

开放性厦-金自由经济区：两岸经济一体化的一个现实选择

唐永红

(厦门大学 台湾研究院, 福建 厦门 361005)

摘要：两岸经济制度性一体化是当前两岸经济发展形势的呼唤，但受到当前两岸政治关系的严重约束。两岸应在遵守 WTO 规则基础上积极探索能够突破政治僵局约束的一体化路径。借鉴近年来国际上次区域经济合作的成功经验，在“小三通”等现实基础条件上，两岸先行共建开放性厦-金自由经济区，既可顺应经济全球化与一体化深化发展的趋势与要求，更是当前两岸经济制度性一体化的一个现实选择。

关键词：开放性厦-金自由经济区；次区域经济合作；两岸经济一体化；实现路径

中图分类号：F127 **文献标识码：**A **文章编号：**1002-1590(2005)04-0008-07

一、两岸经济制度性一体化的实现路径亟待探索

近 20 多年来，海峡两岸的经济交往与合作在经济全球化进程中日益加强，当前两岸经济体在贸易、投资、分工方面有着较为密切的联系，并在发展上形成了一定的相互依存性，两岸经济功能性一体化正在自发形成和深化之中，为制度性一体化构成了一个内在需要及基础条件^[1]；但与此同时，由市场机制主导的两岸经济关系是在有限制的经贸政策环境空间的约束下进行的，呈现出单向、间接、民间的状态^[2]，不仅本身未能实现其可能的发展规模，而且远未充分发挥其对两岸经济发展的促进作用。而随着两岸在新世纪初相继加入 WTO，当前两岸经济体都面临着如何在 WTO 约束下进一步增强两岸经济交往与合作，如何在经济全球化与区域化深化发展中进一步谋求各自最大化利益，增强国际竞争力，防止边缘化，并有效应对全球化的不确定性与风险的问题^[3]。因此，变革与创新两岸经济交往与合作方式，进一步破除交往与合作的障碍与壁垒，增强两岸经济交往与合作，成为当前两岸经济体进一步参与全球化进程和实现再发展的必然要求与选择。一个可以选择的方式就是两岸经济体利用 WTO 关于一体化的例外规定实行某种程度及形式的制度性一体化安排^[4]。正是在这种背景之下，2005 年 4、5 月连、宋大陆行时两岸正式提出了“两岸共同市场”及“两岸自由贸易区”的一体化议题。

然而，虽然 WTO 为当前两岸经济合作机制创新提供了法律依据与空间，两岸经济体可以在遵守 WTO 关于一体化的例外规定基础上实行某种程度与形式的经济一体化安排，以便超越 WTO 最惠国待遇原则和关于经贸活动自由化和市场准入的最低水平要求，彼此实行更加自由化与便利化的经贸活动措施，相互提供更大范围或更加优惠的市场准入条件，但事实上，WTO 下两岸双边经济合作一方面不仅要遵循 WTO 多边贸易体制的有关规范，另一方面依然受制于双边的政治经济关系。众所周知，两岸经济交往与合作方式向来受制于两岸政治关系的约束。近年来，由于台湾当局拒绝承认“一中原则”，坚持“台

独”分裂立场,更使得这一约束极为突出。一方面,当前两岸经济交往因两岸政治关系因素而扭曲,还处在高度受限阶段,远未达到制度性经济一体化所要求的起码状态——全面、直接、双向“三通”,从而构成两岸经济制度性一体化的一个约束;另一方面,在两岸缺乏基本的政治共识与互信、经济问题被高度政治化的背景下,WTO为两岸经济合作所提供的良好平台难以得到应有的尊重和应用。可见,当前两岸政治关系僵局构成了两岸经济制度性合作与一体化的一个瓶颈,迫切需要寻求突破。

总之,虽然当前两岸经济体都有着创新交往与合作方式,实现制度性一体化的内在动力与外在压力,WTO也为其提供了法律依据与平台,但是,在两岸当前的政治关系状态条件下,两岸全面性的“三通”与制度性经济一体化举步维艰;当前迫切需要寻求一个突破口与切入点,探索能为两岸同时接受的、既符合WTO规范又能突破两岸政治关系约束的两岸经济合作形式,特别是能促进两岸“三通”与制度性一体化进程的新形式与新途径。

二、开放性厦-金自由经济区的提出与涵义

在和平、发展与合作已成为主题的全球化时代,突破甚至消除政治关系障碍与约束的根本力量当然在于双方经济、社会层面的动力。然而,任何制度性经济交往与合作方式的创新与采纳,都首先依赖于双方当局观念与认识的变化。鉴于进一步发展两岸经贸关系是客观趋势所致,而两岸当局在当前缺乏起码的政治互信基础,在短期内难以就“两岸一中”问题达成共识,笔者认为,当前的两岸经济合作与一体化安排可以采用经济合作与政治合作暂时分离的原则^[5],在遵守WTO的法律原则和有关规定基础上,从局部突破开始,以渐进方式进行。两岸在渐进的交往与合作中获益的增进与功能性一体化程度的提高将会有助于两岸政治互信与共识的建立与累积,为两岸全面性的“三通”与制度性一体化构筑必要的经济、社会和政治基础与动力。

基于上述认识,并考虑到两岸经济制度性合作与一体化的现实可行性与路径依赖,笔者进而认为,作为其突破口与切入点,一个现实可行的方式就是深入挖掘和发挥两岸现有的“小三通”的潜力,在具有“小三通”现实基础条件的两岸次区域层面上先行一步,在遵守WTO有关特殊经济区的规范要求的基础上共建开放性的厦-金自由经济区,即两岸共同在厦门特区与金门地区这一临近的局部区域中率先以WTO非歧视原则消除经贸活动壁垒,实行商品与要素的自由流动,并率先以开放性方式实现这一小范围的、低协调水平的制度性经济合作与一体化,从而超越WTO谈判内容框架和当前两岸政治关系约束,以局部、渐进的方式启动两岸制度性经济合作与一体化进程,为将来更大范围、更高层次的制度性经济一体化探索经验和奠定基础。

具体而言,首先,大陆方面的厦门经济特区可在现有的发展基础上转型为一个遵循WTO无歧视原则的、境内关外的,集研发制造、国际贸易、物流分拨、仓储展示、过境转运、国际金融、休闲旅游等多项功能于一身的综合型世界自由经济区;台湾方面可把金门地区规划建设成为一个自由经济区,并(与目前实施中的高雄等自由贸易港区一起)也遵循WTO无歧视原则,在特区内给予作为WTO成员的大陆方面应有的待遇。如此,两岸各自的经济特区可在WTO无歧视原则基础上实现对接。进而,两岸可以在“小三通”现实基础上,共建开放性的多功能综合型厦-金自由贸易区,整合并充分发挥厦、金两地乃至两岸四地的海港、空港优势以及其他经济发展资源与条件,使之成为海峡两岸的国际贸易中心、物流分拨中心和以高科技产品为主导的加工制造中心,成为海峡两岸与国际物流链的重要环节,并在厦、金两地特区之间率先实质性地启动两岸经济一体化进程。在此基础上,进一步建立开放性的厦-金自由经济区,实现生产要素的自由流动与优化配置,成为国际化的区域性资金流、物流和信息流的汇集区,最终发展成为国际化区域经济中心。

三、开放性厦-金自由经济区的功能与意义

显然,上述开放性厦-金自由经济区中所谓的开放性,意指两岸在厦-金自由经济区中实行的经贸活动自由化与便利化措施不仅适用于厦、金两地当地的经济主体,也适用于在厦-金自由经济区中开展经贸活动的两岸其他地区的经济主体,更以WTO无歧视原则适用于在该区域中开展经贸活动的其他国家或地区的经济主体。从进一步参与全球化、促进两岸经济一体化与两岸政治经济关系再发展角度看,构建开放性厦-金自由经济区有着重大的现实意义。

其一,可以形成两岸参与经济全球化进程的一个新起点与新平台,进一步发挥经贸自由化与便利化试验田与先行区作用。

经济全球化追逐利益最大化的内在动机和制胜国际市场竞争的外在压力,要求不断变革经济活动的方式,降低经济活动的直接成本与间接成本,不断提升国际市场竞争能力;要求不断提升经济活动的自由化与便利化程度,撤除经济活动的各种壁垒和约束,不断扩张经济活动的市场与领域。在“小三通”现实基础条件上,建立一个遵循WTO无歧视原则的、境内关外的、多功能综合型的开放性厦-金自由经济区,可以整合并充分利用厦、金两地乃至两岸四地的区位优势与条件,在特区率先实现商品与要素的自由流动与优化配置,形成两岸参与经济全球化进程的一个新起点与新平台,进一步在贸易自由化、金融全球化、投资全球化、生产要素流动全球化等方面率先发展,从而可以顺应全球化深化发展趋势与要求,在更高层次上和更大范围内参与全球化进程。此外,开放性的厦-金自由经济区还可以作为两岸经济体对WTO承诺的对外开放义务(包括加入WTO时承诺的和今后参与WTO多边谈判承诺的义务)的率先试验区,进一步发挥经贸自由化与便利化试验田与先行区作用。

其二,可以作为实现两岸经贸关系再发展的突破口与切入点,成为两岸制度性合作与一体化的一个先行区和试验区。

如前所述,WTO下的两岸经济体都有着走向全面性的“三通”与制度性一体化的内在动力与外在压力,但严重受制于当前的政治关系状态而举步维艰,迫切需要探索能够在一定程度上突破两岸政治关系因素对经贸关系的约束,从而促进两岸经贸关系再发展特别是两岸制度性经济一体化进程的新形式与新途径。当前,两岸若能借鉴国际上次区域经济合作的典型形式——“增长三角”(Growth Triangles),在具有“小三通”现实基础条件的局部地区之间求同存异,先行一步,共建开放性厦-金自由经济区,实现这一小范围的、低协调水平的、开放性的经济合作与一体化形式,以之作为实现两岸经贸关系再发展的突破口与切入点,以及制度性合作与一体化的一个先行区与试验区,就可顺应两岸功能性经济一体化深化发展趋势与要求,在一定程度上舒缓世界经济区域化带来的竞争与边缘化压力,并可为两岸将来更大范围、更高层次的制度性经济一体化探索经验和奠定基础。

其三,可以促进海峡西岸经济区内部、大陆各经济区之间乃至海峡经济区与中华经济区内部的分工、合作与协调发展,更好地发挥区域经济增长极与辐射源作用。

随着长三角和珠三角先行,环渤海经济区崛起,西部大开发,东北老工业基地振兴,海峡西岸经济区提出,大陆区域经济竞争格局正在形成。随之而来的一个问题是如何协调这些经济区域之间的关系,特别是如何协调它们与港澳台等地区的发展关系。显然,协调定位好作为海峡西岸经济区的区域中心与龙头的厦门、作为长三角区域中心与龙头的上海、作为珠三角区域中心与龙头的深圳、作为世界自由港的香港以及正在建立亚太营运中心的台湾在发展上的承接与合作关系是关键之一。而开放性厦-金自由经济区的建立,不仅可以整合厦、金两地的海港、空港优势以及其他经济发展资源与条件,从而在克服厦、金两地自身经济发展面临的各种瓶颈约束的同时,可以促进海峡西岸经济区与海峡经济区内部、大陆各经济区之间的分工、合作与协调发展,而且有助于整合两岸四地彼此的经济互补性优势特别是港口

区位优势与运输能力,在促进海峡经济区深化发展的同时,有利于加强中华经济区(CEA)内部的承接与合作,从而在更大范围、更高层次上发挥区域经济的增长极与辐射源作用。

其四,可以形成两岸交流与合作的一个重要连接点乃至全面整合的一个先行试验区,更好地发挥厦、金两地在两岸交流、合作与整合中的优势和作用。

众所周知,厦、金两地在两岸经贸、文化及其他各项交流与合作中具有毗邻的地缘优势、相通的人文优势、经济共荣的区位优势、两岸“三通”的先行政策优势。事实上,近20余年来,厦、金两地发挥这些独特优势,在促进两岸经贸、文化及其他各项交流与合作中起到了独特作用。例如,实现了厦门与金门的沿海局部直航,为两岸交往与合作提供了桥梁与平台;发挥民众相通的人文优势,围绕闽南文化开展了多方位文化交流,增进了两岸同胞间的相互了解与情感认同;在人员往来与旅游方面也取得了突破。显然,当前如能共建开放性厦-金自由经济区,促进厦、金两地经济、社会一体化,厦、金两地的上述独特优势与作用必将得以进一步整合与发挥,而厦-金自由经济区就不仅将是两岸交流与合作的一个重要连接点与接口,有利于两岸的各种交流与合作,而且可能发展成为两岸经济、社会、乃至政治全面整合的先行试验区。

四、建立开放性厦-金自由经济区的经济可行性及条件

建立上述的厦-金自由经济区,不仅现实意义突出,而且具有良好的基础条件与经济可行性。从自由经济区理论与国际实践看,建立自由经济区,一般除了要在法律制度、经济政策与管理体制等方面营造适宜开展国际或地区间经济活动的良好软环境条件之外,还在地理区位与基础条件等硬环境方面有着较高的要求,主要包括:有利于开展国际或地区间经济活动与发挥集散功能的优越的地理区位特别是良好的位置接触性^[6]与广阔的服务区域^[7]、完善的基础设施特别是优良的港口与便捷的国际国内通道、良好的发展基础与环境等等。实践中,需要运用成本-效益分析法并综合考虑与权衡各种因素,来判定特定地点建立自由经济区的可行性。限于篇幅,这里仅就相对重要的区位与服务区域条件、港口与物流条件、成本-效益条件对建立厦-金自由经济区的经济可行性作简要分析。

(一) 区位与服务区域条件

厦门、金门地处东南亚、台湾与中国大陆联系的中心位置,是东北亚和东南亚国际主航线的海上交通要冲。厦门、金门距香港、高雄和台中等大港均在一日航程之内,是华东和华南两大港群之间的航运次中心,同时又是南北航运的必经之地,是面向海外、利于大船集疏和向南、北、中三面辐射的理想口岸。厦门港北距福州港200海里、上海港561海里,南距汕头港132海里、香港287海里,东距高雄165海里、台中136海里,处于长江三角洲经济区与珠江三角洲经济区之间,既是上海、香港连线中点上的起着承上启下的一个重要枢纽港口,也是闽东南经济区的重要出海口^[8]。此外,厦门还处于上海和广州之间,又在这两大城市经济的辐射半径之外,而且后方陆域腹地包括福建全省、粤东、赣南、赣东,直至长江中下游以南地区,开发前景广阔,这种地理区位有利于发展成为区域中心城市。位于台湾海峡中的金门,东距基隆198海里,南距高雄160海里,西距厦门约18海里^[9],可以作为台湾本岛与大陆连接的桥梁。显然,上述区位条件可以让厦门、金门、高雄、香港、澳门、广州、上海等主要城市与口岸形成“竞争为辅、合作为主”的共同发展关系;建立厦-金自由经济区具有良好的位置接触性和广阔的服务区域。

(二) 港口与物流条件

总体上看,厦门、金门具有建立自由经济区的港口与物流条件。厦门港是中国东南沿海天然深水良港,岸线总长154公里,港内航道全长30公里,5万吨轮船不受潮位限制可随时出入,15万吨船舶可

候潮进出。厦门港现已有生产性泊位 86 个, 其中万吨级以上的深水泊位 24 个, 可靠泊第六代集装箱船和 7 万吨级以上豪华客轮。厦门港已经发展成为一个以外贸运输和临海工业为主, 兼有旅游客运、国际中转、过境贸易等功能, 配套设施齐全的国家大型一类港口, 是大陆主要的枢纽港与对台直航口岸之一。全球 20 大班轮公司均在厦门设点, 带来大量干线班轮停靠, 使厦门港挺进了亚太干线港之列。截至 2004 年底, 厦门港累计共开辟集装箱航线 81 条, 其中有班轮直达国际航线 65 条, 航班密度达每月 469 班次, 基本覆盖全球各主要港口, 与世界 300 多个港口建立业务联系, 并与 160 多个国家和地区建立了经贸关系, 开辟有 15 条欧美等远洋航线, 27 条东南亚等近洋航线。2004 年厦门港全年港口货物吞吐量完成 4261.37 万吨, 全港集装箱吞吐量完成 287.17 万标箱, 跻身世界集装箱港口 30 强之列, 两岸试点直航集装箱吞吐量 36.21 万标箱^[10]。厦门港还拥有与之配套的比较发达的水路、陆路和航空集疏运输体系。厦门空港有海关一级监管仓库, 可提供提货、收货、报关、报验一条龙服务, 是大陆第六大航空港、华东地区仅次于上海的重要航空枢纽, 是大陆联接东南亚国家的重要枢纽, 其国际航空货物主要流向欧洲、日本、新加坡、北美及台湾地区^[11]。而福建三横两纵的铁路交通网, 通过鹰厦铁路等与全国铁路网连接, 覆盖华北、西南、华中、华东等地区, 为货物运输提供了方便快捷的服务。金门岛四面环海, 潮高水深, 环岛多港湾口岸, 可停泊船艇者计 30 余处^[12]。金门与厦门之间具有“小三通”的现实条件, 与高雄等地辟有海运与空运航线。金门空港是金门出入境人员的首选通道。显然, 金门也有着向自由贸易港区发展的良好港口条件。

(三) 成本—效益条件

一般说来, 设立自由经济区的效益主要来自建立之后产生的经贸创造与扩大效应, 即产生于因摆脱原来与服务区域内各国或各地的社会政治经济制度障碍而形成的经贸限制或因经济政策自由化与便利化提升了设区地的国际竞争力, 把原来由外国或外地提供的货物与服务或原来无利可图的货物与服务项目以及国际资本吸引到自由经济区所带来的经济收益。显然, 这种效应大小取决于设区地与服务区域的异质性大小^[13]、服务区域的大小、区位和港口条件等因素。设区地与服务区域的异质性越明显, 设区后突破的经贸障碍就越大, 经贸活动的增量也越大; 服务区域越广阔, 经贸流量越大; 区位优势越大, 对服务区域内的企业与资本的吸引力就越强, 设区后的经贸活动扩张潜力也越大; 港口交通条件越好, 物流运输越方便, 转口贸易量越大。设立自由经济区的成本主要是隔离成本、关税减免损失和经贸转向效应。隔离成本是指为防止设立特区对本国其他地区社会经济冲击而付出的费用和为防止走私而建立与维护隔离设施所付出的费用, 其大小取决于特区的地形和特区与本国政治经济中心的远离性。关税减免损失是根据机会成本原理按照没有设立特区条件下的进口额计算减免关税后的财政损失。经贸转向效应是指由于减免关税使得本地和本国货物与服务的竞争力在特区内不敌外国货物与服务而被外国替代从而对设区国造成的经济损失。本地、本国货物与服务的国际竞争力越弱, 在特区内的销售额越大, 经贸转向效应就越大。

就建立开放性厦—金自由经济区而言, 在成本方面, 金门与厦门特区不仅远离两岸各自的政治中心, 而且又都是海岛地形, 因而隔离成本较低; 特殊的海岛地形使金门与厦门特区内的现有企业和人口规模相对比较确定, 加之经济以外向型为主且国际竞争力较强, 因而关税减免损失与经贸转向效应也不会过大。在效益方面, 基于前述区位优势与港口条件, 在两岸当前的关税水平条件下, 自由经济区经贸活动的自由化与便利化必将进一步吸引国际经贸活动的进入, 产生较大的经贸创造与扩大效应; 特别是鉴于两岸目前在政治经济制度上存在较大的差异性, 在相互关系方面存在较大的对立与分歧, 通过自由经济区对接或共建开放性厦—金自由经济区的形式将有助于克服当前两岸全面性的“三通”和制度性经济一体化的障碍, 可以在两岸经贸方面产生较大的创造与扩大效应。

五、建立开放性厦-金自由经济区的现实可行性与可能性

上述先行在两岸次区域层面建立开放性的跨关境自由经济区的思路与构想,不仅现实意义突出,有着良好的基础条件与经济可行性,而且从WTO有关规范、两岸关系发展态势看还有其现实可行性与可能性。

(一) WTO有关特殊经济区规范上的可行性

WTO下两岸经济体的行为措施应遵循WTO的有关规范。从WTO对世界特殊经济区的有关规范看,WTO以“原则中有例外,例外中有原则”的现实主义精神容许其成员方在其特殊经济区实施特殊制度、优惠政策,但条件是不得有违透明度原则和非歧视原则,即这些特殊制度、优惠政策引致的特区的贸易自由化与市场准入水平不得低于其对WTO承诺的约束义务水平(即不得低于在其他地区实施的贸易自由化与市场准入水平),并且必须以透明的方式同时对所有的WTO成员提供^[14]。显然,一个开放性的、无歧视性的、更加自由化与便利化的可对接单边自由经济区或次区域性跨关境自由经济区符合WTO有关要求。

事实上,特殊经济区的存在与发展已有很长的历史了,其在各国经济与世界经济中的地位及作用日益受到重视,建立和发展特殊经济区已是当今国际性的潮流。随着世界经济的发展,特殊经济区的内涵与外延均发生了深刻的变化,特别地,近年来世界特殊经济区出现了由单边的一国内部型向双边或多边的跨国(跨关境)型发展的新趋势,即几个主权国家或单独关税区把各自的彼此相邻的部分领土结成一个一体化的经济区域^[15]。世界上的各种“增长三角”就是这种次区域性的跨国(跨关境)特殊经济区的典型形式。在各国或各地之间由于存在较大差异,在整个区域层面建立经济一体化组织较为困难时,次区域经济合作方式是一种现实的选择。

(二) 两岸关系发展态势下的现实可能性

从两岸关系发展态势看,建立可对接的单边自由经济区或开放性的厦-金自由经济区也具有一定现实可能性和可操作性。如前所述,当前制约两岸经济制度性合作的关键性因素是两岸政治关系的僵持,无法进行较高层次的协商合作。局部地区的可对接的单边自由经济区和次区域性的跨关境自由经济区在经济运作机制上主要是市场调节性的,一般只需要参与方的地方政府间的低水平低层次的松散性、随机性协调,即在小区域范围内的贸易、投资、运输、通信、旅游、资源开发等一系列松散型的随机性的经济合作行为。因而,在当前两岸政治关系状态下,两岸在次区域一级的接壤地区之间求同存异,先行一步,在“小三通”现实基础上,建立可对接的单边自由经济区或开放性的厦-金自由经济区,实现这一小范围的、低协调水平的、开放性经济一体化形式,有其一定的现实可能性和可操作性,也符合从局部到整体、由量变到质变的发展规律,有利于以渐进方式推进更高层次的一体化及自由化。

从大陆方面看,进一步发展厦门特区,进一步发挥其在改革开放与现代化建设中的带动与示范作用,特别是进一步发挥其对台独特优势和作用,促进两岸的交流、合作、整合与发展,是既定的发展方略。在新形势下,特别是在WTO多边经贸体制和当前两岸政治关系约束下,建立可对接的单边自由经济区或开放性的厦-金自由经济区,可以进一步发挥厦门特区的优势与作用,可以在实现厦门特区自身再发展的同时实现两岸关系特别是经贸关系的再发展。因此,只要是有助于实现厦门特区历史使命的政策措施,均有可能获得各级政府的大力支持。2004年8月国务院正式批准厦门试点“区港联动”^[16],就是一个例证。

就台湾方面来说,台湾目前正在推动以自由贸易港区为代表的经贸特区计划,这为两岸单边自由经济区的对接和开放性厦-金自由经济区的形成提供了可能。事实上高雄自由贸易港区经过一段时间筹备后已于2005年初正式营运,而金门作为一个离岛,对台湾的政治重要性及其影响有限,加之金门本身

有着良好的港口和基础实施,台湾当局也有可能将其作为向世界特别是大陆开放的一个前沿与窗口。2005年6月12日台湾“立法院院长”王金平就提出将金门打造成“一网三区”的“新金门”构想:“两岸客货航线网”、“两岸台商信息交流区”、“金门和平观光特区”、“金厦共荣经济特区”^[17]。

再从两岸经济交往方式看,现阶段两岸已有福州与高雄、厦门与高雄的“试点直航”和马尾与马祖、厦门与金门的“小三通”,这为福建沿海地区与金、马、高等地的交流与交往提供了通道。虽然目前这一通道尚不够及时、便捷、顺畅,并由于台湾方面仅限于开放金马民众与货物的直接往来而无法完全满足两岸交流交往的需要,但客观上为建立可对接的单边自由经济区或开放性厦-金自由经济区提供了初步的直航条件。而且,在客观形势的压力下,未来两岸当局有可能进一步放松对“试点直航”与“小三通”等相关政策的限制,使厦、金等地成为两岸货物运输与人员往来的中转地之一,从而有助于上述两岸次区域经济合作的发展。

六、结论

综上所述,在“小三通”现实基础上共建开放性厦-金自由经济区,是顺应经济全球化与一体化深化发展的趋势与要求,更是当前两岸经济制度性一体化的一个现实选择。它可以突破两岸政治僵局的约束,整合厦、金两地乃至两岸四地的区位优势与条件,成为两岸参与经济全球化进程的一个新平台、两岸制度性经济一体化的一个切入点、两岸交流与合作的一个重要连接点乃至全面整合的一个先行试验区;有助于厦门特区与金门地区在进一步的发展中更好地发挥经贸自由化的试验田与先行区作用,区域经济的增长极与辐射源作用,以及在两岸交流、合作与整合中的优势和作用。从自由经济区的一般经济条件、WTO的有关规范、两岸关系的发展态势等层面看,构建一个开放性的、无歧视性的、次区域跨境厦-金自由经济区,不仅在区位与服务区域、港口与物流等方面有着必要的基础条件,具有良好的经济可行性,而且符合WTO对世界特殊经济区的有关规范与要求,也具有两岸关系发展态势下的现实可能性与可操作性。

注释:

- [1] 唐永红:《经济全球化、WTO与两岸四地经济一体化》,《台湾研究集刊》,2004年第1期。
- [2] 王建民:《两岸经贸关系发展的不对称性分析及思考》,《台湾研究》,2004年第5期。
- [3][4][5] 唐永红:《WTO框架下海峡两岸经济交往及合作方式探讨》,《国际经贸探索》,2005年第1期。
- [6] 所谓位置接触性是指自由经济区所在位置都是国际航运的必经之路,对国际贸易活动起着桥梁作用。
- [7] 所谓服务区域(Area Served)是指自由经济区等特殊经济区所能服务的区域,它既包括特区背后的内陆地区即所谓腹地(Hinterland),也包括构成特区主要物流网络的海外区域。
- [8] 数据引自中共厦门市委政策研究室1997年主编的《携手合作共创辉煌——厦门与台港经济合作研讨会论文集》第164页。
- [9] 数据引自<http://www.huaxia.com/tw/zbtw/24.html>。
- [10] 关于厦门港的有关数据或直接引自或根据厦门市2003年、2004年国民经济和社会发展统计公报以及<http://www.fdi-xiamen-cn.com/v4/html> 计算得出。
- [11] 厦门空港现有货站仓储面积近3万平方米,在建货运仓库2.5万平方米,保税仓库1.5万平方米,正在规划、建设投资5.7亿元的60万平方米空港物流园区一期工程。参见<http://www.fdi-xiamen-cn.com/v4/html>。
- [12] 数据引自<http://www.huaxia.com/tw/zbtw/24.html>。
- [13] 所谓服务区域异质性是指自由经济区等特殊经济区、内陆腹地、服务区域所及的外国三者在社会、政治、经济等方面的制度与政策差异性。

(下转第36页)

An Empirical Research on the Relationship between Economic Openness and Economic Growth in Taiwan

WANG Peng

Abstract: International trade and foreign capital are the impetuses of post-war economic development in Taiwan. This paper applies co-integration analysis and Granger causality test to study the long-term equilibrium relationship between Taiwan's economic openness and economic growth. The result indicates that there are positive co-integration relationships between the indices of Taiwan's economic openness and economic growth, economic growth is the cause of increasing of foreign capital dependence and actual tariff rate, and the increasing of foreign trade dependence promotes Taiwan's GDP growth. Simultaneously, Taiwan's economic growth and cross-straits trade dependence are the interrelationship of cause and effect, the co-integration relationship between them is the highest. So, improving the condition of cross-straits unbalanced trade and promoting the normalization of investment and trade between the Chinese mainland and Taiwan, is one of the main ways to realize continuous and stable economic growth in Taiwan.

Key words: economic openness, economic growth, co-integration analysis, Granger causality test

（上接第 14 页）

- [14] 邓力平、唐永红：《经济全球化、WTO 与中国特殊经济区再发展》，厦门大学出版社 2003 年版，第 45,83-89,189-191 页。
- [15] 唐永红：《经济全球化、WTO 与世界特殊经济区发展研究》，载于张汉林(主编)《WTO 与中国经济》(第二卷)，中国环境科学出版社 2005 年版，第 360-366 页。
- [16] 卢天娇：《国务院批准厦门试点区港联动》，《厦门日报》，2004 年 8 月 24 日，
<http://www.xmdaily.com.cn/csnn0408/ca268815.htm>。
- [17] 火山：《王金平倡议金门建“一网三区”打造稳健两岸关系》，新浪网，2005 年 6 月 13 日，
<http://jczs.sina.com.cn/2005-06-13/1504296633.html>。

Establishing An Open Amoy-Quemoy Free Economic Zone: A Feasible Way towards the Cross-straits Economic Integration

TANG Yong-hong

Abstract: The institutional economic integration across the Taiwan Strait is vital for the development of Cross-straits Economies, but is jammed with the political relationship between Chinese Mainland and Taiwan. A feasible way towards the cross-straits institutional economic integration is to establish an open Amoy-Quemoy Free Economic Zone, which not only goes with economic globalization and integration, but also has prerequisites such as Mini-Three Links, follows WTO regulations related, and transcends the relevant binding of the cross-straits political relationship as well.

Key words: open Amoy-Quemoy free economic zone, sub-regional economic cooperation, cross-straits institutional economic integration, feasible way