

檢視馬來西亞在中國 「一帶一路」的戰略槓桿 機遇與挑戰

香港社會科學學報
第五十一期 2018 年春/夏季
Hong Kong Journal
of Social Sciences
No. 51 Spring/Summer 2018

Reviewing Malaysian Strategic Leverage towards Chinese Belt and Road Initiative Opportunities and challenges

蔡怡竝 *

Chua Yee-hong

摘要

馬來西亞近兩年的外來直接投資，在中國的「一帶一路」下有顯著增長，投資集中在港口、鐵路、發電站等戰略性項目。克魯曼（Paul Krugman）的新地緣經濟學或可詮釋「一帶一路」在馬國的效益；相反地，現實主義者挑起安全與戰略顧慮。本文主要探討馬國決策者在「一帶一路」與大國競爭之間，如何運用戰略槓桿在區域調節互賴關係與國家安全困境的挑戰。試圖以馬國政治發展檢視「馬中關係」，歸納「紅色資本」大量進入馬來西亞或出現的誤區與政經風險。最後以推拉

* 蔡怡竝 澳門大學社會科學學院政治哲學學博士

本文初稿曾於 2018 年 3 月 9 日在香港教育大學舉行的「中國的崛起和平嗎？」學術工作坊上宣讀。

收稿日期：2018 年 3 月 9 日；接納日期：2018 年 3 月 28 日。

理論總結「一帶一路」或給馬國創造機遇與挑戰，並探討經濟競爭使中美日三國能給小國帶來多少的政治紅利。

關鍵字

「一帶一路」、安全困境、新地緣經濟、戰略槓桿

Abstract

Malaysia's foreign direct investment has seen a sharp growth under China's "Belt and Road Initiative" (BRI) bailout in the past two years. These investments concentrate on the strategic industry, such as port establishment, rail establishment, power station and other sensitive industries. Theoretically, Paul Krugman's new geography economics explains the driving force for the One Belt One Road in economic senses. On the contrary, realists initiate in provoking security and strategic concerns, whilst BRI moves towards Malaysia. This paper argues that Malaysian policymakers apply the strategic leverage to adjust the challenges of regional interdependence and national security dilemma under the BRI and power competition in the region. In turn, we attempt to review the "Malay-Sino relations" with the domestic politics approach in Malaysia. We also attempt to identify the possible misconceptions and economic risks, which will probably occur when huge Chinese capital inflows appear in the Malaysian market. Lastly, we attempt to conclude on the challenges and opportunities for Malaysia under the BRI via push-pull theory. At the same time, we explore whether economic competitions will create further political bonus for minor states in the region.

Keywords

Belt and Road Initiative, New Geographic Economics, Security Dilemma, Strategic Leverage

一 引言

究竟國與國之間是堅守現實主義、互補、還是競爭呢？更引起關注的是關乎國家利益與未來發展的空間！歷史與經驗給我們的答案與啟示往往是最理性的（The interests always are rational.）——利益。約翰赫茨 (Hertz, 1950) 進一步強調：在這個由一個個相互競爭的單元組成的世界，從來不會有任何人能感覺到自己處於絕對安全的位置，而追逐實力的爭鬥將持續上演，安全與實力的惡性循環由此出現。

吉爾平 (Robert Gilpin, 1987) 認為在強國之間的敵對行為，再加上每個國家社會都擁有優先的目標、自己的社會價值以及不同的內部組織結構，當中皆存在着不同的文化衝突 (Gilpin, 1987)。因此這一切使得舊的國際經濟秩序很難向「興起的新秩序」過渡；此時各自都無法預測新興秩序會帶來甚麼結果，唯獨這些秩序變遷將只會出現一個「贏家」和一個「輸家」。換言之，「零和」(zero-sum) 的結果是可以預期的。或許當這個局面出現兩個或以上的玩家時，結果可以迴避零和賽果。

坐擁 3.5 兆美元外匯儲備的中國，無論是官方或民間資本都大舉進駐國際市場，尤其是入注東南亞國家。與此同時，長期扮演經濟推手角色的日本與美國在此地緣格局上，明顯受到所謂中國資本的挑戰。早在 2007 年，中國就已實施「走出去」戰略，積極走向世界投資，唯獨效果不彰，反倒換來「紅色資本」的別稱。2013 年，中國國家主席習近平以另一種姿態導入中國的外交大戰略中，推出具有大國責任及制度化的「一帶一路」，推動中國區域發展大藍圖。至於「一帶一路」會不會是中國對區域經濟發展的「無形的手」？

馬來西亞，除了是中國長期友邦之外，同時也是「一帶一

路」主要的投射對象。馬來西亞是「一帶一路」的重點國家，其在政治、經濟與文化都與中國保持密切的戰略夥伴關係。中國資金在「一帶一路」下，大筆投入到馬來西亞的港口、鐵路及電力等敏感性戰略產業。這些所謂的紅色資本，除了讓馬來西亞執政當局及民間企業感受到「一帶一路」的「商機」外，也讓外界質疑背後的動機以及挑戰。當這隻「無形的手」深入到區域經濟的秩序或個別國家的經濟結構之中，隨之而來的就是安全困境。常言道，「機會」就在於互賴關係下的「合作」，「挑戰」就在於國家安全與競爭壓力。正在提振經濟的馬國政府更主動接觸（engage）中國資本，藉此創造經濟成長，為來屆大選鋪路。

適逢馬來西亞近期將進行大選之際，內部亦出現朝野對「中國資本」的攻防宣傳。而馬來西亞首相納吉（Najib Razak）在深陷「一馬公司醜聞」的當下，也積極向外資招手，以「彌補」所謂的資金缺口，故此，多次向中國政府與企業展現積極的善意。加上馬中兩國的戰略合作項目已對鄰近地區形成競爭壓力，尤其是新加坡在馬六甲海峽的戰略優勢，因此「紅色資本威脅論」被藉以炒作。正當「一帶一路」效應積極發酵之際，2017年3月，中國內部卻出現資金流動管控的限制，隨即又澆熄了中國國內企業的海外投資大計。

在「一帶一路」與「安全困境」的拉鋸下，戰略避險是比較符合馬來西亞現實所需的措施之一。「一帶一路」的經濟聯繫自然深化中國與馬來西亞兩國的合作關係，這種藉由經濟方式掛鉤的合作所形成的經濟互賴，預計將受到更多的客觀事件所影響，尤其是佔有資金與技術優勢的中國。本文旨在探討「一帶一路」究竟是提升區域互賴關係還是突顯扈從（bandwagon）？其二，檢視中馬兩國在「一帶一路」或可能出現的誤區與政經風險。

二 檢視中馬關係的新發展：扈從、選邊，還是政治槓桿

新現實主義 (neo-realism) 代表華爾滋 (Kenneth Waltz) 認為國家社會寄住於一種長期無政府狀態，無法如同國內社會那般形成一種公共的權威機構 (國際巨靈) 來解決個別國家間的利益衝突，因此使得自助 (self-help) 成為國家在無政府狀態下獲得安全的方法，迫使國際社會的行為者 (國家) 必須依賴自己的實力在衝突中維護本身利益 (Waltz, 1967)。由於自助是國際政治結構中無政府狀態的必然現象，一個行為體的主要行為動機，就是要取得一個使自己安全的地位。因為在現實環境中，生存的安全除了自己主動爭取外，無法依靠他人。華爾滋接着披露國際成員如果「力」不如人，將無異使自身陷入險境。為了避免這種風險發生，國家唯有採取一些行動，建立起「權力平衡」(balance of power) 的秩序。現實主義與自由主義 (liberalism) 的基本理論均假設國家為「理性的行為者」(rational actor)。兩個學派都基於 (國家) 安全，同是追求「自利」(self-interest)。在追求國家安全的同時，隨着國際關係的發展與變化，應將國際社會可能提供的公共財 (public good) 視為系統中不可迴避的回應，因為屆時或出現選擇困難 (choice's dilemma)，即 (國家) 被邊緣化 (marginalized) 或選邊站 (taking side)。

吉爾平提出國家可以通過地緣政治原因或聯盟形成政治 (alliance-forming politics) (特別是對抗區域內外的另一個國家或國家集團的力量) 來整合自己，國家仍然是國內和國際經濟事務中的主導者 (Gilpin, 2001)。對於一個小國而言，區域主義的整合可以將自身融合在一個區域框架，當中包括政治、經濟及安全。融入區域主義的框架，或可作為小國經濟與地緣

大國之間的政經協和 (co-ordination)，深化國家與區域建制的直接關係去降低或約束大國在地區安全及影響力，至少可以利用區域主義的框架形成的集體力量 (collective force) 為個別國家作出適當的調整，部分規避大國政治直接影響國家安全的考量。

如同新現實主義的預期一樣，中國崛起勢必出現在全球舞台。中國的崛起對東亞有着結構性的改變，尤其是在區域商業活動的經濟主導權，很自然地，中國的崛起將加劇該地區的威脅和競爭。進取型現實主義 (offensive realism) 認為，實施抑制措施可能是保護主導國家利益的唯一途徑。基歐漢 (Robert Keohane) 解釋了宏觀經濟的制度的共通性 (commonness)，也是制度的主要驅動力，並且表明政治市場失靈無法提供國際公共財，例如安全 (Keohane, 1984)。

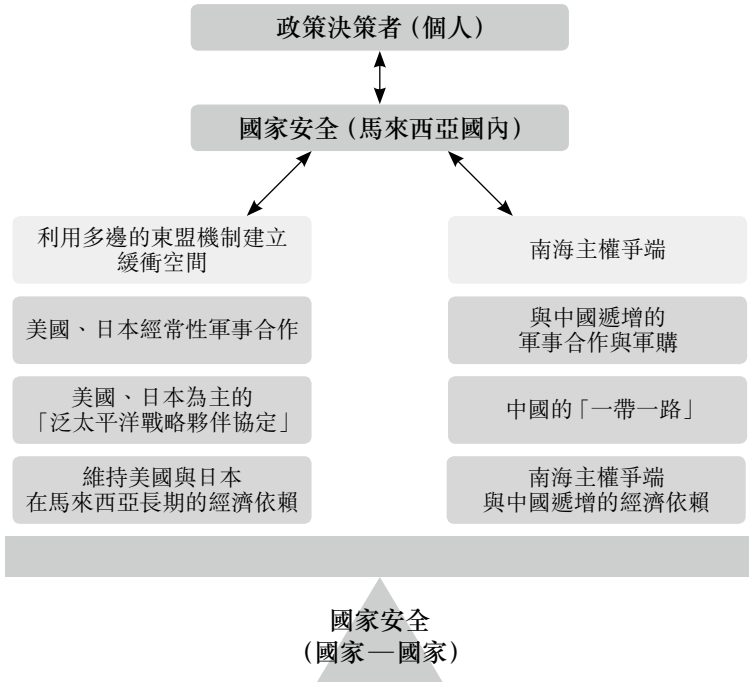
勃厚 (Peter Bernholz) 斷言各國之間的市場相互依存和政治競爭可以限制現行規範，因為每一個政府在國際關係上按條約自由，會損害一個國家的經濟競爭力、削弱其在軍事和政治領域的權力國際關係。相反地，如果國家政府之間改善規範水平，他們不會擔心其經濟競爭力和政治權力的損失。然而，當不對稱的權力結構存在時，這種途徑就不易被實現 (Bernholz, 2007)。施韋勒 (Randall Schweller) 與華爾滋主張的國家決定以採取策略取代大國權力與威脅去平衡他們的不同利益，施韋勒認為當威脅增加時，平衡 (balancing) 可以防止相當的損失，而另一種被引入的扈從 (bandwagoning)，旨在一種在不計威脅的系統中分配利益 (公共財) 的新途徑。就當這種從安全取而代之獲得的利益，扈從就如「推卸責任」 (passing the buck) 轉換成一種進取力量，而其就相當於在得罪一方的情況下享受搭便車 (riding free on the offensive efforts of other) (Schweller, 1994)。上述幾位學者的觀點有利於更

清楚釐清平衡與扞從之間的關係，進一步凸顯本文戰略槓桿（strategic leverage）的意義。在國際關係理論中，避險策略（hedging strategy）可以降低或分散可能的風險。大衛康（David Kang）在研究中國與周遭國家關係時，進一步將避險與適應（accommodating）這兩個選項加入，這樣就讓小國的策略選擇呈現出一種新的樣貌：扞從—適應—避險—抗衡（Kang, 2007）。相對的，除非具備有效的特殊地緣戰略優勢，否則小國通常會面臨與大國關係之間的易創性及不對稱威懾手段。小國也充分認識到，他們自身必須與日益上升的強國檢視或抑制政治與軍事上槓桿（Lee, 2012）。

在區域與強權之間的關係上，有些東盟國家願意跟隨美國，而馬來西亞更願意與中國這個區域強權搞好關係，畢竟馬來西亞無法承擔與中國在經濟上與政治上交惡。馬來西亞處於美中兩個大國之間，必須得深諳戰略槓桿的運用（如圖 1 所示）。很明顯，馬國在大國之間採取的戰略，並不全是強調負面對抗性質的「平衡」，亦不同於強調規避風險的「避險」，而是具有戰略彈性（strategic elasticity）的戰略槓桿。其次，戰略槓桿並非扞從於某一方，也不是選邊站，明確地說，是在特定條件下選擇最符合國家安全利益的天秤上增持一方的戰略權重（strategic weighting）。當任何一個變量出現傾斜，戰略槓桿自然尋找另一個變量去調整或適應，而在互動過程中，並未對任何一方帶來對抗或處於一種「準競爭狀態」（quasi-competing status）；相反的，戰略槓桿卻在此競爭狀態下或創造更多的政治與經濟紅利，尤其是具備戰略價值的地緣小國。

馬來西亞政府對華態度長期以來都是避重就輕地選擇與強權合作，特別是經濟上的合作。馬來西亞在 1974 年與中國建交，是當時東盟成員國中最早和中國建交的國家，為馬中關係奠定深厚的政治基礎。回顧馬中關係過去幾十年的發展，

圖 1：馬來西亞在國家安全的戰略槓桿



資料來源：作者製圖（2018）

雙邊都維持相當友好的關係，直到九十年代後期開始出現加溫的態勢，無論在經貿發展或是民間交流都有所增加。2014年是馬中建交四十周年，兩國原訂為雙邊關係增派政治紅利（兩國免簽措施），卻恰遇馬來西亞政府在處理「馬航 MH37 事件」時，飽受中國國內輿論的抨擊而擱置，而馬中兩國官方關係瞬間陷入「停滯」。馬中的合作機會，從政治互來的政治合作到經濟互來的經濟合作，揭示兩國在國際合作的發展態勢。事實上，馬中之間有很多利益共通點，兩國都不走全盤西化的道路，都反對外國霸權主導本地區的國際關係，而且兩國的反恐立場也比較一致。世界格局發生着巨大的變化，但馬中雙邊關

係仍能長期保持友好局面。

馬中關係發展迅速，主要原因還是得利於「擱置（南海）爭議」與「經濟因素」。前者直接點出馬國的國家安全與區域穩定直接掛鈎的關係，也是安全困境的隱患，所幸馬國的戰略槓桿與地緣優勢至少在短期足以因應。後者則是馬中關係在近十年來迅速發展的經濟態勢。2013年10月，習近平訪問馬來西亞，兩國提升為全面戰略夥伴關係。「馬中關丹工業園區」及「中馬欽洲工業園區」見證了馬中兩國的合作，已持續推向「兩國雙園」發展。在金融合作方面，包括貨幣互換和跨境抵押安排、人民幣和令吉之間（CNY/MYR）直接交易、在吉隆坡指定人民幣清算行以及向馬來西亞提供500億元人民幣合格境外機構投資者（RQFII）¹ 額度等。中國自2009年起就超越新加坡，連續八年成為馬來西亞最大的貿易夥伴，而馬來西亞與中國在2016年的貿易額較2015年增長4.4%，兩國的雙邊貿易總額達到834億美元，中國也是馬來西亞最大的出口市場。2007年全球經濟衰退，此刻的中國市場不僅替補了馬來西亞於歐美出口市場的萎縮缺口，同時也擴大馬來西亞出口至中國的份額。截至2016年8月，馬來西亞實際對華投資74億美元，中國對馬來西亞在非金融類投資有27億美元。

1 RQFII (Reminbi Qualified Foreign Institutional Investors) 即合格的境外機構投資者制度，是指允許合格境外機構投資者，在一定規定和限制下匯入一定額度的外匯資金，並轉換為當地貨幣，通過嚴格監管的專門帳戶投資當地證券市場，其資本利得、股息等經批准後可轉為外匯匯出的一種市場開放模式。這是一種有限度地引進外資、開放資本市場的過渡性制度。在一些國家和地區，特別是新興市場經濟的國家和地區，由於貨幣沒有完全可自由兌換，資本項目尚未開放，外資介入有可能對其證券市場帶來較大的負面衝擊。而通過RQFII制度，管理層可以對外資進入進行必要的限制和引導，使之與本國的經濟發展和證券市場發展相適應，控制外來資本對本國經濟獨立性的影響，抑制境外投機性游資對本國經濟的衝擊，推動資本市場國際化，促進資本市場健康發展。

馬中關係的穩定性始終取決於相互依賴的程度。所謂馬中關係的依賴，靠的不能是中國強權的單向穩定，而是得靠戰略槓桿才能創造更多的合作機會。馬來西亞在中國的「一帶一路」戰略上，採取相當進取的姿態與合作意願。同時，馬來西亞與美國及日本維持相當穩定的經濟關係，積極投入 TPP 的談判。納吉政府一方面很熱情地擁抱美國主導的「跨太平洋經貿夥伴協定」(Trans-Pacific Partnership, TPP)，另一方面對中國獻殷勤。其次，日本在馬來西亞的傳統經濟地位也不能小覷，日本始終是馬來西亞最大的外來直接投資國。在國際間的競爭與合作下，一旦日本與美國加大對馬來西亞的投資與安全合作，自然地將更有利於馬國向中國爭取到的援助與經濟利益。日本安倍政府在 2015 年推出「高質量基礎設施夥伴關係」的 PQI 就是典型的例子，力爭與中國的「一帶一路」在東南亞進行地緣競爭，而馬國就是中日競爭下積極爭取的目標國之一。

在現實主義主導的秩序下，一個能制約彼此的機制就顯得格外重要，同時也可視為在互賴關係下的一種穩定劑 (stabilizer)。這不斷詮釋馬中兩國之間的不對稱實力關係，可能在安全與經濟帶來易創性的衝擊，因此有必要在此建立緩衝區 (buffering zone)。過去馬來西亞在國際社會的主張都傾向多邊機制，這一外交思維雖然複雜及冗長，卻可以提供更多的緩衝作用。在南海主權爭議上，馬國領導人認為中國最終不會使用武力或威脅到馬來西亞的主權。這一點是有別於越南與菲律賓在領土位置與歷史因素的形勢。相對於馬來西亞與中國之間，雖然存在南海部分島嶼的主權上爭議，所幸並未對馬中兩國的政治與經濟產生直接的衝擊。正是如此，馬來西亞就是遊走在東盟與中國之間的合縱連橫策略之中，進一步確保馬國在強權之間的戰略槓桿。或許最好的解決方法，就是以「東盟」

方式與中國開展合作，而非各自採取雙邊國家單獨交涉。對於中國而言，這也是北京最不願看到的形式，一旦涉及國家採取合縱方式對抗，勢必為中國的外交造成更大的壓力。

為延續圖 1 的戰略槓桿，馬國的戰略槓桿的最終決策人是手握實權的馬國首相。言下之意，馬國國內政治的發展，亦是影響戰略槓桿的變量之一。從過去到現任的馬國領導人，均選擇相信中國的崛起不會給馬來西亞帶來國家安全上的直接影響。與其他東南亞國家的政治特性相似，馬國領導人的個人意志與政治生涯是直接與國家安全掛鉤的。例如具有爭議的菲律賓現任總統杜特爾特（Rodrigo Duterte）一改前朝對中政策，使得美國與日本難以招架其個人的領導變數，其依然在菲律賓國內的民調中擁有高支持度。在馬國，獨特的族群政治依然主導馬國政治，也確保了首相的權位難以震撼，即使是深陷貪污醜聞的納吉政府。領導人的個人利益在某些情況下會超越國家利益，這也是馬國國內反對黨不斷挑戰納吉政府的政治威信與道德操守的原因。換言之，除非政黨輪替，才有可能調整馬國的戰略槓桿。

三 「一帶一路」的機遇與挑戰

當前，全球化深入發展，區域經濟一體化加快推進，全球增長和貿易、投資格局正在醞釀深刻調整，亞歐國家都處於經濟轉型升級的關鍵階段。「一帶一路」的順利推進將有助於建設利益共享的全球價值鏈，優化全球資源配置，形成互利共贏的全球區域經濟佈局和合作網絡。今日中國的「一帶一路」，是否一樣畫葫蘆地複製美國版的「馬歇爾計劃」？中國借用歷史的淵源以及區域整合的功能來推動的「一帶一路」，到底成效如何？

「一帶一路」應視為新型的「公共財」，其「新」是因為不同於歐美以維穩為版本的公共財。中國版「一帶一路」屬下的絲路基金²，一個具有 550 億美元規模的大型開發項目，現已被包裝成發展中國家的「救星」，是偏於援助型與外交目的的「公共財」，當中更強調區域整合的連接與功能，有別於西方世界提供不對稱待遇的公共財。至少，當下的「一帶一路」為發展中國家提供多一個發展途徑；現時，「一帶一路」激發國際社會許多強權間的合作與競爭關係，將使得更多的強權或國家提供更多的公共財，而日本推出「高質量基礎設施夥伴關係」的 PQI³ 就是典型的例子。在海外投資的佈局上，日本必然得與中國在區域競爭上一爭高下。PQI 早已被視為針對中國海外基礎設施設計的一個相互競爭的部署，對於實現日本國家發展戰略的目標具有關鍵作用。在經濟方面，PQI 強調長期的成本效

-
- 2 絲路基金的資本規模為 400 億美元，首期資本為 100 億美元，資金來源主要由中國的外匯儲備及主權財富基金組成，其中包括中投、國家開發銀行及中國進出口銀行出資。2017 年，中國國家主席宣佈向絲路基金增資 1,000 億人民幣（約 151 億美元），絲路基金目前的資金合計約 551 億美元。
 - 3 「高質量基礎設施夥伴關係」（The Partnership for Quality Infrastructure，簡稱 PQI），是日本首相安倍晉三於 2015 年 5 月發起的一項新的發展計劃，旨在鞏固和推動高質量的基礎設施夥伴關係，並推動向亞洲新興經濟體的擴張。PQI 的競爭優勢有四大支柱加持：第一、日本官方發展援助貸款增加 25%，並促進公私夥伴關係；第二、日本政府對亞行的舉措給予很大的支持，例如貸款能力擴大到 50%，並通過日本國際協力機構加強合作；第三、要求日本國際合作銀行為「風險相對較高」的 PPP（Public - Private - Partnership，公私合作模式）基礎設施項目提供資金；第四、旨在通過實地考察，研討會和國際論壇促進高質量基礎設施投資。
絲路基金的資本規模為 400 億美元，首期資本為 100 億美元，資金來源主要由中國的外匯儲備及主權財富基金組成，其中包括中投、國家開發銀行及中國進出口銀行出資。2017 年，中國國家主席宣佈向絲路基金增資 1,000 億人民幣（約 151 億美元），絲路基金目前的資金合計約 551 億美元。

益與區域基礎設施市場的「低成本，低息貸款」競爭。

克魯曼（Krugman，1991）在新經濟地理學（New Economic Geography）理論中指出，規模經濟與運輸成本的交互作用，發展出一個簡單的模型來說明製造業的地理集中現象。在完全競爭下，市場規模效果是無足輕重的。因此，當區位從偏好、技術及因素稟賦等方面來觀察都是相類似時，在均衡時，一個產業集中在少數區位的現象絕對不會發生。在交易成本既定條件下，一個新競爭者的出現會降低本地價格指標，這對每家廠商的需求都帶來負面的影響（即市場排擠效果），以及對消費者剩餘帶來正面的影響（即生活水準效果）。其次，只要對新進者產生的所得部分用於本地消費，本地支出成長，此對每一廠商的需求有正面的影響，此即市場規模效果。其他條件不變，市場規模效果將增加本地利潤，吸引更多其他地區的廠商進入。這些效果就是貨幣（資本）外部性的例子。

筆者認為馬來西亞對於「一帶一路」的自助系統不同於華爾滋，而作為一個小國更有理由在自助系統中謀求最大的安全與利益，而實際上這些安全卻大多是基於經濟上的利益為主。馬來西亞在「一帶一路」的行為，明顯不是平衡，而是同時扞從中國—美國—日本提供的搭便車（free-riding）。馬來西亞對「一帶一路」的最理性抉擇就是積極參與，至少有雙重效益，即注入馬來西亞國內的基礎建設創造出來的經濟效益，以及「一帶一路」有望提升馬來西亞的港口競爭力，使其能與新加坡港口分庭抗禮。

「港口經濟」與「鐵路經濟」是「一帶一路」的兩大核心主軸，二者相關的產業領域必然成為投資目標。綜觀上述的經濟發展條件，馬來西亞是一應符合，加上其在政治、經濟與文化都與中國保持密切的戰略夥伴關係，自然地成為「一帶一路」重點投資的國家。

相對其他東南亞國家而言，馬來西亞對中資較為友善，該國政府積極向外資招手，並多次向中國政府與企業展現積極的善意。中國在馬來西亞的投資在「一帶一路」的戰略佈局就如同此戰略，當中包括了投資馬來半島北部吉打州綜合農漁產業園（KIFT）、⁴ 西部馬六甲皇京港（Melaka Gateway）、東部彭亨州的馬來西亞—中國關丹產業園區⁵ 以及南部柔佛州的伊斯干達經濟特區（Iskandar District）。⁶

-
- 4 配合「一帶一路」戰略，中國跨國集團魯海豐食品集團耗資 20 億令吉在馬來西亞北部的吉打州打造總面積 25 平方公里的「吉打綜合農漁產業園」，該計劃成為中國和印度洋之間最主要的遠洋漁船集散國際漁港。這投資計劃的投資金額被視為吉打史上最高的投資額。綜合農漁產業園包括興建漁業商業碼頭、水產品交易中心、冷鏈物流、造船及維修、水產品加工基地、商業行政辦公區、住宿培訓和休閒區等。魯海豐綜合農漁產業園，除了要將吉打州打造成為日本以外的國際最大規模金槍魚交易中心外，屆時吉打港口有望成為世界漁產資源樞紐。
 - 5 馬中關丹產業園有限公司（MCKIP Sdn. Bhd.）是馬來西亞財團與中國財團組成的合資企業，持股比例是 51:49。怡保置地（IJM Land）持有該馬來西亞財團的 40% 股權；關丹彭亨控股私人有限公司（Kuantan Pahang Holding Sdn. Bhd.）與森那美產業（Sime Darby Property）合共持有 30%，彭亨州政府持有 30%。持股 49% 的中國財團以國營的廣西北部灣國際港務集團為首，佔 95% 股權，欽州市開發投資有限公司佔其餘的 5%。馬中關丹產業園同中國—馬來西亞欽州產業園（CMQIP）姊妹園，「兩國雙園」是中國和馬來西亞首創的政府間投資合作新模式。
 - 6 馬來西亞在過去的「南成長三角區」中，取得的經濟成效是相當有限的。在 2006 年，馬來西亞政府宣佈要在柔佛州南部區域推行一項大型經濟發展計劃，意在「複製」如深圳市之於香港的經濟特區。佔地高達 3,217 平方公里的伊斯干達特區，面積約為新加坡的三倍大，發展計劃區分為五大旗艦區，其重點產業發展規劃，均以原有產業優勢為根基向外延伸發展，憑着毗鄰新加坡的地理優勢，利用快速道路、港口、國際機場，結合陸、海、空全方位發展要素，充分發揮經濟特區的樞紐效益。伊斯干達經濟特區是自 2006 年 11 月就開始啟動的計劃，截至 2017 年 9 月底止，共吸引承諾投資 2,440 億馬幣（約合 598 美元）；其中國內投資額 1,490 億馬幣，佔總投資額 60%；外人直接投資額 954 億馬幣，佔總投資額 40%；迄今約 53%（1,310 億馬幣）之承諾投資計劃已落實；主要外人投資來源國為中國、新加坡、美國、日本、西班牙及韓國。

其中，關丹港是物流服務的重要門戶，主要處理附近工業區的散貨，關丹港升級成新的深水碼頭級後，將成為重要的轉運貨物的貨櫃港。承擔港口運營的馬來西亞關丹港務公司（KPC），是由中國企業出資四成建立的合資公司。2016年6月，關丹港獲馬來西亞財政部批准設立自由區港口，以便為轉運貨物提供增值服務，協助投資者拓展東盟業務。中國與馬來西亞已組建「港口聯盟」，⁷ 減少雙方的海關瓶頸，加快貿易進行。另外，中資投資的馬六甲皇京港是一個大型的填海綜合發展項目，⁸ 由三個人造島和一個自然島嶼組成，佔地 1,366 英畝，總投入 400 億令吉。⁹ 馬來西亞政府希望皇京港憑着先進的貨運設施，日後可與新加坡競逐東南亞第一貿易港的地位，建成後規模將超越新加坡的港口，直接挑戰新加坡在區內貨運中樞地位。接着，馬來西亞和中國公司簽署總值 1,440 令吉的東海岸銜接鐵道計劃（East Coast Rail Line，簡稱「東鐵」，ECRL）。東鐵項目將連接馬來西亞半島東部和西部海岸的港口，並可能改變目前途徑新加坡、往返馬六甲海峽和南海的區

7 在港口聯盟下，中國 10 個港口即大連、上海、寧波、欽州、廣州、福州、廈門、深圳、海南和太倉，將與馬來西亞六個港口即巴生港、馬六甲、檳城、柔佛、關丹和民都魯合作。

8 皇京港工程已於 2015 年動工，預計於 2025 年完成。皇京港項目由中國電建與馬來西亞凱傑公司共同開發，深圳鹽田港、日照港將配合中國電建負責項目建設。

9 馬六甲皇京港項目地處馬六甲海峽戰略位置，由三個人造島和一個自然島嶼組成，佔地 1,366 英畝，計劃總投資 800 億馬幣。按照規劃，第一島將建造旅遊、文化遺產及娛樂區；第二島將建成物流中心、金融、商業、補給與高科技工業區；第三島為綜合深水碼頭及高科技海洋工業園；第四島則為碼頭、臨海工業園。皇京港除了得到中方的注資外，中國政府還計劃把馬六甲所轄的外島多個人工島發展成一個集購物、商業及住宅於一身的區域，並設有先進的港口及貨運站設施。

域貿易路線。¹⁰ 東馬鐵路線下土建部分將採用馬來西亞及其他國際標準，線上全部採用中國標準。接着，中國方面積極遊說馬來西亞政府採納中國高鐵模式的「隆新高鐵」（吉隆坡—新加坡高鐵）。綜合中馬這幾項重點戰略投資合作，都具備了基礎建設、城鎮發展與產業升級的國際政治經濟合作發展模式。

表 1：中國資本在馬來西亞的投資

單位：億美元

州屬	投資項目		資金	負責公司
吉打	魯海豐綜合農漁產業園	漁產加工與港口	4.9	中國魯海豐食品集團
吉隆坡	「大馬城」	綜合開發項目	20	中國鐵建股份集團
彭亨	馬中關丹產業園區	重工業與港口	33	馬中關丹產業園區有限公司（馬國持股 51%；中國廣西北部灣聯合鋼鐵投資有限公司持股 49%）
登嘉樓、彭亨及雪蘭莪	東海岸鐵路	鐵路	135	中國交通建設承建；中國進出口銀行將提供 550 億令吉貸款，由馬來西亞政府擔保。
馬六甲	皇京港	綜合項目與港口	19.6	中國電建集團
柔佛	「森林城市」	住宅與商用項目	1,000	碧桂園
柔佛	「翡翠灣」	住宅與商用項目	30.4	綠地控股
柔佛	「公主灣」	住宅與商用項目	11.0	廣州富力地產
沙勞越沙巴	基都絨燃氣循環電站 巴賈水電站	電力	不詳	中國電建集團

資料來源：筆者製表。（2017）

10 根據合約，負責承建鐵道的主要承包商是中國國企中國交通建設股份有限公司，並把一些工程轉批給二手承包商或馬來西亞公司。外界質疑鐵道計劃是否盈利，而馬來西亞資金最終還是會流向中國，尤其是馬來西亞是合約上的貸款擔保人。在資金方面，中國進出口銀行將提供 550 億令吉貸款，給馬來西亞政府特別為這個項目而成立的大馬鐵道私人有限

「紅色資本」大量進入馬來西亞可歸納出以下幾個要點：「納吉因素」、「政治因素」及「經濟因素」。首先，「納吉因素」是具政治性的，也是最受國際矚目的，因為納吉領導的馬來西亞政府陷入「一馬公司醜聞」的危機，不僅影響其個人政治前途，也連帶衝擊了馬來西亞的國家形象。貪污醜聞纏身的納吉政府，積極向外資招手，以「彌補」資金缺口，故此多次向中國政府與企業展現積極的善意。《華爾街日報》指稱，中國向「一馬公司醜聞」伸出援手，為的是讓中國在馬來西亞有更大的影響力，以便贏取一系列的基建項目如隆新高鐵港。再者，納吉政府想沿用凱恩斯經濟理論（Keynesian economic theory），藉由政府大量開支來刺激本地的投資與消費，繼而振興國內低迷的經濟。馬國目前的國債已經超過 GDP 的 70%，實際上是缺乏資金發展自身經濟。納吉政府於是積極遊走北京，向北京政府尋求金援來彌補國內發展的資金缺口。納吉政府將國家資產與經濟安全與個人政治生涯掛鉤，將國家所獲得利益沒有與投入成正比的中資項目，改裝成其個人經濟表現的政績以及創造經濟成長的假象。

第二個因素就是「政治因素」，中國資金在近兩年經常淪為馬來西亞內部朝野針對中國資本引發國安議題及經濟問題的攻防戰的「籌碼」，尤其適逢馬來西亞 2018 年大選。在馬國內部，不同族群都對「一帶一路」抱持不同的態度，當中以華裔社會最積極響應，而主流的馬來社會因執政的巫統（馬來民族統一機構）而反應兩極化，印（度）裔社會則受限於少數族群的因素而反應冷淡。

公司（Malaysia Rail Link）。貸款攤還期為 20 年，首七年免償還貸款包括利息，而馬國政府是擔保人。換言之，該計劃的一切風險和負債將由納稅人承擔。

當中，加入反對黨陣線（Pakatan Harapan，「希望聯盟」）的前首相馬哈蒂爾（另稱馬哈迪）對於中國投資的輿論是較為凸顯的。¹¹ 馬哈蒂爾公開批評中國企業在大馬的投資項目，也明確表示若在來屆大選重新執政後，將檢討中國的投資項目，這為近年來大量湧入大馬的中國投資敲起警鐘。其次，在野對中資的批評不是在於中資本身，而是在於執政黨只顧「資金」，而忽視了相關資金帶動的就業機會及經濟驅動力，導致當地民眾只感受到中資就是與國陣政府的官方合作，並沒有惠及到民間中小企業。換言之，就連中資有時也不清楚為何不受歡迎的原委，就是因為執政黨已經將「中資」與馬來西亞民間經濟「區隔」，更多的資金淪為「半官方合作」形式，只在特定的政黨及利益集團之間運作，這也是中國政府或中資需要留意可能陷入的政治誤區。

在馬國的反對黨陣線以及民間企業的立場，馬哈蒂爾之所以有如此大的政治動作，原因就在於馬哈蒂爾對有些個別中資的批評，基本上反映了馬來社會的憂慮，也是一些大馬中小企業的不滿心聲。在馬國華裔社會中，筆者認為華人離散（diaspora）的情節與身份認同並未全然為「中國崛起」及「一帶一路」加分，更多的理性回饋則反應在馬國華裔對實際利益的認同。¹² 實際上，佔馬來西亞絕多數的中小企業，當中更多的是華人企業，很難與擁有成本優勢及國家支持的中資企業競爭，在國家發展中分一杯羹，怨聲繼而四起。

11 〈馬哈迪新評論 中國投資警鐘〉(2018)，《亞洲週刊》，第 32 卷，第 8 期，2018 年 2 月 23 日，https://yzzk.com/cfm/content_archive.cfm?id=1518492057062&docissue=2018-08，瀏覽日期：2018 年 2 月 15 日。

12 王建偉，蔡怡宏（2012），〈華僑與東南亞國家對華印象：以新馬為例〉，「和諧與雙贏：國家軟實力與華僑角色國際會議」，暨南大學國際關係與華人華僑研究院，廣東·廣州，2012 年 3 月 09 日—12 日。

值得一提的是，馬國政府將馬來西亞國產汽車—普騰（Proton）賣給中國的吉利汽車，具有國家性的圖騰就此標識成中國產品。這種跡象就如讓美國人回憶起當年美國地標建築的時代廣場被日本人給買下了一樣。此舉引起馬來西亞國民對於「國家特性」的爭議，給了反對黨有藉口質疑馬來西亞執政黨的治理威信。同時也掀起另一波政治效應，由於過去的普騰曾扶植很多的土著及朋黨企業家，更多的依賴政府的補貼與政策保護，而現在執政黨「斷臂求存」，讓中國資金「買下」普騰，或多或少都會衝擊即將舉辦的大選選情，尤其是普騰的「朋黨」選票。根據馬國官方機構公佈最新的一份報告顯示，位於柔佛州依斯干達特區，截至 2017 年 12 月止共吸收來自中國資本累計 303.9 億令吉，其次為新加坡的 211.5 億令吉。¹³ 其次，依據馬來西亞當地知名智庫默迪卡民調中心在 2018 年 1 月份針對 1,007 名柔佛民眾進行調查訪問後，發現在中國資金與新加坡資金之間，有 56% 受訪者認為來自中國的投資對當地有益，同時也有 29% 柔佛人並不樂見中國資金湧入該州。上述社會現象與民調數據，將會在馬國 2018 年大選見真章。

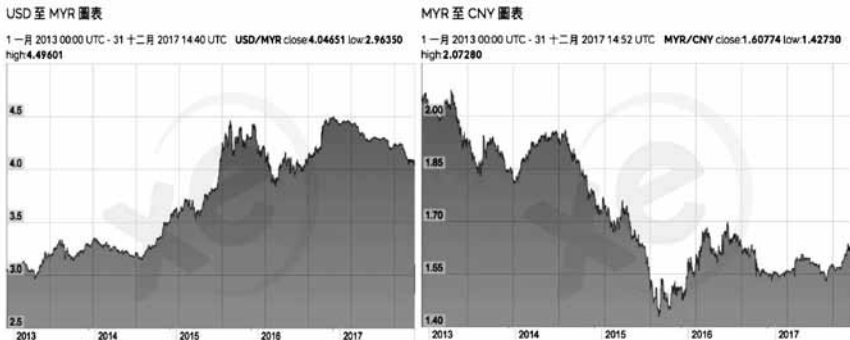
在「經濟因素」方面，馬來西亞在吸引資金早先就面臨先天性缺陷困境，就其經濟規模不大，須通過價值鏈的提升來作為彌補。馬來西亞雖在全球競爭力排名中取得不錯之排名，但透明度及貪污指數卻持續惡化，這是值得政府當局檢討。根據英國「金融時報」旗下 FDI Intelligence 調查機構公佈之投資統計數據顯示，亞太區在 2013 年的外來直接投資金額有 1,800 億美元，而馬來西亞只有 52 億美元，僅佔總額的 2.8%，其吸

13 〈中國成為依特區最大外資來源國 料激化馬國朝野交鋒火力〉（2018），《聯合早報》，2018 年 2 月 27 日，<http://www.zaobao.com/news/sea/story20180227-838257>，瀏覽日期：2018 年 2 月 28 日。

金力在亞太國家中排第九位。直到 2015 年，馬來西亞吸收的外商直接投資額由 101 億美元增加至 2016 年的 114 億美元，而投資主要來自香港、美國、新加坡、日本及中國內地。

馬來西亞最近幾年積極進行經濟轉型（包括計劃之十二項國家關鍵經濟領域），藉由包括開放各產業、服務業等自由化措施都讓外資參與，刺激投資活動。2016 年，中國是馬來西亞製造業的最大外商直接投資來源地，大部分投資於鋼材、非金屬礦物及太陽能業。從商業因素的角度切入，「一帶一路」推廣至今，中國資金大量湧入馬來西亞。這是一個經濟契機，也令馬來西亞令吉在近四年大幅度貶值。

圖 2：2013 年至 2017 年美元兌令吉匯率與令吉兌人民幣匯率



資料來源：筆者整理自 Forex 網站歷史匯率報價（2018）

當中美元兌馬來西亞令吉貶值超過 37%，馬來西亞令吉兌中國人民幣貶值超過 31%，這對於任何一個投資者而言都是好的投資目標。「紅色資本」乘機進入馬來西亞市場無疑就是划算不過的「折扣」投資。

在此，筆者認為有必要為「一帶一路」的紅色資本作出公允的補充。紅色資本或許在香港與台灣是一種具有特殊意義的中國海外投資，並不能以之與其他主權國家相提並論。因此，

有必要識辨所謂這些中國投資為何成為西方媒體稱謂紅色資本的原因。換個角度來思考，過去很多西方國家如歐美及日本也相繼作出類似中國的投資方式，為何就不被視為威脅東道國家安全的「威脅」？西方媒體如此形容中國資本確實欠缺公允。西方國家一直不願面對中國崛起的正面思維，卻進一步墮入這種「修昔底德陷阱」(Thucydides's trap)，¹⁴ 致使國際關係的複雜性以及消極的碰撞。「修昔底德陷阱」的爭議先由經濟層次引發爭議，進而由外交舞台傳統的「硬實力」(hard power) 轉變為「銳實力」(sharp power)。西方以美國為首的陣營，渲染中國海外投資為紅色巨龍到處吞噬在地經濟。西方國家與日本卻未曾反省自身仍在操縱國際市場的「價格機制」。¹⁵ 說到底，中國海外投資與西方投資之別在於國家投資與民間投資，前者為中國政府作為主控者，後者則是跨國公司挾持國家機器作為對弈的工具。很顯然，西方國家針對不同的利益衝突有不同的詮釋權與標準。進一步說明資本主義最終依然回歸到制度面的保護傘，利用所謂的「制度」與虛偽的「道德情操」來維持自身的根本利益。

相對的，筆者要得強調「一帶一路」也讓外界質疑中國想要藉由「改變遊戲規則」，在亞洲及其他地區擴大經濟影響力的野心；即運用所謂的「制度」途徑創造長期的效益，而非短

14 「修昔底德陷阱」是指一個新崛起的大國必然要挑戰現存大國，而現存大國也必然會回應這種威脅，這樣戰爭變得不可避免。此說法源自古希臘著名歷史學家修昔底德，他認為，當一個崛起的大國與既有的統治霸主義競爭時，雙方面臨的危險多數以戰爭告終。

15 這裏的價格機制涉及供需法則與供應鏈 (supply chain) 的概念，更多相關國際市場的供需以及由上游到下游的議價能力的論述在此不作贅述；簡言之，諸多原物料的國際價格與附屬產品的價格目前仍掌在西方跨國公司手中，連中國、印度等大國政府仍無法完全擺脫這些跨國公司在國際市場的控制。

期的既得利益。所謂長線投資獲利之道，在於規則制訂 (rules-making) 與議價能力 (bargaining power)，「制度」涵蓋如鐵律般的準則，無論從政治學或經濟學皆一體適用。例如過去在東亞地區的鐵路系統，大多採用日本及德國系統，而隨着中國知名國企如中國鐵路及中國建築等入資及承建在區域國家的基礎建設工程後，逐步形成以「中國標準」(Chinese Standard) 的長期的制度性利益 (institutional interest)。加上「一帶一路」的合作標的主要以基礎建設為主，即使是東道國採取 BOT¹⁶ 模式運作，始終因為公共工程涉及所的政治利益存在分配及腐敗的風險而受到批評者的質疑，除了東道國自身的問題外，也同時因為中國政府與(國有)企業的透明度不高而引來不少的非議。因此，「一帶一路」雖創造不少的發展機遇及資金與技術的支援，但個別國家在選擇與中國合作時需要謹慎，這也是批評者認為很難分離國家利益與經濟發展的矛盾。

簡言概之，中國的「一帶一路」帶動區域發展，但同時也是經濟版圖的擴張。對馬來西亞而言，在「一帶一路」的機遇上必須關注中小企業的發展戰略定位或價值鏈定位，除了要滿足自身戰略產業需求外，也必須拓展國際市場，充分結合在資本流動的比較優勢與企業在生產價值鏈上的資源與競爭優勢進行長遠佈局的戰略定位。著名的經濟學家凱恩斯 (John Keynes) 曾強調國家開發的資金還是源於東道國自己的資金，而非大份額依賴於外國政府的資金，否則國家經濟安全的敏感產業會被外國持有者挾持。所以，在這一個關節點上，不免讓人擔憂納吉政府是將經濟發展的負外部性連帶押注在國家安全

16 BOT (build-operate-transfer) 是民間參與公共建設的運作模式之一，一般為將政府所規劃的工程交由民間投資興建，並且在經營一段時間後，再轉移由政府經營。

上。其次，納吉政府將更多的基建工程交由中國企業承建，將經濟安全抵押給中方換取國家大型重大工程的融資。外來直接投資，猶如一把雙刃劍，發展與自身經濟安全必須兼顧，倘若失衡將招致更為嚴峻的經濟風險。

四 「一帶一路」構成安全困境的推力與拉力

今日已是一個互賴共存的世界，而互賴之間亦不乏競爭。在國際關係中，互賴關係也同時受到不穩定性的影響，例如中美關係、中日關係都直接對地緣格局產生顯著的影響。競爭本是一門很特別的「藝術」，其本質不變，而「多變」的方式已經可以讓「被動變成主動」。筆者藉由合作與競爭下的安全困境論述「一帶一路」對馬來西亞的內外拉力與推力之變化，進一步填補新自由主義與新現實主義的理論擦點。

著名學者基歐漢與奈伊（Joseph Nye）在分析意義上將相互依賴描述為「系統中不同部分的行為者或事件相互影響的情況」（Keohane, 1977）。當前，全球化與區域一體化加劇各國之間的互賴關係，而對中國的經濟依賴更為明顯，甚至到了結構化（structuralized）的程度，缺「中」不可！同樣的，很多國家都面臨來自「中國因素」的安全困境，時而影響到國內政局的發展。安全困境理論反映了東亞地區出現緊張局勢的可能性很高，特別是在該地區沒有美國軍事存在的情況下（Christensen, 1999）。例如新加坡在支持美國重返亞太地區（pivot to Asia-Pacific）重新平衡中國的實力存在疑慮，以及在南海主權爭議的立場，已經為新中兩國關係速凍。在香港發生的「新國軍備被扣事件」可以看出中國藉此給新加坡嚴厲的警告。

「中國威脅論」的威脅究竟來自哪裏，中國崛起又威脅了誰？中國威脅論是國際關係上因中國大陸崛起而產生憂慮

與質疑的論述，中國崛起後，隨着中國大陸迅速發展，這導致其周邊國家的利益和國際秩序備受挑戰，威脅包括經濟、軍事、糧食、人口以至航太領域。在後冷戰的背景下，1991年 Leslie Gelb 的“Breaking China Apart”¹⁷及1995年 Charles Krauthammer 的“Why we must contain China”¹⁸的兩篇文章，在主流媒體上相繼刊登並推廣「中國威脅論」。從日本的麻生太郎到現任日本首相安倍晉三均表示，中國軍費在20年期間成長幅度達20倍之多，特別是最近中國海軍力量的增長更為顯著，已構成對日本的「威脅」。在歐洲，伴隨着2007年爆發的歐債危機，中國資金大量進入歐洲債券市場，英國媒體BBC將其解讀為中國要借購買歐洲的債券的名義控制歐洲。2009年，《財富》(*Fortune*)以「中國正在購買世界」(*China Buys the World*)作為標題，引發國際社會很大的迴響。另一知名學者彼得諾蘭(Peter Nolan)再接再厲在他的著作《是中國正在買這個世界嗎?》(*Is China Buying the World?*)中，揭露中國資本正在席捲全球的海外投資市場，尤其是能源、港口設施及一些戰略產業。

關於中國威脅論的探討是具爭議性的，而卡立·羅漢(Khalid Al-Rodhan)則為「中國威脅論」提供一個比較客觀的觀點論述，他指出「中國威脅論」的缺陷在於它的假設，而「中國威脅論」是基於線性預測和不完整的歷史類比，因為它們在概念上具有誤導性，因為它們對中美戰略關係具有戰略性的

17 Leslie H. Gelb (1991), “Breaking China Apart,” *The New York Times*, December 13, 1991, <https://www.nytimes.com/1991/11/13/opinion/foreign-affairs-breaking-china-apart.html>, accessed date: 4th March 2018.

18 Charles Krauthammer (1995), “Why We Must Contain China,” *Time*, July 31, 1995, <http://content.time.com/time/magazine/article/0,9171,983245,00.html>, accessed date: 4th March 2018.

反作用 (Al-Rodhan, 2007)。我們應該理性探討「威脅」的本質與關係發展，學界與媒體主要都在論述「中國威脅」如何影響區域與國家，而實際上的結果並不全然如所述，尤其是「中國威脅論」主要影響的國家與區域都存在一個共同點——既得利益者國家（美國、日本與歐洲）的權力與影響力受到中國崛起的影響而下降。美國與歐洲都對中國「一帶一路」在南海議題，以及中國影響力滲透歐洲大陸的長期戰略目標產生質疑與不安。¹⁹ 更多的證據顯示，中國「一帶一路」對美日兩國帶來的經濟威脅是明顯的，尤其是中國藉由基礎建設與外來直接投資（foreign direct investments, FDIs）牽動了美日等國長期融資區域國家的利益及影響力。國際貨幣基金、世界銀行及亞洲開發銀行等國際組織，都與「一帶一路」存在不協調的目標，尤其是發展中國家與已開發國家之間的矛盾與利益衝突，甚至是對立的關係。而「一帶一路」是由發展中國家的中國提供，對於區域發展中國家是扮演主要融資者與服務提供者，也是符合發展中國家所欠缺的發展需求。區域國家與中國「一帶一路」的互動過程中，或因經濟依賴度傾向中國而產生國家安全的考量；而是否加入「一帶一路」卻是個別國家獨立的主權行為，前提就在於個別國家政策決策者的意志，但「一帶一路」至少在短期是給小國創造更多的合作機會及發展機遇，不同於西方國家提供的公共財。

推拉理論是較為客觀、可解釋關於資金流動動因的理論，是可以運用在「一帶一路」與中資在馬來西亞的關係。按照「推一拉」理論的觀點，中國資金是在市場經濟條件下，向馬來西

19 Dingding Chen (2015), “One Belt, One Road, One Frenzied Debate,” *The Diplomat*, June 24, 2015, <https://thediplomat.com/2015/06/one-belt-one-road-one-frenzied-debate/>, accessed date: 4th March 2018.

亞流動的過程。「一帶一路」的中資是按市場機制與規則自然地流入馬來西亞，並對馬國經濟與資源進行重新配置的過程。同樣地，中資在「一帶一路」下的背景與政治性，引起馬國政府的安全顧忌以及社會對中資的觀感及民間企業面對中資的壓力。

馬來西亞政府一方面想藉着中國資金來強化自身與新加坡之間的經濟競爭，另一方面則有中資誘發的經濟安全顧慮，凸顯馬來西亞的矛盾。推力效益主要有賴於中國資金驅動馬來西亞國內基礎建設發展所缺的資金，以及將馬國的港口物流設施推向與新加坡競爭的有利條件。在馬來西亞，「一帶一路」對馬國產生的經濟依賴程度已被解讀成兩個截然不同的意義：一派以政府與商界為主，他們附和「一帶一路」，倡議可透過優先發展基礎設施，帶動馬來西亞低迷的經濟；另一派則是以反對執政聯盟的「國陣」為首，聲稱馬國政府是以「一帶一路」作為幌子，變賣國家主權的台下交易。馬來西亞第二財政部長指出，中國是大馬的重要貿易夥伴，大馬總貿易額達 1.5 兆億令吉，中國就佔了 16%。「因此，若中國國內經濟受影響，尤其是當中國持有馬來西亞國內產業或持股比例已超越策略性比例時，必然會引起國家安全的顧忌。某種程度來說也會影響大馬的經濟。」²⁰

拉力效應已經將馬來西亞拉倒向結構化的中國經濟，這明顯受到依賴程度逐漸升高的影響，更大程度的是經濟安全的維護。中國在「一帶一路」沿線國家投資港口、建高鐵、買油田、蓋水電站，已引起不少國家擔心中國如此過度投入「國家

20 〈中國資本管制 衝擊大馬經濟〉(2017)，《東方網》，2017 年 3 月 12 日，
<http://www.orientaldaily.com.my/s/188120#>，瀏覽日期：2018 年 2 月 28 日。

安全產業」而構成國安問題。另外，不對稱的互賴關係也帶來不少的政治風險，可能招致強方採取可能的手段來壓制弱方，尤其是弱方的舉動引起強方的不滿或不配合時。如今，中國對馬來西亞的投資也是近幾年才有跳躍式的成長，與典型經商的經濟原因還是有差別的。不過，中國資金如今大舉進入馬來西亞，越來越多是投資在敏感的「戰略產業」上，尤其是購買馬來西亞政府資產、鐵路、港口與發電站，這些都是直接攸關國家發展的安全要素。

上述的推力與拉力效果已充分闡述「一帶一路」給馬來西亞政府、社會及企業帶來的綜合效應。中資在馬來西亞投資的民間標案中，越來越多的中資企業來到馬來西亞承包工程，目前開始出現一些惡性競爭的苗頭，在同一個項目上互相殺價、採取非常規手段，已引起馬來西亞當地企業的不滿，尤其是以馬來人企業為主的「固打制」²¹的工程承包市場。

中國資本與企業大肆進駐馬來西亞，馬國當地中小企業比政府更擔心該國的未來。中國資本來到馬來西亞，他們的背景就是帶有國家資本主義的「國企」，無論在資金或優勢都擁有中國政府資助與補貼。馬來西亞的企業有 97% 是中小企業，它們為國家提供 65% 的就業崗位，佔國內生產總值比重為 37%。馬來西亞的中小企業是首先受到衝擊的對象，他們面對的壓力不亞於政府面對的國家安全顧慮。

21 馬來西亞固打制，在馬來西亞是對馬來人與土著（原住民）以外的族群（如華人與印度社群）的一種差別待遇。包括大學學位固打制、獎學金固打制、土著房屋固打制、公共工程固打制等。固打是英文「quota」（配額）音譯而來的詞。

22 其次是新加坡，市場份額為 13.0%，其次是歐盟 10.1%、美國 8.8%、日本 8.7%、泰國 5.9%、台灣 4.1%、印尼 4.1%、韓國 3.8%、香港 3.3% 以及印度 3.2%。

在「一帶一路」的推力下，馬國對中國的經貿依賴度相繼增加，而中國目前是馬國最大的貿易夥伴，擁有 15.8% 的市場份額。²² 馬來西亞進口市場 54% 是來自東亞，而中國佔最大份額，其他先進經濟體（美國、歐盟和日本）佔進口的 26%。馬來西亞 2015 年和 2014 年的 GDP 增長率分別為 5.0% 和 5.9%。馬來西亞一直在努力擴大內需，減少經濟對出口的依賴。然而，這些出口長期依賴中國的出口市場，特別是電子產品、石油和天然氣、棕櫚油和橡膠。其次，馬來西亞 2015 年的國內生產總值為 2,967 億美元，馬國對中國出口總額，佔馬來西亞全年國內生產總值的 10%。換言之，至少有兩種因素會衝擊到馬來西亞的經濟結構，尤其是出口市場。第一個就是中國經濟發展放緩，中國需求減弱和全球大宗商品價格下跌，會拖慢馬來西亞的經濟增長前景，屬於經濟性質的問題；第二個就是中國政府可能的政治作為超越經濟作為的風險，非經濟性地調整雙邊貿易的熱度，這就屬於政治性質的問題。兩個因素都是受到「中國因素」的直接影響，也是安全困境所關注的國家安全所牽連的經濟安全，後者則受到政治因素影響甚大，也是比較難處理的「關係」。這也是外界盛傳「中國威脅」的潛在風險，並危害個別國家的經濟安全。

五 結論

在新經濟地理理論及推拉理論的論據支持上，「一帶一路」對馬中兩國都具有相當高的戰略合作空間。世界各國都清楚中國崛起是時勢所趨，若然逆道而行必引來「邊緣化」；反之，並不是說順勢而行然必然得其所。在馬來西亞國內也有不少聲音呼籲執政者審慎因應「一帶一路」的機會與挑戰。俗語說，這世上是「沒有白吃的午餐」，有得必有失，視乎當局者取捨何

處？同時，兩國合作下有需要重新檢視合作關係與對象，避免中方陷入馬國的政治誤區。其中，中資進入馬國市場皆受到「納吉因素」、「政治因素」及「經濟因素」三種不同程度的影響。

中國資本在馬來西亞之所以那麼引人矚目，不僅是因為其投資規模大，更讓人關注的是背後的動機；外界特別偏好將類似投資與國家安全考量掛鉤。當馬國經濟向中國傾斜到一定的程度時，過度的經濟依賴自然觸動經濟安全的安全困境。與此同時，若馬來西亞當局積極向中國資金招手，免不了讓中國的對手緊張起來（指日本與新加坡），此消彼長勢必加劇區域內的競爭氣氛。

整體而言，筆者並非為中國資本辯護或護航，而是用比較途徑與歷史實證論述中國資本投資與西方資本投資並無差異，最大差別之處就在於西方媒體的渲染，致使中國與美國的經濟競爭先行墮入了「修昔底德陷阱」。至於是否將「一帶一路」包裝成「政治紅利」，甚至是某些領袖變賣國家利益則有不同解讀立場。對於馬來西亞而言，以合作換取朋友總是會往積極的機遇發展，尤其是把握住中國「一帶一路」的戰略部署，或能讓馬來西亞重新獲得分配馬六甲海峽戰略紅利的機會。考慮到與中國、美國及日本三強之間都有密切的關係，有足夠的戰略條件讓馬國一如既往針對世事變化做出戰略槓桿的調整。

參考文獻

- 王建偉、蔡怡宏（2013）：〈華僑與東南亞國家對華印象：以新馬為例〉，「和諧與雙贏：國家軟實力與華僑角色國際會議」，廣州：暨南大學國際關係與華人華僑研究院。
- 馬凱碩、孫合記著，翟崑、王麗娜等譯（2017）：《解讀東協：前進東協，你不可不知道的經濟、政治、歷史背景，以及現況與未來》（*THE ASEAN*

- Miracle : a Catalyst for Peace*) 台北 : 遠流。
- Al-Rodhan, R. K. (2007), "A Critique of the China Threat Theory: a systematic analysis," *Asian Perspective*, Vol. 31, No. 3, pp. 41-66.
- Aminian, F. K. C. and Francis, N. N. (2008), *Integration of Markets vs. Integration by Agreements*. World Bank, *World Bank Policy Research*. World Bank Policy Research.
- Balassa, A. B. (1961), *The Theory of Economic Integration*. Homewood: Richard. D. Irwin.
- Baldwin, R. (1995), "A Domino Theory of Regionalism' in Richard Baldwin, *Pertti Haaparanta and Jaakko Kiander (ed.), "Expanding Membership of the European Union*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Beeson, M. (2007a), *Regionalism and Globalization in East Asia*. New York: Palgrave.
- Bernholz, P. and Roland, V. (2007), "The effect if interjurisdictional competition on regulation: theory and overview," in Vaubel B.P., *Political Competition and Economic Regulation*. New York: Routledge, pp. 1-19.
- Bhagwati, J. (1994), "Free Trade: Old and New Challenges," *Economic Journal*, Vol. 104, No. 423, pp. 231-246.
- Bhagwati, J. (2002), *Going Alone: The Case for Relaxed Reciprocity in Freeing Trade*. Cambridge: The MIT Press.
- Blaug, M. (1992), *The methodology of economics, or, How economists explain*. Cambridge University Press.
- Christensen, J. T. (1999), "U.S.-Japan Alliance, and the Security Dilemma in East Asia," *International Security*, Vol. 23, No. 4, pp. 48-80.
- Chua, Y.-h. (2017), *Competing Regionalism in East Asia: economic interdependency and security dilemma*. Doctoral Dissertation. Macau.
- Friedberg, L. A. (2011), *A Contest for Supremacy: China, America and the struggle for mastery in Asia*. New York: Norton.
- Gilpin, R. (1987), *The Political Economy of International Relations*. New Jersey: Princeton University Press.
- Gilpin, R. (2001), *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*. New Jersey: Princeton University Press.
- Hatcha, W. (1996), *Asia in Japan's Embrace: Building a Regional Production*

- Alliance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hertz, J. (1950), "Idealist Internationalisation and the Security Dilemma," *World Politics*, Vol. 2, No. 2, pp. 157-180.
- Hix, S. (2013), "Institutional Design of Regional Integration: Balancing Delegation and Representation," in Miles Kahler and Andrew MacIntyre (eds.), *Integrating Regions: Asia in comparative context*. California: Stanford University Press.
- Huntington, P. S. (2011), *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*. New York: Simon & Schuster.
- Kang, C. D. (2007), *China Rising: Peace, Power, and Order in East Asia*. New York: Columbia University Press.
- Kaplan, D. R. (2014), *Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific*. New York: Random House.
- Keohane O. R. and Nye J. S. (1977), *Power and Interdependence: World Politics in Transition*. Boston: Little-Brown.
- Keohane O. R. (1984), *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. New Jersey: Princeton University Press.
- Krugman, P. (1991a), "Increasing Returns and Economic Geography," *Journal of Political Economy*, Vol. 99, pp. 483-499.
- Krugman, P. (1993), "On the number and location of cities," *European Economic Review*, Vol. 37, pp. 293-8.
- Lee, J. (2012), "Hedging against Uncertain Future: The Response of East Asian Secondary Powers to Rising China," International Political Science Association XXII World Congress of Political Science. Madrid.
- Plummer, I. and Michael P. L. (2011), "Statistical measures of regional trade integration," in Philippe De Lombaerde, Renato Flores, Lelio Iapadre and Michael Schulz (eds.), *The Regional Integration Manual: quantitative and qualitative methods*. New York: Routledge, pp. 99-119.
- Schweller, L. R. (1994), "Bandwagoing for Profit: Bringing the Revisionist State Back In," *International Security*, Vol. 19, pp. 72-107.
- Singh, K. R. (2010), "The competitiveness of SMEs in a globalized economy: Observations from China and India," *Management Research Review*, Vol. 33, No. 1, pp. 54-65.

- Walt, M. S. (1987), *The Origins of Alliances*. US: Cornell University Press.
- Waltz, N. K. (1967), "Force, Order and Justice," (Report on Panel Discussions at ISA annual meeting) . *International Studies Quarterly*, Vol. 11, No. 3, p. 279.
- Waltz, N. K. (1979), *Theory of International Politics*. US: Waveland Press.