

學術論文

中國的帶路倡議與韓國之外交建議

China's Belt and Road Initiative and
Korea's Possible Response黃載皓 *Jaeho Hwang*

韓國外國語大學國際學部教授

*Professor of Division of International Studies
Hankuk University of Foreign Studies*

摘要 / Abstract

自從一帶一路於 2013 年被提出以來，世界各國皆密切關注此計畫的發展，無不希望能透過某種方式和中國的帶路接軌。當然，在中國威脅論持續發酵的情形下，一帶一路也引發許多質疑，尤其是來自美國和日本。作為經貿關係和中國緊密的周邊國家，韓國對一帶一路展現相當的興趣，文在寅政府也暗示透過更多的經貿互動和中國改善關係的可能性。無論如何，儘管韓國國內充斥著大量的相關研究和討論，但對於當前韓國政府外交政策如何與之銜接並形成加乘作用的研究卻很少。有鑑於此，本研究目的先闡明一帶一路倡議的戰略目標和政策工具，接著再確定該倡議與文在寅外交政策之間進行合作、以達到加乘作用的可能領域，並藉此提出相關政策。第二節和第三節將各別分析一帶一路倡議於經濟及戰略方面的動機及挑戰。第四節則對韓國因應一帶一路倡議及改善韓中關係方面，提出一些政策建議。

Since the proposal of the Belt and Road Initiative in 2013, countries around the world invested much attention to the development of the initiative, in hopes of connecting with China through different ways. As the China threat theory continues to linger, the BRI has generated much suspicion, especially from the US and Japan. As a neighboring country with close economic ties with China, South Korea demonstrated considerable interest while the Moon Jae-In government hinted at the possibility of improving relations with China through increased economic interactions. Nonetheless, despite a large amount of studies and discussions inside South Korea, studies on how the foreign policy of the Moon government can connect with the initiative remains far and few. As such, this article first discusses the strategic goals and policy tools of the BRI before suggesting policies that advance the Moon government's foreign policy. Parts two and three examine the economic and strategic motivations and challenges of the BRI respectively. In the final part, the article raises some policy suggestions concerning South Korea's response to the BRI and the improvement of Korea-China relations.

關鍵字：韓國、一帶一路、文在寅政府、經濟發展、印太戰略

Keywords: South Korea, Belt and Road Initiative, Moon Jae-In Government, Economic Development, Indo-Pacific Strategy

壹、引言

中國的「帶路倡議」(Belt and Road Initiative)是一項野心勃勃的經濟發展計畫，內容涉及鐵路、公路、港口和發電廠相關建設，目的在促進貿易商業並建立能源網路。該計畫涵蓋範圍佔全球國內生產總值(GDP)30% (約21兆美元)與全球人口63%(約44億)，並約有80個國家參與。¹ 帶路倡議內容主要為兩大部分：一是「新絲綢之路經濟帶」(一帶)，目的為連接中亞和歐洲，同時發展中國中西部內陸地區；其次是「21世紀海上絲綢之路」(一路)，即藉由中國南部地區發展，以方便進入包括東南亞在內的不同市場。其中，21世紀海上絲綢之路是一個全面性計畫，將參與國內部基礎建設和物流互相聯繫，最終達成政策、貿易、金融、文化及人對人交流之五通目標。換言之，其目標為政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通及民心相通。

2013年9月，習近平主席在哈薩克納扎巴耶夫大學(Nazarbayev University)首次揭開一帶一路的面紗，即提出「一帶」的合作新模式。同年10月，他在印尼國會發表演講中提及「一路」計畫，同時強調東盟成員國之間須加強海上合作。隨後，2013年11月，中國共產黨第十八屆三中全會公佈的《中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定》，便將一帶一路倡議定為重大政策主題。在2014年3月第十二屆全國人大第二次會議，國務院總理進行的政府工作報告中，一帶一路倡議正式成為中國國家戰略。2015年3月，在國家發展和改革委員會、外交部及商務部聯合公布《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》白皮書之後，該計畫便開始正式啟動；緊接著，5月14-15日舉行「一帶一路高峰論壇」，中共「十九大」亦於同年10月26日將一帶一路倡議寫入黨章。12月18日，在紀念中國改革開放40週年演講中，習近平主席再

¹ 徐飛，《縱橫一帶一路：中國高鐵全球戰略》(上海：上海人民出版社，2017年)。

次強調一帶一路倡議的意義，並隨後在新年致辭中，再次重申共同建設一帶一路倡議計畫的必要性。²

儘管韓國媒體充斥著帶路倡議相關報導，學術界也對此進行大量研究，³ 對於當前韓國外交政策如何與之銜接並形成加乘作用的研究依舊有限。2017年12月文在寅總統到中國訪問，在重慶提及加強區域各國之間、韓中各省之間的互聯互通，⁴ 但雙方對該提議的認同，至今都還沒有任何具體政策跟進。在此背景下，本文首先闡明帶路倡議之戰略目標和政策工具，接著確定該倡議與文在寅外交政策之間進行合作、以達到加乘作用的可能領域，並藉此提出相關政策，其後各別分析一帶一路倡議於經濟及戰略方面的動機及挑戰，最後則對韓國因應帶路倡議及改善韓中關係方面，提出若干政策建議。

貳、帶路倡議之評估

每一項經濟行為的背後都有政治動機。同樣地，帶路倡議既不僅僅是一項經濟合作政策，也非中國對周邊國家扮演聖誕老人的慈善活動，而是一項全方位的計畫。此處將試著分析此一倡議的經濟、戰略動機及預設利益。

² 〈國家主席習近平發表二〇一九年新年賀詞〉，《新華網》，2018年12月31日，http://www.xinhuanet.com/2018-12/31/c_1123931806.htm。

³ Sungkyun Institute of China Studies, *Digest of the Belt and Road Initiative* (Seoul: Dasan Publishing, 2016); Kim, Han-kwon, "The Strategic Significance of the BRI from the Perspective of China's Periphery Diplomacy," Korea National Diplomatic Academy Institute of Foreign Affairs and National Security, 2015-11 Policy Proposals.

⁴ President Moon's keynote speech at the Chongqing Forum for Korea-China Industrial Cooperation on December 16, 2017, Ministry of Foreign Affairs, Republic of Korea, December 17, 2017.

一、經濟方面

(一) 新正常時代的國內刺激政策

第一個動機可以解釋為，在新正常時代，一帶一路具有提供經濟刺激、促進國內市場的功能。中國要解決經濟結構性問題，同時又面臨著調解生產力過剩及維持經濟成長率的挑戰。⁵ 一般來說，發展中國家在平均國內生產總值(GDP)達到 6,000 至 10,000 美元時，通常會陷入所謂的「中等收入陷阱」，而中國經濟在經歷了一段快速成長之後，已經進入了緩升階段。要出現新一波的躍升，就必須從國家層次的結構規劃上改變。

(二) 促進各地區均衡發展

帶路倡議的另一個目標是促進中國內部的經濟融合。1990 年代中期以來推行的「西部大開發計畫」及「東北振興計畫」確實獲得某些成果，但沒有達到中國政府的預期。這些政策起初會對經濟產生一定的刺激效果，但到了中長期並沒有轉化為消費及生產的良性循環。中國希望能建立一個經濟區，其目的不只是要把邊境地區的基礎設施建設好，還要把經濟整合起來。只有這樣，平衡發展計畫才能得到有意義的經濟成果。絲綢之路經濟帶也有望透過發展內陸省份來縮小區域差距，同時以刺激經濟來緩解政治矛盾。絲綢之路經濟帶還將透過建立橫跨中亞的基礎設施及物流網路，來促進區域經濟的發展。⁶

(三) 新的對外發展戰略

長江經濟帶另一重要層面是其對經濟成長的推動作用。要是說，長江經濟帶和京津冀協同發展是國家層次的發展戰略，而一帶一路倡議便是中國對外發展戰略，目的為加強中國比較優勢的戰略。一帶一路倡議內容具有中國傳統大致上對中亞及東南亞的發展願景。這個野心勃勃的計畫目的

⁵ Lee Ji-yong, "Analysis of Major Global Issues: Political Economical Implications and Suggestions of the China's BRI Strategy," Center for Chinese Studies of Institute of Foreign Affairs and National Security, Nov 25, 2014, p. 3.

⁶ 中國對於鄰近阿富汗、巴基斯坦等邊境之新疆維吾爾族地區的不穩定因素相當擔心。

在於成為整個亞洲經濟成長的火車頭，不僅中國受惠，所有參與國也受惠。其最終的長期目標，便是在中亞及東南亞建立的基礎設施上實現經濟整合。⁷

二、戰略方面

(一) 建立以中國為中心的經濟新秩序

從戰略角度來看，北京首要目的便是建立新經濟秩序。中國希望透過達成帶路倡議來建立新經濟秩序，⁸ 途徑則是希望透過整合全球經濟、自由貿易及投資自由化，超越以往「世界工廠」的角色，成為當前的「世界市場」。作為二十國集團（G20）成員，中國堅持其開放基本立場，致力於增加對發展中國家的援助以減少南北差距，並支持多邊貿易體系，建立自由經濟秩序。⁹ 帶路倡議並不限於某條貿易路線或某經濟集團，而是中國與周邊國家之間一系列多元來往。「互聯互通」的概念不僅僅限於修建鐵路及公路，而是要把每個國家連接起來。全面、普遍的經濟發展及互聯互通是一帶一路倡議的基礎。透過培養與鄰國及其他發展中國家的關係，北京試圖建立新國際標準及規範。¹⁰ 中國也賦予本身於此構想中的角色，希望能取代部分現有國際經濟秩序。

⁷ Han, Dong-hoon, "BRI and the Chinese Economy," in Sungkyun Institute of China Studies, *Digest of the Belt and Road Initiative* (Seoul: Dasan Publishing, 2016), p. 85.

⁸ 從中國 2014 年亞洲相互協作與建立信任措施會議（CICA）上提出的「亞洲新安全觀」口號可以看出，中國希望建立新的安全秩序。雖然中國不可能不顧一切去破壞現有秩序，但當判斷舊有制度終於走到盡頭，中國就會開始認真建立新秩序。

⁹ 有人認為，一帶一路倡議這個被認為是反映中國全球化概念的計畫只不過是一個口號或計畫，而非現代版馬歌爾計畫，詳見：Charles Parton, "Belt and Road is globalization with Chinese characteristics," *The Financial Times*, Oct 3, 2018, <https://www.ft.com/content/3c437b42-c6f8-11e8-ba8f-ee390057b8c9>.

¹⁰ Lee Hee-ok, "What to make of the BRI," in Sungkyun Institute of China Studies, *Digest of the Belt and Road Initiative* (Seoul: Dasan Publishing, 2016), p. 16.

(二) 追求建立人類命運共同體社群

對北京來說，帶路倡議是實現「人類命運共同體」與「中國夢」的某種政策手段。¹¹ 此願景與建立新國際關係二者都是構成習近平政府外交目標之內涵。人類命運共同體願景包含五個世界面向：永久和平、永久安全、共同繁榮、開放包容、生態優美。習近平提出，從與周邊國家的合作交往開始，循序漸進，最終達成人類命運共同體。與以往不同的是，中國強調參與一帶一路倡議計畫將會使所有參與國受益。¹²

(三) 推動新型國際關係

帶路倡議也有助於建立新型國際關係。所謂新型國際關係是中國推動「親誠惠容」周邊政策的體現，其目標是與相關地區和國家形成緊密聯繫。透過推動全球夥伴關係，中國希望最終能建立以相互尊重、公平正義、合作共存為原則的新國際關係。¹³ 目前，中國已與 100 多個國家建立全球夥伴關係。一帶一路倡議將成為新合作、新進展的契機及起點，也會是中國欲促進新國際關係的成功基礎。

參、帶路倡議面臨的挑戰

儘管如同所述，中國雖表現出願意分享帶路倡議帶來的利益，但也有明顯促進本身戰略和經濟目標的意圖。因此，部分國家對中國政府的意圖心存疑慮，對於中國是否會最終建立地區大國的新秩序抱持謹慎態度。有

¹¹ 〈國家主席習近平發表二〇一九年新年賀詞〉，《新華網》，2018年12月31日；
http://www.xinhuanet.com/2018-12/31/c_1123931806.htm。

¹² Zhang yunling, "The Concept and Significance of the BRI," in Sungkyun Institute of China Studies, *Digest of the Belt and Road Initiative* (Seoul: Dasan Publishing, 2016), p. 29.

¹³ 中國外交部長王毅在 2017 年「國際形勢與中國外交研討會」開幕式演講中指出，「構建新型國際關係，是要走出一條國與國交往的新路。其核心內涵，一是相互尊重，主張國家不分大小、強弱、貧富一律平等，不同制度、宗教、文明一視同仁。二是公平正義，強調反對弱肉強食的叢林法則，維護世界各國尤其是發展中國家的正當合法權益。三是合作共贏，呼籲超越零和博弈、贏者通吃的舊思維，倡導共謀發展、互利互惠的新思路。」

鑑於此，以下便試著對一帶一路倡議所面臨的挑戰為概述。

一、帶路倡議之可能前景

帶路倡議之目的在於利用中國過剩生產力與周邊國家進行經濟合作，以創造某種雙贏局面。然而，要想與區域內國家發揮潛在加乘效應，就必須盡量減少實踐過程中的誤解和摩擦。¹⁴ 在經濟上，海關及邊境渡口法規等「硬體」設施及法律、稅收制度等「軟體」配備都還不夠完善。為了順利推動帶路倡議，必須向參與國就法律及制度方面進行協商與調整。然而，更重要的因素是一帶一路倡議的未來前景。如果中國能持續其開放政策及連帶所提供之公共財，那麼一帶一路倡議的前景可以說是相當樂觀。然而，如果中國更傾向於利用一帶一路倡議促進本身經濟利益，解決自身的經濟問題，而非讓一帶一路倡議發揮其國際公共財的功能，那麼其前景就不算樂觀。中國一方只要表現出一點貪婪的樣子，自然就會讓區域內其他中小型國家感到排斥。

實際上，負面名聲及其損害已經成為事實。包括巴基斯坦、馬來西亞在內的一些國家計畫被縮減甚至取消，美國更批評帶路倡議是「債務陷阱外交」。在大多數計畫中，中國透過提供資金貸款，其資金再流回中國建設公司。作為帶路倡議標竿性計畫，中巴經濟走廊的瓜達爾港（Gwadar）建設，便因為巴基斯坦欠下 630 億美元債務，引起國際注目，至於斯里蘭卡的漢班托塔港（Hambantota）也已經以 99 年租約交給中國管理。

二、美國推動印太戰略之影響

帶路倡議另一個重大挑戰在於「印太戰略」（Indo-Pacific Strategy）的未來前景。「印太」此稱呼本身就反映了印度的戰略重要性，同時說明面

¹⁴ Choi Jae-Duk, "The Theory and Reality of B&R (Belt and Road): Strengthening China's Hegemony and Limitations of the B&R Promotion," *Journal of Northeast Asian Studies*, Vol. 88 (2018), pp. 25-46.

對近期中國實力增強，有多需要印度參與。「印太」似乎是美國先前「重返亞洲」戰略的升級版本。該地區的地緣經濟價值及地緣戰略敏感性正在迅速升高。在亞洲之行前後，美國總統川普將該地區稱為「印度洋－太平洋」，而非「亞太」區域。印度的加入，即尋求扮演更重要區域角色，也能視為其試圖加強與美國、日本、澳大利亞的民主聯盟。目前看來，「印太戰略」主要涉及國防軍事方面，而非經濟方面。¹⁵ 根據 2017 年 12 月發布的《美國國家安全戰略》，將中國定調為對美國構成經濟及政治威脅的「修正主義大國」。¹⁶ 因此，若印太地區在經濟合作方面沒有結果，就只剩下國防和軍事方面了。作為離岸平衡者（offshore balancer），美國正對中國進行圍堵和施壓。¹⁷ 可以想見，美國希望印度能在美國投射能力所及之處介入。這可能導致該地區出現更多摩擦及競爭，而非合作。

美國正在制定因應帶路倡議的相關政策。其最近所採取的行動便是，美國總統於 2018 年 10 月 5 日簽署通過《善用投資導引開發法》（BUILD）。其重點是把現有海外私人投資公司（OPIC）和美國國際開發署（USAID）等外國投資機構合併為美國國際開發金融公司（USIDFC）。川普強調美國私營部門於確保印度洋－太平洋地區經濟永續經濟未來發展方面的作用，同時還有金融責任。新美國國際開發金融公司的投資能力為 600 億美元，超過了亞洲基礎建設投資銀行（AIIB）所具有的 500 億美元資本額。跟以往不同的是，除了為基礎設施提供貸款之外，還該公司亦授權得進行股權投資。

¹⁵ Maria Abi Habib, “China’s Belt and Road Plan in Pakistan Takes a Military Turn,” *New York Times*, Dec 21, 2018, <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/chinas-belt-and-road-plan-in-pakistan-takes-a-military-turn/articleshow/67173327.cms>.

¹⁶ White House, “National Security Strategy of the United States of America,” Dec 2017, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905-2.pdf>.

¹⁷ 夏立平、鐘琦，〈特朗普政府「印太戰略構想」評析〉，《現代國際關係》，第 1 期（2018），頁 22-25。

三、印太地區國家的疑慮

基於帶路倡議向西發展，勢必從陸地及海上經過印度及其他周邊國家。在莫迪（Narendra Modi）當選總理後，印度外交政策的重點便從「東望」（Look East）轉為「東進」（Act East）。儘管迄今為止，印度外交的問題是只「看」而不行動，隨著中國影響力不斷變大，印度也已經開始「行動」。2017年與中國在「都克蘭（Doklam）－洞朗（Donglang）」問題上的邊境對峙，也部分反映了印度在這方面的擔憂。

莫迪執政下的印度將其傳統利益焦點從東南亞區域，擴大到其他印太區域大國，並強調區域平衡、和平與穩定。自1990年代的「北方政策」以來，印度的主要重心是東協（ASEAN）。其向外關係範圍便從經濟領域逐步擴大到政治及國防領域。隨著2014年「東望」到「東進」的延續，印度試著全面加深與東南亞之經濟及國防方面合作。在此背景下，可以說「印太戰略」對印度現狀確實有影響。事實上，印度國內也一直持續注意此事。印太戰略亦能稱為「北方政策3.0」。¹⁸此外，鑑於美國的「印太戰略」、中國的「帶路倡議」及印度本身「東進政策」，印度非常重視南海及印度洋的航行自由。因此，加強其與美國及澳洲的關係，在印度的外交安全政策中佔有重要地位，因為印度與該二者在抗衡中國不斷擴大的影響力上具有共同利益。¹⁹

其次，就日本而言，除了使美國占領先機，日本自己則提供「印太戰略」背後實際內容和邏輯。根據其定義，從太平洋到波斯灣之區域範圍是「一個重視自由、法治和市場經濟的平台」，日本試著在此進行基礎設施建設、貿易投資和海上安全合作。2016年8月，安倍晉三總理在肯亞舉行的非洲發展國際會議上發表演講時首次提出該計畫。印太戰略起源自2006年美國、日本、澳大利亞和印度之間的「四方安全框架」，2012年安倍贏

¹⁸ 李莉，〈印度東進戰略與印太外交〉，《現代國際關係》，第1期（2018），頁44。

¹⁹ Choi Yoonjung, "Indian Politics and ROK-India Relations in 2018 and Outlook for 2019," *Current Issues and Policies*, No. 2018-22, p. 3.

得第二任期後不久，印太戰略就正式啟動了。日本對「印太戰略」的熱衷能以地緣政治重新成為印度洋之關鍵因素，以及必須制衡中國於南海及東海影響力日益擴大為解釋。同時，川普入主白宮後放棄《跨太平洋夥伴關係協定》(TPP)也產生決定性的效應。由於美國對區域合作興趣的降低，華盛頓在聚焦自身經濟利益上，也越來越傾向以雙邊方式解決重要問題，都使得日本感到不太安全。因此，即使是美國參與該區域影響力減弱的情況下，日本都需要一個能夠幫助確保其國家利益的區域戰略。日本持續不懈進行外交勸說，在促使美國參與印太戰略也具有一定作用力量。

日本在過去幾年的行動很微妙，不過卻越來越具體。2016年11月，日本首相安倍和印度總理莫迪共同宣布「亞非成長走廊」(AAGC)，並在2017年5月於印度古吉拉特邦(Gujarat)舉行的非洲發展國際會議上揭曉「亞非成長走廊」的建設藍圖，據此，「亞非成長走廊的優勢將和非洲其他國家及次區域發展重點一致，同時善用彼此之間同質性與異質性。其目的便是為了改善亞洲和非洲之間內部成長與互聯性，以實現一個自由開放的印度-太平洋地區。」²⁰

最後，澳洲也十分積極運用「印太」此一概念，並在2013年首次列入該國國防白皮書中。然而，澳洲還是發現本身陷入了認同危機，因為其位於太平洋和印度洋之間，長期面臨著該站在哪一方的政治困境。其目標與實際能力之間存在差異，而且在經濟和軍事上投射能力也有相當大的限制。因此，澳洲政府試著透過與美國及日本的合作來補充其限制性。²¹此外，考量到島國大陸於南太平洋區域國家的傳統立場，「印太戰略」就會更加可取，畢竟其與中國在一帶一路倡議上的衝突似乎不可避免。²²

²⁰ “Japan and India to jointly pursue strategic development cooperation in Africa,” Indo-Pacific Defense Forum, April 3, 2018, <http://apdf-magazine.com>.

²¹ 周方銀、王婉，〈澳大利亞視角下的印太戰略及中國的應對〉，《現代國際關係》，第1期(2018)，頁29-36。

²² Fei Sheng, “Belt and Road and the Regional Order,” in Sungkyun Institute of China Studies, *Digest of the Belt and Road Initiative* (Seoul: Dasan Publishing, 2016), p. 53.

四、帶路倡議相關國家的疑慮

近年來，上海合作組織（SCO）在「金磚四國」產生之後，便開始努力拓寬合作領域。該組織除了致力於對抗傳統「三股極端主義」（恐怖主義、分裂主義及宗教極端主義）的危機控管外，亦往經濟領域延伸。不過，中國在習近平執政下，亦開始往超區域性國際大國地位的方向堅定而明顯邁進，這引起了俄羅斯的懷疑。俄國因吞併克里米亞半島而受到聯合國制裁，並與中國一同反對西方。儘管如此，俄國對於中國在中亞地區日益俱增的影響力越來越忌憚，因為該地區長期都被視為是俄國的勢力範圍。

其次，東南亞是非常重要的區域，此處是陸上及海上絲綢之路的交會點。湄公河次區域以中國－東協自由貿易區為基礎進行經濟合作，也是友好、誠信、互利、包容（即親誠惠容）的典範。然而，東南亞也是「印太戰略」與「一帶一路倡議」發生衝突最激烈的區域，各國對中國的立場也不盡相同。此外，基於美國和日本在此區域具有大量投資，中國若想在此區域獨占鰲頭，勢必會遇到很大阻礙。

肆、關於韓國外交政策之展望與建議

文在寅政府企圖打造成一個充滿活力及自信的外交。透過率先確立議程及制定政策，韓國政府試著向國際社會推出一個具有吸引力的外交模式。其目標是透過以下方式最終實現韓國的和平統一方式，即為世界、區域及朝鮮半島提供一個和平繁榮的平台；在韓國內部和解進程中表現出耐心、尊重、遵守協議等原則以贏得同理心；以面對問題而非迴避問題的態度，贏得國際對韓國立場的支持；令人了解韓國的價值觀與言行一致，即使在違背民族利己主義的情形下也表現出模範行為；不斷努力用制度方法和平解決衝突。

儘管在這種情況下有許多實際困難，但文在寅政府還是提出了「東北亞+責任共同體」，其核心在於該區域未來的理想前景、多邊國防和經濟整

合。為了將其變為現實，「新北方政策」和「新南方政策」便成為外交的兩大支柱。這些政策雖然具有經濟意義，但其戰略意義也不容忽視，即塑造得以確保朝鮮半島永續和平與安全的周圍環境。從文在寅政府《國家安全政策文件》可以看出，這些政策目的都在實現國家安全目標，並且符合國家安全基本原則的需求。在國家安全戰略前提下，去制定適合各區域的相關戰略，透過向國際社會宣傳「新北方政策」和「新南方政策」之立場、意義、重要性及作用，並與鄰國分享政策願景，「東北亞+責任共同體」和「文在寅政府國家安全政策文件」將產生加乘效應。

以中國強力支持的帶路倡議，再對應韓國的「新北方政策」和「新南方政策」，其實能作為雙方合作的媒介。帶路倡議帶來的好處多於壞處。無論其背後動機如何，中國在崛起過程中都不得不塑造積極形象，並確保盟友的安全。對中國來說，一帶一路倡議是一項有力的籌碼，這也是中國必須在行動上對參與國維持良性態度的原因。也正是基於此點，北京當局喜歡以建立人類命運共同體的理由來推動一帶一路倡議計畫。

在此情況下，韓國便需要有良好的判斷力來利用這些情況。首爾當局應將「新北方政策」與「一帶」、「新南方政策」與「一路」聯繫起來，以達到經濟及戰略利益最大化之目標。韓國經濟及外交不會受到帶路倡議的不利影響。相反，這是一個穩定及改善與北京關係的最佳時機。這也有助於韓國全球化，並再次證明韓國作為友好、誠信、互利、包容典範的戰略價值。因此，便期待雙方能積極制定將帶路倡議與新南方政策相連接之戰略，並儘快付諸實行。以下是個人的一些政策建議。

一、與帶路倡議之銜接

最重要的是要善用帶路倡議。韓國及中國為密切經濟夥伴。2018年兩國領導人同意討論帶路倡議與「新北方政策」及「新南方政策」之間可能合作領域。帶路倡議與新南方政策之所以能相輔相成，是因為二者目的都

在於以開放包容態度實現區域和平與共同繁榮。這些政策還能與東北亞及跨太平洋合作相聯繫，並進一步連接各大洲和大洋，以擴大合作範圍。帶路倡議五大政策之一為「貿易暢通」，須具有相當之耐心，並以系統方式來進行。韓國與「一路」所涵蓋區域範圍之間剛好能產生互利效應。作為一個開放經濟體之中型國家，韓國應在利用一帶一路倡議的同時，能以韓中自由貿易協定作為補充。

二、與帶路倡議之重點省份建立聯繫

與帶路倡議區域中重點省份建立聯繫也很重要。在公布其因應帶路倡議各省及各行業所需計畫之後，此願景實際上也正在付諸行動。因此，必須對各省目前相關政策和計畫的進展情況進行全面考察。韓國各縣市目前與 33 個省份及次省份城市，約有 640 項交流合作安排。對其合作之要求，則必須從數量轉向品質。

三、促使韓國與中國共同進步

在此之後，兩國企業應結合各自的優勢，尋求得以共同進入新北方和新南方區域之路線。由於中國不可能獨自承擔所有的基礎建設計畫，因此能選擇具有技術及經驗的韓國合作。韓國的建築、工程和資訊科技產業都是世界級水準。韓國企業可以考慮利用「一路」的物流網路進行投資或進軍該地區。也能考慮設立韓中聯合秘書處，為韓中企業共同進入第三國市場提供支援協助。而協商管道也有助於加強相互訊息交流的基礎。