國立政治大學國家發展研究所

碩士學位論文

日本對越南之貿易援助有效性分析

-以峴港港口改善計畫為例

The Effectiveness of Japan's AfT policy towards Vietnam:
A Case Study of Da Nang Port Improvement Project

國立政治大學
National Chengchi University

指導老師：劉曉鵬 博士

研究生：葉姵君 撰

中 華 民 國 109 年 01 月

DOI:10.6814/NCCU202000189

謝辭

踏入國發所兩年半的時間不算長也不算短，每一個挑戰都讓我成長。首先，感謝我的指導教授劉曉鵬老師，在論文撰寫期間的細心教導及適時的指引研究方向，才使本論文得以如期完成。承蒙口試委員陳鴻瑜老師以及林義鈞老師提供許多寶貴意見，完善了本論文的架構，在此對他們獻上最高的敬意。此外也非常感謝每位參與本論文的受訪者，不吝為本論文灌注了最為重要的靈魂，使其更臻完善。

其次，感謝國發所提供我進一步學習的機會，以及每一位師長們諄諄教誨。在學期間的知識啟發都是堆砌本論文重要的磚頭，也成為我勇於面對未來挑戰的力量源頭。

106 級的各位夥伴們，我會想念在九份放天燈時滿懷的夢想、聖誕交換禮物時出其不意的怪招、發展研究年會時的鼎力相助、政大運動會時的滿腔熱血，以及謝師宴每一個感人、不捨的瞬間。在這兩年半的時光或苦悶、或繁忙、或孤單的日子裡，有你們的陪伴真好。

我最愛的朋友們，我們一起踏足了高山、大海，看過彼此的笑與淚，謝謝你們在我最欣喜若狂、最徬徨無助以及最自怨自艾的時候都在我的身邊，成為我最大的靠山。在國發所能跟你們相遇並一起成長的日子是我一輩子的寶物，說愛你們都太簡單。

最後，最需要歸功也是最感謝的，就是我的父母、哥哥以及所有家人，謝謝您們對我的用心栽培，讓我後顧之憂地完成碩士學位。特別是我的母親，謝謝您成為乘載著我的帆船。希望我是您們的驕傲。

本論文獻給所有我愛的以及愛我的人。

葉姵君 謹誌於

國家發展研究所

一零九年一月十八號

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

摘要

越南為日本貿易援助的最大受援國之一。本文為了更好的研究貿易援助之效益，以峴港港口改善計畫為主要研究案例，分別從日本視角以及在地視角，並透過輔助論及轉移論深入探討日本對越南提供的貿易援助計畫之實質效益。

透過研究可以發現，峴港港口改善計畫不僅補充峴港港口能力之不足，更進一步加強峴港市及其周邊地區之經濟發展，符合輔助論認為援助有效提供受援國資源不足並帶動其經濟成長之論點。

而透過觀察日本提供官方發展援助的綁訂條件、日越間匯率差距加大等日本不利因素以及政府支持、峴港港口股份有限公司積極發展港口等越南積極因素，發現轉移論論述中認為受援國在接受援助後將會過分依賴援助國之協助並放棄發展之現象並未在本案例出現。

簡而言之，本文試圖在量化分析法的分析基礎之上，透過田野調查法以及訪談法為主要的研究方法針對峴港港口改善計畫進行分析。而根據結果顯示，不論是透過輔助論或是轉移論為主要途徑進行分析，皆可佐證日本對越南所提供的貿易援助項目—峴港港口改善計畫之有效性。

關鍵字：貿易援助、輔助論、轉移論、援助有效性

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

Abstract

Since Aid for Trade (AfT) initiative first advocated by WTO in 2005, it has turned more and more important. Japan has been the main donor of Aft so far. After the full resumption of its aid to Vietnam in 1992, Japan has made significant contributions to the economic development of Vietnam. Therefore, this study intends to analyze the effectiveness of Japan's AfT to Vietnam. The author takes Da Nang Port Improvement Project as a case study and tries to verify the effectiveness of this project.

The results of this study find that Da Nang Port Improvement Project posivitvely strengthened the economic development of Da Nang and the surrounding areas. Camparing the negative factors of aid from Japan with the positive efforts of Vietnam, this study finds that the recipient country, i.e. Vietnam, continues its self-sustaining development. The finding further indicates that the displacement theory is not applicable to the subject of this study. In conclusion, the study confirms that Japan's Da Nang Port Improvement Project, after being examined by both supplemental theory and displacement theory, has effectively contributed to the development of Da Nang.

Key Words: AfT, Supplemental Theory, Displacement Theory, Effectiveness of Aid

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

目次

第一章 緒論 1
第一節 研究動機 1
第二節 文獻回顧 5
第三節 研究途徑與研究方法 17
第四節 研究架構與章節安排 26
第二章 日本對越南之援助 28
第一節 日本對越南之官方發展援助 28
第二節 日本對官方發展援助之轉變 38
第三節 日本對越南之貿易援助 43
第三章 案例分析—日本視角 50
第一節 越南峴港 50
第二節 峴港港口改善計畫—第一階段 53
第三節 峴港港口改善計畫—第二階段 59
第四章 案例分析—在地視角 65
第一節 在地視角—輔助論 65
第二節 在地視角—轉移論 72
第三節 小結 82
第五章 結論 84
參考文獻 87
附件 102

DOI:10.6814/NCCU202000189

表次

【表 1-3-1】John White 援助理論.....18
【表 1-3-2】訪談名單一覽表 24
【表 1-3-3】訪談大綱設計一覽表 25
【表 3-2-1】峴港港口改善計畫第一階段之六大項目細項 54
【表 3-2-2】峴港港口改善計畫第一階段成本比較（單位：百萬日圓） 59
【表 3-3-1】峴港港口未來發展性分析 61
【表 3-3-2】峴港港口改善計畫第二階段之計畫項目與細項 63
【表 3-3-3】峴港港口改善計畫第二階段有效性預估 63
【表 3-3-4】日本視角下峴港港口改善計畫有效性分析表 64
【表 4-1-1】峴港港口歷年貨物吞吐量 1998-2009（單位：千公噸） 66
【表 4-1-2】2006-2018 年越南 PCI 比較表 71
【表 4-2-1】在地視角下峴港港口改善計畫有效性分析表 82

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

圖次

【圖 1-1-1】國際發展援助與貿易援助之流量（1960-2015）.....2
【圖 1-1-2】貿易援助佔國際發展援助之比例（2005-2015）.....2
【圖 1-2-1】貿易援助六大類別.....12
【圖 1-4-1】研究架構圖.....26
【圖 2-1-1】日本恢復對越南援助後的年度援助趨勢(單位:億日圓).....33
【圖 2-2-1】日本官方發展援助預算之趨勢圖（單位：億日圓）.....39
【圖 2-2-2】日本《貿易發展倡議》（Development Initiative for Trade）....42
【圖 2-3-1】日本對越南官方發展援助總額之比例（2005-2015）.....46
【圖 2-3-2】日本對越南外國直接投資之流量（單位：百萬美元）.....47
【圖 3-1-1】越南峴港市位置圖.....50
【圖 4-1-1】峴港港口歷年進出口量趨勢圖 1998-2009（單位：千公噸）.....67
【圖 4-1-2】峴港 GDP Growth 趨勢圖 1997-2016（單位：%）.....69
【圖 4-2-1】越南盾與日圓間匯率（1998-2018）.....76

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

第一章 緒論

第一節　　研究動機

自多哈回合貿易談判（Doha Development Round）以降，國際社會對於貿易援助的提倡，日益加強。近年來，針對國與國間貿易之技術支援、生產能力以及基礎設施之援助量，呈現穩定增長之態勢。然而，當前國際社會普遍認知，對於貿易的援助需要更近一步的提升。

2005 年 2 月，七大工業國高峰會議（Group of Seven, G7）之財政部長拜會世界銀行（World Bank）和國際貨幣基金組織（International Monetary Fund, IMF），[1]共同呼籲兩大組織應提供更多的額外援助，促使各國在面對全球貿易自由化的趨勢之下，得以自我調整，從而增進自身的全球貿易能力，並使各國皆可在自由化後的開放市場中獲益。緊接著，在同年 7 月的八大工業國高峰會議（1st G8 Summit）中，[2]各國與會領袖，皆同意增加對發展中國家的幫助，並以提升貿易能力、基礎建設、貿易人才資源以及協助融入全球貿易體系為主要工作項目。

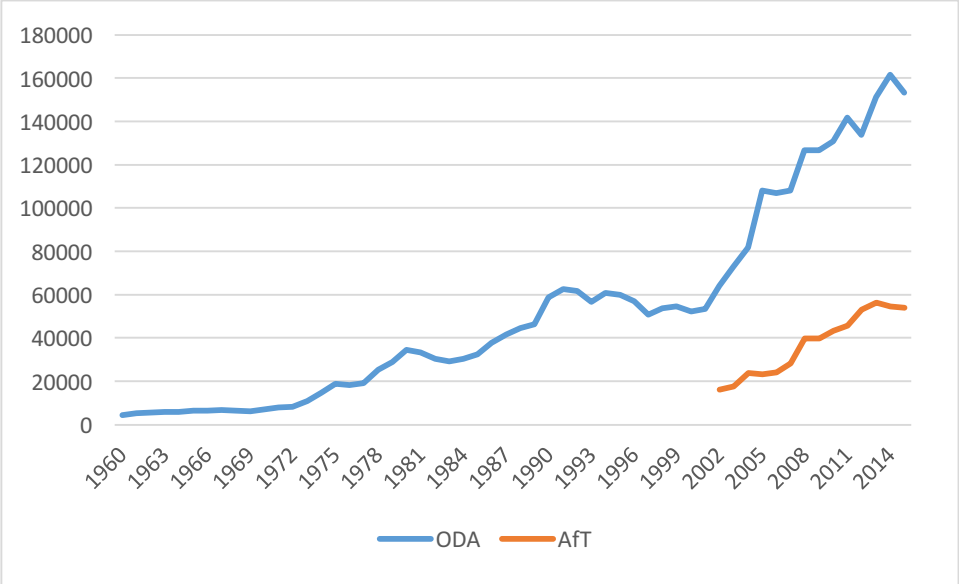
2005 年 12 月，世界貿易組織（World Trade Organization, WTO）於香港召開第六次部長會議。該次會議針對貿易援助的目的進行相關定義，認為其「旨在幫助發展中國家，特別是最不發達國家建立生產能力與貿易相關的基礎設施，幫助他們實施和受益於世界貿易組織之協定，並擴大國際發展貿易。」。此外於 2006 年 WTO 針對貿易援助成立了專責工作小組，就如何實施相關計畫提出建議。

值得注意的是，自 2005 年 WTO 提出貿易援助倡議後，貿易援助總量逐年增加，已然成為國際發展援助中極為重要的一部分，如【圖 1-1-1】與【圖 1-1-

[1] 七大工業國高峰會，分別為美國、加拿大、英國、法國、德國、義大利和日本。
[2] 八大工業國高峰會（Group of Eight, G8），除了上述七大工業國家，俄羅斯於 1991 年參與 G7 部分會議，至 1997 年正式加入成為第八個成員國。

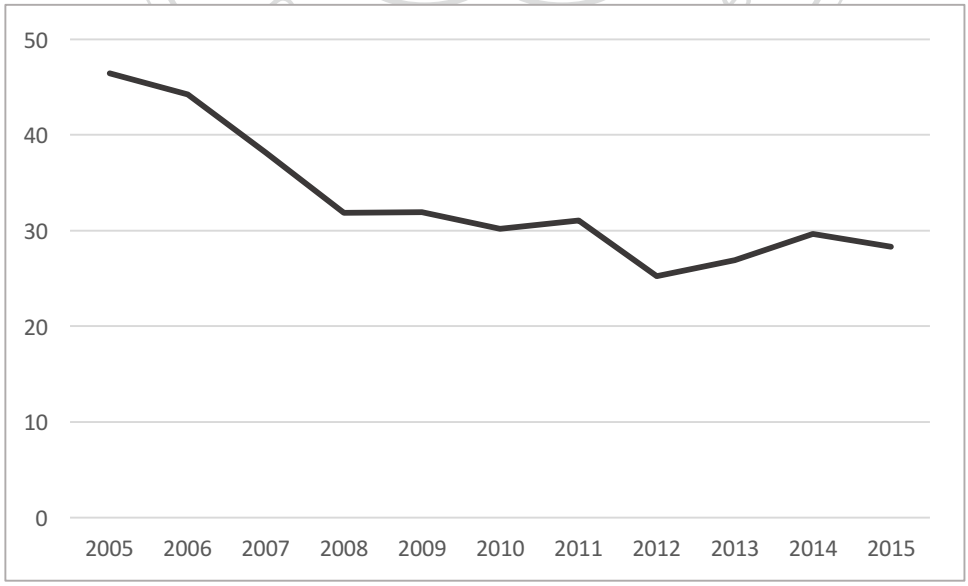
DOI:10.6814/NCCU202000189

2】所示。基本上，受援國在建立開放國內市場所需之貿易能力與相關基礎設施，需仰賴國際資源之協助。因此，對於受援國而言，貿易援助有助改善其國內貿易戰略及談判技術之缺乏、建立貿易相關基礎建設、提升國家生產能力以及調整受援國關稅、貿易成本等問題，進而促使受援國可以在比較優勢的貿易基礎下發展。



【圖 1-1-1】國際發展援助與貿易援助之流量（1960-2015）

ODA 資料來源：World Bank (2019).；AfT 資料來源：OECD (2019). 圖表為作者自行整理繪製。



【圖 1-1-2】貿易援助佔國際發展援助之比例（2005-2015）

ODA 資料來源：World Bank (2019).；AfT 資料來源：OECD (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

其中，2015 年 12 月於肯亞所舉行的第十次部長級會議後所發表的部長宣言中，強調了貿易援助對於發展中國家的重要性，即各國同意「貿易援助在支持發展中國家建立供應方能力及與貿易有關的基礎建設方面的重要性，」並強調定期審查可以幫助全球更了解貿易援助之效益。

而早於 2005 年世界貿易組織提出貿易援助倡議前，時任日本首相小泉純一郎已經先提出了《貿易發展倡議》，希望在生產、銷售、購買三大面向透過知識與科技、資金、人力資源、制度等四項手段，進一步致力於提供援助協助發展中國家貿易領域之完善。至今為止，日本仍是提供貿易援助的主要大國之一。

概括言之，需要接受貿易援助之國家，大多屬於第三世界的新興發展市場，而東南亞國家協會（The Association of Southeast Asian Nations, ASEAN）即為受援國發展成功的典型案例。近年來，東協國家的經濟發展表現卓越，在快速成長的四個後進國家中，[3]越南無疑是發展程度最高的一個（羅傑 2016，1）。自 1980 年代實施革新開放政策後，越南政府曾頒布《外國人投資法》，逐步開放國外資金的投入，並於 2005 年將此法與《越南國內投資法》合併為共同適用於內外資企業的《投資法》。

2007 年 1 月越南加入世界貿易組織後，更是得到來自世界各地的經濟、技術援助，包含美國、歐盟、日本、韓國，皆為越南之主要援助國。隨著越南加入世界貿易組織後，自目前為主越南一直位列於貿易援助的受援國前三、東南亞地區第一名。

越南，身為日本在東南亞貿易援助第一大受援國。自 1992 年日本恢復官方發展援助後，越南一直是主要的受援國之一。日本不僅於 1994 年便針對越南施

[3] 此處東協之四個後進國家為柬埔寨、寮國、緬甸以及越南，簡稱 CLMV。

DOI:10.6814/NCCU202000189

以以「追求市場經濟並促進民主化」為目的的官方發展援助。自 2000 年起提出《越南國家援助計畫》（Country Assistance Program for Vietnam），希望達到提供越南永續經濟增長的基本條件以及支持減貧。甚至分別於 2004 年、2009 年以及 2012 年針對越南提出相關援助框架，可見越南在日本官方發展援助體系中的重要性。故此將其選定為本文之主要觀察受援國。

為了更好的探討貿易援助之效益，本文選定日本提供越南之貿易援助項目—峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）為主要案例。之所以選定該案例的原因主要有二。首先，如環球時報（2018）訪問中國社會科學院日本研究所副研究員盧昊表示，日本身為越南最大的官方發展援助來源國，其積極為越南擴建大型基礎設施，包括：高速公路、城市輕軌、港口以及機場等交通運輸設施所述，日本的官方發展援助有針對性在越南主打「高質量基建牌」，基礎建設之支持也成為了日本對越南的援助體系中極為重要的一環。其次，峴港市為越南中部的沿海城市，因為位於東南亞「東西經濟走廊」[4]（East-West Economic Corridor, EWEC）之末端，其積極地以港灣城市為發展目標，並以工業、貿易、旅遊等產業作為主要發展產業。也因此獲得了來自越南政府的重視以及外來資金（包括：ODA、FDI 等）的投注。而主要港口—峴港更是越南第三大港口，其貨物進出口量以及處理效率逐年攀升，帶動了峴港市以及中越地區的經濟發展，峴港港口的改善在這之中扮演了不可或缺的積極角色。

日本提供的貿易援助項目—峴港港口改善計畫，專注於支持「貿易相關的基礎設施」，此計畫為一項從 1999 年開始實施至 2012 年的三階段性計畫，在第一

[4] 東西經濟走廊（EWEC）為亞洲開發銀行開發大湄公河次區域經濟合作（The Greater Mekong Subregion, GMS）的計畫之一，旨在該區域內發展基礎設施，進一步實現資源開發與共享，並促進物力與人力的流動。東西經濟走廊以連接緬甸、泰國、寮國以及越南四個東南亞國而為名。資料來源：https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%204%2C%20Number%201%20(Mar%202010)/05%20Banomyong.pdf，檢閱日期:2020 年 01 月 14 日。

DOI:10.6814/NCCU202000189

階段就投注了 100 億日圓的低利貸款，第二階段亦是欲投注近 100 億日圓的低利貸款，再結合《越南國家援助計畫》中支持越南經濟永續發展的目的。

故此，本文欲了解日本對越南的貿易援助相關歷史及其對於東南亞貿易援助第一大國的越南之影響，並企圖去回應兩大問題意識：第一，以過去學者的量化研究為基礎，本文希望透過田野調查法以及訪談法實際走訪越南峴港，以受援國的在地視角為出發點去補充、印證量化研究對於貿易援助的論點。第二，分別從援助國與受援國兩個角度檢視同一項貿易援助計畫時，其實質效益為何？

總結研究動機與問題意識，本文將著重於日本貿易援助項目—峴港港口改善計畫對於身為東南亞貿易援助第一大國的越南之影響。故此，本文之研究目的可細分為三：

一、 耙梳日本對越南之官方發展援助歷史、轉變及貿易援助現況。

二、 透過文獻分析法耙梳日本官方文獻中貿易援助對於受援國越南之影響以及峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）的效益為何？

三、 透過田野調查法以及訪談法進一步了解日本越南貿易援助項目—峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）對於越南之實質影響為何？

第二節　　文獻回顧

一、 國際發展援助之定義

1945 年第二次世界大戰結束後，在馬歇爾計劃之下，國際發展援助扮演了重建西歐經濟蕭條、政治不穩以及抵制蘇聯力量的重要角色。1949 年杜魯門的第四點計畫（Point Four Program），對於受援國的技術支持、資本投資等項目也納入了國際發展援助的範疇。二戰結束至今日，國際發展援助不斷增加。許多受援國即使以達到政治獨立，但在經濟上仍仰賴援助國之幫助。國際發展援助一般

DOI:10.6814/NCCU202000189

被定義為「援助國或國際組織為了受援國及其人口利益，而進行的國際資本，貨物或服務轉移。」按照經濟合作暨發展組織（Organization for Economic Cooperation and Development, OECD）發展援助委員會（Development Assistance Committee, DAC）的定義，國際發展援助是指以贈款或貸款為形式（贈與比例至少 25%），旨在促進受援國的經濟發展與福利所提供之資金、技術與商品。

根據提供模式、援助方法、援助使用方法以及援助性質可以將國際發展援助有效劃分：

（一）以「提供模式」劃分，主要分為雙邊援助（Bilateral Aid）與多邊援助（Multilateral Aid）。

雙邊援助指援助國與受援國間通過簽訂援助協議或經濟技術合作協定，由援助國直接提供無償或有償款項、技術、設備、物資等方式，幫助受援國的發展經濟或渡過暫時困難的援助活動（謝宗林、吳惠林 1998）。發達援助國通常會設置進行國際援助的專責組織，例如美國國際開發援助總署（USAID）、加拿大國際援助總署（CIDA）、瑞典國際開發援助總署（SIDA）、日本國際協力機構（JICA）。

而多邊援助則指援助國將其捐款、認繳的股本、優惠貸款及國際資金市場借款或業務收益等資金，透過國際組織所制定的相關援助計畫向發展中國家或地區提供的援助（Riddell 1987）。相關的多邊援助國際組織包括世界銀行（World Bank, WB）、國際貨幣基金組織（International Monetary Fund, IMF）、亞洲開發銀行等組織。

（二）以「援助方法」劃分，主要分為財政援助（Financial Assistance）、技術援助（Technical Assistance）與糧食援助（Food Aid）。

財政援助指受援國面臨經濟發展之需要或解決期財政困境時，援助國或國際援助組織透過贈與（grant）、信用貸款（credit）、貸款（loan）等方式向受援國

DOI:10.6814/NCCU202000189

所提供的資金或物資援助。Goldstein（2003）認為此種援助方法為最直接、最常見的援助模式，因其利率較低、還款期限較長，故被認為較有利於受援國。

技術援助亦可稱為技術合作（Technical Cooperation）。此項援助模式不僅是發達國家和國際援助組織提供相關資金、物質，同時會派遣專業團隊為受援國提供訓練計畫、實際參與建設。

糧食援助則是透過直接或透過世界糧食計畫署（World Food Programme, WFP）等多邊組織向受援國提供糧食為主要的援助模式，其中亦包括提供受援國生產糧食的物資和資金。

（三）以「援助使用方法」劃分，主要分為方案援助與項目援助。

方案援助，又稱為非項目援助，指援助國或多邊國際組織根據制定好的計劃進行援助，而非將援助投注於具體的援助項目。例如：預算補貼、區域發展與規劃等。

而項目援助則是援助國將援助資金用於受援國特定具體建設目標的援助，也就是說把援助資金或物資直接投注於單一項目，例如：學校或醫院。

（四）以「援助性質」劃分，主要分為戰略型援助（Strategic Aid）、發展型援助（Developmental Aid）與人道型援助（Humanitarianism Aid）。

戰略型援助係指發達援助國基於外交戰略、意識型態直接將援助與軍事、政治目的相互連接。其中美國於二戰後為了圍堵共產主義在歐、亞、非、拉美等地所投注的國際援助為主要例子。

而發展型援助則以扶持受援國之經濟發展為目的，其中包括擴大受援國之出口產量、質量以及生產供應等，然而通常此項援助亦與援助國本身之經濟利益有關聯。也就是說援助國透過此項援助改善受援國之國內經濟狀況，同時也藉此創造有利之經濟外部效益。

DOI:10.6814/NCCU202000189

而人道型援助則較為單純。一般而言，此項援助並不會附帶相關的政治、經濟條件，以幫助受援國改善社會條件為主要目的，例如國際紅十字會（ICRC）、聯合國兒童基金會（UNICEF）及國際非政府組織所提供的相關援助。

國際社會將國際發展援助視為輔助受援國發展的重要外力之一，然而其是否真的有助於一國的貿易發展？抑或者國際發展援助之提供有助於援助國本身之利益？學者之討論將在以下呈現。

二、 國際發展援助之效益分析

國際發展援助與貿易常常被視為一國發展之重要外力。然而國際發展援助是否可以幫助一國的貿易發展呢？兩者是否為相輔相成之關係？許多文獻討論了國際發展援助與貿易間的關係，其中不乏為兩種結果。第一種，開放貿易將會促進國際發展援助的有效性，進一步達到貿易成長（Burnside and Dollar 2000），兩者間有相輔相成之關係。第二種，因為國際發展援助並未對貿易產生直接影響，因此國際發展援助並不會幫助經濟增長（Easterly 2003）。

根據 Burnside 和 Dollar（2000, 847）以及 Collier 和 Hoeffler（2004）的研究顯示，國際發展援助對受援國之經濟發展有積極影響，其有效性在具良好貿易政策環境的受援國之表現尤為明顯。Collier 和 Dollar 在 2002 年的研究亦驗證了受援國政策環境在國際發展援助對受援國經濟發展的有效性中扮演重要的角色。

Hansen 和 Tarp（2001）的研究則認為不論受援國國內的政策環境如何，國際發展援助會展現其效益，但收益呈現遞減狀態。Suwa-Eisenmann 和 Verdier（2007, 503）以及 Johansson 和 Petersons（2009）指出國際發展援助不僅可以提升受援國的出口表現，也會增加援助國本身的出口，也就是說透過國際發展援助強化雙邊政治及經濟關係、降低地理成本後，雙邊貿易流量會有所提升。Dalgaard、Hansen 和 Tarp（2004）的研究則帶入地理因素，指出雖然國際發展援助有助於

DOI:10.6814/NCCU202000189

受援國的經濟發展，但相較於熱帶地區以外的區域，熱帶地區的國際發展援助之效益似乎較少。也就是說，自 Burnside 和 Dollar 針對援助和經濟增長間關係的論點後，許多學者的研究均顯示在不同條件之下，國際發展援助對受援國的經濟發展有正面影響。

相反的，有些文章則認為國際發展援助並未如上述學者所述對經濟發展有效。Easterly、Levine 和 Roodman（2003, 6）認為在先前援助有效論的研究中加上一些變數，便會造成其結果的改變。

此外，Dalgaard 和 Hansen（2001）也在 Burnside 和 Dollar（2000）的研究基礎之上，改變了變數、去除了異常值後指出儘管在具良好政策的國家，國際發展援助並未與其經濟發展有關聯性。Roodman（2007）也驗證了支持援助有效性的文章，[5]其結果表明非穩健性（non-robustness）是這類文獻的共同特徵。其中作為援助有效性基礎的 Burnside 和 Dollar（2000）之研究最為不穩健。由此可知，這些旨在說明國際發展援助對於受援國經濟發展之有效性的文獻容易因為數據、變數或參數的設定改變而使其既有結果產生巨大變化，即國際發展援助對於經濟發展具正向關聯是值得質疑的。

而 Easterly（2003）以及 Veiderpass 和 Andersson（2007）的研究亦指出國際發展援助與經濟增長之間沒有明確的關係，Easterly 更強調國際發展援助的重點應該放在援助的質量而非數量。更嚴重的是，Sothan（2018）在其旨在國際發展援助對於柬埔寨之影響的文章當中提到，國際發展援助雖然在短期對經濟發展出現正面效果。但長期而言，其對受援國的投資情況以及經濟發展都呈現負面影響。而 Rajan 和 Subramanian（2005）的文章也表明，國際發展援助會使受援國的匯

[5] 其中包括了 Burnside 和 Dollar（2000），Hansen 和 Tarp（2001），Collier 和 Dollar（2002），Collier 和 Hoeffler（2004）和 Dalgaard、Hansen 和 Tarp（2004）等人的文章

DOI:10.6814/NCCU202000189

率升值進而降低了受援國的貿易競爭力。也就是說，國際發展援助不僅無助於受援國的經濟成長，反而會造成受援國在實質出口競爭力、經濟發展以及投資狀況的不利影響。

但也有學者認為受援國的經濟發展並非是國際發展援助的主要訴求。Berthélemy（2006, 20）以及 Chong 和 Gradstein（2008）均認為援助國的戰略動機和自身利益是國際發展援助分配的主要因素。Alesina 和 Dollar（2000, 23）表明，國際發展援助的分配很大程度地取決於兩國的歷史關係以及援助國本身的經濟利益，而且受援國的貧困程度或民主治理程度則相對影響程度較小。相關實證研究如 Vogler-Ludwig 等人（1999）、Nilsson（1997）、Wagner（2003）及 Nowak-Lehmann（2009）等研究都提及，援助國的援助金額與其出口總額成正比。由此可知，相較於受援國的經濟發展，援助國本身的經濟發展才是其考慮提供國際發展援助的主要目的。

值得注意的是，Clemens、Radelet 和 Bhavnani（2004）將國際發展援助分為三類，並就各類對受援國之經濟增長的影響進行研究。緊急與人道主義相關的援助以及旨在實現長期效應的援助（例如：民主支持相關援助、環境相關援助、教育相關援助、健康相關援助）對於經濟增長並未有影響。而旨在實現短期增長影響的援助對受援國的經濟增長則有巨大影響，例如：預算支持相關援助、基礎設施相關援助及支持生產部門相關援助。也就是說，若是專注於討論實現短期增長的援助可以發現其對受援國的經濟發展有益，而這些短期增長的援助項目與貿易援助項目有所重合。

而國際發展援助之所以無效，因為除了受援國因素之外，對於援助國提供援助的目標、利益不同也應該被考慮進去（ Elayah 2016, 96-97）。在受援國方面，腐敗的政府往往造成了政治、經濟制度的不完全，進一步導致政策推行困難，由

DOI:10.6814/NCCU202000189

此形成了國際發展援助的惡性循環（World Bank 1998），欲改變政府更是一大困難。在援助國方面，大多數援助國仍然將國際發展援助與自身利益相互連接，如：政治、戰略、貿易、文化、意識形態利益。

綜上所述，國際發展援助對於受援國經濟發展的有效性一直是學者們無法找出共識的議題之一。儘管 Burnside 和 Dollar（2000）的文章受到許多支持國際發展援助有效論的學者之推崇，但同時受到許多國際發展援助無效論學者之重新檢驗以及批評。同時也有學者認為，相較於自身利益以及兩國的歷史關係，受援國的經濟發展並非援助國提供國際發展援助的主要訴求。但是，根據 Clemens、Radelet 和 Bhavnani（2004）的文章可以發現，雖然投入在緊急、人道、民主、環境、教育等領域的國際發展援助並未在經濟成長方面展現出積極效果，但若國際發展援助確實投入在受援國的預算、基礎設施及生產部門等貿易相關領域時，這類的國際發展援助對於經濟發展有重大影響。值得注意的是，這類的國際發展援助領域似乎與貿易援助的領域有所重疊。

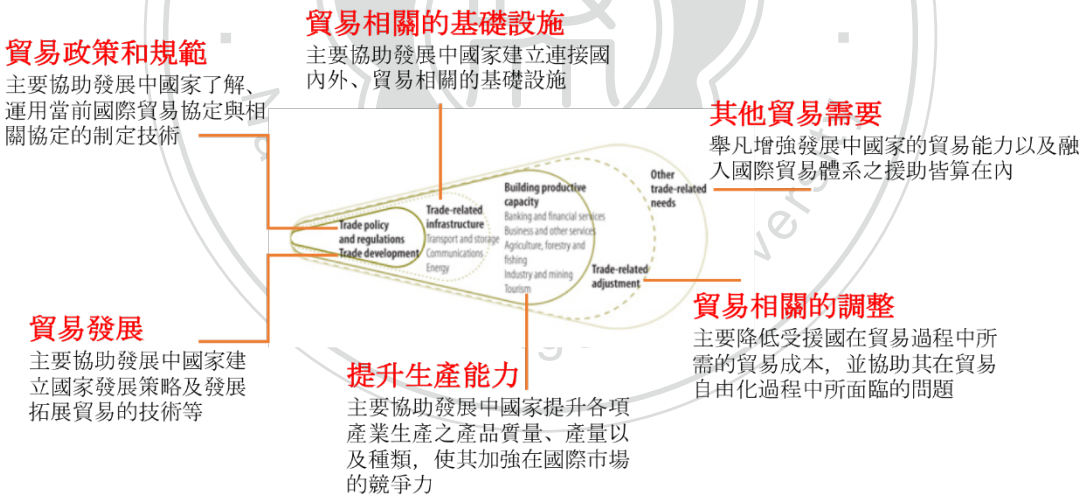
三、 貿易援助之定義

貿易援助倡議（Aid for Trade, AfT）為世界貿易組織（WTO）於 2005 年 12 月所舉辦之部長會議中首度提出之概念。希望以援助模式強化發展中國家的貿易能力，使發展中國家於國際貿易中獲得利益，進而促進其經濟發展以融入現代多邊貿易體系，最終使發展中國家達到貿易自由化。貿易援助致力於幫助發展中國家建立開放國內市場所需之貿易能力與相關基礎設施。因此，貿易援助具有較廣的範疇，包括貿易技術援助、相關基礎設施建設、提升生產能力以及調整援助內容。其中，貿易相關的技術援助為幫助發展中國家制定貿易戰略，追求更有效的談判和實施成果，亦透過相關基礎設施的建設連接發展中國家國內與全球市場的道路、港口和電信。除此之外，貿易援助也提倡直接投資發展中國嘉的工業使其

DOI:10.6814/NCCU202000189

實現出口多樣化，提升生產能力並透過降低受援國關稅、減輕貿易成本等方式，使發展中國家能以比較優勢的基礎下發展。

根據第一屆全球貿易援助檢視會議中共同發表的《2007 年貿易援助迅覽》（Aid for Trade at A Glance 2007）中對於貿易援助的定義為「若該援助計畫或項目以發展中國家，特別是低度發展國家之國家戰略中的貿易發展為優先，則可以被視為貿易援助。」而貿易援助也在該訊覽中被明確的分類為六大類，包括貿易政策和規範（Trade Policy and Regulation）、貿易發展（Trade Development）、貿易相關的基礎設施（Trade-related Infrastructure）、提升生產能力（Building Productivity Capacity）、貿易相關的調整（Trade-related Adjustment）及其他貿易需要（Trade-related Needs）。



【圖 1-2-1】貿易援助六大類別

資料來源：Thow& Priyadarshi (2013, 61).

根據 WTO 針對貿易援助所分類之類型將在下列進行討論，如【圖 1-2-1】所示貿易援助共分為六大類型。

DOI:10.6814/NCCU202000189

其一，貿易政策和規範，主要協助發展中國家了解、運用當前國際貿易協定與相關協定的制定技術。其中包括對發展中國家官員之培訓、分析發展中國家的貿易方案與立場以及對於相關利益者之影響、向發展中國家對國內外貿易協定之制定與遵守提供技術性支持。

其二，貿易發展，主要協助發展中國家建立該國之國家發展策略及國際發展拓展貿易的技術等。其中包括促進對於發展中國家之投資與貿易、協助各貿易部門之發展、貿易融資及市場分析與發展。

其三，貿易相關的基礎設施，主要協助發展中國家建立連接國內外、貿易相關的基礎設施，如：港口、機場、公路等。

其四，提升生產能力，主要協助發展中國家提升各項產業生產之產品質量、產量以及種類，進一步提升受援國在國際市場的競爭力。其中包括對發展中國家的工業或特定產業進行投資，使該國得以實現多樣化的生產與出口。

其五，貿易相關的調整，主要降低受援國在貿易過程中所需的貿易成本，並協助發展中國家在貿易自由化過程中所面臨的問題。其中包括減少或降低關稅以及貿易條件，使受援國享受貿易自由化並從中受益。

其六，其他貿易需要，舉凡增強發展中國家的貿易能力以及融入國際貿易體系之援助都屬於本類別。

貿易援助的主要目標為改善受援國的貿易產值、能力以及融入國際貿易體系之能力。然而，貿易援助是否真的有助於受援國的經濟成長？將在以下做討論。

四、 貿易援助之效益分析

世界貿易組織於 2005 年所提出之貿易援助倡議主要在於幫助發展中國家增進其商品及服務的出口能力、協助其快速融入全球貿易體系並從中獲益以及增強發展中國家的經濟發展及貿易改革。相較於傳統的國際發展援助，貿易援助更專

DOI:10.6814/NCCU202000189

注於受援國之「經濟發展」（Economic Development），如 Hynes 和 Lammersen（2017, 1）所述，貿易援助應在最不發達國家的經濟發展中扮演重要的角色。

因此被視為幫助發展中國家貿易繁榮之重要工具的貿易援助是否真的有助於受援國的經濟發展，提升出口？過去的文獻主要有兩種方法評估貿易援助的有效性。第一，檢視貿易援助是否有助於降低受援國之出口成本以及消除貿易障礙。第二，透過檢視出口產品與服務，評估貿易援助是否有助於提高受援國之出口表現。

在降低受援國之出口成本及貿易障礙面而言，Hoekman 和 Wilson（2010）在文章中提及貿易援助可以協助降低受援國的貿易成本。Vijil 和 Wagner（2010, 2）的實證研究亦表明了貿易援助有效降低了受援國在貿易中所面對的關稅與非關稅障礙。而 Calì 和 Te Velde（2011, 17）的研究與 Vijil 和 Wagner 的研究則不謀而合，認為促進受援國貿易自由化的援助確實降低了受援國的交易成本，對出口產生了正面且重大的影響。Busse、Hoekstra 和 Königer （2011）從 2004 年至 2009 年共 99 個發展中國家之研究，也證實了貿易援助與受援國的貿易成本為負向關係，也就是說，貿易援助透過降低貿易成本進一步提升了出口表現。即學者認為貿易援助在降低受援國的出口成本和貿易障礙上具有正面且重大之影響。

而在提高受援國之出口效益面上，Johansson 和 Petersons（2001）對於貿易援助之研究顯示，當貿易援助增加，受援國的出口也會相對增加 Hoekman 和 Wilson（2010）、Gnangon（2019）也提到貿易援助可以提升受援國之生產力、增加商品多樣性。而 Bearce 等人（2010）針對美國於 1999 年至 2008 年間的貿易援助是否促進受援國出口的研究，其結果顯示美國之貿易援助進一步促使受援國之出口成長。也就是說，貿易援助確實可以幫助受援國的出口表現。

DOI:10.6814/NCCU202000189

Vijil 和 Wagner（2010, 28）的研究也說明了對於基礎建設的貿易援助不僅能降低出口成本，亦可促使受援國的國內生產總額成長。Calì 和 Te Velde（2011）的研究則發現對於建立基礎設施的貿易援助對於受援國的出口產生了有效之影響，而提升受援國生產能力的貿易援助則未對出口產生明顯的影響。而 Martínez-Zarzoso（2017, 194）對於貿易援助對於受援國之出口表現是否有效之研究顯示，貿易援助對於受援國的商品與服務出口有極大的幫助，尤其是針對於基礎設施建立的貿易援助。由此可知，透過上述學者的相關研究可以發現，幫助基礎設施的貿易援助之效益是學者有目共睹的。

然而，除了貿易相關的基礎建設援助有效之外，有些學者認為其他類別的貿易援助仍有助於改善受援國的經濟發展。如，Bearce 等人（2010）認為美國的貿易援助之所以成功之關鍵在於透過發展受援國私營部門貿易以及改善公部門貿易政策，而非來自於改善受援國國內的貿易基礎設施，Nkusu（2004）和 Barder（2006）的研究也證實了改善貿易政策與規範有助於降低受援國的生產成本。而根據 Hühne、Meyer 和 Nunnenkamp（2014, 23）的調查，指出貿易援助中的貿易政策與規範、貿易相關的基礎設施、提升生產能力等相關援助都對受援國的經濟成長有所益處。

此外亦有學者認為，貿易援助對於援助國與受援國的出口都有幫助。也就是說，貿易援助除了對受援國之經濟發展有益外，對於援助國自身的出口亦有積極幫助。如 Johansson 和 Petersons（2013）針對貿易援助對於援助國和受援國的雙邊關係之研究發現，貿易援助不僅會提升受援國的出口，對於援助國本身的出口表現亦有積極效果。

DOI:10.6814/NCCU202000189

根據上述可以發現，許多學者都認為貿易援助確實對受援國之出口表現及市場競爭力有正面之影響，甚至對於援助國本身之出口表現都有積極影響。然而，近年來仍有一部分學者逐漸開始質疑貿易援助之實質效益。

首先懷疑貿易援助的有效性之學者認為貿易援助的金額太少，對於受援國的實際幫助並不大（Helble et al. 2012, 17）。Hoekman 和 Nicita（2010）的文章中，提及大多數發展中國家無法利用發達國家所提供的貿易援助計劃中獲得貿易利益。根據 Kiute 等人（2015）從 2000 年到 2013 年針對 131 個貿易援助的受援國之研究亦發現，雖然貿易援助對於受援國的出口表現具正向性，但兩者之間的關聯甚小。Kim（2017）觀察了 1996 年至 2013 年共 133 個受援國的數據後發現，貿易援助對於受援國的商品多樣性的影響十分有限也就是說，貿易援助的流量過小，對於受援國不僅沒有實際幫助，發展中國家亦無法透過貿易援助的計畫達到經濟發展、提升出口價值、增加出口商品多樣性。

而針對貿易相關的基礎建設援助效益的討論，雖然 Vijil 和 Wagner、Calì 和 Te Velde 以及 Martínez-Zarzoso 認為此類的貿易援助有益於受援國之出口。但這些文章專注於這類貿易援助對於受援國之效益，讓人忽略掉其實援助國才是主要的受益者。也就是說，儘管貿易援助對於受援國的出口有幫助，但很難準確說明其對受援國出口的影響是否會大於援助國出口（Hühne et al. 2013）。

值得注意的是，有一些學者跳脫以受援國為觀察主體，進一步檢查援助國因素。如 Brazys（2013）的研究認為援助國本身也是影響貿易援助是否有效的因素之一。援助國本身的異質性解釋了貿易援助是否有助於受援國的出口，例如：日本的基礎設施相關貿易援助、挪威的提升生產能力之貿易援助在對於受援國的出口效益之上具有良好的表現，而德國的貿易援助計畫則表現平平。也就是說，不同的援助國、不同的計畫對於受援國的經濟發展之影響可能會有所不同。

DOI:10.6814/NCCU202000189

總結學者所述，針對貿易援助之研究如傳統國際發展援助之研究一般，學者對其與受援國之經濟成長、出口表現一直無法達到共識。支持貿易援助有效的學者往往從「降低受援國之出口成本及貿易障礙面」以及「提高受援國之出口效益面」兩個面向來觀察。貿易援助的各類援助項目之有效性意是學者所關注的，總體而言，貿易相關的基礎建設援助是較多學者所支持的。然而，反對貿易援助有效論的學者則認為，貿易援助的流量過小對於一國的經濟發展、提升出口價值、增加出口商品多樣性之影響有限。除此之外，也有學者提出貿易援助對於受援國、援助國都有益處，但因此出現了爭論點，一方面確實增加了兩國的利益，一方面卻無法證明貿易援助對於受援國的效益大於援助國之效益。綜和上述，論及貿易援助相關之議題，學者大多使用量化分析法針對貿易援助資金流量、出口成本與障礙、生產價值等因素進行研究。

因此，本文將會以 John White 的「輔助論」及「轉移論」為主要途徑並搭配田野調查法以及訪談法在相關研究之量化分析基礎之上，更進一步探討貿易援助之實質效益，以期有更完善的分析與貢獻。

第三節　研究途徑與研究方法

一、 研究途徑

美國學者 John White 於 1974 年提出四種類型援助理論，分別為涉及經濟學觀點的「輔助論」（Supplemental Theory）以及「移轉論」（Displacement Theory）以及從政治學觀點出發的「受援國中心論」（Recipient-Oriented Theory）以及「援助國中心論」（Donor-Oriented Theory）。White 指出國際上對於援助之想法有正反兩面。正面角度認為國家提供官方發展援助是有義務去協助並提供發展中國家；而反面角度則假定援助被當作發達國家控制發展中國家的工具之一。此外 White

DOI:10.6814/NCCU202000189

亦認為提供援助的同時，援助國也會透過援助傳達特定訊息，因此他提出了四種援助理論來代表援助效益的四種面向，如【表 1-3-1】所示。

【表 1-3-1】John White 援助理論

	經濟	政治
內部	輔助論	援助國中心論
外部	轉移論	受援國中心論

資料來源：White (1974, 105).

其中以經濟為探討出發點的兩大理論。輔助論，又稱積極援助論，主要強調官方發展援助可以為受援國帶來實質的經濟幫助。因為受援國在發展初期大都缺乏發展經濟時所需的儲蓄、外匯、技術勞力、人力資源等資源條件。而若官方發展援助即時注入達到補充之作用，即可有效推動受援國的經濟發展。與此同時，官方發展援助對援助國本身也會有利益上的好處，尤其是具限制性或有條件的援助更是如此，例如透過援助帶動投資、換取特定經濟利益（如能源、原料供應）、提供自身商品的對外競爭力（White 1974, 110）。

相反的，又稱消極援助論的轉移論，主要強調官方發展援助雖然可以幫助受援國得到經濟發展所需資源，但並不是全然有利。因為受援國獲得國際提供的官方發展援助後，並不積極採取行動來彌補自身不足，造成國內市場發展緩慢，且對外受到援助國約制，故而依賴援助國，例如：中亞、拉美以及非洲等國家。

而以政治為主要出發點的兩大理論。受援國中心論，主要關注於受援國政府如何使用官方發展援助。對受援國而言，援助成為各國維持統治的一種有利資源，有助於繼續維繫政權。但與此同時，若受援國政府不進行改革，將會更加依賴援

DOI:10.6814/NCCU202000189

助國的資金。而對於援助國而言，提供官方發展援助有利於維護友好國家的政權穩定，有利於執行己國外交政策，並維持全球政治的穩定局面。

與之相反的，援助國中心論關注於援助國如何使用官方發展援助，並認為援助是其達到預期目的的（尤其是政治目的）手段之一，因此援助國才有提供援助的動力。而在這樣的互動關係之下，援助國與受援國二者的地位通常是不平等的，雖然兩者之間是建立在自願的基礎上，但受援國希望繼續獲得援助就必須接受援助國開出的條件，援助國對受援國的影響力則與日俱增。

由於本文案例為經濟相關領域，故本文所採之研究途徑為四大面向中的「輔助論」、「轉移論」。輔助論認為官方發展援助作為受援國自身資源不足的補充，以及追踪援助與各種以發展為目的的總資源量之間的積極關係，更堅信官方發展援助所帶來的機會會使受援國更有意願為自身發展作出努力。然而，轉移論認為官方發展援助替代掉國內資。因其替代掉受援國國內儲蓄的動力，且未增加其國內的總儲蓄量，因此容易扭曲受援國原先的資源配置，並對其經濟增長產生負面影響。

所謂輔助論，源自於 1950 年代，發達國家認為「國內儲蓄」是一個國家發展過程中的主要因素，而後「外匯」（foreign exchange）及「技術」的需求也逐漸被認為是發展過程中的主要因素。然而發展中國家因為人口快速增長，將資源用於儲蓄及投資非常困難。也就是說，倘若沒有外國資金輸入，發展中國家將會陷入貧窮、低儲蓄及低投資的陷阱中。而援助，透過增加國內儲蓄進一步促使發展中國家針對經濟成長所需進行投資。隨著經濟成長、國家收入增加，國家可負擔的儲蓄比例亦增加，最後發展中國家儲蓄達到投資所需，便可以維持國家所需的經濟成長比。因此，輔助論的論點便是「當發展中國家陷入貧窮陷阱時，若是透過援助的輔助便可以實現自我永續成長（self-sustaining growth）。」

DOI:10.6814/NCCU202000189

1960 年代中期，單一的發展資源不再是輔助論探討的重點，學者開始強調「組織」儲蓄、外匯以及技術等發展資源的重要性時，輔助論對於援助的角度亦出現了轉變，即援助被視為影響受援國發展政策的工具以及從「補充」受援國發展資源的手段轉變為「提供」更有效、更現代資源的手段。與此同時，國際上也出現了「援助」為援助國長期控制受援國之手段之一。

輔助論中最著名的學者為 Hollis B. Chenery 以及 Alan M. Strout，認為援助之目標是達到自給成長，並在國家達到自給成長的過程中扮演著激勵推動成長的重要角色（Chenery and Strout 1966）。然而根據 Peter Hjertholm 等人於 2000 年的研究中，認為援助對受援國的宏觀經濟現實要復雜，例如援助對政府財政行為的影響、外債問題以及對荷蘭病（Dutch Disease）影響。[6]以長期而言，援助不應僅僅填補資源空白，而應在縮小差距方面發揮作用。為了縮小貿易逆差，需要增加一國的出口量，因此援助國可以通過改善並擴大貿易相關的基礎設施來建立利於出口增長的受援國國內經濟環境並直接支持受援國的出口活動（Kovsted 2000）。

隨著貿易援助倡議的提出，針對於貿易援助之有效性的研究也越來越多。根據 Cali 和 te Velde（2011）對不同類型的貿易援助對受援國經濟環境影響的量化研究中，可以發現對於貿易相關的基礎建設之援助對受援國的總出口產生了重大影響。而 Vijil 和 Wagner（2010）亦認為貿易援助可能對援助受援國的貿易總量產生重大影響，其結果表明若對貿易相關的基礎設施之援助增加 10%會使受援

[6] 荷蘭病（Dutch Disease）一詞為 1997 年由 The Economists（經濟學人雜誌）首度提出的概念，是指一國、特別是中小國家經濟的某一初級產品異常繁榮而造成其他部門衰弱之現象。20 世紀 50 年代作為工業出口國的荷蘭，發現其蘊含了大量石油和天然氣，因此轉而大力發展相關產業，也促使國家經濟的繁榮景象。隨著國際能源的需求增加，提升了荷蘭的國家收入與福利水平，勞動收入也相對提升，因此生產成本也快速提升，因此農業、工業的國際競爭力相對下滑。大幅度提升的社會保障支出對政府財政產生了巨大壓力，財政赤字也隨之增加。到了 20 世紀 80 年代初期，荷蘭便遭受到通貨膨脹、農工業產品出口下降、收入增長比率下降、失業率增加等國內經濟問題之困擾。然而隨著全球化，荷蘭病的主因也從自然資源的發現轉變為任何導致其他國家的貨幣大量流入因素，例如：自然資源價格的急速上升、國際發展援助、外國直接投資等資源的增加等。

DOI:10.6814/NCCU202000189

國的出口/ GDP 比率平均增加 2.34%。也就是說，目前有關於貿易相關的基礎設施的研究都顯示，此項貿易援助類別透過增加受援國的貿易出口量縮小貿易逆差。

而不同於於輔助論的論點，根據 John White（1974）所言，轉移論認為援助國所提供的援助項目未必符合受援國之所需，或是受援國國內可自行生產之資源。假使援助被認為可以減緩受援國內部經濟困境，援助勢必會替代公共儲蓄的功能，甚至減少國內稅收，因而影響國內儲蓄分配進而產生負面成長。此外當援助並未受到適當使用時，也會降低其原先的價值。

也就是說，對受援國而言，官方發展援助會使受援國產生依賴現象，進而增加國內腐敗問題，喪失其原先獲取其他資源的機會、能力。根據經濟發展規律而言，受援國不僅容易形成援助詛咒（Curse of Aid），[7]更是有可能導致荷蘭病，因此無效論學者建議援助國應該透過降低提供援助之總量，迫使受援國為自身的經濟發展負責，吸引國際資本的投注。

轉移論中最著名的學者為 Bauer（1981）、Boone（1996）以及 Easterly（2003），主要認為官方發展援助會提升受援國的匯率，破壞受援國的出口表現，並對經濟增長產生了負面的影響。然而降低援助有效性的原因也來自於受援國政府的腐敗、尋租行為，進一步影響到受援國的政府治理。除了受援國政府之因素外，也會出現援助國在提供官方發展援助時，提出許多綑綁條件，造成受援國在使用援助時綁手綁腳的現象。

[7] 所謂援助詛咒（Curse of Aid）是指當一個國家發現某天然資源並賺取暴利時，其經濟不僅沒有如預期增長，反而越加衰退。之所以會發生問題十有八九都來自於政府管理失當。當官方發展援助被視為一種「資源」，且為暴發的明星產業。以經濟層面看，當資金挹注的同時（假設真的有些到達一般民眾手上），大部分均被耗在消費於非國際貿易商品之上，以及購買外國進口產品，而非用在投資、工業發展、或儲蓄。此時由於對非貿易品需求增加，非貿易品價格以及從業人員的薪資均被提高，驅使過氣產業人員（機械裝配工人），轉向非貿易品產業（理髮師）。長期下來，造成國家可出口貿易的產業持續萎縮，產業升級遲緩甚至失敗，產業多樣性遭到打擊，迫使國家更需仰賴所謂的明星產業所帶來的收入 （這種現象又稱為間接去工業化，indirect de-industrializtion）。而當明星產業的國際價格產生波動，該國整體經濟和行政便會大幅動盪。此時要想救回其他產業也為時已晚。

DOI:10.6814/NCCU202000189

相較於貿易援助有效性的學者，無效性的學者認為貿易援助所提供之金額太小，對於大多數發展中國家之生產能力、出口表現並不會有太大的影響（Helble et al. 2012）。或是貿易援助確實有助於受援國之貿易表現，但相較於援助國透過綑綁條件所帶來的收益則是小巫見大巫等等。

雖然「輔助論」以及「轉移論」皆為 John White 於 1974 年所提出之論點，但近年來仍有官方發展援助學者以此論點為思維進行相關研究，例如：席艷樂等人（2010，125）、林沁雄（2008，20）、王孔祥（2004，46）。故，本文將依據「輔助論」、「轉移論」為主要研究途徑有效建構深入訪談題綱，分別從「日本視角」及「在地視角」檢視日本的貿易援助項目—峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）之有效性。再結合，Vijil 和 Wagner（2010）、Calì 和 Te Velde（2011）以及 Martínez-Zarzoso（2017）等學者的量化研究皆證實了貿易援助對於受援國的基礎建設援助之有效性；而 Brazys（2013）的研究更是表明了日本的基礎設施相關貿易援助對於受援國的經濟發展有良好的表現。一般而言，量化學者比較肯定基礎設施援助為受援國帶來的經濟效益，因此本文才會選擇歸類為基礎設施援助的峴港港口改善計畫進行分析。

近年來，隨著國際上提倡貿易援助，援助國也紛紛推出相關的計畫協助受援國貿易領域的改善，但相比量化研究針對援助量及受援國經濟表現的關聯性分析，可以發現以質性田野調查為研究方法的相關領域研究則相對較少。因此本文希望透過訪談峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）之相關人員，包括峴港市政府、峴港股份有限公司、峴港市台商總會以及相關領域的研究學者，進一步與日本的相關報告進行分析比對，檢視此貿易援助之有效性並羅列實質效益。希望可以補充針對官方發展援助有關的質性研究之不足。

DOI:10.6814/NCCU202000189

二、 研究方法

本文所採之研究方法主要有二，包括文獻分析法以及訪談法。

（一）文獻分析法（Document Analysis）

所謂文獻分析法，是透過文獻的蒐集分析及研究取得所需要的方法，並且對文獻做出客觀且有系統描述的一種研究方法。在範圍上，不僅採用文獻分析內容，而是分析整個文獻的學術傳播過程；在價值上，不只針對文獻內容作敘述性的解說，並推論文獻內容對整個學術傳播過程中所發生的影響（Kumar 2000）。亦即，文獻方法可以幫助研究者釐清研究背景、研究的具體方向、適當的研究涉及方式及研究工具的使用方法。目的是在使研究者熟悉研究主題有關的概念與理論，透過大量閱讀與此研究主題之相關期刊論文、政府部門報告、書籍等，並加以吸收歸納，並作為研究之重要參考依據。

本文將蒐集「官方發展援助」、「貿易援助」、「日本對越南的官方發展援助提供」、「越南貿易援助概況及效益」以及「峴港港口改善計畫」等相關資料。先了解國際發展援助之相關歷史，輔以貿易援助之資料，歸納出貿易援助之背景內涵、發展現況與成果效益。此外，亦會搜集國內外有關國際發展援助以及貿易援助之期刊報告、論文、研討會資料、報章雜誌、書籍及網路資源等資料來源，並透過這些文獻建構本文之核心架構。

（二）訪談法

由於本文透過文獻分析法針對日本觀點進行分析，為了更好的去補足越南在地視角之實徵經驗，除了相關資料的蒐集，包括學術性期刊、學術論文、報刊，本文也利用訪談的方式，藉由訪問越南貿易援助項目—峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）之相關人員來取得第一手資料，並佐證補充強化

DOI:10.6814/NCCU202000189

現有相關研究資料。所謂訪談法係指針對研究的問題，訪談員與受訪者進行面對面的交談，某研究主題進行全面及深入性的了解。

本文將採用半結構性訪談法，訪談員既可有一定的控制，受訪者亦可有較大的空間表達自己觀點和意見，以此方法可以簡單、有效且實用的取得資料，且資料的產生較不易偏頗與疏失。除此之外，雙方皆有較大的空間來進行訪談，就訪談的狀況適時以不同形式的開放式問題，以較客觀的角度來引導受訪者針對主題深入陳述。而本文欲訪談的受訪者名單及欲訪談問題如下兩個表格。

【表 1-3-2】訪談名單一覽表

受訪者	受訪單位	領域
Mr. Phan	峴港港口股份有限公司	在地私部門（電郵聯繫）
Mr. Bang	峴港港口股份有限公司	在地私部門
Ms. Ngo	峴港市市政府（外交局）	在地公部門
Ms. Nguyen	峴港市市政府（外交局）	在地公部門
Mr. Bui	峴港經濟大學	在地學者（電郵聯繫）
許先生	峴港台商分會副會長	在地私部門
蔡先生	峴港台商分會秘書長	在地私部門

資料來源：作者自行整理繪製。

訪談對象以峴港在地相關人員為主，希望能藉此獲得客觀的意見。在進行訪談前，會將欲訪問之問卷大綱寄至各受訪者信箱，使受訪者有足夠時間對於問題能夠充分準備，且在訪談過程中將採錄音方式，力求訪談資料的完整性及正確性。

DOI:10.6814/NCCU202000189

【表 1-3-3】訪談大綱設計一覽表

	面向	問題大綱
一、	貿易援助	1. 是否知道日本於 2005 年提出之《貿易發展倡議》？ 2. 2005 年後日本對越南之貿易援助計畫，除了更加著重於貿易領域，與過去的傳統援助計畫有什麼差別？在哪？（作法、援助模式） 3. 貿易援助計畫是否真的對越南之貿易政策、相關基礎設施、融入國際貿易體系等面向有影響？影響最大的是哪個面向？
二、	峴港港口改善計畫對峴港市之影響	1. 峴港港口改善計畫是否有助於原先不足的儲蓄、相關的基礎建設技術以及貿易人才之提升？ 2. 峴港港口改善計畫是否推動峴港市近期 GDP 的快速成長？抑或是越南國家發展政策之推動？ 3. 峴港市近期 FDI 的增加與峴港港口改善計畫有關嗎？關聯性？ 4. 峴港港口改善計畫屬於基礎設施類別之貿易援助，是否有助於進口時的進口成本、時間減少？ 5. 您認為峴港港口改善計畫為什麼會延遲完成？ 6. 除了港口的自主權之外，為何峴港最終會決定不依靠 ODA 進行港口改善？ 7. 目前峴港主導的天沙港改善計畫是否有面臨任何問題？如資金不足/人才不足等？ 8. 目前天沙港的成效如何？
三、	峴港港口改善計畫對於越南之影響	1. 峴港港口改善計畫是否有助於中越地區甚至越南的經濟成長相關？ 2. 峴港港口改善計畫是否有排擠到越南其他港口的進出口量？

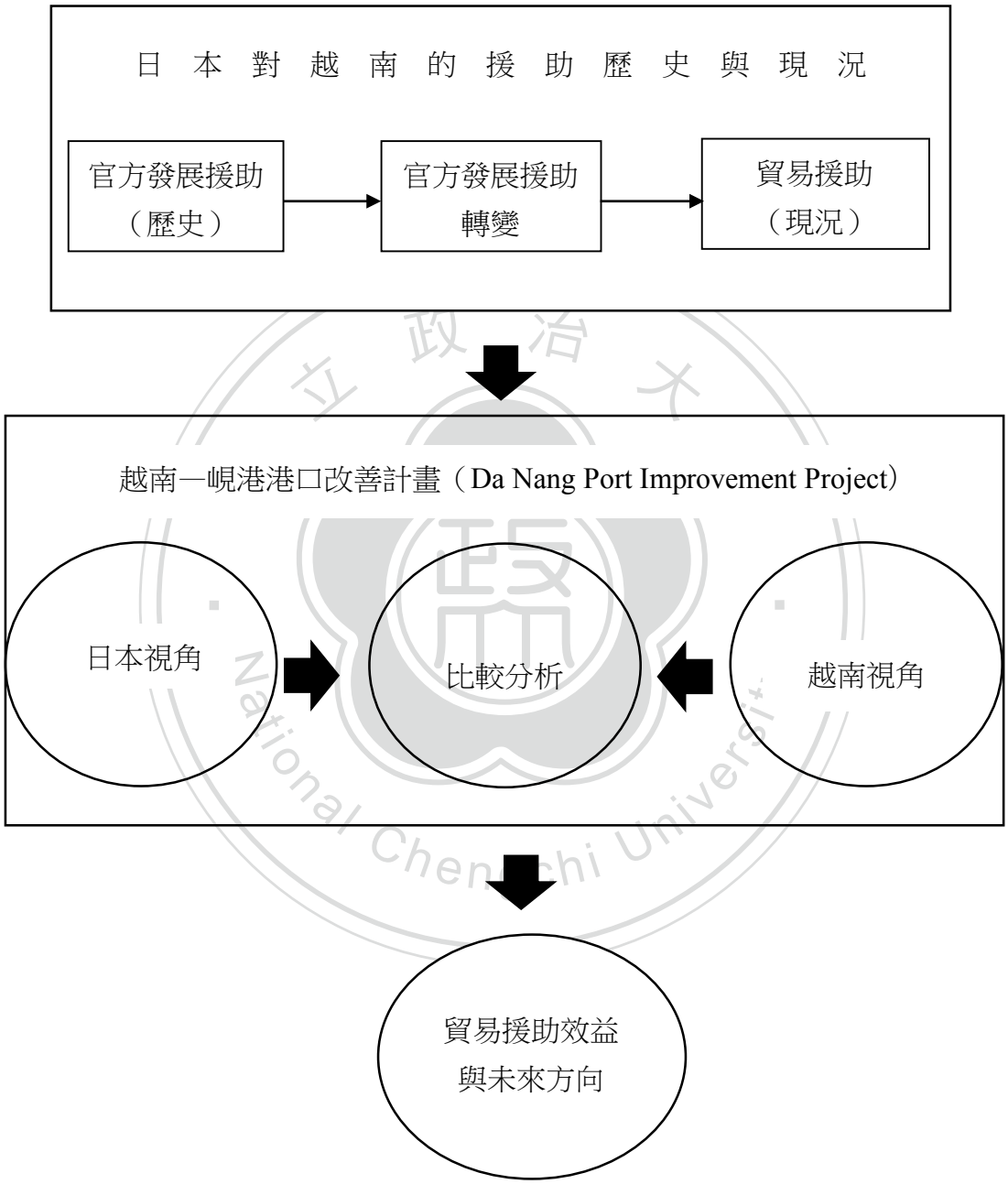
資料來源：作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

第四節　　研究架構與章節安排

一、 研究架構

本文之研究架構如【圖 1-4-1】所示：



【圖 1-4-1】研究架構圖

資料來源：作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

二、 章節安排

根據第六節之研究架構安排，本文之章節安排如下。

第二章為日本對越南的援助歷史之探討，首先〈第一節〉描繪二戰結束後日本開始對越南援助至 2005 年日本提出《貿易發展倡議》前的官方發展援助歷史。其次〈第二節〉探討日本援助之癥結點以及《貿易發展倡議》之提出與做法。最後〈第三節〉針對 2005 年後的日本對越南貿易援助之發展現況與相關數據進行分析探討。

第三章為案例分析之日本視角，首先〈第一節〉介紹峴港的發展歷史以及現況。其次〈第二節〉論述峴港港口（Da Nang Port）之既有問題以及峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）第一階段的主要實行作法。最後〈第三節〉闡述峴港港口改善計畫第二階段之欲解決問題，以及實行作法，並點出峴港港口股份有限公司拒絕了貿易援助之使用。

第四章為案例分析之在地視角，首先〈第一節〉透過輔助論之論點，以峴港港口的能力以及峴港地區的經濟發展兩大面向進行分析討論。而〈第二節〉則會以輔助論為途徑，分別透過日本因素以及越南在地因素作為分析點，進行分析，希望藉此得出峴港港口改善計畫之有效性。最後〈第三節〉闡述第四章分析結果。

第五章為本文之結論，將會總結第三章以及第四章之案例分析。

DOI:10.6814/NCCU202000189

第二章 日本對越南之援助

1990 年代越南經濟快速起飛，除了擁有龐大人口數量以及良好的自然資源等條件之外，越南政府也積極得推廣國內製造業的發展。因此，越南作為未來的製造業中心、出口市場以及能源供應中心，從 1992 年日本重新開始提供官方發展援助後，越南也被認為是日本經濟發展戰略中的重要國家之一。

在越南從計劃經濟向市場經濟轉型的過程中，獲得了許多國際上提供的官方發展援助之支持，進而實現其發展進程。而日本對於越南提供官方發展援助要追溯回 1945 年，儘管中間有一度因國際因素而停止了與越南之間的交流，並暫停對越南的官方發展援助。但從 1992 年起日本重新恢復對越援助後起至今，日本一直是越南的主要援助國之一。

在貿易援助領域，日本更是越南的第一大援助國。日本希望通過貿易援助進一步改善越南國內的投資、貿易和商業環境，不僅可以增加日越之間的經濟合作外，更可以擴展日本與東南亞國家之間的經濟良性循環。由此可知，越南不僅是日本的重要受援國之一，更是日本打開東南亞市場的大門。

故此，本章節將耙梳自 1945 年起日本對越南的官方發展援助歷史為何、日本官方發展援助所面臨之問題及轉變，以及日本對越南之貿易援助主要框架與現況為何。以期整理出日本對越南的官方發展援助歷史、轉變以及現況之脈絡。

第一節　日本對越南之官方發展援助

日本對越南的官方發展援助歷史主要分為四個時期。第一時期為對南越西貢政權的援助；第二時期為 1975 年越南戰爭結束後至 1979 年越南入侵柬埔寨前；第三時期為越南入侵柬埔寨後至 1991 年越南退出柬埔寨結束；第四時期則是 1992 年後日本向越南提供援助開始。

DOI:10.6814/NCCU202000189

一、 南越西貢時期（1957 年－1975 年）

自從 1945 年第二次世界大戰過後，日越關係從日本對越南的戰後處理開始。自舊金山合約簽署完成後，南越政權率先向日本提出賠償要求無法達到共識。隨即在日內瓦協定後越南分裂為南北越，日本先與南越建立了外交關係。1957 年，日本再度派遣代表團與南越政權交涉，並以「越南未直接受到日本軍隊的侵略」為由，進一步提出「以具體的開發計畫為基礎，將開發資金取代戰後賠償」的方案，引起日本國內對於此方案的激烈爭辯。而西貢政權唯恐情勢愈加不利於己方，於 1959 年簽署於 1960 年生效的「賠償協定」以及「借款協定」等，其中日本方有義務在 5 年內提供西貢政權 3900 萬美元借款（吉澤清次郎 1976），主要用於工業用基礎建設（水壩、發電廠等）以及工廠建設等。

然而在 1961 年越戰爆發後，日本一直透過鼓勵和解來積極處理越戰的衝突。甚至在越戰結束前，日本就與北越取得聯繫，並於 1973 年與北越政權建立外交關係，日本企業也隨著政府政策在 1973 年前後移至北越當地發展。1974 年日本與北越雙方政界設立了「日越友好議員聯盟」希望促進雙方相互理解與友好關係，進一步加深了日本與北越之間的關係。但對於北越的援助計畫仍是等到越南戰爭結束後才實施了「戰後復興」援助，以重建越南戰後經濟。

在此時期，日本透過官方發展援助，積極拉近與越南的關係。不僅可以降低共產勢力，有益於當時東南亞地區的穩定與和平。更希望推廣日本企業移入越南，擴大其貿易與貿易市場，有助於日本企業的發展。

二、 戰後復興期（1975 年－1979 年）

1975 年越南人民軍及越共游擊隊佔領南越首都西貢，隨後南越政府垮台，隔年南北越統一。日本政府在 1975 年 10 月與越南政府約定提供其無償資金合作，並設立大使館。日越雙方均同意由日本提供以經濟合作為名的無償援助，作

DOI:10.6814/NCCU202000189

為戰爭賠償。其中日本在 1975 年和 1976 年分別提供了 2800 萬美元和 1700 萬美元的贈款援助。然而因為對原先西貢政府的債務問題存在分歧，日本並未提供援助。到了 1978 年 12 月日本宣布提供 5500 萬美元以解決爭端，並要求越南應支付西貢政府的 5000 萬美元債務（Masaya Shiraishi 1990, 57）。

然而儘管越戰結束後日越正式建交，但雙方之間關係不像是日本與菲律賓、泰國等國家關係穩定。因為越南施行社會主義體制，而就在 1970 年代末期發生了影響日越關係走向的重大事件—越柬戰爭。1975 年底爆發的越柬戰爭，甚至越南在 1979 年 1 月佔領了柬埔寨，促使日越關係的分裂與對立。

根據上述，在南北越統一後，日本原本希望透過越南搭建起與東南亞國家的橋樑之期望落空。另一方面，在日本的最大夥伴國—美國積極推動對東南亞地區的圍堵政策之下，對於當時日本希望強化與越南的政經關係施加了壓力。將圍堵政策、日本外交政策以及美日關係掛勾，在這樣的壓力下，日本選擇終止了對於越南的官方發展援助。

三、 停滯時期（1979 年－1991 年）

20 世紀 70 年代後期，東南亞地區爆發了一系列衝突，使該地區分化為蘇聯和美中集團。民主柬埔寨（Democratic Kampuchea, DK）和越南在邊境上爆發了激烈衝突。與此同時，民主柬埔寨亦加強了與中國的關係，而越南則向蘇聯靠攏，更於 1978 年 6 月加入了蘇聯主導的經濟互助委員會（Council for Mutual Economic Assistance），加劇了該地區的緊張局勢。同年 11 月河內政府與莫斯科政府簽訂了友好合作條約。

一個月後美中正式建立外交關係，因此也停止與越南間之外交關係。然而在此時日本仍不想犧牲與越南之間的關係，[8]在越南於 1979 年 1 月佔領柬埔寨時，

[8] 日本之所以不想要停止與越南之關係，主要有四個原因。首先，日本外交部仍希望維持對越南的援助，保持其在東南亞地區的影響力。時任外交部長 Sunao Sonoda 認為「日本是少數能跟

DOI:10.6814/NCCU202000189

儘管日本政府正式推遲了日本對越南官方發展援助的支付，但還是希望越南可以快速撤離柬埔寨。

然而，隨著越南入侵柬埔寨的時間越長，日本政府受到暫停對越南的官方援助計劃之壓力就越大，其中主要的壓力來源便是美國。儘管日本政府試圖捍衛自身立場，即保持與河內政府之間的溝通渠道。然而來自於美國的壓力逐漸加大，日本上至官員下至企業領導人都擔心越南入侵柬埔寨會惡化日美間穩定的政經關係。

1979 年 12 月隨著美蘇冷戰對抗達到頂峰，在國際情勢的壓力之下，為了配合美國的領導，日本也無法再堅持其對越南的援助立場，只得將與蘇聯同一陣線的越南與其他東南亞國家區隔開來。與此同時，東京也正式暫停對河內的官方發展援助，並宣佈在越南退出柬埔寨之前不會再提供官方發展援助（Masaya Shiraishi 1990, 75）。接著日本在 1981 年透過發表外交青皮書，首次公開闡述 ODA 主張，表示將繼續配合美國的全球戰略，以加強西方陣營在全球戰略要地之影響。也就是說，日本對於越南官方發展援助之決定證明了日本堅持與美國站在同一陣線並支持美國阻止蘇聯在東南亞影響的努力。

在入侵柬埔寨的同時，因為感受到國際上的壓力，越南政府在 1986 年召開了越南共產黨（VCP）第六屆全國人民代表大會對於國家發展方向做了新的調整，採取「改革開放」（Doi Moi）政策，希望保持單一政黨體制的同時可以引入市場導向政策，對內進行經濟改革，並配合對外開放門戶，強化越南的市場經濟體

越南交流的資本主義國家，因此必須保持與越南的溝通渠道，近一步引起越南的自我約束。」第二，日本希望避免公開承認其評估越南意圖的失誤之處。因為越南在日越簽署 5500 萬元美金援助協議後入侵柬埔寨，因此日本希望越南可以快速撤軍，減緩錯估之聲浪。第三，日本國會官員堅決反對暫停對越南的援助，認為日本應該要通過提供援助與河內保持溝通，並為其戰後的經濟重建提供穩定的環境。最後，日本企業負責人反對暫停日本提供的官方發展援助，自越戰結束後日越雙邊貿易有所改善，商界希望持續擴大與河內的貿易。因此在越南獲得利益的日系公司要求雙邊貿易自由化，並不要暫停官方發展援助。

DOI:10.6814/NCCU202000189

制，制定外資引進法案等措施吸引大量外資，積極推行其開放政策。但在入侵柬埔寨所受的國際情勢壓力之下，越南政府的改革開放對於當時的越南似乎並未有所益處。

從 1979 年越南入侵柬埔寨後到 1989 年越南退出柬埔寨之前，為了適應當時的國際環境，日本對越南的政治發展呈現被動狀態，亦停止了提供越南相關的官方發展援助支持。在經濟方面，日本公司也在美國的壓力之下有所克制，也並未在越南大肆開展貿易。這樣的政經上的停滯期一直延續到 1991 年蘇聯集團瓦解、越南正式退出柬埔寨才得以紓緩。

四、 全面開展期（1991 年－2005 年）

隨著 1991 年蘇聯瓦解、冷戰結束後，美國對於越南入侵柬埔寨的關注程度下降，日本對於越南的政經停滯期才得以紓緩。為了日本自身的政治、經濟利益，其開始追求獨立於美國之外的外交行動模式。在這個時期日本對於越南的官方發展援助之主要目標為希望透過援助維持越南的和平與穩定，與此同時亦通過官方發展援助增加日本在越南的政經影響力。

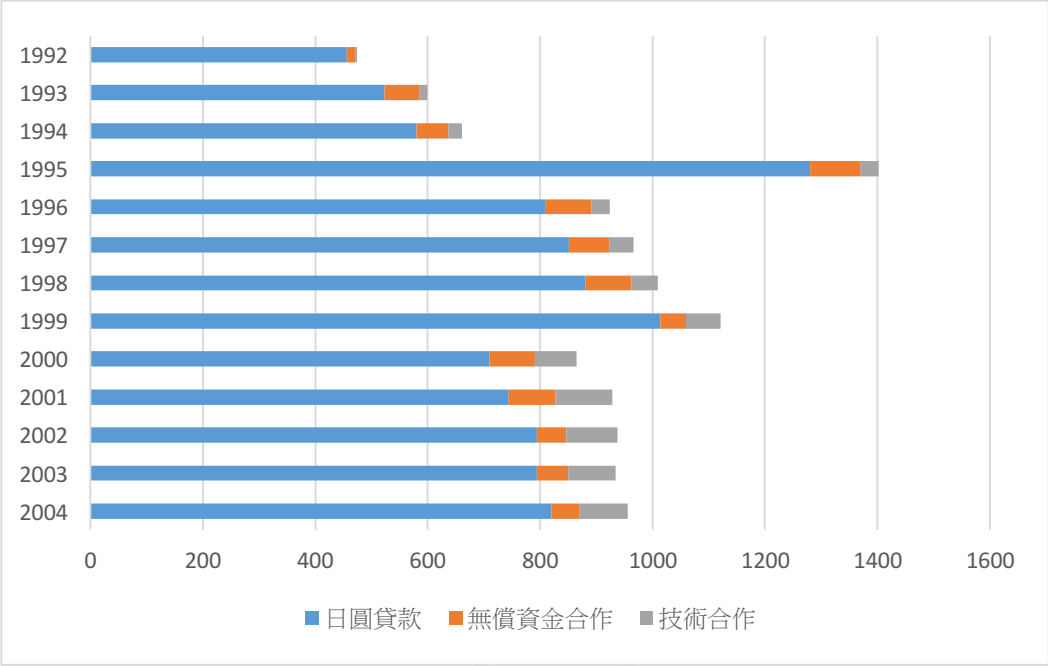
儘管在 1991 年日本 ODA 白皮書中提到「越南實施改革開放政策，並對日本及西方各國所提供的援助抱有高度期待，然而直到公平解決柬埔寨問題之前恢復對於越南的援助是極為困難的。往後仍須持續觀察柬埔寨的國際動向，當前主要是繼續醫療、災害援助以及文化、學術層面上的交流與援助。」

但到了 1992 年日本迅速轉變態度，在該年度（1992 年）的 ODA 白皮書中提到「柬埔寨問題已經在 1991 年 10 月簽訂的柬埔寨和平協定下朝向解決之路邁進。日本意識到中南半島和亞太地區的和平與穩定緊密相連，也會積極支持越南的經濟開放政策，並開始提供越南真正的官方發展援助。」並重啟了對河內的

DOI:10.6814/NCCU202000189

官方發展援助，總額為 455 億日圓（約為 2.7581 億美元），此筆財政援助剛好補足了越南統一之前西貢政府所欠下的債務（MOFA 1995）。

日本對越南官方發展援助的重新啟動似乎象徵著儘管美國當時仍對越南實施了經濟禁運，日本仍希望改善與河內的雙邊關係。與此同時，更是推動日本私營部門向越南貿易與投資的一大里程碑。繼日本開始提供越南官方發展援助後，世界銀行（WB）和亞洲開發銀行（ADB）所提供的多邊援助以及其他發達國家所提供的雙邊援助都逐步增加。



【圖 2-1-1】日本恢復對越南援助後的年度援助趨勢(單位:億日圓)

1992-2000 年資料來源：GRIPS (2000, 9). ; 2001-2004 年資料來源：MOFA (2002-2005). 圖表為作者自行整理繪製。

如【圖 2-1-1】所示，自 1992 年恢復了官方發展援助後，東京投注於河內的官方發展援助逐年增加，且已然成為越南最大的援助國。根據聯合國開發計劃署表示 2000 年前日本在越南的官方發展援助為 8.7 億美元，佔全球提供越南官方發展援助總金額中的 57%以上。從日本的角度出發可以發現，越南在 1999 仍為

DOI:10.6814/NCCU202000189

第四大受援國（僅次於印尼、中國以及泰國），但到了 2000 年後則躍升為僅次於印尼的第二大受援國。由此可知，越南被認為是日本官方發展援助體系中重要的合作國家，其地位也逐漸提升。

為達到日本於 1992 年制定的《ODA 政策大綱》（Official Development Assistance Charter）中所提出的 ODA 四原則，[9]即環境與開發並重、避免用於軍事及助長國際紛爭、維持並強化國際和平安全以及關注發展中國家之民主化並保障基本人權與自由，日本政府開始在 ODA 中附帶促進民主化、落實市場經濟等政治理念，並進一步充實其政策理念。1992 年《ODA 政策大綱》不僅提供了日本新的 ODA 指導方針，更帶動了原先以戰略性援助為主的對外援助政策之轉變。

而針對越南的官方發展援助，日本在 1994 年首度提出對越南施以援助的主要目的為「追求市場經濟、促進民主化」。然而，1997 年亞洲金融風暴爆發後，日本外務省下屬諮詢機關提出報告，建議進一步充實國別援助計畫，並以重新檢討改革政府與執行機關內部機構為主要工作重點。故此，外務省於 1999 向內閣提出 1999 至 2003 年的新 ODA 中期政策，將 ODA 定調為日本對發展中國家的援助，並將發展中國家分為 8 個地區，依照不同地區特性訂定符合日本利益之不同支援政策，其中對於越南所在的東亞地區之官方發展援助政策主要包括，支持克服經濟危機並振興經濟、支持弱勢群體的生活與穩定、產業支持與人力資源開發、經濟與社會的基礎設施發展以及區域合作發展等。最後再實施提供援助上，確立「善治」（good governance）為日本實施官方發展援助之主要方針，並借重非政府組織（NGOs）之協助，最後致力於「資訊公開」以獲得國人支持。

[9] 1992 年日本《ODA 政策大綱》強調在國際互賴體系中，發展中國家的穩定與繁榮為世界和平與繁榮不可分隔的一部分，因此扶貧濟苦、人道救援、環境保護、自由、人權、民主、良好統治（公平且有效率資源分配的政府）等理念被列入日本政府 ODA 的政策理念（basic philosophy）中。

DOI:10.6814/NCCU202000189

伴隨的 1994 年所提出的「追求市場經濟並促進民主化」以及 1999 年對於東亞的官方發展援助政策調整，日本於 2000 年提出了《越南國家援助計畫》(Country Assistance Program for Vietnam），其中指出日本對越南的官方發展援助透過人力資源與制度發展（市場經濟的轉型）、[10]基礎建設整頓（尤其是交通與電力部門）、[11]農業與鄉村發展、[12]教育與健康與環境保護等五項援助領域，[13]希望達到兩項目標：為永續經濟增長創造基本條件、支持減貧。

雖然日本所提出的《越南國家援助計畫》重視受援國的自主性以及日越之間的合作關係，但在實踐過程中仍然缺乏整合，戰略方面也較為不足。而 2003 年針對 1992 年所制定之《ODA 政策大綱》進行了修訂，其中將日本的官方發展援助定調為「協助國際社會的發展，並確保日本自身安全與繁榮。」更是強調實施官方發展援助時應確保與日本對外政策的一致性以及考慮對日本自身經濟和社會層面之影響。

因此日本決定自 2004 年重新制定了針對越南的《對越南的國別援助方案》，其中包含了更多的考量戰略性並改善援助的實施方式。強調越南的重要性，例如（1）對日本與東協各國間的穩定與發展十分重要；（2）具有經濟發展的潛在能力；（3）「越南發展模式」為其他發展中國家可以參考之對象；（4）越南可謂是未來的製造業據點、市場以及資源供給中心。而援助重點則強調（1）促進越南經濟成長，協助建立完善的投資環境、振興中小企業和民間部門、經濟基礎建

[10] 主要援助領域為：感善受援國設計和實施發展政策，人力資源開發、改善公共行政，法律框架，金融體系、建立高等教育體系等面向。
[11] 主要援助領域為：改善受援國運輸和電力部門等基礎設施，以應對不斷增長的貨運量與電力需求等面向。
[12] 主要援助領域為：受援國國家生產力、糧食生產以及市場行銷之改善、提升工業化以吸收過剩的勞動力並產生更高的收入等面向。
[13] 教育與健康之主要援助領域為：改善受援國初等教育的設施和質量、擴大貧困人口的醫療服務和醫療服務設施的升級以及預防艾滋病疾病等面向。環境保護之主要援助領域為：防止受援國國內森林、水源、空氣、土壤之污染。

DOI:10.6814/NCCU202000189

設、培養人才；（2）改善民生問題，實施教育、醫療保健、農村與城市開發、環保議題等；以及（3）良好治理，進一步落實市場經濟的相關法制改革、行政改革等。

2004 年後日本對越南的援助主要特徵有三。首先，以運輸和電力部門的基礎設施為主發展密切合作。第二，通過政策研究、機構建設和人力資源開發等面向，大力支持越南長期發展願景的市場經濟過度。最後，發展大規模的政策性計畫，其中包括 JICA 支持的越南市場經濟轉型期之經濟發展政策研究（又稱石川計畫，Ishikawa Project）、司法系統支持計畫（Judicial System Support）以及 JIBC 資助的經濟改革支持貸款（又稱心宮澤倡議 New Miyazawa Initiative）

由此可知，儘管此時，日本政府尚未提出實施貿易援助的《貿易發展倡議》，但從 2000 年起日本政府提出《越南國家援助計畫》後，便開始重視對越南的基礎建設之整頓、完善受援國投資市場、落實市場經濟的相關法制改革等貿易援助相關領域的支持。

綜上所述，從 1945 年第二次世界大戰結束後至 2005 年日本首相小泉純一郎提出《貿易發展倡議》前，日本對越南提供的官方發展援助歷史主要可以分為四個階段。

第一階段，從第二次世界大戰結束後至越南戰爭結束後。日本先後與南北越建立外交關係，在 1960 年開始提供南越建立基礎建設之資金。在 1973 年與北越建交，並改善雙方的政治、經濟關係，但直到越戰結束後才施以「戰後復興」援助。此段時期可以看出日本希望透過官方發展援助一邊拉近與越南間的政經關係，一邊降低越南國內的共產勢力，助益於東南亞地區的穩定與和平。

第二階段，戰後復興期。自南北越統一後日越雙方均同意由日本提供以「經濟合作」為名的無償援助，作為戰爭賠償，然而因為對原先西貢政府的債務問題

DOI:10.6814/NCCU202000189

存在分歧，日本遲遲並未提供援助，直到 1978 年 12 月日本宣布提供 5500 萬美元以解決爭端。儘管越戰結束後日越正式建交，但雙方間的關係不若日本與菲律賓、泰國等國家關係穩定。而後越柬戰爭的爆發促使美國介入東南亞事務以及日越關係的惡化。

第三階段，停滯時期。在這個時期，越南共產黨軍佔領了當時的民主柬埔寨，日本原先不想放棄與越南間的政經關係。但隨著越南占領時間的延長，日本受到來自美國之壓力，1979 年底東京正式暫停對河內的官方發展援助，並宣佈在越南退出柬埔寨之前不會再提供官方發展援助。在這個時期，因為與蘇聯友好，所以儘管越南於 1986 年採取「改革開放」政策，西方國家對其投注資金、援助的動力不大。再加上冷戰時期美蘇間對抗持續上漲，日本對越南的政治關係一直處於被動狀態；經濟關係亦是十分低調。直到 1991 年蘇聯瓦解、越南全面退出柬埔寨後，日越關係才得以紓解。

第四階段，全面開展期。自從 1992 年日本恢復對越南的官方發展援助後，日本對越南的重視程度逐漸上升。1994 年起日本提出對越南施以以「追求市場經濟、促進民主化」為主要目的的官方發展援助、2000 年提出了強調受援國自主性以及與日本間經濟關係的《越南國家援助計畫》以及 2004 年針對越南所制定的《對越南的國別援助方案》，皆可以看出日本對越南的重視程度之提高。

儘管此時國際上尚未出現貿易援助相關的宣導、提倡，在日本國內也尚未提出《貿易發展倡議》，但可以從日本對越南所制定的相關援助計畫中發現日本政府已經開始注重改善越南國內市場、貿易相關基礎建設之工程等援助計畫，而本文欲探討之貿易援助項目—峴港港口改善計畫，便是從此時期（1999 年）就提出的計畫。雖然此項計畫並非 2005 年 WTO 提出貿易援助倡議後才出產的計畫，

DOI:10.6814/NCCU202000189

但因為本援助計畫的主要目標在於改善峴港的貿易相關基礎設施，因此也被 WTO 歸類於貿易援助範疇的計畫之一。

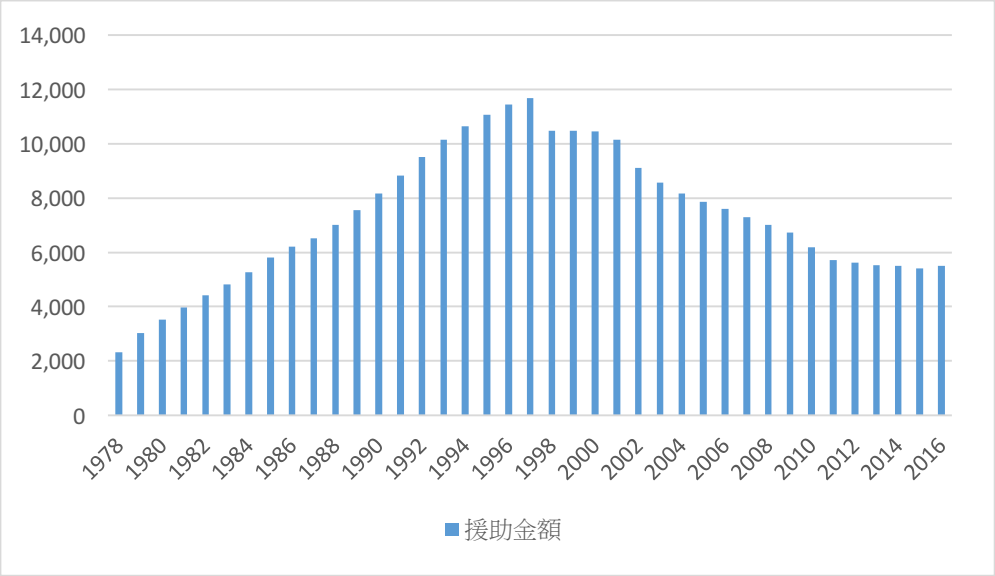
第二節　　日本對官方發展援助之轉變

日本對外提供的官方發展援助主要有兩大挑戰，分別是來自於國內的經濟壓力以及國際上領導地位的動搖問題。

第一大挑戰是日本政府有嚴重的財政赤字，其中官方發展援助占了極大比例。儘管日本隨著時代發展出屬於日本的援助哲學，並隨著多次的總額倍增計畫躍升為世界第一的援助大國，但自 1990 年起日本經濟嚴重不景氣，被國際學者稱為「泡沫經濟的破滅」，又逢 1997 年亞洲金融風暴，且受到日本國內銀行體系的壞帳拖累，日本經濟陷入了低潮期，至今仍無法從財政赤字和經濟低迷中恢復，對於其能對外提供的官方發展援助之數量也造成了影響。

也就是說，與私部門的大量以及快速增加的貿易額相比之下，日本政府在 1990 年代出現了史上最為嚴重的財政赤字。日本國內外的公債都快速上升，佔日本 GDP 的 7%，預算危機使得日本政府只能通過消減公共支出和增加稅收以降低赤字。而因為財政赤字，日本官方發展援助之預算也無法一如既往地不被削減。如【圖 2-2-1】所示，可以看出從 1997 年日本對外的官方發展援助達到高峰後，之後歷年的 ODA 預算節節降低，雖然 2014 年後有稍微提升，但至今為止的仍低於 1990 年前所投注的金額。

DOI:10.6814/NCCU202000189



【圖 2-2-1】日本官方發展援助預算之趨勢圖（單位：億日圓）

資料來源：MOFA (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

第二大挑戰則是日本擔心其在官方發展援助的領導地位會受到動搖。在冷戰期間，國際上的援助體系跟隨美國的領導地位提供戰略性援助給第三世界的資本主義國家。然而隨著華盛頓的財政問題，美國提供予第三世界的戰略性援助、軍事性援助逐漸減少。而英國、法國、德國等歐洲援助國也因為自身國內的財政困難逐漸撤回相關的援助計畫。由此可知，美國、歐洲等資本主義陣營援助國自身國內因冷戰快速升高的援助所造成的「援助疲勞」（aid fatigue）之現象亦越發嚴重。也因此加深了國際上對於日本成為援助大國的期待。經濟合作暨發展組織的發展援助委員會（Development Assistance Committee, DAC）亦要求日本政府加強其既有的官方發展援助計畫並且多加注重其援助之有效性。

這兩項挑戰促使日本的援助專家積極建構新的援助模式以應付改變中的國際環境。然而這樣的挑戰對於日本政府亦是極大的難題，因為必須同時應付國內的財政問題以及國內要求提升援助有效性之聲浪，同時又必須處理官方發展援助在國際上的領導地位。

DOI:10.6814/NCCU202000189

與此同時，在 2000 年後國際上開始討論貿易與援助對於發展中國家經濟成長的影響，其中 World Bank（2001）指出沒有一個國家可以在不參與國際貿易的情況下實現經濟高度及持續成長。根據 Feyrer 於 2009 年的研究更顯示當一國的國際貿易量增加 10%，該國的人均 GDP 會增加 5%以上，也就是說國際貿易對於 GDP 產生了直接的正向影響。然而，僅靠貿易仍不足以實現發展中國家之永續經濟增長。除了國際貿易之外，經濟穩定、發達的法治金融體系、適當的稅制改革以及金融政策的改善亦是必須的。

因此，在國內、國際的雙重壓力之下，催生了小泉純一郎提出日本貿易援助框架—《貿易發展倡議》（Development Initiative for Trade, DIT）。其中的原則是希望透過提供援助作為提高受援國生產力有效投資，並進一步促進其達到經濟永續發展。而這樣的原則不僅符合國際社會的目標（如：千禧年發展目標 Millennium Development Goals, MDGs）、日本的援助政策，更有助於受援國自身的發展政策。

根據日本外務省於 2012 年所公布的《貿易援助報告書》（Aid for Trade）中為了評估貿易援助的有效性，針對日本提供貿易援助的受援國是否實現了提高生產率、競爭力、出口、收入以及減少貧困進行評量，可以發現從接受了日本提供貿易援助之受援國在這些經濟績效指標上都有所改善。也就是說，日本的貿易援助在受援國提高生產率、競爭力、出口、收入以及減少貧困等經濟指標上發揮了一定的作用。

除了 2005 年 12 月提出的《貿易發展倡議》之外，為了實施貿易援助日本也在 2009 年 7 月提出《2009 貿易發展倡議》（Development Initiative for Trade 2009）。作為日本貿易援助的基本框架，《貿易發展倡議》是日本首相小泉純一郎在 2005 年 12 月舉行的世界貿易組織香港部長級會議前便提出，其中承諾實施相關措施

DOI:10.6814/NCCU202000189

以支持發展中國家的貿易領域，包括三年一期（2006-2008）提供 100 億美元以支持貿易、生產和配送之基礎設施、提供共 10,000 名名額供外派專家以及赴日技術培訓員、擴大從低度發達國家（LDCs）進口的商品免關稅框架。此倡議中提出了協助發展中國家透過貿易達到持續發展的全面性措施，其目的為支持發展中國家獲得出口能力，進一步幫助受援國從世界貿易組織所支撐的自由貿易體系中獲得相對利益。

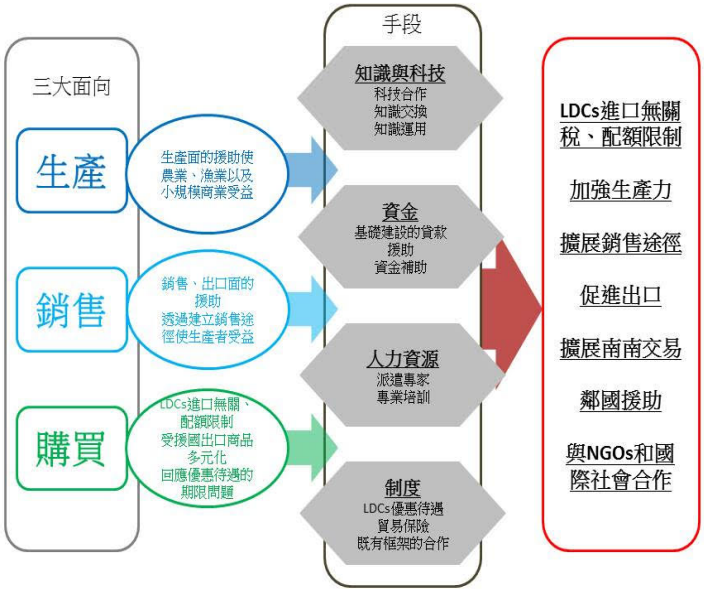
《貿易發展倡議》是根據日本援助體系長久以來從減少貧窮的角度成功幫助受援國達到經濟發展的經驗以及援助知識所制定的。為了使發展中國家（受援國）可以從自由貿易體系中獲利，除了使受援國本身達到貿易自由化之外。提高產品的競爭優勢（生產面）、建立國內外的分銷路線（銷售面）以及對外市場的發展（購買面）亦是發展中國家達到經濟發展的重要因素。《貿易發展倡議》旨在透過結合知識、技術、資金、人力資源、貿易制度等手段，聯合發展中國家的生產者、勞動者以及發達國家的消費者，在生產面、銷售面以及購買面三個貿易階段提供全面性的援助。因此，由此可知《貿易發展倡議》將日本的貿易援助與其他官方框架、國際組織、非政府組織以及私營部門結合。

在生產面，日本的貿易援助尋求提高農業、漁業以及小規模商業的生產力。在銷售面，日本主要在改善道路，橋樑和港口等基礎設施方面進行合作。此外也積極鼓勵出口產業、建立固定之銷售途徑。而在購買面，日本不僅推動低度發達國家對日本進口 0 關稅和 0 限制配額之措施，更提升受援國出口商品的多元性，如【圖 2-2-2 所示】。 上述相關措施在貿易發展倡議下是極為重要的，因為其中考慮到發展中國家（受援國）之人民需要，並有助於提高其長期的生產力。

而在 2009 年 7 月世界貿易組織舉辦的第二次全球貿易援助評論會的開幕儀式上，日本外務省的國務秘書伊藤慎太郎（Shintaro Ito）介紹了《2009 貿易發展

DOI:10.6814/NCCU202000189

倡議》，雖然架構與 2005 年所提出之《貿易發展倡議》並無不同，但其中相關措施擴張到在三年內（2009-2011）通過雙邊援助提供貿易援助金額共 120 億美元、在貿易援助領域中提供共 40,000 名名額於外派專家赴日技術培訓員、審查普遍化優惠關稅措施於發展中國家之現況、[14]積極提高貿易援助效益、解決貿易保護主義問題以及為貿易相關領域做出貢獻等。



【圖 2-2-2】日本《貿易發展倡議》（Development Initiative for Trade）

資料來源：MOFA (2006).

然而，儘管有以協助受援國經濟發展為主要目的的《貿易發展倡議》，日本在提供貿易援助之上仍有很大的進步空間。在《貿易援助報告書》中就提出：儘

[14] 普遍化優惠關稅措施（Generalized System of preferences, GSP）係指已開發國家對於來自開發中國家（包括低度開發國家，Least Developed Country，簡稱 LDC）進口之產品給予降低或免除關稅之優惠待遇，促使開發中國家之經濟成長。該項制度源自於 GATT 1979 年之培植條款(Enabling Clause)，為協助開發中及低度開發國家，使世界貿易組織(WTO)成員國可豁免於最惠國待遇原則 (MFN)，以提供優惠措施。依規定，GSP 應符合普遍性、非互惠性及非歧視性原 則，即已開發國家可片面的對所有發展中國家及產品給予 GSP 優惠，惟需普遍且非歧視性地給予所有開發 中會員相關優惠。其中，優惠之內容由提供之國家自行決定，因此部分已開發國家仍設定某些條件，符合條件之國家或產品，方能享有優惠。

DOI:10.6814/NCCU202000189

管日本身為國際上提供貿易援助的第一大國，但其在貿易援助相關議題與旨在促使貿易援助的《貿易發展倡議》以及《2009 貿易發展倡議》都缺乏關注、鮮為人知。跟過去的日本提供官方發展援助的相關措施相比，其對於貿易援助相關倡議的努力似乎過於缺乏又或者不夠有效。

綜上所述，儘管日本在實施貿易援助時尚未達到完美。但是日本透過提出《貿易發展倡議》將政府的援助框架與國際組織、非政府組織以及私營部門結合，不僅從非政府部門挹注更多援助相關資金以紓緩政府部門既有的財政赤字壓力，更能維持既有援助體系的運作。此外《貿易發展倡議》亦是日本維持其在國際援助體系領導地位的主要途徑，是日本提供官方發展援助的新方向，同時符合國際對於官方發展援助轉型的期待。值得一提的是，日本自從 2005 年後一直是提供貿易援助之援助國的龍頭國家，並且根據其逐年增加的貿易援助金額來看，目前為止日本確實穩住了其在貿易援助領域的領導地位。

除了解決日本援助體系中所面臨的援助資金短缺、領導地位受動搖等難題之外。在受援國方面，《貿易發展倡議》希望透過知識與科技、資金、人力資源、制度等四種手段在生產、銷售、購買三大面向進行改革，在協助受援國進入國際貿易體系之餘，同時達到受援國國內的基礎設施之建設、人才培訓、財金知識之傳播、建立銷售渠道等內部改善。而這樣的改善才能確實對於發展中國家的永續經濟增長有所幫助。

第三節　　日本對越南之貿易援助

自從 2005 年小泉純一郎提出《貿易發展倡議》起，日本積極在貿易援助領域中有所作為，對於其主要受援國與重要夥伴國—越南亦是如此。從 2004 年、2009 年分別提出的《對越南的國別援助方案》以及 2012 年的《越南國別援助方針》（Country Assistance Policy for the Socialist Republic of Viet Nam）中，不斷

DOI:10.6814/NCCU202000189

強調受援國經濟發展的重要性。此外日本所制定之貿易援助計畫更是希望與河內政府所制定的社會經濟發展計畫（Socio-Economic Development Plan, SEDP）達到相輔相成的效果，[15]如【表 2-3-1】所示。

從政策面來看，在提出《貿易發展倡議》後，日本在 2009 年的《越南國別計畫》中，雖然因應了日越關係以及越南內部的經濟環境之變化有所修正，但對於越南重要性的強調並未改變。其中希望透過促進經濟成長、改善國內投資環境及基礎建設、環境保護與管理以及強化政府治理等重點領域的協助達到其對越南援助的三項目標：（1）協助越南脫離低所得國家（2010 年目標）並於 2020 年前達到工業化國家之目標。（2）提升越南國民生活水平以及實現社會公平正義。（3）協助越南的永續發展。可以看出日本政府所制定的援助計畫正努力的強化與越南國內發展政策的對話。

然而 2010 年日本民主黨上台後，認為日本政府在提供官方發展援助時針對受援國的提供援助之重點領域及方針應該更為明確，計畫內容也應更加簡潔有力，因此日本在 2012 年也提了新的《越南國別援助方針》，並以使越南於 2020 年前躋身工業化國家之列為主要目的，並強調經濟成長及國家競爭力之強化、貧富差距及社會保障等問題之因應方法、環境問題、減少貧窮問題以及政府治理能力之強化等領域。

儘管自 2004 年至今，日本對越南的官方發展援助政策修訂了兩次，但基本上其主要的援助理念與重點領域並未出現太大的調整。除了希望貼合越南在地所制定之社會經濟發展計畫，且都專注在經濟基礎建設、減少貧窮以及氣候管理等

[15] 越南社會經濟發展計畫是由越南政府所提倡的五年一期之經濟發展計畫。1961 年在蘇聯與中國之支持下推行第一次的五年計畫，然而因成效不佳而失敗。第二次於 1976 年實施，亦尤受到國際經濟危機而停擺。第三次於 1981 年實行，之後每五年就會推行一次相關計畫。第四次於 1986 年強調工業發展，降低貨幣供給，希望減緩國內人民生活之環境。隨著國內經濟攀升，之後每五年就會提出一次五年計畫。之後加入了東協、WTO 之後都大幅提升了越南的經濟發展。

DOI:10.6814/NCCU202000189

面向。根據上述可以發現，越南政府所制定的社會經濟發展計畫致力於促進越南的經濟、社會以及環境三者間之均衡發展。而日本對越南的官方發展援助政策中亦強調了受援國－越南的經濟、社會以及環境為援助之重要領域，並與越南的社會經濟發展計畫達到相互輔助的效益。

而由於日本於 2015 年公布的《發展合作憲章》（Development Cooperation Charter）中所強調「其所有的國際合作之結果會影響日本本身的國家利益，」因此日產公司以及專家也積極參與日本的援助行動，特別是在經濟相關的基礎設施發展領域上，進一步加強日本與越南之間的友好關係以確保日本的國家利益。此外自《貿易發展倡議》後，日本便積極促成與發展中國家之間的公私夥伴關係，希望透過公私合作夥伴關係（Public-Private Partnership, PPP），促使日本私營部門與政府共同負擔責任，改善發展中國家的商業環境以及支持基礎設施發展，並改善公共服務的合作。

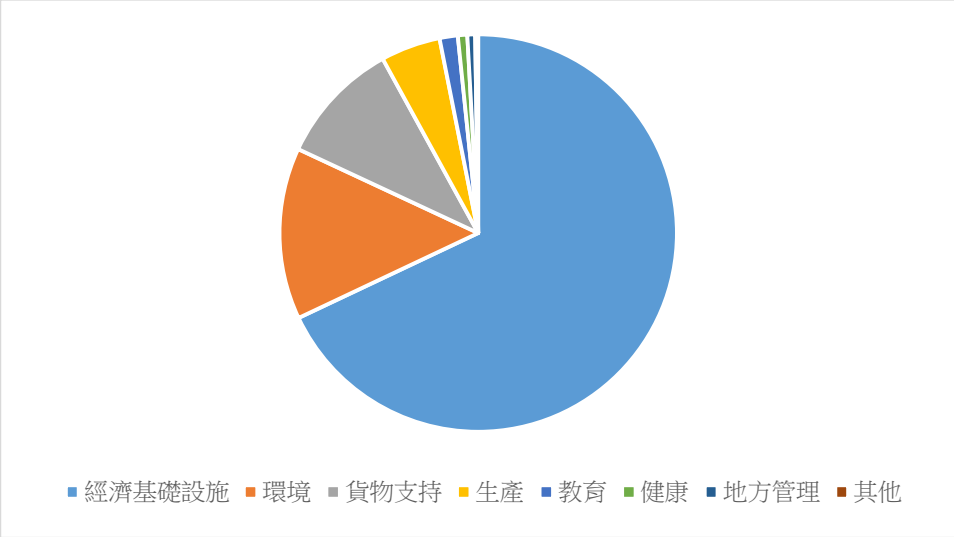
隨著日本公司對於企業社會責任（CSR）意識的增強，越來越多的日產公司亦逐漸加強於發展中國家實施社會貢獻計劃和建立 BOP 業務，這也促成了日本官方發展援助項目與私營部門之間建立新的伙伴關係。故此，日本對越南的官方發展援助逐漸開始動用了來自各行各業的資金，例如私部門以及地方政府等所提供的資金，希望能夠有效地緩解原本國家逐漸調降的官方發展援助所帶來的問題。

除了與越南政府所制定的發展計畫相互呼應外，日本對越南提供之貿易援助亦反映出日本極力去迎合國際上對於官方發展援助的想法之轉變。例如：2011 年 OECD 於韓國釜山舉辦的第四屆援助有效性高階論壇（4th High-Level Forum on Aid Effectiveness）將官方發展援助的重點從原先的「援助有效性」轉變為「發展

DOI:10.6814/NCCU202000189

有效性」。[16]在氣候變遷的援助支持上也積極呼應國際上永續發展目標。因此，綜合而言，自 2005 年後日本提供予越南的貿易援助，不僅遵照 2005 年小泉純一郎所制定的《貿易發展倡議》外，更是符合越南國內的發展利益以及國際社會上的期望。

從援助相關數據來看，根據日本每年對全球所投注的《官方發展援助白皮書》中，可以發現針對於貿易相關的援助比例從 2005 年的 30%成長至 2015 年的 60%。而針對越南的官方發展援助之比例，從【圖 2-3-1】中可以發現，自 2005 年起將近 67%的官方發展援助積極支持越南經濟相關的基礎設施之建設、10%協助相關的貨物支持以及 5%使用於生產方面的支持。也就是說，自從 2005 年起日本對於越南官方發展援助八成以上都專注於於支持貿易相關之援助，足足比日本對於全球的相關比例多出了 20%。可見越南一直是日本投注貿易援助之主要受援國。



【圖 2-3-1】日本對越南官方發展援助總額之比例（2005-2015）

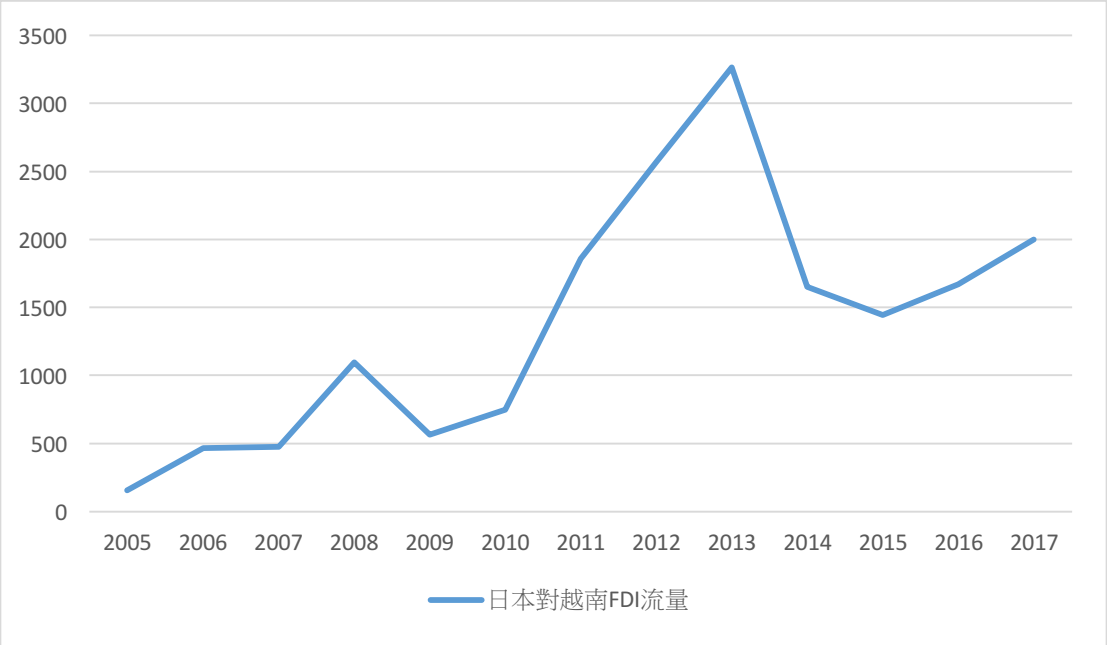
資料來源：OECD (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

[16] 在《巴黎宣言》中援助有效性透過導權(Ownership)、協調性(Alignment)、調和性(Harmonization)、成效導向(Managing for Results)以及共同責信度(Mutual Accountability)等五大原則來確保援助的實際效益。然而第四屆援助有效性高階論壇的參與者認為僅僅如此不足以促進受援國的經濟持續增長與發展，也不足以應對國際的快速變化，故此應該注重發展有效性。也就是說，將官方發展援助作為催化劑，促使受援國的貿易、私人投資以及國內資源的提升與發展，以創造受援國有利的經濟環境，實現自身的增長。資料來源：https://www.oecd.org/dac/effectiveness/HLF4%20proceedings%20entire%20doc%20for%20web.pdf，檢閱日期：2019 年 7 月 14 日。

DOI:10.6814/NCCU202000189

時至今日，根據 JICA 所發布的《JICA's On-going Projects Map in Vietnam》中可以發現日本政府於越南正在實施的援助計畫仍有 64 項，而《Japanese Enterproses Proposing Program in Vietnam Ongoing Projects》報告中亦顯示由日本企業所提供之計畫共計有 37 項之多。其中在這些政府與企業的計畫之中，有超過半數的計畫都遵照《貿易發展倡議》為援助框架進行支持。也就是說，目前日本對越南的援助計畫中有超過 50 項計畫都可以被歸類為貿易援助的框架之中。

除此之外，根據【圖 2-3-2】來看，可以發現從日本對外國直接投資投入的狀況來看，2005 年日本對越南的 FDI 僅為 1 億 5000 萬美元，在 2013 年達到最高紀錄 33 億美元。儘管在 2014 年有下降趨勢，但在 2017 年逐漸回升至 20 億美元，並且在越南提供了 397 個外國直接投資項目，超過美國、中國等經濟大國。可以見得，從 2005 年《貿易發展倡議》提出後，日本企業對於越南的投資也逐年增加，儘管在 2014 年時有所驟降，但不可否認的是日本是越南重要的外匯資源之一。



【圖 2-3-2】日本對越南外國直接投資之流量（單位：百萬美元）

資料來源：Japan Forward (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

若分別從政策面以及經濟數據面來探討日本對於越南的貿易援助現況。在政策面上，在《貿易發展倡議》提出後，日本對越南的援助政策因應了日越關係以及為了支持越南內部的經濟環境而有所修正，但對於越南重要性的強調並未改變。2005 年後，日本對越南的援助政策相比以前更加強調越南的經濟、社會以及環境三個領域為重要援助領域，並期許與越南的社會經濟發展計畫達到相互輔助的效益。此外日本更積極促成與發展中國家的公私夥伴關係，希望透過公私合作夥伴關係（Public-Private Partnership, PPP），促使日本私營部門與政府共同負擔改善發展中國家的商業環境以及支持基礎設施發展等責任。

以數據而言，日本整體對外提供的貿易相關領域的援助呈現逐年增加的趨勢之外，日本對於越南之貿易相關援助之比例亦佔了其對越南投注之總體官方發展援助中的八成之多。與此同時，日本政府及企業在越南所執行之援助計畫中亦有超過五成的計畫可被歸類為貿易援助之範疇之中。除此之外，隨著雙方的經濟交流加快，日本對越南外國直接投資的金額也達到 20 億美金。

綜上所述，可以得知日本提供予越南之貿易援助，不僅遵照《貿易發展倡議》外，更是積極符合越南國內的發展利益以及國際社會上的期望。根據峴港經濟大學經濟學者 Bui Quang Binh 所述：

「…相較於，以往日本對越南之官方發展援助主要偏重於支持與協助，現今的貿易援助計畫更加強調提供援助時為越南所帶來之經濟收益（profits）。」（Bui Quang Binh，個人訪談，2019/08/23）。[17]

[17] 訪談原文如下：“compared to the traditional ODAfrom Japan which focused on support and help, the project of Aid for Trade focus on the economical profits.”。

DOI:10.6814/NCCU202000189

可以見得，根據政策層面、經濟層面以及在地學者所言，可以發現相較於以往比較重視援助過程的官方發展援助模式，目前的日本對於越南的貿易援助的實質效益，包括直接加強越南的貿易相關領域（包括基礎設施、貿易政策等）以及的經濟效益，並且積極加強日越之間的經貿關係。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

第三章 案例分析—日本視角

第一節　　越南峴港

越南具有總長約 3,260 公里的海岸線，約莫 14,000 公里的可通航運河。隨著 1986 年實現革新（DOI MOI）政策後，越南的經濟加速發展，海運的運輸量亦快速增加。峴港市（Da Nang City）是位於越南中部的沿海城市，距離越南北部河內市（Ha Noi）以及南部胡志明市（Ho Chi Minh）分別為 764 公里以及 964 公里，是越南南北公路、鐵路、海運、航空的交通樞紐之地。其地理位置北臨觀港灣，位於越南中部，向北連順化、向南接芽莊，背靠五行山，東北有山茶半島作屏障，海灣呈馬蹄形，港闊水深，形勢險要，為天然良港。

【圖 3-1-1】越南峴港市位置圖

資料來源：Danang Port Co Ltd (2019).

DOI:10.6814/NCCU202000189

峴港原屬廣南峴港省，1996 年 12 月被拆為廣南省和峴港直轄市。由於峴港位於「東西經濟走廊」（EWEC）的末端，更確立其成為港灣城市的發展目標。而越南共產黨峴港市委提出三大目標以加速峴港市之發展：建設文明現代的基礎設施，培訓高品質的人力資源，保護環境可持續發展。並希望以達成峴港市委會服務城市、環保城市、高科技城市為 2020 年前的目標。此外更希望將峴港建設為工業，貿易，旅遊及服務中心海港城市，並成為全越南最大城市之一。

目前越南主要有四大國際港口，分別為西貢港、海防港、峴港港（Da Nang）、頭頓港（Vung Tau）。由於峴港之港口性質海灣河口，中部沿海韓江口西岸，瀕臨峴港灣南側，為越南最大的海產品輸出港。峴港自古以來就是著名的貿易港口，主要出口貨物為海產品、牛肉、大米、木薯粉、煤炭、木材、廢鋼鐵、銅和大理石等，進口貨物主要有化肥、車輛、水泥及石油製品等。

峴港港口股份有限公司成立於 1901 年，並於 2014 年轉成股份有限公司。其主要業務為裝卸貨物、倉儲服務、海陸運輸、支持船舶等，港口營運、物流服務主要由天沙港（Tien Sa Port）負責，其泊位總長度為 1,193 公尺，深度為 12 公尺為一天然深海港口。至 2016 年可裝載約 35,000 至 50,000DWT 的船隻，吞吐量為一年 800 萬公噸。

然而，峴港市政府有鑑於未來市場需求仍將持續成長，面臨既有港口設施難以負荷的問題，所以決定投入峴港各項現代化港口設施的興建，並依據市場需求的預測，分階段的進行港口碼頭的擴建，並訂定港口整體發展的目標定位，搭配當地各項優勢產業的群聚，輔以物流運籌的規劃，擴大航運吞吐量，以提升整體港灣地區的國際競爭力。

隨著越南中部工業增長、進出口貨運需求提升，根據 2015 年的統計數字，峴港港口貨運輸送量高達 420 萬公噸。而在 2016 年的貨物輸送量達 480 萬公噸，

DOI:10.6814/NCCU202000189

其中集裝箱 16.5 萬 TEUs，同比增長 15%；港口出入船舶達 1700 次，其中客輪 70 艘，遊客量達 7 萬人次等各項目標。與此同時，峴港港口股份有限公司更決定出資 1000 億越盾（合約 500 萬美元）用於提高港口服務能力。更針對企業租地提供基礎建設項目、高科技企業發展、建設高科技園區等租稅優惠政策方案（前四年免稅、連續九年僅 5%）。

另一方面，為了有效吸引外資進駐，針對招商引資規劃單一窗口、出入境簡化、高品質勞動資源、投資貸款、企業成立手續、高科技發展活動等投資協助。關於市港合作部分，峴港市政府也預估在 2020 年前擬投資 41 項重點產業，除營建及觀光方面規劃，環保及高科技園區建立也首度納入該市未來建設規劃。

而日本提出的貿易援助項目—峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project），主要是希望通過改善位於越南中部之峴港市的峴港港口（天沙港）以及相關的交通樞紐，加強越南中部的交通，從而促進該地區的社會經濟發展。

日本將此計畫分為三大階段：第一階段，修復天沙港，以維持港口處理一年 220 萬公噸的貨物量為主要目標（預計完成年份：2004 年）；第二階段，擴建天沙港，以擴張港口處理一年約莫 360 萬公噸的貨物量為主要目標（預計完成年份：2009 年）；第三階段，擴建連戰港（天沙港對岸港口），以處理一年超過 450 萬公噸的貨物量為主要目標（預計完成年份：2012 年）。也就是說，根據計畫可以發現，日本希望透過短期密集的港口建設，快速提升峴港可容納的貨物量，以利峴港快速提升的進出口量達到疏通的效果。

從實際面而言，峴港港口改善計畫之實施並未如日本預期的順利進行。從於 1999 年開始至 2005 年才正式完成的第一階段，相較於原先預定之完成時間（2003 年），整整多出了 2 年之久。而原先表訂於 2009 年完成的擴張天沙港之峴港港口改善計畫第二階段則計畫開始於 2014 年，並於 2020 年才會完成。然而儘管第

DOI:10.6814/NCCU202000189

二階段計畫已通過峴港市政府以及 JICA 之批准，但峴港港口股份有限公司卻決定不借用 JICA 的援助資金，轉而透過公私夥伴關係的模式進行自主的港口改善，並於 2018 年年底完成，並達到優良的成效。而第三階段更是無限延期。

而根據文獻回顧得知，貿易相關的基礎設施之貿易援助是普遍援助有效論學者認為可以幫助受援國降低進口成本、增加進出口成長，是加速受援國的經濟發展的主要因素之一。故此，本章節希望以日本視角下的峴港港口改善計畫（Da Nang Port Improvement Project）做為個案分析，並透過分析日本 JICA 針對峴港港口改善計畫第一階段所做的評估報告以及第二階段的有效性評估報告，作為峴港港口改善計畫之日本視角的依據。

第二節　峴港港口改善計畫—第一階段

一、 峴港港口問題

（一）貨物處理能力的改善

隨著越南貨物的數量預估至 2010 年為 1 億 3 千萬公噸，通過天沙港的預計貨物量也從 1996 年的 90 萬公噸增加至 2010 年的 1 千萬公噸。然而於 1998 年峴港港口改善計畫開始前，天沙港的貨物容量為 110 萬公噸的貨物。因此，在第一階段計畫中，日本為了因應峴港港口迅速增加的貨物，希望透過修復天沙港的兩大碼頭，以及增加集裝箱的容納空間，進一步改善天沙港的壅塞及處理能力不足的問題。

（二）港口老化和不完善的基礎設施和設施

因天沙港港口的設備經長年使用皆出現老化現象，再加上缺乏因應大浪的防波堤，故根據日本統計峴港從 1995 至 1997 間每年約有 30 至 60 天無法讓船隻停靠，妨礙了天沙港卸載貨物的能力與效率。因此，日本希望透過第一階段計畫興建港口防波堤以及疏通淤泥，試圖改善港口老化、處理能力不佳等問題。

DOI:10.6814/NCCU202000189

（三）路上交通基礎設施之缺乏

為了促進峴港工業之發展並改善峴港與中越地區的旅遊業狀況。日本在第一階段計畫中希望透過連接港口之交通的改善以及 Tuyen Son 橋的建立，進一步建立連接北越、南越的交通道路等全面開展峴港地區的交通基礎設施。

二、 日本視角分析

為了改善上述問題，在峴港港口改善計畫的第一階段中以六大項目作為組合，進一步改善天沙港、港口交通的完善、居民的重新安置以及港口相關諮詢服務，如【表 3-2-1】所示。

儘管原先已對峴港港口改善計畫進行規劃，但計畫進行的過程中需適當滿足當時峴港發展的實際條件與要求。故此，除了項目三之外，其他五項項目的實際工作量與規模大小都較原先計劃中的更大。然而也因此，造成第一階段計畫實施的時間較原本計畫中的更長，原先計畫於 1999 年 3 月援助協定簽署後至 2003 年 10 月完成，但實際上則是延遲至 2005 年 12 月才完成所有項目。

【表 3-2-1】峴港港口改善計畫第一階段之六大項目細項

項目投入	計畫	實踐
項目一 天沙港的建設	250 公尺的防波提建設	450 公尺的防波提建設
	修復天沙港兩大碼頭	修復天沙港兩大碼頭
	集裝箱碼頭 45,414 平方公尺	集裝箱碼頭 92,000 平方公尺
項目二 疏通港口淤泥	疏通兩大碼頭淤泥約 10 公尺深	疏通兩大碼頭淤泥約 10 公尺深
	疏通量約 55,400 立方公尺	疏通量約 222,565 立方公尺

DOI:10.6814/NCCU202000189

項目三 港口設備採購	起重機、拖拉機，底盤，叉車，維修設備、拖船、相關電腦系統	調整並使用既有的設備、採購不足
項目四 港口交通	道路（Ngo Quyen Street）改善，擴建為四車道及延長 12 公里	道路（Ngo Quyen Street）改善，擴建為四車道及延長 12.3 公里
	Hoa Cam 高速公路的改善	除了高速公路的改善外，更加強了港邊道路
項目五 Tuyen Son 橋	四車道，長 520 公尺，鄰近道路修建	橋 519.1 公尺 鄰近道路修建約 1478.2 公尺
項目六 重新安置	影響家戶約 83 戶	影響家戶約 5,445 戶
總建設面積	238,846 平方公尺	239,638 平方公尺

資料來源：JICA (2010, 2-6).

而根據日本對於峴港港口改善計畫第一階段的報告書中，強調了第一階段計畫有效解決上述峴港港口改善計畫的既有問題並達到極大的成效，如增加峴港每年的貨運量、船舶停泊量增加、貨物處理能力的改善以及峴港港口交通的改善。

第一，增加峴港港口每年的貨運量。在項目實施之前，1997 年通過峴港的貨運記錄為 882,218 公噸，1999 年為 829,521 公噸。在項目評估階段，根據 JICA（2010, 2-7）預測，2009 年峴港的貨運量將達到 280 萬公噸，甚至是 310 萬公噸。而實際上，2009 年時峴港的貨運量達到 316 萬公噸之多，比 1998 年的總量高出了 4 倍，從 1997 年至 2009 年的年平均增長率為 11.2%。此外通過天沙港的集裝箱紀錄也有所增加，數量從 1998 年的 13,484 個標準箱， 2009 年的 69,720

DOI:10.6814/NCCU202000189

個標準箱。儘管增加趨勢是積極的，但與原先預測於 2010 年達到 164,000 個標準箱的目標仍有相當大的差距。[18]

第二，通過峴港港口的船舶數量增加。在項目完成後，通過峴港的船舶數量增加，包括集裝箱、郵輪以及普通貨船。另外通過峴港的船舶也有增加，根據 THỐNG KÊ SẢN LƯỢNG THÔNG QUA NĂM（Danang Port Co Ltd. 2019）的資料，1997 年通過峴港港的船舶最大載重噸位為集裝箱船 4,695 載重噸位、普通貨船 19,094 載重噸位、散貨船 12,913 載重噸位、油輪 31,016 載重噸位以及客船 10,923 的容積噸位。然而到了 2009 年增加至集裝箱船為 2000 標準箱（約為 20,000 載重噸位）、普通貨船的接收能力為 45,000 載重噸位、客船為 75,000 容積噸位。也就是說，由於修建了防波堤，疏通工程和其他安裝設施，峴港港現在可以容納更大的船隻。

第三，峴港港口貨物處理能力的改善。峴港的泊位佔用率、起重機容量以及平均等待時間已經有所改善。此外防波堤的建設更是有助於改善船舶無法停靠之問題，根據 JICA（2010, 2-13）的評估，因峴港的惡劣天氣，在 1995 年船舶不可停靠的時間為 63 天（9.6%）、1997 年為 35 天（17.3%）。而第一階段項目完成後，情況得到大幅改善，2009 年無法停靠的比例降至 25 天以下（6.8%），更希望於 2010 年將達到 5%的最佳水平。此外峴港的泊位佔用率從 1997 年的 19.24 %增加到 2008 年的 55%，接近當初計畫目標的最優水平 60%。

在起重機的處理能力上，從 1997 年到 2004 年，穩定於每小時處理 15 個集裝箱的水平。至 2005 年，提供新型的起重機後，起重機處理速度增加到每小時 20 個集裝箱。2007 年，港口公司對於起重機進行投資將起重機的處理能力提高

[18] 雖然通過天沙港的船隻數量已有大量增加，但原先預期的數量可以反映出日本對東西經濟走廊（EWEC）可能產生之影響有過高的期望，再加上儘管通過峴港的費用較低，但一般而言，通過越南的船隻仍喜歡按照傳統路線停泊於南越的西貢港以及北越的海防港。

DOI:10.6814/NCCU202000189

到每小時 40 個集裝箱。因此，每艘船的平均等待時間從 1997 年的 40 分鐘，減少至 2003 年每艘船 30 分鐘（JICA 2010, 2-13）。

其四，峴港港口交通的改善。交通改善亦是峴港港口改善計畫第一階段的重要項目。不僅可以改善峴港市本身的交通問題，亦有助於其與越南中部地區的城市之交通發展。項目實施之前後若路線通過 Tuyen Son 橋的話將會有效縮短前往天沙港的行經時間。而由於道路條件改善、集裝箱卡車的載貨能力提升，貨物、運輸公司須承擔的成本亦有所降低。綜合上述，峴港港口改善計畫第一階段透過對於峴港港口的基礎設施之改善，不僅提升港口的工作效率，更是增加了峴港港口的交易價值、促進中越的經濟發展以及改善了峴港地區交通壓力與交通意外。

在增加了峴港港口的交易價值方面，隨著第一階段的項目完成，貨物量、船舶數量以及通過峴港港口的乘客數量均有所增加。計畫中天沙港的集裝箱設備改善發揮了重要作用，根據日本記錄外國進出口總量佔天沙港進出口總量的 63%。除此之外，自 2001 年至 2009 年間，天沙港的進出口總量也呈現積極成長，值得注意的是，出口量增長十分快速，而進口量則趨於平穩。剛好與 Vijil 和 Wagner 於 2012 年的量化研究中，認為貿易相關的基礎設施之貿易援助會透過縮小貿易逆差而有助於受援國的經濟成長之結果不謀而合。

在促進中越**地區**經濟方面，不僅改善了峴港港口的年收入。在峴港港口股份有限公司之年收入方面，根據 Danang Port Joint Stock Company Annual Report 2008（Danang Port Co Ltd. 2008, 8）顯示於 2007 年達到了日本預期之水平，自此年收入亦逐漸增加，從 2007 年的 16 億 46 萬越南盾、2008 年的 17 億 6,831 萬越南盾，到 2009 年的 20 億 1,170 萬越南盾，年收入於 2008 年的增長率為 10%，2009 年達到 13%的增長率。更值得注意的是，該港口的年收入從 1998 年的 526,79 萬越南盾增加到 2009 年的 201,77 萬越南盾，總共增加了 3.82 倍。

DOI:10.6814/NCCU202000189

除了改善峴港港口股份有限公司的年收入外，對於峴港的外國直接投資也快速增加。根據越南計畫投資局（Ministry of Planning and Investment Portal）於 2008 年所發佈的 Statistical Yearbook of Vietnam 2008（2008, 69）中，提出 2000 年對峴港的外國直接投資公司數量從 28 個增加到 2008 年的 46 個，投資金額也從 2000 年 3900 萬美元的增加至 2008 年的 1 億美元。這顯示了峴港港口改善計畫帶動了峴港市基礎設施的綜合發展，以及對於社會經濟發展的影響。

而在峴港港口改善計畫在峴港市 GDP 成長的貢獻上，中越地區出現了快速的 GDP 增長，特別是峴港市。越南經濟年度報告中，在項目實施之前，即 1999 年峴港市的 GDP 為 3.22 億美元，2003 年項目進行中，GDP 增加至 5.86 億美元，然而到了 2005 年和 2008 年則出現了大幅度的增長：分別增加至 8.71 億美元和 15.44 億美元。

綜上所述，峴港港口改善計畫第一階段確實幫助峴港港口的表現，如峴港港口歷年貨運量、船舶停靠數量、峴港港口處理貨物之能力以及港口附近的交通運輸問題都獲得了極大的改善。而透過峴港港口的表現亦使峴港港口的收入表現、峴港市的 GDP 以及 FDI 都有大幅度的增加。

然而，再檢視峴港港口改善計畫第一階段所耗費的時間與成本，可以發現因為在項目進行當中發現了峴港港口的許多問題，故此增加了計畫改善的項目，使得原先表訂於 2003 年完工延宕至 2005 年才正式結束。在成本花費之上可以發現，儘管計畫時程增加，但在實際花費的成本則相較於計畫花費少（減少的成本幾乎都是越南官方資金），可見峴港港口改善計畫確實做到開源節流之勢。然而儘管日本確實提供了援助以支持峴港的港口發展，但日本提供的峴港港口改善計畫之援助主要以越南盾作為支付貨幣，無法符合輔助論中認為發展中國家亟需援助國提供之「外匯」以達到國內之經濟發展的論點。

DOI:10.6814/NCCU202000189

【表 3-2-2】峴港港口改善計畫第一階段成本比較（單位：百萬日圓）

成本	計畫花費	實際花費
日本官方發展援助貸款	10,690	9,210
建設工程	*8,293*	*7,173*
設備採購	*981*	*894*
諮詢服務	*970*	*870*
利息	*435*	*273*
越南官方資金	2,947	1,068
總和	13,637	10,278
外國貨幣	6,660	2,739
當地貨幣	6,977	7,539

資料來源：JICA (2010, 2-11).

第三節　峴港港口改善計畫—第二階段

一、 峴港港口問題

（一）集裝箱堆場（container yard）過於壅擠

隨著天沙港（Tien Sa Port）港口的集裝箱數量穩定增長，再加上天沙港位於交通要道，其在越南進出口之重要性逐漸增加。但隨著集裝箱的增加，因為峴港缺乏足夠的處理空間、時間，造成港口進出口擁擠的情況，進一步導致港口整體效率下降。因此第二階段計畫希望透過盡可能的擴大峴港港口的集裝箱堆場以應付峴港進出口的貨物量。

（二）營運管理問題

儘管在第一階段已經針對設備進行維護與汰換，但天沙港的技術人員以及機器設備仍處於不確定狀態。例如：集裝箱起重機控制問題。因此第二階段計畫希望透過加強執行日常保養與維護的訓練、增加技術人員的培訓項目，並準備相應事件的替代設備。

DOI:10.6814/NCCU202000189

（三）運送成本過高

欲停靠峴港港口的船隻通常必須撥出額外的費用用於支付撥打電話至峴港港口股份有限公司，因此一般而言，從峴港進出口的集裝箱之運輸成本比胡志明（Ho Chi Minh）港口的成本相對較高。然而，即使如此峴港市及周邊省份仍會選擇峴港作為主要進出口的港口，因為時間成本以及胡志明港的人力成本遠高過於峴港。因此第二階段計畫希望除了吸引來自東亞、東南亞地區的貨船至峴港卸貨之外，更希望更多來自歐洲、美洲的貨船皆可以通過峴港，轉成陸路進入東南亞地區。

（四）直航船隻（Direct Call）數量過少

對於天沙港而言，無論是直航或是轉航的船隻數量還是過少。雖然天沙港的人員、機械設備的不確定性並未有很嚴重的問題，但是一般大型客戶（裝載許多集裝箱）皆希望能直接運輸到目的地，以防減少交付時間以及運輸安全等問題發生。而影響到船隻公司再決定直航目的地主要原因為港口所能乘載的腹地大小。故而呼應到天沙港集裝箱堆場過於擁擠之問題。因此，在第二階段計畫中，日本希望透過改善天沙港的腹地大小，以吸引更多的直航大型船隻。此外更希望透過結合第三階段的連戰港之改善，促使整個越南中部地區的繁榮。

（五）有限的用戶數量及種類

天沙港約莫 70%的貨物主要由初級出口產品所佔用，進出口數量容易受影響。故此，日本希望透過第二階段計畫峴港港口增加用戶多樣化並增加其可處理種類以及數量，用以支持峴港未來的市場需求，並實現港口的永續管理。

二、 日本視角分析

為了改善上述問題，2014 年日本計畫更進一步提升峴港港口的能力，以應付峴港吞吐量的快速成長。故此衍生出了峴港港口改善計畫的第二階段，此階段

DOI:10.6814/NCCU202000189

計畫於 2015 年開始建設至 2020 年正式完工，計畫預計耗資 100 億日圓，利息為 1.4%。根據日本對於峴港港口改善計畫第二階段的有效性分析報告書中，首先日本分析了峴港港口的重要性以及未來發展性，如【表 3-3-1】所示。

【表 3-3-1】峴港港口未來發展性分析

	Unit	2012	2013	2015	2017	2019	2021	2023	2025
Total	1,000 ton	4423	5010	5620	6813	8337	10023	12133	14789
Container									
Growth Rate	%			16.31	16.31	16.31	14.54	14.54	14.54
Forecast	TEU	144555	167447	213709	289151	391224	508434	660761	858725
General Cargo									
Growth Rate	%			5.41	5.41	5.41	4.82	4.82	4.82
Forecast	1,000 ton	2856	3168	3269	3632	4034	4430	4865	5343
Passenger									
Growth Rate	%			1.073	1.068	1.066	1.066	1.066	1.066
Forecast	person	40888	43564	50310	57764	68586	74863	85102	96741

資料來源：IMF (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

透過峴港港口的未來性分析可以發現，峴港港口的既有處理能力，如 16 萬個貨櫃箱的儲藏空間，已無法負擔未來的進出口量，不足的能力將導致峴港通關速度降低、機器磨損加速以及時間成本增加，甚至導致港口附近交通堵塞。因此，峴港港口的擴建是勢在必行的。

除了貨物的處理能力之外，因為 APEC 後峴港的旅遊知名度水漲船高，大量旅客湧入峴港。而旅客人數的上升，也順勢帶動了峴港郵輪旅遊人潮的提升。而港口內的遊客檢查、海關處理能力以及檢疫措施等皆是峴港港口能力中所缺失的。因此為了提升峴港港口的能力以應付未來的發展性，第二階段計畫強調透過建設

DOI:10.6814/NCCU202000189

新的集裝箱泊位至 50,000DWT、新的防波堤、港內河道改善、碼頭路面改善以及遊客相關設施等方面進行改善。由於此計畫旨在擴大峴港港口的集裝箱處理能力，因此峴港港口處理能力為峴港港口改善計畫第二階段的有效性指標。

隨著中越經濟活動的擴大，但港口處理能力的不足將造成峴港港口無法應付快速成長的進出口量，故此，此計畫預計盡可能的擴大該港口的集裝箱堆場，並希望在 2019 年的總容量達到 54 萬個集裝箱，因此，峴港港口將可以不只容納來回東亞、東南亞的船隻，更可以服務來自歐洲、泛太平洋的船隻。隨著更多的船隻入港，也可以降低每艘船隻所需負擔的成本。

而隨著從港口進入峴港的遊客人數大量提升，此計畫除了預計切割貨物以及旅客的業務範圍、預訂增設相關的遊客控制區域以及通關、檢疫設施之外，更是希望加強港口內的交通設施，如遊客的接駁巴士等，進一步補強港口內部對於旅遊方面的缺失。值得注意的是，這一項目與目前峴港政府欲將天沙港發展成為旅遊港之舉措有所貼合。也就是說，整體而言日本在提出此階段計畫時，已經將峴港未來趨勢納入考量，並提出對應的預定計畫項目（如【表 3-3-2】所示）。更期許在 2021 年擴增後，峴港港口的集裝箱貨物至 50 萬個標準箱，增加了約 30 萬個標準箱，新碼頭擴增至 50,000DWT 集裝箱船，比計畫支持前增加了 20,000DWT。碼頭處理費也從 9 萬元日圓增加至 11 萬元日圓，但比 2020 年預期的碼頭處理費減少了 1 萬日圓。再加上，由於解決了峴港既有的船舶吃水限制，泊位的佔用率也將從 2013 年的 31%，增加至 42.5%。

DOI:10.6814/NCCU202000189

【表 3-3-2】峴港港口改善計畫第二階段之計畫項目與細項

項目投入	計畫
天沙港的建設	新的集裝箱泊位
	340 公尺的防波堤建置
填海工程	填海量將達 70 萬立方公尺
	填海區域進行土地改良
航道與流域再規畫	航道淤泥挖掘至水下 14 公尺
	照明設備的增設
	新集裝箱泊位的疏通維護
遊客相關設施	切割貨物與遊客裝載業務
	設置臨時遊客控制區
	加強港口內交通設施

資料來源：JICA (2014, 72-103). 圖表為作者自行整理繪製。

綜合上述，透過日本視角可以發現（如表 3-3-3 所示），在第一階段計畫中該貿易援助計畫確實如援助有效論的學者所述，透過計畫中的六大項目，直接、間接的改善峴港港口的運行能力，大幅度增加了港口的進出口吞吐量。而進出口的大量增加，不僅帶動了峴港及周邊地區的經濟繁榮外，更是吸引了更多外國投資的挹注。在 2012 年前該城市的 GDP 皆保持在 10%的成長比率。

【表 3-3-3】峴港港口改善計畫第二階段有效性預估

	目前（2013）	無計畫支持（2021）	計劃支持（2021）	Improvement
集裝箱	167,447	500,434	228,000	280,434
泊位佔用率	31.1%	36.5%	42.5%	6%
貨船大小	30,000	50,000	30,000	20,000
碼頭處理費	90,490	112,634	123,543	-10,909

資料來源：JICA (2014, 114). 圖表為作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

而第二階段的有效性評估報告也可以看出日本以 2013 年為基礎評估了長期的峴港未來發展可能性，並積極規劃港口的集裝箱堆場的擴大，以及港口的擴充以服務更大的船隻、更多的遊客，更有計畫的調漲碼頭的處理費用。可見第二階段相較於第一階段著重於港口的硬體設備之提升外，更加貼合該港口未來的趨勢所需，逐步建設旅客相關設施等。

【表 3-3-4】日本視角下峴港港口改善計畫有效性分析表

日本視角		
	峴港港口改善計畫第一階段（實質）	峴港港口改善計畫第二階段（預期）
個案分析	港口能力提升 可容納集裝箱數量提升 港口進出口數量增加 貨運交通改善 峴港港口股份有限公司年收入增加 峴港市 GDP、FDI 增加	峴港港口的集裝箱貨物增加 可通過船隻大小提升 碼頭處理費（成本）下降 泊位佔用率提升
	有效	有效

資料來源：圖表為作者自行整理繪製。

然而，在峴港市政府以及日本 JICA 協商、通過對於峴港港口改善計畫第二階段借用援助的審核並進行了有效性評估報告等一系列的計畫前置作業後，峴港港口股份有限公司卻臨時喊停了此項貿易援助之借款。並宣布將會透過公司出資結合政府貸款以及外部資金，進行峴港港口的升級。而至於峴港港口股份有限公司為何在最後拒絕借款，選擇自主發展的原因將在第四章中更詳細說明。

DOI:10.6814/NCCU202000189

第四章　案例分析—在地視角

根據第三章分析峴港港口改善計畫之日本視角後可以發現日本對於峴港港口所提出的貿易援助計畫都是長期性計畫並十分確信該計畫可以為峴港帶來巨大改變及經濟利益。然而，除了日本針對峴港港口改善計畫的官方文獻之閱讀並分析日本視角之外，越南在地視角對於峴港港口改善計畫之觀點亦是本研究重要的一環。

故此，本章節為了更好的去研究在地視角對於峴港港口改善計畫之有效性為何，將分別以輔助論、轉移論之主要研究思維，綜合在地報導及深入訪談當地的在地政府、私部門（峴港港口股份有限公司及峴港市台商協會）、在地學者之觀點意見後進行比較分析。

第一節　在地視角—輔助論

根據 John White 所提出之輔助論中認為「官方發展援助作為發展中國家資源缺乏時的補充，不僅希望帶動受援國的經濟發展，更強調受援國最終實現自我永續成長的過程。」

因此本節希望透過輔助論之論點作為主要脈絡，並以峴港港口改善計畫為個案，分別透過峴港港口能力之補充以及峴港及其周邊地區經濟之加強兩個方面，再結合在地意見，進一步分析峴港港口改善計畫之有效性。

一、 峴港港口能力之補充

在峴港港口改善計畫之於港口能力之補充方面而言，根據在地學者以及峴港港口股份有限公司表示，在峴港港口改善計畫第一階段之前，天沙港僅能服務部分散裝貨物。然而隨著計畫的實行之中，港口便不斷的擴張並積極實現現代化。在第一階段計畫完成後，其地位亦逐漸提升至中越地區容納集裝箱貨輪、服務進出口運輸以及接待遊客的主要港口。

DOI:10.6814/NCCU202000189

「…峴港港口改善計畫促使峴港港口急速擴張，且設備現代化。在計畫完成時大約 **90%**的港口能力已經被開發完成。」（Bui Quang Binh，個人訪談，2019/08/23）。[19]

「…日本透過援助試圖幫助天沙港轉型為集裝箱港口。在峴港港口改善計畫實行之前，天沙港基本上皆以散裝貨船為主要的服務對象，然而在 **2005** 年峴港港口改善計畫第一階段完成後，天沙港成功從散貨服務轉型為集裝箱港口。也因此進出天沙港的集裝箱數量隨著港口轉型而大量增加。」（Bang Nguyen，個人訪談，2019/09/16）。[20]

此外因為主要服務對象從散貨轉而進行集裝箱貨物生意，天沙港的貨物吞吐量亦有所增加。透過觀察峴港港口之相關數據亦可以證實，隨著港口能力的升級與改善，峴港港口的貨物吞吐量（如【表 4-1-1】所示）的確呈現歷年攀升之勢，也可印證該計畫不僅單單補強峴港港口能力，對於港口主要的進出口業務亦有達到提升之效用。

【表 4-1-1】峴港港口歷年貨物吞吐量 1998-2009（單位：千公噸）

年份	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
中越	3,103	3,897	5,487	6,010	7,175	8,700	10,760	10,754	12,435	15,099	16,353	14,994
峴港	829	1,150	1,411	1,710	2,074	2,179	2,309	2,256	2,371	2,737	2,743	3,132
%	26%	29%	25%	28%	28%	25%	21%	21%	19%	18%	16%	21%

資料來源：VPA (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

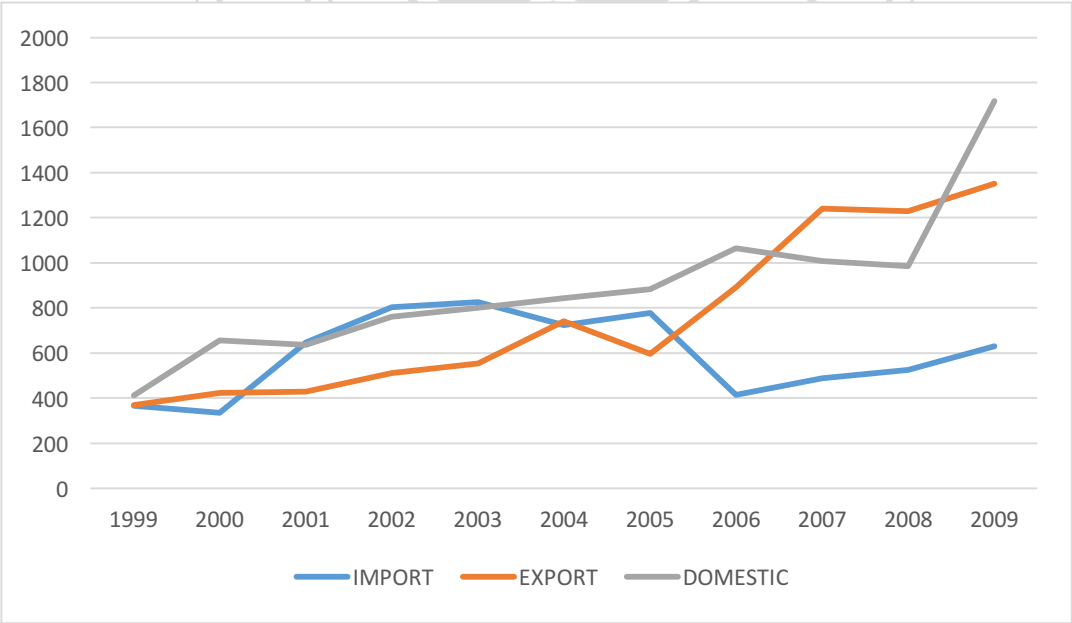
[19] 訪談原文如下：“the upgrading and expansion of Da Nang Port Improvement Project would allow modernization and expansion of port capacity. Almost 90% of the port's capacity had been exploited.”

[20] 訪談原文如下：“Japan tried to help to build Tien Sa Port, transferred to the container terminal. Before the project, Tien Sa terminal was a bulk cargo. After the 2005, the port transferred to the container terminal. So that the container through Tien Sa port was increased a lot.”

DOI:10.6814/NCCU202000189

然而，儘管峴港港口改善計畫在港口歷年的貨物吞吐量中有了明顯的積極表現，但進一步分析其進出口以及國內運輸之貨物量（如【圖 4-1-1】所示）後可以發現，雖然峴港港口改善計畫確實可以應證援助有效論學者 Martínez-Zarzoso（2017）之論點「貿易援助可以透過提升受援國之出口量進而協助該地區之經濟發展」，從 1999 年至 2009 年增加了約莫 100 萬公噸，意即峴港港口的出口量一直呈現上升態勢。雖然在 2006 年出口量突破國內運輸之貨物量。然而，在 2008 年後國內運輸的快速增加，就連出口的上升速度都無法與之相比。

故此，從分析峴港港口改善計畫所帶來的進出口貨物效益而言，儘管出口量的大量增加，讓此案例符合 Martínez-Zarzoso 所認為的「貿易援助為受援國經濟發展帶來動能的因素之一。」但觀察內部運輸的貨物量而言，雖說作者不能肯定內部運輸的增加對於峴港市及其周邊城市的經濟發展之影響程度。但不可否認的是，單單從貨運量而言，峴港港口改善計畫不僅只是幫助出口量之增加，對於內部運輸增量的貢獻亦是不容小覷。



【圖 4-1-1】峴港港口歷年進出口量趨勢圖 1998-2009（單位：千公噸）

資料來源：VPA (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

二、 峴港地區經濟之加強

除了峴港港口的能力增強之外，峴港港口改善計畫所帶動之峴港市經濟發展方面，受訪者認為該計畫透過提升中越港口能力，不僅為東西經濟走廊打開了海運的大門，更帶動了峴港市的經濟發展。

「…我認為峴港港口改善計畫有其一定結果以及正向影響。因為天沙港是中越的交通海港，再加上其位於東南經濟走廊的末端，造就了天沙港成為東南亞連接其他市場的重要關口，所以升級港口是刻不容緩的。整體而言，日本峴港港口改善計畫的支持確實幫助峴港港口的有效性提升，並符合途經此港的貨物需求，進一步帶動地區的經濟發展。」（Ngo Viet Hoai Thuong，個人訪談，2019/09/18）。[21]

「…峴港港口改善計畫對峴港的發展有極大的幫助。因為越南受到了日本的幫助，進一步達到天沙港以及 Lien Chieu 港的港口升級。藉此從峴港港口進出口的貨物之移動更加簡單，亦吸引到更多外國投資。」（Nguyen Thi Phuong Huyen，個人訪談，2019/09/18）。[22]

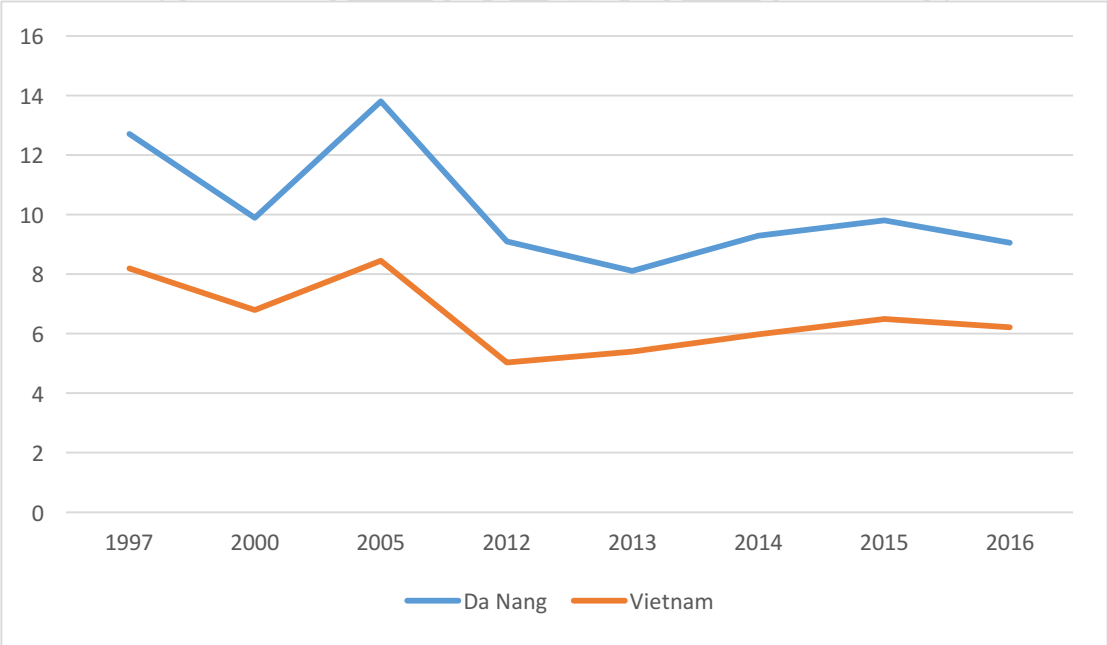
[21] 訪談原文如下： "I think that Da Nang Port Improvement Project had a certain results and positive effects. Because Tien Sa port is the harbor transportation in the central Vietnam, which located in the east-west economic corridor, linked four countries, Thailand, Laos, myan-ma, and Vietnam. The port is the gateway of South-East Asia to Pacific Ocean to other market. So, Developing and upgrading the port is very essential. In general, the support from this project can help to build the port more efficiently and to meet the demand of goods transfer in this area."

[22] 訪談原文如下： "Da Nang port improvement project contributed a lot of the development of our city. And we received the support from Japan to upgrade Tien Sa and Lien Chieu port, so that we can called for the FDI from other countries. Because that we can pursue the investor that we have an international airport and international Tien Sa port, so it is easier for them to transfer goods in Da Nang."

DOI:10.6814/NCCU202000189

除了訪談內容作為依據外，根據數據可以發現（如【圖 4-1-2】所示），在峴港港口改善計畫第一階段完工之前，峴港市的 GDP 成長率均高於 10%，而儘管之後（2012-2016）的成長率趨緩（維持在 8%至 10%之間），但從圖中可以發現峴港市的 GDP 成長率一直高於越南總體的 GDP 成長率之上。

峴港市 GDP 成長率的表現，使峴港港口改善計畫的效益符合貿易援助欲支持的聯合國永續發展目標第八項目標體面工作與經濟發展中，該目標其中一項之指標為經濟的永續發展致力於維持低度發展中國家 GDP 每年 7%的成長比率。透過【圖 4-1-2】的數據亦可以發現儘管峴港市的經濟成長率在 2012 年起逐漸下降，但其經濟成長率確實符合、甚至比上述目標中為經濟永續發展所訂下標準表現更突出。



【圖 4-1-2】峴港 GDP Growth 趨勢圖 1997-2016（單位：%）

資料來源：IPA (2016). 圖表為作者自行整理繪製。

DOI:10.6814/NCCU202000189

除了峴港市的經濟發展外，根據受訪者所述峴港港口作為東西經濟走廊以及中越地區的主要關鍵港口，其帶動經濟發展的效益不僅只發酵在峴港市內，更是透過高速公路作為貨物運送的交通網，在峴港市周邊城市，甚至是在中越地區的經濟發展都扮演著不可或缺的角色。

「…峴港被中央政府指派為中越的經濟以及旅遊重鎮，因此峴港的港口在中越的經濟成長中扮演了非常重要的角色。雖然至今峴港的港口仍未能與南北越的大型港口比較，但是天沙港的提升進一步趕上中越地區的貨物進出口需求。除此之外，峴港港口改善計畫中亦有協助港口與高速公路之連接，這樣加快了中越地區貨物的流動速度，因為途經峴港港口的貨物可以透過高速公路所形成的運輸網絡運送至中越各個省份。」（Nguyen Thi Phuong Huyen，個人訪談，2019/09/18）。[23]

也就是說，峴港港口計畫除了帶動峴港市本身的經濟發展之外，其中與港口連接的高速公路之興建，對於峴港周邊城市的貨物流通產生了正面影響，進一步帶動周邊地區的經濟發展。

從【表 4-1-2】的越南省競爭力指標（Provincial Competitiveness Index，PCI）比較表中亦可以發現，[24]除了 2011 年、2012 年以及 2018 年之外，自 2006 年起

[23] 訪談原文如下： "Da Nang was assigned by the central government to become the central economic and tourism allocation. It is key harbor for the whole central Vietnam. So, Da Nang Port play an important role for the economic growth of the central Vietnam.
Although we cannot compare to the port in the North and South, we can still service the demand of investor as exporting and importing goods through Da Nang port in the central area. And we also have the highway, we can transfer the goods to other province by using the highway."

[24] 所謂省競爭力指標是越南於 2005 年開始使用之指標，主要對越南省（直轄市）的行政部門之經濟治理能力進行年度調查、評估並排名，希望創造對私營部門有利的商業環境。其主要評分指標包括：創業成本、土地使用權與土地保有權、透明度與信息獲取、時間成本與合規性、商業政策是否有偏差、省級領導之積極創新程度、業務相關支持服務、勞動培訓政策是否完善、法律程序是否公平有效

DOI:10.6814/NCCU202000189

峴港市一直位居越南省競爭力指標的前三名。可見峴港市的商業環境之活躍性得到了越南中央政府之認證。

而中越地區，包括了順化市（Tt Hue）以及廣南省（Quang Nam）等與峴港相鄰並同屬於中越的行政區，從比較表中亦可以看出儘管這兩個行政區的表現不若峴港一般穩健的維持前三名，但基本上他們的 PCI 指數都保持一定水準。也就是說，峴港港口改善計畫改善了峴港港口的整體工作能力，進一步提升其周邊城市經濟治理能力亦是有跡可循的。

【表 4-1-2】2006-2018 年越南 PCI 比較表

	河內 Ha Noi		胡志明 Tp Hcm		峴港 Da Nang		順化 Tt Hue		廣南 Quang Nam	
	評分	名次	評分	名次	評分	名次	評分	名次	評分	名次
2006	50.14	38	64.75	7	75.82	2	49.83	40	56.20	15
2007	56.73	27	64.83	10	72.96	2	62.44	15	62.92	13
2008	63.74	31	60.15	13	72.18	1	60.71	10	59.97	14
2009	58.18	33	63.22	16	75.96	1	64.23	14	61.08	25
2010	55.73	43	59.67	23	69.77	1	61.31	18	59.34	26
2011	58.28	36	61.93	20	66.98	5	60.95	22	63.40	11
2012	53.40	51	61.19	13	61.71	12	57.12	30	60.27	15
2013	57.67	33	61.19	10	66.45	1	65.56	2	58.76	27
2014	58.89	26	62.73	4	66.87	1	59.98	13	59.97	14
2015	59.00	24	61.36	6	68.34	1	58.52	29	61.06	8
2016	60.74	14	61.72	8	70.00	1	59.68	23	61.17	10
2017	64.71	13	65.19	8	70.11	1	62.37	29	65.41	7
2018	65.40	9	65.34	10	67.65	5	63.51	30	65.85	7

資料來源：PCI (2019). 圖表為作者自行整理繪製。

綜上所述，若從輔助論的觀點出發，可以發現峴港港口改善計畫不僅補充了峴港港口既有能力之不足，更是提升了峴港甚至中越地區的經濟實力。也就是說，透過增強港口能力，大量提升該港口的吞吐量以及進出口數量。從 GDP 的成長

DOI:10.6814/NCCU202000189

率亦可以證實大量提升的港口出口量除了為峴港市地區帶來繁榮，更對經濟發展層面呈現積極正面之影響。

此外透過越南省競爭力指標，峴港近年來高居經濟治理能力的前三名之外，其周邊地區包括順化市以及廣南省的表現也不容小覷。由此，可以發現除了峴港市的經濟成長之外，該計劃更是帶動了其週邊城市的商業環境之發展。也就是說，在峴港港口改善計畫此項案例中，其效果確實符合輔助論中所說，援助可以補充受援國資源之不足，並協助受援國的經濟發展。

第二節　在地視角—轉移論

根據轉移論，相較於輔助論認為官方發展援助對於受援國的正向性，其認為援助國所提供的官方發展援助未必符合受援國之所需，或是其所提供之資源可能是受援國可自給之項目。因此，不僅對受援國的經濟發展沒有助益，更會促使受援國對援助國產生依賴現象。然而透過本案例之觀察，在峴港港口改善計畫後，峴港市並未出現轉移論所擔心之現象，反而是積極的自主發展。

儘管峴港港口改善計畫第二階段已通過 JICA 以及越南政府的審核，並可以使用日本所提供之 ODA。但是，峴港港口股份有限公司卻婉拒了使用日本提供之 ODA 做為開發港口的資金。故此，本節希望透過轉移論之論點為脈絡，並以峴港港口改善計畫為個案，分別以日本因素以及峴港在地因素兩個方面，進一步分析峴港港口改善計畫之有效性。

一、　日本因素

（一）日本提供援助之綁定條件

援助國在提供援助時，基本上會有伴隨著援助的綁定條件，不論是政治方面或是經濟方面，基本上皆是有利於援助國本身（Easterly 2003, 37）。

DOI:10.6814/NCCU202000189

根據 Nhan Dan Online（2018）的報導中，傅比布萊特公共政策與管理學院（Trường Chính sách Công và Quản lý Fulbright）講師 Do Thien Anh Tuan 的論點指出，儘管日本對越南所提供的官方發展援助之利息為每年 1%至 2%。但如果再加上非利息支出，包括諮詢、成本安排、承包商等支出，越南所支付予日本的官方發展援助之相關支出約為 7%，相較國內商業貸款並無顯著優勢。

在 Tạp chí điện tử Tài chính（2019）的報導中，亦提及越南時任國民議會財政預算委員會主席 Nguyen Duc Hai 針對評論官方發展援助的捐助者之所以提供低息貸款，是因為官方發展援助通常附帶了綁訂條件。其中，官方發展援助最主要也是常見的的條件限制便是「承包商的選擇」。[25]而這樣的選擇侷限間接導致實質投入的金額高於原計畫成本。

此外 Nhan Dan Online（2018）亦針對官方發展援助進行報導，其中越南經濟學家 Vo Dai Luoc 也強調，官方發展援助不如越南人所想的「美味、便宜、營養」。基本上日本對越南的官方發展援助一定保有其自身的政治與經濟利益。除了合約中的綁訂條件之外，也會要求聘請日本籍的相關領域專家，其平均薪資高達每個月一億越南盾（約 14 萬台幣）。

綜合上述，儘管日本確實持續提供越南高額的官方發展援助，並積極發展越南國內的大型基礎設施之設立並開發。但，部分越南的官員與學者已經發現其提供之官方發展援助的綁定條件過於嚴苛，造成越南內部在使用日本所提供的官方發展援助時的窒礙難行，綁定條件甚至讓日本形成了一種以 ODA 為基礎的行業，主要包括商業貿易公司（Nissho Iwai、Mitsubishi、Sumitomo、C. Itoh、Co., Marubeni 以及 Mitsui）、建築公司（Hazama、Obayashi、Taisei、Shimizu、Toda、Kitano

[25] 所謂承包商選擇是指當受援國透過官方發展援助開展計畫時，必須聘雇援助國國籍的承包商、專家等。

DOI:10.6814/NCCU202000189

以及 Fujita）以及諮詢公司（Nippon Koei、Pacific International、Sanyu Consultants、Yachiyo Engineering 以及 Engineering Consulting Firms Association）等。

透過綁定條件，日本提供的援助最終返回日本，並將債務留給受援國。因此，在越南的政界與學界亦逐漸形成了一種針對日本援助的悖論，即「日本提供的官方發展援助特點，包括：金額高、利率低但成本也相對高昂。」

而不出所料，峴港港口改善計畫之諮詢服務業務如上述一般交由日資公司，Japan Port Consultants 便是主要為峴港港口改善計畫第一階段提供諮詢服務的公司，[26]負責峴港港口施工前的自然環境與既有設施之調查作業、招標、合約程序以及建設時期的監督施工工程、設備採購及技術轉讓等相關工作。至計畫完成時，必須給付 Japan Port Consultants 約莫 8 億 7 千萬日圓的服務費用，佔整項計畫的 9%成本。

根據作者的訪談，峴港港口股份有限公司以及在地學者皆證實，在日本峴港港口改善計畫的綁訂條件之下，一旦接受此貿易援助項目時，就必須與日資承包商進行合作，並且負擔相對較多的成本。

「…當日本在投注峴港港口改善計畫第一階段之貿易援助的同時，也要求我們需採用日資承包商進行計畫。故此，峴港港口改善計畫的綁訂條件造成我們公司很大的負擔。」（Bang Nguyen，個人訪談，2019/09/16）。[27]

[26] Japan Port Consultants 是日本最有權威的私人諮詢工程公司，專門從事港口、沿海和近海工程等領域的諮詢工作。JPC 完成了超過 30 幾個國家的港口項目，其資金大部分來源於日本的援助計畫。資料來源：http://jpcvietnam.com/P0206N72P119IT1/en-US/Completed-Projects.aspx，檢閱日期：2019 年 9 月 20 日。

[27] 訪談原文如下：“When Japan helped us in the first phase, we had to use the Japan company to do the project. This costed us a lot.”

DOI:10.6814/NCCU202000189

「…之所以不借用貿易援助發展港口的原因是貿易援助的綁定條件造成了峴港港口股份有限公司使用日本提供的貿易援助時，所需負擔的成本大於越南在地商業貸款。」（Bui Quang Binh，個人訪談，2019/08/23）。[28]

由此可知，不管是整個越南政界、學界，或是峴港港口股份有限公司，都察覺到援助光鮮亮麗的外表下所隱藏的陷阱。其中根據 Saigon Online（2018）的報導，經濟學家 Vo Dai Luoc 希望越南政府應仿效峴港港口股份有限公司應在使用援助之前考量其是否有效並能夠帶來經濟利益，並適時地拒絕援助，而非全盤接受。也就是說，不論是峴港港口股份有限公司、越南中央政府或是地方政府皆開始重新評估援助項目是否如期所望可以為越南帶來利益。

（二）越南盾與日圓之間的匯率問題

除了上述官方發展援助既有綁訂條件之外，透過 VietNamNet Online Newspaper（2015）針對峴港港口股份有限公司主席 Nguyen Thu 的訪談可以得知，「日越間匯率浮動的風險太大是峴港股份有限公司拒絕日本提供貿易援助支持港口升級之主要原因。」此外本文之受訪者亦提及日圓與越南盾的匯率差是導致峴港港口股份有限公司選擇不繼續使用官方發展援助作為發展資金的主因之一。

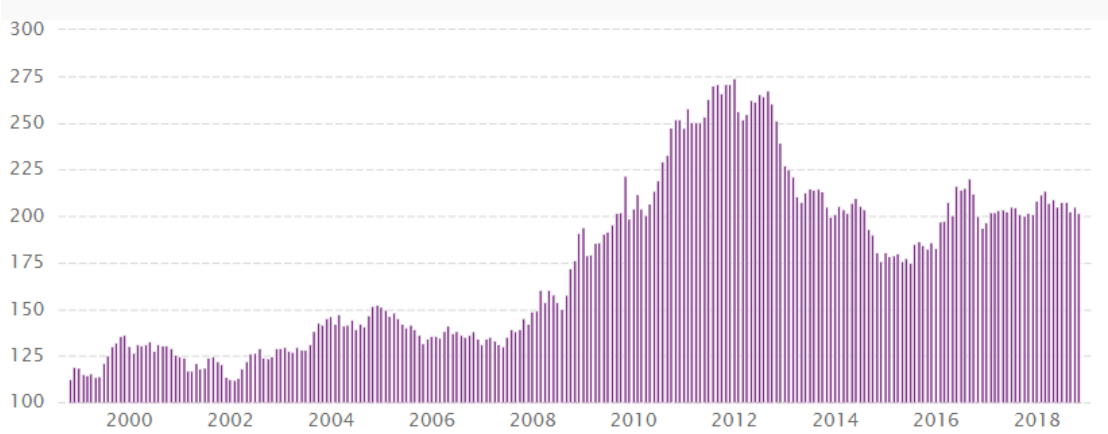
「…隨著越南盾下跌且日幣提升的情況，造成兩國間匯率的差距逐漸提升。再加上援助之利息必須以日幣作為主要的償還幣值，所以匯差是造成峴港港口公

[28] 訪談原文如下：“the reason why the company did not borrow AfT was that the cost of borrowing much more expensive than commercial loans due to the constraints of AfT.”

DOI:10.6814/NCCU202000189

司在支付利息時負擔逐年增加的因素之一。」（Bang Nguyen，個人訪談，2019/09/16）。[29]

如【圖 4-2-1】所示，日越間的匯率兌換從 1999 年 120 元越南盾/1 元日圓至 2018 年 200 元越南盾/1 元日圓，提升了 66%。雖然匯率差在 2012 年到了高峰之後，便開始下降，近年來才有所回升。但是，有鑑於日本要求其提供越南的官方發展援助後利息必須以日圓做為主要支付援助利息之幣別，所以日圓匯率的大幅度提升才會造成峴港港口股份有限公司要背負的利息逐年增加。



【圖 4-2-1】越南盾與日圓間匯率（1998-2018）

資料來源：CEIC (2019).

綜合上述，透過日本因素之分析，可以發現日本在提供援助時所綁定之條件以及日越貨幣之間的匯率問題，造成越南在使用日本提供貿易援助時不僅被要求使用日資承包商、成本高昂，援助所造成的負擔亦是隨著兩國之間的匯率差拉大而逐年增加，更是造成峴港港口股份有限公司在自我發展時的阻礙。

[29]訪談原文如下：“the exchange rate, day after day, increased a lot. The VND is going down, and the yen is much higher. So it costed us a lot, and it was really hard for us to pay. Especially we had to pay by yen, when we paied bach the interest of Da Nang Port Improvement Project.”

DOI:10.6814/NCCU202000189

因此，根據上述種種日本在提供援助時對受援國所造成的不利因素。這也是為什麼，儘管越南中央政府以及 JICA 已經審核峴港港口改善計畫第二階段的貿易援助計畫，峴港港口股份有限公司最終仍然選擇了拒絕日本提供的援助，轉而透過公私夥伴關係（Public-Private Partnership, PPP）進行自主的天沙港港口升級計畫。

二、 越南因素

透過在地資料之審閱以及與在地相關人士之深度訪談後，可以發現除了日本在提供貿易援助時諸多不利越南之經濟因素之外，近年峴港港口的升級也因為受到了政府發展計畫之支持以及峴港港口股份有限公司的積極推動，而帶動了整個峴港地區的自主發展。

（一）越南政府

以越南政府的立場而言，因為越南政界與學界已慢慢發現援助國在提供援助時的陷阱，因此越南國內不僅中央或是地方政府、學界亦出現了在使用援助時應進行規範的聲音。

在中央政府方面，如 Haiquan Online（2019）的報導中，提及面臨援助為越南所帶來的甜蜜陷阱，越南總理認為應就官方發展援助之使用與效率問題進行規範。故此現任越南計畫和投資部部長 Nguyen Chi Dung 提出「援助應僅用於將產生廣泛影響並可滿足國家永續發展需求的大型計畫，」並提議援助應僅占項目總投資的 30%至 50%，並被視為調動外幣資本的臨時管道。從長遠計畫而言，越南應加強制定戰略，以獲取其他外資來源，如外國直接投資（FDI），集中精力加強國內資本市場的建設。

除此之外，在峴港市政府方面，隨著峴港市外國遊客的快速增加，於 2017 年共 660 萬人次，比 2016 年增長了 19%之多。通過海上交通前往峴港的遊客就

DOI:10.6814/NCCU202000189

多達 12 萬名，共 78 艘郵輪停靠在天沙港，相較於 2016 年驚人的增長了 46%。而有鑒於快速上升的旅遊人數，峴港市政府亦積極的發展旅遊相關行業。故此，對於天沙港的需求逐漸轉變為經營旅遊事業的港口，為此政府也積極尋找新的進出貨港口，以接手現今天沙港對於集裝箱等貨物的處理工作。

「…隨著旅遊人數的快速上升，政府也計畫將天沙港轉型為旅遊港。因此，峴港市需要去建設一個新的港口去支持原本貨物進出口業務。」（Bui Quang Binh，個人訪談，2019/08/23）。[30]

隨著天沙港貨物吞吐量的快速增長，峴港市政府於 2018 年開始敦促 Lien Chieu 港的發展，並希望在 2022 年前完成建設 Lien Chieu 港，並將天沙港大部分的貨櫃轉移至 Lien Chieu 港，促使其取代天沙港成為越南中部的國際門戶，並大力推動天沙港轉型為支持旅遊產業的旅遊港。如在地官員所述：

「…峴港政府正在努力將天沙港轉型為旅遊港口。而為了符合貨物的運輸需求，將會協助 Lien Chieu 港的升級。」（Ngo Viet Hoai Thuong，個人訪談，2019/09/18）。[31]

[30] 訪談原文如下：“Because the traveler through the city became more and more, the Tien Sa port had been planned to transfer to a tourist port. And Da Nang city needed to build a new port to service the importing and exporting goods.”

[31] 訪談原文如下：“the government tried to transfer Tien Sa port to a tourism port that service the tourist arrived Da Nang by ship. And we also helped to build Lien Chieu port to meet the demand of containers and goods.”

DOI:10.6814/NCCU202000189

Vietnam News（2019）提到 Lien Chieu 港被中央政府認為是發展城市基礎設施、社會經濟以及安全的關鍵項目，並針對峴港市舊港轉型，並發展新港的計畫進行評論：

「…加速 Lien Chieu 港的港口建設將會幫助促進峴港成為關鍵的國際進出口中心，並允許既有的天沙港轉型為以服務郵輪為大宗業務。」[32]

因此，開發 Lien Chieu 港、轉型天沙港的計畫，不僅可以疏通峴港市大量的貨運量，更有助於保持峴港目前的經濟地位，更因為 Lien Chieu 港的位置更易於連接越南中部主要的高速公路，不僅可以疏通天沙港大量貨物所帶來的交通堵塞外，貨物的流通更加快速且成本便宜，因此此計畫被預期能更佳促進越南中部的經濟發展。

為了支持 Lien Chieu 港的基礎建設，中央政府亦承諾提供相關資金協助，在耗資約 3.4 兆越南盾的預算中，中央政府承諾負擔 87%的支出，峴港地方預算則佔 12.6%。可以見得，越南中央政府對於本項計畫保持著高度重視，並期待能夠創造更好的經濟效益。

（二）峴港港口股份有限公司

除了越南政府的官方計畫之外，峴港港口股份有限公司在拒絕日本提供的貿易援助之後，在 2016 年 7 月正式啟動由自己籌資的第二階段天沙港改善計畫。該計畫耗資超過 1 兆越南盾，其中 36%為峴港港口股份有限公司出資、31%的銀

[32] 原文如下： “Speeding up the construction of the new Lien Chieu Cargo Port would help promote Da Nang as a key international logistics centre, and allow the existing Tien Sa Port to be reserved for cruise ships only.”

DOI:10.6814/NCCU202000189

行貸款以及 33%的投資。再籌資的過程當中，峴港獲得了越南國家航運公司（Vinalines）、國家大型投資基金以及銀行的支持。

而在港口的升級方面，此計畫期望在 2018 年達成新增天沙港的兩個泊位，其中包括一個 310 公尺的泊位以及一個 210 公尺的泊位，並希望該項目滿足為 70,000 DWT 4,000 TEU 的集裝箱船以及 100,000 GRT 的郵輪提供服務的需求，使其每年貨櫃總容量達到 1200 萬公噸，並預計於 2018 年 6 月完成該計畫。

「…我認為峴港港口股份有限公司自主升級的第二階段港口改善計畫並沒有太大的問題。因為我們有很好的設計、建造了很好的船泊。與先前的計畫相比，品質相同且成本較低。當日本提供援助時，我們必須使用日資公司的承包商，而當我們自己建造時可以使用在地公司。我相信我們可以維持港口的品質，因為我們透過峴港港口改善計畫第一階段，從日本那學習了如何建造好的港口。」（Bang Nguyen，個人訪談，2019/09/16）。[33]

而在 2018 年 4 月時，第二階段的天沙港改善計畫正式完工，就 2018 年的港口表現來看，貨櫃吞吐量提升至 865 萬公噸，相較於 2017 年的 800 萬公噸成長了 8%，在進口、出口表現上都有大幅度的提升。然而根據官方預估，天沙港的貨物吞吐量於 2020 年將到達 1,200 萬公噸的貨物，到了 2030 年更需處理超過 3,000 萬公噸的貨物。

[33] 訪談原文如下： "I think there was no problem with Tien Sa port Improvement Project Phase 2. Because we had a good design. We built a very good berth, which quality is the same as Japan, but the cost is much cheaper than Japan do it. When Japan do it, we had to use the Japan company to do the project. When we do it, we can use the Vietnamese Company to do it. And we can maintain the quality, because we learn how to bulid the port from Japan in the phase 1."

DOI:10.6814/NCCU202000189

因此，考慮到未來貨物吞吐量將大幅度增加，峴港港口股份有限公司亦配合著政府的發展政策持續的提升峴港另一個重要港口 Lien Chieu 港，並計畫與日本合作進行發展。因此亦催生了預計於 2019 年開展，並以公私夥伴關係為形式的 Lien Chieu 港港口建設計畫（Lien Chieu Port Construction Project in form of PPP）。

儘管目前此項計畫的進行出現了延遲，但不論是天沙港或是 Lien Chieu 港的發展都已經受到了越南中央政府以及峴港在地政府的重視，其發展勢頭是無法阻擋。作者認為峴港成為如海防港之於北越和胡志明港之於南越，對於中越地區的發展支持以及經濟地位已指日可待。

故此，本節從轉移論的觀點出發，峴港在峴港港口改善計畫第一階段後，未如轉移論對受援國之預期發展，在接受援助後對援助國產生強烈依賴，而放棄自我發展之機會。反而，峴港在意識到日本方提供援助時的綁定條件過於嚴苛且成本過高以及匯率變動問題等不利因素之下，中央政府以及在地政府皆對援助議題進行規範、積極協助峴港港口之發展。

值得一提的是，峴港港口股份有限公司在拒絕日本所提供的峴港港口改善計畫第二階段計畫後，不僅提出了針對港口的升級計畫之外，更用比日本所提出的預期完成時間更短的時間內便完成了升級計畫，由此可知其對於自身發展之積極程度更甚日本一籌。

故此，如【表 4-2-1】所示，透過輔助論的研究思維分析峴港港口改善計畫當下，可以發現該計畫不僅提供峴港相關資源外，更是帶動峴港市及其周邊地區的經濟發展。也就是說，個案確實符合輔助論所述之觀點。除此之外，個案也並未出現轉移論觀點中受援國對於援助國產生依賴現象，及缺乏自主成長的動力之情況。

DOI:10.6814/NCCU202000189

【表 4-2-1】在地視角下峴港港口改善計畫有效性分析表

在地視角		
	輔助論（計畫當下）	轉移論（計畫未來）
論點	1. 官方發展援助被視為受援國自身資源、能力不足的補充。 2. 官方發展援助作為補充會促使受援國的經濟發展，最終達到自我發展階段。	1. 當受援國接受官方發展援助後援助後，會對捐助國產生依賴現象。 2. 依賴現象造成受援國缺乏自主發展的動力。
個案分析	透過提升峴港港口的運作能力，不僅補足了峴港既有的資源、能力不足問題外，更是帶動了峴港市以及其周邊地區的經濟發展（GDP 以及 CPI）。故此，在個案中可以佐證輔助論中認為援助有效之論點。	分別從援助綁定條件、日越之間的匯率差等日本不利因素以及中央及在地政府之支持、峴港港口股份有限公司之積極發展等越南有利因素進行分析後，可以發現在個案中，並未出現轉移論中援助產生不利受援國未來發展之情況。
	符合輔助論	不符合轉移論

資料來源：圖表為作者自行整理繪製。

第三節　小結

本章節以受援國為主要視角，分別透過輔助論、轉移論兩個探討援助有效性之途徑，進一步針對本研究之個案—峴港港口改善計畫的有效性進行探討。

根據前兩節可以發現不論作者透過輔助論針對峴港港口改善計畫進行探討，其中證實該計畫的確有助於補充峴港港口能力的不足，並達到提升效果進一步帶動峴港及幫助周邊地區之經濟能力增強；或是透過轉移論為途徑，在觀察日本不利因素以及越南的積極因素的相互作用之下，峴港並未在接受峴港港口改善計畫之後出現過度依賴日本（援助國）並放棄自我發展機會之情況。也就是說，透過

DOI:10.6814/NCCU202000189

峴港港口改善計畫的個案分析可以證實，不論是從日本視角（第三章）為出發點單純的針對峴港港口改善計畫為峴港港口以及峴港市所帶來之效益進行分析；或是以在地視角（第四章）為探討依據，分別以援助有效論及援助無效論為途徑針對受援助當下以及受援助後的發展進行分析，本研究個案—峴港港口改善計畫的有效性皆可以從中得到證實。

最後，再結合第三章中日本視角下提出之峴港港口改善計畫第一階段對於峴港港口能力提升與峴港經濟發展的實質貢獻以及第二階段為符合峴港快速增加的貨物量所採取的港口提升計畫之預期效果。在完整爬梳日本官方文獻以及越南在地的實地訪查及深入訪談後所得出的研究結果，作者認為峴港港口改善計畫此項貿易援助計畫對於峴港市甚至是中越地區的發展之有效性十分顯著。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

第五章 結論

自第一張的研究發想、第二章日本對越南的援助歷史、轉變及現況，至第三章及第四章分別從日本視角以及越南視角分析探討峴港港口改善計畫之有效性為何，本研究希望可以透過輔助論及轉移論之研究思維有效回應本文之主要問題意識。

首先，透過文獻分析法從日本視角進行分析時，可以發現日本對越南的支持基礎設施的貿易援助項目—峴港港口改善計畫確實如 Vijil 和 Wagner（2010）、Calì 和 Te Velde（2011）以及 Martínez-Zarzoso（2017）等學者之量化研究論點所述，該計畫透過改善及提升峴港港口的能力，除了大幅度降低了峴港地區整體的貿易成本，有效提升峴港的進出口吞吐量之外，更進一步帶動峴港市及其周邊地區的經濟發展。

再加上，透過田野調查法以及訪談法，作者分別從援助國與受援國兩個視角檢視峴港港口改善計畫所帶來的實質效益時可以發現，總體而言在地視角對於此計畫為峴港港口以及越南中部地區所帶來的效益抱持正面態度的。也就是說，不論是援助國—日本或是受援國—越南，雙方均肯定峴港港口改善計畫在推動峴港港口能力的提升，進一步帶動峴港市及周邊城市經濟繁榮中扮演了不可或缺的角色。

然而，不同於日本一味提倡峴港港口改善計畫為峴港所帶來的優點與益處，本文從受援國的在地視角下可以發現，儘管此項計畫提供了峴港市經濟成長的基礎，但仍伴隨著許多不利因素。例如：援助國提供援助時的綁定條件過於嚴苛導致出現了債留越南的現象。再加上，兩國間匯率浮動所帶來的問題，也促使峴港港口股份有限公司以日圓作為償還援助利息的貨幣時，其負擔隨著兩國匯率的大幅度調整而加劇。

DOI:10.6814/NCCU202000189

再加上作者實際走訪越南後發現，儘管在峴港港口改善計畫所帶來的益處之下，越南的中央政府、在地政府甚至是峴港港口股份有限公司皆沒有出現依賴援助國而導致其缺乏自我發展動力的狀況。反而是，了解了上述日本援助所帶來的不利因素後，峴港港口股份有限公司果斷拒絕了日本提供的第二階段天沙港改善計畫。在此之後更透過自主發展，在兩年內便完成天沙港的興建計畫並達到優良成效。而越南中央政府、峴港在地政府更是看中峴港港口的重要地理位置與發展潛能，除了積極與峴港港口股份有限公司進行合作之外，主動提供資金予該公司針對天沙港以及 Lien Chieu 港進行港口轉型、擴建及升級，希望可以符合未來峴港市爆發性的旅遊、貨物增加。

綜合上述，在地視角下的峴港港口改善計畫不僅有助於印證港口能力的提升、帶動經濟成長的輔助論論點。也因為越南政府、峴港港口股份有限公司拒絕了貿易援助之提供以及接續的自主發展不符合轉移論認為受援國會缺乏發展動力之論點。故此，可以說不論是從日本視角、越南視角出發，或是輔助論論點、轉移論論點切入，日本提供越南的貿易援助項目—峴港港口改善計畫之有效性皆是無法否認的。

量化分析法一般透過觀察官方發展援助與受援國經濟數據以進行有效性分析，惟本文從田野調查法以及訪談法切入，透過質性研究的角度分析援助計畫在受援國的執行狀況，佐以相關數據，期望能得到更扎實的研究成果。經過實地訪談更強化研究原先對背景的認知，同時檢視既有文獻優缺之處，最重要的自然是提供本文設定之實證結果，以補充文章論點及質量，為進行此研究一重大收穫。

然而儘管作者已實際走訪越南峴港，並與峴港港口改善計畫之相關人員進行訪談、獲取在地意見。但，由於作者本身僅用英文以及越洋電話為途徑邀請訪談，

DOI:10.6814/NCCU202000189

故此為本文之研究限制。而有鑑於此研究限制，若有越文專業之研究者可以透過越文邀請在地相關人士進行訪談，並獲得更深入的訪談資料。

此外由於峴港港口改善計畫為峴港港口股份有限公司、在地政府共同與 JICA 進行合作，可以發現私部門，即峴港港口股份有限公司的積極管理與發展為本案例之特殊性。有鑑於此，作者認為若是透過田野調查法以及訪談法來觀察其他貿易援助計畫之有效性，可以更全方位的針對貿易援助是否有助於受援國之經濟發展進行解答。

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

參考文獻

一、中文部分

上海外國語學院日語專業譯，吉澤清次郎著，1976，《戰後日本同亞洲各國的關係》。上海：人民出版社。

王孔祥，2004，〈西方國家的對外援助：理論與實踐的分析〉，《教學與研究》，11：45-51。

林沁雄，2008，〈對邦交國的最適援助—兼論歐盟國家在援外之經驗與借鏡〉，《台灣國際研究季刊》，4 (2)：1-23。

林秀雲譯，Earl Babbie 著，2013，《社會科學研究方法》（The Practice of Social Research）。臺北：雙葉書廊。

胡龍騰、黃瑋瑩、潘中道譯，Ranjit Kumar 著，2000，《研究方法：步驟化學習指南》（Research Methodology: A Step-by-Step Guide for Beginners）。臺北：學富文化。

席艷樂、曹亮、陳勇兵，2010，〈對外援助有效性問題研究評述〉，《經計學動態》，2：125-130。

歐信宏、胡祖慶譯，Joshua S. Goldstein 著，2003，《國際關係》（International Relations）。台北：雙葉書廊。

謝宗林、吳惠林，1998，〈國際金融危機與國家貨幣主義〉，《經濟前瞻》，55：112-117。

環球時報，2018，〈日企在越為何如此受歡迎？專家：官方援助，主打“高質量基建牌”〉， http://www.xinhuanet.com/world/2018-03/28/c_1122600170.htm，檢閱日期：2019 年 10 月 10 日。

羅傑，2016，〈台商在越南投資可能遭遇之法律問題簡析〉，《東協瞭望》，14：1-32。

DOI:10.6814/NCCU202000189

二、英文部分

Alesina, A. & Dollar, D. 2000. “Who gives aid to whom and why?” *Journal of Economic Growth,* 5 (1): 33-63.

Ascher, W. & Mirovitskaya, N. 2013. *Development Strategies, Identities, and Conflict in Asia.* Durham: Duke Center for International Development.

Barder, Owen. 2006. “Are the planned increases in aid too much of a good thing?” *Working Papers 90.* Washington, DC: Center for Global Development.

Bauer, P. T. 1981. *Equality, the Third World, and economic delusion.* London: Weidenfeld and Nicolson.

Bearce, D. & Tirone, D. C. 2010. “Foreign Aid Effectiveness and the Strategic State Standards Gaining Momentum of 10 Donor Governments.” *Journal of Politics,* 72 (3): 837-851.

Berthélemy, J. C. 2006. “Aid allocation: Comparing donors’ behaviour.” *Swedish Economic Policy Review,* 13: 75-109.

Boone, P. 1996. “Politics and the effectiveness of foreign aid.” *European Economic Review*, 40 (2): 289-329.

Brazys, Samuel Rueckert. 2013. “Explaining Donor Heterogeneity in Aid for Trade.” *Review of International Political Economy,* 20 (4): 947-978

Burnside, C. & Dollar, D. 2000. “Aid, policies, and growth.” *American Economic Review*, 90 (4): 847-868.

Busse, M., Hoekstra, R. & Königer, J. 2012. “The impact of Aid for Trade facilitation on the costs of trading.” *KYKLOS,* 65 (2): 143-163.

Calì, M. and Te Velde, D. 2011. “Does Aid for Trade really improve trade performance?” *World Development,* 39 (5): 725-740.

DOI:10.6814/NCCU202000189

CEIC. 2019. "*Vietnam Spot FX: Transfer: Japanese Yen*." Retrieved from https://www.ceicdata.com/en/vietnam/foreign-exchange-rates/spot-fx-buy-japanese-yen. （Accessed on October 17, 2019）.

Chenery, H. B. & Strout, A. M. 1966. "Foreign Assistance and Economic Development." *The American Economic Review,* 56 (4): 679-733.

Chong, A. & Gradstein, M. (2008). "What determines Foreign Aid? The Donors' Perspective." *Journal of Development Economics,* 87 (1): 1-13.

Clemens, M., Radelet, S. & Bhavani, R. 2004. "Counting chickens when they hatch; The short-term effect of aid on growth." *Working Paper 44.* Washington, DC: Center for Global Development.

Collier, P. & Dehn, J. 2001. "Aid, shocks, and growth." *Working Paper No. 2688.* Washington, DC: World Bank.

Collier, P. & Dollar, D. 2002. "Aid allocation and poverty reduction." *European Economic Review,* 46 (8): 1475-1500.

Collier, P. & Hoeffler, A. 2004. "Aid, policy and growth in post-conflict societies." *European Economic Review,* 48 (5): 1125-1145.

Commission on Growth and Development. 2008. *The Growth Report: Strategies for Sustained Growth and Inclusive Development.* Washington, DC: World Bank.

Crawford, G. 1997. "Foreign aid and political conditionality: Issues of effectiveness and consistency." *Democratization,* 4 (3): 69-108.

Dalgaard, C-J. & Hansen, H. 2001. "On aid, growth and good policies." *Journal of Development Studies,* 37 (6): 17-41.

Dalgaard, C-J. & Hansen, H. & Tarp, F. 2004. "On the empirics of foreign aid and growth." *The Economic Journal,* 114 (496): 191-216.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

Danang Port Co Ltd. 2008. *Danang Port Joint Stock Company Annual Report 2008.* Da Nang: Danang Port Co Ltd. Retrieved from https://danangport.com/wp-content/uploads/2009/05/DNP-FS-2008-Audited-En.pdf.（Accessed on June 14, 2019）.

Easterly, W. 2003. "Can foreign aid buy growth?" *Journal of Economic Perspectives,* 17 (3): 23-48.

Easterly, W., Levine, R., & Roodman, D. 2003. "New Data, New Doubts: Revisiting 'Aid, Policies, and Growth'." *Working Paper No. 26.* Washington, DC: Center for Global Development.

Easterly, W., Levine, R., & Roodman, D. 2004. "Aid, policies, and growth: Comment." *American Economic Review*, 94 (3): 774-780.

Elayah, M. 2016. "Lack of foreign aid effectiveness in developing countries between a hammer and an anvil." *Contemporary Arab Affairs,* 9 (1): 82-99.

Feyrer, J. 2009. "Trade and income—exploiting time series in geography." *Working Paper 14910.* Cambridge: National Bureau of Economic Research, Inc.

Finkel, S. E., Rodriquez-Zepeda, J., Surzhko-Harned, L., Pérez Liñán, A. & Bearce, D. H. 2010. "Has Aid for Trade increased recipient exports? The impact of US AfT allocations 1999-2008." Retrieved from http://ssrn.com/abstract=1663325.

Gachet, A. N. 2016. "What is the relation between foreign aid and trade?" *MPRA Paper 70861.* München: University Library of Munich.

Gnangnon, K. S. 2019. "Aid for Trade export diversificstion in recipient-countries." *The World Economy,* 42 (2): 396-418.

GRIPS. 2002. *Japan's Development Cooperation in Vietnam: Supporting Broad-based Growth with Poverty Reduction*. Tokyo: National Graduate Institute for Policy Studies

DOI:10.6814/NCCU202000189

Hausmann, R., Pritchett, L. & Rodrik, D. 2005. “Growth accelerations.” *Journal of Economic Growth,* 10 (4): 303-329.

Hansen, H. & Tarp, F. 2001. “Aid and growth regressions.” *Journal of Development Economics,* 64 (2): 547-570.

Helble, M., Mann, C. & Wilson, J. S. 2012. “Aid-for-Trade Facilitation.” *Review of World Economics,* 148 (2): 357-376.

Hirata, K. 1998. “Japan as a Reactive State? Analyzing the Case of Japan-Vietnam Relations.” *Japanese Studies,* 18 (2): 1-31.

Hjertholm, P., Laursen, J. & White H. 2000. “Macroeconomic Issues in Foreign Aid.” *Discussion Paper No.00-05.* Copenhagen: University of Copenhagen. Department of Economics.

Hoekman, B. & Nicita, A. 2010. “Assessing The Doha Round: Market Access, Transactions Costs and Aid for Trade Facilitation.” *Journal of International Trade and Economic Development,* 19 (1): 65-79.

Hoekman, B. & Wilson, J. S. 2010. “Aid for Trade: Building on Progress Today for Tomorrow’s Future”. *Policy Research Working Paper Series No,5361.* Washington, DC: World Bank.

Hong Hiep, L. 2017. “The Strategic Significance of Vietnam-Japan Ties.” *ISSUE 2017 No,23*, Singapore: ISEAS.

Hühne, P., Meyer, B. & Nunnenkamp, P. 2014. “Who benefits from aid for trade? Comparing the effects on recipient versus donor exports.” *The Journal of Development Studies,* 50 (9): 1275-1288.

IMF. 2019. “World Economic Outlook Database.” Retrieved from https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2019/02/weodata/index.aspx.（Accessed on October 18, 2019）.

DOI:10.6814/NCCU202000189

IPA. 2016. *Danang: Worth living, Worth investing*. Danang: IPA

Japan Forward. 2019. "China Conflict Increases Opportunities for Japan-Vietnam Trade and Investment." Retrieved from https://japan-forward.com/china-conflict-increases-opportunities-for-japan-vietnam-trade-and-investment/.（Accessed on June 20, 2019）.

JICA. 2000. *Country Assistance Program for Vietnam.* Tokyo: JICA. Retrieved from http://www.grips.ac.jp/forum/module/prsp/countryassist.html.（Accessed on June 17, 2019）.

JICA. 2010. *Ex-Post Evaluation Report of Japanese ODA Loan Projects 2009(Vietnam).* Tokyo: JICA. Retrieved from http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12033940.pdf.（Accessed on June 17, 2019）.

JICA. 2014. *The Study for Tien Sa - Da Nang Port Improvement Project (Phase 2).* Tokyo: JICA. Retrieved from http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12250627.pdf.（Accessed on June 17, 2019）.

JICA. 2019a. *Japanese Enterprises Proposing Program in Vietnam Ongoing Projects.* Tokyo: JICA. Retrieved from https://www.jica.go.jp/vietnam/english/activities/c8h0vm0000anjq56-att/proposing.pdf.（Accessed on June 20, 2019）.

JICA. 2019b. *JICA'S On-Going Projects Map in Vietnam.* Tokyo: JICA. Retrieved from https://www.jica.go.jp/vietnam/english/activities/c8h0vm0000anjq56-att/ongoing_en.pdf.（Accessed on August 20, 2019）.

Kim, R. Y. 2017. "Does aid for trade diversify the export structure of recipient countries?" *WINPEC Working Paper Series No. E1710.* Tokyo: Waseda Institute of Political Economy Waseda University.

Kiute, L.S., Nasiri, A., Alleyne, A. & Wenxue, J. 2015. "Aid for Trade and Export Performance of Developing Countries." *Developing Country Studies,* 5 (14): 5-14.

DOI:10.6814/NCCU202000189

Kovsted, J. 2000. “Financial Sector Aid.” In Tarp, F., ed., F*oreign Aid and Development: Lessons Learnt and Directions on the Future*, pp. 197-202. London: Routledge.

Krugman, P. 1987. “The Narrow Moving Band, the Dutch Disease, and the Competitive Consequences of Mrs. Thatcher: notes on trade in the presence of dynamic scale economies.” *Journal of Development Economics*, 27: 41-55.

Martínez-Zarzoso, I., Nowak-Lehmann, F. & Rehwald, K. 2017. “Is aid for trade effective? A panel guantile regression approach.” *Review of Development Economics,* 21 (4): 175-203.

MOFA. 1981. *Japan's Blue Book of Foreign Affairs.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/1981/s56-contents.htm#index.（Accessed on June 10, 2019）.

MOFA. 1992a. *Japan's ODA Annual Report 1992.* Tokyo: MOFA.

MOFA. 1992b. *Japan's Official Development Assistance Charter.*Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1999/ref1.html.（Accessed on June 10, 2019）.

MOFA. 1993. *Japan's ODA Annual Report 1993.* Tokyo: MOFA.

MOFA. 1994. *Japan's ODA Annual Report 1994.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1994/index.html.（Accessed on June 2, 2019）.

MOFA. 1995. *Japan's ODA Annual Report 1995.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1995/index.html.（Accessed on June 10, 2019）.

MOFA. 1996. *Japan's ODA Annual Report 1996.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1996/index.html.（Accessed on June 10, 2019）.

DOI:10.6814/NCCU202000189

MOFA. 1997. *Japan's ODA Annual Report 1997.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1997/index.html.（Accessed on June 10, 2019）.

MOFA. 1998. *Japan's ODA Annual Report 1998.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1998/index.html.（Accessed on June 17, 2019）.

MOFA. 1999. *Japan's ODA Annual Report 1999.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/1999/index.html.（Accessed on June 17, 2019）.

MOFA. 2000. *Japan's ODA Annual Report 2000.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/summary/2000/index.html.（Accessed on June 17, 2019）.

MOFA. 2001. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2001.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2001/index02.html.（Accessed on June 17, 2019）.

MOFA. 2002a. *Evaluation Study of Japanese ODA for Vietnam.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/evaluation/FY2001/text-pdf/vietnam.pdf.（Accessed on June 17, 2019）.

MOFA. 2002b. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2002.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2002/index02.html.（Accessed on June 17, 2019）.

MOFA. 2003a. *Japan's Official Development Assistance Charter.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/reform/revision0308.pdf.（Accessed on June 12, 2019）.

MOFA. 2003b. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2003.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2003/index03.html.（Accessed on June 17, 2019）.

DOI:10.6814/NCCU202000189

MOFA. 2004a. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2004.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2004/index.html. （Accessed on June 20, 2019）.

MOFA. 2004b. *Japan's Country Assistance Program for Viet Nam*. Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/region/e_asia/vietnam.pdf. （Accessed on June 20, 2019）.

MOFA. 2005. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2005.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2005/index.htm. （Accessed on June 20, 2019）.

MOFA. 2006. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2006.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2006/index.htm. （Accessed on June 21, 2019）.

MOFA. 2007. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2007.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2007/index.htm. （Accessed on June 21, 2019）.

MOFA. 2008. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2008.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2008/html/index.htm.（Accessed on June 21, 2019）.

MOFA. 2009a. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2009.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2009/html/index.html.（Accessed on June 21, 2019）.

MOFA. 2009b. *Japan's Country Assistance Program for Viet Nam.* Tokyo: MOFA.

MOFA. 2010. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2010.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2010/html/index.html.（Accessed on June 21, 2019）.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

MOFA. 2011. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2011.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2011/html/index.html.（Accessed on June 23, 2019）.

MOFA. 2012a. *Aid for Trade.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/hyouka/kunibetu/gai/aft/jk11_01_index.html.（Accessed on June 26, 2019）.

MOFA. 2012b. *Country assistance policy for the Socialist Republic of Viet Nam.* Tokyo: MOFA. Retrieved fromhttps://www.vn.emb-japan.go.jp/document/pdf/Vietnam-1%EF%BC%88En%EF%BC%89.pdf.（Accessed on June 26, 2019）.

MOFA. 2012c. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2012.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2012/html/index.html.（Accessed on June 23, 2019）.

MOFA. 2013. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2013.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2013/html/index.html.（Accessed on June 26, 2019）.

MOFA. 2014. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2014.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2014/html/index.html.（Accessed on June 26, 2019）.

MOFA. 2015a. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2015.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2015/html/index.html.（Accessed on June 26, 2019）.

MOFA. 2015b. *Development Cooperation Charter.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/page_000138.html.（Accessed on June 26, 2019）.

MOFA. 2016a. *Country Assistance Evaluation of Vietnam.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/evaluation/FY2015/pdfs/vietnam.pdf.（Accessed on June 26, 2019）.

DOI:10.6814/NCCU202000189

MOFA. 2016b. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2016.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2016/html/index.html.（Accessed on June 30, 2019）.

MOFA. 2017. *Japan's Official Development Assistance White Paper 2017.* Tokyo: MOFA. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2017/html/index.html.（Accessed on June 30, 2019）.

MOFA. 2019. *ODA budget* [Data File]. Retrieved from https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/yosan.html.（Accessed on June 30, 2019）.

MPI. 2008. *Statistical Yearbook of Vietnam 2008*. Honai: MPI.

Nilsson, L. 1997. "Aid and donor exports: the case of EU countries." *Lund Economic Studies,* 70: 47–77.

Nkusu, M. 2004. "Aid and the Dutch Disease in Low-Income Countries: Informed Diagnoses for Prudent Prognoses." *Working Papers 04/49.* Washington, DC: International Monetary Fund.

Nowak-Lehmann D., F., Martínez-Zarzoso, I., Klasen, S. & Herzer, D. 2009. "Aid and trade – A donor's perspective." *The Journal of Development Studies,* 45(7): 1184-1202.

Osei, R., Morrissey, O. & Lloyd, T. 2004. "The nature of aid and trade relationships." *The European Journal of Development Research,* 16(2): 354-374.

OECD. 2019a. "Aid for Trade data (constant 2015 US$)." Retrieved from http://www.oecd.org/dac/aft/aid-for-tradestatisticalqueries.htm.（Accessed on May 07, 2019）.

OECD. 2019b. "ODA data (constant 2015 US$)." Retrieved from https://stats.oecd.org/qwids/.（Accessed on May 07, 2019）.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

OECD/WTO. 2008. *Aid for Trade at a Glance 2007: 1st Global Review.* Paris: Geneva/OECD Publishing.

OECD/WTO. 2017. *Aid for Trade at a Glance 2017: Promoting Trade, Inclusivenes s and Connectivity for Sustainable Development.* Paris: Geneva/OECD Publishing.

Pettersson, J. & Johansson, L. 2013. "Aid, Aid for Trade, and bilateral trade: An empirical study." *The Journal of International Trade & Economic Development,* 22 (6): 866-894.

Rajan, R. & Subramanian, A. 2005. "What undermines aid's impact on growth." *NBER Working Paper No. 11657.*

Rajan, R. G. & Subramanian, A. 2008. "Aid and growth: What does the cross-country evidence really show?" *Review of Economics and Statistics,* 90 (4): 643-665.

Riddell, R. C. 1987. "Justifying the Official Aid Programme: Challenging Its Critics." *Research Article*, 9 (2): 140-152.

Roodman, D. 2007. "The anarchy of numbers: Aid, development, and cross-country empirics." *World Bank economic review,* 21 (2): 255-277.

Shiraishi, M. 1990. *Japanese Relations with Vietnam, 1951–1987.* Ithaca: Cornell University Press.

Sothan, S. 2018. "Foreign aid and economic growth: evidence from Cambodia." *The Journal of International Trade & Economic Development,* 27 (2): 168-183.

Stiglitz, J. E. & Charlton, Andrew. 2006. "Aid for trade." *International Journal of* Development Issues, 5 (2): 1-41.

Thow, A.M. & Priyadarshi, S. 2013. "Aid for trade: an opportunity to increase fruit and vegetable supply." *Bull World Health Organ,* 91 (1): 57-63.

DOI:10.6814/NCCU202000189

Veiderpass, A. & Andersson, P. A. 2007. *Foreign aid, economic growth and efficiency development: A data envelopment analysis approach.* Swedish: SADEV report.

Vogler-Ludwig, K., Schönherr, S., Taube, M. & Blau, H. (1999). *Die auswirkungen der entwicklungszusammenarbeit auf den wirtschaftsstandort deutschland. In Forschungsberichte des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, BMZ – Band 124.* München: Weltforum Verlag.

VPA. 2019. "*Statistics of port.*" Retrieved from http://www.vpa.org.vn/.（Accessed on October 07, 2019）.

Wagner, D. 2003. "Aid and trade – an empirical study." *Journal of the Japanese and International Economies,* 17 (2): 153-173.

White, J. 1974. *The Politics of Foreign Aid.* NY: St. Martins Press.

World Bank. 1998. *Assessing aid: What works and what doesn't and why.* New York: Oxford University Press.

World Bank. 2001. *World Development Report 2000/2001: Attacking Poverty.* New York: Oxford University Press.

World Bank. 2019. "*Net official development assistance and official aid received (constant 2015 US$).*" Retrieved from https://data.worldbank.org/indicator /DT.ODA.ALLD.KD.（Accessed on May 07, 2019）.

Suwa-Eisenmann, A. & Verdier, T. 2007. "Aid and Trade." *Oxford Review of Economic Policy,* 23(3): 481-507

Vijil, M. & Wagner, L. 2010. "Does Aid for Trade enhance export performance? Investigating on the infrastructure channel." Paper presented at European Trade Study Group International Conference.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

三、越文部分

Báo điện tử Pháp Luật thành phố Hồ Chí Minh. 2019. “Đà Nẵng đầu tư gần 200 tỉ đồng cải tạo đường ra cảng Tiên Sa.” Retrieved from https://plo.vn/do-thi/giao-thong/da-nang-dau-tu-gan-200-ti-dong-cai-tao-duong-ra-cang-tien-sa-817434.html.（Accessed on Auguest 20, 2019）.

BÁO ĐIỆN TỬ VOV. 2018. “Dự án mở rộng cảng Tiên Sa Đà Nẵng: Làm xong mới xin hợp thức hóa?” Retrieved from https://vov.vn/kinh-te/du-an-mo-rong-cang-tien-sa-da-nang-lam-xong-moi-xin-hop-thuc-hoa-789978.vov.（Accessed on Auguest 10, 2019）.

Danang Port Co Ltd. 2019. *“THỐNG KÊ SẢN LƯỢNG THÔNG QUA NĂM.”* Retrieved from https://danangport.com/thong-ke/.（Accessed on July 25, 2019）.

Haiguan Online. 2019. “Thủ tướng chỉ thị nâng cao hiệu quả sử dụng vốn vay ODA.” Retrieved from https://haiquanonline.com.vn/thu-tuong-chi-thi-nang-cao-hieu-qua-su-dung-von-vay-oda-107231.html.（Accessed on July 30, 2019）.

Nhan Dan Online. 2018. “Việt Nam cần chiến lược tổng thể để thu hút, quản lý và sử dụng ODA.” Retrieved from https://en.nhandan.org.vn/business/item/6605202-vietnam-needs-overall-strategy-to-attract-manage-and-use-oda.html.（Accessed on July 03, 2019）.

PCI. 2019. “PCI Data.” Retrieved from http://eng.pcivietnam.org/data-catalog/pci-data/.（Accessed on July 02, 2019）.

Saigon Online. 2018. “Phát triển nguồn nhân lực tránh tụt hậu.” Retrieved from https://saigondautu.com.vn/goc-chuyen-gia/phat-trien-nguon-nhan-luc-tranh-tut-hau-63465.html.（Accessed on July 08, 2019）.

Tạp chí điện tử Tài chính. 2019. “Các nhân tố tác động đến hiệu quả sử dụng ODA trong giao thông đường bộ ở Việt Nam.” Retrieved from http://tapchitaichinh.vn/nghien-cuu-trao-doi/cac-nhan-to-tac-dong-den-hieu-qua-su-dung-oda-trong-giao-thong-duong-bo-o-viet-nam-311995.html.（Accessed on July11, 2019）.

DOI:10.6814/NCCU202000189

Vietnam News. 2019. “Cảng Liên Chiêu đóng vai trò then chốt cho Đà Nẵng bền vững.” Retrieved from http://bizhub.vn/news/lien-chieu-port-to-play-key-role-for-a-sustainable-da-nang_310856.html.（Accessed on July 10, 2019）.

Vietnam Net. 2018. “Vay vốn ODA Nhật Bản: Nhiều điều kiện đòi hỏi cao hơn.” Retrieved from https://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/dau-tu/bo-tai-chinh-von-vay-nhat-ban-dang-dat-hon-471751.html.（Accessed on Auguest 07, 2019）.

VietNamNet Online Newspaper. 2015. “Nhà phát triển Cảng Tiên Sa từ chối Hỗ trợ Phát triển Chính thức.” Retrieved from https://english.vietnamnet.vn/fms/business/126882/tien-sa-port-developer-turns-down-official-development-assistance.html.（Accessed on Auguest 08, 2019）.

VnEconomy. 2018. “Quan ngại về vốn vay Nhật Bản và phản hồi từ phía JICA.” Retrieved from http://vneconomy.vn/quan-ngai-ve-von-vay-nhat-ban-va-phan-hoi-tu-phia-jica-20180831162818303.htm.（Accessed on July 05, 2019）.

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

附件

Interview with Local government

Date: 2019/9/18 10A.M

Location: Da Nang Administrative Centre 25th floor

Consultant: Ms. Ngo

Hi! Ms. Ngo,

Nice to meet you! My name is Pei-Chun. You can call me Jane. I am a master's student in Taiwan National ChengChi University.

Recently, I am studying in 'Japanese AfT (aid for trade) to Viet Nam.' In my research, I focused on 'Da Nang Port Improvement project' as a case study. Although I had reviewed a lot of official literature and reports, I really need more perspective and opinions of 'Da Nang Port Improvement project' from the local government.

Could I record because my English is not very well, so I hope I could listen to the recording again when I back to Taiwan. And only I will listen.

I want to ask three-part of questions. First, about the AfT from Japan. Second, about the Da Nang Port Improvement Project. And third, about the influence of this project. So I want to ask.

-First Part-

1. Have you heard about the Development Initiative for Trade proposed by Japan in 2005 because Japan tried to promote aid for trade (AfT)?

2. Can you describe the difference of Japanese aid program to Vietnam not only focusing on Development Initiative for Trade but the difference compared to the past? (For example, goal/assistance model/process)

3. Do you think the Japanese aid to Vietnam will affect its trade policy, trade related-infrastructure, and integration into the international trading system? Which aspect of Japan's AfT has the most impact? Why?

-Second Part-

1. Do you think that the Da Nang Port Improvement Project contributed to the promotion of insufficient savings, related-infrastructure technology, and international business talent? Why?

DOI:10.6814/NCCU202000189

2. The Da Nang Port Improvement Project could promote the rapid growth of Da Nang's GDP after 1999? Or Did the growth of Da Nang restrain Vietnam's national development policy? Why?

3. Is the Da Nang Port Improvement Project promoted the rapid growth of Da Nang's FDI especially from Japan after 1999? Why?

4. Da Nang Port Improvement Project makes the infrastructure capability better. Did it help to reduce the costs and time when importing and exporting? Why?

5. Why do you think the Da Nang Port Improvement Project would be delayed in finishing?

6. In addition to the autonomy of the port, why did Da Nang eventually decide not to rely on ODA for port improvement?

7. Is there any problem with the phase 2 of Tien Sa Port Improvement Project led by Da Nang? (Ex. Insufficient funds/ talent shortage)?

8. What is the current operation status of Da Nang Port? And what's the next step?

-Third Part-

1. Do you think that Da Nang Port Improvement Project contributed to the economic growth of Central Vietnam or the entire Vietnam economy? Why?

2. Do you think Da Nang Port Improvement Project excludes the import and export numbers of other ports in Vietnam(reduce/increase)? Why?

Thank you for taking time to meet me and telling me lot of detail.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

Interview with Local government

Date: 2019/09/18 10:30 A.M.

Location: Da Nang Administrative Centre 25Th Floor

Consultant: Ms. Nguyen

Hi! Ms, Nguyen,

Nice to meet you! My name is Pei-Chun. You can call me Jane. I am a master's student in Taiwan National ChengChi University.

Recently, I am studying in 'Japanese AfT (aid for trade) to Viet Nam.' In my research, I focused on 'Da Nang Port Improvement project' as a case study. Although I had reviewed a lot of official literature and reports, I really need more perspective and opinions of 'Da Nang Port Improvement project' from the local government.

Could I record because my English is not very well, so I hope I could listen to the recording again when I back to Taiwan. And only I will listen.

I want to ask three-part of questions. First, about the AfT from Japan. Second, about the Da Nang Port Improvement Project. And third, about the influence of this project. So I want to ask.

-First Part-

1. Have you heard about the Development Initiative for Trade proposed by Japan in 2005 because Japan tried to promote aid for trade (AfT)?

2. Can you describe the difference of Japanese aid program to Vietnam not only focusing on Development Initiative for Trade but the difference compared to the past? (For example, goal/assistance model/process)

3. Do you think the Japanese aid to Vietnam will affect its trade policy, trade related-infrastructure, and integration into the international trading system? Which aspect of Japan's AfT has the most impact? Why?

-Second Part-

1. Do you think that the Da Nang Port Improvement Project contributed to the promotion of insufficient savings, related-infrastructure technology, and international business talent? Why?

2. The Da Nang Port Improvement Project could promote the rapid growth of Da Nang's GDP after 1999? Or Did the growth of Da Nang restrain Vietnam's national development policy? Why?

DOI:10.6814/NCCU202000189

3. Is the Da Nang Port Improvement Project promoted the rapid growth of Da Nang's FDI especially from Japan after 1999? Why?

4. Da Nang Port Improvement Project makes the infrastructure capability better. Did it help to reduce the costs and time when importing and exporting? Why?

5. Why do you think the Da Nang Port Improvement Project would be delayed in finishing?

6. In addition to the autonomy of the port, why did Da Nang eventually decide not to rely on ODA for port improvement?

7. Is there any problem with the phase 2 of Tien Sa Port Improvement Project led by Da Nang? (Ex. Insufficient funds/ talent shortage)?

8. What is the current operation status of Da Nang Port? And what's the next step?

-Third Part-

1. Do you think that Da Nang Port Improvement Project contributed to the economic growth of Central Vietnam or the entire Vietnam economy? Why?

2. Do you think Da Nang Port Improvement Project excludes the import and export numbers of other ports in Vietnam(reduce/increase)? Why?

Thank you for taking time to meet me and telling me lot of detail.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

Interview with Cảng Đà Nẵng

Date: 2019/09/16 10 A.M.

Location: Danang Souvenirs & Cafe

Consultant: Mr. Bang

Hi! Mr. Bang,

Nice to meet you! My name is Pei-Chun. You can call me Jane. I am a master's student in Taiwan National ChengChi University.

Recently, I am studying in 'Japanese AfT (aid for trade) to Viet Nam.' In my research, I focused on 'Da Nang Port Improvement project' as a case study. Although I had reviewed a lot of official literature and reports, I really need more perspective and opinions of 'Da Nang Port Improvement project' from the local government.

Could I record because my English is not very well, so I hope I could listen to the recording again when I back to Taiwan. And only I will listen.

I want to ask three-part of questions. First, about the AfT from Japan. Second, about the Da Nang Port Improvement Project. And third, about the influence of this project. So I want to ask.

-First Part-

1. Have you heard about the Development Initiative for Trade proposed by Japan in 2005 because Japan tried to promote aid for trade (AfT)?

2. Can you describe the difference of Japanese aid program to Vietnam not only focusing on Development Initiative for Trade but the difference compared to the past? (For example, goal/assistance model/process)

3. Do you think the Japanese aid to Vietnam will affect its trade policy, trade related-infrastructure, and integration into the international trading system? Which aspect of Japan's AfT has the most impact? Why?

-Second Part-

1. Do you think that the Da Nang Port Improvement Project contributed to the promotion of insufficient savings, related-infrastructure technology, and international business talent? Why?

2. The Da Nang Port Improvement Project could promote the rapid growth of Da Nang's GDP after 1999? Or Did the growth of Da Nang restrain Vietnam's national development policy? Why?

DOI:10.6814/NCCU202000189

3. Is the Da Nang Port Improvement Project promoted the rapid growth of Da Nang's FDI especially from Japan after 1999? Why?

4. Da Nang Port Improvement Project makes the infrastructure capability better. Did it help to reduce the costs and time when importing and exporting? Why?

5. Why do you think the Da Nang Port Improvement Project would be delayed in finishing?

6. In addition to the autonomy of the port, why did Da Nang eventually decide not to rely on ODA for port improvement?

7. Is there any problem with the phase 2 of Tien Sa Port Improvement Project led by Da Nang? (Ex. Insufficient funds/ talent shortage)?

8. What is the current operation status of Da Nang Port? And what's the next step?

-Third Part-

1. Do you think that Da Nang Port Improvement Project contributed to the economic growth of Central Vietnam or the entire Vietnam economy? Why?

2. Do you think Da Nang Port Improvement Project excludes the import and export numbers of other ports in Vietnam(reduce/increase)? Why?

Thank you for taking time to meet me and telling me lot of detail.

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

Questions of Da Nang Port Improvement Project
(Cảng Đà Nẵng)

Hi! Mr. Phan,

My name is Pei-Chun. You can call me Jane.

I am a master's student in Taiwan National ChengChi University. Recently, I am studying in 'Japanese AfT (aid for trade) to Viet Nam.' In my research, I focused on 'Da Nang Port Improvement project' as a case study. Although I had reviewed a lot of official literature and reports, I really need more perspective and opinions of 'Da Nang Port Improvement project' from the local scholar.

I want to ask three-part of questions. First, about the AfT from Japan. Second, about the Da Nang Port Improvement Project. And third, about the influence of this project. So I want to ask.

-First Part-

1. Have you heard about the Development Initiative for Trade proposed by Japan in 2005 because Japan tried to promote aid for trade (AfT)?

2. Do you think the Japanese aid to Vietnam will affect its trade policy, trade related-infrastructure, and integration into the international trading system? Which aspect of Japan's AfT has the most impact to Vietnam? Why?

-Second Part-

1. Do you think that the Da Nang Port Improvement Project contributed to the promotion of insufficient savings, related-infrastructure technology, and international business talent? Why?

2.Did Da Nang Port Improvement Project promote the rapid growth of Da Nang's GDP after 1999? Or Did the growth of Da Nang restrain Vietnam's national development policy? Why?

3.Did Da Nang Port Improvement Project promote the rapid growth of Da Nang's FDI especially from Japan after 1999? Why?

4. Da Nang Port Improvement Project makes the infrastructure capability better. Did it help to reduce the costs and time when importing and exporting? Why?

5. Why do you think the Da Nang Port Improvement Project (phase1) would be delayed in finishing?

6. In addition to the autonomy of the port, why did Da Nang eventually decide not to rely on ODA for port improvement?

DOI:10.6814/NCCU202000189

7. Is there any problem with the phase 2 of Tien Sa Port Improvement Project led by Da Nang? (Ex. Insufficient funds/ talent shortage)?

8. What is the current operation status of Da Nang Port? And what's the next step?

-Third Part-

1. Do you think that Da Nang Port Improvement Project contributed to the economic growth of Central Vietnam or the entire Vietnam economy? Why?

2. Do you think Da Nang Port Improvement Project excludes the import and export numbers of other ports in Vietnam(reduce/increase)? Why?

Thank you for taking time to meet me and telling me lot of detail.

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

Questions of Da Nang Port Improvement Project
(Scholar)

Hi! Mr. Bui,

My name is Pei-Chun. You can call me Jane. I am a master's student in Taiwan National ChengChi University.

Recently, I am studying in 'Japanese AfT (aid for trade) to Viet Nam.' In my research, I focused on 'Da Nang Port Improvement project' as a case study. Although I had reviewed a lot of official literature and reports, I really need more perspective and opinions of 'Da Nang Port Improvement project' from the local scholar.

SO I want to ask three-part of questions. First, about the AfT from Japan. Second, about the Da Nang Port Improvement Project. And third, about the influence of this project. So I want to ask.

-First Part-

1. Have you heard about the Development Initiative for Trade proposed by Japan in 2005 because Japan tried to promote aid for trade (AfT)?

2. Can you describe the difference of Japanese aid program to Vietnam not only focusing on Development Initiative for Trade but the difference compared to the past? (For example, goal/assistance model/process)

3. Do you think the Japanese aid to Vietnam will affect its trade policy, trade related-infrastructure, and integration into the international trading system? Which aspect of Japan's AfT has the most impact? Why?

-Second Part-

1. Do you think that the Da Nang Port Improvement Project contributed to the promotion of insufficient savings, related-infrastructure technology, and international business talent? Why?

2. The Da Nang Port Improvement Project could promote the rapid growth of Da Nang's GDP after 1999? Or Did the growth of Da Nang restrain Vietnam's national development policy? Why?

3. Is the Da Nang Port Improvement Project promoted the rapid growth of Da Nang's FDI especially from Japan after 1999? Why?

4. Da Nang Port Improvement Project makes the infrastructure capability better. Did it help to reduce the costs and time when importing and exporting? Why?

DOI:10.6814/NCCU202000189

5. Why do you think the Da Nang Port Improvement Project would be delayed in finishing?

6. In addition to the autonomy of the port, why did Da Nang eventually decide not to rely on ODA for port improvement?

7. Is there any problem with the phase 2 of Tien Sa Port Improvement Project led by Da Nang? (Ex. Insufficient funds/ talent shortage)?

8. What is the current operation status of Da Nang Port? And what's the next step?

-Third Part-

1. Do you think that Da Nang Port Improvement Project contributed to the economic growth of Central Vietnam or the entire Vietnam economy? Why?

2. Do you think Da Nang Port Improvement Project excludes the import and export numbers of other ports in Vietnam(reduce/increase)? Why?

Thank you for taking time to meet me and telling me lot of detail.

國立政治大學
National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189

峴港台商訪談問題一覽

訪談時間：2019/09/17 3 P.M.

訪談地點：Danang Souvenirs & Cafe

訪談對象：許先生、蔡先生

親愛的受訪者，您好！

非常感謝您願意撥冗接受相關問題訪談！

在歷經越南、日本雙方對於「貿易援助」、「峴港港口改善計畫」等資料的搜集後，對於此計畫之實質效益仍有些許問題想要訪問您。本次的訪談主要分為三個部分，第一部分為您對日本對越南的貿易援助的了解；第二部分為峴港港口改善計畫之相關有效性問題；第三部分為峴港港口改善計畫對越南全國的影響。故此想要仰賴您對於峴港以及越南的了解，提出下列問題：

—第一部份—

1. 是否知道日本於 2005 年提出之《貿易發展倡議》？
2. 您認為目前日本對越南所實施的援助計畫是否真的對越南之貿易政策、相關基礎設施、融入國際貿易體系等面向有影響？影響最大的是哪個面向？

—第二部份—主要是以您的主觀感受為主—

1. 峴港港口改善計畫是否有助於原先不足的儲蓄、相關的基礎建設技術以及貿易人才之提升？
2. 峴港港口改善計畫是否推動峴港市近期 GDP 的快速成長？抑或是越南國家發展政策之推動？
3. 峴港港口改善計畫屬於基礎設施類別之貿易援助，是否有助於進口時的進口成本、時間減少？
4. 您認為峴港港口改善計畫為什麼會延遲完成？
5. 目前峴港主導的天沙港改善計畫是否有面臨任何問題？如資金不足/人才不足等？
6. 目前天沙港的成效如何？

—第三部份—

1. 峴港港口改善計畫是否有助於中越地區甚至越南的經濟成長相關？
2. 峴港港口改善計畫是否有排擠到越南其他港口的進出口量？

非常感謝您接受這次的訪問，如果有任何相關的資料也請您跟我聯繫~

國立政治大學 National Chengchi University

DOI:10.6814/NCCU202000189