

Northeast Asia and V4 in a New Asia-EU Era: South Korea-Poland economic relationship as an example

To-hai Liou

Professor of Diplomacy and
Director, Center for WTO Studies
College of International Affairs, NCCU

Keywords: South Korea, Visegrád Four(V4), Poland, EU, EVs, BRI, China

Abstract

Asia-European Union (EU) economic relations have entered into a new era, given that the EU's FTA deal with South Korea was implemented in 2011, then the EU and Japan's Economic Partnership Agreement entered into force on 1 February 2019 plus the EU-China Comprehensive Agreement on Investment (CAI) in 2020. Against this background, Northeast Asia has now viewed Visegrád Four (V4) countries, namely, Hungary, Poland, Slovakia, and the Czech Republic, as a gateway to the EU. Investors from Taiwan, South Korea, China and Japan have greatly increased their investments in the V4 countries.

In this paper, the author intends to explore South Korea's economic relations with V4 countries, in particular Poland in terms of trade and investment as a case study. It begins with a briefing on South Korea-EU economic relations since the implementation of their bilateral FTA in 2011, then South Korea-V4 economic relations in a contrast with economic relations of other Northeast neighboring states and V4, followed by an in-depth analysis on South Korea-Poland economic interactions, and finally future prospects and challenges of this bilateral economic relationship.

亞歐時代東北亞與中東歐國家關係：以韓國-波蘭經貿關係為例¹

劉德海

國立政治大學外交學系教授
兼 WTO 研究中心主任

關鍵字：韓國、維西格勒集團四國(V4)、波蘭、歐洲聯盟、中國、一帶一路(BRI)、電動車

韓國與歐洲聯盟(簡稱 EU 或歐盟)自由貿易協定(Free Trade Agreement, 簡稱 FTA)於 2011 年生效後，到今年 2021 年恰逢十週年。儘管受到新冠肺炎衝擊，2020 年韓國與 EU 雙邊貿易總額仍達 1,030 億美元，比前一年增加 3.8%。²韓國與波蘭經貿關係也持續成長，尤其是韓國對波蘭的出口與投資，值得吾人深入瞭解。韓國對波蘭出口總額至 2019 年已達破紀錄的 53 億美元。根據產業通商資源部與輸出入銀行的數據，2018 年韓國對波蘭的投資總額為 23.9 億美元，而波蘭對韓國的投資總額則為 2.6 億美元。

¹ 本文初稿於 2021 年 3 月 6 日在國立高雄大學韓國研究中心與東亞語文學系舉辦的第六屆國際學術會議：韓國現況及建構和探索台灣特色的韓國學上發表。

² “Ambassador: EU and South Korea born to be best like-minded partners,” *Euractiv*, May 5, 2021, <https://www.euractiv.com/section/global-europe/interview/ambassador-eu-and-republic-of-korea-born-to-be-best-like-minded-partners/>

由於波蘭居於中東歐地區，地處歐洲十字路口，又是連接歐亞的重要樞紐，中國帶路倡議(the Belt and Road Initiative，簡稱 BRI)的重要合作伙伴，且中歐班列(China-European train)之一的蓉歐快鐵(Rong Ou Express Rail)將四川成都與歐陸新興交通樞紐波蘭羅茲(Lodz)連接，³再向北進一步延伸至波蘭中部的庫特諾(Kutno)。⁴截至 2021 年 6 月，中歐班列已累計開行突破 4 萬列，合計貨值超過 2000 億美元，打通 73 條運行線路，通達歐洲 22 個國家的 160 多個城市，構建沿線國家互利共贏的橋樑紐帶，帶動了沿線通道經濟快速發展。中歐班列運送貨物貨值占中歐貨物貿易的比重逐年提升，從 2015 年的 1%增至 2020 年的 7%。特別是新冠肺炎疫情爆發以來，中歐班列累計向歐洲發運 1199 萬件、9.4 萬噸防疫物資，有力保障了全球產業鏈供應鏈穩定。⁵除地緣政治居於亞歐介面的戰略位置與帶路倡議下日益繁忙的中歐班列的催化外，波蘭另一優勢是其低廉而充沛的勞工，在投資成本上波蘭堪稱是歐盟區域裡幾近最為低廉的國家，韓國企業因而將波蘭視為進軍歐

³ “Pandemic turns 'Iron Silk Road' into China-Europe trade artery,” *Nikkei Asia*, June 11, 2021, https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/Pandemic-turns-Iron-Silk-Road-into-China-Europe-trade-artery?utm_campaign=GL_coronavirus_latest&utm_medium=email&utm_source=NA_newsletter&utm_content=article_link&del_type=10&pub_date=20210611123000&seq_num=12&si=58556

⁴ 蓉歐快鐵 12 天即可從成都抵達波蘭，比海運快 3 倍！快鐵成本 僅空運 1/8。「中國進行式：四川到波蘭 12 天！蓉歐快鐵新蜀道」，*TVBS*，2016 年 7 月 4 日，<https://news.tvbs.com.tw/world/576308>

⁵ 「中歐班列累計開行突破 4 萬列」，*人民網—人民日報*，2021 年 6 月 21 日，3 版，
https://www.163.com/gov/article/GD0P34P2002399RB.html?clickfrom=w_gov

洲的大門與最佳製造業生產基地，尤其是著眼於未來的歐洲的電動車市場的競逐。

本文主旨即聚焦於韓國與中歐新興經濟體維西格勒集團四國(Visegrad Four, 簡稱 V4)間經貿互動，尤其將深入剖析韓國與波蘭經貿關係，首先概述韓國與歐盟在 FTA 實施後近十年的經貿關係，進而探討韓國近年越來越重視 V4 國家的原因，並以韓國對波蘭的經貿政策與策略為例，解析韓商對波蘭增加投資的目的、現況與未來展望。

韓國與歐盟關係

儘管韓國屬分裂國家(divided nations)，再加上受制於地緣政治(北韓)因素，其外交政策行為特徵之一是以戰略安全利益為首要考量，⁶但這大抵僅局限於其對東北亞地區的外交。進入冷戰後時代以來，韓國對東北亞以外的其他區域之外交基本上皆以經貿利益為最優先考量，其次才是政治與安全利益。⁷就韓國言，韓國與歐盟關係主軸為經貿，安全與政治則為次要變數。韓國主要經濟智庫如韓國對外經濟政策研究院(Korea Institute for International Economic Policy, 簡稱 KIEP)建議韓國政府應參考美國對東亞國家的 FTA 策略，積極確立推動簽訂韓國與美國 FTA 的中長期戰

⁶ To-hai Liou, "A Comparative Study of Sibling Policy of the Divided Nations : Taiwan versus South Korea," *The Journal of International Relations*, No. XXXVIII, 2015, pp. 107-151.

⁷ 在政治上，EU 支持韓國的朝鮮半島政策，而在安全上的合作則如 2016 年韓國與 EU 簽署的與危機管理參與基本協定(Framework Agreement for the Participation of Korea in EU Crisis Management)生效，兩方合作對抗索馬利亞海盜船。

略。盧武鉉(Roh Moohyun)政府因而決定同時與多國舉行 FTA 談判，但聚焦於與美國的 FTA，完成簽署後再開始與中國舉行 FTA 談判。⁸誠如時任貿易部次長金鉉宗(Kim Hyun-jong)所言，韓國 FTA 政策的優先順位是先確保區域外的大市場(美國)，然後再回到東北亞，即採取所謂「遠交近攻」的策略，先與東北亞區域外大經濟體簽訂 FTA 後再回來與區域內的大經濟體中國與日本洽簽。⁹

其實，當時 EU 並非韓國政府 FTA 政策的主要對象國。然而孰料當 2007 年 4 月韓美 FTA 一達成協議，EU 立刻主動向韓國要求舉行 FTA 談判，一個月後的 5 月兩方便舉行了首輪談判，足徵 FTA 的確具有溢出效益(spillover effect)。由於韓國成為東北亞第一個與 EU 有 FTA 的國家，其對歐盟各國出口因而取得比其他以出口為導向東亞經濟體如中國、日本與台灣等的相對競爭優勢。¹⁰另一方面，歐盟也獲得意想不到的經濟獲利。最值得一提的是，後來韓國-美國 FTA 卻遲遲在美國國會未能批准，以致於美國總統歐巴馬(Barack Obama)在說服國會議員支持韓美 FTA 時，¹¹還特別引用韓國-歐盟 FTA 後來居上，已對美商在韓國失去競爭力為例，呼籲國會儘快通過韓美 FTA。這項協定將使美國對韓出口年增 110 億美元(主要為乳製品、

⁸ “FTA With US Priority for Korea: Minister,” *The Korea Times*, August 10, 2006, <http://times.hankooki.com/lpage/biz/200608/kt2006081018065411880.htm>

⁹ 劉德海，「盧武鉉的南韓自由貿易策略」，*WTO 研究*，第九期，2008 年，頁 178。

¹⁰ Yoo-Duk Kang, “Korea’s FTA Policy and Negotiating Korea-EU FTA,” *Taiwanese Journal of WTO Studies (WTO 研究)*, Vol. XV, 2010, p. 85.

¹¹ “South Korea ratifies EU free trade deal,” *The San Diego Union-Tribune*, May 4, 2011, <https://www.sandiegouniontribune.com/sdut-south-korea-ratifies-eu-free-trade-deal-2011may04-story.html>

豬肉、家禽、化學與塑膠等)，並為美國製造 7 萬個就業機會，也會提高美國競爭力公司打開南韓 5600 億美元的服務業市場。¹²當時美國在締結 FTA 的競爭中已陷入落後 EU 的不利局面，因為 EU 不僅已落實了其與韓國的 FTA，還在不斷地積極與其他大型亞洲經濟體洽簽 FTA。¹³直至 2011 年 10 月美國參眾兩院始完成全院表決由歐巴馬簽署的立法程序。

2010 年經由韓國-EU 基本協力協定(Framework Agreement)的生效，兩方正式建立戰略伙伴關係(strategic partnership)。¹⁴2011 年 7 月 1 日韓國-歐盟自由貿易協定生效，韓國有 9,404 項產品，EU 則有 7,398 項產品 100% 的零關稅。就在 FTA 的加持下，雙方貿易大多維持在 1,000 億美元以上的規模。從 2010 年至 2018 年期間，EU 對韓國商品出口增加 77%。結果，使得 EU 對韓國商品貿易的收支從 2010 年的 105 億歐元的赤字轉變為 2018 年的收支平衡。EU 對韓國出口的主要產品為機械與器材、運輸設備與化學製品等，而 EU 則由韓國主要進口機械器具、運輸設備與塑膠製品等。可見，此一 FTA 對 EU 出口較為有利，因為未簽署 FTA 前，韓國對 EU 產品所課的關稅相對較高。所以，2011 年 FTA 一生效，EU 對韓國出口總額即由 2007 年的 250 億歐元增至 340 億歐元。反之，韓國對 EU

¹² 「歐巴馬盼國會通過美韓 FTA」，*台灣英文新聞*，2010 年 12 月 4 日，<https://www.taiwannews.com.tw/ch/news/1451370>

¹³ Richard Baldwin, “The US is painting itself into a corner on 21st century trade policy.” *VOX, CEPR Policy Portal (voxeu.org)*, April 28, 2011, <https://voxeu.org/article/us-painting-itself-corner-21st-century-trade-policy>

¹⁴ 崔進宇，「*한-EU 전략적동반자관계의 展開와 展望*」，金時洪主編，*한-EU 관계論*，韓國外國語大學知識內容院，2019 年，頁 45.

出口總額卻因 EU 經濟不景氣而減少，使得韓國在 2012 年出現自 1997 年亞洲金融危機以來對 EU 貿易的首度逆差。¹⁵直至 2017 年，EU 經濟轉趨景氣，韓國對 EU 貿易始再度出現順差。¹⁶儘管如此，2020 年韓國對 EU 貿易又轉為 12 億歐元的逆差，雙邊總額達 893 億歐元，佔歐盟整體對外貿易總額的 2.5%，EU 對韓國出口額為 452 億歐元，佔歐盟出口總額的 2.3%，韓國成為 EU 的第九大出口市場；而歐盟從南韓進口額則為 440 億歐元，佔歐盟進口總額的 2.6%，南韓因而是 EU 的第八大進口來源。

儘管遭受到新冠病毒(COVID-19)衝擊的惡劣情況，2020 年韓國對歐盟出口總額仍達約 520 億美元，與新冠病毒未爆發前相比減少了 1.2%，但與中國、日本與東協等國對 EU 出口的萎縮相較尚屬小巫見大巫。而若僅就 2020 年 12 月出口額來看，韓國對歐盟出口額比前一年同期增加了 26.4%，與其他主要國家相比堪稱巨幅成長，主要是拜生物、醫療器材、蓄電池(secondary battery)等出口暢望之賜，尤其是生物產品的出口更較前一年爆衝了 105.5%。韓國蓄電池出口的三分之一是賣到 EU 國家。再者，韓商利用此一雙邊 FTA 的比率相當高(2020 年第三季甚至高達 86.5%，年平均率則為 74.5%)，僅次於利用率最高的加拿大，其次為中國(64.6%)、東協(49.1%)、越南(43.4%) 等韓國主要 FTA 伙伴國。¹⁷目前是 EU 的第八大商品出口市場，

¹⁵ 吳高睿，「韓國-歐盟 FTA 對韓國與歐盟之經濟利益」，*WTO 研究*，第 XXVIII 期，2016 年，頁 114。

¹⁶ 崔進宇，頁 45。

¹⁷ 「biz 칼럼」한·EU FTA 10 년, 미래 위한 교류 강화해야」, *한국경제신문*, 2021 年 1 月 28 日，

而 EU 則是韓國的第三大出口市場。在 EU 國家中，德國汽車業堪稱是韓國-EU 自貿協定的最大歐洲贏家，但正面臨美國電動汽車的挑戰。2021 年上半年，根據韓國汽車製造聯合會(Korea Automobile Manufacturers Association)數據，南韓整體汽車銷售比去年同期縮減 2.6%(至 92.4 萬輛)，但進口車卻增加 17.9%(至 16.7 萬輛)，使進口車在南韓汽車市場佔有率由 15%提升至 18.1%，光是 Mercedes-Benz、BMW 與奧迪(Audi)三家德國名車在韓國市佔率就超過 10%，創歷史新高。儘管如此，值得注意的是，同期南韓汽車市場約 60%的進口電動汽車是特斯拉(Tesla)，成長了 53%。¹⁸

至於雙邊服務業貿易，EU 明顯地在 FTA 生效後獲利較多，因為 EU 持續維持對韓國的順差。EU 對韓國出口在 FTA 生效後快速成長，由 2010 年的 2017 年激增了 82%，而同期 EU 自韓國的進口則成長 66%，EU 因而在 2017 年享有 56 億歐元的順差。2018 年 EU 對韓國服務業出口總額達 114 億歐元，而從韓國的進口總額則為 76 億歐元，以致於 EU 享有 38 億歐元的順差。

至於外來直接投資(foreign direct investment，簡稱 FDI)，因為相互投資都增加，雙方皆受益，但很明顯地韓國受益較大。2010 年至 2017 年八年裡，EU 對韓國投資成長了 39%，使 EU 成為韓國的最大外來投資來源。2018 年 EU 對韓國投資總額達 460 億歐元，韓國對 EU 投資總額則

<https://www.hankyung.com/opinion/article/2021012793341>

¹⁸ “Rise of Import Cars Unstoppable,” *Digital Chosun*, August 4, 2021, http://english.chosun.com/site/data/html_dir/2021/08/04/2021080401162.html

為 249 億歐元。¹⁹ 2019 年韓國企業對 EU 投資總額則為 110 億美元，比 FTA 生效時上升了 2.9 倍。事實上，2012 年 EU 就已躍升韓國的最大外來投資來源，佔韓國所獲得外來 FDI 的 32%。是年前十大大外資來源國的一半來自 EU，第三大投資國為荷蘭(佔韓國所獲得外來 FDI 總額的 11.8%)、第四大投資國為英國(佔韓國所獲得外來 FDI 的 9.7%)、第五大投資國為德國 (佔韓國所獲得外來 FDI 總額的 4.3%)、第六大投資國為法國(佔韓國所獲得外來 FDI 總額的 3.9%)、第八大投資國為匈牙利(佔韓國所獲得外來 FDI 總額的 2.3%)。

總之，根據 EU 駐韓國大使瑞特爾(Michael Reiterer)，75%的韓商與歐商都認為 FTA 確實改善了雙邊經貿關係與強化了服務業。EU 對韓國 FDI 總額也在 FTA 生效六年後增至 740 億歐元，是 2015 年 EU 對韓國 FDI 總額的三倍以上，亦為韓國史上最高額的 FDI。韓國-EU 雙邊貿易總額在過去六年也增長 30%。不過，由於此期間各產業皆發生不少之前所未預見情事，因此，2017 年韓國歐洲商會(European Chamber of Commerce in Korea，簡稱 ECCK)向文在寅(Moon Jae-in)政府提議更新雙邊 FTA 的內容。²⁰ EU 要求韓國改善勞工標準與環保標準。²¹另一方面，韓國-

¹⁹ <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/south-korea/>

²⁰ “European businesses call for FTA revisions,” *The Korea Times*, November 13, 2017, http://www.koreatimes.co.kr/www/biz/2017/11/367_239169.html

²¹ “The EU’s toothless trade policy,” *International Politics and Society*, January 27, 2020, <https://www.bilaterals.org/?the-eu-s-toothless-trade-policy&lang=en>

EU 兩方協議未來在自動駕駛車、醫療與再生能源進行深化合作。

至於未來韓國-EU 經貿關係，近期 EU 因應氣候變遷政策的趨勢恐將對雙邊經貿關係造成負面衝擊。2021 年 7 月歐盟推出碳邊境調節機制(carbon border adjustment mechanism，簡稱 CBAM)試行方案引起韓國企業不安，擔心在該方案落實後對韓資企業的營業利潤不僅嚴重縮水，甚至有可能不够支付碳邊境稅。歐盟擬於 2026 年開始試行該方案，首先對進口的鋼、水泥、化肥、鋁、電力等五類產品徵稅，預料以出口鋼產品為主的 POSCO、現代制鐵等公司將會首當其衝。再者，歐盟還計劃從 2035 年開始禁止銷售揮發油、柴油汽車，韓國汽車行業預計也將受到影響。儘管目前歐盟尚未公布碳邊境稅的具體稅率，但業界預測可能會根據國際貨幣基金(IMF)2019 年提出的方案，從 2030 年起按照每噸 75 美元(約 8.6 萬韓元)的標準徵收。安永韓英會計師事務所依據此標準做出的報告顯示，若按照南韓對歐盟的鋼產品出口額約 3.3 兆韓元(2019 年)計算，從 2030 年起，需要繳納的碳邊境稅約達 4000 億韓元。歐盟成員國間也有異議，歐盟內部不同行業和地區的利益也不一致。

此外，歐盟執行委員會還提出禁止銷售汽油和柴油新車的方案，也將對南韓對 EU 出口造成影響，但衝擊相對比前者較小。EU 計劃從 2030 年開始將新車碳排放標準比 2021 年降低 55%，從 2035 年開始完全禁止新車碳排放。現代和起亞汽車已開始制定含括歐盟等國的碳排放規定的經營策略，且決定加快研發電動汽車技術，把 2021 年作為

電動汽車元年，爭取到 2025 年將電動汽車年銷量提升到 100 萬輛。²²

韓國與 V4 國家的經貿近況

有鑑於蘇聯崩潰在即，匈牙利、波蘭與捷克 (Czechoslovakia) 在 1991 年 2 月成立維西格勒團三國 (Visegrad Triangle)，以匈牙利 Visegrad 市命名。後來 1993 年捷克一分為二，即今日的捷克共和國 (Czech Republic) 與斯洛伐克 (Slovakia)，該組織又更名為今日的維西格勒集團四國 (V4)。²³這四個中歐國家均在 2004 年 5 月 1 日加入歐洲聯盟，亦都是北約 (NATO) 成員國。

自從 V4 集團國家在 2004 年正式成為歐盟的會員國後，便越來越獲得東北亞國家的重視，因為相對起來這些國家地理鄰近亞洲，而工資比傳統歐洲經濟大國德、法、義、西較為低廉，尤其是匈牙利與波蘭。換言之，V4 國家被東北亞各國的企業視為進軍 EU 市場的生產基地。儘管如此，由於各國政經利益不一，政商有別再加上專業考量各有不同，投資所聚焦的產業未必一致。中國與日本的 V4 政策偏好以政治為導向，²⁴而韓國與台灣的 V4 政策則是經貿

²² 「歐盟力推碳關稅韓企皺眉：掙的錢可能都要用來交稅？」，韓國《中央日報》中文網，2021 年 7 月 16 日，

<https://chinese.joins.com/news/articleView.html?idxno=102034>

²³ “What Is The Visegrád Group?,” *WorldAtlas*,

<https://www.worldatlas.com/articles/what-is-the-visegrad-group.html>

²⁴ “Japan courts Eastern Europe with eye on EU Indo-Pacific strategy,”

Nikkei Asia, May 1, 2021, <https://asia.nikkei.com/Politics/International->

為主要考量。中國對歐盟投資的首要目的是在製造業的創新與獲取高科技，所以其對 EU 投資最多的五國皆在西歐，即荷蘭、瑞典、德國、盧森堡與法國。而中國對中東歐國家(CEECs)的投資近年雖有增加，但與其對西歐國家的投資相較堪稱是小巫見大巫。中國對中東歐國家的投資基本上是聚焦於涉及其一帶一路策略相關的交通基礎建設為主，如以港口與機場等。不過，有分析家認為未來中國有可能為規避西方國家的投資規定的限制，購併(mergers and acquisitions, 簡稱 M&A)中東歐國家高科技公司，因為在這些國家有不少具競爭力的高科技公司。這就何以中國對 CEEC 國家購併瞄準在 V4 國家中科技競爭力最高的捷克。

25

此外，在 V4 國家中，匈牙利與波蘭亦頗獲中國與韓國企業的青睞，²⁶台灣企業則明顯地較偏好捷克。²⁷日本豐田(Toyota)和法國標緻雪鐵龍(PSA)集團則在捷克合建車廠以及南韓現代斥資 10 億美元在捷克設廠。而斯洛伐克則相對

[relations/Japan-courts-Eastern-Europe-with-eye-on-EU-Indo-Pacific-strategy](#)

²⁵ Pyoung Seob Yang, Cheol-Won Lee, Suyeob Na, "China's FDI in Europe and Europe's Policy Response," *World Economy Brief*, Vol. 21 No. 23, April 15, 2021, pp. 2-4.

²⁶ With a record number of greenfield investments arrived from China, for the first time China became the leading investor in Hungary in 2020, accounting for almost 30% of share in the country's inbound foreign direct investment (FDI). "Eastern Opening' Policy Reaping Dividends With China, *Budapest Business Journal*," March 27, 2021, <https://bbj.hu/business/people/interview/eastern-opening-policy-reaping-dividends-with-china>

²⁷ "Czech Republic is Taiwan's fourth biggest investment destination in Europe," *Taiwan News*, June 15, 2020, <https://www.taiwannews.com.tw/en/news/3948066>

比較受到冷落。就汽車業而言，V4 國家除波蘭外都屬生產重鎮，相較其他 EU 國家，汽車業是這些國家產業的最大雇主，佔到就業的 11-13% 左右，佔整體勞工市場的 2-3%。尤其是從 2010 年以來，汽車業的工作機會不斷增加，也比其他 EU 國家成長得快，斯洛伐克的成長率居冠，高達約 54%。2010 年-2017 年八年裡，斯洛伐克與匈牙利的汽車生產增長特別快速，前者成長一倍，後者也接近九成。而若以汽車業的附加價值來看，波蘭則增加最多，高達五分之四；斯洛伐克居次，增加 78%；匈牙利第三，增加 68%；捷克殿後，增加 63%。但都比 EU 其他各國平均值為多 (53%)。儘管如此，捷克的汽車業是 V4 集團中發展最完整的。²⁸

韓商對 EU 的投資策略明顯與當地國的獎勵與補助措施、經濟發展程度與科技人才充足與否有密切關連性。一般而言，韓商對 EU 已開發國家的投資策略在上個世紀末較偏重於購併以獲取科技與設立研發中心為主，近年來則偏好購買房地產、設立研發中心與營銷管理總部，較少投資製造業與設廠。但 2021 年南韓企業卻在全球購併(M&A)市場異軍突起。今年前三季，韓企購併了 12 家外國公司，每家的購併金額都超過 1,000 億韓圓，其中 8 家美國公司，歐洲公司與亞洲公司各兩家，明顯聚焦於歐美先進經濟體的未來科技如生物技術(biotechnology)、氫與再生能源(renewable energy)。最具代表性的購併案是今年 8 月的韓華解決方案(Hanwha Solutions)以一兆韓圓獲得法國綠能公

²⁸ *The automotive industry in the Visegrad Group countries*, Polish Economic Institute, https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2019/08/PIE-Raport_Automotive.pdf.

司 RES France，取得太陽能模組在歐洲市場的穩定銷售通路，藉此發展全球綠能事業。²⁹

而對 EU 的新興經濟體的投資策略則以建廠與生產中心為主。根據韓國金融研究院的報告，截至 2019 年 9 月底，韓國資金對海外房產基金的投資規模高達 50.7 兆韓圓，比 2015 年的 12.3 兆韓圓增長逾三倍，其增長趨勢已超越包括中國在內等其他亞洲國家及地區。2015 年海外房產市場的亞洲大戶仍是中國，投資佔比在亞洲國家及地區中達 55%，而南韓僅佔 6%；但 2019 年截至 9 月底，韓國的新增海外房地產投資比例已佔 35%，超過新加坡的 29% 及香港的 14%。反觀中國的海外房地產投資比例下降至 7%。³⁰

韓商近年越來越重視 V4 國家中的匈牙利與波蘭，把這兩國視為攻佔 EU 市場的生產基地，表現得最明顯的莫過於汽車業。在匈牙利，韓資主要聚集於電動車與醫療衛生產業。例如韓國四大汽車業者在 2019 年對匈牙利大舉投資超過 2.1 億歐元，創出 300 個工作。這是因為汽車業在匈牙利工業產出中佔到三成左右，堪稱是該國的優勢產業，韓資投資可助匈國汽車業現代化至未來車電動車(the era of electromobility)。韓國是世界電動車的先驅國，尤其是在電池的製造方面。此項投資凸顯兩國在汽車業的經濟互補性，結果是年韓國對匈牙利投資總額高達 27.2 億歐元，成

²⁹ “Korean Companies' Investments Increasing Fast,” *Business Korea*, October 5, 2021, <http://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=77827>

³⁰ 「厲害了！南韓取代中國成爆買海外房地產大戶」，*東網*，2019 年 11 月 11 日，https://hk.on.cc/hk/bkn/cnt/finance/20191111/bkn-20191111211329331-1111_00842_001.html

為該國最大外來投資國，且創下匈牙利經濟前所未有的外資湧入的榮景，2019 年匈牙利汽車業因而成長了 14%。³¹

歐盟設定到 2050 年使區域內溫室氣體排放減為零的目標。一份歐洲議會的報告書分析稱在歐盟內，核能的成本在很多時候低於太陽能和風力。報告提出要想實現 2050 年淨零排放，必須要充分利用再生能源和核能。國際能源署(IEA)的數據顯示基於全球到 2050 年實現溫室氣體淨零排放的計劃，屆時核能發電量將達到 2020 年的 2 倍。為與 EU 保持一致步調，再加上經濟增長帶來的電力需求增加和全球的減排潮流，中東歐新興國家紛紛訴諸核能。如波蘭的電力有 8 成是依賴煤炭，要實現大幅減排，因此預定 2033 年使首座核電站投入運行。總計將投入 400 億美元，到 2043 年建成 6 個機組。匈牙利則計劃新建 2 個核電機組，力爭 2026~2027 年投入運行。³²

由於這些國家多抱持反中與反俄情緒，因而為南韓帶來商機。近期最令南韓興奮的就是在 2021 年 6 月爭取到興建捷克一期核電廠。這是自 2009 年李明博總統親征成功標到阿拉伯聯合大公國(UAE)的核能廠後十年來再度在國際上獲得核能廠的標案。儘管文在寅政府在國內終止使用核電，但在國際上仍積極爭取核電廠的標案。2018 年 11 月

³¹ "South Korean automotive firms to invest over €200mln in Hungary," *Industry Europe*, December 16, 2019, <https://industry europe.com/sectors/transportation/south-korean-automotive-firms-to-invest-over-%E2%82%AC200mln-in-hungary/>

³² 「中美法俄爭奪東歐核電站訂單」，*日經中文網*，2021 年 8 月 23 日，<https://zh.cn.nikkei.com/industry/ienvironment/45802-2021-08-23-05-00-01.html?start=1>

文在寅訪問捷克時即曾向捷克總理巴比斯(Andrej Babiš)促銷南韓核電。2021 年 5 月南韓國會議長朴炳錫再度向捷克總統、總理、上議院院長表達南韓對捷克核電廠標案的強烈興趣。在此同時，文在寅與美國總統拜登峰會達成攜手進軍海外核電廠市場的協議，這些努力對南韓獲此一標案皆營造了有利的契機。³³

韓國對波蘭的經貿政策與策略

比較外交政策分析偏好聚焦於文化的因素，且認為文化因素是導致各國外交政策有所差異的關鍵變數。³⁴文化因素含括地理、歷史與民族性。儘管韓國與波蘭分處亞洲與歐洲，地理距離相隔甚遠，但吾人卻常聽到「歐洲有波蘭，亞洲有韓國」這句話，主要原因是兩國地緣政治的戰略位置雷同，皆被大國環繞，以致於位處大國夾縫中的兩國歷史上經常成為大國蹂躪的受害者，³⁵不是被大國奴役就是被大國侵佔或瓜分，就算僥倖存在，也都是大國勢力間求生存。所以，波蘭之於歐洲好比韓國之於亞洲，因而有韓國是「亞洲的波蘭」，波蘭是「歐洲韓國」的比喻。這種雷同的地緣政治與歷史經驗使韓國與波蘭互動更有心心相印的感覺，為兩國關係注入合作的動力。

³³ 「fn 사설:체코 원전 수주, 범정부 차원서 대처하길」, 파이낸셜뉴스, 2021 年 6 月 6 日, <https://www.fnnews.com/news/202106061802401709>

³⁴ *Roy C. Macridis (ed.) Foreign Policy in World Politics* (Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall, 8th edition, 1992, p. 1.

³⁵ <http://www.tradetimes.co.kr/news/articleView.html?idxno=5011>

韓國與波蘭關係大致可分為冷戰時期至 1989 年 11 月 1 日建交、1989 年至 2004 年 5 月 1 日波蘭正式加入歐盟以及 2004 年迄今三個階段。第一個階段韓國對波蘭的政策基本上是以政治利益為導向，由於韓國與波蘭分處民主與共產兩大對立陣營，韓國對波蘭的外交是其對社會主義國家政策的一環，主要聚焦於兩韓的外交戰，即相互爭取外交承認的肉搏戰。波蘭原來隸屬於蘇聯控制的華沙集團或東歐共產國家，是北韓的盟友。波蘭與南韓不僅敵對，也不相往來。然而隨著美中關係的解凍，1973 年韓國朴正熙(Park Chung-hee) 總統發表六二三宣言，表示南韓願意與不同意識形態的國家接觸與改善關係，³⁶波蘭被韓國列入接觸的對象。

但韓國與波蘭開始有意義的互動則是 1980 年代。1981 年韓國全斗煥(Chun Doo-hwan)政府爭取到主辦 1988 年漢城奧運會，繼而於 1983 年 6 月推出北方外交政策(Nordpolitik or Bukbang jeongchaek)，³⁷並以奧會外交與經貿策略(如刻意策略性地增加從東歐國家進口)為手段積極拉攏社會主義國家，表面上是參加奧運會，但主要目的卻是與這些共產國家建交，贏得與北韓的外交戰。結果，在 1988 年 9 月漢城奧運會落幕後不到一年韓國盧泰愚(Roh Tae-woo)政府就在東歐變天前夕與包括波蘭在內的東歐國家建立正式外交關係。1989 年 11 月韓國也成為波蘭成為

³⁶ 劉德海，*南韓對外關係*，台北：永望出版社，1997 年，頁 13。

³⁷ 劉德海、陳寧寧，*韓國研究導論*，台北：中國文化大學出版社，2001 年，頁 105。

民主國家後第一個提供官方經援給波國的亞洲國家，金額高達 4.5 億美元。³⁸

1989 年建交後，韓國與波蘭關係進入第二個階段，1989 年波蘭回歸民主體制，建立「第三共和國」，採單一制、雙首長制及議會共和制，自此邁上正軌。1989 年 12 月 29 日波蘭議會通過憲法修正案，取消憲法中關於波蘭統一工人黨在國家中居領導地位的條款，成為前華沙條約成員國中第一批擺脫共產黨執政的國家，同時也成為歐洲脫離蘇聯獨立、結束共產黨專政風潮的先驅。1990 年 1 月 16 日波蘭政府通過政黨法草案，為多黨制奠定基礎。至此，執政 45 年的波蘭統一工人黨失去議會的絕對控制權和政府的領導權，波蘭人民共和國改名為波蘭共和國，史稱第三共和國。同年底華勒沙(Lech Wałęsa)成為首位民選的波蘭總統。1999 年波蘭加入北大西洋公約組織(NATO)，2003 年 6 月波蘭舉行全民公決，決定加入歐洲聯盟。此一階段，韓國被波蘭視為追求政治民主與學習建構資本主義市場經濟的楷模，而韓國對波蘭的注意力逐漸聚焦在經貿方面。

2004 年 5 月 1 日波蘭正式加入歐盟，韓國與波蘭關係進入第三個階段，並在 2007 年 12 月 21 日成為申根公約會員國。此一階段一方面由於波蘭加入 EU，另一方面盧武鉉(Roh Moo-hyun)政府在外交上著重於洽簽 FTA，所以，韓國愈加重視波蘭在經貿上的重要性。2004 年 12 月盧武鉉

³⁸ "Diplomatic Ties with Poland Set up", *Los Angeles Times*, November 2, 1989,
https://en.wikipedia.org/wiki/Poland%E2%80%93South_Korea_relations

總統正式訪問波蘭，雙方都視此次訪問是提升兩國經貿關係的有利契機。近 10 年來，韓國一直是在波蘭投資最多的亞洲國家。韓國在波蘭投資的著名專案包括大宇(Daewoo)併購華沙轎車廠，改造波蘭名車「波羅乃茲」。雖然受大宇債務危機牽連該項目最後失敗，但波蘭官方認為韓國是最瞭解其市場的亞洲國家。當時 LG 公司投資的電視機和顯示器廠是韓國在波蘭的最大投資項目，該廠 2007 年出口額達到 10 億歐元。韓國對波蘭的出口主要是投資型出口，包括投資改造波蘭傳統工業設施，而消費品出口中相當一部分也是轉口到其他國家。盧武鉉此次華沙行表明韓國極為看重波蘭加入歐盟後的橋樑作用。韓國方面認為波蘭加入歐盟後獲得完全准入歐盟市場的地位，且基礎設施投入加大，這些都將對投資者產生吸引力。波韓兩國總統出席兩國經濟關係發展論壇，雙方一致認為兩國經貿關係面臨新的發展契機。同時波蘭總統克瓦希涅夫斯基(Aleksander Kwaśniewski)強調波蘭是歐盟經濟發展最快的國家，向歐盟其他國家的出口正大幅增長。他希望韓國更加重視波蘭，並進一步向波蘭產品敞開大門。³⁹

2009 年韓國總統李明博(Lee Myung-bak)因出席在義大利舉行的八國高峰會議(G8)順道訪問華沙，與波蘭總統卡臣斯基(Lech Kaczynski)舉行會談，且會晤波蘭總理圖斯克(Donald Tusk)，討論液化天然氣終端建設、核電站項目等能源基礎設施項目和軍工產業領域等三大合作領域加強合作。⁴⁰

³⁹ 「韓國總統訪問波蘭，雙方強調加強兩國經貿關係」，*新華網*，2004 年 12 月 5 日，<https://news.163.com/41205/0/16S8PVGO0001121Q.html>

⁴⁰ 「李明博出席 G8 峰會 將訪波蘭義大利瑞典」，*台灣英文新聞*，2009

2019 年韓國與波蘭貿易總額達 60.9 億美元，韓國對波蘭出口總額為 53.2 億美元(機械、蓄電機、平版顯示器、汽車零件與汽車等)，而韓國從波蘭進口總額為 7.7 億美元(金屬礦物、醫藥產品、汽車零件與電源裝備等)。2019 年韓國對波蘭投資金額已累計達 31.4 億美元，共 265 件。2011 年 7 月韓國與 EU 自由貿易協定生效後，韓國更加重視中歐低所得國家例如包括波蘭、捷克、匈牙利及斯洛伐克在內之 V4 集團，將這些國家視為進攻 EU 市場的橋頭堡，投資因而成為韓國對波蘭關係的亮點，尤其表現在韓企對電動車相關產業與製造業的重大投資案，因為各國在氣候變遷與環保意識高漲的考量下紛紛在 2017 年先後宣布禁止柴油與石油汽車的期限(2030 年左右)，電動車遂被視為未來車。⁴¹在此背景下，2018 年 LG 化學斥資 16.3 億美元在波蘭弗羅茨瓦夫市(Wroclaw)附近建歐洲最大的電動車電池工廠。該工廠將僱傭 2,500 人，為 100,000 個電池組生產足夠的電池。開始運營，每年將為 10 萬輛電動汽車提供鋰電池，年產能到 2023 年將達幾千兆瓦時。該工廠是歐洲第一家大型的汽車鋰電池生產工廠，在歐洲的電動車產業中扮演著重要角色。⁴²

此外，繼韓國忠北(North Chungcheong Province)曾坪、中國常州之後，2019 年 3 月韓商 SK 創新(SK

年 7 月 1 日，<https://www.taiwannews.com.tw/ch/news/991586>

⁴¹ To-hai Liou, "EU-China Economic Relations in an Era of Uncertainty: Germany as an Example," *Taiwanese Journal of WTO Studies*, No. XXXIII, 2020, pp. 1-38.

⁴² 「歐洲最大！LG 化學斥資 16.3 億美元在波蘭建電池工廠」，*每日頭條*，2018 年 9 月 4 日，由自主汽車發表于環球，<https://kknews.cc/world/ryg4y6r.html>

⁴³ 「繼中國常州之後，SK Innovation 在波蘭新建 LiBS 生產工廠」，*東亞日報中文網*，2019 年 3 月 28 日，
<https://www.donga.com/tw/article/all/20190328/1683141/1/%E7%B9%BC%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E5%B8%B8%E5%B7%9E%E4%B9%8B%E5%BE%8C%EF%BC%8CSK-Innovation%E5%9C%A8%E6%B3%A2%E8%98%AD%E6%96%B0%E5%BB%BALiBS%E7%94%9F%E7%94%A2%E5%B7%A5%E5%BB%A0>

⁴⁴ 駐波蘭代表處經濟組，資料來源：*Polish News Bulletin*，2019 年 10 月 3 日，
<https://info.taiwantrade.com/biznews/%E9%9F%93%E5%95%86sk-innovation%E5%85%AC%E5%8F%B8%E7%8D%B2%E5%BE%97%E>

車電池工廠的各大主要廠商迅速供應世界優質的分離膜產品。LiBS 作為一種在電池的陽極與陰極之間保持穩定性並提高功率的核心材料，SK Innovation 於 2004 年在韓國國內首家、世界第三家成功開發濕式分離膜。⁴⁵

Business Korea 報導 SK 創新在全球電動車(EV)電池的市占，排名第 6，但該公司企圖在 2023 年前取代日廠松下(Panasonic)，躍居全球電動車電池三哥。近年來 SK 創新砸錢大擴產能，2020 年這一年產能就飆升近 5 倍，已快要追上全球電動車電池廠老四 Samsung SDI(33GWh)，2023 年總產能有望超越 Panasonic。該公司位於中國江蘇鹽城斥資 15 億美元的 EV 電池工廠已完工，產能達 10GWh，生產電池可供 20 萬輛電動車使用，預料會供貨給起亞汽車的中國合資企業——東風悅達起亞(Dongfeng Yueda Kia)。2021 年 SK Innovation 仍將持續快速擴產，2022 年準備啟用的新電動車電池廠包括中國鹽城二廠、美國喬治亞州的一廠和二廠、匈牙利二廠。⁴⁶如果這些工廠全數按計畫完工，2023 年 SK Innovation 總產能將增至 85GWh，超越 Panasonic 的 73GWh。晚近 SK 創新已獲選

[6%B3%A2%E8%98%AD%E6%94%BF%E5%BA%9C8000%E8%90%AC%E6%B3%A2%E5%B9%A3%E7%9A%84%E6%8A%95%E8%B3%87%E8%A3%9C%E5%8A%A9-1873931.html](https://www.pnasia.com/story/240959-1.shtml)

⁴⁵ 「SK INNOVATION 宣佈建設電動汽車電池核心材料歐洲工廠」，美通社，2019 年 3 月 27 日，<https://www.pnasia.com/story/240959-1.shtml>

⁴⁶ SK Innovation is competing with domestic rival makers such as LG Chem and Samsung SDI. "SK Innovation to invest 1 trillion won in electric car batteries," *The Dong-A Ilbo*, December 1, 2017, <https://www.donga.com/en/Search/article/all/20171201/1143487/1/SK-Innovation-to-invest-1-trillion-won-in-electric-car-batteries>

為德國大眾(Volkswagen)休旅車「ID.4」的電動車電池供應商，雙方或許會在德國成立合資企業。⁴⁷韓商如此積極地在波蘭設立電池廠主要是著眼於未來的 EU 電動車市場。

EU 電動車市場的未來規模

中國不僅是全球傳統汽車的最大市場，也一向稱霸世界電動車市場，但 2020 年歐洲電動車銷售量年增 135%至 140 萬台，同期中國電動車銷售量年增 8.3%至 120 萬台。歐洲佔全球電動車銷售比重 2020 年成長將近一倍至 43%，中國自 59%降至 41%，美國為 10%。研究機構 Jato Dynamics 指出歐盟 2020 年新車銷售有 12%為充電式電動車。Volvo Cars 表示充電式車款佔 2020 年歐洲新車銷售的 31%。⁴⁸Cairn Energy Research Advisors 報告預測隨著世界各國推出新方案鼓勵消費者購買純電動車，勢將刺激電動車的銷售量，預計 2021 年全球電動車銷售量將躍升 36%，並首次突破 300 萬輛的大關。隨著 Tesla 與眾多競爭對手搶食電動車市場大餅，配合著中國與歐洲的電動車需求不斷加速增加，都讓電動車於 2021 年爆發帶來關鍵動力。

⁴⁷ 「SK Innovation 擴產 EV 電池，2023 年產能料超越 Panasonic」，*科技新報*，2020 年 11 月 26 日，<https://technews.tw/2020/11/26/sk-innovation-expands-production-of-ev-batteries/>

⁴⁸ 「研調：歐洲電動車銷量超越中國、2020 年 BEV 年增 117%」，*MoneyDJ 新聞*，2021 年 2 月 5 日，<https://www.moneydj.com/KMDJ/News/NewsViewer.aspx?a=%7Bfff8bfc4-d096-4725-824f-df63faaff59%7D>

Cairn Energy Research 認為 2021 將成為電動車銷售的轉捩點。根據 Sanford C. Bernstein，中國已成為全球最大電動車市場，2019 年中國製造了 100 萬輛電池驅動的車輛。同時，Cairn Energy Research 預測 2021 年電動車銷售量的最大動力將來自歐洲，主要是因為歐盟政府致力於降低二氧化碳排放量。預計許多國家都將追隨法國推出新的激勵措施，讓電動車於歐洲變成最大消費區域甚至最大生產國。Cairn Energy Research 表示市場於 2021 年絕對有機會目睹歐洲掀起一波電動車生產熱潮，透過降低售價刺激出前所未有的銷售量。總部在布魯塞爾的歐洲非盈利組織「運輸與環境(Transport & Environment)」發佈報告指出 2019 年歐洲在電動車領域的總投資額已超過中國，達到創紀錄的 600 億歐元，比起 2018 年高出將近 20 倍。⁴⁹由於各大車廠皆全力增產電動汽車，再加上未來新電動車製造商如蘋果、華為、小米等的加入，預估 2030 年電動汽車市場的規模將達到 2,300 萬輛，是 2020 年的十倍。⁵⁰

由於 2020 年全球整體汽車市場低迷(銷售量同比下降 14%)，該年 12 月電動車僅佔全球汽車市場的 6.9%。12 月份的創紀錄表現使得 2020 年全年全球電動車累計銷售量高達 312.48 萬輛，較 2019 年大增 41%，市佔率為 4%，遠高於 2019 年的 2.5%。預計到 2021 年或 2022 年，全球電動車市場市佔率將會增至 6%或 7%。在 2020 年全球暢銷

⁴⁹ 「2021 年全球電動車銷售量成長 36%將突破 300 萬輛」，
<https://iknow.stpi.narl.org.tw/Post/Read.aspx?PostID=16674>

⁵⁰ “Lithium and copper spark \$9bn cost headache for Japan automakers, *Nikkei Asia*, July 25, 2021,
<https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Lithium-and-copper-spark-9bn-cost-headache-for-Japan-automakers>

電動車品牌銷售量榜前 20 名裡，韓國現代與起亞分別排名第 11(銷售量為 96,456 輛，全球電動車市場市佔率 3%)與第 12(銷售量為 88,355 輛，全球電動車市場市佔率 3%)，加起來相當於排名第 3 的比亞迪(BYD 銷售量為 179,211 輛，全球電動車市場市佔率 6%)。不過，2020 年全球電動車前 20 名排行榜裡現代 Kona EV 排名第 5，次於特斯拉 Model 3，五菱宏光 Mini EV，雷諾 Zoe 與特斯拉 Model Y，但領先大眾 ID.3，日產聆風，奧迪(Audi) e-tron。⁵¹2021 年上半年現代全球電動車銷售排行榜下滑一名至第 6(市佔率從去年同期的 4.5%跌至 2.9%)，次於特斯拉(市佔率 22.2%)、上汽通用五菱汽車(SAIC-GM-Wuling Automobile)、比亞迪、大眾、長城汽車(Great Wall Motors)。值得注意的是，排行榜前五名中，中國車佔了三名，兩家中國製，一家合資廠。可見現代電動車在全球電動車市場的主要威脅仍來自中國產的電動車。⁵²

結論：未來展望挑戰

2021 年 4 月大韓商工會議所就 301 家韓國國內企業(大企業 58 家，中堅企業 141 家，中小企業 102 家)進行電話和電子郵件調查，結果顯示 40.9%韓商感到壓力最大的貿易問題是中美矛盾。而進軍 EU 的韓商則認為加強碳邊境調整機制等環境標準(34.1%)與加強非關稅壁壘(30.3%)是最擔心的因素。在此次調查中，企業最期待的政府貿易政策

⁵¹ 「2020 全球銷量 Top 20 車型：特斯拉 Model 3 依然是銷量王」，2021 年 2 月 3 日，<https://nev.ofweek.com/2021-02/ART-71008-12004-30484764.html>

⁵² “Hyundai slips to 6th place in global EV market in H1: data,” *The Korea Herald*, August 23, 2021, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20210823000683&np=2&mp=1>

是擴大自由貿易協定(FTA)等雙邊合作(40.0%)。⁵³2021 年是韓國-EU FTA 生效 10 週年。在過去 10 年裡，以汽車業最值得關注，韓國對 EU 商品出口獲利最多的單一產業就是汽車業，現代汽車在歐洲取得銷售佳績歸功於現代汽車具有競爭力，而不僅僅是韓歐 FTA 帶來關稅率下降的效果。2012 年法國曾宣稱本國汽車銷量減少 14.4%，但現代汽車和起亞汽車銷量則猛增 28.5%，從而法國汽車行業受到不利影響，因此向歐盟提出採取預先監督措施的請求。但現代汽車則答辯稱 2012 年上半年在歐洲新註冊的現代汽車中，僅有 12%在韓國生產，70%以上在歐盟國家生產，其餘在其他國家製造生產。⁵⁴

最後是以法國提案不成立結案。而德國與法國汽車對韓國出口亦大幅成長，因韓歐 FTA 而 2012 年第二季韓國汽車進口增長 37%。⁵⁵因而使 2012 年外國車在韓國汽車市場首度得以突破 10%的市佔率，德國是最大進口來源，尤其是其豪華車 Mercedes-Benz 與 BMW 銷售量的成長。2017 年 1 月 4 月德國兩大豪華名車在韓國市場的銷售量有史以來首度超過在日本市場的銷售量。Mercedes-Benz 汽車在韓國銷售量比前一年同期增加 48%(達 24,877 輛)，而 BMW 汽車也成長 32.4%(銷售量為 18,115 輛)。⁵⁶

⁵³ 「韓國企業：最擔心中美矛盾」，*韓民族日報*，2021 年 4 月 26 日，<https://china.hani.co.kr/arti/economy/9645.html>

⁵⁴ 「EU 著手研究法國對韓國汽車採取預先監督的請求」，*聯合新聞*，2012 年 8 月 7 日，<https://cn.yna.co.kr/view/ACK20120807001300881>

⁵⁵ 「因韓歐 FTA 而第二季度汽車進口增長 37%」，*聯合新聞*，2012 年 7 月 30 日，<https://cn.yna.co.kr/view/ACK20120730002600881>

⁵⁶ “BMW, Mercedes-Benz sell more cars in Korea than Japan,” *The Korea Herald*, May 21, 2017,

對韓國言，未來韓國-EU 經貿關係的挑戰主要來自東北亞的中國與日本，因為日本與 EU 已於 2017 年簽署 FTA，且已生效，使韓國不再是唯一與 EU 擁有 FTA 的亞洲出口大國。韓國電動車的挑戰將會是多元，但未來最大威脅則是來自中國，不僅是因為中國的「一帶一路」策略，更重要的是 2020 年《中歐投資協定》(Comprehensive Agreement on Investment, CAI)。而且，中資企業對 EU 市場相當關注，有了 CAI 就形同如虎添翼，勢將對瞄準 EU 韓企構成重大威脅。中國 EV 新創蔚來(Nio)已將挪威視為該公司進攻歐洲及海外市場的起點，蔚來首席執行長李斌(William Li)表示這是因為挪威堪稱是對電動車最友善的國家之一，所以已擬於今年 9 月在奧斯陸(Oslo)設立據點與服務中心，開始出售全電動七人座的跑車 Nio ES8，並於 2022 年開始接受高級轎車 ET7 的訂單。該公司亦有計畫在挪威設立充電與電池交換站。

事實上，蔚來國內的對手小鵬(Xpeng)汽車與愛馳(Aiways)汽車早已對歐洲出口電動車，但迄今並未獲當地顧客青睞，銷售業績還不理想，這似乎與歐洲人比較重視品牌的習性有關，因此新品牌就得多費心行銷。⁵⁷根據 2021 年 7 月汽車管理局 KBA 的資料，6 月德國新車註冊量為 274,152 輛。今年上半年，德國累計新車註冊量同比提升 15%，至 139 萬輛。6 月特斯拉銷量提升幅度最大，達到 431%；排名第二的是 Smart，漲幅為 212%；鈴木位列第三，6 月銷量上漲 212%；第四位是阿爾法羅密歐增長

<http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20170521000038>

⁵⁷ “China's Nio to launch in Europe as it starts global expansion,” *Nikkei Asia*, May 6, 2021, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Electric-cars-in-China/China-s-Nio-to-launch-in-Europe-as-it-starts-global-expansion>

89%；現代排在第五，銷量提升 82%。三大德國本土品牌中，大眾品牌的銷量為 57,157 輛，市佔率為 20.8%；寶馬銷量為 20,124 輛，市佔率 7.3%；賓士銷量為 17,723，市佔率 6.5%。⁵⁸

中國在推動一帶一路(BRI)政策時特別聚焦於屬於亞歐介面的 V4 國家，將波蘭視為推動帶路策略進攻 EU 的跳板，雙方早已建立全面戰略夥伴關係。⁵⁹不過，所幸迄今中國較偏重於其可從 V4 國家獲得的政治利益，經濟利益並非主要考量。而所投資也聚焦於基礎建設，而非電動車電池。所以，中資企業對韓企的威脅目前尚未成形，但就中長期來看，必將是勁敵。這就是韓企近期積極在 EU 布局的主因之一，凸顯偏好採取先發制人(first mover strategy)策略的韓式作風。現代汽車的歐洲市場經營策略是將總部與研發中心設在西歐最先進經濟體德國，前者在奧芬巴赫(Offenbach)，後者在法蘭克福(Frankfurt)，生產基地則設在人工低廉的 V4 國家為主，如現代在捷克的 Nošovice 有工廠，⁶⁰而起亞汽車(Kia Motors)工廠則在斯洛伐克的 Žilina。2007 年起亞投資 10 億歐元在此設廠。此外，土耳其是現代另一個鎖定歐洲市場的生產基地。

⁵⁸ 「電動汽車需求大漲 6 月德國銷量飆升 25%」，網易汽車，2021 年 7 月 9 日，

https://auto.163.com/21/0709/07/GEESFS8U000884MM.html?clickfrom=w_auto

⁵⁹ 2016 年 6 月中國主席習近平訪問波蘭，兩國元首同意建立全面戰略夥伴關係，http://www.xinhuanet.com/world/2016-06/20/c_1119079041.htm

⁶⁰ 「捷克韓國現代汽車廠今年將恢復產量」，經貿透視，2021 年 1 月 19 日，<https://www.trademag.org.tw/page/newsid1/?id=779178&iz=6>

儘管迄今特斯拉已連續三年佔據世界電動車第一的寶座，且正在柏林設廠，未來生產以 EU 市場為主要需求的電動車，但瑞銀(UBS)分析師指出由於中國電動車的低成本優勢，預計未來 5 年，中國橫跨電動車供應鏈的企業都將積極進入海外市場，且其市場預計將獲得的巨額投資，因而有望主導全球電動車市場。美國消費者新聞與商業頻道(CNBC)報導瑞銀指出當前電動車電池的 6 家主要製造商，均為亞洲公司，而其中中國寧德時代(Contemporary Amperex Technology, CATL)和比亞迪(BYD)，約吃下全球三分之一的電動車電池市場。瑞銀預計電動車供應鏈中的中國企業，將在未來 5 年積極進入海外市場，也認為中國的材料成本低於海外市場，若中企能維持這種優勢，則中國的成本優勢將勝過海外對手。據美國保障未來能源組織(Securing America's Future Energy, SAFE)的報告，在全球正在建設的 142 座鋰離子電池工廠中，中國的工廠就有 107 座，美國則僅有 9 座，而預計各汽車廠將在未來 5 到 10 年，為電動車的開發和生產投資 3,000 億美元，這筆投資可說有近一半將投入在中國，顯示中國將會有巨大的電動車需求。⁶¹

請繼續往下閱讀...

中歐達成雙邊全面投資協定的協議堪稱未來韓國-EU 以及韓國-波蘭經貿關係的一大變數。中國國家主席習近平在 2020 年與歐盟輪值主席國德國總理梅克爾(Angela Merkel)、法國總統馬克宏(Emmanuel Macron)、歐洲理事

⁶¹ 「未來 5 年搶進國際市場？中國電動車兩優勢將稱霸業界」，自由時報，2020 年 10 月 27 日，
<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3333536>

會主席米歇爾(Charles Michel)、歐盟執委會主席馮德萊恩(Ursula von der Leyen)舉行視訊會議，共同宣布《中歐投資協定》談判如期完成，中歐雙方達成原則性共識。歐洲方面希望談判近 7 年的《中歐投資協定》(CAI)有助於矯正雙方在市場准入(market access)上的不對等狀況，確保歐洲企業在中國能有公平的競爭環境，並開創出新的投資機會。歐盟 27 國總人口約 4.5 億，2019 年的 GDP 高達 18.3 兆美元，僅次於美國。2020 年中國首度取代美國成為歐盟的第一大貿易夥伴；歐盟則是中國最大的貿易夥伴；中歐雙邊平均一天的貿易額超過 10 億歐元。《中歐投資協定》將是中國歷來簽訂的最大規模經貿協議。中國同意在電動車、私立醫院、房地產、廣告業、電信業、雲端服務、金融服務、國際海運與空運等領域，進一步開放市場准入、鬆綁合資規定。馮德萊恩表示「歐洲打開大門作生意，但我們也會堅持互惠、公平競爭與價值。」歐盟也強調協定將鼓勵中國推動永續發展、促使中國對經貿採行更高標準、明訂中歐貿易爭端解決機制、讓中國政府對企業的補貼機制更為透明、要求中國國營企業不得歧視外資。協定並要求中國必須批准國際勞工組織(International Labor Organization)關於強制勞動的法規。

CAI 的生效勢將對韓國企業在中國市場與含括波蘭在內的 EU 市場經營都將造成負面衝擊，⁶²因為中資企業(如 5G 基礎建設與電動車)將會增加在 EU 市場的競爭力，而歐盟企業(如電動車)則在中國市場較具競爭力，使韓企在兩大市

⁶² 「中·EU 투자협정 7년 만에 타결 임박... 美 동맹국 결집 빠걱」，
파이낸셜뉴스，2020 年 12 月 29 日，
<https://www.fnnews.com/news/202012291654054780>

場皆面臨更大的挑戰。有鑑於此，現代汽車集團旗下物流企業現代格羅唯視(Hyundai Glovis Co.)於 2021 年 3 月與北京長久物流公司攜手開展連接中國和歐洲的鐵路貨運業務。格羅唯視擬將旗下的波蘭全資子公司 ADAMPOL S.A(標的公司) 30%的股權轉讓給長久物流。兩家公司希望以此為契機，進一步深化雙方合作。標的公司成立於波蘭，2014 年被格羅唯視歐洲法人收購。該公司在馬拉舍維奇(Malaszewicze)貨運站擁有多功能鐵路運輸樞紐，此站位於波蘭東部邊境交界附近。格羅唯視認為未來雙方協同效應值得期待。長久物流的中歐班列全年貨運量達 4100FEU(40 英尺集裝箱)，包括一萬台汽車整車運輸。這些貨物列車從中國各地出發，經俄羅斯抵達歐洲。但問題在於全球鐵軌寬度各有不同。中國和歐洲地區的鐵軌寬度是 1435 毫米，但俄羅斯的鐵軌寬度為 1520 毫米。

因此，從中國開來的列車在俄羅斯轉運後，再進入歐洲時需要重新裝運貨物。這時若利用標的公司的轉運系統，可節省相關費用。格羅唯視計畫與長久物流一起共建中歐鐵路運輸品牌 ECT (Euro China Train)。通過 ECT 將西安和重慶等中國內陸城市的貨物運往德國、英國、挪威和瑞典等歐洲各地。兩家公司還將開通新的鐵路貨運線路連接馬拉舍維奇北部的波蘭港口城市格但斯克。經由鐵路和港口的銜接可縮短運輸時間。更何況，受新冠疫情爆發衝擊，全球海運運費急劇上漲，鐵路成為運往歐洲的物流運輸替代方案。格羅唯視可趁機藉中歐鐵路來佔領全球市場。⁶³

⁶³ 「現代格羅唯視和長久物流聯手推廣中歐鐵路運輸」，

한국경제신문，2021 年 3 月 4 日，

在 EU 的韓資企業料將面臨中資企業與德國企業的挑戰。以電動車電池為例，儘管大眾(Volkswagen, VW 或稱福斯)汽車歐洲廠主要採購韓國 LG Chem、Samsung 與 SK Innovation 電池，⁶⁴但新冠肺炎危機帶來的供應鏈瓶頸使得歐美主要國家改變全球供應鏈的生產策略，加強經濟自主性和推動價值鏈回流。⁶⁵2021 年 2 月美國拜登政府首先開始調整支撐支柱產業的重要零件戰略資源的供應鏈，將構建半導體、EV 電池、藥品和稀土 4 類不依賴中國的採購體制，探索與日澳等同盟和地區企業的合作。⁶⁶同年 3 月大眾宣布 2030 年前將在歐洲建立 6 座電池超級工廠，並擴增電動車充電站，以跟上蓬勃發展的電動車市場。力爭 2030 年前，將電動車比例提高到新車銷量的 75%。目標是降低電池成本，同時擴大電動車銷量和性能，建立電池廠以減少對亞洲電池供應商的倚賴，確保電池供應。目前中國、韓國與日本電池製造商為主的亞洲在全球電池業市場的市佔率超過八成。根據 Protolabs，歐洲則僅佔全球電池製造的 6%。⁶⁷大眾車將在 2023 年推出全新的電池設計，將電池系

<https://www.kedglobal.com/newsView/ked202103030011?lang=ch>

⁶⁴ “China's CATL to scale up EV battery production in Germany,” *Nikkei Asia*, February 25, 2019, <https://asia.nikkei.com/Business/Business-trends/China-s-CATL-to-scale-up-EV-battery-production-in-Germany>

⁶⁵ 「德國知名智庫：脫鉤將令歐盟每年損失數千億歐元」，*澳華網*，2021 年 7 月 31 日，
http://www.chinesenews.net.au/navigator/intnews/gj_2021_07-31_9533060.shtml

⁶⁶ 「美國能在產業鏈上脫離中國嗎」，*日經中文網*，2021 年 3 月 1 日，
<https://zh.cn.nikkei.com/politicsaeconomy/economic-policy/43919-2021-03-01-05-00-00.html>

⁶⁷ 「歐洲車造商盼電池供應鏈 搬離陸靠近本地」，*時報資訊*，2021 年 7 月 13 日 <https://www.chinatimes.com/realtimenews/20210713002525-260410?chdtv>

統生產成本降低 50%，每千瓦成本調至 100 歐元以下，以主導汽車市場。大眾汽車也計畫，將電動汽車高速充電站的數量增加 5 倍，與多家企業合作，預計在 2025 年在歐洲營運 1.8 萬個公用快速充電站、在北美建 3500 個充電站，並在中國建立 1.7 萬個快速充電站。⁶⁸

大眾汽車的戰略是在 2030 年將純電動車銷量占比提升至 50%，至 2040 年佔比達到接近 100%。目前大眾汽車已攜手中國僅次於 CATL 和 BYD 的第三大電池企業國軒高科 (Guoxuan High-tech) 在德國薩爾茨吉特 (Salzgitter) 設廠生產電池，預計在 2025 年正式啟動，⁶⁹並籌備在西班牙建立第 3 座超級電池工廠。⁷⁰而為因應歐美各國紛紛採取 EV 電池國產化的趨勢，2021 年 7 月文在寅政府提出「K 電池發展戰略」，政府將針對企業的研發和設施投資擴大稅制優惠，並支援企業確保人才，擬在 2030 年之前投入 350 億美元扶植國內電動車電池產業，聚焦於推動排名世界前五的韓國三家電池生產企業 LG 能源解決方案、SK 創新和三星 SDI 研發和電池生產的投資，SK 以 2022 年進入全球前三強為目標大幅增資，三星 SDI 也決定加快下一代電池固態半導體的開發，確保在此一產業成為韓國除半導體外另一

⁶⁸ 「搶攻電動車市場 福斯將在歐洲建 6 家電池超級工廠」，*自由時報*，2021 年 3 月 16 日，<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/3468040>

⁶⁹ “VW to make EV batteries with China's Guoxuan in Germany,” *Nikkei Asia*, July 19, 2021, <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/VW-to-make-EV-batteries-with-China-s-Guoxuan-in-Germany>

⁷⁰ 「大眾汽車發佈 2030 戰略：純電動車銷量占比提升至 50%，利潤來源向軟體和服務靠攏」，*網易*，2021 年 7 月 14 日，<https://www.163.com/dy/article/GERU6OBR0512B07B.html>

在全球能扮演要角的關鍵支柱產業，⁷¹力抗目前占主導地位的中國與日本。

再者，中國電池業目前在全球市場的市佔率第一。在 2020 年全球動力電池裝機 TOP10 企業中，中國電池企業就佔了 6 席，分別為寧德時代(26%)、比亞迪、中航鋰電、遠景 AESC、國軒高科和億緯鋰能，合計市佔率達 41.1%；LG 能源(23%)、三星 SDI 和 SKI 三家韓系電池企業合計市佔率為 31.7%；⁷²松下全球市佔率是 20.2%。而根據高工產業研究院(GGII)資料顯示，2020 年全球動力電池裝機量 TOP10 企業依次是寧德時代、LG 能源、松下、比亞迪、三星 SDI、SKI、中航鋰電、遠景 AESC、國軒高科和億緯鋰能。與 2019 年相較，CATL 再次奪得冠軍實現四連冠，比亞迪保持第 4，遠景 AESC、國軒高科和億緯鋰能位列第 8、第 9、第 10，而中航鋰電裝機猛增進入全球前十，排名第 7；LG 能源和 SKI 分別上升至第 2 和第 6，三星 SDI 保持第 5；松下則下滑至第 3。⁷³

更值得注意的是，寧德時代決定 2021 年在海外首度建廠生產鋰電池，已選定德東圖林根邦(Thuringia)艾爾福特(Erfurt)為廠址，將投資 20 億美元，BMW 已與簽價值 40 億

⁷¹ 「企業向電池領域投資 40 萬億韓元，要放寬限制發展成第二個半導體」，東亞日報中文網，2021 年 7 月 10 日，

<https://www.donga.com/tw/List/article/all/20210710/2783227/1>

⁷² 「中資車載電池廠商遠景 AESC 擬赴美上市」，日經中文網，2021 年 6 月 17 日，<https://zh.cn.nikkei.com/industry/icar/45080-2021-06-17-05-00-40.html>

⁷³ 「2020 全球動力電池裝機量 TOP10 解析」，環球光伏網，2021 年 3 月 5 日，<http://www.globepv.com/chanyeguancha/2021/0305/93320.html>

歐元的約成為該工廠第一個客戶，⁷⁴並獲得新客戶戴姆勒公司(Daimler AG)旗下的梅賽德斯-賓士(Mercedes-Benz)。未來 CATL 計畫爭取提供電池給總部設在巴黎的標緻雪鐵龍集團(PSA)。⁷⁵隨著各國政府計畫逐步淘汰使用內燃機的乘用車，到 2030 年電動車將占全球乘用車銷量的 25%至 30%左右，而 2020 年這一比例還不到 4%。寧德時代在全球電動車電池市佔率有 30%，在中國市佔率更超過一半，相對於競爭對手明顯具有成本優勢。這讓 CATL 能夠實現比競爭對手更高的利潤率，2020 年該公司毛利率為 28%。⁷⁶

目前已有六家超級電池工廠正在德國建廠中，除 CATL 外尚有另一家中國公司蜂巢能源(SVOLT Energy Technology)將在西部薩爾州(Saarland)投資約 20 億歐元；⁷⁷特斯拉正在格林海德(Grünheide)建超級電池工廠；⁷⁸瑞典

⁷⁴ “Who will be the battery powerhouse? China, Japan and the West compete,” *Nikkei Asia*, March 2, 2021, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Environment/Climate-Change/Who-will-be-the-battery-powerhouse-China-Japan-and-the-West-compete>

⁷⁵ “China's CATL to scale up EV battery production in Germany,” *Nikkei Asia*, February 25, 2019, <https://asia.nikkei.com/Business/Business-trends/China-s-CATL-to-scale-up-EV-battery-production-in-Germany>

⁷⁶ 「寧德時代搭上電動汽車熱潮東風，市值躍居 A 股第三」，*OR 商業新媒體*，2021 年 7 月 16 日，<https://www.or123.net/?p=366642>

⁷⁷ 「歐洲車載電池生產將增加至 15 倍」，*日經中文網*，2020 年 12 月 11 日，<https://zh.cn.nikkei.com/industry/icar/43049-2020-12-11-04-00-00.html?start=0>

⁷⁸ 特斯拉主要採用鎳鈷鋁酸鋰三元電池，在美國生產的特斯拉車款電池由日本松下(Panasonic)提供，正極材料主要由住友化學供應；在上海廠生產的特斯拉車款，電池由韓國 LG Chem 和中國寧德時代提供。
「電池成本攸關電動車普及 3 大技術台廠須迎頭趕上」，*中央社*，

電池製造商諾斯沃爾特(Northvolt)和福斯(Volkswagen)投資 10 億歐元在薩爾茨吉特(Salzgitter)建自己的電池廠。另一家中國電池公司綠色科技公司遠景科技集團旗下動力遠景動力(Envision AESC)也非常積極佈局歐洲，不僅在法國北部有雷諾(Renault S.A.)電力城(Electri City)之稱的杜埃(Douai)投資 20 億歐元設廠，為雷諾製造電動汽車電池，將三個工廠合併為超級工廠，目標是到 2025 年每年生產 40 萬輛汽車。⁷⁹而且，又與日本日產汽車(Nissan Motor Co.)在英國新建車載鋰離子電池廠。新廠將建在英國北部的日產森德蘭(Sunderland)整車工廠的鄰近地點，由遠景 AESC 集團負責建設和運營。遠景 AESC 將追加投資 18 億英鎊。到 2030 年前首先增加約 18 萬輛的產能，計劃最終將再追加 10 萬輛的產能，構建合計生產約 40 萬輛純電動汽車所需電池的規模。日產還宣佈將投資 4.23 億英鎊到森德蘭工廠生產新款純電動汽車，年產量最多達到 10 萬輛。⁸⁰

此外，獲得騰訊科技(Tencent)財力贊助的中國新創電動車公司愛馳(Aiways)考慮到國內競爭對手太多，已鎖定 EU 作為出征海外的第一個市場，先後與德國、荷蘭、法國與比利時汽車業者簽約代為銷售其所生產的旗艦中型跑車

2021 年 4 月 10 日，

<https://www.cna.com.tw/news/afe/202104100037.aspx>

⁷⁹ 「歐洲押寶電動 法國首個電池廠與中國合作」，*網易*，2021 年 6 月 28 日，

https://auto.163.com/21/0628/08/GDIJ8L67000884MM.html?clickfrom=w_auto

⁸⁰ 「日產攜手遠景 AESC 在英國新建車載電池工廠」，*日經中文網*，2021 年 7 月 2 日，<https://zh.cn.nikkei.com/industry/icar/45259-2021-07-02-11-23-42.html>

U5。U5 使用不少歐洲科技，例如其動力轉向系統(power steering system) 是由德國博世集團(Robert Bosch)所製造。2020 年該公司在中國市場銷售量超過 1,500 輛，而對海外出口 1,000 輛，主要都是賣到歐洲。⁸¹

EU 領頭羊德國對帶路倡議的態度與作法至為重要，因為的 EU 在做抉擇時最關鍵的仍是德國態度。2020 年下半年恰逢德國擔任 EU 輪值主席。德國總理梅克爾主張與中國進行開誠佈公的對話，和中國就簽署投資協定、推進環保以及在非洲開展歐中合作等重要議題舉行協商。2019 年歐盟對中國出口中，德國就佔到 42%。而德美關係則因川普持續惡化，最顯著的例子就是川普認為德國長期以來拒絕支付足夠軍費，逕行宣布將一萬多美軍撤出德國。另一項導致美德以及美國-EU 利益衝突的因素就是電動車，特斯拉夾著科技突破與中國合作生產電動車，企圖搶佔一直在中國汽車市場獨具優勢的德國汽車業者。這使得目前是傳統汽車市場數一數二的德國 Volkswagen 與日本豐田飽受美中聯手(G2)顛覆汽車市場的嚴重威脅。⁸²就是在川普的單邊主義與汽車業 G2 的背景下，EU 與日本加速在 2018 年完成簽署自由貿易協定以自保。EU 也在經濟利益的考量下，搶在美國之前與中國簽署投資協定，為歐商在中國取得比競爭對手美國更有利的待遇，使 EU 在全球三大經濟區塊競合中取得優於美國與中國平起平坐的戰略位置。對世界的三

⁸¹ "Tencent-backed Aiways breaks into Europe and China EV market," *Nikkei Asia*, March 5, 2021, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Electric-cars-in-China/Tencent-backed-Aiways-breaks-into-Europe-and-China-EV-market>

⁸² To-hai Liou, "EU-China Economic Relations in an Era of Uncertainty: Germany as an Example," *Taiwanese Journal of WTO Studies*, No. XXXIII, 2020, pp. 1-38.

大重大意義就是國際關係經貿化(國際關係由經濟利益主導)、弱者的最佳談判策略是先發制人與未來世界政經很可能將由陸權國主導。⁸³

本來在拜登繼任美國總統之前，中歐已就簽署中歐投資協定達成雙邊意向，離簽署正式文件只有一步之遙，但因拜登離間之計奏效，再加上歐洲媒體負面報導「新疆問題」的助陣，導致中歐為此發生層層加碼式的劇烈衝突與報復，使 CAI 協定的簽署被無限期擱置。⁸⁴國際輿論有分析認為該投資協定的簽署時間或將在 2023 年之後。但鑒於美國當前對中國的遏制政策以及中歐的對立，加之德國總理梅克爾將於今年 9 月退休，中歐關係將面臨很大的不確定因素，⁸⁵投資協定的簽署就如同歐中關係的寒暑計一樣隨時可能因溫度而產生變化。儘管如此，由韓國-EU 自貿協定、日本-EU 自貿協定以及越南-EU 自貿協定的相繼簽訂與實施來看，亞歐經濟與互動整合已是必然趨勢。再加上，美國灰頭土臉的撤出阿富汗都凸顯美國不再是能主導世界的霸權，政經頹勢已現。⁸⁶南韓企業搶在中日之前搶先簽署與

⁸³ 「名家觀點：劉德海，透視歐美中經濟新競局」，*經濟日報*，2021 年 1 月 28 日，<https://money.udn.com/money/story/12952/5211123>

⁸⁴ 曹辛，「中國外交是否需要大調整？」，*英國《金融時報》中文網*，2021 年 6 月 18 日，
<http://big5.ftchinese.com/story/001092896?adchannelID=&full=y>

⁸⁵ “Analysis: China loses Europe as Xi's hard-line diplomacy backfires,” *Nikkei Asia*, May 27, 2021, <https://asia.nikkei.com/Editor-s-Picks/China-up-close/Analysis-China-loses-Europe-as-Xi-s-hard-line-diplomacy-backfires>

⁸⁶ 「劉德海：美國在衰敗中對外用兵經濟傷害很大」，*中評社*，2021 年 8 月 17 日，
<http://hk.crntt.com/doc/1061/5/9/0/106159034.html?coluid=46&kindid=0>

EU 的 FTA 以及在電動車產業的佈局已為南韓在 EU 地區取得比東北亞競爭對手有利的佈局，但在中長期來看未來仍將不可避免會遭逢中國的挑戰(如**電動車**電池產業)，有待吾人持續密切觀察。今年第二季小米智慧型手機以 25.3% 的市占率，首度取代三星，躍居歐洲手機市場龍頭寶座就是對 EU 韓資企業的一大警訊。⁸⁷

[&docid=106159034&mdate=0817002619](#)

⁸⁷ 「三星遭 7 大中企圍攻在 16 國讓出榜首」，韓國《中央日報》中文網，2021 年 8 月 6 日，

<https://chinese.joins.com/news/articleView.html?idxno=102310>