

「一帶一路」對東道國的影響： 人類安全的觀點

鄭智懷

博士候選人

淡江大學國際事務與戰略研究所

摘 要

自「一帶一路」於 2013 年推出以來，世界的政治、經濟與環境等面向不斷的受其影響，人類安全亦然。因此，本文從「人類安全」的角度出發，透過《人類發展報告》中的經濟安全、糧食安全、衛生安全、環境安全、人身安全、社群安全與政治安全七個面向，針對「一帶一路」自 2013 年 9 月至 2020 年 12 月為止的投資、建設與營運等商業行為進行分析。研究中發現，在上述的七個面向中，「一帶一路」項目的造成的影響不一。在經濟安全和糧食安全面向，由於不同的原因，「一帶一路」於不同的地區與國家可能導致正面與負面的經濟影響；在衛生安全部分，儘管北京藉著疫情的流行謀取政治利益的作為備受批評，但整體而言仍有正面的貢獻；而在環境安全、人身安全、社群安全與政治安全面向，「一帶一路」項目則形成普遍的威脅。有鑑於此，本文提出聯合中共、東道國，以及其他的行為者進行合作，共同面對與解決「一帶一路」項目對「人類安全」所造成的威脅。

關鍵詞：中共、一帶一路、人類安全、《1994 年人類發展報告》

The Impact of “One Belt One Road” on Host Countries: Perspectives on Human Security

Chih-Huai Cheng

Ph.D. Candidate

Graduate Institute of International Affairs and Strategic Studies

Tamkang University

Abstract

Since the “One Belt One Road” was launched in 2013, it has continued to affect the world in politics, economic, environment and etc. The “human security” is also has deeply affected by the “One Belt One Road”. This research discusses how do the “One Belt One Road” influence the human security and implements economic security, food security, health security, environmental security, personal security community security and political security as the main viewpoints to verify its development form 2013 to 2020. The research found that among the five aspects mentioned above, the impact of the “One Belt One Road” was different. First, In terms of economic security and food security, the “One Belt One Road” produced both positive and negative economic impacts in different regions and countries. Second, Beijing still made positive contribution in health security although Beijing was criticized for seeking political benefits through the COVID-19 epidemic. However, the “One Belt One Road” was seriously threatening environmental security, personal security, community security and political security. Therefore, this article proposes to cooperate with China, host countries and other actors to resolve those threats to “human security”.

Keywords: *China, Belt and Road, Human Security, Human Development Report 1994*

壹、問題緣起

2012 年年底習近平上任之後，提出「實現中華民族偉大復興」的「中國夢」為其治國理念，¹並於隔年 9 月與 10 月出訪哈薩克、印尼時，先後提出實踐其「中國夢」的「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」。爾後，「一帶一路」成為習近平主政時代的外交政策核心。同年 11 月，中共第十八屆中央委員會第三次全體會議將「一帶一路」在升級為「國家戰略」。² 2017 年 10 月，中共第十九次全國代表大會通過《中共共產黨章程（修正案）》的決議，將「一帶一路」納入黨章之中。³

目前，「一帶一路」已經由「絲綢之路經濟帶」以及「21 世紀海上絲綢之路」於 2013 年年底提出時的連結歐洲、亞洲與非洲沿線國家的網絡，⁴成長為幾乎擴展至全世界各地的投資與建設。根據「美國企業研究所」（American Enterprise Institute, AEI）的「中國大陸全球投資追蹤」項目（China Global Investment Tracker，以下簡稱追蹤）之統計資料顯示，自 2013 年至 2020 年之間，「一帶一路」於 114 個國家進行投資與建設的項目中所投入的總金額共約 7,625 億美元，⁵ 其在世界各地區所投入的資金分布詳見如下表：

¹ 〈習近平：承前啟後繼往開來繼續朝著中華民族偉大復興目標奮勇前進〉，《新華網》，2012 年 11 月 29 日，

http://www.xinhuanet.com/politics/2012-11/29/c_113852724.htm。

² 〈中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定〉，《中國政府網》，2013 年 11 月 15 日，http://www.gov.cn/jrzq/2013-11/15/content_2528179.htm。

³ 〈外交部發言人談「一帶一路」建設寫入黨章：體現決心和信心〉，《人民網》，2014 年 11 月 10 日，<http://politics.people.com.cn/n/2014/1110/c1024-26000531.html>。

⁴ 〈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〉，《新華網》，2015 年 3 月 28 日，http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。

⁵ “China Global Investment Tracker,” *American Enterprise Institute*, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

表 1：各地區的「一帶一路」投資金額與比例（2013-2020）

投資地區	投資地區總金額 (百萬美元)	投資金額 佔總金額比例
東亞	199,360	26.2%
西亞	161,600	21.2%
撒哈拉以南非洲	153,820	20%
中東與北非	109,690	14.4%
歐洲	76,990	10.1%
南美洲	52,870	7%
北美洲	8,240	1.1%
	762,570	100%

資料來源：作者整理自 American Enterprise Institute, “China Global Investment Tracker”.

而在投資項目上，「一帶一路」的投資呈現多元與全面性的發展，以「追蹤」的分類為例，「一帶一路」投資項目涵蓋農業、化學、能源、娛樂、金融、衛生、物流、金屬、房地產、科技、觀光、運輸、公用設施以及其他共 14 個項目。其中尤以能源（約 2,967 億美元）、運輸（約 1,870 億美元）、房地產（約 740 億美元）與金屬（約 582 億美元）四個項目為投資的主要對象，約占總投資金額的八成。有關投資的項目、數量與金額等資料詳如下表：

表 2：「一帶一路」投資項目、數量與金額（2013-2020）

投資項目	子項目	投資項目數量	投資金額 (百萬美元)	投資總金額 (百萬美元)
農業		36	13,400	13,400
化學		33	17,400	17,400
能源	可替代性能源	92	25,790	296,700
	煤	74	55,440	
	天然氣	68	42,230	
	水電	86	56,920	
	石油	85	54,690	
	其他	70	61,630	
娛樂		15	10,150	10,150

金融	銀行	11	5,410	13,330
	投資	8	3,030	
	其他	6	4,890	
衛生		13	3,160	3,160
物流		23	18,790	18,790
金屬	鋁	16	8,550	58,230
	銅	9	13,900	
	鋼鐵	43	21,730	
	其他	25	14,050	
房地產	建設	179	55,820	74,090
	資產	33	18,270	
科技	電子通信	30	10,620	1,5130
	其他	10	4,510	
觀光		21	9,060	9,060
運輸	陸運	191	83,010	187,060
	航空	31	10,100	
	鐵路	88	63,090	
	海運	52	29,670	
	其他	1	1,190	
公用設施		64	23,200	22,960
其他	日常消費	17	7,510	22,870
	教育	8	2,560	
	工業	21	5,850	
	紡織	9	2,470	
	木材	8	3,710	
	其他	4	770	

資料來源：作者整理自 American Enterprise Institute, “China Global Investment Tracker”.

由於「一帶一路」在世界各地的大規模投資與建設所造成的影響超越國家疆域的界線，以及投入的主要項目如能源、運輸，以及金屬對於東道國的政治、經濟、社會和生態環境等形成全面向的衝擊，不僅對傳統的以「國家」為核心的安全觀與實踐產生衝擊，同時擴散至區域、地方社群，以及人的安全。在上述的主體中，尤其以「人」的安全面臨的問題最為嚴峻，蓋因其所擁有的資源、能力與韌性最為薄弱，難以適應「一帶一路」可能帶來的劇變。

有鑒於此，本文希望對「一帶一路」推展的過程中對「人類安全」（Human Security）造成的影響進行分析，同時探究在相關發展中，如何能透過「一帶一路」強化與促進以「人」為核心的安全之實踐。因此，本文無意對人類安全概念的界定作澄清或批判，以及對其爭議和相關的辯論進行深入探討。在研究結構的安排上，首先提出「一帶一路」與人類安全的連結，以及簡述研究的主旨。其次，將針對「人類安全」的概念以及「一帶一路」的界定與研究範圍進行說明。再者，將探討「一帶一路」自 2013 年至 2020 年之間對於「人類安全」造成的影響。接著，本研究將試圖對「一帶一路」的缺失提出解決問題的可能方案。最後，針對整個研究提出結論。

貳、概念的界定

一、「人類安全」的定義與研究範圍

「人類安全」一詞的濫觴源自聯合國開發計劃署（United Nations Development Programme, UNDP）於 1994 年發佈的《1994 年人類發展報告》（Human Development Report 1994，以下簡稱人類發展報告）。該報告引用了《聯合國憲章》（United Nations Charter）以及《世界人權宣言》（Universal Declaration of Human Rights）中有關人類享有「免於恐懼與匱乏的自由」（freedom from fear and want）的主張，⁶指出世人應超越國家疆域的限制，從關注國家利益轉為關切人類的生命與尊嚴。而所謂的「人類安全」，意指：「免於受到飢餓、疾病與壓迫等長期的威脅，以及防止日常生活被突然和有害者中斷，無論是在家中、工作中

⁶ UN, “United Nations Charter,” <https://www.un.org/en/about-us/un-charter/full-text>; UN, “Universal Declaration of Human Rights,” <https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/udhr.pdf>.

或社群中。」並且具有普遍性的關切、各組成部分彼此依存、著重早期預防以及以人為核心四大特性。在指涉的範圍上，《人類發展報告》涵蓋經濟安全、糧食安全、衛生安全、環境安全、人身安全、社群安全與政治安全七個各自獨立且同時互相影響的面向。⁷

繼《人類發展報告》之後，「人類安全」概念逐步受到國際社會的重視，如日本與加拿大等國家便將「人類安全」的概念定為其外交政策的重要一環；⁸而學術界在《人類發展報告》的基礎上，「人類安全」衍生出不同的研究發展方向。紐曼（Edward Newman）認為，「人類安全」的研究發展可以區分成四個相關鏈（strands），分別是寬廣研究途徑（broad approach）、狹窄研究途徑（narrower approach）、非傳統安全（non-traditional approach）、理論觀點（theoretical perspective），前三者與政策的實踐有關，⁹有關內容如下表：

表 3：「人類安全」研究發展的四個相關鏈

	研究取向	研究對象
寬廣研究途徑	涉及對人類完整性的威脅，例如人類發展、貧窮與剝削	《人類發展報告》中所提及的七個面向
狹窄研究途徑	武裝衝突、政府的壓迫、失敗國家等對人類造成的威脅	人道干預，以及保護責任
非傳統安全	國家政策	愛滋病、毒品、恐怖主義、輕型武器擴散、非人道武器與人口販運
理論觀點	從理論面探討，並將人類安全整合進安全研究中	涵蓋寬廣和狹窄研究途徑的內容

資料來源：Edward Newman, “Critical human security studies,” *Review of International Studies*, Vol. 36, No. 1, 2010, pp. 79-81.

⁷ UNDP, “Human Development Report 1994,” April 1, 2016, pp. 22-33. http://hdr.undp.org/en/media/hdr_1994_en_chap2.pdf.

⁸ 有關日本在外交政策上對〈「人類安全」的支持與推動，詳請參考宋燕輝，〈「人類安全」的概念、國際發展與國家實踐〉，施正鋒主編，《人類安全》（台北市：財團法人國家展望文教基金會、台灣心會，2004年），頁27-80。有關加拿大在外交政策上對〈「人類安全」的支持與推動，詳請參考Wilfrid Greaves, “For Whom, From What? Canada’s Arctic Policy and the Narrowing of Human Security,” *International Journal*, Vol. 67, No. 1, 2011-2012, pp. 219-240.

⁹ Edward Newman, “Critical Human Security Studies,” *Review of International Studies*, Vol. 36, No. 1, January 2010, pp. 79-81.

儘管「人類安全」提倡以「人」取代傳統以國家為核心的觀點受到廣大的回響，學界同時也對於「人類安全」提出批判與挑戰。整體而言，相關的批評主要圍繞在兩大方向，分別是「人類安全」的定義，以及涵蓋的範圍過於鬆散、廣泛，以及反對將個人的地位提升至國家之上，或是置於安全的核心。¹⁰

誠然，「人類安全」的概念在形塑的過程中爭議不斷。不過，就如喬利（Richard Jolly）和雷（Deepayan Basu Ray）的觀察，「人類安全」廣泛與靈活的定義有助於不同的行為者去處理彼此間差異甚大的安全議程，以及層出不窮的安全問題，並且透過整體政策的參與達到多重目標和創造共贏的局面。¹¹伊旺（Pauline Ewan）也提到，「人類安全」不僅集合了各領域的專家去更好的了解各問題間相互的連結，更重要的是其促進了國際機構在安全、發展與「人類安全」領域上的合作。¹²

因此，本文在研究設計上，為針對「一帶一路」項目衍生的議題具跨地域、多領域的特性，首先將採取「人類安全」的寬廣研究途徑，並沿用《人類發展報告》中對於「人類安全」的定義。其次，在研究的範圍上，本文擬就經濟安全、糧食安全、衛生安全、環境安全、人身安全、社群安全與政治安全七個面向進行分析，內容簡述如下：¹³

¹⁰ 蔡育岱，《人類安全與國際關係：概念、主題與實踐》（台北：五南圖書，2014年），頁26。學界對於「人類安全」的定義，以及涵蓋的範圍過於鬆散、廣泛的批判之相關論述，詳請參閱 Roland Paris, “Human Security: Paradigm Shift or Hot Air?” *International Security*, Vol. 26, No. 2, 2001, p.88, 102; Yuen Foong Khong, “Human Security: A Shotgun Approach to Alleviating Human Misery?” *Global Governance*, Vol. 7, Iss. 3, 2001, pp.231-236; Mary Martin and Taylor Owen, “The Second Generation of Human Security: Lessons from the UN and EU Experience,” *International Affairs*, Vol. 86, No. 1, 2010, pp.211-224. 有關學者反對將個人的地位提升至國家之上，或是置於安全的核心之相關論述，詳請參閱 Barry Buzan et al, *Security: A New Framework for Analysis* (London: Pinter Publishers, 1998), p.36; Barry Buzan, “Human Security in International Perspective,” presented for the 14th Asia-Pacific Roundtable (Kuala Lumpur: ISIS, June 3-7, 2000), pp.5-9.

¹¹ Richard Jolly and Deepayan Basu Ray, “The Human Security Framework and National Human Development Reports,” *UNDP*, May 2006, pp. 12-24.
http://hdr.undp.org/sites/default/files/nhdr_human_security_gn.pdf.

¹² Pauline Ewan, “Deepening the Human Security Debate: Beyond the Politics of Conceptual Clarification,” *Politics*, Vol. 27, Iss. 3, 2007, p.184.

¹³ 有關七個面向的內容，詳請參閱 “Human Development Report 1994,” *UNDP*, April 1, 2016, pp. 25-33.

- (一) 經濟安全：使人免於貧困的威脅；
- (二) 糧食安全：使人免於受到糧食匱乏的問題
- (三) 衛生安全：使人的健康得以保持與維護；
- (四) 環境安全：使人免於受到環境汙染而影響人的健康，或直接的傷害；
- (五) 人身安全：使人免於受到人為暴力的威脅；
- (六) 社群安全：使人免於受到所屬的家庭、社群等文化背景的不同而受到不公平的對待；
- (七) 政治安全：保障人的基本自由和人權。

二、「一帶一路」的定義與研究範圍

自 2013 年年底，習近平在出訪哈薩克，提出共同建設「絲綢之路經濟帶」以來，中共推動「一帶一路」至今已將近八年光景。在官方的宣傳中，「一帶一路」無疑獲得巨大的成果，例如在 2019 年舉辦的第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇中，《新華網》便宣稱中共與各界在「政策溝通」、「設施聯通」、「貿易暢通」、「資金融通」和「民心相通」五個層面上的合作不斷的深化與擴大，¹⁴ 同時列出「一帶一路」六大類，共 283 項具體成果的清單。¹⁵

不過，耐人尋味的是，中共官方資料無論是在具體項目、投資金額、建設進度等整體發展狀況仍缺乏透明性，未能得見其全貌。陳寒士 (Alexander Gabuev) 便表示，「一帶一路」自推出以來便缺乏評判的標準、確切的數字和詳細的時間表。因此，即便如瓜達爾港 (Gwadar Port) 等在「一帶一路」推出前便開始規劃與建設的項目，同樣也被納入其中。¹⁶ 希爾曼 (Jonathan Hillman) 則進一步指出，地方及私人公司

¹⁴ 〈從大寫意到工筆劃，「一帶一路」交出亮眼成績單〉，《新華網》，2019 年 4 月 18 日，http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/18/c_1210111674.htm。

¹⁵ 〈第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇成果清單〉，《新華網》，2019 年 4 月 28 日，http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/28/c_1124425293.htm。

¹⁶ Alexander Gabuev, "Belt and Road to Where?" in Ron Huisken ed, *CSCAP Regional Security Outlook 2018* (Australia: CanPrint Communications, 2018), pp. 53-55. <http://www.cscap.org/uploads/docs/CRSO/CSCAP2018WEB.pdf>.

甚至透過將時裝秀等和「一帶一路」毫無關係的活動冠上「一帶一路」的名字以換取上級單位的支持，並且被官方視為是「一帶一路」的發展成果。¹⁷

上述的現象直接導致在分析「一帶一路」具體的投資、建設等作為，以及相關影響的研究困難。因此，本研究除了官方資料外，也將透過各界公開的出版物與資料庫等相關資料的輔助，突破此研究上的問題。

目前，針對中共海外金融活動進行明確定義且具有公信力的公開數據庫與研究單位（以下照中文筆畫排列）主要有「威廉與瑪麗學院」（College of William & Mary, W&M）的「援助數據」（AidData）、「約翰霍普金斯大學」（Johns Hopkins University）的「中非研究所」（China Africa Research Initiative, CARI）、「美國企業研究院」的「追蹤」、「美國進出口銀行」（Export-Import Bank of the United States, Ex-Im Bank），以及「戰略暨國際研究中心」（Center for Strategic and International Studies, CSIS）的「重新連接亞洲」（Reconnecting Asia）五項數據庫。

在上述五項數據庫與研究單位中，「威廉與瑪麗學院」的「援助數據」主要以包含中共在內的各個國家對外援助的統計為主；¹⁸「約翰霍普金斯大學」的「中非研究所」以中共與非洲各國在直接投資、貿易、援助等數據的整理與分析為主要研究方向；¹⁹「美國企業研究院」的「追蹤」以中共在全球的大型投資和建設的數據為主要蒐集對象；²⁰「美國進出口銀行」以蒐集中共進、出口以及投資等宏觀的資訊為主；²¹「戰略暨國際研究中心」的「重新連接亞洲」針對的部分則是以中共在各地

¹⁷ Jonathan Hillman, “China’s Belt and Roller Coaster,” *Nikkei Asian Review*, September 14, 2018, <https://asia.nikkei.com/Opinion/China-s-Belt-and-Roller-Coaster>.

¹⁸ 有關「威廉與瑪麗學院」的「援助數據」之詳盡資料與研究成果，詳請參考 AidData, <https://www.aiddata.org/>.

¹⁹ 有關「約翰霍普金斯大學」的中非研究所」的詳盡資料與研究成果，詳請參考 China Africa Research Initiative, <https://www.google.com/search?q=SAIS-CARI&oq=SAIS-CARI&aqs=chrome..69i57j0i19j0i19i30l3j69i60l3.575j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

²⁰ 有關「美國企業研究院」的「追蹤」之詳盡資料與研究成果，詳請參考 American Enterprise Institute, “*China Global Investment Tracker*”.

²¹ 有關「美國進出口銀行」的詳盡資料與研究成果，詳請參考 Export-Import Bank of the United States, <https://www.exim.gov/>.

所投資與建設的基礎設施項目進行數據的整理與分析。²²

由於本文將以「一帶一路」在全球的投資與建設作為研究對象，因此，考量到「追蹤」在範圍（包含全球各地）、行為者（包含國家、公營與私營企業）、投資項目（包含但不限於基礎設施）與金額等相關資料蒐集最為完整，該數據庫將是本研究主要運用的數據的參考來源。而其他的數據庫則列為本研究輔助的參考資料來源，個別原因如下：

- （一）「威廉與瑪麗學院」的「援助數據」之數據同時涵蓋中共援助、投資與其他金融活動，在研究範圍的界定上無法精確地與研究主旨切合；
- （二）「約翰霍普金斯大學」的「中非研究所」蒐羅的資料範圍以非洲地區為主，不足以支撐整體研究；
- （三）「美國進出口銀行」則未能提供具體項目資訊，而是提供中共在各地投資的宏觀數據、指標，並未涉及個別領域的數據；
- （四）「戰略暨國際研究中心」的「重新連接亞洲」則以基礎設施項目數據為主，並未涵蓋如金融、金屬、物流等其他「一帶一路」進行投資或建設的領域與產業之資料。

在「一帶一路」的項目定義上，「追蹤」的數據庫並未將習近平於 2013 年年底提出「一帶一路」之前，中共便已開始在各地進行的投資與建設列入統計，而是將「一帶一路」提出後所推動的計畫、項目等列入資料的統計。本研究在進行「一帶一路」的投資和建設的項目相關數據的統計與分析，皆按照該數據庫的定義作為主要參考對象。

此外，在時間範圍上，本研究將以「一帶一路」自 2013 年 9 月至 2020 年 12 月為止的投資、建設等行為作為研究的時間範圍。主要的原因是「一帶一路」的概念是習近平在 2013 年 9 月出訪哈薩克，以及 10 月於印尼國會演講時所提出；而 2020 年之後的投資與建設項目尚在進行，相關數據也仍在變化和發展中，為避免爭議，因此不列入本研究的探討範圍之中。

²² 有關「戰略暨國際研究中心」的「重新連接亞洲」之詳盡資料與研究成果，詳請參考 Reconnecting Asia, <https://reconnectingasia.csis.org/>.

參、人類安全觀點下的「一帶一路」

一、經濟安全

自「一帶一路」推出以來，促進東道國的經濟成長一直是其官方言論的重點之一。在相關的政策文件與論述中，也不乏與《人類發展報告》中的經濟安全強調人民收入的保障、貧窮問題的解決與社福之觀點具有相結合之處。例如在《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》白皮書中的「民心相通」之部分便提到將「整合現有資源，積極開拓和推進與沿線國家在青年就業、創業培訓、職業技能開發、社會保障管理服務、公共行政管理等共同關心領域的務實合作」，以及「加強沿線國家民間組織的交流合作，重點面向基層民眾，……，減貧開發，……，促進沿線貧困地區生產生活條件改善。」²³

而在有關「一帶一路」對於東道國與其人民的經濟面向所造成的影響之研究中，一方面，許多學者主張其產生的經濟效益除了促進全球貿易與經濟增長外，同時將有效的改善發展中經濟體（developing Economies）與新興市場經濟體（emerging market economies）貧窮以及收入不均的問題。不過，部分的研究則提出相反的論點，認為「一帶一路」由於制度的設計與國家債務的提升，使得東道國與該國人民的經濟狀態未能從中受益，反而受到傷害。

首先，徐晏桌認為，由於「一帶一路」的投資對象未如過去西方國家與多邊銀行對於政治、經濟體制有所限制。因此，非民主與非自由市場經濟國家得以參與其中並且融入全球經濟體系，分享國際經貿合作的成果，²⁴ 接受「一帶一路」投資的國家之人民的經濟生活也能獲得相應的改善，而其最直接的正面效應便是創造工作機會。

舉例而言，中共遠洋海運集團在 2016 年收購希臘彼里夫斯港務局（Piraeus Port Authority）67% 的股份（分為第一階段以約 2.8 億歐元收購 51% 股份，以及第二階段在完成強制性的 3.5 億歐元投資五年後，以 8,800 萬歐元收購剩餘 16% 的股份），²⁵ 取得該港口的經營權之後，

²³ 〈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〉，《新華網》，2015 年 3 月 28 日，http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。

²⁴ 徐晏桌，〈2017 年「一帶一路」倡議：成果與進展〉，張宇燕編，《全球政治安全報告（2018）》（北京：社會科學文獻出版社，2018 年），頁 178。

²⁵ 〈希臘決定將比雷埃夫斯港售予中國遠洋集團〉，《BBC 中文網》，2016 年 4 月 8 日，

彼里夫斯港的營收逐步攀升，根據彼里夫斯港務局的年度財務報告指出，2016 年度港口的稅前利潤（Profit before income taxes）與淨利（Net profit after taxes）分別約為 1,103 萬歐元和 669 萬歐元，²⁶2020 年度（僅計算 1 月至 6 月的數據）的稅前利潤與淨利則分別成長至 2,084 萬歐元和 1,552 萬歐元，²⁷ 有關歷年的數據如下表：

表 4：彼里夫斯港年度財務狀況

	稅前利潤 (萬歐元)	淨利 (萬歐元)	備註
2016 年度	11,03	6,69	
2017 年度	21,18	11,28	
2018 年度	42,33	27,88	
2019 年度	47,60	35,44	
2020 年度	20,84	15,52	本年度僅計算 1 月至 6 月的數據

資料來源：作者整理自 Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2017,” Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2018,” Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2019,” Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2020.”

中共遠洋海運集團的投資除了使彼里夫斯港的營收逐步攀升之外，同時也創造了當地的就業機會。根據彼里夫斯港務局的企業責任報告指出，港口的營運在 2020 年度共提供了 4,454 個工作機會（包含直接、間接與衍生的工作機會），佔該年度希臘就業人口比例的 0.12%。²⁸

其次，「一帶一路」的投資與建設對於東道國人民產生的正面經濟效益中，還包含了改善貧富不均的問題。世界銀行（World Bank）的報告便主張基礎設施的數量與質量的提高，有助於改善收入的成長和不平等的現象。²⁹ 而「一帶一路」作為目前世界上提供基礎設施資金與建設規模數量上最大者，將使全球的貿易成本降低，全球的實際收入將隨之

https://www.bbc.com/zhongwen/trad/china/2016/04/160408_greece_china_port。

²⁶ Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2017,” February 13, 2018, p.71.

²⁷ Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2020,” September 29, 2020, p.23.

²⁸ Piraeus Port Authority S.A, 2020 “Corporate Responsibility and Sustainable Development Report,” p.126.

²⁹ César Calderón and Luis Servén, “The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution,” *World Bank*, 2010, <http://documents.worldbank.org/curated/en/438751468753289185/pdf/WPS3400.pdf>.

增加；同時，因為貿易與交通設施的整合與成長，預計「一帶一路」自2015年至2030年之間，將使760萬人擺脫極端貧困（按購買力平價日均生活費低於1.9美元者），以及使3,200萬人脫離中度貧困（按購買力平價日均生活費低於3.2美元者）。³⁰

布魯姆（Richard Bluhm）等學者在《聯結融資：中國的基礎設施項目與發展中國家經濟活動的擴散》（*Connective Financing: Chinese Infrastructure Projects and the Diffusion of Economic Activity in Developing Countries*）一文中則提到，中共對於基礎設施的投資確實促進東道國的經濟增長，特別是如道路、鐵路與港口等交通建設發揮正面性的作用，不僅減少地方及各地區的經濟差距，使得經濟活動更加平等，同時也有益於當地的穩定。相較於其他國家的援助項目，中資企業的建設速度較快，帶來的經濟效益也更高。

於此同時，「一帶一路」的投資也造成東道國的經濟風險，並且威脅當地人的經濟安全。相關的影響主要體現在兩個面向：第一，由於制度的設計，東道國的產業難以發展，並且可能導致國民的收入下降；第二，國家債務上升，使得東道國無力支應失業所衍生的社會問題所需的資源。

在制度面上，「一帶一路」的融資與貸款主要來自中共的國家開發銀行和中國進出口銀行，在招標與簽約的過程中，通常要求將中企納入合約之中，或是規定貸款的國家必須選擇中企為合約的承包商等附加條件以求通過國家發展與改革委員會、商務部等上層機構的批准。³¹因此，「一帶一路」項目的營建合約通常為中共的商業集團所獲得。希爾曼便

³⁰ World Bank, *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*, 2019, pp.57-60. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>.

³¹ Alison Hoare et al, "The Role of Investors in Promoting Sustainable Infrastructure Under the Belt and Road Initiative," *Chatham House*, May 11, 2018, <https://www.chathamhouse.org/2018/05/role-investors-promoting-sustainable-infrastructure-under-belt-and-road-initiative-0/4>; Richard Fontaine and Daniel M. Kliman, "On China's New Silk Road, Democracy Pays A Toll," *Foreign Policy*, May 16, 2018, <https://foreignpolicy.com/2018/05/16/on-chinas-new-silk-road-democracy-pays-a-toll/>. Christopher Balding, "Why Democracies Are Turning Against Belt and Road," *Foreign Affairs*, October 24, 2018, <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>.

指出，「一帶一路」項目的承包商中有 89% 是中企，7.6% 為當地公司（總部設在東道國），3.4% 為外國公司（非中企也非東道國的公司）。³² 此外，「一帶一路」項目的建設的勞動力來源主要來自中共勞工，在提供當地勞工就業、培訓，以及權利保障上有所不足，因此成為「一帶一路」項目在東道國，特別是東南亞地區國家引起爭議的主要原因。³³ 簡而言之，由中企承攬大部分營建合約，並且以中共勞工為主要勞動力來源的作法，將排擠東道國勞工的就業機會，減少其收入來源。

接著，如《人類發展報告》中所提，當人民收入出現問題時，便會追求其政府的支持。³⁴ 不過，在中共拓展「一帶一路」於世界各地的投資與建設之時，東道國將可能因為「一帶一路」的高額投資，承擔鉅額的外債，³⁵ 失去將國家預算，以及「一帶一路」所帶來的收益投入如社福、教育，進一步保障人民福祉等相關政策的投資的能力，不僅不利於當地人民在經濟安全面向的推動，同時也將影響到「人類安全」其他面向的發展。

二、糧食安全

在「一帶一路」的政策文件中，中共亦提出與「人類安全」觀點中和糧食安全著重糧食的生產與獲取對於人類生存的重要性之論述相結合的論點。中共農業部等單位於 2017 年 5 月共同提出的《共同推進「一

³² 相較之下，其他多邊開發銀行主導的開發案之承包商分布相對平均，其中有 29% 為中企，40.8% 為當地公司，30.2% 為外國公司。相關研究內容詳請參閱 Jonathan Hillman, "China's Belt and Road Initiative: Five Years Later," *CSIS*, January 25, 2018, <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

<http://www.cscap.org/uploads/docs/CRSO/CSCAP2018WEB.pdf>.

³³ Daniel Russel and Blake Berger, "Navigating the Belt and Road Initiative," *Asia Society Policy Institute*, June 2019, pp.15-16, http://asiasociety.org/sites/default/files/2019-06/Navigating%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_2.pdf.

³⁴ "Human Development Report 1994," UNDP, p. 26.

³⁵ 有關「一帶一路」造成東道國國家債務問題的討論，可參考 John Hurley, Scott Morris and Gailyn Portelance, "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective," *Center for Global Development*, 2018, <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>; Ammar A. Malik et al, "Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects," *AIDDATA*, September, 2021, https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/Banking_on_the_Belt_and_Road_Insights_from_a_new_global_dataset_of_13427_Chinese_development_projects.pdf.

帶一路」建設農業合作的願景與行動》白皮書中便指出透過與各方的合作，「共同為提高全球糧食安全與營養水準，推進全球農業可持續健康發展做出更大贡献」。³⁶

一如「一帶一路」的投資與建設在經濟安全面向的影響，來自中共的外國直接投資（Foreign direct investment, FDI）增強了東道國在糧食安全上的發展，尤其是收入的增加、交通的便利以及產量的增加，使得東道國的人民較以往更容易取得糧食。另一方面，由於「一帶一路」造成的債務風險、環境的破壞等問題，同時也增加了東道國人民的糧食安全之風險。因此，「一帶一路」項目對於糧食安全的影響可謂利弊參半，無法一概而論。

長期以來，中共透過對外合作與直接投資，一方面保障本身的糧食供應，另一方面也促進東道國的農業發展。而在「一帶一路」的相關投資項目中，農業雖然並非主要投資項目，不過透過類似的政策，也促使中共與東道國之間在農業領域上的合作獲得相當的發展。³⁷ 袁曉慧便認為，藉由農業技術的提供、基礎設施的建設、自然災害與氣候變化應變計畫的規劃，以及減貧示範計畫，中共可以協助接受「一帶一路」投資的國家促進當地農業的發展，有利於當地人民獲取充足的糧食。³⁸

姚紅星等學者在 2020 年的研究進一步指出，由於農作物的生產率、衛生設施與水源獲得量的增加，「一帶一路」在農業領域的外國直接投資有助於東道國的糧食安全的提升。³⁹ 此外，江曉宇等人則表示，「一帶一路」的投資提供了農業技術、管理經驗和就業機會，並且加強了農產品的流通與銷售，促使生產者與市場的聯繫更為緊密，進而增加東道國人民獲取糧食的數量與質量。不過，該研究也提到，中企追求利潤的經營模式也導致農產品分配不公，在一定程度上給東道國的社會經濟發

³⁶ 中華人民共和國農業農村部，〈共同推進「一帶一路」建設農業合作的願景與行動〉，《中華人民共和國農業農村部》，2017 年 5 月，http://www.moa.gov.cn/xw/zwdt/201705/t20170512_5604724.htm。

³⁷ 有關相關發展，詳請參閱翟雪玲等著，《「一帶一路」倡議下中國農業對外合作研究 -- 主要國家投資環境與企業發展實績》（北京：經濟管理出版社，2017 年）。

³⁸ 袁曉慧，〈「一帶一路」沿線國家農業援助的推進思路〉，《國際經濟合作》，第 2 期，2019 年，頁 118-124。

³⁹ Hongxing Yao et al, "Analyzing the Relationship between Agricultural FDI and Food Security: Evidence from Belt and Road Countries," *Sustainability*, Vol. 12, Issue 7, 2020, <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/7/2906/htm>.

展帶來挑戰，當地人因此難以獲取足夠的糧食。⁴⁰

此外，如同前述，人類安全的各個面向各自獨立且彼此互相影響。首先，在經濟面向上，「一帶一路」的投資固然可能帶來東道國的經濟成長，人民因此有更多的收入購買糧食。不過，如喬可托（Justice G. Djokoto）在 2012 年的研究所示，除非政府將資源投入糧食安全的計畫，否則外國直接投資所帶來的經濟與人口成長反而將危及糧食安全。⁴¹而「一帶一路」在部分東道國造成的債務風險，將使其無法投入國家資源改善農產品的產銷，以及糧食價格受國內經濟變動所帶來的波動等所衍生的問題，當地人民因此減少糧食的獲取，進而導致糧食安全層面的傷害。

其次，在環境面向上，由於大規模建設而對環境的破壞也可能導致糧食的供應與水資源缺乏等安全危機，使牽涉其中的人民的生存無以為繼，違背了「人類安全」所追求的「免於匱乏」之目標。以湄公河三角洲流域為例，艾斯拉米（Sepehr Eslami）等學者透過持續 12 年的研究發現，由於沿線國家於上游修建水壩，以及在下游採砂之故，湄公河三角洲因此缺乏足夠的沉積物補充，促使沿海地帶更容易遭到海水的入侵，使得土壤中的鹽分逐漸增加。⁴²其中，尤其以中共擁有最多數的 11 座大型水壩造成的影響最大。這樣的現象不僅不利於當地如稻米等農作物生長，同時，由於上游的水壩攔截大部分的水源，使得下游的人民水源短缺，無法獲得足夠的水量供灌溉與日常生活之用，造成當地人難以生存，甚至被迫離開居住地，另謀生路。⁴³

⁴⁰ Xiaoyu Jiang et al, “Can China’s Agricultural FDI in Developing Countries Achieve a Win-Win Goal?—Enlightenment from the Literature,” *Sustainability*, Vol. 11, Issue 1, 2019, <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/1/41>.

⁴¹ Justice G. Djokoto, Effects of Foreign Direct Investment Inflows into Agriculture on Food Security in Ghana, *International Journal of Innovation and Sustainable Development*, Vol. 3, No. 2, 2012, pp.81-92.

⁴² Sepehr Eslami, “Projections of Salt Intrusion in a Mega-delta Under Climatic and Anthropogenic Stressors,” *Communications Earth & Environment*, Vol. 2, 2021, pp.1-11.

⁴³ Zoe Osborne, “Study Puts 2050 Deadline on Tipping Point for Mekong Delta Salinity,” *Mongabay*, July 22, 2021, <https://news.mongabay.com/2021/07/study-puts-2050-deadline-on-tipping-point-for-mekong-delta-salinity/>.

三、衛生安全

相較於其他項目的投資，「一帶一路」在 2013 年至 2020 年之間投入於衛生項目的資源遜色許多，無論是投資項目的數量（共 13 項）與金額（共 31.6 億美元）皆居於末位，即便習近平在 2016 年提出「健康絲綢之路」的主張，表示要和各方「著力深化醫療衛生合作，加強在傳染病疫情通報、疾病防控、醫療救援、傳統醫藥領域互利合作，攜手打造『健康絲綢之路』」，⁴⁴ 健康與衛生的項目仍不受中共國內投資機構的青睞。不過，自 2020 年 COVID-19 疫情爆發以來，中共將國家資源向公共衛生傾斜，並藉機推展「健康絲綢之路」。儘管備受西方國家批評，中共在促進全球人類的衛生安全上的貢獻仍不可忽視。

事實上，在習近平提出「健康絲綢之路」的主張之前，中共早已投入改善國際，尤其是低收入和中等收入的國家醫療與公共衛生資源缺乏的問題之相關行動。以非洲為例，中共在過去近六十年持續派遣醫療隊、建設當地醫療衛生基礎設施、提供醫療物資、協助培養醫療衛生人才、加強公共衛生體系、推廣中醫，以及鼓勵中企投資非洲醫療產業。⁴⁵ 換句話說，目前的「健康絲綢之路」是建立在過去中共長期經營全球衛生治理的基礎之上。在此背景下，國際社會基本上樂於和中共在醫療衛生上進行密切合作，雖然各地區的優先需求略有不同，不過主要仍希望側重在衛生工作（health services）、傳染病防治（prevention and control of infectious disease）以及衛生產業（health industry）三個面向的共同交流與合作。⁴⁶

而從習近平上述關於「健康絲綢之路」的主張，以及後續的實際行動中可見其與「人類安全」中的衛生安全之觀點頗有相合之處，同樣都強調衛生問題對人類生存的重要性。

在 2020 年 COVID-19 疫情爆發後，相關的公共衛生問題成為各界關注的焦點，北京也開始將內部資源轉移至「健康絲綢之路」。根據中

⁴⁴ 〈習近平在烏茲別克斯坦最高會議立法院的演講〉，《新華網》，2016 年 6 月 22 日，http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119094900.htm。

⁴⁵ 曾愛平，〈全球公共衛生治理合作：以中非共建「健康絲路」為視角〉，《西亞非洲》，第 1 期，2021，頁 29-33。

⁴⁶ Yao Wang et al, “The Intentions, Needs, Advantages and Barriers: a Survey of Twenty-nine Countries Participating in the ‘Belt and Road Initiative’ Health Cooperation,” *Global Health Research and Policy*, Vol. 4, No. 4, 2019, pp.3-4.

共國務院新聞辦公室於該年 6 月發布的《抗擊新冠肺炎疫情的中國行動》白皮書指出，中共於 3 月 1 日至 5 月 31 日之間，在資金方面，總共向世界衛生組織（World Health Organization，WHO）提供 5,000 萬美元的資助；在防疫物資方面，共出口 706 億片口罩、3.4 億套防護服、1.15 億個護目鏡、9.67 萬台呼吸機、檢測試劑盒 2.25 億人份，以及 4029 萬台紅外線測溫儀；在對外派遣醫療隊方面，已向 27 個國家派出 29 支醫療小組，協助控制當地疫情與提供培訓工作。⁴⁷

值得一提的是，中共在美國於 2020 年 5 月退出世界衛生組織，導致全球衛生治理出現真空之際，透過國際多邊合作的形式，以及提供充足的資金與物資填補了空缺。儘管有所爭議，⁴⁸ 不過，中共在西方國家，尤其是美國自顧不暇，重新聯合各國共同應對疫情的挑戰之前，確實在某種程度上扮演了全球衛生治理的領導地位。

由於疫情流行之故，許多國家的經濟萎縮，加上注意力與資源轉向對抗疫情的挑戰，經濟合作和大規模基礎設施可能不再是最優先的議程，⁴⁹ 學者預估各國在未來數年不太可能繼續推動新的大型基礎設施設計畫。因此，北京可能將關注的焦點與資源轉向「健康絲綢之路」，加強醫療與公共衛生的投資，並且結合「數位絲綢之路」的跨國基礎建設及數位網路，提供偏遠地區的醫療服務。⁵⁰ 假使北京未來確實在醫療與公共衛生項目上加大投資，則不僅能向各國提供成本更低的產品，滿足全世界在疫情大流行中對於醫療物資的需求，同時亦能提高東道國的醫療水準，有助於改善當地人民困於全球醫療資源不均，而難以獲得足夠的醫療資源之現象，促進衛生安全的實踐。

⁴⁷ 〈《抗擊新冠肺炎疫情的中國行動》白皮書〉，《新華網》，2020 年 6 月 7 日，http://www.xinhuanet.com/politics/2020-06/07/c_1126083364.htm。

⁴⁸ Kristine Lee and Martijn Rasser, “China’s Health Silk Road Is a Dead-End Street,” *Foreign Policy*, June 16, 2020, <https://foreignpolicy.com/2020/06/16/china-health-propaganda-covid/>.

⁴⁹ Xianbai Ji, “Will COVID-19 Be a Blessing in Disguise for the Belt and Road?” *The Diplomat*, May 2, 2020, <https://thediplomat.com/2020/05/will-covid-19-be-a-blessing-in-disguise-for-the-belt-and-road/>.

⁵⁰ Ngeow Chow-Bing, *COVID-19, Belt and Road Initiative and the Health Silk Road: Implications for Southeast Asia*, Friedrich-Ebert-Stiftung, October 2020, pp.6, 16, <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/16537.pdf>.

而 2021 年 COVID-19 疫苗問世後，北京在「人類命運共同體」的觀點下，強調將疫苗定位為公共財，提出應當確保疫苗在全球進行公平分配的主張。不過，由於疫苗的大規模生產與分配，以及圍繞各方如何利用疫苗作為外交工具使用的討論與爭辯已超過本研究設定的研究範圍，故不多作論述。

四、環境安全

「一帶一路」推出伊始，環境安全便一直是北京強調的理念與實踐的主要重點之一。除了推動一系列的官方文件，如 2017 年提出的《關於推進綠色「一帶一路」建設的指導意見》與《「一帶一路」生態環境保護合作規劃》，⁵¹ 將環境保護與「一帶一路」相結合，同時在國際合作層面上，於 2019 年成立「『一帶一路』綠色發展國際聯盟」（Belt and Road Initiative International Green Development Coalition, BRIGC），⁵² 聯合其他國家與非國家行為者共建「綠色絲綢之路」。不過，雖然陳義甚高，但是在「發展才是硬道理」為最高指導原則、投資機構與中企選擇性的執行，以及東道國在監管與法規上相對低落等因素的影響，目前「一帶一路」項目的推動對於環境安全仍是弊大於利。

由於「一帶一路」的投資與建設項目幾乎遍及全球，覆蓋極大的範圍，加上投資方與東道國對環境保護的不重視，因此被研究者指責將造成不可逆轉環境的衝擊。⁵³ 雖然「一帶一路」的投資產生了可觀的經濟

⁵¹ 有關《關於推進綠色「一帶一路」建設的指導意見》與《「一帶一路」生態環境保護合作規劃》的詳細內容，詳請參閱中華人民共和國生態環境部，《關於推進綠色「一帶一路」建設的指導意見》，2017 年 4 月 26 日，《中華人民共和國生態環境部》，https://www.mee.gov.cn/gkml/hbb/bwj/201705/t20170505_413602.htm；中華人民共和國國務院新聞辦公室，《「一帶一路」生態環境保護合作規劃》，2017 年 5 月 16 日，《中華人民共和國國務院新聞辦公室》，<http://www.scio.gov.cn/xwfbh/xwfbh/wqfbh/39595/40298/xgzc40304/Document/1652434/1652434.htm>。

⁵² 有關該聯盟的詳細資料，詳請參閱 Belt and Road Initiative International Green Development Coalition, <http://en.brigc.net/>。

⁵³ Mohammed Alamgir et al, “Economic, Socio-Political and Environmental Risks of Road Development in the Tropics,” *Current Biology*, Vol.28, Issue 20, October 23, 2017, pp.1130-1140.
<https://www.cell.com/action/showPdf?pii=S0960-9822%2817%2931107-7>; Basten Gokkon, “Environmentalists Are Raising Concerns Over China’s Belt and Road Initiative,” *Pacific Standard*, July 18, 2018, <https://psmag.com/environment/environmental-concerns-over-chinese-infrastructure-projects>.

效益，不過由於投資者與承包商忽視公平的經濟與社會發展，以及可持續性的態度，特別是規避責任的做法使得相關問題持續惡化。⁵⁴ 舉例而言，中共的林業公司與金融組織被評為全球林業中最糟糕者。⁵⁵ 雖然中共近年開始致力於境內森林資源的保護，卻同時利用其他地方，特別是接受大量中資的投資與建設的東道國鬆懈的監管與寬鬆的法律規範，砍伐當地森林以滿足其快速成長的市場需求。⁵⁶

此外，又如北京雖然承諾要減少碳排放量，在 2013 年至 2020 年之間的「一帶一路」投資中，共投入 1,523.6 億美元在石化能源項目上，再度顯示北京在環境安全的面向上，高層的理想與現實環境中的實踐仍有相當的落差。這些石化能源項目不僅非不可再生的資源，同時將排放大量的溫室氣體，造成溫室效應的增加。其中，尤以汙染程度最高的煤炭項目的投資額度最高，⁵⁷ 事實上，在日本和韓國於 2020 年宣布放棄投資海外燃煤電廠之後，中共成為當時世界上最大的燃煤電廠建設的資金來源。⁵⁸

不過，習近平在 2021 年 9 月 21 日於聯合國大會發表視訊演講中，宣布中共將不再出資興建海外燃煤電廠，實質上結束了全球對燃煤發電的公共融資。然而，由於尚在進行以及已經建設完畢的電廠仍繼續營

⁵⁴ William Laurance, "The Dark Legacy of China's Drive for Global Resources," *Yale Environment 360*, March 28, 2017, <https://e360.yale.edu/features/the-dark-legacy-of-chinas-drive-for-global-resources>.

⁵⁵ Christina MacFarquhar, "Sleeping Giants of Deforestation: the Companies, Countries and Financial Institutions with the Power to Save Forests," *Global Canopy Programme*, 2016, https://forest500.org/sites/default/files/sleeping_giants_of_deforestation_-_2016_forest_500_results.pdf.

⁵⁶ Steven Lee Myers, "China's Voracious Appetite for Timber Stokes Fury in Russia and Beyond," *New York Times*, April 9, 2019, https://www.nytimes.com/2019/04/09/world/asia/chinas-voracious-appetite-for-timber-stokes-fury-in-russia-and-beyond.html?_ga=2.36307111.662949710.1557375726-122654201.1557375726.

⁵⁷ 根據「追蹤」的資料顯示，在 2013 年至 2020 年之間，「一帶一路」的投資金額由高至低分別在煤、石油與天然氣三個項目上投入 554.4 億美金、422.3 億美金和 546.9 億美金。詳請參閱 American Enterprise Institute, "China Global Investment Tracker".

⁵⁸ Harry Pearl, "China slow to curb coal financing as Japan, South Korea 'accept new reality' on phasing out fossil fuels," *South China Morning Post*, August 15, 2020, <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3097259/china-slow-curb-coal-financing-japan-south-korea-accept-new>.

運，以及中共並未結束境內燃煤電廠的興建和運作，⁵⁹ 因此，可見中共仍持續地在環境保護上努力，但是仍有很大的改善空間。

「一帶一路」的投資與建設同樣將會對生物多樣性造成負面影響，這是因為相關的項目，尤其是陸上交通運輸如公路、鐵路的建設無法繞過許多重要的生物棲息地，將會直接通過並切斷，或是和 1,739 個重要鳥類區域或主要生物多樣性區域，以及 46 個生物多樣性熱點地區或全球 200 個生態區域重疊，⁶⁰ 因此導致生物棲息地的喪失與破碎。而在海洋環境中，海上交通的增加使得入侵物種和污染的流動現象惡化。而計劃不周的基礎設施建設會使得未來幾十年內不良於環境的風險增高。⁶¹

五、人身安全

隨著「一帶一路」的投資與建設在全球逐步推展，商品、資金和人員的快速流動，以及交通運輸的便捷也促使恐怖主義、跨國犯罪的活動更加活躍，⁶² 相應而來的暴力事件也提升人身安全的威脅。此外，大規模基礎建設之中可能對勞工的人身安全所帶來的傷害（有關勞工問題將在之後的政治安全之部分作分析，本處不多作贅述），以及與當地人民的衝突導致對人身的傷害，同樣也存在於「一帶一路」的項目之中。

事實上，恐怖主義和跨國犯罪問題長期以來一直是「一帶一路」的沿線國家面臨的重大挑戰之一。其中，尤其以恐怖主義對「一帶一路」對人身安全所帶來威脅最為嚴重，東歐、中東和北非、南亞及東南亞為遭受恐怖主義襲擊風險最高的地區。⁶³ 以巴基斯坦為例，在 2018 年 8 月便發生「俾路支解放軍」（Balochistan Liberation Army, BLA）炸死 3

⁵⁹ 〈身為世界最大經濟體和碳排放國 美中分別宣布應對氣候變化大招〉，《美國之音》，2021 年 9 月 22 日，
<https://www.voacantonese.com/a/China-US-unveil-separate-big-steps-to-fight-climate-change-20210922/6241113.html>。

⁶⁰ WWF, “The Belt and Road Initiative - WWF Recommendations and Spatial Analysis,” 2017, http://awsassets.panda.org/downloads/the_belt_and_road_initiative___wwf_recommendations_and_spatial_analysis___may_2017.pdf.

⁶¹ Alex Mark Lechner et al, “Biodiversity Conservation Should be a Core Value of China’s Belt and Road Initiative,” *Nature Ecology & Evolution* volume, January, 2018, <https://www.nature.com/articles/s41559-017-0452-8>.

⁶² 鄒磊著，《中國「一帶一路」戰略的政治經濟學》（上海：上海人民出版社，2015 年），頁 258-269。

⁶³ 石豔芳、師若文，〈「一帶一路」沿線國家恐怖主義風險研究〉，《河南員警學院學報》，第 3 期，2020 年，頁 18-27。

名中共工程師的攻擊事件；同年 11 月，「俾路支解放軍」對中共駐巴基斯坦使館發起恐怖攻擊，最後造成 7 人身亡。除了恐怖主義在上述地區本就活躍外，投資項目遭致當地人不滿與排斥，進而以恐怖主義攻擊作為表達不滿的手段也是造成此種現象不斷的主要原因。⁶⁴

而在跨國犯罪中，值得一提的是，女性的人身安全受到嚴重的威脅。舉例而言，中共的犯罪集團藉由「一帶一路」之便，進行跨國販運女性的非法犯罪行動。根據報導，山東的非法婚姻仲介以婚姻介紹為名義，實際上進行人口販運，聯合巴基斯坦的犯罪集團將巴基斯坦女性走私至中共境內，並且強迫進行賣淫。⁶⁵

「一帶一路」的項目亦經常導致中企和當地社區的衝突，進而導致對人身的傷害。例如五礦集團在 2014 年收購秘魯的拉斯班巴斯（Las Bambas）銅礦場以來，便不斷與當地人民爆發衝突，以及造成當地政府與人民的對立。當地人民認為，州政府為通過礦場的投資案，在未進行協商下便修改環境評估，而採礦過程所造成的噪音、汙染等問題也未見預防與補救措施。此外，該投資案所產生的利潤並未惠及當地社群，例如聘雇當地人為員工。因此，當地住民與五礦集團，以及州政府之間不斷產生衝突，抗議、封鎖與暴力攻擊不斷；州政府在鎮壓過程中，也不斷造成當地人的死傷事件。⁶⁶

六、社群安全

誠如在人身安全部分所述，「一帶一路」的項目經常導致中企和當地社區的衝突。除了暴力事件外，由於投資與建設活動所帶來的民生與環境破壞，土地糾紛，以及對於原住民文化的侵害等，都使得東道國的社群安全受到威脅，進而抵銷投資與建設所帶來的經濟效益。卡瓦列羅－安東尼（Mely Caballero-Anthony）針對東南亞在社群安全上的實

⁶⁴ 孫國祥，〈「一帶一路」沿線恐怖活動風險：以中國大陸巴基斯坦總領事館恐攻案為視角〉，《展望與探索》，第 17 卷第 2 期，2019 年 2 月，頁 5-11。

⁶⁵ 〈俾路支恐襲和拐賣新娘：一帶一路在巴基斯坦又引爭議〉，《BBC 中文網》，2019 年 5 月 14 日，<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-48257208>。

⁶⁶ Walter Vargas Díaz, “Violence, power and mining in Peru: how has Las Bambas worsened repression?” *Open Democracy*, December 7, 2017, <https://www.opendemocracy.net/en/las-bambas-mine-peru/>; Marcelo Rochabrun, “Analysis: Peru’s Las Bambas standoff tests Castillo’s mining reform pledges,” *Reuters*, October 4, 2021, <https://www.reuters.com/world/americas/perus-las-bambas-standoff-tests-castillos-mining-reform-pledges-2021-10-04/>.

踐之研究中即提到，人權的保護以及促進發展同為實現「人類安全」不可或缺的部分，「沒有發展就沒有安全，沒有人權就沒有發展」。⁶⁷

以廣東廣晟資產管理有限公司下屬的泛澳大利亞資源公司（Panoramic Resources Limited，以下簡稱泛澳）於巴布亞紐幾內亞的塞皮克河（Sepik river）的礦場投資案為例，資方與當地社區有著長期的衝突。泛澳表示，長期以來和相關利益關係者進行廣泛與持續的接觸與交流意見，並且提出充分的調查與評估，顯示該開發案將會帶動當地商業和經濟的發展。⁶⁸不過，為了阻止開發案，當地部落在2020年五月發表蘇坤迪米最高宣言（Supreme Sukundimi Declaration），主張該河流在其文化、經濟，以及生存的重要性不可取代，要求泛澳停止進行該開發案。⁶⁹此外，當地的環保人士指出，泛澳的評估報告缺乏了水壩潰決對於附近居民的影響，以及低估採礦過程中對於水源與土地的汙染等問題。因此，該開發案將會永久破壞附近居民的生活。⁷⁰

七、政治安全

一般而言，大型基礎設施的投資若缺乏相關的審查機制，或是在治理的要求標準較低，則造成人權問題的可能性較高。而「一帶一路」在全球各地大舉投資與建設的同時，與之相關的人權迫害的控訴也不斷增加，批評中共與許多接受投資的東道國為了保障「一帶一路」建設的推進，人權通常被要求讓位而不是遭到重視與保障。⁷¹此外，由於數位技術以及相關基礎建設的對外輸出所形成的大規模監控，同樣引發對於侵犯人權的問題之相關討論。

⁶⁷ Mely Caballero-Anthony, "Community Security: Human Security at 21," *Contemporary Politics*, Vol. 21, Issue 1, 2015, pp.53-69.

⁶⁸ 有關泛澳的評估報告的詳細內容，詳請參閱 "Environmental Impact Statement," *Frieda River*, <https://friedariver.com/eis/?v=1>.

⁶⁹ 有關宣言的詳細內容，詳請參閱 "Supreme Sukundimi Declaration," *Save the Sepik*, May 29, 2020, <https://savethesepik.org/the-supreme-sukundimi-declaration/>.

⁷⁰ Ben Doherty, "Papua New Guinea Chiefs Call for Halt to Plan for Country's Largest Ever Mine," *the Guardian*, June 17, 2020, <https://www.theguardian.com/world/2020/jun/18/papua-new-guinea-chiefs-call-for-halt-to-plan-for-countrys-largest-ever-mine>.

⁷¹ OHCHR, "Baseline Study on the Human Rights Impacts and Implications of Mega-Infrastructure Investment," 2017, https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/6f/9c/6f9c5b81-b46e-4185-9ecd-451e612b3132/baseline_study_on_the_human_rights_impacts_and_implications_of_mega-infrastructure_investment.pdf; Sophie Richardson and Hugh Williamson, "China: One Belt, One Road, Lots of Obligations," *Eurasianet*, May 12, 2017, <https://eurasianet.org/china-one-belt-one-road-lots-of-obligations>.

一如在其他的人類安全面向所面臨的問題，「一帶一路」在政治安全上也存在中共在海外的投資在治理較弱的國家更容易引發爭議，以及政策承諾與實踐有所落差的現象。「企業責任資源中心」（Business & Human Rights Resource Centre）於 2021 年 8 月的研究報告針對和中共在海外投資與業務有關的 679 例指控指出，有 76% 的指控發生在亞太、拉丁美洲和非洲，尤其以治理較弱且中共投資佔主導地位的國家，例如緬甸、祕魯、厄瓜多、寮國、柬埔寨與印尼所佔指控的數量較多。此外，679 例的指控主要集中在金屬和採礦、建築與能源（包含石化與再生能源）項目，涉及 1690 項攸關社會、環境和人權的議題，超過一半是有關訊息提供或環境影響評估不足、侵犯土地權利、影響生計、侵犯勞工權利、汙染和健康威脅的問題；其中四分之一則涉及抗議、原住民權利、暴力事件、安全問題和地區衝突。其次，報告中進一步提到，雖然政策文件和行業指南要求遵守適用的法規（包含中共與東道國）與國際標準，不過大部分的中企在執行面上有所不足，多有迴避、便宜行事的現象。此外，中企也缺乏與當地溝通，以及申訴機制；企業的透明度與對指控的回應上也有待改善，尤其是未上市的公司和民營企業普遍缺乏回應相關關切的意願。⁷²

除了對東道國與當地人民的影響外，「中國勞工觀察」（China Labor Watch）的調查報告發現，「一帶一路」的建設項目存在對中共國內勞工進行人口販運、強迫勞動、虐待以及剝削的現象。該報告指出，在「一帶一路」的項目工作的勞工在國內面臨欺騙性的招募，並且透過非法的管道至海外工作。勞工在當地則遭到扣押護照與拖欠薪水，以及使用非法簽證工作，同時限制行動自由並且在惡劣的環境下超時工作。假使勞工欲離職，則可能受到恐嚇，以及強制性收取高額違約金。⁷³

數位技術對人權的影響上，主要在於北京透過提供監控系統的建設以及在金融、醫療等領域輸出數位技術與服務，可能為北京與其合作國家的政府提供大規模監控的機會。「自由之家」（Freedom House）在

⁷² Business & Human Rights Resource Centre, “Going out” Responsibly: The human Rights Impact of China’s Global Investments,” August, 2021, https://media.business-humanrights.org/media/documents/2021_BHRRRC_China_Briefing.pdf.

⁷³ China Labor Watch, “Silent Victims of Labor Trafficking: China’s Belt and Road Workers Stranded Overseas Amid Covid-19 Pandemic,” April 30, 2021, <http://chinalaborwatch.org/wp-content/uploads/2021/04/Overseas-worker-report-English.pdf>.

2018年10月發布的報告指出，有36個國家輸入中企製造的數位通訊設備，或是由中企承包國內數位基礎設施；其中，辛巴威、烏茲別克、巴基斯坦、肯亞、阿拉伯聯合大公國以及德國等18個國家利用中企所製造的智能監控系統，例如人工智能及人臉辨識系統，進行公共安全的維護、打擊假新聞，或是政治鎮壓、收集政敵的資料，以及加強對個人的控制。⁷⁴而這意味著相關技術的輸出將可能導致民主的倒退，協助獨裁政權國家的統治，以及侵害人權等問題。其次，隨著世界各國和中興、華為簽署5G網路基礎設施的合約，以及阿里巴巴、騰訊等科技公司擴大在全球的金融、醫療等業務，⁷⁵大有可能成為中共情報機構收集情資的管道與來源，以及引發侵害個人隱私等問題。

肆、「一帶一路」：問題因應與行動

本文透過《人類發展報告》中的「人類安全」之七大面向——經濟安全、糧食安全、衛生安全、環境安全、人身安全、社群安全與政治安全——分析「一帶一路」所造成的影響後主張，中共和接受投資的東道國需要一同採取積極的行動應對「一帶一路」在海外投資與建設對「人類安全」形成的問題與風險。在中共與東道國之外，其他行為者如國際組織也應當加入其中，提供相關的協助，藉由綜合共同的努力與合作，方能打造有助於「人類安全」的環境，以下就各方舉措作進一步的分析。

一、中共

誠如前述研究，承諾與實踐的落差、缺乏公開與透明度是「一帶一路」推動的過程中，長期被各界詬病並且最終導致對「人類安全」形成威脅的重要原因。鑒於政府應負有政策指導、監管，司法執行與提供救濟等各項責任，中共對內應扮演負責任的領導角色，透過國內的法律與機制，加強監管、執行，以及敦促中企採取以負責且可持續發展為基礎的商業行動；對外，則須促進中企與東道國與當地社群與居民的對話，並且建立申訴單位以及機制，以解決上述所面臨的問題。

⁷⁴ Freedom House, "The Rise of Digital Authoritarianism," *Freedom House* October 2018, pp.8-10, https://freedomhouse.org/sites/default/files/2020-02/10192018_FOTN_2018_Final_Booklet.pdf.

⁷⁵ Paul Triolo, "The Digital Silk Road: Expanding China's Digital Footprint," *Eurasia Group*, April 8, 2020, <https://www.eurasiagroup.net/files/upload/Digital-Silk-Road-Expanding-China-Digital-Footprint-1.pdf>.

首先，中共應透過國內法的制定，要求企業遵守更為嚴格的國際標準與規範，避免在東道國法令與執行可能不嚴謹的狀況下造成傷害。同時，建立究責制度，糾正中企在海外投資造成當地的傷害所犯的錯誤，以及要求企業負起應盡的補救責任，例如恢復原狀、財務補償等。

為確保企業遵守上述法令，中共應建立「安全名單」，將切實執行相關規定的企業列入並給予政策優惠，同時對於在海外投資屢發爭議，經調查應負責任，但未進行改善的企業進行懲戒，例如公告禁止該企業投標政府標案、停止證照核准，列為拒絕往來的廠商等行動。

其次，由於「一帶一路」項目的融資主要來自中資銀行和金融機構——特別是政策與商業銀行，因此，可成為中共中央在推動相應的改革上重要的部分。在此層面上，中共應要求上述機構建立如世界銀行所設立可供公開搜尋、查閱，並且持續更新資訊的數據庫，其中將涵蓋「一帶一路」有關項目在投資與建設過程中的評估、執行、結束各個階段的相關訊息。此外，應要求公開評估與審查的項目與標準，並確保投標企業，包括國外公司在此過程中受到公平的對待。

在海外的部分，中共駐外單位應強化兩大功能：第一，扮演中企在海外投資與經營時，推動其與當地政府、社群與個人間彼此對話、溝通與協商的角色；第二，建立接受和處理中企在當地引起商業糾紛、環境破壞，以及侵犯當地人權益的申訴單位以及機制。

二、東道國

東道國在預防與緩解傷害的能力，以及執行的意願是促進「一帶一路」項目能否達成「人類安全」成敗的關鍵因素。從研究中可見，儘管中共與其企業承諾推動有助於可持續發展的投資與建設活動，但在實際執行上仍有所落差與缺失。因此，東道國政府必須透過積極的行動，表現出維護自身安全的意圖，進而約束中共與中企在當地的活動可能造成失序的做法。

東道國如何進行與中共和中企之間的談判，是決定能否預防以及減輕中資的投資中所帶來的傷害的成敗。在談判中，東道國必須行使權力來選擇、制定和要求不僅有利於投資案的進行以及可以促進和貿易的選項，更重要的是必須強調有利於可持續發展的方案與投資條件，因此，如投資資訊的公開與透明化，環境和人權的保護，以及相關的救濟機制等，都應列入談判內容中。

此外，由於東道國一般在法律的制定，以及執法上較為鬆散，使得投資方有操作的灰色空間，當地社群與個人權益容易受其侵犯。因此，東道國應當參考國際的規範以及標準，制定更嚴格的法律，並強化執行與落實。

必須正視的問題是，東道國在評估以及監管上的能力可能有所不足，特別是大規模基礎設施的投資與建設通常涉及極其複雜和多面向的交互影響。因此，本文認為，東道國可能的政策選擇為尋求第三方如國際組織、私人企業等機構的協助。在專案開始運作、投資或採購之前，進行相關的諮詢，以及在建設和營運過程中的進行評估、監管，還有專業人才的培訓等等，以在大型投資案中獲得更好的投資條件。

以緬甸的木姐—曼德勒鐵路項目（Muse-Mandalay Railway）為例，中共與緬甸在 2018 年 10 月 22 日簽署該鐵路項目的可行性研究備忘錄，進行該建設案的可行性研究。2019 年 4 月，該項目在技術面的可行性報告已經由中鐵二院工程集團完成並提交中、緬雙方政府；有關環境、社會，以及該項目在商業與財務可行性的研究仍未完成。⁷⁶2020 年 6 月，緬甸鐵路公司董事總經理吳巴敏（U Ba Myint）表示，政府正在接受第三方的瑞士諮詢公司協助，介入審查由中鐵二院工程集團提出的可行性研究內容。吳巴敏指出，假使第三方的審查結果對緬甸不利，則此項目將會停止實施。⁷⁷

三、其他行為者

自「一帶一路」於 2013 年推出以來，越來越多的非國家行為者關注中共在各地的商業活動，並且表達對於環境保護、人權等擔憂。事實上，這樣的現象不僅有利於「一帶一路」項目的成功，同時透過各方利益相關者的投入，有助於治理的改善。在此過程中，不同的行為者可以提供中共與中企不同面向的訊息交流，以及進行客觀公正的監測與評估。這些來自不同背景的行為者透過公開且及時的經驗分享，可以幫助中共與東道國推展可持續發展的活動，並且適時提供適當和可行的方案

⁷⁶ Chan Mya Htwe, “Initial Technical Report on Muse-Mandalay Railway Project Submitted,” *Myanmar Times*, May 29, 2019, <https://www.mmtimes.com/news/initial-technical-report-muse-mandalay-railway-project-submitted.html>.

⁷⁷ Nan Lwin, “Myanmar Pulls Swiss Firm to Scrutinize China’s BRI Project,” *The Irrawaddy*, June 11, 2020, <https://www.irrawaddy.com/news/burma/myanmar-pulls-swiss-firm-scrutinize-chinas-bri-project.html>.

解決遇到的問題。

以國際組織為例，其可提供中共及其企業交流與學習的機會，例如世界銀行在過去援助發展中國家的歷史中，推動如單一的標準，以及其他錯誤的政策導致被援助國反倒陷入經濟危機，進而造成內戰的經驗便是可以提供中共學習者。當具有相關經驗的國際機構，民間組織、地方公會、學者等透過意見的交換，則可使得中共在相關的運作時避免造成同樣的錯誤，進一步促進在規劃、運作和制度上的改革與演進，使得「一帶一路」的相關行動得以對「人類安全」作出正面的貢獻。

伍、結語

隨著「一帶一路」項目在世界各地持續的推動，各界對於中共如何同時進行跨國、多領域的大規模投資與建設的關切也始終未間斷。本文認為，「一帶一路」項目不僅對傳統的以「國家」為核心的安全觀與實踐產生衝擊，尤其對於以「人」為核心的安全造成嚴重的挑戰。因此，本文從「人類安全」的角度出發，透過《人類發展報告》中的經濟安全、糧食安全、衛生安全、環境安全、人身安全、社群安全與政治安全七個面向，針對「一帶一路」自 2013 年 9 月至 2020 年 12 月為止的投資、建設等商業行為進行分析。

事實上，從中共有關「一帶一路」的政策文件，以及官方論述中多見「一帶一路」與《人類發展報告》中與「人類安全」論點相結合，以及有利於「人類安全」發展之處。不過，在本文的分析中卻發現，其具體的執行並未能保障「人類安全」。

本研究發現，在上述的七個面向中，「一帶一路」項目的投資與建設基本上處於弊大於利的現象。在經濟安全和糧食安全的面向，由於不同的原因，「一帶一路」於不同的地區與國家可能導致正面與負面的經濟影響；在衛生安全部分，儘管北京藉著疫情的流行謀取政治利益的作為備受批評，但整體而言仍有正面的貢獻；而在環境安全、人身安全、社群安全與政治安全面向，「一帶一路」項目則普遍呈現負面的影響，違背了「人類安全」中兩大基本支柱——「免於匱乏」和「免於恐懼」的訴求目標，威脅了人類的安全。

而在「一帶一路」未來對於東道國在「人類安全」七大面向上的影響將會如何發展，本文認為目前尚未下定論之時。第一，由研究可見，

參與「一帶一路」的各方行為者對於「一帶一路」的態度、看法、具體的執行與問題的因應仍在變化之中；第二，美國、歐盟、印度與日本等國陸續提出與「一帶一路」競爭的投資替代方案，而其與「一帶一路」的互動，以及局勢發展依舊瞬息萬變，尚在未定之天，故必須更為審慎的進行持續的觀察。

參考書目

一、專書

Buzan, Barry, et al, *Security: A New Framework for Analysis* (London: Pinter Publishers Press, 1998).

施正鋒主編，《人類安全》（台北市：財團法人國家展望文教基金會、台灣心會，2004年）。

張宇燕編，《全球政治與安全報告（2018）》（北京：社會科學文獻出版社，2018年）。

鄒磊著，《中國「一帶一路」戰略的政治經濟學》（上海：上海人民出版社，2015年）。

翟雪玲等著，《「一帶一路」倡議下中國農業對外合作研究 -- 主要國家投資環境與企業發展實績》（北京：經濟管理出版社，2017年）。

蔡育岱，《人類安全與國際關係：概念、主題與實踐》（台北：五南圖書，2014年）。

二、學術性期刊論文

石豔芳、師若文，〈「一帶一路」沿線國家恐怖主義風險研究〉，《河南員警學院學報》，第3期，2020年，頁18-27。

孫國祥，〈「一帶一路」沿線恐怖活動風險：以中國大陸巴基斯坦總領事館恐攻案為視角〉，《展望與探索》，第17卷第2期，2019年2月，頁5-11。

袁曉慧，〈「一帶一路」沿線國家農業援助的推進思路〉，《國際經濟合作》，第2期，2019年，頁118-124。

曾愛平，〈全球公共衛生治理合作：以中非共建「健康絲路」為視角〉，《西亞非洲》，第1期，2021，頁26-47。

Caballero-Anthony, Mely, “Community Security: Human Security at 21,” *Contemporary Politics*,” Vol. 21, Issue 1, 2015, pp.53-69.

Eslami, Sepehr, “Projections of Salt Intrusion in a Mega-delta Under

Climatic and Anthropogenic Stressors,” *Communications Earth & Environment*, Vol. 2, 2021, pp.1-11.

Ewan, Pauline, “Deepening the Human Security Debate: Beyond the Politics of Conceptual Clarification,” *Politics*, Vol. 27. Issue 3, 2007, p. 182–189.

Greaves, Wilfrid, “For Whom, From What? Canada’s Arctic Policy and the Narrowing of Human Security,” *International Journal*, Vol. 67, No. 1, 2011-2012, pp. 219-240.

Khong, Yuen Foong, “Human Security: A Shotgun Approach to Alleviating Human Misery?” *Global Governance*, Vol. 7, Issue 3, 2001, pp.231-236.

Martin, Mary, and Owen, Taylor, “The Second Generation of Human Security: Lessons from the UN and EU Experience,” *International Affairs*, Vol. 86, No. 1, 2010, pp.211-224.

Newman, Edward, “Critical Human Security Studies,” *Review of International Studies*, Vol. 36, Issue 1, 2010, pp. 77-94.

Paris, Roland, 2001. “Human Security: Paradigm Shift or Hot Air?” *International Security*, Vol. 26, No. 2, 2001, p.87- 102.

Wang, Yao, et al, “The Intentions, Needs, Advantages and Barriers: a Survey of Twenty-nine Countries Participating in the ‘Belt and Road Initiative’ Health Cooperation,” *Global Health Research and Policy*, Vol. 4, No. 4, 2019, pp.1-8.

三、研討會論文

Buzan, Barry, “Human Security in International Perspective,” presented for the 14th Asia-Pacific Roundtable (Kuala Lumpur: ISIS, June 3-7, 2000).

四、官方文件

中華人民共和國生態環境部，《關於推進綠色「一帶一路」建設的指導意見》，2017年4月26日，《中華人民共和國生態環境部》，https://www.mee.gov.cn/gkml/hbb/bwj/201705/t20170505_413602.htm。

中華人民共和國國務院新聞辦公室，《「一帶一路」生態環境保護合作規劃》，2017年5月16日，《中華人民共和國國務院新聞辦公室》，

<http://www.scio.gov.cn/xwfbh/xwfbh/wqfbh/39595/40298/xgzc40304/Document/1652434/1652434.htm>。

中華人民共和國農業農村部，《共同推進「一帶一路」建設農業合作的願景與行動》，2017年5月，《中華人民共和國農業農村部》，http://www.moa.gov.cn/xw/zwdt/201705/t20170512_5604724.htm。

Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2018,” December 31, 2018.

Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2017,” February 13, 2018.

Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2019,” December 31, 2019.

Piraeus Port Authority S.A, “2020 Corporate Responsibility and Sustainable Development Report,” 2020.

Piraeus Port Authority S.A, “Annual Financial Report 2020,” September 29, 2020.

UN, “United Nations Charter,”
<https://www.un.org/en/about-us/un-charter/full-text>.

UN, “Universal Declaration of Human Rights,”
<https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/udhr.pdf>.

UNDP, “Human Development Report 1994,” April 1, 2016,
http://hdr.undp.org/en/media/hdr_1994_en_chap2.pdf.

World Bank, “Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors,” 2019,
<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>.

五、網際網路資料

〈中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定〉，《中國政府網》，2013年11月15日，
http://www.gov.cn/jrzq/2013-11/15/content_2528179.htm。

「一帶一路」對東道國的影響：人類安全的觀點

〈外交部發言人談「一帶一路」建設寫入黨章：體現決心和信心〉，《人民網》，2014年11月10日，

<http://politics.people.com.cn/n/2014/1110/c1024-26000531.html>。

〈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〉，《新華網》，2015年3月28日，

http://www.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。

〈習近平：承前啟後繼往開來繼續朝著中華民族偉大復興目標奮勇前進〉，《新華網》，2012年11月29日，

http://www.xinhuanet.com/politics/2012-11/29/c_113852724.htm。

〈習近平在烏茲別克斯坦最高會議立法院的演講〉，《新華網》，2016年6月22日，

http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119094900.htm。

〈從大寫意到工筆劃，「一帶一路」交出亮眼成績單〉，《新華網》，2019年4月18日，http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/18/c_1210111674.htm。

〈第二屆「一帶一路」國際合作高峰論壇成果清單〉，《新華網》，2019年4月28日，http://www.xinhuanet.com/world/2019-04/28/c_1124425293.htm。

〈俾路支恐襲和拐賣新娘：一帶一路在巴基斯坦又引爭議〉，《BBC 中文網》，2019年5月14日，<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-48257208>。

〈《抗擊新冠肺炎疫情的中國行動》白皮書〉，《新華網》，2020年6月7日，http://www.xinhuanet.com/politics/2020-06/07/c_1126083364.htm。

〈身為世界最大經濟體和碳排放國 美中分別宣布應對氣候變化大招〉，《美國之音》，2021年9月22日，

<https://www.voacantonese.com/a/China-US-unveil-separate-big-steps-to-fight-climate-change-20210922/6241113.html>。

“Environmental Impact Statement,” *Frieda River*,

<https://friedariver.com/eis/?v=1>.

“Supreme Sukundimi Declaration,” *Save the Sepik*, May 29, 2020,
<https://savethesepik.org/the-supreme-sukundimi-declaration/>.

AidData, <https://www.aiddata.org/>.

Alamgir, Mohammed, et al, “Economic, Socio-Political and Environmental Risks of Road Development in the Tropics,” *Current Biology*, Vol.28, Issue 20, October 2017, pp.1130-1140.

<https://www.cell.com/action/showPdf?pii=S0960-9822%2817%2931107-7>.

American Enterprise Institute, “China Global Investment Tracker,”
<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

Balding, Christopher, “Why Democracies Are Turning Against Belt and Road,” *Foreign Affairs*, October 24, 2018,
<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2018-10-24/why-democracies-are-turning-against-belt-and-road>.

Belt and Road Initiative International Green Development Coalition,
<http://en.brigc.net/>.

Bluhm, Richard, et al, “Connective Financing: Chinese Infrastructure Projects and the Diffusion of Economic Activity in Developing Countries,” *AIDDATA*, 2018,
http://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/WPS64_Connective_Financing_Chinese_Infrastructure_Projects_and_the_Diffusion_of_Economic_Activity_in_Developing_Countries.pdf.

“‘Going out’ Responsibly: The Human Rights Impact of China’s Global Investments,” *Business & Human Rights Resource Centre*, August 2021,
https://media.business-humanrights.org/media/documents/2021_BHR-RC_China_Briefing.pdf.

Calderón, César, and Servén, Luis, “The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution,” *World Bank*, 2010,
<http://documents.worldbank.org/curated/en/438751468753289185/pdf/WPS3400.pdf>.

China Africa Research Initiative,

<https://www.google.com/search?q=SAIS-CARI&oq=SAIS-CARI&aqs=chrome..69i57j0i19j0i19i30l3j69i60l3.575j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>.

China Labor Watch, “Silent Victims of Labor Trafficking: China’s Belt and Road Workers Stranded Overseas Amid Covid-19 Pandemic,” *China Labor Watch* April 30, 2021,

<http://chinalaborwatch.org/wp-content/uploads/2021/04/Overseas-worker-report-English.pdf>.

Díaz, Walter Vargas, “Violence, Power and Mining in Peru: How Has Las Bambas Worsened Repression?” *Open Democracy*, October 7, 2017, <https://www.opendemocracy.net/en/las-bambas-mine-peru/>.

Doherty, Ben, “Papua New Guinea Chiefs Call for Halt to Plan for Country’s Largest Ever Mine,” *Guardian*, June 17, 2020,

<https://www.theguardian.com/world/2020/jun/18/papua-new-guinea-chiefs-call-for-halt-to-plan-for-countrys-largest-ever-mine>.

Export-Import Bank of the United States, <https://www.exim.gov/>.

Fontaine, Richard, and I M. Kliman, Danie, “On China’s New Silk Road, Democracy Pays A Toll,” *Foreign Policy*, May 16, 2018,

<https://foreignpolicy.com/2018/05/16/on-chinas-new-silk-road-democracy-pays-a-toll/>.

“The Rise of Digital Authoritarianism”, *Freedom House*, October 2018,

https://freedomhouse.org/sites/default/files/2020-02/10192018_FOTN_2018_Final_Booklet.pdf.

Gabuev, Alexander, “Belt and Road to Where?” in Ron Huisken ed, *CSCAP Regional Security Outlook 2018* (Australia: CanPrint Communications, 2018),

<http://www.cscap.org/uploads/docs/CRSO/CSCAP2018WEB.pdf>.

Gokkon, Basten, “Environmentalists Are Raising Concerns Over China’s Belt and Road Initiative,” *Pacific Standard*, July 18, 2018,

<https://psmag.com/environment/environmental-concerns-over-chinese->

infrastructure-projects.

Hillman, Jonathan, “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later,” *CSIS*, January 25, 2018,

<https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

Hillman, Jonathan, “China’s Belt and Roller Coaster,” *Nikkei Asian Review*, September 14, 2018, <https://asia.nikkei.com/Opinion/China-s-Belt-and-Roller-Coaster>.

Hoare, Alison, et al, “The Role of Investors in Promoting Sustainable Infrastructure Under the Belt and Road Initiative,” *Chatham House*, May 11, 2018,

<https://www.chathamhouse.org/2018/05/role-investors-promoting-sustainable-infrastructure-under-belt-and-road-initiative-0/4>.

Hurley, John, Morris, Scott, and Portelance, Gailyn, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective,” *Center for Global Development*, 2018,

<https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>.

“Frequently Asked Questions World Economic Outlook (WEO),” *International Monetary Fund*, April 6, 2021,

<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/faq.htm#q4b>.

Ji, Xianbai, “Will COVID-19 Be a Blessing in Disguise for the Belt and Road?” *Diplomat*, May 2, 2020,

<https://thediplomat.com/2020/05/will-covid-19-be-a-blessing-in-disguise-for-the-belt-and-road/>.

Jolly, Richard, and Basu Ray, Deepayan, “The Human Security Framework and National Human Development Reports,” *UNDP*, May 2006,

http://hdr.undp.org/sites/default/files/nhdr_human_security_gn.pdf.

Laurance, William, “The Dark Legacy of China’s Drive for Global Resources,” *Yale Environment 360*, March 28, 2017,

<https://e360.yale.edu/features/the-dark-legacy-of-chinas-drive-for->

global-resources.

Lechner, Alex Mark, et al, “Biodiversity Conservation Should be a Core Value of China’s Belt and Road Initiative,” *Nature Ecology & Evolution volume*, January 2018,
<https://www.nature.com/articles/s41559-017-0452-8>.

Lee, Kristine, and Rasser, Martijn, “China’s Health Silk Road Is a Dead-End Street,” *Foreign Policy*, June 16, 2020,
<https://foreignpolicy.com/2020/06/16/china-health-propaganda-covid/>.

Lwin, Nan, “Myanmar Pulls Swiss Firm to Scrutinize China’s BRI Project,” *Irrawaddy*, June 11, 2020,
<https://www.irrawaddy.com/news/burma/myanmar-pulls-swiss-firm-scrutinize-chinas-bri-project.html>.

MacFarquhar, Christina, “Sleeping Giants of Deforestation: the Companies, Countries and Financial Institutions with the Power to Save Forests,” *Global Canopy Programme*, 2016,
https://forest500.org/sites/default/files/sleeping_giants_of_deforestation_-_2016_forest_500_results.pdf.

Malik, Ammar A., et al, “Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects,” *AIDDATA*, September 2021,
https://docs.aiddata.org/ad4/pdfs/Banking_on_the_Belt_and_Road_Insights_from_a_new_global_dataset_of_13427_Chinese_development_projects.pdf.

Marcelo Rochabrun, “Analysis: Peru’s Las Bambas standoff tests Castillo’s mining reform pledges,” *Reuters*, October 4, 2021,
<https://www.reuters.com/world/americas/perus-las-bambas-standoff-tests-castillos-mining-reform-pledges-2021-10-04/>.

Mya Htwe, Chan, “Initial technical report on Muse-Mandalay railway project submitted,” *Myanmar Times*, May 29, 2019,
<https://www.mmmtimes.com/news/initial-technical-report-muse-mandalay-railway-project-submitted.html>.

- Myers, Steven Lee, “China’s Voracious Appetite for Timber Stokes Fury in Russia and Beyond,” *New York Times*, April 9, 2019,
https://www.nytimes.com/2019/04/09/world/asia/chinas-voracious-appetite-for-timber-stokes-fury-in-russia-and-beyond.html?_ga=2.36307111.662949710.1557375726-122654201.1557375726.
- Ngeow, Chow-Bing, “COVID-19, Belt and Road Initiative and the Health Silk Road: Implications for Southeast Asia,” *Friedrich-Ebert-Stiftung*, October 2020,
<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/16537.pdf>.
- OHCHR, “Baseline Study on the Human Rights Impacts and Implications of Mega-Infrastructure Investment,” 2017,
https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/6f/9c/6f9c5b81-b46e-4185-9ecd-451e612b3132/baseline_study_on_the_human_rights_impacts_and_implications_of_mega-infrastructure_investment.pdf.
- Osborne, Zoe, “Study Puts 2050 Deadline on Tipping Point for Mekong Delta Salinity,” *Mongabay*, July 22, 2021,
<https://news.mongabay.com/2021/07/study-puts-2050-deadline-on-tipping-point-for-mekong-delta-salinity/>.
- Pearl, Harry, “China Slow to Curb Coal Financing as Japan, South Korea ‘Accept New Reality’ on Phasing Out Fossil Fuels,” *South China Morning Post*, August 15, 2020,
<https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3097259/china-slow-curb-coal-financing-japan-south-korea-accept-new>.
- Reconnecting Asia, <https://reconnectingasia.csis.org/>.
- Richardson, Sophie, and Williamson, Hugh, “China: One Belt, One Road, Lots of Obligations,” *Eurasianet*, May 12, 2017,
<https://eurasianet.org/china-one-belt-one-road-lots-of-obligations>.
- Russel, Daniel, and Berger, Blake, “Navigating the Belt and Road Initiative,” *Asia Society Policy Institute*, June 2019,
<http://asiasociety.org/sites/default/files/2019-06/Navigating%20the%20>

Belt%20and%20Road%20Initiative_2.pdf.

Triolo, Paul, “The Digital Silk Road: Expanding China’s Digital Footprint,”
Eurasia Group, April 8, 2020,
<https://www.eurasiagroup.net/files/upload/Digital-Silk-Road-Expanding-China-Digital-Footprint-1.pdf>.

“The Belt and Road Initiative - WWF Recommendations and Spatial Analysis,” *WWF*, 2017,
http://awsassets.panda.org/downloads/the_belt_and_road_initiative___wwf_recommendations_and_spatial_analysis___may_2017.pdf.