

專案研究報告

大陸「一帶一路」對區域經濟 及兩岸經貿之影響

—兼論我國業者參與之機會及風險

研究主持人：林昱君

研究單位：中華經濟研究院

本報告純為學術研究
不代表委託單位立場

 行政院大陸委員會委託研究

中華民國 105 年 11 月

大陸「一帶一路」對區域經濟 及兩岸經貿之影響

—兼論我國業者參與之機會及風險

計畫主持人：林昱君
協同主持人：蔡慧美
研究人員：劉柏定
研究助理：莊友良
張秋月
曾致維

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 105 年 11 月

目次

目次	I
表次	III
圖次	IV
摘要	V
第一章 緒論	1
第一節 計劃緣起與主旨背景	1
第二節 計劃架構與研究方法	9
第二章 大陸推動「一帶一路」之區域發展重點與地緣政治分析	11
第一節 「一帶一路」之重點依託平台與現況	11
第二節 「一帶一路」地緣政治之大國角力	24
第三節 政經風險與投資回收不確定性	39
第三章 「一帶一路」對其區域經濟整合與對兩岸經貿關係之影響	51
第一節 進展現況：「一帶一路」與亞投行	51
第二節 「一帶一路」與其自由貿易區戰略之相輔相成	56
第三節 兩岸經貿關係新局勢與我方對「一帶一路」之可能發展方向	73
第四章 大陸推動「一帶一路」下我方參與之機會及風險	89
第一節 機會及風險：整體性分析	89
第二節 臺灣對「一帶一路」之經貿往來現況	94

第三節	「一帶一路」：我業者參與之機會及風險	109
第五章	結論與政策建議	123
第一節	結論	123
第二節	政策建議	133
參考文獻	141
附錄 1	大陸內部存在的問題：補充列舉說明	147
附錄 2-1	「一帶一路」倡議之後續相關進展	149
附錄 2-2	「亞投行」之相關進展	156
附錄 3	舉辦座談會蒐集具代表性廠商之意見	158
附錄 4	期末報告審查意見回覆表	169

表 次

表 2-1-1	2012~2015 年大陸自「上合組織」之進口貿易	20
表 2-1-2	2012~2015 年大陸對「上合組織」之出口貿易	20
表 2-1-3	2012~2015 大陸對東協之進出口表現	24
表 3-2-1	大陸已簽署之自由貿易協定一覽表	62
表 3-2-2	大陸近年對東協之進出口表現	67
表 3-3-1	臺灣對外投資之分佈地區（金額比重）	75
表 3-3-2	2000~2015 年臺灣與大陸之進出口貿易	80
表 4-2-1	臺灣對大陸與「一帶一路」之投資金額比重	97
表 4-2-3	大陸對臺灣貿易之前二十大港口進出口比重	108
表 5-1-1	認為現在或未來，能直接或間接受益者	132
表 5-1-2	認為商機不明朗，可能是「看得到吃不到」業者	132

圖 次

圖 1-1-1	「一帶一路」橫貫歐亞大陸	6
圖 1-2-1	研究架構	10
圖 2-3-1	2014 年起大陸 ODI 超過 FDI.....	43
圖 3-2-1	2012 年大陸出口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比...69	
圖 3-2-2	2015 年大陸出口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比...70	
圖 3-2-3	2012 年大陸進口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比...72	
圖 3-2-4	2015 年大陸進口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比...73	
圖 3-3-1	臺商對大陸投資之產業結構（金額比重）	78
圖 3-3-2	臺灣對大陸貿易之金額與比重	80
圖 4-2-1	「一帶一路」亦是大陸內部的區域戰略基礎	96
圖 4-2-2	臺灣對「一帶一路」沿線之進出口額與比重	100
圖 4-2-3	臺灣對「一帶、一路」各別進出口額與比重	100

摘要

壹、報告內容與架構說明

大陸倡議「一帶一路」以來，在世界經濟迷霧中啟航已近三年¹，這期間全球主要經濟體景氣低迷不振、大陸經濟發展「新常態」之勢愈加明顯，甚至，其高層似已承認經濟運行呈現「L型」、數年內前景不佳²。然而，習近平在國際上推動「一帶一路」的步伐仍是馬不停蹄，大陸學界承接「一帶一路」相關的研究課題佔比高³，表示，大陸官方對本議題的重視與期待仍是方興未艾。

本議題除了因其正在逐步推進、影響深遠廣受各方關注之外，大陸擬以「一帶一路」提昇國際經貿遊戲規則話語權、突破其經濟發展的低潮，若能順利推展，大陸在全球區域經濟整合主導權崛起，在其壓力下，臺灣參與經貿整合的國際地位可能更加艱困。加上，兩岸經貿連動程度不低，雙邊往來亦處於轉型關鍵時刻。以上皆顯示，我方對本議題之持續關注與因應亦是刻不容緩。

然而，因為本計劃的執行時間與規模皆相當有限⁴，為了集中焦

¹ 「絲綢之路經濟帶 (Silk Road Economic Belt)、21 世紀海上絲綢之路 (Maritime Silk Road)」，簡稱「一帶一路」。

² 張毅君 (2016)，「不是 V 型、U 型 習近平走 L 型經濟」，《商業周刊》，第 1491 期，頁 46。大陸《人民日報》刊出標題為「開局首季問大勢——權威人士談當前中國經濟」的訪談文章指出：「綜合判斷，我國經濟運行不可能是 U 型，更不可能是 V 型，而是 L 型的走勢。這個『L 型』是一個階段，不是一、兩年能過去的」。

³ 大公網 2015 年 6 月 3 日：2015 年 4 月底，發改委西部司在相關網站上同時發佈了《國家發展改革委西部開發司 2015 年研究課題徵集公告》，截至 5 月 20 日共收到 109 份課題申請。經評審，共 12 項課題入選，在列出的 12 項課題中，1/3 涉及「一帶一路」。

⁴ 本研究計畫期程 6 個月，實際執行僅 5 個月，交報告初稿是 2016 年 9 月 6 日。

點、提高研究意義，主要針對二大部份(基礎發展面、應用分析面)進行探討⁵。最後根據研究成果，提出政策建議供政府相關單位參考。

貳、主要研究發現

一、「一帶一路」的戰略本質與推動現況

(一) 由「十八大」至「十三五規劃」逐步擴大演化

由於全球經濟低迷，國際社會對「一帶一路」冀以高度期待，它愈形擴展。2013年9月、10月習近平分別於哈薩克、印尼提出共建「一帶一路」，同年11月大陸十八大三中全會所公佈的重要文件⁶，對外經貿發展戰略方面，「一帶一路」寫入「加快沿邊開放步伐」內。

表示，在成為國際媒體關注焦點、沿線國家冀以高度期待之前，「一帶一路」在大陸十八大三中全會上的定位，其實是「沿邊開放」戰略的升級版⁷。值得注意的是，大陸在「沿邊開放」的發展定位，並不同於早期開放東部沿海地區吸引先進外資那般；「加快沿邊開放步伐」有利於大陸從輸入者向輸出者、從模仿向實踐轉變，亦可讓大陸在提升經濟實力的同時，擴展其國際影響力。

歷經二年的發酵演化，2015年3月28日，大陸官方首度公佈「一

⁵ 所謂「基礎發展面」，乃強調大陸推動「一帶一路」戰略之本質與發展；「應用分析」，則針對「一帶一路」戰略之走向進行研判分析，並探討「一帶一路」對兩岸經貿發展之可能影響。

⁶ 「中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定」。

⁷ 對大陸而言，擴大內陸沿邊開放，有利於構建大陸東、中、西良性互動、互補支撐的全國統一大市場，形成全方位對外開放格局，成為帶動其經濟發展的新動力。

帶一路」建設之頂層設計規劃⁸，正式確立「一帶一路」版圖橫跨歐亞⁹。2015年10月大陸公佈「十三五規劃」¹⁰，指出「一帶一路」的定位與戰略目標，將推進基礎設施互聯互通及國際大通道建設，共同建設國際經濟合作走廊，加強能源資源合作，提高就地加工轉化率，同時，亦有更多領域的深入合作¹¹。顯示，它已不同於倡議之初期。

可以說，二年前的「一帶一路」其實僅是確立一個基本框架，但隨著國際社會的關注、沿線國家的期待，它愈形擴展，愈來愈有演化為「中國夢」的發展機遇¹²。為了在目前的國際政經情勢下，強化「一帶一路」的拓展力道，大陸與俄羅斯戰略性聯手具關鍵影響力，尤其，對日益走弱的俄羅斯而言，合作關係之主導權愈來愈在大陸手上¹³。

（二）「一帶一路」、「亞投行」之推動現況

自從習近平提出共建「一帶一路」以來，其執行方向定調於「五通」¹⁴，本報告整理習近平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。

⁸ 由大陸發改委、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》。

⁹ 計有 65 國，包括東亞的蒙古、東協 10 國；西亞 18 國；南亞 8 國；中亞 5 國；與俄羅斯相關之獨立國家國協 7 國；中東歐 16 國。

¹⁰ 「中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十三個五年規劃的建議」。

¹¹ 共建境外產業集聚區，推動建立當地產業體系，廣泛開展教育、科技、文化、旅遊、衛生、環保等領域之合作。加強國際金融機構合作，參與亞洲基礎設施投資銀行、金磚國家新開發銀行建設，發揮絲路基金作用，吸引國際資金共建開放多元共贏的金融合作平臺。

¹² 「『一帶一路』，中國夢與世界夢的交匯橋樑」，人民日報 2016 年 2 月 6 日。

¹³ 2016 年 3 月起，俄羅斯取代了沙烏地阿拉伯，成為大陸最大的原油供應國。大陸大力地支持受到歐美制裁的俄羅斯，還可分散美國「重返亞太」的壓力。

¹⁴ 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」。

習近平指出¹⁵，截至 2016 年 6 月 22 日，共有七十多個國家和國際組織參與建設，大陸已與三十多個國家簽署合作協定。大陸與二十個國家簽署產能合作協定，與「一帶一路」沿線 17 個國家共同建設 46 個境外合作區，大陸企業累計投資超過 140 億美元。對於提供「一帶一路」主要建設資金之「絲路基金」¹⁶、「大陸－歐亞經濟合作基金」¹⁷已順利組建，大陸亦與歐洲投資銀行¹⁸、金磚國家新開發銀行¹⁹、亞洲開發銀行（亞銀）²⁰展開合作，並加入歐洲復興開發銀行²¹。

至於，提供「一帶一路」最主要金融支持之「亞投行」，自 2013 年 10 月大陸提出籌建倡議，歷時 27 個月、擁有 57 個創始會員國，2016 年 1 月 16 日正式開業²²、行長金立群²³；主要使用美元進行結算，

¹⁵ 新華網，2016 年 6 月 23 日。習近平 2016 年 6 月 22 日，在烏茲別克最高會議立法院（議會下院）演講時所提供的數據。

¹⁶ 2015 年 12 月 14 日絲路基金已與哈薩克出口投資署簽署框架協定，並出資 20 億美元，建立「中國-哈薩克產能合作專項基金」，這是絲路基金成立以來設立的首個專項基金。

¹⁷ 設立此基金是為了深入實施「一帶一路」，主要目的是深化上合組織區域經濟合作，推動絲綢之路經濟帶建設，提升與歐亞國家經濟合作水準，支持企業“走出去”，引導區域內產業資本合作。基金是由中國進出口銀行作為主發起人，會同中銀集團投資有限公司共同發起，接受政府指導、商業化運作、自主經營、自擔風險的股權投資基金。2014 年 9 月 12 日，習近平在上海合作組織元首峰會上，宣佈中方已正式啟動中國-歐亞經濟合作基金。

¹⁸ 2016 年 5 月 30 日歐洲投資銀行與亞投行簽署合作框架，同意支持對具有戰略性重要意義的專案進行投資，尋求聯合融資項目，並在雙方機構均有項目的國家加強合作。

¹⁹ 巴西、俄羅斯、印度、大陸、南非成立的政府間國際組織，銀行總部設在上海，法定資本 1000 億美元，由創始成員國平等出資，初始認繳資本 500 億美元。已於 2015 年 7 月 21 日開業。

²⁰ 2016 年 5 月 3 日亞洲開發銀行第 49 屆年會上，雙方簽署合作備忘錄。將在優勢互補、創造附加值、加強制度實力、發揮比較優勢以及互利的基礎上，加強包括戰略和技術層面在內的合作。

²¹ 2015 年 12 月 14 日，大陸正式加入歐洲復興開發銀行，取得象徵性的 0.1% 股權。至此，大陸已全面參與世界範圍內所有區域性多邊開發金融機構。

²² 運營初期，重點放在能源、交通、城市發展、農村發展、物流等領域。

²³ 2016 年 2 月 5 日公佈五位副行長的人選及分工，分別來自英國、韓國、印度、德國、印尼。但韓國人洪起澤(Kyttack Hong)在就任 4 個月後，卻突然離職，7 月「亞投行」已在官方網站登載招聘財務事務副總裁的告示，並表示，韓國的副行長地位將由法國取代。

但人民幣等其他貨幣也可發揮作用。大陸為首要股東²⁴，分別擁有30.34%的股份和26.06%的投票權。6月通過批准之首批四個專案計5.09億美元的貸款²⁵，涉及孟加拉、印尼、巴基斯坦和塔吉克的能源、交通和城市發展等領域。由於「亞投行」也向「一帶一路」域外國家開放，預計到2017年初，會員國將增至90個左右。

二、「一帶一路」的重點依託平台與主要大國的地緣政治勢力

(一)「上合組織」是由大陸倡議並主導的地區性組織：「一帶」

文獻有共識的分析，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，迄2016年6月習近平更已連續四年出訪中亞。亦即，在國際舞台上，大陸雖廣邀各國參與建設「一帶」，但其運作的軸心乃大陸具主導力之「上海合作組織」區域合作平台²⁶。

「上合組織」的參與國家正在逐漸擴增，並且，這些國家皆列入「一帶一路」。2001年6月成立之初有六會員國²⁷，2004年開始，「上合組織」正式啟動觀察員機制，2009年6月起又啟動對話夥伴機制。於是，迄今「上合組織」除了原有的六會員國之外，觀察員有六國²⁸，對話夥伴也有六國²⁹。據大陸學者分析，該組織仍將持續擴展。

²⁴ 亞投行的法定股本為1,000億美元，分為100萬股，每股的票面價值為10萬美元。

²⁵ 運營第一年資金規模預計20億美元以內。

²⁶ 上海合作組織 (The Shanghai Cooperation Organization, SCO)。

²⁷ 包括大陸與俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏茲別克。

²⁸ 包括阿富汗、白俄羅斯、伊朗、蒙古、印度、巴基斯坦。

²⁹ 包括亞塞拜然、亞美尼亞、柬埔寨、尼泊爾、土耳其、斯里蘭卡。

基於「一帶一路」乃大陸外交戰略的一環，遵循「周邊是首要，大國是關鍵，開發中國家是基礎」原則。「一帶」將主要依託於「上合組織」相關建設，由原本較側重政治與地緣安全合作，轉型為同時注重經濟合作，來促進區域合作夥伴關係³⁰，亦能穩定其油煤氣資源與大宗商品供給。加上，大陸透過中亞與歐洲互動之地緣利基，不僅縮短貨運周期、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。

(二)「東協 10+1」自貿區：「一路」之重點依託平台

2013 年 10 月習近平在印尼提出共建「21 世紀海上絲綢之路」之最初倡議³¹，一周後李克強立即提出啟動「中國—東盟自由貿易區」升級版之相關建議³²，文獻有共識的分析，二事件有其深刻的關聯性。亦即，「一路」運作的主要軸心乃立足於「東協 10+1」自貿區，進而加快互聯互通基礎設施建設與更多的交流合作。

基於東協的地緣政治優勢，東協儼然成為東亞區域整合之核心，自從 2010 年「東協—中國自由貿易區 (ACFTA)」³³，即「東協 10+1」全面啟動以來，該自貿區不斷深入與演化。以東協為中心的相關區域整合倡議陸續出籠，2012 年 RCEP 成形，進而開始推動「10+6」自

³⁰ 有利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，或可使中亞地區成為大陸穩定的戰略後方。

³¹ 習近平訪問東南亞，在印尼出席 APEC 領導人非正式會議。

³² 2013 年 10 月 9 日，李克強在汶萊出席「中國—東盟(10+1)」領導人會議上，提出加強「7 個領域的合作」相關建議：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。

³³ 東協—中國自由貿易區：ASEAN - China Free Trade Area.

貿談判³⁴。可想見，當愈多大國紛紛競逐於東南亞，就愈加挑戰大陸在此區域原本的主導力。尤其，2009年「美國因素」加入後³⁵，對大陸原本的立場形成威脅，加上，「10+6」範圍擴大到美國盟友之日本、印度，外界預期，大陸在該地區的影響力和領導地位可能會削弱。

表示，2013年大陸適時提出「一路」戰略，與東協之夥伴關係或可再創新升級。順利的話，透過「一路」平台可提速合作進程，大陸與東協若發展更多元的合作模式，也可制衡其他大國在此區域的壓力³⁶。然而，南海主權爭端卻是重要影響變數，不僅讓東南亞乃至於亞太國家對「中國威脅」深具戒心，亦可能提高東協國家對「美國重返東南亞」之期待。總之，大陸與東協國家的政經互動關係，相當影響未來「一路」的發展走勢³⁷，值得持續再關注。

三、「一帶一路」與其 FTA 戰略相輔相成

(一)「一帶一路」與其 FTA 戰略，主管單位不同

根據大陸官方媒體披露，建設「一帶一路」重要目標之一，是希望可以與歐盟、北美自由貿易區形成「三足鼎立」態勢，加快形成國際經濟新格局，提昇國際話語權、確保能源安全與糧食安全，進而對經濟全球化產生深遠影響。觀察其宏偉的企圖心亦可瞭解，其戰略目

³⁴ Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP：由東協十國發起，大陸、日本、韓國、澳大利亞、紐西蘭、印度共同籌組「10加6」。

³⁵ 2009年第16屆「東協地區論壇(ARF)」上，國務卿希拉蕊·克林頓(Hillary R. Clinton)與東協各國外長簽訂美國加入《東南亞友好合作條約(TAC)》，並宣稱「美國已重返東南亞」。

³⁶ 例如，泰國享有美國給予“非北約主要盟國”地位，但在大陸倡議「海上絲綢之路」之後，泰國同時也是對「一路」回應最積極的東南亞國家之一。

³⁷ 「一路」沿線國家與大陸之間的互信關係，遠不及「一帶」國家與大陸的關係。

標與推動作法確實可與自由貿易區戰略（FTA）相輔相成。然而，二戰略在大陸官方的主管單位不同，商務部主管自由貿易區戰略，「一帶一路」的主管單位則是發改委，並非視為同一件事。

（二）雙邊貿易平穩上揚：FTA 與「一帶一路」雙重關係者

為了觀察大陸與這些國家在「一帶一路」倡議前後之雙邊貿易表現³⁸，對比「一帶一路」、自貿協定所涉及的國家，發現「一帶一路」範圍內，尚有 54 個國家未與大陸簽署 FTA；二大戰略的重覆者有 11 國³⁹，已與大陸簽署 FTA 但不屬於「一帶一路」者，計 6 國⁴⁰。

在大陸出口面，2015 年大陸總出口衰退 2.67% 之下，與大陸有 FTA 與「一帶一路」雙重關係的國家，大陸對其出口比重呈現上升⁴¹，與大陸二大戰略皆無關國家的出口比重則明顯下降⁴²。與大陸有一種戰略關係的國家，出口比重不大變化。

在大陸進口面，2015 年大陸總進口衰退 18.4% 影響下，與大陸有 FTA 與「一帶一路」雙重關係的國家，大陸自其進口比重仍上升 0.85 百分點，與大陸二大戰略皆無關國家的進口比重亦升 2.23 百分點。與大陸有一種戰略關係的國家，大陸自其進口比重皆衰退⁴³。

³⁸ 由於「一帶一路」倡議係起始於 2013 年底，故以 2012 年做為「一帶一路」未倡議前之代表年份，而以最新全年度數據之 2015 年做為「一帶一路」倡議後之代表年份。

³⁹ 分別為東協十國及巴基斯坦。

⁴⁰ 智利、紐西蘭、秘魯、哥斯大黎加、冰島與瑞士。由於是使用年度資料來觀察，但澳洲、南韓係於 2015 年 6 月間才與大陸簽署 FTA，為避免觀察期不足一年造成分析偏誤，故不計此二國家

⁴¹ 2012 年這 11 個國家佔該年大陸出口比重的 10.40%，2015 年出口比重則成長至 12.95%。

⁴² 2012 年的出口比重為 74.05%，2015 年則下降為 71.51%，比重有所降低。

⁴³ 屬「一帶一路」戰略，但尚未簽署 FTA 的國家，2012 年進口比重為 14.26%，2015 年降為 11.93%。已簽署 FTA，但未進入「一帶一路」國家，2012 年進口比重為 3.47%，2015 年則下降為 2.71%。

四、對兩岸經貿之影響－兼論我業者參與之機會及風險

(一) 兩岸經貿新情勢：投資地轉向、服務型製造協同發展

在後金融危機階段，大陸投資環境轉惡、生產成本快速提昇，導致以製造業為主之臺商在大陸的生存發展空間不斷被壓縮，於是紛紛面臨轉型與轉移⁴⁴，東南亞漸成為臺灣對外投資之重要移轉區域⁴⁵。但由於轉移成本負面影響不小⁴⁶，也有臺商直接關廠結業。

隨著十三五時期大陸服務業受到更多重視，近年臺商對大陸投資亦脫離生產製造的框架⁴⁷，往服務型製造的方向邁進。不少已在大陸投資多年的電機電子廠商，則多採用「China plus one」的轉移策略，同時操作大陸與另一投資地，主要是在印尼、印度。但由於營運模式不易轉變，多數廠商對外投資地移轉後，仍是關注降低成本的生產面、守穩原本的生產優勢利基來轉型，並非拓展其內銷市場。鑑於晚近東莞大麥克內銷失利經驗，讓臺商轉型更趨於審慎。

(二) 我方若無法加入、或是積極參與，其實皆有挑戰與風險

國內多數文獻分析指出，參與「一帶一路」可為臺灣參與亞洲區域經濟合作創造條件、帶來商機，兩岸產業亦可於「一帶一路」沿線國家共同發展⁴⁸。若臺灣未順利融入，隨著「一帶一路」沿線基礎建設完成，可能衝擊現行兩岸經貿分工格局或淪為「亞太孤兒」。

⁴⁴ 部份臺商轉向成本較低的東南亞投資，部份臺商或是隨著大陸的政策鼓勵轉移到內陸地區。

⁴⁵ 2012、2013年臺商對東南亞投資比重突增至27.38%與15.00%，變動相當突出。

⁴⁶ 包括流失企業人力與技術資源、生產與流通配套都得重新規劃。

⁴⁷ 2007~2015年製造業對大陸投資比重降低近三成(28.76%)，其減少趨勢相當明顯。

⁴⁸ 「一帶一路」沿線國家因發展程度較為落後，對工業化製造和產能及建設資本的需求相當大。

然而，對於「一帶一路」沿線國家不少存在政治動盪與投資風險問題，國內文獻卻較少討論。實際上，根據大陸權威智庫的評估⁴⁹，皆指出推進「一帶一路」所面臨的整體政治風險較高。簡言之，地緣政治偏高之投資風險令人擔憂，將造成投資回收的高度不確定性。

畢竟，常執行「政策性對外投資」之大陸企業，面對政治局勢更迭不穩定致使投資血本無歸⁵⁰、面對新興市場投資回收的高度不確定性⁵¹，或許有辦法由財政補貼等變通方式來平衡巨額的虧損⁵²，但臺灣企業則不然，若要拓展較不熟悉的「一帶一路」，商機與風險並存有，臺灣企業更是應務實看待，本著原有的利基與基礎來開拓。

（三）具代表性臺灣廠商：評估參與之機會及風險

外界有共識的認為，首階段與「一帶一路」最為密切相關的是基礎建設商機。中鼎工程公司表示，由於 50% 以上業務是國外工程，自大陸政府特別強調「一帶一路」，就積極關注這些市場⁵³，欣慰的是，2015~2016 年中鼎工程公司的石化業務在哈薩克、莫斯科有一些具體成果。由於「在商言商」，不管是「一帶一路」或是「新南向政策」，對中鼎公司來說不會有大的影響，但若有我政府之政策性金

⁴⁹ 2016 年 4 月北京大學國家資源經濟研究中心發佈之《“一帶一路”國家投資風險評估報告》，2016 年 5 月大公國際資信評估有限公司發布《「一帶一路」沿線國家信用風險分析與展望》。

⁵⁰ 政權輪替頻繁時，政治後繼者多不願承擔前任者承諾的建設項目，往往形成「爛尾」工程。

⁵¹ 全球景氣衰退不振下，新興市場國家除了面對自身存在的政治、經濟結構等問題之外，也蘊藏著巨大的國家風險、經營風險、法律風險與結算風險。

⁵² 例如，2015 年柬埔寨暫停大陸四億美元的水壩項目；2011 年緬甸中止大陸密松水電站大壩計劃；2015 年初斯里蘭卡新政府重新審視十四億美元的海港城計劃。

⁵³ 中鼎工程公司表示，在交通運輸、石化等基礎建設方面都可參與。積極找了許多家有關之大陸央企，並簽了工程等相關產業協議(MOU)。

融支持⁵⁴，中鼎公司就會配合到國外去標工程⁵⁵。

然而，臺灣世曦工程顧問公司認為，若想從事大陸主導的「一帶一路」工程頗為困難⁵⁶，因為大陸對於海外投資一向要求材料與機械全用大陸產品，並派遣大陸工人前往施工，所以臺灣的產品和工人都無法參與，近期「中泰鐵路」即為一例⁵⁷。但在非大陸主導之海外市場，因為採用國際標準與執行作法，則相對容易進入發展。此外，大陸工程公司則表示，「一帶一路」與其業務並不相關；統一食品公司認為「一帶一路」對其效益是比較間接性，值得再關注。

針對外界認為將有商機之跨境電商，樂利數位科技公司卻表示，囿於行銷資源和資質證照，「一帶一路」對臺商的幫助不大，「未來」的發展⁵⁸，只能考慮於其產業鏈中有何切入點。電機電子工業同業公會則指出，已在大陸經營多年的電機電子廠商，相當務實看待「一帶一路」⁵⁹、瞭解大陸歷來「政策性對外投資」之不計成本作為，也表示，臺商會審慎評估是否參與「一帶一路」或「新南向政策」。

⁵⁴ 中鼎公司因為沒有大量資金，一直無法標到大案子，「新南向」若有政府之金融支持，則不同。

⁵⁵ 例如，中鼎進入印度也有蠻長時間，也做了許多案子，在新德里也成立了公司。

⁵⁶ 大陸對於海外投資一向要求材料與機械全用大陸產品，並派遣大陸工人前往施工，所以臺灣的產品和工人都無法參與。對於受援國家，除需負擔借款本金與利息，亦無法從工程中增加其就業機會或效益。

⁵⁷ 對於受援國家，除需負擔借款本金與利息，亦無法從工程中增加其就業機會或效益，於是引發2016年3月25日泰國政府決定，自籌資金投資「中泰鐵路」專案建設工程，不再向中方貸款；同時決定，僅建設「曼谷—呵叻」這段鐵路。已動工的「曼谷—呵叻」段鐵路依然是泰國與大陸政府間專案，使用大陸製造的列車，並聘請大陸的工程師來建造鐵路。

⁵⁸ 由於電商是服務業，一定要基礎建設（包括交通、倉庫、物流等）皆完成，才有辦法進行。

⁵⁹ 未來仍會在原有的基礎上持續運作，不會因為「一帶一路」而出現太大變化。由於「一帶一路」之「走出去」是包括要建設工業區或是出口加工區，大陸企業在這方面普遍缺乏經驗，需要臺商的協助、充實並推展銷售。大陸政府為了鼓勵臺商的參與，對已在大陸的臺商，允諾將給予資質認證，成為可以投標的企業，在大陸體制內未來有參與投標的優勢，並承諾給予優惠的地價與融資來合作發展，這些對臺商頗具吸引力，但對於兩岸合作發展在現階段則是不太可能。

第一章 緒論

第一節 計劃緣起與主旨背景

壹、由於全球經濟低迷，「一帶一路」引發外界高度期待，由

「十八大」至「十三五規劃」逐步擴大演化

一、「一帶一路」在世界經濟迷霧中啟航：成為國際媒體關注的焦點

2012年11月8日大陸在北京召開十八大，習李行政團隊正式上臺。2013年9月⁶⁰、10月⁶¹習近平分別於具有主導力的自由貿易區平台，提出共建「絲綢之路經濟帶、21世紀海上絲綢之路」，簡稱「一帶一路」倡議⁶²。誠如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」。觀察其作為可發現，雖然現階段內外環境皆不佳、改革走到了較難推動的「深水區」，但以大陸入WTO以來的發展經驗證明，「開放倒逼改革」的效應相當大，即借由開放的壓力與挑戰，倒逼國內經濟持續改革轉型。

表示，「一帶一路」可視為是習近平再次借用「開放倒逼改革」的戰略構想。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

⁶⁰ 習近平訪問哈薩克，並出席上海合作組織元首會議。

⁶¹ 習近平在印尼出席APEC領導人非正式會議。

⁶² 乃「絲綢之路經濟帶（Silk Road Economic Belt）、21世紀海上絲綢之路（Maritime Silk Road）」。

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「亞投行」⁶³，與出資 400 億美元成立絲路基金（Silk Road Fund）為推手。

習近平隨即於 2014 年 5-11 日之 APEC 領導人會議周，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，於是，它立即成為國際媒體關注的焦點。

至於，國際社會對「一帶一路」冀以高度期待之程度，可由其競相申請加入「亞投行」創始會員國即可窺見⁶⁴。當時世界銀行行長也公開表示支持亞投行，引起美國媒體的不滿⁶⁵，認為這是大陸在挑戰現有國際金融秩序。甚至，英、法、德、義等國打破與美國的一致立場⁶⁶，申請加入創始會員國。2016 年 1 月 16 日「亞投行」正式開業，計擁有 57 個創始會員國，預計 2017 年會員國可能超過九十國。

二、十八大三中全會設定「一帶一路」乃「沿邊開放」升級版，目標是「形成全方位開放新格局」

基本上，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⁶⁷。亦即，若要瞭解本屆領導層執政後的主要政策內容，最重要的觀察點乃 2013 年 11 月召

⁶³ 「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian infrastructure investment bank, AIIB），簡稱「亞投行」。

⁶⁴ 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，到 2016 年 1 月 16 日「亞投行」正式開業，擁有 57 個創始會員國。

⁶⁵ 「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。

⁶⁶ 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。

⁶⁷ 例如，1978 年 12 月召開的中共第十一屆三中全會，宣示將進行「門戶開放」的改革。

開的第十八屆三中全會，此會議討論最近五年大陸經濟社會的政策框架與改革方向，其所決議政策之重要性不言而喻。

因此，十八大三中全會所公佈的「中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定」，令外界相當關注。其中，在對外經貿發展戰略方面⁶⁸，於第七段落以條列式提出之主軸有三：分別為（7-24）放寬投資準入、（7-25）加快自由貿易區建設、（7-26）擴大內陸沿邊開放。至於，「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」，則寫入「加快沿邊開放步伐」內。

表示，「絲綢之路經濟帶、海上絲綢之路」在成為國際媒體關注焦點、沿線國家冀以高度期待之前，它在十八大三中全會上的定位，其實是「沿邊開放」的升級版。對大陸而言，擴大內陸沿邊開放，有利於構建大陸東、中、西良性互動、互補支撐的全國統一大市場，形成全方位對外開放格局，發揮其經濟發展的新優勢。張克樹(2012)並指出⁶⁹，對外為了促進與鄰近國家之互動關係與經濟互惠，對內為維護社會穩定，促進沿邊地區社會經濟全面發展，具有相當重要的意義。

在戰略目標上，擬加強大陸具有主導力的自由貿易區建設，進而擴大與升級沿邊對外開放，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，亦是習近平的重要戰略目標。

⁶⁸ 在第七段落「構建開放型經濟新體制」，指出「適應經濟全球化新形勢，必須推動對內對外開放相互促進、引進來和走出去更好結合，促進國際國內要素有序自由流動、資源高效配置、市場深度融合，加快培育參與和引領國際經濟合作競爭新優勢，以開放促改革」。

⁶⁹ 張克樹(2012)，「沿邊開發開放效應研究——以廣西壯族自治區東興市為例」，中央民族大學碩士論文，2012年。

大陸之陸路邊境線長達 22,800 公里，有十餘個接壤國家，邊境口岸眾多，整個邊境地區的總面積約佔全大陸面積的 20%。由於邊境地區代表一國的實力和形象，亦為通往相鄰國家的門戶，對外而言，具有十分重要的政治、經濟和軍事戰略地位。對內而言，這些邊境地區居住著許多少數民族⁷⁰，若與早期先開放之東部沿海地區的經濟社會發展、人民收入和生活水準差距過大，將造成經濟資源流動、人才流失等嚴重不平衡，為社會穩定帶來相當大的挑戰。

就經濟層面而言，由於大陸與周邊國家（如俄羅斯、蒙古、朝鮮、越南等）之間，經濟發展水準有一定的差距，合作模式上多以大陸需要對方資源，而對方需要大陸技術與管理手段為主。因此，大陸在「沿邊開放」所扮演的角色，並不同於早期開放東部沿海地區吸引先進外資那般，「加快沿邊開放步伐」有利於大陸從輸入者向輸出者、從模仿向實踐轉變，可讓大陸在提升經濟實力的同時，擴展其國際影響力。

事實上，觀察習近平上臺後，對內是一連串雷厲風行的「肅貪」，對外提出推動「一帶一路」，將這兩個塵封已久的歷史概念重新包裝復活，不難看出其強勢領導風格。綜合而言，這是大陸經濟在鄧小平、江澤民手中崛起後，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」，形成從經濟特區到沿海開放，再到內陸沿邊開放的全方位開放新格局，往「強國」之路跨出重要一步。

⁷⁰ 在大陸邊境地區居住著約 50 個少數民族，其中有 30 多個民族與比鄰國家的同一民族相鄰而居。

三、「一帶一路」在「十三五規劃」戰略目標愈形擴展，期盼或可創造「中國夢」之發展機遇

「一帶一路」自從 2013 年 11 月十八大三中全會寫入發展戰略，歷經二年的演化，2015 年 3 月 28 日大陸官方首度發佈「一帶一路」之頂層設計規劃⁷¹，正式公佈「一帶一路」版圖(圖 1-1-1)。

觀察其宏達的企圖心亦可瞭解，本屆大陸政府推進如此龐大的戰略作為，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，自「一帶一路」倡議以來，它在國際與大陸內部地理範圍之逐步演變⁷²，以及，迄 2015 年 10 月「中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十三個五年規劃的建議」上的定位與戰略目標，不難看到，它已不同於倡議之初期。可以說，二年前的「一帶一路」其實僅是確立一個基本框架，但隨著國際社會的關注、沿線國家的期待，它愈形擴展，愈來愈有演化為「中國夢」的發展機遇⁷³。

根據「十三五規劃」所定位的戰略目標，「一帶一路」將推進基礎設施互聯互通及國際大通道建設，共同建設國際經濟合作走廊。加強能源資源合作，提高就地加工轉化率。共建境外產業集聚區，推動建立當地產業體系，廣泛開展教育、科技、文化、旅遊、衛生、環保等領域之合作。加強國際金融機構合作，參與亞洲基礎設施投資銀行、金磚國家新開發銀行建設，發揮絲路基金作用，吸引國際資金共

⁷¹ 由大陸發改委、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》。

⁷² 林昱君、蔡慧美等，「大陸推動『一帶一路』之策略分析及因應」，陸委會委託，2015 年 12 月，頁 18-24。

⁷³ 「『一帶一路』，中國夢與世界夢的交匯橋樑」，人民日報 2016 年 2 月 6 日。

建開放多元共贏的金融合作平臺。



圖 1-1-1 「一帶一路」橫貫歐亞大陸

貳、基於兩岸特殊關係，「一帶一路」對區域經濟整合與兩岸經貿之影響，我方應及時研擬突破與因應之道

一、大陸「一帶一路」拓展國際經貿版圖、爭取遊戲規則話語權之同時，我方參與區域經濟整合的空間可能受影響

大陸自 2001 年起以「走出去」發展對外投資，雖有建構國際經濟戰略及亞洲區域經濟整合戰略之企圖心，然而，根據賈若祥(2013)

⁷⁴、何望（2012）⁷⁵、林宏宇（2011）⁷⁶的研究皆指出，由於大陸特殊的政經體制和國際競爭格局之限制，迄今其實尚未形成規模化的「走出去」成果⁷⁷，並未達到可影響國際經貿遊戲規則話語權之影響力。

然而，晚近由於全球主要經濟體景氣低迷，隨著「一帶一路」與「亞投行」的逐步落實，外界紛紛期許它可成為新一輪經濟增長的動力所在，有意願參與的國家增多。並且，大陸與俄羅斯的聯手更創下改革開放以來的最密切程度，未來大陸之國際影響力，可能今非昔比。

簡言之，「一帶一路」不僅可能促成未來大陸在國際經貿遊戲規則話語權之提昇，更有甚者，當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，可能將更加艱難。顯示，在兩岸關係之詭譎變化中，隨著主要經濟體影響力式微、大陸政經勢力擴大，臺灣在兩岸經貿合作的可運用籌碼趨於困窘，針對這些可能影響面，我方尤應及時研擬突破與因應之道。

二、基於兩岸經貿關係緊密，面對大陸「一帶一路」正負面影響，我廠商有必要及時調整因應

晚近世界經濟增長低於外界之普遍預期，先進國家的經濟雖有回升，但力道減緩，新興市場與開發中國家的經濟增速明顯下滑。根據

⁷⁴ 賈若祥，「推進我國次區域經濟合作的思路與重點領域」，發展，2013年09期，總第275期，頁25-27。

⁷⁵ 何望，「中國企業『走出去』戰略的區域格局與產業選擇」，經濟研究參考，2012年70期，頁71-73。

⁷⁶ 林宏宇，「中國『走出去』戰略的國際政治經濟學分析」，現代國際關係，2011年第8期，頁8-9。

⁷⁷ 由過去十多年大陸企業「走出去」戰略的區域分佈來看，大陸對外直接投資主要集中於香港、亞洲、拉美地區；加上，大部分「走出去」企業局限在大型央企，主要關注目標是具有豐富礦產資源和農副產品資源之地區，因此集中分佈在開發中國家。

IMF (國際貨幣基金組織)、WTO 資料預測，2016 年全球貿易的最大特點是貿易額負增長⁷⁸，未來一段時間，國際貿易不振可能放緩全球經濟復甦的步伐，且提高國際貿易保護和貨幣競爭的風險。

臺灣同樣受到外需不振與貿易價格下降之影響，外貿表現持續呈下行趨勢⁷⁹。以高度外向型的臺灣經濟而言，由於國際形勢嚴峻複雜、外需市場持續低迷，致使我外貿表現呈疲弱之勢並不意外。然而，面對全球經濟受到危機衝擊後之急遽變動，臺灣有必要重新審視歷來的發展戰略，尋找新的增長動力，提昇經濟景氣。在諸多需要努力因應調整的選項之中，亦包括提前檢視大陸拓展「一帶一路」變化對我之可能正負面影響。至於，對我國業者而言，隨著國際貿易不振、大陸進口疲軟，兩岸貿易呈下行趨勢，亦應及時思考是否借由「一帶一路」開發新興市場，以及，面對大陸經濟進入減速的「新常態」，經營策略是否有相應的調整轉型。

職是之故，本報告針對「一帶一路」對國際區域發展之影響面，並且，地緣政治分析亦是重點之一，試圖由地緣政治之大國角力中，探究我方是否有參與的空間。並透過訪談廠商，評估我業者參與大陸「一帶一路」之機會及風險，期能便於委託單位在觀察此議題之未來動態時，有較明確之關注重點與方向。

⁷⁸ 主要是受到能源和資源產品的價格下跌影響，只有越南等極少數國家能維持出口正成長。

⁷⁹ 根據臺灣海關統計，2015 年全年相對於 2014 年，臺灣總出口、對大陸出口成長率分別為-10.72%、-13.17%，臺灣總進口、自大陸進口成長率分別為-16.51%、-7.96%。顯示在兩岸貿易方面，相較於臺灣整體進出口成長率之衰退狀況，對大陸出口成長率衰退幅度較整體出口成長率大，自大陸進口成長率則較整體進口成長率小。

第二節 計劃架構與研究方法

壹、計劃架構

如圖 1-2-1 研究架構所示，本報告主要係針對大陸「一帶一路」對區域經濟及兩岸經貿之影響—兼論我國業者參與之機會及風險所進行的研究。基本上，由於本議題正在逐步推展與發酵中，除了有必要持續關注其動態發展之外，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」時局，進而提出如此龐大的戰略規劃，對我方之影響、參與機會及風險皆深遠而複雜。

而為了集中焦點、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。不過，在招標會議上，由於委託單位指出，今年是執行「一帶一路」相關議題的第二年，期以「基礎資料減少、重視實施成效評估」為原則來進行。因此，本報告對於外界較熟悉的基礎資料將減少，並且，針對委託單位與審查委員所關注之處，亦直接加重該章節的篇幅份量，章節架構會變得較緊湊，致使各章篇幅份量不一。原則上，加重於應用分析面之探討。

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，深入剖析大陸推動「一帶一路」的經貿戰略意涵與進展、區域發展戰略之重點，以及對其區域經濟整合之影響。

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」，對未來兩岸經貿關係之影響。並且，由於該倡議若能逐步落實，可預期將對「一帶一路」沿線新興市場之商機與風險有所影響，進而牽動我廠商在大陸市場之佈局，因此，亦舉辦座談會，蒐集臺灣有代表性廠商的意見與建議。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。

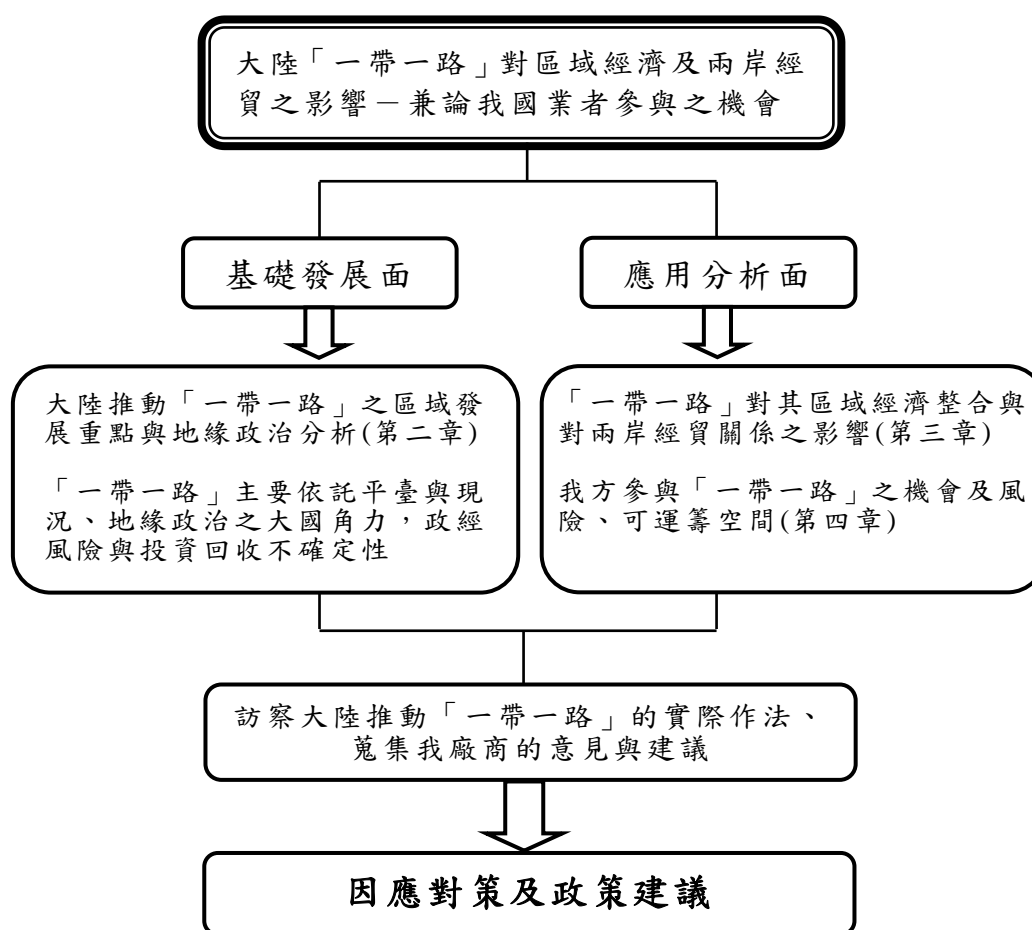


圖 1-2-1 研究架構

第二章 大陸推動「一帶一路」之區域發展重點與地緣政治分析

第一節 「一帶一路」之重點依託平台與現況

大陸官方在 2015 年 3 月 28 日公佈「一帶一路」建設之《願景與行動》頂層設計規劃⁸⁰，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。事實上，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⁸¹，這些都可對「一帶一路」之推展發揮作用。

「一帶一路」規劃的地理範圍相當廣大，計有 65 國，包括東亞的蒙古、東協 10 國；西亞 18 國⁸²；南亞 8 國⁸³；中亞 5 國⁸⁴；與俄羅斯相關之獨立國家國協 7 國⁸⁵；中東歐 16 國⁸⁶。

如此大格局的「一帶一路」，雖然可運用的區域性平台眾多，但

⁸⁰ 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。

⁸¹ 包括：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。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作用。

⁸² 伊朗、伊拉克、土耳其、敘利亞、約旦、黎巴嫩、以色列、巴勒斯坦、沙烏地阿拉伯、葉門、阿曼、阿聯酋、卡達、科威特、巴林、希臘、賽普勒斯和埃及。

⁸³ 印度、巴基斯坦、孟加拉、阿富汗、斯里蘭卡、馬爾地夫、尼泊爾和不丹。

⁸⁴ 哈薩克、烏茲別克、土庫曼、塔吉克和吉爾吉斯。

⁸⁵ 俄羅斯、烏克蘭、白俄羅斯、格魯吉亞、亞塞拜然、亞美尼亞和莫爾達瓦。

⁸⁶ 波蘭、立陶宛、愛沙尼亞、拉脫維亞、捷克、斯洛伐克、匈牙利、斯洛維尼亞、克羅埃西亞、波黑、黑山、塞爾維亞、阿爾巴尼亞、羅馬尼亞、保加利亞和馬其頓。

在資源有限、又想要儘快「突出重點、瞄準重點方向」⁸⁷下，可預期，大陸會選擇與其長期合作已有一定基礎，彼此已具備擴展合作領域意願，進而可簽署合作協定與法律依據之區域平台來優先拓展。本節透過基礎資料與文獻，對主要的區域性運作平台與現況進行分析。

壹、「一帶一路」區域發展之重點依託平台

一、「上合組織」是由大陸倡議並主導的地區性組織：「一帶」之重點依託平台

2013年9月習近平訪問哈薩克，並出席上海合作組織元首會議，提出共建「絲綢之路經濟帶」⁸⁸，簡稱「一帶」倡議。根據陳濤、王習農（2014）分析⁸⁹，2013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。亦即，在國際舞台上，大陸雖廣邀各國參與建設「一帶」，但其運作的軸心乃大陸具主導力之「上海合作組織」區域合作平台。

所謂「上海合作組織（SCO）」⁹⁰，簡稱為「上合組織」，最初有六會員國，包括大陸與俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏茲別克，於2001年6月簽署《上海合作組織成立宣言》正式成立⁹¹。「上

⁸⁷ 2015年7月21日張高麗主持「一帶一路」領導小組工作會議時所強調之重點。

⁸⁸ 絲綢之路經濟帶（Silk Road Economic Belt）。

⁸⁹ 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）。

⁹⁰ 上海合作組織（The Shanghai Cooperation Organization, SCO）。前身為「上海五國」機制，該機制係由於大陸與俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克四國為加強邊境地區之信任和裁軍而開始發展。2001年6月14-15日，五國元首於上海舉行第六次會晤，烏茲別克以完全平等的身份加入「上海五國」。

⁹¹ 成立宗旨為加強各會員國之間的相互信任與睦鄰友好；鼓勵各會員國在政治、經貿、能源、科技、文化、教育、交通、環保及其它領域的有效合作。

合組織」為第一個於大陸境內宣佈成立，是為數不多的由大陸倡議並主導的地區性組織之一，並為第一個以其城市命名之國際組織⁹²。2004年9月23日上合組織通過《(上海合作組織會員國多邊經貿合作綱要)落實措施計畫》⁹³，根據《綱要》的實施計畫，「上合組織」的區域經濟合作，迄2020年具有三個階段性之發展目標⁹⁴。

值得注意的是⁹⁵，參與「上合組織」的國家正在逐漸擴增，並且，這些國家皆列入「一帶一路」範圍。演變歷程：2004年開始，「上合組織」正式啟動了觀察員機制⁹⁶，2009年6月起又啟動對話夥伴機制⁹⁷。於是，迄今「上合組織」除了原有的六會員國之外，觀察員有六國⁹⁸，對話夥伴也有六國⁹⁹。

在中亞五國之中，四國是「上合組織」會員國，三國與大陸接壤。鄒應猛(2010)¹⁰⁰認為，由於大陸外交政策的目標，主要是要積極利

⁹² 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貿合作綱要》等，從此逐步加深會員國彼此之合作。

⁹³ 涵蓋六國經濟、科技、人文等重要領域之合作計畫，內容涉及100多個具體項目和合作方向。

⁹⁴ 一為短期目標：即積極推動貿易投資便利化進程，確定經貿合作優先領域付諸實施；二為中期目標：即於2010年前共同努力制訂穩定、可預見和透明之規則和方式，實施貿易投資便利化；三為長期目標，即在2020年之前，為貿易投資創造有利條件，以逐步實現區域內商品、資本、服務與技術之自由流動。

⁹⁵ 上海合作組織，新華網，<http://xinhuanet.com>。

⁹⁶ 2004年6月在上海合作組織第四次峰會上，蒙古獲得觀察員地位。2005年7月，第五次峰會決定給予巴基斯坦、伊朗、印度觀察員地位。2012年6月，接受阿富汗為觀察員國。2015年7月，白俄羅斯成為觀察員國。

⁹⁷ 2009年6月決定給予斯里蘭卡和白俄羅斯上海合作組織對話夥伴地位，2012年6月，接受土耳其為對話夥伴國。2015年7月，亞塞拜然、亞美尼亞、柬埔寨、尼泊爾成為對話夥伴國。

⁹⁸ 包括阿富汗、白俄羅斯、伊朗、蒙古、印度、巴基斯坦。

⁹⁹ 包括亞塞拜然、亞美尼亞、柬埔寨、尼泊爾、土耳其、斯里蘭卡。

¹⁰⁰ 鄒應猛(2010)，「國際體系轉型與中國國際話語權提升戰略」，《東南亞縱橫》，第10期，頁85-90。

用外部因素來推動國內的發展，以及堅持「周邊是首要，大國是關鍵，開發中國家是基礎」外交戰略。顯示，「一帶」將主要依託於「上合組織」相關建設，來促進區域合作與夥伴關係。可由原本較側重政治合作，轉型為同時注重經濟合作，有利大陸於區域內發揮更加積極作用，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，或可使中亞地區成為大陸穩定的戰略後方。

事實上，對大陸而言，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¹⁰¹，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。

賀錫田(2015)指出¹⁰²，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。預期「一帶」未來有可能進一步展開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，則是建設從哈薩克入境俄羅斯，最後抵達芬蘭灣和

¹⁰¹ 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。

¹⁰² 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。

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¹⁰³，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一¹⁰⁴。顯示，「大陸聯通中亞」之後，歐亞連通若可縮短至不超過 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)分析¹⁰⁵，十多年來新疆分裂勢力東突伊斯蘭運動有愈演愈烈之勢，而其活動範圍從土耳其經中亞一直延伸到大陸新疆。因此，大陸若與中亞良好互動，將有利於大陸打擊東突恐怖主義組織分裂大陸的活動。進一步，更因中亞南面與阿富汗、伊朗相鄰¹⁰⁶，也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。

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、烏茲別克和哈薩克均有豐富的油煤氣資源，俄羅斯和烏茲別克是重要的產油大國，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。顯示，大陸透過「一帶」建設，不僅可提速與「上合組織」之國際合作關係，更多元的合作模式亦可加強與該區域的經濟聯繫，將能對穩定其油煤氣資源與大宗商品供給，具有重要的現實意義。

¹⁰³ 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。

¹⁰⁴ 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。

¹⁰⁵ 占豪(2013)，「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，2013年第10期。

¹⁰⁶ 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。

二、「東協 10+1」自貿區：「一路」之重點依託平台

2013年10月習近平訪問東南亞，在印尼出席APEC領導人非正式會議，提出共建「21世紀海上絲綢之路」，簡稱「一路」。10月9日李克強在汶萊出席「中國—東盟(10+1)」領導人會議，就加強「7個領域的合作」提出相關建議，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與風險防範、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。

外界分析，習近平選擇在印尼提出「一路」最初倡議、李克強在一周後立即提出啟動「中國—東盟自由貿易區」升級版之相關建議，二事件有其深刻的關聯性。根據2016年2月6日人民日報的闡釋¹⁰⁷，「建設『一帶一路』，能夠充分發揮上合組織、東盟“10+1”、中阿合作論壇等現有機制作用，促進區域內經濟要素有序自由流動和優化配置，帶動沿線國家經濟轉型和發展」。顯示，「東協 10+1」自貿區在「一帶一路」的定位，確實有被特別指出來的政經意義存在。

事實上，「海上絲綢之路」地理範圍廣大，沿線國家數目較「絲綢之路經濟帶」更多。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¹⁰⁸，就指出「海上絲綢之路」應有三條重點戰略路線¹⁰⁹。胡振宇（2014）¹¹⁰則認為，「海上絲綢之

¹⁰⁷ 「『一帶一路』，中國夢與世界夢的交匯橋樑」，人民日報2016年2月6日。

¹⁰⁸ 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。

¹⁰⁹ 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（Arctic Ocean）。

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。

在這些眾多國家與區域合作平台之中，陳濤、王習農（2014）¹¹¹指出，由於各國發展狀況各異，預期習近平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。根據劉新生(2014)分析¹¹²，大陸應會優先選擇與東盟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「海上絲綢之路」。

事實上，自從 2010 年「東協—中國自由貿易區（ACFTA）」¹¹³，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¹¹⁴與大陸¹¹⁵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）¹¹⁶倡議，並獲得與會各國的同意¹¹⁷，共同籌組「10+6」。2012

¹¹⁰ 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。

¹¹¹ 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）。

¹¹² 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。

¹¹³ 東協—中國自由貿易區：ASEAN - China Free Trade Area.

¹¹⁴ 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。

¹¹⁵ 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，並由大陸主導進行可能性評估。

¹¹⁶ Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP：由東協十國發起，大陸、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。RCEP，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。

¹¹⁷ 大陸、日本、韓國、澳大利亞、紐西蘭、印度。

年 RCEP 成形，進而開始推動自貿談判。

眾所周知，大陸對於既有的「東協+1」還算具主導力，但對於未來共同籌組的「10+6」，範圍擴大到日本、印度之後，卻可能會削弱大陸在該地區的影響力和領導地位。表示，大陸適時提出「海上絲綢之路」倡議，透過「一路」平台可提速與東協國家的合作進程，名正言順的拓展勢力範圍，更多元的合作模式將進入新階段。

例如，泰國與菲律賓是東南亞地區僅有的兩個享有美國給予“非北約主要盟國”地位的國家，但在大陸倡議「海上絲綢之路」之後，泰國同時也是對「一路」回應最積極的東南亞國家之一。表示，2013年大陸提出「一路」與東協之夥伴關係或可再創新升級。

尤其，當前東協儼然成為東亞區域經濟整合的軸心，東協是大陸在美國、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領導地位，同時又削弱美國、日本與其他經濟強國對該地區的影響。

貳、大陸對主要平台之經貿現況

一、大陸對「上合組織」之經貿現況

大陸「一帶一路」若可順利推動，有助於解決大陸國內現有的諸多重大問題，其中，對沿線區域國家輸出大陸產能過剩的產品，持續帶動大陸經濟持續增長，亦是重要戰略目標之一。

為了觀察「一帶一路」後之雙邊貿易表現，由於係於 2013 年 9 月開始提出「一帶」倡議，因此，即以未實施之 2012 年做為對照比

較基準期。如表 2-1-1 所示，可發現大陸自「上合組織」進口的合計額，佔大陸總進口額的比重低，甚至，自倡議後，大陸自「上合組織」的進口合計比重，呈現不增反減的趨勢¹¹⁸。並且，大陸自「上合組織」五國之進口，主要集中於自俄羅斯進口¹¹⁹，其次則為哈薩克¹²⁰。

顯示，大陸自俄羅斯與哈薩克之進口額，計佔大陸自「上合組織」總進口的比重，約超過九成五，大陸自其他三國之進口比重相當低¹²¹。可看到，2015 年由於受國際需求不振、原油與原物料價格疲軟等影響，大陸總進口衰退 13.2%，自「上合組織」合計進口、自俄羅斯進口亦受到波及。2015 年大陸自「上合組織」合計進口額、自俄羅斯進口額，僅分別為 2012 年的 0.67 倍、0.75 倍。

至於，大陸對「上合組織」出口貿易走勢，如表 2-1-2 所示，可發現與進口面類似，佔大陸總出口額的比重亦低¹²²。同樣，大陸對「上合組織」五國出口，主要集中於俄羅斯¹²³，其次則為哈薩克¹²⁴，吉爾吉斯居三，2013~2015 年出口比重，分別為 7.08%、6.83% 與 8.31%。

¹¹⁸ 2012 年為 3.3%，2013~2015 年逐年下降至 2.96%、2.70%、2.52%。

¹¹⁹ 未倡議前之 2012 年，大陸自俄羅斯進口佔大陸自五國總進口的比重為 73.39%，倡議當年之 2013 年跌至 68.62%，倡議後之 2014~2015 年升至 78.49%、82.13%。

¹²⁰ 2012 年佔大陸自五國總進口的 24.46%，倡議當年之 2013 年升至 27.79%，倡議後之 2014~2015 年呈下降趨勢，分別為 18.32%、14.47%。

¹²¹ 2012 年大陸自烏茲別克、塔吉克與吉爾吉斯，進口比重相近且相當低，分別為 1.82%、0.18% 與 0.15%。2013~2015 年烏茲別克則為 3.33%、3.01%、3.14%，呈現先降後升趨勢。2013 年時第四位為塔吉克(0.15%)，吉爾吉斯屈居最末(0.11%)，2014 年時則兩者比重相當(0.9%)，2015 年時，吉爾吉斯(0.14%)已超越塔吉克(0.12%)，成為第四名。

¹²² 大陸出口至「上合組織」的合計額佔比，2012 年為 3.11%，2013~2014 年微升至 3.24%、3.28%，2015 年跌至 2.26%。

¹²³ 未倡議前之 2012 年，大陸對俄羅斯出口佔大陸對五國總出口的比重為 69.21%，2013~2014 年持平為 69.18%、69.91%，2015 年跌至 67.52%。

¹²⁴ 2012 年佔比為 17.28%，2013~2015 年連續下降，分別為 17.49%、16.56% 與 16.35%。

表 2-1-1 2012~2015 年大陸自「上合組織」之進口貿易

單位：百萬美元;%

單位：百萬 美元;%	2012			2013		2014		2015		
	進口國家	進口金額	比重 A	比重 B	比重 A	比重 B	比重 A	比重 B	進口金額	比重 A
俄羅斯	43,952.07	2.42	73.39	2.03	68.62	2.12	78.49	33,144.76	2.07	82.13
哈薩克	14,646.96	0.81	24.46	0.82	27.79	0.49	18.32	5,840.00	0.36	14.47
吉爾吉斯	88.24	0.00	0.15	0.00	0.11	0.00	0.09	56.49	0.00	0.14
塔吉克	108.66	0.01	0.18	0.00	0.15	0.00	0.09	50.20	0.00	0.12
烏茲別克	1,091.26	0.06	1.82	0.10	3.33	0.08	3.01	1,266.78	0.08	3.14
五國小計	59,887.20	3.30	100.00	2.96	100.00	2.70	100.00	40,358.23	2.52	100.00
大陸總進口	1,817,344.03	100.00	—	100.00	—	100.00	—	1,601,760.79	100.00	—

註：所謂「上合組織」，是指原始六會員國。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/大陸自上合組織之進口小計。

資料來源：本研究整理自 WTA。

表 2-1-2 2012~2015 年大陸對「上合組織」之出口貿易

單位：百萬美元;%

出口國家	2012			2013		2014		2015		
	進口金額	比重 A	比重 B	比重 A	比重 B	比重 A	比重 B	進口金額	比重 A	比重 B
俄羅斯	44,073.18	2.15	69.21	2.24	69.18	2.29	69.91	34,810.19	1.53	67.52
哈薩克	11,001.44	0.54	17.28	0.57	17.49	0.54	16.56	8,426.73	0.37	16.35
吉爾吉斯	5,073.25	0.25	7.97	0.23	7.08	0.22	6.83	4,284.41	0.19	8.31
塔吉克	1,783.94	0.09	2.80	0.12	3.64	0.11	3.48	2,236.91	0.10	4.34
烏茲別克	1,748.32	0.09	2.75	0.08	2.61	0.11	3.22	1,796.72	0.08	3.49
五國小計	63,680.12	3.11	100.00	3.24	100.00	3.28	100.00	51,554.96	2.26	100.00
大陸總出口	2,050,109.24	100.00	—	100.00	—	100.00	—	2,280,541.09	100.00	—

註：所謂「上合組織」，是指原始六會員國。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/大陸對上合組織之出口小計。

資料來源：本研究整理自 WTA。

顯示，大陸對俄羅斯、哈薩克與吉爾吉斯之出口額，計佔大陸對「上合組織」總出口的比重，約超過九成，大陸對其他二國之出口比

重相當低¹²⁵。2015年大陸總出口衰退13.2%，對「上合組織」合計出口、對俄羅斯與吉爾吉斯出口亦受到波及¹²⁶。而在進口面常居最末的吉爾吉斯，在出口面卻穩居第三位，此為其較特別之處。

「上合組織」會員國之中，以哈薩克政府的投入最為積極，對於與大陸之「互聯互通」仰賴日深。張莉（2014）¹²⁷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。

在與俄羅斯的合作方面，2015年5月8日，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》，認為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。

2015年7月，中蒙俄三國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¹²⁸。2016年1月17日，「中國鐵路總公司」總經理盛光祖表示，正在積極推進俄羅斯莫斯科—喀山高鐵工程。2016年6月23日習近平與俄羅斯總統普京在烏茲別克出席「上海合作組織」會議，25日雙方發佈三份聯合聲明¹²⁹，顯示，大陸與俄羅斯之間的「戰略協作夥伴關係」愈加密切。

¹²⁵ 2012年大陸對烏茲別克與塔吉克出口比重較低而相近，分別為2.80%與2.75%。2013~2015年大陸對烏茲別克出口比重為3.64%、3.48%、4.34%，對塔吉克為2.61%、3.22%、3.49%。

¹²⁶ 2015年大陸對「上合組織」合計出口額、對俄羅斯與吉爾吉斯出口額，僅分別為2012年的0.81倍、0.79倍、0.85倍。

¹²⁷ 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，2014-10-3。

¹²⁸ 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》。

¹²⁹ 包括「中俄聯合聲明、中國國家主席和俄總統協作推進資訊網絡空間發展的聯合聲明、關於加強全球戰略穩定的聯合聲明」。

根據聯合國資料¹³⁰，2009~2012年中亞五國所吸引的直接投資之中，流入哈薩克者就達七成(70.9%)。李大偉(2014)指出¹³¹，2008年~2012年，大陸對中亞五國直接投資規模年均成長率達55%。根據「中國對外直接投資統計公報」，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¹³²，2013年退居第十三名¹³³，2014年，哈薩克佔大陸對中亞直接投資的75%。可看出，習近平上台後，大陸對佈局哈薩克的重視程度愈加提昇。

蔡國棟、李曉玲(2013)¹³⁴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2016年全線將建成開通，這條「雙西」公路將成為連接歐亞的又一條重要交通幹道¹³⁵。

占豪(2013)¹³⁶分析，由於哈薩克是俄羅斯和大陸在中亞的重要通道，其對大陸具有重大的地緣政治意義。雙方經濟聯繫愈緊密，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。

¹³⁰ 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。

¹³¹ 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。

¹³² 2012年哈薩克佔3.4%，與居第二的美國(4.6%)差距不遠；但2013年比重降為0.8%。

¹³³ 哈薩克佔2012年大陸對外總投資的3.4%，與居第二的美國(4.6%)差距不遠，但2013年比重降為0.8%。

¹³⁴ 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。

¹³⁵ 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。

¹³⁶ 占豪(2013)，「絲綢之路經濟帶上的中亞」，《社會觀察》，2013年第10期。

二、大陸對「東協 10+1」自貿區之經貿現況

根據大陸商務部統計¹³⁷，2015 年大陸共對「一帶一路」沿線的 49 個國家直接投資額合計 148.2 億美元，較 2014 年同期增長 18.2%，佔總額的 12.6%。投資主要流向新加坡、哈薩克、寮國、印尼、俄羅斯和泰國等地。以上，可看出大陸對佈局東協（新加坡、寮國、印尼和泰國）的重視程度不低。

2016 年 1 月 17 日，「中國鐵路總公司」黨組書記、總經理盛光祖鐵路工作會議上表示，印尼雅萬高鐵計畫本月 21 日開工，正在積極對「一路」沿線的中老鐵路(老撾)、中泰鐵路工程推進，以及，匈塞鐵路、巴基斯坦拉合爾橙線輕軌等專案的施工。

為了觀察「一帶一路」後之雙邊貿易表現，如表 2-1-3 所示。由於係於 2013 年 10 月開始提出「一路」倡議，因此，即以未實施之 2012 年做為對照比較基準期。可發現大陸自「東協 10 國」進口的合計額，佔大陸總進口額的比例相當平穩¹³⁸。不過，2015 年大陸總進口衰退 13.2% 之下，自東協進口衰退 10.42%，於是，進口比重稍升至 11.64%。可發現，大陸自東協進口伴隨著大陸整體進口走勢平穩成長，簽署 FTA 對其貿易刺激作用不明顯。

由於「東協 10+1」係於 2004 年 1 月 1 日開始實施「早期收穫計畫」，2010 年起自由貿易區全面啟動，該自貿區不斷深入與演化，進而於 2011 年提出區域全面性經濟夥伴關係協定（RCEP）倡議。大陸

¹³⁷ 中國經濟網 2016-1-20。

¹³⁸ 2012~2014 年間進口比重維持在 10-11% 左右。

對「東協 10 國」出口的合計額佔大陸總出口額的比重，亦逐步上揚¹³⁹，2015 年大陸總出口衰退 1.8% 之下，對東協出口仍是正成長（2.65%），於是，出口比重升至 12.23%。

表 2-1-3 2012~2015 大陸對東協之進出口表現

單位:美元、%

年份	大陸對東協出口			大陸自東協進口			大陸對東協進出口		
	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重
2012	203,924,350,594	20.05	9.95	195,727,547,903	1.69	10.77	399,651,898,497	10.30	10.33
2013	243,837,648,618	19.57	11.03	198,869,959,704	1.61	10.20	442,707,608,322	10.77	10.64
2014	271,698,083,276	11.43	11.60	208,086,511,630	4.63	10.60	479,784,594,906	8.38	11.14
2015	278,899,811,011	2.65	12.23	186,396,473,502	-10.42	11.64	465,296,284,513	-3.02	11.99

資料來源：由大陸海關統計整理而得。

以上數據顯示，自從 2010 年「東協+1」自貿區全面啟動以來，FTA 對大陸出口東協存在正面貿易效應，但大陸自東協進口向來平穩，似不太因 FTA 而波動。不過，「一路」倡議提出後，未來大陸與東協將推展更多元的合作關係，大陸對東協的貿易效應是否有所變化，值得後續再關注。亦可瞭解，「東協+1」雖有刺激大陸對東協出口作用，但再深入拓展夥伴關係之考量卻不一定在經貿效益。

第二節 「一帶一路」地緣政治之大國角力

壹、主要大國紛紛提出「絲綢之路」區域戰略

早在大陸提出「一帶一路」前，由於絲綢之路沿線具有重要的區

¹³⁹ 由 2003 年的 7.06%、2012 年的 9.95%，上升至 2014 年的 11.60%。

位優勢、豐富的自然資源和廣闊的發展前景，為兵家必爭之地，世界主要國家紛紛提出針對這一區域的戰略構想。這些戰略構想，皆是以通過鐵路、公路和管道等現代交通設施來連接此區域的陸上貿易通道。包括 1988 年歐盟的「歐洲—亞洲交通走廊方案」¹⁴⁰，1997 年日本「絲綢之路外交戰略」¹⁴¹，2000 年由俄羅斯、印度、伊朗三國發起的「南北走廊計畫」¹⁴²，以及 2011 年美國的「新絲綢之路戰略」¹⁴³。

1988 年聯合國教科文組織宣佈啟動為期十年的「綜合研究絲綢之路—對話之路」專案，成為最早推動復興「絲綢之路」計畫的國際組織。1994 年聯合國大會通過一份由歐盟提出針對中亞的文件¹⁴⁴，旨在幫助中亞和南高加索新獨立國家，可獲得除過境俄羅斯領土之外的更多出海口，以加速其融入國際社會的步伐。這份文件提出的歐洲—高加索—亞洲交通走廊¹⁴⁵(TRACECA)，就被稱為「新絲綢之路」，即通過鐵路、公路和管道等現代交通設施連接，橫貫亞洲抵達歐洲、北非的陸上貿易通道。

當時所規劃的「新絲綢之路」交通走廊，東邊接著亞太經濟圈，西邊聯繫著發達的歐洲經濟圈，被認為是「世界上最長、最具有發展潛力的經濟大走廊」。中亞國家積極利用申請 TRACECA 項目資金、

¹⁴⁰ The new silk road of the European Union.

¹⁴¹ The diplomatic strategy of the Silk Road in Japan.

¹⁴² North South Corridor project.

¹⁴³ American Strategy of 'New Silk Road'.

¹⁴⁴ 「沒有出海口的中亞新獨立的發展中國家及其鄰國的過境運輸體系：現狀和未來行動方案」。

¹⁴⁵ 「歐洲—高加索—亞洲交通走廊」Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia. 簡稱 TRACECA.

國外投資和貸款¹⁴⁶，用於改造和修建鐵路、公路和管道，改造裡海港口，期望借助於構築「新絲綢之路」來恢復中亞在歷史上曾經扮演的東西方紐帶的角色，以此促進經濟發展與繁榮。

另外，2000年由俄羅斯、印度、伊朗三國發起的「南北走廊計畫」，該計畫主要是促進交通合作，亞塞拜然、亞美尼亞、哈薩克、吉爾吉斯、塔吉克、烏克蘭、白俄羅斯、敘利亞以及保加利亞亦加入。南北交通走廊計畫總長7,200公里，該計畫通過亞塞拜然和俄羅斯，將印度和波斯灣國家的旅客和貨物運輸至北歐和西歐。

為了進一步與中亞國家加強聯繫，在俄羅斯主導下，2011年進一步組成「歐亞經濟聯盟」，亦稱為歐亞聯盟（EEU）¹⁴⁷，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政經合作而組建的國際組織，未來該聯盟擬納入吉爾吉斯、亞美尼亞、塔吉克等中亞國家，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，希望藉此增進經濟一體化，加強經濟實力，促使EEU具備與歐盟、美國和大陸競爭之實力。

在這些主要大國對絲綢之路沿線提出的戰略構想中，運用國際組織平臺、持續有所推動、較值得重視者有二，日本透過「亞洲開發銀行(ADB)¹⁴⁸，簡稱“亞銀”」的金融支援、美國透過聯合國平臺(世界銀

¹⁴⁶ 例如，1996年土庫曼和伊朗開通捷詹—謝拉赫斯—馬斯哈德鐵路，使中亞五國獲得了經過伊朗抵達波斯灣的出海口。1998年吉爾吉斯還正式提出「絲綢之路外交」學說，主張以參與TRACECA項目為契機，致力於發展與絲綢之路地區國家的交通、經貿和人文合作。2001年哈薩克建成田吉茲—新羅西斯克石油管道，為哈薩克過境俄羅斯出口石油增加了一條重要的管道。烏茲別克實現了北部、中部和南部地區鐵路在本國領土上的連接，基本上建立起本國統一的鐵路系統。

¹⁴⁷ 歐亞聯盟（EEU, Eurasian Economic Union）。

¹⁴⁸ 亞洲開發銀行(Asian Development Bank)。

行)所推展之戰略。以下針對這二大戰略，說明如下。

貳、日本的「絲綢之路外交戰略」

1997年7月日本前首相橋本龍太郎倡議開展歐亞大陸外交，把中亞及高加索八國稱為「絲綢之路地區」，此後，日本對中亞的外交逐漸被稱為「絲綢之路外交」。日本的戰略目標：一是從經濟利益考慮出發，保障能源來源的多元化，因為「絲綢之路地區」的能源儲量不亞於中東地區。二是從地緣政治著眼，謀求在中亞和高加索這個世界戰略要地亦具有影響力。

1998年日本政府決定在「絲綢之路地區」積極推進政治與經濟交流的外交行動計畫¹⁴⁹。由於亞銀行長長期由日本人出任，日本透過亞銀金融平臺，幫助絲綢之路沿線國家建設公路、鐵路、電力等基礎設施。2001年「911事件」後，阿富汗戰後復興問題，讓一向配合美國的日本，更積極的耕耘中亞地區，提供中亞國家多項的無償援助¹⁵⁰。

張莉(2014)指出¹⁵¹，2004年日本重新展開「中亞攻略」，推動設立「中亞+日本」之外長會晤機制¹⁵²，通過外長定期會晤來促進政治對話、經貿合作、文化交流。在對話機制內，中亞國家和日本可以就反恐、打擊販毒、防止大規模殺傷性武器擴散、開展交通及能源領域內的合作等問題廣泛地交換意見。

¹⁴⁹ 主要通過政府要人互訪、在高加索設立大使館、對外援助等方式，緊密與中亞國家的經濟聯繫。

¹⁵⁰ 日本向塔吉克的阿富汗難民支援項目提供2.4億日元的無償援助，向塔吉克“母子保健改善計畫”提供1.85億日元的無償援助，向烏茲別克“乾旱地區保健改善計畫”提供3.55億日元無償援助。

¹⁵¹ 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。

¹⁵² 在這個對話機制內，中亞國家和日本可以就反恐、打擊販毒、防止大規模殺傷性武器擴散、開展交通及能源領域內的合作等問題廣泛地交換意見。

然而，由於日本的地理位置並不具備開展中亞外交的地緣條件、日本與中亞國家宗教文化的差異明顯，加上，近年來隨著日本自身經濟實力的衰退，可以說，「絲綢之路外交戰略」的後期進展並不理想。外界認為，它與日本的其他外交策略一樣，愈來愈配合美國的脚步¹⁵³。於是，「中亞五國+日本」機制在日本自身外交戰略中的地位漸漸淡化¹⁵⁴。不過，在大陸提出「一帶一路」、「亞投行」之後，日本安倍首相對提供亞洲基礎設施建設之「經濟外交」，又趨於積極。

2015年5月21日，安倍宣佈今後5年日本將投資大約1,100億美元的亞洲基礎設施建設計畫，金額高於「亞投行」全體出資的1,000億美元。日本強調以自身的技術、資金、品質、信譽以及成熟的市場經濟運作方式，吸引沿線國家的共同合作。日本此舉被盧國學(2016)視為與「亞投行」抗衡，並指出日本可說是大陸推進「一帶一路」過程中最強的競爭對手，對大陸的威脅力最大¹⁵⁵。

參、美國的「新絲綢之路戰略」

誠如孫壯志(2000)¹⁵⁶分析，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，在國際政治上佔據特殊重要地位，受到世界大國的重視，並各自提出涵蓋中亞地區之國際性合作計畫。

¹⁵³ 例如，2005年5月12日烏茲別克爆發安集延事件，美國國務院13日指出，12日晚間從安集延市趁亂越獄逃跑的2千多名囚犯中，可能包括烏茲別克伊斯蘭運動組織的恐怖分子。17日烏茲別克總統卡裡莫夫在首都舉行的記者招待會上說，該事件是烏茲別克的內部事務，不需要對這事件進行國際調查。美烏關係惡化後，日本的絲綢之路外交也染上了政治色彩。

¹⁵⁴ 2016年02月22日財新網，「絲綢之路地區國際區域合作述評及啟示」。

¹⁵⁵ 盧國學，「一帶一路」與日本：排斥還是爭取，中國社科院世界經濟與政治研究所，中經網2016-1-18。

¹⁵⁶ 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。

耶斯爾（2015）¹⁵⁷指出，美國版的「新絲綢之路」戰略，是美國對2014年自阿富汗撤軍後，對阿富汗和中亞地區的主要戰略規劃，乃沿襲了美國歷屆政府的中亞戰略，背後隱藏著美國在中亞地區巨大的地緣政治目標和利益，即在中亞地區排除俄羅斯、大陸和伊朗的影響，將中亞國家引向南亞。

不過，「新絲路」戰略在美國並不是新的構想，二十世紀九十年代中亞國家獨立之初，美國內部就有提出新絲路戰略，但不同時期美國「新絲路」戰略的內容和重點都不同¹⁵⁸。經過多年蘊釀，2006年1月，美國指出中亞和南亞有必要整合為一體¹⁵⁹，是美國至關重要的目標。接著，美國立即展開相關的部署¹⁶⁰，將阿富汗、巴基斯坦和中亞五國共同定位為「大中亚」地區，而阿富汗居該地區的中心。但由於阿富汗戰爭之故，美國與中亞國家的關係惡化，導致美國的戰略目標並未取得實質性進展。

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¹⁶¹，這是美國推動「新絲綢之路」計畫的重要背景

¹⁵⁷ 邵育群（2014），「美國“新絲綢之路”計畫評估」，《南亞研究》，第2期，頁58-70。

¹⁵⁸ 1999年美國國會考慮通過首個《絲綢之路戰略法案》，強調促進中亞地區與美國盟友之間的經貿聯繫，以加強地區國家的主權，遏制俄羅斯和大陸的影響。2005年初，美國主辦「中亞|南亞國家地區安全會議」，邀請阿富汗、巴基斯坦及中亞五國的代表參會，目的是與這些國家開展地區安全合作。同年，約翰霍普金斯大學中亞高加索研究所負責人弗雷德里克斯塔爾（S. Frederick Starr）在《外交》雜誌發表文章，建議美國推行「大中亚地區合作發展夥伴關係計畫」。

¹⁵⁹ 美國國務卿賴斯（Condoleezza Rice）對外表示，美國已將阿富汗問題與中亞綜合起來考慮。

¹⁶⁰ 2006年2月，美國國務院將原屬歐洲和歐亞事務局分管的中亞五國事務，劃歸南亞局分管，並組建「南亞與中亞事務局」，在外交管理機制上正式將這兩個地區的事務統合在一起。隨後，美國國際開發署專門設立促進地區能源貿易的機構，幫助巴基斯坦和阿富汗建設輸電線路，以向塔吉克和吉爾吉斯購買電力，在中亞開通「北方運輸網路」（Northern Distribution Network）。

¹⁶¹ 2001年「911」事件後，美國出兵阿富汗，發動近13年針對塔利班基地組織的反恐戰爭。

緣由。簡言之，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，尤其是美國按計劃如期撤軍後，基地組織和塔利班可能捲土重來，亦即，美國的「新絲綢之路」計畫主要是基於戰略安全考量。

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」¹⁶²，第一次提出「新絲綢之路」計畫¹⁶³，強調在能源、物流通道的建設和區域經濟合作，指出美國將資助私營經濟部門投資鐵路、公路和油氣管道等基礎設施。美國國務院並發佈《經濟影響評估》¹⁶⁴來推動「新絲綢之路」倡議，當年9月聯合國大會期間立即擺上議事日程¹⁶⁵，並陸續於國際場合重點討論¹⁶⁶，美國亦鼓勵其它捐助機構支持該倡議，支持者主要是世界銀行與亞洲開發銀行。

「新絲綢之路」計畫之戰略目標，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，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，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

¹⁶² 在安娜圖書館（Anna Centenary Library）發表演講時。

¹⁶³ 緣起：2010年5月美國戰略與國際問題研究中心（CSIS）與約翰霍普金斯大學中亞高加索研究所（Central Asia-Caucasus Institute）共同發佈《阿富汗成功的關鍵——新絲綢之路戰略》（The Key to Success in Afghanistan: A Modern Silk Road Strategy）。該報告指出，希望恢復阿富汗作為歐洲、中東、南亞和東南亞之間的交通和貿易樞紐地位，以此鞏固和擴大美國在阿富汗取得的軍事戰果，將美國在中亞和阿富汗的戰略重點從軍事轉向經濟和社會發展。

¹⁶⁴ Economic Impact Assessment（EIA）文件。

¹⁶⁵ 接著，9月22日希拉蕊、德國外長與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。

¹⁶⁶ 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。

進一步惡化。在外資大舉撤出的情況下，巴國經濟表現欠佳，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。

楊雷（2012）由政治外交角度亦指出¹⁶⁷，隨著美國撤軍阿富汗，美國加緊推動「新絲綢之路」計畫¹⁶⁸，這一外交動向體現出，美國正在用以經濟手段為主的新計畫，替代以軍事內容為主的「阿富汗—巴基斯坦新戰略」，計畫的範圍也從阿富汗、巴基斯坦擴展到整個中亞、南亞地區，反映出美國「阿巴新戰略」向「大中亚」計畫的回歸。

較特別的是，在美國版的「新絲綢之路」計畫之中，美國對印度的參與寄予厚望¹⁶⁹。美國認為隨著印度成為更繁榮和強大的國家，可在東亞峰會和亞太論壇上發揮領導作用¹⁷⁰。亦即，美國版的「新絲綢之路」希望印度發揮中心作用，將南亞、中亞與西亞連接起來。但現實上，印度與中亞國家和阿富汗都沒有領土接壤，印度與阿富汗之間隔著巴基斯坦。尤其，印、巴兩國關係常因喀什米爾問題發生緊張，合作關係難以推進，即使美國力推兩國發展與阿富汗和中亞國家的經貿關係，但兩國關係的根本問題仍難以解決，成為美國推動「新絲綢之路」計畫項目之最大障礙¹⁷¹。

¹⁶⁷ 楊雷（2012），「美國“新絲綢之路”計畫的實施目標及其國際影響」，《新疆社會科學：漢文版》，第5期，頁70-75。

¹⁶⁸ 其目標是：鞏固阿富汗戰果，規制該地區局勢走向；以經濟合作為手段，與俄羅斯爭奪中亞地區；遏制伊朗、包抄大陸。

¹⁶⁹ 不少美國學者，將印度視為亞太地區可制衡大陸的「民主樣板」。

¹⁷⁰ 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」。

¹⁷¹ 引用耶斯爾（2015），第90頁：美國負責中亞和南亞事務的助理國務卿（Nisha Desai Biswal）承認：推動「新絲綢之路」項目最大的障礙是印巴之間的壁壘。U.S. Foreign Policy in South Asia: A Vision for Prosperity and Security (2014-04-16).

但根據吳兆禮（2012）¹⁷²的分析，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。吳兆禮預期該計畫，對未來大陸與該地區國家的政治、經濟與安全關係不可避免地產生影響。

潘光（2015）¹⁷³，訪談最初提出美國「新絲綢之路」構想的 Fred Starr 教授¹⁷⁴指出，Starr 教授反對將「新絲綢之路」構想上升為地緣政治經濟戰略，認為該計畫具有客觀的經濟和市場基礎¹⁷⁵。並且，他不認同該計畫有牽制或排斥大陸的色彩，也不贊成美國在這一地區的經濟社會發展中謀求主導權。他認為，在把軍隊撤出阿富汗後，美國和西方應鼓勵阿富汗和本地區國家在戰後重建中發揮主導作用，他建議，大陸亦可參與美國版的「新絲綢之路」計畫。顯示，美國「新絲綢之路」與大陸「一帶一路」，若能包容性發展，對此區域之經濟和市場建設更有助益。

¹⁷² 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。

¹⁷³ 潘光（2015），「美國“新絲綢之路”計畫的緣起、演變和發展前景——對話“新絲綢之路”構想的提出人斯塔教授」，《當代世界》，第4期，頁25-27。

¹⁷⁴ 美國約翰斯·霍普金斯大學中亞高加索研究院院長 Fred Starr。

¹⁷⁵ 他認為，經濟和貿易層面上，美國「新絲綢之路」是肯定會發展起來的，因為這有利於阿富汗及中亞、南亞、西亞有關國家的穩定和發展，甚至對東亞國家也是好事。他舉例說，土庫曼斯坦的天然氣可以解決印度、中國和巴基斯坦的能源需求，為阿富汗提供豐厚的過境收入；塔吉克斯坦盛產的棉花可以滿足印度紡織工業的原料需求；阿富汗的傢俱和水果可以賣到阿斯塔那、孟買和上海，甚至日本與韓國。

肆、美國聯合日本、大陸聯合俄羅斯之勢日益形成

一、主要大國在「一帶」的地緣政治勢力變化

大陸「一帶一路」提出之前，世界主要國家針對絲綢之路沿線所實施的貿易自由化戰略或區域經濟合作方案，看起來雖可視為，是提前幫「一帶一路」創造基礎與機遇，但不可否認，亦可視為是大陸與這些大國在同一區域的爭奪戰。隨著美國自阿富汗撤兵、推出「新絲綢之路戰略」具有後續接棒之重要意義，顯示在此區域，大陸與美國之政治外交主導權之爭將愈趨明顯。

值得一提的是，基於美國的規劃畫主要是基於撤軍阿富汗後之戰略安全考量，這些大國在「絲綢之路」沿線範圍爭奪勢力，競爭的重點置於「一帶」，尤其是以具有重要的地緣政治區位優勢、能源礦產資源豐富之中亞地區為主要目標，但其目的不盡相同。

陸南泉（2015）¹⁷⁶指出，三大國（美國、俄羅斯和大陸）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，獲取中亞能源並不是美國之主要目的。以俄羅斯而言，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¹⁷⁷，這是使其成為強國的一個重要因素。大陸對中亞的主要目標¹⁷⁸，則是為了西部地區

¹⁷⁶ 陸南泉(2015)，「『一帶一路』若干問題」，《中國經濟報告》，2015年3月24日。

¹⁷⁷ 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。

¹⁷⁸ 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」。

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。

為了降低其他大國對自身提高防範與遏制之反作用力，這些大國雖各自有不同的國家利益，但亦與競爭中有合作的關係。觀察目前的情勢演變，可發現美國聯合日本、大陸聯合俄羅斯之勢日益形成。由於前者的盟友關係由來已久，進一步深入合作，外界應不驚訝；但後者的合作關係，歷經社會主義的演變軌跡，不免令人質疑其互信程度，相當值得後續再觀察。

事實上，「今天的俄羅斯，可以說是對中國最為友好的大國」¹⁷⁹，是大陸最主要的先進武器提供國，以及石油和天然氣重要的供給國，是大陸能源安全重要一環。2015年11月，俄羅斯石油公司披露收到大陸約972.6億元人民幣的巨額石油預付款。大陸官方媒體表示，大陸這樣做不僅能增加外部能源供應的規模和來源多樣性，而且有力地支持了受到歐美制裁的俄羅斯，還可分散美國「重返亞太」的壓力¹⁸⁰。

表示，目前俄羅斯的國勢今非昔比，對大陸而言，一個日益走弱的俄羅斯¹⁸¹，正喪失威脅大陸的能力，與俄羅斯戰略性聯手並不是問題，因為合作關係的主導權就在大陸手上。2016年3月起，俄羅斯取代了沙烏地阿拉伯，成為大陸最大的原油供應國。

¹⁷⁹ 中經網，2016-03-07。「可以說，今天的俄羅斯對中國的所有核心和非核心國家利益，都是完全尊重和支持」。2015年大陸第一次舉行反法西斯勝利大閱兵，當初一起並肩作戰的西方盟國首腦拒絕出席，但俄羅斯卻恰恰相反。

¹⁸⁰ 「從“十三五”規劃看中國經濟外交」，中經網，2016-03-04。

¹⁸¹ 「目前看來，俄羅斯走向衰退主要有三個原因：一是人口加速老化和減少，俄羅斯的出生率低於歐洲平均水準，與德國、希臘、義大利等國相差無幾，然而死亡率卻能與非洲相比。二是普京執政後，錯過了油價爆漲帶來的歷史機遇，把大量的石油收入用於民粹般的福利而不是再度工業化。三是面對西方的挑釁，反應過於激烈而不顧策略，導致最後雙方完全敵對，俄羅斯的現代化也就很難成功」。中經網，2016-03-07。

職是之故，大陸與俄羅斯之間的「戰略協作夥伴關係」愈加密切。例如，2016年6月23日習近平與俄羅斯總統普京在烏茲別克出席「上海合作組織」後，接著，25日二人在北京人民大會堂舉行雙邊會談，這是普京的第15次訪問大陸。普京帶來200多人的龐大代表團¹⁸²，並且，雙方發佈三份聯合聲明¹⁸³，雖然都沒有具體點名針對某個特定國家，但特別表達俄羅斯對大陸在南中國海主權爭議上的支持，反對「外部干涉」，此舉亦引起美國方面的關注¹⁸⁴。

2016年6月25日的聯合記者會上，普京指出，俄羅斯與大陸在國際舞臺上的觀點非常接近或基本一致¹⁸⁵，習近平亦宣佈，他已邀請普京出席將於9月份在杭州舉行的二十國集團（G20）峰會。顯示，大陸與俄羅斯之全面戰略協作夥伴關係將更密切，未來雙方政經互動往來的動態發展，值得持續關注。

二、「一路」的地緣政治角力：「美國因素」加入後，對大陸原本的立場形成挑戰

迄今全球有三個比較具代表性的區域經濟整合區塊，即歐盟、北美與東亞，其中，東亞的一體化程度最低，以東協為核心成為東亞區域整合的特色。主要大國在以東南亞為運作軸心之「一路」競逐方面，

¹⁸² 為了慶祝《中俄睦鄰友好合作條約》簽署15周年、雙方建立戰略協作夥伴關係20周年，包括總統辦公廳主任伊萬諾夫、政府第一副總理舒瓦洛夫和3位副總理戈洛傑茨、羅戈津、特魯特涅夫，以及俄國家石油公司、天然氣工業股份公司等大企業負責人。

¹⁸³ 包括「中俄聯合聲明、中國國家主席和俄總統協作推進資訊網絡空間發展的聯合聲明、關於加強全球戰略穩定的聯合聲明」。

¹⁸⁴ 2016年6月25日美聯社報導：「普京與習近平之間的密切個人關係，以及他們對抗他們所認為的美國全球支配地位的共同願望，似乎是中俄合作的主要驅動力。」

¹⁸⁵ 「今後我們將繼續在國際組織中，首先是在聯合國、上合組織和金磚國家中密切協調行動」。

由於該地具高度地緣政治優勢，勢力爭奪亦日趨明顯。

東亞區域整合倡議，最早始於東南亞地區於 1967 年成立之「東南亞國家協會」¹⁸⁶，簡稱「東協」。並於 1976 年召開第一屆「東協高峰會」，簽署「東南亞友好合作條約」和「東協和諧宣言」，強調放棄使用武力和平解決爭端、相互尊重主權獨立及領土完整及互不干涉內政，從此確立東協宗旨與原則。

1987 年東協修改「東南亞友好合作條約」，邀請東南亞以外國家加入，以便加強推動地區繁榮¹⁸⁷，可看到諸多「大國」在東南亞競逐之勢。例如，「人口大國」之大陸與印度，幾乎是同時加入該「條約」，接著，2009 年東協與印度簽署貨物貿易協定，大陸與東協成立「東協+1」，則是 2002 年簽署、2010 年全面實施。

早在 1992 年 1 月東協決議建立「東協自由貿易區」¹⁸⁸，宣示在 15 年內促成 AFTA。但受到亞洲金融危機的波及，進展未如原先規劃。2003 年的東協高峰會上，東協提出在 2020 年建立「東協經濟共同體」倡議¹⁸⁹，以期完成區域內部的經濟整合。

東協善於利用集體力量建立對外合作關係，以提升談判籌碼，極大化群體利益，並藉其國際戰略地位，靈活周旋於大國之間。其整合模式係以東協為核心，逐步地向外擴散。「東協+1」成立後，以東協為中心的相關區域整合倡議紛紛浮出，成為東亞區域整合的特色。

¹⁸⁶ Association of Southeast Asian Nations, ASEAN.

¹⁸⁷ 東南亞區域外之大陸(2003 年 10 月)、印度(2003 年 10 月)、日本(2004 年 7 月)、韓國(2004 年 11 月)、俄羅斯(2004 年 11 月)，以及較後期之歐盟(2009 年 7 月)、美國(2009 年 7 月)紛紛加入。

¹⁸⁸ ASEAN Free Trade Agreement, AFTA.

¹⁸⁹ ASEAN Economic Community, AEC.

2005年東協首次舉行第一屆「東亞高峰會」¹⁹⁰。

2011年2月「東協+6」經濟部長會議期間，日本與大陸同意整合原先各自提出的區域整合構想，共同推動區域的貿易與投資自由化後，並於11月第19屆東協高峰會時提出區域全面性經夥伴關係協定倡議¹⁹¹。RCEP自2012年起展開談判，參與國除東協十國之外，尚包括前述六個國家，簡稱為「10+6」。基於「東協經濟共同體」(AEC)提前於2015年12月31日完成，外界認為，有助於RCEP或能於2016年底建立形成有利的條件。

根據謝俊才(2009)¹⁹²分析，1997年東南亞金融危機後，「中國-東協-日本」三角關係基本成型，該等腰三角體系是東亞合作機制的子系統，深刻影響和制約著東亞地區經濟合作的一體化進程。出於自身戰略利益的考慮，三方都是把參與東亞合作，作為實現自身戰略目標或制衡對方的一種手段。

由於東南亞地區具有高度地緣政治優勢，成就了東協在「中國-東協-日本」三角關係中長期居於主導地位。尤其，2009年美國與東協簽訂美國加入《東南亞友好合作條約(TAC)》¹⁹³，並宣稱「美國已重返東南亞」。表示，自美國歐巴馬政府對東南亞政策轉為積極參與該地區機制以加強影響力後，「美國因素」的加入，不僅使東南亞地區的「大國」形勢更趨於複雜，其地緣政治優勢愈加明顯。

¹⁹⁰ 邀請大陸、日本、韓國、印度、紐西蘭、澳洲等六國（俄羅斯係以觀察員身分與會）共同舉行。

¹⁹¹ Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP.

¹⁹² 謝俊才(2009)，「中國-東盟-日本三角關係發展趨勢展望」，《世紀橋》，第19期，頁55-57。

¹⁹³ 第16屆「東協地區論壇(ARF)」上，美國國務卿希拉蕊·克林頓與東協各國外長簽訂。

由於東協奉行「大國平衡」戰略，雖左右逢源，但不會特別選邊站，不過，區內各國則有其各自的背景與立場。例如，美國的加入，不可否認對南海地區安全形勢會有影響，致使南海主權相關的菲律賓、越南與大陸關係較易趨於緊張。

事實上，「美國重返東南亞」後，東協雖不選邊站，但可想見，大陸在東南亞地區的立場會出現變化。此際，大陸倡議「一帶一路」，借由推展基礎建設合作，與東協再深入拓展夥伴關係，正逢其時。並且，周玉淵(2012)¹⁹⁴指出，在地區一體化的大背景下，大陸與日本的東南亞政策呈現愈來愈多的相似性¹⁹⁵；表示透過「一路」，大陸在東南亞的發展型態或可再創新。

大陸與東協實現「東協+1」，雖使東協對大陸的依賴程度持續加深，但雙邊的政經互動其實是呈現既競爭又合作之關係。尤其，大陸在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，及台灣與釣魚台群島等，全劃入其領海範圍。亦宣告在2010年讓軍事防衛能力，從近海往東推出2,000公里，成為具有遠洋防衛能力的海洋國家。並且，2014年5月起由海南省三沙市著手七連嶼之填海造陸，2016年3月宣佈擴大陸域面積，將從1.32平方公里擴至15平方公里，計畫建設機場和跨海大橋。隨著「中國威脅論」發酵，大陸在東亞事務的主導性亦備受挑戰，就「和平崛起」立場，與東協再深入拓展夥伴合作關係愈有其必要。

¹⁹⁴ 周玉淵(2012)，「認識大國：中國與日本在東南亞的軟實力比較研究」，《東南亞研究》，第6期，頁29-37。

¹⁹⁵ 例如，重視多邊主義、參與而非取代東協主導的地區合作框架、自由貿易區建設、加強與東南亞國家全面合作夥伴關係框架的建設等。

2015年3-4月大陸與印尼簽署相關合作安排文件¹⁹⁶，明確此專案按照大陸技術標準設計並使用中方設備。2015年10月，再簽署雅萬高鐵合資協議¹⁹⁷。於是，雅萬高鐵項目將由中印合作建設，將連接印尼首都雅加達和第二大城市萬隆。此外，目前中寮鐵路、中泰鐵路，以及中緬油氣管道起點之中緬皎漂港等項目建設仍持續進行。

簡言之，未來大陸透過「一路」打造「東協+1」、RCEP升級版，可提速與東協國家的合作進程，除了FTA刺激對東協出口貿易效應之外，更多元的合作模式將進入新階段。然而，晚近大陸與越南、菲律賓、印尼之「南海主權」爭端愈演愈烈，不僅讓東南亞乃至於亞太國家深具戒心，亦可能提高東協國家對「美國重返東南亞」之期待。總之，大陸與東協國家的政經互動關係，相當影響未來「一路」的發展走勢，值得持續再關注。

第三節 政經風險與投資回收不確定性

壹、宏偉「中國夢」需要時間來逐步構築，避免高投資風險

一、歐盟、北美自貿區之形成，非短時間可做到

根據其官方媒體披露¹⁹⁸，大陸建設「一帶一路」重要目標之一，是希望可以與歐盟、北美自由貿易區形成「三足鼎立」態勢，加快形

¹⁹⁶ 《雅加達—萬隆高鐵合作建設框架協定》。

¹⁹⁷ 由中國鐵路總公司牽頭的中國企業聯合體與印尼國有建設公司牽頭的印尼國有企業聯合體。

¹⁹⁸ 「『一帶一路』，中國夢與世界夢的交匯橋樑」，人民日報2016年2月6日。

成國際經濟新格局，進而對經濟全球化產生深遠影響。由此可看到，大陸藉由推展「一帶一路」所構築「中國夢」之宏偉程度。然而，歐盟、北美自貿區之形成並非短時間可做到。

以歐盟而言¹⁹⁹，推動建立的初始動機，係由渴望重建二戰後損失慘重的歐洲，以及擔憂歐洲再度陷入戰爭泥沼而緣起。目前即使受英國脫歐影響，未來發展有待觀察，但仍係全球連結最為緊密的國際聯盟，而其統合亦非一蹴可及，而是歷經許多次的失敗經驗後，方逐步由國際合作的型態演變為貿易實體，再進一步提升為經濟和政治聯盟。會員國亦從 1952 年最初創始的六國，歷經多次整合，1993 年歐盟正式成立，達到目前 28 個會員國的規模²⁰⁰。

北美自由貿易區²⁰¹，最早緣起於 1979 年美國國會關於貿易協定的法案提議，1980 年美國前總統雷根在其總統競選的有關綱領中再次提出美、加兩國加強經濟合作²⁰²。1988 年 1 月 2 日，雙方正式簽署《美加自由貿易協定》，該協定於 1989 年 1 月生效。至於墨西哥的

¹⁹⁹ European Union, EU.

²⁰⁰ 1952 年建立的歐洲煤鋼共同體，當時只有六個成員國，分別為法國、德國、義大利、荷蘭、比利時和盧森堡。1958 年又成立了歐洲經濟共同體和歐洲原子能共同體，1967 年因機構合併整合為歐洲共同體。1991 年 12 月上旬的馬斯垂克高峰會議中，當時的歐洲共同體 12 個會員國對建立歐洲經濟貨幣聯盟，與加強共同政策之推動，並將會員國之整合擴及內政、司法、外交以及安全議題方面，而將共同體之建構提升至聯盟的層次，對建立歐洲聯盟獲得了共識。各會員國外長並且在 1992 年 2 月簽署了《歐洲聯盟條約》，通稱《馬斯垂克條約》。1993 年 11 月 1 日，《馬約》正式生效，歐盟正式誕生。在 1973 年至 2013 年期間，歷經歐洲經濟共同體和歐盟體制，共進行了八次擴大，成員國從 6 個增至 28 個。

²⁰¹ North American Free Trade Area, NAFTA.

²⁰² 1985 年 3 月加拿大總理馬爾羅尼在與美國總統雷根會晤時，首次正式提出美、加兩國加強經濟合作、實行自由貿易的主張。由於兩國經濟發展水準及文化、生活習俗相近，交通運輸便利，經濟互賴程度很高，所以自 1986 年 5 月經過一年多的協商與談判於 1987 年 10 月達成協議。

加入²⁰³，於 1990 年 7 月正式達成美墨貿易與投資協定，同年 9 月，加拿大宣佈將參與談判²⁰⁴，三國終於在 1992 年 8 月 12 日達成《北美自由貿易協定》，該協定於 1994 年 1 月 1 日正式生效²⁰⁵。

北美自由貿易區是南北經濟合作的典型代表之一，在經濟差距如此大的國家之間組成自由貿易區尚無先例，亦即，北美自由貿易區是已開發國家和開發中國家在區域內組成自由貿易區的首次嘗試，其成敗對於全球的區域經濟合作具有相當特殊的意義。

綜合而言，歐盟從 1952 年最初創始的六國，至 1993 年正式成立，經歷 40 餘年的時間；至於，地理範圍相連的北美自由貿易區，由發想的法案提議到實際正式成立，亦經歷 15 年的時間。相對於歐盟、北美自由貿易區，大陸提出橫互歐亞之「一帶一路」，不僅地理範圍廣、牽涉的國家眾多，種族、宗教、語言與文化背景差異懸殊，經濟發展與開放程度相差甚鉅，國家之間亦各有利益考量與邦交喜惡。

可看到，即使是具基本整合意願之歐盟、北美自貿區，其形成並非短時間可儼，大陸若擬以「一帶一路」構築「中國夢」之互動整合，難度更高、相當耗時。表示，大陸是否能如願依照其「一帶一路」的政策推進，達成與歐盟、北美自由貿易區形成「三足鼎立」的態勢，實有相當高的挑戰，未來進展如何尚有待時間持續觀察。

²⁰³ 緣起於 1986 年 8 月美、墨兩國領導人提出雙邊框架協定計劃，並於 1987 年 11 月簽訂了一項有關磋商美、墨間貿易和投資的框架原則和程式的協議。在此基礎上進行多次談判。

²⁰⁴ 三國於 1991 年 6 月 12 日在加拿大的多倫多舉行首輪談判，經過 14 個月的磋商。

²⁰⁵ 三個會員國彼此必須遵守協定規定的原則和規則，如國民待遇、最惠國待遇及程式上的透明化等來實現其宗旨，藉以消除貿易障礙。自由貿易區內的國家貨物可以互相流通並減免關稅，而貿易區以外的國家則仍然維持原關稅及壁壘。美墨之間因北美自由貿易區，使得墨西哥出口至美國受惠最大。

二、大陸經濟進入「新常態」卻加速向外擴張之投資風險

觀察近年來大陸之外商直接投資金額與對外直接投資金額變化（圖 2-3-1），可發現在吸引外商直接投資金額方面，自加入 WTO 以來幾乎呈現持續向上趨勢²⁰⁶，2015 年達 2005 年的 2.11 倍。另外，對外直接投資金額成長速度更是驚人，呈現連年穩定上升，2015 年對外直接投資金額更高達 2005 年的 11.52 倍。

在 2013 年前，大陸之外商直接投資金額皆遠高於對外直接投資金額²⁰⁷，不過，2013 年底大陸提出「一帶一路」後，2014 年起大陸之對外直接投資額就超越外商直接投資額，差距為 35.6 億美元，2015 年此差距擴大為 140.1 億美元，甚至，2015 年差距迅速躍至 2014 年差距的 4 倍左右。顯現，大陸從過去吸引外資之「引進來」，轉為強調「走出去」的投資策略，因「一帶一路」被提出後之積極對外投資，於是，資金外流之勢更加鮮明。

目前世界經濟進入深度結構調整期，在內外環境不佳下²⁰⁸，文獻有共識的指出²⁰⁹，大陸經濟持續走弱，經濟成長趨緩已成為長期趨勢。因此，在大陸經濟進入低迷的「新常態」，未來發展速度降低，且內部存在不少問題需要調整之前提下（附錄 1），若期待儘快實施「一帶一路」策略，大幅提高向外擴張的速度與程度，以「儘快形成

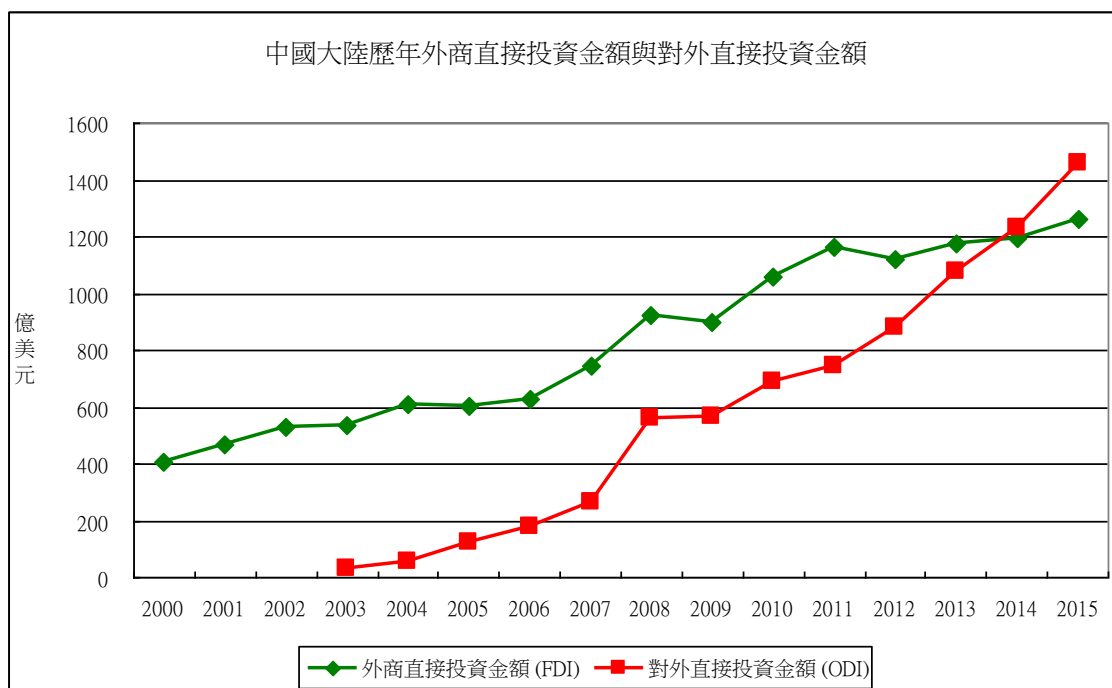
²⁰⁶ 除了 2012 年較前一年有所下降外，其餘年份金額皆較前一年有所增加。

²⁰⁷ 以 2005 年而言，外商直接投資高於對外直接投資的金額達 480.6 億美元，此後雖有下降趨勢，但 2012 年時之差距仍有 239.1 億美元，2013 年則有 97.4 億美元。

²⁰⁸ 外需發展不足、人民幣趨貶壓力大，而內在環境又存在儲蓄率和投資率雙降、勞動年齡人口減少、勞動力從農業部門向非農部門轉移放緩、要素成本上升等種種限制。

²⁰⁹ 劉孝超(2016)，「中國經濟進入新常態的特徵、原因及其對投資者或企業的影響」，社團法人台灣全球運籌發展協會專業文章。

全面實施態勢」，將會面臨相當高的投資風險。甚至，有可能在對外投資失利後，回頭衝擊其國內經濟發展，進而影響與大陸連動甚深的臺灣經濟穩定，因此其「一帶一路」投資風險值得密切關注。



資料來源：2000~2014 年整理自中國統計年鑑，2015 年為《2015 年度中國對外直接投資統計公報》和商務部外資司。

圖 2-3-1 2014 年起大陸 ODI 超過 FDI

貳、「一帶一路」沿線國家不少存在政治動盪與投資風險高

一、即使是美國版「新絲綢之路」計畫，亦面臨融資的困難

誠如第二節的分析，美國於 2011 年提出「新絲綢之路」計畫²¹⁰，

²¹⁰ 2011 年 7 月美印對話中，美國國務卿希拉蕊 (Hillary Clinton) 首次提出「新絲綢之路」計畫。

主要是希望把阿富汗作為連接中亞和南亞的樞紐和中心，在中南亞地區形成交通和經濟的緊密聯繫網絡，促進該區域經濟一體化，並形成「能源南下、商品北上」的格局。

馬建英(2015)指出，美國版「新絲綢之路」計畫所涵蓋範圍與大陸倡議的「一帶一路」輻射的地域有所重疊²¹¹。同樣的，美國版「新絲綢之路」計畫所需資金龐大，無法單憑一國之力，有賴於國際金融支援，不過，國際金融機構擔憂，該計畫涉及的國家存在相當程度的政治動盪風險，政府財政赤字較高、債務繁重，償債能力令人擔憂，將造成投資回收的高度不確定性。

尤其令人憂心的是，塔利班在阿富汗捲土重來的可能性不能低估，中東的動亂仍將持續，烏克蘭衝突愈演愈烈，中亞的宗教極端勢力和恐怖份子再度活躍，南亞印巴對抗和軍備競賽仍然曠日持久，這些都將使阿富汗重建和地區穩定發展面臨嚴峻挑戰。

邵育群(2014)分析²¹²，美國以國際組織平台為推動「新絲綢之路」計畫做了許多努力²¹³，試圖協助消除阿富汗、巴基斯坦與中亞國家之間的貿易障礙，推動公路鐵路等交通項目建設，以及建設和拓展經阿富汗連接中亞和南亞的基礎設施²¹⁴。綜合而言，美國國務院確定了40多個專案，作為「新絲綢之路」的骨幹項目。

²¹¹ 馬建英(2015)，「美國對中國“一帶一路”倡議的認知與反應」，《世界經濟與政治》，2015年第201510期。

²¹² 邵育群(2014)，「美國“新絲綢之路”計畫評估」，《南亞研究》，第2期，頁58-70。

²¹³ 為了達到透過中亞區域經濟合作組織(CAREC)、阿富汗區域經濟合作會議(RECCA)以及伊斯坦布爾進程(Istanbul Process)實施新絲綢之路戰略的構想。

²¹⁴ 包括輸電線路、公路、鐵路、管道和光纜等。

不過，這些專案的推展，並未如美國想像中順利。舉例而言，CASA-1000 是美國「新絲綢之路」計畫中的重要項目之一，美國希望透過該項目將塔吉克和吉爾吉斯夏季多餘的電量輸送到阿富汗和巴基斯坦。然而，2013年6月原本計畫為CASA-1000提供40%融資的亞洲開發銀行，宣佈退出CASA-1000專案，原因是擔心阿富汗的安全形勢。2013年12月美國國務院宣佈為CASA-1000項目提供1,500萬美元資金。2014年3月，世界銀行則承諾為提供5.36億美元資金。

俄羅斯雖然有意參加CASA-1000專案，並表示願意提供5億美元，但由於俄羅斯很可能要求對該專案的控制權，而實際上以美國為主的西方國家正迫切希望中亞脫離俄羅斯的影響，因此雙方未達成共識。也使得美國版的「新絲綢之路」計畫，面臨融資困難。

即使謹就中亞地區來說，盧周來、劉琚(2015)指出²¹⁵，由於中亞國家經濟體總量偏小，經濟穩定性較差，市場開放度不足，再加上各國在政治、社會發展等方面存在諸多特殊國情，因此潛藏巨大的市場投資風險²¹⁶。加上，中亞國家經濟發展狀況和制度法律差異很大，區

²¹⁵ 盧周來、劉琚(2015)，「絲路經濟帶中亞投資環境及市場風險」，《開放導報》，2015年8月，第4期，總第181期，頁24-29。

²¹⁶ 主要可歸納為五點：1.宏觀經濟風險；肇因於經濟基礎薄弱，產業結構單一，經濟成長內生動力不足，資源性經濟對國際市場的依賴性很強，因此容易受到區域外經濟波動的影響。2.財政稅收風險；由於經濟結構調整和轉型存在很大的不確定性，部分國家不僅內部面臨政治穩定及經濟轉型壓力，外部亦面臨經濟再平衡和資本外逃風險，信用水準表現相對較弱，政府財政赤字較高、債務繁重，償債能力令人擔憂。3.金融市場風險；金融發展水準偏低，金融市場化程度不均衡且開放度有限，再加上支付手段單一，貿易結算方式落後，貸款拖欠現象普遍，外匯換匯程式複雜，效率低，投資者合法收益常常不能如期如數返還轉出，嚴重影響交易資金周轉及經濟效益，影響企業正常經營。4.基礎設施風險：中亞基礎設施建設條件複雜、難度大，回本過程長，盈利前景不明朗，而且其收益可能在很長時間內難以彌補營運赤字。此外，各國運輸技術標準不統一，軟體服務水準與邊界管理效率低下，加上簽證制度嚴格，過境手續複雜，影響跨境物流的通暢度。5.政策法規風險：由於個別國家有關稅收、產業等政策法律相對薄弱，法規朝令夕改，司法機關未相對獨立，市場經濟程度較低，故政府行政命令干預較多，再加上因經濟相對弱勢，在投資准入規則和制度選擇方面較為保守，亦為外資企業投資經營帶來風險。

域經濟一體化發展滯後。各經濟體之間缺乏合作的內在動力和有效的協調機制，制約各國之間的優勢互補，構成區域經濟壁壘，為管線建設等跨境合作專案順利實施帶來不確定風險。

總之，由於美國和北約決定將主要兵力撤出阿富汗，使金融機構和有關國家對阿富汗、中亞形勢感到擔憂²¹⁷，這些情況皆使投資者對美國提出的「新絲綢之路」項目裹足不前。再加上美國的主要盟友都面臨經濟發展困難²¹⁸，不可能大量投入專案。此區域內之中亞、南亞、西亞、東南亞，大多數國家也是剛剛走出危機，自身財力十分有限，被寄託厚望的印度同樣面臨重重困難，對投入大筆資金十分謹慎。因此，有專家認為²¹⁹，美國試圖吸引大量投資的「新絲綢之路」專案計畫難以實現，最多只能吸引該計畫所需資金的30%~50%。

二、「中巴經濟走廊」旗艦專案：人身安全威脅與投資風險高

如前所述，隨著美軍撤離阿富汗、美國推進「亞太再平衡」戰略及俄羅斯推進「歐亞聯盟計劃」，當這些大國在中亞、南亞地區的博弈更加激烈之下，大陸也不缺席。大陸的「一帶一路」選定地理位置具特殊意義的巴基斯坦，與巴基斯坦共建「中巴經濟走廊」，貫穿「一帶」與「一路」來加強互聯互通，它作為旗艦專案，可視為「一帶一路」政策執行的重要領頭軍，具有指標型意義。

²¹⁷ 在中亞地區，塔吉克與阿富汗接壤，近年穩定形勢不佳；加上，烏茲別克和哈薩克領導人都年事已高，權力交接也未確定；吉爾吉斯再次發生政治動盪的可能性仍然存在。

²¹⁸ 包括深陷危機的歐洲和實施“安倍經濟學”難以為繼的日本。

²¹⁹ 「美國“新絲綢之路”計畫的緣起、演變和發展前景—對話“新絲綢之路”構想的提出人斯塔教授」，人民網，2015年04月09日。

姚芸(2015)分析²²⁰，在巴基斯坦方面，其實早已有合作意願。2013年大陸取得瓜達爾港 40 年的商業經營權²²¹，從 2015 年 4 月正式開始商業運營。巴基斯坦在 2014 年發布的遠景規劃文件《巴基斯坦 2025》中明確提出，「中巴經濟走廊」是解決巴基斯坦能源危機及實現地區互聯互通的重要舉措，有助於巴基斯坦實現「亞洲之虎夢」。

2015 年 4 月 20-21 日習近平訪問巴基斯坦時，雙方發表《聯合聲明》，同意儘快完成「中巴經濟走廊」，被認為具有較強的示範效應。在「中巴經濟走廊」框架下，雙方已經啟動 460 億美元的投資計畫，共同推進修建從新疆喀什市到巴基斯坦西南港口瓜達爾港的公路、鐵路、油氣管道及光纜覆蓋通道的遠景規劃²²²。並且，位於「中巴經濟走廊」的卡洛特水電站，確立為絲路基金首項對外投資專案。

2015 年 8 月 3 日，大陸發改委發佈消息稱「中巴經濟走廊」建設順利推進，起自新疆喀什、止於巴基斯坦瓜達爾港，貫通南北絲綢之路的「中巴經濟走廊」，預計於 2020 年建成，建成後可使大陸的石油運輸線路節約 80% 的運程。並且，2016 年 1 月 10 日，在距離巴基斯坦首都伊斯蘭堡 50 多公里處的吉拉姆河畔，三峽集團承建的卡洛特水電站主體工程正式開工。

不過，王世達(2016)指出²²³，巴基斯坦政局存在不穩定因素，甚

²²⁰ 姚芸(2015)，「中巴經濟走廊」面臨的風險分析，《南亞研究》，2015 年第 2 月，35-45 頁。

²²¹ 僅用了 2 年時間，瓜達爾港的基礎設施建設就初具雛型。

²²² 兩國同意以「中巴經濟走廊」為引領，以瓜達爾港、能源、交通基礎設施、產業園區合作為重點，打造「1+4」的合作框架。

²²³ 王世達(2016)，「中巴經濟走廊」助力“一帶一路”機遇與挑戰，《中國周邊安全形勢評估(2016)》，國際戰略研究叢書，2016 年 01 月。

至，各政黨還未真正就經濟走廊路線達成共識。在經濟方面，巴基斯坦產業基礎薄弱，投資環境欠佳。在安全方面，巴基斯坦國內安全形勢並不穩定，且瓜德爾港所在的俾路支省安全形勢更令人擔憂。另一方面，新疆的安全形勢也存在不穩定因素，再加上域外國家可能對經濟走廊有所干擾，這些風險都可能阻礙「中巴經濟走廊」的建設。

基本上，巴基斯坦內部政黨分歧，存在「國家認同感弱、地域認同感強」，反對勢力有「地方化」趨勢，對於自我區域的利益捍衛，超過國家整體的考量。再加上主要大國之地緣政治因素干擾²²⁴、安全威脅的挑戰，更有可能影響「中巴經濟走廊」的順利推進。例如，以重要合作項目的瓜德爾港所在的俾路支省而言，歷來本已存在反叛勢力，自巴基斯坦建國以來已經爆發了4次大規模叛亂。近年來俾路支省分裂勢力再度抬頭，更加深當地的危機²²⁵。

李麗、蘇鑫(2015)同樣指出²²⁶，從2010年開始，巴基斯坦恐怖襲擊事件數又開始連年暴漲，死亡人數連年增加²²⁷。更嚴重的是，從地域上看，暴力恐怖事件並非侷限於俾路支省的某些地區，而是覆蓋了該省27個地區。地方政府掣肘於恐怖主義的威脅，根本無暇顧及俾路支省的發展和人民生活狀況。

²²⁴ 王世達指出，不僅印度擔心大陸將瓜達爾港建設成為在印度洋腹地的軍事基地，美國亦以「零和博弈」角度看待大陸透過「一帶一路」運營周邊的舉措。

²²⁵ 目前比較活躍的包括“俾路支斯坦解放陣線”、“俾路支共和軍”、“俾路支軍”和“俾路支解放軍”等，其襲擊目標主要是俾路支省內部的大型項目。其中，“俾路支解放軍”曾在2006年殺害3名大陸工程師。

²²⁶ 李麗、蘇鑫(2015)，「巴基斯坦安全形勢對中巴經濟走廊建設的影響」，《國際經濟合作》，2015年第5月，17-21頁。

²²⁷ 根據南亞恐怖主義門戶網統計數據顯示，俾路支省在2011年因恐怖襲擊事件死亡的人數有711人，2012年有954人，2013年有960人，呈現連年增加趨勢。

由於巴基斯坦的發展局勢不穩，巴基斯坦總理謝里夫(Nawaz Sharif)認為「中巴經濟走廊」至關重要，期待它為該國帶來巨大的經濟效益，正竭盡全力確保「中巴經濟走廊」得到保護²²⁸。於是，巴基斯坦宣布組建約1萬人的「特種部隊」，為參與「中巴經濟走廊」建設的大陸人員和企業提供安全保障，免受恐怖襲擊。

據2016年2月日本《外交學者》雜誌網站報導²²⁹，巴基斯坦已經部署數以百計的安全部隊，來保障大陸投資460億美元的戰略和經濟重點區域瓜達爾港的大陸人士安全，並招募700~800名警察來專門致力於保護該港口上大陸人員的安全。

然而，吾人觀察此項開發尚必須承諾建設「特種部隊」的舉措可看出，巴基斯坦安全風險令人憂心，嚴重影響投資者之人身安全信心。加上，由於俾路支省分離主義組織反對開發瓜達爾港，而其近年有日益猖獗之態勢，因此即使有安全人員保護，為「中巴經濟走廊」和戰略港口提供安全保障亦非易事。且因當地政局動盪，行政體制未完善、司法較不獨立情形下，若政權交替，新上任執政者未必全盤接受並執行前任執政者之承諾，因此即使已建設許多年，仍有可能多年心血可能於瞬間毀於一旦。

綜合以上分析可瞭解，大陸於巴基斯坦投資之「中巴經濟走廊」，雖被視為「一帶一路」的旗艦專案，但人身安全威脅與投資之不確定風險高，是否能順利實施與營運，相當值得後續再關注。

²²⁸ 2015年4月，甚至向習近平保證：「巴基斯坦將大陸的安全看得跟本國安全一樣重要」。

²²⁹ 「巴基斯坦部署軍隊保護建設瓜達爾港中國人」，壹讀，2016年2月23日。

第三章 「一帶一路」對其區域經濟整合與對兩岸經貿關係之影響

第一節 進展現況：「一帶一路」與亞投行

「一帶一路」為大陸近年來以最高層級規格持續密集規劃與進行之發展戰略，牽涉國家數目眾、格局與相關領域龐大，勢必牽動區域經濟整合發展，影響兩岸經貿之未來互動與關係。本節整理「一帶一路」與其金融支持的「亞投行」演變與現況，對於二者之間動態且開放的模糊關係²³⁰，目前雖尚無文件具體規範，在此仍值得掌握其發展方向與進度，以利我方未來擬定適當之決策與規劃時因應。

以「一帶一路」而言，迄 2016 年 6 月，大陸已與共 30 多個國家簽署共建「一帶一路」合作協定、與 20 個國家簽署產能合作協定、與「一帶一路」沿線 17 個國家共同建設 46 個境外合作區。並且，專門組建亞投行、絲路基金、大陸－歐亞經濟合作基金等融資機構。

至於「亞投行」，則是在 2015 年 6 月 29 日，由 57 個意向創始會員國之中已通過國內審批程序的 50 個國家正式簽署《亞投行協定》，2015 年 12 月「亞投行」正式成立。目前其已批准首批四個專案，有關孟加拉、印尼、巴基斯坦和塔吉克之能源、交通和城市發展等領域，總計核准 5.09 億美元的貸款。由於仍約有 30 個國家申請加入「亞投行」，預計 2017 年初將約有 90 個國家加入，其國際影響力與話語權

²³⁰ 2016 年 6 月 26-28 日「亞投行」行長金立群在天津出席第十屆夏季達沃斯論壇，在談到沒有被「一帶一路」覆蓋的國家時，金立群表示，「亞投行」也支持那些國家，因為地區性、全球性的合作將會讓所有人受益，幫助他們，他們也能幫助經濟，我們都是互相連接的。

將愈來愈難以忽視，值得我方高度重視。

壹、「一帶一路」進展現況

自 2013 年 9 月，習近平訪問哈薩克時公開提出共同建設「絲綢之路經濟帶」的構想，為首次大陸領導人在國際場合提出此一重大戰略以來，在短短三年期間，「一帶一路」相關進展相當快速。茲將其相關發展完整的整理於附錄 2-1，並將重點摘錄如下。

2013 年 11 月，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」。2014 年 2 月，中俄最高領導人就建設「絲綢之路經濟帶」和「海上絲綢之路」，以及俄羅斯跨歐亞鐵路與「一帶一路」的對接達成了共識。同年 5 月，「絲綢之路經濟帶」首個實體平臺，大陸—哈薩克（連雲港）物流合作基地開始啟用。

2014 年 11 月，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」和設立絲路基金之執行作法。隔日於北京舉辦之亞太經濟合作組織（APEC）領導人會議上，習近平向與會的各國領袖宣佈，將出資 400 億美元成立開放型的「絲路基金」，歡迎亞洲區域內外的投資者積極參與。同年 12 月，哈薩克總統納紮爾巴耶夫隨即提出「光明大道」經濟計畫，聲稱將在基礎設施建設等方面與「絲綢之路經濟帶」對接。

2015 年 4 月，絲路基金首個對外投資專案確立為位於中巴經濟走廊的卡洛特水電站。5 月，大陸宣布將與「一帶一路」沿線國家積極共同規劃中蒙俄、新亞歐大陸橋、大陸—中亞—西亞、大陸—中南

半島、中巴、孟中印緬六大經濟走廊建設。2015年6月，結合「一帶一路」合作倡議和《中歐合作2020戰略規劃》²³¹，大陸與沿線16個國家協議制定《大陸-中東歐國家中期合作規劃》。

2015年8月宣佈，「一帶一路」建設以「五個一」從事多方位建構²³²。迄此時在合作協議方面已有相當之進展²³³，在旗艦建設項目方面：中巴經濟走廊建設順利推進，預計於2020年建成之「中巴經濟走廊」，起自新疆喀什，止於巴基斯坦瓜達爾港，貫通南北絲綢之路，可使大陸的石油運輸線路節約80%的運程。此外，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線等項目正在推進，莫斯科至喀山高鐵、中寮鐵路、中泰鐵路、中緬皎漂港等建設推進，中白工業園全面動工。

綜合而論，「一帶一路」建設正在多個國家迅速廣泛進行中。依據習近平之發言，至2016年6月共有70多個國家和國際組織積極參與「一帶一路」建設，並與30多個國家簽署共建「一帶一路」合作協定、與20個國家簽署產能合作協定、與「一帶一路」沿線17個國家共同建設46個境外合作區。大陸企業累計投資超過140億美元，

²³¹ 2013年11月21日，李克強在人民大會堂同歐洲理事會主席范龍佩、歐盟委員會主席巴羅佐共同主持第十六次大陸歐盟領導人會晤。雙方共同制定《中歐合作2020戰略規劃》，這一全面戰略規劃確定了中歐在和平與安全、繁榮、可持續發展、人文交流等領域加強合作的共同目標，將促進中歐全面戰略夥伴關係在未來數年的進一步發展。

²³² 亦即，頂層設計、國際共識、合作協定、建設專案、支撐體系五個面向。

²³³ 包括：大陸與俄羅斯簽署了《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》，與匈牙利簽署政府間關於共同推進「一帶一路」建設的諒解備忘錄。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》。有關部門與塔吉克、哈薩克、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個專案文件簽署。

為當地創造 6 萬個就業機會。在資金提供機構方面，除了首個由大陸倡議設立，57 個國家積極參與的多邊金融機構—「亞洲基礎設施投資銀行」已於 2015 年 12 月 25 日成立之外，絲路基金、大陸—歐亞經濟合作基金等亦已順利組建。

在重要國際組織的意向方面，2016 年 6 月時，聯合國經濟與社會事務部政策研究司司長洪平凡亦表示，聯合國對「一帶一路」建設給予高度評價和積極關注，認為有利於促進沿線各國經濟繁榮與區域經濟合作，聯合國希望結合「一帶一路」建設與聯合國《2030 年可持續發展議程》，推動「一帶一路」建設有序開展。顯現此重要國際組織，亦高度重視與期待與「一帶一路」的相互合作與發展。

貳、「亞投行」進展現況

「亞投行」最早緣起於 2013 年 4 月，習近平於博鰲亞洲論壇 2013 年年會中提出：「加快同周邊國家的互聯互通建設，積極探討搭建地區性融資平臺」。此後亦如「一帶一路」之發展般迅速進展，茲將其相關發展完整整理如附錄 2-2，並將重點摘錄如下。

2013 年 10 月，習近平針對前此提及之地區性融資平臺進一步提出，「為促進東協地區互聯互通建設和經濟一體化進程，大陸倡議籌建亞洲基礎設施投資銀行，願向包括東協國家在內之地區發展大陸的基礎設施建設提供資金支持」。11 月，籌建「亞投行」進程隨即啟動。大陸按照“先域內、後域外”的步驟，以“開放、包容”為原則，採用多雙邊並舉的方式，開展一系列之磋商。

2014 年 1-9 月，共召開籌建「亞投行」五次多邊磋商會議，各

方就《籌建亞投行備忘錄（草案）》終稿達成共識。2014年10月24日，21個亞投行首批意向創始會員國的財政首長和授權代表在北京人民大會堂簽署《籌建亞投行備忘錄》²³⁴。2015年6月29日，亞投行57個意向創始會員國財政首長或授權代表出席在北京舉行的《亞投行協定》，其中已通過國內審批程式的50個國家正式簽署《亞投行協定》。2015年12月25日，17個意向創始會員國²³⁵（股份總和占比50.1%），已批准《亞投行協定》並提交批准書，達到《亞投行協定》規定的生效條件，亞投行於此時宣佈正式成立。

2016年5月，亞投行與亞銀行長簽署合作備忘錄，雙方承諾將在優勢互補、創造附加價值、加強制度實力、發揮比較優勢以及互利的基礎上，加強包括戰略和技術層面在內的合作。迄2016年6月為止，亞投行董事會已經通過批准了該行首批四個專案總計5.09億美元的貸款，內容涉及孟加拉、印尼、巴基斯坦和塔吉克的能源、交通和城市發展等領域。6月底，亞投行行長金立群表示，亞投行的投資不只考慮「一帶一路」區域的專案，也向域外距離較遠的國家開放，到2017年初可能會有90個國家加入亞投行，屆時成員代表性將更加廣泛。因此在亞投行之組織架構與制度規範逐漸完善下，預計將吸引更多會員國加入，在國際間之影響力與話語權將越來越難以忽視，而未來其與美國主導的IMF、日本主導的亞銀之間可能產生的合作競爭關係，甚或影響彼此或區域的政治經濟發展，值得深入持續觀察。

²³⁴ 11月印尼加入，意向創始會員國增至22個，此後創始會員國持續增加中。

²³⁵ 包括緬甸、新加坡、汶萊、澳大利亞、大陸、蒙古、奧地利、英國、新西蘭、盧森堡、韓國、格魯吉亞、荷蘭、德國、巴基斯坦等。

第二節 「一帶一路」與其自由貿易區戰略之相輔相成

壹、大陸自貿區戰略立足周邊、輻射「一帶一路」、面向全球

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文件²³⁶，眾所周知，「一帶一路」將是習近平任內拓展區域發展戰略之「重中之重」。由於「一帶一路」所規劃的地理範圍相當廣大²³⁷，為了可快速做出成績來，2015年11月4日習近平在中央財經領導小組第八次會議上指示，要做好「一帶一路」總體佈局，儘早確定今後幾年的時間表、路線圖，要有早期收穫計畫和領域。

根據其官方媒體披露²³⁸，大陸建設「一帶一路」重要目標之一，是希望可以與歐盟、北美自由貿易區形成「三足鼎立」態勢，加快形成國際經濟新格局，進而對經濟全球化產生深遠影響。觀察其宏達的企圖心亦可瞭解，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，其戰略目標與推動作法確實可與自由貿易區戰略（FTA）相輔相成。

本報告的「相輔相成」意義，確實如期末審查委員所指出，有兩個層面的涵義，一個是推動「一帶一路」，使有利於促簽雙邊或多邊FTA，另一個則是透過雙邊或多邊FTA平台，有利於貫徹「一帶一

²³⁶ 由大陸發改委、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》。

²³⁷ 包括東亞的蒙古、東協10國；西亞18國；南亞8國；中亞5國；與俄羅斯相關之獨立國家國協7國；中東歐16國。

²³⁸ 「『一帶一路』，中國夢與世界夢的交匯橋樑」，人民日報2016年2月6日。

路」戰略之執行。事實上，本節的「參」以實際發展數據，對「一帶一路」的「相輔相成」戰略效應亦有所驗證。

根據 2016 年 7 月初大陸海關總署與商務部網站公告指出，迄今大陸已經簽署並實施 14 個自貿協定²³⁹，涉及 22 個國家和地區，自貿夥伴遍及亞洲、拉美、大洋洲、歐洲等地區。商務部在任務宣示上強調，2016 年將繼續深入貫徹落實國務院《關於加快實施自由貿易區戰略的若干意見》²⁴⁰，加快構築立足周邊、輻射「一帶一路」、面向全球的自由貿易區網路。

觀察大陸「一帶一路」發展目標與商務部對「一帶一路」與 FTA 戰略關係的說明，不難瞭解，大陸官方加快實施自由貿易區戰略，以及積極與「一帶一路」沿線國家商建自由貿易區。然而，二戰略在大陸官方的主管單位不同，商務部主管自由貿易區戰略，「一帶一路」的主管單位則是發改委，並非視為同一件事。以下彙整目前大陸推動 FTA 戰略之發展狀態，進而分析「一帶一路」與 FTA 戰略之輻射範圍，呈現二者具有相輔相成之效應。

貳、大陸推動自由貿易區（FTA）戰略之發展

一、推動 FTA 之立場與動機

觀察大陸對於拓展國際經貿版圖的企圖心，乃自 2007 年 10 月「中

²³⁹ 這些協定分別是與東協盟、韓國、澳大利亞、新加坡、巴基斯坦、冰島、瑞士、智利、秘魯、哥斯大黎加、新西蘭的自貿協定，與香港、澳門的《更緊密經貿關係的安排》（CEPA），以及與臺灣的《海峽兩岸經濟合作框架協定》（ECFA）。

²⁴⁰ 2015 年 12 月 6 日大陸國務院之國發〔2015〕69 號文件。

國共產黨的十七大報告」首次正式確立「要積極實施自由貿易區戰略」之立場，從此對外簽署 FTA 協定已被大陸政府視為國家層級的重大戰略來推動。如何利用 FTA 這一符合全球經濟發展潮流的平臺、加強區域經濟合作，成為大陸應對世界經濟格局變化的必要手段之一，也是大陸發展開放型經濟的客觀需要。

綜觀大陸推動 FTA 的重要策略目標，大體而言，彙整文獻分析後發現，除了經濟性考量外，主要包含非經濟目標之考量，如深化外交影響力、獲得市場經濟國家的地位、提昇國際話語權、確保能源安全與糧食安全等目標。

所謂「國際話語權」，根據高闊（2012）²⁴¹的分析，國際話語權最廣為外界接受的一種定義為：「國際話語權以國家利益為核心，與國際環境密切相連，並體現知情、表達和參與權利的綜合運用。就內涵而言，此一話語權就是對國際事務、國際事件的定義權、對各種國家標準和遊戲規則的制訂權，以及，對是非曲直的評議權、裁判權」²⁴²。可以說，在大陸由「大國」往政經「強國」之路邁進下，積極「提昇國際話語權」之作為相當重要。

二、推動 FTA 之利弊

大陸簽署 FTA 之主要效益，摘要文獻分析如下：透過量化模型

²⁴¹ 高闊（2012），「提升我國國際話語權的思考」，《中國國情國力》，總第 239 期，頁 42-43。

²⁴² 認為國際話語權於國際關係理論中，係屬於「軟權力」的一種。軟權力是與諸如軍事力量、經濟實力、科技研發能力等「硬權力」相對應的一種權力，主要包括文化吸引力、政治價值觀吸引力及塑造國際規則，和決定政治議題的能力。

的推估，張燕生（2007）²⁴³指出，以一般意義而言，建立區域經濟一體化有促進貿易、增加外國直接投資（FDI）、開拓市場、增進交流，帶來動態增長效應的正面效益，但同時也有加大外來競爭壓力之負面效果。高歌（2012）²⁴⁴指出，由於 FTA 協議的開放幅度，是在貨物貿易、服務貿易和投資合作三大方面均比 WTO 承諾向前推進一大步，大陸積極參與 FTA 區域經濟合作，導致大陸對外開放從「國別合作」向「區域合作」轉變，對外開放度愈提高。

宋程麗（2008）²⁴⁵指出，大陸傳統出口市場主要是歐盟、美國、日本、東南亞和香港，由於市場結構嚴重失衡，部分產品出口市場的高度集中不僅造成了其出口對歐美市場的高度依賴，容易受進口國國內經濟和市場變化的影響，而且導致與歐美之間的貿易糾紛頻繁。自貿區的建立，有利於大陸出口企業減少對這些市場依賴，透過尋找新的貿易夥伴²⁴⁶，可降低由於市場過於集中所帶來的貿易風險。

孟夏（2010）²⁴⁷則由政治經濟角度，對於大陸參與區域經濟合作進行分析，認為大陸積極參與區域經濟合作，不僅可以在國家立場營造「和平崛起」的國際政治環境，亦可構建穩定的多元化開放經濟體系。尤其，在大國之間戰略利益錯綜複雜的亞太地區，大陸作為有政

²⁴³ 張燕生（2007），國家發改委對外經濟研究所所長、研究員，「中國參與區域經濟一體化的動因和戰略」，人民網，2007年06月11日，
<http://cppcc.people.com.cn/GB/34961/85647/85648/5849394.html>。

²⁴⁴ 高歌（2012），「FTA 對提高中國對外開放水準作用的研究」，《對外經貿》，總第 222 期，頁 45-48。

²⁴⁵ 宋程麗，「自由貿易區（FTA）：推動我國對外貿易發展的新引擎」，特區經濟，2008年12月，頁 212-214。

²⁴⁶ 如秘魯、南非、北歐等國家或地區，實現出口市場結構的合理化和多元化。

²⁴⁷ 孟夏（2010），「中國參與區域經濟合作的政治經濟分析」，《南開學報（哲學社會科學版）》，2010年第4期，頁 81-92。

經實力的大國，參與區域經濟合作不僅可獲得地緣利益，以及與大國博弈的籌碼，並有較充足的經濟、資源和外交空間。

劉晨陽（2010）²⁴⁸也認為，積極參與 FTA 是大陸拓展對外經濟貿易合作的新管道，為自身發展謀求更多政治、經濟利益。乃大陸實施國際和地區戰略重要途徑之一，也是與其他國家建立合作關係的重要工具，並有利於大陸在妥善處理與日、美關係基礎上拓展戰略空間。

由於 FTA 的簽署，有可能加大該國較不具競爭力產業的壓力。大陸簽署 FTA 之主要弊處，文獻分析如下：在中日韓自由貿易區可行性聯合研究報告（2011）指出，該 FTA 的建立將進一步促進大陸從日韓的進口，從而給大陸敏感產業部門的企業帶來更大的壓力²⁴⁹，尤其是從事高端產品生產的企業。齊洪華、郭晶（2010）²⁵⁰亦指出，大陸服務業的大多數部門，特別是金融業和保險業都很缺乏國際競爭力。隨著大陸與已開發國家簽署和生效的 FTA 逐漸增加，外資銀行和外國保險公司進入大陸市場的機會勢必迅速增加，其業務範圍也勢必迅速擴大，屆時大陸金融、保險等服務業將受到更大的影響和衝擊。

戴臻、魏磊（2013）²⁵¹則認為「開放」雖會有促進成長的改革效益，但因為不同經濟體根據自身經濟發展情況，將資源、農產品、部分製造業和服務業排除在 FTA 之外，因此導致 FTA 對部分產業存在

²⁴⁸ 劉晨陽（2010），「中國參與雙邊 FTA 的新進展與策略選擇」，《國際經濟合作》，2010 年第 9 期，頁 34-37。

²⁴⁹ 如石化、汽車、機械和電子、鋼鐵、造船等。

²⁵⁰ 齊洪華、郭晶，「中國在東亞地區的自由貿易區建設研究」，當代經濟管理，2010 年 4 月，第 32 卷第 4 期，頁 65-68。

²⁵¹ 戴臻、魏磊（2013），「實施 FTA 戰略的潛在風險及中國的防範策略」，《亞太經濟》，2013 年第 1 期，頁 110-114。

過度保護的同時，也產生了邊緣化的產業²⁵²。根據 WTO 的資料，目前已實施的區域貿易協定仍有超過 2/3 未涉及服務業；對於開發中國家來說，服務業被排除在 FTA 之外，導致這些經濟體相關產業競爭力很難提昇，產業、甚至是整個經濟體被邊緣化風險加大。

鄔秋豔（2012）²⁵³選定 10 類通常意義上的污染密集型產品，對大陸與東協污染產品貿易的相關資料進行實証分析²⁵⁴，研究結果顯示，污染產品的貿易在雙方貿易中佔有相當大的比重，大陸更是污染產品貿易的淨出口國，表示，透過雙方的自由貿易協定，大陸在一定程度上負擔了東協的環境成本。由於此類產品的出口在資源消耗和環境污染方面所造成的損失，甚至比出口所獲得的收益還要大得多，更加劇了大陸自身的資源和環境壓力，因此，有必要透過管理和調整，才能維持大陸—東協 FTA 的可持續發展。

三、大陸推動 FTA 之現況

迄 2016 年 7 月，大陸已正式簽署 FTA 之區域組織或國家（或地區）共有 14 個。如表 3-2-1 所示，其中 CEPA²⁵⁵，乃大陸最早簽署的二個 FTA，係屬形式上較特別，為中央政府與特別行政區政府間之

²⁵² 例如，對自然資源類產品的關稅保護低於貨物貿易的整體保護水準，但對於自然資源的出口限制則是其他貨物貿易的兩倍以上；且資源類產品存在明顯的關稅升級現象，原材料階段的關稅要低於製成品階段的關稅水準。

²⁵³ 鄔秋豔（2012），「中國—東盟 FTA 貿易與環境的考察—基於污染產品跨境轉移的研究」，《中國證券期貨》，2012 年第 11 期，頁 171-172。

²⁵⁴ 其選定以下 10 章的產品作為污染產品，以這 10 種產品的貿易額代表污染產品的貿易額：按照 HS 編碼，第 84 章「核反應爐、鍋爐、機械器具及零件」；85 章「電機、電氣、音響設備及其零附件」；27 章「礦物燃料、礦物油及其產品，瀝青等」；28 章「無機化學品、貴金屬等的化合物」；29 章「有機化學品」；72 章「鋼鐵」；73 章「鋼鐵製品」；74 章「銅及其製品」；39 章「塑膠及其製品」和 40 章「橡膠及其製品」均為通常意義上的污染密集型產品。

²⁵⁵ Closer Economic Partnership Arrangement（CEPA）。

經貿安排²⁵⁶。另外，由於台灣與大陸間存在特殊關係，較為特別的 ECFA²⁵⁷ 架構協議，乃兩岸在 2010 年 6 月 29 日於重慶簽訂²⁵⁸，2011 年起開始執行早收計畫。

表示，大陸對於上述三個 FTA 之簽署目的，不同於對一般意義之 FTA。屬於一般意義之國家或區域間 FTA，依其與大陸簽署時間的先後，分別為東協十國、智利、巴基斯坦、紐西蘭、新加坡、秘魯、哥斯大黎加、冰島、瑞士、澳洲、韓國。簡言之，屬於一般意義之國家或區域間 FTA 計有 11 個，其中就有 4 個²⁵⁹，是在習近平上台三年內簽署。尤其，原本這些 FTA 歷經談判時間之長²⁶⁰，在大陸對外自貿談判名單中名列前茅，由此可窺見，習近平拓展國際經貿版圖的政治意識較往昔領導人更強，並且，力爭 FTA 與「一帶一路」相輔相成的企圖心亦相當明顯。

表 3-2-1 大陸已簽署之自由貿易協定一覽表

	國家／地區	時間	重要事件
1	香港 (Hong Kong)	2003 年 6 月	簽署《內地與香港更緊密經貿關係安排》
2	澳門 (Macao)	2003 年 10 月簽署	簽署《內地與澳門更緊密經貿關係安排》
3	東協十國 (The Association of	2002 年 11 月 4 日	簽署《“中國-東協”全面經濟合作框架協議》
		2004 年 1 月 1 日	實施「早期收穫計畫」
		2004 年 11 月	雙方簽署自貿區《貨物貿易協議》

²⁵⁶ 此二者分別為 2003 年 6 月與 10 月與香港和澳門簽署的《內地與香港更緊密經貿關係安排》，以及《內地與澳門更緊密經貿關係安排》，2004 年起執行。

²⁵⁷ 「海峽兩岸經濟合作架構協議」(Economic Cooperation Framework Agreement)。

²⁵⁸ 兩岸首批共有超過 800 項產品在協議生效後，兩年內分階段實施零關稅，有關關稅優惠之早收清單，則於 2011 年 1 月 1 日起生效；至於，後續之兩岸服務業貿易協議則自 2011 年 2 月開始協商，並於 2013 年 6 月 21 日初步簽署。

²⁵⁹ 冰島、瑞士、澳洲、韓國。

²⁶⁰ 可想見，這 4 個 FTA 在往昔大陸領導人任內，原本談判過程之難度與審慎。

	國家／地區	時間	重要事件
	Southeast Asian Nations, ASEAN)	2005年7月	開始相互實施全面降稅
		2007年1月	雙方簽署《服務貿易協議》
		2007年7月	開始實施《服務貿易協議》
		2009年8月	雙方簽署《投資協議》
		2010年1月1日	大陸與東協自由貿易區正式全面啟動
4	智利 (Chile)	2005年11月18日	簽署《“中國-智利”自由貿易協定》
		2006年10月1日	《“中國-智利”自由貿易協定》開始實施
		2008年4月13日	簽署《中智自貿協定關於服務貿易的補充協定》（即中智自貿區服務貿易協定）
5	巴基斯坦 (Pakistan)	2005年4月	簽署《“中國-巴基斯坦”關於自由貿易協定早期收穫計畫的協議》
		2006年1月1日	開始實施早期收穫計畫
		2006年11月18日	簽署《“中國-巴基斯坦”自由貿易協定》
		2007年7月1日	關稅減讓進程全面啟動
		2009年2月23日	簽署《“中國-巴基斯坦”自由貿易區服務貿易協定》
		2009年10月10日	《“中國-巴基斯坦”自由貿易區服務貿易協定》生效實施
6	紐西蘭 (New Zealand)	2008年4月7日	簽署《中華人民共和國政府與紐西蘭政府自由貿易協定》
		2008年10月1日	《中華人民共和國政府與紐西蘭政府自由貿易協定》開始生效
7	新加坡 (Singapore)	2006年8月	雙方開始進行自由貿易區談判
		2008年9月	經八輪協商，結束談判
		2008年10月23日	簽署《中華人民共和國政府和新加坡共和國政府自由貿易協定》與《中華人民共和國政府和新加坡共和國政府關於雙邊勞務合作的諒解備忘錄》
		2009年1月1日	新加坡承諾自該日取消全部自大陸進口產品關稅
		2010年1月1日前	中方承諾對97.1%的自新加坡進口產品實現零關稅
8	秘魯 (Peru)	2007年9月	雙方開始協定談判
		2008年11月	經八輪協商和一次工作組會議，結束談判
		2009年4月28日	簽署《“中國-秘魯”自由貿易協定》
		2010年3月1日	《“中國-秘魯”自由貿易協定》正式實施
9	哥斯大黎加 (Costa Rica)	2008年11月	雙方啟動談判
		2010年2月	經六輪協商，結束談判
		2010年4月8日	簽署《“中國-哥斯大黎加”自由貿易協定》
		2011年8月1日	自由貿易協定正式生效
10	台灣 (Taiwan)	2010年6月29日	簽署《海峽兩岸經濟合作架構協議》
		2011年1月1日	全面實施ECFA貨品貿易及服務貿易早收計畫
		2011年2月22日	開始協商服務貿易協議及爭端解決協議
		2013年6月21日	簽署兩岸服務貿易協議
11	冰島 (Iceland)	2006年12月4日	簽署啟動雙方自由貿易協定談判之議定書
		2007年4月	於北京舉行首輪談判
		2013年4月15日	簽署《中華人民共和國政府和冰島政府自由貿易協定》
		2014年7月1日	《“中國-冰島”自由貿易協定》正式生效。
12	瑞士 (Switzerland)	2011年1月28日	大陸—瑞士自由貿易區談判正式啟動，並簽署了《關於啟動中瑞自貿協定談判的諒解備忘錄》
		2013年5月24日	簽署《關於結束“中國-瑞士”自由貿易協定談判的諒解備忘錄》

	國家／地區	時間	重要事件
		2013年7月6日	簽署《“中國-瑞士”自由貿易協定》
		2014年7月1日	《“中國-瑞士”自由貿易協定》正式生效。
13	澳洲 (AUSTRALIA)	2003年10月	中澳簽署《“中國和澳大利亞”貿易與經濟框架》，決定開展自貿區可行性聯合研究。
		2005年3月	中澳聯合研究完成，認為中澳自由貿易區可行，總體上將給兩國帶來實質利益。
		2005年4月	中澳自貿談判正式啟動。簽署《中華人民共和國商務部與澳大利亞外交貿易部關於承認“中國”完全市場經濟地位和啟動中華人民共和國與澳大利亞自由貿易協定談判的諒解備忘錄》。
		2005年6月30日	大陸與澳大利亞自由貿易協定談判啟動諒解備忘錄
		2005年8月	進行第2輪磋商
		2014年10、11月	期間持續磋商，2014年10、11月時進行第21輪磋商
		2014年11月17日	大陸習近平主席與澳洲總理宣布實質性談判結束。大陸商務部部長高虎城與澳洲貿易投資部長簽署《中華人民共和國政府和澳大利亞政府關於實質性結束中澳自貿協定談判的意向聲明》。
		2015年2月	全部談判成果核對確認工作完成，兩國代表團對談判成果進行草簽。
		2015年6月	協定中英文全部法律文本審定工作結束，雙方各自完成關於正式簽署協定的國內程序，自此兩國正式簽署協定的準備工作就緒。
		2015年6月17日	大陸商務部部長高虎城與澳洲貿易投資部長在澳洲坎培拉簽署《中華人民共和國政府和澳大利亞政府自由貿易協定》。
14	南韓 (Republic of Korea ; South Korea)	2004年11月	時任大陸國家主席胡錦濤與韓國總統盧武鉉在 APEC 會議上共同宣布啟動中韓自貿區民間可行性研究。
		2006年11月	雙方宣布啟動政府主導的產官學聯合研究。
		2007年3月	中韓自貿區產官學聯合研究第一次會議在北京舉行。
		2008年11月	期間持續舉行中韓自貿區產官學聯合研究會議，第五次會議於2008年11月舉行。
		2009年10月	中韓在北京簽署《中韓經貿合作中長期發展規劃報告》，雙方對兩國間原有的經貿合作中長期發展規劃進行調整補充。
		2012年5月	中韓自貿協定談判正式啟動
		2012年7月	進行第2輪談判
		2014年11月	期間持續談判，2014年11月進行第14輪談判。
		2014年11月10日	大陸國家主席習近平與韓國總統朴槿惠在北京共同確認中韓自貿區談判實質性結束，簽署《結束中韓自貿區實質性談判的會議紀要》。
		2015年2月	中韓雙方就中韓自貿協定全部文本進行草簽。
		2015年6月1日	中韓兩國政府正式簽署《中華人民共和國和大韓民國政府自由貿易協定》。

資料來源：本研究整理自大陸自由貿易區服務網(<http://fta.mofcom.gov.cn/>)。

四、大陸推動 FTA 對雙邊貿易之刺激效應普遍不明顯

若由大陸的角度，觀察與這些國家建立自由貿易區後之雙邊貿易表現，僅發現與東協²⁶¹，有存在部份正面貿易效應。大陸與一般意義之國家或區域間 FTA，可分為三類：①與大陸簽署 FTA 的時間迄今不及二年，此時期受全球景氣低迷影響，雙邊貿易普遍衰退，尚無法評估是否有貿易刺激作用，有待後續觀察。包括：冰島（2014 年 7 月簽署）、瑞士（2014 年 7 月簽署）、澳洲（2015 年 6 月簽署）、韓國（2015 年 6 月簽署）。②簽署 FTA 迄今，大陸與其進出口比重仍相當少（不及 1%），可想見，大陸與其簽署 FTA 的策略目標，「非經濟性考量」的重要性不低。包括：智利（2005 年 11 月簽署）、巴基斯坦（2006 年 11 月簽署）、紐西蘭（2008 年 4 月簽署）、秘魯（2009 年 4 月簽署）、哥斯大黎加（2010 年 4 月簽署）。③大陸與新加坡於 2008 年 10 月簽署 FTA 後，雖然雙邊貿易金額有所增加，但相較於大陸整體外貿走勢，對新加坡之出口、進口與整體進出口比重反而下降。大陸與新加坡簽署 FTA，並未使其貿易互動高於其他國家，顯示，其 FTA 的策略目標應不在此。

2002 年 11 月 4 日，大陸與東協簽署《中國-東協全面經濟合作框架協議》，決定正式啟動自貿區建設的進程，目標在 2010 年建成自由貿易區。2004 年 1 月 1 日，開始實施「早期收穫計畫」，同年 11 月，雙方簽署自貿區《貨物貿易協議》，並於 2005 年 7 月開始相互實施全面降稅，2007 年 1 月，雙方簽署《服務貿易協議》，並於當年 7

²⁶¹ The Association of Southeast Asian Nations, ASEAN.

月開始實施，2009年8月雙方再簽署《投資協議》。

2010年，大陸與汶萊、印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡和泰國等6個東協成員取消大部分產品的關稅，成立自由貿易區²⁶²。柬埔寨、寮國、緬甸和越南等4個東協新成員將享受另外5年的過渡期，至2015年與大陸實現自由貿易；以上，一般簡稱為「東協+1」。

這是大陸對外商談的第一個自由貿易區，也是目前建成的最大自由貿易區。由於雙方係於2004年1月1日開始實施「早期收穫計畫」，若以未實施之2003年做為對照比較基準期。如表3-2-2所示，可發現大陸對東協出口，在2003~2013年之成長趨勢，除了受到國際危機影響的2009年有負成長情形（-6.86%）外，其餘各年成長率皆約在20%以上²⁶³。2015年國際景氣低迷致使大陸整體出口衰退（-2.67%），而大陸自東協進口仍為正成長（2.65%）。

可看到，FTA對大陸出口東協有存在正面貿易效應²⁶⁴，在進口面，觀察期內僅有2009年、2015年大陸自東協進口分別衰退（-9.18%、-10.42%）外，其餘年份均為正成長。不過，2015年大陸整體進口大幅下跌（-18.41%），遠高於大陸自東協進口的跌幅。2003~2015年大陸自東協進口之貿易金額確有增加²⁶⁵，但發現，大陸自東協進口伴隨著大陸整體進口走勢平穩成長，簽署FTA對其貿易刺激作用不明顯。

²⁶² ASEAN - China Free Trade Area, ACFTA，所涵蓋的人口高達19億。

²⁶³ 尤其，實施早收計畫的首年（2004年），成長率達觀察期內最高值（38.69%）。

²⁶⁴ 對東協出口比重由2003年的7.06%，上升至2015年的12.23%。

²⁶⁵ 2015年為2003年的3.94倍，進口比重維持在11%上下，2003年、2015年分別為11.46%、11.64%。

由大陸整體外貿來看，對東協進出口額佔其總進出口比重，由2003年的9.19%，一路微幅起伏，2015年升至11.99%。顯示，大陸與東協的貿易關係日益密切，東協並已成為大陸重要的貿易夥伴。對大陸而言，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領導地位，同時在地緣政治關係上，又可牽制其他經濟強國對該地區的影響。

表 3-2-2 大陸近年對東協之進出口表現

單位:美元、%

年份	大陸對東協出口			大陸自東協進口			大陸對東協進出口		
	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重	金額	成長率	比重
2003	30,935,072,260	31.23	7.06	47,350,131,493	51.80	11.46	78,285,203,753	42.94	9.19
2004	42,902,882,081	38.69	7.23	62,954,785,139	32.96	11.23	105,857,667,220	35.22	9.17
2005	55,458,820,298	29.27	7.27	75,016,815,582	19.16	11.36	130,475,635,880	23.26	9.17
2006	71,324,502,683	28.61	7.36	89,537,728,814	19.36	11.31	160,862,231,497	23.29	9.13
2007	94,243,318,462	32.13	7.74	108,381,357,420	21.05	11.33	202,624,675,882	25.96	9.32
2008	114,138,969,729	21.11	7.99	116,933,139,706	7.89	10.33	231,072,109,435	14.04	9.03
2009	106,306,408,394	-6.86	8.84	106,202,869,861	-9.18	10.58	212,509,278,255	-8.03	9.63
2010	138,235,949,491	30.04	8.76	154,345,555,899	45.33	11.07	292,581,505,390	37.68	9.84
2011	169,860,294,936	22.88	8.94	192,466,208,967	24.70	11.05	362,326,503,903	23.84	9.95
2012	203,924,350,594	20.05	9.95	195,727,547,903	1.69	10.77	399,651,898,497	10.30	10.33
2013	243,837,648,618	19.57	11.03	198,869,959,704	1.61	10.20	442,707,608,322	10.77	10.64
2014	271,698,083,276	11.43	11.60	208,086,511,630	4.63	10.60	479,784,594,906	8.38	11.14
2015	278,899,811,011	2.65	12.23	186,396,473,502	-10.42	11.64	465,296,284,513	-3.02	11.99

資料來源：由大陸海關統計整理而得。

參、「一帶一路」與大陸 FTA 戰略之幅射範圍

根據大陸商務部官網資料，對比「一帶一路」65個國家、14個

自貿協定所涉及 22 個國家地區，可發現，範圍廣闊之「一帶一路」尚有 54 個國家未與大陸簽署 FTA；至於，二大戰略的重覆國家有 11 國，分別為東協十國〈新加坡、馬來西亞、印尼、緬甸、泰國、寮國、柬埔寨、越南、汶萊、菲律賓〉及巴基斯坦。另外，已與大陸簽署 FTA 但不屬於「一帶一路」者，計 8 國（智利、紐西蘭、秘魯、哥斯大黎加、冰島、瑞士與澳洲、南韓）。

若由大陸的角度，觀察大陸與這些國家在「一帶一路」倡議前後之雙邊貿易表現，由於「一帶一路」倡議係起始於 2013 年底，故此處即以 2012 年做為「一帶一路」未倡議前之代表年份，而以最新全年度數據之 2015 年做為「一帶一路」倡議後之代表年份。值得說明的是，由於是使用年度資料來觀察，但澳洲、南韓係於 2015 年 6 月間才與大陸簽署 FTA，為避免觀察期過短造成數據分析偏誤，故以下有關已簽署 FTA 國家與大陸之經貿往來變化即略而不計此二國家，而以其他 6 個 2014 年底以前已簽署 FTA 國家為準。

如圖 3-2-1、圖 3-2-2 所示，可看到在大陸出口面，2012 年「一帶一路」未倡議前，在①「自由貿易協定(FTA)」與此後倡議的「一帶一路」兩大戰略重覆的 11 個國家，佔該年大陸出口比重的 10.40%，2015 年之出口比重則成長至 12.95%，比重有所上升。在②隸屬「一帶一路」戰略，但尚未與之簽署 FTA 的 54 個國家，在 2012 年之出口比重為 14.27%，2015 年則幾乎維持一致，而微幅下降為 14.25%。③在 2014 年底以前大陸已與之簽署 FTA，但並未進入「一帶一路」版圖的 6 個國家，2012 年之出口比重為 1.28%，2015 年亦維持相同的 1.28%。④在既未進入「一帶一路」戰略，亦未與之簽署 FTA 的「其

他」國家或區域²⁶⁶中，在 2012 年的出口比重為 74.05%，2015 年則下降為 71.51%，比重有所降低。

由以上數據可知，以此四項分類而言，目前大陸之出口，仍以既未進入「一帶一路」戰略，亦未與之簽署 FTA 的「其他」國家或區域為主²⁶⁷，佔大陸總出口的比重超過七成。其次則為隸屬「一帶一路」戰略，但尚未與之簽署 FTA 的國家，比重約為 14%。第三位則為「一帶一路」與 FTA 兩大戰略重覆的 11 個國家，比重約在 10~12% 左右。第四位則為在 2014 年底前大陸已與之簽署 FTA，但並未進入「一帶一路」版圖的 6 個國家，此二代表性年份之比重僅均 1.28%。

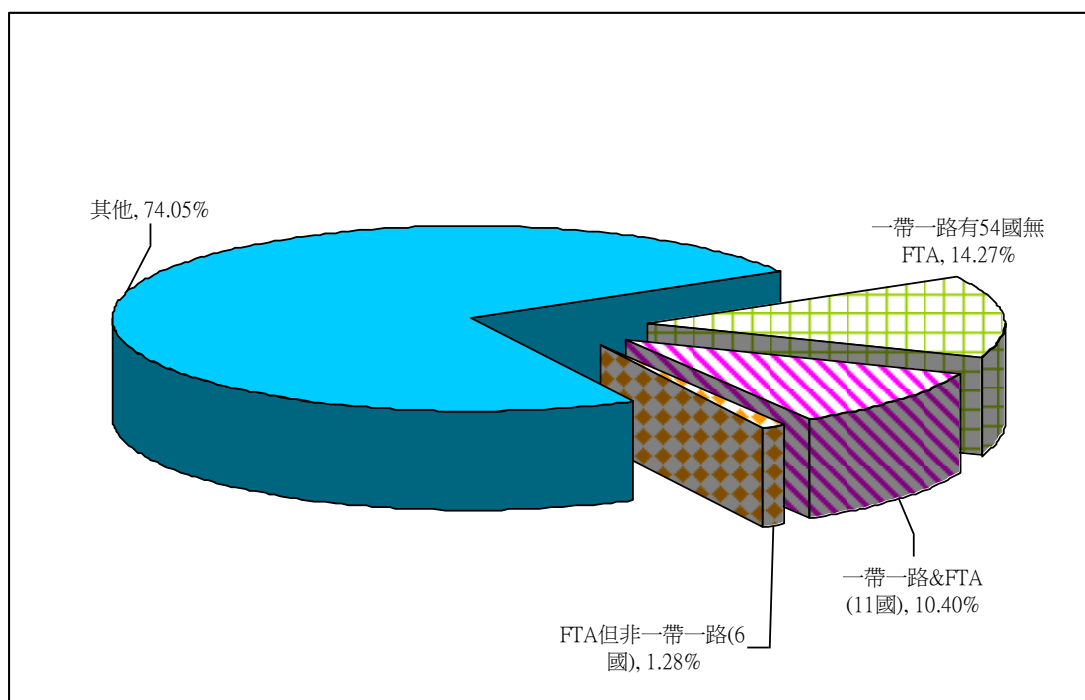


圖 3-2-1 2012 年大陸出口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比

²⁶⁶ 由於延續本節「貳」的分析，大陸與港澳及臺灣簽署 FTA 之動機，與一般意義之 FTA 較不同，故此處將大陸與香港、澳門與台灣之經貿往來，列屬於「其他」類別。

²⁶⁷ 「其他 FTA」，不同於對一般意義之 FTA，包括港澳與台灣。其邏輯乃延續本節「貳」的分析，大陸與港澳及臺灣簽署 FTA 之動機，與一般意義之 FTA 較不同。

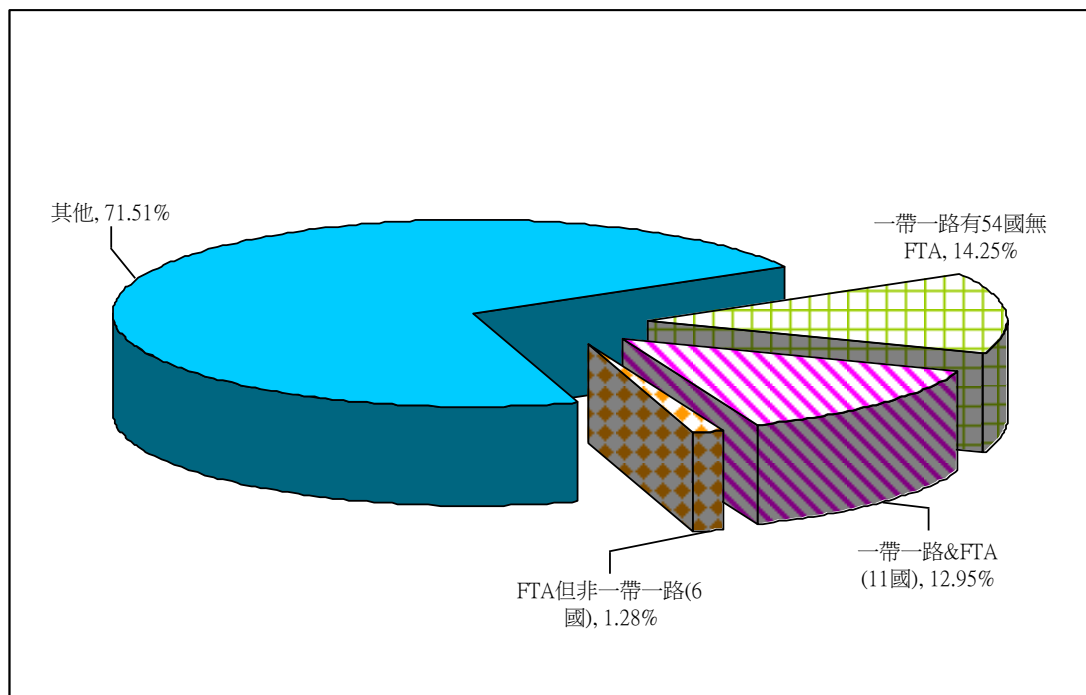


圖 3-2-2 2015 年大陸出口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比

以出口比重的增減而言，比較 2012、2015 年，可發現大陸對 FTA 與「一帶一路」兩大戰略重覆國家的出口比重有所上升，對兩者均未隸屬的「其他」國家或區域有所下降。惟其升降之幅度均不大，皆未超過三個百分點。至於對僅隸屬其中一項，亦即隸屬「一帶一路」戰略，但尚未與之簽署 FTA 者，或 2014 年底前已與之簽署 FTA，但並未進入「一帶一路」版圖者，則比重均維持平盤，變化相當微小。

至於在進口方面，如圖 3-2-3、圖 3-2-4 所示，可看到在 2012 年「一帶一路」未倡議前，在①FTA 與「一帶一路」兩大戰略重覆的 11 個國家，佔該年大陸進口比重的 10.94%，2015 年之進口比重則成長至 11.79%，比重有所上升。在②隸屬「一帶一路」戰略，但尚未

與之簽署 FTA 的 54 個國家，在 2012 年之進口比重為 14.26%，2015 年則下降為 11.93%。③在 2014 年底前大陸已與之簽署 FTA，但並未進入「一帶一路」版圖的 6 個國家，2012 年之進口比重為 3.47%，2015 年則下降為 2.71%。④在既未進入「一帶一路」戰略，亦未與之簽署 FTA 的「其他」國家或區域中，在 2012 年的進口比重為 71.33%，2015 年則上升為 73.56%，比重有所增加。

由以上數據可知，以此四項分類而言，目前大陸之進口，與出口面相同，仍以既未進入「一帶一路」戰略，亦未與之簽署 FTA 的「其他」國家或區域為主，佔大陸總進口的比重超過七成。其次則為隸屬「一帶一路」戰略，但尚未與之簽署 FTA 的國家，比重約為 11~15%。第三位則為「一帶一路」與 FTA 兩大戰略重覆的國家，比重約為 11% 上下。第四位則為在 2014 年底前大陸已與之簽署 FTA，但並未進入「一帶一路」版圖的 6 個國家，此二代表性年份之比重約在 3% 左右。

以進口比重的增減而言，比較 2012、2015 年，可發現大陸對 FTA 與「一帶一路」兩大戰略重覆國家，以及兩者均未隸屬的「其他」國家或區域之進口比重均有所上升。而對於僅隸屬其中一項，亦即隸屬「一帶一路」戰略，但尚未與之簽署 FTA 者，或 2014 年底前已與之簽署 FTA，但並未進入「一帶一路」版圖者，則比重均有所下降。惟其升降均僅在三個百分點之間，變化幅度不高。

綜觀以上分析，可發現大陸目前的進、出口貿易對象，仍以兩者均未隸屬的「其他」國家或區域佔絕大多數。由於大陸過去係以港澳台美日等做為主要進出口貿易夥伴，而這些國家目前則歸類於非屬一般意義 FTA 或「一帶一路」的「其他」國家或區域。因此或可推論，

無論是簽署 FTA 或「一帶一路」戰略，大陸未必全盤以經濟方面的大幅增進做為考量，更有其政治、外交方面的利益思維。在經貿方面所欲促進者為傳統貿易夥伴以外的國家，而這些國家目前佔大陸進出口的比重均相當低。由於與部份國家簽署 FTA 的期間並不長，「一帶一路」更是在倡議後的初始階段，因此大陸欲透過此二大戰略增進彼此經貿往來是否有所成效，仍有待持續觀察。

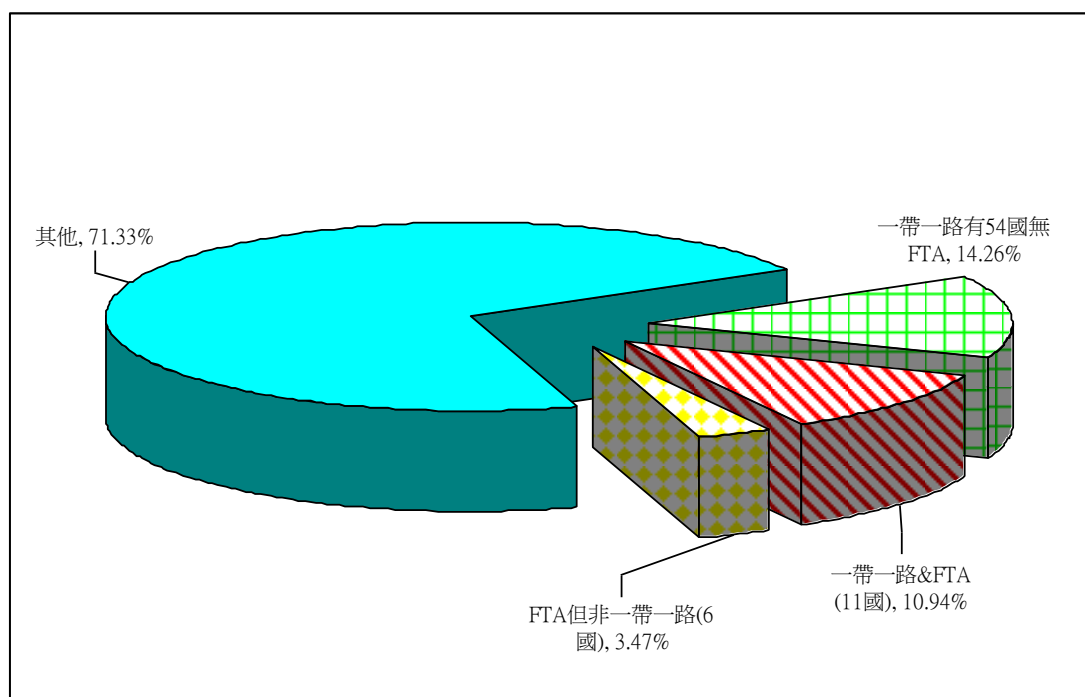


圖 3-2-3 2012 年大陸進口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比

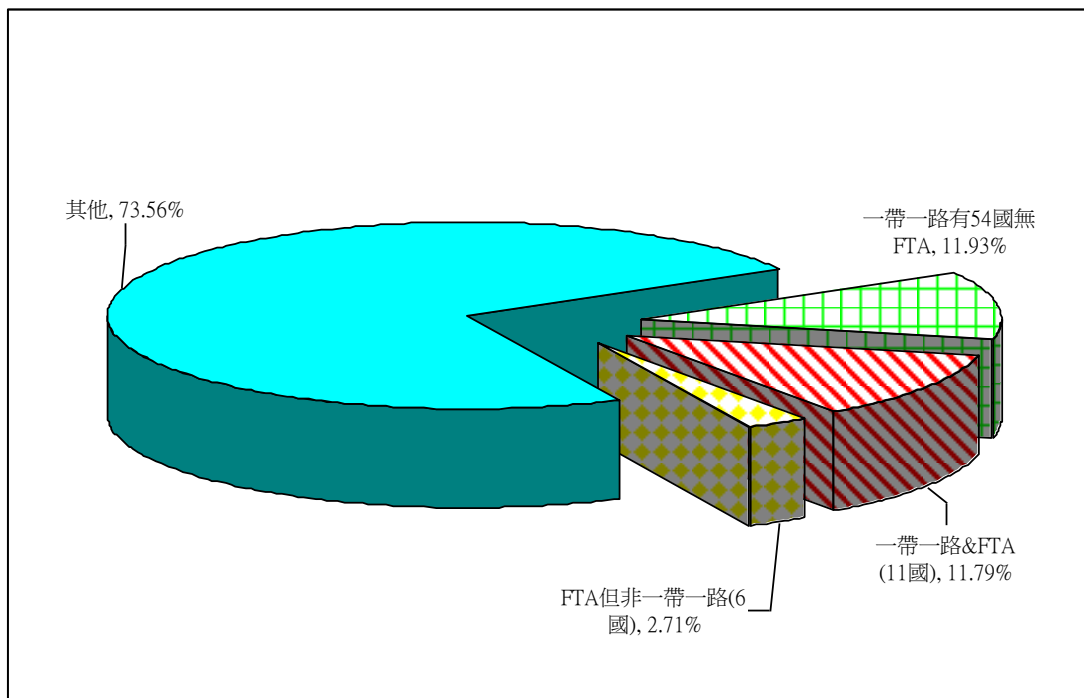


圖 3-2-4 2015 年大陸進口面：「一帶一路」與 FTA 國家之佔比

第三節 兩岸經貿關係新局勢與我方對「一帶一路」 之可能發展方向

壹、兩岸經貿關係新情勢

一、隨著大陸投資環境轉惡，我對外投資亦出現轉向

戴肇洋(2016)²⁶⁸指出，臺灣廠商歷經 1960、70 年代經濟高度成長之後，因生產要素成本大幅上揚而逐漸喪失比較優勢。基於比較利益的考量，自 1980 年代中期起絡繹不絕前往大陸投資，使大陸不僅

²⁶⁸ 戴肇洋(2016)，「大陸臺商的经营困境與突围」，《香港經濟導報(Economic Herald)》，2016 年第 5 期(3363 期)，頁 37-40。

成為臺灣對外投資金額最多的地區，並由此帶動相關原材料、零組件之出口，大陸亦成為臺灣出口貿易比重最大之市場，形成臺灣對大陸此一「區域」有愈加經濟傾斜整合現象。

但自從 2008 年全球金融危機之後，由於國際需求低迷，加上大陸人口結構開始呈現老化，人口紅利優勢逐漸喪失、土地成本不斷上揚、社會勞工福利提高²⁶⁹等因素，導致生產成本增加，製造業獲利日益困難。甚至，隨著大陸深入經濟改革、產業技術水準提昇²⁷⁰、「紅色供應鏈」崛起，導致以製造業為主之臺商在大陸的生存發展空間不斷被壓縮。於是，如表 3-3-1 所示，部份臺商轉向成本較低的東南亞投資，部份臺商或是隨著大陸的政策鼓勵轉移到內陸地區。

在臺商轉向東南亞投資方面，回顧台灣對外投資之主要區域變化，1993 年時主要以大陸地區為主，所佔比重達 65.61%，於美國投資則居次(10.95%)。對東南亞之投資為第三位(8.98%)，對歐洲、日本之投資則分居第四、五位(分別為 5.30%與 1.31%)，比重明顯較低。

然而，觀察近十年來的狀況，可發現，臺商雖然對大陸之投資仍居最重要地位，但對東南亞的投資有增加之趨勢，在 2012、2013 年時投資比重曾高達 27.38%與 15.00%，變動相當突出。顯示由於大陸投資環境轉惡，東南亞逐漸成為臺灣對外投資之重要移轉區域。

在臺商轉移到大陸內陸地區投資方面，主要是受到大陸引導加工貿易「梯度轉移」的改革政策所鼓勵。回顧外資(包括台資)對大陸的

²⁶⁹ 為了保障勞工福利，開始實施「五險一金(養老、醫療、失業、工傷、生育等保險及住房公積金)制度」。

²⁷⁰ 在積極投入基礎研究發展，以及許多跨國企業技術不斷移轉帶動下，迅速轉型。

投資型態，歷來以操作「兩頭在外」之加工貿易為主，根據不少文獻探討，加工貿易對大陸經濟的正面作用不少，但負面影響也日益突顯。

表 3-3-1 臺灣對外投資之分佈地區（金額比重）

單位：%

	大陸	東南亞	日本	歐洲	美國	加勒比海 英國屬地
1993	65.61	8.98	1.31	5.30	10.95	—
2005	71.05	3.12	0.50	3.54	3.72	14.92
2006	63.91	8.91	0.09	3.88	4.05	15.24
2007	60.65	12.74	0.11	2.54	8.19	9.60
2008	70.53	9.10	0.34	0.91	2.64	11.13
2009	70.38	3.95	1.01	0.98	10.98	5.36
2010	83.81	6.21	0.23	0.29	2.81	3.25
2011	79.55	6.19	1.40	0.22	4.04	4.43
2012	61.23	27.38	5.21	0.34	0.69	0.84
2013	63.72	15.00	1.18	1.17	2.88	3.30
2014	58.49	6.01	3.87	5.33	1.61	17.55
2015	69.57	1.97	2.88	6.51	0.84	9.30

註：「東南亞」包括新加坡、印尼、馬來西亞、菲律賓、泰國與越南。

資料來源：本研究整理自經濟部投審會。

職是之故，2006～2007 年間大陸對加工貿易改革的強度達歷史之最。改革主要目的之一，除了要優化出口產品結構，促進加工貿易產業的「轉型升級」和控制「兩高一資」²⁷¹，實現貿易平衡並避免國際貿易摩擦之外，另一目的，則是引導加工貿易向中西部轉移，以平衡區域經濟發展。大陸對於加工貿易的重要政策調整作為，包括鼓勵加工貿易廠商產業升級，以及，積極引導加工貿易由沿海地區向內陸「梯度轉移」²⁷²。不過，隨著歐債危機擴散，全球景氣陷入低迷，大陸政府引導加工貿易「梯度轉移」動作暫停，但在其「十八大」上仍提出「積極推進加工貿易轉型升級」，強調在國際經濟低迷的大環境

²⁷¹ 高耗能、高污染、耗資源。

²⁷² 2007～2011 年相關政策不斷出爐，陸續公告 3 批加工貿易梯度轉移重點承接地，計有 44 處。

下，改革是往鼓勵轉型升級配套措施方向探索。

在現階段大陸加工貿易政策轉變的過程中，可預見將促成新一輪的生產要素重組和產業轉移，不一定能順利做到改革主要目的之「推動沿海地區加工貿易的轉型升級」，但在生產成本上漲、內陸地方政府的大力招攬之下，沿海地區加工貿易廠商向內陸「梯度轉移」，則已成為必然之勢。不過，外商企業若進行地區轉移，其轉移成本負面影響不小，包括流失企業人力與技術資源、生產與流通配套都得重新規劃，因此，也有不少外商在升級困難之下，乃選擇直接關廠結業或改轉至東南亞投資，臺商亦然。

二、隨著大陸重視服務業發展，我對其投資亦有所調整

在主客觀背景下，為了吸引未離開大陸的臺商轉型投資，大陸逐步開放內需市場，加上大陸人民平均所得及消費水準的不斷提高，使得臺商至大陸投資型態逐步轉變。由早期的製造業為主²⁷³，轉為搶灘服務業。尤其 2008 年後國際景氣趨於低迷，臺商對服務業投資愈加積極，從住宿及餐飲、批發及零售、娛樂服務等消費性行業，轉型為較具有明顯競爭優勢的項目²⁷⁴。

並且，根據大陸的十三五規劃，在十三五時期將深入實施《中國製造 2025》，以提高製造業創新能力和基礎能力為重點，推進資訊技術與製造技術深度融合，促進製造業朝高端、智慧、綠色、服務方向

²⁷³ 1980 年代，臺商赴大陸投資領域集中製造業，包括：電子及電器、食品及飲料、塑膠製品、紡織、機械、化工、建材等行業，佔批准項目的 80% 以上。

²⁷⁴ 包括：物流、商業、貿易、交通運輸、金融保險、房地、資訊及通訊傳播等生產性行業，其比重愈來愈高。

發展。在此政策規畫之下，大陸未來五年的產業政策將以「創新」與「資訊化」作為兩大主軸。新政策之下，服務業－特別是生產性服務業－受到比以往更多的重視。《中國製造 2025》指出，將加快製造與服務的協同發展，推動商業模式創新和業態創新，並脫離生產型製造的框架，往服務型製造的方向邁進。

由以上分析可看出，隨著大陸投資環境轉惡、轉為注重服務業發展，我對其投資型態亦隨之調整，由製造業轉向服務業的態勢愈趨明顯。進一步觀察實際數字，如圖 3-3-1 所示，若以 2007、2010 與 2015 年為比較時間點，可發現在這三年臺商投資大陸之首要產業雖均為「製造業」，但比重由 2007 年接近 9 成(87.91%)，降到 2010 年的 74.16%，再急速降到 2015 年的 59.15%，在短短 8 年內，比重降低近三成(28.76%)，其減少趨勢相當明顯。

再深入觀察此三年(2007、2010 與 2015 年)臺商投資大陸之前三大產業，可發現在 2007 年居第二名之產業，係為「批發及零售業」，惟比重與第一名之製造業相去甚遠，其值為 4.13%。第三位則為「資訊及通訊傳播業」，比重降至 1.52%。2010 年時，「不動產業」成為臺商投資大陸第二名之產業，比重躍升為 7.72%，第三名則為「批發及零售業」，比重與第二名相當，為 7.63%。2015 年時第二名之產業，轉為「金融及保險業」，且比重由 2007 年的 1.19%，躍升為 2015 年的 25.41%，上升幅度相當驚人。第三位則為「批發及零售業」，比重為 6.20%，與前兩位有相當之差距。第四位之後的產業，其比重均在 3% 以下，重要性明顯較低。

以上顯示，臺灣業者對於大陸市場的定位，已由早期的生產基地

導向轉為市場導向。而其中的金融及保險業，由於係兩岸服務貿易協議的重點，且近年成長趨勢相當突出，更是眾多中小型臺商是否能獲致足夠資金周轉的關鍵，在臺商投資大陸之重要性提昇，值得再觀察。

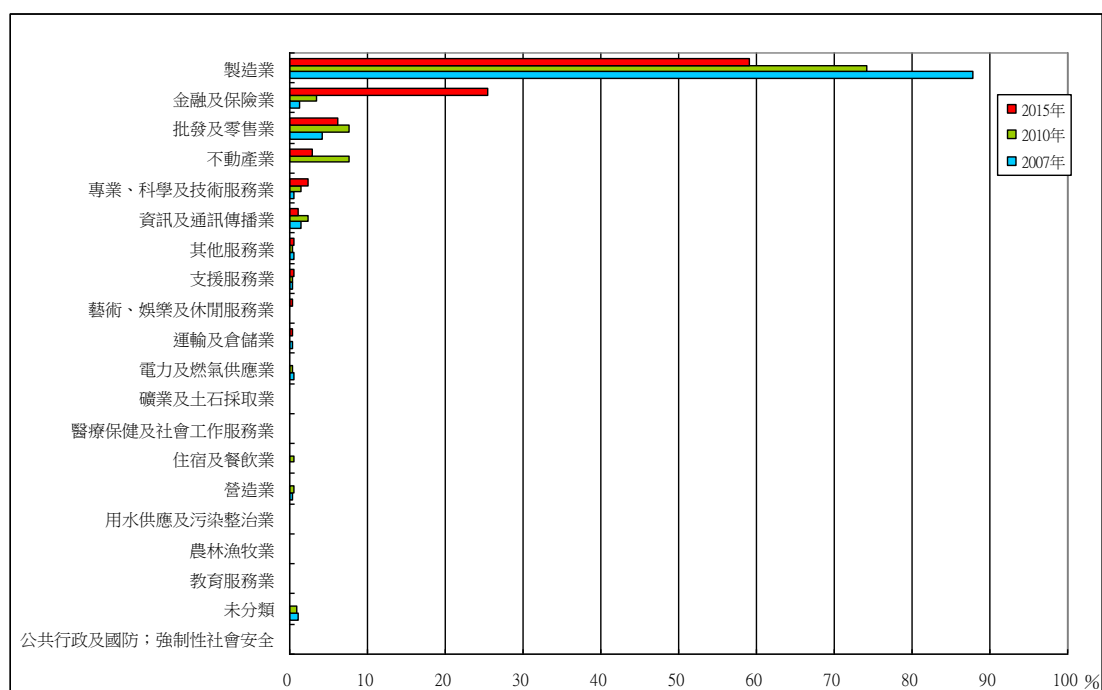


圖 3-3-1 臺商對大陸投資之產業結構（金額比重）

三、近年來全球景氣低迷、大陸市場需求疲軟，臺灣對大陸出口表現低於整體出口；臺灣自大陸進口受益於 ECFA 效應，表現高於整體進口

若從長期時間序列觀察 2000~2014 年臺灣與大陸之進出口表現，如表 3-3-2、圖 3-3-2 所示，在出口面，除了受全球金融危機與歐債危機影響之 2009 年與 2012 年外，可發現臺灣出口大陸之金額幾

乎是持續上升態勢，以 2000~2004 年之成長幅度最為顯著²⁷⁵。出口比重則自 2000 年的 2.84%，持續上升至 2010 年最高點的 27.73%。此後 2011~2014 年比重雖略有下降，仍穩定地維持在 25-26% 之間。2015 年受全球經濟復甦緩慢影響，全球貿易呈現衰退，對臺灣的外貿表現而言，當然亦不例外²⁷⁶。

在臺灣自大陸進口面，2000 年為 62.23 億美元，2000~2015 年間²⁷⁷，2014 年達最高 480.39 億美元，2015 年略下降至 441.83 億美元，金額為 2000 年的 7.1 倍。觀察進口比重，可發現自 2000 年的 4.44% 最低點，逐年持續上升²⁷⁸，2015 年比重已達 19.39%，接近二成。在短短 15 年間，比重增加 14.95 個百分點，成長幅度相當高。

另觀察臺灣對大陸之貿易順差走勢²⁷⁹，可發現 2011~2013 年順差值變化不大，維持在 347~353 億美元之間，2014、2015 年則連續下降，2015 年順差值為 230.28 億美元，與 2010 年最高點之順差值相差 137.3 億美元，差距頗大，後續發展值得觀察。

²⁷⁵ 出口金額自 2000 年的 42.17 億美元，增加至 2014 年的 773.91 億美元，為 2000 年的 18.35 倍。

²⁷⁶ 相較於 2014 年同期，2015 年全年臺灣總出口成長率為-10.74%、總進口成長率為-16.56%，對大陸出口衰退 13.15%、出口比重降為 25.43%，自大陸進口衰退 8.03%、進口比重升為 19.39%。

²⁷⁷ 除了 2001 年進口略降，2002~2008 年保持連年上升之狀態。2009 年受到全球金融風暴影響，進口略微下降，2010、2011 年則持續上升，經過略為下降的 2012 年，2013、2014 年再繼續上揚。

²⁷⁸ 2011 年已達 15.46%，2012 年略為下降，2013 年至 2015 年再上揚。

²⁷⁹ 除了 2000、2001 年呈現逆差狀況外，自 2002 年有少量順差(19.97 億美元)開始，至 2008 年皆呈現順差持續成長的狀況，2008 年順差已達 319.79 億美元。2009 年時因對大陸出口銳減，使得該年逆差下降，2010 年則回復巨額順差，達到此段期間的最高點(367.56 億美元)。

表 3-3-2 2000~2015 年臺灣與大陸之進出口貿易

單位：億美元；%

年別	臺灣與大陸雙邊貿易總值			對大陸出口			自大陸進口		
	金額	比重	成長率	金額	比重	成長率	金額	比重	成長率
2000	104.41	3.62	47.82	42.17	2.84	66.25	62.23	4.44	37.49
2001	106.47	4.63	1.98	47.45	3.86	12.52	59.02	5.50	-5.16
2002	178.92	7.36	68.05	99.45	7.62	109.57	79.47	7.06	34.66
2003	323.77	11.93	80.95	214.17	14.85	115.36	109.60	8.61	37.91
2004	506.91	14.83	56.57	340.13	19.55	58.81	166.78	9.93	52.17
2005	608.07	16.39	19.96	408.79	21.58	20.19	199.28	10.97	19.49
2006	728.65	17.57	19.83	483.54	22.68	18.29	245.11	12.16	23.00
2007	863.18	19.04	18.46	585.11	24.89	21.01	278.07	12.74	13.45
2008	942.86	19.51	9.23	631.33	25.90	7.90	311.53	13.01	12.04
2009	751.71	20.46	-20.27	509.04	26.27	-19.37	242.67	13.98	-22.11
2010	1,082.89	21.15	44.06	725.22	27.73	42.47	357.66	14.28	47.39
2011	1,216.59	21.25	12.35	782.92	26.82	7.96	433.67	15.46	21.25
2012	1,166.78	21.07	-4.09	759.60	26.73	-2.98	407.18	15.10	-6.11
2013	1,196.08	21.47	2.51	771.98	26.81	1.63	424.11	15.76	4.16
2014	1,254.30	22.03	4.87	773.91	26.14	0.25	480.39	17.58	13.27
2015	1,113.94	22.63	-11.19	672.11	25.43	-13.15	441.83	19.39	-8.03

資料來源：國際貿易局。

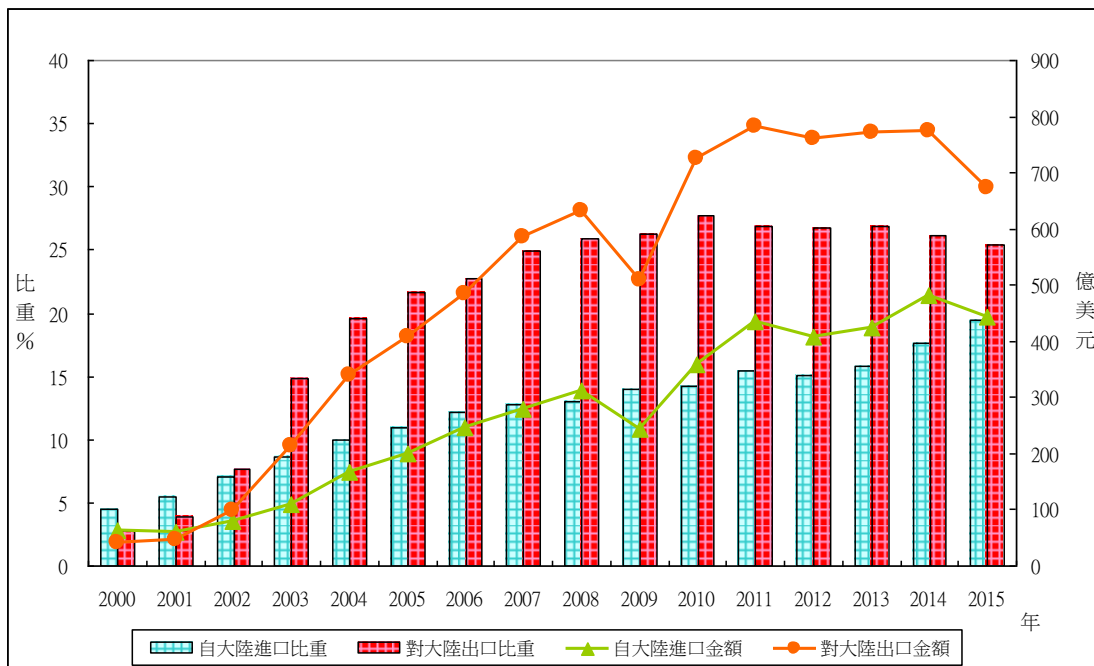


圖 3-3-2 臺灣對大陸貿易之金額與比重

若觀察自 2011 年兩岸 ECFA 實施後臺灣整體進出口與對大陸的貿易情形，出口方面，在全球景氣低迷的大環境下，近年臺灣整體進出口之成長率有下降之趨勢，而因大陸市場需求疲軟、「紅色供應鏈」崛起，臺灣對大陸出口表現尚低於臺灣整體出口。2011~2015 年，除了 2013 年之外，臺灣對大陸出口之成長率，均低於臺灣整體出口；在進口面，則除了 2012 年外，臺灣自大陸進口之成長率均高於整體進口。亦即，自執行 ECFA 以來，受到全球經濟衰退影響，兩岸貿易更幾乎是呈現「對大陸出口跌幅較大、自大陸進口衰退較少」格局。

貳、我方對「一帶一路」之可能發展方向

一、務實看待「一帶一路」，本著原有的利基與基礎來開拓

經由前述探討，可發現臺灣廠商自 1980 年代中期興起「大陸熱」以來，兩岸經貿往來歷經不少轉折變化，從數據上看，雖是在波動中持續上揚，但在大陸生產成本迅速竄高、製造業難獲利、服務業興起等因素影響下，臺商各自提出轉型作為來因應，其中包括轉戰東南亞。表示，熱絡的兩岸經貿關係其內涵已經明顯出現質變。

目前大陸地區仍穩居我對外投資與貿易之主導地位²⁸⁰，兩岸之人流往來亦絡繹不絕，2015 年陸客佔來臺總旅客的 40.08%²⁸¹。但在兩岸貿易上，若由成長趨勢來觀察，臺灣自大陸進口面受益於 ECFA 效應之正影響較明顯，我方較關注之臺灣對大陸出口面，自執行 ECFA

²⁸⁰ 2015 年臺灣對大陸地區投資比重達 69.57%，2015 年臺灣對大陸出口比重為 25.43%，自大陸進口比重為 19.39%。

²⁸¹ 2015 年來臺旅客來臺目的統計，觀光局行政資訊系統（觀光統計年報）。

以來，其正效應卻不太明顯；但由節省關稅來看，ECFA 早收清單節省關稅之效益明顯。以上問題，亦在臺灣政治社會面引發不少爭議。

尤其，全球金融危機後，大陸為了吸引未打算遷移的臺商轉型投資內需市場，政策性提供相關優惠，但成效未如預期。以臺商聚集眾多的東莞為例²⁸²，東莞市政府 2008 年開始輔導臺商轉內需型，設置人民幣 10 億元轉型升級資金。對於做來料加工業者，過往多以合資方式在東莞設廠，為了便於升級轉型，東莞市政府更祭出優惠政策，鼓勵這些臺商轉型變成獨立法人機構，並佐以免稅的優惠。

為支持台資企業轉型升級，2012 年 5 月由東莞臺商企業協會會員所組成的大麥客，成為大陸第一家取得「外資獨資」審批的通路商²⁸³，以引進台灣生鮮食物和海外國際品牌為主，盛極一時且被寄予厚望²⁸⁴。大麥客成為臺商尋求由外銷轉型大陸內需市場，由代工提升為品牌經營的象徵性企業，具有臺商轉型升級指標性平台的意義。

然而，大麥客自正式開幕迄今，業務一直未有起色，期間雖曾調整經營內容，設立觀光夜市以吸引人潮，但仍無法突破經營瓶頸。由於不堪虧損²⁸⁵，已於 2016 年 7 月 1 日正式停業。大麥客的失敗原因，可歸因於位址較為偏遠且交通不便，與商品價格偏高影響市場買氣，以及專注於實體店面經營，未及時跟上網路購物潮流，以致受跨境電商衝擊等因素。使得大麥客即使得到大陸政府優惠支持，以及當地臺

²⁸² 那兒的臺商多進駐東莞 10-20 年，以製造業為主。

²⁸³ 大麥客(T-MARK)資本額 3 億港元，創始股東都是東莞臺商投資企業協會會員。

²⁸⁴ 由於其不僅取得 207 畝的廣大土地，一畝地租成本只要 20 萬人民幣，執照並許可到大陸各地開設分店。

²⁸⁵ 外界保守估計，四年來虧損逾上億元人民幣。

商團結合作，亦難避免不得不歇業的命運。

簡言之，透過東莞大麥客的失利經驗可瞭解，對於臺商已耕耘數十年的大陸地區，即使有大陸官方定位為「樣板」之特別支持，廠商要由熟悉的「工廠」經營模式，向「市場」轉型升級仍是相當艱難。

趙永祥、吳依正(2015)分析²⁸⁶，參與「一帶一路」可為臺灣參與亞洲區域經濟合作創造條件²⁸⁷，兩岸產業亦可於沿線國家共同發展。臺灣正處於「一路」的關鍵位置²⁸⁸，「一路」的建設應有助創造兩岸對外投資需求，雙方企業也可從沿線地區透過生產零組件而獲致可觀效益²⁸⁹，並在全球供應鏈和價值鏈環節發揮優勢作用。反之，若臺灣未順利融入，作者認為，現行兩岸產業分工格局可能隨著「一帶一路」沿線基礎建設完成而瓦解²⁹⁰，最後甚至有被替代的貿易危機²⁹¹。

綜合而言，對於大陸正積極推動之「一帶一路」戰略，同時並存機會與挑戰。我方當然期盼有機會「搭便車」共同拓展市場，不過，以中小企業為主之臺灣廠商，應仍循著本身原有的利基與基礎來開拓市場。至於，以何種方式參與，以及如何搭上政策順風車，需視這些沿線國家之需求、我廠商的利基而定，本議題相關發展值得持續關注。

²⁸⁶ 趙永祥、吳依正(2015)，「從亞投行與一帶一路看中國海外經濟版圖擴張與對台灣經濟發展之影響」，《全球管理與經濟》，第11卷第2期，2015年12月，99-118頁。

²⁸⁷ 並可利用福建自貿區開拓「一路」廣大新市場。

²⁸⁸ 已在「一路」所經國家耕耘較久，因此其特色和未來發展勢必與臺灣緊密連動。

²⁸⁹ 而非完整產品的專業化和規模經濟。

²⁹⁰ 因為屆時大陸可大量從沿線國家取得中間產品，必將衝擊臺灣中間產品出口大陸的份額。

²⁹¹ 除此之外，因為臺商在東南亞市場的貿易投資龐大，同時也在南太平洋島嶼國有不少友邦，因此將有可能對我方之政治、經濟產生衝擊。

二、由「一帶一路」發想之源頭，開拓大陸邊境貿易

「一帶一路」自倡議至今，雖牽涉幅員廣大分歧，相關發展沸沸揚揚如百花爭鳴，但若欲正確掌握兩岸經貿關係新局勢下我方之立場，就不得不回頭思考，最初大陸官方提出「一帶一路」發想之源頭，以及所欲達成之目標，方能不為其百花齊放的衍生發展所惑，從而見樹不見林。瞭解「一帶一路」之源頭，應較能正確掌握其基本方向，進而做出最有利我方經濟利益之決策。

實際上，「一帶一路」發想之源頭，係希望開拓身處大陸內地邊緣，發展相對沿海與沿江地區落後的邊境省分，促進其經濟成長。簡言之，「一帶一路」實可謂大陸「西部大開發」戰略的升級版。李承明(2015)²⁹²、史本葉與程浩(2016)²⁹³皆明確指出，大陸對外開放總體呈現東快西慢、海強陸弱格局。東西部經濟的不平衡，為其經濟帶來很多問題，也制約其全面實現小康社會目標之實現。「一帶一路」係大陸政府為了解決東西部經濟不均衡問題的一帖“處方”²⁹⁴，實現更大範圍的資源優化配置、拓展市場，為經濟成長提供新的動力。

大陸之陸路邊境線長達 22,800 公里，有 10 餘個接壤國家，整個邊境地區的總面積約佔全大陸面積達 20%。由於涉及範圍相當廣袤，不可能所有區域同步發展，而係有其重點與優先發展地區。依據目前的規劃方向，擴大內陸沿邊開放形成的新開放高地，主要是在大

²⁹² 李承明(2015)，「“一帶一路”是西部大開發升級版」，《西部大開發》，2015 年第 11 期。

²⁹³ 史本葉、程浩(2016)，「新形勢下我國擴大沿邊開放的新戰略」，《經濟縱橫》，2016 年第 5 期。

²⁹⁴ 希望能構築對外開放的“一體兩翼”，在提升向東開放水平的同時，加快向西開放步伐，助推內陸沿邊地區由對外開放的邊緣邁向前沿。透過中西部直接對接國際市場，引領國際區域合作。

陸邊境的東北部、北部的內蒙、西部的新疆以及西南的廣西、雲南。

尤其，新疆與廣西分別為面對「一帶」、「一路」之主要門戶，重要性更顯突出。說明如下：邢廣程(2015)²⁹⁵指出，新疆具有獨特的區位優勢，是大陸向西開放的重要窗口和前沿地區，與八個國家接壤，與中亞、南亞、西亞、歐亞大陸腹地等國際板塊相連，這些獨特的地緣政治和經濟狀態使得新疆成為構建「一帶」的不可複製重要地區。

由於簡稱「一帶」的絲綢之路經濟帶建設，以烏魯木齊、伊寧和蘭州等商業貿易物流中心及邊境口岸為節點，構建面向中亞、西亞、南亞及中東歐國家的國際商業貿易物流中心。促進關鍵即是利用新疆向西開放的地緣優勢²⁹⁶，打造喀什、霍爾果斯“向西開放視窗”，藉由新絲綢之路和第二亞歐大陸橋，建設連接俄羅斯、中亞及伊朗等國家和地區的能源、資源陸上國際大通道，以及國際能源資源產業合作基地，打造第二亞歐大陸橋國際經濟走廊及國際能源大通道。

至於西部沿邊地區，由於擁有漫長的邊境線，且與「一路」的東協國家之越南、寮國、緬甸接壤，邊境地區是大陸面向東南亞、南亞開放的重要門戶、前沿地帶和大通道的接點，具有重要戰略地位和地緣優勢。因此，大陸政府以發展「一帶一路」，欲藉此帶動大陸邊境貿易的初衷而言，實為相當具指標性意義之區域²⁹⁷。

²⁹⁵ 邢廣程(2015)，「“一帶一路”的國際區域和國內區域定位及其涵義」，《中共貴州省委黨校學報》，2015年第3期(總第157期)。

²⁹⁶ 「內陸沿邊開放路線圖已明晰 打造國際能源大通道」，2013年11月25日，中國證券報。

²⁹⁷ 其發展之良窳，不僅顯現大陸邊境貿易的拓展、擴大內陸沿邊開放是否卓有成效，更可檢視其「西部大開發」政策、甚至其衍生的西部大開發升級版、「一帶一路」戰略，是否有所進展與實際落實的重要指標。

若觀察實際之發展，近年來大陸西部沿邊地區，確實有積極進行與東協地區的互動與發展²⁹⁸。其中，廣西由於地理位置十分重要，具有與東協國家陸海相鄰的獨特優勢，為大陸進入東協的橋頭堡，因此在眾多省份中，成為發展形勢最為良好，亦為最有潛力之地區。廣西近年來亦把握機運積極發展、成果頗為豐碩²⁹⁹。

實際上，在大陸沿邊經濟發展的過程中，邊境貿易佔了相當重要的比重。外貿對沿邊區域經濟成長的貢獻不斷擴大，不少縣市財政收入及增加額中，邊境貿易所佔比率高達 60~70%，具有十分明顯的「邊貿財政」特徵。李敏(2016)指出³⁰⁰，近年邊境貿易的日益興旺，不僅使得大陸與周圍國家的服務貿易得到快速的發展，也促成人民幣在邊境地區的廣泛使用，以及漸進式地與周邊國家產生多元化合作機制。

可看到，大陸「一帶一路」戰略的發想，係站在源自於現階段邊境貿易逐漸發展的基礎上，尋求與鄰近國家更進一步的突破³⁰¹。不過，由於目前大陸之邊境貿易仍以邊民互市貿易和邊境小額貿易為主，規模小、分佈零散，市場體系不健全，對當地經濟發展的帶動作用並不明顯。若能對地理位置較為鄰近、貿易體系比較完善、產業優勢互補性較強的互市貿易區進行整合，形成具有發展潛力、產業特色

²⁹⁸ 主要是透過 1.全面參與國際多區域合作、2.加大邊境經濟合作區建設和 3.加快國際大通道建設等。

²⁹⁹ 在「全面參與國際多區域合作」方面，積極參與泛北部灣經濟合作、中越“兩廊一圈”合作，更深度參與大湄公河次區域合作，加快大陸南寧—新加坡經濟走廊建設。在「加大邊境經濟合作區建設」方面，重視加快中越跨境經濟合作區建設，加快東興國家重點開發開放試驗區建設。廣西與越南更先後簽署共建大陸憑祥—越南同登、大陸東興—越南芒街、大陸龍邦—越南茶嶺跨境經濟合作區的合作協議。

³⁰⁰ 李敏(2016)，「從“一帶一路”看中國沿邊經濟發展與合作的特點與問題」，《商》，2016年第10期。

³⁰¹ 加深既有的互動合作，以促進彼此經濟發展的相倚相賴，促成區域間更互助互惠的合作體系。

和優勢鮮明的經濟合作區，將能促進沿邊地區由邊境貿易向經濟合作區轉化升級，增進其長期經濟社會之發展。根據孫圓圓、李光輝(2013)的綜合整理³⁰²，發現主要問題包括內外經濟環境複雜多變、國內政策尚未形成體系、行業規範有待加強、產業結構升級任重道遠、基礎設施及配套服務有待完善：邊境地區的基礎設施較為落後，部分地區甚至連基本水、電都無法保障。

表示，為了「沿邊開放再升級」，首先應解決發展所需要的基礎建設，包括基本水、電、暖氣、鐵路、公路等設施建設。其次，政府主導之配套公共服務體系尚未健全，尤其綜合金融配套服務嚴重不足，制約了企業「走出去」和「引進來」的步伐。

也因此，隨著大陸「一帶一路」戰略的逐漸推展，原本相對落後的沿邊地區勢必獲得更多發展契機，亦可能衍生出大陸對臺灣招商的新一波熱潮。畢竟，在全球經濟低迷，大陸投資環境轉惡、生產成本快速提昇之下，在大陸以製造業為主之臺商紛紛面臨轉型與轉移，此際較為安全的營運模式，可能是採用「China plus one」策略，同時操作大陸與另一地（例如越南）之生產與貿易。

顯示，由兩岸產業分工與貿易面來看，隨著臺商觸角的進一步延伸，拓展大陸沿邊地區之邊境貿易，並藉此提高和其相鄰國家進行經貿往來的可能性。如此一來，臺灣產品不僅可創造出衍生性需求，在臺商同時操作跨國境營運之際，亦可分散臺灣對單一地（大陸）經貿過度依賴之發展情勢。

³⁰² 孫圓圓、李光輝(2013)，「新時期沿邊開放的問題及對策」，《地方經貿》，2013年第1期。

第四章 大陸推動「一帶一路」下我方參與之機會及風險

第一節 機會及風險：整體性分析

壹、前言

由於全球景氣低迷，外界期待「一帶一路」可帶來龐大的商機，至於，預期能直接或間接受益者，主要包括沿線基礎建設、沿線關稅減免、諮詢服務、交通運輸與新產能需求等，所涉及之範圍與產業廣泛。加上，未來與沿線國家合作有可能減少非關稅障礙、提升技術貿易措施的透明度，進而實現貿易自由化和便捷化，促進區域貿易活動與物流產業快速成長。因此，與這些領域相關的廠商莫不摩拳擦掌等待，當然臺灣廠商亦不例外。

由於習近平在「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，簡稱「五通」。在確定戰略目標後，習近平亦提出，執行方向可先實施「五通」，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」。與「一帶一路」相關的產業眾多，值得深入檢視。

表示，「一帶一路」基礎建設投資之重點產業，包括能源、鐵公路、油氣管網、鋼鐵、水泥、系統整合、公共工程、農產品、食品相關等，至於，由臺灣本身的利基來看，對臺灣可能帶來的相應商機，則包括建築五金、化學用品、新能源、醫療生技、基礎建設系統承包、

整廠輸出、精緻農業、安心食品等³⁰³。對目前低迷的臺灣經濟而言，不少人也期待參與「一帶一路」，若順利的話，預期能創造整體出口商機、增加就業機會，臺灣產業也能在貿易、醫療、資訊、環保等領域，獲得新一波的投資機會。對於提升與基礎建設有關的產業，例如資訊、通訊產業、電信業等之「外溢效應」有可能更為鮮明。

此外，由於「一帶一路」沿線國家因發展程度較為落後，對工業化製造和產能及建設資本的需求相當大，多數國家還處於工業化中後期階段，大陸則處於工業化後期階段。類似於大陸企業的期待，臺灣不少人也樂觀期待，臺灣企業的優勢或過剩設備、產能和資本正好可移轉到上述沿線國家，根據大陸智庫預估，在投入 4-5 年即可獲利³⁰⁴。

根據經濟暨合作發展組織(OECD)研究，到 2030 年亞洲中產階級人數將占全球總數 66%，其消費支出將達 33 兆美元，亞洲消費快速成長將可抵消歐美等先進國家消費成長的疲弱。表示，若順利的話，參與「一帶一路」可提供廠商在分銷和零售之更大的外銷出口空間³⁰⁵。

貳、我方若無法加入、或是積極參與，其實皆有挑戰與風險

朱雲鵬(2015)³⁰⁶指出，由於區域經濟整合已是無可避免的大趨勢，大陸積極推行「一帶一路」與「亞投行」，臺灣若遲遲無法加入，

³⁰³ 天下編輯部(2015)，「梁國新：一帶一路商機，為臺灣創造就業」，《天下經濟論壇》報導，2015 年 7 月 23 日。

³⁰⁴ 依據「中國社科院」出版的「工業化藍皮書」指稱，「一帶一路」沿線 65 個國家總體上仍處於工業化進程，若與「一帶一路」沿線國家的產能生產與合作，在進出口貿易潛力巨大。

³⁰⁵ 吳福成(2016)，「我參與「一帶一路」的商機」，工業總會服務網。

³⁰⁶ 朱雲鵬、彭思遠(2015)，「『一帶一路』的危機與商機」，財團法人國家政策研究基金會。

最終將淪為「亞太孤兒」的命運。但值得注意的是，我方若積極參與「一帶一路」，由於不少沿線國家的政經局勢不穩定，亦可能對臺灣帶來投資連動風險。以下將由兩個面向分析，其一為臺灣參與「一帶一路」建設過程中所可能遭遇之投資風險，其二則為大陸積極推行「一帶一路」戰略，對我產業結構與國際地位所可能產生之影響。

事實上，即使是有官方支持之大陸企業，參與「一帶一路」之投資風險亦不低。例如，不少沿線國家政治局勢不穩定，政治上，後繼者多不願承擔前任者的建設項目，往往形成「爛尾」工程，致使投資血本無歸之外，更重要的是，由於「一帶一路」沿線國家多屬新興市場，本身的發展即充滿挑戰與風險。

全球景氣衰退不振，新興市場國家除了面對自身存在的政治、經濟結構等問題之外，也蘊藏著巨大的國家風險³⁰⁷、經營風險³⁰⁸、法律風險³⁰⁹與結算風險³¹⁰。尤其，過去受益於全球景氣熱絡，許多新興市場國家在廉價的資本環境下與實體經濟發展脫鉤，從而造成經濟結構扭曲、產能過剩與資產泡沫等問題，外界早已憂心，新興市場國家有

³⁰⁷ 根據大陸信用保險的分類，國家風險可以分為 9 級，分別用 1-9 表示，9 級是最高風險水準。1 至 4 級以歐美國家為主，風險水準較低，佔所有國家的 25%。第 9 級國家或地區佔 5%。第 5-8 級的中等風險國家佔 70% 左右，以地處亞洲、非洲、拉丁美洲和東歐等地區的新興市場經濟體為主。

³⁰⁸ 新興市場的客戶品質與規模差異較大，且因受金融危機影響，不少來自於新興市場的企業資金鏈存在斷裂的風險，更加深新興市場發生金融風暴的可能性。

³⁰⁹ 整體而言，新興經濟體的關稅水準不低，而且政策的持續性較差，產業的傾向性較強。有可能為維護本國產業的市場份額，而調整貿易管理的政策，實行各種形式的貿易保護主義。

³¹⁰ 自全球金融危機以來，大量的新興經濟體企業財務風險積累，企業經營困難，甚至出現資不抵債的破產狀況。另外，由於新興經濟體不完善的金融市場與外部開放性，極易受到外來力量的衝擊，導致國家不得不實施外匯管制，匯率變動頻繁，也影響這些國家企業的對外支付能力，從而誘發買賣糾紛。

可能引發新一波金融風暴的可能性³¹¹。

依據 2016 年 4 月北京大學國家資源經濟研究中心發佈之《“一帶一路”國家投資風險評估報告》³¹²，深入探討「一帶一路」沿線各區域之風險，摘要其重點內容，分析各區域之主要風險如下：①東協國家普遍存在的投資風險為「社會文化風險」；³¹³ ②南亞地區在「總體經濟風險」上表現較差，集中反映為市場開放度較低等問題³¹⁴。③中亞地區主要存在「社會文化風險」，源於恐怖主義指數較高，外部恐怖威脅較多，社會安全係數低。³¹⁵④西亞地區在「總體經濟」和「社會文化」方面風險較高³¹⁶。⑤中東歐國家無顯著突出風險，因此，總體排名較高，是屬於投資最為穩定的區域。

另外，在大陸積極推行「一帶一路」戰略，對我產業結構與國際地位所可能產生之影響與風險方面，趙永祥、吳依正(2015)³¹⁷指出，大陸希望藉由「海上絲綢之路」的經貿投資合作連結，深化與沿線國家（特別是東南亞）的夥伴關係，以利建設「海洋強國」，並因應全球化的挑戰。由於臺灣正處在「海上絲綢之路」的關鍵位置，且對東

³¹¹ 「新興市場金融危機步步逼近」產官學研討會，2015 年 9 月 25 日，財團法人現代財經基金會。

³¹² 北京大學國家資源經濟研究中心(2016)，《“一帶一路”國家投資潛力評估報告》、《“一帶一路”國家投資風險評估報告》，2016 年 4 月 5 日發佈。

³¹³ 主要為文盲率高、社會經濟隔閡嚴重等問題。

³¹⁴ 由於其地理位置和經濟發展狀況影響，該地區國家對外貿易主要集中在傳統農產品和礦產，因此對其進行投資在行業選擇上受到較多限制。

³¹⁵ 在中亞地區進行投資，首先要注意的風險是規避恐怖主義較盛行之地區，選擇較有安全保障的工業開發區或貿易合作區域，以降低不安全因素帶來的風險。

³¹⁶ 該地區的市場開放程度較低，主要以石油出口貿易為主，產業較為單一。而西亞地區同樣存在恐怖主義威脅，使其投資波動性強、政治安全風險高。

³¹⁷ 趙永祥、吳依正(2015)，「從亞投行與一帶一路看中國海外經濟版圖擴張與對臺灣經濟發展之影響」，《全球管理與經濟》，11卷2期，104年12月，99-118頁。

南亞市場的貿易投資多，同時也在南太平洋島嶼國有不少友邦，因此大陸「一路」的發展，對我影響將甚鉅。

其分析指出，「一帶一路」若順利推展，可能導致臺灣中間產品出口大陸和相關市場的佔有率減少、甚至有被替代的貿易危機。由於隨著「一帶一路」建設進一步推展，海陸運輸和物流成本急遽下降，沿線國家極可能藉由生產零組件，而非完整產品的專業化，以及經由規模經濟獲得可觀效益，並因此在大陸全球供應鏈和價值鏈發揮作用。相對地，隨著「一帶一路」建設完成，現行兩岸和東亞產業之分工格局則可能逐漸崩解，導致臺灣中間產品出口大陸和國外相關市場的佔有率減少，最後發生被替代的貿易危機。

除了經貿領域之外，大陸「一帶一路」戰略的推展，亦可能在臺灣的政經領域造成困擾，與加深邊緣化的危機。由於大陸方面試圖整合其與港澳臺和海外華僑能共同參與「一帶一路」建設，並推助中華經濟圈之再深化，這些都將對臺灣的政經發展之自主性造成相當壓力。表示，隨著「一帶一路」推展，基於兩岸的特殊關係，不可避免，對我方產業結構與國際地位有可能產生衝擊。

職是之故，「一帶一路」我方若無法加入、或是積極參與，其實皆有挑戰與風險，表示，對於我方是否參與、參與的程度，未來值得根據不同沿線國家與工業化的水準，各別審慎評估與關注。

第二節 臺灣對「一帶一路」之經貿往來現況

壹、大陸推動「一帶一路」具有雙向開放之戰略意義

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。簡言之，「絲綢之路經濟帶」本質上就是從大陸開始，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，進一步開發「世界上最長、最具有發展潛力的經濟大走廊」。對於習近平提出建設「21世紀海上絲綢之路」，劉賜貴（2014）分析³¹⁸，則是在「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，積極主動地發展與海洋沿線國家的經濟夥伴關係。

根據2015年10月29日通過之「十三五規劃」建議文件³¹⁹，除了定位「一帶一路」乃對外開放戰略布局之重點，在陳述大陸內部的「區域發展空間」段落，如圖4-2-1所示，也指出『以「一帶一路」建設、京津冀協同發展、長江經濟帶建設為引領，形成沿海沿江沿線經濟帶為主的縱向橫向經濟軸帶』。

綜合而言，「一帶一路」將是習近平任內拓展區域發展戰略之「重中之重」，但它不僅是「走出去」，亦具有「引進來」之深刻意義。如前所述，「一帶一路」沿線的地理範圍相當廣大。至於，較為明確定義大陸內部所涉及之主要省市，最早是2013年12月14日大陸發改

³¹⁸ 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。

³¹⁹ 中國共產黨第十八屆中央委員會第五次會議通過。

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」，當時有西北 5 省、西南 4 省市以及東部 5 省的代表參加³²⁰，其中，東部 5 省主要是涉及到「海上絲綢之路」之建設³²¹。亦即，當時主要是規劃以這 14 個省市來共同推展「一帶一路」建設。

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³²²，正式公佈「一帶一路」終極版圖。在該文件中，圈定重點涉及的 18 個省市，包括西北 6 省、東北 3 省、西南 3 省、東部 5 省市³²³，內陸地區則是重慶。並明確各省市的定位及對外合作重點方向。

職是之故，本節透過基礎資料與文獻，分析臺灣對「一帶一路」之經貿往來現況，除了針對「一帶一路」沿線國家之外，對大陸內部列屬於「一帶一路」的省市亦有所著墨，主要是想強調大陸推動「一帶一路」具有雙向開放之戰略意義³²⁴。

貳、臺灣對「一帶一路」沿線之經貿往來

一、投資面

以 2006 年與近四年(2012~2015 年)為觀察時間，如表 4-2-1 所示，若將「一帶一路」區分為「大陸地區」、「一帶國家」與「一路國

³²⁰ 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。

³²¹ 但可能是考慮東部 5 省之經濟實力，有其參與方能促成此戰略目標之能力，於是，具官方背景的大公網資料指出，推動「絲路經濟帶」乃這 14 省市。

³²² 大陸發改委、外交部、商務部聯合發佈之《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》。

³²³ 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)。

³²⁴ 甚至可以說，就臺灣對外經貿發展而言，其「向內開放」之進展更是關注焦點。

家」三大區塊，可發現，臺灣對外投資絕大多數集中於「大陸地區」，其比重均穩定超過臺灣對外投資金額的半數，即使最低的 2014 年，比重仍佔 58.49%，2015 年比重回升為 69.57%，居觀察年份首位。

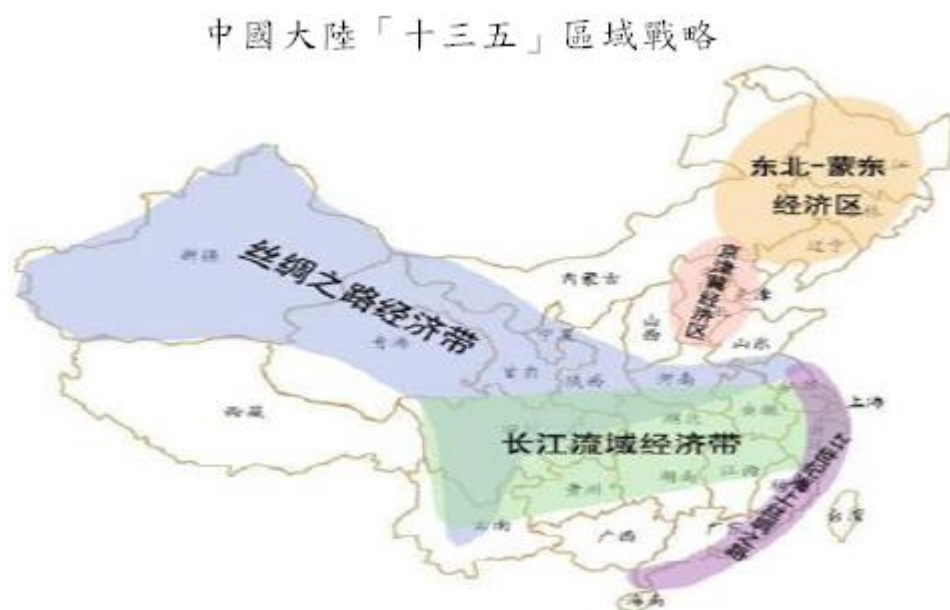


圖 4-2-1 「一帶一路」亦是大陸內部的區域戰略基礎

臺灣對「一帶國家」之投資明顯偏低，甚至可說微乎其微。在觀察的 5 個年份中，僅 2012、2013 年佔臺灣對外投資比重的 0.02%、0.03%，其餘年份若非無資料，即為比重不足 0.01%，且投資國家僅有薩爾瓦多與捷克，顯示，臺灣向來對「一帶國家」之投資程度相當低。在臺灣對「一路國家」之投資方面，則相對「一帶國家」高出許多。在觀察的 5 個年份中，最低者為 2015 年的 5.84%，最高則為 2012 年近三成的 29.05%。然而，相對於臺灣投資大陸地區和「一帶國家」的穩定比重，對「一路國家」之投資比重波動相對較大，也成為造成

臺灣對此三區投資金額總比重起伏的主要因素。

表 4-2-1 臺灣對大陸與「一帶一路」之投資金額比重

單位：%

地區		2012	2013	2014	2015
大陸		61.23	63.72	58.49	69.57
一帶	薩爾瓦多	0.00	0.03	0.00	0.00
	捷克	0.02	0.00	0.00	0.00
	小計	0.02	0.03	0.00	0.00
一路	越南	4.52	12.04	3.68	0.01
	泰國	0.29	0.54	0.47	0.10
	菲律賓	0.05	0.41	0.23	0.01
	香港	1.40	2.19	2.41	2.35
	印尼	0.08	0.20	0.66	0.02
	新加坡	21.53	1.10	0.78	1.07
	馬來西亞	0.90	0.72	0.18	0.76
	印度	0.10	0.45	0.19	0.01
	非洲地區	0.18	0.12	0.31	1.51
	小計	29.05	17.77	8.92	5.84
總計		90.31	81.52	67.41	75.41

註：比重＝臺商對該地區之投資金額／臺商對全世界投資金額

資料來源：《核准僑外投資、陸資來臺投資、國外投資、對大陸投資統計速報》，經濟部投資審議委員會。

二、貿易面

臺灣對「一帶一路」沿線國家之進出口額與比重³²⁵，如圖 4-2-2 所示，近十年(2006~2015 年)臺灣對「一路」沿線國家之出口比重均在 17.96%~24.12%之間，顯示「一路」沿線國家為臺灣重要出口市場之一，且與「一帶」沿線國家均不到 2%之比重相比，現階段臺灣對「一路」出口市場的倚賴程度，明顯較「一帶」沿線國家為高。並且，

³²⁵ 「比重」的計算，為臺灣自 65 國的進出口金額，除以臺灣總進出口金額。

臺灣自「一帶一路」之進口比重均高於出口比重，除了 2015 年進出口比重相近外，其餘九年進口比重均較出口比重高出 4~6 個百分點。

觀察臺灣自「一帶一路」之進口金額走勢，可發現與臺灣整體進口面之起伏類似³²⁶，2015 年又受到國際景氣復甦不佳和原物料價格下跌等影響，進口額降至 585.38 億美元，與 2006、2007 年之金額相當。臺灣對「一帶一路」沿線國家之出口金額，亦類似臺灣整體出面之起伏³²⁷，2015 年則陡降至 644.67 億美元。並且，臺灣對「一帶一路」沿線國家多是呈現逆差現象³²⁸。

由進口比重來看，這十年臺灣對「一帶一路」沿線國家之進口比重則相當穩定，為低者為 2015 年的 25.63%，最高者則為 2013 年的 31.33%，比重均在二成五至三成二之間。值得注意的是自 2012 年比重突破三成之後，至 2014 年之連續三年均維持在三成以上，直至 2015 年時則陡降至十年來之最低水準(25.63%)，因此，後續表現有待觀察。

在出口比重方面，這十年臺灣對「一帶一路」沿線國家之出口比重大致變化不大，最低為 2006 年的 19.35%，最高則為 2014 年的 25.50%，比重均在 2-2.5 成左右。尤其 2012~2015 年更是相當穩定，

³²⁶ 臺灣在 2006 年自「一帶一路」的進口總額為 525.50 億美元，歷經 2007 年的小幅揚升(577.65 億美元)，和 2008 年的大幅成長(719.13 億美元)，2009 年時因為受到國際金融風暴影響，銳減至 480.26 億美元，為 10 年來最低。2011 年時逐漸復甦，2013 年時達此 10 年觀察期之最高峰(845.88 億美元)，在 2014 年時則略降至 834.92 億美元。

³²⁷ 2006 年臺灣對「一帶一路」出口金額僅為 411.20 億美元，同樣經歷如進口面的連續兩年上揚(2007、2008 年分別為 488.90 億美元和 523.68 億美元)，2009 年同樣受到國際金融風暴的影響，出口總額下降至 409.24 億美元，為 10 年來最低。2010 年逐步復甦並快速成長，在 2014 年時已達 756.57 億美元，為此 10 年觀察期之最高峰。

³²⁸ 在 2006~2014 年的九年期間，臺灣對「一帶一路」沿線國家均呈現逆差現象，逆差金額最高為 2008 年的 195.45 億美元，2015 年則雖然進、出口同步較 2014 年減弱，但進口面之降幅遠高於出口面，因此使得當年呈現 10 年來唯一的一次順差，順差金額為 59.29 億美元。

其值均在 24.34%(2015 年)~25.50%(2014 年)之間，波動幅度相當低。

綜合比較臺灣對「一帶一路」沿線國家之進、出口比重，可發現在觀察期的十年間，進口比重均高於出口比重，且除了 2015 年比例相近之外，其餘九年進口比重均較出口比重高出 4~6 個百分點。至於，這十年臺灣對「一帶、一路」個別進出口額與比重³²⁹，如圖 4-2-3 所示，臺灣對「一帶」沿線國家(共 29 國)之進、出口金額與比重均不高，進、出口金額最高僅為 53.45 億美元，進、出口比重更皆在 2.1% 以下，呈現相當穩定而偏低的現象，顯示「一帶」沿線國家並非臺灣之重要進、出口貿易對象。

相較而言，臺灣對「一路」沿線國家(共 36 國)之進出口金額與比重均明顯高於「一帶」，進、出口金額最高達 798.61 億美元，進口比重則在 23~30%之間，出口比重在 17~25%之間，顯示較諸「一帶」，「一路」沿線國家為臺灣更為重要之進、出口貿易夥伴。

在臺灣自「一帶」沿線國家的進口面，2006~2015 年臺灣自「一帶」(共 29 國)進口金額並不高³³⁰，2014 年達到觀察期之最高點，不過 2015 年受到全球貿易衰退、整體進口不振影響，進口額降至 37.36 億美元。臺灣對「一帶」沿線國家之進口比重均相當低，顯示「一帶」沿線國家並非臺灣之重要進口對象。比重最低為 2007 年 1.22%，最高則為 2009 年的 2.03%，比重差距不到 1 個百分點，相當穩定。

³²⁹ 「比重(一帶 29 國)」為臺灣自此 29 國的進出口金額，除以臺灣總進出口金額；「比重(一路 36 國)」為臺灣自此 36 國的進出口金額，除以臺灣總進出口金額。

³³⁰ 2006 年為觀察期間的最低點，為 26.07 億美元，2007 年同樣低於 30 億美元(26.64 億美元)，在 2008 年時則上升至 39.06 億美元，此後均在 35 億美元以上，2014 年為 53.45 億美元。

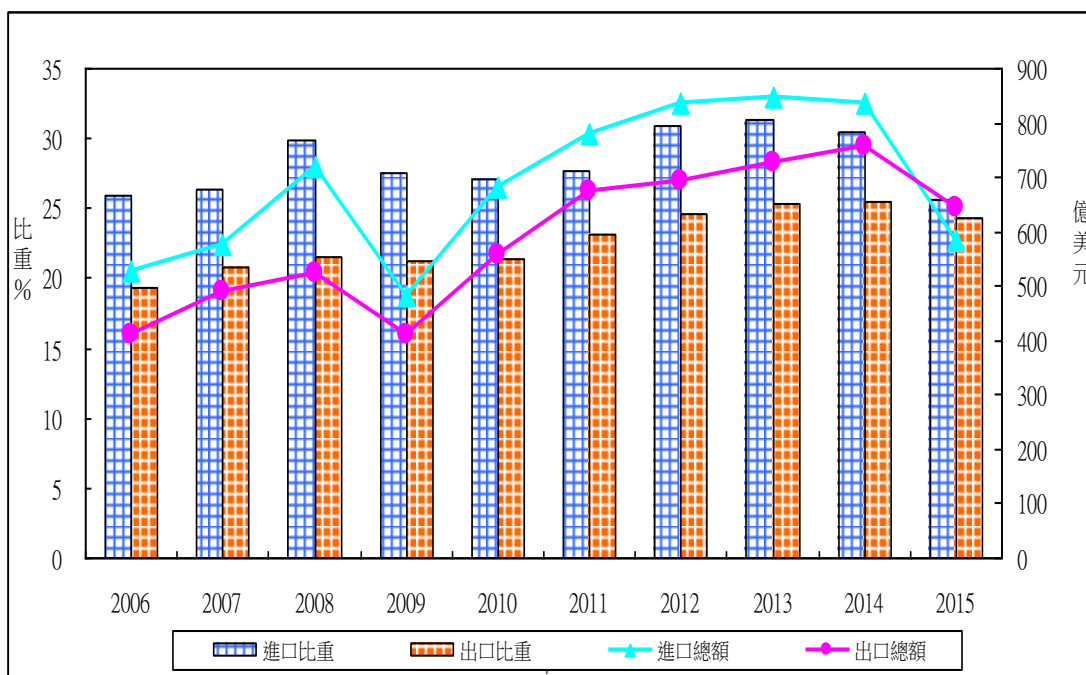


圖 4-2-2 臺灣對「一帶一路」沿線之進出口額與比重

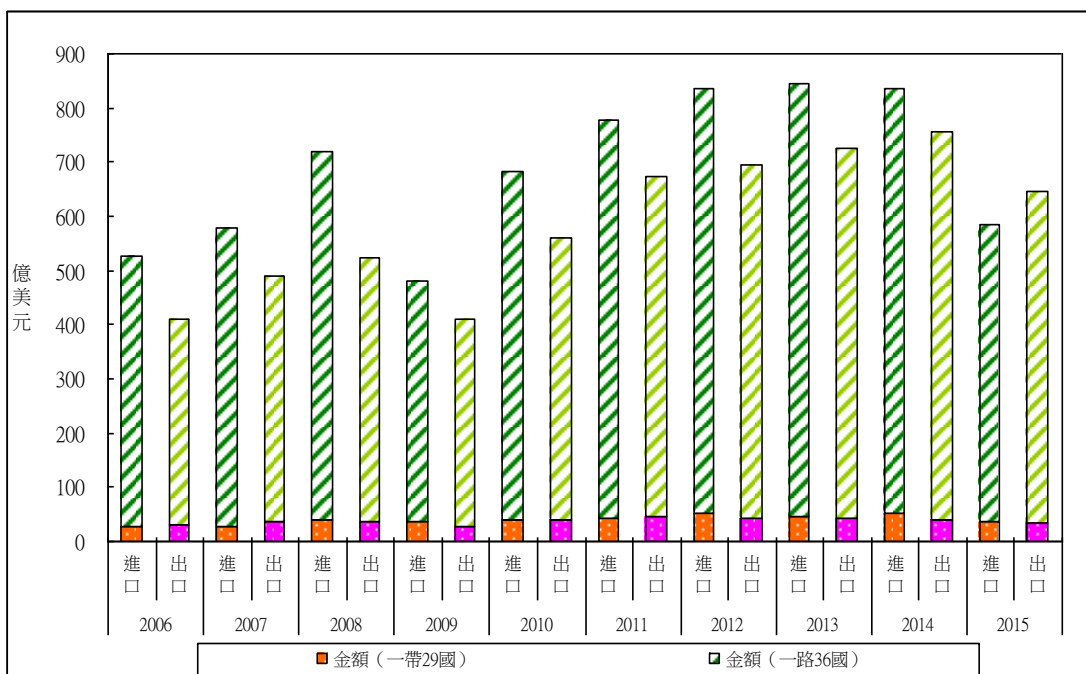


圖 4-2-3 臺灣對「一帶、一路」各別進出口額與比重

在臺灣對「一帶」沿線國家的出口面，臺灣對「一帶」沿線國家(共 29 國)之出口金額同樣不高³³¹。出口比重與進口比重一樣，相當低。出口比重最低者為 2015 年的 1.32%，最高者則為 2007、2008 年的 1.57%，比重相當接近，顯示臺灣對「一帶」沿線國家之出口比重呈現相當穩定而偏低的現象。

另在臺灣自「一路」沿線國家的進口面，2006 年臺灣自「一路」沿線國家之進口金額為 499.43 億美元，此後呈起伏上升³³²，2013 年達 798.61 億美元，為觀察期間的最高點，與 2006 年之最低點差距近 300 億美元，差異金額甚大。2014 年時則進口金額略微下降，為 781.47 億美元，2015 年則陡降至 548.02 億美元，下降幅度相當多。

在臺灣自「一路」沿線國家之進口比重方面，2006 年之比重為 24.70%，此後均穩定維持在二成五至三成內³³³，2015 年則降為觀察期間的最低點(23.99%)。綜觀臺灣自「一路」沿線國家之進口比重，與臺灣自「一帶」沿線國家多數不到 2%之比重相比，明顯較高，顯示「一路」較諸「一帶」沿線國家，為臺灣更為重要之進口來源。

在臺灣對「一路」沿線國家的出口，臺灣對「一路」沿線國家之出口金額在 2006 年時為 381.59 億美元，乃 10 年觀察期間的最低點，此後連年上升³³⁴，至 2014 年達觀察期間的最高點，為 715.51 億美元，

³³¹ 最低點為 2009 年的 26.43 億美元，最高則為 2011 年的 44.71 億美元，差距不到 20 億美元。

³³² 2007、2008 年連續上升，2009 年則受到國際金融風暴影響，降至觀察期 10 年期間之最低點，為 444.96 億美元，2010 年自「一路」沿線國家進口金額開始復甦，連年持續上升。

³³³ 2013 年達觀察期間的最高點(29.58%)，2014 年略降至 28.56%。

³³⁴ 2007、2008 年連續上升，2008 年成長為 485.55 億美元，2009 年則受到國際金融風暴影響，下降至與 2006 年相當之 382.81 億美元。2010 年時開始復甦，上升至 518.53 億美元，2011 年更突破 600 億美元，達 628.15 億美元。

2015 年則受國際不景氣影響，下降至 609.59 億美元。

在臺灣對「一路」沿線國家之出口比重方面，2006 年時臺灣對「一路」沿線國家之出口比重為 17.96%，係觀察期 10 年間之最低點。2007 年至 2010 年時，則比重相當穩定維持於 19.30%~19.98% 之間，變化甚微。2011 年時則突破 20%，達 21.56%，再經連續三年的成長，2014 年時達觀察期間的最高點，出口比重達 24.12%，接近二成五，2015 年則回降至 23.02%。

參、臺灣對大陸內部被列入「一帶一路」省份之經貿往來

一、投資面

至於，臺灣對大陸內部列屬於「一帶一路」省市之投資金額與比重，如表 4-2-2 所示，在五年觀察期之中(2006 與 2012~2015 年)，臺商對「一帶一路」相關省份之投資趨勢與對全大陸整體類似，最低與最高投資年份均相同。在這五年，臺商對「一帶一路」相關省份總和投資金額，佔對全大陸整體投資之比重高達四至六成，顯示，「一帶一路」相關省份係為臺商於大陸投資之重點佈局區域。值得注意的是，在「一路」的政策刺激下，臺商對福建之投資熱度似有增加，取代浙江而與一貫名列前茅的上海、廣東兩省，位居近四年(2012 至 2015 年)臺商對「一帶一路」省份投資的前三位。

在臺灣對大陸投資金額方面，在這五年觀察期之中，可發現臺商對全大陸之整體投資金額，以 2006 年為最低，金額為 76.42 億美元，2012 年則最高，為 127.92 億美元。至於，臺商對「一帶一路」相關省份之最低與最高投資年份與對全大陸整體相同，分別為 2006 年與

2012 年，金額則分別為 40.8 億美元與 63.15 億美元。顯示，在觀察的 5 個年份中，「一帶一路」佔臺灣對全大陸投資比例超過一半者，即有 3 個年份，顯示在臺商對全大陸之投資中，與「一帶一路」相關省份位居其中之重要地位。

對於大陸內部被列入「一帶一路」之各別省份，在臺灣對其投資比重方面，可發現在 2006 年時，排名前三位之省份分別為廣東(18.52%)、上海(13.63%)與浙江(7.73%)，其中廣東與上海之投資比重均超過臺商對全大陸投資的 1 成以上，廣東與其他省份之差距更大，顯示，廣東為當時臺商特別偏好之省份。

在 2012~2015 年，臺商對大陸內部「一帶一路」省份之投資前三位，則轉為上海、福建與廣東三省，但年度排名略有不同。2012~2013 年前三位均為上海、廣東與福建，浙江已不在三名內³³⁵。2014 年之首位轉為福建，投資比重為 18.40%，第二三位則分別為上海及廣東，投資比重相當（13.16%與 11.30%）。2015 年投資前兩位再轉為與 2006 年相同的廣東與上海，比例分別為 13.40%與 11.74%，第三位為福建，比例跌為 7.76%。

值得一提的是，由於大陸選擇福建為建設「海上絲綢之路」核心區，具有打造福建海峽藍色經濟試驗區作用。可發現，臺商對福建之投資熱度似有增加趨勢，2012~2015 年均在對「一帶一路」省份投資的前三位，而對浙江的興趣則相對下降，至於對上海、廣東兩省，則均仍穩坐臺商對「一帶一路」省份投資的前三位。

³³⁵ 比重則分別為 16.79%、11.06%、8.64%與 26.04%、16.09%與 6.24%。

表 4-2-2 臺商對大陸內部「一帶一路」省份之投資金額與比重

單位：千美元

2006			2012			2013			2014			2015			
地區	投資金額	比重(%)	地區	投資金額	比重(%)	地區	投資金額	比重(%)	地區	投資金額	比重(%)	地區	投資金額	比重(%)	
重慶	389,741	5.10	重慶	155,157	1.21	重慶	156,904	1.71	重慶	185,315	1.80	重慶	57,179	0.52	
西北 6 省	6,433	0.08	西北 6 省	76,523	0.60	西北 6 省	83,980	0.91	西北 6 省	37,893	0.37	西北 6 省	64,474	0.59	
東北 3 省	黑龍江	5,752	0.08	黑龍江	6,050	0.05	黑龍江	812	0.01	黑龍江	25,354	0.25	黑龍江	8,478	0.08
	吉林	4,093	0.05	吉林	26,131	0.20	吉林	56,300	0.61	吉林	45,855	0.45	吉林	131,208	1.20
	遼寧	55,033	0.72	遼寧	358,403	2.80	遼寧	81,160	0.88	遼寧	37,049	0.36	遼寧	226,406	2.06
西南 3 省	廣西	46,960	0.61	廣西	16,412	0.13	廣西	16,495	0.18	廣西	119,401	1.16	廣西	1,000	0.01
	雲南	1,801	0.02	雲南	1,975	0.02	雲南	3,733	0.04	雲南	23,246	0.23	雲南	0	0.00
	西藏	0	0.00	西藏	0	0.00	西藏	0	0.00	西藏	0	0.00	西藏	0	0.00
東部 5 省市	上海	1,041,794	13.63	上海	2,147,704	16.79	上海	2,392,848	26.04	上海	1,352,674	13.16	上海	1,286,895	11.74
	福建	519,939	6.80	福建	1,105,863	8.64	福建	573,631	6.24	福建	1,891,399	18.40	福建	850,400	7.76
	廣東	1,415,182	18.52	廣東	1,414,273	11.06	廣東	1,478,529	16.09	廣東	1,161,025	11.30	廣東	1,469,726	13.40
	浙江	590,997	7.73	浙江	1,003,982	7.85	浙江	425,758	4.63	浙江	463,332	4.51	浙江	659,322	6.01
	海南	2,754	0.04	海南	2,591	0.02	海南	1,183	0.01	海南	35,268	0.34	海南	28,069	0.26
小計	4,080,480	53.39	小計	6,315,064	49.37	小計	5,271,333	57.36	小計	5,377,812	52.33	小計	4,783,157	43.62	
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	全大陸	10,965,485	100.00	

註：比重＝臺商對該地區之投資金額／臺商對全大陸投資金額

資料來源：《核准僑外投資、陸資來臺投資、國外投資、對大陸投資統計速報》，經濟部投資審議委員會。

二、貿易面

在臺灣對大陸進出口貿易之中，如表 4-2-3 所示，主要是與列屬於「一路」省市之貿易往來。由於若觀察 2013~2015 年這三年之臺灣對大陸進出口貿易狀況，可發現無論在進、出口面，前二十大港口之進出口比重均佔 96% 以上，佔絕大多數之重要地位，相當具代表性，故此處即以前二十大港口做為觀察之分析標的。

觀察 2013~2015 年臺灣與大陸進出口之前二十大港口，可發現與「一帶」沿線國家相關之港口數量相當少，與「一路」相關之港口明顯較多。在進出口前二十大港口中，與「一帶」相關者，僅重慶、西安、南寧、大連 4 個，除了大連位居東北區域之外，其餘均集中於中部區域，且其比重均相當低，表示臺灣與「一帶」相關省份之進出口，相當少以「港口」方式運作，主要應以陸運為主。與「一路」相關之港口計有 10 個³³⁶，均分布於東部沿海。而與「一帶」、「一路」皆無關之港口計有 9 個³³⁷。

整體而言，此三年臺灣自大陸內部與「一帶」相關港口之進口比重穩定維持於 3~4% 之間，波動幅度甚低。出口比重則介於 2.41~7.29% 之間，波動幅度較大。至於臺灣和大陸內部與「一路」相關港口之進、出口比重，均維持在六至七成之程度。臺灣與大陸內部「非一帶或一路」相關之港口的進、出口比重則在二成五至三成之間。顯

³³⁶ 有深圳、上海、黃埔、寧波、廈門、廣州、拱北、杭州、福州與汕頭。

³³⁷ 由於 2013~2015 年臺灣與大陸進出口之前二十大港口不盡相同，故與「一帶」相關、與「一路」相關、與「一帶」和「一路」皆無關之港口總數，並非剛好恰等於 20 個。9 個：有南京、北京、天津、青島、成都、鄭州、南昌、武漢與合肥。

現臺灣與大陸往來貿易之主要港口，主要均以與「一路」相關者為主，且重要性明顯突出，與「一帶」相關者則比重甚微，兩者差距甚大。

在臺灣自大陸進口方面，觀察 2013~2015 年這三年之臺灣自大陸進口面(亦即大陸對台出口面)之比重，可發現前二十大港口總計超過 9 成³³⁸，主要集中於東部沿海區域，此三年之比重均在九成以上。其次則為西部地區，比重在 2~3%之間，中部居第三位，比重則與西部地區相當，在 1~3%之間。東北地方位居最末，比重僅約 1%。

若將各年之臺灣自大陸進口的前二十大港口，以「一帶」、「一路」和「非一帶或一路」區分，可發現此三年之比重變動相當小。臺灣自這三群相關港口之進口比重，分別為 3.13~3.73%之間、62.66~66.08%之間、29.06~30.78%之間，比重差距均不到 4 個百分點。顯現臺灣與此三大類別之進口往來趨勢相當固定，而主要係以自「一路」相關之港口進口為主。

若進一步分析個別港口表現，這三年臺灣自大陸進口比重前五位之港口均為上海、南京、深圳、黃埔與廈門，只是排名略有不同。前兩位均為上海與南京，比重分別為三成與二成左右。2013 年第三位為深圳，第四、五位則為黃埔與廈門，比重均低於 10%。2014、2015 年第三至五位，則均為廈門、深圳與黃浦，其比重相近(在 5~8%間)。

在臺灣對大陸出口方面(亦即大陸自台進口面)，前二十大港口總計之比重總計超過 9 成³³⁹，主要同樣集中於東部沿海區域，此三年之

³³⁸ 2013~2015 年臺灣自大陸進口，二十大港口總計比重分別為 98.3%、96.9%與 96.9%。

³³⁹ 2013~2015 年臺灣對大陸出口，二十大港口總計比重分別為 98.2%、97.2%與 96.9%。

比重均在八成五以上。其次則為西部地區，中部居第三位³⁴⁰。與臺灣自大陸進口面相比，出口面比重波動程度較大。

若將各年之臺灣對大陸出口的前二十大港口，以「一帶」、「一路」和「非一帶或一路」區分，可發現此三年之比重變動較進口面為大，不過波動幅度亦不高。臺灣對這三群相關港口之出口比重，分別為2.41~7.29%之間、63.1~70.68%與25.04~27.78%之間，比重差距在2至8個百分點。不過基本上臺灣與此三大類別之出口往來趨勢亦相當固定，主要同樣以出口至「一路」相關港口之模式佔了絕大多數。

若進一步分析個別之港口表現，這三年之臺灣對大陸出口比重前四位均為深圳、南京、上海與黃埔。其中，2013年深圳之比重超過三成，2014、2015年則均在二成五左右，明顯高於其他港口。第二、三位為比例相近之南京與上海，黃埔居第四位，比重亦穩定，2013、2014年之第五位為寧波，2015年則轉為廈門³⁴¹，比重變化不大。

由觀察以上數據得知，臺灣目前仍絕大多數與大陸內部之「一路」相關港口進行貿易，而少跟「一帶」進出口。由於「一帶」相關港口位居西部、東北部，除了與臺灣距離較遠，亦非臺商投資偏好之區域，故較難產生投資帶動貿易之效果。若未來在大陸「一帶一路」政策的帶動下，具備建設與政策的外溢效果，或有可能帶動臺灣與「一帶」相關區域的貿易往來，增進與該地之互動與發展。

³⁴⁰ 西部地區，比重在3.48~8.08%之間，中部居第三位，比重則在2.72~4.81%之間。

³⁴¹ 2013年深圳之比重達31.3%，2014、2015年則為25.4%、25.6%，第二、三位之南京與上海比例相近，均在14~17%之間。這三年均位居第四位之黃埔，比重均維持在7%左右。2013、2014年之第五位為寧波，比重為5.48%、4.89%，2015年則轉為廈門，比重為4.12%，變化不大。

表 4-2-3 大陸對臺灣貿易之前二十大港口進出口比重

單位：%

自台進口面									對台出口面								
2013			2014			2015			2013			2014			2015		
所屬	港口	比重	所屬	港口	比重	所屬	港口	比重	所屬	港口	比重	所屬	港口	比重	所屬	港口	比重
東部 沿海 (91.96)	☆深圳	31.3	東部 沿海 (87.17)	☆深圳	25.4	東部 沿海 (84.02)	☆深圳	25.6	東部 沿海 (93.67)	☆上海	33.3	東部 沿海 (91.92)	☆上海	32.6	東部 沿海 (90.61)	☆上海	30.3
	南京	16.4		南京	16.9		南京	16.5		南京	17.4		南京	18.9		南京	19.8
	☆上海	14.8		☆上海	16.1		☆上海	15.6		☆深圳	9.57		☆廈門	7.35		☆廈門	7.24
	☆黃埔	7.47		☆黃埔	7.58		☆黃埔	7.71		☆黃埔	8.06		☆深圳	7.17		☆深圳	7.2
	☆寧波	5.48		☆寧波	4.89		☆廈門	4.12		☆廈門	6.71		☆黃埔	7.05		☆黃埔	5.95
	☆廈門	5.07		☆廈門	4.55		☆寧波	4.05		青島	4.13		天津	4.19		天津	4.33
	☆廣州	2.9		☆廣州	2.51		☆廣州	2.47		天津	3.89		青島	3.43		☆寧波	3.41
	北京	1.88		青島	2.06		☆拱北	1.85		☆寧波	2.96		☆寧波	2.76		☆青島	3.3
	☆拱北	1.91		☆拱北	2.05		青島	1.83		北京	2.18		☆廣州	2.52		☆廣州	2.81
	青島	1.86		北京	1.85		北京	1.34		☆廣州	2.2		北京	1.99		北京	2.1
	天津	1.12		天津	1.46		天津	1.25		☆福州	1.21		☆福州	1.05		☆福州	1.15
	☆杭州	0.91		☆福州	0.98		☆福州	0.95		☆拱北	1.01		☆拱北	0.93		☆杭州	1.06
	☆福州	0.84		☆杭州	0.89		☆杭州	0.75		☆杭州	0.68		濟南	0.79		濟南	1.01
						☆汕頭	0.38	☆杭州	0.77	☆拱北	0.9						
								☆江門	0.46								
西部 (3.48)	◎重慶	1.42	西部 (5.47)	◎西安	2.29	西部 (8.08)	◎西安	3.55	西部 (2.50)	◎西安	1.15	西部 (2.43)	◎西安	1.34	西部 (2.41)	◎西安	1.45
	成都	1.06		◎重慶	1.45		◎重慶	2.04		◎重慶	0.9		◎重慶	1.09		◎重慶	0.96
	◎西安	0.99		成都	0.98		◎南寧	1.7		成都	0.45						
				◎南寧	0.75		成都	0.8									
中部 (2.72)	鄭州	1.24	中部 (4.53)	鄭州	2.12	中部 (4.81)	鄭州	2.79	中部 (1.01)	武漢	0.5	中部 (1.48)	武漢	0.74	中部 (2.56)	鄭州	0.95
	武漢	0.51		南昌	1.64		南昌	1.32		合肥	0.51		合肥	0.74		武漢	0.89
	南昌	0.52		合肥	0.77		合肥	0.71								長沙	0.72
	合肥	0.45															
-	-	-	-	-	-	-	-	東北	◎大連	1.08	東北	◎大連	1.06	東北	◎大連	1.32	
前二十大總計		98.2	前二十大總計		97.2	前二十大總計		96.9	前二十大總計		98.3	前二十大總計		96.9	前二十大總計		96.9
一帶		2.41	一帶		4.49	一帶		7.29	一帶		3.13	一帶		3.49	一帶		3.73
一路		70.68	一路		64.95	一路		63.1	一路		66.08	一路		62.66	一路		63.32
非(一帶一路)		25.04	非(一帶一路)		27.78	非(一帶一路)		26.54	非(一帶一路)		29.06	非(一帶一路)		30.78	非(一帶一路)		29.8

註：港口名稱前方加註「◎」者，代表屬於「一帶」相關之省市；加註「☆」者，代表屬於「一路」相關之省市；均無加註者，代表「與一帶或一路均無相關」之省市。

資料來源：本研究整理。

第三節 「一帶一路」：我業者參與之機會及風險

壹、文獻分析：臺灣業者參與之機會及風險

一、機會

外界有共識的認為，首階段與「一帶一路」最為密切相關的是基礎建設商機。鍾銘泰、張凱君 (2015)³⁴²，依據 2010 年 9 月亞洲開發銀行《2010 至 2020 年亞洲及太平洋地區能源、運輸、通訊、水利及衛生設施等基礎建設需求估計》研究指出，2010 至 2020 年亞洲開發中國家基礎建設總需求將高達 8 兆 2,225 億美元，平均每年將投入 7,470 億美元，其中新增性投資占 68%，汰換性或維護性投資占 32%。作者認為，臺灣雖非基礎建設輸出主要國家，可是對於「一帶一路」相關所需的機電設備及材料，在國際上仍相當具有競爭力。

在與「一帶一路」相關之「營建服務業」方面，臺灣亦不缺乏至海外拓展的意願、經驗與實力。觀察實際數據，亦發現臺灣營建服務輸出金額呈現逐年攀升之勢。根據中央銀行國際收支表之資料顯示，該金額從 2001 年 0.99 億美元，上升至 2014 年 5.26 億美元，約為 2001 年的 5.3 倍。表示，「一帶一路」將可為臺灣營建業開拓更大的市場。不過，由於「一帶一路」國家基礎建設項目之發包，可能在技術上，以大陸企業或以「亞投行」會員國廠商優先招標，故在我國尚未加入

³⁴² 鍾銘泰、張凱君(2015)，「從人民幣國際化進程談兩岸金融合作契機」，《兩岸金融季刊》，第三卷第四期（2015 年 12 月），頁 133-159。

「亞投行」之際，直接承包相關工程之可能性應較低，但可藉由提供服務合作，以及與會員國廠商合作或監督營建品質，間接獲得商機。

在與「一帶一路」相關之「金融服務業」方面，預期「一帶一路」運行逐漸上軌道後，應可為國內金融業帶來商機。由於臺灣金融保險業亦有不少國際聯貸市場的經驗，一旦「一帶一路」沿線國家前期基礎建設相關產業與廠商開始進駐與開發，則需要金流做為後盾，此時金融業即可扮演資金中介者之角色與作用，較有機會獲得大型聯貸案³⁴³、提供滿足資金需求之服務，且因沿線各國逐步推動基礎建設，將帶動房市起飛，預期亦對金融、保險、房屋仲介之需求也會同步增加。

未來「亞投行」擴大運作後，彭杏珠(2015)指出³⁴⁴，我方亦可爭取於臺灣發行債券籌資，可活絡國內債券市場與國際化。另一方面，「一帶一路」周邊國家大多已將人民幣做為流通或支付貨幣，「亞投行」在臺灣發行寶島債籌資，不僅有助於人民幣離岸債券市場在國內之發展、暢通人民幣回流管道，亦提供我保險公司另一投資管道，提升業者資金運用效率。此外，近年跨境網購消費模式日趨普及、軟硬體發展逐漸完善，全球電商市場呈現一日千里式之成長。歐洲電商聯會研究即指出，預估2020年全球將有超過50%網民選擇網購。而「一帶一路」涉及眾多國家，在打通經濟走廊、逐漸拆除國與國之間的貿易壁壘後，成立「跨境電商平臺」的可能性大幅提高。在「互聯網+」時代，跨境電商若能深度融入「一帶一路」，整合物流、資訊流、資

³⁴³ 依據資料顯示，亞洲基礎建設之專案融資在亞洲聯貸市場具有一定重要地位，2015年第一季的金額比重已達24%，惟此類聯貸案之風險亦相對較大。

³⁴⁴ 彭杏珠(2015)，「一帶一路啟動東協新商機特刊」，《遠見雜誌》，2015年6月號。

金流，為沿線各國貿易合作提供海關、商檢、結匯、退稅等「一站式」服務，必能成為貿易成長新亮點。

臺灣內需市場規模雖小，但電商市場體系相對完整，具有豐富的人才資源、成功經驗及電子資訊業發達等優勢。服務業及商品也有明顯優勢，尤其在食品、化妝品或保健品等，因此，臺灣的電商業者具有參與和獲利之比較利益。若再搭配大陸具有成熟的支付模式、龐大的資金與組織，兩岸合作於跨境電商產業共獲商機之可能性相當高。

除此之外，臺灣在文化創意產業的軟實力，在「一帶一路」與「亞投行」的發展也將有不小的空間。畢竟，奠基於過往「絲綢之路」的東西商旅往返與文化交流，創造出熱鬧繁華與燦爛時代之概念下，透過「文創的產業化」或是「產業的文創化」，若能發揮最擅長的文創優勢與實力，透過兩岸攜手合作推動的「文創發展策略」，打造符合新時代的文創產品，不僅可找到產業成長茁壯的契機，亦能透過絲路來重現五千年歷史的中華文化³⁴⁵，以及東西文化交流融合的意義。

二、挑戰與風險

眾所周知，大陸推動大格局的「一帶一路」戰略，其範圍橫互歐亞，對其金融支持的「亞投行」，目標對象更是面向全球。迄 2016 年 6 月計有 57 個國家成為創始會員國，其中域內國家 37 個³⁴⁶、域外

³⁴⁵ 「一帶一路及亞投行延伸的機會」，資誠聯合會計師事務所，
<http://www.pwc.tw/zh/ceo-survey/2015/report-02-02.html>

³⁴⁶ 包括阿塞拜疆、孟加拉、汶萊、柬埔寨、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、卡塔爾、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。

國家 20 個³⁴⁷。從地域看，37 個域內國家主要來自亞洲和大洋洲，20 個域外國家則來自歐洲、拉美和非洲。表示，我方參與「一帶一路」，即直接要面對來自全球的激烈競爭，再加上，我方非創始會員國，其競爭立足點更居於劣勢。

由於臺灣向來慣於出口中間財，較不擅於開發最終產品市場，因此，不少臺商對於在大陸生產、操作「兩頭在外」之加工貿易仍情有所鍾³⁴⁸。然而，根據大陸國務院於 2016 年 1 月 4 日所發布文件³⁴⁹，強調鼓勵加工貿易企業朝國際市場發展，「走出去」：引導建材、化工、有色、輕工、紡織、食品等產業開展境外合作，建設大宗商品境外生產基地，培育跨國企業；搭建重點國家合作平臺³⁵⁰；與「一帶一路」沿線國家產業合作，支持傳統優勢產業到勞動力和能源資源豐富的國家建立生產基地，發展轉口貿易和加工貿易。

表示，未來若發展順利，大陸可從「一帶一路」沿線國家與大陸合作之生產基地，直接取得中間產品，並向其輸出相關半成品，此一發展態勢將衝擊臺灣產品出口至大陸及相關國家之中間財份額，除了不利臺灣外貿競爭力，現行兩岸經貿供應鏈及產業分工模式也可能嚴重失衡。而未來若「一帶一路」發展順利，更有可能形成以大陸為領頭雁，輻射亞太，甚至全球範圍發展的「新雁行模式」。表示，臺灣若未能及時卡位，則在此一波整合洪流中有被孤立與邊緣化的危機。

³⁴⁷ 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。

³⁴⁸ 指雖在大陸地區投資生產，但高比率之採購來源與銷售市場並不在大陸。

³⁴⁹ 「國務院關於促進加工貿易創新發展的若干意見」，國發〔2016〕4 號。

³⁵⁰ 如投資保護、金融、稅收、海關、質檢、人員往來等合作。

另一方面，「一帶一路」市場風險不低，包括沿線國家的地緣政治風險，以及政策體制的不穩定。由於「一帶一路」部分周邊國家政局動盪，政權輪替頻繁，在更換新政府時，各種投資承諾即有可能必須重談³⁵¹。尤其是「一帶」沿線國家，例如中亞五國、巴基斯坦到中東，大多是政權不穩定、革命不斷的國家，也是伊斯蘭極端勢力的範圍³⁵²，在人身安全未必能獲保障的情況下，遑論經濟投資之安全。此外，沿線國家尚包括經濟成長動能不足、對抗外部風險能力薄弱、匯率波動大等經濟面問題，以及因牽涉國家、種族眾多、文化背景差異大，宗教信仰相衝突等社會問題。加上，由於投資的重點在於基礎設施，但基礎設施投資的一大特點是收益率偏低，大型建設案之銀行聯貸的回收風險亦較高。因此，我方在爭取參與「一帶一路」商機的同時，亦有必要留意地緣政治偏高之投資風險問題。

實際上，根據大陸信用評級行業和市場最具影響之大公國際資信評估有限公司，於2016年5月18日發布《「一帶一路」沿線國家信用風險分析與展望》³⁵³，評估「一帶一路」沿線國家信用風險發展走勢，指出推進「一帶一路」戰略所面臨的整體政治風險較高³⁵⁴。結論

³⁵¹ 例如，2011年9月緬甸政府中止大陸密松水電站大壩計劃，2015年2月柬埔寨政府停止大陸四億美元的水壩項目，2015年初斯里蘭卡大選變天，新政府重新審視十四億美元的海港城計劃。

³⁵² 蕭富元(2015)，「一帶一路 全面解讀」，《天下雜誌》，第571期，2015年4月28日。

³⁵³ 大公國際資信評估有限公司是大陸信用評級與風險分析研究的專業機構，1994年經“中國人民銀行”和國家經貿委批准成立。為大陸信用評級行業和市場最具影響的創建者，具有大陸政府之特許經營，是大陸可為所有發行債券的企業進行信用等級評估的權威機構，亦是大陸行業、地區、國家信用評級標準創立者。並與天津財經大學聯合創建大陸第一所以培養信用評級和風險管理高端專業人才的高等院校—大公信用管理學院，係大陸最具規模化、規範化的評級機構。

³⁵⁴ 低穩定和高風險類型的國家或仍處於政治體制轉軌的過程中，或國內部族、宗教矛盾突出，或國際關係不佳，導致內部政局不穩定，缺乏或難以確立適合本國比較優勢的發展戰略並順利推行，政治風險成為影響國內經濟表現的核心因素。

如下：在 41 個受評國家中³⁵⁵，依五個級別（高穩定、較穩定、低穩定、高風險、極高風險），列於「高穩定」國家僅有新加坡，列於「較穩定」國家有 14 個，主要在中東歐。而分布在「低穩定、高風險」的國家分別有 15 個、9 個，處於第五級別「極高風險」國家有 2 個。

摘要大公國際資信評估公司之研究結果顯示³⁵⁶：①「一帶一路」沿線國家政治局勢的穩定性相對較低，尤其，中東地區地緣政治風險突出。②沿線國家總體經濟發展水平較低，基礎設施條件薄弱，經濟下行風險較大。③沿線國家主權債務風險較為分化，部分國家償債來源惡化與外部流動性壓力上升，導致主權信用級別面臨下調風險。④沿線國家整體金融發展水平有待提高、對全球金融市場高敏感度等問題將為金融部門帶來較大風險。⑤沿線部分國家對外資本依賴度較高，外部經濟環境惡化和美聯儲加息將不同程度推升其外部風險。

顯示「一帶一路」沿線國家雖然發展潛力大，前景廣闊，但因大多數屬於開發中國家，故亦面臨程度不等之國家政治、經濟與貨幣金融的脆弱性問題，值得我業者在投資前審慎評估，以儘量避免此類風險帶來的負面影響。簡言之，在大陸推動「一帶一路」區域整合大方向下，由於潛在商機相當具想像空間，相關領域廠商龐大，但風險亦不低。此時，臺灣因具特殊身分尚未能加入「亞投行」之際，並不表示臺灣企業就無法參與。事實上，臺灣企業仍可藉由透過併購和策略

³⁵⁵ 其對沿線國家信用風險的基本分析思路是：首先判斷一國的政治風險和經濟實力，二者是影響一個國家總體信用風險水平的長期、基礎性要素；然後逐個考察主權信用風險、金融體系信用風險和國家總的外債風險。透過上述各方面的分析，大公國際資信評估有限公司在報告中繪制出沿線各國信用風險狀況分布圖。

³⁵⁶ 鉅亨網(2016)，「『一帶一路』沿線國家信用風險分析與展望」，2016年5月19日。

聯盟等方式，加強跨國產業合作、參與開拓海外市場，在投資前審慎評估，以獲取區域融合與發展過程中所帶動之商機。

貳、綜合臺灣業者之看法

大陸推動「一帶一路」不僅帶給臺灣業者機會，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，但隨著大陸的國際政經勢力擴大，兩岸分化使臺灣有被邊緣化的危機。

為了更進一步瞭解國內廠商對於大陸「一帶一路」策略之影響，本研究舉辦座談會，邀請代表性廠商深入討論此議題。結果發現，受限於兩岸情勢、臺灣的產業結構與規模，參與座談之廠商大多數不認為「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」。而不同產業的廠商，對於「一帶一路」所帶來之效益評估亦有所不同，除了模糊評估者之外³⁵⁷，主要可區分為：①認為現在或未來，能直接或間接由「一帶一路」之發展過程中受益者，以及，②認為「一帶一路」之商機不明朗，可能是「看得到吃不到」，以下即分別整理說明。

一、現在或未來對「一帶一路」商機，能直接或間接受益者

首先，外界認為較有商機與基礎建設相關者主要是中鼎工程公司，由於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、美國等地，尤其在「一路」部份較有

³⁵⁷ 其中，部分廠商，則認為該產業同時具備「能直接或間接受益者」，以及「商機僅為看得到吃不到者」，故分別於兩類分析中也有說明。

基礎。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³⁵⁸。

中鼎工程公司認為，雖然其在「一帶」沿線地區較無基礎，但石化產業透過大陸央企進入中亞的哈薩克和莫斯科等，因此亦有些具體成果。在「一帶」中，中鼎會選擇強項進行，而主要競爭對手則為大陸的電廠和石化業。在「一路」方面，本來即為現階段中鼎公司對外拓展之地，均已設置據點³⁵⁹，故欲進入「一路」市場相對容易。整體而言，大陸提出的「一帶一路」戰略對中鼎而言影響並不大，但至少具有方向指引的功能。中鼎公司亦會參考政府新近提出的「新南向政策」，評估其中是否存在商機，再配合政策進行。此外，由於欲標得國外工程案需要大量資金，故非常希望政府能在資金方面予以協助。

臺灣世曦工程顧問股份有限公司認為，若想從事大陸主導的「一帶一路」相關工程相當困難³⁶⁰，但非大陸主導之「一帶一路」海外市場，因為採用國際標準，則相對容易進入發展³⁶¹。該公司認為，臺灣對於「一帶一路」投資最有機會者，係可朝協助當地政府「監督與查

³⁵⁸ 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。

³⁵⁹ 包括印尼、菲律賓、越南、馬來西亞、印度等。

³⁶⁰ 大陸對於海外投資一向要求材料與機械全用大陸產品，並派遣大陸工人前往施工，所以臺灣好的產品和工人都無法參與。對於受援國家，除需負擔借款本金與利息，亦無法從工程中增加其就業機會或效益。

³⁶¹ 舉例來說，印尼現在訂一些新規定，未來營建印尼工程的公司要在當地註冊，並用當地 50% 以上的工人，此時臺灣即有機會，可與當地廠商進行策略聯盟，以進入相關市場。

核」大陸投資之基礎建設，以確保貸款興建項目能夠「物達所值」³⁶²，該公司現在於印尼即從事很多協助印尼監督工程的案子。

外界認為未來有商機與跨境電商相關之樂利數位科技公司認為³⁶³，囿於行銷資源和證照的關係，「一帶一路」政策對臺商在大陸的發展幫助不大。由於在大陸網路電商是保護主義，要為當地法人，且有證照才能做。因此臺灣即使並非技術不如人，但囿於行銷資源和證照的關係，亦無法進入大陸的電商產業和開創平台，只能考慮於其產業鏈中有何切入點。由於電商是服務業，一定要基礎建設（包括交通、倉庫、物流等）皆完成，才有辦法進行。故目前較不發達國家之基礎建設，未來若在「一帶一路」的帶動下，使其物流和交通網路等趨於完善，臺灣電商即有進入之空間。建議未來在進入「一帶一路」這些市場時，可以把目標直接鎖定在手機或行動端，而不用考慮電腦平台端，並由 B2B 的方式先做，待 C 端的配送端成熟了，再做 B2C 的部份。

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%，故臺商著力點亦少，因此短期影響力較低。不過，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，臺商的機會將隨之而來，故長期而言是有商機的。

³⁶² (Value for Money, VfM)。

³⁶³ 樂利在大陸電商的產業鏈中卡到一個位置叫做電商的服務商，有點像是品牌的線上總代理。在大陸拿到了可口可樂、P & G、美強生、Motorola 這些大的品牌線上總代理，亦即幫品牌做運營，有點像是 B2B、B2C 的方式，大陸叫做電商的運營服務商。2 年前開始做跨境電商，所以臺灣的 Costco 就是其幫它做整個大陸跨境電商的市場。另外臺灣聯華食品、台塑生醫、屈臣氏等都是其用跨境電商方式幫忙運營。

電機電子工業同業公會表示，大陸為了推展「一帶一路」，亞投行和國家基金皆全力配合，提供資金來發展，這是大家樂觀其成的。至於「一帶一路」對臺商的好處，第一項是臺商若在大陸經過認證，成為可以投標的企業，則具有在體制內參與之優勢。第二是大陸對外發展的過程，將會產生很多工業區或是出口加工區，由於大陸的廠商沒有相關經驗，非常需要有經驗的臺商前去充實加工區，並推展銷售，此為臺商之商機。

在「一帶一路」的相關國家，電電公會鼓勵廠商以兩頭在外的模式往東南亞走，並建議將雙印市場³⁶⁴，即印尼和印度列為重要發展地區³⁶⁵。臺商在東南亞營運，必需多角化經營，此點臺商也在調整中。

在評估如何創造「一帶一路」潛在利益時，除了「走出去」，亦可思考是否有機會請該地的人進來，並以此創造商機³⁶⁶。另外，若能提供基金支持廠商爭取標案，或協助訓練如何進行撰寫和進行標案的行政流程，亦均是政府可著力協助之處。

二、視「一帶一路」商機不明朗，可能「看得到吃不到」者

也有些廠商認為，「一帶一路」之商機雖然看似龐大，但受限於兩岸情勢、臺灣的產業結構與規模，以及大陸對各行業「資質」之規定等影響³⁶⁷，因此許多商機係屬「看得到吃不到」者，茲分述如下：

³⁶⁴ 換了新領導人後目前比較強調對外開放，且 GDP 超過全球的 1%。

³⁶⁵ 在印尼台灣已有一些基本建設的廠商在此投資。印度方面則起步較慢，目前和日本的合作較多。

³⁶⁶ 例如我們對東南亞的了解仍不足，是否可鼓勵或協助東南亞人民前來臺灣唸書，待其畢業回到東南亞，則將成為我方之優良溝通橋樑或合作對象，有助我方長期經營。

³⁶⁷ 所謂「資質」，係指在某些特定領域，即使官方批准設立相對應性質法人主體，但在沒有行業所屬資質證情況下，就算拿到營業執照也無法開展業務活動，類似於臺灣對營造廠的分級，有所謂

臺灣野村總研諮詢顧問公司分析，雖然「一路」的商機較易看到，但因臺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。

臺灣機械工業同業公會認為，由於目前大陸掌控中亞經濟圈，臺灣切入機會較小。且臺商對於該地資訊與經濟發展利基掌握亦較少，未來廠商是否能夠積極參與、獲得商機，有賴政府對該地發展狀況之瞭解，並將資訊提供給廠商有關，目前並不確定。

紅菱重工公司認為，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，且因其價格遠較日本三菱為低³⁶⁸，因此在「一帶一路」有商機。不過，能以何種方式搭上「一帶一路」的政策順風車，需視這些國家之需求而定，目前尚未明朗，將持續注意相關發展。

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，未來會持續關注大陸地區性發展之演變。預期「一帶一路」即使能帶來商機，亦須較久時間，短期內應較無機會。

臺灣世曦工程顧問股份有限公司認為，「一帶一路」對工程顧問業而言雖具有很大誘因，因其包含很多基礎建設。但隨著大陸經濟趨

甲級營造或乙級營造，在大陸則為特級、一級、二級資質等。除了工程、機電安裝等公司會有資質問題外，工程設計、建築師、室內設計等都有資質等級。因此對上面這些特定行業的外商來說，資質問題係為進入大陸投資的最重要大事。

³⁶⁸ 價格可能不到日本三菱的一半。

緩，已有多項投資資金延遲到位³⁶⁹，工程無法依照計畫進行。且臺灣的工程顧問業，因受限大陸規定（須取得資質證），所有外國公司皆無法取得資質，故無法實際參與公共工程，需以掛靠方式，以致利潤侵蝕。並且，大陸地區之國家標準與地方標準常不一致，各省自訂標準，市場經營需在定點區域執行，因此，若想經營大陸內部的「一帶一路」地區非常困難。對於非大陸主導之「一帶一路」海外市場，則本著該公司既有的經營做法，例如，現在於印尼即從事很多協助印尼監督工程的案子，其生意訂單並非來自大陸企業。

統一食品公司為經營消費品行業之公司，在整個亞洲區之佈局除了母市場臺灣以外，主要就是大陸和東南亞³⁷⁰。「一帶一路」除了符合改革開放的方向外³⁷¹，一方面亦是在重塑經濟體的樣貌，當經濟體的樣貌被重塑時就會連帶影響在大陸的消費動能，進而影響統一主要設定目標客群之消費行為和消費偏好³⁷²，進而影響其後續產品之規劃和銷售策略，故統一將會對其相關發展持續關注。

食品是屬於在地化的商品，各地的消費者偏好差異甚鉅，因此目前統一的食品尚無法隨「一帶一路」政策銷售。但若「一帶一路」之

³⁶⁹ 例如「一帶一路」在東南亞的一些工程就發生資金延遲到位的問題。另外，大陸內部基礎建設急速擴張，亦浮現工程收益不足問題，導致無法償還投資借款，若再無法提升經濟動能，恐將影響後續投資。例如大陸高鐵目前負債非常龐大，會影響後續的投資。

³⁷⁰ 在大陸已經有 25 年的歷史，32 個生產基地，主要分佈在東部。

³⁷¹ 大陸目前人均 GDP 接近 8 千美元，具有一定經濟實力，但欲讓未來成長持續，須有新一輪的改革開放。

³⁷² 統一設定的大陸主要族群是千禧世代的消費者，年齡約在 18~25 歲，其係未來 10~20 年形成大陸消費行為的最重要主力。此消費族群與臺灣不同，在臺灣的統一超市，過去 10 年銷售排行榜的前十名商品變化不大，可是在大陸產品的生命週期很短，消費者的消費偏好在短時間之內就會移轉。

基礎建設成熟、運輸容易且成本可控，則食材和包材就有互相交流與影響的機會。此外，「一帶一路」中有屬於消費清真食品之國家，此類食品在全球屬於正向成長，此亦為其配合「一帶一路」政策之商機。

此外，在「一路」相關的國家中，統一已長時間於東南亞 5 個國家經營，其當地公司基本上都有獨立舉債與獲得資金的能力，故就經營角度而言，不致存在因政治氛圍改變而有資源中斷的風險。不過，在東南亞市場經營方面，由於消費品行業相當需要在地化人才以貼近消費市場，但尋覓適合的人才在東南亞是一個很大的問題。故若政府能夠協助培養當地人才，例如印度村等，或許是幫助廠商在東南亞營運的一個好機會。

第五章 結論與政策建議

第一節 結論

壹、大陸推動「一帶一路」之區域發展重點與地緣政治

一、「一帶一路」之重點依託平台

大格局的「一帶一路」雖然可運用的區域性平台眾多，但在資源有限、又想要儘快「突出重點、瞄準重點方向」下，可預期，大陸會選擇與其長期合作已有一定基礎，彼此已具備擴展合作領域意願，進而可簽署合作協定與法律依據之區域平台來優先拓展。

其中，「上合組織」是少數由大陸倡議並主導的地區性組織，不僅為第一個於大陸境內宣佈成立、第一個以其城市命名之國際組織，且參與「上合組織」的國家正在逐漸擴增，甚且這些國家皆列入「一帶一路」範圍。由習近平選擇於上合組織元首會議，提出共建「絲綢之路經濟帶」倡議，即可窺見其重要性。預期「一帶」的發展將主要依託於「上合組織」相關建設，來促進其區域合作與夥伴關係。

另一方面，「一路」之重點依託平台，則應為「東協 10+1(大陸)」自貿區。由於「一路」地理範圍廣大，沿線國家數較「一帶」更多，自將優先選擇重點地區與已有運作基礎之區域進行。自 2010 年「東協 10+1」全面啟動以來，該自貿區不斷在深入與演化。且在目前東協儼然成為東亞區域經濟整合的軸心，更是大陸在美國、日本、歐盟之後重要經貿夥伴，透過東協，不僅可與東亞鄰國發展更密切的經濟聯繫，又可確立大陸的地區性領導地位，同時削弱美國、日本與其他

經濟強國對該地區的影響，因此預估「東協 10+1」自貿區平台，勢將成為「一路」重點依託平台之首選。

二、「一帶一路」地緣政治之大國角力

由於絲綢之路沿線具有重要區位優勢、豐富自然資源和廣闊發展前景，為兵家必爭之地，早在大陸提出「一帶一路」之前，世界主要國家已紛紛提出對該區域的戰略構想。包括：1988 年歐盟的「歐洲—亞洲交通走廊方案」³⁷³，1997 年日本的「絲綢之路外交戰略」³⁷⁴，2000 年由俄羅斯、印度、伊朗三國發起的「南北走廊計畫」³⁷⁵，以及 2011 年美國的「新絲綢之路戰略」³⁷⁶。這些戰略構想，皆是以通過鐵路、公路和管道等現代交通設施來連接此區域的陸上貿易通道。

目前，此區域已日益形成美國聯合日本、大陸聯合俄羅斯之勢。主要大國在「一帶」的地緣政治勢力不斷角力，在美國撤軍阿富汗、大陸提出「一帶」戰略後，大陸與美國於該區域之政治外交主導權之爭愈趨明顯，大陸和俄羅斯合作之意願與態勢亦更加積極。至於在「一路」的地緣政治角力，在 1997 年東南亞金融危機後，「中國-東協-日本」三角關係基本成型，因東南亞地區具有高度地緣政治優勢，使得東協得以在「大陸-東協-日本」三角關係中長期居於主導地位。在美國於 2009 年宣稱「美國已重返東南亞」後，美國政府對東南亞政策轉為積極參與該地區機制以加強影響力。此「美國因素」的加入，不

³⁷³ The new silk road of the European Union.

³⁷⁴ The diplomatic strategy of the Silk Road in Japan.

³⁷⁵ North South Corridor project.

³⁷⁶ American Strategy of 'New Silk Road'.

僅使東南亞地區的「大國」形勢更趨於複雜，其地緣政治優勢愈加明顯，亦對大陸原本的立場形成挑戰。

三、「一帶一路」政經風險與投資回收不確定性

大陸建設「一帶一路」重要目標之一，是希望可以與歐盟、北美自由貿易區形成「三足鼎立」態勢，進而對經濟全球化產生深遠影響。不過即使是地理範圍相近、牽涉國家較少之歐盟、北美自貿區之形成，均非短時間可做到。且外在環境不佳，大陸經濟又進入低迷的「新常态」，內部存在相當多問題需要調整，此時卻加速向外擴張，資金外流之勢在「一帶一路」後益發鮮明，投資風險可謂高。

再加上「一帶一路」沿線國家不少存在政治動盪與高投資風險。即使涵蓋範圍與大陸倡議的「一帶一路」輻射的地域有所重疊的美國版「新絲綢之路」計畫，亦因計畫涉及的國家存在相當程度的政治動盪風險，將造成投資回收的高度不確定性。中東動亂、烏克蘭衝突、中亞宗教極端勢力和恐怖份子再度活躍，南亞印巴對抗和軍備競賽曠日持久等，均使地區穩定發展面臨嚴峻挑戰。而被大陸視為「一帶一路」政策執行的重要領頭軍，貫穿「一帶」與「一路」的「中巴經濟走廊」旗艦專案，由於巴基斯坦投資之風險較高。「中巴經濟走廊」是否能順利建設，亦將成為影響「一帶一路」戰略進行的重要指標。

貳、「一帶一路」對其區域經濟整合與對兩岸經貿關係影響

一、進展現況：「一帶一路」與亞投行

在「一帶一路」的進展方面，至 2016 年 6 月時，大陸已與共 30 多個國家簽署共建「一帶一路」合作協定、與 20 個國家簽署產能合

作協定、與「一帶一路」沿線 17 個國家共同建設 46 個境外合作區，組建亞投行、絲路基金、大陸－歐亞經濟合作基金等融資機構，並獲得聯合國等重要國際組織之高度重視與期待合作。

至於「亞投行」，則是在 2015 年 6 月 29 日時，由亞投行 57 個意向創始會員國中已通過國內審批程式的 50 個國家正式簽署《亞投行協定》，2015 年 12 月時「亞投行」正式成立。目前其已批准首批四個有關孟加拉、印尼、巴基斯坦和塔吉克之能源、交通和城市發展等領域之專案，總計核准 5.09 億美元的貸款。由於仍約有 30 個國家申請中，故預計 2017 年初時將約有 90 個國家加入亞投行，國際影響力與話語權已越來越形強大與全面廣泛。

二、「一帶一路」與其自由貿易區戰略之相輔相成

大陸建設「一帶一路」，觀察其宏達的企圖心亦可瞭解，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，其戰略目標與推動作法與自由貿易區戰略（FTA）相輔相成。

迄 2016 年 7 月初，大陸已經簽署並實施 14 個自貿協定³⁷⁷，涉及 22 個國家和地區，自貿夥伴遍及亞洲、拉美、大洋洲、歐洲等地區。其主管單位商務部亦宣稱將加快構築立足周邊、輻射「一帶一路」、面向全球的自由貿易區網路。由於大陸推動 FTA 的重要策略目標，除了經濟性考量外，亦包含非經濟目標之考量³⁷⁸。實際上，大陸目前

³⁷⁷ 這些協定分別是與東協盟、韓國、澳大利亞、新加坡、巴基斯坦、冰島、瑞士、智利、秘魯、哥斯大黎加、新西蘭的自貿協定，與香港、澳門的《更緊密經貿關係的安排》（CEPA），以及與臺灣的《海峽兩岸經濟合作框架協定》（ECFA）。

³⁷⁸ 深化外交影響力、獲得市場經濟國家的地位、提昇國際話語權、確保能源安全與糧食安全等目標。

推動 FTA 對雙邊貿易之刺激效應普遍並不明顯。而這些非經濟目標之考量，則與「一帶一路」之構築宏偉「中國夢」，使大陸由世界「大」國邁向世界「強」國之目標一致。大陸「一帶一路」與自由貿易區兩大戰略實有相輔相成、殊途同歸之效。

三、兩岸經貿關係新局勢下我方對「一帶一路」之立場

隨著大陸投資環境轉惡，我對外投資亦出現轉向，雖然對大陸之投資仍居最重要地位，但對東南亞的投資有增加之趨勢。近年兩岸經貿關係新局勢³⁷⁹，使得臺商至大陸投資型態由早期的製造業為主，轉為搶灘服務業。以及，受到近年來全球景氣低迷、大陸市場需求疲軟影響，臺灣對大陸出口表現低於整體出口；臺灣自大陸進口則受益於 ECFA 效應，表現高於整體進口。

在此兩岸新局勢下，我方對「一帶一路」之立場，建議應務實看待「一帶一路」，本著原有的利基與基礎來開拓。以東莞大麥客的失利經驗可得知，廠商要由熟悉的「工廠」經營模式，向「市場」轉型升級仍是相當艱難。尤其臺灣廠商多以中小企業為主，對於大陸政府正積極推動的「一帶一路」戰略，機會與挑戰並存的情況下，更應謹慎評估沿線國家之需求、我廠商之利基，思考是否具備較有利之方式搭上政策順風車，依循本身原有的利基與基礎來開拓市場為宜。

此外，由於「一帶一路」發想之源頭，係為開拓大陸邊境貿易。隨著「一帶一路」戰略的逐漸推展，原本相對落後的大陸沿邊地區勢

³⁷⁹ 包括：大陸逐步開放內需市場，加上人民平均所得及消費水準的不斷提高。

必獲得更多發展契機，亦可能衍生出大陸對臺灣招商的新一波熱潮。因此，臺商可思考拓展大陸沿邊地區之邊境貿易，並藉此提高和其相鄰國家進行經貿往來的可能性。如此一來，臺灣產品不僅可創造出行生性需求，在臺商同時操作跨國境營運之際，亦可分散臺灣對單一地（大陸）經貿過度依賴之發展情勢。

參、大陸推動「一帶一路」下我方參與之機會及風險

一、整體性分析

由於「一帶一路」所涉及之範圍與產業相當廣泛，文獻指出，預期由臺灣本身的利基而言，可能帶來相應商機³⁸⁰，預期亦能在貿易、醫療、資訊、環保等領域，獲得新一波的投資機會。對於提升與基礎建設有關的產業，例如資訊、通訊產業、電信業等之「外溢效應」將更為明顯。尤有甚者，若能創造整體出口商機、增加就業機會。

不過，由於臺灣特殊之政治身分，以及目前之經貿發展，我方若無法加入、或是積極參與「一帶一路」之相關發展，其實皆有挑戰與風險。由於不少沿線國家政治局勢不穩定，且多為新興國家，經濟結構並未完全健全，甚至有引發新一波金融風暴的可能性。因此即使是大陸企業，參與「一帶一路」之投資風險亦不低，更遑論我方企業。而「一帶一路」若順利推展，可能導致臺灣中間產品出口大陸和相關市場的佔有率減少、甚至有被替代的貿易危機。

³⁸⁰ 包括建築五金、化學用品、新能源、醫療生技、基礎建設系統承包、整廠輸出、精緻農業、安心食品等。

不過，文獻指出，若臺灣無法加入「一帶一路」帶起的風起潮湧之區域整合態勢，則將加深邊緣化的危機，並對臺灣的政經發展自主性造成相當壓力，並衝擊我方整體之產業結構與國際地位。因此值得根據不同沿線國家與工業化的程度，個別審慎評估與關注。

二、臺灣對「一帶一路」之經貿往來現況

大陸推動「一帶一路」具有雙向開放之戰略意義，是大陸近年拓展區域發展之「重中之重」，但它不僅是「走出去」，亦具有「引進來」之重要意義。在臺灣對「一帶一路」沿線國家之經貿往來的投資面，若將「一帶一路」區分為「大陸地區」、「一帶國家」與「一路國家」三大區塊，可發現，臺灣對外投資絕大多數集中於「大陸地區」，其比重均穩定超過臺灣對外投資金額的半數。對「一帶國家」之投資明顯偏低，甚至可說微乎其微。對「一路國家」之投資方面，則相對「一帶國家」高出許多，不過投資比重波動亦相對較大。

在臺灣對「一帶一路」沿線國家之貿易面，2006~2015年臺灣對「一路」沿線國家之出口比重均在17.96%~24.12%之間，顯示「一路」為臺灣重要出口市場之一，且與「一帶」均不到2%之比重相比，現階段臺灣對「一路」出口市場的倚賴程度，明顯較「一帶」沿線國家為高，臺灣自「一帶一路」之進口比重均高於出口比重。

至於在臺灣對大陸內部被列入「一帶一路」省份之經貿往來的投資面，在觀察期(2006與2012~2015年)，臺商對「一帶一路」相關省份之投資趨勢與對全大陸整體類似，最低與最高投資年份均相同。在，顯示，「一帶一路」相關省份係為臺商於大陸投資之重點佈局區

域³⁸¹。在「一路」的政策刺激下，臺商對福建之投資熱度似有增加，取代浙江而與一貫名列前茅的上海、廣東兩省，位居 2012-2015 年臺商對「一帶一路」省份投資的前三位。

在臺灣對大陸內部被列入「一帶一路」省份之經貿往來的貿易面，觀察 2013~2015 年臺灣與大陸進出口之前二十大港口，可發現與「一帶」沿線國家相關之港口數量相當少，與「一路」明顯較多。這三年臺灣與大陸往來貿易之主要港口，主要均以與「一路」相關者為主，與「一帶」相關者則比重甚微，兩者差距甚大³⁸²。由於「一帶」相關港口位居西部、東北部，除了與臺灣距離較遠，亦非臺商投資偏好之區域，故較難產生投資帶動貿易之效果。若未來在大陸「一帶一路」政策的帶動下，具備建設與政策的外溢效果，或有可能帶動臺灣與「一帶」相關區域的貿易往來，增進與該地之互動與發展。

三、「一帶一路」：我業者參與之機會及風險

「一帶一路」戰略之推進，對我業者而言，有機會亦有風險。在「機會」方面，於首階段與「一帶一路」最為密切相關的基礎建設商機中，臺灣雖非基礎建設輸出主要國家，但對於「一帶一路」所需的機電設備及材料，在國際上仍相當具有競爭力。另外亦可透過提供營建服務合作，以及與會員國廠商合作或監督營建品質，間接獲得商

³⁸¹ 這五年臺商對「一帶一路」相關省份總和投資金額，佔對全大陸整體投資之比重達四至六成。

³⁸² 此三年臺灣自大陸內部與「一帶」相關港口之進口比重穩定維持於 3~4% 之間，波動幅度甚低。出口比重則介於 2.41~7.29% 之間，波動幅度較大。至於臺灣和大陸內部與「一路」相關港口之進、出口比重，均維持在六至七成之程度。臺灣與大陸內部「非一帶或一路」相關之港口的進、出口比重則在二成五至三成之間。

機。另外，而兩岸合作於跨境電商產業共獲商機之可能性將相當高³⁸³。

在「風險」方面，由於未來競爭勢必加劇，再加上再加上未來大陸可從「一帶一路」沿線國家與大陸合作之生產基地，直接取得中間產品，並向其輸出相關半成品，此將衝擊臺灣產品出口至大陸及相關國家之中間財份額³⁸⁴。文獻指出，若「一帶一路」發展順利，更有可能形成以大陸為領頭雁，輻射亞太，甚至全球範圍發展的「新雁行模式」。臺灣若未能及時卡位，則在此一波整合洪流中被孤立與邊緣化的危機可能會加深。但另一方面，「一帶一路」多屬新興國家，經濟與政治、貨幣金融等風險不低，故業者宜應在投資前審慎評估。

此外，為更進一步瞭解國內廠商對於大陸「一帶一路」策略之影響，本研究特舉辦座談會，邀請代表性廠商深入討論此議題。結果發現，受限於兩岸情勢、臺灣的產業結構與規模，參與座談之廠商大多數不認為「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」。而不同產業的廠商，對於「一帶一路」所帶來之效益評估亦有所不同，除了模糊評估者之外³⁸⁵，主要可區分為：①認為現在或未來，能直接或間接由「一帶一路」之發展過程中受益者，以及，②認為「一帶一路」之商機不明朗，可能是「看得到吃不到」者，顯示「一帶一路」之發展，對不同產業與長短期之影響亦有所不同，值得業者深入並持續觀察發展趨勢而評估之。

³⁸³ 對於金融、保險、房屋仲介、旅遊業、文化創意產業等，以及活絡國內債券市場與國際化應具有正面效益。

³⁸⁴ 除了不利臺灣外貿競爭力，現行兩岸經貿供應鏈及產業分工模式也可能嚴重失衡。

³⁸⁵ 其中，部分廠商，則認為該產業同時具備「能直接或間接受益者」，以及「商機僅為看得到吃不到者」，故分別於兩類分析中也有說明。

表 5-1-1 認為現在或未來，能直接或間接受益者

產業別	廠商	簡要理由
建築及工程技術服務業	中鼎工程公司	在交通運輸、石化等基礎建設方面都可參與 ³⁸⁶ ，尤其在「一路」部份較有基礎。
工程顧問業	臺灣世曦工程顧問公司	在非大陸主導之「一帶一路」海外市場，因為採用國際標準，較有機會進入發展 ³⁸⁷ 。
網際網路相關業	樂利數位科技公司(電商公司)	目前較不發達國家之基礎建設，未來若在「一帶一路」的帶動下，使其物流和交通網路等趨於完善，臺灣電商即有進入之空間。
電機電子工業	電機電子工業同業公會	在從事基礎建設之初階段，臺灣應僅太陽能電廠較有利基，第二階段，由於「一帶一路」沿線的經濟發展已有所提高，臺商的機會將隨之而來。

表 5-1-2 認為商機不明朗，可能是「看得到吃不到」業者

產業別	廠商	簡要理由
工商顧問服務業	臺灣野村總研諮詢顧問公司	雖然「一路」的商機較易看到，但因臺商在東南亞的投資商業行為，多數停留在製造業時代，並未進入終端通路的一般消費市場，故較為悲觀。
機械工業	臺灣機械工業同業公會	由於目前大陸掌控中亞經濟圈，臺灣切入機會較小。且臺商對於該地資訊與經濟發展利基掌握亦較少。
機械工業	紅菱重工公司	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，目前尚未明朗。
石油化學工業	石油化學工業	預期「一帶一路」即使能帶來商機，亦須較長時間，短期內應較無機會 ³⁸⁸ 。
工程顧問業	臺灣世曦工程顧問股份有限公司	臺灣的工程顧問業，若想經營大陸內部的「一帶一路」非常困難 ³⁸⁹ 。並且，大陸地區之國家標準與地方標準常不一致，各省自訂標準，市場經營需在定點區域執行。
食品業	統一食品公司	食品是屬於在地化的商品，各地的消費者偏好差異甚鉅，因此目前尚無法隨「一帶一路」政策銷售，未來或有可能商機 ³⁹⁰ 。

³⁸⁶ 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、美國等地。

³⁸⁷ 可朝協助當地政府「監督與查核」大陸投資之基礎建設，以確保貸款興建項目能夠「物達所值」努力。

³⁸⁸ 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，因此對臺灣廠商至該地區設石化廠並無吸引力，未來會持續關注大陸地區性發展之演變。

³⁸⁹ 因受限大陸規定，外國公司皆無法取得資質證，故無法實際參與公共工程，需以掛靠方式，以致利潤侵蝕。

³⁹⁰ 未來若基礎建設成熟、運輸容易且成本可控，則食材和包材就有互相交流與影響的機會。而滿足「一帶一路」國家中對清真食品有需求者亦為可能商機。

第二節 政策建議

一、大陸推動「一帶一路」進展動態值得持續關注

自 2013 年 9-10 月大陸倡議「一帶一路」以來，雖然全球經濟持續低迷、大陸經濟減速之勢愈加明顯，然而，習近平在國際上推動「一帶一路」的步伐仍是馬不停蹄，藉由「一帶一路、亞投行」旗幟，迄 2015 年 12 月大陸已全面性參與世界範圍內所有區域性多邊開發金融機構。迄 2016 年 6 月習近平已連續四年出訪中亞，並不斷提速「上合組織」平臺之合作領域³⁹¹。在國際矚目之下，大陸與俄羅斯的聯手更創下改革開放以來的最密切程度，引起美國方面的高度關注³⁹²。

上述發展態勢，其實是充分顯現本研究曾預判的分析結果³⁹³。今年由於執行計畫期間兩岸關係出現詭譎變化³⁹⁴，兩岸官方對本議題之雙方合作發展立場似已出現逆轉。現下受限於觀察期短³⁹⁵，兩岸低潮時間長短與此態勢對我方的影響尚無法準確評估，因此，建議未來持續密切關注本議題之發展動向。

二、「一帶一路」帶動「引進來」效應愈加顯露：2015 年底吸引臺商之促進方向明顯調整，值得我方提前因應

「一帶一路」在備受全球矚目與期待下，其戰略內涵歷經逐步擴

³⁹¹ 由能源、基礎設施至金融、科技、旅遊皆已簽署合作文件。

³⁹² 2016 年 6 月 25 日美聯社。

³⁹³ 本研究曾預判大陸「一帶一路」之中，「一帶」會是先行重點、大陸與中亞、俄羅斯的合作關係會有突破。林昱君、蔡慧美等，「大陸推動『一帶一路』之策略分析及因應」，行政院大陸委員會專案研究，2015 年 12 月出版。計畫期程 6 個月，實際交報告是 5 個月(2015 年 10 月)。

³⁹⁴ 由於 520 之後，兩岸關係呈現低迷，大陸方面對於我方參與本議題之態度似有轉變。

³⁹⁵ 本研究計畫期程 6 個月，實際執行僅 5 個月，交報告初稿是 2016 年 9 月 6 日。

大演化，然而，仍持續最初在 2013 年 11 月「十八大」三中全會文件上之戰略定位，乃積極利用外部因素來推動「沿邊開放」之國內發展。

根據 2015 年 10 月公佈的「十三五規劃」，除了定位「一帶一路」乃對外開放戰略佈局之重點，也指出「一帶一路」為大陸內部的「區域發展空間」之一³⁹⁶。2015 年「一帶一路」參與國對大陸投資額超過 82 億美元，較 2014 年增長 25%³⁹⁷；另一方面，大陸企業對沿線 49 個國家的直接投資額近 150 億美元³⁹⁸，增長 18%，此金額若扣除旗艦計劃「中巴經濟走廊」之當年投入，其實沒有這麼高。

表示，當一般外界僅認知「一帶一路」的「走出去」之際，由實際成長數據上看，其「引進來」之向內效應其實更加顯露。尤值得注意的是，大陸政府對臺商在大陸轉型升級之鼓勵措施中，「一帶一路」亦扮演關鍵的促進作用。並且，其促進方向已看到調整了。

2015 年 3 月 28 日大陸官方首度公佈「一帶一路」之頂層設計規劃³⁹⁹，定位福建省為「一路」核心區，同時亦指示「推進福建海峽藍色經濟試驗區建設、為臺灣地區參與建設作出妥善安排」。然而，由於「一路」沿線各國對臺灣廠商並無特殊限制，亦無獨惠福建省之狀況，因此現實上，臺商並沒有必要透過福建共同發展「一路」市場。

顯示，大陸官方原本期盼福建於「一帶一路」所扮演吸引臺商之

³⁹⁶ 指出『以「一帶一路」建設、京津冀協同發展、長江經濟帶建設為引領，形成沿海沿江沿線經濟帶為主的縱向橫向經濟軸帶』。

³⁹⁷ 新華網，2016 年 6 月 23 日。

³⁹⁸ 2015 年 6 月習近平訪巴，簽署「中巴經濟走廊」累計金額達 460 億美元，預計於 2020 年建成。

³⁹⁹ 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。

角色，實質影響並不大。因此，大陸對臺商在「一帶一路」之促進方向已看到了調整⁴⁰⁰。2015年10月、2016年5月，大陸海協會長陳德銘積極帶領臺商在大陸內部「一帶一路」的中西部地區進行考察，並向海外僑領宣導等⁴⁰¹。

簡言之，原本就具有雙向開放意義之「一帶一路」，自倡議以來歷經二年多習近平在國際舞台上積極推動，可看到，大陸在政治與外交層面的攻勢強勁、收穫豐碩。但在經濟面，除了受限於「一帶一路」沿線國家不少存在政治動盪與投資風險之外，基礎設施投資原本就是中長期才能顯現投資效益，尤其，海外基礎設施投資風險相對更高。

總之，我們研判，現今大陸因應現實發展，2015年以來政策的鼓勵方向出現調整，已公開表示推動「向外轉移的產業優先轉到中西部」，陸續提出可降低廠商成本之優惠政策措施⁴⁰²。此際，若同時引入「一帶一路」的資源改善中西部基礎設施，因為發展前景可期，甚可能會受到原本想自大陸向外轉移的廠商歡迎，包括臺商。以上觀察與推論，目前雖只在假設階段，但仍值得考量此變數，以及早因應而提高政策效益。

⁴⁰⁰ 2015年8月2日大陸商務部發言人對外表示，正積極會同有關部門和中西部地區，抓緊落實相關政策，推動加工貿易向中西部梯度轉移，「推動向外轉移的產業優先轉到中西部」。他還特別說明，鼓勵加工貿易梯度轉移，並非要把在東部經營得好的企業強行搬到中西部，而是在尊重市場規律的前提下，推動向外轉移的產業優先轉到中西部。

⁴⁰¹ 由海協會長陳德銘率領的「臺商“一帶一路”考察團」，2015年10月先後赴陝西、寧夏和甘肅等地進行考察，2016年5月赴四川、重慶及廣西考察。2016年6月2日，陳德銘在北京向出席第八屆世界華僑華人社團聯誼大會的海外僑社代表發表《全球經濟規則重構與「一帶一路」倡議》主題演講。

⁴⁰² 2016年1月，大陸國務院印發《關於促進加工貿易創新發展的若干意見》，提出支援內陸沿邊地區承接產業梯度轉移、研究制定差異化支持政策等工作要求。5月大陸國務院又出臺《關於促進外貿回穩向好的若干意見》，再次把對加工貿易的支持放到了更加突出的位置，強調綜合運用財政、土地、金融等政策，支持加工貿易向中西部地區轉移。

三、「一帶一路」向中東歐拓展之中歐班列效益可期：臺商若操作「China plus one」，亦可帶動市場多元化發展

現階段由於內外經濟環境不佳，以面向開發中國家、基礎建設為主之「一帶一路」，對進入中長期低迷「新常態」的大陸經濟而言，若期待儘快看到成果，大幅提高向外擴張的速度與程度，以求「儘快形成全面實施態勢」⁴⁰³，將會面臨相當高的投資風險。由數據上看，2013年底大陸提出「一帶一路」後，影響2014年大陸之對外直接投資額首度超越外商直接投資額，2015年該差距迅速躍至2014年差距的4倍左右，致使資金外流之勢更加鮮明。

可想像，大格局的「一帶一路」，在宏偉的願景與商機之另一面，投資風險亦相當高，甚至，大陸有可能在對外投資失利後，回頭衝擊其國內經濟穩定發展，因此本議題之投資風險評估亦相當受到大陸智庫的關注。並且，大陸智庫之調查評估有共識的得到，「一帶一路」沿線之中東歐國家⁴⁰⁴，屬於較穩定、無顯著突出風險之地區。

依據2016年4月北京大學國家資源經濟研究中心發佈之《“一帶一路”國家投資風險評估報告》，深入探討「一帶一路」沿線各區域之風險，分析指出中東歐國家無顯著突出風險，因此，總體排名較高，是投資最為穩定的區域。另外，根據大陸信用評級行業和市場最具影響之大公國際資信評估有限公司，於2016年5月18日發布《「一帶一路」沿線國家信用風險分析與展望》，評估「一帶一路」沿線國家

⁴⁰³ 新浪財經，2016年元月18日。中國鐵路總公司總經理盛光祖17日在公司工作會上表示，2016年中國鐵路將加大重點項目推進力度，儘快形成全面實施態勢。

⁴⁰⁴ 波蘭、立陶宛、愛沙尼亞、拉脫維亞、捷克、斯洛伐克、匈牙利、斯洛維尼亞、克羅埃西亞、波黑、黑山、塞爾維亞、阿爾巴尼亞、羅馬尼亞、保加利亞和馬其頓。

信用風險發展走勢⁴⁰⁵。列於「高穩定」國家僅有一個（新加坡），列於「較穩定」國家有 14 個，主要在中東歐。

值得一提的是，大陸以「一帶一路」加強推動與歐洲、中東歐國家之經貿聯繫，主要是倚重「中歐班列」之運行。所謂「中歐班列」，是指由大陸開往歐洲的快速貨物班列，適合裝運集裝箱的貨運編組列車。自 2011 年 3 月 19 日，首列重慶—杜伊斯堡的快速貨物班列成功開行以來，成都、鄭州、武漢、蘇州、武漢、長沙、義烏、哈爾濱等城市也陸續開行往歐洲的集裝箱班列。不過，這些貨運列車有規劃的組成「中歐班列」品牌，並陸續召開大陸國內協調會議⁴⁰⁶，地方政府正式協調各方之積極作為⁴⁰⁷，則緣於 2014 年習近平訪問歐盟時所提出的構想⁴⁰⁸，這些快速貨物班列方逐步深化其物流的潛能。

原本 2011 年開通重慶—杜伊斯堡的「渝新歐」初衷，便是對接大陸西進戰略，2014 年更成為習近平推動「一帶」的重要促進部分。目前中歐班列已經通車的共有西、中、東三條線路⁴⁰⁹，2015 年中歐班列開行 156 班、總貨值 7.21 億美元、總貨重 6.28 萬噸，輻射全大陸四分之三地域，境外覆蓋 20 個國家 108 個城市。

之前，大陸至歐洲或中東歐的物流大部分靠海運、少部分靠空運，若從內陸地區出口歐洲的貨物，運費與時間不敷成本，有「中歐

⁴⁰⁵ 在 41 個受評國家中，依五個級別分類（高穩定、較穩定、低穩定、高風險、極高風險）。

⁴⁰⁶ 2014 年 8 月 14 日，中國鐵路總公司在重慶舉行首屆中歐班列國內協調會議。

⁴⁰⁷ 頒佈《中歐班列組織管理暫行辦法》，簽署《關於建立中歐班列國內運輸協調會備忘錄》等。

⁴⁰⁸ 習近平指出，「中歐雙方應該把簡單買賣型貿易合作，提升為各領域聯動的複合型經貿合作，力爭早日實現年貿易額 1 萬億美元目標」，2013 年中歐年貿易額僅為 5,591 億美元。

⁴⁰⁹ 西部通道由大陸中西部經阿拉山口（霍爾果斯）出境，中部通道由大陸華北地區經二連浩特出境，東部通道則由大陸東南沿海地區經滿洲里（綏芬河）出境。

班列」方能鼓勵內陸地區的出口。然而，中歐班列穿行多個國家，經過轉關換軌，實際運營成本不低，加上，單向貨源也是各貨運班列必須考量的另一問題⁴¹⁰。大陸政府補貼是目前所有中歐貨運班列開行的必需，補貼的多少則在於班列對當地產業拉動的貢獻而定。

亦即，「中歐班列」可謂「一帶一路」配套措施之一，大陸政府補貼的支持與其物流通道的潛能，對廠商頗具吸引力。舉例來說，臺商聚集愈來愈多之重慶⁴¹¹，有最早開通之「渝新歐」（重慶—杜伊斯堡）班列⁴¹²，全程約 11,000 公里，運行時間約 13-14 天。貨源主要是本地生產的 IT 產品，2014 年起已開始吸引周邊地區出口至歐洲或中東歐的其他貨源。據重慶市政府統計，2015 年由重慶開出的「渝新歐」班列班次數量佔目前全部「中歐班列」數量的 4% 左右，其貨值佔所有從新疆阿拉山口出境的「中歐班列」貨值總量的 85%。

可預期，若借用中歐班列之陸路運輸走向歐洲或中東歐市場，由於相對於空運、海運可節省運費與時間，加上大陸政府的補貼支持，降低成本、開發市場之運營潛力不低。在大陸的臺商若有興趣此模式，採用「China plus one」策略，同時操作大陸與另一地區（歐洲或中東歐），可因為對歐洲或中東歐市場之經貿機會提昇，進一步帶動對臺灣中間財等產品之需求，既有利於兩岸貿易往來平穩持續，亦

⁴¹⁰ 但大陸至歐洲的去程滿趟，回程放空，卻是不少中歐班列不得不面對的尷尬情況。

⁴¹¹ 臺灣知名企業相繼入駐重慶，如宏基、華碩、富士康、英業達、廣達、和碩、緯創、仁寶、華科事業群、群光電子、巨騰、新普、正新輪胎、百腦匯、康師傅、統一、長榮集團、遠東百貨、太平洋百貨、東陽集團、新光三越、富邦金控等。

⁴¹² 重慶團結村站始發，由阿拉山口出境，途經哈薩克、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭至德國杜伊斯堡站。

可擴展對歐洲或中東歐市場之開拓，達到市場多元化發展目標。如此一來，可兼顧臺灣廠商之現實利益、我政府之政策方向，進而在臺灣外貿平穩發展下，逐步平衡臺灣對外經貿高度依賴大陸市場之現況。

四、建議「一帶一路」議題之後續研究方向

(1)以經濟角度結合政治外交面向，研擬我方之因應立場

本議題除了因其正在逐步推進、經濟前景深具想像空間廣受各方關注之外，大陸擬以「一帶一路」提昇國際經貿遊戲規則話語權、突破其經濟發展的低潮，若能順利推展，大陸在全球區域政治經濟主導權崛起，在其壓力下，臺灣參與經貿整合的國際地位可能更加艱困。

誠如本研究分析，在目前國際現實環境下，為了維護我國家利益，面對「美國聯合日本、大陸聯合俄羅斯」情勢，如何在大國競逐之夾縫中，適當防範被遏制的反作用力，乃我方必須思考之重要課題，當然「一帶一路」議題亦不例外。以臺灣內部的政經條件與兩岸的特殊關係，與這些大國之間，若能做到「不選邊站」、維持競爭中有合作的政經互動關係，應會較符合我國家利益。

(2)「新南向」與「一帶一路」競合：代表性臺灣產業之考量

歷經數十年發展，兩岸經貿連動程度不低，雙邊往來正處於轉型時刻，此際我政府擬以「新南向」平衡原本向西傾斜之對外經貿情勢，有必要深入考量臺灣廠商之現實利益與需求，方能得到預期的政策效益、促進臺灣的對外經貿發展。因此，本研究擬由臺灣代表性產業之角度，聚焦於「新南向」與「一帶一路」的競合關係探討，畢竟，對不同產業之臺灣廠商，其權衡取捨因素亦不盡相同，因而值得研究。

(3) 「一帶一路」之邊境效益提供臺灣廠商發展之可能性

由於「一帶一路」發想之源頭，係希望開拓處於大陸內地邊緣、發展相對沿海與沿江地區落後的邊境省份，促進其經濟成長。以目前的發展態勢而言，其實就是二邊境大省（新疆、廣西）獨佔鰲頭，也分別是面對「一帶」、「一路」之主要門戶，佔有重要地緣優勢。

這二省份在經濟發展過程中，原本是邊境貿易佔相當重要的比重⁴¹³，現在得到「一帶一路」政策支援，預期未來可開發更多元化之商機，例如，首先應解決發展所需要的基礎建設問題⁴¹⁴，其次，地方政府主導之配套公共服務體系未健全，尤其綜合金融配套服務嚴重不足。這些其實都可能是臺灣廠商發展之商機，亦值得研究。

⁴¹³不少縣市財政收入及增加額中，邊境貿易所佔比率高達 60~70%，具有明顯的「邊貿財政」特徵。

⁴¹⁴包括基本水、電、暖氣、鐵路、公路等設施建設。

參考文獻

- 「『一帶一路』，中國夢與世界夢的交匯橋樑」，《人民日報》，2016年2月6日，07版。
- 「『一帶一路』沿線國家信用風險分析與展望」，鉅亨網，2016年5月19日，<http://news.cnyes.com/Content/20160519/20160519094007000066501.shtml>。
- 「日媒：巴基斯坦部署軍隊保護建設瓜達爾港中國人」，壹讀，2016年2月23日，<https://read01.com/zBeJ7.html>。
- 「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。
- 「從“十三五”規劃看中國經濟外交」，中經網，2016年3月4日，<http://ibe.cei.gov.cn/>。
- 「絲綢之路地區國際區域合作述評及啟示」，財新網，2016年02月22日。
- 天下編輯部(2015)，「梁國新：一帶一路商機，為臺灣創造就業」，《天下經濟論壇》報導，2015年7月23日。
- 王世達(2016)，「“中巴經濟走廊”助力“一帶一路”機遇與挑戰 中國周邊安全形勢評估」，《國際戰略研究叢書》，頁69-184。
- 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年8月11日，<http://www.ce.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。
- 史本葉、程浩(2016)，「新形勢下我國擴大沿邊開放的新戰略」，《經濟縱橫》，第5期，頁28-33。
- 朱雲鵬、彭思遠(2015)，「『一帶一路』的危機與商機」，財團法人國家政策研究基金會，<http://www.npf.org.tw/3/14982>。
- 何望(2012)，「中國企業『走出去』戰略的區域格局與產業選擇」，《經

濟研究參考》，第 70 期，頁 71-73。

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。

吳福成 (2016)，「我參與「一帶一路」的商機」，工業總會服務網，
<http://www.cnfi.org.tw/kmportal/front/bin/ptdetail.phtml?Part=magazine10503-552-4>。

宋程麗，「自由貿易區 (FTA)：推動我國對外貿易發展的新引擎」，特區經濟，2008 年 12 月，頁 212-214。

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。

李承明 (2015)，「“一帶一路”是西部大開發升級版」，《西部大開發》，第 11 期。

李敏 (2016)，「從“一帶一路”看中國沿邊經濟發展與合作的特點與問題」，《商》，第 10 期，頁 132。

李麗、蘇鑫 (2015)，「巴基斯坦安全形勢對中巴經濟走廊建設的影響」，《國際經濟合作》，第 5 期，頁 17-21。

邢廣程 (2015)，「“一帶一路”的國際區域和國內區域定位及其涵義」，《中共貴州省委黨校學報》，第 3 期 (總第 157 期)，頁 27-33。

周玉淵 (2012)，「認識大國：中國與日本在東南亞的軟實力比較研究」，《東南亞研究》，第 6 期，頁 29-37。

孟夏 (2010)，「中國參與區域經濟合作的政治經濟分析」，《南開學報 (哲學社會科學版)》，2010 年第 4 期，頁 81-92。

林宏宇 (2011)，「中國『走出去』戰略的國際政治經濟學分析」，《現代國際關係》，第 8 期，頁 8-9。

林昱君、蔡慧美、劉柏定 (2015)，「大陸推動『一帶一路』之策略分析及因應」，陸委會委託，頁 18-24。

邵育群 (2014)，「美國“新絲綢之路”計畫評估」，《南亞研究》，第 2 期，頁 58-70。

- 姚芸 (2015),「中巴經濟走廊」面臨的風險分析,《南亞研究》,第 2 期,頁 35-45。
- 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。
- 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。
- 孫圓圓、李光輝(2013),「新時期沿邊開放的問題及對策」,《地方經貿》,第 1 期,頁 85-86。
- 馬建英 (2015),「美國對中國“一帶一路”倡議的認知與反應」,《世界經濟與政治》,第 10 期,頁 104-132。
- 高歌 (2012),「FTA 對提高中國對外開放水準作用的研究」,《對外經貿》,總第 222 期,頁 45-48。
- 高闊 (2012),「提升我國國際話語權的思考」,《中國國情國力》,總第 239 期,頁 42-43。
- 張克樹 (2012),「沿邊開發開放效應研究——以廣西壯族自治區東興市為例」,中央民族大學碩士論文,2012 年。
- 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 29 卷第 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/>。
- 張毅君 (2016),「不是 V 型、U 型 習近平走 L 型經濟」,《商業周刊》,第 1491 期,頁 46。
- 張燕生 (2007),國家發改委對外經濟研究所所長、研究員,「中國參與區域經濟一體化的動因和戰略」,人民網,2007 年 06 月 11 日,<http://cppcc.people.com.cn/GB/34961/85647/85648/5849394.html>。
- 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。
- 彭杏珠 (2015), 「一帶一路啟動東協新商機特刊」, 《遠見雜誌》, 2015 年 6 月號。
- 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》, 第 24 期, 頁 39-42。
- 楊雷 (2012), 「美國“新絲綢之路”計畫的實施目標及其國際影響」, 《新疆社會科學: 漢文版》, 第 5 期, 頁 70-75。
- 賈若祥 (2013), 「推進我國次區域經濟合作的思路與重點領域」, 《發展》, 第 09 期, 總第 275 期, 頁 25-27。
- 鄒應猛 (2010), 「國際體系轉型與中國國際話語權提升戰略」, 《東南亞縱橫》, 第 10 期, 頁 85-90。
- 鄒秋豔 (2012), 「中國—東盟 FTA 貿易與環境的考察—基於污染產品跨境轉移的研究」, 《中國證券期貨》, 2012 年第 11 期, 頁 171-172。
- 趙永祥、吳依正 (2015), 「從亞投行與一帶一路看中國海外經濟版圖擴張與對台灣經濟發展之影響」, 《全球管理與經濟》, 第 11 卷第 2 期, 頁 99-118。
- 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》, 第 1 期 (總第 111 期), 頁 106-112。
- 齊洪華、郭晶 (2010), 「中國在東亞地區的自由貿易區建設研究」, 《當代經濟管理》, 第 32 卷第 4 期, 頁 65-68。
- 劉孝超 (2016), 「中國經濟進入新常態的特徵, 原因及其對投資者或企業的影響」, 社團法人台灣全球運籌發展協會專業, 2016 年 6 月 21 日, [bhttp://www.glct.org.tw/knowledge-detail.php?sn=56](http://www.glct.org.tw/knowledge-detail.php?sn=56)。
- 劉晨陽 (2010), 「中國參與雙邊 FTA 的新進展與策略選擇」, 《國際經濟合作》, 2010 年第 9 期, 頁 34-37。
- 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。
- 潘光(2015),「美國“新絲綢之路”計畫的緣起、演變和發展前景——對話“新絲綢之路”構想的提出人斯塔教授」,《當代世界》,第 4 期,頁 25-27。
- 盧周來、劉珺(2015),「絲路經濟帶中亞投資環境及市場風險」,《開放導報》,第 4 期,總第 181 期,頁 24-29。
- 盧國學(2016),「“一帶一路”與日本:排斥還是爭取」,中經網,2016 年 1 月 18 日, <http://ibe.cei.gov.cn/>。
- 蕭富元(2015),「一帶一路 全面解讀」,《天下雜誌》,第 571 期,2015 年 4 月 28 日。
- 戴肇洋(2016),「大陸臺商的經營困境與突圍」,《香港經濟導報 (Economic Herald)》,第 5 期,頁 37-40。
- 戴臻、魏磊(2013),「實施 FTA 戰略的潛在風險及中國的防範策略」,《亞太經濟》,第 1 期,頁 110-114。
- 聯合國貿易和發展組織(2013),「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》,頁 83。
- 謝俊才(2009),「中國-東盟-日本三角關係發展趨勢展望」,《世紀橋》,第 19 期,頁 55-57。
- 鍾銘泰、張凱君(2015),「從人民幣國際化進程談兩岸金融合作契機」,《兩岸金融季刊》,第 3 卷第 4 期,頁 133-159。

附錄 1 大陸內部存在的問題：補充列舉說明

本附錄乃根據期末審查委員的建議，進一步補充說明。由於本報告是分析大陸建設「一帶一路」之高投資風險，對於大陸內部的問題與矛盾，並非本計畫的討論點，故不放置於正文。

一、行政貪腐

根據韓向東(2016)分析⁴¹⁵，多年來大陸由於受到傳統行政文化的影響⁴¹⁶，行政組織結構不合理⁴¹⁷、行政法規與監督考核機制不完善、行政人員素質參差不齊，產生組織機構臃腫，人浮於事、辦事程式繁瑣，手續複雜、部門職能交叉，分工不明、行政不計成本，浪費資源等行政不具效率現象。

即使是在習近平上台後展現強勢領導風格，積極打擊貪腐官僚，大陸行政貪腐問題仍然嚴重。依據大陸審計署數據顯示，2015年11月底⁴¹⁸，查出該年前11個月間，全大陸領導幹部有直接責任的問題金額仍有2,500多億元人民幣，涉及101個領導幹部，平均每人牽涉的問題款項高達24億人民幣，顯示貪腐問題相當不易解決。

二、低效率投資

⁴¹⁵ 韓向東，「政府部門行政效率低下的原因及其改善路徑分析」，《遼寧工業大學學報(社會科學版)》，第18卷第3期，2016年6月。

⁴¹⁶ 存在「官本位」思想與行政本位價值觀，重人治而輕法治，追求共性與守舊，追求等級與長官意志，造成只對自己上級負責，而少考慮群眾真實需要的官僚主義作風。

⁴¹⁷ 橫向組織結構狹窄，縱向組織結構設置過多，規模結構過大，以及黨政兩套機構的重疊。

⁴¹⁸ 博聞社，2015年12月29日。

根據姜珊(2013)分析⁴¹⁹，在大陸由政府主導的「鐵公基」基礎建設投資偏多，民營資本主導和參與的新興產業和關鍵產業投資相對較少，但政府投資存在低水準的重複建設、盲目報批、工程品質低劣、尋租腐敗現象滋生等問題，導致效率水準較為低下。由於政府對銀行存在行政壟斷，仰賴銀行信貸給予的投資偏多，依賴直接融資手段進行的投資偏少。導致社會資源無法實現配置最優化，社會總供給在地域和產業分佈上不均衡，從而嚴重制約政府投資的經濟效率，並影響運用投資帶動經濟成長的預期。

而中國大陸關鍵領域仍由國家進行調控的計劃經濟型態，亦將從各方面導致投資效率的低下。楊帆(2006)指出⁴²⁰，由於缺乏嚴格預算約束的政府投資效率不高，難以拉動更多的民間投資，投資的乘數較小，同時也導致了大陸就業彈性的下降。更重要的是，政府主導型經濟導致不夠靈活的匯率制度，使得有限的資源在出口中無法合理配置，造成極大的浪費，對其產業結構升級相當不利，使得大陸的投資效率呈現不彰之情形。

⁴¹⁹ 姜珊，「我國政府投資效率低下問題研究」，《財經界》，2013年23期。

⁴²⁰ 楊帆，「政府主導型經濟與我國投資效率低下的聯繫」，《經論壇》，2006年19期。

附錄 2-1 「一帶一路」倡議之後續相關進展

日期	重要內容
2016 年 6 月 ⁴²¹	6 月 24 日，聯合國經濟與社會事務部政策研究司司長洪平凡一行訪問發改委，與西部司巡視員歐曉理就「一帶一路」建設對國際經濟發展的影響和貢獻等問題進行會談。
2016 年 6 月 ⁴²²	習近平 6 月 22 日在烏茲別克最高會議立法院（議會下院）演講時強調，「一帶一路」建設已經在多個方面取得積極成果。截至目前，共有 70 多個國家和國際組織積極參與「一帶一路」建設，中方制定出臺了推動共建「一帶一路」的願景與行動文件，並同 30 多個國家簽署了共建「一帶一路」的合作協定。大陸同 20 個國家簽署了產能合作協定，同「一帶一路」沿線 17 個國家共同建設了 46 個境外合作區，大陸企業累計投資超過 140 億美元，為當地創造 6 萬個就業崗位。亞洲基礎設施投資銀行正式運營，57 個國家積極參與其中；絲路基金、大陸－歐亞經濟合作基金等順利組建。
2016 年 6 月 ⁴²³	6 月 17-24 日，習近平對塞爾維亞、波蘭和烏茲別克進行國事訪問，並出席在烏茲別克首都塔什干舉行的上海合作組織成員國元首理事會第十六次會議。訪問期間，習近平將同三國領導人會談會晤，並共同出席能源、金融、基礎設施、科技、旅遊等領域合作文件簽字儀式。這將是一次「一帶一路」建設的提速之旅。2016 年 3 月，習近平剛剛對捷克進行國事訪問。3 個月內再訪中東歐，同時也是連續第四年出訪中亞。
2016 年 6 月 ⁴²⁴	6 月 2 日上午，海協會會長陳德銘在北京向出席第八屆世界華僑華人社團聯誼大會的海外僑社代表發表了題為《全球經濟規則重構與「一帶一路」倡議》的主題演講。
2016 年 5 月 ⁴²⁵	由香港特別行政區政府舉辦的「一帶一路」高峰論壇 5 月 18 日上午在香港會展中心舉行。大陸中央政治局常委、人大常委會委員長張德江出席論壇並發表題為《發揮香港獨特優勢共創「一帶一路」美好未來》的主旨演講。
2016 年 5 月 ⁴²⁶	5 月 8 日至 14 日，海協會會長陳德銘率臺商「一帶一路」考察團一行 30 餘人，赴四川、重慶及廣西三地考察。陳德銘表示，這次活動的主要目的，是為了幫助廣大臺商深入瞭解「一帶一路」戰略的相關規劃，實地考察有關建設與運行的情況。為臺商參與「一帶一路」建設尋求新的合作商機。
2016 年 5 月 ⁴²⁷	5 月 3 日習近平在北京與察國人民革命黨中央總書記、國家主席本揚舉行會談。

⁴²¹ 聯合國經濟與社會事務部就“一帶一路”建設對國際經濟發展的影響和貢獻與我委溝通交流，發改委，2016 年 6 月 24 日。

⁴²² 習近平：中國與“一帶一路”17 國家建 46 個合作區，新華網，2016 年 6 月 23 日。

⁴²³ 習近平訪歐亞提速“一帶一路”，和訊新聞，2016 年 6 月 16 日。

⁴²⁴ 陳德銘向海外僑領闡述全球經濟規則重構與“一帶一路”倡議，2016 年 6 月 2 日。

⁴²⁵ 張德江出席「一帶一路」高峰論壇並發表主旨演講，2016 年 5 月 18 日。

⁴²⁶ 陳德銘：為臺商參與“一帶一路”建設提供更多機遇，中國新聞網，2016 年 5 月 14 日。

⁴²⁷ 習近平：“一帶一路”同老撾“變陸鎖國為陸聯國”戰略要對接，2016 年 5 月 3 日。

日期	重要內容
2016年4月 ⁴²⁸	大陸中央政治局4月29日，就歷史上的絲綢之路和海上絲綢之路進行第三十一次集體學習，習近平在主持時講話。
2016年4月 ⁴²⁹	4月27日，歐中「一帶一路」文化旅遊委員會在布魯塞爾中國文化中心舉行揭牌儀式，中歐在「一帶一路」倡議框架下，首個旨在促進文化與旅遊合作的民間機構正式成立。
2016年4月 ⁴³⁰	4月25日，大陸建設銀行與新加坡國際企業發展局聯合主辦、新加坡交易所協辦的「一帶一路」基礎設施與資本市場金融服務論壇在新加坡泛太平洋酒店舉行。在本次活動中，建設銀行與新加坡國際企業發展局簽署了「一帶一路」基礎設施戰略合作備忘錄。此外，建設銀行與新加坡交易所就資本市場等領域雙邊合作簽訂了戰略合作備忘錄。
2016年4月 ⁴³¹	「一帶一路」中國-哈薩克斯坦合作發展國際研討會於4月6日在江蘇省江陰市召開。此次會議是繼中巴經濟走廊戰略研討會、大陸伊朗合作發展國際研討會之後，藍迪國際智庫平臺的又一次大陸與「一帶一路」沿線國家合作對接的重要會議。將探討建立藍迪國際智庫中國哈薩克斯坦國際合作委員會，從而持久服務中哈兩國的經濟合作乃至「一帶一路」的建設需求。
2016年3月 ⁴³²	3月21-22日，2016中國企業走出去風險發佈會暨「一帶一路」風險管理論壇在京舉辦。
2016年1月 ⁴³³	1月20日，負責推進希臘國有資產私有化的私有化基金宣佈，當天接受了大陸中遠集團對比雷埃夫斯港的投標，中遠成為比雷埃夫斯港務局私有化專案的「首選投資者」。
2016年1月 ⁴³⁴	1月19-23日，習近平對中東地區的沙烏地阿拉伯、埃及和伊朗展開國事訪問，大陸與三國共簽署52項合作文件。
2016年1月 ⁴³⁵	1月15日，巴基斯坦成立以總理謝裏夫為主席的中巴經濟走廊建設指導委員會，協調推進中巴經濟走廊建設。
2016年1月 ⁴³⁶	1月21日，印尼雅萬高鐵開工奠基儀式。這將是印尼乃至東南亞地區的首條高鐵，預計2018年建成通車。
2015年12月 ⁴³⁷	12月29日，香港新民黨主席、立法會議員、香港特別行政區行政會議成員、海上絲綢之路協會聯席主席葉劉淑儀女士訪問國家發改委，與西部司巡視員歐曉理就「一帶一路」建設有關情況進行座談。
2015年12月 ⁴³⁸	12月25日亞洲基礎設施投資銀行正式成立，這是首個由大陸倡

⁴²⁸ 「習近平：發揮市場作用 引導更多社會力量投入“一帶一路”建設」，中金線上，2016年5月3日。

⁴²⁹ 「歐中“一帶一路”文化旅遊委員會在布魯塞爾揭牌」，新華網，2016年4月30日。

⁴³⁰ 「共推“一帶一路”基礎設施建設」，環球網，2016年4月29日。

⁴³¹ 「一帶一路中國-哈薩克斯坦合作發展國際研討會舉行」，中國新聞網，2016年4月6日。

⁴³² 「“一帶一路”風險管理論壇舉辦」，東方網，2016年3月23日。

⁴³³ 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016年01月25日。

⁴³⁴ 「習近平主席出訪沙特、埃及、伊朗成果解讀」，2016年1月23日。

⁴³⁵ 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016年01月25日。

⁴³⁶ 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016年01月25日。

⁴³⁷ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

日期	重要內容
	議設立的多邊金融機構。
2015年12月 ⁴³⁹	2015年12月21日，國家發改委西部司司長田錦塵、副司長肖渭明會見蒙古國交通部國務秘書巴特爾德尼一行，雙方就推動中蒙俄經濟走廊建設工作交換了意見。
2015年12月 ⁴⁴⁰	12月21日，國家發改委西部司司長田錦塵會見了伊朗駐華使館Khaji大使一行。
2015年12月 ⁴⁴¹	12月18-20日，國家發改委西部司巡視員歐曉理帶隊赴連雲港，瞭解連雲港港區、中哈（連雲港）物流基地、上合組織（連雲港）國際物流園等專案建設情況，就新亞歐大陸橋經濟走廊建設、中歐班列運營等問題進行交流探討。
2015年12月 ⁴⁴²	12月11日，國家發改委西部司召開「一帶一路」語言資源建設座談會，瞭解有關部門在沿線國家語言資源建設方面所做的工作和下一步打算。
2015年12月 ⁴⁴³	12月2日，中老鐵路老撾段開工奠基儀式在萬象舉行，寮國國家主席朱馬里親自揮鋤，為寮國史上這一最大規模基建專案填土奠基。一周後，中泰鐵路合作專案在泰國大城府啟動。這是泰國首條標準軌複線鐵路，總長度約845公里，也將全部使用大陸技術、標準和裝備。
2015年12月 ⁴⁴⁴	12月1日，張高麗在廣東調研時強調，要在「六廊六路多國多港」框架下，瞄準重點方向和重點國家，著力打造「一帶一路」建設支點和標誌性合作專案。
2015年11月 ⁴⁴⁵	習近平：推動「一帶一路」倡議同歐盟發展戰略對接。習近平11月25日在人民大會堂同波蘭總統杜達舉行會談。
2015年11月 ⁴⁴⁶	11月17日至19日，國家發改委西部司司長田錦塵帶隊就浙江省推進「一帶一路」建設情況進行調研。
2015年11月 ⁴⁴⁷	11月16日至22日，國家發改委西部開發司副司長陳時傲帶隊赴福建省進行調研。
2015年11月 ⁴⁴⁸	11月3日，在國務院推進「一帶一路」工作領導小組辦公室的支持下，《照亮「一帶一路」行動計畫》在第十二屆中國國際半導體照明論壇上正式發佈。
2015年10月 ⁴⁴⁹	10月27日，在柬埔寨首都金邊召開的「海上絲綢之路」中國—

⁴³⁸ 「亞洲基礎設施投資銀行正式成立」，人民網，2015年12月25日。

⁴³⁹ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴⁰ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴¹ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴² 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴³ 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016年01月25日。

⁴⁴⁴ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴⁵ 「習近平：加快“一帶一路”倡議同波蘭國家發展戰略對接」，環球時報，2015年11月25日。

⁴⁴⁶ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴⁷ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴⁸ 2015年國務院推進“一帶一路”領導小組及辦公室大事記。

⁴⁴⁹ 「海上絲綢之路中國—柬埔寨論壇在金邊舉行」，人民網，2015年10月28日。

日期	重要內容
	柬埔寨論壇上，200 多位大陸和柬埔寨有關政府部門官員、商(協)會領導人和企業家代表出席。
2015 年 10 月 ⁴⁵⁰	以「一帶一路·全球經濟新佈局」為主題的第十二屆世界華商高峰會 10 月 24 日在澳門開幕。海峽兩岸關係協會會長陳德銘在會上發表主題演講時指出，「一帶一路」戰略的推行是進一步深化兩岸經濟合作的重要契機。
2015 年 10 月 ⁴⁵¹	由海協會長陳德銘率領的「臺商“一帶一路”考察團」於 10 月 16 日至 22 日先後赴陝西、寧夏和甘肅等地進行考察。
2015 年 9 月 ⁴⁵²	9 月 2 日，中埃兩國簽署《中埃產能合作框架協議》。蘇伊士經貿合作區地處「一帶一路」的交匯點，也是「一帶一路」和「蘇伊士運河走廊」的黃金契合點。
2015 年 8 月 ⁴⁵³	官方消息：「一帶一路」建設取得五方面成果。大陸國家發展和改革委員會 8 月 3 日發佈消息稱，習近平提出的「一帶一路」重要倡議，經一年多的醞釀後，已成為大陸對外展示大國氣象的「新名片」。該機構指出，在開局之年，通過各方的共同努力，「一帶一路」建設以「五個一」（頂層設計、國際共識、合作協定、建設專案、支撐體系）為標誌取得了實實在在的成果。在一攬子合作協議方面：大陸與俄羅斯簽署了《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 個專案文件簽署。在一批建設項目方面：中巴經濟走廊建設順利推進，預計於 2020 年建成之「中巴經濟走廊」，起自新疆喀什，止於巴基斯坦瓜達爾港，貫通南北絲綢之路，不僅可使大陸的石油運輸線路節約 80% 的運程，更可破解「麻六甲困境」。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推進，中白工業園全面動工。
2015 年 8 月 ⁴⁵⁴	8 月 21 日，國家主席習近平對蒙古國展開為期兩天的國事訪問。
2015 年 7 月 ⁴⁵⁵	李克強 7 月 29 日在人民大會堂會見來進行國事訪問的土耳其總統埃爾多安。李克強：願將一帶一路同土耳其中間走廊相銜接。
2015 年 7 月 ⁴⁵⁶	7 月 21 日張高麗主持工作會議並表示，要確保「一帶一路」建設

⁴⁵⁰ 「第十二屆世界華商高峰會在澳門開幕」，中國新聞網，2015 年 10 月 24 日。

⁴⁵¹ 陳德銘將率臺商考察“一帶一路”，環球網，2015 年 10 月 10 日。

⁴⁵² 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016 年 01 月 25 日。

⁴⁵³ 「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。

⁴⁵⁴ 「十三五規劃下的“一帶一路”智慧園區建設」，中國網，2015 年 11 月 11 日。

⁴⁵⁵ 「李克強：願將一帶一路同土耳其中間走廊相銜接」，財經網，2015 年 7 月 29 日。

日期	重要內容
	在 2015 年實現良好開局，瞄準重點方向，著力推進新亞歐大陸橋、中蒙俄、大陸—中亞—西亞、大陸—中南半島、中巴、孟中印緬六大國際經濟走廊建設。
2015 年 7 月 ⁴⁵⁷	泰駐華大使：「一帶一路」建設是中泰友好關係發展新起點。今年是中泰建交 40 周年，也是「一帶一路」倡議的實施年。
2015 年 6 月 ⁴⁵⁸	6 月 22 日張高麗應邀訪問塞爾維亞，會見塞爾維亞總統尼科利奇，張高麗表示，希望塞方積極參與「一帶一路」建設。
2015 年 6 月 ⁴⁵⁹	李克強訪歐，促「一帶一路」對接歐洲。6 月 28 日李克強赴布魯塞爾主持第十七次中國歐盟領導人會晤，並在之後赴法國進行正式訪問。29 日李克強抵達「歐盟首都」比利時，翌日出席第十屆中歐工商峰會並發表演講。
2015 年 6 月 ⁴⁶⁰	大陸和匈牙利簽署「一帶一路」合作文件。大陸外交部長王毅 6 月 6 日訪問匈牙利，在布達佩斯簽署了《中華人民共和國政府和匈牙利政府關於共同推進絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設的諒解備忘錄》。
2015 年 6 月 ⁴⁶¹	商務部召開的中東歐國家經貿合作及中東歐博覽會，專題發佈會上傳遞出重磅消息：結合“一帶一路”合作倡議和《中歐合作 2020 戰略規劃》，大陸和一帶一路沿線 16 個國家正制定《大陸-中東歐國家中期合作規劃》。
2015 年 5 月 ⁴⁶²	張高麗：大陸規劃「一帶一路」6 大經濟走廊。5 月 27 日亞歐互聯互通產業對話會在重慶舉行，張高麗表示，大陸正與「一帶一路」沿線國家一道，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。亞洲基礎設施投資銀行和絲路基金將為亞歐互聯互通產業合作提供有力的資金支持。
2015 年 5 月 ⁴⁶³	5 月 7 日，習近平開啟對歐亞三國的訪問，首站抵達哈薩克。此次訪哈可視作是「絲綢之路經濟帶」的落實之旅，將進一步助推「一帶一路」的建設。
2015 年 5 月 ⁴⁶⁴	大陸宣導成立的亞洲基礎設施投資銀行（亞投行）、金磚國家新開發銀行（金磚銀行）和絲路基金各成體系，緊密相聯，也同步取得新突破。
2015 年 4 月 ⁴⁶⁵	4 月，位於中巴經濟走廊的卡洛特水電站被確立為絲路基金首個

⁴⁵⁶ 「張高麗：突出重點 扎實工作 確保實現“一帶一路”建設良好開局」，中央政府門戶網站，2015 年 7 月 21 日。

⁴⁵⁷ 「泰駐華大使：“一帶一路”建設是中泰友好關係發展新起點」，中國新聞網。

⁴⁵⁸ 「張高麗：塞爾維亞區位優勢突出 望積極參與“一帶一路”建設」，中國網，2015 年 6 月 25 日。

⁴⁵⁹ 「李克強訪歐 促“一帶一路”對接歐洲」，第一財經網，2015 年 6 月 28 日。

⁴⁶⁰ 「中國和匈牙利簽署一帶一路合作檔」，中華人民共和國外交部，2015 年 6 月 7 日。

⁴⁶¹ 「商務部：正制定《中國-中東歐國家中期合作規劃》」，搜狐，2015 年 6 月 3 日。

⁴⁶² 「張高麗：中國正積極規劃六大經濟走廊建設」，第一財經，2015 年 5 月 27 日。

⁴⁶³ 一帶一路，百度百科。

⁴⁶⁴ 「一帶一路、亞投行、金磚銀行共譜精彩協奏曲」，和訊網，2015 年 5 月 25 日。

⁴⁶⁵ 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016 年 01 月 25 日。

日期	重要內容
	對外投資專案。
2015 年 4 月 ⁴⁶⁶	「一帶一路」戰略全大陸覆蓋：不存在哪個省缺席。4 月 10 日由大陸國際經濟交流中心舉辦的《推進共建「一帶一路」願景與行動》研討會上，國務院推進「一帶一路」工作領導小組辦公室負責人、發改委西部司巡視員歐曉理公開解讀《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》。歐曉理強調，「一帶一路」領導小組第一次會議要求每個省區都要編制本省區市推進「一帶一路」建設的實施方案，不存在哪個省份缺席的問題。各地最遲應於 10 月完成與《願景與行動》銜接的實施方案。
2015 年 3 月 ⁴⁶⁷	3 月 28 日大陸國家發展改革委、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》，闡明了「一帶一路」戰略的時代背景、共建原則、框架思路、合作重點、合作機制、大陸政府為之作出的積極行動和大陸各地的開放態勢。
2015 年 3 月 ⁴⁶⁸	3 月 4 日李克強在兩會之《政府工作報告》中提出，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。
2015 年 2 月 ⁴⁶⁹	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。
2015 年 1 月 ⁴⁷⁰	全國 20 個省份將「一帶一路」寫入政府工作報告，部分省份雖然不在核心範疇之內，也明確表態積極融入。
2015 年 1 月 ⁴⁷¹	2015 年冬季達沃斯論壇，李克強致辭時表示，我們提出「一帶一路」建設，願與相關國家需求相結合，合作推進。
2014 年 12 月 ⁴⁷²	2014 年，哈薩克斯坦總統納紮爾巴耶夫提出「光明大道」經濟計畫，在基礎設施建設等方面與「絲綢之路經濟帶」對接。同年 12 月 25 日，納紮爾巴耶夫為「霍爾果斯—東大門」經濟特區陸港的啟用按鈕揭幕。
2014 年 12 月 ⁴⁷³	12 月中央經濟工作會議提出優化經濟發展空間格局。要重點實施「一帶一路」、京津冀協同發展、長江經濟帶三大戰略，爭取 2015 年有個良好開局。
2014 年 11 月 ⁴⁷⁴	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

⁴⁶⁶ 「“一帶一路”戰略全國覆蓋：不存在哪個省缺席」，環球網，2015 年 4 月 14 日。

⁴⁶⁷ 「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」，商務部，2015 年 3 月。

⁴⁶⁸ 「李克強：把“一帶一路”建設與區域開發開放結合」，中華網，2015 年 3 月 5 日。

⁴⁶⁹ 「張高麗：努力實現“一帶一路”建設良好開局」，新華網，2015 年 2 月 1 日。

⁴⁷⁰ 「20 省份將“一帶一路”寫入政府工作報告」，新華網，2015 年 1 月 29 日。

⁴⁷¹ 「李克強 2015 年冬季達沃斯致辭（全文）」，鳳凰財經，2015 年 1 月 22 日。

⁴⁷² 「治國理政新實踐：“一帶一路”，當夢想照進現實」，人民網，2016 年 01 月 25 日。

⁴⁷³ 「“一帶一路”主題預期空間再拓展掘金新路徑顯現」，新華網，2014 年 12 月 15 日。

日期	重要內容
	發起建立「亞投行」和設立絲路基金之執行作法。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。
2014 年 5 月 ⁴⁷⁵	作為「絲綢之路經濟帶」首個實體平臺，大陸—哈薩克（連雲港）物流合作基地啟用。
2014 年 3 月 ⁴⁷⁶	李克強在《政府工作報告》介紹 2014 年重點工作時提出，抓緊規劃建設絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路，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。
2014 年 2 月 ⁴⁷⁷	習近平出席索契冬奧會開幕式與俄羅斯總統普京就建設「絲綢之路經濟帶」和「海上絲綢之路」，以及俄羅斯跨歐亞鐵路與「一帶一路」的對接達成了共識。
2013 年 12 月 ⁴⁷⁸	習近平在中央經濟工作會議上提出，推進「絲綢之路經濟帶」建設，抓緊制定戰略規劃，加強基礎設施互聯互通建設。建設「21 世紀海上絲綢之路」，加強海上通道互聯互通建設，拉緊相互利益紐帶。
2013 年 11 月 ⁴⁷⁹	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」。
2013 年 10 月 ⁴⁸⁰	習近平在出席亞太經濟合作組織（APEC）領導人非正式會議期間，在印度尼西亞國會發表演講時提出，大陸致力於加強同東盟國家互聯互通建設，倡議籌建亞洲基礎設施投資銀行，願同東盟國家發展好海洋合作夥伴關係，共同建設 21 世紀「海上絲綢之路」。
2013 年 9 月 ⁴⁸¹	習近平訪問哈薩克時提出，要用創新的合作模式，共同建設「絲綢之路經濟帶」，以點帶面，從線到片，逐步形成區域大合作。這是大陸領導人首次在國際場合公開提出共同建設「絲綢之路經濟帶」的重大戰略構想。

資料來源：本研究整理。

⁴⁷⁴ 「習近平主持召開中央財經領導小組第八次會議強調加快推進絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設」，中國共產黨新聞網，2014 年 11 月 7 日。

⁴⁷⁵ 「“絲綢之路經濟帶”首個實體平臺正式啟用」，新華網，2014 年 5 月 19 日。

⁴⁷⁶ 「政府工作報告（全文）」，中國政府網，2014 年 3 月 14 日。

⁴⁷⁷ 「習近平會見俄羅斯總統普京」，新華網，2014 年 2 月 7 日。

⁴⁷⁸ 「中央經濟工作會議提出推進絲綢之路經濟帶建設」，中國新聞網，2013 年 12 月 13 日。

⁴⁷⁹ 「授權發佈：《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》」，新華網，2013 年 11 月 15 日。

⁴⁸⁰ 「習近平：中國願同東盟國家共建 21 世紀“海上絲綢之路”」，新華網，2013 年 10 月 3 日。

⁴⁸¹ 「習近平哈薩克斯坦演講：共建“絲綢之路經濟帶”」中國新聞網，2013 年 9 月 7 日。

附錄 2-2 「亞投行」之相關進展

日期	重要內容
2016 年 6 月 ⁴⁸²	6 月 28 日夏季達沃斯“一帶一路 多方共贏”論壇上，亞投行行長金立群在英文致辭時表示，亞投行正在考慮“擴容”，到明年初，會員國將增加到 90 個左右。
2016 年 6 月 ⁴⁸³	金立群 6 月 25 日宣佈，亞投行董事會已經通過批准了該行首批四個專案總計 5.09 億美元的貸款，涉及孟加拉、印尼、巴基斯坦和塔吉克斯坦的能源、交通和城市發展等領域。
2016 年 5 月 ⁴⁸⁴	正在大陸進行訪問的歐洲投資銀行(EIB)行長霍耶爾 30 日表示，歐洲投資銀行與亞投行簽署的合作框架，將推動雙方機構實現更高效的合作。
2016 年 5 月 ⁴⁸⁵	5 月 3 日德國法蘭克福召開的亞洲開發銀行第 49 屆年會上，亞投行行長金立群與亞行行長中尾武彥簽署合作備忘錄。
2016 年 4 月 ⁴⁸⁶	亞投行首任行長金立群 4 月 7 日在香港指出，臺灣若要加入亞投行，必須通過財政部申請。財政部長張盛和證實此事，認為此要求“有損臺灣尊嚴”，拒絕以此方式入亞投行，臺灣入亞投行“實質破局”。
2016 年 2 月 ⁴⁸⁷	2 月 5 日，亞投行公佈了五位副行長的人選及分工。五位副行長分別來自英國、韓國、印度、德國、印尼，其中四位擁有博士學位，另一位擁有爵士頭銜。
2016 年 1 月 ⁴⁸⁸	大陸印尼合作建設的雅萬高鐵 1 月 22 日正式開工，這或將成為亞投行投資的首個大型項目。
2016 年 1 月 ⁴⁸⁹	1 月 16-18 日，亞投行開業儀式暨理事會和董事會成立大會在北京舉行。
2015 年 12 月	截至 2015 年 12 月 25 日，17 個意向創始會員國（股份總和占比 50.1%），已批准《亞投行協定》並提交批准書，從而達到《亞投行協定》規定的生效條件，亞投行正式成立。
2015 年 11 月	11 月 4 日，大陸第十二屆全國人大常委會第十七次會議審議通過了關於批准《亞投行協定》的決定。
2015 年 11 月	11 月 3-4 日，籌建亞投行第八次首席談判代表會議在印尼雅加達舉行。審議亞投行 2016 年業務規劃及預算、公共資訊臨時政策、環境與社會框架、開業準備等一系列文件草案。
2015 年 9 月	9 月 28-29 日，籌建亞投行第七次首席談判代表會議在德國法蘭克福舉行。審議了亞投行多邊臨時秘書處提交的一系列檔草案，包括亞投行組織架構、人力資源政策、財務政策、業務政策、環境與社會框架、採購政策等。

⁴⁸² 「亞投行行長金立群:亞投行會員國將增至 90 個左右」，中國財經網，2016 年 6 月 29 日。

⁴⁸³ 「亞投行首批四專案亮相」，中工網，2016 年 6 月 25 日。

⁴⁸⁴ 「亞投行與歐洲投資銀行合作升級」，中國經濟網，2016 年 5 月 31 日。

⁴⁸⁵ 「亞投行和亞行簽署合作備忘錄」，中國經濟網，2016 年 5 月 5 日。

⁴⁸⁶ 「臺灣當局妄稱亞投行要求“有損尊嚴” 拒絕加入」，新浪軍事，2016 年 4 月 12 日。

⁴⁸⁷ 「亞投行任命五位副行長」，騰訊財經，2016 年 2 月 5 日。

⁴⁸⁸ 「新馬高鐵：亞投行的“初啼之作”？」，環球網，2016 年 2 月 2 日。

⁴⁸⁹ 「亞洲基礎設施投資銀行籌建大事記」，央視網，2016 年 1 月 16 日。

日期	重要內容
2015年8月	8月24-25日，籌建亞投行第六次首席談判代表會議在格魯吉亞首都第比利斯舉行。會議通過共識選舉金立群為亞投行候任行長。還討論通過了亞投行初始階段預算，並再次審議《亞投行協定》細則及理事會、董事會議事規則等。
2015年7月	7月6日，大陸政府正式提名金立群為亞投行任行長中方候選人。
2015年6月	2015年6月29日，《亞投行協定》簽署儀式系列活動在北京舉行。亞投行57個意向創始會員國財長或授權代表出席簽署儀式，其中已通過國內審批程式的50個國家正式簽署《亞投行協定》。
2015年5月	5月20-22日，籌建亞投行第五次首席談判代表會議在新加坡舉行。參會各方就《亞投行協定》文本達成一致，並商定於6月底在北京舉行《亞投行協定》簽署儀式。
2015年4月	4月27-28日，籌建亞投行第四次首席談判代表會議在北京舉行。57個意向創始會員國代表就《亞投行協定(草案)》修訂稿進行了進一步的討論並取得顯著進展。
2015年4月	4月15日，亞投行意向創始會員國總數達到57個，地域範圍從亞洲擴大至歐洲、拉丁美洲、非洲和大洋洲。
2015年3月	3月30-31日，籌建亞投行第三次首席談判代表會議在哈薩克斯坦阿拉木圖舉行。29個意向創始會員國代表就《亞投行協定(草案)》修訂稿進行了深入和富有成效的討論。
2015年1月	1月15-16日，籌建亞投行第二次首席談判代表會議在印度孟買舉行。26個意向創始會員國代表就《亞投行協定(草案)》進行了首次磋商。
2014年11月	11月28日，籌建亞投行首次首席談判代表會議在雲南昆明舉行。22個創始會員國代表，討論談判代表會議的議事規則和工作計畫、亞投行籌建多邊臨時秘書處的組建方案、工作程式等事項，為正式啟動《亞投行協定》談判做準備。
2014年11月	11月25日，印尼財政部部長班邦代表印尼政府在雅加達簽署《籌建亞投行備忘錄》。至此，亞投行意向創始會員國增至22個。
2014年10月	10月24日上午，21個亞投行首批意向創始會員國的財長和授權代表在北京人民大會堂簽署《籌建亞投行備忘錄》。備忘錄的簽署，標誌著各方共同決定成立亞投行，並將加快推進亞投行法律協定的磋商進程。
2014年1月	1月至9月，籌建亞投行共召開五次多邊磋商會。各方就《籌建亞投行備忘錄(草案)》終稿達成共識，並確定創始會員國關心的一些亞投行核心要素。
2013年11月	11月，籌建亞投行進程啟動。大陸秉承“開放、包容”的原則，按照“先域內、後域外”的步驟以及多雙邊並舉的方式，開始開展廣泛的磋商(其中包括五次多邊磋商會議)。
2013年10月	10月9日，李克強在汶萊首都斯里巴卡旺市出席第16次大陸—東盟(10+1)領導人會議，致辭時提出中方倡議成立亞洲基礎設施投資銀行。
2013年10月	10月2日，習近平與時任印尼總統蘇西洛在雅加達舉行會談時提出，為促進本地區互聯互通建設和經濟一體化進程，大陸倡議籌建亞洲基礎設施投資銀行，願向包括東盟國家在內的本地區發展大陸的基礎設施建設提供資金支持。
2013年4月	4月7日，習近平在博鰲亞洲論壇2013年年會講話中提出：“加快同周邊國家的互聯互通建設，積極探討搭建地區性融資平臺”。

資料來源：本研究整理。

附錄 3 舉辦座談會蒐集具代表性廠商之意見

壹、大陸推動「一帶一路」對臺灣企業之可能商機及風險

日期：中華民國 105 年 5 月 18 日（周三），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）

日期：中華民國 105 年 7 月 26 日（周二），下午 1：30～3：30

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）

貳、議程

一、主席說明背景：計畫主持人林昱君

二、與談人：105 年 5 月 18 日

1. 台灣水泥股份有限公司
2. 樂利數位科技股份有限公司
3. 台灣世曦工程顧問股份有限公司海外業務中心

三、與談人：105 年 7 月 26 日

1. 中鼎工程股份有限公司
2. 統一企業股份有限公司金融業務部
3. 台灣區電機電子工業同業公會

參、討論題綱

一、請就貿易角度，評估大陸推動「一帶一路」，對貴公司之影響和參與度？對大陸或非大陸地區之經營佈局？

首先，台灣水泥公司認為，由於水泥產業是傳統、內需型產業，且為淺碟型型，所以不適合外銷，若有外銷亦是為了調節生產之用，增加出口並不容易。水泥產業與 GDP 相關，但為落後景氣產業，景氣好時開始建廠，至完成需要二、三年的時間，而景氣差時仍然要做。

大陸的工業發展是以國家級資源支持其發展，以水泥行業而言，大陸不僅有國家級的設計院，於建築材料系尚有專門的水泥行業科系，專業分工非常的精細，所以人才和基礎建設都比臺灣強⁴⁹⁰。過去十年大陸高速發展，在全球水泥產業居主導角色，不過也出現產能過剩現象⁴⁹¹。臺灣 2015 年總需求才 1,160 萬噸，亦即台泥在大陸一個廠的產能就等於臺灣全部的產能，故兩者是無法相提並論的⁴⁹²。

大陸推動「一帶一路」策略，有一部份係為改善目前產能過剩的問題。由於擴大基建投資對大陸內需市場有利，可維持大陸市場一段高需求期，因此，雖然臺灣企業在沒有任何補貼的情形下，在大陸與其國企競爭很吃力，但因評估大陸市場依然會持續，故仍應著重對大

⁴⁹⁰ 以台泥為例，台泥去大陸發展的時間較晚，但去了之後才發現大陸不輸我們，甚至比我們好，所以我們在大陸建廠全部用大陸國產設備建廠。大陸的產業可說顛覆了過去全世界的產業，因為大陸有國家級的設計院和國家級的裝備在支持與發展。

⁴⁹¹ 以水泥產業的規模而言，2015 年全世界需求為 42 億噸，大陸即佔 23.4 億噸，需求超過一半。大陸在 2000 年對水泥的需求是 6 億噸，2010 年需求為 18.7 億噸，2014 年需求則增加至 24.7 億噸，2015 年雖衰退，但是需求量還是很大。

⁴⁹² 2015 年台泥在臺灣的產能是 1,000 萬噸，在大陸 11 個省市是 6,500 萬噸。台泥目前在大陸排名第 7，全世界排名第 12。

陸地區之經營佈局，因此計劃持續併購大陸產能。

樂利數位科技公司認為，2014 年是大陸跨境電商元年，其將跨境電商視為一個戰略目標，並朝全世界佈局。跨境是個不錯的方式，可以使用這個平台去做跨國的交易。不過臺灣電商要進入大陸此一產業難度甚高，主要受限於大陸法令的規定，存在進入障礙。樂利數位由於參與時間較早，因此在大陸電商產業鏈中佔到一個「電商的運營服務商」之位置，亦即類似品牌的線上總代理。在大陸協助品牌從事運營，也協助將台灣很多品牌用 B2C 的方式把商品賣到大陸。

台灣世曦工程顧問公司則認為，「一帶一路」對工程顧問業而言誘因頗大，因其內含很多基礎建設之需求。「一帶一路」之發展的確帶動開發中國家基礎建設投資，讓人看到曙光，但隨著大陸經濟趨緩，已有多項投資資金延遲到位，工程無法依照計畫進行⁴⁹³。

實際上，台灣工程顧問業欲在大陸參與「一帶一路」工程相當困難，因受限大陸資質規定之影響⁴⁹⁴，無法實際參與公共工程，需以掛靠方式，以致利潤侵蝕。另外，大陸國家標準與地方標準常常不一致，各省自訂標準，市場經營需在定點區域執行。至於與「一帶一路」相關之非大陸海外市場採用國際標準，則相對容易進入發展。

中鼎公司表示：該公司是工程產業，在國內及國外標工程。現在是 520 以後，新政府提出的是「新南向政策」，但對中鼎公司而言是

⁴⁹³ 例如，「一帶一路」在東南亞的一些工程就已發生資金延遲到位的問題。另外大陸內部基礎建設急速擴張，浮現工程收益不足問題，導致無法償還投資借款，若再無法提升經濟動能，恐將影響後續投資

⁴⁹⁴ 所有國外公司皆無法取得資質證。

不會有大的影響，不管是「一帶一路」或是「新南向政策」，中鼎公司就跟著走，中鼎到國外去標工程基本上不會有大的變化，但是在政治方面我們還是要去配合國家的整個動向。

統一企業表示，該公司是經營消費品行業的公司，統一在整個亞洲區的佈局除了母市場臺灣以外，主要就是大陸和東南亞。統一在大陸已經有 25 年的歷史，目前有 32 個生產基地，主要分佈在東部。大陸「一帶一路」的方向其實是重塑經濟體的樣貌，當經濟體的樣貌被重塑時就會連帶影響在大陸的消費動能⁴⁹⁵。所以，統一企業一方面持續關注發展，另一方面還是會持續聚焦企業在大陸發展的策略。

電電公會認為，大陸為了推展「一帶一路」，亞投行和國家基金皆全力配合，提供資金來發展。而「一帶一路」對臺商的好處，第一是臺商若在大陸經過認證，成為可以投標的企業，則在體制內參與的部分是一種優勢。第二是大陸對外發展的過程中會有許多工業區或是出口加工區，大陸需要臺商去充實加工區，並推展銷售，而大陸的廠商沒有經驗，這是臺商的價值。

二、請就投資角度，分析貴公司是否受到「一帶一路」所吸引？ 營運作業，是否有愈加關注大陸或非大陸地區之趨勢？

針對「一帶一路」投資角度而言，台灣水泥公司認為，大陸鼓勵海外投資⁴⁹⁶，投資者主要仍為國企和央企，多為政策性目的之投資

⁴⁹⁵ 統一企業在面對大陸推出新的政策時考慮的是大陸各地政府陸續會有一些新的行動方案出來，等這些行動出來後我們才知道要實際執行時要如何去配合。這是一個漸進式的過程，接下來會影響到消費市場時，我們理性預期這一切若是順利，當然這對大陸的消費力是有一定的貢獻。

⁴⁹⁶ 目前核准海外投資水泥業 23 家，已投產 5 家，大部份集中於東南亞、中亞地區。

497。不過，由於海外投資風險較高⁴⁹⁸，再加上考慮市場規模及永續經營之可能性，因此現在台泥主要著重於大陸市場。

樂利數位科技公司認為，電商是一種服務業概念，必須等基礎建設包括交通、倉庫、物流等皆建成才能進行，其他只要有網路、串連好金流就可以。所以「一帶一路」的概念對於電商而言，係須等基礎建設，例如物流和交通網路都做好了才會跟進，也才有意義。另外，在中、落後國家可以直接把目標鎖定在行動端、手機端，而不用考慮電腦平台端。所以在大陸的二、三級城市，行動商務發展突飛猛進，中、落後國家之發展模式應亦相仿。

台灣世曦工程顧問公司認為，大陸對於海外投資一向要求材料與機械全用大陸產品，並派遣大陸工人前往施工，所以臺灣好的產品和工人都無法參與。對於受援國家，除需負擔借款本金與利息，並無法從工程中增加其就業機會或經濟效益⁴⁹⁹。所以臺商投資機會受限，投資意願也偏低，未來則應會視情況發展而調整。至於臺灣對於「一帶一路」投資有什麼機會？臺灣可朝協助當地政府「監督與查核」大陸投資之基礎建設，以確保貸款興建項目能夠「物達所值」(Value for Money, VfM)，例如我們現在於印尼就在做很多協助印尼監督工程的案子，即為其中一項可能性。

⁴⁹⁷ 其在過去 10 年可將裝備整廠輸出，因市場很大，海外建設超過 70 條生產線。且其建廠費用僅需歐洲國家的三分之一，衝擊原本水泥產業裝備都控制在歐盟，建廠費用很高之情形，顛覆整體產業結構。

⁴⁹⁸ 包括政治環境、制度政策、文化差異、投資成本較大陸高數倍、國際化程度落後、併購等等問題。

⁴⁹⁹ 所以印尼現在制訂一些新的規定，營建印尼工程的公司要在當地註冊，並僱用當地 50% 以上的工人，此規定與大陸的政策有些許衝突，故若未來大陸屈服，則臺灣即有機會，可以與當地的廠商進行策略性聯盟，以進入當地市場。

中鼎公司認為在「一帶一路」方面⁵⁰⁰，大陸都是利用央企，其中80幾家央企都已經有在鋪路。中鼎公司也找了許多家有關之央企，並簽了工程等相關產業之協議(MOU)，但也並非一定有保障。在「一帶」方面，中鼎公司也有一些具體成果，中鼎的石化產業透過大陸央企進入中亞的哈薩克和莫斯科等。在「一路」方面，包括印尼、菲律賓、越南、馬來西亞、印度等，本來就是現階段中鼎公司對外拓展的地方，中鼎都有設據點，所以「一路」這一塊要做起來是比較容易；而「一帶」這一塊中鼎公司會選強項去做。大陸提出的「一帶一路」戰略對中鼎公司而言影響並不大，但至少有一個方向存在。

統一公司是直接面對消費者，在大陸產品的生命週期很短，消費者的偏好在短時間之內就會移轉，要能隨時改變。所以大陸在推動「一帶一路」時必需要以比較開放的態度去跟其他國家合作。這是否有可能在未來促進兩岸文化的交流、人員的交流，甚至進一步影響大陸消費族群的思想，這會影響統一公司後續產品之規劃。統一公司的效益是比較間接性的⁵⁰¹，所以統一的食品目前無法隨「一帶一路」政策銷售中亞。但若「一帶一路」之基礎建設成熟，容易運輸，且成本是可以控制的，則食材和包材就有可能互相交流、互相影響⁵⁰²。

大陸在發展「一帶一路」的過程中，臺灣應靠向美國？還是靠向大陸？電電公會的建議是：兩邊都靠。公會研究：把印尼和印度看成

⁵⁰⁰ 中鼎公司在東南亞和中東已經經營30年以上，在當地都有設置公司和據點。

⁵⁰¹ 食品是屬於在地化的商品，在大陸賣得好的食品不一定能夠平移到其他國家。

⁵⁰² 「一帶一路」的國家裡有許多是屬於清真食品的國家，清真食品目前在全球是成長中，這是我們配合「一帶一路」政策的商機。

重要的發展地區，主要的原因是其 GDP 超過全球的 1%，所以雙印市場是我們電電公會重要推動的部分。在印尼我們有一些基本建設的廠商在此投資；印度方面起步較慢，目前我們和日本合作的較多。而印尼和印度換新的領導人後，目前是比较強調對外開放，也比较有機會。

三、隨著我新政府提出「新南向政策」，就貴公司(產業)而言，是否受到此政策所吸引？您建議政府相關單位可著力之處為何？

台灣水泥公司表示，台泥 20 年前即有國際化經驗，當時是在印尼、菲律賓等地投資，但卻是失敗收場，因為 20 年前當地排華，且水泥產業為特許產業，經營條件複雜，一旦政變，新政府不承認過去的承諾，使其血本無歸。所以現在台泥基於過去經驗，考慮市場規模及永續經營之可能性，目前將重心置於大陸市場。

樂利數位科技公司認為，由於臺灣現在很多電商集團打不進大陸，所以前進東南亞，但東南亞最大的電商平台 Lazada，前一陣子剛被阿里巴巴買下⁵⁰³。至於跨境電商在「一帶一路」的切入點，建議先由 B2B 的方式開始，待 C 端的配送端成熟了，再做 B2C 的部份。針對開發中國家相對會比較辛苦⁵⁰⁴，可以考慮從人口較密集的城市先做。目前東南亞比較容易做跨境電商的 3 個國家是印尼、馬來西亞和泰國，因為市場較大，且較成熟，我方可運用外籍勞工優勢⁵⁰⁵。

⁵⁰³ 以樂利而言，在東南亞還是比較缺乏資源，相對在大陸比較強，因在大陸已有七、八年的經驗。但在東南亞方面還是會找合作的對象，因為最後一段還是需要當地的合作夥伴。

⁵⁰⁴ 像東南亞很多島嶼型國家，物流派送的體系成本較高。

⁵⁰⁵ 臺灣有很多外籍勞工，因他們熟悉臺灣，當他們回國之後就可以在當地成為經銷商或是代理商，成為銷售團隊的一份子。

台灣世曦工程顧問公司認為，目前東南亞及南亞基礎建設仍然殷切，嚴重缺乏資金，但亞銀及世銀也因各國信用額度用盡，無法滿足所有基礎建設需求而進度緩慢，此時臺灣有參與一些小型工程和服務的機會。實際上，國際對於基礎建設發展模式已採用不同金融模式⁵⁰⁶，皆能增加基礎建設機會，政府可以此協助臺灣廠商向外拓展機會。此外，政府目前擁有各項基金，可考慮到國外投資一些基礎建設市場，因為其回收率是蠻固定的。可以透過國際金融組織採用共同融資方式，分擔風險，並應用新的融資模式，增加臺灣廠商參與機會，並增加工作實力，以與國際公司競爭其他傳統基礎建設工程。

中鼎公司認為 520 後對中鼎公司而言並沒有太大的影響和變化。新政府提出「新南向政策」，中鼎公司本來就有在佈局，中鼎公司是做工程，若有機會和資金協助就做⁵⁰⁷。這對中鼎公司也算是利多。所以對中鼎而言，「一帶一路」或「新南向政策」，兩邊都會做。

統一集團在東南亞也已經有 5 個國家長時間在經營⁵⁰⁸，不會特別因為政治氛圍有什麼樣的改變而少了什麼樣的資源。另外在東南亞市場經營方面，會面臨到人才的問題。如果在臺灣能夠培養當地的人才，例如印度村，或許也是一種機會，可以幫助在東南亞的營運。

電電公會很早就在做南向政策，而在東南亞的發展未來則以印度為主。而我們考慮三個部分，第一個部分：硬體加軟體加服務；第二

⁵⁰⁶ 包含公私合營 PPP、政府購買基礎建設服務 PFI、能源節約公司 ESCO 等。

⁵⁰⁷ 目前政府將以國發基金向銀行融資新台幣一千億元，設產業創新轉型基金，誘導企業投資；並設立國家級投資貿易公司，配合南向政策，創造貿易及投資機會。

⁵⁰⁸ 東南亞的資金基本上都有獨立舉債的能力。

個部分往前面走：生產之後要貼近消費者；第三個部分往外走，將東南亞納入我們的市場。因大陸「一帶一路」之發展，臺商在東南亞與大陸合作是不太容易的。但是大陸如果可以拿下很便宜的土地，並以優惠價格給我們臺商，我們還是會考慮的。

四、由於台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，可提供協助之處為何？

台灣水泥公司建議，希望政府能夠解決根留臺灣的困境。臺灣企業不是不想根留臺灣，但目前傳統產業面臨的困境是反商情結，中央政府無法協助在臺灣投資的企業，地方政府又有可能杯葛其在當地建廠的產業。企業在地方政府所受到的壓迫是中央政府無法理解的⁵⁰⁹，也讓臺灣的產業很難生存⁵¹⁰。至於海外的投資方面，廠商自己會做專業風險評估，國家無法幫忙。至於臺灣可否與大陸企業合作？台泥基本上不會和大陸合作，因為執行上不太容易，所以合作機會不大。但會不會走出去則還在評估，台泥有可能走出去投資的地方是印度，因為其市場規模夠大，是一個有潛力的市場。因此，台泥現在不需要政府的協助，只希望政府不要阻礙⁵¹¹。

樂利數位科技公司建議，臺灣其實有一些很好的產品和品牌，可幫助臺灣的產業透過跨境電商的方式銷售到世界各國，希望政府能給

⁵⁰⁹ 主要原因源自於中央收支劃分法，因為地方政府無法課徵得稅收，全部由中央政府徵得，所以導致地方政府利用要脅產業向中央政府需求各種資源。即使企業向中央政府訴願獲勝，但地方政府不遵從，中央政府亦沒辦法。

⁵¹⁰ 告知從總統府陳請，到行政院，再找內政部，內政部說是經濟部的事；找經濟部，經濟部說是財政部的事；找行政院院長，院長說這屬於地方自治法，是地方政府的問題，所以無解。

⁵¹¹ 例如台泥向海外的併購案要向政府的投審會、證期會申請，過程要3~6個月，因申請過程時間太長導致併購案失敗，後來台泥選擇改採國外（大陸）的子公司去併購。

我們多一點支持和補助，例如行銷和運費方面的補助⁵¹²。另外也希望貿易協可以給予協助。至於與大陸電商合作方面，其實目前與大陸電商就是共存體，為其大陸電商產業鏈的一環。大陸用政府的力量在開拓這個市場，設保稅倉還可以得到政府的補助。跨境電商運用很多保稅倉的觀念⁵¹³，例如在臺灣申請保稅倉，很多品牌先直接進到臺灣的保稅倉，再直發到大陸⁵¹⁴。對於大陸而言，臺灣的商品物廉價美，這是臺灣的優勢，但行銷方面的支出很高，針對跨境電商，稅賦或運費的減免可以增加競爭力，也希望政府給予保險方面的協助。

另外大陸會透過跨境電商掌握大數據，建立資料庫，進而掌握消費者的消費傾向，如此一來，其跨境電商的生意會愈來愈好，這是很值得臺灣學習和思考的。另外，建議政府可以利用基金併購海外的一些大的電商平台，如此才有可能與大陸抗衡，在國外市場有所進展。

台灣世曦工程顧問公司建議，由於大陸仿冒山寨產品充斥，對於優良臺灣產品影響甚鉅，如能透過兩岸協商，打擊劣質產品，將能拓展大陸市場。其實上述現象也發生在其他國家之產品，雖有關國家透過與中方貿易協商，但效果有限，最根本的方法在於不斷創新，讓大陸來不及仿冒，才有機會打擊劣質商品。

其次，臺灣精緻產品受先進國家肯定，開發中國家也風靡臺灣商品，但行銷上仍受限於國際品牌策略，故臺灣企業多以代工方式發

⁵¹² 由於跨境電商有很大一部份的成本在運費，尤其是低單價的產品無法做跨境電商，所以希望政府能夠補助運費以增加其競爭力。

⁵¹³ 一般做跨境電商有兩種方式：一是集貨直郵，另一是進到大陸保稅倉，目前大陸有 10 個保稅區。

⁵¹⁴ 主要因為臺灣做大陸市場有一個優勢：距離近，用直郵的方式比歐洲或美國郵寄要近很多，所以臺灣要做跨境電商，保稅倉是很重要的。

展，建議能透過政府力量，協助改變推展型態，發展臺灣自己的品牌，應能創造新商機。如何行銷至海外，政府可扮演重要的介紹人角色。其實貿協已扮演很好的角色，也希望政府能夠更積極一點。

中鼎公司表示：目前還是照自己的路走，不會因為「一帶一路」或是「新南向政策」而有所改變；而國家提出「新南向政策」，我們就會考慮其中是否有商機，然後配合政策來做。中鼎公司建議政府：政府目前提出一千億的國發基金，而中鼎到國外去拿工程時很需要資金的協助，非常希望政府能在資金方面給予協助。

統一公司認為臺灣的競爭力是在民間，所以我們期許政府不要做太多限制性的東西，而讓市場供需來決定，不要用特別的政治力去破壞該有的市場機制，民間就可以展現其自己的競爭力。「新南向政策」，其實在東南亞市場，很多臺商事是孤立無援的，當發生事情時，例如排華事件，是等不到政府的協助，只能自救。當然政府若能給予企業多一些協助，這是好事。

電電公會認為政府現在已經關閉溝通管道，想讓東南亞的人到臺灣來，但我們的勞委會管得太嚴謹了；而東南亞的人若願意來臺灣學習，我們是否可以給予支持？另外再做延伸。臺灣對於東南亞還是不夠了解，我們需要一些人才來了解東南亞。另外希望比照大陸，臺灣是否能夠也有一些基金來支持，例如協助廠商爭取標案，讓廠商可以走出去。還有廠商在開發東南亞時，臺灣政府若在資金方面補助很少，則可協助訓練廠商標案時如何進行行政流程，和如何寫方案。政府若不行給錢的協助，至少也要給實質的協助。

附錄 4 期末報告審查意見回覆表

委員審查意見 1	中經院答覆
1.研究架構:本報告的研究架構合乎原規劃之研究方向,能依適當章節分別分析中國大陸推動「一帶一路」區域發展戰略、對區域經濟整合及兩岸經貿之影響、我方因應策略、我國業者參與「一帶一路」之機會與風險。就章節安排與各章內容而言,尚能切合研究主題。	感謝委員的肯定。
2.資料蒐集:本報告內容所使用的資料多以次級資料為主,且質化研究的成分較高,使用數字資料的比例較低,主要為藉由觀察中國大陸簽署 FTA 與參與「一帶一路」國家間的經貿數字變化來判斷 FTA 與「一帶一路」對經貿的影響。此外,亦藉由兩岸經貿數字變化來分析 ECFA 的影響效果。整體而言,尚稱妥適。	感謝委員的肯定。
3.資料分析:本報告資料分析的部分,正如前述,主要在於藉由觀察中國大陸簽署 FTA 與參與「一帶一路」國家間的經貿數字變化來判斷 FTA 與「一帶一路」對經貿的影響,亦藉由兩岸經貿數字變化來分析 ECFA 的影響效果。就結果而言,呈現 FTA 與「一帶一路」並未能對中國大陸的經貿帶來確定方向的影響。本報告較關心經貿資料,對於投資的著墨較少,與一般認為「一帶一路」亦可能帶來投資效果的論點稍有落差,是可予以補強之處。	委員似有誤解,說明:①第三章第二節的數據指出『與大陸同時有 FTA 與「一帶一路」雙重關係者:雙邊貿易平穩上揚』,不同於委員的歸納 ⁵¹⁵ 。②摘要的「貳」之「(二)」,引述習近平所提供的數據 ⁵¹⁶ ,指出「一帶一路」帶來明顯的投資成績,也不同于委員的認為。
4.研究發現或結論:就報告目前的內容呈現而言,資料蒐集與相關分析尚能良好連結,能依據經貿資料、文獻分析、訪談結果綜整研提觀察重點,各項相關建	感謝委員的肯定。

⁵¹⁵ 委員歸納:就結果而言,呈現 FTA 與「一帶一路」並未能對大陸的經貿帶來確定方向的影響。

⁵¹⁶ 截至 2016 年 6 月 22 日,共有七十多個國家和國際組織參與建設,大陸已與三十多個國家簽署合作協定。大陸與二十個國家簽署產能合作協定,與「一帶一路」沿線 17 個國家共同建設 46 個境外合作區,大陸企業累計投資超過 140 億美元。

<p>議亦屬中肯，具參考價值。對於中國大陸「一帶一路」的推展，甚至 FTA 的簽署，經貿成效可能不見得明顯，地緣政治考量的成分反而不低，對我國的憂心與政策擬定而言，具有釐清事實的貢獻，對於我國業者是否應積極參進，亦能提出具體機會與風險分析。整體而言，可稱周延。</p>	
<p>5.建議事項：正如前述，本報告對於投資效果的分析顯著較少，若能增加「一帶一路」對於中國大陸或我國對相關國家投資的影響，當能更臻完善。此外，本報告亦較缺乏對於重要特定產業的影響分析，這是一般相關議題分析中通常會著墨的，建議研究團隊可考慮稍作加強，即使引用其他研究的成果來呈現亦無不可。再者，「一帶一路」與 RCEP 關係密切，甚至具互補性，或也可增加對 RCEP 目前進程與未來發展預期對於「一帶一路」影響的討論；而美、日二國或加上印度的態度與作為，一般認為也會對「一帶一路」的成效有明顯影響，尤其 TPP 現在與未來會有許多「一帶一路」重要成員國，或也可稍加探討。</p>	<p>感謝委員的建議，說明：①「一帶一路」對二面向投資效果的分析⁵¹⁷，或可作為後續研究議題。②本報告的第四章，已分別從整體面、個體面分析「一帶一路」對重要特定產業的影響與其評估，乃來自引述文獻與廠商訪談。③感謝委員的多項建議⁵¹⁸，或可作為後續研究議題。</p>
<p>6.其他：本報告的分析結果植基於現有經貿數字，但「一帶一路」上路不久，僅一、二年資料是否就足以斷定相關效果，也有疑義。嚴格來說，本報告欲探討「一帶一路」對區域經濟及兩岸經貿的影響，但對區域經濟可能的影響在本報告中的探討實較為不足，對兩岸經貿未來可能的影響亦然。即較重過去，較缺乏對未來的評估，或有補強空間。</p>	<p>同意委員的說明，本報告也在第五章第二節政策建議的「一」提出：「現下受限於觀察期短⁵¹⁹，尚無法準確評估，因此，建議未來持續密切關注本議題之發展動向」。</p>
<p>委員審查意見 2</p>	<p>中經院答覆</p>
<p>1.研究架構：本報告的研究架構，從總體</p>	<p>感謝委員的肯定。</p>

⁵¹⁷ 委員建議：「一帶一路」對於中國大陸或我國對相關國家投資的影響。

⁵¹⁸ 委員建議：對 RCEP 目前進程與未來發展預期對於「一帶一路」影響；美、日二國或加上印度的態度與作為，一般認為也會對「一帶一路」的成效有明顯影響，尤其 TPP 現在與未來會有許多「一帶一路」重要成員國，或也可稍加探討。

⁵¹⁹ 本研究計畫期程 6 個月，實際執行僅 5 個月，交報告初稿是 2016 年 9 月 6 日。

<p>戰略層面評論「一帶一路」區域發展重點開始，接著從執行面討論「一帶一路」進展情況，最後就我方應持立場，以及參與的機會與風險深入探討，結構嚴謹，值得肯定。</p>	
<p>2.資料蒐集及分析：本研究蒐集了大量的相關文獻，同時，也召開專家座談會，安排赴中國大陸做田野調查，蒐集第一手資料，並就蒐集的資料做了細緻的整理，與深入分析，用心的態度令人敬佩。</p>	<p>感謝委員的肯定與鼓勵。</p>
<p>3.研究發現或結論：研究團隊的努力，最終也獲得不錯的成果，相對於現有相關文獻的論述，本報告的內容有許多獨到之處，特別是針對「一帶一路」在執行面上可能存在的風險，以及我方立場和台商參與的機會與挑戰等方面，都提出了具體的看法。</p>	<p>感謝委員的肯定與鼓勵。</p>
<p>4.建議事項：</p> <p>(1)第二章第三節關於「政經風險」的討論，稍嫌不足。譬如就「一帶」沿線國家來看，存在政治風險(政權不穩)、安全風險(恐怖主義、宗教極端)、經濟風險、法律風險、道德風險等；來自中國大陸的部分，至少包括行政貪腐、低效率投資等，建議補充說明。</p> <p>(2)第三章第二節討論「一帶一路」與其自由貿易區相輔相成。研究團隊所指的「相輔相成」，從概念上推測可有兩個層面的涵義，一個是推動「一帶一路」，使有利於促簽雙邊或複邊 FTA，另一個則是透過雙邊或複邊 FTA 平台，有利於貫徹「一帶一路」戰略之執行。果如是，建議研究團隊討論相輔相成時，更聚焦、更具體一點。</p> <p>(3)第三章第三節的內容，從本章的標題來看，重點應是在「對兩岸經貿關係的影響」。按照這樣的推論，本節似應延續本章前兩節所論，進一步探討對兩岸經貿關係的影響。其次，本節標題提到，「兩</p>	<p>(1)已新增附錄 1 來補充說明。由於本節是分析大陸建設「一帶一路」之高投資風險，對於大陸內部的問題與矛盾，並非本計畫的討論點，故不放置正文。</p> <p>(2)感謝委員對二大戰略「相輔相成」提供兩個層面的分析，這兩個層面確實皆涵蓋於本文「相輔相成」意義之內，已於第三章第二節的「壹」新增第三段來補充說明。</p> <p>(3)感謝委員對第三章第三節的邏輯性建議，本報告這樣處理章節安排，其實是遵循於招標書與評選會議委員之需求，但為了避免爭議，第三章第三節的標題已做修正。</p> <p>已在第五章第二節政策建議的「一」有提出：「現下受限於觀察期短⁵²⁰，兩岸低潮時間長短與此態勢對我方的影響尚無法準確評估，因此，建議未來持續密切關注本議題之發展動向」。亦即，委員建議「我新政府上臺後的兩岸政策，以及大陸對臺政策因新政府而做調整」，非本</p>

⁵²⁰ 本研究計畫期程 6 個月，實際執行僅 5 個月，交報告初稿是 2016 年 9 月 6 日。

<p>岸經貿關係新形勢」，從大環境看，中國大陸積極推動「一帶一路」所衍生的新形勢是其中一個面向；我新政府上台後的兩岸政策，以及中國大陸對台政策因新政府而做調整則是另一個層面，兩者不宜偏廢。</p> <p>(4)「我方對『一帶一路』的立場」一節（第90頁～），建議由第三章移至第四章，較符合章節安排的意旨。其次，針對我方「立場」的論述，如果能夠區分「一帶」、「一路」和國內、國際，形成2x2的矩陣四個面向來討論，或許可以得到更多、更有價值的研究成果。最後，討論我方對「一路」的立場時，如果能夠與我政府正在推的新南向政策一併考量及討論，勢必更有意義。</p> <p>(5)「結論」部分，或可針對第一章所提的「研究主旨」直接回應，重點在「研究發現」；關於「政策建議」部分，建議分別從對產業界、對政府提出建議。</p>	<p>次計畫所能涵蓋，或可作為後續研究議題。</p> <p>(4)第三章第三節的標題已修正，因為目前僅有半節的份量，卻稱為「立場」，會讓讀者有過多的期待，感謝委員對後續研究的建議⁵²¹。標題修正後，這半節應可不必移至第四章，畢竟第四章的規劃是在回應招標書「兼論我國業者參與之機會及風險」，其安排目的不同於第三章。</p> <p>(5)本報告的章節安排，以「易於讀者閱讀」為原則。例如，重要的「研究發現」置於「摘要」，因靠近報告首頁之處，易於讓讀者立即抓住重點。最後一章「結論」部分，則是做各章的綜合性總結。「政策建議」之中，除了「三」是對產業界提出建議外，「一二四」皆是對政府相關單位提出建議。</p>
<p>5.其他：</p> <p>(1)第37頁，第四列，「…大陸則是2010年與東協成立『東協+1』」，行文不夠嚴謹。(2002年簽署，2010年全面實施)</p> <p>(2)第53頁，附註197，內容很重要，宜移至本文中。</p> <p>(3)第83頁，表3-3-1，2015年的資料可能有誤，請再檢視。(與第107頁，表4-2-1資料不一致)。</p>	<p>(1)已修改。</p> <p>(2)已搬移至本文。</p> <p>(3)已修改表4-2-1，感謝委員的深入閱讀與指正。</p>
<p>委員審查意見 3</p>	<p>中經院答覆</p>
<p>1.研究架構：</p> <p>(1)在第二章第一節探討「一帶一路之重點依託平台與現況」中的第二大點（第18頁）探討「上合組織」與「一帶一路」的關係。事實上，「上合組織」是針對新疆問題的反恐組織，與經貿關聯不大，</p>	<p>(1)委員似有誤解，「上合組織」並非僅是反恐組織，本報告也不宜僅設定為中亞國家。說明：①第二章第一節「壹」之「一」段落指出，參與「上合組織」的國家正在逐漸擴增，並且，通過涉及100多個合作項目之實施計畫⁵²²，「上合組</p>

⁵²¹ 委員對後續研究的建議：針對我方「立場」的論述，如果能夠區分「一帶」、「一路」和國內、國際，形成2x2的矩陣四個面向來討論。最後，討論我方對「一路」的立場時，如果能夠與我政府正在推的新南向政策一併考量及討論，勢必更有意義。

⁵²² 2004年9月23日通過《(上海合作組織會員國多邊經貿合作綱要)落實措施計畫》。

<p>因此將「上合組織」與「一帶一路」相提並論，並不合適，建議修改為中亞國家。</p> <p>(2)中共「一帶一路」的「絲綢之路經濟帶」，不只限於這「上合組織」的五個中亞國家，因此將「上合組織」完全等同於「絲綢之路經濟帶」，並不合適。</p> <p>(3)在第二章第二節探討了主要大國提出「絲綢之路」的區域規劃，似乎是想與中共的「一帶一路」政策進行比較，但實際上卻沒有比較，因此成為各說各話的情況。</p> <p>(4)在第二章第二節探討了週邊國家對於「一帶一路」的影響，研究缺乏清晰架構，顯得相當混雜，建議針對個別國家分門別類的進行探討，如此層次才能清晰。</p>	<p>織」的區域經濟合作，迄2020年具有三個階段性之經貿發展目標⁵²³。②第二章第二節「肆」分析指出，大陸聯合俄羅斯之勢日益形成，以「上合組織」為合作平台的條件愈加具足。</p> <p>(2)委員似有誤解，本報告並未如此定義⁵²⁴。說明：①本報告歸納文獻與近三年大陸官方的實際作為後，指出『大陸雖廣邀各國參與建設「一帶」，但其運作的軸心乃大陸具主導力之「上海合作組織」區域合作平台』。並且，②第二章第一節的第二段落，已指出大陸官方定義「一帶一路」的地理範圍與所涵蓋的國家。</p> <p>(3)委員似有誤解，第二章第二節「肆」的「一」，在最前面的四個段落，皆是在比較其戰略意義之不同與著重之處。</p> <p>(4)委員似有誤解，第二章第二節並非討論此⁵²⁵，但對於「針對個別國家分門別類的進行探討」，非本計畫的討論點，謝謝委員對後續研究的建議。</p>
<p>2.資料分析：</p> <p>(1)在第二章第一節，探討「一帶一路之重點依託平台與現況」，內容大量描述了「一帶一路」的基本構想與發展歷程，但多是直接參考中國大陸學者的觀點，因此都是正面肯定此一政策。但本研究最應該分析的是，雖然中共把「一帶一路」宣傳得沸沸揚揚，但究竟「一帶一路」政策，除了不斷強調「絲綢之路經濟帶」與「21世紀海上絲綢之路」外，究竟實際內容為何？具體的政策規劃為何？是否只是空中樓閣？是否只是習近平上台後大筆一揮的初步構想？應該提出客觀而專業的判斷。</p>	<p>(1)委員似對報告的內容有誤解，說明：①本報告並未「因為直接參考中國大陸學者的觀點，因此都是正面肯定此一政策」，亦有特別針對「一帶一路」在執行面上可能存在的風險深入探討。此亦是「審查委員2」對本報告的肯定之處。②至於，屬於基礎面之「一帶一路」政策內容不必今年再贅述，則是遵照委託單位在招標會議之要求。</p> <p>(2)①委員對「一帶一路」基本規劃內容的疑惑，我們已在去年屬於基礎研究之「一帶一路」計劃內說明，委託單位要求今年不再贅述。②除了經濟外交之</p>

⁵²³ 一為短期目標：即積極推動貿易投資便利化進程，確定經貿合作優先領域付諸實施；二為中期目標：即於2010年前共同努力制訂穩定、可預見和透明之規則和方式，實施貿易投資便利化；三為長期目標，即在2020年之前，為貿易投資創造有利條件，以逐步實現區域內商品、資本、服務與技術之自由流動。

⁵²⁴ 本報告並未將「上合組織」完全等同於「絲綢之路經濟帶」。

⁵²⁵ 本報告並未探討週邊國家對於「一帶一路」的影響。

<p>(2)雖然中共官員在出訪時，往往將許多與他國的經濟合作項目納入「一帶一路」之範疇，但這是否是一種「先架骨後填肉」的作法？是否顯示「一帶一路」政策的整體規劃有所不足？是否只是「且戰且走」？而許多中共與他國的經濟合作項目，早在「一帶一路」提出前就已經規劃與實施，最後似乎只是為了豐富「一帶一路」的成果，而將其納入「一帶一路」的範疇，這是否是「一帶一路」政策的問題？</p> <p>(3)在第三章第一節探討亞投行與「一帶一路」，但究竟兩者有哪些具體的整合關係，探討太少，大多是描述亞投行的發展歷程。試問，投資亞投行的國家要如何參與「一帶一路」？有無具體規範？</p> <p>(4)在第三章第一節探討「一帶一路」與FTA，本計畫提出兩者是「相輔相成」的關係，但如何相輔相成？中共是想藉由「一帶一路」來增加與其他國家簽訂FTA？還是想建構成自由貿易區？有哪些具體證明嗎？事實上，「一帶一路」並非一個實體的機制，也不是一個國際組織，僅僅是合作發展的理念和倡議，要如何推動成立自由貿易區？</p> <p>(5)在第四章有關我國參加「一帶一路」之機會與風險，應該依據不同產業來進行說明。</p>	<p>外，該政策亦是大陸政治外交的一環，其官方口號是「成熟一個做一個」，確實與委員指出的「且戰且走」類似。</p> <p>(3)在第三章第一節首頁的第一段已補充說明。對於二者之間動態且開放的模糊關係，目前尚無文件具體規範，有待後續再觀察。</p> <p>(4)委員似對報告的內容有誤解，請參考「審查委員2」所提出兩個層面的分析，本報告已於第三章第二節的「壹」新增第三段來補充說明。</p> <p>(5)委員似對報告的內容有誤解，本報告的第四章第三節，就是跟據不同產業的評估意見來進行說明。</p>
<p>3.研究發現或結論：</p> <p>(1)當前的「一帶一路」中的「絲綢之路經濟帶」，是以中亞國家為主要參與者，而這些中亞國家早年都是蘇聯的附庸國，直到今天與俄羅斯的關係也非常密切，因此如果中共不斷藉由「一帶一路」來拉攏中亞國家，是否引發俄羅斯的疑慮。</p> <p>(2)當北京希望發展「一帶一路」，但其霸權形象卻可能成為最大的阻礙，其中特別是東南亞國家始終憂慮中共在南海的擴張。因此，習近平對外的強硬，面臨了相當程度的調整壓力。習近平希望推動「21世紀海上絲綢之路」，如果與東南</p>	<p>(1)大陸與俄羅斯之關係今非昔比，已在第二章第二節「肆」分析指出，大陸聯合俄羅斯之勢日益形成。</p> <p>(2)委員的觀點與本報告的分析類似，請參考摘要「二」之「(二)」段落的分析。</p>

亞國家的關係不睦，加上美、日兩國的制肘，恐怕難以達成。	
委員審查意見 4	中經院答覆
1.第 72 頁：有關 ECFA 協商進程，其中 2011 年 1 月 1 日係全面實施 ECFA 貨品貿易及服務貿易早期收穫計畫。服務貿易協議及爭端解決協議係自 2011 年 2 月 22 日兩岸經濟合作委員會第 1 次例會宣布啟動協商。另「服務業貿易協議」用語應改為「服務貿易協議」。	已修改原第 72 頁，乃表 3-2-1。
2.第 73 頁：有關大陸推動 FTA 對雙邊貿易之效應，本文係以 FTA 簽署日做為評估基準，由於協議效益係始於生效日，建議以生效日做為評估基準。	感謝委員的建議，本報告會這樣處理，是為了延長觀察期、益於研究。因為若以「生效日」做為評估基準，則會縮短觀察期。
3.第 77、78 頁：有關註 292 及 293，說明因中國大陸與香港、澳門及臺灣所簽署者，與一般意義之 FTA 較不同，故將大陸與香港、澳門與臺灣之經貿往來，列屬「其他」類別一節，倘就貨品及服務貿易開放情形而論，中國大陸與香港、澳門及臺灣之 FTA 與一般 FTA 相仿，文字建議再酌。	感謝委員的建議，已補充文字說明於原註 292 及 293（第三章第二節的「參」）。本報告會這樣處理，是為了延續該節「貳」的分析邏輯，因為大陸對於與港澳及臺灣簽署 FTA 之動機，與一般意義之 FTA 較不同。
4.第 91 頁：有關在兩岸貿易上，臺灣自大陸進口面受益於 ECFA 效應之正影響較明顯，我方較關注之臺灣對大陸出口面自執行 ECFA 以來，其正面效應卻不太明顯乙節，查自 100 年 1 月 1 日迄今，我方出口 ECFA 早期收穫清單產品至中國大陸節省之關稅，均大於中國大陸出口至臺灣所節省之關稅，爰該論述建議再酌。	感謝委員的建議，於原 91 頁，乃第三章第三節「貳」的「一」第二段。已對該論述有新增清楚定義 ⁵²⁶ ，並也補充說明（ECFA 早收清單節省關稅之效益）。
5.第 122 頁：有關我國已與全球 100 多個國家互免簽證，不少國內旅遊業者預期，參與「一帶一路」將有因此拓展相關地區業務的機會一節，吸引一帶一路國家來臺觀光，似非參與一帶一路所能帶來之商機，此論述建議再酌。	已刪除這些文字，原是引用媒體報導之說法。
6.第 144 頁：有關國內業者對一帶一路對	感謝委員的建議，於原 144 頁，乃第五

⁵²⁶ 若由成長趨勢來觀察，該論述成立。

<p>其影響之看法，作者分為「認為現在或未來，能直接或間接由『一帶一路』發展過程中受益者」及「認為『一帶一路』之商機不明朗，可能是『看得到吃不到』者」，建議參考摘要簡單列出具體業別，以及簡要理由。</p>	<p>章第一節「參」的「三」最後處，已新增表格（表 5-1-1、表 5-1-2）補充。</p>
<p>委員審查意見 5</p>	<p>中經院答覆</p>
<p>1.研究架構：有關報告第 99 頁及第 120 頁風險與機會部分，分別以學者及業者評述「一帶一路」對我經濟和產業之影響，因內容性質相近，建議加以整併。</p>	<p>由於第 99 頁（整體性分析）並非僅是學者之評述，亦包括對整體機會與風險之探討，並不宜與第 120 頁（我業者參與之機會及風險）整併。</p>
<p>2.資料分析：表 3-1-1 及表 3-1-2 有關「一帶一路」和「亞投行」之進展，建議以附錄形式置於報告文末，以利讀者參閱。</p>	<p>已搬移至附錄 2-1、2-2。</p>
<p>3.研究發現或結論：</p> <p>(1)據報告第四章第二節研究發現，臺灣對「一帶」沿線國家之投資與貿易遠遠不如「一路」沿線國家，此亦代表我臺商因地緣關係相對不重視大陸西部區域，惟第五章第二節之二中，卻建議我政府應重視大陸「西部大開發的升級版」對我臺商之吸引，對此，宜請研究單位補強論述。</p> <p>(2)中國大陸透過投入龐大資金推動「一帶一路」沿線國家陸運、海運、空運等互通互聯基礎建設，企圖打造一個高度依存中國大陸市場的經濟體。當中，主要戰略意涵即在透過跨境經貿合作區，將低階及勞力密集產業移轉至東協國家，以期建立中國大陸為技術供應者，東協國家為協力廠商之價值供應鏈分工體系。基此，請研究單位補強東協—中國大陸的產業供應鏈分工體系內容與發展趨勢及對我國之影響與因應。</p>	<p>(1)本研究的邏輯是在指出，雖然臺商因地緣關係相對不重視大陸西部地區，然而，在東部沿海地區經營成本提高與大陸官方優惠政策鼓勵下，未來西部地區對臺商之吸引力可能今非昔比，因此，建議我政府應及時重視其發展動態。第五章第二節之「二」亦提到，大陸官方除了積極以「梯度轉移」優惠政策，鼓勵與宣導向中西部轉移，未來有可能同時引入「一帶一路」的資源改善中西部基礎設施。這樣一來，因為發展前景可期，甚可能會受到原本想自大陸向外轉移的廠商歡迎，包括臺商。</p> <p>(2)由於「東協—中國大陸的產業供應鏈分工體系內容與發展趨勢及對我國之影響與因應」議題，並非本計畫的討論點，謝謝委員對後續研究的建議。</p>
<p>4.其它：</p> <p>(1)報告多處資料分析重複，如第 113 頁第 1 段及第 3 段內容，請修正。</p> <p>(2)建議各章節之標題能更加精簡。</p>	<p>(1)已刪除第 3 段。其實第 1 段是綜合性總結，第 3 段是屬於逐年式比較。</p> <p>(2)由於各標題得有「一帶一路」這 6 個字元，真的不易精簡。</p>