

大湄公河次區域經濟合作與發展之政治經濟分析：

兼論中共與泰國地緣經濟戰略的建構

宋鎮照

成大政治系暨政經所特聘教授

摘 要

本文主要處理大湄公河次區域（GMS）經濟合作與機制的發展，以及檢視兩個研究重點，一是針對中國大陸與中南半島的其他 GMS 成員國之間的發展關係，另一重點是檢視中國大陸與泰國在 GMS 區域如何利用地緣政經優勢，建構其 GMS 發展的策略。在結構安排上主要處理四個部分：一是探討 GMS 成員國家的地緣經濟關係與發展機會；二是處理 GMS 的經濟合作機制和運作模式；三是檢視中國大陸與其他 GMS 成員國的經貿合作關係；四是檢視在 GMS 區域架構下中國大陸與泰國建立相對比較優勢的發展戰略。藉此四個部分之探討，來觀察 GMS 內部的政經發展關係、邏輯與機會，這也將是一個非常典型的「南南」合作模式。

關鍵字：大湄公河次區域（GMS）、經濟合作、中國大陸、泰國、發展戰略

壹、前言：GMS 成為東亞區域發展的新經濟疆域

大湄公河次區域（Greater Mekong Sub-region, GMS）經濟合作於 1992 年由亞洲開發銀行（Asian Development Bank，簡稱 ADB）發起，涉及大湄公河次區域內的國家包括有中國大陸（主要以雲南與廣西）、緬甸、寮國、泰國、柬埔寨和越南等 6 個國家。¹基本上，GMS 合作機制建立在平等、互信、互利的基礎上，是一個發展中國家互利合作、聯合自強的機制，也是一個通過加強經濟聯繫，促進次區域經濟社會發展的實務機制。²這一合作加強了區域內國家的經濟聯繫，促進 GMS 各國經濟社會發展，成為發展中國家經濟轉型與整合最成功的範例之一。

在 2011 年通過的《大湄公河次區域經濟合作新十年（2012~2022）戰略框架》（簡稱《新戰略框架》）中，提出了三個戰略目標：推動次區域一體化進程，促進繁榮、公平的發展；在完善基礎設施互聯互通的基礎上，為跨境貿易、投資、旅遊等合作創造有利的政策環境；關注自然環境和社會因素，促進次區域可持續發展。為實現這三個目標，《新戰略框架》提出了八大優先合作領域，即推動 GMS 經濟走廊發展；繼續加強公路、鐵路等交通基礎設施互聯互通；加強能源合作；完善成員國電信網絡聯通；推動本地區成為單一旅遊目的地；促進農業領域可持續發展；加強環境領域合作以及繼續推進人力資源開發合作，為 GMS 未來十年合作發展確定了大方向，也規劃出新藍圖。

大湄公河次區域（以下簡稱 GMS）合作機制啟動二十多年來，GMS 國家貧困率大幅下降，GDP 大幅上升，並已落實 55 個投資項目，投資項目金額達 140 億美元，項目涉及次區域道路、機場、鐵路的改善，水電項目及跨國電力輸送，旅遊基礎設施開發，傳染病防治等，讓區域內各項合作成果受到肯定。此外，連接緬、泰、寮、越四國的東西經濟走廊以及連接陸越、陸寮泰、陸緬的南北三條經濟交通走廊，也已經基本

¹ The Greater Mekong Sub-region (GMS) is a natural economic area bound together by the Mekong River, covering 2.6 million square kilometers and a combined population of around 326 million. Data from ADB, <<http://www.adb.org/countries/gms/main>>.

² ADB, 2010, “Regional Cooperation Operations Business Plan”, 2011-2013, Manila.

建成，而連接柬埔寨、泰國、越南的南部交通走廊正在加緊建設，通過次區域內的交通建設與貿易便利化，積極促進經濟走廊發展。

近年來，GMS 合作機制不斷完善與加強，合作面向也大為擴張。GMS 的合作從學術層面、政府層面，逐步走向了操作層面、企業層面，幾乎涵蓋了各層面。2008 年，GMS 經濟走廊論壇機制在昆明成立；2010 年，GMS 商務理事會成立；GMS 供應鏈服務聯盟應運而生，已聯合了區域內的企業廠商，讓商業規模逐漸形成。GMS 合作機制試圖把六個成員國經濟整合一起，積極建構更密切的共同市場發展，讓 GMS 無疑地成爲一個最具開發價值的區域經濟發展新領地。³

此外，湄公河流域地處戰略要衝，歷來是大國博弈和國際社會關注的重點地區。特別是在美國「重返亞太」(pivot to Asia)、實施「戰略再平衡」(rebalancing) 戰略背景下，⁴美國、日本、印度、澳洲、法國等區域外大國對 GMS 的介入力度空前加大，尤其是日本歷來重視參與湄公河地區合作，以「價值觀外交」爲旗幟，現已成爲該地區最大的援助國和投資國，「日本－湄公河合作」機制也成爲除 GMS 經濟合作機制之外一個重要的多邊合作機制。⁵區域外大國加大了參與湄公河地區多層次合作的力度，這對中南半島 GMS 五國外交政策的選擇產生了影響，並對中國大陸與 GMS 五國的合作形成挑戰。而中國大陸作爲 GMS 合作機制中唯一的大國，對於推動大湄公河次區域合作發展相當積極，及強調「包容性發展」(inclusive development) 爲核心策略。

因此，當前 GMS 的發展機遇與區域挑戰雖然糾纏並存，但是朝向經濟整合發展的趨勢卻是十分明顯。在 2013 年推出《大湄公河次區域藍皮書》，便是特別強調 GMS 經濟合作模式，此已成爲亞洲區域經濟合

³ Chayan Vaddhanaphuti and Amporn Jirattikorn (eds.), *Spatial Politics and Economic Development in the Mekong Sub-region*, (Chiang Mai: The Regional Center for Social Science and Sustainable Development, 2011).

⁴ William T. Tow and Beverley Loke, "Rules of Engagement: America's Asia-Pacific Security Policy under an Obama Administration," *Australian Journal of International Affairs*, vol.63, no.4 (Dec. 2009), pp.443-457; David S. McDonough, "Obama's Pacific Pivot in US Grand Strategy: A Canadian Perspective," *Asian Security*, Vol.9, No.3 (2013), pp.165-184.

⁵ Takayuki Ogasawara, "Development of the Mekong Region as Part of Japan's Diplomatic Strategy for East Asia," *Asia-Pacific Review*, Vol.22, No.1 (2015), pp.34-45.

作及南南合作的一個具體可能範例。不過此模式也面臨一系列新的區域安全問題和地緣政治挑戰，如 GMS 區域國家之間的政治互信不足、項目投資面臨巨大環保壓力、和多重機制互相競爭等。特別是國際勢力多重機制、多種力量的爭相進入，可能導致 GMS 區域合作無所適從，甚至是相互競爭和相互衝突。

所以面對各種機遇、困難和挑戰，中共與中南半島的 GMS 國家將會更積極推動其 GMS 的合作戰略框架所確立的目標和任務，深化對 GMS 經貿合作與投資，以及共同推動 GMS 重要的合作機制，特別是在中共「一帶一路」戰略(One Belt and One Road)和設立「亞投行」(AIIB)下，如何提高中國大陸與 GMS 其他 5 國在區域經濟整合上的營造雙贏發展格局，這值得進一步去探討。⁶

因此，在本文裡試圖去處理大湄公河次區域經濟合作與機制的發展，以及檢視兩個重點，一是針對中國大陸與其他中南半島的 GMS 成員國之間的經貿發展關係，另一重點是檢視中國大陸與泰國在 GMS 區域如何利用地緣上的政經優勢，建構其 GMS 發展的有利策略。基本上，將著重於 GMS 區域內成員國的政經關係分析與合作，暫不對外部強權（如日、美、澳、俄、歐盟等）介入 GMS 的經貿與外交競逐做深入探討。此外，在此利用政治經濟觀點應用到 GMS 發展的分析層面上，主要將針對區域整合、經貿投資關係、政策推動、制度與機制運作、戰略發展思維、地緣政治與經濟等之間的交互影響，如何直接和間接地影響到 GMS 區域的政經發展。在結構安排上，主要分成 4 部分來分析：一是探討 GMS 成員國家的地緣經濟關係與發展機會；二是處理 GMS 的經濟合作機制和運作模式；三是檢視中國大陸與其他 GMS 成員國的經貿合作關係；四是檢視在 GMS 區域架構下中國大陸與泰國建立相對比較優勢的發展戰略。藉此 4 個部分之探討，來觀察 GMS 內部的政經發展關係、策略邏輯與區域機會，這也是一個「南南」合作發展的模式。

⁶ The Economist Explains, “Why China Is Creating a New World Bank for Asia,” *The Economist*, Nov. 11, 2014; Li Mingjiang, “China’s ‘One Belt, One Road’ Initiative New Round of Opening Up?” RSIS Commentary, No.050, 11 March, 2015, pp.1-2.

貳、GMS 成員國家的地緣經濟結構與發展關係

隨著緬甸的改革開放，再度喚醒世人對 GMS 發展的重視與覬覦。湄公河（Mekong River）是東南亞最大的河流，它發源於中國大陸唐古拉山的東北坡，自北向南流經緬甸、泰國、寮國、柬埔寨和越南，注入南海，總長約 4,180 公里，流域總面積約 78.72 萬平方公里，總人口約有 3.2 億。（如表 1）

大湄公河次區域（GMS）是連接中國大陸和中南半島的陸路橋樑，地理位置十分重要，以及 GMS 各國歷史悠久，地貌景觀秀麗，民族文化多元與豐富。長期以來，因為受到各種複雜地理與歷史因素影響，GMS 經濟和社會發展相對受到許多挑戰。但也因其相對發展比較速度較慢，卻又蘊藏著豐富資源，加上豐富多元的文化資產，此相對不利弱勢卻也轉變成無限的發展商機。此外，近年來加上基礎建設的大力投資與交通運輸的改善，提高了 GMS 經濟發展的利基，以及經濟的快速整合。

湄公河在泰寮語中稱之為 Mae Khong，亦即「母親之河」之意，這一條河可以說是全世界最複雜的河流之一，培育沿河超過 3,000 萬人的生活。此外，地處熱帶和亞熱帶的大湄公河次區域流域更是一片寶地，相當具有發展潛力。不但礦藏品種多，儲量亦大，水資源與能源豐富；農、林、漁業之種類繁多，自然條件好，可開發潛力相當大，發展前景佳。⁷在共同依存大湄公河一江水的發展，從湄公河水流量、流域面積、佔有該國面積比例、和佔有大湄公河區域的比例，都足以觀察到大湄公河對於該成員國發展的重要性。

首先，中國大陸對於整個大湄公河的水流量約只佔有 16% 而已，相對於緬甸段只有佔有湄公河流量的 2.0%，而泰國和柬埔寨各佔有湄公河之流量約為 18%，越南則佔有約 11%、而佔有最多的國家便是寮國，約佔有 35%（見表 1）。假如大湄公河水流量貢獻代表著 GMS 成員

⁷ Louis Lebel, *et al.*, "The Politics of Scale, Position, and Place in the Governance of Water Resources in the Mekong Region," *Ecology and Society*, Vol.10, No.2 (2005), pp.18-20.

依賴度的話，那麼可以看出大湄公河對寮國、泰國和柬埔寨的發展重要性可想而知。

其次，湄公河流域面積佔各國面積的比例也不一，湄公河流域佔中國大陸和緬甸面積約各只有約 1.78% 和 4.07%，而最多的兩國是柬埔寨與寮國各為 87.49% 和 83.61%，再來是泰國的 37.72% 和越南的 11.59%。(參閱表 1) 可以發現湄公河流域的區域面積與水量，對泰國、寮國和柬埔寨的重要性遠高於對中國大陸、越南與緬甸，畢竟泰柬寮三國位於湄公河的主要中間區段流域。換言之，泰柬寮三國依賴湄公河流域的經濟程度也比較深，利用湄公河流域的發展來得比較重要。

表 1：GMS 各國在湄公河流域之面積與流量

國家	國家面積 (平方公里)	該國擁有的 流域面積 (平方公里)	流域面積佔 該國面積之 比例 (%)	該國佔流域 面積之比例 (%)	該國佔有湄 公河之流量 (%)
寮國	236,800	198,000	83.61	25.14	35
泰國	514,000	193,900	37.72	24.62	18
中共	9,596,960	171,100	1.78	21.79	16
柬埔寨	181,040	158,400	87.49	20.10	18
越南	329,560	38,200	11.59	4.84	11
緬甸	678,500	27,600	4.07	3.51	2

資料來源：WWAP, *Water: A Shared Responsibility* (New York: Berghahn Books, 2006), p.307; Nantana Gajaseeni et al., “The Mekong River Basin: Comprehensive Water Governance,” in Matthias Finger, et al., *The Multi-Governance of Water: Four Case Studies* (Albany, NY: State University of New York Press, 2006), p.46.

整體而言，GMS 經濟合作發展主要是以經濟走廊形式，來促進次區域經濟發展的模式，並繼續在未來 10 年的《新戰略框架》中發揮作

用，無疑地能源、電信、環保、農業、旅遊、交通、基礎建設、人力資源、貿易等重點領域，都將成為區域投資的重要商機。同時，在新框架下的經濟黃金走廊發展策略下，將透過加強跨領域聯繫，擴大和深化現有交通走廊的必要性，以發展邊境城鎮和走廊城鎮，建立支線道路網路和整合區域發展、擴展能源與電信發展等方式，足以能夠營造與擴大 GMS 黃金走廊的潛在商機，並在次區域國家合作機制下，試圖建立一個持續成長和富有活力的黃金走廊經濟區，並標誌著「GMS 崛起」的跨國家區域契機。

從表 2 可以看 GMS 幾個經濟體的經濟狀況，大陸雲南與廣西、緬、寮、柬越等在 2000~2013 年間的 GDP 成長非常快速，泰國經濟成長 2.36 倍，算是相對緩慢的，像寮國成長 6.2 倍、柬國成長 6.9 倍、緬甸成長 3.98 倍、越南成長 7.72 倍、雲南成長 8.02 倍、廣西成長 9.4 倍。就整體而言，GMS 經濟體在 2000~2013 年間 GDP 成長了 4.2 倍，而 2013 年 GMS 的 GDP 幾乎是臺灣 GDP 的兩倍。而在人均所得方面，在相同期間也成長快速，例如泰國成長了 2.1 倍、寮國成長了 4.72 倍、柬埔寨成長 5.42 倍、越南成長了 6.57 倍、緬甸成長了 5.2 倍、雲南成長了 7.86 倍、廣西成長了 9.26 倍。

表 2：湄公河次區域基本情況（2000、2010、2013 年）

國家／ 地區	面積 (萬平 方公里)	人口 (萬人)			國內生產總值 (億美元)			國民生產總值 (美元)		
		2000 年	2010 年	2013 年	2000 年	2010 年	2013 年	2000 年	2010 年	2013 年
緬甸	67.66	4,800	5,050	5,326	149	430	593	214	702	1,113
寮國	23.68	510	620	677	18	79	112	350	1,203	1,654
泰國	51.31	6,240	6,640	6,701	1,645	3,189	3,873	2,738	5,281	5,780
柬埔寨	18.10	1,190	1,414	1,514	22	129	152	185	1,024	1,004
越南	33.09	7,630	8,694	8,971	222	1,215	1,714	291	1,300	1,911
中國大陸	39.40	4,288	4,597	4,333	236	1,067	1,893	556	2,935	4,369

雲南										
中國大陸 廣西	23.67	4,489	4,603	4,822	247	1,414	2,322	520	3,919	4,815
合計	256.91	29,147	31,618	32,344	2,539	7,523	10,659	-	-	-

資料來源：來自歷年 World Bank、雲南廣西數據來自 IMF-WEO 統計資料。

基本上，2003 年 10 月，中共與東協建立戰略夥伴關係以來，雙邊經貿合作發展迅速，而中共在雙邊的經貿關係發展上卻逐漸凸顯其獲益的優勢。在這十年中，中共與東協雙邊貿易額從 2003 年的 782 億美元成長到 2012 年的 4,001 億美元，幾乎成長了 5.12 倍。而且中共與東協在 2014 年的雙方貿易額達到 4,804 億美元，較 2013 年成長了 8.3%，比中共對外貿易 3.4% 的平均增幅多了一倍多。其實快速的經貿發展主要受益於 2010 年「中共—東協自由貿易區」的推動，促進了雙方企業合作的便利性。2014 年中共從東協進口 2,083 億美元，增長約 4.4%；向東協出口 2,721 億美元，增長 11.5%，出口成長速度遠大於進口成長。2014 年中共對東協享有順差 638 億美元，較 2013 年中共順差 446 億美元，也成長了 43%。⁸

參、大湄公河次區域經濟合作機制與運作關係

自 1990 年代以來，瀾滄江—湄公河次區域國際合作發展，主要透過 5 個具有影響力的合作機制運作：首先是「亞洲開發銀行」(ADB) 主導的大湄公河次區域的經濟合作。⁹ 早在 1992 年，在 ADB 的倡議下，

⁸ 參閱宋鎮照、翁俊桔、蔡相偉，《中國-東協的自由貿易區發展的政治與經濟分析：關係、模式和策略》，(臺北：五南圖書出版，2015 年 5 月)。

⁹ Asian Development Bank, “ADB’s Role,” <<http://www.adb.org/GMS/gmsprog30.asp>>; ADB, “Greater Mekong Sub-region,” <<http://www.adb.org/GMS/default.asp>>。亞銀的主要角色有：(1) 促進會員國之間的合作，已達成發展目標；(2) 經由擴大接近資源與市場，以提供更多的發展選項；(3) 強調跨國界的共有問題合作；(4) 利用機會共享之事與資訊。

大湄公河區域六國舉行首次部長級會議，共同發起開發「大湄公河次區域經濟合作」的機制，以加強 GMS 各成員國間的經濟聯繫。該合作機制的宗旨主要是加強次區域國家的經濟聯繫與合作發展，達到消除貧困、提高此次區域的競爭力、和推動此次區域經濟與社會共同發展。亞銀作為發起人、協調人和主要的籌資方，負起大湄公河次區域經濟合作的相關會議及具體項目的實施，提供技術與資金支援，推動 GMS 在交通、能源、電信、投資貿易、旅遊、農業、衛生等領域的合作發展。特別是在交通公路上，計畫完成東西交通走廊的主體工程；在鐵路上，推動完成南北交通走廊的泛亞鐵路；在水運上，發展「瀾滄江—湄公河」航道在區域上的黃金水道；在航空上，規劃中共與中南半島國家的機場形成一個空港群體。¹⁰

其次是「東協—湄公河流域開發合作」(ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation, AMBDC)，此合作機制始於 1996 年 6 月 17 日，於馬來西亞吉隆坡舉行首次部長級會議，主要針對基礎建設、投資貿易、農業、礦產資源開發、工業及中小企業發展、旅遊、人力資源和科學技術等八大合作領域。以東協為核心，再邀請中共、韓國、和日本參與「東協—湄公河流域」開發合作，此運作模式無疑是東協加三的次區域合作格局。主要目的在於加強東協國家與湄公河流域之經濟互動及合作，但因受到東南亞金融危機影響，AMBDC 真正運作始於 2000 年，第二屆部長級會議在越南河內召開，主席國開始由東盟核心成員輪流擔任。¹¹ 無疑地，AMBDC 成為東協對湄公河流域最大的開發合作機制與會議，備受區域內各國的重視。¹²

第三是「湄公河委員會」(Mekong River Commission, MRC)，MRC 之前身是「湄公河下游調查協調委員會」(The Committee for Coordination of Investigations of the Lower Mekong Basin)，簡稱「湄公委員會」

¹⁰ Asian Development Bank, Greater Mekong Subregion: Twenty Years of Partnership (Mandaluyong City, The Philippines: Asian Development Bank, 2012), pp.6-7.

¹¹ ASEAN, "Basic Framework of ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation Kuala Lumpur," <<http://www.aseansec.org/6353.htm>>.

¹² Joint Media Statement of the 11th Ministerial Meeting of the ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation (AMBDC), 16 August, 2009, Bangkok, Thailand, <<http://www.aseansec.org/JMS-11th+AMBDC.pdf>>.

(Mekong Committee)，當時主要成員國包括泰國、寮國、南越、與柬埔寨 4 國，旨在綜合性地開發湄公河之水資源和相關資源，主要目的無疑是要「反共」；於 1995 年 4 月，湄公河下游的泰國、寮國、柬埔寨和越南 4 國在泰國清萊簽署《湄公河流域可持續發展合作協議》(The Agreement on the Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin)，確定湄公河流域和相關的自然資源和環境，以利四國經濟和社會發展，同時提高人民生活水準的資產，以及決定包括河流資源、河上航道、洪水控制、漁業、農業、發電及環境保護等所有可能產生跨國界影響的領域進行合作。¹³1996 年 MRC 也邀請上游的中共與緬甸加入為對話夥伴，並開始定期舉行對話，每年制訂項目實施計畫，並積極尋求國際援助。

根據 MRC 的官方網站資料，對於 2006~2010 年的目標主要有四：一是倡議和支持協調式、永續性，以支援窮人的發展；二是強化有效的區域合作；三是強化全流域的環境監測與環境影響評估；四是強化 MRC、各國湄公河委員會各級組織，和其他厲害關係者的整合式水資源管理之能力和知識基礎。¹⁴

第四是伊洛瓦底江、湄南河及湄公河經濟合作戰略 (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy, ACMECS) 之領袖會議，這是一個政治、經濟、與文化的組織，首屆於 2003 年在緬甸蒲甘 (Bagan) 舉辦，ACMECS 領袖會議每 2 年舉行一次，由現有的 5 個成員國泰國、寮國、柬埔寨、緬甸和越南輪流舉辦。¹⁵此合作戰略成員考慮降低和最終消除影響地區貿易和投資的非關稅壁壘，在成員國邊境地區建立工業聯合體和合作生產基地，促進成員國工

¹³ See Jeffrey W. Jacobs, "The Mekong River Commission: Trans-boundary Water Resources Planning and Regional Security," *The Geographical Journal*, Vol.168, No.4 (2002), pp.354-364; World Bank, "Modeled Observations on Development Scenarios in the Lower Mekong Basin" (Washington, DC: The World Bank, 2004); V. M. Wheeler, "Cooperation for Development in the Lower Mekong Basin," *The American Journal of International Law*, Vol.64, No.3 (1970), pp.594-609.

¹⁴ See Mekong River Committee, "The Mekong River Commission," <<http://www.mrcmekong.org/>>.

¹⁵ 參閱 ACMECS 官網，<<http://www.acmecs.org/>>，及 WIKIPEDIA，<<http://en.wikipedia.org/wiki/ACMECS>>。

農業進一步的合作。同時，也呼籲成員國重視環境問題，把這一問題列入 ACMECS 發展的目標，聯手應對洪水等自然災害威脅。為促進大湄公河次區域國家基礎設施建設，泰國同意向這一專案撥款 40 億泰銖（當時 1 美元約合 29.5 泰銖），並與次區域其他國家合作開發建設鐵路，這也凸顯出泰國長期以來主導此區域發展的企圖心與能力，以及泰國在中南半島此地區的經濟大國地位。

最後是大湄公河次區域經濟合作領袖高峰會（Summit of Leader of the GMS），每 3 年舉行一次，各成員國按照字母順序輪流主辦，目前已舉行五屆。GMS 第 1 次領袖高峰會議於 2002 年 11 月在柬埔寨金邊首度舉辦，主要參與者為陸、緬、寮、泰、柬、越等領導人和 ADB 總裁、第 2 次高峰會議於 2005 年 7 月在大陸昆明舉辦、第 3 次高峰會議於 2008 年 3 月在寮國永珍舉辦。第 4 次高峰會議於 2011 年 12 月在緬甸內比都舉辦，會議通過了《內比都宣言》、《大湄公河次區域經濟合作新 10 年（2012-2022）戰略框架》，為 GMS 未來 10 年合作發展確定了大方向，戰略框架確定交通、能源、資訊通信、環境、旅遊、農業、人力資源開發和經濟走廊建設等為新的 8 大重點合作領域。第 5 次領導人高峰會議於 2014 年 12 月在泰國曼谷舉辦，會中中共總理李克強與泰國總理巴育（Prayuth Chan-ocha）共同見證《陸泰鐵路合作諒解備忘錄》和《陸泰農產品貿易合作諒解備忘錄》的簽署。這意味著中共與泰國「大米換高鐵」的合作重新開啓。各國領導人願意進一步加強陸海交通基礎設施和經濟走廊建設、通關便利化、相互投資、能源、環保、防災減災等方面合作，促進包容性增長和可持續發展。¹⁶

雖然 GMS 區域發展並不是一個新的區域發展議題，至少此區域概念被提及和推動，已經有 4、50 年，對於中南半島來說，備受周邊國家或區域大國的重視。¹⁷儘管以往 GMS 區域被視為是政治「亂流」地區

¹⁶ “China Plans to Lead by Example at GMS Summit,” *WantChina Times*, December 20, 2014, <<http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20141220000069&cid=1101>>.

¹⁷ J. W. Jacobs, “The United States and the Mekong Project,” *Water Policy* (1998), pp.587-603; F. Miller, Environmental Threats to the Mekong Delta, *Watershed* 5, No.2 (Bangkok: TERRA, 2000), pp.38-42; MRC, Public Participation in the Lower Mekong Sub-region (Vientiane: Mekong River Commission, 2005); P. K. Meno

(turbulent region) 和對未來經濟發展充滿著不確定性和不穩定性，不過隨著冷戰的結束，以及區域經濟整合受到重視，加上地緣政經關係的轉變，跨國界的 GMS 經濟發展也備受矚目。¹⁸

當然，基於地緣經貿戰略和國土重新規劃的考量，中共勢必要將 4 國（甚至也包括泰國）作為其「開發大西南」的腹地。準此，關於第 5 屆「柬、寮、緬、越高峰會」(Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam Summit, CLMV 俗稱「東協新四國」) 和第 4 屆「伊洛瓦底江－昭披耶河、湄公河經濟合作策略高峰會」(Ayeyawady- Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy Summit, ACMECS) 的參與，¹⁹也就成為中共企圖介入 4 國區域發展的重要明證。上述 2 個會議，雖然都未將中共列入內部成員，但是中共卻是所有局外參與者中最具份量的國家。

事實上，這一條黃金走廊可以說是中南半島的核心地帶，位於湄公河流域區，孕育出中南半島的文明與文化。特別是在 2010 年中共與東協啟動自由貿易區後，此區域的發展便備受矚目，被視為整個區域的「黃金走廊」經濟成長區，甚至是跨國境的重要經濟圈，更是被賦予經濟成長的活動力。此一黃金走廊不但是中國大陸通往東南亞經濟區域的重要的捷徑與管道，更是連結中國大陸與東南亞經濟的核心臍帶。²⁰ 總之，對於 GMS 的經濟崛起之看法，不管是一種期待，還是一種海市蜃樓的幻想式機會，也都說明了對當前 GMS 發展都格外備受世人重視。²¹

肆、中共 - 中南半島 GMS 的經貿發展和合作關係

對中共來說，東協是其「一帶一路」建設的重點和優先地區，隨著

n, "Financing the Lower Mekong River Basin Development," *Pacific Affairs*, Vol. 44, No.4 (1971), pp.730-747.

¹⁸ See M. Osborne, *The Mekong: Turbulent Past, Uncertain Future* (Sydney: Allen and Unwin, 2006).

¹⁹ 這兩個會議都是在 2010 年 11 月於柬埔寨首都金邊舉行，而且皆由柬埔寨總理洪森 (Hun Sen) 擔任主席。

²⁰ Xiangming Chen, "How China and Southeast Asia Are Reshaping the Mekong Region?" EASTASIAFORUM, September 11, 2013.

²¹ See Medhi Krongkaew, "The Development of the Greater Mekong Sub-region (GMS): Real Promise or False Hope," *Journal of Asian Economics*, Vol.15, No.5 (2004), pp.977-998.

雙邊經貿關係進入「鑽石 10 年」新階段，中共－東協雙邊積極規劃未來發展新藍圖。中共不但致力於促進中共－東協睦鄰友好和互利合作，也推動中共－東協關係持續正面發展。雙邊期待積極落實領導人共識、2+7 合作框架和「一帶一路」倡議，以提升務實的經濟合作新領域。而 2014 年和 2015 年分別是「中共－東協文化交流年」和「海洋合作年」，2016 年還將迎來中共－東協建立對話關係 25 週年。隨著「一帶一路」戰略進入務實推進階段，中共與 GMS 其他國成員國關係勢必會先進入到新的發展階段。²²

關於大湄公河次區域經濟已經成為中共與東協國家之間重要的經濟整合與合作的地區，主要有兩個重要的因素：一是 GMS 區域的經濟環境改變，以及區域經濟整合的重視，對於一個跨國區域的經濟合作，可以發現其正在快速發展；二是地緣經濟戰略的考量，中國大陸與 GMS 在東亞區域地理重要性的提高，成為連結中國大陸與東南亞市場的重要紐帶，甚至印度、紐澳等市場，這是東亞經濟圈形成的重要核心。

就中國大陸與 GMS 雙邊的經貿關係發展來看，如表 3 所示，可以發現中國大陸與 GMS 之間的貿易額從 2000 年的 99.74 億美元，到 2014 年貿易達到 1,128.62 億美元，幾乎成長了 11.32 倍。在 GMS 國家中，中共與越南的貿易關係最為密切，在 2014 年時雙邊貿易高達 835.16 億美元，不過越南對中共貿易之赤字卻高達 437.06 億美元，而且逆差有逐年惡化趨勢；其次是中共與泰國的貿易額達 726.75 億美元，而泰國對中共享有貿易順差，約達 40.41 億美元，但此順差規模卻是逐年縮小；再其次是中共與緬甸之貿易額達 249.73 億美元，這是緬甸對中共首次出現享有貿易順差的一年，約達 62.33 億美元，在 2014 年之前，緬甸幾乎是對中國大陸出現貿易逆差的。就此 3 國與中共的貿易關係來看，可以看出越南依賴中共貿易程度愈來愈深，同時越南對中共的貿易逆差更顯惡化。而泰國至今仍享有對中共的貿易順差，但已經逐年降低。而緬甸與中共的貿易關係也逐年快速增加，但也在 2014 年出現翻轉，竟然對中共享有大量的貿易順差，這跟中共大量從緬甸進口能源有關。

²² 李智，〈中國－東盟「鑽石十年」升級「一帶一路」繪發展新藍圖〉，《CAFTA》，2015 年 07 月 24 日，〈<http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75525>〉。

另外，中共與柬埔寨、中共與寮國的貿易關係發展也相當神速，在 2014 年的陸柬和陸寮之貿易額雖然只有 37.58 億美元和 36.15 億美元，不過這跟 2000 年時的雙邊貿易額來比較，可以發現陸柬貿易已經成長了 16.85 倍，而陸寮雙邊貿易更成長了 90.38 倍，相當顯著。特別是陸寮貿易關係，幾乎是奇蹟式的成長，而且陸寮雙邊的順差與逆差差距並不大，這可以說中共與寮國雙邊的貿易關係是各取所需的經貿合作。而陸柬的貿易關係，可以發現柬埔寨依賴中共貿易發展程度逐年增大，以及對中共的貿易亦逆差也擴大。

表 3：中共與其他 GMS 國家的經貿關係（2000-2014）

項目 年份	中共對 GMS 個別國家之雙邊貿易統計（單位：億美元）									
	泰國		柬埔寨		越南		寮國		緬甸	
	出口額	進口額	出口額	進口額	出口額	進口額	出口額	進口額	出口額	進口額
2000	22.43	43.81	1.64	0.59	15.37	9.29	0.34	0.06	4.96	1.25
2005	78.20	139.92	5.36	0.27	56.44	25.52	1.03	0.26	9.35	2.74
2010	197.47	332.00	13.48	0.94	231.14	69.80	4.84	5.71	34.80	9.64
2011	256.97	390.40	23.15	1.84	290.92	111.16	4.77	8.30	48.22	16.78
2012	312.00	385.45	27.08	2.15	342.10	162.29	9.37	7.91	56.73	12.98
2013	327.38	385.23	34.11	3.62	485.93	168.90	17.20	10.21	73.40	28.10
2014	343.02	383.73	32.75	4.83	636.11	199.05	18.43	17.72	93.70	156.03
項目 年份	中共對 GMS 個別國家之雙邊貿易總額與差額統計（單位：億美元）									
	泰國		柬埔寨		越南		寮國		緬甸	
	貿易總額	貿易差額	貿易總額	貿易差額	貿易總額	貿易差額	貿易總額	貿易差額	貿易總額	貿易差額
2000	66.24	-21.38	2.23	1.05	24.66	6.08	0.40	0.28	6.21	3.71

2005	218.12	-61.72	5.63	5.09	81.96	30.92	1.29	0.77	12.09	6.61
2010	529.47	-134.53	14.42	12.54	300.94	161.34	10.55	-0.87	44.44	25.16
2011	647.37	-133.43	24.99	21.31	402.08	179.76	13.07	-3.53	65.00	31.44
2012	697.45	-73.45	29.23	24.93	504.39	179.81	17.28	1.46	69.71	43.75
2013	712.61	-57.85	37.73	30.49	654.83	317.03	27.41	6.99	101.50	45.30
2014	726.75	-40.71	37.58	27.92	835.16	437.06	36.15	0.71	249.73	-62.33

資料來源：整理自中共商務部亞洲司。

基本上，2009 年是中共與柬埔寨、寮國、緬甸、越南 4 國（CLMV）經貿發展由衰轉盛的關鍵年。因為截至 2009 年為止，中共已經是越南第 1 大貿易夥伴國、緬甸的第 2 大貿易夥伴國、寮國的第 3 大貿易夥伴國、柬埔寨的第 4 大貿易夥伴國，以及泰國的第 1 大貿易夥伴國。至於，2010 年也是另一個重要的指標年代，中共對 GMS 東緬越 3 國之貿易享有順差，但是對泰寮兩國仍處於貿易逆差。

特別顯著的是，在 2014 年時，中共已經成為緬甸的第一大貿易夥伴。在 2014 年，陸緬貿易額達 249.7 億美元，幾乎是比 2013 年成長了 146%。截至 2014 年底，中共累計對緬甸協議投資金額達 146.7 億美元，約佔緬甸累計外來投資總額的 27.7%，位居外國對緬投資的第一位。²³

再進一步來看，在 2014 年當「中共—東協自由貿易區」一方面推動升級版的發展，建設另一個鑽石 10 年發展；另一方面加強雙邊產業合作，採取系列促進優化貿易結構和擴大投資合作的措施，同時共建「21 世紀海上絲綢之路」經濟帶，以及陸上南邊經濟絲路的交通建設連結，以創建雙贏或多贏的經濟合作。因此，在 2014 年，中共—東協雙方貿

²³ 〈緬甸期待中國企業多元化投資〉，《CAFTA》，2015 年 07 月 23 日，<<http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75523>>。緬甸近 4 年來，實施了民主政治改革和對外開放，經濟發展潛力普遍被看好。自 2011 年 3 月起，緬甸制定了一系列經濟改革措施，推進市場開放，公佈了新的《外國投資法》，鼓勵外資進入。緬甸持續推進改革，歡迎更多外資企業投入走進緬甸。

易額超過了 4,800 億美元，中共連續 5 年保持東協最大貿易夥伴，而東協連續 4 年成為中共第 3 大貿易夥伴。此外，雙邊在自由貿易區升級版的推動後，將有利於實現雙方在 2015 年貿易額達到 5,000 億美元的目標，以及在 2020 年計畫達到貿易額 1 兆美元，在 5 年內幾乎是要以翻一倍成長速度為發展目標。²⁴

另外，值得一提的是，金三角地區是 GMS 區域重要的邊境區，主要指緬甸、寮國與泰國 3 國交界之處，因為地理位置比較複雜，管理不易，後來成為種植罌粟花的重要地區，當地居民別無選擇，畢竟種植罌粟花利潤比較高，種植鴉片與跨國犯罪便成為金三角的代名詞。儘管數十年來泰國政府積極整頓與經濟輔導，改變其經濟作物種植（如棉花、水果、稻米、茶葉等），以及推動對邊境經濟，提高多元就業機會，讓此地的產業景觀有所改變，從以往以農業為主的經濟，轉變成一個以服務業、產業為主，甚至是農業創意化的推動，試圖讓一個以毒品惡名昭彰於世的金三角地區，逐漸成為一個經濟特區的發展。最近亦可以發現中國大陸在金三角寮國邊境上，設立了「金三角經濟發展特區」（或稱之為金木棉經濟特區），這是中共的大投資案，讓寮國一片荒蕪變成具有競爭潛力的經濟特區。金三角經濟發展特區在中國大陸大量資本的投資下，商機無限，儼然改變此地區的經貿面貌，逐漸由世界聞名的「毒品區」，轉變成「賭場休閒區」、「經濟產業區」、「生態旅遊區」。²⁵

更重要者，正因為 GMS 此一地區大部分屬於尚未積極開發的處女地，以及經濟政策正朝向改革開放的道路發展，加上 2015 年底要推動東協經濟共同體（AEC）之利基，GMS 流域在東南亞地區中，可以說

²⁴ David Arase, "China's Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia," *ISEAS Perspective*, #2, Singapore, 22 Jan. 2015, pp.1-11; Jenn-Jaw Soong, "The Political Economy of Development between China and ASEAN States: Emerging a New Form of Economic Integration and Political Discrepancy," *Prospect Journal*, No.13 (April 2015), pp.63-100; Michele Penna, "China's Marshall Plan: All Silk Roads Lead to Beijing?" *The World Politics Review*, December 9, 2014, <<http://www.worldpoliticsreview.com/articles/14618/china-s-marshall-plan-all-silk-roads-lead-to-beijing>>; "ASEAN-China Trade Expected to Reach US\$ 500 Bn. by 2015," *Xinhua Net*, November 12, 2014, <http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/14/c_133788265.htm>.

²⁵ 金三角金木棉經濟特區於 2011 年 12 月 8 日開幕，主要位處於寮國金三角經濟特區北翼的大型賭場（casino）正式剪綵開幕運作。

是一塊很寶貴的發展處女地。當前緬甸、柬埔寨和寮國、甚至越南，再加上泰國東北部和北部，都吸引著下一波世界投資者的目光，這也正是 GMS 的經濟發展優勢。同時，在這些有利的區域環境與發展利基下，加上在 GMS 成員國之間的交通基礎建設不斷改善下，GMS 區域經濟發展正蓄勢待發。²⁶

最後，對柬埔寨、寮國、緬甸和越南，中共提供許多優惠貸款，不僅積極協助排除當地地雷威脅，更大力建設道路、橋樑、港口、鐵路、機場、隧道、市政，以及水電站、火力發電廠等，希望快速拓展其雙邊的經濟整合。在中共與東協致力於打造自貿區的升級版後，中共出巨資倡議成立「亞洲基礎設施投資銀行」(AIIB)²⁷、絲路基金 (Silk Fund) 等一系列重大舉措；以及陸泰兩國簽署《陸泰鐵路合作諒解備忘錄》，作為泰國首條標準軌鐵路，中共將為這條長達 800 公里的農開 (Nong Khai) — 馬普達普 (Map Ta Phut) 鐵路的修建，提供全方位的技術和裝備支持，預計在 2018 年底完成。

中共與柬寮緬越 4 國的交通運輸基礎建設之連結非常密切，而高速鐵路的興建將是中共與 4 國首要關切的重點工作。目前計畫興建中的高鐵共計有 3 條，均預計在 2020 年完成通車：第 1 條是連結大陸雲南至緬甸仰光；²⁸第 2 條是連結中國大陸西南方至柬埔寨；²⁹第 3 條是連結

²⁶ Such as: The China–Myanmar oil and gas pipeline, which starts at Kyaukpyu port on the west coast of Myanmar and enters China at the city of Ruili. The MoU between China and Thailand will allow China's investment in two dual-track rail lines that span 734 km and 133 km respectively and connect northeast Thailand's Nong Khai province, Bangkok and eastern Rayong province. The project is estimated to cost about US\$ 10.6 billion.

²⁷ 中共主導的亞洲基礎設施投資銀行 (亞投行) 將對中共與寮國、泰國合作興建鐵路計畫，將提供有利的投資援助。一則中國參與興建的中南半島 (泛亞) 鐵路，勢必會成亞投行的首個項目，其意義便是展示中共與鄰國的投資合作方式，也是中共落實「一帶一路」策略重大布局的第一步。因此，中共要落實「一帶一路」發展策略，主要目的無非要打通連接歐亞的海路和陸路，相對於世銀、亞銀被美日控制，中共有必要另闢蹊徑，設立類似融資機構。可以繞過美日，以投資合作推動「一帶一路」的建設項目，被歐美人士視為中共版的「馬歇爾計畫」。

²⁸ This railroad will run from the border town of Muse and span about 800 kilometers across the country to the port city of Kyaukphyu, on the Bay of Bengal. The whole project is about to take five years and is estimated to cost about US\$ 20 billion.

²⁹ 中國出資 80 億美元提供緬甸修建油氣管道工程，以及協助寮國修建延伸到柬埔寨

中國大陸雲南至寮國永珍，包括延伸到泰國曼谷。至於，目前已經完工的陸越鐵路和高速公路，也將為中共與 GMS 4 國的交通運輸基礎建設做連接基礎。³⁰

此外，在 2013 年 12 月，泰國—寮國間的會曬大橋建成通車後，不僅結束了湄公河兩岸汽車靠渡船通行的運輸方式，也貫通了昆明到曼谷約長 1,750 公里的公路（也就是昆曼公路）。而這第 4 座的泰寮友誼大橋是由雙邊共同出資興建，但在寮國這一方基本上是由中共出資和大陸公司承建。

泰國與中共也在 2015 年 3 月 12 日簽署鐵路合作計畫備忘錄，鐵路將連接陸寮鐵路，成為昆明至新加坡鐵路的一部分。陸泰雙邊一起合組公司，負責興建，鐵路完成後，中共擁有前 7 年的經營權，之後轉移給泰國。雙方協議，泰國投資 60%，中共不超過 40%，此投資方案可望於 2015 年底拍版定案。³¹

陸緬油氣管道更是「21 世紀海上絲綢之路」和「孟陸緬印」4 國經濟走廊的重要建設，也是陸緬兩國互聯互通的先導項目。將近 800 公里的管道項目自 2010 年開始建設，2015 年初油氣管道大致建成，而天然氣管道在 2013 年 7 月開始運輸。更企望在陸緬管道沿線上打造出一條生態走廊。此外，管道建設提升當地的就業機會，當地最高用工量超過 6,000 人，同時當地 220 多家企業參與，目前合資公司有 800 多名當地員工，也占公司人員總數的 60% 以上。³²

最後，幫助柬埔寨與寮國興修水電站，也是中國大陸公司在東南亞

的鐵路工程。中國以昆明為中心的交通發展，由東線（越南）、西線（緬甸）和中線（寮國）三條鐵路線進行，企圖統一鐵軌寬度，讓中南半島既有鐵路串聯成一個鐵路網，經曼谷、吉隆坡，直達馬來半島南端的新加坡，正是泛亞鐵路的規劃。

³⁰ Mion Song, "China Expects New Consensus in GMS Cooperation," *Xinhua Net*, December 12, 2014, <http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-12/12/c_133850952.htm>.

³¹ 〈美國世界日報社論--亞投行第一個項目 鐵路破圍堵〉，中央日報，2015 年 04 月 06 日，<http://www.cdnews.com.tw/cdnews_site/docDetail.jsp?coluid=110&docid=103166902>。

³² 〈海上絲路，助推東盟發展夢想〉，《CAFTA》，2015 年 07 月 22 日，<<http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75495>>。

最大的工程之一。基本上，柬埔寨大部分的水電站是中共協助建設，而水電站的建成，不僅讓首都金邊不再面臨停電困境，也讓金邊周圍的工業園區積極開發。此外，寮國政府也希望利用豐富的水資源，將寮國打造成中南半島的蓄電池。中共除提供了多項優惠貸款外，「中國水電」、「葛洲壩集團公司」等多家大型的中共企業亦積極投入開發寮國資源。³³而且，陸寮兩國目前已經協議，興建昆明到寮國首都永珍的鐵路，中共出資 70%，寮國負責 30%；由於寮泰兩國鐵路必須互相配合與連結，兩國於 2015 年 2 月 4 日已經協調建造 1.435 公尺標準軌的複線鐵路。³⁴

因此，這些鐵路貫穿 GMS 或中南半島，以及交通和能源基礎建設的整合，將使中共拉近與 GMS 和整個東協的地理距離，不但可以掌握此地區的經濟發展契機，以及強化中共與 GMS 國家的邦交，並可降低美日和西歐國家在此地區的影響力，透過基礎建設的整合鞏固，將可讓中共突破歐美國家的政經圍堵企圖，就如同美國《世界日報》社論所說的：「中共將以鐵路來突破歐美國家的圍堵」。

伍、中共與泰國在 GMS 區域形成雙元經濟競爭戰略地位

在 GMS 區域上，陸泰兩國算是區域的經濟大國，就中南半島來說，泰國一直以來都是 GMS 區域的經濟大國，但隨著中國大陸經濟崛起和經濟勢力延伸到 GMS 區域，更讓泰陸兩國形成 GMS 區域南北的兩個經濟大國，也正當中共經濟勢力積極南下 GMS，泰國區域優勢深受威脅，對於 GMS 地緣政經秩序的重組之際，泰國勢必也會積極地在 GMS 進行經濟戰略優勢布局與部署。

基本上，泰國與中共在社會、文化、教育和歷史的關係相當密切，加上在 2015 年泰陸兩國正式建交 40 年，兩國政經關係益加密切。在 40 年來，泰陸兩國在貿易、投資上的合作有相當的成果，兩國的貿易

³³ 〈海上絲路，助推東盟發展夢想〉，《CAFTA》，2015 年 7 月 22 日，<<http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75495>>。

³⁴ 〈美國世界日報社論--亞投行第一個項目 鐵路破圍堵〉，《中央日報》，2015 年 4 月 6 日，<http://www.cdnews.com.tw/cdnews_site/docDetail.jsp?coluid=110&docid=103166902>。

額從 1975 年的 2,500 萬美元增長到 2014 年的 700 億美元，增長了將近 2,800 倍，相當驚人。同時，兩國亦確定了 2015 年底雙邊貿易額要達到 1,000 億美元的目標，這將近是中共與東協協議在 2015 年貿易金額目標要達到 5,000 億美元的 20%。在旅遊方面，中國大陸赴泰遊客人數也不斷增長，佔赴泰旅遊市場相當大比例，預計 2015 年赴泰旅遊的大陸遊客有望突破 1,000 萬人次。而在投資方面，泰陸兩國每年的投資額要超過 10 億美元。³⁵

儘管泰與中共經貿關係密切，但在 GMS 區域的競爭卻是日益提升，都積極在 GMS 區域的部署地緣政治和經濟戰略，企圖在 GMS 區域建立最佳的政經優勢地位，可以掌控 GMS 政經發展事務。因而泰陸在 GMS 區域出現「既競爭又合作」(co-opetition) 的戰略夥伴關係，目前亦可以發現，泰陸兩國在 GMS 區域政經秩序上，各有其明顯的戰略安排與邏輯思維。基本上，中共將藉由對寮國大量投資然後進入到 GMS，而泰國的發展重心將延伸到北部與東北部，凸顯其在 GMS 中心地理位置上的優勢。

一、中共／寮國合力建構 GMS 區域經濟的新核心戰略地位

基本上，寮國是中共高度信賴的戰略夥伴和親密鄰邦，陸寮關係發展密切。中共和寮國在 1961 年建交，在 1970 年代末至 80 年代中，雙方關係曾出現曲折。但自 1989 年以來，陸寮關係全面恢復和發展，雙方在政治、經濟、軍事、文化、衛生等領域密切交流與合作。

陸寮領導人互訪相當頻繁，1990 年 12 月，中共國務院總理李鵬正式訪問寮國；2000 年 11 月，國家主席江澤民訪問寮國，兩國亦發表了《關於雙邊合作的聯合聲明》，確定全面合作發展關係；2006 年 11 月，中共國家主席胡錦濤訪問寮國；2009 年 9 月，胡錦濤與來訪的寮國國家主席朱馬利·賽雅頌 (Choummaly Sayasone) 達成共識，為陸寮關係提升為「全面戰略合作夥伴關係」，至此建立陸寮雙邊密切的外交關係發展。

³⁵ 參閱〈泰國積極融入“一帶一路”建設〉，《CAFTA》，2015 年 7 月 21 日，<<http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75482>>。

基本上，中共於 1990 年代開始赴寮國投資，目前是寮國最大的投資國，投資領域涉及水電、礦產開發、服務貿易、建材、種植養殖、藥品生產等。中共企業在寮國還積極參與勞務和工程承包等項目發展。中共對於寮國的援助相當積極，採取無償援助、無息貸款或優惠貸款等方式，領域涉及物資、成套項目援助、人才培訓及技術支援等。主要投資項目包括有：地面衛星電視接收站、南果河水電站及輸變電工程、寮國國家文化宮、瑯勃拉邦醫院及擴建工程、烏多姆賽戒毒中心、寮國地震臺、昆曼公路寮國境內 1/3 路段、永珍凱旋門公園、寮國國家電視臺三臺、寮北農業示範園、國家會議中心、永珍瓦岱國際機場改擴建等，讓寮國依賴中共的程度加高。

中共與寮國有著密切的傳統外交關係與黨政關係，不僅是基於地緣政治的考量，或是同屬共產體制，在經貿合作關係上也是如此，同時寮國長期以來依賴中共的程度也相對比較高。隨著中國大陸經濟崛起，以及中共積極進行南向東南亞的經貿發展，試圖和東南亞加速經貿整合，尤其透過 GMS 走廊的開發，更成為中共南向中南半島的重要管道。就中共戰略來看，希望透過寮國地理優勢通往 GMS 區域，並前進東協經濟。就寮國戰略來看，希望拉攏中共投入更多的基礎建設投資，讓寮國可以成為 GMS 或中南半島的運輸核心樞紐。可見陸寮關係雙贏互賴發展的迫切性，將提供雙邊戰略互利的有利結合條件。

中共推動「一帶一路」之倡議將有助於寮國實現從「陸鎖國」轉為「陸聯國」戰略，特別是寮國政府已經制定到 2020 年擺脫最不發達國家行列的戰略規劃，並進一步實現工業化和現代化的必要基礎和技術基礎。由於目前寮國的陸路、水路、航空和鐵路等基礎設施相當落後，需要有像中共願意大力投資和援助寮國的建設投資。受中共「互聯互通」策略的推動，剛好可以配合寮國提出將「陸鎖國」轉變為「陸聯國」的戰略設想，也隨著陸寮鐵路之規劃和「一帶一路」不斷推進，加上 AIIB 的投資，有助於寮國將內陸國家的劣勢轉變為地理位置優勢，讓交通不便的寮國通過互聯互通成為連接周邊國家的樞紐，此舉讓中共與寮國的政經關係更具有互聯互通的連結優勢。

其中，陸寮鐵路建設項目是寮國政府基礎設施建設工作重點，也

是實現「陸聯國」戰略的最重要一環。陸寮鐵路是中共規劃泛亞鐵路中線的一部分，在寮國境內從陸寮邊境的磨憨至永珍，全長約 418 公里，並從永珍跨越湄公河連接到泰國首都曼谷。很明顯地，中共正在大力推行的「一帶一路」戰略，陸寮鐵路無疑是中共邁向 GMS 區域經濟的首要一步。做好基礎設施建設並與其他國家相連，這將為陸寮兩國人員、旅遊、投資和貿易往來提供便利。這一戰略對寮國很有利，寮國與中國大陸接壤，中共也可以通過寮國與 GMS 和東協國家聯通。

寮國是 GMS 六個國家成員之一，主要是以沿著大湄公河流域的國家為主，近年來寮國區域戰略地位之所以提升，主要因為寮國是唯一與其他 GMS 五國接壤的國度，而且與中共向來外交關係友善，相對於陸越關係隱藏衝突、陸緬關係近來生變、陸泰關係競爭濃厚、陸柬地理位置不相鄰，因此寮國無疑地是中共進入 GMS 的重要跳板或走廊，而且中共唯有透過寮國，才能有效地掌握緬甸、泰國、柬埔寨和越南在區域經濟發展的連結命脈。因此，前進寮國便成為中共前進 GMS 的重要橋頭堡戰略。

就從中共經濟崛起與中共在亞洲區域地緣戰略的格局來看，中共要整合其周遭邊界的東南亞、東北亞、南亞、中亞和俄羅斯的區域經濟，讓中共真正成為亞洲經濟核心霸主地位，並實踐其經濟走出去戰略，關鍵的第一步戰略，無疑地便是走向東南亞，並與東南亞進行密切的經濟整合，這可以從 2010 年元旦啟動中共與東協自由貿易區建構整合工程看出端倪。而中共與東協的經濟整合將成為中共與南亞、中亞、東北亞經濟整合的重要參考樣版，使中共必須重視對東協經濟的發展。而中共前進東協經濟發展的捷徑，無疑地將會先整合中南半島的 GMS 區域經濟，因為中共也是 GMS 的成員國之一。而中共欲前進與整合 GMS 區域經濟，也無庸置疑地，寮國便成為中共走出去地緣戰略的首選基地。因此，前進寮國是中共整體戰略下的第一步關鍵，而前進寮國成功與否，牽連到中共是否可以掌控 GMS 經濟發展。此對寮國來說，這無疑地是一種地緣區域經濟戰略上的機會與利基，也是中共建立其在 GMS 區域的主要經濟根據地，而此中共的區域戰略機會將翻轉寮國經濟與整

體發展。³⁶

基於此，中共積極投入寮國基礎建設投資（高鐵、公路、鐵路、水運、航空等）、工業區開發、經濟援助、互聯互通、人力資源培訓、水利資源建設等，雖然讓寮國不斷增加對中國大陸經濟的依賴，卻也讓寮國經濟快速發展，以及順勢整合到中國大陸，或中共與東協自貿區域經濟體系裡。³⁷同時，陸寮兩國在水電領域之合作相當顯著，寮國擁有豐富的水電資源，寮國政府希望打造其成「東南亞蓄電池」，中共企業在水電開發領域擁有技術、設備，雙方合作，具有優勢互補、互利共贏，既促進寮國經濟社會發展，也可以帶動中共設備出口。所以在中共的中南半島區域政經戰略下，可以讓寮國從一個被忽視的內陸國邊陲經濟體，轉變成一個區域交通運輸、基礎建設、物流行銷的中心「紐帶」地位，讓寮國成為中共在 GMS 布局的重要跳板或是戰略橋頭堡。無疑地，寮國將成為中共南向東南亞政經發展的主要根據地。

身為東南亞唯一內陸國家的寮國，其政府一直企圖將寮國從「陸鎖國」打造成為「陸聯國」的目標，雖然目前寮國公路網總里程已超過 45,800 公里，並以每年 4.5% 速度增長，但是寮國仍無法達到東協一體化發展的基本要求。³⁸對此，寮國公共工程與運輸部試圖聯合國營機構、民間資本以及國際援助等途徑，提出一個總投資額近 60 億美元的長期計畫，一方面提升寮國的道路建設標準，另一方面可以讓寮國從「陸鎖國」打造成為「陸聯國」的區域發展地位，讓寮國閉關鎖國經濟可以進一步走向改革開放，融入到中共和 GMS 的經濟合作圈。就地緣經濟戰略上來看，此舉可以讓寮國從一個邊陲衛星的依賴經濟地位，翻轉成一個新的地理區位上有利的經濟戰略地位。³⁹

³⁶ 江迅，〈東南亞走廊突破老撾角色關鍵〉，《亞洲週刊》，2015 年 1 月 18 日 第 29 卷 03 期，〈<http://www.yzzk.com/cfm/blogger3.cfm?id=1420690219719&author=%E6%B1%9F%E8%BF%85>>。

³⁷ 〈美國世界日報社論--亞投行第一個項目 鐵路破圍堵〉，《中央日報》，2015 年 04 月 06 日，〈http://www.cdnews.com.tw/cdnews_site/docDetail.jsp?coluid=110&docid=103166902>。

³⁸ 〈老撾投 60 億美元提升道路設施〉，《星島日報》，2014 年 10 月 07 日，〈<http://news.singtao.ca/toronto/2014-10-07/world1412665536d5268179.html>>。

³⁹ 榮忠霞，〈寮國官員：“一帶一路”助寮國轉為“陸聯國”〉，《國際日報 International D

總之，寮國也是陸路連接中國大陸與東協國家路程最短的國家，其區域優勢地位凸顯，加上信奉佛教的寮國多年來政局穩定，雖因發展程度低，基礎建設嚴重不足，但寮國資源豐富，又居區域重要戰略地位，在中共推動「一帶一路」走出去戰略之際，勢必需要中共的援助與貸款，而中共為打通與東協區域經貿整合，也勢必會傾全力投資於寮國的基礎建設，並善用寮國位於 GMS 區域的中心樞紐位置，陸寮雙贏合作關係將會日趨密切。目前寮國共有 10 個工業經濟特區，大部分投資都與中共或華人有關連，如金三角經濟特區、沙灣拿吉經濟特區都具有成效。⁴⁰因此，面對寮國在區域經貿發展地位的翻轉，中共大量資金與經貿的積極投入，將提供寮國更多的發展契機，特別是在基礎建設方面，將為寮國提供一個健全的發展基礎，同時在寮國百廢待興之際，又位於 GMS 區域的中心優勢，寮國的發展契機勢必為外資企業所重視。

二、泰國提升 GMS 區域經濟的核心戰略地位

泰國是 GMS 經濟實力較大的成員國，也是 GMS 區域經濟的核心國家，泰國素來是一個微笑、人民有禮和友善的佛教國家，不僅位於中南半島的中心位置，更是位於大湄公河流域的核心地帶，也是大湄公河區域上一個大消費市場。自第二世界大戰後，由於共產主義的赤焰蔓延，泰國便成為此地區捍衛所謂民主和資本主義的前線，美國在冷戰前期，面對越南、柬埔寨、寮國的共產勢力興起，也讓泰國東北部當作圍堵共產勢力的主要基地，可以隨時出任務轟炸寮國、越南與柬埔寨，足

aily News》，2015 年 06 月 04 日，<<http://www.chinesetoday.com/big/article/1006632>>。

⁴⁰ 寮國金三角特別經濟區位於博膠省（Bokeo）東鵬縣，這個由中國開發商投資的經濟特區面積達 10,000 平方公尺，是目前寮國國內最大的經濟特區，也是投資最大、發展速度最快的經濟特區。另外，東西經濟走廊穿越寮國第一個工業園區－沙灣拿吉省經濟特區工商業園，位於沙省的九號公路上，距離泰寮第二座友誼大橋只有兩公里。工業園由馬來西亞企業家投資，主要以中小型企業為主，作者於 2014 年 9 月參訪時，已有 8 國（來自日本、泰國、越南、法國、馬來西亞、韓國、比利時、荷蘭等）40 家企業入駐，也積極向臺灣招手。中國寮國高鐵一旦建成，從雲南昆明到寮國首都永珍，將只需兩小時而已。這一條被稱為「黃金通道」的東西經濟走廊（East West Economic Corridor, EWEC），由越南的峴港（Danang）經寮國的沙灣拿吉省，穿越泰國，直達緬甸毛淡棉港（Mawlamyine），共橫跨四國，全長 1,450 公里。

見泰國東北部（Isan）自冷戰時期便具有地理戰略的優勢地位，美國軍隊更曾以 Udon Thani（烏冬）、Korat（呵叻）、和 Ubon Ratchathani（烏汶）為大本營，因為地理戰略上，可以直接前進寮國、柬埔寨和越南，在區域距離上也最為適當。

就泰國的發展來看，因為長期依賴著歐美日核心經貿經濟體系，以及基於海洋交通運輸考量的地理比較利益，泰國政府向來偏重於曼谷地區（Park Gang）的經濟和產業發展，相對地忽略了位於大湄公河流域的泰國北部（Park Nue）和東北部（Isan）的發展，阻礙了此區域的經濟成長，出現所謂「雙元的經濟模式」（economic dualism）發展，即曼谷地區以工業經濟為主，而北部與東北部則以農業經濟為主。不僅出現了曼谷地區富裕，北部與東北部貧窮的問題，更造成明顯的區域發展失衡。因此，泰國北部和東北部很多年輕人找不到工作，只能被迫到曼谷地區工作，甚至飄洋過海到國外當外籍勞工。

但從區域經濟發展戰略思考，泰國北部與東北部在區域發展上的戰略意義，將隨著中國大陸快速崛起，加上歐美經濟衰退，會改變整個區域地緣經濟與區域經濟秩序的重構，將以往「核心與邊陲」、「都會與衛星」明顯對立的地理區域發展關係，轉而模糊或是弱化這種「不對稱」發展的區域關係，反倒是出現原本在區域上「不利」發展的邊陲與衛星位置，轉變成新型大區域（如中共與東協經濟整合、或是 GMS 之經濟合作框架）秩序下的「有利」區域地位。泰國北部與東北部已然成為 GMS 區域的核心地帶，在有利的區域區位發展戰略思考下，不僅泰國政府與企業的投資會增加流向北部與東北部，甚至連國際資金或投資也會青睞泰國北部與東北部發展，尤其從歐美和日本的投資，將有助於此地區的快速發展。

同時，泰國投資促進委員會也強力推出對北部與東北部地區經濟發展的新投資促進戰略，因為泰國北部與東北部地區是泰國的新發展戰略地區，亦是 GMS 的經濟樞紐、糧食作物和替代能源作物的生產基地，以及農產品加工產業和其他支持產業的生產基地，更是掌控緬甸、寮國、柬埔寨經濟的前哨地區。特別是東北部 20 個府當中就有 10 個府與鄰國接壤，北部地區有 17 個府中就有 7 個府與鄰國接壤，凸顯出泰

國北部與東北部地區與鄰境國家的密切關係，使得泰緬、泰寮、和泰柬等邊境貿易經濟相當活絡。⁴¹泰國政府將加大與泰國北部、東北部地區鐵路、高速公路、電力項目等基礎設施建設的投資，甚至高速鐵路的發展，來帶動地區的發展潛力。泰國中央政府與地方政府開始向國內與國外招商引資，投入到以再生能源為主的電力產業、畜牧業為主的農業、食品加工業、初級橡膠加工產業、電子產品製造業、車輛零件製造業、服務業、運輸物流業和公共事務，以及環境商品產業等。

此外，泰國也透過陸泰鐵路合作計畫，讓泰國與東北部的連結更為便利，以及透過東北部交通可以連結寮國與雲南。在 2014 年 12 月 19 日，中共總理李克強和泰國總理巴育簽署了《陸泰鐵路合作諒解備忘錄》，希望透過鐵路交通延伸，陸泰鐵路合作可以讓中共與中南半島經濟達到互連互通的戰略發展。中共計畫從雲南建鐵路延伸到泰國，實現陸泰鐵路聯運，可貫通區域內鐵路網，有利於雙邊和整個區域經濟。泰國則希望透過陸泰鐵路來加速泰國東北部的開發，以及讓東北部的經濟發展提升。陸泰鐵路的合作涉及到曼谷—儂開線鐵路建造，向北可以連接寮國永珍、直達昆明，向南則可以通向馬來西亞和新加坡，構成泛亞鐵路規劃的發展，也可以貫通整個中南半島構成國際交通運輸網路，以利物流的發展。⁴²

泰國對於交通運輸的規劃不僅充滿著政治與經濟的雙重考量，也具有大國平衡發展區域的概念，這表現在泰國對北部與東北部交通開發的交互應用。例如陸泰鐵路合作讓泰國對於東北部的交通開發，委託給中共來建造。但同時對於泰國北部與東北部的鐵路合作，也跟日本合作建造三條鐵路，北至清邁，南通泰國灣，西抵泰緬邊境，東連泰柬邊境，透過東西經濟走廊的建設，不但凸顯出日本的戰略考量布局，也顯示出泰國在陸日兩國之間可以獲得左右逢源的利益。第 1 條路線是「曼谷—

⁴¹ 參閱宋鎮照、翁俊桔、蔡相偉，《中國-東協的自由貿易區發展的政治與經濟分析：關係、模式和策略》，（臺北：五南圖書出版，2015 年 5 月）。

⁴² 中泰鐵路合作目前不包括高鐵項目，主要為「中速」的複線鐵路，時速訂為 180 公里，只能算是提速的火車，而對於高鐵案之興建目前還在談判當中。長期以來，由於泰國的鐵路十分老舊，全部為窄軌鐵路，且時速僅 50 公里左右，因而鐵路的提速發展建設將會對泰國交通便利性產生效益。

清邁」的高鐵路線，為南北走向，泰日雙方已於 2015 年 5 月 27 日簽署諒解備忘錄（MOU），擬於 2016 年初開工建設。⁴³第 2 條路線即「北碧－曼谷－沙繳」的複線米軌鐵路，屬窄軌鐵路，鐵路長約 574 公里，將貫通泰緬、泰柬邊境，連接主要港口和工業區，把現存的單線鐵路增建成複線，不是新修鐵路也不是高鐵。第 3 條路線主要覆蓋泰國東北地區，為東西走向，不過泰日現階段只進行可行性研究，這條路線從達府（Tak）經由彭世洛（Phitsanulok）、孔敬（Khon Kaen）到穆達漢（Mukdahan），共約 718 公里，就是沿著所謂 12 號道路路線，讓泰國北部的彭世洛和東北部的孔敬在 1 個東西經濟走廊上和 2 個南北經濟走廊的交會，將發展成 2 個新的區域經濟樞紐。⁴⁴

再從 GMS 地理上來看，泰國是 GMS 區域的交通樞紐和物流網絡。泰國更是 GMS 區域最開放的門戶，也是東南亞腹地經濟圈的中心地帶，毗鄰緬甸、寮國和柬埔寨，以及鄰近的越南（即 CLMV 4 國），具有與東協區域經濟合作的區位優勢，物流業的發展潛力巨大。當前 CLMV 國家是東協顯著的市場，在該地區開拓市場的力度和供應鏈能力提高。為因應泰國在 GMS 區域的競爭力，已經在公路、鐵路、航空等多個領域展開合作與投資。同時，改善和發展邊境的設施基礎、邊境貿易、邊境倉庫等，也為泰國北部與東北部邊境帶來商機，以及積極設立經濟特區和工業區的發展，例如泰國北部與緬甸邊境的湄索（Mae Sot）、湄塞（Mae Sai）、清孔（Chiang Khong），和泰國東北部與寮國邊境的儂開（Nong Khai）、木大韓（Mukdahan）、那空帕農（Nakhon Phanom），和柬埔寨邊境接壤的有亞蘭（Aran）經濟特區、素林府的沖宗（Chung Chom）關口、以及烏汶府的昌梅關口等，甚至帶動旅遊觀光業的發展。泰國政府對於國際物流發展相當重視，致力於促進東協物

⁴³ 高鐵時速約為 250 公里，總長度約 670 公里。日本將向泰國提供低息貸款，利率不會超過 1.5%，工程總造價估計約為 2,730 億泰銖。由東日本旅客鐵道（JR 東日本）、三井物產、日立製作所、三菱重工業等日本企業聯手參與泰國新幹線事業。

⁴⁴ 作者於 2015 年 7 月前往彭世洛考察，目前 12 號道某些路段正在拓寬，整體而言，可以通行，雖尚未完全暢通，但工程已經接近尾聲。12 號道路線基本上就是日本所重視的東西經濟走廊。在彭世洛剛好西邊的南北經濟走廊路線交叉，另一個與東邊的南北經濟走廊路線交叉點便是孔敬，形成泰國北部與東北部兩個交通運輸的樞紐。一般說來，依據地緣戰略區位，日本重視東西經濟走廊的發展，而中國則重視南北經濟走廊的開發。

流與合作及建設東協地區的物流網絡，為 GMS 的物流服務供貨商和客戶提供業務交流的平臺。⁴⁵

從昆明經過寮國通往泰國曼谷的高鐵將成為主要的運輸通道，促進 GMS 與中共的貿易往來，使 GMS 更加具備吸引力，成為貿易、投資、旅遊等領域的合作交流平臺。而在陸泰政府積極推動與改善物流運輸，公路運輸網絡日漸完善，空運、水運建設也持續發展，以及昆曼公路的完成暢通後，泰國政府勢必順著交通運輸基礎建設的改善，會讓泰國政府與企業更加重視前往北部與東北部區域發展的機會。⁴⁶

最值得一提的是，在泰國第 4 座泰寮湄公河友誼大橋（清孔—會曬）通車後，也讓昆曼公路全線開通（昆明—西雙版納—會曬—清萊—清邁—南邦—彭世洛—曼谷等），此不僅是中共與東協互聯互通邁向新時代，也實現所謂的 GMS 南北經濟走廊，也讓泰國北部、東北部成為全線交通的樞紐，更能讓泰國、大陸西南、寮國和緬甸市場連接起來。而且受到東協經濟共同體、大型交通基礎建設以及城市化的推進，如陸泰高鐵和泛亞鐵路將在東北部交匯、昆曼公路開通、曼谷飛往北部和東北部多個重要城市之航空線開拓，皆讓泰國北部與東北部的經濟發展將進入「快車道」，以及將旅遊觀光業從曼谷地區延伸到更為偏遠的北部和東北部地區，而泰國北部與東北部的旅遊觀光業的興起，其實凸顯出幾個重要特色的旅遊觀光：一是湄公河畔開發的綠色旅遊；二是佛陀和佛教之宗教建築的旅遊經濟與商機；三是地方歷史遺產特色和少數族群的多元文化；四是邊境貿易經濟與旅遊業的開發；五是文化創意產業一村一品發展的模式；六是農村與農業之生態與區位旅遊資源。⁴⁷

⁴⁵ 參閱〈東盟經濟共同體後的東盟+6 國物流之路新聞發布會在昆舉行〉，《CAFTA》，2015 年 07 月 16 日，Source: <http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75457>。

⁴⁶ 〈雲南成為泰國通往中國“第一大門”〉，《CAFTA》，2015 年 07 月 16 日，<<http://www.cafta.org.cn/show.php?contentid=75461>>。

⁴⁷ 作者在 2015 年 7 月前往彭世洛、清萊、那空帕農、素古泰等府考察，發現彭世洛位居東西和南北經濟走廊交叉道路上，凸顯出泰國將以 GMS 的泰國自居與規劃，以及建立彭世洛在泰國與 GMS 區域發展的重要經濟地位。目前沿著東西經濟走廊 12 號道路路線將很快完成通車，東可以到越南峴港、西可以到緬甸仰光；而南北經濟走廊主要是沿著昆曼公路，北可以到昆明，南可以到曼谷，甚至連接到吉隆坡和新加坡。

因此，由於泰國北部與東部位於 GMS 區域的核心位置，可以說是中國大陸與中南半島兩大市場核心地區中的核心紐帶地區，唯有好好發展核心經濟戰略位置，才能掌握 GMS 的經濟利益。從戰略上來說，似乎是誰能夠掌控 GMS 經濟，誰便能掌握中南半島與中共的市場，誰能夠掌握中南半島的經濟，誰便能掌握東協的經濟，甚至進一步主導印度、東協和中共的三大市場。很清楚地，泰國政府假如可以掌控 GMS 核心經濟地帶的泰國北部與東北部經濟，透過善用泰國北部和東北部的發展優勢，才能凸顯泰國在 GMS 區域的政經發展的機會。

總之，泰國發展向來欠缺對北部與東北部和 GMS 連結的重視，勢必不利或延緩泰國在此地區的經濟優勢建構，對於向來是 GMS 地區經濟大國的泰國，在面對中共經濟崛起之際，已經強烈意識到泰國北部和東北部在整體經濟整合上的嚴重落差，不僅面臨本身區域發展失衡的困境與挑戰，也對中共積極前進寮國、緬甸和泰國北部與東北部邊境區域，產生區域經濟發展競爭的直接威脅。此外，泰國以往只面向海洋出口為主的貿易經濟型態，並以歐美先進國家為主要貿易地區，但隨著歐美經濟蕭條，出現市場需求的萎縮，也重創了泰國的出口經濟成長。對於要轉向到內向型的後院市場經濟開拓，並與龐大的中國大陸市場整合，以及試圖主導 GMS 市場的地理區域經濟，便顯得有點措手不及。但機會如何掌握，便視泰國政府是否重視其在北部與東北部發展的努力，並以泰國北部和東北部當作是一個新經濟區域重心，便可以輕易前進 GMS 經濟和中國大陸市場。

陸、結論：發現與戰略邏輯

GMS 區域不僅成為中共與東協最重要的地緣經濟整合的介面，更是整個東亞經濟整合發展的關鍵試驗區。而中共對於 GMS 的經濟整合與發展成敗，不僅會影響其未來在東亞地區主導經濟整合的重要依據與模式，同時也可以提供一種「南南」合作的發展機制與機會。

特別是隨著區域經濟整合的興起，以及中共經濟的崛起，讓中共與中南半島的經濟交流更為密切。就地理位置上來看，GMS 經濟走廊是

連結中共與中南半島市場的主要臍帶，此地區的發展程度將決定中共與中南半島經濟整合的發展深度，畢竟沒有健全發展的 GMS 經濟，將不可能讓中共與中南半島的市場整合和連結更為密切。所以，中共積極開發 GMS 區域經濟有其策略上的急迫性，中共唯有打通此 GMS 經濟走廊通道，才能順利前進中南半島市場，為提升此地區的發展利基，加強建設交通、科技、教育、服務、運輸、金融、旅遊、醫療、農業、貿易等合作，將會成為優先發展項目，以利達到雙邊經濟的整合。

從整體地緣經濟戰略來看 GMS 區域發展，可以區分出雙層次的戰略思維：第一層次的區域地緣經濟戰略發展命題：「誰能控制 GMS 經濟，誰便能支配中南半島的經濟市場，誰能掌握中南半島的經濟命脈，誰便能影響整個東協的經濟。而誰能控制東協經濟，誰便能有效去整合中國大陸與印度的兩大市場」。相同地，「若欲前進東協經濟，勢必先要前進中南半島，而欲前進中南半島經濟，勢必要先取得 GMS 走廊經濟的整合優勢」。

而第二層次的國家地緣經濟戰略發展，是當面對上面的發展戰略邏輯時，中共為達到此目的，其 GMS 的區域戰略考量一定會重視地處雲南邊境的寮國，這是中共對東南亞區域展開區域地緣經濟合作的重要延伸突破口。因為寮國不僅是中南半島唯一和 GMS 其他 5 國接壤的國家，加上位居地理樞紐位置，區域戰略地位也相當重要。如果能掌握與寮國經濟整合發展，就能順利連結 GMS 或中南半島經濟，甚至擴大到整個東南亞區域，這是中共目前東南亞經貿發展戰略的主要考量。因此，對中共來說，先前進寮國，無疑地是前進 GMS 的關鍵發展戰略。

而泰國對於 GMS 的區域戰略，也不難發現推動泰國北部和東北部經濟發展，有利於泰國對 GMS 經濟發揮其主導的角色。畢竟泰國北部與東北部是整個中南半島 GMS 的核心地帶，假如泰國北部與東北部的經濟發展可以提升的話，勢必可以成為 GMS 發展的火車頭，將能帶動 GMS 區域的整體經濟。

表面上看起來，中共與泰國在 GMS 經濟上是處於競爭態勢，但是對 GMS 區域經濟發展與整合卻是互蒙其利的。畢竟中共與泰國的資金

投入，將有助於 GMS 之經濟發展，而中共與泰國資金之所以願意大量投入，也是爲了進一步提升影響或掌控 GMS 經濟發展的能力，進而可以獲得支配中南半島和整個東南亞的經濟發展優勢機會。

但在此對 GMS 雙層地理和國家戰略邏輯裡，出現了重要發展認知與機會：就是必須建立一個交通完善、基礎建設完整、健全服務業和旅遊業、生產企業和物流暢通、高質的農業生產、甚至要有良好的金融業爲基礎，以及高度優質的人力資源和高技術的勞工，同時要依賴充分教育的人力培訓制度，是 GMS 發展的當務之急。唯有富裕與高度經濟整合的 GMS 發展，才能扮演更稱職的經濟走廊和平臺角色，有助於中共與東協的經濟整合。

（本文為作者個人意見，不代表本部政策立場）

The Political Economy of the GMS Economic Cooperation and Development: Constructing China-Thailand Relative Geo-economic Strategies

Jenn-Jaw Soong

Distinguished Professor of Department of Political Science

NCKU

Abstract:

This paper mainly deals with the issues of economic cooperation and development mechanisms in the Greater Mekong Sub-region (GMS). It will concentrate on two research aspects. One is to aim at the economic and trading relation between China and the other GMS member countries. The other is to analyze how two core economies of GMS, China and Thailand, constructs their own geo-economic strategies in the GMS. This will imply a development pattern of South-South cooperation. Thus, four parts will be discussed in this paper that will be with an emphasis on development strategy, logic, and opportunity: first is to study the geo-economic relation and development opportunity in the GMS; second is to explore GMS economic cooperation mechanism and operation model; third is to exam the economic and trading relation between China and other GMS member countries; the last is to observe China's and Thailand's GMS development strategy.

Keywords: *GMS, Economic Cooperation, China, Thailand, Development Strategy*