



深度

# 斯里兰卡汉班托塔：没船的港、迫迁的人，以及“还没发生”的自贸区

工业园区招商难、全新医院未开幕、游客付门票进机场航厦，却为了参观和自拍，而且游客比旅客多。业界人士说，“为船只加油的服务”是汉班托塔港未来的主要活动；官员说，一直在谈论要打造自由贸易区，“但目前一切都还没发生”。

特约撰稿人纳米妮·威杰达沙（Namini Wijedasa）发自汉班托塔（译者：李宁怡） | 2019-04-30



汉班托塔（Hambantota）是斯里兰卡南部一个布局零乱的行政区，这个人口稀少的地区，却拥有全斯里兰卡规划最完善的公共设施，不过区内最珍贵的资产，是一座由中国控制的港口。摄：Paula Bronstein/Getty Images

编者按：第二届“一带一路”高峰论坛日前在北京登场，4月27日，中国国家主席习近平在记者会上称，“一带一路”合作已取得早期收获，为世界经济发展提供重要机遇。中方为各国提供了什么样的机遇？[端传媒制作巨龙与阴影：五年之后的“一带一路”专题页面](#)，持续盘点与追踪“一带一路”大型建设在各地的现场。

2017年，斯里兰卡将政府由于无法偿还中国出资建造位于该国南部汉班托塔港的债务，将这个港口的控制权以及周边1.5万英亩的土地租给中国，租约99年。本文特邀斯里兰卡当地资深记者，深入被中国官媒誉为“中国助力斯里兰卡经济腾飞的‘火车头’”的汉班托塔港，访谈在地民众、消息人士与无法具名的斯里兰卡官员，直击这座“一带一路新里程碑”的盛大与荒凉。本文为“一带一路”系列报导最后一篇。

汉班托塔（Hambantota）是斯里兰卡南部一个布局零乱的行政区，最为人所知的产业是种植香蕉、西瓜和稻米。这里是不折不扣的乡村，有绵延不绝的荒地，居民绝大多数务农。但这个人口稀少的地区，却拥有全斯里兰卡规划最完善的公路网：有闪亮宽阔的多线

道公路、长长的高架桥和地下道。这些新的道路完工不到十年，而且还在施工建造更多支线。

公路网的建设经费，主要来自前总统马欣达·拉贾帕克萨（Mahinda Rajapaksa）任内向中国借贷的巨款，汉班托塔正是他的祖籍。2013年，中方提供的贷款也为这里建设了马特拉·拉贾帕克萨国际机场（Mattala Rajapaksa International Airport），拥有可供空中巴士巨无霸客机A380降落的宽阔跑道；另外，还有一座能容纳3万个以上座位的板球场（斯里兰卡人很疯这项运动）、以及一条铁路。但是，机场和板球场的使用率极低。

记者于今年3月走访汉班托塔港，发现这座机场目前完全没有国际客机航线，会在这里降落的外国班机只是为了加油，或依法让超时工作的机组员休息——没人想要远道开车来这里搭国际航班，或是看板球赛。国内班机也只在有需要时起降，并无固定航班。目前只有一家飞国内航线的航空公司在此起降。空荡荡的航厦里，付100卢比（约0.57美元）门票进入参观并自拍的好奇游客比搭飞机的旅客还多。

崭新平顺的公路上，来往的车辆零零落落，柏油路上倒是常见牛只、狗儿和大象漫步。据了解，斯里兰卡政府也正与印度洽谈管理这座机场的合约，正在进行开发计划。附近的实梨布普拉有一间可容纳1500人的国际会议中心，但也没人使用。另有一间向荷兰贷款兴建

的全新医院，尚未开幕。

汉班托塔港的工程仍在持续，但进度比预期来得慢。当地一条铁路的延伸工程已完成，而且还在兴建更多公路。此外，因为中国正积极开展“一带一路”计划，很多人都期待中国的生意会涌入（中国至少投资50亿美元在当地的经济特区）。目前这里已有一家位于海滨的香格里拉酒店（Shangri-La Hotel），有300间客房，还附有高尔夫度假村及Spa水疗设施。另有一处由国家投资局营运的工业园区，位在汉班托塔区的米里贾维拉（Mirijjawila）地区，但招商困难。

## 曾经，他们喜迎习近平

汉班托塔最珍贵的资产，是一座由中国控制的港口：汉班托塔港。它海盆深度至少有17公尺，是全国水域最深的海港，可供大型油轮和潜艇停泊。斯里兰卡政府希望这座港口能带动当地发展。

这座港口的第一阶段工程在2010年开工时，动土仪式是由拉贾帕克萨主持，港口也是以他的名字命名（全名为汉班托塔·马欣达·拉贾帕克萨港）。工程耗资3亿6100万美元，85%的资金来自中国进出口银行，建造工程则是由中国港湾工程有限责任公司及中国水利水电建设股份有限公司承包，两间公司都引进中国劳工（包括囚犯）来施工。

向中国借这笔贷款的代价高昂，利率高达6.3%。斯里兰卡港务局（Sri Lanka Ports Authority, SLPA）2015年的一项内部调查发现，这项工程后来又向借方增贷，贷款总金额达到近5亿美元。

第二阶段的工程款更加昂贵。斯里兰卡政府又向中国进出口银行借了8亿800万美元，分为三笔，利率各自不同。在还款宽限期届满时，积欠的债务已增至数十亿美元。当时斯里兰卡卢比兑美元的汇率下跌，汇兑损失使债务情况雪上加霜。

当时由斯里兰卡港务局管理的汉班托塔港，进帐却相当微薄。摊开中国的一带一路地图，斯里兰卡被纳入中国海上丝绸之路计划。虽然位居战略要地、就在印度洋航线以北（中国约80%进口石油、日本约70%进口石油运送需航经印度洋），距离全球最繁忙的海上航道

不到10哩，却少有船只在此停靠。还款负担沉重，斯里兰卡港务局开始从其他利润丰厚的业务汲取资金，挹注到亏损连连的汉班托塔港。





汉班托塔港位置示意图。端传媒设计部

2012年5月，斯里兰卡政府在走投无路之下，命令所有汽车进口商改变货轮和转运货轮的海运路线，要求他们将停靠港口自可伦坡港改为汉班托塔港。于是汉班托塔港成为滚装船或大型载运车辆船只的基地港。自2012年起，数百万辆汽车都经由汉班托塔港进口，成为这座港口的主要业务，直至今天仍是如此。

但这样是不够的。汉班托塔港仍然让斯里兰卡港务局的资金不断流失。于是拉贾帕克萨政府将汉班托塔港七个泊位中的四个泊位经营权授予两家中国国营企业。这是中方控制汉班托塔港的开始。

这两家国营公司分别是中国招商局港口公司（CMPort）及中国交通建设公司（CCCC）。斯里兰卡与两家公司签订的是“供应—营运—移交”（SOT）合约，于2014年9月由斯国与中国双方代表，在拉贾帕克萨总统与一位特别访客——习近平面前签订。习近平是历来首位造访印度洋岛国斯里兰卡的中国国家元首。

习近平只在斯里兰卡停留23小时，但他的到访证明斯里兰卡对中国有极重要的战略意义。至少27项双边协议在他的监督下签署，访问汉班托塔的时间，比他停留在可伦坡的时数还多。



习近平当时只在斯里兰卡停留23小时，但他的到访证明斯里兰卡对中国有极重要的战略意义，至少27项双边协议在他的监督下签署。摄：Ishara S. Kodikara/AFP/Getty Images

当时，斯里兰卡以盛大仪式迎接习近平，百姓们对他非常欢迎，没有一丝敌意。当地政府出动温驯的大象与数千名舞者在机场表演，欢喜迎接他的到来；他在斯国《每日新闻》发表题为《做同舟共济的逐梦伙伴》的署名文章，并发表演说中称，斯里兰卡与中国将在建设港口、滨海工业区、海洋经济与海洋安全等领域进一步合作。

但是到了2015年1月，中国在斯里兰卡最坚定的盟友拉贾帕克萨于争取第三个任期的总统大选中败阵，而继任总统迈特里帕拉·席瑞塞纳（Maithripala Sirisena）与总理拉尼尔·威克瑞米辛赫（Ranil Wickremesinghe）暂停了所有正在进行的中资计划，重新评估各项合约。

这种情况没能维持太久。因为先前的合约都附加了严格的终止条款，规定若任何一方解约都须支付巨额罚款，于是这些中资计划都在短时间内恢复运作。新政府开始寻找营运汉班托塔港的长期合作伙伴；新政府也寻求另订合约，希望新合约比较有利于斯里兰卡港务局偿还积欠中国进出口银行的庞大债务。斯里兰卡原与两家中国国营企业签订的SOT合约，效期只有35年，并未将汉班托塔港的经营权完全交给这两家公司。总之，由于先决条件未完全满足，合约也从未履行。



斯里兰卡政府与中方企业重启协商的过程中，相关细节逐渐流出：汉班托塔港及周遭约1.5万英亩的土地将成立投资特区，经营权交给中方企业，租期为99年。这种作法在中国对其他国家的投资案中并不罕见。在“一带一路”计划中，中国政府鼓励中资企业在各国参与开发工业区及经济特区，中国媒体和一带一路官方文件都称之为“港口—特区—城市”概念。

## 变成中国殖民地，或中国的军事基地？

斯里兰卡政府犯了一个大错。外界早已认为中方在协商交易时遮遮掩掩、颇不透明，斯里兰卡当局却又雪上加霜，忽略了要让当地民众信任这整个特区计划。政府的土地测量师开始为投资特区测量土地时，附近古老村庄的居民群情激愤。

2017年1月，汉班托塔爆发流血冲突。当地约20座佛寺的住持率众抗议政府为了特区计划征收土地。大批民众加入示威，与警方、政府支持者发生冲突，警方发动镇压，多人因此

受伤，还有许多民众被捕。在这起事件之后，斯里兰卡政府停止测量土地，此时，政府甚至尚未与中方企业签订新合约。





---

2017年1月，汉班托塔爆发流血冲突。当地约20座佛寺的住持率众抗议政府为了特区计划征收土地。摄：Ishara S. Kodikara/AFP/Getty Images

Galvila Rajamaha Vihara佛寺的住持维玛拉布迪法师（Beragama Wimalabuddhi）向来敢言。这座寺庙距离汉班托塔港2公里，气氛宁静祥和，四周遍布稻田与精巧的农舍。在流血示威后五个月，维玛拉布迪对于政府的开发计划表达极深的疑虑。他对端传媒说，民众担心中国将会把汉班托塔变成“殖民地”。

“我们怀疑而且担忧，”他回忆当时的氛围，“人们担心，这些中资企业会不会开发一些伤害环境、扰乱民众生活的产业？”汉班托塔区的土地相当肥沃，村民世代都居住在这里，想到可能失去自己的根，就让他们痛苦不已。同时，他也质疑中资企业在这里出现，是北京当局正在扩张势力，“他们（中国）试图将权力延伸到其他国家”。

但是，抗议声浪此后渐渐消失了。2017年6月，经过长达数月的艰难协商后，斯里兰卡政府与中国招商局港口公司签订新合约，该公司与斯里兰卡港务局成立两间合资公司：汉班托塔国际港口集团有限公司（Hambantota International Port Group Company Ltd, HIPG），以及汉班托塔国际港口服务有限公司（Hambantota International Port Services Company Ltd, HIPS）。

中国招商局港口公司与斯里兰卡港务局的股权分配及商业合作关系相当复杂。协商的最终

结果是，中国招商局港口公司取得汉班托塔港近乎全部的控制权。该公司2017年年报称，已取得汉班托塔国际港口服务有限公司董事会的多数表决权。

这让日本、美国及邻近的印度等国家“非常非常紧张”，特别是因为2014年9月，日本首相安倍晋三访问可伦坡时，中国的一艘宋级攻击潜艇就停靠在可伦坡港一座由中方控制的码头。

但接近斯里兰卡港务局的多名消息人士当时宣称，所有疑虑（大多是有关海防安全与中国可能利用汉班托塔港作为军事基地）都已解决。他们说：“特许合约已经把这些问题纳入考量，特别阐明任何有关国防的船只要停靠，必须先经由斯里兰卡政府批准。”一名资深官员告诉记者：“我们也在特许合约中纳入所有政府相关法令，包括《海关条例》、《商船法》、《船务代理执照法》。这表示投资方必须遵从本地法律。”

中国招商局港口公司最后以9.74亿美元的租金，租借汉班托塔港长达99年。中国招商局港口公司也允诺提供斯里兰卡港务局1.46亿美元，作为港口与海上活动的相关支出费用，但若斯里兰卡无法在今年6月以前提出中方可接受的计划，该公司将会抽回这笔资金。

对公众来说，斯里兰卡政府批准汉班托塔港租借交易，是资产与债务的交换，也就是用股票或资产抵偿债务。只是，并没有产生这种效果。事实上，斯里兰卡港务局为了兴建汉班托塔港而积欠的债务，只是移交给了斯里兰卡国库。自2014年以来，斯里兰卡政府不仅把这座港口移交给中国，而且还是要继续偿还贷款本金与利息。

## 迟滞不前的“创新实验基地”

中国招商局港口公司在2017年的年报中宣称，将“积极推进斯里兰卡海外母港建设，打造成为具有区域影响力的海外总部，建立海外人才、知识基地，和海外创新实验基地”。

然而，汉班托塔港的业务至今仍停滞不前，和过去由当地政府营运时不相上下。港口设施齐整、占地广阔，当地游客会搭乘巴士蜂涌而来，从观景地点欣赏船只停泊处。一切都像发条一样有秩序地运转。滚装船仍然是港口的主要收入来源。绝大多数员工都是斯里兰卡人，中国籍员工只是少数。



我在2019年3月造访汉班托塔港时，在港口看到的船只。摄影：Namini Wijedasa

我在2019年3月造访汉班托塔港时，有一艘滚装船、另一艘载运水泥原料的船、一艘已停留数月等待升级的船、以及一两艘其他船舶。2018年曾停靠汉班托塔港的各类船只，总计300艘，平均一天停靠不到一艘。

我们联系汉班托塔国际港口集团有限公司（HIPG），但对方拒绝受访，该公司公关部门先称担心英语访问会翻译成中文，可能出现错误，我们数度联系，保证会在译成中文版后，刊登前让该公司先确认相关段落和数据的正确性，该公司最后仍拒绝受访——这次，没有任何理由。

业界消息人士表示，“为船只加油的服务”是汉班托塔港未来的主要活动。港口现已具备由中国寰球工程公司建设的加油设施及油槽。汉班托塔国际港口集团有限公司目前正积极推广这些服务，在此之前，汉班托塔港的行销措施不足。这名人士观察，和先前相比，港口运作的决策已加快许多，流程也更精简，一旦工业区完工，业务量应该会改善。

## **“目前一切都还没发生”**

但兴建工业区需要征收土地，政治上的代价高昂。由于2020年1月就要举行总统大选（竞选



活动将在今年底展开），征收进度目前慢如蜗牛。

一名与斯里兰卡港务局业务相关、不愿具名的资深官员说：“我们需要多家大型投资者进驻并建立工厂，现在一切都还没开始。过去一年半我们一直在谈论要打造自由贸易区，但目前一切都还没发生。我们已经拟定相关计划，但主要的挑战是取得土地。”

他解释，这些土地属于很多机构，必须经过转让程序，“目前已经有进展了，但是我想，因为要选举，进度会慢一些，因为他们不希望制造争议。要征收土地，再加上中国人要来，可能让气氛很紧绷。”

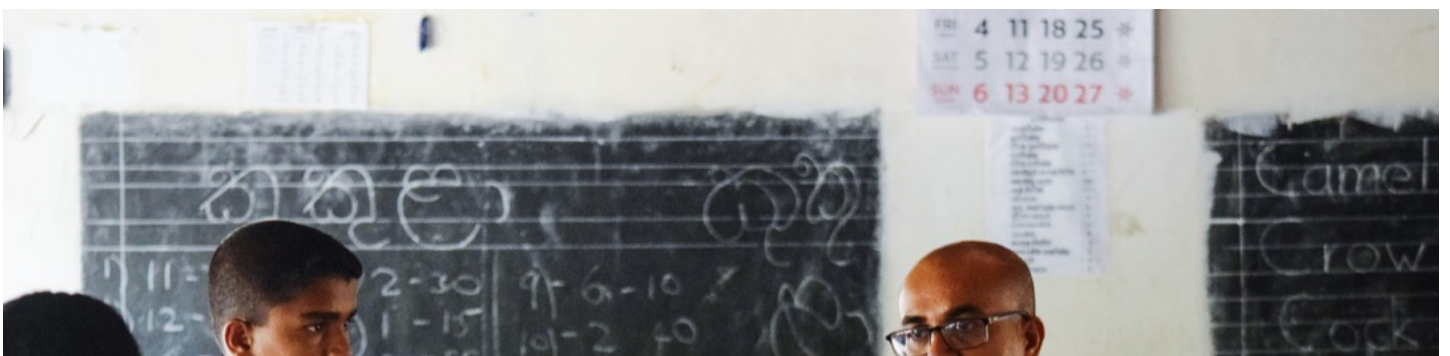
对于中国招商局港口公司来说，汉班托塔港显然是公司长期策略的一部分，可能要花15年以上的时间，获利稳定才能达到让人放心的程度。规划中的工业区和汉班托塔地区的整体开发，对港口的收益非常重要，但相关进展却极为缓慢。汉班托塔的基础建设相当缺乏，但目前也没有动工迹象。

“有港口，不表示就会有船只来停靠。”一名当地的消息人士说，“如果只是供应船只所需的水和燃料，并不需要一座港口。我们需要投资者来设立工厂，在港区内外都可以。”

## 总统大选前，避免“政治上的致命打击”

这名人士说，计划已经拟定了，但挑战是收购经济特区的土地，取得那些村庄和农地，并且迁走居民——就像当初兴建港口时一样。由于总统大选逐渐逼近，政府对待汉班托塔的居民非常谨慎。如果2017年1月的事件重演，会成为政治上的致命打击。

管理汉班托塔港的中资公司也改变了对待当地居民的态度，不再那么漠不关心，但也不侵扰他们。汉班托塔国际港口集团有限公司悄悄开始与附近村庄的居民互动，增加向当地民众示好的活动，还捐款修缮学校与寺庙，并协助保育野生动物和海洋环境。





Beragama Wimaladharma 只盼望政府将来可以把征收目标放在未使用的荒地，放过已世代居住在汉班托塔的村民。但是，对于这些村子也许终有一天会辟为工业区，他现在也比较愿意接受了。摄影：Namini Wijedasa

维玛拉布迪说，如今他已不再愤怒发声。他所在的村子里，村民也不再对中资企业的出现焦虑不安，其中一个原因是，在村庄上不会看到外国人，征收土地的行动也暂时停止。他只盼望政府将来可以把征收目标放在未使用的荒地，放过已世代居住在汉班托塔的村民。但是，对于这些村子也许终有一天会辟为工业区，至少，现在也比较愿意接受了。

“如果他们真的想要，可以在汉班托塔港开发得更完善以后，在进行第三或第四阶段工程时征收这些地方，”他这么说，“我们尚未得知明确信息，但了解一切都会分阶段发生。我们也听说，到最后要开发的面积会有3.5万英亩，而不只是1.5万英亩。目前，村民的恐惧和不确定感已经降低了。”

维玛拉布迪透露，中国派驻当地的人员已经停止“入侵”汉班托塔区，他们现在的手段比较谨慎。“之前他们会在村子里租房，很多人都搬进村子里住，”他回忆，“现在他们不这么做了。他们人数减少，而且也不太和村民来往。他们已经了解到这里的情势，因此做出改变。”

汉班托塔国际港口集团有限公司也相当聪明。今年稍早，该公司在其14层楼高的办公大楼举办了一场通宵佛教大典，为港口、为营运、为员工。该公司从港口周围的19座寺庙请来

20位高僧主持，翌晨还提供丰盛的早餐。短短两年前，这些高僧还在汉班托塔激愤示威，反对中资企业来开发。维玛拉布迪也是受邀者之一，对这场宗教仪式印象很好，“中方管理阶层和斯里兰卡的员工都积极参与。”

## 被迫“和野生大象共享家园”

但是，中方再多示好的行动，也无法挽回部分民众的人生被迫改变的事实。

有数以百计的家庭被迫迁居到政府指定的地区，以释出土地来建设港口。他们原本居住的村庄与当地为数众多的野生动物有显著的距离，却被迫迁移到荒野之地，和野生大象共享家园。

新的居住地区在斯里兰卡僧伽罗语中称作“Varaya Gammanaya”，字面上的意思是“港村”。我在三月一个安静炎热的星期天造访这个村庄，迎面而来的却是一桩悲剧：一名男子遭到大象攻击，被送往医院。当天晚上，一名村民打电话告诉我：他过世了。她说，大象现在是每天出现在村民生活中的日常。

42岁的哈珊妮（K G Harshanee）在港村经营一间杂货店。她原本住在汉班托塔港后方，两年半前才迁至此地。她的店里贩卖一种很少在杂货店里看到的東西——盒装烟火。

她说：“这里的人会放烟火吓走大象。”虽然人们也能从政府的野生动物部领到特制的“大象爆竹”（ali vedi），但数量受限——每人每天只能凭身份证领两份爆竹。直接到店里去买省事多了。

“我昨天傍晚大约5点45分在采花准备供佛时，前院里有一头大象，”哈珊妮说，“牠们通常不会伤人”。一名来店里买糖的顾客说，每天固定时间会在港村附近的实梨布普拉村（Siribopura）一座新的高架桥上看到大象。牠们的旧习难改。

由于大象出没的问题严重，甚至有人设置通电栅栏，避免大象进入新居民区和地区秘书处办公室建筑。想穿越道路的大象，甚至把部分主要道路的水泥围栏踩坏或损毁。







由于大象出没的问题严重，甚至有人设置通电栅栏。想穿越道路的大象，甚至把部分主要道路的水泥围栏踩坏或损毁。摄：Atul Loke/Bloomberg via Getty Images



哈珊妮已为人妻、为人母，像她这样的居民，生活上还遭遇更多难题。她过去的旧屋有五个房间、有门廊、有车库，她用自己在中东和日本工作17年攒的钱盖了这栋房子。那时她开的店比现在的大多了，顾客也远比现在多，因为那里的村子已开辟发展了数十年。港村的人口少得多，有些人已被分配到土地，但还没搬过来，因为生活太不方便。她说自己现在是勉强糊口。

“我失去家业，只拿到160万卢比（约9155美元）的补偿金，”哈珊妮说，“他们给我这块地，但我得自己去买好几卡车的砂土来填平地面，然后盖自己的房子，这房子比以前的小多了。这里只是杂草丛生的荒地。”

哈珊妮和许多其他村民一样，必须一切从头开始，吃了很多苦。“一座村庄是不是繁荣，最重要的表征是有一栋好房子。”她回忆，“在我住的地方，人们努力了几个世代，拚命过上好的生活、建立自己的家园，而且大家都准备把这些成果留给儿女。结果这一切都毁了。”

除此之外，还有社会结构的问题。在以前的村子里，大家庭的成员通常住在附近，但迫迁后就不一样了，邻居都是陌生人，不同社会阶层的人群居在一起。大家开始锁上家门。有些居民无法适应，卖掉新的土地，搬到别处。目前仍有一些房地产在求售，我在问路时曾

被人问：“妳是要买房子吗？”

有些居民的情况比哈珊妮还糟。59岁的苏玛纳西里（J A Sumanasiri）原本在海边的老村子Rathupasgodella当渔夫，育有四个孩子。他被迫迁到不靠海的港村后，不得不放弃捕鱼，因为这里没有公车能让他凌晨四点到达渔港，他也负担不起每天雇车的钱。

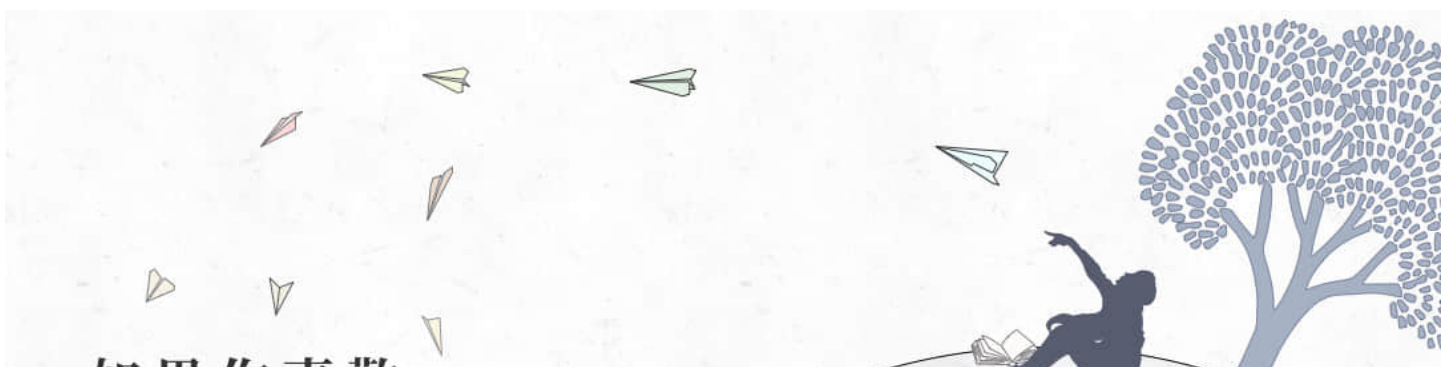
苏玛纳西里认为官员食言了。他对此愤恨难消：“当时我们不肯搬出老村子，他们说我们能在港口这边找到新工作，但我到现在都找不到。在以前的家，我们的园子里什么都有，有莱姆树、椰子树。在这里，我们什么都没有。假日和平日晚上，甚至连公共运输都没有。现在的日子比以前苦多了。”

有人民认为日子苦多了，但斯里兰卡政府仍希望汉班托塔港的中长期收益能产生涓滴效应，提升当地民众的生活水准。港口工程的最后阶段完工后，占地将达1815公顷，能同时容纳33艘船停泊。随著港口处理的货物量增加，加装燃料、船舶维修、医疗用品与用水供应、物流支援等服务量增加后，会提供直接和间接的就业机会。

只是，没有人能否认，这一切都还需要更多时间——也需要投入更多钱。

多年来，汉班托塔区都在准备迎接经济起飞，但成功的那一天尚未到来。部分基层民意仍相信，如果斯里兰卡政府以及似乎对此地有浓厚兴趣的北京当局都能正确施展策略，让斯里兰卡和当地居民获得利益（并且让国际社会相信，中国并未暗地盘算著未来要将汉班托塔港变成军事基地），整个故事还是可能有美好的结局。

习近平      一带一路      汉班托塔港      斯里兰卡



如果你喜歡  
就分享給更多人吧



---

## 热门头条

---

1. 逃离《逃犯条例》第一天，林荣基抵台：“不回香港了”
2. 东京大学入学致辞：年轻人，等着你的，是一个无论如何努力也得不到回报的社会
3. 最后一个月：台湾同婚将上路，跨国伴侣“一国三制”未解
4. 占中案记者手记：囚车载著他们离开那一刻
5. 我参加了大湾区看房团，中介说：“投资大湾区就是投资未来。”
6. 斯里兰卡连环恐袭逾200死，是“猛虎”复生还是“圣战士”开辟新战场？
7. 林雨苍：台湾面临新型态信息战，不仅是“网军”那么简单
8. 影像：反逃犯条例修订大游行 民阵指人数高达13万
9. “韩流”点燃遥控器战争：韩国瑜新闻时数实测分析

10. 商人、社工、民运人士，《逃犯条例》修订后，谁将成为“逃犯”？

---

## 编辑推荐

---

1. 斯里兰卡汉班托塔：没船的港、迫迁的人，以及“还没发生”的自贸区
2. 令溪：在保守与革新之间——巴黎圣母院修复之争
3. 杨路：斯里兰卡的债务问题，是不是中国造成的？
4. 影像：反逃犯条例修订大游行 民阵指人数高达13万
5. 她用12年寻访逃离者，记录1949年“离开上海的最后一艘船”
6. 林雨苍：台湾面临新型态信息战，不仅是“网军”那么简单
7. 王菁：从新西兰惨案到斯里兰卡爆炸，中国的仇穆情绪从何而来？
8. 占中裁决前，他们为自己准备的“狱中书单”
9. 逃离《逃犯条例》第一天，林荣基抵台：“不回香港了”
10. 商人、社工、民运人士，《逃犯条例》修订后，谁将成为“逃犯”？

---

## 延伸阅读

---

### 刘奇峰：斯里兰卡——印度洋上的战略竞逐，和微妙的中印情结

夹在中国和印度两个大国之间的斯里兰卡，对这两个影响该国命运的大国有着微妙的情结。如果说斯里兰卡是印度的台湾，那中国和斯里兰卡的关系，则极似美国之于台湾。

### 印尼雅万高铁：水土不服的“中国速度”

风风火火建了几十年后，中国的高铁队伍亟需全新的建设项目。“高铁出口”是“一带一路”的重要目标之一，为此中国不惜“自掏腰包”出投资。“高铁走出去的第一单”早在2015年就在印尼签下，如今预订的工期已过，那条“跑得飞快”的高铁，还不见踪迹。

### 马来西亚东铁：“中国制造”为何盖了又停？



东铁停工半年后，记者沿著这条备受瞩目的铁路工地走了一遭，行经3个重要节点：文冬、关丹、登嘉楼。我们和承包商、工人、政治人物、地方居民聊了聊：投资规模高达200亿美元的东铁项目，在历经政党角力、债务争议后，命运将通往何方？

## 一位巴基斯坦记者，描述当地人眼里的中巴经济走廊

港口租给中国43年，只分得一成收益？除了债务陷阱、污染隐患，项目的不透明更激发了一些人对经济发展不平等的担忧和愤怒。

## 一位匈牙利记者的“匈塞铁路”行：为何欧尔班如此推崇“一带一路”？

2400年都不能回本的铁路升级，匈牙利承担所有风险、中国获得所有好处.....一片质疑声中，“一带一路”在欧盟内部的第一个大型基建工程，依然难产。