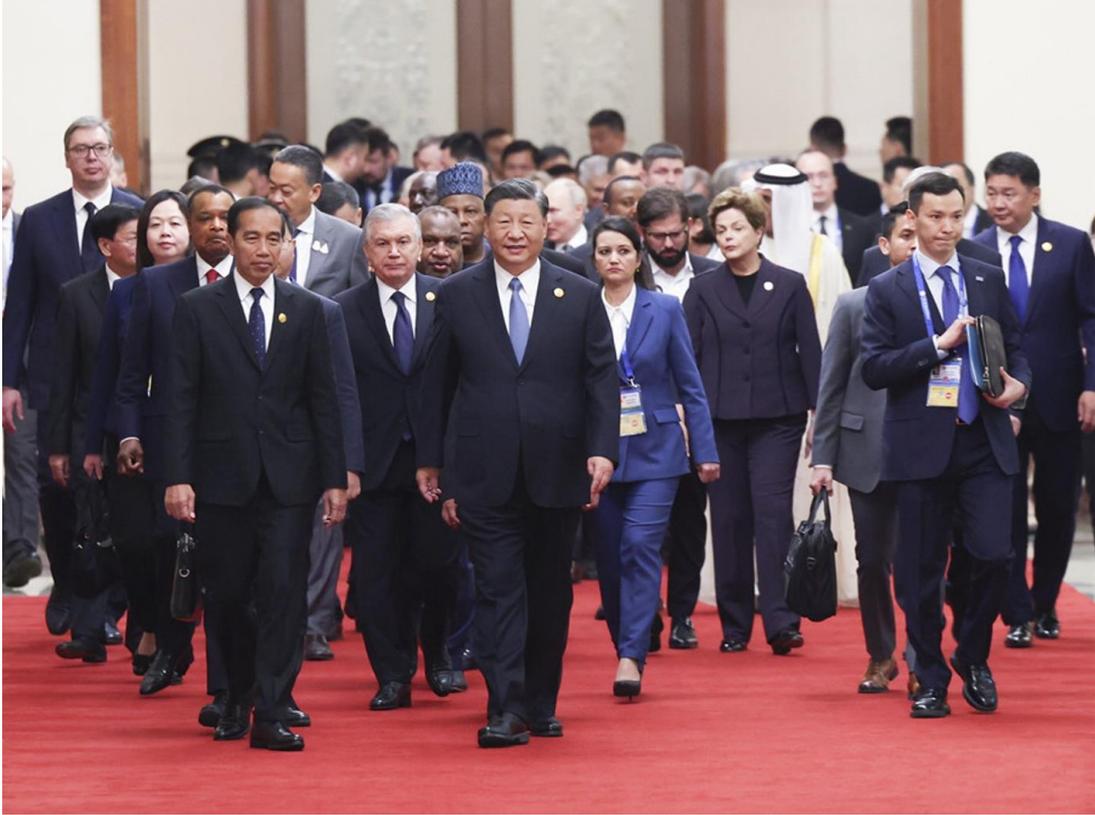


遠景論壇



中國於 2023 年 10 月 17-18 日舉行「第三屆一帶一路國際合作高峰論壇」，共有來自東南亞的寮國、泰國、印尼、越南、柬埔寨等國領導人親自出席。(圖片來源：<http://www.beltandroadforum.org/n101/2023/1018/c132-1190.html>)

一帶一路在東南亞十年的回顧與檢討

陳尚懋

佛光大學公共事務學系教授兼國際長

中國自從 2013 年推動一帶一路已歷經十年，為此中方於 2023 年 10 月 17-18 日舉行「第三屆一帶一路國際合作高峰論壇」，共有來



自東南亞的寮國、泰國、印尼、越南、柬埔寨等國領導人親自出席。上述五國也在這十年中積極參與一帶一路計畫並成為宣傳亮點，包括：寮國的中寮鐵路、泰國的中泰鐵路、印尼的雅萬高鐵、越南的河內輕軌二號線、柬埔寨的西港經濟特區等。然而，經過十年的一帶一路計畫，東南亞國家真的有從中獲益嗎？我們可以從目前已經完成的亮點建設加以檢視。

東南亞國家是否真的受益於一帶一路？

首先是2021年12月3日通車的中寮鐵路，興建成本高達59億美元，約為寮國2018年公共投資的1.3倍，總計寮國為這條鐵路共積欠中國35.4億美元的債務。但根據寮國政府的估計，恐怕要營運23年後才能獲利，這當中還有許多不確定因素，若獲利不如預期，寮國恐將陷入嚴重的債務問題。

其次是斥資54億美元打造的中泰高鐵，從2013年開始的大米換高鐵計畫以來，爭議不斷，直到2017年底才正式動工。但動工以來，又面臨到疫情、土地徵收爭端等因素影響，進度嚴重落後。截至目前僅約完成24%的工程，不到預定進度的一半，預計通車期間將延後至少一年。

第三是今年10月2日通車的印尼雅萬高鐵，興建過程延宕且造價不斷升高，從原先估算的55億美元，最後超支12億美元，也迫使佐科威(Joko Widodo)承諾動用國家預算協助工程進行，印尼社會出現許多反對聲音，同時又有場站位置設計不良等問題，這條高鐵通車後引發許多爭議。

第四是於2021年11月6日啟用的河內輕軌二號線，從2011年開始興建，全長13.5公里，共設12個車站，耗資8.68億美元，並存在著與其他建設一樣的工期延宕與預算超支。其場站建設極為龐大，但大部分的河內民眾仍習慣使用摩托車，加上路網尚未建立，使用者相當少，也連帶導致河內地鐵公司虧損超過三兆越南盾，往後營運更加困難。

最後是柬埔寨的西港經濟特區，帶來了大批投入博弈產業與詐騙集團的境外人士，結果導致當地環境污染、治安敗壞與物價高漲，讓

西港與金邊的民眾苦不堪言，而後從西港外擴出去所引發的詐騙亂象，更是引起兩岸與緬北等地的嚴重社會與政治問題。

臺灣必須因應東南亞區域情勢最新的發展

根據習近平在論壇上的談話，以及 11 月 24 日發布的〈堅定不移推進共建「一帶一路」高質量發展走深走實的願景與行動—共建「一帶一路」未來十年發展展望〉中顯示，進入第二個十年的一帶一路將由大寫意進入到工筆畫，落實更多小而美的項目與標誌性項目，包括：建設好中泰鐵路、有序推進皎漂港、運營好雅萬高鐵、穩步推進柬埔寨暹粒吳哥國際機場，同時也將由過去強調的硬聯通擴展到軟聯通。在中國大陸將持續透過一帶一路強化與東南亞國家關係之際，臺灣在明年大選結束後，恐將重新檢討並規劃新南向政策 2.0 的走向，以因應東南亞區域情勢最新的發展。

編按：本文僅代表作者個人觀點，不代表遠景基金會之政策與立場。

財團法人兩岸交流遠景基金會

本基金會為研究國際政經情勢之民間學術智庫，旨在針對國際政經情勢及戰略與安全等領域，將學術研究成果具體轉化為政策研析，作為我政府參考，深化學術研究能量，並增進與國際重要智庫交流與互訪。

臺北市汀州路三段 60 巷 1 號

Tel: 886-2-23654366

Fax: 886-2-23679193

<http://www.pf.org.tw>

