

一、2016 年「第十屆夏季達沃斯論壇」會議概況

淡江大學中國大陸研究所李志強副教授主稿

- 中國大陸經濟面臨下滑壓力，惟總理李克強強調中國大陸 GDP 成長率係在經濟總量達十兆美元基礎，呈現 GDP 增量較以往更大，及肇基於中國大陸內需市場，經濟成長結構大幅改善。
- 中國大陸經濟改革著重「供給側改革」，將影響近 200 萬人就業是最大挑戰；另支持新一波科技革命和產業變革，將藉財稅和金融政策實施，促進新產業發展及傳統產業改造升級。

今年第十屆夏季達沃斯論壇 (The Summer Davos Forum) 於 6 月 26 至 28 日在天津召開，本次的主題為「第四次工業革命—轉型的力量」，論壇一直以來都被視為中國大陸釋放重要經濟信號的場合。在這次開幕式上，中國大陸總理李克強不但發表特別致辭，並詳細回答與會來賓對中國大陸經濟的各種疑問，由論壇的討論內容可以進一步瞭解中國大陸領導階層對當前經濟情勢的看法與政策取向。

(一) 經濟成長結構有所改善

首先，今年第一季中國大陸 GDP 成長率只有 6.7%，未來依然面臨持續下滑的壓力，中國大陸將採取什麼措施來維持經濟成長為這次論壇的焦點。李克強表示 6.7% 的成長率是在中國大陸經濟總量達到十兆美元的基礎上呈現，目前 GDP 增量比 10 年前兩位數成長率的增量還要大，而且全球經濟仍然復甦乏力，中國大陸第一季出口金額衰退 4.2%，因此 6.7% 的成長率是依靠本身內需市場提供成長空間達成的，與以前一直依賴海外市場相比，經濟成長的結構已經大幅改善。其次，中國大陸經濟正處於轉型升級的關鍵時期，要從過度依賴自然資源向更為依靠人力資源和創新帶動經濟成長。

從這兩年中國大陸推動的結構性改革內容看來，主要是不再採取強烈的經濟刺激政策，而是著力在供給面上的改革，包括簡政放權、放鬆對企業和市場的管制等，來營造公平競爭的市場環境，能放給市

場的直接放給市場，特別是對企業登記制度、投資審批制度等進行改革，因此近年來市場上出現大量的中小企業和小微企業。而且，自 2013 年起服務業超越製造業成為第一大產業，去年占 GDP 比重高達 50.5%；消費也超過投資和貿易，成為對中國大陸經濟成長貢獻最大的因素，去年消費對 GDP 的成長貢獻率高達 66.4%。

（二）「供給側改革」是目前經濟政策重點

今年以來中國大陸正著力淘汰過剩產能，減少無效和低階的供給，擴大有效和中高階的供給，五大具體任務就是「去產能、去庫存、去槓桿、降成本、補短板」。未來幾年要去化 1 到 1.5 億噸鋼鐵和 8 億噸煤炭的過剩產能，此舉最大的挑戰是將影響近 200 萬人的就業。但中國大陸在推動「大眾創業」和「萬眾創新」、新產業和新業態方面已經有若干進展，提供就業的能力超出原先預期，今年 1 到 5 月每天新增的市場主體（Market Entity）達到 4 萬戶，其中新增的企業就有 1.3 萬戶。目前每年城鎮新增就業人數都在 1300 萬以上，只要能確保就業機會，維持社會安定，成長率高低就不是問題。且中國大陸中央已安排 1,000 億元人民幣的資金，同時也要求地方政府有對應的配套資金，使富餘人員轉換工作時有比較妥善的安排。

除此以外，其他重點改革領域還包括三點：一是將進一步大規模減稅降費和清除不合理收費，為企業特別是新成長的企業提供發展空間。二是推動國企瘦身，讓國企集中精力發展本業，減少過多的管理層級，並發展混合所有制經濟，提高企業的核心競爭力。同時也將持續放寬對民企的市場進入限制，改善民企與國企間的不公平競爭環境。三是實施擴張性的財政政策和穩定的貨幣政策；目前中國大陸中央政府的債務率還比較低，仍有能力增加負債；加上民間儲蓄率很高，要靈活運用市場資金、順暢金融服務實體經濟的傳導機制還有發展空間，因此總體經濟政策尚有應對更大經濟挑戰的條件和工具，能夠讓成長率穩定在合理區間。

（三）製造業要走向客製化和個性化

至於中國大陸將採取什麼政策措施來發揮第四次工業革命的潛

力，李克強在論壇上也有談到：一是倡導創新發展，以創新引領經濟轉型升級，不僅包括技術創新，也包括體制機制創新。二是要實施支持創新、發展新產業的財稅和金融政策，例如天津對創新型企業的融資不僅提供擔保，而且給予風險補償，希望讓金融機構和創投基金、天使基金能夠發揮作用，以支持新產業的發展和傳統產業的改造升級。三是實施差異化的產業政策，支持新一波科技革命和產業變革，對傳統產業要透過嚴格環保、品質、安全等標準來淘汰過剩和落後產能，同時對新產業制定鼓勵發展的政策，給新業態提供成長空間。

經過三十多年的改革，中國大陸已經是中等所得的經濟體，正處於工業化的中程階段，製造業仍然是發展的基礎，現在的關鍵是要讓製造業轉型升級，由中低階往中高階前進。去年中國大陸推出「中國製造 2025」和「互聯網+」行動計劃，與這次達沃斯論壇的主題內容有許多契合之處。由於中國大陸消費者的需求已經變得多元化，製造業必須要走客製化和個性化的方向，透過網際網路迅速掌握客戶的需求，並按照客戶需求來提供產品，所以未來必須依靠物聯網、大數據、雲端計算等新一波的資訊技術，向數位化、智慧化方向發展，促進不同領域的融合發展，以催生更多新產業、新業態、新模式，和更加符合市場需要的新產品和新服務品。因此未來中國大陸的產業發展，可能呈現出與過往強調標準化和大批量生產（large batch production）迥然不同的型態。

二、近期「銅鑼灣書店事件」及「七一遊行」對「中」港關係之影響

政治大學政治系蔡中民副教授主稿

- 今年「七一遊行」人數減少，或係因近期許多政治事件，使港人對單純遊行示威所能達成的效果有所懷疑。再者，「七一遊行」舉辦多年以來，港府施政卻每況愈下，更反映該遊行之侷限，港人亟須思考與尋求更為有效的發聲管道。
- 「銅鑼灣事件」與「七一遊行」反映「中」港關係的變化，攸關中共中央政府、香港政府與香港社會三方互動。渠等互動關係，將影響九月立法會選舉，並藉選舉結果展現對「一國兩制」、香港自治的看法。

（一）「銅鑼灣書店事件」概況

去年 10 月至 12 月間，香港的銅鑼灣書店（香港的獨立書店，位於香港島的銅鑼灣，以銷售政治禁書而聞名）陸續傳出股東及員工失蹤的事件，後經證實所有人員都身在中國大陸且受到中共當局控制。由於書店經營者李波是在香港境內失蹤（其餘四人分別於深圳、泰國及東莞失去行蹤），香港海關也沒有李波離境的紀錄，因而此事引起香港社會極大關注，大眾認為中國大陸官方跨境強行至香港「擄人」的行為，已嚴重破壞「一國兩制」、言論自由、人身自由及出版自由等價值，亦引起歐盟及美、日等國的關切，希望中國大陸政府能出面說明並釋放他們。

五人在失蹤多月後，突然出現在新聞媒體上接受訪談並間接認罪，而李波更是宣稱「自願偷渡回內地協助調查，不是綁架」，稍後則陸續回到香港，要求香港警方銷案，也毋須港府協助。

今年 6 月 16 日，五人中的林榮基（銅鑼灣書店創辦人暨店長）原先答應將書店客戶資料帶回中國大陸交給官方人員，在路途上臨時起意與民主黨立法會議員何俊仁聯繫，隨後召開記者會，詳細說明事情經過。隔日當事人之一的李波，在臉書上發表聲明駁斥林榮基的說法。事情發展至今像是一齣羅生門，具體案情並未隨著當事人的出現而釐清，

反而是各說各話。

觀察「銅鑼灣書店事件」似未造成中共中央與香港特區關係嚴重影響，或因香港司法體制相對獨立，在 1997 年之後仍能維持其自主性，獲得港人之信賴與尊重，而中國大陸官方對此也並未有過多干涉。在不違法的情況下，港人擁有相當的自由，無論是在言論或是出版上，毋須過於憂慮。

（二）「七一遊行」概況

每年的「七一遊行」都是觀察香港民意的一個重要指標，自 2003 年起，許多民眾都會在七月一日當天在銅鑼灣的維多利亞公園集結，遊行至中環的政府總部，每年主辦單位也會提出一個主題，今年是「決戰 689、團結一致、守護香港」。因「銅鑼灣事件」未能釐清，讓今年 7 月 1 日舉辦的年度遊行，獲得各界極大的關注，銅鑼灣書店店長林榮基原定出席，後因擔心人身安全而最終沒有出現。

出人意料的是今年參加人數較去年為低，也是自 2008 年以來最少的一次，按香港大學與香港警方的估計，遊行人數約在兩萬至三萬之間，不但與主辦單位民間人權陣線所宣稱的十一萬人相去甚遠（建制派與泛民人士都質疑民陣虛報人數），與兩年前兩傘運動前夕，民怨高漲之時的七一遊行相比，今年的人數不及當時五分之一。

港府在遊行當天傍晚五點即提出回應，強調特區政府也相當重視「銅鑼灣事件」，除採取適當行動外，亦向北京方面反映，而中國大陸政府已同意就如何完善兩地的通報機制進行討論。

（三）近期「中」港關係變化

透過「銅鑼灣事件」與「七一遊行」，得以檢視「中」港關係的變化。首先是對於港人所享自由權的維護，「銅鑼灣事件」中的五名當事人的人身自由權遭到侵犯無庸置疑，然而更為複雜的是書店股東桂民海目前是瑞典籍，且是在泰國經非正當手段（泰國海關無出境紀錄）遭北京當局帶走；另名股東李波具英國籍，且在中國大陸現身前也並無離港紀錄，兩者外國籍的身分都無法防止事情發生，中國大陸官方也能以自己的需求，至境外抓人後秘密帶回，更讓港民感到驚恐。事發

後，英國及瑞典兩國政府要求北京當局說明，然並無實質助益，外交部門也無法探視，反倒激起網路上對具外籍身分的「中國公民」極大的爭辯。

其次是「一國兩制」的實踐，儘管出版的書籍相當受爭議，但這些當事人在香港並未違法，北京當局跨境抓人顯然是對「一國兩制」的嚴重挑戰，也違背香港基本法的廿七條「香港居民享有言論、新聞、出版的自由」，香港民眾乃至於國際社會都有所批評。針對此點，中共當局卻沒有明確回應，僅重申「貫徹一國兩制，且香港事務為中國內政」，即便是獨立評論人協會與香港記者協會於年初致信香港中聯辦主任張曉明要求澄清與說明，都沒有回應。

梳理相關事件脈絡，可發現其香港政府的困境，於事前不知中共當局跨境抓人，於事後又無法針對此事向中共中央政府究責，夾在港人與北京方面之間，港府並無太多可施力之處，究竟是否真的能如港府自稱與中共中央政府一同改善通報機制，不禁令人懷疑。然香港政府無法保護港民人身自由的形象，卻已深植人民心中。

在如此重大事件後，似將影響香港社會聚集更大能量，透過「七一遊行」展現出來，但令人吃驚的是今年遊行人數不增反減。雖然各家說法不一，但總的來看仍係因自「雨傘運動」以來，許多政治事件讓港人對單純地遊行示威能達成的效果有所懷疑，再者以反映「特區內部事務」為主的「七一遊行」舉辦多年以來，港府施政卻每況愈下，更突顯透過這種形式反應民意的侷限。

港人對於特首梁振英的不滿在於其能力不佳，無法扮演港人與北京間的協調者，反倒成了中共中央政府的傀儡，讓港人直接感受到北京的壓力。如此看來，遊行的人數多寡實質意義不再，港人亟須重新思考與尋求更為有效的發聲管道。

(四) 結語

「銅鑼灣事件」與「七一遊行」雖然性質不同，但反映出「中」港關係的變化，行為者從「中」與港轉換成中共中央政府、香港政府與香港社會三方之間的互動。中共避開港府對香港社會的直接介入，港府施政能力不佳且失去中共與港人的信任，港人對北京的焦慮及對

港府的憤怒，使得「中」港矛盾愈趨複雜難解，三個行動者的情緒與策略，將會影響即將於九月到來的立法會選舉，重心將不在於評價現任特首梁振英的施政表現，而是港人對於「一國兩制」、香港自治未來的信心投票。

三、中國大陸對「南海仲裁案」之應對策略與作為

中研院歐美所宋燕輝研究員主稿

- 菲律賓與中國大陸於 2002 年簽署「南海各方行為宣言」時，已承諾以雙邊協商解決南海爭端，爰中國大陸認為菲方提出「南海仲裁案」係違反約定，並認為本案本質涉及南海島嶼領土主權與海域劃界問題，係屬「政治性仲裁案」，仲裁庭應沒有管轄權。
- 針對南海仲裁案結果，中國大陸外交部發佈「該裁決無效、無拘束力，中國大陸不接受、不承認」之立場，本案後續發展，值予持續密切觀察。

菲律賓於 2013 年 1 月提出「南海仲裁案」。同年 6 月，負責裁決本案之仲裁庭依據「聯合國海洋法公約」附件 7 相關規定與程序組成。本案仲裁庭由五名仲裁員組成，並由迦納籍法官 Thomas A. Mensah 擔任首席仲裁員。仲裁庭的其他成員是法國籍法官 Jean-Pierre Cot，波蘭籍法官 Stanislaw Pawlak，荷蘭籍教授 Alfred Soons 和德國籍法官 Rüdiger Wolfrum。7 月，仲裁庭在荷蘭海牙和平宮舉行第一次會議，選定「國際仲裁法院」為本案之書記官處。因此，「南海仲裁案」被編為國際仲裁法院第 2013-19 號仲裁案。

（一）中國大陸之立場

中國大陸是本案當事方，但早在 2013 年 2 月就表明不接受、不參加菲方片面所提出之強制仲裁案，也預告不會執行對北京不利之仲裁結果。此乃中國大陸所持所謂南海仲裁的「三不」立場。

「中」方認為仲裁庭對本案無管轄權，因為「南海仲裁案」本質涉及南海島嶼領土主權與海域劃界問題，而中國大陸於 2006 年 8 月依據「聯合國海洋法公約」相關規定針對特定爭議已做出排除公約強制爭端解決機制適用之聲明。

此外，因為菲律賓與中國大陸在 2002 年 11 月簽署「南海各方行

為宣言」時就已承諾應以雙邊協商解決南海爭端。事後雙方所公布的政府聲明也一再重申此承諾。中國大陸認為菲律賓提出「南海仲裁案」違反此約定，是背信行為，也認為仲裁庭對此存在相當多瑕疵的「政治性仲裁案」沒有管轄權。

（二）國際仲裁法庭之審理過程

2015 年 7 月，仲裁庭就「南海仲裁案」之管轄權與可受理性問題舉行第一次口頭庭審。同年 10 月下旬，仲裁庭做出關於管轄權和可受理性問題的裁決，此包括：仲裁庭根據「聯合國海洋法公約」附件七的規定合法組成；中國大陸不出庭並不剝奪仲裁庭的管轄權；菲律賓啟動此仲裁的行為不構成仲裁程序的濫用；根據「聯合國海洋法公約」第 281 條或第 282 條之規定，2002 年中國大陸與東協會員國所簽署之「南海各方行為宣言」，「東南亞友好合作條約」，以及「生物多樣性公約」不排除「聯合國海洋法公約」第十五部分第二節有關強制爭端解決程序的適用；中國大陸與菲律賓已經根據「公約」283 條之規定交換意見。

仲裁庭在裁決書所提及之條件限制下，對菲律賓所提出 15 項訴求中之第 3 項（黃岩島不能產生專屬經濟區或大陸礁層）、第 4 項（美濟礁、仁愛礁和渚碧礁是低潮高地，因此不能產生領海，專屬經濟區或大陸礁層，且是不能夠通過先占或其他方式取得的地形）、第 6 項（南薰礁、西門礁、包括東門礁，是低潮高地，不能產生領海，專屬經濟區或大陸礁層，但是它們的低潮線可能可以作為分別測量鴻麻島和景宏島領海寬度的基線）、第 7 項（赤瓜礁、華陽礁和永暑礁不能產生專屬經濟區或大陸礁層）、第 10 項（通過干擾其在黃岩島的傳統漁業活動，中國大陸非法阻止了菲律賓漁民尋求生計）、第 11 項（中國大陸在黃岩島和仁愛礁違反了「聯合國海洋法公約」下保護和保全海洋環境的義務）、以及第 13 項（中國大陸危險地操作其執法船隻給在黃岩島附近航行的菲律賓船隻造成嚴重碰撞危險的行為違反了其在「聯合國海洋法公約」下的義務）等此七項訴求裁決具有管轄權。

仲裁庭在裁決書中保留其對第 1 項（中國大陸在南海的海洋權利，如菲律賓一樣，不能超過「聯合國海洋法公約」允許的範圍）；第 2 項（中國大陸對「九段線」範圍內南海海域的主權權利和管轄權以及「歷史性權利」的主張與「聯合國海洋法公約」相違背；這些主張超過「聯合國海洋法公約」所允許中國大陸海洋權利的地理和實體限制的範圍內不具有

法律效力)；第 5 項(美濟礁和仁愛礁為菲律賓專屬經濟區和大陸礁層的一部分)、第 8 項(中國大陸非法地干擾了菲律賓享有和行使對其專屬經濟區和大陸礁層的生物和非生物資源的主權權利)、第 9 項(中國大陸非法地未曾阻止其國民和船隻開發菲律賓專屬經濟區內的生物資源)、第 12 項(中國大陸對美濟礁的佔領和建造活動：(a) 違反了「聯合國海洋法公約」關於人工島嶼，設施和結構的規定；(b) 違反了中國大陸在「聯合國海洋法公約」下保護和保全海洋環境的義務；(c) 構成違反「聯合國海洋法公約」規定的試圖據為已有的違法行為)，以及第 14 項(自從 2013 年 1 月仲裁開始，中國大陸非法地加劇並擴大了爭端，包括：(a) 干擾菲律賓在仁愛礁海域及其附近海域的航行權利；(b) 阻止菲律賓在仁愛礁駐紮人員的輪換和補給；(c) 危害菲律賓在仁愛礁駐紮人員的健康和福利)等此七項訴求的管轄權問題的審議保留至實體問題審議階段。

此外，菲律賓應對其第 15 項(中國大陸應當停止進一步的違法權利主張和活動)此訴求澄清內容和限縮其範圍，因此，仲裁庭保留對菲律賓第 15 項訴求管轄權問題的審議，留至實體問題階段再處理。最後，仲裁庭保留對本裁決書中未裁決的問題進行進一步審議和指令。

(三) 太平島判定之爭議

2015 年 11 月下旬，仲裁庭進行「南海仲裁案」中關於實體問題和剩餘管轄權和可受理性問題的口頭庭審。2016 年 2 月與 4 月，仲裁庭致函中國大陸與菲律賓邀請兩造針對我政府與民間團體所提出有關南海仲裁之相關政府聲明、文獻資料、以及「法庭之友」意見書等做出回應。

菲律賓於 2016 年 3 月 11 日與 4 月 25 日做出回應，主要在駁斥我方所提太平島不是「聯合國海洋法公約」第 121 條第 3 項所稱之「岩塊」之立場。菲律賓認為太平島是「岩塊」，因此無權主張 200 海里專屬經濟海域或大陸礁層。我方提出各項事實與文獻資料證明太平島可以維持人類居住、可以有其自己的經濟活動，因此是「島」，不是「岩塊」，因此，當然有權主張 200 海里專屬經濟海域或大陸礁層。

由於我方提出論辯資料，介入南海仲裁案，法庭審議本案之時程的確受到延後影響。菲律賓也因此面臨其律師團隊提出增加法律諮詢服務費用之問題，以及總統大選結果，亦或影響仲裁時程。另新總統杜特蒂表示願與中國大陸進行雙邊協商南海爭端之姿態，或係構成影

響仲裁時程的新因素。

（四）「南海仲裁案」裁決前，中國大陸之因應策略

在 2015 年 10 月 29 日仲裁庭做有關管轄權與可受理性裁決之前，中國大陸因應作為主要包括：在各重要國際場合重申「南海仲裁案三不」立場、反對國際會議就南海情勢或爭端之解決進行討論和發表會後聲明、分化並防止東協就南海問題採取一致團結立場及對抗美國在南海所發表高調對抗言論，以及美國以維護南海航行與飛越自由在南海所採取之巡邏行動等。

2015 年 11 月下旬，仲裁庭舉行第二次口頭庭審之後到 2016 年 7 月仲裁庭公布裁決書此段時間，中國大陸因應作為主要集中在三個方面：第一，全面性駁斥仲裁庭對「南海仲裁案」無管轄權；第二，積極展開外交遊說與拉攏支持中國大陸在南海所採取各項維權作為，維護國際法之完整性，不能接受非經雙方同意之強制爭端解決程序；第三，強力駁斥美國所稱中國大陸在南海築起自我孤立的長城。

在執行策略上，中國大陸領導人、外交部與國防部長或副部長、國務委員、駐世界各國大使館外交人員、官媒（主要是人民日報、光明日報和環球時報）、民間律師或漁業團體（包括全國律師學會、中國國際法學會、中國國際海洋法學會、中國漁業協會等）、國際政治與法律學者、留美學人與留學生等，紛紛發表言論、聲明、投書及撰文等支持中國大陸政府就南海仲裁採取之政策與立場。

中國大陸學術團體在外交部或政府相關部門支持下舉辦有關南海之國際會議，會中邀請重量級歐美學者發表支持中國大陸政府之立場。2016 年 6 月下旬，武漢大學「中國」邊界與海洋研究院與萊頓大學的格勞秀斯國際法研究中心在荷蘭海牙合辦南海仲裁案與國際法研討會，有來自荷蘭、印度、美國等 30 多名國際法專家，包括國際法庭前法官參加。

「南海仲裁案」裁決出爐前一周，中國大陸前國務委員戴秉國在華盛頓出席「中」美智庫共同舉辦的會議上表示，南海仲裁案的裁決「不過是一張廢紙」，並呼籲美國保持中立，不要強勢介入南海問題。外長王毅在與美國國務卿凱瑞通熱線電話時說：「仲裁庭的這場鬧劇

該收場了」。但美國警告中國大陸，仲裁結果出爐後，不要採取挑釁動作。之後，中國大陸持續發表支持其南海立場國家之統計數字，表示已超過 60 多國。

（五）「南海仲裁案」裁決後，中國大陸之應處作為

南海仲裁後，中國大陸會採取何種反應作為，一般猜測包括：在黃岩島進行吹沙填海造島、要求菲律賓拖走坐灘仁愛礁的廢棄軍艦、將海洋石油 981 鑽油平台移到禮樂灘附近海域探油、以南沙群島為整體採用直線基線劃法劃設南沙領海基線、進一步在西沙與在南海所占島礁部署軍事設施、加快開放西、南沙觀光旅遊的腳步、獎勵大陸漁船前往黃岩島與南沙海域作業、加大南海漁業巡護與執法力度，甚至宣布南海防空識別區。外交部副部長劉振民表示，中國大陸是否宣布南海防空識別區依據受威脅程度決定。

7 月 12 日，仲裁法庭發布裁決書，判斷九段線沒有法律依據；沒有任何一個南沙群島之地物有權主張專屬經濟海域與大陸礁層，南沙最大島—太平島是岩塊，因此不能主張專屬經濟海域與大陸礁層；中國大陸在南海的島礁建設對海洋環境造成「無法修復的破壞」；中國侵犯菲律賓對其專屬經濟海域和大陸礁層的主權權利等。

對此結果，中國大陸外長王毅發表談話批判，「南海仲裁案從頭到尾就是一場披著法律外衣的政治鬧劇」、「中國不接受、不參與仲裁，是在依法維護國際法治和地區規則」、「中國在南海的領土主權和海洋權益擁有堅實的歷史和法律根基，不受所謂仲裁庭裁決的影響」。中國大陸外交部發布聲明亦重申「該裁決是無效的，沒有拘束力，中國不接受、不承認」之立場。

南海仲裁結果出爐後三天，中國大陸總理李克強出席在蒙古首都烏蘭巴托舉行的亞歐會議中強調，南海問題本來就不是多邊會議場合討論的問題。由於中國大陸方面反對，此次會議發表的主席聲明並未直接提及南海問題，但仍強調各國應遵從「聯合國海洋法公約」以解決紛爭。

印度在仲裁案裁決結果公布後，亦表示認定仲裁庭的權威是「聯合國海洋法公約」第 6 條認定的，相信所有締約國都應遵守這個公

約。7月21日至26日，第49屆東協外長會議、第23屆東協區域論壇，以及第6屆東亞峰會外長會議於寮國永珍召開。歐盟歡迎中國大陸與東協就全面落實「南海各方行為宣言」，並表示在南海問題上不選邊站。在東協外長會議討論聯合公報時，菲律賓、越南、印尼、新加坡、緬甸等國主張內容納入「尊重法律和外交程序」，菲律賓並主張納入南海仲裁案裁決內容，在中國大陸協請其友邦寮國及柬埔寨表示反對下，菲律賓同意刪除裁決內容，東協外長方於7月25日對聯合公報內容達成共識。美日外長並分別與中國大陸外長王毅進行雙邊會談，敦促陸方接受仲裁結果，惟遭陸方拒絕。美國國務卿凱瑞、日本外相岸田文雄（Fumio Kishida）和澳洲外長畢紹普（Julie Bishop）遂發表聯合聲明，呼籲中國大陸與菲律賓遵守仲裁結果，認為仲裁是對兩方都有拘束力的最終裁決，陸方則反批此聲明是在煽動升溫。東協外長系列會議的聯合公報或聯合聲明，皆未提及南海仲裁案裁決結果內容，亦未點名中國大陸在南海填海造陸及建設軍事設施之作為，被外界視為陸方外交的勝利。

中國大陸最高人民法院已於8月2日公布「最高人民法院關於審理發生在我國管轄海域相關案件若干問題的規定」，宣稱將對中國大陸公民或外國人在中國大陸管轄海域實施非法獵捕、殺害珍貴瀕危野生動物，或涉非法捕撈水產品等犯罪者，依照中國大陸刑法追究刑事責任。對此，菲國政府已要求其漁民避免到南海有主權爭議的地區捕魚。倘中國大陸干擾或阻止，菲律賓會否求助美國進行護漁？中國大陸與菲律賓進行雙邊協商，對仲裁結果與處理南沙群島爭端又會出現達成何種妥協方案或辦法？中國大陸如何堅持一貫南海政策與持續強勢作為？又如何因應以美國為主導之反「中」勢力與伴隨之國際壓力，此後續發展值得密切觀察。

四、中國大陸高鐵外交之觀察

企劃處主稿

- 中國大陸自 2005 年起爭取多國高鐵工程，由中國大陸鐵建公司、中國大陸鐵路總公司等單位承攬，提供專業人力、相關技術輸出；另高鐵工程貸款以高金額、低利率之優惠貸款為主，多由中國大陸國家開發銀行提供。
- 目前除中國大陸承攬之「土耳其伊安高鐵」已完工通車外，委內瑞拉、利比亞、墨西哥、泰國、美國等國之承攬高鐵建設，皆因故生變。美方輿論則認為陸方推動「高鐵外交」係消化產能手段，其他國家未必接受陸方藉此擴張影響力。

中國大陸自 2005 年起迄今，陸續承攬多國高鐵建設，目前土耳其高鐵已完工，沙烏地阿拉伯、伊朗、印尼等國高鐵刻正施工中，俄羅斯高鐵進行開工前置作業中，委內瑞拉、利比亞、墨西哥、泰國、美國等國皆因故致合作生變，而馬新高鐵則刻正與日本競標中。謹就高鐵外交背景、中國大陸承攬各國高鐵情況及各方輿論等，簡析如次。

（一）背景說明

1. 高鐵外交：近年中國大陸快速發展鐵路建設，建構「四縱四橫」鐵路網（四縱包括京滬高鐵、京廣高鐵、京哈高鐵、上海至深圳快速鐵路等；四橫包括鄭州至寶雞、杭州至貴陽、南京至重慶、石家莊至太原等路線），2004 至 2015 年底止，中國大陸高鐵營運里程超過 1.9 萬公里，居世界第一，且佔世界高鐵營運里程比例約達 6 成(中新網，2016.1.17；新華社，2016.3.5)。另自 2005 年起，中國大陸開始爭取多國高鐵工程（土耳其、沙烏地阿拉伯、伊朗、印尼、俄羅斯、委內瑞拉、利比亞、墨西哥、泰國、美國、馬新等），其承攬模式多為：中國大陸鐵建公司（下稱鐵建）、中國大陸鐵路總公司（下稱鐵總）及該二公司轄下分公司承攬（少數由其他公司承攬，如中國大陸中機公司）、提供專業人力（如工程師、管理人員等）、相關技術（如列車、

訊號系統等)輸出(中國網,2016.5.16;中新網,2016.6.8);高鐵工程貸款以高金額、低利率之優惠貸款為主,多由中國大陸國家開發銀行提供(如俄羅斯、印尼、委內瑞拉等,惟其他由陸方承攬高鐵國家之貸款,並無公開資料揭露由陸方何間銀行承貸)。外媒以「高鐵外交」形容中國大陸積極承攬各國高鐵情況(美國之音,2010.12.2)。

2. 「一帶一路」與高鐵外交:在2013年習近平提出「一帶一路」前,中國大陸即有輸出其高鐵技術,以滿足貿易及戰略需求之構想,如2009年12月發布之「國務院關於進一步促進廣西經濟社會發展的若干意見」,明確提出推進廣西南寧至新加坡鐵路(新華社,2010.8.12)。「一帶一路」提出後,明確形成與亞洲、歐洲、非洲之陸路及海路合作。陸路部分,中國大陸重視鐵路建設,尤重視「泛亞鐵路」南段(陸方冀以雲南昆明為起點,新加坡為終點之高鐵或鐵路路線,途中經越南、柬埔寨、泰國、緬甸、寮國等,成都日報,2010.12.2),期藉以強化「一帶一路」效益。隨著中國大陸陸續承攬多國高鐵工程,2015年底中國大陸外交部長王毅稱「一帶一路」於高鐵部分初見成效(中國大陸外交部,2015.12.12),今年初李克強則稱「一帶一路」促進高鐵、核電等產業輸出外國,實現中國大陸企業「走出去」戰略(新華社,2016.3.5)。

(二) 中國大陸承攬各國高鐵情況 (詳見附表)

1. 土耳其伊安高鐵為中國大陸首次承攬外國高鐵工程,亦為目前唯一完工通車路線:土耳其伊安高鐵二期工程(起迄站為伊斯坦堡至安卡拉,全長約533公里,二期工程長約158公里,最高時速250公里),2005年由鐵建組成之統包團隊承攬,合約金額12.7億美元,由陸方提供7.5億美元的混合貸款,其中包括5億美元優惠貸款,2014年7月25日伊安高鐵完工通車(人民網,2014.7.26)。
2. 沙烏地阿拉伯、伊朗、印尼高鐵刻正施工中,俄羅斯高鐵進行開工前置作業:
 - (1) 沙烏地阿拉伯麥麥高鐵(起迄站為麥加至麥迪那,全長約450公里,最高時速360公里):由鐵建下屬中國大陸土木工程集團(下稱中土集團)承攬,雙方2013年2月簽約,同年3月開工,合約金額3.8億

美元（中新網，2015.6.20）。

- (2) **伊朗德庫高鐵**（起迄站為德黑蘭至庫姆，全長約 926 公里，最高時速 250 公里）：由中國大陸中機公司、蘇電集團及伊國企業聯合承攬，2016 年 1 月 23 日習近平訪伊期間簽約，2 月 7 日開工，合約金額 21 億美元，由陸方提供 85% 貸款，約 18 億美元（中評社，2016.2.14；人民網，2016.2.15）。
- (3) **印尼雅萬高鐵由日、陸競標，後由中國大陸承攬**：印尼雅萬高鐵（起迄站為雅加達至萬隆，全長約 140 公里，最高時速 250-300 公里間）由日、陸競標（2015 年 3 至 8 月間，日、陸皆多次修正優惠貸款金額、利率及提前完工等條件），2015 年 9 月初，印尼一度退回日陸方案，決定改建中速鐵路，旋於 9 月底改稱續推高鐵，惟承攬國需符合三條件（印尼政府財政零負擔、貸款無需主權擔保、建設費用由印尼國有企業籌措，工商時報，2015.9.25），中國大陸願接受印尼條件，遂由鐵總與印尼企業合資承攬，雙方於 2015 年 10 月 16 日簽約，合約金額 55 億美元，由陸方提供 75% 融資，約 41 億美元（文匯報，2016.1.29）。後因印尼要求陸方強化高鐵地震應變措施、延長鐵路使用期限為 100 年；另陸方未通過高鐵環評及收購高鐵所需土地，且僅提供 5 公里路線計畫予印尼，引發印尼不滿，經雙方協調後，於今年 1 月 21 日開工（蘋果日報，2016.2.5；新華社，2016.3.17；中新網，2016.3.25）。
- (4) **俄羅斯莫喀高鐵進行開工前置作業**：俄羅斯莫喀高鐵（起迄站為莫斯科至喀山，全長約 770 公里，將首次使用陸方最新研發高鐵列車，最高時速 400 公里，中新網，2016.6.8），由鐵建下屬中鐵二院工程集團與俄企聯合承攬，雙方 2015 年 6 月 18 日簽約，合約金額約 62 億美元（文匯網，2015.6.19）。今年 5 月俄、陸達成莫喀高鐵融資協議，由陸方提供全額貸款，且無需俄國主權擔保，惟若莫喀高鐵客流量每年少於 1 千萬人次，俄國將償還債務，以確保中國大陸收益（鳳凰網，2016.5.26），目前莫喀高鐵仍處勘查設計階段（中評社，2016.6.15）。

3. 中國大陸承攬委內瑞拉、利比亞、墨西哥、泰國、美國等國高鐵建設，皆因故生變：

- (1) **委內瑞拉高鐵因石油價格崩盤，無力負擔工人薪資，致工程停**

擺：2007 年委國前總統查維茲與中國大陸達成「石油換貸款」協議（2007 年迄今，中國大陸至少提供委國貸款 500 多億美元，路透社中文網，2016.6.15），查維茲尋求中國大陸承建委內瑞拉高鐵（起迄站為蒂納科至阿納科，全長 468 公里，最高時速 220 公里），由鐵總下屬中國大陸中鐵公司承攬，2009 年開工，合約金額 75 億美元（由陸方提供委國貸款，惟並無公開資料揭露實際貸款金額），惟因石油價格暴跌，致委國無力負擔工人薪資費用（新浪網，2016.5.19），目前委國高鐵工地已成廢墟（美聯社，2016.5.14，博聞社，2016.5.15）。

(2) 利比亞高鐵因內戰導致停工：利比亞高鐵（起迄站為黎波里至加迪爾角，全長 172 公里，最高時速 250 公里），由中土集團承攬，2010 年 4 月 17 日開工，合約金額約 8 億美元，2011 年因利國內戰停工（博聞社，2016.5.15）。

(3) 墨西哥高鐵因招標疑涉利益輸送及國家預算不足，致擱置高鐵建設：2014 年 11 月墨西哥政府招標高鐵（起迄站為墨西哥城至克雷塔羅，全長 210 公里，最高時速為 300 公里），由鐵建與墨西哥企業合資得標，報價金額 43 億美元，後經媒體揭露墨西哥總統耶多之妻，曾向承包高鐵之財團分公司購入豪宅，遭指涉利益輸送，2015 年 1 月底墨國稱因國際原油價格下跌，導致國家預算不足，決定無限期擱置高鐵建設計劃（BBC 中文網，2015.5.22；蘋果日報，2015.5.22），墨西哥政府取消興建高鐵計畫後，須賠償鐵建約 123 萬美元之違約金（財新網，2016.5.24）。

(4) 泰國與中國大陸無法就高鐵建設費用及融資條件達成協議，導致合作生變：2013 年 10 月，李克強訪泰期間與時任泰國總理盈拉簽署「高鐵換大米」協議（當時泰方稻米生產過剩，陸方卻有缺糧情形，遂雙方決定以「高鐵換大米」），後因泰國政變擱置高鐵計畫，至 2015 年初恢復洽談，惟泰陸雙方針對高鐵造價評估（泰國對曼谷至呵叻段鐵路估計造價為 1700 億泰銖，陸方估計為 1900 億泰銖，文匯網，2016.4.2）、貸款利率（陸方認為貸款利率 2.5% 已顯誠意，2015 年 11 月間，泰國交通部副部長 Ormsin Chivapruck 稱希望將貸款利率降為 2%，新浪網，2015.11.28）等意見分歧，爰今年 3 月 25 日泰國交通部長阿空宣布不使用陸方貸款，將自籌資金建設高鐵，且原訂興建 900 公里減為 250 公里（原訂路

線為曼谷至呵叻、瑪塔卜至羅勇和呵叻至廊開等 3 段近 900 公里，改為僅建設曼谷至呵叻，全長 250 公里，最高時速 250 公里），惟仍將使用中國大陸信號系統技術及列車，但分包商為泰國企業（文匯網，2016.4.2）。

(5) 美國西部快線高鐵因融資及行車安全等問題，宣布與中國大陸終止合約：美國西部快線高鐵（起迄站為內華達州拉斯維加斯至加州洛杉磯，全長約 370 公里，最快時速 300 公里），由鐵總與美國西部快線鐵路公司合資承攬，雙方於 2015 年 9 月 13 日簽約（預計合約金額為 127 億美元，財新網，2015.9.18），惟今年 6 月 9 日美方宣布與陸方終止合約，原因包括該工程進展緩慢、美國政府要求列車由美國製造、融資問題、中國大陸高鐵行車安全遭質疑等（2011 年 7 月 23 日，浙江溫州高鐵追撞事故造成 40 死 172 傷，華爾街日報，2016.6.10；蘋果日報，2016.6.12）。

4. 多國表示欲承攬馬新高鐵：馬新高鐵吸引日、陸、法、德、韓等國爭取承攬，今年 5 月 23 至 26 日，中國大陸派遣鐵建總經理盛光祖訪問馬、新兩國，爭取支持陸方承攬馬新高鐵。日本則藉 6 月 1 日馬國副總理札希德至東京會談時，日外相岸田文雄稱希望馬新高鐵採用日本新幹線技術（共同社，2016.6.1）。6 月 15 日韓國交通部長姜鎬人訪馬時，亦表達承攬馬新高鐵之高度意願（中新網，2016.6.15）。馬、新兩國或於今年 7 月簽署「馬新高鐵合作備忘錄」，目前星國較傾向採日方，馬國較傾向陸方（海峽時報，2016.4.12）。

(三) 各方輿論

1. 中國大陸輿論

(1) 中國大陸「高鐵外交」尚未贏得各國公平看待：中國大陸社科院美國研究所研究員陶文釗稱各國對「高鐵外交」樂觀其成（渠稱近年各國企業代表常偕領導人一同出訪，顯示每個國家進行外交工作時，希望同時促進該國經濟，成都日報，2010.12.2），惟亦有輿論認為「高鐵外交」一詞顯示西方國家對中國大陸國有企業之海外投資、併購，皆視為外交行為，卻不願正視中國大陸因技術、資金、成本、勞動力具優勢，吸引他國合作建設高鐵（人民網，2010.12.6）。

(2) 中國大陸高鐵輸出過於戰略化，易增加外國施壓籌碼，應回歸

商業本質：陸方輿論稱，高鐵輸出於部分國家失利，係因中國大陸過於戰略化，亞洲許多國家經濟基礎較薄弱，雖中國大陸願提供優惠貸款，但需注意底線，避免其他國家藉以施壓，高鐵合作仍應回歸「商業合作」本質（中國大陸社會科學院東南亞問題專家許利平；中國大陸商務部國際經濟貿易合作研究院國際市場研究部副主任白明，文匯網，2016.4.2）；另有輿論認為高鐵輸出戰略正確，惟目前陸方高鐵輸出國家，市場多不成熟，仍宜「戒急用緩」（清華大學工程管理碩士教育中心執行主任劉大成，中評社，2016.6.15）。

- (3) 陸方批評美方終止「西部快線高鐵」合約係因美陸關係緊張：**有媒體批評美方單方終止合約係「不負責任的行為」（新華社，2016.6.10），輿論稱美方終止合約，係因聯邦政府反對其他國家參與美國鐵路建設，批評美方抱持保護主義及政治影響商業，且違反契約規定（中國大陸國際問題研究院美國所所長滕建群、美國科羅拉多大學丹佛校區金融系終身教授兼系主任楊堅，人民網，2016.6.13）；另有輿論稱，美陸關係因南海、北韓核問題存有歧見，致雙方頻生齟齬、互信低落，美方選在「美『中』戰略暨經濟對話」後宣布終止「西部快線高鐵」合作，足顯雙方關係持續緊張（明鏡新聞，2016.6.15）。

2. 國際輿論

- (1) 泰國無力負擔高額高鐵工程費用，使泰國高鐵談判破局：**有媒體稱泰陸無法就貸款利率達成共識，係因陸方提供印尼高鐵2%優惠利率且免主權擔保，因近年泰國政治動盪，使經濟發展低迷，爰欲爭取與印尼相同條件（博聞社，2015.12.14）；泰國法政大學教授巴農永表示，東南亞國家大多無力負擔高鐵工程費用（如寮國、緬甸、越南、柬埔寨），而泰國高鐵建設費用亦造成泰國財政重大負擔（經濟日報，2016.5.24）。
- (2) 部分外國輿論認為中國大陸「高鐵外交」因提供高額優惠利率融資致難以獲利：**歐洲外交關係委員會亞洲事務研究員斯坦澤爾（Angela Stanzel）稱中國大陸在高鐵建設提供部分國家高額融資，或使成本大於獲利，而亞洲小國既欲與中國大陸建立經濟關係，亦擔心中國大陸在該國獲得更多政治影響力（德國之聲，2016.5.1）。

- (3) 美方輿論認為陸方推動「高鐵外交」係消化產能手段，其他國家未必接受陸方藉此擴張影響力：美方輿論認為中國大陸獲得高鐵技術，並將其本土化所消耗成本非常高，使中國大陸境內高鐵路線大致完成後，亟需推動「高鐵外交」，欲回收投資成本，且消化多餘產能（波士頓大學東亞研究項目主任葉敏、紐約城市大學政治學教授夏明，美國之音，2014.9.4）；惟中國大陸「高鐵外交」受地緣政治、高鐵所在國政治因素影響甚鉅，另中國大陸境內建設高鐵不需考慮環境評估、土地徵用、議會審議等問題，或將考驗陸方高鐵輸出前置作業之應變能力（紐約城市大學政治學教授夏明、Frost & Sullivan 汽車與運輸研究分析師希亞姆·拉曼，美國之音，2014.9.4）。

(四) 結語

中國大陸近年為強化「一帶一路」、企業「走出去」戰略，其國營鐵路公司及銀行，以成本低、工期短、高金額低利率貸款等特點，成功承攬多國高鐵工程，建設高鐵在經濟面，有助鞏固與各國之經濟聯結；在政治面可制衡美、日、歐盟等於歐亞地區之影響力。另一方面，中國大陸急於輸出高鐵，暴露多項不曾發生於其境內之問題，皆可能影響高鐵建設成敗；而日本為牽制陸方，近年與陸方在亞洲地區競標高鐵工程，中國大陸之因應作為暨可能戰略布局，值予持續密注。

附表、中國大陸承攬各國高鐵一覽表

| 國家 | 簽約時間 | 合約金額 (美元) | 陸方貸款 金額 | 起迄站及路線總長 | 最高時速 | 目前進度 |
|--------|---|--------------|------------|---|------------|--------------------------------|
| 土耳其 | 2005 年 | 12.7 億 | 7.5 億 | 伊斯坦堡至安卡拉 全長 533 公里，陸方承攬之二期工程長 158 公里 | 250 公里 | 已完工通車 (2014 年 7 月 25 日) |
| 委內瑞拉 | 約為 2009 年間 | 75 億 | 未揭露 | 蒂納科至阿納科， 全長 468 公里 | 220 公里 | 委國因石油價格崩盤， 無力負擔工人薪資導致 停工 |
| 利比亞 | 2010 年 4 月 17 日 | 8 億 | 未揭露 | 波里至加迪爾角， 全長 172 公里 | 250 公里 | 因內戰停工 |
| 沙烏地阿拉伯 | 2013 年 2 月 | 3.8 億 | 無 | 麥加至麥迪那， 全長 450 公里 | 360 公里 | 施工中 |
| 墨西哥 | 2014 年 11 月 4 日 (中國大陸得標) | 報價 43 億，未簽約 | 無 | 墨西哥城至克雷塔羅，全長 210 公里 | 300 公里 | 墨國於 2015 年 1 月 30 日決定擱置計畫 |
| 俄羅斯 | 2015 年 6 月 18 日 | 62 億 | 62 億 | 莫斯科至喀山， 全長 770 公里 | 400 公里 | 勘查設計中 |
| 美國 | 2015 年 9 月 13 日 | 預計 127 億 | 未揭露 | 內華達州拉斯維加斯至加州洛杉磯，全長 370 公里 | 300 公里 | 終止契約 (2016 年 6 月 9 日美國宣布) |
| 印尼 | 2015 年 10 月 16 日 | 55 億 | 41 億 | 雅加達至萬隆， 全長 140 公里 | 250-300 公里 | 施工中 |
| 伊朗 | 2016 年 1 月 23 日 | 21 億 | 18 億 | 德黑蘭至庫姆， 全長 926 公里 | 250 公里 | 施工中 |
| 泰國 | 泰陸對高鐵造價、融資利率意見分歧爰 2016 年 3 月 25 日泰國宣布自建，不使用陸方貸款。 | | | 原訂路線為曼谷至呵叻、瑪塔卜至羅勇和呵叻至廊開等 3 段共 900 公里，改為僅建設曼谷至呵叻，全長 250 公里 | 250 公里 | 泰國自建 (仍使用陸方信號系統及列車技術) |
| 馬新高鐵 | 馬新或將於今年 7 月於吉隆坡簽署「馬新高鐵」諒解備忘錄 | | | | | 由日陸法德韓等爭取中 |

資料來源：綜整新聞網站資料

企劃處製表