

# 反分裂國家法後的兩岸經貿互動

童振源

童振源，2006，「反分裂國家法後的兩岸經貿互動」，朱新民 編，《胡溫主政下對臺政策與兩岸關係》（台北：遠景基金會，2006），頁 129-153。

## 壹、 前言

過去五年，兩岸歷經陳水扁於 2000 年當選總統與 2004 年連任總統，胡錦濤於 2002 年接掌中國共產黨總書記與 2003 年接任國家主席，雙方權力的交替並沒有化解彼此的政治僵局。然而，兩岸經貿互動也沒有因為兩岸政治的僵持而停頓，反而因市場力量的驅動而益加密切，甚至逐漸突破兩岸政治的藩籬而展開新的互動階段與架構。

首先，我們先看看過去五年兩岸經濟交流的蓬勃發展。就貿易而言，根據台灣大陸委員會（陸委會）的估計，1999 年台灣透過香港對中國的貿易金額為 258 億美元，2004 年已經增加到 616 億美元，五年之間增加 139%。2002 年以後，中國成為台灣最大的出口市場；2003 年以後，中國成為台灣最大的貿易伙伴。相較之下，2002 年以前，台灣是中國的第四大貿易伙伴；2003-2004 年期間，台灣成為中國的第五大貿易伙伴。此外，自從 1993 年至今，台灣一直是中國的第二大進口國。

在投資方面，根據台灣的統計，自從 1992 年以後，中國便是台灣對外直接投資最大的地區。1999 年底，台灣對中國的累計直接投資為 145 億美元；2005 年 7 月底，台灣對中國的累計直接投資為 442 億美元，高達台灣全部對外投資總額的 50.3%。相較之下，根據中國的官方資料，2005 年 7 月底，台灣對中國的實際投資金額為 409.5 億美元，占全部外資的 6.9%，是中國的第五大外資來源。必須注意的是，很多台商在英屬維京群島註冊再投資中國的金額相當龐大，但卻沒有算作台灣對中國的投資金額。截至 2005 年 7 月底，維京群島對中國的直接投資金額高達 425.5 億美元，成為中國的第四大外資來源。

今（2005）年 3 月 14 日中國全國人民代表大會（全國人大）通過「反分裂國家法」（反分裂法），確立中國國家主席胡錦濤與國務院總理溫家寶政權（胡溫政權）的對台政策新路線。這項中國的國內法對台灣內部帶來相當多的負面影響，但也提出多項促進兩岸經貿交流的原則，勢必影響未來兩岸經貿互動。因此，

本章分析「反分裂法」及中國後續政策對兩岸經貿互動的影響。

首先，本章回顧 2002 年胡錦濤主席與溫家寶總理主政以來，兩岸在經貿交流方面的互動經驗，包括「綠色台商事件」、「中國在兩岸直航（三通）立場的調整」與「兩岸春節包機安排的協商」。其次，本章說明「反分裂法」對於兩岸經貿交流的規範，以及中國政府在「反分裂法」制定前後的兩岸經貿交流政策。最後，本章分析最近一年來台灣與中國在兩岸經貿交流方面的政策開放與協商互動，進而展望未來兩岸經貿互動的趨勢。

## 貳、 胡溫主政下的兩岸經貿互動經驗

就在胡錦濤主席於 2002-2003 年執政前後，陳水扁總統在 2002 年 8 月發表的「一邊一國論」與 2003 年中以後的正名制憲等言論使兩岸關係再度陷入緊繃。然而，在這過程當中，胡錦濤主席多次強調將會繼續促進兩岸經濟交流，而且在 2003 年 12 月主動會見台資企業協會會長，以安撫他們在中國經商不受兩岸關係緊繃的影響。在 2004 年 3 月台灣總統大選之後，中國國務院台灣事務辦公室（國台辦）官員也不斷安撫台商，強調將繼續推動兩岸經濟交流與維護台商的權益。

然而，兩岸關係緊繃畢竟對兩岸經貿互動帶來不少負面的影響，甚至胡溫政權的兩岸經貿政策也作了不少調整。以下便分析「綠色台商事件」、「中國在兩岸直航（三通）立場的調整」、「兩岸春節包機安排的協商」，以便釐清胡溫政權在 2005 年 3 月「反分裂法」制定之前的兩岸經貿互動經驗。

### 一、綠色台商事件

綠色台商事件可以回溯到台灣 2000 年總統大選期間，中國對於支持民進黨總統候選人陳水扁的中國台商（綠色台商）之威脅。2000 年 3 月 10 日，陳水扁宣佈了他的國家政策顧問名單，包括宏碁集團董事長施振榮、奇美集團董事長許文龍、長榮集團總裁張榮發、和台灣高鐵董事長殷琪。上海台辦主任張志群很快召集這些企業在上海的代表，表達了中國對這些綠色台商支持陳水扁的關切。<sup>1</sup>

陳水扁在 3 月 18 日當選總統之後，儘管中國政府向台商保證會繼續保護他們在中國的合法利益，但是，國台辦副主任李炳才在 4 月 8 日強調：「極個別台灣工商界的頭面人物一方面在島內公開支持『台獨』，為『台獨』勢力張目、造勢，鼓吹『繼續』分裂祖國的所謂『李登輝路線』，影響極其惡劣；另一方面又從與祖國大陸經濟活動中撈取好處，這是絕對不允許的。」<sup>2</sup>李炳才的威脅很快

<sup>1</sup> 宋秉忠，「中共警告支持台獨台商」，《中國時報》，2000 年 4 月 9 日。

<sup>2</sup> 人民日報，「中央台辦國務院台辦負責人答記者問」，《人民日報》（海外版），2000 年 4 月 10 日。

讓上述綠色台商與其他親民進黨政府的台商感受到不小的壓力，擔心中國政府會因為政治理由而採取對他們不利的行動。

不過，至今為止，雖然北京有對這些綠色台商查稅，但是北京並沒有以政治理由採取具體而公開行動來兌現對這些台商的威脅。北京的作法是一方面嚇阻綠色台商不要明目張膽支持台獨與台獨的候選人，但也一方面極力安撫廣大的台商群體，不希望台商因此而引發不必要的恐慌，強調將保護他們的利益，絕對不會以政治理由而損害台商的利益。

2004年總統大選後，海峽兩岸再度瀰漫一股不安的氣息。在選舉過程中，陳水扁總統強調台灣主體性、主張公投制憲，被中國認為這些都是傾向台獨的言論與作法。然而，再次出乎中國的預料，陳總統竟然突破重圍連任，讓中國在對台政策方面感到相當挫折與兩難。面對此結果，中國一方面不希望兩岸發生戰爭、希望繼續發展經濟；另一方面則希望阻止陳總統再繼續對中國的挑釁言行。於是，中國採取強化兩手的策略，即硬的一手更硬、軟的一手更軟，以達成其反獨促統的目的。<sup>3</sup>

面對中國更加強硬的一手，台灣方面首當其衝的便是在兩岸交流中扮演最重要角色的台商。待到2004年總統大選驗票爭議稍微沈澱之後，國台辦發言人張銘清於5月24日以嚴肅語氣表示，雖然中國一本初衷推動兩岸經貿交流，但是中國不歡迎在中國賺了錢又回台灣支持台獨的綠色台商。<sup>4</sup>一個禮拜後，中國官方媒體人民日報於頭版刊登大幅文章，點名奇美集團創辦人許文龍，稱他是「獨派大老」、「一直支持李登輝與陳水扁搞台獨」，表示中國「不歡迎這樣的台商」。一時之間，兩岸間原本蓬勃發展的經貿交流似乎蒙上一股政治干預的陰影。<sup>5</sup>

除許文龍之外，中國陸續針對一些在台灣總統大選中與民進黨陣營較為親近的工商團體或個人展開懲罰措施，包括台灣工業協進會理事長李成家、中小企業協會理事長戴勝通等人均遭中國拒發簽證。此外，幾家與陳水扁總統關係密切的企業，如和大電機、力山工業、環隆科技等上市公司，早自2003年底開始便被中國官方嚴厲查稅。和大電機董事長，同時也是民進黨台中縣黨部主委的沈國榮無奈表示：「中共以商逼政企圖明顯，再這樣搞下去，台商恐怕只有撤資或換董事長來因應。」<sup>6</sup>同時中國也暗示台商協會幹部不得返台參加台灣海基會的端午節聯誼活動，以阻絕台灣官方與企業界的正常聯繫。<sup>7</sup>

相較於上述強硬的宣示，中國官方也陸續安撫台商。由胡錦濤主席領銜，中國官方一再向台商表示，「對台商的保護政策不變」、「鼓勵兩岸經濟合作不變」、「鼓勵台商投資的政策未變」、「政治不影響經濟」，希望穩住台商投資中國的信

<sup>3</sup> Chen-yuan Tung, "Cross-Strait Relations After Taiwan's 2004 Presidential Election: A New Era of Constructive Interaction or Spiral Conflicts?," *American Journal of Chinese Studies*, June 2005, pp. 79-102.

<sup>4</sup> 經濟日報，「大陸鐵腕解獨 台商避貼綠標籤」，《經濟日報》，2004年5月31日，版2。

<sup>5</sup> 程剛，「在祖國大陸賺錢卻支持『台獨』，豈有此理！」，《人民日報》，2004年5月31日，版1。

<sup>6</sup> 陳玉華，「台商老闆挺綠 中共嚴厲查稅」，《中國時報》，2004年6月2日，版4。

<sup>7</sup> 經濟日報，「海基會端節聯誼 多位台協會長將缺席」，《經濟日報》，2004年6月17日，版9。

心。中國各地台辦也陸續召集台商協會會長座談，以瞭解台商意見。<sup>8</sup>此外，國台辦強調，中國不歡迎的是「極少部分以實際行動支持台獨者」、「反對與抵制的是頑固堅持台獨立場、公開支持台獨的極個別的人」，並不存在封殺綠色台商的問題，中國將繼續鼓勵台商到中國投資，也沒有要求台商會長不要回台灣海基會舉辦的端午節活動。<sup>9</sup>

儘管，中國官方對所謂「綠色台商」抱持打壓圍堵的態度，但多為宣示或口頭警告性質，希望對其他台商將起殺雞儆猴的作用，讓支持台獨的台商有所有顧忌、至少不敢公開挺泛綠陣營。更重要的是，面對台灣總統大選後的尷尬處境，中國政府警誡綠色台商是目前少數可以舒緩國內批評中國對台政策或反台獨政策失敗的龐大壓力之政策作為。<sup>10</sup>因此，將「經濟制裁」的刀子拿起架在綠色台商的脖子上，卻不真的砍下去，這才能真正嚇阻台商公開支持台獨、消除國內的龐大壓力，同時又不會傷害到自己的經濟，甚至引發全世界對中國的經濟制裁報復。

不過，中國官方的警告及民間的強烈情緒反應，的確使台商感受到相當程度的表態壓力。雖然中國政府一再重申鼓勵保護台商的政策不變，一股寒蟬效應卻快速在台商之間發酵。最明顯的例子是，許文龍在 2004 年便卸下奇美企業董事長的職務、並且請辭台灣總統府的資政，以此向中國官方輸誠。更甚者，在今年 3 月 26 日，當民進黨號召百萬人民針對「反分裂法」進行示威遊行時，許文龍竟在當天發表退休聲明，表示「台灣、大陸同屬一個中國」、「反分裂國家法的出台」讓「我們心裡踏實了許多」。<sup>11</sup>

## 二、中國在兩岸直航（三通）立場的調整

在 2000 年 8 月以前，中國要求台灣必須回到「一個中國」的原則，兩岸才有可能進行「三通」談判。然而，在 2000 年 8 月以後，當時的中國國務院副總理錢其琛開始強調，實現「三通」不一定要解決兩岸政治問題，只要把兩岸「三通」看作是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，不談一國或是兩國，雙方的船隻往來不掛旗，即可簡單解決。

不過，錢其琛的建議馬上被陳水扁總統拒絕，認為「國家內部的事務」仍不脫「一個中國」的定位，會使台灣地方化、邊緣化。為此，2002 年 10 月，錢其琛再提出新的說法，表示兩岸通航本來就是特殊方式，中國可以不提「特殊國內

<sup>8</sup> 張義宮，「胡錦濤：宏觀調控 不影響外銷產業」，《經濟日報》，2004 年 5 月 6 日，版 9。王綽中，「胡錦濤視察昆山台資企業」，《中國時報》，2004 年 5 月 5 日，版 11。仇佩芬，「大陸鼓勵台商投資 政策未變」，《經濟日報》，2004 年 6 月 17 日，版 9。謝偉姝、王茂臻，「大陸積極瞭解台商意見」，《經濟日報》，2004 年 5 月 21 日，版 2。

<sup>9</sup> 於慧堅，「誰說封殺阿妹？國台辦撇清」，《中國時報》，2004 年 6 月 19 日，版 A13。

<sup>10</sup> 呂雪慧，「國安部門：大陸並未特別刁難綠色企業」，《工商時報》，2004 年 5 月 26 日，版 12。作者對一位上海台灣研究資深學者的訪談，2004 年 7 月 7 日。

<sup>11</sup> 許文龍，「退休感言」，《聯合報》，2005 年 3 月 26 日，版 A4。

航線」，可以將兩岸通航定位為「兩岸航線」。很明顯的，中國希望採取更為彈性的三通定位與立場，以便讓台灣同意協商三通，進而儘快實現兩岸直接三通。

2003年12月17日，國台辦發表「推進兩岸三通政策說明書」，首次明確完整表達中國對於兩岸三通基本立場與政策主張，以「三通是兩岸中國人內部事務」、「兩岸空中、海上通航即是兩岸航線」取代用詞較為敏感的「三通是一個國家內部事務」，強調兩岸應該「擱置政治爭議，不因政治分歧而影響、干擾屬於經濟層面的兩岸三通議題」。<sup>12</sup>

然而，在2004年3月20日台灣總統大選後，中國對於三通的立場卻不斷在進行調整或緊縮。5月17日，國台辦發表聲明表示，只要台灣領導人承認世界上只有一個中國，大陸和台灣同屬一個中國，摒棄「台獨」主張，停止「台獨」活動，兩岸關係即可展現和平穩定發展的光明前景，包括實現兩岸全面、直接、雙向「三通」及兩岸經濟合作安排。<sup>13</sup>在5月24日的記者會上，國台辦發言人解釋，「三通」是一個國家內部的事務，是經濟問題，不要「泛政治化」。很明顯的，國台辦的上述立場違反錢其琛在2002年10月的講話與2003年12月關於三通的白皮書，包括「一個中國」再度成爲「三通」談判的前提，及「三通」定位爲一個國家內部的事務。

6月13日，台灣陸委會主委吳釗燮提出，只要中國在兩岸三通的立場回到「錢其琛立場」，兩岸便可以儘速就三通進行談判。6月30日，國台辦發言人回應表示，只要台灣授權民間團體或行業組織出面，兩岸立刻可以展開商談。國台辦進一步解釋，三通是「兩岸中國人內部事務」，兩岸空中、海上通航可說成「兩岸航線」，但不能把三通說成國與國之間三通，兩岸三通是兩岸間的經濟事務，在業務、技術商談中可不涉及一個中國的政治含意。

國台辦在6月30日的說法似乎再度確認2003年三通白皮書的說法。然而，在7月28日的「2004年兩岸關係論壇」會上，國台辦副主任王在希卻要求，台灣必須明確接受兩岸三通是國內事務，兩岸的航線是國內航線，與中國本著「一個中國、直接雙向、互惠互利」原則進行商談三通的問題。<sup>14</sup>很顯然，中國的兩岸經貿政策立場仍在搖擺不定。

在雙十國慶演說當中，陳總統提出，兩岸應該盡快展開「人貨包機」的便捷方案。隔天，行政院立即通過兩岸人貨包機便捷化的三項原則：雙向、對飛、不落地，這些都是2004年春節時中國提出的要求，當時台灣沒有接受的原則，導致兩岸春節包機無法成行。同時，行政院還同意包機直航可以擴大適用到上海以外的航點及其他節慶。行政院發言人也表示，未來包機可以援用2002年「台港航權」的民間模式來進行談判。吳釗燮主委則呼籲，希望中國儘速派出適當人選

<sup>12</sup> 中國國務院台灣事務辦公室，「以民爲本 爲民謀利 積極務實推進兩岸三通」，2003年12月17日，[http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg\\_m\\_id=104](http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg_m_id=104)，2005年11月27日下載。

<sup>13</sup> 中國國務院台灣事務辦公室，「中台辦、國台辦授權就當前兩岸關係發表聲明」，2004年5月17日，[http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg\\_m\\_id=105](http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg_m_id=105)，2005年11月28日下載。

<sup>14</sup> 汪莉娟，「中共國台辦 王在希：三通直航是國內航線」，《聯合報》，2004年7月29日，版A4。徐尚禮，「國台辦定位三通爲國內事務」，《中國時報》，2004年7月29日，版A13。

來台灣進行包機直航的協商。

然而，針對台灣的提議，國台辦的回應相當強硬。10月13日，國台辦發言人張銘清表示，中國對於兩岸直航的立場很清楚，那就是「國內事務、直接雙向、互惠互惠」這十二個字，台灣光講到「直飛」和「不落地」，並不全面，沒有做到「國內事務」這一項目。而且，他強調，2003年初的「春節包機」並不符合「十二字」要求。10月26日，張銘清再次表示，只要兩岸將兩岸通航看作是一個國家內部的事務，便可以由企業對企業、民間對民間進行協商。針對包機是否必須以「一個中國」或「九二共識」為前提，他並未直接回應，只強調，中國的原則是三通是經濟事務，但不是國與國間的事務。

12月7日，國台辦經濟局局長何世忠表示，現在兩岸三通最大障礙，是有人搞台獨；絕不能在「一邊一國」情況下三通，絕不能在「敵國」情況下三通，只要把兩岸三通當作國內事務，什麼模式都好辦。中國官方終於非常明白地說明，兩岸政治立場的問題是影響兩岸三通談判的主要原因，所以堅持台灣必須先接受三通為「國內事務」才可以進行三通的談判。這與「五一七聲明」的基本立場是一致的，沒有「一個中國」的前提與「國內事務」的定位，就沒有兩岸三通與兩岸經濟合作的協商。

在2000年台灣總統大選後，中國強調不需要台灣承認「一個中國」原則與接受「國內事務」的定位，兩岸便可以務實地盡快落實三通與其他經濟議題的談判；但是，在2004年總統大選後，中國又轉為台灣必須先接受上述原則與定位才能進行兩岸經濟議題協商。很明顯地，從2000年以來，中國在三通與包機談判的立場有很大的調整與變化。以下針對兩岸春節包機安排協商的兩岸互動進一步闡述中國政府的兩岸經貿政策調整。

### 三、兩岸春節包機安排的協商

2002年10月底，台灣立法委員分別向中國政府與台灣政府提出台商春節包機的構想。國台辦的回應是，中國會基於台商實際需求來考量春節包機的問題，但是希望雙方的航空公司能共同參與這次活動。台灣的回應則是，只要兩岸進行官方協商，台灣會同意雙向的兩岸春節包機；如果沒有兩岸官方協商，台灣政府只能允許台灣航空公司向中國政府申請2003年的春節包機，而且中途必須停留香港或澳門。

然而，中國政府要求兩岸應該透過政府授權的民間組織協商春節包機的細節，不同意兩岸官方或海基會與海協會之間的協商。由於兩岸沒有達成協商管道的共識，在2003年1月7日，中國最後准許台灣六班包機在春節期間中轉香港或澳門航行兩岸之間。同時，國台辦主任陳雲林片面表示，中國保留明年中國航空公司飛往台灣的包機權利。

到了2003年11月中，北京聲明其對於2004年春節包機的立場是「雙向、對飛、

不落地」。台灣方面的回應則是，若中國航空公司在春節假期期間想要參與兩岸包機安排，則兩岸官方的協商是必要的。不過，北京始終堅持由雙方政府授權的雙邊航空公司自行進行協商，而不同意雙方恢復海基會與海協會的協商。在台灣政府不同意中國提出的談判安排之情勢下，中國政府甚至表示，只要台灣政府同意2005年的包機為雙向原則，中國政府願意再一次同意這次還是由台灣航空公司單方面參與春節包機的安排。但是，台灣最後仍無法贊同中國的提議，導致2004年的兩岸春節包機無法成行。

到了2004年10月，台灣政府對於2005年兩岸春節包機的政策有很大的轉變，願意基於「雙向、對飛、不落地」的原則，以彈性協商的方式積極推動兩岸春節包機安排等事項。事實上，台灣等於是同意了中國先前提議的所有談判條件。雖然中國希望台灣授權民間組織與中國的相對應單位協商包機的安排，但是，中國卻在包機安排的談判上新增一項政治前提，亦即台灣必須遵循「國內事務」的原則，而且中國譴責台灣並沒有遵守該原則，導致兩岸包機談判無法展開。

11月10日，陳總統向中國提出一項具體的協商模式，即兩岸應該遵照台-港航權談判模式來進行客貨運包機的談判。台-港航權談判模式指的是，在沒有任何前提下，2002年台灣授權民間組織與香港對等單位就台港航權進行談判，但是實際的主談者是台灣的官員，民間組織只是白手套，提供兩邊協商的舞台。然而，中國的海協會竟指出，兩岸的功能性對話必須堅守「一個中國」原則，而且，國台辦也譴責陳總統的聲明「中國並非本國，而是敵國」造成兩岸緊張氣氛，陳總統變本加厲推動台獨分裂活動，製造兩岸緊張和對立，這是兩岸不能展開春節包機協商的癥結所在。<sup>15</sup>

一般而言，在2004年下半年，中國對台灣在春節包機安排協商的提議採取相當抵制的態度；在2004年12月台灣立法委員選舉以後，2005年1月2日中國突然改變其春節包機談判的立場。以接受新華社訪問的方式，國台辦發言人強調中國政府將會致力於推動兩岸春節包機，並且建議兩岸透過民間組織進行包機談判。在訪問中，國台辦發言人既沒有提到「一個中國」原則為雙方對談的前提，也未將包機安排定義為「國內事務」。

1月4日，台北立刻批准台北市航空運輸商業同業公會（台北市航空公會）與北京方面進行包機安排的協商。三天後，該公會理事長與中國民航總局台港澳辦公室主任、也是中國民航協會常務理事浦照洲在澳門會面。1月15日，由台灣的民航局長張國政與中國的浦照洲領銜進行兩岸春節包機安排的協商。基於「雙向、對飛、不落地」三原則，雙方只花了兩個小時就在包機議題上達成了協議。在1月29日到2月20日春節期間，48個航班的包機飛行於台灣的台北、高雄與中國的北京、上海及廣州等地。

此次春節包機安排的協商對於雙方未來要進行經濟議題的協商提供一個相當成功而可行的模式。在2005年春節包機成功進行之後，陸委會即表示，希望在春節包機的成功經驗上，在「擱置爭議，不設前提；相互尊重，實事求是；政

<sup>15</sup> 王綽中，「春節、貨運包機 國台辦打回票」，《中國時報》，2004年11月18日，版A2。

府主導，民間協助」(澳門模式)的原則下，進一步推動兩岸經濟議題的協商，乃至於雙方關係正常化的起點。

然而，隨著「反分裂法」立法步伐的逼近，台灣政府對於節日包機與包機常態化的協商便開始轉趨於冷淡，反而是中國政府開始積極推動包機常態化的協商。以下便分析「反分裂法」對於兩岸經貿互動的規劃及其後續的發展。

### 參、 反分裂國家法對兩岸經貿互動的規劃

中國政府在 2005 年 3 月 8 日提出總共十一條「反分裂國家法(草案)」，經過討論與修正之後，全國人大在 3 月 14 日通過全部十條的「反分裂國家法」。關於兩岸經貿互動的規劃，該法第六條規定，中國政府採取下列措施，維護台灣海峽地區和平穩定，發展兩岸關係：

- (一) 鼓勵和推動兩岸人員往來，增進瞭解，增強互信；
- (二) 鼓勵和推動兩岸經濟交流與合作，直接通郵通航通商，密切兩岸經濟關係，互利互惠；
- (三) 鼓勵和推動兩岸教育、科技、文化、衛生、體育交流，共同弘揚中華文化的優秀傳統；
- (四) 鼓勵和推動兩岸共同打擊犯罪；
- (五) 鼓勵和推動有利於維護台灣海峽地區和平穩定、發展兩岸關係的其他活動。國家依法保護台灣同胞的權利和利益。

此外，當兩岸發生任何包括武力在內的衝突時，「反分裂法」強調中國政府將保護台商在中國的生命財產與權益。該法第九條規定如下：依照本法規定採取非和平方式及其他必要措施並組織實施時，國家盡最大可能保護台灣平民和在台灣的外國人的生命財產安全和其他正當權益，減少損失；同時，國家依法保護台灣同胞在中國其他地區的權利和利益。

很明顯地，「反分裂法」對於兩岸經貿互動的規範與 2004 年中的「五一七聲明」有很大的不同。在「五一七聲明」當中，唯有台灣接受「一個中國」原則、摒棄「台獨」主張與停止「台獨」活動，兩岸才有所謂的七項光明前景，包括兩岸三通、經濟交流與合作在內。因此，在 2004 年下半年時，中國不斷以台灣不接受「一個中國」原則、不接受「國內事務」的定位為藉口，不願意與台灣進行包括春節包機在內的多項經濟議題談判。

然而，在「反分裂法」的規定當中，推動兩岸三通、經濟交流與合作成為中國政府的法律義務與責任，不再是國內爭議的問題。也就是說，從中國的角度而言，藉由「反分裂法」表達中國政府遏制台獨的決心之後，胡溫政權可以更加彈性、更加全面的務實作法推動兩岸三通、經濟交流與合作，較不會受制於國內強硬派的壓力。<sup>16</sup>因此，從 2004 年 12 月 17 日「反分裂法」立法消息正式曝光之

<sup>16</sup> 作者對一位上海台灣研究資深學者的訪談，2005 年 6 月 23 日。一位北京台灣研究資深學者，



後，中國政府幾乎完全改變其兩岸經貿政策的策略。特別是，今年 1 月 2 日的春節包機安排談判的主動建議，完全改變過去不願正面回應台灣要求協商春節包機的作法。而兩岸在兩個星期之內便談成春節包機的安排，更是展現中國政府的高度彈性與內部共識。

在「反分裂法」通過前後，中國政府提出多項兩岸經濟議題協商的建議。3 月 4 日，胡錦濤主席在出席全國政治協商會議時提出兩岸政策的四點看法；其中第三點特別指出，中國願意解決台灣農產品銷售中國的問題，同時願意推動兩岸客運包機節日化、常態化，以及就兩岸貨運包機問題與台灣交換意見。3 月 14 日，「反分裂法」通過當天，中國總理溫家寶強調「反分裂法」是一部加強和推動兩岸交流的法律，並且提出近期中國推動兩岸經貿交流的三項具體作法：第一，盡快將海峽兩岸的客運包機，由節日化轉為常態化；第二、要採取措施，解決台灣，特別是台灣南部地區農產品到中國銷售的問題；第三、要盡快恢復中國漁民輸出勞務到台灣的問題。

在「反分裂法」通過之後，中國的兩岸經貿政策變得更為開放、彈性、積極，不再像 2004 年下半年處處要求台灣必須符合其政治前提才願意進行兩岸經濟議題的商談。除了藉由「反分裂法」對於台獨的遏制來化解中國內部的強硬派壓力之外，中國政府認為在台灣獨立還沒有具體實現、國家主權的核心利益受到傷害之前，中國的國家戰略目標是和平與發展，包括對內建立和諧社會與對外維持和平穩定的國際環境。所以，中國政府不希望兩岸關係干預和平與發展的戰略目標，希望當前將主要精力放在經濟發展與解決國內的問題上。<sup>17</sup>

此外，在「反分裂法」通過之後，國民黨與親民黨重要人士訪問中國，包括國民黨主席連戰與親民黨宋楚瑜在 4、5 月的訪問，也大幅度減低中國內部對於反台獨的民意壓力。連宋的訪問及他們在中國的演說，透過中國媒體的廣泛報導，讓中國人民感覺到至少還有一半的台灣人民是接受「一個中國」原則與不主張台獨。因此，在台灣政府沒有接受「一個中國」原則或「九二共識」之前，中國繼續推動客貨運包機、中國人民赴台觀光、台灣農產品出口到中國免稅等等兩岸交流議題，特別是有些對台灣的片面優惠經濟政策，較不容易引發中國人民的強烈反彈。<sup>18</sup>

最後，過去十多年兩岸經濟交流以台灣製造業將生產基地轉移到中國發展為主，但是未來兩岸經濟交流將逐漸以服務業的交流為主流。然而，兩岸服務業貿易與相互投資都必須透過兩岸協商建立良好的兩岸經濟互動架構與合作機制，才能進一步推動兩岸的經濟交流。但是，兩岸要進行經濟協商勢必又牽涉到政治問題與前提。在陳水扁總統不承認「92 共識」的情形下，中國政府希望兩岸可以

---

作者在座談會的筆記，2005 年 11 月 18 日。

<sup>17</sup> 一位上海台灣研究資深學者，作者在座談會的筆記，2005 年 10 月 8 日。一位北京台灣研究資深學者，作者在座談會的筆記，2005 年 11 月 18 日。

<sup>18</sup> 一位上海台灣研究資深學者，作者在座談會的筆記，2005 年 10 月 8 日。一位北京台灣研究資深學者，作者在座談會的筆記，2005 年 11 月 18 日。

透過澳門模式規避政治爭議，針對兩岸經濟交流與合作議題進行具體協商。<sup>19</sup>

以下將進一步就中國通過「反分裂法」後的兩岸經貿互動情勢進一步分析，以說明目前兩岸經貿互動的進展與未來展望。

#### 肆、 反分裂國家法後的兩岸經貿互動

在 2004 年中以後，台灣非常積極推動兩岸經貿及相關議題的協商，包括陸委會提出的十八項兩岸協商議題（見表一），然而中國的態度卻是非常消極與抵制，設置很多談判的政治障礙。相反的，在今年三月通過「反分裂法」以後，台灣對於推動兩岸經貿議題協商的態度轉趨於冷淡與抵制，中國則是一波一波推出多項談判的議題與協商邀請。台灣政府的態度之所以有如此巨大轉變，主要是因為台灣內部對於「反分裂法」有很多負面的意見，而且在 6 月 7 日之前台灣有任務型國代的選舉與修憲，台灣不願意在此之前對中國的協商提議做出任何正面回應，以充分表達對「反分裂法」的不滿與避免影響修憲的順利進行。<sup>20</sup>

表一、台灣政府對兩岸協商項目的建議

投資與貿易	司法議題	三通與觀光	其他議題
貨幣清算	司法互助	人貨包機	偷渡犯遣返
投資保障	商務仲裁	海運直航	共同打擊犯罪
金融監理	漁事糾紛仲裁	空運直航	海漂垃圾
避免雙重課稅	人身保護	來台觀光	漁工協議
貨品進口			
智慧財產權			

資料來源：陸委會，2005 年 9 月 28 日。

「反分裂法」通過前後，中國政府具體表明願意與台灣政府進行協商的議題包括：兩岸客運包機節日化與常態化、台灣農產品優惠進口中國、中國漁工勞務輸出台灣。此外，中國願意與台灣就兩岸貨運包機問題交換意見。事實上，在「反分裂法」通過之前，3 月 11 日浦照洲便正式邀請台北市航空公會就兩岸清明節包機事宜進行協商。4 月 6 日，浦照洲再度發函邀請台北市航空公會就兩岸客運包機節日化、週末化、與常態化進行協商。

面對中國第一波的包機談判邀請，陳總統邀集府院黨高層達成七項共識，強調兩岸經貿政策不能一味開放，最重要的是「有效管理」。吳釗燮主委強調中國目前希望推動客運包機談判充滿統戰意味，因此拒絕授權台北市航空公會與中國

<sup>19</sup> 一位中國台灣政策重要官員，作者在座談會的筆記，2005 年 10 月 8 日。一位北京台灣研究資深學者，作者在座談會的筆記，2005 年 11 月 18 日。

<sup>20</sup> 一位台灣重要中國政策決策人士，2005 年 4 月 25 日。

授權單位進行談判。此外，行政院長謝長廷也指示經濟部相關部會，儘速檢討兩岸經貿政策，以便加強兩岸經貿政策有效管理。

再者，在北京的邀請之下，台灣的中華國際漁業發展協會派人到北京，和中國的海峽兩岸漁工勞務合作協會委員會洽談恢復中國漁工輸台事宜。4月13日雙方達成共識，只要台灣政府點頭，中斷兩年的中國漁工便可以恢復輸台。但是，截止11月底為止，台灣政府並沒有授權民間組織與中國談判、也沒有認可這項民間協議。

在兩岸民間達成中國漁工輸出台灣協議的同一天，4月13日何世忠局長表示，中國願意派農業團前來台灣中南部考察、進行農業交流，也願談兩岸客、貨運包機事宜。但是，台灣政府仍以中國政府政治企圖明顯而予以回絕。而且，在國親重要人士訪問中國絡繹於途時，在4月14日深夜，陳雲林主任特地以「接受新華社」採訪的形式，表示中國歡迎民進黨推動農會組織到中國就台灣農產品在中國銷售的問題進行協商。<sup>21</sup>

隨著國親人士到中國訪問，5月初中國不斷透過與國親人士會面的場合釋放願意開放與協商兩岸經濟議題的訊息，包括開放中國人民來台旅遊與台灣農產品進口中國零關稅等議題。台灣政府的初步回應都是強調這些議題必須經由公權力授權的民間組織進行協商，後來則是強調台灣願意與中國就中國人民到台灣觀光與兩岸貨運包機兩項議題一起協商。隨即，中國回應只有在一國內部原則下，願就貨運包機事宜與台灣授權的民間團體進行協商。

5月20日，中國具體指派「中國旅遊協會」為中國協商觀光議題的授權單位，並且同意以澳門模式進行兩岸協商。5月27日，台灣正面回應中國談判的提議，強調觀光議題應該採取台港航約的模式進行協商，而非澳門模式。陸委會表示，台港航約參與的官員較多，如果要談中國觀光客來台，將涉及境管局、觀光局、陸委會與海關等多個部會，面向較複雜，需要較多官員上談判桌，台港航約模式比較適合。

面對中國一波又一波的兩岸經濟議題的拋出與談判邀請，台灣終於在6月13日正式啟動兩岸複委託的協商機制。謝長廷院長在出席「大陸台商協會聯誼餐會」時宣布，台灣政府將委請台北市航空公會協助聯繫安排協商兩岸貨運包機，就「雙向、對飛、不中停」模式進行規劃；並且委請外貿協會協助聯繫安排協商台灣農產品銷往中國；並將透過適當組織安排協商中國人民來台觀光事宜。

然而，二天之後，中國對台灣的談判提議卻沒有正面回應。關於台灣農產品出口中國的問題，國台辦表示中國「海峽兩岸經貿交流協會」早已在6月1日向台灣省農會等具代表性的農業組織發出邀請，中國歡迎該機構盡快組團訪問北京，但卻沒有提到台灣授權的外貿協會。對於台灣想先談貨運包機事宜，國台辦則強調中國希望「客、貨運包機一起談」、循「澳門模式基礎來談」。在觀光客談判事宜上，國台辦希望台灣盡快指定民間旅遊組織，與「中國旅遊協會」進行磋商。

---

<sup>21</sup> 朱建陵，「陳雲林歡迎民進黨組團談農業」，《中國時報》，2005年4月16日，版A2。

在經過兩個星期的考慮之後，中國決定將台灣進口水果的品種從十二種擴大到十八種，並對十五種台灣水果實施進口零關稅措施，而且不反對外貿協會代表台灣政府與中國相對應的組織進行協商上述事宜。不過，中國仍強調兩岸應先協商客運包機的立場，因為中國在貨運方面的實力與台灣差距太遠，無法承受台灣航空公司的競爭壓力。<sup>22</sup>最後，中國則再次強調，希望台灣盡快授權適當機構進行兩岸漁工勞務合作議題的協商。

在台灣水果出口中國的議題協商上，中國政府的談話中一直沒有出現「外貿協會」四個字，只說歡迎「台灣主管部門委託的民間機構」到北京進行協商，而且要與台灣省農會一起協商。<sup>23</sup>由於台灣省農會是國民黨立委所控制的系統，因此民進黨政府堅持必須由外貿協會作為台灣農產品銷往中國的談判窗口，而且不斷強調中國利用此議題對台灣農民進行統戰、協助泛藍取得台灣農民的支持而覬覦贏得 2008 年的台灣總統大選。<sup>24</sup>

由於中國不願意明確表明願意與台灣的外貿協會進行協商，所以陸委會最後放棄委派外貿協會代表台灣政府前往北京談判。面對台灣政府的抵制，中國政府也不願讓台灣政府覺得中國政府只願意與台灣在野黨協商，只好在 7 月 28 日片面宣布對 15 種台灣水果進口中國實施零關稅。<sup>25</sup>中國的片面宣布卻造成台灣水果出口中國的原產地證明認證困難及檢疫與運儲的問題。隨即，台灣政府再次表明願意透過外貿協會與中國政府協商相關事宜，但是中國政府卻至今完全沒有回應台灣政府的建議。

9 月 9 日，中國農業部提出兩岸建立農業經濟合作機制的構想，包括逐步擴大雙方市場准入範圍，相互給予更優惠的投資待遇，探索建立投資自由化機制；建立解決經貿糾紛的協商和協調機制；逐步削減和消除兩岸間關稅和非關稅貿易壁壘，探索建立商品與服務的自由貿易機制。<sup>26</sup>儘管這些議題都必須透過兩岸協商達成協議，但是中國政府卻沒有要求台灣政府盡快授權適當單位與中國相對應單位進行協商，或逕自與台灣省農會進行協商。

中國之所以不願意明確表達與外貿協會協商之意願，主要是受制於國民黨的壓力。總體而言，中國對於要不要以陳水扁總統為協商對象相當猶豫，因為中國認為陳總統的中國政策一直在變，讓中國相當不放心，而且泛藍在 2008 年奪回台灣執政權的希望仍然相當高，中國內部有期待在泛藍執政後再進行談判。從 2005 年 3 月以後，國民黨重要領導人相當積極前往中國訪問，並且配合中國政府的對台政策，推動兩岸經濟交流與合作的協商，中國政府當然不方便否定泛藍的協商角色，但是更希望藉由泛藍的壓力逼迫民進黨政府改變自「反分裂法」通過以來對於兩岸經濟議題協商的抵制態度。然而，國民黨也給中國政府相當大的壓力、甚至以「改變反對台獨立場」威脅中國政府，不希望中國政府與台灣政府

<sup>22</sup> 作者對一位上海台灣研究資深學者的訪談，2005 年 6 月 22 日。

<sup>23</sup> 朱建陵、蔡慧貞，「水果登陸 兩岸 27 日談」，《中國時報》，2005 年 7 月 24 日，版 A1。

<sup>24</sup> 林淑玲，「扁：水果登陸 統戰伎倆」，《中國時報》，2005 年 7 月 26 日，版 A13。

<sup>25</sup> 一位上海台灣研究資深學者，作者在座談會的筆記，2005 年 10 月 8 日。

<sup>26</sup> 大陸新聞中心，「中共提兩岸農業合作機制」，《聯合報》，2005 年 9 月 10 日，版 A13。

進行對話與協商，以免國民黨失去兩岸協商的角色與功能。特別是，國民黨強調，如果中國政府與台灣的外貿協會談判，台灣省農會將會垮掉，會使國民黨的基層實力受到很大的傷害，相當不利於贏得 2008 年大選。<sup>27</sup>

在水果銷往中國事件之後，台灣政府便改變總體策略，轉而積極推動兩岸經濟交流的相關談判。8 月 2 日，陸委會正式發文，委託中華民國旅行商業同業公會全國聯合會（全聯會）協商兩岸觀光事宜，並針對談判時機、方式、人員身分等與對岸溝通。此外，由於中國堅持先進行兩岸客運包機談判，台灣在 8 月 3 日正式宣佈願意就兩岸客貨運包機一起談判、可以擴大為週休二日與重要節慶的常態化包機、及同意開放台灣飛機飛越中國領空，但決不同意只進行兩岸客運包機談判。

針對台灣飛機飛越中國領空事宜，中國隨即回應希望透過澳門模式與台灣進行相關技術問題的談判，但是中國在 9 月 3 日便單方面同意台灣飛機飛越中國領空。其次，針對客貨運包機談判，浦照洲在 8 月 11 日表示希望台灣盡快回覆他前兩次去函，以便兩岸盡快談判，中國藉此暗示同意客貨運包機一起談判。因此，台灣隨即委託台北市航空公會與中國相對應單位進行先期聯繫安排。8 月 16 日，陳雲林主任向來訪的國民黨人士明確表示，中國願意以澳門模式同台灣就兩岸客貨運包機「一併協商、一併安排、同步實施」。<sup>28</sup>

針對兩岸包機的協商，從 8 月初至 10 月底，兩岸在澳門進行三度密商，台灣上場協商的官員包括交通部航政司司長林志明和陸委會官員，中國方面則是由浦照洲領軍，其他成員還有三位民航總局官員。兩岸協商重點在客運包機常態化和周末化的議題上，主要的爭議是：中國堅持，假日包機先談成，否則貨運與觀光議題都無法有結論；台灣則堅持，如果觀光議題不能談成，便不開放假日包機，但是中國對觀光議題協商的態度卻非常冷漠，遲遲不願意協商。此外，中國願意開放的貨運包機港口相當有限，特別是不願意開放上海，而且堅持台灣必須先同意客運假日與週末包機。<sup>29</sup>

現階段，台灣與中國都將兩岸客貨運包機與觀光議題作為兩岸協商的重點，雙方面皆有意願達成協議。<sup>30</sup>但是，當前中國不願意積極協商觀光議題，以致兩岸客貨運包機問題協商也停頓，其原因可能是台灣年底有縣市長選舉，中國面對泛藍的壓力而不敢推動協商。因此，謝長廷院長便期待，在台灣選舉結束後，兩岸在這兩項議題能很快突破。<sup>31</sup>

<sup>27</sup> 作者對一位上海台灣研究資深學者的訪談，2005 年 7 月 22 日。作者對一位北京台灣研究資深學者的訪談，2005 年 8 月 30 日。

<sup>28</sup> 朱建陵，「陳雲林：協商包機 循澳門模式」，《中國時報》，2005 年 8 月 17 日，版 A13。

<sup>29</sup> 一位台灣中國政策重要決策官員，2005 年 9 月 24 日。陳如嬌，「包機常態化 兩岸三度密商」，《中國時報》，2005 年 10 月 23 日，版 A10。於慧堅，「春節包機觀光試點 大陸旅遊局長明來台探路」，《中國時報》，2005 年 10 月 27 日，版 A2。張佩芬，「三大歧見 客貨包機談不攏」，《中國時報》，2005 年 11 月 4 日，版 A4。張佩芬，「貨運包機協商 卡在上海班次」，《工商時報》，2005 年 11 月 24 日，版 A5。

<sup>30</sup> 陳秀蘭、謝偉姝，「國銀參股陸銀 路迢迢」，《經濟日報》，2005 年 10 月 10 日，版 A1。一位中國台灣政策重要官員，作者在座談會的筆記，2005 年 10 月 8 日。

<sup>31</sup> 張國仁，「謝揆：兩岸貨客包機 選後易突破」，《工商時報》，2005 年 11 月 27 日，版 A4。

儘管客貨運包機與觀光議題不容易在台灣縣市長選舉前突破，但對於 2006 年春節包機一事兩岸都希望能依循今年春節包機的協商模式盡快達成共識。11 月 3 日，浦照洲再次發函給台北市航空公會，希望就兩岸客貨運包機，特別是 2006 年春節包機問題循澳門模式進行直接溝通。11 月 18 日，在澳門三度協商之後，陸委會與國台辦同步發佈「2006 年春節包機方案」。在兩岸協商代表方面，台灣實際主談代表是交通部航政司長林志明及台北市航空公會代表，中國則是浦照洲與民航總局三位官員。

根據雙方協議，兩岸春節包機開航期間為 2006 年 1 月 20 日至 2 月 13 日，共 25 天。中國航點除上海浦東機場、北京首都機場、廣州白雲機場之外，增加廈門高崎機場，台灣航點則維持中正、高雄機場。雙方可各自指定最多 6 家業者飛航，各飛航 36 班次、往返 72 架次。這次春節包機適用的承載對象，將不再限制只有台商與台商眷屬，將擴大為持有雙方合法有效入出境證照的台灣地區居民。

除了包機談判之外，針對爭議已久的「上海市台胞子女學校」名稱一事，9 月 7 日中國國務院副總理吳儀同意將名稱改為台灣可以接受的「上海市台裔子女學校」，並且同意將台商簽證從 3 年單次放寬為 3 至 5 年多次簽證。同時，中國政府提出 5 年內對台商釋出人民幣 300 億元開發性貸款，解決台商在中國融資管道不足的問題。這項專案貸款將優先提供給從事基礎建設、高新技術產業的台商使用。

此外，9 月 15 日中國全國政協主席、也兼任中共中央對台工作領導小組副組長賈慶林針對建構兩岸經濟合作機制部分提出新的說法，希望兩岸建立「會議制度和協調機構」，以便商討兩岸經濟交流與合作的重大問題，及協調兩岸投資與貿易政策。<sup>32</sup>中國政府強調，「會議制度和協調機構」是兩岸經濟合作機制的重要元素，希望將兩岸經濟合作機制正常化、規範化與穩定化。但是，至今為止，北京對「會議制度和協調機構」的具體內涵與實踐步驟都尚未釐清，也沒有對民進黨政府正式提出邀請。<sup>33</sup>

9 月 28 日，謝長廷院長宣布，10 月 3 日起台灣開放金門、馬祖地區金融機構試辦新台幣與人民幣兌換業務，凡符合小三通入出境規定的金馬民眾、台灣人民或中國旅客，均可向在金馬地區許可的金融機構，或是委託辦理的行業，兌換台幣、人民幣，每次以二萬元人民幣為上限。除此之外，謝院長也表示願意盡快推廣人民幣在台灣本島的兌換業務。

最後，在 10 月 18 日公布的「中共中央關於國民經濟和社會發展第十一個五年規畫的建議」（十一五規畫）中，中國首度對兩岸關係有較多著墨。「十一五規畫」對台部分強調，貫徹實施「反分裂法」，建立穩定的兩岸經貿合作機制，並支持海峽西岸（福建省及周邊地區）和台商投資集中地區的經濟發展，促進兩岸

---

<sup>32</sup> 賀靜萍，「賈慶林：兩岸應速設經貿協調機制」，《經濟日報》，2005 年 9 月 16 日，版 A7。

<sup>33</sup> 一位中國台灣政策重要官員，作者在座談會的筆記，2005 年 10 月 8 日。

經濟交流與合作。福建發展「海峽西岸經濟區」的構想主要是利用福建與台灣在歷史、文化、語言、與經濟發展進程相似性，突破當前兩岸經濟交流的框架，進一步推動台灣與福建的經濟整合，以吸引更多台商投資福建與促進兩地的經濟合作。<sup>34</sup>

在兩岸春節包機順利完成協商之後，兩岸是否能在台灣縣市長選舉之後盡快取得客貨運包機與觀光議題的談判成果，進而促進其他議題的談判，則是下階段觀察兩岸經貿互動的重要指標。以下便綜合上述的分析，提出本文的結論與展望。

## 伍、 結論與展望

在「五一七聲明」之後，中國的兩岸經貿互動策略傾向以「一個中國」原則與「國內事務」作為兩岸經貿互動的前提，抵制或延遲台灣推動兩岸經濟議題談判的提議，包括兩岸春節包機安排的談判。同時，中國政府透過口頭警告綠色台商的方式讓支持台獨的台商有所有顧忌、至少不敢公開挺泛綠陣營，但又不至於對兩岸經濟交流造成嚴重傷害。更重要的是，面對陳水扁總統連任的尷尬處境，中國政府警誡綠色台商是少數可以舒緩國內批評中國對台政策或反台獨政策失敗的龐大壓力之政策作為。

「反分裂法」的制定確實標誌中國對台政策的重大轉折，特別是，中國政府在兩岸經貿互動的策略做出很明顯的調整。在「反分裂法」制定前後，中國的兩岸經貿互動策略開始變得積極與主動，不再強調政治原則作為兩岸經貿互動的前提，願意與台灣就客貨運包機與中國人民到台灣觀光等議題進行協商。此外，中國還主動對台灣提供幾項片面優惠的經濟交流措施，包括台灣水果免關稅銷往中國與提供台商人民幣 300 億元的優惠貸款。不過，截至目前為止，還有些議題協商的模式仍未取得兩岸的共識，包括台灣農產品銷往中國的問題、中國漁工輸出勞務到台灣的問題、及兩岸農業合作機制的問題。

「反分裂法」的制定彰顯中國對台政策的雙重意涵。首先，「反分裂法」本身提供中國政府迴避國內強硬派的壓力與賦予中國政府推動兩岸經濟交流與合作的法律義務。其次，更根本的意涵在於中國不希望兩岸關係的僵局或緊繃阻礙中國和平與發展的戰略目標。中國政府除了希望透過擴大兩岸經濟交流與合作促進中國經濟發展之外，也希望促成兩岸關係的穩定、甚至有助於兩岸未來統一。

但是在具體實踐的過程當中，兩岸經貿協商與互動的進展受到台灣內部政治因素很大的影響。一方面，中國政府希望利用國民黨與親民黨孤立與施壓民進黨政府，以接受中國政府的談判條件，所以不能排除國親兩黨在兩岸經貿協商的功能與地位；另一方面，國民黨可能也為了鞏固在台灣的政治資源而施壓中國政府不要與台灣政府進行協商。這樣的情況在台灣水果出口中國的議題上特別明顯，當然也可能是造成中國政府在 2005 年底的縣市長選舉前在觀光與包機議題談判

<sup>34</sup> 福建省社會科學院院長嚴正在中華歐亞基金會座談會上的說明，2005 年 10 月 21 日。

上較消極與冷淡的原因。未來，國民黨仍可能繼續施壓中國政府拒絕與台灣政府對話，以鞏固 2008 年贏得總統大選勝選的機會。

但是，基於下列三項因素，台灣內部政治因素可能只會減緩兩岸協商經濟議題的進度，應該不會妨礙兩岸進行經貿協商的大趨勢。首先，自從 2003 年底至 2005 年初，兩岸已經在兩岸經貿談判模式達成共識，即民間出面、官方主導的澳門模式。事實上，目前兩岸正透過澳門模式進行客貨運包機與觀光議題的談判，而且非常順利完成 2006 年春節包機的談判。其次，台灣自 2004 年中即提出 18 項兩岸經濟議題的協商建議，而且在 2005 年 6 月以後已經克服內部對於「反分裂法」的負面影響而提出多項兩岸經貿談判的建議。第三，在「反分裂法」制定後，中國政府希望透過兩岸協商擴大兩岸經濟交流與合作，以促進中國經濟發展與維持兩岸關係的穩定。

總體而言，如果兩岸能在 2006 年初就兩岸客貨運包機與中國人民來台觀光事宜取得具體的談判成果，兩岸在未來很有可能在其他經濟議題談判取得更多的進展，進而使兩岸關係的發展進入新的里程碑。

## 參考書目

Tung, Chen-yuan, "Cross-Strait Relations After Taiwan's 2004 Presidential Election: A New Era of Constructive Interaction or Spiral Conflicts?," *American Journal of Chinese Studies*, June 2005, pp. 79-102.

人民日報，「中央台辦國務院台辦負責人答記者問」，《人民日報》(海外版)，2000 年 4 月 10 日。

大陸新聞中心，「中共提兩岸農業合作機制」，《聯合報》，2005 年 9 月 10 日，版 A13。

王綽中，「胡錦濤視察昆山台資企業」，《中國時報》，2004 年 5 月 5 日，版 11。

王綽中，「春節、貨運包機 國台辦打回票」，《中國時報》，2004 年 11 月 18 日，版 A2。

仇佩芬，「大陸鼓勵台商投資 政策未變」，《經濟日報》，2004 年 6 月 17 日，版 9。

中國國務院台灣事務辦公室，「以民為本 為民謀利 積極務實推進兩岸三通」，2003 年 12 月 17 日，

[http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg\\_m\\_id=104](http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg_m_id=104)，2005 年 11 月 27 日下載。

中國國務院台灣事務辦公室，「中台辦、國台辦授權就當前兩岸關係發表聲明」，2004 年 5 月 17 日，[http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg\\_m\\_id=105](http://www.gwytb.gov.cn/zywg/zywg0.asp?zywg_m_id=105)，2005 年 11 月 28 日下載。

朱建陵，「陳雲林歡迎民進黨組團談農業」，《中國時報》，2005 年 4 月 16 日，版 A2。

朱建陵，「陳雲林：協商包機 循澳門模式」，《中國時報》，2005 年 8 月 17 日，版 A13。

朱建陵、蔡慧貞，「水果登陸 兩岸 27 日談」，《中國時報》，2005 年 7 月 24 日，版 A1。



宋秉忠，「中共警告支持台獨台商」，《中國時報》，2000年4月9日。

呂雪慧，「國安部門：大陸並未特別刁難綠色企業」，《工商時報》，2004年5月26日，版12。

汪莉娟，「中共國台辦 王在希：三通直航是國內航線」，《聯合報》，2004年7月29日，版A4。

於慧堅，「誰說封殺阿妹？國台辦撇清」，《中國時報》，2004年6月19日，版A13。

於慧堅，「春節包機觀光試點 大陸旅遊局長明來台探路」，《中國時報》，2005年10月27日，版A2。

林淑玲，「扁：水果登陸 統戰伎倆」，《中國時報》，2005年7月26日，版A13。

徐尚禮，「國台辦定位三通為國內事務」，《中國時報》，2004年7月29日，版A13。

陳如嬌，「包機常態化 兩岸三度密商」，《中國時報》，2005年10月23日，版A10。

陳秀蘭、謝偉姝，「國銀參股陸銀 路迢迢」，《經濟日報》，2005年10月10日，版A1。

陳玉華，「台商老闆挺綠 中共嚴厲查稅」，《中國時報》，2004年6月2日，版4。

張佩芬，「三大歧見 客貨包機談不攏」，《中國時報》，2005年11月4日，版A4。

張佩芬，「貨運包機協商 卡在上海班次」，《工商時報》，2005年11月24日，版A5。

張國仁，「謝揆：兩岸貨客包機 選後易突破」，《工商時報》，2005年11月27日，版A4。

張義宮，「胡錦濤：宏觀調控 不影響外銷產業」，《經濟日報》，2004年5月6日，版9。

許文龍，「退休感言」，《聯合報》，2005年3月26日，版A4。

賀靜萍，「賈慶林：兩岸應速設經貿協調機制」，《經濟日報》，2005年9月16日，版A7。

程剛，「在祖國大陸賺錢卻支持『台獨』，豈有此理！」，《人民日報》，2004年5月31日，版1。

經濟日報，「大陸鐵腕解獨 台商避貼綠標籤」，《經濟日報》，2004年5月31日，版2。

經濟日報，「海基會端節聯誼 多位台協會長將缺席」，《經濟日報》，2004年6月17日，版9。

謝偉姝、王茂臻，「大陸積極瞭解台商意見」，《經濟日報》，2004年5月21日，版2。