

國防大學政治作戰學院政治學系政治研究碩士班

碩士論文

「一帶一路」戰略對中共海軍發展之影響－

以地緣戰略觀點論證

**The Influence of the “One Belt and One Road”
Strategy on the Development of the Chinese Navy –
Demonstration with Geostrategic Perspectives**

研究生：施宣豪 撰

指導教授：談遠平 博士

中 華 民 國 一 〇 七 年 六 月

國防大學政治作戰學院政治學系碩士學位論文

口試委員會審定書

「一帶一路」戰略對中共海軍發展之影響

—以地緣戰略觀點論證

The Influence of the "One Belt and One Road" Strategy
on the Development of the Chinese Navy

- Demonstration with Geostrategic Perspectives

本論文係施宣豪君（學號 1070720108）在國防大學政治作戰學院政治學系完成之碩士學位論文，於民國 107 年 5 月 14 日承下列考試委員審查通過及口試及格，特此證明

委員兼召集人	高 樹 勳
委員	歐 慶 南
指導教授	談 遠 平
學系主任	莫 大 華

中華民國 107 年 5 月 14 日

國防大學政治系碩士生論文文責自負聲明書

本人瞭解並保證所撰寫之論文完全遵守著作權法及學術倫理規範，指導教授已善盡告知、審查、監督之義務。論文倘有抄襲、捏造、改作、妨礙他人著作權，或其他一切有違著作權及學術倫理規範之情事，以及衍生相關民、刑事責任者，概由本人負責，與指導教授、論文口試委員及政治學系所有師長無關。

論文題目：「一帶一路」戰略對中共海軍發展之影響—以地緣戰略觀點論證

研究生： 洪宜豪 (簽章)

學號： 1070720108

指導教授： 譚遠平

我已閱讀下方說明，並同時繳交原創性檢測報告。：

論文原創性檢測報告

學位論文口試作業規定第肆(六)條

經遭檢舉論文抄襲，且調查屬實者，雖已授予學位，專案報請國防部予以撤銷，並註銷其已發給之結業證書與學位證書。

中 華 民 國 107 年 5 月 14 日

謝 辭

望著遠處蒼翠的大屯山以及屹立其下由紅磚砌成的復興崗精神堡壘，已經畢業17年多的我終於能夠一償心願回到母校就讀研究所，在論文撰寫的過程中，首要感謝我的指導教授談遠平恩師，談老師學識淵博、溫文儒雅，每次聆聽老師的殷殷提點、細心指導，總是讓我有種醍醐灌頂、豁然開朗的感覺；其次要感謝口試指導委員高哲翰教授及歐廣南教授，兩位老師提出的精闢見解及剴切指導，讓我在寫作的過程中獲得許多靈感及啟發，才能順利完成本篇論文。

在母校修讀研究所期間，我由衷感謝系主任莫師大華、談師遠平、班導師曾師春滿、余師一鳴、張師梅雨、楊師碧玉、邱師延正、李師亞明及歐師廣南等老師們的耐心教導與鼓勵，才能讓我在浩瀚的學識殿堂中盡情吸取知識的養分，蓄積人生未來的動力。其次，也要感謝一路陪伴著我完成碩士學位的好朋友，李昫倉、許嘉晴、吳嘉豪、買郁軒、范宏宙、鐘國應、李惠怡、陳弘毅、陳其麟、陳少生、陳玄銘、蔡家和、戴彥平以及政戰學院碩士 107年班的所有同窗同學，因為有你們的相伴，讓我的研究所生活增添許多美好的回憶。

不管是在工作崗位上戮力從公還是負笈修讀研究所，親愛的家人始終是我最堅強的後盾，感謝一路支持我的父母親與岳父母，尤其是吾妻碧嫻，身為軍眷的妳，堅強而獨立，自己辛苦帶著 2個可愛的孩子，默默守護著我們的家，讓我能夠無後顧之憂全力衝刺，你們的支持與鼓勵就是我最大的信心與前進動力。

要感謝的人實在太多，但是紙短情長，最後謹以此文向每一位曾經幫助過我的好朋友獻上內心最誠摯的謝意。今後宣豪無論在任何工作崗位，一定會竭盡心力、貢獻所學，以回饋國家、社會。

施宣豪 謹誌於復興崗
中華民國一〇七年六月



國防大學

National Defense University

摘要

1978年中共開始推動經濟開放改革，採行「政左經右」的模式，在既有的社會主義理論及共產主義意識形態基礎之上，引進西方資本主義中「自由經濟市場」的概念，經濟改革的結果讓中國大陸在短短的30幾年間由「世界工廠」轉變成為「全球市場」，更躍升成為全世界第二大經濟體。中共領導人習近平在2013年進一步提出共建「一帶一路」和平倡議，引起國際間的廣泛關注。

從中共推動「一帶一路」的動機及全球戰略布局的角度推論，其目的在使「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」沿線各國的經濟交流更為密切，合作發展更加多元，以形成區域合作發展；並企圖在經濟合作的基礎上，發展外交夥伴關係，進一步藉由協助沿線國家興建相關基礎建設，最終達到其建立海外基地、擴張軍事力量之目的。

本論文將結合地緣戰略理論來解析當代中共「一帶一路」戰略構想與中共積極擴張海權之關聯性，以瞭解中共海軍發展趨勢，並評估中共海軍未來建軍規劃之方向及重點，藉以評估在面對中共全力推動「一帶一路」戰略及中共海軍武力迅速發展擴張的局勢下，我國應該如何因應，以謀求國家未來之永續發展。

關鍵詞：一帶一路、地緣戰略、海權擴張、海軍發展



國防大學

National Defense University

Abstract

In 1978, China started its opening -up economic reform with a politically left and economically right model. That is, they tried to build a free-market economy on the basis of communist ideology and the result is China has been turned into a world factory and a world market, becoming the world's second-large economy, next to the United States. In 2013, the one-belt-one-road initiative raised by Shi Jinping, China's leader, has also grabbed the international attention.

The purpose of the belt and road initiative is to expand the ancient silk roads on the Asia-European continent and the sea lanes through the Pacific, Indian Ocean, and the Mediterranean in order to create a platform for economic cooperation for all the countries in the aforementioned areas. In addition, this economic cooperation might give China a leverage to expand its diplomatic and military influence on the global arena while competing with Western countries.

This thesis examines China's belt and road strategy and its connection with sea power expansion from the perspective of geo-strategy so that we get to understand Chinese navy's future designs and focuses. The findings of this thesis will provide counter strategies against China's Navy development along its belt and road initiative.

Keywords: One belt and one road , Geo-strategy, Sea Power Expansion, Navy Development.



國防大學

National Defense University

目錄

目錄	I
圖目錄	II
第一章 緒論	1
第一節 研究動機與目的	1
第二節 文獻回顧與探討	5
第三節 研究途徑與方法	15
第四節 研究範圍與限制	17
第五節 研究架構與章節安排	18
第二章 中共「一帶一路」的緣起與發展	22
第一節 「一帶一路」的緣起背景	25
第二節 「一帶一路」的內涵	29
第三節 「一帶一路」的發展評估	36
第三章 中共「一帶一路」與地緣戰略之關聯	61
第一節 地緣戰略基本內涵	61
第二節 中共地緣戰略之發展過程	71
第三節 「一帶一路」與中共地緣戰略之關聯	84
第四章 「一帶一路」與中共海軍發展的關係	93
第一節 中共海軍建軍發展歷史回顧	93
第二節 從地緣戰略論「一帶一路」與中共海權擴張之關聯	115
第三節 中共海軍發展規劃評估	131
第五章 結論	146
參考文獻	154

圖目錄

圖 1-1 「一帶一路」倡議路線圖.....	2
圖 1-2 麥金德的世界島圖.....	7
圖 1-3 研究架構圖.....	19
圖 2-1 「一帶一路」路線圖.....	28
圖 2-2 「一帶一路」戰略推動示意圖.....	34
圖 2-3 「中歐班列」路線圖.....	38
圖 2-4 「中歐班列」主要路線圖.....	38
圖 2-5 「泛亞鐵路」路線規劃圖.....	40
圖 2-6 馬來西亞「哥打基納巴盧港」地理位置圖.....	41
圖 2-7 馬來西亞「皇京港」地理位置圖.....	42
圖 2-8 馬來西亞「巴生港」地理位置圖.....	43
圖 2-9 「克拉運河」地理位置圖.....	44
圖 2-10 「中巴經濟走廊」示意圖.....	46
圖 2-11 巴基斯坦「瓜達爾港」地理位置圖.....	46
圖 2-12 緬甸「皎漂港」與中國大陸輸油管示意圖.....	48
圖 2-13 孟加拉「吉大港」地理位置圖.....	49
圖 2-14 斯里蘭卡「可倫坡港、漢班托塔深水港」地理位置圖.....	51
圖 2-15 「吉布地」地理位置圖.....	52
圖 2-16 坦尚尼亞「巴加莫約港」地理位置圖.....	53
圖 3-1 國家層級地緣關係示意圖（作者自繪）.....	63
圖 3-2 麥金德的世界島示意圖.....	69
圖 3-3 斯皮克曼的邊緣地帶理論示意圖.....	70
圖 3-4 華夏民族發源地示意圖.....	73
圖 3-5 華夏民族地理位置示意圖.....	74
圖 3-6 「尊王攘夷」示意圖.....	75
圖 3-7 「跨太平洋伙伴協定」示意圖.....	85
圖 4-1 漢朝海上絲綢之路示意圖.....	96
圖 4-2 唐代廣州通海夷道示意圖.....	97
圖 4-3 第一島鏈、第二島鏈示意圖.....	109
圖 4-4 馬漢的海權思想體系圖.....	119
圖 4-5 「六大經濟走廊」示意圖.....	125
圖 4-6 「一帶一路」示意圖.....	127

圖 4-7 中共「珍珠鍊戰略」示意圖..... 130
圖 4-8 中共「三大艦隊」位置示意圖..... 133
圖 4-9 中共「五大戰區」示意圖..... 134





國防大學

National Defense University

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

壹、研究動機

1978 年中共領導人鄧小平推動經濟開放改革，採行「政左經右」的模式，在既有的社會主義理論及共產主義意識形態基礎之上，引進西方資本主義中「自由經濟市場」的概念，讓中國大陸得以繼續維持其社會主義型態，並開始修正原本施行的中央計畫經濟體制，仿效西方資本主義國家，建構市場經濟，開放大陸人民合法登記從事工商活動（經濟個體戶），設置經濟特區，對外開放貿易，吸引大量外資投資設廠，而經濟改革的結果讓中國大陸在短短的 30 幾年間由「世界工廠」轉變成為「全球市場」，更躍升成為全世界第二大經濟體，由此可見，中國大陸在經濟上的成長，已經對全世界產生了一定的影響力，我們身處在現今地球村的環境，再加上我國跟中共的特殊關係，因此，對於中國大陸的崛起及發展現況，我們更應該主動去了解及掌握。

中共領導人習近平在 2013 年 9 月和 10 月訪問中亞及東南亞等國家期間，提出共同建設「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的戰略構想（簡稱「一帶一路」，如圖 1-1：「一帶一路」倡議路線圖），引起國際間的廣泛關注，中共對外宣稱「一帶一路」和平倡議蘊含「平等」、「互動」、「共贏」的東方哲學思想，是中國大陸在新的歷史條件下實現全方位對外開放、傳承歷史，面對未來的重要舉措。¹

¹ 國家信息中心「一帶一路」大數據中心著，《「一帶一路」大數據報告》（北京：商務印書館，2016 年 10 月），頁 3。



圖 1-1 「一帶一路」倡議路線圖

從中共推動「一帶一路」的動機及全球戰略布局的角度推論，中共「一帶一路」倡議是整合「經濟」、「外交」、「軍事」三位一體的整合性戰略，目的在使「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」沿線各國的經濟交流更為密切，合作發展更加多元，以形成區域合作發展；並企圖在經濟合作的基礎上，發展外交夥伴關係，進一步藉由協助沿線國家興建相關基礎建設，最終達到其建立海外基地、擴張軍事力量之目的。但是我們在研析中共「一帶一路」相關資料時，卻發現中共官方資料多以經濟、外交層面論述，而有關軍事發展部分卻刻意避談，如此作法，一方面吻合中共積極營造「和平崛起」的形象，另一方面也能達到降低沿線國家對中共崛起的防備之心，然而我們從古今中外的歷史演變歷程中發現，一個國家的軍事發展往往是伴隨著政治趨勢而改變，中共提出「一帶一路」的國家戰略勢必將影響其國防戰略目標與軍事武裝力量的發展籌建，縱使中共官方文件及媒體報導隻字不提「一帶一路」戰略下中共軍事武力的發展情形，但是

從觀察中共在沿線各國進行的港口、鐵路、油氣管線等基礎建設、新一代船艦裝備的研製以及參加相關演訓行動等作為，仍然可以隱約發現中共向外擴張的意圖，值得我們抽絲剝繭去深入探討其目的何在，因此，本論文希望從地緣戰略的視角，藉由分析中共「一帶一路」建設發展及國防戰略的相關資料，檢視中共擴張軍事武力的野心，驗證「一帶一路」並非單純只是經濟合作戰略，此為筆者第一個研究動機。

「一帶一路」是中共對外的國家戰略，主要以全球整體經濟發展為考量，期盼與沿線各國建構出新的整合型經濟合作體系，並同時建立整體區域安全架構，以共同維護區域內的和平安全與經濟發展，其中海權的擴張對中共推動「一帶一路」，尤其是達成「21世紀海上絲綢之路」的戰略目標有其決定性的影響，因為一個國家必須清楚知道如何運用海權來確立其海洋戰略，用以增進或確保國家利益，而構成海洋戰略的關鍵因素正是對海洋的控制與運用，依據馬漢的說法，發展海權的首要條件就是擁有一支強大的海上武裝力量，以達到控制海洋、運用海洋的目的；是故，本論文將聚焦在「21世紀海上絲綢之路」對中共海軍發展及建軍備戰的影響。依據中共領導人習近平的說法，「21世紀海上絲綢之路」的藍圖是建構在中國古代海上絲路之友好和平、互利共享的觀念基礎上，並增添嶄新的時代內涵，藉以實現區域內各個國家的共同發展、共同繁榮的願景²，整個海上絲綢之路的路線係沿著西太平洋之東南亞和東北亞、南線的紐西蘭、澳洲兩國和南太平洋島嶼國、西線的印度洋之南亞，以及西線延伸的東非和北非，如此將可以串起連通亞洲、非洲及歐洲的市場經濟圈³，這表示為了能夠順利推展建構「21世紀海上絲綢之路」，中共海軍將擔負起確保海上交通線通暢及維護海上交通線

² 新華網，〈習近平主席在印尼國會發表重要演講〉，《新華網》，2013年10月3日。參見 <http://www.xinhuanet.com/world/xjpyngghj/wz.htm>，瀏覽日期：民國106年11月29日。

³ 趙國材，〈共建21世紀「海上絲綢之路」〉，《觀察雜誌》第8期，2004年4月，頁45-47。

安全的重責，也表示中共海軍將進行新一波的改革及軍事建設，筆者希望透由研究「21世紀海上絲綢之路」沿線各國基礎建設及中共海軍現階段發展情形，剖析中共海軍未來發展的趨勢及對我國各方面的影響，此為第二個研究動機。

貳、研究目的

中共隨著經濟實力的崛起，在全球化浪潮下，認為經濟貿易自由化與區域經濟整合，有利其深化經濟改革的成果，更有利於爭取國際政治地位，發展大國關係⁴。2012年習近平首次提出「中國夢」的願景，指出「實現中華民族偉大復興，就是中華民族近代以來最偉大的夢想。這個夢想，凝聚了幾代中國人的夙願，體現了中華民族和中國人民的整體利益，是每一個中華兒女的共同期盼。」⁵，習近平更在2013年訪問中亞和東南亞國家期間，進一步提出共同建設「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」的想法，「一帶一路」戰略構想儼然已經成為習近平實現其「中國夢」、「強國夢」的重要推手。

中國自古以農立國，因為領土面積廣闊，周邊接壤鄰國眾多，加上歷代面臨外族的威脅大多來自北方和西方，東邊的海洋形成天然的屏障，阻隔了外來的侵略，導致「重陸輕海」的思想根深蒂固，可以說是一個傳統陸權思想的國家，因此，中國歷史各朝代對於海洋事務的發展與建設並不積極，海上武力的建置往往侷限於海防或是河防的近海防禦功能。

近幾年來，隨著中國大陸經濟的跳躍式成長，對於各項能源資源的需求日益增加，使得海上交通線的安全與暢通更顯重要，中共從世界大國的崛起經驗，深刻明瞭唯有海權興盛的國家，才能在世界的舞台上佔有舉足輕重的地位。透過本研究將可以更清楚洞察在「一帶一路」戰略下，中共國防戰略將如何修正、中共

⁴ 莫大華，〈新古典地緣政治理論的再起：以中共「一帶一路」地緣政治經濟戰略佈局為例〉，《國防雜誌》，第31卷第1期，2016年3月，頁9。

⁵ 習近平，《習近平談治國理政》（北京，外文出版社，2014年），頁36。

海軍未來將如何籌建新一代海上戰力，進而研析中共海軍建軍備戰可能進展，以及我國該有的因應之道。

本研究期望目的分述如下：

- (一) 從地緣戰略範疇與理論，解析中共「一帶一路」的源起背景。
- (二) 探討「一帶一路」戰略中「21 世紀海上絲綢之路」與中共海權擴張之關聯性。
- (三) 探析中共海軍在「21 世紀海上絲綢之路」戰略下之未來發展。
- (四) 從中共海軍未來可能之發展，探討我國的因應策略。

第二節 文獻回顧與探討

文獻回顧 (Literature Review) 主要目的乃是針對某個研究主題，探討目前學術界已獲得的研究成果，將已經被思考與研究過的資訊，作有系統的歸納、呈現與評估⁶。文獻回顧的部分主要是探討與本篇論文有直接相關的文獻，經過整理歸納後，進一步確立本篇論文之研究主題及研究範圍。因此，我們可以瞭解到，文獻探討主要先找尋相關學者研究，透過相關的研究文獻，與自身研究有關的部分加以整理、分析，並將文章以系統化的方式呈現出來，再將這些研究不足的地方轉化、加強，而不是漫無目的將有關的文獻放入其中，造成雜亂無章且對自身研究毫無幫助。在研究社會科學的領域中，可以藉由文獻的蒐整與比較分析，幫助研究者瞭解研究主題既有的成果及發展趨勢，透過這樣有邏輯性的文獻蒐集與檢視，不僅可以防止與別人做相同、重覆的研究，更可以在別人的研究基礎上繼續擴展研究成果，或者以不同角度來切入研究⁷。簡單來說，文獻回顧與探討的意義，就是讓研究者對自己想要研究的主題能有更完整清晰的概念，藉由這樣的過

⁶ 朱宏源，《撰寫博碩士論文實戰手冊》（臺北：正中書局，2010年），頁95。

⁷ 畢恆達，《教授為什麼沒告訴我－論文寫作的枕邊書》（臺北：學富文化出版社，2006年），頁25。

程，建立周延的研究架構，以利後續論文的撰寫。簡單來說，文獻回顧就是要使研究者透過閱讀文獻去掌握先前的專家學者曾經針對某個研究主題做過什麼樣的研究，研究成果為何，使研究人員能夠在此基礎上繼續進行論文之研究。本研究文獻探討係以「一帶一路」、「地緣戰略學說」及「海權論」為主，並探討在「一帶一路」戰略下的中共「海權擴張」及其海軍未來發展規劃。據此，本論文依照相關主題蒐整國內外專書、著作、期刊、論文等文獻，摘述如下：

壹、地緣戰略

一、《陸權論》⁸作者哈爾福德·麥金德（Halford John Mackinder）在其著作中指出，歐洲、非洲、亞洲共同組成一個「世界島」，而國際社會之間權力的更迭，在於對「世界島」與「心臟地帶」的掌握（如圖1-2：麥金德的世界島圖），經衡量全球地緣戰略關係後，概括出一句名言：「誰統治了東歐，誰就控制了『心臟地帶』；誰統治了『心臟地帶』，誰就控制了『世界島』；誰統治了『世界島』，誰就控制了整個世界。」，這樣的觀點可以說是結合了自然地理及政治地理的概念，並形成在世界地理環境基礎下的全球性戰略思維。中國大陸的領土雖然不在麥氏所認為的「心臟地帶」當中，而是屬於緊繞在「心臟地帶」周圍的「內新月地帶」，而這樣的地理位置對中國大陸來說，向西部挺進可以直接深入陸權思想的心臟地帶—東歐地區，向東部則可以延伸航向太平洋，或是經由南海進入印度洋，使中國大陸同時擁有發展陸權與海權國家的地理條件。

⁸ 哈爾福德·麥金德（Halford John Mackinder）著，歐陽瑾譯，《陸權論》（北京：石油工業出版社，2014年3月）。



圖 1-2 麥金德的世界島圖

二、《毛澤東地緣戰略思想與新中國的安全與發展》⁹，本文是由大陸學者王志平所著，全文不僅分析毛澤東地緣戰略思想的形成的背景與發展，闡述毛澤東地緣戰略思想的基本原則和理論特色，總結毛澤東地緣戰略思想的歷史效應，並指出地緣戰略是運用地緣關係及其作用法則對國家外在安全隱患和發展空間進行評估與預測，以維護和發展國家利益的一種方略，從這本文中我們可以從歷史時間的軸向去清楚了解毛澤東主政時期「地緣戰略」在中共發展歷程中的轉變以及對中共國家發展的整體影響。

三、《地緣政治學-國際關係的地理學》¹⁰，本書作者索爾·伯納德·科恩（Saul Betnard Cohen）為美國著名政治地理學家，他從人文環境和自然環境的角度來分析世界各種權力之間的競合關係，不僅研究地理環境對於國際局勢及世界各國外交政策的影響，更深入觀察地緣環境與各國經濟發展的關連性，進一步建構出現

⁹ 王志平，〈毛澤東地緣戰略思想與新中國的安全與發展〉，《中國軍事科學》，第 17 卷第 1 期，2004 年，頁 19-26。

¹⁰ 索爾·伯納德·科恩（Saul Bernard Cohen），嚴春松譯，《地緣政治學-國際關係的地理學》（上海：社會科學院出版社，2011 年 5 月）。

今全球地緣政治的版圖模型，本書中特別指出中國大陸自古以來就是一個以陸權思想為主的國家，其地緣政治都是以大陸性為導向，也因此造就了閉關鎖國的文化思想。隨著毛澤東時代和越南戰爭的結束，中國大陸重新開放經濟體系，使得海洋性力量終於擺脫了傳統大陸性的鉗制束縛向外發展，中國大陸擁有廣大的人口和遼闊的國土，再加上集權的共產黨政府及強而有力的軍事力量，使得經濟快速成長，並以前所未有的速度擠身世界大國之列。

四、《和諧世界與亞太權力平衡：中國崛起的世界觀、戰略文化，與地緣戰略》

¹¹，本書作者為學者王俊評，作者特別結合了「地緣政治」、「戰略文化」及「國際關係」等三種相互關聯的因素來研究中國大陸的崛起，不僅可以提升國內學界對於地緣政治學與戰略文化的認識，也能夠促使我們反思對中國崛起議題研究的不足之處，進而能從其他面向去探究中共的崛起背景及其未來可能之發展。書中指出自冷戰以來中共便積極追求全球體系多極化並試圖建立國際政治、經濟新秩序的野心，希望將亞太地區的發展導向由中國大陸領導東亞國家，並與美國互相抗衡的兩極體系，為了達成這個目標，中共始終堅信軍事力量能夠在國際事務中發揮影響力；另外因為中共受到傳統陸權思想的影響，以及承襲蘇聯的區域性制海戰略，導致中共試圖將西太平洋的島鏈地區當作戰略緩衝區，用來抵擋美國勢力的進入，如此，將導致亞太地區的權力平衡只能以傳統的競爭型模式達到權力平衡的狀態，而無法朝向和諧世界所追求的合作性平衡。

五、《中國國家安全與地緣政治》¹²，作者為大陸學者夏立平，本書從中共國家安全角度來論述中共所面臨的地緣政治環境，包括「中國國家安全戰略與國家安全理論」、「中國國家安全面臨的地緣政治環境」、「中國與大國關係中的地緣

¹¹ 王俊評，《和諧世界與亞太權力平衡：中國崛起的世界觀、戰略文化，與地緣戰略》（臺北：致知學術出版社，2014年4月）。

¹² 夏立平，《中國國家安全與地緣政治》（北京：中國社會科學出版社，2013年5月）。

政治」、「中國與鄰國關係中的地緣政治」等部分，我們可以從書中內容瞭解到中共的國家安全戰略基礎以及其衍生出來的國家安全理論，並從中共當前面臨的地緣政治環境中推估中共可能面臨之國家安全問題及挑戰，尤其在面對美國、俄羅斯、日本等區域大國的威脅時，中共勢必以維護其國家安全及國家利益為優先考量，並審慎調整其地緣戰略思維及應處模式，如此才有辦法去因應地緣政治環境所帶來的問題與挑戰。

六、《世界地緣政治中國國家安全利益分析》¹³是大陸學者張文木所著，本書結合國際政治背景並融合地緣政治的角度來研析全球地緣政治形勢、中共石油能源安全、經濟全球化以及中共海權發展等問題，除了闡述順應全球化的趨勢之下，中共的應處之道外，更進一步指出中共依賴海上交通線運送石油能源所面臨的安全問題及中共發展海權的必要性。換言之，我們可以從本書的論述中清楚瞭解「麻六甲困境」對於中共國家整體發展所帶來的限制與影響，並明白中共如何藉由推動「一帶一路」戰略及擴張海權的方式去因應地緣戰略環境下的挑戰，以確保其國家主權及安全利益的完整。

七、《中國地緣政治論》¹⁴是大陸學者張文木所著，本書首先透過研究中國大陸的地理環境及中國地緣政治的發展趨勢，梳理出中國歷朝各代地緣政治的優點及特點，另針對中國大陸與日本、朝鮮、俄羅斯等周邊鄰國的地緣特徵及地緣政治關係加以分析比較，歸納出中國大陸與周邊國家在地緣政治上的互動模式，並嘗試從地緣政治的視角來探討中國大陸在保障西域區域安全以及發展絲綢之路等方面所將面臨的機會與挑戰。最後，作者指出「地緣政治」是詭譎多變的，即使在相同的地理條件下也有可能造就完全不同的政治結果，其關鍵因素就在於兩國之

¹³ 張文木，《世界地緣政治中國國家安全利益分析》（山東人民出版社，2004年1月）。

¹⁴ 張文木，《中國地緣政治論》（北京：海洋出版社，2015年1月）。

間的互動關係，唯有掌握這樣的處理原則，才能在複雜多變的地緣政治環境中，減少紛爭並謀求國家的安全與利益。

貳、一帶一路

一、《一帶一路：全球發展的中國邏輯》¹⁵是由大陸《經濟日報》前總編輯馮並撰寫，本書作者長期在西北地區從事新聞採訪及經濟研究等相關工作，對於中國絲綢之路的歷史發展產生了濃厚興趣並累積了不少珍貴資料，於是在2013年中共領導人習近平提出「一帶一路」和平倡議後，便針對「一帶一路」這個以經濟發展為主軸的戰略構發表這本專書，全書內容除了闡釋「一帶一路」戰略的緣起背景與發展情形外，並強調「一帶一路」不僅象徵著歐亞大陸曾經擁有經濟交流密切的輝煌歲月，「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」更是代表古代陸上及海上絲綢之路的延續與擴展，中國大陸與世界的經濟發展將邁入絲綢之路新時代，除此之外，作者也分析了推動「一帶一路」戰略可能面臨的問題與挑戰，讓我們可以從不同面向來了解「一帶一路」的內涵及規劃。本書總共區分「前所未有的全球經濟發展戰略」、「中國國內經濟模式的全面轉變」、「扭轉經濟逆向全球化走勢」、「跨大區域經濟優勢互補」及「一帶一路戰略初見成效」等五大部分，內容淺顯易懂，有助於吾人在研究「一帶一路」議題時，能有初步完整的瞭解。

二、《讀懂一帶一路》¹⁶是由大陸學者厲以寧、林毅夫及鄭永年共同執筆，並經過中共國務院發展研究中心專家審認核定，是研究「一帶一路」戰略的經典著作。本書試著從「歷史發展」、「地緣政治」、「經濟合作」及「外交關係」等不同層面切入，使讀者能更深入瞭解「一帶一路」的本質內涵。大陸學者厲以寧

¹⁵ 馮並，《一帶一路：全球發展的中國邏輯》（臺北：高寶國際出版，2015年12月）。

¹⁶ 厲以寧、林毅夫、鄭永年，《讀懂一帶一路》（中信出版社，2015年11月）。

在書中指出要順利推動「一帶一路」戰略，中國大陸必須要在互信合作的基礎上擴大與沿線國家的經貿合作，並協助其完成相關基礎設施建設，在利人利己的原則下使中國大陸和沿線國家的經濟發展都能越來越好。而大陸學者林毅夫也表示「一帶一路」戰略所帶動的基礎設施投資將可以為中國大陸常態發展的經濟注入全新的動能，尤其是水泥、鋼鐵、建築等產業將可獲得廣大的海外市場需求。根據上述的說法，我們可以推論中共「一帶一路」戰略的推動有可能是因為中國大陸面臨國內經濟成長的減緩、內需不足，因此企圖移轉多餘的經濟產能，藉以維持國家經濟的持續成長。

三、《從世界工廠到世界工程師：新角色下中國的「一帶一路」倡議》¹⁷一書是由大陸學者李浩然、袁曉航共同著作。書中指出中共「一帶一路」的規劃路線雖然橫跨亞洲、非洲及歐洲，涵蓋多種不同文化及宗教信仰的國家，但是「一帶一路」和平倡議將帶給沿線國家互信共榮、經濟增長的機遇。中共「一帶一路」戰略象徵著中國大陸順應經濟全球化的潮流，積極與世界經濟體系相結合，並尋求一種全方位開放的經濟新格局，本書不但可以提供讀者有更多不同的角度來了解「一帶一路」的發展與影響，我們也可以從其書名中，清楚的看出中共企圖尋求經濟模式上的轉變以及從「世界工廠」蛻變成為「世界工程師」的野心。

四、《一帶一路：關鍵詞》¹⁸是由大陸學者尚虎平編著，本書吸取了學者、政府官員、企業家、記者、國外友人等各界人士對「一帶一路」的不同認知，並融入與「一帶一路」相關的資料、數據、史實，以通俗易懂的語言字句編纂成書，此書計分為七篇，通過105個關鍵詞，全方位、有系統地介紹了「一帶一路」的具體內容、戰略目標、歷史演變、挑戰與風險、海外觀點及因應策略等等，並作了

¹⁷ 李浩然、袁曉航，《從世界工廠到世界工程師：新角色下中國的「一帶一路」倡議》（香港：三聯出版社，2017年12月）。

¹⁸ 尚虎平，《一帶一路：關鍵詞》（北京：北京大學出版社，2015年11月）。

深層次的解讀，使讀者能完整了解「一帶一路」的過去、現在與未來，把握「一帶一路」的熱點、重點和難點，深刻領會「一帶一路」的精神內涵與具體作法。

五、《一帶一路：邁向治理現代化的大戰略》¹⁹是由大陸學者馮維江與徐秀軍共同著作，書中詳細論述當前中共「一帶一路」戰略發展的背景與現況，首先從歷史的淵源開始講述古代絲綢之路的起源和發展，進而引導出建設現代絲綢之路的戰略構想，並利用翔實的資料分析了「一帶一路」戰略在國內外的環境，闡述了「一帶一路」的優勢和面臨的挑戰以及對中國大陸和世界的重大意義。其中「國家安全」、「國家發展」及「國家主權」乃是構成中共涉外國家利益的三大要素，三者相輔相成，中共對外戰略目標就是維護並最大化國家利益，如果說主權是關鍵，安全是首要，發展是基礎，那麼「一帶一路」就是最務實的戰略構想，本書從器物、制度、貨幣及觀念等多重面向來解讀「一帶一路」倡議，並說明「一帶一路」戰略構想必須從獲得沿線國家理解開始，逐步達成共識，然後形成集體行動，才能實現「和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏」的共同發展理念，創造和平共榮的世界格局。

六、《大陸地緣經濟戰略軸心－「一帶一路」》²⁰是由學者張登及主稿，文中提到中共自1978年實行「改革開放」政策後便開始從臺灣、日本及歐美等國家引進大量的外資及技術，使得中國大陸整體經濟獲得改善；1990年代之後中共接續推動「東協加一」、「東協加三」的區域經濟整合計畫；2013年習近平為了推動中國大陸新一輪的經濟改革與轉型，進一步提出「一帶一路」和平倡議，以實踐其「走出去」的國家戰略，深究其原因，「一帶一路」除了提升中國大陸的經濟成

¹⁹ 馮維江、徐秀軍，《一帶一路：邁向治理現代化的大戰略》（北京：機械工業出版社，2016年6月）。

²⁰ 張登及，〈大陸地緣經濟戰略軸心－「一帶一路」〉，《大陸與兩岸情勢簡報》，第9期，2014年9月。

長率之外，中共也希望藉由推動「一帶一路」來抗衡美國的「島鏈圍堵」政策以及「亞太再平衡」戰略，以形成「連結內外」、「向西傾斜」、「劍指歐亞大陸的」戰略新格局。

叁、海權論

一、《21世紀海權》²¹這本書是傑佛瑞·提爾（Geoffrey Till）所著，國防部史政編譯室譯印，其內容首先從全球化對海洋戰略的影響，闡述了全球化促成了「世界島」、「地球村」的發展過程，有形的地理邊界雖然仍固有存在，但是從各種跨國經濟與技術合作，逐漸削弱以國家為單位的絕對統治地位，也形成了與傳統迥異的戰略體系，國家需要持續謹慎地整合出一套結合政治、經濟、軍事與社會的全面性思維，而全球化幾乎完全仰賴自由的海上運輸；書中結合馬漢（Alfred Thayer Mahan）及柯白（Julian S. Corbett）對於「海權」的論點，認為海洋一詞雖然還沒有明確的定義，但強調現代海權不僅止於海上武力的能力，海洋應該也包含非軍事利用，諸如：以海洋作為資源、運輸與交易的媒介、資訊與傳播思想的媒介以及以海洋作為支配的媒介。說明若能經由海洋發展經貿，國家將能繁榮；若能善用海洋部署決定性軍事力量，國家戰略得以成功。另外，書中有關亞太地區海洋戰略的專題研究中指出「經濟全球化需要軍事自衛手段全球化，中共需要跳脫人民戰爭思維，並大幅適應現代化條件」，說明中共想在世界舞台上佔有一席之地，甚至想要與歐美國家分庭抗禮，絕對需要借助海權的擴張與現代化海軍的建設。

二、《論中國海權》²²係大陸學者張文木所著，本書共區分「論中國海權」、「制海權與大國興衰」、「世界霸權與印度洋」、「經濟全球化與中國海權」及

²¹ 傑佛瑞·提爾（Geoffrey Till）著，李永惕譯，《21世紀海權》（臺北：國防部史政編譯室，2012年11月）。

²² 張文木，《論中國海權》（北京：海洋出版社，2010年5月）。

「21世紀中國海洋安全戰略構想」等五大部分，本書一開始便以馬漢的海權理論導引出中國海權思想的發展，作者指出中共的海權思想起步甚晚，目前仍然處於捍衛自身合法「海洋權利」（Sea Right）的階段，尚未到達追求「海洋權力」（Sea Power）的階段，並指出中共的海權概念係包括從國家主權延伸出來的「海洋權利」以及為了維護其海洋主權及相關海洋利益的「海洋權力」（Sea Power），但絕非是西方霸權主義國家所追求的「海洋權力」（Sea Power）。作者更透過檢視世界大國興盛衰敗與其海權擴張之關聯性，並分析世界霸權爭奪掌控印度洋的原因，進而建構出中共的海洋安全戰略構想。

三、《圖解大國海權》²³由大陸學者何黎萍編著，係依據美國海權思想的始祖阿爾弗雷德·塞耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）所發表的相關「海權」學說著作整理編譯而成；馬漢曾任美國海軍學院院長，一生致力於研究海軍戰略。馬漢於1890年首次提出「海權」概念，在此之後推出一整套完整的海權理論，馬漢主張「誰控制了海洋，誰就控制了世界」的海權思想直接影響了美國海權的擴張，並成就當今美國海上霸主的地位，

四、《中國大陸的邊疆與安全：從陸權邁向海權的戰略選擇》²⁴為學者黃玉淦所著，本書首先透過歷代中國對邊疆安全的觀點來檢視中國傳統國家安全觀念的演變，並以新疆為例子，說明中國歷代統治王朝對於邊疆地區控制不足的情形，並非是統治霸權的衰敗，而是因為邊疆地區位處國土的邊陲地帶，使得少數邊疆民族對於統治核心產生疏離感，甚至影響該地區人民對國家的認同感，導致「藏獨」問題長期撼動著中共國家安全的基石。本書作者從新疆問題切入中共的國家安全議題，並以地緣戰略的角度來探討中共是否能夠在陸權國家的基礎上發展成

²³ 何黎萍，《圖解大國海權》（北京：北京理工大學出版社，2014年12月）。

²⁴ 黃玉淦，《中國大陸的邊疆與安全：從陸權邁向海權的戰略選擇》（秀威資訊出版社，2014年1月）。

為海權國家，甚至成為一個兼具發展陸權及海權的區域強國。然而就目前中共的發展趨勢來看，中共為了保障其海洋領土主權、維護海洋權益，不斷提升海權實力，已經成為亞太地區新興的海權大國。

第三節 研究途徑與方法

就研究方法論來說，研究途徑（Research approach）即是我們要從何種角度去切入研究主題，以及貫穿全篇論文的研究方向。而研究方法（Research method）則是指蒐集與處理資料的程序及手段，主要是針對自己所要研究的主題與相關問題，進行資料蒐集與分析。²⁵

壹、研究途徑

地緣政治學是一門獨立的重要科學，介於政治地理學、國際政治學和戰略學之間。政治地理學與地緣政治學的相異之處在於「地緣政治」著重在比較分析地理環境與國際政治力量的因果關係，而政治地理研究的主題則是以研究政治區域為主²⁶。地緣政治學主要是將國家視為一個有機體，並以國家地理環境為基礎，由內部環境向外在環境作有系統的分析，地緣戰略則是針對地緣政治的利益，作一般性的考量，並訂定出相關策略作法，美國地緣戰略學者史派克曼對地緣戰略定義為「以地理因素為基礎之國家安全計畫作為」²⁷。所以國家為了追求永續的生存與發展，則必須有具體的管理措施，主要表現在發揮整體戰略的功能。而這個整體戰略評量主要體現在政治、經濟、軍事及心理四大戰略領域²⁸。並依據所得結果作為國家在國際體系運作的戰略方針。本論文將透過地緣政治途徑進行分

²⁵ 孫本初，〈如何寫好一本優質的碩博士論文〉，《台北大學撰寫碩博士論文與投稿學術期刊》，第7期，（國立台北大學期刊，2005年），頁3-7。

²⁶ 樓耀亮，《地緣政治與中國國防戰略》（天津：天津人民出版社，2002年6月），頁13。

²⁷ 鈕先鍾，《西方戰略思想史》（台北：麥田出版社，民國84年），頁437。

²⁸ 「國軍軍事思想」編審指導委員會，《國軍軍事思想》（臺北：國防部印頒，2003年），頁2-24。

析，從地緣戰略的角度來解析中共「一帶一路」戰略構想形成的原因及對中共海軍戰略的影響，進而研判中共海軍未來建軍發展的趨勢。

貳、研究方法

當研究途徑確認後，即可選擇研究方法，做為資料蒐集、處理，鑑定與運用。研究方法係指蒐集及處理資料的技術，社會科學研究是人們瞭解、分析、理解社會現象、社會行為和社會過程的一種活動，其中「質的研究」是以研究者本身作為研究工具，在自然情境下使用各種數據收集方法，並利用歸納，分析等方法，對社會現象進行全面性研究以獲得解釋性理解的一種活動²⁹。本論文主雖是探討中共「一帶一路」戰略形成的原因及對中共海軍戰略的影響，惟仍屬社會科學研究之範疇，故採用「文獻分析法」及「歷史研究法」這二種研究方法進行資料分析。

在「文獻分析法」的資料蒐集部分，本論文資料蒐集及分析上，依研究主題將區分三個資料來源：第一、中共官方及與本研究主題有關之官方網站，如中華人民共和國國防部、外交部網站所發表之相關議題等；第二，國內外專家學者所出版之中、外文相關著作，如專書、期刊論文等；第三，國內外各大報章雜誌之新聞資訊等，以作為筆者後續分類整理、分析與評論重要參考依據，使本研究能夠更加客觀完整。

在文獻回顧時，對於當前研究之所以發生的歷史事件，必須詳實描述其發展歷程，因為其發展狀況，記載了與該論文之研究主題有關的知識如何進展，以及研究觀點如何改變的歷程³⁰，因此本論文研究回顧兼以「歷史研究方法」，以幫

²⁹ 陳向明，《社會科學質的質研究》（臺北市：五南圖書出版股份有限公司，2004年），頁41-43。

³⁰ 黛安娜·雷德利（Diana Ridley）著，張可婷譯，《一步步教您做文獻回顧》（臺北市：國際出版有限公司，2011年1月），頁23。

助筆者瞭解中共地緣戰略的源起與中共「一帶一路」發展之關係，並從中共海軍建軍發展的歷史中研析其海軍戰略之演進，以求論文研究之周延性與完整性。

第四節 研究範圍與限制

壹、研究範圍

研究範圍即是要明確界定研究者在論文所要「處理」的人、事、時、地、物，同時必須具備充分的理由來說明為什麼只觀察某一部分的人、事、時、地、物。³¹本論文的研究範圍蓋以時間軸線跟空間範圍來加以區分：

一、時間範圍：本論文研究主軸係以「地緣戰略」觀點來解析中共「一帶一路」戰略形成的背景及進展，中共自2013年第一次提出「一帶一路」倡議以來，除了由高階領導人持續在國內外各重要會議時機及國際交流場合中，向世界各國表明其和平發展與促進全球經濟發展共榮的決心，並透過亞投行的成立，協助沿線國家進行基礎建設，逐步推動「一帶一路」戰略的實現；然而考量中共經濟起飛必須追溯自鄧小平主導的經濟開放改革開始，而且中共海軍戰略的發展亦深受其地緣戰略思維轉變的影響，因此，研究時間範圍概以1978年鄧小平主導的改革開放為起點，梳理相關文獻資料，以了解其時代演變背景及對「一帶一路」戰略的影響，並探尋「一帶一路」戰略對其現階段海軍建軍發展的影響。

二、空間範圍：中共「一帶一路」戰略包含「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」，研究範圍過於廣泛，考量本論文研究重點為中共海軍之建軍發展，其中又以「21世紀海上絲綢之路」相關建設與海軍建軍發展有較密切之關聯性，故本論文聚焦於「21世紀海上絲綢之路」的進展以及對中共海軍戰略的影響，並從其沿線各港口的建設、運河的籌建、航母戰鬥群的成立以及頻密的海上演訓任

³¹ 羅清俊，〈如何讓博碩士論文更有說服力？〉，《「撰寫碩博士論文與投稿學術期刊」論壇》，2007年。參見 <http://www.ntpu.edu.tw/~pa/admission/960106-1.pdf>，瀏覽日期：民國106年9月17日。

務等跡象，來研析中共海軍未來建軍發展可能走向及對我國之影響。

貳、研究限制

所謂「研究限制」，指的是作者在研究過程中可能會遭遇到阻礙或瓶頸，使得論文寫作過程及內容會產生侷限性³²。筆者幾經思慮，預判研究過程中可能遇到之問題及限制如下：

一、本論文的研究架構是從中共「一帶一路」國家戰略出發，並從其戰略意涵探討對中共海軍戰略及建軍備戰之影響，惟中共自2013年提出「一帶一路」倡議以來，官方資料多以經濟面向為主，對於整體國家戰略及軍事建設等方面資訊卻隱而不談，筆者僅能從相關議題報導及文獻資料中，抽絲剝繭，並從蛛絲馬跡中解讀其真實企圖，較難一窺其全貌，此為研究限制之一。

二、本論文寫作之主題係屬中共軍事及國家戰略相關事務，中共部分官方文件僅對內部發行宣導，尤其第一手官方會議資料更是取得不易，導致研究時無法即掌握最新官方資料，只能針對官方主動公布之資料，加以研析比較，對於研究成果可能造成偏頗之現象，此為研究限制之二。

三、囿於筆者為軍職身分，依現行法令規範，研究期間無法親自前往大陸地區實地考察，也無法與相關人士實施直接訪談或是書信傳遞來蒐集相關資料，因此在相關文獻調研上深度探討受到限制，此為研究限制之三。

第五節 研究流程與章節安排

壹、研究架構

「研究架構」或稱「分析架構」，是研究者針對擬定研究主題進行全面性的思考，並建構出研究的流程及架構，因此，研究架構是研究者在分析研究主題及

³² 孫本初，〈如何寫好一本優質的碩博士論文〉，《台北大學撰寫碩博士論文與投稿學術期刊》，第7期，（國立台北大學期刊，2005年），頁7。

探索問題時的重要法寶。本論文係以「地緣戰略」的觀點切入，探討中共地緣戰略的內涵與其「一帶一路」國家戰略的關聯性，並著重在中共「21世紀海上絲綢之路」戰略的發展背景及對中共海軍戰略的影響，藉由研究中共推動「21世紀海上絲綢之路」沿線各國的合作發展與相關基礎建設現況、中共海軍現階段製造之船艦種類與功能及參與之演訓任務，輔以沿線各國對「21世紀海上絲綢之路」之看法與態度，推論中共海軍未來建軍發展之可能性，俾利臺灣據以提出對應的國防安全政策與思維。本研究之研究架構圖如下圖所示：

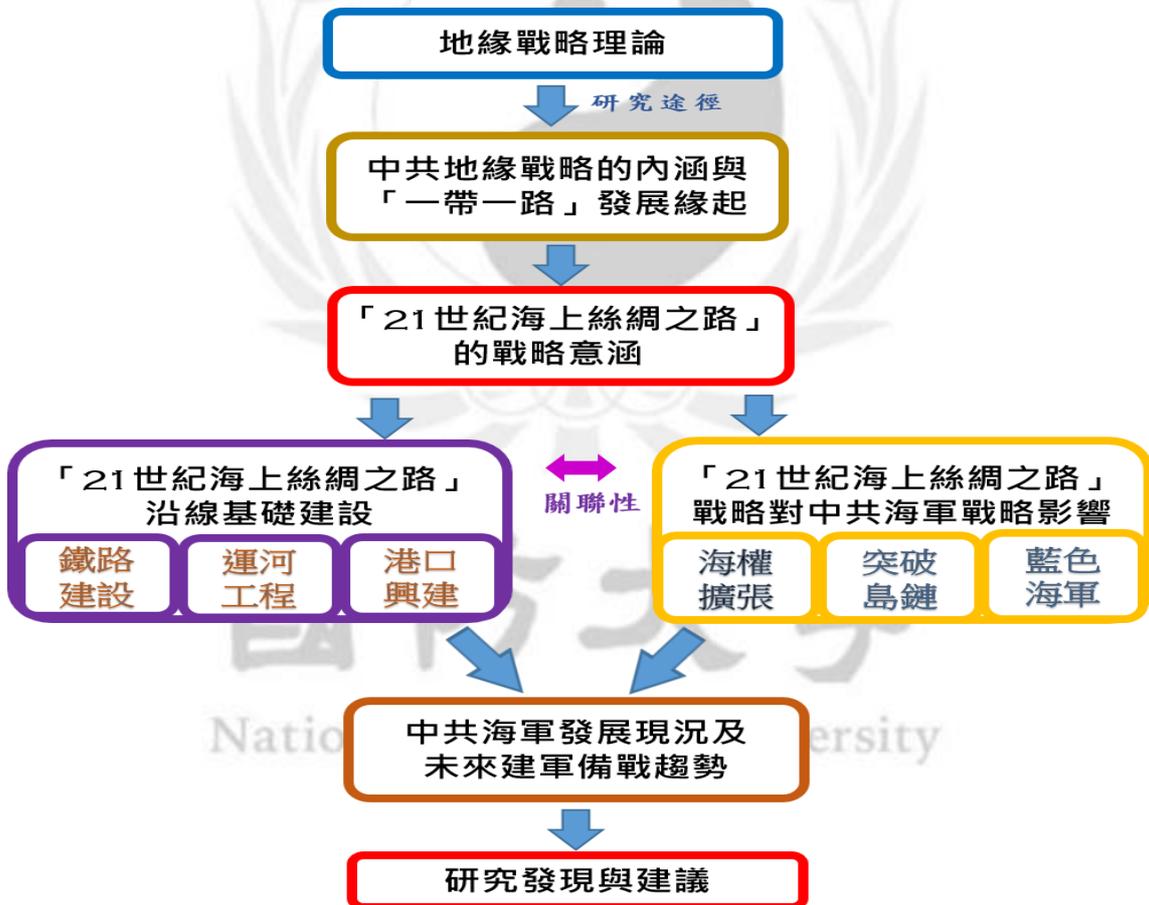


圖 1-3 研究架構圖

貳、章節安排

本論文主要規劃分為五個章節，第一章為研究動機與目的、文獻回顧與探討、研究途徑與方法、研究範圍與限制及研究架構與章節安排說明；第二章是中共「一帶一路」的緣起與發展；第三章為中共「一帶一路」與地緣戰略之關聯；第四章是「一帶一路」與中共海軍發展的關係；第五章則是結論。

第一章除了在研究背景方面說明筆者欲解析中共「一帶一路」的動機與目的，進一步在回顧過去學者所發表之研究成果以及相關文獻、理論之整理，並就文獻探討之內容界定研究範圍及提出研究架構。

第二章「中共『一帶一路』的緣起與發展」，本章係從1949年中共建政之後的國家發展脈絡來解讀「一帶一路」的發展原因及背景，並針對官方文件、期刊、專書及媒體資訊等相關資料加以整理解析，以明瞭「一帶一路」戰略構想的精神內涵及具體規劃，最後再根據中共推動「一帶一路」的發展現況，評估其可能面對之挑戰及未來展望，尤其在當前「地球村」、「世界島」的全球化概念下，中共如何運用「一帶一路」戰略來與世界接軌，如何藉由其經濟實力的延伸來爭取國際地位的提升？本章節將探究中共傾全力推動之「一帶一路」戰略真的是和平倡議？亦或只是中共巧妙糖衣包裝下的野心陰謀？

第三章「中共『一帶一路』與地緣戰略之關聯」，本章主要針對地緣政治衍生之地緣戰略理論加以闡述說明，一方面從古今中外不同專家學者的定義來界定地緣戰略的本質內涵，另一方面也從中國歷史的發展過程中瞭解自古以來中國地緣戰略思想的演變。時至今日，中共隨著國際局勢的變化以及國家利益的考量，其地緣戰略思想也歷經多次的調整，筆者將嘗試以地緣戰略的角度來探討中共推動「一帶一路」戰略的原因，並解析「一帶一路」戰略與中共現階段地緣戰略思想之關聯性。

第四章「『一帶一路』與中共海軍發展的關係」，本章採用歷史研究方法，藉由梳理中共海軍建軍發展的歷史資料以得知中共各個時期海權思想轉變以及海軍戰略構想調整的時代背景與形成因素，並結合地緣戰略理論來解析當代中共「一帶一路」戰略構想與中共積極擴張海權之關聯性，以瞭解中共海軍發展趨勢，並評估中共海軍未來建軍規劃之方向及重點。

第五章則是對於上述各章節的探討做出總結分析，提出研究成果與建議，俾利我國在面對中共崛起、海權勢力擴張的情形下，能夠採取相關因應之道，尋求國家永續經營。係以研究中共海權思想的發展演變為主軸，



第二章 中共「一帶一路」的緣起與發展

世界上任何一個國家在制定其國家戰略或國家政策之前，一定都是經過領導階層深思熟慮以及政府各部門周延的研討、評估後，才會訂定出國家未來發展的方向及目標，而在制定國家發展政策的過程中，必然有其清楚的脈絡可循。因此，我們在試著解讀中共「一帶一路」戰略意涵之前，應該先從中共的歷史背景及發展過程來加以研析，方可獲得更精準的判斷及研究結果。

學者王崑義指出「歷史是連續不斷的時間軸線³³」，根據這樣的觀點，如果我們想要深入研究中共國家戰略的發展歷程，我們必須從1949年中共建政以來歷任領導者的國際戰略思維角度切入，來探討中共國家發展策略的演進，其發展歷程分述如後：³⁴

- 一、 1949年中共建政初期，當時的國際社會大致可區分為「共產極權」及「民主自由」兩大陣營，中共最終選擇投靠蘇聯並加入社會主義陣營，採取「一邊倒」的外交政策，全面傾向蘇聯並參與抗美援朝戰爭³⁵。
- 二、 1960年代蘇俄企圖控制中共，導致中共與蘇聯的關係惡化，中共採取「反修與反帝」併行戰略，然而在面對美國、蘇聯兩大強國，腹背受敵的情況下，中共決定走向「兩個中間地帶」以拓展外交關係。
- 三、 1969年中共、蘇俄爆發珍寶島衝突，而當時的美國因為身陷越戰泥淖，希望中共能給予協助，使得中共有機會向美國靠攏；1974年毛澤東維持「兩個中間地帶」戰略思維，並進一步提出「三個世界」的論述，認為中國大陸係屬於第三世界的國家；毛澤東在中、美、蘇三角關係中思考國家的生

³³ 王崑義，〈中國的國際戰略與一帶一路的形成〉《台灣國際研究季刊》，第12卷第3期，2016年秋季號，頁25。

³⁴ 胡鞍鋼，〈中國崛起之路〉（北京：北京大學出版社，2007年1月），頁228-229。

³⁵ 陳培雄，〈毛澤東戰爭藝術〉（臺北：新高地出版社，1996年6月），頁334-349。

存戰略，試圖在美國、蘇俄勢力消長之間，尋找對中共最有利的戰略位置，以爭取最大利益。

四、 1977年鄧小平主政後，在第十一屆三中全會中強調「國家的中心轉移到經濟建設」的戰略決策，指出國家經濟發展需要一個和平環境，奠定了中共「和平與發展」的戰略觀點；自1978年改革開放以來，中共為了實現工業、農業、國防、科技四個現代化的目標，一方面積極建立國內開放的經濟環境，吸引外資投資建設，另一方面踴躍參與國際社會中的全球化經濟體系，使得國家整體經濟逐年提升³⁶。

五、 1993至2003年江澤民主政期間，主要延續鄧小平「三步走」的國家發展戰略，提出「新三步走」發展戰略，並在中國共產黨第十五次全國代表大會報告中，對21世紀前50年中國現代化建設的發展，明確律定各階段的發展目標，預定在2000至2010年實現國民生產總值比2000年提升一倍，使人民的生活達到小康寬裕，形成比較完善的社會主義市場經濟體制；2010至2020年使各項制度更完善，國民經濟持續成長；2020至2050年實現現代化目標，建構一個文明富裕強社會主義國家。³⁷

六、 2003至2012年胡錦濤主政時期，胡錦濤多次強調中國是和平崛起的國家，除了在2005年9月的聯合國會議中公開聲明「尊重各國自主選擇社會制度和發展道路權力；……，協力構建各種文明兼容並蓄的和諧世界。³⁸」；也在中國共產黨第十八次全國代表大會執政總結中提出「中國將繼續高舉

³⁶ 高金鈿，《鄧小平國際戰略思想研究》（北京：國防大學出版社，1992年10月），頁10-19。

³⁷ 王季男，〈1989-2002：小康社會理論的豐富發展和全面建設-小康社會目標及任務的提出第二步戰略目標的提前實現和新「三步走」發展戰略的提出〉，《中國共產黨新聞網》，2009年12月7日。參見 <http://dangshi.people.com.cn/BIG5/138903/10528860.html>，瀏覽日期：民國106年7月28日。

³⁸ 任曉駟，《中國夢：誰的夢？》（北京：新世界出版社，2013年9月），頁118。

和平、發展、合作、共贏的旗幟，堅定不移致力於維護世界和平、促進共同發展。³⁹」，這個時期的中共國家戰略目標主要包括「鞏固共產黨的統治地位並致力於維護世界和平局勢以維持經濟發展」、「捍衛國家主權及確保領土統一」以及「提升中國大陸在國際社會上的聲望及影響力」⁴⁰，為了達成上述戰略目標，中共一方面努力改善國內投資環境，提升國家整體經濟實力，另一方面也藉由多方參與國際性組織來增進在其國際社會上的地位及影響力，運用「多管齊下」的方式，積極與亞太鄰近國家建立貿易合作夥伴關係，並與英國、法國、德國等歐洲先進國家發展技術合作關係。整體而言，中共在胡錦濤時期，在國際外交政策上係透過「積極參與多邊組織活動」、「加強與大國的雙邊關係，擴大互利合作的基礎」、「主導建立區域經濟論壇或組織」以及「簽訂經貿合作」等方式，並採取「軍事安全」與「經貿利益」雙頭並進的策略，逐步增加中共在亞太區域的影響力，藉以爭取區域內政治、經濟的主導性地位。

- 七、 2013年習近平接任中共最高領導人，並在中國共產黨第十九次全國代表大會報告中為中國大陸的發展提出兩階段規劃，其中第一個階段是從2020年到2035年，希望全面建設小康社會，基本實現「社會主義現代化」，其特點包括提升國家的經濟實力和科技實力，加入創新型國家之列，並保障其人民的平等參與權與平等發展權，充分實現國家治理體系和治理能力現代化，中等收入群體比例明顯提高，城鄉發展差距與居民生活水平差距明顯縮小，基本公共服務均等化基本實現；第二個階段是從2035年到2050年，

³⁹ 新華社，〈十八大授權發布：胡錦濤表示，繼續促進人類和平與發展的崇高事業〉，《新華網》，2012年11月8日。參見 http://www.xinhuanet.com/18cpcnc/2012-11/08/c_113637915.htm，瀏覽日期：民國106年7月29日。

⁴⁰ 曾復生，〈胡錦濤的國際戰略核心思維〉，《財團法人國家政策研究基金會-國政分析》，2010年8月27日。參見 <http://www.npf.org.tw/3/8006>，瀏覽日期：民國106年7月30日。

在基本實現現代化的基礎上，把中國建成「富強民主文明和諧美麗的社會主義現代化強國」⁴¹。屆時，中國大陸將實現全體人民共同富裕的目標，成為一個綜合國力和國際影響力領先的國家。

第一節 「一帶一路」的緣起背景

從中共發展的歷史軸線中，我們可以看出中共歷任領導人大多能夠承襲前任領導人的國家發展政策並貫徹執行，如此作法對於中共國家發展政策確實有較佳的延續性及加乘效果。但習近平亦指出中國大陸現階段仍存在有「城鄉區域發展不均」、「居民生活水平差距過大」、「人民貧富差距懸殊」、「產能過剩」等國內問題，再加上全球經濟環境走弱的連動性衝擊、國際環境的複雜多變以及美國、日本等國家在國際政治、經濟上的干預，都是中共當前所必須面臨的問題與挑戰。大陸學者文揚直接把「一帶一路」定義為「基於發展主義的，中國主導的世界體系」。綜上所述，中共在2013年提出「一帶一路」倡議，可能是因應中國大陸在經濟崛起、國力成長的環境背景，並在試圖解決國家發展面臨的瓶頸以及國家未來發展的需要下，所發展出來的國際戰略佈局，尤其在當前「地球村」、「世界島」的全球化概念下，中共如何運用「一帶一路」戰略來與世界接軌，如何藉由經濟實力的延伸來爭取國際地位的提升，甚至取得世界權力版圖的話語權，正是本章所要探討的主軸與重點。

壹、倡議緣起

中共領導人習近平在2013年9月7日出訪哈薩克斯坦期間，於納紮爾巴耶夫大學發表以「弘揚人民友誼，共創美好未來」為題目的重要演講時，提出為了使歐亞各國經濟合作更為頻密，交流互動更加深入，發展空間更加廣闊，我們要採取

⁴¹ 葉宣，〈習近平十九大報告：三十年躋身現代化強國〉，《德國之聲中文網》，2017年10月18日。參見 <https://www.msn.com/zh-tw/news/other/習近平十九大報告三十年躋身現代化強國/ar-AAAtFeaO>，瀏覽日期：民國106年11月28日。

創新的合作模式，共同建設「絲綢之路經濟帶」，逐步形成區域大合作，將使沿線國家人民皆能受益⁴²。這是中共首次提出「絲綢之路經濟帶」倡議構想。

2013年10月3日，習近平在印度尼西亞進行國事訪問期間，在印度尼西亞國會發表重要演說中提出「21世紀海上絲綢之路」倡議，指出自古以來東南亞地區就是「海上絲綢之路」的重要樞紐，中國大陸願意和東盟國家加強海上合作，發展海洋合作夥伴關係，共同建設「21世紀海上絲綢之路」⁴³，攜手建設更為緊密的命運共同體，並提出籌建「亞洲基礎設施投資銀行」（亞投行）的建議。⁴⁴

同年11月，中共在十八屆中全會會議中明確律定全面推動「一帶一路」相關建設。12月習近平在中央經濟工作會議上要求，「推進『絲綢之路經濟帶』建設，抓緊制訂戰略規劃，加強基礎設施互聯互通建設；建設『21世紀海上絲綢之路』，加強海上通道互聯互通建設，拉緊相互利益紐帶」⁴⁵；並強調「一帶一路」就是要再為我們這隻大鵬鳥插上兩支翅膀，等建設好了，大鵬鳥就可以飛得更高更遠！至此，結合「絲綢之路經濟帶」與「21世紀海上絲綢之路」的「一帶一路」戰略構想已然成形。⁴⁶

貳、整體規劃

「絲綢之路經濟帶」（Silk Road Economic Belt）簡稱「一帶」，從中共官方公布的路線圖來看，「絲綢之路經濟帶」循中國古代絲綢之路的路線，以橫貫歐

⁴² 崔東，〈習近平在哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學發表重要演講弘揚人民友誼共同建設“絲綢之路經濟帶”〉，《人民網》，2013年9月8日。參見 <http://politics.people.com.cn/n/2013/0908/c1024-22842900.html>，瀏覽日期：民國106年11月28日。

⁴³ 楊丹志，〈東南亞局勢與“海上絲綢之路”建設〉，張潔主編，《中國周邊安全形勢評估“一帶一路”與周邊戰略（2015）》（北京：社會科學文獻出版社，2015年6月），頁127。

⁴⁴ 馮並，〈一帶一路：全球發展的中國邏輯〉（臺北：高寶國際出版，2015年12月），頁15。

⁴⁵ 劉宗義，〈21世紀海上絲綢之路建設與中國沿海城市和港口的發展〉，《中國評論通信社》，2015年1月9日。參見 <http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=53&kindid=0&docid=103565306>，瀏覽日期：民國106年11月28日。

⁴⁶ 秦玉才主編，《“一帶一路”讀本》（浙江大學出版社，2015年10月），頁13-15。

亞大陸直抵歐洲為目標，包含三條主要走向，一是穿越中亞與俄羅斯直抵歐洲，二是沿中亞地區經西亞至地中海到達歐洲，三是由東南亞西進南亞次大陸，中共認為「絲綢之路經濟帶」的範圍跨越東亞、南亞、中東、歐洲以及北非等地區，可以透過貿易、投資、金融合作等方式，將亞太地區、非洲及歐洲的經濟圈連結在一起，未來將可以成為歐亞大陸上最具發展潛力的經濟走廊和戰略性經濟帶。而「21世紀海上絲綢之路」（21st Century Maritime Silk Road）簡稱「一路」，則以中國大陸東南沿海向海洋發展為重點，分別由南海經印度洋抵達歐洲，以及由南海南下進入南太平洋，海上絲綢之路可以連接南太平洋及印度洋兩大經濟圈，將有助中國大陸打造更為寬廣的國際經濟體系⁴⁷。簡言之，中共希望透過推動「21世紀海上絲綢之路」，加強與沿線國家建立經貿合作關係並共同修建鐵路、油管、港口設施等基礎建設，以提供中國大陸海外投資管道並增加和沿線國家發展經貿往來與海洋商務的機會。（「一帶一路」路線圖如圖2-1）



⁴⁷ 賴湘茹，〈一帶一路版圖 擴大至南太平洋〉，《工商時報》，2015年4月15日。參見 <https://www.chinatimes.com/newspapers/20150415000109-260203>，瀏覽日期：民國106年11月28日。



圖 2-1 「一帶一路」路線圖

按照「一帶一路」的規劃構想，中共希望透過鐵路、公路、港口等基礎設施的修建，推動沿線各國之間的經貿交流，讓「經濟開放、合作互惠」成為各國的共識，以減少貿易關稅保護，促使經貿往來能夠更通暢；並籌建「亞洲基礎設施投資銀行」提供資金幫助，以協助沿線國家完成基礎建設⁴⁸。目前中國大陸正處於國家發展的關鍵期，過去40年的經驗法則，證明由鄧小平主導開始的對外開放政策是中國大陸經濟持續快速發展的主要動力之一，意味著在經濟全球化的大格局下，國家經濟發展是無法靠一己之力單打獨鬥的，而「一帶一路」正是由中共主導的超大型經貿合作體系，初步估計其涵蓋範圍包括亞洲、非洲及歐洲等60多個國家和地區的46.7億人口，約佔世界總人口數的66.9%；所產生的經濟效益將超過27.4兆美元，約佔世界經濟產能的38.2%；沿線國家貿易總量更高達世界貿

⁴⁸ 高長，〈大陸倡議「一帶一路」的政治經濟分析〉《展望與探索》，第15卷第6期，106年6月，頁52-70。

易總量的四分之一，使得中共「一帶一路」倡議提出後，馬上受到世界各國的高度關注與積極參與。

第二節 「一帶一路」的內涵

壹、從歷史角度觀察

從歷史的角度來看，中共提出的「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」，其實並非是新創名詞，早在2000多年前古代絲綢之路就已經是歐亞大陸上連接東、西方國家經貿往來和文化交流的重要通路，西漢張騫兩次出使西域，可以說是東、西方文化交流及活絡商業貿易活動的歷史指標，也對推動人類文明進步產生深遠的影響。另外，明朝海上絲綢之路航線更是擴展至全球，其中明朝宦官鄭和七次下西洋，率領近百艘大型商船船隊，曾經到達亞洲、非洲30多個國家和地區；甚至向東航行，由廣州啟航出發，航行至菲律賓馬尼拉港，穿過麻六甲海峽進入太平洋，甚至向東航行抵達墨西哥西海岸，這些航程相繼開啟了繁榮的海上貿易之路⁴⁹。「一帶一路」的發展是2千多年歷史發展的承接，是30年前東部沿海發展戰略，以及20年前西部大開發戰略的新突破，中共借用古絲綢之路及海上絲綢之路的歷史符號，以和平發展、合作共贏為訴求，主動積極與沿線國家建立經濟合作夥伴關係，共同打造政治互信、經濟融合、文化包容的利益共同體、責任共同體和命運共同體，換言之，就是希望把中國大陸的發展夢和世界的發展夢緊密的結合在一起，成為帶動世界和諧發展的戰略核心因素。⁵⁰

中國古代的絲綢之路，是一條連接亞洲、非洲和歐洲的古代商業貿易路線，中國從漢朝開始便透過古代絲綢之路及海上絲綢之路將瓷器、絲綢、茶葉等商品販賣到國外，同時也引進國外的商品，這種互通有無的經貿聯繫與文化交流，大

⁴⁹ 秦玉才、周谷平、羅衛東共同編輯，《「一帶一路」讀本》（杭州：浙江大學出版社，2015年10月），頁46-47。

⁵⁰ 馮並，《一帶一路：全球發展的中國邏輯》（臺北：高寶國際出版，2015年12月），頁31。

幅改善了沿線國家的經濟發展及人民的生活水準。古代的絲綢之路推動東西方文明交流，展現出來的是中國與沿途各國人民友好往來、互利互惠的美好景象，對人類文明交流及經濟發展絕對有其深遠之影響。如今，共同建立「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」這個嶄新的戰略構想，正在世界政治經濟的版圖上醞釀成長，「一帶一路」將承襲中國過去優良光榮的歷史足跡也延續著與世界友邦「和平發展、合作共贏」的良善精神，體現了對古絲綢之路精神的繼承和發揚⁵¹。大陸學者趙廣成指出歷史的經驗證明只要堅持絲綢之路精神，即使不同文化背景、不同種族的國家也可以共享合作發展的豐碩成果；展望未來，我們必需繼續傳承並弘揚古代絲綢之路所蘊含「和平合作」、「開放包容」、「互利共贏」等精神⁵²，才能夠順利推動「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」，因此，「歷史傳承」可以說是「一帶一路」的重要內涵之一。

貳、從地緣觀點探討

在漫長的人類文明歲月中，人類的各項活動都是從陸地開始，從早期的漁獵採集生活、農業畜牧時期演進到現代工業資訊時代，人類的生活圈不斷的向外延展，尤其身處在現今「地球村」的環境，人類擴大了資源利用開發的範圍，也使得各國形成了緊密的經濟合作模式。就地緣觀點來看，中國大陸位居歐亞大陸的樞紐位置，其邊界線總長4萬多公里，是世界各國中邊界線最長的國家之一，其中陸上邊界線長2.2萬公里，海上邊界線1.8萬公里，與周邊15個國家接壤，憑藉這樣的地理優勢，中共提出「一帶一路」倡議，規劃以中國大陸為起點，希望建

⁵¹ 寰宇資訊，〈一帶一路與中國—「一帶一路」戰略掀起中印合作新熱潮〉，《寰宇資訊網》，2017年2月15日。參見 <https://zi.media/@yidianzixun/post/NCzPqu>，瀏覽日期：民國106年11月28日。

⁵² 趙廣成，〈“一帶一路”背景下的中國軟實力透視〉，《絲綢之路城市聯盟網》，2017年2月17日。參見 http://www.srca-info.com/srca/srca2/201702/t20170217_6619.html，瀏覽日期：民國106年11月29日。

構一個東牽亞太地區、西涉歐洲大陸的地緣經濟圈，就經濟規模來說「一帶一路」可以說是目前世界上涵蓋土地面積最大、影響層面最廣的經濟體系。

中共官方資料強調「一帶一路」除了擴大中國大陸自身的經濟發展外，更希望能夠協助亞太地區周邊國家的經濟繁榮，並促進亞洲、歐洲、非洲之間有關經濟、文化、金融、貿易、能源、環保、安全等議題的合作發展為目標，這樣的說法確實有活絡世界經濟、提昇沿線各國基礎建設及改善沿線國家民生經濟問題的功能。大陸學者孫志遠亦指出，「一帶一路」將可以進一步加深中國大陸與東南亞、中亞地區之發展中國家的合作關係，有利於形成全方位開放的新格局⁵³，尤其這些發展中國家的經濟正處於起步發展階段，市場需求量持續擴大，將成為帶動全球經濟成長的一股新興力量，而「一帶一路」戰略構想正好可以將沿線發展中國家的龐大市場需求與中國大陸的產品製造能力鏈結起來，創造出經濟發展、合作雙贏的局面。⁵⁴

進一步分析，「一帶一路」沿線大部分是發展中國家及新興的經濟體，總人口約44億，經濟總量約21兆美元，分別約佔全球的63%和29%⁵⁵。這些國家大多數處於經濟發展的躍升時期，中共若能與沿線國家順利發展合作關係，將促進中國大陸中西部地區展開向外擴展的開放局勢，並推動東部沿海地區開放型經濟的轉型升級，進而形成海陸統籌、東西互濟、展望全球的新格局。以東南亞為例，近幾年來，東南亞地區國家倚靠著充沛的勞動力，已經成為世界各國經濟產業轉移

⁵³ 孫志遠，〈“一帶一路”戰略構想的三重內涵〉，《第一文庫網》，2014年8月13日。參見 www.wenku1.com/news/D90BBDE26DFD1F7B.html，瀏覽日期：民國106年12月3日。

⁵⁴ 孫代新，〈“一帶一路”帶動經濟 專用車迎來新機遇〉，《中國卡車網》，2015年5月11日。參見 http://www.360che.com/news/150511/40290_all.html，瀏覽日期：民國106年12月3日。

⁵⁵ 中國國民黨政策委員會，〈大陸「一帶一路」對外開放戰略〉，《中國國民黨政策委員會大陸情勢雙週報1679期》，2014年11月21日。參見 <http://2014.kmt.org.tw/page.aspx?id=44&aid=33371>，瀏覽日期：民國106年11月29日。

的重點區域之一，中共也希望將部分較不具優勢的產業移轉過去，一方面可以為日後經濟轉型升級騰出發展空間，一方面也為中國大陸產能過剩的問題解套，由於現階段產能過剩的鋼鐵、水泥等原物料正是中亞、東南亞、南亞、非洲等發展中地區進行基礎設施建設時所需要的產業，因此透過「一帶一路」戰略構想便可以將中國大陸的部分過剩產能轉移到這些新興國家，既可以推動中國大陸國內經濟轉型升級，也可以為沿線國家發展提供相關的產業技術，完全符合中共「一帶一路」戰略所標榜「厚人利己」、「互利共贏」的精神。

參、從官方資料解析

中共自2013年提出「一帶一路」倡議，卻始終沒有提出完整具體的計畫、明確的作法或是官方文件來支撐倡議的推動，簡單來說，中共「一帶一路」是屬於觀念先導的戰略構想，而非計畫先導的戰略構想，一直到2015年3月28日中共官方對外發佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》⁵⁶後才有進一步的具體說法，其官方資料的內容摘整分述如下：

一、時代背景：千百年來，古絲綢之路承襲「和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏」的精神薪火相傳，不僅是東西方交流合作的象徵，也是促進沿線各國經濟繁榮發展的重要平台。進入21世紀，世界正發生複雜深刻的變化，面對疲憊走弱的全球經濟，紛亂複雜的世界局勢，再加上受到國際金融危機的影響，世界各國正遭逢嚴峻的經濟發展問題。唯有共同建設「一帶一路」，順應經濟全球化、文化多元化以及世界多極化的浪潮，發揚互助合作精神來確保全球自由貿易體系和開放型世界經濟的持續運轉，才能促進經濟自由流通、市場深度融合及資源有效分配，藉由推動沿線各國實現經濟區域合作，共同打造開放、包容的區域

⁵⁶ 國家發展改革委員會、外交部、商務部聯合發佈，〈推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動〉，《國際日報》，2015 年 3 月 28 日。參見 www.chinesetoday.com/big/article/984579，瀏覽日期：民國 106 年 11 月 29 日。

經濟合作架構，建立互助共贏的新時代。

二、共建原則：中共強調一定會恪遵聯合國憲章的宗旨和原則，在遵守和平共處的基礎上，落實共同建設、共同開發、共同享用的基本原則，努力推動沿線國家基礎建設及經濟發展的整合工作，以營造出開放包容、互信合作的雙贏局面。

三、框架思路：中共提出的「一帶一路」戰略構想貫穿歐、亞、非大陸，一邊是發達的歐洲經濟圈，一邊是活躍的東亞經濟圈，中間廣大腹地國家資源豐富、經濟發展潛力巨大，是促進共同發展、實現共同繁榮的合作共贏之路。「絲綢之路經濟帶」重點在促進沿線各國間的經貿合作，主要是藉由歐亞大陸上國際通道沿線的重要城市為合作舞台，攜手打造跨國界的經濟貿易走廊；而「21世紀海上絲綢之路」則是以沿線重要港口為支撐，合作建設一條安全、通暢的海上交通航線。整體目標在完善區域基礎設施建設、建構安全高效的陸海空通道網路、提升投資貿易便利化，形成高標準自由貿易區網路，以達到沿線各國政治互信、文化交流、經濟合作與共同安全之目標。

四、合作重點：因為「一帶一路」沿線各國經濟、資源條件皆不相同，經濟互補性較強，彼此合作發展的機會較多。所以中共希望以「政策溝通」為建設的重要保障，加強政府溝通合作，促進政治互信，達成合作新共識。以「設施聯通」為建設的優先項目，在尊重國家主權和安全的基礎上，加強基礎設施建設規劃，完成連接各地區的基礎設施網路。以「貿易暢通」為建設的重點內容，消除投資和貿易壁壘，構建區域內和各國良好的營商環境，積極同沿線國家和地區共同商建自由貿易區。以「資金融通」為建設的重要支撐，著重深化金融合作，共同推動亞洲基礎設施投資銀行、金磚國家開發銀行的籌建，共同參與「一帶一路」重點項目建設。以「民心相通」為建設的社會根基，藉由傳承弘揚絲綢之路友好合作精神，開展文化交流、學術往來、媒體合作，深化彼此多面向的合作模式，以奠

定堅實的民意基礎（「一帶一路」戰略推動示意如圖圖2-2）。



圖 2-2 「一帶一路」戰略推動示意圖

五、合作機制：中共著重於鞏固並強化現有的區域合作基礎，例如亞太經合組織（APEC）、上海合作組織（SCO）、東協10+1亞歐會議（ASEM）、亞洲合作對話（ACD）等各項國際論壇及重要會議，希望藉由相關的組織、會議與對話，持續性、常態性的深化「一帶一路」的推展，讓更多的國家和地區能夠共同參與「一帶一路」建設。

六、中國各地方開放態勢：中共為了推動「一帶一路」戰略構想，特別根據國內各地區不同的地理環境條件制定出相對應的政策，以利擴大東西方的合作交流。其中在西北、東北地區，中共利用新疆、陝西、甘肅、內蒙古等地的地理位置優勢，將這些地方打造為中國大陸對外開放的窗口，藉由與南亞、中亞、俄羅斯等國家的交流合作，形成「絲綢之路經濟帶」上重要的交通樞紐。在西南地區，則是發揮西南省份與東盟國家陸海相鄰的獨特優勢，構建與東盟國家的國際交流管

道，並藉以形成連結「21世紀海上絲綢之路」與「絲綢之路經濟帶」的重要門戶。有關沿海省份及港澳地區，係運用沿海地區經濟高度發展的優勢，促使沿海城市憑藉強大的經濟實力及金融影響力，形成「21世紀海上絲綢之路」的重要戰略支點。而內陸地區，則是利用內陸人力資源豐富及腹地縱深廣闊的優勢，加強推動區域互動合作，並透過中歐運輸線的建立，深化與沿線國家的經貿合作。⁵⁷

七、中國積極行動：中共國家主席習近平及國家總理李克強等國家級領導階層為了推動「一帶一路」戰略，先後出訪世界各國，並就雙邊關係和地區發展問題，多次與相關國家元首或國家領導層級官員進行會談，以闡釋「一帶一路」的精神內涵和積極意義，針對共同建立「一帶一路」，提升雙方經濟成長達成廣泛共識。

八、共創美好未來：中國大陸希望能與沿線國家共同攜手推動「一帶一路」戰略，讓沿線各國人民能共享「一帶一路」所帶來經濟、文化以及安全上的豐碩成果，正如同在2015年3月28日博鰲亞洲論壇2015年年會開幕式上，中共領導人習近平上所再三強調「命運共同體」的思想原則，就是相互尊重、平等相待、合作共贏、共同發展，並表示亞洲要邁向命運共同體、開創亞洲新未來。⁵⁸

綜上所述，我們可以瞭解在中共官方的解讀中，「一帶一路」的內涵至少可以從四個方面來闡述，第一是「開放」，這是古絲綢之路的基本精神，也是「一帶一路」的核心價值，中共自改革開放後，享受到全球經濟市場所帶來的財富與進步，因此提出「一帶一路」倡議，希望能夠主導建構一個與全世界各國家相鏈

⁵⁷ 菲律賓絲綢之路國際商會，〈中國一帶一路規劃正式公佈：中國各地方開放態勢〉，《菲律賓絲綢之路國際商會資訊網》。參見 <http://www.psrcc.com/cn/belt-and-road-initiative/chinas-regions>，瀏覽日期：民國 106 年 9 月 8 日。

⁵⁸ 李文，〈習近平博鰲演講大談「命運共同體」〉，《BBC 中文網》，2015 年 3 月 28 日。參見 http://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2015/03/150328_xi_jinping_boao_asia，瀏覽日期：民國 106 年 9 月 10 日。

結的開放型經濟體系，除了能進一步帶動其內陸偏遠地區的發展，以解決國內發展不均的問題，更能創造磁吸效應，帶來更大的經濟收益。第二是「包容」，這是有別於其他合作組織的特徵，意味著「一帶一路」參與國家的多元性，凡是願意參與的國家或地區都可以成為參與者、建設者與受益者；另一方面是合作樣式的多樣化，「一帶一路」並沒有嚴格統一的參與規則，每個國家只要把握擴大經貿合作、促進共同發展的大原則，可以採取雙邊或多邊、金融或貿易等多樣化、多領域、多層次的合作方式。第三是「互利」，這是推動「一帶一路」建設的根本動力，在全球化時代，任何一項區域合作構想，只有真正實現互利共贏的狀態下才能持衡發展，永續經營。第四是「共贏」，這是保障「一帶一路」可以持續發展的基礎，古絲綢之路蘊含共榮共享的內涵，「一帶一路」則是傳承並發揚古絲綢之路的精神，「一帶一路」雖然由中國大陸倡議並積極推動，但實際上各項開發建設都將由各參與國家共同商議、共同參與、共同建設並共享繁榮的成果。

第三節 「一帶一路」的發展評估

壹、「一帶一路」發展現況

中共自2013年提出「一帶一路」倡議後，「一帶一路」的發展動態早已經成為世界各國持續關注的議題，2014年10月24日包括中共、印度、越南、新加坡等相關國家的財經首長及授權代表在北京正式簽署《籌建亞投行框架備忘錄》，共同決定成立亞洲基礎設施投資銀行，並在2015年底前開始運作，「亞投行」總資本額為1000億美金，其中一半由中國大陸承擔，總部將設於北京，將為亞洲國家基礎設施包括港口、鐵路、公路等建設提供融資服務。2014年11月9日習近平於亞太經合組織（APEC）工商領導人峰會中指出，「亞投行」的籌建工作已經有實質的進展，創始成員國已經完成《籌建亞投行備忘錄》簽署，而中國大陸將出資400億美元成立絲路基金，為「一帶一路」沿線國基礎設施建設、資源開發、

產業合作等有關項目提供投融資支持。⁵⁹

我們從目前中共官方文件《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》中得知，中共將「一帶一路」當作推動國家經濟發展、轉型的大戰略，而建設跨國交通線便是這項戰略的基礎。「絲綢之路經濟帶」追求的是陸路方面的經貿交流，取法中國古代絲綢之路的商貿經驗，所以中共希望藉由鐵路、公路、石油、天然氣管路等運輸模式，接通歐亞大陸中各個重要城市，以完備其陸路的運輸體系及後勤補給能量。以鐵路交通為例，中共便積極向西鋪設鐵路進入歐亞核心，目前駛往歐洲大陸的「中歐列車」運行路線總體上有西、中、東三條通道，分別由阿拉山口或霍爾果斯、二連浩特、滿洲里出境⁶⁰，其中比較著名的包括浙江義烏—英國倫敦、四川重慶—德國杜伊斯堡、福建廈門—德國漢堡、福建廈門—哈薩克的阿拉木圖等路線，這條橫貫亞洲、歐洲的鐵道路線，總長度超過1萬公里，並擁有51條路線，分別由27個中國大陸城市出發，直通歐陸的28個城市，將對中國大陸和沿途國家之間的政經關係產生深遠的影響。只是目前中歐班列仍存在部分問題，包括鐵路運輸成本仍顯著高於海運、歐洲、亞洲的供需無法平衡、通關便利化有待提升、沿線基礎設施及配套仍待改善等等，都亟待中共尋求解決之道。⁶¹（「中歐班列」路線圖如圖2-3、2-4）

⁵⁹ 中國評論通訊社，〈習近平宣布：出資 400 億美元成立絲路基金〉，《中國評論新聞網》，2014 年 11 月 9 日。參見 <http://hk.crntt.com/doc/1034/6/9/0/103469047.html?>，瀏覽日期：民國 106 年 11 月 28 日。

⁶⁰ 新華社，〈中歐班列：品牌效應漸顯 整合尚需加速〉，《新華絲路網》，2016 年 11 月 1 日。參見 <http://silkroad.news.cn/news/7259.shtml>，瀏覽日期：民國 106 年 2 月 28 日。

⁶¹ 經濟日報社論，〈中歐班列改變歐亞貿易生態〉，《經濟日報電子報》，2017 年 8 月 24 日。參見 <https://money.udn.com/money/story/5628/2660626>，瀏覽日期：民國 106 年 11 月 28 日。



圖 2-3 「中歐班列」路線圖

大陸主要的中歐班列			
起點	終點	行駛天數	行駛里程
東莞	德國杜伊斯堡	19	13488
義烏	西班牙馬德里	21	13052
義烏	英國倫敦	18	12451
長沙	德國杜伊斯堡	18	11808
重慶	德國杜伊斯堡	15	11000
武漢	波蘭	15	10700
鄭州	德國漢堡	15	10700
成都	波蘭羅茲	14	9965

資料來源：網路綜合
製表：李鈺鋼

圖 2-4 「中歐班列」主要路線圖

另外，中共因應中國高鐵「走出去」的經濟外交政策下，刻正積極規劃建設的泛亞鐵路網（Trans-Asian Railway；TAR），總里程約8.1萬公里，串連起28個

國家和地區，主要包括四條路線（「泛亞鐵路網」路線規劃圖如圖2-5），第一、北部路線：西起哈薩克斯坦，經蒙古、中國大陸、俄羅斯，東至朝鮮半島，貫穿亞洲北部地區；第二、東盟路線：從中國大陸廣西南寧、雲南昆明出發，貫通越南，向西延伸至柬埔寨首都金邊、泰國曼谷、馬來西亞首都吉隆坡抵新加坡，連接東南亞國家和中南半島地區國家等區域⁶²；第三、南部路線：從中國大陸南部出發，經緬甸、印度、伊朗到土耳其，橫貫亞洲南部地區；第四、南北路線：北起俄羅斯，經中亞地區到波斯灣，連接北部和南部地區，這四條鐵路所構成的黃金走廊可以把歐洲、亞洲連為一體，而縱橫交錯的幹線和支線將編織成一個巨大的經濟合作網路⁶³，相較以往與歐洲的貿易往來主要依靠輪船貨運，從歐洲到中國大陸需經過麻六甲海峽，海運起碼要一個月才能抵達，一旦完成後，將改變過去的貿易運輸型態，可以節省大量的時間和成本。中國大陸中鐵隧道集團副總工程師王夢恕表示，泛亞鐵路要修，並且要用中國大陸的標準、技術跟設備，整個泛亞鐵路網將配合「一帶一路」的整體規劃逐步推動實現。



⁶² ETtoday 大陸新聞中心，〈泛亞鐵路網連通歐洲！中寮鐵路寮國段預計 2020 年通車〉，《ETtoday 新聞網》，2015 年 12 月 4 日。參見 <https://www.ettoday.net/news/20151204/607766.htm>，瀏覽日期：民國 106 年 11 月 28 日。

⁶³ ETtoday 大陸新聞中心，〈中國高鐵新目標 1.3 萬公里兩日到達美國〉，《ETtoday 新聞網》，2014 年 5 月 8 日。參見 <http://www.ettoday.net/news/20140508/354842.htm#ixzz31748f0lx>，瀏覽日期：民國 106 年 11 月 28 日。



圖 2-5 「泛亞鐵路」路線規劃圖

除了陸上交通運輸的建設外，中共在「21世紀海上絲綢之路」的推動方面，主要是利用給予沿線臨海國家經濟上的援助及提供技術來協助其完成基礎建設，藉以換取重要港口的使用權或主導權。就海洋戰略的觀點，隨著世界經濟全球化的趨勢逐漸加快後，海上通道成為聯繫世界各國經濟發展的紐帶和橋樑⁶⁴，而這些航道上的重要港口，在承平時是經濟通商港埠，戰爭時期則可轉變為軍事補給基地，因此，戰略價值更顯重要。茲就中共與海上絲綢之路航經國家所推動的基礎設施建設與經貿合作情形，舉例說明如下：

一、2015年11月，中共與馬來西亞海軍達成港口使用協議，雙方同意就海上安全進行合作，馬來西亞允許中共軍艦停靠使用馬來西亞東部地區的哥打基納巴盧港（KOTA KINABALU，又稱作亞庇港）作為「中途停留的地點」，並且以這種形

⁶⁴ 趙峰、鄒舟、姚科，《現代制海權》（北京：海潮出版社，2013年8月），頁121。

式的合作來「加強兩國之間的國防關係」⁶⁵，實際上，位於馬來西亞東部的哥打基納巴盧港是沙巴地區的主要港口、也是首府和政治、經濟中心，港區主要碼頭泊位有9個，岸線長1245公尺，最大水深9.1公尺，最大可停靠3萬載重噸的船隻，因為地處南海進入到印度洋的必經之路，戰略價值極為重要。（馬來西亞「哥打基納巴盧港」地理位置圖如圖2-6）



圖 2-6 馬來西亞「哥打基納巴盧港」地理位置圖

二、2015年11月馬來西亞交通部長廖中萊宣佈，馬國政府已經批准與中國大陸的建港合作計畫，中共將投資100億美金將皇京港建設成深水港，並計畫大規模填海造陸，增加島嶼數量，使馬來西亞皇京港成為占地1366英畝，包含文化產業、

⁶⁵ ifuun.com，〈中國海軍獲准在馬來西亞建基地：美國國內全沸騰了幾個月努力全廢〉，《ifuun.com》，2015年11月20日。參見 www.ifuun.com/a201711207032681/（瀏覽日期：民國106年1月22日）。

科技工業區、商務區、金融中心、旅遊、港口物流等項目的大型綜合經濟區⁶⁶，2016年10月19日，由中國電力建設集團有限公司總承包的皇京港深水補給碼頭工程正式舉行奠基典禮⁶⁷，該港口預劃在2025年完工，屆時可望成為麻六甲海峽第一大港口，將可為中馬雙方帶來更大的經貿利益。（馬來西亞「皇京港」地理位置圖如圖2-7）



圖 2-7 馬來西亞「皇京港」地理位置圖

三、2016年7月3日馬來西亞交通部長廖中萊透露，馬來西亞將與中國大陸在麻六甲海峽和巴生港口之間的凱利島打造巴生第三港口，並表示中國大陸不僅為馬國提供了低成本的建設資金，還將向馬國提供包括高鐵技術等方面的技術轉讓，據

⁶⁶ 陳政錄，〈中馬重磅合建港口 新加坡憂急〉，《中時電子報》，2017年8月6日。參見 www.chinatimes.com/newspapers/20170806000582-260309，瀏覽日期：民國 106 年 9 月 5 日。

⁶⁷ 星洲日報，〈皇京港深水補給碼頭奠基，打造卓越港口〉，《星洲網》，2016年10月20日。參見 www.sinchew.com.my/node/1578784，瀏覽日期：民國 106 年 11 月 22 日。

統計2015年中國大陸陸陸對馬來西亞的直接投資達到了4.1億美元，同比增長了237%。馬來西亞熱衷於與中國大陸建立貿易夥伴關係，除積極響應「一帶一路」倡議，並主動全方位參與，提出多個項目供兩國共同開發，在「一帶一路」合作框架下，中馬關係日趨緊密，中國大連、上海、寧波、廈門、深圳等10座港口，已與馬來西亞麻六甲、柔佛等6座港口，締結「港口聯盟」計劃，將帶動兩國船運和周邊行業的發展⁶⁸（馬來西亞「巴生港」地理位置圖如圖2-8）。



圖 2-8 馬來西亞「巴生港」地理位置圖

四、對中共而言，身為世界上最大的石油進口國之一，有將近八成的進口石油來自中東及非洲等地，五分之四的進口原油必須通過麻六甲海峽運輸，麻六甲海峽稱得上是中共海上石油生命線，然而對這條航道的過度依賴，卻給中共的能源安全帶來重大的潛在威脅，簡單的說就是誰控制了麻六甲海峽，誰就扼制住了中共的能源通道。為了解決中共的「麻六甲困境」，中共預計在泰國南部春蓬府和拉

⁶⁸ 林億，〈中馬共同開發麻六甲港口 是否將被軍用是疑慮〉，《阿波羅新聞網》，2016年7月8日。參見 www.ifuun.com/a201711207032681/，瀏覽日期：民國 107 年 1 月 22 日。

廊府所在的克拉地峽，開鑿一條連接泰國灣和印度洋的安達曼海之間的大運河，運河全長達102公里，設定雙向航道，寬度達400公尺，平均水深達25公尺，將成為亞洲最大的人工運河，因此又被稱為「東方巴拿馬」。據新聞報導，中共、泰國兩國代表已在廣州舉行的克拉運河研究及投資合作洽談會上，正式簽署合作備忘錄，初步預測需十年完工，耗資280億美元⁶⁹，當克拉運河開通後，中共運送石油能源的船隻就不必再經過麻六甲海峽，可直接通過印度洋的安達曼海進入太平洋的泰國灣，除可大幅減少運輸時間和降低海運成本外，更可以避免遭到美國的封鎖。（「克拉運河」地理位置圖如圖2-9）



圖 2-9 「克拉運河」地理位置圖

五、中共「一帶一路」戰略規劃中，「中巴經濟走廊」是一條北起新疆喀什，南至巴基斯坦瓜達爾港（Gwadar Port），全長3000公里的經濟大動脈（「中巴經濟走廊」示意圖如圖2-10）；擬定了修建沿線的公路、鐵路、油氣管道及光纜覆蓋

⁶⁹ 東方日報，〈中泰開鑿克拉運河打通亞洲財路〉，《東方日報電子報》，2015年5月17日。參見 http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20150517/00174_001.html，瀏覽日期：民國106年1月22日。

「四位一體」通道的整體規劃，中共預估將投資450億美元建設交通運輸及電力設施，預計於2030年完工。「中巴經濟走廊」北接「絲綢之路經濟帶」南連「21世紀海上絲綢之路」，可以說是貫通南北絲路的關鍵樞紐。⁷⁰而2015年5月13日正式開通使用的瓜達爾港，距離全球石油供應主要通道荷莫茲海峽僅約400公里，目前從中東到中國大陸的海上石油之路長達14490公里，若中巴鐵路、公路或油氣管道能夠貫通，中共的運油船便可以直接從瓜達爾港經由陸運方式運輸，中共的石油運輸路程將大幅縮短85%，對其能源安全有重大意義，再配合港後腹地的交通建設，將使得「中巴經濟走廊」成為中共重要的戰略交通線。此外，巴國同意要將瓜達爾港2000畝土地，長期租賃給中共，建設瓜達爾港經濟特區，並交由中共全權管理瓜達爾港相關事務，顯示中共在印度洋上已經佔有第一座戰略港口了⁷¹。但是中共在瓜達爾港的經營與管理上，仍然面臨許多安全上的問題，需要設法解決⁷²。（巴基斯坦「瓜達爾港」地理位置圖如圖2-11）



⁷⁰ KKNews，〈中巴經濟走廊〉，《KKNews》，2017年5月14日。參見 <https://kknews.cc/zh-mo/world/lpzork9.html>，瀏覽日期：民國107年5月22日。

⁷¹ 文匯網，〈中國獲租巴基斯坦瓜達爾港2000畝土地〉，《文匯網》，2015年9月9日。參見 <http://news.wenweipo.com/2015/09/09/IN1509090025.htm>，瀏覽日期：民國106年6月15日。

⁷² 文匯網，〈瓜達爾港的願景與挑戰〉，《文匯網》，2015年9月9日。參見 <http://news.wenweipo.com/2015/09/09/IN1509090026.htm>，瀏覽日期：民國106年6月15日。

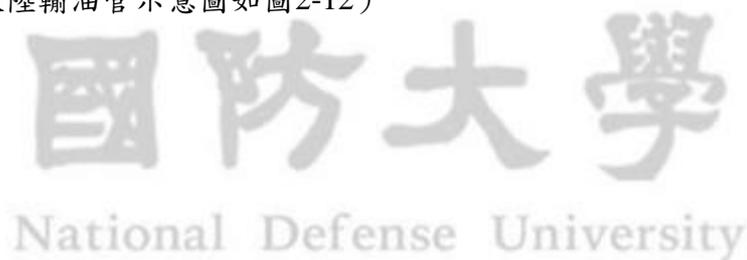


圖 2-10 「中巴經濟走廊」示意圖



圖 2-11 巴基斯坦「瓜達爾港」地理位置圖

六、位於緬甸西南部若開邦沿海的皎漂港（Kyaukpyu），由蘭里島（Ramree Island）和大陸構成一個南北向的狹長海港，是一處優良的天然避風避浪港，經過開發後，可航行與停泊25至30萬噸級的遠洋客貨輪船，將成為緬甸最大的天然深水港口。2015年12月29日緬甸政府批准由中國大陸中信集團與泰國正大等6個跨國企業集團，共同承包皎漂經濟特區開發案，其中皎漂深水港籌建部分，預估需花費32億美元，並在2020年前完工，中國企業在完成緬甸皎漂港及工業園項目建設後，即將以70%股權取得最長達75年的營運權⁷³。就其地理位置而言，皎漂港緊鄰孟加拉灣，是緬甸跨越印度洋通往阿拉伯海的重要港口，戰略位置十分重要，取得皎漂港就等於掌握了進出印度洋的門戶。另外中共於2006至2007年間與緬甸政府簽訂協議，計畫由中國石油天然氣集團建構一條從緬甸實兌港至中國大陸雲南省昆明的石油、天然氣管路，已於2015年1月開通使用，自此，中共自中東購買的石油、天然氣等能源資源，便可以從孟加拉灣經緬甸通過油管直接輸往中國大陸雲南，無須再取道麻六甲海峽和南海，除了大幅減少運輸時間和降低海運成本外，同時也分散了能源運輸的風險，舒緩了「麻六甲困境」。⁷⁴（緬甸皎漂港與中國大陸輸油管示意圖如圖2-12）



⁷³ 李靖堂，〈擴大一帶一路戰略航線 陸取緬甸皎漂港 7 成股權〉，《中時電子報》，2017 年 10 月 20 日。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20171020002619-260409，瀏覽日期：民國 106 年 10 月 20 日。

⁷⁴ 茅岳霖，〈中國霸道佔皎漂港，緬甸為何最終毫無選擇〉，《多維新聞網》，2017 年 10 月 19 日。參見 <http://news.dwnews.com/global/big5/news/2017-10-18/60018292.html>，瀏覽日期：民國 106 年 10 月 20 日。

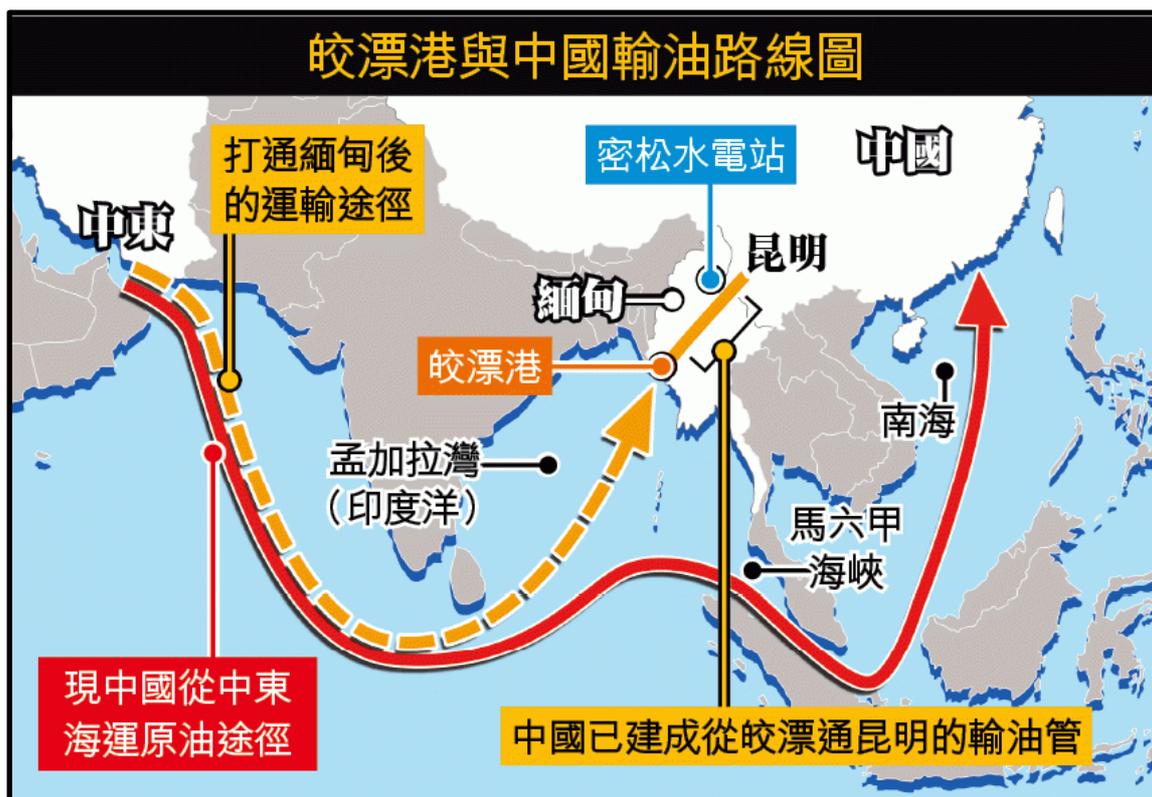


圖 2-12 緬甸「皎漂港」與中國大陸輸油管示意圖

七、吉大港，是孟加拉國第二大城市及第一大港，同時也是重要交通樞紐和工業中心，孟加拉國百分之九十以上的進出口貨物在這座港口中轉，為孟加拉灣連接印度洋最重要的國際海運中轉站之一。就地理位置來看，孟加拉是中共通往南亞以及孟加拉灣的重要立足點，對中共有其地緣戰略緣上的重要性，所以自 1975 年孟、中建交以來，兩國在經貿上就一直維持穩定發展，中共在孟加拉的投資主要以水利設施、橋梁修建、電廠設立、通訊及能源設施興建開發等基礎建設為主，和「一帶一路」戰略目標完全相符⁷⁵。中共國家主席習近平於 2016 年 10 月 14 日至 15 日對孟加拉國進行國事訪問，期間兩國發表聯合聲明，基於雙方對發展友好合作的強烈意願和兩國合作的廣闊前景，雙方一致同意，將中孟關係提升為戰略

⁷⁵ 張棋妍，〈習近平主政外交下的中國與孟加拉關係〉，《國立清華大學亞洲政策中心》，2015 年 10 月。參見 <http://cap.nthu.edu.tw/ezfiles/891/1891/img/2367/157422527.pdf>，瀏覽日期：民國 106 年 2 月 12 日。

合作夥伴關係。⁷⁶（孟加拉「吉大港」地理位置圖如圖 2-13）

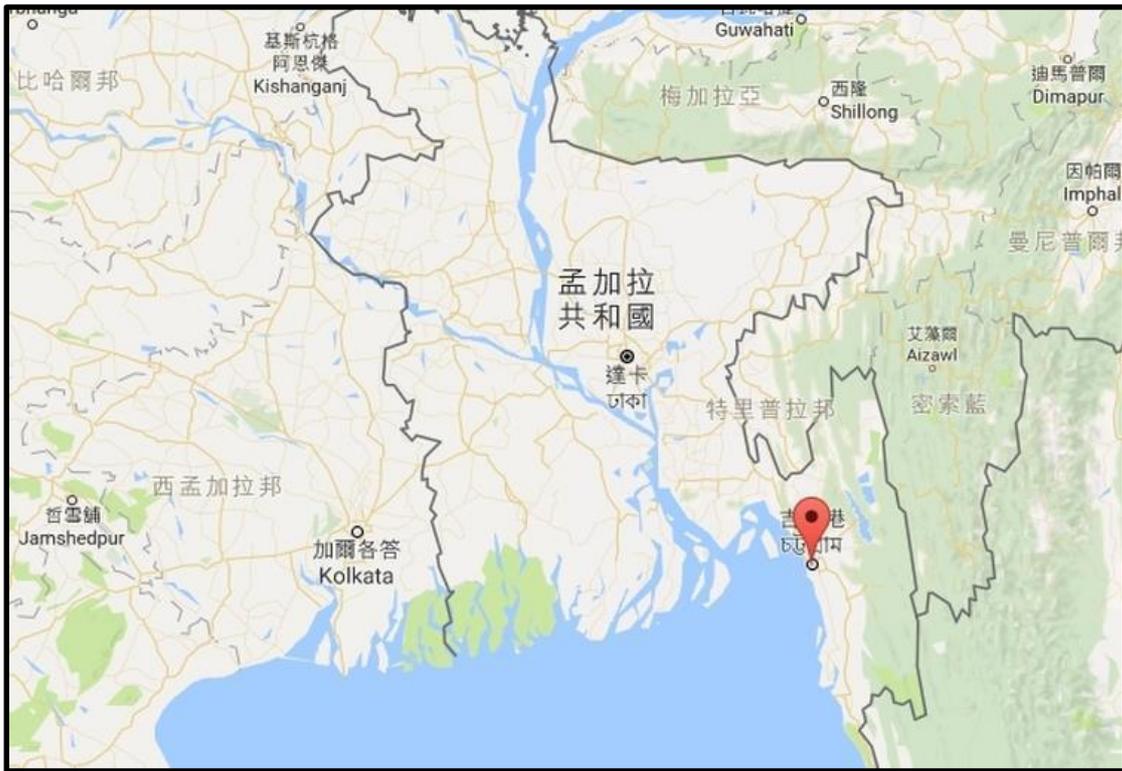


圖 2-13 孟加拉「吉大港」地理位置圖

八、2013年8月5日，中共援助斯里蘭卡可倫坡（Colombo）港口擴建工程完工啟用⁷⁷。擴建以後可以停泊較大船隻，讓斯里蘭卡成為印度洋的重要轉口港，然而中國招商局國際有限公司擁有85%的歸屬權，代表中共在印度洋上的國際海運航線上已佔有一席之地。2014年9、11月中共海軍潛艦兩度靠泊斯里蘭卡可倫坡港，一度引發印度政府強烈不滿⁷⁸。印度國家安全會議前任顧問齊蘭涅認為中共在印度洋的投資圖謀不軌、居心叵測，中共推動「海上絲綢之路」只是掩飾，其

⁷⁶ 搜狐網，〈中國海外戰略 經濟安全重大一步—孟加拉（吉大港）〉，《搜狐網》，2016年10月16日。參見 <https://m.sohu.com/n/470373701/>，瀏覽日期：民國106年10月20日。

⁷⁷ 郭希誠，〈斯里蘭卡可倫坡港擴建完工啟用〉，《中時電子報》，2013年8月5日。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20130805003788-260408，瀏覽日期：民國106年10月20日。

⁷⁸ 中國評論通訊社，〈斯里蘭卡准中國潛艇靠泊印度視為懷敵意〉，《中國評論通訊社》，2014年11月4日。參見 <http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103461635>，瀏覽日期：民國106年10月20日。

真正目的在實現「珍珠鏈（string of pearls）」戰略。

九、漢班托塔（Hambantota）深海港位於斯里蘭卡最南端、印度洋的中部，是世界第一大海灣孟加拉灣的門戶，地理位置優越。2007年10月，斯里蘭卡政府在中共的貸款援助下在漢班托塔興建大型港口。2012年6月，漢班托塔深水港開始運轉，成為印度洋至太平洋地區所有艦船的重要後勤補給中心。2016年4月，斯里蘭卡政府因債務問題，提出以「債轉股」方式將漢班托塔港經營管理權交給中共。2017年7月，雙方簽署漢班托塔港的管理開發協議，中國招商局控股港口有限公司支付11.2億美元購得港口百分之七十的股權，並租用該港口及周邊約60.7平方公里土地建設工業園區，租期為99年⁷⁹，此舉引發斯里蘭卡人民的大規模陳抗活動⁸⁰。（斯里蘭卡「可倫坡港、漢班托塔深水港」地理位置圖如圖2-14）



⁷⁹ 林庭瑤，〈斯里蘭卡漢班托塔港經營權 移交中共〉，《聯合報》，2017年12月9日。參見 <https://udn.com/news/story/7331/2866305>，瀏覽日期：民國106年12月11日。

⁸⁰ 蔡子岳，〈港口租中國99年 斯里蘭卡人抗爭〉，《自由時報》，2017年1月8日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1069414>，瀏覽日期：民國106年12月11日。

圖 2-14 斯里蘭卡「可倫坡港、漢班托塔深水港」地理位置圖

十、吉布地（Djibouti）在亞丁灣的西岸，號稱「非洲之角」，位處印度洋通往紅海關鍵入口的戰略位置上，是通向蘇伊士運河水路的門戶，連通歐、亞海運的咽喉，扼守著紅海到亞丁灣的通道，其戰略地位重要性不言而喻。因為吉布地處非洲大陸，與阿拉伯半島隔海相望，從吉布地航經紅海和蘇伊士運河便可以抵達地中海並通往歐洲大陸，向東航行可以直接連通阿拉伯海和印度洋，是全世界最重要的海上貿易航道之一。正因為吉布地擁有極其重要的戰略位置，所以美國、法國、日本等國家都在此設立了軍事基地。2015年8月19日，吉布地下令美國撤出其在該國首府奧博克（Obock）的次級軍事基地，並將基地移交給中共⁸¹。2015年11月26日，中共對外宣稱將在吉布地修建「後勤設施」以供執行參與聯合國亞丁灣打擊海盜行動時，提供中共海軍艦艇靠泊整補⁸²。2017年7月11日在中共八一建軍節90週年前夕，中共軍隊在非洲國家吉布地設立的軍事基地正式成立，標誌中共第一個海外軍事基地的誕生⁸³。據此，我們可以研判中共成立吉布地後勤保障基地的主要功能係提供亞丁灣護航艦隊相關後勤補給保障；並針對中共派遣至非洲地區參與聯合國維和任務的部隊，提供裝備維修、後勤補給等相關支援⁸⁴。中共為了提供其商船或軍艦靠泊整補，勢必會設法建立更多的海外軍事基地⁸⁵。

⁸¹ 徐尚禮，〈陸將接管美軍吉布地一基地〉，《中時電子報》，2015年8月19日。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20150819004744-260408，瀏覽日期：民國 107 年 2 月 11 日。

⁸² ETtoday 新聞雲，〈已簽 10 年約！中國在「非洲之角」吉布地建軍事基地〉，《ETtoday 新聞雲》，2015 年 11 月 27 日。參見 <https://www.ettoday.net/news/20151127/604032.htm>，瀏覽日期：民國 107 年 2 月 11 日。

⁸³ BBC 中文網，〈觀察：中國在吉布提設軍事基地幹什麼？〉，《BBC 中文網》，2017 年 7 月 12 日。參見 www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40586499，瀏覽日期：民國 107 年 2 月 11 日。

⁸⁴ 軍事熱點新聞，〈我軍首個海外基地年內將啟用，或部署陸海空軍合成部隊〉，《東方新聞網》，2017 年 3 月 7 日。參見 <http://xinwen.eastday.com/a/170307134835413.html>，瀏覽日期：民國 107 年 2 月 12 日。

⁸⁵ 孫宇青，〈美 2017 中國軍力報告：中國將建更多海外軍事基地〉，《自由時報》，2017 年 6 月 8 日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/politics/paper/1108829>，瀏覽日期：民國 106 年 6 月 28 日。

(「吉布地」地理位置圖如圖2-15)



圖 2-15 「吉布地」地理位置圖

十一、巴加莫約港。是坦尚尼亞著名港口，瀕臨桑給巴爾海峽，鄰近魯伏河口，曾經是坦噶尼喀主要貿易口岸和通往內陸的商業路線起點。2013年3月習近平訪問非洲坦尚尼亞時雙方簽署巴加莫約港綜合開發項目合作備忘錄，合作建設這一預算達到100億美元的項目。建成後，這個連接坦尚尼亞與中國大陸、中東、歐洲市場的港口將擁有集散中心、臨港工業區等一系列基礎設施⁸⁶。巴加莫約港對中共有相當重大戰略價值，因為來自非洲和中東的石油、天然氣商船可以通過巴加莫約港將石油能源及貨物透過鐵路運輸方式直接運抵中國大陸新疆地區⁸⁷。

(坦尚尼亞「巴加莫約港」地理位置圖如圖2-16)

⁸⁶ 中華人民共和國商務部，〈中、阿、坦三方合作的巴加莫約港口項目奠基〉，《中華人民共和國商務部官網》，2015年10月19日。參見 <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/k/201510/20151001139333.shtml>，瀏覽日期：民國106年10月12日。

⁸⁷ 中央通訊社，〈陸一帶一路珍珠鏈 陸企承建巴加莫約港〉，《中央通訊社》，2017年6月17日。參見 www.cna.com.tw/news/gpho/201706170005-1.aspx，瀏覽日期：民國106年10月12日。



圖 2-16 坦尚尼亞「巴加莫約港」地理位置圖

貳、發展評估

「一帶一路」從一個理念發展至今，整體規劃已經大致成形，中共官方一再強調「一帶一路」是一個以經濟全球化和經濟均衡發展為目標的戰略，就目前中共與沿線國家的合作發展關係來看，中共表面上似乎是依循其外交上「睦鄰、安鄰、富鄰」和「利己利人」的觀念前進，努力使自身發展更好並惠及其他國家，但是我們從上面所列舉中共與沿線國家的合作發展概況中，卻又可以隱約發現中共著眼在軍事上的戰略佈局，而不像中共自己所宣稱的單純僅是經濟層面的考量，或許在現今複雜的國際現勢中，世界各國在「國家安全」、「經濟發展」、「軍事戰略」、「文化交流」等不同領域的國家政策制定上，根本沒有辦法從單一的角度去考量，而是必須通盤檢討、從長計議，如此才不會顧此失彼，因小失大。目前來看，「一帶一路」確實幫助許多新興國家完成相關基礎建設並改善當地人民的生活品質，卻也讓不少國家產生「中國威脅論」的疑慮。

整體來說「一帶一路」已經開始帶動中國大陸對「一帶一路」沿線國家的投

資和貿易。根據中共國家統計局的2017年統計數據資料，從2013年到2016年底，中國企業對「一帶一路」沿線國家的投資超過500億美元，2016年對外直接投資淨額是196.1億美金，亞洲部分占了130.3億美金；而在對外經濟合作部分，對外承包工程合同金額從2013年的1716.29億美元逐年攀升，至2016年已達2440.1億美元⁸⁸，預計在未來的10年對外投資將達1.25兆美元。今後5年，中國大陸進口商品累計將超過10兆美元，出境旅遊等人數將超過5億人次。中國大陸發展給亞太和世界帶來的機會和利益是巨大的，帶來的商機是持久和無限的。習近平亦曾多次公開表示，隨著綜合國力上升，中國大陸有能力、也有意願向亞太和全球提供更多公共產品，特別是為促進區域合作深入發展提出新倡議新設想，中國大陸願意同各國一道推動「一帶一路」建設，更加深入參與區域合作進程，為亞太互聯互通、發展繁榮作出新貢獻。英國金融時報與美國彭博社更將「一帶一路」比喻為大陸版的「新馬歇爾計畫」。「馬歇爾計畫」也稱為「歐洲復興計畫」，是美國在二次世界大戰後，向西歐國家提供食品、設備、原材料、工程技術、捐款、貸款等多種形式的援助，價值約130億美元，藉以協助歐洲國家重建。金融時報認為大陸透過「一帶一路」向東南亞、中亞、非洲等地區的新興國家提供基礎建設投資，可幫助其將過剩的產能向外部擴散，部分專家學者認為中共「一帶一路」因為牽涉的國家太多、範圍太廣，加上沿線的國家多屬於剛起步的新興國家，在有限的財力、技術條件限制下，單靠中共一己之力，很難獲得預期的成效。

學者高長認為中共推出「一帶一路」戰略，試圖與沿線國家在既有的雙邊和多邊機制下，擴大基礎建設投資，推動自由貿易，整合金融，甚至建立新的區域安全體系，其戰略意義主要是為確保油氣、礦產等資源穩定供應；其次是消化國

⁸⁸ 中華人民共和國國家統計局，〈中國統計年鑑—2017〉，《中華人民共和國國家統計局》，2017年。參見 www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexch.htm，瀏覽日期：民國 107 年 1 月 22 日。

內過剩產能並尋找海外市場；第三是加速中國大陸中西部地區的開發；第四是積極與沿線國家建立經濟合作伙伴關係，促進政治互信、經濟融合，提升中國大陸在該區域內的經濟話語權和影響力；而在政治上則有抗衡美國「重返亞洲」及突破美國「島鏈圍堵」的戰略考量⁸⁹。中國國民黨政策委員會，在〈大陸「一帶一路」對外開放戰略〉一文中指出中國大陸提出「一帶一路」戰略主要有三個層面的考慮。一是中國大陸新一輪改革開放的需要，加快產能向中西部轉移。二是有利於提升中國大陸參與區域治理能力和地位。三是有助於推進中國大陸主導的區域一體化進程⁹⁰。台灣戰略學會理事長王崑義則認為中共提出「一帶一路」主要目的在於「促進國內經濟增長」、「應對貿易保護主義」、「加速地區貿易自由化」、「增強國際話語與國家形象」、「引領國際經濟的新趨勢」及「提升地緣戰略的地位」⁹¹。從這些專家、學者的論點，我們可以發現中共在其經濟快速增長的優勢基礎上，提出「一帶一路」戰略，無非是希望讓中國大陸憑藉其經濟實力「走出去」，以便在區域合作和全球經濟發展的大棋盤中發揮更大作用，進而提升國際地位、爭取國際社會的話語權，成為有影響力的經濟大國。

觀察中共這幾年經濟發展的狀況，除了經濟成長率趨緩外，產能過剩以及東部沿海城市跟中西部內陸城市嚴重發展不均的問題也慢慢浮現，因此中共極欲追求經濟升級並尋找新的經濟成長動力，而「一帶一路」正是中共借鏡美國和日本資本輸出的經驗所應運而生的戰略，希望能藉由提升境外直接投資，開闢海外市場、擴大產品出口等方式，來振興國內經濟市場，並解決產能過剩、區域發展不

⁸⁹ 高長，〈大陸倡議「一帶一路」的政治經濟分析〉《展望與探索》第15卷第6期，106年6月，頁52-70。

⁹⁰ 中國國民黨政策委員會，2014年11月21日。〈大陸「一帶一路」對外開放戰略〉，《中國國民黨政策委員會大陸情勢雙週報1679期》。參見 <http://2014.kmt.org.tw/page.aspx?id=44&aid=33371>，瀏覽日期：民國106年11月29日。

⁹¹ 王崑義，〈中國的國際戰略與一帶一路的形成〉《台灣國際研究季刊》第12卷第3期，2016年秋季號，頁40-42。

均、人民貧富懸殊等經濟問題。另外，伴隨著中共經濟發展的快速成長起飛，導致石油、天然氣等能源資源的需求與日俱增，但是身為石油進口的主要國家，中共有將近八成的原油進口都必須仰賴海運，航經過麻六甲海峽，再運回中國大陸，而這般耗時又不安全的石油運輸過程，逼得中共不得不另外尋求其他的能源輸入管道，來設法解決其「麻六甲困境」的問題，間接也促成「一帶一路」戰略的推動。

然而，推動「一帶一路」並非想像中那麼簡單，在過去有關發展絲綢之路的戰略構想中，包括日本的「絲綢之路外交」、美國的「新絲綢之路計畫」以及由俄國、印度、伊朗三國發起的「北南走廊計畫」，最後都因為經濟、政治與資金等問題而導致失敗。對於中共堆動「一帶一路」所面臨的挑戰與困境，臚列如後：

一、以國際政治風險來說，「一帶一路」是戰略性倡議，啟動和實施都主要依賴於各方意願，因此，深受國際政治環境的影響。中共自2005到2014年發生的120起「走出去」失敗案例中，有25%是在是在運營過程中因為受到合作方國家政治動盪、領導人更迭等影響而遭受損失。例如2015年1月27日，希臘新政府宣誓就職，希臘激進左翼聯盟勝選，組閣後兌現停止出售國有資產的承諾，導致中共投資比雷埃夫斯港的計劃停擺。又如中共與墨西哥達成興建高鐵協議，並投入可觀的前期成本，但卻因墨西哥反對黨質疑招標過程透明性，而遭擱置，成為墨西哥國內政治鬥爭的犧牲品。另外如中共在斯里蘭卡投資14億美元填海造地，建造科倫坡港口城，但斯里蘭卡政府改選換屆後，新政府表示要對該項目進行重新評估，使整個工程建案停擺，亦造成中共巨大的經濟損失。

二、以地緣政治風險來說，中共「一帶一路」戰略容易與區域大國的地緣政治

利益發生衝突，並被視為區域威脅，例如在「21世紀海上絲綢之路」的規劃中，中共陸續和馬來西亞政府合作建設巴生港、皇京港，就觸動了新加坡的敏感神經，認為中共和馬來西亞合作的擴港計畫將嚴重影響新加坡在麻六甲海峽上的既得利益；又如中共在印度洋上，分別和巴基斯坦、孟加拉、斯里蘭卡等國家進行合作，共建港口、鐵路、工業區等基礎設施工程，也讓印度政府認為中共頻頻將觸手延伸到印度洋，已明顯危及印度在南亞中區域霸主的地位。⁹²

三、以經濟資金風險來說，中共推動「一帶一路」，採取境外投資建設方式，協助沿線新興國家完成基礎建設，一方面希望能轉移過剩產能，帶動國內經濟成長，另一方面，也希望能獲取當地的資源及深化區域內的影響力，中共已經宣布將提供1000億美元來支應相關計畫，但是，華府智庫經濟戰略研究所（ESI）總裁普瑞斯托維茲（Clyde Prestowitz）卻認為，中國大陸推出「一帶一路」計畫將會帶來嚴重的金融風險，因為中國大陸借出去的錢都拿不回來，尤其是貸款給伊索比亞、肯亞和斯里蘭卡等高違約風險的國家。美國財經媒體CNBC也表示「一帶一路」計畫雖然可為中國大陸國內剩餘的資金找到出口，並尋求廣大的海外市場，但是卻無助於提振內需，對長線經濟結構調整也沒有實質助益。美銀美林（Bank of America Merrill Lynch）亦在其觀察報告中指出，藉由「一帶一路」來連接歐亞經濟圈的計畫，無法解決中國大陸長期經濟成長問題，並認為部分參與中共「一帶一路」計劃的國家之經濟基礎不穩固，若中國大陸為這類財政體質

⁹² 印度日報，〈印度成為唯一抵制「一帶一路」論壇的大國〉，《俄羅斯衛星通訊社》，2017年5月18日。參見 big5.sputniknews.cn/foreignmedia/201705181022660129/，瀏覽日期：民國107年2月15日。

不佳的合作國提供資金與融資，將徒增倒債風險⁹³。次外，華府智庫戰略暨國際研究中心（Center for Strategic and International Studies，CSIS）也提出類似觀點，表示參與「一帶一路」的借款國若無力償還貸款，或企業無法回收投資，將令中國大陸經濟承受額外壓力⁹⁴。這些都說明了中共為了推動「一帶一路」，不惜撒大錢，所造成資金調度上的壓力及風險。例如2015年斯里蘭卡政府拖欠中共80億美元貸款，導致可倫坡港口城工程停擺，造成中共經濟損失，就是一個鮮明的案例。

四、以安全風險來說，「一帶一路」沿線的安全風險，尤其是非傳統安全風險有上升趨勢。在東南亞地區，恐怖主義及海盜活動都有增加趨勢；在南亞地區，尤其是巴基斯坦和阿富汗，因恐怖主義盛行影響區域安全；中東、北非地區局勢動盪，恐怖主義、種族問題等非傳統安全問題仍然是主要威脅。甚至連歐洲國家，也因為敘利亞難民和非法移民等情況引發安全問題；另外印度洋西部的索馬里海域和亞丁灣、麻六甲海峽和印尼海域，海盜襲擊案件頻傳，這些區域的安全問題，都會直接或間接的影響到「一帶一路」的進程。

除了上述列舉的風險因素外，中共推動「一帶一路」仍有許多挑戰。現今國際社會上，各國經貿往來講求的是平等互惠，但是中共卻想建立一個以中國大陸為標準的經濟體系，回顧2017年5月14、15日在北京舉辦「一帶一路國際合作高峰論壇」，由於各國對公共採購透明度和社會環境標準方面有疑慮，加上中共不

⁹³ 劉利貞，〈唱衰「一帶一路」美智庫：又一樁花大錢無用的事〉，《蘋果日報》，2015年4月13日。參見 <https://tw.appledaily.com/new/realtime/20150413/591874/>，瀏覽日期：民國106年12月3日。

⁹⁴ 法新社，〈華府智庫：中國「一帶一路」恐帶來嚴重金融風險〉，《自由時報》，2017年7月18日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/business/breakingnews/2136187>，瀏覽日期：民國106年12月5日。

願接受歐洲有關自由貿易和平島條件的訴求，導致英國、法國、德國等國表示拒絕簽屬貿易聲明文件⁹⁵。以中共的「高鐵外交」為例，中共憑藉其興建高鐵成本低、技術成熟，讓「高鐵外交」成了「一帶一路」戰略的重要推手，藉由提供資金及承包建設高鐵設施，為其在歐亞地區橫跨65個盟邦國家穩固了外交，不過，英國《金融時報》調查發現，中國大陸18個海外高鐵建案總值為1430億美元，其中已有總值高達475億美元的計畫遭到取消。推敲原因，可能是高鐵興建計畫帶來大量債務，導致部分國家出現質疑聲浪⁹⁶，例如非洲肯亞日前啟用的新鐵路耗資40億美元，其中高達90%是向中資貸款，原料也必須從中國大陸進口，除了讓當地人擔心還不起巨額債務，也使肯亞對中國的貿易不平衡情況日益惡化。可能也是造成中共「高鐵外交」失利的主要因素。⁹⁷

中共「一帶一路」倡議，是一個為了實現「中國夢」、「強國夢」的偉大計畫，在中共積極的推動下，或許已經有些許的成就，但是離實現夢想還有一段遙遠且充滿挑戰的道路要走，從「一帶一路」的佈局來看，可以發現中亞與南海地區將是未來推展「一帶一路」的關鍵，如果中共無法掌握此兩個地區的控制力與影響力，陸地與海上兩條絲綢之路將無法再向外延伸，而中共企圖拓展在中亞與南亞的區域影響力，這些舉動可能會引起俄羅斯、印度等區域主要勢力的不滿⁹⁸，總而言之，「一帶一路」是一個連結亞太經濟圈和歐洲經濟圈的大計畫，但

National Defense University

⁹⁵ 路透社，〈中國一帶一路貿易聲明 歐洲多國拒簽署〉，《自由時報》，2017年5月15日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2068458>，瀏覽日期：民國106年12月5日。

⁹⁶ 路透社，〈一帶一路踢鐵板？中國海外高鐵建案逾3成吹了〉，《自由時報》，2017年7月27日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2144380>，瀏覽日期：民國106年12月5日。

⁹⁷ 路透社，〈肯亞新鐵路耗資40億美元 當地人批「充滿中國元素」〉，《自由時報》，2017年6月9日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2094955>，瀏覽日期：民國106年12月5日。

⁹⁸ 路透社，〈中國一帶一路高峰會 印度拒出席並提出警告〉，《自由時報》，2015年5月14日。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2067328>，瀏覽日期：民國106年12月3日。

是受限於所需資金過於龐大、區域內各國政治狀況不穩定，又存在著宗教、民族、領土等爭議問題，再加上大國間的博弈競爭，都將為「一帶一路」未來的進展添加許多不確定因素。



第三章 中共「一帶一路」與地緣戰略之關聯

本章主要針對地緣政治衍生之地緣戰略理論加以闡述說明，除了從古今中外不同專家學者的定義來界定地緣戰略的本質內涵，並從中國歷史的發展歷程，瞭解中國自古以來地緣戰略思想發展的脈絡與變化，進而推衍中共自1949年建政以來，隨著經濟起飛、國力成長的情形，其地緣戰略思維的轉變情形，進而探討「一帶一路」戰略與中共地緣戰略發展之關聯性及所面臨的挑戰。

第一節 地緣戰略基本內涵

壹、地緣戰略思想的源起

「地理」這個詞彙最早出現在中國東周時代《易經·繫辭上傳》：「仰以觀於天文，俯以察於地理」⁹⁹，這裡的「地理」指得是山川陵谷等地形地貌以及生長其上的世間萬物；東漢班固所著《漢書》中的《地理志》則是我國第一部以「地理」命名的著作，內容不僅包括山川水澤、地形地勢、草木生物等自然地理內容，更包含戶口、水利、聚落、關塞、戰事、名勝、古蹟、特產、礦產等人文地理知識¹⁰⁰；公元前2世紀，古希臘學者埃拉托色尼首次合成了Geographica（geo+graphica）這個字彙，意思是「地理」或「大地的記述」，並完成西方第一本以「地理」命名的專著《地理學》，內容以描述地形地貌的特徵為主。可見「地理」這個概念在人類的歷史上發源甚早，而且自古以來「地理」和人類的發展演進過程就是緊密不分、息息相關，如果人類歷史可以簡單看作是由分屬不同集團的人類在地球上彼此互動的過程所形成的，那麼人類生活的空間就是所謂的「地理環境」，而「地理環境」對人類的生存及發展始終發揮著極大的影響力。由上面的敘述，我們可以瞭解「地理」是由地貌、氣候、水文、土壤、生物等自

⁹⁹ 南懷瑾，《易經》（臺北市：老古文化出版社，1981年8月），頁1。

¹⁰⁰ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁2。

然地理要素以及政治、經濟、軍事、社會、文化、宗教、民族、交通等人文地理因素所組成的，也是一個國家或民族生存發展的基礎。中共科學院地理學資深院士吳傳鈞曾指出「地緣」就是「地理環境」的簡稱，可分由三個面向來說明，一是指地理緣起，即地理因果關係，世界上每個國家的發展都受其先天地理條件的影響，因而產生不同的思想文化、民族特性以及國家發展走向；二是指國家的地理位置，包括國家在地球上的坐落、方位、附近有哪些鄰國、與鄰國的距離等內容；三是指世界上的民族或國家因為分布在同一區域的共同關係而聯結構成空間組織社會體系，即地緣集團或稱地緣群體，因此，「地緣」可以說是地理的因果原則、地理的區位原則和地理的社會關係原則三者的結合¹⁰¹，而國家層級的地緣關係，則是闡述以國家的地理位置、綜合國力和彼此距離等地緣要素為基礎所產生的國家之間的地緣政治、地緣經濟、地緣軍事、地緣文化等各種關係¹⁰²，簡單來說，國家層級的地緣關係就是在國際體系或國際社會中，以地理環境為基礎的各個國家彼此之間所相互產生的各種關係。（國家層級地緣關係示意圖如圖3-1）



¹⁰¹ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁5。

¹⁰² 程廣中，《地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，1999年1月），頁13。

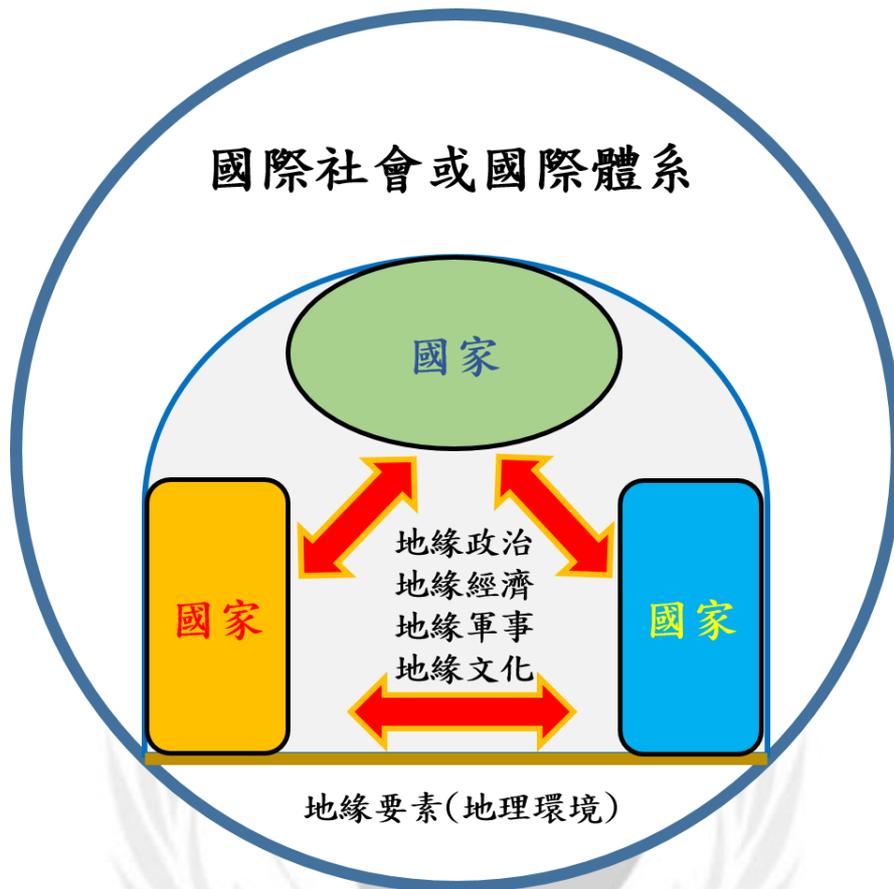


圖 3-1 國家層級地緣關係示意圖（作者自繪）

從「地緣關係」進一步延伸出來的「地緣戰略」則是以地理為基礎，研究地理與戰略間之相互關係以及地理在戰略上的價值¹⁰³，通常是依據對地緣環境的分析，來探討各國間戰略關係的發展變化及國際形勢的發展變化，為國家訂定戰略方針及對外政策提供參考依據¹⁰⁴，大陸學者程廣中認為「地緣戰略就是利用地緣關係及其作用法則謀取和維護國家利益的方略。地緣戰略既應研究地緣政治問題，也要研究地緣經濟問題；既應考量安全問題，也要考慮發展問題」¹⁰⁵。「地緣戰略」是現代國際關係中極為重要的理論學說，該學說緣自於古希臘著名軍事家政治家狄米斯托克利，在學科分類上隸屬「地緣政治學」的分支學科，當代主

¹⁰³ 國防大學軍事學院編修，《國軍軍語辭典（92年修訂本）》（臺北：國防部，2004年3月），頁2-7。

¹⁰⁴ 王生榮，《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，2001年1月），頁12。

¹⁰⁵ 程廣中，《地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，1999年1月），頁5。

要學說理論主要來自美國軍事學者阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）的軍事史觀點、英國地緣政治學家哈爾福德·麥金德（Halford J. Mackinder）的地理學觀點以及美國地緣戰略學家尼古拉斯·斯皮克曼（Nicholas John Spykman）的國際政治觀點，其概念經常與地緣政治學（geopolitics）或政治地理學（politicalgeography）混用，因此想要了解地緣戰略的內涵，必須先從地緣政治或政治地理學著眼。大中華百科全書認為「地緣政治學是政治地理學的一部分，係根據各種地理要素和政治格局的地域形式，分析、預測世界、地區範圍的戰略形式和有關國家的政治行為，地緣政治學把地緣因素視為影響甚至決定國家政治行為的一個基本要素」¹⁰⁶。美國地緣戰略學家尼古拉斯·斯皮克曼（Nicholas John Spykman）定義「地緣政治是一國依據其地理因素而訂定的安全政策」¹⁰⁷。瑞典政治學者魯道夫·契倫（Rudolf Kjellen）則認為地緣政治是研究政治事件對土地依賴關係的科學，地緣政治的目的是在推動政治行動與指導政治生活，地緣政治必須是國家發展的基礎¹⁰⁸。綜上所述，地緣政治不僅可以探討政治問題中的地理因素，也可以分析地理因素所引發的政治問題，是一門研究地理環境跟國家發展關聯性的學科，也是將國家視為某一地理的有機體或一個空間現象，並加以認識的科學¹⁰⁹，對於國家的生存發展極其重要；而地緣戰略則是由地緣政治所發展出來的戰略理論，以地緣政治為基礎，研究地緣環境對國家各方面的影響，並制定出最有利的政策，以謀求國家的永續生存發展。

貳、地緣戰略學說的進程

地理環境是一個國家、民族生存發展的基礎條件，也是古今中外政治家、軍

¹⁰⁶ 《大中華百科全書》（臺北：錦鏞出版公司，1993年8月），頁57。

¹⁰⁷ 樓耀亮，《地緣政治與中國國防戰略》（天津：天津人民出版社，2002年6月），頁4-5。

¹⁰⁸ 沈默，《現代地緣政治—理論與實施》（臺北：三民書局，1979年10月），頁18。

¹⁰⁹ 傑弗里·帕克著，李亦鳴譯，《20世紀的西方地理政治思想》，（北京，解放軍出版社，1992年），頁57。

事家戰略在制訂國家計劃或策定軍事謀略前所優先考量的要素之一。美國戰略學家約翰·柯林斯（John M. Collins）發現「不管是哪一個學派，所有一切以武力或武力威脅為基礎的戰略，都是以地理為焦點」¹¹⁰，於是，受到世界上各國家之間的往來互動頻密及各國勢力向外擴張的影響，以探討地理環境與國家關係的地緣政治學說及地緣戰略學派也隨之水起船高、蓬勃發展，誠如簡明大英百科全書內容所敘述「地緣政治係將某一國家所處的地理位置及其與地理上相關因素，擴展到國際問題研究的領域中」¹¹¹；或是「某一國家在某一地理空間中，為求生存發展，所採取的政治行為」；亦或是「根據各種地理要素和政治格局的地域形式，分析和預測世界或地區範圍的戰略形勢和有關國家的政治行為」等等，都說明了地緣政治及地緣戰略是一種為了維護國家安全、確保國家生存而制定的對外政策或戰略理論。換言之，地緣戰略是指一種戰略或戰略性結論，為進行地緣政治分析後的總結，目的在「維護國家的地緣政治利益（安全利益）進行的戰略籌劃和指導。」¹¹²有關近代地緣戰略學說的發展及學派，分述如後：

一、政治地理學：

地緣戰略學最早源自政治地理學、地緣政治學，德國哲學家康德（Kant）最早把「政治地理學」當作為地理學的一門分支學科來研究，曾經用哲學的角度來解釋分析地理學的領域，並將其中一部命名為「政治地理學」，提出「生存空間」的概念；其學生德國地理學家弗里德拉希·拉采爾（Friedrich Ratzel）繼承康德的思想，並提出「世界大國」（world power）的概念，認為與世界大國對應的是大空間（Grossraum），這些觀點可視為他提出的「生存空間」（Lebensraum）

¹¹⁰ 約翰·柯林斯（John M. Collins）著，鈕先鍾譯，《大戰略》，（臺北，黎明文化，1982年1月），頁295。

¹¹¹ 《簡明大英百科全書第八輯》（臺北：中華書局，1988年10月），頁103。

¹¹² 樓耀亮，《地緣政治與中國國防戰略》（天津：天津人民出版社，2002年6月），頁14。

的前奏¹¹³。之後，拉采爾完成著作「政治地理學」一書發行，政治地理學開始有了比較完整的體系，並認為國家就是人民與土地的聯合，人類的分布及其在地表的活動都具備生物個體的所有特徵，人類的一切活動和發展都要受到環境的制約，拉采爾將其學說體系建立在達爾文進化論和自然科學法則基礎之上，運用地理法則系統分析空間和位置對國家的影響，提出了「國家是一個有空間性的有機體」觀點¹¹⁴，簡言之，國家就是一群人與一塊土地的可機體，國家有機體是會生長的，因此它在生長之間的生存空間擴張可能會侵占他國領土，這樣的論述觀點將侵略擴張的行為合理化，對後世產生了深遠的影響。

二、地緣政治學：

1916年瑞典政治學者魯道夫·契倫（Rudolf Kjellen），繼承德國地理學家弗里德拉希·拉采爾（Friedrich Ratzel）的思想，發表「國家有機體」一書，並首創「地緣政治」（Geopolitik）一詞，認為國家為一有機體，能生長、發育和衰亡，是一個有生活機能的整體，與其位置及資源有密切關聯¹¹⁵，主要著眼於研究地理與應用政治學之間的相互關係，其中特別強調國家有機體的發展與轉變，把擴張本國領土的思想融入政治地理學中。

德國豪斯霍費爾·卡爾（Haushofer Karl）綜合政治學、地緣政治與軍事戰略的內涵，首先提出有關「地緣戰略」的概念¹¹⁶，承襲魯道夫·契倫的思想，和其他許多地緣政治學家一樣，把國家看做是在空間中生長和擴張的生命體¹¹⁷，提出

¹¹³ 丁力，《地緣大戰略：中國的地緣政治環境及其戰略選擇》（太原：山西人民出版社，2010年2月），頁14。

¹¹⁴ 張樸，《地緣戰略學研究》（三軍大學政研所出版，民國68年2月），頁1。

¹¹⁵ 王生榮，《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，2001年1月），頁15。

¹¹⁶ 程廣中，《地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，1999年1月），頁15。

¹¹⁷ 丁力，《地緣大戰略：中國的地緣政治環境及其戰略選擇》（太原：山西人民出版社，2010年2月），頁17。

「生存空間論」及地緣政治學的侵略政策主張，積極尋求一種解釋國家實力增長的理論，卡爾的地緣政治理論可概括如下：第一、國家是個有機體，認為國家是一個有一定人口和土地構成的有機體。第二、有機體必須進行擴張，將國家視為有機體其必然推論就是有機體必須生長口。第三、戰爭是允許的，要生長擴張就有戰爭，這對大國而言是必要手段，大國必須為生存空間而戰。第四、以極權主義為後盾，認為極權主義是與強大國家進行爭鬥的最有利手段。

前蘇聯學者拉祖瓦耶夫認為地緣政治學就是研究地理和政治之間關係的科學，側重地理對政治的影響；若把地緣政治學運用在世界列強爭奪地區優勢及權利的鬥爭上，這種全球性競爭的典型情況就是地緣政治；所以地緣政治學不僅可以反映國際舞台上爭取權利的鬥爭與地理環境的聯繫，地緣政治學亦可以被看作是外交政策的工具，並從地理決定論的原則研擬制定外交政策的可能性和優先順序。¹¹⁸

綜上所述，地緣政治理論主要是透過研究地理空間現象和國際政治之間的關係，來解析不同國家所制定出的國際戰略。而不同時代、不同國家的地緣政治理論者，都是以當時所處的地緣環境及國家利益的實現為主要考量，藉以提出相關國家戰略方針的建議，於是地緣政治學在發展過程中，逐漸形成「陸權論」、「海權論」及「邊緣地帶論」等等影響世界各國發展的地緣戰略理論。

三、海權論：National Defense University

美國海軍將領阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）認為對海洋的控制實為政治權力中的主要形式，馬漢從陸地和海洋劃分的基本地理觀念出發，透過對歐洲和美洲歷史發展過程的分析，發現海洋是人們藉以通向四面八方

¹¹⁸ 孔小惠，〈地緣政治的涵義、主要理論及其影響國家安全戰略的途徑分析〉，《世界地理研究（WORLD REGIONAL STUDIES）》第19卷第2期，2010年6月，頁19-20。

的廣闊的公有地，雖然海上充滿各種的危險，但是無論是旅行還是運輸，海路都比陸路來得方便、便宜，而且自有人類歷史以來，海權都是統治世界的決定性因素，凡是能夠控制海洋的國家，便能成為一個經濟上的強權¹¹⁹。若要成為一個海上強國，則必須具備地理位置、天然良港、領土面積、人口特性和政府特質等六大條件¹²⁰，馬漢以英國為例，指出在承平時期的發展與繁榮，仰賴以海洋作為運輸手段的商貿活動；戰爭時期，海權則來自於海軍優勢，可作為攻擊敵人貿易航線或威脅敵人陸岸利益以保護己身利益的手段，海權對於一個國家的發展興衰有其關鍵之重要性¹²¹，進一步闡述，就是一個國家若能掌控海洋，就能控制世界的貿易和財富，進而控制全世界，誰能有效控制海洋，誰就能成為世界強國，根據這樣的觀點，海上力量的建立對於一個國家的發展和安全至為重要，因此主張美國必須擁有強大的海軍，才能夠擁有強大的海權（Sea Power），唯有努力成為一個海權國家，才能夠實現美國在經濟，政治及軍事戰略上的利益。

四、陸權論：

英國地緣政治學家哈爾福德·麥金德（Halford J.Mackinder）認為因為早期海上船運技術優於陸上交通技術，使得海洋國家比大陸國家更占優勢，然而隨著鐵路、公路等陸上交通技術的發展演進，海權稱霸的時代已經過去，陸權時代即將到來。麥氏在1904年發表「歷史性的地理樞紐」一文中提出「樞紐地帶」概念，把歐亞大陸中心的內陸地區命名為樞紐地帶，並視之為世界政治的樞紐；在「樞紐地帶」之外，定了兩個「新月地帶」，緊繞在「樞紐地帶」外的環形地區稱為「內新月地帶」，包括德國、奧國、印度和中國；「內新月地帶」以外是「外新

¹¹⁹ 張樸，《地緣戰略學研究》（三軍大學政研所出版，民國68年2月），頁3。

¹²⁰ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁42。

¹²¹ 傑佛瑞·提爾（Geoffrey Till）著，李永惕譯，《21世紀海權》（臺北：國防部史政編譯室，2012年11月），頁87。

月地帶」，包括英國、南非、澳洲、美國、加拿大和日本¹²²。隨後在1919年發表《民主的理想與現實》（陸權論）一文中對「樞紐地帶」的概念做了修改。他把歐亞核心區的範圍向西擴大，並用「心臟地帶」概念代替原來的「樞紐地帶」，把歐、亞、非三大陸統稱為「世界島」¹²³。認為東歐在歐亞大陸內部占據十分獨特的重要位置，它是俄國從心臟地帶進入中歐、德國向東進入心臟地帶的通道。並提出「誰統治東歐，誰就能主宰心臟地帶；誰統治心臟地帶，誰就能主宰世界島；誰統治世界島，誰就能主宰全世界」¹²⁴。（麥金德的世界島示意圖如圖3-2）

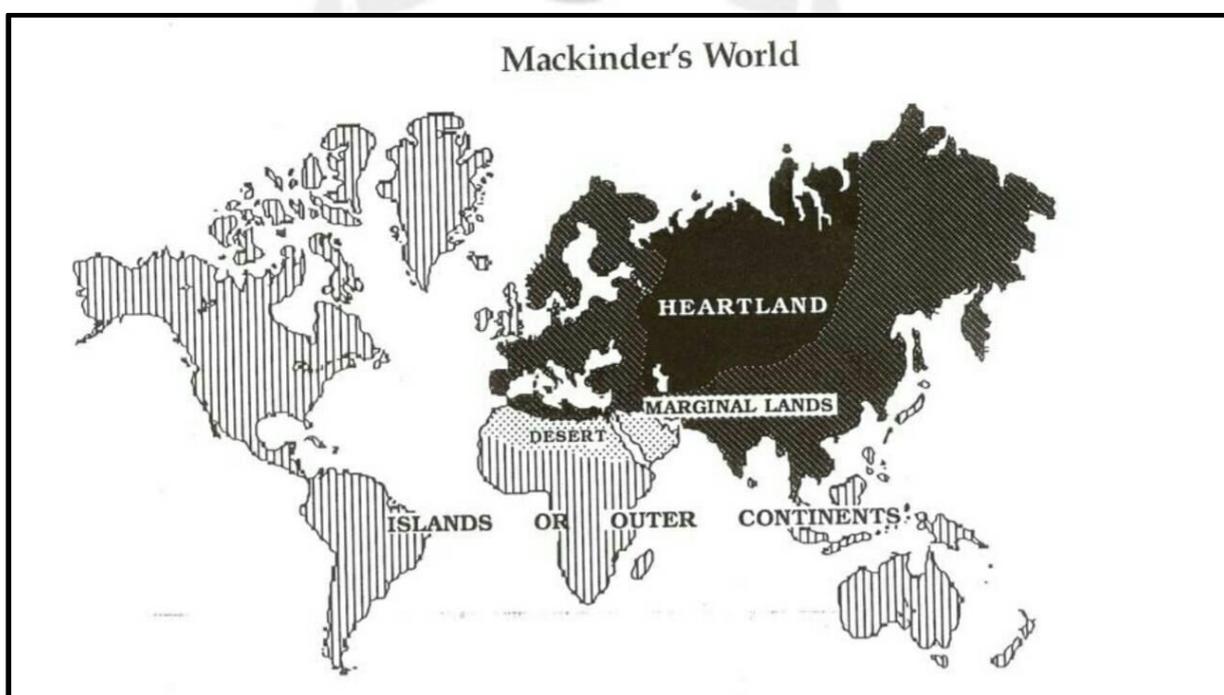


圖 3-2 麥金德的世界島示意圖

五、邊緣地帶論：

美國地緣戰略學家尼古拉斯·斯皮克曼（Nicholas John Spykman）繼承麥金德「陸權論」的基本主張，並進一步提出「邊緣地帶論」，認為僅僅控制心臟

¹²² 吳征宇，〈重新認識心臟地帶理論及其戰略涵義〉，《現代國際關係》第3期，2005，頁57。

¹²³ 劉雪蓮，《地緣政治學》（長春：吉林大學出版社，2002年7月），頁59。

¹²⁴ 哈爾福德·麥金德（Halford John Mackinder）著，歐陽瑾譯，《陸權論》（北京：石油工業出版社，2014年3月），頁107-108。

地帶不足以稱霸全球，如果能控制環繞心臟地帶的歐亞沿海地區，將可以遏制心臟地帶國家的擴張。所以在海權與陸權的對抗中，權力的重心已經移轉到對抗或衝突的邊緣地帶，而「邊緣地帶」（Rimland）就是麥金德所提出的「內新月形地區」。斯皮克曼在《和平地理學》一書中提出，東半球的勢力衝突可以區分四類：一是在大陸心臟地帶與邊緣地帶之間；二是在邊緣地帶內的各勢力之間；三是海洋勢力與大陸沿岸之間；四是西半球的參與，並認為邊緣地帶比心臟地帶更為重要，因為陸權國家為了生存發展，必須掌控出海口；而海權國家為了確保海權，也必須擁有港口基地，所以邊緣地帶不僅是陸權與海權之間的緩衝地帶，也同時對抗心臟地帶與沿海島嶼的壓迫，若能控制邊緣地帶，對內可控制大陸，對外可控制海洋，因此，斯皮克曼據此提出：「誰支配著邊緣地區，誰就能控制著歐亞大陸；誰支配著歐亞大陸，誰就控制世界。」這樣的結論¹²⁵（斯皮克曼的邊緣地帶理論示意圖如圖3-3）

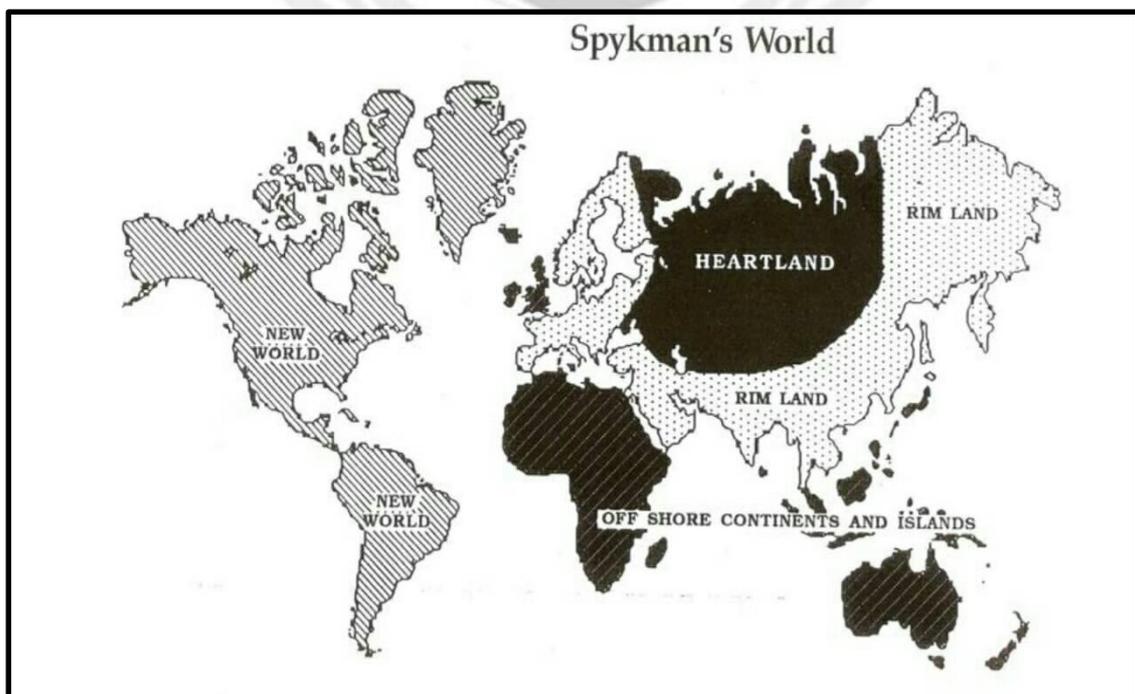


圖 3-3 斯皮克曼的邊緣地帶理論示意圖

¹²⁵ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁48。

地緣戰略的概念早在19世紀中期就已經出現，西方傳統地緣戰略學說大部分是從地理的角度來論述如何稱霸統治世界，由於「空間觀念」和「國家有機體」論點的提倡與影響，認為所謂國家只不過是一個團體征服另一個團體和其空間的結果，只有強國才能繼續生存¹²⁶。因此無論是美國馬漢的「海權論」、英國麥金德的「陸權論」，還是美國斯皮克曼的「邊緣地帶論」，都是為了國家擴張發展所提出的地緣戰略主張，從世界強大國家的發展歷史來看，這些國力強盛、在科學技術上領先的國家總是動用優勢資源，在一些新的地緣政治空間率先立足，繼而牢固掌握主控權，以此確立在國際競爭中的優勢地位，並制約其他國家¹²⁷，俾利在競爭激烈的國際社會中獲取有利的態勢，藉以爭取國家的最大利益。毋庸置疑的，這些著名的地緣戰略理論都在它們的年代發光發熱並對其所屬國家產生了深遠的影響，不僅影響國家的發展，甚至也改變了世界權力版圖的局勢。

第二節 中共地緣戰略之發展過程

壹、中國自古以來地緣戰略思想

國際關係學家漢斯·摩根索（Hans Morgenthau）曾說過：「一個國家的權力所依賴的最穩定的因素，很明顯地就是它的地理因素。」¹²⁸這句話清楚指出「地理因素」不僅是一個國家生存的重要基石，對於一個國家的未來發展更是具有決定性的影響力。縱觀中華民族五千多年的悠久歷史裏，中國古代的戰略家雖然沒有提出具體、有系統的地緣戰略理論，但是他們卻早已發現到「地理因素」對軍事戰爭、國防外交乃至於國家安全的重要性，尤其在經歷改朝換代的爭奪政權立國以及建國後政治軍事鬥爭的過程中，累積了相當豐富的經驗法則及地緣戰略思

¹²⁶ 張樸，《地緣戰略學研究》（三軍大學政研所出版，民國68年2月），頁9。

¹²⁷ 陸俊元，《中國地緣安全》（北京：時事出版社，2012年1月），頁70。

¹²⁸ Hans J. Morgenthau, *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace* (Six Edition) (New York NY: Alfred A. Knopf, 1985), p.127.

想，而中國古代的地緣戰略思想主要體現在軍事與外交事務方面，並記載於《孫子兵法》、《姜太公六韜兵法》、《戰國策》、《隆中對》等軍事、政治著作，成為中華民族的重要文化資產。

從地理位置來看，我們的祖先華夏民族發源於東亞地區（華夏民族發源地示意圖如圖3-4），西臨歐亞大陸、東面太平洋，主要居住在長江、黃河流域中、下游的中原地區過著自給自足的農耕生活，幾千年來逐漸發展成為幅員遼闊且生活條件優厚的生活圈，再加上這個區域的東邊是茫茫大海，西邊是難以橫越的高原和沙漠，南邊是蠻夷之地，北邊則是寒冷的荒原，受到這種半封閉式地理格局的影響，使得中國古代的地緣戰略思想迥然不同於西方文明主張「冒險進取」、「向外擴張」的地緣戰略思想，而是屬於比較「安於現狀」、「保守防禦」的地緣戰略思維，主要仍是以防禦固守國家，抵擋四周蠻夷之邦的入侵為考量，進一步來說，中國古代地緣戰略思想是建立在和周邊國家和平共處的基礎之上，只要周邊國家不主動侵略攻擊，中國就不會把周邊國家列為威脅目標，更不會主動去攻擊、侵略其他國家，因此，我們可以明瞭中國古代地緣戰略思想並不重視地緣權力的擴張，而是追求一種地緣權力的平衡。





圖 3-4 華夏民族發源地示意圖

就中國發展的歷史來看，遠古時代華夏民族是古代居住於中原地區的漢民族的自稱，華夏民族形成初期，由於受到天文地理知識的限制，總是把自己的居住的地方認為是「天下之中」，而稱其他各族的居域為東、南、西、北四方，並稱之為東夷、南蠻、西戎及北狄，簡稱「四夷」（華夏民族地理位置示意圖如圖3-5）。西元前2100年，中國第一個朝代夏朝的建立，代表中國統一國家政權形式的開始，而夏、商、周朝可以說是中國古代戰略思想形成初期，在這個時期戰爭謀略思想已經涉及諸如進行戰爭時要在地緣關係上爭取友邦、分化打擊敵人等地緣戰略問題¹²⁹，另外也由於長年抵抗蠻夷之邦的入侵，慢慢形成了中國特有「尊王攘夷」的地理戰略思維，「尊王攘夷」一詞源自於春秋時代，最早見於《春秋

¹²⁹ 王生榮，《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，2001年1月），頁19。

公羊傳》，意思是「尊奉君王，攘斥外夷」，這裡的「尊王」指的是尊崇周天子，攘夷則是藉由內臣、外臣等諸侯國及朝貢國的相對地理位置，採取層層阻隔方式、抵擋東夷、南蠻、西戎及北狄等蠻夷之邦的入侵，以保護位居國土中間的周天子。（「尊王攘夷」示意圖如圖3-6）

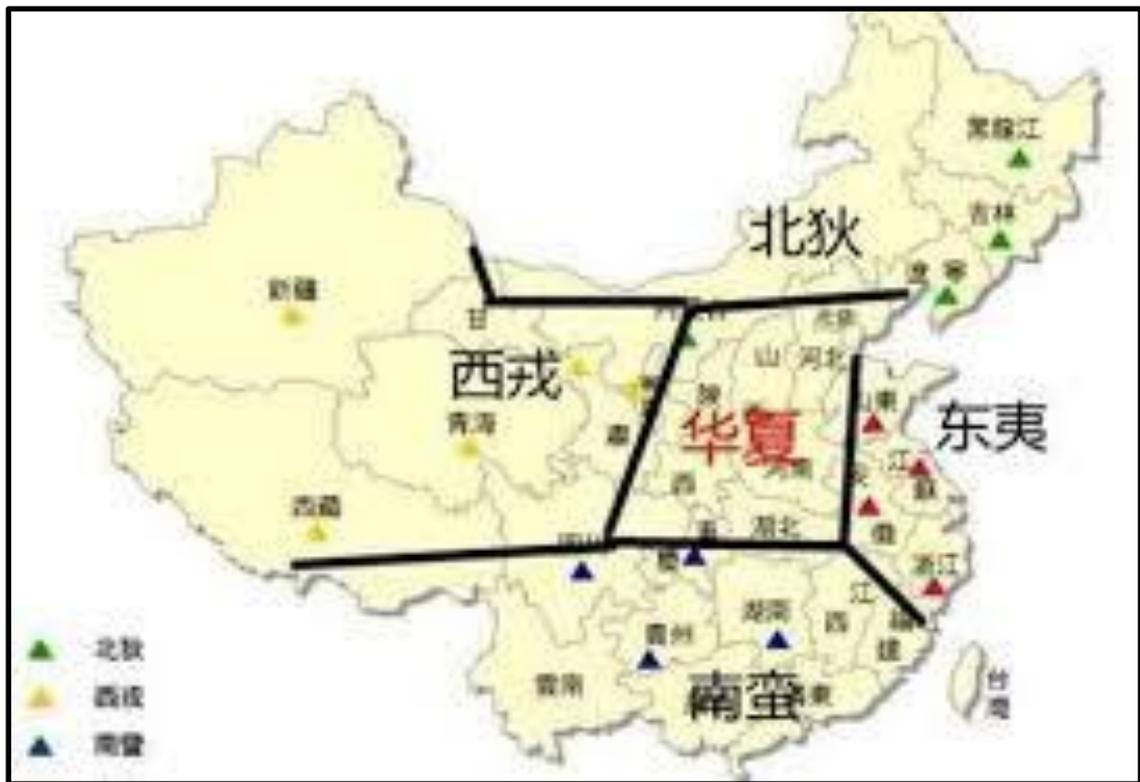


圖 3-5 華夏民族地理位置示意圖

國防大學
National Defense University



圖 3-6 「尊王攘夷」示意圖

春秋戰國時期可以說是中國歷史上地緣戰略思想發展的第一高峰。而這個時期的地緣戰略著重在地緣政治關係的經營，主要以政治外交為手段。自東周開始，周朝國力由強轉弱，周天子勢力日益衰微，大權旁落，諸侯國之間互相征伐，戰爭頻繁，小諸侯國紛紛遭受吞併，強大的諸侯國在局部地區實現了統一的局面，齊桓公，晉文公，宋襄公，秦穆公，楚莊王相繼稱霸，史稱春秋五霸。春秋末年，經過列國的吞併，剩下的大國主要有西方的秦，中原以北的晉，東方的齊、燕及南方的楚、吳、越，史稱戰國七雄，並再次展開謀求獨霸天下、一統江山的政治外交競合及軍事鬥爭局面，此時期的地緣戰略學說以蘇秦的「合縱」政策以及張儀的「連橫」政策最具代表性；蘇秦認為南北縱列分布的楚、韓、魏、趙、燕等弱小國家，沒辦法單獨與強大的秦國對抗，因此主張「合眾弱以攻一強」的「合縱」政策，希望能共同抵禦秦國，防止兼併，以維持現狀及均勢。而張儀的「連橫」政策，主要是要破除「合縱」抗秦的局勢，遂利用各諸侯國之間

既矛盾又相互利用的複雜關係，以秦國之強大實力，採取威脅利誘、外交訛詐等方式，對其他國家進行遊說分化離間，提出「事一強以攻眾弱」的「連橫」政策，巧妙運用地緣結盟與拆盟的手段，削弱其他國家的勢力，最後終於為秦國創造有利態勢，完成統一霸業。此乃中國古代戰略家在諸侯之間的地緣關係格局中，精準分析局勢變化，輔以政治外交、軍事手段，達成預期目標，實現國家利益之最佳體現¹³⁰。

三國時期是中國歷史上地緣戰略思想發展的第二高峰。東漢末年群雄割據，曹操、孫權、劉備為最主要的三大勢力，此時，曹操已統一北方，孫權也稱霸江東，唯獨劉備尚無立足之地，劉備三顧茅廬，諸葛亮就當時的群雄的政治環境、軍事形勢與地緣關係向劉備提出建議；《三國志·蜀志·諸葛亮傳第五》中記載，亮答曰：「……荊州北據漢、沔，利盡南海，東連吳會，西通巴、蜀，此用武之國，而其主不能守，此殆天所以資將軍，將軍豈有意乎？益州險塞，沃野千里，天府之土，高祖因之成帝業。……將軍既帝室之胄……若跨有荊、益，保其岩阻，西和諸戎，南撫夷越，外結好孫權，內脩政理…誠如是，則霸業可成，漢室可興矣。¹³¹」，此即為後人所稱頌的《隆中對》，篇中清楚說明要先佔領荊州即可利用漢水、沔水（資源），連結吳、會、巴、蜀四郡（地利）；益州地勢險峻、沃田千里（地利）是可站穩基業的根據地。若能同時擁有荊州、益州這兩塊戰略要點當作基地，同時跟諸戎、夷越、孫權修好（地緣外交），待機勢轉，將可復興漢室。在地緣戰略觀點的運用上，除了強調地理地利是資源獲取與軍事守衛的關鍵因素外，另一方面更著重積極處理與鄰邦間的關係，藉以休養生息、伺機而動，最後方能復興漢室，達成國家利益的最終目標。正因為三國時期魏、

¹³⁰ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁22-23。

¹³¹ 陳壽，《三國志 宋劄熙刊本》（臺北：臺灣商務，1995年4月），頁452-453。

蜀、吳三國鼎立，彼此聯合又鬥爭，使得地緣政治關係成為決定國家成敗興亡的關鍵。仔細分析《隆中對》這篇文章，其內容已經完整包含了地緣戰略形勢分析、地緣戰略目標確定、地緣戰略路線選擇、地緣戰略發展步驟以及對內對外政策，尤其諸葛亮採取「聯弱抗強」的戰略來處理魏、蜀、吳三角戰略關係，可以說是形成三國鼎足而立的關鍵因素，也是地緣戰略計策巧妙運用的最佳例子。

明、清兩代是中國歷史上地緣戰略思想的第三個重要發展時期。中國位處歐亞大陸的東側，背陸面海，海岸線遼闊，理應是一個海陸並重發展的大國，但是自西元前221年秦朝統一開始至明末清初，由於中國先人創造了舉世稱羨的農業文明，讓中國百姓能過著「耕而食，織而衣」的安逸富足生活，經濟上不需要仰賴海上貿易，再加上這段時期中國的威脅主要還是來自於陸上北方蠻族的南下侵犯，東邊的海岸線形同天然屏障，阻隔海上來犯之敵，因此形成中國長時期「重北輕南、重陸輕海」的地緣戰略思維。也因為長期面對北方蠻族的侵擾，中國歷朝各代特別重視邊疆防務，《詩經·小雅·出車》記載：「天子命我，城彼朔方赫赫南仲，獫狁於襄。」，描述的就是當時修築長城以防範北方游牧民族侵掠的情形¹³²。在戰國時代，許多諸侯國都曾經修築過長城，當時築城的主要作用有「互防」和「拒胡」兩類，前者如《史記》記載：「齊宣王乘山嶺之上築長城，東至海、西至濟州千余里以備楚」，是諸侯國為了互相防禦而在各自的邊境修築長城；後者如秦、趙、燕三國為了防止北方的匈奴、東胡、林胡等游牧民族的侵襲，遂在與之毗鄰的北方修築長城。根據司馬遷《史記·蒙恬傳》記載：「秦已並天下，乃使蒙恬將三十萬眾，北逐戎狄，收河南，築長城。因地形，用險制塞，起臨灤，至遼東，延袤萬餘里。」則是講述秦始皇把過去秦、趙、燕三國修

¹³² 田繼周，《先秦民族史》（成都：四川民族出版社，1996年8月），頁383。

築的長城連接起來，從臨洮到遼東的綿延萬里，自此才有「萬里長城」的說法。之後漢朝繼續對長城進行修建，以抵禦北方匈奴的侵襲。到了明朝又經過20次大規模的修建，終於築成了一條西起甘肅嘉峪關，東至遼東虎山，全長6350公里的長城。我們可以從萬里長城的修築瞭解中國古代地緣戰略的發展背景，若從中國歷朝的地緣戰略觀點來看，中國為了防杜外來的侵略，對周邊國家實行招安（象徵性的朝貢關係）和控制（實質性的軍事佔領），這是防止中國權力中心（心臟地帶）被攻擊的重要手段，在保證以中國為主體的國際秩序（撫遠安邦）上，可以說是發揮極重要的作用。¹³³

明代中期，發生倭寇侵擾東南沿海事件，中國開始面臨來自陸、海兩個方向的軍事威脅，也使得海防的思想逐漸受到明朝政府的重視，為了保障東南海防的安全，明朝政府命戚繼光訓練水師，強化海疆防務，並提出「海陸兼備」戰略構想，加強對海上的警戒，以陸上殲敵為主，明朝軍事地理學家鄭若曾所著《籌海圖編》一書亦提出「御海洋，固海岸，嚴守城」的海防戰略三大原則，然而因為中國傳統「重陸輕海」的思想早已根深蒂固，導致中國歷史各朝代對於海洋事務的發展與建設並不積極，海上武力的建置始終侷限於海防或是河防的近海防禦功能，即便明代中期發生倭寇與西方殖民小國從海上入侵的情況，但對王朝卻未曾構成生存上的致命威脅，因此在自給自足的農業社會下，終究難以擺脫「陸地是根」的生存空間概念，使得中國無法以戰略的高度來審視與利用海洋。¹³⁴

清朝末年，中國遭遇列強環伺的困境，面對北方的帝俄，東方的日本以及西方英、法帝國的覬覦，中國終於在西方船堅砲利的強大武力脅迫下打開大門，任憑列強大舉入侵，進而簽訂了不平等條約並割地賠款，在此國家存亡之際，中國

¹³³ 美國蘭德公司，李健編譯，〈美國與正在崛起的中國〉，胡鞍鋼主編，《中國戰略構想》（杭州：浙江人民出版社，2002年1月），頁333。

¹³⁴ 程廣中，《地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，1999年1月），頁33。

有識之士痛定思痛，重新思考中國國家安全存亡的大事，分別提出「加強海防」、「加強塞防」及「陸海並重」等地緣戰略主張，但在清朝積弱不振的國力下仍舊無法扭轉頹勢，然而這一波的民族覺醒，不僅終結了千年帝制的枷鎖，也揭開了中國海權思想的新頁，所以大陸學者程廣中認為中國的地緣戰略實踐應以1840年為界，大致劃分為兩個時期，於此之前主要著眼於綏靖主義式的國家安全思維；1840年之後則在反抗帝國主義侵略，以及參與國際事務和建設國家的過程中，逐步從世界角度考慮中國的安全發展問題。¹³⁵

貳、中共建政後的地緣戰略思想

1950年代後期到1960年代末，在動盪紛亂的國際局勢中，各種國際勢力歷經分化與重組後，蘇聯成為一方霸主，踏上與美國爭奪世界霸權的道路；美國、蘇聯力圖維持兩極格局，為了使自己處於主動而有利的地位，美、蘇兩國分別加強了對各自盟國的控制，進而加劇了兩個陣營內部控制與反控制的鬥爭，不僅造成社會主義陣營分裂，民主主義陣營也產生矛盾分歧¹³⁶。與此同時，亞洲、非洲、拉丁美洲民族解放運動蓬勃發展，西方殖民體系逐步瓦解，許多國家宣布獨立，對國際關係現況產生了重大的影響。

中共自1949年建政到冷戰結束，毛澤東與周恩來審視考量當時國際環境的變遷與現況，逐步調整中共的國家發展戰略，整體來說，經歷了親蘇反美的「一邊倒」、反美反蘇的「反帝、反修和世界革命戰略」，再轉變聯美抗蘇的「一條線、一大片」和反對霸權主義超級大國的「三個世界」全球地緣戰略思想¹³⁷。第二次世界大戰後，國際局勢開始呈現兩極對抗的態勢，一邊是以美國為首的民主

¹³⁵ 程廣中，《地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，1999年1月），頁29。

¹³⁶ 唐家璇，〈新中國外交的光輝歷程〉，《中華人民共和國外交部官網》，1999年12月。參見 www.mfa.gov.cn/chn/pds/ziliao/wjs/2159/t8737.htm，瀏覽日期：民國106年12月3日。

¹³⁷ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁31。

國家陣營；另一邊則是以蘇聯為首的共產國家陣營。1949年6月30日，毛澤東正式宣布全面朝向社會主義陣營，喊出「一邊倒」的外交政策，並表示：「我們絕對不能倒向美國帝國主義一邊。因為從1840年美國帝國主義幫助英國進行鴉片戰爭起，一直通過政治的、外交的、經濟的、文化的、軍事的各種手段侵略中國。」，探究中共採取「一邊倒」政策的原因，其實不難理解，因為中共自從1921年建黨以來就一直接受國際共黨的資助、扶持，所以中共在建政之後，自然而然選擇傾向蘇聯，繼續朝著社會主義路線邁進。但若以地緣戰略的角度來看，中共與蘇聯同屬歐亞大陸上的地緣夥伴，不僅國土南北緊密相連，在意識型態上更是一同奉行馬克思社會主義的戰友，復因為中共建政之初，剛歷經過數年的國共內戰，導致國力疲弱不堪，非常需要其他國家在政治、經濟和軍事上的支持和援助，才能維持國家主權和領土安全，因此，基於地緣經濟援助與北方國土安全穩定的國家利益考量，毛澤東選擇與蘇聯站在同一戰線上，共同對抗美國。

1950年朝鮮戰爭爆發，當美軍進攻朝鮮進而威脅到中共東北國土的安全時，毛澤東毅然下令執行出兵朝鮮，「抗美援朝」的軍事行動，中共志願軍入朝參戰，與美國率領的「聯合國軍」在朝鮮半島進行了一場長達三年的戰爭，各方損失慘重，然而這場戰爭不僅重塑了全球地緣政治的版圖，也奠定了中、朝之間友好的同盟關係，中共學者沈志華研究發現，中共與朝鮮的關係既是社會主義陣營內大國領導小國的關係，也是中國幾千年來「天朝關係」的延續，在中國歷朝各代中，朝鮮作為中國的藩屬國，與中國有朝貢關係，中國則有保護藩屬國的義務，傳統「天朝」的觀念一直到毛澤東時代，依然影響中共處理朝鮮問題的態度。針對「抗美援朝」戰爭，周恩來曾經表示：「從朝鮮在東方的地位和前途的

展望來說，我們不能不援助，從唇齒相依的關係來說，我們更不能不援助」¹³⁸，毛澤東亦提出「出兵朝鮮，對中國、對朝鮮、對東方、對世界都有利；我們不出兵，讓敵人（美國）壓至鴨綠江邊……對雙方都不利，首先是對我國東北更不利」的看法¹³⁹。進一步分析，我們可以發現中共派兵援助朝鮮，不單單只是為了協助共產主義國家抵抗西方民主國家的入侵，深究其原因發現，中共係以「唇亡齒寒」的地緣戰略利益作為其主要考量，希望能維持保有共產主義朝鮮的「戰略緩衝帶」，以避免直接面對美國勢力的威脅，我們也可以在中共「抗美援朝」軍事行動下，冠冕堂皇的理由中發現，其實地緣戰略考量才是真正影響國家決策的重要因素。

1950年代後期，由於蘇聯開始表現出違背社會主義路線的行為，並與美國出現修好的情況，造成中蘇關係交惡，於是中共展開反修與反帝併行戰略，放棄「一邊倒」的方針，改為採取「兩條線」方針，同時抵抗美國及反抗蘇聯。在這段時期內，美國仍繼續推行敵視中共的政策，不僅保持其在臺海之間的軍事力量存在，還發動了越南戰爭（又稱第二次印度支那戰爭）¹⁴⁰，從南面威脅中共。而蘇聯則不斷對中共施加壓力，在中蘇邊境和蒙古增派重兵，從北面威脅中共的國土安全。在面對美國、蘇聯兩大強國，腹背受敵的情況下，毛澤東分析當時的國際形勢並提出「兩個中間地帶」的戰略思想，指出「兩個中間地帶」分別是亞洲、拉丁美洲及非洲的廣大經濟落後國家和以歐洲為代表的帝國主義國家和資本

¹³⁸ 王生榮，《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，2001年1月），頁160。

¹³⁹ 中國共產黨新聞網，〈毛澤東傳 1949-1976〉，《中國共產黨新聞網》。參見 <http://cpc.people.com.cn/BIG5/69112/70190/70192/70271/4766148.html>，瀏覽日期：民國 106 年 12 月 3 日。

¹⁴⁰ Christopher Goscha，〈重新理解 30 年越南戰爭〉，《紐約時報中文網》，2017 年 2 月 9 日。參見 <https://cn.nytimes.com/opinion/20170209/the-30-years-war-in-vietnam/zh-hant/>，瀏覽日期：民國 106 年 12 月 5 日。

主義國家，而這兩部分都反對美國的控制；在東歐各國則發生反對蘇聯控制的問題，因此「兩個中間地帶」戰略是依靠第一中間地帶的國家，爭取第二中間地帶的國家，共同反對美蘇兩個超級大國的霸權主義。依據毛澤東的論點，中共採取「兩個中間地帶」地緣戰略構想，以拓展其外交關係，並將「中間地帶」視為其與美蘇抗衡的戰略支撐，積極展開與亞洲、非洲、拉丁美洲中「第一個中間帶」國家的外交關係。

1969年中共、蘇聯爆發珍寶島衝突事件，迫使中共重新思考國際局勢及應處之道，此時美國身陷越戰泥淖，中共趁機向美國靠攏成為戰略合作夥伴，並順勢提出「一條線」的地緣戰略構想，所謂「一條線」戰略，即是連結同一緯度的國家，包含美國、日本、中國大陸、巴基斯坦、伊朗、土耳其、歐洲等國家，聯合對抗蘇聯，這樣的戰略構想已經跳脫中共以往著重在雙邊競合或是區域大國的三角戰略思維，而是一個以亞洲為中心，串聯美國、日本及歐洲等主要國家，對蘇聯採取戰略包圍。1974年1月5日，毛澤東進一步提出「一大片」戰略構想，目的是把「一條線」周邊的國家也拉進來，以擴大戰略合作對象，共同對抗蘇聯霸權，可是說是中國傳統地緣戰略中「合眾弱以攻一強」之「合縱」戰略思想的實踐。大陸學者樓耀亮認為，毛澤東「一條線、一大片」的地緣戰略構想，不僅改變了中共對世界地緣政治格局的看法，也打破了中共長期以來單就意識形態區分敵我的國際思維，並且把國家利益、國家安全列為制定國家戰略的優先考量¹⁴¹。而「一條線」、「一大片」的地緣戰略思想也給中共外交帶來蓬勃生機，不僅結束了中共、美國長達20多年的敵對狀態，中共恢復了在聯合國的合法席位，與日本建立正式的外交關係，並先後與亞洲、非洲、拉丁美洲的45個國家建立正式邦

¹⁴¹ 樓耀亮，《地緣政治與中國國防戰略》（天津：天津人民出版社，2002年6月），頁122-123。

交，國際環境大為改善。¹⁴²

1974年毛澤東在「兩個中間地帶」基礎上，提出「三個世界」的論點，主要是從地緣政治和地緣經濟的角度，把世界政治力量重新劃分；毛澤東在會見非洲尚比亞總統時指出：「美國、蘇聯是第一世界。中間派，日本、歐洲、澳大利亞、加拿大是第二世界。咱們是第三世界。」毛澤東又指出：「美國、蘇聯原子彈多，也比較富。第二世界，歐洲、日本、澳大利亞、加拿大，原子彈沒那麼多，也沒有那麼富。但是比第三世界富；亞洲除了日本，都是第三世界，整個非洲都是第三世界，拉丁美洲也是第三世界。」¹⁴³毛澤東認為中共也是屬於受到壓迫的第三世界國家，並將美國、蘇聯歸類為第一世界國家，特別強調美蘇兩國「原子彈多，也比較富」來凸顯美國和蘇聯兩個超級大國想要稱霸世界的野心本質。1974年年4月，鄧小平在聯合國第六屆特別會議上發言，第一次向世界全面闡述了毛澤東劃分「三個世界」的戰略思想，並公開表達：「美國和蘇聯兩個超級大國企圖稱霸世界，並想把亞洲、非洲及拉丁美洲的發展中國家，置於它們各自的控制之下，……中國現在不是，將來也不做超級大國。」¹⁴⁴，如此說法，更是引起了廣大第三世界國家的共鳴與認同。¹⁴⁵

冷戰時期，中共始終在中、美、蘇三角關係中思考國家的生存戰略，試圖從美國、蘇俄之間的權力消長變化，與兩者之間攻防角色轉換中，尋找對中共最有利的戰略位置，以爭取最大利益，誠如前面文章內容所述，不論是毛澤東時期的

¹⁴² 王生榮，《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，2001年1月），頁165。

¹⁴³ 中國共產黨新聞，〈1974年2月22日毛澤東提出劃分三個世界的理論〉，《中國人民網》。參見 www.people.com.cn/GB/historic/0222/7.html，瀏覽日期：民國106年12月6日。

¹⁴⁴ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁31-33。

¹⁴⁵ 吳光祥，〈鄧小平出席聯合國特別會議的台前幕後〉，《中國共產黨新聞網》。參見 <http://cpc.people.com.cn/BIG5/85037/8534293.html>，瀏覽日期：民國106年12月8日。

「兩大陣營」、「中間地帶」、「三個世界」理論或是「一邊倒」、「兩條線」、「一條線」的外交政策，甚至是派兵參與朝鮮戰爭，地緣政治一直都是中共制訂國家決策時的重要考慮因素。1991年蘇聯解體，冷戰結束後，世界的權力版圖再度洗牌，形成「一超多強」的局勢，中共重新思索國家未來發展的走向，1977年鄧小平主政後，體察國際地緣政治格局的變化，提出經濟開放改革的想法，希望建設一個有中國特色的社會主義，並認為要將國家經濟發展好需要一個和平環境，奠定了中共「和平與發展」的戰略觀點。

第三節 「一帶一路」與中共地緣戰略之關聯

壹、中共當前面臨的局勢

美國前國家安全顧問的布里辛斯基（Zbigniew Brzezinski），在其所著「大棋盤」一書中曾經說過：「積極的地緣戰略玩家是具有能力及國家意志，在其國境之外運用其實力或影響力，去改變現有地緣政治事務的國家。」¹⁴⁶，這樣的論點主要是在說明「地緣價值」與「國際體系」都是由強權國家所主導。1991年冷戰結束，兩極體系瓦解，國際體系結構產生巨大的改變，由「兩極體系」進入「一超多強」的格局，美國成為世界上唯一的超級大國，在國際事務中發揮極大的影響力量。但是中共崛起後成為亞太地區的區域強權，可能會影響到美國在亞太地區的布局及相關利益，因此美國將中共視為繼蘇聯解體之後亞太地區的頭號假想敵，我們可以從美國歐巴馬政府時期主導的『跨太平洋伙伴協定』（TPP）¹⁴⁷（「跨太平洋伙伴協定」示意圖如3-7）以及美國與亞太地區各國間的軍事合作

¹⁴⁶ 茲比格涅夫·布里辛斯基（Zbigniew Brzezinski）著，林添貴譯，《大棋盤》（臺北：立緒文化，民國87年4月），頁49。

¹⁴⁷ 『跨太平洋伙伴協定』（TPP）是2006年時由新加坡、紐西蘭、智利與汶萊組成的小型自由貿易區，2008年9月美國宣布加入後，參與成員國不斷擴充。目前總計12國參與，除美國外，其他談判成員包括加拿大、智利、墨西哥、秘魯、澳大利亞、汶萊、馬來西亞、紐西蘭、新加坡、越南、日本等。

同盟關係中，清楚看出美國圍堵及隔離中共的企圖與行動，而這樣的局勢已經造成中共國家安全環境上的重大威脅。中共試圖想要突破困境，認為推動「多邊主義」有助於遏止「單邊主義」的威脅，並且在區域體系中有利於中共朝向「多極化」發展。¹⁴⁸

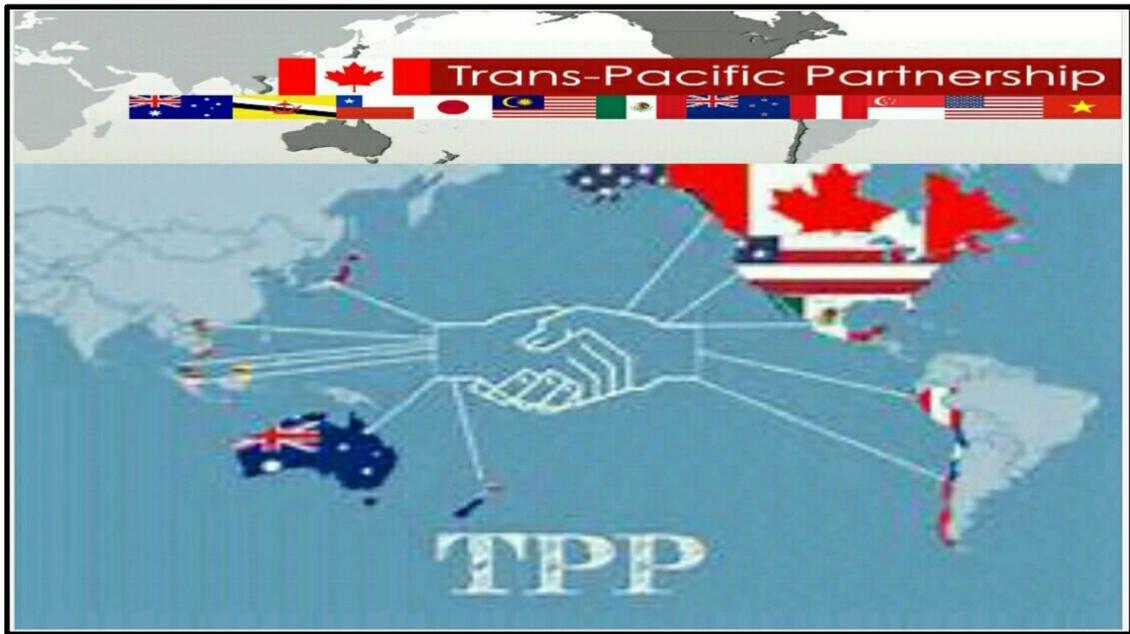


圖 3-7 「跨太平洋伙伴協定」示意圖

從地緣政治環境而言，中共位於北半球，歐亞大陸的東部，國土面積幅員廣闊形成西部深入中亞，東南面向太平洋的地理形勢，是一個倚陸面海的大國。陸上相鄰的國家計有北韓、俄羅斯、蒙古、阿富汗、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、巴基斯坦、尼泊爾、印度、緬甸、不丹、寮國、越南、錫金等15個國家，但是這些國家的政治體制、民族、宗教及經濟發展均不相同，對於中共周邊安全仍存有潛在的威脅；海上的鄰接國計有日本、南韓、菲律賓、汶萊、印尼、馬來西亞等6國國家，中共沿海除渤海為其內海之外，其餘黃海、東海、南海都是與其他6國所共同享有，這些海域不但經濟海域相互重疊，而且因為東海、南海可能蘊藏豐

¹⁴⁸ 王瑋琦、張蜀誠著，〈中國國家安全戰略〉，收錄於翁明賢主編，《新戰略論》（臺北市：五南，2007年），頁228。

富的石油、天然氣，使得領土主權爭議不斷。學者王靈桂認為中國先天地緣戰略環境惡劣，與部分周邊國家圍繞領土、領海的衝突未決；與部分國家圍繞網空、天域、極地的「大博弈」形勢嚴峻，各種風險因素將有明顯增加的趨勢¹⁴⁹。

貳、「一帶一路」與中共地緣戰略之關聯

具體而言，中共領導人習近平在2013年提出的「一帶一路」戰略構想，可以看作是中共規劃發展的兩條國際合作路線，依照中共官方的說法，「一帶一路」倡議不僅是中共經濟發展之所需，更希望透由協助沿線國家完成基礎建設及運輸系統，深化彼此情感，增進貿易合作機會，以提升國際社會和平穩定與互利共榮的目標¹⁵⁰。除了上述中共官方所表明的立場之外，依筆者的觀察發現「一帶一路」應該是習近平主政以來，所展現積極「走出去」全球戰略企圖的具體行動方案，中共希望藉由「一帶一路」經濟戰略的推動，一方面藉以突破美國在政治、軍事、經濟上的包圍，另一方面也可以提升中共在國際社會上的地位跟影響力。

學者萬延泰曾指出「地緣戰略是策訂國家戰略之基本因素，係依據地理事實，來設計國家安全政策；亦即研究地理條件與國家戰略相互關係之科學，把地緣戰略相關之內涵綜合運用於國家或全球（區域）性結構中，無論在策訂大戰略或國家戰略時，均有所依循。」，又說「凡對地緣戰略有相當研究者，對全球情勢就可獲得較正確的評估，對國家戰略也可提供合理的指導。」¹⁵¹，因此筆者認為中共提出「一帶一路」戰略構想絕對不是突發奇想、空穴來風，而是經過一番深思熟慮後才制定出來的國家戰略，因此，我們將試著結合中共「地緣戰略」的

¹⁴⁹ 王靈桂，〈序言－蝴蝶的翅膀〉，王靈桂主編，《國外智庫看“一帶一路” II》（北京：社會科學文獻出版社，2015年10月），頁4。

¹⁵⁰ 阮宗澤，〈“一帶一路”開闢合作共贏新天地〉，《求是網》，2017年5月15日。參見 www.qstheory.cn/dukan/qs/2017-05/15/c_1120953846.htm，瀏覽日期：民國106年11月18日。

¹⁵¹ 萬延泰主編，《地緣戰略學》，（臺北：陸軍教育訓練暨準則發展司令部，2005年12月），頁31-33。

思維想法與其國家發展的軌跡來探討，中共「一帶一路」戰略構想與其地緣戰略之關聯，分述如後：

一、以地緣經濟角度來說：

隨著中共經濟快速成長，已經成為世界最大的能源消耗國，石油能源的取得也成為影響其國家發展的重要因素，因此，為了確保中共在經濟建設上所需的石油能源充足無虞，穩定安全的石油輸入管道便成為中共未來發展的關鍵。目前中共進口的石油大部分產自於中東，約佔進口石油來源的60%，因為必須仰賴海上交通線運輸，使得石油航道安全成為中共石油安全的核心。若從地緣環境來看，印度洋、麻六甲海峽、南海及臺灣海峽是中共石油進口的生命線，唯其夾雜在錯綜複雜的國際地緣政治格局中，非常容易受到大國戰略牽制，一旦石油航道受到封鎖，即有斷油或缺油的危險，屆時將會對中共經濟發展和軍事安全構成極大的威脅。為了克服這個困境，中共除了傾全力發展海權，建立遠洋船隊、發展海上可恃武力及籌建沿線戰略基地港口來確保海上交通線暢通，以解決「麻六甲海峽困局」外；並積極推動「一帶一路」戰略，尋求石油能源的陸運替代路線，目前中共已經與俄羅斯、緬甸、哈薩克、巴基斯坦等國家合作興建天然氣及石油能源的輸油管工程，將可分攤風險，確保進口石油能源的穩定供應。¹⁵²

2001年11月中共加入世界貿易組織（World Trade Organization，WTO），之後便更加積極參與世界各國的經貿往來，並希望透由「走出去」政策，與世界各國的經貿體系相接軌，藉以獲得更寬廣的經濟市場與合作機會，以提升國家整體實力，而中共所提出的「一帶一路」堪稱是世界上跨度最長的經濟大走廊，發端於中國大陸，貫通中亞、東南亞、南亞、西亞乃至歐洲部分區域，東邊是緊扣亞

¹⁵² 連弘宜，〈中國對俄羅斯石油能源戰略與外交〉，《國際關係學報》，第24期，2007年7月，頁52-53。

太經濟圈，西邊則連接歐洲經濟圈，可以說是世界上最具發展潛力的經濟走廊和戰略性經濟帶，「一帶一路」沿線總共涵蓋了60多個國家和地區的44億人口，佔世界63%；將產生21兆美元的經濟效益，佔世界29%以及世界23.9%的貨物出口和服務¹⁵³。這樣的經濟規模可以說是地緣經濟的極致表現，然而單憑中共一己之力是無法完成這樣的理想，因此中共站在「全球經濟化」的浪頭上順勢提出「一帶一路」和平倡議，表示願意在現有的區域合作基礎上，以「古代絲綢之路」及「海上絲綢之路」的歷史名號為號召，與沿線國家發展成經濟合作關係的戰略夥伴。另外也積極籌辦「亞投行」平台來提供資金給沿線國家修建相關基礎建設，以打造亞洲命運共同體的格局，期盼在共建、共榮、共享的基礎下，與世界各國共同享用「全球化經濟」所帶來的美好果實。然而，當我們仔細檢視中共美麗糖衣包裝下的「一帶一路」政策時，不難發現中共正透過「資金協助」與「興建基礎建設」的方式，將國內過剩產能及資金轉移海外，並名正言順地開發這些地區的各项資源，以及企圖佔據沿線地緣戰略要點的野心企圖。

二、以地緣政治觀點來說：

就現代地緣政治的觀點來看，中共位於歐亞大陸又瀕臨太平洋，在地理上處於世界海洋地緣戰略和歐亞大陸地緣戰略的交接處，戰略地位十分重要¹⁵⁴。近幾年來，因為中共在政治、經濟與軍事力量上的快速成長，促使傳統的地緣戰略考量產生變化，並極欲想要突破美國在亞太地區的戰略封鎖¹⁵⁵，然而身為歐亞大國的中共有著漫長的國土疆界，分別與北韓、俄羅斯、蒙古、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、阿富汗、巴基斯坦、印度、尼泊爾、不丹、緬甸、寮國、越南、錫金等

¹⁵³ 余立佐、吳俊文，〈國家戰略「一帶一路」的介紹〉，《CHEC 香港振華》，2015年第8期，2015年1月，頁3。

¹⁵⁴ 王生榮，《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，2001年1月），頁326-327。

¹⁵⁵ 蒲寧，《地緣戰略與中國安全環境的塑造》（北京：時事出版社，2009年），頁247-249。

15個國家的國土相接壤，也因為民族特性跟文化思想的差別，非常容易衍生種族、文化、經濟衝突及疆界安全等問題。1990年12月，中共總理李鵬表示「發展同周邊國家的睦鄰友好關係，是中國外交政策的重要組成成分」¹⁵⁶；1997年9月召開中國共產黨第十五次全國代表大會時，中共表明將繼續以加強和鞏固同周邊國家的睦鄰友好關係，作為中共對外政策的基本出發點¹⁵⁷；1998年江澤民提到「堅持在和平共處五項原則的基礎上，建立和發展同所有國家的友好合作關係，堅持睦鄰友好政策」，明白宣示中共「新安全觀」的概念¹⁵⁸；2000年12月，江澤民強調「進行改革開放和現代化建設需要一個和平的國際環境」等等，都是在強調中共要與周邊國家建立睦鄰友好的關係，以達成「中國大陸本身的繁榮穩定」、「周邊地區的和平發展」以及「與亞太各國展開對話與合作」的亞太安全戰略目標。¹⁵⁹

而中共後續推動的「一帶一路」戰略，就是為了進一步打造一個縱橫交錯、海陸互相連接的戰略架構，在既有的合作關係基礎上，擴展與亞洲、歐洲及非洲等區域內國家的合作交流機會。中共會有這樣的戰略考量，其中最主要的原因可能是中共在面對美國政治打壓及軍事包圍的局勢下，尚未站穩亞太區域霸權的地位，因此十分需要鄰近周邊國家的支持與幫助，因此中共甚至不惜放棄與周邊國家領土爭議的問題，主動積極與周邊地區鄰邦國家建立一種和平穩固的關係，以期望獲得更大的擴展地緣戰略空間。而「一帶一路」正符合現階段中共試圖與鄰

¹⁵⁶ 新華社，〈1992年國務院政府工作報告〉，《中華人民共和國中央人民政府網》，2006年2月16日。參見 www.gov.cn/test/2006-02/16/content_200922.htm，瀏覽日期：民國106年11月18日。

¹⁵⁷ 林麗香，〈中共睦鄰友好政策之探討〉，《國防雜誌》，第17卷第6期，2001年3月，頁58-79。

¹⁵⁸ 邱子軒，〈龍鷹共舞：中共與美國海事安全互動〉（臺北：秀威資訊，2008年10月），頁21。

¹⁵⁹ 唐希中，〈中國與週邊國家關係〉（北京：社會科學出版社，2003年），頁37。

近周邊國家建立友好戰略夥伴關係、積極拓展地緣政治空間的戰略構想。

三、以地緣軍事角度來看：

中共自建政以來，一直受到美國「島鏈圍堵」戰略影響，向東無法直通太平洋，而向南亦受限於麻六甲海峽的控制，無法直通印度洋，這樣的處境嚴重影響中共向外的發展，因此，中共嘗試避開由美國勢力主導操控的島鏈包圍，憑藉「一帶一路」的戰略轉身，將發展路線轉向歐亞大陸，並希望藉由與沿線國家發展經貿合作及提供基礎建設外交的方式，改善長期遭受到美國政治、經濟及軍事圍堵的困境。

以地緣軍事角度來說，雖然中共絕口不提「一帶一路」戰略下其軍事層面的考量，但是我們從中共積極與沿線國家展開的經濟合作案中，仍可以略窺一二；以「21世紀海上絲綢之路」戰略構想為例，中共目前與沿線國家規劃進行的重要港口合作開發案計有馬來西亞的皇京港、巴生港、緬甸的皎漂港、孟加拉的吉大港、巴基斯坦的瓜達爾港以及斯里蘭卡的可倫坡港、漢班托塔深海港等等，而這些港口都是位處南海或是印度洋航線上的重要戰略位置，平時是中共經貿往來的商業港口，戰時則可以馬上轉變成中共海軍艦隊的後勤補給基地，對於中共地緣軍事的布局以及實質的軍事戰略用途有其重大的意義。中共推動「一帶一路」戰略無疑是促進了沿線國家的經濟發展，但是這些經濟合作案背後所隱藏的目的，更多是為了提升中共的軍事實力及地緣戰略影響力，不論是在這些地緣戰略要點興建港口、修築公路、鐵路、石油及天然氣運輸管線或是進行軍事部署，沿線國家必需要認真思考中共在推動「一帶一路」時所刻意隱瞞的軍事野心及戰略企圖，以免落入陷阱。¹⁶⁰

¹⁶⁰ Hemant Chandak，〈印度和“一帶一路”模式〉，王靈桂主編，《國外智庫看“一帶一路” II》（北京：社會科學文獻出版社，2015年10月），頁164。

四、以地緣戰略觀點來說：

中國自古以來一直是一個「重陸輕海」的陸權思想國家，然而隨著明朝倭寇襲擾東南沿海及清朝列強大舉入侵的歷史經驗，中共逐漸形成「海陸並重」的地緣戰略觀點，大陸學者劉江永在2006年4月提出「海陸和合論」，認為應該以和平方式管理並善加利用海洋國家和陸地國家之間的地緣關係，以促進和平、安全、發展與繁榮¹⁶¹。「海陸和合論」的基本內容和追求目標主要有：第一，海洋國家與陸地國家應該要和平共處，彼此不以武力侵犯，也不干涉對方的內政；第二，海洋國家與陸地國家應該發揮各自的地緣優勢，並且展開彼此信賴的安全合作及平等互利的經濟合作關係；第三，海洋國家與陸地國家應該彼此相互開放，為彼此的合作發展提供地緣便利條件，通過政治協商及對話溝通來處理存在於彼此之間的問題；第四，海洋國家與陸地國家不應該以海陸設限來樹敵立友，而是必須以和平合作為共同目標，以爭取實現海陸和諧的目標。總體來說，「海陸和合論」反映了與傳統地緣戰略思想不同的國家間關係處理模式，是一種主張推動合作，反對武力，倡導和平的國際戰略思想。

大陸學者劉江永表示「傳統地緣戰略學說已經過時，但仍然是美國制定全球戰略的重要依據。而美國依然主張與日本、澳大利亞等海洋國家聯手遏制中共」，認為單純將人類歷史看作是海上勢力與陸上勢力的鬥爭史並不符合歷史發展的事實，因為傳統的「海陸對立論」是人為所製造出來的「威脅」與「對抗」，只會因而導致各國之間產生地緣戰略對抗。再者，在21世紀經濟全球化和地區經濟一體化的現況下，東亞應該是由陸地國家和海洋國家所共同組成的，陸、海國家有共同利益與互補性，唯有「海陸和合」才能一同面對非傳統安全領

¹⁶¹ 劉江永，〈地緣戰略需要海陸和合論〉，《人民報》，2006年4月26日。參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/49150/49152/4329998.html>，瀏覽日期：民國107年3月19日。

域的各種威脅和挑戰，以確保海、陸能源通道的安全。而中共自述其「一帶一路」戰略構想正是這種思維的發揚，只有在和平、合作、互信、互助的基礎上，才能為陸地國家和海洋國家帶來永續的發展與繁榮。

整體而言，中共「一帶一路」的戰略基礎，主來自於兩個部分，一個是麥金德的「陸權論」觀點，另一個是馬漢的「海權論」思想，而其共通點都是對交通線的掌控。而中共受到現實國際局勢中「實踐海權方能強國」的思想衝擊，啟發其「海陸並重」的戰略思維，企圖追求陸權和海權的平衡；以西方地緣戰略學說的觀點來說，中共除了可以借重自身具備的東部和東南部的「邊緣地帶」優勢制約西部周邊的「心臟地帶」國家，也可以憑藉自身「心臟地帶」的地理位置來保持對其他東部和東南部的「邊緣地帶」周邊國家的戰略優勢，從而實現海陸雙重價值以及由此衍生出的多重價值和多重輻射力¹⁶²。中共「一帶一路」的推動不僅在戰略空間上實現了向西拓展，由陸路西進至歐亞大陸，海上擴展至印度洋，更藉此獲取陸權及海權的優勢，有助於提升本身的整體實力來和海權強國—美國相抗衡。



¹⁶² 王志民、趙崔莉，《開放視域下的中國地緣環境新態勢》（北京：時事出版社，2013年11月），頁6。

第四章 「一帶一路」與中共海軍發展的關係

近十幾年來，中共的經濟實力不斷成長，已經躍升為世界第二大經濟體，伴隨著經濟快速成長，中共對於石油能源的需求及海上交通線的安全考量也日益增加，因應這樣的局勢，中共提出由「近海防禦」轉型為「遠海護衛」的海軍戰略，並希望在2050年達到具備遂行遠洋作戰的能力¹⁶³。鑒於中共「一帶一路」倡議除了以陸路為重心的「絲綢之路經濟帶」外，另外以海路為主軸的「21世紀海上絲綢之路」更是與中共海權擴張及中共海軍建軍發展有著密不可分的關係，本章將探討「一帶一路」戰略與中共海權擴張之間的關聯性及對中共海軍建軍發展的影響，除置重點於解析「21世紀海上絲綢之路」沿線的戰略規劃佈局，並藉由中共海軍建軍發展的歷史演進來瞭解中共海權思想的轉變，以研判中共海軍未來發展趨勢及建軍規劃。

第一節 中共海軍建軍發展歷史回顧

壹、中國海權思想的興起

從人類發展的歷史來看，地理條件和人類文明發展有著密不可分的關係¹⁶⁴，而地理環境除了我們據以劃界的陸地疆土之外，更包括廣闊無垠的海洋，以西方海權國家英國為例，英國是一個不與歐洲大陸相連的海島型國家，四周環海的地理環境，讓英國不得不朝向海洋發展，隨著18世紀工業革命的啟發及航海技術的成熟進步，英國憑藉著海洋與世界各國展開商貿活動及殖民掠奪行為；同時為了確保其海上商業利益，也間接帶動造船業和海軍的發展，英國海軍除了保護商船在海上航行安全外，並於所到之處用武力建立殖民地，這種侵略式的商貿活動不

¹⁶³ 謝游麟，〈中共海軍戰略轉型之意涵與影響〉，《海軍學術雙月刊》，第51卷第3期，民國106年6月，頁36-39。

¹⁶⁴ 詹姆斯·費爾格里夫（James Fairgrieve）著，胡堅譯，《地理與世界霸權》，（浙江：浙江人民出版社，2016年12月），頁54。

僅為英國帶來豐厚的商業利益，也讓英國海軍日益壯大，造就英國在全球各地都有其殖民地，因而獲得「日不落帝國」的稱號。¹⁶⁵

觀察中國的地理版圖，可以發現中國大陸除了北方之外，四周都受到天然地理環境的良好保護，位於中國大陸西部、西南部的崑崙山和喜馬拉雅山，形成一道難以逾越的屏障；另外在缺乏遠程航行技術的古代，東海和南海更是隔絕外敵入侵的絕佳保護傘，因此，中國自古以來就沒有發展出像西方國家那樣的海軍，也沒有必要建設像西方世界那樣的海權國防，但也因為有著海洋的天然屏障，一方面固守了中國領土的安全，另一方面卻也讓中國的國防戰略思維一直缺乏海防的安全概念。

雖然天然的地理環境及歷史背景，讓中國自古以來偏重陸權的發展，但是中華民族卻是世界上最早開發利用海洋的民族之一，中國古代的造船技術和航海技術曾經聞名全球，頻繁的海外貿易活動更使中國活躍在世界的舞台上。有關中國古代海權思想的起源甚早，依據《史記·秦始皇本紀》：「既已，齊人徐市等上書，言海中有三神山，名曰蓬萊、方丈、瀛洲，僊人居之。請得齋戒，與童男女求之。於是遣徐市發童男女數千人，入海求僊人。」¹⁶⁶「方士徐市等入海求神藥，數歲不得，費多，恐譴……」¹⁶⁶及《史記·淮南衡山列傳》：「遣振（童）男女三千人，資之五穀種種百工而行。徐福得平原廣澤，止王不來。」¹⁶⁷等紀載，中國最早的海權意識可以追溯到秦始皇命齊人徐福東渡日本尋求長生不老藥（另一種說法是開拓海疆）開始，大陸學者孫光圻在其著作《中國古代航海史》中明確

¹⁶⁵ 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，《地緣戰略與大國安全》（北京：解放軍出版社，2012年8月），頁184-190。

¹⁶⁶ 司馬遷〔西漢〕著，韓兆琦、王子今譯，《新譯史記—本紀》（臺北：三民出版社，2018年1月），頁58。

¹⁶⁷ 司馬遷〔西漢〕著，韓兆琦、王子今譯，《新譯史記—列傳》（臺北：三民出版社，2018年1月），頁86。

指出徐福的船隊從中國山東省膠南縣的琅琊灣港出發後，乘風破浪向東航行，最後成功抵達日本，這可以說是中國航海史上的偉大壯舉。¹⁶⁸

漢朝除了張騫出使西域，開創古絲綢之路的輝煌歷史外，漢朝的海上絲綢之路也在漢武帝平定南越國，設置合浦郡後，正式開通；根據漢朝史學家班固《漢書·地理志》裡關於漢武帝派遣漢使船隊出訪南海諸國的記載：「自日南障塞、徐聞、合浦，船行可五月，……。自夫甘都盧國船行可二月餘，有黃支國。」、「自黃支船行可八月到皮宗，……，漢之譯使，自此還矣。」¹⁶⁹，描述的正是漢代的使節船團從徐聞、合浦港口出發，借用風帆為動力，經過五個月航行到都元國¹⁷⁰；其後四個月後至邑盧沒國，往南航行二十餘天抵諶離國，之後展開十多天的步行旅程後到達夫甘都盧國，從夫甘都盧國再度啟航，先沿著孟加拉灣東岸北上航行，接著再配合印度洋的東北季風沿著孟加拉灣向西南繼續航行兩個月，最後抵達黃支國¹⁷¹。這段文獻的主要內容正是漢朝與東南亞、南亞諸國的海路交通和貿易情況，若我們把《漢書·地理志》中提及的徐聞、合浦、日南等港口和都元國、邑盧沒國、諶離國、夫甘都盧國、黃支國、已程不國、皮宗等古代國家串連起來，即是漢朝海上絲綢之路的航線圖（漢朝海上絲綢之路示意圖如圖4-1），證實漢朝已經具備豐富的地文航海知識與嫺熟的遠洋季風航海技術，並且有能力執行沿岸航行的長程航海任務。

National Defense University

¹⁶⁸ 孫光圻，《中國古代航海史》（北京：海洋出版社，1989年9月），頁124-126。

¹⁶⁹ 王紹蘭〔清〕，《漢書地理志校注》，收錄於《四庫未收書輯刊》參輯11冊，（北京：北京出版社，2000年1月），頁212。

¹⁷⁰ 根據考古學家考證，都元國，又譯屈都乾、都乾、都昆、屈都昆、都昆國，古國也，在今蘇門答臘島西北部八昔河附近；邑盧沒國、諶離國、夫甘都盧國在今緬甸，黃支國在今印度，皮宗在今新加坡海峽西之比實島，已程不國就是今日的斯里蘭卡。參見章巽，《我國古代的海上交通》，（北京：商務印書館，1986年第2版），頁18-19。

¹⁷¹ 翦伯贊，《秦漢史》，（臺北：雲龍出版社，2003年4月），頁316-317。

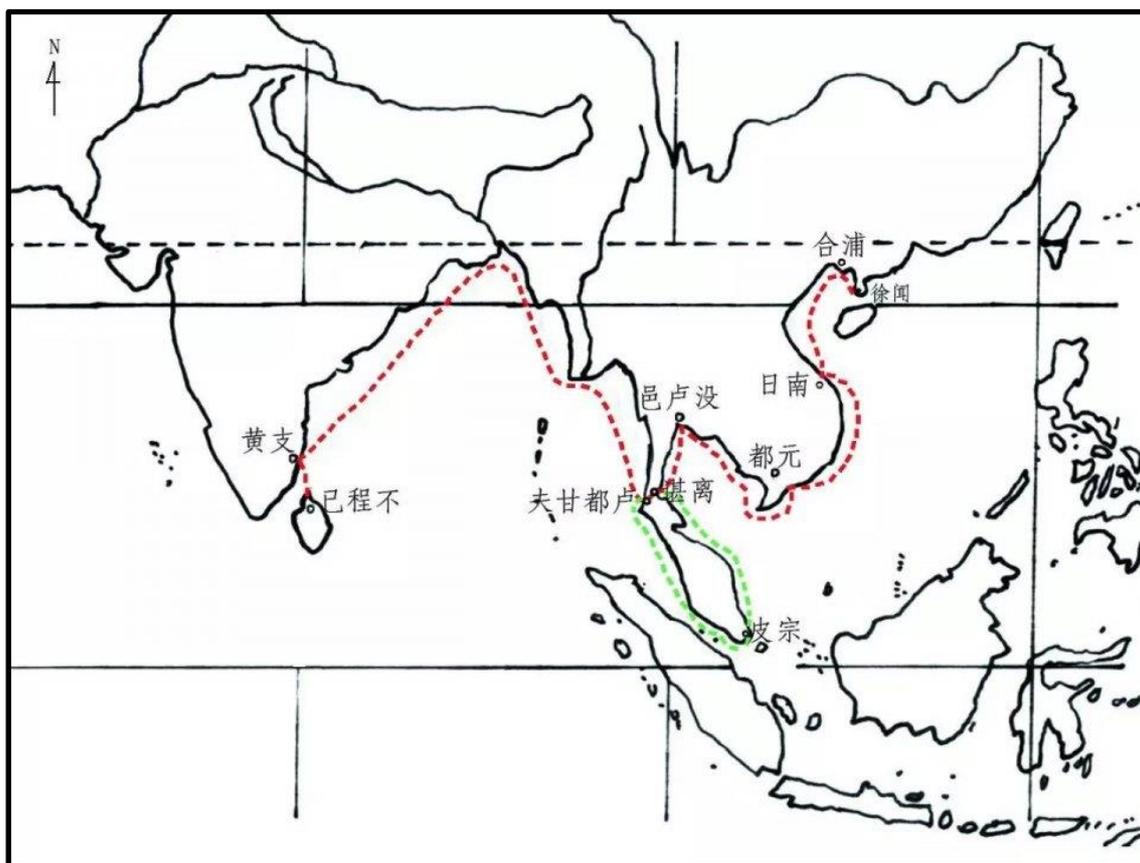


圖 4-1 漢朝海上絲綢之路示意圖

隋、唐時期，隨著科技進步跟海外經貿交流繁盛，中國的航海技術更進一步提升，一方面在航行實務中對於遠洋季風的掌握及應用技術更加純熟；另一方面有關遠洋地理知識與具備航路指南性質的書籍、記載也愈來愈豐富，依據《新唐書·地理志》中唐朝地理學家賈耽所記載的「廣州通海夷道」就是我國東南沿海一條通往東南亞、印度洋北部、紅海沿岸、非洲及波斯灣諸國的海上航路¹⁷²；商船以廣州為起點，向南航行至珠江口的屯門港，然後轉向西南方，經過海南島東北角附近的七洲洋，繼續向南沿著越南的東部海域航行，經過馬來半島的湄公河口後，可以穿過新加坡海峽抵達蘇門答臘島，向東南航行到達爪哇，接著西出麻六甲海峽，橫越印度洋抵達斯里蘭卡和印度半島的南端，順著印度西部航行進入

¹⁷² 黃勇、張景麗、崔今淑，〈蔚藍旖旎的海洋〉（吉林：延邊大學出版社，2005年3月），頁182。

阿拉伯海，最後抵達波斯灣的奧巴拉港和巴士拉港，如果改搭小型船隻，可以沿著幼發拉底河航行直接到達阿拉伯帝國的首都巴格達，全長1.4萬公里，是當時世界上最長的遠洋航線，說明唐朝航海技術及海外貿易活動極為興盛。（唐代廣州通海夷道示意圖如圖4-2）

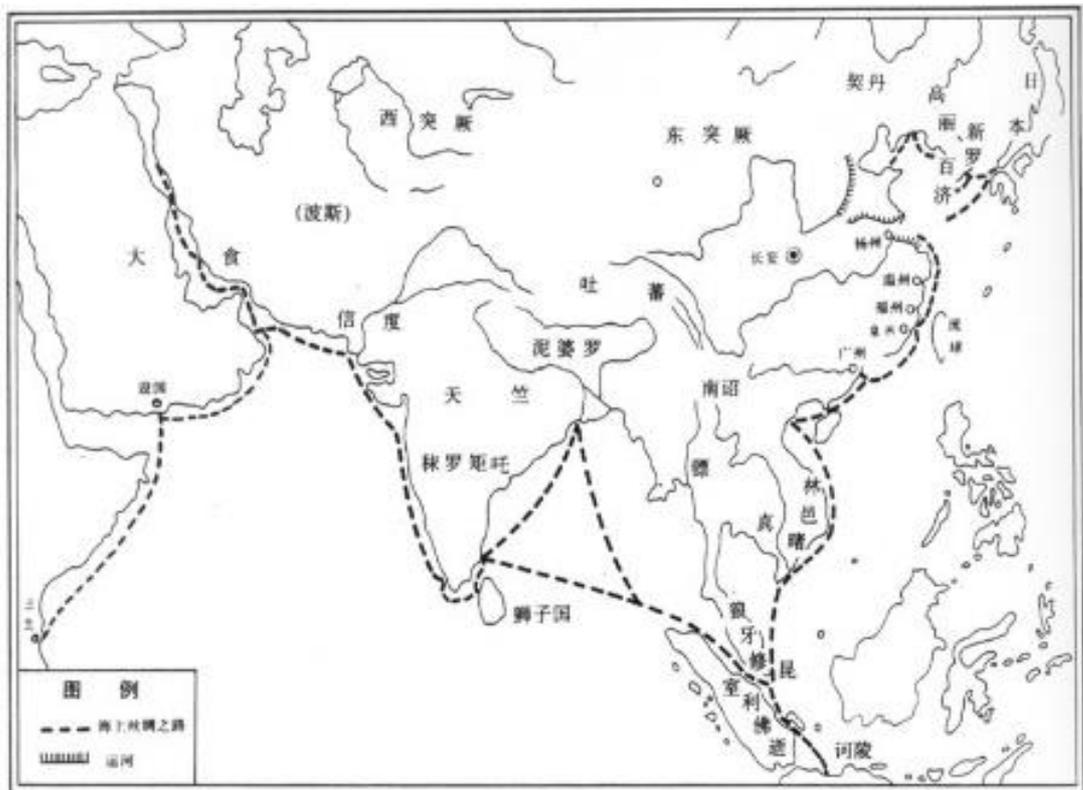


圖 4-2 唐代廣州通海夷道示意圖

宋朝、元朝期間中國開闢了橫渡印度洋的航路，可以說是中國古代「海上絲綢之路」的黃金時期。英國歷史學家巴茲爾·戴維遜（Basil Davidson）在《古老非洲的再發現》書中指出「十二世紀前後，中國船就技術上來講，已經能夠航行到任何船隻所能到達的地方去了。」¹⁷³，這樣的說法代表宋元時期的航海技術不論是在航海地理的觀念、地文定位的技術、航路指南的撰述或是航用海圖的使用

¹⁷³ 陳忠海，〈宋代銅錢的“國際化”〉，《中國人民網》，2016年6月21日。參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2016/0621/c83865-28466245.html>，瀏覽日期：民國107年3月20日。

等方面都已經相當穩定成熟，其中北宋朱彧在其所著《萍洲可談》中記載：「舟師識地理，夜則觀星，晝則觀日，陰晦則觀指南針。」¹⁷⁴，描述的就是宋朝的航海技術人員—「舟師」（即現代的船員），必須懂得運用觀察天文星象及使用指南針等方法來確定船隻在大海航行中的位置，這段文獻是人類歷史上最使用指南針進行海上導航的文字記載；而宋朝所發明的「全天候磁羅盤導航」和「大洋天文定位」不僅為海上航行提供了天文學知識和航海技術，也為中國航海歷史開啟嶄新的一頁。¹⁷⁵

明朝永樂年間，明成祖曾派遣「三保太監」鄭和率領多達240多艘海船與27,400名船員組成的船隊遠航，航線連通太平洋及印度洋，最遠抵達非洲東海岸，遠航期間一共訪問了西太平洋和印度洋等30多個國家和地區，不僅加深了中國和東南亞、東非的友好關係，也成為世界航海歷史上的壯舉，締造了歷史上航程最長的遠洋航路並建立縱橫交錯的遠洋航路網絡，象徵著中國的造船業和航海技術發展到達另一個高峰（鄭和下西洋航行路線示意圖如圖4-3）；然而，鄭和七下西洋不是為了拓展海外市場，更沒有侵略目的，明朝不惜耗費財力只是為了向外邦異國展現國威武力，宣揚明朝的富強，如同《明史·鄭和傳》所記載：「欲耀兵異域，示中國富強」¹⁷⁶；就在船隊七下西洋期間，明朝政府「片板不得入海」的禁海令仍在實行，嚴禁民間有任何海外貿易行為，違犯者一律重罰，導致明朝雖然擁有先進的航海技術及鄭和七下西洋的壯舉，卻已經扼殺了老百姓對海洋的嚮往與憧憬。

¹⁷⁴ 趙豐，《天地間·古今事（科學人雜誌特刊 15 號）》（臺北：遠流出版社，2013 年 9 月），頁 108。

¹⁷⁵ 孫光圻，〈中國航海術開闢海上絲綢之路〉，《中國社會科學網》，2016 年 04 月 15 日。參見 http://ex.cssn.cn/djch/djch_djchhg/hanghaiwenmingyuhaihangsichouzhi/201604/t20160415_2968824.shtml，瀏覽日期：民國 107 年 3 月 15 日。

¹⁷⁶ 童超，《寫給所有人的圖說中國史（下）》（臺北：月之海出版社，2017 年 3 月），頁 170。



圖 4-3 鄭和下西洋航行路線示意圖

清朝奉行「閉關鎖國」政策，主要仍然沿襲著明朝「閉關」、「禁海」的作法，對海權極不重視。雖然中國一向自詡為東方大國，但經過1840年與英國的第一次鴉片戰爭（First Opium War），清朝戰敗，這場戰爭是西方國家對中國發起的第一次大規模戰爭，從此打開了中國長久閉關的大門，也使朝廷中的有識之士猛然驚醒，開始認識海權的意義，並重新思考國防安全的策略以及發展海權的重要性；清朝中葉以後，面對西方列強的侵略，一度出現「海防論」與「陸防論」之爭，逐漸興起重視海防的觀念。1860年中國洋務運動展開，其中魏源在《海圖國志》中闡述「師夷長技以制夷」的思想，並掀起了海軍革新運動的風潮¹⁷⁷，讓1888年晚清時期的洋務派重金打造北洋水師（又稱北洋艦隊），這是一支擁有新式軍艦25艘，輔助艦艇10餘艘的新式艦隊，2,000噸以上的主力戰艦有7艘，其中2艘噸位超過7,300噸的德製「薩克森」級「定遠」、「鎮遠」鐵甲艦更堪稱是當時世界上最先進的戰艦，風光成軍的北洋水師是亞洲排名第一、世界排名第八的艦

¹⁷⁷ 王加儉，《魏源對西方的認識及其海防思想》（臺北：大力出版社，1984年），頁69。

隊，已具備遠洋作戰的能力¹⁷⁸，不料，1894年爆發中日甲午戰爭，日本海軍重創北洋水師，造成北洋水師全軍覆滅，清朝再次戰敗，簽訂喪權辱國的馬關條約，好不容易建立的海上軍事武力及海權思想再度成為幻影¹⁷⁹。

身為海洋大國的中國，多次錯過成為歷史上海洋強國的機會。深究其原因，正是因為中國沒有正確理解海權理論的精髓，未能真正體會到海權不但是國家綜合國力在海洋事務上的表現，海權的擴張更能夠為國家帶來實質豐沛的利益，這樣的情況使得中國自古以來皆採取「重陸輕海」的國家政策，在國防建設上也一直以塞防為重，兼顧海防，而反映在海軍建軍規劃和運用問題上，便是海軍建軍缺乏連貫性及長期的發展規劃，導致海軍只能在近岸、近海活動；另外由於長期自給自足的農業社會經濟結構，使人們普遍安於現狀，不求海外拓展，即使中國自古以來就擁有世界頂尖的航海技術、科技，而且沿海地區也有繁榮的海外商貿活動，但最後卻因為明朝實施「禁海令」，全面禁止中國人赴海外經商，也限制外國商人到中國進行貿易，造成海權思想的低落，進而影響到中國未能持續朝向海洋發展，成為海洋強國。

貳、中共海軍建軍發展歷程

20世紀初期中華民國成立，由於當時國內經濟困頓疲蔽，中華民國政府沒有能力建設發展海軍。民國38年中國共產黨全面佔據中國大陸並成立中華人民共和國，此時期從零草創的人民解放軍海軍，極度缺乏海軍專業人才，艦艇裝備也大多來自於投降、變節的中華民國海軍艦隊，以江河型艦艇或近海海防艦艇為主。整體來說，中共自1949年建政以後，其海洋軍事戰略發展大致可以區分為「近岸

¹⁷⁸ 戚其章，《北洋艦隊》（山東：山東人民出版社，1981年），頁5。

¹⁷⁹ 文天堯，《爭洋霸海：制海權與國家命運》（北京：鳳凰出版社，2009年7月），頁200-201。

防禦」、「近海防禦」及「近海防禦結合遠海護衛」三個階段¹⁸⁰，分述如後：

一、近岸防禦階段（1949至1980年）

國共內戰末期，1949年1月8日，毛澤東在主持中共中央政治局會議作出《目前形勢和黨在1949年的任務》的決議中指出：「我們應當爭取組成一支能夠使用的空軍及一支保衛沿海沿江的海軍。」¹⁸¹，在此指導下，中共於1949年4月23日決定由即將實施渡江戰役的第三野戰軍在江蘇省泰州白馬廟組建「華東軍區海軍」，成為人民解放軍的第一支海軍部隊¹⁸²，並由張愛萍擔任首任司令員兼政治委員，預備接管中華民國海軍變節、投降的艦艇¹⁸³，可以說是中共海軍發展的起源，然而此時的「華東軍區海軍」只是配屬在華東軍區下的一支部隊，編成的海軍人員均由陸軍調撥而來，由於人員訓練不良及艦艇數量不足、裝備不夠精良等問題，使得中共海軍未能形成有效戰力，無法阻止中華民國政府渡海撤守臺灣。

1949年10月，毛澤東明白指出：「有海就要有海軍。過去我們有海無防，受人欺負，我們把海軍搞起來，就不怕帝國主義欺負了。再說，我們要解放臺灣，也要有海軍。」¹⁸⁴，並要求時任人民解放軍兵團司令員蕭勁光計畫籌建中共海軍，1949年12月，中央軍委發布建立人民解放軍海軍的電令。1950年1月12日，

¹⁸⁰ 杜哲元，〈中國海軍戰略演變中的作戰海區問題研究〉，《太平洋學報》，2017年第4期，2017年4月，頁66。

¹⁸¹ 殷月蘭，〈新中國第一個「五一」〉，《中國檔案資訊網》，2015年5月4日。參見 www.zgdazxw.com.cn/culture/2015-05/04/content_97060.htm，瀏覽日期：民國106年9月8日。

¹⁸² 李鼎文，〈論毛澤東海軍發展戰略思想〉，《中國共產黨新聞網》，參見 <http://cpc.people.com.cn/BIG5/69112/70190/70194/5235712.html>，瀏覽日期：民國107年3月15日。

¹⁸³ 王曉易，〈中國軍兵種及武警部隊發展沿革〉，《網易新聞網》，2009年9月19日，參見 http://news.163.com/09/0919/16/5JJCE92U0001124J_all.html，瀏覽日期：民國106年10月8日。

¹⁸⁴ 姜廷玉，〈毛澤東與新中國人民軍隊建設〉，《中國共產黨新聞網》，2017年7月31日。參見 <http://dangshi.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0731/c85037-29437923.html>，瀏覽日期：民國106年12月16日。

中央軍委正式任命蕭勁光為第一任中國人民解放軍海軍司令員¹⁸⁵。並於1950年4月14日，在北京成立「海軍領導機構」¹⁸⁶。首任海軍司令員蕭勁光在1954年提出海軍艦艇建造發展步驟，第一步是爭取國外援助成套材料、設備和技術，在國內裝配製造，奠定造船的工業基礎；第二步是消化、吸收外國技術，進行仿製，材料、設備逐步做到國內自給，達到半製造；第三步由國內自行設計，使用國產材料、設備，完成艦艇裝備研製。中共便根據上述設想，使用蘇聯提供的組件及技術開始籌建中共海軍第一代艦艇。¹⁸⁷

中共建政初期，在面對國內外環境皆不穩定的局勢下，為了獲得北方與蘇聯相鄰之領土安全保障，以及蘇聯提供推動國內建設所需要的經濟與技術援助，毛澤東採取「一邊倒」的國家戰略，全面走向社會主義國家路線¹⁸⁸。而在國防戰略上則承襲了蘇聯的陸權思想，著重陸權的鞏固，忽略海權的發展，再加上中共海軍建軍初期受限於國防經費不足、科學技術落後及缺乏海軍專業人才等因素影響，導致中共海軍的建軍理念，不管在制度、訓練、戰術、戰技等各方面，都受到蘇聯「大陸軍主義」及蘇聯海軍思想主流「海軍舊式學派」的影響，採取海軍、陸軍一體化的思維，單純把海軍部隊當作是陸軍建制部隊下的附屬單位，負責近岸偵巡及協助陸軍遂行近岸殲敵等任務。此一時期在毛澤東「人民戰爭」、「積極防禦」思想、蘇聯建軍理念以及面對來自於中華民國政府「反攻大陸」的海上威脅等因素影響，中共海軍以「近岸防禦」為其海軍戰略，並依循蘇聯海軍

¹⁸⁵ 劉道生，〈毛主席關懷人民海軍建設〉，《人民網》，參見 <http://www.people.com.cn/BIG5/shizheng/8198/30446/30450/2209767.html>，瀏覽日期：民國10年3月15日。

¹⁸⁶ 殷月蘭，〈新中國第一個「五一」〉，《中國檔案資訊網》，2015年5月4日。參見 www.zgdazxw.com.cn/culture/2015-05/04/content_97060.htm，瀏覽日期：民國106年9月8日。

¹⁸⁷ 李宇凌，《中共海軍實力》（香港：廣角鏡出版社，1993年6月），頁17。

¹⁸⁸ 包宗和，〈美蘇中共三角關係變化的遊戲規則〉，《美國月刊》，第3卷12期，1989年4月，頁43。

舊式學派中「小艦隊、小戰爭」的理論發展成為「沿海防禦型」的海軍¹⁸⁹。

1950年8月中共根據當時的局勢、任務，希望成立一支花費少且能快速打擊的近岸防禦型海軍部隊，因而制定了「海上戰鬥力量之建設，初期以飛（海軍航空兵部隊）、潛（潛艇部隊）、快（魚雷快艇部隊）為主」、「建設噸位小，花費少，建造時間短的艦艇」以及「海上戰鬥力量主要用於近岸作戰，必須要能協助陸軍遂行登陸及反登陸作戰」的海軍建軍方針¹⁹⁰。所以，中共早期從蘇聯引進技術建造或自行開發的艦艇，多以魚雷艇、砲艇與潛艇為主，此時中共海軍的任務主要是以近岸殲敵、配合陸軍實施登陸及反登陸作戰、突破海上封鎖、保障海上航道運輸安全及保衛沿海安全為主¹⁹¹；唯一的攻勢性需求，就是協助地面部隊奪取中國大陸沿海若干仍被中華民國政府掌控的島嶼，終極目標則是協助地面部隊渡過臺灣海峽並登陸臺灣，徹底消滅中華民國政府勢力，完成所謂的統一。

在近岸防禦階段的中共海軍不是戰場的主角，也不需要與敵人進行海上決戰，其基本任務只是支援陸軍的「沿海防禦」，在這種戰略思維的影響下，中共海軍被視為陸軍的附庸，一支海岸防禦的武裝力量¹⁹²。1953年毛澤東到南京視察時，特別為海軍題詞「為了反對帝國主義的侵略，我們一定要建立強大的海軍」¹⁹³，奠定了中共海軍未來發展的戰略目標。之後中共陸續成立北海、東海及南海三大艦隊，同樣遵循「積極防禦」的戰略思維，與敵作戰方式則強調「誘敵深入」，並以量取勝的小型艦艇執行近岸防禦任務，形成沿海、沿岸的防禦部署態

¹⁸⁹ 王崑義，〈《反分裂法》與台灣的國家安全〉，《新世紀智庫論壇》，第47期，2009年9月30日，頁60。

¹⁹⁰ 林穎佑，《海疆萬里—中國人民解放軍海軍戰略》第40卷9期，1997年9月，頁16。

¹⁹¹ 沈明室等，〈中共海軍戰略發展對南海局勢之影響兼論我具體作法〉，《89週年校慶學術研討會論文集》（高雄：陸軍官校，2013年5月17日），頁166。

¹⁹² 陳永康、翟文中，〈中共海軍戰略演進之研究〉，《中國大陸研究》，第40卷9期，1997年9月，頁16。

¹⁹³ 馮尚賢，〈毛澤東在“南昌”艦上為人民海軍題詞〉，《中國共產黨新聞網》，2009年4月20日。參見 <http://dangshi.people.com.cn/BIG5/151935/151937/151943/9157824.html>，瀏覽日期：民國107年3月16日。

勢¹⁹⁴。在戰術上則運用海上游擊、依託近岸島嶼掩護等作戰方式，阻截敵海上交通線、襲擾敵海上活動，以取得沿岸重要水域的制海權。¹⁹⁵

1956年中共因為蘇聯違背社會主義路線的影響，再加上與蘇聯之「長波電臺」、「中蘇聯合艦隊」等軍事合作案發生分歧對立，造成雙方交惡，1960年7月16日蘇聯撤離所有的專家並斷絕對中共的一切技術援助，造成許多中蘇合作的海軍建軍計畫案都遭到擱置，嚴重影響中共海軍的發展。1960年代中印發生邊境衝突，蘇聯對印度提供軍事援助，復因中蘇爆發「珍寶島事件」，使得中共與蘇聯關係全面決裂，導致中共在國家戰略上，從原本的「一邊倒」轉向「反蘇修又反美帝」政策，此時期中共面對蘇聯強大的軍事威脅以及隨時有可能爆發的戰爭，於是採取「準備早打、大打、打核戰爭」的全面戰爭軍事戰略思想，暫時中斷了所有的海軍建軍發展計畫，不管是大型水面艦或是海軍航空兵力、潛艇及魚雷快艇的籌建都受到影響。1966至1976年爆發「文化大革命」，更是嚴重阻礙中共海軍的建軍發展及現代化進程¹⁹⁶，一直到文化大革命結束後至1980年代中共才逐漸恢復對海軍的建設。

由於中共國內外政治環境因素，導致中共長期不重視海軍的戰略地位，再加上當時面對來自臺灣「反攻大陸」的海上威脅及美國的島鏈圍堵政策，嚴重壓縮中共海軍在海上的活動空間及能力，使其海軍的主要功能只有保護海岸線及沿岸港口、基地的安全¹⁹⁷。這種「近岸防禦」戰略思想影響中共海軍發展將近三十年之久，學者謝游麟指出「近岸防禦」時期的中共海軍存在價值，近似於西方「要

¹⁹⁴ 林穎佑，《海疆萬里—中國人民解放軍海軍戰略》（臺北：時英出版社，2008年），頁19。

¹⁹⁵ 劉一建，〈中國未來的海軍建設與海軍戰略〉，《戰略與管理》，第5期，1999年9月，頁94-96。

¹⁹⁶ 伯基特·勞瑞（Burkitt Laurie）著，李育慈譯，《解放軍75周年之歷史教訓》（The Lessons of History: The Chinese People's Liberation Army at 75）（臺北：國防部史政編譯室，2004年10月），頁196-197。

¹⁹⁷ 廖文忠主編，《中共軍事研究論文集》（臺北：中共研究雜誌社，2001年1月），頁94。

塞艦隊」的理論觀點，海軍艦隊存在的意義是為了保護沿岸重要基地的安全。¹⁹⁸

二、近海防禦階段（1980至2013年）

1970年代以後，隨著中共與美國關係的改善，中共與西方國家的關係也有長足的進展，國際局勢明顯趨向和緩，當時中共領導人鄧小平認為世界大戰短時間不會打起來，而「和平」與「發展」正是當前世界上的兩大問題；「和平」是指維持世界各國和平相處，避免戰爭發生，「發展」則是指世界各國貧富發展不均，發展中國家需要全力發展經濟實力。所以，鄧小平在「和平發展」的國家戰略基礎下，積極推動「經濟改革開放」政策，而改革開放的結果使中共的經濟情況大幅改善，因此對於海外石油、天然氣、煤礦等能源資源的需求量日益增加，也讓中共意識到海上交通線的重要性，開始重視海上安全問題，並積極提升海軍力量及發展海權。換言之，鄧小平時期所強調的「和平發展」戰略中，中共國家戰略的主要核心是追求「安全利益」及「經濟利益」，為了能在複雜多變的國際安全局勢下追求國家安全利益，必須擁有堅強的國防武力作後盾，促使中共開始加強推動其國防與軍事的現代化¹⁹⁹，使中共軍隊有足夠的能力來實踐鞏固國防，抵禦外敵，捍衛國家領土主權及維護海洋權益等基本目標。²⁰⁰

1975年6月26日鄧小平視察中共海軍東海艦隊時，表示「堅決貫徹執行毛主席的偉大號召，為建設一支強大的海軍而努力奮鬥」²⁰¹此時期仍然是依循「近岸防禦」的戰略指導。依據毛澤東早期制定「積極防禦，誘敵深入」的軍事戰略方

¹⁹⁸ 謝游麟，〈中共海軍戰略轉型之意涵與影響〉，《海軍學術雙月刊》，第51卷第3期，民國106年6月1日，頁36。

¹⁹⁹ 倪俊生，〈中共『國防現代化』現況與發展〉，《中國大陸研究》，第30卷第4期，民國76年，頁44-48。

²⁰⁰ 席來旺，〈21世紀中國戰略大策劃—國際安全戰略〉（北京：紅旗出版社，1996年11月），頁69-70。

²⁰¹ 楊懷慶，〈鄧小平同志與海軍現代化〉，《鄧小平紀念網》，2004年7月14日。參見<http://cpc.people.com.cn/GB/69112/69113/69116/4724870.html>，瀏覽日期：民國107年3月16日。

針，鄧小平提出「中共的海軍發展是防禦性的，海軍建設，一切要服從這個方針。」²⁰²，雖然鄧小平繼承了毛澤東的海防建設思想，認為中共的海防戰略是屬於「防禦」性質的，但是鄧小平所謂的「防禦」並不是消極的防禦，而是要求海軍必須具備一定的能力，達到積極的、有效的防禦目的²⁰³，鄧氏認為「面對霸權主義的海上威脅，沒有適當的力量也不行，這個力量要頂用，我們不需要太多，但要精，要真正是現代化的東西」。因此提出海防力量必須以「精幹」、「頂用」、「具有現代戰鬥能力」為建設與發展的總目標和總任務²⁰⁴；其中「精幹」指的是在海軍的發展建設上要重視質量的提升；「頂用」則是指海軍建設要具備符合現代海上局部戰爭的作戰能力，簡單的說，即是要能成為一支指揮靈活、裝備精良、訓練有素、反應快速、戰鬥力強大的現代化海軍部隊。

1979年4月3日，鄧小平首次提出「我們的海軍，應當是近海作戰，是防禦性的」的論調；1979年7月29日，鄧小平重申其海防戰略的構想，再次強調「我們的戰略是近海作戰。不像霸權主義那樣到處伸手。我們建設海軍基本上是防禦的」，鄧小平的「近海防禦」觀點清晰可見²⁰⁵。1979年鄧小平越洋訪問美國時曾經說過「太平洋再也不能也不應該是隔開我們的障礙，而應該是我們走向世界的橋樑和紐帶。」，由此可知，在鄧小平的觀念中，海洋是聯繫世界各國的交通大道，是促進世界經濟發展的橋樑和紐帶；海洋不單純只是一道護國的戰略屏障，也是一條走向世界、富國興邦的捷徑²⁰⁶。1979年8月2日，鄧小平登上中共第一艘

²⁰² 鄧力群、馬洪、武衡主編，《當代中國海軍》（北京：中國社會科學出版社，1987年），頁709-710。

²⁰³ 陳美慧、蘇小東，〈論鄧小平海軍建設思想〉，《軍事歷史雙月刊》，2012年第3期，2012年6月，頁128。

²⁰⁴ 高新生、馬敬增、董春林，〈論鄧小平新時期中國海防建設思想〉，《國防》，2005年第8期，2005年8月，頁57。

²⁰⁵ 姜廷玉，〈鄧小平對毛澤東軍事戰略思想的繼承與發展〉，《中國共產黨新聞網》，2014年8月13日。參見 <http://cpc.people.com.cn/BIG5/n/2014/0813/c69113-25459367-3.html>，瀏覽日期：民國107年3月15日。

²⁰⁶ 王歷榮，〈論鄧小平的海權思想及其實踐〉，《中共浙江省委黨校學報》，2012年第1期，

自製的旅大級導彈驅逐艦時表示「當前世界各國爭相把科技重點、經濟發展的重點、戰略威懾的重點轉向海洋，我們不可掉以輕心。海洋不是護城河，中國要富強，必須面向世界，面向海洋」²⁰⁷，並再度題詞「建立一支強大的具有現代戰鬥能力的海軍」。明確指出如果要使中國大陸強盛就必須把「海洋發展」、「經濟改革」以及「海軍現代化」串聯在一起。

1982年鄧小平拔擢劉華清擔任海軍司令員，全面推動中共海軍的現代化進程，並主張海軍戰略應該由「近岸防禦」調整為「近海防禦」，以確保沿岸經濟發展、維護海洋交通並突破美國、日本的島鏈圍堵²⁰⁸，自此確立了中共海軍戰略思維由「近岸防禦」階段轉變成「近海防禦」階段；探究其原因，可以發現隨著中共經濟成長後，重新體認到海權對一個國家發展的重要性，開始逐步加強海軍戰力，以爭取海洋資源及海洋權益；但是考量中共海軍軍力仍然無法與世界海洋強權國家相抗衡，而且近海不但是中共國土防禦的前哨，更包括了經濟發達的東部沿海地區，於是先將「近岸防禦」戰略轉變為「近海防禦」戰略，企圖把防禦的前緣自沿岸向海上推展，以爭取防禦縱深。因此，「近海防禦」不僅符合中共當時對於海洋戰爭的需要，也為改革開放後具有高度經濟發展力的沿海地區提供了戰略縱深，對保衛中國大陸本土安全及保衛海洋權益具有重要的戰略意涵²⁰⁹。另外在「和平發展」的國家戰略框架下，鄧小平認為以往「誘敵深入」的作戰思維應該改為嚇阻敵人並盡量避免戰爭，因此中國海軍需要籌建具有威懾性的武器裝備，促使中共海軍建軍思想轉變為以「武器飛彈化、潛艦核能化、飛機艦載

2012年1月，頁43。

²⁰⁷ 石家鑄、崔常發，〈60年人民海軍建設指導思想的豐富和發展〉，《中華人民共和國國史網》，2009年12月11日。參見<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n/2014/0813/c69113-25459367-3.html>，瀏覽日期：民國107年3月15日。

²⁰⁸ 廖文中，《中共軍事論文集》（臺北：中共研究雜誌社，2001年1月），頁95。

²⁰⁹ 王歷榮，〈論鄧小平的海權思想及其實踐〉，《中共浙江省委黨校學報》，2012年第1期，2012年1月，頁43。

化」為發展重點²¹⁰，加速推動中共國防武器現代化的進程，其目的就是希望建立一支有能力遂行近海防禦任務的現代化海上軍事力量。

1985年時任中共海軍司令員的劉華清將世界各國的海軍戰略大致區分為「遠洋進攻型」、「區域防禦型」及「沿岸防禦型」三種類型，認為中共所採取的「近海防禦」係屬於區域防禦型海軍戰略²¹¹，並將「近海」定義為「黃海、東海、南海、南沙群島及臺灣、沖繩島鏈內外海域，以及太平洋北部的海域」，所涵蓋範圍包括第一島鏈以內的黃海、東海、南海等海域以及第一島鏈的外延海區域（第一島鏈、第二島鏈示意圖如圖4-4）。「近海防禦」階段的中共海軍在承平時期的任務是擔任一支強而有力的海上威懾力量用以預防來自海上的侵略、應付可能發生的海上局部戰爭並確保中共的海洋權益；戰時則以確保海上航線暢通、維護國家主權、領土完整為主要任務。觀察中共海軍自1980年以後，實施合成訓練和遠洋演習的規模越來越大，實施操演的海域距離陸岸越來越遠，而且北海、東海、南海三個艦隊轄屬的艦艇、潛艇及海軍航空兵部隊紛紛出動，一改過去近岸防禦的姿態，充分展現出走向遠洋的雄心壯志²¹²。劉華清更進一步提出中共海軍發展願景的三個階段²¹³，第一階段是在2000年前能控制「第一島鏈」內水域，即黃海、東海、南海，此區為中共領土主張、自然資源及近海防禦等重大國家利益海域；第二階段是在2020年前能控制「第二島鏈」內水域，即掌控從太平洋北部到第二島鏈的東亞廣大海域；第三階段為在2050年前建立一支全球性的遠洋海

²¹⁰ 大衛·穆勒（David Muller）著，李長浩譯，《中共之海權》（臺北：國防部史編局出版，1988年10月），頁8-9。

²¹¹ 劉華清，《劉華清回憶錄》（北京：解放軍出版社，2004年8月），頁437。

²¹² 艾宏仁，《中共海軍透視—邁向遠洋的挑戰》（臺北：洞察出版社，民國78年10月），頁50-52。

²¹³ 三個期程：1.公元2000年之前為第一階段：海軍必須培養具有戰略觀、高科技學養的人才；在造艦方面則朝大型化、導彈化及電子化方向發展。2.2001年至2020年為第二階段：建造出數艘二至三萬噸的輕型航空母艦。3.2021年至2050年為第三階段：要成為與其他海權強國相當的海軍大國，其作戰能力足以在世界任一大洋中，執行有效的戰鬥行動，參見張蜀誠，〈中共海軍戰略發展評估〉，《危機管理學刊》，2004年第1卷第2期，2004年，頁78。

軍（Global Navy），規劃出中共海軍從「褐水海軍」²¹⁴進展到「綠水海軍」²¹⁵，接著繼續朝向「藍水海軍」²¹⁶邁進的建設藍圖。



圖 4-4 第一島鏈、第二島鏈示意圖

1991年蘇聯解體後，中共來自陸地的威脅趨緩，讓中共得以有餘力可以全力發展海軍，1999年中共第三代領導人江澤民在海軍成立50周年時強調：「要貫徹近海防禦的戰略思想，進一步加強海軍的質量建設，成為具有真正強大綜合作戰能力的現代化海軍」，基本上，江澤民延續了鄧小平「近海防禦」的戰略思想及籌

²¹⁴ 褐水海軍（Brown-water Navy）是指主要活動範圍在靠近海岸的大陸架海域，依靠大陸基地支持的海軍力量，主要任務是保衛本國海岸線安全，因此又被稱為「沿岸防禦型海軍」。

²¹⁵ 綠水海軍（Green-water Navy）係指海軍力量具備沿海區投射能力，並能在該國鄰近地區海域執行任務。介於傳統定義的藍水海軍與褐水海軍之間。

²¹⁶ 藍水海軍（Blue-water Navy），是指能將海上力量擴展到遠洋及深海地區、具備遠征作戰能力的海軍型態。所謂的藍水，指的就是遠洋的藍色海水。藍水海軍要具有能在外洋長時間執行任務、並在寬廣的大洋中保護本國及海外國土利益和安全的能力。

建現代化海軍的建軍思維，尤其重視海軍艦艇武器的性能提升²¹⁷。1993年中共中央軍委擴大會議中，特別制定了「打贏高技術條件下的局部戰爭」的軍事戰略方針，更顯示出中共致力打造科技化、資訊化、現代化新海軍的決心。江澤民自上任以來多次視導中共海軍部隊，除期勉海軍官兵要「加強海軍建設，固我海上長城，維護海洋權益，捍衛領土主權」外，更提出「開發海洋」和「進軍海洋」的目標。1994年4月29日，江澤民登上中共自行建造的052型（旅滬級）飛彈驅逐艦——哈爾濱號（舷號112）²¹⁸，欣然題詞：「做駕馭新型戰艦的開拓者」並指出「現代戰爭朝向高技術的方向發展，是現代科學技術作用於戰爭的必然趨勢，將加快武器裝備更新換代的的速度」，要求海軍建設要不斷精進成長，才有足夠的力量維護國家領土主權及海洋權益²¹⁹，清楚表明擴大建設現代化海軍的決心。

中共第四任領導人胡錦濤於2002年正式接任，檢視中共2004年與2006年的國防白皮報告書中並沒有提及「遠洋作戰」，顯見胡錦濤執政初期的海軍戰略思維主要還是承襲鄧小平、江澤民的「近海防禦」觀念，持續推動海軍現代化的進程。胡錦濤在2006年參加中共海軍黨代表大會時指出：「我國是一個海洋大國，在捍衛國家主權和安全，維護我國海洋權益中，海軍的地位重要，使命光榮；因此要努力建設一支能履行新世紀、新階段軍隊歷史使命要求相適應的強大的人民海軍。」²²⁰，並強調海軍的建設要以「提高打贏信息化條件下海上局部戰爭能

²¹⁷ 楊懷慶，〈新時期指導人民海軍建設的強大思想武器——學習江澤民關於海軍建設的重要思想〉，《求是》，2000年第15期，2000年8月，頁28。

²¹⁸ 052型飛彈驅逐艦（旅滬級，英語：Luhu Class）是一型為中國人民解放軍海軍建造的飛彈驅逐艦。裝備防空飛彈、艦載反潛直升機、配備燃氣渦輪發動機、自動化指揮系統，被視為中共自行研製的第二代飛彈驅逐艦，具有反潛、反艦、防空能力的多用途驅逐艦。在1980年代末開始建造，1994年5月首制艦服役。該型艦由上海江南造船廠建造兩艘：112「哈爾濱」艦、113「青島」艦。兩艦均在北海艦隊服役，代表了1990年代中期中國海軍水面作戰艦艇最高技術水平。

²¹⁹ 杜一平，〈黨的三代領導核心——海軍建設思想的歷史考察〉，《軍事歷史雙月刊》，2001年第4期，2001年8月，頁11-12。

²²⁰ 李兵、朱俊，〈淺析新中國海軍戰略思想的發展演變〉，《軍事歷史雙月刊》，2010年第6期，2010年12月，頁40。

力」為核心，才能面對現階段複雜環境中的多重安全威脅，保有完成多樣化軍事任務的能力。依據2006年美國國防部報告指出：「中共海軍已經擁有75艘水面艦、55艘攻擊潛艇、50艘兩棲登陸艦、3艘現代級II型導彈驅逐艦已經完成撥交，與先前購置之現代級導彈驅逐艦相較，其防空系統及反艦巡弋導彈能力都獲得大幅度提升，另外俄國也提供8艘基洛級柴電潛艦給中共，配賦有超音速SS-N-27B反艦巡弋導彈及線導魚雷，此外，中共仍持續加強本身潛艇的作戰能力，商級和晉級核動力潛艇均已服役，晉級潛艇裝載巨浪II型潛射洲際彈道導彈」²²¹，研判胡錦濤時期的中共海軍在台灣海峽海域已逐漸取得作戰優勢。

然而中共面對美國在亞太地區的海洋勢力及影響力時，一方面必須持續強化本身海軍的實力與美國抗衡，一方面又希望效仿美國藉由非傳統安全威脅議題及非戰爭性軍事行動來爭取區域國家的合作²²²，因此，在中共《2008年國防報告書》中首次提出「80年代以來，海軍實現了向近海防禦的戰略轉變。進入新世紀，海軍著眼信息化條件下海上局部戰爭的特點規律，全面提高近海綜合作戰能力、戰略威懾與反擊能力，逐步發展遠海合作與應對非傳統安全威脅能力，推動海軍建設整體轉型。」²²³，並於2008年底配合聯合國決議派遣艦隊前往索馬利亞海域實施護航任務²²⁴，中共海軍正式擠進世界各國中遠洋海軍之列。之後，中共在2011年公佈的《2010年中國的國防》白皮書²²⁵以及2013年《中國武裝力量的多

²²¹ Department of Defense, *Annual Report to the Congress: Military Power of the People's Republic of China*, 2006, pp. 4-5.

²²² 林文隆、李英豪，《鷹凌亞太：從美國的再平衡戰略透視亞太軍演》（臺北：秀威資訊，2015年1月），頁186-187。

²²³ 中華人民共和國國務院新聞辦公室，〈2008年中國的國防白皮書〉，《中華人民共和國中央政府網》，2009年1月。參見 http://www.gov.cn/zwgk/2009-01/20/content_1210224.htm，瀏覽日期：民國107年3月18日。

²²⁴ 中共海軍第一批索馬利亞護航編隊（由舷號169武漢導彈驅逐艦、舷號171海口導彈驅逐艦及舷號887微山湖補給艦編成）於2008年12月26日從海南三亞軍港啟航，並於2009年1月6日到達索馬利亞亞丁灣海域，正式開始護航。

²²⁵ 中華人民共和國國務院新聞辦公室，〈2010年中國的國防白皮書〉，《中華人民共和國中央政府網》，2011年3月31日。參見 <http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/test/2011->

樣化運用》白皮書²²⁶，均強調中共海軍需在「近海防禦」的戰略要求下，持續提升現代化水準及綜合作戰能力，並透過遠海合作方式來面對非傳統安全威脅的挑戰。進一步研析，中共海軍將持續透過研製新式艦艇、提升武器性能及強化海軍部隊訓練等等，讓中共成為亞太區域的海上強權，我們可以從中共海軍常態性遠赴西太平洋、南海及印度洋等海域的軍事演習、定期的敦睦遠航訓練、亞丁灣護航任務以及積極參與國際人道救援行動等跡象發現，中共海軍雖然仍維持「近海防禦」戰略，但已經逐步調整並朝向遠洋海軍的戰略目標前進。

三、「近海防禦與遠海護衛結合」階段

隨著中共經濟的成長，對於海外貿易、石油能源及海上交通線的依賴程度與日俱增，尤其在歷經中共商船遭索馬利亞海盜劫持事件之後²²⁷，中共認為更加需要建立一支具有遠洋作戰能力的現代化海軍，以確保海上運輸線安全及維護國家海洋權益。然而近年來中共海軍雖然不斷研發製造新式艦船，啟動「下餃子」模式²²⁸，但是其海軍人員訓練不足及缺乏海上實戰經驗等問題卻嚴重限制其繼續發展遠洋海軍的計畫²²⁹。為了提升中共海軍之臨戰能力，中共遂於2013年10月舉行「機動五號」遠洋實兵對抗演習，三大艦隊15艘主力艦分別前往第一島鏈至西太平洋相關海域實施操演，2014年舉行「機動六號」海軍對抗演習，更編組三大艦隊各型艦艇穿越第一島鏈遠赴西太平洋海域實施遠洋軍事訓練²³⁰，以因應中共未

03/31/content_1835465.htm，瀏覽日期：民國 107 年 3 月 18 日。

²²⁶ 中華人民共和國國務院新聞辦公室，〈中國武裝力量的多樣化運用白皮書〉，《中華人民共和國中央政府網》，2013 年 4 月 16 日。參見 http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/jrzg/2013-04/16/content_2379013.htm，瀏覽日期：民國 107 年 3 月 18 日。

²²⁷ 王崑義，〈出兵反海盜 中共「藍水海軍」試金石〉，《青年日報》，2008 年 12 月 28 日，版 3。

²²⁸ 中共海軍「下餃子」模式，係指大量生產海軍艦艇下水啟用，如同下餃子一樣。參見林庭瑤，〈美媒：陸海軍超越俄國 世界第二〉，《聯合新聞網》，2017 年 6 月 6 日。參見 <https://udn.com/news/story/7331/2506248>，瀏覽日期：民國 107 年 3 月 28 日。

²²⁹ 泰利（ASHLEY J. Tellis）、譚俊輝（Travis Tanner）編，國防部譯印，《中共軍事發展》（臺中：國防部軍備局生產製造中心 401 廠，民國 103 年），頁 93-94。

²³⁰ 陳文浩，〈中共海軍戰略動向與影響——以機動系列演習為視角〉，《展網與探索》，第 14 卷

來國家發展及執行遠洋作戰任務之需求，換言之，中共原本的「近海防禦」戰略已經無法滿足當前國際現世及國家利益的需求²³¹，必須朝向「遠洋作戰」模式發展，中共國務院亦在2015年5月26日發表的《中國的軍事戰略》白皮書中明確闡述海洋關係著國家的長治久安及未來發展，因此「必須突破重陸輕海的傳統思維，高度重視經略海洋，維護海權」，並指示海軍「按照近海防禦、遠海護衛的戰略要求，逐步實現近海防禦型向近海防禦與遠海護衛型結合轉變，構建合成、多能、高效的海上作戰力量體系，提高戰略威懾與反擊、海上機動作戰、海上聯合作戰、綜合防禦作戰和綜合保障能力」²³²，明確律定了中共海軍部隊的新使命與新任務，並將積極防禦的「戰略方向」從「近岸、近海」轉向「遠洋」，以捍衛其國家的海洋權利²³³，其目的就是要建立一支與中共國家利益發展相符合的海上軍事力量，以維護其國家主權和海洋權益，確保戰略通道和海外利益安全²³⁴，並積極參與海洋國際合作，為建設成為一個海洋強國提供戰略支撐。

整體來說，中共自2012年習近平主政之後，為了實現其「中國夢」、「強國夢」以及成為世界「海洋強國」的夢想，對於海軍發展的思維已經從原本的「近海防禦」轉向「遠洋發展」，意即在「近海防禦」戰略的基礎之上，發展中共海軍遠洋機動及作戰能力，藉以擴大防禦縱深，並確保國家整體利益²³⁵，基本上可

第10期，民國105年10月，頁70-83。

²³¹ 國防部「國防報告書」編纂委員會編，《中華民國102年國防報告書》（臺北：國防部，2013年），頁49。

²³² 中華人民共和國國務院新聞辦公室，〈中共的軍事戰略白皮書（全文）〉，《國務院新聞辦公室網站》，2015年5月26日。參見

<http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2015/Document/1435161/1435161.htm>，瀏覽日期：民國107年3月22日。

²³³ 謝游麟，〈中共海軍啟動戰略轉型：近海防禦與遠海護衛結合〉，《戰略安全研析》，第122期，民國104年6月，頁30。

²³⁴ 朱鵬英，〈海軍司令員：中國海軍能隨時遂行多樣化軍事任務〉，《中國新聞網》，2009年4月15日。參見 www.chinanews.com/gn/news/2009/04-15/1647955.shtml，瀏覽日期：民國107年3月22日。

²³⁵ 謝游麟，〈中共海軍戰略轉型之意涵與影響〉，《海軍學術雙月刊》，第51卷第3期，2017年6月，頁39。

以說是從「綠水海軍」轉型到「藍水海軍」的一個過渡階段，介於「區域防禦型」與「遠洋進攻型」之間的海軍戰略構想。畢竟真正的「藍水海軍」（遠洋海軍）並不是單純指能夠執行長距離航行任務的海軍，而能否成為「藍水海軍」的關鍵因素在於其是否能夠有效控制海洋、運用海洋，以獲取海洋為國家所帶來的廣大收益。進一步分析中共海軍戰略構想轉變的兩個意涵，第一是中共所使用「遠海護衛」的用語較不具攻擊性，就字面上的解釋就是指派遣海軍部隊至遠洋地區執行護航任務（例如索馬利亞海域的護航任務），藉以減少對周遭國家所產生的威脅感以及消弭美國、日本、印度等國家的疑慮；第二是中共雖然已經擁有航空母艦了，但是其航空母艦及艦載機的戰術運用及作戰能力尚未成熟²³⁶，無法像美國航母戰鬥群一樣具備精準投射兵力及境外作戰的能力，因此採取「近海防禦與遠海護衛結合」戰略，一方面維持以「近海防禦」的模式來保障其海洋領土主權的完整及相關海洋權益，另一方面也可以藉由「遠海護衛」軍事行動來訓練並提升中共海軍的遠洋作戰能力，為其日後發展成為「遠洋海軍」奠定基礎。

檢視中共海軍建軍發展的歷程，從1949年毛澤東時期提出的「近岸防禦」戰略，轉變到1985年海軍司令員劉華清所主張的「近海防禦」戰略，一直到2015年提出的「近海防禦與遠海護衛結合」構想，這60多年來中共從海軍戰略思想的轉變到實際海軍艦艇的籌獲、武器系統的改良、人員素質的提升，截至目前為止，已經可以看到中共海軍的發展成效，中共目前雖然還沒有辦法和世界海權強國—美國相互抗衡；但是就亞太地區而言，中共海軍已經形成一股不容小覷的海上力量，而隨著中共常態性的遠洋護航行動²³⁷、敦睦遠航任務、主動參與其他國家的

²³⁶ 羅婷婷，〈中共新航母全球排名？專家：五名開外〉，《新唐人新聞網》，2017年5月2日。參見 www.ntdtv.com/xtr/b5/2017/05/02/a1322930.html，瀏覽日期：民國107年4月15日。

²³⁷ 謝游麟、何培崧，〈中共海軍亞丁灣護航行動6週年之回顧與啟示〉，《海軍學術雙月刊》，第50卷第1期，民國105年2月，頁113-118。

海上聯合軍事演習²³⁸以及計畫性逐步完成航母戰鬥群的籌建與人員訓練²³⁹，不可諱言的，中共海軍正努力強化自身的海權實力並提高對海洋周邊區域的影響力，一步一步朝向「遠洋海軍」及「海權強國」的目標前進。

第二節 從地緣戰略論「一帶一路」與中共海權擴張之關聯

中國自古以農立國，是個「重陸輕海」的陸權國家，雖然遠在秦漢時代中國大陸沿海地區就有海上航行的技術與經驗，但卻只限於民間海外經貿往來活動以及政府為了展現國力、宣揚國威而出訪其他國家的遠航任務，並沒有像西方國家一樣發展出興盛卻富侵略性的海權文化；然而隨著時間的推移，21世紀「經濟全球化」的進程不僅促使世界各國在經貿活動上的頻繁互動，同時也加劇了國家之間的衝突與競爭，尤其在確保海上交通線安全及爭奪海洋資源方面，更是世界各國競相角力的重點，這樣的世界局勢讓中共重新體認到「海權」的重要性，並以成為「海權強國」為國家發展目標。

本節重點在以地緣戰略的角度來解析「一帶一路」與中共海權擴張之關聯，筆者將從中共的地緣環境及現今國際社會局勢來分析中共為何需要發展海權，並以美國馬漢「海權論」的理論基礎來檢視中共是否適合發展成為一個海洋國家，進而探討中共推動「21世紀海上絲綢之路」戰略規劃與其海權擴張之關聯性。

壹、「海權」的戰略意涵

我們生存的地球，表面總面積大約為5.1億平方公里，其中陸地面積約1.5億平方公里，佔地球總面積的29%；海洋面積約為3.6億平方公里，佔地球總面積的71%²⁴⁰，從世界地圖上可以發現人類居住的陸地始終被寬廣無垠的海洋包圍著，

²³⁸ 王偉賢、劉駿為，〈共軍 2015 年軍演概況 對我防衛作戰之影響〉，《陸軍學術雙月刊》，第 52 卷第 550 期，民國 105 年 12 月，頁 62-77。

²³⁹ 劉曉真，〈中共航母編隊首跨第一島鏈曝三大短板〉，《大紀元》，2016 年 12 月 27 日。參見 www.epochtimes.com/b5/16/12/27/n8635144.htm，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

²⁴⁰ 〈地球表面積〉，《維基百科》，2018 年 3 月 13 日。參見 <https://zh.wikipedia.org/wiki/地球>，

而從人類發展的歷史中也可以清楚觀察到海洋為人類帶來的希望與挑戰。1919年英國地緣政治學家哈爾福德·麥金德（Halford J.Mackinder）在《民主的理想與現實》（陸權論）著作中曾提出將歐亞非三洲合稱為「世界島」的概念²⁴¹，雖然麥氏強調的是陸權思想，但是其「世界島」的概念卻仍然是建構在由海洋包圍著陸地的基礎架構之上。因此對於人類而言，陸地是人們居住的空間，是國家賴以安身立命的場所，而海洋則具有重要的軍事和經濟價值，是最重要的發展空間²⁴²，海洋對於人類文明的發展，從古自今一直發揮著重要的影響力，時至今日，「海權的運用」更是已經成為影響國家興盛衰敗的關鍵因素。

海權理論專家羅辛斯基（Herbert Rosinski）在其所著《海軍思想的發展》（The Development of Naval Thought）書中說到「海權」這一個名詞是由古希臘的海軍名將修昔底德斯（Thucydides）所創造的，意思是「海洋的權力」（Power of the Sea），即是凡懂得征服並運用海洋的人，海洋就會把這種權力賜給他²⁴³。由於西方文明起源於地中海，因此培育出來的海洋文化國家很早就開始重視海洋的意義，並努力朝向海洋發展，2000多年前古羅馬哲學家西塞羅曾經說過：「誰控制了海洋，誰就控制了世界。²⁴⁴」，馬漢也認為：「得海權者得天下」，幾百年來，不論是葡萄牙、西班牙、荷蘭、英國、法國甚至是今天的美國都是在海權的基礎下發展成為威震一方的世界強國。²⁴⁵

19世紀時期美國軍事戰略學家阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer

瀏覽日期：2018年3月30日。

²⁴¹ 哈爾福德·麥金德（Halford John Mackinder）著，歐陽瑾譯，《陸權論》（北京：石油工業出版社，2014年3月），頁107-108。

²⁴² 程廣中，《地緣戰略論》（北京：國防大學出版社，1999年1月），頁87。

²⁴³ Herbert Rosinski, *The Development of Naval Thought* (Newport: U.S. Naval War College Press, 1977), p. 26.

²⁴⁴ 劉航，〈世界軍艦發展史第1期：槳帆戰船時代〉，《中國軍網》，2015年8月8日。參見 www.81.cn/big5/jmywyl/2015-08/08/content_6620065.htm，瀏覽日期：民國107年3月22日。

²⁴⁵ 阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）著，熊顯華譯，《大國海權》（南昌：江西人民出版社，2011年7月），頁3。

Mahan) 透過研究英國與歐洲其他海洋強權國家的歷史，提出了「海權」(Sea Power) 與「制海權」(Command of the sea) 的理論，並在《海權對歷史的影響：1660-1783》一書中提出「海洋霸權優於大陸霸權」的新觀點，將「海權」定義為「國家對海洋的利用和控制」，認為如果一個國家想成為世界強權，就必須先控制海洋，並擁有強大的海軍艦隊、商船隊以及能控制戰略要地的海軍基地，強調「贏得了制海權即意味著主宰世界」。大陸學者張文木則綜合國內外專家學者對於海權概念的不同說法，將海權分成「海洋權利」(Sea Right)、「海上力量」(Sea Power)、「海洋權力」(Sea Power) 及「海洋霸權」(Sea Hegemony) 等四種意涵；其中「海洋權利」不僅是主權國家權力的延伸，也是國際法賦予主權國家享有的權利，「海上力量」及「海洋權力」則是用以實現海洋權利的工具，而「海洋霸權」係指國際社會中憑藉自身實力追求超過國際法賦予的海洋權利之海洋侵略行為²⁴⁶，並指出「中國的海權，是一種隸屬於中國主權的『海洋權利』而非『海洋權力』，更非『海洋霸權』」。此外，大陸學者孫璐也在《中國海權內涵探討》一文中進一步闡述「中國特色的海權是一個綜合概念，包含海洋實力、海洋權益和海洋權力」²⁴⁷，有關「海洋實力」區分海洋硬實力和軟實力，海洋硬實力指的是海軍部隊的數量、武器裝備和作戰能力；海洋軟實力則是建立在國家海洋戰略的發展，包括國家政策制訂是否重視海洋的開發利用、學術領域是否重視海洋問題的探討與研究及人民是否建立正確而健全的「海洋意識」。而「海洋權益」係依據國際海洋法、聯合國海洋法公約規定和國際法認可的主權國家享有的各項海洋權利。「海洋權力」則是一個國家為了維護其法理基礎上的海洋權利和所延伸出來的海洋權益而向其他國家發揮影響的能力。正因為

²⁴⁶ 張文木，〈論中國海權〉，《世界經濟與政治》，2003年第10期，頁9。

²⁴⁷ 孫璐，〈中國海權內涵探討〉，《太平洋學報》，2005年第10期，頁82-89。

21世紀的海洋環境對國家安全、經濟發展和世界政治經濟秩序的影響越來越大，中共若要實踐海洋戰略，就必需先加強其「海洋實力」，認清不斷變化的「海洋權益」，並靈活適當的運用「海洋權力」，才能建立一個具有中國特色的海洋戰略，以推動其海洋事業的發展。

比較東西方的海權思想可以發現，中國自古受到儒家思想的薰陶，「己所不欲，勿施於人」的思想深植人心，因此中國海權思想的發展從未以侵略奪取為出發點；而馬漢受到英國殖民帝國的歷史經驗影響，認為只有發展海權，才能獲得海外的資源、活絡商貿活動，進而使國家富足興盛，而發展海權的唯一方法就是擁有一支強大的海軍，並歸納出「地理位置」、「自然結構」、「領土範圍」、「人口數量」、「國民習性」與「政府特性」等六個構成海權國家的要素，另外在海權的運用方面，則區分為「海洋控制」及「海洋使用」兩大部分²⁴⁸，分別敘述說明如下（馬漢的海權思想體系圖如圖4-5）：



²⁴⁸ 阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）著，范利鴻譯，《海權論》（西安：陝西師範大學出版社，2007年6月），頁42-69。

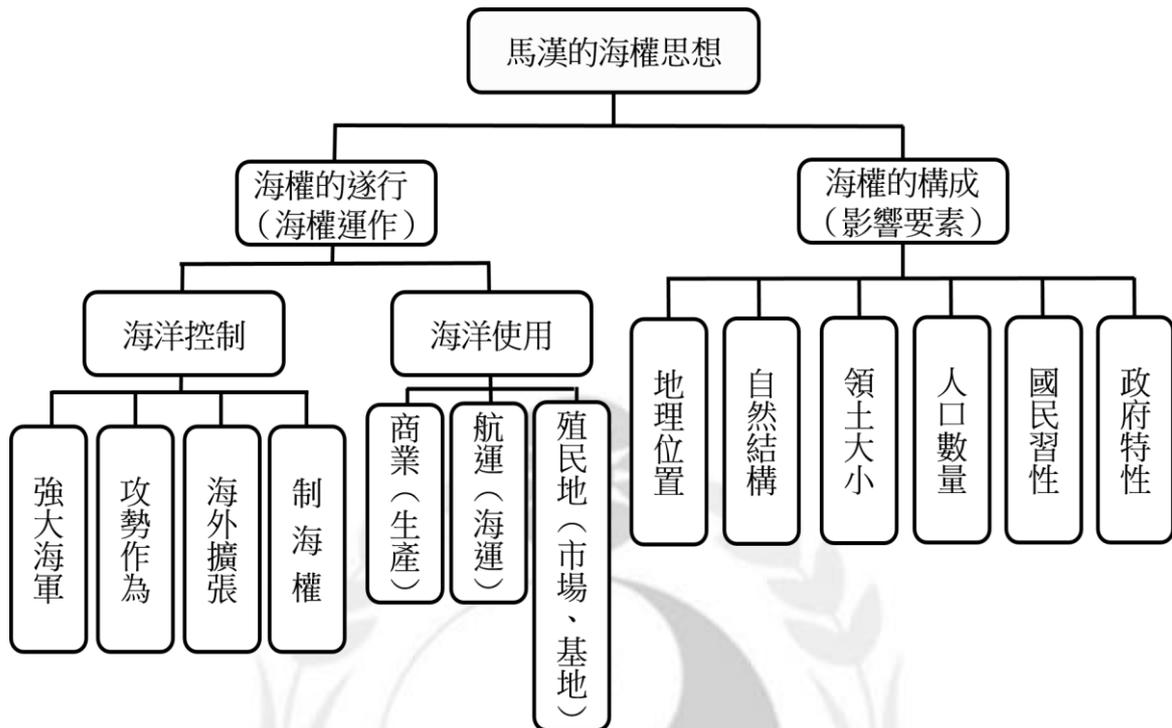


圖 4-5 馬漢的海權思想體系圖²⁴⁹

一、海權構成的要素：

(一) 地理位置：發展海權最理想的地理位置是居中央位置的島嶼，並靠近主要的貿易通道上，有良好的港口和海軍基地。如果一個國家能夠輕而易舉進入公海，與此同時，它還控制著世界航運的一條咽喉要道，其地理位置的戰略價值很高。例如：不列顛群島與歐洲大陸距離遠近適當，足以使英國獲得對抗外敵入侵的安全保障，又便於打擊敵人，另外英國與歐洲大陸之間有英吉利海峽相隔屏障，因此英國不須維持大陸軍，可以集中國力發展海權，以優勢的海軍來封鎖歐洲大陸港口，以控制出入歐洲北部的航線。因此，一個國家的地理位置不僅有助於集中其軍事力量，而且還能夠為展開針對其潛在對手的敵對軍事行動提供有利戰略位置。²⁵⁰

(二) 自然地理形態：這裡的自然地理條件主要是指具有綿長之海岸線及擁有良

²⁴⁹ 石家鑄，《海權與中國》（上海：三聯書店，2008年12月），頁9。

²⁵⁰ 阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）著，熊顯華譯，《大國海權》（南昌：江西人民出版社，2011年7月），頁22。

好可用的港口；海岸線可決定向海洋發展的難易程度，良好港灣則代表向海發展的先天潛力；而土地的肥沃與否，則影響人民討海為生的意願和需求。因為一個國家的海岸線也是屬於邊界的一部份，凡是一個國家的海洋疆界對外開放，其人民便較容易向外發展，與外面世界互動。地形平坦、土地肥沃的地理條件可能使人民安土重遷，不願投身海洋，例如中國自古便是以農立國，過著安定平穩的農耕生活，縱使有漫長的海岸線及天然良港，但中國人卻沒有選擇向海洋發展。相反的，如果天然環境不適合陸地發展，則逼使人民不得不討海維生，例如荷蘭、葡萄牙受限於地形上的因素，則必須重視海權，朝向海洋發展。

（三）國家領土大小範圍：就海上霸權的形成而言，這裡所說的領土範圍並非單純指一個國家所擁有的土地面積，也必須考慮海岸線的長度。馬漢認為國土的大小必須與人口、資源及其他權力因素相配合。一個國家人口的總數與海岸線總長度要成比例；否則漫長的海岸線反而成為弱點。如果面積太大，而人口與資源不成比例的國家，防守密度低，國家的危險性增高，假使海岸線又被河川或港口所割裂，更是一大弱點。以美國內戰時的南方為例，因為人口少，領土太大不易防守，加上海岸線過長和內陸水道過多，造成兵力被分割而導致最後的失敗。²⁵¹

（四）人口數量：人口數量並不是單純指一個國家的總人口數量，而是指該國家從事於海洋事業的人口數量；人口數量和素質對於海權的發展均為重要基楚，海權國家不僅應有相當數量的從事航海事業人口，而其中直接參加海洋生活的人數更應占相當高度的比例。國家的平時航海事業（包括航運和貿易）足以決定其海軍在戰爭中的持久力。若想要發展成為海權國家，人口數量和人口素質對海權均為重要基楚，因此政府必須提供從事海洋事業的人口培育以儲備海軍後備力量；

²⁵¹ 阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）著，熊顯華譯，《大國海權》（南昌：江西人民出版社，2011年7月），頁33。

以英國為例，他不僅是航海國家，而且也是造船和貿易國家，擁有發展海權的必要人力與技術資源。

（五）國民習性：一個國家的人民習性對其海權的發展極為重要，若國民具有冒險犯難的性格，以向海洋尋求財富為榮，將引導人民勇於走向海洋，並帶動海權的發展。反之，若國民的天性保守，面對茫茫未知的大海時，往往會躊躇不前，因而放棄朝向海洋發展的機會。

（六）政府的特性和政策：政府發展海權的政策主張必須明確而堅定，才可以讓海權持恆發展。以英國為例，自詹姆士一世開始，英國的國家政策便一直以追求海外殖民地、海上貿易和海軍優勢為目的，並積極培養其人民對海洋的興趣，所以英國的海權發展也自然比較容易成功。反之，中國雖然自古以來就擁有高明的航海技術及海外商貿活動，但明朝中葉實施的「禁海令」政策，卻中斷了中國人朝向海洋發展的道路與機會。顯見政府的政策對於海權的發展，有其關鍵性的影響。

二、海權的運用：

發展海權國家的重要關鍵因素，其實與一個國家是否有能力建設一支足夠強大的海軍有著密切的關係。因為「海權」（Sea Power）本身就是一種攸關軍事力量 and 軍事戰略運用的理論。尤其在當時殖民時代的商業競爭與國家擴張之間的時代背景下，海運帶來了豐碩的經濟收益，但是海上交通線卻必須依賴一支強大的海上武裝力量來保護，因此，馬漢強力倡導「海權」，並認為一個國家必須擁有強大的海軍，才能夠真正做到「控制海洋」（control of the sea，意指控制海洋能為我所用，並阻止其為敵所用）及「利用海洋」（use of the sea）²⁵²。大陸學者胡

²⁵² 鞠海龍，《中國海權戰略》（北京：時事出版社，2009年11月），頁24。

波認為，從「控制海洋」的角度來看，目前世界海上力量大致可以分為「近海型海軍」、「地區性海上力量」和「全球性海上霸權」三類，顧名思義，「近海型海軍」是指軍事力量的主要活動範圍在近海，缺乏大型遠洋投送載具，無法遂行大規模遠洋作戰任務。「地區性海上力量」是指能夠有效控制和活動範圍可以到遠遠海或大洋，具有一定的遠洋作戰能力，但以區域海域重點佈署為特徵。「全球性海上霸權」則是指軍事力量全球佈局，可以控制世界上所有的重要水域並主導世界海上秩序²⁵³。目前世界上大部分的國家均屬於「地區性海上力量」，只有美國稱得上是「全球性海上霸權」，總而言之，有關「海權運用」的層次及模式，仍需視國家本身的國力及其所屬海軍的實力來決定。

而依據馬漢「海權不但包括以武力控制海上任何地點之海軍，亦包括平時的商業與航運以及強大的海軍基地」的觀點來看²⁵⁴，海權的運用不單單只是擁有一支有能力「控制海洋」的海上軍事力量，更包括了海上航運、經貿活動和海洋資源獲取等等「利用海洋」的行為，而海軍基地的建立一方面可以為海軍提供相關後勤補給支援，另一方面也是國家獲得海外原物料、資源及從事商業活動的據點。進一步闡釋海權的涵義，「海權」可以看作是「國家主權」概念的自然延伸²⁵⁵，這種權力的範圍涉及軍事、政治、經濟及科技等多方領域，不僅是簡單的取得「制海權」以控制海洋，更重要的是如何運用海洋來拓展國家的生存發展空間並追求最大的國家利益。

關於中共是否適合發展成為一個海洋國家，我們以馬漢「海權論」的理論基礎來檢視，首先從先天的「地理位置」、「自然結構」及「領土大小」來看，中

²⁵³ 胡波，《2049年的中國海上權力：海洋強國崛起之路》（臺北：凱信企業管理顧問有限公司，2015年9月），頁17。

²⁵⁴ 張樸，《地緣戰略學研究》（三軍大學政研所出版，民國68年2月），頁59。

²⁵⁵ 張文木，《論中國海權》（北京：海洋出版社，2009年3月），頁4。

共位於歐亞大陸東部，面海靠陸，擁有廣大的國土面積、綿延的海岸線及眾多天然良港，加上陸地蘊藏各類豐沛資源可以支援海權的發展，就天然地理條件來說，中國大陸兼具陸地和海洋大國的潛力，加上人口眾多及經濟規模龐大的優勢，中共有足夠的能力來發展其海軍²⁵⁶，是一個可以發展海權的國家，但是因為其領土周邊的鄰國眾多，邊界領土爭議不斷，所以必須兼顧陸權的發展才能應付可能由陸地方向而來的敵國威脅，因此無法像英國一樣全力向海洋發展。接著就「人口數量」及「國民特性」來說，依據中共「北京大學國民海洋意識發展指數課題組」對中國大陸各地民眾的海洋意識發展所做的評估與檢測，發現自從改革開放之後，中國大陸開始加速走向海洋，一般民眾對於海洋的認知也有顯著進步，統計2016年中共海洋生產總值達70,507億元（海洋產業產值43,283億元，海洋相關產業產值27,224億元），佔國內生產總值（GDP）的9.5%，海洋相關行業從業人員約有3,624萬人；就海洋經濟規模來說，中共在漁業、船舶製造業及海上運輸業等產業已位居世界前列²⁵⁷。最後就「政府特性」來評估，中共自1840年之後便以成為「海洋強國」作為國家發展目標，除了全力發展海洋相關產業外，並積極從事海軍現代化工程，單純統計2016年期間中共海軍共計下水服役艦艇總噸位近15萬噸，各式功能艦艇數量30艘，其噸位數和數量都是世界第一，根據美國《國家利益雙月刊》最新出爐的世界海軍排名，中共海軍已經超越俄羅斯，僅次於美國，排名世界第二²⁵⁸，並成為亞太地區新崛起的海上區域強權。2013年8月習近平在主持政治局會議時特別強調「21世紀是人類大規模開發利用海洋的時

²⁵⁶ 黃玉淦，《中國大陸的邊疆與安全：從陸權邁向海權的選擇》（臺北：秀威資訊科技，2013年12月），251頁。

²⁵⁷ 胡波，〈國民海洋意識評估〉，《新華網》，2018年3月23日。參見 www.xinhuanet.com/globe/2018-03/23/c_137059283.htm，瀏覽日期：民國107年4月10日。

²⁵⁸ 郭匡超，〈超俄趕美，大陸海軍實力世界第二〉，《中時電子報》，民國107年4月6日。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20170606001998-260417，瀏覽日期：民國107年4月10日。

期。海洋在國家經濟發展格局和對外開放中的作用更加重要」並指示「要進一步關心海洋、認識海洋、經略海洋，推動我國海洋強國建設，不斷取得新成就」²⁵⁹，正是中共積極發展海權，實現其「海洋強國夢」的最佳寫照。而大陸軍事專家張軍社亦聲稱，遼寧號航空母艦的服役及第1艘自製航空母艦的建造，標誌著中共海軍武器裝備的發展取得「里程碑式的重大成就」，並表示從驅逐艦部隊成立到海軍航空師組建，從核子潛艇下水到水下發射運載火箭成功，從航空母艦入列到艦載戰鬥機成功起降，中共海軍力量伴隨著中國大陸綜合國力的提高而增強，已經實現「從近岸防禦向近海防禦與遠海防衛結合」的戰略轉型。²⁶⁰

貳、「一帶一路」與中共海權擴張之關係

從人類歷史的發展得知，海洋對濱海國家的生存與發展有其決定性的意義，如果想要擁有海權，就必須發展強大的海軍。在面對當代全球經濟化的格局下，中共深刻體認到「海權發展」對提升國家整體實力的重要性，遂於2013年提出「一帶一路」（One Belt and One Road）倡議，並將「擴張海權」的理念具體實踐其中，雖然中共相關研究單位對外宣稱「一帶一路」的主要目的在於建立與區域間各國的合作平臺，期盼與沿線國家共同打造政治互信、經濟融合、文化包容的利益共同體、命運共同體和責任共同體，並在「政策溝通」、「設施聯通」、「貿易暢通」、「資金融通」和「民心相通」的架構下，謀求合作²⁶¹，但是從中共規劃建設「新歐亞大陸橋經濟走廊」、「中國大陸—蒙古—俄羅斯經濟走廊」、「中國大陸—中亞—西亞經濟走廊」、「中國大陸—中南半島經濟走

²⁵⁹ 吳立新，〈建設海洋強國離不開海洋科技〉，《中國共產黨新聞網》，2017年11月7日。參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2017/1107/c40531-29630757.html>，瀏覽日期：民國107年4月10日。

²⁶⁰ 中央社，〈陸專家：中共海軍實現向遠海戰略轉型〉，《聯合新聞網》，2017年4月23日。參見 http://news.ifeng.com/a/20140423/40004800_0.shtml，瀏覽日期：民國107年4月16日。

²⁶¹ 中國現代國際關係研究院著，《“一帶一路”讀本》（北京：時事出版社，2015年9月），頁10-11。

廊」、「中巴經濟走廊」、「孟中印緬經濟走廊」等六大國際經濟合作走廊（「六大經濟走廊」示意圖如圖4-6）及「中國大陸沿海港口—南海—印度洋」與「中國大陸沿海港口—南海—南太平洋」兩個海洋發展重點方向，卻可以明顯看出中共亟欲朝向海洋發展的企圖；雖然「絲綢之路經濟帶」戰略構想是以貫穿歐亞大陸的陸上建設為主，但是實際觀察中共在中南半島、孟加拉、緬甸及巴基斯坦等地區的部分基礎設施興建計劃卻與中共海權發展息息相關，而「21世紀海上絲綢之路」戰略規畫基礎，主要來自於「海權」思想家馬漢的觀點，其目的就是對交通線的掌握²⁶²，並以邁向海洋為主要發展核心，更是與中共海權擴張有著密不可分的关系。



圖 4-6 「六大經濟走廊」示意圖

剖析中共藉由推動「一帶一路」戰略來擴張海權的原因，主要是因為冷戰結束後，美國便以「島鏈圍堵」政策將中共封鎖在西太平洋的第一島鏈之內²⁶³，即

²⁶² 蘇紫雲，〈亞投行的戰略解碼〉，《自由評論網》，2015年4月8日。參見 <http://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/1281048>（瀏覽日期：民國107年4月16日）。

²⁶³ 蔡明憲，〈美國制衡中國的戰略意圖分析與展望—從 Dr. Michael Pillsbury 的《2049 百年馬拉

便中共擁有東部領土面向太平洋的優勢，但實際上卻是處於半封閉狀態，因此如果中共想要成為世界強權，第一步就必須突破海洋的約束，然而長期受限於美國海權勢力包圍壓制的中共，始終無法向東邊走出太平洋與世界接軌，為了尋求向外發展的機會與途徑，中共只好轉身朝向歐亞大陸²⁶⁴，希望能依循中國「古代絲綢之路」的模式與沿線國家進行經貿往來、交流互動，於是興起「絲綢之路經濟帶」的戰略構想。再者，由於近年來中共在海外經貿發展、石油能源輸入等各方面越來越倚重海上運輸，因此中共必須確保其海上交通線的暢通與安全，而相較於直接挑戰美國、日本的戰略圍堵，穿越第一島鏈進入太平洋的航線來說，或許採取迂迴戰術從南海進入南太平洋及印度洋的海上交通線更適合當作突破島鏈包圍困境的出口，因此中共提出「21世紀海上絲綢之路」戰略，並以推動區域經貿合作發展作為美麗包裝，順勢將中共的海權勢力經由南海推向南太平洋與印度洋。就中共官方的說法，如果順利推動「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」（「一帶一路」示意圖如圖4-7），將可以經由陸路橫貫歐亞大陸直通歐洲；透過海路則可以連通東南亞、南亞、非洲及歐洲，形成東邊連接亞太經濟圈，西邊進入歐洲經濟圈的有利態勢；新加坡國立大學東亞所所長鄭永年認為「一帶一路」戰略有助於解決中國大陸產能過剩的問題，促進產業升級，實現國內經濟成功轉型²⁶⁵。中共商務部部長高虎城亦指出「一帶一路」貫穿歐亞大陸，一個著眼加快中國大陸西部的開發，一個著眼於建設海洋強國，將有利於中共打

松》一書談起），《新世紀智庫論壇》，第72期，民國104年12月，頁32。

²⁶⁴ 聯合報社論，〈一帶一路：中國的劇烈轉身〉，《聯合電子報》，2014年11月17日。參見<http://paper.udn.com/udnpaper/PID0004/268903/web/#3L-5269937L>，瀏覽日期：民國106年12月16日。

²⁶⁵ 鄭永年，〈絲綢之路與中國的可持續崛起〉，《中國評論新聞網》，2015年1月13日。參見<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103653068>，瀏覽日期：民國107年4月18日。

造陸海統籌、東西互濟的全方位開放新格局並加速其經濟成長與轉型²⁶⁶，可以說是中共當前國家總體發展策略的具體實踐。



圖 4-7 「一帶一路」示意圖

從地理環境的條件來說，中共除了擁有960萬平方公里的國土面積之外，同時也擁有300多平方公里的海洋領土面積，中國大陸東部海岸線綿延18,000多公里並鄰接太平洋，由北到南分別為渤海、黃海、東海和南海，沿線島嶼星羅棋布，大小島嶼多達10000多個，擁有一些天然港灣及良港，是一個適合發展海權的海洋國家。中共自1840年以來便一直以發展成為一個海洋強國為國家目標，2003年5月中共國務院印發的《全國海洋經濟發展綱要》明確律定「逐步把中國建設成

²⁶⁶ 林艷，〈高虎城：一帶一路有利於陸海統籌、東西互濟〉，《中國評論通信社》，2015年3月7日。參見 <http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103653068>，瀏覽日期：民國106年12月18日。

為海洋強國」的戰略目標²⁶⁷。隨著全球經濟化和對外貿易的增長，近年來中共海上交通運輸量迅速提高，已經成為世界上重要的海運大國之一，中共前國家海洋局局長孫志輝亦曾指出：海洋已經成為維持中共國家經濟發展運行的「藍色大動脈」²⁶⁸，如果沒有辦法走出海洋，中共將無法繼續發展，更不可能成為一個區域強權，尤其現今國際社會上日益複雜的海洋領土爭議、海洋資源開發紛爭及海上交通線安全等問題，朝向海洋發展已經成為中共國家發展的唯一選項。²⁶⁹

中共將「擴張海權」的思維融入「一帶一路」戰略規劃當中，主要是以拓展「21世紀海上絲綢之路」沿線國家的經貿合作關係、協助相關國家完成重要港口的籌建、基礎設施建設以及確保海上交通線安全暢通為其擴張海權的主軸。馬漢在其著作的《海權論》中曾說過「當一個國家的非武裝船舶和武裝艦船離開其海岸那一刻起，就迫切需要一些能提供平時貿易、避難與補給的據點」²⁷⁰，基於這樣的觀點，中共積極尋求其海上交通線的港口據點，在「21世紀海上絲綢之路」的戰略構想下，已經陸續規劃開發馬來西亞的「哥打基納巴盧港」、「皇京港」、「巴生港」、緬甸的「實兌港」、「皎漂港」、孟加拉國的「吉大港」、斯里蘭卡的「可倫坡港」、「漢班托塔深水港」、東非的「吉布地」以及坦尚尼亞的「巴加莫約港」等港口，這些港口在經由南海進入印度洋的航道上均具有非常重要的地理戰略價值，除了承平時提供中共商船停泊進行商貿活動外，亦可以確保自中東地區經由海上運送至中國大陸的石油能源安全無虞，戰爭時期更是

²⁶⁷ 中共國家海洋局，〈全國海洋經濟發展綱要（全文）〉，《中共國家海洋局官網》，2007年4月12日。參見 www.soa.gov.cn/bmzz/jgbmzz2/zcfzydyqys/201211/t20121107_13821.html，瀏覽日期：民國106年12月16日。

²⁶⁸ 李玉梅，〈國家海洋局局長孫志輝：發展藍色經濟 建設海洋強國〉，《中國共產黨新聞網》，2010年8月16日。參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/49169/49170/12452506.html>，瀏覽日期：民國106年12月16日。

²⁶⁹ 商乃寧，〈習近平海洋強國思想的科學體係與深刻內涵〉，《中國海洋報》，2017年10月12日，參見 www.oceanol.com/fazhi/201710/12/c68931.html，瀏覽日期：民國106年12月16日。

²⁷⁰ 阿爾弗雷德·賽耶·馬漢（Alfred Thayer Mahan）著，范利鴻譯，《海權論》（西安：陝西師範大學出版社，2007年6月），頁43。

中共海軍艦艇重要的後勤保障基地，由此可以清晰看出中共企圖藉由推動「21世紀海上絲綢之路」來建構其擴張海權的戰略藍圖，而中共沿線建立的港口基地也可以看作是2002年西方國家和印度指稱中共挺進印度洋所採取「珍珠鏈戰略」的延續²⁷¹（中共「珍珠鏈戰略」示意圖如圖4-8），尤其中共在印度洋地區所建立的遠洋海軍前進基地，不僅能抗衡美國、印度在印度洋海域的影響力，更是中共海軍在執行「敦睦遠航」、「索馬利亞海域護航」及「聯合海上軍事演習」等遠洋作戰任務時的重要後勤補給港口²⁷²。除此之外，中共與沿線國家的經貿合作，將有助於推動彼此在政治與軍事上的交流互動，也成為促使中共海軍從「綠水海軍」轉型成為「藍水海軍」的最佳契機。另外，我們從「絲綢之路經濟帶」的規劃中也可以發現，中共積極建設相關鐵路、公路及石油能源運輸管路，其中也蘊含著以陸基建設來支援其海權擴張的戰略意涵，以中巴經濟走廊修建沿線公路、鐵路、油氣管道及光纜覆蓋「四位一體」通道的建設為例，2030年完工後，中共將可以透過相關陸路建設直接連通巴基斯坦的瓜達爾港，平時透過公路、鐵路及輸油管將原物料、商品、石油能源等資源運送回中國大陸，戰時則可迅速轉換成為後勤補給線，用以提供中共海軍艦艇所需之石油、武器彈藥、糧食飲水以及人員補充等相關後勤支援²⁷³。以上種種跡象都顯現出中共致力於海權的擴張以及企圖成為區域海上強權的野心。

National Defense University

²⁷¹ 李冠群，〈中美印關係與所謂的“珍珠鍊戰略”〉，《當代世界與社會主義雙月刊》，2011年第6期，2011年12月，頁105。

²⁷² 沈明室，〈中共在印度洋擴建港口的戰略意涵〉，《陸軍學術雙月刊》，第45卷第5期，2008年10月，頁5-6。

²⁷³ 陳顥仁，〈中國的海上珍珠 瓜達爾港通航〉，《天下雜誌》，第614期，2017年1月4日。參見 <https://www.cw.com.tw/article/articleLogin.action?id=5080282>，瀏覽日期：民國106年12月16日。



圖 4-8 中共「珍珠鍊戰略」示意圖

中共自1978年改革開放迄今，經濟成長與國防實力不斷提升，中共前領導人胡錦濤於2012年十八大報告中明確提出「建立海洋強國」的戰略目標，指出要「提高海洋資源開發能力，發展海洋經濟，保護海洋生態環境，堅決維護國家海洋權益，建設海洋強國」²⁷⁴，習近平於接任後持續推動，並強調「推動海洋強國建設不斷取得新成就」，可以看出中共已經從其國內經濟的飛速成長，深刻體認到海洋所帶來的豐沛利益，進而開始追求「海洋興國」的夢想²⁷⁵，而中共為了捍衛其領海主權、確保豐富的海洋資源以及海洋所帶來的龐大利益，中共海軍的重

²⁷⁴ 中國新聞網，〈堅定不移沿著中國特色社會主義道路前進為全面建成小康社會而奮鬥—胡錦濤在中國共產黨第十八次全國代表大會上的報告（全文）〉，《中國新聞網》，2012年11月20日。參見 http://news.china.com.cn/politics/2012-11/20/content_27165856.htm，瀏覽日期：民國107年3月22日。

²⁷⁵ 林啟，〈大家談中國 習近平的「海洋強國夢」〉，《BBC 中文網》，2013年8月8日。參見 http://www.bbc.com/zhongwen/trad/comments_on_china/2013/08/130808_coc_china_dream_maritime_power，瀏覽日期：民國107年4月10日。

要性自然是日益增加。如果說，國防的基本價值在於保障國家的生存發展與追求國家的利益，那麼「經濟全球化」的結果將會重新塑造中共國防安全形勢的發展²⁷⁶。正因為中共海權的發展同樣受到馬漢海權思想的影響，認為一個國家對於海上貿易交通線及能源運輸線的依賴程度，係與該國海權力量增長程度成正比關係，當一個國家越依賴其海上運輸線時，它所需要的海上軍事力量就越大，因此，中共認為必須建立一支強大的海軍部隊來保護其海上運輸線，唯有確保國家「藍色經濟動脈」的安全才能保障國家總體經濟的持續增長²⁷⁷；大陸學者張文木在《中國新世紀安全戰略》中指出「未來的戰場上，決定戰爭勝負的主要因素不是取決於一國陸軍的數量及其作戰能力，而是取決於該國海軍和空軍質量及其所擁有的現代作戰能力。」²⁷⁸，顯見「海權的擴張」以及「現代化海軍的建構」已經成為未來中共國家安全戰略中重要的一環。

第三節 中共海軍發展規劃評估

中共前領導人鄧小平曾經說過：「軍事力量乃為確保經濟力量得以成長的基本手段，可用以保衛國家的整體利益並實現全球戰略目標。」²⁷⁹，用以說明國防武力是確保國家經濟發展的重要基礎。近十幾年來，中共經濟成長快速，整體國力大幅提升，已經成為亞太區域的新興強國，中共進一步提出「21世紀海上絲綢之路」戰略倡議，企圖透過打造港口支點來帶動支點國家腹地的經濟發展，以形成雙邊和多邊合作經濟帶，並希望以海上交通沿線的港口建設為基礎，串連成一

²⁷⁶ 曹煜陽，《經濟全球化與當代中國國防》（北京：軍事科學出版社，2006年11月），頁107。

²⁷⁷ 文揚，〈「一帶一路」倒逼中國海軍加速轉型〉，《中國網》，2015年3月3日。參見http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-03/03/content_34935715.htm，瀏覽日期：民國107年4月15日。

²⁷⁸ 張文木，《中國新世紀安全戰略》（濟南：山東人民出版社，2000年月），頁28。

²⁷⁹ 邁克爾·皮爾斯伯里（Michael Pillsbury）著，高一中譯，《中共對未來安全環境的辯論》（台北市：國防部史政編譯室，民90年1月），頁259。

條連接中國大陸、東南亞、南亞、非洲及歐洲的海上運輸線²⁸⁰；這條海上運輸線不論是商業經貿航運還是石油能源運輸，都已經成為中共賴以生存的經濟命脈，唯有確保海上交通線的安全暢通才能使國家得以永續發展。習近平在2017年5月24日視察海軍機關時特別強調：「努力建設一支強大的現代化海軍，為實現中國夢強軍夢提供堅強力量支撐。」，認為強大的現代化海軍是建設海洋強國的戰略支撐，也是實現中華民族偉大復興中國夢的重要組成部分²⁸¹。說明了中共深刻瞭解世界各國對於海洋資源的開發和利用日益增加，未來在爭取海洋權益上勢必將發生無可避免的衝突，加上中共目前對於海外原料和能源的依賴程度不斷提高，如何建構一支能有效保護遠洋運輸線安全及維護海洋權益的海上軍事力量，已成為中共刻不容緩的重要課題。

壹、中共海軍現況

中共海軍領導機關於1950年4月14日在北京成立，由蕭勁光擔任首任海軍司令員，其下設置參謀部、政治工作部、裝備部、後勤部及紀律檢查委員會等五大部門。1955年至1960年，相繼組建了「北海艦隊」、「東海艦隊」及「南海艦隊」（中共「三大艦隊」位置示意圖如圖4-9），中共海軍兵力目前由水面艦艇部隊、潛艇部隊、航空兵部隊、海軍陸戰隊及岸防部隊等五大兵種所組成²⁸²。

²⁸⁰ Christopher Len, "China's 21-Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access," *Maritime Affairs*, 2015, Vol. 11, No. 1, p. 7.

²⁸¹ 李宣良，〈努力建設一支強大的現代化海軍，為實現中國夢強軍夢提供堅強力量支撐〉，《人民網》，2017年5月25日。參見 <http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0525/c1011-29298471.html>，瀏覽日期：民國107年4月10日。

²⁸² 蘇向東，〈中國人民解放軍海軍發展歷程〉，《中國網新聞中心》，2014年4月14日。參見 http://news.china.com.cn/2014-04/14/content_32085476.htm，瀏覽日期：民國107年4月20日。



圖 4-9 中共「三大艦隊」位置示意圖

2015年11月27日習近平在中央軍委改革工作會議提出要形成「軍委管總、戰區主戰、軍種主建」的格局，構建軍委、戰區、部隊的作戰指揮及領導管理體系，並於2016年2月1日實施軍事組織調整，將原本的七大軍區重新劃分成東部戰區、南部戰區、西部戰區、北部戰區、中部戰區等五大戰區²⁸³（中共「五大戰區」示意圖如圖4-10）；北部戰區和西部戰區著眼於「國土防衛」和「反恐任務」，以預防北韓、俄羅斯、印度等國發生軍事衝突以及防止國際恐怖主義分子滲透為主要任務；成立中部戰區的目的是為了保衛首都周邊安全；而東部戰區和南部戰區則是著重在「海權」的發展與鞏固，主要任務是維護海上運輸線的安全、應付釣魚台、南海島嶼等海洋領土爭議問題、保障海洋權益以及處理兩岸問

²⁸³ 白羽，〈成立新型力量體係對形成軍委管總戰區主戰軍種主建戰略格局具有重要意義〉，《新華網》，2016年11月27日。參見 www.xinhuanet.com/talking/2016-11/27/c_129379701.htm，瀏覽日期：民國107年4月15日。

題為主²⁸⁴。因應中共戰區劃分及軍事組織結構調整，中共海軍亦規劃以北海艦隊、東海艦隊及南海艦隊三大艦隊機關為基礎，調整組建成為各戰區海軍機關²⁸⁵，區分北部戰區海軍、東部戰區海軍、南部戰區海軍三個戰區海軍，中部戰區雖然編制海軍單位，但不直轄海軍部隊，也不設置領導機關。中共配合軍事改革將原本的三大艦隊改劃分為各戰區海軍後，每一個戰區將由各戰區陸軍、戰區空軍及戰區海軍共同組成，也可以看出中共逐漸跳脫以往「大陸軍主義」的思維模式，開始以強化多軍（兵）種聯合作戰能力為考量²⁸⁶。

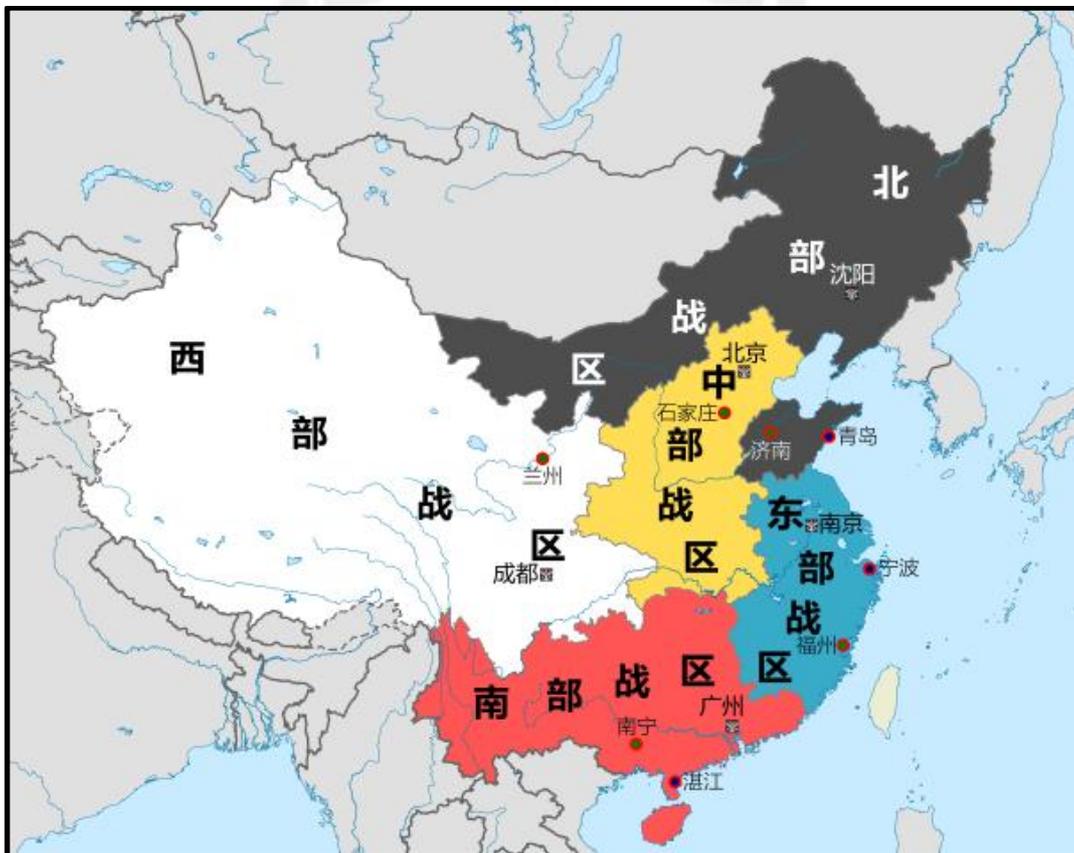


圖 4-10 中共「五大戰區」示意圖

²⁸⁴ 張國威，〈中越戰爭將領 掌管東南西戰區 五大戰區瞄準東南沿海 鎖定台海、釣魚台〉，《中時電子報》，2016年2月3日。參見 www.chinatimes.com/newspapers/20160203000823-260301，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

²⁸⁵ 新華社，〈國防部：戰區軍種機關調整組建已完成〉，《鳳凰資訊網》，2016年2月2日。參見 http://news.ifeng.com/a/20160202/47332944_0.shtml，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

²⁸⁶ 周健，〈王華勇：海軍東海艦隊和東部戰區海軍兩種稱謂同時存在都正確〉，《中華網》，2016年3月7日。參見 <http://military.china.com/important/11132797/20160307/21727612.html>，瀏覽日期：民國 107 年 3 月 22 日

中共海軍目前擁有航空母艦、油彈綜合補給艦、兩棲運輸艦、導彈驅逐艦、導彈護衛艦、掃雷艦、核動力潛艇、常規動力潛艇及兵海軍航空部隊所屬的各類型飛機，可執行海難搜救、護漁、反恐、反海盜等任務，並計畫強化其海上軍事力量之投射能力，企圖建構成為一支藍水海軍。美國《國家利益》雜誌指出中共海軍現役軍人約24萬人，各型艦艇300餘艘，海軍航空部隊飛機600餘架，在世界各國海軍綜合戰力評比中僅次於美國海軍，是西太平洋地區最具規模的海上軍事武裝力量。²⁸⁷現階段，中共海軍的兵力架構分述如下：

一、南部戰區海軍：前身為南海艦隊，成立於1955年10月，司令部設置於廣東省湛江市，其主要作戰部隊包括：驅逐艦第2支隊（駐地：廣東湛江，編制有052B型驅逐艦2艘、051B型驅逐艦1艘、051型驅逐艦2艘、054A型護衛艦6艘）、驅逐艦第9支隊（駐地：海南三亞，編制有052D型驅逐艦4艘、052C型驅逐艦2艘、054A型護衛艦4艘）、潛艇第32支隊（駐地：海南三亞，編制有039G型潛艇4艘、基洛級636M型潛艦4艘）、潛艇第52支隊（駐地：廣東台山，編制有035G型潛艇4艘、035B型潛艇5艘）、登陸艦第6支隊（駐地：廣東湛江）、南部戰區海軍航空部隊包括海航第8師（駐地：加來，編制有殲-11B、轟-6）、海航第9師（駐地：陵水，編制有殲-11B、殲轟-7A、卡-28、直-9C）、海軍陸戰隊第1旅、海軍陸戰隊第2旅（原海軍陸戰隊第164旅）及防空旅（保衛三亞航母基地）。兩個海軍陸戰隊旅雖隸屬南部戰區海軍，但指揮權在海軍司令部，下轄榆林保障基地。南部戰區海軍負責之作戰範圍北起臺灣海峽南端（臺灣貓鼻頭至廣東南澳島連線）的西南方向海域，南至曾母暗沙包括西沙群島、中沙群島及南沙群島東至第一島鏈的海域。平時針對負責海域執行偵巡任務及西沙群島、南沙群島的防務

²⁸⁷ ETtoday 大陸新聞中心，〈中國航母的「帶刀侍衛」張軍社：055 領先美勃克級艦〉，
《ETtoday 新聞網》，2017年6月30日。參見
<https://www.ettoday.net/news/20170630/956023.htm>，瀏覽日期：民國107年4月15日。

工作；戰時則以摧毀敵作戰艦艇為主要任務，以維護中共在南中國海的海洋權益和島嶼的防衛。

二、東部戰區海軍：前身為東海艦隊，成立於1955年10月，司令部設置於浙江省寧波市。主要作戰部隊包括：驅逐艦第3支隊（駐地：浙江舟山，編制有052D型驅逐艦1艘、956EM型驅逐艦2艘、956E型驅逐艦2艘、054A型護衛艦4艘）、驅逐艦第6支隊（駐地：浙江舟山，編制有052D型驅逐艦2艘、052C型驅逐艦4艘、054A型護衛艦6艘）、潛艇第22支隊（駐地：浙江寧波大榭島，編制有039A型潛艦4艘、039B型潛艦6艘）、潛艇第42支隊（駐地：浙江寧波象山，編制有基洛級877EKM型潛艦2艘、基洛級636型潛艦2艘、基洛級636M型潛艦4艘）、登陸艦第5支隊（駐地：上海楊浦）、東部戰區海軍航空部隊包含海航第4師（駐地：寧波、路橋，編制有蘇-30MK2、殲-10AH、卡-28、直-9C）、海航第6師（駐地：大場、義烏，編制有轟-6G、殲轟-7A），海軍陸戰隊第3旅（原上海警備區海防第2旅）、海軍陸戰隊第2旅（原福建省軍區海防13師），下轄福建基地。東部戰區海軍負責之作戰範圍北起連雲港，南至為臺灣海峽南端（臺灣貓鼻頭至廣東南澳島連線）的東海及黃海海域。主要任務為針對美軍駐沖繩的海軍空軍基地，實行壓制和反偵察任務並維護釣魚島及附屬島嶼的主權。

三、北部戰區海軍：前身為北海艦隊，成立於1960年8月，司令部設置於山東省青島市。主要作戰部隊包括：驅逐艦第1支隊（駐地：山東青島，編制有055型驅逐艦1艘、052D型驅逐艦4艘、051C型驅逐艦2艘、052型驅逐艦2艘、054A型護衛艦4艘）、驅逐艦第10支隊（駐地：大連旅順口，編制有051型驅逐艦4艘、054A型護衛艦4艘、053H3型護衛艦2艘）、潛艇第2支隊（駐地：山東青島，編制有039型潛艇1艘、039G型潛艇8艘）、潛艇第12支隊（駐地：大連旅順口，編制有035G型潛艇7艘、039B型潛艇2艘）、北部戰區海軍航空部隊包含艦載機第1聯隊

(駐地：興城，編制殲15艦載機)、海航第2師(駐地：萊陽，編制有轟-6、KJ-200、運-8、水轟-5)、海航第5師(駐地：萊山，編制有殲轟-7A、殲-8、卡-28、直-9C)、海航第7師(駐地：綏中，編制有殲轟-7A、教練-9)、登陸艦第1大隊、海軍陸戰隊第5旅(原陸軍26集團軍摩步77旅)、海軍陸戰隊第6旅(原青島警備區海防團)，下轄旅順保障基地及青島保障基地，旅順保障基地目前以北部戰區海軍家屬住宅區及修船廠為主，主力在青島。北部戰區海軍以負責黃海、渤海海域的防務及守衛北京的海上門戶為其主要任務。

貳、中共未來海軍發展評估

因應國際社會未來發展趨勢，中共認為必須建構一支強大的海上軍事力量才能夠維護國家主權和海洋權益並確保其海上運輸線的暢通、安全²⁸⁸，針對中共海軍未來的發展評估，筆者嘗試以「打、裝、編、訓」的概念為基礎，並從中共現階段海軍戰略構想、目前服役之各型水面艦艇、潛艇、海航部隊概況及刻正研發建造之相關海軍建軍計劃加以比對分析，研判中共海軍為能有效實踐海洋戰略，未來可能發展趨勢分述如後：

一、全力提升遠洋作戰實力：

中共是一個新興崛起的海洋大國，其經濟成長與海權發展的關係密不可分，尤其在全球化效應的推波助瀾下，中共國家利益涉及的範圍更是遍及全世界，因此為了維護海上交通線安全、確保海洋權益以及捍衛國家海洋領土等需求，研判中共海軍將會持續增加其海軍執行遠洋任務(包括非戰爭軍事行動、敦睦遠航、及軍事演習)的次數、強度、任務時間及涵蓋範圍，一方面可將遠洋任務與「近

²⁸⁸ 中華人民共和國國務院新聞辦公室，〈中共的軍事戰略 白皮書(全文)〉，《國務院新聞辦公室網站》，2015年5月26日。參見 <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2015/Document/1435161/1435161.htm>，瀏覽日期：民國107年3月23日。

海防禦」相結合，符合中共現階段「近海防禦與遠海護衛結合」的海軍戰略規劃；另一方面也唯有真正航向遠海的海軍，才能夠驗證新研製艦艇及各項武器裝備系統的性能，並藉以強化海軍官兵的心理素質及遠海機動能力，而經常性、常態性的遠洋行動，將更能有效提升中共海軍的遠洋作戰能力，使中共海軍成為一支名符其實的「遠洋海軍」。

而中共在2016年初推動國防事務的改革中，以其海軍各艦隊機關為基礎，調整組建成為各戰區海軍機關以形成聯合作戰概念，另外一方面，也開始密集實施海軍部隊之遠洋作戰訓練，未來將持續發展海軍作戰能量，以達到維護重要航道安全、戍衛海疆、撤僑護僑、強化反介入能力以及掌控西太平洋等重要目的。

二、持續強化航母作戰能力：

航空母艦一直被視為是成為現代遠洋海軍以及海權強國的重要象徵指標，更是代表一個國家綜合國力的展現。2002年中共向烏克蘭購買一艘退役的航空母艦，經過漫長時間的整建修復工程，終於在2012年9月正式納入中共海軍的戰鬥序列，命名為「遼寧號」，成為中共第一艘航空母艦。對中共而言，航空母艦的成軍啟用，象徵中共海軍已經從「近海海軍」邁向以大型水面艦艇為核心的「遠洋海軍」²⁸⁹。尤其中共擁有廣大的海洋國土面積，進而衍生出日益嚴重的島礁主權、海洋資源爭奪、海洋領土劃界以及海上運輸線安全等海洋問題，再加上長期以來一直遭受美國島鏈封鎖的困境，中共海軍必須擁有航空母艦才能夠有效延伸其對海洋國土的掌控距離並擴大國防安全的防禦縱深，並可以進一步執行奪取制海權、奪取制空權、海上防空作戰、對陸地縱深目標進行遠程精準打擊、兵力投射以及海上封鎖等多種海軍任務；簡言之，中共海軍發展航空母艦不僅可以強化

²⁸⁹ 楊震、蔡亮，〈論航空母艦與中國海權〉，《當代世界》，2017年第8期，2017年8月，頁42-45。

其近海防禦作戰能力，遂行「反介入/區域拒止」任務（Anti-Access/Area Denial, A2/AD），更可以運用其遠程兵力的投射能力，突破美國第一島鏈的封鎖，遠航進入東太平洋廣大的海域，或是部署在南海海域，延伸防禦縱深來應付南海周邊可能產生之爭議事端，以確保其南海主權²⁹⁰。

各國航空母艦數量的需求不盡相同，依據國際航母的使用經驗，一般遵循「三三制」原則，通常一個海權強國至少需要擁有3艘航空母艦，其中1艘執行戰備任務，1艘負責航母戰鬥群所屬海軍官兵的專業訓練及艦載機的起落降訓練，另外1艘進行定期地場修保養維護，因此，研判中共至少必須擁有3艘航空母艦才能夠滿足其基本的戰備需求，目前除了已經完成改裝，於2012年開始服役的「遼寧號」之外，第一艘由中共自行研發建造的001A型航空母艦已於2017年4月26日在大連舉行下水儀式，預劃2019年開始服役²⁹¹；另外第二艘由中共行研發建造的003型常規動力航空母艦也已經於2015年在上海江南造船廠開始建造，規劃於2020年下水，2022年開始服役²⁹²。大陸軍事專家高岩更進一步指出，中共航空母艦的建造計畫將採取「四步走」進行，即進口改建一艘001型（遼寧艦），自行建造一艘滑躍起飛001A型，自行設計建造兩艘蒸汽彈射傳統動力002型，以及兩艘核子動力電磁彈射的003型，至2030年時中共海軍將擁有5艘航空母艦，2049年前再完成建造5艘核子動力航空母艦，在中共建政一百週年時，計畫達成擁有10艘航空母艦的目標²⁹³，顯示中共有意發展全球性的軍事力量投送能力²⁹⁴，使中共

²⁹⁰ 應天行，〈大陸首艘航母服役的戰略意涵〉，《中共研究》，第45卷第6期，2011年6月，頁99。

²⁹¹ 劉倩璋，〈中國首艘國產航母正式下水〉，《綠色中國》，2017年第9期，2017年9月，頁78-79。

²⁹² 江飛宇，〈跳躍式進步 大陸第2艘自產航艦裝電磁彈射器〉，《中時電子報》，2017年1月23日。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20170123004077-260417，瀏覽日期：民國107年4月15日。

²⁹³ 聯合新聞網，〈2049年 中共盼擁10艘航母〉，《聯合新聞網》，2017年8月12日。參見 <https://udn.com/news/story/7331/2637893>，瀏覽日期：民國107年4月15日。

²⁹⁴ 陸伯彬，〈中國海軍的崛起：從區域性海軍力量到全球性海軍力量？〉《國防安全研究》，第

海軍能夠對超出亞太範圍之外的地區發揮其戰略影響力。除了增加航空母艦的數量之外，中共為了發展「航母戰鬥群」²⁹⁵的戰術戰法，勢必加速並提升其海軍現代化的水準；再者，由於航空母艦在遠洋作戰中具有優異的作戰效能，屬於高價值目標，因此很容易成為敵人首要的攻擊對象，因此，為了應付可能來自空中、水面或水下的威脅，就必須編制具備防空、反潛及水面作戰能力的艦艇進行護衛，而其艦載機也必須具備空對海、空對空的基本作戰能力。因此，中共海軍將會結合製造、籌獲性能優異之新型艦艇及艦載機，藉以提升航母戰鬥群在防空、反潛及反水面艦等各方面的作戰能力。以目前「遼寧號」航空母艦的噸位和載機量遠不及美軍水準的情況之下，要建成一支能攻能守、實力強大的航母編隊必須有更多的水面艦艇和潛艇來助陣²⁹⁶，所以，中共海軍在護衛艦艇的編制上可能會採取「以量取勝」的方式來編組航母戰鬥群，以彌補其現階段作戰能力仍嫌不足的情況。

檢視「遼寧號」航空母艦自2012年撥交中共海軍開始服役，2013年5月10日中共國防部公布已經於渤海灣基地組建成立第一支海軍艦載航空兵部隊，由艦載機飛行部隊、機務保障部隊等組成，裝備包含艦載戰鬥機（殲-15）、教練機和反潛、救生、警戒等艦載直升機²⁹⁷。2013年12月至南海海域進行測試驗證課目時，中共海軍配合出動051C/052C導彈驅逐艦、054A導彈護衛艦、071船塢登陸艦、艦載戰鬥機及潛艇進行協同測試；2016年11月中共宣稱遼寧號航母戰鬥群已具備作

1 期，2016 年，頁 14。

²⁹⁵ 航母戰鬥群主要是以巡洋艦、驅逐艦、護衛艦、潛艇、補給艦和航空母艦所組成，其綜合作戰能力十分強大，具有水面、對潛、對空等各種系統的戰鬥力。航母戰鬥群的核心戰鬥力是艦載機，主要基本的作戰任務有：防空、反潛、反艦、對地攻擊等。且航母戰鬥群作戰能力有縱深打擊、多層攻防和電磁對抗等優勢，可以在各種環境，大範圍，高強度的連續作戰。

²⁹⁶ 劉曉真，〈中共航母編隊首跨第一島鏈曝三大短板〉，《大紀元》，2016 年 12 月 27 日。參見 www.epochtimes.com/b5/16/12/27/n8635144.htm，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

²⁹⁷ 中央通訊社，〈大陸組建首支艦載航空兵部隊〉，《中央通訊社》，2013 年 5 月 11 日。參見 http://blog.udn.com/article/article_print.jsp?uid=light03589&f_ART_ID=7622955，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

戰能力，並於2016年12月下旬實施航母戰鬥群編隊從東海經宮谷海峽通過第一島鏈，經由台灣東部海域南下通過巴士海峽，然後抵達南海，這是遼寧號第一次在開闊海域進行綜合實彈攻防演練，也是遼寧號第一次穿越第一島鏈進入西太平洋²⁹⁸，雖然，中共航空母艦之作戰能力仍有待驗證，但是中共海軍發展至今已具備「航母戰鬥群」雛形，仍然值得我們持續關注並謀求未來因應之道。

三、積極建構各式新型艦艇：

中共近年來持續投入大量國防預算，主要是提升戰略部隊現代化以及反介入/區域拒止能力，例如：先進中程傳統彈道飛彈、長程攻陸與攻船巡弋飛彈、核子動力潛艦、現代化水面艦、航空母艦等方面。根據美國海軍情報局指出，中共現階段已經擁有超過300艘水面艦艇、潛艇、兩棲艦艇、導彈和武裝巡邏艇，是亞太地區戰鬥艦艇、潛艇數量最多的國家，有關中共海軍艦艇的發展情形如下：

(一) 潛艇：目前中共海軍大約擁有各類潛艇約67-80艘，未來10-20年間，中共海軍規劃將潛艇數量擴充到100艘左右。以美國目前服役的潛艇數量約為53艘來比較，中共海軍將在潛艇數量上佔有絕對優勢。美國海軍情報辦公室2015年公布的「中共海軍軍力發展」報告中指稱，中共在2020年，其核動力潛艦維持數量為20艘。其中094型戰略導彈核動力潛艦將配備「巨浪2型」遠端戰略導彈執行戰備任務。據國內外媒體報導和軍事專家證實，中共目前正在建造的095型「隋級」和096型「唐級」兩款核潛艇；095型「隋級」核潛艇為攻擊性潛艇²⁹⁹，096型「唐級」級核潛艇則為戰略性核潛艇，美國的報告顯示096型「唐級」戰略導彈核動力潛艦已經完成設計工作，該級潛艇將配備24具潛射「巨浪3型」多彈頭洲

²⁹⁸ MDC 軍武狂人夢，〈中國航空母艦發展歷程與未來〉，《MDC 軍武狂人夢》，參見 www.mdc.idv.tw/mdc/navy/china/china-cv.htm，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

²⁹⁹ 新浪軍事網，〈美報告稱中國 5 艘 095 型核潛艇有望 2015 年部署部隊〉，《新浪軍事網》，2013 年 11 月 12 日。參見 <http://mil.news.sina.com.cn/2013-11-12/0722749069.html>，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

際彈道導彈發射管，現已進入建造階段³⁰⁰。潛艦之發展對遠洋航行的外來威脅，能形成有效嚇阻能力與戰略威懾之重要功能，並能有效維護國家利益，是現代海軍發展的重要一環，研判中共將會持續發展其水下兵力之數量與質量，以達成對美、日等國家戰略嚇阻之目的。

(二) 護衛艦：中共海軍自2012年起開始全力打造056/056A型「江島級」護衛艦，「江島級」護衛艦滿載排水量約為1350噸，為一款多用途輕型護衛艦，主要任務為近海防禦作戰，預計將建造60艘服役³⁰¹，其中056A型擁有更強的反潛作戰能力，除了4枚鷹擊83反艦導彈和一門76公厘主砲，還裝備了兩套3聯324公厘魚雷發射管以及新型主/被動拖曳式陣列聲納，另外該型艦的飛行甲板可搭載用來執行反潛任務的直9軍用直升機，將可大幅提升中共海軍之反潛作戰能力。

(三) 驅逐艦：2014年12月中共海軍開始建造第一代神盾級055型驅逐艦，規劃在2024年完成部署。2017年06月28日中共第一艘055型驅逐艦舉行下水儀式，055型驅逐艦艦身全長約186公尺，寬23公尺，排水量接近1.2萬噸，裝配多達128單元的垂直發射系統可以攜帶反艦、反潛、防空之各式導彈，形成強大的綜合殺傷和防護能力³⁰²，不僅可以為航空母艦和兩棲艦隊實施護航任務，也可以單獨擔負防空和對地攻擊任務，中共媒體宣稱隨著055型新型驅逐艦的陸續成軍，中共海軍的艦隊防空能力將獲得顯著的強化，這也意味著中共海軍的戰鬥力將大幅提升，並朝向藍水海軍的目標再邁進一大步³⁰³。

³⁰⁰ 全球軍事評論，〈中國 096 型核潛艇進入服役倒計時 美專家稱性能世界前三〉，《每日頭條》，2017 年 8 月 16 日。參見 <https://kknews.cc/zh-tw/military/3mr8qb8.html>，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

³⁰¹ 徐尚禮，〈共軍打造 60 艘 056 型護衛艦隊〉，《中時電子報》，2016 年 11 月 5 日。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20161105004001-260417，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

³⁰² 人民網，〈海軍萬噸“大驅”今日下水 專家：服役后或加入航母編隊〉，《人民網》，2017 年 6 月 28 日。參見 <http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0628/c1011-29368937.html>，瀏覽日期：民國 107 年 03 月 28 日。

³⁰³ 黃子娟，〈我國新型萬噸級驅逐艦首艦今日下水〉，《人民網》，2017 年 6 月 28 日。參見

(四) 油彈補給艦：中共自行建造的第一艘4萬噸級綜合補給艦「呼倫湖號」於2017年9月正式加入中共海軍的戰鬥序列。這艘新型綜合補給艦除了噸位升級，航速也大幅提升，透過縱向、橫向、立體三方位補給，可以同時對多艘艦艇實施補給作業，對於提升中共海軍遠洋護衛和作戰能力有很大的幫助，更被視為是填補中共海軍航空母艦戰鬥群弱點的最後一塊拼圖³⁰⁴。

(五) 海軍航空兵部隊：中共海軍航空兵部隊現的主力戰鬥機為殲-10和殲-11，對地與反艦的主力機型為強-5、殲轟-7、蘇-30MK2及轟-6，海上巡邏機型包括運-8X海上巡邏機、運-8J和水轟-5水上飛機。直升機部分主要裝備有直-8、直-9和俄羅斯製造之卡-28，其中卡-28是中共海軍艦載反潛直升機的主力機種。另外中共以俄羅斯製的蘇-33戰鬥機為基礎研發製造的殲-15A艦載機，可以執行對空、反艦及對地攻擊等多重任務，2012年11月22日首架殲-15原型機在遼寧號航空母艦上進行著艦測試和起飛測試成功，2013年12月完成各項測試後正式納入中共海航部隊服役，並參加各項演訓任務³⁰⁵。據中共媒體報導殲-15A艦載機目前總計生產30架，並將其生產線關閉，殲-15A艦載機的停產意味著遼寧艦的艦載機數量已經全部生產完畢，中共航母艦載機將進行換代，研判未來可能以融合中共國產的殲-11D與俄製蘇-35S而成的殲-15B艦載機或是中共自行研發的殲-31隱形戰鬥機作為下一代航母艦載機，攸關中共海軍航空部隊及航母戰鬥群的直接戰力³⁰⁶，殊值我們持續關注掌握。

<http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0628/c1011-29368597.html>，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

³⁰⁴ 中央通訊社，〈陸首艘 4 萬噸補給艦服役 補強航艦編隊〉，《中央通訊社》，2017 年 9 月 6 日。參見 www.cna.com.tw/news/acn/201709060329-1.aspx，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 15 日。

³⁰⁵ 李文輝，〈遼寧艦南海演訓，滿甲板殲 15〉，《中時電子報》，2018 年 4 月 18 日。參見 <http://www.chinatimes.com/newspapers/20180419000546-260108>，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 18 日。

³⁰⁶ 盧伯華，〈大陸突關停遼寧號艦載機殲-15A 生產線〉，《中時電子報》，2017 年 8 月 31 日。參見 <http://www.chinatimes.com/realtimenews/20170831005936-260417>，瀏覽日期：民國 107 年 4 月 20 日。

四、重新調整海軍任務編組：

目前中共海軍按照地域劃分為北部戰區海軍、東部戰區海軍及南部戰區海軍，這種艦隊劃分方式係以其負責防衛的作戰海域為依據標準，與中共海軍建軍初期採行的「近岸防禦」戰略目標是吻合的，然而隨著戰略環境的改變，中共海軍戰略構想已經從「近海」逐步朝向「遠海」發展，三大艦隊的劃分似乎已經無法配合中共海軍未來作戰任務的需求，大陸學者陳弋澤曾經提出「兩海艦隊」的構想³⁰⁷，提供中共海軍高層參考。筆者認為依據中共海軍的發展現況，確實有可能直接跳脫以往的作戰思維模式，採行類似「近海艦隊」和「遠海艦隊」的任務編組。其中「近海艦隊」負責近海作戰任務，主要是以目前三大艦隊轄屬的各保障基地為基礎，納編適合在近海海域作戰的輕型導彈護衛艦、導彈快艇、陸基海軍航空兵、岸置反艦導彈系統等兵力，遂行「近海防禦」任務，用以保衛近海地區之海域及沿岸安全；「遠海艦隊」則是結合中共航母戰鬥群的發展以遂行遠洋作戰任務，其作戰範圍至少涵蓋太平洋及印度洋等遠距離海域，主要納編具備遠洋作戰能力及兵力投送能力強的航空母艦、兩棲登陸作戰艦、先進導彈驅逐艦、導彈護衛艦及大型油彈補給艦等等，若依目前中共計畫建造10艘航空母艦的構想，至少可以編成8至10個航母戰鬥群，分別負責東至太平洋海域西至印度洋海域的海上作戰任務，以維護海上交通線安全及保障海洋權益。

就海洋戰略而言，中共海軍的發展必定隨著其國家利益的轉變而調整³⁰⁸，長期以來，中共一直遵行「近海防禦」的海洋戰略，但自1980年代以來，中共察覺

³⁰⁷ 陳弋澤，〈觀點：中國宜從“三大艦隊”向“兩海艦隊”轉變〉，《鳳凰軍事網》，2014年4月23日，參見http://news.ifeng.com/a/20140423/40004800_0.shtml，瀏覽日期：民國107年4月16日）。

³⁰⁸ 胡光曲，〈軍人要維護領土邊疆也要維護利益邊疆〉，《華夏經緯網》，2013年1月16日。參見<http://big5.huaxia.com/thjq/jsxw/dl/2013/01/3169269.html>，瀏覽日期：民國107年4月15日。

到與相關海洋國土的爭議日益嚴重，並認為其海洋權益和海洋資源不斷地遭到外國的侵佔，這種國際局勢的變化顯示中共「近海防禦」戰略已經不能有效保衛其海洋國土與海洋權益，此外，隨著軍事科技的日新月異，武器裝備的攻擊精準度和射程距離均大幅增加，意味著戰爭涵蓋的作戰範圍將不斷擴大，「近海防禦」終將無法有效維護國家整體安全，因此中共必須發展強大的藍水海軍和空中打擊力量以實現「遠洋海軍」的夢想³⁰⁹；就目前的國際局勢分析，中共唯有繼續朝向遠洋海軍型態發展，才能加大其海上防禦的縱深，增加戰略預警及緊急應變時間，另外，經由海洋運輸的石油能源及原物料攸關著中共國家的經濟發展，必須仰賴強大的海軍做後盾，才能有效保障海上交通線安全及維護海洋權益，進而確保國家未來之永續發展。



³⁰⁹ 蔡翼，〈檢視解放軍遠洋海軍作戰之發展〉，輯於蔡翼、蘭寧利等著，《崛起東亞-聚焦新世紀解放軍》（臺北市：勒巴克顧問公司，2009年），頁41。

第五章 結論

經由本文之研究，對於中共「一帶一路」戰略構想的源起背景、發展現況以及對中共海軍發展之影響，我們可以得到下列之研究成果，茲分述如下：

一、「一帶一路」是結合經濟、外交、軍事的整合性戰略：

自從2013年中共領導人習近平提出「一帶一路」和平倡議，迄今已經歷經了5個年頭，雖然中共與沿線國家有許多經貿合作案及基礎建設工程案已經開始動工執行，但是世界各國對於中共推動「一帶一路」的背後動機，卻始終抱持著懷疑論調，而有關「中國威脅論」的說法也從未間斷。分析中共推動「一帶一路」的動機與原因，至少有以下幾個主要因素：第一、中共自開放改革後，國內經濟快速成長，若想要繼續維持其經濟成長速度，就必須實踐「走出去」政策並開發建立新的海外市場。第二、伴隨中共的經濟成長，對海外貿易及進口石油能源的依賴度也逐漸提高，因此必須建立陸上通道或設法保障海上交通線的暢通，以降低其他國家惡意封鎖其海上運輸線時所造成的經濟衝擊。第三、中共為了確保其海上交通線的安全暢通，已經透過推動「21世紀海上絲綢之路」戰略構想，與沿線國家簽訂經貿合作計畫，提供鉅額資金協助開發整建相關重要港口，平時為經貿往來之商港，戰時則可以迅速轉變為中共海軍的後勤補給基地，以構成其海上交通線的重要戰略支撐。第四、中共經濟發展，東西部發展不均，藉由推動「一帶一路」可以調節中國大陸內部成長的地域偏差，以達到2020年全面建成小康社會的目標。第五、中共推動「一帶一路」可以與沿線國家建立經濟合作關係並提升彼此相互依存程度，藉以深化亞太地區各國之間的安全合作關係。第六、中共希望藉由其經濟的影響力，深化與全世界的連結程度，以爭取國際地位上的話語權。第七、擴大國際社會對人民幣的支持，重新塑造國際貿易、金融與投資的體制，以對抗目前國際金融市場以美元為主的現況，將更有助於中國大陸未來的經

濟發展。

就傳統的地緣戰略理論來說，一個國家的發展必然會受到其地理環境因素及邊界鄰國關係的影響，但是隨著文明的演進，在現今航運交通便利、資訊科技發達的因素下，使得國家與國家之間的距離縮短，因而打破了國際地緣條件下的地理界線及文化隔閡，產生出一種開放型的國際地緣關係，隨著國際社會關係的日趨緊密複雜，世界各國在策訂其國家戰略時，所要考慮的因素及層面將必須更為周延。總體而言，從中共推動「一帶一路」的動機及全球戰略布局的角度推論，中共「一帶一路」是整合「經濟」、「外交」、「軍事」三位一體的整合性戰略，是一種超越地理限制，就政治、經濟、文化與軍事面向的地緣戰略新模式，目的在使「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」沿線各國的經濟更加緊密，相互合作更加深入，形成區域合作發展。中共除了希望能達到「促進國內經濟成長」、「平衡東西部發展」、「加速地區貿易自由化」、「獲得國際話語權」以及「提升地緣戰略地位」等目的之外，從地緣戰略的角度來看，我們可以發現中共企圖藉由推動「一帶一路」相關合作計畫，與沿線國家建立友好夥伴關係，進而形成一股可以與以美國勢力為首的海權國家相抗衡之國際新勢力。

二、中共「21世紀海上絲綢之路」戰略是海權思想的具體實踐：

隨著中共經濟實力的不斷增長，對於進口石油能源的需求及海上交通線的安全考量日益增加，中共深刻體認到「海權發展」對提升國家整體實力的重要性，於是在2013年提出「一帶一路」倡議，並將「擴張海權」的理念具體實踐其中，尤其是以海路為發展主軸的「21世紀海上絲綢之路」戰略規劃，就是在以海洋為爭奪舞台的地緣戰略環境下，中共憑藉其經濟實力為後盾，並在「利他國兼以厚己，友鄰邦藉以強軍」的基礎上，一方面協助沿線國家發展建設，另一方面也為其海權的擴張尋求戰略支點。

中共的海權思想同樣受到馬漢「海權」學說的影響，認為如果想要擁有海權，就必須發展強大的海軍，唯有擁有一支強大的海上軍事力量才足以確保其海上交通線的安全，並維持國內經濟的持續發展。然而就中共海軍而言，要成為一支遠洋海軍的最大限制因素就是缺乏海外軍事基地，因為海軍離不開陸地的補給，海軍艦艇也沒有辦法離開港口，長期在海上孤軍奮戰。因此中共「海權」思想在「21世紀海上絲綢之路」戰略的體現，最主要就是與沿線國家建立經貿合作關係，並提供經濟及技術援助來協助相關國家完成重要港口籌建及基礎設施建設，為中共海權的擴張布局造勢，先行在海上交通沿線建立港口基地，平時可以提供中共商船停泊進行商貿活動，並確保海外石油能源運輸之安全，戰時則可以轉變成為中共海軍艦艇重要的後勤保障基地，使其海軍勢力得以順利擴張至南太平洋及印度洋。

三、中共海軍正積極朝向「遠洋海軍」發展：

中共海軍建軍初期只是依附在陸軍底下的輔助兵種，以協助陸軍遂行近岸防禦任務為主，但是隨著中共國家經濟的成長、綜合國力的提升以及亞太安全情勢變遷等因素，中共開始重視海權對國家發展的影響；尤其當中共體認到世界各國對於海洋資源的開發和利用日益增加，預測未來在爭取海洋權益上勢必將發生不可避免的衝突，再加上現今中共對於海外原物料和能源的依賴程度不斷提高，為了確保其「藍色經濟命脈」的暢通安全，中共更加需要建設一支能有效保護遠洋運輸線安全及維護海洋權益的現代化海軍。

中共為了實現「海洋強國」的夢想，已經將其海軍戰略由「近岸防禦」、
「近海防禦」轉變為「近海防禦與遠海護衛結合」，並持續朝向「遠洋海軍」發展，中共領導人習近平也明確指示「要努力建設一支強大的現代化海軍，為實現中國夢強軍夢提供堅強力量支撐」，這裡所指的建設「現代化的海軍」至少包含

了海軍新型艦艇的籌建、海軍專業人才的培育以及執行海軍各類型任務的能力；就新型艦艇的籌建來說，中共海軍以朝向遠洋海軍發展為目標，因此航空母艦的研製成為其海軍建軍發展的重點規劃項目，目前中共已經完成第一艘航空母艦「遼寧號」的建置，並於2013年12月完成殲-15艦載機的研發建造及落艦測試，編配搭載於遼寧號上執行戰演訓任務；另外為了完備其航母戰鬥群的整體作戰、防禦能力，中共於2012年開始打造056/056A型「江島級」導彈護衛艦，並於2017年完成首艘神盾級055型導彈驅逐艦及綜合油彈補給艦的建造，其他如新式核動力潛艇的籌建以及新一代艦載機的研發，都將提升中共海軍的實質戰力。針對訓練海軍專業人才及執行任務能力的部分，中共海軍也將透過常態性的敦睦遠航任務、亞丁灣護航任務以及相關演訓操演任務，來訓練其海軍人員的專業素養及執行不同類型任務的能力，雖然中共海軍艦艇的硬體設備不斷更新提升，但是唯有搭配訓練有素的海軍專業部隊，才能使其整體戰力發揮加乘效果，形成有效之海上軍事力量，並逐步實現中共邁向遠洋，成為「海洋強國」的夢想。

總之，近幾年來中共在經濟及軍事方面的發展已經有了初步的成就，美國亦將中共當作是全球戰略布局中的頭號假想敵，雖然中共目前的經濟實力與軍備武力還無法和美國相提並論，但是就亞太地區而言，中共已經是一個新崛起的區域強國，而隨著中共國防武力的不斷增強，造成周遭國家自然對其產生畏懼及威脅感，特別是中共在維護海洋主權及海洋利益方面，不論是與日本的釣魚台爭議，或是與菲律賓的黃岩島紛爭，都可看出中共始終採取強硬態度，也使得「中國威脅論」的論調塵囂而上，引發國際社會的關注。

面對中共的崛起及兩岸之間詭局多變的情勢，台灣該如何尋求因應之道是當前一個重要的課題，畢竟中共從來沒有放棄過解放臺灣的野心，中共無所不用其極用盡各種方法，從文攻到武嚇，從「惠臺31項措施」到「軍機軍艦常態性繞

臺」，就是希望動搖中華民國臺灣地區人民的信心，或是用金錢利益來誘使臺灣地區人民向其靠攏，這些都是我們正在經歷的事情，當然我們也無法視而不見，因此，最後針對中共推動「一帶一路」戰略、中共海權的擴張及其海軍的建軍發展，筆者有以下幾點建議：

第一、中共近年來國防預算不斷擴增，軍力大幅提升，對臺威脅與日俱增。由於臺灣是個海島國家，高度依賴海上交通線，倘若海上運輸線被截斷，在國內民生物資存量有限的情況下，所有民生需求都將成問題。此外，中共近來致力發展航空母艦、導彈驅逐艦、核子動力潛艦等新型海軍艦艇，以加強其反介入及區域拒止的作戰能力，為的就是避免美國介入臺海問題。然而以臺灣有限的國防經費來說，無法像中共發展出航母戰鬥群的作戰形式，最好的方法就是在有限的國防資源下，發展不對稱的威懾性戰力，其中「潛艦」是海洋國家有效反制敵人海上封鎖的重要戰略性武器，因此我國應該盡速尋求商源購買新式潛艦，或是加速「潛艦國造」進程，以強化我國潛艦戰力，提升戰略嚇阻及反封鎖能力。在水面艦的部分，可以考量朝向研發建造「多功能作戰艦艇」，因為在相同載台的基礎下，將可節省研發經費並有利後續零件的籌補及艦艇的維修，而「多功能作戰艦艇」是一個通用性載台的概念，只要配合搭載不同類型的戰鬥系統及武器裝備（防空飛彈、反艦飛彈及反潛武器），便可以遂行不同任務。在面對中共日益成長的軍備實力，我們必須把錢花在刀口上，雖不主動求戰，但是一定要維持相當的自我防禦能力，才能充分體現《孫子兵法》所云：「勿恃敵之不來，恃吾有以待之；勿恃敵之不攻，恃吾有所不可攻也」的精神，也就是說我們不要只是心存僥倖指望中共不會攻打臺灣，更要戮力完成戰備整備的工作，隨時作好充分的準備來應付可能發生的臺海戰爭，更重要的是我們要展現決心、努力建立讓中共不敢輕越雷池主動攻打臺灣的強大實力。

第二、兩岸關係的問題本質上是個政治問題，政治問題若用軍事方式來解決將是最下策，也是兩岸最不願樂見的結果，正如同《孫子兵法》中所記載：「上兵伐謀，其次伐交，再次伐兵，其下攻城」；然而在面對兩岸的僵局，考驗的不僅僅是雙方領導人的政治能力，更是考驗彼此的智慧，嚴格說起來，兩岸之間糾結60多年的國共情結，其實對於現在的年輕人來說並沒有太多的共同記憶，筆者認為中共一直不願意放棄佔領臺灣的主要原因有二，一個是民族情結使然，因為不論是對岸的中共當局還是我們臺灣政府總是認為中國大陸和臺灣是一體的，當年的中共誓言要「解放臺灣」，臺灣則高喊要「反攻大陸」，因而造就今天兩岸這種特殊的敵對關係；其次從地緣戰略的視角來看，臺灣位於第一島鏈的重要戰略位置，中共一旦拿下臺灣，不但可以突破美國第一島鏈的包圍箝制直接航向太平洋，更可以取得臺灣海峽的掌控權，必要時候能夠管控所有航行經過臺灣海峽的船隻，其戰略上的重要性就像是英吉利海峽之於英國、麻六甲海峽之於馬來西亞與新加坡一樣。因此，基於臺灣地理位置的特殊性與重要性，對於中共和臺灣問題的處理，我們必須巧妙運用美、中、臺三方的微妙關係以創造最有利之態勢，畢竟中共、美國在亞太地區爭霸的格局中，臺灣並不歸屬於任何一方，而臺灣應謹慎維繫「美、中、台三邊關係」，避免太過傾向其中一邊，或孤立於兩霸之外，成為中、美爭霸的過程中被忽略、被邊緣化的弱勢；以三邊關係作為區域平衡的三根支架，才能凸顯臺灣作為「平衡者」而存在的必要性及重要性。

就目前亞太地區的安全局勢而言，最有可能發生的衝突點，一個是南海爭議，另外一個就是臺海危機了，最新一期的英國「經濟學人」便以「臺灣再度成為中美之間的衝突熱點」（Taiwan is again becoming a flashpoint between China and America）為題撰文指出，美國總統川普在2018年3月份簽署「臺灣旅行法」鼓勵美臺高層官員互訪，觸怒北京當局。雖然臺灣只是一個小國家，而且身陷在中共

及美國兩大強國之間的競爭角逐之中，但是我們必須清楚自己的定位，避免淪為美國與中共談判的籌碼和棋子，另一方面更要憑藉臺灣在亞太地區的特殊戰略位置，主動尋求美、日及周遭國家的認同與支持，才能在大國博弈中找到一條生存道路。

第三、中共推動「一帶一路」戰略，並未將臺灣納入整體規劃之中，一旦網路成形，臺灣將再一次被排除在區域經濟整合之外。然而對屬於海島國家的臺灣而言，對外的經貿合作是我國經濟的重要收入來源，但是臺灣受限於中共的壓迫，一直無法加入多邊經貿協議，筆者認為這是兩岸政治僵局對臺灣造成相當嚴重的威脅。據統計，臺灣對中共經濟貿易的依存度佔總貿易金額的40%，而蔡英文政府所主導的「新南向政策」中相關國家的貿易總額卻只佔總貿易金額的18%，因此，我們必須試著調整經貿結構的比例，以減少對中共經貿交流的依賴；此外，學者黃朝熙也提出：「兩岸不要刺激對方，讓民間自己找出新的交流模式」並建議臺灣要持續審慎地拓展自由貿易市場，積極加入其他經濟貿易組織，唯有如此，臺灣才能在經濟全球化的國際社會中找到立足之地。

中共始終對外宣稱「一帶一路」戰略構想是秉持經濟互助、合作共享的偉大理念，但是推展至今，世界各國都認為中共在擴大經濟發展、國際合作、建設沿線基礎設施的龐大商機背後，潛藏著戰略、政治、軍事的考量。美國華府智庫「全球發展中心」(Center for Global Development, CGD)於2018年3月發布報告指出，中共「一帶一路」戰略規畫至少覆蓋68個國家，投資額達8兆美元(約新台幣235兆元)，主要用於連結非洲、亞洲和歐洲的交通、能源和電信網路基礎設施，但是截至目前為止已經造成至少8個國家陷入債務危機；以斯里蘭卡為例，中共近年提供龐大的貸款給斯里蘭卡，結果斯里蘭卡因無法償還貸款，被迫簽署11億美元的協議，讓中共承租與開發漢班托塔(Hambantota)深海港，並擁

有99年的承租權，而斯里蘭卡則以出租港口的部分報酬來償還債務。此外，馬爾地夫、巴基斯坦和尼泊爾等國家也同樣陷入債務風險，並自2017年12月份起，巴基斯坦、尼泊爾和緬甸等國家相繼宣布取消「一帶一路」計劃中的重大水電項目工程，這樣的情形對於已經投入大量資金、人力的中共而言，無疑是雪上加霜，也埋下了許多無法預期掌控的未爆彈。總而言之，懷抱著「中國夢」、「強軍夢」的中共為了提升其經濟實力、軍事權力以及國際政治影響力等多方面考量，積極推動「一帶一路」和平倡議，而「一帶一路」戰略構想的成敗與否不僅攸關中共國家發展的興衰，更間接影響著世界權力版圖的變化，因此對於中共「一帶一路」戰略的發展動態殊值我們持續觀察掌握，以利在詭譎多變的國際局勢中尋求臺灣未來的出路與機會。



參考文獻

一、中文文獻

(一) 專書

丁力，2010。《地緣大戰略：中國的地緣政治環境及其戰略選擇》。太原：山西人民出版社。

中國人民解放軍軍兵種歷史叢書海軍使編委，1989。《海軍史》。北京：解放軍出版社。

中國大百科全書出版社編輯部，1993。《中國大百科全書》。臺北：錦繡出版社。

中國現代國際關係研究院著，2015。《“一帶一路”讀本》。北京：時事出版社。

中國現代國際關係研究院著，2015。《“一帶一路”讀本》。北京：時事出版社。

文天堯，2009。《爭洋霸海：制海權與國家命運》。北京：鳳凰出版社。

王文榮編，1999。《戰略學》。北京：國防大學出版社。

王加儉，1984。《魏源對西方的認識及其海防思想》。臺北：大力出版社。

王生榮，2001。《金黃與蔚藍的支點：中國地緣戰略論》。北京：國防大學出版社。

王志民、趙崔莉，2013。《開放視域下的中國地緣環境新態勢》。北京：時事出版社。

王良能，2000。《中共崛起的國際戰略環境》。臺北：唐山出版社。

王俊評，2014。《和諧世界與亞太權力平衡：中國崛起的世界觀、戰略文化，與

- 地緣戰略》。臺北：致知學術出版社。
- 王瑋，2013。《地緣政治與中國國家安全》。北京：軍事誼文出版社。
- 王瑋琦、張蜀誠著，2007年。〈中國國家安全戰略〉，收錄於翁明賢主編，《新戰略論》。臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 王靈桂主編，2015。《國外智庫看“一帶一路”Ⅱ》。北京：社會科學文獻出版社。
- 司馬遷〔西漢〕著，韓兆琦、王子今譯，2018。《新譯史記一本紀》。臺北：三民出版社。
- 尼古拉·查強、沈偉烈、蒲寧編著，2012。《地緣戰略與大國安全》。北京：解放軍出版社。
- 田繼周，1996。《先秦民族史》。成都：四川民族出版社。
- 石家鑄，2008。《海權與中國》。上海：三聯書店。
- 任曉駟，2013。《中國夢：誰的夢？》。北京：新世界出版社。
- 朱宏源，2010。《撰寫博碩士論文實戰手冊》。臺北：正中書局。
- 艾宏仁，1989。《中共海軍透視—邁向遠洋的挑戰》。臺北：洞察出版社。
- 何世同，2004。《戰略概論》。臺北：黎明文化。
- 何黎萍，2004。《圖解大國海權》。北京：北京理工大學出版社。
- 吳仁傑注釋，2006。《新譯孫子讀本》。臺北：三民書局。
- 吳宗嶽，1964。《中國的地緣政治》。臺北：中華文化出版事業社。
- 李宇凌，1993。《中共海軍實力》。香港：廣角鏡出版社。
- 李明春，2007。《海洋權益與中國崛起》。北京：海洋出版社。
- 李浩然、袁曉航，2017。《從世界工廠到世界工程師：新角色下中國的「一帶一路」倡議》。香港：三聯出版社。

- 沈偉烈、陸俊元，2001。《中國國家安全地理》。北京：時事出版社。
- 沈偉烈主編，2005。《地緣政治學概論》。北京：國防大學出版社。
- 沈默，1967。《地緣政治》。臺北：中央圖書供應社。
- 沈默，1979。《現代地緣政治—理論與實施》。臺北：三民書局。
- 尚虎平，2015。《一帶一路：關鍵詞》。北京：北京大學出版社。
- 林文隆、李英豪，2015年。《鷹凌亞太：從美國的再平衡戰略透視亞太軍演》。
臺北：秀威資訊。
- 林穎佑，2008。《海疆萬里—中國人民解放軍海軍戰略》。臺北：時英出版社。
- 邱子軒，2008。《龍鷹共舞：中共與美國海事安全互動》。臺北：秀威資訊。
- 門洪華，2013。《中國戰略報告》。北京：人民出版社。
- 南懷瑾，1981。《易經》。臺北：老古文化出版社。
- 胡波，2012。《中國海權策：外交、海洋經濟及海上力量》。北京：新華出版社。
社。
- 胡波，2015。《2049年的中國海上權力：海洋強國崛起之路》。臺北：凱信企業
管理顧問有限公司。
- 胡鞍鋼，2007。《中國崛起之路》。北京：北京大學出版社。
- 胡鞍鋼主編，2002。《中國戰略構想》。杭州：浙江人民出版社。
- 唐希中，2003年。《中國與週邊國家關係》。北京：社會科學出版社。
- 夏立平，2013。《中國國家安全與地緣政治》。北京：中國社會科學出版社。
- 孫光圻，1989。《中國古代航海史》。北京：海洋出版社。
- 孫希有，2015。《流量經濟新論—基於中國“一帶一路”戰略的理論視野》。北
京：中國社會科學出版社。
- 席來旺，1996。《21世紀中國戰略大策劃—國際安全戰略》。北京：紅旗出版

社。

秦玉才、周谷平、羅衛東共同編輯，2015。《“一帶一路”讀本》。杭州：浙江大學出版社。

馬榮生，2009。《地緣戰略與國家安全》。北京：軍事科學出版社。

高之國主編，2010年。《中國海洋發展報告（2010）》。北京：海洋出版社。

高金鈿，1992。《鄧小平國際戰略思想研究》。北京：國防大學出版社。

高金鈿主編，1995。《國際戰略學概說》。北京：國防大學出版社。

區肇威，2012。《翼龍出海：中國航母的發展與戰略思維》。臺北：尖端科技軍事雜誌社。

國防大學軍事學院編修，2004。《國軍軍語辭典（92年修訂本）》。臺北：國防部。

國防部「國防報告書」編纂委員會編，2013。《中華民國102年國防報告書》。臺北：國防部。

國軍軍事思想編審指導委員會，2003。《國軍軍事思想》。臺北：國防部。

國家信息中心「一帶一路」大數據中心著，2016。《「一帶一路」大數據報告》。北京：商務印書館。

張文木，2000。《中國新世紀安全戰略》。濟南：山東人民出版社。

張文木，2004。《世界地緣政治中國國家安全利益分析》。濟南：山東人民出版社。

張文木，2009。《論中國海權》。北京：海洋出版社。

張文木，2012。《世界地緣政治中國國家安全利益分析》。濟南：山東人民出版社。

張文木，2015。《中國地緣政治論》。北京：海洋出版社。

- 張潔主編，2015。《中國周邊安全形勢評估報告（2015） “一帶一路”與周邊戰略》。北京：社會科學文獻出版社。
- 張潔主編，2015。《中國周邊安全研究（第一卷）》。北京：社會科學文獻出版社。
- 張樸，1979。《地緣戰略學研究》。臺北：三軍大學政研所出版。
- 戚其章，1981。《北洋艦隊》。濟南：山東人民出版社。
- 曹雄源，2014。《戰略廣角：透析中共海權戰略與現代化發展》。臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 曹煜陽，2006。《經濟全球化與當代中國國防》。北京：軍事科學出版社。
- 畢恆達，2006。《教授為什麼沒告訴我——論文寫作的枕邊書》。臺北：學富文化。
- 章巽，1986年。《我國古代的海上交通》。北京：商務印書館。
- 習近平，2014。《習近平談治國理政》。北京：外文出版社。
- 陳向明，2004。《社會科學質的質研究》。臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 陳培雄，1996。《毛澤東戰爭藝術》。臺北：新高地出版社。
- 陳壽，1995。《三國志 宋劭熙刊本》。臺北：臺灣商務。
- 陳福成，2000。《國家安全與戰略關係》。臺北：時英出版社。
- 陸俊元，2012。《中國地緣安全》。北京：時事出版社。
- 喻江、江中元，2001。《未來之夢：新地緣經濟》。成都：四川人民出版社。
- 程廣中，1999。《地緣戰略論》。北京：國防大學出版社。
- 童超，2017。《寫給所有人的圖說中國史（下）》。臺北：月之海出版社。
- 鈕先鍾，1992。《中國戰略思想史》。臺北：黎明文化。
- 鈕先鍾，1995。《西方戰略思想史》。臺北：麥田出版社。

- 馮並，2015。《一帶一路：全球發展的中國邏輯》。臺北：高寶國際出版社。
- 馮維江、徐秀軍，2016。《一帶一路：邁向治理現代化的大戰略》。北京：機械工業出版社。
- 黃玉淦，2014。《中國大陸的邊疆與安全：從陸權邁向海權的戰略選擇》。臺北：秀威資訊科技股份有限公司。
- 黃勇、張景麗、崔今淑，2005。《蔚藍旖旎的海洋》。吉林：延邊大學出版社。
- 萬延泰主編，2005。《地緣戰略學》。臺北：陸軍教育訓練暨準則發展司令部。
- 廖文忠主編，2001。《中共軍事研究論文集》。臺北：中共研究雜誌社。
- 蒲寧，2009。《地緣戰略與中國安全環境的塑造》。北京：時事出版社。
- 趙峰、鄧舟、姚科，2013。《現代制海權》。北京：海潮出版社。
- 趙豐，2013。《天地間·古今事（科學人雜誌特刊15號）》。臺北：遠流出版社。
- 劉從德譯，2003。《地緣政治學：過去、現在和未來》。北京：新華出版社。
- 劉雪蓮，2002。《地緣政治學》。長春：吉林大學出版社。
- 劉勝驥，2011。《方法論 I — 方法之建立》。臺北：巨流出版社。
- 劉華清，2004。《劉華清回憶錄》。北京：解放軍出版社。
- 厲以寧、林毅夫、鄭永年，2015。《讀懂一帶一路》。北京：中信出版社。
- 樓耀亮，2002。《地緣政治與中國國防戰略》。天津：天津人民出版社。
- 潘彥豪，2012。《中共海洋武力的發展與影響（1992-2010）—海權理論的觀點》。臺北：粵儒文化。
- 翦伯贊，2003。《秦漢史》。臺北：雲龍出版社。
- 蔡翼，2009年。〈檢視解放軍遠洋海軍作戰之發展〉，輯於蔡翼、蘭寧利等著，
《崛起東亞-聚焦新世紀解放軍》。臺北市：勒巴克顧問公司。

鄧力群、馬洪、武衡主編，1987。《當代中國海軍》。北京：中國社會科學出版社。

鄧小平，1993。《鄧小平文選 第三卷》。北京：人民出版社。

鞠海龍，2009。《中國海權戰略》。北京：時事出版社。

魏汝霖，1997。《孫子兵法大權》。臺北：黎明文化。

(二) 專書譯著

大衛·穆勒 (David Muller) 著，李長浩譯，1988。《中共之海權》 (China as a Maritime Power)。臺北：國防部史編局出版。

伯基特·勞瑞 (Burkitt Laurie) 著，李育慈譯，2004。《解放軍75周年之歷史教訓》 (The Lessons of History: The Chinese People's Liberation Army at 75)。臺北：國防部史政編譯室。

阿爾弗雷德·賽耶·馬漢 (Alfred Thayer Mahan) 著，范利鴻譯，2007。《海權論》。西安：陝西師範大學出版社。

阿爾弗雷德·賽耶·馬漢 (Alfred Thayer Mahan) 著，熊顯華譯，2011。《大國海權》。南昌：江西人民出版社。

阿爾弗雷德·賽耶·馬漢 (Alfred Thayer Mahan) 著，簡寧譯，2015。《海權戰略》。北京：新世界出版社。

哈爾福德·麥金德 (Halford John Mackinder) 著，歐陽瑾譯，2014。《陸權論》。北京：石油工業出版社。

約翰·柯林斯 (John M. Collins) 著，鈕先鍾譯，1982。《大戰略》。臺北，黎明文化。

埃里克森 (Ericson A. S.) 著，徐勝譯，2014。《中國、美國與21世紀海權》 (China, The United States, and 21st century sea power: defining a maritime

- security partnership)。北京：海洋出版社。
- 索爾·伯納德·科恩 (Saul Bernard Cohen) 嚴春松譯，2011。《地緣政治學-國際
關係的地理學》。上海：社會科學院出版社。
- 茲比格涅夫·布里辛斯基 (Zbigniew Brzezinski) 著，林添貴譯，1998。《大棋
盤》 (The Grand Chessboard)。臺北：立緒文化。
- 高希柯夫 (Sergey G. Gorshkov) 著，朱成祥譯，1985。《國家海權論》。臺北：
黎明文化。
- 傑佛里·帕克 (Jeffrey Parker) 著，李亦鳴譯，1992。《20世紀的西方地理政治
思想》。北京，解放軍出版社。
- 傑佛瑞·提爾 (Geoffrey Till) 著，李永惕譯，2012。《21世紀海權》。臺北：國
防部史政編譯室。
- 萊恩·克拉克 (Ryan Clarke) 著，陳清鎮譯，2012。《中共海軍與能源安全》
(Chinese Energy Security The Myth of The Plans Frontline Status)。臺北：國
防部史政編譯室。
- 詹姆斯·費爾格里夫 (James Fairgrieve) 著，胡堅譯，2016。《地理與世界霸
權》。浙江：浙江人民出版社。
- 邁克爾·皮爾斯伯里 (Michael Pillsbury) 著，高一中譯，2001。《中共對未來安
全環境的辯論》 (China Debates the Future Security Environment)。臺北：國
防部史政編譯室。
- 黛安娜·雷德利 (Diana Ridley) 著，張可婷譯，2011。《一步步教您做文獻回
顧》。臺北：國際出版有限公司。
- 羅伯特·哈迪克 (Robert Haddick) 著，童光復譯，2017。《海上交鋒：中共、美
國與太平洋的未來》 (Fire On The Water : China,America,and Future of the

Pacific)。臺北：國防部政務辦公室。

(三) 論文、期刊

孔小惠，2010。〈地緣政治的涵義、主要理論及其影響國家安全戰略的途徑分析〉，《世界地理研究（WORLD REGIONAL STUDIES）》第19卷第2期，頁19-26。

王志平，2004。〈毛澤東地緣戰略思想與新中國的安全與發展〉，《中國軍事科學》，第17卷第1期，頁19-26。

王偉賢、劉駿為，2016。〈共軍2015年軍演概況 對我防衛作戰之影響〉，《陸軍學術雙月刊》，第52卷第550期，頁62-77。

王崑義，2009。〈《反分裂法》與台灣的國家安全〉，《新世紀智庫論壇》，第47期，頁58-62。

王崑義，2016。〈中國的國際戰略與一帶一路的形成〉，《台灣國際研究季刊》，第12卷第3期，頁23-50。

王歷榮，2012。〈論鄧小平的海權思想及其實踐〉，《中共浙江省委黨校學報》，2012年第1期，頁42-47。

包宗和，1989。〈美蘇中共三角關係變化的遊戲規則〉，《美國月刊》，第3卷12期，頁41-46。

余立佐、吳俊文，2015。〈國家戰略「一帶一路」的介紹〉，《CHEC香港振華》，2015年第8期，頁1-5。

吳兆禮，2015。〈南亞與“一帶一路”倡議：機遇、挑戰與前景〉，張潔主編，《中國周邊安全形勢評估報告（2015）“一帶一路”與周邊戰略》。北京：社會科學文獻出版社。頁142-162。

吳征宇，2005。〈重新認識心臟地帶理論及其戰略涵義〉，《現代國際關係》，

2005年第3期，頁55-61。

李兵、朱俊，2010。〈淺析新中國海軍戰略思想的發展演變〉，《軍事歷史雙月刊》，2010年第6期，頁38-40。

李志斐、張潔，2015。〈中國周邊：中美博弈與海洋爭端〉，張潔主編，《中國周邊安全研究（第一卷）》。北京：社會科學文獻出版社。頁16-33。

杜一平，2001。〈黨的三代領導核心—海軍建設思想的歷史考察〉，《軍事歷史雙月刊》，2001年第4期，頁8-12。

杜哲元，2017。〈中國海軍戰略演變中的作戰海區問題研究〉，《太平洋學報》，2017年第4期，頁66-80。

沈明室等，2013。〈中共海軍戰略發展對南海局勢之影響兼論我具體作法〉，《89週年校慶學術研討會論文集》（年5月17日），頁166。

林文隆，2009。〈從亞丁灣啟航：美中航向海上競爭或合作？〉，國防大學編印，《2009年解放軍研究論壇彙編》。桃園：國防大學。頁41-58。

林麗香，2001。〈中共睦鄰友好政策之探討〉，《國防雜誌》，第17卷第6期，頁58-79。

邱俊榮，2009。〈由派兵亞丁灣護航析論中共海上安全戰略與航母發展〉，國防大學編印，《2009年解放軍研究論壇彙編》。桃園：國防大學。頁59-84。

倪俊生，1987。〈中共『國防現代化』現況與發展〉，《中國大陸研究》，第30卷第4期，頁44-48。

孫本初，2005。〈如何寫好一本優質的碩博士論文〉，《台北大學撰寫碩博士論文與投稿學術期刊》，第7期，頁3-7。

孫璐，2005。〈中國海權內涵探討〉，《太平洋學報》，2005年第10期，頁82-89。

- 馬立德，2010。〈中共海軍60周年海上閱兵之研究〉，《海軍學術雙月刊》，第44卷第3期，頁69-80。
- 高長，2017。〈大陸倡議「一帶一路」的政治經濟分析〉，《展望與探索》，第15卷第6期，頁52-70。
- 高新生、馬敬增、董春林，2005。〈論鄧小平新時期中國海防建設思想〉，《國防》，2005年第8期，頁56-59。
- 張登及，2014。〈大陸地緣經濟戰略軸心—「一帶一路」〉，《大陸與兩岸情勢簡報》，2014年第9期，頁1-3。
- 張蘊嶺，2015。〈如何認識“一帶一路”的大戰略設計〉，張潔主編，《中國周邊安全形勢評估報告（2015）“一帶一路”與周邊戰略》。北京：社會科學文獻出版社。頁3-11。
- 章長蓉，1992。〈中共海軍建軍與戰略發展之研究〉，《第二屆二十一世紀海權研討會論文集》。臺北：海軍學術月刊。頁102-124。
- 莫大華，2016。〈新古典地緣政治理論的再起：以中共「一帶一路」地緣政治經濟戰略佈局為例〉，《國防雜誌》，第31卷第1期，頁1-20。
- 連弘宜，2007。〈中國對俄羅斯石油能源戰略與外交〉，《國際關係學報》，2007年第24期，頁51-86。
- 郭添漢、陳明仁，2016。〈中共海軍戰略發展對南海局勢之影響〉，《海軍學術雙月刊》，第50卷第6期，頁25-43。
- 陳文浩，2016。〈中共海軍戰略動向與影響——以機動系列演習為視角〉，《展望與探索》，第14卷第10期，頁70-83。
- 陳永康、翟文中，1997。〈中共海軍戰略演進之研究〉，《中國大陸研究》，第40卷9期，頁16。

- 陳美慧、蘇小東，2012。〈論鄧小平海軍建設思想〉，《軍事歷史雙月刊》，2012年第3期，頁127-132。
- 陸伯彬，2016。〈中國海軍的崛起：從區域性海軍力量到全球性海軍力量？〉《國防安全研究》，第1期，頁13-148。
- 楊丹志，2015。〈東南亞局勢與“海上絲綢之路”建設〉，張潔主編，《中國周邊安全形勢評估報告（2015）“一帶一路”與周邊戰略》。北京：社會科學文獻出版社。頁127-141。
- 楊震、蔡亮，2017。〈論航空母艦與中國海權〉，《當代世界》，2017年第8期，頁42-45。
- 楊懷慶，2000。〈新時期指導人民海軍建設的強大思想武器—學習江澤民關於海軍建設的重要思想〉，《求是》，2000年第15期，頁26-29。
- 趙國材，2004。〈共建21世紀「海上絲綢之路」〉，《觀察雜誌》，2004年第8期，頁45-47。
- 劉一建，1999。〈中國未來的海軍建設與海軍戰略〉，《戰略與管理》，第5期，頁94-102。
- 劉倩瑋，2017。〈中國首艘國產航母正式下水〉，《綠色中國》，2017年第9期，頁78-79。
- 劉啟文，2011。〈前進印度洋中共珍珠鏈戰略之剖析〉，《海軍學術雙月刊》，第45卷第5期，頁35-50。
- 樂毅駿，2009。〈析論中共海軍挺進「深藍」—以派遣海外護航編隊及打擊海盜為例〉，國防大學編印，《2009年解放軍研究論壇彙編》。桃園：國防大學。頁41-58。
- 潘世勇，2008。〈就地緣戰略看中共海軍未來發展〉，《國防雜誌》，23卷3

期，頁105 - 117。

蔡明均，2017。〈中共海軍戰略與艦艇發展〉，《海軍學術雙月刊》，第51卷第3期，頁49-62。

蔡明憲，2015。〈美國制衡中國的戰略意圖分析與展望—從Dr. Michael Pillsbury的《2049百年馬拉松》一書談起〉，《新世紀智庫論壇》，第72期，頁27-33。

錢尹鑫，2017。〈中國大陸在南海的戰略視野與未來趨向之研析〉，《海軍學術雙月刊》，第51卷第5期，頁26-39。

應天行，2011。〈大陸首艘航母服役的戰略意涵〉，《中共研究》，第45卷第6期，頁85-100。

謝游麟，2015。〈中共海軍啟動戰略轉型：近海防禦與遠海護衛結合〉，《戰略安全研析》，第122期，頁30-38。

謝游麟，2017。〈中共海軍戰略轉型之意涵與影響〉，《海軍學術雙月刊》，第51卷第3期，頁33-48。

謝游麟、何培菘，2016。〈中共海軍亞丁灣護航行動6週年之回顧與啟示〉，《海軍學術雙月刊》，第50卷第1期，頁113-118。

(四) 網路資料

BBC中文網，2017年7月12日。〈觀察：中國在吉布提設軍事基地幹什麼？〉，《BBC中文網》。參見 www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-40586499 (瀏覽日期：民國107年2月11日)。

Christopher Goscha，2017年2月9日。〈重新理解30年越南戰爭〉，《紐約時報中文網》。參見 <https://cn.nytimes.com/opinion/20170209/the-30-year-s-war-in-vietnam/zh-hant/> (瀏覽日期：民國106年12月5日)。

ETtoday大陸新聞中心，2014年5月8日。〈中國高鐵新目標 1.3萬公里兩日到達美國〉，《ETtoday新聞網》。參見<http://www.ettoday.net/news/20140508/354842.htm#ixzz31748f0lx>（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

ETtoday大陸新聞中心，2015年12月4日。〈泛亞鐵路網連通歐洲！中寮鐵路寮國段預計2020年通車〉，《ETtoday新聞網》。參見<https://www.ettoday.net/news/20151204/607766.htm>（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

ETtoday大陸新聞中心，2017年6月30日。〈中國航母的「帶刀侍衛」張軍社：055領先美勃克級艦〉，《ETtoday新聞網》。參見<https://www.ettoday.net/news/20170630/956023.htm>（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

ETtoday新聞雲，2015年11月27日。〈已簽10年約！中國在「非洲之角」吉布地建軍事基地〉，《ETtoday新聞雲》。參見<https://www.ettoday.net/news/20151127/604032.htm>（瀏覽日期：民國107年2月11日）。

ifuun.com，2015年11月20日。〈中國海軍獲准在馬來西亞建基地：美國國內全沸騰了幾個月努力全廢〉，《ifuun.com》。參見www.ifuun.com/a201711207032681/（瀏覽日期：民國106年1月22日）。

KKNews，2017年5月14日。〈中巴經濟走廊〉，《KKNews》。參見<https://kknews.cc/zh-mo/world/lpzork9.html>（瀏覽日期：民國107年5月22日）。

MDC軍武狂人夢，〈中國航空母艦發展歷程與未來〉，《MDC軍武狂人夢》，參見www.mdc.idv.tw/mdc/navy/china/china-cv.htm（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

Sid Weng，2015年4月15日。〈中國央視曝光官方版「一帶一路」路線圖 海陸串連全球44億人口〉，《The News Lens 關鍵評論》。參見<https://www.the>

newslens.com/article/15329（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

人民網，2017年6月28日。〈海軍萬噸“大驅”今日下水 專家：服役后或加入航母編隊〉，《人民網》。http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0628/c1011-29368937.html（瀏覽日期：民國107年3月28日）

中央社，2017年4月23日。〈陸專家：中共海軍實現向遠海戰略轉型〉，《聯合新聞網》。參見http://news.ifeng.com/a/20140423/40004800_0.shtml（瀏覽日期：民國107年4月16日）。

中央通訊社，2013年5月11日。〈大陸組建首支艦載航空兵部隊〉，《中央通訊社》。參見http://blog.udn.com/article/article_print.jsp?uid=light03589&f_ART_ID=7622955（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

中央通訊社，2017年6月17日。〈陸一帶一路珍珠鏈 陸企承建巴加莫約港〉，《中央通訊社》。參見www.cna.com.tw/news/gpho/201706170005-1.aspx（瀏覽日期：民國106年10月12日）。

中央通訊社，2017年9月6日。〈陸首艘4萬噸補給艦服役 補強航艦編隊〉，《中央通訊社》。參見www.cna.com.tw/news/acn/201709060329-1.aspx（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

中共國家海洋局，2007年4月12日。〈全國海洋經濟發展綱要（全文）〉，《中共國家海洋局官網》。參見www.soa.gov.cn/bmzz/jgbmzz2/zcfzydyqys/201211/t20121107_13821.html（瀏覽日期：民國106年12月16日）。

中國共產黨新聞，〈1974年2月22日 毛澤東提出劃分三個世界的理論〉，《中國人民網》。參見www.people.com.cn/GB/historic/0222/7.html（瀏覽日期：民國106年12月6日）。

中國共產黨新聞網，〈毛澤東傳1949-1976〉，《中國共產黨新聞網》。參見

<http://cpc.people.com.cn/BIG5/69112/70190/70192/70271/4766148.html>（瀏覽日期：民國106年12月3日）。

中國國民黨政策委員會，2014年11月21日。〈大陸「一帶一路」對外開放戰略〉，《中國國民黨政策委員會大陸情勢雙週報1679期》。參見<http://2014.kmt.org.tw/page.aspx?id=44&aid=33371>（瀏覽日期：民國106年11月29日）。

中國評論通訊社，2014年11月4日。〈斯里蘭卡准中國潛艇靠泊印度視為懷敵意〉，《中國評論通訊社》。參見<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103461635>（瀏覽日期：民國106年10月20日）。

中國評論通訊社，2014年11月9日。〈習近平宣布：出資400億美元成立絲路基金〉，《中國評論新聞網》。參見<http://hk.crntt.com/doc/1034/6/9/0/103469047.html?>（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

中國新聞網，2012年11月20日。〈堅定不移沿著中國特色社會主義道路前進為全面建成小康社會而奮鬥—胡錦濤在中國共產黨第十八次全國代表大會上的報告（全文）〉，《中國新聞網》。參見http://news.china.com.cn/politics/2012-11/20/content_27165856.htm（瀏覽日期：民國107年3月22日）。

中華人民共和國中央人民政府官網，2013年10月3日。〈習近平於印度尼西亞國會發表演講：「攜手建設中國—東盟命運共同體」全文〉，《中華人民共和國中央人民政府官網》。參見http://www.gov.cn/ldhd/2013-10/03/content_2500118.htm（瀏覽日期：民國106年9月8日）。

中華人民共和國商務部，2015年10月19日。〈中、阿、坦三方合作的巴加莫約港口項目奠基〉，《中華人民共和國商務部官網》。參見<http://www.mofcom.>

gov.cn/article/i/jyjl/k/201510/20151001139333.shtml (瀏覽日期：民國106年10月12日)。

中華人民共和國國家統計局，2017年。〈中國統計年鑑—2017〉，《中華人民共和國國家統計局》。參見www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexch.htm (瀏覽日期：民國107年1月22日)。

中華人民共和國國務院新聞辦公室，2009年1月。〈2008年中國的國防白皮書〉，《中華人民共和國中央政府網》。參見http://www.gov.cn/zwgk/2009-01/20/content_1210224.htm (瀏覽日期：民國107年3月18日)。

中華人民共和國國務院新聞辦公室，2011年3月31日。〈2010年中國的國防白皮書〉，《中華人民共和國中央政府網》。參見http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/test/2011-03/31/content_1835465.htm (瀏覽日期：民國107年3月18日)。

中華人民共和國國務院新聞辦公室，2013年4月16日。〈中國武裝力量的多樣化運用白皮書〉，《中華人民共和國中央政府網》。參見http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/jrzg/2013-04/16/content_2379013.htm (瀏覽日期：民國107年3月18日)。

中華人民共和國國務院新聞辦公室，2015年5月26日。〈中共的軍事戰略白皮書(全文)〉，《國務院新聞辦公室網站》。參見<http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2015/Document/1435161/1435161.htm> (瀏覽日期：民國107年3月22日)。

中華人民共和國國務院新聞辦公室，2015年5月26日。〈中共的軍事戰略白皮書〉，《國務院新聞辦公室網站》。參見<http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/2015/Document/1435161/1435161.htm> (瀏覽日期：民國107年3月23日)。

文揚，2015年3月3日。〈「一帶一路」倒逼中國海軍加速轉型〉，《中國網》。

參見 http://www.china.com.cn/opinion/think/2015-03/03/content_34935715.htm

（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

文匯網，2015年9月9日。〈中國獲租巴基斯坦瓜達爾港2000畝土地〉，《文匯

網》。參見<http://news.wenweipo.com/2015/09/09/IN1509090025.htm>（瀏覽日

期：民國106年6月15日）。

文匯網，2015年9月9日。〈瓜達爾港的願景與挑戰〉，《文匯網》。參見

<http://news.wenweipo.com/2015/09/09/IN1509090026.htm>（瀏覽日期：民國106

年6月15日）。

王季男，2009年11月7日。〈1989-2002：小康社會理論的豐富發展和全面建設-小

康社會目標及任務的提出第二步戰略目標的提前實現和新「三步走」發展戰

略的提出〉，《中國共產黨新聞網》。參見 [http://dangshi.people](http://dangshi.people.com.cn/BIG5/138903/10528860.html)

[.com.cn/BIG5/138903/10528860.html](http://dangshi.people.com.cn/BIG5/138903/10528860.html)（瀏覽日期：民國106年7月28日）。

王曉易，2009年9月19日。〈中國軍兵種及武警部隊發展沿革〉，《網易新聞

網》。參見http://news.163.com/09/0919/16/5JJCE92U0001124J_all.html（瀏覽

日期：民國106年10月8日）。

白羽，2016年11月27日。〈成立新型力量體系對形成軍委管總戰區主戰軍種主建

戰略格局具有重要意義〉，《新華網》。參見 www.xinhuanet.com/talkin

[g/2016-11/27/c_129379701.htm](http://www.xinhuanet.com/talking/2016-11/27/c_129379701.htm)（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

石家鑄、崔常發，2009年12月11日。〈60年人民海軍建設指導思想的豐富和發

展〉，《中華人民共和國國史網》，參見<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n/201>

[4/0813/c69113-25459367-3.html](http://cpc.people.com.cn/BIG5/n/2014/0813/c69113-25459367-3.html)（瀏覽日期：民國107年3月15日）。

全球軍事評論，2017年8月16日。〈中國096型核潛艇進入服役倒計時 美專家稱

性能世界前三〉，《每日頭條》。參見 <https://kknews.cc/zh-tw/military/3mr8qb8.html>（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

印度日報，2017年5月18日。〈印度成為唯一抵制「一帶一路」論壇的大國〉，《俄羅斯衛星通訊社》。參見 big5.sputniknews.cn/foreignmedia/201705181022660129/（瀏覽日期：民國107年2月15日）。

朱鵬英，2009年4月15日。〈海軍司令員：中國海軍能隨時遂行多樣化軍事任務〉，《中國新聞網》。參見 www.chinanews.com/gn/news/2009/04-15/1647955.shtml（瀏覽日期：民國107年3月22日）。

江飛宇，2017年1月23日。〈跳躍式進步 大陸第2艘自產航艦裝電磁彈射器〉，《中時電子報》。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20170123004077-260417（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

吳立新，2017年11月7日。〈建設海洋強國離不開海洋科技〉，《中國共產黨新聞網》。參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2017/1107/c40531-29630757.html>（瀏覽日期：民國107年4月10日）。

吳光祥，〈鄧小平出席聯合國特別會議的台前幕后〉，《中國共產黨新聞網》。參見 <http://cpc.people.com.cn/BIG5/85037/8534293.html>（瀏覽日期：民國106年12月8日）。

李文輝，2018年4月18日。〈遼寧艦南海演訓，滿甲板殲15〉，《中時電子報》。參見 <http://www.chinatimes.com/newspapers/20180419000546-260108>（瀏覽日期：民國107年4月18日）。

李玉梅，2010年8月16日。〈國家海洋局局長孫志輝：發展藍色經濟 建設海洋強國〉，《中國共產黨新聞網》，參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/49169/49170/12452506.html>（瀏覽日期：民國106年12月16日）。

- 李宣良，2017年5月25日。〈努力建設一支強大的現代化海軍，為實現中國夢強軍夢提供堅強力量支撐〉，《人民網》。參見<http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0525/c1011-29298471.html>（瀏覽日期：民國107年4月10日）。
- 李靖堂，2017年10月20日。〈擴大一帶一路戰略航線 陸取緬甸皎漂港7成股權〉，《中時電子報》。參見www.chinatimes.com/realtimenews/20171020002619-260409（瀏覽日期：民國106年10月20日）。
- 李鼎文，〈論毛澤東海軍發展戰略思想〉，《中國共產黨新聞網》，參見<http://cpc.people.com.cn/BIG5/69112/70190/70194/5235712.html>（瀏覽日期：民國107年3月15日）。
- 阮宗澤，2017年5月15日。〈“一帶一路”開闢合作共贏新天地〉，《求是網》。參見www.qstheory.cn/dukan/qs/2017-05/15/c_1120953846.htm（瀏覽日期：民國106年11月18日）。
- 周健，2016年3月7日。〈王華勇：海軍東海艦隊和東部戰區海軍兩種稱謂同時存在都正確〉，《中華網》。參見<http://military.china.com/important/11132797/20160307/21727612.html>（瀏覽日期：民國107年3月22日）。
- 東方日報，2015年5月17日。〈中泰開鑿克拉運河打通亞洲財路〉，《東方日報電子報》。參見http://orientaldaily.on.cc/cnt/news/20150517/00174_001.html（瀏覽日期：民國106年1月22日）。
- 林庭瑤，2017年12月9日。〈斯里蘭卡漢班托塔港經營權 移交中共〉，《聯合報》。參見<https://udn.com/news/story/7331/2866305>（瀏覽日期：民國106年12月11日）。
- 林庭瑤，2017年6月6日。〈美媒：陸海軍超越俄國 世界第二〉，《聯合新聞網》，參見<https://udn.com/news/story/7331/2506248>（瀏覽日期：民國107年3

月28日)。

林啟，2013年8月8日。〈大家談中國 習近平的「海洋強國夢」〉，《BBC中文網》。參見http://www.bbc.com/zhongwen/trad/comments_on_china/2013/08/130808_coc_china_dream_maritime_power (瀏覽日期：民國107年4月10日)。

林億，2016年7月8日。〈中馬共同開發馬六甲港口 是否將被軍用是疑慮〉，《阿波羅新聞網》。參見www.ifuun.com/a201711207032681/ (瀏覽日期：民國107年1月22日)。

林艷，2015年3月7日。〈高虎城：一帶一路有利於陸海統籌、東西互濟〉，《中國評論通信社》。參見<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103653068> (瀏覽日期：民國106年12月18日)。

法新社，2017年7月18日。〈華府智庫：中國「一帶一路」恐帶來嚴重金融風險〉，《自由時報》。參見<http://news.ltn.com.tw/news/business/breakingnews/2136187> (瀏覽日期：民國106年12月5日)。

姜廷玉，2014年8月13日。〈鄧小平對毛澤東軍事戰略思想的繼承與發展〉，《中國共產黨新聞網》。參見<http://cpc.people.com.cn/BIG5/n/2014/0813/c69113-25459367-3.html> (瀏覽日期：民國107年3月15日)。

姜廷玉，2017年7月31日。〈毛澤東與新中國人民軍隊建設〉，《中國共產黨新聞網》。參見<http://dangshi.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0731/c85037-29437923.html> (瀏覽日期：民國106年12月16日)。

星洲日報，2016年10月20日。〈皇京港深水補給碼頭奠基，打造卓越港口〉，《星洲網》。參見www.sinchew.com.my/node/1578784 (瀏覽日期：民國106年11月22日)。

胡光曲，2013年1月16日。〈軍人要維護領土邊疆也要維護利益邊疆〉，《華夏

經緯網》。參見<http://big5.huaxia.com/thjq/jsxw/dl/2013/01/3169269.html>（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

胡波，2018年3月23日。〈國民海洋意識評估〉，《新華網》。參見www.xinhuanet.com/globe/2018-03/23/c_137059283.htm（瀏覽日期：民國107年4月10日）。

茅岳霖，2017年10月19日。〈中國霸道佔皎漂港，緬甸為何最終毫無選擇〉，《多維新聞網》。參見<http://news.dwnews.com/global/big5/news/2017-10-18/60018292.html>（瀏覽日期：民國106年10月20日）。

軍事熱點新聞，2017年3月7日。〈我軍首個海外基地年內將啟用，或部署陸海空軍合成部隊〉，《東方新聞網》。參見<http://xinwen.eastday.com/a/170307134835413.html>（瀏覽日期：民國107年2月12日）。

唐家璇，1999年12月。〈新中國外交的光輝歷程〉，《中華人民共和國外交部官網》。參見www.mfa.gov.cn/chn/pds/ziliao/wjs/2159/t8737.htm（瀏覽日期：民國106年12月3日）。

孫代新，2015年5月11日。〈“一帶一路”帶動經濟 專用車迎來新機遇〉，《中國卡車網》。參見http://www.360che.com/news/150511/40290_all.html（瀏覽日期：民國106年12月3日）。

孫光圻，2016年04月15日。〈中國航海術開闢海上絲綢之路〉，《中國社會科學網》。參見http://ex.cssn.cn/djch/djch_djchhg/hanghaiwenmingyuhaihangsichouzhilu/201604/t20160415_2968824.shtml（瀏覽日期：民國107年3月15日）。

孫宇青，2017年6月8日。〈美2017中國軍力報告：中國將建更多海外軍事基地〉，《自由時報》。<http://news.ltn.com.tw/news/politics/paper/1108829>（瀏覽日期：民國106年6月28日）。

孫志遠，2014年8月13日。〈“一帶一路”戰略構想的三重內涵〉，《第一文庫網》。參見www.wenku1.com/news/D90BBDE26DFD1F7B.html（瀏覽日期：民國106年12月3日）。

徐尚禮，2015年8月19日。〈陸將接管美軍吉布地一基地〉，《中時電子報》。參見www.chinatimes.com/realtimenews/20150819004744-260408（瀏覽日期：民國107年2月11日）。

徐尚禮，2016年11月5日。〈共軍打造60艘056型護衛艦隊〉，《中時電子報》，參見www.chinatimes.com/realtimenews/20161105004001-260417（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

殷月蘭，2015年5月4日。〈新中國第一個「五一」〉，《中國檔案資訊網》。參見www.zgdazxw.com.cn/culture/2015-05/04/content_97060.htm（瀏覽日期：民國106年9月8日）。

涂鉅旻，2017年8月31日。〈國軍發布中國軍力報告 機艦近台圖曝光〉，《自由時報》。<http://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/2179739>（瀏覽日期：民國106年9月3日）。

商乃寧，2017年10月12日。〈習近平海洋強國思想的科學體系與深刻內涵〉，《中國海洋報》，參見www.oceanol.com/fazhi/201710/12/c68931.html（瀏覽日期：民國106年12月16日）。

國家發展改革委員會、外交部、商務部聯合發佈，2015年3月28日。〈推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動〉，《國際日報》。參見www.chinesetoday.com/big/article/984579（瀏覽日期：民國106年11月29日）。

崔東，2013年9月8日。〈習近平在哈薩克斯坦納扎爾巴耶夫大學發表重要演講弘

揚人民友誼共同建設“絲綢之路經濟帶”》，《人民網》。參見 <http://politics.people.com.cn/n/2013/0908/c1024-22842900.html>（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

張國威，〈中越戰爭將領 掌管東南西戰區 五大戰區瞄準東南沿海 鎖定台海、釣魚台〉，《中時電子報》，2016年2月3日。參見 www.chinatimes.com/newspapers/20160203000823-260301（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

張棋焯，2015年10月。〈習近平主政外交下的中國與孟加拉關係〉，《國立清華大學亞洲政策中心》。參見 <http://cap.nthu.edu.tw/ezfiles/891/1891/img/2367/157422527.pdf>（瀏覽日期：民國106年2月12日）。

郭匡超，2018年4月6日。〈超俄趕美，大陸海軍實力世界第二〉，《中時電子報》。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20170606001998-260417（瀏覽日期：民國107年4月10日）。

郭希誠，2013年8月5日。〈斯里蘭卡可倫波港擴建完工啟用〉，《中時電子報》。參見 www.chinatimes.com/realtimenews/20130805003788-260408（瀏覽日期：民國106年10月20日）。

陳弋澤，2014年4月23日。〈中國宜從“三大艦隊”向“兩海艦隊”轉變〉，《鳳凰軍事網》。參見 http://news.ifeng.com/a/20140423/40004800_0.shtml（瀏覽日期：民國107年4月16日）。

陳忠海，2016年6月21日。〈宋代銅錢的“國際化”〉，《中國人民網》。參見 <http://theory.people.com.cn/BIG5/n1/2016/0621/c83865-28466245.html>（瀏覽日期：民國107年3月20日）。

陳政錄，2017年8月6日。〈中馬重磅合建港口 新加坡憂急〉，《中時電子

報》。參見www.chinatimes.com/newspapers/20170806000582-260309（瀏覽日期：民國106年9月5日）。

陳柏廷，2015年4月15日。〈一帶一路揭藍圖3條金路線〉，《中時電子報》。參見www.chinatimes.com/newspapers/20150415000463-260108（瀏覽日期：民國106年11月29日）。

陳柏廷，2017年11月9日。〈造艦技術躍進 俄媒稱陸第三艘航母輪廓確定〉，《中時電子報》。<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20171109001656-260417>（瀏覽日期：民國106年11月9日）

陳穎仁，2017年1月4日。〈中國的海上珍珠 瓜達爾港通航〉，《天下雜誌》，第614期。參見<https://www.cw.com.tw/article/articleLogin.action?id=5080282>（瀏覽日期：民國106年12月16日）。

曾復生，2010年8月27日。〈胡錦濤的國際戰略核心思維〉，《財團法人國家政策研究基金會-國政分析》。參見<http://www.npf.org.tw/3/8006>（瀏覽日期：民國106年7月30日）。

華夏經緯網，2013年9月7日。〈習近平於哈薩克演講：共建「絲綢之路經濟帶」全文〉，《華夏經緯網》。參見<http://big5.huaxia.com/zt/tbgz/13-038/3520399.html>（瀏覽日期：民國106年9月8日）。

菲律賓絲綢之路國際商會，〈中國一帶一路規劃正式公佈：中國各地方開放態勢〉，《菲律賓絲綢之路國際商會資訊網》。參見<http://www.psricc.com/cn/belt-and-road-initiative/chinas-regions>（瀏覽日期：民國106年9月8日）。

馮尚賢，2009年4月20日。〈毛澤東在“南昌”艦上為人民海軍題詞〉，《中國共產黨新聞網》。參見<http://dangshi.people.com.cn/BIG5/151935/151937/1519>

43/9157824.html (瀏覽日期：民國107年3月16日)。

黃子娟，2017年6月28日。〈我國新型萬噸級驅逐艦首艦今日下水〉，《人民網》。參見<http://military.people.com.cn/BIG5/n1/2017/0628/c1011-29368597.html> (瀏覽日期：民國107年4月15日)。

搜狐網，2016年10月16日。〈中國海外戰略 經濟安全重大一步—孟加拉(吉大港)〉，《搜狐網》。參見<https://m.sohu.com/n/470373701/> (瀏覽日期：民國106年10月20日)。

新浪軍事網，2013年11月12日。〈美報告稱中國5艘095型核潛艇有望2015年部署部隊〉，《新浪軍事網》。參見<http://mil.news.sina.com.cn/2013-11-12/0722749069.html> (瀏覽日期：民國107年4月15日)。

新華社，2006年2月16日。〈1992年國務院政府工作報告〉，《中華人民共和國中央人民政府網》。參見www.gov.cn/test/2006-02/16/content_200922.htm (瀏覽日期：民國106年11月18日)。

新華社，2012年11月8日。〈十八大授權發布：胡錦濤表示，繼續促進人類和平與發展的崇高事業〉，《新華網》。參見http://www.xinhuanet.com/18cpcnc/2012-11/08/c_113637915.htm (瀏覽日期：民國106年7月29日)。

新華社，2016年11月1日。〈中歐班列：品牌效應漸顯 整合尚需加速〉，《新華絲路網》。參見<http://silkroad.news.cn/news/7259.shtml> (瀏覽日期：民國106年2月28日)。

新華社，2016年2月2日。〈國防部：戰區軍種機關調整組建已完成〉，《鳳凰資訊網》。參見http://news.ifeng.com/a/20160202/47332944_0.shtml (瀏覽日期：民國107年4月15日)。

新華社，2017年年11月8日。〈和平方舟醫院船首訪莫桑比克〉，《新華網》。

http://news.xinhuanet.com/mil/2017-11/08/c_129735369.htm（瀏覽日期：民國106年11月9日）

新華網，2013年10月3日。〈習近平主席在印尼國會發表重要演講〉，《新華

網》。參見<http://www.xinhuanet.com/world/xjpyngghyj/wz.htm>（瀏覽日期：民國106年11月29日）。

楊懷慶，2004年7月14日。〈鄧小平同志與海軍現代化〉，《鄧小平紀念網》。

參見 <http://cpc.people.com.cn/GB/69112/69113/69116/4724870.html>（瀏覽日期：民國107年3月16日）。

經濟日報社論，2017年8月24日。〈中歐班列改變歐亞貿易生態〉，《經濟日報

電子報》。參見 <https://money.udn.com/money/story/5628/2660626>（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

葉宣，2017年10月18日。〈習近平十九大報告：三十年躋身現代化強國〉，《德

國之聲中文網》。參見 <https://www.msn.com/zh-tw/news/other/習近平十九大報告三十年躋身現代化強國/ar-AAAtFeaO>（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

路透社，2015年5月14日。〈中國一帶一路高峰會 印度拒出席並提出警告〉，

《自由時報》。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2067328>（瀏覽日期：民國106年12月3日）。

路透社，2017年5月15日。〈中國一帶一路貿易聲明 歐洲多國拒簽署〉，《自由

時報》。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2068458>（瀏覽日期：民國106年12月5日）。

路透社，2017年6月9日。〈肯亞新鐵路耗資40億美元 當地人批「充滿中國元

素」〉，《自由時報》。參見 <http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/>

2094955（瀏覽日期：民國106年12月5日）。

路透社，2017年7月27日。〈一帶一路踢鐵板？中國海外高鐵建案逾3成吹了〉，

《自由時報》。參見<http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/2144380>

（瀏覽日期：民國106年12月5日）。

趙廣成，2017年2月17日。〈“一帶一路”背景下的中國軟實力透視〉，《絲綢

之路城市聯盟網》。參見 http://www.srca-info.com/srca/srca2/201702/t20170217_6619.html

（瀏覽日期：民國106年11月29日）。

劉必榮，2016年11月14日。〈縱橫天下一莫迪訪日與南亞格局〉，《中時電子

報》。 <http://www.chinatimes.com/newspapers/20161114000352-260109>（瀏覽

日期：民國106年6月28日）。

劉江永，2006年4月26日。〈地緣戰略需要海陸和合論〉，《人民報》。參見

<http://theory.people.com.cn/BIG5/49150/49152/4329998.html>（瀏覽日期：民國

107年3月19日）。

劉利貞，2015年4月13日。〈唱衰「一帶一路」美智庫：又一樁花大錢無用的

事〉，《蘋果日報》。參見<https://tw.appledaily.com/new/realttime/20150413/591874/>

（瀏覽日期：民國106年12月3日）。

劉宗義，2015年1月9日。〈21世紀海上絲綢之路建設與中國沿海城市和港口的發

展〉，《中國評論通信社》。參見<http://hk.crnrt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=53&kindid=0&docid=103565306>

（瀏覽日期：民國106年11月28

日）。

劉航，2015年8月8日。〈世界軍艦發展史第1期:槳帆戰船時代〉，《中國軍

網》。參見www.81.cn/big5/jmywyl/2015-08/08/content_6620065.htm（瀏覽日

期：民國107年3月22日）。

劉道生，〈毛主席關懷人民海軍建設〉，《人民網》。參見

<http://www.people.com.cn/BIG5/shizheng/8198/30446/30450/2209767.html>（瀏

覽日期：民國10年3月15日）。

劉曉真，2016年12月27日。〈中共航母編隊首跨第一島鏈曝三大短板〉，《大紀

元》。參見www.epochtimes.com/b5/16/12/27/n8635144.htm（瀏覽日期：民國

107年4月15日）。

劉曉真，2016年12月27日。〈中共航母編隊首跨第一島鏈曝三大短板〉，《大紀

元》。參見www.epochtimes.com/b5/16/12/27/n8635144.htm（瀏覽日期：民國

107年4月15日）。

蔡子岳，2017年1月8日。〈港口租中國99年 斯里蘭卡人抗爭〉，《自由時

報》。參見<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1069414>（瀏覽日期：民國

106年12月11日）。

鄭永年，2015年1月13日。《絲綢之路與中國的可持續崛起》，《中國評論新聞

網》。參見 <http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103653068>（瀏覽日期：民國107年4月18日）。

寰宇資訊，2017年2月15日。〈一帶一路與中國—「一帶一路」戰略掀起中印合

作新熱潮〉，《寰宇資訊網》。參見<https://zi.media/@yidianzixun/post/NCzPqu>

u（瀏覽日期：民國106年11月28日）。

盧伯華，2017年8月31日。〈大陸突關停遼寧號艦載機殲-15A生產線〉，《中時

電子報》。參見 [http://www.chinatimes.com/realtimenews/20170831005936-](http://www.chinatimes.com/realtimenews/20170831005936-260417)

260417（瀏覽日期：民國107年4月20日）。

賴湘茹，2015年4月15日。〈一帶一路版圖 擴大至南太平洋〉，《工商時報》。

參見<https://www.chinatimes.com/newspapers/20150415000109-260203>（瀏覽日

期：民國106年11月28日）。

聯合報社論，2014年11月17日。〈一帶一路：中國的劇烈轉身〉，《聯合電子報》。參見<http://paper.udn.com/udnpaper/PID0004/268903/web/#3L-5269937L>（瀏覽日期：民國106年12月16日）。

聯合新聞網，2017年8月12日。〈2049年 中共盼擁10艘航母〉，《聯合新聞網》。參見<https://udn.com/news/story/7331/2637893>（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

羅清俊，2007年。〈如何讓博碩士論文更有說服力？〉，《「撰寫碩博士論文與投稿學術期刊」論壇》。參見<http://www.ntpu.edu.tw/~pa/admission/960106-1.pdf>（瀏覽日期：民國106年9月17日）。

羅婷婷，2017年5月2日。〈中共新航母全球排名？專家：五名開外〉，《新唐人新聞網》。參見www.ntdtv.com/xtr/b5/2017/05/02/a1322930.html（瀏覽日期：民國107年4月15日）。

蘇向東，2014年4月14日。〈中國人民解放軍海軍發展歷程〉，《中國網新聞中心》。參見http://news.china.com.cn/2014-04/14/content_32085476.htm（瀏覽日期：民國107年4月20日）。

蘇紫雲，2015年4月8日。〈亞投行的戰略解碼〉，《自由評論網》。參見<http://talk.ltn.com.tw/article/breakingnews/1281048>（瀏覽日期：民國107年4月16日）。

二、英文參考資料

（一）專書

B.H.Liddell-Hart, 1967. *Strategy*. New York: Praeger.

Cole, Bernard D., 2010. *The Great Wall at Sea: China's Navy in the Twenty-First Century*

(2nd edition) . MD: Naval Institute Press.

Department of Defense, 2007. Annual Report to the Congress: *Military Power of the*

People' s Republic of China 2006, VA: Department of Defense.

Grygiel, Jakub, 2006. *Great Power and Geopolitical Change*. Baltimore:The Johns

Hopkins University Press.

Lewis, John Wilson and Litai, Xue, 1994. *China's Strategic Seapower: the Politics of*

Force Modernization in the Nuclear Age.Stanford, CA: Stanford University Press.

Marder, Arthur Jacob, 1940. *The Anatomy of British Sea Power: A History of British*

Naval Policy in the Pre-dreadnought Era, 1880-1905.Octagon Books.

Morgenthau, Hans J., 1985. *Politics Among Nations: the Struggle for Power and Peace*

(Six Edition) . New York: Alfred A. Knopf.

Parker, Geoffrey, 1985. *Western Geopolitical thought in the Twentieth Century*. Sydney:

Croom Helm Australia Pty Ltd.

Rosinski, Herbert, 1977. *The Development of Naval Thought*. Newport: U.S. Naval War

College Press.

Vern, Clark, 2002. *Sea Power 21st: Projecting Decisive Joint Capabilities*. Defense

Technical Information Center.

(二) 期刊、論文

Len, Christopher, 2015. "China's 21-Century Maritime Silk Road Initiative, Energy

Security and SLOC Access," *Maritime Affairs*, (11)1: 1-18.

Sit, T., Wong, E., Lau, K. C., & Wen, T., 2017. "One Belt, One Road China's Strategy for

a New Global Financial Order", *Monthly Review*, 68(8): 36-45.

Swaine, Michael D.,2015. *Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road"*

Initiative, *China Leadership Monitor*, 47: 1-24.

(三) 網路資料

“China’s One Belt, One Road initiative”, At:

https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/BriefingBook45p/ChinasRoad (Accessed 2017/11/9)

“One Belt One Road Initiative”, At:

https://en.wikipedia.org/wiki/One_Belt_One_Road_Initiative (Accessed 2017/10/28)

Khorgos, Charlie Campbell, 2017, “Ports, Pipelines, and Geopolitics: China's New Silk Road is a Challenge for Washington,” At: <http://time.com/4992103/china-silk-road-belt-xi-jinping-khorgos-kazakhstan-infrastructure/> Accessed 2017/11/10)

Mohan, C. Raja, “ *Chinese Takeaway: One Belt, One Road,*” *The Indian Express*, 2014, At: <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/chinese-takeaway-one-belt-one-road/> (Accessed 2017/7/26)

Poling, Gregory B., 2016. “A Tumultuous 2016 in the South China Sea,” Center for Strategic and International Studies. At: <https://www.csis.org/analysis/tumultuous-2016-south-china-sea>(Accessed 2017/010/23)

The Economist explains, “What is China’s belt and road initiative? ” , At: <https://www.economist.com/blogs/economist-explains/2017/05/economist-explains-11> (Accessed 2017/11/15)

Winter, Tim, 2016. “One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road The cultural aspects of the Belt and Road could forever reshape regional politics and security”,*The Diplomat*.

At:

https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/44318360/One_Belt__One_Road__One_Heritage.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1527131872&Signature=S8BzD82HU5q8kpse86QgYENcRXU%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DOne_Belt_One_Road_One_Heritage_Cultural.pdf (Accessed 2017/11/15)

