

# 兩岸經貿社會總體檢



周世雄 主編

---

河 洛 經 典 叢 書

---

# 兩岸經貿社會總體檢

周世雄 主編

河洛圖書出版社

河洛  
經典叢書 002

# 兩岸經貿社會總體檢

主編／周世雄  
發行人／許仁圖  
出版者／河洛圖書出版社

台北縣新店市北宜路二段十八號3F  
電話：(〇二)二二一七一五七三  
局版臺業字第六一〇七號

郵撥帳戶／河洛圖書出版社  
郵撥帳號／四一九六五二四一  
出版日期／一九九八年九月初版  
定價／新臺幣二五〇元

ISBN 957-98366-2-0

兩岸經貿社會總體檢 / 周世雄主編. -- 初版.  
-- 臺北縣新店市 : 河洛圖書, 1998[民87]  
面 ; 公分. -- (河洛經典叢書 ; 2)

ISBN 957-98366-2-0(平裝)

1. 兩岸關係 - 經濟 - 論文, 講詞等 2. 兩岸  
關係 - 貿易 - 論文, 講詞等

552.27

87011046

## 編 者 序

本書能夠問世，有一連串的前因後果。

自從政府解除戒嚴，開放民眾赴大陸探親，在這十年間，兩岸交流已呈顯著進步。台灣在九〇年代伊始也逐漸從威權體制走出，堂堂進入民主化國家之林。在台灣海峽的對岸，中國經濟也呈現前所未有的穩定成長，經濟成就引起國際社會廣泛關注。兩岸關係就是建立在以台灣和中國大陸為主軸——彼此都對自己的成就感到自信的架構中，來來往往，時冷時熱。

而隨著時間的推移，兩岸關係到目前為止可謂跌到谷底。這樣的結果證明兩岸間仍存諸多不易克服的障礙。過去的各種交流充其量只是在較無爭議的領域進行，而一旦碰觸到雙方的禁地，交流就停滯不前。本書主要探討的就是橫亙於兩岸間的各項疑難雜症。

本書各篇作者大抵上都在中南部各大學如中正、成功、中山等校任教。文章率皆為作者發表於中山大學大陸研究所近三年來所舉辦的學術研討會論文。經作者同意，集結成書，以饗讀者，本人忝為編輯，謹向賜稿先進致上崇高敬意。

回顧一九九五年李總統訪美歸來，中共方面藉此機會大肆渲染，將兩岸關係的惡化歸咎於李總統的康乃爾之行。從該年七月伊始，兩岸關係就每況愈下。及至十一月，本人與時任中國國民黨南部知青黨部書記長徐平國先生洽談，商請贊助本所於一九九六年三月舉辦『跨世紀之兩岸關係』學術研討會。一九九六年三月，台海情勢已呈緊張現象，台灣正進行總統直選，中共在閩浙沿海集結部隊，並於三月中旬在基隆、高雄外海試射飛彈，企圖

影響總統大選結果。本所三月九日舉行的『跨世紀之兩岸關係』學術研討會可謂在『大軍壓境』的氣氛下完成，共提出九篇論文。會議期間，曾有媒體朋友好奇，本所如何快速、機動的在最正確的時間舉辦研討會？是巧合亦或是洞燭機先？其實，早在九五年十一月，鑑於兩岸關係的急劇惡化，本所就積極規劃在九六年年初舉辦學術研討會，而研討會舉辦之際，也正是兩岸關係最緊張之時。

翌年三月十九日在行政院大陸委員會暨高雄縣政府贊助下，本所又舉辦第二次『跨世紀之兩岸關係』學術研討會。同年五月三十一日～六月一日，承蒙行政院大陸委員會暨高雄市政府贊助，本所舉辦了『後九七兩岸三地關係』學術研討會。前項會議提出九篇論文，後者計有十三篇論文。因有了這三場重要學術會議，才孕育了本書內涵。本人之所以將這些前因後果敘記為誌，主要是感謝行政院大陸委員會、高雄市政府、高雄縣政府、中國國民黨等黨政機關對學術活動的支持與愛護，當然更令人銘感五內的仍是學術界的先進好友，不辭辛苦，共襄盛舉，沒有學者們的智慧貢獻，絕無本書的問世。

在本書即將付梓之際，對本所行政秘書謝孟娟小姐過去籌辦研討會的辛勞，以及任勞任怨的態度，表達個人的最深謝意；本所研究生之積極參與，也是研討會順利舉行的原因，在此一併致謝。

本書能順利與讀者見面，河洛出版社負責人許仁圖兄是幕後最大功臣。河洛出版社是出版界的老字號，聲譽卓著，此番『重整旗鼓』，第一本書就是指向兩岸關係，本人不得不佩服仁圖兄的雄才大略。對於仁圖兄的用心與期許，本人謹代表本書所有作

者致上最高敬意。

由於個人才疏學淺、經驗有限，以致本書在編輯過程中難免有疏漏之處，敬請各界先進不吝指正。

周世雄 謹識於西子灣 八十七年二月二十二日

## 目 次

### 編 者 序

1. 上海港—高雄港的危機與轉機 1  
洪墩謨 中山大學社科院院長  
李瑞欽 中山大學大陸所碩士
2. 台灣與中國經貿發展及  
九七後兩岸三地關係之探討 13  
林慶宏 中山大學經研所教授兼所長
3. 高雄三部曲—境外轉運中心 31  
倉儲轉運專區及多功能經貿園區  
徐正戎 中山大學中山學術所副教授
4. 後九七兩岸三地經濟整合之遠景探討 49  
蔡蕙安 中山大學經研所副教授
5. 大陸公司法與國有企業經營機制之改革 63  
林德瑞 中山大學法律系副教授
6. 為何大陸的經濟發展總是大起大落 79  
李世榮 中山大學大陸所副教授



- 
7. 從絕對利得與相對利得之概念看兩岸經貿關係 103  
黃競涓 中山大學政研所副教授
8. 中國大陸的農業綜合開發政策兼論 113  
台灣農地重劃政策對大陸農業發展的啓示  
劉楚俊 中山大學中山學術所副教授
9. 從港中政經關係的整編看香港中介內涵的轉變 131  
顏建發 國策研究院研究員
10. 九七後兩岸三地經貿展望 153  
洪琇瑩 中山大學大陸所副教授
11. 都市發展與經濟轉型之香港經驗 171  
李天賞 中山大學中山學術所副教授
12. 中共加入關貿總協定之初探 181  
周世雄 中山大學大陸所教授兼所長  
林正義 中山大學大陸所碩士
13. 從大陸社會變遷看跨世紀兩岸關係發展 199  
宋鎮照 成功大學政經所教授

## 上海港－高雄港的危機與轉機

洪墩謨 國立中山大學社科院院長

李瑞欽 國立中山大學大陸研究所碩士

### 經濟轉向

1980 年代中國大陸的經濟發展是以南方的經濟特區為首，成功推動了對外開放的策略。中共分別在華南地區設立了深圳、珠海、汕頭、廈門（1980）以及海南（1984）等五個經濟特區，對於特區內投資的外商提供賦稅的優惠及出入境的便利以吸引外資的投入，並以之為經濟改革的試驗場，在政策的指引下特區取得了豐碩的成果。1984 年，中國大陸再將沿海 14 個城市<sup>1</sup>進一步對外開放，在外貿的刺激下，東南沿海開放城市取得了一定的經濟成果。整體而言，80 年代到 90 年代，中共的經濟發展是以東南沿海為重心，尤其以華南地區的五大經濟特區為火車頭所帶動。

然以華南珠江流域為首所帶動的大陸經濟成長的型態，在 1992 年初「南巡講話」後發生極大的轉變。按中共高層有感於政策的偏差導致上海及長江流域在 80 年代之發展遲滯（參閱表一），遂將 90 年代經濟發展政策全力指向上海以及長江流域<sup>2</sup>。1990 年 4 月 18 日，中共國務院總理李鵬在上海正式宣佈「開發浦東、開放浦東」的戰略決策，揭開了上海跨世紀經濟戰略的序幕。1992 年 10 月，江澤民在中共 14 大的報告中指出：「以上海浦東開發、開放為龍頭，進一步開放長江沿岸城市，盡快把上海建成國際經濟、金融、貿易中心，帶動長江三角洲和整個長江流域的新飛躍。」<sup>3</sup>。1993 年 4 月 21 日「中共國家計畫委員會」宣佈將於公元 2000 年前，投資 1 兆人民幣，進行「長江發展戰略沿江開放」建設計

畫，整體計畫涵蓋長江沿岸及長江三角洲之 7 省 1 市的廣大經濟區域：東起上海浦東，沿長江西向上游至四川省重慶市，面積總計 33 萬平方公里，佔中國大陸總面積的 3.4%，人口一億六千八百萬人，佔中國大陸人口的 14.7%，這是前所未有的經濟建設巨構。這些發展政策說明了 90 年代，大陸經濟發展的重心將由以經濟特區為首的珠江流域移轉到以上海為首的長江流域方向之變動，也對上海港的發展提供了強有力的支持。

表一、1979-1988 年上海經濟增長率與中國大陸總體水準的比較

(%)

| 比較項目     | 1979-1988<br>上海增長率 | 1979-1988<br>中國大陸總體增長率 |
|----------|--------------------|------------------------|
| 國民生產總值   | 8.3                | 9.6                    |
| 國民收入     | 8.0                | 9.2                    |
| 工業總產值    | 7.6                | 12.8                   |
| 外貿出口商品總額 | 4.8                | 17.6                   |
| 財政收入     | 3.2                | 8.7                    |

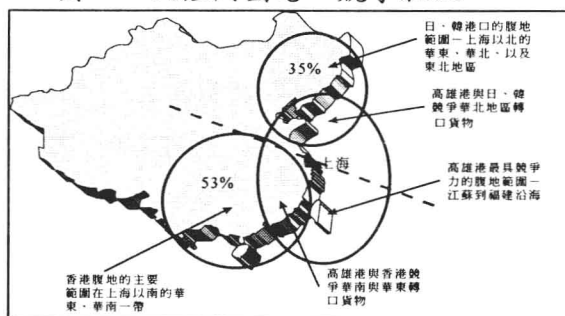
資料來源：上海浦東報告，香港：中國經濟研究諮詢有限公司，1991 年，頁 14。

## 上海港

十幾年來，由於中國大陸力行改革開放，推動市場經濟有成，帶來大量貨物進出口的需求，但沿海港口所能提供的船運能量薄弱，此一供需失調迄今未獲全面解決，並已構成制約中國經濟持續發展及高速成長的嚴重瓶頸。為解決這個嚴重的落差，中國大陸除引進外資積極建設港埠之外<sup>4</sup>，主要還是得依賴其周邊港口為其對外的窗口，協助吞吐其貨物。目前，全大陸水運外貿進出口貨櫃中有 53% 經香港中轉，27% 經過日本各港，8% 經過韓國釜山<sup>5</sup>，可見其外貿對這些周邊港口的依賴程度。以目前而言，中國大

陸的海岸線大致以上海為界，上海以南的大陸華南地區的廣東、福建以及華東地區的浙江外貿進出口貨物主要以香港為中轉吞吐港，而上海以北的華北、東北地區的外貿進出口則主要經過日本的神戶及韓國的釜山港轉運（參閱圖一）。

圖一、大陸周圍港口競爭狀況



資料來源：作者自行繪製

從中國大陸的主要貨櫃港口觀之（參閱表二），位於華北地區的天津、青島以及東北地區的大連主要是韓國與日本港口的腹地範圍，而位於華南地區的廣東省的珠海與廣州則是香港的腹地範圍，位於華東地區和上海，以區位立場我方觀點言之將是高雄港最有利的腹地港。

表二、大陸主要港口貨櫃吞吐量 單位：TEU

| 港口 | 1994年（成長率%）       | 1995年（成長率%）       |
|----|-------------------|-------------------|
| 上海 | 1,195,000 (32.7%) | 1,527,000 (27.8%) |
| 天津 | 630,743 (30.9%)   | 700,000 (11.0%)   |
| 青島 | 430,000 (62.6%)   | 600,000 (39.5%)   |
| 大連 | 305,000 (19.1%)   | 370,000 (21.3%)   |
| 廈門 | 225,000 (45.6%)   | 329,000 (46.2%)   |
| 珠海 | 260,611 (31.3%)   | 241,000 (-7.5%)   |
| 廣州 | 160,483 (22.4%)   | 220,000 (37.1%)   |

資料來源：Containerisation International Yearbook, The National

Magazione Co, Ltd., 1996.

上海港目前是中國大陸最大的商港，1995 年其貨櫃裝卸量為 152 萬 TEU，比中國大陸第二大貨櫃港天津港要高出一倍以上（70 萬 TEU），而 1996 年貨櫃裝卸量較 1995 年更大幅成長 27%，達到 190 萬 TEU。上海港位於黃浦江下游和長江口，地處長江三角洲之東端，居中國大陸南北沿海岸線之中心，控長江之咽喉，屬河口型之沿海港口，為中國大陸沿海、長江以及遠洋運輸中心。由於上海港為中國大陸華東地區的主要出入門戶，而華東地區是高雄發展兩岸貨物轉運最具有競爭力的腹地範圍，因此上海對高雄乃至台灣的發展極為重要（參閱表三）。

表三、上海港與高雄港基本條件比較

| 項目 \ 港口                      | 上海                                                    | 高雄                                             |
|------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1996 年貨櫃營運量<br>(較 1995 年成長率) | 190 萬 TEU<br>(27%)                                    | 506 萬 TEU<br>(0.2%)                            |
| 港口簡述                         | 長江流域出海口，中國大陸沿海南北航線中點，現為中國大陸第一大商港。                     | 亞~美、亞~歐國際航運幹線的接駁要衝，現為台灣第一大商港，全球第三大貨櫃港。         |
| 對中國大陸的主要腹地                   | 華東以及長江流域。                                             | 華東和部份的華北以及華南地區。                                |
| 港埠設施                         | 1、航道深度：<br>長江口：-7m<br>杭州灣：-8m<br>2、貨櫃碼頭水深：<br>-8~-10m | 1、航道深度：<br>-10.5~-16<br>2、貨櫃碼頭水深：<br>-10.5~-14 |

資料來源：

- 1、John Fossey, "China's Port Bonanza", Containerisation International, July 1996, p83-85.
- 2、海運聯營總處企畫組，「上海國際航運中心與上海深水港計畫發展之概況說明」，海運月刊，125 期，1996 年 5 月，頁 2-17。
- 3、西太平洋主要港埠之比較評估，交通部運輸研究所，民國 82 年 6 月，

頁 77。

90 年代，中國大陸經濟發展的政策趨向上海，這不僅為上海港未來的發展提供了豐富貨源的保障，亦是高雄港積極爭取貨源以求發展的絕佳機會。1996 年元月 23 日，中共交通部召開「全國交通工作會議」，除公佈「九五」計畫期間，中國大陸交通基礎建設的重點目標之外，尚揭示今後五年內將把上海港建設成中國大陸第一個國際航運中心。但在 1996 年元月上旬，上海與香港舉行「滬港經貿交流會議」卻提出「發展上海、穩定香港」之方針，因而上海港結合香港，一北一南夾擊高雄，與高雄港發展亞太海運中心對抗競爭的說法不脛而走<sup>6</sup>，這樣的發展情勢，似乎對高雄港帶來了極大的威脅。

### 上海港弱點與其改善計畫

雖然豐富的貨源對上海港發展為國際航運中心提供了有力的支持條件，然而上海港有限的港埠能量卻無法應付快速的經濟成長之所需。目前上海港口能量不足所造成的港埠擁擠以及船隻滯港的現象已經非常嚴重（參閱表四）。

表四、上海與大陸周邊競爭港口硬體競爭力比較

單位：平均得分

| 項目 \ 港口           | 上海    | 神戶    | 釜山    | 高雄    | 香港    |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 船舶在港外等待進港時間延滯嚴重程度 | -5.67 | -1.75 | -5.75 | -4.25 | -2.50 |
| 港埠擁擠程度            | -5.00 | -2.00 | -6.50 | -4.25 | -3.00 |
| 港埠船席能量            | 2.67  | 6.50  | 4.50  | 7.00  | 7.00  |
| 裝卸設備能量            | 2.67  | 7.00  | 5.00  | 6.25  | 7.75  |
| 倉儲設備能量            | 3.50  | 7.33  | 4.00  | 7.33  | 5.00  |
| 港埠整體運輸設           | 3.67  | 7.50  | 5.25  | 6.75  | 7.00  |

|              |      |      |      |      |      |
|--------------|------|------|------|------|------|
| 備能量充足程度      |      |      |      |      |      |
| 港埠聯外運輸系統功能發揮 | 4.33 | 8.25 | 5.00 | 7.00 | 7.00 |

資料來源：倪安順，「亞洲地區國際商港港埠競爭力與效率調查分析」，海運月刊，1996 年 4 月，124 期，頁 8。（計分方式依問項特性分別採正、負指標的方式計分，在負指標方面，最低-10 分，最高 0 分，在正指標分面，最低 0 分，最高 10 分。調查對象為在台灣國際商港設有國際航線的中外航運公司，包括長榮、陽明、APL、SEA LAND..等大航商，調查樣本共計 29 份，回收有效樣本數計 14 份。）

造成上海港港埠擁擠的原因主要是港口的能量不足，而其能量不足主要是來自於兩方面因素：一為航道水深不足，一為黃浦江港區與大都會城市發展產生衝突與矛盾<sup>7</sup>，這些缺點使得上海港並不具備發展成國際航運中心的條件。

### 1、航道水深不足

目前長江口水深 7 米，杭州灣水深為 8 米，都只適合裝載 1,800TEU 以下的第一代、第二代貨櫃輪進港，而目前世界航運幹線早已經以裝載 1,800TEU 以上的第三、四代貨櫃輪為主力，最新的第六代貨櫃輪，裝載 6000TEU，吃水要求 14 米以上，非深水良港無法行駛。上海港目前的條件與現今世界航運的需求相差實在太多。

### 2、港市發展的矛盾

目前黃浦江港區是上海港的主力區，但港區與城市的建設重疊交錯，發展空間已經呈現不足的現象。尤其大宗散貨類如具污染性的煤炭泊位與礦石泊位對城市的發展產生不良的影響，也因此造成港區與城市的發展都相互受到限制。

事實上，中共當局也瞭解上海港所面臨的問題，因此也提出

一連串的改善方案，試圖改造其基礎條件，以滿足發展成為國際海運中心的條件所需：

### 1、長江口航道深濬工程

在交通部的直接領導下，由上海航道局、南京水利科學研究院等單位的專家技術人員努力研究，提出「長江口攔門沙航道演變規律及深水航道整治方案研究」<sup>8</sup>，將在長江口南北側分別築 49.2 公里、48 公里的導堤，並進行深濬工程，使主航道由目前的 7 米深濬至 12.5 米。該方案於 1994 年 6 月底經中共「國家計畫委員會」通過，將投資 78 億人民幣，總工期為 8 到 10 年，預計到 2010 年將使貨櫃吞吐量提高到每年 800 萬 TEU；2020 年每年吞吐量達 2,000 萬 TEU。

### 2、「大洋浦港」方案

「大洋浦港」方案在 1996 年元月 23 日的中共「交通部」召開之「全國交通工作會議」提出，並以列入「九五」及「十五」計畫之重點項目。根據該方案，將在上海市郊南匯縣蘆潮港以東之長江口，向東方海上修築一條長一百公里的大型導堤，連接杭州灣的大、小洋浦島，堤北攔截長江入海泥沙，最終淤積成數十萬畝面積的人工半島，而堤南則利用水流沖刷可維持 12 米水深的深水港域，以利建設上海為國際航運中心。上海「大洋浦」深水港工程需時 10 年，投資一千億人民幣<sup>9</sup>。前述第一項濬深長江口航道的工程，只能解決上海港水深不足的問題，尚未能解決上海港發展過程中所存在的深水岸線不足，導致發展空間受限的問題，但「大洋浦港」的計畫執行完成後，則可以使此一問題得到部份的抒解。

### 3、長江三角洲港群分工



有鑑於目前上海港發展為國際航運中心的條件不足，中共交通部在「全國交通工作會議」上除提出「大洋浦」港方案用以補牆之外，另以整體規畫方式將以上海港為核心，以浙江、江蘇的群港為兩翼，進行港群的分工合作，提昇整體競爭力，俾早日促成上海國際航運中心之實現。按該計畫最核心的部份即是上海港與寧波港的合作<sup>10</sup>，而寧波港具有深水良港的優勢，其中蝦峙門航道水深 17.6 米，經整治後，20 萬噸級的散裝貨輪以及最新型的第五、六代貨櫃輪均可通行無礙，完全可以適應世界海運船舶進一步向大型化發展的趨勢之需要。因此在上海發展成「國際貨櫃樞紐港」之前，可先利用寧波港現有年吞吐能力 40 萬 TEU 的第三代貨櫃碼頭，為上海市和長江三角洲及長江沿江地區的遠洋貨櫃提供運輸服務。在上海建成深水港之後，上海與寧波都將以「國際貨櫃樞紐港」為發展目標，而寧波除了「國際貨櫃樞紐」之外，也將發展成散貨中轉大港，為上海地區和長江中下游地區提供大宗散貨的中轉服務以進一步紓解上海港港埠擁擠以及市、港發展相互制約的問題。

### 改善計畫之評論

中國大陸對上海發展為國際航運中心的計畫非常龐大，但細查之下則可發現，不論在近程或遠程，上海港仍遭受到許多的限制而無法成為高雄港的實質競爭對手。以短程來說，在 2000 年之前，上海的濬港計畫不能完成，從而不得不繼續投資於其舊有的港口設備，改建五座散貨碼頭為貨櫃碼頭以及興建在外高橋地區的一批新貨櫃碼頭，因此吾人可以預計在 2000 年，僅能將其貨櫃碼頭的營運能量擴大到 190 萬 TEU，但上海港的貨櫃營運需求量將擴大到 250 萬 TEU，所以能量不足不但存在而且要超過負