

# 亞太經貿消息

整理／黃翔

## OECD 預測：東協十國今年 GDP 成長率可達 4.9%

據經濟日報2月4日報導，整體而言，東南亞國協（ASEAN）十國今年仍將邁向經濟成長紮實的一年，但區內各國表現差異甚大，越南、菲律賓和印尼活力十足，馬來西亞和泰國則受沉重的債務拖累。

東協由印尼、馬來西亞、泰國、新加坡、菲律賓、越南、汶萊、緬甸、寮國和柬埔寨組成。經濟合作發展組織（OECD）預測，東協十國今年整體國內生產毛額（GDP）成長率可達4.9%，比去年的4.8%稍微加速。

但各國表現可能差異懸殊。OECD預測新加坡成長率只有2%，緬甸則可能衝上8.4%，菲律賓和越南也有6.2%可期。其他較大型經濟體可能相對遜色，泰國和馬來西亞今年預估成長率各為3.3%和4.5%。

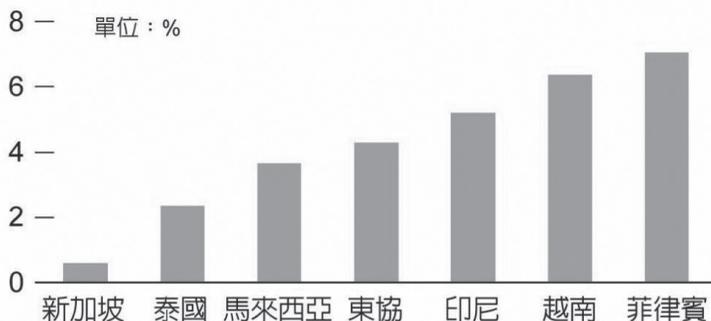
OECD在最近公布的半年度展望報告中預測，東協十國在2017至2021年期間平均成長率約5.1%，低於同時期印度（7.3%）和中國大陸（6%）的預測值。

滙豐銀行的預測則略有不同，認為印度和孟加拉今、明兩年成長率可望稱冠亞洲，明年越南可望取代菲律賓成東協成長最快的經濟體。

泰國和馬來西亞因經濟發展程度相對較高，成長已顯露疲態。這兩國家庭負債相對於可支配所得的比率偏高，正限縮家庭的支出能力與意願；實質薪資增幅微弱，使問題惡化。

相形之下，印尼、越南和菲律賓今、明兩年經濟前景亮麗，消費者踴躍支出是一大助力。

### 東協民間消費支出成長



註：為2017年預測值，為年比成長率

資料來源：HSBC

## 韓國出口連續3個月增加 惟內需仍疲弱

據首爾經濟新聞2月2日報導，據韓國統計廳公布之「2016年12月產業活動現況」報告顯示，韓國2016年12月份出口指數因半導體及石化製品出口增加，呈現上升趨勢，但產業生產指數、消費指數及製造業開工率仍然不振。

出口指數在2016年11月由負轉正，上升2.3%之後，12月亦上升6.4%，今（2017）年1月又上升11.2%，連續3個月上升。據產業通商資源部統計，今年1月整體出口額達403億美元，較去年同期增加11.2%，其增幅創2012年2月以來最高。其中，半導體出口額為64億1,000萬美元，較去年同期增加41.6%，且石油製品因受國際油價上升影響增加67.4%，而石油化學製品（34.9%）、平板顯示器（20.8%）、一般機械（8.0%）、鋼鐵（8.5%）及電腦（1.1%）等項目均呈現增加。

反之，2016年12月消費指數為-1.2%，連續兩個月呈現負成長。雖然汽車等耐久性產品銷售增加0.1%，但服飾、汽車燃料等非耐久性產品銷售則減少。另外，2016年12月份整體產業生產指數與前（11）月相同維持不變，製造業平均開工率為73%，較11月下降0.8%<sub>p</sub>，且去（2016）年製造業平均開工率為72.4%，自2011年（80.5%）以來連續5年呈現下滑，創1998年（67.6%）金融危機以來最低水準。

韓國開發研究院（KDI）宏觀金融研究部長金成太認為，即使出口呈現復甦趨勢，但消費等內需則仍呈現不振，無法逕認為景氣已經復甦，因此景氣是否復甦仍需要觀察。

## 星媒：日本高鐵在東南亞最大競爭者為中國大陸

據經濟部國際貿易局全球商情2月10日報導，新加坡聯合早報日前以「安倍領軍新幹線海外爭鋒」為題，剖析日本出口高鐵的來龍去脈，探討日本首

相安倍推銷新幹線的策略及問題。

該報引述日本官方報告預估，未來30年世界上電力、水道、鐵道、道路、港灣、機場、通信設備等基礎建設的需求，將隨著新興國家人口與經濟發展而持續增加，潛在市場總值達24兆美元，以高鐵為核心的鐵路交通市場更是被看好的領域，日本首相安倍晉三上台後選定基礎建設硬體與軟體為主要出口項目，要將日本的高鐵列車、港口建設及核能技術推銷至世界各地。

聯合早報表示，在爭奪東南亞的高鐵市場方面，中國大陸是日本最強勁的對手，新幹線雖拿下泰國曼谷至清邁的高鐵項目，但在印尼高鐵爭奪戰中卻敗給中國大陸；而「一帶一路」之中新隆高鐵工程是一大關鍵，該項銜接新加坡與吉隆坡的350公里高鐵計畫，預計今（2017）年內招標，兩年後啟動建設工程，據星馬交通部發表的聯合新聞稿表示，星馬兩國將各自承建境內的基礎建設，包括：高鐵隧道、高架鐵軌及車站；列車硬體設施方面，如：車廂、電力及信號等系統設計將外包，此高鐵工程估計將耗資203億至220億星元，預期2026年通車。除日本外，有意投標新隆高鐵的另有中國大陸、韓國及歐洲各國。東日本鐵路公司已於2013年在新加坡開設辦事處，作為收集有關情勢的據點。

## 報告稱馬來西亞和汶萊屬於較低度投資風險國家

據經濟部國際貿易局全球商情1月23日報導，中國大陸人民大學國家發展與戰略研究院發布「2017年一帶一路能源資源投資政治風險評估報告」，針對64個沿線國家能源產業投資評估顯示，汶萊屬於較低度投資風險國家。

該報告綜合政治、經濟、社會與生態環境在內的多因素變化所產生的不確定性，設置經濟基礎、社會風險、政治風險、中國大陸因素、能源因素和

環境風險六個大項、共37個指標作分析評估。汶萊、馬來西亞、捷克、卡達、阿曼、科威特、羅馬尼亞、沙烏地阿拉伯、喬治亞、波蘭、以色列、哈薩克、匈牙利、約旦等14個國家，被列為較低度投資風險國家。但低風險國家只有2個，即新加坡和阿拉伯聯合大公國。

該報告認為，高風險國家有4個，分別為尼泊爾、東帝汶、巴勒斯坦和阿富汗；較高政治風險國家有14個，分別為孟加拉、亞美尼亞、波士尼亞、緬甸、烏克蘭、巴基斯坦、柬埔寨、黎巴嫩、烏茲別克斯坦（烏茲別克）、葉門、敘利亞、不丹、馬爾地夫和莫爾達瓦（莫爾多瓦共和國）。

2016年中國大陸能源產業對外投資達300億美元，在海外的能源投資比較分散。「一帶一路」國家占三分之一，主要集中在低風險、較低和中等風險國家；至較高風險和高風險國家則寥寥無幾。

## 馬來西亞巴生港躋身全球第 11 大港口

據中央網路報2月7日報導，馬來西亞交通部部長廖中萊指出，馬國第一大港—巴生港（Port Klang，含西港及北港）2016年貨櫃處理量為1,317萬個標準

集裝箱（TEUs），較2015年成長10.8%；其中轉運貨櫃處理量為907萬個TEUs，成長14.3%，占總貨櫃處理量之68.87%；出口貨櫃處理量為204萬個TEUs，成長3.9%；進口貨櫃處理量則為206萬個TEUs，成長3.6%。巴生港在全球港口之排名，已由先前之第12位上升至第11位，並超越中國大陸南京。

目前電子商務僅占馬國國內生產總值5.8%，中國大陸的電子商務的貢獻為21%，美國則有35%，可見馬國電子商務仍有廣大空間促進經濟成長。電子商務、物流和港口息息相關，因此港口的效率也需提升，讓貨物在最短時間內送到消費者手中。

根據世界銀行報告顯示，馬國港口通關時間流程分別為出口需時4.83天或58小時，進口則為6.83天或82小時。隨著巴生港口網路獲改善後，馬國港口通關出口時間縮減3.6小時，進口則縮減2.9小時。

## 菲律賓央行（BSP）開始監管虛擬貨幣

據經濟部國際貿易局全球商情2月10日報導，菲國媒體商業鏡報報導，菲律賓中央銀行（the Bangko Sentral ng Pilipinas，簡稱BSP）已領先其他國家，就虛擬貨幣（VC）進行監管，以防止任何人利用菲律賓進行洗錢或為恐怖主義融資，確保金融體系和消費者獲得充分保護，同時也維持中央銀行鼓勵金融創新之政策。

依據貨幣委員會（MB）批准之指導方針，菲國央行並非為任何虛擬貨幣（如比特幣）進行背書，而是致力於監管虛擬貨幣與法定貨幣間之交易。使用虛擬貨幣交易之公司將被視為匯款及電匯公司（remittance and transfer company, RTC），須向央行登記、滿足資本要求、實施內部控制、提交監管報告並遵守反洗錢法規。

菲國央行表示，貨幣委員會決定針對虛擬貨幣採用正式監管體制，係考慮到虛擬貨幣支付及匯款交易快速成長，某些大型之用戶每月交易估計約達5百萬至6百萬美元。🌐

### 巴生港位置示意圖

