

台北市立建國高級中學
第二屆人文及社會科學專題研究成果發表

指導老師：朱沛文老師

從直航看兩岸政策的變遷(1991 ~ 2006)

學生：吳秉勳撰

中華民國九十六年六月

謝辭

從來沒想過，不過還在讀高中，就能夠寫出這麼洋洋灑灑的一篇「小論文」。寫作小論文，從構思題目、擬定架構、蒐集資料，到下筆那刻，每個步驟都考驗著作者的寫作毅力與耐心。想必這篇小論文的誕生，實得感謝許多人的鼓勵指導。

首先要感謝的是指導老師朱老師的時相討論，資質駑鈍的我總會有不少待解的疑惑，老師細心地討論分析後，讓我得以一步一步審視自己論文的盲點。感謝導師賈老師，在每次論文報告時都能精確指出不足處，使本文更臻完善。感謝陳明通教授、蘇起教授、邵宗海教授、李紀珠教授的建議，讓我在論文架構及內容缺失能有所明悉，更能掌握論文主軸。感謝爸爸媽媽和姊姊們的支持、討論，於我有諸多啟發，在我困躓不前時的適時鼓勵，使我得以有所突破。

謝謝志庭、偉志、育律、創譯、世亮、慶皇的討論陪伴，每次論文組內報告的時候，大家都能專心聆聽並給予鼓勵、指教，使我的論文內容得以更有斬獲。論文寫作時最需要的就是腦力激盪，更感謝所有班上同學們彼此經驗分享，得以避免重蹈覆轍，同儕的提攜也使人更有提筆寫作的動力。

論文的寫作路程漫長而艱辛，艱辛在於其看似無盡的路途。每當遇到研究困阻時，因為有了你們的相助，而得以繼續這漫漫的路途。總而言之，因為有你們，這篇論文才得以順利誕生。謝謝你們！

從直航看兩岸政策的變遷(1991 ~ 2006)

目錄

第一章 緒 論

第一節	研究動機與目的	P 1 ~ 4
第二節	文獻檢閱	P 5 ~ 8
第三節	研究方法與研究架構	P 8
第四節	研究範圍與章節安排	P 8 ~ 9
第五節	資料來源與研究限制	P 9

第二章 李登輝執政時期

第一節	兩岸政策方針	P 11 ~ 12
第二節	兩岸直航政策	P 13 ~ 14
第三節	大陸對臺政策	P 14 ~ 15

第三章 陳水扁執政時期

第一節	兩岸政策方針	P 17
第二節	兩岸直航政策	P 17 ~ 19
第三節	大陸對臺政策	P 19 ~ 20

第四章 兩岸直航影響兩岸政策制定之經濟因素

第一節	直航對臺灣經濟的影響	P 21 ~ 22
第二節	直航對大陸經濟的影響	P 22
第三節	直航對國際金融環境的影響	P 22 ~ 23
第四節	兩岸經濟消長與政策制定的關係	P 24

第五章 結 論

第一節	綜合回顧	P 25 ~ 26
第二節	心得分享	P 26

參考文獻	P 27 ~ 30
------	-----------

附 錄	P 31 ~ 32
-----	-----------

圖表目錄

圖次

圖 1-1	1991-2000 年我國進出口貿易國比重圓餅圖	P 2
圖 1-2	2000-2006 年我國進出口貿易國比重圓餅圖	P 3
圖 1-3	行政院大陸委員會民意調查折線圖	P 4
圖 1-4	本文研究架構圖	P 8
圖 4-1	中華民國政府兩岸政策制定與兩岸直航政策之關係圖	P 22
圖 5-1	大陸與台灣政府互動關係圖	P 23

表次

表 1-1	臺灣對中國大陸(含香港)、美國、歐洲和日本的出口比重表	P 1
表 1-2	2000-2006 年我國進出口貿易國(地區)名次表	P 2
表 4-1	開放直航對兩岸總體經濟之影響 (一)	P 21
表 4-2	開放直航對兩岸總體經濟之影響 (二)	P 21
表 4-3	開放直航對兩岸總體經濟之影響 (三)	P 21

論文摘要

由於對錯縱複雜、變化多端的兩岸政策感到好奇，再加上常在報章雜誌上閱讀到關於兩岸直航和經濟趨勢的專題，因此引起研究的動力與興趣。撰此文的主要目的在於分析直航政策可能會對台灣、大陸經濟產生的影響，進而了解兩岸政府在制定政策時，經濟和政治因素的互動關係。

自兩岸開始交流以來，官方文書首次提到直航問題的時間點，可回溯至民國 80 年中華民國政府將兩岸經貿納入正式規範時，自此後「直航」及「三通」便成為國內各界及國際社會關注的焦點。尤其 2000 年台灣政黨輪替後，政府面臨全球化趨勢及兩岸相繼加入世界貿易組織（WTO）的新形勢，國內政治局勢變化、國際經濟情勢轉變，兩岸經貿關係亦出現不同以往的新局面，「直航」問題更加備受關注。但兩岸直航的進展走走停停，至 95 年 6 月 14 日，兩岸主管部門初步同意先行實施具共識之四項專案包機等，可算是較突破性之創舉。

研究發現兩岸直航(經濟政策)和兩岸政策(整體性政策)間的互動關係如下：中華民國政府評估兩岸直航後將如何造成台灣在全球經濟地位的變化(其政治考量並不在本文討論範疇內)，進而修正相關的兩岸政策措施，而兩岸直航政策屬於兩岸經貿政策中的一部份，因此政府修正兩岸政策路線的同時，也改變了其對開放直航的立場，因而形成了一個經濟和政治因素互動的迴圈。

關鍵字：兩岸政策、兩岸直航、政策制定

Abstract

The globalization current is on the rise, which affects Cross-Strait economics and political conditions. In 2000, the first peaceful power rotation of the political parties happened in Taiwan. KMT, after controlling the political authority for a long time, lost their power and DPP got the chance to govern for the first time. The new DPP government's fundamental ideals on cross-strait relations brought new economic and political policies. All these factors influence the power struggle between the R.O.C. and the P.R.C.

This article is dedicated to find out the interaction between the political and the economic forces. For instance, when it comes to the issue that whether to enforce direct Cross-Strait flight, the R.O.C. government seems to have a more conservative attitude than the P.R.C. What's the reason? If the R.O.C. government opened the ban on direct Cross-Strait flight, what's the impact on Taiwan? And how does this economic topic induce the policy modification? These are the main focuses in this article.

Key words: Cross-Strait policy; direct flight; policymaking

第一章 緒 論

第一節 研究動機與目的

近年來因國際金融環境以及國內政治局勢的變遷，為本就錯綜複雜的兩岸關係加入許多新的變數。2000年中華民國¹第十任總統選舉，出現了臺灣政壇從未發生的局面：政黨輪替。在臺灣已經長期執政多年的國民黨首次落敗，由在野的民進黨取代、掌握執政權。政黨立場的不同是否將使國家定位、政策方針改變？政府的舉措牽動著整個國家的動向，因此，對岸的中國大陸當局亦在靜觀其變，在特定時機對臺作出回應，此種兩岸互動的關係為何？

此外，在全球化銳不可擋的趨勢下，兩岸先後加入世界貿易組織(WTO, World Trade Organization)。即便如此，臺灣仍然對進出口大陸的企業採取嚴格的措施，深怕失去臺灣優勢的技術人才和資金外流，但跨國企業的強勢進佔，使得臺灣企業面臨危機。從2003年至2005年的春節包機模式觀察，兩岸當局對於直航的協商腳步似乎走得堅定卻艱辛。不論歐洲、美國、甚或臺灣商界皆有「盡快兩岸通航」的聲音傳出，究竟是什麼原因使得兩岸直航遲遲未通呢？

以上幾個因素將對兩岸政策制定和兩岸直航發展產生什麼影響？筆者因而選定這個題目：從直航看兩岸政策的變遷(1991~2006)。一方面是出於對兩岸錯綜複雜、變化多端的局勢感到好奇，另一方面是因常在報章雜誌上閱讀到關於兩岸直航和經濟趨勢的專題，引起研究的動力。撰此文的主要目的在於分析直航政策可能會對臺灣、大陸經濟產生的影響，進而瞭解兩岸政府在制定政策時，經濟和政治因素的互動關係，並希望能做出一個互動模式，以供日後研判兩岸互動狀況時參酌。

表 1-1 臺灣對中國大陸(含香港)、美國、歐洲和日本的出口比重表 (單位：%)

國別 年別	中國大陸 (含香港)	美國	歐洲	日本
2002	31.2	20.5	9.9	9.2
2005	37.8	15.1	8.0	7.6

資料來源：王孟倫(2006年，8月10日)。對開發中國家出口比重 逐年上揚。自由電子報。2006年12月24日，取自 <http://www.libertytimes.com.tw/2006/new/aug/10/today-e11.htm>，表自繪

臺灣長期以來經濟成長的動力在於豐沛的出口貿易。過去臺灣製造的產品主要銷往歐美和日本，其中美國一直佔極大的比重，是為臺灣最大的出口貿易國。但根據行政院經濟部統計，中國(含香港)自2000年起已經逐漸取而代之，成為我國最大出口市場，且貿易額呈現持續增長的趨勢。²臺灣在亞洲、全球經

¹ 本文中，筆者將交互使用中華民國、臺灣、臺北等詞。相對而言，筆者亦會交換使用中華人民共和國、中國大陸、北京等詞。

² 參見圖 1-1 1991-2000年我國進出口貿易國比重圓餅圖 和 圖 1-2 2000-2006年我國進出口貿易國比重圓餅圖

濟圈角色的變動，以及臺灣和逐漸崛起的中國市場的關係，都將為全球經濟帶來影響，由此可見兩岸經濟貿易是不可輕忽的重要議題。

表 1-2 2000-2006 年我國進出口貿易國(地區)名次表 (單位：億美元)

國別(地區)	中國大陸 (含香港)	日本	美國	韓國	新加坡
貿易總額	509.7	360.3	351.5	106.7	73.9
比重	22.9	16.3	15.9	4.8	3.3
名次	1	2	3	4	5

資料來源：經濟部國際貿易局，中華民國進出口貿易統計，<http://cus93.trade.gov.tw/fsci/>，表自繪

中華民國出口貿易國家比重圖(1991~2000)

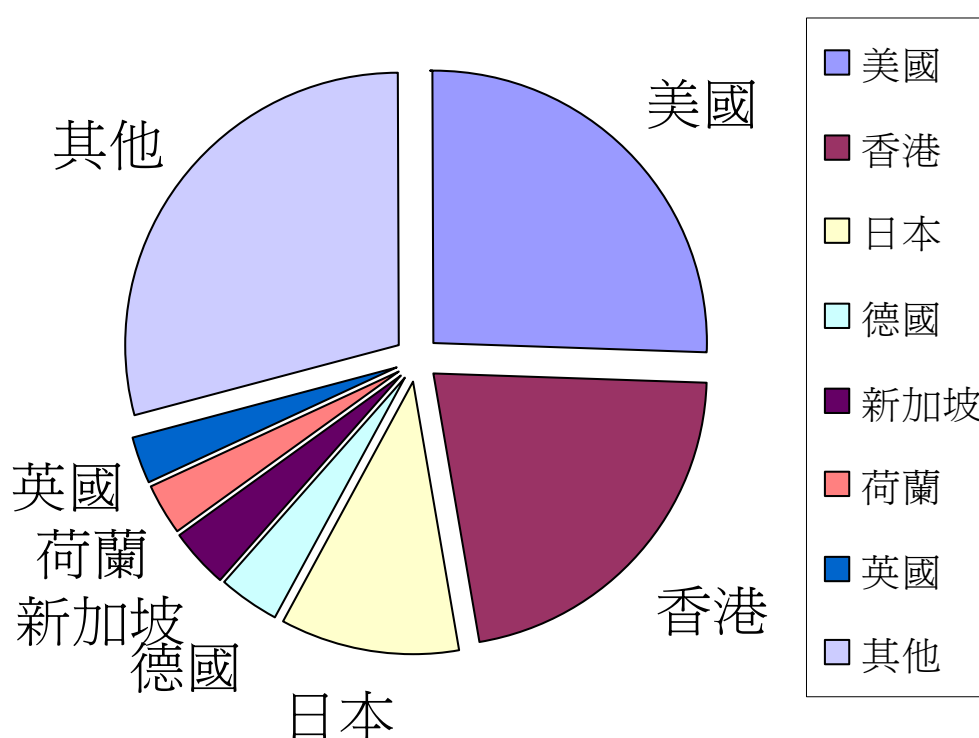


圖 1-1 1991-2000 年我國進出口貿易國比重圓餅圖

資料來源：經濟部國際貿易局，中華民國進出口貿易統計，<http://cus93.trade.gov.tw/fsci/>，圖自繪

中華民國出口貿易國家比重圖(2000 ~ 2006)

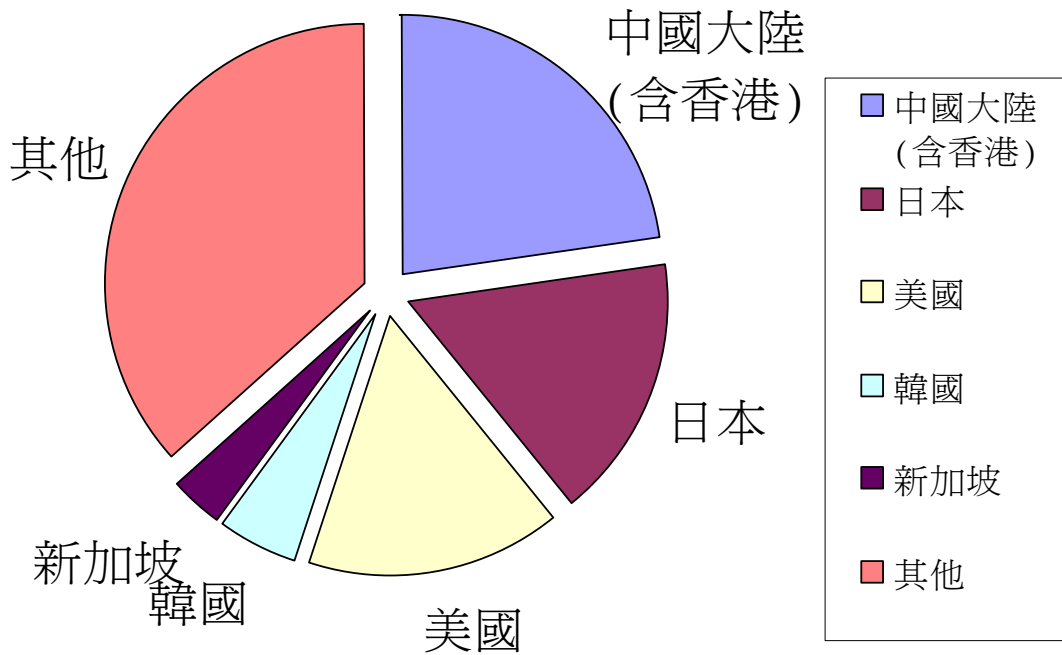


圖 1-2 2000-2006 年我國進出口貿易國比重圓餅圖

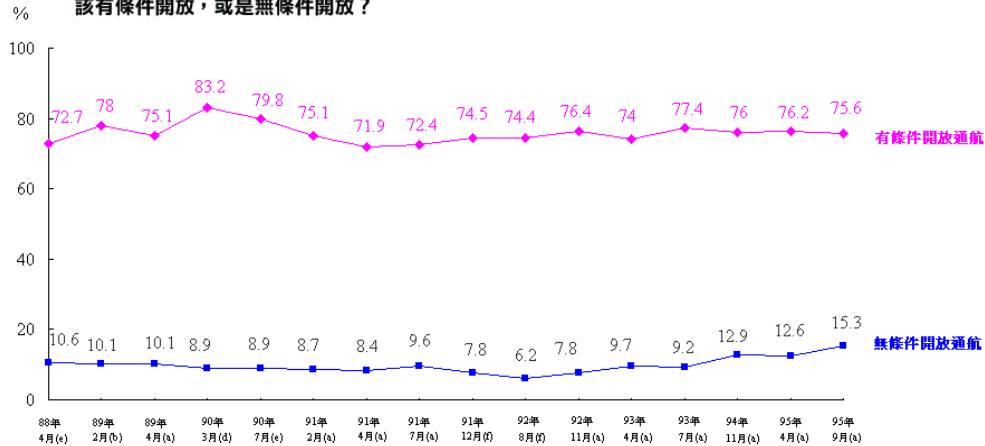
資料來源：經濟部國際貿易局，中華民國進出口貿易統計，<http://cus93.trade.gov.tw/fsci/>，圖自繪

臺灣出口至中國的商品以原物料、零組件等「中間財」為主，外銷至歐美則以加工後的「最終商品」為主。此貿易模式顯示臺灣和中國的貿易依存度提高對提升我國出口競爭力並無實質助益，且還可能影響臺灣產業升級。如近來臺灣出口至歐、美地區比重減少，很有可能是臺商將生產基地西進中國，形成了「在臺灣接單、中國製造、出口歐美」的方式，由於此模式將造成海外生產比重激增、臺灣貿易出口動能銳減，進而導致臺灣貿易過度集中在中國市場之經濟風險。

從政策面來看，我國對於兩岸直航的推動走走停停，至 95 年 6 月 14 日，兩岸主管部門初步同意先行實施具共識之四項專案包機等，可算是較突破性之創舉。據行政院大陸委員會和民間媒體的民意調查³，大多顯示多數民眾贊成開放直航，但是政府的行動似乎無法跟隨民意，因某些政治、經濟因素的考量而遲遲未能積極開放，政策和民意間顯然存有落差。領導人和閣揆每過一段時日就會提出新的兩岸政策方針，卻難看出其實際行動，因兩岸交流過程中需要彼此協調、雙方同意，但目前卻因諸多因素而常常無法達成協議，本文將做探討。

³ 「兩岸農業交流、直航；中共對台態度」民意調查(年代電視台民調中心，94.07.06~07) 兩岸間如果不開放直航，56.4%的受訪者認為臺灣損失較大，18.6%認為大陸的損失較大，6.6%認為兩岸損失一樣，18.5%無明確反應。51.2%受訪者認為政府應趕快開放兩岸直航，對國內經濟才有幫助，32.4%認為中共不放棄武力犯台，為了國家安全不應該開放直航，16.4%無明確反應。民眾對兩岸直航之看法(聯合報系民意調查中心，93.2.18-2.19) 顯示在不設定任何直航形式與條件之情形下，五成一的受訪者贊成開放兩岸直航，三成六反對。交叉分析顯示，六成六的受訪台商眷屬贊成開放直航，二成八反對；四成九的受訪非台商民眾贊成開放直航，三成八反對。

關於兩岸直接通航問題，有人認為：現階段應該無條件開放，也有人認為：應該在有條件的情況下，例如在國家安全、尊嚴、對等的原則下開放。請問您認為應該有條件開放，或是無條件開放？



調查單位：(a)政治大學選舉研究中心(02-29387134)(b)柏克市場研究公司(02-25181088)(c)中華徵信所(02-87683266)
(d)中山大學民意調查研究中心(07-5252000)(e)中正大學民意調查研究中心(05-2720411)
(f)e社會資訊管理公司(02-27213658)

調查方法：電話訪問
調查對象：台灣地區20-69歲的成年人

資料來源及製圖：行政院大陸委員會(台北市濟南路1段2-2號16樓) 電話:02-23975589 傳真:02-23975285 WWW URL:www.mac.gov.tw

圖 1-3 行政院大陸委員會民意調查折線圖

兩岸的經貿交流潛藏著巨大商機和利益。臺灣面對的是一個仍舊不願放棄「武力統一中國」的強大競爭對手，也因此造成臺灣領導人和部分民眾憂慮開放兩岸直航後將可能造成的顯著影響：兩岸貿易依存度遽增，臺灣將可能失去經濟自主性，而使得政府遲遲觀望、不敢進行兩岸直航。我國依恃著長期培養的經濟優勢，目前仍掌握先機，但隨著國際經濟局勢的演變、中國大陸的經濟崛起，一旦跨過了那個最恰當的時間點，我國將失去先制力，屆時即使宣佈直航恐已無法挽回失去的龐大經濟利益。

自兩岸開始交流以來，官方文書首次提到直航問題的時間點，可回溯至民國 80 年中華民國政府將兩岸經貿納入正式規範時，自此後「直航」及「三通」便成為國內各界及國際社會關注的焦點。尤其近十幾年來，國內政治動盪、國際經濟情勢快速轉變，兩岸經貿關係亦出現不同以往的新局面，「直航」問題更加備受關注。

直航對於臺灣經濟的利弊評估、對國家安全及社會政治面的影響，均值得深入探究。政府推動直航的條件與模式，包括對等協商原則、配合國家發展目標及建設等，是否確實有效的解決兩岸直航問題？其背後政策方針的變化如何？就直航問題的深入剖析，可以增進對於兩岸政策變遷的瞭解。其次，政府制定兩岸政策、處理兩岸經貿及「直航」等相關問題時，究竟考量了哪些因素？直航問題遲遲未決，對於臺灣整體產業的影響如何？或將導致閉關自守的困境？或將得以保障本土產業？經濟因素和兩岸政策制定之關係又為何？這些都是引發筆者研究的動機。

本文除了觀察、分析政治和經濟交互影響的狀況，亦得呈現「開放直航」之利弊得失，更清楚地認識「直航」所可能帶來的衝擊和影響，最後祇能將研究所得之結果綜合整理，試圖歸納出一套兩岸政策走向與經濟因素互動之模式。

第二節 文獻檢閱

首先由民間觀點來看，閱讀雜誌和報紙所相關的文章，基本上可以分為三種意見：第一、正面積極看待開放直航者，認為其可以為臺灣帶來巨大的經濟效益，並且促進了兩岸互動正常化。第二、較悲觀看待直航影響者，擔心、憂慮開放後臺灣企業將大舉外移，致使臺灣毫無競爭力，且被邊緣化。第三、感覺上較為中立的論點，對於直航僅抱持著觀望的態度。

針對以上的民間觀點，筆者將在研究中做更細緻的探討，分析民間對於直航究竟最擔憂什麼，特別針對經濟面來分析。人民可能擔憂著大陸日漸擴張的經濟勢力，在開放直航後將吸引臺灣產業大舉外移，大陸廉價的勞工和龐大的市場吸引外資，臺灣產業將頓時遜色。

其次則就政府對直航的看法做探究。陸委會前主委吳釗燮曾於天下雜誌專訪⁴中談到：「對岸愈強大，臺灣著力點愈少」可以看得出來直航這個經濟問題對於政府單位來說也是相當頭疼的，畢竟面對的是中國大陸這麼龐大的經濟體，我們所採取的任何措施都必須三思。

採用的官方資料以行政院大陸委員會的網站和書面資料為主，因為它是中華民國主要接觸大陸事務的政府機關之一，採用它的資料來當作官方立場似乎較為可行，當然也將採用其他相關部會對於直航議題的資料，而資料類型有：政府公報、影響評估、民意調查等。

《兩岸「直航」之影響評估》⁵提到直航將引起各方面的變化：經濟影響、安全評估、技術面評估、關鍵問題及總體成本……等，針對和臺灣經濟有關的內容，如對臺灣航運地位、貿易、投資、人力、產業之影響也作了深入探討。

2002年元旦始試辦金馬「小三通」。政府決定進一步放寬「一區一港」、人貨往來限制，小三通試辦常態化、試辦人民幣現鈔買賣業務以及推動臺商子弟返金門就學等。小三通為金馬、大陸福建間開闢了一條便捷安全的交通管道。⁶

蔡英文認為直航能減少臺商及跨國企業在交通運輸及時間的成本，並有利於成為地區的運籌中心，但國家安全亦須重新檢視和調整。⁷

〈對開發中國家出口比重 逐年上揚〉談到近年來，臺灣出口貿易地區結構出現重大變化。過去我國對歐美、日本等先進國家的出口比例逐年下降，但對開發中國家的出口比重(尤指中國)，卻是「逐年上揚」。學者認為，這非常不利於臺灣經濟發展。⁸

行政院於2006年10月25日通過大投資計畫公共建設套案。批評者指出兩

⁴ 參見楊瑪利·朱灼文(2005)。台灣一熱，大陸就冷？天下雜誌，332期。

⁵ 行政院各有關機關(2003)。兩岸「直航」之影響評估。2006年12月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/economy/dlink01.htm>

⁶ 文超(2006)。談談擴大實施後的小三通。交流雜誌，88。

⁷ 王銘義(2003，1月24日)。蔡英文：直航利我成為地區運籌中心。中國時報。2006年11月28日，取自 <http://www.talm.org.tw/modules/news/article.php?storyid=57>

⁸ 王孟倫(2006年，8月10日)。對開發中國家出口比重 逐年上揚。自由電子報。2006年12月24日，取自 <http://www.libertytimes.com.tw/2006/new/aug/10/today-e11.htm>

岸因素受到漠視，10月26日歐洲商會發表的年度藍皮書中明確指責臺灣政府仍未解除關鍵限制，影響和臺商合資的歐洲企業擴展中國規模。⁹

〈談兩岸政策 謝：我跟當權者不同〉和〈下臺 開砲 謝長廷：兩岸直航 有利臺灣〉文中均提到，謝長廷表示兩岸政策宜以臺灣利益著想，雖然直航對帶來正面、負面影響，但只要配套得當、投資限制得宜，兩岸直航是利多於弊。¹⁰

以諸多經濟現象和實際數據推估直航將可大幅降低運輸成本，不論海、空運，皆有正面效益，但此預估並未將國內廠商因為直航而產生的額外成本估算進去。¹¹

〈兩岸直航的現況與省思〉談到臺灣自1970十大建設起造就經濟奇蹟，大陸自1990憑著人力、天然資源和廣大的內需崛起。但兩岸協商時只要探討到牽涉主權等問題時，易流於意識形態之爭以致破局。直航衍生問題：臺灣產業空洞化、社會安定與治安、疫病防治、大陸人民來臺定居工作等經濟社會問題。¹²

〈陸委會：直航新航線，隨時可談〉提到陸委會副主委劉德勳回應中共中央臺辦主任陳雲林之直航通路建議，只要經過雙方協商，即有開啓新航路之可能。是否開放客運包機週末化則視有無足夠客源而定。兩岸自從6月14日連袂宣布四項包機專案後，雙方就沒對包機下一階段議題有過溝通。¹³

臺灣首架直飛大陸的專案貨運包機於7月19日首航。美臺商會會長韓儒伯(Rupert Hammond-Chambers)表示美國企業界支持臺灣儘早達成和大陸的客貨運定期直航。華盛頓保守派智庫美國企業研究所(American Enterprise Institute)研究員克勞德·巴菲爾德博士(Claude Barfield)和韓儒伯皆看淡臺灣產業流失的問題，而Barfield認為直航的「國防安全顧慮」只是臺灣政府想合理化其封閉政策的藉口罷了。Barfield評論美國政府屈於中國大陸的壓力，而一再拖延美臺自由貿易協定FTA的簽署，並指布希政府不該將兩岸的經貿關係作為美臺簽訂FTA的條件之一。¹⁴

兩岸經貿對總體經濟的風險是來自於臺灣經濟對中國大陸市場依賴程度的加深，而原因主要有三：國內產業模式偏重代工製造、國內企業的商業慣性多側重於開發地緣關係密切、語言文化相近的中國大陸市場和國內經濟受到鄰近經濟區崛起的影響，唯有做好風險管理，才能將全球市場的動態變化轉變為臺灣經濟的長期優勢。而在兩岸直航部分，時機成熟並有周延的規劃和配套措施才付諸實

⁹ 吳惠林(2006, 11月18日)。大國民、小政府 創造台灣二次經濟奇蹟。工商時報，D3版。

¹⁰ 李順德(2006年1月21日)。談兩岸政策 謝 我跟當權者不同。聯合報，A2版。林淑媛(2006, 1月21日)。下台 開砲 謝長廷：兩岸直航 有利台灣。經濟日報，A6版。

¹¹ 林祖嘉、林美萱、陳金隆、譚瑾瑜(2003)。開放兩岸直航對我國經濟與產業影響。國家政策論壇，秋季號，1-21。

¹² 林光、周淑敏(2006)。兩岸直航的現況與省思。展望與探索，第4卷第8期，14-15。

¹³ 林則宏(2006, 9月9日)。陸委會：直航新航線，隨時可談。經濟日報，A6版。

¹⁴ 徐琳(2006)。貨運包機直航：臺灣的一小步，兩岸的一大步。《華盛頓觀察》週刊，2006年第28期7月26日。取自<http://www.washingtonobserver.org/document.cfm?documentid=1418&charid=2>

施。¹⁵

臺灣經營之神王永慶認為臺灣沒有條件、市場、原料，又不三通，給未來企業界的建議：「發揮、保重，我們的優勢若不認真保持下去，人家就會後來居上。」

¹⁶

近年臺灣經濟成長動能趨緩，平均每年經濟成長率已低於全球平均數。政策需小心規劃、設計，並體認到企業角色的重要，使之投注於創新、研發，而勿停留在從前的代工模式，落入保護主義的桎梏中。¹⁷

〈首度鼓勵三通 美施壓促談〉提到美國在臺協會臺北辦事處處長楊甦棣在對美國商會的演說中鬆口，首度表示美國鼓勵兩岸三通，在美國政府對兩岸互動的態度轉折上，深具指標意義。¹⁸

陸委會所作民調顯示主流民意長久主張有條件三通。三通意義等同兩岸經貿關係正常化，直航將深化兩岸三通以及直航談判將成為建立兩岸和平穩定互動架構的契機。直航及全面三通後，可能造成產業外移，導致兩岸經濟聯動性增加，大陸磁吸效應造成臺灣經濟被邊陲化及空洞化。¹⁹

學者認為陳總統的兩岸政策路線一致並闡釋原因，其中提及了處理兩岸關係的四大原則：主權、民主、和平、對等。²⁰

詳載兩岸經貿相關政策的制定背景、措施和影響。民進黨新潮流派系元老洪奇昌表示資金和人員的快速流動是無法被約束的，主張大陸經貿政策應採「積極定位、自信開放」，而非過份的管制和約束。學者亦認為政府應積極整合臺灣企業與外商的利益與訴求，主動向中國要求保障及擴展臺灣的利益。戒急用忍之思維在於防止企業在大陸過度擴張投資，對高科技產業及基礎建設赴大陸投資予以嚴格限制，但實施 5 年來兩岸貿易仍保持增長趨勢。積極開放、有限管理：自 2000 年來，臺商赴大陸投資出現結構性轉變、數量和金額劇增，勞力轉資本、技術密集產業，中小企業之小型投資轉上市公司之大型投資，地區由珠江三角洲漸轉到長江三角洲和京津區，兩岸產業分工體系持續發展。積極管理、有效開放：規範與加強管制兩岸經貿交流。²¹

美國在臺協會 AIT 臺北辦事處處長楊甦棣強調臺灣越慢開放三通，被邊緣化的風險越大；且依目前美國國會態勢，開放三通後將有助臺美簽訂自由貿易協定 FTA。²²

中共中央臺辦主任陳雲林建議兩岸空中通航應建立直航航路，國親兩黨支

¹⁵ 交流雜誌編輯部(2006)。兩岸經貿與台灣經濟永續發展。交流雜誌，88。

¹⁶ 姚惠珍(2006, 11 月 12 日)。台灣「一不三沒有」 經營之神發警語：台灣早晚會被大陸趕上！工商時報，A3 版。

¹⁷ 洪財隆(2006)。從經續會談到台灣經濟發展策略。交流雜誌，88。

¹⁸ 張宗智(2006, 11 月 12 日)。首度鼓勵三通 美施壓促談。聯合報，A4 版。

¹⁹ 陳明通(2004)。兩岸三通與台海安全的前瞻。新世紀智庫論壇，27，8-10。

²⁰ 陳明通(2006)。國家安全與兩岸關係 — 陳總統 2006 年元旦祝詞的申論。新世紀智庫論壇，33，40-54。

²¹ 夏樂生(2006)。論大陸經貿政策演變及影響 — 從「戒急用忍」、「積極開放、有效管理」到「積極管理、有效開放」。展望與探索，第 4 卷第 8 期，86-101。

²² 許玉君(2006, 11 月 22 日)。美盼我速三通 尤其飛機直航。聯合報，A4 版。

持，航路不經香港飛航情報區而較省時、經濟。國親兩黨期望推動大陸觀光客搭週末包機來臺觀光，陳雲林則希望擴大客運包機的搭乘對象。²³

綜合以上，筆者將針對直航問題經濟面做分析，進而理解背後政策方向的調整，以釐清在時間的推移下，兩岸的互動是否有越益改善的現象？這是研究預定的方向。

第三節 研究方法與研究架構

本文主要依循的研究方法以文獻分析為主。圖 1-4 為本文之架構圖：

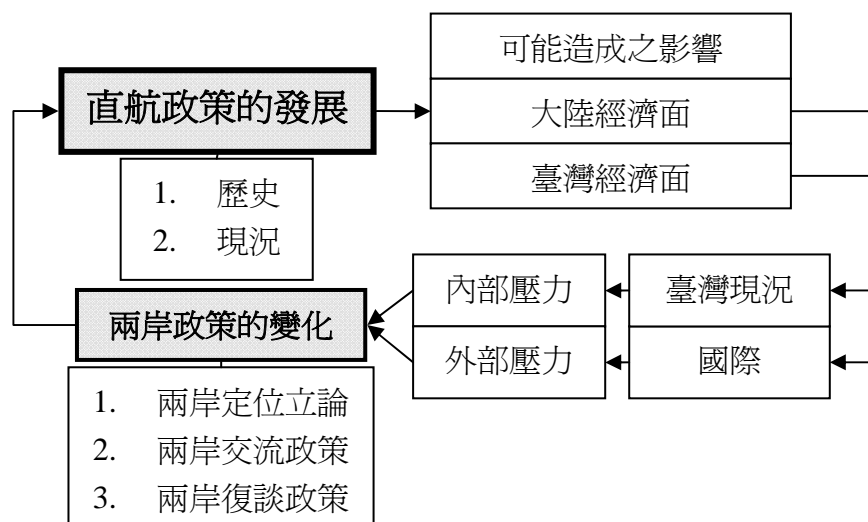


圖 1-4 本文研究架構圖

基於以上所閱之文獻，筆者將以時間為脈絡，探討、歸納李登輝和陳水扁總統執政時期的兩岸政策、直航政策及大陸對臺方針，接著依據其結果分析兩岸直航的經濟影響將如何和兩岸政策制定產生互動。本文亦將從經濟角度出發，闡述兩岸直航政策的基本概況和背景陳述。

由於「直航」為兩岸議題的一大討論主軸，具有一定的重要性，因此政府和民間團體均對此議題做出相當數量的文獻資料探討，可斟酌參考。

第四節 研究範圍與章節安排

本文探討直航的經濟影響，而不去探討其對社會、文化、國家安全等其他層面的影響，主要是因為直航本屬於兩岸經貿的議題，其對於經濟層面的影響當是最直接顯著。

此外，本文自 1991 年兩岸三通列入〈國家統一綱領〉²⁴為起始點，至 2006 年謝長廷先生卸任閣揆為終點；從大陸方面來看，即是自江澤民至胡錦濤執政時期。而至謝長廷擔任閣揆這個時間點為止，則是因其兩岸政策的方針似乎和陳水扁總統不盡相同，對臺灣現勢和兩岸關係的影響，值得探討。

基於以上研究程序，本文所擬定的章節安排大致如下：第一章說明研究動

²³ 華英惠(2006, 9月8日)。週末包機航線，想截彎取直。聯合報，A15版。

²⁴ 參見附錄一、國家統一綱領

機及目的、研究方法和架構、研究範圍、資料來源等要項。第二章、第三章分別闡述李登輝、陳水扁總統執政時期的兩岸政策方針、直航政策及同時期大陸對臺的政策。第四章主要以經濟的角度來看開放直航可能對大陸、臺灣經濟帶來的影響，並分析兩岸經濟勢力消長和政策制定的關係。第五章是彙整研究成果，試圖歸納出兩岸經濟優勢的更替將如何影響政府的決策過程。

第五節 資料來源與研究限制

本文主要的資料來源為國內外重要之學術期刊、書籍、論文，中共國務院臺灣事務辦公室、行政院大陸委員會、財團法人海峽交流基金會之相關兩岸政策發言資料、政府公報、影響評估和民意調查，經濟部統計資料、其他智庫網站文章以及國內外媒體之相關新聞報導等。書籍部份，除自行購置者外，主要自臺大總圖書館、臺北市立圖書館、臺北縣永和市立圖書館、監察院圖書室、國家圖書館等借閱、影印。另在期刊部份，主要參考者為交流雜誌、展望與探索等探討兩岸經貿關係變化趨勢的刊物。

本文選擇的研究範圍自是研究限制所在。本文自 1991 年兩岸三通列入〈國家統一綱領〉為起始點，至 2006 年謝長廷先生卸任閣揆為終點。選這兩個時間點的原因主要在於本文的研究對象所限。本文主要為研究直航政策和其與兩岸政策的制定關係，因此自直航起始點做探討；而至謝長廷擔任閣揆這個時間點為止，則是因最新兩岸政策方針的未定性，以及國際、臺灣經濟環境是動態的，筆者無法掌握每個可能變項所產生的衝擊，亦難以與時俱進，隨時掌握最新的消息，基於以上原因，將使研究完整性缺漏，且文獻難以追溯最新情勢的演變，故筆者擇定了一定的年代範圍，參考相關文獻，以資料回顧的方式做探討。

第二章 李登輝執政時期

基本上國民黨時期的大陸政策並沒有十分明確的官方文件，但確有幾個中心原則及思想。本章節探討的是李登輝總統執政時期，其在任期間為 1988 至 2000 年，但由於研究範圍所限定，本文僅自 1991 年後作探討。

第一節 兩岸政策方針

1988 年蔣經國總統辭世，繼任的李登輝總統被國民大會選出為第八任總統後，推動一連串大陸政策措施，諸如：頒布國統綱領、國家統一委員會、行政院大陸委員會的設置、終止動員戡亂等。

一、國家統一綱領

1991 年由國家統一委員會、行政院院會通過後實施的「國家統一綱領」(簡稱「國統綱領」)應可視為是李登輝總統執政時期的重要大陸政策文獻。

曾任陸委會主任委員的黃昆輝先生稱「國統綱領」為大陸政策的大政方針²⁵。曾任陸委會副主委的馬英九先生，於其最早出版的《兩岸關係的回顧與展望》中，也提到「大陸政策的本質就是國家統一政策」²⁶。而主張統一為最終目標的「國統綱領」，被視為是「大陸政策的最高指導原則」。另外一位研究大陸政策的學者曾對「大陸政策」名詞作界定，她認為：「大陸政策的本質乃是國家統一政策，其最終目標是在自由、民主、均富的原則下完成中國的統一。……我國的大陸政策係以國統綱領為藍本所做的規劃。」²⁷以上說辭大部分皆可包含於「國統綱領是大陸政策的重要內涵與原則指導」。

二、一個中國的意涵

國民黨執政時期的兩岸政策中，一個中國的原則是確立的，國統綱領近程階段第四項中即提出：「兩岸應摒除敵對狀態，並在一個中國的原則下，以和平方式解決一切爭端，在國際間相互尊重，互不排斥，以利進入互信合作階段。」而中華民國第一位本省籍總統出現後，此原則的執行程度與決心遭受質疑，再加上民間在外交上長期受挫，諸如：1992 年 8 月 22 日南韓與中共正式建交、1993 年加入聯合國運動等，引起了諸多對此原則的懷疑與撻伐。時任民進黨主席的許信良(1992)便提及：「臺灣必須在領土範圍與國土問題上有明確的定義。」但在執政黨內部強力支持一個中國原則、「一個中國」政策得遏止臺獨主張發展、一個中國原則可減緩對岸疑慮等諸因素考量下，中華民國政府仍然承認一個中國原則。李登輝總統接受日本《讀賣新聞》訪問²⁸、1990 年發表雙十國慶文告²⁹時，

²⁵ 黃昆輝(1991)，大陸政策與兩岸關係。臺北市，行政院大陸委員會。

²⁶ 馬英九(1992)，兩岸關係的回顧與展望。臺北市，行政院大陸委員會。

²⁷ 梁麗筠(1993)，大陸政策的決策與執行—陸委會、海基會運作模式研究。載於黃中天、張五岳(編)，兩岸關係與大陸政策(頁 532)。臺北市：五南。

²⁸ 聯合報(1989，5 月 9 日)。

²⁹ 正中書局(編)(1993)。存在、希望、發展—李登輝先生「生命共同體」治國理念。臺北：證中

皆表示「一個中國原則」不變的立場，郝柏村擔任行政院院長時期亦力主此原則不容質疑，顯現出兩岸政策方針未改變。

1992年8月，爲了徹底解決因兩岸事務性談判所產生的「一個中國」名詞定義之困擾，國統會第八次全體委員會議就其意涵作出三點詮釋：

一、海峽兩岸均堅持「一個中國」之原則，但雙方所賦予之涵義有所不同。中共當局認爲「一個中國」即爲「中華人民共和國」，將來統一以後，臺灣將成爲其轄下的一個「特別行政區」。我方則認爲「一個中國」應指一九一二年成立迄今之中華民國，其主權及於整個中國，但目前之治權，則僅及於臺澎金馬。臺灣固爲中國之一部分，但大陸亦爲中國之一部分。

二、民國三十八年（公元一九四九年）起，中國處於暫時分裂之狀態，由兩個政治實體，分治海峽兩岸，乃爲客觀之事實，任何謀求統一之主張，不能忽視此一事實之存在。

三、中華民國政府爲求民族之發展、國家之富強與人民之福祉，已訂定「國家統一綱領」，積極謀取共識，開展統一步伐；深盼大陸當局，亦能實事求是，以務實的態度捐棄成見，共同合作，爲建立自由民主均富的一個中國而貢獻智慧與力量。

但是在1994年陸委會公佈的「臺海兩岸關係說明書」中，雖仍堅持「一個中國」政策，但其內涵以轉化成歷史、地理、文化、血緣上的中國，和國統會所作詮釋產生差異。³⁰其中不再將中共視爲叛亂組織，且深刻表明中華民國政府不接受一國兩制的主張。

三、三不原則的形式

一般所指的「三不原則」有兩種意義：一、指面對中國大陸政府多次呼籲全面開放三通四流時，我方所採取的「不通航、不通商、不通郵」的原則。二、在與大陸官方關係建立的層面上，我方所採取的「不談判、不接觸、不妥協」原則。

在官方聲明中，李登輝總統沿用蔣經國總統時代的三不原則。但自1987年開放大陸探親時，兩岸民間交流越趨頻繁，而衍生出諸多民事問題，原需等待政府出面處理，後來演變成雙方各自成立海基會和海協會的民間機構來談判。

雖然表面上雙方政府並未接觸，但其實質意義卻早已明顯：兩岸官方經由中介團體傳達雙方立場。因此，三不原則成了臺灣形式上的政策。

四、李登輝「特殊兩國論」

李登輝於1999年於臺北接受《德國之聲》訪問時說到：「1991修憲以來，已將兩岸關係定位在國家與國家，至少是特殊國與國關係。」這項主張顛覆了國民黨傳統的大陸政策論調，且脫離了憲法規範，雖引起熱烈討論，但最後並未成爲日後國民黨大陸政策主軸。並在2000年總統大選後，隨著李總統的卸任而成爲過眼雲煙。

書局。

³⁰ 臺海兩岸關係說明書(1994)。2007年2月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/mlpolicy/mlp2.htm>

第二節 兩岸直航政策

談兩岸直航政策時，必須理解其歷史意涵，且直航政策實包含在兩岸三通³¹(即通航、通商、通郵)政策之中。

1979年，大陸方面提出兩岸「三通」主張後，臺灣持消極的態度，提出對大陸「不接觸、不談判、不妥協」的「三不政策」。但隨著兩岸人員往來的增加，以及兩岸經貿關係的發展，臺灣政府對於「三通」問題的態度做了適度調整。

相對來看大陸政府為推動兩岸直航，1979年起各開放港口開始接待臺灣的商船，並採取多種措施，方便臺灣船舶來大陸港口靠泊，保障航行安全。

1988年5月，臺灣政府提出大陸政策的三個基本原則：(1)確保「國家安全」。(2)區分官方與民間，官方維持不接觸、不談判、不妥協，民間則漸次開放。(3)單向間接原則。這一政策成爲日後應對兩岸「三通」問題的基本政策與策略。

上述簡單地歸納出兩岸三通在本文所探討的1991年前的發展，接著探討兩岸直航政策的演變。

一、兩岸直航官方文件

1991年2月所頒布的《國家統一綱領》中，將「開放兩岸直接通郵、通航、通商」列入中程階段。1992年7月陸委會公佈了「兩岸直航問題與展望說明書」以及《臺灣地區與大陸地區人民關係條例》，後者對兩岸海、空運嚴格限制，違反規定者，處三年以下有期徒刑、拘役或處罰300萬元以上1500萬元以下新臺幣罰金。1994年，陸委會再提出「兩岸直航說帖」，內容顯現出兩岸直航將會對臺灣產生負面影響：一、經濟依存度增加。二、走私偷渡問題。三、大陸統戰計策。³²四、影響國際及華僑社會對兩岸關係的認知。

二、試行「直航」的模式

1995年和1996年，先後實現澳門和港龍航空公司的飛機經港澳機場「換航班號、一機到底」飛行兩岸。1997年，由兩岸民間航運組織通過協商，啓動了福州、廈門與臺灣高雄港的試點直航。實現了兩岸貨運船舶經第三地「換單不換船」的間接運輸。

行政院為加速經濟發展，於1995年提出「亞太營運中心計畫」，這項跨世紀經建計畫，將透過總體經濟調整方案的執行，增進貨品、勞務、人員資金、資訊流通的便利以及規劃建立製造、海運、空運、金融、電信、媒體等六種專業營運中心作為發展重點，期使臺灣成爲本國企業開發經營亞太市場的根據地，並作為美加澳紐日等國及歐洲企業進軍亞太市場的門戶，並促使臺灣成爲各種區域性經濟活動中心，有助推動經濟活動的國際化。在高雄港設置了「境外航運中心」，允許兩岸在外國註冊並掛方便旗的船舶（即權宜輪）運輸大陸的外貿貨物經高雄

³¹ 兩岸「三通」政策說明(1999)。2007年2月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/economy/8810.htm>

³² 中共用「一個中國」原則打壓我方—阻礙交流。2007年2月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/mlpolicy/8806.htm>

港的「境外航運中心」轉運，但不允許運輸兩岸間的貿易貨物在臺通關入境。兩岸間的貿易貨物運輸，仍須繞經日本石垣島或香港第三地，每年約造成十多億美元的經濟損失。基本上我國允許兩岸方便旗的船舶運輸，即已是某種形式上的「直航」，但在大陸註冊的船舶仍不能直接通航，損害了雙方的航運利益。

三、戒急用忍政策

由於直航開通後將會對臺灣將會造成正面和負面影響，在配套措施尚未完足和不清楚大陸官方政策前，冒然實行可能只蒙其害；其原因在於直航後將可能威脅臺灣安全，衝擊臺灣經濟、社會等各個層面，且為防止大陸「以通促統」、「以商圍攻」，因此我國政府乃採取要求大陸允諾「對臺放棄使用武力」、「兩岸為對等的政治實體」、「允許臺灣拓展國際活動空間」，以「安全、尊嚴、對等」為原則下，才願意展開協商通航。

李登輝總統並提出「戒急用忍」政策³³，限制兩岸經貿關係發展，希望能在「政府對政府」的方式下商談解決兩岸「三通」問題，並期望能以「特殊的國際航線」，以避免大陸將通航矮化成國內航線的企圖。

第三節 大陸對臺政策

在 1991 年前，大陸對臺政策經歷多次改變，依邵宗海先生³⁴的分法為，1949~1978 年：武裝解放開展到和平解放時期、1979~1983 年：三通四流，兩黨談判鼓吹時期、1983~1994：和平統一，一國兩制主張時期、1995~2002：一個中國原則下，任何問題均可談時期。本節所討論為 1991~2000 時期。

一、臺灣問題與中國的統一白皮書

1993 年 8 月 13 日，中共國務院臺灣事務辦公室與新聞辦公視，同時以中、日、韓、德、英、法、西班牙等七種語言，聯合發表《臺灣問題與中國的統一白皮書》(簡稱為「白皮書」)³⁵。此當是大陸政府首次就對臺政策向國際社會公佈的正式官方文件。其中第三部分「中國政府解決臺灣問題的基本方針」中明確寫到其基本方針就是「和平統一、一國兩制」。並於其中提出四個基本點：一個中國、兩制並存、高度自治以及和平談判，內容已顯現出中共官方相當大的讓步：對於臺灣內部幾乎不予任何管制，但最大的癥結在於其仍沿用了過去一貫的思考模式，堅持中共是中央、臺灣是特別行政區的地方政府，因而得不到臺灣方面的認同。

二、江八點³⁶

曾任中共中央總書記兼國家主席的江澤民於 1995 年 1 月 30 日，代表中共中央及國務院發表新春對臺講話，提出八點有關「現階段發展兩岸關係，推進祖國和平統一進成的若干重要問題」的看法與主張，後被稱為「江八點」。

³³ 「戒急用忍」政策說明(1999)。2007 年 2 月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/economy/8803.htm>

³⁴ 邵宗海(2006)。兩岸關係。臺北市：五南。

³⁵ 中共國務院臺灣事務辦公室(1993)。臺灣問題與中國的統一白皮書。2007 年 2 月，取自 http://www.gwytb.gov.cn:82/bps/bps_zgty.htm

³⁶ 參見附錄二、江澤民提出的「八項主張」要點摘錄

談話內容主要仍承接鄧小平的「一國兩制」主張，反對臺灣獨立、希望早日實現兩岸三通，以及其八點主張。

江八點(節選)1995年1月30日

- (1) 堅持一個中國的原則，是實現和平統一的基礎和前提。
- (2) 對於臺灣同外國發展民間性經濟文化關係，我們不持異議。
- (3) 進行海峽兩岸和平統一談判，是我們一貫主張。
- (4) 努力實現和平統一，中國人不大打中國人。
- (5) 面向 21 世紀世界經濟的發展，要大力發展兩岸經濟交流與合作，以利於兩岸經濟共同繁榮，造福整個中華民族。
- (6) 中華各族兒女共同創造的 5 千年燦爛文化，始終是維繫全體中國人的精神紐帶，也是實現和平統一的一個重要基礎。
- (7) 2100 萬臺灣同胞，不論是臺灣省籍還是其他省籍，都是中國人，都是骨肉同胞、手足兄弟。
- (8) 我們歡迎臺灣當局的領導人以適當身份前來訪問；我們也願意接受臺灣方面的邀請，前往臺灣。

1996 年 3 月，中共因應臺灣首次舉行總統大選而曾在臺灣海峽進行一次導彈演習及兩次沿海地區的陸海空聯合軍事演習，臺海關係一度緊張；多位學者事前即已觀察出其以戰促統的意圖明顯。³⁷1997 年 7 月 1 日，香港主權正式回歸中國，一國兩制理論得以有了實踐的舞臺。接下來中共在 1997 年 9 月 12 日所發表的十五大政治報告，其中有一段陳述「在一個中國前提下，什麼問題都可以談，祇要是有利於祖國統一的意見和建議，都可以提出來」。³⁸大致而言，「一國兩制」的架構、「江八點」原則成爲了大陸對臺政策的骨幹。

³⁷ 趙春山(1995, 7 月 20 日)。「以戰促統」對臺政策浮現。中國時報, 11 版。張甄薇(1996, 6 月 23 日)。李總統就職演說 中共同臺辦回應：須在一個中國下談判 結束兩岸敵對狀態。聯合報, 頭版。

³⁸ 江澤民(1997, 9 月 13 日)。十五大政治報告。人民日報(北京), 1 版。

第三章 陳水扁執政時期

第一節 兩岸政策方針

2000 年總統大選，臺灣政黨輪替，長期執政的國民黨黯然成爲在野黨。陳水扁總統 2000 年和 2004 年的就職演說³⁹被普遍認爲是政府大陸政策方針的體現。

一、措辭模糊的政策宣示

陳水扁政府在兩岸政策中常採用負面陳述，如「四不一沒有」，表明如果大陸不動武，則在任期內不宣布獨立、不動國號、不推動兩國論入憲、不推動更改現狀的統獨公投，也沒有廢除國統綱領和國統會的問題。即便使用正面意義來宣示的政策，往往也採用「製造政策的模糊與想像空間」的策略，以 2000 年的就職演說爲例：

1. 用「大陸」一詞取代過去慣用的「中國」，以「兩岸」代替「兩個華人國家」，多少暫緩了兩國論的問題。
2. 建議「積極參與各種非政府的國際組織」，不提及申請加入聯合國，讓中共錯覺陳水扁總統有意不走「兩國」路線。

這些用語保留了一定模糊的詮釋空間，如同用大陸或兩岸並不代表陳總統對兩岸定位跳脫了兩國論思維，亦不得說其有明顯的臺獨傾向。故中共如何解讀將是兩岸關係走向的關鍵。

二、主權、民主、對等、和平是處理兩岸關係的主軸

陳水扁總統大陸政策的中心思想應建立在他大選時提出的《跨世紀中國政策白皮書》(1999)，清楚表明「推動臺灣與中國關係的全面正常化」爲其目標。其中有三項要點：一、凝聚國家定位共識。二、建立穩定的互動機制。三、發展經貿合作關係。

陳總統在重要場合闡述大陸政策時並未強調說明他以大選時所發表的《跨世紀中國政策白皮書》爲依據。最明確的一次說法爲 2006 年 1 月 1 日的元旦祝詞中提到：「不論未來兩岸關係如何發展，都必須符合『主權、民主、對等、和平』的四大原則，這是阿扁一貫的堅持，也是多數臺灣人民的堅持。」若對照其對外發表的重要談話，有許多重點不約而同地配合著《跨世紀中國政策白皮書》，據現任陸委會陳主委所述，其根本路線從未改變。

第二節 兩岸直航政策

2001 年 1 月 22 日，國務院副總理錢其琛在紀念江澤民主席《爲促進祖國統一大業的完成而繼續奮鬥》重要講話發表六週年大會上指出：「我們已經爲實現兩岸『三通』努力了二十多年。如今，儘快實現兩岸全面的直接『三通』，已成

³⁹ 參見行政院大陸委員會(編)(2006)。政府大陸政策重要文件。臺北市：陸委會。

為兩岸同胞交往不斷擴大的客觀需求，成為臺灣同胞普遍的迫切願望。我們已經做好了各方面的必要準備。合則兩利，通則雙贏，早通比晚通好。在實現兩岸『三通』的過程中，一切符合『一個中國、直接雙向、互惠互利』的主張，我們都贊成。當前，只要把兩岸『三通』看作為一個國家內部的事務，即可以用民間對民間、行業對行業、公司對公司協商的辦法，儘快地通起來。」臺灣一些航運團體和工商界知名人士紛紛表示願意接受委託與大陸方面商談兩岸「三通」問題。

2002年6月25日，國務院臺灣事務辦公室主任陳雲林發表講話指出，歡迎臺灣工商界具有影響力的人士，儘快獲得委託，到大陸就兩岸「三通」進行協商。海峽兩岸關係協會常務副會長李炳才與臺灣「三通」參訪團座談時指出，兩岸先後加入世貿組織後，實現兩岸「三通」已成為臺灣民眾及工商界人士更為普遍、更為強烈、更為迫切的要求。在推動「三通」上，用民間對民間、行業對行業、公司對公司協商的辦法是務實的，也是被事實證明是可行的。在具體做法上可由雙方民間行業組織，就「三通」業務技術性問題進行協商，簽署「共識」、「紀要」、「安排」等文件，各自解決共識的確認和實施問題。

2002年7月5日，錢其琛副總理在北京會見臺灣「三通」參訪團時表示：「兩岸間直接通航、通郵、通商是兩岸經濟發展和各方面交流交往的客觀需要，與兩岸民眾切身利益息息相關，本來是一個經濟問題，不應受到政治因素的影響和干擾。只要把兩岸『三通』看作是一個國家內部的事務，儘早可以實施，可以不涉及一個中國的政治含義。可以說，兩岸『三通』是大勢所趨，人心所向。我們多年來為兩岸『三通』做好了各方面的準備，可以說是萬事皆備，只欠東風。只要臺灣有關民間行業組織得到委託，兩岸『三通』協商就可以進行。」

陳水扁政府的兩岸經貿政策方針主要有二：

一、積極開放、有效管理(2001)

經濟發展委員會和各相關部會研議將「戒急用忍」政策，調整為「落實大陸投資『積極開放、有效管理』執行計畫」。在兩岸通商即兩岸貿易、臺商對大陸投資、兩岸通匯等方面有所放寬，但在要求臺商來大陸投資 2000 萬美元以上的項目須經審核。其調整原因主要有三：(1)時空環境改變(2)大陸投資結構性轉變(3)國內產業結構持續升級。⁴⁰2001 年底，兩岸加入世貿組織後，臺灣政府擴大對大陸部分商品進口，約佔對外開放進口項目的 75%。

二、積極管理、有效開放(2006)

此項政策目標在於推動有秩序的兩岸經貿開放政策，改善經貿開放衍生的負面影響，確保臺灣經濟主體性以及降低對於中國大陸經濟的依賴。

由此可見，大陸在推動兩岸全面直接「三通」上，可說是展現了極大的誠意與靈活性，積極推動兩岸全面直接「三通」。相較臺灣政府對於直航則始終採取緩慢處理的方式，其兩岸經貿交流的方針甚至有所修正，這其中原委繫於兩岸開放直航後，對臺灣地區利弊得失的評估。但基本上，兩岸已有多次折衷交涉成

⁴⁰ 參照行政院大陸委員會(編)(2005)。政府大陸政策重要文件。臺北市：陸委會。

功的實例，只要雙方持有推動直航的誠意和積極態度，便可以經過協商找到解決辦法。

第三節 大陸對臺政策

一、十六大政治報告

2002年11月17日，江澤民發表了《十六大政治報告》。再次強調在一個中國原則下，什麼都可以談。⁴¹其中有幾個重要意義：

一、「一中新解」的重要性：江澤民重申一個中國原則是發展兩岸關係和實現兩岸和平統一的基礎。其中更擴大解釋「一中新解」的三階段論，即「世界上只有一個中國，大陸和臺灣同屬一個中國，中國的主權和領土完整不容分割」。

二、「三個可談」的務實性：江澤民呼籲兩岸儘快恢復對話和談判，並提及在一個中國的前提下，什麼都可以談，文字即「可以談正式結束兩岸敵對狀態問題，可以談臺灣地區在國際上與其身分適應的經濟文化社會活動空間問題，也可以談臺灣當局的政治定位問題」，顯現出大陸政府對兩岸復談一事又從喊話層次進入務實面對階段。

三、擴大兩岸交流的必要性：江澤民重視兩岸交流的持續，尤其是「兩岸應該擴大交流交往，共同弘揚中華文化的優良傳統，實現兩岸直接通郵、通航、通商是兩岸同胞的共同利益所在，完全應該採取實際步驟，積極推進，開創兩岸經濟合作的新局面」。此段文字可說明大陸政府不希望陳水扁總統所宣布的「一邊一國」理論影響到兩岸民間實質的交流。

此外，江澤民在十六大政治報告中所提：「臺灣問題不能無限期的拖延下去。」帶出了中共解決兩岸統一的時間問題，此語也對臺灣政府造成壓力。

二、對臺政策主軸「和平統一、反對臺獨」

胡錦濤於2005年3月正式接替江澤民所辭卸中央軍委會主席起可算是正式掌權。其在2005年3月4日所發表的胡四點⁴²中第二點便宣示了「爭取和平統一的努力絕不放棄」。胡在這方面特別強調和平解決臺灣問題，符合兩岸同胞的根本利益，這是中共始終為實現和平統一而不懈努力的根本原因。另外，2004年5月17日由中共中央授權中央臺辦與國臺辦所發表的「五一七聲明」中明告臺灣目前只有兩條道路擺在當權者面前：「一調適懸崖勒馬，停止臺北分裂活動，承認兩岸同意一個中國，促進兩岸關係發展；一條是一意孤行，妄圖把臺灣從中國分裂出去，最終玩火自焚。」⁴³第四點中提及反對臺獨的思維先於促進統一的努力。

⁴¹ 十六大政治報告「涉臺部分」可參閱《中國時報》(2002, 11月9日), 2版;《聯合報》(2002, 11月9日), 1、3版。

⁴² 胡四點原文：

- 一、 堅持「一個中國」原則絕不動搖。
- 二、 爭取和平統一的努力絕不放棄。
- 三、 貫徹「寄希望於臺灣人民」的方針絕不改變。
- 四、 反對臺獨分裂活動絕不妥協。

⁴³ 五一七聲明內容，取自 http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg_m_id=105

三、反分裂國家法⁴⁴

中華人民共和國第十屆全國人民代表大會第三次會議於 2005 年 3 月 14 日以絕大多數(2996 票，2 票棄權)通過反分裂國家法。臺灣不論官方或民間皆持反對態度。

該法通過對兩岸來說，由於立場歧異，爭議仍將持續。對國際社會來說，必須考量自身在亞太地區的安全與利益，當然更需觀察後續反應。

⁴⁴ 全文參見 <http://www.gwytb.gov.cn:82/flfg/flf.htm>

第四章 兩岸直航影響兩岸政策制定之經濟因素

第一節 直航對臺灣經濟的影響

兩岸直航之後將對臺灣經濟造成何種影響，行政院大陸委員會(2003)經評估後提出此觀點：兩岸直航將使臺灣與大陸經濟互動方式產生鉅變，其中包括貨物、資金、資訊、人員和技術的流動方式，企業投資與民眾消費型態等亦將產生改變，進而衍生出對政治、社會、國防、兩岸關係等各層面的影響。

一、兩岸直航對臺灣經濟的正面效益

兩岸直航後對臺灣經濟的影響有利有弊。以正向的經濟效益來說，直航能夠減少企業的運輸成本，進而增加臺灣成為海空樞紐的優勢。以負面影響而論，直航後臺灣必須承受大陸經濟體的不穩定性和其政治社會等各層面的弊病，而且臺灣產業勢必得進行產業升級，否則將無法抵擋大陸產業進軍臺灣的衝擊。

根據陸委會(2003)所作評估，海運直航後每年運輸成本約可節省新臺幣 8.2 億元(估計值約 8 ~ 12 億元)，並可減去將近一半的運輸時間(不經石垣島每航次估計可節省 16 ~ 27 小時)。以空運直航而言，每年約可節省新臺幣 132 億元、旅行時間 860 萬小時、貨運成本新臺幣 8.1 億元、運輸時間 26 萬噸小時(空運直航因假設條件不同，故成本估計有甚大差異)。對企業而言，運輸時間的縮短提升了物流配送的效率，可減少產品庫存量並增進生產效率，降低整體營運成本。其次，兩岸直航使臺灣海空運運輸更為便利，進而增加臺灣成為海空運輸中心的利因。

兩岸直航後，短期可見的效益體現在貨運運輸、旅行成本減少和企業經營效率的提高，間接營造出兩岸關係改善的印象，刺激國內金融市場。而中長期來看，直航將可提升資訊流通和資源運用效率，促進兩岸產業分工，擴大雙邊效益。

二、兩岸直航對臺灣經濟的負面影響

兩岸直航減少了運輸成本，預期可見的經濟效益為企業將可更為有效的利用其資源和營運，但這個預測忽略了兩岸在制度上、經濟規模和中共政策干擾等因素，舉例而言，大陸政府對於兩岸海運、空運航線的定位及控管，將使直航利益的實現受到不可預期的限制。

以直航帶來的負面影響來看，大陸物品進口增加和臺商產品的回銷，可能衝擊國內產業，導致關廠和失業率提高。此外，臺灣人民擴大至大陸投資、旅遊、消費等，將可能造成資金、產業技術、高科技人才外流到大陸，進而排擠國內投資，造成內需減少。國內必須加快產業升級，吸引外資，才得降低產業投資外流的情況。長此以往，將減少國內經濟成長的活力，導致失業問題更形惡化，進而使得臺灣被邊緣化。

三、綜合分析

兩岸直航對臺灣經濟是機會，亦是威脅。在兩岸直航的帶動下，臺灣在全球經濟的角色已從過去「日本提供技術→臺灣加工生產→外銷美歐市場」的舊三

角模式，轉變為「日本進口→臺灣設計→大陸加工→美歐銷售」的四角模式。這是近十年來臺灣經濟發展的重要原動力。直航後，這個模式將進一步向「日本進口→臺灣設計→大陸加工與銷售」的「新三角模式」變化，對大陸的市場依賴度將逐漸加深。從長遠趨勢看，這種依賴關係最終將可能走向「雙環模式」，即逐漸演變為直接運用大陸技術和市場的「大陸←→臺灣」之間的經濟迴圈。但大致而言，兩岸直航對臺灣經濟的影響要視政府後續政策及配套措施是否適宜及其推動的時間點而定。如能適當處理、面對中國大陸市場的負面衝擊與挑戰，其中包括大陸經濟的短、中、長期問題，例如：通貨緊縮、失業人口過多、貪污及犯罪、政治改革、銀行壞帳高等，並擴大兩岸直航為臺灣所注入的經濟活力，則直航對臺灣經濟將是利多於弊。

第二節 直航對大陸經濟的影響

由於兩岸未能實現直接直航，兩岸經貿關係長期停留在間接、單向為主的不平衡狀態，且無法充分發揮兩岸經濟的互補互利效應。臺灣中華經濟研究院的學者評估認為，直航對兩岸的生產毛額、貿易條件改善、吸引外資等方面均具有正面效應，其中對臺灣的效益應大於大陸。

兩岸直航將促進臺灣企業到大陸投資和發展，從而擴大了大陸市場。目前，臺商到大陸協議投資累計約六萬家、金額達六百多億美元，實際開業或投產三萬多家，到資三百六十億美元。

從八十年代中後期從事下游工業生產的中小企業大量湧入大陸東南沿海地區設立加工出口基地，到九十年代供應原材料的中上游工業生產大企業不斷進入大陸拓展市場空間，再到二十一世紀初期以電子資訊產業為主的高技術企業紛紛到大陸投資設廠，都顯示兩岸直航對兩岸經濟有著越來越重要的促進作用。據相關經濟研究機構評估，兩岸經貿對臺灣經濟增長的影響度已達百分之三十至四十，兩岸貿易的依存度逐漸提高，彼此經濟的關係更為密切。因此，臺灣面臨兩岸依存度提高時所出現的疑慮，如：必須承受中國大陸的各種經濟問題，大陸同時也得面對臺灣經濟衰頹或崩盤等所導致之風險，只不過臺灣經濟對其的影響程度可能較小。

第三節 直航對國際金融環境的影響

中國大陸自改革開放後，藉由其龐大的市場吸引外資，加上政策使然，經濟規模日益增大，在國際金融的影響力也逐漸增加。大陸經濟的磁吸效應和其試圖以「世界工廠」之姿，搶佔全球市場，造成鄰近國家的競爭壓力。

根據不同的假設，學者對於兩岸直航後所做出來的影響預測值也不大相同。大致上可觀查出直航對於臺灣實質 GDP(Gross Domestic Product，國內生產總值)的成長有些微助益，長期效果較短期顯著；相對大陸而言，實質 GDP 的成長將大於臺灣。直航後對於兩岸貿易條件、社會福利的改善等皆有所幫助，其中對臺灣的幫助似乎大於中國大陸。

表 4-1 開放直航對兩岸總體經濟之影響（一）（單位：百萬美元，%）

	臺灣		大陸	
	短期	長期	短期	長期
GDP	0.04	0.39	0.02	0.84
投資	0.62	0.91	2.26	2.27
出口	0.29	0.71	-1.53	0.33
進口	1.21	1.48	1.90	2.00
貿易餘額	163	346	-6260	-2754
貿易條件	0.82	0.73	0.84	0.43
社會福利	1418	2141	3247	6463

資料來源：Chou, Ji, Kun-ming Chen, Shiu-tung Wang and Nai-fong Kou, 2002, "Trade and Direct Investment Across the Taiwan Strait-An Empirical Analysis of Taiwan and China's Accession into the WTO", presented at 6th Annual Conference on Global Economic Analysis, Taipei, Taiwan, June.

表 4-2 開放直航對兩岸總體經濟之影響（二）（單位：%）

	臺灣	大陸
GDP	0.15	0.06
貿易餘額佔 GDP	0.04	0.01
貿易條件	0.24	0.16
社會福利佔 GDP	0.25	0.09
勞動工資率	0.45	0.11

資料來源：陳麗瑛等人，2002。

表 4-3 開放直航對兩岸總體經濟之影響（三）（單位：百萬美元，%）

	臺灣		大陸	
	海運直航	海空直航	海運直航	海空直航
實質 GDP	0.027	0.030	0.038	0.042
貿易條件	0.580	0.648	0.311	0.348
社會福利	1033	1150	985	1090

資料來源：翁永和、許光中、徐世勳、杜芳秋，2001，〈兩岸開放全面三通對亞太地區經貿之影響〉，《臺灣經濟學會年會論文集》，臺灣經濟學會，臺北。

直航將有助於鞏固臺灣經濟地位，對亞洲各國經濟則有不同影響，大致而言，對大陸經濟有利、對香港短期經濟不利。由於日本經濟體和兩岸之依賴性不高，故影響有限；對韓國經濟則將構成競爭壓力。而兩岸直航後將導致兩岸的貿易關係更加緊密結合，且臺商所增加的投資可能使得大陸經濟更加卓茂繁榮，如果大陸能克服自身的經濟問題，如：通貨緊縮、失業問題、銀行呆帳、國有企業虧損、貧富差距擴大等，在全球金融嶄露頭角的話，勢必將可能影響全球各國的經濟，亦曾有大膽預測顯示大陸經濟急起直追，威脅美國經濟。

第四節 兩岸經濟消長與政策制定的關係

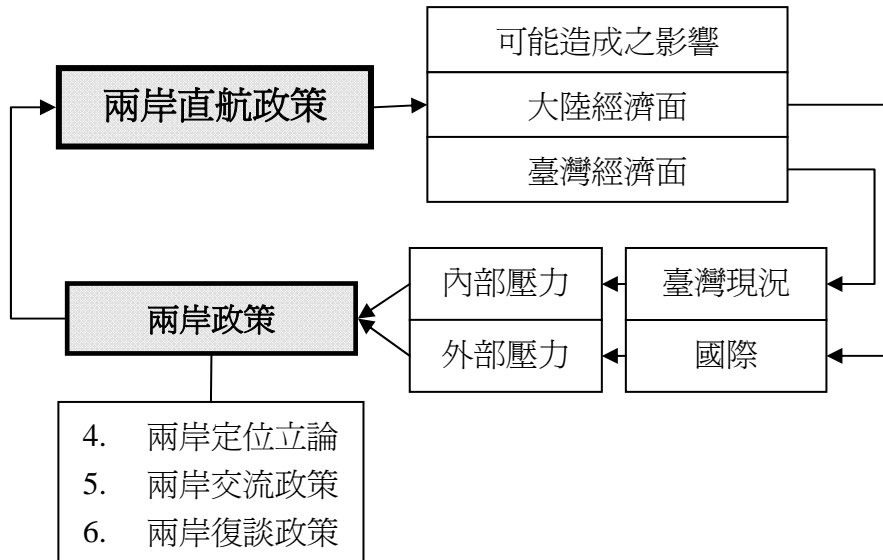


圖 4-1 中華民國政府兩岸政策制定與兩岸直航政策之關係圖

依據本文前述分析，研究發現兩岸直航(經濟政策)和兩岸政策(整體性政策)間的互動關係圖所示：中華民國政府評估兩岸直航後將如何造成臺灣、大陸經濟地位的變化(其政治考量並不在本文討論範疇內)，並依預估結果分析其將可能對整體經濟環境造成何種影響，進而修正相關的兩岸政策方針。而兩岸直航政策屬於兩岸經貿政策中的一部份，故政府修正兩岸政策路線的同時，也改變了其對開放直航的立場，因而形成了一個經濟和政治因素互動的迴圈。

結 論

第一節 綜合回顧

緒論曾提及本研究之主旨：除了觀察、分析政治和經濟交互影響的狀況，亦得呈現「開放直航」之利弊得失，更清楚地認識「直航」所可能帶來的衝擊和影響，並試圖歸納出一套兩岸互動之模式。

本文研究發現如下：

李登輝執政時期(1991 ~ 2000)

李登輝總統執政時期的中華民國政府承認「一個中國」原則、兩岸最終統一論、三不原則，而後期則出現「兩國論」，但其實質意義較小，且或許有其政治動機，故不列入其兩岸政策的主軸之一。其直航政策仍然保守，且在經貿上採行「戒急用忍」，似是抱持暫緩兩岸自由通商的態度。大陸在此時期表明「一國兩制」作法，實含「一中」原則之內涵，其態度顯得較為開放積極。

陳水扁執政時期(2000 ~ 2006)

陳水扁總統執政時期的中華民國政府運用模糊的政策宣示，其處理兩岸關係的主要思維在於「主權、民主、對等、和平」。在兩岸直航部分，經協商後，兩岸首航於焉誕生。經貿政策則從「積極開放，有效管理」轉為「有效開放，積極管理」，對於此變化學者看法不一。大陸方面態度「和平統一，反對臺獨」，2005 甚或通過了反分裂國家法，在兩岸周旋的過程中，其態度漸趨強硬。

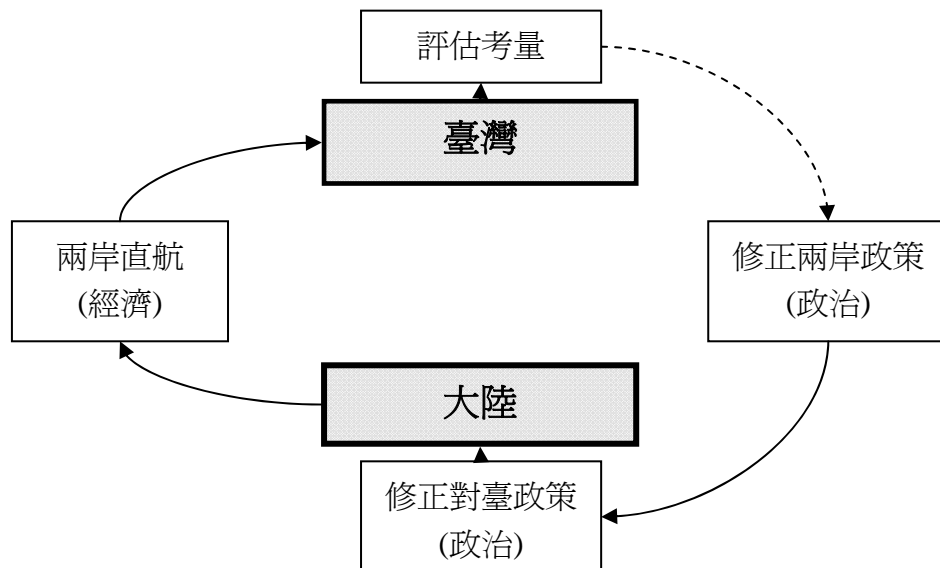


圖 5-1 大陸與台灣政府互動關係圖

依據本文分析之結果，本文發現在兩岸互動的過程中，經濟因素的影響將可能推動政治因素、而政治因素也會推動經濟因素。針對兩岸直航議題，臺灣政府的評估考量會與時俱進。一旦其修正兩岸政策，如大舉開放兩岸經貿限制，大陸方面亦會有所回應，修正對臺政策，因而促成兩岸直航的發展。

在全球自由經濟的策動、兩岸經濟勢力的變化下，兩岸經貿交流實乃不可逆之潮流，兩岸直航將只是時間早晚的問題。筆者建議政府儘速做好直航之相關分析及配套措施，考量利弊得失後，力求早日實現直航，不要停留現況，以避免失去掌握兩岸經濟先制的機會。

第二節 研究心得分享

筆者在進行研究的過程中，遭遇不少困難，也因此成長了很多。寫論文時首先須確立研究方向和大綱，雖然隨著閱讀資料而可能有所增修，但若一開始不擬訂一個大方向，將會像大海撈針一般，經濟、心理、社會、政治……各種層面多不勝數，該如何抉擇呢？因此，研究初步方向的擬定是重要的。

其次，個人認為寫作論文時最重要的便是時間的掌握，掌握好研究方向時就擬定研究進程。研究初期需要大量的閱讀，個人認為蒐集資料時，「博」、「廣」是很重要的，日後經閱讀可再剔除較為不相關的資料。

嘗與朱指導老師討論過，在閱讀資料時究竟應掌握至何種程度？就如臺灣商務印書館的〈如何閱讀一本書〉所述，閱讀分了各種層次，在研究初期閱讀資料時究竟該讀到何種境地呢？最後得出的結果是：在有限的時間內，找最豐富的資料，做初淺的略讀，而後若有餘暇做點筆記，與研究相關的重要資料要另做標記和歸類，方便日後查詢。此外，班導賈老師亦曾於課堂上提到閱讀資料時做筆記和分門別類的重要性，著實獲益匪淺。

每個研究者的寫作方式不盡相同，或是邊寫邊讀，或是閱讀至一定程度時再動筆。筆者較屬於後者，閱讀至一定程度後，才會開始寫作每個章節。但在閱讀資料時，其實就可以依據目錄章節分類整理，日後寫作取材方便。

在寫作過程中，筆者曾寫過幾封電子郵件請教幾個學者對於此論文架構的看法與指教，有回信者皆十分友善，並提出具建設性的意見，十分感謝。筆者曾與陳明通教授(當時還未接任陸委會主委)面談，教授提出了不少對於兩岸直航、兩岸政策方針的看法，並建議了大綱的修訂，獲益不少。好的建議的確能戳破研究者的迷思，用另外一個角度來觀察事情。

撰寫論文時，真可謂是「吟成一個字，捻斷數莖鬚」。文字必須盡量客觀、中立，陳述事實並分析，可說是精練思考的成果。此外，每個章節的架構必須有所掌握後再下筆，才不至於段落互不連接、雜亂無章。筆者在寫作時也盡量以安排的架構呈現，力求文筆簡潔，利於閱讀。

雖然這篇論文仍是長篇累牘、疏漏處處，但筆者已盡力而為，期許在自己青春的歲月之中，增添一筆成長的油彩。

參考文獻

1. 「戒急用忍」政策說明(1999)。2007年2月，取自
<http://www.mac.gov.tw/big5/economy/8803.htm>
<http://www.libertytimes.com.tw/2006/new/aug/10/today-e11.htm>
<http://www.talm.org.tw/modules/news/article.php?storyid=57>
<http://www.talm.org.tw/modules/news/article.php?storyid=57>
2. 中共用「一個中國」原則打壓我方—阻礙交流 (1999)。2007年2月，取自
<http://www.mac.gov.tw/big5/mlpolicy/8806.htm>
3. 天下編輯(2002)。競爭中國：金礦，還是錢坑？台北市：天下雜誌。
4. 文現深(2002，11月09日)。最後的政治報告 軟硬兼施用力深對台政策著眼點 已從專注眼前轉到長期 必然成爲很長一段時期內的對台綱領。聯合報，3版。
5. 文現深、李春(2002，11月09日)。中共十六大揭幕 結束敵對狀態台灣國際空間台灣政治地位 江澤民籲兩岸儘早談判。聯合報，1版。
6. 文超(2006)。談談擴大實施後的小三通。交流雜誌，88。
7. 王孟倫(2006年，8月10日)。對開發中國家出口比重 逐年上揚。自由電子報。2006年12月24日，取自
8. 王連偉(2006，4月17日)，兩岸經貿論壇與會代表：今天坐而言 明天起而行。人民日報海外報。2007年1月。取自
<http://tw.people.com.cn/BIG5/26741/70250/72344/4912496.html>
9. 王銘義(2003，1月24日)。蔡英文：直航利我成爲地區運籌中心。中國時報。2006年11月28日，取自
10. 包宗和、吳玉山(1999)。爭辯中的兩岸關係理論。五南。
11. 台海兩岸關係說明書(1994)。2007年2月，取自
<http://www.mac.gov.tw/big5/mlpolicy/mlp2.htm>
12. 正中書局(編)(1993)。存在、希望、發展—李登輝先生「生命共同體」治國理念。台北：正中書局。
13. 田麗虹(2003)。兩岸關係的決策分析。新文京。
14. 立法院國會圖書館(編)(2003)。兩岸三通(上輯)(下輯)。台北市：國會圖書館。
15. 交流雜誌編輯部(2006)。兩岸經貿與台灣經濟永續發展。交流雜誌，88。
16. 朱顯明(2004)。陳水扁政府大陸政策之研究(2000-2004)。淡江大學中國大陸研究所碩士班，台北縣。
17. 江澤民(1997，9月13日)。十五大政治報告。人民日報(北京)，1版。
18. 行政院大陸委員會 (1994)。兩岸直航的問題與展望。台北市：行政院大陸委員會。
19. 行政院大陸委員會(編)(2005)。政府大陸政策重要文件。台北市：陸委會。

20. 行政院大陸委員會(編)(2006)。政府大陸政策重要文件。台北市：陸委會。
21. 行政院各有關機關(2003)。兩岸「直航」之影響評估。2006年12月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/economy/dlink01.htm>
22. 吳安家(1996)。臺海兩岸關係的回顧與前瞻。台北市：永業。
23. 吳惠林 (2006, 11月18日)。大國民、小政府 創造台灣二次經濟奇蹟。工商時報，D3版。
24. 宋秉忠(2003)。直航後，台灣錢往哪裡流？天下雜誌，282期。
25. 李宛儒(2006)。從國內外因素解析陳水扁總統的大陸政策(2000~2004)。臺灣大學政治學研究所碩士，台北市。
26. 李明軒(1992)。大陸政策為何失控？天下雜誌，134期。
27. 李非(2003)。兩岸“三通”促進兩岸經濟共同繁榮。2007年1月，取自 http://www.gwytb.gov.cn:82/lajm/last0.asp?lajm_m_id=265
28. 李英明(2001)。全球化時代下的台灣和兩岸關係。台北市：生智。
29. 李順德(2006年1月21日)。談兩岸政策 謝 我跟當權者不同。聯合報，A2版。
30. 兩岸「三通」政策說明(1999)。2007年2月，取自 <http://www.mac.gov.tw/big5/economy/8810.htm>
31. 林水盛(1993)。陳水扁政府兩岸直航政策之研究(2000-2004)。淡江大學中國大陸研究所碩士在職專班，台北縣。
32. 林光、周淑敏(2006)。兩岸直航的現況與省思。展望與探索，第4卷第8期，14-15。
33. 林則宏(2006, 9月9日)。陸委會：直航新航線，隨時可談。經濟日報，A6版。
34. 林祖嘉、林美萱、陳金隆、譚瑾瑜 (2003)。開放兩岸直航對我國經濟與產業影響。國家政策論壇，秋季號，1-21。
35. 林淑媛(2006, 1月21日)。下台 開砲 謝長廷：兩岸直航 有利台灣。經濟日報，A6版。
36. 林慶銘(2003)。台、中兩岸互動模式之比較研究。臺灣大學國家發展研究所碩士，台北市。
37. 邵宗海(2001)。兩岸關係：陳水扁的大陸政策。台北市：生智。
38. 邵宗海(2006)。兩岸關係。台北市：五南。
39. 姚惠珍(2006, 11月12日)。台灣「一不三沒有」 經營之神發警語：台灣早晚會被大陸趕上！工商時報，A3版。
40. 柯欣志(1996)。產業分工對兩岸政經關係之影響。臺灣大學政治學研究所碩士，台北市。
41. 洪財隆(2006)。從經續會談到台灣經濟發展策略。交流雜誌，88。
42. 夏樂生(2006)。論大陸經貿政策演變及影響 — 從「戒急用忍」、「積極開放、有效管理」到「積極管理、有效開放」。展望與探索，第4卷第8期，

86-101。

43. 徐琳(2006)。貨運包機直航：臺灣的一小步，兩岸的一大步。《華盛頓觀察》週刊，2006年第28期7月26日。取自
<http://www.washingtonobserver.org/document.cfm?documentid=1418&charid=2>
44. 翁錦棟(1983)。兩岸直航「政策」面之研究—由「國家利益」概念分析一九七九年至一九九四年兩岸之直航政策。國立師範大學三民主義研究所，未出版，台北市。
45. 馬英九(1992)，兩岸關係的回顧與展望。台北市，行政院大陸委員會。
46. 馬英九推動四點直航(2005，12月26日)。世界日報，A1版。
47. 高孔廉(2006，6月15日)。還是沒想「通」包機 為何不能擴大對象？聯合報，A15版。
48. 國台辦(2002)。兩岸“三通”概述。2007年1月，取自
http://www.gwytb.gov.cn:82/lajm/last0.asp?lajm_m_id=51
49. 國台辦(2003)。台灣經濟從大陸經濟迅速發展中獲得了增長的動力。2007年1月，http://www.gwytb.gov.cn:82/lajm/last0.asp?lajm_m_id=254
50. 國務院台灣事務辦公室新聞發言人說白皮書是實現國家統一綱領(1993，9月4日)。人民日報。2007年2月，取自
http://www.gwytb.gov.cn:82/seek/qft00.asp?zlzx_m_id=1713&pge=zlzx
51. 張文俊(2004)。中共對台貿易組織與政策之研究。中國文化大學政治學研究所碩士在職專班，台北市。
52. 張宗智(2006，11月12日)。首度鼓勵三通 美施壓促談。聯合報，A4版。
53. 張甄薇(1996，6月23日)。李總統就職演說 中共國台辦回應：須在一個中國下談判 結束兩岸敵對狀態。聯合報，頭版。
54. 張讚合(1996)。兩岸關係變遷史。周知。
55. 梁麗筠(1993)，大陸政策的決策與執行—陸委會、海基會運作模式研究。載於黃中天、張五岳(編)，兩岸關係與大陸政策(頁532)。台北市：五南。
56. 產業組(2006，11月4日)。零售業沒買氣，航運業歎三通短期無望。工商時報，A4版。
57. 許玉君(2006，11月22日)。美盼我速三通 尤其飛機直航。聯合報，A4版。
58. 郭承天(2002)。國際政治與兩岸關係。台北市：台大。
59. 陳明通(2004)。兩岸三通與台海安全的前瞻。新世紀智庫論壇，27，8-10。
60. 陳明通(2004，12月)。我國大陸政策的檢討與前瞻。論文發表於臺灣新世紀基金會主辦之「台海安全的新視野」研討會，台北市。
61. 陳明通(2006)。國家安全與兩岸關係 — 陳總統2006年元旦祝詞的申論。新世紀智庫論壇，33，40-54。
62. 陳明通、臺灣安全研究小組(2005)。民主化台灣新國家安全觀。台北市：先覺。
63. 陳錫寬(2004)。論兩岸直航對提升台灣競爭力之影響-1998年至2004年。台

灣師範大學政治學研究所碩士，台北市。

64. 彭雋屹(2003)。兩岸政治性談判：由結構現實主義觀點分析。東海大學政治學系碩士，台中縣。
65. 童振源(2003)。全球化下的兩岸經濟關係。台北市：生智。
66. 華英惠(2006，9月8日)。週末包機航線，想截彎取直。聯合報，A15版。
67. 賀靜萍(2002，11月09日)。對台政策 面向變廣 訴求轉柔 江澤民對台言論 說得比以前主動、具體 也淡化動武的尖銳性。聯合報，3版。
68. 黃昆輝(1991)，大陸政策與兩岸關係。台北市，行政院大陸委員會。
69. 楊艾俐、官振萱(2003)。直航有助企業根留台灣。天下雜誌，284期。
70. 楊瑪利·朱灼文(2005)。台灣一熱，大陸就冷？天下雜誌，332期。
71. 楊瑪利·朱灼文(2005)。台灣一熱，大陸就冷？天下雜誌，332期。
72. 肇瑩如(2006，6月18日)。澎閩政府合辦兩岸商品展 24日馬公揭幕。聯合報，A13版。
73. 趙春山(1995，7月20日)。「以戰促統」對台政策浮現。中國時報，11版。
74. 劉映仙(2003)。「三通」對台灣經濟更有利。2007年1月，
http://www.gwytb.gov.cn:82/lajm/last0.asp?lajm_m_id=262
75. 編輯部(1998)。兩岸關係怎麼走？天下雜誌，202期。
76. 編纂會(2004)。兩岸直航評估。引水會刊，44民93.01 頁8-20。
77. 蔡生當(2006)。兩岸交流與管制模式之研究(1987~2005)。臺灣大學政治學研究所碩士，台北市。
78. 歷年兩岸貿易統計表。<http://www.gwytb.gov.cn:82/lajmsj.htm>
79. 盧俊偉(2003)。中共區域發展之政經分析(1949~2002)。臺灣大學政治學研究所碩士，台北市。
80. 戴萬欽(2006)。世界新格局與兩岸關係：協商與合作的展望。時英。
81. 羅嘉薇(2002，11月09日)。江澤民：可以談結束敵對狀態、可以談台灣國際活動空間、可談台灣當局的政治地位 陸委會：三個「可以談」 對台戰術靈活。聯合報，3版。
82. 關於「一個中國」的涵義(1992)。2007年2月，取自
<http://www.mac.gov.tw/big5/mlpolicy/china.htm>
83. 蘇守平(2005)。兩岸經貿關係與民間交流－政經互動觀點之研究。中山大學政治學研究所碩士，高雄市。

附錄

一、國家統一綱領

中華民國八十年二月二十三日國家統一委員會第三次會議通過。

中華民國八十年三月十四日行政院第二二二三次會議通過。

中華民國九十五年三月一日行政院第二九八〇次院會決定「『國家統一綱領』終止適用」函知本院所屬各機關查照。

壹、前言

中國的統一，在謀求國家的富強與民族長遠的發展，也是海內外中國人共同的願望。海峽兩岸應在理性、和平、對等、互惠的前提下，經過適當時期的坦誠交流、合作、協商，建立民主、自由、均富的共識，共同重建一個統一的中國。基此認識，特制訂本綱領，務期海內外全體中國人同心協力，共圖貫徹。

貳、目標

建立民主、自由、均富的中國。

參、原則

- 一、大陸與臺灣均是中國的領土，促成國家的統一，應是中國人共同的責任。
- 二、中國的統一，應以全民的福祉為依歸，而不是黨派之爭。
- 三、中國的統一，應以發揚中華文化，維護人性尊嚴，保障基本人權，實踐民主法治為宗旨。
- 四、中國的統一，其時機與方式，首應尊重臺灣地區人民的權益並維護其安全與福祉，在理性、和平、對等、互惠的原則下，分階段逐步達成。

肆、進程

近程——交流互惠階段

- (一) 以交流促進瞭解，以互惠化解敵意；在交流中不危及對方的安全與安定，在互惠中不否定對方為政治實體，以建立良性互動關係。
- (二) 建立兩岸交流秩序，制訂交流規範，設立中介機構，以維護兩岸人民權益；逐步放寬各項限制，擴大兩岸民間交流，以促進雙方社會繁榮。
- (三) 在國家統一的目標下，為增進兩岸人民福祉：大陸地區應積極推動經濟改革，逐步開放輿論，實行民主法治；臺灣地區則應加速憲政改革，推動國家建設，建立均富社會。
- (四) 兩岸應摒除敵對狀態，並在一個中國的原則下，以和平方式解決一切爭端，在國際間相互尊重，互不排斥，以利進入互信合作階段。

二、

中程——互信合作階段

- (一) 兩岸應建立對等的官方溝通管道。
- (二) 開放兩岸直接通郵、通航、通商，共同開發大陸東南沿海地區，並逐步向其他地區推展，以縮短兩岸人民生活差距。
- (三) 兩岸應協力互助，參加國際組織與活動。
- (四) 推動兩岸高層人士互訪，以創造協商統一的有利條件。

遠程——協商統一階段

三、

成立兩岸統一協商機構，依據兩岸人民意願，秉持政治民主、經濟自由、社會公平及軍隊國家化的原則，共商統一大業，研訂憲政體制，以建立民主、自由、均富的中國。

二、江澤民提出的「八項主張」要點摘錄

一、堅持一個中國的原則，是實現和平統一的基礎和前提。堅決反對一切「臺獨」和分裂的言行。

二、對於臺灣同外國發展民間性經濟文化關係，我們不持異議。但是，我們反對臺灣以搞「兩個中國」、「一中一臺」為目的的所謂「擴大國際生存空間」的活動。

三、再次建議雙方就「正式結束兩岸敵對狀態、逐步實現和平統一」進行談判，並提議：「作為第一步，雙方可先就『在一個中國原則下，正式結束兩岸敵對狀態』進行談判，並達成協定。在此基礎上，共同承擔義務，維護中國的主權和領土完整，並對今後兩岸關係的發展進行規劃。」

四、努力實現和平統一，中國人不打中國人。不承諾放棄使用武力，決不是針對臺灣同胞，而是針對外國勢力干涉中國統一和搞「臺灣獨立」的圖謀的。

五、大力發展兩岸經濟交流與合作。主張不以政治分歧去影響、干擾兩岸經濟合作。不論在什麼情況下，我們都將切實維護臺商的一切正當權益。應當採取實際步驟，加速實現直接「三通」。

六、中華各族兒女共同創造的五千年燦爛文化，始終是維繫全體中國人的精神紐帶，也是實現和平統一的一個重要基礎。兩岸同胞要共同繼承和發揚中華文化的優秀傳統。

七、要充分尊重臺灣同胞的生活方式和當家作主的願望，保護臺灣同胞的一切正當權益。我們歡迎臺灣各黨派、各界人士，同我們交換有關兩岸關係與和平統一的意見，也歡迎他們前來參觀、訪問。

八、歡迎臺灣當局的領導人以適當身份前來訪問；我們也願意接受臺灣方面的邀請，前往臺灣。中國人的事我們自己辦，不需要借助任何國際場合。