第五章　結論

第一節　研究發現

本文的研究目的，主要在探討統獨意識型態的差異對兩岸談判產生什麼影響，觀察國民黨政府與民進黨政府是否各自發展出一套與北京進行商談的模式，以及探究客觀環境因素對兩岸談判之影響。在經過前面章節之討論後，本節將試著研究所得之結論，依序回答上述幾項問題。

一、統獨意識型態的差異對兩岸談判之影響

（一）在談判過程中所欲追求的利益與所欲維護的利益，並不因統獨意識型態的差異而有所不同

由於談判是一種利益交換過程，因此談判者在談判過程中必然面臨到談判價值間的利益衡量問題，亦即談判目的與談判代價之間的利害評估。分配型談判模式假定，談判者在理性的選擇下，在談判的過程中將會堅持自己的談判支撐點，並設法獲取最大化的自我利益。從前面章節的探討中，筆者發現國民黨政府與民進黨政府在兩岸談判中，同樣皆將國家政治地位做為不可退讓之支撐點，並設法獲取凸顯兩岸對等地位的政治利益。

1．　國家政治地位仍是談判中不可退讓的核心利益

不論是國民黨執政時期不願接受北京主導下的「一個中國」原則，堅

持依循國統會對「一個中國」涵義之決議，表述「一個中國」應指「一九一二年成立迄今之中華民國，闡明兩岸現階段處於分裂之狀態由兩個政治實體所分治，避免落入地方政府地位之支撐點；抑或民進黨執政時期，強調協商不應預設任何政治前提，堅持兩岸包機定位必須是「非國內事務」，否則將危害國家主權之支撐點。吾人可以觀察出，即便國民黨政府與民進黨政府在統獨意識型態上有所差異，兩者所認知的「中華民國」涵義並不相同，但在談判中維護中華民國國家政治地位之利益，不願落入北京支配這點上，卻是一致的。換言之，即使國民黨政府在談判過程中希望獲得建立兩岸制度化協商管道，解決兩岸交流所衍生的各種問題、扭轉在國際上被動不願意和解的形象和試探北京和解態度等利益；或是民進黨政府希望在談判過程中獲得抒解兩岸直航壓力，突破兩岸僵局，緩和兩岸緊張情勢等利益。當兩者面臨到其所認知的國家政治地位利益受到威脅時，這些談判中所欲獲得的其他利益就顯得微不足道，而皆選擇維護國家政治地位之利益不可退讓。

2． 不論國民黨或民進黨執政，經濟利益仍是兩岸談判中的重要議題

另一方面，儘管國民黨政府與民進黨政府兩者皆擔心兩岸經貿若是過度緊密，將會逐步陷入北京「以經逼政，以民逼官」的策略困境之中，進而危害到台北的政治安全。分別將「三通」置於《國統綱領》中程階段，要求滿足一定條件才願意開放，或是以抽象的國家安全為理由，做為拒絕開放兩岸三通之依據。但從國民黨政府在談判過程中，將部分經貿開放歸為民間經濟交流，並試圖以其為代價要求北京修改關於台商保障投資權益，以抒解台灣內部之需求壓力；以及民進黨政府在包機協商中，以開放包機「直接、雙向、不落地」之幅度為籌碼，要求北京放棄包機「國內事務」原則，並同意台北官員列席談判之對價觀之，不論是國民黨執政抑或

民進黨執政，經濟利益的兩岸三通，其籌碼性質顯然並沒有什麼改變。而吾人從民進黨政府藉由包機「直航」之開放，得到在不預設政治前提下，與北京進行接觸談判的結果看來，也反映出「三通」的確在兩岸談判中有其籌碼的操作空間與效果。綜而言之，不論國民黨政府或民進黨政府是否在談判過程中藉由經濟利益換得相對稱之利益，相對於國家政治地位的不可退讓，經濟利益的可調整性，使得其始終成為兩岸談判中雙方所關注與圍繞的重要議題。

3． 不論談判議題的性質如何，國民黨政府與民進黨政府皆在談判過程中盡可能地追求凸顯兩岸對等地位的政治利益

國民黨政府與北京進行會談之目的，主要在於建立兩岸制度化的協商管道，解決兩岸因交流所生的各種問題。但在會談過程中，國民黨政府試圖簽訂慣用於國家之間的投資保障協議，提出正式性的會談協議名稱，以及會談在國際場合之舉行、雙方的格局儀式與日後兩會人員往來等等安排，皆不難發現國民黨政府將凸顯兩岸對等地位的政治利益，隱含在此種原先目的在於建立兩岸溝通管道，解決各項事務性問題的會談之中。透過兩岸在國際場合會談必然受到國際媒體矚目的機會，盡可能地塑造北京已承認台北為對等政治實體的視聽。

相似的談判行為，也出現在民進黨執政時期的兩岸包機協商之中。民進黨政府與北京進行協商之目的，主要是著眼在為往後兩岸貨機包機奠定基礎，以抒解國內要求兩岸直航的需求壓力。但在協商的過程中，從民進黨政府試圖恢復兩岸半官方性質的海基、海協兩會機制，或是強調政府公權力的行使，要求政府官員列席主導談判的立場觀之，也顯露出民進黨政府希望在「一中一台」的兩岸定位下，希望藉由兩岸官方接觸，塑造兩國政府間談判的觀感。

由此觀之，不論是國民黨政府原先在「辜汪會談」所欲建立的兩岸溝通管道，或是民進黨政府在「包機協商」所應談論關於兩岸通航的各項具體安排，兩者在談判過程中所顯現出的隱含目的，事實上都是盡可能地追求凸顯兩岸對等地位的政治利益。

總結而言，吾人從前面國民黨政府與民進黨政府在談判過程中，皆以國家的政治地位不能受到侵害為談判的支撐點，不論談判議題之性質為何，盡可能地在談判過程中追求凸顯兩岸對等地位的政治利益觀之。儘管國民黨政府設定兩岸未來的政治關係往「統一」方向前進，主張兩岸「一個中國」的政治定位，而民進黨政府強調台灣現狀「獨立」，依目前憲法稱為中華民國，與中華人民共和國互不隸。但顯然地，位在統獨光譜兩端的國民黨與民進黨，在過程中所欲追求的利益與所欲維護的利益，卻並不因為統獨意識型態的差異而有所不同。

再者，在談判過程中，談判者往往有許多談判的目標，因此談判者必須依目標的重要性來排出優先順序，判定哪些才是最重要的目標。當談判者想要與對方達成協議而做出讓步時，就可以評估那些目標是較為不重要而可放棄，以換取更重要的目標。[1]吾人雖然無法真實瞭解國民黨政府與民進黨政府在談判過程中的談判價值判斷，但從本文上述比較得到的結論觀之，似乎反映出不論是國民黨政府或是民進黨政府，相較於經濟利益的目標，顯然都將國家的政治地位以及凸顯兩岸對等的目標置於較為優先地位的利益價值選擇。

[1] Roy J. Lewicki, Alexander Hiam, Karen Wise Olander著，黃治蘋、李慧美譯，《思考談判學》，頁 25-26。

（二）統獨意識型態之差異對兩岸談判的影響，主要顯現在雙方的談判基礎、談判的策略操作以及談判利益內涵之認知與表述的不同

儘管統獨意識型態的差異並不導致國、民兩黨政府在談判中所欲追求的利益與所欲維護的利益有所不同。但在談判過程中，關於兩者可接受的兩岸談判基礎，以及談判的策略操作與利益內涵的認知與表述上，仍可看見因統獨意識型態之影響所生的差異。

首先，關於兩岸進行談判的基礎上。由於國民黨政府「一個中國」的兩岸政治定位，無可避免地面臨到「一個中國」之下法統衝突的本質問題。因此，在談判中便須強調兩岸對等分治的現狀，避免落入北京地方政府的陷阱之中。可以接受「一個中國」原則，但須同時強調「兩個對等政治實體」。在「各自口頭表述」的解決方案下，與北京在「一個中國」框架的基礎上進行談判。相對的，由於民進黨政府將兩岸定位為「一中一台」的兩國關係，認為不論是「一個中國」、「國內事務」或是以一個中國為內涵的「九二共識」，只要接受其一，台灣的主權國家地位就會受損。因此在兩岸談判中便不願接受這樣的「一個中國」原則（或以其為內涵的各種表述）為談判基礎。在北京基於包機開放直航幅度之突破的期盼下，雙方暫時擱置主權的爭議，於「不提任何政治前提」的基礎下進行談判。

其次，在利益內涵的認知與表述上。國民黨政府在談判中所欲維護的國家政治地位，是依據國統會對「一個中國」涵義之決議，主權及於整個中國的中華民國，但同時也強調兩岸現實分裂分治，存在著兩個不同的政治實體。故其在談判過程中所欲凸顯對等的，便自然是一個中國下，兩個「政治實體」間的對等關係；相反的，民進黨政府欲維護的是與台灣同一，主權不及於中國大陸及外蒙古的中華民國。因此，其在談判中所欲凸顯的，便是中華民國（台灣）與中華人民共和國「國家」之間的對等關係。

再者，在談判的策略操作上。由於在「一個中國」框架下，國民黨政

府不願碰觸誰是中央政府之問題，因此政府以背後主導的方式，避免塑造官方接觸，盡量淡化談判中的官方色彩，在操作兩岸對等的方式，主要利用會談在國際場合的舉行，以及雙方的形式、規格、儀式等安排來凸顯兩岸的對等；相對的，由於民進黨政府主張兩岸「一中一台」，反倒使得北京必須仿效過去國民黨政府避免兩岸官方接觸般，堅持必須採用民間的談判形式。也因為北京的堅持，在民間形式的談判模式下，民進黨政府在談判中就必須盡可能地彰顯官方色彩，以塑造兩岸國家間官方的接觸。在操作兩岸對等的方式上，則利用官員列席談判的方式，強調官方主導談判，以達到兩國政府談判的觀感。

（三）兩岸是否具備共識基礎與能否達成兩岸談判成果之間，並非具有必然的連帶關係。從而兩岸應建立的是「互信」的態度，在「互需」的結構下，達到各取所需的「互惠」協議結果。

如果延續著上述研究發現之思維，進一步地放大視角將其推展到兩岸當局之間的差異來看，似乎也可發現兩岸是否具備共識基礎與是否達成談判成果之間，並非有著必然的連帶關係。過去國民黨政府雖然與北京維持了「一個中國」框架的共同談判基礎，然而就現實的談判成果而言，包括 1993 年第一次「辜汪會談」及其後續事務性協商，以及 1998 年第二次「辜汪會晤」之預備性磋商等大大小小商談在內，國民黨執政時期兩岸兩會共協商談 23 次，雙方達成包含第一次辜汪會談簽署的四項協議在內共八項共識。[2]相對地，民進黨政府即便與北京在兩岸主權問題上有著極大的差

[2] 分別爲「兩岸公證書使用查證協議」、「兩岸掛號函件查詢補償事宜協議」、兩會聯繫與會談制度協議」「辜汪會談共同協議」、「焦仁和先生與唐樹備先生會談共同新聞稿」、「兩會商定會務人員入出境往來便辦法」、「海基會與海協台北會談共同新聞稿」以及「第二次辜汪會談第一次預備性磋商共識」。相關會談數目及共識，乃是參照海峽交流基金會網站之資料，並排除「海基會」與「香港船東協會」非兩會正式協商之數據，請參海峽交流基金會，《歷次會談總覽》。《海基會網站》，〈http://www.sef.org.tw/html/nego/nego1.htm〉。

異，甚至使得兩岸關係陷入較為緊張的局勢。但從其非但與北京在 2005 年兩岸春節包機議題上達成協議，並進一步地在包機協議所建立的「澳門模式」基礎上，陸續就 2006 年兩岸春節包機、兩岸四項專案包機（專案貨運包機、一年四節節日客運包機[3]、緊急醫療包機以及特定人道包機）進行協商取得共識之結果觀之。儘管基於雙方協商過程不公開之默契[4]，目前暫時無從得知兩岸自 2005 年在澳門就春節包機協商達成共識，突破兩岸談判僵局後，至今具體協商的詳細次數。[5]但吾人就目前兩岸已取得的三項共識（2005、2006 春節包機事宜以及兩項四項專案包機）之成果，和已經實現執行，並且雙方必然事先經過航班等細節協調溝通的十次包機[6]，以及目前尚未有結果，但已進行五次技術性磋商的大陸觀光客來台及兩岸假日客運包機議題來看[7]，民進黨政府自 2005 年起和北京進行商談溝通之頻率可以說是相當地密集。從這個角度觀之，與北京有共同基礎之國民黨政府和與北京在兩岸主權問題上對立之民進黨政府，其所進行之商談

至於大陸國台辦之資料，其兩會商談數目則為 22 次（1995 年 1 月載雙方商談一次，但台灣海基會則載 2 次），請參國務院台灣事務辦公室，《兩岸商談與對話一覽表》。《國務院台灣事務辦公室網站》，〈http://www.gwytb.gov.cn:82/lasht/lasht0.asp?last_m_id=101〉。

[3] 其節日範圍為春節、清明節、端午節及中秋節。

[4] 陸委會主委吳釗燮表示，台灣和北京同步宣布四項專案包機之結果，是經雙方政府核可後再對外宣布。至於洽談過程、人員、時間、和地點，雙方基於不成文默契，內容不對外公布。而常態化貨客運包機的歧見、協商細節和安排，他也無法對外說明。至於北京方面，在雙方對 2006 年春節包機達成共識後舉行國台辦的記者會上，浦照洲即曾以「我們有多種溝通方式。具體的溝通次數和地點可以在必要的時候告訴你」，回覆記者所提問關於雙方具體協商次數之問題。在關於兩岸四項專案包機達成共識後的記者會上，也僅以「按照既有模式多次進行直接溝通協商」的模糊方式表示，顯見雙方的確有不對外公佈協商過程細節之默契。關於陸委會主委吳釗燮之談話，請見〈常態化 客運包機 年底有結果〉，《聯合報》，2006 年 6 月 15 日，版 A2。至於北京方面的談話，請見國務院台灣事務辦公室，〈國務院台辦新聞發佈會實錄〉，2005 年 11 月 18 日。《國務院台灣事務辦公室網站》，〈http://www.gwytb.gov.cn:82/xwfbh/xwfbh0.asp?xwfbh_m_id=57〉；以及中新社，〈兩岸就客運包機相關問題做出框架性安排〉，2006 年 6 月 14 日。《中國新聞網》，〈http://www.chinanews.com.cn/news/2006/2006-06-14/8/743722.shtml〉。

[5] 筆者曾於 2005 年 5 月 25 日電訪代表台北與北京協商包機事宜之「台北市航空運輸商業同業公會」，試圖探究至 2007 年 5 月底為止兩岸具體的商談次數。唯公會之人員向筆者表示，兩岸包機之協商為政府所主導，公會僅扮演聯繫航空公司以及作為名義上談判代表之角色，公會並無具體協商之統計數據。再者，目前兩岸具體之商談細節尚屬機密，亦非公會所知悉。

[6] 截至 2007 年四月為止，兩岸分別進行 2005 至 2007 三次春節包機、2006 年的中秋節包機、2007 年的清明包機，以及四次緊急醫療包機（2006 年 9 月執行 3 次、2007 年 2 月執行 1 次）和一次專案貨運包機。

[7] 關於大陸觀光客來台及兩岸假日客運包機之協商，為截至 2007 年 3 月底之結果。

數目以及所得到之協議成果並無明顯的差距。如此便產生一個值得深思的問題－兩岸是否一定要有共識基礎才能談判？

本文前面曾提到，兩岸談判的促成乃是起因於包括談判壓力在內的現實環境之需求。就現階段而言，北京面對的談判壓力，在於與其漸行漸遠的台灣社會民意。因此必須解決中斷已久的兩岸談判困境，重新尋求對台政策的施力點，以達「防獨」之效。這點吾人從北京先是以較為模糊的「九二共識」取代「一個中國」原則，而後採取「政經分離」的策略，將經濟議題與政治議題做切割，不要求兩岸經濟議題談判必須建立在「一個中國」或「九二共識」的基礎上，最後又放棄兩岸經濟議題的「國內事務」原則，只談「兩岸中國人之間的事務」促成兩岸春節包機直航等一連串的調整觀之，已透露出北京為了因應現實存在的兩岸談判壓力，逐步彈性修正其兩岸談判條件。

同樣地，對台北而言，中國大陸的快速發展與兩岸緊密的經貿關係已是不爭的事實，如何處理兩岸主權問題的爭議，解決長期停滯、不穩定的兩岸關係進而與北京建立良性的互動，是政府規劃台灣未來整體發展所必須面對的現實壓力。從民進黨政府先是在《台灣地區與大陸地區人民關係條例》中修法擴大政府得授權委託之對象，解決法律層面上談判代表的政府公權力授權問題，而後放寬兩岸包機的開放範圍，與北京在 2005 年達成兩岸春節包機協議，建立所謂的「澳門模式」，以及其後續逐步開放包機範圍，並與北京商談相關事宜達成共識等措施觀之，不難發現基於開放兩岸直航與台灣經濟發展之壓力，民進黨政府在兩岸談判與兩岸政策開放上也採取了一定程度的調整與因應。

易言之，兩岸在客觀的現實條件下，都存在著解決各自談判壓力的需求，既然雙方在主權問題上是否具有一定的共識基礎並非取得談判成果的決定因素，兩岸主權問題之爭議也難以在短期間內解決，那麼兩岸真正應該建立的共識，或許就應該著眼在體認雙方現實都存在的談判壓力，實際

地解決彼此共同需要解決的問題。換言之，雙方客觀現實存在進行兩岸談判的「互需」結構，從而需要建立的共識基礎，應是主觀上雙方共同解決問題的「互信」態度，進而促成各取所需的「互惠」協議結果。[8]亦即整合型談判學者所倡議之透過資訊的交流，瞭解對方的需求，並重視彼此利益的共同性，尋求符合雙方最大聯合利益解決方法的創新談判思維。[9]

雖然這樣的倡議看似過於理想性，但事實上，兩岸過去並不是沒有符合整合型談判所主張，雙方應排除只有一塊大餅的對立思維，達到雙方皆贏的談判實例。整合型談判學者強調，談判者應將「立場」與「優先利益」區分。所謂立場，是指談判者公開表達、希望對方同意的要求。優先利益則是談判者真正希望獲得的條件，但不一定經過公開表達。藉由釐清談判中雙方真正要討論的爭議，分析彼此的真正利益，將有助於尋求共同有效的解決辦法。[10]

在本文前面的討論中曾提到，北京在「辜汪會談」的醞釀階段，提出希望在兩岸事務性協商中確立雙方均堅持「一個中國」原則的要求，也就是前述整合型談判學者所謂的立場。然而，就北京真正的優先利益而言，在國民黨政府亦秉持「一個中國」的政策方針下，顯然並非要求其在談判中再去確立這樣的「一個中國」原則，而應是著眼在與其進行後續的正式性談判，突破長期以來因國民黨政府「三不政策」而致的對台政策困境；相對的，國民黨政府的優先利益亦非是在「一個中國」原則上爭取如何的表述結果，而是建立兩岸的溝通管道，實際解決兩岸交流所衍生的各種問題。

---

[8] 關於兩岸談判共識基礎與談判成果之關連性，以及解決談判壓力建立互信等想法，乃是筆者與指導教授邵宗海教授在討論的過程中所得到之結果，在此表達感謝之意。唯筆者之觀點，當由筆者自付。

[9] Roy J. Lewicki , David M. Saunders , John W. Minton著，萬勇譯，《談判實務》，頁 117-119。

[10]所謂立場，是談判者公開表達、希望對方同意的要求。優先利益則是談判者真正希望獲得的條件，但不一定經過公開表達。藉由分析彼此的真正利益，將有助於釐清有效的解決辦法。請見 Max H. Bazerman & Margaret A. Neale著，賓靜蓀譯，《樂在談判》，頁 91。

同樣地，在「兩岸春節包機協商」過程裡，北京提出民進黨政府必須在兩岸包機事務中秉持「國內事務」之原則的立場。但對北京而言，其在兩岸包機協商之優先利益，應是在促成兩岸包機之直接、雙向的航行，為兩岸直接通航之進程做出關鍵性的突破，而非著重在達成讓主張「一中一台」的民進黨政府去接受兩岸為「國內事務」的主權利益之結果。相對的，民進黨政府在協商中的優先利益，應是在突破北京所設定的「一個中國」談判前提，與其進行接觸談判，並在排除政府被矮化之可能，確保政府公權力不受侵蝕下，舒緩台灣內部要求兩岸直航之壓力。而非堅持兩岸包機協商應該依循什麼的模式，或陸委會官員必須列席主導談判之政治利益。

雖然吾人無法在談判過程中，看到雙方基於互信，藉由彼此之間的資訊交流，重視彼此利益，尋找共同的解決方案的理想談判行為。但就談判的結果而言，台北與北京在「辜汪會談」醞釀階段以及「兩岸春節包機協商」中，也的確排除掉談判中無法解決的主權問題之歧見，以保留模糊空間、各自表述的方式來維護自己的立場，亦即創造所謂的「建設性模糊」（constructive ambiguity）[11]，讓談判的焦點集中在雙方的優先利益之上，而達成利益之交換。

由此觀之，儘管兩岸的衝突本質在於無法切割的「主權爭議」，雙方在談判的過程中亦呈現出符合分配型談判堅守談判支撐點，並盡可能獲取最大利益的談判行為。但在達成協議的過程裡，卻也出現整合型談判將「立場」與「優先利益」區隔，把焦點放在雙方真正利益，進而達到滿足雙方所需之解決方案的談判行為。從這點看來，兩岸拋棄對立的思維，在互信

[11]所謂「建設性模糊」，係指在敏感的爭議上，故意運用模糊的字眼，以便讓某些政治上的目的能因此有所進展。就談判而言，建設性模糊不但能使對立的雙方掩飾其不能解決的問題，在某種程度上，還能聲稱其已做了某些實質上的讓步。建設性模糊試圖擱置讓雙方感到非常不快的特定爭點，使雙方能在其他事務上能有實質的進展。它預留了雙方在未來回頭去解決這些問題的可能，而隨著時間，這些問題可能就此完全消失。然而，無實質依據和模糊的協議，卻也時常出現產生後續的其他爭議之情形。請參 G. R. Berridge and Alan James, *A Dictionary of Diplomacy* (Palgrave-Macmillan：Basingstoke, 2003) ,〈http://www.grberridge.co.uk/dict_comp_a_e.htm〉.

的基礎上實事求是的解決彼此所需要的議題與談判壓力，並非不可能。

事實上，從民進黨政府與北京植基在所謂的「澳門模式」之近期後續性協商中，吾人也發現兩岸已開始出現將談判重心擺在彼此的優先利益，透過利益交換，實際解決問題，逐步建構互信，達到各取所需的談判行為。以兩岸所達成的四項專案包機協議為例，台北在談判過程中所希望促成的，是符合台商所需的貨運包機利益，並基於醫療考量增列醫療包機；北京則希望促成客運包機的節日化，達到加大兩岸通航力度之利益，並在兩岸「平等互惠」的考量下，增提「特定人道包機」。雙方最後各提兩項，在利益交換下，促成「二對二」四項各自皆有所需的專案包機。[12]而從協商過程中，雙方形成不成文默契，對於商談過程、人員、時間、和地點等內容不對外公布，至雙方達成協議、彼此政府核可後再同時宣佈之行為[13]，也可看出兩岸事實上已逐漸具有一定程度的「互信」基礎。

儘管當前雙方在官方或正式的談判立場上，亦仍展現出較為強勢的一面。但從這樣的協商成功案例看來，兩岸在「互需」的結構下，經由「互信」基礎進而達到「互惠」的良性互動發展並非不可期待。兩岸在長期對立的思維下，互信之培養固然不易，但在兩岸交流已如此頻繁密切的現在，透過諸如學界或是民間人士的密切交流，持續建立兩岸決策者間的互信基礎仍有其可為之處。兩岸主權衝突之本質固然依舊存在，但在暫時無從尋求解決的現階段，透過互信的建立從而由對立轉而合作，發展良性的兩岸互動關係，似乎才是兩岸進行「談判」真正之目的與利益，而這也是筆者在本文研究後，對未來兩岸談判的建議與期盼。

[12]〈醫療包機 因林志玲發想〉，《經濟日報》，2006 年 6 月 15 日，版A2。
[13]〈常態化 客運包機 年底有結果〉，《聯合報》，2006 年 6 月 15 日，版A2。

二、關於與北京進行談判之模式

在探討統獨意識型態的差異對兩岸談判之影響後，藉由國民黨政府與民進黨政府在談判支撐點與談判策略之談判行為，本文也分別就談判基礎、談判的形式、政府的角色以及解決歧見促成協議之方式，歸納出國、民兩黨政府與北京進行談判所發展出的一套模式。

（一）國民黨政府的談判模式

在「辜汪會談」過程中，國民黨政府以「各自以口頭表述的方式，解決『一個中國』原則問題」和國統會對「一個中國」涵義之決議，與北京的「各自口頭聲明的方式表述一個中國原則」，將兩岸談判的基礎維持在「一個中國」的框架下；而代表台北的談判主體海基會，則是在「三不政策」拒絕官方接觸政策影響下，所成立的半官方民間組織。在北京海協會同樣具備民間身份的情況下，雙方以民間的名義「以官扮民」進行談判；再者，在避免對兩岸政權歸屬問題過早攤牌，以拖待變的戰略思維下，國民黨政府將談判限制在國統綱領近程階段民間交流的範疇內，因此在談判的過程中國民黨政府也刻意地淡化談判的官方色彩，政府官員不列席談判；至於雙方在無法獲得共識的「一個中國」原則上，也看到國民黨政府提出各自表述的解決方案，保留雙方模糊的解釋空間維護各自的立場，擱置爭議化解僵局，讓談判能順利地進行，進而達成協議。

因此，綜合這些談判行為，本文認為在國民黨政府與北京進行的「辜汪會談」過程中，國民黨政府發展出一套「維持一個中國框架；具半官方性質的民間形式；政府背後主導，官員不列席；各自表述，保留模糊空間」的談判模式。

（二）民進黨政府的談判模式

在「兩岸春節包機協商」過程中，民進黨政府堅持不接受「國內事務」的原則，以包機「直接、雙向、不中停」之開放力度為籌碼，促成兩岸得以暫時擱置雙方主權爭議進行談判。雖然在談判過程中，民進黨政府仍期望恢復「半官方」性質的海基、海協兩會機制，但在北京堅持兩會協商機制必須建立在「一個中國」的基礎下，兩岸最終還是以一般民間團體的形式進行協商，以政府授權的方式，確保政府公權力行使之問題。但另一方面，民進黨政府也藉由包機開放的籌碼換得政府官員列席談判，成功樹立官員以民間身份參與主導談判的模式。至於在最後雙方達成協議的結果中，也發現兩岸對於原先爭執的「春節包機模式」，出現民進黨政府強調「參照 2002 年台港模式之精神」以及北京認為「依循 2003 年處理方式」的各自表述之痕跡。

總結民進黨政府的談判行為，其與北京可以說是發展出一套「不提一個中國原則，暫時擱置雙方主權爭議；政府授權，民間名義；政府主導，官員以顧問身份列席談判；各自陳述，保留模糊空間」的談判模式。

三、客觀環境因素對兩岸談判之影響

由於談判並非在真空狀態中進行，因此兩岸談判必然受到國際環境、北京的對台政策以及台灣內部政經社等環境因素所影響。在本文的研究發現中，認為客觀環境因素不僅扮演著談判啟動的催化角色，同時對於談判協議之達成，也具有一定程度之影響，分述如下：

（一）客觀環境因素在兩岸談判中扮演著推動催化的角色

從國民黨政府與北京進行會談的各項目的觀之，不論是基於解決兩岸開放交流而生的日益複雜問題而欲建立兩岸制度化的協商管道，或是希望藉由「半官方」的海基、海協兩會高層人士會晤，塑造兩岸和解的觀感，扭轉國民黨政府「三不政策」在國際社會上的僵硬形象，抑或藉此試探北京的和解誠意，為往後大陸政策擬定方針。事實上都是基於客觀環境因素所生的現實利益而為之。而 1990 年代初期國際情勢的對台有利，更是無形中對台北與北京的交往扮演著激勵信心的角色。同樣地，從民進黨政府與北京進行春節包機協商之目的觀之，不論是基於抒解國內要求兩岸直航需求之壓力，為往後兩岸貨機包機奠定基礎，或是總統大選期間激烈的選舉操作造成兩岸關係緊張，必須重新穩定亞太區域和平，安撫華府的不滿情緒。亦不難看出這些客觀環境的現實利益，在兩岸談判中扮演著推進催化的角色。從這點來看，不論是國民黨執政時期或是民進黨執政時期，兩岸談判的啟動，都受到客觀環境因素所生的現實利益影響。

（二）客觀環境因素也同時影響了兩岸談判達成協議的可能

1． 華府仍扮演著兩岸「客觀平衡者」的角色，但若兩岸情勢緊張，則其敦促兩岸進行談判的力度便會加大，對協議之達成也形成一定程度之影響

不論是在國民黨執政時期的「辜汪會談」或是民進黨執政時期的「兩岸春節包機協商」，華府皆僅扮演著鼓勵兩岸談判的角色，謹守其「客觀平衡者」的立場，不直接介入兩岸之間的衝突。不同的是，相較於國民黨時期兩岸的「一個中國」框架，在民進黨執政時期，由於兩岸在主權議題

上缺乏共識基礎，當雙方在主權議題上的歧見衝突導致兩岸關係緊張時，華府基於反恐戰爭未息，亞太地區的和平穩定必須維持之利益，對於鼓勵兩岸談判的促談態度也就越趨積極，而這樣的態度對於兩岸雙方協議之達成，也間接地形成一定程度的影響。

2． 北京對台政策的強硬或彈性與否，將影響到兩岸達成協議的可能

不論在國民黨執政時期或民進黨執政時期，北京的「三通四流」一直是其對台政策的重心所在。在「辜汪會談」中，北京藉由會談的「經濟性」定位以及台北提出台商投資保障權益之機會，在談判的過程中伺機拋出兩岸「三通」的議題；而兩岸的春節包機直航，其本質上更屬兩岸「三通」的範疇之內。

在「辜汪會談」中，當國民黨政府基於達成台商投資權益保障之目的，不惜在兩岸經濟交流問題上做出讓步時，卻仍見北京僵化地在台商投資保障問題上有所設限，失去達成協議的可能，也喪失在實質上推進兩岸「三通」的機會。而其在辜汪會後隨即對於台北對外通航的強硬干涉，更使得原先會後兩岸欲討論的經濟議題上，讓台北有了制衡「三通」壓力的利基。

反觀在民進黨執政時期，北京為了在實質上促成兩岸「三通」，將「三通」談判與政治談判做區隔，採取「政經分離」的策略。在兩岸直航的說明書中，將直航的定位「去政治化」，並在「兩岸春節包機協商」中依循著這樣的定位，對於政治性的「國內事務」原則做讓步，使得雙方有了達成協議的可能。而北京也藉由兩岸春節包機之促成，順勢推動兩岸客貨運包機的常態化，著眼在實質層面上，貫徹「三通四流」的對台政策。

從上述不同時期兩岸在經濟議題上達成協議與否觀之，吾人不難發現，北京對台策略的強硬或彈性，至少在經濟議題層面上，的確影響了兩岸達成協議的可能。

3． 台灣內部對兩岸直航需求之壓力，影響政府與北京進行直航談判之意願。同時在野黨對談判的支持與否，亦影響談判達成協議之可能

自從 1987 年政府開放探親政策以來，兩岸的經濟關係就逐漸地持續加深。相較於國民黨執政時期，在民進黨執政的現階段，兩岸的經濟關係已經呈現出更為緊密的現象，台灣內部對於兩岸之間的通航需求與壓力也就隨之越來越大。吾人從國民黨時期在談判過程中對於兩岸「三通」議題的明確拒絕，與民進黨時期對兩岸直航開放力度的讓步並達成協議，已不難發現，在現階段，台灣內部對兩岸「三通」的壓力已足以對政府的政策造成影響，而反映在談判的過程中願意釋出較多的讓步。換言之，兩岸也就更有達成協議的可能。

另一方面，在國民黨執政時期，由於在野黨對於「辜汪會談」的反對，要求監督會談的進行，所達成之協議亦必須向國會報告，對於台北進一步與北京達成其他協議形成制約的力量。相反的，在民進黨執政時期，在野黨在談判的過程中扮演著溝通者的角色，對於兩岸雙方協議之達成則形成積極的助力。由此觀之，在野黨對於兩岸談判反對或鼓勵之立場，亦影響了協議的達成與否。

第二節　研究展望

在本論文的研究中，筆者分別就國民黨與民進黨執政時期與北京進行談判的兩個代表性案例，探討其談判行為並比較兩者之異同。所得之研究結果已如上節所示，在此不多贅述。值得一提的是，由於本文是以政黨在執政時期之談判行為做為分析比較的基礎，在台灣已邁入政黨政治的民主化社會裡，政黨的輪替執政將是未來可預見的政治發展結果。若持續以政黨在執政時期之談判行為做為觀察切入的對象，那麼在未來兩岸談判的後續研究中，就有以下幾項問題值得繼續觀察探討：

第一，若未來國民黨重新取得執政，其過去在「辜汪會談」中的談判行為與模式是否仍會為其所依循？國民黨黨主席連戰與中國共產黨總書記胡錦濤在 2005 年 4 月底北京舉行的「連胡會」中，曾達成「一中各表，以『九二共識』為基礎，恢復協商」的共識，並在 2005 年 5 月國民黨全國代表大會中列為黨的政綱。[14]在北京主張海基、海協兩會協商機制必須建立「九二共識」的堅持下，若國民黨依循「連胡會」之共識，那麼可預見未來國民黨在兩岸談判上，將仍維持在「一個中國」的框架下，恢復兩會協商機制與北京進行談判。唯值得觀察的是，「連胡會」之共識乃是兩岸政黨之間的共識，其結果是否必然反映在國民黨執政後的政府政策上，仍有待觀察。此外，過去國民黨執政時擔心兩岸在政權歸屬問題上過早攤牌所擬定的《國統綱領》階段性規劃，在現今兩岸交流已高度緊密的情勢下，是否仍有其政策的規劃依循價值，而繼續在談判議題上設下諸多限制？若不設限，那麼過去國民黨迴避「一個中國」下法統爭議問題而不願碰觸的政治性議題該如何處理，也是值得關注的重點。再者，國民黨過去執政時盡可能的在談判過程中凸顯兩岸為對等政治實體的地位，在「連胡

[14]此為《明報》於 2005 年 10 月 14 日專訪國民黨主席馬英九時其所表示。轉引自邵宗海，《兩岸關係》，頁 160。

會」強調「兩黨」交流的共識下，台北「政治實體」的對等地位如何在談判過程中凸顯之，亦是可供思考的問題之一。總歸言之，在客觀現實環境已有重大變遷，以及北京胡錦濤上台後對台政策的靈活與彈性的情勢下，國民黨未來執政後在談判中所考量的重心是否將有所轉變？有無與北京另行發展出一套談判行為與模式之可能？

第二，若民進黨政府繼續執政，兩岸春節包機協商所發展出的「澳門模式」是否仍為後續商談其他議題時的模式依循標準？在 2006 年的兩岸春節包機協商中，民進黨政府已與北京依循此一模式進行商談，並達成進一步開放包機幅度之協議。當前兩岸持續商談的「兩岸客、貨運包機」常態化，亦依循此種以民間團體為名義，政府官員以顧問身份參與談判的「澳門模式」進行中。從這樣的發展看來，民進黨政府似乎已與北京達成一定的默契，依循此種模式，暫時擱置主權議題的爭議，商談兩岸發展實質需求的各項議題。然而，值得思考的是，由於北京不希望塑造兩岸國與國之間政府談判的國際視聽，因此這樣的模式往往是以秘密協商的方式進行，這對於力圖凸顯兩岸為國家間對等關係的民進黨政府而言，無疑在對外宣傳上有其侷限性。再者，未來兩岸如欲進一步就更高層次的議題進行談判時，此種源生於「個案性」、「特殊性」的包機談判模式是否仍有其適用的一貫性，仍值得觀察。質言之，倘若未來民進黨政府欲藉由兩岸談判凸顯雙方的國家對等地位，或是必須就兩岸更高層次之議題進行談判時，此種「澳門包機」之模式是否會繼續適用與依循？抑或另行發展出一套新的兩岸談判模式？

第三，同時運用分配型談判與整合型談判的視角架構分析兩岸談判的可能。本文雖然以分配型談判之概念做為分析之基礎，亦發現國民黨政府與民進黨政府在兩岸談判中符合分配型談判假定之談判行為。但另一方面，卻也發現兩岸之間的談判並非全然是分配型談判「一方所得即另一方所失」的情境，而同時存在兩岸各取所需，達到「雙贏」可能的整合型談

判情境。從這個角度觀之，同時運用分配型談判與整合型談判概念的視角，將是架構分析兩岸談判的另一種可行途徑。但囿於筆者本身能力及時間之限制，僅提出這樣的思考方向，期待後續的研究者能進一步在兩岸談判的研究上更有所貢獻。