

從「一帶一路」與「亞洲基礎設施投資銀行」 分析中國經濟版圖擴張之挑戰與效益

邱素津

建國科技大學國際企業系講師

中國天津財經大學會計博士

趙永祥^{*1}

南華大學財務金融學系暨財管所助理教授

國立雲林科技大學管理所博士

摘要

「一帶一路」不是一個實體和機制，而是合作發展的理念和倡議，是依靠中國與有關國家和地區既有的雙多邊機制，藉助既有的、行之有效的區域合作平台，「一帶一路」橫跨亞歐非，沿線涉及 64 個國家、44 億人口，基礎建設規模相當可觀，每年約需投入 1 兆美元，加上沿線貿易總額至少 1-2 億美元，已成為各國虎視眈眈的投資標的，也是為何「亞洲基礎設施投資銀行」（以下簡稱亞投行）能吸引 50 多個國家搶先參與的誘因。「亞投行」和「一帶一路」在推動基礎建設過程所衍生出來的商機十分可觀，台灣擁有產業技術實力的企業，即可藉由加入亞投行參與「一帶一路」建設，筆者認為，這也是台灣經濟要「翻轉」的大好機會。「一帶一路」的構想及其規劃，由於政策自提出至今不過短短一年多，總體戰略構想在十三五計畫之中是一項重要的戰略，一帶一路可謂中國帶來宏觀的效益，主要有因應中國大陸新一輪改革開放及平衡區域發展、「一帶一路」戰略可成為擴大中西部開放、打造中西部經濟升級版的重要引擎與消化過剩產能同時促進中國大陸產業升級轉型。尤其「一帶一路」在「亞投行」龐大金融支撐下，將進一步推進亞歐區域聯結，必然牽動現有兩岸經貿投資關係，也將衝擊台灣企業的對外發展。隨著「一帶一路」戰略揭開序幕，中國大陸資本向外輸出的全球化戰略也隨之啟動。其中亞投行、絲路基金等正是中國大陸向全亞洲進行資本輸出的戰略性平台，但投資標的主要鎖定那些市場機制尚未充分建立、國內政治制度尚不穩定的新興市場國家，投資風險原本就已偏高。本研究將深度剖析台灣參加「亞投行」之好處與對台灣未來經濟發展之可能影響，與「一帶一路」對台灣經濟發展的商機和挑戰與對國內產業界可能帶來的影響進行分析。

關鍵詞：亞投行、一帶一路、中國、投資風險、台灣經濟發展

¹ 通訊作者：趙永祥，南華大學財務金融學系暨財管所助理教授

Asian Infrastructure Investment Bank and One Belt One Road Strategy to Investigate China Overseas Expansion and the Impact on Taiwan's Economic Development

Shu-Jin Chiou

Lecturer, Department of International Business Administration

Chienkou Technology University

Yuang- Shiang Chao

Assistant Professor, Department of Finance, Nan Hua University

Abstract

The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) is a proposed [international financial institution](#) which is focused on supporting infrastructure construction in the Asia-Pacific region. The bank was proposed as an initiative by the government of China and supported by 37 regional and 20 non-regional members Prospective Founding Members, 53 of which have signed the Articles of Agreement that form the legal basis for the proposed bank. With massive \$4 trillion currency reserves, China wants to not only purchase the good will of its many neighbors by lavishing multi-billion infrastructure projects, but it also wants to find more sustainable and tangible opportunities to invest its huge foreign exchange cache. China has stepped closer to claiming full-fledged economic leadership in Asia by officially launching the AIIB, which has been the centerpiece of the Xi administration's efforts to enhance Beijing's influence. The AIIB is part of Xi's "Peripheral Diplomacy", which it announced in October 2013 in an effort to win the favor of neighboring countries estranged by China's territorial expansionism. AIIB and One Belt One Road (OBOR) are the two engines in promoting the process of infrastructure which are embedded good opportunities to expand China overseas expansion very progressively.

This research discusses about the background of “One Road, One Belt” and AIIB and analyzes deeply its strategic purpose, further the attitudes toward AIIB and “One Road, One Belt” of each country and the importance and influences of these two strategies. For the past few years, Taiwan has the technical strength, and can be enhanced her power to enter into wider Asian market via AIIB and OBOR. It's a good opportunity to "flip" Asian market form Taiwan's future economic development.

Keywords : Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), One Belt One Road (OBOR), Investment Risk, Taiwan Economic Development

壹、前言與研究背景

自從大陸國家主席習近平於 2013 年提出絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路（簡稱「一帶一路」）構想後，2014 年中共中央財經領導小組會議決定加快建設「一帶一路」，以利擴大和深化對外開放²。為提供「一帶一路」的融資支撐，大陸除成立類似國家主權基金的絲路基金之外，也主導籌建亞洲基礎設施投資銀行³（簡稱亞投行）。去年習近平在亞信高峰會上發言強調，大陸將同各國加快推進「一帶一路」建設，應儘早啟動亞投行，更加深入參與區域合作進程⁴。另根據清華-卡內基全球政策中心的看法，未來絲路基金和亞投行都將集中向「一帶一路」沿線國家及其他面臨基礎設施瓶頸的開發中國家進行投資，以實現互聯互通，推動地區經濟一體化⁵，也是中國大陸推動「一帶一路」的主要核心思維。

中國大陸為促使「一帶一路」紮實地向前推進，2015 年 3 月博鰲亞洲論壇年會期間，大陸國家發改委、外交部、商務部聯合發布了「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」，這是第一份關於「一帶一路」⁶的政府白皮書，也是具有戰略性規劃的文件。當前中國大陸已組建「一帶一路」建設小組，由國務院副總理張高麗擔任組長，並設有 4 名副組長，分別為中共中央政策研究室主任王滬寧、國務院副總理汪洋、兩位國務委員楊晶和楊潔篪。由於張高麗是中共中央深化改革組的副組長，王滬寧是深化改革組的辦公室主任，預期該建設小組將在深化改革組的直接領導下，落實跨區域互聯互通構想，也將在全球經濟低速增長的挑戰和大陸轉換成長方式的趨動下，推動大陸中西部地區更深參與全球分工，有效發揮區位比較優勢。這也是大陸推動「一帶一路」的重要核心思維。中國國家主席習近平 2015 年 3 月 28 日在博鰲論壇上發表演講重點，筆者整理其重點並提出重要評論。

1. 中國國家主席習近平勾勒了有關亞洲安全和經濟新秩序的構想，提出要把中國的繁榮與合作惠及整個亞洲地區。習近平在 2015 年 3 月 28 日在博鰲論壇上發表演講，

² 中國國家主席習近平於 2014 年 11 月 6 日主持召開中央財經領導小組第八次會議發表講話，要求加快推進絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設。

³ 亞洲基礎設施投資銀行（英語：Asian Infrastructure Investment Bank，縮寫：AIIB），簡稱亞投行，是一個願意向亞洲國家和地區的基礎設施建設提供資金支持的政府間性質的亞洲區域多邊開發機構，成立的目的是促進亞洲區域的互聯互通建設和經濟一體化的進程，並且加大中國與其他亞洲國家和地區的合作力度。總部設在中國北京，法定資本為 1,000 億美元。

⁴ 中國國家主席習近平於 2014 年 5 月 21 日在亞洲相互協作與信任措施會議第四次峰會上，以「積極樹立亞洲安全觀 共創安全合作新局面」的講話。

⁵ 「新金融開發機構展望」，龐珣，《中國投資》，2015 年 3 月 4 日。

⁶ 所謂一帶一路指「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」。

一帶一路（英文：One Belt And One Road，縮寫：OBAOR；或稱 One Belt One Road，縮寫：OBOR；或稱 Belt And Road，縮寫：BAR）是「絲綢之路經濟帶」（一帶）和「21 世紀海上絲綢之路」（一路）的簡稱，是由中共中央總書記習近平於 2013 年 9 月和 10 月分別提出的經濟合作概念，屬於跨國經濟帶。中國國務院總理李克強在亞洲和歐洲訪問時進一步推廣，並寫進總理政府工作報告中，成為中國對外的主要經濟戰略。一帶一路一度被稱為「中國版馬歇爾計劃」，惟有《人民日報》評論員否認此說法。

一帶一路不是一個實體和機制，而是合作發展的理念和倡議，是依靠中國與有關國家和地區既有的雙邊機制，藉助既有的、行之有效的區域合作平台，旨在借用古代「絲綢之路」的歷史符號，高舉和平發展的旗幟，主動地發展與沿線國家和地區的經濟合作夥伴關係，共同打造政治互信、經濟融合、文化包容的利益共同體、命運共同體和責任共同體。

稱中國是一個合作夥伴，願意“共同營造對亞洲、對世界都更為有利的地區秩序”。他重點提到了由中國牽頭的亞洲基礎設施投資銀行（簡稱：亞投行）等多項舉措，這些舉措旨在向鐵路、港口等開發項目提供數千億美元融資，推進亞洲經濟一體化。

2.在長達 30 分鐘的演講中，習近平強調中國的這一構想雖然以亞洲為中心，但也歡迎全球各國的參與。他很小心地沒有把中國放在新秩序的中心地位，儘管一些亞洲政治家和安全專家此前警告說中國可能這麼做。

3.中國國家主席習近平表示，鑒於中國的體量，中國自然會發揮更大作用。習近平在博鰲亞洲論壇上表示，作為大國，意味著對地區和世界和平與發展的更大責任，而不是對地區和國際事務的更大壟斷。博鰲亞洲論壇由中國主辦，每年一度在中國海濱小鎮博鰲舉行。

4.習近平在博鰲的演講再次清楚地表明，中國政府計劃利用中國的崛起重塑亞洲地區經濟和安全格局。而這將改變最近幾十年中國政府基本上是在美國和西方國家主導的國際體系內行事的狀況。中國重塑亞洲計劃的重點是中國牽頭的亞投行和一帶一路計劃。

貳、「一帶一路」擴大區域經濟版圖主要戰略思維

習近平在博鰲的演講再次清楚地表明，中國政府計劃利用中國的崛起重塑亞洲地區經濟和安全格局。而這將改變最近幾十年中國政府基本上是在美國和西方國家主導的國際體系內行事的狀況。中國重塑亞洲計劃的重點是中國牽頭的亞投行和一帶一路計劃。

一、「一帶一路」和互聯互通是相輔相成之關連

中國國家主席習近平於 2014 年 11 月在北京召開的「加強互聯互通夥伴關係」東道主夥伴對話會上的講話即指出，「一帶一路」和互聯互通是相容相近、相輔相成的，如果將「一帶一路」比喻為亞洲飛騰的兩隻翅膀，那麼互聯互通就是兩隻翅膀的血脈經絡。他還強調，「一帶一路」已進入務實合作階段，今後應以亞洲國家為重點方向，率先實現亞洲互聯互通；以經濟走廊為依托，建立亞洲互聯互通的基本框架；以交通基礎設施為突破，實現亞洲互聯互通的早期收穫；以建設融資平台為抓手，打破亞洲互聯互通的瓶頸；以人文交流為紐帶，奮實亞洲互聯互通的社會根基⁷。在同一場合，習近平宣布大陸將出資 400 億美元成立絲路基金，為「一帶一路」沿線國家基礎設施、資源開發、產業合作和金融合作等與互聯互通有關項目提供投融資支持。絲路基金是開放的，可以根據地區、行業或者項目類型設立子基金，並歡迎亞洲區域內的投資者積極參與。此外，「一帶一路」建設的資金融通管道，還有亞投行和金磚國家開發銀行，及還在運作籌建的上海合作組織融資機構⁸。

⁷ 習近平在「加強互聯互通夥伴關係」東道主夥伴對話會上的講話。2014 年 11 月 8 日，北京釣魚台國賓館。

⁸ 「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」，中國國家發改委、外交部、商務部聯合發布，2015 年 3 月 28 日。

二、「一帶一路」主要的經濟發展戰略

外界常從政治外交謀略來解讀大陸的「一帶一路」戰略企圖，但本文則認為「一帶一路」的經濟發展戰略相對突出，更值得探討和研析。因為大陸發布的「一帶一路」願景與行動文件已開宗明義宣稱，共建「一帶一路」旨在促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合，推動沿線各國實現經濟政策協調，開展更大範圍、更高水平、更深層次的區域合作，共同打造開放、包容、均衡、普惠的區域經濟合作架構⁹。

中國商務部也把「一帶一路」定調為大陸第 3 次改革開放戰略。據實際參與研究「一帶一路」戰略的商務部原副部長魏建國的說法，大陸第 1 次改革開放是鄧小平提出的建設經濟特區，第 2 次改革開放是 2001 年加入世貿組織（WTO），第 3 次改革開放是習近平的「一帶一路」戰略，它是在前兩次基礎上更大的開放，是高層次、高水平、高質量的開放¹⁰。在大陸推動第 3 次改革開放下，「一帶一路」更扮演因應全球經濟低速增長的挑戰，推進大陸中西部地區更深參與全球分工的重要使命。大陸國務院發展研究中心發展戰略和區域經濟研究部研究室副主任何建武即表示，在當前全球經濟低速增長，以及大陸工業化趨於完成的大背景下，中西部和東北部這兩個更多依靠資源和重化工業的區域，其經濟發展必然受到很大限制，所以「一帶一路」戰略正好有助中西部地區更深參與全球分工，掌握機先，從而在全球價值鏈的競爭中獲得更多收益，以及有利於中西部利用「一帶一路」建設，更加突顯過去很多產業從東部地區移轉的既有優勢，也能夠促進潛在的比較優勢轉化為真實優勢¹¹。

三、「一帶一路」建設的發展路徑圖

習近平在今年博鰲亞洲論壇上正式宣布：經各方努力，「一帶一路」建設願景與行動文件已制定。而國家發改委、外交部、商務部在國務院授權下發布了上述文件，標誌著「一帶一路」步入全面推進階段。「一帶一路」建設堅持共商、共建、共享原則，積極推進沿線國家發展戰略的相互對接。特別是堅持開放合作，不限於古代絲綢之路的範圍，各國和國際、地區組織均可參與，同時堅持遵循市場規律和國際通行原則，充分發揮市場在資源配置中的決定性作用和各類企業的主體作用¹²。「一帶一路」的框架思路很明確，兩線鋪展，合作重點礎政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通。

2014 年年底，中國國務院總理李克強至哈薩克，表示雙方在「互聯互通」早有基礎成就，對於「一帶一路」的構想也都相當有默契與共識，認為陸上絲路是體現「互惠共贏」的精神。而其他「一帶一路」的周邊國家，例如中亞、西亞、非洲等國家，也幾乎都是蘊藏豐富能源、礦產資源的國家，若中國藉此機會協助該些國家興建基礎建設，換取資源合作關係的建立，則絕會獲得雙贏的局面。因「一帶一路」沿線區域

⁹ 中國國家主席習近平於 2014 年 5 月 21 日在亞洲相互協作與信任措施會議第四次峰會上，以「積極樹立亞洲安全觀 共創安全合作新局面」的講話。

¹⁰ 「商務部原副部長：一帶一路確定第三次改革開放戰略」，商務部原副部長、中國國際經濟交流中心副理事長兼秘書長魏建國接受《21 世紀》訪問，中國商務新聞網，2015 年 4 月 4 日。

¹¹ 「何建武：“一帶一路”為我們提供三個機遇」，紫光閣網，2015 年 3 月 30 日。

¹² 同註 3。

不同層次的合作機制繁多，有雙邊合作、多邊合作和一些區域性國際論壇，所以如何處理好「一帶一路」與眾多現有合作機制的關係很重要。另外，大陸本身也已明確安排西北和東北地區、西南地區、沿海和港澳台地區、內陸地區的開放型態，並承諾將為台灣地區參與「一帶一路」建設做出妥善安排。同時，也將與自由貿易區（簡稱自貿區）戰略對接，包括大陸的四大自貿區，以及對外簽署的各式自貿協定。當前中國大陸正在逐漸鞏固立足周邊、輻射「一帶一路」、面向全球自貿區網絡¹³。

（一）「一帶一路」建設兩線鋪展

從地圖來看，「一帶一路」貫穿亞歐大陸，東邊連接亞太經濟圈，西邊進入歐洲經濟圈，中間廣大腹地國家經濟發展潛力巨大。在「一帶」方面，陸上依托國際大通道，以沿線中心城市為支撐，以重點經貿產業園區為合作平台，共同打造新亞歐大陸橋，以及中蒙俄、中國-中亞-西亞、中國-中南半島等國際經濟合作走廊。而在「一路」方面，海上以重點港口為節點，共同建設通暢安全高效的運輸大通道。其中，中國-巴基斯坦、孟加拉-中國-印度-緬甸等經濟走廊與推進「一帶一路」建設關聯緊密，將進一步推動合作。共建「一帶一路」將致力於亞歐大陸及附近海洋的互聯互通，建立和加強沿線各國互聯互通夥伴關係，以及構建全方位、多層次、複合型的互聯互通網絡，最後實現沿線各國多元、自主、平衡、可持續的發展。另外，互聯互通項目還將推動沿線各國發展戰略的對接與耦合，發展區域內市場的潛力，促進投資和消費，創造需求和就業，增進沿線各國人民的人文交流與文明互鑒，讓各國人民相逢相識、互信互敬，共享和諧、安寧、富裕的生活。

（二）「一帶一路」建設的合作重點和合作機制

「一帶一路」建設不是要替代現有地區合作機制和倡議，而是要在已有基礎上，推動沿線國家發展戰略相互對接、優勢互補¹⁴。

在合作重點方面，將以沿線各國基礎設施建設的互聯互通為突破口，以產業合作、產能合作為重點。因為深化產業合作既契合沿線國家實現工業化訴求，又可帶動大陸的產業結構優化升級，是促進與沿線國家經濟深度融合的重要途徑。另外，還將推動亞洲債券市場開放和發展，籌建亞投行、金磚國家開發銀行，建立上海合作組織等融資機構，加快絲路基金組建營運，以作為「一帶一路」的融資平台。

在合作機制方面，「一帶一路」將加強雙邊合作、開展多層次、多渠道溝通磋商，推動雙邊關係全面發展。同時，也將強化多邊合作機制作用，發揮上海合作組織、中國-東協自貿區、亞太經合會、亞歐會議、中國-海合會戰略對話、大湄公河區域經濟合作、中亞區域經濟合作等現有多邊合作機制作用。另外，將繼續發揮沿線各國區域、次區域相關國際論壇和展覽會，以及博鰲亞洲論壇、中國-東盟博覽會、歐亞經濟論壇等的建設性作用。

（三）全國各省區都將與「一帶一路」對接

¹³ 「加強“一帶一路”與自貿區戰略對接」，經濟日報、中國經濟網，2015年3月24日。

¹⁴ 「5句話讀懂“一帶一路”路線圖」，人民日報客戶端，2015年3月29日。

「一帶一路」涉及的大陸省份被分為四個地區，亦即西北和東北地區、西南地區、沿海和港澳台地區、內陸地區，以及兩大重心，譬如新疆定位為絲綢之路經濟帶核心區，將深化與中亞、南亞、西亞等國家交流合作。與之相呼應的，則是支持福建建設海上絲綢之路核心區，打造福建海峽藍色經濟試驗區作用。大陸中央已要求全國各省區在今年 9 月完成與「一帶一路」對接的方案，最晚在 2015 年 10 月必須完成對街。顯然，「一帶一路」已不存在哪個省區缺席的問題¹⁵。「一帶一路」（特別是海上絲綢之路）建設的排頭兵和主力軍主要會著眼在以上海、天津、廣州和福州為代表的沿海城市。至於廣西因特殊地理位置，使之成為銜接「一帶」和「一路」的重要門戶。另外，「一帶一路」願景與行動文件還強調要發揮海外僑胞，以及香港和澳門特別行政區獨特優勢作用，應積極參與和助力「一帶一路」建設。當中也特別提及「為台灣地區參與“一帶一路”建設作出妥善安排」，但並未見具體的內容，恐須等待兩岸再進一步磋商。

(四)「一帶一路」將與自貿區戰略對接

「一帶一路」願景與行動文件也提及，要加快推進上海自貿區建設，目前上海已制定了貫徹「一帶一路」戰略實施意見，擬在今年 5 月上報國家有關部委並實施。天津也打出「一帶一路」新支點城市的定位，將發展為亞歐大陸橋東部起點，以及中蒙俄經濟走廊主要節點和海上合作戰略支點¹⁶。廣東對接「一帶一路」戰略已經完成，不久將對外公布。福建自貿區也開始規劃如何與海上絲綢之路對接，因為最近中央電視台公布的「一帶一路」版圖，首次加入由南海延伸到南太平洋的路線（即南線），即以福建為海上絲綢之路核心區。

除對接國內的自貿區之外，「一帶一路」也要對接沿線與大陸簽署或將簽署的自貿區協定。這類協定數量在增加中，可能出現各種規則、標準的重疊與交叉，大陸方面已開始探索務實的對接方式和合作機制。例如作為俄羅斯-哈薩克-白俄羅斯關稅同盟的升級版的歐亞經濟聯盟，也將作為「一帶一路」重要節點，由於該聯盟成員國和潛在加入國都屬於絲綢之路經濟帶的主要成員國，各方利益存在巨大互補支撐需求，但也可能產生摩擦，必須再磋商解決¹⁷。

四、一帶一路的主要戰略思維

(一)過去的大型商品主要皆透過貨櫃、航運進口，若陸路加入此運輸路線，將可大幅減短運送時間。（註：從德國杜伊斯堡港口海運貨物至中國須 40 天，而透過鐵路只需 15 天。）

(二)中國可藉此機會加強西部的發展與建設，解決長期沿海與內陸各省發展不均衡的問題。

¹⁵ 「地方與“一帶一路”銜接方案最晚 10 月完成」，第一財經網，2015 年 4 月 10 日。

¹⁶ 「地方銜接對接“一帶一路” 天津將打造新支點城市」，21 世紀經濟報導、中國商務新聞網，2015 年 3 月 17 日。

¹⁷ 「周密：歐亞經濟聯盟，“一帶一路”的重要節點」，商務部研究院世界經濟研究所研究院員周密，《世界知識》，2015 年 2 月號。

(三)中國可藉此機會將經濟與貿易延伸至歐陸，亦有利於推廣人民幣積極走向國際化。

(四)「一帶一路」得以帶領中國走向亞太區龍頭的重要寶座，舉近期熱門的經貿合作為例，看看中國為何需要這個亞太區霸主的地位。

參、「一帶一路」對中國經濟版圖擴張之挑戰與效益

一、一帶一路戰略之挑戰：需注意之問題及對策

儘管大陸 GDP 已位居世界第二，但大陸國內還存在諸多短期內無法解決的問題，儘管中國人大多數錢袋鼓了，但國民整體素質離發達國家的水平還相差甚遠。這些軟實力不可能在短時間內迅速提升，並將成為影響中國崛起不可忽視的巨大因素。儘管亞投行目前已擁有 57 個意向創始成員國。但是，如果資金、組織以及治理問題不能得到切實有效的解決，亞投行將成為新的一項「爛尾」工程，其象徵意義將會大大超過其本身的實際意義。許多國家將不會繼續投資，甚至會撤資。

一帶一路經中亞、到中東、俄羅斯和歐洲，這條現代絲綢之路將連接起 65 個國家和 44 億人口。一帶一路最終將中國大陸與印度洋、東非、紅海以及地中海相連結。這些目標的實現完全取決於大陸日益增長的海上力量，但軍事力量能否與之相匹配不能不引起大陸高層的關注，如果安全沒有跟上，很可能導致血本無歸。

茲分析一帶一路戰略需關注之問題及對策：

(一)一帶一路戰略需要智慧地處理好與美國的關係

中國發展“一帶一路”的戰略就是將歐亞大陸通道和海上通道進行整合，最終實現亞洲國家之間，亞歐國家之間的聯合發展。因此，中國“一帶一路”的戰略對於世界老大的美國來說肯定是心有戚戚的。美國顯然不希望中國借助“陸上絲綢之路經濟帶”將整個歐亞大陸整合起來，因為團結為一體的歐亞大陸整體實力將超過美國；另外，中國的“海上絲綢之路”戰略，也將明顯影響美國的海洋實力和海洋霸權。這顯然讓美國高調“重返亞太”遭到嚴重打擊，所以我國必須面對允不允許美國的介入“一帶一路”的問題。因此，從現實出發，雖然美國目前將中國排除在 TPP、TTIP 外，但中國如需要順利推進“一帶一路”戰略的實施，就不能不考慮美國的反應以其利益，為美國預留一席，以防止其對我戰略實施的不斷騷擾。但是中美合作一定要建立在美國應該拋棄從冷戰時期延續下來的意識形態的歧視，放棄潛意識中依然存留的對於中國的不信任和敵視。三年前，基辛格在《中國論》中就曾表示中美應該彼此合作，並提出了“太平洋共同體”的概念，包容的中國顯然是可以接受的，習近平主席也說過“太平洋很大，可以容得下中美兩國”。但是，中國應該讓美國明白和接受“太平洋共同體”不能由美日主導，中美應平等主導。此外，美國還構建了“大西洋共同體”。因此，中國想與之抗衡必須還要與歐亞大陸的眾多國家平等互利地構建“歐亞共同體”，使得中國也處於兩個共同體的中間，才能實現與美國的抗衡。

(二)一帶一路戰略必須妥善處理好與伊斯蘭國家之間關係

由於“一帶一路”並不是純粹的經貿戰略，更重要的是，我們需要通過“一帶一路”經貿合作，架起文化溝通的橋樑。這關乎中國的長遠利益。然而，在一帶一路沿線的廣大區域我們將與悠久而強大的伊斯蘭文明進行交流和磨合，如何求同存異，取得共識，攜手共進是推進一帶一路戰略的關鍵。正如習近平主席所言：“志同道合，是夥伴。求同存異，也是夥伴。朋友多了，路才好走。”只要我們與伊斯蘭國家之間通過坦誠深入溝通，增信釋疑；秉持“和而不同”理念，尊重彼此對發展道路的選擇；堅持互利合作，充分發揮各自優勢，促進共同發展，就一定能夠共同做大亞太發展的蛋糕，共同促進亞太大繁榮。

(三)需妥善把握“一帶一路”話語體系

“一帶一路”建設的障礙和不確定因素除了主要來自美國及親美國家之外，俄羅斯和沿線有關國家的疑慮我們也不得不考慮。尤其是作為落寞的大國俄羅斯，雖然作為受益方，但是對中國的這一構想對其傳統勢力範圍帶來的影響還是有所疑慮。我們必須在宣傳“一帶一路”戰略時妥善把握話語體系，“一帶一路”不是“中國經濟擴張”，也不是“中國一家獨大”，更不是謀求海洋霸權，不謀求地區事務主導權和勢力範圍。我們在對“一帶一路”構想的宣傳和合作時候，應該儘量使用柔性化語言，避免政治色彩過濃或者軍事性詞語。真正貫徹習近平主席 APEC 講話中提到的，中國是要與其它國家一起共同建設互信、包容、合作、共贏的亞太夥伴關係。強調政治上相互信任尊重，經濟上平等互利共贏。而且要加快深化“一帶一路”的國別研究，與有關國家智庫構建合作網路，加大援外培訓、學術交流、政策研究、人才培養力度，增強“一帶一路”建設的智力和人才支撐。

二、中國一帶一路策略可預期見到之利益

中國的一帶一路策略除了能釋放國內產能過剩之壓力外，尚有其他下列可預期見到之利益，茲分析如下：

潛在效益一、「一帶一路」能利用中國產能過剩與閒置的資金解決中亞基礎建設不足的困境。

過去幾年，中國面臨工業化後期的嚴重問題——國內需求減緩、各項商品，如鋼鐵、平板玻璃、化學、太陽能板等產品都遭遇產能過剩的問題，另有一說是目前要在中國找到非產能過剩的產業反而相對困難，而即使企業擬降價外銷產品，也都會遭到外國貿易制裁（課徵反傾銷稅、反補貼稅）對待。

潛在效益二、「一帶一路」計畫得以一次滿足中國與周邊國家的需求。

中國國內的過剩產能以及多餘資金的壓力，得藉此出口獲得舒緩，而鄰近的中亞、西亞國家由於缺乏資金與自主發展經濟的機會，透過中國「一帶一路」的投資獲得基礎建設、經濟成長以及未來潛力無限的商機。

潛在效益三、陸上絲路是體現「互惠共贏」的精神。

根據美國能源資訊局（EIA）的統計，2013 年中國的石油進口量排名全球第二，且預計 2014 年將超越美國奪得全球第一，再加上近年來中國對天然氣的需求也大幅增長，自 2007 年進口量大於出口後，進口需求即不斷成長。中國對能源產品的國外依存度如此之高，可見其急需與能源生產國建立良好關係。過去中國除了與俄羅斯簽署 30 年的天然氣供應協議外，其也即將與哈薩克建立類同的合作關係，而這些合作關係充分彰顯能源合作對中國經濟發展與戰略利益的重要性。2014 年年底，中國國務院總理李克強至哈薩克，表示雙方在「互聯互通」早有基礎成就，對於「一帶一路」的構想也都相當有默契與共識，認為陸上絲路是體現「互惠共贏」的精神。而其他「一帶一路」的周邊國家，例如中亞、西亞、非洲等國家，也幾乎都是蘊藏豐富能源、礦產資源的國家，若中國藉此機會協助該些國家興建基礎建設，換取資源合作關係的建立，則絕會獲得雙贏的局面。

潛在效益四、過去的大型商品主要皆透過貨櫃、航運進口，若陸路加入此運輸路線，將可大幅減短運送時間。（說明：從德國杜伊斯堡港口海運貨物至中國須 40 天，而透過鐵路只需 15 天。）

潛在效益五、中國可藉此機會加強西部的發展與建設，解決長期沿海與內陸各省發展不均衡的問題。

潛在效益六、將經濟與貿易延伸至歐陸，有利於推廣人民幣走向國際化。

即「一帶一路」得以帶領中國走向亞太區龍頭的重要寶座，舉近期熱門的經貿合作為例，看看中國為何需要這個亞太區霸主之地位，茲分析其動機與背景如下：

一、近年來，美國與亞太區各國開啟 TPP 談判（全名：跨太平洋戰略經濟夥伴關係協議，The Trans-Pacific Partnership, TPP），談判成員國顧名思義囊括橫跨太平洋東西兩岸的北美、南美、東北亞、東南亞、大洋洲國家。此係由美國主導的經貿合作談判協議／組織，唯獨刻意排除中國（台韓有表達加入意願，有被 TPP 成員國納入考慮）。外界認為，TPP 除了經濟合作意涵之外，亦象徵著美國鞏固亞太的戰略，此呼應美國近些年來對亞太區的「再平衡（rebalancing）」政策。而由於美國政策的驅使，中國在這個鏈接亞太區各國的重要經貿合作談判場合裡，被刻意地孤立了。

二、另一個已經完成合作協議且中國具有主導地位的 RCEP 談判（東南亞區域全面經濟夥伴協定），則是由東協國家所主導的經貿協議，此係東協欲將六個東協+1 的協定一體化，成為東協+6 的自由貿易協定。不過，由於 RCEP 成員國的經貿發展程度不一，對於自由化的態度差異更大，因此談判進程較不樂觀，再加上 RCEP 主導國為東協十國，因此，中國目前已經是 RCEP 區域經濟組織之主要領導強國，並已經取得高程度談判的主導權。

肆、亞投行與「一帶一路」並行策略對重整歐亞金融版圖之分析

大陸籌建亞投行並非偶然，而是與推進「一帶一路」戰略息息相關。2014 年習近平在亞信高峰會作主旨發言時即曾強調，大陸將同各國加快推進「一帶一路」建設，應儘早啟動亞投行，更加深入參與區域合作進程。另外，由大陸成立的絲路基金，也

將作為「一帶一路」建設另一重要的金融支持¹⁸。屆時亞投行和絲路基金通過債券發行等資本市場工具敲動的資金，必以兆美元計算，將提供「一帶一路」建設有力支撐，因此，可以看出亞投行將是中國積極推動「一帶一路」的重要金融支撐¹⁹。

亞投行的業務定位為準商業性，初期將對主權國家的基礎建設項目提供主權貸款，也將設立信託基金，以應對不能提供主權信用擔保的項目，同時引入公私部門合作夥伴關係模式（PPP），並通過亞投行和相關國家出資，與私部門合理分擔風險和回報，甚至動員主權財富基金、養老金和私部門等更多社會資本，投入亞洲區域開發中國家的基礎建設。亞投行通過金融槓桿作用，其法定資本額 1,000 億美元應可放大 5~10 倍，就能創造出 5,000 億美元到 1 兆美元的資金支持規模，這對亞洲地區到 2020 年每年基礎設施投資需求高達約 8,000 億美元，無疑是很大力度的支持。（參閱圖二：絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路）

圖一
路上與

陸上絲路 人均GDP（單位：美元）		海上絲路 人均GDP（單位：美元）	
 中國	6,807	 越南	1,911
 哈薩克	13,610	 馬來西亞	10,538
 吉爾吉斯	1,263	 印尼	3,475
 烏茲別克	1,878	 印度	1,499
 塔吉克	1,037	 斯里蘭卡	3,280
 伊朗	4,763	 肯亞	1,246
 土耳其	10,972	 希臘	21,956
 俄羅斯	14,612	 義大利	35,926
 德國	46,269		
 荷蘭	50,793		
資料來源：世界銀行			

海上絲路可創造之人均 GDP

¹⁸ 「商務部智庫：探尋“一帶一路”上中國工程的新方向」，國際工程與勞務雜誌，2015 年 3 月 20 日。

¹⁹ 「管清友：中國即將迎接下一場資本盛宴」，民生證券研究院執行院長管清友，BWCHINESE 中文網，2015 年 3 月 24 日。



簡稱	一帶一路
創立時間	2014 年
性質	經濟帶
地位	籌建中
目標	區域合作

圖二 絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路

The Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road

伍、「一帶一路」的戰略意涵

綜觀「一帶一路」的構想及其規劃，由於政策自提出至今不過短短一年多，總體戰略構想在十三五計畫之中是一項重要的戰略，以「務實合作」為主要推動重點。依目前實質進程分析，具有以下戰略意涵：

一、因應中國大陸新一輪改革開放及平衡區域發展

過去幾年，中國大陸在經濟發展的表現亮眼，總體 GDP 躍居世界第二，超越日本，僅次於美國。但中國大陸過去經濟成長動能往往來自東部沿海，且更多強調於「引進來」，即透過市場開放吸引外資（主要是先進國家的外資），藉以驅動經濟成長。

根據中國大陸過去改革開放的經驗，可發現愈是開放之處，經濟表現即相對活躍。中國大陸的西部開發和中部崛起階段主要形成於 2000 年之後，相對於東部沿海起步晚約 20 年，此種東西部發展不平衡的問題，可能成為經濟能否持續且穩定發展的關鍵。

二、「一帶一路」戰略可成為擴大中西部開放、打造中西部經濟升級版的重要引擎

中西部地區占中國大陸國土面積的 80%，人口近 60%，但貿易值卻只占全國進出口的 14%，吸引外資的 17%，對外投資的 22%，GDP 也只有 1/3 左右。因此中西部要出現跳躍式的成長，有必要加快東部產能向中西部的轉移，並發揮中西部地區與鄰國

交流合作的潛力。因此有必要加快對外開放的速度，藉以形成驅動經濟成長的動力，強調「引進來」和「走出去」並重，不單與先進國家，也需和發展中國家都加強經濟合作。故中國大陸將此政策定位為提振經濟的「升級版」，希望透過「一帶一路」帶動新一輪對外開放，落實對外開放和改革發展的良性互動。在十八屆三中全會時已針對推動內陸沿邊開放提出重要指示，「一帶一路」戰略則可成為擴大中西部開放、打造中西部經濟升級版的重要引擎。

三、強化中國大陸在亞洲區域經濟整合的重要性

如前述，亞洲已成為帶動世界經濟成長的引擎，但也仍然面臨諸多問題。亞洲地區與歐盟和北美相比，區域內各國發展落差相當明顯，聯繫亦不緊密，交通基礎設施各自為政，要深化區域內的整合並不容易。同時，多數亞洲國家處於經濟轉型升級的關鍵階段，不但要適應經濟變化，也要力圖保持經濟的可持續成長，避免落入中等收入陷阱。中國大陸推動「一帶一路」戰略，有著向外拓展經貿版圖的雄心，策略上透過基礎設施建設和機制創新，有利於改善區域內和有關國家的經商營運環境。其次，「一帶一路」以中國大陸加強與周邊國家的合作為基礎，可以逐步形成連接東歐、西亞和東南亞的交通運輸網路，便利相關國家的經濟發展和人員往來，不僅鞏固其同中亞和東南亞的經貿關係，同時可望對阿拉伯、東歐國家甚至非洲等地區產生輻射作用。其結果有利於新的歐亞商貿通道和經濟發展帶的形成，擴大中國大陸的影響力，可謂一舉多得。

四、消化過剩產能同時促進中國大陸產業升級轉型

綜合而言，隨著中國大陸經濟的高速發展，結構性矛盾和新一輪的產能過剩已形成了新的壓力，同時歐美等先進國家對正在崛起的中國大陸虎視眈眈，不斷透過對貿易結構的調整及規則的重塑，試圖持續掌握全球經貿主導權，並形成限制中國大陸發展空間的手段。此刻中國大陸提出「一帶一路」的戰略構想，除了解決內部結構性問題，更是對外爭取經貿主導權的重要戰略。

此外，對於經濟已相當活絡的東部沿岸，「一帶一路」戰略可進一步促進東部地區產業的轉型升級和提振對外投資。尤其是東部地區經過 30 多年的率先對外開放，已形成了貿易驅動型的外向成長模式。目前多數企業面臨著經濟結構轉型和海外投資加快發展的新階段，因此透過加快與東南亞的互聯互通，對於促進企業產品結構的升級至關重要。

陸、「一帶一路」對台灣經濟發展之可能影響

「一帶一路」對台灣經濟發展可能造成的負面影響，係指台灣未參與「一帶一路」和亞投行的情況下才會發生，對台灣經濟發展，主要有以下幾項挑戰：

一、「一帶一路」將導致台灣中間產品出口大陸和相關市場的份額減少、甚至有被

替代的貿易危機

近幾年大陸勞工成本提高，轉移產業的需求更加迫切，「一帶一路」沿線國家必然會因大陸轉移產業而受惠，特別是在亞投行的加持下，隨著「一帶一路」建設進一步推進，海陸運輸和物流成本急遽下降，沿線國家極可能通過生產零組件而非完整產品的專業化和規模經濟來獲得可觀效益，並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分工格局則可能逐漸裂解，導致台灣中間產品出口大陸和國外相關市場的份額減少，最後則發生被替代的貿易危機。

二、「一帶一路」戰略的落實可能衍生新一波台商的「大陸熱」

若從投資回報率角度看，由於「一帶一路」建設的投資項目都建在國外，將能夠加快相關國家與大陸經濟融合，有利於大陸更便捷地從這些國家獲取資源品、能源品，也有利於大陸商品對這些國家輸出。而在此形勢快速發展之下，必然牽動兩岸既有的產業分工和經貿關係，甚至吸引更多台商赴大陸投資生產，並開闢「一帶一路」沿線國家地區新市場。這個發展過程，也可能衍生新一波台商「大陸熱」²⁰。

三、「一帶一路」可能在台灣的政經領域造成困擾

大陸方面似乎希望整合大陸、港澳台和海外華僑能共同參與「一帶一路」建設，並推助中華經濟圈，台灣在當前政治氛圍下恐難朝此一方向發展。另外，迄今大陸在法律政策上係把台商視為「外人」，使得台商在融資、稅務、環保和政府採購等方面的待遇都不如陸資企業。因此，台灣若不參與亞投行和「一帶一路」，而片面要求大陸給予台商國民待遇的開放，恐怕也有一定程度障礙。所以「一帶一路」議題可能會在台灣政經領域造成困擾。

四、「一帶一路」對台灣經濟的商機與挑戰

「一帶一路」對台灣的影響，不是立即的，而是逐漸加深的。同時，這之間有正面影響，也有負面影響。台灣從過去的十大建設、到後來的捷運、高鐵等建設技術、人才和經驗的積累，已因現階段經濟成長緩慢而產生閒置現象，「一帶一路」應是台灣基建產業的新出路。同時，亞投行並非援助性機構，堅持市場化原則和接軌國際的，未來也會從諸多可投資項目中選擇優質項目，以確保一定的投資回報率。所以，台灣參與亞投行，應不至於發生投入資金會成為壁紙的風險²¹。然而，英國經濟人智庫(EIU)則提醒，「一帶一路」涉及的國家眾多、資金巨大，因此有必要對目的國的風險進行正確評估。金融機構也必須先了解「一帶一路」沿線各國的各類風險，包括安全局勢、法律及監督、政府效能、政治穩定性和基礎設施在內等風險。例如可能參與「一帶一路」的國家如阿富汗深陷戰火，風險評分最差，中亞的塔吉克和烏茲別克風險緊追其後，所以想在「一帶一路」沿線國家市場分一杯羹的企業，必須為可能危及其營運的潛在威脅做好準備²²。就「一帶一路」對台灣經濟的正面影響和可能帶來的商機，筆者

²⁰ 「『一帶一路』助推中華經濟圈全面發展」，胡志勇，《中國評論》，2015年4月號。

²¹ 「亞投行：促進亞洲金融業發展新路徑」，中國保險報、中保網，2015年4月20日。

²² 「願景與挑戰——“一帶一路”沿線國家風險評估」，EIU，2015年6月20日。

做一說明：

(一)參與「一帶一路」可為台灣參與亞洲區域經濟合作創造條件

習近平曾說過，歡迎鄰國搭乘「一帶一路」計畫的順風車。台灣若能成為亞投行成員、參與「一帶一路」建設，即能為台灣參與泛亞洲區域經濟合作創造條件，避免經濟被日益邊緣化危機，將不啻是推動兩岸經濟共同發展的務實可行路徑。相反的，台灣若不參與「一帶一路」，將來要參與以東協為主導、大陸力挺的 RCEP，必然徒生窒礙。

(二)利用福建自貿區開拓「海上絲綢之路」廣大新市場

最近大陸中央核定的福建自貿區計畫，其背後目的係要「面向台灣」，把該自貿區作為深化兩岸經濟合作的新基地。由於福建也被定位為推動海上絲綢之路建設核心地區，又與台灣有歷史的「五緣」關係，未來台灣即可運用福建自貿區的優勢，並通過兩岸經合會平台，來推動兩岸在政策溝通、道路聯通、貿易暢通、貨幣流通、民心相通的「五通」，促進閩臺社會經濟率先整合、創新合作機制等路徑參與海上絲綢之路。如此，即可開創更廣闊的海上絲綢之路沿線國家新市場。

(三)兩岸產業可在「一帶一路」沿線國家共同發展

本質上，「一帶一路」是大陸「梯次發展」的延伸，從東南沿海的開放到西部大開發，再到「一帶一路」建設，而亞投行正是輸血供氣的營養庫和動力源，台灣的資金可投資沿線國家的基礎建設、民生和生產製造項目。大陸電子信息產業研究院院長羅文即曾在兩岸高新產業合作論壇上呼籲，台灣可以參加「一帶一路」大戰略，並設立一批兩岸新興產業合作園區，民間可以透過項目合作共同發展，包括新型顯示與積體電路等產業。有鑒於電子信息產業是兩岸的強項，未來兩岸企業應可在「一帶一路」沿線國家設置海外新生產基地，並拓展新市場。

柒、海上絲綢之路對台灣經濟發展的特殊意義

在剖析「一帶一路」的核心思維和路徑圖之後，本文認為海上絲綢之路比絲綢之路經濟帶對台灣更具有特殊意義。大陸希望藉由海上絲綢之路的經貿投資合作連結和深化與沿線國家（特別是東南亞）的夥伴關係，甚至輻射到中東、歐洲和更遠的拉美地區，以利建設「海洋強國」，並因應全球化的挑戰。由於台灣正處在海上絲綢之路的關鍵位置，且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，因此對海上絲綢之路戰略有必要加以關注。

海上絲綢之路²³沿線建設主要重點地區，分別是西線的東南亞、印度南亞，以及延

²³ 「絲綢之路經濟帶」簡稱一帶是習近平在 2013 年在哈薩克納扎爾巴耶夫大學作重要演講時提出^[5]，沿著陸上絲綢之路，發展中華人民共和國和這些國家和地區的經濟合作夥伴關係，計劃加強沿路的基礎建設，也計劃消化中國過剩的產能，並帶動西部地區的開發，絲綢之路經濟帶連接亞太地區及歐洲，而中間經過的中亞地區有豐富的資源，絲綢之路經濟帶的核心區域包括西北的新疆、青海、甘肅、陝西、

伸下去的歐洲等國家，以及南線的南太平洋島嶼國和大洋洲的紐澳兩國。據初估，海上絲綢之路涉及 30 多個國家約 40 億以上人口，約占全世界總人口 65%，以及全世界生產總值（GDP）的 23%。也因此，將來海上絲綢之路建設完成，可能形成另一龐大的新興經濟區域，它的特色和未來發展也勢必會與台灣相連動。筆者提出以下幾點分析：

一、升級版的中國-東協自貿區是海上絲綢之路建設的重點抓手

目前大陸係以打造升級版的中國-東協自由貿易區，作為實施自貿區戰略的積極舉措，而海上絲綢之路建設則是重點抓手。今後大陸將大幅投資東南亞地區的基礎建設，藉此來解決大陸的生產過剩問題，促進人民幣的國際化進程，並推動域內各國間互聯互通，包括道路和鐵路、海路和航線、網路，還有人與人的聯繫和溝通，最後要組建成一個利益共同體。此一發展動向恐將影響台灣在東南亞市場的既有利益。

二、海上絲綢之路從東南亞延伸到南太平洋和大洋洲地區

在 2014 年習近平出訪紐西蘭時，已表明通過亞投行推進區域經濟一體化和推動海上絲綢之路建設的想法。習近平在出訪澳洲期間，也在該國聯邦議會作演說時強調，將加快推動海上絲綢之路建設。由於台灣與紐西蘭簽署有經濟合作協議（ECA），如何在雙邊 ECA 架構下嵌入海上絲綢之路建設，並攫取商機，理應從長計議。另外，習近平在與南太平洋島嶼邦交國舉行高峰會時，更表示歡迎各國參與建設海上絲綢之路。將來海上絲綢之路的南線會否影響台灣與南太平洋島嶼國的傳統經貿外交關係，仍須密切防患。

三、海上絲綢之路是兩岸合作對外發展的共贏之路

海上絲綢之路建設應有助創造兩岸對外投資需求，可為兩岸過剩生產能力找到新出路，兩岸企業也可從沿線國家地區通過生產零組件而非完整產品的專業化和規模經濟進而獲致可觀效益，並在全球供應鏈和價值鏈環節發揮優勢作用。相對地，台灣若沒參與海上絲綢之路建設，現行兩岸產業分工格局則可能隨著沿線基礎建設完成而瓦解，因為屆時大陸即可大量從沿線國家取得中間產品，必將衝擊台灣中間產品出口大陸的份額，最後甚至有被替代的貿易危機。海上絲路與美國的亞太區域防線相重疊，其可能會挑戰美國的軍事底線。美國總統歐巴馬上任以來，不斷強調「亞太區再平衡的戰略（Rebalance to the Asia-Pacific）」，主要就是針對中國頻頻挑戰美國過去所建立的亞太秩序而來。

捌、結語與建議

一、結論

大陸推進的「一帶一路」橫跨亞歐非地區，沿線涉及 64 個國家、共 44 億人口，基礎建設規模相當可觀，每年約需投入 1 兆美元，加上沿線貿易總額至少 1-2 億美元，已成為各國虎視眈眈的投資標的，這也是為什麼亞投行能吸引 50 多個國家搶先參與的

誘因。至於台灣，仍有人把亞投行和「一帶一路」視為是大陸「西進戰略」的政經陰謀，旨在對抗美國「重返亞洲」戰略所推動的跨太平洋夥伴協定（TPP），因而堅決反對台灣參與亞投行和「一帶一路」，認為不應該幫中國的忙。但若回歸經濟及金融效益層面來看，亞投行和「一帶一路」對未來兩岸經貿關係發展的影響宏遠，不能視而不見。由於台灣的「悶經濟」已有一段日子，遲遲找不到出路，而亞投行和「一帶一路」在推動基礎建設過程所引生出來的商機十分可觀，台灣的營建、運輸、資通訊和網路等擁有產業技術實力的相關企業，即可通過亞投行參與「一帶一路」建設，將有助台灣產業及人才技術與國際接軌。另外，資金雄厚的台灣金融業，更可藉由亞投行採取 PPP 資金配合之融資模式，參與「一帶一路」建設而獲得更大的金融效益。這也是台灣經濟要「翻轉」的大好機會。

台商以中小企業居多，經營規模有限，加上台灣面臨國際情勢困難，在亞太地區難以參與經濟整合，導致企業對外往往承受不公平待遇，因此結合運用中國大陸的政策優勢參與亞太市場開發機會，是台灣處在經貿整合困境中可思考的選項之一。就台商而言，在陸台商可積極關注「一帶一路」戰略帶來的沿線關稅減免優惠，交通便捷化的利多與新的產能需求，從中尋找可能的商機。尤其在「一帶一路」戰略下，對外投資基礎設施和互聯互通都有很大發展空間，相關商機可能存在海、陸、空基礎建設、資訊通訊，港口、機場、道路、鐵路、通訊設施、建築建材等領域。亦包括管理及流通如物流、管理、軟體、電子商務。以及人員交流：在旅遊、教育、人才培育，乃至於執行策略，包括能力建構輸出或私營部門合作等模式，都值得開發。

此外福建的角色值得台商進一步掌握。福建被大陸中央設定為對台主要戰略地區，給予龐大的「惠台」政策，台商在福建多處地區包括廈門、平潭等地，均享有超越其他國家的特殊優惠，向來吸引眾多台商前往投資，台閩商務往來相當密切。而福建很可能被定位為「海上絲綢之路」的起點，同時又是繼上海自貿區後，第二批獲得中央批覆的自由貿易園區（第二批自貿區包括廣東、天津和福建），福建自貿區申設的背後意義，也受到北京要求福建的經濟總量在 2020 年前要超越台灣，預期自貿區啟動後，福建將受益於對台深度經貿交流，可能進一步帶動其跳躍式的發展。

二、建議

雖然我國參與亞銀無法共享初期建設商機，可是由於台灣長期熟悉當地發展趨勢，等待國際金融機構開發的同時，即可提供台商進入當地市場的有利時點。未來，因應亞投行所帶來的一帶一路商機，建議我國政府可先著眼於過去投資東南亞的經驗，重啟南向政策，除了提供台商投資當地的誘因之外，也要促進成立和其他大國合作的平台，即使我國並非基礎建設輸出主要國家，可是相關所需的機電設備及材料在國際上仍具有競爭力，透過合作平台將我國商機從已開發的經濟果實提前至開發中的建設利益發酵，為我國貿易版圖開創新架構。

最後必須一提的是，政府財經部門在申請加入亞投行和準備參與「一帶一路」建設的同時，應先處理兩件事，首先要積極培育國際開發和金融合作專家，並提前盤點「一帶一路」沿線各國的基礎建設現況與未來發展，以及可能帶來的產業商機和風險，

並具體評估台灣企業有望參與的項目，以利國內企業開拓亞歐廣大新興市場。其次是，台灣與大陸已簽署 ECFA、與新加坡和紐西蘭也簽署了 ECA，新、紐兩國都是亞投行創始成員國，也將參與「一帶一路」建設，台灣應善用這些雙邊經濟合作協定，進而連結到參與中國所主導的亞投行和「一帶一路」，才有機會讓國內企業界走出去開拓新市場，以風險極小化，機會極大化的方式藉由加入亞投行去開闢更寬廣的歐亞市場。

持續推進兩岸經貿協議，參與 RCEP 與 TPP 爭取加入 RCEP 和 TPP 是當前台灣最重要的戰略，國內外專家研究幾乎全部都指出，台灣加入 RCEP 或 TPP，比不加入對台灣經濟發展有利，況且區域經濟整合已是無可避免的大趨勢，配合「一帶一路」與「亞投行」戰略，台灣若遲遲無法加入，最終將淪為「亞太孤兒」的命運。因此，未來政府除了要努力推動兩岸服務貿易、貨品質議和爭端解決協議等兩岸合作協議之落實，同時也要盡全力讓台灣加入 RCEP 與 TPP 等區域經濟整合，打造更佳的经营環境，將市場由中國大陸拓展至東亞與全球。

最後，筆者要強調的是，隨著「一帶一路」戰略揭開序幕，中國大陸資本向外輸出的全球化戰略也隨之啟動。其中亞投行、絲路基金等正是中國大陸向全亞洲進行資本輸出的戰略性平台，但投資標的主要鎖定那些市場機制尚未充分建立、國內政治制度尚不穩定的新興市場國家，投資風險原本就已偏高。再加上考慮到未來中國大陸在此戰略下對外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。因此，台商在爭取參與「一帶一路」商機的同時，亦有必要留意偏高的投資風險問題。

表一 《籌建亞投行備忘錄》正式簽署國

《籌建亞投行備忘錄》正式簽署國			
2014 年 10 月 24 日，21 個國家在北京正式簽署籌建亞投行備忘錄[2]。印尼雖派員列席，但因政府換屆，延遲至當年 11 月 25 日才於雅加達正式簽署，成為第 22 個意向創始成員國[4]。			
中華人民共和國	馬來西亞	孟加拉	汶萊
柬埔寨	印度	哈薩克	科威特
寮國	蒙古國	緬甸	尼泊爾
阿曼	巴基斯坦	菲律賓	卡達
新加坡	斯里蘭卡	泰國	烏茲別克
越南	印尼[19]		
通過意向確認函申請加入且已獲得同意的國家和地區			
國家和地區	加入日期	備註	
馬爾地夫	2014 年 12 月 31 日	第 23 個意向創始成員國	
紐西蘭	2015 年 01 月 04 日	第 24 個意向創始成員國	
沙烏地阿拉伯	2015 年 01 月 13 日	第 25 個意向創始成員國	





塔吉克	2015 年 01 月 13 日	第 26 個意向創始成員國
約旦	2015 年 02 月 07 日	第 27 個意向創始成員國
盧森堡	2015 年 03 月 27 日	第 28 個意向創始成員國
英國	2015 年 03 月 28 日	第 29 個與瑞士同日獲批
瑞士	2015 年 03 月 28 日	第 30 個與英國同日獲批
德國	2015 年 04 月 01 日	第 31 個創始成員國
義大利	2015 年 04 月 02 日	第 32 個與法國同日獲批
法國	2015 年 04 月 02 日	第 33 個與義大利同日獲批
阿聯	2015 年 04 月 05 日	3 月 20 日申請，第 34 個意向創始成員國
香港特別行政區 [註 1]	2014 年 12 月	已向中央政府提出加入亞投行的意向。當籌備工作完成，便可確定香港是否以某種形式參與亞投行。


2015 年 3 月 12 日，英國正式申請作為意向創始成員國加入亞投行，成為正式申請加入亞投行的首個歐洲國家、主要西方國家。隨後法國、義大利、德國等西方國家紛紛以意向創始成員國身份申請加入亞投行。接收新意向創始成員國申請截止日期 3 月 31 日臨近，韓國、俄羅斯、巴西等域內國家和重要新興經濟體也抓緊申請成為亞投行意向創始成員國。各方商定將於 2015 年年中完成亞投行章程談判並簽署，年底前完成章程生效程序，正式成立亞投行。

資料來源：

1. <http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%9A%E6%B4%B2%E5%9F%BA%E7%A1%80%E8%A%E6%96%BD%E6%8A%95%E8%B5%84%E9%93%B6%E8%A1%8C>
2. <http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF>

表二 亞洲基礎設施投資銀行
Asian Infrastructure Investment Bank

	  
簡稱	亞投行
創立時間	2014 年 10 月 24 日（籌建） 2015 年 6 月 29 日（簽署協定）
性質	區域性政府間國際金融機構
地位	等待各成員國簽署並批准《亞洲基礎設施投資銀行協定》
目標	信貸
總部	 中華人民共和國北京市

服務地區	亞洲
會員數	57 國（50 國已簽署並批准） ^[2] （1 申請中 ^[3] /2 申請未成功）
秘書長	 金立群
主要機構	多邊臨時秘書處
預算	100 000.0 百萬 美元
網站	www.aiib.org

參考文獻

一、中文部份

1. 中國國家主席習近平於 2014 年 11 月 6 日主持召開中央財經領導小組第八次會議，「要求加快推進絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設」。
2. 中國國家主席習近平於 2014 年 5 月 21 日在亞洲相互協作與信任措施會議第四次峰會，以「積極樹立亞洲安全觀 共創安全合作新局面」。
3. 「新金融開發機構展望」，龐珣，《中國投資》，2015 年 3 月 4 日。
4. 習近平在「加強互聯互通夥伴關係」東道主夥伴對話會上的講話。2014 年 11 月 8 日，北京釣魚台國賓館。
5. 「商務部智庫：探尋“一帶一路”上中國工程的新方向」，國際工程與勞務雜誌，2015-03-20。
6. 「管清友：中國即將迎接下一場資本盛宴」，民生證券研究院執行院長管清友，BWCHINESE 中文網，2015-03-24。
7. 「兩岸共同參與區域經濟合作建議」，來源：中國國民黨中央政策委員會大陸情勢雙周報第 1687 期，刊載於中華民國全國工業總會貿易委員會電子報，2015-04-20。
8. 「亞投行：促進亞洲金融業發展新路徑」，中國保險報、中保網，2015-03-30。
9. 「願景與挑戰——“一帶一路”沿線國家風險評估」，EIU，2015。
10. 「台灣參與“21 世紀海上絲綢之路”的戰略構想與可行路徑」，王敏，《亞太經濟》，2015 年第 1 期。
11. 「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」，中國國家發改委、外交部、商務部聯合發布，2015 年 3 月 28 日。

12. 「商務部原副部長：一帶一路確定第三次改革開放戰略」，商務部原副部長、中國國際經濟交流中心副理事長兼秘書長魏建國接受《21 世紀》訪問，中國商務新聞網，2015-04-04。
13. 「何建武：“一帶一路”為我們提供三個機遇」，紫光閣網，2015 年 3 月 30 日。
14. 「加強“一帶一路”與自貿區戰略對接」，經濟日報、中國經濟網，2015-03-24。
15. 「5 句話讀懂“一帶一路”路線圖」，人民日報客戶端，2015-03-29。
16. 「地方與“一帶一路”銜接方案最晚 10 月完成」，第一財經網，2015-04-10。
17. 「地方衝刺對接“一帶一路” 天津將打造新支點城市」，21 世紀經濟報導、中國商務新聞網，2015-03-17。
18. 「上海對接“一帶一路”實施意見成型：擬 5 月上報，要做三件事」，澎湃新聞自貿區連線，2015-04-14。
19. 「周密：歐亞經濟聯盟，“一帶一路”的重要節點」，商務部研究院世界經濟研究所研究院員周密，《世界知識》，2015 年 2 月號。
20. 「亞投行背後的國家戰略和香港機遇」，屠海鳴，香港文匯報，2015 年 4 月 20 日。
21. 「『一帶一路』助推中華經濟圈全面發展」，胡志勇，《中國評論》，2015 年 4 月號。

二、網路部份

1. <http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%9A%E6%B4%B2%E5%9F%BA%E7%A1%80%E8%AE%BE%E6%96%BD%E6%8A%95%E8%B5%84%E9%93%B6%E8%A1%8C>.
2. <http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%80%E5%B8%B6%E4%B8%80%E8%B7%AF>.
3. https://en.wikipedia.org/wiki/Asian_Infrastructure_Investment_Bank.
4. Richard Javad Heydarian, 'Asian Infrastructure Investment Bank: China's Trojan Horse?'
http://www.huffingtonpost.com/richard-javad-heydarian/asian-infrastructure-inve_b_7717540.html