

國立政治大學國際事務學院

戰略與國際事務碩士在職專班碩士學位論文

韓國對中國一帶一路因應策略研究

South Korea's Coping Strategy toward China's OBOR Initiative



指導教授：劉德海 博士

研究生：謝宜安 撰

中華民國 108 年 2 月



摘要

一帶一路倡議推行以來，獲得全球關注，歐美國家也紛紛成為帶路資金池「亞洲基礎建設投資銀行」的成員。韓國有感於世界經濟區塊化的影響，而中國為其最大的貿易夥伴，即便美國反對，韓國仍積極參與對接倡議。韓國參與帶路，主要目的為經濟，政治戰略考量為輔。倡議至今已執行3年，韓國積極參與亞投行，舉辦第二屆年會，並且捐助資金，期望透過國際關注議題，吸引亞投行投資朝鮮半島基礎建設。交通建設上，中歐班列及海上絲綢之路版圖擴張，讓物流路線可從東北亞延伸至中亞、歐洲、非洲，吸引韓國物流公司搶占陸路與海路的新商機。對接中國境內產業鏈上，韓國積極爭取中韓產業園區，在惠州、鹽城、煙台產業園區都結合當地產業特色及技術，中韓的產業對接，不僅減少中國經濟崛起對韓國的經濟衝擊，亦可獲得中國投注資金於韓國發展新興產業。外交上，亞洲國家俄羅斯、印度、東南亞等紛紛尋求與中國在帶路上的合作，以致擠壓韓國的外交空間。因此韓國總統文在寅推出新南、北方政策，對外雖然說明希望與帶路倡議共同合作，推動韓國向西向北的經濟版圖拓展，然背後目的係期望俄羅斯、印度、東協等國參與朝鮮半島問題，避免北韓與中國過於緊密，成為中國的東三省。

關鍵字：亞洲基礎建設投資銀行、中歐班列、海上絲綢之路、中韓產業園區、新南方政策、新北方政策

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) grabbed the world's attention upon its inception; meanwhile, Western countries have successively joined the Asian Infrastructure Bank (AIIB), which is designed to finance BRI projects. Influenced by the global trend of economic fragmentation, South Korea is playing an active role in the BRI, launched by China, South Korea's top trading partner, despite opposition from the US, out of economic and political concerns. Three years after the BRI was introduced, South Korea remains an active player in the AIIB; it hosted the 2nd AIIB annual meeting, and keeps funding the bank, aiming to attract investment from the AIIB in the Korean Peninsula's infrastructure projects by drawing the international community's attention in this area. In terms of transportation facilities, with the extension of the China Railway Express and the Maritime Silk Road, which span from Northeast Asia to the Middle East, Europe, and Africa, Korean logistic service providers are prompted to seize new business opportunities on land and sea routes. In terms of the docking of Korean companies and Chinese industrial chains, several Sino-ROK industrial parks have been set up in Huizhou, Yancheng, and Yentai, where signatures industries and technologies were successfully integrated. The docking of Korean and Chinese industries not only mitigates the economic impact on South Korea brought by the rise of China, but also wins Chinese investment in South Korea's emerging industries. However, in the diplomatic aspect, other players in Asia, such as Russia, India, and Southeast Asian states, are seeking to cooperate with China on the BRI as well, squeezing South Korea's room for diplomatic maneuver. In response, Moon Jae-in, South Korea's president, unveiled the New Southern Policy and New Northern Policy, which, according to Seoul, aim to expand the country's economic reach westward and northward in line with the BRI; however, the actual purpose is to involve Russia, India,

and ASEAN in the Korean Peninsula issues, lest Pyongyang keep strengthening its relations with China and become de facto a province of China.

Key words: Asian Infrastructure Investment Bank, China Railway Express, Maritime Silk Road, Sino-Korean Industrial Park, New Southern Policy, New Northern Policy



目次

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 研究途徑與研究範圍.....	10
第三節 文獻探討.....	13
第四節 研究架構.....	18
第二章 韓國對中國政策的分析.....	20
第一節 李明博政府時期(2008-2013).....	20
第二節 朴槿惠政府時期(2013-2017).....	25
第三節 文在寅政府時期(2017-).....	33
第四節 小結.....	39
第三章 中國帶路倡議之策略意涵.....	45
第一節 對外資金匯集及海陸設施聯通.....	45
第二節 對內省分經濟提升及交通聯通.....	54
第三節 亞洲外交平台交流合作.....	61
第四節 小結.....	68
第四章 韓國因應一帶一路策略分析.....	72
第一節 韓國對亞投行及帶路交通建設應用策略.....	72
第二節 韓國對接中國產業策略.....	80
第三節 韓國與亞洲國家經濟合作策略.....	89
第四節 小結.....	97
第五章 結論.....	102
第一節 研究發現.....	104
第二節 研究限制與未來研究方向.....	110
參考文獻.....	111

表次

表 2-1	中國對韓國的進出口貿易額及成長比例.....	29
表 3-1	中歐班列歷年運營情況(2011 年-2017 年).....	49
表 3-2	中國對上合組織進出口商品總值表.....	63
表 3-3	中國對東協進出口商品總值表.....	65
表 4-1	韓國進出口貿易額.....	78
表 4-2	中國對韓國的進出口貿易額及成長比例.....	79



圖次

圖 1-1	一帶一路官方版圖	2
圖 3-1	中歐鐵路通道規劃圖	48
圖 3-2	中國大陸新設 7 個自貿試驗區之功能與定位	56
圖 3-3	高鐵八橫八縱通道路線圖	60
圖 4-1	韓國西中物流公司 TCR 運輸路線服務	74
圖 4-2	韓國希杰物流公司 TCR 運輸路線服務	75



第一章 緒論

第一節 研究動機與研究目的

一、研究動機

中國自從 1978 年改革開放以來，從一開始對外的主要方針「引進來」戰略，有效地吸引外資直接投資，藉以促進國家整體經濟發展，讓中國在經濟上順利與世界接軌，促進中國國內經濟的起飛。至 1997 年中國共產黨第十五次全國代表大會開啟對外經濟發展戰略思維，2000 年中國共產黨第十五屆中央委員會第五次全體會議首次明確提出「走出去戰略」，對外經濟發展戰略轉向為「引進來和走出去」相結合，2001 年經濟全球化時代來臨，加入世界貿易組織 (World Trade Organization, WTO) 進一步實現與世界各國接軌。2007 年中國共產黨第十七次全國代表大會上，中國將對外經濟發展方向定調為「邁向開放型經濟發展」。

然而 2008 年金融海嘯後，國際消費力度減弱，中國面臨產能無法外銷，因而過剩的問題。此外，中國原為製造業大國，但是隨著勞動力數量優勢的減少，生產成本上升，且製造業的自主創新能力依然不足、關鍵核心技術受制於外資、缺乏國際品牌、產品品質水準不高等因素，讓中國製造業處於「大而不強」的地位，需要建立高附加價值產業來帶動經濟成長。因此中國除了積極尋找產能外銷的管道，同時也計畫用 20 年時間，使節能環保、新一代信息技術、生物、高端裝備製造、新能源、新材料、新能源汽車等七大戰略性新興產業成為中國經濟社會發展的支撐力。¹

正當中國積極實現走出去戰略，發生英國脫歐以及川普上台後疾呼「美國優先」等等以歐美開發國家為主的反全球化聲浪，顯示全球局勢蒙上濃厚的貿易保護主義。值此之際，中國於 2013 年提出「一帶一路倡議」在全球推動跨區

¹ 「國務院關於加快培育和發展戰略性新興產業的決定」，中華人民共和國中央人民政府，2010 年 10 月 18 日，http://www.gov.cn/zwgk/2010-10/18/content_1724848.htm。

域經濟議題，同時透過十九大會議表示持續以帶路建設為重點，堅持引進來和走出去並重。中國在反全球化的環境當中，漸漸轉換填補原先推動經濟開放國家的重要角色，成為未來可能再次推動全球經濟的新引擎，甚至將原由美國主導的單極世界，轉向成為多極或中美雙極(G2)的全球治理體系，對全球經濟及政治環境都將受到影響。

「一帶一路倡議」(One Belt One Road Initiative)係中國國家主席習近平於 2013 年提倡並主導的跨國經濟帶，被視為走出去戰略的更高一層次。倡議分別由一帶(絲綢之路經濟帶)及一路(21 世紀海上絲綢之路)所構成，「絲綢之路經濟帶」係由習近平於 2013 年 9 月訪問哈薩克斯坦所提出，其範圍從中國延伸至中亞到達歐洲，橫括歐亞大陸，一帶的路線有三個走向，其一為中國西北-東北-中亞、俄羅斯-歐洲-波羅的海，其二為中國西北-中亞、西亞-波斯灣、地中海，其三為中國西南-中南半島-印度洋。「21 世紀海上絲綢之路」同樣為 2013 年 10 月習近平訪問印度尼西亞時提出，範圍從中國沿海港口循海路延伸至南海、印度洋至歐洲，路線有兩個走向，其一為中國-南海-馬六甲海峽-印度洋-歐洲，其二為中國-南海-南太平洋。²

〈圖 1-1〉中歐鐵路通道規劃圖



資料來源：中時電子報³

² 「“一帶一路”頂層框架」，中國一帶一路網，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/ztindex.htm>。

³ 「一帶一路揭藍圖 3 條金路線」，中時電子報，2015 年 4 月 15 日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20150415000463-260108>。

為讓一帶一路推動擁有充裕資金可以使用，中國主席習近平於 2013 年 10 月 2 日訪問印度尼西亞時，首次倡議籌建「亞洲基礎建設投資銀行」（Asian Infrastructure Investment Bank，簡稱亞投行），2014 年 10 月 24 日中國與印度、新加坡等 21 個在北京正式簽署《籌建亞投行備忘錄》，直至 2015 年 4 月 15 日報名成為亞投行創始會員國的截止日，共有 57 個意向創始會員國，其中域內國家有 37 個，域外國家有 20 個，同年 12 月 25 日中國財政部部長樓繼偉宣布各成員國簽署的《亞投行協定》生效，亞投行正式宣告成立。2016 年 1 月於北京舉行開業儀式，亞投行正式開始營運。⁴

亞投行是一個向亞洲各國家和地區政府提供資金以支持基礎設施建設之區域多邊開發機構，成立宗旨在促進亞洲區域內的互聯互通建設和經濟一體化進程，並且加強中華人民共和國及其他亞洲國家和地區的合作。總部設在中國北京，法定資本為 1000 億美元。亞投行意向創始成員國不僅包括經濟發展受矚目的東南亞國家聯盟 10 國全數加入，甚至擁有 28 個成員國的歐洲聯盟也有 14 國加入，20 國集團（G20）中也有 14 國加入，而金磚 5 國則全數成為亞投行成員行列，全球為之譁然。

亞投行概念提出後，美國政府以其不符合世界銀行、國際貨幣基金組織和亞洲開發銀行為其貸款項目採用的環境標準、採購要求和其他保障措施等種種理由阻擋盟友加入。然而身為美國最親密的盟友英國，仍於 2015 年 3 月 12 日為 G7 當中率先成為成員國的國家，此舉被視為鼓勵其他美國盟友加入亞投行的動力。⁵隨後德國、法國也於同月 17 日提交意向申請書。韓國身為中國最大貿易夥伴，同時也為美國在亞洲區域的盟友，在日本及澳大利亞等美國在亞洲區

⁴ 「亞投行正式開業，台灣會加入嗎？」，端傳媒 Initium Media，2016 年 1 月 18 日，https://theinitium.com/article/20160118-dailynews-AIIB/?utm_medium=copy。

⁵ “With Plan to Join China-Led Bank, Britain Opens Door for Others”, The New York Times, March 13, 2015, <https://www.nytimes.com/2015/03/14/world/asia/asian-infrastructure-investment-bank-britain-china.html>.

域強大的盟友未表態之際，是否應加入亞投行，深切影響韓國與中美兩強的關係。⁶

由於一帶一路分別由陸路及海路包夾歐洲、亞洲、非洲等三個大陸，沿線經過的國家多達 65 個，並且亞投行被視為推動一帶一路在各國投資基礎建設的背後運作資金池，如此龐大的跨區域經濟合作議題成功地吸引各國的目光。甚至 2016 年美國總統大選後，川普的國安高級顧問批評，歐巴馬政府對亞投行的反對是「戰略失誤」，顯示美國的政策有可能出現轉變；⁷2017 年 5 月 14、15 日美國也派代表團參加中國舉辦「一帶一路國際合作高峰論壇」，當時被國際媒體解讀，美國政府對於一帶一路的態度是否開始轉變。⁸種種跡象看來，歐美等主要開發國對帶路及亞投行未來的發展寄予相當的期待。

地處中國東北位置，韓國自 1992 年與中國建交，雙方在政治、經濟、文化等各個領域交流發展迅速，韓國對中國的投資也快速成長。根據韓國輸出入銀行統計數據顯示，至 2000 年韓國對中國的投資件數首度超過 1,000 件，投資總額為 6 億 3,400 萬美元，占韓國對外投資的比重為 12.33%。2015 年 12 月韓國與中國簽訂中韓自由貿易協定生效後，中韓兩國之間的投資額達 40 億 4,000 萬美元，首次超過中日兩國的投資額 32 億 1,000 萬美元。韓國相當重視中國所擁有的勞動力及製造業的優勢，因此積極投資這個世界工廠。

同時，由於中國內需及外銷的潛力大，成為韓國最重要的出口市場，根據韓國貿易協會北京代表處發布的數據顯示，2015 年第 4 季韓國對中國貿易額達 756 億美元，同期日本對中國貿易額為 717 億美元，超出日本 39 億美元，也是

⁶ “S. Korea to make decision on AIIB participation in mid-March”, The Korea Herald, Mar 15, 2015, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20150315000167>.

⁷ “US could join China-backed AIIB in wake of Trump win, bank chief says”, South China Morning Post, November 14, 2016, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2045816/us-could-join-china-backed-aiib-wake-trump-win-bank>.

⁸ “U.S. to send delegation to China's Belt and Road summit”, REUTERS, May 12, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-usa/u-s-to-send-delegation-to-chinas-belt-and-road-summit-idUSKBN18816Q>.

韓國在中國進口市場所占比率首次突破兩位數，達 10.4%；2016 年韓國已經超越日本成為中國的第二大貿易夥伴。

中國為韓國最大的貿易夥伴、最大海外投資對象國、最大出口市場、最大進口來源國、最大旅行目的地國、最大留學生來源國。中韓雙邊貿易額近 3,000 億美元，佔韓國對外貿易總額的 1 /5，超過了韓美、韓歐貿易額的總和。因此中國無論是在國內市場經濟結構的調整或是對外推動經濟合作議題，對於韓國來說，都將會影響中韓兩國經貿現況。

自 2013 年 10 月提出帶路倡議後，時任韓國總統朴槿惠隨即提出「歐亞倡議」(Eurasia Initiative)，目的在透過和中亞國家的合作，建立一條貫通朝鮮半島、中國、俄羅斯、中亞，直到歐洲的交通網絡「絲綢之路快速鐵路」(SRX)，增進亞洲和歐洲的經濟、物流和安全領域的合作。⁹2015 年 10 月 31 日，中韓兩國簽署了《關於在絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路建設以及歐亞倡議方面開展合作的諒解備忘錄》將就兩國所提倡議研究合作的可能性。

考量現有的世界銀行(World Bank)和亞洲開發銀行(Asian Development Bank)等多邊借貸機構無法滿足該地區的基礎設施投資的資金需求，且為了擴大在國際銀行業的影響力以及增加國內企業取得在各區域的大規模建築、電信和交通運輸等開發項目合同的機會，¹⁰韓國於 2015 年 3 月 26 日搶在澳大利亞、日本之前加入亞投行，在最重要的軍事盟友與最大的貿易夥伴之間做出選擇。

對於韓國加入一帶一路與亞投行的積極態度，國外學者解讀認為，這是為了透過將西歐與亞洲對東端的支柱-朝鮮半島的南端-進行地理連接，以發揮韓國不斷增長的實力；同時也展現出韓國欲利用倡議改變東北亞地緣政治和安全

⁹ 「沒算我一份沒關係 我自己來韓國搭「一帶一路」便車」，天下雜誌，2015 年 7 月 15 日，<https://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5069184>。

¹⁰ 「韓國表示將加入中國主導的亞投行」，紐約時報中文網，2015 年 3 月 27 日，<https://cn.nytimes.com/world/20150327/c27korea/zh-hant/>。

格局的政治目標。¹¹有美國學者甚至認為，朴槿惠的「歐亞倡議」透露出，韓國最終會選擇中國和俄羅斯等大陸國家而不是美國，來解決朝鮮半島問題。

自一帶一路倡議提出至高峰論壇舉行 3 年多的時間，與中國簽署一帶一路相關協議的國家和組織總數達 68 個，實際參與圓桌峰會的國家雖然僅 35 個國和組織，但會議達成 270 項成果清單，並宣布 2019 年將再舉辦第二屆高峰論壇。¹²亞投行的發展也相當迅速，2017 年 6 月 18 日於韓國濟州舉行第二屆年會，其成員國多達 80 個，出席人員包含中國、印度財長等 77 個成員國代表團、國際組織代表以及各國金融界、財界人士等約 2,000 多名參加。¹³

然而，此次帶路高峰論壇舉辦之前，東北亞政治局勢因北韓自 2015 年底開始持續進行飛彈試射以及核武試驗，以及韓國為此決議部署「末端高空防禦系統」(Terminal High Altitude Area Defense, THAAD, 簡稱薩德系統)而讓中國、北韓與韓國之間的關係劍拔弩張。雖然中國不贊同北韓在自家門前放火，對於其不受控的行為，也簽署了聯合國對北韓的經濟制裁，但是中國始終是孤立國家最重要的經濟和外交支持者，並長年引導北韓發展出口為導向的經濟改革取代恫嚇和核試驗的對外政策，縱使受到美國強烈抗議，中國仍力排眾議同意北韓派代表團參加帶路高峰論壇。¹⁴反觀韓國因為部署薩德系統，其高達 2,000 公里的 X 光雷達覆蓋範圍足以深入到中國內地，且系統的技術參數受到保密，在不透明的情況下，中國視此系統破壞了地區安全平衡，¹⁵因此韓國曾一

¹¹ “What South Korea Thinks of China's 'Belt and Road'”, The Diplomat, January 14, 2017, <https://thediplomat.com/2017/01/what-south-korea-thinks-of-chinas-belt-and-road/>.

¹² 「「帶路」峰會成果逾 270 項」，香港文匯報，2017 年 5 月 16 日，<http://paper.wenweipo.com/2017/05/16/YO1705160001.htm>。

¹³ 「亞投行第二屆年會濟州閉幕 成員國增至 80」，世界之聲，2017 年 6 月 18 日，<http://trad.cn.rfi.fr/%E4%BA%9E%E6%B4%B2/20170618-%E4%BA%9E%E6%8A%95%E8%A1%8C%E7%AC%AC%E4%BA%8C%E5%B1%86%E5%B9%B4%E6%9C%83%E6%BF%9F%E5%B7%9E%E9%96%89%E5%B9%95-%E6%88%90%E5%93%A1%E5%9C%8B%E5%A2%9E%E8%87%B380>。

¹⁴ “Exclusive: U.S. complains to China about North Korea's attendance at Silk Road summit”, REUTERS, May 12, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-summit-northkorea-excl-idUSKBN188281>.

¹⁵ 「中國為何對薩德如此憂心忡忡？」，BBC 中文網，2017 年 4 月 4 日，<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-39488097>。

度被中國排除在帶路高峰論壇邀請名單外，直至新任總統文在寅上任後，表態對薩德系統部署持消極態度，始獲得中國同意，推派代表團出席。¹⁶

即便韓國總統朴槿惠積極爭取中亞、俄羅斯等倡議沿途國家的支持，以求倡議實現並且與一帶一路相連，然而通過歐洲和亞洲大陸在大西洋和太平洋之間建立連續地理聯繫的唯一障礙是持續分裂的朝鮮半島。韓國對接一帶一路的計畫甚至因北韓在 2016 年採取的行動，包括第四次和第五次核試驗以及眾多導彈發射，被學者直指歐亞倡議注定胎死腹中。¹⁷

2016 年至 2017 年，韓國面對從中韓關係高峰因薩德系統跌落谷底、北韓核試驗持續和導彈發射以及美國新任總統川普上任動盪的美國亞洲政策，讓原本不平靜的朝鮮半島在周邊強權國家的夾擊下，又更添混亂，並且讓原本一帶一路僅至中國東部邊界的初步藍圖，更沒有納入朝鮮半島的可能。未來帶路倡議將為韓國帶來什麼的影響，韓國又將如何因應，值得關注。

二、研究目的

面對中國的崛起及經濟上的成長潛力，中國大陸提出的「一帶一路」倡議區域跨越歐洲、亞洲、非洲，除了整合統領「陸權國」歐亞陸地的經濟和政治實力，更期待「海陸平衡」結合東部沿海的外交資源及政治影響力，創造中國全面完整的經濟發展戰略。

中國透過一帶一路以及亞投行平臺，擴大與沿線國家的對接，韓國政府對於其成立抱持積極參與的態度，韓國國內贊成者認為積極參與可為該國帶來重大經貿利益，為韓國在爭取亞洲新興經濟體的大規模基礎建設工程取得絕對優勢。¹⁸因此韓國政府極力排除美國所施加的壓力以及國內反對聲浪，致力邁向加入一帶一路倡議。

¹⁶ “South Korea to attend China's Silk Road summit amid diplomatic rift”, REUTERS, May 12, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-southkorea-idUSKBN1880Z9>.

¹⁷ 同註 11。

¹⁸ 劉德海，「變遷中的東北亞新經濟秩序：陸韓軸新 vs. 美日 TPP」，WTO 研究(第二十七期)，頁 139。

綜觀韓國與中國在政治、安全、經貿三方面的關係從 1992 年建交以來進展快速。政治安全互動方面，韓國對中國的政治與安全上的合作隨著執政黨對於北韓政策的不同，而有不同的轉變。1998 年 2 月金大中入主青瓦台，象徵著政治主流從保守派轉為自由派，由於相對於保守派採對抗北韓之方式，自由派採取與北韓交往之策略。韓國為復甦其經濟及強化外交主導力，因此對北韓的政策成了金大中及盧武鉉這兩屆自由派的主要對外關係，並且交往更加緊密、積極。金大中時期因為避免朝鮮半島的政治由美國及北韓主導，以及美國總統柯林頓對於韓國對北韓所採取的陽光政策不採取實際支持及接任總統小布希對於金正日不信任的緣故，金大中轉向中國求助。由於韓國與中國都不希望北韓政權崩潰，反對採取對抗、孤立、對北韓動武的決策，讓兩國關係趨於緊密，於 1998 年建立面向 21 世紀的合作夥伴關係。在中國的協助下，促成了 2000 年兩韓歷史性的高峰會。由於美國總統小布希政府的保守勢力當紅，採取使用武力對平壤實施強硬政策，致使 2002 年 10 月北韓第二次核武危機爆發。為防止美國因軍售韓國以及持續駐軍韓國製造藉口，防止美國對北韓用強成了韓國與中國的共識，讓韓中在政治利益上有共同的目標，¹⁹2003 年雙方又建立全面合作夥伴關係，雙方的關係自 1992 年建交以來維持著和諧，並日益密切。

經濟方面雙方的經貿往來隨著政治關係的緊密而加深互動，經貿往來又達到了更密切的關係，2002 年中國即已取代美國成為韓國企業海外直接投資的最愛，2003 年中國與韓國雙邊經貿合作更是突飛猛進，中國取代美國成為韓國最大出口市場，2013 年韓國首次超過日本成為中國最大的進口來源國，2015 年 12 月韓國與中國簽訂中韓自由貿易協定生效後，東北亞出現以中韓 FTA 為軸心的經濟秩序，韓國也抓準機會趁美日主導跨太平洋經濟合作夥伴協定(Trans-Pacific Partnership, TPP)之際，介入日本與中國之間，與中國共同建構東北亞經濟整

¹⁹ 劉德海，「變遷中的韓國中國政策」，台灣國際研究季刊(第 5 卷、第 2 期，2009/夏季號)，頁 2-5。

合新軸心。²⁰韓國穩固經營與中國大陸的經貿合作角色，期能借助中國經貿成長之實力一併帶動其經濟運作，並且做為他國與中國之經貿仲介角色，是韓國的願景及抱負。

韓國與中國的合作雖然於政治、安全、經貿上有更緊密的發展，然而，韓國對於中國也仍有防範，擔心北韓對中國經濟加深依賴，使北韓臣服於中國，成為中國東四省。韓國政府透過資金注入實質的基礎建設，以平衡北韓與中國日益深化的經濟整合。韓國總統盧武鉉對於朝鮮問題的處理希望採取多邊主義，與東北亞鄰邦共同努力構建具有建設性的權力平衡，避免處理北韓的問題掌控於中國和美國兩大強國的手中。

經貿方面，也因中國經濟實力增強，韓中關係轉趨競爭關係。韓國出口市場極度仰賴中國，創造亮眼經濟，卻因為中國產品的品質不斷提升，致使在 2005 年韓國自中國進口的成長率超過 30%，比韓國對中國的出口成長率多出 7%。韓中的貿易結構也開始轉型，經濟實力已崛起的中國對韓國海外市場也構成嚴重威脅，中國科技急起直追，與韓國的差距已大幅縮短。根據韓國國際貿易協會(KITA)，中國貨在日本市場佔有率從 2000 年的 14.5% 增至 2004 年的 20.7%，相對韓國貨在日本市占率則由 5.4% 下滑至 4.9%。

在中國市場部分，中國與東協 FTA 已自 2005 年 7 月 1 日開始生效，增進東協產品在中國市場的競爭力，傷及韓國同類產品，東協國家在中國大陸進口市場的佔有率也大幅成長，更有進者，這些國家對中國出口產品的層次也提升到高科技產品。在其他海外市場，中國國內生產的產品在品質與價格上的競爭力提升，以致韓國的產品遭受擠壓，而在中國國內市場，也因中國與其他國家簽訂自由貿易協定等多種經濟合作協議，讓韓國在中國市場的競爭對手增加。

縱使韓國企業憂心中國競爭力的提升，但仍傾向將中國視為商機而非威脅。韓國學者也認為中國崛起對韓國貿易來說有正反兩面的衝擊，但是正面多於負面，

²⁰ Ibid.

韓國持續介入中國有助於韓國貿易成長與增進競爭力，因此韓國政府也持正面的態度，積極參與中國一帶一路倡議與亞投行。

由於一帶一路顯示中國走出去戰略提升到新的一個層次，不僅獲得亞洲國家的響應，甚至歐洲以開發國家對於其亞投行的參與也相當踴躍，這種種被美國歐巴馬總統視為威脅，在川普時期被視為商機，面對中國周邊國家紛紛參與倡議及亞投行，韓國不得不加緊腳步，搶先取得與中國合作的機會，並且加強與中國以外的周邊亞洲國家的互動，避免因帶路倡議而遭中國戰略推擠而邊緣化。

本文主旨在分析韓國對中國一帶一路倡議的因應策略，因此面對中韓之間亦敵亦友的關係，將探究韓國自 2008 年李明博總統時期至 2018 年文在寅總統時期對中國在政治、經濟、安全上的互動，作法有何不同，以致對中韓以及朝鮮半島關係上的影響。接著探討中國所推出的帶路倡議自 2013 年執行至 2018 年，獲得的成果及具有的潛力，包含分析亞投行營運狀況、對各國在陸路、海路上基礎建設的擴建及合作的進展；對中國國內透過自由貿易試驗區、自由貿易(空)港及高鐵構建，提升各省分經濟水平狀況；對外周邊國家透過外交互動平台在經濟上的推動狀況。

針對中國推動帶路倡議所帶來的助益以及威脅，來分析韓國如何做出因應作為，轉換與中國競爭的關係，改以作為居中協調他國與中國的溝通角色，讓韓中的關係從競爭轉向合作，和緩雙方關係，並從中獲取與其他國家的合作的機會或取得一帶一路建設工程的優先參與權。在政治上，韓國是否可以透過倡議順利取得中國的支持，進而以多邊主義的方式取得東北亞周邊國家的合作，促使北韓願意與韓國進行經濟基礎建設項目的合作，為本文所欲探究的議題。

第二節 研究途徑與研究範圍

一、研究途徑

進入 21 世紀以來，影響國際關係的三大變數已然成形，即國際關係經貿化、世界經濟區塊化、中美兩強的競合。1985 年世界由冷戰時代過度至冷戰後

時代，國際體系的主軸從以政治安全為主軸的冷戰體系轉變為以經貿文化為主軸的冷戰後時代。²¹本論文研究主題為「韓國對中國一帶一路因應策略研究」，探討問題含括韓國對於中國之政治局勢、軍事安全以及經貿互動。因此，本文將以適用探討國際安全與國際政治經濟領域的新自由制度主義國際關係理論之層次著眼分析此主題。²²

國際政治經濟的發展有許多值得研究的面向，然而本論文著重探討的係為了解韓國如何透過加入中國一帶一路倡議，透過其所建構的平台，串起東北亞多個國家，利用多邊主義在政治上和緩與北韓緊張局勢，減少被兩大強權美中牽制，轉而提高其戰略地位，晉升為北韓與其他國家之間的溝通橋梁，在經濟貿易上化解與中國日益競爭的關係。從而分析韓國如何透過一帶一路跨區域的經濟合作模式化解韓國原先與中國、美國、北韓之間所存在的衝突，藉由雙方的經濟利益，尋求彼此協商及政策調整的契機，轉換成雙方共同謀求的合作關係。

二、研究方法

本論文的研究方法，主要以文獻分析法及歷史研究法為主，另外配合經濟統計數據的分析。

(一)文獻分析法

本文將韓國、中國兩國政府間所發表的官方資料，包含一帶一路、亞投行官網，蒐集分析兩國政府間針對倡議的相關合作計畫，以及韓國參與中國與他國之間的合作建設與投資案；另考量帶路及亞投行係持續進行的經濟議題，因此將隨時追蹤各國媒體報導中國與其他國家的基礎建設推動狀況，並佐以學者對這些推動進度的看法，來分析對韓國的影響；本文亦將就國際政治體系來觀

²¹ 劉德海，「朝鮮半島的國際政治學：由地緣政治轉變到地緣經濟」，WTO 研究(第二十五期)，頁 96。

²² 鄭端耀，「國際關係『新自由制度主義』理論之評析」，問題與研究(第三十六卷 第十二期)，頁 8。

察韓國參與中國一帶一路之挑戰，因此有關區域安全及區域國家政治外交關係方面之資料，亦在本論文的蒐集範圍之內。

(二)歷史研究法

歷史分析法係試圖以歷史事件作為分析的參考點，自過去所發生的事件，就其可能發生的原因及背景探討可能的影響，並希望能夠藉此對未來情勢的變化有所研判。本論文將採用此一分析模式，綜理韓國總統李明博上任後，迄至總統文在寅與中國在政治、經貿、安全層面互動關係，說明李明博、朴槿惠、文在寅三位領導人不同的決策對中韓兩國的關係，以及對兩韓間接的影響為何。對於中國一帶一路影響力的部分，將統整中國與周邊亞洲國家，包含俄羅斯、中亞、東協十國、南亞等區域以往的互動及衝突的情形，對比近年中國崛起後，經濟實力增強，各區域與中國之間的政治及經濟上互動的轉變。

三、研究範圍與研究限制

本論文的研究限制為實證部分，由於一帶一路於 2013 年方被提出，且於 2017 年中國首次邀集一帶一路成員國參加高峰論壇，期望參與倡議的國家可以建立共識，然而各成員國對於倡議仍存在許多疑慮，實際出席的成員國不到一半。因此，本論文最大的限制即是一帶一路是一個尚在發展未臻成熟的倡議。在研究倡議實際運作進展方面，恐因運作時間過短，而未能得到全面完備的分析。

在研究對象方面的限制上，一帶一路做為一個全球化下的新興國際建制，參與和觀望的國家雖然摻半，但是範圍卻橫跨歐洲、亞洲、非洲等三個大陸，涉及的議題相當多，甚至從單純基礎建設的經濟合作可以延伸至影響中國與多方國家的政治關係，牽連範圍相當廣。為簡化本論文的研究議題並讓研究脈絡更明確清晰，本文只針對中國鄰近亞洲國家，包含俄羅斯、中亞、東協十國、南亞等區域與國家進行探討，並且說明中國與這些國家之間政治經濟的改變對韓國所造成的影響與衝擊。

時間範圍的選擇上，本論文將蒐集韓國對中國政策演變的時間範圍訂於 2008 年李明博上任後至 2017 年總統文在寅任期，文在寅總統上任時間有限，然本文仍將其上任之初步對中國的重要決策加以討論，瞭解其對中國政策的擬定策略。探究韓國對於中國一帶一路因應政策的研究，應從韓國自身的角度去觀察，閱讀分析韓國的相關文獻，然筆者未諳韓文的情況下，對於資料蒐集難免有所欠缺；所幸近年來開始有不少韓國學者以英文撰寫相關文獻，而韓國官方智庫網站亦有英文版本可供瀏覽，對於補強本論文的立論依據有相當幫助。

第三節 文獻探討

在政治上，近年由於韓國政府自由派及保守派輪替，其自金大中及盧武鉉時期執行的「陽光政策」，即展開對北韓的和平互動，並期望透過多邊主義以及經濟合作緊連韓國與北韓的關係，減少朝鮮半島的衝突，然而在美國領導人更替後，卻也挑起東北亞局勢的不穩。外交上，由於韓國近年經濟的崛起，以及積極的外交戰略，使其躍升成為中等強國，成為世界各國競相爭取的合作對象，也讓世界第二強權中國無法忽視其重要性。同時也因中美兩強的戰略擠壓，中國透過自由主義經貿手段牽動著周邊國家，使得東北亞的國際政治主軸從地緣政治轉為地緣經濟。經濟上，韓國近年來的表現亮眼，然而，也因與中國建立了緊密依存的經貿關係，造成韓國易因中國經濟變動之影響而受到波擊，甚而成為中國牽制美國、日本或東北亞局勢的一枚棋。

李明教授指出，美國現任總統川普於就職前發表的政策即表態，針對阻止北韓核計畫，其願意直接採與北韓領導人金正恩進行談判，更將對「北韓最親密的盟友」中國大陸予以施加經濟壓力，迫使其幫助遏止北韓的野心。也認為美國在亞洲的防衛花費美國太多的軍費，韓國和日本必須增加軍費承擔，否則美國將考慮撤軍。在經貿方面，2015 年美國與韓國的貿易逆差高達 258 億美元，減少美國 7.5 萬個工作機會，川普因此表態，可能改採貿易保護主義。2017 年川普當選美國第 45 任總統後，其執政理念轉趨於孤立及保護主義。為

了使美國再次強大，其所有政策都以「美國優先」為主，也由於美國是亞太國家，其外交影響力和駐軍都牽動著朝鮮半島及周邊情勢的發展。美國在韓國設置「戰區高空飛彈防禦」(THAAD，亦即「薩德」系統)用以嚇阻北韓的挑釁，卻也引起韓國民眾的反美聲浪。²³

李明教授指出，北韓自始從沒有放棄核武發展，北韓發展核武已經成為該國國策，已在其憲法序言當中明訂該國為「核武國家」，並不會因為北韓領導人的更迭而放棄核武發展，其原因有三，第一，為鞏固北韓的內部高壓統治，核武試爆與飛彈的發射是為激發北韓民眾愛國心、同仇敵愾的積極要素，對孤立於國際社會的北韓政權有極為重要的意義。第二，核武器也是北韓逼迫美國和相關國家走上談判桌的有利武器。北韓歷來最在意的，是與美國簽訂和平條約、建立外交關係，以及獲得經濟援助等，北韓領導人認為這些利益只有在北韓核武發展成熟時才有更大的收益。²⁴

安徽大學社會與政治學院講師戴維來指出，韓國具備了中等強國的現實條件。於經濟上，其屬於全球第13大經濟體、亞洲第4大經濟體、全球第8大貿易體、世界第9個達到億萬美元年外貿規模的國家，於自由貿易領域構築了活躍的網絡，與各國經濟形成密切的夥伴關係網絡。其人均收入水平高、對外經濟活動能力強、科技實力雄厚以及國家管理水平較高之因素，造就其經濟雄厚實力。政治上，自冷戰結束後，韓國擺脫了強權的桎梏，展開多邊外交策略，觸角擴及亞太經合組織(APEC)、OECD、G20等，1991年加入聯合國後，兩次當選聯合國安理會非常任理事國，並舉辦一系列多邊論壇，並有多位韓國或韓裔人士擔任國際組織之重要職務，如聯合國前秘書長潘基文、世界銀行行長金墾，顯示韓國已成為一個對國際議程有重要影響的國家。軍事力量上也指出，2015年評估(不考慮核武器)，韓國成為全球第七大軍事強國，僅次於安理會五個常任理事國和印度。另外在文化、國家治理、民族凝聚力等方面，韓國均處

²³ 李明，「川普的韓國政策與美中關係初探(上)」，海峽評論第316期，頁27-28。

²⁴ 李明，「川普的韓國政策與美中關係初探(下)」，海峽評論第317期，頁15-17。

於世界前列。而韓國政府在實踐和社會層面上，已展現中等強國身分。從盧武鉉政府起，韓國政府的官方詞彙已將「中等強國」列入，李明博政府出現一個比較清晰的中等強國戰略，朴槿惠政府把推進中等強國戰略作為一個主要的外交目標。因此大多數學者認為，韓國是一個名副其實的中等強國。

戴維來指出，韓中關係在雙方建交以來，於經濟及政治方面保持著總體穩定的發展態勢。經濟層面，雙方呈現空前緊密的關係。韓中兩國的貿易額超過韓國對外貿易總額的1/5，超過韓美、韓歐貿易額的總和。中國為韓國的最大貿易夥伴、最大出口市場、最大進口來源國和最大海外投資對象國，同樣的，韓國是中國第三大貿易夥伴國和第五大外資來源國。中韓自由貿易協定更在2015年簽訂生效。兩國經貿高度互補融合，經貿聯繫成為彼此雙邊關係的加速器和穩定儀。政治層面，兩國也日益熱絡，冷戰結束後，兩國高層往來頻繁，領導人互訪不斷，政治互信不斷增強，兩國關係大局框架逐步確立為戰略關係。1998年金大中總統訪華，雙方建立了中韓合作夥伴關係。2003年盧武鉉總統訪華，雙方建立中韓全面合作夥伴關係。2008年李明博總統訪華，雙方建立了中韓戰略合作夥伴關係。2014年朴槿惠總統就職後首率史上最大規模代表團訪問中國，打破先美日、後中俄的出訪慣例。反映出兩國高度的政治互信。

韓國憑藉著經濟崛起，積極推動中等強國外交戰略，在國際舞臺上展現不可忽視的力量。韓國的中等強國戰略對於臨近的中國來說是一種隱憂。因此戴維來認為，當前如何處理好中韓關係，考驗著中國外交的智慧，有對中國周邊外交工作產生重要的意義。外交布局上，十八大以來周邊外交已提升到外交工作的重要位置，成為中國外交的優先方向。中韓在經貿聯繫、國際協調、地區安全等議題上存在很多合作空間和機會，特別是在半島無核化、國際金融體制改革、全球性問題治理、新興國家合作等問題上的立場訴求與中國頗有契合之處。地緣政治上，東北亞地區安全局勢不穩，在中美競爭日益激烈化，美日同盟持續強化，中日關係因釣魚臺爭端惡化，韓日關係因竹島及慰安婦問題趨於

冷淡，韓朝關係踟躕不前。韓國身處東北亞地緣政治博弈焦點，其偏向哪一方都具有指向性。中國應爭取友好的中韓關係，以增強中國外交的周旋空間和靈活性。在中美競爭上，韓國則可以扮演平衡的角色。當前美國不斷挑起中國周邊事態，包含介入南海、東海領土爭端，造成中國海上問題緊張。在中美競爭中，韓國是可能倒向任何一方的搖擺國家，只要韓國不全面倒向美國或保持中立，對中國而言即可穩定亞太的秩序。因此發展中韓友好關係成為中國周邊外交的重要支點。²⁵

劉德海教授指出，進入 21 世紀以來，國際關係的三大變數即國際關係經貿化、世界經濟區塊化、中美兩強的競合已成形。中國為降低中美兩強的戰略推擠，因此構建中美兩強合作互利的經貿平臺，同時也將朝鮮半島的國際政治主軸從傳統的地緣政治轉變為地緣經濟。由於中國強大的經濟實力，因此中國以自由主義經貿手段為主的決策緊密牽動著東北亞區域國家。中國與韓國加速中韓 FTA 決議，必將嚴重衝擊日本，2013 年韓國在中國進口市場的占有率超越日本，迫使日本政府不得不重視中日韓 FTA 談判，安倍政府受到日本企業壓力，一改日本政府原有態度，加速與中國的對話。同樣的，中國也以此模式運用在韓國，日本外務省在 2014 年發表的中日戰略互惠關係，也使得中日關係重新改善，迫使韓國盡速簽署中韓 FTA。中國利用正負棋子(韓國為正棋子，日本違反棋子)的交互運用，使中國的利益極大化。從中國所主張的「新型大國關係」與美國的「重返亞洲戰略」可看出，縱使中美的經貿關係及合作規模至大，然而彼此的關係卻是矛盾與合作共存、牽制與均衡並立。²⁶

中華經濟研究院區域發展研究中心分析師許茵爾指出一帶一路的版圖未將韓國納入，然韓國積極提出與此倡議目的相同的「歐亞倡議」，並且於 2015 年 1 月北京舉行的中韓經濟部長會議中達成共識，將就此二倡議之戰略合作進行研

²⁵ 戴維來，「韓國中等強國外交戰略及其對中國的影響」，當代亞太，2016 年第 2 期，頁 130-154。

²⁶ 同註 21，頁 114-118。

究，一則為物流、金融及基礎建設相關產業帶來商機，二則與其推動之中等強國外交結合，於變動的國際局勢下取得平衡與獨立的外交戰略。²⁷

北京第二外國語學院副教授朴鐘錦針對韓國加入一帶一路之認知動因分析研究包含：第一，推動朝鮮半島和平統一，此屬韓國外交重要內容之一，韓國認為通過與中、韓、俄、朝的多邊合作，可以吸引和帶動朝鮮參與「歐亞倡議」，一方面緩解朝韓雙方不信任感，一方面可期待透過亞投行對朝鮮進行基礎建設開發，促使原先孤立的北韓能夠參與世界的變化。第二，透過緊密的經濟依存關係，牽制中國與世界其他國家的軍事威脅，從「中國和平崛起」之思維出發，透過一帶一路經濟合作，原本錯綜複雜的國際關係，會形成更加錯綜複雜的相互依存的國際關係，牽制中國的經濟與軍事力量。並於文中引述韓國國際政治學會理事李明贊的看法，其認為一帶一路將會促進相關國家間相互依存的經濟一體化的形成，錯綜複雜的國際關係、相互交織的利益共同體會阻礙中國的軍事擴張及其帶來的威脅。同時，錯綜複雜的國際關係和利益共同體也會使其他國家的軍事擴張受到牽制。²⁸

趙大熙、姚錦祥、王東陽認為當前韓國經濟正陷入困境，指出 2014 年第二季至 2015 年第一季連四個季度之 GDP 增長均低於 1%，2013 年韓國十大企業稅前利潤下滑 15%，2014 年三星電子淨銷售額創下 8 年來新低，停滯不前的經濟狀況，令市場擔憂，韓國是否走入日本式的長期疲軟。韓國對一帶一路最大的希望，是將其作為經濟恢復與發展的動力。面對世界兩大強權國中美，韓國加入一帶一路可以取得韓國在區域大國間主動性的發揮，塑造區域發展和穩定局面。²⁹

²⁷ 許茵爾，「東亞主要國家因應『一帶一路』之策略及相關措施」，經濟前瞻，(第 162 期)，頁 92。

²⁸ 樸鐘錦，「『一帶一路』倡議下中韓合作的韓國認知動因分析」，黑龍江社會科學，2016 年第 4 期，頁 82-83。

²⁹ 趙大熙、姚錦祥、王東陽，「韓國視角下的『一帶一路』」，中國經濟信息，2015 年第 539 期，頁 34-35。

由以上所蒐集到的資料觀察，以往韓國於軍事安全上仰賴著美國的策略，隨著美國領導人於東北亞的政策轉變，迫使韓國政府的軍事安全策略必須有所調整。針對北韓問題，無法迫使其放棄核武，但也了解到北韓擁核是為了取得與國際對話、合作的機會。在經濟及外交上，與各國積極的互動展現並塑造了中等強國的地位，使得韓國取得與強國互動的機會，也讓中國正視其所有的政治地位重要性，學者也建議中國應維繫好中韓關係。當中國因應中美關係調整其外交政策時，也使得東北亞國際政治轉趨以地緣經濟為主軸，在朝鮮半島與其周邊國際環境產生變化時，同時也牽動著韓國與周邊國家的關係。

中國的一帶一路倡議提出後，更是一個讓韓國可以拉近與中國關係的合作平台，不僅為了突破韓國近年的經濟膠著現況，更為了朝鮮半島的和平，期能透過倡議，牽制各國間的軍事威脅。雖然在相關文獻中可以取得韓國與中國、北韓、美國歷年來互動、利益擠壓情形，以及韓國加入一帶一路的認知動因分析，但是相關資料卻未針對韓國於一帶一路在政治、經濟、軍事等角度完整的分析，亦未全面性的評估韓國加入一帶一路的原因及其背後的策略考量，以及其具有之優勢與挑戰。因此本論文試圖於政治、經濟、軍事的角度的角度，來探討韓國對中國一帶一路之策略，究其如何透過此倡議化解淺在衝突，從中獲益，使其戰略、經濟地位提升。

第四節 研究架構

本論文共分為五章。第一章為「緒論」，討論研究動機與研究目的、研究途徑與方法、研究範圍與限制以及文獻探討等。第二章為「韓國對中國政策的分析」，包括韓國於政治外交、經濟貿易以及軍事安全等三方面的政策整理，瞭解韓國做為一個國際社會的個體，其應對中國等相關政策，背後所考量和追求的國家利益為何，進一步瞭解中韓雙方間的衝突與共同存在的利益。由於韓國對北韓的態度及政策為影響中韓關係的重要要素，相對的，韓國與中國關係的親疏也深刻影響其促進朝鮮半島和平的順遂。因此經由分析韓國對中國的政

策，將有助瞭解韓國是否能順遂參與一帶一路倡議並且利用此平台改善朝鮮半島的局勢。

第三章為「一帶一路倡議潛力」，分析中國一帶一路所具有的經濟潛力。第一節就一帶一路的資金池亞投行的運作風險及現況以及帶路倡議推動的基礎建設包含橫括歐亞陸路的中歐班列以及海路上延伸至印度洋、地中海、南太平洋等各國的沿線港口，如何在物流運輸上吸引各國使用。第二節就一帶一路帶動中國境內省分經濟水平狀況做說明，包含中國政府目前推行的自由貿易試驗區政策與未來更高層次的對外開放模式「自由貿易試驗港」的實施進度，以及對內各省分間的交通往來運輸「高鐵」規劃佈局策略。第三節就一帶一路如何成為中國與其他國家的交流互動平台作分析，本節就歐亞倡議、上合組織以及東協十國等組織來做說明，分析彼此外交關係是否因帶路加深雙方的經濟合作，並緩解以往的政治衝突。

第四章為「韓國因應一帶一路策略分析」，分別針對第三章各小節所述的中國帶路倡議具有的潛力及威脅分析韓國的因應策略。第一節說明韓國加入亞投行的目的，採取哪些措施以爭取提升話語權；對於中歐班列以及海上絲綢之路中國所擴建的國際港口為韓國帶來的經濟效益有哪些。第二節就韓國為布局中國境內市場的中韓產業園區作分析。針對在中國境內所成立的廣東省惠州市、江蘇省鹽城市及山東省煙台市等三個產業園區發展狀況及特色作整理，並說明對於韓國的產業有何幫助。第三節則分析中國因帶路與歐亞倡議、上合組織以及東協十國等組織關係轉變，韓國將如何以帶路倡議為跳板，取得予俄羅斯、中亞等各國的合作，進而吸引其投資朝鮮半島建設，另對於南亞及東協部分，如何積極進行經濟佈局，減少中國在此區域上的經濟上的威脅，最後於第五章「結論」總結本文研究的發現與結果。

第二章 韓國對中國政策的分析

第一節 李明博政府時期(2008-2013)

一、政治互動

李明博自 2008 年 2 月接任韓國總統一職，身為保守派政黨的代表，李的上任意味著韓國政治自 1992 年與中國建交以來，已從保守派執政轉換到自由派當權，再回歸到保守派執政，完成一個循環。³⁰李明博執政前的兩任總統所屬之自由派政黨採取對北韓友善外交策略，也藉由中國與北韓之安全伙伴關係的角色來做為兩韓之間的溝通橋樑，以減少美國在朝鮮半島半世紀以來的支配，卻無法換來北韓在核武議題上的讓步。³¹鑒於自由派時期對北政策成效不彰，李明博早自競選總統期間即提出「非核、開放、3000」的口號，認為韓國對北韓的政策應建立於實用主義與互惠原則，必須在北韓願意毀棄核武、走向開放的前提下，有條件的給予援助。³²

李明博上任後的外交政策則以韓美聯盟的復興與鞏固為主。2008 年 4 月李明博訪美，雙方宣布建立面向「21 世紀韓美戰略同盟關係」，同時暫停原定裁減駐紮在韓國的 3,500 名美軍，並將韓國的外國軍事銷售地位提升至與日本不相上下。2010 年韓國與美國的聯盟關係更達到了歷史的高峰。2010 年 3 月的天安艦沉沒以及 11 月北韓轟炸延坪島事件，美國總統歐巴馬均給予韓國支持，並持續舉行韓美軍演。

反觀，韓國與中國的關係雖然從 2003 年的「全面合作夥伴關係」升級至 2008 年的「全面戰略合作夥伴關係」，官方並聲稱此次名稱上的改變是因雙方的合作延伸至區域及全球性的層級，但是沒有明顯的跡象顯示雙方的合作相較

³⁰ 韓國政治自 1993 年開始由保守派的盧泰愚、金泳三執政，再轉換到自由派的金大中、盧武鉉當權，再回歸到保守派的李明博執政，完成一個循環。

³¹ 李明，「李明博就職後的兩韓關係」，戰略安全研析，97 年 8 月第四十期，頁 29。

³² 「李明博氏「北が開放すれば」人当たり国民所得 3 千ドルになるよう支援」，中央日報，2007 年 6 月 15 日，http://japanese.joins.com/article/j_article.php?aid=88431。

於之前所建立的關係有更加的緊密。³³天安艦及延坪島事件，中國的反應實際呈現出的中韓之間的關係，縱使雙方簽訂全面戰略合作夥伴關係，天安艦事件爆發後，中國不僅不願意對聯合調查天安艦沉沒的報告背書，也不支持聯合國對北韓提出的決議，甚至在 1953 年之後北韓第一次襲擊韓國領土的延坪島事件上將問題歸咎於韓國在爭議的地區進行不必要的軍事演習，讓北韓認為韓國隨時可能發動攻擊。

然而韓美之間的熱絡關係卻在 2011 年開始出現轉折。由於李明博對北韓的強硬政策，切斷了可以緩解北韓核威脅的對話管道，使得美國開始對韓國施加壓力，要求李明博政府開啟對北韓的對話，並且逕自開啟與北韓的互動。³⁴2011 年 7 月美國國務卿希拉蕊邀請北韓第一副外交部部長金桂冠至紐約進行官方會談，10 月底在日內瓦也召開雙方對重啟核談判的會議，12 月美國和北韓討論美國提供糧食援助，以幫助北韓人擺脫飢餓。2012 年 2 月美國甚至與北韓高級談判代表在北京舉行會議，希望恢復六方會談旨在說服平壤放棄其核武器計劃。美國與北韓的一系列互動，完全將韓國排除在外，使得朝鮮問題主導權落入美國手中。

縱使李明博執政初期韓美良好關係為韓國製造參與全球合作的機會，讓韓國躍上國際舞台，但韓美之間的合作在朝鮮半島問題方面卻無法帶給韓國實質的回應，甚至奪取了韓國與北韓對談的主導權。2012 年李明博政府開始轉圜與中國的關係。³⁵為了改善雙方的緊張關係，同年 4 月李明博決定展開與中國對韓中自由貿易協定的談判；同年 5 月同意啟動與中日韓三方的自由貿易協定談判，藉以與中、日在亞洲地區建立區域合作的核心。

³³ Jae Ho Chung, "China's Evolving Views of the Korean-American Alliance, 1953-2012", *Journal of Contemporary China*, December 17 2013, p.436.

³⁴ Katrin Katz, Victor Cha, "South Korea in 2011", *Asia Survey*, January/February 2012, Vol. 52 No. 1., p.54.

³⁵ Yul Sohn, Won-Taek Kang, "South Korea in 2012", *Asia Survey*, January/February 2013, Vol. 53 No. 1, p.204.

二、雙邊經貿

據中華人民共和國海關總署統計，李明博時期，2008年中國與韓國雙邊進出口總額為1,861億美元，比前1年同期增加16.38%；中方對韓國出口740億美元、進口1,122億美元，中國有382億美元的逆差，相較前一年同期同比減少19.92%，可能受到當年亞洲金融危機影響。但是2009年、2010年、2011年、2012年中國對韓國貿易差分別為489億美元、696億美元、798億美元、809億美元，逆差額度持續上升。顯示韓國經濟成長持續依附在中國經濟成長的優勢上。

投資額度於此時期則是呈現下降趨勢，根據韓國進出口銀行（Korea Exim Bank）統計，韓國對中國的投資總量從2007年55億美元穩步下降；而根據中國商務部統計，韓國對中國的投資比例則是從2005年39.1%開始下降至2011年13.9%。其中勞力密集型的中小型韓國企業因受中國的對外投資政策的改變，包含勞工權益高漲、環境法規、限制加工貿易、國民收入增加等因素的影響，對中國的投資減少許多。³⁶顯示出韓國企業必須順應著中國投資環境進行策略調整及改變。

為了順應韓中自由貿易協定的簽訂及中國國內需求增長戰略，韓國在2009年至2011年間的2,471件的對中投資，有65.8%尋求發展新的市場及客戶。韓國對外經濟政策研究院(KIEP)預期韓國對中國的投資將有所轉變，包含對LCD大型零組件、半導體、石油化工等資源領域將有更多的投資。³⁷

另因2008年全球金融危機使得全球貿易走向保護主義，李明博認為以出口為導向的韓國經濟需要通過積極洽簽FTA以努力強化與貿易夥伴的經濟同盟的關係，防止貿易夥伴採取像課徵反傾銷稅與其他非關稅障礙等保護主義的措

³⁶ Wook Chae, Pyeong Seob Yang, "CHINA, WORLD ECONOMY AND KOREA-CHINA ECONOMIC COOPERATION", Korea Institute for International Economic Policy, March 13, 2013, p.357.

³⁷ Ibid, p.358.

施。³⁸因此李認為以出口為導向的韓國經濟需要通過積極洽簽 FTA 以強化與貿易夥伴的經濟同盟的關係。

經濟上雖然依靠中國有顯著的成長，但李明博在合作對象的選擇及合作層面開始有所轉變。2009 年 3 月李明博在印度尼西亞發表《新亞洲外交構想》(News Asia Initiative，簡稱 NAI)，其核心是豐富全球夥伴關係，加強與亞洲國家的合作，為 21 世紀的“亞洲時代”做準備，構想期望將合作對象的觸角擴及到南太平洋在內的亞洲國家，除了深化與這些國家的經濟合作，也將合作項目延伸至安全和文化層面。³⁹NAI 的實踐履行可以讓韓國在 G20 峰會上為開發中國家發聲，藉此增加與東協等開發中國家的連結，為韓國在國際社會扮演能代表亞洲各國利益的區域主要國的角色鋪路，提升國際地位與影響力。

身為中型國家的韓國擔憂中國崛起對亞洲地區可能帶來負面的衝擊，因而採取積極的 FTA 政策並展開與亞洲國家包含澳大利亞、東協合作，構築與中國以外的其他國家的經濟合作網絡，增加自身的影響力、稀釋中國日益增大的政經影響力與強化區域整體，制衡中國崛起的力道。

然而，2010 年 6 月兩岸經濟合作協議(簡稱 ECFA)即將簽訂之際，韓國國內專家呼籲，臺灣對中國的出口產品中，有 7 成與韓國的出口產品重疊，因此韓中應該儘快簽署自由貿易協定，否則韓國在競爭力上將會落後臺灣。⁴⁰原本對中國採取疏離政策的李明博，也受到國內專家及企業的壓力，開始改以親向中國策略，並且為中韓自由貿易協定簽訂立下下期程，預定 2014 年將可能完成談判，改變以往對中國的態度，表示中韓 FTA 在政治上不會遭受到反對，⁴¹以期減少 ECFA 對韓國企業出口的衝擊。

³⁸ 劉德海，「李明博時代的韓國與澳大利亞經貿關係」，西華大學學報(哲學社會科學版)第 31 卷第 3 期，頁 33。

³⁹ “Summit and S. Korea’s ‘New Asia Initiative’”, The Korea Herald, March 30, 2010, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20090601000110>.

⁴⁰ 「中央日報：聽聽韓國人在說什麼」，中國評論網，2010 年 6 月 3 日，<http://hk.crntt.com/doc/1013/4/2/4/101342417.html?coluid=93&kindid=2931&docid=101342417>。

⁴¹ 「李明博中韓自由貿易協定有望在 2 年內達成協議」，中國自由貿易區服務網，2012 年 5 月 28 日，http://fta.mofcom.gov.cn/article/fzdongtai/201205/10117_1.html。

三、安全關係

李明博上任以後，國家安全層面採取與盧武鉉時期完全不同的政策。不僅拒絕之前韓朝在 2000 年及 2007 年的聯合聲明，並且恢復與美國的傳統聯盟並加強與日本的三方合作。韓國的安全政策轉向偏美國，並且強硬要求北韓同意無核化後，方願意展開談判。對此北韓給予報復性的回應，2008 年 7 月韓國的女性遊客因誤闖兩韓合作位於邊界以東的金剛山度假村，遭北韓哨兵槍殺，12 月關閉韓朝邊界的開城工業園區，更加拉近韓美聯盟的緊密度，因此也引起中國的關注。⁴²

韓朝之間的關係在李明博的強硬政策以及沒有中間盟友中國協助溝通的情況下更加惡化。2009 年 4 月北韓試射長程導彈、5 月以超過三千噸的爆炸產量成功進行核試爆、11 月兩韓之間的海軍在大青島附近海域有衝突。李明博甚至在 6 月期間前往華盛頓特區，提出舉行排除北韓的五方會談，然而此提案遭到中國的反對。⁴³此方案恐讓美國主導對朝談判的方向，損害中國的在六方會談當中的領導地位，使中國喪失對朝溝通協調的杠杆作用。

2010 年 3 月的天安艦沉沒，美國站在韓國一方，強烈譴責北韓，並且在朝鮮半島東部和西部海域舉行美韓聯合軍事演習，6 月李明博與美國總統歐巴馬舉行高峰會時，主動向歐巴馬提議推遲移交戰時作戰指揮權。中國官方雖未對此發出正式聲明，但李明博更不顧及中國的立場，原定於 2010 年 6 月初於中國的核心利益地區黃海進行韓美軍演，多次受到中國外交部抗議，反對外國軍艦在中國近海活動。中國媒體更稱此次軍演，朝鮮問題顯然不是美國唯一的戰略意圖，認為此次軍演不過是美國戰略包圍中國的一步。⁴⁴

⁴² Chung-in Moon, "South Korea in 2008", *Asian Survey*, Vol. 49 No. 1, January/February 2009, p.128.

⁴³ 「六方會談改五方會談 近乎天真浪漫」，中國評論新聞網，2009 年 6 月 20 日，<http://hk.crntt.com/doc/1009/9/9/2/100999226.html?coluid=1&kindid=0&docid=100999226>。

⁴⁴ 「美韓軍演謹慎試探中國 對航母未進黃海心不甘」，中國評論新聞網，2010 年 7 月 29 日，http://hk.crntt.com/doc/1013/9/6/5/101396520_3.html?coluid=4&kindid=16&docid=101396520&mdate=0729150416。

更讓韓國看清中韓關係是 2010 年 11 月 23 日朝鮮砲擊延坪島事件，這次事件是朝鮮自 1953 年以來，首次襲擊韓國的領土並且造成平民的傷亡。此次事件震撼了韓國政府及國民，然而中國官方卻以整體東北亞區域安全局勢為考量。中國外交部發言人姜瑜警告，如果半島發生流血衝突勢必破壞地區和平與穩定，她說中國一貫主張有關各方通過對話解決問題，呼籲有關方採取負責任的態度，通過對話協商，以和平的方式解決問題，為緩和半島緊張局勢做出建設性努力。⁴⁵

延坪島事件發生後，美國對朝核問題的政策開始不同於李明博的政策。美國國務院發言人菲利浦克勞利（Philip J. Crowley）表示，美國希望中國能在事件上發揮影響力，首要必須先緩和朝鮮半島緊張局勢，再進一步遊說朝鮮放棄核計劃。⁴⁶由此可見，美國的立場是將穩定朝鮮半島局勢置於核武問題之上，一反李明博堅持兩韓改善關係的先決條件是棄核，韓國對朝鮮的援助計畫，必須視朝鮮的棄核議程而定。這次事件促使李明博明白韓國在東北亞安全局勢中的角色定位，突顯出韓國與中國在戰略安全上的矛盾以及韓國一面倒向美國所付的代價可能不小，並且中國一直把穩定朝鮮半島局勢視為最高戰略利益，並不容韓國輕易擾亂朝鮮半島局勢。⁴⁷

第二節 朴槿惠政府時期(2013-2017)

一、政治關係

⁴⁵ 「2010 年 12 月 23 日外交部發言人姜瑜舉行例行記者會」，中華人民共和國駐格魯吉亞大使館，2010 年 12 月 23 日，<http://ge.china-embassy.org/chn/fyrth/t781208.htm>。

⁴⁶ 「專議：中國是美韓解決砲擊事件的鑰匙」，中國評論通訊社，2010 年 11 月 26 日，<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=92&kindid=0&docid=101517912>。

⁴⁷ 中國外交部發言人姜瑜 5 月 25 日曾表示：“中方對於有悖於東北亞和平穩定的任何行為都是堅決反對的。“這是之前貌似偏袒朝鮮的中國政府首次對包括朝鮮在內的韓朝兩國進行批評的發言。對此，北京外交知情人士分析道：“天安艦事件原因調查結果發布之後，韓國政府的對朝制裁措施和由此產生的朝鮮的反擊措施使韓半島的緊張狀態頓時達成高潮”，“最不想韓半島出現武力衝突的中國擔心本國的利益會受侵害，所以將發言的水平進行了大幅度的提高。”中國對天安艦事件“包庇朝鮮”的態度發生了微妙變化」，中央日報，2010 年 5 月 28 日，http://chinese.joins.com/gb/article.aspx?art_id=45238。

一反李明博的親美態度，朴槿惠總統上任後即展開與中國的良好關係。2013年2月25日就職後，勤於增進與主要大國關係，成為韓國致力大國外交的具體寫照，⁴⁸致力發展與中、俄、美發展互信外交。值得注意的是，5月訪美成功後，6月朴槿惠第二個出訪國則選擇中國。依照往例，韓國最高領導人第二個出訪國均為日本，然而朴卻打破多年來的慣例，將中國取代日本成為其第二個出訪國，並且帶領出訪的各界人士多達70餘人，當時堪稱是韓國史上陣容最浩大的訪問中國代表團。

繼訪美朴槿惠對北韓的「信任政治」⁴⁹獲得歐巴馬的認同後，朴的訪中也取得中方對朴的“朝鮮半島信任進程”肯定。⁵⁰繼李明博在任期最後一年開始轉以加強與中國的合作，朴槿惠獲得中國對其朝鮮政策的支持。在《中韓面向未來聯合聲明》中涉及朝鮮半島問題的內容比以往大幅增加，表明中韓兩國在朝鮮半島問題上的共同點正在擴大。

同時日本政府因獨島(竹島)領土爭議，引發韓國政府強烈抗議，致使日韓關係受到影響。日本前首相野田佳彥也因釣魚台議題與中國相持不下。歷史爭議上，2013年4月日本跨黨派議員聯盟168名議員大規模參拜靖國神社，引發中韓等亞洲國家的不滿，促使中韓拒絕參加2013年在印度舉行的東盟與日、中、韓的財長及央行行長會議；同年10月安倍出席亞太經合組織首腦峰會和東南亞聯盟首腦會議，尋求與亞太國家擴大經濟合作，卻面臨中韓首腦都不願意與其會談的局面。

對應到中國，隨著中國領導人習近平2013年上任後，中國的朝鮮政策出現明顯的改變，不再同以往偏向保護朝鮮一方，開啟與韓國熱絡頻繁的互動。從習上任後先訪首爾未訪平壤的舉動，可看出中國新的領導人已不再同以往如此偏向北韓，轉向擴大與韓國多面向的合作發展。民間合作方面，2013年12月10日在首爾舉行的第二屆中韓互聯網圓桌會議，希望中韓網絡科技企業聯手合作，拓展雙邊經貿；公共外交方

⁴⁸ 李明，「朴槿惠中國大陸行的分析」，海峽評論272期，頁25。

⁴⁹ 「信任政治」的意涵，在於朴槿惠一方面堅決反對北韓的挑釁，但另一方面承諾韓國對北韓不具攻擊意念，只要在北韓放棄核武的前提下，韓國將考量持續對北韓提出人道援助。

⁵⁰ 「朴槿惠訪華：獲對朝政策支持 成果比訪美大」，中國評論新聞網，2013年7月1日，<http://hk.crntt.com/doc/1026/0/7/3/102607326.html?coluid=59&kindid=0&docid=102607326>。

面，2014年6月舉行第二屆中韓公共外交論壇；領土爭議方面，2015年舉行中韓海域劃界首輪會談，解決蘇岩礁的領土爭議；警政方面，2015年簽訂中韓海警間熱線的諒解備忘錄，在預防和打擊海上犯罪、保護漁業活動、管理漁業糾紛和防止海洋污染等方面進行合作。

2015年中韓兩國合作達到高峰。該年9月3日中國舉行“中國人民抗日戰爭暨世界反法西斯戰爭勝利70周年紀念大會”，朴槿惠總統力排眾議成為首位登上天安門城樓觀看中國人民解放軍閱兵式的韓國總統，也是美國盟友中唯一出席的國家，讓中韓兩國關係到達了頂點。

雖然習近平減少與北韓的外交互動，但是北韓對中國具有極大的地緣政治意義，涉及中國東北的安全利益，且雙方具有長期的歷史聯繫，縱使中朝兩國於朝核問題上有嚴重的政治和發展戰略上的分歧，但是從2015年中國中央政治局常委劉雲山出席朝鮮勞動黨建黨70週年紀念日的閱兵儀式，2016年9月朝鮮出席中國人民抗日戰爭暨世界反法西斯戰爭勝利70周年紀念活動，均可看出中國並未希望中斷與朝鮮的關係。

然而中韓的政經熱所發展出的密切外交，使得朝鮮感受在東北亞遭到孤立。為引起注意，自2015年接連進行核試驗及發射衛星。朝鮮發射衛星讓韓國為尋求反制朝鮮的方法，2016年採納了美國部署薩德反導彈系統的方案，遭到中國官方多次的抗議，引發韓中的外交關係轉趨惡化，中國也在2017年展開非官方的報復行動。

二、經貿關係

朴槿惠總統上任後，積極活絡兩國的經貿發展，將中國視為拓展與其他國家經濟互動之橋梁。2013年6月下旬及2015年9月上旬朴槿惠均率當時韓國史上最大規模經濟使節團隨行。2015年率領的團隊更高達128家企業，由156人組成的經濟代表團，此次中國行為韓國企業開拓中國消費市場鋪平了道路。

2013年中國領導人習近平拋出跨區域經濟帶合作議題「一帶一路倡議」及「亞洲基礎建設投資銀行」，韓國雖然受到美國的反對，但卻認為加入倡議可強化韓國的經貿實力、在美中之間的戰略推擠當中取得重要的戰略地位、增加韓

國在區域政經的影響力、改善與朝鮮關係的契機。⁵¹朴槿惠政府為呼應帶路倡議，2013年10月18日在首爾「2013 歐亞時代國際合作論壇」開幕式上第一次正式提出「歐亞倡議」，2014年習近平訪韓，朴總統提議將歐亞倡議與一帶一路掛勾，2015年9月中韓舉行首腦會談即同意尋找歐亞倡議與一帶一路之間的對接方案，兩個月後，雙邊就簽訂諒解備忘錄（MOU），推動雙邊倡議合作。⁵²歐亞倡議的發展，將有助於中國與俄羅斯發展東北亞絲綢之路的決心，進而推動朝鮮半島經濟開發。倡議目標與兩韓、中國、俄羅斯、中亞等國，發展物流、能源以及經濟領域的合作。物流方面，與俄羅斯就港灣與鐵路合作達成共識，包含協助韓方利用北極航線、開發遠東地區港灣，以及建構朝鮮半島縱貫鐵路和西伯利亞橫貫鐵路。能源方面，研究建立天然氣輸氣管，將西伯利亞的天然氣經由北韓輸往韓國。經濟方面，期望在東北亞地區建立大型自由貿易協區。⁵³

朴槿惠政府更強調韓國要在已開發國家與發展中國家中扮演橋樑的角色，必須與東亞為中心的中國 FTA 網絡連結，扮演樞紐的角色，⁵⁴因此積極與中國洽談中韓 FTA。2015年6月1日兩國政府正式簽署《中華人民共和國政府和大韓民國政府自由貿易協定》，是中國對外簽署的覆蓋議題範圍最廣、涉及國別貿易額最大的自貿協定。

隨著中韓 FTA 的簽訂，提供了韓國廣闊的投資市場並且獲得深入中國各地區發展的機會。此次的協定創新引入地方經濟合作條款，明確將中國威海市和韓國仁川自由經濟區作為地方經濟合作示範區，並且獲得在天津自由貿易試驗區的合作。不僅增加與青島、威海、天津等地的緊密度，更可獲得與天津自貿

⁵¹ 劉德海，「變遷中的東北亞新經濟秩序：陸韓軸心 VS. 美日 TPP」，WTO 研究第 27 期，2015 年 12 月 1 日，頁 138-144。

⁵² 「韓中“歐亞倡議”與“一帶一路”政策加強對接」，韓國中央日報，2015 年 11 月 2 日，https://chinese.joins.com/big5/article.aspx?art_id=142978&category=002001。

⁵³ Yong Kwon, "South Korea's Eurasia Ambitions", *The Diplomat*, August 20, 2014, <https://thediplomat.com/2014/08/south-koreas-eurasia-ambitions/>.

⁵⁴ To-hai Liou, "Asia's Response to China's FTA Strategy: Implications for Asian Economic Integration", *Journal of East Asian Affairs* Spring / Summer, 2007, p.140.

區有高連結度的京津冀對接的機會。⁵⁵中韓兩國 2015 年也宣布在成都設立中韓創新創業園，依托中國成都國家自主創新示範區、韓國創造經濟革新中心等兩國創新創造機構推動建設，透過數位娛樂及遊戲、互聯網、生物醫藥、人工智能、消費升級應用等領域合作，搭建青年創新創業、共同開拓第三方市場兩個合作平台。⁵⁶利於韓國企業打通中國各地區，深化中韓之間的經貿合作。

由於協定降低了兩國產業對接門檻，讓雙方提早建立在低端產業的互補合作模式，並作為發展高端產業的基礎，減少貿易結構同質性的衝突，決定了未來中韓可在研發領域、「互聯網+」與「工業 4.0」等方面加強合作，⁵⁷擴展經濟發展的空間，為雙方的合作提供更多的連接點，為「一帶一路」沿線自貿區提供樣本。

隨著中韓兩國的經濟活絡，以及伴隨著中日之間釣魚台紛爭，2013 年韓國首次超過日本成為中國的最大進口來源。⁵⁸根據中國海關數據統計，雙邊貿易總額從 2013 年的 2,742 億美元攀升至 2014 年的 2,904 億美元。在各國一片看好的情況下，卻因薩德的部屬問題，導致 2015 年、2016 年韓國對中國的出口額及雙邊貿易額開始下滑。韓對中的出口額從 2014 年的 1,901 億美元下滑至 2016 年的 1,588 億美元，下滑 16.5%；雙邊貿易額從 2014 年的 2,904 億美元下滑至 2016 年的 2,525 億美元，下滑 13.1%。

〈表 2-1〉 中國對韓國的進出口貿易額及成長比例 單位：億美元

年份	2012	2013	2014	2015	2016
進口	1,686	1,830	1,901	1,745	1,588
進口成長率	3.65%	8.54%	3.88%	-8.21%	-9.00%

⁵⁵ 「中韓自貿區可與京津冀一體化對接」，中國評論新聞網，2015 年 3 月 25 日，<http://hk.crntt.com/doc/1036/8/0/0/103680088.html?coluid=50&kindid=1071&docid=103680088>。

⁵⁶ 「韓媒回顧 2015 年中韓關係三大亮點」，中國日報網，2015 年 12 月 23 日，http://world.chinadaily.com.cn/2015-12/23/content_22781004.htm。

⁵⁷ 同註 50。

⁵⁸ 同註 51，頁 130。

出口	876	911	1,003	1,012	937
出口成長率	5.67%	4.00%	10.10%	0.90%	-7.41%
進出口總額	2,563	2,742	2,904	2,758	2,525
貿易收支	810	919	898	733	651

資料來源：中華人民共和國海關總署(2018)

薩德問題讓韓國經濟遭受不小的衝擊，韓國現代經濟研究院發表的報告《最近韓中經濟損失核對與應對方案》顯示，中方採取反薩措施給韓國造成 8.5 兆韓圓（約 2,236 億元台幣）的損失，也導致中國 1.1 兆韓圓（約 220 億元台幣）的損失。⁵⁹受衝擊最嚴重的領域為旅遊業，中國自 2017 年 3 月起全面禁止銷售韓國旅遊商品，預計 4 月至 12 月赴韓遊客同比減少 40%，年損失將達 7.1 兆韓圓。投資方面，在中國的韓國企業面臨補貼政策減少、稅務調查強化等消極影響；在韓國的中國企業大型開發和合作專案也生變。文化交流方面，自 2016 年 7 月起中國民間開始反韓流，導致韓國內容出口產業萎縮。透過薩德問題顯示，中國不僅在政治安全議題上對韓國有重要的影響力，在經濟上更不能缺少中國這個重要的盟友。

三、安全關係

安全政策上，朴槿惠強調應維持和美國的安保同盟關係，也因朴槿惠的北韓政策，不同於李明博的強硬作風，採以改善與平壤的關係，並嘗試引導北韓走出國際孤立與經濟困頓，這對朝鮮半島的穩定，具有積極的作用，此政策與中國的北韓政策相近，因此開啟了韓國與中國合作的關係。

北韓領導人金正恩 2011 年上台後曾盼能讓西方國家對其政權產生好感與建立信任，改變北韓與美國的關係，2013 年元旦首度表示將以改善國民經濟作為未來施政的目標，並罕見地呼籲南北韓雙方應貫徹之前簽訂的共同宣言以緩和緊張關係。然而美

⁵⁹ 「報告：反薩措施致韓中經貿損失嚴重 應探討中長期合作方案」，韓聯社，2017 年 5 月 3 日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/domestic/2017/05/03/0403000000ACK20170503000600881.HTML>。

國總統歐巴馬 2012 年連任後，於訪問緬甸期間抨擊北韓的不是，使得北韓在同年 12 月試射長程飛彈以示抗議；2013 年 2 月又進行第三次的核試爆，3 月 6 日北韓宣布廢棄 1953 年簽訂的韓戰停戰協定，切斷南北韓兩軍聯繫的電話，這些威脅顯示出北韓想和美國談判，建立正式外交關係，同時也表現出北韓不受北京掌控，即便北京反對長程飛彈試射和核試爆，北京仍無法阻擋平壤，期盼朝美可以直接進行對話。

除了取得西方國家的信任，金正恩對於南北兩韓對談是持著正面的態度。2015 年金正恩在元旦致詞時表示，願與韓國總統朴槿惠對話，賀詞中大部分的時間就韓朝關係發表立場，暗示朝鮮將把 2015 年政策重點放在推動改善韓朝關係上。⁶⁰然而，2015 年 8 月，2 名韓軍官兵在非軍事區被地雷炸成重傷，地雷被視為是北韓越境埋設，致使南北韓在西部邊界地區互射砲彈，半島局勢一觸即發。南北韓雙方在 8 月 22 日因此在板門店舉行計 4 天的高級別「馬拉松談判」，最終北韓就地雷挑釁表示遺憾。⁶¹2015 年 12 月南北韓終於促成副部長級會議，然而，北韓期望開放金剛山旅遊與韓國意見分歧，談判破裂。⁶²致使金正恩在視察平川革命遺蹟時宣稱，北韓已經成為一個準備好使用核彈和氫彈來維護國家主權和民族尊嚴的擁核強國。2016 年 1 月 6 日，北韓宣布第一枚氫彈試爆成功，成為繼美國、俄羅斯、中國、英國和法國之後，第 6 個擁有氫彈的國家。⁶³同年 2 月 7 日北韓在位於平安北道鐵山郡東倉里的「西海衛星發射場」發射了長程彈道飛彈。⁶⁴韓國政府決定同月 10 日起位於北韓開城、兩韓合作開發的「開城工業園區」全面中斷運作，以阻止北韓利用園區創造的外匯收益，繼續研製大規模殺

⁶⁰ 「朝鮮最高領導人金正恩表態願與韓國總統朴槿惠對話」，BBC 中文網，2015 年 1 月 1 日，https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/01/150101_north_korea_kim。

⁶¹ 「南北韓兩年前互射砲彈，卻仍在板門店對話……細數兩韓高層會談」，風傳媒，2018 年 1 月 3 日，<https://www.storm.mg/article/380317>。

⁶² 「南北韓副部長級會議談判破裂」，NOW 新聞，2015 年 12 月 13 日，<https://news.now.com/home/international/player?newsId=161315>。

⁶³ 「北韓宣稱首枚氫彈試爆成功，國際社會強烈譴責」，端新聞，2016 年 1 月 6 日，<https://theinitium.com/article/20160106-dailynews-north-korea/>。

⁶⁴ 「北韓發射長程彈道飛彈 南韓、日本強烈抗議 我方全程監控」，風傳媒，2016 年 2 月 7 日，<https://www.storm.mg/article/81662>。

傷性武器。⁶⁵朴槿惠政府在面臨國內、外強大的輿論壓力下，錯判了中韓關係的定位，並在 2016 年 7 月 8 日宣布在韓國南部星洲地區設置薩德系統。

中國認為韓國部屬薩德系統的決定嚴重損害中國的軍事安全。薩德系統高達 2000 公里的 X 光雷達覆蓋範圍，這一範圍已經足夠深入到中國內地，中國也擔心薩德系統的雷達可以追蹤其武器試驗以及具體導彈的特徵，並最終幫助美軍遏制來自中國的攻擊。⁶⁶薩德系統對於美國來說，不僅能壓制北韓，同時也符合美國「圍堵中國」的長期戰略目標。由於中美在亞太的戰略競合關係來看，身為已存在的霸權，美國必然要壓制「中國崛起」，不容中共分享、甚至取代美國在亞太地區的支配地位。因此在部屬薩德事件上，對美來說，不僅可增強東北亞的安全戰略，更可離間中韓近來的熱絡關係。

對於韓國來說，其畏懼北韓核子武器小型化成熟，可以中長程飛彈攜帶，發射至遠近國家，並且在 2017 年 7 月底北韓果真宣告已經成功發射洲際彈道飛彈，射程可以涵蓋美國的阿拉斯加以及關島；直至 2017 年 11 月 29 日，北韓發射火星 15 型 ICBM 成功，北韓以高角度發射，飛彈飛行高最高到達了 4475 公里，打破過去北韓歷次試射紀錄。北韓的導彈進展迅速，對於韓國而言，薩德系統在最近的實現發展上，特別顯得重要。

身為夾擊在美中之間的韓國，小國地位難處，要維持真正的獨立自主本就不易。況且美國對韓國外交軍事的支配始終存在，且因為呼應日本極右勢力的主張，以「圍堵中國」為職志，韓國身不由己。再加以金正恩對於美中的警告都不為所動，繼續施行其戰略嚇阻，快速擴增的飛彈射程併核子試爆，朝鮮半島周邊局勢更加危殆，甚至連中共也感到憂慮。然而在部署薩德議題上，朴槿惠過度偏重中國對朝的態度和政策，將中國對朝鮮的政策問題放在中韓關係中非常重要的位置，⁶⁷認為中國對朝所做的

⁶⁵ 「斬斷北韓核武飛彈資金 南韓中斷「開城工業園區」運作」，風傳媒，2016 年 2 月 11 日，<https://www.storm.mg/article/81745>。

⁶⁶ 「中國為何對薩德如此憂心忡忡？」，BBC 中文網，2017 年 4 月 4 日，<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-39488097>。

⁶⁷ 「鄭繼永：半島超預期變化 中韓關係應更理性」，中國評論新聞網，2016 年 5 月 10 日，<http://hk.crntt.com/doc/1042/2/2/3/104222352.html?coluid=0&kindid=0&docid=104222352>。

制裁措施不夠，有違中韓長期以來建立的互信，因而破壞了朴之前對中韓關係所做出的成果。

第三節 文在寅政府時期(2017-)

一、政治關係

朴槿惠因內任閹密醜聞、貪汙、濫用職權，經憲法法庭裁定彈劾後去職，代表韓國共同民主黨參選總統的文在寅當選韓國第 19 任總統。文在寅的勝選使韓國政府歷經 9 年的親美、疏離北韓的對外政策產生轉變。他承繼著與盧武鉉近似的路線，可望推動兩韓對話、重估美韓關係、接近中國，⁶⁸不再向李明博和朴槿惠時代，完全偏向美、日利益，改以均衡發展與各國的互動。

文在寅的外交政策以「平衡外交」為主軸。文認為韓中關係不僅因為經濟合作，更因和平解決北韓核武問題的戰略合作而變得更重要。⁶⁹2017 年聯合國安理會分別於 8 月 5 日、9 月 11 日、12 月 22 日密集地對北韓進行制裁案，範圍包含禁止北韓所有的煤、鐵、鐵礦砂、鉛、鉛礦以及魚和海產出口、禁止與北韓攜手設立新合資事業、禁止對現有合資事業進行新投資、禁止雇用來自北韓新的勞工等，目標鎖定北韓主要收入來源，中國在這一系的制裁案均給予支持。這對文在寅政府解決朝核問題，已是相當大的幫助，若中國落實執行一切的制裁，將有助於以政治的手段解決問題並與朝鮮談判的可能。

文在寅總統上任後在 2017 年 12 月 13 日第一次訪華，此次的訪華時間是在中韓關係遭遇韓國在境內裝置薩德飛彈系統干擾、雙方關係惡化之後，因此文在寅的訪華重點則在修補與中國的雙邊關係。⁷⁰在文在寅的平衡外交政策上，期望同時兼顧韓國與中美之間的關係，此次的出訪時間點正好是習近平在南京主持「南京大屠殺」80 週年

⁶⁸ 李明，「文在寅的內政與外交初探」，《海峽評論》，第 318 期，2017 年 6 月 1 日，頁 38。

⁶⁹ "Cooperation with the US, Japan important to deal with tension with Pyongyang: South Korea's Moon", Channel NewsAsia, November 11, 2017, <https://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/cooperation-with-the-us-japan-important-to-deal-with-tension-9373348>.

⁷⁰ 李明，「文在寅訪華後的中韓關係」，《海峽評論》第 325 期，2018 年 1 月，頁 18。

紀念，文在寅未去南京參加紀念儀式；談及薩德議題上，中國一再聲稱北京已與首爾達成共識，然韓國在此議題上仍保留模糊空間，將雙方的對話稱為「協商」而非「共識」，⁷¹目的就是希望讓美、日瞭解，中韓關係的新走向並未稀釋美、日、韓之間的盟邦關係。

為加速恢復中韓關係，文在寅特別透過拜訪重慶市強調中韓之間的歷史連結，同時他也是韓國第一位造訪重慶市的總統。2017年12月16日在重慶訪問時參觀了對日抗戰期間，國民政府支持的「大韓民國臨時政府」所在地，並向其所稱的韓國國父金九銅像獻花致敬。訪問重慶的安排將中韓兩國民眾的視線拉回到那段兩國並肩抗擊日本的歷史歲月，從而為韓關係轉暖營造積極的輿論氛圍。⁷²雙方也同意就2018年的平昌冬奧、2022年的北京冬奧彼此支持，增進合作。

中國因薩德事件自2016年起對韓實施強硬政策，雖然對韓進行懲罰，卻也幫助鞏固了美韓關係，削弱了中國取代美國成為亞洲頭號強國的長期目標。同時，文在寅對北韓的政策與中國的戰略利益較為接近，希望用外交手段來緩和朝鮮半島的緊張局勢。⁷³因此習近平同意讓文在寅訪華，給予兩國外交新的重要契機。中方對韓國釋出善意，但是在薩德議題上中國仍不斷催促韓國盡速解決、韓國此次訪華兩國領導人未簽署聯合聲明也是頭一次，顯示中國對韓的政策取決於韓對薩德系統問題的處理方式，韓國仍夾擊在中美兩強之間。

二、經貿關係

隨著文在寅積極修補與中國的關係，2017年韓國總體經濟有明顯的復甦，出口增長16.4%，進口增長19.8%。對中國的總貿易量，相較2016年增加11%。

⁷¹ "Was Moon Jae-in's China Trip Successful?", The Diplomat, December 19, 2017, <https://thediplomat.com/2017/12/was-moon-jae-ins-china-trip-successful/>.

⁷² 「社評：文在寅訪華 中韓關係走上正軌」，中國評論新聞網，2017年12月19日，<http://hkmag.crntt.com/doc/1049/1/3/7/104913792.html?coluid=35&kindid=651&docid=104913792>。

⁷³ 「文在寅訪華與習近平會面，承諾中韓關係「新開端」」，紐約時報中文網，2017年12月15日，<https://cn.nytimes.com/china/20171215/china-south-korea-xi-jinping/zh-hant/>。

韓國決定部署薩德系統後，中國利用非關稅貿易壁壘進行報復，包含禁止部分韓國產品的進口、對中國境內韓國公司進行稅務審計和消防安全檢查，並且祭出罰款和暫停營業。造成韓日聯合企業樂天出售 112 家商店、SK Innovation 和 Shinsegye 在內的韓國公司退出中國市場。

觀光業部分，中國政府禁止中國人民到韓國旅遊，中國遊客人數大幅下降。2017 年 1 月至 8 月，中國遊客計有 3,022,590 人次，相較 2016 年同期 5,743,294 人次，減少 2,720,704 人次。中國的經濟報復措施讓韓國經濟付出了代價 17 萬億至 22 萬億韓元（148 億美元至 191 億美元）。⁷⁴

這樣的趨勢，證明中國與韓國之間的經濟互賴越發緊密，隨著韓國對中國出口與投資的依賴程度增強，中國的非關稅報復可輕易造成韓國經濟嚴重的損傷。文在寅期望為修復與中國的關係，因此與中國達成共識，發表三不政策：「不增加薩德系統」、「不參與美國反導系統」、「不形成韓美日三國軍事同盟」，顯示韓國逐漸向中國靠攏。

韓國在軍事上的妥協，緩和經濟上非官方貿易戰，中國遊客開始再度造訪韓國各大觀光地，過去因人數不足的航班，也宣布將恢復航線。⁷⁵文在寅也透過訪中，宣揚中韓之間友好關係，希望中方積極支持中韓關係發展，盡快使一度受挫的兩國企業和經濟交流合作重返正軌。他在北京大學的演講指出，此行「能成為兩國基於互信深化友好關係的起點」，並提到一個開創性的說法，指出雙方「是合作共贏的生命共同體」，兩國有必要深化戰略合作，韓方希望將其「新北方」、「新南方」政策與中國的「一帶一路」構想掛鉤。

文在寅也透過訪問重慶牽起中韓兩國的歷史記憶，順勢積極恢復中韓經貿合作關係。重慶市為中國西南政治經濟重鎮，也是中國「一帶一路」及「西部大開發」的戰略支點。目前韓國現代汽車與海力士半導體廠設在重慶，文在寅

⁷⁴ Uk Heo, Seongyi Yun, "South Korea in 2017", Asian Survey, Vol.58 No.1, p.70.

⁷⁵ 「中韓破冰兩國元首會 制裁鬆綁陸客回籠」, TVBS News, 2017 年 11 月 1 日, <https://news.tvbs.com.tw/fun/803737>。

透過實際造訪行動支持韓國廠商站穩在中國的市場，同時也傳達出加強兩國經濟合作的強烈訊號。⁷⁶文在寅也出席了中韓產業合作論壇，就推進韓國的「新北方」及「新南方」政策與中國「一帶一路」戰略對接，提出四大合作方案。包括加強兩國及區域內國家之間的互聯互通合作，實現亞歐大陸的陸海空交通與運輸暢通；加強能源領域合作，推動 IT 技術發展；推動兩國企業開拓第三國市場，加強區域內貿易投資合作；加強與重慶等地方政府的實質性合作，積極支持韓國各級地方政府與中方建立合作關係。⁷⁷由此可見，文在寅期望透過與重慶這個西方支點的經濟合作，拓展與中國各地合作的機會，並且打通中國通往亞洲歐洲的通路，提高與亞歐經濟往來的效率，同時藉由與中國的經濟優勢，開發與小型國家的經濟合作版圖，並且在韓國最缺乏的能源支援上，尋找穩固的能源來源。

在中韓自由貿易協定上，隨著文在寅訪中，韓國產業通商資源部同年 12 月中旬與中國商務部簽署諒解備忘錄（MOU），⁷⁸商定 2018 年初啟動「FTA 服務投資」後續談判。2015 年 12 月 20 日生效的韓中自由貿易協定，聚焦在降低製造業等貨物領域的關稅稅率，雖然兩國商定開放部分服務、投資、金融等領域，但市場開放程度比較低。此次的談判將就開放服務、投資市場事宜進行磋商，如此中韓兩國經濟將進一步開放。

三、安全關係

文在寅上任後第五天，北韓從平安北道龜城一帶向北方的日本海域發射一枚「火星-12」型洲際彈道飛彈（ICBM），也是文在寅上任後北韓首次發射的第一枚導彈。日本防衛相表示該飛彈歷 30 分鐘飛行約 800 公里後，升空高度逾 2000 公里，各國認為飛彈的技術有實質進展，甚至美軍西太平洋要塞關島也在

⁷⁶ 「文在寅將訪重慶 韓媒：圖加強中韓合作」，經濟日報，2017 年 12 月 7 日，<https://money.udn.com/money/story/5641/2862349>。

⁷⁷ 「文在寅訪重慶 提中韓四大合作」，東方日報，2017 年 12 月 7 日，http://orientaldaily.on.cc/cnt/china_world/20171217/00180_014.html。

⁷⁸ 「與中 FTA 服貿談判前 韓辦聽證會」，中央通訊社，2018 年 1 月 4 日，<http://www.cna.com.tw/news/afe/201801040216-1.aspx>。

射程範圍內。⁷⁹飛彈發射後，日本政府立即表達強烈抗議，美日韓三方緊急商議對策，強調堅決應對一切挑釁。然而文在寅總統表明，對北韓的對話大門始終敞開，並且要求韓國軍方加快部屬「韓國型三軸作戰體系」，⁸⁰可看出文在寅希望朝鮮半島問題可用和平的手段來解決，同時也希望將收回朝鮮安全問題的主導權，避免讓中美日有過多的參與。

文在寅上任一個多月首次訪美，在出訪前，美國國家安全事務助理麥克馬斯特表示“川普下達指示，要求準備誰都不願意看到的對朝軍事選項”；訪美期間，雙方對於朝鮮問題雖然取得持續對朝鮮實施壓和對話並舉的政策共識，然而在薩德問題，美韓聯合聲明卻未提及，顯示雙方在朝鮮問題上仍存有衝突。⁸¹美國為了保持對朝鮮問題的掌控，對文在寅採取對北韓較為溫和之政策施加壓力，以防止美韓之間對於朝鮮有不同的立場。

對於朝鮮半島安全問題，文在寅主張美日韓應加強合作，但卻不認為應將三方合作發展成軍事聯盟。⁸²文在寅的安全政策認為美韓軍事同盟對朝鮮半島問題是至關重要，但是應該用何種方式來解決，兩國政府卻存有差異。文在寅的政策建立在雙方的軍事同盟基礎上，持續發展韓國在軍事安全的自主性。2017年韓國《國防白皮書》提出，要在美韓聯合防禦體系的基礎上構建韓國自主的綜合防禦體系，其具體舉措就是構建應對朝鮮核導威脅的“韓國型三軸作戰體系”。為了發展對等的美韓同盟關係，希望透過作戰體系的建置，提高韓國國

⁷⁹ 「北韓導彈 給文在寅送禮」，中時電子報，2017年5月15日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170515000276-260119>。

⁸⁰ 「上任後再射導彈 文在寅：朝鮮改變態度才能對話」，NewTalk，2017年5月14日，
<https://newtalk.tw/news/view/2017-05-14/86650>。

⁸¹ 「文在寅訪美的象徵意義恐大於實際效果」，中國評論新聞網，2017年7月4日，
<http://hk.crntt.com/doc/10473/4/0/104734075.html?coluid=0&kindid=0&docid=104734075>。

⁸² 「南北韓兩年前互射砲彈，卻仍在板門店對話……細數兩韓高層會談」，風傳媒，2018年1月3日，
<https://www.storm.mg/article/380317>。

防實力，盡早收回戰時作戰指揮權，主導作戰權。同時也提高了韓國國防工業的競爭力，減少核心國防工業對歐美國家的依賴。⁸³

繼 2017 年 7 月底北韓宣告成功發射洲際彈道飛彈、9 月 3 日又宣告引爆另一輪氫彈試驗、11 月 29 日再度成功發射長程導彈，朝鮮半島周圍緊張情勢加劇，對國際安全威脅加大。中國外交部部長王毅不止一次地指出，北京不允許中國門前「生亂生變爆發戰爭」，這與文在寅「朝鮮半島決不可以爆發第二次韓戰」的說法異曲同工。⁸⁴中韓雙方都反對朝鮮半島再生變亂，在朝鮮半島上的安全利益也趨於一致。另外，中國為了牽制美國，選擇在美國總統川普在 11 月 5 日起的亞洲行之前，與韓國政府共同發布修復兩國因薩德問題惡化彼此關係之共識，避免韓國與川普的強硬路線保持一致步調，⁸⁵因此中國給予韓國訪問的機會，避免在區域安全上，韓國得不到中國的協助，轉向接近美日，並可順勢改善中韓關係並符合雙方利益。

出訪中國之前，文在寅政府明確地將中國最關切的薩德系統問題做出定調。文在寅總統接受中國中央電視台專訪時也表示不把薩德用在防禦朝鮮核武核導彈之外的地方，不會損害中國的安全利益。⁸⁶2017 年 10 月 30 日韓國外長康京和對國會演講時首次提出關於薩德問題的「三不政策」-韓國不考慮追加部署薩德系統、不加入美國導彈防禦系統、不把美日韓安全合作發展成軍事同盟。⁸⁷雙方確認以外交手段推動解決北韓核問題，並搭建兩國軍方平台，通過兩軍渠道，就中方關切的薩德有關問題進行溝通，推動中韓戰略合作夥伴關係發

⁸³ 「揭秘“韓國型三軸作戰體系”」，新華網，2017 年 11 月 9 日，
http://www.xinhuanet.com/mil/2017-11/09/c_129736474.htm。

⁸⁴ 李明，「文在寅的內政與外交初探」，《海峽評論》，第 318 期，2017 年 6 月 1 日，頁 20。

⁸⁵ 「中韓為何選擇這一時機推動關係改善」，日經中文網，2017 年 11 月 1 日，
<https://zh.cn.nikkei.com/politicaeconomy/politicasociety/27690-2017-11-01-02-10-44.html>。

⁸⁶ 「孔令信觀點：從文在寅訪問北京，看台灣的一籌莫展」，風傳媒，2017 年 12 月 19 日，
<http://www.storm.mg/article/373997>。

⁸⁷ 「韓提薩德三不 APEC 習文會」，中時電子報，2017 年 11 月 1 日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171101000686-260309>。

展。中韓兩國所達成的安全共識對韓國而言是希望中國解除對其事實上的經濟制裁，而中國而言則希望緩解美國對東北亞安全局勢的干預。

文在寅上任後致力處理朝鮮半島問題，訪中期間，取得中國對於北韓參加2018年韓國主辦平昌冬奧的支持，同時，文在寅也釋出善意，邀請北韓參加平昌冬奧。採取親北政策的努力下，北韓領導人金正恩在2018年元旦致詞雖宣稱他可隨時按下核武按鈕，卻也表示同意派代表團參加韓國平昌冬季奧運，並且在同月3日重啟南北兩韓熱線，⁸⁸顯示文在寅承續的陽光政策開始有了成效。平昌冬奧，北韓推派金正恩妹妹金與正率團出席，與文在寅取得互信，讓韓國得於同年3月派特使團回訪，取得4月下旬舉行兩韓高峰會的共識。2018年4月27日順利地舉行文金會，簽署「板門店宣言」，爭取年內宣布結束戰爭狀態，並且取得舉辦第二次文金會的機會，積極落實《10·4宣言》所列項目，連接並升級改造東海線及京義線鐵公路。⁸⁹為了取得與北韓和平共存機會，文在寅不斷與美國溝通，最終取的川金會的成形，讓北韓開始與西方國家接觸，並可能在未來與美國取得建交。一旦北韓這個最重要的關卡打開了，在安全上兩韓可以和平相處，經濟上，朝鮮半島的通路貫穿後，韓國可通過北韓連向中國與俄羅斯，向中亞、歐洲邁進，有助於透過安全及經濟方面穩定東北亞局勢，也符合中國的地緣戰略利益。

第四節 小結

李明博時期，政治互動上減少對中國的依賴，轉成傾向美國，縱使中韓於2008年提升為「全面戰略合作夥伴關係」，但是2010年天安艦事件及延坪島事件，中國卻不承認天安艦調查報告且認為韓國軍演威脅到北韓，致使韓美關

⁸⁸ 「金正恩下令重啟熱線 為冬奧與南韓對話」，中央社，2018年1月3日，<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/201801030130.aspx>。

⁸⁹ 「文金會《板門店宣言》 完全棄核 年內終戰」，中時電子報，2018年4月28日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180428000420-260119>。

係達到高峰。但李明博對北韓的政策過於強硬，將北韓願意毀棄核武設定為兩韓對話的前題，使朝鮮半島局勢僵持不下。2011年美韓關係出現轉折，為緩解朝鮮緊張局勢，美國展開與北韓直接對話，讓韓國被推擠至美國與北韓之外。為避免被中美孤立，2012年韓國開始尋求與中國互動，開啟中韓、中日韓自由貿易協定談判。

經貿上排除2008年亞洲金融危機，2009年至2012年韓國對中國的貿易順差持續上升，貿易出口受益於中國。但是中國因通過新勞動法致投資環境產生改變，不利於勞力密集產業的投資，讓韓國在2009年至2011年的對中投資件數，有65.8%的比例在尋找新的市場及客戶。另考量金融危機使得全球貿易走向保護主義，李明博認為韓國以出口為導向的國家，應積極尋找貿易夥伴並洽簽FTA。由於擔憂中國崛起恐對韓國經濟帶來威脅，2009年3月李明博在印尼發表《新亞洲外交構想》積極建立中國以外的亞洲盟友，拓展與開發中國家經濟合作並為其發聲，減緩與中國之貿易風險並提升國際地位。雖然李明博極力減少對中國貿易的依賴，但是2010年6月兩案簽訂ECFA之際，韓國國內專家及企業擔憂臺韓之間出口商品高達7成的重疊率，恐讓韓國出口商品競爭力大減，因此李明博轉以親向中國，為中韓FTA訂下談判期程，以期減少ECFA對韓國出口的衝擊。

軍事方面，由於韓國對朝鮮議題的處理攸關韓中關係的親疏，因此透過分析李明博處理朝鮮問題的策略，說明韓國對中國的安全互動狀況。李明博對韓朝議題始終持著強硬態度，不僅不承認2000年及2007年雙方的聯合聲明，並且恢復與美日在三方軍事合作上的傳統聯盟，為的是要求北韓同意無核化。然而，強硬的手段卻招致北韓的反彈。2009年北韓試射長程導彈、成功進行核試爆、與韓國海軍在大青島海域發生衝突；2010年3月及6月分別發生天安艦及延坪島事件。這段期間內，李明博更加疏離中國，曾向美國提出舉行排除北韓的五方會談，在黃海進行韓美軍演，在在危及中國在朝鮮半島議題上的掌控

權。然而，延坪島事件發生後，美國卻希望中國可以在此事件上發揮影響力，以和緩朝鮮半島緊張局勢，反讓韓國遭受孤立。顯見中美兩國都是朝鮮半島問題和平解決為最高戰略利益。

朴槿惠時期，一反李明博親美的態度，積極與中國展開政治互動，將中國作為其上任後第二個出訪國，並且致力發展與中國、美國、俄羅斯的互信外交。此外，朴槿惠對北韓採取「信任政治」的政策，分別受到美國及中國的認可，中韓雙方在《中韓面向未來聯合聲明》談及朝鮮半島問題篇幅增加，顯示中韓的共識持續擴大。另外，佐以日本因釣魚台以及日本議員參拜靖國神社議題，中日關係惡化，以及習近平上任後，對朝鮮政策的改變，訪韓不訪平壤，促使中韓關係達到政治關係相當熱絡。中韓雙方自 2013 年起，合作範圍擴及互聯網、公共外交、蘇岩礁領土爭議處理及打擊海上犯罪等等，互動相當頻繁。2015 年朴槿惠力排眾議成為首位登上天安門城樓關看中國人民解放軍閱兵式的韓國總統，中韓政治關係達到高峰。

經貿上，朴槿惠積極活絡兩國之間的經貿互動，2013 年 6 月下旬及 2015 年 9 月上旬均率當時韓國史上最大規模經濟使節團隨行，為韓國企業開拓中國消費市場鋪路。此外，2013 年中國領導人習近平拋出跨區域經濟帶合作議題「一帶一路倡議」及「亞洲基礎建設投資銀行」，朴槿惠政府立即提出「歐亞倡議」以作因應，並且於 2014 年習近平訪韓，提議將帶路倡議及歐亞倡議掛勾，2015 年雙方就雙邊倡議合作簽訂 MOU。朴槿惠認為歐亞倡議的發展，有助於中國與俄羅斯發展東北亞絲綢之路的決心，進而推動朝鮮半島經濟開發。因此主張歐亞倡議與北韓、中國、俄羅斯、中亞等國，發展物流、能源以及建立自由貿易協定網絡的合作，以經濟利益吸引周邊國家參與開發朝鮮半島。在開拓中國市場部分，積極洽談中韓 FTA，並且於 2015 年 6 月 1 日兩國政府正式簽署《中華人民共和國政府和大韓民國政府自由貿易協定》，是中國對外簽署的覆蓋議題範圍最廣、涉及國別貿易額最大的自貿協定。協定創新引入地方經濟

合作條網，獲得與天津自貿區合作的機會，並在成都設立中韓創新創業園，降低兩國產業對接門檻，有助於建立雙方發展高端產業的基礎。中韓兩國的貿易在 2013 年、2014 年持續上升，卻因部署薩德系統，中國採取非關稅制裁，致 2015 年、2016 年進出口貿易額下降，中國抵制韓國旅遊及影視商品，造成韓國經濟受到嚴重衝擊。

安全互動上，朴槿惠強調應維持和美國的安保同盟關係，但不同於李明博的強硬作風，採以改善與平壤的關係，以求維持朝鮮半島的穩定，與中國的北韓政策相近。相對的，北韓領導人金正恩上台後，盼能讓西方國家對其政權產生好感與信任，進而取得與美國的正式外交關係；對於韓國的態度，金正恩也持著正面開放的態度，期望兩韓可以取得對話的機會，2015 年元旦致詞時大部分的時間就韓朝關係發表立場，暗示朝鮮將把政策重點放在推動改善韓朝關係。然而同年 8 月發生 2 名韓軍官兵在非軍事區被地雷炸成重傷，致使南北韓在西部邊界地區互射砲彈，為此雙方舉行在板門店舉行計 4 天的高級別「馬拉松談判」；同年 12 月兩韓副部長會議，因開放金剛山旅遊與韓國意見分歧，談判破裂。以致北韓在 2016 年試爆氫彈及發射長程彈道飛彈，朴槿惠因此宣布關閉「開城工業園區」並且設置薩德系統，最終兩韓關係破裂，也惡化中韓關係。

文在寅時期，韓國政府歷經 9 年的親美、疏離北韓的對外政策產生轉變，承繼著推動兩韓對話、重估美韓關係、接近中國，近似盧武鉉路線。文在寅的外交政策以“平衡外交”為主軸，採取平衡於中美之間的策略。對於中韓關係則因和平解決北韓核問題的戰略合作而更顯重要。文在寅總統上任後在 2017 年 12 月 13 日第一次訪華，重點希望修補因薩德系統造成破裂的中韓雙邊關係。為加速恢復中韓關係，文在寅特別透過拜訪重慶市強調中韓之間的歷史連結，同時他也是韓國第一位造訪重慶市的總統。雙方也同意就 2018 年的平昌冬奧、2022 年的北京冬奧彼此支持，也促成了邀請北韓參與平昌冬奧的機會。由於文

在寅對北韓的政策與中國的戰略利益較為接近，希望用外交手段來緩和朝鮮半島的緊張局勢，因此習近平同意讓文在寅訪華，給予兩國外交合作新的重要契機。

經貿關係上，由於薩德系統部署致中國對韓國進行非關稅貿易壁壘報復，為修補中韓的關係，文在寅總統與中國達成共識，發表三不政策-不增加薩德系統、不參與美國反導系統、不形成韓美日三國軍事同盟。因此，2017年韓國對中國出口增長16.4%，進口增長19.8%。對中國的總貿易量，相較2016年增加11%。中國遊客開始再度造訪韓國各大觀光地，過去因人數不足的航班，也宣布將恢復航線。也透過訪中，宣揚中韓之間友好關係，希望一度受挫的兩國企業和經濟交流合作重返正軌。文在寅在中韓產業合作論壇，就推進韓國的「新北方」及「新南方」政策，與中國「一帶一路」戰略對接，提出四大合作方案，包括加強兩國及區域內國家之間的互聯互通合作，實現亞歐大陸的陸海空交通與運輸暢通；加強能源領域合作，推動IT技術發展；推動兩國企業開拓第三國市場，加強區域內貿易投資合作；加強與重慶等地方政府的實質性合作，積極支持韓國各級地方政府與中方建立合作關係。文在寅訪中後，韓國產業通商資源部2017年12月中旬與中國商務部針對在中韓自由貿易協定簽署諒解備忘錄，商定2018年初啟動「FTA服務投資」後續談判，有助於韓國進入中國市場。

安全互動上，文在寅上任後第五天，北韓即從平安北道龜城一帶向北方的日本海域發射一枚「火星-12」型洲際彈道飛彈，不僅飛彈的技術有實質進展，甚至美軍西太平洋要塞關島也在射程範圍內。美日韓三方緊急商議對策，強調堅決應對一切挑釁。然而文在寅總統表明，對北韓的對話大門始終敞開，並且在2017年韓國《國防白皮書》提出，要在美韓聯合防禦體系的基礎上構建韓國自主的綜合防禦體系，具體舉措就是構建應對朝鮮核導威脅的“韓國型三軸作戰體系”，文在寅雖然主張美日韓應加強合作，但卻不認為應將三方合作發展

成軍事聯盟。2017年北韓持續劍拔弩張地發射洲際彈道飛彈、引爆另一輪氫彈試驗、發射長程導彈，為此中韓雙方都反對朝鮮半島再生變亂，在朝鮮半島上的安全利益也趨於一致。雙方確認以外交手段推動解決北韓核問題，並搭建兩國軍方平台，通過兩軍渠道，就中方關切的薩德有關問題進行溝通，推動中韓戰略合作夥伴關係發展。中國也給予南北兩韓互動上的支持，以促成北韓派代表團參與平昌冬奧，以及後續韓國特使團回訪，甚至舉行了第二、三次的兩韓領袖會面。因此在安全策略上取得中國的支持，將更有利於韓國朝鮮半島問題的解決。

韓國雖然想獨立尋求政治上的運作空間，擺脫中美兩國對朝鮮半島議題的干涉，但實有所難，安全政策上單一偏向中、美任何一個強權國，最終恐引起另一強權國的不滿，因此朝鮮半島問題仍需借助中國的力量，以和平的手段與北韓共同解決。經濟方面，隨著中國經濟實力增強，中韓雙邊貿易額持續增長，有助於帶動韓國出口貿易；中韓簽署FTA後，有助韓國擴大在中國的投資市場、深入中國各地發展的機會並且在開發國家與已開發國家間扮演樞紐角色；另外中國推出帶路倡議跨區域經濟合作議題，因多國家響應，對此韓國參與與否不僅影響兩國經濟貿易的發展，更可能改變兩國雙邊政治關係，並且進而擠壓韓國與其他國家之間外交空間。因此，對於韓國如何對中國一帶一路倡議做出因應策略，值得觀察研究。

第三章 中國帶路倡議之政策意涵

中國一帶一路倡議主要內容以政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通等五通為主要內容。因此本章分三節，第一節就資金融通、設施聯通等兩項說明亞洲基礎設施投資銀行於深化多雙邊金融合作及匯集各區域資金，實現資金融通的狀況，以及五通當中優先推展的「基礎設施互聯互通」項目，於打通國際骨幹交通通道的缺失路段和瓶頸路段，暢通陸水聯運通道，連接亞洲各次區域以及亞歐非之間網絡的進度作說明。第二節則說明貿易暢通、政策溝通對內部分，中國如何構建自由貿易試驗區、自由貿易港以及透過國內高鐵網絡連接各省分，縮小國內各省分經濟水平差距，以利對外開放貿易，減少與他國貿易投資壁壘，促進區域經濟一體化。第三節則就貿易暢通、政策溝通、民心相通對外部分，說明中國與周邊俄羅斯所主導的歐亞聯盟、上合組織以及東協十國等亞洲國家組織就雙邊經貿的合作現況，分析中國如何就各區域之需求，強化與各國家組織的外交及經貿關係。

第一節 對外資金匯集及海陸對外設施聯通

一、亞洲基礎設施投資銀行資金池

亞洲基礎設施投資銀行（Asian Infrastructure Investment Bank，簡稱亞投行，AIIB）是一個政府間性質的亞洲區域多邊開發機構，重點支持基礎設施建設，成立宗旨為促進亞洲區域建設的互聯互通化和經濟一體化，並且加強中國及其他亞洲國家和地區的合作，是首個由中國倡議設立的多邊金融機構。亞投行總部設在北京，法定資本 1,000 億美元。截至 2018 年，亞投行有 87 個成員國，其中 68 個為正式成員國，19 個為觀察成員國，中國擁有 26% 的投票權，營運至今兩年，主導的投資項目有 32 項，投資金額達 64 億美元，其中特別資

金投資項目有 5 項，⁹⁰執行成效可觀。

自亞投行成立後，「一帶一路」的貸款從單一的中國政府貸款逐漸轉變為來自亞洲、非洲、中亞和拉丁美洲的混合貸款。目前的貸款中和來自世界銀行以及其他多邊機構的貸款形成了銀團貸款，⁹¹另外，中國財政部於 2017 年 5 月與世界銀行、亞投行、金磚國家新開發銀行、亞洲開發銀行(簡稱亞行)、歐洲投資銀行、歐洲復興開發銀行等，共同簽署加強「一帶一路」合作備忘錄。混合貸款的銀行及國家越多以及加強帶路倡議合作的銀行越多，對帶路倡議的風險就越分散。

目前世界銀行及亞行已開啟與亞投行聯合融資。世界銀行數據顯示，自 2016 年 1 月亞投行運營至 2018 年 1 月，雙方已聯合融資了 10 個項目，合作投資 37 億美元，其中 17 億美元來自亞投行。⁹²亞行與亞投行至 2017 年底，已有 4 次聯合融資的合作，分別為 2016 年 6 月批准的巴基斯坦 M4 高速公路開發項目，亞投行和亞行各提供 1 億美元融資；孟加拉國的天然氣生產和輸送改進項目，亞投行資助 6,000 萬美元、亞行資助 1.67 億美元；格魯吉亞第二大城市巴統的繞城公路建設項目，兩家銀行各提供 1.14 億美元資助；2017 年批准向印度提供 1 億美元貸款、亞行資助 5,000 萬美元資金，以幫助印度升級改造區域間電網系統並更多利用太陽能 and 風能等清潔能源。⁹³

為了拓展改革發展的外部空間，中國採取「三行」大戰略，一是主導建立「亞投行」，二是參與推動建立「金磚國家開發銀行」，三是加入並改造「歐亞開發銀行」，使之轉型為「上海合作組織開發銀行」。⁹⁴透過建立新的多邊開發機

⁹⁰ "Approved Projects", Asia Infrastructure Investment Bank, September 9, 2018, <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>.

⁹¹ 「“一帶一路”的錢哪來的？」，FT 中文網，2017 年 10 月 13 日，<http://www.ftchinese.com/story/001074645?archive>。

⁹² 「亞投行推動地區經濟發展見成效」，新華網，2018 年 6 月 29 日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/silkroad/2018-06/29/c_129903668.htm。

⁹³ 「《大陸金融》亞投行 4 度攜手亞行融資，印度受惠」，中時電子報，2017 年 10 月 2 日，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20171002002568-260410>。

⁹⁴ 「專家傳真—中國推動新多邊開發銀行大戰略」，工商時報，2014 年 7 月 17 日，<http://40.ctee.com.tw/album/3c8395e1-25cd-4be9-b485-88146b8b3174/537880>。

制，結合亞洲區域開發中國家組織的力量，推動亞洲區基礎建設的開發。

金磚國家新開發銀行（The New Development Bank，簡稱金磚銀行，NDB）原先設定專為金磚成員國的項目提供貸款，但至 2017 年金磚銀行第二次年會上與亞投行簽署諒解備忘錄，成為「一帶一路」項目的另一個重要資金來源，考慮接納非金磚成員參與金磚國家新開發銀行投資建設。

歐亞開發銀行是俄羅斯與哈薩克斯坦於 2006 年成立的國際金融機構，註冊資本額超過 15 億美元，宗旨在於推動和加強歐亞地區經濟的發展合作，組織成員與上合組織成員重疊，中國大陸為利絲綢之路經濟帶為紐帶擴大與由俄羅斯主導的歐亞銀行成員國的對接，並加強雙方的金融合作，尤其要發揮上合組織銀行聯合體作用，並推進建立上合組織銀行。⁹⁵中國國務院總理李克強曾強調建立註冊為 1000 億美元的上合銀行，作為上合組織成員國的中國應可大幅增加其註冊資本額，上合銀行的成立預計可為帶路的基建項目及亞投行的投資提供更多貸款。

此外，亞投行的資金來源也包含各類區域性基金，中非發展基金（CAD）、中俄投資基金（RCIF）、俄羅斯直接投資基金、中非產能合作基金等即為中國設立用於中歐和東歐地區的投資基金，「絲路基金」則是中國於 2014 年 11 月 8 日成立，該基金資金已達 1,000 億元人民幣。中國匯集各區域多邊開發銀行、創設基金等資金共同開發基礎建設，有助於亞投行的運作以及成員國參與投資的意願。

二、中歐班列對外聯通

中歐班列（China Railway Express）是運行於中國與歐洲以及一帶一路沿線國家間的集裝箱等鐵路國際聯運列車，是深化中國與沿線國家經貿合作的重要載體和推進一帶一路建設的重要推手。其主管機關為中國鐵路總公司組織，按照固定車次、線路、

⁹⁵「中國大陸推動建立多邊開發銀行的戰略思維」，台灣經濟研究院，2015 年 6 月 1 日，<http://www.tier.org.tw/comment/pec1010.aspx?GUID=1e188d45-0b7a-40e8-b3cf-09b98d40bdc5>。

班期和全程運行時刻開行，不僅聯通歐洲及沿線國家，也延伸至東亞、東南亞及東北亞地區。

中歐班列路線可分為西、中、東部通道，分述如下：

(一) 西部通道：

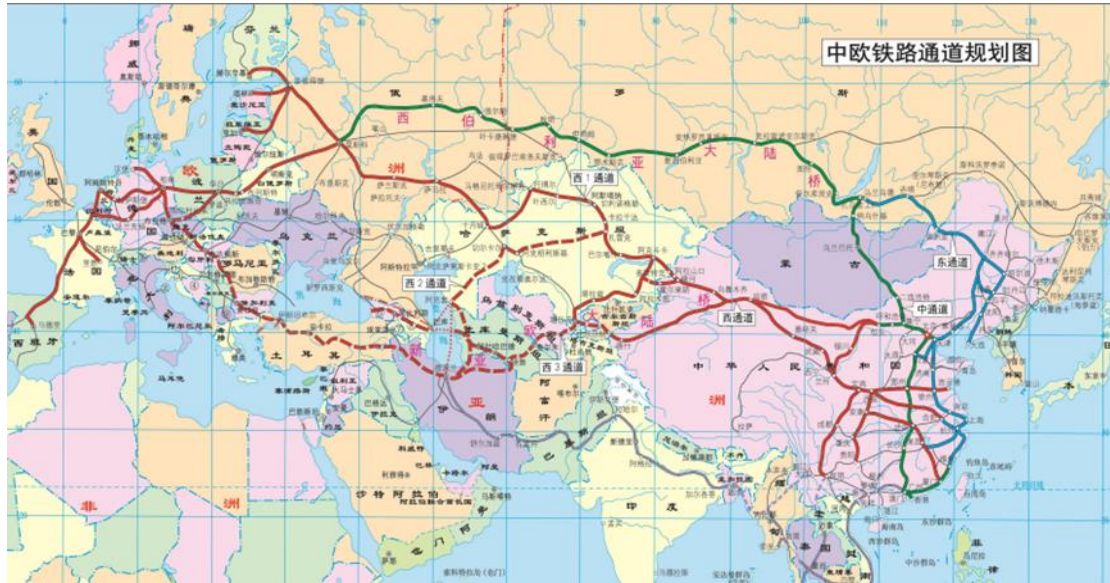
- 1、西通道 1：新疆阿拉山口（霍爾果斯）口岸出境，經哈薩克斯坦與俄羅斯西伯利亞鐵路相連，途經白俄羅斯、波蘭、德國等，通達歐洲其他各國。
- 2、西通道 2：霍爾果斯（阿拉山口）口岸出境，經哈薩克斯坦、土庫曼斯坦、伊朗、土耳其等國，通達歐洲各國；或經哈薩克斯坦跨里海，進入阿塞拜疆、格魯吉亞、保加利亞等國，通達歐洲各國。
- 3、西通道 3：吐爾尕特（伊爾克什坦）與規劃中的中吉烏鐵路等連接，通向吉爾吉斯斯坦、烏茲別克斯坦、土庫曼斯坦、伊朗、土耳其等國，通達歐洲各國。

(二) 中部通道：內蒙古二連浩特口岸出境，途經蒙古國與俄羅斯西伯利亞鐵路相連，通達歐洲各國。

(三) 東部通道：內蒙古滿洲里（黑龍江綏芬河）口岸出境，接入俄羅斯西伯利亞鐵路，通達歐洲各國。⁹⁶

〈圖 3-1〉中歐鐵路通道規劃圖

⁹⁶ 「中歐班列」，中國一帶一路網，2018 年 7 月 20 日，
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/rcjd/60645.htm>。



資料來源：中國一帶一路網⁹⁷

中歐班列自 2011 年開行以來，路線、開行班數持續上升、貨物的運送品項也越來越多樣，至 2018 年中歐班列於中國境內開行線路達 65 條，穩定開行中歐班列的中國境內城市增加到 43 個，到達歐洲 14 個國家、42 個城市。⁹⁸ 中歐班列回程佔去程的比例也逐年攀升，至 2018 年 6 月比例已升至 67%，雙向運輸不平衡問題有改善的跡象；運送貨物逐步擴大到服裝鞋帽、汽車及配件、糧食、葡萄酒、咖啡豆、木材、化工品、機械設備、紙漿等品類，運輸重箱比例達到 87%，去程班列重箱率為 94%，回程班列重箱率為 75%。⁹⁹

〈表 3-1〉中歐班列歷年運營情況(2011 年-2017 年)

年分	班次		貨櫃數	
	去程	回程	去程	回程
2011 年	17	0	1404	0
2012 年	42	0	3674	0
2013 年	80	0	6960	0

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ 「中歐班列簡介」，中鐵集裝箱公司，
<http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>。

⁹⁹ 「中歐班列開啟高質量發展新征程」，中國鐵路總公司，2018 年 4 月 18 日，
http://www.china-railway.com.cn/xwdt/jrtt/201804/t20180418_70679.html。

2014 年	280	28	23804	2266
2015 年	550	265	47132	21770
2016 年	1130	572	97400	48394
2017 年	2399	1274	212000	105930

資料來源：中歐集裝箱¹⁰⁰

中歐班列的營運品質也不斷提升，以期吸引更多國內外物流公司的使用。在物流成本部分，中鐵集裝箱公司積極爭取伊朗、土耳其等國家的優惠價格，以減低運送價格；運行時間減少部分，持續優化國內運輸組織、強化境外協調，將中國境內段運行時間壓縮近 24 小時，寬軌段運行時間最快壓縮至 135 小時；信息平台建構部分，建立鐵路 9 萬 5,306 個國際聯運信息平台，開發運用國聯單證系統和運價查詢系統，為客戶提供電子製單、統計分析、境外追蹤、運價查詢、通關信息共享等服務；安全追蹤裝置部分，建立多維度、多層面構建安全保障體系，積極推廣保險業務和衛星定位電子防盜鎖電子鎖。¹⁰¹

中歐班列的開通讓中歐之間的運輸需求有望擴大以及中亞作為消費市場的受關注度正在提高，日本五大商社之一的伊藤忠商事株式會社(ITOCHU Corporation)看好一帶一路帶動的貨物運輸需求前景，打算推出途經中國的日本到歐洲的貨運線。伊藤忠子公司「伊藤忠物流」於 2018 年 3 月已展開試點工作，與武漢中鐵伊通物流有限公司和歐洲的捷富凱等物流供應商合作。先透過海運把日本貨物運至大連、上海，經由公路運輸送至中國境內火車站後，再由中歐班列送到歐洲。鎖定的中歐班列路線有兩條，一是途經俄羅斯、白俄羅斯至波蘭等地的北方線路，另一個是哈薩克通往德國漢堡和歐洲各地的南方線路。¹⁰²另一家日本物流企業日本通運（簡稱「日通」）則力爭形成以日本為起點的一條龍運輸服務，將連雲港作為匯集東北亞國家海運貨物的樞紐點，透過鐵路運往中亞與歐洲。對此日通將與哈薩克斯坦國家鐵路公司合作，提供連接中

¹⁰⁰ 同註 98。

¹⁰¹ 「中歐班列累計開行數量突破 10000 列 品牌效應不斷擴大」，新華網，2018 年 8 月 26 日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/world/2018-08/26/c_1123329210.htm。

¹⁰² 「伊藤忠搭帶路便車 推日歐貨運」，中時電子報，2018 年 3 月 13 日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180313000134-260301>。

國沿海、中亞和歐洲的鐵路貨物運輸服務，以因應進駐中國的日資企業成立的「一帶一路聯絡協議會」及三菱東京日聯銀行與瑞穗銀行等大銀行對一帶一路商機的需求。¹⁰³中國持續推出降低運輸成本、提升物流服務品質的政策，未來將有更多全球物流公司利用一帶一路貫通歐亞大網絡的運輸服務。

三、海上絲綢之路港口

同為一帶一路建設的重要載體，港口是水陸交通和物流的樞紐，也是支撐中國對外開放的重要基礎。中國以「21世紀海上絲綢之路戰略」將觸角從陸路延伸至海路，將原傳統陸權大國的角色擴張至海權的開發，期望以陸海並重的戰略朝著世界大國的目標邁進。其次，透過海上絲綢之路與帶路沿線國家的重要港口合作，利用重要的國際航線，提升沿海港口的貨運吞吐量以及軟硬體設備，提升在全球港口的地位。同時，也將北極航線的使用列入帶路策略中，以掌握新航線的使用契機。

中國港口的競爭力逐年提升，2011年上海港即取代新加坡港成為全球第一大港，此後每年的港口吞吐量隨著港口設備的擴充，不斷提升。從2011年至2017年吞吐量從2,994萬TEU提高至4,023萬TEU，穩居全球第一大港位置。依附著對外開放一帶一路策略的頂層設計，“一帶一路”港口投資和建設如火如荼，港口串聯的海上聯通也更為暢通。2017年全球前十大港口，中國的港口就占有7席，包含上海港、深圳港、香港、寧波舟山港、青島港、廣州港、天津港。

隨著絲綢之路倡議的牽引，增加中國沿港口與其他各國際港口合作的機會。上海國際港務集團投資項目有二，包含比利時APM碼頭澤布呂赫港項目及以色列海法新港項目。比利時APM碼頭澤布呂赫港為亞歐航線的末端，絲綢之路歐洲端的出海口，處於西歐、北歐航運體系的樞紐位置；海法新港輻射中東和東歐地區，全部建成後碼頭設計年吞吐量186萬標準箱，可囊括以色列全國集裝箱吞吐量的1/4至3/1。¹⁰⁴深圳港與安特衛普港、巴塞羅那港、哥本哈根-馬爾默港、漢堡港、哈利法克斯港、仁川港等

¹⁰³ 「日企轉變態度抓緊「一帶一路」商機」，日經中文網，2017年9月22日，<https://zh.cn.nikkei.com/industry/management-strategy/27097-2017-09-22-04-51-20.html>。

¹⁰⁴ 「上港集團：三步落子一帶一路核心節點」，新浪財經，2018年5月22日，<https://finance.sina.cn/stock/ssgs/2017-05-22/detail-ifyfkkmc9973418.d.html?from=wap>。

14 個國際港口簽署深圳宣言，形成完善的國際港口鏈。¹⁰⁵ 寧波舟山港聯合財團於 2017 年標下印尼舟戎不碌港新港區擴建工程，投資金額高達 2,750 萬美元，占股 20%，¹⁰⁶ 屬東協最大經濟體印尼最大貨運港，也是 21 世紀海上絲綢之路首倡之地，具有掌握東南亞樞紐的含意。青島港於 2015 年向緬甸皎漂港原油碼頭輸出技術與管理，2016 年與中遠海運入股義大力瓦多力古雷港，¹⁰⁷ 於 2018 年也與中遠海運共同出資成立海路國際港口運營管理公司，期望依靠中遠港口公司的全球航線營運經驗，將青島港打造成東北亞國際航運中心，並對阿聯酋阿布達比哈里發港二期即裝箱碼頭項目合資。¹⁰⁸ 天津港於 2018 年與巴基斯坦瓜達爾港簽訂《港口合作備忘錄》，將可在市場信息、技術交流、物流構建等方面合作。

得益於“一帶一路”倡議，海上絲綢之路沿線港口得以發展迅速。越南岘港 2018 年上半年累計貨物吞吐量達 405 萬噸，同比增長 6.14%，6 月份靠港船舶達 912 艘次（集裝箱 551 艘次），同比增長 3.3%，上半年旅遊船 71 艘次，同比增長 36%。¹⁰⁹ 馬來西亞最大港口巴生港 2016 年完成集裝箱吞吐量 1,390 萬 TEU，同比增長 17%，上升至全球第 11 大集裝箱港口。中國與巴生港簽訂合作協議，使締結友好港的港口達到 10 餘個，中國港口企業積極參與巴生港投資建設，加密航線航班密度。¹¹⁰ 希臘比夫雷斯港受到中國遠洋海運集團投資近 5 億歐元，未來將可能發展為一帶一路倡議進入歐洲的入口點。¹¹¹ 義大利於 2018 年公布第五版《義大利海洋經濟年度報告》，認為中國一

¹⁰⁵ 「深圳國際港口鏈戰略論壇：深圳港與 14 個國際港口簽署深圳宣言」，物流巴巴，2016 年 10 月 15 日，<https://m.5688.com.cn/news/detail-3721.html>。

¹⁰⁶ 「印尼最大港擴建 舟山港大手筆搶標」，中時電子報，2017 年 5 月 13 日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20170513000086-260203>。

¹⁰⁷ 「遠赴非洲、中東「掘金」青島港盯緊海外碼頭投資」，每日頭條，2017 年 2 月 15 日，<https://kknews.cc/finance/b2xmzpo.html>。

¹⁰⁸ 「[天津港]中遠海運港口與青島港成立港口運營管理公司 打造全球碼頭運營典範-手機金融界」，金融界，2018 年 3 月 2 日，

<http://m.jrj.com.cn/madaper/stock/2018/03/02000024179422.shtml>。

¹⁰⁹ 「越南岘港 6 月份貨物吞吐量創歷來新高」，越南人民報網，2018 年 7 月 7 日，http://www.52hrtt.com/webservicepage_getInformationPage.do?id=D1530689702957&areaId=36&languageId=1&flag=1。

¹¹⁰ 「巴生港：馬來西亞最大港口冀望躋身世界前十」，中証網，2018 年 10 月 15 日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.cs.com.cn/cj/hyzz/201810/t20181015_5880945_4.html。

¹¹¹ 「「沒有炮艇的新殖民主義」：希臘投身中國懷抱」，紐約時報中文網，2017 年 8 月 28 日，<https://cn.nytimes.com/world/20170828/greece-china-piraeus-alexis-tsipras/zh-hant/>。

帶一路倡議讓地中海航運增長，並預測 2017 年至 2022 年海路運輸貿易將以 3.2% 的年增速穩定增長。¹¹²

隨著氣候暖化，已有國家著手試驗航行北極航道，北極航道讓西歐與東亞之間的航程將比現有的蘇伊士運河航線縮短 5500 公里，往來上海與鹿特丹的船走俄羅斯沿岸的東北航道也將縮短航程 22%，免去 10 天航程，又能避開麻六甲及中東海域等高風險區域，等同於減少 30 萬美金燃油與保險成本。¹¹³ 如此有競爭力的新航路再加上潛在天然資源，預計在不久的將來會促成「環北極經濟圈」的興起，範圍涵蓋北美、北歐、俄羅斯，形成另一個與東南亞各國競爭的全球海運中心，大幅改變世界與東亞的地緣政治局勢。

中國為了取得使用北極航道的先機，早自 2013 年北極理事會召開前，就由中國國家海洋局搶先公布了《國家海洋事業發展十二五規劃》，提到北極航道的利用調查與研究、北極考察常態化，也成為 13 個正式觀察員之一。2017 年國家發展改革委和國家海洋局聯合發布《“一帶一路”建設海上合作設想》，首次將北極航道明確定位成“一帶一路”三大主要海上通道之一。¹¹⁴ 同年 7 月中國對俄國提出共建「濱海國際運輸走廊」，希望共同開發利用海上通道特別是北極通道，打造“冰上絲綢之路”。2018 年 1 月中國國務院公布的《中國的北極政策》表明將參與包括北極航道基礎設施建設、商業化利用和常態化運營。¹¹⁵

目前中遠海運集團旗下的中遠海運特運公司在北極東北航道已有 10 艘船舶執行了 14 個航次任務，其船舶在 2013 年、2015 年和 2016 年 3 次通過北海航線的東北航道，

¹¹² 「義大利對接「一帶一路」推動海洋經濟邁上新台階」，光明日報，2018 年 6 月 21 日，<http://big5.cri.cn/gate/big5/ecc.cri.cn/20180621/9f3e8cd2-64ed-a84d-fa32-af0ec31cda4c.html>。

¹¹³ 「北極融冰新加坡最緊張：世界強權競逐「偉大的新航道」，台灣該把握機會參一脚」，The News Lens，2014 年 11 月 14 日，<https://www.thenewslens.com/article/8787>。

¹¹⁴ 「《“一帶一路”建設海上合作設想》發布 重點建設三條藍色經濟通道」，中華人民共和國中央人民政府，2017 年 6 月 21 日，http://www.gov.cn/xinwen/2017-06/21/content_5204111.htm。

¹¹⁵ 「《中國的北極政策》白皮書」，中華人民共和國國務院新聞辦公室，2018 年 1 月 26 日，<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>。

為中國商船經北極常態化航行探路。¹¹⁶2017 年的 5 艘貨船主要承運設備、鋼材、紙漿等貨物，讓中國商船展開北極東北航道的專案化、常態化運行。¹¹⁷

中俄在北極圈合作開發的亞馬爾液化天然氣工程於 2017 年底正式投產，預計 2019 年完工，有助彌補中國的液化天然氣供應缺口，並替中國開闢北極航道。亞馬爾開發案除為中國帶來天然氣，還有航線縮短的新航道實現北冰洋運輸，節省海運成本。亞馬爾開發案耗資 270 億美元，在俄羅斯兼併克里米亞而遭歐美制裁的背景下推動。中國石油天然氣集團取得 20% 合資股權後，中國多家銀行 2016 年同意融資 120 億美元。此外，中國的絲路基金持有 9.9% 股權。¹¹⁸中國透過能源及航運等合作方案積極取得與俄羅斯就北極航道開發利用、打造冰上絲綢之路，作為一帶一路建設和歐亞經濟聯盟對接合作的重要方向。

第二節 對內省份經濟提升及交通聯通

一、自由貿易試驗區推動狀況

中國提出的“一帶一路”倡議是新一代的對外開放和經濟外交的頂層設計策略，而“加快實施自貿區”戰略也是新一輪對外開放的重要內容。開放是一帶一路和自貿區建設的共同目標，都是中國新一代構建全方位對外開放新格局的重要內容，兩者相互促進、互為補充。在全面性的對外開放經濟藍圖下，一帶一路引領著自貿區的發展，自由貿易區戰略在中國境內各園區與各國企業推動經濟改革開放性的試驗，有助於加速推進一帶一路的建設，自由貿易試驗區的建設與發展有助於豐富“一帶一路”發展內容，兩者相輔相成。

自由貿易試驗區戰略於中國十七大報告首次提出；十八大報告強調，中國

¹¹⁶ 「北極通航：中俄先行 丹麥貨櫃輪乘風破冰」，BBC 中文網，2018 年 8 月 24 日，<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/business-45285985>。

¹¹⁷ 「一帶一路北擴 中俄開拓北極航道」，中時電子報，2018 年 1 月 29 日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180129000053-260309>。

¹¹⁸ 「中俄開發北極液化天然氣 正式投產」，中央通訊社，2017 年 12 月 10 日，<https://www.cna.com.tw/news/acn/201712100170.aspx>。

應以周邊國家或地區為合作基礎，加速實施自由貿易區戰略，期望形成全球性的高標準自由貿易網絡；十九大報告，習近平提出應利用“一帶一路”引進來和走出去之動能，加快自由貿易試驗區的建設，兩者的對接與戰略聯動，有利於中國新一輪對外開放提供有力支持。¹¹⁹

在外部不利於貿易投資自由化發展的情況下，自貿區建設與“一帶一路”的結合提供了中國擴大開放的途徑。習近平期望透過推動多邊、區域性貿易談判來擴大國際市場，同時大力建設自由貿易試驗區，通過自主擴大開放，探索制度創新、服務國家戰略、打造改革開放新模式。中國的經濟進入以結構調整和發展方式轉變為核心的新常態後，自由貿易試驗區成為其發展的新動能，以因應國際經濟政治等方面形勢變化所帶來的挑戰。¹²⁰

中國的自由貿易協定政策目標分為三個層面，其一，透過與貿易夥伴的雙向市場准入，合理設計貿易規則，推動中國的全球和區域價值鍊，構建全球自由貿易網絡；其二，以一帶一路倡議為本，各區域推出具不同功能之自貿區；其三，擴大服務業的對外開放，以促進國內的經濟結構調整。¹²¹以下分別就帶路倡議對此三個層面的助益及推動進展來作說明。

首先在構建全球自由貿易網絡部分，中國與帶路沿線國家和地區正推進發展新的自由貿易關係，以推動區域經濟一體化發展。目前商談 6 個自由貿易協定，範圍擴及帶路沿線的 25 個國家。主要包括：積極推進區域全面經濟夥伴關係協定（RCEP）談判；與海合會宣布重啟了中斷 7 年之久的自貿區談判並推動談判進入快車道；正式啟動了與以色列的自貿區談判；恢復了與斯里蘭卡的自貿區談判；積極推進中國—馬爾代夫自貿區、中國—巴基斯坦自貿區第二階段等談判。近年來，中國還啟動了與 6 個國家的自貿區聯合可行性研究，分別是

¹¹⁹ 「習近平作十九大報告 五次提及“一帶一路”」，中國一帶一路網，2017 年 10 月 18 日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xjbydydl/xjbtt/27202.htm>。

¹²⁰ 「中國自貿區發展報告(2017)」，一帶一路數據庫，https://www.ydyln.com/skwx_ydyl/bookdetail?SiteID=1&ID=7256462。

¹²¹ 李浩然、袁曉航，《從世界工廠到世界工程師-新角色下中國的「一帶一路」倡議》，頁 51。

印度、摩爾多瓦、斐濟、尼泊爾、孟加拉、毛里求斯。

其次發展出功能不同之自貿區部分，從中國自由貿易試驗前二波政策中的四個自貿區來看，均以實現一帶一路倡議為本，在各區域推出具不同功能。上海自貿試驗區建立亞太示範電子口岸網絡；廣東自貿試驗區與伊朗、馬來西亞、印尼等國家自貿園區開展合作；天津自貿試驗區推出一帶一路過境貨物專項便利檢驗檢疫制度；福建自貿試驗區以中歐班列常態化運營為契機，融入“一帶一路”戰略，21世紀海上絲綢之路核心區建設成效顯著。

最後就國內經濟結構調整上，中國在2016年公布的第三波自由貿易試驗區政策將全國七大自由貿易試驗區分散在各內陸省份，並將帶路倡議與自貿試驗區結合。¹²²主要目標係透過自貿區的經貿經驗帶動國內區域經濟發展與轉型，強調將帶路沿線國家開展海關、檢驗檢疫、認證認可、標準計量等方面的合作與交流，探索與沿線國家開展貿易供應鏈安全與便利合作。同時，根據各自實際情況，從推進國際產能合作、提升優勢產品市場佔有率、創新現代農業等多領域交流合作機制、增強交通物流樞紐功能、培育合作交流新優勢、探索政策支持體系、加強金融合作、推動與沿線國家執法聯絡網絡建設、創建與沿線國家人文交流新模式等多個方面提出了試驗任務。¹²³

〈圖 3-2〉中國大陸新設 7 個自貿試驗區之功能與定位

¹²² 吳佳勳，「中國大陸第三波自由貿易試驗區政策走向觀察」，經濟前瞻，第 169 期，2017 年 1 月 12 日，頁 48。

¹²³ 「聚焦“一帶一路” | 崔衛傑：“一帶一路”與自貿區共同開創對外開放新局面」，央視網，2017 年 5 月 6 日，<http://news.cctv.com/2017/05/06/ARTIsCLCnp52FYl39ydhFSPd170506.shtml>。



資料來源：經濟前瞻¹²⁴

二、自由貿易港、空港創設

自由貿易港、空港是全球開放水準最高的特殊經濟功能區，是設在一國（地區）境內關外、貨物資金人員進出自由、絕大多數商品免徵關稅的特定區域。中國立志成為全球貿易樞紐中心，因此在現有自貿試驗區的基礎上，將貿易開放水準提升至國際最高水平。¹²⁵ 基此，自由貿易港也成為自貿試驗區的升級版，開放層次更高、營商環境更優、輻射作用更強，為中國促進開放型經濟創新發展的重要試驗平台。

2018年4月14日大陸國務院發布《關於支持海南全面深化改革開放的指導意見》，正式將海南省建設為自貿區，並表明推進自貿港的明確時程表，要求海南到2020年在自貿區建設取得重要進展、國際開放度顯著提高；2025年自貿港制度初步建立，經商環境達到國內一流水平，直到2035年讓自貿港的制度體系、運作模式更加成熟，經商環境躋身全球前列。¹²⁶

¹²⁴ 同註 121，頁 47。

¹²⁵ 「十九大報告提出建設自由貿易港，汪洋發文闡釋」，觀察者，2017年11月12日，https://www.guancha.cn/economy/2017_11_12_434494.shtml。

¹²⁶ 「新時代全面深化改革開放的新標杆——透視《中共中央國務院關於支持海南全面深化改革開放的指導意見》六大看點」，中華人民共和國中央人民政府，2018年4月24日，http://www.gov.cn/xinwen/2018-04/24/content_5285524.htm。

海南自貿港將以服務型經濟主體的旅遊業重點發展旅遊、互聯網、醫療健康、金融、會展等現代服務業，加快服務貿易創新發展，形成新的產業結構。在擴大開放環境和新型產業結構基礎上，海南利用自身優勢，發展服務型經濟主體的旅遊業。另海南位於一帶一路當中 21 世紀海上絲綢之路的戰略支點城市，可藉其地緣優勢發展成未來東南沿海到東南亞的商貿樞紐與國際旅遊消費中心，進一步促進改革開放試驗區、國家生態文明試驗區和國家重大戰略服務保障區建設，推動互聯網、醫療健康、金融、會展等其他現代服務業的創新、融合發展。¹²⁷

於此同時，上海、浙江、天津、廣東、四川等沿海內陸十餘個省分也爭相競逐設立自由貿易港。以最早提出申建自由貿易港的上海為例，與自貿試驗區相比，上海自由貿易港希望在開放方面取得新突破，包含取消或最大程度簡化入區貨物的貿易管制措施，實現不報關、不完稅、轉口貿易也不受限制。此外，國際融資租賃等離岸產業也將成為上海自貿港的一大亮點。

同樣也向國務院申報自由貿易港的遼寧大連口岸，在中國歷史上三度是國際自由貿易港，具有其區位優勢。其位處東北亞經濟圈核心地位，以為中國東北對外開放的門戶，聚集著汽車、集裝箱、油品、礦石和糧食等專業化大型碼頭，擁有其他港口所沒有的優勢。

中國第二大外貿口岸青島港所在的青島西海岸經濟新區也具有廣闊發展空間，也為創建青島自由貿易港提供了重要的發展基礎。青島港和世界上接近 180 多個國家的港口有聯繫，青島和近 200 個國家有貿易往來，海關在青島批准設立沿海唯一一個多式聯運海關監管中心。¹²⁸中歐班列也已經對接青島港，向東對接日韓開展轉口貿易，向西對接新亞歐大陸橋。

¹²⁷ 「海南建成自由貿易港的優勢在哪裡」，新華網，2018 年 4 月 20 日，http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-04/20/c_1122711956.htm。

¹²⁸ 「遼寧申報大連港 山東爭取青島港 沿海內陸十餘地競逐自貿港」，人民網，2018 年 1 月 17 日，<http://ydy1.people.com.cn/n1/2018/0117/c411837-29769586.html>。

不單海港，內陸港、空港也成為申請自由貿易港的重要節點。包括四川、陝西等內陸省份近期也積極醞釀自由貿易港的方案。成都高新自貿試驗區預計將依託地處成都高新東區的天府國際機場，打照國際最高經貿規則，探索建設內陸自由貿易港。¹²⁹目前中國境內省份積極構建自由貿易港、空港，構思也逐漸成型，未來將有助於中國境內經濟開放水平提升以及跨省份貿易經驗交流。

三、境內高鐵聯通擴建

目前中國所建立的 65 條中歐班列線已將中國 43 個城市與歐洲 14 個國家的 42 個城市緊緊相連，匯聚成全新國際貿易大通道，中歐班列為中國與其他國家帶來經濟聯繫。“一帶一路”倡議不僅對外向歐亞非大陸擴張其貿易網絡，更是牽引著國內各省區經濟水平提升的政策。

一帶一路倡議將中國內外結合的通道分為兩條路線，由中西部為起點向西北延伸，經過陝西、甘肅、寧夏、青海和新疆，接入中亞國家聯通歐洲的「絲綢之路經濟帶」為一條，由東南沿海發達地區，包括福建等地起步，通過海路往外走的「二十一世紀海上絲綢之路」。中國境內部分，按地域、發展水平、分工專長和功能，分為四個區域，包括東北的「東北-盟東經濟區」、以北京為中心結合周邊地區的「京津冀經濟區」、以上海為龍頭結合長江沿岸的「長江經濟帶」、以西南地區，包括四川、重慶、貴州、雲南和廣西，聯繫東南亞國家的「北部經濟圈」。區內區外的經濟區相互配合，成為一帶一路倡議構成中國的發展藍圖。

中國幅員廣大，共有 23 個省，地級市將近三百座，各區域發展水平差距極大，因此推展走出去政策必須倚賴各區域自行發揮自身作用，方能帶動一帶一路倡議的實行。目前一帶一路核心區域共有 16 個省份，各省均表示積極加入一帶一路倡議，而整個倡議是否能做到互聯互通的其中一個關鍵就在交通-高鐵。

¹²⁹ 「中國新視野—今年將成大陸自由貿易港元年」，中時電子報，2018 年 1 月 18 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180118000269-260203>。

目前中國高鐵在境內構成「四縱四橫」的網絡系統，根據中國的中長期鐵路網規劃方案，至 2015 年底已建成 42 條高速鐵路客運專線，以「四縱四橫」為框架的全國性快速客運網，總里程超過 2 萬公里；至 2020 年，中國時速在 200 公里以上的高鐵鐵路，里程將超過 3 萬公里。鐵路的快速客運網絡將連接所有省會城市和 50 萬人口以上的城市，覆蓋中國 90% 以上的人口地區。¹³⁰

「四縱」連貫中國南北走向的省區，分別由京滬高速鐵路、京港客運專線、京哈客運專線以及杭福深客運專線(又稱為東南沿海客運專線)所構成。「四橫」則連貫東西走向的鐵路，即青太客運專線、徐蘭客運專線、滬漢蓉高速鐵路以及滬昆高速鐵路。透過四橫四縱的鐵路網絡部設，將中國境內各省份連結，並且各條鐵路又通過幾個重要的節點城市樞紐，與跨國界的鐵路系統相連接，建立起連接向西通往歐洲，向南方通往東南亞的交匯網。

至 2017 年底中國鐵路運營里程已達 12.7 萬公里，高鐵里程已達 2.5 萬公里，總里程超過全球鐵路里程排名第 2 至第 10 位國家的總和，其中近六成是在近五年所建成。隨著 2016 年 7 月新調整後發布的《中長期鐵路網規劃》，到 2020 年中國鐵路網規模將達到 15 萬公里，其中高速鐵路 3 萬公里，覆蓋 80% 以上大城市。¹³¹中國境內將建成以「八縱八橫」為主通道的骨架、區域連接線銜接、城際鐵路補充的高速鐵路網。隨著高鐵網的建置逐步完善，高鐵的高速度、高品質服務以及大容量客運的特點，有助於牽引內陸地區的發展，區域經濟一體化發展的互動格局日益緊密，不同區域之間經濟發展的影響將更為密切。

¹³⁰ 同註 121，頁 54。

¹³¹ 「2 萬 5000 公里：中國高鐵刻下「四縱四橫」新里程」，風傳媒，2017 年 12 月 30 日，<http://www.storm.mg/article/378778>。

〈圖 3-3〉高鐵八橫八縱通道路線圖



資料來源：香港 01¹³²

第三節 亞洲外交平台交流合作

中國為推動一帶一路倡議，逐步地與多個國家和區域簽訂和達成促進貿易和交往的合作協議或框架。在東北區域有跟韓國的自由貿易協定、北部區域有跟俄羅斯主導的「歐亞經濟聯盟」對接、跟中東歐的「16+1」合作、與非洲國家的「2063 願景」合作、與巴基斯坦的「中巴經濟走廊」、東南亞的東協等等。一帶一路倡議成為中國與其他國家及組織重要的交流互動平台，獲得與不同區域的經濟合作機會。本節就中國與周邊亞洲國家所組成的組織聯盟之間受帶路倡議的牽引現況來作分析。

一、歐亞經濟聯盟

俄羅斯總統普京自 2012 年執政以來，藉著採行民族主義外交政策獲得高支持度，但俄羅斯國內的經濟問題卻未獲改善，自 2014 年 6 月以來，因美國頁岩油技術的進步

¹³² 「【高鐵通車】中國鐵路總公司負債五萬億 發展高鐵穩賠不賺?」, 香港 01, 2018 年 9 月 25 日, <https://www.hk01.com/%E5%91%A8%E5%A0%B1/237632/%E9%AB%98%E9%90%B5%E9%80%9A%E8%BB%8A>。

及其與石油輸出國組織(Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC)間的對壘，使得國家經濟陷入困頓，2014年至2016年俄羅斯經濟成長率分別為0.7%、-3.7%、-0.6%，因而促使普京展開對外經濟合作的外交政策。¹³³

俄羅斯主導歐亞經濟聯盟的主要目標即與其他國家或政治經濟聯盟合作以及建立自由貿易區，藉以穩定其與其他區域的雙邊關係，有效減低美國的干擾。2015年5月歐亞經濟聯盟與越南簽署了《自由貿易區協定》，並於2016年10月生效；¹³⁴2017年5月中國與歐亞經濟聯盟簽署經貿合作協議。目前已有超過40個國家和國際組織表示願意與歐亞經濟聯盟建立自貿區，包括中國、泰國、埃及、印度等；歐亞經濟聯盟與伊朗也於2018年5月17日簽署了自貿區臨時協議。¹³⁵歐亞經濟聯盟與多個國家展開自貿協定的簽訂以及自貿區的設立，將促進經濟增長、提高貿易額，還可強化經濟業務流程的效率。

中國與歐亞經濟聯盟簽署經貿合作協議，被視為一帶一路倡議與歐亞經濟聯盟對接的重要成就，有助於雙方降低關稅和貿易壁壘，簡化貿易程序，並加深中國和俄羅斯與歐亞經濟聯盟成員國之間的經貿關係。

相對的，歐亞經濟聯盟對中國推行一帶一路的資金有相當大的需求，主要的合作重點分為交通基礎運輸設施以及能源兩大領域。歐亞經濟聯盟的發展因成員國內部國家基礎建設不足面臨挑戰。其成員亞美尼亞的公路皆為蘇聯時期所建造，有待建設；吉爾吉斯斯坦獨立後至2005年，全國公路建設停滯，即使近年來積極改善此問題，仍有70%的公路急需翻新；¹³⁶哈薩克斯坦在世界銀行的支援下，制定了“2020年前國家交通基礎設施一體化及發展規劃”，總計3萬公里的公路進行翻修，4,500公里的國道建

¹³³ 「歐亞經濟聯盟」在歐亞合作中扮演的角色-兼論與「絲綢之路經濟帶」之競合，郭武平，《全球政治評論》第59期，2017年7月31日，頁34-35。

¹³⁴ 「越南與歐亞經濟聯盟(EAEU)自由貿易協定將於本(2016)年10月5日起生效，有利越南紡品、鞋類及水產品出口」，駐胡志明市台北經濟文化辦事處，2016年8月26日，<https://www.roc-taiwan.org/vnsgn/post/7714.html>。

¹³⁵ 「俄專家：未來歐亞經濟聯盟或與中國簽署自貿區協定」，俄羅斯衛星通訊社，2018年5月17日，<http://big5.sputniknews.cn/politics/201805171025423967/>。

¹³⁶ 同註121，頁46。

為一級公路，650 個火車頭、2 萬個貨運車廂和 1138 個客運車廂的翻修工程。目前歐亞經濟聯盟已向中國建議 38 個交通項目聯合融資，¹³⁷可見因應“絲綢之路經濟帶”構想發展的需要，加強交通運輸設施的建設，是一項十分迫切的任務，中國在這一領域可以成為其資金與技術的重要合作伙伴。

在能源領域方面，歐亞經濟聯盟的成員俄羅斯以及哈薩克斯坦均為能源生產國，而中國則是能源進口大國。中俄以往的能源合作已有相當的基礎，2014 年中國從俄進口石油 3310.82 萬噸，占中國進口石油總量的 10.7%；2015 年 5 月俄羅斯向中國出口石油量超過沙特，躍居中國頭號石油供應國，並且在電力、煤與核能方面都有合作。而中俄雙方於 2014 年 5 月 21 日簽署《中俄東線供氣購銷合同》，商定從 2018 年起，俄羅斯開始通過中俄天然氣管道東線向中國供氣，輸氣量逐年增長，最終達到每年 380 億立方米，累計 30 年。歐亞經濟聯盟與中國在能源領域會日益加深，並朝著上、中、下游多方領域發展。¹³⁸

歐亞經濟聯盟係區域性經濟一體化組織，旨在建立類似歐盟的政治經濟聯盟，以求勢範圍的擴張。而中國的立場，由於絲綢之路經濟帶建設的 6 大經濟走廊中有 3 大經濟走廊經過歐亞經濟聯盟區域，包含中蒙俄經濟走廊、新亞歐大陸橋經濟走廊與中國-中亞-亞西經濟走廊。因此，中國與歐亞經濟聯盟各取所須，未來雙方將持續深化在各領域的合作。

二、上海合作組織

上海合作組織簡稱上合組織，為中國、俄羅斯、哈薩克斯坦、吉爾吉斯斯坦、塔吉克斯坦、烏茲別克斯坦、巴基斯坦和印度等 8 個國家組成的國際合作組織，另有蒙古、白俄羅斯、伊朗、阿富汗 4 個觀察員國。成立之初，由於國際形勢相對動盪，特別是在中亞等國所謂“三股勢力”，包含恐怖勢力、分裂勢力、極端勢力的潛在威脅

¹³⁷ 「歐亞經濟聯盟和“一帶一路”對接哪些項目更有前景？」，俄羅斯通訊社，2017 年 12 月 22 日，<http://big5.sputniknews.cn/opinion/201712221024338180/>。

¹³⁸ 「俄羅斯主導的歐亞經濟聯盟路向何處」，鉅亨網，2015 年 8 月 21 日，<https://news.cnyes.com/news/id/659524>。

下，上合組織將更多的精力放在了安全合作領域。但隨著世界不斷向前發展，上合組織各成員國之間的經濟、金融、人文領域等方面的合作也越來越重要。

依據中國海關數據顯示，中國與上合組織之間經貿往來更加緊密。2017年中國與上合組織成員國貿易總額2,176億美元，同比增長19%，其中中國出口額為1,503億美元，同比增長15.1%，中國進口額673億美元，同比增長28.5%。

〈表 3-2〉中國對上合組織進出口商品總值表

單位(千美元)	進出口	出口	進口
2018年1-6月	120,845,146	78,816,722	42,028,424
2017年	217,633,691	150,296,277	67,337,414
2016年	182,984,675	130,578,888	52,405,787
2015年	182,595,047	126,227,762	56,367,285

資料來源：中華人民共和國海關總署

為拉近與上合組織的關聯，中國積極將帶路倡議與俄羅斯及中亞各國進行連結。對接的戰略包含俄羅斯“遠東地區發展戰略”、哈薩克斯坦“光明之路”新經濟政策、烏茲別克斯坦《2015-2019國家綱要》、白俄羅斯戰略對接建設中白工業園區、巴基斯戰略對接建設中巴經濟走廊。¹³⁹各國平台透過上合組織串聯，中國也在連雲港建設“上海合作組織出海口”和“上合組織(連雲港)國際物流園”，為中亞國家戰略對接提供戰略性出海通道，目標努力構建“西聯中亞歐洲、東接日韓亞太、南通東盟南亞、北達蒙俄大陸”的國際多式聯運貿易大通道，打造上合組織內陸國家面向亞太市場的“出海口”，進一步拓展提升中國青島市與上合組織國家地方經貿合作。

¹³⁹ 「上合組織建設 充實」一帶一路平台，中國日報中文網，2018年5月15日，http://cn.chinadaily.com.cn/2018shanghe/2018-05/15/content_36205597.htm。

此外，為拓展上合組織的對外聯通且有利於與絲綢之路經濟帶的連接，組織成員中國、哈薩克斯坦、俄羅斯、塔吉克斯坦、烏茲別克斯坦、吉爾吉斯斯坦等六國於2014年共同簽署《上海合作組織成員國政府間國際道路運輸便利化協定》，商定了六條連接中、哈、俄、塔、烏、吉六國的運輸線路，所有線路將於2020年前開通。《協定》從法律層面規範了各方交通運輸行為，便利化執行過程中的各類問題，且非上合組織成員國也可申請加入，¹⁴⁰為上合組織觀察員國、對話夥伴及其他有合作意願的周邊國家共同參與構建區域交通網絡提供了可能性。2018年該組織開始商議建立中國連雲港—哈薩克斯坦—俄羅斯聖彼得堡全長9,400多公里線路的相關協議，為有關成員國之間開展跨境運輸和過境道路運輸打下基礎，內陸成員國也取得利用出海口的機會。

印度和巴基斯坦也於2017年正式成為上合組織的成員國，印度總理莫迪認可了中國提出的「孟中印緬經濟走廊」，同時印巴可藉此平台改善雙方的關係，有利於補足上合組織經貿合作方面的短處，將組織的經貿合作範圍由中亞擴展到南亞區域。

2014年中國國家主席習近平訪問巴基斯坦，確立了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的「1+4」合作佈局。該走廊從中國新疆喀什到巴基斯坦直通印度洋的瓜達爾港，南北縱貫全長3,000多公里，是中國投資460億美元建設的基礎設施專案是一條包括公路、鐵路、油氣和光纜通道在內的貿易走廊。此平台也讓第三方國家參與投資，例如沙烏地阿拉伯2018年同意以100億美元的投資，加入中國-巴基斯坦經濟走廊(CPEC)項目。¹⁴¹

借助「中巴經濟走廊」專案，瓜達爾港正式開航為中巴雙方經濟合作提供了全新路徑和市場，新疆喀什至瓜達爾的公路網、鐵路、通信等基礎設施建設

¹⁴⁰ 「《上海合作組織成員國政府間國際道路運輸便利化協定》正式簽署」，每日頭條，2014年9月17日，<https://kknews.cc/world/599v83k.html>。

¹⁴¹ “Saudi Arabia ‘to invest \$10bn’ in China Pakistan Economic Corridor”, Daily Pakistan, September 24, 2018, <https://en.dailypakistan.com.pk/headline/saudi-arabia-agrees-to-invest-10bn-in-pakistan/>.

也正在進行，走廊沿線一大批能源、電力、公路、鐵路等基建重大項目，正在成為中企關注的焦點，並將帶動整個中國的西部大開發和西部走向繁榮。亞投行第一年運營批准的九個項目中有兩個落地在巴基斯坦，有了瓜達爾港和中巴經濟走廊這條貿易與能源的通道，有利於中國的一帶一路戰略向縱深推進。

三、東協十國

東南亞國家協會（Association of Southeast Asian Nations，ASEAN，簡稱東協）集合東南亞區域國家，包含印尼、馬來西亞、菲律賓、泰國、新加坡、汶萊、柬埔寨、寮國、緬甸、越南等十國的政府性國際組織。2015年東協在東協峰會上簽署《吉隆坡宣言》，成立「東協共同體」（ASEAN Community），期望在亞洲地區扮演重要角色。

對此，中國對於東南亞區域整合展開積極反應。包含與日本、韓國以「東協10+3」加快東亞經濟一體化，力爭推動《東協區域全面經濟夥伴關係架構》；提升區內的互聯互通水平，共同探討制定「東亞互聯互通總體規劃」；開展國際產能合作，辦理「10+3國際產能合作研討會」；深化農業減貧合作，中國支持加強「10+3大米緊急儲備機制」，落實「東亞減貧合作倡議」。¹⁴²

〈表 3-3〉中國對東協進出口商品總值表

單位(千美元)	進出口	出口	進口
2018年1-6月	280,330,845	152,680,465	127,650,380
2017年	514,816,750	279,120,265	235,696,484
2016年	452,206,815	255,987,513	196,219,302
2015年	472,161,970	277,486,834	194,675,136

資料來源：中華人民共和國海關總署

中國自2011年起連續8年為東協最大的貿易夥伴，並在2017年首次超過雙邊貿易額5,000億美元，東協國家認為一帶一路倡議在其中起到了重要推動

¹⁴² 同註121，頁84。

作用，通過互利合作擴大發展機會和共同繁榮的努力。¹⁴³

東協因產業發展需求，需要大力進行基礎設施建設，因此重視中國崛起的發展機會，希望透過一帶一路可以拓展中國龐大的市場，並且獲得中國在東協基礎建設的投資。中國積極與東協各國簽署合約擴建泛亞鐵路，泛亞鐵路中國-東協通道包括東、中、西三條線，西線由雲南大理到緬甸仰光，中段設站轉曼谷，東線則由雲南昆明經越南河內市縱貫越南全境到胡志明市，再西轉柬埔寨金邊市到達曼谷，其中河內亦以鐵路連接雲南昆明及廣西南寧。西線及中線在雲南境內皆經由大理接往昆明。中、東、西線在曼谷匯聚之後，直下馬來半島經馬來西亞首都吉隆坡之後抵達新加坡。中國的泛亞鐵路網一旦完成之後，等於從雲南、廣西可以兵分多路貫穿中南半島直達馬六甲海峽的咽喉新加坡。¹⁴⁴

泰國政府推動“泰國 4.0 戰略”政策，為平衡經濟發展模式、發展高附加值經濟、加強基礎設施建設，推出“東部經濟走廊”產業新城。泰國也積極將與一帶一路倡議對接，實現“東部經濟走廊”鐵路與中泰鐵路合作項目對接，讓“東部經濟走廊”成為東南亞區域的物流中心，將泰國塑造成國際重要交通和物流樞紐。¹⁴⁵中國與泰國也在“東部經濟走廊”合作，建立境外經濟貿易合作區“泰中羅勇工業園”，迄今已經吸引了 100 家中國企業前來投資，投資總額超過 25 億美元，累計銷售額超過 80 億美元。¹⁴⁶

中泰兩國所推展的經濟合作平台也讓日本獲得與中泰兩國在泰國推進基礎設施的機會，包含以連接泰國 3 個主要機場的高速鐵路建設項目為支柱的「東部經濟走廊（EEC）發展計劃」，預估投資總額超過 5 萬億日元；共同爭取光伏發電項目訂單，推銷發電站；日本企業利用連接中國與歐洲的鐵路網，擴大物

¹⁴³ 「中國與一帶一路國家 5 年貿易總額近 7 萬億美元」，新浪財經，2018 年 8 月 14 日，<http://finance.sina.com.cn/china/gncj/2018-08-14/doc-ihhtfwqq6817952.shtml>。

¹⁴⁴ 「中泰鐵路動工 泛亞鐵路突破」，亞洲週刊，2018 年 1 月 7 日，<https://www.yzsk.com/cfm/blogger3.cfm?id=1514434109841&author=%E6%A2%81%E6%9D%B1%E5%B1%8F>。

¹⁴⁵ 「泰國官員：泰國應積極抓住“一帶一路”發展機遇」，中國一帶一路網，2018 年 8 月 30 日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/64315.htm>。

¹⁴⁶ 「對接一帶一路，泰國尋找發展新機遇」，新華網，2018 年 1 月 19 日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/asia/2018-01/19/c_129794508.htm。

流業務。¹⁴⁷

中國與東協有關國家亦積極落實簽署的雙邊經貿合作規劃。例如，中新、中馬等雙邊經貿合作聯委會，中國與東協在能源、金融等領域的部長級合作機制，還有湄瀾區域的合作機制等。更重要者，中國與東協博覽會、中國與東協商務與投資峰會、中國與東協在工業園區的合作開發，都具有推動中國與東協發展的動力。中國與東協自貿區的《貨物貿易協定》、《服務貿易協定》、《投資協定》等協議推動，以及確定2017年為「中國—東協旅遊合作年」，有助於中國與東協觀光旅遊的加強合作，促進雙方人員往來等，這些都有助於擴大開放雙方的貨物貿易市場、服務市場和投資市場。¹⁴⁸

第四節 小結

中國大陸成立的亞投行做為推行帶路倡議的資金池，資金來源包含中國政府及企業的投注。亞投行成立時間僅三年，體質相當年輕，擁有的成員多達87個，但各國對亞投行的執行力及投資風險多有質疑。為分散風險及結合多間國際金融機構的資金能量，亞投行已展開與世界銀行、亞行已展開融資項目合作。另為持續拓展改革發展的空間，中國採取「三行」大戰略，藉由亞投行來牽引建立金磚銀行，期望將歐亞開發銀行轉型為上合銀行，並且持續投注中國資金，匯集以俄羅斯為首的周邊的亞洲國家開發國家資金，共同開發亞洲基礎建設。亞投行至今已投資32個項目，總資金達64億美元，成效顯著。

帶路倡議初期不斷擴充中國與歐亞國家的交通基礎建設，其中被視為中國與沿線國家經貿合作的重要載體—中歐班列，自2011年開行以來，鐵道版圖以擴充至歐洲、中亞、東亞、東南亞及東北亞區域。至2018年，班列在中國境內

¹⁴⁷ 「中日第三國合作首指泰國高鐵」，日經中文網，2018年9月5日，<https://zh.cn.nikkei.com/politicaeconomy/politicasociety/32091-2018-09-05-05-00-00.html?limitstart=0>。

¹⁴⁸ 宋鎮照，「一帶一路與東協發展的連結和對接機會」，海峽評論319期，2017年7月1日，頁16-18。

的線路已達 65 條，所達境內城市增加到 43 個，到歐洲計 14 個國家、42 個城市；回程佔去程比例也升至 67%，改善雙向運輸不平衡的問題；貨櫃數增加、重箱率比例也達到 87%。中國也積極改善營運品質，包含運輸價格、時間、平台信息的分享及貨物安全追蹤裝置的提升。目前中國帶路沿線載體已受到日通集團的注意，班列的物流價值受到各國矚目及試營運的先機。

隨著 21 世紀海上絲綢之路戰略的推行，將中國的觸角從陸路延伸至海路，同樣為帶路倡議重要載體的港口開始利用國際重要航線與其他沿線國際港口合作，提升貨運吞吐量及軟硬體設備。中國港口的競爭力也因此逐年提升，2017 年全球前十大港口即佔有 7 席，同時也帶動與中國合作的各港口之貨物吞吐量、航班密集度提升。在爭取使用北極航道的力度上，中國在 2013 年成為北極理事會的正式觀察員，將北極航道列為帶路倡議的三大主要海上通道之一，2017 年提出開發亞馬爾液化天然氣工程，以取得與俄羅斯共同打造冰上絲綢之路的機會。中國商船也利用北極航道分別在 2013 年、2015 年、2016 年、2017 年進行常態性航行探路，積極拓張在海上航線使用的勢力。

在帶路倡議對外開放的頂層設計的策略下，中國利用自貿區建設的戰略加速推進帶路倡議的施展，兩者相輔相成，期望帶動中國境內省份的經濟貿易的開放水平。自十七大報告首次提出自貿區戰略，十八大報告強調應與周邊國家合作，十九大報告則提出應與帶路倡議接軌。中國的自貿協定策略三個目標係建立與其他國家的貿易規則、推出不同功能的自貿區、促進國內經濟結構調整。迄今中國在商談的自貿網絡已擴及帶路沿線的 25 個國家，並啟動了研商沿線 6 國自貿區設立的可行性；在上海、天津、廣東、福建 4 個自貿區均發展出不同區域的產業特色；同時第三波的自貿區策略也開始轉型，期望可以透過帶路倡議帶動內陸自貿區的發展並且調整國內經濟結構。

為打通各自貿區的聯結，提升內陸省分發展水平，將中國境內各省分水平差距降低，以利帶路倡議的推動，中國規劃中長期鐵路網規劃方案，在境內構

建「四橫四縱」高鐵網絡系統，將高鐵與客運聯結成專線，預計 2020 年網絡覆蓋地區將達中國 90% 以上的人口地區、80% 以上的大城市。未來也將實現「八橫八縱」的高速鐵路網。此外，中國已開始規劃設立自由貿易港以及空港，期望將貿易水準提升至國際水平，佐以自由貿易試驗區的政策，為中國的營商環境提供更優的開放型經濟創新發展平台。目前已在海上絲綢之路的戰略支點海南設立自貿港，後續尚有上海、浙江、天津等沿海內陸及內陸空港十餘個省份競逐自由貿易港，將分別由沿海及內陸雙管齊下的發展對外經濟開放。

帶路倡議讓中國逐步與多個國家與區域簽訂貿易合作協議，亞州區域最為矚目的分別為歐亞經濟聯盟、上合組織與東協十國。隨著歐亞聯盟的成立目的轉型，俄羅斯開始向外尋求盟友在經濟上合作並建立自由貿易區。其中中國 2017 年 5 月與歐亞聯盟簽署經濟聯盟協定被視為帶路倡議與其對接的重要成就。由於聯盟成員國家基礎建設不足，因此對中國資金需求更強烈，雙方的合作重點在交通基礎運輸設施及能源兩大領域。目前聯盟向中國建議 38 個交通項目聯合融資。中國為能源進口大國，雙方於石油、電力、煤、核能方面都有合作，2018 年也將通過中俄天然氣管道東線向中國供氣。中國與歐亞經濟聯盟各取所須，未來雙方將持續深化在各領域的合作。

上合組織的發展也從安全合作轉向經濟合作，中國也與其經貿往來更加緊密，進出口貿易總值自 2015 年到 2018 年持續增加。中國也在連雲港設立組織的出海口及國際物流園，為中亞國家提供向西聯歐洲，向東接日韓的貿易通道。為了建立成員國之間的交通往來，中國與其中 6 個成員國在 2014 年共同簽署國際道路運輸便利化協定，規範各方交通運輸行為，建構交通網絡。2018 年該組織與中國開始商議建立連雲港-哈薩克斯坦-俄羅斯聖彼得堡全場 9,400 多公里的跨境道路，打通出海的要道。而印度與巴基斯坦也先擱置雙方的衝突，為了經濟利益在 2017 年加入組織，印度也認可了孟中印緬走廊的合作，雙方未來可藉由組織平台改善彼此關係。

中國自 2011 年起連續 8 年為東協最大貿易夥伴，東協為產業發展需求，需大力進行基礎設施建設，而重視帶路倡議對東協經濟帶來的潛力。除了拓展泛亞鐵路透過東、中、西三條線道打通中國與東協的交通要道，將來也可貫穿中南半島直達馬六甲海峽咽喉，完善構建雙方物流網絡。雙方也積極落實經貿合作規劃，目前在能源與金融領域有部長及合作機制，擴大開方雙方的貿易、服務、投資市場。



第四章 韓國因應一帶一路策略分析

本章將對照第三章各節說明韓國就中國帶路倡議所帶來的正面及負面的影響所作之因應策略。本章第一節說明韓國成為亞投行成員的目的，以及如何爭取在行中的股東權及話語權；於中歐班列與海上絲綢之路的中國交通基礎設施對外聯通策略上，韓國如何運用交通網絡連結與歐亞大陸，減少貿易物流成本，以及因應海上絲綢之路倡議所帶來的衝擊。第二節說明韓國透過建立中韓貿易試驗區的策略，參與中國境內自由貿易試驗區政策的推行，在中國帶路倡議帶動自貿試驗區政策推行之際，中韓產業園區的發展現況。第三節則就帶路倡議拉近中國與周邊亞洲國家組織外交經貿關係部分，說明韓國如何利用倡議平臺，借力使力，透過與俄羅斯、印度、東協各國展開經濟合作，增進與亞洲國家政經關係，進而獲得各國政治支持，減少中國崛起的衝擊。

第一節 韓國對亞投行及帶路交通建設應用策略

一、韓國加入亞投行策略

韓國參與亞投行的目的不僅看重其執行效率不同於既有的國際多邊開發銀行，期望投資開發中國家之基礎建設以從中獲取利潤或取得使用、經營權，另一方面，期望將亞投行資金可以順利投資在朝鮮半島的基礎建設，包含鐵路、公路等，順勢帶動北韓的經濟發展，為半島帶來和平發展。

根據韓國國際經濟政策研究院(Korea Institution for International Economy Policy)提出，韓國應該針對第四次工業革命、氣候變化、數字經濟和可持續發展等新的全球性議題，積極向亞投行提出合作建議，並鼓勵韓國企業參與這些商業項目的投資。此外，韓國需要積極開發有助於實現包容性增長的基礎設施發展項目，例如有助於實現區域均衡增長，高質量就業創造和社會融合的項目。利用與亞洲發展中國家城市和地區的交流與合作網絡，共同開發這些國家

的地方基礎設施。最後，韓國國應該培養國際金融人才，支持亞投行、一帶一路倡議和亞洲基礎設施市場相關的政策和學術研究。¹⁴⁹

對此，韓國政府展現出一系列加入亞投行的積極行動。2015年3月26日提出意向申請書，同年6月29日通過審批程序並且簽署協議，2017年6月16日至18日於濟州島辦理第二次的年度會議，也是中國以外首個承接年會的國家。韓國政府認為舉辦此次活動，將進一步鞏固韓國在亞投行和服務業中的地位，也將為韓國企業擴大參與亞洲基礎設施項目網絡的機會。此外，韓國也有官員及企業公司人員擔任亞投行的重要職位，2017年9月，韓國前經濟副總理玄旻錫入選亞投行顧問團，韓國預托決濟院（證券登記結算機構）社長俞在勳出任亞投行審計局局長，韓國投資公社前副社長李東益擔任亞投行民間投資顧問。¹⁵⁰顯示出韓國對於參與亞投行的投資活動相當積極。

為了吸引亞投行目光，以期將資金投注在朝鮮半島統一項目上，韓國政府利用朝鮮半島經濟發展議題，讓亞投行願意開發北韓基礎建設項目。如果亞投行能夠成功地管理與朝鮮內部政治體系和盈利問題相關的風險，並實際開展這些商業項目，它將牢牢確立作為亞洲領先的多邊開發銀行，同時大大增強其內部運作能量，包含投資項目選擇、管理和執行能力。讓亞投行從目前已著手開拓的東南亞和中亞地區擴大至東北亞地區，將自己打造成為國際金融機構領導朝鮮的發展。¹⁵¹因朝鮮半島位處於亞洲大陸終點，此次年會當中，總統文在寅即強調建設韓朝鐵路相連的重要性，連接朝鮮的京義線鐵路應相連接才能貫通新的陸海絲綢之路倡議。

¹⁴⁹ LEE Hyuntai, KIM Junyoung, OH Yunmi, "Evaluation of Recent Development of the AIIB: The 2nd Annual Meeting of the AIIB Held in Korea and its Implications", World Economy Brief, June.30,2017, Vol. 7, No. 15.

¹⁵⁰ 「專訪亞投行副行長亞歷山大：韓國是亞投行重要成員國」，韓聯社，2017年3月2日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/03/02/0200000000ACK20170302000700881.HTML>。

¹⁵¹ Hyun Tai Lee, "The Prospect of AIIB's Potential Investment in North Korea and Its Implications", KIEP OPINIONS, September 18, 2018.

由於亞投行是一個亞洲新創的多邊開發銀行，對比由美國、日本所主導的國際金融組織，韓國有機會在藉由期股份提高在亞投行中的話語權。目前韓國擁有 3.81% 的股份，是繼中國（30.34%）、印度（8.52%）、俄羅斯（6.66%）和德國（4.57%）之後的第五大股東國家。¹⁵²韓國也在此次年會後決定向亞投行的項目準備特別基金捐款 800 萬美元，成為繼中國之後，第二個向亞投行特別基金捐款的國家。¹⁵³韓國水資源公社於 2015 年承攬了格魯吉亞 Nenskra 水電站項目，該項目總工程費用達 9 億美元，施工期限為 5 年，水電站預計在 2020 年底竣工。2017 年下半年亞投行也將其列為投資項目，Nenskra 水電站該水電站生產的電力將銷往格魯吉亞電力公司，年發電量預估為 1196GWh（百萬千瓦小時），可供 60 萬格魯吉亞公民使用。¹⁵⁴由於冬季格魯吉亞供電量不足，格魯吉亞政府高價進口鄰國的電力。據預測，待水電站建設工程完成後，格魯吉亞電力供需形勢有望得到改善，剩餘電力還會出口到鄰國，實現韓國與亞投行的共同發展。

二、中歐班列對韓國物流運輸路線的改變

韓國利用一帶一路為亞歐運輸網帶來的變革，改變國內企業出口至中亞、歐洲貨物之運送方式，原先使用海運或是西伯利亞鐵路之運輸路線改以中歐班列的路線，直接穿越中國境內運往歐洲。根據韓國物流業者所稱，韓國每週通過內陸運輸到歐洲的貨物量達到 25-FEU（40 英尺當量單位）集裝箱，原本透過西伯利亞鐵路向歐洲提供運送服務所需時間至少 30 天，海運所需運送時間 35 至 40 天，現在中歐班列運送服務所需時間已減少到 18 至 23 天，大幅減少

¹⁵² "Korean Government Likely to Invite Next Year's AIIB General Meeting", Business Korea, March 17, 2016, <http://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=14129>.

¹⁵³ 「韓將向亞投行特別基金捐款 800 萬美元」，韓聯社，2017 年 6 月 15 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/06/15/0200000000ACK20170615005400881.HTML>。

¹⁵⁴ 「韓國水資源公社承攬格魯吉亞 9 億美元水電站項目」，韓聯社，2015 年 9 月 15 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/newpgm/9908000000.html?cid=ACK20150915002500881>。

運送的時間成本。¹⁵⁵運送價格部分，每 TEU（20 英尺當量單位）集裝箱向歐洲運送貨物的成本為 7,000 美元，相較空運節省不少成本。

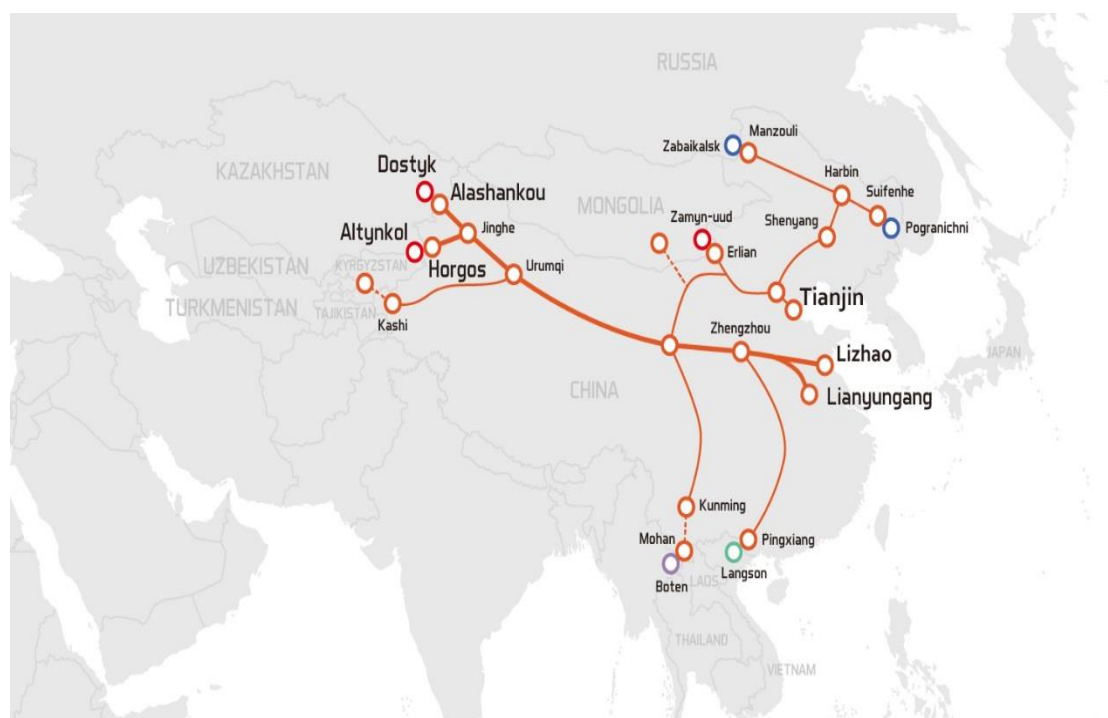
韓國國內物流業早自 2017 年 11 月即掌握中歐班列的物流優勢，現代商船和西中物流（SJ Logistics）簽署直達歐洲的中國橫貫鐵路運輸服務合同，並於同年 12 月起向國內公司接單。現代商船將貨主委託的貨物匯聚至仁川、釜山和平澤港後，運送至青島港和日照港，再由現代商船的內陸運輸夥伴西中物流將貨物透過中歐班列運送至成都轉送至歐洲。¹⁵⁶



¹⁵⁵ "Hyundai Merchant to Launch Unit Train Service to Europe Through China", The Korea Bizwire December 12, 2017, <http://koreabizwire.com/hyundai-merchant-to-launch-unit-train-service-to-europe-through-china/104165>.

¹⁵⁶ 「韓國貨物橫貫中國直達歐洲的鐵路運輸服務即將啟動」，韓聯社，2017 年 12 月 12 日，http://m.yna.co.kr/mob2/ck/contents_ck.jsp?cid=ACK20171212001400881&site=0200000000&mobile。

〈圖 4-1〉韓國西中物流公司 TCR 運輸路線服務



資料來源：韓國西中物流公司官網¹⁵⁷

韓國第一大物流公司希杰物流(CJ Logistics)利用中歐班列的運送優勢，在 2018 年 5 月在中國和歐洲擴大其結合鐵路和卡車運貨的國際綜合運輸服務——歐亞橋樑服務(EABS)，通過中歐班列路線將貨物在中國、亞洲、歐洲等起訖點，通過卡車運將集裝箱貨物集中火車站或分送各倉庫或工廠等客戶，實現門到門運輸服務。¹⁵⁸服務初級階段可連接中國成都站、波蘭羅茲站、德國紐倫堡站等站點，第二階段將擴大服務地區，囊括中國北京、上海、青島等 22 個站點，歐洲和獨立國協(CIS)的 14 個國家 30 個站點。該服務總計連接 52 個中國站點、74 個歐洲站點。¹⁵⁹

¹⁵⁷ 「TCR 貫穿中國的鐵路運輸」，韓國西中物流公司官網，<http://sjl.co.kr/solution/tcr/?lang=zh-hans>。

¹⁵⁸ “CJ Logistics opens up its Eurasian Iron Silk Road”，CJ Logistics，https://www.cjlogistics.com/en/newsroom/news/NR_00000428。

¹⁵⁹ “CJ Logistics to launch its own Silk Road route”，Korea JoongAng Daily, May 02, 2018,<http://koreajoongangdaily.joins.com/news/article/article.aspx?aid=3047589>。

〈圖 4-2〉韓國希杰物流公司 TCR 運輸路線服務



資料來源：韓國希杰物流公司官網¹⁶⁰

由於韓國企業對於中歐班列的需求高，2016年1月大連集團特別推出以三星電子商品為基本貨源的“三星班列”，往返大連港與俄羅斯沃爾西諾之間，為每週1班定期開出的公共班列，運輸貨物品類包含液晶顯示器、五金、模具電纜、冰箱零部件以及其他電子零部件，運送全程所需時間為10天。¹⁶¹ 2017年11月韓國LG集團也透過中歐班列將越南生產的電子產品從廣西憑祥口岸經成都再轉往波蘭羅茲。將原本利用海運需40餘天的運輸時間縮短至16天。¹⁶² 中歐班列改變了歐亞貿易生態，也讓位處東北亞的韓國改變了物流運輸路線。

三、連接海上絲綢之路-釜山港

對於未被列入海上絲綢之路的韓國政府而言，其因中國大力擴充港口設施，使韓國港口的轉載物流量增加速度放緩，不僅上海港和深圳港的吞吐量已經超越釜山港，而且青島港和天津港等也逐漸成為威脅釜山港地位的競爭港口。另外中國造船公司的飛速發展，也讓韓國造船公司面臨危機。

¹⁶⁰ Ibid。

¹⁶¹ 同註155。

¹⁶² 「帶路發力 打通中南半島赴歐」，中時電子報，2018年3月1日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180301000138-260301>。

韓國政府為了鞏固韓國港口在東北亞的運轉優勢，因此計畫增加經過韓國港口的轉運量，希望由國內的釜山港和光陽港轉運從中國山東省煙台、威海、秦皇島、連雲港和南京以及日本新潟等中小型港口運往歐美的貨物。由於中國及日本的這些港口規模小，遠洋航線不足，因此韓國港口可與這兩個國家的港口簽約以提升其運轉貨運量。此外韓國在經濟政策調整會上確立「國際海上物流服務產業競爭力強化」方案，為韓國釜山港制定了約 2.9 萬億韓元的船舶保證金計劃，¹⁶³通過低息貸款給韓國船東擴充船隊，發展支線班輪運輸，並構思透過釜山港與中國北方沿海二線港口合作或簽定協議，開辦支線中轉貨箱定期航線，爭奪中國北方腹地貨源，再通過釜山港遠洋線轉口世界各地。

為了取得與中國海上絲綢之路沿線各港口合作機會，韓國在 2016 年 7 月與馬來西亞巴生港、阿聯酋迪拜環球港、吉布提共和國吉布提港、巴基斯坦卡西姆港以及中國的青島港、大連港、日照港、連雲港、南京港、威海港成立了東亞港口聯盟，發布了《東亞港口聯盟黃島共識》和《東亞港口聯盟章程》，推進了海上互聯互通，致力於打造海上絲綢之路沿線港口的交流合作平台。¹⁶⁴韓國可以在此聯盟獲得信息共享、進出口通關的便利。

韓國政府順應客製化製造與電商強勢發展，預見貨物運送時程將影響企業競爭力，致力建設釜山新港，預計於 2020 年完工。此外，釜山廣域市政府也在釜山新港後方腹地建造一站式共同物流中心及尖端產業物流園區，占地 33 平方公里的尖端產業物流園區，其項目包括：地方產業園區、研究開發特區、航空集群、一般產業園區及 Eco Delta City 親水區，使這座港口具備綜合城市功能的世界級美港，期望將釜山港發展成國際級物流中心。

由於釜山港的物流產業設備的提升以及作為海上絲路沿線的東亞港口聯盟成員，已有中國和日本等企業開始與釜山合作。2017 年 11 月中國舉辦的國際

¹⁶³ 「釜山港 242 億港元大計劃出爐！」，運去哪，2018 年 10 月 1 日，
<http://www.yunquna.com/news/60963.html>。

¹⁶⁴ 「建設“一帶一路”重要橋頭堡」，中華人民共和國商務部，2017 年 6 月 14 日，
<http://cafi.ec.mofcom.gov.cn/article/zqzhw/201706/20170602592605.shtml>。

物流發展大會上，中國四家物流企業與釜山廣域市政府、K-Water（韓國水資源公社）簽訂了四項投資意向書，預估整體投資金額高達 833 億韓元。此外，日本大型物流企業 SENKO 也自 2012 在釜山熊東配套園區建立物流中心，並於 2017 年與日本新瀉運輸、韓國華城快捷共同合資成立 NH-SENKO 物流，籌建規模達到 22,000 平方米一般倉庫與 990 平方米危險物倉庫，服務在釜山從事加工、從美國、歐洲進口商品組裝的企業。新瀉運輸、華城快捷與 SENKO 物流會投入龐大資金興建物流倉庫，乃看好釜山作為未來全球物流中心的發展潛力。¹⁶⁵

由於連結歐洲和亞洲的北極航道，將比現在釜山到歐洲航線縮短了 40%，到北美的距離縮短了 30%，因此韓國政府也持續探索北極航線。2013 年 10 月，韓國起亞汽車集團旗下的物流公司現代 Glovis（Hyundai Glovis）試圖運輸 4.4 萬噸輕油（naphtha）穿過北冰洋；2015 年 7 月，希傑物流（CJ Logistic）裝載設備探索北極航線；2016 年 7 月，韓國 SLK Kukbo 公司裝載石油化工裝置系統試圖穿過北冰洋；同月，韓國汎洋海運（Pan Ocean）配載液化天然氣裝置設備也進行同樣的嘗試。

韓國集團也積極參與冰上絲綢之路的推展。現代商船正在籌備開通北極定期班輪航線，該條北極航線從釜山出發，經由俄羅斯遠東地區的堪察加半島，穿過北冰洋，抵達歐洲，大大縮短了兩大洲之間的海上距離，是連接亞洲至歐洲的最短海上通道。與韓國船東目前運營的經印度洋、蘇伊士運河抵達歐洲的亞歐航線相比，北極航線海上距離為 1.27 萬千米，縮短近 40%；航行時間為 14 天，可節省 10 天。¹⁶⁶同時，還可以降低船舶燃料成本及其他費用，大大提高了航行效率。若北極航線實現商用化，目前地處東南亞航線的香港和新加坡很有

¹⁶⁵ 「釜山港 發展世界物流中心」，中時電子報，2017 年 11 月 29 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171129000190-260204>。

¹⁶⁶ 「現代商船計劃開闢北極航線 釜山至鹿特丹僅需 14 天」，航運界，2017 年 8 月 17 日，http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=26573。

可能出現衰退，而地處北極航線附近的釜山港和日本西海岸港灣有極大增長潛力。

第二節 韓國對接中國產業策略

一、中韓自由貿易成效

2015年12月20日韓中自由貿易協定生效。生效後的因遭遇薩德事件影響，使得2016年貿易額反而下降，中韓貿易總額佔比下降1%，對中出口貿易額也下降1%。2017年對中國貿易總額及出口額佔韓國總貿易額及出口額的比例雖然較2016年均分別下降1%，但金額均比2015年、2016年都還高。2018年1月至10月對中國貿易總額及出口額佔韓國總貿易額及出口額的比例分別提升為28%及34%，均有上升。

〈表 4-1〉 韓國進出口貿易額

億美元	2015年	2016年	2017年	2018年 1-10月
總貿易額	9,640	9,013	10,520	9,496
進口額	4,368	4,057	4,780	4,434
出口額	5,272	4,955	5,740	5,062
對中總貿易額	2,758	2,525	2,803	2,628
佔比	29%	28%	27%	28%
對中出口貿易額	1,745	1,588	1,775	1,741
佔比	33%	32%	31%	34%

資料來源：韓國產業通商資源部

在中韓自貿協定實行已兩年多，第一年韓國的出口和進口總額下降，韓國對中國的出口和進口也有所下降。2016年韓國對中國的出口下降了9%，從中國的進口下降了7.41%，此貿易量下降，被歸因為長久性的全球貿易放緩以致中國和韓國經濟增長乏力所致。2017年、2018年韓國對中國的貿易進出口開始

增長，2017 年對中國的出口增加 11.7%，從中國的進口增加 9.6%，2018 年 1 月至 10 月對中國出口增加 22.2%，從中國的進口增加 6.2%。

〈表 4-2〉 中國對韓國的進出口貿易額及成長比例 單位：億美元

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年 1-10 月
進口	1,745	1,588	1,775	1,741
進口成長率	-8.21%	-9.00%	+11.7	+22.2%
出口	1,012	937	1028	887
出口成長率	0.90%	-7.41%	+9.6	+6.2%
進出口總額	2,758	2,525	2803	2628
貿易收支	733	651	747	854

資料來源：中華人民共和國海關總署(2018)

中韓自貿協定通過後的第一年雖然雙方的貿易進出口額下降，但是韓國國際經濟政策研究院發現對中韓兩國貿易有所助益。其就兩國進出口的商品進行調查，發現中韓自由貿易協定生效後，出現三種現象。第一，韓國仍然保持著中國最大的市場份額，佔 10.8%。其次，韓國在中國市場份額的組成產生了變化，按地區劃分，在中國的 31 個市場中有 21 個份額擴大，擴大的比例從 0.04% 到 9.52% 不等。最後，在中韓自貿協定之後，韓國和中國之間的貿易產品總數增加。出口到中國的產品數量增加了 26 項，從中國進口的產品數量也增加了 18 項。¹⁶⁷

過去中國因擁有廉價的勞動力，造就其“世界工廠”的稱號，吸引各國投資。然而，貿易衝突升級和環境污染加劇等負面影響以及中國政府從以投資和

¹⁶⁷ LEE Kyu Yub, LEE Joun Won, CHUNG Min-Chirl, “Korea-China FTA in Its First Year and Effectuation”, World Economy Brief Vol. 7, No. 4, p.1-2.

出口為重點的增長戰略轉變為以內需為主導的政策，致使加工貿易趨轉下降。由於韓國經濟高度依賴對中貿易，因此中國增長戰略和經濟結構的變化在影響中國進口結構的當下，需要通過準確了解中國進口的結構變化以及與中國銜接產業鏈來重建對華出口戰略。

中韓兩國將中韓產業園的合作模式寫入中韓自由貿易協定，為習近平親自提出的改革開放新形勢，也是中國對外自貿區合作的創新舉措。2017年12月文在寅總統訪中，取得與中國大陸主席習近平共同建設中韓產業園的共識後，中國國務院正式對外發布《國務院關於同意設立中韓產業園的批復》，同意在江蘇省鹽城市、山東省煙台市、廣東省惠州市分別設立中韓產業園，並依託著現有的經濟技術開發區、高新技術產業開發區建設，具體實施方案分別由所在地省級人民政府制定。¹⁶⁸讓韓國企業可以實際在中國當地展開與中國產業對接，取得建立中韓產業鏈的機會。鹽城、煙台和惠州三個城市分別地處長三角經濟圈、環渤海經濟圈和珠三角經濟圈，布局在中國的北、中、南三個區域，在三個城市建設中韓產業園，有利於發揮各自優勢(銜接第三波自貿政策)，形成區域平衡的對韓合作佈局，形成以點帶片、以片帶面的輻射帶動效應。以下分別就三個中韓產業園區進行介紹。

二、中韓自由產業園發展現況

(一)中韓惠州產業園

中韓惠州產業園是中國首批國家級電子信息產業基地、國家重要石油化工基地。園區的發展圍繞“互聯網+”、智能製造和生命科學等領域，同時新能源汽車產業正加快發展，未來可能成為惠州新的支柱產業。這與韓國的優勢產業契合度高，互補性強。園內規劃6個區域，包括潼湖生態智慧區、仲愷高新區、大亞灣化工及海港保稅區、惠州空港經濟產業園、惠城區高

¹⁶⁸ 「中韓產業園」，中華人民共和國商務部，2018年5月28日，http://yzs.mofcom.gov.cn/article/zt_zhccy/column01/201805/20180502749105.shtml。

新科技產業園、羅浮新區康養國際合作園，核心區總面積共約 94.1 平方公里。

169

面對國際市場主要的材料和零組件技術多掌握在歐、美、日等大廠手中，為持續支援各項中下游產業，韓國開始著力於材料與零組件產業，協助製造產業革新發展，並以政策來主導產業發展。¹⁷⁰因此韓國在惠州產業園重點發展高端化工產業，自 2015 年起充分利用中韓自貿協定的經濟優勢與機會，開啟與中國廠商的產業合作。惠州產業園也規劃大亞灣化學工業區重點發展電子化工新材料、高端化學品，克服韓國製造業缺乏的關鍵原料與零件的現況。

大亞灣化學工業區佔地 6.55 平方公里，已入駐的企業包含中韓合資的中海油樂金化工有限公司，總投資 4 億 1,950 萬美元，韓方由 LG 化學投資，佔比為 50%；可隆（惠州）電子材料化工有限公司，為韓方獨資，總投資 8,000 萬美元，投資方為可隆工業株式會社；惠州東進世美肯電子材料有限公司，同為韓方獨資，總投資 2,000 萬美元，投資方為韓國株式會社東進世美肯，年產電子化學品 4.5 萬噸。¹⁷¹

惠城區高新科技產業園，初步形成了以電子信息、汽車配件、新能源、智能裝備等為主的主導產業，已入駐企業和項目近 300 宗，代表企業包含韓國曉星智能裝備、韓國凱赫威電子、日本住友、香港 ASM 先進科技、香港天寶電子等。¹⁷²

惠州當地政府宣布一系列有關科技研發的優惠政策，包含對新設立的韓企的科技研發平台最高給予 2,000 萬元人民幣獎勵。惠州市人民政府還專門制定了「關於支持中韓（惠州）產業園加快發展的若干政策措施」與「惠州市促進

¹⁶⁹ 中韓（惠州）產業園園區概況，「中韓（惠州）產業園」，2018 年 5 月 30 日，http://ckip.huizhou.gov.cn/html/2018/yqjs_0530/1.html。

¹⁷⁰ 「知己知彼—韓製造業創新 3.0」，工業技術研究院，2015 年 3 月 20 日，<https://www.itri.org.tw/chi/Content/NewsLetter/Contents.aspx?SiteID=1&MmmID=5000&MSid=653356377576515106>。

¹⁷¹ 「大亞灣化工及海港保稅區」，中韓（惠州）產業園，2018 年 5 月 31 日，http://ckip.huizhou.gov.cn/html/2018/zhgq_0531/14.html。

¹⁷² 「惠城區高新科技產業園」，中韓（惠州）產業園，2018 年 5 月 31 日，http://ckip.huizhou.gov.cn/html/2018/zhgq_0531/16.html。

外資發展若干政策措施」。作為中國大陸南部的經濟大省，廣東 2017 年對韓貿易總額達 708 億美元，約占中國對韓貿易的四分之一。其中，250 家韓企落戶的惠州對韓貿易總額約占中韓經貿總額的 5%。¹⁷³

廣東惠州同時也擁有匯集中國全國高校科技成果的重要平台。2017 年舉辦了首屆的中國高校科技成果交易會，與會高校與惠州企業達成合作意向達 277 個，現有 99 個項目實際進行，項目涉及新材料、大數據與通訊、智能裝備、現代農業等多個領域，企業投入科研資金達人民幣 7,500 多萬元。2018 年第二屆中國高校科技成果交易會，共有 350 多所海內外的重點大學，攜帶 1 萬餘個科技項目參加科交會，惠州企業簽約 501 項，簽約金額人民幣 25.8 億元。¹⁷⁴

地理位置上對內對外均具有優勢。首先從對內來看，中韓惠州產業園位於廣東省，距離中國大陸的主要經濟發展地區都十分相近，地理位置優越，距離深圳、香港 80 公里、東莞 50 公里、廣州 120 公里、惠州港 40 公里，隨著城際輕軌和廣深港高鐵的開通，形成“珠三角一小時經濟圈”。對外來看，帶路倡議提出 5 年來，廣東與沿線國家的交通聯通更加便利。2018 年上半年，廣東的中歐、中亞班列運行計 78 列，年增 20%。從廣州大朗車站開往莫斯科的中歐班列全程需要約 15 天，比純海運運輸少 25 天以上，運費僅為空運的 1/3。在中歐班列基礎上，廣東同時開創了連接東南亞的「水鐵聯運」服務，貨輪從東南亞連接廣東虎門港口，暢通廣東與東南亞國家雙向物流。¹⁷⁵惠州港為深水海港，也是國家的一類口岸，包括東馬、荃灣、澳頭三大港區，目標是建設成為區域性的物流配送中心、珠三角最大的油氣化工儲運基地，與香港、深圳的港口一起組成華南地區大型樞紐港群。全面開發可建碼頭泊位 200 多個，年貨物吞吐能力可達一億噸。¹⁷⁶惠州產業園所處位置無論對北向中亞、歐洲的陸路路線、

¹⁷³ 「韓企登陸 搶灘惠州中韓產業園」，聯合新聞網，2018 年 6 月 11 日，<https://udn.com/news/story/11323/3191293>。

¹⁷⁴ 「第二屆中國高校科技成果交易會落幕 成效顯著」，中國新聞網，2018 年 5 月 27 日，<http://www.chinanews.com/gn/2018/05-27/8523800.shtml>。

¹⁷⁵ 「廣東中歐班列搶接東南亞貨運業務」，聯合新聞網，2018 年 9 月 11 日，<https://udn.com/news/story/7333/3360691>。

¹⁷⁶ 「惠州港荃灣港區煤炭碼頭一期主體工程已完工」，中國能源網，2017 年 10 月 19 日，

向南向西的海陸路線以及中國境內輻射珠江三角洲等各大城市的交通均暢通，對於韓國企業產品內外銷均有運輸交通上的優勢。

(二)中韓鹽城產業園

中韓鹽城產業園依托國家級鹽城經濟技術開發區，重點開發汽車產業、電子信息產業、新能源裝備產業、臨港產業、現代服務業。園區規劃產城融合核心區及臨港產業配套區，打造韓資工業園、鹽城綜合保稅區、光電產業園、新能源汽車產業園、智尚汽車小鎮、鹽城空港、鹽城海港等八大功能平台。¹⁷⁷至目前，落戶於鹽城的韓資企業包含現代起亞、摩比斯、京信電子、新韓銀行等 763 家韓資企業，總投資 1,000 萬美元以上項目 117 個，在鹽城的韓國企業年銷售突破 150 億美元。¹⁷⁸

韓國在鹽城產業園發展的重點產業包含汽車製造、大數據等兩項。中國汽車製造實力近年來突飛猛進，不僅已是全球最大汽車產銷王國，每年產量足以與美日兩國的產銷量總和等量齊觀，更與各國重量級汽車公司合作，為中國汽車製造工業躋身全球的水準，增添助力。中國的汽車製造工業競爭力持續增強，產業供應鏈也在改善，甚至吸引美商將生產線轉移至中國再回銷美國，如此將有助於與中國合作的韓資企業的汽車銷量。¹⁷⁹

鹽城市積極整合政企資源，推動汽車產業政策。2017 年與東海岸（上海）股權投資管理有限公司合作，以推進“一部車”戰略工程，¹⁸⁰引進國內外新能源汽車、智能網聯、新材料等領域的企業，合力打造新能源汽車產業基地。目前已經形成了以中韓產業合作的中方東風汽車公司、江蘇悅達投資股份有限公司以及韓國起亞汽車株式會社共同合資的東風悅達起亞汽車公司為龍頭，兼具

<https://www.china5e.com/news/news-1006426-1.html>。

¹⁷⁷ 「《中韓(鹽城)產業園建設實施方案》獲省政府批准實施」，中韓鹽城產業園，2018 年 9 月 29 日，http://ycedz.gov.cn/zhcyy/news_show.asp?id=3797&classid=207。

¹⁷⁸ 「中韓(鹽城)產業園舉行投資說明會 打造中外高端合作新高地」，中國新聞網 2018 年 5 月 18 日，<http://www.chinanews.com/cj/2018/05-18/8517442.shtml>。

¹⁷⁹ 「陸邁製造強國 汽車回銷美國」，中時電子報，2017 年 6 月 26 日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20170626000572-260309>。

¹⁸⁰ 「鹽城將打造“三個千億”汽車產業集群」，中國江蘇網，2017 年 12 月 26 日，http://jsnews.jschina.com.cn/yc/a/201712/t20171226_1296733.shtml。

傳統汽車和新能源汽車，集乘用車、專用車、大客車為一體的汽車產業鏈，全力打造汽車整車、零部件和服務業“三個千億”產業集群，加快建成中國沿海汽車城。同時東風悅達起亞也與中國互聯網巨頭百度合作，將智能互聯科技運用在各種車型上進行應用。2017年推出了中國首款合資品牌互聯網轎車，¹⁸¹推動車聯網、雲服務、大數據、無人駕駛等先進智能汽車技術的研發與應用。

2018年4月，東風悅達起亞公司累計實現產銷汽車500萬台，成為現代汽車集團全球製造業基地投資回報率最高的工廠，成為中國第9家達成該銷售量的合資乘用車企業。¹⁸²隨著鹽城市汽車產業的快速發展，將為韓國汽車服務業帶來廣闊的機遇。

大數據發展部分，鹽城市為落實“中國製造2025”和“互聯網+”行動計劃，2014年成立了大數據產業園，被納入江蘇省互聯網經濟、雲計算和大數據產業發展總體規劃，也被視為國家戰略中韓自貿協定—中韓鹽城產業園的重要組成部分，成為全國第一個國家製造業大數據高新技術產業化基地。¹⁸³鹽城大數據產業園投資超過人民幣百億元，創設園區創新大廈、大數據應用產業園、軟通大數據創新產業園等一批園區載體；南郵鹽城大數據研究院、中關村大數據產業聯盟等15個研發、孵化、實訓、交易平台陸續投入運營，建成了華東首個大數據交易機構—華東江蘇大數據交易中心；華為、東方國信、軟通動力、國信優易等219個項目先後落戶，華為、阿里、微軟等一批龍頭企業相繼入駐，形成了“數據存儲、雲計算、數據應用、數據交易和端產品制造”的大數據全產業鏈。¹⁸⁴韓國企業於中韓產業園區具有使用大數據資料庫的地利之便，有利於其製造業之大數據高新技術的開發。

¹⁸¹ 「東風悅達起亞產銷達成500萬輛」，新華網，2018年4月10日，http://www.xinhuanet.com/auto/2018-04/10/c_1122662120.htm。

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ 「鹽城大數據產業“接軌”滬上19個大數據項目將落戶鹽城城南」，我蘇網，2018年9月28日，<http://www.ourjiangsu.com/a/20180928/1538113908626.shtml>。

¹⁸⁴ 「江蘇鹽城打造國家級大數據產業基地已落戶逾200項目」，人民網，2016年10月23日，<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2016/1023/c1004-28800140.html>。

韓國與江蘇鹽城的合作轉向產業鏈延伸、從汽車產業拓展到節能環保、新能源、電子信息等新興產業、從單一的工業領域延伸到經貿科技、健康美容、文化創意、旅遊觀光以及現代物流等諸多領域，鹽城已成為中國與韓國產業合作密切、韓資企業集聚、投資回報最好的城市之一。

地理位置上，江蘇省對於省內陸運及海運有完整的規劃，大豐港為國家一級口岸，也是江蘇三大深水港之一，港口設施不斷增建，2015年批准建立大豐港保稅物流中心，並於2017年正式運營，具備年處理貨物200萬噸、集裝箱10萬標箱的吞吐能力。¹⁸⁵大豐港連接江蘇省沈海等多條高速公路，至上海及鹽城機場所需時間均於2小時經濟圈內。另為實現公路、鐵路、海河多方式聯運，提供長三角和蘇中蘇北腹地企業經濟、快捷的物流平台，江蘇省政府於2017年研究編制《江蘇省中歐班列建設發展實施方案(2017-2020年)》，加大財政資金對開行線路的支持力度，實施中歐班列貨物至省內各地地鐵路裝車點(集貨點)全省公路集裝箱運輸免收過路費優惠政策，¹⁸⁶強化對外向型經濟的物流服務支撐，構建江蘇省中歐國際物流陸路大通道。

(三)中韓煙台產業園

煙台是環渤海經濟圈南翼中心城市，也是21世紀海上絲綢之路與陸上絲綢之路經濟帶的結合點，是中國連接韓國的門戶。中韓煙台產業園以國家級煙台經濟技術開發區為基礎，設立東西兩個區域，東區規劃面積60平方公里，西區規劃面積289平方公里。產業園在高端裝備製造、新能源與節能環保、海洋工程及海洋技術等新興產業方面以及物流、商貿、金融保險、電子商務、文化創意、健康服務、養生養老等現代服務業方面與韓國企業開展合作。

¹⁸⁵「江蘇經濟報、大蘇網：深度服務“一帶一路” 助推外向型經濟騰飛 大豐港保稅物流中心封關運營」，江蘇大豐海港控股集團，2017年12月21日，http://www.dfgjt.com/show_news.asp?id=1702。

¹⁸⁶「服務“一帶一路”，江蘇省中歐班列年發送量突破880列」，新華報業網，2018年1月17日，<http://js.xhby.net/system/2018/01/17/030784164.shtml>。

韓國在煙台產業園發展具的重點產業包含新能源汽車、跨境電商等兩項，中韓新能源汽車產業園成為煙台對韓合作升級的標誌性工程。除韓國研發總部外，2016年7月正式運營的煙台現代汽車研發中心是現代汽車唯一一個面向全球的海外新能源汽車研發中心，也是現代汽車在中國設立的第一個獨立研發中心。該研發中心集研發設計、車型測試、成果轉讓及產業化、服務外包等多種功能於一體。依托該研發中心，煙台中韓合作產業園積極進行產業鏈招商，已與100多家配套企業進行了溝通，重點推進傳動器、剎車片、汽車天線等項目落戶。¹⁸⁷

煙台市也具有發展跨境電商產業的優勢。山東煙台跨境電商產業註冊的企業3,630多家，2018年上半年跨境電商交易額12.56億美元，增長18.8%。煙台搭建了多座跨境電商產業園，並將其作為跨境電子商務綜合試驗區線下園區，承載產業聚集和創新功能。其中鼎真電商建設了1.2萬平方米的跨境電子商務孵化基地，將通過創業培訓、技術服務、供應鏈支持等形式為創業者服務。接下來煙台政府將推進“一帶一路”跨境電商發展，完善跨境電商公共服務平台的功能，推動金融、保險、倉儲物流企業在跨境電商綜合園區聚集。目前，煙台已申報與秘魯合作開展“網上絲綢之路”項目，並聚焦俄羅斯、東歐、東南亞等新興市場，建設以海外倉為節點的市場營銷和服務網絡，年內將建設海外倉9個。¹⁸⁸

雖然中韓煙台產業園是三個園區當中發展最慢的，但由於韓國與煙台的地理位置相近，因此至今累計在煙台投資登記的韓資項目達近3,800個，投資額達59.6億美元，其中不乏世界500強企業，韓國成為煙台最大的貿易市場和最大的外資來源國。

¹⁸⁷ 「煙台開發區對韓合作升級 主打新能源車生物醫藥」，膠東在線，2016年5月3日，<http://www.jiaodong.net/news/system/2016/05/03/013186728.shtml>。

¹⁸⁸ 「山東煙台跨境電商快速增長 發展方向瞄準“一帶一路”」，中國新聞網，2018年7月25日，<http://www.chinanews.com/cj/2018/07-25/8579057.shtml>。

煙台市地處山東半島東端，與韓國、日本隔海相望，到首爾空中飛行時間只有 50 分鐘，每週 100 多架次航班往返於韓國仁川、釜山機場。煙台港也是全國十大港口之一，每周大量船舶往返於韓國仁川、平澤、釜山等主要港口城市。該市還將利用中韓自貿協定、自貿試驗區等帶來的機遇，爭取更多先行先試資格，深化與韓國新萬金“兩國雙園”合作，建設中韓地方經濟合作、共建一帶一路、深化貿易和投資合作的平台。

在建造中韓雙方物流產業合作方面，煙台市爭取開通中韓鐵路輪渡項目，探討依托德龍煙鐵路和煙台港設立鐵路集裝箱中心站，並配套建設口岸多式聯運服務中心，打造韓國經煙台至歐洲的新亞歐大陸橋，帶動煙台集裝箱等物流業務的發展，致力打造中國最大的韓國商品集散地，強化中韓產業向中國其他省分及國家推展的物流輸送能力。

第三節 韓國與亞洲國家經濟合作策略

隨著李明博時期提出的新亞洲構想到朴槿惠提出的歐亞倡議，韓國的對外政策從李明博就任初期強調韓國自身與亞洲國家的合作，到後期明白中國對於南北兩韓問題以及韓國與其他亞洲國家的關鍵角色，朴槿惠總統的歐亞倡議極力拉攏中國與俄羅斯作為打通朝鮮半島以連結韓國與歐亞之間經濟動脈的重要力量。文在寅總統上任後的新南北方政策延續李與朴的政策，持續打通向南北亞的經濟通道和合作關係，不僅由帶路倡議強化推動的力道，同時避免倡議推行之際遭中國外交推擠而被邊緣化。

一、韓國與俄羅斯的合作

長期以來，中國對朝鮮半島政策最高指導原則為維持半島和平與安定，對北韓保持容忍，以防止戰爭發生。習近平主席上任後，為展現對中國應有的大國治理作為，因此主動參與治理北韓危機，朝鮮半島事務的決策也轉變以中-美競合和中-美-俄大三角關係來思考與操作。朝鮮半島問題不僅要考量中美新型

大國關係，更要納入中美俄三角關係的重要變數。¹⁸⁹面對中國對朝鮮半島策略的轉變，促成了北韓從發展核武為國家主要政策改以重視經濟的發展，緩解朝鮮半島長期受制於北韓的核武威脅問題，致東北亞經濟發展速度及範圍受限的困境。

李明博總統的“新亞洲構想”到朴槿惠總統的“歐亞倡議”雖然都期望借助俄羅斯的力量打通朝鮮半島至歐亞大陸的交通及物流網絡，但是缺少了中國的支持和北韓的同意，實難達到半島經濟的合作。為有效打通朝鮮半島的交通及物流流通，文在寅總統早自 2015 年擔任在野黨主席時即提出“朝鮮半島新經濟地圖構想”，隨著上任後，持續推行親近北韓政策，2017 年 7 月在德國科爾伯基金會的演講中，向國際社會提出該構想，¹⁹⁰構想重點為透過緩和朝鮮半島關係，進而與俄羅斯、中國等周邊國家共同參與開發朝鮮半島經濟。2017 年 12 月訪中時，為實現構想的推動，文在寅提出聯接“一帶一路”倡議與“新北方政策”，期望取得韓國與中國之間的聯通，並獲得中國在兩韓議題上的支持。文在寅在第一次文金會順利向北韓展示「朝鮮半島的新經濟地圖」的韓朝共同開發戰略，主要核心係在朝鮮半島上建立三個經濟帶，分別為朝鮮半島西部與中國的連接，將讓這個區域成為物流中心；另一是半島與俄羅斯的連接，以強化與俄國在能源方面的合作；最後則是在兩韓邊界發展旅遊業的 H 型開發。¹⁹¹

在韓朝首腦會面後，朝鮮終於同意讓韓國加入「鐵路合作組織（OSJD）」¹⁹²，這是自 2015 年韓國不斷尋求加入的組織，終於在 2018 年在板門店會面後達成。韓國加入組織將有利於完成韓朝鐵路連接工作、進軍歐亞大陸鐵路運輸

¹⁸⁹ 劉德海，「習近平時代的中國朝鮮半島政策」，韓國學報 34 期，2018 年 2 月 1 日，頁 131-132。

¹⁹⁰ 「朝鮮半島“新經濟地圖”成型 朝韓會暖多久？」，騰訊網，2018 年 11 月 29 日，<https://new.qq.com/omn/20181129/20181129A07YSE.html>。

¹⁹¹ 「獲得彈性的“韓半島新經濟地圖”構想」，中央日報，2018 年 4 月 30 日，https://chinese.joins.com/big5/article.aspx?art_id=179086。

¹⁹² 鐵路合作組織是以波蘭、俄羅斯、中國、朝鮮等東歐及亞洲國家為中心，創立於 1956 年的國際機構，負責制定貫穿成員國的西伯利亞橫貫鐵路（TSR）、中國橫貫鐵路（TCR）等國際鐵路的旅客和國際運輸標準原則等。除正式會員之外，加入該組織的還有各國鐵路運營公司的 44 個合作公司和 7 家觀察員公司。韓國有韓國鐵道公社於 2014 年作為合作公司加入。

體系等。通過此次正式加入，韓國獲得了以與其他會員國同等條件簽訂鐵路合作組織主管的使用歐亞鐵路的有關協約。意即韓國企業通過歐亞鐵路運輸貨物時，在通關程序或運費方面可以確保競爭力。尤其今後朝韓間開展經濟合作、朝鮮半島縱貫鐵路成為現實，將與歐亞鐵路網相連接。¹⁹³

2018年5月31日俄羅斯西伯利亞大鐵路運輸協調委員會秘書長根納季·別索諾夫表示，俄方已充分準備好將跨西伯利亞鐵路與跨朝鮮半島鐵路幹線聯通，期待朝韓政府的決定。早在2008年俄羅斯與朝鮮即簽署合作協議，決定改造哈桑至羅津鐵路支線，同時在羅津港建造現代化貨運終端。貨物運送到羅津港並繼續運輸，可分離車廂前往平壤，將來如果有可能會前往首爾。¹⁹⁴

新北方政策強調，應奠定韓朝俄三方經濟合作基礎、推進與歐亞經濟聯盟簽署自由貿易協定等內容。¹⁹⁵文在寅自上任後與俄羅斯總統普亭已舉行3次雙邊峰會，2017年9月雙方在海參崴第二次會面，文在寅首次提出“九橋戰略規劃”，旨在加強韓俄造船、港灣、北極航道、天然氣、鐵路、電力、就業、農業、水產九大領域合作；¹⁹⁶2018年6月是文在寅第三次與普亭會面，也是繼前總統金大中後再次訪問俄的韓國總統。這次的會談透過新北方政策與俄羅斯的新東方政策的連接，落實南北兩韓與俄羅斯三方的經濟合作，進而吸引普亭，同意致力實現朝鮮半島無核化以及半島和平穩定發展等重要成果。

在經濟合作項目部分，韓俄達成共識將共同研究跨境鐵路連接以及能源、天然氣供應的可行性。¹⁹⁷鐵路方面，韓俄希望將朝鮮半島的鐵路與西伯利亞鐵

¹⁹³ 「朝鮮同意韓國加入鐵路合作組織 朝韓鐵路聯通或成真」，新浪財經，2017年6月8日，<http://finance.sina.com.cn/world/gjcj/2018-06-08/doc-ihescwxa2391826.shtml>。

¹⁹⁴ 「俄羅斯已充分準備好將跨西伯利亞鐵路與朝鮮半島鐵路聯通」，俄羅斯衛星通訊社，2018年5月31日，<http://big5.sputniknews.cn/economics/201805311025534499/>。

¹⁹⁵ 「韓政府五年施政規劃：至2020年爭取達成新無核化協議」，韓聯社，2017年7月19日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/07/19/0200000000ACK20170719003300881.HTML>。

¹⁹⁶ "Let's build 9 bridges between Seoul, Moscow: President Moon", KOREA.net, September 07, 2017, <http://www.korea.net/NewsFocus/policies/view?articleId=149046>.

¹⁹⁷ "New Northern Policy", THE KOREA TIMES, June 25, 2018, https://www.koreatimes.co.kr/www/opinion/2018/07/202_251237.html.

路聯接，如果可行，韓國將可打通鐵路範圍貫穿朝鮮半島直達亞歐大陸。這項合作目前已由兩韓的工作層級小組進行討論，重新將兩韓境內多條鐵路連接；天然氣方面，希望可建造一條貫穿半島的管道，讓俄羅斯可輸送液化天然氣與韓國，改變以往用船隻運輸的方式，除了解省成本，北韓也可以獲取架設管道的租借費用；能源方面，韓俄計畫構建覆蓋中、日、韓的東北亞電網。這三條網絡若構成，將可提升東北亞經濟一體化，提高南北兩韓經濟依附關係。

透過新北方政策與中國和俄羅斯的密切互動及經濟往來，將有助於韓國參與上合組織以及利用該組織與中亞各國的合作平台。上合組織在地緣上處於歐亞大陸的腹心地帶，既是“一帶一路”建設主幹線之所在，也是“歐亞倡議”所要拓展的區域。韓國可利用上合組織已建立元首峰會、總理會議、部長會議等許多良好成熟的機制，作為拓展與中亞國家合作的互動平台；利用其在中亞地區反恐的經驗和能力，為“一帶一路”與“歐亞倡議”提供可靠的安全保障¹⁹⁸；最後，可透過中韓自貿區與上合組織自貿區對接，使中、韓以及其他上合國家之間產業優勢互補。¹⁹⁹

二、韓國與印度的合作

印度為南亞的強權國家，自 2014 年 5 月穆迪擔任總理以來，印度已發展成為增長最快的新興市場之一，年均經濟增長率超過 7%，印度的經濟增長率已經超過中國，並且到 2017 年，該國已發展成為世界第六大經濟體。文在寅總統認為出訪印度時表示，亞洲時代即將到來，印度和東盟將成為新南方政策的兩大支柱。²⁰⁰

¹⁹⁸ 「上合反恐機構向“一帶一路”提供安全建議」，俄羅斯衛星通訊，2015 年 10 月 28 日，<http://sputniknews.cn/china/201510281016801950/>。

¹⁹⁹ 張弛，「韓國對上海合作組織的認知演變及合作展望」，《俄羅斯東歐中亞研究》，2016 年第 5 期，頁 90。

²⁰⁰ 「文在寅評印新之行：助推新南方政策步入正軌」，韓聯社，2018 年 7 月 16 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/07/16/0200000000ACK20180716004100881.HTML>。

自穆迪支持經濟增長開始加速以來，印度一直在積極擴大與鄰國的經濟合作。中國已成為印度最大的貿易夥伴，並在印度基礎設施發展市場，建立夥伴關係。日本也成為印度最大的外國直接投資投資者。相比之下，韓國和印度之間的合作相對較低。儘管韓印全面經濟合作協議（CEPA）生效已有 9 年的時間，但雙邊貿易、投資及官方發展援助（ODA）仍停滯不前。²⁰¹

莫迪政府正在推行補充政策，如“技能印度”以培育製造業勞動力，以及“數字印度”以促進數字產業，為第四次工業革命的時代做準備。印度在 2018 年首次在世界銀行的經營業績指數中從第 142 名躍升到第 100 名主要是由於其商業環境顯著改善，印度允許大部分地區實現 100% 的外國直接投資，並簡化政府審批程序，提供投資補貼和減稅等激勵措施。²⁰² 考量印度即將成為世界第一人口大國，有望與美中併肩躋身“G3”，韓國政府認為應該加強與未來的新 G3 和新南方政策的關鍵成員-印度的經濟合作。

文在寅總統於 2018 年 7 月訪問印度，對於韓國與印度的合作提出 3P 共同體的政策，建立面向未來的雙邊合作夥伴關係的過程中重視人民（People）、繁榮（Prosperity）、和平（Peace），同印方確立到 2030 年實現雙邊貿易額 500 億美元的目標。²⁰³ 兩國商定共同應對第四次工業革命，劃時代地提升和發展特別戰略夥伴關係，將新南方政策與印度的“東進”政策相結合，並探討具體落實方案，期望到 2030 年可以實現 500 億美元雙邊貿易額的目標。

2018 年 8 月 28 日，文在寅政府啟動了新南方政策總統委員會，以制定新政策並提出實際項目，作為促進與印度和東盟關係的一部分。²⁰⁴ 於經貿方面，兩國將爭取全面經濟夥伴關係協定（CEPA）升級談判早日達成協議，並最大程度地利

²⁰¹ ChiHyun Yun, Choongjae Cho, "India's Modinomics and Korea's New Southern Policy", World Economy Brief Vol.8 No.25.

²⁰² Ibid.

²⁰³ 「文在寅評印新之行：助推新南方政策步入正軌」，韓聯社，2018 年 7 月 16 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/07/16/0200000000ACK20180716004100881.HTML>。

²⁰⁴ 「韓國新南方政策特別委員會掛牌成立」，韓聯社，2018 年 8 月 28 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/08/28/0200000000ACK20180828001200881.HTML>。

用巨大的雙邊合作潛力和經濟結構的互補性，在貿易、基建等領域實現共同繁榮。韓印兩國資訊通信技術（ICT）領域企業參加的「K-GLOBAL 印度」活動，也在印度順利舉行，韓國 26 家企業和印度 120 家企業參加了活動。大韓貿易投資振興公社（KOTRA）還同印度電子與半導體協會（IESA）簽署諒解備忘錄，商定聯手調查印度 ICT 市場現狀，共同主辦零件領域出口洽談會等。²⁰⁵ 韓印首腦商定為促進大企業、中小企業和新創企業交流合作採取實質性措施，並支持韓國企業參與印度智能城、電網、鐵路、公路、港口、可再生能源等大規模基建項目。

國防安全方面，約定隔年互訪加強首腦往來，以阿富汗為切入點謀求三邊合作促進第三國發展和穩定。兩國將聯手維護地區和平與穩定，加強國防、軍工、反恐合作，建立外交安全領域協商機制。²⁰⁶

韓國和印度將為韓半島、南亞及世界的和平與穩定更密切合作。韓印雙方還將加強在東亞峰會（EAS）、東盟地區論壇（ARF）等地區多邊外交場合的合作。2018 年文在銀訪印度，雙方通過了關於兩國關係未來發展方向的《韓國和印度遠景聲明》，為兩國戰略合作開啟新時代，並且希望莫迪 2020 年對韓國進行訪問，讓兩國保持密切溝通和交流。韓印兩國在首腦見證下簽署了《2018-2020 文化交流計劃書》、《關於設立韓印未來願景戰略小組的 MOU》等雙邊合作文件。

三、韓國與東協的合作

韓國自進入 21 世紀積極與東協國家展開經濟合作，其主要原因有三，其一因東協經濟成長快速，自 2000 年以後馬來西亞、印尼、泰國等東協主要三國一直維持著 9-10% 的經濟成長率；其二，求盡早卡位東協國家合作角色，以免中

²⁰⁵ 「韓國總統文在寅訪印 韓印加強經貿交流」，TVBS NEWS，2018 年 7 月 11 日，<https://news.tvbs.com.tw/hot/953588>。

²⁰⁶ 「韓印提出 2030 年貿易額目標」，韓聯社，2018 年 7 月 10 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/07/10/0200000000ACK20180710005500881.HTML>。

日兩國取得經濟優勢；其三，強化韓國在亞洲區域與中小型國家的關係，取得為亞洲國家發聲的主要國。²⁰⁷

對於東協的投資，中國及日本很早即展開佈局。日本自 1980 年代起即開始大幅擴大東南亞投資，中國於 2000 年向東協提議簽署 ACFTA，並自 2005 年 7 月 1 日開始生效進而影響韓國出口競爭力。韓國對於東協不足之處包含中國對東協的影響力龐大、中國及日本對於東協的投資均高於韓國、韓國對於東協的經貿部局規劃不夠完整。因此，韓國國際經濟政策研究院學者建議，韓國應以現有的越南投資重心向外擴張，將經貿投資網絡拓及東協各國，將東協視為發展完整的戰略藍圖。²⁰⁸

韓國的國際發展合作委員會（Committee for International Development Cooperation, CIDC）於 2015 年 3 月修訂了第二期國際發展合作戰略計劃，擇定 24 個優先夥伴國家，其中東協成員國中有六國，包含柬埔寨、老撾、緬甸、印尼、菲律賓和越南被選中。此計畫為韓國 2016 年至 2020 年中長期官方發展援助戰略的一部分。

韓國官方發展援助中最大的兩個執行機關，韓國國際合作署（Korea International Cooperation Agency, KOICA）和經濟發展合作基金（Economic Development Cooperation Fund, EDCF）也一直在增加對東協國家的支出。其中 KOICA 向東協 8 個國家（柬埔寨、印尼、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、泰國和越南）提供了 6.604 億美元衛生，佔其總支出的 22.2%，援助項目包含教育和農村發展。EDCF 在優惠貸款方面向東協 6 個國家（柬埔寨、印度尼西亞、老撾、緬甸、菲律賓和越南）提供了 102.619 億美元，佔總支出的 41.2%。²⁰⁹其中，越南是此二機關最大的援助國。

²⁰⁷ 劉德海，「進入 21 世紀以來的韓國與東協經貿關係」，《台灣國際研究季刊》第七卷第 1 期，頁 155-156。

²⁰⁸ KWAK.Sungil, "Korea's ASEAN Investment Strategies: From Vietnam to the Whole ASEAN", KIEP, June 28, 2017.

²⁰⁹ KWON Yul, "Korea's ODA to Southeast Asia", KIEP, June 01, 2015.

文在寅政府平衡外交政策的重要一翼“新南方政策”則是延續韓國政府與東協合作的政策路線。其於 2017 年 11 月出席東協商務與投資峰會(ABIS)，提出《韓東協未來共同體構想》，²¹⁰即建立人人互助心心相通的人民 (People)、共保安全維和亞洲的和平 (Peace)、經濟互惠利益共享的繁榮 (Prosperity) 的 3P 共同體，並於同年 11 月出訪印尼、越南、菲律賓，2018 年 3 月再次出訪越南，7 月出訪印度、新加坡，期望將韓國與東南亞彼此政治和經貿關係提升至與中美日俄四大國同等的地位。

韓國計畫積極推動東協一體化進程，提出交通、能源、水利、智能信息通信四大重點合作領域，並提供韓國-東協合作有力的財政支撐。2019 年將對韓國-東盟合作基金的出資規模增至每年 1,400 萬美元，將韓-湄公合作基金增至目前的 3 倍。2020 年為扶持上述四大合作領域的全球基建基金額外籌措 1 億美元，進而爭取實現 2000 億美元的雙邊貿易額。²¹¹

韓國與越南合作領域包含加強應對第四次工業革命和開發合作以及原材料、零部件產業、汽車產業等製造業，建設道路、機場等越南基礎設施。²¹²對此雙方共同簽署了六項諒解備忘錄，並期望實現 2020 年貿易額突破 1,000 億美元。韓國政府在河內和樂高科技園區計畫斥資 7,000 萬美元興建韓國-越南科學技術研究院 (VKIST)，預計 2020 年完工。²¹³此研究院被視為水平式官方發展援助(ODA)的範例，期望 VKIST 以韓國科學技術研究院 (KIST) 為標杆，協助越南發展工業現代化。

²¹⁰ 「文在寅提出，旨在加強韓東盟合作的新藍圖」，KOREA.net，2017 年 11 月 14 日，<http://chinese.korea.net/NewsFocus/Policies/view?articleId=151219>。

²¹¹ 「詳訊：文在寅倡議發展韓-東盟未來共同體」，韓聯社，2017 年 11 月 13 日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/11/13/0200000000ACK20171113002600881.HTML>。

²¹² 「韓越首腦，加強面向未來的合作」，KOREA.net，2018 年 3 月 23 日，<http://chinese.korea.net/NewsFocus/Policies/view?articleId=156335>。

²¹³ ”President Moon Jae-in wants to lift RoK-Vietnam partnership to next level”，Vietnam Investment Review, March 22, 2018, <https://www.vir.com.vn/president-moon-jae-in-wants-to-lift-rok-vietnam-partnership-to-next-level-57515.html>。

於國防安全領域，2018年4月韓越兩國防長在首爾舉行會談並簽署《國防合作共同願景聲明》，為增進高層人員往來、教育訓練、海洋安全、軍工、維和、遺骸發掘、人道援助、多邊安全等國防全領域的合作指明方向。²¹⁴雙方同意加強兩國在各國際論壇上的密切合作，對維護區域和平、航海與航空自由與安全、促進透過和平且符合國際法的措施解決所有分歧的重要性加以肯定。

第四節 小結

面對帶路倡議及亞投行均屬於體質相當年輕的跨區域經濟合作活動及多邊開發銀行，韓國看中其執行效率的快速以及其所佔亞投行排名第五大的股東地位，其所具有之話語權隨著投注之款項及韓國人擔任亞投行重要職位而有升高的機會。另亞投行若能為投注資金在朝鮮半島，順利開展商業項目，領導半島經濟發展，將有助於其作為亞洲領先的多邊開發銀行。因此韓國積極爭取辦理第二次亞投行年會，提出建設韓朝鐵路相連的重要性，強調利用朝鮮半島經濟發展議題，讓亞投行願意開發北韓基礎建設項目，藉以帶動兩韓的經濟合作與發展。

中歐班列改變國內企業原先以海運或西伯利亞鐵路出口至中亞、歐洲貨物之運送方式。相較於西伯利亞鐵路由歐洲提供運送服務所需時間至少30天，海運所需運送時間35至40天，中歐班列運送服務所需時間已減少到18至23天，大幅減少運送的時間成本。運送價格部分，每TEU集裝箱向歐洲運送貨物的成本為7,000美元，相較空運節省不少成本。韓國現代商船和西中物流自2017年11月簽署直達歐洲的中國橫貫鐵路運輸服務合同，將貨物匯聚至仁川、釜山和平澤港後，運送至青島港和日照港，再透過中歐班列運送至成都轉送至歐洲。韓國第一大物流公司希杰物流推出中歐班列結合卡車貨運的國際綜

²¹⁴ 「韓越防長舉行會談共商合作願景」，韓聯社，2018年4月23日，<http://chinese.yonhapnews.co.kr/domestic/2018/04/23/0401000000ACK20180423005100881.HTML>。

合運輸服務——歐亞橋樑服務，實現門到門運輸服務。目前可連接中國成都站、波蘭羅茲站、德國紐倫堡站等站點，未來將擴大服務地區，囊括中國北京、上海、青島等 22 個站點及歐洲和獨立國協(CIS)的 14 個國家 30 個站點。由於韓國企業對於中歐班列的需求高，2016 年已有以三星電子商品為基本貨源的“三星班列”推出，2017 年 11 月韓國 LG 集團也透過中歐班列將越南生產的電子產品從廣西憑祥口岸經成都再轉往波蘭羅茲，將原海運需 40 餘天的運輸時間縮短至 16 天。中歐班列改變了歐亞貿易生態，也讓位處東北亞的韓國改變了物流運輸模式。

受到海上絲綢之路倡議的助力，中國沿海港口的競爭力提升速度快，身處東北亞的重要深水港釜山港也備受壓力。為避免遭到倡議的擠壓，韓國政府計畫增加經過韓國港口的轉運量，希望匯集東北亞中國山東省煙台、威海以及日本新潟等中小型港口的貨物，統由釜山港和光陽港轉運至歐美。並且制定了約 2.9 萬億韓元的船舶保證金計畫，發展支線班輪運輸，與中國北方沿海二線港口合作或簽定協議，爭奪中國北方腹地貨源，再通過釜山港遠洋線轉口世界各地。另為獲得信息共享、進出口通關的便利，釜山港積極成為東亞港口聯盟成員，同時也積極朝向發展成國際級物流中心為目標，擴充物流產業設備，順應客製化製造與電商強勢發展，致力建設釜山新港。目前已有日本新潟運輸、韓國華城快捷、SENKO 物流以及中國物流公司開始與釜山港展開物流運輸合作。由於北極航道的航運優勢，韓國也積極探索北極航線。2013 年、2015 年、2016 年韓國物流公司總共 4 次運載貨物航行北極航道，現代商船正籌備開通北極定期班輪航線。韓國企業看中北極航道船舶燃料低成本及高航行效率，極力實現北極航線實現商用化，未來將可能取代目前地處東南亞航線的香港和新加坡的重要航運地位。

鑒於中國走出去戰略的接軌，中韓自貿試驗區成了韓國深入中國產業合作的媒介。雙方的自由貿易協定簽署已有 3 年時間，2017 年、2018 年雙方出口總

額相較 2015 年均有提升。雖然隨著中國因貿易衝突升級和環境汙染加劇，昔日的世界工廠稱號不復在，但韓國經濟仍高度依附中國的背景下，仍持續尋求中國經濟結構變化後兩國經濟產業鏈的新模式。中國於 2017 年批准了在惠州、鹽城、煙台中韓產業園，分別佔據長三角、環渤海、珠三角經濟圈的地理優勢並且在各地各自發展不同的特性的產業。

惠州園區發展重點為高端化工材料及零組件，以克服韓國製造業缺乏的關鍵原料與零件的現況，園區中的大亞灣化學工業區已有中韓合資的中海油樂金化工有限公司以及韓國獨資的可隆（惠州）電子材料化工有限公司、惠州東進世美肯電子材料有限公司等企業入駐。當地政府亦結合中國全國高效科技成果交易會，吸引各界新型技術，佐以位處珠三角一小時經濟圈、東南亞的「水鐵聯運」服務之交通優勢等，有助於韓國企業產品對中國境內外的運輸。

鹽城發展重點為汽車製造及大數據產業，為搭載中國汽車製造優勢，韓國起亞汽車株式會社與中方東風汽車公司、江蘇悅達投資股份有限公司共同合資創設東風悅達起亞汽車公司，推進“一部車”戰略工程，並引進國內外新能源汽車、智能網聯、新材料等領域的企業，包含中國互聯網巨頭百度，打造新能源汽車產業基地。目前已在 2017 年推出中國首款合資品牌互聯網轎車；2018 年東風悅達起亞汽車公司累計實現產銷汽車 500 萬台，成為現代汽車在全球製造業基地投資回報率最高的工廠。鹽城在 2014 年成立了大數據產業園，落實“中國製造 2025”和“互聯網+”行動計劃，讓產業園區內的韓國企業擁有使用大數據資料庫的地利之便。交通上擁有大豐港連接沈海等多條高速公路，當地政府於 2017 年提出方案，支持中歐班列至省內各地集貨點免收過路費優惠政策。

煙台的起步較晚，但也發展新能源汽車及跨境電商產業，中韓新能源汽車產業園為韓國現代汽車唯一面向全球的海外研發中心，目前積極進行產業鏈招商，已與 100 多家配套企業進行溝通。跨境電商產業發展部分，在煙台註冊的

企業已達 3,630 多家，2018 年上半年跨境電商交易額 12.56 億美元，增長 18.8%。未來將推進“一帶一路”跨境電商發展，推動金融、保險、倉儲物流企業在跨境電商綜合園區的聚集。至今累計在煙台投資登記的韓資項目達近 3,800 個，投資額達 59.6 億美元。同時因地處環渤海經濟圈南翼，與韓國、日本往來便利，有助深化與韓國新萬金產業園區合作。中韓各產業園區各自發展具當地特色與重心的產業，結合當地推動的政策以及資金補助，讓韓國企業在地理位置、產業優勢、人才吸收與資金投注均具有優勢。

隨著亞州國家響應帶路倡議，歐亞聯盟與上合組織的各成員國均以經濟為主，爭取與中國的合作。在朝鮮議題上，隨著中國主席習近平上任後對北韓政策上的改變，讓韓國有機會展開與北韓的經濟合作，同時在中-美-俄的三層架構下，俄羅斯也為朝鮮半島經濟推動的關鍵角色，因此韓國提出歐亞倡議、新經濟地圖與帶路倡議三者相互牽引，並且向俄羅斯提出“九橋戰略規劃”，加強韓俄在造船、港灣、北極航道、天然氣、鐵路、電力、就業、農業、水產等九大領域合作，並且將韓國的新北方政策與俄羅斯的新東方政策聯接，落實兩韓與俄羅斯三方的經濟合作，提升俄對北韓的影響力，以實現半島和平發展的目標。此外，提升中俄韓的關係，有助參與上合組織，利用其成熟的組織制度與中亞國家合作，保障一帶一路與歐亞倡議的推行。

相對的，由於中國經濟實力的優勢，讓南亞強權國印度也透過上合組織開始與中國有經濟議題的合作機會；東協十國近年與中國的雙邊貿易總額有大幅的進展。早期韓國與印度和東協的合作關係晚於中國及日本，為避免中日搶佔與新的世界工廠-印度及東協十國的合作優勢，韓國推展新南方政策，設立雙邊貿易目標及發展的重點產業。韓國看中印度製造勞動力、數字產業及第四次工業革命的潛能及開放國內招商激勵措施，文在寅將新南方政策與印度的東進政策相結合，立定至 2030 年雙方達到雙邊貿易額 500 億美元的目標。對於東協十國，學者建議應以現有的越南投資重心向外擴張，將經貿投資網絡拓及東協各

國，將東協視為發展完整的戰略藍圖。自 2015 年開始提升對東協各國的援助，提高對合作資金規模，積極爭取參與東協一體化進程。在交通、能源、水利、智能信息通信四大重點合作領域獲得與韓國的技術合作，進而爭取到 2020 年實現 2,000 億美元的雙邊貿易額。



第五章 結論

第一節 研究發現

本論文共計五章，第二章部分探討韓國近十年來三任總統對於中國的政
策，得出無論在對朝鮮半島議題及經濟發展上，均不得缺少中國協助的結論；
第三章部分，論述中國的一帶一路倡議的戰略發展，將分別從倡議對中國向外
聯通基礎設施、對內省分的經濟開放水平帶動以及周邊國家經濟牽引，三個部
分來討論中國透過倡議所積累的經濟及外交的能量；第四章部分，對照第三章
各小節所述的中國帶路所帶來的經濟及外交上的助益與威脅，韓國如何加以利
用及因應。

第二章將韓國對於中國策略分別從政治、經濟及安全三個方向來論述。政
治及安全部分，韓國身為朝鮮半島兩大主角之一，牽動著東北亞政治局勢的發
展，長期夾擊於中美兩大強權當中，因此對於中國的政治及安全上的互動，始
終與其對半島政策相互牽連。政治及安全上，李明博時期對北韓持強硬態度，
因此中韓關係疏離，與美國則相對緊密，至 2010 年達到韓美關係高峰；2009
年、2010 年兩韓的關係一觸即發，李提出排除北韓的五方會談以及韓美軍演，
均欲削弱中國在朝鮮半島上的掌控權，卻因喪失與北韓對話的管道，讓韓美雙
方在 2011 年關係急轉直下，2012 年轉向改善與中國的關係。朴槿惠時期，轉
以親中態度發展與中國之間的政治互動，並且於 2015 年因參加中國人民解放軍
閱兵式，中韓關係達到高峰；對於北韓的態度，不同於李明博的強硬，但是在
2015 年金正恩尋求與兩韓對話以及 2016 年關閉開城工業區等事件上，最終的
結果仍切斷與北韓互動的機會，甚至於 2016 年決定部署薩德系統，讓兩韓關係
惡化，也讓中韓關係跌到冰點。文在寅時期，選擇重估韓美關係，採取中美都
重視的平衡外交，並且積極爭取訪中，期望修補中韓關係，在面臨北韓飛彈試
射之際，仍不採取美日韓三方軍事聯盟，認為應以和平手段處理兩韓問題，與

中國在朝鮮半島安全決策趨近一致，促使中韓關係和緩，最終甚至取得中國的支持，與北韓在平昌冬奧、文金會上有良好互動，進而促成川金會的實現，穩定東北亞局勢。

經濟方面，分別在中韓雙方經濟貿易、韓國對中國境內貿易投資布局以及韓國尋求中國以外的經濟合作對象三個部分找到推展脈絡。首先在李明博時期，除了2008年金融海嘯影響，2009年至2012年韓國對中國的貿易順差達到了809億美元，經濟持續依附中國經濟成長優勢；對於中國的投資卻因貿易環境的改變，包含勞動強度、環境法規、限制加工貿易、國民收入增加等因素，對中國的投資減少並且在2009年至2011年間有65.8%尋求發展中國新的市場及客戶；隨著中國經濟實力增強，加劇雙方的出口競爭，韓國將合作對象的觸角擴及到南太平洋在內的亞洲國家，深化與這些國家的經濟合作。朴槿惠時期，隨著習近平對朝鮮半島政策的轉變，在經濟上給予韓國許多讓利；中韓自貿協定也因雙方達政經關係高峰，在2015年12月完成簽署，堪稱中國所簽訂的協定中覆蓋議題範圍最廣、涉及國別貿易額最大的自貿協定，並且創新引入地方經濟合作條款，獲得深入中國各地區發展的機會，讓中韓雙方降低了兩國產業對接門檻，有機會取得產業互補的合作模式；中韓貿易額隨著薩德部署，導致韓國對中國的出口額從2014年至2016年下滑16.5%，雙邊貿易額下滑13.1%，雙方在旅遊、投資、文化等合作一夕降至冰點，經濟嚴重受挫，顯示尋找中國以外的經濟盟友重要性和急迫性。文在寅時期，積極修復與中關係，看重中國經濟實力，推出新南北方政策與中國帶路倡議對接，不僅希望讓中國經濟帶動韓國的出口貿易，讓韓國可以經由倡議沿線合作國家將觸角推向歐亞大陸；對於其他亞洲國家的合作，也可以借重倡議所建立的外交合作平台，增加亞洲開發中國家的接觸，開啟經濟合作。第二章的分析得到韓國對朝鮮半島議題的處理及對外經濟的發展，都與中韓關係的疏離有密切的影響，而一帶一路

倡議的發展也將延伸至東北亞區域，未來韓國參與倡議的深入情形將牽動著中韓政治安全及經濟上的發展。

第三章剖析中國一帶一路倡議的戰略發展，分別從中國向外聯通擴張基礎建設、對內省分的建設及經濟水平帶動以及周邊國家外交平台的搭建進而展開經濟合作等三個部分來討論。首先，中國創立的亞投行作為帶路倡議運作的資金池，其匯集中國境內、成員國家及世界銀行等多邊開發銀行的資金，迄今已執行 28 個投資項目。透過較高的執行效率以及股份比例的重新排列，提高金磚銀行、歐亞開發銀行等開發中國家組織成的多邊銀行的參與，並且進而帶動帶路倡議沿途國家對基礎建設共同開發的意願。在交通建設上，中歐班列的版圖已延伸至歐洲、中亞、東亞、東南亞及東北亞區域，去回程和重箱率比例、營運品質以及價格優惠等各方面的提升，其物流運輸潛力已受到各國物流業者矚目且展開中歐班列專線營運；海路運輸的推展，也受惠資金投注，海上絲綢之路沿線各國港口因軟硬體設備的提升並且與中國各大港口在系統上合作，讓合作港口的競爭力提升，中國海運航線觸角也延伸至北極航線，將其列入絲綢之路倡議的三大通道之一，讓中國無論在陸路及海路上均掌握物流的重要動脈。

在帶路倡議對外開放的頂層設計的策略下，中國利用自貿區建設的戰略加速推進帶路倡議的施展，兩者相輔相成。中國的自貿協定策略除了將透過倡議加速推展，擴及帶路沿線的 25 個國家，並啟動了商討沿線 6 國自貿區設立的可行性，同時 2016 年推出的第三波自貿區策略，也期望可以帶動內陸省分的產業發展，推出不同功能的自貿區，促進國內經濟結構調整，目前也在上海、天津、廣東發展出各自特色的自貿區。另為提升內陸省分發展水平，中國規劃中長期鐵路網規劃方案，在境內構建「四橫四縱」高鐵網絡系統，將高鐵與客運聯結成專線，預計 2020 年網絡覆蓋地區將達中國 90% 以上的人口地區、80% 以上的大城市，未來也將實現「八橫八縱」的高速鐵路網。此外，為將貿易水準提升至國際水平，中國也開始在海南省設立「自由貿易港」，開放水準最高的

特殊經濟功能區，目前已有十餘個省份競逐建立自貿港及空港的機會，將來佐以自由貿易試驗區的政策，建立營商環境更優良的開放型經濟創新發展平台，將分別由沿海及內陸雙管齊下的發展對外經濟開放支點。

帶路倡議讓中國逐步與多個國家與區域簽訂貿易合作協議，成為與不同組織交流互動的重要平台，中國也順利拉近與亞州區域國際組織的關係，包含了歐亞經濟聯盟、上合組織與東協十國。藉著歐亞聯盟對向外尋求經濟盟友的需求增加，聯盟成員國家基礎建設不足，對中國資金需求強烈，中國 2017 年 5 月與其簽署經濟聯盟協定，順勢將帶路倡議與聯盟對接，開啟在交通基礎運輸設施及能源兩大領域合作。上合組織的發展也從安全合作轉向經濟合作，中國與其進出口貿易總值自 2015 年到 2018 年持續增加。為打通帶路倡議與上合組織向西聯歐洲，向東接日韓的貿易通道，中國在連雲港設立組織的出海口；2014 年與 6 個成員國共同簽署國際道路運輸便利化協定，建構交通網絡；2018 年商議建立連雲港-哈薩克斯坦-俄羅斯聖彼得堡全場 9,400 多公里的跨境道路，打通出海的要道。此外 2017 年印度與巴基斯坦也先擱置雙方的衝突，加入了組織，未來中國可藉由組織平台改善印巴關係，更可牽引印度參與倡議的投資。東協十國部分與中國早自 2009 年起成為其最大貿易夥伴，東協為產業發展需求，需大力進行基礎設施建設，而重視帶路倡議對東協經濟帶來的潛力。除了拓展泛亞鐵路透過東、中、西三條線道打通中國與東協的交通要道，將來也可貫穿中南半島直達馬六甲海峽咽喉，完善構建雙方物流網絡。雙方也積極落實經貿合作規劃，目前在能源與金融領域有部長及合作機制，擴大開方雙方的貿易、服務、投資市場。

第四章是韓國因應中國帶路倡議的策略。韓國看中亞投行的執行效率及雄厚資金，為了吸引亞投行及成員國的投資，韓國學者建議透過各種全球性議題及朝鮮半島投資與亞投行進行連結，若亞投行可領導半島經濟發展，將有助於其作為亞洲領先的多邊開發銀行；另為提升在銀行中的話語權，韓國持續投注

資金，鼓勵國人擔任亞投行重要職位，未來有助於投資推動朝鮮半島經濟開發項目，帶動兩韓合作。隨著帶路倡議中歐班列版圖擴張，以及其物流運輸水平提升，韓國西中航運公司率先在 2014 年成為全球第一家外資與中國鐵道部簽署運輸協議，利用班列優惠的價格大量承攬貨量的物流公司。2018 年希杰物流公司也推出中國橫貫鐵路(Trans China Railway)及西伯利亞橫貫鐵路(Trans Siberian Railway)的多式聯運服務，擴大推展中國與歐洲雙向鐵路運載路線，為國內多數企業爭取到貨物運送成本及時間的優勢。然而，在海運上，海上絲綢之路戰略讓中國沿海港口與其他成員國港口合作，競爭力大幅提升，韓國釜山港的地位受到威脅。為避免受到擠壓，釜山港積極成為東亞港口聯盟成員，取得與其他國家港口的合作機會，同時以發展成國際級物流中心為目標，極力擴充物流產業設備，取得鄰近國中國和日本物流公司的投資，提高在東北亞物流的地位。在新開闢的北極航道上也持續表現韓國的存在，2013 年、2015 年、2016 年韓國物流公司總共 4 次運載貨物航行北極航道。

隨著帶路倡議與自貿協定的接軌，韓國透過中韓自貿試驗區深入中國產業。雙方簽署自由貿易協定後，2017 年、2018 年雙方出口總額相較 2015 年均有提升。此外，韓國經濟仍高度依附中國的背景下，仍持續尋求中國經濟結構變化後兩國經濟產業鏈的新模式。中國於 2017 年批准了在廣東惠州、江蘇鹽城、山東煙台中韓產業園，分別佔據長三角、環渤海、珠三角經濟圈的地理優勢並且在各地各自發展不同的特性的產業。惠州發展高端化工材料及零組件，鹽城發展智能汽車製造及大數據產業，煙台的起步較晚，但也發展新能源汽車及跨境電商產業，各產業園區兼具各地方優勢產業發展出具有各自發展特色與重心的產業鏈，並且結合當地推動的政策以及資金補助。讓韓國企業在地理位置、產業優勢、人才吸收與資金投注具有優勢。

因此，身為中國周邊的中型以及出口國家，中國的對外經貿實力，勢必深深影響韓國的經濟走向。為避免雙方力抗以致重創韓國的經濟，唯一能採取的

發展路線，即緊密搭配與中國的產業結構，構建好韓中之間上、中、下游的產業合作分工，順勢搭上中國對外貿易的強勢列車，帶動韓國對中國甚至延伸至中亞及歐洲的貿易活動。

在與其他國家組織外交戰略上，由於帶路倡議讓中國與歐亞聯盟和上合組織開啟經濟合作，韓國可利用倡議所建立的平台獲得與此二組織聯盟合作的機會。在朝鮮議題上，隨著中國主席習近平上任後對北韓政策上的改變，以及半島問題建構在中-美-俄的三層架構下，中國與俄羅斯成為推動半島經濟的關鍵角色。因此韓國提出透過帶路倡議、歐亞倡議相互牽引，趨使中國開發東北亞。其實韓國早自李明博及朴槿惠時期就欲與俄羅斯合作，然而卻一直無法取得北韓同意，遲遲無法打通朝鮮半島的動脈。這樣的情況在韓國總統文在寅上任後開始有了新的契機，文在寅於 2015 年即在國內倡導「朝鮮半島新經濟地圖」的概念，2017 年上任後更向國際社會宣布其對朝鮮半島經濟開發的構想，為實現構想，除了積極修補與中國的關係，取得中國對其在朝鮮半島政策上的支持，並且透過文金會順利向北韓傳達經濟合作的想法。由於文在寅的親北政策，讓北韓同意將韓國納入「鐵路合作組織（OSJD）」正式成員，讓朝鮮半島鐵路通車的實現不再遙不可及。文在寅也成為金大中之後，再度訪俄羅斯的韓國總統，透過新北方政策及九橋戰略規劃等朝鮮半島與俄的經濟合作方案，吸引俄羅斯對朝鮮半島經濟開發的興趣，提升俄對北韓的影響力，以致力實現半島和平發展的目標，並期望韓國與俄羅斯之間的良好關係，可讓韓國參與上合組織平台，在組織既有的成熟制度下取得與中亞國家合作，並利用上合組織在中亞地區反恐的經驗和能力，讓未來韓國新北方政策推行之際，可得到在中亞地區安全上的保障。

反觀，由於帶路倡議的經濟引力，使得南亞強權國印度也透過上合組織開始與中國有經濟議題的合作機會；東協十國近年與中國的雙邊貿易總額有大幅的進展。韓國與印度和東協的合作關係晚於中國及日本，為避免中日搶佔與新

的世界工廠-印度及東協十國的合作優勢，韓國文在寅政府推展新南方政策，設立雙邊貿易目標及發展的重點產業。看中印度製造勞動力、數字產業及第四次工業革命的潛能及開放國內招商激勵措施，文在寅將新南方政策與印度的東進政策相結合，立定至 2030 年雙方達到雙邊貿易額 500 億美元的目標。對於東協十國，自 2015 年開始提升對各國的援助，提高對東協合作資金規模，積極爭取韓國參與東協一體化進程，在交通、能源、水利、智能信息通信四大重點合作領域獲得與韓國的技術合作，進而爭取到 2020 年實現 2,000 億美元的雙邊貿易額。

總結來說，韓國加入帶路倡議在這 3 年的時間，在經濟及朝鮮半島和平推展上有所幫助，但同時也對倡議帶來的威脅做出處置。經濟方面，在帶路倡議的重要載體中歐班列持續的延伸建設，讓班列路線擴及東南亞、南亞、中亞及歐洲等地，擁有龐大的物流運輸優勢及商機，韓國物流公司及國內各大企業均積極使用班列的運送功能。中韓自貿協定簽訂後，韓國對中國的出口貿易總額在 2017 年、2018 年 1-10 月相較 2015 年同期有所增加。中韓產業園區也順利在 2017 年 12 月經中國國務院批准，韓國在惠州、鹽城、煙台產業園的發展也各自依附著當地產業重點發展出不同的特色，並且結合當地的人才及優惠政策。然而，在海上絲綢之路倡議的推展下，韓國釜山港的地位受到威脅，因此，韓國也積極加入東亞港口聯盟，擴充釜山港軟硬體設施，積極搶佔東北亞中日港口的投資與合作，另外積極參與北極航道的營運，避免在海陸運輸上遭到中國倡議的邊緣化。

政治效益方面，隨著韓國積極參與亞投行資金、人才、議題的投資，有助於未來亞投行及其成員國對朝鮮半島基礎建設投資的意願。同時，韓國積極採取親近北韓策略，獲取與北韓共同開發朝鮮半島鐵路建設的機會，並且順利成為「鐵路合作組織（OSJD）」正式成員，吸引俄羅斯開發朝鮮半島的興趣，有利穩定半島局勢。帶路倡議讓中國與歐亞聯盟及上合組織等國際組織擁有更多

合作平台可以與俄羅斯接觸，韓國因此有了將新北方政策及九橋策略與帶路倡議合作對接的契機，有助於朝鮮半島經濟合作項目在中國與俄羅斯的支持下實現。

然而，在經濟方面韓國也遭遇到戰略擠壓。中韓自貿協定雖然有助雙方的貿易往來，但 2016 年發生薩德事件以及 2018 年中美貿易戰，政治所致的嚴重經濟損失，讓韓國不得不尋求中國以外國家的投資及製造工廠。韓國近期對中國的投資逐年下降，並且轉向印度及東協在製造、科技、新能源上的合作，同時也是避免帶路倡議讓中國優先取得與東南亞、南亞國家的合作，而做的因應處置。未來，韓國對帶路倡議所帶來的經濟與政治上效益及威脅，仍應步步為營，避免因參與倡議的程度深淺，破壞了與中美兩國任何一方的關係，在倡議推展之際慎重取得韓國的生存空間。

朝鮮半島局勢始終為中美兩強抗衡時可運作的戰略議題。朝鮮與中國自金正日時期開始，即建立的深厚的政治關係基礎，隨著金正恩上台以及習近平對北韓的政策轉變，表面上顯示中韓關係似乎更優於中朝之間，然薩德事件證明，韓國僅為制衡北韓安分的工具，但火延燒至北韓及中國軍事安全上，則不容有議價的空間，中朝雙方仍不能缺少彼此。尤其自 2018 年起北韓開啟與美國談話、文金會面、川金會面，甚至到 2019 年中美貿易戰談判前，金正恩訪中，被視為向中國取得各項會面的同意，同時也逐一在各項會面後向中國報告會談過程，種種舉動顯示，北韓視中國為戰略上的重要盟友，更是軍師，中國成為北韓首要外交關係的第一重要地位。

對此，韓國為取得與北韓對話的機會，因此文在寅上任後積極取得訪中的機會，改善中韓關係，希望取得中國對兩韓合作方式的認可後，展開與北韓接觸的動作，將更有勝算，因此 2018 年順利獲得北韓參加冬奧、舉辦文金會的機會。然而文在寅卻也持續透露出朝鮮半島問題希望擺脫中美勢力，由兩韓為主角，尋找出解決方法，例如軍事自主化、朝鮮半島經濟地圖等政策，凸顯南韓

軍事不僅希望擺脫美國過深地介入，經濟上也將與北韓合作，讓兩韓透過經濟互動產生依賴，褪去過度依賴中國經濟支援的模式。此外，避免北韓成為中國的東三省，文在寅除了透過新北方政策，持續尋求與俄羅斯、中亞對朝鮮半島議題的參與，同時也透過新南方政策，以印度及越南為支點，發展軍事安全合作，讓東南亞及南亞國家共同參與朝鮮半島議題，結合南北兩方力量為籌碼，以柔性力量避免中朝關係過度緊密。然現階段，全球貿易保護主義盛行之際，重要經濟大國英國、法國、德國、日本等，極力爭取與中國在經濟領域的合作，而美國也對中國的5G實力深感憂慮，恐遭強力競爭，凸顯出，中國的經濟實力確實會成為下一個世界經濟運作的強大引擎。對韓國而言，經濟上的持續仰賴中國是不爭的事實，然在兩韓問題上，無法表現出韓國對中國的敵意，因此，較為妥適的處理方式即透過帶路倡議平台，加強中韓經濟合作，同時在各國積極取得與中國互動之際，韓國可利用倡議平台，強化與俄羅斯、中亞、東南亞、南亞外交關係，並且利用倡議的動力，一併帶動新南、北方政策的推行，讓政策實現的可能性大增。

第二節 研究限制與未來研究方向

韓國應對中國帶路倡議的一舉一動都牽動著其中美之間的關係，也攸關其是否能掌握跨區經濟合作議題的優勢以及維繫與俄羅斯、印度及東協等國家的合作。然而帶路倡議的沿線國家也因基礎建設的龐大支出開始出現財政瀕臨破產、被迫將建設租借予中國使用等等的問題，帶路倡議所受各界的質疑仍持續不斷，同時中美貿易戰也為倡議帶來諸多考驗。韓國對倡議的因應策略將有待後續研究持續觀察才能明瞭。

參考文獻

壹、中文資料

書籍

李浩然、袁曉航。從世界工廠到世界工程師-新角色下中國的「一帶一路」倡議。頁 51。

期刊論文

- 李明。「川普的韓國政策與美中關係初探(上)」。海峽評論第 316 期，頁 27-28。
- 李明。「川普的韓國政策與美中關係初探(下)」。海峽評論第 317 期，頁 15-17。
- 李明。「李明博就職後的兩韓關係」。戰略安全研析 97 年 8 月第四十期，頁 29。
- 李明。「朴槿惠中國大陸行的分析」。海峽評論 272 期，頁 25。
- 李明。「文在寅的內政與外交初探」。《海峽評論》，第 318 期，2017 年 6 月 1 日，頁 38。
- 李明。「文在寅訪華後的中韓關係」。《海峽評論》第 325 期，2018 年 1 月，頁 18。
- 宋鎮照。「一帶一路與東協發展的連結和對接機會」。海峽評論 319 期，2017 年 7 月 1 日，頁 16-18。
- 吳佳勳。「中國大陸第三波自由貿易試驗區政策走向觀察」。經濟前瞻，第 169 期，2017 年 1 月 12 日，頁 48。
- 郭武平。「歐亞經濟聯盟」在歐亞合作中扮演的角色-兼論與「絲綢之路經濟帶」之競合」。《全球政治評論》第 59 期，2017 年 7 月 31 日，頁 34-35。
- 張弛。「韓國對上海合作組織的認知演變及合作展望」。《俄羅斯東歐中亞研究》，2016 年第 5 期，頁 90。
- 許茵爾。「東亞主要國家因應『一帶一路』之策略及相關措施」。經濟前瞻第 162 期，頁 92。
- 趙大熙、姚錦祥、王東陽。「韓國視角下的『一帶一路』」。中國經濟信息 2015 年第 539 期，頁 34-35。
- 鄭端耀。「國際關係『新自由制度主義』理論之評析」。問題與研究，第三十六卷第十二期，頁 8。
- 劉德海。「變遷中的東北亞新經濟秩序：陸韓軸新 vs. 美日 TPP」。WTO 研究，第二十七期，頁 139。
- 劉德海。「變遷中的韓國中國政策」。台灣國際研究季刊，第 5 卷、第 2 期，2009/夏季號，頁 2-5。
- 劉德海。「朝鮮半島的國際政治學：由地緣政治轉變到地緣經濟」。WTO 研究，第二十五期，頁 96。
- 劉德海。「李明博時代的韓國與澳大利亞經貿關係」。西華大學學報(哲學社會科學版)第 31 卷第 3 期，頁 33。

- 劉德海。「習近平時代的中國朝鮮半島政策」。韓國學報 34 期，2018 年 2 月 1 日，頁 131-132。
- 劉德海。「進入 21 世紀以來的韓國與東協經貿關係」。《台灣國際研究季刊》第七卷第 1 期，頁 155-156。
- 樸鍾錦。「『一帶一路』倡議下中韓合作的韓國認知動因分析」。黑龍江社會科學，2016 年第 4 期，頁 82-83。
- 戴維來。「韓國中等強國外交戰略及其對中國的影響」，當代亞太，2016 年第 2 期，頁 130-154。

網際網路

- 一帶一路數據庫，「中國自貿區發展報告(2017)」，
https://www.ydylcn.com/skwx_ydyl/bookdetail?SiteID=1&ID=7256462。
- 人民網，「江蘇鹽城打造國家級大數據產業基地 已落戶逾 200 項目」，2016 年 10 月 23 日，<http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2016/1023/c1004-28800140.html>。
- 人民網，「遼寧申報大連港 山東爭取青島港 沿海內陸十餘地競逐自貿港」，2018 年 1 月 17 日，<http://ydyl.people.com.cn/n1/2018/0117/c411837-29769586.html>。
- 工商時報，「專家傳真—中國推動新多邊開發銀行大戰略」，2014 年 7 月 17 日，<http://40.ctee.com.tw/album/3c8395e1-25cd-4be9-b485-88146b8b3174/537880>。
- 工業技術研究院，「知己知彼—韓製造業創新 3.0」，2015 年 3 月 20 日，
<https://www.itri.org.tw/chi/Content/NewsLetter/Contents.aspx?SiteID=1&MmmlID=5000&MSid=653356377576515106>。
- 日經中文網，「日企轉變態度抓緊「一帶一路」商機」，2017 年 9 月 22 日，
<https://zh.cn.nikkei.com/industry/management-strategy/27097-2017-09-22-04-51-20.html>。
- 日經中文網，「中韓為何選擇這一時機推動關係改善」，2017 年 11 月 1 日，
<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/27690-2017-11-01-02-10-44.html>。
- 日經中文網，「中日第三國合作首指泰國高鐵」，2018 年 9 月 5 日，
<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/politicsasociety/32091-2018-09-05-05-00-00.html?limitstart=0>。
- 中央社，「金正恩下令重啟熱線 為冬奧與南韓對話」，2018 年 1 月 3 日，
<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/201801030130.aspx>。
- 中証網，「巴生港：馬來西亞最大港口冀望躋身世界前十」，2018 年 10 月 15 日，
http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.cs.com.cn/cj/hyzz/201810/t20181015_5880945_4.html。

- 中央日報，「李明博氏「北が開放すれば1人当たり国民所得3千ドルになるよう支援」」，2007年6月15日，
http://japanese.joins.com/article/j_article.php?aid=88431。
- 中央日報，「中國對天安艦事件“包庇朝鮮”的態度發生了微妙變化」，2010年5月28日，http://chinese.joins.com/gb/article.aspx?art_id=45238。
- 中央日報，「獲得彈性的“韓半島新經濟地圖”構想」，2018年4月30日，
https://chinese.joins.com/big5/article.aspx?art_id=179086。
- 中央通訊社，「與中FTA服貿談判前 韓辦聽證會」，2018年1月4日，
<http://www.cna.com.tw/news/afe/201801040216-1.aspx>。
- 中央通訊社，「中俄開發北極液化天然氣 正式投產」，2017年12月10日，
<https://www.cna.com.tw/news/acn/201712100170.aspx>。
- 中時電子報，「北韓導彈 給文在寅送禮」，2017年5月15日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170515000276-260119>。
- 中時電子報，「一帶一路揭藍圖 3條金路線」，2015年4月15日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20150415000463-260108>。
- 中時電子報，「韓提薩德三不 APEC 習文會」，2017年11月1日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171101000686-260309>。
- 中時電子報，「《大陸金融》亞投行4度攜手亞行融資，印度受惠」，2017年10月2日，
<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20171002002568-260410>。
- 中時電子報，「中國新視野—今年將成大陸自由貿易港元年」，2018年1月18日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20180118000269-260203>。
- 中時電子報，「文金會《板門店宣言》 完全棄核 年內終戰」，2018年4月28日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180428000420-260119>。
- 中時電子報，「帶路發力 打通中南半島赴歐」，2018年3月1日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180301000138-260301>。
- 中時電子報，「釜山港 發展世界物流中心」，2017年11月29日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20171129000190-260204>。
- 中時電子報，「伊藤忠搭帶路便車 推日歐貨運」，2018年3月13日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180313000134-260301>。
- 中時電子報，「印尼最大港擴建 舟山港大手筆搶標」，2017年5月13日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20170513000086-260203>。
- 中時電子報，「一帶一路北擴 中俄開拓北極航道」，2018年1月29日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20180129000053-260309>。
- 中時電子報，「陸邁製造強國 汽車回銷美國」，2017年6月26日，
<https://www.chinatimes.com/newspapers/20170626000572-260309>。
- 中國日報，「韓媒回顧2015年中韓關係三大亮點」，2015年12月23日，
http://world.chinadaily.com.cn/2015-12/23/content_22781004.htm。

- 中國日報，「上合組織建設 充實” 一帶一路” 平台」，2018 年 5 月 15 日，
http://cn.chinadaily.com.cn/2018shanghe/2018-05/15/content_36205597.htm。
- 中國評論網，「中央日報：聽聽韓國人在說什麼」，2010 年 6 月 3 日，
<http://hk.crntt.com/doc/1013/4/2/4/101342417.html?coluid=93&kindid=2931&docid=101342417>。
- 中國新聞網，「中韓(鹽城)產業園舉行投資說明會 打造中外高端合作新高地」，2018 年 5 月 18 日，<http://www.chinanews.com/cj/2018/05-18/8517442.shtml>。
- 中國新聞網，「山東煙台跨境電商快速增長 發展方向瞄準“一帶一路”」，2018 年 7 月 25 日，<http://www.chinanews.com/cj/2018/07-25/8579057.shtml>。
- 中國新聞網，「第二屆中國高校科技成果交易會落幕 成效顯著」，2018 年 5 月 27 日，<http://www.chinanews.com/gn/2018/05-27/8523800.shtml>。
- 中國能源網，「惠州港荃灣港區煤炭碼頭一期主體工程已完工」，2017 年 10 月 19 日，<https://www.china5e.com/news/news-1006426-1.html>。
- 中國江蘇網，「鹽城將打造“三個千億”汽車產業集群」，2017 年 12 月 26 日，http://jsnews.jschina.com.cn/yc/a/201712/t20171226_1296733.shtml。
- 中國評論新聞網，「朴槿惠訪華：獲對朝政策支持 成果比訪美大」，2013 年 7 月 1 日，
<http://hk.crntt.com/doc/1026/0/7/3/102607326.html?coluid=59&kindid=0&docid=102607326>。
- 中國評論新聞網，「六方會談改五方會談 近乎天真浪漫」，2009 年 6 月 20 日，
<http://hk.crntt.com/doc/1009/9/9/2/100999226.html?coluid=1&kindid=0&docid=100999226>。
- 中國評論新聞網，「美韓軍演謹慎試探中國 對航母未進黃海心不甘」，2010 年 7 月 29 日，
http://hk.crntt.com/doc/1013/9/6/5/101396520_3.html?coluid=4&kindid=16&docid=101396520&mdate=0729150416。
- 中國評論新聞網，「中韓自貿區可與京津冀一體化對接」，2015 年 3 月 25 日，
<http://hk.crntt.com/doc/1036/8/0/0/103680088.html?coluid=50&kindid=1071&docid=103680088>。
- 中國評論新聞網，「鄭繼永：半島超預期變化 中韓關係應更理性」，2016 年 5 月 10 日，
<http://hk.crntt.com/doc/1042/2/2/3/104222352.html?coluid=0&kindid=0&docid=104222352>。
- 中國評論新聞網，「社評：文在寅訪華 中韓關係走上正軌」，2017 年 12 月 19 日，
<http://hkmag.crntt.com/doc/1049/1/3/7/104913792.html?coluid=35&kindid=651&docid=104913792>。

中國評論新聞網，「文在寅訪美的象徵意義恐大於實際效果」，2017年7月4日，
<http://hk.crntt.com/doc/1047/3/4/0/104734075.html?coluid=0&kindid=0&docid=104734075>。

中國評論通訊社，「專議：中國是美韓解決砲擊事件的鑰匙」，2010年11月26日，
<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=92&kindid=0&docid=101517912>。

中國一帶一路網，「中歐班列」，2018年7月20日，
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/rcjd/60645.htm>。

中國一帶一路網，「習近平作十九大報告 五次提及“一帶一路”」，2017年10月18日，
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xjbyydyl/xjbtt/27202.htm>。

中國一帶一路網，「“一帶一路”頂層框架」，
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/ztindex.htm>。

中國一帶一路網，「泰國官員：泰國應積極抓住“一帶一路”發展機遇」，2018年8月30日，
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/roll/64315.htm>。

中韓惠州產業園，「中韓(惠州)產業園」，2018年5月30日，
http://ckip.huizhou.gov.cn/html/2018/yqjs_0530/1.html。

中韓惠州產業園，「大亞灣化工及海港保稅區」，2018年5月31日，
http://ckip.huizhou.gov.cn/html/2018/zhgq_0531/14.html。

中韓惠州產業園，「惠城區高新科技產業園」，2018年5月31日，
http://ckip.huizhou.gov.cn/html/2018/zhgq_0531/16.html。

中韓鹽城產業園，「《中韓(鹽城)產業園建設實施方案》獲省政府批准實施」，2018年9月29日，
http://ycedz.gov.cn/zhcy/news_show.asp?id=3797&classid=207。

中鐵集裝箱公司，「中歐班列簡介」，
<http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>。

中國鐵路總公司，「中歐班列開啟高質量發展新征程」，2018年4月18日，
http://www.china-railway.com.cn/xwdt/jrtt/201804/t20180418_70679.html。

中華人民共和國商務部，「中韓產業園」，2018年5月28日，
http://yzs.mofcom.gov.cn/article/zt_zhcy/column01/201805/20180502749105.shtml。

中國自由貿易區服務網，「李明博中韓自由貿易協定有望在2年內達成協議」，2012年5月28日，
http://fta.mofcom.gov.cn/article/fzdongtai/201205/10117_1.html。

中華人民共和國商務部，「建設“一帶一路”重要橋頭堡」，2017年6月14日，
<http://cafipec.mofcom.gov.cn/article/zqzhw/201706/20170602592605.shtml>。

- 中華人民共和國中央人民政府，「國務院關於加快培育和發展戰略性新興產業的決定」，2010年10月18日，http://www.gov.cn/zwgk/2010-10/18/content_1724848.htm。
- 中華人民共和國中央人民政府，「《“一帶一路”建設海上合作設想》發布 重點建設三條藍色經濟通道」，2017年6月21日，
http://www.gov.cn/xinwen/2017-06/21/content_5204111.htm。
- 中華人民共和國中央人民政府，「新時代全面深化改革開放的新標杆——透視《中共中央國務院關於支持海南全面深化改革開放的指導意見》六大看點」，2018年4月24日，http://www.gov.cn/xinwen/2018-04/24/content_5285524.htm。
- 中華人民共和國國務院新聞辦公室，「《中國的北極政策》白皮書」，2018年1月26日，
<http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1618203/1618203.htm>。
- 中華人民共和國駐格魯吉亞大使館，「2010年12月23日外交部發言人姜瑜舉行例行記者會」，2010年12月23日，<http://ge.china-embassy.org/chn/fyrth/t781208.htm>。
- 天下雜誌，「沒算我一份沒關係 我自己來韓國搭「一帶一路」便車」，2015年7月15日，<https://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5069184>。
- 央視網，「聚焦“一帶一路” | 崔衛傑：“一帶一路”與自貿區共同開創對外開放新局面」，2017年5月6日，
<http://news.cctv.com/2017/05/06/ARTIsCLCnp52FYL39ydhFSPd170506.shtml>。
- 世界之聲，「亞投行第二屆年會濟州閉幕 成員國增至80」，2017年6月18日，
<http://trad.cn.rfi.fr/%E4%BA%9E%E6%B4%B2/20170618-%E4%BA%9E%E6%8A%95%E8%A1%8C%E7%AC%AC%E4%BA%8C%E5%B1%86%E5%B9%B4%E6%9C%83%E6%BF%9F%E5%B7%9E%E9%96%89%E5%B9%95-%E6%88%90%E5%93%A1%E5%9C%8B%E5%A2%9E%E8%87%B380>。
- 台灣經濟研究院，「中國大陸推動建立多邊開發銀行的戰略思維」，2015年6月1日，<http://www.tier.org.tw/comment/pec1010.aspx?GUID=1e188d45-0b7a-40e8-b3cf-09b98d40bdc5>。
- 江蘇大豐海港控股集團，「江蘇經濟報、大蘇網：深度服務“一帶一路” 助推外向型經濟騰飛 大豐港保稅物流中心封關運營」，2017年12月21日，
http://www.dfgjt.com/show_news.asp?id=1702。
- 光明日報，「義大利對接「一帶一路」推動海洋經濟邁上新台階」，2018年6月21日，<http://big5.cri.cn/gate/big5/eco.cri.cn/20180621/9f3e8cd2-64ed-a84d-fa32-af0ec31cda4c.html>。
- 每日頭條，「遠赴非洲、中東「掘金」青島港盯緊海外碼頭投資」，2017年2月15日，<https://kknews.cc/finance/b2xmzpo.html>。
- 每日頭條，「《上海合作組織成員國政府間國際道路運輸便利化協定》正式簽署」，2014年9月17日，<https://kknews.cc/world/599v83k.html>。
- 我蘇網，「鹽城大數據產業“接軌”滬上 19個大數據項目將落戶鹽城城南」，

2018年9月28日，
<http://www.ourjiangsu.com/a/20180928/1538113908626.shtml>。

金融界，「[天津港]中遠海運港口與青島港成立港口運營管理公司 打造全球碼頭運營典範-手機金融界」，2018年3月2日，
<http://m.jrj.com.cn/madapter/stock/2018/03/02000024179422.shtml>。

物流巴巴，「深圳國際港口鏈戰略論壇：深圳港與14個國際港口簽署深圳宣言」，2016年10月15日，<https://m.5688.com.cn/news/detail-3721.html>。

亞洲週刊，「中泰鐵路動工 泛亞鐵路突破」，2018年1月7日，
<https://www.yzzk.com/cfm/blogger3.cfm?id=1514434109841&author=%E6%A2%81%E6%9D%B1%E5%B1%8F>。

東方日報，「文在寅訪重慶 提中韓四大合作」，2017年12月7日，
http://orientaldaily.on.cc/cnt/china_world/20171217/00180_014.html。

風傳媒，「南北韓兩年前互射砲彈，卻仍在板門店對話……細數兩韓高層會談」，2018年1月3日，<https://www.storm.mg/article/380317>。

風傳媒，「北韓發射長程彈道飛彈 南韓、日本強烈抗議 我方全程監控」，2016年2月7日，<https://www.storm.mg/article/81662>。

風傳媒，「斬斷北韓核武飛彈資金 南韓中斷「開城工業園區」運作」，2016年2月11日，<https://www.storm.mg/article/81745>。

風傳媒，「孔令信觀點：從文在寅訪問北京，看台灣的一籌莫展」，2017年12月19日，<http://www.storm.mg/article/373997>。

風傳媒，「2萬5000公里：中國高鐵刻下「四縱四橫」新里程」，2017年12月30日，<http://www.storm.mg/article/378778>。

俄羅斯衛星通訊社，「俄羅斯已充分準備好將跨西伯利亞鐵路與朝鮮半島鐵路聯通」，2018年5月31日，
<http://big5.sputniknews.cn/economics/201805311025534499/>。

俄羅斯衛星通訊，「上合反恐機構向“一帶一路”提供安全建議」，2015年10月28日，<http://sputniknews.cn/china/201510281016801950/>。

俄羅斯衛星通訊社，「俄專家：未來歐亞經濟聯盟或與中國簽署自貿區協定」，2018年5月17日，
<http://big5.sputniknews.cn/politics/201805171025423967/>。

俄羅斯通訊社，「歐亞經濟聯盟和“一帶一路”對接哪些項目更有前景？」，2017年12月22日，
<http://big5.sputniknews.cn/opinion/201712221024338180/>。

香港01，「【高鐵通車】中國鐵路總公司負債五萬億 發展高鐵穩賠不賺？」，2018年9月25日，
<https://www.hk01.com/%E5%91%A8%E5%A0%B1/237632/%E9%AB%98%E9%90%B5%E9%80%9A%E8%BB%8A>。

香港文匯報，「「帶路」峰會成果逾270項」，2017年5月16日，
<http://paper.wenweipo.com/2017/05/16/YO1705160001.htm>。

紐約時報中文網，「韓國表示將加入中國主導的亞投行」，2015年3月27日，<https://cn.nytimes.com/world/20150327/c27korea/zh-hant/>。

紐約時報中文網，「「沒有炮艇的新殖民主義」：希臘投身中國懷抱」，2017年8月28日，<https://cn.nytimes.com/world/20170828/greece-china-piraeus-alexis-tsipras/zh-hant/>。

紐約時報中文網，「文在寅訪華與習近平會面，承諾中韓關係「新開端」」，2017年12月15日，<https://cn.nytimes.com/china/20171215/china-south-korea-xi-jinping/zh-hant/>。

航運界，「現代商船計劃開闢北極航線 釜山至鹿特丹僅需14天」，2017年8月17日，http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=26573。

越南人民報網，「越南岘港6月份貨物吞吐量創歷來新高」，2018年7月7日，http://www.52hrtt.com/webservicepage_getInformationPage.do?id=D1530689702957&areaId=36&languageId=1&flag=1。

運去哪，「釜山港242億港元大計劃出爐！」，2018年10月1日，<http://www.yunquna.com/news/60963.html>。

鉅亨網，「俄羅斯主導的歐亞經濟聯盟路向何處」，2015年8月21日，<https://news.cnyes.com/news/id/659524>。

新華網，「揭秘“韓國型三軸作戰體系”」，2017年11月9日，http://www.xinhuanet.com/mil/2017-11/09/c_129736474.htm。

新華網，「東風悅達起亞產銷達成500萬輛」，2018年4月10日，[http://www.xinhuanet.com/auto/2018-04/10/c_1122662120.htm\(2018/11/18\)](http://www.xinhuanet.com/auto/2018-04/10/c_1122662120.htm(2018/11/18))。

新華網，「亞投行推動地區經濟發展見成效」，2018年6月29日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/silkroad/2018-06/29/c_129903668.htm。

新華網，「中歐班列累計開行數量突破10000列 品牌效應不斷擴大」，2018年8月26日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/world/2018-08/26/c_1123329210.htm。

新華網，「海南建成自由貿易港的優勢在哪裡」，2018年4月20日，http://www.xinhuanet.com/fortune/2018-04/20/c_1122711956.htm。

新華網，「對接一帶一路，泰國尋找發展新機遇」，2018年1月19日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/asia/2018-01/19/c_129794508.htm。

新浪財經，「中國與一帶一路國家5年貿易總額近7萬億美元」，2018年8月14日，<http://finance.sina.com.cn/china/gncj/2018-08-14/doc-ihhtfwqq6817952.shtml>。

新浪財經，「朝鮮同意韓國加入鐵路合作組織 朝韓鐵路聯通或成真」，2017年6月8日，<http://finance.sina.com.cn/world/gjcj/2018-06-08/doc-ihcscwxa2391826.shtml>。

新浪財經，「上港集團：三步落子一帶一路核心節點」，2018年5月22日，

<https://finance.sina.cn/stock/ssgs/2017-05-22/detail-ifyfkkmc9973418.d.html?from=wap>。

經濟日報，「文在寅將訪重慶 韓媒：圖加強中韓合作」，2017年12月7日，
<https://money.udn.com/money/story/5641/2862349>。

新華報業網，「服務“一帶一路”，江蘇省中歐班列年發送量突破880列」，
2018年1月17日，<http://js.xhby.net/system/2018/01/17/030784164.shtml>。

端傳媒，「亞投行正式開業，台灣會加入嗎？」，2016年1月18日，
https://theinitium.com/article/20160118-dailynews-AIIB/?utm_medium=copy。

端傳媒，「北韓宣稱首枚氫彈試爆成功，國際社會強烈譴責」，2016年1月6日，
<https://theinitium.com/article/20160106-dailynews-north-korea/>。

駐胡志明市台北經濟文化辦事處，「越南與歐亞經濟聯盟(EAEU)自由貿易協定將於本(2016)年10月5日起生效，有利越南紡品、鞋類及水產品出口」，
2016年8月26日，<https://www.roc-taiwan.org/vnsgn/post/7714.html>。

膠東在線，「煙台開發區對韓合作升級 主打新能源車生物醫藥」，2016年5月3日，
<http://www.jiaodong.net/news/system/2016/05/03/013186728.shtml>。

聯合新聞網，「韓企登陸 搶灘惠州中韓產業園」，2018年6月11日，
<https://udn.com/news/story/11323/3191293>。

聯合新聞網，「廣東中歐班列搶接東南亞貨運業務」，2018年9月11日，
<https://udn.com/news/story/7333/3360691>。

韓聯社，「韓政府五年施政規劃：至2020年爭取達成新無核化協議」，2017年7月19日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/07/19/0200000000ACK20170719003300881.HTML>。

韓聯社，「報告：反薩措施致韓中經貿損失嚴重 應探討中長期合作方案」，
2017年5月3日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/domestic/2017/05/03/0403000000ACK20170503000600881.HTML>。

韓聯社，「專訪亞投行副行長亞歷山大：韓國是亞投行重要成員國」，2017年3月2日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/03/02/0200000000ACK20170302000700881.HTML>。

韓聯社，「韓將向亞投行特別基金捐款800萬美元」，2017年6月15日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/06/15/0200000000ACK20170615005400881.HTML>。

韓聯社，「韓國水資源公社承攬格魯吉亞9億美元水電站項目」，2015年9月15日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/newpgm/9908000000.html?cid=ACK20150915002500881>。

韓聯社，「韓國貨物橫貫中國直達歐洲的鐵路運輸服務即將啟動」，2017年12月12日，
http://m.yna.co.kr/mob2/ck/contents_ck.jsp?cid=ACK20171212001400881&sit

e=0200000000&mobile。

- 韓聯社，「文在寅評印新之行：助推新南方政策步入正軌」，2018年7月16日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/07/16/0200000000ACK20180716004100881.HTML>。
- 韓聯社，「文在寅評印新之行：助推新南方政策步入正軌」，2018年7月16日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/07/16/0200000000ACK20180716004100881.HTML>。
- 韓聯社，「韓國新南方政策特別委員會掛牌成立」，2018年8月28日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/08/28/0200000000ACK20180828001200881.HTML>。
- 韓聯社，「韓印提出2030年貿易額目標」，2018年7月10日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2018/07/10/0200000000ACK20180710005500881.HTML>。
- 韓聯社，「詳訊：文在寅倡議發展韓-東盟未來共同體」，2017年11月13日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/allheadlines/2017/11/13/0200000000ACK20171113002600881.HTML>。
- 韓聯社，「韓越防長舉行會談共商合作願景」，2018年4月23日，
<http://chinese.yonhapnews.co.kr/domestic/2018/04/23/0401000000ACK20180423005100881.HTML>。
- 韓國中央日報，「韓中“歐亞倡議”與“一帶一路”政策加強對接」，2015年11月2日，
https://chinese.joins.com/big5/article.aspx?art_id=142978&category=002001。
- 韓國西中物流公司官網，「TCR貫穿中國的鐵路運輸」，
<http://sjl.co.kr/solution/tcr/?lang=zh-hans>。
- 騰訊網，「朝鮮半島“新經濟地圖”成型 朝韓會暖多久？」，2018年11月29日，
<https://new.qq.com/omn/20181129/20181129A07YSE.html>。
- 觀察者，「十九大報告提出建設自由貿易港，汪洋發文闡釋」，2017年11月12日，
https://www.guancha.cn/economy/2017_11_12_434494.shtml。
- BBC中文網，「中國為何對薩德如此憂心忡忡？」，2017年4月4日，
<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-39488097>。
- BBC中文網，「朝鮮最高領導人金正恩表態願與韓國總統朴槿惠對話」，2015年1月1日，
https://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/01/150101_north_korea_kim。
- BBC中文網，「中國為何對薩德如此憂心忡忡？」，2017年4月4日，
<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world-39488097>。
- BBC中文網，「北極通航：中俄先行 丹麥貨櫃輪乘風破冰」，2018年8月24日，
<https://www.bbc.com/zhongwen/trad/business-45285985>。
- FT中文網，「“一帶一路”的錢哪來的？」，2017年10月13日，
<http://www.ftchinese.com/story/001074645?archive>。

- KOREA.net, 「文在寅提出, 旨在加強韓東盟合作的新藍圖」, 2017年11月14日, <http://chinese.korea.net/NewsFocus/Policies/view?articleId=151219>。
- KOREA.net, 「韓越首腦, 加強面向未來的合作」, 2018年3月23日, <http://chinese.korea.net/NewsFocus/Policies/view?articleId=156335>。
- NOW新聞, 「南北韓副部長級會議談判破裂」, 2015年12月13日, <https://news.now.com/home/international/player?newsId=161315>。
- NewTalk, 「上任後再射導彈 文在寅: 朝鮮改變態度才能對話」, 2017年5月14日, <https://newtalk.tw/news/view/2017-05-14/86650>。
- TVBS News, 「中韓破冰兩國元首會 制裁鬆綁陸客回籠」, 2017年11月1日, <https://news.tvbs.com.tw/fun/803737>。
- TVBS NEWS, 「韓國總統文在寅訪印 韓印加強經貿交流」, 2018年7月11日, <https://news.tvbs.com.tw/hot/953588>。
- The News Lens, 「北極融冰新加坡最緊張: 世界強權競逐「偉大的新航道」, 台灣該把握機會參一腳」, 2014年11月14日, <https://www.thenewslens.com/article/8787>。

貳、英文資料

期刊

- ChiHyun Yun, Choongjae Cho.” India’s Modinomics and Korea’s New Southern Policy”, *World Economy Brief* Vol.8 No.25.
- Chung-in Moon.”South Korea in 2008”, *Asian Survey*, Vol. 49 No. 1, January/February 2009, p.128.
- Hyun Tai Lee.”The Prospect of AIIB’s Potential Investment in North Korea and Its Implications”, *KIEP OPINIONS*, September 18, 2018.
- Jae Ho Chung.”China’s Evolving Views of the Korean–American Alliance, 1953–2012”, *Journal of Contemporary China*, December 17 2013, p.436.
- Katrin Katz, Victor Cha.”South Korea in 2011”, *Asia Survey*, January/February 2012, Vol. 52 No. 1., p.54.
- KWAK.Sungil.”Korea’s ASEAN Investment Strategies: From Vietnam to the Whole ASEAN”, *KIEP*, June 28, 2017.
- KWON Yul.”Korea’s ODA to Southeast Asia”, *KIEP*, June 01, 2015.
- LEE Kyu Yub, LEE Joun Won, CHUNG Min-Chirl.”Korea-China FTA in Its First Year and Effectuation”, *World Economy Brief* Vol. 7, No. 4, p.1-2.
- LEE Hyuntai, KIM Junyoung, OH Yunmi.”Evaluation of Recent Development of the AIIB: The 2nd Annual Meeting of the AIIB Held in Korea and its Implications”, *World Economy Brief*, June.30,2017, Vol. 7, No. 15.

To-hai Liou. "Asia's Response to China's FTA Strategy: Implications for Asian Economic Integration", *Journal of East Asian Affairs* Spring / Summer, 2007, p.140.

Uk Heo, Seongyi Yun. "South Korea in 2017", *Asian Survey*, Vol.58 No.1, p.70.

Wook Chae, Pyeong Seob Yang. "CHINA, WORLD ECONOMY AND KOREA-CHINA ECONOMIC COOPERATION", *Korea Institute for International Economic Policy*, March 13, 2013, p.357.

Yul Sohn, Won-Taek Kang. "South Korea in 2012", *Asia Survey*, January/February 2013, Vol. 53 No. 1, p.204.

網際網路

Asia Infrastructure Investment Bank, "Approved Projects", September 9, 2018, <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>.

Ben Blanchard and Philip Wen. "U.S. to send delegation to China's Belt and Road summit", *REUTERS*, May 12, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-usa/u-s-to-send-delegation-to-chinas-belt-and-road-summit-idUSKBN18816Q>.

Balbina Hwang. "What South Korea Thinks of China's 'Belt and Road'", *The Diplomat*, January 14, 2017, <https://thediplomat.com/2017/01/what-south-korea-thinks-of-chinas-belt-and-road/>.

Ben Blanchard, John Ruwitch. "Exclusive: U.S. complains to China about North Korea's attendance at Silk Road summit", *REUTERS*, May 12, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-summit-northkorea-excl-idUSKBN188281>.

Christine Kim. "South Korea to attend China's Silk Road summit amid diplomatic rift", *REUTERS*, May 12, 2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-southkorea-idUSKBN1880Z9>.

Charlotte Gao. "Was Moon Jae-in's China Trip Successful?", *The Diplomat*, December 19, 2017, <https://thediplomat.com/2017/12/was-moon-jae-ins-china-trip-successful/>.

CJ Logistics. "CJ Logistics opens up its Eurasian Iron Silk Road", https://www.cjlogistics.com/en/newsroom/news/NR_00000428.

Dawood Rehman. "Saudi Arabia 'to invest \$10bn' in China Pakistan Economic Corridor", *Daily Pakistan*, September 24, 2018, <https://en.dailypakistan.com.pk/headline/saudi-arabia-agrees-to-invest-10bn-in-pakistan/>.

Editorial. "New Northern Policy", *THE KOREA TIMES*, June 25, 2018, https://www.koreatimes.co.kr/www/opinion/2018/07/202_251237.html.

- Jane Perlez."With Plan to Join China-Led Bank, Britain Opens Door for Others", The New York Times, March 13, 2015,
<https://www.nytimes.com/2015/03/14/world/asia/asian-infrastructure-investment-bank-britain-china.html>.
- KH 디지털 2."S.Korea to make decision on AIIB participation in mid-March", The Korea Herald, Mar 15, 2015,
<http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20150315000167>.
- Lee Soon-chun."Summit and S. Korea's 'New Asia Initiative'", The Korea Herald, March 30,2010, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20090601000110>.
- Lim Yun Suk."Cooperation with the US, Japan important to deal with tension with Pyongyang: South Korea's Moon", Channel NewsAsia, November 11,2017,
<https://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/cooperation-with-the-us-japan-important-to-deal-with-tension-9373348>.
- Michael Herh." Korean Government Likely to Invite Next Year's AIIB General Meeting", Business Korea, March 17, 2016,
<http://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=14129>.
- Song Kyoung-Son."CJ Logistics to launch its own Silk Road route", Korea JoongAng Daily, May 02, 2018,
<http://koreajoongangdaily.joins.com/news/article/article.aspx?aid=3047589>.
- Vietnam Investment Review," President Moon Jae-in wants to lift RoK-Vietnam partnership to next level", March 22, 2018, <https://www.vir.com.vn/president-moon-jae-in-wants-to-lift-rok-vietnam-partnership-to-next-level-57515.html>.
- Wendy Wu."US could join China-backed AIIB in wake of Trump win, bank chief says", South China Morning Post, November 14, 2016,
<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2045816/us-could-join-china-backed-aiib-wake-trump-win-bank>.
- Yonhap." Hyundai Merchant to Launch Unit Train Service to Europe Through China", The Korea Bizwire December 12, 2017, <http://koreabizwire.com/hyundai-merchant-to-launch-unit-train-service-to-europe-through-china/104165>.
- Yong Kwon."South Korea's Eurasia Ambitions", The Diplomat, August 20,2014,
<https://thediplomat.com/2014/08/south-koreas-eurasia-ambitions/>.
- Yoon Sojung." Let's build 9 bridges between Seoul, Moscow: President Moon", KOREA.net, September 07, 2017,
<http://www.korea.net/NewsFocus/policies/view?articleId=149046>.