

一帶一路與新南向政策在泰國的實踐*

陳尚懋

佛光大學公共事務學系教授兼南向辦公室主任

劉泰廷

中興大學通識教育中心助理教授

林珮婷

政治大學政治學博士

摘要

隨著泰國軍政府於近年穩定國內政治並推動泰國 4.0 與東部經濟走廊計畫等，泰國在東南亞的戰略地位明顯提升，間接成爲中國和台灣皆希望拉攏的重要國家，無論是在中國的「一帶一路」倡議或是台灣的「新南向政策」中，泰國皆扮演相當重要的角色。本文將檢視在兩岸關係下，中國與台灣各自發展出的戰略如何在第三地進行，探討一帶一路倡議與新南向政策的目標以及具體於泰國的實踐。在前言之後，本文第二部份將概述亞太區域經濟整合的發展，以利理解內容的背景脈絡。第三部份接著比較分析一帶一路與新南向政策的內容與目標，第四和第五部份則分別探討一帶一路及新南向政策在泰國的實踐。透過檢視兩岸在泰國的競逐，本文試勾勒出中國和台灣在公共外交上的努力和成果。

關鍵詞：泰國、亞太區域整合、一帶一路、新南向政策

* 論文發表於香港教育大學大中華研究中心主辦「臺灣觀點下的一帶一路與東南亞」研討會，2018年4月20日。作者感謝與會學者提出之寶貴意見，然文責自負。

壹、前言

由於台灣與中國的特殊政治、歷史關係，使得台灣與中國處於長期角力的動態過程中。中國政府長期以來，對台灣政府與人民採取軟硬兼施的手法，一方面以懷柔政策拉攏台商，另一方面也在沿海佈署飛彈。台灣政府則由於民主體制度的採行，隨著選舉結果政權輪替，對中國政府的立場與態度存在差異。此外，兩岸之間的競和關係也深受國際強權，如美、日政府態度的影響。隨著全球化的發展與演進，兩岸關係角力的範疇，不僅是台灣政府對中國政府抑或是國際情勢下的兩岸對峙，中國與台灣政府更將戰場延伸至東南亞國家。

東南亞國家中近幾年最受關注的就是泰國。雖然目前泰國國內的政治問題尚未獲得完全解決，但這幾年在軍政府執政之下，紅黃之間的政治紛爭暫歇，加上象徵泰國第四波工業轉型的泰國 4.0 (Thailand 4.0) 與東部經濟走廊 (Eastern Economic Corridor, EEC) 計畫，將在這幾年發展智慧產業並透過高鐵與機場興建提升東部產業發展，預期整體經濟將會更加活絡。在泰國國內政治與經濟因素的加總之下，泰國在東南亞的戰略地位也隨之獲得提升，也因此間接成爲兩岸皆想要拉攏的重要國家，不論是在中國的「一帶一路」倡議¹或是台灣的「新南向政策」中，皆扮演重要的角色。在中國方面，自國家主席習近平於 2013 年首次提出一帶一路並於中國共產黨十八屆三中全會明確通過後，便展開一帶一路倡議，期待透過連外道路的暢通，解決過去過度仰賴東部沿海國家出口的阻礙，保障出口安全，同時期待整合亞太經濟，解決國內內需不足與美元控制的局面。在一帶一路的東南亞路線中，泰國做爲中國通往印度洋的必經通道，被中國政府視爲重要的戰略合作伙伴。在台灣方面，自 2016 年蔡英文總統就職後，民進黨政府爲了突破西進的困局推動新南向政策，將整體目標置於與東協、南亞與紐澳等國家的連結與發展。前外交部長李大維便曾經表示在 18 個新南向國

¹ 一帶一路指的是「新絲綢之路經濟帶」(簡稱「一帶」)與「21 世紀海上絲綢之路」(簡稱「一路」)，分別由習近平於 2013 年 9 月出訪哈薩克與 10 月出訪印尼時所提出。

家中，菲律賓、越南、印尼、馬來西亞、泰國、印度等六國被列為重點國家，由此可以看出泰國對於台灣新南向政策的重要性。

鑑於前述情勢發展，本文旨在反思兩岸在第三地的外交競逐，並以泰國為案例，觀察中國和台灣對東南亞的策略與作為。就某個角度而言，基於國際地位和規模差異，難以比較一帶一路倡議和新南向政策，因為兩者在設定的目標和手段上皆有所不同，前者著眼於歐亞大陸乃至全球格局，後者則鎖定東南亞和南亞地區國家。然而若把兩者皆視為對東南亞國家的指導政策，兩岸各自採取的策略則值得比較。儘管兩岸投入泰國的資源多寡有異，由於外交政策的成效不盡然與資源相關，更值得關注的或許是成效是否和資源成正比。藉由觀察兩岸的對泰政策，吾人能從中發掘不同的政策內涵和戰略焦點。

從區域整合的角度出發，本文試圖為一帶一路和新南向政策增添理論意涵。多數關於一帶一路的研究目前仍聚焦於倡議本身的戰略和地緣政治意涵，把一帶一路視為獨立的外交倡議，較少與區域整合做連結，甚至與中國主導的整合倡議做連結。本文作者認為，一帶一路實質上是某種頂層設計，「整合」了中國所參與的其他區域合作。有鑑於兩岸主權之爭使台灣無法參與區域整合，新南向政策視蔡英文政府面對如此困境的一種回應。台灣除了試圖透過新南向政策增進與東協的關係，並尋求參與區域整合的突破口以外，新南向政策也是面對中國國際打壓的一種回應。換言之，一帶一路和新南向政策不僅是單純的外交戰略或政策而已，兩者同時也與區域整合發展有關。

本文將檢視在兩岸關係下，中國與台灣各自發展出的戰略如何在第三地進行，探討中國一帶一路倡議與台灣新南向政策的目標以及具體於泰國的實踐。本文除第一部份前言外，第二部份將介紹亞太區域經濟整合從過去到現在的發展，將有助於幫助我們理解本文所欲探討主題的背景脈絡，第三部份則將針對一帶一路與新南向政策的內容與目標進行比較分析，第四部份則從硬實力與軟實力兩方面探討一帶一路在泰國的實踐，第五部份則分析新南向政策在泰國的實踐，最後是結論。

貳、亞太區域整合的發展

2003 年在墨西哥 Cancun 舉行的杜哈回合第五次世界貿易組織 (World Trade Organization, WTO) 部長會議，各國政府在農業議題上無法達成共識而陷入僵局之後，世界各國轉向區域貿易協定 (Regional Trade Agreements, RTAs) 的簽訂，希冀藉由與區域周邊國家簽訂雙邊與多邊的「自由貿易協議」(Free Trade Agreement, FTA) 來降低貿易障礙，以促進國家經濟發展 (Nidhiprabha, 2007)，以下將先簡要介紹區域化/區域主義的理論探討以及亞太區域整合的現況。

一、區域化 / 區域主義理論

區域主義已經成為現今國際體系中相當重要的概念 (Dent, 2008: 6)。世界上多數國家採取區域主義的原因，在於區域主義只需要與較少數量的國家去進行協商，不似全球化需要與大多數國家進行協商談判，因此提高談判成功的可能性 (Nesadurai, 2002)。區域主義的主要論點可分為兩派：一派為開放區域主義，認為區域化有助於國家參與全球化，提高國家經濟在全球化過程中的參與程度；另一派則是封閉區域主義，強調國內政治動態，認為區域化可抵擋全球化的負面影響。

首先，開放區域主義強調國家與全球市場之間的關係，即認為區域化有助於該國經濟融入全球化的過程，或是進入全球化前的過渡階段，可謂是一種中間層次的全球化 (meso-globalization)。簡言之，區域主義不應被視為不利於全球化 (Munakata, 2005: 16)。開放區域主義基本上認為區域層次的行為是融入全球經濟的方法之一，其下又可分為兩分支：一是新自由區域主義 (neoliberal regionalism)，認為國家經濟應與全球化融合，強調經濟效率與非歧視原則，並減少國家在或政府在經濟活動中的角色；二是與強調海外直接投資的模式 (FDI model)，同樣也認為國家經濟應與全球化融合，吸引外資是國家經濟成長最重要的因素，經濟效率則是次要關注重點，另外也必須執行全面與廣泛的去管制化。

其次，封閉區域主義則強調國家與國內社會的關係，並重視分配與社

會正義等非經濟價值，認為區域化是用來抵抗全球化負面影響的重要工具，合法性（legitimacy）成為決策者在評估區域主義時的重要依據。因為如果國家在全球化的過程中缺乏社會安全制度與補償措施的話，則很容易受到來自於受損團體的挑戰，對於該政府的統治合法性將造成威脅。先前討論顯示開放區域主要最重視的是經濟的效率，但是在封閉區域主義中則強調統治的合法性與正當性，簡單說來即是政權的維繫是執政者在面對全球化時的優先考慮。封閉區域主義下也分為兩分支：一是抗拒全球化的模式（resistance model），主要概念為分配與社會正義，關注資本家以外的社會團體，例如：勞工團體等，希望將國家隔絕於全球市場的影響之外；另一則是重視國內資本的發展區域主義（developmental regionalism），雖然初期與抗拒全球化的模式一般強調國內分配正義等議題，並且反對全球化，但最終還是關注經濟成長，並與全球化融合（Nesadurai, 2003a, 2003b）。

就台灣而言，我們可觀察到上述兩種論點的體現，無論是台灣長期爭取加入各種區域整合倡議的舉動，或是台灣社會中反全球化和反中國的聲音等，兩者皆使台灣無異於其他國家。然而值得強調的是，兩岸關係使台灣在思考區域化/區域主義時，必須優先考慮與中國的關係，並在大部分的經貿議題上納入對主權的考量。因此觀察者在思考台灣和區域整合發展時，往往無法單純就市場進行分析，而必須同時納入對國家安全、身份認同和外來移工等議題的考量。配合不同的研究方法，對於區域整合，台灣學界亦存在不同想法。例如，沈玄池（2008：23）認為在兩岸地位不對等的情形下，所謂的歐洲統合模式並不適用於兩岸，即無法仰賴功能主義促成合作與和平。此論點與 2010 年兩岸經濟合作架構協議簽署後的樂觀氛圍大相逕庭。

主權爭議使許多觀察者從次區域或微區域的角度思考台灣。例如，黃偉峰（2001：166-70）即建議，兩岸可發展所謂的「港澳、粵閩、金馬次區域經濟特區」；童振源（2008：55）則建議，台灣政府應該務實考量，在不拘泥於簽署富有主權意涵的 FTA 的情形下，追求與周邊各國簽署內容略有差異的經濟合作協議。綜觀以上論述可發現，台灣對於區域主義的思考主要以中國為出發點，再延伸考慮可行性與各種形式的整合。誠如沈有忠（2014：79）所指出的一般，「面對東亞整合的浪潮，台灣不斷思索如何避

免被邊緣化，解決的鑰匙不是如何讓東亞的國際社會接受台灣，而是如何讓中國在沒有『台灣獨立』的疑慮下讓台灣加入國際社會」。

二、亞太區域整合的現況

1988 年泰國前總理察猜（Chatichai Choonhaven）喊出將東南亞由戰場變商場的口號之後，東協以及東亞各國基於本身及區域的經濟發展，紛紛出現許多正式與非正式的建制與概念，包括：先前的東協自由貿易區（ASEAN Free Trade Area, AFTA）、亞太經濟合作會議組織（Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC）、東亞經濟集團（East Asian Economic Groups, EAEG）、東亞經濟會議（East Asian Economic Caucus, EAEC）、東亞共同體（East Asia Community）、亞太共同體（Asia Pacific Community）、東協+N 等（陳尚懋，2015）。事實上，經過這些年的發展，全世界的區域整合速度相當驚人，區域整合的趨勢也從原先侷限於東亞，而逐步擴大至太平洋的東岸，顯示開放區域主義的論點暫時勝過封閉區域主義。根據亞洲開發銀行（Asian Development Bank, ADB）下轄的亞洲區域整合中心（Asia Regional Integration Center, ARIC）統計，迄於 2018 年最新的統計，亞洲開發銀行位於亞太地區的 48 個會員國中，一共有 244 個 FTA，其中有 83 個在談判中，10 個已經簽署但尚未生效，151 個已經簽署並生效。

目前亞太地區的整合大致分為三大機制，包括：（1）區域全面經濟夥伴關係（Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP）：又稱為東協+6，由中國與東協主導，2011 年 11 月的東亞高峰會議上提出新整合概念後，自 2013 年展開談判，涵蓋東協 10 國與 6 個東亞峰會對話夥伴國（中國、日本、南韓、印度、紐西蘭、澳洲），總人口數超過 34 億，占全球貿易總額比重 28.40%；占我進出口貿易總額約 57%。自 2013 年初啟動，已歷經 20 回合談判但尚未完成。（2）跨太平洋夥伴全面進步協定（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, CPTPP）：前身為跨太平洋夥伴協定（The Trans-Pacific Partnership, TPP）自 2010 年展開談判，共有 12 國參與（紐西蘭、新加坡、汶萊、智利、美國、澳洲、秘魯、越南、馬來西亞、墨西哥、加拿大、日本），並於 2016 年 2 月完成談判並簽署。

然 2017 年美國川普新政府上台決定退出 TPP，使得 TPP 剩下 11 會員國於 2017 年 11 月召開會議，並決議更名為 CPTPP，而後於 2018 年 3 月正式於智利簽署完成。目前 11 成員國 GDP 約高達 10.2 兆美元，占全球 GDP 之 13.6%，與我貿易額占我對外貿易總額之 25.25%（劉宸晞、涂京威，2018）。

（3）亞太自由貿易區（FTAAP）：2014 年北京 APEC 會議中正式批准，制定 2025 年實現自由貿易區的具體目標，共 21 個成員國，其中有七個國家分別加入 FTAAP、CPTPP 與 RCEP：澳洲、汶萊、日本、馬來西亞、紐西蘭、新加坡、越南（何振生，2016）。

除上述各項倡議以外，中國領導人習近平於 2013 年提出的「一帶一路」倡議值得關注，因為就某個角度而言，一帶一路正在翻轉各方對於區域主義和整合的想像。雖然一帶一路尚未完全成形，但觀察中國自倡議推出以來所推動的各種合作，可發現中國正積極打破傳統上對於區域主義的概念。例如，就地緣政治而言，透過一帶一路海陸兩線的連結，中國正在落實亞洲、歐洲和非洲等三大洲的跨區域整合，而此規模之大是現代史上僅見。而如《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》所提及，一帶一路不限於與沿線國家發展合作，其提供的是一個沿線以外國家也能參與其中的開放架構，拉丁美洲、南美洲和大洋洲國家也能參與（中華人民共和國國家發展和改革委員會，2015）。自中國於 2000 年後在亞太區域整合的進程中轉向積極以來，隨著其經濟持續成長，其也躍升為牽動亞太整合的重要力量，使得區域整合又多了一條以中國為主的路線。一帶一路可說是中國迄今就整合所做過最具有野心的舉動。表 1 簡單地歸納亞太區域整合的不同發展路線。

表 1：亞太區域整合的路線

區域概念	地 理 範 圍	代 表 性 倡 議	內 涵
東協主義	東協 10 國	ASEAN	經濟和文化合作
亞太主義	環太平洋國家	APEC, TPP, CPTPP	經濟整合
東亞主義	東南亞暨東北亞國家	RCEP	經濟整合
歐亞主義	歐洲和亞洲國家	一帶一路	地緣戰略、經濟整合

綜觀亞太區域整合發展，作為東南亞大國，泰國在其中扮演重要的指標性角色。儘管亞太地區的整合運動於 1990 年代初期即開始推動，其實際上於 1998 年的金融危機後才開始加速發展。泰國在危機時期受到的衝擊，不僅在日後成為凝聚東協合作的動力，其經驗也促使其他東亞國家認真思考區域整合的問題。另一方面，泰國相對不具爭議的區域角色，加強了其在東南亞地區的領導地位。諸如越南、印尼、菲律賓和新加坡等，皆因為南海主權爭議而捲入美中兩國的角力。作為非聲索國，泰國不僅能在周邊國家之間斡旋，更因為其戰略地位而成為美國、中國、日本等大國爭相爭取的合作對象。如此特殊的地位使泰國擁有領導和整合東協的能力，並強化東協作為亞太區域整合主要路徑的選項。

如本文前言所提出，新南向政策在某種程度上是台灣為了減少對中國的貿易依賴而出台的政策。然而，誠如部分觀察者所指出的一般，有鑑於中國崛起引起周邊各國的懷疑和戒心，除了台灣以外，南韓和印度也分別推出所謂的「南向政策」和「東向政策」，試著發展和東南亞的政經關係，以降低對中國的貿易依賴 (Liu, 2018: 7)。值得一提的是，囿於兩岸關係的複雜性，無論是 RCEP 或 CPTPP 等目前亞太地區主要的整合倡議，台灣皆曾表達參與的意願，只是發展始終有限。在如此情形下，台灣試著透過新南向政策「突圍」，以加強與東南亞的經貿關係和文化交流，在實質上改善台灣的區域地位。雖然兩岸在馬英九政府時期簽屬兩岸經濟合作架構協議，並期望以之取代台灣以自身名義參與區域整合，但在兩岸關係隨著 2016 年民進黨政府重新執政而急轉直下的情況下，台灣融入區域整合的前景再次顯得不明朗，新南向政策也因此顯得更值得觀察。

在了解中國一帶一路與台灣新南向政策所處的區域發展態勢之後，接下來我們將針對兩項重要的倡議或政策進行比較分析。

參、一帶一路與新南向政策之比較

所有的政府在規劃與推動相關的計劃與政策，皆有其預期達成的目標，中國提出的一帶一路倡議與台灣推動的新南向政策，也不例外。以下，

就中國一帶一路倡議與台灣新南向政策期望達成的目標進行分析討論。

2015年3月底，中國政府頒布《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》，此為有關於「一帶一路」第一份正式的白皮書，當中明確地說明倡議的背景、原則、框架思想、合作重點與機制、中國各地方開放態勢與願景。其中，強調一帶一路將以政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、民心相通等五個面向（以下簡稱五通）做為合作重點。在「政策溝通」的面向，將加強政府間的合作與交流；「設施聯通」的面向，則加強沿線各國基礎設施（包含道路、港口、航空、能源、通信幹線網路等）的互聯互通；「貿易暢通」的面向，透過建立消除投資與貿易壁壘的自由貿易區來營造良好的投資環境；「資金融通」的面向，藉助多邊的金融合作來推進亞洲貨幣穩定體系、投融資體系和信用體系建設，並透過「亞洲基礎設施投資銀行」（Asian Infrastructure Investment Bank，簡稱AIIB、亞投行）與絲路基金（Silk Road Fund, SRF）的組建，使資金得以順利融通；「民心相通」的面向，則是強化各國在人文社會的交流以奠定雙多邊合作的民意基礎。

2016年8月16日台灣政府通過「新南向政策」綱領，正式揭露新南向政策的重要目標、行動準則與推動架構。總體與長程目標為（1）促進台灣和東協、南亞及紐澳等國家的經貿、科技、文化等各層面的連結，共享資源、人才與市場，創造互利共贏的新合作模式，進而建立經濟共同體意識；（2）建立廣泛的協商和對話機制，形塑和東協、南亞及紐澳等國家的合作共識，並有效解決相關問題和分歧，逐步累積互信及共同體意識。在短中程目標方面，則包含促進並擴大與目標國家多面向的雙向交流、發展新經濟模式推動產業新南向的戰略佈局、培植新南向人才、擴大多邊和雙邊協商及對話等。實際的工作主軸則於9月時公布，強調與東協、南亞國家建立廣泛連結，以「經貿合作」、「人才交流」、「資源共享」與「區域鏈結」四大面向著手，創造共同利益。在「經貿合作」的面向，強調整合產業價值鏈，並連結內需市場與強化基建工程的合作關係；在「人才交流」的面向，則著眼於教育、產業人力的培養與新住民培力；在「資源共享」的面向，將提供台灣長期建立的醫療、文化、觀光、科技、農業等技術資源，

強化與新南向國家的夥伴關係；在「區域鏈結」的面向，則強調制度化的協商對話、區域整合、策略聯盟、僑民網絡的建立等等。由上述四大面向來看，蔡英文政府的新南向政策強調與東南亞國家的「雙向」交流，不僅聚焦於人才交流和市場的共享及合作，亦強調關係網絡的建立。

綜上所述，可以發現中國一帶一路倡議與台灣新南向政策有其部分相似性，特別是在「以人為本」的訴求方面，中國五通目標中的民心相通與台灣人才交流最為相近。此外，一帶一路和新南向政策也是兩岸在公共外交領域中又一次的交手。為了減少中國威脅論的論調，許多觀察者認為中國應該以更多軟性的方式推動一帶一路，包括漢語和中國文化、歷史的推廣及人民交流等。孔子學院在此過程中扮演重要的角色，因為中國希望透過學校「講故事、說道理」（王義桅，2017：226），在介紹中國文化和歷史的同時，宣示一帶一路倡議的戰略意涵。儘管此舉的政治宣傳意圖明顯，但其也對台灣的新南向政策產生壓力，促使後者思考能突顯兩者差異性的策略。由此來看，中國與台灣政府，無不視東南亞地區國家為其發展的夥伴，換個角度來說，東南亞地區國家在兩岸特殊關係之下，也成為中國與台灣相互競爭的標的。以下，就中國的一帶一路倡議與台灣新南向政策在泰國所採取的策略進行討論。

肆、一帶一路在泰國的實踐

中國一帶一路的發展，藉由採取硬實力與軟實力兩種不同的策略來達成五通的目標。在硬實力的部分，中國分別藉由高鐵外交、亞投行與絲路基金來達成設施聯通與資金融通的目標；在軟實力的部分，則藉由孔子學院來達成民心相通的目標。

一、硬實力的展現

中國在一帶一路倡議中，高鐵外交為其中最為重要的項目，也是五通目標當中最先發展的設施聯通。泛亞鐵路最早在 1995 年東盟高峰會議中被提出，並於 2006 年聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會決議簽署政府間協

議，由於路線規劃所經國家眾多，直至 2009 年始完成各國簽約程序並生效（劉稚，2002；UNESCAP, 2013）。在泛亞鐵路規劃主要三條路線中，南部路線將串連歐洲、中國與東南亞（聶永有、趙蕾，2012），亦為未來中國至東南亞最主要的連結。中國的泛亞鐵路路線中，最穩定發展的便是由昆明經由永珍後進入泰國直達曼谷的這一段²，連接泰國東部港口與工業區、寮國與中國，未來可做為中國貨物重要出口通道全長 873 公里的「中泰鐵路」。

中泰鐵路的合作規劃於 2013 年 10 月開啓，從最初中泰兩國的大米換高鐵協議，到 2017 年 12 月第一期工程正式動工，相對於泛亞鐵路的其他路線來說，有著明確的進展。有此明確進展之因，主要有二：一方面來自於中泰雙方的需求互補，泰國方面的鐵路老化嚴重極需更新升級，中國方面則是急欲拓展中國物資的運輸管道，希望能透過跨國高鐵與資助他國境內鐵路，輸出中國技術與產品，解決中國內部經濟成長率下降、內需減少的問題，因此自 2013 年起中國國家主席習近平與中共總理李克強便在各種國際場合強力推銷「高鐵外交」；另一方面來自中泰兩國在國際壓力下培養的友好關係，泰國在 2014 年 5 月 22 日軍政府政變上台後，受到國際各方的譴責與批評壓力，唯有中國對此採取不批評的立場，此舉加深兩國友好關係，中泰政府關係日益密切，不僅是兩國高層互訪，更在經濟、軍事關係上強化二國的連結。

然而，中泰鐵路的合作與規劃並非一路平順，中間也幾經波折，從 2014 年簽訂合作備忘錄之後，中泰兩國對於融資的貸款利息、開發權、技術、生態環境評估等問題一直未能達成共識，使得中泰鐵路的進度緩慢，直到 2017 年才有重大進展。日本的政治力介入，被認為是中泰鐵路幾經擱置的主要原因。在中泰長期談判的過程中，日方提出相較於中國更低利息的貸款、協助其他鐵路支線的更新，藉由新幹線技術輸出與低利貸款為誘因爭取泰國高鐵合約，並於 2015 年 5 月時順利簽署泰日鐵路合作備忘錄，甚至在 2016 年 8 月一度傳出日泰兩國已簽訂「曼清高鐵」合作備忘錄，雖在一個月後遭泰國政府否認，卻也顯示出日本與中國的泰國高鐵爭奪戰競爭激

² 相關地圖請見 United Nations ESCAP (n.d.)。

烈。中泰兩國雖在國際壓力下培養出友好情誼，亦存在著矛盾。泰國政府挾著日本積極爭取高鐵的勢力，對中國提出降低貸款利息的要求，但遭中國政府拒絕，使得泰國在 2016 年 4 月單方面宣布取消兩國合資方案，僅採用中國建材及鐵路系統，此亦被視為中國高鐵外交的一大挫折（端傳媒，2016）。

表 2：中泰鐵路進度表

時 間	中 泰 鐵 路 進 程
2013 年 10 月	中國總理李克強與泰國總理盈拉共同發表『中泰關係發展遠景規劃』，中國有意參與泰國高鐵廊開至帕西段的建設，泰國以農產品抵償部分費用，此被稱之為「大米換高鐵」計劃。
2014 年 3 月	泰國憲法法院否決國會通過的「大米換高鐵」決議
2014 年 12 月	泰國軍政府與中國簽署『中泰鐵路合作諒解備忘錄』與『中泰農產品貿易合作諒解備忘錄』，打造貫穿泰國南北（廊開府－沙拉武裡府－羅勇府）與連接沙拉武裡府和首都曼谷的兩條鐵路。重啟「大米換高鐵」計劃，預計總投資 106 億美元
2015 年 5 月	日本介入，提供低利貸款與新幹線技術，日泰交通部長簽署泰日鐵路合作備忘錄，確認兩國合作關係，針對引進日本新幹線技術展開實地調查協議。
2016 年 4 月	中國拒絕降低泰國高鐵的貸款利息，泰國政府對外宣布取消中泰兩國合資的方案，自籌資金，僅採用中國建材及鐵路系統。
2016 年 8 月	日本《讀賣新聞》報導泰國與日本交通部長就曼谷至清邁高鐵項目簽訂合作備忘錄。
2016 年 9 月	泰國否認「曼清高鐵」項目將由日方承建，聲明仍需評估審查，此外亦承諾優先建造「中泰鐵路」
2017 年 11 月	泰國國家環境委員會於 30 日通過中泰鐵路第一期工程二段（帕西至呵叻段）項目環評。
2017 年 12 月	泰國國會同意中泰鐵路合作案，決議將中泰鐵路工程段分為 4 段興建。第一期曼谷到呵叻工程於 21 日動工，全長 253 公里。

在設施聯通上，中國推展中泰鐵路合作，負責高鐵工程設計、施工監理等軟硬體的設施，為泰國打造第一條高速鐵路。在資金融通上，中國則透過亞投行與絲路基金進行推展、提供融資，在一帶一路沿線國家基礎建設開發過程中扮演相當重要的角色。亞投行於 2016 年 1 月於北京正式開業，法定資本為 1,000 億美元，中國出資 500 億美元。創始成員國包含 37 個亞太地區國家，與 20 個來自歐洲、拉美和非洲等域外國家；成立至今已擴增至 84 個會員國（林則宏，2017）。絲路基金則於 2014 年由中國出資 400 億美元成立，主要為一帶一路沿線國家提供融資支援（經濟學人智庫，2015）。中國倡議亞投行與絲路基金的成立，表面目標在提供亞洲發展中國家基礎設施所需資金，促進一帶一路建設與亞洲區域經濟整合，強化夥伴關係，而其背後真正目標是透過資金融通強化中國的地區影響力。而泰國做為亞投行的創始會員國以及絲路基金的被投資國，在北部如清邁等地區進行基礎設施的增建，包含機場、高速公路、鐵路等皆有相當程度的發展（孫廣勇，2018）。

二、軟實力的展現

除了硬實力的輸出之外，中國早在 2006 年起，也就是在一帶一路提出之前，便開始透過「孔子學院」與「孔子課堂」對外進行文化輸出，一方面透過漢語教學，增加漢語的普及性，同時亦傳遞中國教育與文化，增加他國對於中國的親近性。在孔子學院長期經營下開展的語言與文化交流，提供民心相通的基礎，在一帶一路計畫正式推展之後已可見明顯的效果，這些透過孔子學院習得漢語的人，皆成為該國與中國交流的橋樑。

截至 2018 年，一帶一路沿線的 64 個國家中，已有 54 個國家設立孔子學院與孔子課堂，其中包含 30 個亞洲國家，其中在東南亞 8 個國家一共成立 31 間孔子學院，包括：泰國 15 所、菲律賓 4 所、新加坡 1 所、馬來西亞 2 所、寮國 1 所、印尼 6 所、柬埔寨 1 所、越南 1 所；至於孔子課堂則有泰國 20 所、新加坡 2 所、柬埔寨 3 所與緬甸 3 所等 4 個國家共 28 所，其中無論是孔子學院或孔子學堂，泰國所擁有的數量皆是東南亞之最，可見中國對於泰國的重視。中國透過孔子學院與孔子課堂，安排志願者教師

前進東南亞國家進行漢語教學的工作，已經有超過十年以上的發展歷史，不僅已培養出本土化師資可在各級學校進行漢語教學，也累積眾多擁有漢語能力的人才，有的投入中泰經貿領域，有的更送往中國學習鐵路建造的專業技能，成為中泰高鐵建造合作時的人才（馬勇幼，2016）。而泰國政府優先推動的東部經濟走廊建設，亦由孔子學院提供鄰近工業園區所需的漢語培訓與中泰文化交流（汪瑾，2017）。換言之，中國政府透過孔子學院長期文化輸出，加深與他國在文化、教育、經濟各層面交流，加深中泰合作的深度與廣度。

中國一方面透過孔子學院（學堂）進行軟實力的影響之外，更有為數眾多的高校提供東南亞語的專業人才培養，目前有超過 30 所高校提供泰語專業，大部分都集中在雲南與廣西兩省，包括：雲南大學、雲南民族大學、雲南師範大學、廣西大學、廣西民族大學、廣西師範大學等重點學校，以及北京大學、北京外國語大學、上海外國語大學、西安外國語大學等，每年培育泰語專業人才相當多。根據中國科學評價研究中心（RCCSE）與中國科教評價網推出的「2016 年中國大學及學科專業評價報告」中顯示，中國大學泰語專業的排行榜，分別是：（1）北京大學的泰國文化語言專業於東語系下，成立於 1946 年，目前在大學部共有 15 門專業必修課與 6 門選修課；另外在研究所方面則有 12 門專業必選修課程；（2）雲南民族大學 1993 年成立東南亞語言文學系，下設泰、緬、越三個語種專業；（3）廣西民族大學的泰語專業隸屬於外國語學院；（4）上海外國語大學的泰語專業創立於 2001 年；（5）西安外國語大學的泰語專業隸屬於東方語言文化學院，創建於 2008 年；（6）廣東外語外貿大學泰語專業創始於 1970 年；（7）北京外國語大學泰語專業創建於 1965 年；（8）玉溪師範學院泰語專業是 2005 年經中泰兩國教育部審核後於 2006 年開始招生；（9）雲南師範大學泰語專業實行「2+N+N」小語種人才特色培養模式；（10）廣西外國語學院泰語專業於 2011 年夏季開始招生；（11）雲南農業大學的泰語專業開設於 2014 年。上述泰語專業的畢業生，除了一部分留在中國從事相關工作之外，大部分皆前往泰國謀職，在中資企業或台商企業中任職，擔任中階幹部主管。

綜上所述，一帶一路強調的五通，在具體發展上，中國政府最先從硬

體的設施聯通開始強調高鐵外交與技術輸出，同時為使設施聯通可順利進行，藉由亞投行與絲路基金的運作參與沿線國家基礎建設的投資，達到資金融通的目標，這兩通成爲一帶一路整體發展的領頭羊。孔子學院（學堂）與培養泰語專業人才雖早於一帶一路的提出，但在一帶一路硬體聯通的發展過程中，帶動並深化中國與沿線國家的交流，成爲未來政策溝通與民心相通的重要基石。一帶一路發展至今，可說是由硬體聯通走向軟體聯通的過程。

伍、新南向政策在泰國的實踐

有鑑於一帶一路所展現的戰略野心，台灣於 2016 年所提出的新南向政策，似乎有與中國一別苗頭的意味。然而必須澄清的是，儘管兩岸在國際上的競爭某種程度上無法避免，但是在兩國各方面規模差距懸殊的情況下，若單純從「量」的角度對政策進行評價，則意義不大。更好的方式或許是同時考慮到台灣在規模上的限制下，其在政策的落實上做了多少努力，而其投入的資源是否有可見的具體成果。

相較中國透過投資鐵路、與泰國增進合作，透過新南向政策，台灣採取較爲軟性的做法，著眼於經貿合作和人員交流。本著人本精神，台灣與泰國於過去三年展開許多功能性的合作。例如，於曼谷舉行的「2019 台灣泰國產業鏈結高峰論壇」上，中華民國工業總會與泰國工業院即簽署 7 個合作備忘錄，涵蓋領域包括食品機械、食品產業鏈、智慧紡織、智慧城市、無人機等。對泰國而言，台灣的技術優勢具有吸引力，很大程度上是中國無法提供的。又例如在太空領域，鑑於台灣研發福衛五號衛星並成功發射的經驗，泰國太空局期望兩國能在太空技術和人員交流上能有更多的合作，以期未來也能自主開發衛星，而台灣也樂見其成（呂欣德，2019a）。換言之，相較中國透過一帶一路造橋鋪路等具體作爲，台灣更著重於技術輸出，並透過技術合作加深台泰關係，策略與中國不盡相同。

儘管台泰之間的貿易額不如中泰兩國，然而自新南向政策推動以來，台泰兩國的經貿交流呈穩定成長，2016~2017 年更一口氣成長 15.3%，表

現僅次於台灣與馬來西亞以及台灣與汶萊的往來。在新南向政策的指導下，台泰兩國在觀光交流上有顯著的提升，自 2016 年起逐年攀升。根據交通部觀光局統計，2017 年台灣前往泰國旅遊人數高達 55 萬人，泰國赴台灣旅遊人數則約 29 萬人，2018 年更突破 30 萬人次。2019 年 1-7 月，泰國赴台灣旅遊人數的增長率高達 29.2%，是台灣前十大觀光客來源國成長率最高的國家（呂欣懌，2019b）。此成長與台灣對泰國逐步開放免簽政策有關。對此，泰國也以開放台灣旅客赴泰國落地簽免費政策回應，突顯兩國的觀光互動。

就教育合作而言，台灣並未採取如孔子學院一般的文化外交政策，因此在台泰兩國的教育合作上顯得較為單向，也有很大的發展空間。回顧台灣的泰語教育，雖然救國團早於 1990 年就開設泰語課，但初期上課人數相當不固定，時常面臨學生人數不足五人的開課下限，一直到 1995 年之後開課情況才比較穩定；民間部分尚有鄭海倫老師所發起的目的達泰語教室，從 1996 年起開始授課，筆者也曾經於此上課過，可說是目前最受歡迎的泰語補習班。而在高等教育方面，國立暨南國際大學則於 1995 年起開設東南亞語言課程，之後隨著東南亞受到重視，大專院校開設泰文相關課程的學校數目不斷增加（蘇青婉，2016）。總計到了 104 學年度時，北部共有五所大專院校開設 49 學分的泰語課程；中部則有三所大專院校共開設 22 學分；南部則有三所大專院校開設 20 學分；105 學年度時，北部開設泰語課程的學校與學分仍維持五所共 49 學分，但中部學校增加一所共開設 32 學分，比前一學年度增加 10 個學分；南部學校則維持四所，但學分數增加到 28 個學分（洪銘謙，2016）。

100 學年度時，全台灣大約有 55,463 位境外學生，其中來自泰國的學生有 1,287 位（包含正式修讀學位、僑生、交換生、短期研讀及個人選讀、大專附設華語文中心學生等），只佔 2.32%；101 學年度時，境外學生成長至 64,558 位，而泰國學生有 1,250 位，佔 1.94%；102 學年度時，境外學生成長至 78,261 位，泰國學生也相對成長至 1,601 位，佔 2.05%。103 學年度時，境外學生達到 92,685 位，泰國學生則維持在 1,557 位，佔 1.68%；104 學年度時，境外學生為 110,182 位，但泰國學生持續下滑至 1,481 位，比重

低至 1.34%。105 學年度，台灣吸引境外學生 116,875 位，泰國學生上升至 1,749 位，佔 1.50%；106 學年度，台灣吸引境外學生 117,970 位，泰國學生人數突破兩千人來到 2,125 位，佔 1.80%；107 學年度，台灣吸引境外學生來到 126,997 位，泰國學生人數更突破三千人來到 3,236 位，佔 2.55%。顯見台灣在吸引泰國學生來台就讀方面，雖然數據上有成長，但在所有境外學生的比重低，仍有很大的成長與進步空間³。而 2012 年台灣學生前往泰國就讀的人數則有 207 位，在就讀科目方面，以企業管理的人數最多，約有 37 位；在就讀學制方面，有 16 位是就讀證書學程、161 位就讀大學部、24 位就讀碩士班、15 位就讀博士班（Bureau of International Cooperation Strategy, 2012）。

有鑑於台泰教育合作的潛力，配合新南向政策的整體規劃，台灣教育部於 2016 年 8 月 25 日針對新南向人才培育政策規劃提出發展策略，共包含八個面向：(1) 新住民子女方面、(2) 青年發展方面、(3) 產學連結方面、(4) 師生交流方面、(5) 交流據點方面、(6) 雙向人才培育方面、(7) 數位學習方面、(8) 終身學習方面，希望可以加強雙向的交流聯繫。教育部新南向人才培育計畫，主要從市場（market）、渠道（pipeline）與平台（platform）三個面向來規劃計畫目標與方向。首先在市場方面，其計畫目標希望可以提供優質教育產業，以進行專業人才的雙向培育，執行方面則包括：培力新住民子女具東協語文及職場實務、培育我國大專院校師生熟稔東南亞、培育東南亞青年學子的專業實作與華語能力。其次在渠道方面，其計畫目標希望可以擴大雙邊青年學者及學子的交流，執行方面包括：擴大吸引東南亞優秀青年來台留學或研習、鼓勵國內青年學子赴東南亞深度歷練；第三在平台方面，計畫目標希望擴展雙邊教育合作平台，執行面則有推行台灣連結（Taiwan Connection）計畫、發展國內大學院校與東南亞高教單位共組「雙邊聯盟」。

教育部高教司更進一步於 2017 年整合推出「新南向計畫—強化與東協及南亞國家合作交流」計畫，該計畫共分為七大部分：(1) 補助學校特定

³ 參見教育部各期教育統計簡訊。

國家拓點招生開班行銷費用；(2) 在台舉辦夏日學校；(3) 於「商管及社會科學」、「工程」、「醫藥」、「農業」、「教育及人文」等領域，補助見習或實習計畫；(4) 補助成立學術型領域聯盟組織；(5) 設立東協及南亞主要國家之區域經貿文化及產學資源中心；(6) 區域教學資源中心東南亞語課程方案；(7) 區域文化及經貿人才養成方案等。該計劃每年度共編列新台幣四億三千萬元，希望利用三年的期程協助政府的新南向計畫達標。

在新南向政策的大旗之下，台灣上下可說全面動起來，一時之間出現所謂的「東南亞熱」或是「新南向熱」，高教體系的感受更為明顯與深刻。以佛光大學為例，其一共申請到兩大部分的教育新南向計畫，除了前往泰國進行拓點招生活動之外，更重要的是在台灣開辦境內高階人才專班，邀請合作學校的行政主管、教師與學生等，前來佛光大學進行為期四週的經濟發展專題研討，希望能將台灣過去經濟發展的美好經驗傳承給泰國相關管理人才，主要原因有二：一是吸引並培育新南下國家中的中高階經濟貿易主管人才，以台灣在亞洲地區的經貿發展，做為目標區域國家未來在其發展上的參考模型；二是以此來台上課之模式，建立與其之另外一個互動平台，並藉由此平台的運作，帶來實質教育、文化及學術交流，深化雙方互動，藉以吸引潛在的人才來台選擇本校留學。

另外也舉辦為期十天至兩週的假日學校，邀請熟悉中文的泰國人前來體驗台灣文化，主要理由有三：一是由於大部分的泰國人所學的中文都是簡體中文，因此透過邀請這些已經有中文程度的泰國人，希望可以讓他們體會正體中文的重要性，並提高未來泰國學生來台灣就學的意願與銜接。二是利用佛光大學佛光山的佛教背景，希望藉由台灣佛教文化的介紹，讓泰國朋友瞭解到南北傳佛教的差異性。三是透過介紹宜蘭的當地傳統文化（例如歌仔戲等），藉此凸顯兩岸文化的不同。

台灣政府希望透過新南向政策的規劃與執行，強化台泰之間的雙向人才交流，也希望透過各種不同方案的補助，可以將台灣文化與高教的特色展現出來，增加泰國青年學子對台灣的認識，進而增加其前來台灣進行長短期學習的機會。而在現階段兩岸關係持續陷入低迷之際，新南向政策預計仍將是政府重要的區域戰略方針。

陸、結論

兩岸政府努力發展自身的區域戰略政策，分別是中國的一帶一路倡議與台灣的新南向政策，希望可以回應亞太區域整合的情勢。本文即以泰國做為案例說明這兩大政策在東南亞的實踐。中國方面透過一帶一路的高鐵外交硬實力作為重要的實踐管道，中泰鐵路的開工象徵著設施聯通目標的達成；另外透過孔子學院（學堂）的中文教育軟實力，希望能擴大民心相通的範圍。在當前泰國軍政府執政的態勢之下，中泰兩國關係發展融洽，如此也有助於中國一帶一路倡議在泰國的實踐。與此對照之下，台灣這幾年由於經濟發展停滯不前，與泰國的經貿往來並不如中泰的進展，硬實力的發展受到擠壓，也因此台灣政府這幾年不斷透過軟實力的發展進行國內外連結。蔡英文政府在中國一帶一路倡議的提出之後，也喊出新南向政策以為因應，尤其是「以人為本」的雙向人才交流，更是這波的重點，希望透過新南向人才培育計畫來增加台泰之間的交流。

在回顧近年兩岸於泰國進行的外交競逐以後，作者在此提出兩點政策建議，供我國政策制定者參考。首先，我國宜在台泰關係的發展上加強力道，投入更多資源。儘管面對少子化的衝擊，我國高等教育機構近年積極向外招生，尤其是東南亞地區，但目前政府投入的資源仍稍嫌不足，難以與日韓乃至中國等國投入的資源相比。可能的原因或許在於最初投入的資源即十分有限，並分散於其他東南亞國家。因此建議相關政策制定者可把有限的資源集中在泰國、越南等幾個區域重點，以此進一步提升資源使用的效能。其次，有鑑於台泰關係穩步提升，政府和企業應該更積極地培育和儲備國內的泰語人才，以深化兩國的互動與交流。相較英日韓語透過文化渲染，吸引許多國人學習，泰語顯得相對弱勢。因此建議政府相關部會能設立泰語學習獎助金，並與企業合作，共同舉辦泰國文化和徵才、實習說明會等，以提升泰語對國人的吸引力。

參考文獻

- 中華人民共和國國家發展和改革委員會，2015。〈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〉 (http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html) (2018/7/8)。
- 王義桅，2017。《世界是通的：「一帶一路」的邏輯》。香港：三聯書店。
- 何振生，2016。〈透過強化 APEC 指導方針推動 FTAAP〉《全球政治評論》特集 4 號，頁 71-84。
- 汪瑾，2017。〈「一帶一路」亞洲孔子學院聯席會議在泰國曼谷召開〉《新華社》9 月 9 日。
- 沈玄池，2008。〈由歐洲統合模式評析兩岸之整合〉《全球政治評論》1 期，頁 1-31。
- 沈有忠，2014。〈東亞區域整合下的兩岸關係發展〉《展望與探索》12 卷 1 期，頁 73-83。
- 呂欣慄，2019a。〈2019 台泰產業論壇登場 聚焦紡織生技智慧製造〉《中央社》8 月 20 日 (<https://www.cna.com.tw/news/afe/201908200126.aspx>) (2018/7/10)。
- 呂欣慄，2019b。〈泰國旅展開幕 觀光局盼吸引 40 萬人次赴台旅遊〉《中央社》8 月 22 日 (<https://www.cna.com.tw/news/ahel/201908220312.aspx>) (2018/7/10)。
- 林則宏，2017。〈亞投行新增白俄羅斯等四成員，會員數達 84 個〉《聯合報》12 月 19 日。
- 洪銘謙，2016。〈台灣的『泰語教育』與『在地化』教學之發展：以中南部地區為例〉發表於 2016 年「台灣首屆泰國研究國際研討會：政治經濟、教育語言與社會文化之交流與對策」。台南：成功大學。11 月 11 日。
- 孫廣勇，2018。〈「一帶一路」和中泰（北）經貿投資研討會在泰國舉辦〉《環球時報》2 月 24 日。
- 馬勇幼，2016。〈泰國：孔子學院十年成規模〉《光明日報》10 月 6 日。
- 陳尚懋，2015。〈泰國與台灣簽訂自由貿易協定的政治分析〉《全球政治評論》50 期，頁 71-102。
- 端傳媒，2016。〈中國高鐵鋪向東南亞，卻在泰國遭遇尷尬〉4 月 23 日 (<https://theinitium.com/article/20160422-dailynews-thailand-china-railway/>) (20191112)
- 童振源，2006。〈東亞區域整合與台灣的戰略〉《問題與研究》45 卷 2 期，頁 25-60。
- 黃偉峰，2001。〈歐盟整合模式與兩岸主權爭議之解析〉《歐美研究》31 期，頁 129-73。
- 經濟學人智庫 (The EIU)，2015。〈願景與挑戰 — 『一帶一路』沿線國家風險評估〉 (<http://graphics.eiu.com/assets/images/public/One%20Belt%20One%20Road/One->

- Belt-One-Road-report-Chinese-Version.pdf) (2018/7/10)。
- 劉宸晞、涂京威，2018。〈CPTPP 發展及台灣參與區域經貿整合的思考〉《台灣經濟研究月刊》41 卷 3 期，頁 98-104。
- 劉稚，2012。〈泛亞鐵路建設的由來與發展〉《當代亞太》11 期，頁 45-48。
- 聶永有、趙蕾，2012。〈中國對東南亞地區的地緣戰略重構與區域政治、經濟價值提升—基於構建泛亞鐵路網的構想〉《學術研究》3 期，頁 46-51。
- 蘇青婉，2016。〈泰語在台之狀況：以學習泰語動機與困難為例〉發表於 2016 年「台灣首屆泰國研究國際研討會：政治經濟、教育語言與社會文化之交流與對策」。台南：成功大學。11 月 11 日。
- Bureau of International Cooperation Strategy. 2012. *Number of Foreign Students in Thai Higher Education Institutions*. Bangkok: Office of Higher Education Commission.
- Dent, Christopher M. 2008. *East Asian Regionalism*. London: Routledge.
- Liu, Tony Tai-Ting. 2018. "The Rise of China and Its Geopolitical Implication." *Education about Asia*, Vol. 23, No. 1, pp. 5-8.
- Munakata, Naoko. 2005. *Transforming East Asia: The Evolution of Regional Economic Integration*. Tokyo: Research Institute of Economy, Trade and Industry.
- Nesadurai, Helen E. S. 2002. *Attempting Developmental Regionalism through AFTA: The Domestic Political - Domestic Capital Nexus*. Singapore: Institute of Defense and Strategic Studies.
- Nesadurai, Helen E. S. 2003a. "Attempting Developmental Regionalism through AFTA: The Domestic Sources of Regional Governance." *Third World Quarterly*, Vol. 24, No. 2, pp. 235-53.
- Nesadurai, Helen E. S. 2003b. *Globalisation, Domestic Politics and Regionalism: The ASEAN Free Trade Area*. London: Routledge.
- Nidhiprabha, Bhanupong. 2007. "Thailand and New Regionalism," in Masahisa Fujita, ed. *Regional Integration in East Asia: From the Viewpoint of Spatial Economics*, pp. 137-61. Houndmills: Palgrave Macmillan.
- UNESCAP. 2013. "Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network." (<http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR-Agreement-Consolidated-6Nov2013-Eng.pdf>) (2018/5/10)
- United Nations ESCAP. n.d. "Trans - Asian Railway Network." (http://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_GIS.pdf) (20191112)

A Comparative Analysis of the Belt and Road Initiative and the New Southbound Policy: A Case Study of Thailand

Shangmao Chen

*Professor, Department of Public Affairs Fo Guang University, Jiaosi, Yilan,
TAIWAN Director Office of Southbound Policy Office, Fo Guang University*

Tony Tai-Ting Liu

*Assistant professor, Center for General Education
National Chung Hsing University, Taichung, TAIWAN*

Peiting Lin

*Ph.D., Department of Political Science
National Chengchi University, Taipei, TAIWAN*

Abstract

In recent years, following the gradual establishment of domestic stability in Thailand and efforts devoted towards Thailand 4.0 and the Eastern Economic Corridor, the strategic value of Thailand increased markedly, indirectly making Thailand into an important regional actor that both China and Taiwan vie for. Whether in China's Belt and Road Initiative (BRI) or Taiwan's New Southbound Policy (NSP), Thailand reserves a significant status. Noting Cross-strait relations, this article examines the realization of China and Taiwan's respective strategies, namely the BRI and the NSP, in Thailand. After the introduction, part two briefly discusses the development of economic integration in the Asia Pacific. Part three carries out a comparative analysis regarding the content and goals of the BRI and NSP. Parts four and five examine the respective realization of the BRI and NSP in Thailand. Through the examination of Cross-strait competition in Thailand, this article seeks to describe both Chinese and Taiwanese efforts and accomplishments in public diplomacy.

Keywords: Thailand, East Asia Regional Integration, Belt and Road Initiative, New Southbound Policy