

开放“大三通” 对台湾经济的影响

文/林祖嘉 谭瑾瑜

两岸自1987年开放民众赴大陆地区探亲后，正式开启两岸经贸交流，迄今已逾20年，两岸经贸关系发展迅速，台湾对大陆与香港贸易总额从1987年的15.2亿美元上升至2007年的1303亿美元，其贸易总额成长85倍，占台湾贸易总额的28%。大陆成为台湾最主要的出口地区，2007年台湾对大陆与香港的出口已占台湾总出口的40.7%，远超过第二大出口地区的美国13%。大陆成为台湾最大的顺差来源，台湾对大陆及香港的贸易顺差更从1987年的9.4亿美元上升至2007年的706.2亿美元，台湾若无大陆顺差，早已成为贸易逆差经济体。以2007年为例，若台湾将对大陆及香港贸易顺差扣除，台湾贸易逆差高达432.4亿美元。而在投资方面，至2008年11月，台商已对大陆投资744.3亿美元，占台湾对外投资总金额的56.6%，

透过台商对大陆投资，台商将市场机制精神注入大陆，也将国际资金介绍到大陆，大陆成为当前国际资金青睐的地区，台商有其不可磨灭的贡献。

2008年11月二次江陈会谈之后，两岸海运开放全面直航，直航包机数目大量增加，两岸“大三通”的雏形已经出现。“大三通”是两岸经贸关系正常化的第一步，“大三通”对于台湾产业与经济发展必然会产生重大的影响，因此我们有必要在本文中做更进一步的讨论。

最后，我们还要再特别说明的是，“大三通”是两岸关系正常化的一大步，但这只是一个开始，因为在马英九的竞选政见中曾大力提倡两岸之间应签署“综合性经济合作协议”，而在今年初大陆中共总书记胡锦涛先生提出的“胡六点”当中，就很清楚的回应两岸应签署“综合性

经济合作协议”（CECA）的讲法。无疑的，未来两岸发展朝向更紧密的经济合作方向应该是可以确定的。

两岸经贸间接交流所流失的优势

虽然两岸间接经贸交流持续，然而两岸经贸迟迟无法正常化，使得台湾丧失成为跨国公司营运总部的先机。两岸经贸无法正常化的各项项目之中，其中影响影响台湾最为深远的，就是两岸未能直航。美国商会及欧洲商会每年白皮书均疾呼两岸直航之重要性。美国商会从1996年开始发表年度《白皮书》，每一年报告都不断重申让两岸人员、货品及服务与投资正常流通的重要性，也特别强调两岸直航能提升本国及跨国企业效率，两岸直航迟迟无法落实对台湾经济到底会有哪些负面影响？真的是该说的都说过了。由此可见台湾的外商对于两岸直航的殷切期盼。

台湾丧失成为营运总部的先机 过去因为不能直航，外商在台湾的营运基地也纷纷搬离台湾，以优比速（UPS）为例，当初为第一个来台设立亚太营运总部的跨国公司，因迟迟无法开放两岸直航，在2002年4月在菲律宾另设转运中心。此外，由于两岸经贸无法正常化，台湾逐渐失去成为营运总部的先机之后，在台美国商会人数减至不到千人，台北欧洲商会亦从全盛时期会员逾千人，减至不到500人，美国商会执行长亦坦言，28岁以下的外国专业人士不想来台发展。种种迹象显示，两岸经贸迟迟无法正常化的结果，使得台湾经济逐渐被边缘化。

台商失去在两岸间进行产业整合的机会，两岸经贸无法正常化，使得很多企业不能在两岸进行有效分工，其中仍以两岸未能直航最为严重。物流与人流因未能直航而必须选择迁往大陆，合作厂商也会要求赴大陆驻点，而台商及台籍干部因而必须长驻大陆，台商逐渐失去在两岸间进行产业整合及分工的机会，海外台商零组件与半成品从台湾进货的比例开始逐年减少，而台湾在大陆



进口占有率亦逐年递减。

2008年两岸经济合作效益

2008年5月20日台湾再度政党轮替，两岸关系融冰，海基会及海协会在6月12日重启协商谈判，7月4日两岸周末包机启航，11月4日江陈会在台北举行，均是两岸经贸正常化的契机。

2008年两岸经济合作进展最为迅速的便是两岸直航。两岸周末直航包机实施后，飞行时间已缩短许多，特别是愈近的大陆航点节省的时间成本愈大。以桃园至厦门为例，飞行时间节省61.2%。换言之，以往搭机去厦门一趟需要花费4小时，现在只需要1个半小时，而载客率最高的上海，以往需要花费5个小时，搭乘周末包机只需要2小时40分便可抵达目的地。第二次江陈会后建立台北与上海飞航直达新航路，华中地区及华北地区空航时间再次缩短，桃园至上海航程只需1小时22分钟，约可节省40%至45%的燃油。总计航空公司及旅客节省的成本，每年约达新台币30亿元以上。此外，此次开放两岸货运包机，桃园至上海飞航时间仅1.3小时，比现行中停港澳转机约12至16个小时，以及“一机到底”约需5至6小时，节省两岸之间货品往来相当多的飞行时间，对于台商全球运筹分工有很大的帮助。

至于开放海运直航部分，海运四巨头曾估算海运直航后，每航次约可减少300海里的航程以及2万多美元的费用。弯靠第三地，每一航次要签证费30万元新台币，以一年4000航次计算，一年可省下12亿新台币签证费。直航后，每趟航行时间可减少16至27个小时左右，企业花费在两岸货运运输上的成本可节省15%至30%。

除了节省航运成本之外，更重要的是两岸直航后所衍生的经济效益。依据“经济部”所做的调查，12.46%的受访企业表示，两岸进行三通后将有助于增加台湾投资，显示两岸三通后将有助于缩短时间，降低产商运输成本，节省往返时间，提高企业全球运筹效率，进而提高业者投资台湾意愿。

而在外商方面，台北美国商会表示，两岸直航若能正常化，估计过去移往中国大陆的一些美国商会成员应会回流台湾，会员数可望重新突破上千人。以目前两岸直航进度超前的情况，“经济部”又提出在台设置营运总部企业可享松绑大陆投资上限的优惠，不但可以鼓励台商回流在台设立营运总部，亦可以吸引外商重新考虑在台设立营运总部的可能性，在全球不景气之际，将可透过两岸经济合作改善岛内投资环境，维系甚至进一步促进台湾的经济发展。

建立两岸经济合作机制对两岸及全球经济的效益

若两岸经贸能够透过建立两岸经济合作机制逐步正常化，甚至达到两岸经贸自由化、便捷化的程度，两岸经济发展将可进入更深层化的程度，迈向新的里程碑。

依据最近的一项研究，若两岸三地成立自由贸易区，台湾、大陆及香港的出口量将依序增加13.99%、11.25%及5.92%，两岸三地的进口量将依序增加22.79%、13.35%及6.94%，其实质GDP依序增加3.31%、1.68%及0.99%，而社会福利将依序增加141.3亿美元、114.6亿美元及38.7亿美元。若扩大东亚自由贸易区（东盟加五），台湾、大陆及香港出口量将进一步依序增加18.28%、41.03%及6.37%，进口量将依序增加27.66%、52.88%及7.64%，实质GDP依序增加3.26%、2.65%及1.02%，而社会福利将依序增加129.8亿美元、179.5亿美元及35.6亿美元。

由以上结果显示，两岸三地成立自由贸易区之后，对两岸三地的进出口、实质GDP及社会福利均有正面贡献，台湾与大陆之间的进出口量及社会福利将大幅增长，其中对台湾经济的效益又大于对大陆经济的效益。

对于其他地区的影响方面，两岸三地自由贸易区对于日本的出口量、南韩与东盟及其他地区的进口量有微幅的负面影响，对其他地区的实质GDP几乎没有影响。虽然在社会福利方面，美国、南韩、东盟及其他地区会受到负面冲击，然而两岸三地及日本因两岸三地成立自由贸易区而增加的总社会福利，远远超过其他地区所减少的社会福利，因此，若两岸三地成立自由贸易区，将有助于全球社会福利之提升。换言之，两岸三地成立自由贸易区所带来的贸易创造效果远大于贸易转向效果，对全球福利有正面效益。

如果进而扩展至成立东亚自由贸易区，大陆在进出口、实质GDP及社会福利上会有相当大幅度的成长，此亦明白显示出建立两岸经济合作机制对于两岸三地经济的效益以及扩散效果。整体而言，建立两岸经济合作机制之初，台湾较大陆受益较多，然而就长期而言，建立两岸经济合作机制之后，若能进一步让台湾融入东亚区域整合之中，成立东亚自由贸易区之后，不但大陆受益，在东亚自由贸易区中的日本、南韩及东盟均获益良

多，而成立东亚自由贸易区全球社会福利亦增加。因此，亚太区域经济整合不但对东亚地区有利，对于全球福利也有正面贡献，应是此地区及全球可积极追求的目标。

结语

两岸间接经贸交流20年来，虽然民间有紧密的接触与交流，但两岸经贸却因重重限制无法正常化，导致两岸原本同文同种的优势没有充分发挥。事实上，除了同文同种的优势，大陆与台湾在全球化过程中均有其特殊优势。大陆是全球第四大经济体、第三大贸易国、第二大出口国，外汇存底全球第一，2008年6月底已超过1.8万亿美元。大陆除了是世界的制造大厂之外，13多亿人口更成为全球重要的消费市场之一。而台湾曾是雨伞、玩具、制鞋和纺织的主要生产地区，如今台湾资讯硬件产业中的主机板、笔记本电脑、显示器等产品占有率都是世界第一，晶圆代工及IC封测业的产值名列全球第一。两岸若能深化经济合作，将可截长补短，提升两岸经济竞争力。

“大三通”是两岸经贸关系正常化中重要的一环，其不但可以对台湾产业发展有重要意义，而且可以使两岸有更多的机会充分发挥比较利益，提高彼此的竞争力。

我们相信在“大三通”带来的利益之下，对于未来两岸签署“综合性经济合作协议”会有很大的加分作用，而两岸若能建立经济合作机制，结合双方竞争优势，自然可以提升两岸经济竞争力，因此建立两岸经济合作机制将是新世纪两岸经济竞争力进一步提升的关键，而“大三通”正是我们朝此一大方向努力的最重要的一大步。

（作者林祖嘉为台湾政治大学经济系教授，谭瑾瑜为台湾“国政基金会”科技经济组副研究员。）

