

專案研究報告

大陸推動「一帶一路」之策略 分析及因應

研究主持人：林昱君

研究單位：中華經濟研究院

 行政院大陸委員會委託研究

中華民國 104 年 12 月

大陸推動「一帶一路」之策略 分析及因應

計畫主持人：林昱君
協同主持人：蔡慧美
研究人員：劉柏定
 林清照
研究助理：曾緯華
 陳宏美
 莊友良

本報告純為學術研究
不代表委託單位立場

委託單位：行政院大陸委員會

執行單位：中華經濟研究院

中華民國 104 年 12 月

目 次

目 次.....	I
表 次.....	III
圖 次.....	V
摘 要	VII
第一章 緒論	1
第一節 計畫緣起與主旨背景.....	1
第二節 計畫架構與研究方法.....	7
第二章 大陸推動「一帶一路」戰略與對其相關 影響	11
第一節 戰略規劃目標與主要推動方式	11
第二節 戰略範圍與對大陸經濟發展之重要意義	18
第三節 主要運作平台與對外關係之政經影響	27
第三章 「一帶一路」之進展與發展預期	41
第一節 「一帶一路」之進展現況	41
第二節 先行重點：與「一帶」國家簽署合作協議	44
第三節 「一帶」：先「連通中亞」可順利延伸至歐洲 ...	52
第四節 大陸對中亞之經貿往來集中於哈薩克	61
第四章 「一帶一路」對兩岸經貿發展之影響	73

第一節	「一帶」核心區：新疆可能形成的佈局評析	75
第二節	福建為「一路」核心區：對我經貿往來之影響 ..	91
第三節	對臺灣之機會與挑戰分析	104
第五章	結論與政策建議	113
第一節	結論	113
第二節	政策建議	120
參考文獻	125
附錄一	舉辦座談會蒐集具代表性廠商之意見	131
附錄二	新疆烏魯木齊考察報告	139
附錄三	期末審查委員建議的探討事項	143
附錄四	期末報告審查意見回覆表	155

表 次

表 1-1-1	習近平執政一年內所提出的區域經濟發展「新政」	4
表 3-3-1	中亞 5 國 2001~2013 年 GDP 年增長率	62
表 3-3-2	中亞 5 國 2001~2013 年之進口貿易走勢	66
表 3-3-3	中亞 5 國 2001~2013 年之出口貿易走勢	67
表 3-3-4	2006~2012 年流向「絲綢之路」國家的 FDI.....	68
表 3-3-5	2012-2014 年大陸自中亞地區之進口貿易	72
表 3-3-6	2012-2014 年大陸對中亞地區之出口貿易	72
表 4-1-1	2014 年大陸省市對哈薩克之出口	78
表 4-1-2	2014 年大陸省市對吉爾吉斯之出口貿易	80
表 4-1-3	2014 年大陸省市對烏茲別克之出口貿易	81
表 4-1-4	2014 年大陸省市對塔吉克之出口貿易	82
表 4-1-5	2014 年大陸省市對土庫曼之出口貿易	83
表 4-1-6	2014 年新疆之進口貿易結構：HS 2 位碼.....	85
表 4-1-7	2014 年新疆自臺灣、韓國進口貿易結構：HS 2 位碼 ...	88
表 4-2-1	台商對福建省之投資金額與比重.....	99
表 4-2-2	台商對福建省投資金額之比重與成長率	100
表 4-2-3	中國大陸對臺灣貿易前二十大港口之進出口比重	103
表 4-3-1	臺灣在中國大陸「一帶一路」政策下的 SWOT 分析....	107

圖 次

圖 1-1-1	本計畫之研究架構圖	8
圖 2-2-1	2013 年 9 月「絲綢之路經濟帶」所規劃之北中南線三條線	19
圖 2-2-2	「一帶一路」橫貫歐亞地區	22

摘要

壹、報告內容與架構說明

大陸本屆新領導層執政後面臨兩難局面¹，這除了意味，大陸經濟正在進入一個長期減速的「新常態」過程，亦顯示，大陸政府原本習慣以政策工具來影響實體經濟運行的調控能力呈式微之勢，於是外界紛紛看衰大陸經濟前景。眾所矚目之下，習近平在上台不到一年內迅速提出重大發展戰略，其中，大格局的「一帶一路」，被視為亮眼的新增長動力，有可能持續帶領大陸經濟往「強國」之路邁進。

該議題除了因其影響深遠廣受各方關注之外，基於兩岸經貿往來目前亦處於轉型的關鍵時刻，雙邊連動程度不低，大陸推展「一帶一路」，或有益於我方在大陸內陸持續順利拓展、實現向外開發新興市場目標，值得我方審慎評估是否有「搭其政策便車」之可能性，進而研擬相輔相成之大陸政策。

然而，因為本計畫的執行時間與規模皆相當有限，為了集中焦點、提高研究意義，本報告主要針對二大部份（基礎發展面、應用分析面）進行深入探討。所謂「基礎發展面」，乃分析大陸推動「一帶一路」戰略與對其相關影響，所謂「應用分析」，乃針對「一帶一路」進展與發展預期進行分析，並探討「一帶一路」對兩岸經貿發展之可能影響。最後則根據研究成果，提出政策建議供政府相關單位參考。

¹ 內外環境皆不佳，經濟改革卻走到較難推動的「深水區」。

貳、主要研究發現

一、大陸推動「一帶一路」戰略與對其相關影響

(一)「一帶一路」被期許為「開放倒逼改革」之新增長動力

「一帶一路」對大陸經濟發展之重要意義與目標，包括：以加強大陸具有主導力的自由貿易區建設，進而打造沿邊對外開放之升級版，成為帶動大陸沿邊與中西部地區經濟發展的新動力，這對於解決大陸經濟減速的「新常態」、發展不平衡、產能過剩、貧富差距等國內問題相當有助益。更可以說，它主要是習近平為大陸發展相對落後之中西部地區參與國際合作所建立的新框架，表示，它是「走出去」與「引進來」並重。

確實，「一帶一路」若能順利推展，有助於解決大陸國內現有的諸多重大問題²，其執行方向，習近平定調於「五通」³，本報告整理習近平的對外講話與大陸學者的文獻說明後，解讀這「五通」的相互關係之後，預估它將以基礎建設、交通、文化、旅遊、貿易、金融等產業作為首先推動項目，進而促進其他產業的發展。

(二) 主要推動方式、運作平台與對外關係之政經影響

大陸政府對於「一帶一路」，其所關注的國家利益並不僅在經濟層面，更是個涵蓋政治與外交影響力的大議題。其具體執行作法，是

² 包括：改變過去大陸對外經貿的發展模式，輸出大陸產能過剩的產品、提振外貿，開拓新的國際合作領域。以及，有助於分擔大陸金融體系的風險。

³ 定調於「交通和物流、貿易和投資便利化協定、金融領域、能源、糧食安全」。

以籌備國際級的「亞洲基礎設施投資銀行」(簡稱「亞投行」)，與出資 400 億美元成立絲路基金為推手⁴。在主要運作平台方面，預期「一帶」將以「上海合作組織」為主要運作平台，依託於與俄羅斯、中亞國家相關之建設，促進區域合作與夥伴關係。「一路」則預期將以與東協的自貿區升級版為主要運作平台，以確立大陸的地區性影響力和領導地位，同時削弱美國與其他經濟強國對該地區的影響。在對外關係之政經影響方面，「一帶一路」的推動，除了象徵大陸以「開發中大國」角色「走出去」往「強國」發展之外，亦有結合 FTAAP 與美國主導的 TPP 分庭抗禮、以及發起「亞投行」形成與日本主導「亞銀」打對台之勢等方面。

二、先行與「一帶」國家簽署合作協議：先「連通中亞」就可順利延伸至歐洲、哈薩克乃中亞之重心

基於大陸官方強調「要瞄準重點方向，要先做出成績、避免淪為空洞的口號」，本報告透過基礎資料與文獻發現，自 2013 年底「一帶一路」倡議以來，迄今大陸與沿線國家所簽署的合作協議與推動的重大項目，主要是與「一帶」國家的合作。迄 2015 年 11 月，在簽署一攬子合作協議方面，皆為與「一帶」國家，在合作建設項目方面，則「一帶一路」沿線國家皆有，但亦以「一帶」居多。

由於基礎建設之投資期長、回收風險高，大格局的「一帶一路」不可能同時啟動。賀錫田(2015)指出，「一帶」未來進行的道路基礎

⁴預計亞投行創始會員國將在 2015 年內完成章程談判和簽署工作，使其可在 2015 年底前投入運作。絲路基金則是開放型基金，未來五年中國大陸將為周邊國家提供兩萬個「互聯互通」領域的培訓名額，並為基礎設施、資源開發、產業合作和金融合作等專案提供支持。

設施建設，有可能是穿越新疆，經哈薩克、烏茲別克等中亞國家的鐵路，與歐洲各國直接相通⁵。表示，大陸若先「連通中亞」就可順利延伸至歐洲。趙東波、李英武(2014)分析，將可縮短至不超過 10 天之運程，不僅大幅降低運費，更可促進大陸與歐亞各國的經貿聯繫和亞歐文化與科技交流，全方位地增進與歐洲各國之互動關係。

加上，中亞各國不但本身具備豐富的能源和礦產資源，更深具地緣優勢，再加上拉攏中亞可達到抗衡美俄的戰略意義，故「連通中亞」對大陸之政經重要性高。因此，在「一帶」之中，研判「大陸連通中亞」將為其建設重點。不過，大陸佈局中亞，亦須面臨中亞國家政局不穩定的政治風險，以及因該地區之軟硬體投資環境並未健全，使得「亞投行」具有回收不確定性之問題與投資風險。

在中亞五國之中，以哈薩克最突出，不僅經濟規模在中亞居主導地位⁶，更是吸引外國直接投資最多者⁷，進出口貿易佔中亞的比重亦超過 6 成。而大陸對中亞之經貿往來，亦同樣集中於哈薩克，2012 年大陸對哈薩克投資額甚至躍居大陸對外總投資的第三大。在 2012～2014 年大陸對中亞五國年平均總進口、總出口額中，哈薩克分別佔 56.19%、52.85%，均超過半數，於中亞地區居關鍵地位。

三、「一帶一路」對兩岸經貿發展之影響

(一) 定位新疆為「一帶」核心區：對我經貿往來之影響

⁵另一個可能建設方案是從哈薩克入境俄羅斯，最後抵達芬蘭灣和波羅的海之中歐交通運輸走廊。

⁶以 2013 年為例，哈薩克的 GDP 占中亞五國 GDP 總和的比重達 67.11%。

⁷在中亞五國於 2009~2012 年所吸引來自全球的 FDI 年均值中，流入哈薩克就達七成(70.9%)。

本研究根據基礎資料與文獻探討後研判，相當具政治經濟與能源安全意義之「大陸連通中亞」建設，有可能被選為首要開發的重點。與中亞接壤之新疆，其地緣優勢無可取代，因而被定位為「一帶」的核心區。表示，若要思考「一帶」對我方經貿之影響，其主軸乃針對新疆可能形成的佈局進行剖析。

大陸各省市之中，對中亞之經貿往來高度集中於新疆，多屬「邊境貿易」且居全大陸榜首。不過，由大陸整體總進口來看，新疆的進口較低⁸。並且，新疆自臺進口金額不僅低，幾乎都集中在電機與設備及其零件（HS 84）。若 2014 年新疆自臺總進口 100 元，該項產品就進口 95.7 元，顯示，我其他產品未來相當有開發新疆市場的空間。

近年新疆吸引愈來愈多大陸其他省份之投資，尤其是東部沿海地區對其投資規模漸擴大，招商引資水準也提高。預計在新疆被定位為「一帶」核心後，在政策加持下，應會加速其經濟發展⁹。新疆口岸貿易和物流主要集中在阿拉山口和霍爾果斯兩個口岸¹⁰，佔新疆全部口岸物流量的 90%，表示，未來若能進一步對二口岸深入瞭解，或可成為我產品透過新疆外銷「一帶」沿線地區的關鍵突破口。

不過，由於新疆存在疆獨之不確定性，而人身安全係投資者最在意，也是最基本之要求。故未來新疆是否能完全如大陸所規畫，發揮

⁸ 以 2014 年為例，在 HS 2 位碼產品分類，新疆有實質進口之 75 項產品中，僅有 5 項產品在大陸總進口的比重超過 5%（比重=該產品新疆進口金額除以該產品之大陸總進口金額）。其他產品（第 6 位至第 75 位），其比例均低於 2%，重要性較低。

⁹ 將可擴大其貿易規模、促進貿易結構優化，並增加吸引外商直接投資和國內資金的吸引力。

¹⁰ 其中，阿拉山口口岸是最重要者，同時也是中國大陸最大的陸路口岸，有公路、鐵路、管道三種運輸方式，而管道是最主要的過貨方式。

其「一帶」核心區之重要關鍵功能，「安全穩定」乃重要影響變數，大陸中央政府對本問題是否將挹注更多的資源與實質性做法，尚有待時間來持續觀察。

（二）定位福建為「一路」核心區：對我經貿往來之影響

本研究研判，與定位新疆為「一帶」核心區不同，大陸官方選擇「海洋戰略地位、與東協國家合作夥伴關係」皆非最突出之福建省為「一路」核心區¹¹，該戰略性決定，透露出大陸領導高層對「一路」之發展企圖心亦不同於「一帶」。由大陸的立場來看，既然與「一路」沿線國家擴大發展合作夥伴關係之「可操之在我」程度較不明確，反正不論有無「一帶一路」，大陸與「一路」沿線國家之合作進展，皆可在原有的基礎上持續運作，現階段倡議「一路」之戰略力道，應是以「政策創造新市場」之考量。尤其，對臺灣而言，福建省延續統戰考量，其對臺的地緣優勢亦是無可取代。

福建省「海西區」統戰目標自「十一五」第一次被寫進大陸中央文件後，其中，「平潭綜合實驗區」是專門為臺灣量身訂做的兩岸經濟合作實驗特區，其「先行」特色獲得大陸中央政府大力支持，但受限於「平潭」本身在基礎建設上的不足，其發展仍存有相當障礙。

本報告由實際數據分析發現，自海西區提升為大陸國家戰略後，相對於昔時，臺灣對福建省的經貿往來確有成長，但成長波動並不穩定。不過，自 2011 年 ECFA 實施後，臺灣對福建省服務業投資則出

¹¹ 無「一帶一路」之前，較多與東協國家已進行多方面合作之省市，例如，廣東、廣西、江蘇省。

現明顯成長趨勢。尤其，2014年3月的太陽花學運，雖阻擋了兩岸服務業貿易協議的簽署，但因服務業貿易協議中，已確立給予福建多項先行先試的優惠行業，致使2014年臺灣對福建投資金額較2013年突增，對福建投資比重自6.24%更躍至18.40%。

由於大陸對臺灣製造業之開放較早，因此欲進軍大陸之製造業廠商，應大部分已完成佈局，故應較穩定而不會出現大幅成長之情形，現階段臺商進軍大陸的重點產業將為服務業，對福建省亦然。研判我企業在經濟效益考量之下，未來與福建省之經貿關係，仍會在原有的基礎上持續運作，亦即，以「先行先試的服務業」為進軍的重點產業，似不會因為「一路」之戰略刺激就出現太大變化。

值得一提的是，本計畫發現，受限於臺灣的產業結構與規模，參與本研究座談之我廠商大多數不認為「一帶一路」可為其帶來立即性的經濟效益，但仍期盼未來有機會「搭大陸的政策便車」。並且，臺灣廠商其實相當務實，多表示，不論大陸方面提出什麼樣的戰略規劃，皆本著「平常心」看待；亦即，仍循著本身原有的利基與基礎來開拓市場，但對於大陸政策所指出的「發展方向」，因為有未來性，即使不熟悉、也願意開始去接觸。

第一章 緒論

第一節 計畫緣起與主旨背景

一、大陸本屆習、李新領導層執政後面臨兩難局面：內外環境皆不佳，經濟改革卻走到較難推動的「深水區」

中國大陸 2012 年 11 月 8 日在北京召開十八大，新的行政團隊正式上台，從此進入習近平、李克強的時代。不過，新領導層雖宣示全面深化改革的宏偉藍圖，然而，由於現實上所面臨的經濟結構發展失衡問題愈加嚴峻，大陸新政府此時亦不得不更審慎於經濟政策之強度。也就是說，往昔「強刺激」帶動大陸經濟成長之模式已經走到盡頭，於是外界開始看衰大陸經濟之發展前景¹²。這除了意味，大陸經濟正在進入一個長期減速的「新常態」過程，亦顯示，本屆大陸政府甫上台就面臨原本習慣以政策工具來影響實體經濟運行的調控能力呈式微之勢。

所謂「新常態」，就是經過一段不正常狀態後重新恢復正常狀態，它是「習式熱詞」之一。「新常態」就是不同以往的、相對穩定的狀態。這是一種趨勢性、不可逆的發展狀態，意味著中國大陸經濟已進入一個與過去三十多年高速增長期不同的新階段。習近平第一次提及「新常態」是在 2014 年 5 月考察河南的行程中。當時他說「中國發展仍處於重要戰略機遇期，我們要增強信心，從當前中國經濟發展的

¹² 當時外界不僅質疑 2014 年大陸能否實現 7.5% 經濟增長目標，也預測未來十年大陸經濟增長將大幅放緩。

階段性特徵出發，適應新常態，保持戰略上的平常心態。」¹³

事實上，中國大陸在歷經三十餘年改革開放後，經濟實力擴增之勢強勁，甚至遠超出其官方預期，成為全球第二經濟大國目標提早40年達成¹⁴。但外界有共識的認為，大陸經濟表現是「失衡增長」的成果，失衡問題日益凸顯，非可持續之發展模式，並且，目前已是不得不深入調整的關鍵時刻¹⁵。

尤其，眾所周知，大陸經濟發展「動力的強弱」與「是否持續」進行體制改革習習相關，但此際，不僅國際景氣低迷不利大陸進一步體制改革，在習近平上台前，容易改革的領域已基本完成，眼下該做的結構性改革，卻走到了較難推動的「深水區」。

於是外界不禁好奇，在大環境不佳、改革卻走到「深水區」，加上政策工具影響力遞減、發展失衡問題嚴峻，無法再延用昔時的「強刺激」政策之下，本屆習、李新的領導層將如何面對「經濟減速與改革不易」之兩難局面，進而找出新的增長動力，持續帶領大陸經濟往「強國」之路邁進？

二、習近平執政一年內迅速提出三大區域經濟發展「新政」

在眾人矚目之下，果然，習近平也不負重望，在上台不到一年內，

¹³ 以上資料來源為「百度百科」。

¹⁴ 根據大陸國家統計局國民經濟核算司司長許憲春，在2002年11月的十六大報告中提出，「2000年大陸國內生產總值已超過義大利，躍居世界第六位，未來大陸經濟至少保持7.18%年增長速度之下，有可能在2050年超過日本，成為世界第二經濟大國」。言猶在耳，2010年大陸已超過日本成為全球第二大經濟體。

¹⁵ 近年來大陸空氣品質「霧霾漫天」狀態，也讓大陸人民意識到確實已走到不得不調整的關鍵時刻。

迅速提出三大戰略，如表 1-1-1 所示。眾所周知，根據中國共產黨一直以來的決策模式，最關鍵的改革宣示多是在每一屆領導層上臺後的三中全會出現，並且，在會議後公佈的「決定」文件，則是新領導層未來執政的大政方針。該第十八屆三中全會的「決定」內，披露本屆新領導人在對外開放戰略的企圖心相當強。

觀察習近平自 2012 年 11 月執政一年內，所提出的區域經濟發展「新政」，包括 2013 年 3 月的「上海自由貿易試驗區」、2013 年 7 月的「黃金水道」，以及，分別於 2013 年 9 月訪問中亞四國，出席 G20 與上海合作組織元首會議、2013 年 10 月在印尼出席 APEC 領導人非正式會議等國際場合，提出共建「一帶一路」倡議¹⁶。並且，在 2013 年 11 月 15 日，中國大陸三中全會頒布《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，明確提出「推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設，形成全方位開放新格局」。

值得一提的是，其中，「絲綢之路經濟帶」可說是「西部大開發戰略」的進一步深化。「西部大開發」自江澤民在 1995 年提出，歷經胡錦濤推展以來，其實是迄 2010 年正式啟動與東協的自貿區建設，更廣泛的東亞經濟合作倡議不斷被提出，才促使西部地區的發展條件愈來愈多元。此際，習近平以更大的戰略格局、借助更多國家的共同合作，從基礎建設角度切入西部地區，尤其強調發展大西北地區，後續推進的策略規劃令人關注。

這三大「新政」戰略之中，除了偏向大陸內陸建設之「黃金水道」

¹⁶ 「絲綢之路經濟帶（Silk Road Economic Belt）、21 世紀海上絲綢之路（Maritime Silk Road）」。

戰略外，另二戰略則較屬於借助與其他國家合作之外力來發展，「可操之在我」程度並不高。外界有共識的認為，本屆大陸政府發展「上海自貿區」戰略，試圖來與美國主導之跨太平洋經濟夥伴關係協定（TPP¹⁷）接軌，但此戰略目標需達到高標準的開放條件，對大陸整體經濟結構影響甚大，非短時間的努力即可達成。至於，「一帶一路」所牽涉的國家與層面，更為多元與複雜，因其影響深遠廣受各方關注，值得深入研究。

表 1-1-1 習近平執政一年內所提出的區域經濟發展「新政」

習近平 (2012年11月~)	上海自貿區	2013年3月，李克強在上海調研，表示支持建設上海自貿區，9月29日掛牌，10月1日正式運作。開放金融、航運、商貿、專業、文化和社會6大服務業領域，涵蓋了貿易自由化、投資自由化、行政簡化、金融國際化及可複製等內容。
	「黃金水道」	2013年7月，習近平提出：長江流域要加強合作，發揮內河航運作用，把全流域打造成「黃金水道」。2014年3月5日，十二屆人大二次會議，李克強在政府工作報告中首次提出：「依託黃金水道，建設長江經濟帶」國家戰略。
	「一帶一路」	2013年9月習近平訪問中亞四國，在哈薩克提出共建「絲綢之路經濟帶」，10月在印尼出席APEC領導人非正式會議等國際場合，提出共建「21世紀海上絲綢之路」。 2013年11月15日，中國大陸三中全會頒布《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，明確提出「推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設，形成全方位開放新格局」。將其寫入（7-26）「加快沿邊開放步伐」段落內，正式確立國家戰略的層級。

資料來源：本研究整理。

亦即，「一帶一路」，以加強大陸具有主導力的自由貿易區建設

¹⁷ Trans-Pacific Partnership, TPP：是美國推動的跨太平洋全球最大自由貿易區，現有十二個成員經濟體，分別是新加坡、汶萊、智利、紐西蘭、美國、澳大利亞、秘魯、馬來西亞、越南、日本、加拿大和墨西哥。

¹⁸，進而打造沿邊對外開放之升級版，成為帶動大陸沿邊與中西部地區經濟發展的新動力，這對於解決大陸經濟減速的「新常態」、發展不平衡、產能過剩、貧富差距等國內問題更有助益。

三、大陸推展「一帶一路」開拓新的合作領域走出去

觀察「一帶一路」的戰略佈局，可發現，它改變過去以吸引外資為主的經貿策略，轉向打開海外市場，企圖藉由國際合作，對沿線區域國家的基礎建設與金融支援，帶動大陸經濟持續增長之外，它也是與沿線各國間之對外開放再升級，可開闢新的對外開放市場和領域，發展區域化整合，降低對外市場單一化的風險；更企圖在依賴傳統歐美市場與以低廉價格為優勢的商品之外，開拓新的合作領域、創出更大的新格局。

近年來中國大陸「大國崛起」之勢已然成形，然而，大陸經濟仍存在諸多問題，由「大國」過渡到「強國」之路其實尚不明朗。事實上，在內外經濟環境不佳、改革卻走到「深水區」，加上，政策工具影響力遞減之下，習近平則擬以「一帶一路」，形成全方位開放新格局，為國際話語權跨出重要一步，亦是習近平的重要戰略目標。

四、大陸推展「一帶一路」：或有益於我方實現開發新興市場目標，值得審慎評估我方是否可能「搭其政策便車」

目前兩岸經貿往來的主軸，仍偏重在兩岸產業分工的型態，且以東部沿海地區為發展重心。但由於大陸沿海地區的生產成本迅速提

¹⁸ 例如，主要包括與東協之東協加一、與俄羅斯、中亞之上海合作組織。

高，漸失「世界工廠」地位，使過去臺灣主要以出口中間財到沿海加工的三角貿易模式愈難維持，致使不少大陸的台商有往內陸遷移之規劃。尤其，若大陸建設「絲綢之路」有助於提升內陸經濟的發展，那麼內陸經營條件的改善，有可能使台商能更順利的在當地營運及升級轉型；對於臺灣主要以出口中間財之貿易優勢而言，也可在大陸內陸地區持續順利發展。

至於，在透過「一帶一路」向外拓展方面，中國大陸與「一帶」沿線各國的關係，主要是建立在既有自由貿易區的基礎上再深化擴展，未來若在沿線國家大興基礎建設，亦有益於臺灣透過與中國大陸合作，進一步前往這些新興市場地區設立貿易中心或設廠，實現我方「開發新興出口市場、製造業全球化」目標。例如，「一帶」沿線之中亞屬於開發中國家，生產成本較低廉，距離全球主要消費市場—歐洲，在地理區位上相對較近；因此在中亞地區的開發和設廠，將會有利於臺灣更有效地拓銷歐洲市場，降低相關的營運成本。

此外，中國大陸在高鐵與公共工程項目的輸出，過去幾年已有不錯的成績，尤其在高鐵方面¹⁹，大陸高鐵除因本身技術成熟之外，價格比德國、日本更為優惠也是一大優勢；而臺灣具備良好機電整合能力，雙方在工程方面的合作頗具開發潛力。並且，大陸目前正積極推廣的「中亞高鐵」²⁰，將產生人流、物流更便利效果，加速大陸與中

¹⁹ 中國大陸國務院總理李克強出訪泰國、肯亞、越南、印度、羅馬尼亞、澳洲、英國等國時，都提到輸出高鐵的建議，目前確定的輸出計畫，就是在北京與莫斯科之間興建「歐亞高鐵」。2014年中國大陸在關於鐵路項目方面的對外合作，簽署的合作金額就高達1,000億元；合作國家涵蓋：新加坡、南非、澳大利亞、阿根廷、菲律賓等國。

²⁰ 「中亞高鐵」：目前中國大陸、伊朗、巴基斯坦和印度正就鋪設路線進行商談。中亞高鐵的路線將會以幾年前早已開工建設的「中吉烏鐵路」為基礎。

亞之經貿整合，加之開闢交通與物流大道，及貿易及投資便捷化的合作，與中亞的貿易物流運輸需求將會大幅提升。因此，兩岸亦可針對物流運輸與基礎建設等業務等加強合作。

而「海上絲綢之路」除了陸上經濟之外²¹，亦可能帶來與「海洋經濟」有關的商機。中國大陸提出「海上絲路」目的之一，正是要把「海洋經濟」納入成為經濟轉型的重要一環。表示，倘若我廠商經過審慎評估之後，擬拓展與海洋經濟有關之商業耕耘，即可透過兩岸 ECFA 架構下的合作議題，藉此擴展「海洋經濟」。

值得一提的是，中國大陸推動「一帶一路」不僅帶給帶臺灣機會，也帶來威脅與挑戰。加上，「一帶一路」沿線國家的政治穩定度不明確，於基礎設施開發之營運風險不低。表示，我方對於此大格局的戰略建設，不一定可順利「搭政策便車」，確實宜及時深入審慎研究。

第二節 計畫架構與研究方法

壹、計畫架構

本報告主要係針對中國大陸推動『一帶一路』之策略分析及因應所進行的研究。如圖 1-1-1 之研究架構所示，基本上，由於本議題正在逐步推展與發酵中，國際局勢詭譎變化之下，我政府的參與程度與立場，亦在逐步因應調整，透過本報告的深入研究，不僅有助於瞭解

²¹ 陸上交通連結包括，縱貫東南亞的「泛亞鐵路」與中國大陸相連接，泛亞鐵路是覆蓋東南亞地區的高鐵網絡。泛亞鐵路從雲南昆明出發，經由越南、柬埔寨、泰國、馬來西亞，抵達新加坡。

大陸推動「一帶一路」對於其經濟發展之影響，本議題對正處於轉型過程的兩岸經貿關係，其影響面尤有必要持續關注，以利我方研擬因應策略。

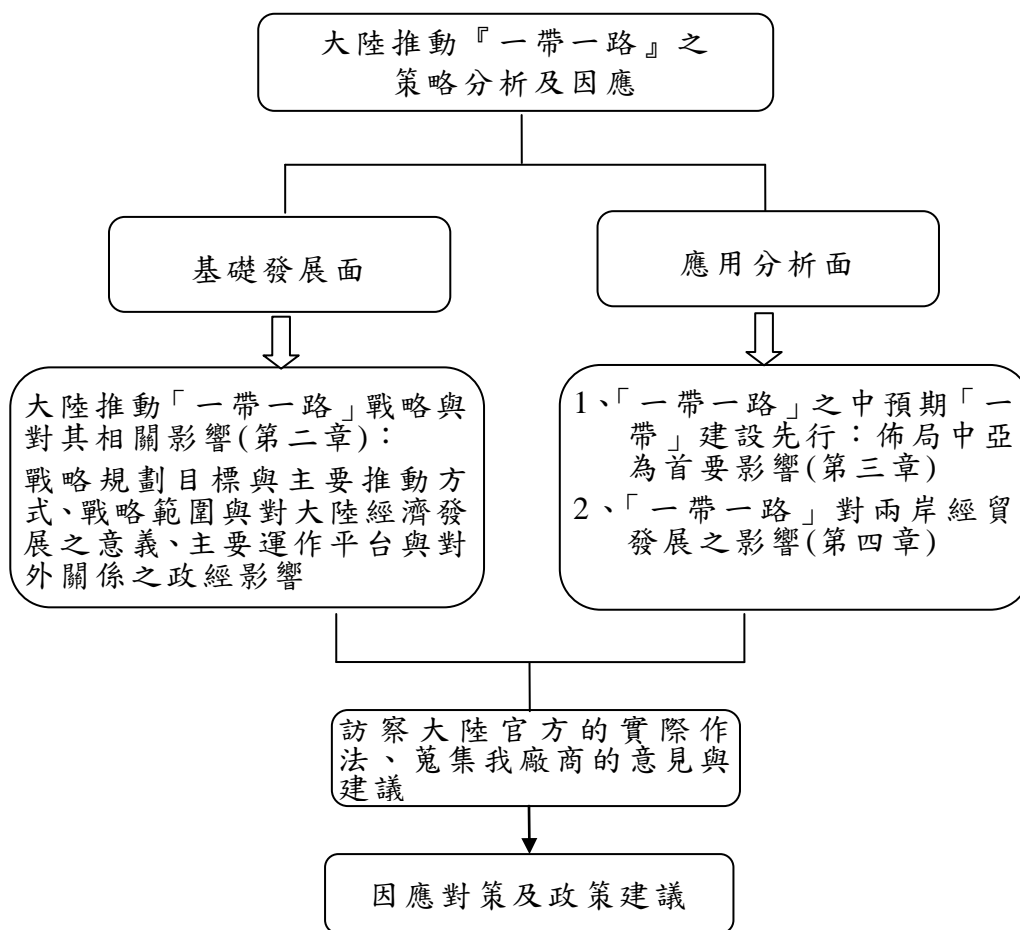


圖 1-1-1 本計畫之研究架構圖

表示，除了有必要持續關注本議題動態發展之外，對於本屆習、李新領導層為了應對大陸經濟進入長期減速的「新常態」之兩難時局

²²，進而提出如此龐大的戰略規劃，其戰略意涵、執行力度與影響面皆深遠而複雜，亦應加以探索。

然而，因為本計畫的執行時間與規模皆相當有限，為了集中焦點、提高研究意義，本報告主要針對二大部份（基礎發展面、應用分析面）進行深入探討。所謂「基礎發展面」，乃分析大陸推動「一帶一路」戰略與對其相關影響，包括戰略規劃目標與主要推動方式、戰略範圍與對大陸經濟發展之意義、主要運作平台與對外關係之政經影響。所謂「應用分析」，乃針對「一帶一路」戰略之進展與發展預期進行研判，最後，則是分析「一帶一路」對兩岸經貿發展之影響。

貳、研究方法

本報告的研究方法包括屬質與屬量兩層面。在屬質方面，主要透過回顧文獻的探討與觀察相關議題的發展，剖析中國大陸推動「一帶一路」的經貿戰略意涵與進展，以及，對其經濟發展與對外經貿關係之影響。在屬量的研究方面，則根據統計指標，分析目前的兩岸經貿往來，進而探討大陸推動「一帶一路」之下，對未來兩岸經貿關係之影響。並且，由於該二大倡議若能逐步落實，可預期將帶動對「一帶一路」沿線新興市場之開拓商機，進而影響台商在大陸市場之佈局，因此，相當值得舉辦座談會，來蒐集我廠商的意見與建議。最後，則根據研究成果，進而提出因應對策及政策建議供政府相關單位參考。

²² 對大陸而言，目前乃大環境不佳、改革走到「深水區」，加上，政策工具影響力遞減之兩難時局。

至於，座談會的討論議題主要有二，一是經由本報告的研究，分析目前的兩岸經貿往來，進而探討大陸推動「一帶一路」之下，對未來兩岸經貿關係之影響，聽取產學專家的意見與建議。另一則是針對大陸推動「一帶一路」之規劃，定位可能有商機的臺灣廠商，聽取其需求與分析意見。以上，皆據此研擬政策建議，提供未來我方制定相關大陸政策，或與大陸進行兩岸經貿談判時之參考資料。

第二章 大陸推動「一帶一路」戰略與對其相關影響

第一節 戰略規劃目標與主要推動方式

壹、戰略規劃

一、早在外界紛紛關注上海自貿區之前，就已在籌備「一帶一路」倡議：「開放倒逼改革」之新增長動力

觀察中國大陸在推動「一帶一路」相關工作的成果，即可發現習近平早在外界紛紛關注上海自貿區之前，就已在籌備「一帶一路」倡議。例如，2013年10月24日，在中國大陸主導下，正式發起「亞洲基礎設施投資銀行」（簡稱「亞投行」）；2014年6月第38屆世界遺產大會宣佈，中國大陸「大運河²³與絲綢之路」項目，通過審議，正式被列入「世界遺產名錄」。至於，中國大陸和哈薩克（哈薩克斯坦；The Republic of Kazakhstan）、吉爾吉斯（吉爾吉斯斯坦；Kyrgyzstan）聯合申報的跨國項目「絲綢之路」，則成為首例跨國合作、成功申遺²⁴的項目。

以上，確實可相信習近平自執政以來，就以鴨子滑水的努力在推動「一帶一路」。不過，直到2014年11月4日，大陸召開中央財經領導小組第八次會議，對於「一帶一路」戰略規劃的構想才正式宣佈

²³ 是中國大陸東部平原上的大工程，為世界上最長、開鑿最早、規模最大的運河。

²⁴ 「遺」即是指世界遺產。「申遺」即是指世界上國家和地區以某一地區的特殊遺產價值向聯合國教科文組織遺產委員會申請加入世界遺產的行為。

具體的執行作法²⁵，緊接著，習近平立即於 11 月 5-11 日 APEC 領導人會議周內，不斷宣傳「一帶一路」，廣邀各國參與。至此，它方成為國際媒體關注的焦點。

以中國大陸入 WTO 以來的發展經驗證明，「開放倒逼改革」的效應相當大²⁶，既然外界有共識的認為，未來一段不算短的時間，國際環境復甦不明朗、大陸經濟進入長期減速的「新常態」，加上，大陸原以吸引外資、拓展外貿為主的經貿策略面臨轉型瓶頸。為了面對此艱困時局，要在「深水區」內持續進行體制改革、進而找出新的增長動力，於是，習近平再次借用「開放倒逼改革」效應，提出「一帶一路」戰略。

二、習近平定調於「交通和物流、貿易和投資便利化協定、金融領域、能源、糧食安全」之五大戰略目標

誠如習近平表示：「中國經濟的發展，是一個不斷開拓創新和尋求突破的過程」²⁷，為了從國際範圍、國內的發展、產業支撐等多視角、多層次來達成戰略目標，因此，習近平在「一帶一路」總體規劃上，定調於「交通和物流、貿易和投資便利化協定、金融領域、能源、糧食安全」之五大戰略目標。在確定戰略目標後，習近平亦提出，可先實施以「五通」為基礎之執行方向，達成「以點帶面、從線到片，逐步形成區域大合作，造福於各國人民」。

²⁵ 該會議決議主要的推動方式，是以發起亞洲基礎設施投資銀行（Asian infrastructure investment bank, AIIB），簡稱「亞投行」，與出資 400 億美元成立絲路基金為推手。

²⁶ 借由對外開放的壓力與挑戰，倒逼國內經濟進行持續改革轉型。

²⁷ 2013 年 12 月 13 日習近平在大陸政府之年度最重要會議「中央經濟工作會議」上講話。

大陸的學界亦有進一步的詮釋，根據崔景明(2015)²⁸指出，所謂的「五通」，各項的重點如下：一、「加強政策溝通」²⁹，二、「加強道路聯通」³⁰，三、「加強貿易暢通」³¹，四、「加強貨幣流通」³²，五、「加強民心相通」³³。除此之外，2013年10月習近平在APEC會議上，其實已針對「互聯互通」提出四點建議³⁴，在這次會議上，可謂大陸對「互聯互通」闡釋的初步確認與推進的方向。

2014年11月8日，習近平在「加強互聯互通夥伴關係對話會」³⁵會議上，又進一步指出，「『互聯互通』應該是基礎設施、制度規章、人員交流三位一體³⁶，如果將「一帶一路」比喻為亞洲騰飛的兩隻翅膀，那麼互聯互通就是兩隻翅膀的血脈經絡」。

²⁸ 崔景明(2015)，「『一帶一路』外交戰略簡析」，《思想理論教育導刊》，2015年第5期。

²⁹ 即各國就經濟發展戰略和對策進行充分交流，本著「求同存異」原則，協商制定推進區域合作的規劃和措施，在政策和法律上協助促進區域經濟融合。

³⁰ 即打通從太平洋到波羅的海之運輸大通道，在此基礎上，積極探討完善跨境交通基礎設施，逐步形成連接東亞、西亞、南亞的交通運輸網路，為各國經濟發展和人員往來提供便利。

³¹ 即絲路國家應就貿易和投資便利化問題進行探討並作出適當安排，消除貿易壁壘，降低貿易和投資成本，提高區域經濟迴圈速度和品質；探索區域性自由貿易，推進跨境自由貿易園區建設。

³² 即推廣中俄等國在本幣結算方面開展良好合作中積累的豐富經驗，降低流通成本，增強抵禦金融風險能力，提高經濟國際競爭力。

³³ 即絲路國家的合作必須得到各國人民支持，應加強人民友好往來，增進相互瞭解和傳統友誼，為開展區域合作奠定堅實民意基礎和社會基礎。

³⁴ 一是構建覆蓋太平洋兩岸的亞太互聯互通格局；二是打通制約互聯互通建設的瓶頸；三是在區域和國際合作框架內推進互聯互通和基礎設施建設；四是利用互聯互通促進亞太地區人民在各領域建立更密切聯繫。

³⁵ 2014年11月9日，人民網。中華人民共和國主席習近平、孟加拉人民共和國總統哈米德、柬埔寨王國首相洪森、寮國人民民主共和國主席朱馬里、蒙古國總統額勒貝格道爾吉、緬甸聯邦總統吳登盛、巴基斯坦伊斯蘭共和國總理謝裏夫、塔吉克共和國總統拉赫蒙，於2014年11月8日在北京舉行加強互聯互通夥伴關係對話會。會議由中華人民共和國主席習近平主持。聯合國亞太經社會執行秘書阿赫塔爾、上海合作組織秘書長梅津采夫參加會議。

³⁶ 應該是政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通五大領域齊頭並進，是全方位、立體化、網路狀的大聯通，是生機勃勃、群策群力的開放系統。「一帶一路」與互聯互通相融相近、相輔相成。

習近平並對加強「互聯互通」提出了五點建議：第一，以亞洲國家為重點方向，率先實現亞洲互聯互通；第二，以經濟走廊為依託，建立亞洲互聯互通的基本框架；第三，以交通基礎設施為突破，實現亞洲互聯互通的早期收穫；第四，以建設融資平臺為抓手，打破亞洲互聯互通的瓶頸，中國大陸將出資 400 億美元成立開放的絲路基金；第五，以人文交流為紐帶，落實亞洲互聯互通的社會根基。未來五年，中國大陸將為周邊國家提供 2 萬個互聯互通領域培訓名額。」

簡言之，解讀以上習近平的對外講話與大陸學者的說明後，可知這「五通」的相互關係為「貿易暢通是先導，道路聯通是基礎，政策溝通是保障，貨幣流通是重要支撐，民心相通是動力源泉」。預估在這「五通」的帶動下，將以文化、旅遊、貿易、金融、交通、基礎建設等產業首先推動，進而促進其他產業的發展。

貳、「一帶一路」主要推動方式

2014 年 11 月 6 日、2015 年 2 月 10 日，習近平主持中央財經領導小組第八、九次會議，持續研究「一帶一路」規劃。2015 年 2 月 1 日大陸國務院副總理張高麗召集成立「“一帶一路”建設工作領導小組」，該領導小組辦公室設在國家發改委，具體承擔日常工作。領導小組之主要組成人員，除了組長張高麗（中共中央政治局常委、國務院副總理）之外，4 位副組長包括：王滬寧（中共中央政治局委員、中共中央政策研究室主任、中央全面深化改革領導小組辦公室主任）、汪洋（中共中央政治局委員、國務院副

總理)、楊晶(中共中央書記處書記、國務委員兼國務院秘書長)、楊潔篪(國務委員、中央外事辦主任)。

該領導小組成立後，開始以工作會議的方式積極推進，2015年7月21日張高麗主持工作會議並表示，「一帶一路」要突出重點，要瞄準重點方向，著力推進新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國—中亞—西亞、中國—中南半島、中巴、孟中印緬六大國際經濟走廊建設³⁷。要加強指導和協調，明確各省區市的定位，發揮各地比較優勢，加強東中西合作，實現良性互動，在參與建設中形成全大陸一盤棋。

此外，由於建設「一帶一路」，其核心就是經濟發展，而金融又是推動經濟發展的決定性因素。2014年11月4日，大陸召開中央財經領導小組第八次會議，正式宣佈對「一帶一路」戰略規劃的具體執行作法，是以籌備國際級的「亞洲基礎設施投資銀行」(簡稱「亞投行」)³⁸，與出資400億美元成立絲路基金為推手。

2012年11月習近平執政，2013年10月「亞投行」正式發起，它是習近平、李克強在先後出訪東南亞國家時，10月24日習近平於印尼期間所提出的構想。當時習近平發表題為《攜手建設中國—東盟命運共同體》的演講，提出：「中國致力於加強同東盟國家的互聯互通建設，中國倡議籌建亞洲基礎設施投資銀行，願支持本地區發展中國家，包括東盟國家開展基礎設施互聯互通建設」。

³⁷陸上依託國際大通道：新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國-中亞-西亞、中國-中南半島等國際經濟合作走廊；海上以重點港口為節點，運輸大通道：中巴、孟中印緬兩個經濟走廊。

³⁸「亞洲基礎設施投資銀行」(Asian infrastructure investment bank, AIIB)，絲路基金(Silk Road Fund)。

在中國大陸主導下，2014年10月有21國簽署《籌建亞投行備忘錄》³⁹，主要由中國大陸出資，該銀行規模的目標是1,000億美元；接著，11月習近平選擇在國際矚目的APEC會議上，大力宣傳「一帶一路」，並廣邀各國參與「亞投行」。由於全球經濟低迷，「一帶一路」與「亞投行」有可能成為新一輪經濟增長的動力所在，加上，大陸財政部長樓繼偉指出，籌建亞投行是補充現有國際經濟秩序的建設性舉動，是對現有多邊開發銀行的有益補充。並且，亞投行與現有多邊開發銀行（世界銀行和亞洲開發銀行）是互補而非競爭關係。促使英、法、德、義等國打破與美國的一致立場，申請加入創始會員國。

據大陸財政部的消息⁴⁰，迄2015年3月31日計有57個國家成為亞投行意向創始會員國，其中域內國家37個、域外國家20個。從地域看，37個域內國家主要來自亞洲和大洋洲⁴¹，20個域外國家則來自歐洲、拉美和非洲⁴²。

原則上，3月底乃截止創始會員國的申請，但可能是為了保留讓美國、日本有考慮的空間，大陸財政部長樓繼偉還對外表示，即便在截止日期過後，仍然歡迎其他國家加入。6月29日，共有57個意向

³⁹ 包括孟加拉、汶萊、柬埔寨、中國、印度、哈薩克斯坦、科威特、寮國、馬來西亞、蒙古國、緬甸、尼泊爾、阿曼、巴基斯坦、菲律賓、卡塔尔、新加坡、斯里蘭卡、泰國、烏茲別克和越南等21國。「21國簽約決定成立亞投行」，海南日報，2014/10/25。

⁴⁰ 2015年04月16日南方都市報。

⁴¹ 包括阿塞拜疆、孟加拉、汶萊、柬埔寨、中國大陸、印度、印尼、伊朗、以色列、約旦、哈薩克、韓國、科威特、吉爾吉斯、寮國、馬來西亞、馬爾地夫、蒙古國、緬甸、尼泊爾、阿曼、巴基斯坦、菲律賓、卡塔尔、沙烏地阿拉伯、新加坡、斯里蘭卡、塔吉克、格魯吉亞、泰國、土耳其、阿聯酋、烏茲別克、越南、澳大利亞、紐西蘭和俄羅斯。

⁴² 包括奧地利、丹麥、法國、芬蘭、德國、冰島、義大利、盧森堡、荷蘭、挪威、波蘭、葡萄牙、西班牙、瑞典、瑞士、英國、馬爾他、巴西、埃及和南非。

創始會員國代表在北京出席簽署協定儀式，創始會員國依照國內生產總值大小作為權重，制訂各國份額比重，全部出資為 1,000 億美元，中國大陸則作為最大的出資國，出資 500 億美元，對亞投行的經營決策具有主導權⁴³。按照其工作計畫，創始會員國將啟動章程談判和磋商來制定協議條款（基本治理規則），預計各國在 2015 年內將完成章程談判和簽署工作，使「亞投行」在 2015 年底前可投入運作。

至於，設立主權基金之絲路基金（Silk Road Fund），則是在 2014 年 11 月 4 日，大陸召開中央財經領導小組第八次會議，通過「一帶一路」將以發起建立「亞投行」和設立絲路基金之具體執行作法。就在該會議的第二天，在北京舉辦之亞太經濟合作組織（APEC）領導人會議正式拉開帷幕，在 APEC 會議上，習近平向與會的各國領袖宣佈，將出資 400 億美元成立「絲路基金」，絲路基金是開放型基金，歡迎亞洲區域內外的投資者積極參與，同時，未來五年中國大陸將為周邊國家提供兩萬個「互聯互通」領域的培訓名額，加強相關國家間的人文交流。11 月 8 日習近平更進一步指出，絲路基金將為基礎設施、資源開發、產業合作和金融合作等專案提供支持。

總之，「亞投行」、絲路基金的建立，預期有相當大的資金將投入基礎設施上，顯示，基礎設施建設將成為新一輪經濟增長的動力所在。當然也是帶動大陸經濟增長的一大利器。並且，「亞投行」、絲路基金無疑是大陸經濟發展實現國際化的一個多邊平台，有利於大陸工業化的向外延展，同時，對人民幣的國際化也會有不小的推動作用。

⁴³ 朱宏春(2015)，「中國如何應對亞投行治理和運營中的挑戰？」，《南方金融》，2015 年總 466 期。

第二節 戰略範圍與對大陸經濟發展之重要意義

壹、範圍定義與所涉及大陸之主要省市

一、「絲綢之路經濟帶」範圍定義

所謂「絲綢之路經濟帶」，是在「古絲綢之路」概念基礎上，構建一個新的經濟發展區域。2013年9月習近平提出共建「絲綢之路經濟帶」之構想時，如圖2-2-1所示⁴⁴，初步規劃（在空間走向上），是以歐亞大陸橋為主的北線、以石油天然氣管道為主的中線、以跨國公路為主的南線三條線。至於，在大陸內部的範圍內，最初是2013年11月5日大陸國家發改委在北京召開「絲綢之路經濟帶研究座談會」，對於「國內區域範圍」定義，指出包括西北五省、重慶、四川、內蒙古和新疆建設兵團，還將擴展到其他省區。

簡言之，「絲綢之路經濟帶」本質上就是從中國大陸開始，結合沿著絲綢之路途經的國家和兩側附近的國家，東邊牽聯著亞太經濟圈，西邊聯繫著歐洲經濟圈，被認為是「世界上最長、最具有發展潛力的經濟大走廊」。從「絲綢之路經濟帶」所容納的國家和地區來看，它正朝向歐亞大陸經濟整合的方向邁進，沿著這個路徑前進，地域遼闊，將涵蓋近世界一半的人口，有豐富的自然資源、礦產資源、能源資源、土地資源和寶貴的旅遊資源，被稱為21世紀的戰略能源和資源基地，是中國大陸本屆新領導人提出的龐大戰略規劃。其戰略目標之一是，絲綢之路經濟帶的建設，將為大陸西部建設帶來巨大的發展。

⁴⁴ 「各地爭搶發展新機」絲綢之路經濟帶熱點解讀」，城市觀察第19期，2014年。



圖 2-2-1 2013 年 9 月「絲綢之路經濟帶」所規劃之北中南線三條線

不過，正式確定「一帶一路」所涉及大陸之主要省市，是 2013 年 12 月 14 日，大陸發改委和外交部舉行的「推進絲綢之路經濟帶和海上絲綢之路建設座談會」⁴⁵，如表 2-2-1 所示，有西北 5 省、西南 4 省市以及東部 5 省的代表參加，合計為 14 個省市⁴⁶。

然而，以大陸地方政府向來高度競爭「政策紅利」來爭取財政支持的慣例，繼 2013 年 12 月會議之後，競相爭搶「絲綢之路經濟帶」建設機遇的省份，當時還包括河南、湖北、湖南、山東、山西等省份已對外表示有極大興趣，強調自家當地有古絲綢之路的沿線與關聯性，提出要求加入的表述並進行遊說。

⁴⁵ 「全面解讀『絲綢之路經濟帶』」，人民論壇網，2014/10/13。

⁴⁶ 所謂西北 5 省包括陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆；西南 4 省市為重慶、四川、雲南、廣西；東部 5 省為江蘇、浙江、廣東、福建、海南。

二、「海上絲綢之路」範圍定義

文獻指出⁴⁷，「絲綢之路」是古代中國大陸與亞歐非國家在政治、經濟、文化往來通道的統稱，它開拓於陸上，又發展於海上，是具有歷史意義的文明傳播之路。如今，習近平重新提出建設「21世紀海上絲綢之路」，劉賜貴（2014）分析⁴⁸，是希望在「古絲綢之路」概念基礎上，發掘特有的政治經濟價值和理念，並為其注入新的時代內涵，積極主動地發展與沿線國家的經濟夥伴關係。

2014年7月11日大陸交通運輸部水運科學研究院院長張寶晨在「中國航海日論壇」上指出，若根據習近平所提出的初步規劃（在空間走向上）⁴⁹，「海上絲綢之路」應有三條重點戰略路線：一是從大陸沿海港口過南海，經麻六甲海峽到印度洋，延伸至歐洲；二是從大陸沿海港口過南海，經印尼到達南太平洋；三是長期則可考慮延著北冰洋航線⁵⁰。

「海上絲綢之路」的地理範圍相當廣大、涵蓋的國家眾多，根據胡振宇（2014）⁵¹闡釋「中國國家海上絲綢之路」戰略方針，指出「海上絲綢之路」沿線可劃分為六大重點合作區域，涵蓋東南亞、南亞、西亞、非洲、歐洲、太平洋島國地區。包括東協10國（印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、汶萊、越南、寮國、緬甸、柬埔寨），

⁴⁷ 陳潮，「論海上絲綢之路興起的原因」，《三條絲綢之路比較研究學術討論會論文集》，2001/10。

⁴⁸ 劉賜貴，「發展海洋合作夥伴關係推進21世紀海上絲綢之路建設的若干思考」，《國際問題研究》，2014年第4期，頁1-8。

⁴⁹ 王敬文，「習近平提戰略構想：『一帶一路』打開『築夢空間』」，中國經濟網，2014/8/11。

⁵⁰ 北冰洋（Arctic Ocean），又稱北極海，位於北極圈內，是世界五大洋中最小最淺的。

⁵¹ 胡振宇，「推進21世紀『海上絲綢之路』建設」，《綜合開發研究院（快參）》，2014年8月，第220期，頁1-7。

非洲（全部 54 個國家），太平洋島國（澳大利亞、紐西蘭和另外 14 個太平洋島國聯盟國家），南亞 4 國（巴基斯坦、孟加拉、印度和斯里蘭卡），西亞 5 國（沙烏地阿拉伯、葉門、土耳其、以色列、伊朗），以及歐洲 10 國（法國、德國、義大利、荷蘭、西班牙、葡萄牙、挪威、瑞典、希臘、英國）。

可看到，整體「一帶一路」的規劃是橫貫歐亞，如圖 2-2-2 所示。至於，「海上絲綢之路」所涉及大陸內部之地區，最初的參考資料是，中國大陸曾經以「海上絲綢之路」向聯合國教科文組織遺產委員會申請加入世界遺產，當時申遺的大陸城市名單，僅包含蓬萊、揚州、寧波、福州、泉州、漳州、廣州、北海八個城市。不過，2014 年 6 月第 38 屆世界遺產大會宣佈，中國大陸僅有二項目「大運河與絲綢之路」⁵²，通過審議，正式被列入「世界遺產名錄」。

亦即，較為明確定義「一帶一路」所涉及大陸之主要省市，仍是 2013 年 12 月 14 日大陸發改委和外交部舉行的「推進絲綢之路經濟帶和海上絲綢之路建設座談會」⁵³，當時有西北 5 省、西南 4 省市以及東部 5 省的代表參加⁵⁴。然而，不同於其他省市，東部 5 省主要是涉及到「海上絲綢之路」之建設。

⁵² 是中國大陸東部平原上的大工程，為世界上最長、開鑿最早、規模最大的運河。

⁵³ 「全面解讀『絲綢之路經濟帶』」，人民論壇網，2014 年。

⁵⁴ 所謂西北 5 省包括陝西、甘肅、青海、寧夏、新疆；西南 4 省市為重慶、四川、雲南、廣西；東部 5 省為江蘇、浙江、廣東、福建、海南。



圖 2-2-2 「一帶一路」橫貫歐亞地區⁵⁵

簡言之，以 2013 年 12 月 14 日，大陸發改委和外交部共同舉辦的「推進絲綢之路經濟帶和海上絲綢之路建設座談會」參與名單來看，入榜「海上絲綢之路」乃東部 5 省市（上海、福建、廣東、浙江、海南）。不過，以大陸地方政府向來高度競爭「政策紅利」來爭取財政支持的慣例，尚有不少仍在排隊競相爭搶「海上絲綢之路」建設機遇的省市⁵⁶，這些城市由於歷史地位與地點較特殊⁵⁷，外界評估未來

⁵⁵ 資料來源：「曝光官方版『一帶一路』路線圖 海陸串連全球 44 億人口」，The News Lens 關鍵評論，2015 年 4 月 15 日，<http://www.thenewslens.com/post/151060/>。

⁵⁶ 還包括地處北部灣的北海、連雲港、天津、大連、青島等。

⁵⁷ 例如，北海臨近東協、其他環渤海城市有臨近日韓的經濟優勢。

被納入的可能性也不是全無⁵⁸。

三、2015 年 3 月正式公佈「一帶一路」：所涉及大陸之主要省市與其定位

2015 年 3 月 28 日，大陸官方首度公佈「一帶一路」建設之頂層設計規劃。由大陸發改委、外交部、商務部聯合發佈了《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》，正式公佈「一帶一路」終極版圖。

在該文件中，如圖 2-2-3 所示，圈定重點涉及的 18 個省市，包括西北 6 省（新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、內蒙古），東北 3 省（黑龍江、吉林、遼寧），西南 3 省（廣西、雲南、西藏），東部 5 省市（上海、福建、廣東、浙江、海南），內陸地區則是重慶。此外，該文件還提及要發揮港澳臺地區在「一帶一路」的作用，並明確各省市的定位及對外合作重點方向。

對該文件之重點，說明如下：①新疆被定位為「一帶」核心區，福建則被定位為「一路」核心區。②為推進「一帶一路」建設，中國大陸將充分發揮國內各地區比較優勢，實行更加積極主動的開放戰略，加強東中西互動合作，全面提升開放型經濟水準。

③文件內提及多個「節點城市」⁵⁹，包括西安、蘭州、西寧、重慶、成都、鄭州、武漢、長沙、南昌、合肥；而沿海的「節點城市」

⁵⁸ 李光全，「立足自身優勢搶抓 21 世紀海上絲綢之路建設機遇」，《青島日報》2014/7/5。

⁵⁹ 所謂「節點城市」，是指透過一些空間的安排，得以在許多重要戰略位置，進行軍事、經濟與政治的部署與對區域的掌控。在傳統區域經濟發展論者看來，正是區域經濟成長的關鍵。

更是強調的重點，表示加強上海、天津、寧波-舟山、廣州、深圳、湛江、汕頭、青島、煙臺、大連、福州、廈門、泉州、海口、三亞等沿海城市港口建設，強化上海、廣州等國際樞紐機場功能。

在內陸「節點城市」建設方面，則強調支援鄭州、西安等內陸城市建設航空港、國際陸港，加強內陸口岸與沿海、沿邊口岸通關合作，開展跨境貿易電子商務服務試點。針對內陸地區，提出將利用內陸縱深廣闊、人力資源豐富、產業基礎較好優勢，依託長江中游城市群、成渝城市群、中原城市群、呼包鄂榆城市群、哈長城市群等重點區域，推動區域互動合作和產業集聚發展，打造重慶西部開發開放重要支撐和成都、鄭州、武漢、長沙、南昌、合肥等內陸開放型經濟高地。

④將加快推動長江中上游地區和俄羅斯伏爾加河沿岸聯邦區的合作。建立中歐通道鐵路運輸、口岸通關協調機制，打造「中歐班列」品牌，建設溝通境內外、連接東中西的運輸通道。優化海關特殊監管區域佈局，創新加工貿易模式，深化與沿線國家的產業合作。

貳、「一帶一路」戰略對大陸經濟發展之重要意義

一、有助於解決大陸國內現有的諸多重大問題，改變過去大陸對外經貿的發展模式，輸出大陸產能過剩的產品，開拓新的國際合作領域

大陸本屆新領導層上台前，經濟結構發展失衡問題已相當嚴峻，加上，容易改革的領域已基本完成，經濟改革走到較難推動的結構性

改革、「存量改革」階段⁶⁰，屬於較難推動的「深水區」。因此，即使面臨內外環境皆不佳、經濟下行壓力不低之情勢，大陸新政府表示，不能輕易使用往昔「強刺激」帶動經濟成長之模式，強調「大陸經濟進入新常態、要以制度創新來釋放改革紅利」。

在這樣「經濟減速與改革不易」之兩難局面下，2013年9、10月習近平利用國際場合，分別提出共建「一帶一路」倡議後，11月在第十八屆三中全會頒布《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，明確提出「推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設，形成全方位開放新格局」，將「一帶一路」寫入第(7-26)「加快沿邊開放步伐」段落內，正式確立國家戰略的層級。12月在大陸政府之年度最重要會議「中央經濟工作會議」上，習近平綜合性指出「中國經濟的發展，是一個不斷開拓創新和尋求突破的過程」⁶¹。

整體而言，大陸本屆新領導層提出「一帶一路」宏偉的戰略佈局，若可順利推動，有助於解決大陸國內現有的諸多重大問題，包括經濟減速的「新常態」、發展不平衡、產能過剩、貧富差距等。並且，它更是企圖改變過去大陸經濟以吸引外資與出口擴張為主的經貿策略，轉向打開海外市場，企圖藉由國際合作，對沿線區域國家的基礎建設與金融支援，輸出大陸產能過剩的產品，持續帶動大陸經濟持續增長。它也是與沿線各國間之對外開放再升級，可開闢新的對外開放市場和合作領域，發展區域化整合，降低對外市場單一化的風險；更

⁶⁰ 所謂「存量改革」，是指通過對舊體制進行實質性改革，實現最終的制度創新。

⁶¹ 2013年12月13日習近平在大陸政府之年度最重要會議「中央經濟工作會議」上講話。

企圖在依賴傳統歐美市場與以低廉價格為優勢的商品之外，開拓新的合作領域、創出更大的發展格局。

二、「一帶一路」戰略若順利推動 有助於分擔大陸金融體系的風險

由於目前中國大陸的金融體系，存在銀根緊俏、利率高居不下，所謂「融資難，融資貴」的現象，不僅眾多中小企業難以獲得貸款，資金緊缺、經營有所困難，更突顯投資產出效率低落、貸款時間長、風險大、回收不確定的問題。袁鋼明(2015)⁶²強調，此現象甚至是中國大陸總體經濟持續下滑的根本因素，他指出造成此現象的原因，係因大陸金融體系存在根本結構性問題，期限長、資金需求高的基礎設施投資比例過重，擠佔中小企業融資空間，亦使得中長期貸款佔銀行貸款的比重高達近 60%，銀行負債過多，大量資金難以產生回轉和效率，並具備高度回收不確定性，使得金融體系陷於高度風險中，並且，資金周轉慢亦直接拉低投資產出效率。

因此，吳淑娟(2015)⁶³指出，目前大陸積極推動的「一帶一路」，如果採用基金支持基礎建設投資，將可使資金周轉得更快，銀行資金就可不用承受中長期貸款的壓力和風險，從而降低大陸整體金融體系的風險。中小型民營企業更可利用「一帶一路」的國際資本，例如「亞投行」的資金，以及大陸政府創建的「絲路基金」，來解決融資難、融資貴的問題，舒解金融體系的風險壓力。實際上，「亞投行」係由

⁶² 「加大基礎設施投資？林毅夫和袁鋼明該聽誰的？」，第二十三期清華大學中國與世界經濟論壇，中經網，2015年04月17日。

⁶³ 吳淑娟，「民企起舞「一帶一路」風口 亟待謀劃行動路線圖」，《經濟導報》，2015年5月6日。

中國大陸主導⁶⁴，為「一帶一路」之主要資金平台，57個意向創始會員國依照國內生產總值大小作為權重，制訂各國份額比重，全部出資為1000億美元，中國大陸作為最大的出資國(出資500億美元)，對亞投行的經營決策具有主導權⁶⁵。迄今「亞投行」堪稱順利的發展，預估將對中國大陸「一帶一路」戰略的進行多所裨益。

而「一帶一路」戰略若順利推動，除了預期可分擔大陸金融體系之風險外，張賽娥(2015)⁶⁶亦指出，在金融海嘯後，中國大陸的經濟成長主要由信貸產生的固定資產投資所帶動，但目前大陸國內很多基礎建設相關行業都有產能過剩問題，例如鋼鐵、水泥、電解鋁及船舶業等。「一帶一路」的提出，可以降低大陸資源閒置造成的經濟浪費，促進經濟轉型，從而朝更高產值之方向提昇。

第三節 主要運作平台與對外關係之政經影響

根據2015年3月28日，大陸官方公佈「一帶一路」建設之頂層設計規劃⁶⁷，提到將積極利用現有雙多邊合作機制，推動「一帶一路」建設，促進區域合作蓬勃發展，強化多邊合作機制作用。該文件指出，目前大陸可運用的次平台與次區域合作基礎與博覽會、論壇相當不少

⁶⁴ 為「一帶一路」之資金平台，其籌設獲得包括英、法、德、義等已開發國家的積極響應，於2015年6月29日，共有57個意向創始成員國代表在北京出席簽署協定儀式，創始會員國依照國內生產總值大小作為權重，制訂各國份額比重，全部出資為1000億美元。

⁶⁵ 朱宏春(2015)，「中國如何應對亞投行治理和運營中的挑戰？」，《南方金融》，2015年總466期。

⁶⁶ 李路陽，李留宇(2015)，「中國經濟改革與發展的新機遇(專訪全國政協委員、香港南華集團有限公司董事局副主席、國際金融專家張賽娥女士)」，《國際融資》，2015年第4期。

⁶⁷ 由大陸發改委、外交部、商務部聯合發佈了《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》，正式公佈「一帶一路」終極版圖。

⁶⁸，這些都將對「一帶一路」之推展發揮建設性作用。然而，為了提高研究意義，本節透過基礎資料與文獻對「一帶一路」之主要運作平台進行預期性研判分析。

壹、「一帶一路」之主要運作平臺

一、「一帶」：預期以「上海合作組織」為主要運作平台

陳濤、王習農（2014）分析指出⁶⁹，2013年9月習近平選擇在訪問中亞四國之際，於哈薩克提出「絲綢之路經濟帶」之最初倡議，其實有深刻的意義。在國際舞台上，中國大陸雖廣邀各國參與建設「絲綢之路經濟帶」，但其運作的軸心乃中國大陸具主導力之「上海合作組織」國際合作平台。

所謂「上海合作組織（SCO）」，簡稱為「上合組織」。早於2001年6月，大陸與俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏茲別克共六國元首舉行首次會議，並簽署《上海合作組織成立宣言》，宣言中包括展開區域經濟合作之內容。而隨著陸續簽署的《上海合作組織會員國政府間關於區域經濟合作的基本目標和方向及啟動貿易和投資便利化進程的備忘錄、上海合作組織憲章、上海合作組織會員國多邊經

⁶⁸將發揮上海合作組織（SCO）、中國—東盟「10+1」、亞太經合組織（APEC）、亞歐會議（ASEM）、亞洲合作對話（ACD）、亞信會議（CICA）、中阿合作論壇、中國—海合會戰略對話、大湄公河次區域（GMS）經濟合作、中亞區域經濟合作（CAREC）等現有多邊合作機制作用，相關國家加強溝通，讓更多國家和地區參與「一帶一路」建設。繼續發揮沿線各國區域、次區域相關國際論壇、展會以及博覽亞洲論壇、中國—東盟博覽會、中國—亞歐博覽會、歐亞經濟論壇、中國國際投資貿易洽談會，以及中國—南亞博覽會、中國—阿拉伯博覽會、中國西部國際博覽會、中國—俄羅斯博覽會、前海合作論壇等平臺的建設性作用。支持沿線國家地方、民間挖掘「一帶一路」歷史文化遺產，聯合舉辦專項投資、貿易、文化交流活動，辦好絲綢之路（敦煌）國際文化博覽會、絲綢之路國際電影節和圖書展。倡議建立「一帶一路」國際高峰論壇。

⁶⁹ 陳濤、王習農，「共建『絲綢之路經濟帶』路徑探析」，新疆社科論壇，2014（3）。

貿合作綱要》等，從此逐步加深會員國彼此之經貿合作。

顯示，「絲綢之路經濟帶」預期將主要依託於與俄羅斯、中亞國家相關之建設，來促進區域合作與夥伴關係。從此，可由原本較側重政治合作，轉型為同時注重經濟合作，有利中國大陸於區域內發揮更加積極的作用，維護邊界安全和穩定，特別是防範地區外其他大國或者大國集團插手地區事務，並且，使中亞地區成為中國大陸穩定的戰略後方。

事實上，對中國大陸而言，中亞地區的經濟戰略重要性也相當高。根據張猛、丁振輝（2013）分析⁷⁰，大陸與中亞國家陸地相連，中亞是古絲綢之路的必經地，在世界進入海權時代後式微，但現今高速鐵路的普及與重載鐵路的建設，正在改變全球商業運輸貿易的路線。中亞是東亞陸路到歐洲北線的必經之地，一旦陸運時代重新受到重視，那麼陸上的物流貿易必然大幅增加，此際，掌握陸上貿易物流的主動權，即擁有對商品的定價權和話語權。而中亞居於未來歐亞經濟整合之「咽喉」地位，其戰略意義不言可喻。

尤其，近年來隨著大陸經濟成長，對石油和鐵礦石等大宗商品消費亦快速增長，對外依存度不斷攀升；而俄羅斯、烏茲別克和哈薩克等國均有豐富的油煤氣資源⁷¹，俄羅斯和烏茲別克是世界上重要的產油大國，哈薩克的鎢、鈾等資源儲量世界第一，鐵礦石的產量也十分豐富。因此，中國大陸透過建立上海合作組織之國際合作運作，加強

⁷⁰ 張猛、丁振輝（2013），「上海合作組織自由貿易區：構想及其意義」，《國際經貿探索》，第2期，頁22-33。

⁷¹ 2003年中國大陸已經建成了中哈原油輸送管道、中國大陸—中亞天然氣管道。

與該區域的經濟合作與聯繫，將能對穩定其大宗商品供給，具有重要的現實意義。

二、「一路」：預期以與東協的自貿區升級版為主要運作平台

根據胡振宇（2014）⁷²闡釋「中國國家海上絲綢之路」戰略方針，指出「海上絲綢之路」沿線可劃分為六大重點合作區域，涵蓋東南亞、南亞、西亞、非洲、歐洲、太平洋島國地區。可看到「海上絲綢之路」的地理範圍相當廣大、涵蓋的國家多，在六大重點合作區域之中，東南亞扼守兩大洋、連接三大洲，是大陸「走出去」的必經之地和對外貿易的重要通道。非洲是未來的巨大市場，南亞、西亞將是大陸重要的資本輸出地和資源輸入地，歐洲可成為大陸重要的高技術合作來源，南太平洋島國除澳大利亞、紐西蘭外還有 14 個主權國家，海洋資源豐富、戰略地位突出，是大陸海外戰略支點的重要佈局區。

2013 年 10 月 3 日，習近平在印尼國會的演講中提出：「東南亞地區自古以來就是海上絲綢之路的重要樞紐，中國願同東盟國家加強海上合作，使用好中國政府設立的中國—東盟海上合作基金，發展好海洋合作夥伴關係，共同建設 21 世紀海上絲綢之路」。約一周之後，10 月 9 日，李克強在汶萊出席「中國—東盟(10+1)」領導人會議上，就加強「7 個領域的合作」提出相關建議，其中，包括積極探討簽署「中國—東盟國家睦鄰友好合作條約」、啟動「中國—東盟自由貿易區」升級版進程、加快互聯互通基礎設施建設、加強本地區金融合作

⁷² 胡振宇，「推進 21 世紀『海上絲綢之路』建設」，《綜合開發研究院（快參）》，2014 年 8 月，第 220 期，頁 1-7。

與風險防範、穩步推進海上合作、加強安全領域交流與合作以及密切人文科技交流等合作。

陳濤、王習農（2014）⁷³也指出，在習近平倡議共同建設 21 世紀「海上絲綢之路」的構想下，由於各國發展狀況各異，將優先選擇重點產業、優勢產業、重點地區、雙邊自由貿易區等開始合作。換言之，在六大區域之中，根據劉新生(2014)⁷⁴分析，中國大陸應會優先選擇與東協國家已在運作之自貿區，加強海上合作，並且，利用大陸政府設立的「中國—東盟海上合作基金」，進而發展海洋合作夥伴關係，共同建設 21 世紀「海上絲綢之路」。

事實上，自從 2010 年「東協—中國自由貿易區（ACFTA）」⁷⁵，即「東協 10+1」全面啟動以來，該自貿區不斷在深入與演化。在 2011 年 8 月的「東協+6」經濟部長會議上，日本⁷⁶與中國大陸⁷⁷就原先各自提出的區域合作構想取得共識，並同意共同推進區域貿易和投資自由化，在當年的高峰會上，東協即提出區域全面性經濟夥伴關係協定（RCEP）⁷⁸倡議，並獲得與會各國（中國大陸、日本、韓國、澳大利亞、紐西蘭、印度）的同意，共同籌組「10+6」，自 2013 年開始

⁷³ 陳濤、王習農，「共建『絲綢之路經濟帶』路徑探析」，新疆社科論壇，2014（3）。

⁷⁴ 劉新生(2014)，「攜手打造新『海上絲綢之路』」，《東南亞縱橫》，第 2 期，頁 3-5。

⁷⁵ 「東協—中國自由貿易區：ASEAN - China Free Trade Area.

⁷⁶ 2006 年日本基於東亞高峰會（EAS）架構，再提出納入印度、澳洲與紐西蘭的更廣泛的東亞綜合性經濟合作協定（CEPEA）的倡議。

⁷⁷ 2004 年東協+3 經濟部長會議提出建立東亞自由貿易協定（EAFTA）構想，獲得與會成員國的共識，並由中國大陸主導進行可能性評估。

⁷⁸ Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP：由東協十國發起，中國、日本、韓國、澳大利亞、紐西蘭、印度共同籌組「10 加 6」，通過削減關稅及非關稅壁壘，建立 16 國統一市場的自由貿易協定。RECP，若順利談成，將成為涵蓋約 35 億人口、佔全球總人口的一半，GDP 總和達 23 兆美元、約佔全球年生產總值的 1/3，涵蓋區域為全球最大的自貿區。

推動自貿談判，目標在 2015 年底完成。

對中國大陸而言，東協是其在美國、日本、歐盟之後重要經貿夥伴，但經貿問題卻不一定是大陸考慮與東協深入拓展夥伴關係之最重要考量因素。由於透過東協，可與東亞鄰國發展更密切的經濟聯繫，以及，既可確立大陸的地區性影響力和領導地位，同時又削弱美國與其他經濟強國對該地區的影響。

亦即，藉由與東協更深化的自貿區平台來聯合亞洲國家加強海上合作，將可形成與美歐抗衡的力量。因此，預期大陸建設「海上絲綢之路」，將以推進與東協的自貿區升級版，提昇至區域全面性經濟夥伴關係協定（RCEP）為主要運作平台之可能性相當高。並且，若「海上絲綢之路」戰略引起東南亞國家的參與度提高，亦可與促使 RCEP 夥伴加快談判步調「步入快車道」之戰略相得益彰。

貳、對外關係之政經影響

一、以「開發中大國」角色「走出去」往「強國」發展

在大陸十八屆三中全會之對外經貿發展戰略主軸下⁷⁹，觀察「絲綢之路經濟帶」的地理範圍，以及，習近平選擇在訪問中亞四國之際，於哈薩克提出最初之倡議，並在 APEC 國際會議廣邀各國參與，即可瞭解本屆大陸政府推進「絲綢之路經濟帶」之戰略作為，如此龐大的戰略規劃，其所關注的國家利益並不僅在經濟層面，更是個涵蓋政治

⁷⁹ 可解讀出，習、李執政後將以「加快自由貿易區建設：7-25」來「擴大內陸沿邊開放：7-26」之戰略規劃；「推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設」，乃寫入「加快沿邊開放步伐」內。

與外交影響力的大議題。

事實上，觀察習近平上臺後，對內是一連串雷厲風行的「肅貪」，對外是提出推動「建設絲綢之路、海上絲綢之路經濟帶」，將這兩個塵封已久的歷史概念重新復活，不難看出其強勢領導風格。綜合而言，這是中國大陸經濟在鄧小平、江澤民手中崛起之後，胡錦濤以「開發中大國」角色推展「走出去」戰略，習近平則擬以「推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設」，形成全方位開放新格局，往「強國」之路跨出重要一步。

二、「一帶一路」結合 FTAAP 與美國主導的 TPP 分庭抗禮

值得一提的是，習近平選擇在全球矚目的 APEC 會議上，廣邀各國參與「推進絲綢之路經濟帶建設，建設 21 世紀海上絲綢之路」，除了可提高中國大陸話語權之外，應還有另一深層的意義。亦即，將此戰略規劃與亞太自由貿易區（FTAAP）⁸⁰結合，使大陸政府可更為名正言順的主導以 APEC 為平臺的 FTAAP，形成與美國主導的 TPP 分庭抗禮之勢。

所謂「亞太自由貿易區（FTAAP）」，最初是 2004 年加拿大率先提出，建議從 2007 年開始，建立由 APEC 現有 21 個成員組成的亞太自由貿易區（FTAAP），但並沒有被其他成員接納。2006 年美國布希總統的態度曾經變得積極⁸¹，但其後經過幾屆 APEC 峰會，此一討論

⁸⁰ FTAAP 英文為《Free Trade Agreement of the Asia Pacific》，即亞太自由貿易協定。

⁸¹ 2006 年美國布希總統提出「應加大對 FTAAP 的宣傳和研究，早日就 FTAAP 的一些細則和定義達成最廣泛的共識，並呼籲各方鄭重考慮成立亞太自由貿易區」。

毫無進展。不過，美國歐巴馬總統並不致力於推動 FTAAP。2010 年 11 月日本 APEC 峰會閉幕當天，歐巴馬總統宣佈，於 2011 年 11 月，即美國作為 APEC 東道國之時，將完成並宣佈跨太平洋夥伴關係協議綱要。目前參加 TPP 談判的成員共 12 個國家，亦皆為 APEC 會員國，但臺灣與中國大陸均未被邀請加入。12 個國家經濟規模計佔世界經濟近 4 成，因此這項貿易協定也被認為是美國擴大自身在亞洲影響力的戰略核心之一。表示，對於 2010 年美國宣佈將「重返亞太」，其主要途徑乃由美國主導推動的跨太平洋經濟夥伴關係協定（TPP）。

由於 TPP 採取「高標準、涵蓋範圍與區域廣泛」為整合動力，與過去常見的 FTA 不同，TPP 增加了「戰略合作」的內容，涵括智慧財產權保護、勞工標準、環境標準和促進中小企業發展等內容；以及金融監管、競爭政策、經濟立法、市場透明、反貪等多個領域。由於議題涵蓋範圍廣、自由化的程度更甚 WTO，外界解讀為 TPP 已經成為美國在傳統和 WTO 之外，推動自由貿易的新途徑。

中國大陸對於未被邀請加入 TPP 之反制作法，美國學者（Ellen Frost）分析指出⁸²，中國大陸積極推動 RCEP⁸³，加速東協區域的整合，並持續發揮以 6 個東協+1 的優勢，建立東亞區域 FTA 中心（hub）的企圖心愈來愈強烈，盼藉此彌補被排除在「跨太平洋夥伴協議」

⁸² 美國學者佛羅絲特（Ellen Frost）指出，大陸宣稱美國擴大跨太平洋夥伴協定（TPP）係基於冷戰圍堵思維，意在排擠大陸。美國東西研究中心亞太學報，2013 年 7 月 9 日。

⁸³ Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP：由東協十國發起，邀請中國、日本、韓國、澳大利亞、紐西蘭、印度共同籌組「10 加 6」，意即東協 10 國+6 國，通過削減關稅及非關稅壁壘，建立 16 國統一市場的自由貿易協定。RECP 將自 2013 年開始推動自貿談判，目標在 2015 年底完成，若順利談成，將成為涵蓋約 35 億人口、佔全球總人口的一半，GDP 總和達 23 兆美元、約佔全球年生產總值的 1/3，涵蓋區域為全球最大的自貿區。

(TPP) 外之衝擊。然而，RCEP 談判至今仍然進展緩慢，加上，由於 TPP 對東協各國係採取自由參與的開放態度，因此已對東協成員造成分化壓力⁸⁴。

國際局勢詭譎變化，中國大陸原本是 FTAAP 的堅決反對者，2014 年 4 月李克強在博鰲亞洲論壇的開幕演講中卻高調表示，可考慮啟動亞太自貿區的可行性研究，以實現亞太地區貿易投資利益最大化。亦即，在中國大陸主導下，FTAAP 重新被推進，迄 11 月北京峰會（僅約半年），該倡議已經得到了亞洲 10 多個國家的表態支持。事實上，在亞太經濟一體化方面，根據亞洲開發銀行的統計⁸⁵，亞洲地區的自由貿易協定（FTA）從 2002 年時的 36 個猛增至 2013 年的 109 個，另有 148 個自由貿易協定處在不同的發展階段中，兩者相加達到 257 個，遠遠超過世界其他地區。該現象亦透露出，「義大利麵碗」效應在亞洲地區的 FTA 正日益顯現⁸⁶。

中國大陸強調，由 APEC 全部 21 個成員國所組成的 FTAAP，有助於解決當前亞太地區繁複與交叉的多邊和雙邊貿易協定。由於 APEC 本身是一個相對鬆散的組織，目前看來，雖然 FTAAP 最終是否能實質性地確立談判日程，仍需要「中」美雙方達成一致的共識，

⁸⁴ 新加坡、汶萊、馬來西亞、越南已同意參與協商，而泰國與菲律賓在觀望，印尼已表示不參加。

⁸⁵ 楊小舟、周晶璐，「北京 APEC：亞太經濟再出發」，東方早報，2014/11/5，第 A08 版。

⁸⁶ 義大利麵碗效果 (Spaghetti-bowl effect)，用法始於 Bhagwati 及 Panagaryia 於 1996 年出版之《優惠貿易協定經濟學》(The Economics of Preferential Trade Agreements) 書中，主要在說明區域的或雙邊的優惠貿易協定並非推動貿易自由化的最佳方式，因為它對非會員國是一種歧視。尤其在目前自由貿易區激增的情況下，區域貿易結盟的現象如義大利麵般相互糾結，其中，貿易規則複雜的程度與部分具有保護色彩的措施，對於多邊貿易體系可能有負面的影響。典型的例子為，每個自由貿易區可能有不同的原產地規則，有的原產地規則具有十分明顯的保護色彩，如果一個國家加入二個以上此類之協定，即必須面對不同的規則。

甚至可以說，它應該不會列在美國歐巴馬總統 2015 年的貿易政策議程內⁸⁷。但由前述分析可知，中國大陸將「一帶一路」戰略規劃與亞太自由貿易區（FTAAP）結合，不僅成功的提高中國大陸話語權，並且，以建立亞投行和絲路基金來推展「一帶一路」戰略之舉，既可避開「中國威脅論」，名正言順的拓展勢力範圍，亦可進一步對美國與其亞太重要盟國（日本）等形成壓力。

三、大陸發起「亞投行」形成與日本主導「亞銀」打對台之勢

由於金融支持是推動「一帶一路」的決定性因素，正在籌備中之亞投行（AIIB），最初是 2013 年 10 月習近平訪問印尼時所提出，習近平發表《攜手建設中國—東盟命運共同體》的演講，提出「中國致力於加強同東盟國家的互聯互通建設，中國倡議籌建亞洲基礎設施投資銀行，願支持本地區發展中國家，包括東盟國家開展基礎設施互聯互通建設」。亦即，「亞投行」是「一帶一路」的主要推動方式之一。

不過，中國大陸提出設立「亞投行」的舉動，被認為主要是與日本主導的亞洲開發銀行（Asian Development Bank，簡稱亞銀）⁸⁸打對台，加上，英、法、德、義等國打破與美國的一致立場⁸⁹，申請加入創始會員國，世界銀行行長也公開表示，支持中國大陸籌建亞投行，引起美國媒體的不滿⁹⁰，認為這是中國大陸在挑戰現有國際金融秩

⁸⁷ 美國的利益焦點是推進自己主導的 TPP，以此制定 21 世紀國際貿易新規則。

⁸⁸ 亞洲開發銀行（Asian Development Bank），有來自亞洲和太平洋的非區域成員。亞銀現有 67 個成員，其中 48 個來自亞太地區。由於主要資金來源是日本，因而歷屆總裁都是日本國籍人士。

⁸⁹ 原本這些歐洲國家、澳洲和韓國曾對亞投行表示感興趣，但均遭美國勸阻。

⁹⁰ 「世行行長公開支援中國籌建亞投行 引起美媒不滿」，環球時報，2014/10/28。

序。但隨著英、法、德、義等國紛紛倒戈加入亞投行，2015年3月23日美國一反過去反對姿態，提議亞投行與美國支持的世界銀行等國際機構進行合作⁹¹，致使外界以為美國的立場有所鬆動。

由於日本向來主導「亞銀」⁹²，日本官方表示，「亞銀」已行之有年，架構與各項制度均已健全，信用評級亦相當高⁹³，中國大陸提出之「亞投行」，同樣為多邊開發銀行，所針對之對象與「亞銀」會員重疊性高，且中國大陸並無多邊開發銀行相關治理經驗，機構運作之風險較高。再加上，中國大陸與日本之間，存在釣魚台等領土爭議與雙方對待歷史態度不同等造成的鴻溝，因此對於中國大陸主導設立的「亞投行」，迄今仍持保留態度而未加入。

事實上，不論由政治經濟角度分析，美國對加入「亞投行」持保留的立場，短期內應不會改變。美國對於「亞投行」的態度，可以引用華盛頓的智庫，新美國安全中心(Center for a New American Security)的觀察作為結論，其表示：「這場爭執的核心，是對主導亞洲經濟和政治的規則、規範和制度的一場長時間競爭」。⁹⁴

以美國對亞洲的佈局而言，近年相當受到重視的「新絲綢之路」戰略⁹⁵，涵蓋包括南亞、中亞、西亞等廣大亞洲地區，卻被大陸指出

⁹¹ 美國財政部負責國際事務的副部長 Nathan Sheets 表示，「美國歡迎亞投行來增強國際金融結構，和現有的世銀、亞投行共同籌資將確保基金高質量、高標準運營。」聯合報，2015/03/24。

⁹² 不僅其歷任行長均由日本財務省任命，且行長本人也都是日本財務省的官員。

⁹³ 世界銀行、亞洲開發銀行發行之債券(AAA評級)的風險權重為零，且適用巴塞爾風險協議II和III。

⁹⁴ 杰夫·代爾(2015)，「亞投行背後的中美較量」，《國際融資》，2015年第4期。內容摘自英國《金融時報》，2015年3月17日。

⁹⁵ 此為美國國務卿希拉蕊·克林頓在2011年9月所提出。美國相當重視『新絲綢之路』計畫，自倡議之始，即緊鑼密鼓地擺上國際議事日程，甚至於聯合國大會期間重點討論之。

有「繞開中國與力圖孤立中國」之嫌⁹⁶，同時，美國希望透過「跨太平洋夥伴關係協定(TPP)」，在亞洲地區建立新的經濟架構，此部份大陸亦不一定能參加。如今中國大陸擬以「亞投行」打造新一代的金融機構，使其在亞太地區，甚至在世界其他地區，可擁有更高的影響力與話語權，頗有跟美國分庭抗禮的意味，因此，美國對於「亞投行」的設立，確實有其政治角力的立場顧慮。

四、觀察美國、日本對「一帶一路」態度之近期動態

自從 2014 年 11 月習近平在 APEC 會議上，廣邀各國參與「推進絲綢之路經濟帶建設，建設 21 世紀海上絲綢之路」之後，引起各方高度關注。國際社會對大陸「一帶一路」之態度，大致上可區分三大類，包括：現有國際規則制定者，以美國和日本為代表、開發中國家因需資金因而大力支持、以及一些中間力量。其中，儘管到目前為止，美、日尚未明確表示是否參與「一帶一路」，但其皆明顯感受中國大陸「一帶一路」戰略所帶來的挑戰。

近期隨著「一帶一路」倡議的持續進展與獲得國際社會的支持，美國的看法也隨之逐漸調整⁹⁷。2015 年 3 月下旬美國態度明顯軟化，提議「亞投行」可與世界銀行等美方主導的國際開發機構合作。美國財長（Jack Lew）於 3 月 31 日甚至表示，只要補充既有機構並採取高治理標準，美方已準備好歡迎「亞投行」。

⁹⁶ 吳兆禮（2012），「美國版『新絲綢之路』倡議下的南亞與中國」，《全球宏觀經濟政策系列研究報告》，第 1 期，頁 1-18。

⁹⁷ 舉例而言，最初美國原本懷疑亞投行在治理、環保方面等標準是否足夠，並遊說澳洲、南韓等盟友不要加入亞投行。

接著，習近平於 2015 年 9 月出訪美國時又再度解釋「改革和完善現行國際體系，不意味另起爐灶，而是要推動國際體系朝更公正合理的方向發展」。不過，此行「中」美最高層領袖會晤仍未涉及 TPP 與「一帶一路」、亞投行等對接的問題，顯示雙方仍未對此重大議題有所共識，未來仍值得持續觀察。

在日本方面，身為島國，日本原本即有自己的海上商業貿易路線⁹⁸，加上，中國大陸藉由「一帶一路」建設所實現著的戰略構想，將改變地緣政治格局，有牽制日本的實際效果，或許會使經濟發展停滯不前的日本，在亞洲未來的發展潮流中被邊緣化。尤其，未來大陸企業在「一帶一路」沿線各國的經貿合作投資，包括高鐵、發電等需要高科技、高資金的基礎設施建設，勢必與在這方面有利基、早已開始海外佈局的日本企業產生競爭。因此不難理解，日本對「一帶一路」仍採取較為保留的態度。

迄今日本雖對於中國大陸籌設的「亞投行」，持保留態度而未加入，但 2015 年 11 月日本所主導的「亞銀」已明確表達與「亞投行」聯合融資的意願⁹⁹。於是外界普遍樂觀認為，未來「亞投行」與「亞銀」等國際金融組織合作的融資案將增多。不過，觀察日本首相安倍

⁹⁸其海上貿易路線基本上是以麻六甲海峽中轉的亞非歐路線和直接穿過太平洋的亞美路線，其中，前者可以說是「一帶一路」的競爭對手。許元榮 鄭妮姪(2015)，「日本怎麼看待中國“一帶一路”」，第一財經日報，2015 年 8 月 11 日。

⁹⁹ 2015 年 11 月 13 日，亞銀行長中尾武彥在東京發表演講時表示，“非常希望亞投行的首個項目能合作實施銀團貸款”，對合作顯示出積極意願。為了能在 2016 年春季落實首個專案，已經向相關負責人員發出指示。中尾認為，亞投行的融資標準“與重視環保和社會效益等國際標準一致”。同時還表示“已就共用資訊、推動銀團貸款達成協定”。

晉三近期在東協（ASEAN）國家相關會議上之作為¹⁰⁰，亦可看出，日本及「亞銀」在與「亞投行」合作之同時，亦存在相當程度的競爭，未來仍值得持續觀察其動態發展。

¹⁰⁰ ①2015年7月4日日本首相安倍晉三與湄公河流域的柬埔寨、寮國、緬甸、泰國、越南等五國領袖在東京舉行高峰會，並發表稱之為「新東京戰略2015」之文件，其中除了強調要協助這五國的基礎建設外，同時也表達了對南海局勢的憂慮，並暗指中國大陸造成南中國海的紛爭與複雜。②11月21日在馬來西亞首都吉隆坡舉行的東協（ASEAN）國家峰會周邊會議中，安倍晉三向與會的各國工商界領袖演說時指出，日本試圖將取得開發貸款所需的時間減半，同時降低取得資金的難度。他並重申，日本及其支持的亞洲開發銀行（亞銀）將共同尋求於未來五年，為亞洲地區提供1100億美元的基礎建設資金。

第三章 「一帶一路」之進展與發展預期

第一節 「一帶一路」之進展現況

2012年11月中國大陸本屆新領導層上臺後所提出的發展戰略之中，「一帶一路」可說是格局最龐大、企圖心最宏偉的戰略，自2013年9-10月習近平正式於國際場合發表最初倡議、2014年11月在APEC會議上廣邀各國參與以來，習近平更以最高層級的領導會議，持續密集地研究與規劃¹⁰¹。雖然目前它其實僅是確立一個基本的框架，至於，具體的推動步驟與優先順序，尚未正式公佈。不過，其動態性進展正在陸續發酵中，本節將對此部份整理說明。

自2013年底中國大陸倡議迄今，其「一帶一路」戰略已有一些後續進展，根據報載資料，茲將其重要過程與成果整理如下：

一、2014年期間

①2014年2月，中國大陸與俄羅斯雙方就俄羅斯跨歐亞鐵路與「一帶一路」的對接達成了共識。②2014年3月，李克強在《政府工作報告》介紹2014年重點工作時提出，應抓緊規劃建設，推進孟中印緬、中巴經濟走廊建設，推出一批重大支撐項目，加快基礎設施互聯互通，拓展國際經濟技術合作新空間。③2014年5月，「絲綢之路經濟帶」首個實體平臺，中國大陸—哈薩克（連雲港）物流合作基地開始啟用。④2014年11月，大陸召開中央財經領導小組第八次會

¹⁰¹ 例如，2014年11月6日、2015年2月10日，習近平主持中央財經領導小組第八、九次會議，皆密集的持續研究「一帶一路」規劃。

議，通過「一帶一路」將以發起建立「亞投行」和設立絲路基金為具體執行作法。隔日於在北京舉辦之亞太經濟合作組織（APEC）領導人會議上，習近平向與會各國領袖宣佈，將出資 400 億美元成立「絲路基金」，其為開放型基金，並歡迎亞洲區域內外的投資者積極參與。

二、2015 年迄今

①2015 年 2 月，「一帶一路」建設工作領導小組設置於國家發改委，具體承擔日常工作。2015 年 3 月，李克強在兩會之《政府工作報告》中提出，將把「一帶一路」建設與區域開發開放結合起來，加強新亞歐大陸橋、陸海口岸支點建設，並將「一帶一路」發展戰略確定為「構築全方位對外開放新局面」的重要支柱。同月份，中國大陸國改委、外交部、商務部聯合發佈了《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》。②2015 年 4 月，習近平訪問巴基斯坦期間，雙方簽署 51 項合作協定和諒解備忘錄，達成總值 460 億美元的能源、基礎設施之“中巴經濟走廊”投資計畫¹⁰²。③2015 年 4 月 22 日，中國大陸與印尼簽署兩國高速鐵路專案合作文件。習近平指出，鼓勵更多有實力的大陸企業參與印尼基礎設施建設和運營。印尼總統佐科表示，印尼希望擴大與大陸各領域的合作¹⁰³。

④2015 年 5 月 8 日，習近平與俄羅斯總統普京共同簽署《絲綢之

¹⁰²為北接絲綢之路經濟帶，南連海上絲綢之路，貫通南北絲路關鍵樞紐的中巴經濟走廊(China Pakistan Economic Corridor)。

¹⁰³願深入研究探討「21 世紀海上絲綢之路」構想和印尼新的發展戰略給雙方合作帶來的契機，歡迎大陸加大對印尼基礎設施的投資。

路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設對接合作的聯合聲明》。¹⁰⁴⑤2015年6月6日，大陸和匈牙利簽署《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》¹⁰⁵。⑥2015年7月，中蒙俄三國簽署《關於編制建設中蒙俄經濟走廊規劃綱要的諒解備忘錄》，明確了三方聯合編制《建設中蒙俄經濟走廊規劃綱要》的總體框架和主要內容。⑦2015年10月，柬埔寨政府表示高度認同並全力支持大陸的「一帶一路」戰略，目前也正在全力以赴將柬埔寨的發展戰略與之對接。⑧2015年11月，習近平與波蘭總統杜達舉行會談，一致同意努力提高中波戰略夥伴關係發展水準¹⁰⁶，並認為推動「一帶一路」倡議可與歐盟發展戰略對接。

此外，中國大陸並已與塔吉克、哈薩克、卡塔爾等國簽署了共建「一帶一路」合作備忘錄，與科威特簽署了共同推進“絲綢之路經濟帶”與“絲綢城”有關合作的備忘錄。其他的重要進展，還包括：完成中哈重大產能合作28個專案文件簽署，中塔公路二期、中亞天然氣管道D線等項目正加速推進，莫斯科至喀山高鐵、中寮鐵路、中泰鐵路、中緬皎漂港等項目建設持續進行，中國大陸—白俄羅斯工業園全面動工等。

¹⁰⁴認為中國大陸宣導的絲綢之路經濟帶和俄羅斯推動的「歐亞經濟聯盟」可和諧地互相補充，雙方將共同協商，努力將絲綢之路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設相對接，加強區域經濟一體化。

¹⁰⁵雙方認為大陸正在加快向西開放步伐，匈牙利則奉行向東開放政策，「一帶一路」將把彼此更加緊密地連結在一起。

¹⁰⁶指出「一帶一路」將為中歐關係以及中國和中東歐國家的「16+1合作」增添新動力。

第二節 先行重點：與「一帶」國家簽署合作協議

壹、前言

自 2013 年底中國大陸倡議「一帶一路」戰略，根據本章第一節整理之後續進展成果，一一檢視後可發現，迄今大陸與沿線國家所簽署的合作協議與推動的重大項目，主要是與「一帶」國家的合作。至於其緣由為何，本節將對此分析說明。

事實上，除了本報告透過基礎資料與文獻進而觀察到此現象之外，若引用二份大陸高層的政策宣導資料，亦可看到，迄 2015 年 11 月，在簽署一攬子合作協議方面，皆為與「一帶」國家，在合作建設項目方面，則「一帶一路」沿線國家皆有，但亦以「一帶」居多。

綜合而言，基於大陸官方強調「要瞄準重點方向，要先做出成績、避免淪為空洞的口號」，因此，從主客觀立場考量之下，因為大陸與「一帶」沿線國家大多已具備相互合作之高度意願，相當適合立即與其簽署合作備忘錄、聯合聲明等。前述，這二份大陸官方的政策宣導資料，乃 2015 年 7 月 21 日張高麗在「一帶一路」建設工作領導小組會議上的講話¹⁰⁷，以及，8 月 3 日大陸國家發改委所發佈的消息¹⁰⁸。

¹⁰⁷ 2015 年 7 月 21 日張高麗在會議上表示，大陸與「一帶一路」沿線國家合作，正積極規劃中蒙俄、新亞歐大陸橋、中國—中亞—西亞、中國—中南半島、中巴、孟中印緬六大經濟走廊建設。陸上依託國際大通道，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-中亞-西亞、中國-中南半島等國際經濟合作走廊；海上以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道。中巴、孟中印緬兩個經濟走廊與推進「一帶一路」建設關聯緊密，要進一步推動合作，取得更大進展。

¹⁰⁸ 「官方：『一帶一路』建設取得五方面成果」，中國新聞網，2015 年 8 月 3 日。大陸發改委發佈消息稱，「一帶一路」建設在一攬子合作協議方面：大陸與俄羅斯簽署《絲綢之路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設對接合作的聯合聲明》，與匈牙利簽署了政府間關於共同推進「一帶一路」建

貳、在「先易後難」原則下：與「一帶」國家較具先行基礎

由於基礎建設之投資回收風險高，此大格局的戰略不可能同時啟動。根據具大陸官方背景的中經網分析¹⁰⁹，因為「一帶」建設已有一定基礎，不少合作專案已經開始或正在醞釀之中，表示「一帶一路」之中，大陸與「一帶」國家（尤其，與中亞國家）之關係較具先行基礎。本研究根據基礎資料與文獻探討，觀察其主客觀立場，說明如下：

一、就「一帶」國家之主觀立場判斷：雙方均已具備相互合作之高度意願

陸南泉（2015）¹¹⁰指出，就主觀立場而言，與「一路」之東協國家顯著不同的是，大陸與「一帶」各國的邊界已全部劃定，並不存在難以解決且敏感的政治與主權問題，不像大陸與東南亞部份國家尚存在領土爭議，南海問題一直未獲圓滿解決¹¹¹，並且，隨著中國大陸軍備的現代化，更讓東南亞國家有所戒心，甚至倍感威脅。顯示，大陸與「一帶」國家的合作，是在一個相對和平而互惠的基礎上，彼此均具備開放發展的政治意向，因此合作意願相對較高，推動的困難度也較低。

設的諒解備忘錄。烏法峰會期間，中蒙俄三國簽署了《關於編制建設中蒙俄經濟走廊規劃綱要的諒解備忘錄》。有關部門與塔吉克斯坦、哈薩克斯坦、卡塔爾、科威特等國簽署了共建「一帶一路」的諒解備忘錄，中哈重大產能合作 28 個專案檔簽署。在一批建設項目方面：中巴經濟走廊建設順利推進，習近平訪巴期間，簽署專案累計金額達 460 億美元。習近平出訪印尼期間，大陸與印尼簽署雅加達—萬隆高鐵合作建設框架協定，明確此專案按照大陸技術標準設計並使用大陸設備。中塔公路二期、中亞天然氣管道 D 線等項目正在加快推進，莫斯科至喀山高鐵、中老鐵路、中泰鐵路、中緬皎漂港等項目建設有序推進，中白工業園全面動工。

¹⁰⁹ 2015 年 03 月 24 日，中經網。

¹¹⁰ 陸南泉（2015），「『一帶一路』若干問題」，《中國經濟報告》，2015 年 3 月 24 日。

¹¹¹ 在處理南海問題上，中國大陸一方面以共同開發表現經濟合作的誠意，另一方面卻表態不惜武力解決以施加壓力，而隨著中國大陸軍備的現代化，更讓東南亞國家倍感威脅。

長期以來，大陸與「一帶」國家（尤其，與中亞國家）的合作，彼此已具備希望擴展合作領域，進而梳理政策法律依據之優勢。朱顯平、鄒向陽（2006）¹¹²分析，大陸在「十五規劃」中強調要發展西部大開發戰略，西北地區亦感受到擴大向西開放的重要性，中亞國家也表達了區域合作、開放發展的意願。因此，在促進次區域經濟合作，建設新絲綢之路經濟發展方面，早已開始籌劃政策法律支持的依據¹¹³。並且，在大陸西部和中亞的絲綢之路沿線形成了八個城市群¹¹⁴，以這些城市群為支點，可為新絲綢之路經濟帶奠定初步的發展條件。

此外，中亞國家工業化程度落後，能源礦產資源非常豐富，與中國大陸經濟結構具有明顯互補性，較諸大陸與東南亞各國較為重疊的資源與產品，亦是雙方更有意願相互合作的理由。例如，徐惠喜（2013）¹¹⁵指出，中亞各國希望與大陸擴展合作領域相當廣泛，在交通、郵電、紡織、食品、製藥、化工、農產品加工、消費品生產、機械製造等行業對其進行投資，並在農業、沙漠治理、太陽能、環境保護等方面進行合作。

二、就「一帶」國家之客觀角度判斷：雙方基礎設施建設之合作項目已具備

由於中亞國家居新絲綢之路交通走廊的「咽喉」地位，「十一五」時期已有初步基礎。在中國大陸政府優惠貸款和援助支持下，大陸企

¹¹² 朱顯平、鄒向陽（2006），「中國—中亞新絲綢之路經濟發展帶構想」，《東北亞論壇》。

¹¹³ 例如，上海合作組織有關區域一體化的文件、大陸—中亞國家間的雙邊經貿協定，以及大陸政府制定的《實施西部大開發的若干政策措施》。

¹¹⁴ 包括：關中城市群、黃河上游城市群、河西走廊城市群、北疆城市群、南疆城市群、哈中北部城市群、費爾幹納盆地及周邊城市群、伊黎河谷—哈東南城市群。

¹¹⁵ 徐惠喜（2013），「新絲綢之路經濟帶在舞動」，經濟日報，2013年9月4日。

業在中亞地區承攬了公路、電信、電力等基礎設施建設項目。中吉烏公路、塔烏公路、塔境內輸變電線等一批經濟合作項目已啟動。在鐵路方面，大陸與中亞地區鐵路網，由大陸沿隴海鐵路、蘭新鐵路深入中亞地區的鐵路幹線，已成為新亞歐大陸橋的重要組成部分。在公路方面，大陸與中亞地區公路開始相互銜接。2012年中國大陸政府在「上合組織」峰會上承諾，持續向中亞提供100億美元貸款，主要用於中亞地區鐵路、公路、光纜、石油天然氣管道等基礎設施建設。

中亞國家之中，則以哈薩克政府的投入最為積極，對「聯通大陸」仰賴日深。蔡國棟、李曉玲（2013）¹¹⁶指出，哈薩克已投入數十億美元設計和建設「大陸西部—歐洲西部」公路，預計2015年全線將建成開通。這條「雙西」公路東起霍爾果斯，從南向北穿越哈薩克境內五州一市，經過俄羅斯聖彼德堡進入歐洲。該公路全長8,000公里，將成為連接歐亞的又一條重要交通幹道。張莉（2014）¹¹⁷亦指出，哈薩克已在大陸連雲港建立了物流中轉分撥基地，將連雲港作為其出海口。

另一方面，由於與中亞（尤其是哈薩克）的便利聯結，有利於大陸能源戰略的穩定，其對大陸能源安全的戰略意義相當高。根據占豪（2013）¹¹⁸的分析，大陸已經建成中哈原油輸送管道和大陸-中亞天然氣管道，並且，大陸也入股裏海（Caspian Sea）的油田。表示，大陸可直接將哈薩克的裏海石油藉由中哈石油管線直接輸送到大陸，增

¹¹⁶ 蔡國棟、李曉玲（2013），「中國和中亞各國謀劃佈局絲綢之路經濟帶建設」，新華社，2013年12月2日。

¹¹⁷ 張莉（2014），「『一帶一路』戰略應關注的問題及實施路徑」，中國論文網，2014年10月13日。

¹¹⁸ 占豪（2013），「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，第10期，頁62-64。

加裏海向大陸的輸油量，未來有可能大陸更加容易獲得包括中亞、中東的石油¹¹⁹。天然氣方面，大陸-中亞天然氣管道經過烏茲別克和哈薩克，2012年8月烏茲別克已開始向大陸輸送天然氣，2013年哈薩克也向大陸輸送阿塞拜疆的天然氣。

值得一提的是，「一帶」在中亞地區已有些基礎建設可收割，其主要是延用1997年就開始逐步啟動之「中亞區域經濟合作計畫」(CAREC)建設。王畢強(2007)¹²⁰指出，它是由亞洲開發銀行主導建立的一項機制¹²¹，旨在促進中亞地區的經濟合作¹²²，也是多邊組織為促進中亞經濟合作而組成的聯盟，這些組織除亞行之外，還包括歐洲復興開發銀行、國際貨幣基金組織、伊斯蘭發展銀行、聯合國開發計畫署和世界銀行。趙常慶(2009)¹²³也指出，該計畫的「四根支柱」之一¹²⁴，即為區域基礎設施網路建設，主要包括國家和多邊機構對交通、能源和與貿易相關基礎設施項目建設的支持，以促進該地區的一體化。因此，亞行提供多筆貸款，以用於支援該地區之交通、能源和貿易等相關的基礎設施建設。

¹¹⁹ 「一帶一路」之下，大陸甚至可能透過裏海將油氣管道延伸到阿塞拜疆、伊朗、伊拉克、敘利亞，甚至沙特等國。

¹²⁰ 王畢強(2007)，「中亞8國欲投資190億美元建現代絲綢之路」，經濟參考報，2007年10月31日。

¹²¹ 「中亞區域經濟合作計畫」已歷經三階段，首先是新興區域合作的最初階段(1996至2001年)，隨後是建立信心和信任的獨立階段(2002至2005年)，最後是堅定戰略方向和中心工作的階段(2006年至今)。

¹²² 自1997年啟動以來，該計畫一直重點關注的區域性計畫：包括交通、貿易便利化、貿易政策、對於提高區域經濟增長至關重要的能源問題、人民(尤其是貧困人口)的生計問題。

¹²³ 趙常慶(2009)，「亞洲開發銀行《中亞區域經濟合作綜合行動計畫》與中國和上海合作組織的關係」，俄羅斯中亞東歐市場，2009年第5期。

¹²⁴ 其他三根支柱，則分別為「知識和能力建設；貿易、投資和商業發展；區域公共產品」。

基本上，參與「中亞區域經濟合作計畫」的國家，計有 10 個¹²⁵，其中的八個國家，2007 年起更進一步規劃投資 190 億美元建造一系列貫通歐亞的交通網絡，這些交通走廊建成後，將使歐洲與南亞及東亞地區連接起來，同時還會將俄羅斯與阿拉伯海及波斯灣聯繫起來。這八個國家，包括中國大陸、蒙古、中亞四國(哈薩克、吉爾吉斯、土庫曼、烏茲別克)、阿富汗和阿塞拜疆。

由以上之分析表示，自 2007 年以來，這八個國家（包括中國大陸），歷經亞洲開發銀行等國際組織的支持，就開始在推動此項被比喻為「現代絲綢之路」的交通建設計畫，目前其相關的基礎設施建設已逐步至完工階段。2013 年 10 月 24 日，在中國大陸主導下，又正式發起成立「亞洲基礎設施投資銀行（亞投行）」，擬由開發中國家加強自身主導權，進一步為區內各國基礎設施提供融資，可預期「大陸連通中亞」建設在上述基礎下，將會進一步擴展。

貳、若要大力推動「一路」：尚須克服與東南亞國家主權爭議、此區域之美日勢力等政治敏感問題

綜上所述，在中國大陸推動「一帶」方面，其基礎條件已相當具備，包括「大陸連通中亞」的交通建設基本建成、彼此經濟與產業結構互補性高、具有政策法律支持等。並且，在互動日趨頻繁的帶動下，也使得中亞國家對大陸之仰賴日深，因此，先行重點就是與「一帶」國家簽署合作協議。相對而言，中國大陸若要大力推動「一路」，雖

¹²⁵即中國大陸、蒙古、中亞地區(哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、土庫曼、烏茲別克)、巴基斯坦、阿富汗和阿塞拜疆。

可利用與東協的自貿區為主要運作平台，但與東南亞國家因涉及領土主權爭議問題，加上，美日的勢力在此地區不低，因此，研判其基礎政經條件不如「一帶」，不易快速拓展。

實際上，中國大陸與周邊國家（包括東南亞國家）的領土主權爭議問題由來已久¹²⁶。大陸於1992年公佈「領海與毗鄰區法」，將深具爭議的南中國海各群島與散列島嶼，及臺灣與釣魚台群島等，全劃入其領海範圍¹²⁷。李文志(1997)指出¹²⁸，在1993年中共十四大「三中全會」召開前夕，大陸國家計畫委員會進一步提出「三個三角」戰略¹²⁹，展現中國大陸欲透過對東向和南向的整合，與美日等國一較高下。中國大陸的這些舉措，無論是肇因於主權國家意識的抬頭，或是為填補美蘇撤離東南亞後留下的權力真空，皆讓東南亞國家，乃至於亞太國家深具戒心。

為了消弭外界的「中國威脅論」，近年來中國大陸主張「和平崛起」的發展路線，強調經濟議題的合作，而在政治上，則設法降低周邊國家的戒心。大陸領導人藉由出訪東南亞國家，以「大國外交」推行其全球戰略，並與周邊國家建立不同形式之「夥伴關係」，企圖降低美國的影響力，並提升大陸在政治與區域之強權地位。在安全議題上，中國大陸雖強調和平解決國際爭端，但卻也逐漸展現軍事武力的

¹²⁶ 蕭全政，2004，論中共的「和平崛起」，《政治科學論叢》，第22期，頁1-30。

¹²⁷ 亦宣告將在2010年讓軍事防衛能力，從近海往東推出2,000公里，及於西太平洋第二島鏈的玻里尼西亞群島，成為具有遠洋防衛能力的海洋國家。

¹²⁸ 李文志，1997，《後冷戰時代美國的亞太戰略》，台北：憬藝。

¹²⁹ 在大中小等三個「三角」關係中，掌握「小三角」、爭取「中三角」、以便與「大三角」周旋。其中「小三角」涉及對港澳台的統一，「中三角」則涉及對東協國家以及亞洲四小龍的拉攏，而「大三角」則涉及與美、日之間的爭鬥。

實力¹³⁰，而隨著大陸軍備現代化的提高，更讓東南亞國家倍感威脅。

對東南亞國家組成的東協聯盟而言，一直以來，其發展政策是以區域經濟穩定和發展為目標，並著重於區域競爭力的提昇，但通常會受到政治層面因素的波及。東協在提昇經濟競爭力方面，會考量因應中國大陸「磁吸效應」，而特別關注於外資投資的轉向、產業結構調整等相關問題。2006年東協成員國明確表示，希望在2015年能夠達到「單一市場」的規劃目標，即顯示東協亟欲提升競爭力以對抗中國大陸磁吸效應的迫切性。

不過，中國大陸的崛起，雖給東協帶來不少的實質挑戰，但其廣大市場誘因，亦能替東協開創許多商機，因此在摒除與中國大陸的相互競爭關係後，東協亦加強與中國大陸在經貿、能源、開發等議題上的合作，例如，2002年「東協-中國自由貿易協定」(東協+1)簽署¹³¹，之後，更廣泛的東亞經濟合作倡議不斷地被提出。2011年8月「東協+6」經濟部長會議上，日本與中國大陸就原先各自提出的區域合作構想取得共識，並同意共同推進區域貿易和投資自由化，在當年的高峰會上，東協即提出區域全面性經濟夥伴關係協定(RCEP)倡議¹³²，並獲得與會各國(中國大陸、日本、韓國、澳大利亞、紐西蘭、印度)的同意，共同籌組「10+6」。

上述這些夥伴關係的形成與擴展，即充分展現東協本身的靈活性

¹³⁰例如在處理南海問題上，一方面宣示「共同開發」表現經濟合作的誠意，另一方面卻表態不惜武力解決以施加壓力。

¹³¹「東協-中國自由貿易協定」(東協+1)於2010年1月1日正式全面啟動。

¹³²RCEP: Regional Comprehensive Economic Partnership。

與協調性特色。其中，中國大陸雖扮演相當關鍵的主要角色，但因為與會各國具有不同立場、美日勢力在此地區不低的前提下，若在這兒政策性推動「一路」，其政經條件確實不如「一帶」。

第三節 「一帶」：先「連通中亞」可順利延伸至歐洲

壹、先「連通中亞」對大陸之政經重要性高

中亞地區（中亞五國：哈薩克、烏茲別克、吉爾吉斯、土庫曼，以及塔吉克）¹³³，對大陸具有相當重要之經濟與政治意義。中亞位於歐亞大陸的「咽喉」地位，可謂兵家必爭之地，大陸倡議「一帶一路」連通中亞至歐洲，與中亞促進互動關係，具有相當程度之必要性。其主要重要性有三，包括「資源豐富、地緣優勢、政治因素：拉攏中亞抗衡美俄」。分別說明如下：

一、資源豐富

中亞地區能源和礦產資源相當豐富，不僅油氣資源豐沛，礦藏種類亦繁多，且儲量相當大。以哈薩克而言¹³⁴，其具有豐富的石油、天然氣資源，分佈大都集中在裏海沿岸及其附近¹³⁵，石油儲量約 100 億噸，在中亞國家中居第一位；煤炭地質儲量為 1,700 億噸，是世界十大產煤國之一。金屬礦藏也相當豐富，已探明的礦藏有 90 多種，其

¹³³ 又稱為（哈薩克斯坦；Kazakhstan）、（烏茲別克斯坦；Uzbekistan）、（吉爾吉斯斯坦；Kyrgyzstan）、（土庫曼斯坦；Turkmenistan）、（塔吉克斯坦；Tajikistan）。

¹³⁴ 互動百科，<http://www.baik.com/wiki/%E4%B8%AD%E4%BA%9A%E4%BA%94%E5%9B%BD>

¹³⁵ 裏海尤為豐富，遠景儲量 130 億噸，天然氣儲量為 11,700 萬億立方公尺。

中鎢的儲量居世界第一，鉻和磷礦石居世界第二，銅、銅、鋅、鉬的儲量占亞洲第一位，因而享有「能源和原材料基地」之譽。

以烏茲別克而言，能源資源主要有石油、天然氣、煤炭，其中，天然氣被列為世界十大開採國，年產氣量在 300 億立方公尺以上，在中亞地區僅次於土庫曼。油氣資源總估價超過 1 萬億美元，有 160 多處石油產地，可以分為 5 個主要的石油天然氣區域。而黃金和鈾礦開採量亦分別位居世界第 9、5 位。

以吉爾吉斯而言，能源資源是蘊藏煤炭、油葉岩、泥炭、天然氣、石油等豐富能源，其中煤炭在中亞地區居重要位置，且部分煤不僅儲量高、品質佳，是優質燃料，還是煤化工的重要原料，部分煤田更可露天開採，被譽稱為「中亞煤斗」¹³⁶。此外並擁有豐富水力資源，在其境內有十多個水力發電站，向鄰近數個原蘇聯共和國提供電力，新疆在電力方面與吉爾吉斯也有進行合作。

以土庫曼而言，地下蘊藏豐富的石油和天然氣資源。石油儲量 120 億噸；天然氣儲量為 22 萬多億立方公尺，占中亞地區天然氣儲量的 56%，人均儲量可與沙烏地阿拉伯相比¹³⁷，居中亞國家第一位、世界第四位；石油探明儲量約有 11 億噸，居哈薩克之後，占中亞國家第二位；除南部山區外，土庫曼幾乎全境都有油氣分佈。

以塔吉克而言，能源資源主要是煤炭，目前探明總儲量在 30 億噸左右，礦床有 35 個。石油和天然氣方面，石油儲量為 1.2 億噸，

¹³⁶礦藏並包含有色金屬和稀有金屬，銻產量占世界第三位，黃金儲量豐富，僅庫姆多爾金礦的預計儲量已超過 1,000 噸，同時亦為世界主要的產鈾國。

¹³⁷開採量年均達 600 至 800 億立方公尺，約占世界總儲量的四分之一。

天然氣 8,800 億立方公尺，其中瓦赫什油氣區的原油是重油，蠟和硫的含量高，主要用來生產瀝青和作鍋爐燃料。鈾儲量高，鉛、鋅礦占中亞地區首位，銻礦儲量在亞洲也僅次於中國大陸和泰國而居第三。且境內江河湖泊的水利資源極為豐富，人均電力資源蘊藏量居世界前列，除供應本國外，還可供應周邊的中亞國家。

二、地緣優勢

由於中亞地區具有豐富的能源和礦產資源，因此，也成為世界大國的兵家必爭之地，將其視為重要戰略區域。實際上，中亞五國的經濟發展，多屬資源型產業結構，主要以油氣、礦產的開採和加工為主，工業化水準較低，機械設備的加工製造、紡織、日常用品製造等產業並不發達。由於產業結構比較單一，不僅容易受大宗商品價格週期的影響，而且存在可持續發展問題，故其政府近年積極促進產業結構升級，希望能實現產業多元化。由於中國大陸經濟結構與其具有明顯互補性，且具備地緣相近之利，與其他世界大國相比，具有一定的優勢。

中亞地區位於歐亞大陸的連結處，是處於連結東西方和南北方的中歐、中亞交通要衝的十字路口，古代曾是重要的商隊之路的匯合點，亦為東西交通和商路必經之地。實際上，古代的中亞，與世界的幾個文明中心相連¹³⁸，這些文明中心在向四周傳播自己的文明成果時，商路發揮著不可替代的作用。中亞地區恰好處在東西交通和商路必經之地，獨特的地理位置使中亞成為傳播文明、宗教的十字路口，也成為古代「絲綢之路」的中樞。

¹³⁸ 中國大陸的黃河領域、西亞的兩河流域、南亞的印度河流域、愛琴海區域等文明中心。

賀錫田(2015)指出¹³⁹，由於中亞位居歐亞大陸的中心，不僅僅是連接歐亞大陸和中東地區的橋樑，也是歐洲和亞洲連接的最重要的「關口」，大陸可透過中亞與歐洲互動之地緣利基，亦相當重要。「一帶」未來有可能進行的道路基礎設施建設，可以是穿越新疆，經哈薩克、烏茲別克等中亞國家的鐵路，與歐洲各國直接相通。另一個可能方案是建設從哈薩克入境俄羅斯，最後抵達芬蘭灣和波羅的海之中歐交通運輸走廊。根據趙東波、李英武(2014)的計算¹⁴⁰，如此一來，將會比繞過亞洲和阿拉伯半島的海路里程縮短大約三分之一¹⁴¹，若可縮短至不超過 10 天之運程，不僅大為縮短貨運周期、大幅降低運費，更可促進中國大陸與歐亞各國的經貿聯繫和亞歐文化與科技交流，全方位地增進與歐洲各國之互動關係。

除此之外，依據占豪(2013)的分析¹⁴²，近十多年來，新疆分裂勢力東突伊斯蘭運動有愈演愈烈之勢¹⁴³，因此與中亞國家保持良好互動，將有利於大陸打擊東突恐怖主義組織分裂大陸的活動。更因中亞南面與阿富汗、伊朗相鄰¹⁴⁴，而有利於大陸向中東地區輻射政治、經濟和軍事影響力，使大陸在未來的國際博弈格局中，可取得更有利的博弈位置。

¹³⁹賀錫田(2015)，「“新絲綢之路” 戰略中的心臟地帶—中亞的國際地位發展趨勢及與我關係」，《商》，2015 年第 24 期。

¹⁴⁰趙東波、李英武(2014)，「中俄及中亞各國“新絲綢之路”構建的戰略研究」，《東北亞論壇》，2014 年第 1 期，總第 111 期。

¹⁴¹目前大陸商品走海路到歐洲需要 45 天，走西伯利亞大鐵路需要約兩個星期。

¹⁴²占豪(2013)，「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，2013 年第 10 期。

¹⁴³而其活動範圍從土耳其經中亞一直延伸到大陸新疆。

¹⁴⁴阿富汗是中東地區的戰略要塞，伊朗則為當前世界中東博弈的戰略核心。

三、政治因素：拉攏中亞抗衡美俄

正因為中亞地區位居亞歐大陸的中心地帶，地理重要性十分突出，因此直至今日，中亞地區仍具有重要戰略意義，在國際政治上佔據特殊重要地位，受到世界大國的重視¹⁴⁵，並各自提出涵蓋中亞地區之國際性合作計畫。

其實早在 2011 年美國版的「新絲綢之路」計畫已被提出了，2011 年 7 月 20 日美國國務卿希拉蕊·克林頓在印度參加「第二次美印戰略對話」期間，在安娜圖書館（Anna Centenary Library）發表演講時第一次明確提出「新絲綢之路」計畫¹⁴⁶。接著，9 月 22 日聯合國大會期間，希拉蕊與德國外長和阿富汗外長共同主持了一個由 30 多個國家外長參加的「新絲綢之路部長會議」，此次議程就是專門討論「新絲綢之路」計畫。

2011 年 6 月 22 日，美國總統歐巴馬宣佈 2011 年 7 月至 2014 年從阿富汗撤軍計畫¹⁴⁷，這是美國推動「新絲綢之路」計畫的一個重要背景緣由。如果不及時推行以經濟貿易為主的「新絲綢之路」計畫，美國在阿富汗反恐戰爭所取得的軍事成果必然蕩然無存，尤其是美國按計畫如期撤軍後，基地組織和塔利班可能捲土重來。

在美國主導下，「新絲綢之路」計畫以阿富汗為樞紐，打造一個連接南亞、中亞和西亞的經濟與運輸網路，透過巴基斯坦和阿富汗，

¹⁴⁵ 孫壯志(2000)，「中亞五國的地緣戰略地位」，《東歐中亞研究》，2000 年第 4 期。

¹⁴⁶ <http://www.sify.com/news/clinton-remarks-at-anna-centenary-library-full-text-news-default-lhxuutccabc.html>

¹⁴⁷ 2001 年「911」事件後，美國出兵阿富汗，發動了針對塔利班基地組織的反恐戰爭。

將經濟發展最為迅速的印度、甚至整個東南亞，與油氣資源豐富的西亞國家連接起來。美國支持阿富汗重建，並協助穩定巴基斯坦。事實上，自 2008 年以來，隨著美國反恐戰爭的深入，巴基斯坦的經濟與社會安全進一步惡化。在外資大舉撤出的情況下，巴國實體經濟表現欠佳，開始嚴重依賴外援以及借債，巴國對外部援助尤其是對美國的依賴程度加深。

同時，美國亦對印度參與「新絲綢之路」寄予厚望¹⁴⁸，美國認為隨著印度成為更繁榮和強大的國家，可在東亞峰會和亞洲區域論壇等亞太論壇上發揮領導作用，在亞洲地區成為一個更強勢的領導者，開闢一條通往中亞的「新絲綢之路」。該計畫雖處於探討階段，但自倡議開始即已逐步擺上國際議事日程¹⁴⁹。

但根據吳兆禮（2012）的分析¹⁵⁰，美國版的「新絲綢之路」計畫乃「繞開中國與力圖孤立中國的『新絲綢之路戰略』」，認為該計畫對中國大陸形成巨大挑戰。吳兆禮指出，自中亞國家獨立以來，美國透過密切政治關係、加強經濟援助與合作、強化軍事安全與合作等手段，採取政治、經濟與軍事攻勢，積極促進民主體制和自由價值觀，力圖將中亞國家納入以美國為代表的西方體系。尤其，阿富汗反恐戰爭之後，美國透過加強在中亞的軍事活動，使中亞的國際關係轉向有利於美國的變化。吳兆禮預期該計畫，對未來中國大陸與計畫地區國

¹⁴⁸ 希望印度發揮中心作用，將南亞、中亞與西亞連接起來。

¹⁴⁹ 希拉蕊在隨後的伊斯坦布爾、波恩和芝加哥會議上與相關國家的外長進行深入的討論。

¹⁵⁰ 吳兆禮（2012），「美國版『新絲綢之路』倡議下的南亞與中國」，《全球巨集觀經濟政策系列研究報告》，2012年1月12日。

家的政治、經濟與安全關係不可避免地產生影響。

另外，在俄羅斯主導下，2011年組成「歐亞經濟聯盟」，亦稱為歐亞聯盟（EEU，Eurasian Economic Union），是一個由白俄羅斯、哈薩克、俄羅斯、吉爾吉斯、亞美尼亞和其他前蘇聯國家為加深經濟、政治合作與融入而計畫組建的國際組織，未來該聯盟擬納入吉爾吉斯、亞美尼亞、塔克斯坦等中亞國家，組成第二個「類歐盟」組織。該組織位居歐亞交界之重要地理位置，組織成員希望藉此增進經濟一體化，加強經濟實力，更為具備與歐盟、美國和中國大陸競爭之實力。

觀察三大強國（美國、俄羅斯和中國大陸），近年均不約而同增進與中亞地區之關係，可見中亞地區具備相當之政經重要性，不過，此三大強國對於中亞之目標不盡相同。陸南泉（2015）¹⁵¹指出，此三大強國對於中亞之目標不盡相同各有盤算。以美國而言，對中亞的主要目標是不讓其受到俄羅斯和中國大陸之控制，欲實行以民主改造中亞的戰略，使中亞成為反恐基地，獲取中亞的能源並不是美國之主要目的。以俄羅斯而言¹⁵²，對中亞的主要目標是穩固確立中亞成為俄羅斯的「戰略後院」和勢力範圍，這是使其成為強國的一個重要因素。以中國大陸而言¹⁵³，對中亞的主要目標是為了大陸西部地區的安全與透過經濟合作獲得能源資源，具有其重要的地緣戰略意義。

¹⁵¹ 陸南泉(2015)，「『一帶一路』若干問題」，《中國經濟報告》，2015年3月24日。

¹⁵² 俄羅斯在中亞的經濟利益展現在以下幾個方面：(1)恢復俄羅斯在中亞能源地緣政治格局中的主導地位，實現俄羅斯能源戰略中的利益；(2)實現由俄羅斯主導的歐亞一體化；(3)透過引進勞動移民實現與周邊國家的外交利益和民族利益，實際上，中亞國家是俄羅斯外來勞動移民的主要來源地；(4)中亞國家為俄羅斯產品之重要市場。

¹⁵³ 大陸習近平主席於2013年訪哈，提出發展與中亞國家關係的「三不」政策：「決不干涉中亞國家內政；不謀求地區事務主導權和不經營勢力範圍」。

依據占豪（2013）的分析¹⁵⁴，大陸與哈薩克經濟聯繫愈緊密，政治互信即愈強，就可更有利於大陸化解俄羅斯對其構成的地緣政治壓力。因此，大陸以「一帶一路」戰略來開發、拉攏中亞地區，亦可對美俄形成反制的壓力。以上分析可見，中亞可謂兵家必爭之地，大陸積極以「一帶一路」連通中亞與促進與其互動，具有相當重要之意義。

貳、大陸佈局中亞之問題與挑戰：政治風險與回收不確定性

大陸佈局中亞，最主要的問題來自於中亞國家的政局並不穩定。由於中亞各國普遍採用威權政治體制，本身存在結構性矛盾，政局變動時有發生，政治穩定度相當脆弱¹⁵⁵。其中，烏茲別克的政治形勢變化較大，塔吉克的政治內鬥較為明顯。大陸擬以「一帶一路」資金投資於該地區，面臨相當程度的政治風險與回收不確定性。

目前中亞國家的軟硬體投資環境並未健全，硬體方面，包括基礎設施，以及軟體方面的市場經濟、法律意識、行政效率等普遍較差。李大偉（2014）指出¹⁵⁶，中亞各國境內沒有高速公路，部分國家和地區存在嚴重電力短缺。且金融體系發展相對落後，外資企業在當地的融資不僅困難度較高，且換匯程序複雜、效率較低。而在辦理簽證、勞務許可申請方面的行政程序，亦常面臨困難與不便。

再加上，由於要素稟賦的原因，大陸和中亞各國的合作主要集中在

¹⁵⁴ 占豪(2013)，「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，2013年第10期。

¹⁵⁵ 甚至，還有可能出現反對派實力增高、強力衝擊現任政府的可能性。

¹⁵⁶ 李大偉，「我國和中亞五國經貿合作現狀、問題與對策」，《宏觀經濟管理》，2014年2月。

於能源礦產資源開採領域¹⁵⁷，合作範圍較狹隘，且技術層次不高¹⁵⁸，大陸和中亞各國的經貿合作領域，仍只以能源礦產開採為主。大陸和中亞各國的貿易產品層次亦偏低，規模較小、品質較差且較不具規範的邊境貿易仍佔據一定比重。這些邊境貿易商品多為新疆當地商人從內地轉運而來的低層次產品，甚至是假冒的偽劣產品，不僅不能提高大陸商品的海外市場知名度，甚至可能影響大陸出口商品的信譽。

基本上，大陸和中亞各國經貿合作的制度建設主要是在上海合作組織框架下進行，雖然近年進展明顯，然而這些合作多為抽象之總體層面，具體的通關、關稅減讓、檢驗檢疫、服務貿易、資格互認等問題則較無作為¹⁵⁹，自由貿易區談判亦尚未啟動，顯示「一帶一路」之下，實質經貿合作仍有相當之進展空間。

除此之外，大陸加強與中亞國家的政經合作，亦代表與其他大國的競爭也會更為激烈，必須考慮因此帶來之地緣政治與經濟格局變化。張莉（2014）亦指出¹⁶⁰，中亞是歐盟主要貿易夥伴、投資及能源供應地；日本於1997年提出「絲綢之路外交」，並推動設立「中亞+日本」外長會晤機制。表示，大陸佈局中亞，除了美國與俄羅斯之外，尚須考慮避免引起歐盟與日本等國在爭奪中亞市場的直接對抗，降低大國對大陸提高防範與遏制之反作用力，方有可能順利加強與中亞國家的政經合作，使雙方同得利益。

¹⁵⁷ 目前中石油、中石化、中核等大型能礦企業均已在中亞各國進行大規模投資。

¹⁵⁸ 基礎設施落後、配套能力差、市場環境惡劣等因素。

¹⁵⁹ 雖有成立負責組織和協調區域經濟合作的成員國經貿部長會議機制，簽署了《上合組織多邊經貿合作綱要》等一系列經貿合作綱領性檔等。

¹⁶⁰ 張莉(2014)，『一帶一路』戰略應關注的問題及實施路徑」，中國論文網，2014年10月13日。

第四節 大陸對中亞之經貿往來集中於哈薩克

壹、中亞地區之經濟規模與經貿發展：哈薩克最突出

一、哈薩克的經濟規模在中亞地區居主導地位

根據段秀芳（2006）¹⁶¹分析，獨立後的中亞五國經濟在經歷了1991—1995連續5年嚴重滑坡後，自1996年起止降轉增，進入恢復性成長階段，2000年起，中亞五國經濟開始走向快速穩定成長階段。然而，李穎(2011)指出¹⁶²，由於國際金融危機對中亞地區的影響非常大¹⁶³，中亞各國為了擺脫金融危機，依據各自不同的國情，制訂一系列應對金融危機的措施，才逐步走出危機陰霾¹⁶⁴。

中亞五國之中，哈薩克的經濟規模居主導地位，根據WTA資料庫¹⁶⁵，2013年哈薩克的GDP占中亞五國GDP總和的比重達67.11%，

¹⁶¹ 段秀芳，「中國新疆與中亞經貿發展面臨八大機遇」，《經濟問題探索》，2006年第3期。

¹⁶² 李穎（2011），「走出金融危機的中亞與走進第二個十年上合組織——第十屆中亞與上海合作組織國際學術研討會綜述」，《新疆師範大學學報》（哲學社會科學版），2011年32卷第5期。

¹⁶³ 李穎指出，中亞國家經濟成長率在2008年約為6.6%，2009年跌至1.5%，差異相當大。

¹⁶⁴ 以哈薩克政府的因應策略而言，2008年11月通過了國家反危機計畫，2010年初又通過該計畫的實施細則，決定從國庫和其他管道調撥2.2萬億堅戈（當時約合180億美元），以抵禦國際金融危機的不利影響。吉爾吉斯政府的因應策略，是採取了鞏固銀行體系、加強央行監管與融資力度、改善企業經營環境、推動外貿發展、多方拉動內需、穩定電力供應以減緩缺電危機、增加農業投入以確保糧食供應等多項措施。塔吉克政府大幅削減公共支出，將商業貸款利率由18%降至14%，並全力保證農業撥款，鞏固棉花產業，將金融危機的衝擊減少到最低程度。烏茲別克政府及時採取了降低企業賦稅、向國有商業銀行注資、支援實體經濟和出口企業、提高股份公司註冊資本要求、提高天然氣出口價格等措施，也減緩了金融危機的衝擊。土庫曼政府則在能源出口領域堅持多元化政策，保障出口收入穩定。

¹⁶⁵ 2013年哈薩克之GDP為231,876,282,133.9美元，占中亞五國GDP之67.11%；吉爾吉斯之GDP為7,335,027,591.9美元，占中亞五國GDP之2.12%；塔吉克之GDP為8,506,615,265.1美元，占中亞五國GDP之2.46%；土庫曼之GDP為41,012,982,456.1美元，占中亞五國GDP之11.87%；烏茲別克之GDP為56,795,656,324.6美元，占中亞五國GDP之16.44%。

其次，分別為烏茲別克（16.44%）、土庫曼（11.87%），此三國合計已超過 95%；另二國的 GDP 比重皆低於 3%，分別為塔吉克（2.46%）與吉爾吉斯（2.12%）。

二、2001~2013 年間哈薩克的平均 GDP 成長率居第三，但與前二位的差距不大

由 2001~2013 年間中亞五國 GDP 平均年成長率之數據來看，如表 3-3-1 所示，則發現中亞五國之中，13 年間 GDP 平均年成長率之高低順序，分別為土庫曼、塔吉克、哈薩克、烏茲別克、吉爾吉斯。這 13 年哈薩克的平均 GDP 成長率為 7.8%，雖於中亞五國中排名第三位，但與前二位的平均成長率差距不大（分別為土庫曼的 8.8%、塔吉克的 8%）。

表 3-3-1 中亞 5 國 2001~2013 年 GDP 年增長率

單位：%

	哈薩克	吉爾吉斯	塔吉克	土庫曼	烏茲別克
2001	13.5	5.3	10.2	4.3	4.2
2002	9.8	0.0	10.8	0.3	4.0
2003	9.3	7.0	11.0	3.3	4.2
2004	9.6	7.0	10.3	5.0	7.7
2005	9.7	-0.2	6.7	13.0	7.0
2006	10.7	3.1	7.0	11.0	7.3
2007	8.9	8.5	8.0	11.1	9.5
2008	3.3	8.4	8.0	14.7	9.0
2009	1.2	2.9	3.5	6.1	8.1
2010	7.3	-0.5	6.5	9.2	8.5
2011	7.5	6.0	7.4	14.7	8.3
2012	5.0	-0.1	7.5	11.1	8.2
2013	6.0	10.9	7.4	10.2	8.0
平均值	7.8	4.5	8.0	8.8	7.2

註：2013 年哈薩克之 GDP 為 231,876,282,133.9 美元，占中亞五國 GDP 之 67.11%；

吉爾吉斯之 GDP 為 7,335,027,591.9 美元，占中亞五國 GDP 之 2.12%；塔吉克之 GDP 為 8,506,615,265.1 美元，占中亞五國 GDP 之 2.46%；土庫曼之 GDP 為 41,012,982,456.1 美元，占中亞五國 GDP 之 11.87%；烏茲別克之 GDP 為 56,795,656,324.6 美元，占中亞五國 GDP 之 16.44%。

資料來源：THE WORLD BANK, GDP growth (annual %)：

<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> (2015 年 6 月 24 日最後查詢)

簡述如下：①中亞五國中，於 2001~2013 年之 GDP 平均成長率最高者為土庫曼，其值為 8.8%。13 年中，有 7 年之 GDP 成長率為二位數，最高者為 2008、2011 年的 14.7%，最低則為 2002 年的 0.3%，差距相對較大。②此期間 GDP 平均成長率次高者則為塔吉克，13 年中，有 4 年之 GDP 成長率為二位數，均集中於 2001~2004 年。此 13 年間 GDP 成長率最高者為 2003 年的 11%，最低則為 2009 年的 3.8%，平均 GDP 成長率為 8%。

③2001 年以來，哈薩克連續六年 GDP 成長率均在 9% 以上，2007 年之成長率亦達 8.9%，在 2008 年雖遭受金融危機之影響，於 2008、2009 年之成長率僅為 3.3%、1.2%，但自 2010 年起，GDP 成長率連續兩年回復 7% 以上的水準(7.3%、7.5%)，2012、2013 年之 GDP 成長率則稍降為 5% 與 6%，整體而言，2001~2013 年的平均 GDP 成長率為 7.8%，2001~年間這 13 年的 GDP 平均成長率，於中亞五國中排名第三位。④此期間 GDP 平均成長率居第四位者則為烏茲別克，其於 2001~2003 年時之 GDP 成長率均低於 5%，而自 2004 年起，此 10 年之 GDP 成長率均在 7% 以上。此 13 年間 GDP 成長率最高者為 2007 年的 9.5%，最低則為 2002 年的 4.0%，其變化相對穩定，平均 GDP 成長率為 7.2%。⑤於 2001~2013 年之 GDP 平均成長率最低者為吉爾吉斯，其變化率相對較不穩定，13 年中有 9 年之 GDP 為正成長，3 年為負成長，1 年則為零成長。最高者為 2013 年的 10.9%，最低則為 2010 年的 -0.5%，差距相對較大，平均成長率為 4.5%，明顯低於其他四國。

三、哈薩克進出口貿易佔中亞地區的比重超過 6 成

觀察 2001~2013 年中亞地區本身之進口貿易走勢，如表 3-3-2 所示，可發現此區域之進口呈現明顯成長趨勢，中亞五國之平均進口成長率均在 14% 以上，整體而言之成長率為 18.12%，五國合計之平均進口金額為 42,603 百萬美元。中亞五國之中，依據 13 年平均進口金額之高低順序，分別為哈薩克（佔中亞五國年平均總進口額的 60.04%）、烏茲別克（佔 16.42%）、土庫曼（佔 12.62%）、吉爾吉斯（佔 5.65%）、塔吉克（佔 5.27%）。

簡述如下：①進口金額最高者為哈薩克，2001~2013 年之平均進口額為 25,965 百萬美元，佔中亞五國之總進口額的比例約為六成（60.04%），平均成長率超過兩成，達 20.19%。②進口金額次之者為烏茲別克，此段期間之平均進口額為 6,782 百萬美元，佔中亞五國之總進口額的比例約一成五（16.42%），平均成長率為 14.92%，成長率為五國中最低者。③第三位則為土庫曼，2001~2013 年之平均進口額為 4,994 百萬美元，佔中亞五國之總進口額的比例約為一成（12.62%），平均成長率為 15.54%。④第四位為吉爾吉斯，此段期間之平均進口值為 2,660 百萬美元，佔中亞五國之總進口額的比例降至 5.65%，平均成長率為 26.15%。⑤第五位則為塔吉克，此段期間之平均進口值為 2,201 百萬美元，佔中亞五國之總進口額的比例與吉爾吉斯相當，為 5.27%，平均成長率為 17.43%。

若觀察 2001~2013 年中亞地區之出口貿易走勢，如表 3-3-3 所

示，可發現此區域之出口也呈現明顯成長趨勢，但中亞五國之平均出口成長率相差較為懸殊¹⁶⁶，整體而言之出口成長率為 21.11%，五國合計之平均出口金額為 63,779 百萬美元。中亞五國之中，依據 13 年平均出口金額之高低順序，分別為哈薩克（佔中亞五國年平均總出口額的 68.84%）、土庫曼（佔 13.4%）、烏茲別克（佔 13.22%）、塔吉克（佔 2.35%）、吉爾吉斯（佔 2.18%）。

前三大簡述如下：①出口金額最高者為哈薩克，2001～2013 年之平均出口額為 45,601 百萬美元，佔中亞五國之總出口額的比例高達近七成(68.84%)，平均成長率超過兩成，達 24.08%，為五國中最高者。②居第二位者為土庫曼，此段期間之平均出口額為 8,079 百萬美元，佔中亞五國之總出口額的比例降至低於一成五(13.4%)，平均成長率為 23.21%，出口成長率同樣居次。③第三位則為烏茲別克，2001～2013 年之平均出口額為 7,763 百萬美元，佔中亞五國之總出口額的比例與第二位之土庫曼相當(13.22%)，平均成長率為 14.85%。¹⁶⁷

¹⁶⁶ 哈薩克（24.08%）和土庫曼(23.21%)的成長率超過兩成，但坦吉克之成長率僅有 6.61%。

¹⁶⁷ ④第四位為塔吉克，此段期間之平均出口值為 1,098 百萬美元，佔中亞五國之總出口額的比例與吉爾吉斯相當，為 2.35%，平均成長率為 6.61%。⑤第五位為吉爾吉斯，平均出口值為 1,238 百萬美元，佔中亞五國之總出口額的比例甚低，僅有 2.18%，平均成長率為 13.19%。

表 3-3-2 中亞 5 國 2001~2013 年之進口貿易走勢

單位：百萬美元；%

	哈薩克			吉爾吉斯			塔吉克			土庫曼			烏茲別克			五國小計	
	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率
2001	6,446	—	50.90	467	—	3.69	688	—	5.43	2,250	—	17.77	2,814	—	22.22	12,665	—
2002	6,584	2.14	52.94	587	25.70	4.72	721	4.80	5.80	2,120	-5.78	17.05	2,425	-13.82	19.50	12,437	-1.80
2003	8,409	27.72	55.39	717	22.15	4.72	881	22.19	5.80	2,512	18.49	16.55	2,662	9.77	17.54	15,181	22.06
2004	12,781	51.99	59.10	941	31.24	4.35	1,191	35.19	5.51	3,320	32.17	15.35	3,392	27.42	15.69	21,625	42.45
2005	17,353	35.77	65.74	1,102	17.11	4.17	1,330	11.67	5.04	2,947	-11.23	11.16	3,666	8.08	13.89	26,398	22.07
2006	23,677	36.44	69.09	1,931	75.23	5.63	1,723	29.55	5.03	2,560	-13.13	7.47	4,380	19.48	12.78	34,271	29.82
2007	32,756	38.35	68.30	2,789	44.43	5.82	2,455	42.48	5.12	3,619	41.37	7.55	6,340	44.75	13.22	47,959	39.94
2008	37,889	15.67	63.03	4,072	46.00	6.77	3,273	33.32	5.44	5,600	54.74	9.32	9,277	46.32	15.43	60,111	25.34
2009	28,409	-25.02	57.00	3,040	-25.34	6.10	2,570	-21.48	5.16	6,800	21.43	13.64	9,023	-2.74	18.10	49,842	-17.08
2010	31,107	9.50	60.55	3,223	6.02	6.27	2,657	3.39	5.17	5,700	-16.18	11.09	8,689	-3.70	16.91	51,376	3.08
2011	36,906	18.64	59.10	4,261	32.21	6.82	3,206	20.66	5.13	7,600	33.33	12.17	10,472	20.52	16.77	62,445	21.55
2012	46,358	25.61	59.86	5,374	26.12	6.94	3,778	17.84	4.88	9,900	30.26	12.78	12,034	14.92	15.54	77,444	24.02
2013	48,873	5.42	59.54	6,070	12.95	7.39	4,139	9.56	5.04	10,000	1.01	12.18	12,998	8.01	15.84	82,080	5.99
平均	25,965	20.19	60.04	2,660	26.15	5.65	2,201	17.43	5.27	4,994	15.54	12.62	6,782	14.92	16.42	42,603	18.12

註：1. 商品進口表明收到的來自世界其他地方的以現價美元計算的商品的離岸價值。

2. 比重=該國進口金額 / 中亞五國總進口金額

資料來源：THE WORLD BANK，商品進口（現價美元）：<http://data.worldbank.org.cn/indicator/TM.VAL.MRCH.CD.WT>（2015 年 6 月 24 日最後查詢）

表 3-3-3 中亞 5 國 2001~2013 年之出口貿易走勢

單位：百萬美元；%

	哈薩克			吉爾吉斯			塔吉克			土庫曼			烏茲別克			五國小計	
	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率
2001	8,639	—	56.94	476	—	3.14	650	—	4.28	2,700	—	17.79	2,708	—	17.85	15,173	—
2002	9,670	11.93	59.48	486	2.10	2.99	738	13.54	4.54	2,850	5.56	17.53	2,513	-7.20	15.46	16,257	7.14
2003	12,927	33.68	61.19	582	19.75	2.75	797	7.99	3.77	3,632	27.44	17.19	3,189	26.90	15.09	21,127	29.96
2004	20,093	55.43	67.25	719	23.54	2.41	915	14.81	3.06	3,870	6.55	12.95	4,280	34.21	14.33	29,877	41.42
2005	27,849	38.60	71.18	672	-6.54	1.72	909	-0.66	2.32	4,944	27.75	12.64	4,749	10.96	12.14	39,123	30.95
2006	38,250	37.35	71.75	891	32.59	1.67	1,399	53.91	2.62	7,156	44.74	13.42	5,617	18.28	10.54	53,313	36.27
2007	47,755	24.85	70.74	1,321	48.26	1.96	1,468	4.93	2.17	8,932	24.82	13.23	8,029	42.94	11.89	67,505	26.62
2008	71,172	49.04	73.62	1,856	40.50	1.92	1,409	-4.02	1.46	11,945	33.73	12.36	10,298	28.26	10.65	96,680	43.22
2009	43,196	-39.31	70.11	1,673	-9.86	2.72	1,010	-28.32	1.64	5,000	-58.14	8.12	10,735	4.24	17.42	61,614	-36.27
2010	59,970	38.83	73.93	1,756	4.96	2.16	1,195	18.32	1.47	6,500	30.00	8.01	11,695	8.94	14.42	81,116	31.65
2011	84,336	40.63	74.09	1,979	12.70	1.74	1,257	5.19	1.10	13,000	100.00	11.42	13,254	13.33	11.64	113,826	40.32
2012	86,449	2.51	73.63	1,894	-4.30	1.61	1,358	8.04	1.16	16,500	26.92	14.05	11,210	-15.42	9.55	117,411	3.15
2013	82,512	-4.55	71.06	1,791	-5.44	1.54	1,163	-14.36	1.00	18,000	9.09	15.50	12,643	12.78	10.89	116,109	-1.11
平均	45,601	24.08	68.84	1,238	13.19	2.18	1,098	6.61	2.35	8,079	23.21	13.40	7,763	14.85	13.22	63,779	21.11

註：1.商品出口顯示向世界其他地方提供的以現價美元計算的貨物的離岸價值。 2.比重=該國出口金額 / 中亞五國總出口金額

資料來源：THE WORLD BANK，THE WORLD BANK，商品出口（現價美元）：<http://data.worldbank.org.cn/indicator/TX.VAL.MRCH.CD.WT?page=2>（2015年6月24日最後查詢）

四、哈薩克的吸引外資規模在中亞地區亦高居首位

若依據聯合國貿易和發展組織的統計資料，觀察全球流向中亞五國之投資，如表 3-3-4 所示，可發現 2006 年中亞五國所吸引之 FDI 金額為 7,704 百萬美元，2012 年躍升為 18,807 百萬美元，經過短短七年，2012 年之金額為 2006 年的 2.44 倍，成長相當快速。

表 3-3-4 2006~2012 年流向「絲綢之路」國家的 FDI

年度 國家/省	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2009~2012 年均值
中亞國家	7,704	13,248	17,063	18,843	17,233	19,474	18,807	18,589
哈薩克	6,278	11,119	14,322	13,243	11,551	13,903	14,022	13,180
吉爾吉斯	182	208	377	189	438	694	372	423
塔吉克	339	360	376	16	-15	11	160	43
土庫曼	731	856	1,277	4,553	3,631	3,399	3,159	3,686
烏茲別克	174	705	711	842	1,628	1,467	1,094	1,258
中國大陸省市	1,275	1,510	1,791	1,991	2,276	2,930	3,664	2,715
甘肅省	100	106	128	150	135	70	100	114
寧夏回族自治區	150	80	88	100	81	202	218	150
陝西省	925	1,195	1,370	1,511	1,820	2,354	2,936	(8成) 2,155
新疆維吾爾族自治區	100	129	205	230	240	303	408	295
中亞與大陸合計額	8,979	14,758	18,854	20,834	19,508	22,404	22,469	21,304

資料來源：聯合國貿易和發展組織(2013年)，「世界投資報告 2013 全球價值鏈：促進發展的投資與貿易」，
《經濟管理出版社》，2013年9月，頁83。單位：百萬美元。

以中亞五國於 2009~2012 年所吸引的 FDI 年均值(18,589 百萬美元)來看，其中流入哈薩克者就有 13,180 百萬美元，比重高達七成(70.9%)，比例遠遠超出其他國家，甚至超越其他四國之和。亦即對外界而言，均不約而同認為哈薩克係中亞五國中之亮點，吸引絕對多數之國外直接投資。在中亞五國中，吸引 FDI 之第二位則為土庫曼，金額為 3,686 百萬美元，比重接近二成(19.83%)；第三位則為烏茲別克，金額為 1,258 百萬美元，比重為 6.77%；第四位則為吉爾吉斯，金額為 423 百萬美元，比重為 2.28%；最末位則為塔吉克，金額僅為 43 百萬美元，比重更低至 0.23%。

貳、大陸對中亞之經貿往來

一、大陸對中亞之投資：哈薩克於 2012 年躍居前三大

觀察近年大陸對中亞五國直接投資之規模，也發現與全球整體趨勢相同，同樣呈現高速成長態勢。李大偉（2014）指出¹⁶⁸，2008 年～2012 年，大陸對中亞五國直接投資規模年均成長率達 55%，2012 年大陸對中亞五國直接投資規模總和為 33.77 億美元，是 2007 年的 8.95 倍。並且，根據「中國對外直接投資統計公報」資料顯示，2012 年大陸對哈薩克投資額甚至躍居大陸對外總投資的第三大，佔當年大陸對外總投資的 3.4%，與居第二的美國（4.6%）差距不遠¹⁶⁹；雖然 2013 年大陸對哈薩克投資退居第十三名，比重降為 0.8%，亦可看出大陸對佈局哈薩克的重視程度不低。

實際上，中國大陸近年確實相當重視於哈薩克之發展，占豪（2013）¹⁷⁰指出，由於哈薩克是俄羅斯和大陸在中亞的重要通道，其對大陸具有非常重大的地緣政治意義。若大陸和哈薩克經濟聯繫愈緊密，政治上的互信就越強，將更有利於化解俄羅斯對大陸構成的地緣政治壓力，以及美歐日等強國對此地之覬覦。因此在世界各國競相增加對哈薩克的投資金額時，大陸提高至該國之直接投資更顯得相當必要。

¹⁶⁸ 李大偉（2014），「我國和中亞五國經貿合作現狀、問題與對策」，《宏觀經濟管理》，2014 年 2 月 27 日。

¹⁶⁹ 2012 年香港占大陸對外直接投資的 58.4%，美國占 4.6%，哈薩克占 3.4%，第四至十位之國家與比重分別為英國(3.2%)、英屬維爾京群島(2.6%)、澳大利亞(2.5%)、委內瑞亞(1.8%)、新加坡(1.7%)、印度尼西亞(1.5%)、盧森堡(1.3%)。哈薩克甚至高過排名為第四至十位之英國、英屬維爾京群島、澳大利亞、委內瑞亞、新加坡、印度尼西亞和盧森堡。

¹⁷⁰ 占豪（2013），「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，2013 年第 10 期。

於樹一（2010）¹⁷¹也分析，中國大陸與中亞各國之間的投資和經濟技術合作等差距相當懸殊，而與世界各國於中亞投資之趨勢相同¹⁷²，同樣亦集中於哈薩克。若個別深入分析大陸與哈薩克之產業結構，可發現兩國在自然資源和要素稟賦（例如勞動力資源），以及產業結構上有明顯的互補性¹⁷³。因此，中國大陸剛好可與哈薩克彼此互補，雙方增加交流，將能同時互惠互利。

二、大陸對中亞地區之進出口貿易：主要集中於哈薩克

觀察 2012~2014 年大陸自中亞地區之進口貿易走勢，如表 3-3-5 所示，可發現大陸自中亞五國進口的合計金額，佔大陸總進口金額的比例相當低¹⁷⁴，這三年分別為 1.32%、1.38%、1.06%，均未超過 2%。中亞五國之中，依據大陸自其進口金額之三年平均值高低順序，分別為哈薩克（佔大陸自中亞五國年平均總進口額的 56.19%¹⁷⁵）、土庫曼（佔 36.79%）、烏茲別克（佔 6.41%）、塔吉克（佔 0.34%）、吉爾吉斯（佔 0.27%）¹⁷⁶。

¹⁷¹ 於樹一（2010），「中國與中亞國家經貿合作的特徵」，《俄羅斯中亞東歐市場》，2010 年第 9 期。

¹⁷² 以 2003~2007 年流入中亞的資金而言，約有 70% 的資金流向哈薩克，而有 20% 流向塔吉克和吉爾吉斯。

¹⁷³ 哈薩克擁有豐富的自然資源，經濟以石油、天然氣、採礦（稀有、有色和黑色金屬）、煤炭和農牧業為主，其加工工業、製造業和輕工業相對落後，大部分的工業建設材料和日用消費品依賴進口。相對而言，大陸人均自然資源貧乏，卻是石油與天然氣和木材的消費大市場，且勞動力資源豐富，有一定的投資能力，在輕工業方面具有競爭優勢。

¹⁷⁴ 2012 年時，大陸自中亞五國的進口金額約 23,957 百萬美元，2013 年時，上升至 26,987 百萬美元，成長率為 12.65%，2014 年則再降為 20,905 百萬美元，其值甚至較 2012 年為低，成長率則為 -22.54%。

¹⁷⁵ 比重 B=大陸自該國進口金額 / 大陸自中亞五國之進口總值。

¹⁷⁶ 大陸自該國進口金額佔大陸自中亞五國之進口總值之比例，可發現 2012~2014 年之排名，均為哈薩克、土庫曼、烏茲別克、塔吉克、吉爾吉斯。2012 年之比重分別為 61.14%、33.49%、4.56%、0.45% 與 0.37%，2013 年則為 59.38%、32.95%、7.11%、0.33% 與 0.23%，比重與 2012 年相當。2014 年則因大陸自哈薩克進口呈現明顯負成長（成長率為 -39.47%），該年哈薩克所佔比例大幅降

若由大陸總進口面來看，中亞五國對大陸來說，並非重要的進口貿易夥伴¹⁷⁷。若由大陸總出口面來看，中亞五國對大陸來說，亦非重要的出口市場¹⁷⁸。

觀察 2012~2014 年大陸對中亞地區之出口貿易走勢，如表 3-3-6 所示，可發現大陸對中亞五國出口的合計金額，佔大陸總出口金額的比例也相當低，這三年分別為 1.04%、1.05%、1.03%，均未超過 2%。中亞五國之中，依據大陸對其出口金額之三年平均值高低順序，分別為哈薩克（佔大陸對中亞五國年平均總出口額的 52.85%）、吉爾吉斯（佔 22.44%）、烏茲別克（佔 10.31%）、塔吉克（佔 8.87%）、土庫曼（佔 5.53%）¹⁷⁹。

低為 46.39%，與第二位的土庫曼之 45.52% 的比例相當，第三位至第五位的烏茲別克、塔吉克與吉爾吉斯，比重則分別為 7.64%、0.23% 與 0.22%。

¹⁷⁷簡述如下：①大陸自中亞五國進口之中，進口金額最高者乃哈薩克，在 2012 年時，大陸自其進口之金額，占大陸總進口之比重為 0.81%，遠較第二名土庫曼之 0.44% 的比例為高，更高於第三位之烏茲別克（比重為 0.06%），塔吉克、吉爾吉斯的比重則相當低，比重分別為 0.01% 與不到 0.01%。②2013 年大陸自中亞五國進口之比重與排名均與 2012 年相當，③2014 年則排名不變，但大陸自哈薩克進口之比重下降至 0.49%，與土庫曼的 0.48% 相當，其餘三國之比重則變化不大。

¹⁷⁸簡述如下：①中亞五國之中，大陸出口金額最高者乃哈薩克，在 2012 年時，大陸出口到該國之金額，占大陸總進口之比重為 0.54%，遠較第二名吉爾吉斯之 0.25% 的比例為高，第三位則為烏茲別克、塔吉克，比重均為 0.09%，土庫曼之比重與前兩者相當，為 0.08%。②2013 年之排名，除了烏茲別克高於塔吉克，分別為第三、四位，而非同時為第三位之外，其他均不變；③2014 年之排名則與 2012 年相同。基本上這三年之各國比重變化相距不大，而整體而言，各國之間的差距較進口面為小。

¹⁷⁹由大陸出口至該國之金額佔大陸出口至中亞五國總值之比例來看，可發現 2012 與 2014 年之排名，均為哈薩克、吉爾吉斯、烏茲別克、塔吉克、土庫曼，2013 年則為烏茲別克與塔吉克相同，2012 年之比重分別為 51.63%、23.81%、8.37%、8.21% 與 7.98%，2013 年則為 53.96%、21.84%、11.25%、8.05% 與 4.91%。2014 年之各國比重，與 2013 年相似，分別為 52.86%、21.80%、11.12%、10.26 與 3.96%。

表 3-3-5 2012-2014 年大陸自中亞地區之進口貿易

單位：百萬美元；%

進口國家	2012			2013				2014				2012~2014平均		
	進口金額	比重A	比重B	進口金額	成長率	比重A	比重B	進口金額	成長率	比重A	比重B	平均進口金額	比重A	比重B
中亞五國	23,957.21	1.32	100	26,986.95	12.65	1.38	100	20,904.64	-22.54	1.06	100	23,949.60	1.25	100
哈薩克	14,646.96	0.81	61.14	16,023.88	9.4	0.82	59.38	9,698.54	-39.47	0.49	46.39	13,456.46	0.7	56.19
吉爾吉斯	88.24	0	0.37	62.8	-28.83	0	0.23	46	-26.75	0	0.22	65.68	0	0.27
烏茲別克	1,091.26	0.06	4.56	1,918.46	75.8	0.1	7.11	1,596.25	-16.79	0.08	7.64	1,535.32	0.08	6.41
塔吉克	108.66	0.01	0.45	88.73	-18.35	0	0.33	47.69	-46.25	0	0.23	81.69	0	0.34
土庫曼	8,022.09	0.44	33.49	8,893.09	10.86	0.46	32.95	9,516.16	7.01	0.48	45.52	8,810.44	0.46	36.79
大陸總進口	1,817,344.03	100	—	1,949,300.33	7.26	100	—	1,963,105.20	0.71	100	—	1,909,916.52	100	—

註：比重 A=大陸自該國進口金額 / 大陸總進口。 比重 B=大陸自該國進口金額 / 大陸自中亞五國之進口總值

資料來源：本研究整理自 WTA。

表 3-3-6 2012-2014 年大陸對中亞地區之出口貿易

單位：百萬美元；%

出口國家	2012			2013				2014			
	出口金額	比重A	比重B	出口金額	成長率	比重A	比重B	出口金額	成長率	比重A	比重B
中亞五國	21,306.69	1.04	100.00	23,241.95	9.08	1.05	100.00	24,060.98	3.52	1.03	100.00
哈薩克	11,001.44	0.54	51.63	12,540.26	13.99	0.57	53.96	12,718.34	1.42	0.54	52.86
吉爾吉斯	5,073.25	0.25	23.81	5,076.34	0.06	0.23	21.84	5,245.02	3.32	0.22	21.80
烏茲別克	1,783.94	0.09	8.37	2,613.56	46.51	0.12	11.25	2,674.67	2.34	0.11	11.12
塔吉克	1,748.32	0.09	8.21	1,869.86	6.95	0.08	8.05	2,469.19	32.05	0.11	10.26
土庫曼	1,699.74	0.08	7.98	1,141.93	-32.82	0.05	4.91	953.75	-16.48	0.04	3.96
大陸總出口	2,050,109.24	100.00	—	2,210,662.20	7.83	100.00	—	2,343,222.13	6.00	100.00	—

註：比重 A=大陸對該國出口金額 / 大陸總出口， 比重 B=大陸對該國出口金額 / 大陸對中亞五國之出口總值

資料來源：本研究整理自 WTA。

第四章 「一帶一路」對兩岸經貿發展之影響

誠如第三章的分析，本研究根據基礎資料與文獻探討後指出，大陸新領導人雖倡議「一帶一路」如此大格局的宏偉戰略，但在不可能同時啟動之下，研判「一帶」乃較有條件先行。尤其，「一帶」在與大陸沿邊的中亞地區，由政治經濟與能源安全角度考量，被選擇作為先行建設的機會最高，即「大陸連通中亞」有可能成為首要建設的重點。職是之故，與中亞接壤之新疆，其地緣優勢無可取代，因而被大陸官方定位為「一帶」的核心區¹⁸⁰。表示，若要思考「一帶」對我方經貿之影響，其主軸乃針對新疆可能形成的佈局進行剖析。

至於，「海上絲綢之路」之「一路」方面，不僅地理範圍廣大、涵蓋的國家眾多¹⁸¹，其與大陸之間的互信關係遠不及「一帶」國家與大陸的關係，顯見，大陸政府若要拓展與「一路」沿線國家之合作發展，其「可操之在我」程度相對較低。文獻皆分析¹⁸²，大陸應會優先選擇與東協國家已在運作之自貿區基礎上，加強多方面的合作¹⁸³。然而，大陸官方最後卻選擇「海洋戰略地位、與東協國家合作夥伴關係」皆不突出之福建省為「一路」核心區，同時亦指示「推進福建海峽藍

¹⁸⁰ 2015年3月28日，大陸官方首度公佈「一帶一路」建設之頂層設計規劃。由大陸發改委、外交部、商務部聯合發佈了《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》。

¹⁸¹ 胡振宇(2014)指出，「海上絲綢之路」沿線可劃分為六大重點合作區域，涵蓋東南亞、南亞、西亞、非洲、歐洲、太平洋島國地區。包括東協10國(印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、汶萊、越南、老撾、緬甸、柬埔寨)，非洲(全部54個國家)，太平洋島國(澳大利亞、紐西蘭和另外14個太平洋島國聯盟國家)，南亞4國(巴基斯坦、孟加拉、印度和斯里蘭卡)，西亞5國(沙烏地阿拉伯、葉門、土耳其、以色列、伊朗)，以及歐洲10國(法國、德國、義大利、荷蘭、西班牙、葡萄牙、挪威、瑞典、希臘、英國)。

¹⁸² 陳濤、王習農(2014)、劉新生(2014)。

¹⁸³ 包括互聯互通基礎設施建設、加強本地區金融合作與風險防範、穩步推進海上合作、加強安全領域交流與合作以及密切人文科技交流等合作。

色經濟試驗區建設、為臺灣地區參與建設作出妥善安排」。

本研究因而研判，與定位新疆為「一帶」核心區不同，大陸官方選擇非最具發展優勢之福建省為「一路」核心區¹⁸⁴，該戰略性決定，透露出領導高層對「一路」之發展企圖心亦不同於「一帶」。由大陸的立場來看，既然與「一路」沿線國家擴大發展合作夥伴關係之「可操之在我」程度不明確，反正不論有無「一帶一路」，大陸與「一路」沿線國家之合作進展，皆可在原有的基礎上持續運作，現階段倡議「一路」戰略之力道，於是以「政策創造新市場」之考量，方選擇目前發展條件較弱之福建省為「一路」核心區。尤其，對臺灣而言，福建省延續統戰考量，其對臺的地緣優勢亦是無可取代。

因此，若要思考大陸官方「一路」戰略對我方經貿之影響，由於預期大陸與「一路」沿線國家之合作皆在原有基礎上持續運作，本章的探討重點則置於該倡議被提出後的關鍵性變化，亦即，關注「一路」戰略以福建省為核心區之統戰特色。簡言之，本章根據基礎資料與文獻探討，檢討福建省「海西區」自「十一五規劃」第一次被寫進中央文件之後，分析福建省對臺灣統戰戰略的效益評估，進而研判我企業由經濟效益考量，未來在「一路」戰略下與福建省之經貿關係發展。

¹⁸⁴ 無「一帶一路」之前，較多與東協國家已進行多方面合作之省市，例如，廣東、廣西、江蘇省。

第一節 「一帶」核心區：新疆可能形成的佈局評析

壹、「一帶」戰略提昇新疆為大陸進入中亞之戰略前沿，大陸省市對中亞之經貿往來高度集中於新疆，多屬「邊境貿易」且居全大陸榜首

新疆在大陸的沿邊地緣優勢相當特別，張永明、王宏麗(2010)¹⁸⁵指出，新疆位於亞歐大陸腹地中亞地區的東部，分別與蒙古、俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、阿富汗、巴基斯坦、印度等 8 個國家接壤，邊境線長 5,600 多公里，是大陸鄰國最多、邊界線最長的省區，具有發展外向型經濟的地緣經濟優勢。

蔡國棟、李曉玲(2013)¹⁸⁶進一步分析「一帶」戰略對新疆重要性之提昇，指出中國大陸在橫貫東西、連接歐亞的古絲綢之路基礎上，規劃新「絲綢之路經濟帶」建設，其將新疆在原來大陸與中亞合作版圖中的末端變成了起點，從原來的戰略後方變成了戰略前沿，同時也推動了大陸加快向西開放。賀錫田(2015)進一步指出¹⁸⁷，由於大陸透過中亞與歐洲互動之地緣利基相當重要，「一帶」未來有可能進行的道路基礎設施建設，可以是穿越新疆，經哈薩克、烏茲別克等中亞國家的鐵路，與歐洲各國直接相通。另一個可能方案是建設從哈薩克入境俄羅斯，最後抵達芬蘭灣和波羅的海之中歐交通運輸走廊。顯示，「一帶」確實大幅提昇了新疆之戰略優勢。

¹⁸⁵ 張永明、王宏麗(2010)，「新疆陸路口岸經濟發展及對策研究」，《發展研究》，2010年第5期。

¹⁸⁶ 蔡國棟、李曉玲(2013)，「中國和中亞各國謀劃佈局絲綢之路經濟帶建設」，新華社，2013年12月2日。

¹⁸⁷ 賀錫田(2015)，「“新絲綢之路”戰略中的心臟地帶—中亞的國際地位發展趨勢及與我關係」，《商》，2015年第24期。

觀察 2014 年大陸各省市對中亞五國之出口貿易，可明顯看到高度集中於新疆。如表 4-1-1～表 4-1-5 所示，以居中亞五國重心之哈薩克而言，該年大陸省市對哈薩克之出口，有高達八成均集中於新疆(81.43%)，遠遠高於居後之江蘇省(3.77%)與廣東省(3.39%)。大陸對吉爾吉斯之出口貿易，更高集中於新疆，比重達 96.98%，居第二、三位之上海、江蘇省之比重相當低，均不到 1%（僅分別為 0.76%、0.75%）。大陸對對烏茲別克則較為分散¹⁸⁸，大陸對塔吉克之出口貿易，與吉爾吉斯類似，幾乎全數集中於新疆，比重高達 94.91%，居第二三位之廣東省與山東省比重則相似，僅分別為 1.79%、0.90%，可見新疆對塔吉克貿易之重要性。該年大陸對土庫曼之出口貿易省市結構，則與烏茲別克較類似，同樣屬於較為分散的狀態¹⁸⁹。

以上數據顯示，大陸省市之中，對中亞地區已經相當有出口基礎者乃新疆維吾爾自治區，不過，新疆的出口貿易多屬「邊境貿易」。實際上，新疆由於具地緣經濟優勢，不論其「邊境貿易」的規模或是「邊境貿易」占其出口貿易的比重，均名列全大陸榜首。「邊境貿易」的主要對象國，則是哈薩克、吉爾吉斯、巴基斯坦、俄羅斯等周邊國家。張永明、王宏麗(2010)指出，新疆的「邊境貿易」之中，與哈薩克的邊境貿易額最高，其金額就占全區邊境貿易額的 50% 以上¹⁹⁰。

¹⁸⁸ 由新疆出口之比重雖同樣最高，但比重不到四成，為 36.98%，第二位則為江蘇省，比重為 19.94%，第三位為浙江省（8.44%），前三大之出口比重合計達 65.36%。

¹⁸⁹ 新疆同樣為出口比重第一名，但其比例約為四成，為 43.24%，第二位則為廣東省，比重為 13.73%，第三位則為上海（9.33%），前三大之出口比重合計亦達 66.3%。

¹⁹⁰ 張永明、王宏麗(2010)，「新疆陸路口岸經濟發展及對策研究」，《發展研究》，2010 年第 5 期。新疆邊境貿易進出口總額連續居大陸邊境貿易省區第一。2006 年自治區邊境貿易累計完成進出 12,164.84 億美元，成長率為 14.1%，占全區外貿進出口總額的 71.23%。

早期新疆的「邊境貿易」通常交易額小、貨物品質較差，且不具市場規範¹⁹¹，當時新疆的「邊境貿易」，對提升大陸商品的海外市場知名度作用不大，甚至可能影響大陸出口商品信譽。不過，近年來操作「邊境貿易」的新疆企業有正朝著集約化、規模化的方向發展。

根據瑪依拉-吐爾遜、阿不力米提·克力木(2013)指出¹⁹²，「邊境貿易」的進出口商品結構近年逐漸趨於「完善」，新疆出口商品的結構由 1980 年代以前的單一農畜產品出口，發展到現在以輕紡產品、橡膠製品、電子產品、機械設備等工業品出口為主的格局。不過，在新疆的出口產品中，除了部分特色農副產品，以及羊毛、羊絨製品等原料型產品是產自新疆本地之外，周邊國家所需要的產品¹⁹³，大多來自大陸中、東部地區。這些非新疆工業製成品佔出口貿易七成以上的比例，成為拉動新疆出口成長的重要力量。在進口品方面，過去多僅限於鋼材、木材、化肥等種類單一之產品，現在則主要進口石油、天然氣、礦產(鐵礦砂、鉻鐵礦)、棉花等大陸較為緊缺的資源型初級產品。

值得一提的是，隨著新疆「邊境貿易」的擴展，近年來新疆口岸物流量之成長相當快速，袁建民(2014)¹⁹⁴指出，其物流量由 2002 年的 660 萬噸成長到 2010 年的 2,626 萬噸，是 2002 年的近四倍，年均成長率為 19.4%。2011 年全區口岸過貨量 3,468 萬噸，比 2010 年更成長 32.1%。新疆口岸貿易和物流主要集中在阿拉山口和霍爾果斯兩

¹⁹¹ 很多商品係新疆當地商人從大陸內地轉運而來的低層次產品，甚至為假冒的偽劣產品。

¹⁹² 瑪依拉-吐爾遜，阿不力米提·克力木(2013)，「新疆邊境貿易發展研究」，《生產力研究》，2013 年第 11 期。

¹⁹³ 輕工紡織產品(如服裝、鞋靴)、傢俱、小型機械設備、汽車、無線電零件等高新技術產品。

¹⁹⁴ 袁建民(2014)，「新疆口岸物流發展現狀及對策」，《運輸經理世界》，2014 年第 8 期，頁 80-83。

個口岸，占全部口岸物流量的 90%，其中，阿拉山口口岸是最重要者，同時也是中國大陸最大的陸路口岸，有公路、鐵路、管道三種運輸方式，而管道是最主要的過貨方式¹⁹⁵。表示，對此口岸的進一步瞭解，或可成為我產品透過新疆外銷「一帶」地區的關鍵突破口。

表 4-1-1 2014 年大陸省市對哈薩克之出口

單位：百萬美元；%

省份	海關港口	出口金額	成長率	比重
新疆維吾爾自治區	烏魯木齊	10,355.96	4.08	81.43
江蘇省	南京	479.61	-35.94	3.77
廣東省	深圳	302.02	56.26	2.37
	黃埔	102.45	113.66	0.81
	廣州	25.32	17.04	0.20
	汕頭	1.06	-15.98	0.01
	拱北	0.49	-46.30	0.00
	江門	0.30	77.8	0.00
	小計	431.64	62.61	3.39
上海	上海	308.68	0.04	2.43
浙江省	寧波	217.60	36.21	1.71
	杭州	67.86	-9.97	0.53
	小計	285.45	21.41	2.24
山東省	青島	211.27	-32.24	1.66
	濟南	64.58	—	0.51
	小計	275.85	-11.52	2.17
天津	天津	180.18	-31.08	1.42
北京	北京	78.45	7.28	0.62
重慶	重慶	55.51	-39.11	0.44

¹⁹⁵ 2011 年阿拉山口口岸中哈原油管道進口原油突破 1,000 萬噸，創歷史新高，占口岸全部過貨量的 50% 以上。

省份	海關港口	出口金額	成長率	比重
四川省	成都	48.69	-31.93	0.38
河南省	鄭州	47.74	-22.82	0.38
福建省	廈門	40.91	62.93	0.32
	福州	0.32	-49.02	0.00
	小計	41.23	60.19	0.32
陝西省	西安	33.83	-2.83	0.27
遼寧省	瀋陽	27.59	12.83	0.22
	大連	5.27	-57.79	0.04
	小計	32.86	-11.05	0.26
安徽省	合肥	18.49	49.16	0.15
湖北省	武漢	11.73	636.95	0.09
內蒙古自治區	呼和浩特	8.68	737.75	0.07
	滿洲里	2.41	1,014.43	0.02
	小計	11.08	785.50	0.09
黑龍江省	哈爾濱	8.56	-41.81	0.07
湖南省	長沙	6.88	-29.09	0.05
山西省	太原	1.77	204.34	0.01
甘肅省	蘭州	1.00	-58.38	0.01
河北省	石家莊	0.98	-81.87	0.01
江西省	南昌	0.87	-73.93	0.01
寧夏省	銀川	0.76	-93.77	0.01
海南省	海口	0.50	-1.86	0.00
吉林省	長春	0.05	—	0.00
廣西壯族自治區	南寧	0.01	-92.69	0.00
對哈薩克總出口	—	12,718.34	1.42	100.00

註：比重=該港口對哈薩克出口金額 / 大陸對哈薩克總出口

資料來源：本研究整理 WTA。

表 4-1-2 2014 年大陸省市對吉爾吉斯之出口貿易

單位：百萬美元；%

省份	海關港口	出口金額	成長率	比重
新疆維吾爾自治區	烏魯木齊	5,086.83	3.84	96.98
上海	—	40.09	20.11	0.76
江蘇省	南京	39.49	-40.10	0.75
山東省	濟南	13.73	—	0.26
	青島	10.29	-67.05	0.20
	小計	24.02	-23.10	0.46
廣東省	深圳	12.38	-6.08	0.24
	黃埔	3.90	226.27	0.07
	廣州	2.02	32.78	0.04
	拱北	0.10	—	0.00
	汕頭	0.02	—	0.00
	江門	0.01	-89.50	0.00
	小計	18.43	15.40	0.35
浙江省	寧波	7.63	31.29	0.15
	杭州	3.89	62.23	0.07
	小計	11.52	40.33	0.22
福建省	廈門	5.49	17.69	0.10
河南省	鄭州	5.42	3.40	0.10
天津	—	4.70	-5.97	0.09
遼寧省	瀋陽	2.18	31.75	0.04
	大連	1.29	-36.01	0.02
	小計	3.47	-5.53	0.07
重慶	—	1.92	96.63	0.04
雲南省	昆明	1.40	5,871.32	0.03
陝西省	西安	0.91	40.73	0.02
北京	—	0.61	10.47	0.01
江西省	南昌	0.25	-59.77	0.00
安徽省	合肥	0.23	83.82	0.00
湖南省	長沙	0.15	-82.54	0.00
湖北省	武漢	0.03	-22.37	0.00
吉林省	長春	0.02	—	0.00
河北省	石家莊	0.01	-38.28	0.00
對吉爾吉斯總出口	—	5,245.02	3.32	100.00

註：比重=該港口對吉爾吉斯出口金額 / 大陸對吉爾吉斯總出口

資料來源：本研究整理自 WTA。

表 4-1-3 2014 年大陸省市對烏茲別克之出口貿易

單位：百萬美元；%

省份	海關港口	出口金額	成長率	比重
新疆維吾爾自治區	烏魯木齊	989.02	-11.63	36.98
江蘇省	南京	533.20	-10.39	19.94
浙江省	杭州	118.72	29.02	4.44
	寧波	107.00	38.66	4.00
	小計	225.73	33.42	8.44
山東省	濟南	113.07	—	4.23
	青島	95.08	-41.36	3.55
	小計	208.15	28.37	7.78
廣東省	深圳	119.61	19.05	4.47
	黃埔	41.80	135.80	1.56
	廣州	10.52	-0.63	0.39
	拱北	1.44	482.81	0.05
	汕頭	0.47	-54.12	0.02
	江門	0.04	—	0.00
	小計	173.88	33.70	6.50
上海	—	142.58	1.97	5.33
天津	—	125.35	77.37	4.69
北京	—	110.24	176.16	4.12
河南省	鄭州	34.98	4.13	1.31
安徽省	合肥	28.98	114.49	1.08
陝西省	西安	26.36	421.26	0.99
湖南省	長沙	21.40	-62.29	0.80
重慶	—	16.96	32.46	0.63
四川省	成都	12.48	-39.37	0.47
福建省	廈門	8.40	5.01	0.31
	福州	0.04	-98.53	0.00
	小計	8.44	-21.07	0.32
遼寧省	大連	4.07	-27.31	0.15
	瀋陽	3.26	-74.16	0.12
	小計	7.33	-59.75	0.27
湖北省	武漢	4.88	1,352.40	0.18
甘肅省	蘭州	2.19	484.21	0.08
江西省	南昌	1.01	-42.32	0.04
河北省	石家莊	0.77	20.35	0.03
黑龍江省	哈爾濱	0.49	9.03	0.02
海南省	海口	0.07	2.26	0.00
吉林省	長春	0.07	-91.79	0.00
內蒙古自治區	滿洲里	0.06	11.24	0.00
廣西壯族自治區	南寧	0.04	-69.22	0.00
對烏茲別克總出口	—	2,674.67	2.34	100.00

註：比重=該港口對烏茲別克出口金額 / 大陸對烏茲別克斯總出口

資料來源：本研究整理自 WTA。

表 4-1-4 2014 年大陸省市對塔吉克之出口貿易

單位：百萬美元；%

省份	海關港口	出口金額	成長率	比重
新疆維吾爾自治區	烏魯木齊	2,343.50	30.66	94.91
廣東省	深圳	34.62	291.60	1.40
	黃埔	3.77	368.44	0.15
	廣州	3.02	27.95	0.12
	拱北	2.76	-21.61	0.11
	江門	0.00	—	0.00
	小計	44.18	184.41	1.79
山東省	青島	13.20	-5.94	0.53
	濟南	8.91	—	0.36
	小計	22.11	57.54	0.90
江蘇省	南京	19.98	14.73	0.81
河南省	鄭州	11.52	31.41	0.47
浙江省	寧波	4.42	-27.31	0.18
	杭州	4.05	20.74	0.16
	小計	8.47	-10.23	0.34
上海	—	5.28	14.85	0.21
天津	—	3.87	175.47	0.16
北京	—	3.23	39.10	0.13
遼寧省	大連	2.00	1,509.48	0.08
	瀋陽	0.96	558.74	0.04
	小計	2.95	996.62	0.12
四川省	成都	1.12	1,183.46	0.05
陝西省	西安	0.97	71.49	0.04
安徽省	合肥	0.95	97.19	0.04
湖南省	長沙	0.59	305.51	0.02
福建省	廈門	0.27	-23.63	0.01
江西省	南昌	0.15	16.41	0.01
重慶	—	0.05	—	0.00
對塔吉克總出口	—	2,469.19	32.05	100.00

註：比重=該港口對塔吉克出口金額 / 大陸對塔吉克斯總出口

資料來源：本研究整理自 WTA。

表 4-1-5 2014 年大陸省市對土庫曼之出口貿易

單位：百萬美元；%

省份	海關港口	出口金額	成長率	比重
新疆維吾爾自治區	烏魯木齊	412.36	-25.77	43.24
廣東省	深圳	98.91	58.33	10.37
	廣州	20.75	34.36	2.18
	拱北	6.24	-28.79	0.65
	黃埔	3.60	-21.39	0.38
	江門	1.15	92.39	0.12
	汕頭	0.26	52.31	0.03
	小計	130.91	42.25	13.73
上海	—	88.99	-32.61	9.33
山東省	青島	75.34	19.81	7.90
	濟南	9.26	—	0.97
	小計	84.60	34.53	8.87
天津	—	68.34	-12.91	7.17
浙江省	寧波	42.16	2.50	4.42
	杭州	12.79	259.80	1.34
	小計	54.95	22.97	5.76
江蘇省	南京	46.80	1.94	4.91
四川省	成都	32.19	-58.36	3.37
北京	—	13.05	-9.74	1.37
遼寧省	瀋陽	7.94	-38.29	0.83
	大連	1.13	-8.72	0.12
	小計	9.07	-35.70	0.95
福建省	廈門	4.66	-51.99	0.49
	福州	0.30	62.95	0.03
	小計	4.96	-49.86	0.52
河南省	鄭州	2.26	-66.73	0.24
安徽省	合肥	1.42	-25.75	0.15
重慶	—	1.27	18.63	0.13
湖南省	長沙	1.25	2,794.63	0.13
湖北省	武漢	0.72	181.56	0.08
陝西省	西安	0.45	-83.83	0.05
江西省	南昌	0.11	-75.70	0.01
廣西壯族自治區	南寧	0.06	-35.37	0.01
對土庫曼總出口	—	953.75	-16.48	100.00

註：比重=該港口對土庫曼出口金額 / 大陸對土庫曼斯總出口

資料來源：本研究整理自 WTA。

貳、新疆之進口結構與對臺灣產品之需求

一、新疆本地市場之進口產品結構

若深入觀察新疆本地市場之進口產品結構，如表 4-1-6 所示，可發現，由大陸整體總進口來看，2014 年新疆的進口微不足道。以 HS 2 位碼產品分類，新疆有實質進口之 75 項產品中，僅有 5 項產品在大陸總進口的比重超過 5%¹⁹⁶。其他產品（第 6 位至第 75 位），其比例均低於 2%，重要性較低。

針對此 5 項在大陸總進口相對重要之產品，按比重高低，說明如下：①比例最高的是無機化學品；貴金屬、稀土金屬、放射性元素及其同位素（HS 28），該產品之比重為 16.78%，為新疆進口產品中，比例唯一超過一成者。②其次則為鉛及其製品（HS 78），其比例已降至 6.19%；③第三位則為鋅及其製品（HS 79），其比例與第二位相當，為 6.09%；④第四位則為礦物燃料、礦油及其蒸餾產品；含瀝青物質；礦蠟（HS 27），比例為 6.05%；⑤第五位則為地毯及其他紡織材料覆地物（HS 57），比例為 5.47%。

另一方面，則觀察新疆本地市場之進口主要產品結構，可發現，明顯集中於礦產資源類產品，尤其是礦物燃料、礦油及其蒸餾產品；含瀝青物質；礦蠟（HS 27），若 2014 年新疆總進口 100 元，該項產品就進口 82.11 元，顯示其絕對重要性無可比擬，其他產品皆與它差距甚大。居第二位之無機化學品；貴金屬、稀土金屬、放射性元素及

¹⁹⁶ 比重 1=該產品新疆進口金額除以該產品之大陸總進口金額。

其同位素 (HS 28)，降至一成以下，為 7.48 元。第三位之產品則為礦石熔渣及礦灰 (HS 26)，為 3.20 元。第四與第五位之產品比重相當，分別為 HS 72 鋼鐵(1.66 元)與 HS 74 銅及其製品(1.54 元)。第六位以下之產品比重均相當低，均未超過 1 元，顯示其重要性相對較低。

表 4-1-6 2014 年新疆之進口貿易結構：HS 2 位碼

單位：百萬美元，%

HS	中文名稱	進口金額	成長率	比重1	比重2
01	活動物	1.54	-54.43	0.18	0.01
03	魚類、甲殼類、軟體類及其他水產無脊椎動物	0.41	23.53	0.01	0.00
04	乳製品；禽蛋；天然蜜；未列名食用動物產品	0.30	452.84	0.00	0.00
05	未列名動物產品	4.30	17.18	0.90	0.02
08	食用果實及堅果；柑橘屬或甜瓜之外皮	41.28	62.96	0.80	0.18
09	咖啡、茶、馬黛茶及香料	0.64	10.44	0.19	0.00
10	穀類	70.38	172.11	1.14	0.30
11	製粉工業產品；麥芽；澱粉；菊糖；麵筋	0.39	—	0.04	0.00
12	油料種子及含油質果實；雜項穀粒、種子及果實；工業用或藥植物；葛草及飼料	89.21	24.3	0.19	0.38
13	蟲漆；植物膠、樹脂、其他植物汁液及萃取物	0.08	16.25	0.03	0.00
14	編結用植物性材料；未列名植物產品	0.17	-67.39	0.09	0.00
15	動植物油脂及其分解物；調製食用油脂；動植物蠟	10.78	252.72	0.12	0.05
17	糖及糖果	4.10	-2.14	0.23	0.02
18	可可及可可製品	9.17	16.96	1.05	0.04
19	穀類、粉、澱粉或奶之調製食品；糕餅類食品	7.52	-14.44	0.27	0.03
20	蔬菜、果實、堅果或植物其他部分之調製品	0.19	86.5	0.02	0.00
21	雜項調製食品	1.48	-15.06	0.11	0.01
22	飲料、酒類及醋	6.34	-3.2	0.20	0.03
23	食品工業產製過程之殘渣及廢品；調製動物飼料	3.03	70.65	0.08	0.01
24	菸（包括菸葉及菸類）及菸葉代用品	0.05	—	0.00	0.00
25	鹽；硫磺；土及石料；塗牆料，石灰及水泥	58.52	-7.3	0.94	0.25
26	礦石、熔渣及礦灰	745.95	-38.03	0.55	3.20
27	礦物燃料、礦油及其蒸餾產品；含瀝青物質；礦蠟	19139.21	-0.75	6.05	82.11
28	無機化學品；貴金屬、稀土金屬、放射性元素及其同位素之有機及無	1743.74	29.46	16.78	7.48
29	有機化學產品	6.19	71.41	0.01	0.03
31	肥料	0.01	-99.4	0.00	0.00
32	鞣革或染色用萃取物；鞣酸及其衍生物；染料、顏料及其他著色料；漆類及凡立水；油灰及其他灰泥；墨類	0.80	-7.99	0.02	0.00
33	精油及樹脂狀物質；香水、化粧品或盥洗用品	1.34	4417.07	0.04	0.01
34	肥皂，有機界面活性劑，洗滌劑，潤滑劑，人造蠟，調製蠟，擦光或除垢劑，蠟燭及類似品，塑型用軟膏，「牙科用蠟」及以石膏為基料之牙科用劑	0.19	296.67	0.00	0.00
38	雜項化學產品	4.47	18.71	0.03	0.02
39	塑膠及其製品	23.68	4.39	0.03	0.10
40	橡膠及其製品	1.40	-7.83	0.01	0.01
41	生皮（毛皮除外）及皮革	59.17	-3.54	0.72	0.25
42	皮革製品；鞍具及轆具；旅行用物品、手提袋及類似容器；動物腸線（蠶腸線除外）製品	0.13	1953.17	0.01	0.00
43	毛皮與人造毛皮及其製品	0.15	-21.86	0.01	0.00

HS	中文名稱	進口金額	成長率	比重1	比重2
44	木及木製品；木炭	62.56	27.23	0.27	0.27
47	木漿或其他纖維素材料之紙漿；回收(廢料及碎屑)紙或紙板	33.83	126.41	0.19	0.15
48	紙及紙板；紙漿、紙或紙板之製品	0.09	226.88	0.00	0.00
50	絲	1.03	-4.98	1.49	0.00
51	羊毛，動物粗細毛；馬毛紗及其梭織物	8.67	4.27	0.26	0.04
52	棉花	151.37	15.91	1.19	0.65
54	人造纖維絲	2.12	68.72	0.06	0.01
56	填充用材料、氈呢、不織布；特種紗；撚線、繩、索、纜及其製品	0.05	15.62	0.00	0.00
57	地毯及其他紡織材料覆地物	8.96	2.01	5.47	0.04
59	浸漬、塗佈、被覆或黏合之紡織物；工業用紡織物	0.10	-68.47	0.00	0.00
61	針織或鉤針織之衣著及服飾附屬品	0.69	-29.79	0.03	0.00
62	非針織及非鉤針織之衣著及服飾附屬品	3.70	23.16	0.10	0.02
63	其他製成紡織品；組合品；不堪用衣著及不堪用紡織品；破布	0.85	123.97	0.18	0.00
64	鞋靴、綁腿及類似品；此類物品之零件	0.06	-26.59	0.00	0.00
65	帽類及其零件	0.01	-23.97	0.01	0.00
68	石料、膠泥、水泥、石棉、雲母或類似材料之製品	0.02	29.74	0.00	0.00
69	陶瓷產品	0.09	-37.82	0.01	0.00
70	玻璃及玻璃器	0.05	-56.12	0.00	0.00
71	天然珍珠或養珠、寶石或次寶石、貴金屬、被覆貴金屬之金屬及其製仿首飾；鑄幣	3.96	42.06	0.01	0.02
72	鋼鐵	385.64	-38.29	1.82	1.66
73	鋼鐵製品	2.32	75.46	0.02	0.01
74	銅及其製品	358.71	-4.21	0.75	1.54
75	鎳及其製品	0.47	45.64	0.01	0.00
76	鋁及其製品	1.32	17.07	0.02	0.01
78	鉛及其製品	4.47	2953.27	6.19	0.02
79	鋅及其製品	98.52	67.35	6.09	0.42
80	錫及其製品	0.01	-8.68	0.00	0.00
81	其他卑金屬；瓷金；及其製品	5.13	-11.21	0.33	0.02
82	卑金屬製工具、器具、利器、匙、叉及其零件	0.54	-50.37	0.02	0.00
83	雜項卑金屬製品	1.33	34.46	0.07	0.01
84	核子反應器；鍋爐；機器及機械用具；及其零件	67.90	83.83	0.04	0.29
85	電機與設備及其零件；錄音機及聲音重放機；電視影像、聲音記錄機及重放機；以及上述各物之零件及附件	13.62	10.13	0.00	0.06
87	鐵路及電车道車輛以外之車輛及其零件與附件	0.26	-90.36	0.00	0.00
88	航空器、太空船及其零件	0.29	13.69	0.00	0.00
90	光學、照相、電影、計量、檢查、精密、內科或外科儀器及器具，上述物品之零件及附件	52.11	-10.18	0.05	0.22
91	鐘、錶及其零件	0.26	1349.08	0.01	0.00
92	樂器；其零件及附件	0.01	-	0.00	0.00
94	家具；寢具、褥、褥支持物，軟墊及類似充填家具；未列名之燈具及照明配件；照明標誌，照明名牌及類似品；組合式建築物	0.91	72.82	0.03	0.00
95	玩具、遊戲品與運動用品；及其零件與附件	0.01	-	0.00	0.00
96	雜項製品	0.09	508.85	0.00	0.00
	小計	23,308.44	-1.07	1.27	100.00

註：比重 1=該產品之新疆進口金額 / 該產品大陸總進口金額

比重 2=該產品之新疆進口金額 / 新疆總進口金額

資料來源：本研究整理自 WTA。

二、新疆本地市場對臺灣產品之進口需求

深入觀察新疆本地市場對臺灣產品之進口需求結構，如表 4-1-7 所示，可看到 2014 年新疆自臺進口金額相當低，僅 2.23 百萬美元，並且，幾乎都集中在電機與設備及其零件；錄音機及聲音重放機；電視影像、聲音記錄機之零件及附件（HS 84）。若 2014 年新疆自臺總進口 100 元，該項產品就進口 95.70 元，顯示其絕對重要性無可比擬，其他產品皆與它差距甚大。

2014 年新疆自臺進口金額居第二位的產品，則為鐘錶及其零件（HS 90），比例僅 1.97%，居第三位則為天然珍珠或養珠、寶石或次寶石、貴金屬及其製仿首飾（HS 71），比例僅為 1.63%。

若以 HS 六位碼，進一步來看新疆自臺進口首要產品（HS 84）之細項產品，發現有實質進口之 4 項產品，其中以以紙漿、紙或紙板模造製品之機器（HS 844140）的比例最高，超過四成，達 44.82%；其次則為電動工作車（HS 842710），比例近三成，為 27.15%；第三位則為其他（HS 848079），比例亦超過二成，為 22.84%；最末一位的零件（HS 842290），比例則僅 0.73%。

三、比較新疆本地市場對韓國產品之進口需求

由於臺灣產品與韓國產品在大陸市場上高度競爭，因此，此處亦以韓國產品為例，比較觀察 2014 年新疆自韓國進口之情形。可發現，新疆自韓國進口金額為 8.3 百萬美元，為新疆自臺灣進口額的 3.72 倍，而進口結構則與臺灣類似，主要亦集中於單一產品。

表 4-1-7 2014 年新疆自臺灣、韓國進口貿易結構：HS 2 位碼

單位：百萬美元，%

HS 2	HS 6	中文名稱	自臺灣進口			自韓國進口		
			進口金額	成長率	比重	進口金額	成長率	比重
24		菸（包括菸葉及菸類）及菸葉代用品	—	—	—	0.01	—	0.07
28		無機化學品；貴金屬、稀土金屬、放射性元素及其同位素之有機及無	—	—	—	7.19	—	86.63
	280461	含矽重量在 99.99% 及以上者	—	—	—	7.19	—	86.63
33		精油及樹脂狀物質；香水、化粧品或盥洗用品	—	—	—	0.03	—	0.41
42		皮革製品；鞍具及輓具；旅行用物品、手提袋及類似容器；動物腸線（蠶腸線除外）製品	—	—	—	0.06	58,233.33	0.76
54		人造纖維絲	—	—	—	0.96	20.63	11.56
61		針織或鈎針織之衣著及服飾附屬品	—	—	—	0.01	55.78	0.16
71		天然珍珠或養珠、寶石或次寶石、貴金屬、被覆貴金屬之金屬及其製仿首飾；鑄幣	0.04	—	1.63	—	—	—
84		電機與設備及其零件；錄音機及聲音重放機；電視影像、聲音記錄機及重放機；以及上述各物之零件及附件	2.14	178.67	95.70	0.01	-79.55	0.1
	844140	以紙漿、紙或紙板模造製品之機器	1.00	—	44.82	—	—	—
	842710	電動工作車	0.61	—	27.15	—	—	—
	848079	其他	0.51	-32.5	22.84	—	—	—
	842290	零件	0.02	152.27	0.73	—	—	—
85		鐵路或電車道機車、車輛及其零件；鐵路或電車道軌道固定設備及零件與零件；各種機械式（包括電動-機械）交通信號設備	0.01	-87.34	0.35	0.01	—	0.17
90		鐘、錶及其零件	0.04	24.45	1.97	—	—	—

註：(1)臺灣比重=該產品之新疆自臺進口金額 / 新疆自臺總進口金額，新疆自臺灣總進口 2.23 百萬美元。韓國比重=該產品之新疆自韓進口金額 / 新疆自韓總進口金額，新疆自韓國之總進口 8.30 百萬美元。(2)本表格採列舉方式，金額選取 0.01 百萬美元以上的產品。

資料來源：本研究整理自 WTA。

不過與臺灣不同的是，新疆自韓國進口，係以無機化學品；貴金屬、稀土金屬放射性元素及其同位素（HS 28）為主，比例超過八成，為 86.63%。表示，若 2014 年新疆自韓總進口 100 元，該項產品就進口 86.63 元。但若以 HS 六位碼，進一步來看新疆自韓進口首要產品（HS 28）之細項產品，則發現其完全集中於含矽重量在 99.99% 及以上者（HS 280461），可見該細項產品在新疆自韓進口之重要性，亦表示，就單一細項產品來看，新疆自韓進口的集中度高於對臺灣產品¹⁹⁷。

四、展望與問題分析

早在中國大陸積極發展「一帶」戰略之前，胡穎、李道軍(2010)¹⁹⁸就已指出，新疆以其獨特的區位優勢和豐富的資源優勢、大陸中央政府開發新疆的政策優勢，以及與中亞國家悠久的人文歷史聯繫，近年吸引著越來越多的大陸其他省份於該地投資，其中，尤其是東部沿海地區對新疆的投資規模逐漸擴大，新疆招商引資水準也提高。而大陸東部沿海地區企業對新疆的投資，不僅促進新疆資源優勢向競爭優勢的轉化，亦加速其工業化進程。

由於我方較有往來的大陸省市，多集中於東部沿海地區，因此亦可藉由與我方較有往來的大陸省市，達到間接開拓新疆市場之目的。

¹⁹⁷ 至於，2014 年新疆自韓進口金額居第二位的產品，則為人造纖維絲（HS 54），進口比例約一成，為 11.56%。第三至第六位產品，比重均未達 1%，分別為第三位之皮革製品；鞍具及轆具；旅行用物品、手提袋及類似容器製品（HS 42），進口比重為 0.76%；第四位之精油及樹脂狀物質；香水、化粧品或盥洗用品（HS 33），進口比重為 0.41%；第五位之針織或鈎針織之衣著及服飾附屬品（HS 61），進口比重為 0.16%；以及第六位之菸（包括菸葉及菸類）及菸葉代用品（HS 24），進口比重為 0.07%。

¹⁹⁸ 胡穎、李道軍(2010)，「新疆參與中亞區域經濟合作的經濟效應分析」，《新疆財經》，2010 年第 4 期。

不過，本計畫期末審查委員指出「臺灣與中亞的雙邊貿易關係主要仍透過大陸，直接貿易較少」，表示，我廠商間接開拓新疆與中亞、歐洲市場之作為，或許亦是方興未艾。

雖然新疆被定位為「一帶」核心，且為絲綢之路的重要起點，但因為有歷史久遠、長期累積的民族、宗教與文化糾結，以及疆獨之不確定性，治安問題往往令投資者望而卻步，在基本的人身安全未必獲得保證之下，相當不利於開拓市場。陳振國（2012）¹⁹⁹即指出，新疆地處東西方文化交匯處，各種民族、文化、宗教在該地交匯、碰撞、衝突、融合，既有融合也就有衝突，多民族、多宗教、多文化的局面在新疆長期共存。深刻的衝突引起民族仇恨、宗教對抗、文化毀滅、社會動亂等現象。

實際上，自 20 世紀 50 年代以來，新疆即暴動不斷²⁰⁰，近年的爆炸性事件亦未完全停息²⁰¹，這一系列事件相當程度地損害新疆的社會穩定與和諧。雖然在中國大陸積極發展「一帶」戰略之下，可預期應會促進新疆貿易規模的擴大與貿易結構優化，並增加其吸引外商直接投資和國內資金的吸引力，對於加速新疆之經濟發展、社會穩定，甚

¹⁹⁹ 陳振國（2012），「和合生一：文化融合造就一體的社會--對新疆多民族地區文化融合與社會和諧分析」，《華中師範大學博士學位論文》，2012 年 12 月。

²⁰⁰ 包括 20 世紀 50 年代烏斯曼等人叛亂和南疆系列暴亂、1962 年伊塔事件、「東突厥斯坦人民革命黨」暴亂、1980 年阿克蘇「4/9」騷亂、1981 年葉城縣「1/13」騷亂、1981 年喀什伽師縣「5/26」武裝暴亂、1981 年喀什「10/30」事件、1988 年烏魯木齊「6/15」事件、1990 年阿克陶縣巴仁鄉暴亂、1995 年和田「7/7」騷亂事件、1995 年伊寧「8/14」事件、1997 年伊寧「2/5」騷亂、1997 年烏魯木齊「2/25」系列公共汽車爆炸案、1999 年洛浦縣「8/9」搶屍事件。

²⁰¹ 2008 年喀什「8/4」襲警事件、2008 年少女歹徒企圖炸毀飛機事件、2009 年烏魯木齊「7/5」事件和烏魯木齊針刺事件、2010 年阿克蘇「8/19」事件等等事件。以烏魯木齊「7/5」事件最為嚴重，造成了極為重大的生命、財產損失。該事件造成 1,700 多人受傷、197 人死亡，331 間店鋪被燒，1,325 輛車被毀，眾多市政公共設施被損毀，經濟財產損失無法估量。

有裨益。然而，新疆因存在疆獨之不確定性，對於投資者而言，最在意，也是最基本的人身安全若未能有所保障，對於進一步吸引外人投資，將具有相當之困難度。因此，未來新疆是否能完全如大陸所規畫，發揮其「一帶」核心區之重要關鍵功能，「安全穩定」乃重要影響變數，大陸中央政府對本問題是否將挹注更多的資源與實質性做法，尚有待時間來持續觀察。

第二節 福建為「一路」核心區：對我經貿往來之影響

壹、文獻回顧：福建省對臺灣統戰之戰略效益評估

在被認為含有相當程度的政治性意味之下，「十一五規劃」的第四十四條明確提出發展重點新區域：「海峽西岸區」²⁰²，提出「支持海峽西岸和其他臺商投資相對集中地區的經濟發展」，這是該地區第一次被寫進中央文件，意味著海峽西岸經濟區（海西區）建設已由地方發展戰略提高為國家發展戰略，而福建省在大陸政經局勢中的地位亦大幅提高。

接著，2006年3月大陸召開兩會，「海峽西岸」再次寫入政府工作報告，納入「十一五」發展規劃綱要。大陸總書記胡錦濤2006年初考察福建時亦指出：「福建省要抓住國家繼續鼓勵東部地區發展和支持海峽西岸經濟發展的重大歷史機遇，推動經濟社會又快又好發

²⁰² 第四十四條提到：「促進建立穩定的兩岸經貿合作機制，促進兩岸關係發展，維護台海和平穩定。支持海峽西岸和其他臺商投資相對集中地區的經濟發展，促進兩岸經濟技術交流和合作」。

展」。2009年5月6日，大陸國務院發佈《國務院關於支援福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見》，將建設海西經濟區提升為國家發展戰略²⁰³。2011年3月，大陸國務院又批准了《海峽西岸經濟區發展規劃》，進一步確定海西經濟區建設的具體目標、任務分工、建設佈局和先行先試政策²⁰⁴。

以上，除了顯示福建省於中國大陸政經局勢中的地位大幅提高外，亦顯現，大陸中央政府將促進「環海峽經濟區」之形成與海西經濟區之戰略重要性。實際上，大陸提出「海峽西岸經濟區」，除了平衡其內部區域經濟發展外，更希望藉由經濟規劃，加強兩岸持續深化經貿交流，而於未來形成橫跨兩岸的經貿互賴體系。亦即，將對台工作轉向區域整合，將臺灣的政經組織融入大陸龐大經貿市場，如此既有利於其持續發展經濟，又可藉此降低臺灣的政經實力與獨立意願，達到其統戰目的²⁰⁵。因其與我密切相關，因此有必要較深入了解海峽西岸經濟區之發展狀況與未來之政策方向。

海峽西岸經濟區是指以福州、廈門、泉州為中心，以閩東南地區為主體，北起浙江溫州，南至廣東汕頭的臺灣海峽西部的海域與陸地。海西經濟特區的概念早於1995年即由廈門大學台研所提出，但直至2005年才獲得大陸中央政府之重視，並納入「十一五規劃」之

²⁰³ 其中指出：「支持福建省加快海峽西岸經濟區建設，是進一步發揮福建省比較優勢，實現又好又快發展的迫切需要；是完善沿海地區經濟佈局，推動海峽西岸其他地區和臺商投資相對集中地區發展的重大舉措；也是加強兩岸交流合作，推進祖國和平統一大業的戰略部署，具有重大的經濟意義和政治意義」。

²⁰⁴ 吳漢(2012)，「海峽西岸經濟區「先行先試」政策的意涵及其對臺灣的影響」，《崑山科技大學通識教育中心》，2012年。

²⁰⁵ 施竣恩(2013)，「中共對台經濟統戰作為之研究—以平潭綜合實驗區為例」，《國防大學政治作戰學院政治學系政治研究碩士班碩士論文》，2013年6月。

決議文中。海峽西岸經濟區之主要目標定位為「對外開放、協調發展與全面繁榮」，至於實際之政策方面，在「福建省『十一五』閩臺產業對接專項規劃」中，擘畫於五年內於十個重點領域和相關行業加強閩臺產業對接²⁰⁶，並進一步落實一系列涉台優惠政策和措施。

「十一五」以來，大陸中央政府全力奧援海西區，提供政策的支持、資金的挹注與各項軟硬體建設之帶動下，配合機場、海港、高鐵、高速公路為樞紐的現代化立體交通網路，該區的經濟發展日益進步，逐漸形成以電子、機械、石化等三大產業為主軸，以服裝、鞋帽、食品等產業為重點的產業支撐體系。在 2013 年時，「海西區」境內的區域生產總值約達全大陸的 5.22%，區域內的人年均所得亦達 13,915 元人民幣，漸形成一個亮眼的新興經濟區塊。

在「海西區對台」之互動方面，近年來其與臺灣無論在經貿、交通、教育文化交流活動上，均有相當程度的發展。以海西區的重點省份—福建省而言，其在多項對台交流合作已居全大陸前列。吳漢(2012)指出²⁰⁷，廈門、福州機場成為兩岸直航航點；沿海 8 個港口成為首批兩岸海運直航口岸；福州、廈門郵政局成為兩岸直接通郵封發局；「小三通」航線成為兩岸人民交通便捷與經濟的重要通道；涉台文物保護工程啟動，閩南文化生態保護實驗區建設進展順利。閩臺產業對接步伐加快，位於廈門、福州的四個臺商投資區已成為臺灣產業轉移的聚

²⁰⁶此十大重點領域主要包括：資訊業、機械業、石化業、紡織製鞋業、食品業、冶金業、建材業、高科技產業、物流業、金融業。並將在所得稅減免政策、實行鼓勵類專案進出口減免稅政策、支援台資企業擴大生產規模與技術成果轉化、加快金融支持力度四方面，繼續落實各項涉台優惠政策和措施。

²⁰⁷吳漢(2012)，「海峽西岸經濟區「先行先試」政策的意涵及其對臺灣的影響」，《崑山科技大學通識教育中心》，2012 年。

集區。目前，以台資企業為龍頭的石化、機械、電子三大產業已經成為福建省的主導產業，並初步形成了廈門 LED 光電產業、福安機電、泉州船舶製造、福清機械工業等承接臺灣產業轉移的集群基地。福建省亦為大陸與臺灣農業交流合作平臺上最大、項目最多、臺商農業投資最密集的省份。

在教育交流方面，福建一向享有「先行先試」政策上的優勢，它是第一個為在閩臺商子女就讀中小學開闢綠色通道的省份，也是大陸全國唯一對台單獨招生的省分。為了加快建設海西經濟區，福建亟須高等人才的投入，因此，近年來閩臺高等教育互動愈加頻繁。

張建忠(2012)²⁰⁸指出，至 2012 年臺商投資大陸 8.7 萬個項目，直接投資 500 多億美元，而福建已經吸引台資項目 1.1 萬個，直接投資 117 億美元，是臺商在大陸的重要投資地之一。

不過，海西區與臺灣的交流與前景，仍有不少挑戰。王榮斌，吳鳳嬌(2015)²⁰⁹指出，海西區對台產業對接的規模雖然不斷擴大，產業對接領域正由以製造業為主向以服務業為主轉變，但海西經濟區對台產業對接仍存在問題，包括：農業合作停滯不前、製造業領域對接層次有待提升、服務業合作局限於傳統服務業等問題。

丁中文、劉宇峰(2013)²¹⁰亦指出，福建對臺合作缺少新亮點。閩

²⁰⁸ 張建忠(2012)，「閩臺雙向投資提速多產業成功對接」，《福建輕紡》，2012 年第 9 期。

²⁰⁹ 王榮斌，吳鳳嬌(2015)，「後 ECFA 時期海西經濟區對臺產業對接推進策略」，《閩南師範大學學報》，2015 年第 2 期，頁 26~33。

²¹⁰ 丁中文、劉宇峰(2013)，「海西區域科技合作：制約因素與發展對策」，《福建農業學報》，2013 年第 8 期，頁 823~827。

臺科技合作是福建省推動海西區域科技合作的聚焦點和著力點。但隨著大陸交通條件的日益完善，兩岸開放合作程度的不斷加深，福建傳統的對臺區位優勢日漸式微，急需在發揮地理、人文等傳統優勢的同時，探索新的合作形式，從閩臺全產業鏈的整合中，找出吸引和推動區域科技合作的新動力。

除了海西區之外，近期大陸更力推「平潭綜合實驗區²¹¹」，2011年3月16日將平潭列入其「十二五規劃綱要」後，平潭綜合實驗區即正式提升至國家戰略的地位，同年11月，大陸國家發改委進一步通過《平潭綜合實驗區總體發展規劃》。其目的係將平潭打造為海峽西岸經濟區的突破口，主要利用「五個共同²¹²」的方式在兩岸經濟合作、文化交流、社會管理等方面先行先試，以探索兩岸人民建設共同家園的新模式和擴大兩岸交流合作的新機制，企圖創造「第二個臺灣」來提供兩岸人民「共同生活」²¹³。

按照大陸國務院的規劃，「平潭」大體上分為三個階段開發。一是開發起步階段(2009~2012年)，即實驗區開發的初始階段，這個階段的重點在各類重大基礎設施建設，兩岸合作的特色產業開始起步，生態環境品質及公共服務明顯改善²¹⁴。二是全面開發階段(2013~

²¹¹ 平潭島，亦稱為海壇島，簡稱嵐。位處福建省沿海中心突出部，閩江口咽喉，素有「千礁島縣」之稱，對台具有區位優勢。因其地扼臺灣海峽「海上走廊」的中部要衝，距新竹市僅68海哩，是中國大陸距離臺灣最近的地方。

²¹² 依中共國家發展和改革委員會所發佈之〈平潭綜合實驗區總體發展規劃〉內容，其所指之「五個共同」為開展兩岸共同規劃、共同開發、共同經營、共同管理和共同受益的合作試點。

²¹³ 施竣恩(2013)，「中共對台經濟統戰作為之研究——以平潭綜合實驗區為例」，《國防大學政治作戰學院政治學系政治研究碩士班碩士論文》，2013年6月。

²¹⁴ 2011年11月30日，高速客輪「海峽號」實現了平潭到台中的海上直航，全程僅2個多小時，這條航線今後將被打造成平潭到臺灣的主要通道。

2020年)，即實驗區開發建設的突破期，基本形成以高新科技和現代服務業為主導的佈局合理、協調發展、具有特色的兩岸合作產業體系²¹⁵。三是發展完善階段(2021~2030年)，即實驗區的基本成熟期。預期此時可與臺灣經濟全面對接、文化深度交流、社會生活高度融合²¹⁶，基本建成交通便捷、配套設施先進、生態良好、生活舒適的兩岸人民共同家園²¹⁷。

根據林宏隆(2014)分析²¹⁸，「平潭綜合實驗區」是專門為臺灣量身訂做的兩岸經濟合作實驗特區，獲得大陸中央政府的大力支持，其主要戰略思維為「對台實行經濟統戰」與「區域經濟整合」，更隱含「一國兩制」與「海西區」先行實驗區的意義。「平潭綜合實驗區」與臺灣之間的經貿往來雖漸活絡，但是受限於「平潭綜合實驗區」本身在基礎建設上的不足，包括經濟發展基礎較薄弱、社會事業發展相對滯後、生態環境相對脆弱、高層次專業人才相對缺乏，和拓展市場與腹地時所受到的限制，以及臺灣內部的政黨對立等種種條件影響下，其未來發展仍存有相當障礙，值得持續觀察。

貳、自「十一五」統戰目的正式披露後：我對福建省經貿往來之變化

²¹⁵ 基本形成商務文教、港、經貿、旅遊休閒等功能區。公共服務水準顯著提高，生態宜居的新興海島城市初具雛形。這期間的目標是：力爭在「十二五」末基本建成島內外高速、高鐵等便捷交通通道、主島供水、供電等配套基礎設施更加完善，

²¹⁶ 主要經濟社會發展指標達到中國大陸沿海發達地區先進水準。

²¹⁷ 王小莉(2012)，「『海西』開發奏凱歌—福建省實施海峽西岸經濟區建設綜述」，《中國工程諮詢》，2012年第11期，頁9~14。

²¹⁸ 林宏隆(2014)，「兩岸經貿合作機制之研究—以平潭綜合實驗區為例」，《淡江大學中國大陸研究所碩士在職專班碩士論文》，2014年6月

一、「十一五」以來我對福建省之直接投資

王榮斌，吳鳳嬌(2015)指出²¹⁹，福建省對臺產業對接在大陸起步較早，也相當具有政策優勢。尤其是海西區提升為大陸國家戰略後，福建省提出了一系列促進閩臺合作的產業政策和區域政策，整體而言，臺灣對福建省的直接投資呈現明顯成長趨勢。

若直接由統計數字觀察自「十一五」統戰目的正式披露後，我廠商對福建省之投資變化，如表 4-2-1 所示，可發現在「十一五」初期，2006 年臺灣對福建投資約 5.2 億美元，佔我對全大陸投資總額之比重為 6.8%，居第四位(前三位分別為江蘇、上海與浙江，比重分別為 37.78%、13.63%、7.73%)。2012 年臺灣對福建投資躍升為 11.06 億美元，金額約為 2006 年的 2.13 倍，比重則提升為 8.64%。2013 年臺灣對福建投資銳減為 5.74 億美元，僅為 2012 年的 0.52 倍，佔臺灣對全大陸投資金額之比重亦降為 6.24%。

2012、2013 年臺灣對福建投資之排名均為第三名，僅次於江蘇與上海。然而，2014 年臺灣對福建投資金額則較 2013 年突增，金額提高至 18.91 億美元，投資比重更大幅躍至 18.40%，排名亦前進至第二名，僅次於江蘇(23.92%)。進一步觀察 2014 年臺商投資福建之金額突增，主要係來自於三項產業，如表 4-2-2 所示，依照成長金額順序，分別為：製造業之電子零組件業、金融及保險業、製造業之化

²¹⁹ 王榮斌，吳鳳嬌(2015)，「後 ECFA 時期海西經濟區對臺產業對接推進策略」，《閩南師範大學學報》，2015 年第 2 期，頁 26~33。

學材料業²²⁰，成長金額計佔 2014 年較 2013 年總成長之比重為 106.93%，三大產業成長比重依序為：52.37%、34.48%、20.08%；其 2014 年金額成長率依序為：1,122.94%、508.94%、26,463.21%。

三大成長產業之中，值得特別一提的是位居成長第二位的「金融與保險業」。由於大陸對臺灣製造業之開放較早，因此欲進軍大陸之製造業廠商，應大部分已完成佈局，故應較穩定而不會出現大幅成長之情形，預期未來臺商進軍大陸的重點產業將為服務業。實際上，自 2011 年 ECFA 實施後，臺灣地區對福建省服務業投資呈現明顯成長趨勢。2007 年臺灣地區在福建之服務業投資僅占該年投資總量的 8.8%，2013 年卻迅速擴增為 57.6%，首次超過在製造業領域的投資²²¹。

可以推知，2014 年 3 月的太陽花學運，雖阻擋了兩岸服務業貿易協議的簽署，但因服務業貿易協議中，給予福建多項先行先試優惠的行業，包括「金融業」、「交通運輸、倉儲和郵政業」、「資訊傳輸、軟體和資訊技術服務業」²²²。因此，以這三個產業而言，福建相對大陸其他省份具有先行先試之優勢。簡言之，即使太陽花學運使得兩岸服務貿易協議之簽署有所延宕，但仍止不住福建對臺灣銀行業的吸

²²⁰ 2014 年三項產業成長金額依序為：690,066.46、454,340.32、264,632.13 千美元，計為 1,409,038.91 千美元，成長計為 1,409,038.91 千美元。

²²¹ 王榮斌，吳鳳嬌(2015)，「後 ECFA 時期海西經濟區對臺產業對接推進策略」，《閩南師範大學學報》，2015 年第 2 期，頁 26~33。

²²² 例如 1.「金融業」中，即獨優惠福建：「臺灣的銀行在福建省設立的分行可以參照大陸關於申請設立支行的規定提出在福建省設立異地(不同於分行所在城市)支行的申請」、「若臺灣的銀行在大陸設立的法人銀行已在福建省設立分行，則該分行可以參照大陸關於申請設立支行的規定提出在福建省設立異地(不同於分行所在城市)支行的申請」。2.「交通運輸、倉儲和郵政業」中，規定「允許臺灣服務提供者在福建省設立獨資企業，經營港口裝卸、堆場業務」。3.「資訊傳輸、軟體和資訊技術服務業」中，規定「允許臺灣服務提供者在福建省設立合資企業，提供在線數據處理與交易處理業務，臺資股權比例不超過 55%」。

引，從而使得 2014 年的臺商投資福建之金額中，「金融及保險業」呈現亮眼之大躍升。

可以預估，福建對從事其他兩項獨惠福建之服務業(交通運輸、倉儲和郵政業與資訊傳輸、軟體和資訊技術服務業)之吸引力，亦將大幅提高。不過，若單就大陸佈局「一帶一路」的影響而言，由於東協各國對臺商的投資並無特殊限制，亦無獨惠福建之狀況，因此臺商並沒有必要透過福建發展東協市場。故推估福建於「一帶一路」所扮演之角色，對臺商之實質意義與影響並不大。

表 4-2-1 台商對福建省之投資金額與比重

單位：千美元

2006			2012			2013			2014		
	投資金額	比重 (%)		投資金額	比重 (%)		投資金額	比重 (%)		投資金額	比重 (%)
全大陸	7,642,335	100.00	全大陸	12,792,077	100.00	全大陸	9,190,090	100.00	全大陸	10,276,570	100.00
江蘇	2,887,247	37.78	江蘇	3,456,009	27.02	上海	2,392,848	26.04	江蘇	2,457,881	23.92
上海	1,041,794	13.63	上海	2,147,704	16.79	江蘇	2,310,932	25.15	福建	1,891,399	18.40
浙江	590,997	7.73	福建	1,105,863	8.64	福建	573,631	6.24	上海	1,352,674	13.16
福建	519,939	6.80	浙江	1,003,982	7.85	浙江	425,758	4.63	四川	769,014	7.48

資料來源：本研究整理。

表 4-2-2 台商對福建省投資金額之比重與成長率

單位：%

福建省				
業別	2007	2013	2014	
	比重	比重	比重	金額成長率
合計	100.00	100.00	100.00	229.72
農林漁牧業	0.34	0.00	0.00	—
礦業及土石採取業	0.00	2.13	0.22	-66.49
製造業	89.48	57.42	64.47	270.24
食品製造業	1.79	2.14	0.78	20.20
飲料製造業	0.01	3.73	0.00	-100.00
菸草製造業	0.00	0.00	0.00	—
紡織業	1.43	0.00	0.07	—
成衣及服飾品製造業	3.43	0.00	0.00	—
皮革、毛皮及其製品製造業	0.04	2.84	0.36	-58.45
木竹製品製造業	0.00	1.07	0.00	-100.00
紙漿、紙及紙製品製造業	0.84	0.13	0.00	-100.00
印刷及資料儲存媒體複製業	0.18	0.00	0.00	—
石油及煤製品製造業	0.28	0.00	0.00	—
化學材料製造業	0.67	0.17	14.04	26,463.21
化學製品製造業	0.65	0.00	0.07	—
藥品製造業	0.05	0.00	0.01	—
橡膠製品製造業	2.34	2.14	0.00	-100.00
塑膠製品製造業	19.70	3.48	0.19	-82.13
非金屬礦物製品製造業	1.72	1.69	3.00	484.08
基本金屬製造業	2.77	20.01	0.57	-90.65
金屬製品製造業	2.51	1.04	0.27	-13.72
電子零組件製造業	5.81	10.71	39.73	1,122.94
電腦、電子產品及光學製品製造業	13.32	0.93	2.99	964.78
電力設備製造業	13.57	0.72	0.08	-63.45
機械設備製造業	3.92	2.88	0.45	-48.96
汽車及其零件製造業	2.29	1.28	0.98	153.08
其他運輸工具製造業	6.29	0.59	0.00	-100.00
家具製造業	0.21	0.17	0.00	-100.00
其他製造業	5.67	1.71	0.88	69.60
產業用機械設備維修及安裝業	0.00	0.00	0.00	—
電力及燃氣供應業	0.00	0.00	0.00	—
用水供應及污染整治業	0.00	0.00	0.00	—
營造業	0.23	3.05	0.00	-100.00
批發及零售業	1.83	8.79	1.72	-35.58
運輸及倉儲業	2.06	0.00	0.57	—
住宿及餐飲業	0.32	0.18	0.04	-17.07
資訊及通訊傳播業	2.69	0.26	0.62	682.83
金融及保險業	0.00	15.56	28.74	508.94
不動產業	0.00	0.00	0.63	—
專業、科學及技術服務業	0.00	1.98	0.58	-3.12
支援服務業	0.35	0.03	1.60	20,001.02
公共行政及國防；強制性社會安全	0.00	0.00	0.00	—
教育服務業	0.00	0.00	0.00	—
醫療保健及社會工作服務業	1.69	8.95	0.09	-96.69
藝術、娛樂及休閒服務業	0.90	0.01	0.20	4,691.67
其他服務業	0.01	1.65	0.09	-82.78
未分類	0.10	0.00	0.42	—

註：1.比重=台商對福建省該產業之投資金額／台商對福建省所有產業投資金額

2.審會網站提供大陸「分區分業」的資料追溯到2007年，至於2006年查無同時「分區分業」的資料，故本研究列出2007年之資料。

資料來源：經濟部投資審議委員會 <http://www.moeaic.gov.tw/>

二、「十一五」以來福建省在兩岸貿易之地位

觀察「十一五」以來福建省在兩岸貿易之地位，如表 4-2-3 所示，可發現，無論是大陸正式披露統戰目的初始之 2006 年，或近年之 2012~2014 年，福建省之廈門、福州兩個港口，在進、出口方面均名列大陸對臺灣貿易之前二十大港口。

並且，「十一五」以來，福建省自臺進口佔全大陸自臺總進口之比重之並無明顯變化。2012 年較諸 2006 年之提升幅度較高(由 4.63% 提高至 6.56%)，而 2013、2014 年之比重微幅下降，均在 5~6% 之間。另在福建對臺灣之出口方面則明顯提高，福建對臺出口佔全大陸對臺總出口之比重，由 2006 年的 3.35%，穩定上升至 2012~2014 年的 6、7% 左右，主因係來自於廈門對臺出口的增加。²²³

觀察這四年之數據，可發現福建自臺灣之進口，基本上呈現微幅上升而穩定持平之趨勢，亦即自「十一五」以來，福建省自臺進口之地位並無明顯變化。2012 年較諸 2006 年之提升幅度較高(由 4.63% 提高至 6.56%)，而 2013、2014 年之比重微幅下降，均在 5~6% 之間。

在福建對臺灣之出口方面，在統戰目的正式披露初始之 2006 年，福建省廈門出口至臺灣佔全大陸出口至臺灣之比重為 3.35%，福州則為 1.10%，兩者合計之福建出口至台比重為 4.46%。2012 年廈門

²²³說明如下：在福建自臺灣進口面，2006 年廈門自臺進口之比重為 2.69%，福州則為 1.94%，兩者差距不大，總計福建自台比重為 4.63%。2012 年廈門自臺進口比重躍升為 5.63%，但福州之比重則降至 0.93%，兩者合計福建自臺比重提高為 6.56%。2013 年廈門與福州兩地之比重均呈現下降狀況，比例分別為 5.07%、0.84%，合計比重為 5.91%，較 2012 年為低。2014 年廈門自台進口比重再降至 4.55%，福州則微幅上升為 0.98%，兩者之比重差距縮小，兩者合計之福建自台比重則為 5.53%，與 2013 年相比，呈現微幅下降狀態。

出口至臺灣之比重，已上升至 7.05%，為 2006 年之 2.1 倍，福州亦微幅上升至 1.26%，兩者合計之比重上升至 8.30%，為 2006 年之 1.86 倍。2013 年之比重與 2012 年相當，廈門之出口比重微降至 6.71%，福州則微降至 1.21%，總計福建出口至臺灣之比重微降至 7.92%。2014 年廈門出口臺灣之比重有所提升，由 6.71% 上升至 7.35%，福州則微幅下降至 1.05%，總計福建對臺灣之出口佔全大陸出口至臺灣之比重，2014 年上升至 8.40%，達這四年之最高值。

綜觀 2006 年以來福建對臺灣之出口表現，可發現比重呈現上升趨勢，主要原因係來自廈門之出口比重明顯提高，由 2006 年的 3.35%，穩定上升至 2012~2014 期間的 6、7% 左右。福州之比重則偏低而無明顯變化，均維持在 1% 左右。由此可推論自「十一五」以來，福建省對臺出口之地位，與大陸其他省市相比有所提高，而主因係來自於廈門對臺出口的增加。

表 4-2-3 中國大陸對臺灣貿易前二十大港口之進出口比重

單位：%

自台進口面										對台出口面																	
2006			2012			2013			2014			2006			2012			2013			2014						
省市	港口	比重	省市	港口	比重	省市	港口	比重	省市	港口	比重	省市	港口	比重	省市	港口	比重	省市	港口	比重	省市	港口	比重				
廣東省 (41.36)	深圳	21.75	廣東省 (39.84)	深圳	26.21	廣東省 (43.62)	深圳	31.34	廣東省 (37.49)	深圳	25.35	廣東省 (23.12)	上海	上海	37.32	廣東省 (20.71)	上海	上海	34.14	廣東省 (21.22)	上海	上海	33.34	江蘇省	上海	上海	32.58
	黃埔	10.63		黃埔	8.00		黃埔	7.47		黃埔	7.58		深圳	12.21	深圳		9.78	深圳	9.57		江蘇省	南京	18.88				
	拱北	4.22		廣州	3.15		廣州	2.90		廣州	2.51		黃埔	7.13	黃埔		7.33	黃埔	8.06		江蘇省	南京	18.88				
	廣州	3.80		拱北	2.04	拱北	1.91	拱北		2.05	廣州		1.68	廣州	2.13		廣州	2.20	江蘇省		南京	18.88					
	汕頭	0.56		汕頭	0.43	江蘇省	南京	16.42		江蘇省	南京		16.87	拱北	1.29		拱北	1.09	江蘇省		南京	18.88					
	江門	0.39	江蘇省	南京	19.24	上海	上海	14.75	上海	16.13	江門		0.45	汕頭	0.38		汕頭	0.38	江蘇省		南京	18.88					
江蘇省	南京	22.73	上海	上海	15.83	浙江省	寧波	5.48	浙江省	寧波	4.89	江蘇省	南京	15.98	江蘇省	南京	17.35	江蘇省	南京	17.35	江蘇省	南京	17.35				
上海	上海	20.81	浙江省	寧波	6.25	(6.39)	杭州	0.91	(5.78)	杭州	0.89	江蘇省	南京	12.16	福建省	廈門	7.05	福建省	廈門	6.71	福建省	廈門	7.35				
福建省	廈門	2.69	(7.44)	杭州	1.18	福建省	廈門	5.07	福建省	廈門	4.55	天津	天津	4.62	(8.30)	福州	1.26	(7.92)	福州	1.21	(8.40)	福州	1.05				
(4.63)	福州	1.94	福建省	廈門	5.63	(5.91)	福州	0.84	(5.53)	福州	0.98	福建省	廈門	3.35	天津	天津	4.56	山東省	青島	4.13	天津	天津	4.19				
浙江省	寧波	3.39	(6.56)	福州	0.93	北京	北京	1.88	山東省	青島	2.06	(4.46)	福州	1.10	山東省	青島	4.49	天津	天津	3.89	浙江省	寧波	2.76				
(4.49)	杭州	1.10	山東省	青島	1.96	山東省	青島	1.86	北京	北京	1.85	山東省	青島	4.04	浙江省	寧波	3.00	浙江省	寧波	2.96	(3.53)	杭州	0.77				
天津	天津	1.63	北京	北京	1.75							河北省	石家莊	3.70	(3.69)	杭州	0.68	(3.64)	杭州	0.68	山東省	青島	3.43				
山東省	青島	1.31									浙江省	寧波	2.17	北京	北京	2.45					北京	北京	1.99				
北京	北京	1.30	天津	天津	1.32	天津	天津	1.12	天津	天津	1.46	(2.99)	杭州	0.81							北京	北京	1.99				
海南省	海口	0.12									北京	北京	1.43	河北省	石家莊	0.33	北京	北京	2.18			山東省	濟南	0.79			
四川省	成都	0.17	四川省	成都	1.20	重慶	重慶	1.42	陝西省	西安	2.29	廣西壯 族自治 區	南寧	0.58	重慶	重慶	0.67	陝西省	西安	1.15	陝西省	西安	1.34				
			重慶	重慶	0.92	四川省	成都	1.06	重慶	重慶	1.45				陝西省	西安	0.60	重慶	重慶	0.90	陝西省	西安	1.34				
			陝西省	西安	0.49	陝西省	西安	0.99	四川省	成都	0.98				四川省	成都	0.35	四川省	成都	0.45	重慶	重慶	1.09				
			廣西壯 族自治 區	南寧	0.75	河南省	鄭州	1.24	河南省	鄭州	2.12				安徽省	合肥	0.71	湖北省	武漢	0.59	湖北省	武漢	0.74				
江西省	南昌	0.28	河南省	鄭州	0.98	湖北省	武漢	0.51	江西省	南昌	1.64	安徽省	合肥	0.77	湖北省	武漢	0.28	安徽省	合肥	0.51	安徽省	合肥	0.74				
湖北省	武漢	0.23	江西省	南昌	0.65	江西省	南昌	0.52	安徽省	合肥	0.45	安徽省	合肥	0.77	湖北省	武漢	0.28	安徽省	合肥	0.51	安徽省	合肥	0.74				
遼寧省	大連	0.46	遼寧省	大連	0.46	—	—	—	—	—	—	遼寧省	大連	3.17	遼寧省	大連	1.45	遼寧省	大連	1.08	遼寧省	大連	1.06				
前二十大總計	99.50	前二十大總計	98.63	前二十大總計	98.16	前二十大總計	97.17	前二十大總計	98.57	前二十大總計	98.31	前二十大總計	98.26	前二十大總計	96.89												

註：1. 「佔自臺進口比重」係指該港口自臺灣進口金額佔自臺灣進口總金額之比重。

2. 「佔對臺出口比重」係指該港口對臺灣出口金額佔對臺灣出口總金額之比重。

資料來源：本研究整理。

第三節 對臺灣之機會與挑戰分析

壹、前提說明

綜合本研究所分析，並考量近幾年臺灣對外發展的優、劣勢，中國大陸推動「一帶一路」不僅帶給臺灣機會，也帶來威脅。在正面的機會上，相當大程度決定於兩岸如何異中求同尋求合作，挑戰則來自兩岸分化使臺灣面臨被邊緣化的危機，並且隨著中國大陸的國際政經勢力擴大，大陸在兩岸 ECFA 的談判過程可能漸趨於強勢，若臺灣無法找出兩岸經貿合作的籌碼，未來被牽制的機率提高。

另外，得注意的是，由於中國大陸正處於經濟減速階段，大陸政府原本習慣以政策工具來影響實體經濟運行的能力呈式微之勢，加上，「一帶一路」沿線國家的政治穩定度不明確，完全集中於基礎設施開發之「亞投行」，其營運風險不低。表示，對於此大格局的戰略建設，不一定可同時順利推動，我方若欲在此議題上共襄盛舉，宜及時深入審慎評估與做個別性深入研究。

本節將使用著名的 SWOT 分析法²²⁴，深入分析臺灣在大陸「一帶一路」戰略下的優勢 (Strengths)、劣勢 (Weakness)、機會 (Opportunities) 和威脅 (Threats)。簡言之，「一帶一路」不僅可帶給臺灣機會，也帶來挑戰。不過由於本議題正在逐步推展與發酵中，未來

²²⁴ SWOT 分析方法，即優勢 (Strengths)、劣勢 (Weakness)、機會 (Opportunities) 和威脅 (Threats) 分析，它是基於企業自身的實力，對比競爭對手，並分析企業外部環境變化影響可能對企業帶來的機會與企業面臨的挑戰，進而制定企業最佳戰略的方法。

仍有變數，值得持續觀察與進一步關注。

貳、臺灣在大陸「一帶一路」下的機會與挑戰

一、就臺灣所擁有的「優勢」方面

基於臺灣自身的實力及與競爭對手比較之下，如表 4-3-1 所示，說明如下：(1) 具備良好的製造生產能力及機電整合能力：臺灣可說是亞太製造中心，產業群聚完整，擅長以較低成本供應相同生產品質之產品，具有相當優異的製造能力。且臺灣機電理論教育十分成熟扎實，相關企業亦眾多並具彈性與研發潛質，具備極佳的機電整合能力。由於一帶一路相關地區的初階段基礎工程建設完成之後，即須進行大量的機電工程，此時即為臺灣廠商進入的時機，亦是兩岸合作利用「一帶一路」的機會共同經營第三方市場的大好機會。

(2) 具豐富的物流業經驗：臺灣物流服務業發展成熟，在物流管理體系、物流設備與技術等方面經驗豐富，並具備專業的人力資源。且相較一路的東南亞各國，臺灣之物流業尚具備有國際商港位置優越之地理優勢²²⁵、港深足夠作為大型商船轉運港之運輸優勢²²⁶、臺灣物流市場規模急速擴大之市場優勢、IT 產業蓬勃發展，生產型態與世界潮流同步優勢，以及產品附加價值優勢²²⁷。

²²⁵ 臺灣具有國際商港位置之優越性，地理位置居亞太中心，至西太平洋七大城市的平均飛行時間最短，只要 2 小時 55 分。高雄港位於亞太地區之中心，與亞太五大主要港口間平均航行時間僅需 53 小時，適合國際大廠選擇做為亞洲貨物配銷中繼站。

²²⁶ 臺灣港深足夠作為大型商船之轉運港，高雄港潮差 0.75 公尺，平均溫度 25°C，為亞洲唯一具備此優勢之港口。

²²⁷ 相較東南亞各國多以提供轉運服務為主，台灣則設立自由貿易港區，提供研發及深層次加工服務，提高產品附加價值，更具競爭優勢。

(3) 陸續推動製造業服務化及強化出口等重大政策：為協助我國製造業升級轉型，行政院於 2012 年 9 月推動「臺灣產業結構優化-三業四化(製造業服務化、服務業科技化及國際化、傳統產業特色化)行動計畫」，以創造我國製造業下一波經濟成長動能²²⁸。

(4) 雖然受到政治壓力，臺灣在對外政策上仍持續努力尋求雙邊、多邊貿易合作夥伴，經濟開放且具競爭力。依據博鰲亞洲論壇發布的「亞洲競爭力 2015 年度報告」指出，2014 年臺灣在亞太經濟體之競爭力僅次於新加坡、香港、韓國，排名第四。且每百萬人國際專利申請量領先更亞洲其他經濟體，顯示相當具有競爭力。

二、就臺灣的「劣勢」方面

在「劣勢」方面，臺灣相較於競爭對手，具有以下不利之處：

(1) 缺乏關鍵性 FTA 簽署，區域貿易整合度不夠：由於臺灣之國際地位特殊，較不利於 FTA 簽署；在現有已簽署的 FTA 對象中，亦缺乏關鍵性影響力者，因此參與區域貿易之整合度不足。

(2) 慣於出口中間財，缺乏出口最終財之品牌優勢；不擅於開發新興市場，產業有待再升級轉型：多年來臺灣製造業的生產與出口偏重於以中上游製造原材料與零組件為主的中間財，且因向來擅長於代工出口，缺乏出口最終財之品牌優勢，附加價值亦難以提高。此外，由於臺灣中小企業居多，海外行銷資源較為欠缺，較習慣與擅長發展

²²⁸在製造業升級轉型方面，政府擬定以「製造業服務化」為產業優化的產業發展主軸，輔導製造業應用 ICT 技術，促進製造業加入「顧客導向」的服務元素，以「差異化服務」優化我國產業結構，創造我國製造業下一波經濟成長動能。

表 4-3-1 臺灣在中國大陸「一帶一路」政策下的 SWOT 分析

優勢	劣勢
<ol style="list-style-type: none"> 1. 具備良好的製造生產能量及機電整合能力 2. 具豐富的物流業經驗 3. 陸續推動製造業服務化及強化出口等重大政策 4. 政策上持續尋求雙邊、多邊貿易合作夥伴，經濟開放且具競爭力 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 缺乏關鍵性 FTA 簽屬，區域貿易整合度不夠 2. 慣於出口中間財，缺乏出口最終財之品牌優勢；不擅於開發新興市場，產業有待再升級轉型
機會	威脅
<ol style="list-style-type: none"> 1. 兩岸可合作開發「一帶一路」沿線周邊國家的高鐵及基礎建設商機；亦可擴大與「海上絲綢之路」沿線國家共同探勘海洋資源，並加強海洋經濟的開發合作 2. 與「一帶一路」沿線周邊國家貿易增加，將使得跨國相關物流運輸需求提升 3. 兩岸可合作開發中亞的能源與資源，以及、東協市場，拓展南向政策 4. 大陸對沿邊(中西部)的加強建設，有利台商在該地順利經營及升級轉型 5. 人民幣在新興市場跨境使用增加，亦有利臺灣發展人民幣離岸業務，提昇臺灣金融業的競爭力 6. 「一帶一路」基礎建設的完善，有利於臺灣開發新興市場、製造業佈局 7. 「中」美在 TPP、RCEP、FTAAP 的角力，將使臺灣在區域貿易自由化談判的籌碼增加 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 中國大陸在全球區域經濟整合主導權崛起，在其政治壓力下，臺灣參與經貿整合的國際地位，可能將更加艱困，面臨被邊緣化的危機 2. 中國大陸在兩岸 ECFA 的談判過程可能趨於強勢，若臺灣無法找出兩岸經貿合作的籌碼，未來被牽制的機率提高 3. 中國大陸正處於經濟減速階段，對於「一帶一路」戰略建設，不一定可如期順利推動。我方若欲參與，應深入審慎評估與研究。

資料來源：本研究整理。

中、日、韓、歐、美等傳統出口區域之行銷，難以面對全球多元化市場與語言，對於新興市場之開發較不擅長²²⁹。而過去代工出口為主的產業，亦亟待升級轉型，進一步創造附加價值與國際競爭力。

三、就臺灣所擁有的「機會」方面

至於，在著重於外部環境的變化及對自身之可能影響的機會和威脅部份，台灣在大陸「一帶一路」戰略下擁有的「機會」方面：

(1) 兩岸可合作開發「一帶一路」沿線周邊國家的高鐵及基礎建設商機；且由於「海上絲綢之路」沿線富含海洋天然資源，亦可擴大與其沿線國家共同探勘海洋資源，並加強海洋經濟的開發合作，以擴大臺灣港口與遠洋運輸業的機運，藉此融入互利互補、互聯互通的亞洲一體化發展中。

(2) 與「一帶一路」沿線周邊國家貿易增加，將使得跨國相關物流運輸需求提升。臺灣本即具備位居亞太地理樞紐、地理環境優越的優勢，再加上物流服務業發展成熟，與政府政策積極支援國際物流服務業等有利條件，若一帶一路之相關國家貿易大量增加，將有助於臺灣跨國物流運輸業之發展。

(3) 透過「一帶一路」兩岸可合作開發第三地市場，例如，兩岸可合作開發中亞的能源與資源，以及拓展東協市場。中亞具有豐富之礦藏與能源資源，東南亞則因為華人多，華人喜愛的東西格外有機會。再加上東協國家的內需市場與已開發的歐美相較，競爭壓力較

²²⁹ 前進東南亞、印度等新興市場時，企業主會面臨多種語言隔閡、跨國行銷難度高、參展曠日費時、需符合法令規範等長期準備工作等問題。

小，以及東南亞眾多購物中心的興起，可看出內需的蓬勃發展。兩岸若可藉由「一帶一路」之機會，合作開發中亞與東協兩地，除了可創造相當大的商機，更可超越傳統合作與思維模式，創造合作新契機。

(4) 大陸以「一帶一路」戰略之資源，加強對沿邊(中西部)的建設，有利台商在該地順利經營及升級轉型。大陸近年原本即大力提倡「西部大開發」，希望能促進原本較為落後之區域更快速發展，降低區域經濟水準之差距。在中央積極推動「一帶」建設，預期將挹注大量資源，並完善當地基礎建設的帶動下，將有利於台商在經營成本日異提高的東部地區轉至中西部順利經營及升級轉型。

(5) 人民幣在新興市場跨境使用增加，亦有利臺灣發展人民幣離岸業務，提昇臺灣金融業的競爭力。由於 2014 年時，人民幣已超越歐元，成為僅次於美元的全球第二大國際貿易融資貨幣。而臺灣具有人民幣存款高、寶島債發行量充足，以及對中國大陸貿易順差大，還有地緣優勢等有利條件，在發展人民幣離岸業務上具有很大的優勢。若人民幣在新興市場跨境使用增加，則更有利於臺灣發展人民幣離岸業務，同時也能促使臺灣金融業的競爭力得以提高。

(6) 「一帶一路」沿線國家的基礎建設愈加完善，愈有利於臺灣開發新興市場、製造業佈局。由於亞投行與絲綢之路基金的成立，將有助於沿線國家完善其鐵公路等交通、水電、通訊等基礎建設，有利於當地投資環境之改善，亦使台商之全球佈局更有選擇性，並有利於開發新興市場之商機。

(7) 「中」美在 TPP、RCEP、FTAAP 的角力，將使臺灣在區域貿易自由化談判的籌碼增加。中國大陸積極推動涉及眾多國家之「一

帶一路」戰略，並籌設亞投行，將使其國際影響力增加，從而更加威脅美國之領導地位。而臺灣特殊的國際身份，若能妥善運用，將有可能在「中」美競逐此一地區之主導地位時，增加區域貿易自由化談判的籌碼。

(8) 在「一帶一路」沿線之東協市場受到全球普遍看好其未來發展下²³⁰，身為鄰近國家，臺灣亦具有進入此一市場之優勢機會²³¹。實際上，我政府自 1994 年之李登輝時代就已推動南向政策，到 2015 年民進黨總統參選人蔡英文揭示「新南向政策」政見²³²，顯示我方對東協國家之重視歷久彌新。在中國大陸積極促進與東協合作發展的機制化建設，推動「一帶一路」與東協國家發展戰略對接之際，相信亦會有不少我方善能善用之商機。此外，由於中國大陸與美國、東協國家為了南海問題尚存在重大歧異，表示未來台灣仍有突圍「東協共同體」與「東協加 N」之空間。

四、就臺灣的「威脅」方面

台灣在大陸「一帶一路」戰略下的「威脅」方面：

²³⁰ 東協國家領導人已經在 2015 年 11 月 22 日簽署「吉隆坡宣言」，將成立「東協共同體」，主要包含東協政治安全共同體 (APSC)、東協經濟共同體 (AEC) 與東協社會文化共同體 (ASCC) 三大架構。未來該區域將包含 6 億多人口，預計創造 2.6 兆美元的經濟產值，成為全球第 7 大經濟體。東協之國際貿易在過去十年中成長近兩倍，消費市場潛力亦逐漸提高，成為眾所看好的中國大陸之後的全球成長新動能。

²³¹ 例如，臺灣之地理位置和氣候相近，生活環境的適應上相對較容易。且臺灣與歐美、韓國、日本相比，難以取代之優勢為東南亞當地有大量的華裔人口，語言相通，又有持續已久的僑生政策，培育出許多出身當地的優秀人才。目前於臺灣大專校院就讀的僑生達 8 千多名，加上在臺灣的新住民及其子女約有 70 萬人，若能制訂更具前瞻性的語言教育政策，將是臺灣之一大獨特優勢。東南亞也是臺灣外籍勞工的主要來源，目前有近 49 萬名以印尼、菲律賓、泰國、越南等地為主的東南亞外籍勞工在臺灣工作，與臺灣有特殊之感情與連結，亦為臺灣之特殊資源。

²³² 表示未來執政後將與亞洲其他國家建立多元、多面向夥伴關係，並在推動貿易多元化的同時，「強化對東協和印度的整體關係」。

(1) 中國大陸在全球區域經濟整合主導權崛起，在其政治壓力下，臺灣參與經貿整合的國際地位，可能將更加艱困，面臨被邊緣化的危機。雖然在「中」美競爭下，臺灣可能增加談判籌碼，但中國大陸的國際影響力一旦增加，若其持續在國際政治上施加壓力，則臺灣將面臨更為邊緣化的危機。

(2) 中國大陸在兩岸 ECFA 的談判過程可能愈來愈趨於強勢，若臺灣無法找出兩岸經貿合作的籌碼，未來被牽制的機率提高。

(3) 由於「一帶一路」沿線國家不少是開發中國家，政局不穩定者不在少數，此外，中國大陸正處於經濟減速階段，其政策工具之效果亦較以往遞減，且內部改革進入深水區，複雜度相對提高。因此，對於「一帶一路」戰略建設，不一定可如期順利推動，宜持續深入審慎觀察。

第五章 結論與政策建議

第一節 結論

壹、大陸推動「一帶一路」戰略與對其相關影響

一、戰略規劃目標與主要推動方式

由於國際環境復甦不明朗、大陸經濟進入長期減速的「新常態」，加上大陸原以吸引外資、拓展外貿為主的經貿策略面臨轉型瓶頸。為了找出新的增長動力，於是，大陸高層再次借用「開放倒逼改革」效應，提出「一帶一路」戰略，訂定五大戰略目標²³³。其具體執行作法，是以籌備國際級的「亞洲基礎設施投資銀行」（簡稱「亞投行」）²³⁴，與出資 400 億美元成立絲路基金為推手。預計亞投行創始會員國將在 2015 年內完成章程談判和簽署工作，使其可在 2015 年底前投入運作²³⁵。絲路基金則是開放型基金，未來五年中國大陸將為周邊國家提供兩萬個「互聯互通」領域的培訓名額，並為基礎設施、資源開發、產業合作和金融合作等專案提供支持。

二、戰略範圍與對大陸經濟發展之意義

「絲綢之路經濟帶」之範圍，初步規劃是包括以歐亞大陸橋為主

²³³ 「交通和物流、貿易和投資便利化協定、金融領域、能源、糧食安全」。

²³⁴ 「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian infrastructure investment bank, AIIB），絲路基金（Silk Road Fund）。

²³⁵ 按照亞投行工作計畫，創始會員國將啟動章程談判和磋商來制定協議條款（基本治理規則），預計各國在 2015 年內將完成章程談判和簽署工作，使「亞投行」在 2015 年底前可投入運作。

的北線、以石油天然氣管道為主的中線，以及以跨國公路為主的南線三條線。亦即為由中國大陸開始，結合沿著絲綢之路途經和兩側附近的國家，東牽亞太經濟圈，西聯歐洲經濟圈，朝著歐亞大陸經濟整合的方向邁進，被認為是「世界上最長、最具有發展潛力的經濟大走廊」。至於「海上絲綢之路」的地理範圍則相當廣大、涵蓋眾多國家²³⁶。2015年3月則正式公佈「一帶一路」所涉及大陸之主要省市，包括西北6省²³⁷、東北3省、西南3省、東部5省市，以及內陸地區的重慶，共18個省市。

「一帶一路」戰略對大陸經濟發展之重要意義，則包括有助於解決大陸國內現有的諸多重大問題，改變過去大陸對外經貿的發展模式，輸出大陸產能過剩的產品，開拓新的國際合作領域。以及有助於分擔大陸金融體系的風險。

三、主要運作平台與對外關係之政經影響

在主要運作平台方面，預期「一帶」將以「上海合作組織」為主要運作平台，依託於與俄羅斯、中亞四國相關之建設，促進區域合作與夥伴關係。「一路」則預期將以與東協的自貿區升級版為主要運作平台，以確立大陸的地區性影響力和領導地位，同時削弱美國與其他

²³⁶ 根據胡振宇（2014）闡釋「中國國家海上絲綢之路」戰略方針，指出「海上絲綢之路」沿線可劃分為六大重點合作區域，涵蓋東南亞、南亞、西亞、非洲、歐洲、太平洋島國地區。包括東協10國（印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、汶萊、越南、寮國、緬甸、柬埔寨），非洲（全部54個國家），太平洋島國（澳大利亞、紐西蘭和另外14個太平洋島國聯盟國家），南亞4國（巴基斯坦、孟加拉、印度和斯里蘭卡），西亞5國（沙烏地阿拉伯、葉門、土耳其、以色列、伊朗），以及歐洲10國（法國、德國、義大利、荷蘭、西班牙、葡萄牙、挪威、瑞典、希臘、英國）。

²³⁷ 西北6省（新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、內蒙古），東北3省（黑龍江、吉林、遼寧），西南3省（廣西、雲南、西藏），東部5省市（上海、福建、廣東、浙江、海南），內陸地區則是重慶。

經濟強國對該地區的影響。在對外關係之政經影響方面，「一帶一路」的推動，除了象徵大陸以「開發中大國」角色「走出去」往「強國」發展之外，亦有結合 FTAAP 與美國主導的 TPP 分庭抗禮、以及發起「亞投行」形成與日本主導「亞銀」打對台之勢等方面。

貳、「一帶一路」之中預期先行與「一帶」國家簽署合作協議： 先「連通中亞」可順利延伸至歐洲

一、研判基礎

由於基礎建設之投資回收風險高，此大格局的戰略不可能兩者同時啟動。而因大陸與中亞各國的邊界已全部劃定，並不存在難以解決且敏感的政治與主權問題，故與「一帶」國家不但主觀上具備相互合作之高度意願，客觀上雙方基礎設施建設不但有一定基礎，不少合作專案亦已開始或正在醞釀之中。反觀而言，若要大力推動「一路」，尚須克服與東南亞國家主權爭議、此區域之美日勢力等政治敏感問題。在「先易後難」原則下，研判先行與「一帶」國家簽署合作協議。

二、「一帶」之中：先「連通中亞」就可順利延伸至歐洲

由於中亞位居歐亞大陸的中心，不僅僅是連接歐亞大陸和中東地區的橋樑，也是歐洲和亞洲連接的最重要的「關口」和戰略結合部。「一帶」未來進行的道路基礎設施建設，有可能是穿越新疆，經哈薩克、烏茲別克等中亞國家的鐵路，與歐洲各國直接相通。

由於中亞五國不但本身具備豐富的能源和礦產資源，更因位居歐亞大陸的連結處，乃處於連結東西方和南北方的中歐、中亞交通要衝的十字路口，深具地緣優勢。再加上拉攏中亞可達到抗衡美俄的戰略

意義，故「連通中亞」對大陸之政經重要性高，因此在「一帶」之中，研判「大陸連通中亞」將為其首要建設。不過，大陸佈局中亞，亦須面臨中亞國家政局不穩定的政治風險，以及因軟硬體投資環境並未健全，使得回收具有不確定性之問題與挑戰。

三、大陸對中亞之經貿往來：主要集中於哈薩克

在中亞五國本身之經濟規模與經貿發展中，以哈薩克最突出，不僅經濟規模在中亞地區居主導地位²³⁸，更是五國中吸引外國直接投資最多者²³⁹，進出口貿易佔中亞地區的比重亦超過6成。而大陸對中亞之經貿往來，亦同樣集中於哈薩克，2012年大陸對哈薩克投資額甚至躍居大陸對外總投資的第三大。在2012~2014年大陸對中亞五國年平均總進、出口額中，哈薩克之比例分別為56.19%、52.85%，均超過半數，於五國中位居關鍵地位。

參、「一帶一路」對兩岸經貿發展之影響

一、「一帶」核心區：新疆可能形成的佈局評析

由於研判兩大格局的「一帶一路」戰略，不可能同時啟動，「一帶」乃較有條件先行簽署合作協議，先「連通中亞」就可順利延伸至歐洲，因此「大陸連通中亞」有可能成為首要建設的重點，而與中亞接壤之新疆，其地緣優勢無可取代，因而被大陸官方定位為「一帶」

²³⁸ 以2013年為例，哈薩克的GDP佔中亞五國GDP總和的比重達67.11%。

²³⁹ 在中亞五國於2009~2012年所吸引的FDI年均值(18,589百萬美元)之中，流入哈薩克者就有13,180百萬美元，比重高達七成(70.9%)

的核心區。過去大陸省市對中亞五國之出口高度集中於新疆，其中多屬「邊境貿易」且居全大陸榜首。不過，由大陸整體總進口來看，新疆的進口並不高²⁴⁰。在投資面而言，近年新疆吸引越來越多大陸其他省份於該地投資，尤其是東部沿海地區對其投資規模逐漸擴大，招商引資水準也提高。預計在新疆被定位為「一帶」核心之後，在中央政策加持下，將可擴大其貿易規模、促進貿易結構優化，並增加吸引外商直接投資和國內資金的吸引力，加速其經濟發展。不過，由於新疆存在疆獨之不確定性，而人身安全係投資者最在意，也是最基本之要求。故未來新疆是否能完全如大陸所規畫，發揮其「一帶」核心區之重要關鍵功能，「安全穩定」乃重要影響變數，大陸中央政府對本問題是否將挹注更多的資源與實質性做法，尚有待時間來持續觀察。

二、定位福建為「一路」核心區：對我經貿往來之影響

大陸官方選擇「海洋戰略地位、與東協國家合作夥伴關係」皆不突出，亦非最具發展優勢之福建省為「一路」核心區，顯示其現階段倡議「一路」戰略之力道，應是以「政策創造新市場」之考量。尤其，對臺灣而言，福建省延續統戰考量，其對臺的地緣優勢亦是無可取代。

福建省「海西區」統戰目標自「十一五規劃」第一次被寫進大陸中央文件之後，其中，「平潭綜合實驗區」是專門為臺灣量身訂做的兩岸經濟合作實驗特區，獲得大陸中央政府的大力支持，其主要戰略思維為「對台實行經濟統戰」與「區域經濟整合」，更隱含「一國兩

²⁴⁰ 以 2014 年為例，在 HS 2 位碼產品分類，新疆有實質進口之 75 項產品中，僅有 5 項產品在大陸總進口的比重超過 5% (比重=該產品新疆進口金額除以該產品之大陸總進口金額)。其他產品 (第 6 位至第 75 位)，其比例均低於 2%，重要性較低。

制」與「海西區」先行實驗區的意義。但受限於「平潭綜合實驗區」本身在基礎建設上的不足²⁴¹，其發展仍存有相當障礙。

本報告由實際數據分析發現，自海西區提升為大陸國家戰略後，相對於昔時，臺灣對福建省的經貿往來確有成長，但成長波動並不穩定。不過，自 2011 年 ECFA 實施後，臺灣地區對福建省服務業投資則出現明顯成長趨勢。尤其，2014 年 3 月的太陽花學運，雖阻擋兩岸服務業貿易協議的簽署，但因服務業貿易協議中，已確立給予福建多項先行先試的優惠行業，致使 2014 年臺灣對福建投資金額較 2013 年突增，投資比重自 6.24% 更躍至 18.40%²⁴²。由於大陸對臺灣製造業之開放較早，因此欲進軍大陸之製造業廠商，應大部分已完成佈局，故較穩定而不會出現大幅成長之情形，現階段臺商進軍大陸的重點產業將為服務業，對福建省亦然。研判我企業在經濟效益考量下，未來與福建省之經貿關係似不會因為「一路」戰略而出現太大變化。

三、對臺灣之機會與挑戰－廠商評估

中國大陸推動「一帶一路」不僅帶給臺灣機會，也帶來威脅。在正面的機會上，相當程度決定於兩岸如何異中求同尋求合作，挑戰則來自兩岸分化使臺灣面臨被邊緣化的危機，並且隨著中國大陸的國際政經勢力擴大，大陸在兩岸 ECFA 的談判過程可能漸趨於強勢，若臺灣無法找出兩岸經貿合作的籌碼，未來被牽制的機率提高。

而不同產業的廠商，對於「一帶一路」所帶來之效益評估亦不相

²⁴¹ 包括經濟發展基礎較薄弱、社會事業發展相對滯後、生態環境相對脆弱、高層次專業人才相對缺乏，和拓展市場與腹地時所受到的限制。

²⁴² 我對福建投資佔我對全大陸投資總額之比重。

同。被視為首階段就有商機之中鼎工程公司認為，既然大陸政府特別強調推動「一帶一路」戰略，此時正是進入這些市場的關鍵時刻，由於其在交通運輸、石化等基礎建設方面都可參與，因此以何種方式參與，以及如何搭上「一帶一路」的政策順風車，需視這些國家之需求而定，未來也將持續注意相關發展。

臺灣野村總研諮詢顧問股份有限公司則認為，雖然「一路」的商機較易看到，但因台商在東南亞的投資商業行為，尚停留在製造業時代，並未進入終端通路的一般消費市場，故前景較為悲觀。

臺灣區電機電子工業同業公會則認為，在從事基礎建設之初階段，臺灣應僅太陽能電廠較有利基，但因臺灣太陽能技術領先大陸不到5%，故台商著力點亦少，因此短期影響力較低。至於基礎建設提升以後的第二階段，由於當地的經濟發展已有所提高，台商的機會將隨之而來，故長期而言是有商機的。

紅菱重工股份有限公司認為，由於其現階段主要從事發電機業務，也算是基礎建設的一部分。如何搭上「一帶一路」的政策順風車，需視這些國家之需求而定，未來也將持續注意相關發展。

臺灣機械工業同業公會則認為，由於目前大陸掌控中亞經濟圈，台商對於該地資訊掌握較少，未來廠商是否能夠獲得商機，有賴政府對該地發展狀況之了解，並將資訊提供給廠商有關。

石油化學工業廠商則認為，若以「一帶一路」的絲路起點：「新疆」而言，由於地廣人稀，在當地並沒有市場，且產業並未現代化，僅有初級產業，再加上交通建設並未完善，即使商品生產完善，亦無

法外銷，因此對臺灣廠商至該地區設石化廠並無吸引力。因此應會持續關注大陸地區性發展之演變，不過預期「一帶一路」帶來實際商機，應須較久時間，短期內較無機會。

第二節 政策建議

一、中國大陸推動「一帶一路」戰略，目前僅確立一個基本的框架，建議可持續追蹤研究：因其影響面廣泛，對於我方之參與立場和因應政策，亦宜以多面向來研擬

誠如本報告所分析，2012 年底中國大陸本屆新領導層甫上台，就面臨「經濟減速與改革不易」之兩難局面，為了突破困局、找出發展新動力、解決大陸國內現有的諸多重大問題，習近平在一年內火速推出「一帶一路」戰略、正式發起「亞投行」²⁴³，2014 年 11 月並在 APEC 國際會議上，大力宣傳「一帶一路」、宣布成立「絲路基金」，並廣邀各國參與「亞投行」。

於是在國際矚目之下，中國大陸除了大幅提昇其國際話語權之外，觀察其「開發中大國走出去」往「強國」發展之戰略企圖心旺盛，也可看出，「一帶一路」所關注的國家利益並不僅在經濟層面，更是個涵蓋政治與外交影響力的大議題。並且，如此龐大的戰略規劃與作為，並非靠中國大陸本身的意願就可推展，顯示，未來中國大陸在國際舞台上，密集與主要區域組織、經濟體之合作方興未艾。

²⁴³ 2013 年 9、10 月習近平利用國際場合，分別提出共建「一帶一路」倡議，10 月「亞投行」正式發起，並將其寫入 11 月三中全會頒布的《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，正式確立國家戰略的層級。

面對這樣的局勢，我方當然不能被動的坐視「一帶一路」逐步演變，但相較於「無所作為」，我方之參與立場亦不應「過於積極」。畢竟，目前「一帶一路」僅確立一個基本的框架，可預期該長期性大規劃之推展期間充滿商機、變數與風險，我方「擁有資金、謀定而後動」即是王道，並不需受到「邊緣化」焦慮影響而急於參加。

尤其，基於此議題的影響面廣泛（經濟、政治與外交），與中國大陸存在「特殊關係」之我方，與它應對之立場亦不能偏重於單一面向，對於參與程度亦應以多面向來研擬。亦即，建議政府相關單位以跨部會的規格，針對此議題得出有共識的一致立場來因應。

二、臺灣廠商多是務實看待「一帶一路」，本著原有的利基與基礎來開拓市場；希望公部門可提供相關發展動態與政策情勢資訊，或可更多元的加強「貿協」之服務功能

本計畫發現，受限於臺灣的產業結構與規模，參與本研究座談之我廠商大多數不認為「一帶一路」可為其帶來立即性的經濟效益，但仍期盼未來有機會「搭大陸的政策便車」。並且，臺灣廠商其實相當務實，多表示，不論大陸方面提出什麼樣的戰略規劃，皆本著「平常心」看待；亦即，仍循著本身原有的利基與基礎來開拓市場，但對於大陸政策所指出的「發展方向」，因為有未來性，即使不熟悉、也願意開始去接觸。值得一提的是，臺灣廠商對於「一帶一路」的拓展模式，不再是其向來喜好的「獨資」作法，皆強調於「跨國合作」方式。

基於兩岸在 ECFA 架構下，經濟連動程度愈來愈緊密，大陸地區向來為我貿易順差之首要來源，兩岸貿易亦是帶動我經濟成長重要引擎之一。但在全球景氣低迷與「紅色供應鏈」崛起，影響臺灣對大陸

出口衰退幅度大於臺灣總出口之際²⁴⁴，大陸「一帶一路」戰略若能加強對沿線區域國家的基礎建設與提供金融支援，輸出大陸產能過剩的產品，持續帶動大陸經濟持續增長；那麼，隨著大陸開闢新的對外開放市場和領域，我方亦可藉由兩岸合作架構，同時有擴展新興市場和新領域之商機。

尤其，現階段臺灣對大陸出口模式正面臨轉型瓶頸，對於「一帶一路」可能具有「中國版馬歇爾計畫」效益之下，我廠商當然期盼有機會「搭便車」共同拓展市場。不過，基於大陸官方定調交通運輸、基礎設施與能源合作是先行的推進重點，這些較非臺灣廠商的利基，本計畫發現，臺灣廠商多期盼於後續階段的新興市場商機。因此，對於「一帶一路」相關發展動態與執行成效，建議可持續追蹤與審慎評估，及時研擬符合我廠商利基之相應的大陸政策。

此外，在市場競爭愈加激烈之下，廠商建議政府相關單位可更多元的提供服務與協助。包括，可利用 ECFA 平台為台商爭取兩岸在「一帶一路」合作之權益，希望能設一個實質性常設機構，強化法律的支援，以及提供即時的政策與情勢資訊。由於考慮到「貿協」乃政府目前可協助的重要資源，廠商表示，其實可加強貿協的服務功能，就會有立即性的成效。

例如，貿協在中國大陸的分處，可增加法務部門，並非要求免費

²⁴⁴ 兩岸貿易方面，相較於臺灣整體進出口成長率之衰退狀況，2015 年第 1-2 季臺灣對中國大陸出口成長率衰退幅度較高，進口成長率則衰退幅度則較低。第一季臺灣出口至大陸成長率為 -5.28%、第二季為 -12.44%，兩季平均為 -9.05%，較臺灣整體出口負成長稍大。臺灣自大陸進口成長率第一季為 1.49%、第二季為 -11.26%，兩季平均為 -5.43%，較臺灣整體進口負成長小。

的諮詢，而是以使用者付費的「合理付費」方式，期待該法務部門平時能提供與產業相關的「基本法律知識」，亦能調查清楚中國大陸當地律師的優劣，一旦台商有需求的時候，能有效率的協助並推薦當地的優秀律師。

三、「一帶一路」首階段有商機之臺灣工程業廠商，認為最需要公部門提供「蒐集重要商情、融資」之服務與協助

本報告透過基礎資料與文獻發現，自大陸倡議「一帶一路」迄2015年11月，在簽署一攬子合作協議方面，皆為與「一帶」國家，在合作建設項目方面，則「一帶一路」沿線國家皆有，但亦以「一帶」居大多數。並且，「一帶」之中，若能先「連通中亞」就可順利延伸至歐洲²⁴⁵。表示，透過開發此區域與歐洲互動之建設工程值得關注。

然而，基於目前臺灣廠商普遍對於「一帶」沿線國家（例如，中亞）不熟悉，相關商機等資訊頗為缺乏，加上，大陸官方定調交通運輸與基礎設施合作是「一帶一路」先行的推進重點，這些雖非臺灣多數廠商的利基，但臺灣少數有商機的廠商（例如，中鼎工程公司）表示，相當需要政府相關單位可提供「蒐集重要商情」之服務。

現階段民間企業囿於人力、財力等資源有限，且獲得消息管道較不暢通，因此較無法獲知商情或潛在商機。因此希望可以透過經濟部等相關單位之連繫，使國內廠商較快速瞭解大陸有何國營企業或中央

²⁴⁵趙東波、李英武(2014)指出，「一帶」未來進行的道路基礎設施建設，有可能是穿越新疆，經哈薩克、烏茲別克等中亞國家的鐵路，與歐洲各國直接相通。如此將可比繞過亞洲和阿拉伯半島的海路里程縮短大約三分之一，使目前中國大陸商品走海路到歐洲需要45天，走西伯利亞大鐵路需要約兩個星期，縮短至不超過10天之運程。

企業，於哪些國家有任務分配或合作商機，以利業者進行相關規劃。此外，除了大陸以外的國家，亦希望政府能夠提供更多第一手及完整的可能進行之工程資訊。舉例來說，很多投資案，例如中亞、越南、柬埔寨等都是透過亞洲開發銀行之資金從事建設，我國既已參與亞銀（ADB），且為亞銀理事，若政府可以及早提供未來亞洲開發銀行在中亞的投資案規劃，對工程界而言是有用的商情。

融資方面：業者反映，由於在國外的工程很難得到政府在資金方面的協助，而工程案一般規模較大，所需資金較高，回收期限較長，因此希望政府能研擬一申請機制，提供業者相關之融資協助，以利業者進行在國外的工程投資與標案。

參考文獻

一、中文部分

- 「『一帶一路』汽車產業對外開放年度詞語」，騰訊專稿，2014年12月26日，<http://auto.qq.com/a/20141226/019012.htm>。
- 「21國簽約決定成立亞投行」，《海南日報》，2014年10月25日，第A06版。
- 「中西南亞八國政商聚喀什推動建設現代『絲綢之路』」，中國新聞網，2013年1月11日，<http://www.chinanews.com/>。
- 「中亞五國」，互動百科，2015年，<http://www.baik.com/>。
- 「中國與中亞五國經貿合作論壇達成共識：合作前景廣闊」，中經專網，2001年10月19日，<http://ibe.cei.gov.cn/>。
- 「中國與中亞五國經貿合作應採取必要對策」，中國經濟信息網，2001年10月19日，<http://www.cei.gov.cn/>。
- 「中國與中亞國家經貿合作極利於西部大開發」，中國經濟信息網，2001年10月19日，<http://www.cei.gov.cn/>。
- 「加大基礎設施投資？林毅夫和袁鋼明該聽誰的」，中國網，2015年4月17日，<http://www.china.com.cn/>。
- 「全面解讀『絲綢之路經濟帶』」，人民論壇網，2014年，<http://www.rmlt.com.cn/eco/caijingzhuanti/special/sichouzhilu/>。
- 「各地爭搶發展新機『絲綢之路經濟帶』熱點解讀」，《城市現察》，2014年第19期，<http://city.sohu.com/csnz/csgc19/index.shtml>。
- 「研究絲綢之路經濟帶與21世紀海上絲綢之路規劃」，中央財經領導小組第八次會議，2014年11月6日。
- 「絲綢之路經濟帶」，百度百科，2015年，<http://baike.baidu.com/>。
- 「新常態」，百度百科，2015年，<http://baike.baidu.com/>。
- 王畢強（2007），「中亞8國欲投資190億美元建現代絲綢之路」，經

濟觀察網，2007年10月31日，<http://www.eeo.com.cn/>。

王敬文(2014)，「習近平提戰略構想：『一帶一路』打開『築夢空間』」，中國經濟網，2014年8月11日，<http://www.ce.cn/>。

王義桅(2015)，「中國不懂歐洲人對『一帶一路』的深重顧慮」，和訊網，2015年4月29日，<http://www.hexun.com/>。

王聰(2013)，「絲綢之路經濟帶上的一座里程碑」，《央視網評》，第1043期，<http://opinion.cntv.cn/>。

占豪(2013)，「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，第10期，頁62-64。

任桂淑(2014)，「投資者聚焦絲綢之路 沿線8國24個城市商貿被激活」，中國廣播網，2014年2月14日，<http://www.cnr.cn/>。

朱宏春(2015)，「中國如何應對亞投行治理和運營中的挑戰？」，《南方金融》，第6期。

朱新光、蘇萍(2006)，「中亞共同體：成長與挑戰」，《新疆社會科學》，第4期，頁63-68。

朱顯平、鄒向陽，(2006)，「中國—中亞新絲綢之路經濟發展帶構想」，《東北亞論壇》，15卷第5期，頁3-6。

吳兆禮(2012)，「美國版『新絲綢之路』倡議下的南亞與中國」，《全球宏觀經濟政策系列研究報告》，第1期，頁1-18。

吳非(2015)，「『一帶一路』需要軟實力的碉堡式安全模式」，中國網，2015年4月24日，<http://www.china.com.cn/>。

吳淑娟(2015)，「民企起舞『一帶一路』風口 亟待謀劃行動路線圖」，《經濟導報》，2015年5月6日，第A4版。

宋建華、王宏麗(2013)，「開發區建設助推開放型經濟」，《中國報導》，第8期，頁30-30。

李大明、陶短房、陳宗倫，「世行行長公開支援中國籌建亞投行 引起美媒不滿」，《環球時報》，2014年10月28日。

- 李大偉 (2014),「我國和中亞五國經貿合作現狀、問題與對策」,《宏觀經濟管理》第 1 期,頁 56-58。
- 李文志 (1997),「後冷戰時代美國的亞太戰略」,台北:憬藝。
- 李光全 (2014),「立足自身優勢搶抓 21 世紀海上絲綢之路建設機遇」,《青島日報》2014 年 7 月 5 日,第 5 版。
- 李宇嘉 (2015),「亞投行來了,亞行請靠邊站!」,中國證券報,2015 年 3 月 18 日, <http://epaper.cs.com.cn/dnis/>。
- 李路陽、李留宇 (2015),「中國經濟改革與發展的新機遇」,《國際融資》,第 4 期,頁 2。
- 李穎 (2011),「走出金融危機的中亞與走進第二個十年上合組織——第十屆中亞與上海合作組織國際學術研討會綜述」,《新疆師範大學學報》(哲學社會科學版), 32 卷第 5 期,頁 33-38。
- 李豫新、倪超軍 (2008),「新疆在中國與中南亞區域經濟合作中的戰略地位與作用」,《中國軟科學》,第 6 期,頁 74-87。
- 沈利平 (2013),「創新體制模式 加快霍爾果斯經濟開發區建設」,《中共伊犁州委黨校學報》,第 1 期,頁 8-9。
- 汪莉絹、林庭瑤、吳父鄉 (2015),「美日今協商、大陸會七國 中美 APEC 尬場」,《聯合報》,2014 年 11 月 8 日。
- 亞洲開發銀行 (2015), <http://www.adb.org/>。
- 念雪 (2015),「2014 年國外對華貿易救濟新立案數同比下降 12%」,中國貿易救濟資訊網,2015 年 4 月 3 日, <http://www.cacs.gov.cn/>。
- 於樹一 (2010),「中國與中亞國家經貿合作的特徵」,《俄羅斯中亞東歐市場》,第 9 期,頁 30-37。
- 南都 (2015),「謎底揭曉! 57 國成為亞投行意向創始成員國」,《南方都市報》,2014 年 4 月 16 日,第 AA03 版。
- 姚傑 (2015),「商務部:2014 年中國遭遇貿易摩擦呈現三大特點」,中央政府門戶網站,2015 年 4 月 3 日, <http://www.gov.cn/>。

- 段秀芳(2006),「中國新疆與中亞經貿發展面臨八大機遇」,《經濟問題探索》,第3期,頁50-54。
- 胡仁霞(2007),「中俄哈三國經貿合作:現狀、問題與發展對策」,《國際經濟合作》,第7期,頁93-95。
- 胡波(2013),「構建『絲綢之路經濟帶』的三大原則」,《中國經濟周刊》,第37期,頁17-18。
- 胡振宇(2014),「推進21世紀『海上絲綢之路』建設」,《綜合開發研究院(快參)》,第220期,頁1-7。
- 胡穎、李道軍(2010),「新疆參與中亞區域經濟合作的經濟效應分析」,《新疆財經》,第4期,頁41-46。
- 郎咸平(2015),「『一帶一路』逐步實施,中國對外戰略全面升級」,網易財經,2015年4月27日,<http://money.163.com/>。
- 孫壯志(2000),「中亞五國的地緣戰略地位」,《東歐中亞研究》,第4期,頁61-67。
- 孫靖幫(2012),「新疆與中亞五國經濟貿易發展研究」,《西部金融》,第11期,頁84-86。
- 徐惠喜(2013),「新絲綢之路經濟帶在舞動」,《經濟日報》,2013年9月4日,第13版。
- 崔景明、王建(2015),「『一帶一路』外交戰略簡析」,《思想理論教育導刊》,第5期,頁17。
- 張永明、王宏麗(2010),「新疆陸路口岸經濟發展及對策研究」,《發展研究》,第5期,頁38-43。
- 張猛、丁振輝(2013),「上海合作組織自由貿易區:構想及其意義」,《國際經貿探索》,第2期,頁22-33。
- 張莉(2014),「『一帶一路』戰略應關注的問題及實施路徑」,中國論文網,2014年10月13日,<http://www.xzbu.com/>。
- 陳乃綾、陳君碩(2015),「若被邀請 臺灣願加入亞投行」,《聯合報》,2015年3月25日,第A7版。

- 陳潮 (2001),「試論海上絲綢之路興起的原因」,《三條絲綢之路比較研究學術討論會論文集》。
- 陳濤、王習農 (2014),「共建『絲綢之路經濟帶』路徑探析」,《新疆社科論壇》,第 3 期,頁 56-59。
- 陸南泉 (2015),「『一帶一路』若干問題」,《中國經濟報告》,第 1 期。
- 傑夫·代爾 (2015),「亞投行背後的中美較量」,英國《金融時報》,2015 年 3 月 17 日。
- 賀錫田 (2015),「『新絲綢之路』戰略中的心臟地帶—中亞的國際地位發展趨勢及與我關係」,《商》,2015 年第 24 期,頁 39-42。
- 楊小舟、周晶璐 (2014),「北京 APEC: 亞太經濟再出發」,《東方早報》,2014 年 11 月 5 日,第 A08 版。
- 葉檀 (2015),「現代版絲綢之路現代風險是什麼?」,每日經濟新聞,2015 年 3 月 30 日, <http://www.mrjxw.com/>。
- 趙東波、李英武 (2014),「中俄及中亞各國『新絲綢之路』構建的戰略研究」,《東北亞論壇》,2014 年第 1 期,頁 108-114。
- 趙常慶 (2009),「亞洲開發銀行《中亞區域經濟合作綜合行動計畫》與中國和上海合作組織的關係」,《俄羅斯中亞東歐市場》,第 5 期,頁 1-5。
- 趙雪冉 (2010),「上海合作組織框架下新疆與周邊國家區域經濟合作的戰略思考」,《改革與戰略》,26 卷第 6 期,頁 189-191。
- 劉新生 (2014),「攜手打造新『海上絲綢之路』」,《東南亞縱橫》,第 2 期,頁 3-5。
- 劉賜貴 (2014),「發展海洋合作夥伴關係推進 21 世紀海上絲綢之路建設的若干思考」,《國際問題研究》,第 4 期,頁 1-8。
- 蔡國棟、李曉玲 (2013),「中國和中亞各國謀劃佈局絲綢之路經濟帶建設」,新華網,2013 年 12 月 2 日, <http://www.news.cn/>。
- 蕭全政 (2004),「論中共的『和平崛起』」,《政治科學論叢》,第 22

期，頁 1-30。

賴錦宏 (2015), 「尷尬大轉彎 白宮盼攜手亞投行」, 《聯合報》, 2015 年 3 月 24 日。

鮑世奮 (2002), 「上海合作組織推動中亞地區經貿合作」, 《國際金融報》, 2002 年 6 月 13 日, 第 4 版。

韓娜 (2013), 「習近平：共建絲綢之路經濟帶」, 《宏觀經濟》, 2013 年 9 月 8 日, <http://finance.qq.com/1/financenews/domestic/>。

羅清和、尹華傑、張瓊引 (2012), 「喀什經濟開發區定位研究」, 《2012 中國經濟特區(喀什)論壇》, 頁 114-119。

二、外文部分

“Clinton remarks at Anna Centenary Library”, 2011, <http://www.slfy.com/news/clinton-remarks-at-Knna-centenary-library-full-text-news-default-lhxuuteeabc.html>.

Harsh Joshi, 2010, “New Delhi Should Bait Beijing”, The Wall Street Journal.

Pew Research Center for the People and the Press, 2011, “Record Number Favors Removing U.S. Troops from Afghanistan”.

“Secretary Clinton at New Silk Road Ministerial Meeting”, 2011, <http://iipdigital.usembassy.gov/st/english/texttrans/2011/09/20110923160643su0.3639272.html#axzz3i0P3bK7z>.

Starr, S. F., and Kuchins, A. C., 2010, “The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy” California: Central Asia-Caucasus Institute.

William J. Burns’ speech at the forum Titled, 2011, “THE FUTURE OF THE U.S.-INDIA PARTNERSHIP”, THE BROOKINGS INSTITUTION.

附錄一 舉辦座談會蒐集具代表性廠商之意見

壹、大陸推動「絲綢之路經濟帶」對臺灣廠商之可能商機

日期：中華民國 104 年 7 月 13 日（周一），下午 2：00～3：30

地點：中華經濟研究院 522 會議室

（台北市大安區長興街 75 號，TEL：27356006 # 4282）

議程：

一、主席說明背景（5-10 分鐘）：計畫主持人林昱君

二、與談人

- | | |
|------------------|---------|
| 1. 中鼎工程股份有限公司 | 潘天南資深協理 |
| 2. 臺灣機械工業同業公會 | 陳枝昌副秘書長 |
| 3. 臺灣區石油化學工業同業公會 | 謝俊雄總幹事 |

三、討論題綱（各 20 分鐘，請各就您的專長分析以下議題）：

臺灣廠商搭上大陸「絲綢之路經濟帶」政策便車之可能性？大陸官方定位「新疆」為核心區，對您的佈局有無影響？

1. 請就對大陸貿易角度，具體說明大陸政府特別強調推動「一帶」戰略，對貴公司短長期之影響與參與度？
2. 就對大陸投資角度，貴公司未來是否會受到此戰略所吸引？貴公司的營運作業，是否有愈加關注大陸地區性發展之演變？

3.由於臺灣產品拓銷大陸市場之勢逐漸疲弱，就貴公司(產業)的立場，您建議政府相關單位，可再提供協助之處為何？

貳、大陸推動「海上絲綢之路」對臺灣企業之可能商機

日期：中華民國 104 年 8 月 10 日（周一），下午 2：00～3：30

地點：中華經濟研究院 322 會議室

（台北市大安區長興街 75 號，TEL：27356006 # 4282）

議程：

一、主席說明背景（5-10 分鐘）：計畫主持人林昱君

二、與談人

1.臺灣區電機電子工業同業公會／汽車電子委員會／峰鼎電子股份有限公司董事長
游文光主任委員／董事長

2.紅菱重工股份有限公司
蔡福德協理

3.臺灣野村總研諮詢顧問股份有限公司
陳志仁副總經理

三、討論題綱（各 20 分鐘，請各就您的專長分析以下議題）：

1.臺灣廠商搭上大陸「海上絲綢之路」政策便車之可能性？大陸官方定位「福建」為核心區，對貴公司（行業）的佈局有無影響？

2.就對大陸貿易角度，具體說明中國大陸政府特別強調推動「一

路」戰略，對 貴公司（產業）短長期之影響與參與度？

3.就對大陸投資角度，貴公司未來是否會受到此戰略所吸引？

貴公司的營運作業，是否有愈加關注大陸地區性發展之演變？

4.由於臺灣產品拓銷大陸市場之勢逐漸疲弱，就貴公司（產業）

的立場，您建議政府相關單位，可再提供協助之處為何？

參、我廠商對「一帶一路」之評估：機會與挑戰

一、大陸政府特別強調推動「一帶一路」戰略，對臺灣廠商短長期之影響與參與度？

首先，被視為首階段就有商機之中鼎工程公司認為，中國大陸之所以提出「一帶一路」，主要原因是其交通能量、工程產能過剩，欲將其過剩產能藉由亞投行推展至國外。對於中鼎公司而言，無論是「一帶」或「一路」，若能因此搭上政策便車自是最佳，故應會順勢而為，準備進入。

實際上，該公司目前承包工程有 50% 以上是國外工程，包括大陸、東南亞、印度、沙烏地阿拉伯、美國等。以「一帶」和「一路」而言，中鼎公司在「一帶」沿線地區較無基礎，包括中亞、蘇俄等，過去幾乎均未曾至該地發展，但未來應會去接觸。而「一路」的沿線，包括印尼、菲律賓、越南、馬來西亞、印度等，原本就是中鼎工程公司的對外拓展地，均有設立據點，故「一路」部份較有基礎，相對而言，不論有無「一帶一路」，該公司都在那兒努力耕耘了。

既然大陸政府特別強調推動「一帶一路」戰略，中鼎公司認為此時正是進入這些市場的關鍵時刻，由於其在交通運輸、石化等基礎建設方面都可參與，因此以何種方式參與，以及如何搭上「一帶一路」的政策順風車，需視這些國家之需求而定，未來也將持續注意相關發展。

不過，臺灣野村總研諮詢顧問股份有限公司認為，雖然「一路」的商機大家比較看得到，因為「一路」是從明朝鄭和下西洋開始，距今已經四、五百年，但看起來，前景卻是較為悲觀。因為台商在東南亞所投資的商業行為，尚停留在製造業時代，並未進入終端通路的一般消費市場，頂多從事一點批發行為。在東南亞實際掌握消費性商品通路的經營者裡，華人之中，主要來自福建與廣東，臺灣介入者相對較少，且未及福建、廣東批發商之範圍較廣與較深入。

臺灣區電機電子工業同業公會則認為，在「一帶一路」從事基礎建設之初階段，因基礎建設的四大主軸：鐵路、公路、港口、電廠中，除了太陽能電廠外，臺灣可謂並無此方面的利基，但臺灣的太陽能技術領先大陸不到 5%，故臺灣廠商著力點很少，因此短期影響力低。至於當基礎建設提升以後的第二階段，即類似美國的馬歇爾計畫，台商的機會將隨之而來，故長期而言是有商機的。例如臺灣是手機製造大國，iPhone 主要都是由臺灣廠商代工製造，臺灣本身的手機也不錯；一旦當地經濟提升後，就會需要買手機，因此臺灣的機會也就來了。且若臺灣參加亞投行，成為其會員國，多瞭解各方面資訊，也許在下一個階段即能掌握機會。

紅菱重工股份有限公司認為，由於該公司是日本三菱重工的

OEM、ODM 廠商，因日本對大陸不順利而退出，故其就順勢進入大陸。該公司在濟南有設廠，有 9 萬多坪，現階段主要是做發電機，也算是基礎建設的一部分。如何搭上「一帶一路」的政策順風車，需視這些國家之需求而定，未來也將持續注意相關發展。

二、貴公司未來是否會受到此戰略所吸引？貴公司的營運作業，是否有愈加關注大陸地區性發展之演變？

中鼎公司認為，中國大陸透過亞投行到中亞地區（例如：哈薩克）投資開發，對其而言是有吸引力的，且大陸在亞投行具有否決權²⁴⁶，其主導力也會愈來愈大，因此亦會更加關注大陸地區性發展之演變，尋找參與的管道。實際上，中鼎公司的主要業務另有石化產業等，但目前看來，「一帶一路」可能具有發展商機，所以公司的重心已較偏重拓展此方面業務。

該公司認為，大陸為了解決其產能過剩的問題，必須向國外輸出，例如高鐵、鋼鐵業、能源等；但其以低價搶標，品質不一定很好。至於「一帶一路」將來的投資案，預期大陸政府應該會內定給一些國企和央企，此亦為該公司未來洽詢的合作對象。

由於過去中鼎公司與日本企業合作，係以與日本大商社共同承攬工程的模式進行²⁴⁷，未來該公司對於「一帶一路」的做法，亦會比照辦理。亦即，無論於「一帶一路」的哪一個國家或地區投資開發，皆

²⁴⁶ 表面上，中國大陸表示將放棄否決權，但因為大陸有可能在亞投行中擁有 26% 的表決權，就是實質上擁有否決權。由於亞投行的決策需要 2/3 成員國同意和 75% 的投票支持，26% 的表決權使得大陸目前實際上具有 1 票的否決權。（自由時報，2015/06/26）

²⁴⁷ 日本銀行貸款的作法是要求一定要有日本的公司才能參加，主要以大商社為主（日本五大商社：三菱、三井、住友、丸紅、伊藤忠），所以中鼎公司會找機會與五大商社共同承攬工程。

會和與其有關的國企和央企合作，進而參與其投資開發案，目前已經得到一些成果。

至於，中鼎公司會著重在「一帶」或「一路」？以其佈局而言，兩邊都會重視，例如，現在中鼎公司已經與蘇聯搭上線了，所以是有機會二者並行。

臺灣機械工業同業公會則認為，大陸目前提出的「一帶一路」，事實上臺灣早年一直都在做，例如早年外貿協會帶很多團到中亞地帶，包括土耳其等地去拓展市場，並非近年才開始。而在目前大陸掌控中亞經濟圈，臺灣廠商對於該地資訊掌握又較少的情況下，未來臺灣機械工業廠商是否會受到此戰略所吸引，是否能夠積極參與、獲得商機，將有賴於外貿協會對中亞相關案件去深入瞭解，並將資訊提供給廠商有關。

臺灣區石油化學工業同業公會則認為，「一帶一路」的主要目的有二，一、大陸近年來經濟好轉，成了世界第二大經濟體，為替多餘資金找出路，故藉由亞投行來投資。二、大陸目前國內嚴重生產過剩，可藉由「一帶一路」將過剩產品銷到國外。不過，依據個人考察發現，「新疆」雖作為「一帶」的絲路起點，因其地廣人稀，在當地並沒有市場，且產業並未現代化，僅有初級產業，再加上交通建設並未完善，即使商品生產完善，亦無法外銷，因此對臺灣廠商至該地區設石化廠並無吸引力。由於交通建設並非一蹴可幾，尚須經過較長時間，故認為應會持續關注大陸地區性發展之演變，不過評估若要「一帶一路」帶來實際商機，應須等待較久期間。

三、就「一帶一路」戰略，您建議政府相關單位，可再提供協助之處為何？

中鼎公司認為，過去其在國外的工程幾乎沒有得到政府在資金與有用資訊方面的協助，都是自己去搜集訊息。若政府能夠提供第一手及完整的資訊，將對廠商的協助較大。希望可以透過陸委會或是海基會的連繫，讓國內廠商可較快速的瞭解大陸有哪些國企或央企在「一帶一路」的哪些國家有任務的分配及合作的商機。

不過，假設大陸的規劃是要臺灣與福建結合，想要臺灣朝福建海西區的方向發展，因為一方面可能與公司的業務較無關，二方面若只是局限與福建海西區合作來發展，則合作的意願將不太高。

臺灣機械工業同業公會認為，由於目前有很多的投資案，例如越南、柬埔寨等都是透過亞洲開發銀行的資金來建設。認為因中華民國亦是亞洲開發銀行的一個成員²⁴⁸，若透過政府可以知道未來亞洲開發銀行在中亞的投資案，對業界將是個機會。

至於未來中亞地區的商業機會，除了希望政府單位除了提供更多的訊息給國內業者參考之外，例如外貿協會的相關據點也可以協助業者組團到當地參訪與接觸，讓其更為瞭解這些新興市場的情況。並在臺灣辦更多有商業機會的研討會及宣傳報導，讓臺灣業者瞭解要與那些單位接洽，或許會增加更多商機。

²⁴⁸ 亞洲開發銀行於1966年成立，中華民國也於1966年加入，為創始會員國之一，出資比率約1%。因1986年3月中國大陸加入後，被該組織片面更改我方名稱為「Taipei, China」，中華民國政府除了向亞銀提出「嚴正抗議」外，並拒絕出席1986年及1987年兩屆年會以表達不滿。之後，中華民國代表團參加亞銀活動，就以「抗議中」(under protest)的標籤貼在「中國臺北」上，以示維護國家尊嚴。

臺灣野村總研諮詢顧問股份有限公司建議，政府可將臺灣的智庫法人整併成一家公司，善用臺灣很多好的人才，尤其是活潑多元卻缺少機會的年輕一代，由此開始培養人才，發展到全世界。另外，建議政府要重視跨部會整合，因各部會雖然都有在做事，但卻缺乏整合，各自單打獨鬥，故應建立一個共同的作戰目標，分配工作任務，以協助業者順利發展。

臺灣區電機電子工業同業公會認為，由於「一帶一路」的初期，臺灣唯一能著力者為太陽能產業，但臺灣的太陽能技術領先大陸不到5%。並且，認為巴基斯坦最值得去投資，因為亞投行投資的第一個國家就是巴基斯坦²⁴⁹。因此建議政府的國發基金能投資太陽能產業，協助台商投資巴基斯坦。不過，因現在廠商對巴基斯坦並不瞭解，以致不敢去投資，且我們與其並沒有邦交，故政府應該提出政策，例如與巴基斯坦簽訂 FTA、投資保障協定、仲裁協定等以協助台商投資。另外，由於臺灣保險公司不願承保，則臺灣的銀行可請英國的債保公司來承保，這樣就可規避風險，帶動臺灣的產業參與「一帶一路」的發展。

紅菱重工股份有限公司則認為，在重工方面，因其價格遠較日本三菱為低，可能不到一半，因此在「一帶一路」是有商機的。但因該公司規模小，在得到大案子時需要龐大的資金，此時將會需要資金協助，此部份若能獲得政府協助，將會有益於其發展。

²⁴⁹ 根據《亞洲基礎設施投資銀行協定》，亞投行的業務分為普通業務和特別業務。其中，普通業務是指由亞投行普通資本（包括法定股本、授權募集的資金、貸款或擔保收回的資金等）提供融資的業務；特別業務是指為服務於自身宗旨，以亞投行所接受的特別基金開展的業務。兩種業務可以同時為同一個專案或規劃的不同部分提供資金支援，但在財務報表中應分別列出。

附錄二 新疆烏魯木齊考察報告

壹、考察前提說明

習近平甫上臺一年內就提出「一帶一路」國家戰略，其格局相當宏偉廣大，整體「一帶一路」的規劃將橫貫歐亞。在總體規劃目標上，習近平親自定調於「交通和物流、貿易和投資便利化協定、金融領域、能源、糧食安全」之五大戰略目標，預期它將成為習近平任內的主政重點。然而，目前它其實僅是確立一個基本的框架，至於，具體的推展步驟與推展的優先順序，尚未正式公佈。

眾所周知，基礎建設投資額高、投資期長、回收風險高，加上，在確定戰略目標後，習近平亦提出，可先實施以「五通」為基礎之執行方向，達成「以點帶面、從線到片，逐步形成區域大合作，造福於各國人民」；表示，「一帶一路」這樣大格局的戰略不可能同時啟動。本研究根據基礎資料與文獻探討，研判「一帶」，尤其中亞地區將是發展重點；亦即，「大陸連通中亞」這部份的建設，乃較有條件被選擇作為「一帶」的先行地區。

由於新疆乃大陸進入中亞之戰略前沿，因此，預期經由新疆來「連通中亞」的建設將成為首要佈局方向。所謂「大陸連通中亞」，則主要集中於哈薩克，大陸與哈薩克連接之交通運輸建設已有些基礎，2012年以來大陸對哈薩克投資更趨於積極。2015年3月28日，大陸官方首度公佈「一帶一路」建設之頂層設計規劃。發佈了《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》，與哈薩克為臨之新疆，更被大陸官方定位為「一帶」的核心區。因此，值得對此

地區可能形成的佈局進行訪談，探討我方可能具有的商機與潛力。

貳、考察心得重點

一、推動「一帶」的重要平臺：「中國—亞歐博覽會」

根據新疆國際博覽事務局秘書處對外聯絡部的說明，自 2013 年底習近平提出「一帶一路」戰略之後，在推動「一帶」的重要平臺上，原本已在運作之「中國—亞歐博覽會」，就開始負荷新任務，以「開放合作，共建絲綢之路經濟帶」為主題、兩年間舉辦「一會一展」的姊妹展形態來進行。

簡言之，2014 年 9 月舉辦的第四屆「中國—亞歐博覽會」，是雙年舉行，主要以論壇會議為主，但亦有商品貿易展，簡稱為「博覽會」；2015 年 8 月舉辦的「2015 中國—亞歐商品貿易博覽會」，是單年舉行，並無論壇會議，皆為商品貿易展，簡稱為「商博會」。「博覽會、商博會」是採用官方與民間合辦的方式，由「中國—亞歐博覽會」秘書處主辦，新疆國際博覽事務局和新疆亞歐國際博覽有限公司承辦。

2014 年召開的「中國—亞歐商品貿易博覽會」，在論壇會議上，「一帶」重點之中亞國家高層領袖亦蒞臨會場，成為首屆升級版的亞歐博覽會。哈薩克總理馬西莫夫表示，哈薩克願與絲綢之路沿線國家一起，團結起共同的力量，在亞歐大陸上建立一個安全和發展的區域，推進絲綢之路沿線國家之間發展與合作；吉爾吉斯總理奧托爾巴耶夫表示，吉爾吉斯願意參與到絲綢之路經濟帶的建設中；格魯吉亞副議長基吉古裏表示，格魯吉亞希望與中國大陸及絲綢之路沿線國家，在貨物運輸、水資源、清潔能源、電力等方面進一步加強合作。

2014 年的「博覽會」，對外經濟貿易成交總額 60.86 億美元，比上屆多 4 億美元，增長近 7%，內聯項目集中簽約 243 個，簽約總金額 2,875.23 億元（平均一項合作案 11.83 億元），較上屆增加 3.5%。國內貿易總額達 173.7641 億，增長 4.2%。本屆博覽會參展企業達 1,300 餘家，到會國內客商 2.3 萬餘人，境外客商 5,000 余人，進館人數 15 萬人次。雖然進館人數較上屆總人數同比有所下降，但專業觀眾人數大幅增加，達到 50%。

二、結語

大陸「一帶一路」戰略所涵蓋的地理格局相當大，並且定位在「五通」之基礎建設目標。由於基礎建設投資額高、投資期長、回收風險高，此大格局的戰略不可能同時啟動。本研究根據基礎資料與文獻探討，研判「一帶」，尤其是「大陸連通中亞」這部份的建設，乃較有條件被選擇作為先行地區。所謂「大陸連通中亞」，主要是集中於對接哈薩克，大陸與哈薩克連接之交通運輸建設目前已有些基礎，大陸對哈薩克出口貿易有 8 成集中於新疆，因此，新疆已被大陸官方定位為「一帶」的核心區，有可能為首要佈局地之一。

在大陸推動「一帶」戰略之下，台灣廠商雖在初階段之交通運輸基礎建設上較無利基，但它既被大陸政府高度重視、媒體譽稱為「中國版馬歇爾計畫」，未來或也有益於台商搭政策便車，實現「開發新興出口市場、製造業全球化」目標。因此，本次訪談主要以蒐集官員及智庫專家之意見，共同探討我方可能具有的商機與發展潛力，並將考察心得置入研究報告。

附錄三 期末審查委員建議的探討事項

壹、補充說明：習近平執政一年內所提出之新政

一、自貿試驗區部分

由於國際社會之多邊貿易體制裹足不前，世界主要經濟體開始自主的進行區域整合新規則談判，包括以東協國家為主體、中國大陸有主導力之 RCEP²⁵⁰，以及美國所主導之 TPP²⁵¹。值得一提的是，美國從 2005 年開始密集推進 TPP，更成為美國重返亞洲「亞太再平衡戰略」在經濟方面之最重要策略。但其更進一步自由開放的高標準門檻使得中國大陸面臨加入之困難，而大陸若不及時做出戰略調整，未來將面臨嚴峻的貿易規則考驗，在參與全球貿易和投資活動過程中，國際競爭力將受到嚴重削弱。

因此中國大陸設立自由貿易試驗區，主要是希望藉由開放倒逼改革，以先行先試的方式，累積相關經驗與能力，以應對全球經濟貿易新規則。因此，自貿試驗區可看作是中國大陸新一輪改革開放的序曲，係為其促進與國際接軌，以及進一步參與如 TPP 與 RCEP 等國際體系之經濟全球化作準備。

2013 年 3 月，李克強在上海調研，表示支持建設上海自由貿

²⁵⁰ 區域全面性經濟夥伴關係協定，Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP. 以東協國家為主體之 RCEP，何軍明、郭曉珍(2014)指出，其目標包括必須消除絕大部分關稅和非關稅貿易壁壘，而服務貿易自由化必須涵蓋絕大部分服務部門，消除歧視措施，以及包含促進貿易、投資以及增強透明度的條款，推進成員國參與全球和區域供應鏈的程度等。

²⁵¹ 跨太平洋經濟夥伴關係協定，Trans-Pacific Partnership, TPP.

易試驗區，9月29日掛牌，10月1日正式運作。開放金融、航運、商貿、專業、文化和社會6大服務業領域，涵蓋了貿易自由化、投資自由化、行政簡化、金融國際化及可複製等內容。2014年12月28日，中國大陸十二屆全國人大常委會第十二次會議通過上海自貿區擴區方案²⁵²，並且，新增三個自貿區（廣東²⁵³、天津²⁵⁴、福建²⁵⁵），使得自由貿易試驗區擴增至四個。2015年4月21日，廣東、福建、天津自貿區統一揭牌，象徵第二批自貿試驗區建設正式啟動。

此四大自貿試驗區追求投資自由化、貿易便利化、金融國際化、行政管理簡化之目標雖相同，不過亦各具不同之特色與功能。其中，廣東自貿區強調粵港澳概念，以制度創新為核心，促進與港澳經濟深度融合，深入推進粵港澳服務貿易自由化，強化粵港澳國際貿易等功能。天津自貿區是京津冀協同發展的重要關鍵²⁵⁶，天津港是京津冀最大的綜合性貿易港口，其在融資租賃領域的發展與潛力，與上海著重總體金融之金融中心角色可彼此互補。此外，天津自貿區和其他自貿區的區別主要為其著重製造業

²⁵²上海自貿區擴大至陸家嘴、金橋、張江，共120.72平方公里，成為大陸最大的自貿區。

²⁵³廣東自貿區包括廣州南沙新區、深圳前海蛇口片區以及珠海橫琴新區三大板塊，總面積116.2平方公里。

²⁵⁴包括天津機場片區、濱海新區中心商務片區和天津港片區，總面積為119.9平方公里。

²⁵⁵涵蓋廈門、福州、平潭三大片區，共118.04平方公里，分散在不同的市，橫跨地區幅度較大。

²⁵⁶天津市是綜合改革實驗區，近年來在金融創新領域快速發展，形成了包括融資租賃、航運金融、國際保理等新型金融業態在內的多元化、多層次之開放型資本體系，在京津冀區域吸引外資過程中發揮引擎作用。

和商業物流之並重開放²⁵⁷。至於，福建自貿區最大的戰略意義在於對台貿易投資，推動海峽兩岸經貿的深度發展。兩岸跨境人民幣業務則是福建自貿區金融業發展的一大特色和未來方向。

綜合比較此四大自貿區，周漢民(2015)指出²⁵⁸，四大自貿區在戰略定位上各有側重。上海自貿區著重在金融創新、科技創新，推動長三角乃至長江經濟帶之協同發展。廣東自貿區以制度創新為核心，促進大陸與港澳經濟深度融合。天津自貿區承擔著落實京津冀協同發展國家戰略的重任。福建自貿區以「對臺灣開放、全面合作」為方向，進一步深化兩岸經濟合作。

二、黃金水道部分

所謂「黃金水道戰略」，指以開發「長江經濟帶」作為國家戰略²⁵⁹。本屆中國大陸新政府上台後，面對新一輪全球新興產業的競爭，對於長江經濟帶的協調聯動發展，特別以「國家戰略」等級提出²⁶⁰。

雖然長江經濟帶在「七五」時期就確定為大陸國家經濟發展

²⁵⁷ 韋勇(2015)，「我國第二批“自由貿易區”掛牌」，《地理教育》，2015年6期。

²⁵⁸ 周漢民(2015)，「我國四大自貿區的共性分析、戰略定位和政策建議」，《國際商務研究》，2015年7月，總第36卷第204期。

²⁵⁹ 就地理上來看，「長江經濟帶」東起上海、西至雲南，涉及沿江九省市（青、藏除外）的43個地市。該經濟帶是長江流域最發達的地區，土地面積約40萬平方公里，也是全中國大陸高密度的經濟走廊之一。

²⁶⁰ 2013年7月，習近平在武漢提出，長江流域要加強合作，發揮內河航運作用，把全流域打造成「黃金水道」國家戰略。2013年9月，中國大陸國家發改委和交通部隨即啟動《依託長江建設中國經濟新支撐帶指導意見》的起草工作。2014年3月5日，李克強在第十二屆全國人大二次會議的政府工作報告中首次提出：「依託黃金水道，建設長江經濟帶」，將長江經濟帶建設明確為國家戰略。

的二軸線之一（另一軸線為「沿海」），但歷經數十年來，大陸中央政府其實未給予實際之高度重視與開發，致使「長江經濟帶」與「沿海」發展漸漸拉開了差距。根據葛豐（2013）²⁶¹指出，過去長江經濟帶未能真正形成整體之經濟體，主要亦來自於各地方政府未能有效整合，而高層亦未強力介入所致。

如今，習近平以整體合作互補的角度，將這個超過全中國大陸經濟總量四成、超過國土面積五分之一、近 6 億人口的區域，納入同一個經濟帶來通盤考慮，是中國大陸國家經濟地理戰略的一個新佈局。按照中國大陸政府的樂觀預期，在「長江經濟帶」提升為「黃金水道」國家戰略後，將使中國大陸經濟發展形成「T」形結構，這樣的長江橫向經濟帶，貫穿東、中、西部三大地帶，將成為中國大陸經濟新支撐帶。

²⁶¹葛豐(2013)，「長江經濟帶升級須先破行政藩籬」，《中國經濟週刊》，2013 年第 40 期。

貳、補充資料：大陸與哈薩克往來之進出口商品結構

一、2014年大陸對哈薩克之出口貿易結構：HS 2位碼

單位：百萬美元；%

HS	中文名稱	出口金額	成長率	比重
03	魚類、甲殼類、軟體類及其他水產無脊椎動物	2.90	-27.15	92.90
05	未列名動物產品	0.05	—	1.36
06	活樹及其他植物；球莖、根及類似品；切花及裝飾用葉	0.24	-3.04	85.40
07	食用蔬菜及部分根菜與塊莖菜類	24.93	63.80	63.41
08	食用果實及堅果；柑橘屬或甜瓜之外皮	136.79	-4.78	76.81
09	咖啡、茶、馬黛茶及香料	1.49	26.85	2.96
10	穀類	0.08	-49.97	6.20
11	製粉工業產品；麥芽；澱粉；菊糖；麵筋	0.39	3.24	19.14
12	油料種子及含油質果實；雜項穀粒、種子及果實；工業用或藥	5.20	401.06	70.65
13	蟲漆；植物膠、樹脂、其他植物汁液及萃取物	0.04	-82.54	2.10
14	編結用植物性材料；未列名植物產品	0.01	158.72	19.42
15	動植物油脂及其分解物；調製食用油脂；動植物蠟	0.19	-41.62	17.48
16	肉、魚或甲殼、軟體或其他水產無脊椎動物等之調製品	3.80	89.39	63.62
17	糖及糖果	0.97	25.60	32.29
18	可可及可可製品	0.60	-22.96	59.60
19	穀類、粉、澱粉或奶之調製食品；糕餅類食品	3.82	1.20	77.57
20	蔬菜、果實、堅果或植物其他部分之調製品	36.45	-12.10	84.07
21	雜項調製食品	15.92	4.66	51.03
22	飲料、酒類及醋	0.87	245.11	88.66
23	食品工業產製過程之殘渣及廢品；調製動物飼料	1.17	164.21	93.98
24	菸（包括菸葉及菸類）及菸葉代用品	1.23	—	100.00
25	鹽；硫磺；土及石料；塗牆料，石灰及水泥	2.46	-31.49	19.65
26	礦石、熔渣及礦灰	0.29	-41.27	82.16
27	礦物燃料、礦油及其蒸餾產品；含瀝青物質；礦蠟	196.02	32.66	95.90
28	無機化學品；貴金屬、稀土金屬、放射性元素及其同位素之有	43.09	-18.94	46.58
29	有機化學產品	38.04	100.98	51.23
30	醫藥品	8.03	-29.66	18.81
31	肥料	0.40	53.39	34.25
32	鞣革或染色用萃取物；鞣酸及其衍生物；染料、顏料及其他著色料；漆類及凡立水；油灰及其他灰泥；墨類	20.38	2.36	41.14
33	精油及樹脂狀物質；香水、化粧品或盥洗用品	6.00	-2.59	84.75
34	肥皂，有機界面活性劑，洗滌劑，潤滑劑，人造蠟，調製蠟，擦光或除垢劑，蠟燭及類似品，塑型用軟膏，“牙科用蠟”及以石膏為基料之牙科用劑	28.18	-14.26	61.07
35	蛋白狀物質；改質澱粉；膠；酵素	19.83	9.23	44.33
36	炸藥；煙火品；火柴；引火合金；可燃製品	3.82	2.05	36.25
37	感光或電影用品	7.45	3.95	69.45
38	雜項化學產品	52.99	-24.85	53.42
39	塑膠及其製品	436.46	-2.74	53.82
40	橡膠及其製品	130.52	-2.93	40.92
42	皮革製品；鞍具及輓具；旅行用物品、手提袋及類似容器；動物腸線（蠶腸線除外）製品	360.75	5.35	73.99
43	毛皮與人造毛皮及其製品	3.78	598.58	16.35
44	木及木製品；木炭	31.50	-1.15	28.36
45	軟木及軟木製品	0.11	-10.91	99.62
46	草及其他編結材料之編結品；編籃及柳條編結品	0.87	-8.23	79.12
48	紙及紙板；紙漿、紙或紙板之製品	53.82	-0.28	43.91
49	書籍，新聞報紙，圖書及其他印刷工業產品；手寫稿、打字稿	6.71	-20.31	49.22
51	羊毛，動物粗細毛；馬毛紗及其梭織物	0.31	-82.26	12.59
52	棉花	56.70	158.59	11.37

HS	中文名稱	出口金額	成長率	比重
53	其他植物紡織纖維；紙紗及紙紗梭織物	0.07	—	45.82
54	人造纖維絲	27.27	14.40	8.41
55	人造纖維棉	47.90	9.91	27.32
56	填充用材料、氈呢、不織布；特種紗；撚線、繩、索、纜及其	17.07	20.24	42.45
57	地毯及其他紡織材料覆地物	7.62	-14.16	54.51
58	特殊梭織物；簇絨織物；花邊織物；掛毯；裝飾織物；刺繡織物	8.70	-18.65	17.84
59	浸漬、塗佈、被覆或黏合之紡織物；工業用紡織物	21.08	-44.41	27.05
60	針織品或鉤針織品	24.42	-15.18	11.47
61	針織或鉤針織之衣著及服飾附屬品	1,558.87	-30.22	44.18
62	非針織及非鉤針織之衣著及服飾附屬品	1,048.73	11.43	60.19
63	其他製成紡織品；組合品；不堪用衣著及不堪用紡織品；破布	435.77	-4.51	43.79
64	鞋靴、綁腿及類似品；此類物品之零件	2,234.16	110.63	72.89
65	帽類及其零件	19.92	-39.24	61.31
66	雨傘、陽傘、手杖、座凳式手杖、鞭、馬鞭及其零件	10.09	29.85	46.92
67	已整理之羽毛、羽絨及其製品；人造花；人髮製品	13.14	3.57	74.19
68	石料、膠泥、水泥、石棉、雲母或類似材料之製品	133.53	1.09	71.80
69	陶瓷產品	128.57	20.43	48.04
70	玻璃及玻璃器	134.82	-20.36	51.12
71	天然珍珠或養珠、寶石或次寶石、貴金屬、被覆貴金屬之金屬及其製仿首飾；鑄幣	16.96	815.08	98.52
72	鋼鐵	152.09	-5.78	30.57
73	鋼鐵製品	490.64	-36.38	45.02
74	銅及其製品	4.44	-7.42	52.40
75	鎳及其製品	0.10	-67.93	72.81
76	鋁及其製品	95.18	3.17	59.65
78	鉛及其製品	0.12	234.38	69.80
79	鋅及其製品	0.14	99.51	21.41
80	錫及其製品	2.83	125.10	98.66
81	卑金屬製工具、器具、利器、匙、叉及其零件	10.59	1,078.20	78.56
82	雜項卑金屬製品	121.84	4.92	69.26
83	核子反應器；鍋爐；機器及機械用具；及其零件	135.79	-1.69	55.10
84	電機與設備及其零件；錄音機及聲音重放機；電視影像、聲音記錄機及重放機；以及上述各物之零件及附件	1,718.84	-6.03	56.60
85	鐵路或電車道機車、車輛及其零件；鐵路或電車道軌道固定設備及配件與零件；各種機械式（包括電動-機械）交通信號設備	1,097.17	13.58	58.46
86	鐵路及電車道車輛以外之車輛及其零件與附件	44.52	-28.51	43.45
87	航空器、太空船及其零件	601.50	-24.75	51.05
88	船舶及浮動構造體	4.82	517.97	23.37
89	光學、照相、電影、計量、檢查、精密、內科或外科儀器及器具，上述物品之零件及附件	1.04	67.29	5.11
90	鐘、錶及其零件	123.35	-2.37	54.53
91	樂器；其零件及附件	16.74	30.72	63.20
92	武器與彈藥及其零件與附件	2.64	-37.52	42.80
93	家具；寢具、褥、褥支持物，軟墊及類似充填家具；未列名之燈具及照明配件；照明標誌，照明名牌及類似品；組合式建築物	1.92	260.56	94.85
94	玩具、遊戲品與運動用品；及其零件與附件	293.61	10.50	63.32
95	雜項製品	91.07	-20.09	69.42
96	藝術品、珍藏品及古董	73.00	-5.31	48.88
小計		12,718.34	1.42	52.86

註：比重=該產品對哈薩克出口金額/該產品大陸對中亞五國出口金額

資料來源：本研究整理自 WTA。

二、2014 年大陸自哈薩克之進口貿易結構：HS 2 位碼

單位:百萬美元;%

HS	中文名稱	出口金額	成長率	比重
01	活動物	0.04	-76.68	100.00
03	魚類、甲殼類、軟體類及其他水產無脊椎動物	0.41	20.99	100.00
04	乳製品；禽蛋；天然蜜；未列名食用動物產品	0.02	-62.49	6.94
05	未列名動物產品	3.07	4.62	95.27
08	食用果實及堅果；柑橘屬或甜瓜之外皮	24.25	11,044.01	60.82
10	穀類	70.38	172.24	100.00
11	製粉工業產品；麥芽；澱粉；菊糖；麵筋	0.39	—	100.00
12	油料種子及含油質果實；雜項穀粒、種子及果實；工業用或藥植物；芻草及飼料	60.84	41.52	80.48
13	蟲漆；植物膠、樹脂、其他植物汁液及萃取物	0.18	237.97	2.05
14	編結用植物性材料；未列名植物產品	1.07	-20.42	8.81
15	動植物油脂及其分解物；調製食用油脂；動植物蠟	6.58	10,430.92	99.69
17	糖及糖果	0.11	116.97	43.98
18	可可及可可製品	2.05	-15.02	98.05
19	穀類、粉、澱粉或奶之調製食品；糕餅類食品	0.29	-8.71	73.58
20	蔬菜、果實、堅果或植物其他部分之調製品	0.01	-6.65	30.94
22	飲料、酒類及醋	0.03	-71.64	8.52
23	食品工業產製過程之殘渣及廢品；調製動物飼料	3.03	70.65	48.84
25	鹽；硫磺；土及石料；塗牆料，石灰及水泥	175.87	-7.39	87.02
26	礦石、熔渣及礦灰	1,148.69	-10.31	96.98
27	礦物燃料、礦油及其蒸餾產品；含瀝青物質；礦蠟	4,573.64	-54.58	30.87
28	無機化學品；貴金屬、稀土金屬、放射性元素及其同位素之有機及無	1,657.44	-10.62	88.15
29	有機化學產品	0.40	-50.30	10.53
31	肥料	0.01	—	100.00
32	鞣革或染色用萃取物；鞣酸及其衍生物；染料、顏料及其他著色料；漆類及凡立水；油灰及其他灰泥；墨類	0.80	-19.56	100.00
34	肥皂，有機界面活性劑，洗滌劑，潤滑劑，人造蠟，調製蠟，擦光或除垢劑，蠟燭及類似品，塑型用軟膏，“牙科用蠟”及以石膏為基料之牙料用劑	0.02	457.34	98.47
38	雜項化學產品	0.01	—	100.00
39	塑膠及其製品	18.28	9.96	77.96
41	生皮（毛皮除外）及皮革	14.86	-4.95	25.81
43	毛皮與人造毛皮及其製品	0.10	-9.10	47.00
48	紙及紙板；紙漿、紙或紙板之製品	0.02	324.94	99.29
51	羊毛，動物粗細毛；馬毛紗及其梭織物	5.95	-5.30	66.69
52	棉花	7.09	151.82	1.27
59	浸漬、塗佈、被覆或黏合之紡織物；工業用紡織物	0.01	-96.70	51.37
71	天然珍珠或養珠、寶石或次寶石、貴金屬、被覆貴金屬之金屬及其製仿首飾；鑄幣	2.90	26.92	87.45
72	鋼鐵	411.57	-42.81	100.00
74	銅及其製品	1,194.40	-20.71	99.23
76	鋁及其製品	5.21	-32.10	53.36
78	鋅及其製品	4.47	2,896.62	100.00
79	錫及其製品	298.42	13.81	100.00
81	卑金屬製工具、器具、利器、匙、叉及其零件	5.52	-37.61	100.00
82	雜項卑金屬製品	0.01	-75.62	62.72
85	鐵路或電車道機車、車輛及其零件；鐵路或電車道軌道固定設備及配件與零件；各種機械式（包括電動-機械）交通信號設備	0.04	-62.01	50.32
90	鐘、錶及其零件	0.02	467.62	100.00
92	武器與彈藥及其零件與附件	0.01	—	100.00
小計		9,698.52	-39.47	46.40

註：比重=該產品自哈薩克進口金額/該產品大陸自中亞五國進口金額

資料來源：本研究整理自 WTA。

參、補充說明：大陸在中西部建設、國家級新區之戰略目標

一、大陸在中西部建設之戰略目標

大陸中央政府於 2000 年提出西部大開發計畫，是其第一個區域規劃戰略，其主要目標是希望藉由提升西部地區內部發展水準以促進區域均衡，以及與鄰近國家策略聯盟和網絡連結以鞏固國防的兩大策略²⁶²。實際上，大陸的東西部地區發展極為不均衡，東部沿海地區在勞動力成本低廉時期，憑藉地理交通上的優勢發展迅速，而中西部地區由於地處內陸，喪失了先天的優勢競爭環境。如今沿海地區的勞動力成本已逐步攀高，低端製造業理論上應向中西部轉移，但地理環境的限制再一次阻礙了資本流動，導致已開發國家的生產開始向越南、寮國等東南亞國家轉移。

目前世界貿易方式仍以海上運輸為主，國際貿易總運量的三分之二以上、中國大陸進出口貨運總量約 90% 都是利用海上運輸。中國大陸若想突破貿易限制，則必須大力發展陸上運輸，且一旦陸上通道建成，高鐵將比海洋運輸更有優勢。以新絲綢之路經濟帶的規劃而言，從中國大陸之開展有三個走向，一是經中亞、俄羅斯到達歐洲；二是經中亞、西亞至波斯灣、地中海；三是中國大陸到東南亞、南亞、印度洋。在前兩者之規劃中，中西部地區均扮演了重要角色，屆時其將成為中國大陸與世界連結的窗口，包括製造業的轉移、資本與人口的流通等都將促成真正意義

²⁶²此外，開發西部地區豐沛資源，以支持中國大陸現代化建設之產業發展，以及將東部沿海地區的剩餘經濟發展能力，用以提高西部地區的經濟和社會發展水準之目的。

的西部大開發。除此之外，未來高鐵若將這些區域連結起來，對世界貿易形式而言，將會是一次重要的變革²⁶³。

因此，「新絲綢之路經濟帶」的建設可視作新一輪的西部大開發，其東西橫跨之範圍非常的廣闊，運用發展政策、利用可支配資源扶植較不發達之區域，特別是落後的農村地區，預期在未來30年將可促進中西部地區飛躍發展²⁶⁴。

二、大陸在國家級新區之戰略目標

「國家級新區」是屬於大陸內部對制度改革創新的探索，選一些區域來鼓勵實行優惠的特殊政策，它的戰略目標不同於「一帶一路」。它是由大陸國務院批准設立，總體發展目標、定位由國務院主導，相關特殊優惠政策和權限由國務院直接批覆，在轄區內實行更加開放和優惠的特殊政策，鼓勵新區進行各項制度改革與創新的探索工作。

自1992年大陸國務院批覆設立上海浦東新區以來，中國大陸已先後設立天津濱海新區、重慶兩江新區、浙江舟山群島新區、甘肅蘭州新區、廣州南沙新區、陝西西咸新區、貴州貴安新區、青島西海岸新區、大連金普新區、四川天府新區、湖南湘江新區和南京江北新區，迄2015年7月計已成立13個國家級新區。

²⁶³楊錦甯、王昊、馮立功（2015），「淺析新絲綢之路對中國經濟的意義」，《東方企業文化》，第11期，頁306。

²⁶⁴王勁松（2014），「淺析『絲綢之路經濟帶』」，《魅力中國》，第26期，頁36-37。

新區列表

新區名稱	轄區範圍	獲批時間	批准文件	定位
上海浦東新區	黃浦江以東到長江口之間的區域，西南面與奉賢區、閔行區接壤，西面與徐匯、盧灣、黃浦、虹口、楊浦、寶山 6 區隔黃浦江相望，北面與崇明縣隔長江相望。	1992 年 10 月 11 日	國務院《關於上海市設立浦東新區的批覆》（國函[1992]145 號）	科學發展的先行區、「四個中心」（國際經濟中心、國際金融中心、國際貿易中心、國際航運中心）的核心區、綜合改革的試驗區、開放和諧的生態區
天津濱海新區	以塘沽地區（包括塘沽城區、天津經濟技術開發區、天津港、天津港保稅區）為中心，向漢沽城區、大港城區和海河下游工業區輻射	2006 年 5 月 26 日	《國務院推進天津濱海新區開發開放有關問題的意見》、《關於天津濱海新區綜合配套改革試驗總體方案的批覆》	中國北方對外開放的門戶、高水平的現代製造業和研發轉化基地、北方國際航運中心和國際物流中心
重慶兩江新區	由重慶市嘉陵江長江環抱的大片北部區域以及北碚區的部分區域構成	2010 年 5 月 5 日	《關於同意設立重慶兩江新區的批覆》	統籌城鄉綜合配套改革試驗的先行區，內陸重要的先進位造業和現代服務業基地，長江上游地區的金融中心和創新中心，內陸地區對外開放的重要門戶，科學發展的示範窗口。
浙江舟山群島新區	舟山市全境	2011 年 6 月 30 日	《國民經濟和社會發展第十二個五年規劃綱要》	浙江海洋經濟發展的先導區、海洋綜合開發試驗區、長江三角洲地區經濟發展的重要增長極。
甘肅蘭州新區	甘肅省蘭州市永登縣和部分蘭州市區	2012 年 8 月 20 日	《國務院關於同意設立蘭州新區的批覆》（國函【2012】104 號）	西北地區重要的經濟增長極、國家重要的產業基地、向西開放的重要戰略平台和承接產業轉移示範區
廣州南沙新區	廣東省廣州市南沙區，前身為成立於 1993 年 5 月 12 日的廣州南沙經濟技術開發區	2012 年 9 月 6 日	《廣州南沙新區發展規劃》	粵港澳優質生活圈和新型城市化典範、以生產性服務業為主導的現代產業新高地、具有世界先進水平的綜合服務樞紐、社會管理服務創新試驗區，打造粵港澳全面合作示範區
陝西西咸新區	陝西省西安市和咸陽市兩市所轄 7 縣（區）23 個鄉鎮和街道辦事處	2014 年 1 月 10 日	《國務院關於同意設立陝西西咸新區的批覆》（國函【2014】2 號）	中國向西開放的重要樞紐、西部大開發的新引擎和中國特色新型城鎮化的範例

新區名稱	轄區範圍	獲批時間	批准文件	定位
貴州貴安新區	貴州省貴陽市花溪區、清鎮市和安順市平壩縣、西秀區	2014年1月10日	《國務院關於同意設立貴州貴安新區的批覆》(國函【2014】3號)	內陸開放型經濟新高地、創新發展試驗區、高端服務業聚集區、國際休閒度假旅遊區、生態文明建設引領區。
青島西海岸新區	山東省青島市黃島區	2014年6月3日	《國務院關於同意設立青島西海岸新區的批覆》(國函【2014】71號)	海洋科技自主創新領航區、深遠海開發戰略保障基地、軍民融合創新示範區、海洋經濟國際合作先導區、陸海統籌發展試驗區
大連金普新區	遼寧省大連市金州區和普蘭店市部分地區	2014年6月23日	《國務院關於同意設立大連金普新區的批覆》(國函〔2014〕76號)	我國面向東北亞區域開放合作的戰略高地、引領東北地區全面振興的重要增長極、老工業基地轉變發展方式的先導區、體制機制創新與自主創新的示範區、新型城鎮化和城鄉統籌的先行區
四川天府新區	四川省成都市、眉山市、資陽市三市所轄7縣(市、區)	2014年10月2日	《國務院關於同意設立四川天府新區的批覆》(國函〔2014〕133號)	以現代製造業為主的國際化現代新區，內陸開放經濟高地、宜業宜商宜居城市、現代高端產業集聚區、統籌城鄉一體化發展示範區
湖南湘江新區	湖南省長沙市嶽麓區、望城區和寧鄉縣部分地區	2015年4月8日	《國務院關於同意設立湖南湘江新區的批覆》(國函〔2015〕66號)	高端製造研發轉化基地和創新創意產業集聚區、產城融合城鄉一體的新型城鎮化示範區、全國「兩型」社會建設引領區、長江經濟帶內陸開放高地
南京江北新區	江蘇省南京市浦口區、六合區和棲霞區八卦洲街道	2015年7月2日	《國務院關於同意設立南京江北新區的批覆》(國函〔2015〕103號)	自主創新先導區、新型城鎮化示範區、長三角地區現代產業集聚區、長江經濟帶對外開放合作重要平台

資料來源：本研究整理。

附錄四 期末報告審查意見回覆表

一、審查委員書面意見

莊奕琦委員審查意見	中經院答覆
<p>(一) 研究架構方面，基本區分為基礎發展面和應用分析面，後者在第三章中呈現中亞佈局的重要，卻忽略另一重要樞紐「南亞」的重要性，中亞與南亞均應為「一帶一路」成功的樞紐關鍵，請研究團隊就「南亞」部分補充說明。</p>	<p>「南亞」在「一帶一路」之地位與「中亞」完全不同。根據 2015 年 6 月 10 日人民網解讀 3 月 28 日《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》文件，指出「南亞」的關聯性並不是很清楚，主要因為其地理位置正處於「一帶一路」發展路徑之間，並不是直接對接，因此，南亞作為獨立的變數，在該戰略的實際推行中，乃發揮輔助或助推的作用。未來若擬對「南亞」再深入探討，應可當作後續研究的考量。</p>
<p>(二) 資料蒐集方面，本報告以收集次級資料的分析為主，廠商或公會的訪問則過於簡化，可再多收集不同廠商的資訊。</p>	<p>由於「一帶一路」議題仍屬初階段的發想期，目前對此議題關注的廠商並不多，加上，本計畫受限於僅 5 個月的執行時間，未來若擬蒐集更多不同廠商的資訊，應可當作後續研究的考量。</p>
<p>(三) 資料分析方面，請補充「一帶一路」目前已有的次平台與次區域的合作基礎及佈局之論述，目前除上合會外，尚有亞歐會議 (ASEM)、亞洲合作對話 (ACD)、亞洲相互協作與信任措施會議 (CICA)、中阿合作論壇、大湄公河次區域經濟合作 (GMS)、中亞區域經濟合作 (CAREC) 及東協加中國 2.0 進階版等。</p>	<p>已於第二章第三節的開場處，新增補充說明。</p>
<p>(四) 研究發展或結論方面，「一帶一路」對兩岸經貿的影響以一帶核心區「新疆」和一路核心區「福建」來思考，完全是從大陸觀點，而若從臺灣的觀點，則大陸中西部、廣東和東協可能來得更重要，建議就臺灣南向政策為重點補充相關論述。</p>	<p>已於第四章第三節「貳」的「三」內，新增(8)段落來補充說明。臺灣的南向政策議題乃另一嚴謹的專案，未來若擬深入此議題，應可當作後續研究的考量。</p>
<p>(五) 本報告尚缺乏具體可行的政策建議，且亞投行採保守觀望的建議過於消極，建議可思考兩岸如何合作利用「一帶一路」的機會共同經營第三方市場，</p>	<p>已於第四章第三節的「貳」，新增補充說明。未來若擬篩選出兩岸可合作的具體行業深入探討，應可當作後續研究的考量。</p>

<p>以及可有哪方面的合作項目，因臺灣具有教育、醫療等軟實力之強項，文化交流亦可為研究重點。</p>	
<p>(六) 報告 P.4 表 1-1-1 提及習近平執政一年內所提出之新政，建議研究團隊就基礎發展面向進一步完整論述，其中上海自貿區部分，建議增加天津、廣東、福建等自貿區，擴增說明 4 大自貿區的資料，並延伸與 RCEP 及 TPP 之接軌，另黃金水道部分請就長江經濟帶詳細說明，並補充區域的政經分析。</p>	<p>已於附錄三的「壹」，新增補充說明。因為並非本計畫的研究重點，所以不放在本文，而是在附錄加以說明。</p>
<p>(七)「一帶一路」著重基礎建設，亞投行為重要融資平臺，政府已有政策方向，建議研究團隊就亞投行之重要性再行審慎研析。</p>	<p>為避免造成誤解，已將本段落刪除。</p>
<p>周添城委員審查意見</p>	<p>中經院答覆</p>
<p>(一) 大陸推動「一帶一路」係具時間性及連貫性之戰略規劃，本研究案應可定位為先期研究，因議題內容較為龐雜，建議加強資料蒐集之歸納、整理，以及策略性建議，並結合其他相關研究進行整合，以便從多角度、多縱深的架構及觀點建構更深入、完整之分析。</p>	<p>謝謝審查委員對後續研究的建議。</p>
<p>(二) 本案研究團隊以大陸對中亞掌控較深，故研判「一帶」將來的成果可能勝於「一路」(報告第三、四章對兩岸經貿發展的影響)，建議參酌區域政經情勢後再行思考，且東盟自由經濟區明年即將啟動，相關情勢亦可作為後續研究參考。</p>	<p>為避免造成誤解，已將第三章對於「一帶」與中亞之研判文字，皆有所修正。</p>
<p>經濟部審查意見</p>	<p>中經院答覆</p>
<p>(一) 在架構方面，本報告研判大陸著重在「一帶」部分與現實似有落差，大陸與東協的互動已相當頻繁，包括與東協 FTA 升級版已簽署，TPP 亦完成談判，RCEP 之協商相信會加快速度。另有關大陸與中亞的貿易量相較臺灣與中亞多很多之論述亦非精確，目前臺灣與中亞的雙邊貿易關係主要仍透過大陸，直接貿易較少。</p>	<p>①為避免造成誤解，已將第三章對於「一帶」與中亞之研判文字，皆有所修正。 ②報告內並無「大陸與中亞的貿易量相較臺灣與中亞多很多」之文字，不過，已將委員所指出「臺灣與中亞的雙邊貿易關係主要仍透過大陸，直接貿易較少」文字，補充入第四章第一節「貳」的「四」之第二段落。</p>

<p>(二)在資料分析部分,報告 P.4 所提「大陸發展上海自貿區戰略試圖來與美國主導之跨 TPP 接軌,但此戰略目標需得到美國首肯,非大陸單方面決定」,相關說法適宜性建議研究團隊進一步瞭解;報告 P.11 所提「早在外界關切上海自貿區之前,就已在籌備『一帶一路』倡議:『開放倒逼改革』之新增長動力」,似設定「一帶一路」為大陸之開放措施,惟據觀察「一帶一路」主要係大陸與相關國家之合作,非像自由貿易區涉及市場開放或投資開放措施,相關說辭亦請斟酌;報告 P.22 圖 2-2-2 請依大陸今年 3 月公布之規劃路線更新;報告 P.41 提及「『上海合作組織』與『大陸與東協的自由貿易區』二自貿區均已運行多年」,惟「上海合作組織」非自貿區,請斟酌用字。</p>	<p>① P.4 的文字已加以修改。②本報告指出「一帶一路」乃大陸開放戰略之一環,並非僅局限於與相關國家之合作,主要根據大陸第十八屆三中全會頒布《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》,明確提出「推進絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路建設,形成全方位開放新格局」,並將「一帶一路」寫入第(7-26)「加快沿邊開放步伐」段落內。③圖 2-2-2 已更新。④本報告有關「上海合作組織」的文字皆已修改。</p>
<p>(三)大陸對中亞之經貿往來(報告 P.67-P.70)僅強調中亞為大陸發展「一帶」之核心地區,惟大陸對中亞之戰略尚包括與歐洲互動之考量,建議加強相關觀察與論述;另報告內已有蒐集大陸與中亞之貿易量與比重,建議補充與中亞之貿易項目與產品。</p>	<p>①已於第三章第三節「壹」的「二、地緣優勢」段落內,新增補充說明。②已於附錄三的「貳」,補充大陸與哈薩克之貿易項目與產品。由於哈薩克佔大陸自中亞五國年平均總進口額的 56.19%、平均總出口額的 52.85%,在目前時間有限之下,謹以蒐集哈薩克資料為補充,未來若擬對全部中亞五國之貿易項目與產品再蒐集,應可當作後續研究的考量。</p>
<p>(四)在政策建議方面,建議增加政府與「一帶一路」哪些國家可進行哪些合作項目之相關研究。另大陸明年公布十三五規劃,於亞投行、金磚國家開發銀行、絲路基金方面均有著墨,相關吸引國際資金建構金融合作平臺之作為,建議併納入報告補充。</p>	<p>誠如周委員指出,本計畫應可定位為先期研究,對於「一帶一路」眾多國家之中,未來若擬篩選出我方與哪些國家可進行哪些合作項目,乃另一嚴謹的專案研究。至於,大陸明年公布十三五規劃,其與「一帶一路」相輔相成之搭配作為,則有待文件正式公佈後,應可當作後續研究的考量。</p>
<p>國家發展委員會審查意見</p>	<p>中經院答覆</p>
<p>(一)在政策建議方面,因「一帶一路」著重在基礎建設,在工程業部分,臺灣利基應不大,建議在國際貿易採購服務業方面,補充臺商或政府可運作之地方。</p>	<p>本計畫透過分析「一帶一路」的拓展步驟並訪談廠商後,瞭解工程業廠商的需求與期待之後,據以提出政策建議。未來若擬對國際貿易採購服務業議題再深入研究,應可當作後續研究的考量。</p>
<p>(二)報告 P.25 建議補充大陸自身在中</p>	<p>已於附錄三的「壹、參」,新增補充說明。</p>

西部建設、國家新型試驗區及自貿區等整體戰略目標。	因為它並非本計畫的研究重點，所以不放在本文，而是在附錄加以說明。
(三) 報告 P.28 所提「與大陸貿易摩擦的國家，若同時參與『一帶一路』，亦有可能因擴大經濟合作，緩解雙方摩擦之壓力」，因各國參與「一帶一路」理由及需求各不相同，建議加強相關論述印證。	由於委員對本段落之論述有所質疑，為避免造成誤解，已將本段落刪除。此外，若要一一就各國參與「一帶一路」之理由及需求加以討論，則有待再深入研究，應可當作後續研究的考量。
(四) 請就報告內容段落重複部分再行檢視調整，如報告 P.5 與 P.35，P.21 與 P.32。	謝謝審查委員的建議，已修改 P.5 與 P.30 的文字。
大陸委員會企劃處審查意見	中經院答覆
<p>(一) 研究架構(例如：理論基礎及架構層次等)：</p> <p>1. 「一帶一路」戰略相當宏觀，且持續演變中，建議研究團隊可在研究架構「基礎發展面」部份，納入與「一帶一路」相關重要文件之質化分析(例如文本分析)，並據以演繹第六節「中國各地方開放態勢」政策思維及回應戰略。</p> <p>2. 在大陸「一帶一路」戰略架構下，臺灣在整個全球化經濟版圖中的優勢與利基點何在，建議酌予納入探討。</p>	<p>1. 2015 年 3 月 28 日大陸官方首度公佈「一帶一路」建設之頂層設計規劃，由發改委、外交部、商務部聯合發佈《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》，正式公佈「一帶一路」終極版圖。對該文件之重點說明，請參考第 23-24 頁。</p> <p>2. 本次新稿已新增第四章第三節的「貳」來加以說明，原本舊稿的「貳：廠商評估」已移到「附錄一」的「參」。</p>
<p>(二) 資料蒐集(例如：資料來源、問卷設計、抽樣母體、抽樣方法及過程、樣本代表性等)：大陸業成立「一帶一路」領導小組，由國務院副總理張高麗領軍，王滄寧、楊潔篪等重要官員擔任副手，並由各相關領域學者專家參與。建議就現有資料補充說明該小組成立及目前情況；如有後續研究，建議可訪問大陸相關智庫及學者，以瞭解大陸官方對「一帶一路」的可能設計方向。</p>	已於第二章第一節的「貳」新增補充說明。
<p>(三) 研究發現或結論(例如：是否與資料蒐集及分析密切結合、是否具體而周延等)：</p> <p>1. 有關大陸建立「亞太自由貿易區」(FTAAP) 乙節(p.35-38)，旨案研究提出 FTAAP 係大陸為有效提升話語權，並抗衡美國主導 TPP 而倡議，惟 TPP 協議業已於年內達成；關於 FTAAP，APEC</p>	<p>1. 謝謝審查委員的建議。然而，對於『2015 年 2 月我方參與「FTAAP 工作領導小組」之後，大陸結合 FTAAP 與「一帶一路」戰略之全盤觀察』，亦即對 FTAAP 議題之再深入研究，並非短時間內即可獲得結論，應可當作後續研究的考量。</p> <p>2. 已於第二章第三節「貳」內，新增「四」</p>

<p>已在今年2月正式成立FTAAP特別工作小組，我亦參與，後續情況值得持續關注，建議本案探討大陸結合FTAAP與「一帶一路」戰略時，宜將現況一併考量，俾為全盤觀察。</p> <p>2. 有關美、日加入亞投行乙節，目前雖然兩國未表態加入，且持觀望態度，惟其主導的亞銀多次表達與亞投行聯合融資並選定項目的意願，建議相關資訊納入分析，以利瞭解目前亞太區域經濟整合的抗衡與合作。</p> <p>3. 本研究預期「絲綢之路經濟帶」或較「21世紀海上絲綢之路」先成為大陸發展重點，且認為發展「一帶」有助大陸拉攏中亞5國，抗衡美俄。惟中亞5國雖與大陸貿易往來密切，卻長期處於俄國的勢力範圍下，且「一帶」北線建設勢必通過俄羅斯通向歐洲，「中」俄關係實成為「一帶」是否能運行成功的關鍵之一，建議就此節補充說明。</p> <p>4. 鑒本案已提出大陸在福建對「一路」的佈局，及臺商可能面臨的機會與挑戰，下一階段或可持續觀察大陸相關政策的落實，及「一帶一路」商機是否對我具實益。由於「一帶一路」屬長期規劃，後續政策成效有待長期觀察，建議研究單位宜持續關注。</p>	<p>補充說明。</p> <p>3. 本報告對於大陸與俄羅斯、中亞國家之間的政經合作關係，乃依託於「上海合作組織」國際合作平台，相關的說明請參考第二章第三節「壹」的「一」段落。並且，第三章第一節亦指出，2014年2月，中國大陸與俄羅斯雙方，已就俄羅斯跨歐亞鐵路與「一帶一路」的對接達成了共識。2015年5月，習近平與俄羅斯總統普京共同簽署《絲綢之路經濟帶建設和歐亞經濟聯盟建設對接合作的聯合聲明》。</p> <p>4. 謝謝審查委員對後續研究的建議。</p>
<p>(四) 建議事項(例如：是否具體可行、具有參考價值、有無其他可以提出之政策建議等): 習近平上任後，不僅推動「一帶一路」戰略，更大力推動「國家級新區」; 2010年之前，大陸僅有上海浦東新區和天津濱海新區兩個「國家級新區」，且這兩個新區成立時間相隔達14年之久，2010年至2013年間，大陸國務院批復設立了4個「國家級新區」，但2014年以後，則有8個「國家級新區」獲批成立。這樣的狀況與「一帶一路」是否有相互支撐的關聯，其政策目標與「一帶一路」戰略目標是否相容? 建議酌予納入探討。</p>	<p>已於附錄三的「參」，新增補充說明。「國家級新區」是屬於大陸內部對制度改革創新的探索，選一些區域來鼓勵實行優惠的特殊政策，它的戰略目標不同於「一帶一路」。當然兩個戰略之間一定會有間接的影響，不過，因為它並非本計畫的研究重點，所以不放在本文，而是在附錄加以說明。</p>

大陸委員會經濟處審查意見	中經院答覆
<p>(一) 請研究單位就本會設定之研究重點(如大陸推動「一帶一路」的經貿戰略意涵、對其經濟發展與對外經貿關係之影響、對兩岸經貿關係之影響及對臺商的機會與挑戰)進行彙編,並加以充實相關內容。</p>	<p>已於審查會議後向經濟處委員說明,前二項重點已列於第二章、後二項重點已列於第四章;並且,配合委員的建議,對第四項重點以新增第四章第三節的「貳」來加以說明,原本舊稿的「貳:廠商評估」已移到「附錄一」的「參」。</p>
<p>(二)「一帶一路」路線非僅涉及中亞及新疆,建議研究團隊以整體性角度深入研析,以瞭解對我政府及產業之影響,並整體分析對臺商之機會、挑戰與風險。</p>	<p>①本報告對「一帶一路」之路線與影響面皆以整體性角度分析,僅是在第三章對「一帶」之中亞及新疆有進一步研判探討。為避免造成誤解,已新增第三章第一節,整體分析「一帶一路」之進展,使各章節皆有討論「一帶一路」。②並且,已將第三章對於「一帶」與中亞之研判文字,皆有所修正。</p>
<p>(三)有關本案評審委員建議蒐整美國、日本對「一帶一路」之看法,惟報告內有關外文文獻均為2011年資料,請補充說明。</p>	<p>已於第二章第三節「貳」的「四」段落內,新增補充說明。</p>
<p>(四)本報告內並未納入訪察大陸作法及廠商意見,缺乏綜整研析及結論,請補充說明相關內容。</p>	<p>已新增「附錄二」補充大陸訪察說明,廠商意見彙整請參考「附錄一」的「參」。</p>
<p>(五)在政策建議方面,亞投行之研析意見與政府政策立場有所出入,請研究團隊再確認是否納入。</p>	<p>為避免造成誤解,已將本段落刪除。</p>