目　　錄

第一章　導論 1

第一節　研究緣起與目的 1

第二節　文獻檢閱與觀點對話 5

第三節　研究方法、流程與章節安排 15

第二章　「一帶一路」戰略發展與分析錯誤! 尚未定義書籤。

第一節　「一帶一路」發展現況 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第二節　「一帶一路」發展目的 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第三節　「一帶一路」的效益與挑戰 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第三章　高鐵發展與「走出去」策略錯誤! 尚未定義書籤。

第一節　中國大陸高速鐵路發展 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第二節　中國高鐵發展的目的 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第三節　中國大陸高鐵效益與挑戰 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第四章　一帶一路與高鐵發展：內外連結的觀察錯誤! 尚未定義書籤。

第一節　「一帶一路」戰略中的「內外連結」 **錯誤! 尚未定義書籤。**

第二節　高鐵發展的「內外連結」 ..... **錯誤! 尚未定義書籤。**

第三節　高鐵發展與一帶一路的關聯 ..... **錯誤! 尚未定義書籤。**

第五章　結論與政策建議.....錯誤! 尚未定義書籤。

第一節　本研究重點摘整 ..... **錯誤! 尚未定義書籤。**

第二節　對台灣、台商的影響與政策建議 ..... **錯誤! 尚未定義書籤。**

參考書目.....錯誤! 尚未定義書籤。

附錄一　中國大陸「一帶一路」規劃全文錯誤! 尚未定義書籤。

附錄二　審查意見修改對照表 .....錯誤! 尚未定義書籤。

表　目　錄

表 1 「一帶一路」沿線各省市定位與發展方向 ... 錯誤! 尚未定義書籤。

表 2 「一帶一路」涉及國家（不含中國大陸） ... 錯誤! 尚未定義書籤。

表 3 「一帶一路」與「高鐵」連結對我國的機會與威脅 錯誤! 尚未定義書籤。

圖　目　錄

圖 1 中國大陸「一帶一路」規劃圖 2

圖 2 中長期鐵路網規劃圖 4

圖 3 本計畫之研究流程圖 16

圖 4 「一帶一路」建設工作領導小組成員 ....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 5 「一帶一路」建設工作領導小組組織架構 ... 錯誤! 尚未定義書籤。

圖 6 中國經濟成長率（2001-2015）.....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 7 2020 年中國大陸高速鐵路網.....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 8 中國鐵路營運里程與高鐵所佔比例.....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 9 泛亞鐵路示意圖.....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 10 高鐵的優勢區間.....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 11 「一帶一路」與區域組織連結圖.....錯誤! 尚未定義書籤。

圖 12 中國高鐵的對外連結規劃.....錯誤! 尚未定義書籤。

第一章　　導論

第一節　　研究緣起與目的

2013 年 9 月，中國大陸國家主席習近平在出訪中亞四國時提出了構建「絲綢之路經濟帶」的倡議，同年 10 月，在訪問印尼時提出了共同建設二十一世紀「海上絲綢之路」的建議，此即為「一帶一路」這舉世矚目的發展計畫拉開了序幕。緊接著，習近平在 2014 年的 APEC 會議上宣布將出資 400 億美元成立「絲路基金投資公司」，2015 年 6 月，由中國政府倡議主導的「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian Infrastructure Investment Bank，AIIB）在北京正式成立，將透過傳統的貸款、銀行加基金的股債配合模式及提供擔保等模式，支援亞洲的基礎設施建設，覆蓋的領域主要為能源、交通、農業、通信、城市建設等，也被視為具體推動「一帶一路」的發展建設的配套措施。此一構想主要是向開發中國家提供更多基礎建設等財經投資，由於這種戰略類似美國在二次世界大戰後對西歐提供的物質及財政援助，故被國際媒體稱為「中國版的馬歇爾計畫」，因此也被外界認為是習近平實現「中國夢」的重要拼圖。

「一帶一路」已在 2015 年 12 月的「中央經濟工作會議」、「全國發展和改革工作會議」和這一兩年的全國「兩會」中獲得確認，而在「十三五」規劃中，「一帶一路」更成為貫穿區域發展的主軸。在具體規劃方面，2015 年 3 月，中國國家發改委、外交部、商務部聯合發表《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》，[1]為已經熱議一年多的「一帶一路」提出綱領性文件，也讓「一帶一路」晉升為國家戰略。根據這份文件，「一帶一路」主要貫穿亞歐非大陸，陸上的「絲綢之路」從西安出發，沿河西走廊、穿過天山兩麓，途經中亞、西亞，自伊斯坦堡進入歐洲，再繞道莫斯科抵達大西洋岸的鹿特丹以及地中海畔的威尼斯。「海上絲路」則自中國大陸南方沿海都市出發，取道麻六甲、西進孟加拉、印度、斯里蘭卡，行經東非再於蘇伊士運河進入地中海及歐洲（見

[1] 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，**中國國家發展和改革委員會**，2015 年 3 月 28 日，http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html。

圖 1）。「一帶一路」沿線大多是新興經濟體和發展中國家，包括東南亞、中亞、南亞、西亞、和中東歐等國家和地區，所涵蓋區域總人口約 44 億人、經濟總量約 21 兆美元，分別約占全球的 63%與 29%。

圖 1　中國大陸「一帶一路」規劃圖

資料來源：華僑網，http://www.chinesepress.com/a/tegao__/20151102/67547.html

除此之外，由於「一帶一路」甫一提出，即被認為是中國政府為要輸出內部過剩的產能與多餘的外匯，以向西輻射的方式打通陸路及海上的新興市場，奠定在區域經濟中的核心地位。為達此目的，中國大陸積極推動和沿線各國的跨境光纜、電信等互聯互通網絡，加強交通、電力等基礎設施建設，並擴大沿線國家雙邊貨幣互換、結算的規模。透過既有的雙邊、多邊合作機制，包括上海合作組織、中國—東協 10+1、亞太自由貿易區（FTAAP）等區域組織或機制，協調推動各國合作項目，並透過亞洲基礎建設投資開發銀行、絲路基金提供「一帶一路」沿線國家的基礎設施、資源開發、產業和金融合作等有關項目的融資支援。而在中

國大陸境內，「一帶一路」將涵蓋西北、東北 9 省（新疆、陝西、甘肅、寧夏、青海、內蒙古、黑龍江、吉林、遼寧）、西南 4 省市（廣西、雲南、西藏、重慶）以及東部 5 省市（上海、浙江、廣東、福建、海南）共 18 個省市，其中，新疆將成為絲綢之路經濟帶的核心區，福建則成為 21 世紀海上絲綢之路核心區。[2]

而不論是「一帶」或「一路」，根據中共官方的說法，關鍵就是「互聯互通」，習近平曾在中央經濟工作會議上表示：「推進『絲綢之路經濟帶』建設，抓緊制定戰略規劃，加強基礎設施互聯互通建設。建設 21 世紀海上絲綢之路，加強海上通道互聯互通建設，拉緊相互利益紐帶。」[3]就此而言，中國大陸近年來發展極為快速的「高速鐵路」將在「互聯互通」扮演極為重要的角色。1990 年代以來，中國政府開始對高速鐵路的設計建造技術、高速列車、運營管理的基礎理論和關鍵技術組織開展了大量的科學研究和技術精進，並進行鐵路提速改造。2008 年 10 月中國政府批准《中長期鐵路網規劃（2008 年調整）》，規劃中確定到 2020 年全國鐵路營業里程達到 12 萬公里以上，其中客運專線由原先規劃的 12,000 公里提高到 16,000 公里以上，在既有的「四橫四縱」的架構上向周圍延伸（如圖 2）。中國大陸高鐵發展至今，實際建成的里程數已突破 19,000 萬公里，又再次超越過往所規劃，目前佔全世界高鐵里程數的一半以上，短短十多年來，中國大陸已經承建了世界高鐵網路的 60%。按照「十三五」規劃，預計到 2020 年可達 30,000 公里。

[2] 「"一帶一路"具體方案出爐 中國四大區域全面開放」，**新華網**，2015 年 3 月 29 日，http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-03/29/c_127633221.htm。

[3] 「中央經濟工作會議在北京舉行 提出明年經濟工作六大任務」，**新華網**，2013 年 12 月 13 日，http://news.xinhuanet.com/politics/2013-12/13/c_118553239.htm

圖 2　中長期鐵路網規劃圖

資料來源：中華人民共和國國家發展和改革委員會，

http://www.sdpc.gov.cn/fzgggz/nyjt/fzgh/200906/W020120110388557313122.pdf。

而中國高鐵發展的目標不僅在國內，其亦有「走出去」的企圖心，近年也展開一連串的「高鐵外交」。按中國官方的規劃，目前國際區域運輸通道主要有四條，包括東北亞國際運輸通道（含中蒙通道）、中亞國際運輸通道、南亞國際運輸通道與東南亞國際運輸通道等。2009 年，中國大陸正式提出高鐵「走出去」戰略，逐步開始落實國際區域運輸通的具體作為。2010 年，鐵道部針對不同國家成立了十幾個工作小組，正式開始推行此一戰略，並參與籌建歐亞高鐵、中亞高鐵和泛亞高鐵，正是這一戰略的三個方向。然而，當時中國高鐵建設在各地全面開花，因此高鐵企業「走出去」的動力和壓力都並不充分，高鐵「走出去」並沒有真正提上日程。若從 2010 年開始算起，高鐵在中國大陸國內市場的黃金期僅有 10 年，之後內部的高鐵需求可能會驟減，各企業的訂單和專案可能會在未來幾年內呈現劇烈下滑，隨著時間推移，面對如今高度整合的全產業鏈與國內高鐵企業整合，「走出去」成為中國高鐵的再成長動力。

因此，面對當前高度整合的全產業鏈與國內高鐵企業整合，「走出去」成為中國高鐵的再成長動力，這也是為何其成為「一帶一路」互聯互通的關鍵。而中國大陸高鐵快速發展之後，冀望在聯外的鐵路線路上可以延伸高鐵範圍，現在這些線路主要是在國外的中國鐵路建設單位在推進，與各國的談判都還在進行中，未來沿線國家的談判、磋合之中仍有不小的挑戰，如鉅額資本的籌集、鐵路運營管理、技術整合問題等。如今，高鐵的「走出去」與日本新幹線在亞洲地區多有競爭與交鋒，這也是本研究所關注的議題之一。

除此之外，目前中國大陸亦將台灣納入其高鐵規劃中，按「十二五」規劃，「京台」高鐵福州至台北段已納入其考量，而在「十三五規劃」中，又再度將「京台高速鐵路」納入，也在 2016 年「兩會」期間引發熱議。此路線由京滬高鐵（北京至蚌埠段）、合蚌高鐵（蚌埠-合肥）、合福高鐵（合肥-福州）組成，大陸內部的最後一段合福高鐵已於 2015 年 06 月 28 日通車。福州至台北段雖然在技術、時間、政治等各方面複雜性仍鉅，為了我國的國家安全、經濟發展，我們也必須隨時保持對此議題的關注。

「一帶一路」被外界喻為「中國劇烈轉身」，不僅是地理概念的從東轉向西尋找戰略出口，也是發展模式的轉變，將會改變中國區域發展的版圖。中國高鐵從仰賴外國技術到自主研發，甚至有能力「走出去」，也將影響區域甚至世界交通發展的格局。而當中國大陸這個巨人在轉身、高鐵技術突飛猛進，甚至意圖延伸跨過海峽至台灣的同時，我們該如何應對？因此，本計畫將研究焦點置於「一帶一路」戰略與中國大陸高鐵的發展，以及兩者間的關係，最後並提出其對我國的影響與因應措施。

第二節　文獻檢閱與觀點對話

以下將針對「一帶一路」與「高鐵發展」兩個主題，就目前相關文獻進行分析與對話，並提出本計畫的觀點。

一、一帶一路

目前對於「一帶一路」之研究，大致從兩個角度分析，一是經濟利益，另一則是戰略：

（一） 經濟利益分析

此部分研究集中在「一帶一路」的經濟意義，或是從投資貿易角度檢視「一帶一路」。如白永秀、王頌吉把絲綢之路經濟帶分為核心區、擴展區和輻射區三個層次，指出建設絲綢之路經濟帶對於加強區域經濟合作、促進世界經濟發展、保障戰略安全、推動經濟重心西移、優化城市和人口布局具有重大意義。[4]而盧峰等人則認為，在全球經濟增長重心和中國大陸對外經貿增長重心，同時向新興經濟體與廣大發展中國家轉移的背景下，共建「一帶一路」有助於推動中國大陸與沿線國家經濟持續較快增長，同時也為全球經濟可持續增長提供新方案。[5]鄭志來則從區域失衡、區域經濟互聯互通等方面，分析「一帶一路」戰略與區域產業鏈融合、與區域經濟協調經濟融合等方面，提出區域經濟發展路徑。[6]安樹偉同樣從區域經濟角度，分析「一帶一路」重塑中國大陸區域經濟發展的路徑。[7]朱鵬頤、施婉妮分析了「一帶一路」戰略對福建產業發展帶來機遇，提出加大同東協國家商貿、加快海洋經濟發展和企業走出去等三個建議。[8]

另有不少研究分析「一帶一路」沿線國家的貿易便利化水平。孔慶峰、董虹蔚通過拓展的引力模型，驗證貿易便利化對於「一帶一路」沿線國家之間貿易的促進作用大於區域經濟組織、進出口國家 GDP、關稅減免等。[9]廖明中運用貿易引力模型測算 2009-2013 年中國大陸對一帶一路沿線國家的出口潛力。指出從總量層次看，中國大陸對印度和俄羅斯等不少大國表現出嚴重的「出口不足」，對

---

[4] 白永秀、王頌吉，「絲綢之路經濟帶的縱深背景與地緣戰略」，**改革**（重慶），總第 241 期（2014 年三月），頁 64-73。

[5] 盧峰等，「為什麼是中國?—『一帶一路』的經濟邏輯」，**國際經濟評論**（北京），第三期（2015 年 5 月），頁 9-34、4。

[6] 鄭志來，「『一帶一路』戰略與區域經濟融合發展路徑研究」，**現代經濟探討**（江蘇），第七期（2015 年 7 月），頁 25-28、42。

[7] 安樹偉，「『一帶一路』對我國區域經濟發展的影響及格局重塑」，**經濟問題**（山西），第四期（2015 年 4 月），頁 1-4。

[8] 朱鵬頤、施婉妮，「『一帶一路』戰略提振福建企業國際競爭力的思考」，**福建論壇**（人文社會科學版）（福建），第二期（2015 年 2 月），頁 163-168。

[9] 孔慶峰、董虹蔚，「『一帶一路』國家的貿易便利化水平測算與貿易潛力研究」，**國際貿易問題**（北京），第 12 期（2015 年 12 月），頁 158-168。

新加坡、馬來西亞、泰國等國則表現出「出口過度」。[10]汪曉文等人利用中國大陸與「絲綢之路經濟帶」沿線十個國家的數據，運用 DEA 模型測算能源效率，並透過改進的貿易引力模型，分析經濟規模、能源效率、地理距離、國際合作組織等因素對雙邊貿易的影響。[11]鄒嘉齡等人則是以 2014 年的數據，分析中國大陸與「一帶一路」沿線國家的貿易相互依賴關係以及中國大陸各省、市、區出口對其經濟增長的貢獻。[12]

然而，「一帶一路」實施過程中，同時存在高度風險。由於「一帶一路」沿線所經國家眾多，多國存在政治動盪問題，基礎建設又需耗費較長時間方能完成，故投資風險偏高。[13]其次，「一帶一路」涉及的國家中，文化、民族問題複雜，即使中國大陸目前與周邊國家多有區域經濟組織為基礎進行合作，但彼此之間亦存在諸如低工資、污染問題等爭議，對於「一帶一路」要推動各項建設亦有負面影響。[14]

（二） 戰略分析

相較於經濟利益分析，此方面的研究主要集中在「一帶一路」的戰略內涵、戰略意義和政策方面。如王元、張換兆提出海上絲綢之路建設需要各方共同努力、形成共同理念、制定發展議程、實施行動方案和保持互聯互通等建議。[15]Shannon Tiezzi 認為「一帶一路」宛如「馬歇爾計畫」，都是大國用其經濟實力尋求外交

---

[10] 廖明中，「我國對一帶一路沿線國家商品出口潛力測算」，**開放導報**（廣東），總第 180 期（2015 年 6 月），頁 64-67。

[11] 汪曉文等，「『絲綢之路經濟帶』沿線國家貿易與能源效率關係研究—基於 DEA 模型與貿易引力模型的實證研究」，**蘭州大學學報**（社會科學版）（甘肅），第四期（2015 年 4 月），頁 7-15。

[12] 鄒嘉齡等，「中國與『一帶一路』沿線國家貿易格局及其經濟貢獻」，**地理科學進展**（北京），第 34 卷第五期（2015 年 5 月），頁 598-605。

[13] 邱素津、趙永祥，「從『一帶一路』與『亞洲基礎設施投資銀行』分析中國經濟版圖擴張之挑戰與效益」，**華人經濟研究**，第 14 卷第 1 期（2016 年 3 月），頁 81-102。趙永祥、吳依正，「從亞投行與一帶一路看中國海外經濟版圖擴張與對台灣經濟發展之影響」，**全球管理與經濟**，第 11 卷第 2 期（2015 年 12 月），頁 99-118。

[14] Friedrich Wu, Vidhya Logendran and Wan Tin Wai, “The risks to China's. Silk Road Economic Belt,” The International Economy, Spring 2015, pp. 68-92. Christopher Len, “China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access,” *Maritime Affairs,* Vol. 11, Issue. 1(2015), pp. 1-18.

[15] 王元、張換兆，「共同建設 21 世紀海上絲綢之路新格局」，**東南亞縱橫**（廣西），第十期（2014 年 10 月），頁 30-32。

影響、確保外交政策目標的重要戰略手段。[16]莫大華則以新古典地緣政治理論，檢視「一帶一路」戰略布局的地緣政治經濟戰略意涵，以及其對未來全球地緣政治經濟格局的影響。[17]張茉楠分析「一帶一路」戰略實施過程中可能面臨的困境與挑戰，從發展理念、模式、戰略定位等角度提出深化「一帶一路」戰略政策建議。[18]羅雨澤指出「一帶一路」戰略實施背景以及面臨挑戰，並從政策協調、融資平台、經濟合作區等四個方面提出措施建議。[19]

在區域與國際戰略方面，不少學者認為，「一帶一路」的提出，反映了中國政府在地緣戰略的重要佈局。在中亞方面，過去幾年中亞國家與中國大陸密切往來，透過提供低成本的商品及投資，中國大陸已經在中亞經濟發展扮演重要角色，「一帶一路」戰略的提出以及「絲綢基金」的設立，則更進一步反映出中國政府鞏固中亞、能源安全考量及積極的歐亞地緣戰略佈局。[20]再者，「一帶一路」戰略的提出，亦是北京對於美國「重返亞太」的戰略因應。[21]申現傑、肖金成從國際區域經濟合作的新形勢出發，分析了中國大陸實施「一帶一路」建設的重要戰略意義，指出「一帶一路」是中國政府對美國主導 TPP、TIPP 的回應。[22]王俊評、張登及認為，「一帶一路」是習近平上臺繼「中國夢」之後提出的重大地緣戰略構想，同時基於穩定中國大陸內部局勢的需要，也試圖破解美國在西太平洋的制衡。[23]董立文則認為，「一帶一路」是中國大陸倡導「亞洲主義」戰略的重要實

---

16 Shannon Tiezzi, " The New Silk Road: China's Marshall Plan?," *The Diplomat*, December 15,2014, http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/.

17 莫大華，「新古典地緣政治理論的再起：以中共『一帶一路』地緣政治經濟戰略布局為例」，國防雜誌，第 31 卷第 1 期（2016 年 3 月），頁 1-20。

18 張茉楠，「全面提升『一帶一路』戰略發展水平」，**宏觀經濟管理**（北京），第二期（2015 年 2 月），頁 20-24。

19 羅雨澤，「『一帶一路』：和平發展的經濟紐帶」，**中國發展觀察**（北京），第一期（2015 年 1 月），頁 50-52。

20 Hasan H. Karrar, "Looking Eastward to China: Beijing's Central Asian Diplomacy and its Implications for China's New Silk Road Initiatives," *The Asian Forum*, December 15,2014, http://www.theasanforum.org/looking-eastward-to-china-beijings-central-asian-diplomacy-and-its-implications-for-chinas-new-silk-road-initiatives/. Theresa Fallon, "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia," *American Foreign Policy Interests*, Vol. 37, Issue 3 (2015), pp. 140-147.

21 Michael D. Swaine,"Chinese Views and Commentary on the"One Belt, One Road"Initiative,"*China Leadership Monitor*, No. 47 (2015), pp. 1-24; Nadege Rolland,"China's New Silk Road,"NBR Commentary, February 12, 2015, http://nbr.org/research/activity.aspx?id=531.

22 申現傑、肖金成，「國際區域經濟合作新形勢與我國『一帶一路』合作戰略」，**宏觀經濟研究**（北京），第 11 期（2014 年 11 月），頁 30-38。

23 王俊評、張登及，「『一帶一路』之內涵及其對美中關係之影響」，**戰略安全研析**，第 118 期（2015 年 2 月），頁 21-30。

踐。[24]張登及亦認為，「一帶一路」是中國大陸新「亞歐戰略」的路線圖，企圖建構一套足以與美日「亞太」論述相抗衡的世界觀和安全架構，試圖在亞洲重建某種「中國特色」傳統秩序，然後以此為中心，將制度推廣到東歐、非洲、拉美等發展中國家。[25]

二、高鐵發展

而在中國大陸高鐵發展研究方面，多數文獻則集中在經濟層面，少數說明其戰略意圖。說明如下：

（一） 貿易引力模型與高鐵的經濟效應

引力模型是地理學家、社會學家與經濟學家為解釋與預測在地理空間中的經濟、社會及政治性相互影響與相互作用的方式，仿照力學中牛頓萬有引力公式，所建立的一種理論假說。自 1940 年代，地理學家、經濟學家大規模在理論分析與經驗檢驗方面引入引力模型。在國際貿易問題的研究上，1962 年丁伯根(Jan Tinbergen)為了說明由多個國家組成的世界裡，貿易流量的不對稱現象，於是建立了所謂的貿易引力模型（Tinbergen，1962）。以下介紹原始的貿易引力模型：

$$X_{ij} = K\frac{(Y_i)^a\left(Y_j\right)^b}{(eD_{ij})^f}$$

方程式的變數意義簡介如下：

1、Xij 為 i 國對 j 國的貿易量。

2、Yi 與 Yj 分別為 i 國與 j 國的 GDP(國內生產毛額)。

3、Dij 為 i 國與 j 國之間的有形距離。

[24] 董立文，爭辯中的新疆問題與中國國家安全：典範的對立與民族宗教、維穩反恐工作的糾結（桃園：中央警察大學出版社，2015），頁 202-214。

[25] 張登及，「一帶一路：中國『新亞歐戰略』的地緣政治分析」，**交流雜誌**，第 139 期，頁 20-23。

4、此外，a、b、f 為參數，K 為常數，e 則表示實質有效(effective)距離和有形距離的比值，以下將進一步說明。

該公式說明：i 國與 j 國之間的貿易量的大小，與 i 國與 j 國的 GDP 的總量成正比，與兩國之間的距離成反比。其中和本研究主題相關的距離，值得進一步闡述。原距離 Dij 衡量的是 i 國與 j 國之間的有形距離，但高鐵建設完成通車後，兩地的實質有效距離將大幅縮短。例如：原 i 國到 j 國搭乘傳統交通工具需要 10 小時，但搭乘高鐵只需要 3 小時，此時的 e=3/10=0.3，表示兩國的實質有效距離為原先的 30%。由此可見，因為兩國之間的往來更加便利，所以會刺激更多的貿易量 Xij。

就此觀點而言，相較於其它交通項目的建設，高鐵發展具有成本的相對優勢，張曙光認為，在中國大陸的現代交通體系中，航空、鐵路、公路、水路等交通方式都有各自的優勢；在應對中國大陸城市化進程中所帶來的區域間、區域城市間的交通問題挑戰，高速鐵路具有明顯的比較優勢。同時，在中國大陸快速發展的城市化背景與國家提出的低碳經濟發展模式要求下，高速鐵路將為應對中國大陸城市化進程中的交通問題提供更為積極有效的、可持續的解決方案。[26]

世界擁有高鐵國家的發展經驗表明，高鐵建設將產生經濟的連動效應，學者王明慧探究日本、法國及韓國高鐵建設對國內經濟的影響，首先，日本新幹線一方面改善了日本的交通運輸狀態，另一方面則活躍了日本的經濟活動，促進了工農業生產的發展和國民生活水準的提高。其次，法國建設高速鐵路後，高速鐵路改善了各個城市與巴黎的聯繫，使城市成為商家、企業、尤其是國際性機構考慮投資和擴展業務的區位，城市的通達性提高了，出行的時間縮減了，減少了交通的成本，極大地提高了生產力。再者，韓國高速鐵路的開通，使車站所在城市和地區迅速成為新的交通、產業和商業中心，減輕了產業向漢城和首都圈過度集中

[26] 張曙光，「中國高速鐵路與城市化發展」，**未來城市**，2010 年第 25 卷第 35 期，頁 264-270。

趨向，促進了區域經濟均衡發展，並帶動了旅館、百貨店等服務業和不動產開發，促進了沿線地區旅遊休閒產業的發展。[27]

（二）經濟成長動力與促進產業結構升級

就目前而言，突破中國大陸經濟成長瓶頸為中國的首要任務，此一觀點認為高鐵項目建設成為經濟成長主要動力來源，張學良研究指出，2000 年以來，中國大陸交通基礎設施對區域經濟增長交通基礎設施資本存量對中國大陸的經濟增長仍然發揮著重要的促進作用。因此，他認為中國政府為應對國際金融危機對經濟增長帶來的衝擊，保持國內經濟平穩較快地發展，有必要繼續以交通等基礎設施投資作為實施積極財政政策的重要手段。[28]孫聰、鄭思齊、張英傑以京津城際鐵路為例，認為高速鐵路的運營能夠顯著提升城市價值，影響在二、三線城市表現得尤為明顯，相較於北京對天津市的影響更大。[29]也就是說，中國高速鐵路有助於促進以大城市區域內的市場整合，更為重要的是能帶動大城市中心的週圍地區快速發展。

此外，高鐵建設促進產業結構升級，消化過剩產能，增加就業機會。王順洪認為，中國高鐵「走出去」，一方面將推動中國出口向高技術含量、資本密集的高端製造轉型，由產品貿易向技術貿易和服務貿易轉型，優化和提升中國出口貿易結構。另一方面，還可以實現中國高鐵技術和裝備出口，消化鋼鐵、水泥等週期性行業的產能過剩狀況，與世界各國通過發揮各自比較優勢，實現貿易互惠。[30]韓春佳、林玳玳研究顯示，高速鐵路建設一方面能夠直接促進就業崗位數量的增加；另一方面，通過調整產業結構、拉動區域經濟增長。根據調查顯示，日本

---

[27] 王明慧，「論高速鐵路對重慶經濟發展的作用」，**重慶工商大學學報**，第 28 卷第 5 期，2011 年 10 月，頁 33-37。

[28] 張學良，「中國交通基礎建設促進了區域經濟增長嗎－兼論交通基礎建設的空間溢出效應」，**中國社會科學**，2012 年第 3 期，頁 61-77。

[29] 孫聰、鄭思齊、張英傑，「高速鐵路對中國城市經濟的外部影響」，**廣東社會科學**，2014 年第 5 期，頁 22-28。

[30] 王順洪，「中國高速鐵路發展及其經濟影響分析」，**西南交通大學學報**，第 11 卷第 5 期，2010 年 10 月，頁 65-69。

東海道新幹線和山陽新幹線每年運送旅客 2 億人次，由此而產生的消費支出高達 5 萬億日元，大約新增加 50 萬就業崗位。[31]

（三） 促進區域經濟發展

高鐵建設逐漸打破區域經濟範圍彊界亦或向外延伸，Verma 等學者認為高鐵網路具有優化空間結構的功能，為區域內城市尤其是中等城市產業的發展提供新的機遇，引致城市間物流、貿易的發展，形成具有獨特功能、相互連接的城市網路結構。[32]方大春、孫明月從空間結構四個方面－點、線、面、體，探索高速鐵路對區域經濟影響，認為高鐵沿線城市從區域中心城市轉變節點城市；資源要素從區域中心集聚轉向高鐵沿線集聚；區域空間結構從「非均衡單中心」向「均衡化多中心」格局轉變；快速交通體系通過對時空的壓縮正逐步改變傳統的空間關係，區域空間不再是地方空間而是流動空間。[33]

（四） 提升中國大陸對外影響與資源汲取能力

相較於前述文獻集中於高鐵對經濟成長、增進貿易、產業升級與區域發展的影響，另有文獻探討高鐵建設提升中國大陸影響力，增加國際政治談判籌碼，高柏在《高鐵與 21 世紀中國大戰略》一書中認為，高鐵建設可以對中國大陸的命運產生深刻影響，並提出將高鐵發展與中國大陸向西開放，推動歐亞大陸經濟整合，建設新絲綢之路的大戰略聯繫起來。同時，認為高鐵輸出將為中國大陸向內需轉型獲得更多迴旋的空間。[34]此外，高鐵「走出去」戰略路線主要是歐亞、中亞和泛亞鐵路三條主線，每條路線沿線國家都是富含礦產與資源，而中國工程院院士王夢恕就直言，和國外的高鐵合作模式是「有錢的拿錢，沒錢的拿資源，有的鐵路建設模式是 85%不要錢，而是要你的資源、能源，只有 15%要現金」。[35]

---

[31] 韓春佳、林玳玳，「國外高速鐵路發展歷程回顧及啟示」，**京津城際鐵路(客運專線) 與區域經濟社會發展研討會會議論文集**，第 168-174 頁。

[32] Verma, A., Sudhira, H. S., Rathi, S. , King, R., & Dash, N. (2013). Sustainable urbanization using highspeed rail (HSR) in Karnataka, India. Research in Transportation Economics, 38 (1) : 67-77.

[33] 方大春、孫明月，「高鐵時代區域空間結構重構研究」，**當代經濟管理**，第 36 卷第 2 期，2014 年 2 月，頁 63-66。

[34] 高柏，**高鐵與中國 21 世紀大戰略**（北京：社會科學文獻出版社，2012）。

[35] 「中國高鐵出海記」，**人民網**，2014 年，http://paper.people.com.cn/zgjjzk/html/2014-

三、「內外聯結」戰略

由前述的文獻檢閱可發現，關於「一帶一路」、「高鐵發展」的相關研究，多數從經濟利益的角度進行分析，且多將中國大陸內部發展與對外關係區別對待。相較於此，本計畫則將焦點置於中國大陸的國際政治經濟與戰略的意圖，並嘗試將其內部發展與對外關係連結。以下將從國際政治與地緣政治經濟學的角度，說明本計畫所強調的「內外連結」（inward and outward linkage）戰略。

一直以來，國際壓力與國內政治經濟都是比較政治與國際政治經濟學研究者所關心的課題，[36]尤其是在全球化的發展後，國際事務與國內事務、外部事務與內部事務不再有清晰的區別，按照羅森諾（James Rosenau）的說法，「國際性的國內」（intermestic）事務的增加代表著一種關於國內政治、經濟與社會擴大的新領域之出現。[37]也因此，實有必要融合「國際」與「國內」層次的分析，並將「國際政治經濟學」與「區域研究」的研究成果相結合。

傳統的觀點認為，國際紛爭與互動多來自國內因素，此即「外交是內政之延長」的看法，然而， Peter Alexis Gourevitch 在其經典的《翻轉第二意象》（The Second Image Reversed）一文中強調，不應只單純地從傳統的國內政治分析國際關係與國際問題，而主張針對國內政治的國際根源進行分析。[38]另外，古氏在後期的著作中並延伸其觀點認為，國際經濟的轉變是國內政治聯盟利益重組的關鍵。相較於 Kenneth Walts 將國際關係研究區分為個人、國家與國／際三個層次，[39]David Singer 改採「國家－國際」的兩層次分析，分別為由內向外的（inside-out）

09/01/content_1473416.htm。

[36] Peter Evans, Harold K. Jacobson and Robert D. Putnam, eds, *Double-edged Diplomacy: International Bargaining and Domestic Politics*(Berkeley : University of California Press, 1993). Robert Keohane and Helen Milner eds., *Internationalization and Domestic Politics*(New York: Cambridge University Press, 1996). Thomas Risse-Kappen ed, *Bringing Transnational Relations Back In : Non-state Actors, Domestic Structures and International Institutions* (New York : Cambridge University Press, 1995).

[37] 相關論述可參閱：James Rosenau , "Toward the Study of National: International Linkage", in James Rosenau ed, ***Linkage Politics: Essays on the Convergence of National and International Systems*** (New York: Free Press, 1969), pp.44-63.

[38] Peter Alexis Gourevitch , " The Second Image Reversed: The International Sources of Domestic Politics, " *International Organization*, Vol.32, No.4, (Autumn 1978), pp.881-912.

[39] Kenneth Waltz, ***Man, the State, and War: A Theoretical analysis***(New York : Columbia University Press, 1959).

以及由外向內的（outside-in）。[40]此種觀點即是所謂的「聯結政治」（linkages politics）。[41]

因此，就方法的角度而言，研究一個國家的對外政策，不僅要同時著重政治與經濟面向，也必須著重國際體制與國內制度的互動，[42]而內部發展與對外政策往往是相互配合的。就此觀察中國，在中國經濟改革過程中，「對內改革」與「對外開放」往往是互為表裡、相輔相成的，其一方面藉由內部經濟體制改革與經營環境的形塑以吸引外資，另一方面，則又透過加入國際經貿組織與引進外部力量深化其內部的改革。而在「對外關係」與「內部發展」的關係上，大陸學者蘇長和即認為：「改革開放三十多年來，中國的對外關係在內外合作中得到極大的拓展。中國在獨立自主的前提下，通過參與國際體系，適當借助國際力量，推動了國內政治經濟社會的進步。對外關係處理的好，可以促進國內更好地處理政治經濟問題，內部政治經濟的進步，又推動中國維持與國際政治更良好的合作關係。」[43]

就此而言，中國大陸的「內部發展」與「對外關係」是緊密聯繫的戰略，此種「國內－國際」鑲嵌的作法，即是本計畫所強調的「內外連結」戰略邏輯，其最終的目的則是建立中國大陸在區域的政經主導權。而此次「一帶一路」的提出，不僅強調內與外的聯結，還擴大範圍並提升連結的速度，其關鍵就是「高鐵」路線的互聯互通。因此，本計畫認為，一方面，「一帶一路」與高鐵不單純是個經濟議題，也是國際政治經濟戰略，另一方面，其不僅是攸關其內部發展以及外部的政治經濟合作，也是彼此連結的關係。

---

[40] David Singer, " International Conflict: Three Levels of Analysis", ***World Politics***, Vol. 12, No. 3 (Apr., 1960), pp. 453-461. David Singer, " The Level-of-Analysis Problem in International Relations", ***World Politics***, Vol.14, No. 1 (Oct., 1961), pp. 77-92.

[41] Ernst Haas, " Why Collaborate?: Issue-Linkage and International Regimes," ***World Politics***, Vol. 32, No. 3 (Apr., 1980), pp. 357-405. Arthur A. Stein, " The Politics of Linkage", ***World Politics***, Vol. 33, No. 1(Oct. 1980), pp.62-81.Michael D. McGinnis, "Issue Linkage and the Evolution of International Cooperation," ***The Journal of Conflict Resolution***, Vol. 30, No. 1. (Mar., 1986), pp. 141-170.

[42] Hendrik Spruyt, " New Institutionalism and International Relations," in Ronen Palan ed., *Global Political Economy: Contemporary Theories*(New York: Routledge, 2000), pp.130-142.

[43] 蘇長和，「國內－國際互動與中國對外關係展開」，**教學與研究**，2009 年第 10 期，頁 38-41。

第三節　研究方法、流程與章節安排

如前所述，本研究議題涉及中國大陸「一帶一路」戰略，高鐵的發展與「走出去」以及其國際戰略，其性質融合學術與政策研究，為能有效掌握各項因素進而提出具建設性之建議，研究方法、流程與章節安排如下：

一、研究方法

本研究所採取的方法主要是文獻分析（documentary analysis），是指研究者根據研究目的，透過大量地蒐集各類型的文獻資料，再一步將蒐集來的資料彙整、研讀，而後進而經過歸納分析，希望探討的研究議題。[44]本研究文獻來源可歸結於以下若干層面：

1. 中外專書：包括國外、臺灣、香港與中國大陸出版之關於「一帶一路」、「高鐵」與國際政治經濟研究等等方面書籍。

2. 學術期刊與論文：統整相關領域專家學者於研討會、期刊等論述，剖析且建構學理與實務間的互動。

3. 官方資料：舉凡官方出版公布的工作報告、統計年鑑、法令規章、政策研究等，以利釐清中國大陸政府政策動向。

4. 網路資料：包括新聞媒體、報章雜誌、各智庫與研究機構網站等網路電子資訊，值得一提的是，由於本研究涉及相關政策的動態與發展，因此，此部分資料扮演非常重要的角色。

二、研究流程與章節安排

本研究分別從經濟利益與戰略角度，分析「一帶一路」與「高鐵發展」，並透過「內外連結」觀點，檢視「一帶一路」與「高鐵發展」以及彼此間的連結關係，最後並提出結論與政策建議，流程如下圖所示。按此邏輯，章節安排如下：

---

[44] Neuman, W. Lawrence 著，朱柔若譯，**社會研究方法：質化與量化取向**（台北：揚智文化），頁 741~753。

1. 第一章：導論，介紹本研究緣起與目的、文獻檢閱與觀點對話，以及研究方法與流程等。

2. 第二章：「一帶一路」戰略發展與分析

3. 第三章：中國大陸高鐵發展與「走出去」策略

4. 第四章：「一帶一路」與「高鐵發展」之「內外聯結」邏輯

5. 第五章：結論與政策建議，此部分主要提出本研究總結，並提供政府政策建議與台商投資新藍海之評估參考。

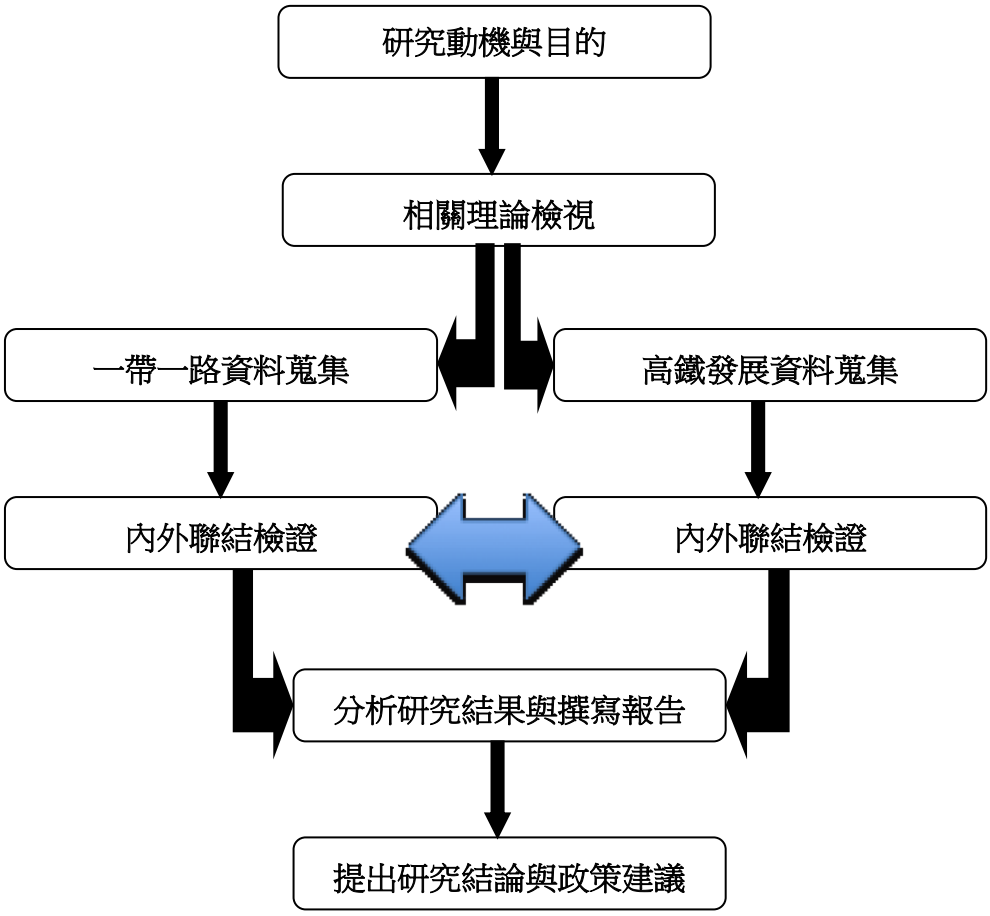

圖 3　本計畫之研究流程圖