

關於中東歐在「一帶一路倡議」中的角色 導言

CHAPTER I

王宸曦

英國牛津大學公共政策碩士（2021 班）

本文分成四個不同部份，提綱挈領地對「一帶一路倡議」（下稱「倡議」）作一預簡短審視。第一，我們將整體概觀「倡議」，開列已提出的和正進行的、不同類別的項目。第二，我們會分析中歐和東歐（下稱「中東歐」）的主要政治、經濟特點。第三，我們將評估中東歐合作的前景。最後，我們將討論近年出現的、對更緊密中國—中東歐關係造成障礙的一些因素。

1. 「一帶一路倡議」

自 2013 年「一帶一路倡議」概念在哈薩克斯坦被提出，該宏圖已經歷過若干重大改動和發展。「倡議」參照古代（公元前 206 年）商旅路徑的網絡——絲綢之路——的構想。今天的「倡議」，具體包括兩大概念：「一帶」指「絲綢之路經濟帶」，「一路」指「21 世紀海上絲綢之路」，它包括「帶與路」沿線超過 60 個國家，跨越大部份亞洲、非洲和歐洲，覆蓋的人口佔全球總人口超過 60%¹。在 2015 年一份由中國國家發展和改革委員會、外交部、商務部聯合發佈的《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》² 中，明確指出「倡議」秉持「開放、包容」，歡迎所有國家、國際及地區組織參與。因此，基於「倡議」的「一帶」和「一路」，去審視「倡議」的落實，最適合不過³。

1 | Campbell, C. (2017, May 12). China: 5 Facts on Xi Jinping's Belt & Road Initiative Summit. *Time*. Retrieved September 01, 2018, from <http://time.com/4776845/china-xi-jinping-belt-road-initiative-obor/>.

2 | The National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China. (2015, March). 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。 *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*.

3 | Ren, J. (2018, July 7). 正確定位「一帶一路」實施。 *Zhengque dingwei yi dai yi lu changyi* (The Proper Positioning of the Belt and Road Initiative). Chinese Academy of Social Sciences. Retrieved September 1, 2018, from http://www.cssn.cn/index/xldg/201805/t20180507_4238444.shtml.

「倡議」的一個主要願景，是提升參與國之間的連通性和合作，具體可分為五個主要目標：政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通。在這些目標中，「資金融通」被認為是首務——自 2013 年提出「倡議」以來，國際上出現了兩個主要機構：「絲路基金」和「亞洲基礎設施投資銀行」（「亞投行」），前者是一個由中國政府出資、規模達 400 億美元、旨在為「倡議」提供財政支撐的中長期投資基金；後者是一家有 87 個國家參與，旨在幫助解決亞洲國家基礎設施嚴重落後的多邊開發銀行⁴。

「倡議」的另一個重要領域，是有助加強政府間夥伴關係的「政策溝通」。「倡議」參與各方簽訂相關的諒解備忘錄，正是這種政策溝通的象徵——備忘錄是重要的政策溝通工具，顯示簽署方對「倡議」的承擔，並同意遵守與合作有關的共同標準。目前，大部份的「倡議」項目都集中在開發基建硬件。單是「中（國）—巴（基斯坦）經濟走廊」，已經可以找到性質多樣的項目，包括修建鐵路和公路、開發海港、鋪設輸氣管道等。巴基斯坦以外，還有更多項目在規劃、在進行，例如取道中亞——哈薩克「霍爾果斯東門」（Khorgos Gateway）——貫通東亞和歐洲的貨運班列；非洲肯尼亞的「蒙—內鐵路」（蒙巴薩至內羅畢標準軌距鐵路）；能源運輸系統如「西伯利亞力量」（Power of Siberia）天然氣管道項目以及緬甸的原油管道項目。

4 | Shepard, W. (2017, July 15). The Real Role of the AIIB in China's New Silk Road. *Forbes*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/07/15/the-real-role-of-the-aiib-in-chinas-new-silk-road/#dc6d00974727>.

2. 「中東歐」

在這個脈絡下，我們把目光轉向中東歐。粗略說，那是一片西面與德國和奧地利、東面與烏克蘭和白俄羅斯為鄰的土地。在本書中，我們把這片土地界定為由 16 個中歐國家、波羅的海沿岸國家和東南歐國家。乍看之下，這片土地容易被人忽略，因為當人們想起基建投資和國際經濟合作機會時，首先想到的不會是它。本部份將向讀者們展示，從歷史、經濟、社會—政治狀況的角度看，中東歐國家是多麼的富饒、多彩。

中東歐地區一個獨特的歷史特徵，是 16 個國家所共有的共產主義遺痕。這些國家中的每一個，要不是曾為蘇維埃國家，就是東歐集團的衛星國之一，而在蘇聯解體之後，都宣佈獨立——儘管往後走的路不盡相同：其中八個國家透過全民公投或民主選舉，恢復獨立地位，另外八個則因捷克斯洛伐克和南斯拉夫先後解體而誕生。

一些導致東歐集團和捷克斯洛伐克不復存在的政治轉變，並不和平⁵，但沒有比南斯拉夫解體引發的暴力衝突更血腥。南斯拉夫之分崩離析，是一個政治動盪的過程，表現為南斯拉夫人之間的「內戰」，以及歷時頗長、此起彼落的邊界改劃再改劃、國家組成又改組。一個實例是：黑山剛於 2006 年宣佈脫離「塞爾維亞和黑山聯邦」。這歷史遺產，在上述地區的現代社會以至政治態度方面，仍起著顯著的作用。此外，克羅地亞的獨立戰爭充滿民族間的衝突，對象「倡議」這樣的多邊項目，將是嚴重的挑

5 | For instance, the independence movement in Romania in 1989, see Preface in Sztompka's *Society in Action: The Theory of Social Becoming* (1991).

6 | European Commission. (2018, February 6). European Commission - Fact Sheet Q&A: A Credible Enlargement Perspective for an Enhanced EU Engagement with the Western Balkans. *European Commission*. Retrieved September 1, 2018, from http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-562_en.htm.

7 | The frontrunners of the accession process are generally recognised to be Serbia and Montenegro. According to a European Commission press release, both countries could be accepted into the EU by 2025. Source: European Commission. (2018, February 6). *European Commission - Fact Sheet Q&A: A Credible Enlargement Perspective for an Enhanced EU Engagement with the Western Balkans*. Retrieved from http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-562_en.htm.

8 | Estonia, Latvia, Lithuania, Slovakia, and Slovenia.

9 | Bosnia & Herzegovina (Bosnia & Herzegovina convertible mark), Bulgaria (Bulgarian lev), and North Macedonia (Macedonian denar).

戰——在這方面，「波斯尼亞和黑塞哥維那」(Bosnia & Herzegovina，下稱「波黑」)有過之而無不及。

在討論「倡議」可為中東歐地區帶來什麼機遇之前，我們有必要對所涉國家目前的社會經濟狀況有一整體的了解。雖然所有 16 個國家有共同的共產主義過去，它們獨立後的經濟發展卻情況迥異。首先，有歐洲融合的歷史大變動。直至 2018 年 1 月，16 個中東歐國家中，有 11 個已經加入歐盟；其餘巴爾幹半島西部一眾國家（阿爾巴尼亞、波黑、北馬其頓、黑山、塞爾維亞）均積極爭取入盟^{6,7}。16 國中，只有五國加入了歐元區⁸，好幾個其他國家把它們的貨幣與歐元掛鉤⁹。顯然地，16 個國家與歐洲其餘地區維持著緊密的關係。一般而言，從希望加入歐盟的國家的角度看，入盟主要的好處，包括獲准進入歐洲共同市場、可以推行包括法治在內的重要改革，從而有望達致巴爾幹國家戰後的和平及穩定。成功入盟的主要障礙，可分成內外兩類：眾多內部掣肘中，主要是為爭取獲歐盟接納所需達致的標準，與巴爾幹國家內部的社會條件之間的差距。惹人注意的主要問題，是嚴重的貪污和有組織犯罪¹⁰，以及缺乏有關在法治、司法獨立、保障私人投資、憲政改革等方面進行必要改革的可信承諾^{11,12}。其次，外部障礙主要源自西巴爾幹國家與其他歐盟國家之間的矛盾¹³。

此外，諸如法國、丹麥等較發達的歐洲國家¹⁴恐怕開啟

10 | Stone, J. (2018, February 6). Serbia and Montenegro Could Join EU by 2025, European Commission Says. *Independent*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/enlargement-serbia-montenegro-macedonia-albania-kosovo-brexit-juncker-2025-a8197201.html>.

11 | European Commission. (2018, February 6). European Commission - Fact Sheet Q&A: A Credible Enlargement Perspective for an Enhanced EU Engagement with the Western Balkans. *European Commission*. Retrieved September 1, 2018, from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_18_562.

12 | Stone, J. (2018, February 6). Serbia and Montenegro Could Join EU by 2025, European Commission Says. *Independent*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/enlargement-serbia-montenegro-macedonia-albania-kosovo-brexit-juncker-2025-a8197201.html>.

13 | For instance, the naming dispute between Macedonia and Greece since the dissolution of the former Yugoslavia. A major, positive development has occurred upon the signing of the Prespa agreement in June 2018.

14 | Emmott, R. (2018, June 25). EU Divided Over Balkan Accession as NATO Says Macedonia Welcome. *Reuters*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.reuters.com/article/us-eu-balkans/eu-divided-over-balkan-accession-as-nato-says-macedonia-welcome-idUSKBN1JL0OL>.

入盟談判，有可能加強國內極右政黨的反移民論述。儘管存在多方面的障礙，但由於有歐盟有份量的成員，例如德國的支持，我們認為，未來歐盟成員國規模的擴充，將成「大概率事件」。因此，對「倡議」的長期項目來說，把入盟的程序納入規劃的考慮之內，至關重要。

根據 2018 年《人類發展指數》(HDI) 國家排名¹⁵，上述 16 個國家中，有 12 個被認為「人類發展程度極高」，其餘的為「人類發展程度較高」。16 國之中，斯洛文尼亞排位最高，在所有分項評分中表現均較好——除了「平均受教育年限」(mean years of schooling)。整體來說，單憑《人類發展指數》，我們或可作出「中東歐構成全球一個發展相對成熟的地區」的結論。當論及其他經濟指標時，人們看得更清楚該地區的景象。例如，根據 2017 年「世界銀行」發佈的全球失業率數字¹⁶，16 國中的六個國家失業率超過 10%¹⁷、有兩國甚至超過 20%¹⁸。作為對比，亞洲發展中經濟體的平均失業率約為 5 至 6%。一個類似的困境在年輕人當中持續存在，這可見諸當局同年發佈的青年失業率數字。此現象又與本書多位作者所提及的、年輕人缺乏在各自國家覓得良好就業機會的境況相吻合。若再將這點與人口中有文化、高學歷的比重甚高的事實結合起來，當可推斷這些國家還有大量未被善用的優質人力資源。

中東歐地區作為一個整體，其經濟發達程度高於世界上不少其他國家，然而，從這個地區內部看，那是個發展程度

15 | The HDI is a composite index based on a country's life expectancy, average educational level, and standard of living.

16 | World Bank. (2018). *Unemployment, Total (% of total labor force) (Modeled ILO Estimate)*. Retrieved September 1, 2018, from https://data.worldbank.org/indicator/slucm.totdz?year_high_desc=true.

17 | Albania (15%), Bosnia & Herzegovina (25.8%), Croatia (11.5%), North Macedonia (24.4%), Montenegro (17.7%), and Serbia (14.4%).

18 | North Macedonia and Bosnia & Herzegovina.

參差、發展成果不均的板塊。蘇聯解體後，中東歐國家的經濟發展走向迥異——有些從此興旺發達、有些至今仍落於人後。直到今天，東南歐國家（斯洛文尼亞也許是個例外）與其他中東歐國家之間仍存在明顯的發展不均。例如，2017 年該地區基於購買力平價 (PPP) 的人均 GDP，由 11,714 美元（波斯尼亞）到 32,606 美元（捷克共和國）¹⁹，最高與最低相差近三倍。此外，這些國家在基礎設施方面的差距也同樣明顯。在「世界經濟論壇」每年公佈的《全球競爭力指數》中，公路質量是其中一個指標。若以此為量尺，我們將看到東南歐國家的表現，始終遠超與其比鄰的國家²⁰。

上述地區在政治、社會、經濟方面的發展差異，對該地區落實「倡議」有深刻的含義²¹。過去十年，不同的政治發展產生了不同的政治制度，從而對各該政體的法律法規造成不同的影響，包括貿易、外來投資、外國資金等方面的規例。因此，應對歐盟倍加注意，因為後者是一個涉及多個國家的實體，且具備有效執行其規則所必須的機制及議價能力。「倡議」能否成功，特別是在歐盟成員國，將取決於是否遵守歐盟的法律和規例。不同的經濟發展狀況導引出不同的合作模式。例如，巴爾幹國家或會要求在短期內完成其國內的基礎設施的新建或改善，而其他較發達國家則會追求拓寬出口商品的品類。

19 | World Bank. (n.d.). *GDP Per Capita, PPP (Constant 2011 International \$)*. Retrieved September 1, 2018, from https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDPPCAPPK?end=2017&start=2017&view=bar&year_high_desc=true.

20 | World Economic Forum. (2018) *The Global Competitiveness Report 2017-2018, Executive Opinion Survey Appendix C*. Available at http://reports.weforum.org/pdf/gci-2017-2018-scorecard/WEF_GCI_2017_2018_Scorecard_EOSQ057.pdf.

21 | Adding to the complexity of the region, the foreign policy positions of these countries also diverge, especially pertaining to Russia. For example, Serbia has a positive relationship with Russia whereas the Baltic states perceive Russia as a security threat. See: McLaughlin, D. (2018, February 22). Serbia Says It Will Not Sacrifice Russia Ties for EU Membership. *Irish Times*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.irishtimes.com/news/world/europe/serbia-says-it-will-not-sacrifice-russia-ties-for-eu-membership-1.3401978>; and Ivanauskas, V., Keršanskas, V., & Kasčiūnas, L. (2017). Kaliningrad Factor in Lithuanian - Russian Relations: Implications to the Security Issues of Lithuania. *Lithuanian Annual Strategic Review*, 15(1), 119-149. doi:10.1515/lasr-2017-0006.

國別	人類發展指數 (HDI)	出生時預期壽命 (歲)	預期受教育年限 (年)	平均受教育年限 (年)	(人均) 國民總收入 (GNI) (2011 年購買力平價)	HDI 國家排位 (2018)	HDI 國家排位 (2017)
人類發展指數甚高							
斯洛文尼亞	0.902	81.2	17.4	12.3	32,143	24	24
捷克共和國	0.891	79.2	16.8	12.7	31,597	26	27
愛沙尼亞	0.882	78.6	16.1	13.0	30,379	30	30
波蘭	0.872	78.5	16.4	12.3	27,626	32	33
立陶宛	0.869	75.7	16.5	13.0	29,775	34	34
斯洛伐克	0.857	77.4	14.5	12.6	30,672	36	37
拉脫維亞	0.854	75.2	16.0	12.8	26,301	39	39
匈牙利	0.845	76.7	15.1	11.9	27,144	43	44
克羅地亞	0.837	78.3	15.0	11.4	23,061	46	46
保加利亞	0.816	74.9	14.8	11.8	19,646	52	51
北馬其頓	0.816	76.8	15.0	11.4	17,511	52	51
羅馬尼亞	0.816	75.9	14.3	11.0	23,906	52	51
人類發展指數較高							
塞爾維亞	0.799	75.8	14.8	11.2	15,218	63	65
阿爾巴尼亞	0.791	78.5	15.2	10.1	12,300	69	69
波斯尼亞與黑塞哥維那	0.769	77.3	13.8	9.7	12,690	75	75
黑山	0.759	75.7	13.5	9.7	12,874	82	81

圖表 1 16 個中、東歐國家的 HDI 國家排位

資料來源：《人類發展報告 (2018)：人類發展指數及其組成》，聯合國開發計畫署

網址：<http://hdr.undp.org/en/content/table-1-human-development-index-and-its-components-1>

3. 中東歐國家合作的前景

22 | Buckley, N. (2017, May 7). Opportunities and Risks for Investors in Central and East Europe. *Financial Times*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.ft.com/content/4248a712-07da-11e7-ac5a-903b21361b43>.

23 | HKTDC Research. (2016, October 5). Belt and Road Opportunities in Central and Eastern Europe. *Hong Kong Trade Development Council Research*. Retrieved September 1, 2018, from <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/Belt-and-Road-Opportunities-in-Central-and-Eastern-Europe/tp/en/1/1X000000/1X0A7MSE.htm>.

24 | The State Council of The People's Republic of China. (2016). *The Riga Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. Retrieved 1 September 2018, from http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/11/06/content_281475484363051.htm.

25 | Ministry of Foreign Affairs of The People's Republic of China. (2017). *The Budapest Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*.

26 | The State Council of The People's Republic of China. (2018). *The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. Retrieved 1 September 2018, from http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm.

接下來，我們將評價中東歐國家的各種合作前景。首先，這個地區涵蓋全球增長最快的市場。地區的「核心國家」已經冒起，(包括波蘭、匈牙利、捷克、斯洛伐克和羅馬尼亞，平均經濟增長率僅次於亞洲—太平洋國家²²)。16 國的地理位置也預示著它們將成為歐洲、中亞和東亞之間的重要連結區。由於「倡議」的其中一個主要目標，是建立一條跨大洲的經濟走廊，中東歐國家也將是連接西歐和斯堪的納維亞半島國家的重要交通運輸節點。這對擴展與歐盟市場合作來說，尤其重要。正如上面所說的，大部份中東歐地區的現代史都備受衝突連連和經濟下滑的雙重打擊。

特別是從本書中有關巴爾幹的部份，讀者會感受到這個地區的民眾真誠地嚮往自己國家的美好未來。他們願意擁抱國際接觸，為這些國家與中國的成功合作鋪平道路。中國在該地區的投資呈現指數式增長，可作佐證²³。為便利中國和中東歐國家政府之間的協調，所涉各國已建立起高階層溝通平台。「中國—中東歐國家領導人會晤」，便是一例，「領導人會晤」自 2011 年起每年舉行，各國元首、政府高層以及其他代表——包括歐盟代表和毗鄰國家的代表——聚首一堂，回顧正在進行的項目，並就未來的合作達成一致。其中主要的成果，是敲定規範「16+1」合作的核心原則和適用範圍之文件——《中國—中東歐國家合作里加綱要》(2016 年)²⁴、《布達佩斯綱要》(2017 年)²⁵ 以及《索非亞綱要》(2018 年)²⁶。

在中東歐地區，主要的經濟機會在基礎設施和投資。我們已經指出上述地區鐵路和公路設施不足，基建投資是一個在本書差不多每一章都會強調的主題。儘管圍繞上述地區老舊基建的翻新、升級，歐盟已有相應政策並安排專門機構應對²⁷，但仍是合理理由支持推動「16+1 合作」框架。首先，也是首要的，並非所有中東歐國家均為歐盟成員。非歐盟國家——往往也是最需要改善基建的國家——能從諸如「歐洲復興開發銀行」（EBRD）等歐洲機構獲得的支持很有限。對於這些國家——特別是「工業落後、現金緊缺」²⁸的國家——外來投資對基建發展尤其關鍵。其次，即使有些中東歐國家本身是歐盟成員，分配給它們的資金也極不均衡²⁹。資金的分配，往往著眼於能否把某這地區的國家更向西歐靠攏一些，如此一來，中東歐國家內部之間的連通性，就被嚴重忽略。在歐盟「全歐交通網絡」（TEN-T）框架下的三十個「優先項目」³⁰中，七個涉及中東歐國家³¹，其中有四個項目連通至少兩個中東歐國家³²；又其中，只有兩個連通南北³³。撇開這些因素，歐盟的官僚系統和操作拖延，也被視為該地區發展的障礙³⁴。

「倡議」在中東歐地區的其中一個關鍵項目，是連接匈牙利首都布達佩斯和塞爾維亞首都貝爾格萊德的高鐵項目「匈塞鐵路」。項目可將往、返該兩個城市

的時間從八個小時縮短至三個小時。「匈塞鐵路」是一個更宏大規劃——「布達佩斯—貝爾格萊德—斯科普里—雅典鐵路」（除匈、塞兩國外，還連通北馬其頓和希臘）——的一部份。一旦項目完成，未來的鐵路將服務於歐洲其中一條主要運輸通道——把從海外運抵希臘港口比雷埃夫斯（Piraeus）的貨物，轉運至中東歐市場。

該計劃首先由匈牙利、塞爾維亞和中國於 2013 年推行，它和歐洲其他較早期的交通運輸規劃產生協同效果，例如，它是「泛歐 10 號走廊」（Corridor X）規劃的一部份，而後者是分別於 1994 年在希臘克里特島和 1997 年在芬蘭赫爾辛基舉行之「泛歐交通會議」界定的十條泛歐交通運輸走廊之一³⁵。根據歐盟《全歐交通網絡 2013 年報》，「優先項目 22」（Priority Project 22）的協調者提出了「泛歐 10 號走廊」巴爾幹延伸部份（將「匈塞鐵路」納入）的構想³⁶。「優先項目 22」是前述 30 個「優先項目」之一，年報將它與「巴爾幹延伸段」作一比較，指出「巴爾幹延伸段」表現出若干實際的和技術上的優勢，包括可能較短的旅程、較高比例的電氣化路段、較高的車速等，但與此同時，項目升級所涉的龐大支出，將成政府作出投資決定時的重大考慮³⁷。

因此，不一定要把作為「16+1 合作」一部份的項目都視為中國的「新」項目，反而可以看成是中國找對了相關地區政府並原先已有的規劃，卻因從未獲得足夠支持而無法

27 | Including the Trans-European Transport Networks (TEN-T), the Solidarity Fund, the European Regional Development Fund, the European Social Fund, European Agricultural Fund for Rural Development, and the European Maritime and Fisheries Fund.

28 | Kratz, A., & Pavličević, D. (2016, November 21). Belgrade-Budapest Via Beijing: A Case Study of Chinese Investment in Europe. *European Council on Foreign Relations*. Retrieved September 1, 2018, from https://www.ecfr.eu/article/commentary_belgrade_budapest_via_beijing_a_case_study_of_chinese_7188.

29 | Chen, X. (2017, December 19). Europe Should Support China-CEE Cooperation. *Reconnecting Asia*. Retrieved September 1, 2018, from <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/europe-should-support-china-cee-cooperation/>.

30 | European Commission INEA. (n.d.) *TEN-T programme 2007-2013 30 Priority Projects*. Retrieved September 1, 2018, from <https://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project>.

31 | Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border (Project 6), Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest (Project 7), Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava (Project 17), Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden (Project 22), Railway axis Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien (Project 23), Motorway axis Gdańsk-Brno/Bratislava-Vienna (Project 25), and 'Rail Baltica' axis: Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki (Project 27).

32 | Projects 6, 7, 22, and 27.

33 | Projects 22 and 27.

34 | Karnitschnig, M. (2017, July 18). Beijing's Balkan Backdoor. *Politico*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.politico.eu/article/china-serbia-montenegro-europe-investment-trade-beijing-balkan-backdoor/>.

35 | Miltiadou, M., Taxiltaris, C., Mintsis, G., & Basbas, S. (2012). Pan-European Corridor X Development: Case of Literal Implementation of the European Transport Strategy Itself or of Change of the General Environment in the Region? *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 48, 2361-2373.

36 | Savary, G. (2013). *Priority Project 22 Annual Report of the Coordinator*. European Commission.

37 | *Ibid.*

進行到底的項目。

另一個例子是「貝爾格萊德—巴爾港高速公路」。那是一個設想連接貝爾格萊德和黑山海港巴爾（Bar）的高速公路項目。黑山承擔其中的巴爾港—博爾亞雷（Boljare）路段，那是整個項目中耗費最大的部份，該路段多崎嶇山地³⁸。從2009年初到2010年，黑山政府積極尋求與來自克羅地亞、希臘和以色列的企業合夥，但這些企業「未能提供項目所須的銀行擔保」^{39,40}。

無論如何，當地政府視該項目為「黑山最關鍵的基建項目」⁴¹，顯然是因為黑山是歐洲唯一未有高速公路的國家。最終，黑山政府和若干中國企業於2014年達成協議⁴²，爭取於2019年完成項目第一期工程⁴³。2018年7月，項目其中一條最長的隧道——「Vjeternik 隧道」——鑿通⁴⁴。根據此案例，很明顯中國在基建建設經驗、技術水平和融資支持等方面，可以貢獻之處不少。另一方面，中國的參與，對東道國家——特別是規模較小的國家——落實重要投資，十分關鍵。

另一個在中東歐地區投資的機會，是當地正蓬勃發展的高科技產業，這點證明該地區上升中的科技企業數目。愛沙尼亞是一個世界級的初創中

心，又有足以鼓勵外商直接投資的、充滿動力的自由市場，更孕育出世界級電訊企業 Skype 而聞名於世⁴⁵。人們的眼光聚焦於愛沙尼亞的數字技術社會滲透率——99%的政府服務，從報稅到公共衛生服務均已數字化^{46,47}。而自2012年起，學童從七歲起，就在學校學電腦編程⁴⁸。在斯洛伐克，有開發先進移動技術和能源企業集中的所謂「多瑙河谷」（Danube valley）地帶⁴⁹，斯洛伐克企業 AeroMobil 快速冒起，成為全球飛行汽車產業的龍頭企業之一⁵⁰。波蘭電腦工程師始終被列為全球最佳的一群，栽培出諸如 The Topcoder Open (TCO) 等國際電腦編程比賽的世界冠軍⁵¹。羅馬尼亞擁有全球其中一個最高質的信息技術基建體系、超過1.5萬家專業軟件公司，聘有技術強、背景多樣化的技工隊伍⁵²。捷克則以它的網絡保安公司著稱，例如 Avast。接下來的計劃，是在羅馬尼亞設立「16+1 智慧城市協調中心」、在立陶宛設立「16+1 金融科技協調中心」——後兩者已在2018年的《中國—中東歐國家合作索非亞綱要》提及⁵³。

數字科技和創新科技，是中東歐國家未來目標的核心。如斯洛文尼亞、匈牙利、波蘭、捷克和愛沙尼亞等國家已預留相當比例的公共開

38 | GCR. (2018, July 18). *Montenegro a Crossroads with Expensive Chinese Motorway*. Retrieved September 1, 2018, from <http://www.globalconstructionreview.com/news/montenegro-crossroads-expensive-chinese-motorway/>.

39 | Podgorica (AFP). (2010, December 27). *Montenegro Drops Greek-Israeli Consortium to Build Highway*. *Terra Daily*. Retrieved September 1, 2018, from http://www.terradaily.com/reports/Montenegro_drops_Greek-Israeli_consortium_to_build_highway_999.html.

40 | The project also did not gain much support from Western Europe, possibly due to the perceived lack of economic benefit as a result of Montenegro's small population size. As of 2018, Montenegro has a population of around 620,000. World Bank. (n.d.). GDP per capita, PPP (constant 2011 international \$). Retrieved September 1, 2018, from <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>.

41 | Drobñjak, A. (2018, May 16). *Bar-Boljare Highway to Improve Life Conditions for Northern Montenegro*. *Total Montenegro News*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.total-montenegro-news.com/business/1130-montenegrin-highway-will-improve-life-conditions-for-northern-montenegro>.

42 | The China Road and Bridge Corporation as well as the Export-Import Bank of China. The latter offered a loan of near €690 million with a six-year grace period, covering 85% of the €809 million construction cost.

43 | Drobñjak, A. (2018, May 16). *Bar-Boljare Highway to Improve Life Conditions for Northern Montenegro*. *Total Montenegro News*. Retrieved September 1, 2018, from <http://www.total-montenegro-news.com/business/1130-montenegrin-highway-will-improve-life-conditions-for-northern-montenegro>.

44 | Davis, A. (2018, July 23). *The Longest Tunnel of the Bar-Boljare Highway Project in Montenegro Breaks Through*. *Highways Today*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.highways.today/2018/07/23/the-longest-tunnel-of-the-bar-boljare-highway-project-in-montenegro-breaks-through/>.

45 | The Baltic Review. (2016, October 11). *Skype - Estonia's Greatest Contribution to the Global Telecommunication Industry*. *The Baltic Review*. Retrieved September 1, 2018, from <https://baltic-review.com/estonia-skype/>.

46 | Heller, N. (2017, December 18). *Estonia, the Digital Republic*. *New Yorker*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.newyorker.com/magazine/2017/12/18/estonia-the-digital-republic>.

47 | McLean, A. (2018, August 13). *E-Estonia: What is All the Fuss About?* *ZDNet*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.zdnet.com/article/e-estonia-what-is-all-the-fuss-about/>.

48 | Olson, P. (2012, September 6). *Why Estonia Has Started Teaching Its First-Graders to Code*. *Forbes*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.forbes.com/sites/pamyolson/2012/09/06/why-estonia-has-started-teaching-its-first-graders-to-code/#24d71241aa3d>.

49 | GLOBSEC. (2017, December 1). *The Danube Valley: From Manufacturers To Innovators Read*. *GLOBSEC*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.globsec.org/danube-valley-manufacturers-innovators/>.

50 | O'Brien, C. (2018, March 21). *AeroMobil Unveils New Concept for Flying Car that can Take Off Vertically and Drive on Roads*. *Venture Beat*. Retrieved September 1, 2018, from <https://venturebeat.com/2018/03/21/aeromobil-unveils-new-concept-for-flying-car-that-can-takeoff-vertically-and-drive-on-roads/>.

51 | Cybercom Group. (n.d.). *Polish Programmers Among Best in the World | Ranking of Developers*. *Cybercom*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.cybercom.com/pl/Poland/Software-House/blog/ranking-of-developers/>.

52 | Gheorghe, G. (2017, December 11). *Romanian IT sector Valued at EUR 5 Bln in 2016*. *BR Business Review*. Retrieved September 1, 2018, from <http://business-review.eu/news/romanian-it-sector-valued-at-eur-5-billion-in-2017-154177>.

53 | The State Council of The People's Republic of China. (2018). *The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. Retrieved 1 September 2018, from http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm.

支，約佔 GDP 的 1 至 2%，用於科技研發，冀縮短與西歐國家的水平差距⁵⁴。政府的支持、潛藏的人才儲備，合起來促進了一個充滿活力的生態系統，有利正在中東歐地區冒起、擴展的科技創新運動。

基建和數字科技以外，地區還提供品類豐富的貨品和服務，以滿足外貿的需要。首先，糧食出口是極受中國消費市場歡迎的領域——這或許是因為過去約十年，中國持續出現食品安全問題。由於今天很多中國消費者基於安全保證而轉向進口食品，頓時為傳統上是個農作物生產基地的中東歐國家打開了商機。最近，克羅地亞企業開始向中國出口罐頭沙丁魚，且已表達了極有興趣把出口品擴展至奶類製品⁵⁵。談到食品質量，匈牙利是另一個有趣的案例：該國是全球少有將「反基因改造有機體法例」寫進憲法的國家之一⁵⁶。至於中東歐地區農業產業未來的發展，報告顯示，若投下必要的資金以改善土地質量、培訓當地農民採行現代農業經濟運作，地區農作物增產的潛力將會很大⁵⁷。

再一個我們應考慮的領域，是旅遊。中東歐地區以風景秀麗、文化遺產豐富聞名於世，而也正因如此，它正吸引著越來越多中國遊客前往⁵⁸。近年來，越來越多人聽說過中東歐國家且有興趣一訪，該地區發生不少國際事件，加上不時在電視節目中被提及，也有助對地區的興趣升溫。例如，克羅地亞國家足球隊於 2018 年世界杯準決賽擊敗英

54 | Spisak, A. (2017, June 06). Central and Eastern Europe Unveils Its Tech Ambitions. *Financial Times*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.ft.com/content/889422a8-09ad-11e7-ac5a-903b21361b43>.

55 | HINA. (2018, June 17). Croatia to Export Dairy Products, Tuna, and Poultry to China. *Total Croatia News*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.total-croatia-news.com/business/29147-croatia-to-export-dairy-products-tuna-and-poultry-to-china>.

56 | The Fundamental Law of Hungary. (2018). Article XX, paragraph 2.

57 | Smit, H. (2015, January 21). How Can Farmers in Central and Eastern Europe Close Yield Gap with West? *The Guardian*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.theguardian.com/sustainable-business/2015/jan/21/farmers-central-eastern-europe-grain-yield-gap>.

58 | Nielson. (2017). *2017 Outbound Chinese Tourism and Consumption Trends*. Nielsen Holdings.

59 | Zhu, W. (2018, July 18). Soccer Success Boosts Croatia Tourism. *China Daily*. Retrieved September 1, 2018, from <http://usa.chinadaily.com.cn/a/201807/18/WS5b4ead70a310796df4df727b.html>.

格蘭、進入決賽後，中國的一個旅遊訂票網站「去哪兒」宣稱，往克羅地亞航班的票價翻了一番還不止，而有關酒店訂房的查詢量則增加了三倍⁵⁹。「倡議」的這些貿易和文化方面也受到各有關國家政府、企業和公眾的注意。自 2014 年以來，「中國—中東歐國家投資貿易博覽會」每年在中國寧波市舉行；2018 年第四屆「博覽會」除展出數以百計來自中東歐國家的製品外，還設有有關旅遊和青年交換計劃的展攤。因此，基建項目和數字科技合作以外，上述地區還有其他重要的貿易往還以及文化交流在蓬勃發展。

4. 目前的障礙和相關應對建議

與此同時，一個國際的、長期的合作宏圖，例如旨在將眾多背景各異的各方聚攏在一起的「一帶一路倡議」，才較有可能面對各種挑戰。在本書中，我們將把討論的範圍收窄至我們認為最重要的若干方面。首先，批評家們擔心，由於「倡議」相關項目有可能透過債務風險從而造成財政不穩，又容易為國內貪腐創造條件，

「倡議」或會加劇項目所到之地的固有頑疾。圍繞巴爾幹半島西部國家，已經有人提出重大關注，特別是它們的「債負—國內生產總值比率」（debt-to-GDP ratio）都相對高。例如，前述「巴爾港—貝爾格萊德公路」項目，單是第一期的工程費用（預期為 8.09 億歐元）已經相當於黑

60 | Montenegro's GDP in 2017 is estimated to be US\$4.774 billion, around €4.111 billion. See World Bank. (n.d.). *GDP (Current US\$)*. Retrieved September 1, 2018, from <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ME&view=chart>; Global Construction Review. (2018, July 18). Montenegro At Crossroads with Expensive Chinese Motorway. *Global Construction Review*. Retrieved September 1, 2018, from <http://www.globalconstructionreview.com/news/montenegro-crossroads-expensive-chinese-motorway/>.

61 | Global Construction Review. (2018, July 18). Montenegro At Crossroads with Expensive Chinese Motorway. *Global Construction Review*. Retrieved September 1, 2018, from <http://www.globalconstructionreview.com/news/montenegro-crossroads-expensive-chinese-motorway/>; International Monetary Fund. (2017). *Montenegro Selected Issues*. International Monetary Fund, Washington DC.

62 | International Monetary Fund. (2017). *Montenegro Selected Issues*. International Monetary Fund, Washington DC.

63 | Ishikawa, J. (2018, May 25). China Unsettles EU with Belt and Road Moves in the Balkans. *Nikkei Asian Review*. Retrieved September 1, 2018, from <https://asia.nikkei.com/Politics/International-Relations/China-unsettles-EU-with-Belt-and-Road-moves-in-the-Balkans>.

64 | Ma, A. (2018, August 21). Malaysia Has Axed \$22 Billion of Chinese-Backed Projects, in a Blow to China's Grand Plan to Dominate World Trade. *Business Insider*. Retrieved September 1, 2018, from <http://uk.businessinsider.com/malaysia-axes-22-billion-of-belt-and-road-projects-blow-to-china-2018-8?r=US&IR=T>.

65 | Ralev, R. (2018, June 11). Hungary Hopes Belgrade-Budapest Rail Project to be Completed in 2023. *See News*. Retrieved September 1, 2018, from <https://seeneews.com/news/hungary-hopes-belgrade-budapest-rail-project-to-be-completed-in-2023-615874>.

66 | The State Council of The People's Republic of China. (2015, December 23). 李克強致信祝賀匈塞鐵路項目塞爾維亞段正式啟動 Li Keqiang zhixin zhuhe aoxiongriexiangmu saierweiyaduan zhengshi qidong (Li Keqiang Sends Letter in Congratulation of the Official Launching of the Serbian Section of the Hungary-Serbia Railway). *Zhonguo zhengfu wang*. Retrieved 1 September 2018, from http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-12/23/content_5027075.htm.

山 2017 年 GDP 的 20% 以上⁶⁰。總工程款中，以美元計價的貸款佔去 85%，該筆貸款由「中國進出口銀行」於 2014 年貸出，免息期六年，並由 2021 年開始還款，再加上美元自 2014 年開始升值，上述對華負債已膨脹到約計 10 億歐元⁶¹。

有關黑山的中長期財政可持續性，「國家貨幣基金組織」（IMF）已經拉起警報，特別是考慮到預計 2019 年黑山「負債—GDP 比」將達到接近 90% 的水平⁶²。由於基建項目可帶來的好處不會在短期內看到，已經有人質疑到底「巴爾港—貝爾格萊德公路」項目最終會否像黑山政府所設想的，對國家經濟發展來說是個恩賜，還是引領國家奔向破產的禍根？除公債外，助長貪腐、容許公職人員挪用項目資金中飽私囊或者撈取政治好處等的指控，也不在少數⁶³。海外其他地方如馬來西亞有關貪腐案件的新聞，也提升了社會的警惕⁶⁴。

其次，凡涉及歐盟國家的項目，都會被「是否符合歐盟規例」的眼光檢視。以「匈塞鐵路」為例，有關修建工程的協議由匈牙利、塞爾維亞和中國三方於 2013 年簽署，其後三方於 2014 年再簽署相關的諒解備忘錄⁶⁵。按原來的規劃，鐵路應於 2018 年啟用⁶⁶。然而，直至本書付梓之日，鐵路的匈牙利路段仍未動工。進度延誤，是因為匈牙

67 | Kyng, J. (2017, February 20). EU Sets Collision Course with China Over 'Silk Road' Rail Project. *Financial Times*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ce-f14e55513608>.

68 | Belt and Road Advisory. (2017, November 11). Legal Quagmire Blocks Belt and Road Initiative in CEE?. *Belt and Road Advisory*. Retrieved September 1, 2018, from <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/2017/11/11/legal-quagmire-blocks-belt-and-road-initiative-in-CEE>.

69 | Kyng, J. (2017, February 20). EU Sets Collision Course with China Over 'Silk Road' Rail Project. *Financial Times*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ce-f14e55513608>.

70 | Magyar Távirati Iroda (MTI). (2017, November 27). Tender for Budapest-Belgrade Rail Upgrade Published. *Budapest Business Journal*. Retrieved September 1, 2018, from https://bbj.hu/economy/tender-for-budapest-belgrade-rail-upgrade-published_142131.

71 | Railway Pro Communication Platform. (2018, June 18). Two JVs Compete for Hungarian Section on Budapest-Belgrade Line. *Railway Pro Communication Platform*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.railwaypro.com/wp/two-jvs-compete-for-hungarian-section-on-budapest-belgrade-line/>.

72 | Budapest Business Journal. (2019, April 29). Mészáros Firm Among Winners of Massive Rail Contract. *Budapest Business Journal*. Retrieved 29 June, 2019, from https://bbj.hu/business/meszaros-firm-among-winners-of-massive-rail-contract_164893.

73 | Reuters. (2019, June 12). Hungary PM Orbán's Ally to Co-build Chinese Railway for \$2.1 billion. *Reuters*. Retrieved June 29, 2019, from <https://www.reuters.com/article/us-hungary-china-railways-opus-global-idUSKCN1TD1JG>.

74 | Budapest Business Journal. (2019, April 29). Mészáros Firm Among Winners of Massive Rail Contract. *Budapest Business Journal*. Retrieved 29 June, 2019, from https://bbj.hu/business/meszaros-firm-among-winners-of-massive-rail-contract_164893.

75 | Belt and Road Advisory. (2017, November 11). Legal Quagmire Blocks Belt and Road Initiative in CEE?. *Belt and Road Advisory*. Retrieved September 1, 2018, from <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/2017/11/11/legal-quagmire-blocks-belt-and-road-initiative-in-CEE>.

利作為歐盟成員國，必須遵守歐盟的採購規例，其中列明大型投資項目必須公開招標⁶⁷。中國和匈牙利同意攜手進行上述鐵路的建設時，僅挑選了少數幾家企業承包整項工程，繞過了規定的公開招標程序，因而被指控違反歐盟法律⁶⁸。

2017 年 2 月，「歐盟委員會」（European Commission）展開對項目的調查，內容包括項目的財務可行性及是否符合歐盟法律⁶⁹。九個月之後，匈牙利宣佈分兩期為項目進行公開招標，明確開列合約的範圍、有意競標的企業須具備的資格等⁷⁰。截至 2018 年 6 月，共有兩家同樣是匈牙利—中國合營的企業提交了有效標書⁷¹。

2019 年 5 月，由 RM International Zrt、「中鐵九局工程建設有限公司」、「中國鐵路電氣化工程集團」三家公司組成的聯營財團奪得了合約^{72, 73}。項目完工的新限期定為 2025 年⁷⁴——延誤達七年。最初之所以違規，可能是兩個因素的結果：一、希望加快「16+1 合作」項目的進度；二、把著重點放在「匈塞鐵路」作為「中歐海陸快線」（Eurasian Land - Sea Express Route）的完整部份之一⁷⁵。但令事情更糟糕的是，違

規操作是給政治對手「送子彈」——惹人懷疑中國推行「倡議」的用心：會不會是想腐蝕歐洲國家之間既有的秩序和盟約？

這就把我們引向我們所相信，在該地區推行「倡議」所面對的核心挑戰：圍繞「中國跑來中東歐，意欲何為」的疑心。近些年來，一個頗為誇張的說法甚囂塵上：「中國霸權」。這現象反映著一種情緒，而當地經濟逐步惡化，加上對歐盟的不服從，又強化了這種情緒。

分析起來，人們心中存疑，可以分兩方面看：從經濟方面看，「倡議」的項目基本上以中國為中心，令人生疑。整體而言，人們感到「倡議」是一個由中國主導、旨在（至少部份地）紓解中國國內如產能過剩、地區發展不平衡等問題的全球經濟戰略⁷⁶。這一點以外，再加上中國國內基建政策正轉向減少項目、收縮規模這事實⁷⁷，「倡議」越來越被看成是透過在其他國家實施基建建設，維持本國內增長動力的良方。

「倡議」的批評者還指出其他事實，進一步令人懷疑中國動機並不單純，例如，所有「倡議」項目的承包商中，約89%來自中國⁷⁸，項目所在國的當地勞工多被排除在工地之外，令人質疑所宣傳的「雙贏」原則。

從政治方面看，人們憂慮「倡議」或會有意無意地在歐洲

76 | Cai, P. (2017, March). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy. Sydney, Australia

77 | The Economist. (2018, September 20). Is China's Infrastructure Boom Past Its Peak?. *The Economist*. Retrieved September 21, 2018, from <https://www.economist.com/china/2018/09/22/is-chinas-infrastructure-boom-past-its-peak>.

78 | Kyngce, J. (2018, January 24). Chinese Contractors Grab Lion's Share of Silk Road Projects. *Financial Times*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.ft.com/content/76b1be0c-0113-11e8-9650-9c0ad2d7c5b5>.

79 | Agence France-Presse. (2018, February 22). Merkel Warns Against China's Influence in Balkans. *South China Morning Post*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2134196/merkel-warns-against-chinas-influence-balkans>.

80 | Emmott, R. (2016, July 15). EU's Statement on South China Sea Reflects Divisions. *Reuters*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.reuters.com/article/us-southchinesea-ruling-eu/eus-statement-on-south-china-sea-reflects-divisions-idUSKCN0ZVITS>.

81 | International Monetary Fund. (2017). *Montenegro Selected Issues*. International Monetary Fund, Washington DC., p. 23.

82 | Asia News International. (2018, April 23). China's 'Belt Road Initiative' Exposes Its Ulterior Strategic Motives. *Financial Express*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.financialexpress.com/defence/chinas-belt-road-initiative-exposes-its-ulterior-strategic-motives/1141964/>

83 | Delfs, A. (2018, August 1). Germany Toughens Stance and Blocks China Deal. *Bloomberg*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-08-01/germany-said-to-block-company-purchase-by-chinese-for-first-time>.

84 | Elmer, K. (2018, July 16). EU Envoys Hit Out at China's 'Unfair' Belt and Road Plans. *South China Morning Post*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2142698/eu-presents-nearly-united-front-against-chinas-unfair>.

國家之間製造嫌隙。這憂慮源自恐怕「倡議」在經濟倡議之下，隱藏著政治意圖。2018年初，德國乾脆提出中國在巴爾幹的投資背後或許別有用心⁷⁹。懷疑者將上述投資描述為一種透過在中東歐國家，以經濟扶持取得政治槓桿的方式，甚或進而鋪平道路，引領受惠國背離歐洲的利益和意識形態。尤其顯著的是，希臘和匈牙利已經偏離大部份歐盟成員國關於中國在南海的行為之立場⁸⁰。凡此種種，都刺激歐盟對中國把手伸向歐盟內部政治的擔憂。此外，批評者還指出，歐盟和中國是一場零和政治競爭中一雙容不下對方的對手。例如，正受到嚴肅審視的「巴爾港—貝爾格萊德公路」項目的其中一個特點，是它令黑山偏離該國申請加入歐盟的既定路徑——由於黑山當局把大部份預算投放在公路建設，有可能擠佔了與入盟條件有關的，如廢物處理、水處理等其他項目的資金投放⁸¹。

與此意見相呼應的是，一些媒體警告讓中國進一步增加影響的潛在危險，特別是一些如互聯網基建、海洋基建等戰略產業⁸²。這些擔憂，正是中國在歐洲頻繁面對挑戰背後的原因之一。例如德國阻截中國「煙台市台海集團」收購德國機械工具廠 Leifeld 的計劃⁸³。最能說明警惕意識的，是法國總統馬克龍和德國總理默克爾對「倡議」的反應，二人均表達了「不能把『倡議』設想成一條只讓中國利益通行的『單程路』」的觀點⁸⁴。

圍繞「中國擴大介入」的懷疑論，很可能對準備落地中東

歐地區的「倡議」項目造成負面影響。其一，歐盟和中國之間圍繞投資的政治化角力，或將令所涉國家的政府和企業在考慮是否與中國合作時，猶豫再三。因為傳統上它們是傾向歐洲市場的。長遠而言，這將削弱才剛起步的中國—中東歐關係。

考慮到這些挑戰，作為「倡議」和「16+1 合作」主要推手的中國，必須作出清晰而確定的回應。中國必須持續地、始終一致地持守她無意妨礙歐盟的團結這立場，同時必須向歐盟發出強力但友善的信息。在這方面，經過一段時日，情況已有改變。對比前述（分別於 2016、2017 和 2018 發佈的）三個《綱要》，我們可以觀察到一個轉變：在對歐盟與中國簽訂有關合作框架的協議時，用詞變得更清晰，例如，《布達佩斯綱要》（2017）和《索非亞綱要》（2018）均具體提及「屬於歐盟成員國的中東歐國家將在《中歐海關事務合作與行政互助》和《中歐海關合作戰略框架》的框架內進行合作」⁸⁵。這與《里加綱要》（2016）較模糊的表述，僅提及必須符合「相關歐盟法例和規則」⁸⁶，形成鮮明對比。

明確地把握這些關係，在兩個方面對我們理解整個局面會有幫助。第一，這清楚顯示中國和相關的中東歐國家願意在歐盟規則之下運作。第二，它們承認歐盟和中國之間多年來已發展出的既有合作機制，從而把「16+1 合作」框架納入更寬闊的歐—中關係大局。

85 | The State Council of The People's Republic of China. (2018). *The Sofia Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. Retrieved 1 September 2018, from http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2018/07/16/content_281476224693086.htm.

86 | The State Council of The People's Republic of China. (2016). *The Riga Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries*. Retrieved 1 September 2018, from http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/11/06/content_281475484363051.htm.

再者，在突出歐洲與中國之間共同利益這點，還可以做得更多——歐洲的優先可以是中國的優先，反之亦然。歐洲主要強國和中國有一共同利益：「保障自由貿易、促進多邊主義」⁸⁷——特別是在特朗普當政期間美國政府偏離原來的國策、強調保護主義的背景下，尤應如此。強調共同利益，也延伸到外交政策——歐洲和中國共同支持維持關於伊朗核問題的協定，便是一例⁸⁸。特別是在應對氣候轉變上——這可說是我們這個世紀中其中一個最嚴峻問題的，歐洲和中國均深度承諾踐行減緩氣候轉變的努力、均表達了對《巴黎協定》的強力支持⁸⁹。目前，中國在多個可再生能源領域均領先全球，包括發電本身以及如風電機、太陽能面板等相關設備的製造⁹⁰。中國製造的太陽能面板佔全球產量近 60%，正是一例⁹¹。在歐洲落地的「倡議」項目，應與上述共同利益保持諧協，例如，要推動鐵路項目，可以多強調這種交通模式對環境的遺害較少，是介乎空運和海運之間的「中間選項」⁹²，在宣傳、推廣鐵路項目時，應突出這種惠及全球的公共利益。基於可持續發展的重要性獲普遍認同，若「倡議」更嚴格遵守其原則，有利加強現有的、主要聚焦經濟的敘事，鋪展出一個更細緻、更全面的遠景，最終令「倡議」更有可能獲世人普遍支持。

不應僅僅把「16+1 合作」框架以外的歐洲國家以相對被動的角色拉進框架大局⁹³，還應邀請它們以更主動的角色參與推動框架。2018 年，中國外長王毅表示，存

87 | Scimia, E. (2018, June 01). *China's Belt and Road A Dilemma for Germany*. *Asia Times*. Retrieved September 1, 2018, from <http://www.atimes.com/chinas-belt-and-road-a-dilemma-for-germany/>.

88 | *Ibid.*

89 | United Nations Framework Convention on Climate Change. (2018, July 17). *China, EU Reaffirm Strong Commitment to Paris Agreement*. Retrieved September 1, 2018, from <https://unfccc.int/news/china-eu-reaffirm-strong-commitment-to-paris-agreement>.

90 | The Economist. (2018, March 15). *China is Rapidly Developing Its Clean-Energy Technology*. *The Economist*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.economist.com/special-report/2018/03/15/china-is-rapidly-developing-its-clean-energy-technology>.

91 | Timperley, J. (2018, January 10). *China Leading on World's Clean Energy Investment, Says Report*. *Carbon Brief*. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.carbonbrief.org/china-leading-worlds-clean-energy-investment-says-report>.

92 | Hillman, J. E. (2018, March 6). *The Rise of China-Europe Railways*. Center for Strategic & International Studies. Retrieved September 1, 2018, from <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>.

93 | Austria, Switzerland, Greece, Belarus, and other European institutions such as the European Bank for Reconstruction and Development, are often invited as 'observers' at high-level meetings between China and CEE countries.

在組成德國、中東歐國家、中國三方合作的空間⁹⁴。我們指出，像這樣邁向更積極的「16+1 合作」的觀點，十分正面、令人鼓舞。不應視「16+1 合作」為中國與中東歐之間孤立的關係，而應該是「倡議」架構下多個同時存在、互相重疊的網絡之組成部份，其成功將不單取決於 17 個國家的互相支持，也取決於與這些區內國家緊密關連的鄰國的支持。

我們也應該認識到，有需要打造出一個更充實的合作框架宣言，能清楚表達中國投資的正當意圖以及合作的規則、規定。由於「倡議」的首要目標是所有參與各方創造長期「共贏」關係，中國必須時刻對如何進行洽談以及協議的條款，保持敏感。若一方擁有較對方大得多的議價能力，該方就有責任確保最終的利益分配公平、公正。

儘管「16+1 合作」框架可望為中東歐地區帶來經濟發展，但若中國主要依賴其國內生產網絡、排除項目所在國的供應和勞工，這外來投資對當地的經濟效應將大打折扣⁹⁵。若有意把當地企業包含在內，我們可考慮正式引進「聯營企業」模式，規定所有「倡議」相關的項目必須參照，採取中外兩方實體業權共享、管理同擔的合作模式。這模式不能違背歐盟規則，並須清楚勾勒「倡議」相關投資如何提出、如何審視、如何敲定等流程，（若有需要）當中也應顯示公開招標程序。可以成立一個由所有 17 個國家共同組成的聯合監管機構，以檢查項目，確保達到質量標準。此

94 | Xinhuanet. (2018, May 31). 王毅回應歐洲對“16+1 合作”的執法 Wang Yi Huiying Ouzhou dui '16+1' hezuo de danyiu. (Wang Yi in Response to Europe's Worries Concerning the '16+1 Cooperation'). *Xinhuanet*. Retrieved on 1 September, from http://www.xinhuanet.com/world/2018-05/31/c_1122920711.htm.

95 | The Vienna Institute for International Economic Studies. (2018). *Press Release: Sofia 16+1 Summit: Chinese Investment Could Drive Major Infrastructure Improvement*. Vienna, Austria.

舉也可形成一個更透明、文件記錄更規範的項目進度管理系統。

最後，有必要多安排有關「中國合作」的國際推廣運動，採用更公平的調子，以抵銷有關「中國把低質過剩產能拿到國外用」的負面描述。這就需要派遣人員專程到海外，與各地群眾好好溝通。這可充分利用線上媒體、社交媒體和當地明星的人氣，冀達到此目的。如交換學生、舉辦跨國聯合展覽、翻譯不同國家的歷史和文學作品等文化活動，也應大力鼓勵，這些活動將有助培育個體之間的連結，響應「倡議」的中心理想：相互連通、文化交流、和平共處、持續發展。

總結一下，從經濟、政治、社會和文化的角度看，中東歐地區是亞洲和歐洲之間其中一個最重要的橋樑。對全球年輕人來說，該地區提供巨大的機遇和發展潛力。力爭新的合作關係，無可避免地將面對挑戰，但我們相信，這些挑戰可以透過緊密溝通和協調，一一超越。與此同時，為擴大「倡議」可帶來的好處，不同國家的年輕人必須增進他們互相之間的了解。故此，我們強烈敦促持續進行中東歐的研究，以了解該地區各國的社會狀況，把握當地年輕人的需要，以及促進國際青年交流，苟能如此，終將對落實「倡議」大有助益。