

2016年9月杭州G20會議

二十國集團(G20)領導人峰會，於2016年9月4日在杭州登場，這是G20國家高峰會議首度跨越太平洋，第一次在中國主辦。G20會議是1997年亞洲金融危機之後，由當時的八大工業國(G8)會議所擴張而來，後又經歷由美國所引起的「全球金融風暴」與「歐元區的金融危機」。中國在這兩次的風暴中不但受害有限，在「全球金融風暴」是首先恢復金融局勢的地區，進而在「歐元區的金融危機」之際，北京還扮演救火隊的角色，給歐盟國家提供數以千億歐元的紓困，這對於國際金融的穩定與經貿的發展，都發揮了巨大影響，因此，在G20會議中國的重要性及發言權也就日益高漲。G20國家有中國、美國、俄羅斯、阿根廷、巴西、加拿大、墨西哥、日本、韓國、澳大利亞、印度、印尼、沙烏地阿拉伯、土耳其、南非、德國、法國、義大利、英國、歐盟等。這次高峰會議的主題為「構建創新、活力、聯動、包容的世界經濟」，會議中通過二十國集團創新增長藍圖，以科技創新為核心制定「二十國集團全球投資指導原則」，加強國際投資領域規範，也期望讓全球重要資源，包括物流、金流及服務等有效的流通，有助於推動世界經濟增長與加速經濟全球化的過程。

值得觀察的是，隨著中國經濟崛起，今天的中國已晉升到世界第二大經濟體，是擁有世界級的鐵路、飛機、太空船製造力，有全球最便捷多元的網路金融體系，當然，還有全球最大的市場、有實力堅強的中產階級消費力。中國的政治影響力隨著其經濟實力，已開始蔓延到周遭國家，像是「一帶一路」、絲路基金、亞投行等國家經濟策略，企圖要將全球勢力版圖重新東移，將整個歐亞大陸成為一體的緊密的聯盟關係。在G20這個聚集全球最具影響力領袖的場合，中國趁此拿出「中國方案」，領導並重振世界經濟，並以此向全世界宣告，中國是有能力成為世界經濟強國。

從杭州G20會議

思索螺絲產業新南向佈局

文/ 宋文龍 博士

國家經濟的強勢也反映在中國國家貨幣「人民幣」中，人民幣已經在2016年10月正式納入國際貨幣基金的特別提款權(SDR)貨幣組合中，世界銀行還趕在G20峰會前發行首批5億SDR計價債券，使用人民幣結算，此舉象徵人民幣國際化邁向另一個里程碑，正是因為西方國家需要借助中國經濟實力，以恢復國際經濟活力。

另一方面，中國也面臨平衡世界物資產量的關鍵角色，例如，G20將為解決全球鋼鐵產能過剩問題設定時間表，敦促中國在已承諾的基礎上進一步減產，G20會議也讓中國對於削減鋼鐵產業的作為產生壓力，中國政府對於鋼鐵行業的未來管制政策，將會用來衡量中國政府願意認真調整經濟增長模式，以及降低中國經濟將面臨不穩定危機的風險的程度有多高的評量表。

中國戰略構想「一帶一路」- 2016年9月浦江論壇

中國中央總書記習近平在2013年提出建設「新絲綢之路經濟帶」和「世紀海上絲綢之路」的發展戰略構想，強調相關各國要打造互利共贏的利益共同體和共同發展繁榮的命運共同體。「一帶一路」是「絲綢之路經濟帶」(Silk Road Economic Belt)和「21世紀海上絲綢之路」(21st Century Maritime Silk Road)構想的簡稱，主要是在建立中國大陸與區域間各國的合作平臺，東邊連接亞太經濟圈，西邊進入歐洲經濟圈，藉以加快中國的經濟增長與轉型。「一帶一路」路線規劃幅度相當廣泛，同時橫跨中國過去古代的水、陸路絲綢之路，沿線大多是新興經濟體和發展中國家，涵蓋中亞、南亞、東南亞和中東、歐洲等地的國家與地區，總人口約44億人，經濟總量約21兆美元，分別約占全球的63%和29%。目前所涵蓋國家已高達60多個，中國大陸內地受惠省份多達18個，佈局15個港口建設。



圖1、浦江論壇「一帶一路」專題研討會

2016年9月25日在上海舉行的浦江論壇「一帶一路」專題研討會中科院地理資源研究所「一帶一路」戰略研究中心主任劉衛東先生，以及「一帶一路」相關國家，例如：泰國、蒙古、尼泊爾、佬沃等國家代表與會，對於「一帶一路」的各個角度做討論，「一帶一路」所帶來的不僅是中國的經貿策略，對於週遭各國的期待與發展預期是雙方合作且是雙方互惠，說明如下。

「一帶」，指的是「絲綢之路經濟帶」，是在陸路，依託國際大通道，以沿線中心城市為支撐，著重在經貿產業園區作為合作平臺。它有三個走向，從中國大陸出發，一是經中亞、俄羅斯到達歐洲，並與俄羅斯及蒙古共同打造「中蒙俄經濟走廊」及俄羅斯與歐洲各國的「新亞歐大陸橋」；二是從新疆出發經中亞、西亞至波斯灣、地中海沿岸和阿拉伯半島，並與中亞哈薩克斯坦、吉爾吉斯斯坦、塔吉克斯坦、烏茲別克斯坦、土庫曼斯坦、伊朗、土耳其等國共同打造「中國大陸-中亞-西亞經濟走廊」；三是從中國大陸到東南亞、南亞、印度洋，沿線分別打造「中國大陸-中南半島經濟走廊」、「中巴經濟走廊」其起點在新疆喀什市，終點在巴基斯坦瓜達爾港，與「孟中印緬經濟走廊」連接中國大陸西南部、印度東部、緬甸、孟加拉。

「一路」，指的是「21世紀海上絲綢之路」，是在海路，以重點港口為節點，著重在海上運輸通道的暢通與安全。重點方向有兩條，一是從中國大陸沿海港口經過南海到印度洋，延伸至歐洲；二是從中國大陸沿海港口通往南海到南太平洋。「21世紀海上絲綢之路」主要緣起於鄭和下西

洋，認為透過「21世紀海上絲綢之路」，可和沿線國家共同修建海上運輸與港口基礎設施，提供中國海外投資管道，增加和沿線國家海洋商務往來及經貿機會。

「一帶一路」作為中國一項重要的中長期國家發展戰略，其要解決中國產能過剩的市場、油氣資源的獲取、經濟策略的開拓和國家安全的強化，以及主導區域貿易整合等這幾個重要的策略問題。

近年來，中國面臨經濟趨緩，顯示出中國必需改變經濟既有的框架，需要創新與轉型為新經濟型態，但是又不能完全跟傳統產業脫離。因此，「一帶一路」將成為中國創新思維下的最佳政策選擇，在交通系統建設下仍可保有基礎建設產業的成長，也將使得沿線各國實現地域上的互聯互通，更打造了新的貿易走廊、經濟走廊，使得沿線各國在經濟、金融、民間交往以及人文等方面有更多的合作契機，更好的基礎建設，實現更多的經濟成長，以及擁有更廣大的貿易市場。

台灣新南向政策

台灣政府的經貿政策亮點「新南向政策」，主要為減少台灣經貿對中國大陸的過度依賴，分散投資風險與有效融入區域經濟整合，新南向包括東協10國、印度、巴基斯坦、孟加拉、斯里蘭卡、尼泊爾、不丹等南亞6國，及紐澳2國，總計18國。新一輪的南向政策不僅強調傳統的投資與經貿合作，更是全方位、多面向的區域整合平台的建立，包括基礎設施互聯互通、教育、旅遊、醫療、科技、文化等多層面的合作，範圍更加入南亞的印度。但是，台灣的新南向政策與兩岸關係實不可分離，中國大陸是1992年第一個與東協簽訂10加1的FTA國家，從而啟動了日後的10加3，乃至正在進行中的10加6「區域全面經濟夥伴協定」(RCEP)，制度化的東亞區域整合已然成形。而在中國的影響之下，台灣新南向政策必須投入更多資源與智慧，以面對中國的政治與經濟的壓力。

台灣預計將從經貿合作、人才交流、資源共享、區域連結等面向著手，期望與東協、南亞及紐、澳建立「經濟共同體意識」，行政院所推出的「新南向推動計畫」，與東協、南亞及紐澳等18國建立對話機制，投入約40億元，推動投資貿易、文化、醫療、科技、教育等「雙向」交流合作，以國家隊力量帶領企業南向投資，最終目標爭取與各國洽簽區域自由貿易協定(FTA)。未來將分階段推動與各國展開對話合作交流，鎖定人口多且內

需市場大、經濟成長率高、交流業務項目多等條件，列第一波優先推動對象，例如印度（13億人）、印尼（2.5億人）、越南（9千萬人）等皆是。將朝產業發展、資源共享、人才交流與區域鏈結四路並進。這項政策主要因應大陸一帶一路發展的強大威脅，避免對大陸單一市場在觀光、文化、投資經貿等過度依賴，分散市場為戰略思維。與新南向18國建立對話機制，推動投資貿易、科技、教育等各項「雙向」交流合作，是這次南向政策和過去最大不同之處，將爭取各國相對投入資金人力等資源，讓雙方互惠互利，而非過去「單向」投資，避免我國企業單打獨鬥。

台灣新南向政策辦公室，成立於2016年6月15日，為中華民國政府所設立的特殊政府機構，該機關直屬於中華民國總統府，辦公室主任黃志芳曾於暨南大學東南亞學系主辦〈實踐以「人」為本的新南向政策：台灣全方位東南亞人才培育論壇〉中表示，當美國、日本、中國都積極佈局東南亞，台灣建立與東南亞更緊密的關係是勢在必行，原因整理如下：

1. 台灣吸引外資排行是倒數第五，東協在2013年吸引外資投資超越中國，如今世界工廠已慢慢移到東南亞。
2. 目前全球都在加碼投資東協，美國歐巴馬總統已經走遍東協十國，召開東南亞高峰會，日本首相安倍要加強亞洲開發銀行的投資，而中國是要投資東南亞的基礎政策，例如雲南到新加坡的高鐵（泛亞鐵路）。
3. 台灣的製造和研發非常強，希望把東協變成台灣內需市場的延伸，但這機會也只有五年，再不把握時機就過了，而我們再不做品牌就來不及了。
4. 希望這個過程是雙向的，東南亞也能過來，不管是來觀光還是投資。

黃志芳指出政府將透過新南向政策，將東協作為台灣內需市場的延伸。過去政府也曾推動南向政策，不過當時是利用東南亞低廉的勞動力與土地以降低成本，現在時空背景已經不同，新南向政策是要讓東協作為台灣內需市場的延伸，把餅做大，打造台灣自由品牌，促進台商企業的經濟規模，這就是新舊南向政策的最大區別。

螺絲產業南向的策略

筆者針對中國「一帶一路」、亞投行、G20與會國、RECP、與「新南向政策」等參加國家做交集比對，發現這些組織中有兩個國家有高度交集，分別是東南亞的印尼與南亞的印度兩國，並將台灣出口螺絲螺帽產品到兩國近三年的資料整理如下表 2013至2015台灣出口印度、印尼鋼鐵螺絲及螺帽出口數量及單價統計。

表1、2013至2015台灣出口印度、印尼
鋼鐵螺絲及螺帽出口數量及單價統計表

| 項 目 | | 2013年 | 2014年 | 2015年 | |
|--------|----------------|-------|---------------|----------------|----------------|
| 印 尼 | 鋼鐵 螺絲 螺帽 | 總重量 | 9,257,622 KGM | 9,985,783 KGM | 8,940,120 KGM |
| | | 總價 | 24,937,000美元 | 27,025,000美元 | 21,573,000美元 |
| | | 單價 | 2.69 KGM/美元 | 2.70 KGM/美元 | 2.41 KGM/美元 |
| 印 度 | 鋼鐵 螺絲 螺帽 | 總重量 | 8,466,717 KGM | 10,143,949 KGM | 10,222,850 KGM |
| | | 總價 | 23,014,000美元 | 27,256,000美元 | 27,365,000美元 |
| | | 單價 | 2.72 KGM/美元 | 2.69 KGM/美元 | 2.68 KGM/美元 |

雖然台灣螺絲螺帽產業經營雙印市場已經多年，但是台灣輸出兩國鋼鐵螺絲螺帽量統計佔全國總輸出量僅1.29%，以印度13億人口，印尼2.5億人口而言，實在還有非常大的開拓空間，尤其印度是目前金磚五國當中，在這兩年的GDP成長幅度唯一超過中國的國家，在2015年印度賣出新車數量超過300萬輛，而2016年預期還有6-7%的成長幅度，印尼每年也有120萬輛新車生產，在新南向政策的加值之下，台灣螺絲螺帽業者能否踏著這個浪潮，在雙印兩國開疆闢土，將有賴政府政策與業者努力整合，真正落實經貿政策與實際市場行銷的綜效。 ■