

APEC 連結性藍圖（APEC Connectivity Blueprint）與三大支柱

程明彥助理研究員

壹、APEC 連結性藍圖發展時序圖



*資料來源：作者自行整理。

貳、APEC 的連結性議題

一、議題萌芽期—供應鏈連結性

連結性議題在 APEC 的發展，最早可溯及在 2009 年間。

2009 年領袖宣言在「加速區域經濟整合」主題下提到「供應鏈連結性（supply-chain connectivity）」。領袖代表們將供應鏈連結性作為推動區域貿易自由化與便捷化的方式之一，於宣言表示 APEC 將加快增進亞太地區區域整合並採取全面性措施，以「邊境上」貿易自由化，「邊境內」改善經商環境，增進「邊境間」的供應鏈連結為重點，鼓勵經濟體探討良好公私部門夥伴關係的市場與提升運輸基礎建設，以強化區域的供應鏈連結。具體而言，該領袖宣言樂見 APEC 採認「供應鏈連結架構(Supply Chain Connectivity Framework)」文件，一方面肯

定此文件指出當前區域供應鏈的癥點並提出具體行動，另一方面肯定交通部長們對於促進無縫接軌所做的承諾。領袖們敦促資深官員持續推動供應鏈連結性的發展。

其次，2009 年領袖宣言也反映出 APEC 當時對區域經濟整合所看重的面向包含「邊境措施」、「跨境措施」和「境內措施」。供應鏈連結性所要處理的是跨境措施，APEC 透過加強實體連結以促進貿易便捷化目標。因此，2009 年交通部長們對於供應鏈議題提出的無縫接軌承諾，目的係推動茂物目標的區域自由化與經濟整合，藉此達到跨境供應鏈的連通。換言之，簡化全球供應鏈的複雜度的最終目的仍是 APEC 的核心目標—貿易便捷化。

再者，2009 年領袖宣言提到的「供應鏈架構」文件，是 APEC 當年針對運輸、物流和數位連結等方面規劃的具體行動之一。當時 APEC 提出的 4 個具體行動，包含：（1）APEC 相關論壇進一步與 ABAC 密切合作，共同發展供應鏈架構（SC Framework），以期於 2013 年底前達成第一階段之成果；（2）探討如何強化陸、海與空之間的複合連結，以促使產品、服務與商務旅客在整個亞太地區流通更加順暢；（3）探討運用公私夥伴關係（public-private partnership, PPP）來提昇有助於強化亞太地區供應鏈連結運輸基礎建設的可行性；（4）持續推動「數位繁榮評估表」（Digital Prosperity Checklist）工作以強化數位連結。

供應鏈架構指出區域內貨品、服務與商業旅客流通等所面臨的 8 個癥點為：

- （1）在法制性議題方面，缺乏全面性的透明與認知，對物流運作造成影響；政府部門之間就影響物流部門之各項政策也缺乏認知與彼此合作；在物流事務方面缺少單一窗口或是主導機關。
- （2）在基礎建設方面，缺乏具有效率或是不適當的運輸基礎建設；缺乏跨境的實體連結（例如，道路、橋樑）。
- （3）地方性或是區域性的物流次供應商，其能力仍有待提昇；
- （4）海關物品清關缺乏效率，邊境機構彼此之間缺乏協調，特別是受到法制規範之物品的邊境清關；
- （5）海關文件程序繁瑣和其它程序（優惠貿易亦包括在內）；
- （6）複合運輸能力發展尚未臻健全且缺乏效率；
- （7）產品、服務和商務旅客移動之跨境標準與規定存在各種差異；
- （8）缺乏區域性的跨境通關運輸安排（arrangements）。

2009 年在連結性議題的發展，除了領袖宣言與供應鏈架構外，貿易暨投資委員會（Committee on Trade and Investment，以下簡稱 CTI）當時也與經濟委員會（Economic Committee，以下簡稱 EC）、運輸工作小組（Transportation Working Group，TWG）和其它相關次級論壇間進行跨論壇合作，提出「供應鏈連結計畫（APEC Supply Chains Connectivity initiative，SCI）」，旨在推動區域經濟整合的跨境流通（across the border）部份。該計畫於 2009 年的年度部長會議獲得採認。據此，APEC 自 2010 年開始進行為期 3 年的「供應鏈連結行動計

畫」，根據供應鏈架構標定的癥點展開相對應行動，以深化貿易便捷化。

2010年領袖宣言提出的「APEC社群願景(our vision of an APEC community)」，其中關於經濟整合部分，重申「供應鏈連結架構」所設定的2015年目標。領袖代表們表示：

「將致力推動『APEC供應鏈連結架構行動方案』以強化亞太供應鏈，消除商品與服務流通的阻礙。同時，為達到在2015年前，APEC區域供應鏈提升10%效能之目標，在考量個別經濟體的狀況下，將針對亞太區域內的物流與服務，降低時間、成本與不確定性之影響。上述相關工作將有利於建設更先進的基礎建設，及物流網路架構，並便利各經濟體境內與跨境貨物及服務之通關作業。同時，也將持續推動優質企業認證(AEO)計畫」。

綜觀2009年至2010年間的供應鏈連結性發展，可以瞭解在當時的時空背景下，連結性議題的討論主要是為達成推動茂物目標的區域自由化與經濟整合。在此脈絡之下，連結性討論範圍主要限定在供應鏈與跨境措施部分。與之後的連結性議題發展相比，該階段的連結性發展雖然有其侷限性，卻也奠定APEC在連結性議題的基礎。

二、議題發展期—東協與APEC的區域性連結

2009年間，亞太地區除了APEC提到連結性概念外，另一個主要發想場域是東南亞國家協會(The Association of Southeast Asian Nations, ASEAN) (以下簡稱東協)。

東協於2009年在新加坡舉辦的第15屆東協領袖高峰會(ASEAN Summit)中。東協領袖們於會中點出亞太地區因交通運輸設施落後，且缺乏跨境實體連結的基礎設施，造成區域連結性不足，有礙未來區域的經濟發展。因此，東協領袖們表示要在21世紀實現一個具緊密連結性的亞太經濟體，必須從強化跨境貿易自由化、優化境內經商環境、提升跨境間的供應鏈連結性等三個面向著手。

為實現「東協連結(ASEAN Connectivity)」的理念，東協領袖們於2009年同意發展「東協連結性總體計畫」(the Master Plan on ASEAN Connectivity)，並於2010年召開的東協協調委員會上正式提出該計畫，作為2011年至2015年推動東協連結性的指引文件。

東協連結總體計畫設定三大目標：(1)行動共同體(A Community of Action)：目的係使東協有能力及時處理組織內外的威脅，並因應各種對區域安全與人民福祉的挑戰；(2)連結共同體(A Community of Connectivity)：目的係促使區域內的商品、人員、資金與投資可自由流動；(3)人民共同體(A Community of People)：目的係促使人民可以參與區域整合的過程，從中獲益，並強化貿易、投資及觀光的合作。在三大目標下，東協將透過實體基礎建設(實體連結, Physical Connectivity)、有效制度、機制與過程(制度性連結, Institutional Connectivity)以及有能力的民眾(人與人連結 People-to-People Connectivity)，強化區域連結性。據此，確立東協的「區域連結性」構想。

東協提出的區域連結性概念不僅帶動亞太地區區域連結性議題的發展，其所規劃的連結性構想與規劃，也同樣在APEC發酵。由於「東協經濟共同體」(ASEAN Economic Community)與「東協連結性總體計畫」進度落後，以及全球金融危機之後全球經濟欲振乏力，2013年APEC的主辦經濟體印尼乃立意在APEC推動

擴大版的「東協連結性總體計畫」，引入 APEC 當中已開發經濟體的資源，為區域經濟成長與「東協連結性總體計畫」增添新動力。¹

2013 年，「區域連結性」議題首度成為 APEC 的年度優先領域之一。當年的 APEC 領袖宣言，更首次將「連結性」議題列為單獨議題，而非作為推動茂物目標與區域經濟整合的子議題。該年度領袖宣言也一併確立了 APEC 連結性議題的三大支柱：實體連結、制度連結、人與人連結，與東協的區域連結目標相互呼應。

2013 年領袖宣言在確立 APEC 連結性議題的三大支柱，也一併指出此三大支柱各自的發展重點與方向。

1、實體連結方面，將透過「基礎設施發展及投資多年期計畫」，致力於發展、維持及革新實體基礎建設上的合作。該計畫將協助 APEC 經濟體改善投資環境、促進公私夥伴關係，並提升政府在準備、規劃、排定優先順序、建構及執行基礎建設案方面的能力與協調性。作為此計畫的第一步驟，領袖們同意成立 APEC 專家諮詢小組以及印尼的公私夥伴關係 (PPP) 中心先鋒計畫。透過引入政府、私部門及國際性機構的參與，並鼓勵有助於促進全球資金有效配置的努力，並探索、改善基礎建設的融資。具體承諾有：

(1) 致力於 2015 年前達成供應鏈績效提升 10% 的目標。這些績效包含時間、成本及不確定性等面向，同時將個別經濟體的狀況納入考量。我們的努力將包括推進系統性方法以改善供應鏈績效；

(2) 指示官員們發展出能力建構的計畫以協助經濟體，特別是開發中經濟體，克服他們在提升供應鏈績效中所面臨到的阻礙；

(3) 建立 APEC 貿易及投資自由化之「供應鏈連結性」子基金，並鼓勵大家貢獻必要的資源，以執行此能力建構計畫；

2、制度連結性方面，領袖們敦促落實 2010 年「APEC 更新結構改革新戰略」(ANSSR)，其中包含藉由促進財政透明與公共課責等措施，以加強實現我們增進透明度與競爭的終極目標，並建立更有效運行的市場。此外，領袖們建議採取具體步驟發展、使用或強化 2011 年提出的三項良好法規實踐 (GRP) 之執行，並考慮使用三種選擇性的工具，來協助達成此目標，包括法規資訊的單一網站、前瞻性的法規計畫與定期審視既有法規。其次，領袖們認為實現促進為區域人民建立機會、與個別經濟體環境相符的跨境教育，以評估教育及訓練服務、加強區域連結，創造高品質工作機會、增加生產力，並進一步透過可行的合作，促進經濟成長；以及促進 APEC 區域中全球價值鏈的發展與合作。

3、人與人的連結方面，領袖代表們承諾在 2020 年前，亞太地區每年達到 100 萬高等教育學生跨境學習的目標，並支持提升學生、研究人員以及教育提供者流動性的相關工作，以及現有雙邊協議的網路。此外，也將持續推動旅遊便捷化倡議 (TFI)，視其為促進旅遊及商業便捷化的方法，藉由讓旅行更容易、便利且更有效率，同時兼顧平安 (safe) 與安全 (secure)，同時鼓勵青年更

¹ 余慕薌、王聖閔，「連結性議題：主流化與伏流」，臺灣經濟研究月刊，2014 年 5 月號，頁 41-42。

深入且定期地參與 APEC 的計畫，培養出共同體意識與責任，以實現亞太區域安全與包容性的成長。

參、APEC 連結性藍圖的發展

一、連結性藍圖發展基礎—2013 年的「APEC 區域連結性架構」

印尼作為東協主要經濟體之一，2013 年在擔任 APEC 主辦經濟體時，嘗試將東協相關倡議拓展至 APEC 場域，並與 APEC 年度議題相結合。在此之下，連結性即成為連結東協與 APEC 兩者的重點議題。

印尼在 2012 年 12 月召開的非正式資深官員會議 (ISOM) 表示，2013 年的 APEC 年度主題為「重獲動能的亞太區域，全球成長引擎」(A Resilient Asia-Pacific, Engine of Global Growth)，所規劃的三大優先領域為：(1) 實現茂物目標；(2) 達成公平的永續成長；(3) 促進連結性。其中，「促進連結性」該優先領域進一步涉及到實體連結、制度性連結、人與人連結等三個面向。當時規劃實體連結涉及區域供應鏈連結，同時涵蓋到區域基礎建設發展的投資議題；制度性連結的重點是跨國教育制度連結；人與人連結則聚焦在跨境旅遊便捷化議題。

2013 年領袖峰會上，APEC 領袖代表們重申在 2020 年達成茂物目標與 2010 年設定的 APEC 社群願景，致力將亞太地區打造為個無縫、完整連接與具整合的區域。關於連結性部分，領袖代表們採認通過「APEC 區域連結性架構」(APEC Framework on Connectivity) 以及「APEC 基礎建設發展與投資多年期計畫」(APEC Multi-Year Plan on Infrastructure Development and Investment, MYPIDI) 兩個文件，為來年的連結性工作標定方向。此外，領袖們也提及透過基礎建設方面的開發與投資，以創造更多工作機會並確保工作上的安全性；強化連結性以幫助降低生產與運送成本並加強區域供應鏈。

APEC 區域連結性架構對於 2014 年規劃的工作重點是研擬涵蓋三大連結性的發展藍圖，此發展藍圖不但要研擬個別經濟體或經濟體間的合作計畫，以強化區域連結性、促進經濟技術合作，亦需將此架構概念融入所有 APEC 論壇的策略性長期計畫之中。APEC 區域連結性架構規劃的發展藍圖工作，亦奠定日後發展「APEC 連結性藍圖(2015 年至 2025 年)」的架構與基礎。

APEC 區域連結性架構對於連結性三大支柱的重點，大致規劃如下：

實體連結	制度性連結	人與人連結
<ul style="list-style-type: none"> 消除阻礙供應鏈運作的貿易障礙； 透過能力建構的方式，協助經濟體執行貿易便捷化及供應鏈承諾； 強化區域運輸網絡（鐵路、港口、機 	<ul style="list-style-type: none"> 促進運輸、交通便捷化； 強化法規調和與合作，並執行優良法規範例； 促進 APEC 結構改革議程； 發展 APEC 經濟體 	<ul style="list-style-type: none"> 促進跨境之互動合作（教育、科技、創新、服務）； 促進人員移動之便捷性（旅客、商務人士、專家、勞動者、女性、青年）

<p>場)；</p> <ul style="list-style-type: none"> • 促進跨境能源網絡之相互連結； • 取得環球高速寬頻網路； • 藉由執行多年期的 APEC 基礎建設發展暨投資計劃，來發展永續、強韌的基礎建設。 	<p>內的單一窗口；</p> <ul style="list-style-type: none"> • 擴大安全、可信任的資通訊技術之應用，以及優化電子商務環境。 	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	--

二、連結性圖的提出：2014 年 APEC 年度主題—全方位連結性與基礎建設發展

作為崛起中的大國，中國對於連結性議題在 APEC 當中的發展，有其更恢弘的戰略考量。2013 年習近平分別於訪問哈薩克與印尼時，發佈建立「絲綢之路經濟帶」、「21 世紀海上絲綢之路」與「亞洲基礎建設投資銀行」之議，亦即以推動跨國基礎建設為核心的「一帶一路」戰略。在 APEC 當中，北京意欲建立與之相互呼應的巨型倡議，藉以在 APEC 內、外同時發起區域基礎建設的新戰線，爭奪議程設定的主導權，藉以為「一帶一路」造勢。而印尼在 2013 年 APEC 年會上主導通過的「APEC 區域連結性架構」，就是北京最方便運用的工具。中國雖然承接了「APEC 區域連結性架構」的主要內容，但真正的重點在於推進「實體連結」—亦即基礎建設發展與投資—相關討論。

中國身為 2014 年 APEC 主辦經濟體，其在 2013 年的非正式資深官員會議 (ISOM) 表示 2014 年的 APEC 年度主題為「攜手亞太，共創未來」(Shaping the future through Asia Pacific Partnership)，設定三大優先領域為「推動區域經濟整合」(Advancing Regional Economic Integration)、「促進創新發展、經濟改革與成長」(Promoting Innovative development, Economic development and growth)，以及「加強全方位連結性與基礎建設發展」(Strengthening Comprehensive Connectivity and Infrastructure Development)。其中，「加強全方位連結性與基礎建設發展」該優先領域主要係延續 2013 年印尼關於區域連結性議題的工作，並奠基在印尼提議的自願原則之上，鼓勵經濟體參與以加快推進 APEC 連結性架構三大支柱(實體、制度、人與人連結)。

中國當年展現主辦經濟體的企圖，將區域連結性的合作項目規劃出 10 點之多，包括(1)全方位、多層次的亞太連結性；(2)發展「APEC 連結性架構」藍圖；(3)「APEC 公私部門夥伴專家諮詢小組」，以及設於雅加達的公私部門夥伴關係中心(Public and Private Partnership, PPP)；(4)擴展亞太地區基礎建設投資發展與促進連結性的投融資；(5)亞太基礎建設發展夥伴；(6)連結性與基礎建設發展的金融合作；(7)軟性基礎建設合作，包括強化制度連結與法規合作；(8)人與人的交流與旅遊便捷；(9)促進跨境教育；(10)APEC 區域內學生交流的目標進展檢視。

在發展「APEC 連結性架構」藍圖方面，中國與印尼於 2014 年 2 月先共同

提出「APEC 連結性藍圖」(APEC Connectivity Blueprint)大綱以及此藍圖的工作規劃，並於第一次資深官員會議(SOM 1)中向「連結性主席之友」²(FotC on Connectivity)簡報，將請政策支援小組(Policy Support Unit, PSU)負責該藍圖的草擬，並請連結性主席之友督導該藍圖的發展與執行。同時，「連結性主席之友」也將監督「APEC 基礎建設發展與投資多年期計畫」(APEC Multi-Year Plan on Infrastructure Development and Investment, MYPIDI)的執行，並向 SOM 回報成果。

2014 年召開的 APEC 貿易部長會議(APEC Minister responsible for trade, MRT)，部長們會後發表的聯合聲明中，表示理解連結性和基礎建設發展在孕育亞太地區之貿易便捷化方面，扮演重要角色，建議 APEC 應強化供應鏈與基礎建設發展，以實踐一個緊密連結的區域經濟，並提昇亞太區域競爭力。部長們也鼓勵持續推進「APEC 連結性藍圖」，促進 APEC 經濟體在實體、制度性和人與人連結的區域合作。

為了使 APEC 關於連結性議題的討論與「一帶一路」、「亞洲基礎建設投資銀行」相呼應，中國在 2014 年「第二次資深官員會議」(SOM2)與 SOM3 的議程當中，置入「拓展推動連結性與基建發展的投融資渠道」此一討論項目，但由於檯面下各方異見，兩次會議上中國都未提出會議文件，主席也對該討論項目「視而不見」。2014 年 SOM3 期間，針對「APEC 連結性藍圖」第二版草案，各方在「連結性主席之友」(Friends of the Chair on Connectivity)會議上激烈交鋒。日、澳等國發言杯葛中國關於「APEC 連結性藍圖」總體目標(overarching goal)的設想，幾乎使得會議結論難產。最終在中國資深官員的「請求」下，由美國資深官員提出以「建立全面、無縫連結與整合的亞太區域」(achieving a seamless and comprehensively connected and integrated Asia Pacific)作為該藍圖的總體目標，獲得全員共識。另外，日本也提出將「優質基礎建設」的概念納入文本。自此，美、日、中三方在連結性議題上的角力，已然正式揭開序幕。

當年連結性主席之友所做成的相關決議，包含：(1)為尊重 APEC「由下而上」的傳統，將請各級論壇針對草案提供意見，並彙整到修正內容之中；(2)藍圖即使今年獲得領袖採認，依然可以進行滾動式調整(a living document)，但是可持續增修、改動的部分，限於第三章的「倡議」與第五章為連結性三大支柱所設定的目標(pillar-specific targets)；(3)藍圖將以 2025 年的長期目標為準，整體方向依照三大發展支柱規劃各項子目標，並於 2020 年進行期中檢視，確保連結性議程與茂物目標之間的連貫。

「APEC 連結性藍圖」在 2014 年獲得資深官員採認通過，並呈給部長與領袖代表們參考與採認。最終，領袖們於 2014 年年會上採認「APEC 連結性藍圖」，並承諾落實 2025 年的連結性目標，確立「APEC 連結性藍圖」作為 APEC 自 2015 年起至 2025 年 10 年間，連結性議題的發展指引。

三、連結性藍圖對於三大支柱的規劃

APEC 連結性藍圖針對實體連結、制度性連結、人與人連結等三大支柱，

² 2014 年第一次資深官員會議(SOM 1)時，資深官員同意「研擬 APEC 連結性藍圖之工作計畫」(The Workplan to Develop the 2014 APEC Blueprint of Connectivity)提案，該文件指出將由資深官員成立連結性主席之友作為 APEC 連結性藍圖的監督機制。

各自規劃出發展目標與工作重點，如下表所示。

實體連結	制度性連結	人與人連結
<ul style="list-style-type: none"> • 促進公私部門合作； • 增進亞太基礎建設之品質； • 基礎建設其他重要原則：目標在增進以人為中心的投資(例如促進當地就業)和良好措施與原則(例如考量環境與社會因素、透明度)； • 強化 APEC 運輸網品質； • ICT 基礎建設發展：強化整個 APEC 的寬頻網絡取得(2015年)、共同合作以取得符合全球標準的下世代高速寬頻(2020年)； • 能源基礎建設發展：確保所有 APEC 成員取得優質的電力供應。 	<ul style="list-style-type: none"> • 關務與邊界管理：21個經濟體建置單一窗口系統、增加優質企業(AEO)認證數和相互承認、促進各經濟體單一窗口可以彼此連結，並鼓勵 APEC 各關務主管機關發展自動化資料交換系統，以便於進行交貨移動資訊(2025年)； • 改善供應鏈績效(包括物流與運輸、提升供應鏈在時間、成本和不確定性之績效及安全、推動 AEO 的相互認證)(2025年)； • 法規一致性與合作、良好法規範例(2025年)； • 結構改革，包括建立可靠的電子商務環境(2025年)； • 貿易便捷化：規範一個綜合性的區域政策架構，以利於標準和一致性評估程序(2020年)。 	<ul style="list-style-type: none"> • 商務旅遊便捷化(2017年)； • 跨界教育交換：支持 APEC 內百萬名學生交換，並增加交換至開發中經濟體的學生數(2020年)、每年至少一次文化交流(2017年)、每年至少一次 APEC-wide 知識分享與宣傳活動； • 旅遊便捷化：增加 APEC 內觀光客到訪總數達 8 億人(2025年)、建立 APEC-wide 旅遊服務提供這的行為準則，以減少旅客成本與不確定性(2025年)； • 專業人員與勞工移動：建立可以監督和因應區域內技術人才差距的 APEC-wide 機制(2020年)。

四、連結性藍圖的後續發展

2015年菲律賓擔任 APEC 主辦經濟體時，將「APEC 連結性藍圖」與「基礎建設投資與發展多年期計畫」列入第四優先領域「建立永續與彈性的社群 (Building Sustainable and Resilient Communities)」之重點工作，以落實相關工作。

2016年秘魯擔任 APEC 主辦經濟體時，當年領袖宣言重申 2025年前努力達成亞太地區無縫且全面連結與整合的目標，同時鼓勵各經濟體運用「APEC 連結性藍圖」的政策對話活動，就相關主題之最佳範例與資訊相互交流。

2019 年財政部長聯合宣言（Joint Ministerial Statement – 26th APEC Finance Ministers' Meeting 2019），明揭：「將徹底執行 APEC 2015-2025 連結性藍圖，尤其聚焦於基礎建設融資，欲透過金融層面的合作提升連結性；同時亦支持國際間與區域內會員體之間的金融機構與其他利害關係人，包括公私部門夥伴關係之形式，為基礎建設發展提供具多樣性與永續性的融資挹注」。財長宣言亦重申，在提升財務彈性方面，各會員體財政部門與相關公私領域之機構間協調實有助益。且可藉此確保基礎建設之品質與韌性。

肆、連結性藍圖的今年重點—期中檢視

APEC 連結性藍圖為 2015-2025 年的長期計劃，2014 年領袖宣言不但設定 2020 年將進行藍圖的期中檢視，也指示部長及資深官員以年為單位，共同監督連結性藍圖的施行狀況，特別是針對三大支柱進行檢視。

目前將由 PSU 負責 APEC 連結性藍圖期中檢視，並促進期中、最終檢視機制的發展，以評估連結性藍圖各項目標的達成進度。PSU 亦於 2019 年提出期中檢視的架構，獲得資深官員採認通過。

整體上，PSU 將利用質化、量化混合之研究方法進行連結性藍圖的檢視。質化的評估方法為針對亞太區域內，以促進連結性為主要目的之已執行倡議，進行兩部份研究：一為盤點與連結性相關之倡議、活動，並確認其影響與發展進程；二為找出最佳範例、並邀請自願經濟體分享個案研究，並從其中六項個案選出作為最終結果。量化的評估方法引用外部相關指標，反映以下執行成效，包括：貿易與資金流動、訊息流動、物流成效、制度品質、法規障礙、旅運流量、人員流動、運輸及 ICT 基礎建設之品質等，後續將確定係以簡單平均之方式或建置單一連結性指標，以檢視區域內相關成效。

PSU 也將提出問卷，請 APEC 各論壇與經濟體，提供與實體、制度、人與人連結性等相關資訊，作為觀察與分析過去 5 年間連結性議題的進展。

部分經濟體(如美國、日本)則提請 PSU 撰擬報告中，注意研究方法、問卷設計、以及個案研究對於區域發展影響等相關資料間的連貫性與一致性。

對於期中檢視架構的時程，PSU 目前規劃於今(2020)年第三次資深官員會議期間提出報告初稿，供資深官員提供意見。具體工作安排如下表所示：

行動	日期
蒐集量化資訊	2020 年 1-2 月
年度檢視 (Yearly Review)	2020 年 1-2 月
蒐集各經濟體案例研究	2020 年 3 月
發送連結性目標問卷至 APEC 論壇及經濟體	2020 年 3 月
分析量化數據、質化內容	2020 年 4 月
報告初稿	2020 年 6 月 (原訂 SOM 2 : 4/18-19)
最終報告初稿	2020 年 8 月

	(SOM 3 : 8/14-15)
最終報告	2020 年 11 月 (CSOM : 11/6-7)

伍、目前主要經濟體立場

目前中國是 APEC 連結性議題以及推動 APEC 連結性藍圖的主要推手。日本則偏重在連結性相關的基礎建設部分，以抗衡中國透過 APEC 連結性議題暗渡「一帶一路」計畫在亞太地區的推動。美國與加拿大對於連結性議題則偏向消極保守態度，較常以技術性或程序性問題嘗試挑戰中國提出的相關計畫，以及連結性藍圖成果檢視。以下簡述中國與日本兩經濟體的具體計畫。

一、日本的連結性計畫

日本目前在 APEC 主要推動的是「亞太基礎建設發展與投資之同儕檢視與能力建構指引(Reference Guide for Peer Review and Capacity Building on APEC Infrastructure Development and Investment)」計畫，目的是為 APEC 經濟體進行基礎建設的檢視並協助規劃能力建構工作。

該計畫已經完成越南的檢視工作，今年將進行對於越南打造的能力建構計畫。巴布亞紐幾內亞在去年提出參與此項計畫後，今年年初獲得日本通知將進行檢視。日本也邀請美國、澳洲共同合作進行巴紐的基礎建設檢視。

二、中國的連結性計畫

中國除了關注與大力支持連結性藍圖的年度檢視與期中檢視工作外，中國於 2015 年也設立連結性子基金(the sub-fund on Connectivity)，鼓勵經濟體提出連結性相關倡議。

中國目前執行的計畫為「促進數位時代下的連結性藍圖實踐(Enhancing Implementation of APEC Connectivity Blueprint 2015-2025 in Digital Era)」倡議，旨在協助亞太區域的經濟成長、生產力、包容性與永續成長，其未來將針對運用數位科技方面提出更多計畫。

此外，中國於 2014 年推出的「亞太電子示範港口計畫(Asia Pacific Model E-Port Network, APMEN)」，今年澳洲、秘魯與新加坡等經濟體的民間機構成功加入外，目前已有來自 13 個經濟體、23 個機構成為該計畫的會員。巴紐今年也提出申請加入。該計畫今年也將與馬來西亞共同舉辦「公私部門對話(Public-Private Dialogue)」，並與智利、秘魯共同執行「供應鏈整合 4.0 之單一窗口互連行動方案 (Supply Chain Integration 4.0 through Single Window Interoperability-Action Plan 2019-2021)」計畫。

陸、我國立場及執行狀況

一、連結性議題背後的強權抗衡格局

區域連結性議題在實務上，其實就是關於區域內基礎建設的投資與發展。在後全球金融危機的情境下，此議題被視為提振成長動力、突破發展瓶頸的解方之一。2013 年起，中國將此議題拉高到 APEC 年度優先領域層級，企圖與「一帶一路」、「亞洲基礎建設投資銀行」(The Asian Infrastructure Investment Bank,

AIIB) 一起在 APEC 內、外同時發動，為中國在亞太區域爭取議題主導權。

然而，美國不樂見 APEC 成為中國推動一帶一路的舞台，故先是聯合澳洲、加拿大、日本等經濟體，在中國於 2014 年提出的「APEC 連結性藍圖」制訂過程中進行杯葛與牽制；待連結性藍圖獲得採認後，美國則採取冷處理的方式應對，往往以技術性方式牽制中國提案，削減此議題在 APEC 的能見度與重要性。

目前 APEC 場域中，主要抗衡中國主導性的經濟體是日本。日本在亞太區域透過基礎建設發展與投資介入各國(特別是東南亞地區)經濟發展議程由來已久，然而在基建工程的競標上，屢屢敗於中國基建團隊工期短、價格廉的優勢。因此，日本轉而將「優質基建」(quality infrastructure)的概念帶入「APEC 連結性藍圖」中，主張應當從整體生命週期的成本效益來評估基建發展，而非一味追求低價、工期短的選項。日本除了在連結性議題與中國正面交鋒外，同時試圖透過 APEC 對於中國的「一帶一路」與「高鐵外交」進行反宣傳。2015 年 APEC 年會上，日本與中國之間在區域連結性上的激烈交鋒，幾乎使當年的雙部長聯合聲明與領袖宣言難產。

此外，日本也與美國合作在全球與區域層次上進行佈局，系統性地在 APEC 內、外，對中國的攻勢進行反制。2018 年開始，日本利用 APEC 與 G20 的場合，呼籲各方注意基建發展的「財政健全性」，呼應美國指稱「一帶一路」製造在地國債務陷阱；美國則在 APEC 內、外發動夾擊，企圖質變「APEC 連結性藍圖」。

二、我國立場與執行狀況

在美、日、中抗衡格局之下，我國對於連結性議題及 APEC 連結性藍圖的立場，主要持保守與消極態度。既不主動參與連結性議題的討論，亦不主動回應中國提案。然而，由於連結性議題關乎國內的基礎建設工作，我國目前的參與工作主要是從對接 APEC 相關工作、參與實質區域合作的角度著手，以優化連結性議題各倡議的實質效益。

以下綜整 APEC 工作小組與次級論壇目前推動有關連結性議題的工作，以及我國有與之呼應的國內措施。

(一) 實體連結

透過公私夥伴關係(PPP)強化基礎建設融資、採用優質基礎建設評估準則、強化以人為本之基礎建設投資與興建、持續促進優質基礎建設(包括交通運輸、ICT、能源基礎建設等)

1、基礎建設

我國交通部在海運、空運二大領域進行重要基礎設施計畫。海運部分持續強化貨櫃轉運的競爭性、建立物流子公司及海運子公司，配合亞太區域內郵輪產業需求發展進行碼頭優化工程與郵輪觀光相關建設；並推動「臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106~110年)」，期能賦予我國港群新的競爭力。計畫內針對我國港群之規劃建設如下：新增與改建超大型貨櫃碼頭、最大進港計畫船型調整，外廓、航道及水域設施調整、倉棧及後線場地改善，提升智慧物流倉儲設施等。

空運部分，桃園國際機場為我國最主要國家門戶，發展定位為東亞樞紐機場，

高雄、松山與臺中機場，則依其個別定位，配合地方需求及優勢產業拓展業務，與桃園國際機場相互分工合作，共同形成我國對國際的服務航網。其中，桃園國際機場刻正展開第三航廈包括滑行道遷建與雙向化等先期工程，預計於 2023 年底完成後，將為桃機增加 4500 萬人次的旅客服務量。同時並拓展第三跑道，預計將於 2025 年完工啟用。此外，高雄、臺中機場亦有機場整體/航廈之擴建規劃，將進一步擴大我國各機場之旅客運量與服務品質，深化我國於亞太區域內空運連結性之樞紐角色。

2、基礎建設發展公私部門夥伴關係 (Public-private partnership, PPP)

基礎建設需求快速成長且公部門資源有限，各經濟體因而逐漸尋求私部門投入基礎建設所需資金、建築、營運及維護，以公私部門夥伴關係 (PPP) 形式彼此合作。PPP 在許多會員體中也被證實為一種透過投資可圓滿完成公共建設的良好合作模式

APEC 相關委員會/論壇持續支持並推動基礎設施公私部門夥伴關係之議題討論，包括：貿易暨投資委員會 (CTI) 2013 年於印尼召開「APEC 基礎設施發展與投資對話」；APEC 財政部長程序會議 (Finance Ministers Process, FMP)；APEC 投資專家小組 (Investment Experts Group, IEG)，提出「APEC 公私部門夥伴關係指南」作為投資便捷化工具並提供 PPP 架構內的流程與需求。APEC 企業諮詢委員會 (APEC Business Advisory Council, ABAC) 提出「ABAC 公私夥伴關係檢查清單」(ABAC Enablers of Infrastructure Investment Checklist)，呼籲各經濟體政府善加利用，以衡量其政策吸引私部門投資基礎設施之程度。

透過公私協力模式，導入民間資金與企業化精神，推動國家公共運輸基礎建設，已成為當前各國政府施政趨勢之一。我國往年推動 PPP 經驗豐碩，如 ETC、高鐵等計畫均有良好之推動成果，並充分利用參與國際會議場合，分享我國如何藉由公私協力模式，擴大運輸領域基礎設施投資。

在法規完備性部分，「促進民間參與公共建設法」、「獎勵民間參與交通建設條例」相關法令完整規範我國民間參與公共建設工程之範圍、權利義務與獎勵機制，政府機關依據法律規定，可有效推動民間參與運輸領域基礎建設。

按財政部統計，2018 年民間參與公共建設簽約金額達 2,373 億元，年增幅達 2.4 倍，創下近 8 年來新高，交通部則簽約 958 億元。2019 年亦延續歷年成果，對外公告包括軌道站體、港埠商業設施、港/站區周邊土地開發、觀光風景區旅館新建及商場營運，總計 1024 億元之民間參與商機。

我國透過「前瞻基礎建設計畫」，規劃落實未來 30 年發展至關重要之基礎建設。此計畫目前進行至第 2 階段，其中運輸領域規劃開放民間參與之案件，除了臺中港離岸風電碼頭已於 2017 年完成簽約並於 2019 年動工外，尚有包括淡海輕軌、高捷、機捷等站體增設，後續亦規劃可透過公私夥伴關係等方式實施。同時，透過「交通科技產業政策白皮書」宣示政策方向，未來更規劃推動「智慧交通鐵道、智慧機場、智慧物流園區及智慧電動巴士」等多項科技應用，並盼透過與民間科技業者之協作，促進優質智慧交通建設之發展。

3、「APEC 基礎建設發展暨投資之 APEC 同儕檢視與能力建構參考指南」

為響應「APEC 基礎建設發展及投資多年期計畫」與「APEC 連結性藍圖」，

CTI 於 2015 年通過「為推動實體連結性中跨領域議題，進行同儕檢視與能力建構」，同年 APEC 部長們則通過「APEC 基礎建設發展暨投資之 APEC 同儕檢視與能力建構參考指南」，由日本推動相關工作，APEC 政策支援小組（Policy Support Unit, PSU）擔任專案檢視秘書處（ad hoc review team secretariat）。

「APEC 基礎建設發展暨投資之 APEC 同儕檢視與能力建構參考指南」強調三個重點，亦即：生命週期成本（Life Cycle Cost, LCC）、環境與其他衝擊（Environmental and Other Impacts）、以及安全保證（Safety Assurance）。日本循此三重點，配合 PSU 協辦，規劃每年對於自願參與之會員體所推動基礎建設計畫之政策、法規、執行要點等進行同儕檢視，並依檢視結果建議相關之能力建構活動。分別在 2017、2018 兩年，已完成對菲律賓、越南之相關報告。並且規劃於 2019、2020 兩年，依序完成針對印尼、馬來西亞之相關工作。

我國積極推動包括前瞻基礎建設計畫等各項公共建設之相關發展與投資，期能透過統整性規劃，施行有助區域平衡及聯合治理的跨縣市建設，並針對過去成長動能不足地區擴大重要基礎設施，以加速國家經濟轉型、平衡區域發展，建構兼具安全、便捷、永續、智慧、均衡之基礎建設。

為使基礎建設順利推動，行政院公共工程委員會以全生命週期績效管理機制方式及計畫里程碑之預警機制，完整列管公共建設。並透過逐級管控，掌握政府內之跨部會績效與進度，營造合理工程採購環境、精進工程審查程序，提升基礎建設工程施作品質。

4、優質基礎建設

2019 年 3 月我國水利署參加在日本召開之「運用優質基礎建設-投資促進 APEC 地區快速都市化研討會（APEC Tokyo Conference on Quality Infrastructure - Sharing the Concept of Smart City: Urban Smart Flood Prevention）」研討會，以智慧城市概念-都市智慧防洪（Sharing the Concept of Smart City: Urban Smart Flood Prevention）為題，分享我國智慧防洪相關經驗。

5、寬頻網路

在 APEC 電信暨資訊工作小組（Telecommunications and Information Working Group, TELWG）場域中，各經濟體針對實體連結之關注焦點主要在網路基礎建設與普及服務，兩者皆促進數位經濟、包容性參與及永續發展。而我國「完善行動寬頻網路建設，推動偏鄉寬頻服務」之重要政策與推動情形如下：

我國行動通訊普及率已達 124%，政府投入資源改善公共場所、交通、觀光等場所之通訊品質，讓所有民眾在高鐵及臺鐵沿線及車站能使用高速行動寬頻服務。

有關偏鄉基礎建設方面，在我國電信普及服務基金多年運作下，偏鄉各村里以既有寬頻戶可供裝 12Mbps 以上之寬頻涵蓋率已達 97%；考量行動上網服務已躍居主流，我國並將行動通訊服務納入適用範圍並擴大普及服務適用區域，以改善偏鄉行動通訊服務品質及優化偏遠地區網路涵蓋。

另為滿足偏鄉居民對超高畫質視聽內容傳輸、物聯網、智慧家庭等服務需求，及落實平衡城鄉數位落差的目標，我國自 2017 年起推動為期 4 年的前瞻基礎

建設計畫，藉由政府補助部分建設費用並搭配電信事業普及服務基金，鼓勵業者持續推動優化涵蓋率。

我國針對偏鄉網路建置之補助包含 Gbps 等級與 100Mbps 等級固網寬頻網路、擴展 Wi-Fi 熱點頻寬及高速寬頻行動基地台等建設，除提升偏鄉當地網路使用速度，也讓居民能透過使用高速寬頻服務以從事創新經濟活動。

(二) 制度性連結

1、安全認證優質企業 (Authorized Economic Operator, AEO)

世界關務組織 (WCO) 於 2005 年 6 月通過 WCO 全球貿易安全與便捷標準架構 (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, SAFE Framework)，建議各國海關應與企業建立夥伴關係，授與優質企業 (AEO) 通關便捷化優惠措施，並透過各國 AEO 相互承認，擴大效益。目前 21 個 APEC 經濟體中，計有美國、加拿大、紐西蘭、日本、韓國、新加坡、中國大陸、香港、墨西哥、馬來西亞、泰國、秘魯、澳洲、印尼、菲律賓、越南及我國共 17 個會員已實施 AEO 制度，其中 13 個會員 (秘魯、印尼、菲律賓及越南除外) 均與其他國家或 APEC 經濟體簽署相互承認協議 (Mutual Recognition Arrangement, MRA)。我國優質企業制度已於 2009 年底正式施行，實施認證的對象包含供應鏈相關業者，我國在 2012 年 11 月至 2019 年 6 月期間，已與美國、新加坡、以色列、韓國、澳洲、日本及印度等 7 國完成 AEO MRA 之簽署；另於 2016 年 10 月與中國開始 AEO 互認試點作業。

鑑於各經濟體 AEO 制度間存有差異及成本考量，中小企業加入尚未普及，AEO MRAs 推動上仍存在有極大空間。為了讓更多業者及 APEC 會員瞭解 AEO，我國考量未來能夠協助中小企業運用 AEO 以及拓展更多 AEO MRA 的情況下，與智利在 2019 年 SOM1 期間共同提案「促使中小企業加入 AEO 認證：改善中小企業 APEC 安全貿易」計畫。智利已於 2019 年 SOM3 辦理研討會，包括指認中小企業參加 AEO 認證的障礙、強化中小企業參與 AEO；我國將主導訂於今年 8 月份的 AEO 研討會，主要探討 AEO 對中小企業帶來之成本效益比較研究，並確認促進簽署 AEO MRAs 的最佳範例。

我國為呼應 2015 年 APEC 擴展 AEO 延伸至 MSMEs 之倡議，我國關務署自同年 9 月起，取消申請安全認證優質企業 (AEO) 之進、出口實績要求；微中小企業主要是提供過去 3 年營業期間內，其擁有良好的償債能且無不良債信紀錄之證明，即符合申請 AEO 之資格，截至 2019 年 9 月 30 日，我國安全認證優質企業計有 362 家。

2、單一窗口

海關與邊境管制在貨物跨境移動時扮演重要角色，而單一窗口概念正為 APEC 改善貿易便捷化重要措施之一，目的在於降低貿易交易成本。目前已有許多會員體進行單一窗口服務，而我國透過現有資源，結合資訊系統，以加速貨物通關、強化貿易安全。

我國財政部關務署結合通關、簽審與航港等機關 (包括交通部航港局、航政司等) 及業界力量，整合該署「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大資訊系統，建立單一窗口溝通平臺，建置符合國際規範的進出口「關港貿單一窗口」。

其中航港體系資訊系統，為航港局航港單一窗口服務平臺(Maritime Transport Network Portal, MTNet)。以我國 E 化單一窗口發展經驗為基礎的能力建構計畫為例，將能協助其他經濟體建構其單一窗口，協助 APEC 邁向「2020 年之前經濟體均建立各自的單一窗口系統」之目標。

此外，我國金管會亦於 2018 年修正「電子票證發行機構業務管理規則」相關條文，開放外籍旅客使用信用卡直接充值如悠遊卡、一卡通等電子票證，透過跨境數位金融制度間的調和，降低外籍旅客使用運輸系統之障礙，可視為我國對於亞太區域制度性連結之實質貢獻。

(三) 人與人連結

2013 年 APEC 領袖們針對人與人的連結，建議 APEC 各論壇在跨境教育、科技創新、服務、觀光，以及商務移動等方面加強合作。

1、APEC 商旅卡

商務人士移動小組(Business Mobility Group, BMG)隸屬於 APEC 貿易暨投資委員會(CTI)下，主要目標為促進 APEC 21 個經濟體間商務人士移動便利相關議題。我國經濟以貿易為主體，商務人士入出境頻繁，該小組對我國的重要性不言而喻。參與 BMG 工作小組會議除可獲取各經濟體旅行證件發行、邊境管理現況等資訊，並可瞭解各經濟體未來政策與最新研究報告，對我國政策及國際合作具有助益。

亞太商務人士旅行卡(APEC Business Travel Card, ABTC)是此工作小組的核心。ABTC 的持卡人，可於卡片效期內自由通行各經濟體，而無須另外申請簽證通行。根據官方數據顯示，持卡人於亞太區域間旅行費用降低 38%。商務人士在申請文件費用降低 27%，在入境過程中則降低 52%。

根據商務人士移動小組(Business Mobility Group, BMG)最新文件顯示，近 1 年內各會員體已發放 345,000 張 ABTC 商旅卡，成長率為 10%。此外，BMG 於 2020 年 ABAC 1 及 SOM 1 會期發布將推出 ABTC 手機 APP 的消息，預計於 2020 年 11 月領袖週推出試用版，並於 2021 年全面上線，屆時持卡人將可以使用手機中的虛擬卡片快速通關。

除了美國、加拿大作為過渡性經濟體之外，所有 APEC 會員體皆正式參與 ABTC，我國則於 2001 年加入 ABTC 卡計畫(中國大陸與香港與我國排除適用)，2002 年正式核發 ABTC 卡，至 2019 年 6 月止，我國已核准 27,147 件申請案，審核其他經濟體申請案計 696,353 件。我國於桃園、松山、臺中、高雄等四個機場均設 APEC 通道，提供持有 ABTC 卡者便利通關之服務。我國也配合決議將 ABTC 卡由 3 年延長至 5 年，並推動電子簽證(我國已開放 66 國免簽證入境我國，包含 13 個 APEC 經濟體)，並於桃園機場建置外人出境自動查驗通關服務閘門，供入境完成指紋採集的外國人出境使用，積極促進商務人士於亞太區域中移動便捷。

2、觀光

觀光工作小組(Tourism Working Group, TWG)訂定並執行觀光工作小組 2015-2019 策略計畫(APEC Tourism Strategic Plan 2015-2019)，包含四項優先領域：(1) 促進觀光業為 APEC 地區經濟增長和繁榮之引擎之認知、(2) 鼓

勵社會、文化、責任觀光，確保觀光業之永續、包容性旅遊成長、(3) 合作推廣人才、技能發展及認證，發展 APEC 觀光人力、(4) 結構改革，促進區域競爭力及經濟整合

原訂於 2020 年 4 月召開第 56 屆觀光工作小組會議，以及第 11 屆觀光部長會議，討論觀光工作小組 2020-2024 策略計畫 (APEC Tourism Strategic Plan 2020 – 2024)，包含四項優先領域：(1) 數位轉型、(2) 人力資源發展、(3) 旅遊便捷化與競爭力、(4) 永續經濟旅遊成長。

TWG 將觀光之數位轉型、永續與包容性、及加強婦女參與，擴大經濟機會列為重點。觀光在 AI 及大數據等高速數位化進程中，及旅客對數位載具之運用下，旅遊業之供應端和消費端都將會有迅速及極度的改變。我國則推動「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」，五大策略之一就是「智慧觀光」，優化觀光產業及旅遊環境，期待整體服務品質提升，進而達到旅客消費增加，以促進旅遊相關產業的發展並帶動國內經濟成長。

我國支持 APEC 包容性及永續觀光議題，並執行 APEC 包容性及永續觀光政策及計畫，包括推動部落觀光產業，協助部落自主經營，增進原住民婦女就業機會；更提出「推動無障礙旅遊」，成為 2018 年 PSU「因應連結性挑戰之研究案例」中強化 APEC 人與人連結之重要範例。主要探討社會企業透過 ICT 創新科技，促進老年人和身心障礙者取得提供無障礙設施之旅遊資訊，同時也鼓勵企業界投資無障礙旅遊相關輔助設施，利益關係人均因此獲益；此一商業模式所提供的資訊，包括我國的台北和高雄等 14 個城市，也已推展至香港、中國和馬來西亞等地。

為落實國際永續觀光發展趨勢，我國訂定 2019 小鎮漫遊旅遊年、2020 脊梁山脈旅遊年、2021 自行車旅遊年、2022 鐵道旅遊年，推動深度旅遊，持續以生態、海灣、小鎮、山脈、自行車及鐵道等亮點資源結合遊程產品成果，並將豐富自然生態資源及環境保育工作成果進行包裝與推廣，為產業加值，提供多元生態觀光旅遊體驗。此外，我國持續推動賞螢、賞蝶（紫斑蝶）、賞鳥（鷹）、離島生態活動，並推行海洋貨幣深植保育觀念於旅遊活動中，深化及發揚我國生態旅遊魅力並推向國際。另我國現為巴布亞紐幾內亞執行「郵輪旅遊對經濟之影響：促進微中小企業成長與創建永續社區」計畫之 co-sponsor，針對包容性與永續觀光，我國積極發展郵輪觀光，亦包裝結合生態之海灣跳島旅遊，落實海洋生態保護，發展兼顧環境保護之觀光。

3、教育

APEC「促進跨境教育合作工作計畫」希望提升學生、研究人員、以及教育人員的移動能力，並加強現有雙邊協議網絡：

- 我國推動 APEC 技職教育認證資料庫、APEC 技職教育及訓練合作聯盟、APEC 地區永續發展與跨境學生專業實習模組等計畫，並透過科技部補助博士生及博士後研究人員赴國外研究；教育部亦補助推動人文領域人才培育國際交流計畫，加強學生與研究人員的移動與交流。
- 我國推動拓展境外教育中心據點，並透過教育部補助選送華語教學人員赴國外學校任教，加強教育人員的移動能力。

我國參與美國提議的「APEC 獎學金倡議」，提供獎學金及實習機會有助於與

APEC 會員體進行跨境教育合作交流及促進青年全球移動。同時，我國政府所提出之新南向政策當中，也包含提供獎學金及實習機會等內容，如「中華臺北 APEC 高等教育獎學金」及「教育部亞太經濟合作 (APEC) 獎學金」。教育部菁英來臺留學計畫 (Elite Study In Taiwan Program, ESIT) 計畫已經共有來自越南、印尼、泰國等國 844 位菁英來臺就學或受訓。

4、智慧簽證

2019 年 APEC 主辦經濟體智利年度工作重點之一「整合 4.0」(Integration 4.0)，為深化亞太地區商務人士移動便利措施，智利蒐集各經濟體有關「智慧人才」之技術性簽證資料，目前 ABTC 經濟體共有 167 種技術型簽證，其中以澳洲有 80 餘種最多，美國與韓國居次，我國有 4 種，中國大陸有 3 種，智利將彙編資料置放於 APEC 官網內。

為吸引國際專業人士來臺創業及就業，並填補境內特定技能人才之短缺，我國現階段具備經濟部投資審議委員會「外國人來臺申請創業家簽證資格審查處理要點」及國家發展委員會「外國專業人才延攬及僱用法」，以不同種類簽證提供適格之外籍人士來臺便利措施。

參考資料

APEC, 2014, “22nd APEC Economic Leaders' Meeting 2014 – Annex D: APEC Connectivity Blueprint for 2015-2025”, 2014/AELM/DEC/Anxd.

APEC, 2009, “Appendix 8 - Supply-Chain Connectivity Framework”, 2009/AMM/011app08.

余慕薙，「APEC 連結性議題之進展」，APEC 通訊，第 203 期，2016 年 8 月，頁 9。

余慕薙、王聖閔，「連結性議題：主流化與伏流」，臺灣經濟研究月刊，第 37 卷第 5 期，2014 年 5 月，頁 41-47。

周子欽，「中國夢和區域合作的匯流與交鋒」，臺灣經濟研究月刊，第 37 卷第 5 期，2014 年 5 月號，頁 11-19。

APEC 研究中心，「APEC 與促進區域性連結」，APEC 通訊，第 106 期，2013 年 1 月，頁 4。