

亞洲政經與和平研究

Journal of Asian Political Economy and Peace Study

December 2024 第十七期

| 時事評論 | 美國大選、全球局勢、台海安全

美國總統大選後的台美關係展望 董立文

美中將迎新局或危局？兼論對臺海情勢的影響 鄒文豐、劉智偉

美國大選後美中軍事關係與台海情勢可能走向 馬振坤

美國總統大選後新任總統可能對中及對臺作為 郭育仁

台灣民意與對美中態度的變遷 林奕孜

台灣在美國大選後的印太處境：挑戰與機遇 王宏仁

| 研究論文 |

東協經濟整合與日本全球企業生產的政治經濟分析：豐田汽車與泰國的互動 王文岳



亞洲政經與和平研究

Journal of Asian Political Economy and Peace Study

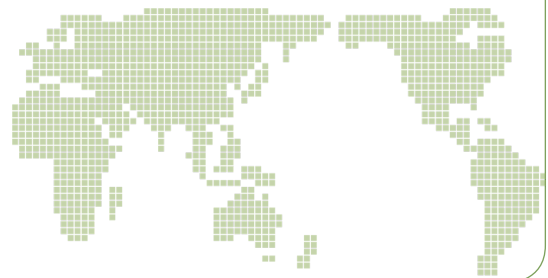
【December 2024 第十七期】



共同發刊辭

〈亞洲政經與和平交流協會〉於 2018 年 4 月成立，是一個非營利、獨立於黨派之外的民間協會。本會在創辦人沈有忠教授的帶領下，長期和海內外機構建立實質合作關係，已成臺灣與國際（兩岸）產、官、學各界交流對話的重要平台。在眾多推動項目中，協會所發行的學術期刊：《亞洲政經與和平研究》，自 2019 年 4 月創刊以來，穩定維持每年三期的出版頻率，成為各界學術對話與政策建議之重要園地。《亞洲政經與和平研究》積極拓展協會的能見度與影響力，是一極具潛力及前瞻性的學術刊物。

《亞洲政經與和平研究》主要針對亞太區域、兩岸關係的政治、經濟、社會等議題進行徵稿，且特別歡迎關於各國目前重要政經議題、國際與區域衝突之稿件。在國際政治瞬息萬變的當下，本刊提供最即時學術觀點、最權威的現勢觀察以饗各界，更能發散對政策擘劃的想像。2024 年 8 月，〈亞洲政經與和平交流協會〉與東海大學政治系建立合作關係，進一步厚實期刊的學術基礎。東海大學政治系是臺灣最早創立



的政治系，培育人才無數、學術底蘊深厚，對於期刊和學界的聯繫發揮關鍵作用。未來，雙方將整合資源、凝聚彼此能量、引領跨域的前沿思考，共同為臺灣社會奉獻心力！

張峻豪

《亞洲政經與和平研究》主編
〈亞洲政經與和平交流協會〉理事長
東海大學政治系主任
2024.8.30

主編的話

歲末將至，回顧 2024 年全球政情，不但局勢變遷快速、議題多元發散，隨著 70 多個國家的大選結果出爐，展望來年，已可預見國際政治在重新排列組合下，必將帶來區域的不穩定性與更多政治角力。而對台灣來說，處在大國博弈核心，又肩負民主與專制集團對抗的重要任務，在新的一年裡，如何因應接踵而至的挑戰，更是國家韌性提升之關鍵。

國際政軍經情勢激烈變化，中國對台軍事威脅、外交打壓又不斷升高，今年，最受矚目的美國大選結果，使各界更加關注於台海和平的將來，以及美中競逐下的印太地區發展。職此時刻，本期期刊便以「美國大選、全球局勢、台海安全」為題，邀請國內最專精此議題的學者，撰寫六篇時評論文，即時提出最權威分析。期望在國際局勢瞬息萬變的當下，為各界梳理現狀、展望未來。

本期第一篇文章是中央警察大學董立文教授撰寫的：「美國總統大選後的台美關係展望」，該文認為，川普並不是真正的孤立主義者，反而是印太戰略的創建者，美國對亞洲的安全戰略，從軍事上雙邊主義轉



變成多邊主義；從經濟上多邊主義轉變成雙邊主義，都是在川普政府任內完成，這樣的政策方向與軌道不會改變。另外，未來台灣與美國及其他民主同盟夥伴國家的軍事安全合作都會深化，形成區域聯防機制，也值得關注。

第二篇文章是由國防大學戰略研究所助理教授鄒文豐，以及國防大學陸軍學院上校教官劉智偉合著的：「美中將迎新局或危局？兼論對臺海情勢的影響」。兩位作者在文中指出，川普就任總統後的美中關係，有很大可能將陷入某種「似曾相識」的危局，但難以掌握的是川普將使出哪些驚人手段，形成中共雖有應付經驗，卻仍不得不提心吊膽的情況。另外，川普任命的官員幾乎都呈現強硬反中立場，他們會影響或升高川普政府對中遏制戰略的強度，不過，最重要地，兩岸誰能在川普「讓美國再次偉大」的過程裡助上一臂之力，或許就能在未來的變局中減少可能的衝擊。

第三篇論文為國防大學中共軍事事務研究所馬振坤教授撰寫的：「美國大選後美中軍事關係與台海情勢可能走向」，馬教授介紹了美中軍事關係互動現況，以及新任美國總統面對的世局。該文認為，就台海情勢而言，習近平對台灣問題的認知、賴總統對兩岸關係的定位、以及新任美國川普總統的台海政策，依然是台海穩定與否之關鍵變項。賴總統涉及兩岸關係定位之言行，無論是其外交出訪抑或正式談話，仍存在中共渲染扭曲藉機觸發其對台採取懲罰性軍事行動之風險。美中兩國也必然藉由雙邊溝通機制管控，避免賴總統言行予北京可乘之機。

第四篇論文是國策研究院副院長、中山大學中國與亞太區域研究所所長郭育仁教授撰寫的：「美國總統大選後新任總統可能對中及對臺作為」，作者主張，川普執政後，美國與歐亞同盟關係將面臨嚴峻挑戰，尤其在烏克蘭與北韓議題，可能瓦解拜登苦心經營的盟國合作網絡。其中小川普 (Donald Trump Junior) 與川普核心國安幕僚，將扮演關鍵角色。另外，川普執政後對台灣的可能作為是” Pay More & Do More”，川普一方面對台灣安全承諾刻意保持戰略模糊，但戰略模糊也是不能放棄的談判籌碼，發人深省。

第五篇論文是東海大學政治學系助理教授林奕孜撰寫：「台灣民意與對美中態度的變遷」，該文探討美中台在確立未來領導人的態勢下，台灣民意對美中態度的變遷與發展。作者發現，與中國抗衡的策略是比較多台灣民眾的選擇，而避險策略是第二，如此的民意走向，很有可能會影響到台灣政府未來對美國及中國外交政策的制定與發展。另外，作者也認為，在台灣民眾面對美國在貿易問題上不友善的時候，很可能會改變台灣民眾對於中國大陸貿易往來的支持程度。

第六篇論文是成功大學政治系王宏仁教授撰寫的：「台灣在美國大選後的印太處境：挑戰與機遇」，該文強調，川普一向提倡「美國優先」政策，而這種強硬且偏向單邊的外交方式，可能讓盟友感到掣肘。在印太地區，這將進一步加劇中美競爭格局，使美國在支持盟友的同時，更加強調他們自我防衛的能力。面對川普的重新當選，台灣與其他國家一樣都面臨更多的挑戰與機遇，在不確定性增加的局勢中，台灣必須靈活

調整外交作為，積極尋求多方合作，並強化自身國際定位。

另外，本期也收錄了一篇學術研究論文，是由暨南大學東南亞學系副教授兼系主任王文岳撰寫之：「東協經濟整合與日本全球企業生產的政治經濟分析：豐田汽車與泰國的互動」，該文以豐田汽車作為日本全球企業於東南亞的生產佈局為例，說明全球企業如何因應東南亞區域整合，調適其生產策略，並反映全球企業、國家、區域整合三者之間的互動，以建立系統性的區域化秩序變遷分析。在東南亞多國經濟快速崛起的當下，本文值得讀者深入閱讀。

國際局勢變化快速，兩岸關係亦被鑲嵌在國際格局，我們對全球區域變局以及美國大選後的政軍經情勢發展更有掌握之必要。本期刊登文章皆不代表本刊立場，但仍深切期許各篇論文能為各界帶來啟發，也歡迎各界不吝指正。

張峻豪

《亞洲政經與和平研究》主編
〈亞洲政經與和平交流協會〉理事長
東海大學政治系主任

2024.12.20

“ 本期目錄 ”

共同發刊辭 / I

主編的話 / III

| 時事評論 | Current affairs review

- ▶ 美國總統大選後的台美關係展望 董立文 /3
Outlook for Taiwan-U.S. Relations after the U.S. Presidential Election Liwèn-Wen Tung
- ▶ 美中將迎新局或危局？兼論對臺海情勢的影響 鄒文豐、劉智偉 /9
Will the United States and China face a new situation or crisis?
Discusses the impact in the Taiwan Strait Wen-Feng Tzou, Zhi-Wei Liu
- ▶ 美國大選後美中軍事關係與台海情勢可能走向 馬振坤 /17
The possible direction of U.S.-China military relations and the
situation in the Taiwan Strait after the U.S. election Cheng-Kun Ma
- ▶ 美國總統大選後新任總統可能對中及對臺作為 郭育仁 /23
The Actions of the Newly Elected U.S. President Toward China
and Taiwan After the Presidential Election Yu-Jen Kuo
- ▶ 台灣民意與對美中態度的變遷 林奕孜 /31
The Evolution of Taiwanese Public Opinion and Attitudes
Toward the U.S. and China Yi-Tzu Lin
- ▶ 台灣在美國大選後的印太處境：挑戰與機遇 王宏仁 /41
Taiwan's Indo-Pacific Position After the U.S. Presidential Election:
Challenges and Opportunities Hung-Jen Wang

| 研究論文 | Articles

- ▶ 東協經濟整合與日本全球企業生產的政治經濟分析：
豐田汽車與泰國的互動 王文岳 /51
Taiwan's Indo-Pacific Position After the U.S. Presidential Election:
Challenges and Opportunities James W.Y. Wang

協會簡介 / 81

徵稿啓事 / 83



|| 時事評論 ||

美國總統大選後的台美關係展望*

Outlook for Taiwan-U.S. Relations after the U.S. Presidential Election

董立文 **

Liwen-Wen Tung

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.12 第十七期，頁 3-8。

** 董立文為中央警察大學公共安全學系教授、亞太和平研究基金會執行長。

2024 年美國總統大選期間，川普提到中國至少上百次，提到台灣九次（參閱附件一：川普於大選期間涉臺言論），這原本應該是歷史上第一次，美國總統大選中，在川普的煽動下，制裁或懲罰中國成為競選的主要焦點，且有向全世界擴散的趨勢。

例如今年 3 月，川普宣布將對中國電動車徵收 100% 關稅，並將半導體關稅加倍至 50%。因此，拜登總統於 5 月宣布，他將終止關稅豁免，並恢復對數百種中國進口商品徵收關稅。從 2025 年開始，從中國進口的電動車關稅將提高至 100%，半導體產品關稅將提高至 50%。美國對中國電動車加徵關稅，也影響了歐洲、加拿大等國跟進。甚至，土耳其、巴西等第三世界國家也跟進。

民主國家的選舉都以民生和經濟為首要議題。這次美國總統大選，說到經濟，就是中國的錯。進一步受到調查和加徵關稅的中國產品包括電池、太陽能板、鋼鐵和造船等。無論是經貿問題還是安全和平問題，都是中國問題，並且已經形成了川普先叫、拜登後跟的格局。

直到賀錦麗取代後，這一狀況才改變，以九月為例，根據 BBC2024 年 9 月 27 日「美國大選：中國議題還是焦點嗎？似乎只有一個候選人這麼看」的報導，BBC 事實查核（BBC Verify）的查核結果，共和黨總統提名人川普在本月早些的大選電視辯論過後，已經在隨後五次的競選集會上提到中國 40 次。而在上周他出席密歇根州的市攻廳論壇的短短一小時時間裏，他就提到中國 27 次。當談到中國時，川普主要集中在兩個大國之關的緊張關係上，將中國這個世界第二大經濟體描繪成經濟掠奪者。

9 月 10 日民主黨總統提名人賀錦麗在大選辯論過後的六次競選集會上都沒有提到中國。不過，賀錦麗在賓夕法尼亞州匹茲堡就經濟問題發表演講時，有提到一些關於中國的內容，看起來視應景式的回應，中國不是賀錦麗所認知的最大威脅，反而是伊朗。

無疑的，這場選舉川普念茲在茲的是中國，最典型的案例，9 月 23 日在賓州偏遠西部的小鎮史密斯頓（Smithton），川普和農夫、牧場主坐在谷倉裏舉行了圓桌討論，當中特別談論到中國。這次論壇由保守派智庫「保護美國倡議」（Protecting America Initiative）發起，主題是「中共對美國食品供應日益增長的

威脅」。他承諾會說服中國國家主席習近平購買更多美國農產品。他再次強調他會利用關稅來保護美國經濟免受中國衝擊。也一度談到需要保護美國鋼鐵工業，以應對假想中的對華戰爭。川普說「如果我們打仗了，需要坦克、船，需要其它鋼鐵製品，我們該怎麼辦？去中國買鋼鐵嗎？」他問，「我們正在與你打仗，你願意賣一些鋼鐵給我們嗎？」

在論壇上，一些更沉重的和中國相關的話題交給了圓桌討論嘉賓、智庫「保護美國倡議」高級顧問理查德格內爾（Richard Grenell）。他警告，中國一直「安靜而有策略地」對抗美國，特別是在美國人分心處理其它國際事件的時候。「他們對我們的地方和州一級政客下手，影響我們的製造業，」他表示，「毫無疑問，他們就是在等某個時刻利用這些投資和活動。」

理查德·格內爾在川普任內擔任過美國駐德國大使和代理國家情報總監。最近，他被視為多個國安外交職務熱門人選。華爾街日報點名他有望接掌國安顧問。他今年 9 月陪同川普會晤烏克蘭總統澤倫斯基並參與私人會談，他主張在烏東設立自治區以結束俄烏戰爭，但基輔當局無法接受這種作法。

整體而言，川普並不是真正的孤立主義者，反而，他是印太戰略的創建者，美國對亞洲的安全戰略，從軍事上的雙邊主義（扇形戰略）轉變為多邊主義（印太網絡）；從經濟上的多邊主義（TPP，跨太平洋夥伴關係）轉變為雙邊主義（美國與個別國家單獨談判），即在川普政府任內完成，相信這樣的政策方向與軌道也不會改變。

另外，過去川普四年任期，被認為是有史以來對台灣最好的美國總統，台、美關係無論在軍事、外交、政治與經濟等各領域上都有重大突破，包括：

- 一、大幅放寬美國與台灣政府間交往的限制。
- 二、大幅放寬對台軍售限制，含攻擊性武器。
- 三、史無前例通過並簽署三個以台灣為名義的法案。並將「對台六項保證」明文化，列入美國「一中政策」的三段論。讓台美關係進一步的體制化，法律化。
- 四、組織國際社會友台力量，在國際社會糾正中國的「一中原則」的不當延伸，例如，駁斥中共對聯合國 2758 號決議文的錯誤詮釋等。

更重要的是，關於中國介入美國選舉的問題，殊值台灣關注。今年4月27日美國國務卿布林肯已經明確指出，已經掌握中國試圖且干預選舉的證據，10月29日美國國務院發言人米勒表示，針對與中國政府有關駭客試圖獲取美國兩黨總統候選人競選活動數據的事件，已經透過各層級向中國提出這一問題，美方一定會追究任何企圖干涉美國選舉或其他美國實體或事件行為的責任。美國國土安全部於今年十月公布的「2025 國土安全威脅評估報告」內容，詳細列舉中華人民共和國惡意影響力介入美國選舉的方式與目的。中國介入美選，已毋庸置疑。

中國對美國進行認知戰，除了散播各種形式的「棄台論」，離間台、美關係之外，特別值得台灣注意的是，這段期間在美國內部大量出現親中論述，「熊貓派」有復活的跡象，尤其是「對中綏靖論」，主張美國要尊重中國的核心利益、和平相處，甚至認為「美國發動了烏克蘭戰爭，不要讓美國再發動台海戰爭」等。對於這些「棄台論」與「對中綏靖論」，我們應做好整理與追蹤，以便日後跟美國新政府共同協調處置。

最後，關於川普的「台積電偷搶美國」的問題，這句話的潛台詞如范斯所言，是美國亟需台積電。台積電無法移植美國，如張忠謀所言，台積電是跟兩百個人跳舞的結果，美國沒有這兩百個人。光是亞利桑那州的建廠時間就花四年，至今尚未量產。但日後，台、美之間的晶片產業合作勢必深化。

關於川普的「台灣要付保護費」的問題，拜登政府已澄清，台灣防衛是靠自己。然而，日後民主同盟夥伴國家們都會調高國防預算，這代表台灣與美國及其他民主同盟夥伴國家的軍事安全合作都會深化，形成區域聯防機制。

附件

時間	場合	言論內容
2024.05.16	《美國之音》(VOA) 與《國會山莊報》(The Hill) 報導, 川普向媒體指出	<ul style="list-style-type: none"> • 川普說道：「他們（習近平與普丁）現在正一起制定計劃，他們在那裡聯合起來，在那裡聚在一起造成損害，因為這就是他們最終所想的，造成損害。」 • 川普提及，習近平的聲明有重要意義，「你看習主席今天說的話，他完全預期要拿下臺灣」。
2024.05.30	《華盛頓郵報》(Washington Post) 報導, 川普在競選募款活動表示	<ul style="list-style-type: none"> • 如果中國在他任內入侵臺灣，他會轟炸北京作為回應。
2024.06.25 (07.16 刊登)	《彭博商業週刊》(Bloomberg Businessweek) 專訪	<ul style="list-style-type: none"> • 川普說，他認為要保衛半個地球外的臺灣，存在實際困難度，且他希望臺灣向美國支付防務費用。 • 「我的意思是，我們有多麼愚蠢？他們搶走我們所有晶片生意。他們超級有錢。我不認為我們跟保單有什麼兩樣。我們為什麼要這麼做？」
2024.07.18	共和黨全國代表大會 (Republican National Convention)	<ul style="list-style-type: none"> • 川普說：「全世界少有類似這樣的國際危機…戰爭肆虐歐洲和中東，臺灣、韓國、菲律賓和整個亞洲籠罩在愈來愈深的衝突陰霾中，地球瀕臨第3次世界大戰邊緣，且這將是一場史無前例的大戰。」
2024.09.10	與賀錦麗電視辯論	<ul style="list-style-type: none"> • 川普回應說，拜左翼政策之賜，「他們（中國）從臺灣買進晶片。我們幾乎不再製造晶片了，背後原因就是有像他們這樣的理念和政策」。他進一步說，他之所以用「他們」一詞而非「她」，是因為賀錦麗沒有自己的政策。
2024.09.30	《華盛頓郵報》(Washington Post)	<ul style="list-style-type: none"> • 狄森指出，他問川普，如果川普是總統，中國會攻打臺灣嗎？對此，川普回答，「不，不會在我

時間	場合	言論內容
2024.09.30	Post) 專欄作家狄森 (Marc Thiessen) 9月16日在川普 (Donald Trump) 位於佛羅里達州的莊園訪問川普	<p>當總統的時候」。川普也說：「但最終他們會。」</p> <p>川普說，「臺灣的情況很棘手」，不要忘了，臺灣距離美國有9000英里（約1萬4000公里），距離中國僅100英里。他希望臺灣的領袖們在未來4年內大幅增加國防投資。</p> <ul style="list-style-type: none"> 狄森寫道，他對川普說，臺灣現在的國防支出已經達到臺灣國內生產毛額（GDP）的2.6%，超過多數北大西洋公約組織（NATO）的成員國。川普對此回答：「他們應該花（GDP）10%。」
2024.10.15	《彭博社》總編米克斯維特 (John Micklethwait) 專訪	<ul style="list-style-type: none"> 主持人也提及中國解放軍剛剛結束的軍演，他因此詢問川普，如果臺灣被中國入侵，美國是否會保衛臺灣時，川普並未直接回應。川普表示只回答說：「他們（中國）現在做（軍演）的理由，是因為他們不會在（我當選總統）之後做（出兵臺灣）。」
2024.10.17	《華爾街日報》專訪	<ul style="list-style-type: none"> 《華爾街日報》提問「你會如何說服習近平放棄封鎖臺灣」時，川普回答「哦，這非常容易」、「我和他（習近平）的關係非常好，他其實是個非常好的—我不想說是朋友，我不想裝傻說『他是我朋友』，但我和他相處得很好。他和我一起住在海湖莊園（Mar-a-Lago），所以我們很瞭解彼此，他是個非常兇悍的人。」「我會（對習近平）說，如果你進入臺灣，我很抱歉要這樣做，我要對你徵收150%到200%的關稅。」 《華爾街日報》提問「您會使用軍事力量對抗中國對臺灣的封鎖嗎？」川普的回答是「我不需要，因為他尊重我，他知道我是個他X的瘋子」。
2024.10.26	podcast 節目「喬羅根體驗」(The Joe Rogan Experience) 訪問	<ul style="list-style-type: none"> 「你知道，臺灣偷了我們的晶片生意。他們希望我們提供保護，他們需要保護，但他們沒有為這項保護付錢。黑幫可是會收保護費的，對吧？」

美中將迎新局或危局？兼論對臺海情勢的影響*

Will the United States and China face a new situation or crisis?

Discusses the impact in the Taiwan Strait

鄒文豐**、劉智偉***

Wen-Feng Tzou, Zhi-Wei Liu

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.08 第十七期，頁 9-16。

** 鄒文豐為國防大學戰略研究所助理教授。

*** 劉智偉為國防大學陸軍學院上校教官。

舉世矚目的第 60 屆美國總統選舉已於今 (2024) 年 11 月 5 日順利落幕，開票堪稱平穩的原因是之前各界擔憂可能出現的暴力事件、雙方票數太接近導致的勝負膠著或爭議情形等都幸未發生，相對引起世人驚奇的是，最終結果川普 (Donald Trump) 以 312 張選舉人票大勝賀錦麗 (Kamala Harris) 的 226 張，此外，川普所屬的共和黨也可望在參眾兩院取得優勢席位，川普第二任期前 2 年「完全執政」應無懸念，將如何領導美國、影響世界，是各國當前關注的首要議題。

國際社會的「擔憂」(concern)，一方面正源於川普第一任期外交政策的全球衝擊，如對中國展開貿易戰、科技戰，進行全面壓制，以及要求北約、日、韓等盟邦承擔更多防衛責任，並退出「巴黎氣候協定」國際建制等；另一方面，則是在川普具有高「政見實踐率」的背景下，選舉期間即提出將對進口美國商品全面課徵 10% 關稅、貿易對手提高至 20%、中國提升至 60% 等，除要「迅速」結束俄烏戰爭，也要促成中東戰事停火，而維持強硬對中政策更是焦點。

揆諸國際輿論分析川普就任後美中關係可能變化，大致可分為美中關係前景、國際局勢對中國影響，以及對印太區域政情發展三大部分，本文即按此對川普第二任期美中關係動向與對臺海情勢衝擊，進行探討評估。

壹、川普 1.0 的對中政策實踐

川普首次當選美國總統前，就曾在提出許多涉中議題主張，僅以 2016 年 6 月一場競選演講為例，川普指明中國在貿易上「強姦」美國，是史上「最厲害的盜竊行為」，揚言若成為美國總統將懲罰中國，要對中國貿易行為發起「持續性攻擊」，要對中國商品徵收懲罰性關稅；另外，川普也認為中國操縱人民幣匯率，使出口產品比美國商品更具競爭力，是「匯率操縱國」，其對中強硬態度不言可喻。

川普就任後，儘管美中雙方在 2017 年實現領袖互訪，然川普同時也下令調查中國是否侵犯美國智慧財產權，係針對中國採取的首個直接貿易措施；2018 年 6 月 15 日，美國貿易代表認定中國確實存在對美不公平貿易行為，宣佈對價值 340 億美元的中國商品徵收 25% 關稅，同年 9 月再對價值 2000 億美元的中國

商品徵收 10%關稅，為持續迄今的美中貿易戰揭開序幕。

此外，2019 年 8 月美國財長也認定中國操縱人民幣匯率，而正式將中國列為「匯率操縱國」，直到 2020 年 1 月中方同意放棄美元兌人民幣 1 比 7 關口；川普政府對中貿易戰還加入制裁中國企業做法，如中興、華為等電信設備製造商都被列入實體管制清單。

儘管美中 2020 年 1 月就貿易談判簽署「第一階段協議」，在智慧財產權技術轉讓、農業、金融服務、貨幣與匯率、擴大貿易與執法機制等達成原則性共識，中方並承諾在前 5 個項目進行結構改革，且將大幅採購美國商品與勞務，但從經貿競合呈現的強權競逐態勢卻更方興未艾。

中共內部認為，無論是美國發動對中貿易戰，或在香港、新疆，乃至於「臺灣問題」上挑戰中方主權，皆因中國經濟和軍事實力崛起，威脅美國霸權地位，故須遏制中方發展。依此脈絡，美國新的對中大戰略體系已經浮現，且具備手段多樣性和競爭全面性特質，並將擴展選擇性脫鉤，以在關鍵領域全力阻止中國對美國顯著優勢的衝擊。

貿易戰只是美國對中大戰略體系的一環，主要由曠日持久及多輪升級的關稅戰構成，美國還可能增加對中金融和貨幣戰，藉此加劇中國金融與經濟困難，施壓中國進行經濟體制結構性變更；美國對中戰略另涵蓋對東海、南海、臺海，至「一帶一路」沿線關鍵地區的圍堵遏制，以及高科技領域封鎖、外交孤立和意識形態顛覆。

是以，中共判斷美中對抗正向各領域全面擴散加劇，儘管川普第一任期尾聲，美中達成的「第一階段貿易協議」有助緩和緊張，但已不能改變美國對中政策的根本方向，中國對此趨勢要有應付最壞局面的準備，包括美中經濟脫鉤，甚至因臺灣、南海問題發生軍事衝突；然而，基於美中仍有廣泛共同利益，仍有需要繼續推動「不衝突、不對抗、互利雙贏」的「新型大國關係」，在促進全球經濟發展、應對氣候變遷與維護地區穩定等方面對話合作。

亦即，在川普第一任期結束時，中共已為美中關係發展定調，認為川普就任美國總統以來是美中戰略競爭最激烈的時期，這種大國競爭可能持續數十年甚至上百年，未來此格局態勢已定。

貳、川普 2.0 的對中政策論述

川普至少在總統第二任期前 2 年將擁有完全執政的權力，另外，川普也將更能隨心所欲決定其政策執行人選；在涉中議題上，依據川普競選期間的主張及第一任期立場，此次應會繼續將中國視為美國國家安全，更重要的是「讓美國無法再次偉大」的首要挑戰，然具體策略仍可能有重大變化。若言川普第一任期尚無法真正建立「美國優先」的「川普秩序」，那麼在第二任期，「川普秩序」將主導世界的可能性大增，其目標包括重振美國製造業與農業以造福基層、確保核心技術領先中國，還有盟國要出錢出力維持美國軍事霸權，「最好」是能配合美國遏制中國的政策。美國印太戰略在政治、經貿與軍事層面的面貌都將大幅改觀。

在國際與區域方面，當前的情況是俄國獲得北韓派兵援助後，不惜代價在烏克蘭戰場擴張戰果；以色列與哈瑪斯的加薩戰事已擴大至入侵黎巴嫩及與伊朗相互飛彈攻擊；而北京正為莫斯科、平壤和德黑蘭間的合作提供重要經濟和政治支持，同時持續進行對臺灣、菲律賓的武嚇力度。川普對此的採取的是收縮策略，向俄烏及中東各方都釋放要結束戰爭的訊號，以便將大量資源轉用在亞洲，集中力量對付中國，不僅如此，川普在競選時還承諾要分化中國和俄羅斯的關係，形成「天下圍中」的國際態勢。

而在應對中國方面，川普雖宣稱和習近平關係良好，但指責中國奪走美國製造業與工人的工作，認為中方亦未落實美中「第一階段貿易協議」的採購承諾，因此除呼籲美國減少對中國商品依賴，更多次威脅要對所有中國製造商品課徵 60% 關稅，並撤銷中國「永久正常貿易關係」(Permanent Normal Trade Relations) 地位。應可預見的是，川普不會取消晶片與技術轉移領域對中國的限制，並將提高關稅視為關鍵手段，限制美中經濟互動，本質是為與中國達成「大交易」，以「第一階段貿易協議」為例，就是要迫使中方全面開放美企准入，並大量採購美國農產品，此模式將獲得延續，修改「第一階段貿易協議」也很可能將是川普就任後，美中「大交易」談判的起點；另外，川普也會以關稅施壓跨國企業逐步撤離中國，以規避來自中國的地緣政治風險。

至於在印太方面，臺海情勢自然是影響美中關係的重大面向。川普選前維持拒絕承諾中國犯臺時出兵捍衛臺灣的一貫態度，這是在呼應川普治下的美國不願參與外國戰爭的立場，但川普卻至少兩次表示，臺灣若要美國保護就應支付「保護費」，其範圍不只限於加購美國武器，也包括要加倍投資美國，尤其是「臺灣偷走美國的晶片業」，川普也要求臺灣須將國防預算提升至 GDP 的 10%，儘管可能只是「隨口數據」；不過，川普也曾表示，若中國在其任內入侵臺灣，將以轟炸北京作為回應，之後改為若共軍「進入」臺灣，將對中國徵收 150% 至 200% 的關稅，而習近平尊敬川普，且知道川普很瘋狂，言下之意是中國不會在川普執政期間武力犯臺。於此，中共應無法對川普第二任期的美中關係有過高期待。

參、中共因應策略研析

川普當選美國總統後，習近平致電川普表示：「歷史昭示中美合則兩利、鬥則俱傷，穩定、健康、可持續發展的中美關係符合兩國共同利益和國際社會期待。希望雙方秉持相互尊重、和平共處、合作共贏的原則，加強對話溝通，妥善管控分歧，拓展互利合作，走出新時期中美正確相處之道，造福兩國，惠及世界」。這雖然反映中共的期望，但北京當局顯然也不認為川普對中態度和政策就會因此改弦更張。

川普就任後若真的啟動對中更大規模的貿易戰，很可能將重創中國經濟成長，並擾亂全球供應鏈，川普甚至可能不惜與中國全面脫鉤，而更多科技管制及遏制中國的做法，勢將使美中緊張關係加劇，中國的戰略安全環境也會更加複雜。不過，川普貿易保護主義立場與交易式外交政策，也將削弱美國的聯盟關係和全球領導地位，國際政治與全球秩序將為之改觀，中共面臨的是更大風險與機遇並存的新世界。

中共首要擔心的當屬經濟問題。2018 年起的與美貿易戰，讓中國經濟增長率下降 0.65%，而為抵銷高關稅的影響，至 2019 年底人民幣貶值約 10%，倘若川普對中國商品全面課徵 60% 關稅，中國經濟增長率則可能降低 2%，人民幣更

面臨大幅貶值的壓力，並將衍生資本外流的副作用。其次是美中關係惡化。川普第一任期時，美中對話機制從 70 組降至零，目前重啟約 20 組，但川普第二任期美中能否維持磋商管道殊難預料，雙方關係更可能達到除軍事衝突外的最壞狀態，包括全面軍備競賽，以及意識形態對抗將因川普意圖傾覆中共政權的政策目標而大為加劇，美中之間將可能只剩競爭而難以合作。

再次則是所謂的「臺灣問題」。中共內部早已指出，民進黨持續在臺灣執政，採取敵視中共的兩岸政策，復以川普就任美國總統使得負面因素增加，如美國打「臺灣牌」的力度更大，更可能將臺灣當成與中談判「籌碼」，將使臺海鬥爭激烈程度與風險持續走高，不確定性更強。另外則是國際情勢，川普勢將要求與其盟友籌組新一波的反中聯盟，以更強、更全面圍堵中國，儘管如川普的印太戰略將是經濟大戰而非軍事大戰，但中國面對的外交形勢將更為複雜。

是以，從中共早已對川普將贏得總統選舉進行準備觀察，先是習近平在 10 月 29 日「省部級主要領導幹部學習貫徹黨的 20 屆 3 中全會精神專題研討班開班式」發表講話，強調應對風險挑戰不退縮，以及改革要將頂層設計與摸著石頭過河結合起來；在美國總統選後，中共全國人大常委會公布穩定經濟的「增量政策」。可見，在應對經濟問題上，中共將先採取大規模財政刺激措施，促進強勁內部需求，並以消費為主的經濟結構調整為基調應對內外風險，同時動用匯率貶值和政策補貼保出口，達到穩經濟與穩社會的宏觀目標。

在應對美中關係變化上，中共講求的是維持「戰略定力」與「鬥而不破」，「鬥」是主軸，「不破」是底線，也必須維持溝通管道，避免發生軍事意外；依此前提，中共會願意在經貿問題上作出部分讓步，換得美中關係穩定，但涉及主權、安全等核心利益問題則無退讓空間；至於勢必延續的科技戰，中共強調自力更生、自給自足，將採取戰略舉措強化韌性，確保更有條件反擊美國，如對重要原物料的出口管制、加徵農產品關稅，擬定針對關鍵美企的實體清單等；中共亦知美國對中戰略之一在遏制「中國製造」與經濟發展，然美國科技產業仍深度依賴中國供應鏈，隨中國製造能力不斷增強，在電動汽車、人工智能和其他前沿技術領域取得突破，中方將有越來越多的反制手段，因此中國不會刻意尋求與美國供應鏈及產業鏈脫鉤，也不會把取代美國作為戰略目標，但會持續鞏固、擴大和

發展在全球供應鏈、產業鏈中的地位。

至於在應對「臺灣問題」上，中共一方面自忖儘管臺海形勢更趨複雜嚴峻，但隨大陸持續發展和綜合實力愈益壯大，將有更多資源和條件遂行反分裂、反干涉的重大鬥爭，以保持推進「統一進程」的戰略主動；另一方面，既深信川普將打「臺灣牌」向中方施壓，卻也同時認為，基於川普和美國社會的孤立主義情緒，美國不會為保護「臺獨」的可能性愈來愈大，將使「臺獨」勢力不敢輕舉妄動，有助維持臺海穩定。無論如何，川普不會讓臺海發動戰爭，而中方必須遏制川普的「臺灣牌」，使其明確瞭解中方底線，故原有的複合式對臺手段，如文攻武嚇、經貿脅迫、法律制裁、外交打壓等都不會減少，但若美方逾越與臺灣官方往來的紅線，如給予臺灣總統過境美國的高規格待遇，或准許高階美國官員到訪臺灣，則中共勢將以更激烈行動表達強烈反對，確認川普政府知道其底線所在。

最後，在應對國際情勢上，事實上中共並不擔心川普所提「聯俄制中」策略，因為美國內部、歐洲方面對俄國都仍抱持高度警惕，俄方也不會輕易上當；而中共認為川普的對外政策，短期內雖將對中國產生衝擊，然在中長期卻可能有利，因為川普既要求盟友共同圍堵中國，又堅持向盟友收「保護費」，將弱化圍堵力度，關稅與貿易壁壘的做法，也會讓反中陣營出現矛盾，將給予中國爭取戰略機遇期的空間。中共將很快展開對日本、南韓、印度、澳洲與歐洲國家的外交部署，以迎合包含東南亞、非洲等全球南方國家在內各國的避險需要，即使短期內成效可能有限，但中共仍將積極在國際事務上扮演更積極角色，拉攏共同感受美國壓力的大國，乃至於開發中國家，並運用多邊組織體系藉機凸顯美國單邊主義與霸權主義。值得注意的是，為塑造愛好和平的形象，俾利於進行對各國的外交工作，中共或將收斂在東海、臺海、南海的擴張性行動，惟是以沒有受到特殊刺激為前提。

肆、結語

綜合上述，川普就任總統後的美中關係，有很大可能將陷入某種「似曾相識」的危局，似曾相識的原因在中共已經歷過川普的第一任期，但難以掌握的是川普

將使出哪些驚人手段，形成中共雖有應付經驗，然仍不得不提心吊膽的情況，儘管北京方面不斷強調要有站穩腳步的戰略定力。

而日後有待持續關注的是，中共將對這一次的川普任期，何時、如何作出定調，最重要的是，將認定美國對中戰略施壓，是為達成「大交易」？還是要徹底顛覆中共政權，這將根本性關係到中共對美國的回應；另外，儘管川普對其任命的部會官員有絕對影響力，已知的這些官員也幾乎都呈現強硬反中的政治立場，相對來說，他們也會影響或升高川普政府對中遏制戰略的強度，其動態都是值得留意的發展面向。

正由於川普的政策是「可交易」的，在「美國優先」的原則下，兩岸誰能在川普「讓美國再次偉大」的過程裡助上一臂之力，或許就能在未來的變局中減少可能的衝擊，但對兩岸各自而言，這樣的代價恐怕都很高昂，尤其臺灣要更謹慎的擬定外交、兩岸政策，才能在臺海情勢將往不可預期的方向前進的時刻，確保國家安全、繁榮發展無虞。

美國大選後美中軍事關係與台海情勢可能走向*

The possible direction of U.S.-China military relations and the situation in the Taiwan Strait after the U.S. election

馬振坤**

Cheng-Kun Ma

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.08 第十七期，頁 17-22。

** 馬振坤為國防大學中共軍事事務研究所教授。

美國大選暨明年新任美國總統就任後，美中軍事關係如何發展，受兩項條件制約。一是美中軍事關係互動現況，二是新任美國總統面對的世局。

壹、美中軍事關係之現況

就現況言，今年以來，美中兩軍高層互動頻繁。今年 1 月，美國國防部助理部長蔡斯（Michael Chase）在美國五角大廈與中共中央軍委國際軍事合作辦公室副主任宋延超舉行上一次的中美國防政策協調會談；今年 5 月，美國國防部長奧斯丁和大陸防長董軍在新加坡香格里拉對話場合舉行場邊會談。8 月底，白宮國安顧問蘇利文訪中期間，罕見與中共中央軍委副主席張又俠會面。9 月間美軍印太司令與共軍南部戰區司令員視訊通話、中美在北京舉行兩國國防政策協調會談；11 月上旬美中兩軍在青島就海空安全和如何避免非意圖性的偶發衝突等問題舉行最新會談等，¹均呈現出中美雙方均有意藉由恢復雙邊軍事溝通機制，管控台南海情勢，避免區域緊張情勢進一步升級。再由中美兩軍海空兵力近期互動包括美機穿台海時共軍低調以對、菲律賓海警船撤離仙賓礁海域讓中菲海上對峙情勢降溫可知，中美恢復軍事溝通機制顯然有達到雙方預期目的。

貳、美國新總統面對之世局

就世局看，川普贏得總統大選於明年 1 月 20 日就任後，仍將面對師疲馬困的俄烏戰事、遍地烽火的中東衝突、摩擦不斷的南海爭端、以及持續緊繃的台海情勢。

在俄烏戰事方面，烏克蘭歷經近三年苦戰，內部厭戰情緒漸生；²俄羅斯雖

1 “China, US militaries hold fresh talks to manage risks as South China Sea tensions grow,” *SCMP*, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3285896/china-us-militaries-hold-fresh-talks-manage-risks-south-china-sea-tensions-grow> (accessed: November 9, 2024).

2 “Why Volodymyr Zelensky may welcome Donald Trump’s victory,” *The Economist*, <https://www.economist.com/europe/2024/11/07/why-volodymyr-zelensky-may-welcome-donald-trumps-victory> (accessed: November 11, 2024).

承受巨大戰損，但由於其採傳統陸戰模式，對大量官兵傷亡本即預期。相較之下，俄羅斯擁有較烏克蘭更高之戰爭韌性，在未達成戰爭目標前，不會主動止戰。在川普確定勝選後，俄羅斯外交部先是宣稱普丁沒有計畫和「直接及間接參與對我國開戰的不友善國家」未來總統通話，隔（7）日才由普丁公開祝賀川普勝選，並且表示已準備好和川普對話。川普則在同日與普丁通電話，敦促普丁不要升級烏克蘭戰爭，提醒他「美國在歐洲有大量的軍事存在」，並且表達其希望後續進一步商討「儘快解決烏克蘭戰爭」³。

在中東衝突方面，以色列利用拜登政府任期結束前的跛腳時期，擴大戰事持續轟炸加薩走廊北部及黎巴嫩南部，以爭取新任總統就職後順應川普政府要求停火時之最大籌碼。但此舉除了漸使戰火擴及周邊國家，更可能激發阿拉伯世界反猶情緒之同仇敵愾，即便新任美國總統斡旋停火，以阿衝突短期不易止息。⁴

在南海爭端方面，中菲在存在主權爭議之島礁水域持續對峙並偶有摩擦。川普勝選後，菲律賓總統小馬可仕簽署「菲律賓海域法」和「菲律賓群島海道法」，新法規定建造在菲國海域內的人工島屬菲律賓政府；若菲國 EEZ 與其他國家重疊，則依國際法協商畫界；⁵ 中共則是公布黃岩島的領海基線，並且公布南海 64 座島礁的「標準名稱」，以為反制，並藉此宣示中方對南海爭議島礁的主權。⁶ 中共持續加強南海人工島礁軍事化，將此等島礁作為中方在南海建立戰場情監偵系統之最前緣，對於南海諸島礁暨海域之主權主張無協商空間；同樣地，菲律賓亦將南沙等島礁主權和專屬經濟水域權利列為不可侵犯，且有美菲共同防禦條約作為支撐，中菲南海主權爭端始終存在武裝衝突之風險。

在台海情勢方面，賴總統 520 就職後，共軍升級灰區行動軍事手段，壓縮

3 〈川普和普丁談烏戰、「領土問題」提醒歐洲有大量美軍〉，《中時電子報》。https://www.chinatimes.com/realtimenews/20241111001280-260408?ctrack=pc_world_headl_p01&chdtv。2024/11/11。

4 〈中東戰火難降…以色列出兵掃蕩哈瑪斯、真主黨 伊朗警告戰事恐擴大〉，《聯合新聞網》。https://udn.com/news/story/123777/8349436?from=udn-catelistnews_ch2。2024/11/09。

5 〈界定南海領土 菲總統簽 2 法案〉，《聯合新聞網》。https://udn.com/news/story/6809/8348006?from=udn_ch2cate7225sub6809_pulldownmenu_v2。2024/11/09。

6 〈陸反制菲國 公布黃岩島領海基線〉，《聯合新聞網》。https://udn.com/news/story/7331/8350985?from=udn_ch2cate6640sub7331_pulldownmenu_v2。2024/11/11。

台灣軍事防禦戰略縱深至 12 浬海空界線，中共對台發動短時局部有限懲罰性軍事行動可能性上升，包括海警船登檢我方船隻等。在賴總統雙十談話後，共軍於 10 月 14 日對台發動「聯合利劍 -2024B」演習，中共海警局組織四支海上編隊，於演習期間配合共軍海軍行動，在台灣周邊海域進行環島巡航。⁷ 未來可能觸發中共對台再採取此類軍事舉動之變項為賴總統出訪友邦過境美國、正式公開談話及政策宣示明確朝向法理兩國論進一步傾斜等。

參、美中軍事關係可能走向

明年 1 月 20 日新任美國總統川普就職後，首要施政重心向內而非向外。如何振興美國經濟，包括鼓勵外移製造業回流、運用關稅手段增加本土企業競爭優勢、增加美國民眾就業機會、創造更多稅收擴增政府財政收入等；以及解決基礎建設落後、醫療保險負擔、邊境非法移民、槍枝、毒品犯罪等問題，是川普總統的首要之務。

川普總統對於俄烏、中東戰事，協商停火儘速落幕將是優先選項，至於烏克蘭能否恢復被俄羅斯侵占的領土，包括克里米亞，以及中東能否獲致長久和平，已非考量首要。對南海及台海，在當事方皆無可退的現實下，管控分歧避免出現軍事衝突，亦將是新總統政策首選。

事實上，由當前美中軍事關係分析即可知，美中雙方皆有意尋求與對方全面恢復軍事溝通機制，管控在南海、台海爭端之分歧，以避免此二區域今年以來不斷升高之軍事緊張對峙。尤其台海自賴總統 520 就職演說迄今，共軍對台軍事壓迫程度有增無減；南海則是中菲在黃岩島、仁愛礁、仙賓礁等海域持續對峙。無論台海或是南海，此緊張對峙皆已達到緊繃程度，若任憑情勢繼續惡化，即可能在第一線對峙兵力之間爆發交火，進而演變成為雙方局部軍事衝突。

對拜登政府而言，在之前投入國內總統大選之際，面對俄烏戰爭、中東衝突

7 〈東部戰區開展“聯合利劍—2024B”演習〉，《東部戰區微信公號》。https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_29024608。2024/10/14。

仍無止息跡象，絕不欲見到在台海、南海乃至朝鮮半島再出現軍事衝突，否則對尋求勝選的賀錦麗之選情絕對不利。儘速與中共恢復軍事溝通機制，就美中在此等區域軍事爭端問題進行溝通，在對中方要求不退讓的前提下尋求管控分歧避免緊張持續升級，是拜登政府最優先選項。選後雖然川普勝選，但拜登總統已承諾將會確保政權和平轉移，在政府過渡階段確保國內外局勢穩定，包括美中軍事互動關係，是拜登政府卸任前的唯一任務。

對中共來說，習近平自始至終就無與美國軍事衝突之意圖。但習同時也在追求民族復興此一大戰略下，持續擴張在台海、南海的軍事存在。中共的軍事擴張是造成台海、南海緊張情勢升高的根源，在無意退讓的情況下，藉由恢復軍事溝通機制之操作，尋求與美國管控分歧，進而有利中方持續在台海、南海雖然緩慢、但是逐步實現既有之擴張目的。

川普當選下一任美國總統後，必須面對當前美中軍事關係發展現況、美軍新一代兵力建軍目標嚴重滯後的現實。尤其現階段共軍雖然仍不具備等同美軍遠距投射作戰能力的戰爭之矛，但是卻已具備了能夠在中國周邊拒止美軍介入衝突的戰爭之盾。下一任美國總統，面對歐洲、中東戰事未歇，國內社會、經濟問題急待解決，在美中軍事關係上，都必須以避免與中國發生直接軍事衝突，作為美中軍事關係發展的前提。

由此可知，在明年美國新任總統就職前乃至就職後，可預見之 2025 年，美中兩國對雙邊軍事關係皆欲維持現有局面，美中藉由軍事溝通機制相互理解對方行動意圖，在無一方退讓情況下，共同管控台海、南海、乃至朝鮮半島之情勢，避免緊張情勢升級成為雙方必須兵戎相見之衝突。

就台海情勢而言，習近平對台灣問題的認知、賴總統對兩岸關係的定位、以及新任美國川普總統的台海政策，依然是台海穩定與否之關鍵變項。美國的台海政策目標有其持續性，受政府更替之影響並不顯著，可預見新任川普總統仍將基本奉行現有政策，以避免台海出現軍事衝突為優先，但操作手段與拜登政府有所不同；習近平對台灣問題之性質和解決方案有其定見，在其強調解決台灣問題要有戰略自信與戰略耐性下，改變的可能性不大；目前較有可能出現變化者，實為賴總統涉及兩岸關係定位之言行，無論是其外交出訪抑或正式談話，仍存在中共

渲染扭曲藉機觸發其對台採取短時、小型、局部、有限、局部懲罰性軍事行動之風險。美中兩國也必然藉由雙邊溝通機制管控，避免賴總統言行予北京可乘之機。

美國總統大選後新任總統可能對中及對臺作為*

The Actions of the Newly Elected U.S. President Toward China and
Taiwan After the Presidential Election

郭育仁**

Yu-Jen Kuo

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.08 第十七期，頁 23-30。

** 郭育仁為中山大學中國與亞太區域研究所教授、國策研究院副院長。

壹、川普回鍋：美中台關係不確定性與破壞性大增

從川普（Donald Trump）2017 年執政經驗以及 2024 年總統大選期間的整體言論，預料執政後將強化對抗中國，尤其是升級對中貿易戰，但程度與做法將極具「不確定性與破壞性」（uncertain and disruptive）。此外，川普的對台戰略定位，將大幅受到美國與歐亞盟邦關係的影響。川普執政後，美國與歐亞同盟關係將面臨嚴峻挑戰，尤其在烏克蘭與北韓議題，可能瓦解拜登（Joe Biden）四年苦心經營的盟國合作網絡。其中小川普（Donald Trump Junior）與川普核心國安幕僚將扮演關鍵角色，包含前副總統錢尼（Dick Cheney）的國安顧問葉望輝（Steve Yates）、前國防部副助理部長柯伯吉（Elbridge Colby）、國務院政策規畫主任史金納（Kiron Skinner）。然而川普挑選顧問與幕僚的優先考量在於忠誠度而非政策立場，導致人事流動性非常高。其次，日本對川普的印太戰略舉足輕重，但目前日本政治高度不穩定，石破茂內閣少數執政與低迷支持度可能難以為繼，無法繼承安倍路線，周旋於川普與習近平兩強之間。換言之，川普孤立主義，特別是施壓歐亞盟國以及輕忽台灣戰略重要性的態度，可能為中國創造機遇期，但也伴隨中國最畏懼的不確定性與破壞性。

一、完全勝利以及只有 4 年的執政

拜登的個人執拗與半途而廢是此次美國大選民主黨全面潰敗的主因，也造就川普在總統大選以及共和黨在參院、眾院與州長選舉的完全勝利。川普以 312 張選舉人票壓倒性勝利於賀錦麗（Kamala Harris）的 226 張、眾院大選共和黨以 214 席領先民主黨的 203 席、參院改選共和黨以 53 席過半領先民主黨的 46 席、州長選舉共和黨更是以 27 席勝過民主黨的 23 席。此外根據 1951 年美國憲法第 22 條修正案第一款：無論何人當選擔任總統職務不得超過兩次。換言之，川普只有 4 年的執政時間，幾乎篤定川普將快馬加鞭籌組新政府核心團隊，並在 2025 年 1 月正式上任前，針對各關鍵問題與各國展開交涉。

二、拜登的外交殘局與川普的國際優先順序

2024年7月21日，拜登無預警發表聲明退出美國總統大選，等同提前跛腳進入看守狀態，也直接導致國際局勢急遽惡化，以色列更肆無忌憚的攻擊伊朗與真主黨、北韓升高核武與飛彈挑釁、朝俄締結同盟北韓直接派兵援助俄羅斯、以及俄烏戰爭的持續糜戰。納坦雅胡（Benjamin Netanyahu）、金正恩、與普丁（Vladimir Putin）都搶在川普上台前，創造對己有利的新現狀，累積未來對美的談判籌碼。預料2025年1月20日美國政權轉移的真空期間，國際局勢將更加嚴峻，大幅設定川普執政後的優先順序：俄烏戰爭（包含對俄羅斯、歐盟、北約關係）、中國、中東與北韓。

川普在7月16日接受彭博商業周刊專訪時表示，自己任內沒有發生戰爭，但拜登的無能，讓世界變得非常危險且瀕臨第三次世界大戰。川普指控拜登政府這三年半以來，諸多愚蠢政策與發言促成中俄朝伊朗結盟：中國靠攏俄國、伊朗、北韓，且北韓已擁有許多核子武器，世界局勢已和三年半前非常不同。可以預料：第一、川普上台後將以最快速度結束烏克蘭戰爭以改善對俄關係，做為離間中俄關係的主要砒碼，對中國進行戰略施壓。第二、對中國升級貿易戰。第三、協助以色列完成軍事目標，並施壓中國切斷對伊朗的石油貿易與經濟援助。第四、透過直接峰會談判，拉近與金正恩的關係，瓦解朝俄同盟。

三、川普的商人本質與無國際政治「常識」的領導風格

已故日本首相安倍晉三是與川普最頻密接觸的國際領導人，共進行14次正式會談與5度高爾夫球外交。川普也是安倍在回憶錄最頻繁提及的外國元首。安倍強調，企業家出身的川普，思維與傳統政治家大不同，柯林頓（Bill Clinton）、小布希（George Bush）與歐巴馬（Barack Obama）等都清楚認知「自己是西方世界領袖」，唯有川普會質疑「憑什麼美國要替西方各國承擔義務？」川普並認定，無論敵人或朋友都試圖長期佔美國便宜。

此外，安倍近身觀察川普的領導風格：喜愛立即見效的措施、腦中只有數字沒有價值、對於國際政治缺乏「常識」也不想受國際政治常識的制約、只談交易

並認為談判是弱者的行為、認為多邊機制只是讓更多國家更方便佔美國便宜，所以喜好將問題單純化的進行雙邊交易。安倍表示，川普是「根據自己的信念，勇往直前」的人：從退出巴黎氣候協定（Paris Agreement），到修建美墨邊界圍牆，外界認為不可能實現的政治語言，川普卻逐一貫徹競選承諾。

安倍反覆提醒川普：「國際社會安全需要依靠美國維護」，包括日本在內的美國盟國，都必須也願意承擔自己的安全責任，也再三表明日本願意出錢出力，希望說服川普繼續扮演自由世界領袖角色。以韓半島局勢為例，安倍反覆說服川普「金正恩最害怕的，就是戰斧飛彈突然朝北韓飛來」，致力維繫美日聯手施壓北韓的一貫立場。安倍坦承，國際社會以為川普是斷然行使武力的領導人，但事實恰恰相反。川普的本質就是商人，只從帳面收支思考外交和國防，對帳面數字與開銷格外慎重。安倍非常憂心北京與平壤當局看穿川普的本質。有鑑於川普對國際政治常識與外交構想的興趣不大，安倍改與白宮國安團隊官員合作，如前國家安全顧問歐布萊恩（Robert O'Brien）與前副國家安全顧問博明（Matthew Pottinger）等，共同說服川普採納與實踐印太戰略的構想。

貳、川普執政後對中國的可能作為

4月30日時代雜誌專訪，川普稱新冠病毒為中國病毒。7月16日彭博商業周刊專訪，川普稱最初非常尊敬與喜歡中國與習近平，和習近平很熟，但新冠疫情破壞與習近平的友誼。川普進一步表示，中國30年來一直剝削美國，並用從美國奪走的錢建軍。

一、升級貿易戰嚴重打擊疲弱的中國經濟

川普時期的國家安全顧問格雷（Alexander Gray）4月3日表示，川普當選將繼續視北京為美國國家安全的最大威脅，對中國的外交政策將強調美國威懾力。川普的貿易代表萊特海澤（Robert Lighthizer），也在2023年《沒有貿易是自由的》（No Trade is Free）書中指出，中國的極權本質是自美國建國以來，西方自由民主面臨的最大威脅。

2023 年中國對美貿易順差近 2800 億美元，較 2018 年 4190 億美元下降，但與 2016 年 3470 億美元相去不遠。萊特海澤建議修正美國史上「最糟糕的錯誤之一」：即 2000 年給予中國「永久正常貿易關係」（Permanent Normalized Trade Relations, PNTR），支付低廉關稅進入美國市場。

牛津經濟研究院（Oxford Economics）指出，美國如果取消中國 PNTR，平均關稅將大幅增加到 61%，將使中國出口佔比從目前 20% 驟跌至 3%。中國手機與玩具從零關稅跳升到 35% 與 70%，嚴重打擊中國目前慘澹的經濟與金融市場，可能使中國 GDP 衰退 2% 以上。

2023 年 12 月 26 日川普在新罕布夏州達勒姆（Durham, New Hampshire）表示，將「實行嚴厲的新限制」，禁止中國人擁有美國資產、禁止美國人在中國投資，並逐步全面禁止進口中國製電子產品、鋼鐵和藥品等關鍵類別商品。「我們將嚴厲懲罰中國和所有其他不當對待我們的國家。」川普 2 月 4 日在福斯新聞（Fox News）表示，考慮全面對中國課徵 60% 或更高關稅。川普說：「你知道的，顯然我不是想傷害中國。我想與中國好好相處。我認為中國很棒，但他們真的佔了我們國家的便宜。」60% 關稅將使中國對美 5,750 億美元的出口歸零，美中貿易關係可能徹底切斷。3 月 16 日川普又表示，如果當選，將對中國企業在墨西哥生產的汽車「徵收 100% 的關稅」，防止廉價中國汽車流入美國。

對中國而言，拜登政府可能進一步擴大對中國電動車的進口限制，並持續封鎖半導體、人工智慧與量子計算等尖端技術流向中國。但相較於川普的毀滅性破壞，拜登政府引發的衝擊不足為慮。

二、對中國課 100% 以上汽車進口關稅，因應中國第三地車廠

川普在 4 月 12 日時代雜誌專訪重申，擬對所有進口課 10% 以上關稅，對中國課 60% 以上關稅，並額外加徵互惠稅（reciprocal tax）。川普在 7 月 18 日共和黨全國大會表示，美國的盟友和中國都在利用美國，將對進口車課 100-200% 關稅，使其無法在美國銷售，若要在美國銷售就要在美國製造，且只在美國製造。10 月 15 日彭博專訪中，川普稱自己是關稅信徒（a believer in tariffs），關稅是字典中最美的字（the most beautiful word in the dictionary is tariff）。川普表示

中國正在墨西哥建造大型汽車工廠，將毀滅密西根州（that's going to be the end of Michigan），如果當選總統將課關稅達 100%、200%、2000%，讓一輛車都賣不進美國，不讓他們毀滅美國（They're not going to sell one car into the United States because we're not going to destroy our country）。他國必須做的就是在美國設廠，就沒有關稅（All you have to do is build your plant in the United States, and you don't have any tariffs。）。

三、以關稅保護美國鋼鐵廠因應未來戰爭可能、以關稅嚇阻中國封鎖台灣與阻止中國購買伊朗石油

10 月 15 日彭博專訪，川普表示美國必須保有鋼鐵業，因為有捲入戰爭的可能性（Steel, you have to have. If you go to war, you know, there's a possibility you go to war. I kept us out of war.）。川普表示，由於俄烏與中東戰爭，爆發第三次世界大戰可能性大增。川普表示在第一任期時，中國傾銷鋼鐵到美國，致使美國幾乎失去鋼鐵業，因此對中國傾銷鋼鐵課關稅 50%，拯救美國鋼鐵廠。

10 月 18 日華爾街日報專訪川普如何說服習近平不封鎖台灣，川普表示，與習近平關係很好，會告訴習如果你進入台灣（if you go into Taiwan），美國將對中國課 150-200% 關稅，甚至中止貿易。川普表示，不需要用美軍因應中國封鎖台灣，因為習尊敬且知道川普很瘋狂（f- crazy.）。川普在 7 月 18 日共和黨全國黨大會表示，將威脅中國若從伊朗採購石油，將禁止與美國做生意、在美國進行任何業務、對進口商品課徵 100% 以上關稅。

四、聰明應對中國挑戰的方式：讓中國畏懼同時保持友好關係

7 月 16 日彭博商業周刊專訪，川普認為與普丁、習近平保持好關係，有助於避免俄國侵略烏克蘭以及中國騷擾台灣。10 月 15 日彭博專訪，由於川普說過台灣須支付保護費，且中國正演練全面封鎖台灣，因此詢問川普，如果中國侵略台灣，川普是否會派美軍防衛台灣（You have said that Taiwan should pay for U.S. protection... The Chinese army, literally, as we speak, are engaged in rehearsals for a full naval blockade of Taiwan. So, I suppose my question to you, if China invades

Taiwan, would you send American troops to defend it?)。川普表示，中國現在做的原因就是中國以後不會做的原因 (the reason they're doing it now is they're not going to do it afterwards)，並表示自己與習近平、普丁、金正恩都有非常好的關係 (I had a very good relationship with President Xi and a very good relationship with Putin and a very good relationship with Kim Jong Un)。

參、川普執政後對台灣的可能作為：Pay More & Do More

一、對台灣安全承諾刻意保持戰略模糊

拜登四次明確表示，如果中國入侵台灣，美軍將會協防台灣，但川普卻拒絕表態。波頓在《事發之室：白宮回憶錄》(The Room Where It Happened: A White House Memoir) 提到，川普對台灣武器銷售的不滿，暗示川普缺乏對民主盟友的承諾 (lack commitment)。

2023年7月在福斯新聞受訪時，川普拒絕表態是否在中國侵略時保護台灣，並表示回答這個問題，將不利於與中國的談判。川普另外強調，90%晶片都是台灣製造，「台灣搶走美國的晶片生意」。如果中國拿下台灣，確實可能改變世界，但台灣很聰明，把美國的生意都搶走，「我們應該阻止他們，向他們徵收關稅。」

此外，2023年9月在「休伊特秀」(The Hugh Hewitt Show) 受訪時，川普宣稱如果再次執政，台灣問題將能輕易解決。川普說：「你不必擔心台灣。如果我是總統，台灣永遠都不會發生(危機)，如果我是總統，中國永遠不會侵略台灣，沒有機會。」「他們不會這樣做。零機會。」「不必害怕中國。我們對中國有很多手段，只要稍有能力總統，他們(中國)就什麼都做不了。」川普吹噓與習近平有「很好的關係」，同時批評拜登「軟弱、無能」與習近平等國際領導人處理問題。

二、美軍實力嚇阻侵略台灣，但戰略模糊是不能放棄的談判籌碼

8月23日接受Shawn Ryan專訪，川普認為俄國侵略烏克蘭原本不會發

生。川普曾告訴普丁不可行，但拜登從阿富汗撤軍非常失敗，被普丁看輕並失去對美國的畏懼（I think it told Putin, "Hey, I'm going to go in now. These guys are nothing），且等同允許習近平用轟炸機繞行台灣（it gave President Xi of China the right to fly bombers all over Taiwan）。

4月30日時代雜誌詢問川普，如果中國入侵台灣，美國是否應防衛台灣。川普表示一貫拒絕回答此提問，因為不想亮出底牌，不能放棄談判籌碼。川普表示，無論如何表述，只要明確回答，就處於非常不利地位。然而川普表示中國知道川普的答案，中國必須瞭解事情不會順利（China knows my answer very well. But they have to understand that things like that can't come easy.）。川普認為美國的選項很多，美軍目前在不該出現的地方出現，在該出現的地方沒出現，美國應管理自我期待，快速佈署部隊到特定關鍵位置。

三、對台灣晶片課關稅並要求台灣支付美國保護費

7月16日彭博商業周刊專訪，川普認為台灣很有錢，搶走美國晶片產業，美國很蠢提供免費保險。川普表示非常尊敬台灣人，但「他們確實拿走我們100%的晶片業務。我認為，台灣應付保護費（Taiwan should pay us for defense）。你知道，我們和保險公司沒什麼不同。台灣沒有給任何東西。台灣距離9,500英里。距中國68英哩。」，川普認為中國還沒入侵台灣的原因是不願失去晶片廠。

8月23日接受Shawn Ryan專訪，川普表示台灣偷了美國晶片產業，需要美國保護，且對保護不付錢，黑道是要你付錢的（Taiwan, they stole our chip business. Okay? They want us to protect, and they want protection. They don't pay us money for the protection, you know? The mob makes you pay money, right?）。川普表示晶片交易非常糟糕，美國只需對進口晶片課關稅，就像汽車。這些公司搶走美國95%晶片產業到台灣，只因為我們有愚蠢的政客。7月16日彭博商業周刊專訪，川普認為台灣100%搶走美國晶片產業，美國本就不該讓這事發生，竟然還付錢給台灣在美國蓋新廠，並稱台灣人未來也會搶走這個廠。

台灣民意與對美中態度的變遷*

The Evolution of Taiwanese Public Opinion and Attitudes Toward
the U.S. and China

林奕孜**

Yi-Tzu Lin

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.08 第十七期，頁 31-39。

** 林奕孜為東海大學政治學系助理教授。

前言

美國第 47 任總統選舉於 2024 年 11 月 5 日投票，川普最終獲得 312 張選舉人團票而贏得選舉；賴清德在 2024 年五月的時候正式就任中華民國第 16 任總統；另外習近平則是在 2023 年初成功連任中國國家主席，將正式邁入第三個任期，繼續掌握黨、政、軍大權。至此，美、中、台三個國家的領導人在未來四年的執政已經確立，也一定會深刻的影響到這三個國家未來四年的互動，無論是和平相處又或是軍事與非軍事衝突，都是很有可能發生的。

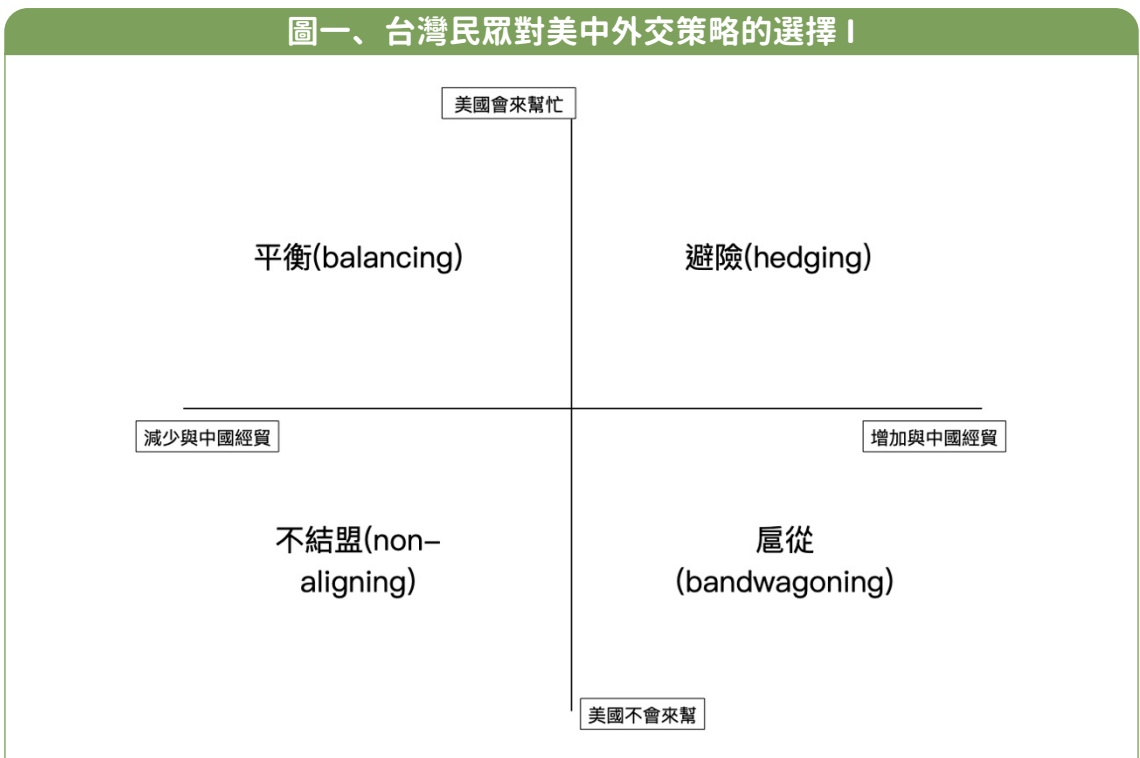
過往政治學相關文獻在探討一個小國面臨兩個大國的時候，大多是探討小國在總體層次如何選擇其外交策略 (吳玉山 1997; 吳崇涵 2018)。但是在民主國家內，民意的走向扮演很重要的角色也可能影響到政府在外交策略上的選擇，甚至可能會決定選舉的結果，因此近年來開始有學者探討台灣民眾在面臨美國與中國時候，對於台灣應該如何與這兩國交往的策略，這些策略大略上包含了：親美並抗衡中國 (balancing)、扈從中國 (bandwagoning) 與避險 (hedging) (薛健吾 2022; Hsieh and Lin 2023)。因此本文將延伸 Hsieh and Lin (2023) 的研究，進一步探討美中台在確立未來領導人的態勢之下，台灣民意對美中態度的變遷與發展。

資料來源

本研究所使用的是 2004 年到 2024 年的「臺灣國家安全調查 (Taiwan National Security Survey, TNSS)」問卷之中的相關調查訪問題目，依此來建構民眾對於台灣應該與中國與美國保持什麼樣關係的看法。在與中國的關係方面，本文所使用的問卷題目是：「我們社會上有人主張應該加強與大陸的經貿關係，有人主張應該降低，請問您比較同意哪一種看法？」本題的有效回答選項有「降低與大陸的經貿關係」、「加強與大陸的經貿關係」兩種。

在與美國的關係方面，本文所使用的問卷題目有兩種類別，在 2020 年之前的問卷題目的問法是：「如果臺灣維持現狀、不宣佈獨立，但大陸卻攻打臺灣，

請問您認為美國會不會出兵幫助臺灣？」本題將回答「會」以及「一定會」的選項重新編碼為 1「會來幫」，而回答「不會」以及「一定不會」的選項重新編碼為 2「不會幫」，剩下的選項則重新編碼為遺漏值。在 2022 年與 2024 年的問卷當中，問卷題目則是問受訪者：「如果臺灣維持現狀、不宣布獨立，但中國大陸卻攻打臺灣，請問您認為美國政府會採取什麼對策？會出兵援助、只提供武器、只提供非軍事援助、還是什麼都不做？」本題將回答「出兵援助」以及「只提供武器」的選項重新編碼為 1「會來幫」，而回答「只提供非軍事援助」以及「什麼都不做」的選項重新編碼為 2「不會幫」，剩下的選項則重新編碼為遺漏值。¹



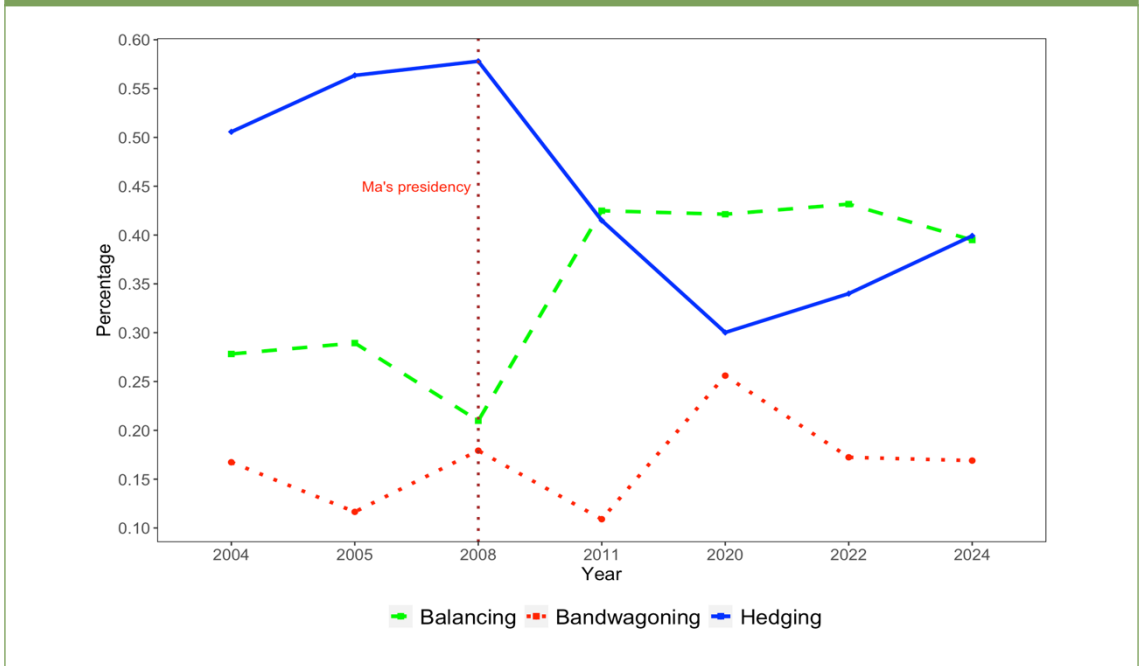
1 薛健吾 (2022) 在其研究使用另一道題目來測量與美國的關係：「我們社會上有人主張應該加強與美國與日本的軍事合作，請問您同不同意這種看法？」但是這一道題目包含了日本，無法正確測量出台灣民眾對於美國的態度。此外，本文所使用的題目也預設了如果台灣在維持現狀的立場，大陸是否會來打，更能夠正確獲得民眾對於美國的態度。

根據以上的兩道題目，我們可以將其合併成立一個新的指標來測量台灣民眾同時對於美國與中國的態度，如圖一所示。如果受訪者認為發生戰爭美國會來幫 (1) 並且認為需要降低與中國大陸的經貿關係 (1)，我將這一類的受訪者分類為支持平衡策略 (balancing) 的受訪者；如果受訪者回答美國會來幫 (1) 並且認為需要加強與中國大陸的經貿關係 (2)，我將這一類的受訪者則為支持避險策略 (hedging) 的受訪者；如果受訪者回答美國不會來幫 (2) 並且認為要加強與中國大陸的經貿關係 (2)，我將這一類的受訪者則為支持扈從策略 (bandwagoning) 的受訪者；如果受訪者回答美國不會來幫 (2) 與減少與中國大陸的經貿關係 (1)，這一類的受訪者則為支持不結盟策略 (non-aligning) 的受訪者。

分析結果

圖二當中列出了從 2004 年開始到 2024 年之間，台灣民眾支持這三種對美國與對中國的不同外交策略百分比。首先在選擇扈從 (bandwagoning) 策略方面，也就是不認為兩岸開戰美國不會來幫忙以及支持要加強與中國大陸經貿的受訪者。我們可以發現除了在 2020 年的調查之外，扈從策略在其他年份的調查當中所佔的百分比都是比較低的，大多維持在 20% 左右。至於在選擇做避險 (hedging) 策略方面，這些認為兩岸開戰美國會來幫忙也同時支持要加強與中國大陸經貿往來的受訪者，在 2008 年之前的調查訪問都是維持在比較高的比例 (超過 50%)，然而該避險策略的支持度在 2011 年就開始下降到 40% 左右，在 2020 年僅有 30% 的支持程度，不過 2024 年又回升到 40% 左右。最後是選擇與中國抗衡 (balancing) 策略的受訪者，也就是認為兩岸開戰美國會來幫以及要降低與中國大陸經貿往來的支持者，這些台灣民眾在 2008 年以前大約維持在 20% 到 30% 之間，不過在 2008 年之後，該策略的支持率增加到大約在 40% 到 45% 左右，在 2020 年與 2022 年還成為最多受訪者支持的外交策略。

圖二、台灣民眾對美外交策略的選擇 (2004-2024)



從總體的趨勢來看，扈從中國大陸的策略一直以來都維持比較低的支持度；避險的策略則在 2008 年馬英九執政之後開始下降，縱使馬英九執政時期在對中國與美國的政策上是採取避險的策略 (吳崇涵 2018)。而支持與中國抗衡的策略相較於避險則是逐漸的增加，並且持續維持在 40% 左右的支持度。這一種避險策略支持度減少、抗衡支持度增加的現象，有可能與許多國際或台灣國內政治有關聯，例如大陸觀光客來台、反服貿太陽花運動、美中貿易戰、反送中事件、香港兩傘革命、裴洛西訪台等等，這一些事件都有利於台灣民眾認為兩岸開戰時美國會來幫忙的信心，以及也會漸漸認為應該減少對中國大陸的經貿來往。

本文除了使用若開戰美國是否會來幫忙來測量不同外交策略，也使用了是否同意加強與美日軍事合作這一道題目來做測量，以提供更多資訊來了解台灣民眾的想法。在表一當中可以看到，在 2024 年的 TNSS 調查當中，有 68% 的受訪者認為台灣應該與美日加強軍事上的合作，而有大約 32% 的受訪者則不支持這樣的說法。

表一、是否加強與美日軍事合作	
	加強與美日軍事合作
贊成	68.19% (965)
反對	31.8% (450)

資料來源：TNSS 2024

表二則進一步將與美日軍事合作以及與中國經貿往來做交叉表格，所得到的 2X2 的結果會類似於圖一，但是可以提供不一樣的資訊。結果顯示支持與中國抗衡的受訪者有 42% 左右，這樣的支持率與圖一當中的 2024 年差不多。而支持避險策略的受訪者有 26% 左右，不過支持扈從於中國大陸的受訪者則增加到了 29% 左右。

表二、台灣民眾的外交策略選擇 (2024)			
		與中國經貿的往來	
		減低	加強
加強與美日軍事合作	贊成	42.19% (508) 抗衡	26.33% (317) 避險
	反對	1.99% (24) 不結盟	29.49% (355) 扈從

資料來源：TNSS 2024

討論

因此，我們可以看到無論是使用哪一種問卷題目所組合而成的台灣民眾外交策略選擇，與美國靠攏並與中國抗衡的策略是比較多台灣民眾的選擇，避險策略則是第二，如此的民意走向，很有可能會影響到台灣政府未來對美國及中國外交政策的制定與發展。當然，在川普就任總統之後，很有可能會牽動台灣民眾對美中的態度，也可能更進一步影響到未來台灣的選舉結果，特別是川普在選舉期間對台灣比較不友善的言論。舉例來說，川普認為台灣應該要向美國繳交保護費，以換取美國提供更多的武器，這項的說法在近期台灣民意基金會的調查中，有超過五成的受訪者不同意這樣的說法，² 這樣的發展很有可能在未來被政治人物包裝成台灣民眾反對軍購，以及可能影響到民眾評估兩岸開戰美國是否會來幫忙的信心，最後也可能會影響到民眾是否支持加強與美日軍事同盟的態度。³

川普在競選期間就對於台灣掌握晶片的製造技術以及出口的紅利感到不滿，認為台灣偷走了美國的晶片生意，川普甚至提出對晶片加稅會比補助美國本土發展晶片更有效率。⁴ 此外，台灣長年來對於美國都是貿易順差，甚至 2024 年的一月至十月，台灣對美國的貿易順差到達了 529 億美元，⁵ 這可能會引起一直以來倡導美國第一的川普的不滿，可能會影響到川普對台的心態，例如指控台灣操縱匯率導致貿易順差，甚至有機會對台灣實施各項貿易上的措施，畢竟川普在上台後還是要對他的選民做出交代。從圖三來看，在 2011 年之後台灣民眾支持加強與中國大陸貿易的百分比就下降許多，但是在晶片製造以及貿易順差的問題以及

2 台灣民意基金會的原始問卷題目為：「關於川普所提台灣保護費問題，有人說：為防止中共武力犯台，台灣付費換取美國防衛台灣，也是值得的，請問您同不同意？」。<https://www.tpof.org/>。檢閱日期：2024/11/16

3 〈最新民調／川普想向台灣收保護費 51% 民眾不埋單〉，《聯合報》。<https://udn.com/news/story/123025/8361882>。2024/11/16。

4 “TSMC walks a geopolitical tightrope.”, *The Economist*, <https://www.economist.com/business/2024/11/14/tsmc-walks-a-geopolitical-tightrope> (accessed: November 16, 2024).

5 〈台經院：台灣對美貿易順差擴增 須審慎因應川普不滿〉，《中央社》。<https://www.cna.com.tw/news/afe/202411070153.aspx>。2024/11/16。

川普美國第一的立場，很有可能會造成未來台美之間在這些議題上的衝突，在台灣民眾面對美國在貿易問題上不友善的時候，很可能會改變台灣民眾對於中國大陸貿易往來的支持程度。

圖三、台灣民眾是否支持加強與中國大陸貿易 (2004-2024)



結語

川普的執政風格一直以來就是屬於明顯的個人特色，也常常語出驚人讓人無法預測。目前共和黨在參眾兩院接掌握多數，未來川普的政府成為了多數政府，讓許多人擔憂未來川普是否會更為所欲為而衝擊了美台關係。然而，有兩個制度上的安排可以稍微牽制川普的施政：第一個是人事的任命，根據報導川普預計將任命參議員 Marco Rubio 擔任國務卿，Rubio 對台的態度一直以來都是比較友善的。⁶另外，美國的憲政體制是三權分立，國會的立法權可以約束總統的行政權，而且美國政黨的組織鬆散，因此較難去約束或是逼迫參眾議員要無限制的支持川普。當然，唯一要考量到的會是近年來有更多的國會議員與川普的立場越來越接近。

參考書目

- 吳玉山 (1997a)。〈抗衡或扈從—面對強鄰時的策略選擇 (上)〉，*《問題與研究》*，第 36 卷，第 2 期，頁 1-32。
- 吳崇涵 (2018)。〈中美競逐影響力下的臺灣避險策略〉，*《歐美研究》*，第 48 卷，第 4 期，頁 516-18。
- 薛健吾 (2022)。〈扈從、避險、抗衡、孤立？初探臺灣四種對中政策態度的民意基礎〉，*《台灣民主季刊》*，第 19 卷，第 1 期，頁 83-133。
- John Fuh-sheng Hsieh and Yi-Tzu Lin (2023). "Taiwan amid the US-China Rivalry: From the Perspective of a Two-Level Game." In *Protests, Pandemic, and Security Predicaments: Hong Kong, Taiwan, China, and the US in the 2020s*, ed. Wei-chin Lee, Palgrave Macmillan.

台灣在美國大選後的印太處境：挑戰與機遇^{*}

Taiwan's Indo-Pacific Position After the U.S. Presidential Election:
Challenges and Opportunities

王宏仁^{**}

Hung-Jen Wang

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.08 第十七期，頁 41-47。

** 王宏仁為成功大學政治學系教授、國策研究院執行長。

壹、前言

2024 年美國總統大選結果顯示，川普（Donald Trump）再次當選，這對印太安全以及兩岸關係帶來顯著衝擊。川普的再當選可以說使得亞洲國家面對美國未來在印太地區的戰略佈局更具不確定性，以及，可以預期川普新政府對於既定、已經建置的印太戰略框架（多邊或是小多邊）具有一定的衝擊。川普一向提倡「美國優先」政策，而這種強硬且偏向單邊的外交方式，可能讓盟友感到掣肘。在印太地區，這將進一步加劇中美競爭格局，使美國在支持盟友的同時，更加強調他們自我防衛的能力。對於兩岸關係來說，川普的政策可能在軍售上加強與台灣的交易，但同時可能引發北京更為激烈的回應，將台灣視為勾結境外勢力、破壞中華民族偉大復興的絆腳石。

貳、美國新政府的人事安排及其對台灣的意涵

一、馬可·魯比歐（Marco Rubio）—國務卿角色的預判

馬可·魯比歐過去一直是對中國的堅定批評者，且被中國當局制裁過兩次。他當選國務卿後，對於台灣在印太地區的角色提升將產生顯著影響。魯比歐過去積極推動支持台灣的立場，且持續推動多項台美友好法案，展現他對台灣在美國印太戰略中的重要性及台灣在國際地位中的支持。以下有幾個地方值得觀察：

（一）台美地方連結的深化

魯比歐曾呼籲華府市長建立台北與華府的姐妹市關係，這反映了他對於地方層面加深台美連結的重視。作為國務卿，魯比歐可能進一步推動更多美台地方合作，促進台灣與美國地方政府在經濟、文化、科技、教育等多領域的交流。這種基層連結的深化，有助於在美國內部建立更廣泛的支持基礎，增強美國社會對台灣的認識與認同，並進一步鞏固台美之間的非官方關係。現有的「全球合作暨訓

練架構」(GCTF)就是美台之間很好利用的平台。

(二) 支持台灣與邦交國關係的鞏固

魯比歐和其他參議員曾致函瓜地馬拉總統阿雷瓦洛 (Bernardo Arévalo)，肯定台灣與瓜地馬拉的外交邦誼，並呼籲支持台灣。作為國務卿，魯比歐可能在國際場合持續強化台灣與國際社會的外交聯繫，甚至協助台灣在國際上開發新的邦交國家，並抵禦中國的外交打壓。這樣的支持不僅有助於台灣維持、擴展現有邦交國，還能提升台灣在國際社會的能見度和合法性。

(三) 促進美台官僚體系的深化合作

魯比歐曾經重新提出的《台灣關係強化法案》(Taiwan Relations Reinforcement Act) 要求成立跨部會台灣政策工作小組，旨在強化台美之間的政策協調。¹ 若該法案在魯比歐的推動下得以實施，將會大幅提升台美雙方在外交、經貿和安全上的協作水平。這種跨部會的合作模式能讓台灣在美國政策的制定過程中擁有更明確的角色，獲得行政部門更多的支援，並且加強台灣在美國印太戰略政策中的實質地位。

(四) 確立台灣代表處的正式名稱及地位

魯比歐一直推動《台灣代表處法案》，並呼籲美國國務院推動將「台北經濟文化代表處」更名為「台灣代表處」。這一改名具有象徵性意義，代表美國官方更正式承認台灣的主權性質，進一步增強台灣的國際地位。在魯比歐的努力下，若成功更名，不僅能鞏固台美關係，還能鼓勵其他國家採取類似行動，間接增加台灣在國際上的參與度。

(五) 提升台灣的國際參與

魯比歐有可能繼續推動關於聯合國 2758 號決議不涉及台灣參與國際事務的

1 <https://www.chinatimes.com/newspapers/20231026000833-260301?chdtv>

政策立場，並支持台灣參與 WHO 和 ICAO 等國際組織。作為國務卿，他可能在國際場合更強力地推動台灣的參與，呼籲盟國共同支持台灣加入這些多邊組織，從而提高台灣的國際地位及參與度。這種外交支持有助於確保台灣在全球健康和航空安全等領域的發言權，如果可以具體實踐，也能夠逐步推進台灣的國際地位和區域重要性。

二、邁克·瓦爾茲（Mike Waltz）—國安顧問的預判

邁克·瓦爾茲作為一位反中派的議員，過去多次發表針對中國的批評言論。他曾指出中國是美國在國際上的「最大戰略威脅」，並強調中國在技術、情報和經濟層面的滲透對美國構成的潛在危險。² 在擔任國家安全顧問後，瓦爾茲很可能會建議川普政府採取更加積極、制裁性的措施來應對中國的挑戰、削弱對於美國的競爭力。

在中國威脅上，瓦爾茲預期會建議採取更強硬的情報和技術防衛措施，以防範中國的網路攻擊和竊密活動。他勢必會呼籲加強對中國企業的審查，防止其對美國國內的科技產業及基礎設施進行干涉。同時，瓦爾茲也可能會提倡深化與盟友的情報共享，增強區域內對中國威脅的認識。

此外，由於瓦爾茲曾經是眾議院 TIGER 「技術、產業及政府戰備接觸」（Technical, Industrial, and Governmental Engagement for Readiness）小組的成員，³ 可能會建議川普政府在軍事層面增加與台灣的合作，進一步支持台灣的國防現代化，尤其是發展不對稱作戰能力，從而加強台灣在應對中國威脅時的威懾力。他還可能提倡對中國在印太地區的影響力進行反制，包括加強印太盟友的軍事支援和推動更積極的聯合軍演。

2 <https://www.economist.com/by-invitation/2024/11/02/china-is-the-big-winner-from-bidens-foreign-policy-say-michael-waltz-and-matthew-kroenig>

3 <https://www.economist.com/by-invitation/2024/11/02/china-is-the-big-winner-from-bidens-foreign-policy-say-michael-waltz-and-matthew-kroenig>

三、彼得·赫格塞斯 (Pete Hegseth) — 國防部長角色的特點與政策方向

基於赫格塞斯的背景和政治立場，可以預見他在擔任美國國防部長後，會在國防政策上採取一套更為強硬和保守的策略。第一，對中國的強硬戰略與軍事遏制政策。赫格塞斯作為國防部長，將加強美國在印太地區的軍事部署，以進一步遏制中國的擴張行為。考量到他的保守派立場，他的政策或將集中於以下幾個方面：(1) 增加軍事部署與聯合演習：赫格塞斯可能會增派美軍至印太地區，特別是與日本、韓國及澳洲等盟友進行更多軍事聯合演習，提升美軍在該地區的存在感，以便在中國出現威脅時能快速反應。(2) 加強軍事基礎建設：預計赫格塞斯將推動在印太地區（特別是南海周圍、接近台海區域）增加美軍基地及武器儲備，確保美國的軍事力量能夠對中國的挑戰作出持續回應，並提供快速的軍事支援。(3) 強化軍事技術優勢：赫格塞斯將可能會推動軍事技術的更新換代，包括無人機、網路戰及人工智慧武器，以應對中國在軍事科技領域的發展。他或將強調軍事技術優勢，藉此增強對中國的嚇阻力量。

第二，赫格塞斯過去似乎沒有特別發表過對於台灣國防安全上的言論。但是很有可能在受到新任國家安全顧問邁克·瓦爾茲或是川普希望其他國家增加軍費預算的政策影響下，逐步進行對於台灣防禦能力增強的支持。預期他可以採取的政策空間包括：(1) 擴大對台軍售範疇，增加防禦性武器如防空系統、反艦導彈和無人機，幫助台灣建立更有效的防禦能力。(2) 支持軍事訓練合作：除了武器支援，赫格塞斯可能會推動美台軍事交流，增加美軍與台灣軍隊的聯合訓練機會，幫助台灣加強戰術應用與戰場管理，增強面對中國的防禦應對能力。(3) 提升情報分享和戰術支持：在赫格塞斯的領導下，美國有可能擴大與台灣的情報共享機制，尤其在中國的軍事行動和網路攻擊的監控上，幫助台灣更及時、準確地掌握中國的戰術動向。

第三，美國國防部為來在網絡安全與資訊戰應對的加強。赫格塞斯熟悉信息戰和網路安全的重要性，預計他將在國防政策中強化這些領域，以應對中國在資訊戰和網路攻擊上的威脅。這包括，建立網絡安全防禦體系、對關鍵基礎設施（如電力、金融和通訊）進行防護，以避免在可能的衝突中受損；推動信息戰資源，

並可能支持開發更具針對性的宣傳策略，以對抗中國在全球範圍內的輿論操作。

最後，美國仍有可能繼續重視與盟友的戰略協作。赫格塞斯的「美國優先」立場並不意味著減少與盟友的合作，相反，他可能會以強化美國領導地位為前提，推動與全球盟友的軍事協作：例如，深化「四方安全對話」（QUAD）及其他多邊合作、增強與歐洲盟友的安全協定、更傾向於將美國軍事重心移往印太地區、支持在東歐的軍事存在，以確保俄羅斯在歐亞地區的行動受到限制。

參、挑戰與機遇

在川普新政府的人事安排下，台灣在印太地區面臨的挑戰和機遇需要進行現實的評估。

一、挑戰

- （一）整體政策的不確定性：川普的「美國優先」政策仍可能導致政策不穩定，過去的經驗顯示其政策易受短期利益影響而改變。台灣需在應對不確定性上更具靈活性，並準備好應對潛在的政策轉向。
- （二）防務計畫的不確定性：台灣幾乎確定將面臨增加國防支出的壓力。然而，中共也很有可能藉此操作訊息戰，在台灣內部繼續散佈「疑美論」的說法，透過在野黨對於國防預算提升的杯葛促使國防強化的計畫受到阻礙。
- （三）台海局勢風險上升：隨著川普政府的反中政策加強以及對台軍售的提升，中國在台海的軍事活動可能更加頻繁，台灣可能面臨更高的安全風險以及中國的政治干預活動。

二、機遇

- （一）深化美台軍事合作：目前川普新政府的人事都支持對台軍事援助，這有助於台灣獲得更多先進的軍備設備和軍事訓練，以增強其防衛能力。

- (二) 提升國際參與空間：由於魯比歐支持台灣的國際參與，未來台灣在國際組織中可能獲得更多的參與機會，從而提升台灣的國際地位。
- (三) 加強區域合作的戰略連結：儘管川普新政府可能不推動多邊框架，但在印太地區，台灣仍然可以加強與日本、韓國、澳洲等國的聯繫，並在區域安全架構中扮演更加積極的角色。

肆、結語

面對川普的重新當選，台灣與其他國家一樣都面臨更多的挑戰與機遇。川普新政府的人事安排可能使美台關係加深，但也會使台灣需要承擔更多中國的各項侵擾。在不確定性增加的局勢中，台灣必須靈活調整外交作為，積極尋求多方合作（例如既有的日本、韓國、東南亞、南亞以及歐洲），並強化自身的國際定位。



|| 研究論文 ||

東協經濟整合與日本全球企業生產的政治經濟分析：
豐田汽車與泰國的互動*

The Political Economy of ASEAN Economic Integration and Japanese
Global Businesses' Production: The Interaction between Toyota and
Thailand

王文岳**

James W.Y. Wang

* 本文刊登於《亞洲政經與和平研究》，2024.12 第十七期，頁 51-80。

** 王文岳為國立暨南大學東南亞學系副教授兼系主任。

摘要

在全球運籌興起的情形下，透過最適經營區位的取得以進行生產活動，已成為全球企業取得競爭優勢的重要方式。在長期的發展下，多國企業與在地國之間，逐漸發展出兩種相對應的動態。對於在地國而言，透過種種誘因結構的創造與基礎建設的發展來吸引多國企業，成為國家競爭力發展上的重要方向。而對於多國企業而言，尋求適當的經營環境以強化其競爭優勢，乃成為選定投資地點與建立全球生產網路時的重要考量。然而，在多國企業進行不同區位的揀選與組合的過程中，無形中亦促進了生產區域化的發展。近年，由於東協經濟共同體的發展，顯見東南亞經濟整合已趨制度化，但全球企業如何因應此一趨勢的實質個案研究仍屬有限，本研究擬以豐田汽車作為日本全球企業於東南亞的生產佈局為例，說明全球企業如何因應東南亞區域整合，調適其生產策略，並反映全球企業、國家、區域整合三者之間的互動，以建立系統性的區域化秩序變遷分析。

關鍵字：東南亞、經濟整合、泰國、豐田汽車

壹、導論

東南亞近 20 年經濟的迅速發展中，外國直接投資往往被認為是推動產業發展與升級的重要角色。在世界體系理論中，發展中國家如何擺脫邊陲地位而踏上晉升之階，最大的關鍵即在於產業結構的升級。但即使發展中國家產業結構升級的相關研究汗牛充棟，但在過往並沒有一致性的共識。晚近的研究中，政治經濟學者傾向將「技術的取得」視為發展中國家競爭力提升的關係，譬如 Thelen（2003）在德日產業的比較歷史分析中，主張日本與德國師徒制與工會制度導致兩國的技術傳承與創新形成穩固的制度安排，有利於產業持續的擴張與升級。同樣地，東南亞在接受外國投資時，能否具體在產業結構與生產創新上取得突破，也影響東南亞國家的經濟是否能夠在全球生產體系中的定位。

外資企業在東南亞產業生產與創新所扮演的角色，對於東亞投資與生產模式之變遷，適切地反映了東亞區域經濟秩序之變化。以在東南亞投資最為顯著的日本為例，其在東南亞市場上的追求標的，往往反映東南亞產業結構與商業環境的改變。在第二次世界大戰結束後的初期，日本企業於東南亞著重於市場的進入，但隨著冷戰興起與全球政經環境改變，東南亞國家逐漸走向進口替代政策，日本企業也隨之修正其在東南亞市場的投資與經營，透過與投資國的在地企業合作走向「國產化」，以延續在該國經營的投資與發展。1980 年代，東協區域整合逐漸成形，加上日元升值，日本企業擴大其於東南亞的投資項目以為因應。2000 年以後，隨著日本企業與東南亞的生產運籌關係的轉變，日本轉而追求科技規格的建立，以確立日本企業在制度上的競爭優勢（Dosi, Teece and Chytry 1998; Hamilton and Feenstra 1998）。最明顯的例子可以在 IPv6 規格的發展上見到，在次世代網際網路通訊協定的發展上，台灣、中國、印度與韓國均積極以國家策略來發展 IPv6，但是日本是唯一嚴肅想要建立此一規格並企圖使其擴散的國家（Yoshimatsu 2007）。2003 年，日本政府在「亞洲寬頻計畫」（Asia Broadband Program）中，主張將亞洲建立於北美與歐洲以外的最大資訊樞紐，為此，東亞國家應積極協調 IPv6 的規格建立上。

就國民經濟的角度而言，泰國今日已成為全球重要的汽車產業大國，事實上，自 1990 年代以來，泰國不但已是全球汽車產業的重要設計其中之一，在 2000 年以後，泰國更是新興汽車市場的主要生產國。而泰國汽車產業的崛起與日本汽車資本的投入，具有密不可分的關係（戴萬平，2016）。觀察泰國政府、日本汽車產業與本地產業發展的互動，可以瞭解到三者之間的關係，如何形塑東南亞經濟發展之動態。鑑此，本文乃企圖藉由日本豐田汽車於東南亞的發展，以耙梳全球企業於區域經濟秩序所扮演的角色變化。儘管由政治經濟學的角度，欠難完全同意企業已取代國家之主張，但在現行國際政治經濟研究中，全球企業已是核心行為者亦是不爭的事實。據此，透過豐田汽車在歷史上於東南亞生產的長期發展與佈局變遷，可以讓我們具體地建立全球企業建構東南亞經濟形貌的瞭解。

貳、產業生產邏輯、價值鍊、制度性安排對於日本企業進入東南亞之影響

在全球運籌（Global Logistics）興起的情形下，透過最適經營區位的取得以進行生產活動，已成為企業取得競爭優勢的重要方式（Niu, Miles and Lee, 2008）。在長期的趨勢下，多國企業與在地國之間，逐漸發展出兩種相對應的動態。對於在地國而言，透過種種誘因結構的創造與基礎建設的發展來吸引多國企業，成為國家競爭力發展上的重要方向。而對於多國企業而言，尋求適當的經營環境以強化其競爭優勢，乃成為選定投資地點與建立全球生產網路時的重要考量（Archibugi and Michie, 1998; Coenen and Asheim, 2006）。松下電器（2008 年以後更名為パナソニック株式会社，Panasonic Corporation）在東南亞的投資就是明顯的例子，早期松下電器在東南亞的生產集中在馬來西亞，然而，隨著全球運籌的興趣，松下電器開始將生產、設計、零件製造、組裝等流程選定不同的國家來進行生產，並且依照銷售市場來選擇終端產品的組合對象。由此一情形觀之，多國企業作為「區域化」的基礎，其公司治理與生產選擇，儼然對於東亞區域整合具有直接影響。而較早將生產全球化的日本企業，同時扮演全球銷售，區

域生產，因此，在全球運籌網路中，日本成為全球連結東亞的樞紐，同時連結全球與區域兩層次的關係（Katzenstein 2005）。也可由日本企業與東南亞生產網路之變遷，來觀察實質的東南亞區域經濟整合過程與外資企業產業佈局之間的互動（Tachiki, 2005）

日本在第二次世界大戰以後，持續對於東南亞進行投資，但在 1980 年代中期以前，日本企業的東南亞投資，多半集中在天然資源與勞力資源的汲取。1985 年《廣場協定》（Plaza Accord）簽署以後，日本企業大舉向東南亞投資，並在 1990 年的時候達到巔峰。然而，觀察其投資內容，日本企業逐漸將東南亞視為生產與經營夥伴，具體而言，日本企業對於東亞投資的研究，主要有三種不同的理解路徑：產業生產邏輯、價值鍊、制度性安排，以下就三種路徑加以闡述：

第一、產業生產邏輯：在這類的文獻中，主張全球運籌下，企業企圖透過最適經營區位的取得，以強化企業競爭力（Niu, Miles and Lee, 2008）。在長期的趨勢下，外國資本與在地國之間發展出兩種基礎動態：一方面，在地國透過誘因結構的創造與特殊性制度安排吸引外國資本入駐，以強化國家競爭力；另一方面，外國資本追求最適生產環境，以強化產業競爭優勢（Archibugi and Michie, 1998; Coenen and Asheim, 2006）。在外國企業與在地國互動的過程中，技術與創新成為產業—政府夥伴關係建立的關鍵。在錄放影機的生產歷程中，日本企業在 1980 年代末期面臨具有美國出口優惠的台灣與韓國企業的強勢競爭下，三洋（Sanyo）與夏普（Sharp）先後決定將生產線移往東南亞國家。而這個日本企業移入東南亞的轉型過程，主要是符合產品生命循環（Product Life Cycle）理論之主張，追求海外生產基地（Okimoto, 1989; Yamamura, 1997）。

產業生產邏輯之分析途徑又可分為兩種層次，一是不同時間框架出現的東南亞移動，1990 年代的日本企業移入東南亞與 1980 年代的移入就有所差異；另一方面也應注重生產區位的分化，日本企業會將生產流程的區位選擇依照科技附加價值的高低來選定生產國家。這種產品生產內部的區隔化，亦有可能出現變化，如果某一國家在科技複雜度上有所提升，日本企業亦有可能調整其在產品生產位階的重要性（Chang, 2002b）。由於產生流程的討論專注於產業為主，因此關於日本汽車生產的討論，往往著重於日本企業競爭優勢（畑中邦道 2010:

67)、日本式生產方式的效率(前田淳, 2009; 前田淳, 2010; Gao and Low, 2014)、或是豐車汽車生產體系的獨特優勢(畑中邦道, 2011; Chiarini, 2013; Liker and Convis, 2004; Liker and Convis, 2012)、以及日本企業在東南亞、印度及拉丁美洲投資的經營策略(中條秀治, 2011; 金玉仙, 2009; Fujita, 1998; Fujita 2013a; Fujita 2013b; Hamzah, 2012; Reyes, 2014; Techakanont, 2011; Tippayawong, Niyomyat, Sopadang and Ramingwong, 2016)。

在產業生產邏輯中, 日本企業與東南亞各國政府, 以及與在地企業的互動鮮少受到關注, 其著重點是日本企業的獲利極大化, 而生產區位的揀選以及投資據點的轉換, 往往被視為生產成本的一環, 對於東南亞的產業發展缺乏足夠的關懷。

第二、價值鍊與生產區隔化: 價值鍊與生產區隔化是全球運籌發展下所造就的生產網路精進, 原本侷限於地理相近生產的垂直或水平分工生產協力, 在全球運籌的發展下, 逐漸將研發、設計、製造、行銷等功能區段予以區隔, 多國企業將依產品與功能需求, 尋求最適生產據點, 並且將銷售視為海外生產時序的優先選項。對於日本企業移入東南亞的生產研究中, 有兩現象最值得關注: 首先、相對於早期的合作對象 – 台灣、韓國、新加坡 – 人力與製造成本的持續上升, 日本企業逐漸將生產線往印尼與泰國移動 (Hatch and Yamamura, 1996); 其次、日本多國企業的「區隔化策略」(segmentation strategy) 成為生產主流, 「產品區隔化」(segmentation by product) 與「功能區隔化」(segmentation by function) 成為投資東南亞主要的策略考量。以前者而言, 多數的生球生產網路多建立於生產區隔化之上, 亦即將生產線分隔為不同區段, 依照附加價值的高低, 選擇最適區位進行生產。在實務上, 此一策略將使高附加價值產品集中於本國生產, 低附加價值產品則移往海外生產 (Hook and Hasegawa, 2001)。

以錄放影機為例, 在 1980 年代早期, 錄放影機是高附加價值產品, 主要的生產全集中於日本; 在 1980 年代, 台灣與韓國的生產競爭開始加劇, 三洋開始將生產線移往具有進入美國市場優惠待遇的台灣與韓國, 此舉不但在於降低生產成本, 也在避免美日貿易摩擦。此時, 東南亞國家在人力素質、市場條件、基礎建設、法制規定等環境尚未達到日本企業海外投資的要求。1990 年代起, 台灣

與韓國的生產成本提高，夏普乃率先將錄放影機生產線移往與日本簽訂經貿協定的東協國家。據此，日本企業的轉型過程，也帶動了電子生產的外移，符合與產品生命循環（Product Life Cycle）理論（Murakami and Patrick, 1987; Okimoto, 1989）。值得注意的，1990 年代的外移與 1980 年代的外移有所差異，在這一波的外移中，日本企業已將生產流程區隔化，並且將生產流程的區位選擇依照科技附加價值的高低來選定生產區位。這種產品生產內部的區隔化，亦有可能出現變化，如果某一國家在科技複雜度上有所提升，日本企業亦有可能調整其在產品生產位階的重要性（Chang, 2002a; Chang, 2002b）。在 1990 年代末期，在馬來西亞所倡導的「東望政策」（Look East Policy）中，日本企業不但將錄放影機的生產置於馬來西亞，東芝甚至將主要的研發、設計與生產流程亦設置於馬來西亞，大幅提升馬來西亞在日本錄放影機工業的重要性。生產區隔化策略之生產情形也大量出現在成衣、工具機、電子、化學與運輸工具的生產上（Borras, 1994）。自 1980 年代中期以來，東亞國家逐漸出現了水平分工結構，泰國與馬來西亞等發展中國家接收低科技產品，而亞洲四小龍則轉而專注於中階科技產品的生產上（Yamamura and Streeck, 2003）。而此一波經濟區域化最主要的驅力，則來自日本海外發展援助（Overseas development assistance, ODA）所建構的網路，在上下與水平分工的情形下，日本企業的海外擴張帶動了區域化的發展。

明顯的，價值鍊與生產區隔化的發展需要更佳的生产整合與更為整體的產品設計（Boyer and Hollingsworth, 1997; Sadao, 1989），而汽車製造的跨國生產網路就是代表性的案例。在 1960 年代，東亞的汽車市場剛在起步，日本汽車公司主要在東亞進行銷售，而將製造流程集中於日本。譬如豐田在 1956 年才在泰國建立第一個銷售處 – 豐田汽車銷售公司（Toyota Motor Sales Company），到了 1964 年，豐田則在北杉廊（North Samrong）建立裝配廠，其主要的任務僅限於組合完整的汽車部件。到了 1970 年代，泰國的消費者需求增加，豐田開始擴張生產產能，並且增加在地的汽車零件採購。1980 年代，東協國家的經濟發展大有起色，各國政府也開始鼓勵日資與本地企業進行合作，三菱汽車與馬來西亞的「寶騰汽車」（Proton Motor）進行聯營，由三菱提供技術，寶騰進行生產，並且由其他的東南亞國家（特別是新加坡）以優惠關稅進口零件，並且符合東協的

最終組裝在地內容規則。日產與日野的大型卡車、豐田的商務旅行車、本田的多功能休旅也隨之採取這種次區域策略進行生產。日資企業多半以新加坡為基地，進而協調印尼、菲律賓與泰國的零件組合與交易。此一非預期的全球生產策略，也引起區域化的發展。泰國政府即看出此一趨勢的潛力，在 1993 年，泰國投資促進委員會（Board of Investment）即給予外資投資 57 個泰國省分的優惠待遇。此舉使得日資汽車公司大舉投資泰國，使得泰國成為東南亞的汽車零件製造中心。

價值鍊與生產區隔化的研究途徑對於東南亞國家之作為以及在地企業的關係抱持較為正面的看法，同時也注意到在地創新與產業升級如何影響日本企業之投資行為，唯此一研究途徑多專注於東南亞區域層次，對於個別國家之作為較少著墨，難以釐清日本企業與在地生產及創新之關係。

第三、制度性安排：此一研究途徑聚焦於企業、國家、在地企業之間的互動關係，並且對於中間層次制度性安排具有較深入的觀察，對於理解東南亞國家、企業與外資之互動以及建構一般性理解提供重要的深入管道，相對於專注於企業生產的「產業生產邏輯」以及著重營運策略的「價值鍊」，制度性安排由於較為完整的說明企業、國家、在地企業之間的互動，顯然在解釋全球企業與投資在地國之間的互動較為全面，而由於相關研究關注的焦點差異，主要的制度性安排可以約略區分為政策網路與產業協會兩個脈絡，以下進一步說明。

關於政策網路的討論上，著重於日本國家之決策，政商之間的互動，以及日本半官方機構的角色。日本政府在鼓勵與協助企業擴展東南亞投資之決策過程，往往透過各種審議會匯集企業意見，在各委員會的決策中亦常參酌各企業代表意見。在 1980 年代以後日本政府大幅擴張政府開發援助的過程中，日本通產省亦利用此一機會鼓勵日本企業與「日本貿易振興機構」（Japan External Trade Organization, JETRO）、國際協力機構（Japan International Cooperation Agency, JICA）等半官方機構合作，積極進行海外投資與協調。日本國內企業在 1960 年代開始向東南亞投資，到了 1980 年代中期以後，趨於高峰。日本企業在東南亞地區的投資與生產，多以日本企業之間的協力關係作為基礎，在分享資本、風險最小化與資訊等前提下，日本企業以網路形式共同向東南亞擴張。此一時期，

日本政府與半官方機構的協助，具有無可取代的重要性（Hatch and Yamamura, 1996; Pempel, 1999）。

日本企業與企業之間的關係，以及日本企業與政府的關係，可以視為一道跨越公私領域的非正式制度。這些制度促使了亞洲的投資活動區域化。日本政府長期透過 JICA，JETRO 等半官方機構，以及其他較不知名的機構，大力倡議日本企業於東南亞的投資（Hatch 2002; Hatch and Yamamura, 1996），並且隨著時空的變化，日本官方機構與半官方機構所鋪設日本企業活動結構也隨之改變。在日本對東南亞地區的直接投資中，由日本國家所建構的網路，提供了協調、基礎支持、資金取得等協助，對於中小企業的海外生產活動而言，極其重要。此外，日本政府亦會考量日本企業在東南亞經營之需求，修正政策訴求。2000 年以後，日本企業投資東南亞的經營策略轉向追求技術規格的建立（Dosi, Teece and Chytry, 1998; Hamilton and Feenstra, 1998）。明顯的例子是次世代網際網路通訊協定規格 IPv6 的發展，由於亞洲主要科技國家，包括台灣、中國、印度與韓國均以國家策略的角度來發展 IPv6，但只有日本企圖建立亞洲通用規格，以利與歐洲及北美市場競爭（Yoshimatsu 2007）。為此，2003 年日本政府提出「亞洲寬頻計畫」（Asia Broadband Program），主張亞洲國家應積極協調 IPv6 的規格。2004 年 8 月，日本政府在東協加三首屆通訊暨資訊部長級會議上推廣亞洲寬頻計畫，並且協調東協與東北亞三國關於資訊政策的看法，日本政府並將協助越南發展南北海洋光纖連結，協助寮國發展國際電話交換系統，與新加坡合作 IPv6 大規模通訊科技，以建構亞洲寬頻規格。

日本企業協會在協調日本企業在政策上的影響力，以及協助日本企業投資東南亞具有影響力。特別是日本式的網路治理，極為重視在地脈絡之經營，以建立長期的互動關係。譬如日本大型企業與東南亞領袖的私人關係在企業的擴展上具有明顯的影響，在印尼的投資上，日本企業往往尋求與印尼領導者建立密切的關係，或者透過政治獻金等方式取得在印尼活動的特殊優惠（Hamilton-Hart 2005）。由於日本企業經理人在企業治理的主導性高於持股人，因此日本企業在東南亞建立合資關係上具有更高的彈性，而這也使得日本企業將與東南亞政治精英建立關係，視為進行長期投資的先決條件。日本企業經理人在東南亞的人

脈經營與制度化的協會活動具有相輔作用，日本商工會議所（Japan Chamber of Commerce and Industry, JCCI）（在日本國內各縣均有分會，代表日本中小企業），日本經團連，經濟同友會（Japan Association of Corporate Executives），關西經濟連合會等經濟代表性組織對於日本企業影響日本政府之決策具有顯著的代表性。日本企業組織構成「知識社群」（epistemic communities），對於日本商工省、外務省在參與亞太經合會等組織的決策略，具有相當影響力。

此外，日本商工會議所在協助日本企業投資東南亞國家（Hayashi 2012），與東南亞國家的互動（川邊純子，2007；川邊純子，2009；川邊純子，2010；川邊純子，2011）、建立日本企業在東南亞國家的生產聯盟（Farrell and Findlay, 2001; Hill and Fujita, 2007; Pollio, 2012），協助建立日本在東南亞國家的產業群聚（小林敬幸、大森雄一郎，2014；川邊純子，2009；Lecler, 202; Suzuki and Keola, 2008），以及溝通日本企業與東南亞國家關係（川邊純子，2005；戴萬平，2010；戴萬平、洪柏智、袁又華，2012；Doner, 2009; Tai and Hung, 2013; Tai and Ku, 2013），均可發現日本企業在東南亞的投資上建立制度性安排的優勢。

就汽車產業發展而言，外國直接投資可以區分為貨物與服務兩大領域。而其中，最主要的投資目的，又以國家或區域市場追求（market-seeking）與效率追求（efficiency-seeking）為主。對於汽車產業而言，隨著區域秩序的變遷、國民經濟的成長、中產階級消費層的擴大、全球市場的興起等變化，汽車產業的經營範圍已從原有的貨物製造與供給，轉向汽車品牌的經營、汽車服務的提供與市場規模制定。在此一情形下，汽車產業已然超越製造業的範籌，在進年來，逐漸走向服務業的領域。依循此一概念，作為外國資本，汽車產業投資行為主要的策略，亦應依照投資地環境之變化而予以修正。

表一、汽車產業直接投資的策略轉變

	市場追求	效率追求
貨物	市場進入、關稅優惠	組裝、零件生產
服務	市場規格、概念車設計、生產協調、政策遊說	品牌服務、售後服務、汽車服務相關業務

資料來源：參考 Farrell, Roger and Christopher Findlay (2001) 與 Pollio (2012) 修正繪製。

據此，以貨物銷售為主要的標的而言，外資汽車產業將具有「市場追求」與「效率追求」兩大目標。就市場追求而言，外資汽車業者主要的策略將以取得市場進入權為優先目標，而關稅、出口優惠與政策獎勵亦均是外資汽車業者選擇投資國的主要考量。一旦投資國本身具有較佳的基礎建設，一定程度的產業規範，則外資汽車業者往往將進一步思考其與投資國政府、本地汽車業者之間的互動關係。多數的情形中，投資地政府將要求外資汽車業者提供技術轉移，或是透過合資之方式來扶植本地汽車產業。

在較為成熟的汽車市場中，往往將出現城市居民「機動化」(motorization)的傾向。至此，成熟的中產階級將需要更複雜的汽車需求，除了專用車以外，各種租賃、旅遊、運輸等市場亦將隨之擴大。此一時期，汽車業者將可發展多角化經營，由純汽車製造的領域轉型，除了涉入新興汽車服務領域以外，甚至嘗試開發針對新興汽車市場需求的客製化車種，並且提供其他汽車業者所需的零件、塗裝、組裝等服務，強化汽車服務的效率。而當區域與全球市場發展趨於成熟，區域整合機制足以支援跨國生產活動，汽車業者足以進一步進行更複雜的生產與服務協調。在全球運籌的發展下，汽車業者可以全球的視角，在市場規格、概念車設計、服務貿易法規的制定中扮演角色，亦可轉化既有的汽車生產叢聚為全球市場中的策略生產中心，以擴大外資汽車公司在全球市場中的利益。

大體而言，日本企業在東南亞地區的投資，隨著東南亞汽車市場的發展與成熟，區域整合秩序的變化，各國經濟情勢的轉變，漸地與細緻地調整其經營策略與範圍。而由於東南亞各國政府、基礎建設、在地企業結構的條件，使得日本企

業在東南亞經濟整合的過程中一方面持續與在地國政府與企業互動來建構供應鏈，另一方面也考量整合進程的動態，逐漸將不同國家生產區位的可能之納入考量。由這個角度而言，日本全球企業於東南亞國家投資生產過程中，與當地國政府、企業三者之間的制度性互動在解釋全球企業的經營策略轉變上更有解釋力。在多數的情形中，日本汽車產業於全球市場整合的情形下，均以超越傳統的思考框架，由製造業者轉型為服務業者。以下，筆者就豐田汽車於泰國投資活動的變遷，來分析東南亞區域秩序轉變下，泰國與豐田汽車互動模式的轉變。

參、本土技術之路：泰國汽車技術的建立與日本汽車產業生產秩序之轉變

一、1957-1977 的市場取得過程

第二次世界大戰以後，日本民間對外貿易受到盟軍總部的管制，一直到了1949年年底公佈外匯與外貿管理法以後，日本的對外貿易才獲得重啟的機會。二次世界大戰時期，豐田汽車的販售由銷售部門所負責，但1950年重啟對外輸出時，豐田汽車的銷售與製造部門分離，對外輸出必須獲得盟軍總部的「經濟科學局」許可。在「取得外匯、增進國益」的原則下，1955年豐田汽車開始積極地進行汽車出口。戰後初期，日本汽車出口政策的利益團體為「日本自動車工業會」下轄的「自動車輸出振興會」所負責，然而，在事權不統一與大環境不利的情形下，日本車初期的輸出並不順利。一直到1954年日本內閣會議決議「重機械輸出會議」下設置「自動車部會」，日本政商之間才取得一致推動汽車輸出的共識（中條秀治，2011）。

豐田汽車為了爭取泰國汽車市場的發展，擬定了三項方針。首先，豐田汽車追求永續的市場經營，因此強調在地的售後服務體系的建立；其次，重視在地市場：豐田汽車要求泰國市場的銷售，應在符合泰國汽車市場發展情況的前提下，銷售適當車款；第三，市場利基：豐田汽車應避免與美國汽車進行競爭，應利用日系汽車的特性來取得市場上的立足點。總體說來，此一時期的豐田汽車主要仍

把泰國作為銷售市場，並且著重銷售策略與售後服務的建立，以擴大豐田汽車在泰國市場的競爭力。在此一前提下，豐田汽車於 1956 年於曼谷開設分支機構，1957 年正式開設營業所，從事豐田汽車的輸入與銷售。為了擴大銷售，豐田汽車開辦分期汽車貸款，然而，該時泰國本地金融尚未發達，因此在三井銀行曼谷分行的協助下，獲得開辦的機會（川邊純子，2005）。

泰國政府在 1960 年代開始仿效多數發展中國家，希望透過進口替代政策來發展泰國汽車工業。1961 年，泰國政府推動「汽車產業發展政策」，鼓勵外商汽車公司與泰國本地企業合資，在通過投資委員會的評估下，外商企業公司可享有投資優惠，進口的完全散裝件（CKD）零件獲得關稅減免，而為了進行國內生產零件進口的機材設備可免予關稅。迄 1969 年為止，在泰國的政策推動下，有 11 間合資汽車公司成立。1967 年東南亞國家協會成立，發展的 5 個加盟國同時簽署「汽車產業互補協定」（ASEAN Complementation），並於 1969 年生效。此一協定應利於東協國家彼此之間的零件流通，然而，在東協國家各自推動國產車計畫、市場規模與工業化水準的限制下，東協汽車市場尚未具體成形（川邊純子，2005）。

在泰國政府的進口替代政策下，豐田汽車於 1962 年 10 月依泰國的《投資獎勵法》成立了「泰國豐田公司」（Toyota Motor Thailand, TMT），在整合泰國汽車市場的營運與銷售的同時，也推動「曼谷日本人商工會議所」成立公會團體「自動車部會」，以因應泰國政府的汽車保護政策。其中，各種「半散裝件」（SKD）與完全散裝件（CKD）的輸入、溶接、塗裝、車台組裝、總體組裝為此一時期泰國豐田公司的主要工作。初期估計月產可達 150 台，但 1966 年以後，泰國市場極速發展，使得招募與訓練本地技工的重要性大為提升。為此，豐田公司持續透過在職訓練的方式，強化泰國技工的組裝與維修技術，同時輔以短期日本派遣維修的管道，以強化專業職能（川邊純子，2007）。

1969 年，泰國政府成立「汽車產業發展委員會」，旨在推動汽車零件生產的本地化、擴大原有車種生產、推動新車種生產。1971 年，泰國工業部有鑑於泰國汽車市場國產車比例仍低，因此透過「泰國汽車同業公會」（Thai Automotive Industry Association, TAIA）推動國產車保護政策，除了限制外資汽車公司的組裝

車款，同時也要求 25% 以上的國產零件採用，並對新外來投資設立限制。因應泰國市場的擴大，豐田汽車除了於 1970 年擴大成立工廠規模，開且成立了「總合中心」，綜理車輛組裝、零件庫存、新車點檢、教育訓練等業務。同時為了配合泰國政府的本地化政策，於 1974 年在泰國進行公開募資，以深化與泰國當地連結（中條秀治，2011）。

二、1978-1993 擴大生產效率與泰國國產化政策

因應石油危機的衝擊，泰國商務部於 1978 年再度頒發乘用車輸入禁止規定，以減緩泰國嚴重的貿易赤字，同時財政部也提高完全散裝件零件的輸入關稅。工業部規定外資汽車公司必須以 5 年為限，提高乘用車的國產零件使用率為 50%。同時，泰國工業總會汽車零件同業公會亦成立「泰國汽車零件製造同業公會」（Thai Auto-Parts Manufacturers Association, TAPMA），以強化本地汽車零件的採用。對於泰國政府推動的乘用車國產化政策，曼谷日本人商工會議所的自動車部會員頗為重視，其主張乘用車國產零件使用率應降到 45% 以外，也向泰國工業部提出解禁「完成車（CBU）乘用車」的輸入限制。然而，日本汽車業者的遊說成效不彰，泰國工業部於 1984 年進一步宣示「汽車工業育成方針」，希望各車廠在 1988 年可以達成國產化目標。其中，乘用車應達 65%，1 噸貨卡應達 62%、商用車應達 45%（川邊純子，2007；中條秀治，2011）。

面對泰國政府的國產化政策，豐田汽車初期仍以強化銷售處的職能與社員的教育來因應。但在隨著國產零件採購使用率的提高，銷售成本明顯增加的情形下，豐田汽車企圖一方面透過一連串的生產效率強化與品質管理以降低組裝成本；另一方面，豐田於 1978 年獨資成立的「泰國豐田車體」（Toyota Auto Body Thailand），在替代車體零件進口方面，提供了重要的支持。原來的泰國豐田車體的主要業務，乃在職司沖壓零件（press parts）與貨卡駕駛室零件的製造，此一工廠同時也具有訓練新進員工與降低零件生產成本之作用。

1980 年，豐田汽車針對泰國政府的國產化請求召開了第一次國產化會議，主要議程在於擬定與泰國政府關於國產零件採用之因應對策。之後，豐田汽車決定主動與泰國本地汽車產業的合作，成立「泰國豐田協力會」（Toyota

Cooperation Club) ，以辦理研討會、品管活動、會員互訪、案例研究、日本研習旅行等方式，建立豐田汽車的泰國協力廠網路，以強化豐田汽車在泰國零件生產的整合與品質。日後，薩密特集團 (Thai Summit Group) 、瑪諾約特集團 (Manoyont Group) 、宋雯集團 (Somboon Group) 、奧比科 (Aapico) 等協力企業，均成為泰國汽車工業的骨幹。在豐田建立起泰國協力網路的過程中，泰國汽車產業的第二代領導人多半接受較佳的教育，足以接受高度的生產與管理技術，同時願意接受日本企業的「專有管理知識」 (know-how) ，透過雙方合作、日本人材的僱用與共同開發等方式，這些納入泰國豐田協力會的成員的生產品質、成本控制、生產流程均逐漸與豐田汽車的生產接軌。因此，泰國政府於 1980 年代實施國產化政策以後，豐田汽車順勢建立了泰國車廠的協力生產網路，促成豐田汽車零件生產的在地化，也有助於之後進一步以泰國為中心，向東南亞國家的汽車產業輸出汽車零件 (川邊純子，2005) 。

1986 年，泰國政府希望日本汽車產業能落實對泰國汽車產業的技術轉移，主要項目為小型貨卡的柴油引擎。於是，在泰國政府投資委員會的獎勵下，豐田、日產三菱、五十鈴三家日資汽車集團組成引擎製造公司，而日後泰國生產的貨卡將轉用國產引擎。此一政策初期遭到日本企業的抗拒，其擔心此一作為將造成日本汽車於泰國生產引擎之印象。此時，豐田汽車考量到泰國政府的政策請求以及維持引擎生產的品質，主動與王室關係密切泰國最大財閥的「暹羅水泥公司」 (Siam Cement Public Company) 接觸，由雙方出資成立引擎製造公司「暹羅豐田製造公司」 (Siam Toyota Manufacturing, STM) 。此一投資額高達 10 億泰銖的引擎廠初期以月產 2000 部 1 噸貨卡引擎為目標，預定在 5 年以後開始向外輸出。STM 廠的生產對於泰國汽車產業影響甚鉅，泰國工業部請求日系各汽車廠需要 1996 年達到 80% 的國產率，引擎廠成立的結果，豐田、日產、五十鈴等日資汽車公司分別投入引擎氣缸、氣缸蓋的製造，大幅提升汽車生產國產化的比例 (川邊純子，2005) 。

泰國政府的國產化政策獲得一定成功，自 1990 年起，泰國超越印尼成為東協最大的汽車生產國，年產 30 萬輛以上。加上 1990 年起，泰國開始放寬對於外匯與金融之管制，一時之間泰國經濟急速成長，也造就日本汽車產業於泰國大

舉投資。除了傳統的汽車零件製造以外，各式相關產業的投資亦持續投入。譬如東海理化電機制作所與豐田紡織即與泰國本地企業合組車用安全帶公司，而豐田合成亦與泰國企業合組以生產方向盤樹脂為主的企業 TG Pongpara，類似此類的合資企業不勝枚舉，凡汽車內部各式零件、器材的合資生產在泰國蓬勃發展，此一發展使得泰國於 1990 年代起，逐漸成為豐田汽車全球生產的重要協力者，同時泰國本地的市場在中產階級急速擴大下，亦成為豐車汽車全球佈部局的關注目標。

1987 年的東協高峰會，進一步強化東協各國的工業生產，為了促進彼此各國的產業發展，三菱自動車提出「品牌別汽車零件互補流通計畫」（Brand to Brand Complementation Scheme, BBC），獲得東協經濟部長會議通過。基於此一發展，豐田汽車於泰國、菲律賓、馬來西亞與印尼分別設立分支機構，以強化各國資源的利用。其中，在新加坡成立「豐田自動車管理服務新加坡公司」（TMSS），負責協調東協各國生產、零件的合作。而泰國自此成為柴油引擎、沖壓零件的輸出基地，馬來西亞則成為操舵裝置的輸出產地，菲律賓成為變速器生產中心，印尼則成為點火裝置與沖壓零件的製造基地。至此，東協國家已成為豐田汽車區域生產的重要協力地區（川邊純子，2010）。

三、1994-2003 東協區域秩序的形成與汽車服務的轉型

東協國家市場經歷 1990 年代的整合風潮以後，其生產角色已成為日本汽車主要的協力生產地區，此同時，日本汽車企業亦瞭解到東協汽車的生產，不宜限於製造生產的思考範籌，應考量東協國家新的市場環境下，朝服務擴大的方向發展。在此一背景下，以東南亞區域為基礎的「亞洲車」（Asian Car）構想即孕育而生。1994 年，在日本東京總部的決議下，豐田汽車針對東南亞乘用車市場開發專用車種，此一設計將剔除日本輸入的資材，提到本地生產的零件採用，同時也簡化設計，以儘可能的降低生產成本。在此一概念下，名為 Tercel 的小型車開始問世（Abbott and Snidal 2000）。同時，本田亦運用類似的概念進行亞洲車的開發，以擴大東南亞市場的佔有率。豐田與本田的亞洲概念車於東南亞獲得成功後，也在中東與中南美市場獲得成功，此一趨勢開啟了日本汽車場針對特定區域

銷售而開發特定車種的策略。

亞洲車的生產，標誌著日本汽車對於東南亞汽車市場的觀點之改變。傳統日本汽車公司將東南亞視為純然的汽車銷售市場，並不重視東南亞特定的市場需求。但 1990 年代以後，東南亞中產階級的增加、日元大幅升值、區域生產秩序的整合，使日本汽車公司必須以新的觀點來利用東南亞正在形成中的市場條件，提供特用車種 (Hamzah, Hanny Zurina, 2012)。這種由傳統的汽車製造轉型為汽車服務的觀點，是此一時期最重要的經營策略轉變。豐田汽車於此一時期的生產佈局即反映了此一思維，已由傳統集中於單一國家市場的生產方式轉向以區域為生產資源配置的轉變。以貨卡的生產為例，在豐田自動車管理服務新加坡公司成立後，豐田汽車即在評估泰國在車體與引擎製造能力的提升後，將菲律賓的貨卡市場轉由日本轉往泰國 (前田淳，2009；中條秀治，2011；Gao, Shang and Sui Pheng Low, 2014)。

豐田汽車營運觀念的轉變，亦與其生產過程在地化有所關連。首先，自 1986 年以後，豐田汽車即對於泰國市場的營運採取了「泰國化」的政策。除了銷售據點多由泰國員工所負責以外，在重要的技術轉移上，亦納入大量泰國技術人員涉入。其次，在生產上，豐田汽車於 1986 年的廣場協定之後，即在日元升值的情形下，強化了對於泰國地區的生產比重，此一過程中，泰國本地技術人員在國產品的價格交涉、品質管理、零件設計、執行效率上均扮演重要的角色 (前田淳，2010)。最後，泰國政府持續採取的高關稅政策，也迫使亞洲車的開發，必須高度依賴國產國產零件的使用。泰國技術人員在亞洲車生產最成功的代表例子，是 Soluna 的生產。此一專為泰國市場開發的車種負責的開發委員長是朱拉龍功大學畢業的泰國技術人員擔任，設計團隊成員均為 27-28 歲的泰國工學院畢業生。在 Soluna 的設計過程中，對於泰國特有的雨季與環境予以特別考量，同時大幅提高泰國本地的零件使用率以求降低售價。結果，在 Soluna 問世以後，獲得了超乎預期的市場支持。此一經驗不但使豐田汽車的泰國技術人員產生積極自信，也使豐田汽車進一步深化本地化，拔擢更多泰國員工擔任管理職位 (中條秀治，2011；Tippayawong, Yaibuathet, Niyomyat, Sopadang and Ramingwong, 2016)。

豐田汽車的在地化與亞洲車的開發最明顯的影響在於生產管理的強化，主因在於本地設計的車種已成為銷售市場上的主力，在低價競爭的前提下，生產成本的降低已成為利潤的主要來源。為止，進一步強化汽車生產相關的服務與觀念，已是此一時期獲利的關鍵。豐田汽車於 1996 年創建「TMT 總合教育研修中心」，提供完整的汽車技術教育、實物汽車教育、學科實行並行等方式，強化技術人員對於豐田汽車生產的瞭解。至於在銷售部門上，各據點的接待、整備、零件部門的負責人以及業務、管理人員亦須接受總合教育研修中心的訓練，由經理、營業、總務各部門全面性的落實豐田汽車專門實務知識的傳遞（畑中邦道，2011；Gao, Shang and Sui Pheng Low, 2014）。整體而言，豐田汽車在此一時期，為了強化銷售服務的效率，全面性強化管理體系，此一發展不但使得「豐田模式」（Toyota Way）的涵蓋方式擴張到銷售部門，也使豐田的專業訓練體系趨於完備（前田淳，2010）。

自 1997 年 6 月開始，東協各國遭逢亞洲金融危機，各國的經濟蒙受重大打擊，汽車市場大幅萎縮 38.4%，泰銖大幅貶值，在此一情形下，多數的日本汽車公司多利用泰銖貶值而強化對外輸出，並且進一步思考泰國在全球佈局中應有的位置。豐田即將泰國所製造的零件與貨卡銷售到澳洲、大洋洲與南非輸出。此一嘗試亦使泰國的日本汽車公司進一步思考泰國汽車產業在其全球佈局中的位置。

四、2004 年以後的全球汽車市場服務追求

隨著全球化的進展，泰國在亞洲金融風暴以後，納入日本汽車公司全球市場策略的一環，利用泰銖的貶值，「泰國製日本車」開始進軍全球汽車市場。此一時期，泰國汽車向外出口，必須在擴大其優勢的同時，也克服其劣勢。一方面，自 1996 年 11 月以後，「東協產業協力計畫」（ASEAN Industrial Cooperation Scheme, AICO）生效，此一計畫乃之前「品牌別汽車零件互補流通計畫」的強化，為了因應「東協自由貿易區」（ASEAN Free Trade Area, AFTA）於 2003 年生效，東協產業協力計畫乃是針對域內外資汽車公司的集中生產與區域內零件流通的關稅優惠、投資重覆避免、生產規模擴大與規模經濟創造而產生；此同時，對於在東協各國投資的汽車生業的發展與出口，也予以特別優惠。因此，東協產業協力

計畫的實施，對於日本汽車公司利用其在東協各國的投資，進而向外出口，具有直接助益。但另一方面，中國大陸加入世貿組織以後，與東協形成競爭關係，生產條件類似的東協各國汽車產業在全球市場上將逐步面對中國大陸汽車產業的競爭，對於擁有龐大國內市場的中國大陸競爭者，東協國家汽車產業勢必要在品質與價格上取得優勢，才不致在全球市場上遭到淘汰的命運（中條秀治，2011）。

根據以上原則，東協的外資汽車業者開始進行生產上的車種分工。泰國專注於小型卡車生產、菲律賓專注於乘用車生產、印尼則發展多功能貨卡。至此，東協區域內的汽車市場開始出現以國別為單位的車種集約生產現象。此同時，為了強化區域內的貨物與零件流通，各工業區的道路、港灣等基礎建設的強化，亦屬必要。東協自由貿易區的發展雖有助於區域生產規模的擴大，但在實務上，各國之間的生產效率落差與政情的穩定，均使東協固有的保護主義存在復活的可能性。而泰國則是少數能夠透過積極的自由貿易協定締結來鞏固其競爭優勢的國家，迄 2006 年為止，豐田汽車與美國通用汽車均以泰國為區域完成工暨零件供應網路的中心，而泰國亦成為日本、韓國、中國大陸以外亞洲第四大汽車出口國（金玉仙，2009；Pollio, 2012）。

受益於東協對外自由貿易協定的擴大，日本與美國汽車公司均同步擴大在東協的投資，而東協的汽車出口也逐步擴大。以 2008 年為估，東協的日本車生產有一成以上出口，東協在全球日本車的銷售重要性顯著提升。豐田汽車為了行銷全球市場，除了開始將 Camery，Carolla，Soluna Vios 轉由泰國生產以外，2002 年起，進行國際戰略車 IMV 的開發，基於開發亞洲車的經驗，國際戰略車 IMV（Innovative International Multi-purpose Vehicle）的設計除了持續以降低生產成本為目標以外，其生產車體的設計上，亦有豐田汽車於中國天津生產的 Vios 車種類同，此一方式除了降低設計成本以外，亦可加速亞洲生產的整合。2004 年 8 月問世的 IMV 在開發過程中，以銷售市場導向的原則選定全球最適地區建立生產與供給體系，開發過程中，最初選定泰國、印尼、南非、阿根廷作為全球生產據點，之後再加入台灣、馬來西亞、菲律賓、越南、印度、巴基斯坦、委內瑞拉共計 11 國進行全球生產，同時向 80 餘國進行銷售（Pollio, 2012）。

IMV 的開發上，選定 3 款貨卡、1 款多功能休旅車、1 款運動型多用途車共

5 個車種，考量地區與市場的妥適性與環境，設計出適合東南亞、南美洲、非洲與中東等地區適用之車種。此一國際戰略車計畫由於涉及不同地區的開發，材料零位的流通、核心工廠的配置、基本設計概念的發想、個別市場行銷策略的擬定均較之前所有車種的開發更為複雜。基於此一成功經驗，2004 年中國推動「新汽車政策」後，豐田汽車即規畫日本、東協、中國同時作為亞洲生產的三極體系，積極擴大豐田汽車在全球市場的滲透程度（Techakanont, 2011）。同時，豐田為了確保品質與全球生產管理，2005 年於泰國成立「亞洲太平洋全球生產推進中心」（Asia Pacific Global Production Center, AP-GPC），綜理豐田專有知識的分享、人材交流、育成事項等樞紐功能，此一教育訓練機構，隨後亦推廣到菲律賓、台灣、印尼、越南、印度與馬來西亞各國（金玉仙，2009；Tippayawong, Yaibuathet, Niyomyat, Sopadang and Ramingwong, 2016）。此外，豐田汽車也強化既有「泰國豐田協力會」會員的溝通協調工作，至 2004 年止，泰國豐田協力會即有 117 個會員，每年定期開會 2 次，針對品質管理、豐田生產方式、交貨管理等事項進行溝通討論，為了強化生產流程與降低庫存壓力，凡豐田協廠均需導入豐田生產方式。會員共有兩大團體，一是「豐田生產方式」自主研究參加企業，計有 4 小組 20 餘社參加。另一是自主改善參加企業，計有 6 小組 30 餘社參加。由泰國豐田協力會與亞洲太平洋全球生產推進中心的運作，豐田汽車不但成功建立起其專家體系，並且在擴大服務與保有市佔率上，具有更高的競爭力（金玉仙，2009）。

肆、結論

本文以全球企業豐田汽車在泰國與東南亞生產供應鍊的發展與轉變，來討論外資企業、在地國與區域秩序之間的互動，傳統上而言，汽車產業的對外投資，多半著眼為尋求市場與強化經營效率，但隨著全球化供應鍊的發展與區域秩序的轉變，全球企業與其營運策略在國際政治經濟場域的角色已有大幅提升。豐田汽車於東南亞的投資雖以泰國為主，但其發展則散佈於東南亞地區，大體而言，其在泰國的營運可以分為四個時期。首先，1957-1977 年的市場追求期，豐田汽車

以取得東南亞的出口市場為主要目標，然而，由於泰國政府發佈進口替代策略以保護本土市場，豐田汽車只得透過散裝件零件或完成車的進口，透過組裝的方式於泰國進行銷售。

第二時期為 1978-93 年，為了因應石油危機所造成的貿易逆差問題，泰國商務部頒佈發乘用車輸入禁令，限制外資車廠的組裝範圍，此同時，亦推動國產化政策，要求外資汽車公司在 5 年之內提高國產零件的使用率。由於泰國政府的強勢要求，豐田汽車只得改變經營策略，一方面擴張本地汽車製造的職能，除了原有的組裝以外，亦開始在泰國成立車體製造公司，來降低零件進口的需求。另一方面，豐田亦擴大本地的生產協力網路，透過教育訓練與品管要求，確保於現地取得符合品質要求的零件，此舉除了維持豐田汽車在泰國市場的競爭力，同時也逐步透過技術轉移建立泰國汽車工業的基礎，鞏固豐田汽車在泰國的生產效率。

第三時期為 1994-2003 年，此一時期得利於東協區域整合，東協通過「品牌別汽車零件互補流通計畫」，豐田汽車得以泰國為基礎，整合菲律賓、馬來西亞與印尼的生產資源，日本汽車公司亦瞭解到東協汽車的生產，不宜限於製造生產的思考範疇，應考量東協國家新的市場環境下，朝服務擴大的方向發展。豐田汽車推動「亞洲車」的構想，不只反應了「由泰國人設計泰國車」的思維，也代表豐田汽車超越了傳統的汽車製造觀點，轉型為汽車服務的觀點，針對性地為東南亞市場提供汽車相關服務。為止，豐田汽車擴張了泰國市場的服務網路，除了傳統的生產製造以外，豐田亦成立了汽車服務管理中心、總合教育研修中心，系統化地在汽車生產與銷售上提供「豐田模式」的傳遞。

第四時期為 2004 年以後，蒙受亞洲金融風暴打擊的東南亞地區，轉型成為美日汽車全球市場策略的一環，日本汽車公司利用 1996 年生效的「東協產業協力計畫」，強化東協汽車產業協力網路，同時也進行東南亞區域的汽車產業集中生產，使東協轉型為全球汽車市場的出口基地。此一整合最具體的效應，即是國際戰略車 IMV 的開發，此一戰略車種設計概念除了具有加速亞洲生產整合的意味以外，其生產與銷售上，以銷售市場導向的原則選定全球最適地區建立生產與供給體系再進行全球同步生產與銷售，使東協一舉成為全球汽車市場的區域製造中心。而為了協調地區與市場的設計、生產與銷售活動，豐田汽車進一步成立「亞

洲太平洋全球生產推進中心」與強化「泰國豐田協力會」的教育訓練與生產研發之功能，鞏固泰國在提供全球汽車市場服務上的地位。

整體而言，作為日本全球企業代表，豐田汽車於泰國的生產在地化之路，由豐田汽車、泰國政府、泰國在地協力廠三者之間的互動，反映了全球生產秩序的改組過程中，國家、外資、在地生產與全球市場之間複雜的關係互動。泰國政府的政策作為，突顯了國家在建立國家競爭力時，仍然可以超越全球市場的限制，扮演積極的角色。而全球企業在全球生產秩序的變遷中，往往在因應駐在國政策、區域秩序與全球市場的變動過程中，持續地調整與尋找最妥適的生產服務策略，以擴張自身最大的利益。由本案例的研究中，豐田汽車持續性地調整泰國在其全球策略的角色，反應出外資與本地產業存在共生的可能性。

2022 年以後，泰國政府因應全球汽車市場趨勢，開始推動名為「電動車 3.0」(EV 3.0) 的汽車產業振興政策，鼓勵外資於泰國在地生產電動車，同時也希望維持泰國未來在電動車生產的競爭力，此一政相最大的受惠者，為國內已經出現大量庫存的中國電動車產業，以 2019-2023 年的市占率比較，日本汽車在泰國市場的市占率由 87.1% 降到 77.8%，中國汽車市占率則由 2.6% 上升到 10.9%，中國的 BYD、長城、NETA 等電動車品牌成為泰國電動車市場的主流，對於仍以油電混合動力為主的日系汽車產業造成衝擊，鈴木與 SUBARU 決定關閉在泰國的生產線；Honda 也決定縮減在泰國產能的一半，轉移至印度生產。而在泰國建立穩定協力生產體系的豐田汽車，以及五十鈴（いすゞ）、三菱則在 2023 年增資 500 億泰銖、300 億泰銖、200 億泰銖進行電動車的在地生產，反映了日系汽車作為全球企業已因自身與泰國政府及在地汽車產車的制度性安排，在面對泰國電動車產業發展的挑戰上，針對經營效率與市場銷售作上呈現出不同的因應措略。由此一角度而言，可以瞭解透過比較政治經濟的角度進行全球企業在東南亞生產的發展個案研究，更可精緻地反映區域整合與企業經營的互動，更具體地建立全球化下國家與市場之複雜互動之瞭解。

參考文獻

- 小林敬幸、大森雄一郎（2014）。〈Asean 自動車市場動向とタイ拠点の役割の変化〉，《知的資産創造》，第 22 卷第 5 号，44-57。
- 川邊純子（2005）。〈日・タイ經濟協力における一考察：「日タイ合同貿易經濟委員會」を中心に〉，《城西大学經營紀要》，第 1 号，1-24。
- 川邊純子（2007）。〈タイの自動車産業育成政策とバンコク日本人商工会議所：自動車部会の活動を中心に〉，《城西大学經營紀要》，第 3 号，17-36。
- 川邊純子（2009）。〈マレーシア日本人商工会議所（Jactim）の活動：受入国政府と進出日本企業の調整メカニズム〉，《城西大学經營紀要》，第 5 号，1-27。
- 川邊純子（2010）。〈中小企業のグローバル化における海外日本人商工会議所の役割：マレーシア日本人商工会議所中小企業委員会の事例〉，《城西大学經營紀要》，第 6 号，1-23。
- 川邊純子（2011）。〈移行經濟国における日本人商工会議所の活動：ヤンゴン日本人商工会議所（Jccy）の事例〉，《城西大学經營紀要》，第 7 号，1-32。
- 中條秀治（2011）。〈トヨタ・インド子会社の戦略と組織：トヨタの世界戦略と imv プロジェクト〉，《中京企業研究》，第 33 号，17-28。
- 金玉仙（2009）。〈日系企業のタイ、ベトナムの經營国際化戦略〉，《上武大学ビジネス情報学部紀要》，第 8 卷第 1 号，31-47。
- 前田淳（2009）。〈トヨタシステムの構築とその意義 (1)〉，《三田商学研究》，第 52 卷第 4 号，13-39。
- 前田淳（2010）。〈トヨタシステムの構築とその意義 (2)〉，《三田商学研究》，第 53 卷第 1 号，39-55。
- 畑中邦道（2010）。〈曖昧とグローバル環境 — 「曖昧」と「Yes・No」による經營の一考察〉，《国際經營フォーラム》，第 21 卷，57-93。
- 畑中邦道（2011）。〈日本の競争力「ジャスト・イン・タイム」：震災後の東日本の復興と協働〉，《国際經營フォーラム》，第 22 卷，19-58。

- 戴萬平 (2010) 。〈國家機關與產業發展：馬來西亞與泰國汽車產業政策的政治經濟分析〉，〈問題與研究〉，第 49 卷，第 3 期，頁 71-103。
- 戴萬平 (2016) 。《東南亞汽車產業：政治經濟的跨國比較》。高雄：吾皇多媒體。
- 戴萬平、洪柏智、袁又華 (2012) 。〈日本汽車集團在泰國的發展〉，〈全球商業經營管理學報〉，第 4 期，頁 1-12。
- Abbott, Kenneth W. and Duncan Snidal (2000), "Hard and Soft Law in International Governance," *International Organization*, Vol. 54, No. 3: 421-456.
- Archibugi, Daniele and Jonathan Michie (1998), *Trade, Growth, and Technical Change*, Cambridge, U.K.: Cambridge University Press.
- Borrus, Michael (1994), "Left for Dead: Asian Production Networks and the Revival of US Electronics," In E. Doherty (ed). *Japanese Investment in Asia: International Production Strategies in a Rapidly Changing World*, Berkeley, CA: Berkeley Roundtable on the International Economy.
- Boyer, Robert and J. Rogers Hollingsworth (1997), "From National Embeddedness to Spatial and Institutional Nestedness," in J. Rogers Hollingsworth and Robert Boyer (eds). *Contemporary Capitalism: The Embeddedness of Institutions* (433-484), Cambridge: Cambridge University Press, pp. 433-484.
- Chang, Ha-Joon (2002a), "Breaking the Mould: An Institutionalist Political Economy Alternative to the Neo-Liberal Theory of the Market and the State," *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 26, No. 5: 539-559.
- Chang, Ha-Joon (2002b), *Kicking Away the Ladder? Development Strategy in Historical Perspective*, London: Anthem.
- Chiarini, Andrea (2013), *Lean Organization: From the Tools of the Toyota Production System to Lean Office*, New York: Springer.
- Coenen, Lars and Bjørn T. Asheim (2006), "Constructing Regional Advantage at the Northern Edge," In Philip Cooke and Andrea Piccaluga (eds). *Regional Development in the Knowledge Economy* (84-110), New York: Routledge.
- Doner, Richard F. (2009), *The Politics of Uneven Development: Thailand's Economic*

Growth in Comparative Perspective, Cambridge: Cambridge University Press.

Dosi, Giovanni, David J. Teece and Josef Chytry (1998), "Introduction," In Giovanni Dosi, David J. Teece and Josef Chytry (eds). *Technology, Organization, and Competitiveness: Perspectives on Industrial and Corporate Change* (1-14), Oxford: Oxford University Press.

Farrell, Roger and Christopher Findlay (2001), *Japan and the ASEAN Automotive Industry: Developments and Inter-Relationships in the Regional Automotive Industry, Kitakyushu*, Japan: The International Center for the Study of East Asian Development.

Fujita, Mai (1998), "Industrial Policies and Trade Liberalization: The Automotive Industry in Thailand and Malaysia," In Keiji Omura (ed). *The Deepening Economic Interdependence in the APEC Region* (149-187), Tokyo: APEC Study Center, Institute of Developing Economies.

Fujita, Mai (2013a). *The Economic Rise of China and the Transformation of Vietnam's Motorcycle Industry, Doctoral Thesis of Development Studies*, U.K.: University of Sussex.

Fujita, Mai (2013b), *Exploiting Linkages for Building Technological Capabilities: Vietnam's Motorcycle Component Suppliers under Japanese and Chinese Influence*, New York: Springer.

Gao, Shang and Sui Pheng Low (2014), *Lean Construction Management: The Toyota Way*, Singapore: Springer.

Hamilton, Gary G. and Robert C. Feenstra (1998), "Varieties of Hierarchies and Markets: An Introduction," In Giovanni Dosi, David J. Teece and Josef Chytry (eds). *Technology, Organization, and Competitiveness* (105-145), Oxford: Oxford University Press.

Hamilton-Hart, Natasha (2005), "The Regionalization of Southeast Asian Business: Transnational Networks in National Contexts," in T. J. Pempel (ed). *Remapping East Asia: The Construction of a Region* (170-191), Ithaca, NY: Cornell University

Press.

Hamzah, Hanny Zurina (2012), "The Role of Japanese Automakers in ASEAN," *Journal Ekonomi Malaysia*, Vol. 46, No. 1: 173-180.

Hatch, Walter (2002), "Regionalizing the State: Japanese Administrative and Financial Guidance for Asia," *Social Science Japan Journal*, Vol. 5, No. 2: 179-197.

Hatch, Walter and Kozo Yamamura (1996), *Asia in Japan's Embrace: Building a Regional Production Alliance*, New York: Cambridge University Press.

Hayashi, Kaoru (2012), "Integration of Global Concerns into ODA," In Toshihisa Toyoda, Jun Nishikawa and Hiroshi Kan Sato (eds). *Economic and Policy Lessons from Japan to Developing Countries* (199-216), New York: Palgrave Macmillan.

Hill, Richard Child and Kuniko Fujita (2012), "'Detroit in Asia': Ideology, the State and Regional Development Policy in Thailand," paper delivered at Workshop on Neoliberalism in East Asia, Singapore, National University of Singapore.

Hook, Glenn D. and Harukiyo Hasegawa (eds). (2001). *The Political Economy of Japanese Globalization*. London: Routledge.

Katzenstein, Peter J. (2005), *A World of Regions: Asia and Europe in the American Imperium*, Ithaca: Cornell University Press.

Lecler, Yveline (202), "The Cluster Role in the Development of the Thai Car Industry," *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 26, No. 4: 799-814.

Liker, Jeffrey K. and Gary L. Convis (2004), *The Toyota Way: 14 Management Principles from the World's Greatest Manufacturer*, New York: McGraw-Hill.

Liker, Jeffrey K. and Gary L. Convis (2012), *The Toyota Way to Lean Leadership*, New York: McGraw-Hill.

Murakami, Yasusuke and Hugh T. Patrick (1987), *The Political Economy of Japan*, Stanford, Calif.: Stanford University Press.

Niu, Kuei-Hsien, Grant Miles and Chung-Shing Lee (2008), "Strategic Development of Network Clusters: A Study of High Technology Regional Development and Global Competitiveness," *Competitiveness Review: An International Business Journal*,

Vol. 18, No. 3: 176-191.

Okimoto, Daniel (1989), *Between MITI and the Market: Japanese Industrial Policy for High Technology*, Stanford, CA: Stanford University Press.

Pempel, T. J. (1999), "The Developmental Regime in a Changing World Economy," In Meredith Woo-Cumings (ed). *The Developmental State, Ithaca* (137-181), N.Y. ; London: Cornell University Press.

Pollio, Chirara (2012), *The Auto Industry in Thailand: Value Transfer, Technological Dependence and Relations between Local and Foreign Capital*, Napoli, Italy: Università di Napoli – L'Orientale.

Reyes, Melba Falck (2014), *The Role of Japanese Foreign Direct Investment in Production Networks in Mexico and Thailand: The Transport Equipment Sector*, Kyoto: Center for Integrated Area Studies, Kyoto University.

Sadao, Fujiwara (1989), "Foreign Trade, Investment, and Industrial Imperialism in Postwar Japan," In Tessa Morris-Suzuki and Seiyama Takurō (eds). *Japanese Capitalism since 1945* (166-206), London: M. E. Sharpe, pp. 166-206.

Suzuki, Motoyoshi and Souknilanh Keola (2008), "Perspective of Savan=Seno Special Economic Zone and Vientiane Industrial Park in the Lao Pdr," in Akifumi KUCHIKI and Masatsugu TSUJI (eds). *The Formation of Industrial Clusters in Asia and Regional Integration* (109-127), Tokyo: IDE-JETRO, pp. 109-127.

Tachiki, Dennis (2005), "Between Foreign Direct Investment and Regionalism: The Role of Japanese Production Networks," in T. J. Pempel (ed). *Remapping East Asia: The Construction of a Region* (149-169), Ithaca, NY: Cornell University Press, pp. 149-169.

Tai, Wan-Ping and Po-Chih Hung (2013), "The Internationalization of Thailand's Automotive Industry: A Political Economic Analysis of the Late Developmental State," *Thammasat Reivew*, Vol. 16: 11-39.

Tai, Wan-Ping and Samuel C. Y. Ku (2013), "State and Industrial Policy: Comparative Political Economic Analysis of Automotive Industrial Policies in Malaysia and

Thailand," *Journal of ASEAN Studies*, Vol. 1, No. 1: 55-82.

Techakanont, Kriengkrai (2011), "Thailand Autototive Parts Industry," In Mitsuhiro Kagami (ed). *Intermediate Goods Trade in East Asia: Economic Deepening through Ftas/Epas* (193-229), Bangkok, Thailand: Bangkok Research Center, IDE-JETRO.

Thelen, Katheleen Ann (2003), "How Institutions Evolve: Insights from Comparative Historical Analysis," In James Mahoney and Dietrich Rueschemeyer (eds). *Comparative Historical Analysis in the Social Sciences* (433-484), Cambridge: Cambridge University Press.

Tippayawong, Korrakot Yaibuathet, Natananot Niyomyat, Apichat Sopadang and Sakgasem Ramingwong (2016), "Factors Affecting Green Supply Chain Operational Performance of the Thai Auto Parts Industry," *Sustainability*, Vol. 8, No.11: 1161.

Yamamura, Kozo (1997), *A Vision of a New Liberalism?: Critical Essays on Murakami's Anticlassical Analysis*, Stanford, Calif.: Stanford University Press.

Yamamura, Kozo and Wolfgang Streeck (eds). (2003). *The End of Diversity?: Prospects for German and Japanese Capitalism*. Ithaca ; London: Cornell University Press.

Yoshimatsu, Hidetaka (2007), "Global Competition and Technology Standards: Japan's Quest for Techno-Regionalism," *Journal of East Asian Studies*, Vol. 7, No. 3: 439-468.

The Political Economy of ASEAN Economic Integration and Japanese Global Businesses' Production: The Interaction between Toyota and Thailand

James W.Y. Wang

Abstract

Following the rise of global logistics, leveraging optimal operational locations for production activities has become a crucial strategy for global businesses to gain competitive advantages. Throughout the course of long term development, two corresponding dynamics have gradually emerged between multinational businesses and host countries. For host countries, attracting multinational businesses through the creation of various incentive structures and the development of infrastructure has become a critical avenue for enhancing national competitiveness. For multinational businesses, seeking favorable operating environments to strengthen their competitive edge has become a key consideration in selecting investment locations and establishing global production networks. Yet, the process of multinational businesses selecting and integrating various locations inadvertently promotes the development of production regionalization. In recent years, with the establishment of the ASEAN Economic Community, Southeast Asia's economic integration has evidently become institutionalized. Yet, empirical case studies on how global enterprises respond to this trend remain limited. This study takes Toyota as a case example of a Japanese global enterprise's production layout in Southeast Asia, illustrating how global businesses adapt their production strategies in response

to regional integration in Southeast Asia. The analysis also reflects the interactions among global enterprises, nations, and regional integration, thereby contributing to a systematic examination of the evolution of regionalization processes.

Keywords: Southeast Asia, economic integration, Thailand, Toyota.

協會簡介

「亞洲政經與和平交流協會」(Association for Asian Political Economy and Peace) 成立於 2018 年 6 月，是一個非營利、非官方、獨立於各政黨之外的民間協會。協會創立的宗旨有二：1. 建構國內、兩岸、亞太地區的產、官、學各界合作與對話平台；2. 針對亞洲區域的政治與經濟發展、和平研究與區域整合的學術、調查研究以及提出具體政策建議。

基於促進兩岸與亞洲區域穩定和交流的宗旨，本協會主要的活動包括廣邀產、官、學的專家學者舉辦專題座談與演講；出版電子期刊；承攬產、官、學相關的研究計畫；出版或補助出版相關的專題書籍；邀請學者專家針對相關議題撰寫主題評析等。

協會創立之會員，主要來自學界（大學教授）、媒體朋友、各級政府文官或幕僚、基層民意代表，以及產業界的朋友。期待創造產、官、學的合作平台，以發揮分進合擊的效果。



我們相信，兩岸與區域的穩定，奠基於多元的交流與信任。而民間的交流是創造共識、建立信任的基礎。在當前國際局勢變化快速、兩岸關係始終難以突破的僵局下，本協會希望能藉由各種交流活動，激發創意和想像，共謀區域與兩岸的穩定和和平。更多關於協會的介紹、研究成果、活動等，歡迎參見協會網站。

協會網址：<https://apeptw.org>

E-mail: g12531005@thu.edu.tw

我們也歡迎各界朋友加入協會，或捐款支持協會的活動。入會辦法請參見協會網站。捐款資訊：

郵局（代號 700）帳號：0021057-0379711

戶名：亞洲政經與和平交流協會 / 沈有忠

徵稿啓事

- 一、本刊是亞洲政經與和平交流協會、東海大學社會科學院共同創立的刊物。本刊物旨在研討亞太區域、兩岸關係的政治、經濟、社會等議題。尤其歡迎針對當下的各國重要的政經議題、國際與區域的衝突和穩定，提供時事評論或研究論文。
- 二、期刊的出版分為兩個部分：1. 時事評論；2. 研究論文。時事評論配合協會舉辦的座談會，或針對當下重要的政經議題撰寫短文。研究論文則歡迎各界學者專家針對符合期刊宗旨的研究論文投稿。
- 三、期刊出版時間為每年 4、8、12 月；採紙本與電子期刊方式出版。收到稿件後，時事評論部分由編輯委員會邀稿或審查；研究論文由編輯委員會建議審查名單，送學者專家進行審查。通過審查的評論或論文，將致贈當期期刊兩冊，並酌予稿費。



- 四、本刊物謝絕翻譯作品、禁止一稿多投。本刊有權針對不符合格式、主題，或相關規範之稿件予以直接退稿或要求修訂，再予以審查。來稿文責由作者自負，請務必恪遵相關著作權法之規定。撰稿體例請至本刊網站參閱，網址：<https://apeptw.org>。
- 五、本刊刊登之評析與論文，版權皆歸本刊所有，未經本刊同意，禁止轉載。作者保有著作人格權，可供未來集結出版、教學與研究（非營利）使用。
- 六、本刊歡迎中國大陸學者專家來稿。稿件取得雙方同意之文字使用慣例，並簽妥出版同意書後予以出版。稿費依本刊規定換算人民幣後支付。
- 七、本刊採隨到隨審，來稿請以電子郵件寄至：g12531005@thu.edu.tw；或將紙本以掛號寄至協會信箱：40799 台中郵局第 5-120 號信箱。本刊收到稿件後，將以電子郵件方式回覆受理狀況。



亞洲政經與和平研究

Journal of Asian Political Economy and Peace Study

【第十七期】

發行人：沈有忠

主編：張峻豪

編輯委員：廖達琪、陳佩修、蔡東杰、楊三億、蔡榮祥、陳秋政

出版年月：2024 年 12 月

定價：單冊新臺幣 300 元，全年新臺幣 1000 元；

學生憑學生證訂購單冊新臺幣 250 元，全年新臺幣 800 元。

出版者：亞洲政經與和平交流協會

東海大學政治學系

地址：407 台中市西屯區台灣大道四段 1727 號

電話：04-23590121

傳真：04-23590256

網址：<https://apeptw.org>

製程管理：新學林出版股份有限公司

ISSN: 2664-3650

轉載翻譯需經作者書面同意

Journal of Asian Political Economy and Peace Study

No.17 December 2024

|CURRENT AFFAIRS REVIEW|

Outlook for Taiwan-U.S. Relations after the U.S. Presidential Election
Liwen-Wen Tung

Will the United States and China face a new situation or crisis?
Discusses the impact in the Taiwan Strait
Wen-Feng Tzou, Zhi-Wei Liu

The possible direction of U.S.-China military relations and the
situation in the Taiwan Strait after the U.S. election
Cheng-Kun Ma

The Actions of the Newly Elected U.S. President Toward China
and Taiwan After the Presidential Election
Yu-Jen Kuo

The Evolution of Taiwanese Public Opinion and Attitudes
Toward the U.S. and China
Yi-Tzu Lin

Taiwan's Indo-Pacific Position After the U.S. Presidential Election:
Challenges and Opportunities
Hung-Jen Wang

|ARTICLES|

Taiwan's Indo-Pacific Position After the U.S. Presidential Election:
Challenges and Opportunities
James W.Y. Wang

