

PECC

亞太區域 情勢月刊

Asia Pacific Situation Monthly

10

2025
月號

2025年10月出刊



本期重要內容

APEC區域合作中的運輸新趨勢：以智慧移動論壇與TPTWG55為案例

劉禹伸、涂凱柔、張益城、孫將瓚

解鎖AI機遇：亞太區域能否趕上新一輪全球競賽？林培萱

第三十二屆太平洋經濟合作理事會大會－重新思考亞太區域合作王聖閔

本刊物採用環保紙

發行所 / 太平洋經濟合作理事會中華民國委員會

地址 / 台北市德惠街16-8號7樓

電話 / (02)2586-5000

創刊日期 / 1996年1月



訂閱電子報



CTPECC

智慧運輸

APEC 區域合作中的運輸新趨勢： 以智慧移動論壇與 TPTWG55 為案例

台灣經濟研究院研究五所副組長 劉禹伸
台灣經濟研究院研究五所助理研究員 涂凱柔
交通部運輸研究所運輸科技及資訊組組長 張益城
交通部運輸研究所副研究員 孫將瓊



圖 1 TPTWG55 大會合影（來源：APEC 秘書處）

2025 年 APEC 智慧移動論壇 (2025 APEC Smart Mobility Forum) 於 8 月 4 日至 5 日召開；第 55 屆運輸工作小組會議 (TPTWG55) 於 8 月 6 日至 8 月 8 日召開。兩場會議皆由韓國主辦，並於韓國仁川進行實體會議。

(一) APEC 智慧移動論壇

論壇以「連結今日、創新明日、繁榮共存」(Connecting Today, Innovating Tomorrow, Prospering Together) 為主題，目的旨在促進

APEC 成員經濟體之間對「智慧移動倡議」的共同理解，並加強國際合作。會中與會者就拓展智慧移動、永續交通合作、交通數位轉型、碳中和與國際合作等策略需求進行交流。

(二) TPTWG 會議

亞太經濟合作 (Asia-Pacific Economic Cooperation，下稱 APEC) 運輸工作小組 (Transportation Working Group Meeting，下稱 TPTWG) 是我國運輸部門參與最重要的國際組

織之一。APEC 各會員體每 3 年召開 1 次運輸部長會議、每年召開 2 次 TPTWG 會議，並針對各項運輸發展議題進行研討互動，以推動運輸技術、資訊合作的交流。TPTWG 其下按運輸模式設有四個專家小組，以及 2 個附屬論壇。

● APEC 運輸工作小組背景說明與改革概況

因 2025 年度 TPTWG 需進行組織改革，故原有之四個專家小組（航空專家小組 AEG、海運專家小組 MEG、陸運專家小組 LEG、複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG）將整併為新增的「運輸研究專家小組（Expert Group on Transportation Research，下稱 EGTR）」。經本次 TPTWG 會議確認後，目前所凝聚共識方向為：EGTR 為 TPTWG 重組後成立之新專家小組，預計將結合政府、學術與產業力量，以年度優先主題推動運輸研究與政策討論。其任務包括依循 APEC 上位策略文件研議新興議題，並透過概念文件與政策提案提供區域參考。EGTR 每年將舉行兩次會議，分別於第一季線上議定主題，並於 SOM3 期間實體會議檢視進展。EGTR 專家小組設有主席、副主席及由主辦會員體提名之協調員以確保會務運作，另亦要求 TPTWG 附屬論壇提交年度計畫並依程序辦理活動。

● 近期 APEC 運輸領域關切重點

近年來，TPTWG 逐步擴展其研議範疇，展現出涵蓋多維度運輸議題的發展趨勢。其主要重點包括四大面向：其一為運輸連結性，涉及實體連結、基礎韌性、制度連結與人際互動；其二為運輸永續性，涵蓋運輸減排、電動化、共享交通

以及綠色海運走廊；其三為運輸包容性，著重於女性參與、無障礙運輸及偏鄉公共運輸；其四則為運輸科技創新與應用，包含無人機、交通行動服務（Mobility as a Service，下稱 MaaS）及人工智慧應用等新興技術。此一議程之推動，旨在系統性呼應 APEC 之上位策略目標，包括「APEC 2040 太子城願景」、「APEC 網路及數位經濟路徑圖」、「拉賽雷納婦女與包容性成長路徑圖」以及「BCG 經濟曼谷目標」，並期透過上述連結，進一步鞏固運輸領域在區域合作中的戰略定位與實質貢獻。而本（2025）年度主辦經濟體韓國將主題訂為「連結、創新、繁榮（Connect, Innovate, Prosper）」，三大優先領域分別為「連結：加強亞太地區實體、制度性及人與人連結」、「創新：數位創新加速永續與包容性成長」及「繁榮：強化合作與共同政策，以有效應對全球挑戰」。

● APEC 智慧移動論壇與 TPTWG55 會議

（一）APEC 智慧移動論壇

2025 年度主辦經濟體韓國於本次 TPTWG55 會議期間舉辦 APEC 智慧移動論壇，其主要目的在於藉由提出「APEC 智慧移動建議（Smart Mobility Recommendation）」，凝聚各經濟體對智慧運輸發展的共識。同時希望透過論壇提供跨國交流平台強化區域合作，並為未來 APEC 交通轉型奠定政策與合作基礎。

該論壇核心圍繞連結、創新與繁榮，深入探討在都市化、人口高齡化與氣候變遷下的交通轉型。強調會員體需深化合作，並分享各經濟體實踐經驗。韓國提出自駕車與「實體人工智慧 Physical AI」（即 AI + 機器實體化的結合，讓 AI

透過各種載體（例如機器人、自駕車、無人機等）來影響、改變並與現實世界互動）為未來交通核心，加拿大著重產業創新鏈結，俄羅斯推動軌道建設與數位支付，泰國與越南以永續與包容性為重點推進，巴布亞紐幾內亞則在基礎限制下透過「Connect PNG」推動交通韌性。論壇另設專場探討跨領域連結，美國強調政策規劃先於技術導入，APEC SEN 聚焦智慧化對海事勞動力之影響，航空專家小組則關注智慧機場與永續航空。整體而言，論壇展現智慧移動不僅是技術革新，更是推動包容、永續及跨國合作的重要契機。

（二）TPTWG55 會議

依據 2025 年 SOM 經濟暨技術合作指導委員會 (Steering Committee on Economic, SCE) 建議，TPTWG 完成重組，終止原有 AEG、IEG、MEG 與 LEG 四個專家小組，並設立 EGTR。其組織章程 (Terms of Reference, ToR) 原則包括鼓勵概念文件與 TPTWG 當年度政策主題一致但不強制；上位策略文件則保留與 TPTWG 高度相關者；年度主題數量不設固定，以保留彈性。而其



圖 3 我國 HOD 葉祖宏主任秘書於 TPTWG 55 會議發言
(來源：APEC 秘書處)

附屬論壇須提交年度工作計畫，並依 APEC 程序辦理能力建置活動，且須經 TPTWG 同意。TPTWG 與 EGTR 及其附屬論壇須於 2025 年底前完成新的四年期 ToR(含落日條款)，以確保制度延續與調整空間。此外，韓國亦利用本次會議提出智慧移動力建議，涵蓋整合、連結性、創新、繁榮、人本、韌性、健全監管、國際合作、人力培育及公私協力等十項指導建議，以推動低碳車輛、自駕車及智慧運輸系統應用，並以較不具正式約束性的形式呈現。



圖 2 APEC 智慧移動論壇技術參訪合影 (來源：APEC 秘書處)



圖 4 TPTWG55 會議 (來源：APEC 秘書處)

(三) 航空專家小組 AEG 會議

本次會議聚焦航空業人力發展、航空安全、無人機應用及低空經濟發展等領域。會中分享的資訊包括韓國的航空業發展與挑戰，指出運量快速增長及仁川機場的重要角色，同時因近期事故而推動成立航空安全創新委員會，提出基礎設施安全、鳥擊防制、人才培訓及安全治理等四大策略；俄羅斯西伯利亞航空 (S7 Airlines) 介紹培訓體系與員工福利；日本則提出措施以提升女性飛行員與維修人員比例；韓國業者分享無人機安全管理平台；我國民航局黃顯哲科長說明「按飛行小時計費」維修模式對航空安全的潛在影響，並強調監理機制的重要性；馬來西亞則提出發展低空經濟的規劃，預期創造就業與經濟效益。

(四) 海運專家小組 MEG 會議

本次會議聚焦海事人力發展、綠色航運與數位化轉型三大領域。會中分享的最新進展與資訊包括日本介紹改善船員工作環境的作法；

韓國報告智慧海陸資訊整合的經驗；俄羅斯分享其海事運輸教育的現況與發展；以及我國航港局張任緯科長說明邁向淨零的國際海運減碳規範與國內推動規劃；菲律賓針對「亞太地區國際海事規範對海事人力影響的綜合研究」提案計畫之進度做更新。此外附屬論壇 APEC 船員卓越網絡 (APEC Seafarers Excellence Network, APEC SEN) 與 APEC 港口服務網絡 (APEC Port Services Network, APSN) 分別報告其工作與活動進展及 2025 年工作計畫。

(五) 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 IIEG + 陸運專家小組 LEG 聯合會議

本次 IIEG 與 LEG 聯合會議聚焦智慧運輸、複合運輸及地方交通數位轉型，涵蓋人工智慧、數位孿生、協同式智慧運輸 (C-ITS)、車聯網 (V2X)、MaaS 平台及運輸方式轉換等技術與策略。會中分享的最新進展與資訊包括韓國的智慧

運輸與交通系統發展策略以及智慧道路與次世代交通系統，涵蓋智慧移動定義、技術趨勢與政策推動、零碳、安全及便利為核心願景、協同式智慧交通 (C-ITS)、車聯網 (V2X) 及 MaaS 平台應用等；我國高雄市交通局劉建邦副局長分享高雄市在人工智慧與數位孿生治理上的應用，展示智慧治理平台如何提升決策透明度與效率，並透過跨國合作推廣最佳實務；俄羅斯說明其交通系統建設與智慧交通發展，包含鐵路、公路、港口及航空現代化規劃。

● 透過雙邊交流觀察亞太智慧運輸新趨勢

在 APEC 智慧移動論壇及 TPTWG 會議期間，我國代表抓住機會與本次主辦會員體韓國及日本進行雙邊交流，分享智慧城市、數位孿生與智慧運輸建設經驗。日本介紹其數位孿生計畫，發展 3D 城市模型、開放資料及標準規範，強調視覺化、模擬與互動性；與韓國則討論多元運具整合、MaaS 及 Robot taxi 應用。

本次交流顯示，APEC 會員體智慧運輸發展趨勢包括：數位孿生與大數據技術將成為城市管理與交通優化的重要工具；多元運具整合與 MaaS 平台推動跨模式移動服務；AI 輔助駕駛與

自動化交通方案正受到廣泛推動，以提升效率並增進安全。我國亦有類似計畫，如 MeN Go 交通行動服務，整合多元運具與支付方式以提升市民出行便利性；高雄智慧高雄燈塔計畫則結合產官學界打造城市級生成式主權 AI 平台，提升城市治理效率並強化智慧城市發展。這些成果與本次雙邊交流國家的做法相互映證，也為未來台灣透過 APEC 會員體交流，進一步推動技術落地、政策標準化及跨國合作，深化區域智慧運輸發展奠定基礎。

● 結論

綜整本次會議，可見各經濟體皆面臨都市化、氣候變遷與人口結構轉型挑戰，並關注自駕車、MaaS、人工智慧與數位孿生等技術應用，同時強調包容與永續。航空領域著重安全創新、性別平等與人才培育。在此次會議中，我國以「按飛行小時計費」維修模式探討監理與安全；海運則聚焦綠色航運、船員勞動條件及淨零減碳規範，並透過高雄案例展示智慧治理平台實務應用。同時，鑒於本年度韓國所提出之智慧移動力建議，透過各項指導原則推動智慧移動力，建議我國未來參與相關會議可持續聚焦智慧運輸治理、低碳轉型、自駕規範及 AI 與數位孿生，以提升國際能見度並深化區域合作。

此外透過本次研議，未來將由不分運具領域的 EGTR 討論年度政策主題，我國宜維持跨領域參與量能，並可由既有參與單位推派各領域產官學專家組成 EGTR 代表名單，再依年度議題擇派人選，以確保在此國際運輸場域持續發揮影響力並提升聲量。 ■



圖 5 與韓國雙邊交流 (來源：APEC 秘書處)

數位競爭力

解鎖 AI 機遇：亞太區域能否趕上 新一輪全球競賽？

■ 林培萱

台灣經濟研究院國際事務處副研究員

一、引言

隨著人工智慧（Artificial Intelligence, AI）技術，特別是生成式人工智慧（Generative AI）與大型語言模型（Large Language Models, LLMs）、雲端運算與自動化技術等新興科技的突破性進展，數位與科技創新已成為驅動國家經濟成長、產業升級與服務創新的關鍵動能。在這股全球數位轉型浪潮下，亞太區域能否成功掌握 AI 所帶來的龐大機遇，躍升為引領全球的關鍵力量，成為備受關注的焦點。

本文透過分析兩項國際權威指標：《世界數位競爭力調查評比》（IMD，2024）與《全球 AI 指數》（Tortoise Media，2024），比較亞太區域各國在數位競爭力與 AI 發展上的表現，進一步探討亞太區域如何鞏固優勢、突破瓶頸，並提出在數位與 AI 全球競賽中保持領先的策略建議。

二、誰領航、誰追趕？亞太區域數位競爭力現況解析

瑞士洛桑管理學院（IMD）於 2024 年發布的《世界數位競爭力調查評比》（IMD World Digital Competitiveness Ranking 2024），評估 67 個國家在知識、科技與未來整備度三大構面上的表現。¹ 根據該報告，在全球排名前 15 名的經濟體中，有 8 個來自亞太區域，分別是：新加坡（第 1）、美國（第 4）、韓國（第 6）、香港（第 7）、台灣（第 9）、加拿大（第 13）、中國（第 14）與澳洲（第 15），顯示亞太區域在全球數位競爭力版圖中占有舉足輕重的地位。

在這些「數位領航者」（全球前 15）中，新加坡表現最為突出，不僅連續蟬聯全球第 1，在三大構面均名列前茅，展現其在數位基礎設施、公共治理、教育成果與創業生態上的高度成熟，是亞太區數位轉型的標竿。美國則排名第 4，在科研集中度、AI 法規制定、電腦科學教育、高科技專利授權以及創投資金等面向具有優勢。位居第 6 的韓國，擁有全球最先進的

¹ IMD World Competitiveness Center, *IMD World Digital Competitiveness Ranking 2024*. Lausanne: IMD World Competitiveness Center, 2024.

5G 網路與高網路滲透率，並在總體研發支出、IT 與媒體市值、數位經濟發展及政府網路安全能力等指標表現亮眼。而香港排名第 7，在教育成就、科學學科畢業生數量、高科技專利授權、創業便利度及無線寬頻速度方面具有競爭優勢。台灣則憑藉半導體供應鏈優勢、研究開發（R&D）投入比重高、企業敏捷度與創新能力傑出，排名第 9，持續扮演全球科技製造的核心動能。

而屬於「數位追趕者」（前 16-50）的則有：日本（第 31）雖具備 5G 基礎與半導體供應的優勢，但在數位創新生態與 AI 人才培育上仍有改善空間；馬來西亞（第 36）、泰國（第 37）與印尼（第 43）近年雖積極提升基礎建設與政策環境，但在人才培育、研發投入與產業數位化能力方面仍落後於領航者。

至於墨西哥（第 59）、菲律賓（第 61）及秘魯（第 63），則因基礎設施不足、數位教育資源有限，再加上公共治理能力與人才供給不足，在數位競爭力表現上屬「數位起步者」（前 50 以後），也顯示出亞太區域內的數位落差仍有待解決。

三、亞太區域的 AI 實力：創新動能與發展差距

英國經濟學家 Nicholas Crafts 指出，AI 極有可能被視為一種通用型技術（General-Purpose

Technology, GPT），如蒸汽機、電力以及資訊與通信技術（ICT）等，具有潛力成為推動第四次工業革命的基礎（Crafts, 2021）。²同時，國際貨幣基金會（IMF）的報告也顯示，AI 有潛力在未來十年內使全球 GDP 成長 1.3 到 4%（IMF, 2025）。顯示在數位時代中，AI 是驅動經濟突破性成長的關鍵動能之一。³

而 Tortoise Media 所做的《全球 AI 指數》（The Global AI Index）針對各國的 AI 研發與應用實力，涵蓋投資、創新與落地三大面向進行衡量，揭示亞太區域各國在 AI 發展上的相對實力與差距。⁴

在原先的「數位領航者」中，美國榮登全球 AI 發展之首，掌握了 27% 的全球高階 AI 人才；壟斷生成式 AI 核心晶片（如 Nvidia H100），並主導超過 60% 的全球 AI 私人投資，在基礎模型、演算法創新與產業應用上全面領先。中國則憑藉高強度的政府支持、算力投資與研發能力、在大型 AI 模型開發、晶片製造和商業應用等方面突出，僅次於美國。新加坡則排名第 3，受限於總體能量，但在 AI 能力強度（Intensity）方面拿下全球第 1，顯示相對人口與 GDP 的 AI 研發能力居世界之首，為亞太區新興的 AI 創新樞紐。而韓國在半導體產業與 AI 產業應用領域保持領先，且國家 AI 策略完善，政府投資力度大，居全球第 6。加拿大的 AI 治理策略完整，公共計算基礎建設投入高，是北美 AI 研發重鎮，排名第 8。

2 Nicholas Crafts, "Artificial intelligence as a general-purpose technology: an historical perspective," *Oxford Review of Economic Policy* 37, no. 3 (2021): 521–536. doi:10.1093/oxrep/grab012.

3 Eugenio Cerutti, Antonio Garcia Pascual, Yosuke Kido, Longji Li, Giovanni Melina, Marina M. Tavares, and Philippe Wingender, "The Global Impact of AI: Mind the Gap," *IMF Working Paper* No. WP/25/76 (April 2025).

4 Tortoise Media, *The Global AI Index*. Published September 19, 2024.

值得注意的是，原先在整體數位競爭力僅屬「數位追趕者」的日本，則因其半導體與基礎建設實力強，躍升至全球第 11，惟其 AI 研發應用落後於其潛力，顯示研發生態仍需強化。而屬於「數位領航者」的台灣，雖在半導體製造方面有絕對優勢，然而，由於在研究及商業應用等領域的表現相對較弱，導致台灣的整體 AI 能力未能完全發揮，全球排名第 21。

而發展中經濟體，除了多屬「數位追趕者」與「數位起步者」，在 AI 方面的表現也較差強人意，如馬來西亞、泰國、印尼，雖逐步建立政策框架，但 R&D 投入低、人才供給有限；菲律賓、越南、秘魯的公共營運環境相對良好，但 AI 科研基礎薄弱。

四、總結：高數位競爭力 ≠ 高 AI 競爭力

比較《世界數位競爭力調查評比》與《全球 AI 指數》中的亞太國家表現，可見數位競爭力高的經濟體不一定在 AI 領域同樣領先。例如，新加坡與韓國同時在兩大指標中名列前茅，展現數位基礎設施、人才培養與 AI 應用的高度協同效應；美國更以完整的創新生態、人才優勢與資本投入，遙遙領先全球 AI 發展。然而，高數位競爭力並不保證高 AI 競爭力，其中的差異在亞太區域尤為明顯。

例如，台灣雖憑藉半導體製造優勢與 ICT 基礎設施，整體數位競爭力強，但在 AI 研發與商業應用的投入相對不足。澳洲亦呈現類似情況，數位基礎穩健，但在 AI 創新與產業落地上進展有限，與美、中、新加坡等領先者差距逐漸

擴大。相對地，中國則是典型的反例，數位競爭力僅排名第 14，卻憑藉政府強力推動、算力基礎與研發投入，在 AI 全球排名躍升至第 2，顯示政策導向與資本投入同樣能驅動 AI 競爭力的突破。

總體來看，AI 的競爭力不僅仰賴數位基礎設施，還需要研發投入、人才策略與應用生態三者並進。亞太區域若要在 AI 時代中保持領先，未來需聚焦以下三大關鍵策略：加大 AI 研發投資、積極培育與引進 AI 人才與打造 AI 應用生態。

換言之，高數位競爭力雖是發展 AI 的必要條件，卻不是充分條件。對亞太區域，未來的競爭關鍵在於如何把數位基礎轉化為 AI 創新能力，唯有在研發、人才與應用之間找到平衡，才能在全球 AI 競賽中穩固地位。■



會議紀實

第三十二屆太平洋經濟合作理事會 大會—重新思考亞太區域合作

■ 王聖閔

台灣經濟研究院國際事務處副研究員



第三十二屆太平洋經濟合作理事會（PECC）大會在本（2025）年8月12日於韓國首爾舉行，以「重新思考亞太區域合作」為題，探討如何持續推動太子城願景、AI與先進科技、人口變遷，解決人口老化的挑戰以及推動 APEC 區域合作，而在變動的局勢中，找尋國際合作新模式。本次會議由 CTPECC 張建一董事長率團出席大會，與 PECC 秘書處與會員體交流並分享我國經驗。各場次會議紀要如下：

● 場次一：「推動太子城願景之挑戰」— 全球貿易體系的再思考與合作契機

在全球地緣政治緊張與保護主義抬頭的背景下，本場次聚焦於「太子城願景」下的多邊合作挑戰與轉機。會議由菲律賓 PECC 主席 Antonio Basilio 大使主持，他指出當前貿易體系充滿不確定性，強調協作解方之必要。

英國「金融時報」亞洲編輯 Robin Harding 表示，全球貿易核心價值動搖，美中為強化自主供應鏈而背離互賴體系，但自由貿易因具實質利益仍有韌性。加拿大 PECC 主席 Jonathan Fried 則指出，全球貿易面臨碎片化與多規則並行挑戰，社會責任與 ESG 成為新趨勢，應強化結構改革與人力資本投資以維持韌性。

木村福成教授認為，亞洲可透過貿易轉移受益，並須維護以規則為基礎的體系，推動 WTO 改革。越南 PECC 主席 Nguyen Hung Son 強調地緣安全使貿易與科技更加分化，東協經驗反而有助應對新局。澳洲 APEC 研究中心執行長 Craig Emerson 則呼籲透過 APEC 推動 FTAAP，以增強制度性合作，並以無紙化貿易與區域協定整合為起點，為多邊體系注入新希望。

● 場次二：「AI 與先進科技：透過區域合作重塑數位未來」

本場次由澳洲 PECC 主席 Arjuna Nadaraja 主持，指出 AI、大數據、量子運算正重塑經濟體運作，並強調合作比技術更關鍵。美國卡內基美隆大學 Atoosa Kasirzadeh 教授以「保衛數位未來」為題，提出推動 AI 合作的三大支柱：風險治理、區域韌性與公平權力分配，強調 AI 應成為包容且永續的基礎設施。

韓國 CJ 集團 AI 長 Chihoon Lee 強調 AI 正在重塑文化產業，呼籲 APEC 投資基礎設施、制定共享標準，促進跨文化創新。台灣宏碁智醫總經理許凱程醫師分享 AI 在醫療預防、診斷與長照的應用，呼籲 AI 輔助醫師以提升照護品質，並縮小城鄉差距。

美國 CTA 副總裁 Edward Brzytwa 則支持私部門主導 AI 發展，倡導以自願性標準治理 AI 風險，並強調 APEC 應為資訊共享與未來規則鋪路。中國科學院曾毅研究員主張 AI 合作須尊重主權，重視互操作性與數據主權，並呼籲建立中美韓日聯合測試機制，促進風險共治與利益共享。

● 場次三：「回應人口變遷並確保永續繁榮」

本場次由 CTPECC 董事長張建一主持，強調人口高齡化與低生育率正成為 APEC 區域的共同挑戰，尤其韓國、我國、中國與日本已面臨負成長風險，未來勞動力短缺與照護壓力將持續加劇，呼籲經濟體提出前瞻性政策因應。

中國社科院蔡昉院士指出，中國面臨「未富先老」與超低生育率雙重挑戰，已由人口紅利期進入後人口紅利期，未來成長需仰賴人力資本，特別是教育與技能的提升。香港科技大學 Stuart Gietel-Basten 教授則批評目前提升生育率的政策流於形式，主張透過工作與育兒的相容性改革，並重視科技與教育在延緩人口衝擊上的角色。

韓國首爾大學 Jungmin Lee 教授分析「子女品質取向」下的生育抑制，強調教育體系改革是突破的關鍵。日本國際問題研究所吉田朋之所長指出，不婚化是主因之一，並建議推動 AI 與人力資本投資、慎用移工政策、健全長照體系，並呼籲 APEC 推動跨域數據合作，以提出具體且協調性的政策回應。

● 場次四：「推動 APEC 區域合作之途徑」

本場次由泰國 PECC 主席 Narongchai Akrasanee 主持，他回顧 APEC 自 1989 年成立至今的發展歷程，指出當前 APEC 應善用區域協定（如 CPTPP、RCEP）、強化跨境勞動合作與擁抱 AI 科技，面對全球經濟政治化挑戰。

紐西蘭懷卡托大學副研究員 Mia Mikic 指出，當前亞太貿易碎片化、交易化趨勢明顯，服務業應成為價值鏈與創新核心，並呼籲 APEC 成員重申不歧視原則，推動多邊規則。秘魯 PECC

主席 Renato Reyes Tagle 回顧 TPP 轉為 CPTPP 過程，強調 APEC 具制度孕育與高層溝通平台價值，能在困境中引導合作路徑。

韓國 Lee & Ko 律師事務所顧問 Seok-young Choi 則呼籲 APEC 正視單邊主義與經濟脅迫，並提出三項建議：調整活動架構、研究供應鏈衝擊、探索部門協議作為替代方案。PECC 代理秘書長 Karen Pitakdumrongkit 則強調 PECC 的四大貢獻：三方網絡、獨立觀察、議題驅動與安全空間，並建議強化數位、AI 與氣候等跨平台對話，以提供整合性政策建議。■



此次會議亦邀請到 2024 年諾貝爾經濟獎得主之一的 James Robinson 教授與會，並以「重新構思全球合作」（Reimagining Global Cooperation）作為主題分享其看法。

資訊欄

「亞太區域情勢月刊」係由太平洋經濟合作理事會中華民國委員會(CTPECC)出版，CTPECC為國內產官學所組成的非營利性區域經濟合作組織。

歡迎加入「太平洋經濟合作理事會中華民國委員會」Facebook 粉絲頁。

本刊將減少紙本印刷量，敬請訂閱電子報



讀者問卷



徵文資訊

