

《No. 106002》

中國大陸「一帶一路」戰略對臺灣之機遇及挑戰
Opportunities and Challenges for Taiwan under Mainland China's
“One Belt, One Road” Strategy

主 持 人：張弘遠 亞太和平研究基金會中共經濟研究小組召集人
致理科技大學國際貿易系副教授

撰 稿 人：（按姓氏筆劃排列）

陳華昇	臺灣經濟研究院兩岸發展研究中心主任
蔡宏明	全國工業總會副秘書長
蔡明芳	淡江大學產業經濟系與經濟系合聘副教授
鄭家慶	臺灣歐盟中心執行長
顏建發	健行科技大學企業管理系教授

編 輯：蔣逸青 亞太和平研究基金會助理研究員

中華民國 106 年 7 月

序

中共於今（2017）年 5 月 14 日舉行「『一帶一路』國際合作高峰論壇」，共計 29 國領導人及 130 國代表與會，包括美、英、德、法、日、韓、俄等大國皆派高階官員出席，習近平會中宣布將向「絲路基金」新增 1,000 億元人民幣資金，中國國家開發銀行及進出口銀行將分別提供 2,500 億元及 1,300 億元人民幣專項貸款用於「一帶一路」基礎建設、產能及金融合作，基於全球景氣復甦緩慢致西方國家對外援助減少，相形之下，中共藉增加外援以提升地緣政治影響力；另美國政府已成立「一帶一路」工作小組，透露與中共展開經貿合作意願；惟歐洲多國拒簽貿易聲明，顯示對中共市場透明度具強烈疑慮，印度甚至因抗議「中國大陸-巴基斯坦經濟走廊」而選擇缺席，上述情勢說明「一帶一路」前景未明；另我政府推展「新南向政策」，其目標國家與「一帶一路」重疊，勢將構成影響。鑑此，本會特研擬「中國大陸『一帶一路』戰略對臺灣之機遇及挑戰」專題，並邀請相關領域學者專家展開探討，嗣後撰寫政策報告，以供各界人士之參考。

本報告由本會中共經濟研究小組召集人暨致理科技大學國際貿易系副教授張弘遠負責綜整，並邀請淡江大學產業經濟系與經濟系合聘副教授蔡明芳、臺灣歐盟中心執行長鄭家慶、臺灣經濟研究院兩岸發展研究中心主任陳華昇、健行科技大學企業管理系教授顏建發及全國工業總會副秘書長蔡宏明，分別就「中國大陸『一帶一路』戰略預期成效」、「歐洲國家對『一帶一路』戰略之態度及因應作為」、「沿線國家對『一帶一路』戰略之態度及因應作為」、「美日大國對『一帶一路』戰略之態度及因應作為」及「對我『新南向政策』之機遇及挑戰」等子項議題，召開座談與撰述報告，期能有助於國人對該議題之瞭解。

亞太和平研究基金會 謹誌

中華民國 106 年 7 月

目 錄

提要	V
壹、前言	11
貳、中國大陸「一帶一路」戰略預期成效	13
參、歐洲國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為	17
肆、沿線國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為	23
伍、美日大國對「一帶一路」戰略之態度及因應作為	31
陸、對我「新南向政策」之機遇及挑戰	37
柒、結語	43
【亞太政策報告系列】	49

《中國大陸「一帶一路」戰略對臺灣之機遇及挑戰》 政策報告

提要

壹、中共「一帶一路」戰略預期成效

一、中共「一帶一路」經濟戰略目的

- 解決產能過剩壓力

隨全球經濟走緩，使中國大陸出口動能降低加上內需不足，許多產業產能過剩問題日益嚴重，2013 年中共國家主席習近平提出「一帶一路」倡議，欲藉「亞投行」及相關基金提供貸款，支持沿線開發中國家推動基礎建設，為過剩產能尋找出路。

- 提振內需市場商機

另中國大陸盼沿線國家因基礎建設升級、帶動經濟成長及國民所得後，又增加對其它商品及服務需求，使中國大陸可「持續性」為其國內產業帶來源源不絕商機。

二、臺商恐不易加入「一帶一路」基礎建設

- 臺商供應鏈需與中國大陸廠商競爭

臺商在「一帶一路」沿線國家基礎建設需與中國大陸廠商競爭，加入陸商供應鏈亦有困難，利潤或不佳。

- 「一帶一路」沿線國家需求係中共創造

「一帶一路」沿線國家對資金及基礎建設的需求可能由中共所創造，而非實際需求。

三、我方因應策略

- 尋找受中國大陸掣肘較少之貿易夥伴

我政府目前雖提出「新南向政策」，惟新南向國家之間差異甚鉅，故如何與其他三大主要經濟體建立更緊密貿易關係相當重要，我宜加速推展與美國、日本及歐盟簽署自由貿易協定。

- 健全我內需市場以降低對外貿依賴程度

蔡總統提出包含亞洲矽谷、智慧機械、生技醫療、綠能科技及國防航太等五大創新產業，又提出「新農業」、「循環經濟」、「數位國家・創新經濟」、「文化創意產業科技創新」、「晶片設計與半導體產業」，冀重新驅動臺灣經濟成長。政府宜落實發展上述重點產業計畫，方能創造內需市場，降低對外貿依賴程度。

貳、歐洲國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

一、歐洲國家對「一帶一路」戰略態度不一致

- 中東歐願對「一帶一路」戰略扮演較積極角色

如 2015 年 6 月 6 日中共與匈牙利簽署《中華人民共和國政府和匈牙利政府關於共同推進絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設的諒解備忘錄》，首項進入歐盟市場的鐵路建設係「匈塞鐵路」。

- 歐盟大國對「一帶一路」態度冷淡

歐盟對「一帶一路」迄今未發布正式官方立場，只有歐洲議會於 2015 年 12 月 16 日對歐「中」關係決議案中提及，該倡議應在多邊架構下推動，最重要係要發展聚合型及透明化專案，並包含所有利益攸關者。整體而言，歐盟大國對「一帶一路」態度冷淡，如日前在北京召開的「『一帶一路』峰會」在歐洲相關媒體報導寥寥可數。

二、我方機遇及挑戰

- 中共「國企」大型投資模式引發歐洲疑慮或成臺商契機

中國大陸藉「一帶一路」戰略與中東歐國家深化經貿合作關係，將對臺商在該地區發展造成壓力，惟中共採「國企」大型投資模式，使歐洲民間對於掠奪式投資抱持相當疑慮，故從「綠地投資」方面切入我方優勢，或成臺商積極參與之途徑。

- 我方需慎防歐盟對「中」相關貿易措施具外溢效果

年來歐盟對中國大陸重申市場經濟重要性，對相關貿易立場採取嚴格立場，如公共採購透明度、社會及環保標準等。對歐盟而言，臺灣在相關市場准入上仍有許多亟待解決的問

題，歐盟在立場上不可能採雙重標準，故面對歐盟對「中」相關貿易措施，我方需慎防可能的外溢效果。

參、沿線國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

一、東南亞國家對於中共「一帶一路」戰略看法各異

- 東協認為有助其經濟共同體深化整合

從東協經濟共同體立場而言，東協國家認為「一帶一路」將為東南亞地區強化基礎建設，改善商業環境，並有助東南亞地區深化整合，加速貿易市場流通，帶來投資商機，提高東協地區人民生活水準。

- 部分東協國家對中共戰略意圖抱持高度戒心

東協國家普遍希冀獲得中國大陸經濟援助，惟同時防範中共對外擴張影響力，雖對「一帶一路」戰略多樂觀其成，卻不願在政治上依附中共及在安全上受制於中共。

二、南亞國家對中國大陸「一帶一路」戰略之態度

- 巴基斯坦係中共「一帶一路」戰略主要目標

中共極力拉攏巴基斯坦、斯里蘭卡及尼泊爾等國，南亞諸國雖盼獲得中共提供基礎建設援助，惟忌憚印度強大影響力而不能全面傾「中」，惟有巴國素與印度對立故全面倒向中共。

- 印度拉攏日俄以制衡中共「一帶一路」戰略

印度「國家公路管理局（NHAI）」計畫在南亞地區開拓道路及推展能源合作，顯示印度積極維繫其在南亞的勢力版圖。另印度亦尋求與日本及俄羅斯合作，以制衡中共「一帶一路」戰略。

三、俄羅斯及中亞國家對中共「一帶一路」戰略之態度

- 中亞國家普遍歡迎中共「一帶一路」戰略

中亞國家普遍歡迎中共「一帶一路」戰略，認為其有助區域基礎建設、促進區域聯通，而有利中亞區域內以及中亞與中國大陸之間貿易發展。

- 俄羅斯對中共「一帶一路」戰略仍存疑慮

儘管俄國盼透過「一帶一路」獲得投資，以促其低迷經濟復甦，如運用「絲路基金」投資北極圈航道及鄰近基礎設施，

惟「一帶一路」戰略使俄國擔憂中亞朝中共靠攏，故俄國試圖拉攏印度以圍堵中共勢力擴張。

四、政策建議

- 我政府宜全力深化對印度之雙邊關係

因應中共「一帶一路」戰略，並考量其可能對我「新南向政策」的影響，未來我政府宜全力深化對印度之雙邊關係。

- 我政府宜與「新南向」國家簽署產業合作協議

為加速拓展對「新南向」國家經貿關係，我政府宜採「堆積木」方式，針對我與「新南向」國家間各項產業合作展開雙邊溝通，進而簽署產業合作協議，以突破當前困局。

肆、美日大國對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

一、美國不反對「一帶」惟對「一路」甚有戒心

- 「一帶」有助中亞國家經濟發展及秩序穩定

基於中國大陸經濟援助有助中亞國家經濟發展，亦有助於美國自阿富汗撤軍後維持中亞秩序穩定，故美國不反對「一帶」。

- 中共在東海及南海議題挑釁使美國防範「一路」

年來中共在東海及南海議題不斷挑釁，使美國對「一路」甚有戒心；美國甚至積極與東協、印度與日本等國進行更加緊密的安全合作，使周邊國家對中共「一路」更加防範。

二、日本對「一帶一路」及「亞投行」態度尚待觀察

- 日本欲藉加入「一帶一路」以改善日「中」關係

為配合美國川普政府步伐，日本安倍政府亦派員出席「『一帶一路』峰會」，日本此舉亦可避免其在亞太地區被邊緣化及改善日「中」關係。

- 日本尚未加入「亞投行」

日本對中共仍懷疑慮，未來是否加入「亞投行」尚待觀察。

伍、對我「新南向政策」之機遇及挑戰

一、中共「一帶一路」戰略對我「新南向政策」之機遇

- 臺商可加入「一帶一路」工程項目供應鏈

我工程業者在交通運輸、港口建設、電力能源、通信設施及廢棄物處理方面具優勢，未來兩岸可共同投資及承攬工程項目之合作模式，促臺商加入「一帶一路」工程項目供應鏈。

- **貿易便利措施有助降低在陸臺商出口至「新南向」國家成本**
「一帶一路」在貿易暢通上，推動資訊互換、監管互認、海關合作，以及檢驗檢疫、認證認可、標準計量、統計資訊等雙邊或多邊合作，促進貿易便利化，可減少在陸臺商將產品出口至「新南向」國家之時間及成本，有助克服臺灣產品出口至東協及南亞之關稅及非關稅障礙。

- **臺商可與「一帶一路」產業園區建立供應鏈合作關係**
鼓勵合作建設境外經貿合作區及跨境經濟合作區等各類產業園區係「一帶一路」的重點工作，如 2012 年中共及馬來西亞共創「兩國雙園」國際合作新模式，另中共與泰國、柬埔寨、越南、馬來西亞、印度、孟加拉及印尼等國展開產業園區合作，以及寮「中」、越「中」及緬「中」跨境經濟合作區合作，以利用當地勞力優勢，發展紡織、家電、機械電子等勞力密集型產業。基此，臺商或可透過建立與上述境外廠商之供應鏈合作關係，擴大在「新南向」市場商機。

- **兩岸資通訊產業合作模式可複製到「新南向」市場**
習近平提出加強數字經濟合作，推動大資料、雲計算、智慧城市建設，將「一帶一路」連接成 21 世紀數位絲綢之路。由於兩岸企業在資通訊產業合作具豐富經驗，在智慧交通、智慧環保、智慧健康養老服務及智慧電網等智慧城市領域已有諸多城市做為合作實驗場域，其合作模式或可複製到「新南向」市場。

二、中共「一帶一路」戰略對我「新南向政策」之機遇

- **中共官方強勢主導令我政府力量亦受排拒**
我「新南向政策」強調「民間主導、政府支持」，惟中共「一帶一路」戰略藉高層頻密互訪以建立多層次政府間溝通機制，或致我政府難以施展拳腳，尤以「中國大陸-東協自由貿易區升級議定書」已於去（2016）年 7 月正式生效，透過領

導人互訪、高層經濟對話或雙邊經貿磋商機制，促成「一帶一路」與東協國家之戰略銜接，如「一帶一路」已與越南「兩廊一圈」構想、柬埔寨「四角」戰略、印尼「全球海洋支點」及「環孟加拉灣多領域經濟技術合作倡議」等規畫銜接。

- 「中南半島經濟走廊」或排擠我與「新南向」國家合作空間
中共藉自貿協定及「大湄公河次區域經濟合作（GMS）」，與越南、寮國、柬埔寨、泰國、緬甸、馬來西亞及新加坡等國共建「中南半島經濟走廊」，將成「一帶一路」產業合作重點，或排擠我與「新南向」國家合作空間。
- 「一帶一路」科技創新行動計畫或影響「新南向」國家與我合作意願

未來中共推動「一帶一路」科技創新行動計畫，開展科技人文交流、共建聯合實驗室、科技園區合作、技術轉移等 4 項行動，必帶動其與東協間更廣泛的創新科技、人才交流、園區合作及技術轉移，並透過與相關國家共同研擬「行動計畫」以建立各領域「長效型」合作機制，或影響「新南向」國家與我合作意願。

- 中共或施壓「新南向」國家對「一中」政策表態
鑑於「新南向政策」國家與我均無邦交，其決策將受國家利益及中共態度影響。如越「中」雙方於「『一帶一路』峰會」後發表聯合聲明，強調越南「堅定奉行『一個中國』政策，堅決反對任何形式『臺獨』分裂活動，不與臺灣發展任何官方關係」，或引發其他「新南向」國家對「一中」政策表態。

壹、前言

2013 年 9 月中共國家主席習近平在哈薩克提出「絲綢之路經濟帶」內容之後，「一帶」成為整個構想的起點，起初中共欲連結中亞各國共同推動經濟發展，這一方面可以提供中國大陸西部開發的新契機，另一方面則可對「上海合作組織」參與國展現友好，穩固在西北地區盟邦邦誼，其中特別是哈薩克，目前該國境內尚有 30 餘萬的維吾爾族定居，因此中國大陸期望能夠透過經濟交流在該地區建構出穩固的邦誼。其後於 2013 年 10 月，習近平前往東協參與中共與東協成為戰略夥伴 10 週年之紀念活動，習氏另提出「海上絲綢之路」的合作概念，希望能以此深化中國大陸經濟與東協經濟體之間的合作關係，論述發展至此，我們遂看到「一帶一路」的基本雛形。

從「一帶一路」初期概念發展，我們看到本計畫主要目的是以中國大陸作為推動軸心，利用經濟資源作為籌碼、經濟建設作為手段，展開對中亞及東南亞等國家之經濟交流。然而自提出「一帶一路」倡議後，此一區域經濟合作內涵便不斷被擴充，起初這是中共高層的願景論述，目的是透過地緣經濟合作來化解自身產能過剩與市場連結的需求，其後隨著時間發展，「一帶一路」變成對抗美國「亞洲再平衡」策略的一個重要政策工具，北京方面希望透過基礎建設與商貿連結來化解美國在東南亞區域對其之戰略圍堵，直到現在，當中共今(2017)年 5 月 14 日於北京邀請 130 個國家代表、29 個國家元首參與「『一帶一路』國際合作高峰論壇」後，這個計畫層級已經上升到國家最高政策位階，已經類似於「中國式馬歇爾計畫」，中國大陸成為推動全球化的新旗手。

從 2013 年到現在，「一帶一路」發展快速，目前中國大陸已經在沿線國家成立了 11 個自由貿易區，並與 20 個國家成立了 56 個經濟合作區，相關合作項目則涉及到加工、製造、資源開發、農業、物流與研發等，而為了支持「一帶一路」，中國大陸所設立的「絲路基金」預計投資 400 億美元，同時也對「亞洲基礎設施投資銀行」提供了 500 億美元，本計畫內容除了原先「十三五規畫」各項經濟項

目聯繫之外，更強化其與其他國家現有計畫的「戰略對接」，例如俄羅斯的「北極航道」及土耳其「中間走廊」等。

然而整個計畫從最初由中國大陸出資推動，到現在全球合資參與，計畫性質開始變化，而中國大陸十分歡迎各界搭便車，這種議題性質的轉換，究竟是為政治需要服務？還是中共當局已經評估過國際合作開發的可行性，其認為邀請各國參與將可發揮更大的經濟效益？若真如此，則具體合作的推動方式是什麼？各國參加與否的考量重點又是為何，準此種種皆需更多的資訊才能清楚判讀。

若從本次「『一帶一路』國際合作高峰論壇」的會議過程來觀察，我們可以獲得更多相關訊息，不過值得注意之處則是，似乎各國對於由中共所主導的區域開發計畫仍有疑慮，例如在本次峰會後，歐盟國家如法德等便認為中共對於若干問題的解釋不夠清楚，中共官方對於整個計畫的透明度不足，例如政府採購過程是否符合當前貿易規範，同時也沒有說明「一帶一路」在各項基礎建設開發的過程中，對於社會、環保等方面的標準，因此會後拒絕簽署本次峰會之公報，此一發展也讓整個活動未能圓滿落幕。

鑑於整體「一帶一路」計畫仍有許多不確定性，但其發展又將左右區域經濟發展走向，故本會針對此一主題展開研究，期望能夠針對中國大陸此一計畫的策略重點、主要國家對此的態度與其可能對我之影響展開分析，希望相關心得能夠提供各界參考所需。

貳、中國大陸「一帶一路」戰略預期成效

隨著近年來世界經濟的走緩，使得中國大陸的出口動能逐漸降低，在中國大陸國內需求尚不足以成為其另一個推升經濟成長動能的當下，許多產業所面臨的超額供給問題日益嚴重。2010 年 12 月召開的中共中央經濟工作會議明確指出，2011 年重點將是「保持經濟平穩發展、調整經濟結構、以及管理通膨。」但是，由於中國大陸過去長期倚賴出口的結果，要在短短幾年間調整這艘經濟大船根本是不可能的任務。2015 年底中共官方體認到供給側（Supply Side）問題的嚴重性，希望從生產端入手，調整生產結構，以避免資源的錯置與造成超額產能問題進一步惡化，因此，中共中央經濟工作會議特別在中國「十三五計畫」（2016 年至 2020 年）中指出「供給側結構性改革」的重要性，其包含「去產能」、「去庫存」、「去槓桿」、「降成本」、「補短板」等五個部份。

由於中國大陸國內經濟飽受「去產能」的壓力，2013 年中共國家主席習近平提出「一帶一路」的構想來解決上述壓力。此一經濟合作的倡議為習近平的重要政策，中共官方也加大落實此倡議的力道，不僅與「一帶一路」上的 30 多個國家簽署各項經濟合作合約，更成立「亞洲基礎設施投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB）」，作為落實推動「一帶一路」的主要支點。今年 5 月中旬的「一帶一路」峰會，找來 130 國代表、29 國元首參加。

「一帶一路」的經濟戰略其實就是想要藉由「亞投行」與相關基金提供貸款，支持「一帶一路」上的開發中國家推動基礎建設，讓中國大陸過剩的產能有出路。如前所述，世界主要已開發國家的消費動能逐漸降低，間接降低對中國大陸的引申需求，使得中國大陸的產能過剩問題嚴重。因此，中國大陸只能往後找需要開發但卻沒有資金的國家結盟，來達到其去產能的目的。當然，最重要的是，中共希望在這些國家因基礎建設升級、帶動經濟成長與國民所得後，又可以增加對其它商品與服務的需求，使得中國大陸可「持續性」地為其國內產業帶來源源不絕的商機。這樣的想法也不是中國大陸獨創，日本與韓國長期以來與東南亞國家在基礎建設上的合作無非也是希望為藉由

基礎建設來形成標準，建立進入障礙，讓自身國家可享有持續性的利益。

對臺灣而言，我們同樣面臨經濟成長動能不足的問題，也需要想辦法幫臺灣廠商找出路，以建立廠商的投資信心，進而增加投資。同時，由於臺灣過去對於出口的倚賴甚深，在各國經濟合作日益密切的當下，政府部門如何加入一個雙邊或多邊的經濟協議或協定，也常常引起許多國人的討論。特別在面對中共「一帶一路」的經濟戰略上，臺灣本身的經濟戰略是我們必須務實面對且不可迴避的問題。在此，我們必須先想想臺灣自己加入「亞投行」或參與「一帶一路」的經濟計畫時，我們可以得到什麼好處。

首先，臺灣廠商若加入「一帶一路」的基礎建設中，會有以下幾個問題必須要面對：

1、能否建立自主供應鏈：臺灣是否可以發展出自己的基礎建設供應鏈，已讓我國在未來基礎建設的維護上或管理上有持續性的獲利空間。例如，我們在軌道的系統上，並未有真正的自有系統，我們如何與歐洲國家競爭，臺灣唯一有點競爭機會的可能是管理經驗，但此附加價值是否高到可以支持臺灣加入「一帶一路」不無疑問。若此，臺灣在基礎建設的供應上又須與中國大陸廠商競爭，最後變成「微利」事業，恐又落入為人作嫁的窘境。

2、被提供基礎建設的國家是否為扶不起的阿斗：基礎建設對一個國家經濟能否持續成長的重要性是不可否認的，然而，基礎建設只是一國經濟能否持續成長的因素之一而非唯一。對有嚴重的產能過剩的中國大陸而言，到這些國家蓋基礎建設的機會成本很低，甚至還可以在這些國家的經濟面取得話語權。然而，對臺灣而言，中國大陸可以擁有的好處或亟需解決的問題並不存在，我們必須嚴肅看待的是，這些國家經濟是否真的可以成長進而增加未來對臺灣的依賴程度。

3、「一帶一路」可能帶來更多的供給而非需求：中共推動「一帶一路」的目的為深化加強與各國的經濟關係之後，但也必然延伸中共的國際政治影響力，故被稱為「中國版的馬歇爾計劃」。然而，這

些需要資金與基礎建設的國家，其需求是否可以被創造出來，是臺灣廠商或政府需要謹慎評估的。若可以增加這些國家的需求，與臺灣廠商的關連程度是否夠高；若無法增加這些國家的需求，「一帶一路」只是把中國大陸過剩的產能搬到這些國家放，讓中國大陸有機會繼續增加產能罷了。

從上述的討論來看，「一帶一路」是否真能對臺灣產生效益或好處，其實是非常不確定的。

今（2017）年6月14日中共與巴拿馬建交後，蔡英文總統已明確宣示「我們是主權國家，主權不容交換……但不可爭辯的是，中華民國是主權國家，這是北京當局無法否定的事實。」因此，我們要加入「一帶一路」將是一個假議題。中共給臺灣出的考題變成我們無法加入中共可以影響的國際組織，我們可以有什麼對策。或許很多人認為是因為蔡總統的關係所以臺灣的邦交國才會出現斷交國，但是我們也必須承認，斷交只是告訴臺灣不要再當鴿鳥。在這樣的外交處境下，我們可以從兩個部份來看臺灣的因應策略。

1、尋找中共影響力較低的貿易夥伴：臺灣與美國、臺灣與日本以及臺灣與歐盟的自由貿易協定簽署應加速進行。政府目前雖有提出「新南向政策」，但是，一來因為「新南向」國家的差異極大，二來目前也未有具體的政策作法，因此，如何與其他三個主要經濟體有更緊密的貿易關係是非常重要的。雖然美國的牛豬與日本的輻射食品問題讓臺灣在談判上卡關，但是，雙方可以創造正和賽局（positive-sum game），合作空間就會存在。

2、健全內需市場，提高話語權：蔡英文總統上臺以來，已提出包含亞洲矽谷、智慧機械、生技醫療、綠能科技、國防航太等五大創新產業，希望可以藉此重新驅動臺灣的經濟成長。就平衡經濟成長的角度而言，這當然是好事。然而，除了五大創新產業計畫外，政府隨後又加入了「新農業」和「循環經濟」，稱之為「五+二產業」。後來，又加入「數位國家・創新經濟」與「文化創意產業科技創新」，

稱之為「五+二+二產業」。最後，「晶片設計與半導體產業」也被納入，稱之為「五+二+二+一產業」或「五×二產業」。政府必須在確實做好前瞻基礎建設，好好發展上述的重點產業計畫下，才可以真正創造內需，成為未來臺灣經濟的成長動能。有良好的內需動能，我們對外貿的依賴程度也會降低，也可以增加未來臺灣與世界各國的談判籌碼，提高臺灣外貿產業的附加價值。

參、歐洲國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

一、前言

日前擁歐派的馬克宏(Emmanuel Macron)順利贏得法國大選，其所創立政黨「共和前進」也贏得國會多數席次，對歐盟而言，內部極右壓力暫時得以抒解，但整體而言，歐盟仍未脫離經濟不振、失業率居高不下與社會矛盾的困境，因此如何促進經濟成長成為歐盟各會員國政府強化對內抗壓性的重要政策手段。

對中共而言，如何突破外部環境對其外交與經貿的限制，是中共發展「一帶一路」戰略的主要動力，而對歐布局部分則是主要透過現行「16+1」的合作框架，希望能藉此突破歐盟對中共與歐洲交往的限制。中東歐成為中國大陸「一帶一路」關鍵區域，不僅提供中國大陸國內經濟放緩時開闢新的出口市場，也是中共對歐洲戰略的重要布局。

中東歐在中共「一帶一路」倡議中扮演較為積極的角色，甚至可以說迄今中國大陸對歐「一帶一路」重大的進展幾乎皆聚焦於中共與中東歐雙邊關係實質的推動，如 2015 年 6 月 6 日中共外交部部長王毅在布達佩斯與匈牙利外交與對外經濟部部長西亞爾托(Szijjártó Péter)簽署了《中華人民共和國政府和匈牙利政府關於共同推進絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設的諒解備忘錄》，這是中共與歐洲國家簽署的首份此類合作文件。

但歐盟對於「一帶一路」倡議迄今沒有正式的官方立場，只有歐洲議會於 2015 年 12 月 16 日對歐「中」關係決議案中提及，由於該倡議地緣戰略的相關性，應該在多邊架構下推動，最重要的是要發展聚合型與透明化的專案，並包含所有的利益攸關者。議會促請高級代表及歐盟執委會能思考中國大陸全球投資政策的影響，以及其在歐盟及東邊周邊鄰國的投資活動。¹整體而言，歐洲對「一帶一路」的態

¹ European Parliamentary Research Service, One Belt, One Road (OBOR): China's regional

度顯得冷淡，如日前在北京召開的「『一帶一路』國際合作高峰論壇」在歐洲的相關媒體報導也是寥寥可數，完全感受不到歐洲民間對於「一帶一路」的關切。

從《中國大陸—中東歐合作 12 項舉措》到《貝爾格萊德合作綱要》，雖然中共強調彼此合作重點在於經濟合作與人文交流，但雙邊合作啟動以來一直未能擺脫歐洲國家對「一帶一路」背後政治意圖的憂慮。除了歐「中」雙方長久以來的互信不足外，歐盟成員國間的相互疑慮，甚至成員國與歐盟執委會間的政治緊張也是影響歐洲國家對「一帶一路」的態度的主因。²甚至因「一帶一路」項目橫跨歐盟會員國與非會員國，雙邊合作因該計畫在兩國公共採購政策自主性和靈活度上有所不同，計畫實施模式也不盡相同，而加深歐盟對此類計畫的擔憂，如中國大陸首項進入歐盟市場建設的「匈塞鐵路」便是一例。

日前傳出布魯塞爾正著手開始調查中國大陸在塞爾維亞首都貝爾格勒與匈牙利布達佩斯間興建高速鐵路的項目，似乎印證歐盟內部矛盾的說法。³但歐盟隨後發表聲明表示，只要符合歐盟法律規定的投資，無論來自歐盟境內或境外，此類外商投資不受歐盟執委會管理。執委會評估大型公共合同是否符合包括公共採購規定在內的歐洲法律，是常規慣例，目前並未就此專案形成任何觀點，也未表明任何立場。⁴

二、歐洲對「一帶一路」戰略呈現「一項合作，各自表述」態度

由於歐洲國家本身發展程度不一或因身份不同，因此對於歐洲國家看待「一帶一路」戰略的態度有著「一項合作，各自表述」的特點。有些學者正面看待中共與中東歐雙邊關係，認為中國大陸有興趣投資中東歐地區是因為該地區的商機、鄰近西歐地區以及相對快速的經濟

integration initiative, Briefing, 2016.7, p.11.

² 金玲，「中東歐國家對外經濟合作中的歐盟因素分析」，載《歐洲研究》，2015 年第 2 期，頁 40-41。

³ FT 中文網，「“一帶一路”歐洲段引起歐盟關注」，2017 年 02 月 20 日。

<http://m.ftchinese.com/story/001071440>

⁴ 歐洲聯盟駐華代表團，「歐盟駐華代表團就中國媒體對貝爾格萊德 - 布達佩斯鐵路專案的有關報導做出回應」，2017 年 2 月 28 日。

https://eeas.europa.eu/delegations/china/21595/ou-meng-zhu-hua-dai-biao-tuan-jiu-zhong-guo-mei-ti-dui-bei-er-ge-lai-de-bu-da-pei-si-tie-lu_zh-hans

發展。⁵ 有些論點則直指中共正對歐盟進行「分而治之」(Divide and Rule) 的策略，有意拉攏歐盟 28 國中 11 個中東歐會員。⁶ 也有研究認為中共正在籌組「中國大陸-中東歐集團」，透過對該地區的投資及融資以增加對歐「中」關係的談判籌碼。⁷ 或許可合理推測中國大陸政策背後暗藏此企圖，但就當前的發展看來，中共與中東歐國家合作框架仍然在歐「中」關係的大框架下推動且符合相關歐盟法規。⁸

檢視當前歐「中」雙邊經貿關係可謂相當緊密，中國大陸目前是歐盟第二大貿易夥伴，僅次於美國，而歐盟是中國大陸的最大貿易夥伴。根據歐盟貿易總署的統計，如表 1，歐中雙邊 2014 年至 2016 年的貨品貿易呈現逆差，近三年平均每年超過 1,600 億逆差。

表 1 2014-2016 歐中商品貿易概況

單位：十億歐元€

年度	歐盟自中國大陸進口	歐盟出口至中國大陸	貿易差額
2014	302.1	164.6	-137.5
2015	350.6	170.4	-180.3
2016	344.6	170.1	-174.5

資料來源：歐盟執委會貿易總署

⁵ Jeremy Clegg and Hinrich Voss, "Chinese Overseas Direct Investment in the European Union", London: Europe China Research and Advice Network (ECRAN), 2012.
http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Asia/0912ecran_cleggvooss.pdf; Thilo Hanemann and Daniel H. Rosen, "China Invests in Europe Patterns, Impacts and Policy Implications", Rhodium Group. 2012
http://rhg.com/wp-content/uploads/2012/06/RHG_ChinaInvestsInEurope_June2012.pdf; Haiyan Zhang, Zhi Yang and Daniël Van Den Bulcke, "Euro-China Investment Report 2013-2014 Chinese owned enterprises in Europe: A study of corporate and entrepreneurial firms and the role of sister city relationships", Antwerp: Euro-China Centre at the Antwerp Management School, 2013.
<http://www.antwerpmanagementschool.be/media/610886/Euro-China-investment-report-2013-2014-Executive-Summary.pdf>; Richard Turcsanyi, "Central and Eastern Europe's courtship with China: Trojan horse within the EU?", EU-Asia at a Glance, European Institute for Asian Studies, January 2014
http://www.eias.org/images/EU-Asia_Glance/2014/EU-Asia-at-a-glance-Richard-Turcsanyi-China-CEE.pdf

⁶ Kerry Brown, "Is China's Money Enough to Unite Central and Eastern Europe", the Diplomat, October 2015.

<http://thediplomat.com/2014/10/is-chinas-money-enough-to-unite-central-and-eastern-europe/>

⁷ Francois Godement and Jonas Parelo-Plesner, The Scramble For Europe, London: The European Council on Foreign Relations, 2011, p1.

http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR37_Scramble_For_Europe_AW_v4.pdf

⁸ EIAS Briefing Seminar, "China-CEE relations: Diving Line or Business as Usual?", European Institute for Asian Studies, January 2014, p. 5.

<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/>

雖然歐盟對中國大陸服務貿易上呈現順差，2015 年較過去兩年為佳，但也僅有 109 億順差，如表 2，因此當前整體雙邊貿易呈現歐盟對中國大陸大幅逆差的狀況。根據歐盟統計，2015 年中國大陸對歐盟投資約為 349 億歐元，歐盟對中國大陸投資為 1,684 億歐元，雙邊投資金額也呈現不均衡。

表 2 2014-2016 歐中服務貿易概況

單位：十億歐元€

年度	歐盟自中國大陸進口	歐盟出口至中國大陸	貿易差額
2013	21.0	27.5	6.4
2014	22.9	29.6	6.8
2015	26.4	37.3	10.9

資料來源：歐盟執委會貿易總署

<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/>

自 2004 年以來，歐盟連續 12 年是中國大陸第一大貿易夥伴，⁹但雙邊經貿失衡的狀況卻未能有效解決，中國大陸與中東歐國家之間的貿易也是如此。2015 年，中國大陸對中東歐 16 國的出口是進口規模的兩倍。龐大的貿易不平衡引發中東歐國家要求建立新的發展模式，希望透過中國大陸擴大對該地區基礎建設的投資，如鐵路、公路、隧道、橋樑、電廠、電網、工業及物流園區、港口和機場等以降低中東歐國家因雙邊貿易逆差而產生的相對剝奪感。

不可諱言，中共之所以選定中東歐國家做為「一帶一路」在歐洲的灘頭堡，不全然是政治動機的驅使，中國大陸投資中東歐地區更重要的仍是基於經貿損益的考量，包括該地區蓬勃的商機、位於西歐鄰近地區以及相對快速的經濟發展。當然這樣大範圍的投資及融資必然增加中共對歐「中」關係的談判籌碼，但就當前的發展看來，中共與

⁹ 中華人民共和國外交部，「中國同歐盟的關係」，

http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/oz_678770/1206_679930/sbgx_679934/

中東歐國家合作框架仍然在歐「中」關係的大框架下推動且符合相關歐盟法規。

三、歐洲國家對「一帶一路」戰略的因應

事實上歐盟在貿易和投資領域內的權能確實發揮了約束中共與中東歐雙方合作及可能的政治外溢效果，歐盟機構多次以該合作違反了歐盟相關的權能規定為由，要求增加「中國大陸—中東歐」合作的透明度，甚至直接表示反對。而中東歐國家也一再強調，相關合作措施並非超越歐盟貿易和投資領域的權能，而是採取會員國能自主的促進措施。從中共針對中東歐國家設立的百億美元專項貸款項目在歐盟成員國內使用情況不佳的情況來看，主要障礙確實是其中國家擔保要求與歐盟內部市場的競爭規則不一致，¹⁰而並非是如外界推估是政治力的介入。

因為當歐「中」雙方皆主張經濟發展求同，在經濟互補的空間日益縮小的情況下，兩者利益的衝突可能性自然就大幅增加。不僅日前在北京召開的「『一帶一路』國際合作高峰論壇」上，出席歐洲國家拒絕簽署一份有關貿易的聲明文件，是因該文件並未充分解決歐洲對公共採購透明度、以及社會和環保標準方面的疑慮。日前中共國務院總理李克強訪問歐盟，在布魯塞爾舉行的第 19 次中歐領導人會晤，行前正逢美國宣布退出氣候協議，歐盟仍面臨內部經社發展困境，中共預估，雙方可能在貿易及市場經濟地位問題達成妥協，但卻事與願違。歐「中」雙方不僅因貿易歧見未能簽署共同聲明，歐盟在峰會後數日後發布聲明稱，經調查核實，中共多家鋼鐵企業透過從本國國有銀行的優惠貸款、抵稅、使用工業用地等方式獲得不公平補貼，裁定將對進口中國大陸鋼材中的熱軋板卷徵收 35.9% 的懲罰性關稅。

中共當前「一帶一路」在歐策略仍置於歐「中」關係的大框架下推動，尚不願以政治力強推與當前歐盟相關法規相扞格之虞的政策，而是透過與合作的中東歐國家尋求可性的解決之道。從日前歐盟駐華

¹⁰ 金玲，「中東歐國家對外經濟合作中的歐盟因素分析」，載《歐洲研究》，2015 年第 2 期，第 34-35 頁；

代表團對賽匈鐵路專案回應、中歐領導人會晤歐盟官員的談話皆可看出，當前歐盟對中共「一帶一路」的立場是，只要符合歐盟法律規定的投資，無論來自歐盟境內或境外，此類外商投資不受歐盟執委會管理。因此，未來中共「一帶一路」在歐洲的新戰場將是，如何透過歐盟會員國將「一帶一路」相關經貿模式內化成歐盟法規，預料此舉將會遭遇歐盟強力的回應。

四、臺灣的機遇及挑戰

對臺灣而言，中共「一帶一路」在歐洲的發展，特別是跟中東歐國家的交往，將對臺灣在該地區發展造成壓力，但也因為「一帶一路」採取國企大型投資的傳統模式，使得歐洲民間對於掠奪式的投資抱持相當疑慮，因此臺灣如何從綠地投資（Green Field Investment）方面切入將我方優勢，也是臺灣中小企業可以積極參與的途徑。

但從近來歐盟對中共一再強調市場經濟的重要性，對相關貿易立場採取嚴格的立場，如公共採購透明度、以及社會和環保標準等，對臺歐關係則是一則以喜，一則以憂。相對中共而言，臺灣在維護市場經濟規範的努力無庸置疑，但對歐盟而言，臺灣在相關市場准入上仍有甚多亟待解決的問題。歐盟在立場上不可能採取雙重標準，因此面對歐盟對中共的相關貿易措施，臺灣需慎防可能的外溢效果。

肆、沿線國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

一、前言

中國大陸「一帶一路」戰略之目標在擴大其對周邊國家乃至歐洲及非洲國家的影響力，確保其國家能源安全，促進其過剩產能輸出海外，提高陸資企業競爭力。更重要的是，透過「一帶一路」戰略，中國大陸可以與相關國家進行經貿聯通、協助基礎設施建設而與各國建立經濟友好夥伴關係，以促進中國大陸對外貿易和投資，並在海外建立其可主導和影響的經濟走廊，以及具自貿區內涵的物流中心，進而形成以中國大陸為核心的亞歐經貿合作網絡。

現階段中國大陸希望與周邊國家建構友好及和睦之形勢，以利其形成和平穩定而有利經濟持續發展的環境。而中國大陸「一帶一路」所涉周邊國家包括：一、東協國家；二、南亞國家；三、中亞國家；四、俄羅斯。惟「一帶一路」從倡議到形成戰略規畫，最後到其落實執行，勢非中共相關文件所有涉及的地區及國家都會得到中共政府同樣的資源挹注，各國與中共的合作關係也不盡相同，故最後各周邊國家和地區基於「一帶一路」政策影響所發展的結果也不盡相同。

觀察中共「一帶一路」戰略，未來主要影響的國家包括東南亞、巴基斯坦及中亞。而中共所防備的國家是俄羅斯和印度，而這兩個國家也防備著中共的對外擴張意圖。

二、東南亞國家對中國大陸「一帶一路」戰略之態度

（一）中國大陸「一帶一路」戰略在東南亞的發展與影響評估

中國大陸對東南亞國家的策略是穩定南海局勢，謀取南海利益，同時加強與東南亞國家的經貿關係。而長期以來，中共透過政治、外交及經貿等多元途徑，加強與東南亞各國的經貿關係。其採用的經貿

戰略有三：一、「東協—中國大陸自由貿易區（ACFTA）」；二、「區域全面經濟夥伴協定（RCEP）」；三、「一帶一路」。

而現階段「一帶一路」的內涵是以推動與其周邊國家的基礎建設為主軸，並運用「亞投行」的國際金融支持，形成以中共為核心的國際合作機制，以串連中國大陸和周邊國家的交通聯繫網絡，建構其與周邊國家互動合作之友好氛圍和有利形勢，以及便捷中國大陸能源取得管道為目標，進而積極爭取與東協區域的經貿整合，提升中國大陸在東協和東亞經貿體系中的利益和地位。

中國大陸也藉由地緣關係，以廣西、雲南和大港穗深區，來加強與東南亞地區的對接互動。在「一帶一路」中，廣西的角色是以北部灣經濟區和珠江—西江經濟帶，人為面向東協的國際通道以作為向越南一帶開放發展的基礎。而雲南則是向緬甸、泰國、大湄公河次區域推進的重要國際運輸通道，未來經中泰高鐵向新加坡延伸，中國大陸尚可將其勢力向中南半島最南端延伸。而大港穗深區則是中國大陸推動廿一世紀「海上絲綢之路」的重要起點和基地，透過港穗深強大的經濟活力和金融支持，可藉東協國家包括菲律賓、馬來西亞、印尼等海洋國家，建立投資貿易和海上聯通的管道。

（二）東南亞國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

東南亞各國對於中國大陸「一帶一路」的看法各異，但若從東協或東協經濟共同體的整體立場分析，在正面觀點方面，東協國家認為「一帶一路」將為東南亞地區強化基礎建設，改善商業環境，並有助東南亞地區各國更深層的整合，加速貿易市場流通，進而帶來投資商機，提高東協總體經濟生產，以及東協地區人民生活水準。

但東協國家對於「一帶一路」也有負面的看法：東協中部份國家對中國大陸的戰略意圖抱持高度的戒心；亦即東協國家都希望與中共展開經濟合作，甚至得到中共的經濟援助，但是卻又防範中共藉由經濟對外擴張，來對周邊國家發揮政治、外交和安全的影響力。因此，雖然東協國家對於中國大陸的「一帶一路」戰略多樂觀其成，但也擔心其政治和安全方面的影響性；各國希望從「一帶一路」獲得來自中

國大陸的利益，但卻不願意因此在政治上過於依附中共、在安全上受制於中共。

三、南亞國家對中國大陸「一帶一路」戰略之態度

（一）中國大陸「一帶一路」戰略在南亞的發展與影響評估

中國大陸「一帶一路」戰略涵蓋南亞區域，其極力拉攏巴基斯坦、斯里蘭卡及尼泊爾等國。但中共和印度在邊界領土主權、巴基斯坦問題、西藏流亡政府、印美日合作關係和印、「中」爭霸亞洲等方面有所爭執，使得印「中」之間時有磨擦。

因而南亞諸國雖希望得到中共「一帶一路」政策下所提供的基礎建設援助，但又礙於印度在南亞的強大影響力，而不能全面傾向中國大陸。惟有巴基斯坦向以中共「鐵桿兄弟」著稱，又素與印度對立，故而乃全面倒向中共，尋求中共在經濟、安全方面的支持。中共除為巴基斯坦興建瓜達爾港(Gwadar Port)作為其軍事和能源運輸之用，並動用絲路基金投資巴基斯坦之水力發電，以及連結新疆和巴國瓜達爾港之間的跨境鐵路、公路等基礎設施項目，打造「『中』巴經濟走廊」，形成中共「一帶一路」在南亞最重的建設，以及中共經、軍勢力伸入南亞及印度洋的基地，並有助於中共從巴基斯坦取得快速運送能源的管道。

（二）南亞國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

印度和中共一直在競逐區域影響力，和平競爭而非相互威脅。印度和中國大陸的經濟是互補的，可以相互合作、共同成長。而穆迪(Narendra Modi)在2014年就任印度總理後，亦未改變此基本立場，但在策略上更試圖運用中國大陸的經濟實力來帶動印度經濟發展。故現階段印度視中國大陸既是競爭對手又是合作夥伴。不過由於中國大陸長期大力支持印度世仇巴基斯坦，使得印度對「一帶一路」戰略抱持質疑甚至較為排拒的立場。

印度不滿中國大陸與巴基斯坦合作的「『中』巴經濟走廊」方案納入「一帶一路」倡議，並規劃在印巴主權之爭的喀什米爾地區興建水壩，因此未派員出席 2017 年 5 月的「『一帶一路』國際合作高峰論壇」。印度強調中國大陸「一帶一路」戰略必須尊重其主權與領土完整，在此前提下，印度願意支援跨區域的聯通專案，也參與跨越中亞的南北走廊和高速公路項目，但也強調中國大陸必須以「透明的方式」推動合作。

為因應中共「一帶一路」致力交通建設的作法，印度「國家公路管理局」（National Highways Authority of India, NHAI）亦推出計畫，在南亞地區開拓道路，進行能源合作，例如印度在斯里蘭卡建立煉油廠，並為孟加拉之發電廠和液化天然氣供應資金，且印度在 2017 年 5 月 5 日發射南亞衛星，顯示印度積極維繫其在南亞的勢力。

此外，印度也尋求與日本及俄羅斯的合作，諸如印、日共同合人建設「自由走廊」計畫，印俄合作形成聯盟的構想，均在對應中共「一帶一路」戰略，強化印度國際影響力的具體作為。

因此未來仍須持續關注印度對中國大陸「一帶一路」所採取的警戒態度，以及「中」、印關係未來之發展。

四、中亞國家對中國大陸「一帶一路」戰略之態度

（一）中國大陸「一帶一路」戰略在中亞的發展與影響評估

「一帶一路」戰略當中的「絲綢之路經濟帶」，是中共重建「亞歐大陸橋」的重要一步。

中亞地區在中國大陸在「絲綢之路經濟帶」戰略的輻射範圍內，過去十餘年來中共即以「上海合作組織」為基礎，大力發展與中亞各國的外交、安全關係，然「中」、俄兩國在中亞地區乃長期持續角力之中。未來中國大陸運用「一帶一路」、「亞投行」以經貿、金融力量介入中亞事務，當能擴大中國大陸在中亞的政經影響力；而其中亞的「一帶一路」戰略目標包括：建設亞歐之間的經濟橋樑，形成中共與俄羅斯政經角力的緩衝地帶，並闢建多元的能源（如石油、天然

氣)取得管道和區域,有助其防範恐怖主義,避免中亞國家支持新疆分離主義勢力。例如,中共為經營「一帶一路」,積極與阿富汗合作,共同應對新疆與中亞邊界恐怖組織威脅。

因此,中共透過「一帶一路」強化與中亞國家的關係,實具有其政治、經濟和安全上的戰略考量。

(二) 中亞國家對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

中亞國家普遍歡迎中共「一帶一路」,認為有助區域基礎建設、促進區域聯通,而有利中亞區域內以及中亞與中國大陸的貿易發展。

自 2006 年起土庫曼與中國大陸簽署合約,開啟了中亞國家向中國大陸輸出天然氣、石油等能源產品,逐漸擺脫其能源輸出完全受制於俄羅斯的困局,但時至今日中亞五國向歐洲國家能源輸出、油管線路仍還是掌握在俄國手中,其能源輸歐尚須經過俄羅斯且受制於俄羅斯。因此,中共「一帶一路」,促進中亞國家強化包括油氣輸送設備在內的基礎設施,一方面擴大中國大陸與中亞的油氣貿易,帶動中亞國家經濟成長,提升其人均所得,中國大陸並協助各國加強道路、工業區乃至貿易區的建設,進而促進了中亞國家的製造業發展,並建立中國大陸在中亞的物流中心,可以帶動中國大陸與中亞國家商品貿易的快速發展。故而中亞國家也歡迎「一帶一路」,並據以與中國大陸建立較為緊密的經濟合作關係。

惟中亞國家也處於俄「中」角力夾縫之中,並運用兩強相爭形勢,謀求其國家利益,並化解此地區民族衝突、主權爭議、恐怖主義等勢力的諸多挑戰。

五、俄羅斯對中國大陸「一帶一路」戰略之態度

(一) 中國大陸「一帶一路」戰略在俄羅斯的發展與影響評估

在未來 20 年間,將持續發展成為全球最大的經濟體與軍事大國;而在中國大陸的崛起過程中,除美國之外,俄羅斯亦為其主要對手。中共「一帶一路」戰略既要設法擴張政經實力,強化其與周邊國

家關係，弱化俄羅斯對東北亞和中亞的影響力，但同時也要顧及中國大陸試圖從陸路連結歐洲、建立「亞歐大陸橋」，也不得不經過俄羅斯的勢力範圍及其領土。故而中共也需透過「一帶一路」與俄羅斯形成合作關係，避免出現直接的挑戰和衝突。

此外，中國大陸已與俄羅斯在能源安全方面形成互賴關係，蘇聯解體後的中亞國家與俄羅斯共同成為中國大陸能源主要來源之一；透過「一帶一路」與俄羅斯維持友好關係，是確保中國大陸能源安全的重要策略。一旦中國大陸海上能源運輸管道被截斷時，俄羅斯與中亞的能源管道將成為其能源安全的唯一保障。目前俄羅斯天然氣的「阿爾泰管線鋪設計畫（Altai pipeline）」正在強化聯繫俄、印、「中」的能源關係。中國大陸利用其充裕資金和高鐵技術的優勢，打通中國大陸主導的歐亞陸上運輸通道，是中國大陸戰略考量的重要課題，而有待「一帶一路」政策的具體落實。

（二）俄羅斯對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

俄國對中國大陸勢力漸次伸入中亞感到憂懼。因為「一帶一路」涵蓋範圍包含中亞等國家，而中亞國家大多從蘇聯獨立後建國，被俄羅斯視為其所控制之範圍，因此「一帶一路」計畫使俄羅斯擔憂中亞朝向中國大陸靠攏，使得俄羅斯喪失對中亞的影響力。

因此 2013 年中共國家主席習近平向哈薩克提出「一帶一路」計畫後，俄羅斯就在 2014 年和哈薩克等中亞國家成立歐亞經濟聯盟，希冀維持在中亞的勢力。而在「一帶一路」取得持續進展後，俄國提出歐亞經濟聯盟與「一帶一路」合作，但迄今仍未有明顯突破，此亦增加俄羅斯之擔憂。

俄羅斯總統普丁出席在北京舉行之「『一帶一路』國際合作高峰論壇」，並在論壇中演講，顯示中共對俄羅斯的重視。儘管俄羅斯希望透過「一帶一路」獲得投資以促進俄國在歐美制裁下低迷的經濟，例如運用絲路基金投資北極圈航道和附近基礎設施，但俄羅斯對於「一帶一路」計畫仍存有疑慮。

因而俄國試圖拉攏印度，形成「俄印聯盟」，以圍堵中共勢力向中亞和南亞擴張。俄國將印度引進「上海合作組織」（而中共則引進巴基斯坦做為反制，印度和巴基斯坦已於 2017 年 6 月 10 日正式成為會員國）；其目的即在弱化中共在「上合組織」的影響力，希望透過印度牽制中共。

六、結語

評估中共推動「一帶一路」戰略對其沿線國家之影響，其在東協國家、巴基斯坦和中亞地區將取得較大的成果，但將遭受印度和俄羅斯的質疑和挑戰。

此外，中共「一帶一路」以經貿合作為槓桿，試圖藉此擴大其政治和安全方面的影響力，初期或能獲致相當成果，但隨著中共政經軍事影響力的擴大，也勢必會引發其周邊國家的高度疑慮。畢竟，面對中共的政經擴張，雖然幾乎所有周邊的亞洲國家都希望與中共進行經濟合作，但又防備其政治影響力的擴張，不願因經濟上的深化合作，而在政治上和安全上受制於中共。因此，未來「一帶一路」戰略的長期發展效應尚有待觀察。

因應中共「一帶一路」戰略，並考量其可能對我「新南向政策」的影響，未來我國宜全力加強發展與印度的關係，並深化與「新南向」國家的經貿往來，進而投注必要資源、採取有效談判對策，以加速拓展對新南向國家的經貿關係。諸如採取「堆積木」方式，針對我國與「新南向」國家間的各項產業合作展開雙邊溝通，就該產業之進口關稅、合作模式進行協商、取得共識，進而簽署產業合作協議；藉此方式，可形成沒有「自由貿易協定（FTA）」形式而具「自由貿易協定」實質內涵的「臺印經濟合作協定」，以突破當前困局。

伍、美日大國對「一帶一路」戰略之態度及因應作為

日本對「中」政策深受美國對「中」政策的影響，可以說亦步亦趨。美國在歐巴馬政府時期，對於「一帶一路」的政策是敵視的。歐巴馬對於中共採取的「圍和」戰略，在軍事安全上，歐巴馬的「亞太再平衡」戰略，在「四海一洋」（黃海、東海、臺海、南海、印度洋）上與南韓、日本、臺灣、東協、印度，對中共構築了軍事安全上的箝制鍊；在經濟上，歐巴馬政府採取以「跨太平洋夥伴協定（TPP）」排除了中共在亞太區域經貿組織的參與，又和歐盟簽署了「跨大西洋貿易與投資夥伴協定（TTIP）」；美國推動的 TPP 和 TTIP 正好在經濟戰略上對中共產生了「圍合（Congagement）」效果。

「一帶一路」是習近平於 2013 年 9 月和 10 月，中共國家主席習近平在出訪中亞和東南亞國家期間，先後提出共建「絲綢之路經濟地帶」和「21 世紀海上絲綢之路」。2014 年習近平又在 11 月於北京舉辦的「亞太經合會」上所宣示，將投入 400 億美金的「絲綢之路經濟帶」與「21 世紀海上絲綢之路」計畫，作為呼應習近平在 2014 年所倡議、凝聚亞洲意識、建構亞洲一家親的「亞洲夢」。很清楚地，這是「經濟」包裝「安全」的發展與外交並舉的大戰略，與美國對抗。

實際上，中共的「一帶一路」並非原創。早在 2011 年 6 月，當美國總統歐巴馬宣布了阿富汗撤軍計畫後，美國國務院與國防部便倡議了「新絲綢之路」（The New Silk Road），意在以建立一條連接中亞與南亞的能源運送通道，打通阿富汗和世界的經濟關係，並讓沿線的中亞國家均霑利益，同時將中共、俄羅斯與伊朗排除在外。美國此計畫的提出，一方面是安撫中亞，中亞國家雖也不免於反美情緒，但卻也擔心，美國一旦自阿富汗撤軍後，反而會導致美國在此區投入的減少，而權力真空，終至於俄羅斯與中共在此區的趁機擴張。另一方面，美國的戰略構想也在防範與約制中共與俄羅斯在此區影響力的擴張。這也是為何 2011 年美國的南亞與中亞事務助理國務卿布萊克

（Robert Blake）必須公然宣示，2014 年後，美國仍會維持其在阿富汗與中亞的存在。

不過，美國的絲綢之路顯然只在紙上，並未付諸實踐，倒是中共動作比較快，而且付諸實踐。對於中共而言，「一帶一路」有一兼二顧的戰略意圖，除了對外戰略，也有出於中共自身發展的考量，也就是擴大能源進口來源、拓展成本更低的運輸管道，以及鞏固能源管道安全等需求的促動。只是，在「一帶」方面，正好順著美國撤出阿富汗後，在中亞所騰出的一定程度的權力真空，而趁隙搶入。畢竟，此舉如果能從經濟發展轉化出的安全意義而導致中亞的安定與繁榮，這不僅可拓展中共的經濟版圖，也可減輕中共邊界的壓力。而即便從美國的利益看，中共對中亞採取的交往政策有助於美國自阿富汗撤軍後中亞秩序的穩定，這也是美國所樂見的。同時，在「一路」方面，配合中共保護東南沿海政經生命線，以及打通亞太與印度洋，固守南海主權，乃至於前往中東與非洲的水路通道，中共也積極於「21 世紀海上絲綢之路」的投入。就戰略利益而言，「一路」應是「主」，而「一帶」則是「從」。

而在競逐亞太利益上，很明顯地，美國不反對中共的「一帶」，畢竟中共多金可協助中亞的發展，而在此過程美「中」之間固然存在矛盾與衝突，卻可以利用中共的經濟實力，借力使力。惟在戰略考量上，美國試圖在中亞建立共同價值理念（like-minded）國家的同盟，欲讓中亞逐漸遠離威權政體而形成可靠而透明的民主體制，也就是美國想藉顏色革命而達成體系的翻轉，觀念的接軌。至於「一路」上，美國對於中共近年來在東海與南海議題上不斷挑釁，包括擴建島礁，時分警惕，美國甚至積極與東協、印度與日本等國進行更加緊密的安全合作，也讓周邊國家對中共「海上絲綢之路」更加防範。

不過，美國繼任的總統川普自勝選以來，部分改變了歐巴馬的對外戰略。在軍事安全上，並無結構性的改變，但在經濟安全上，則重「雙邊」而輕「多邊」。

川普的政見是「美國利益第一」。川普被視為是本土主義者，在實踐上應會特別將美國本土的利益擺在最優先。川普主張用減稅、低

能源價格以及其它政治或行政手腕，促使美國企業回流；川普的心裡應是想建構一個以美國本土為中心、透過雙邊軌道而分別與外國建立的一個以美國為中心的世界經濟體。從效率與效力的角度看，多邊者不高，且易有搭便車者。因此上臺後，他一如競選承諾退出了 TPP。不難理解。川普的經濟戰略方法論是立足於「淡化跨國際組織的合作，重視利益交易」，也就是強調「雙邊」而非「多邊」機制。

就此而言，顯而易見，川普政府除了為因應北韓核開發問題而優先考慮與對北韓有影響力的中共展開合作外，美國派代表團一改初衷轉而擺出給「中」方面子的態度，出席今年 5 月在北京舉行的「一帶一路」國際會議。習近平固然以創造一個和諧共存的大家庭為目標，讓中共搶盡了鋒頭，但說這會對美國世界領導權產生挑戰，實際上，川普或許不在意，也不認為如此。

而配合美國的步伐，日方也派出自民黨幹事長二階俊博出席「一帶一路」會議。日本首相安倍晉三於 6 月 6 日在東京出席國際會議致辭時表示，中共推進的「一帶一路」構想，具有將多樣性地區聯繫起來的潛在可能性，如果條件成熟，日方將進行合作。日方的舉措反映了：（一）日本與美國在朝鮮核開發問題的背景下開始接近中共的戰略保持步調一致；（二）日本此舉目的是避免日本在亞太地區國際關係中邊緣化；（三）日方欲透過實現首領互訪，改善日中關係。不過，合作的具體內容現階段並未明確，日本是否會參加中共主導設立的「亞洲基礎設施投資銀行（AIIB）」尚未成為焦點。不過，以目前「七大工業國（G7）」成員（美國、加拿大、英國、法國、德國、義大利及日本），只有美日尚未加入，對川普而言，只要美國利益保住，他似乎不怎麼在意中共大肆宣傳「一帶一路」。

「一帶一路」以及「亞投行」出現的意義，在於「亞投行」以中共為主，它出現的意義在於抗衡西方支配之「亞洲開發銀行」與「世界銀行」抗衡中共為主的「亞投行」。而「一帶一路」在基礎設施上的需求相當大，「亞銀」與「世銀」皆無法補其縫隙。

西方世界一般對於「一帶一路」持負面的態度，而其中，其管理過程的透明化與融資最被質疑。但川普政府已表達興趣，安倍政府也

只好跟進。不過，目前日本雖對中共倡議表示支持，但日本仍擔心與中共走太近，因此尚未加入「亞投行」。

事實上，日本與中共有互相幫襯的相互需求。但外交不能脫離內政，而日「中」關係的確很不佳。根據 2016 年 3 月 12 日的日本內閣辦公室《對外關係公眾意見調查報告》，日本對中國大陸「沒有正面感覺」的比例創 1978 年 83.2% 以來的新高。但另一方面卻顯示，73.3% 受訪者表示，日「中」關係對於亞太地區相當重要。中共方面則正面地評價日本在區域經濟合作的角色，並有對日本提出邀請加入的請求。最近《中國日報》甚至利用一位為其工作的美國新聞工作人員 Erik Nilsson 為「一帶一路」在報紙上做宣傳，說：「這是中共的點子，但它卻是屬於全世界的。」這個說法很有外交技巧，也說明了北京的強烈意願與企圖心。

不過，在被迫對「一帶一路」表示正面態度的同時，日本和印度早已在非洲、伊朗、斯里蘭卡及東南亞等國的基礎設施進行合作，稱之為「自由走廊」（the Freedom Corridor），從亞太延伸至非洲，此一走廊是去年 12 月印度總理莫迪拜訪東京時共同簽署。此舉被視為是對中共「一帶一路」的一種反擊。印度就因戰略與安全的顧慮，不參加「一帶一路」。非洲是下一個競爭地區。透過尼赫魯港（Jawaharlal Nehru）和高知（Kochi）港連接肯尼亞-坦桑尼亞-莫桑比克（KTM）增長區的「湄公河-印度經濟走廊（Mekong-India Economic Corridor, MIEC）」。

雖然日前的「『一帶一路』國際合作高峰論壇」上歐洲國家對採購透明度、環保標準等有疑慮，拒絕簽署一項貿易的聲明文件，不願為「一帶一路」背書。但以美日趨向正面評價以及新加坡總理李顯龍、外長維文繼而支持「一帶一路」的立場看來，北京的「一帶一路」與「亞投行」短期間應可順利上路。只是話說回來，能上得了路，短期利益固可確保，長期而言，不見得是利多。「一帶一路」的品質、周邊經濟貧窮、社會落後、政治不穩、宗教極端的問題，以及參與國後續在財務、環保以及反殖民的抗爭上的可能困擾，都是中共要面對的

考驗。美日只是參與，雖無中共好大喜功之樂，卻也不必承擔過多的風險。是以，中共真得贏了嗎？尚未蓋棺，實難遽下定論。

陸、對我「新南向政策」之機遇及挑戰

一、前言

由中國大陸發起的「『一帶一路』國際合作高峰論壇」於5月15日在北京落幕，與會的30個國家簽署「聯合公報」，同意攜手推進「一帶一路」建設和加強基礎設施聯通、規制銜接和人員往來，推廣電子商貿及數字經濟，並歡迎有興趣國家簽署自由貿易協議。同時，也宣布2019年中國大陸將舉行第二屆高峰論壇。¹¹

5月24日，全國政協主席俞正聲出席慶祝「臺企聯」成立十周年慶祝大會表示「歡迎臺灣朋友在『一帶一路』建設中也找到自己的發展機遇。」張志軍也強調：「幫助臺企參與『一帶一路』建設。」

在此之前，蔡英文總統在接受東南亞及印度等六國媒體聯訪時，對於外界認為「一帶一路」已限縮臺灣在本區域的發展空間，強調「新南向政策」與中國大陸推動的「一帶一路」完全不同。不是與中國大陸競爭，而是以自身優勢促進互惠互利發展。¹²

由於「新南向」的東協十國和南亞六國也是中共推進「一帶一路」的重點區域，中國大陸「一帶一路」戰略對我「新南向政策」的機遇及挑戰，值得重視。

二、「一帶一路」戰略對「新南向政策」之機遇

2015年3月底公布的《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》提出，依託國際大通道，以沿線中心城市為支撐，以重點經貿產業園區為合作平臺，共同打造「新亞歐大陸橋」、「『中』蒙俄」、「中國大陸-中亞-西亞」、「中國大陸-中南半島」等六個國際經濟合作走廊。

其中，「『中』巴經濟走廊」、「孟『中』印緬經濟走廊」和「中國大陸-中南半島經濟走廊」所涵蓋的國家，都是「新南向政策」的目

¹¹一帶一路峰會達成5點重要共識：攜手應對世界經濟挑戰，新浪網，finance.sina.com/bg/economy/sinacn/20170515/09371599357.html。2017年5月15日

¹²蔡英文：新南向與一帶一路完全不同，聯合報，2017年5月5日

標國，在這些國家「一帶一路」的重點項目主要為燃煤電站項目、水電站、高速公路、鐵路、高鐵、軌道、港口建設與運營、核電專案和跨境經濟合作區等。以「『中』巴經濟走廊」為例，中共國家主席習近平於 2015 年 4 月 20 日訪問巴基斯坦，啟動了 460 億美元的投資計畫，共同推進修建新疆喀什市到巴方西南港口瓜達爾港的公路、鐵路、油氣管道及光纜覆蓋「四位一體」通道的遠景規劃。

臺灣在「新南向政策」中所推動的主要是雙邊醫療、教育、文化、觀光、科技、農業、中小企業及人才交流等雙邊合作，並透過產業合作，將臺灣已經形成可行的解決方案或智慧型服務模式，複製到東協和南亞國家，顯然推動的重點領域與「一帶一路」著重於大型基礎建設有所差異。

但對於「新南向政策」的推動，仍然存在下列合作機會：

第一，根據臺灣工程業者在交通運輸（捷運、公路、橋樑）、港口建設、電力能源（發電廠、太陽能、風力發電、生質燃料）、通信設施和廢棄物處理（焚化爐、廢水、廢氣處理）方面的優勢，未來兩岸將有共同投資「公共私營合作制（Public-Private-Partnership, PPP）」項目、共同承攬，以及參與成為「一帶一路」工程項目的供應鏈廠商的合作模式。

第二，「一帶一路」在貿易暢通上，推動資訊互換、監管互認、海關合作，以及檢驗檢疫、認證認可、標準計量、統計資訊等雙多邊合作，貿易便利化，將有助於減少大陸臺商將產品出口到東南亞和南亞的時間及成本，有助於克服臺灣產品出口至東南亞和南亞的關稅和非關稅問題。

第三，鼓勵合作建設境外經貿合作區和跨境經濟合作區等各類產業園區，是「一帶一路」「貿易暢通」的重點工作。2012 年，中國大陸和馬來西亞共開創了「兩國雙園」的國際合作新模式。在「兩國雙園」的示範下，中國大陸與泰國、柬埔寨、越南、馬來西亞、印度、孟加拉、印尼等進行產業園區合作，以及寮「中」、越「中」和緬「中」跨境經濟合作區合作，以利用當地勞動優勢，發展紡織、家電、機械

電子等勞力密集型產業。對此，臺商有機會透過建立與這些境外廠商之供應鏈合作關係，擴大在「新南向」市場的供應網路。

第四，今年 5 月 14 日，習近平在「『一帶一路』國際合作高峰論壇」開幕式中，提出加強數字經濟合作，推動大資料、雲計算、智慧城市建設，把「一帶一路」連接成二十一世紀的數位絲綢之路。由於兩岸在資通訊產業合作的經驗、在智慧交通、智慧環保、智慧健康養老服務、智慧電網等智慧城市領域已有諸多城市做為合作實驗場域（living labs），其合作模式，也可以複製到「新南向」市場。

三、對「新南向政策」之挑戰

在外交關係限制下，「新南向政策」的推動強調「民間主導、政府支持」，但相對地，「一帶一路」戰略透過高層互訪（習近平在 2013 年 9 月至 2016 年 8 月期間訪問了 37 個國家），建立多元化多層次的政府間溝通機制，特別是「中國大陸-東協自由貿易區升級議定書」已經於 2016 年 7 月正式生效，特別是透過領導人互訪、高層經濟對話或雙邊經貿磋商機制，促成了「一帶一路」與東協國家的戰略對接，如「一帶一路」倡議已和越南的「兩廊一圈」構想、柬埔寨的「四角」戰略、印尼的「全球海洋支點」以及「環孟加拉灣多領域經濟技術合作倡議」等規畫實現對接。

展望未來，中共藉由自貿協定和「大湄公河次區域經濟合作」（Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program, GMS），與越南、寮國、柬埔寨、泰國、緬甸、馬來西亞及新加坡等國共建「中南半島經濟走廊」將是「一帶一路」的重中之重，而「產業合作」將是「一帶一路」的重點領域。加上此次「高峰論壇」除了確定推動基礎建設的「設施聯通」之外，也強調數位經濟、新興產業、貿易、工業園區、跨境經濟園區等「貿易暢通」領域的合作這些發展趨勢將會限縮臺灣與新南向國家的合作空間。

值得注意的是，未來中國大陸推動「一帶一路」科技創新行動計畫，開展科技人文交流、共建聯合實驗室、科技園區合作、技術轉移 4 項行動，勢必將帶動其與東協間更廣泛的創新科技、人才交流、園

區合作與技術轉移，並透過與相關國家共同研擬「行動計畫」的方式，建立各領域「長效型」的合作機制，是否進而影響目標國與我方合作之意願，值得注意。

此外，由於「新南向政策」目標國與臺灣均無正式邦交，在與臺灣交往時，不免依據自身對國家利益的考量，其決策也將受將中國大陸的態度和立場的影響。例如，越「中」雙方於「『一帶一路』國際合作高峰論壇」後發表聯合聲明，強調越南「堅定奉行『一個中國』政策，支援兩岸關係和平發展與『中國』統一大業，堅決反對任何形式的「臺獨」分裂活動，不與臺灣發展任何官方關係」，可說是其來有自。未來是否引發其他沿線國家「一個中國」政策的政治表態，值得關注。

四、策略建議

面對「新南向政策」與「一帶一路」戰略的競合關係，臺灣唯有運用軟實力，在具有優勢的醫療、教育、人力資源開發、技術創新、農業、防災等專業領域，爭取和「新南向」國家洽簽雙邊協定，並建立制度化的運作機制。

同時，由於陸委會主委張小月則在立法院表示：「兩岸在區域發展上存在共同利益及不同優勢，未來不排除在適當時機，和對岸就相關議題及合作事項，展開協商和對話，促使新南向政策和兩岸關係相輔相成，創造區域合作新典範」。顯示政府對於「一帶一路」與「新南向」的競合關係，除了「不與中國大陸競爭」之外，也保留「兩岸合作南向」的可能空間。

事實上，假如兩岸能夠支持業者針對「一帶一路」的建設、產能與經貿項目進行合作，則不僅有利於新南向的推動，對於增進雙方互信，應該會產生積極的作用。因此，臺灣的確應該思考如何藉由「一帶一路」的產業合作，創造「兩岸合作、共同南向」的可能模式。

例如，對於交通運輸、港口建設（天然氣接收站碼頭）、電力能源（發電廠、太陽能、風力發電、生質燃料）、通信網路、廢棄物處

理（焚化爐、廢水、廢氣），由於臺灣工程公司以及工程顧問公司具備在「一帶一路」沿線國家執行工程統包的豐富經驗，雙方可以透過「共同投資」或「共同承攬」，或是採用臺灣所擁有具競爭力設備及技術的方式，進行合作。

同時，臺灣也可以思考利用中國大陸在沿線國家地區設置海外經貿合作區，將兩岸供應鏈的合作關係拓展至「新南向」市場。

柒、結語

一、「一帶一路」戰略對地緣政經關係之影響

本研究認為，到目前為止，中共所提出之「一帶一路」計畫出現了3次不同的轉型，最初為尋找自身經濟供給過剩的解決之道，其後成為平衡美國亞太戰略並解決自身經濟擴張所需的基礎建設規劃，最後則成為引導國際投資及改變區域經濟發展模式的宏觀藍圖。自2013年起，中共各級政府面對中共中央所提出的「一帶一路」戰略不斷添加自身發展的需要，例如東部沿海過往所推動的「藍色經濟」，如今轉換成為「海上絲綢之路」，西部內陸的開發則改稱為「『一帶』經濟」，計畫架構愈來愈龐大、計畫位階也越來越高，但執行計畫的總成機制為何？未來目標是欲仿效歐盟建構過程一般，希望能夠發展成為一個完整的整合體系，抑或是僅停留在交通貿易的連結？目前對此皆無定論。

就目前「一帶一路」對中國大陸經濟發展所可能產生的影響，本研究認為中國大陸產能過剩的情況開始獲得緩解，但整體經濟仍舊成長動力不足，如根據中共《財新網》最新公布的「製造業採購經理人指數（PMI）」顯示，今年5月份為49.6，這是中國大陸11個月以來首次跌破50的收縮區間，若以此觀察，目前「一帶一路」仍無法對總體經濟產生積極貢獻。

對於美日兩國而言，其對中共「一帶一路」戰略的看法主要是將此視為商務開拓的機會，但由於地緣戰略上，美日對於「一路」的發展進程相對敏感，因此已開始強化對東協國家的投資，如日本加大對泰國及印度等地的資金投注，積極推動「自由走廊」、「湄公河-印度經濟走廊」等計畫，以此作為經濟上的先手布局。但在「一帶」的安排上，鑑於此地與中亞的關係，美國試圖借助中國大陸的經濟實力來帶動該地區的發展，同時也判斷該地區將會成為俄「中」矛盾的熱點，如此發展將有助於美國操作全球權力布局，所以直至目前，美國並未在「一帶」政策上對中共採取針鋒相對的反制作為。

而在歐盟部分，由於歐盟國家對於全球經貿規範的標準完善，過往屢屢因此與中國大陸出口產業爆發貿易糾紛，如今中共推動「一帶一路」計畫也使得歐盟對此意見分歧，之前如英、法、德等國對於「亞投行」的態度便為例證，當英國率先加入「亞投行」申請成為創始會員國之後，基於自身利益考量，原本態度猶豫的法德也參與申請，眼下情況亦復如是。

目前歐「中」之間經貿關係十分密切，中國大陸是歐盟第二大貿易夥伴，但中國大陸對西歐國家貿易屬於入超，但對於中東歐國家則為出超，所以在此情況下，中共強化對中東歐基礎建設的投資，將有助於強化與該地貿易的發展，也可以設法將中東歐的產業與中國大陸產業相互結合，使其成為陸資企業進軍歐盟的灘頭堡，例如 2015 年 6 月，中共便與匈牙利簽署關於「一帶一路」的合作備忘錄，但整體歐盟對於「一帶一路」的發展仍然處於探索階段，如何回應「倡議」，各國並沒有共識，但鑑於歐盟國家對於經貿透明度與市場競爭條件的高度重視，對於陸資廠商而言，恐怕仍需要一段時間的磨合，才有可能建構出進入歐盟市場的產業能力。

至於「一帶一路」計畫對於沿線國家而言，由於此一經濟戰略主要透過基礎建設來拓展經貿聯通，而沿線國家因為受制於自身財政能力，過往一直無法有效強化其交通建設，如今中共願意提供技術與資金來協助興建相關公路系統、電力系統與通訊系統，這使得沿線國家樂於參與相關合作計畫。

不過此地向來為俄羅斯的影響範疇，故當中共 2013 年於哈薩克提出「一帶一路」倡議之後，俄羅斯也隨即提出「歐亞經濟聯盟」，不過直到目前仍未看到具體的合作成果，近期俄羅斯的經濟成長減緩，在區域經貿的主導能力不若以往，面對中共在中亞地區的經貿開拓，只能同時採取競爭與合作的策略，在有利於北極圈航道的基礎建設上，俄羅斯歡迎中共參與，但在中亞「一帶」的各項經濟投資項目，莫斯科方面則保持謹慎的立場。

近年來北京方面陸續透過「東協加一」、「區域全面經濟夥伴協定（RCEP）」及「一帶一路」倡議等全球經貿議程的設定來開拓其對

外經貿運籌的布局，若再加上「亞投行」的制度安排，則我們可以看到一個以中國大陸為核心的區域經貿合作機制已經開始串連，從原先的制度安排，到具體的基礎建設與經貿整合，這無疑強化了中共對沿線國家的影響力。

除了中亞及東南亞等地之外，「一帶一路」倡議在南亞地區也產生了新的影響，過往中共與巴基斯坦間之互動十分緊密，中共也已經針對「『中』巴經濟走廊」進行投資，而其中由陸方所投資的瓜達爾港也成為中國大陸海運及能源轉運的重要境外港口，中共這樣的布局當然導致印度不滿，為了持續強化在南亞地緣政治經濟議題的主導地位，印度開始針對孟加拉及斯里蘭卡等國的能源系統及公路系統提供經濟協助。

二、「一帶一路」戰略對於臺灣政經發展之影響

目前兩岸政治關係進入重整階段，雙邊正式互動逐漸降溫，而我方欲減少對中國大陸市場的經貿依賴，故開始將經貿開發重點轉向東南亞地區。東協國家近期快速發展，一來是因為區域資本移轉，鑑於中國大陸生產價格逐漸上揚，許多初階製造業部門開始轉移至東南亞國家建構新的生產基地；二來為「東協自由貿易區」開始發揮制度效益，推動地區經貿整合與市場整合，創造吸引外資進入的投資主題。過去臺灣對於東南亞經濟已有所投入，例如在泰國製造業與越南製造業等，臺商一直積極參與並擴建規模，不過多為個別廠商的市場進入，欠缺國家級的發展策略。

如今為了因應新的局勢發展，我政府提出「新南向政策」作為統籌產業及市場對接東協國家的指導計畫，開始將政府資源與民間資源相互整合，進而帶動了臺灣社會深入瞭解東協國家的氣氛，建構出了新的發展熱點。

我「新南向政策」與中共「一帶一路」戰略之間，在東南亞與南亞地區出現了重疊，然而若就目前相關發展內容看來，由於雙方需求不同，中共目前針對基礎建設與自身生產過剩展開布局，而臺灣則是建構與「東協自由貿易區」的產業連結，並試圖與印度等南亞市場發

展關係，特別是臺灣目前主要欲推動醫療及教育等服務貿易的合作，另外嘗試藉由產業等級的合作協議來推動經貿分工，這與中共所欲進行的基礎建設合作沒有競爭關係，「一帶一路」戰略尚不至於影響我「新南向政策」的經貿發展，反而有可能因為東協國家基礎建設改善，或中國大陸海外經貿園區的設立而出現有利於臺商投資的產業契機。

三、臺灣的機遇與挑戰

當前臺灣經濟正進入到結構調整、產業轉型與技術升級的重要關鍵，製造業由於受到能源限制與環保門檻等因素的影響，目前正在進行結構調整，臺灣過往的資本密集型製造業如石化、人纖及電機等產業開始出現產業內的結構調整，將部分製程外移至其他要素價格相對低廉的國家（如東南亞）；其次在整體產業發展布局，臺灣目前正強化高附加價值製造業與服務業的發展，這個轉型需要有更多市場需求來強化支持廠商的產品聚焦與業務重整；最後在技術升級的部分，由於「工業 4.0」、「物聯網」、「大數據」等產業技術已經逐漸從創新階段走入應用階段，在這個過程中，臺灣廠商與市場必須要能跟緊這一波的技術升級，方才能夠維持在製造業領域的生產優勢。

因為臺灣經濟發展正進入關鍵階段，面對外部發展所呈現的機會都應有效掌握，特別是中共相關的經濟做為。自從川普執政之後，美「中」經貿關係的不確定增加，直接引發中國大陸經濟動盪，而相關發展也讓許多臺商思考新的避險作為，對此也延伸出前往東協或南亞等地展開新一波的產業布局，在這個策略轉換之際，北京方面提出的「一帶一路」戰略，實際上有助於相關地區的經貿發展，同時也有利於國際市場與之對接，這個發展創造了更多外資進駐與市場需求的機會，對於臺灣外貿經濟是一個利多的訊息。

其次，在東南亞與南亞等地區，部分國家過往曾與中共出現政治矛盾，例如菲律賓、越南與印度等地，其中特別是越南與印度等國皆屬於區域政經影響力較大的國家，因而也讓臺灣產業進入該國發展

時，能夠減少許多不必要的政治干擾，這也成為另外一個有助於投資推動的因素。

最後，臺灣經濟南向發展是一個屬於市場邏輯下的營運行為，雖然此舉背後也有創造與中共政治博弈所需之經濟資本之目的，嘗試以新市場的開發來補償兩岸關係降溫對臺灣經濟的影響，有鑑於東協國家陸續進入工業化，臺灣製造業前往該地參與經濟是一個必要的國際化投資行為，特別是當前全球化的新趨勢帶動了亞洲區域經濟發展的契機，這是一個非常重要的趨勢，能否有效掌握，將關係到臺灣整體經濟轉型的成敗，而中共此時所推行的「一帶一路」戰略更有部分環節與臺灣所需相互配合，反而產生了非預期下的協作結果。

不過「一帶一路」戰略對臺灣除了創造可資運用的經濟機會之外，其對於東道國社會所產生的文化衝擊也逐漸浮現，近期在巴基斯坦及越南等地對於陸資引入所造成的負面影響，已經開始出現社會抗議的行動，而這對臺灣廠商也可能招致「池魚之殃」的風險，如何強化在地化的作為，如何做好我國家形象的公關工作，這也成為政府與廠商需要高度重視的議題。

【亞太政策報告系列】

No. 106001 習近平軍改對共軍作戰模式之影響

No. 106002 中國大陸「一帶一路」戰略對臺灣之機遇及挑戰
