

由地緣政治戰略觀點論 中共建構「中吉烏鐵路」的意涵

From the perspective of geopolitical strategy, the meaning of the CCP's construction of "China-Kyrgyzstan-Urban Road"

胡敏遠 博士

提 要：

- 一、海權國家的戰略作為是以建設一支強大海軍，來保護自己的海上貿易，甚至用「砲艦政策」達到貿易擴張；陸權國家則採取建設一支強大的地面武力，以鞏固自己侵占的土地和主導地位。無論海權或陸權強國，他們都謀求稱霸全球，藉由制定國際規則，維護霸權地位。
- 二、美國自拜登政府上台以來，積極拉攏處在邊緣地帶的盟友，意圖建立更大的海權聯盟集團，以圍堵中共與俄羅斯之間的合作；而「中」、「俄」兩國儼然已成為歐亞陸權國家合作的主要推手，兩者結合加上興建中的「中吉烏鐵路」，做為中共「一帶一路」向歐亞大陸拓展的交通要道，已將中亞、中東區域的陸地國家「整合為一」，自然對美國為首的海權國家形成重大挑戰。
- 三、美國在全球長期主導的「石油-美元」的權力結構，受到中共強大能源購買力的影響，使中東國家政治立場已傾向與中共或俄國發展新的合作關係，也漸漸扭轉了全球的權力結構。國軍官兵應深刻瞭解中共向外擴張的企圖，落實捍衛國家安全之天職。

關鍵詞：「中吉烏鐵路」、地緣政治戰略、陸權論、海權論、中亞地區

Abstract

- 1.The strategy of sea power countries is to build a strong navy to protect their maritime trade, and even use the“gunboat policy”to achieve trade expansion; land power countries build a strong ground force to consolidate the land they occupy and hegemony. Regardless of sea power or land power, they all seek to dominate the world and maintain their hegemonic position by formulating international rules.
- 2.Since the Biden administration came to power, the United States has actively drawn allies on the fringes, intending to build a larger

sea power alliance to contain the cooperation between the CCP and Russia. “China” and Russia have become the main promoters of the cooperation between the Eurasian land power countries. The combination of the two, together with the “China-Kyrgyzstan-Ukraine Railway” under construction, has become a major transportation route for the CCP’s “Belt and Road” to expand to the Eurasian continent. The integration of land countries in Asia and the Middle East will naturally pose a major challenge to the sea power countries headed by the United States.

3. Under the influence of the powerful energy purchasing power of the CCP, the US has long dominated the global power structure of “petrodollar”, and the political stance of the Middle East countries has tended to develop new cooperative relations with the CCP or Russia, and has gradually reversed the global power structure. Officers and soldiers of my country should have a deep understanding of the CCP’s attempts to expand outward and fulfill their duty of defending national security.

Keywords: “China-Kyrgyzstan-Urban Road”, Geopolitical Strategy, Land Power Theory, Sea Power Theory, Central Asia

壹、前言

中共與中亞國家吉爾吉斯 (Kyrgyzstan)、烏茲別克 (Uzbekistan) 洽談興建「中吉烏鐵路」(China-Kyrgyzstan-Urban Road) 計畫，已超過25年時間，最終在俄羅斯首肯後，決定於明(2023)年將開工興建；¹而俄國之前反對興建，實與地緣政治衝突有關。長期以來，中亞地區為俄羅斯的勢力範圍，莫斯科的影響力無論是「冷戰」前後，對中亞國家的政治、經濟或軍事安全等領域均深具影響力。因此，若有其他強權勢力若欲進入

中亞，必然會引起俄國的緊張，並採取抵制態度，²致外來勢力往往不得其門而入，這也是「中吉烏鐵路」興建計畫被俄國阻擋長達25年之久的主要原因。2022年2月，俄國因入侵烏克蘭遭到美、歐國家的嚴厲制裁，中共也因與美國的「貿易戰」，而遭美國在科技層面上的全面圍堵，此舉也創造了「中」、「俄」共同合作以對抗美國的契機。但深究美、「中」、「俄」在歐亞大陸的關係，卻是一種「既競爭、又合作」的型態。³

自「二戰」結束以來，美國為防止歐亞大陸的陸上強權向外擴張，聯合海洋國家(

註1：“China-Kyrgyzstan-Ukraine Railway will shake up the economy of Central Asia,” Seetao, June 14, 2022, <https://www.seetao.com/details/163534.html>，檢索日期：2022年9月28日。

註2：“Russian policy towards Central Asia 30 years after the collapse of the Soviet Union: Sphere of influence shrinking?”，TEPSA, December 14, 2021, <https://www.tepsa.eu/russian-policy-towards-central-asia-30-years-after-the-collapse-of-the-soviet-union-sphere-of-influence-shrinking-kristiina-silvan-fiia-finland/>，檢索日期：2022年9月28日。

註3：Robert D. Kaplan, “The Quiet Rivalry Between China and Russia,” New York Times, November 3, 2017, https://www.nytimes.com/2017/11/03/opinion/china-russia-rivalry.html?_ga=2.84264927.730210417.1573552983-789783200.1573552983，檢索日期：2022年9月28日。



圖一：「中吉烏鐵路」規劃圖

資料來源：參考王家豪，〈中吉烏鐵路變局 中俄關係啟示錄〉，《亞洲週刊》(香港)，2022年6月27日 <https://www.yzkc.com/article/details/%E7%89%B9%E5%88%A5%E5%A0%B1%E9%81%93/2022-26/1655955727905%E4%B8%AD%E5%90%89%E7%83%8F%E9%90%B5%E8%B7%AF%E8%AE%8A%E5%B1%80%E3%80%80%E4%B8%AD%E4%BF%84%E9%97%9C%E4%BF%82%E5%95%9F%E7%A4%BA%E9%8C%84>，檢索日期：2022年9月26日。

如英、日、澳、紐等)與在大陸邊緣地區的國家(如德、法、西、義等)對蘇聯(即現今之俄羅斯)進行圍堵。中亞地區係位於「心臟地帶」(Heartland)南緣，「冷戰」期間其位置並不顯著，但隨著蘇聯瓦解、中共國力快速崛起後，中亞地區夾處在美、「中」、俄等強權之間，加上該地區擁有豐富的能源蘊藏量，且鄰近中東地區，更加凸顯中亞在地緣戰略位置的重要性。⁴「中吉烏鐵路」(如圖一)做為「中歐班列」的延伸，該鐵路不僅擴大與中亞國家的連接，並向西擴展到中東、南歐地區的重要交通要道；鐵路通車後，將有利於「一帶一路倡議」(Belt and Road Initiative)的陸路計畫-「絲綢

之路經濟帶」推動。中共在此區的地緣經濟策略是以其強勁的經濟力，先取得中亞地區的鐵路網絡、能源、礦產等天然資源，之後用鐵路與基礎建設的力量，將歐亞大陸與中國大陸連結為一體，其未來影響「不容小覷」。⁵

從地緣關係來看，「中吉烏鐵路」(如圖一)的建構將使「中」、俄與中亞、中東國家的經貿合作更為密切，中東地區重要產油國家自然可與兩方建立以能源為基礎的新聯盟合作關係，此舉將可能改變歐亞大陸傳統地緣政治的面貌。因為，以美國為首的海權國家，長期以來是以「離岸平衡」(Off-shore Balance)策略，在歐亞大陸邊緣地區藉由培養「代理人」方式建構聯盟體制，其主要目標是為防止歐亞大陸的陸權強國對外的擴張。中共興建「中吉烏鐵路」象徵著歐亞大陸上陸權國家的整合，也意味著陸權與海權國家正在爭奪全球領導權之位，「兩強爭鋒」實無法避免。

值得注意的是，中共「一帶一路」倡議自2013年推動以來，已在中亞、東歐地區拓展出有利的發展空間，且還不斷地擴張之中；若從地緣政治戰略的觀點分析，中共正欲建立更大的影響力，以利未來在歐亞大陸維護其霸權地位。基此，本文研究目的有三：首先，梳理地緣戰略中的「陸權論」、「海權論」與「邊緣地帶」等理論的重要觀點；其次，分析「中吉烏鐵路」的建構對中亞與

註4：曾俊傑、羅振瑜，〈由攻勢現實主義視角析論美國對中共「一帶一路」之制衡〉，《海軍學術雙月刊》(臺北市)，第54卷，第3期，2020年6月1日，頁45；吳雪鳳，〈中亞地區在歐亞大陸的地緣政治意涵：以麥金德的地緣政治理論為核心觀〉，《遠景基金會季刊》(臺北市)，第20卷，第4期，2019年10月，頁11。

註5：劉致賢，〈經濟國策與企業行為：「一帶一路」倡議與中國大陸石油與鐵路產業的發展〉，《中國大陸研究》(臺北市)，第61卷，第4期，2018年12月，頁32-33。

中東國家的重要性；最後，探究陸權國家與海權國家的競爭，對全球安全情勢可能帶來的影響。期望國軍官兵可藉觀察「中吉烏鐵路」之興建意涵，深刻瞭解中共向外擴張的企圖，俾認清威脅本質並強化捍衛國家安全之天職。

貳、地緣政治戰略的論述

強權的崛起都會對全球或區域帶來影響，它又會改變整體地緣政治的格局。地緣政治是以「地理」為核心，「地理」又是研究空間對行為者的作用力，而空間又是地理學的概念之一，長期以來即在地緣政治的研究中占據核心位置。⁶地緣政治戰略就是利用地理空間及可產生出的力量，謀取和維護國家利益的方略，⁷它帶有權力競爭與利益分配的政治色彩。一般咸認傳統地緣政治理論有三種經典理論，包含麥金德(Halford John Mackinder)的「心臟地帶論」、馬漢(Alfred Thayer Mahan)的「海權論」⁸、史派克曼(Nicholas J. Spykman)的「邊緣地帶論」(Rimland)等，分述如後。

一、陸權論

(一)麥金德的「心臟地帶論」可稱為「陸權論」的經典之作。麥氏的觀點是從歐亞

大陸的陸地空間視角提出其論述。他考慮到世界已經成為一個整體，因而他將地理視為一個完整的政治體系，通過對力量自然位置的歷史和地理考察，並將全球劃分為「樞紐地區」，包括歐亞大陸的核心地帶，以及處於核心區周邊的「外新月形地區」(英國、南非、美國、加拿大和日本)。⁹樞紐國家會向歐亞大陸邊緣地區擴張，以扭轉海權國家力量的對比。以「二戰」前的陸上強權德國與海權國家英國的競爭為例，陸權國家能充分利用巨大的陸上資源，以建立軍隊與占領更大的領土空間，利於在歐亞大陸建立大帝國的夢想；而此舉也必將推動英國(海上強權)與法國(邊緣地帶國家)的結盟，以對抗核心地帶區的陸上強權。

(二)麥金德在其代表作《歷史的地理樞紐》(The geographical hub of history)中提到，「誰控制了東歐，就控制了心臟地帶；控制了心臟地帶，即控制了世界島；而控制了世界島，等同於控制了全世界」(如圖二)。¹⁰「心臟地帶論」的主張直接影響「二次世界大戰」德、蘇兩強，他們為爭奪世界霸權的版圖，彼此視對方為主要敵人；此學說亦是「二戰」後，美國對蘇聯(俄羅斯)進行圍堵的主要依據。¹¹因為陸權國家的首

註6：胡志丁、葛岳靜、徐建偉、曹原等著，〈空間與經濟地理學理論建構〉，《地理科學進展》(甘肅蘭州市)，第31卷，第6期，2012年6月，頁677-678。

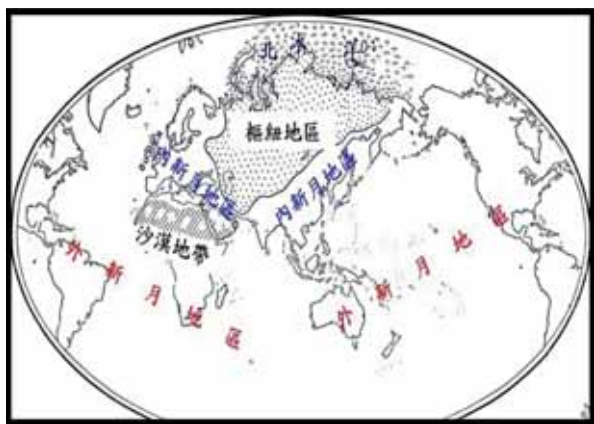
註7：方永剛、唐復全，《大國逐鹿新地緣政治》(成都：四川人民出版社，2001年9月)，頁2。

註8：海權論的代表人物為美國軍事理論家馬漢(1840-1914)，主要著作有《海權對歷史的影響(1660-1783)》。他的基本觀點是強調控制世界海洋和海上通道，發展海上力量的極端重要性，即誰能控制海和海上通道誰就能控制世界。

註9：Halford John Mackinder著，林爾蔚、陳江等譯，《歷史的地理樞紐》(北京：商務印書館，1965年)，頁4-6。

註10：麥金德在其代表作《歷史的地理樞紐》中將歐亞大陸分為心臟地帶和新月地帶兩個部分，所謂「心臟地帶」指的是從中國東北經蒙古高原和西伯利亞，再從中亞一直延伸到東歐的廣闊的草原大通道。參考劉雪蓮，《地緣政治學》(長春：吉林大學出版社，2002年7月)，頁58。

註11：吳征宇，〈重新認識「心臟地帶理論」及其涵義〉，《現代國際關係》(北京)，2005年第3期，頁59-60。



圖二：麥金德「心臟地帶論」示意圖

資料來源：曾俊傑、羅振瑜，〈由攻勢現實主義視角析論美國對中共「一帶一路」之制衡〉（臺北市），第54卷，第3期，2020年6月1日，頁46。

要目的是土地，通過侵占、掠奪土地上的資源和人口，且對土地不論內陸、沿海，或者島嶼，都有無盡的慾望，貿易則是其次。大陸權國家的軍事重點是建設一支強大的陸軍，以鞏固侵占的土地和霸權地位；這些國家謀求稱霸大陸，制定霸權規則，維護自己的霸權地位。¹²再者，「冷戰」結束以來，「北大西洋公約組織」（North Atlantic Treaty Organization, NATO，以下稱「北約」）國家不斷向東擴張，俄羅斯為重新恢復控制東歐地區，不斷地與東歐國家發生衝突與摩擦；現今爆發的「俄烏戰爭」，即為地緣政治戰略「陸權論」的最佳註解。

二、海權論

（一）馬漢的經典之作《海權對歷史的影響》（The Influence of Sea Power Upon

History，或稱《海權論》），闡明海權在歷史中扮演的角色，以及可產出的重要意義。馬漢認為海權實際上有兩種意涵：控制海上的「權力」及擁有海上的「權利」，兩種意涵都強調必須擁有強大的海軍。¹³實際上，《海權論》主要是為英國（或美國）發展海權提供發展方向，馬漢認為「制海權」對一個國家力量的增長具有重要意義，因為海洋的主要航道能帶來大量商業利益；¹⁴世界大國須有強大的艦隊以確保海權，才能維護其海外利益。他以英國為例，認為一個國家能獲得上述海上地位與能力，取決於她的地理位置、陸地形狀、領土範圍、人口數量、民族性格和政府政策等6項條件；而英國即依上述必要條件發展海軍，進而維護與支持其曾經的海洋霸權。

（二）馬漢的《海權論》對19-20世紀期間的海權國家影響極大，所有地緣戰略學家也都會將馬漢的著作視為學術研究的典範。其觀點最為精粹的部分：第一，海洋對國家興衰發揮了重要作用；第二，擁有海權是國家強大和繁榮的核心要素；第三，海權是昔日建立世界殖民帝國的強力工具。¹⁵因此，對大國而言，必須維繫海上航道的安全，才能確保貿易繁榮、積累財富，它是國家走上富強的必要條件。至於要擁有海洋的控制權，則須建構強而有力的海軍，並在全球各個重要地區建立作戰基地，以對海洋做較有保

註12：唐文帝，〈海權國家與陸權國家的較量〉，每日頭條，2019年10月30日，<https://kknews.cc/zh-tw/history/v3kj6xa.html>，檢索日期：2022年9月30日。

註13：鈕先鍾，〈西方戰略思想史〉（臺北市：麥田出版社，1995年），頁394-395。

註14：王崑義，〈三個海洋的戰爭：中共海洋戰略的轉向與美中碰撞〉，《展望與探索》（新北市），第8卷，第10期，2010年10月，頁9-11。

註15：劉慶主編，〈西方軍事學名著提要〉（江西：人民出版社，2021年），頁122-123。



圖三：史派克曼「邊緣地帶論」示意圖

資料來源：參考〈霸權崛起於邊緣地帶，那麼地處南亞次大陸的印度，能否崛起呢？〉，每日頭條，2019年7月19日，<https://kknews.cc/news/zp3rl3g.html>，檢索日期：2022年10月6日，由作者彙整製圖。

障的控制。因此，海權國家的首要目的是貿易，希望通過貿易壯大自己國家的實力；其次是占領有戰略意義的土地，尤其是海上能夠控制重要航道的島嶼或者運河。海權國家的軍事重點是建設一支強大海軍，來保護自己的海上貿易，甚至用「砲艦政策」達到貿易擴張。這些國家通過制定貿易規則、貨幣政策、建立殖民地、推動工業革命，達到自己的貿易主導地位。¹⁶

三、邊緣地帶論

(一)史派克曼為美國地緣政治學者，他認為地緣政治是運用空間範圍在國家間的相互關係中扮演重要角色。空間固定了國與國之間的相互位置，並界定國家間互動作用力大小與方向。¹⁷依此，史氏將「第二次世界大戰」界定為一場爭奪歐亞邊緣地區沿海地

帶控制權的爭鬥，並認為美國船艦、戰機若沒有邊緣地帶的陸上基地，美國不可能向內陸地區推進；相對的，陸上強權國家也必須擁有邊緣地區的控制權，才能防止海上強權國家對歐亞大陸的入侵。

(二)「邊緣地帶」學說的提出，是要提醒美國必須防止歐、亞兩個力量聯合起來，建立一個具有壓倒性優勢的統治勢力，進而保障美國的國家安全。¹⁸其用意亦在提醒美國，在歐亞大陸可能出現一個海陸強權(暗指前蘇聯)，對美國帶來新的威脅，並稱上述地區為邊緣地帶，世界力量的重心必須是在海、陸交匯的地帶。而在歐亞大陸的邊緣地區(指西歐大陸的海岸地區、阿拉伯半島至印度半島西岸的海岸地區)，也需要擁有海權的國家在此地區建立海軍基地，才能讓這些國家不斷向外延伸力量(如圖三)。同樣的，大陸地區的陸權強國也必須與海上力量結合，才能為陸權創造實力。史氏認為只要海權國家藉其強大之海洋權力，再與邊緣地帶的兩棲能力相結合，就能共同控制環繞心臟地帶的外圍海洋，此一位置是從非洲東岸-阿拉伯半島-印度半島的西岸，更成為強權國家必爭之地；¹⁹因此，邊緣地區的控制對霸權的維護極其重要。

參、中共建構「中吉烏鐵路」的過程與意涵

中共開採中亞地區的資源，是為解其經

註16：同註12。

註17：Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace* (New York: Harcourt, Brace and Company, 1944), p.4。

註18：樓耀亮，《地緣政治與中國國防安全》(天津：天津人民出版社，2002年6月)，頁30。

註19：李文志，〈海陸爭霸下亞太戰略形勢發展與臺灣的安全戰略〉，《東吳政治學報》(臺北市)，第3期，2001年5月，<https://web.archive.org/web/20050216095300/http://www.future-china.org.tw/fcn/ideas/fcs20010503.htm#%E5%9C%B0%E7%B7%A3%E6%94%BF%E6%B2%BB>，檢索日期：2022年9月30日。

濟發展所需能源之急，而多年來，積極經營「上海合作組織」(Shanghai Cooperation Organization，簡稱「上合組織」)²⁰，藉與中亞國家共同合作的交通基礎建設，讓中國大陸西部地區與中亞相互連結。事實上，「中吉烏鐵路」早在1997年就已提出並簽署備忘錄，²¹該計畫也是中共「一帶一路」倡議中的一項重要工程。此一鐵路建設本應在25年前即由中共擔任召集人，並與吉爾吉斯及烏茲別克共同出資興建；但該鐵路的建構卻因涉及「中」、俄在中亞地區的地緣政治之利益，故在俄羅斯的多方阻撓下，不斷向後延宕。²²

今(2022)年9月，「上合組織」召開高峰會議，習近平的出席不僅著眼強化與俄國的陸權地緣戰略的合作關係，更重要的是要與烏茲別克、吉爾吉斯等中亞國家共同簽署該鐵路的興建合約。此一鐵路的建構不僅對中亞國家的繁榮極為重要，更與中共向西擴張的意圖「息息相關」。以下就中共建構該鐵路的緣起過程與意涵，分段說明如後：

一、「一帶一路」倡議與興建「中吉烏

鐵路」的關係

(一)「一帶一路」倡議

1. 2019年9月，中共國務院新聞辦公室發布的《新時代的中國與世界》白皮書中明確指出：「百年來未有之大變局的最大變化，就是以中國大陸為代表的新興市場國家和發展中國家群體性的崛起，從而根本的改變國際力量的對比。」²³因而在中共經濟外交的發展上，要持續推動新時代的對外開放、拓展和穩定對外經濟關係，促進「一帶一路」建設、支持多邊貿易體制，推動區域經貿合作、提供切實有效的外交支撐。²⁴至2021年，該倡議推動已逾9年，並與全球140多個國家簽署合作協議，對「一帶一路」的沿線國家投資更超過3兆美元(約90兆新臺幣)。²⁵

2. 對美國而言，「一帶一路」倡議是個具有侵略性質的地緣競爭戰略，²⁶美國為防止中共藉「一帶一路」倡議進行擴張，將其形容為中共正在追求一個由大國勢力範圍、國家主導的經濟霸權，和逐漸蔓延向21世紀擴張的威權主義願景；²⁷相對的，中共則以此做為與美國在全球競爭的重要槓桿。²⁸從

註20：上海合作組織的前身為「上海五國安全機制」，成員國包括中共、俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏茲別克、印度及巴基斯坦等國。〈上海合作組織簡介〉，上海合作組織網站，2015年12月9日，http://chn.sectsc.org/about_sco/，檢索日期：2022年9月30日。

註21：〈普亭讓步 中吉烏鐵路明年動工 有利北京進口石油〉，世界新聞網，2022年6月3日，<https://www.worldjournal.com/wj/story/121339/6361374>，檢索日期：2022年9月30日。

註22：〈規劃超20年的中吉烏國際鐵路將於明年開工〉，日日新聞，2022年6月23日，<https://inewsdb.com>，檢索日期：2022年10月2日。

註23：中共國務院新聞辦公室，《新時代的中國與世界》(北京：人民出版社，2019年)，頁17。

註24：江瑞平，〈世界百年變局與中國經濟外交〉，《外交評論》(北京)，2020年第6期，2020年12月，頁23。

註25：〈一帶一路 引爆中國海外債務危機〉，自由財經，2021年1月4日，<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3394050>，檢索日期：2022年9月29日。

註26：張棋忻，〈印太戰略下之臺灣「新南向」的機會與挑戰〉，印度區經貿文化及產學資源中心，2018年1月31日，http://www.rcecia.com/zh_tw/newsletter/scholar，檢索日期：2022年9月30日。

註27：Behind China's Silk Road vision: cheap funds, heavy debt, growing risk, Reuters, 14 May 2017, <http://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance-idUSKCN18B0YS>，檢索日期：2022年9月30日。

註28：鍾巧庭，〈一帶一路峰會北京登場〉習近平世紀倡議光環蒙塵 中國面臨考驗：洗白「面子工程」「債務外交」的質疑〉，風傳媒，2019年4月16日，<https://www.storm.mg/article/1217351>，檢索日期：2022年9月28日。



圖四：中歐班列路線(圖左)與「中吉烏鐵路」規劃(圖右)路線示意圖

資料來源：參考〈中歐班列起風了〉，vocus，2020年11月18日，<https://vocus.cc/article/5fb4b938fd89780001fb3451>；吳泓勳，〈俄擋20餘年 中吉烏鐵路明年開工〉，中時新聞網，2022年6月3日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20220603000599-260303?chdtv>，檢索日期：2022年9月25日，由作者彙整製圖。

美國不斷地要求與限制歐洲國家，共同防堵「一帶一路」倡議的發展來看，雖然表面上中共宣稱不與美國在地緣政治上有所競爭，但美國對該倡議的發展，卻非常在意。

3. 事實上，中共推動「一帶一路」倡議朝向中亞地區發展，直接衝擊到俄羅斯在此地區的原有勢力。該地區包括哈薩克(Kazakhstan)、塔吉克(Tajikistan)、土庫曼(Turkmenistan)與吉爾吉斯、烏茲別克等國，這些國家擁有蘊藏豐富的石油、天然氣等礦產資源。²⁹另外，渠等均為內陸國且是蘇聯時期的加盟國，蘇聯解體後，中亞國家雖陸續獨立，但由於經濟、軍事等領域仍與俄羅斯保持密切關係。由於俄國經濟發展遲緩，致這5國經濟也跟著遲滯不前，始終無法獲得正常的發展，且仍受到嚴格管控。

4. 雖然俄國在傳統武力上，仍保有強大

的力量，但對中共的「一帶一路」倡議，始終抱持高度警戒。因俄國經濟實力僅及中共的十分之一，³⁰若干科技產品、輕工業產品及零附件仍仰賴進口；基於中共能補足俄國的不足，造成俄羅斯對「中」依賴愈來愈重。當中共「一帶一路」倡議持續朝中亞地區招手，莫斯科深怕中亞國家愈來愈靠向中共，造成彼等對中國大陸市場更加依賴，連帶使其在中亞的影響力下降。這也充分說明為什麼俄國不停地阻擋「中吉烏鐵路」興建長達25年之久的原因。

(二)「中吉烏鐵路」的興建緣起

1. 儘管「中吉烏鐵路」的興建與俄羅斯的地緣政治利益息息相關，但俄國同意參與該鐵路的興建，卻是受到國際壓力所致。2022年2月24日「俄烏戰爭」爆發，歐美國家號召全球反侵略國家對俄國實施制裁，參

註29：Ministry for Investment and Development of the Republic of Kazakhstan, "Investor's Guide 2017: Republic of Kazakhstan," 2017, p.12, http://www.cciab.ro/fileadmin/user_upload/Investors-guide-2017.pdf，檢索日期：2022年9月29日。

註30：2021年俄羅斯GDP約為1兆7千億美元，中共則為17.7兆，僅為中共的1/10。〈制裁俄羅斯 人民幣天賜良機〉，《旺報》，2022年2月27日，<https://www.chinatimes.com/opinion/20220227002668-262102?chdtv>，檢索日期：2022年10月6日。

與國家更達48個之多。中亞國家雖未加入制裁行列，但對俄國入侵烏克蘭的立場卻並不支持；少部分如哈薩克、烏茲別克更對俄羅斯長期控制渠等國家能源出口的作法，深表不滿。讓莫斯科更擔心的是，這兩國的立場有逐漸向西方國家傾斜的跡象。再者俄國因遭到西方制裁，亟需中共幫忙；因此，莫斯科評估後認為，與其讓中亞國家靠向歐美，不如讓中共勢力進入中亞對俄國較為有利。因而同意中共主導的「中吉烏鐵路」的建構，同時也成為整個興建計畫的參與者。

2. 「中吉烏鐵路」做為連通中國大陸、中亞、中東甚至朝向南歐地區，與20多年前即已計畫的「中歐班列」(China Rail Way Express)鐵路相互連結。「中歐班列」的營運線主要有西、中、東三條通道，「西部通道」由中國大陸西部經阿拉山口(或霍爾果斯)出境進入哈薩克，「中部通道」由華北地區經二連浩特出境進入蒙古國，「東部通道」由東南沿海經滿洲里(或綏芬河)出境進入俄羅斯(如圖四)。「中吉烏鐵路」為「中歐班列」的西3線工程，此段工程是從蘭州出發，經新疆喀什後，再從克爾克什坦口岸出境，通往吉爾吉斯奧什(Osh)，先抵達烏茲別克的安吉延(Andizhan)，接著再通往首都塔什干(Toshkent)。該鐵路建成後全長約523公里，將是從中國大陸運輸貨物到歐洲和中東的最短路線，路程將縮短900公里，時間可節省7至8天。³¹

3. 事實上，「中歐班列」的東、中段已通車，並為原本為內陸的蒙古國、哈薩克、塔吉克、土庫曼等國帶來巨大的經濟效益。哈薩克就因參與「一帶一路」基建工程，向中共貸款達82億美元(折合新臺幣2,460億)，但因「一帶一路」及「中歐班列」建設帶來的效益，哈國已將貸款債務還清，此案例也是中共「一帶一路」倡議中的成功範例，並對其他中亞國家帶來正面作用。因此，當「中歐班列」因未經過吉、烏兩國，渠等對該鐵路興建更顯急迫；故在吉、烏兩國元首不斷對俄施加壓力，而俄羅斯又因「俄烏戰爭」急需要中共的幫忙下，終於在2022年6月同意該鐵路的興建。

值得關注的是，伊朗緊鄰烏茲別克目前也積極地與中共協商，意圖讓該鐵路向西延伸至伊朗，未來還可能朝向土耳其並進入南歐地區。所以，「中吉烏鐵路」的後續發展，可望成為連結中國大陸、中亞、中東與南歐地區的大動脈，沿線國家更對該鐵路抱持著無限的希望與憧憬。

二、中共建構「中吉烏鐵路」的效益

(一) 政治面向

1. 2017年底，美國國家安全戰略文件，將中共、俄羅斯列為美國在全球戰略競爭的主要對手，華府並認為中亞國家是對抗這兩大競爭性強權與打擊恐怖主義的戰略要點。³²美國的戰略構想是拉攏中亞國家，並將渠等納入到「北約東擴」的行列中，讓北約國

註31：〈俄擋20餘年 中吉烏鐵路明年開工〉，中時新聞網，2022年6月22日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20220603000599-260303?chdtv>，檢索日期：2022年9月28日。

註32：The White House, "National Security Strategy of the U.S.A. 2017," December 2017, The White House, p. 19, 26, 29, <http://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>，檢索日期：2022年9月5日。

家與此一地區能「合而為一」，組成一個大同盟以對抗俄國與中共；然當美國不斷的圍堵「中」、俄時，美國的作為卻促成對手更緊密的合作。

2. 自「冷戰」結束後，「中」、俄在中亞地區因有共同的政治與安全需要，在1996年起即已建立「上海合作組織」此一多邊合作機制的政治架構。再從歐亞大陸的地緣政治板塊分析，美國不斷藉「北約東擴」壓縮俄羅斯的生存空間，「中」、俄與其他國家的結合在國際政治棋盤中，自然形成一個框架，就是以美國為首包含歐盟與印太民主國家的多邊架構，對抗以「中」、俄加上新興國家發展出的新型態戰略協作夥伴關係。中共在「一帶一路」倡議的推波助瀾下，讓亞、拉、非等第三世界國家成員之間的互動關係愈發密切；而在這兩個陣營中，「中」、俄在政治領域上卻都受到美國的外部壓力，而不斷的抱團取暖。2019年建立的《全面戰略夥伴協定》，就是因外部壓力造就出雙方合作的政治聯盟。³³

3. 「中吉烏鐵路」與「中歐班列」各線鐵道的相連，代表著中共、俄羅斯與中亞國家在地緣政治與經濟領域的整合。因為從各方需求來看，中亞各國內部仍有分離主義與恐怖主義分子，因而與「中」、俄合作可達成國家及區域的安全與穩定；對中共而言，

不僅需要壓制新疆與西藏的分離勢力(指疆獨及藏獨)，更需要某種「準」軍事同盟關係，做為在中亞地區擴張影響力的政治憑藉；對俄國而言，則需要持續掌握對中亞五國的政、經影響力。³⁴簡言之，藉由鐵路的興建與經貿合作，將能促進上開國家在各個領域的合作，同時帶來重大的政治與經濟收益。

(二) 經濟面向

1. 地緣經濟戰略是以經濟做為一國對外拓展的策略，它又可稱之為「經濟國策」(Economic Statecraft)，在既有的文獻中定義為「企圖透過一國的經濟手段影響他國的行為」，且經濟外交在全球的政治、經濟活動中，扮演著日益重要的角色。³⁵「中吉烏鐵路」的建設，對中共而言是一項「經濟」大戰略，該鐵路計畫的細節雖尚未公布，但吉、烏兩國總統近期都先後宣布，工程將於2023年開始，可見兩國對中共的「經濟國策」大表贊同，並同其他中亞國家都「引頸期盼」該鐵路所能帶來的經濟效益。³⁶

2. 對吉爾吉斯而言，這條鐵路將成為中國大陸到歐洲間更快、更便宜的貨物運輸路線，縮短的時間最多可達8天。吉國將收穫重大發展和經濟利益，且與烏茲別克之間的貨運成本將大幅降低，未來還可能延伸至阿富汗、伊朗和土耳其。這種聯通性也對北京有利，除提振「一帶一路」倡議的效益外，

註33：黃澎孝，〈「中俄戰略合作」不只讓中國捲入俄烏衝突，更讓中歐關係走向不斷惡化的不歸路〉，關鍵評論，2022年2月24日，<https://www.thenewslens.com/article/163219>，檢索日期：2022年10月6日。

註34：〈當華府不再把中俄視為「共同威脅」，美中俄三邊關係將出現微妙的變化〉，關鍵評論，2021年6月29日，<https://www.thenewslens.com/article/152916>，檢索日期：2022年9月28日。

註35：同註5，頁32。

註36：〈港媒：中吉烏鐵路將撬動整個中亞的經濟〉，見道網，2022年6月14日，<https://www.seetao.com/details/163527.html>，檢索日期：2022年9月28日。

也將加強與中亞國家的經濟互賴；同時，增強新疆南部的發展，不僅讓地區安全與穩定得到改善，與中亞的商業和自然資源利益也得以快速推進。所以，中共對吉爾吉斯會以勸誘方式，持續藉經濟援助或合作方式，讓其成為「一帶一路」倡議的追隨者，使中共政治影響力在中亞地區更加的擴大。

3. 與烏茲別克的合作而言，烏國向來採取多邊外交政策，並在美、「中」、俄等大國之間遊走。2005年，烏國曾因美國干涉內政，要求美軍撤出位於該國南部喀什的「卡納巴德」(Khanabad)空軍基地，同時宣布兩國斷交。嗣後改加強與俄羅斯的合作，³⁷2017年美、烏雙方復交，並於次年進行了軍事、科技領域的交流，同時達成約50億美元(約新臺幣1,500億)的貿易合作。另一方面，烏國重視與北京之間的經貿往來，2017年後並與中共達成巨額經貿協定，³⁸顯示烏國採取多邊合作的策略，亦殷切希望與中共進行密切的合作。

4. 國內專家認為中共的「一帶一路」倡議是中共標誌性的「經濟」大戰略，並透過能源與鐵路這兩個產業，由國營企業配合政府達到政策預期目標。³⁹「中吉烏鐵路」一旦竣工，這條鐵路不僅能帶給吉、烏兩國巨大的經濟利益，而北京政府也將是最大受益者。所以北京不斷以勸誘方式來加強與中亞

、中東以及歐洲地區的交通聯結，此舉同樣也為北京政府帶來安全、貿易、投資等領域的地緣政治收益，並協助中共實現宏偉的夢想。

肆、當代陸權/海權爭鋒對全球情勢的影響

自17世紀以來，在歐洲大陸陸上強權與海洋強權的爭霸，屢見不鮮。兩強競爭都將受到傳統地緣政治學的影響。「陸權論」主要來自於麥金德的「心臟地帶論」；「海權論」則以馬漢的《海權論》為代表。兩種論述都以國際關係現實主義的權力與利益為觀點，分別論述「大陸型」國家與「海洋型」國家如何控制與擁有最大的權力。分析如后：

一、海權強權國家(美國)的作為

「海權論」的主要觀點是誰掌握了世界核心的咽喉航道、運河和航線，誰就掌握了世界經濟和能源運輸之門；誰掌握了世界經濟和能源運輸之門，誰就掌握了世界各國的經濟和安全命脈；誰掌握了世界各國的經濟和安全命脈，誰就(變相)控制全世界。海權國家的爭霸也經常引發大型的戰爭及霸權的轉移；例如1941年日本偷襲珍珠港，美、日海戰全面展開，最終美國擊敗日本，從此確保美國海軍在西太平洋的海權。時至今日，美國做為全球霸權的重要條件，就是擁有強

註37：John C. K. Daly, Kurt H. Meppen, S. Frederick Starr, & Vladimir Socor, "Anatomy of a Crisis: H. U.S.-Uzbekistan Relations, 2001-2005," Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program, February 1, 2006, pp.100-108, <http://www.silkroadstudies.org/publications/silkroad-papers-and-monographs/item/13107-anatomy-of-a-crisis-us-uzbekistan-relations-2001-2005.html>, 檢索日期：2022年10月6日。

註38：〈烏茲別克斯坦總統訪問中國〉，中共商務部，2017年5月15日，<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/dxfw/ae/201705/20170502574561.shtml>, 檢索日期：2022年9月30日。

註39：同註5。

大海軍，並在全球重要水道及區域，控制了全球的海洋。在美、「中」兩個大國競爭的格局中，美國的海權作為，分析如後：

(一) 與邊緣地帶重要國家軍事合作

1. 史派克曼強調的邊緣地區是指在歐亞大陸以外域的邊緣區，主要地區包含歐洲大陸的西海岸、東非-沙烏地阿拉伯半島-印度半島西岸及東亞地區「第一島鏈」國家。

「冷戰」時期，美國為防堵蘇聯擴張，在上述地區分別建立了「北約」、「中部公約組織」(Central Treaty Organization)、「東南亞公約組織」(Southeast Asia Treaty Organization)、「美韓同盟條約」(Mutual Defense Treaty Between the United States and the Republic of Korea)、「美日軍事同盟」(U.S.-Japan Alliance)，以及於1954-1979年間的《中美協防條約》(Sino-American Mutual Defense Treaty)等，美國的戰略作為即是與邊緣地帶國家建立同盟，藉上述組織做美國的代理人，以達到圍堵蘇聯之目的。

2. 本世紀以來，美國的圍堵對象從昔日的蘇聯轉變為中共，其戰略作為仍是在上述邊緣地帶建立軍事聯盟，以防止中共勢力向外擴張；然而，中共向外擴張的領域與手段不同於「冷戰」時期的軍事擴張，而是運用經濟、貿易、基建合作等手段在全球發展各領域的合作關係。因此，美國圍堵的領域也從軍事同盟向產業鏈同盟、科技聯盟，甚至

組成全球的民主聯盟等措施向中共施壓；惟邊緣地帶的國家仍然是美國尋求合作、同時以聯盟形式做為其代理人，向其主要或潛在競爭對手進行施壓與圍堵。

(二) 藉「自由航行權」建立海上聯盟

1. 馬漢認為大國擁有優勢海軍，可集中「壓倒性的力量」拒敵艦隊於重要水域之外，而且勝者在擊潰敵軍後，即可強行實施封鎖、登陸敵方，以及不受拘束的行使海上強權，以確保各項權力。⁴⁰而美國自「二戰」結束以來，取代英國成為全世界最大的海權國家，美國的海軍與航運業遍及全球，可以說是依靠「公海自由航行」理論與國際法的若干原則與世界各國相交往，美國對「海洋政策」推動可以說是相當成功。⁴¹尤其在各個海域建立起獨大的海上權力，才能為全球各個國家提供安全與秩序的保障、才能繁榮各個地區的經濟與貿易。

2. 自「冷戰」結束後，美國認為在全球仍有一些野心勃勃的區域強權(如中共)，想在重要水域控制各國的船艦，美國若在公共領域中遭受攔阻，即無法享有海上的各項權力。美軍為確保其在全球的軍事部署的安全及軍事運輸與兵力調動自由，所以特別強調「自由航行行動」(Freedom of navigation operations, FONOPs)的重要性。基於上述理則，美國必須獲得在各個地區的政治支持，必須在海上、空中、水下都能扮演中樞角色，其軍力亦具一定應變能力。⁴²「FONOPs

註40：James R. Holmes著，童光復譯，〈反介入的世界：美國不容迴避的挑戰〉(The Confronts an Snti-Access World)，《國防譯粹》(臺北市)，第39卷，第9期，2012年9月1日，頁52。

註41：張玉生，《美國海洋政策》(臺北市：黎明，民國81年12月)，頁121-123。

註42：Ash Carter, "The Rebalance and Asi-Pacific Security," Foreign Affairs, November-December/2016, p.68。

」儼然成為一套美國式的權力運作方式，強迫所有濱海國家都必須遵守該規則。換言之，美國必須不斷的強調其在公海擁有的通行權，並讓全球所有國家都遵守該項規則，才能以其海軍力量建構海上安全的聯盟體系，確保國家利益。

二、陸權強權國家(中共)的作為

「陸權論」的觀點重視建立強大的地面部隊，同時能不斷地擴張陸地(領土)、控制資源，以建立在陸地上的霸權。如「第一、二次世界大戰」的德國，即是要控制歐洲大陸並建立一個能統治歐洲的大帝國。中共現今是擁有陸權與海權的大國。在海權發展方面，以建構龐大的海上兵力，做為對抗來自西太平洋如美、日等海上強國的挑戰；陸上則是藉多國的安全合作，如「上合組織」以維護其西疆的穩定、安全與繁榮。再從陸權的觀點來觀察中共興建「中吉烏鐵路」的意涵，歸納如下：

(一) 解決中亞、中東地區地緣經濟發展的限制

1. 從經濟地緣的角度觀察中亞、中東能源國家經濟的發展，上述地區國家間的發展會出現差異性的主因有三，其一是否為能源出產國；其二國家的能源能否順利出口；第三國家是否有向外連絡與經貿往來的運輸管道。中亞國家均為內陸國，雖然多儲藏豐富的石油或天然氣，但因對外出口管道太過依賴俄羅斯，致使多數國家始終處在中、低度開發國家的行列之中。中東地區多數產油國家因能滿足上述三項，故國家的發展多處於

良好；然其中伊朗因受到聯合國及美國的封鎖與制裁，儘管具備能源經濟發展的條件，但因政治因素使上述的有利條件都落空。

2. 中共興建「中吉烏鐵路」除可順勢解決上開國家的地緣經濟發展限制外，也可為伊朗的解禁找到另一個出口。20多年來，中共以新疆為中心，透過「一帶一路」倡議的鐵、公路等基礎建設合作計畫，以放射線的方式發展出連接中國大陸與歐、亞、非三大區域的影響力。至於陸續修建中亞地區至中國大陸的能源管線，除可分散海上能源輸運的風險外，也可持續從裏海(Caspian sea)周邊地區獲取能源，解決內部的能源安全問題。相對的，中亞國家亦可藉由中共或歐洲地區的市場需求，讓其能源可以順利出口，並為區域的繁榮創造佳績。再者，伊朗正與中共洽談「中吉烏鐵路」向西延伸到伊朗的興建計畫，屆時伊朗能源即可由鐵路向西(土耳其)、向北(俄羅斯)、向東(中共)輸運，對伊朗的能源經濟找到新的出路。

(二) 拓展中亞與中東地區地緣能源戰略的結盟

1. 能源可以做為現代國際衝突的重要武器，係當前「俄烏戰爭」後出現的新契機。俄羅斯因侵略烏克蘭遭到美、歐國家全面的經濟制裁，其反制手段即是以減少天然氣對歐洲國家的供應做武器。更特殊的是，俄國採取以盧布(俄國貨幣)做為購買能源的唯一貨幣，⁴³此舉不僅排除了西方國家對其金融制裁的效力，間接地造成歐洲國家出現能源短缺、物價飛漲、通膨居高不下等負面現象

註43：〈普亭要求不友善國家以盧布支付購買天然氣 中油恐被列〉，聯合新聞網，2022年3月24日，<https://udn.com/news/story/6811/6187519>，檢索日期：2022年9月28日。

。由於歐洲地區連續不斷地出現經濟「黑天鵝」，讓美歐國家對支持烏克蘭的政治與經濟立場，蒙上抹不去的陰影。

2. 中共目前是中東產油國家的最大買家，自2017年起更是沙烏地阿拉伯石油的最主要購買國，該國甚至同意自今(2022)年起，中共可以「人民幣」取代美元做為向沙國購買石油的外國貨幣。另外，「中」與伊朗在2021年簽訂一項25年約4,000億美元(約值12兆新臺幣)的貿易訂單，其中大部分都為石油產品以及向伊朗投資的煉油設備等。⁴⁴至於其他的能源大國如阿聯酋、卡達等都與中共有著密切的經貿與能源往來，凸顯中共的經濟實力「不容小覷」。

3. 習近平出訪中亞、參加「上合組織」峰會的政治著眼，實為建構以中共為核心的陸上聯盟。⁴⁵中共現為全球第二大經濟體，經濟實力約為俄羅斯的10倍，俄國無論是經貿交易與能源輸出，均急需中共的支援與合作，以因應與烏國戰爭帶來的西方國家制裁。相對的，中亞國家因受惠「一帶一路」倡議帶來的經濟利益，全都引頸期盼中共能擴大在中亞地區的基建合作。⁴⁶在此情況下，中共以鐵路交通的興建，不斷向中亞、中東、俄羅斯及中國大陸的西部地區擴張勢力，其真正目的是擴展地緣戰略，建構以中共為

核心的陸權聯盟。

當前中共與俄羅斯正在建構全球能源生產、出口、消費的產業鏈同盟，以共同對抗美國長期以來運用「石油-美元」做為維護其經濟霸權的手段。俄羅斯採取的作法是出售較為低廉的能源，給予支持俄國的友好國家(例如中共、印度、越南…)，也減少對其不友好國家能源的供應；如今此舉確實已造成能源市場的動亂，俄國也藉此鞏固其在全球能源市場的主導地位。⁴⁷相對的，中共現已是沙烏地阿拉伯、伊朗、阿聯酋等主要產油國家原油的最大買家，藉由巨大的能源購買力及龐大的經貿交易量，已與沙國、阿聯酋、伊朗、俄羅斯等國間建構能源合作產業鏈，並對美國及其盟邦帶來巨大壓力。可以預見的是，一場以能源為主的地緣政治戰略競爭，正隨著中共參與「中吉烏鐵路」的建構，而悄然展開。值得美國警惕的是，歐亞大陸是爭奪全球霸權的大棋盤，美國當前的首要任務仍是防止任何可能潛在性，及全球性的新興競爭對手崛起，並挑戰美國霸權。⁴⁸

伍、結語

中共國家主席習近平藉由第22屆「上合組織」峰會，不僅會見12國領袖並舉行雙邊或多邊會談，此舉明顯是要強化與中亞、中

註44：〈伊朗與中國簽25年合作協議 民間不領情反中情緒高漲〉，中央通訊社，2021年3月27日，<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202103270198.aspx>，檢索日期：2022年9月29日。

註45：〈習近平訪中亞 中國和國際媒體上的各種聲音〉，BBC中文網，2022年9月15日，<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/chinese-news-62899419>，檢索日期：2022年9月22日。

註46：Sophia Nina Burna-Asefi, "China and Uzbekistan: An Emerging Development Partnership?" The Diplomat, May 13, 2022, <https://thediplomat.com/2022/05/china-and-uzbekistan-an-emerging-development-partnership/>，檢索日期：2022年9月28日。

註47：〈沙國向中國示好 可能顛覆沙美長期關係〉，中央廣播電台，2022年4月1日，<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2128917>，檢索日期：2022年9月25日。

註48：Zbigniew Brzezinski(布里辛斯基)著，林添貴譯，《大棋盤》(The Grand Chessboard)(臺北：立緒出版，1999年)，頁67-68。

東與俄羅斯的關係，共同創建與上述地區國家在經貿、能源與基建等領域的合作。⁴⁹此外，峰會特別宣布伊朗正式加入組織，使得「中」、俄、伊三個陸權大國，將在能源方面更加密切合作。地緣戰略學者布里辛斯基(Zbigniew Brzezinski)曾經警告，美國必須防止在歐亞大陸「中」、俄、伊三國的結合；⁵⁰此一觀點，實為陸權國家與海權國家在可能發生衝突狀況下，如何讓陸權國家處於分散狀態，俾讓美國可以藉聯盟方式，共同防堵陸權國家的擴張。再從歐亞大陸的「地緣政治」角度審視，「中吉烏鐵路」為貫穿與連結中亞、中東地區，帶動區域開發中國家經貿與能源的發展、推動區域活絡的動脈。而藉由全球第二大經濟體的能量，更讓中共儼然成為統合區域國家的主要推手。尤其俄國為軍事與能源大國，「中」、俄加上區域陸權國家的結合，自然對美國為首的海權國家形成重大挑戰。

自拜登(Joe Biden)政府上台以來，美國積極拉攏處在邊緣地帶的盟友，意圖建立更大的聯盟以圍堵「中」、俄間的繼續合作；不僅將中共視為主要的競爭對手，同時又將俄羅斯視為主要敵人。⁵¹美國的戰略作為正符合布里辛斯基的觀點，而「中」、俄兩國因受美國的威脅，反而增強陸權國家彼此間的合作；另外，美國在全球長期主導的「

石油-美元」的權力結構，正受到中共強大能源購買力的影響，連中東國家政治立場也已傾向與「中」、俄雙方發展新的合作關係。上述力量的結合，不斷為中東的國際情勢增添新的變數，也漸漸扭轉中東地區的權力結構。換言之，「中吉烏鐵路」的合約簽署，讓中共的勢力再一次獲得擴張，也讓中亞、中東國家在經貿領域上更傾向中共。

從地緣戰略角度來看，中共擴大陸權國家與邊緣地帶(中東國家)國家的合作，實有利於陸權國家的發展，因為陸權與海權國家對抗的地點，仍會發生在邊緣地帶。⁵²未來，海、陸權國家的對抗不僅延續傳統地緣政治戰略的政治與軍事的衝突，它更增加了地緣經濟的貿易與能源的爭奪戰。臺灣地緣戰略位置位於「第一島鏈」的正中央，也成為中共與美國在西太平洋較勁的重要地區。「臺灣問題」是美、「中」大國競爭的焦點，近期因美國會議長訪臺衍生中共實施「圍臺軍演」，其目標是要拒止美國介入臺海問題，以利共軍順利攫取臺灣。

臺灣本島在地緣戰略上儘管握有優勢，但凸顯地緣位置的重要性仍取決於國家行為者能發揮自身的力量，同時能盱衡周邊局勢，以做出正確的判斷，才是地緣政治的最佳「棋手」。國軍肩負著保國衛民的使命，承擔衛國護土的重責大任；因此，對國家安全


註49：王秋燕，〈中共二十大前最重要的外交活動 習近平藉出席「上合峰會」重返世界舞台〉，菱傳媒，2022年9月16日，https://tw.news.yahoo.com/中共二十大前最重要的外交活動_習近平藉出席「上合峰會」重返世界舞台-144500884.html，檢索日期：2022年10月2日。

註50：同註48。

註51：〈拜登高舉多邊主義旗幟 頻繁聯絡盟友圍堵中國〉，自由亞洲電台網站，2021年2月19日，<https://www.rfa.org/cantonese/news/us-curb-02192021071420.html>，檢索日期：2022年9月27日。

註52：王俊平，〈《地理的復仇》：地緣政治如何影響世界戰略？〉，轉角國際，2017年10月5日，https://global.udn.com/global_vision/story/8663/2723221，檢索日期：2022年9月22日。

的維護，是基於「備戰不求戰、敢戰不畏戰」。國軍應該勇於展現承擔維護主權與國土

安全之責，才能以此決心抵抗中共的威脅，確保國家的永續生存。 

作者簡介：

胡敏遠博士，備役陸軍上校，陸軍軍官學校72年班、國防大學陸軍指揮參謀學院85年班、國防大學戰爭學院87年班、國防大學戰略研究所91年班、國立政治大學外交研究所碩士91年班、政治大學東亞研究所博士，現為國防大學戰略研究所副教授級專業人員。

老軍艦的故事

沱江(嘉陵)軍艦 PC-104



沱江(嘉陵)軍艦係由美國 Nashville Bridge 造船廠所建造之巡邏艦，1943年8月7日下水成軍，在美服役時，編號PC-1247，曾於第二次世界大戰中參加過多次戰役。

二次世界大戰結束後，美軍即停止使用該艦，並靠泊於菲律賓蘇比克灣，民國37年6月15日美國根據「五一二號法案」，於蘇比克灣將該艦移交我國，我海軍於接收該艦後命名為「嘉陵」軍艦，編號PGM-104，由於當時該艦已破損不堪，無法行駛，乃由拖船將其拖帶返國，進廠實施大修工程，於民國38年中修復，開始成軍服勤，隸屬海防第二艦隊，擔任海峽巡弋及護航等任務，曾先後參加過民國39年7月12日披山戰役、民

國41年10月的南鎮、羊嶼、雞冠、白馬及寨頭等多次突擊支援任務，以及民國43年3月30日北箕山海戰等戰役。

民國43年4月1日，由於我海軍將所有接收自美海軍之巡邏艦均以「江」字號命名，故該艦自即日起更名為「沱江」軍艦，編號PC-104。該艦更名後仍繼續服勤，且參加了更多次的戰役，如4月28日與太平等友艦4艘在三門灣菜花岐海域巡弋時遭遇中共巨型艦4艘，經激戰後，中共軍艦2艘受創，該艦則安全返航。5月16日該艦與永定等三友艦巡弋於一江山西南與中共軍艦遭遇，發生激烈砲戰，中共軍艦中彈受創逃逸。

民國47年8月24日，金門砲戰正激烈之時，我中海等艦運補金門，正在泊地搶灘下卸物資之際，突遭中共岸砲猛烈射擊，撤離時又遭其魚雷艇八艘及YP艇9艘圍攻情況甚為危急，此時在附近巡弋之沱江等艦立即趕往支援，加入戰鬥，先後共擊沉中共快艇8艘傷5艘，此役由於各艦官兵士氣旺盛，英勇奮戰的優異表現，故戰後各艦艦長暨官兵均獲頒勳獎。

同年9月2日沱江與維源、柳江三艦奉令護航美堅艦金門運補，在料羅灣執行掩護及卸運任務時，遭中共海軍大批艦艇圍攻，該艦為確保運補任務達成，不顧本身安全，衝入敵陣，與敵艦群浴血奮戰達兩個多小時，創造了單艦擊沉敵艦艇5艘重傷2艘之輝煌戰績。但該艦也中彈累累，機艙進水，動力全失，且有下沉之慮，後經維源及柳江二艦合力拖救及其它趕來支援友艦協助下，始脫離戰場，返抵澎湖。此役告捷當日參謀總長王叔銘上將即致電祝捷，並親頒有功官兵勳獎，該艦亦獲頒團體褒狀一軸。沱江軍艦在「九二」海戰中受創極為嚴重，拖返澎湖第二造船廠後經多次勘驗，均認為已無法再修復，乃於民國47年11月1日奉國防部核定除役。(取材自老軍艦的故事)