

專案研究報告

金馬地區對海峽西岸經濟區建設的影響

研究主持人：李培齊 博士

共同主持人：張 力 博士

研究員：陳滄江 博士候選人

本報告純為學術研究，不代表委託單位立場



行政院大陸委員會委託研究

中華民國九十七年九月

本研究受行政院研究發展考核委員會補助

專案研究報告

金馬地區對海峽西岸經濟區建設的影響

研究主持人：李培齊 博士

共同主持人：張 力 博士

研究員：陳滄江 博士候選人

本報告純為學術研究，不代表委託單位立場



行政院大陸委員會委託研究

中華民國九十七年八月
本研究受行政院研究發展考核委員會補助

摘要

台灣與福建的兩地貿易交流上，福建僅次於廣東及江蘇，已位居台灣中國大陸地區出口的第三大地區。北京於 2005 年 11 月正式批准「海峽西岸經濟區」的戰略構想與建設綱要，並將其納入中國大陸第十一個五年計畫，這個策略計畫把福建經濟領域擴大三倍。而長期以來扮演著台灣、福建兩地之折衝要角的金馬地區，值此經濟轉型的關鍵時刻，必須有適當的策略回應環境的變化，除了面臨大陸的統戰攻勢外，另一方面，又必須能在全球化競爭態勢中，開創一條通往世界的道路，以避免經濟邊緣化的危機，尤其，政府的經貿政策更攸關這場競局的結果。

因此，本研究將探討金馬地區對海峽西岸經濟區建設的影響，透過專家意見調查方法，總計得到台灣地區有效問卷 18 份、金馬地區有效問卷 33 份，經過統計分析、並且綜合文獻討論結果，提出短、中、長期之政策建議如下。

一、短期：(一) 重新定位小三通。(二) 提昇金馬地區的海運、空運基礎建設。(三) 廣造輿論，使國內產官學界重視大陸海西區發展。(四) 政府責成經濟相關部會設立「觀察海西區發展」小組。(五) 金馬定期舉辦海西區發展之兩岸論壇(六) 結合民間與政府力量打造金馬觀光產業。(七) 全面規劃「金廈海西經濟緊密合作區」和「馬福海西經濟緊密合作區」政策，推動立法院通過「金廈暨馬福之海西經濟特區法」。(八) 設立兩岸貨物中轉金馬之獎勵政策、或賦稅減免條款。(九) 開放大陸學生赴金馬地區就讀大學，同時催生「金門大學」、「馬祖大學」。

二、中期：(一) 完成「金廈暨馬福之海西經濟緊密合作區法」，並且分別在金門縣政府、連江縣政府內設立「海西經濟特區管理局」。(二) 簽訂「金門、廈門」和「馬祖、福州」城市共同發展之策略聯盟。(三) 仿效香港模式，修改「離島建設條例」，擴大金馬地區為兩岸旅遊免稅特區。

三、長期：(一) 創建金廈經濟緊密合作區和馬福經濟緊密合作區。(二) 開放金馬地區為台灣海峽兩岸之間自由貿易區。(三) 構建「海西區—金、馬—台灣」之兩岸三地觀光旅遊圈。

目次

摘要.....	1
目次.....	2
表次.....	4
圖次.....	5
第一章、研究動機與背景.....	6
第一節、金馬地區、大陸福建、與海峽西岸經濟區.....	7
第二節、研究目的.....	9
第三節、研究方法.....	10
第二章、金馬區域發展歷程.....	18
第一節、簡介金馬歷史與地理位置.....	18
第二節、金門的經濟發展與相關經建計畫.....	23
第三節、馬祖的經濟發展與相關經建計畫.....	32
第四節、小結.....	36
第三章、小三通對金馬與福建的影響.....	39
第一節、小三通政策的形成與內涵.....	39
第二節、小三通對金馬地區經濟發展之影響.....	44
第三節、小三通後，金馬在台閩合作之定位.....	53
第四章、福建與金馬的經濟交流.....	60
第一節、從金馬看福建.....	60
第二節、從福建看金馬.....	67
第三節、海峽西岸經濟區規劃.....	74
第五章、金馬在海西區建設的角色.....	82
第一節、大陸福建發展海西區所面臨的挑戰.....	82
第二節、台資企業在海西區發展之角色.....	85
第三節、金馬在海西區之環境分析.....	89

第六章、結果分析與政策建議.....	97
第一節、台灣地區專家調查之分析.....	97
第二節、金馬與台灣之調查比較.....	102
第三節、金馬影響海西區：環境與策略.....	109
第四節、政策建議.....	113
第五節、金馬對海西區影響的未來發展.....	115
第六節、研究限制與後續建議.....	119
參考文獻.....	121
附錄.....	125

表次

	頁次
表 1. 台灣地區專家意見之調查名單	14
表 2. 金馬地區專家意見之調查名單	15
表 3. 金門歷年產業結構比及家數	26
表 4. 金門歷年平均每人生產毛額	27
表 5. 連江縣歷年商店種類及家數	34
表 6. 馬祖歷年平均每人生產毛額	35
表 7. 小三通之發展歷年表	41
表 8. 金馬「小三通」航運往來統計表	46
表 9. 高雄港境外航運中心貨櫃裝卸量統計	47
表 10. 金馬小三通人員往來統計表	47
表 11. 金門縣商業登記家數統計	49
表 12. 金門及連江縣平均每人所得與消費	50
表 13. 2006 年中國大陸福建省國民經濟主要指標	69
表 14. 福建對台貿易依存度	71
表 15. 福建對主要國家和地區進出口情況	71
表 16. 福建省外資來源	73
表 17. 金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢之調查表	98
表 18. 金馬未來經濟發展所具有的潛在內部劣勢之調查表	100
表 19. 金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會之調查表	101
表 20. 金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅之調查表	102
表 21. 金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢：金馬與台灣之調查比較	104
表 22. 金馬未來經濟發展所具有的潛在內部劣勢：金馬與台灣之調查比較	106
表 23. 金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會：金馬與台灣之調查比較	107
表 24. 金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅：金馬與台灣之調查比較	108
表 25. 金馬影響海西區建設之環境分析表	109
表 26. SWOT 策略規劃分析矩陣	110

圖次

	頁次
圖 1. 研究架構	17
圖 2. 台澎金馬位置示意圖	19
圖 3. 金門縣行政區示意圖	19
圖 4. 馬祖列島地理位置示意圖	22
圖 5. 金門歷年人口成長趨勢圖	24
圖 6. 馬祖歷年人口數趨勢圖	32

第一章、研究動機與背景

一段 6000 公尺的海路航程，卻足足走了五十二年。拜「小三通」開放政策之賜，西元二〇〇一年一月二日，當時的金門縣長陳水在走出台灣「太武號」船艙，踏上對岸大陸廈門港和平碼頭，這一小步卻是改變兩岸關係的一大步，更可能是扭轉金馬地區經濟命運的關鍵性第一步。遠見雜誌（2006a）特別企劃「金門，第二春」篇章，報導中指出，由於小三通政策，使自由貿易、生產外包、工作機會流動、邊境頻繁貿易等全球化效應與衝擊，已或多或少發生在每一位金門人身上，可以說「小三通」讓昔日的金馬離島正快速與世界接軌，尤其金門人正企圖運用對岸福建省的資源，促使相關產業升級，而發展出新的營運模式。

再則，台灣與福建的兩地貿易交流上，福建僅次於廣東及江蘇，已位居台灣中國大陸地區出口的第三大地區，但是一場攸關兩地互動的關鍵性變化卻剛要開始。2005 年 11 月北京正式批准福建省所提出的「海峽西岸經濟區」的戰略構想與建設綱要，並將其納入中國大陸第十一個五年計畫，這個策略計畫把福建經濟領域擴大三倍，北從浙江溫州，南到廣東汕頭，涵括人口數約一億，計畫將先導入大量基礎設施，包括高速鐵路、高速公路、發展港口群等（孫明德，2006；遠見，2006b）。

綜上所述，開放小三通的政策，為金馬當地的社會和經濟帶來變化，而大陸官方預期海峽西岸經濟區計畫能對台灣暨金馬地區發揮統戰優勢資源，為閩台合作提供更廣、更深的新平台（陳營官，2005），因此，長期以來扮演著台灣、福建兩地之折衝要角的

金馬地區，值此經濟轉型的關鍵時刻，必須有適當的策略回應環境的變化，除了面臨大陸的統戰攻勢外，另一方面，又必須能在全球化競爭態勢中，開創一條通往大世界的道路，以避免經濟邊緣化的危機，尤其，政府的經貿政策更攸關這場競局的結果。因此，本研究計畫將探討金馬地區對海峽西岸經濟區建設的影響，並構思策略規劃與政策執行面的建議，以有效提昇金馬地區在該經濟區位的競爭優勢。

第一節、金馬地區、大陸福建、與海峽西岸經濟區

金門與馬祖列島同隸屬於福建省，金門距大陸廈門外港約 10 公里，而馬祖大陸離大陸的馬尾、黃岐等地最近處尚不到 10 公里，由於地理位置的關係，金馬兩地自古與中國大陸往來頻繁，日常物資及風俗習慣皆深受大陸沿海閩南生活圈之影響（黃世明，2003）。惟自 1949 年之後，國共對峙的情勢使然，使金馬成爲屏障台澎安全的軍事要津，而實施戰地政務的結果，也讓遠方的台灣成爲金馬最親近的鄰友，反而大陸廈門、馬尾近在金馬咫尺，卻是咫尺天涯。

自施行戰地政務以來，金馬的政經建設、教育文化等發展定位，往往必須兼顧國防安全的考量，導至兩地在經濟發展基礎建設上，遠較台灣落後，也造成當地人口大量外流。但 1992 年政府解除戒嚴，並且終止金馬戰地政務的軍政一元化支配後，其開放而多元化的發展，帶來金馬地區重要的環境轉變。以馬祖爲例，由於馬祖駐軍向來是當地主要消費群，大量裁撤軍隊後，致使馬祖商業活動及經濟景氣更形不振，另外，大陸漁民藉海域門戶大開之便，越過海峽中線捕撈漁獲，造成一向仰賴漁業的馬祖經濟雪上加

霜（劉秋華，2003）。

幸賴政府在 2000 年公布實施「離島建設條例」，以推動金馬開發建設，健全產業發展，增進居民福祉，該條例之十八條特別規定：「在臺灣本島與大陸地區全面通航之前，得先試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，不受台灣地區與大陸地區人民關係條例等法令限制，其實施辦法，由行政院定之。」因此，行政院據此制定「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」，即一般稱之的「小三通」。政府原期以小三通促進離島經濟繁榮，增進兩岸良性互動，期能減緩兩岸緊繃情勢。

小三通政策對金馬的經貿發展影響，初期並無法顯現特別成效，但是，遠見雜誌（遠見，2006a）最近的實地報導，則進一步揭露小三通的確對金馬地區乃至兩岸經貿產生不小的衝擊，以金門為例，在文化教育上，台灣不再是金門人唯一的選擇；在生活消費上，廈門已成為金門人假日休閒的後花園；在商業投資上，金門人已投資廈門超過新台幣百億；在國家認同上，金門人更熱切要做自己的金門；因此，比起台灣各縣市，金門人認為金門更有機會國際化。

由於國共長期的軍事對峙，使大陸福建的經濟發展歷程極為類似金馬地區。福建全境多山，腹地瘦長，其面海處的對岸即是台灣，加上全省人口僅有 3535 萬，而且福建面對南方有二億人口的珠江三角洲、以及北方有四億人口的長江三角洲等兩大經濟高地，使福建在大陸的改革開放的經濟進展中，其地位有如「棄婦」一樣（胡雲華，2006；遠見，2006b）。但是隨著台灣於 1992 年解除金門戰地政務、1995 年成立金門國家公園、以及 2001 年開放小三通，也逐漸解除長期以來限制福建發展的軍事因素。

爲了扭轉腹地受限、基礎建設不足、兩岸長期軍事對峙、人口數偏低等先天暨後天

因素，福建地方政府向中共中央提出海峽西岸經濟區的構想，期望能以台海的政治焦點吸引中央關注，俾爭取更多建設經費，而中共中央也著眼於閩台的特殊歷史、人文、地緣、商緣等關係，順應地方政府需要，將福建納入「十一五」之建設重點(孫明德，2006)。海峽西岸經濟區的地理範圍已擴大至北上浙江、南到廣東汕頭，並且納入台灣為重要戰略伙伴，一方面向大陸內地吸取勞力、資源、腹地；另一方面能向台灣借取資金、科技、管理等技術(樂智強、邱諒平，2006；遠見，2006b；應莉雅，2007)，藉此策略計畫促進福建升級。

第二節、研究目的

由上節陳述可看出，自進入 1990 年代以來，金馬地區解除戰地政務體制、相繼實施綜合建設方案、開放觀光以及兩岸小三通的影響，金馬的地理價值、自我定位、以及經貿發展，皆面臨重新調適的壓力，以及關鍵性抉擇。而對岸的中國福建省也因金馬政策的轉變而開啓經濟升級的新契機，雖然早期由於無法直航，使台商大多擇向廣東珠江三角地區、或長江三角地區發展，致使台閩兩地貿易比重逐年下漸，但根據交通部的資料顯示，福建現為台灣對中國投資的第三大地區，並且兩地的人員往來隨著小三通而逐年增加，而在建設海峽西岸經濟區的中國官方資源挹注下，福建正漸漸具備吸引台商前往投資的潛力，尤其作為中國發揮對台統戰的資源優勢上，是不容忽視的經濟戰略。

金馬地區位居台閩兩地之中間位置及折衝角色，因此，本計畫在中國開發海峽西岸經濟區建設前提下，以商業策略的競爭分析為基礎，針對金馬地區對海峽西岸經濟區建

設所產生的影響，探討金馬地區在海峽西岸經濟區所扮演的角色，並參考競爭分析的結果，進一步提供政策面的建議，俾能規劃金馬地區在此經濟區域的優勢定位。

綜合而言，本研究計畫的主要目的如下。

- (一) 探討金馬地區的區域發展歷程。
- (二) 瞭解「小三通」對金馬地區與台閩合作的影響。
- (三) 探討福建與金馬地區在經濟、文教的交流互動。
- (四) 分析金馬地區在海峽西岸經濟區建設所扮演的角色。
- (五) 面對中國運用海峽西岸經濟區為對台統戰之優勢資源時，探討金馬地區未來的經濟發展與政策方向。

第三節、研究方法

本計畫的研究方法主要為文獻探討與專家問卷調查法。

本研究計畫係針對金馬地區在海峽西岸經濟區建設所扮演的角色、以及面對中國運用海峽西岸經濟區為優勢統戰資源時，針對金馬地區未來經濟發展的內、外部環境及優、劣勢上，就客觀因素做出競爭分析，並在執行規劃面上提供政策建議。在文獻探討部份，將整理海內外相關的社會、經濟、貿易、管理等研究報告，以及官方暨民間公信單位的統計資料，文獻探討的重點在下列三方面，第一是金馬地區在台閩的經貿、文教交流的歷史沿革，以及地理條件評估；第二是金馬地區在海峽西岸建設所扮演的角色，以及未來的角色演進；最後是中國企圖運用海峽西岸經濟區為對台統戰優勢資源時，金

馬地區在未來的經濟發展上，其本身內部所具備的優勢暨劣勢，以及面臨外在環境所提供的機會與威脅。

本計畫爲了能在策略規劃上，提供切實有效的政策建議，將進一步以德爾菲法（Delphi technique）作爲預測或解決特定問題的工具。利用文獻探討所得之環境分析結果發展問卷題項，並且參照德爾菲法之決策程序，敦請金馬台的產官學界專家們，針對主要的研究議題進行問卷調查，並依據統計分析結果，提出更加完備的政策建議。

一、德爾菲法的執行與特性

德爾菲法是用於群體決策上的一種方法，其主要目的是在得到各個專家一致的意見，以作爲日後參考決策之用，此方法起先用於國防工業之釐訂，而後相繼運用於環境，交通、衛生之研究（Linstone & Turoff，1975）。近年來亦廣泛運用於社會暨教育科學之研究（Lee，1995；Krathwhol，1993；Foster & Kozak，1986）。

德爾菲法是一種以書面方式整合專家群意見的方法，一般而言，首先就研究主題設計一份開放問卷，寄給選定的參加者（選擇對象是以對該問題或現象有深入研究之學者、專家、工作者等，以下通稱爲「專家」）。第一份問卷回收後，由研究者將所得到的意見加以整理成敘述型問卷，再寄回給同一組專家，讓專家於問卷上表示贊成與否的態度，此次回收之問卷稱之爲第二回合問卷回收，再將分析結果、以及第二回問卷所陳述的專家意見，製成第三回問卷回饋給每位專家，讓每位專家充分知道其餘專家的意見後，再對自己原始意見進行一次評估，接著重覆以上的調查步驟，直到專家意見已達到一致性則調查完成。

德爾菲法的特色是所有的意見反應均以問卷調查進行，避免不必要的干擾與誤會，專家只以書面與研究者接觸，專家與專家間完全不接觸，專家與研究者只有書面直接接觸，受問卷調查者了解他人意見之同時可對本身原有主張再次評估，即每位專家至少有一次以上的機會對原主張再評估。學者 Linstone & Turoff (1975) 亦指出德爾菲法具有以下特質，(1) 研究過程中參加者彼此之間未有任何直接接觸與討論，可以降低意見受到特定權威人士之影響，可獨立表示意見。(2) 德爾菲法使用一系列有關聯之問卷調查，並將問卷結果回饋給參與者，強調專家間之溝通，與其他問卷無回饋專家意見可供參考修正大為不同。(3) 提供專家一個安全、無威脅之意見表達環境，且對已表示之意見，可以參酌回饋意見重新評估並予以修正。

楊欣樺 (2002)、劉萬正 (2001) 以及沈美君 (2001) 在研究中歸納出德爾菲法的優缺點，其中優點包括 (1) 討論主題為較敏感性之政治性議題、或考慮團體的想法可能遭特定人主導時，為改善面對面討論時可能發生之從眾效應及尚權式屈從，以匿名方式讓不願當眾發表意見或被權威人士否決本身論點之參與者，在無顧慮下，以自己的專業表達看法。(2) 經由反覆及特定程序，能使群體成員針對某一議題逐漸形成共識。(3) 可運用在長期預測方面。(4) 由多元背景參與者共同討論，以不同論點共同討論特定議題，可使結論較為嚴謹並獲致客觀有效的的資料。(5) 相較於單一回合的問卷，每個議題較易獲得澄清，其結果較能反映整體意見中細微之不同。(6) 調查施行方式簡單，不用太困難的統計分析技術就能分析較複雜、以及多面向的問題。(7) 不需集合專家就能綜合專家意見並收集思廣益之效，採郵件問卷方式，節省專家的時間。

缺點方面則包括 (1) 專家之專業知識、實務經驗及其代表性，易引起爭議及質疑，

因此參與研究之菁英其代表性應慎重。(2) 德爾菲法必須仰賴專家們的直覺知識，研究結果易受到專家本身主觀判斷的干擾。(3) 德爾菲法最終目的為經由參與者腦力激盪結晶，對議題產生一致性共識。(4) 須耗費較多時間誘導參與者提供其知能及經驗並達成共識，研究時間不易掌控，且因步驟繁複時程較長，較難取得專家持之以恆的配合，且極可能因為客觀因素的改變造成答題前後矛盾的現象。(5) 德爾菲法的最後結論大多較籠統，僅能作為訂立策略時的指引與參考，無法指示詳細規劃與具體細則。(6) 施行過程由施測者統籌主持，可能受到施測者的干擾。

二、研究設計和程序

如何選擇參與調查的專家是德爾菲法研究最關鍵的部份 (Somers, Baker, & Bell, 1984), Scheele (1975) 建議參與調查之專家應包括三大類，第一類是受研究結果影響之對象；第二類是研究主題相關之學者專家及工作者；第三類是對研究主題之社會、文化面能提供另類觀點者。依據此三大原則，本研究挑選中央研究院及國內各大學具有經濟分析、或大陸經營專業、或發表相關研究著作的學者為調查對象 (含括經濟、政治、國際企業等學門，見表 1)。

本計畫金額原僅編列十位專家學者，本研究仍設法邀請台灣地區之十八位專家學者完成意見調查，參與人數與 Linstone & Turoff, (1975) 所述之標準 (約需 15 至 25 人參加) 相當。另外，受限於研究期程，本計畫之德爾菲法調查預訂實施二個回合的問卷施測。

表 1.台灣地區專家意見之調查名單

姓 名	服務機關及職稱
唐代彪	台灣大學國發所教授
陳坤銘	政治大學國貿系副教授
毛維凌	政治大學經濟系教授
鄭健雄	暨南國際大學觀光學程副教授
翁銘章	高雄大學應用經濟學系副教授
楊春雷	中央研究院社科所副研究員
陳孝琪	台北大學經濟系教授
黃登興	中央研究院經濟所研究員
王鳳生	高雄大學應用經濟學系副教授
林建甫	台灣大學經濟系教授
胡春田	中國文化大學經濟系教授
劉瑞華	清華大學經濟學系副教授
魏國棟	台北大學經濟系副教授
林祖嘉	政治大學經濟系教授
薛中鼎	中華技術學院國際企業系副教授
陳定國	亞洲大學管理學院教授兼院長
吳文傑	政治大學財政系副教授
陳奇銘	真理大學知識經濟學院教授兼院長

本研究之德爾菲法調查主題分爲四大類，係在金馬地區對於大陸福建建設海峽西岸經濟區所能產生的影響力上，調查金馬經濟發展之潛在的優勢、劣勢、機會、威脅，爲爭取時效，因此問卷設計是以封閉式的題目徵詢學者專家的同意程度，問卷初稿先由一位研究金馬經濟發展的台灣學者、以及一位前福建省政府委員審訂，以符合問卷的專家效度，並依據第一回合之專家補充意見，修訂第一回合的問卷初稿，以完成第二回合的

正式問卷（見附錄 1），最後，本研究計回收有效問卷計十八份。

另外，為充實本研究的完整性與代表性，本研究在原計畫項目和金額之外，在獲得福建省政府的奧援下，以同樣問卷收集金馬當地政府機構、民間組織、學術單位之專家意見，計得有效問卷三十三份（參與專家見表 2），除了能與台灣地區學者之意見做比較分析之外，亦有利於在政策建議上，能夠較為切合金馬當地需求。

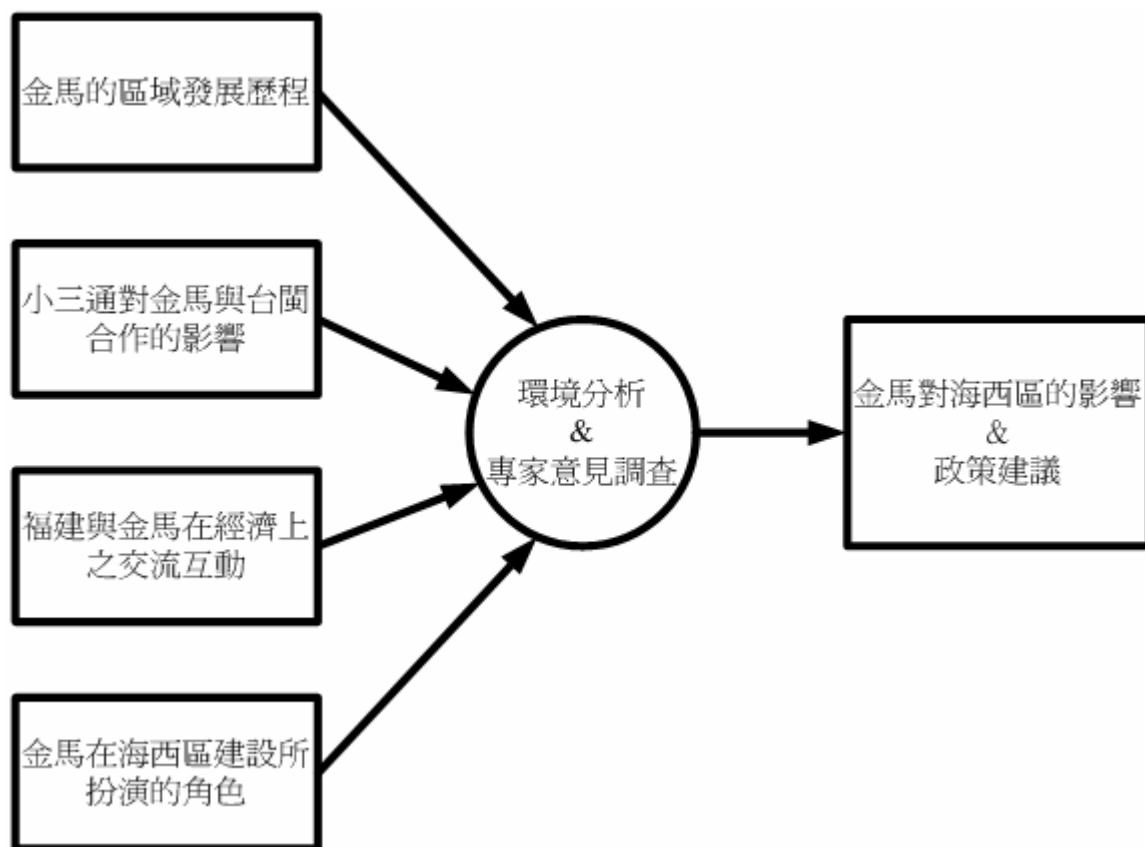
表 2.金馬地區專家意見之調查名單

姓 名	服務機關及職稱
陳祥麟	移民署及出入國金門服务站主任
馬嘉駿	財政部國稅局金門服務處主任
黃文卿	內政部營建署金門國家公園管理處處長
張國土	金門縣政府港務處處長
林振查	金門縣政府觀光旅遊局局長
呂 謙	金門技術學院企管系教授
范世平	金門技術學院大陸研究所所長
趙嘉裕	金門技術學院觀光管理系教授
陳建民	金門技術學院觀光管理系主任
李榮文	金門酒廠股份有限公司董事長
馬志亮	馬家麵線公司董事長
翁宗平	復華銀行金門分行經理
楊肅凱	金門縣警察局副局長
張金成	福建省政府第三組組長
莊熊水	金門信用合作社總經理
許玉昭	金門縣議會副議長
劉靜宜	復興航空公司金門站主任
翁炳信	金環球旅行社總經理

何福成	金門航空警察所所長
李念橋	海岸巡防署金門岸巡總隊總隊長
連永杰	財政部高雄關稅局金門辦事處主任
黃忠隆	勞工保險局金辦事處主任
曹金財	中華民國紅十字會連江縣分會總幹事
曹原彰	金馬地區兩岸交流協會理事長
陳瑄健	連江縣商業會理事
林中超	連江縣商業會理事長
陳其平	法律扶助基金會馬祖分會
姚醒吾	連江縣政府秘書室主任
蔡成傑	鴻安保險經紀人企劃副總
曹爾元	連江縣政府觀光局長
王忠銘	連江縣政府秘書長
陳書福	連江縣政府企劃室主任
劉金嬌	連江縣政府秘書

本計畫之研究架構如圖 1，以文獻探討所得之競爭分析結果為基礎，參照德爾菲法之決策程序，敦請金馬台的產官學界專家們，針對本研究案的主要議題進行問卷調查，並依據最後統計分析結果，提出更加完備的執行性建議。

圖 1.研究架構



第二章、金馬的區域發展歷程

第一節、簡介金馬歷史與地理位置

一、金門的歷史與地理位置之簡介

(一) 金門的地理位置

金門的地理位置有三面為中國大陸所圍繞，立於福建省東南方廈門灣內，是大陸邊緣的一座小島，西距廈門外港約十公里，北向隔著圍頭灣、金門港，與大陸的晉江、南安、同安，廈門市、海澄等地相望，舊時兩地船行約半個鐘頭，而東南面與台灣的台中、彰化遙遙相對（見圖 2.）。金門本島狀似銀錠，東西長約十八公里，南北較狹，島中央最狹處僅三公里（見圖 3.）。本島四面皆有嶼礁縱橫羅列，北有小嶼、大嶼在西北方、西南方則是烈嶼緒島，全縣現轄十二座島嶼，總面積約一百五十一平方公尺（鍾慧諭等，2003；許維民，2003；金門縣政府網頁 www.kinmen.gov.tw，2007）。

金馬地形包括丘陵、台地、低地及窪地、水體、沙灘與沙丘。東半部山丘較多，全島地勢最高的太武山即位於島東，其高度僅 253 公尺，而本島西半部大都是和緩起伏的丘陵。金門島之海岸線以沙岸為主，以料羅灣沿岸海灘最為遼闊。島上東部有金沙溪、後水溪、前浦溪、山外溪；西部有小徑溪、西堡溪、浯江溪，由於金門地區各島嶼受地勢低緩影響，河流皆屬短促，最長之浯江溪已呈乾涸狀，其它溪流大都是源短量小，如遇風雨即瀉入海（鍾慧諭等，2003；許維民，2003）。金門屬亞熱帶海洋性氣候，年均降雨量約 1,049.4 公厘，多在四至九月降雨。島內最古老地層以花崗片麻岩為主，代表

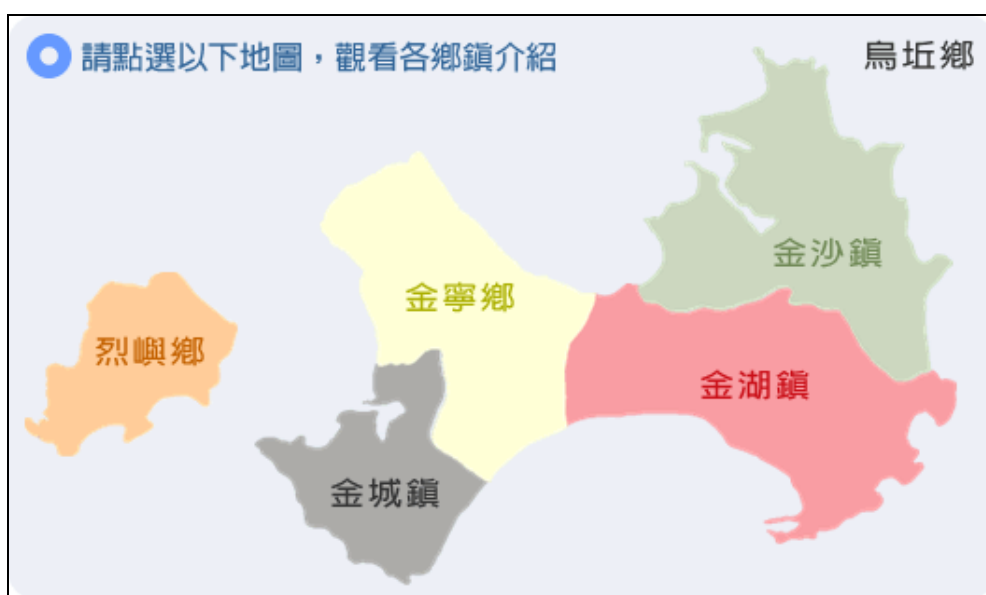
性土壤以砂土及紅壤土為主，受限於自然條件，本島農業發展受限，土地種植以高粱、花生、小麥、大麥、地瓜等乾旱作物為主（林上根，2002；許維民，2003）。

圖 2.台澎金馬位置示意圖



來源：澎湖縣政府旅遊局，http://tour.penghu.gov.tw/BIG5/Idea/images/map_1.gif

圖 3.金門縣行政區示意圖



來源：金門縣政府網頁，<http://www.kinmen.gov.tw/Country/images/map.gif>

（二）金門歷史之回顧

金門舊名浯洲，又稱仙洲。明洪武二十年（西元 1387 年）置守禦千戶所，江夏侯周德興築城於此，取其「固若金湯，雄鎮海門」，故得名金門城。回顧金門歷史，令人驚訝於這個閩南小島充斥著頻繁的戰爭經驗，以及濃厚的軍事屬性，雖然戰爭經驗似乎成了人們對金門的「集體記憶」，但是回顧金門的一千七百年歷史，也呈現出深厚的人文傳統、金門與早期台灣的拓殖關係、南洋地區眾多金門移民等特質（羅德水，2000）。以下即綜合羅德水（2000: 22-24）、許維民（2003: 10）的整理，為金門歷史作簡要回顧。

漢民族對金門的開發遠早於澎湖與台灣。晉元帝建武年間（西元 317 年），當時五胡亂華，中原多故，有土族蘇、陳、吳、蔡、呂、顏等姓避禍金門，金門始有人民居住，迄今約一千七百年。

唐德宗貞元十九年（西元 803 年），以陳淵為牧馬監，奉派到金門島上牧馬，有蔡、許、翁、李、張、黃、王、呂、劉、洪、林、蕭等十二姓隨從來金，自此金門方躋入中國的經濟社會，而陳淵也被當地人奉為「開浯恩主」。宋神宗熙寧、元豐年間（西元 1068 至 1085 年間），始納入金門於國家版圖中。

明太祖洪武年間，金門由於位臨海疆，戰略地位日顯重要，故在此築城設重兵。致使金門與兵燹結緣，中國海盜、日本倭寇相繼騷擾金門。

清順治三年（西元 1646 年），鄭成功以金廈兩島開始其「反清復明」志業，清康熙三年（西元 1664 年），清軍佔據金廈，並遷島民於界內，康熙十三年（西元 1674 年），金門復為鄭經所有，康熙十八年（西元 1679 年），鄭經敗退台灣，金門又為清朝所據。

清道光二十年（西元 1840 年），鴉片戰爭後，廈門闢為商埠，自此金門人遠渡南洋發展者眾，使金門另有「僑鄉」之稱。

民國四年（西元 1915 年），政府受新加坡的金門僑民陳情下，金門獨立為縣。日據時代，日人曾在島上種植鴉片，以及建築飛機場。

民國三十八年八月二十五日爆發古寧頭戰役，中共解放軍大敗，台海分裂局面底定，金門成為國共對峙的戰地前哨。西元 1954 年「九三炮戰」為第一次台灣危機，1956 年，「戰地政務實驗」開始，金門進入軍管狀態。1958 年爆發「八二三炮戰」，為第二次台海危機。

1992 年金門解除戒嚴、以及終止「戰地政務實驗」，開始進行民主選舉。1995 及 1996 年，中共於台灣海峽發射飛彈，並且於金門南方實施聯合軍事演習，或稱第三次台海危機。西元 2001 年 1 月 2 日，當時的金門縣長陳水在走出台灣「太武號」船艙，踏上對岸大陸廈門港和平碼頭，改變兩岸關係之「小三通」開放政策自此開始。

二、馬祖的歷史與地理位置之簡介

（一）馬祖的地理位置

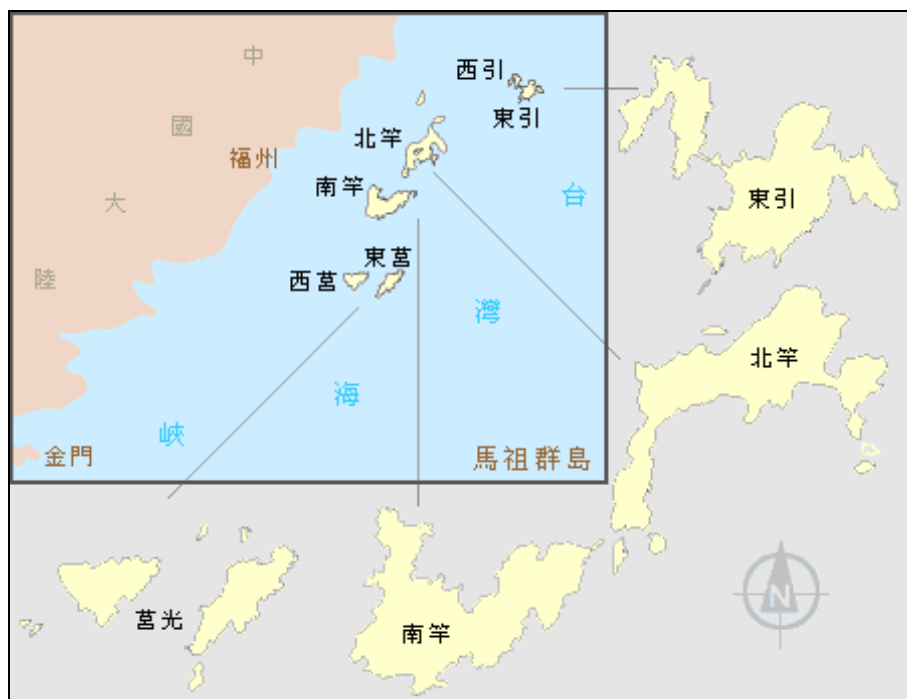
馬祖是由大陸福建省沿海邊陲地帶的一系列島嶼所組成（見圖 4.），通稱為馬祖列島，位於台灣海峽的西北方，西隔閩江口、連江口及定源灣與中國大陸的羅源縣、長樂縣相望。馬祖列島在行政區上屬福建省連江縣，包含南竿鄉、北竿鄉、莒光鄉及東引鄉，由南竿、北竿、高登、亮島、大坵、小坵、東莒、西莒、東引、西引等十個島嶼所組成。以南竿島為中心，東南方距基隆港約 114 哩，西南方距離金門約 152 哩，南方距澎湖馬

公約 180 哩，西與大陸福州市僅有 40 哩（劉秋華，2003；鍾慧諭等，2004b）。

馬祖的地質多屬火成岩及變質岩，由於該類型的岩質地較堅硬而不易風蝕，使該地區處處可見露出地面的岩層，也由於花崗岩地質及板塊構造運動的影響，在長期受到海潮、強風與降雨的侵襲下，使馬祖地區形成多變的地形，大致可分為海岸、河谷、丘陵及平台地型等四類（鍾慧諭等，2004）。

馬祖氣候屬於亞熱帶氣候，主要降雨期為四至九月，雖然馬祖地區每年約有 2,139.35 萬立方公尺的降雨量，但是因為島嶼面積狹小、地勢陡峻、地表土壤覆蓋淺等因素，致使約 90% 的降雨直流入海。而受限於花崗岩地質，地下水資源有限，故現有水源供應以水庫集水為主，並以南竿、北竿、東引、西莒興建海水淡化廠因應（鍾慧諭等，2004）。

圖 4.馬祖列島地理位置示意圖



來源：連江縣政府，<http://wlan.matsu.gov.tw/matsu/images/04-01-1.gif>

（二）馬祖歷史之回顧

據「連江縣誌」(1998)記載：「馬祖……原係無人荒島。元朝世祖至元浙沿海漁民，始發現群島有天然港灣，可資避風取用淡水，遂利用為漁船停泊休息之所。明朝洪武元年（西元 1368 年）以後，始有漁民陸續遷居群島，自成村落。」連江縣的開發大約始於元朝，當時即與大陸福州沿海往來密切，約至明、清時有倭寇陸續盤據，福州沿海漁民也開始移入定居（連江縣誌，1998）。

在政府遷台之前，馬祖地區居民與鄰近之沿海縣市往來密切，商業行為甚至遠及江浙以北及上海地區。民國三十八年後，南、北竿隸屬福建省連江縣，莒光鄉隸屬長樂縣，東引則歸於羅源縣。民國四十五年七月，馬祖列島與金門同時實施戰地政務，亦同樣於民國八十一年解除戰地政務，並將馬祖四鄉行政區統劃於連江縣政府管轄，而隸屬於中華民國之福建省政府亦遷至台灣本島（劉秋華，2003）。民國九十年（西元 2001 年）實施兩岸「小三通」政策，開啓中斷近五十年之原鄉路。

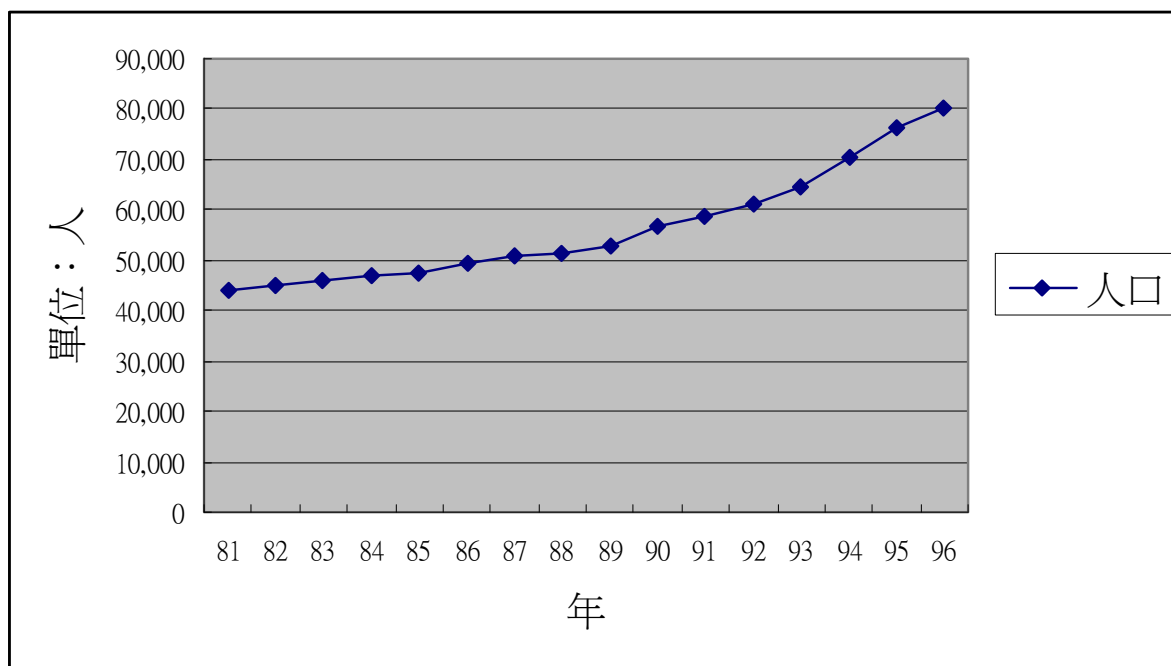
第二節、金門的經濟發展與相關經建計畫

一、人口數

自民國八十一年解除戰地政務後，在政府積極推行經建計畫，以及提倡旅遊觀光等助力下，金門當地人呈現穩定成長趨勢（見圖 5.金門歷年人口成長趨勢圖），尤其民國九十年實行小三通政策後，人口成長幅度更加顯著，依據金門縣政府民政局所公布的九

十六年九月底人口統計資訊，全島人口數已達 80,191 人，其中以金城鎮的人口數最多
(http://www.kinmen.gov.tw/Org/371010000A60/Master/Index_t7.aspx)。

圖 5. 金門歷年人口成長趨勢圖



資料來源：金門縣政府民政局人口統計資訊，
<http://www.kinmen.gov.tw/Org/371010000A60/Index.aspx>
註：統計資料年份係自民國 81 年至 96 年 9 月底。

二、駐軍在經濟上的影響

從民國三十八年國軍進駐金門，直到民國八十一年戰地政務終止，金門經濟長期仰仗軍人所帶來的消費，藉以維持生計和安定，但是國軍相繼實施「精實案」、「精進案」以來，隨著十萬大軍陸續撤離，也為金門經濟帶來一定程度的衝擊，例如有金門「東區」之稱的金湖鎮新市里，係軍人消費者為主的商業區，原本熱鬧的市集，如今門可羅雀，商家抱怨連連（金門日報，2007）。「『從前是二個阿兵哥養一個金馬人，現在是一個

阿兵哥要負責三個金門人的生計』，而開放觀光以後，『十個觀光客也抵不上一個軍人。』」傳神地表達出金門特殊的「軍民經濟型態」（羅德水，1999: 195）。

由於駐軍對金門經濟上的影響頗大，現今金門縣長李炷烽預估未來的金馬駐軍約二、三千人，而金門縣政府委託國立金門技術學院執行的民調結果顯示，有百分之五十八受訪縣民支持非軍事化，李縣長也進一步指出，金門民意對設立行政特區抱持很大期待，而這也是陳水扁總統的競選政見之一，因此，中央包括行政、國安和經建等部門皆共同思考執行，隨著金門駐軍逐漸撤離，考慮擴大開放小三通、檢討釋出礮堡營區、加速排雷等作為，給予金門發展的新契機（金門日報，2007）。

三、產業發展

金門原係一農漁經濟結構的社會，國軍駐守金門後，才有酒廠、陶瓷、花崗石廠、發電廠等（許維民，2003），依民國九十七年所公布的統計年報顯示，金門歷年產業結構比中（見表 3.），目前以服務業所佔的比率最大，主要是觀光服務業。農業所佔的比重從早期的 16.9% 逐漸萎縮至 2.87%，以小麥、高粱種植為主。工業則呈現較穩定的結構比率（約 30~40%），以製酒業、陶瓷業與菜刀製造為主。

表 3. 金門歷年產業結構比

項目 年份	農業%	工業%	服務業%
2006 年	2.77	44.30	52.80
2005 年	2.72	43.52	53.76
2004 年	2.87	43.94	53.19
2003 年	2.94	42.88	54.18
2002 年	2.97	37.52	59.51
2001 年	2.69	45.97	51.34
2000 年	3.18	44.22	52.60
1999 年	3.83	42.80	53.37
1998 年	4.04	40.18	55.78
1997 年	4.25	36.16	59.59
1996 年	3.92	32.32	63.76
1991 年	11.60	30.61	57.79
1986 年	17.71	32.30	49.99
1981 年	16.90	36.73	46.37

資料來源：金門地區重要經濟指標，
<http://web.kinmen.gov.tw/371010000au14/datahtml/經濟指標.htm>

四、平均每人生產毛額

依據民國最新所公布的統計資料顯示（見表 4. 金門歷年平均每人生產毛額），民國 95 年之金門平均每人生產毛額為新台幣 36.44 萬元，較民國八十年的 14.0 萬元，增加了約 22 萬元，而平均每人生產毛額約為台灣平均每人生產毛額約 0.68 倍。

表 4. 金門歷年平均每人生產毛額

年份 (民國)	台灣		金門		
	新台幣元	美金元	新台幣元	美金元	佔台灣比率%
95 年	535,993	16,472	364,356	11,197	67.98
94 年	517,034	15,677	346,132	10,756	66.95
93 年	468,956	14,032	329,656	9,864	70.30
92 年	452,259	13,139	305,870	8,889	67.63
91 年	446,094	12,900	271,962	7,865	60.97
90 年	437,233	12,941	270,292	7,999	61.81
89 年	443,967	14,216	270,336	8,656	60.89
88 年	427,330	13,248	265,016	8,215	62.01
87 年	402,564	12,040	260,940	7,803	64.81
86 年	379,432	13,233	247,080	8,618	65.13
85 年	352,518	12,838	232,207	8,456	65.87
80 年	240,909	8,982	139,993	5,228	58.11
75 年	151,148	3,993	82,543	2,181	54.61
70 年	98,179	2,669	61,546	1,673	62.69

資料來源：金門地區重要經濟指標

<http://web.kinmen.gov.tw/371010000au14/datahtml/經濟指標.htm>

五、重大經濟建設計畫

由於海峽兩岸的軍事對峙，在長達四十餘年實施戰地政務的軍管時期，金門的經濟建設大抵上仍是以支援軍事為主要目的，其施政目標強調「強化戰備，建設金門」，使金門成為三民主義的模範縣（崔春華，2003），雖然戰地政務體制下的金門經建計劃被

批判為充滿理論色彩、非出於當地住民的自發性需求、偏重軍事設施（羅水德，2000），但歷任 23 任官派縣長與司令官的努力下，在促進各項基礎建設、植樹造林、綠化金門、經營畜牧、興修水利、振興農業、開發電廠、發展交通等層面上，戰地政務時間的經濟建設對金門發展具有一定的貢獻。

自民國八十一年十一月七日解除戰地政務後，大量的觀光客湧入金門，當地民眾對各項建設需求極為殷切，政府責成相關單位進行相關經建研究，並且先後大量勻撥經費積極進行建設，其中以民國八十六年的「金門縣綜合發展計畫」、以及民國八十九年由立法院所制定的「離島建設條例」最具影響性。有關金門地區自 1990 年以來之綜合建設方案的精要，整理如后（李金政，2001: 17-22；劉銘偉，2004: 44-54，金門縣政府網頁 www.kinmen.gov.tw，2007），而這些總體經濟建設的基礎，也攸關金門未來在兩岸經貿關係中的定位與發展。

（一）國土綜合開發計畫(1990)

以「離島振興區」、「軍事重地」與「國家公園」三方向兼顧金門未來發展定位；於區域層次上定位金門成為國民戶外休閒遊憩地；於地方層次上定位金門為「離島生活圈」，改善地方生活品質。

（二）金門地區觀光資源調查與整體發展計畫（1990）

「金門地區觀光資源調查與整體發展計畫」是交通部觀光局對金門整體觀光資源提出初步調查計畫，當時以不影響國家安全原則下的戰地政務環境下，對於金門觀光發展

提出整體目標與策略建議，該計畫為從事金門觀光資源調查及規劃金門地區整體發展性質。在觀光資源體系中，將金門分為北金、西南金、東南金、小金四個觀光遊憩系統；以及古寧頭區、中山紀念林地區、太武山區、馬山地區、金城莒光湖地區、水頭古崗區、山外太湖區、烈嶼島區八個遊憩面。計畫中主要以發展戰地的特色、保存地方特質、引入公私部門觀光投資、提高地方生活品質等為地方發展的目標、其中以「地方感」作為提升地方的主要策略。

（三）金門特定區計畫（1995）

「金門特定區計畫」與「金門國家公園計畫」同步進行，計畫期程二十年，以因應金門地區戰地政務終止，納入中央一般行政體系後，全面實施都市計畫，落實「福建省金門地區綜合建設方案」。計畫目標在於促進土地及天然資源之保育利用、人口產業活動的合理分佈、增進公共福利、合理規劃土地以改善當地居民生活環境、導引地區整體健全發展等。計畫年期自1996年至2016年，計畫範圍包含金門本島與烈嶼，預測計畫人口至2016年為八萬三千人。

（四）金門國家公園計畫（1995）

「金門國家公園計畫」為我國第六處國家公園，計畫內容在於凸顯戰役紀念特色、兼顧史蹟保育及城鄉發展、重點保存傳統聚落之建築景觀及古蹟遺址、適度保存自然生態復育區、與區分國家公園區域與鄰近都市計畫區之發展等。範圍包括太武山區、古寧頭區、古崗區、馬山區、烈嶼區等五個區域，總面積為3,780 公頃（約佔全島面積之四

分之一)。

(五) 金門縣綜合發展計畫 (1997)

《金門之綜合發展計畫》之內涵著重於「觀光」主體，其次為建立兩岸(國際)轉運港、國際觀光遊憩據點、與國際戰略地位，期能發展為「適合居住的全國、或兩岸歷史、文化、觀光的特區與生活圈」。該計畫著重於建立長期性展望、與綜合性策略研擬之發展，具有整合地方發展與建設方向之功能，並在長期目標的指導下，研擬短、中程建設計畫。

由於設定金門的角色是附屬於台灣整體觀光內之島嶼與軍事安全，因此主要建設項目為公共設施的提供、產業升級與發展觀光等。詳細內容則以基礎建設為主，分別為建立不虞匱乏的水電資源系統、建立自給自足的醫療衛生網路、健全金門目標方面等十項，強調生活圈公共服務體系、建立便捷有效之交通運輸系統、塑造獨一無二的觀光遊憩系統、合理有效之土地利用與配置、促進產業升級、提升所得水準、環境生態之永續發展、強化地方行政組織機能、健全整體財政結構等。

「金門綜合發展計畫」以六年為實施期程(1999年度至2004年度)，內容涵蓋11大類計畫，61個分項計畫。分為水電資源、醫療保健、公共設施、交通運輸、觀光遊憩、土地使用、都市防災、人口產業、環境生態、行政發展、財政發展，總經費為156億7686萬元。此外，並規劃金門於海峽兩岸關係下之定位為：境外轉運中心、兩岸事務協調、民事法庭、談判或經濟發展前哨中介站、小三通或三通實驗區、兩岸觀光櫥窗、金廈經濟特區、非軍事區、兩岸和平實驗區、大型購物免稅區、特別行政區等。整體來說，《金

門之綜合發展計畫》是在「發展觀光」，「境外轉運」兩個主軸下進行規劃，因此近程策略是試行直接三通，長程策略則是成爲兩岸觀光遊憩中心。

（六）金門地區綜合建設方案（2000至2004年度）

綜合建設方案用以承接綜合發展計畫，並且落實、推動地方建設，對金門的建設目標爲「推展觀光事業、改善醫療設施、充實基礎建設、提昇生活品質。」以提高國民所得水準、縮小與臺灣之發展差距、減緩人口流出、發展成爲農業與戰地色彩並榮的觀光遊憩區。「金門地區綜合建設方案」從1991年起開始推動，經過1997年「金門縣綜合發展計畫」的擬定，至1999年由中央各部會修訂、研擬了「金門地區綜合建設方案」，以戰地解除、發展觀光（以台灣本島爲招攬對象）、交通及能源改善爲發展主軸，並且配合改善都市聚落和生活基礎設施（包括醫療、文教、環保、水利等）。

（七）修訂綜合發展計畫（2002）

本計畫係針對1997年的《綜合發展計畫》之修訂，計畫內容主要係針對「小三通」的進行，由於金門的特殊地緣位置，得以在兩岸和平政策下，在經濟、戰略角色上扮演越來越重要的角色，並且有機會成爲閩東南城市區域的流動分工角色，與鄰近廈門地區在發展上可以互補爲「閩東南雙子星」。修訂綜合發展計畫主要內容包含「兩岸旅客運輸與空運貨物之中轉樞紐」、「台-金-廈旅遊圈」、「金廈生活圈之生活物資提供與交流」、「閩東南僑鄉文化研究與區域發展研究的重鎮」、「福建廈門台商家戶再生產之地區」與「資訊流通之E化島嶼」等六個目標與發展定位。

(八) 行政院經建會列管重大建設政見(2001)

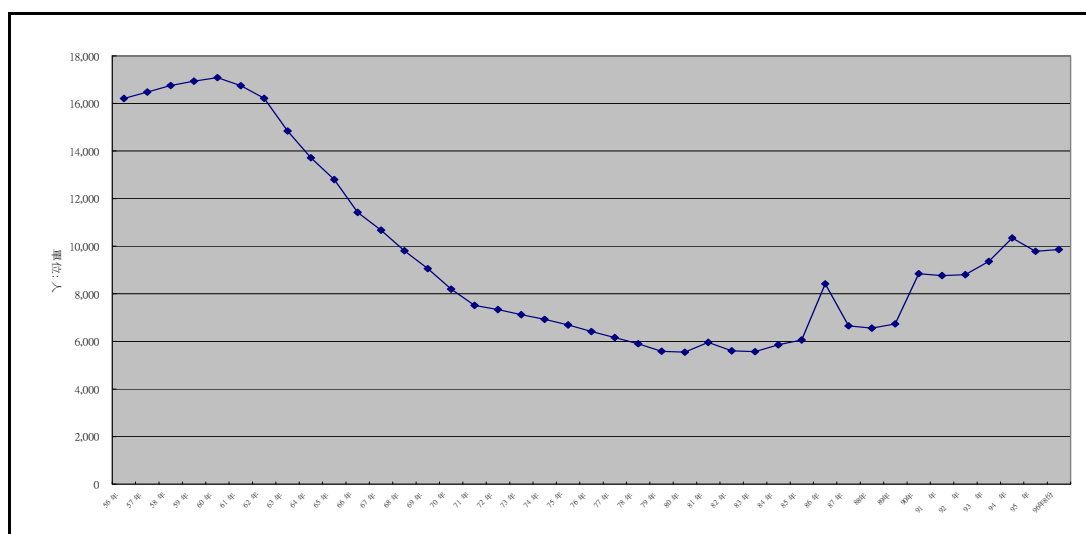
陳水扁總統於2001年時對金門的競選政見內容有七項，目前為行政院經建會列管項目，分別為「興建金門和平大橋」、「建設金門為免稅觀光特區」、「將以金門為三通的前奏曲，金門升格為直轄行政院的特別行政區」、「金門等離島由於居民生活條件較差，主張取消其營業稅及所得稅」、「推動產經文化情報中心」、「發展利用獨特自然景觀的休閒產業」與「加強環境生態保育」，為中央支持的重大政策與建設方向，並且成為推動金門未來建設的重要依據。

第三節、馬祖的經濟發展與相關經建計畫

一、人口數

馬祖列島人口外流現象嚴重，居民數曾跌破六千人，惟自民國八十一年解除戰地政務後，人口數衰減程度減緩，尤其自民國九十年實行小三通後，人口數呈現成長趨勢(見圖 5.)，截至民國九十六年八月的統計資料顯示，馬祖現有人口數為 9,863 人，以南竿鄉的 5,845 人最多。

圖 6. 馬祖歷年人口數趨勢圖



資料來源：連江縣政府 96 年 8 月份月報，
<http://www.matsu.gov.tw/onweb.jsp?webno=3333333603>

二、駐軍在經濟上的影響

馬祖的早期先民以漁維生，民國六十年代因漁源枯竭，而台灣正值經濟起飛，造成馬祖人口大量外移，當時仍留在馬祖的民眾，除了軍公教人員外，多半以經營商店為主，消費對象全部仰賴當地駐軍，這也是戰地政務期間仍然能夠吸引當地居民留下來的主要因素之一，也形成馬祖早期的商店結構，不論是食、衣、住、行、娛樂，都需要仰賴軍中消費群才能生存，但在國軍精實案實施後，馬祖駐軍所剩無幾，預估至 2007 年約剩三千人（馬祖日報，2001；2004），將嚴重影響馬祖地區的商業及經濟景氣。

三、產業發展

表 5. 的統計資料顯示，馬祖地區的產業結構，以批發零售業及住宿餐飲業為主。由於觀光業的發展，刺激相關產業發展，以致當地批發零售業及住宿餐飲業不因駐軍減少

而受到太大衝擊，也使得運輸倉儲及通信業家數呈現增加趨勢。由民國八十七年至九十六年的數據觀之，營造業呈現快速成長，也反應出逐年進行的地方建設，連帶推動當地的產業發展。而另一個有趣的現象，民國九十年實施兩岸小三通後，隔年（民國九十一年）工商產業總家數即暴增三百餘家，維持至今約一千一百家左右。

表 5. 連江縣歷年商店種類及家數

單位：家																		
類別 年度別	總計	農林漁牧業	礦業及 土石採取業	製造業	水電燃氣業	營造業	批發及零售業	住宿及餐飲業	運輸倉儲及 通信業	金融及保險業	業	不動產及租賃 業	技術服務業 專業科學及 教育服務業	社會福利服務 業醫療保健及 教育服務業	文化運動及 休閒服務業	其他服務業	公共行政業	其他
1991	1,094	-	-	55			534		99	-		-		294	-	-	-	112
1992	1,032	-	-	53			491		110	-		-		260	-	-	-	118
1993	903	-	-	23			526		24	-		-		233	-	-	-	97
1994	831	-	-	32			453		16	-		-		238	-	-	-	92
1995	761	-	-	29			416		17	-		-		205	-	-	-	94
1996	736	-	-	29			390		17	-		-		197	-	-	-	103
1997	724	-	-	25			390		25	-		-		182	-	-	-	102
1998	726	-	-	24			388		26	-		-		179	-	-	-	109
1999	748	-	-	23		18	384		29	-		-		178	-	-	-	116
2000	754	-	-	23		21	378		35	-		-		180	-	-	-	117
2001	798	-	-	24		25	392		52	-		-		188	-	-	-	117
2002	1,100	6	-	29		59	456	170	84	-	15	15	-	0	146	120	-	0
2003	1,118	7	-	29		62	457	179	87	-	15	15	-	-	148	119	-	-
2004	1,116	7	-	29		70	453	183	88	-	15	15	-	-	142	114	-	-
2005	1,136	5	-	29		74	467	179	90	-	16	15	-	-	146	115	-	-
2006	1,124	5	-	30		73	460	175	90	-	15	17	-	-	145	114	-	-
2007	1,102	6	-	30		72	453	174	88	-	14	18	-	-	134	113	-	-

資料來源：連江縣政府民國 96 年報，<http://www.matsu.gov.tw>

四、平均每人生產毛額

依據連江縣政府公布的民國九十六年統計資料顯示（見表 6. 馬祖歷年平均每人生產毛額），馬祖平均每人生產毛額為新台幣 42.90 萬元，較民國八十年的 16.06 萬元，增加了約 26 萬元。而民國九十四年的馬祖平均每人生產毛額（美金 13,332 元）約為台灣平均每人生產毛額（美金 15,690 元）的 0.85 倍。

表 6. 馬祖歷年平均每人生產毛額

年份	台灣		馬祖		
	新台幣元	美金元	新台幣元	美金元	佔台灣比率%
2006 年	535,993	16,472	378,827	11,622	70.56
2005 年	517,034	15,677	371,574	11,547	73.66
2004 年	468,956	14,032	409,109	11,994	85.48
2003 年	452,259	13,139	397,297	11,648	88.65
2002 年	446,094	12,900	362,626	10,631	82.41
2001 年	437,233	12,941	343,045	10,057	77.71
2000 年	443,967	14,216	319,799	10,240	72.03
1999 年	427,330	13,248	303,905	9,419	71.10
1998 年	402,564	12,040	284,779	8,511	70.69
1997 年	379,432	13,233	270,558	9,500	71.79
1996 年	352,518	12,838	256,633	9,326	72.64
1991 年	240,909	8,982	160,690	5,991	66.70

資料來源：資料來源：連江縣政府民國 96 年報，<http://www.matsu.gov.tw>

五、重大經濟建設計畫

自民國八十一年十一月七日解除戰地政務後，爲了使馬祖的建設發展能整合性推展，中央特別撥款協助連江縣政府進行綜合性發展計畫的規劃，經由臺大團隊規劃後，完成攸關馬祖地區未來十二年（民國八十九年至一百年）的發展藍圖，即爲「連江縣綜合發展計畫」。該綜合發展計畫的內容，涵蓋全馬祖地區發展的各項軟硬體建設，共分總體發展、農漁業、工商業、土地使用、住宅、交通、環保、觀光、社會福利、醫療、教育、文化、財政、警政等十四大部，期能凝聚眾人對馬祖發展遠景的共識，使四鄉五島的建設發展，更加縝密周延地前進（註：該計畫之簡要版可以參考連江縣政府網頁 www.matsu.gov.tw）。

連江縣綜合計畫的總體發展目標爲「四鄉均衡，五島並進」。在工商業發展上，積極建設各鄉的形象商圈、推動定港直航、培訓產業經營人才、開闢福澳經貿特區、振興釀酒工作坊，並且配合兩岸局勢轉變，善用馬祖區位優勢，發展定港直航、轉口貿易、經貿特區，期能藉由福州的日趨繁榮，以及馬祖的閩東地緣背景，建設馬祖作爲福州經貿圈的運籌帷幄中樞，創造馬祖不可限量的發展遠景，成爲福州經貿圈的閩東之珠。

第四節、小結

就金馬經濟發展之比較而言，金門在各種資源條件上，都優於馬祖，金門人口數也較多、較集中，距離大陸廈門也相對較近，雙方互動也較爲頻繁，未來較有可能形成金廈經貿商圈。而聯外空中交通方面，金門機場較大，有發展擴充的潛力，足以因應兩岸

未來的通航轉運；反觀馬祖，目前雖有南、北竿兩個機場，但皆為中小型的機場，無法再以擴充，較難配合未來大量的觀光或轉運人潮（劉秋華，2003）。另外，金門、馬祖兩地的平均每人生產毛額差異不大，但在歲入總額上，以民國九十五年為例，金門約34% 仰賴中央補助（歲入預算計 7,814,240 千元，補助收入 2,689,464 千元，資料來源：金門縣政府主計室網頁，www.kinman.gov.tw），而馬祖對中央補助款的依賴程度更甚於金門，民國九十五年歲入預算約 78%來自於補助或協助收入（歲入預算計 2,241,492 千元，補助及協助收入 1,745,610 元，資料來源：連江縣政府主計室網頁，www.matsu.gov.tw），所以，馬祖顯然是全國最貧瘠的縣市之一。

金馬兩地現階段的總體經濟發展瓶頸，大致可歸納如下（羅德水，2000；劉秋華，2003；劉銘偉，2004）：

一、兩岸關係仍然沒有突破性的發展，由於未來的發展存有高度不確定性，難以吸引外資或財團重金投入金馬，作較長期、以及大規模性的經營。

二、地區自有財源不足，對經濟發展有關的重大公共工程建設，極需仰賴中央補助，當經費補助款不足或遲到時，將容易導致公共工程建設興建延宕，進而阻礙整體的金馬發展。

三、地方產業基礎薄弱，縣民所得較台灣地區為低，致使人口外流情形嚴重，雖近幾年有回流現象，但如何留住優秀人才、以及培訓更多人才，共同投入建設發展，係為一個重要課題。

四、公共設施不足，而且分配不均，再加上島際之間的交通不便，容易造成資源分割的損失。

五、必須正視金馬駐軍數量削減對於當地人民生計所帶來的衝擊，另一方面，現存的部份軍事管制措施，對觀光事業及產業發展，也存在某些程度的影響。

六、金門、連江縣人口數偏低，以致人際關係離不開「同宗、同鄉、同學、同事、同好、同個性」，也使「宗親會」在地方自治選舉上，有明顯的影響力，由於選票與人情的考量，在公權力的行使上將會面臨較多阻礙，推動相關行政革新措施時也可能較具挑戰性，對於未來的經濟建設發展，可能會是一大隱憂。

第三章、小三通對金馬與福建的影響

第一節、小三通政策的形成與內涵

一、小三通政策的歷史背景

「小三通」政策之緣起，主要是由於金門、馬祖地區受到先天條件不足之影響，加上民國八十一年以前實行「戰地政務」，致使金馬各項經濟建設及人民生活水準相對落後台灣，而必須尋求解決之道。因此，小三通的需求是基於金馬地區長久以來存在的幾個問題（李靜宜，2006；王衛煌，2004；劉秋華，2003；林麗香，2001；羅德水，2000）：

（一）發展條件受限

由於金馬地區受到地理環境、人口稀少與資源貧瘠等條件的限制，其發展程度遠遠落後於台灣本島。而金馬地區在1992年解除「戰地政務」後，雖然大力發展民生建設與觀光事業，但也因為國軍「精實案」實施，駐地官兵逐漸減少，影響當地消費需求，使工商業發展更為不易。而金馬地區與大陸廈門、福州僅一水之隔，因此期望藉由「小三通」或設置「經貿特區」，擴大與大陸經貿交流，以振興地方經濟。

（二）農漁生產衰退

金馬地區民眾大多以農、漁業為生，但受到農業經營條件惡化，以及近海漁業的資源耗竭，故轉向大陸直接購買農、漁產品，再予轉售牟利，但也因此造成走私、直航大陸等「非法小三通」問題。

（三）大陸漁民侵擾問題

近來，因為大陸漁船經常越界進入金門水域捕魚，甚至炸魚、電魚、破壞漁業資源，因此與我漁民發生漁事糾紛等情事層出不窮，不僅造成我方在管理上極大困擾，也影響兩岸的正常互動。

（四）社會因素

金馬地區居民因地緣、血緣、文化關係，與隔岸大陸親友往來密切。「戰地政務」終止後，當地民眾與大陸地區通婚者甚眾，居民基於探親理由，亦造成「小三通」之需求。

基於經濟發展的理由，金馬地區希望藉由本身的特殊區位推行「小三通」，擴大與福建地區間的經貿交流，以振興當地的產業經濟。所以「小三通」在金馬地區民意的呼聲中，逐步的「被迫」實施。有鑒於此，為了推動離島的基礎建設、健全產業的發展、提升生活的品質、增進離島居民的福祉，乃有「離島建設條例」草案之提出。1997年4月推行了高雄與福州、廈門間「不通關、不入境」的境外通航，其後「小三通」之推行與否一直頗多爭議。

據文獻指出（李靜宜，2006；王衛煌，2004），「小三通」最初係見於1991年10月時由中共福建省公布《臺胞來往福建管理辦法》，其規定臺胞從臺、澎金馬搭乘臺輪直達該省臺輪停泊點要求登陸者，須持有能確認其臺胞身分的證件，經當地邊防工作站檢驗核准後，發給登陸證，方准上岸入境，並在該停泊點縣、市（區）範圍以內活動；從臺灣船舶停泊點入境的臺胞需前往停泊點縣、市（區）以外探親、旅遊、投資、貿易，必須由當地縣、市（區）政府「臺辦」審核出具證明，並由當地邊防部門簽發旅行證明，其有效期限不超過本航次船舶航行期限。之後，中共於1992年3月，由福建省委書記陳

光毅提出「兩門（廈門和金門）對開，兩馬（馬尾港和馬祖）先行」構想。在1994年1月，中共實施「關於台灣地區小額貿易的管理辦法」，定位小三通為民間的直接貿易，藉以彌補兩岸間接貿易的不足，並藉此打擊兩岸間的走私行為。

直至2000年3月立法院通過「離島建設條例」，其中第18條明訂先行試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，優先試辦「小額貿易除罪化」以及「可操之在我」的部分。並於2001年1月1日，由金門、馬祖開始實施與對岸的「小三通」。另外，自2006年5月1日起，放寬小三通限制，凡金馬地區居民及其配偶、直系血親、二親等旁系血親，以及其親屬，將可用個人名義申請至對岸，並且於同年6月1日起增開金門來往泉州之航線。有關小三通之發展歷年表（表7.）如下。

表 7. 小三通之發展歷年表

1992年	3月，中共福建省提出「兩門對開；兩馬先行」的「小三通」構想。
1993年	12月2日，金門籍立法委員陳清寶提出「離島建設條例」草案。
1994年	1月，中共片面實施「關於對臺灣地區小額貿易的管理辦法」。 6月，「金馬愛鄉聯盟」提出「金馬與大陸『小三通』說帖」。
1997年	4月19日，開始進行高雄與福州、廈門間境外通航。
1998年	5月，中共在廈門大嶝島成立「小額貿易專區」。
1999年	5月，中共成立之「小額貿易專區」正式啓用。
2000年	3月21日，立法院通過「離島建設條例第十八條」。4月5日，「離島建設條例第十八條」公佈實施。12月15日，行政院通過「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」。12月25日，行政院實施「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」。
2001年	1月，金門、馬祖與大陸地區的「小三通」開始實施。陸委會副主委鄧振中代表行政院，參加在金門料羅港舉行的「金門縣參訪團」啓航典禮。之後，金門縣長陳水在率縣內各界192人組成的參訪團，分乘太武號浯江號兩艘船，懸掛公司旗幟，成功進入大陸廈門港。馬祖與福州馬尾簽訂「兩馬協定」，進一步規劃了雙方的合作關係。2月，大陸首度回應台灣的「小三通」政策，52年來第一艘直航金門的大陸船隻從廈門開往金門。此行成員扣除國台辦官員及大陸記者15人外，其餘均為1949年滯留在福建的金門鄉親。3月，金門與廈門簽訂「兩門協定」，進一步規劃了雙方的合作關係。
2002年	1月，離島建設條例增訂第9之1、9之2條，修正第11、14、17、18條，確定：「台灣地區人民經許可後得憑相關入出境證件，經查驗後由試辦地區進入大陸地區或由大陸地區進入試辦地區。」2月，首批台商由廈門直通金門，返台過年。4月，金廈定期航班啓動。6月，行政院會通過陸委會提報的「小三通」重要建議案，決定開放台灣本島的「人」「貨」可經金門或馬祖有限度轉赴大陸。7月，行政院會通過的「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」部分條文修正共八條。確立了擴大小三通「人」、「貨」中轉的相關機制。
2003年	5月，金門出現首宗境外輸入的SARS死亡病例，自十九日起對境外進入金門者，一律

	進行十天的居家隔離，執行時間暫定一個月。7月，自16日全面恢復「小三通」的客、貨運往來運作。
2004年	1月，陳水扁總統提出四項擴大措施：一是擴大「小三通」的適用範圍；二是擴大兩岸貨運便捷化措施；三是開放在大陸台商醫院就醫之健保給付；四是補助台商學校教育經費等。3月，行政院擴大「小三通」十項措施。12月，首批大陸旅遊團55人從廈門乘「同安號」輪直航金門，在金門度過3天2夜。這是大陸居民第一次以「遊客」的身分乘船直航金門。
2005年	6月，因應暑期遊客人數增加，小三通金廈航班從6月1日起增加為一天十二個航次。10月，開放在金門、馬祖地區的金融機構，試辦新台幣與人民幣兌換業務，符合條件規定的民眾每次兌換以人民幣兩萬元為限。11月，水頭客服中心啟用。
2006年	1月，春節「小三通」擴大實施，金馬旅台鄉親無需組團得單次入出。3月28日正式公告，水頭港區續增為金門「小三通」通航港口，指定水頭港區為離島通航客運港口。4月，馬祖「小三通」週日航班正式啟航。5月1日，金馬籍旅台鄉親除直系血親外，其二親等旁系血親，可透過「小三通」進入大陸。6月「金泉小三通」正式通航。

（資料來源：李靜宜，2006: 41-43）

二、小三通政策的主要目標與內容

由於行政院陸委會在金馬小三通的近程規劃第一階段，係優先試辦「小額貿易除罪化」以及「可操之在我」的部分。從行政院陸委會的《試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法》中，可以清楚瞭解政府推動小三通的主要目的、基本原則、以及施行內容（劉秋華，2003: 41-42）：

（一）政府推動小三通的兩大目的

第一係促進金馬地區之建設與發展，「小三通」的基本宗旨是照顧金門、馬祖民眾的生活需求，降低當地民眾犯罪風險，並且希望藉由開放與大陸地區航運、人員、貨品、金融、郵政等雙向往來，以促進金馬地區的經濟繁榮。第二是增進兩岸良性互動，改善兩岸關係。

（二）政府推動「小三通」秉持安全、秩序、循序漸進等三項基本原則

第一，小三通係以國家安全為最優先考量，所有開放項目都是在安全管理無虞之範圍。第二，小三通的實施，係以建立秩序為前提，一方面藉由開放措施，引導金門、馬

祖與大陸地區經貿交流之紀律化，逐漸減少非法「小三通」的問題；另一方面，採取必要措施，嚴防開放後可能加劇大陸人士非法入出境、走私、偷渡、逾期停留等問題。第三，小三通開放採取循序漸進原則，初期以「除罪化」及配合社會治安維護為重點，俟建立秩序後，再求擴大雙向商業之往來。

（三）小三通初期開放的措施

開放項目主要包括金馬地區一般船舶（客貨船）經許可後，可以在金門、馬祖與大陸福建間從事客貨運輸；金門、馬祖現有漁船亦可依據縣政府之許可條件，直航大陸地區；金門、馬祖人民及公司行號可與大陸進行直接貿易；金馬地區必要民生用品皆可自大陸直接進口；金門、馬祖人民經許可後，能夠合法往來金門、馬祖與大陸地區，不必再繞道台灣及香港、澳門。

另一方面，在有效控管風險，並採完善配套措施的前提下，有限度開放大陸地區船舶、貨品及人員進入金門、馬祖，項目計有大陸客貨船經向我方申請許可後，也可在金門、馬祖與大陸福建省間從事客貨運輸；大陸企業可與金門、馬祖人民及公司行號進行直接貿易；大陸人民經申請許可後，可以進入金門、馬祖地區從事商務、學術交流、探親、探病、奔喪、返鄉探視或旅行。

綜觀「小三通」的初期規劃範圍，主要是藉由海運之通航，以及因通航所衍生之人、貨往來及相關之商業行為，藉以提振金馬地區的經濟發展。但無可避免地，在小三通之後，大陸進口之產品可能對金馬地區的產業造成影響；也可能衍生非法入出境、走私及非法中轉等問題，將對地方治安造成衝擊（李靜宜，2006）。因此，持續檢討小三通的

現行模式，關注小三通對兩岸各層面所產生的影響，俾能妥善規劃未來良性的互動、以及採取有利的產業分工模式，使雙方經濟共榮，攜手打擊犯罪，將是值得注重的課題。

第二節、小三通對金馬地區經濟發展之影響

施行小三通政策後，對於金馬經濟發展所產生的影響，已成為金馬區域研究的主流之一，除了政府委託計畫外，研究者的身份仍以金馬當地人士居多數。研究主題集中在「永續發展規劃」（例如，黃世明，2003；李沃土，2005，劉銘偉，2004）或「成立特別行政區或經濟區」（例如，李金城，2001；林上根，2002；王衛煌，2004），而且以金門為研究對象者居大多數，相對而言，有關馬祖經濟發展之學術研究較為稀少（例如，劉秋華，2003）。

以下將綜整學術刊物、政策研究、政府部門公布資料、以及媒體報導，針對金馬地區在小三通後的經濟變化，透過數個重要的經濟指標做量的分析，並利用相關研究和媒體的個案訪談資料進行質的分析，俾利後續討論金馬地區經濟發展的可能趨勢、以及台閩合作中的定位。

一、量的分析

（一）航運、人員暨貨物往來

交通部 2007 年 5 月 23 日指出（經濟日報，2007），自 2001 年 1 月起開放金門港及福澳港為離島兩岸通航港口後，貨物與人民交流逐年增加，2006 年金馬小三通進出旅客量近 67 萬人次，較 2005 年大幅增加 20.5%，預估 2007 年總旅客量可突破 80 萬人

次，其中金廈小三通 2006 年旅客量為 62.3 萬人次，預估 2007 年可突破 70 萬人次，雙雙創歷史新高紀錄。而 2001 年 1 月小三通首航至 2006 年底，累計進出旅客量達 190 萬人次，平均每年成長 92.3%，其中我國籍旅客累計 175 萬人次（占 91.8%），中國籍旅客為 16 萬人次（占 8.2%）。2001 年 1 月至 2006 年底進出港貨物累計達 389.6 萬公噸，平均每年成長 73.4%，其中進港貨物為 389.2 萬公噸，出港貨物僅 4,775 公噸。2006 年金馬小三通航線進出港旅客計有 66.89 萬人次，其中我國籍旅客為 59 萬人次（占 87.5%），較上年增加 13.3%，大陸籍旅客有 8 萬人次（占 12.5%），成長 1.2 倍。雙雙成長的原因，主要是兩岸透過小三通航線進行各項旅遊、探親、學術及宗教交流的人數增加所致。

依據行政院陸委會的統計（見表 8.），截至 2008 年 6 月止，金門往返廈門、泉州、以及馬祖往返福州之間的客貨運船總計有 22,700 航次，其中我方船隻往大陸航次計 11,613 航次，大陸往金馬船次約 11,087 航次。另外，依據高雄港務局的統計資料顯示（表 9.），境外航運中心的貨櫃裝卸量穩定成長。而在人員交流方面，從 2001 年 1 月至 2008 年 6 月止，總計有 1,536,888 人次從金門、馬祖進出大陸，其中台灣人民進出有 1,385,616 人次，而大陸人民僅有 151,272 人次前往金門、馬祖，並且大陸人士來金馬多為探親、考察，幾乎無觀光團體（表 10）

由上述資料中，雖然小三通後兩岸之間的航運、人員暨貨物往來上，相對於台灣方面的熱情，大陸方面的表現較為冷淡，但觀察金馬地區與廈門之間的人員、貨物進出數據變化，則展現出愈來愈熱絡的態勢。

表8. 金馬「小三通」航運往來統計表

年度	我方船舶		大陸船舶	
	金門—廈門、泉州	馬祖—福州	廈門、泉州—金門	福州—馬祖
90年度	83 (81客船、 2貨船)	54 (52客船、 2貨船)	34 (12客船、 22貨船)	11 (2客船、 9貨船)
91年度	288(233客船、 55貨船)	147 (59客船、 88貨船)	116(40客船、 76貨船)	42 (1客船、 41貨船)
92年度	467(442客船、 25貨船)	309 (136客船、 173貨船)	531(349客船、 182貨船)	36 (1客船、 35貨船)
93年度	820(773客船、 47貨船)	401 (268客船、 133貨船)	1,215 (767客船、 448貨船)	593 (0客船、 593貨船)
94年度	1,207 (947客船、 260貨船)	388 (277客船、 111貨船)	1,467 (887客船、 580貨船)	1,214 (0客船、 1,214貨船)
95年度	1,817 (1,656客船、 161貨船)	436 (363客船、 73貨船)	1,713 (1,419客船、 294貨船)	494 (0客船、 494貨船)
96年度	2,375 (2,154客船、 221貨船)	640 (394客船、 246貨船)	2,153 (1,788客船、 365貨船)	223 (44客船、 179貨船)
97 年 1~6月	1,875 (1,242客船、 633貨船)	306 (163客船、 143貨船)	1,059 (874客船、 183貨船)	188 (102客船、 86貨船)
小計	8,932 (7,528客船、 1404貨船)	2,681 (1,712客船、 969貨船)	8,286 (6,136客船、 2,150貨船)	2,801 (150客船、 12貨船)
合計	11,613 (9,240客船、 1,404貨船)		11,087 (6,286客船、 4,801貨船)	
總航次： 雙方航運往來航次22,700 (15,526客船、 7,174貨船)				

資料來源：行政院陸委會網頁 http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/ass_em/3link9608.pdf

表 9. 高雄港境外航運中心貨櫃裝卸量統計

期間	船舶艘次	卸櫃數量	裝櫃數量	小計	平均裝卸櫃量
1997(4-12月)	414	69,330	58,179	127,509	308.18
1998	751	151,872	120,893	272,765	363.20
1999	785	204,046	161,822	365,868	464.90
2000	795	227,682	204,986	432,668	542.87
2001	973	270,313	237,930	508,244	522.35
2002	991	281,934	292,517	574,451	576.18
2003	1,010	312,160	318,178	630,337	624.09
2004	995	343,468	331,306	674,774	678.17
2005	955	348,839	312,987	661,826	752.35
2006	970	345,308	270,837	616,145	635.20
2007(1-7月)	543	191,222	141,715	332,937	613.14

註：境外航運中心自1997年4月起開始營運

資料來源：整理自高雄港務局網頁http://www.motc.gov.tw/monthly_report/c5210.xls

表 10. 金馬小三通人員往來統計表（單位：人次）

年度	我方人民<以出境人數計>		大陸人民<以入境人數計>	
	金門—廈門、泉州	馬祖—福州	廈門、泉州—金門	福州—馬祖
2001	9,738	1,991	951 (411)	90 (10)
2002	26,151	1,936	1,039 (118)	319 (96)
2003	78,782	2,977	2,936(2,468)	824 (684)
2004	193,937	8,434	9,865(7,279)	2,544(2,301)
2005	244,504	13,739	14,132(9,480)	4,475(4,073)
2006	278,060	16,709	35,399(14,466)	6,530(5,712)
2007	319,502	19,116	45,509(17,803)	7,813(6,673)
2008/1~6	160,255	9,785	14,790(9,325)	4,056(3,666)
小計	1,310,929	74,687	124,621(61,350)	26,651(23,215)
合計	1,385,616		151,272(84,565)	

總人次	雙方人員往來1,536,888人次
-----	-------------------

說明：1、資料統計時間截至民國97年6月30日。2、（）部分為大陸人民赴金馬進行社會交流（含大陸配偶、探親、探病、團聚等）人數。3、金泉航線於95年6月8日開航，97年6月份由泉州—金門計有1,738人。金門—泉州計有1,973人。製表：行政院大陸委員會經濟處

資料來源：行政院陸委會網頁 http://www.mac.gov.tw/big5/statistic/ass_em/3link9608.pdf

（二）人口數變化

由圖 5.金門歷年人口成長趨勢圖可看出，自 2001 年實行小三通政策後，金門人口成長幅度更加顯著，與 2001 年相比較，2006 年底之全島人口數已增加近 20,000 人（約增 34%），但是增加的人口中，多數係為方便小三通進出而設籍金門的台商，也被稱為「幽靈人口」，恐會對當地選舉產生不公平的關鍵性影響（李沃土，2005）。

馬祖地區人口自民國九十年實行小三通後，亦呈現成長趨勢（見圖 6.），截至 2006 年底，馬祖現有人口數為 9,786 人，與 2001 年相比較，2006 年全島人口數已增加 935 人（約增加 11%），但馬祖也與金門同樣面臨「幽靈人口」所產生的問題（劉秋華，2003）。

（三）產業結構變化

如前面表 4. 金門歷年產業結構比所顯示，目前金門以服務業所佔的比率最大，農業所佔的比重從早期的 16.9% 逐漸萎縮至 2.87%，工業則呈現較穩定的結構比率（約 30~40%），服務業與工業已成為金門地區的主要產業。自 2001 年小三通後，當地產業結構並未顯示出特殊的變化，惟從當地商業登記家數統計顯示（表 11.），營造業、住宿與餐飲業則於小三通後呈現顯著成長，馬祖地區產業亦見類似現象（見表 5.）。因此，兩岸運輸成本的下降，以及開放大陸原料、零組件進口，加上商業與觀光活動的熱絡，的確為金馬地區的經濟繁榮產生助益，但是所產生的實質影響，有待長期的觀察，在下面質化分析時也將作進一步討論。

表 11. 金門縣商業登記家數統計

年	總計	農 漁 業	林 牧 業	礦 及 石 採 取 業	製 業 土 探	造 業	水 燃 業	電 氣	營 造 業	批 發 及 零 售 業	住 宿 及 餐 飲 業	運 輸 倉 儲 及 通 信 業	金 融 及 保 險 業	不 動 產 租 賃 業	專 業 科 學 技 術 服 務 業	教 育 服 務 業	醫 療 健 康 及 社 會 福 利 服 務 業	文 化 運 動 及 休 閒 服 務 業	其 他 服 務 業
2007	10,518	32	5	174	0	271	9,445	194	67	4	5	21	0	0	58	135			
2006	10,586	30	6	178	0	265	9,544	185	72	3	37	33	0	0	61	172			
2005	10,796	30	7	186	0	245	9,797	177	72	3	37	34	0	0	41	167			
2004	10,970	28	8	186	0	232	10,013	165	75	3	35	28	0	0	37	160			
2003	11,153	26	7	188	0	215	10,227	155	77	3	35	28	0	0	40	152			
2002	11,615	28	7	201	0	204	10,732	137	70	3	35	28	0	0	25	145			
2001	12,295	29	7	204	0	194	11,577	-	80	6	-	49	0	0	149	-			

註：民國 91 年起按新(第七次)修訂「中華民國行業標準分類」調整業別分類

資料來源：金門縣政府建設局，<http://web.kinmen.gov.tw/371010000au14/datahtml/商業登記.htm>

(四) 平均每人生產毛額與消費

依據政府所公佈的國民所得統計年報(2007年)顯示(表 12.)，2001 年實行小三通後，金馬地區的平均每人生產毛額確有提昇，而且與全國年增率比較起來(見表 11 左下部份)，金門在 2003 年、2004 年、2005 年連續高於全國年增率，馬祖僅有在 2004 年略高於全國年增率，或許是駐軍人數的裁減，使馬祖經濟比金門承受更大的衝擊(劉秋華，2003)。但整體而言，小三通在某種程度上對金馬地區的經濟成長有正面影響。

另外，在民間消費支出上，金馬地區也呈現增加趨勢，尤其是金門縣的表現比連江縣更為明顯(表 12.)，但消費現象已從以往的駐軍在當地消費性質，轉變成當地居民赴對岸消費。例如，李沃土(2005)的研究指出，開放小三通後，金門民眾赴大陸旅遊者

絡繹不絕，由於小三通無法進行貨物中轉，對地方傳統商業的助益不大，但是進出廈門的方便性，反而驅使當地民眾赴廈門消費，同一個研究中也引用銘傳大學國發所對金門縣民施測小三通實行三週年的資料顯示（李沃士，2005: 20），2003 年曾到過大陸至少一次的金門人有 42.7%，平均每人每次的消費金額約為新台幣 16,250 元。

表 12. 金門及連江縣平均每人所得與消費

			平均每人生產毛額				平均每人消費支出			
			金門縣		連江縣		金門縣		連江縣	
年			金額(元)	年增率%	金額(元)	年增率%	金額(元)	年增率%	金額(元)	年增率%
1987			89 176	8.04	108 230	...	49 257	7.54	34 930	...
1988			98 698	10.68	118 433	9.43	52 604	6.79	38 830	11.17
1989			110 877	12.34	129 806	9.60	56 671	7.73	41 496	6.87
1990			122 876	10.82	143 568	10.60	60 893	7.45	48 447	16.75
1991			139 993	13.93	160 691	11.93	64 585	6.06	55 481	14.52
1992			159 570	13.98	162 343	1.03	68 307	5.76	56 283	1.45
1993			180 429	13.07	169 124	4.18	72 603	6.29	59 422	5.58
1994			197 353	9.38	201 015	18.86	81 509	12.27	75 010	26.23
1995			213 964	8.42	241 034	19.91	92 531	13.52	87 524	16.68
1996			232 207	8.53	256 633	6.47	100 138	8.22	90 713	3.64
1997	平均每人生產毛額		247 080	6.41	270 558	5.43	106 313	6.17	96 529	6.41
1998	全國		260 940	5.61	284 779	5.26	112 355	5.68	103 918	7.65
1999	金額	年增率	265 016	1.56	303 905	6.72	110 441	-1.70	105 404	1.43
2000	(元)	(%)	270 336	2.01	319 799	5.23	113 049	2.36	109 375	3.77
2001	451,308	-2.30	270 295	-0.02	343 045	7.27	116 594	3.14	112 322	2.69
2002	471,611	4.50	271 962	0.62	362 626	5.71	117 800	1.03	128 936	14.79
2003	489,506	3.79	305 870	12.47	397 297	9.56	119 368	1.33	121 832	-5.51

2004	518,538	5.93	329 656	7.78	407 390	2.54	129 184	8.22	108 101	-11.27
2005	533,798	2.94	346 132	4.88	429 022	4.87	134 970	3.33	117 176	5.64
2006	557,909	4.52	346 356	5.27	441 581	2.93	140 370	4.00	127 123	8.49
2007	587,968	5.39	-	-	-	-	-	-	-	-

說明：連江地區資料自民國 76 年開始編製。按 90 年價格計算。金門、連江之 2007 年資料尚未正式發布。

來源：國民所得統計年報 (96 年)、國民所得統計摘要 (97 年 5 月更新中華民國統計資訊網
<http://www.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=17779&ctNode=2085>
<http://www.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=15060&ctNode=3565>)

二、質的分析

從以上的數據分析，呈現出小三通政策對於金馬地區的經濟發展確有正面的助益，但金馬當地居民而言卻存在矛盾的心態，金馬居民一方面期待小三通帶動當地經濟，發展觀光事業，另一方面也憂慮當地治安、淳樸民風將受到破壞，原有的傳統產業將受到大陸廉價貨品的打擊，而且隨著當地駐軍的大量裁撤，而小三通又不如預期般大幅增加經濟繁榮以代替撤軍的影響下，當地居民的矛盾心態日益顯著(劉秋華，2003；李靜宜，2006)。

依據李靜宜(2006: 70-73)對金門民眾進行訪談後指出，當地居民對小三通實施後的感受，主要可分成兩點。首先，當地居民認為對當地的經濟效益貢獻不大，縱使有一些幫助，但還是比不上當年駐軍十萬所帶來的經濟成就。其次，兩岸小三通後，交流的結果是「單方通航，資金單方傾斜」，絕大部份是我國人去大陸消費，對岸來者少之又少，所以無法為金門民眾帶來經濟利益。

「事實上，就金門民眾而言，『小三通』的真正誘因是以金門做為兩岸經貿的中轉站，意即以金門作為「中轉站」，來從中合法取得兩岸之間價格差距的貿易所得。金門

民眾期望能透過「小三通」，使金門像香港一樣，可以成為兩岸通商與通航的中轉港口，進而帶動金門地方經濟的繁榮。其次是開放觀光，期望藉由觀光帶動消費人潮。因為據估計，在開放大陸民眾赴金門旅遊方面，若能將金門與廈門的旅遊業務串聯起來，每天開放大陸 700 人赴金門兩天一夜遊，一年就可賺 25 億元台幣。金門民眾急切期盼的就是這兩項利多因素」（李靜宜，2006: 73）。

馬祖居民對小三通實施後的感受，就劉秋華（2003: 107-132）的調查而言，雖與李靜宜的研究有三年的差距，但結果卻相去不遠。劉秋華的研究指出小三通對馬祖的經濟發展確有正面影響，然而若無突破性的進展，對馬祖人民而言，小三通僅僅是回到五十幾年前與對岸福州的往來便利性而已，而且兩岸走私經濟的活動，並不因「小額貿易除罪化」而降低，主要原因係不滿意合法管道的手續繁瑣；另外，馬祖當地居民前赴大陸暨投資次數，有增加的趨勢，此種單向的輸出並不利馬祖的發展，而且將造成馬祖對大陸的依賴程度日增，當地居民的生活重心也會愈向對岸靠攏。劉秋華也訪談當時的連江縣前後任縣長、立委及議長，並將其內容與馬祖百姓的問卷結果作一比較後，提出一個令人感興趣的結論：「但和本研究對全縣民所作的問卷結果相比較發現，除了對『小三通』的不滿意及政策希望要更擴大開放，有一致的看法外。其他諸如對『小三通』能否有利未來的經貿商圈或經濟發展，都不如這些檯面上正在執行「小三通」者來的樂觀，這也許正是所謂『現實感受與理想期待』之間，永遠所存有的民意落差。（p. 132）」

而金馬地區民眾對於小三通的「現實感受與理想期待」之間的落差，如何經由民間力量或公部門政策去彌補，以及小三通將如何影響金馬在台閩合作之間的角色發展，將於下一節中討論。

第三節、小三通後，金馬在台閩合作之定位

一、小三通後的影響評估

小三通之推動，固然是兩岸三通之試金石，但最終目的還是爲了促進離島地區之建設與發展，並藉由實施小三通而增進兩岸之良性互動，尤其與對岸福建廈門、福州的經貿交流最令人期望。而在政策執行之前，經濟部工業局曾委託中華經濟研究院評估兩岸小三通對金馬工業之影響（麥朝成等，2000），該研究指出由於金馬地區的產業發展均受限於人口稀少（勞動力稀少）、週邊產業不足、基礎設施不足（港口、電力均不足以發展爲一個重要工業生產基地），目前更面臨人口外流的危機。未來產業發展只能集中力量，針對其具有優勢的產業，例如製酒工業加以發揮，在人口不能增加的前提下，並不適合引進新興工業到金、馬；在週邊產業不足的情形下，最多可以利用大陸的農工原料從事簡單加工，並不適合於生產製程複雜的產品。該研究也提出七點建議，藉由小三通的開放，妥善規劃未來兩岸之互動及分工模式，促進雙方經濟之共榮，其建議如下：

- 1、以「邊境貿易」的方式進行「小三通」：在預期三通是未來的必然趨勢，並考量中國政府在現階段可能不會與我方洽談「小三通」協議的情形下，「小三通」應以「邊境貿易」的型式進行兩岸的商品貿易。而邊境貿易設計之目的則應以結合觀光業及貿易業，帶動兩岸之人潮，以促進金馬地區之發展。

- 2、對農林水產品訂立特別的貿易規範：農林水產品可以分兩種型式貿易，一種是限於在金馬地區消費者，一種是可以大量轉運台灣者，至於加工後的農林水產品，則以加工

產品的方式管理之。

3、加工產品的貿易以「原產地」原則規範之：自中國大陸進口原材料，在金馬地區加工後的產品，若符合「原產地」的規定，可視同國內產品，自由行銷台灣或台灣以外地區。在金、馬最可能進行加工生產的產品除造酒（可使用大陸生產之高梁等）外，應屬農林水產品的加工。若能適度發展這些工業，給予技術上之支援，足可創造金馬地區充裕的就業機會，並提高當地之國民所得。

4、小三通和大三通的調和：小三通一方面作為離島建設的一項方案，另一方面也為大三通預作準備。雖然目前無法預期「小三通」和「大三通」實現的時程有多大落差，但原則上必須維持政策的延續性。

5、有限度准許大陸人士赴金馬經商：在考量國防安全的前提下，對經常往來的大陸經商人員，可以發給進入金馬地區停留的簽證，但此簽證不能沿用於台灣地區，以提高雙方經貿互動之頻率。

6、加強金馬地區機場及港口之建設：目前金馬的機場及港口均不敷需要。因此為落實邊境貿易的發展，金馬地區的基礎建設必須加強，尤其是居第一線的機場及港口。此外，電力及自來水的建設也必須強化，才能使貿易及部份加工業順利發展。

7、發揮金馬地區製酒的利基：在「煙酒公賣」制度將因為加入 WTO 而取消後，金馬兩地官營的酒廠亦應引進私人的投資者及企業化的經營，以因應煙酒開放後競爭激烈的酒品市場。在「小三通」下亦可將金、馬的高梁酒行銷中國大陸的市場，尤其可以在現有品牌下，增加酒品的系列，擴大生產的規模，以強化市場的競爭力。

以上麥朝成等（2000）所提供的建議，為金馬在小三通之後的工業發展勾勒出清楚

的定位，政府對於金馬的經濟建設大致上也朝向這方面來積極推動，而政策上有未逮之處，民間力量也藉由另種風貌在進行（例如，台商的幽靈人口、農漁貨的地下交易等）。

二、小三通後的金馬新定位

實際上，金馬由於地理位置的獨特性，自 1949 年以來，金馬即成為兩岸敵對關係中，藉以互動的連結點，羅德水（2000）曾經批判金門往往在「大台灣主義」的慣性思考下，被定位成「維護台灣利益的絕佳工具」（p. 254），但就北京而言，亦是如此看待金門的價值。因此，長期以來的兩岸軍事對峙，使金馬的發展定位具有兩難性（羅德水，2000；劉秋華，2003），例如在政治上，台澎金馬係安危與共，但在地理與經濟層面上，金馬又與大陸閩南地區難以割捨；另外，「和平或戰爭」又賦與金馬在發展經濟上或軍事優先上的矛盾，尤其，當對岸福建積極開放為經濟特區時，金馬的戰地角色尚未完全解除，也加深其尋求新定位的窘境。

由於兩岸情勢已經發生根本的改變，而隨著軍事科技的發展，金馬的戰略價值已不復以往，加上金馬與閩南地區的小額貿易日益興盛。尤其，小三通政策的正式開放，確實把金馬以往的戰地定位和軍事屬性，逐漸朝向創造和平和重視經濟屬性，因此，重新定位金馬的經濟角色有其必要性。例如，羅水德（2000）以兩岸和平穩定為出發點，建議「短期而言，台灣可以善用金門的地緣特性與歷史經驗，作為改善兩岸關係的起點；中期而言，更可將金門定位為兩岸的中介橋樑，讓金門成為解決兩岸事務性問題的基地；長期而言，則可將金門建設成兩岸之間的和平區，作為最終決定兩岸統獨歸屬之前的過渡安排。」

關於金馬小三通未來發展之定位，林上根（2002）使用專家意見調查法，由高至低排列次序，分別是「發展成爲兩岸交流人貨中轉地—擴大小三通功能」、「發展成爲兩岸和平實驗特區—功能含蓋小三通、自由貿易、和平實驗」、「發展成爲離島的免稅特區」、「發展提升爲特別行政區—功能爲小三通、經貿免稅特區」、「發展提升爲自由貿易區—功能爲兩國間的自由貿易區」，最不重視「加強目前防衛中華民國前哨地位」。

王衛煌（2004）也建議金門在小三通後，應發揮金門優勢，積極融入金廈經濟整合，定位金門爲觀光、經貿取向的「經貿特區」，並提出六項建議如下：

- 1.建議和廈門共同籌建「金廈跨海大橋」，爲兩岸直航鋪路。
- 2.金門地區物資短缺，應積極建構「金廈經濟特區」。
- 3.建立金廈間經貿合作的協調機制。。
- 4.整合區域優勢，共同投資基礎設施。
- 5.縮小金廈之間經濟體制的差距，共同開發區域資源。
- 6.構築區域交通網路。

另外，在永續發展的架構下，金門可以藉由小三通這個契機，可以『讓兩岸認識金門、讓金門走向世界』，並且加強管理與宣導，使「兩岸的金門」所造成的負面效果降至最低，同時採取下列策略，以發展金門的經濟（李沃土，2005: 100-102）。

- 1.發揮「中轉」功能取代港澳。金門的發展雖然有台灣與大陸間「大三通」實施的威脅，但是即使是「大三通」實施，「小三通」政策亦不會因此就關閉，「小三通」的「中轉」功能有可能會有影響，但應該不大。因此，金門要加緊基礎建設、碼頭、商港、通關及機場等軟硬體設施的投資，同時提升服務品質，並與大陸協商將金廈海域定位爲同一港

口，不受定時航班之管制，如此可增加「小三通」之優勢，有利金門「中轉」角色，同時也有利於廈門的發展。

2.兩岸和平橋樑，經貿的走廊。維持金廈間邊境貿易（Boundary trade）的關係、進而形成一個永久且穩固的經濟圈。

3.逐步加強兩岸經濟，學術文化、藝術與產業的交流。

4.金廈生活圈或共榮圈的永續發展。

5.提升休閒、餐飲、旅館設施之服務品質，加強台商及旅客的服務、發展服務業。

6.提供台商以金門做為補給站，包含子女教育、幹部教育訓練、商品展示及會議、金融服務及住宅之服務等。

7.從邊境貿易角度出發，先期推動「兩岸貨品交易中心」，再透過觀光旅遊的發展，加強交流，最後再過渡到「自由貿易區」或「免稅特區」。

8.積極開發「特色旅遊」如戰地之旅、金酒之旅、美食、文化之旅等以吸引大陸觀光客，活絡金門經濟。

9.結合台商，推動金廈經濟圈的發展，讓金門在閩東南的經濟區域分工上，扮演廈門後花園，21世紀鼓浪嶼的角色。

在馬祖的定位方面，劉秋華（2003: 136-137）檢討小三通後的馬祖經濟發展，針對各種優勢和劣勢、以及機會和威脅之組合，提出可資運用的策略如下，以塑造馬祖在兩岸交流之經濟角色。

1.利用緊鄰大陸的優勢地理位置，要求政府擴大「小三通」人、貨中轉的功能，讓馬祖

成爲第三地的境外航運中心。

- 2.配合兩岸「小三通」，將馬祖開放爲自由貿易港和免稅特區。
- 3.利用媒體、網路等傳播功能，行銷觀光資源，發展觀光立縣。
- 4.加強現有海、空基礎經濟建設，讓馬祖成爲第三地的境外航運中心。
- 5.爭取政府放寬「小三通」對人、貨的限制，透過立法，授予地方政府更多的自主權，增進兩岸雙方互惠互利的談判和協議。
- 6.利用馬祖現爲「第六座國家級風景特定區」及「國家第十二處野生動物保護區」的優勢，發展休憩特質的觀光事業。
- 7.修改「離島建設條例」，配合觀光事業的開發，讓馬祖發展成爲香港模式的免稅商圈，兩岸的購物樂園。
- 8.充份利用「小三通」的機會，發展以福州、馬尾、馬祖三地爲範圍的經貿商圈。
- 9.避談政治議題，建立兩岸中轉馬祖的機制，以免大三通後被兩岸邊緣化而產生經濟發展的危機。
- 10.放棄政治的激情，避免淪爲兩岸政治角力的祭品。
- 11.爭取「小三通」限制的鬆綁，避免對大陸的過度依賴，而加速馬祖的大陸化。
- 12.儘速爭取中央的授權，和對岸福州簽訂地方性互利、互惠的經貿協議，奠下「小三通」經貿發展基礎。

三、小結

綜合上述各項有關金馬定位的建議，在經濟發展上，主要企圖在掛勾對岸的產業發

展，尤其是與廈門、福州的經濟建設產生密切連結，在策略規劃上，可標示出三大途徑。

（一）發展金馬成爲兩岸交流之中立地區。最好形成特殊行政區模式，摒除兩岸政治性干擾。

（二）強調發展人、貨中轉的功能，或與中轉機能有關的建設。包含成立經貿特區、自由貿易區、金廈經濟圈等、兩岸貨品（農、漁、一般物品）交易中心，並且擔任支援台商的角色，例如商業訓練、子女教育等。

（三）發展特殊性觀光產業。除了台灣民眾外，主要在於吸引大陸觀光客，並且配合相關的觀光主題，例如免稅商圈、購物樂園、博奕特區等。

而由以上三大途徑觀之，金馬地區的定位發展，除了自我的認知與努力外，很大成份仍依賴兩岸在經貿政策之風向，因此，下一章將接續探討金馬地區與大陸福建之關係演進、以及經濟發展上之互動。

第四章、福建與金馬的經濟交流

第一節、從金馬看福建

自小三通正式啓航以來，六年多的接觸，徹底改變了金馬地區居民的生活與消費型態（遠見，2006a），也讓這兩個長期實施軍地政務的蕞爾小島，從原本是捍衛台灣安全的前線、以及自由基地的反共堡壘，成爲中華民國管轄領域中與敵對之中華人民共和國交流最頻繁、受其經濟影響最直接的地區。

軍隊的撤離、小三通的開放、以及對岸福建的經濟開發，使金馬地區的政治、經濟、社會等各個層面產生結構性的改變，以下即從金馬相關文獻的看法，探討小三通後金馬與福建的互動關係，以及對岸經濟開發對金馬的影響。

一、人文社會的密切性

馬祖地區原是大陸福建省沿海邊陲地帶之一系列島嶼所組成，自古即與大陸福州往來密切，距離中國大陸福建省的馬尾、梅花、黃岐等地最近相距不到十公里。而金門位於九龍江口、廈門灣外緣，昔日即爲閩南地區渡海來台之必經島嶼。因此，在人民往來、血緣宗親、產業交流等方面，金馬與大陸福建地區，尤其是廈門、福建，舊時即爲網絡關係緊密的生活圈。

由於兩岸的軍事對峙，以致金馬與大陸福建中斷實質往來五十年，但隨著兩岸關係的改變，以及大陸福建的經濟開發，尤其是受到廈門經濟特區之高度發展的影響，兩地

中斷許久的網絡關係，隨著金馬戰地政務的解除，以及藉由海岸線管制漏洞之海上小額貿易行爲，而重新鏈結金馬與福建的貨物交流（劉銘偉，2004）。從金馬民眾紛至對岸置產，當地市場販賣著來自對岸之生鮮蔬果、加工食品，乃至於假日赴對岸消費（劉秋華，2003；遠見，2006a），顯見對岸福建已擔任起供應金馬地區日常生活需求的重要角色。

小三通之後，金馬與福建地區的人文社會交流愈見明顯，以金門爲例（李沃土，2005），藝術團體的表演係兩地主要的交流活動，也深獲金門居民好評，咸認若能引進大陸藝術團體定期演出，將有助於吸引台灣民眾來金門觀光。其次，宗親交流活動也是兩岸互動的重頭戲，例如旅居閩廈鄉親返金探親，以及金門各大姓氏組團赴大陸祭祖；而兩岸的宗教交流則體現出平民百姓的自然與本源，例如福建漳州媽祖的繞境祈福。另外，金門中、小學生與對岸的才藝交流，以及相繼赴廈門進行畢業旅行，以培養金門下一代的廣闊心胸與氣度；最後，小三通後之福建經貿考察頻繁，大陸方面以考察商務及旅遊爲主，同時亦舉辦多次商展，金門方面則以金酒前進大陸、爭取砂石進口、以及大陸觀光客來金。

雖然金馬交流日益熱絡，但值得注意的趨勢係金馬朝大陸單向傾斜。除此之外，小三通後，金馬與福建之交流頻繁引伸出攸關社會安全的問題，主要在走私、偷渡、治安、自然災害等方面（李靜宜，2006）。在走私方面有兩大問題，一種是由於兩岸對於走私、偷渡、海盜等行爲在法律上認知不同，在中國大陸同意之合法合理之小額貿易行爲，就我方看之，則違反台灣司法；另一是兩岸皆杜絕的走私行爲，例如私煙、毒品、槍械的走私，但在小三通後，此種該禁絕卻有暴利可圖的走私，呈現增加的趨勢。其次，對岸

人口偷渡至金馬的件數也有增加的現象，至於案件偵查追訴和刑案搜證的困難度也隨著兩岸交通的便利性而提高，重大犯罪及特殊模式案類也有增加傾向。

在自然災害方面，主要考量中國大陸為口蹄疫、狂犬病、莖線蟲、蘋果蠹蛾、馬鈴薯癌腫病及番石榴果實蠅等重大動植物疫病害蟲的疫區，由於兩岸小額貿易的熱絡，除了未經檢疫的走私品可能帶來病害外，小三通也可能會合法掩護非法產品進口，若無嚴格的檢驗制度，恐會引發金馬甚至台灣農畜業之嚴重損失，另一方面，衛生檢疫機構也很難掌握偷渡客是否罹患傳染病，於是隨著偷渡客的人數增加，讓當地居民曝露在更大的疾病風險中。

二、政治認同的衝突性

自從中國大陸自1979年採行門戶開放政策，並於1985年裁撤面臨台灣海峽的福州軍備，積極建設廈門經濟特區以來，也漸漸突顯出金馬地區民眾對國家認同上之衝突，以小三通開放之前，淡江大學大陸研究所碩士羅德水（2000）以金門人的身份提出一份批判性頗強的學術論文，針對大陸改革開放之於金門人的國家認同，生動地描寫其轉變：

「與台北絕不妥協的立場無異，金門軍政當局強硬的反共態度也依然如昔，事實上，在金門軍政當局戰地政務體制成功的反共教育下，在廈門成為經濟特區的最初幾年，絕大多數金門人或許由於新聞來源的封閉，或許畏於戰地軍政當局肅殺的白色恐怖，或許是長年的反共教育已經使反共仇共的意識型態『內化』深入金門人的心中，總之，在1980年代中期之前，絕大多數金門人或許仍然堅信金門是堅強的『反共堡壘』，而中共所統治的廈門則遠不如金門。事實上，整個80年代，金門仍然沉浸在極為強烈的反共仇共氣

息裡，除了金門守軍『誤擊』對岸的事件時有所聞之外，筆者就讀烈嶼國中時（1985年左右）就曾經親眼目睹金門守軍以大砲轟擊誤入金門海域的無武裝大陸漁船，一直到1990年代，北京還曾多次抗議『台灣當局殘害福建漁民』。

然而也正由於金門軍政當局的刻意曲解醜化，更加深了金門人在獲知廈門的實際情況之後的激烈反應。事實上，廈門經改的成功影響金門的絕非只侷限於經濟層面，廈門在經濟發展上的成就，已經嚴重衝擊國民黨政府在金門地區統治的正當性，廈門這個在過去被國民政府與金門軍政當局宣傳為經濟蕭條的小島，如今卻發展成擁有百萬人口的重要國際商港，反觀台北與金門軍政當局所一再宣稱的『三民主義模範縣』—金門，卻是個人口逐年外移、經濟發展始終不見起色的小島，兩相對比之下，無疑是對『實驗』長達三十六年的『戰地政務』與所謂『三民主義模範縣』的最大諷刺。」（p. 203）

小三通開放後，金馬地區居民在國家認同上之衝突也日漸加溫，劉銘緯（2004）的研究提供一個很有趣的例子：「筆者於研究過程中發現金門一個弔詭(paradox) 的「去國家」政治認同現象，金門對中國正式刊物與對於台灣的正式出版品上都分別以「福建省金門縣」與「福建省金門縣」為正式名稱，內容則有不同的政治語法，試圖以文字描述對其政權的依附。事實上，金門對於中國的認同自古即唇齒相依而其來有自，甚至如今民進黨的綠色政權對於台灣主權的認定都造成「金門居民不得不傾向與中國認同」（B5訪談, 2004），在金門相關研究探討中，兩岸對於金門發展的政策考量，即在於金門與「台灣」與「中國」夾擠間「試探」合適的政治取向。」（p. 42）

國家認同主要包含三個構面，首先是「族群認同」，係指個人由客觀的血緣連帶或主觀認定的族裔身分而對特定族群產生一體感；其次是「文化認同」，指一群人由於共

享了歷史、傳統、習俗規範及無數的集體記憶，從而形成對某一共同體的歸屬感。最後是「制度認同」，係一個人基於對特定的政治、經濟、社會制度有所肯定，而產生的政治性認同（江宜樺，2000: 15-16）。就以上三個構面觀之，由於反共意識不復存在，金馬成爲兩岸交流的地區；而地緣與文化的同根同源，使金馬居民與中國大陸原本就存在同宗族同文化的情感；加上金馬撤軍後，造成當地經濟的不景氣，原先抱以厚望的小三通也未能及時解決經濟困境，反而小三通後的加速交流，讓金馬居民目睹大陸福建地區之快速經濟發展，進一步促使金馬居民在族群認同、文化認同、甚至制度認同上產生改變或有轉向趨勢（李靜宜，2006）。

三、經濟發展的需求性

小三通原本是邊境貿易概念下，促進離島建設開發的手段，而在歷史的脈絡上，金馬與福建的廈門、福州原是經濟共同體，政策上開放兩地三通，除了防杜走私外，也期望能恢復以往的通商活動，繁榮地方經濟。雖然小三通後的現況，使金馬地區民眾的「現實感受與理想期待」之間存有某種落差，但對岸福建在經濟層面所展現的影響，卻讓兩地的交流發展出預期之外的風貌，以下分三點敘述。

（一）金馬居民的生活消費與資金出口

由於小三通的旅費便宜與便利性，加上金馬與廈門、福州間高達四倍的物價差距，讓金馬居民只要花少許金錢，就可以在對岸快意享受。例如，遠見雜誌（2006a）專文指出，廈門已取代台北，成爲金門人低價享奢華的好地方，據當地觀光業者估計，金門

當地以及入籍金門的台灣人，前往廈門的日常消費、觀光與購物的金額，一年就高達新台幣 30 億至 40 億元。

除此之外，金門人更「錢」進廈門，投資廈門房地產，廈門市政府在 2005 年底非正式統計，金門人在廈門至少購置房地產四千套以上，以每套新台幣 250 萬元計算，金門最少有超過新台幣 100 億元的資金，流往廈門投資。小三通實施五年多來，金門人最大的收穫，是享受金廈一日生活圈，也從過去的孤島邊陲，到擁有假日休閒的後花園—廈門（遠見，2006a）。

（二）難以禁絕的兩岸小額貿易

中國大陸於1993年特別訂定「對台灣地區小額貿易管理辦法」，針對在東南沿海之福建、廣東、浙江、江蘇等省的對台灣小額貿易進行規範。中國大陸定義之「小額貿易」，乃是以人民幣十萬元為額度。而大陸福建省政府為鼓勵大陸人民與我台澎金馬人民進行交易，亦早在大嶼島設立「小額貿易區」，除了不斷加強基礎建設外，並提供方便之入出境、免稅的優惠措施吸引我台澎金馬人民前往。大陸福建省圍頭一帶、更見台澎金門漁船、漁民之熱絡交易情形（李沃土，2005）。

雖然小三通之後，台灣優先實施「小額貿易除罪化」與「可操之在我部分」二個項目，但是對於「小額貿易」並未予以價值和數額的規範，僅以正面表列為除罪化之標準，致使金馬地區的「小額貿易」往往成為兩岸人民在灘頭和岸際之非法走私與交易行為，也因此，合乎大陸法規但違反台灣法律的小額貿易在「小三通」後，仍然無法有效禁絕。尤其，台灣執法單位依法處置走私被補獲者時，往往肇生警民之間的衝突，這也使得金馬居民對於「小三通」之「除罪化」政策，產生信任的危機，當地居民咸認小三通未能

「除罪化」成功，反而帶來更多進行小額貿易的不方便，也更容易入罪（李沃土，2004；李靜宜，2006；陳建國，2006）。

（三）改變性質的金馬產業

事實上，因走私途徑而進入金馬的商品，除了影響當地市場秩序外，在某種程度上也悄悄改變當地產業的經營模式或服務內容。以金門為例，由於大陸、金門、台灣三地商品藉由「小額貿易」而為相關產業所利用，並於市場上消費，致使金門的產業性質和結構產生某些改變（阮冠穎，2003: 81-84）。例如，高粱與小麥的走私進口，因為金門縣政府保價收購政策，不僅照顧了金門在地的高粱與小麥農民，同時間接補貼了走私者、以及大陸種植高粱與小麥的農民。當地漁民也幾乎不再出海捕魚，而是非正式之貿易商，因為透過「小額貿易」的海上走私、以及大陸漁船至金門岸邊叫賣，使金門漁業早已轉型。

另就金門食品加工業而言，由於金門高粱酒於兩岸的熱銷，造成了兩岸仿冒高粱酒的生產，其銷售並無法尋求正常進出口管道，於是透過走私進行。如果能順利輸入金門，再從金門輸入至第三地，蓋上了自金門輸出的出口章後，等於是對該仿冒產品有了實質的保證。金門的貢糖業，不僅從「金門小貿易」進口大陸原物料，節省了生產成本，也循「金門小貿易」管道擴大銷售大陸市場，並節省了複雜的通關手續與稅制。

另外，金門的餐飲、零售等服務業也循著「小額貿易」管道以降低營業成本，餐廳業者藉由非正式輸入提供了便宜食材；觀光發展相關的特產店與攤販，一方面販賣金門特產，如高粱酒與陶瓷製品，另一方面，也依賴大量大陸商品作為號召以吸引觀光客，

創造可觀收入。除了觀光客消費大陸商品外，金門當地居民亦消費經由「小額貿易」進口的大陸商品，由金門的飲食消費支出比例的降低趨勢，除了生活水準提高所致外，部分結果來自於消費較廉價之大陸商品，特別是民生消費中的飲食商品。

由於受到金馬與福建兩地之「小額貿易」熱絡之影響，原本金馬在地生產與依賴台灣進出口的產業性質，也在兩岸三地的商品交流中，藉由「小額貿易」擔任起「非正式」的中轉角色，同時，依附或利用對岸資源漸漸轉變為當地企業生存的競爭要素之一。因此，下一節將探討對岸福建的經貿發展現況、以及海峽西岸經濟區。

第二節、從福建看金馬

一、大陸福建省簡介

依據中國政府網的介紹（<http://provincedata.mofcom.gov.cn/survey/dispatch.asp?pid=7>），福建省又簡稱「閩」，位於中國大陸東南沿海，東隔臺灣海峽與臺灣相望，東北與浙江省毗鄰，西北橫貫武夷山脈與江西省交界，西南與廣東省相連。全省陸地面積約 12.14 萬平方公里，山地、丘陵約占全區陸地的 80%，海域面積 13.63 萬平方公里。全省海岸線總長 6128 公里，其中大陸線 3324 公里，居全國第二位。大小島嶼計 1546 個，占中國大陸六分之一，擁有廈門灣、福州灣、湄州灣、沙埕港、三都澳等天然良港。

福建地處亞熱帶，氣候溫和，雨量充沛，是全中國雨量最豐富的省份之一。福建亦是中國重點林區之一，全省森林面積 1 億多畝，森林資源十分豐富，樹木種類繁多，森

林覆蓋率達 62.96%，居中國首位。海洋資源十分豐富，有內陸養殖面積和可作業海洋漁場面積分別約 1000 平方公里和 12.5 萬平方公里。有魚類 7 5 0 多種，占中國海洋魚類種數的一半。尤其是水產品資源種類繁多，現有品種占世界 50%以上，水產品總量居中國第三位。境內河流密佈，計有 663 條河流，內河長度達 13569 公里，水力蘊藏量 1 0 4 6 萬千瓦，可裝機容量 7 0 5 萬千瓦，居中國華東之首。

全省常住人口約為 3500 萬人，人口出生率約 11.58‰，死亡率約 5.62‰。全省城鎮化水準為 46%。至 2004 年年末，全省公路總里程為 56208 公里，其中，高速公路 1043 公里。全省有 12 條入閩通道，4 條內地和周邊聯接的高速公路。全省鐵路里程數 1565 公里，現有鷹廈，橫南，梅坎，贛龍四條主要鐵路與全國鐵路網相連。

全省內河航道 3955 公里，擁有碼頭泊位 485 個，其中萬噸以上深水泊位達 58 個，年吞吐能力近 1 億噸。其中，廈門港為中國十大集裝箱港之一，與世界 70 多個港口有貨運往來，並與 200 多個國家和地區有商務關係，另外，福州、廈門港與高雄港開通海上試點直航，福建沿海地區與金門、馬祖亦有直接往來。福建目前擁有 5 個機場，分別是廈門高崎國際機場、福州長樂國際機場、泉州晉江機場、南平武夷山機場、連城機場。依據福建省統計局（www.stats-fj.gov.cn）所公布的 2006 年經濟指標顯示（表 11.），全省生產總值計 7501.63 億元人民幣，比 2005 年成長 13.4%，其中，第一產業增加值 885.23 億元，增長 2.5%；第二產業增加值 3736.08 億元，增長 17.0%；第三產業增加值 2880.32 億元，增長 12.6%。（註：第一產業是指農、林、牧、漁業。第二產業是指採礦業，製造業，電力、燃氣及水的生產和供應業，建築業。第三產業是指除第一、二產業以外的其他行業，具體包括：交通運輸、倉儲和郵政業，資訊傳輸、電腦服務和軟體業，批發

和零售業，住宿和餐飲業，金融業，房地產業，租賃和商務服務業，科學研究、技術服務和地質勘查業，水利、環境和公共設施管理業，居民服務和其他服務業，教育，衛生、社會保障和社會福利業，文化、體育和娛樂業，公共管理和社會組織，國際組織。

產業結構持續調整中，第一產業有所調減，第二產業繼續保持增勢，第三產業發展穩定。三種產業比例由上年的 12.8：48.7：38.5 調整為 11.8：49.8：38.4。城鎮居民人均可支配收入(元)約人民幣 13,753 元，農民人均純收入約人民幣 4,833 元。目前，福建省在國民經濟和社會發展尚待解決的問題，主要是經濟總量偏小，產業結構不盡合理，限制經濟發展的體制障礙尚未消除；有競爭力的大企業、大集團較少，近期之能源、原材料價格漲幅較大；國際貿易壁壘存在、人民幣的升值，以致出口面臨新的挑戰；農業基礎還不穩固，自然災害頻發，對糧食生產、農民增收影響較大；重大安全生產事故時有發生；全省人口、資源、環境的壓力加大；部分省民生活仍很困難；社會安全隱憂依然存在，社會治安狀況需要進一步改善（福建省統計局，2007）。

表 13. 2006 年中國大陸福建省國民經濟主要指標（單位：億元；人民幣）

指 標	2006 年	比上年同期增長 (%)
一、全省生產總值	7501.63	13.4
二、農林牧漁業總產值	1473.41	3.0
三、規模以上工業增加值	2745.58	20.4
四、全社會固定資產投資	3115.08	38.0
城鎮以上固定資產投資	2765.12	41.1
五、社會消費品零售總額	2704.23	15.3
六、居民消費價格總指數(以上年同期為 100)	100.8	0.8
七、城鎮居民人均可支配收入(元)	13753.28	11.6
城鎮居民人均消費支出(元)	9807.71	11.5
八、農民人均純收入(元)	4833.35	8.6
農民人均生活消費支出(元)	3598.39	9.3

資料來源：福建省統計局，www.stats-fj.gov.cn

二、福建對台貿易現況

(一) 福建對台貿易依存度

由於地緣鄰近，再加上 80%以上之台灣居民的祖籍源於福建，在這些特殊文化、歷史背景影響下，福建向來是台商投資及貿易的中國重點地區之一，根據陸委會的統計資料顯示，截至 2007 年 6 月為止，台資對福建的投資金額累計約 46 美元，占台資對中國投資總金額比重的 7.83%，僅次於江蘇省的 46.27%（含上海市的 14.56%）、廣東省的 26.32%。

台灣在福建的對外貿易中亦佔有重要地位，依據表 14 福建對台貿易依存度的統計資料顯示，2000 年福建對台灣出口佔該省總出口的 3.13%，但同年自台灣進口金額高佔總進口的 29.12%，至 2004 年的進口趨勢顯示，該年福建自台灣進口仍佔總進口的 20.10%，但福建自其他地區進口的比重呈逐年增加趨勢，似乎顯示兩地經貿相互依存度逐漸降低（林祖嘉&陳建良，2006），惟從 2005 年及 2006 年的進口金額觀之，自台灣進口佔總進口的比例反轉向增加。再從福建 2006 年的對外經貿情況來看，該年進出口總額 626.63 億美元，比 2005 年增長 15.2%，其中，出口 412.65 億美元，增長 18.4%；進口 213.98 億美元，增長 9.3%，依表 15 對主要國家和地區進出口情況顯示，惟有香港地區的進口金額減退，自台灣進口金額較 2005 年增長 13.8%。以上之福建對台灣進出口金額在 2005 年起所產生的變化現象，是否係中國於 2004 年通過海峽西岸經濟區規劃之影響所致，則有待進一步觀察。

表 14. 福建對台貿易依存度

	福建對台灣出口		福建自台灣進口	
	金額，億美元	佔福建總出口比例，%	金額，億美元	佔福建總進口比例，%
2000 年	4.04	3.13	24.21	29.12
2001 年	3.65	2.62	24.89	28.60
2002 年	4.33	2.49	29.18	26.46
2003 年	5.19	2.46	30.49	21.48
2003 年	6.76	2.33	36.80	20.30
2005 年	7.87	2.25	40.93	20.90
2006 年	9.5	2.30	46.57	21.76

資料來源：整理自中華人民共和國國家統計局，www.stats.gov.cn；福建省統計局，www.stats-fj.gov.cn

表 15. 2006 年福建對主要國家和地區進出口情況

國家和地區	出口額 (億美元)	比上年 增長(%)	進口額 (億美元)	比上年增長(%)
香港地區	30.62	6.4	1.49	-26.5
臺灣地區	9.50	20.8	46.57	13.8
日本	60.41	5.0	25.07	0.7
韓國	10.20	65.8	22.86	11.6
東盟	29.80	22.7	24.32	9.3
歐盟	79.69	19.8	19.56	14.0
俄羅斯	4.98	74.8	1.91	47.1
美國	100.79	16.7	22.08	14.4

資料來源：福建省 2006 年國民經濟和社會發展統計公報，
福建省統計局網頁：<http://www.stats-fj.gov.cn/tjgb/0200702260074.htm>

(二) 台資在福建經濟發展的角色

自中國 1979 推動開放政策以來，吸引外資的投入係為國家經濟發展的重點之一，由於福建鄰近台灣、香港，海外又有許多祖籍福建的華僑，因此，改革開放至今，外資對於福建的經濟發展產生極大的貢獻，例如 2004 年時，外資企業產值約佔福建國民生產毛額的 23%，而港澳台資企業的產值約佔當地國民生產毛額 13%，其中台資企業以出口導向製造業為主（林祖嘉&陳建良，2006）。

而台資投資福建的金額卻呈現有趣的現象。依據 2000 年至 2006 年的福建省外資來源統計資料顯示（表 16），外資投資福建的合同金額呈逐年增加趨勢，但從 2000 年至 2004 年，台資投資福建的金額與項目佔全體外資之比例係逐年降低，主要原因係兩地無法直航，致使許多台資轉戰鄰近香港的廣東珠三角地區，另外，近年長江三角地區的科技產業發展，也吸引不少台灣科技產業投入（孫明德，2006）。但於 2004 年通過海峽西岸經濟區規劃，將福建納入「中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十一個五規劃的建議」後，台資在 2005 年及 2006 年投資福建的金額和項目有極大的變化，2005 年福建新批合同台資 18.3 億美元，增長 92.1%，占當年全體合同外資的 21.4%；2006 年時，新批合同台資 19.49 億美元，實際到位資金 14.18 億美元，分別比上年增長 6.5%和 18.9%，並且新批總投資 3000 萬美元以上的台資項目 25 個，集中在廈門、福州、漳州、南平等四個城市，而持續深化閩台產業對接及合作，則是大陸福建利用外資的重點政策之一（中華人民共和國國家發展和改革委員會，2007），到 2007 年時，福建新批合同台資更呈現大幅成長，已占當年全體合同金額約 43%，所以，就福建的經濟演進歷程觀之，台資在未來仍將扮演重要的角色。

表 16. 福建省外資來源

年份	全體外資		台資	
	*全體合同金額 (億美元)	實際到位金額 (億美元)	佔全體合同金額之 比例，%	佔全體實際到位金 額比例，%
2000	43.13	38.04	16.48	-----
2001	50.07	39.02	21.50	12.89
2002	39.01	38.75	31.70	13.68
2003	47.73	40.75	7.81	8.67
2004	53.73	47.48	6.57	4.00
2005	59.57	26.08	21.4	45.63
2006	78.29	32.20	24.9	44.04
2007	94.49	25.66	42.98	70.92

來源：整理自林祖嘉&陳建良（2006）；福建省統計局，www.stats-fj.gov.cn；中華人民共和國國家發展和改革委員會（2007）。註：*按驗資口徑計算。

三、大陸福建與台灣金馬之經貿現況

就陸委會的資料顯示（見表 8.），小三通之後，中國人民透過福建省廈門、泉州、以及福州前往金門、馬祖的人數，由 2001 年的 1,041 人次成長至 2007 年八月計有 39,107 人次，共累計有 118,211 人次，而台灣透過金馬地區至福建的人數也已超過百萬人次。另外，依據福建省 2006 年統計年鑑資料顯示，福建沿海地區與金馬地區的直接經貿往來總額計達 621.5 萬美元。

有鑑於以往福建沿海地區與台灣金門、馬祖、澎湖間海上直航運輸事宜，係採用個案、通案方式處理，但是隨著兩岸的人貨交流頻繁，福建省交通廳於 2006 年 8 月 2 日頒布實施「福建沿海地區與金門、馬祖、澎湖間海上直接通航運輸管理暫行規定」，將

其正式納入交通運輸行業規範化管理。在「暫行規定」中，福建沿海地區與金門、馬祖、澎湖間海上直航的運輸管理由福建省交通廳實施。經過中共國務院交通主管部門許可的船公司和船舶核發「台灣海峽兩岸間水路運輸許可證」和「台灣海峽兩岸間船舶營運證」後可進入該運輸市場。原則上，現階段由在福建省和金門、馬祖、澎湖註冊的航運公司，以自有或經營、並且在兩岸登記註冊的船舶行駛上述航線。「暫行規定」也要求，海上直航的船舶代理業務，由具有代理外貿運輸船舶經營權的船舶代理公司經營，船舶代理公司由航運公司自行選擇。福建沿海地區與金門、馬祖、澎湖間海上直航船舶在雙方通航港口間航行時只掛公司旗，進出對方港口時不升掛對方旗幟（人民日報，2006）。

以上措施，除了展現中國官方積極利用金馬地區為全面實現兩岸海上直接通航作預備，另一方面在福建濱海旅遊政策上，也有助益於推動福建居民赴金門、馬祖地區的旅遊工作，期能建設福建為海洋經濟強省（福建省統計局，2006a；2006b）。

第三節、海峽西岸經濟區規劃

2004年10月中共中央通過福建省所提之「海峽西岸經濟區」規劃，明確定義海峽西岸建設的概念，並確認福建在區域經濟發展的定位。以下將探討海峽西岸經濟區的緣起與內容。

一、海峽西岸經濟區的緣起

長期以來，由於海峽兩岸的長期對峙，台灣金馬與大陸福建被敵對的雙方視為戰場前線、國防重鎮，當地建設仍以軍事為首要考量，民生經濟從不是主要任務。自中國大

陸改革開放以來，視福建為前線的觀念，體現在中共中央給予福建吸引台資政策上，並不如給廣東在吸引港澳資般的先行政策（劉明輝，2005）。而中國歷經二十多年來的經濟開發，在區域發展上有明顯的成績，尤其在中國東南沿海地區中，長江三角洲（簡稱長三角）和珠江三角洲（簡稱珠三角）的經濟表現最為亮眼，福建由於地形的限制，分別為高山和海峽所隔而卡在珠三角和長三角之間，隨著長三角和珠三角的快速發展而面臨邊緣化的尷尬場面，再加上環渤海經濟區崛起、大陸西部大開發、東北老工業基地振興等地區的競爭，因此，如何在區域發展中正確定位，成為福建省亟思解決的問題（謝紫忠，2006；曲鴻亮，2007）。

因此，福建省於 1995 年提出「建設海峽西岸繁榮帶」的構想，主要是指福州到漳州的閩東南沿海地區，而「海峽西岸經濟區」（簡稱海西區）作為一個專有名詞、以及區域發展的定位，最早係出現 2004 年 1 月 8 日召開的福建省第十屆人大二次會議上，當時福建省長盧展工提出「建設對外開放、協調發展、全面繁榮的海峽西岸經濟區」，同年獲得中國第十屆全國人大會同意將海西區列入國家區域發展戰略布局。2005 年 1 月 24 日，福建省第十屆人大三次會議通過「關於促進海峽西岸經濟區建設的決定」，同年中國共產黨的十六屆五中全會審議通過「中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十一個五年規劃的建議」，其中明確納入「支持海峽西岸和其他台商投資相對集中區的經濟發展，促進兩岸經濟技術交流和合作」（應莉雅，2007）。自此，海西區建設有一個正式的名份，並且被賦予特殊的政經內涵，中共中央亦於 2006 年正式將此部份列入「國民經濟和社會發展第十一個五年規劃」（簡稱十一五規劃），內容為「支持海峽西岸和其他台商投資相對集中區的經濟發展，帶動區域經濟發展」（孫明德，2006）。

海西區主要係指台灣海峽以西的沿海經濟區，廣義的範圍含蓋中國東部自渤海到南海的沿海地區，狹義則指福建及其週邊地區（應莉雅，2007）。依據福建省頒訂《海峽西岸經濟區建設綱要》，海峽西岸經濟乃是以福建省為主體，涵蓋浙南溫州、金華、衢州、麗水地區，贛南贛州、吉安地區，贛東鷹潭、上饒地區，粵東汕頭、潮州、梅州、揭陽地區共 21 個設區市，是位於海峽西岸、以及具有地緣經濟利益的區域經濟共同體，行政區域面積達 28.8 萬平方公里，占中國行政區劃面積的 3%，常住人口約 9000 萬人，占中國的 7%，人口密度為 313 人/平方公里，高出中國平均水準的 1.3 倍，2005 年經濟規模達到 1.5 萬億人民幣，占全中國的 7.4%（福建省統計局，2006c）。

二、海西區的發展架構與內容

海西區的發展架構主要在於建設福建重要城市為中心的三個城市群，分別以福州為中心的閩江城市群、以廈門為中心的廈門灣城市群、以泉州為中心的湄洲灣城市群，促進廠商的群聚效應。再託附於福、廈、泉三個都會圈，發展九個二級城市為經濟突破口，分別是寧德、莆田、漳州、南平、三明、龍岩、福清、永安、邵武，逐步形成沿海縱向發展，再藉由福州連接南平至邵武、泉州連接三明至永安、廈門連接漳州至龍岩等橫向的四條城市伸展帶，透過強化交通建設，形成橫縱交織、大中小城市相互連接，帶動城鄉發展網絡（孫明德，2006；謝紫忠，2006）。

依據《海峽西岸經濟區建設綱要》及相關配套措施（林姿茵，2006；孫明德，2006；福建省統計局，2006c），概述海西區的規劃內容如后。

（一）產業發展方面

以電子、石化、機械製造三大產業發展為主。在戰略產業發展上，加速推展福州、廈門沿海電子資訊產業基地建設，推動「煉化一體化」建設的石化產業，並且利用區位和港口優勢，加強電力系統的建設。在提升傳統產業上，將資源集中在輕工業產品製造業和電機電器製造業，包含塑膠材料、鞋、帽、箱、傘、工藝品等，以及電機、輸變電、配電等控制設備。光電、軟體、生物製藥為高新技術產業的發展重點。另外，利用自然資源優勢，推展近海養殖與遠洋漁業的藍色產業，發展畜牧、林、果、竹、茶等綠色產業，並朝向構建閩東南特色農業基地和現代農業示範園區。

（二）基礎設施方面

推動海港與空港（「兩港」）、電源與水源（「兩源」）、以及鐵路網、高速公路網、資訊網、電網、供排水網、燃氣管網（「六網」）等建設。實現廈門灣、湄洲灣港口一體，並且打破行政區劃界限，合理發展港口、城市、產業之關係，實現「以港興城」的構想。在鐵路建設上，除了完善鐵路網，更積極實現環渤海地區、長三角、珠三角以及與大陸中西部等城際快速客運系統的連接。在空港建設上，藉由發展大型空港的基礎，而最終能形成維修、改裝、現代物流業等空港經濟。在資訊建設上，積極設立現代化資訊傳輸網，推展網路寬頻化與高速互聯，提高資訊化服務供應的能力。

（三）對外經貿方面

充分發揮本區優勢，加快外向型經濟發展，主要工作有兩大項，第一項是發揮對台前緣作用，擴大閩台製造業合作、提高閩台農業水平、推進閩台第三產業合作、優化台

商投資環境、深化閩台文化科技交流、拓展「對台貿易區」、充分發揮福建沿海與金馬澎的人員往來。

第二項是加快發展外向型經濟。以市場多元化和品質優先等策略，優化出口商品結構，鞏固傳統出口市場，開發發達國家市場。亦支持具優勢企業向外投資、鼓勵企業開發境外資源、承包境外工程、以及對外勞務合作。同時也推動廈門象嶼、福州馬尾「區港聯動」，促進保稅區為區域性物流中心，朝向轉型為自由貿易區。另外，發揮僑鄉優勢，妥善規劃「理解僑心、凝聚僑力」之理念，構建海外僑商、港澳台商、海外學子參與建設海西區的平台。

三、海西區建設的實踐

截至 2008 年初的資料顯示（世紀經濟，2008；福建日報，2008；福州日報，2007；福建省統計局，2008），在海西區建設的實踐上，福建省的工業發展和全社會固定資產投資，逐漸呈現「石化、機械、電子三大主導產業投資比重上升，高耗能工業投資比重下降兩大趨勢」，以 2007 年為例，三級產業比例由 2006 年的 11.8：49.1：39.1 調整為 11.3：49.2：39.5，產業結構持續調整中，第一產業有所調減，第二產業保持穩定，第三產業發展加快。

農業發展則積極深化台閩合作，例如實施海峽兩岸(福建)農業合作試驗區發展規劃，擴大引進臺灣農業資金、良種、技術及管理經驗，在德化、仙游、邵武、清流建設臺灣落葉果樹良種及栽培技術推廣示範基地，在大田開展閩台茶葉加工示範項目，已有 150 多個臺灣良種得到規模化推廣和應用，形成大陸最大的臺灣良種引進繁育基地。另

外，推動台閩農產品集散中心建設，廈門臺灣水果銷售集散中心進口臺灣水果 52 批 881 噸，開工建設廈門高崎閩台中心漁港；而且霞浦臺灣水產品集散中心恢復對台近海漁工外派業務；海峽兩岸（福建東山）水產品加工集散基地已有 15 個水產品精深加工項目落戶，總投資 10 多億元。海峽兩岸（三明）現代林業合作實驗區建設得到推動。重點建設林產品加工合作區、生物醫藥加工合作區等，目前試驗區新批辦涉林台資企業 27 家，總投資 6948 萬美元。

海西區的基礎設施建設也不斷加強。例如溫福鐵路、福廈鐵路、龍廈鐵路已完成投資、向莆、廈深鐵路已於 2007 年 11 月 23 日開工建設，而龍長高速公路亦於 2007 年 12 月 25 日建成通車。另外，福建第二輪鐵路建設重大項目的規劃佈局確定，其中，最引人注意地，將開建北京經福建至臺灣的京台高速鐵路福建段、以及昆台高速鐵路福建段（改建贛龍鐵路、漳泉肖鐵路，新建漳州港尾段），以上陸路運輸完成後，將徹底改變福建省鐵路交通相對落後的現狀，由於交通幹線貫穿東南沿海的長江三角洲、珠江三角洲和海峽西岸經濟區與內陸大腹地，將使福建省成爲我國南方鐵路交通運輸大動脈的重心，也進一步凸顯海峽西岸區位優勢，將增強海西區與長三角、珠三角和中西部地區的經濟連動。

另外，福建省福州市亦將建設大量疏港鐵路，主要有羅源灣港區北岸鐵路支線，江陰港區鐵路支線、連江可門港區鐵路專用線、長安港區鐵路專用線等，這些疏港鐵路及向莆鐵路建成後，將可使福州港區連接未來的京台、昆台高速鐵路，加上拓展福州長樂國際機場、福州海港腹地，使福州空港、海港成爲江西、湖南等內陸地區便捷的出海通道，也使福州港口的物流延伸至廣闊的中西部，實現港口資源共享，有助於加速海西區

建設。

四、小結：海西區的特殊政經色彩和發揮統戰資源

分析海西區的緣起與規劃內容，可以發現二大特色，第一大特色係海西區規劃案的緣起，主要是福建省地方當局善於利用兩岸情勢，積極發揮福建在兩岸關係上特殊的政治地位，強調吸引台資與閩台合作的策略，以促進其本身在中國經濟發展上的份量，俾在珠三角和長三角之發展優勢夾擊下能夠力求突破。因此，福建若要在海西區中居主導地位，則自身的價值要素與策略優勢在於和台灣有地緣近、血緣親、人緣廣、商緣深、法緣久（五緣）的互動關係，以及對台訴求上，求緊密經貿聯繫、求兩岸直接三通、求旅遊雙向對接、求農業全面合作、求文化深入交流、求載體平台建設（六求）。

所以，當地學者指出福建省若要擺脫血腥競爭、跨越競爭邊界，關鍵就在於打好「海峽牌」（劉明輝，2005），首先，要充分借助全球對台海的關注度，做好令世人醒目的文章，化不利因素為積極因素；其次，充分借助閩台的產業互補性強的特點；第三是通過閩台文化資源融通整合，為福建創造人才優勢；第四，利用兩門兩馬的小三通開放政策，率先啟動「閩台共同市場」合作機制的探索；第五，建立閩台經濟合作事務論壇平台；最後，要率先吸納具有較高素質的台灣人才到福建工作，落實建設海西區的基礎。

另一大特色係充分發揮福建的統戰資源。福建省向來被中國視為統戰大省，在海西區的建設發展中，可以充分發揮四大統戰優勢，分別是獨特的僑鄉優勢、民營經濟優勢、對台優勢、海外留學人員優勢（福建省統戰部，2005）。在民營經濟優勢的統戰策略上，要把立足點放在發展新的社會階層上，要大力發展非公有制經濟、要大力發展中介組

織、要大力培養和引進專業經理、形成合理的社會階層結構，並且創造良好環境，支持和導引非公有制經濟在海西區建設中發揮重要作用。在對台優勢統戰策略上，要發揮福建對台的區位優勢，塑造「海西區」品牌效應；合力打造閩台文化交流圈，增強台灣人民對中華民族文化的認同感；擴大兩岸交流，爭取台灣民心。在閩商僑鄉優勢之統戰上，要弘揚閩商精神、發揮異地商會作用、構建境內閩商參與建設海西區的平台。在海外留學人員之統戰優勢上，主要是做好積極引資工作、以及開展引智工作。

綜上所述，從海西區建設發展的兩大特色中，台資企業佔有舉足輕重的角色，而金馬在海西區建設中將會面臨什麼樣的競爭環境，則亟需進一步分析，因此，下一章將探討福建發展海西區所面對的挑戰，並討論台資企業在海西區發展中所扮演的角色，俾利接續分析金馬地區在海西區的競爭環境。

第五章、金馬在海西區建設的角色

第一節、大陸福建發展海西區所面臨的挑戰

中共當局逐步實施海西區戰略構想時，勢必將面對一些挑戰，尤其，受限於福建本身條件、以及是否能夠提供更有利的配合因素，將是海西區亟須思考和解決的問題。從地理特徵看，海西區位處臺灣、大陸福建北面的長江三角洲以及南面的珠江三角洲等三大經濟區塊的聯結位置。但是在經濟發展特徵上，卻是位於該三大經濟圈合圍形成之馬鞍型的“凹”部。以 2006 年 10 月公布的資料而言（福建省統計局，2006c），海西區的 GDP 相當於長三角的 46%，珠三角的 90%，臺灣的 49%。但是，財政總收入、固定資產投資規模、進出口總額、實際利用外資等指標分別相當於長三角的 12%、33%、17% 和 26%，相當於珠三角的 75%、79%、17% 和 38%，規模處於劣勢。海峽西岸經濟區的經濟密度僅為每平方公里 400 萬元 GDP，分別相當於長、珠三角的 15% 和 17%，也只有臺灣的 5%。人均生產總值為 1.3 萬元，相當於長、珠三角的 41% 和 27%，相當於臺灣的 10%；而人均固定資產投資額、進出口總額、實際利用外資額與財政收入上，分別相當於長三角的 30%、16%、23%、11%，以及相當於珠三角的 24%、5%、12% 和 23%，由以上數據顯示，海西區的經濟發展情況係處於弱勢。海西區的經濟發展若要擺脫弱勢處境，可能有以下挑戰必須面對。

一、中共中央的資源承諾

海西區雖已納入中共「十一五規劃」中，但未來是否會應允福建地方政府的建設海

西區的資源需求，給予必須的政策和財務支持，仍令人存疑（林姿茵，2006），尤其，中國近年來大力發展西部及東北地區，亦需龐大經費支援該等地區的重大計畫，因此，預測投入大額財政預算給海西區的機率並不高（孫明德，2006），福建統計局（2006）的研究報告也自承，海西區經濟的快速發展，主要係得利於政策引導與政府推動，隨著中國境內開放政策的深入（開發大西部與東北），市場經濟發展的成熟，致使海西區的「政策效應」優勢逐漸弱化。因此，一方面要向上爭取中央資源、另一方面要設法自籌財源，以構建發展海西區經濟的重要基礎設施，應是福建當局必須面對的主要難境。

二、地方政府的合作與共識

海西區在地方政府的合作議題上，略可分為兩部份，一部份是福建省本身，另一部份是海西區所涵蓋的其它省份。如前所述，海西區發展係建設福建省的三個核心城市，分別是福州為中心的閩江城市群、以廈門為中心的廈門灣城市群、以泉州為中心的湄洲灣城市群。雖然廈門是此區域的發展龍頭，隨著泉州、福州的日益壯大，彼此之間的資源競奪、區域發展共識不足、內部經濟難以一體化等矛盾、衝突現象，漸漸浮出檯面（周小華，2005）。另外，作為海西區經濟發展重要腹地的浙江、江西、廣東等省份，也未能做出足夠的合作承諾，而且，若福州、廈門、泉州的經濟實力無法實際拉高，恐難吸引浙南、贛南、粵北成為海西區腹地（郭瑞華，2006）。因此，強調區域經濟一體化、以及構建地方政府的合作機制，將是福建省發展海西區的挑戰之一。

三、吸引外資的優勢發揮

由於近期的開發中國西部、東北等多項經建計畫，使得中國政府以大量財政補貼海西區建設的可能性不高，較有可能仿效「振興東北」方式，中央只負擔部份預算，其餘由福建省自行招商引資來補足，因此，若無相關配合的租稅與優惠措施，吸引外資投入當地基礎建設，海西區的全盤構想恐難以實現（孫明德，2006）。中國官方針對「福建省 2006 年利用外資形勢分析及 2007 年對策措施」報告也指出三大問題（中華人民共和國國家發展和改革委員會，2007），首先是建設用地徵遷難度加大；其次是先進國家投資項目所佔的比例依然偏低；最後是國際貿易障礙和反傾銷政策日益嚴格，致使福建部份加工型和傳統出口型的外資企業，在生產和增資上受到影響。尤其，在吸引台灣廠商投資方面，福建遠遠落後廣東、江蘇等地區，而福建做為中國政府對台灣釋放利多的窗口，且在海西區計畫中有甚多項目須仰賴台資的注入。因此，吸引外資的成果將直接影響海西區的前景，而台資所正扮演的特殊角色，將於下一節持續探討。

四、產業結構合理化

就福建省的產業結構而言，第一產業之農、林、牧、漁業，以及第二產業之礦業，製造業，電力、燃氣及水的生產和供應業，建築業，仍佔該省產業結構的大宗，2006 年之一、二、三級產業比例為 11.8：49.8：38.4（福建省統計局，2007），第三產業的發展比重與先進國家之 60%~70% 相較仍有很大差距，包括交通運輸、倉儲和郵政業，資訊傳輸、電腦服務和軟體業，批發和零售業，住宿和餐飲業，金融業，房地產業，租賃和商務服務業，科學研究、技術服務和地質勘查業，水利、環境和公共設施管理業，居民服務和其他服務業，教育，衛生、社會保障和社會福利業，文化、體育和娛樂業，公

共管理和社會組織，國際組織，而第三產業的發展良窳將影響海西區建構完整產業鏈及促進廠商群聚效應。

五、基礎建設與社會環境

交通、水電、電信等基礎建設不夠完備，係限制福建發展的關鍵因素之一，也是海西區計畫的重點項目。除了前面提及的預算來源、土地徵遷問題外，隨著工業發展，環境污染的程度加劇，也帶動治理環境保護的設施需求增加，處理環境污染的費用也加大。另外，隨著經濟發展，貧富差距、失業等社會問題也漸漸突顯（福建省統計局，2006c），若無適當配套的社會保障與救助政策，將會影響社會安全與穩定，進而影響外資對海西區的投資意願。

第二節、台資企業在海西區發展之角色

中共中央推動海西區的政治統戰意涵凌駕於經濟利益考量之上，而福建地方政府充分利用「兩面開弓、左右逢源」的特殊地理優勢，以吸引台資投入為主題，提出建設海西區計畫，致使台資在海西區發展中佔有舉足輕重的經濟性和政治性角色。目前中共一方面掌握台商亟欲前往大陸投資的心態，積極對台商釋出善意；另一方面矮化台灣地位，並且製造官方與企業間之對立，以拉攏台商。中共運用「以商促統、以民逼官」之統戰伎倆，欲迫使台灣的政經地位「香港化」或「邊緣化」（林姿茵，2006），而身為統戰資源大省的福建，也充分利用兩岸情勢，向上建議海西區計畫，一方面符合中共中央實現統一之政治性功能，一方面整合兩地經濟資源以促進福建發展。雖然海西區計畫帶

著濃厚地政治統戰味，但是商業投資著重經濟理性、以及考量利益最大化，因此，以下將探討海西區在吸引台資投入程度上，將會面臨的挑戰、以及現階段的吸引政策。

一、台資投資大陸市場概況

依據陸委會所公布的統計資料顯示，截至 2007 年 7 月底，台商投資中國大陸的總件數達 36,135 件，金額計 59,729.6 百萬美元，投資地區主要集中在江蘇地區（含上海市，約佔 46.51%）、廣東地區（約佔 26.07%）、以及福建地區（約佔 7.75%）。

投資福建的台資企業主要係勞力密集型產業（林祖嘉，2006）；珠三角地區由於代工業發達，投資勞力密集及消費性電子產業之台商在此發展已久；而長三角地區的技術人力充足，加上環境安定，故成為台灣高科技廠商的主要投資地點（孫明德，2006）。雖然長三角和珠三角地區仍然對台資有極強的吸引力，但是隨著中國大陸的政策導引，台資投資大陸的格局正產生一些變化（樂智強、邱諒平，2006），例如，近期大陸積極發展東北地區和環渤海地區的策略吸引台資有北上傾向；而中共中央提出西部大開發政策後，也促使台商西進的步伐加快。

二、海西區吸引台資的壓力與挑戰

海西區對於台資的吸引力上，具有地理位置、文化、血緣等各項優勢，但與長三角、珠三角地區比較起來，福建省在吸引台資的成果上，係處於相對落後的地區。隨著大陸新興投資重點地區的崛起，以及長三角與珠三角地區歷來累積的經濟實力，海西區若要進一步吸引台資投入，其難度有所提高，主要的壓力與挑戰如下。

(一) 與長三角、珠三角地區比較而言，海西區在總體經濟量、經濟區面積、人力資源供應等方面相當不足，而環渤海經濟圈、東北和西部地區由於政策支持和成本優勢，除了讓台資進行更有利的投資選擇外，也更加突顯出海西區土地不足、地租偏高、勞力成本較高、以及發展腹地狹小等劣勢（樂智強、邱諒平，2006）。

(二) 福建省缺乏重點產業、與內陸交通不便、且內需市場小，雖然近年積極發展石化、電子、汽車等產業，但與鄰近省份的發展重點重疊，未必具有比較性優勢（孫明德，2006）。而海西區的產業布局、配套措施不夠合理，產業集群也不夠完整，產業供應鍊長度也不足，致使企業在採購和銷售成本上也相對地較高（樂智強、邱諒平，2006）。

以上環境因素也降低海西區的招商競爭力

(三) 閩台經貿合作的主要關鍵在於「兩岸三通」（林姿茵，2006）。因兩岸直接三通必須在「一個中國」的共識基礎下，方有可能實行，但是此條件仍牽涉到我國主權問題，目前台閩經貿交通仍以「小三通」為主，對於海西區的經濟提昇上，現行的兩岸小三通仍須有更廣闊的開放空間。另一方面，以往的台商投資重心乃以長三角、珠三角為主，若兩岸開放直接三通，亦方便台商加速、加大對長、珠三角、甚至大陸東北地區的投資，而跳過相對弱勢的海西區。

三、海西區吸引台資的政策

就福建的經濟演進歷程，以及建設海西區的需求性，台資仍將扮演重要的角色。2006年4月中共中央所宣佈的15項對台經貿措施也大都與福建密切相關，主要在於農漁業產品及其投資的鼓勵措施（孫明德，2006），但持續深化閩台產業對接及合作，已列為

大陸福建利用外資的重點政策之一（中華人民共和國國家發展和改革委員會，2007），其主要內容係落實“福建省‘十一五’閩台產業對接專項規劃”，第一，積極推進閩台農業合作示範區和現代林業合作示範區建設，促進閩台在農業生產、加工、市場行銷、資訊、人才資源交流、農業生物技術、休閒觀光農業等領域的對接，俾能構建高優農業、藍色產業和綠色產業等三大特色產業；第二，落實資訊、機械、石化、紡織製造、食品、冶金、建材、新興產業、物流和金融十大重點領域的產業對接，推進福建省重點企業與臺灣百大企業的直接對接。吸引臺灣中小企業與福建省企業建立產業配套合作關係，另外，開設台商工業園區試點工作，吸納台商製造業到福建省設立研發機構；第三，圍繞海峽兩岸農產品交易平臺和對台專業物流中心建設，致力吸引臺灣物流產業至福建投資設點，推動建設福州、泉州的台灣農產品銷售集散中心，並且爭取台灣金融業在福建省設立分支機構，在銀行、保險、證券、創業投資、貨幣流通等領域加快推動台閩金融對接；最後，繼續做好旅遊景區的對接合作，共同推出海峽旅遊資源和線路。

雖然受到長三角、珠三角、大陸西部與東北發展的吸引力，使台資投資福建的金額與項目佔全體投入福建外資之比例逐年降低，但值得注意地，自 2004 年中共中央通過海西區規劃，台資在 2005 年及 2006 年投資福建的金額和項目卻轉而增加（見表 14.），投資區域集中在廈門、福州、漳州、南平等四個城市，以上的轉變與台灣專家學者的分析結論大相逕庭（林祖嘉，2006；孫明德，2006；林姿茵，2006 等），後續海西區吸引台資的發展值得密切觀察。

第三節、金馬在海西區之環境分析

針對金馬地區對於大陸福建省建設海峽西岸經濟區所能產生的影響力上，本研究持學術分析立場，綜合先前之文獻回顧，以潛在的優勢、劣勢、機會、威脅等四大構面進行環境分析（Strengths、Weaknesses、Opportunities、Threats，簡稱 SWOT 分析），分析重點在於經貿發展相關議題，並且根據分析結果，發展出後續意見調查所使用的問卷題項。

SWOT 分析原是普遍應用於制定商業競爭策略時的工具，後逐漸應用於政策分析、社會科學等其它領域。一般而言，SWOT 分析是競爭策略制定流程的步驟之一，屬於策略規劃的前半段（de Kluyver, 2000），主要用途是告訴企業「我們現在在哪裡？」，以利後續的「我們該往何處去？」之策略擬定。de Kluyver（2000: 69）指出決定一個公司相對於主要競爭者的競爭地位強弱是 SWOT 分析的重點，分析時必須面對下列四個問題，第一個問題是「繼續目前的策略，會使該公司的競爭地位變強或變弱？」；第二個問題是「該公司和主要競爭者在競爭優勢和關鍵成功因素方面等的排名如何？」；第三個問題是「該公司是否享有獨特、永續的競爭優勢？」；第四個問題是「在產業和競爭策略的力量作用下，該公司目前的地位是否穩固？能夠維持多久？」

基於此 SWOT 分析的四大問題之架構，本研究將以金馬地區的經濟發展規劃為主角，以海西區為競爭者，透過 SWOT 分析，評估相關的環境、競爭趨勢、和改變的力量。所得之初步結果將用於後續的專家意見調查，而最終的分析結果，期能為金馬未來經濟發展與政策擬定所參考。

一、潛在的內部優勢

（一）現行兩岸經濟合作的唯一管道

自從中共於1992年3月提出「兩門（廈門和金門）對開，兩馬（馬尾港和馬祖）先行」構想，並於1994年1月實施「關於台灣地區小額貿易的管理辦法」，定位小三通為民間的直接貿易。而台灣於2000年3月立法院通過「離島建設條例」，先行試辦金門、馬祖、澎湖地區與大陸地區通航，優先試辦「小額貿易除罪化」以及「可操之在我」的部分，並於2001年1月1日，由金門、馬祖開始實施「小三通」。至目前為止，金馬小三通仍是兩岸經貿直接往來的唯一管道，除了用以彌補兩岸間接貿易的不足處，對於欲往海西區投資的台商而言，金馬可以作為成品或中間產品的中轉地，如果小三通的中轉功能政策愈開放，這個優勢會更明顯。

基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處」、「金馬可以作為台商投資福建的成品或中間產品的中轉地」、「金馬在海西區之地理優勢會因為小三通的中轉功能政策開放而更加明顯」

（二）低成本優勢

小三通在兩岸經貿作用中，雖仍存在一定限制性，但是對於在福建投資的台商而言，具有人貨往來低成本、並且省時的優勢，尤其針對台灣中小企業，低成本的優勢將有鼓勵其往對岸投資的作用；另外，除了香港、澳門外，廈門是中國大陸第一也是唯一可辦理台胞證的地區，而且廈門港現為大陸沿海的內貿裝箱之重要海運節點，以及兩岸客貨輪的黃金港，因此，對於海西區積極誘引台商投資而言，金馬可以結合廈門港作為

台商投資海西區的中繼站。另一方面現行「離島建設條例」亦給予金馬甚多的稅賦優惠，將可以降低廠商在金馬地區的營運成本，有效鼓勵廠商於金馬設廠，以提昇金馬經濟發展。

基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效降低人貨往來的金錢成本」、「小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間」、「金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資」、「金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站」、「『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠，以提昇金馬經濟發展」

（三）民主開放的社會政治體制

金馬地區雖歷經四十餘年的戰地政務，但也建立與台灣同樣的民主、法律、政治、社會體系，足以為對岸借鏡，並可能作為政治談判的籌碼。尤其，海西區的開發前景也正吸引世人的目光，但是隨著工業發展，環境污染加劇，貧富差距、失業等社會問題也會漸漸突顯，對民主制度的要求也將日益迫切，若無適當的政策配合，將影響外資對海西區的投資意願，而金馬的民主開放制度正好可為參考對象。

基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「金馬地區的民主、法律、政治、社會體系制度，可作為福建發展海西區建設的參考」。

（四）觀光資源的吸引力

金馬地區擁有特殊的戰地風光，而且目前是對岸人民唯一可以直接到達的台灣風景地點，而對岸福建的濱海旅遊政策上，也積極推動福建居民赴金門、馬祖地區進行旅遊，

俾開發福建為海洋經濟強省，此將有助於活絡海西區之沿海旅遊經濟。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡福建海西區之沿海旅遊經濟」。

（五）位居福建對台灣之五緣六求的實驗角色

福建若要在海西區發展中居主導地位，其自身價值與策略優勢在於和台灣有地緣近、血緣親、人緣廣、商緣深、法緣久（五緣）的互動關係，以及對台訴求上，求緊密經貿聯繫、求兩岸直接三通、求旅遊雙向對接、求農業全面合作、求文化深入交流、求載體平台建設（六求）。而福建對於台灣的五緣六求上，金馬地區剛好提供一個可供先期接觸、以及檢驗成果的便利角色，提供一個兩岸建立互信機制的平台，在經濟發展上謀求互利共生。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平台」。

二、潛在的內部劣勢

（一）現行小三通法令仍不夠開放

台閩經貿合作的主要關鍵在於「兩岸三通」，但是兩岸直接三通必須在「一個中國」的共識基礎下，方有可能實行，而此條件仍牽涉到主權問題，因此，目前台閩經貿交通仍以「小三通」為主，但現有政策仍僅止於小額貿易部份，有鑑於大陸福建非常渴望台商投資，若要提昇金馬對於海西區經濟發展的影響力，現行的兩岸小三通政策仍須有更廣闊的開放空間。

基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「台灣居民無法直接由金馬進出

福建」、「大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣」、「台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區」、「中國大陸准許兩地小額貿易，但是台灣法令仍視為非法的走私活動」、「金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准」。

（二）基礎設施尚須加強

現有金馬港口僅能供中、小型貨客輪停靠裝卸，尚無法容納大型貨櫃輪；航空機場尚能應付一般客貨機起降，但受天候影響大。若欲開發金馬為兩岸經貿中轉地，則需大幅加強相關基礎設施，以及擴充港口機場能量。另外，若要吸引對岸旅遊人潮，相關觀光設施亦待加強。

基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮」、「若金馬要成為兩岸經貿中轉地，現有金馬之港口機場設備尚待提昇」。

（三）產業發展不夠全面

金馬目前的產業以服務業所佔的比率最大，主要是觀光服務業；工業則以製酒業、陶瓷業與菜刀製造為主；營造業、住宿與餐飲業則於小三通後呈現顯著成長。由此觀之，除了導致招商吸引台灣赴金馬設廠的條件不充分外，也由於金馬地區的產業結構發展受到限制，在與海西區發展之產業對接上，恐無太大著力之處。

基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「金馬地區的產業結構受限，恐無法與海西區的產業發展產生連結」、「金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴當地設廠」。

（四）當地消費市場不大

由於金馬地區受到地理環境、人口稀少與資源貧瘠等條件的限制，其發展程度遠遠落後於台灣本島。而金馬地區在 1992 年解除「戰地政務」後，雖然大力發展民生建設與觀光事業，但也因為國軍「精實案」實施，駐地官兵逐漸減少，影響當地消費需求，使工商業發展更為不易。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「金馬當地之消費市場不大」。

三、潛在的外部機會

（一）台閩共同市場的開路先鋒

對於大陸福建而言，當前的台海局勢可以說是近五十餘年來最有利的外部環境，若能充分利用自身對台灣的區位優勢，以金馬為媒介、小三通為起點，探索建立台閩共同市場，將會更加強海西區的發展實力。而金馬若能利用此一時機，加緊基礎建設、碼頭、商港、通關及機場等軟硬體設施的投資，同時提升服務品質，如果能夠進一步與中國大陸協商將金廈海域定位為同一港口，不受定時航班之管制，將更有利於金馬的「中轉」角色，此外，金馬若能爭取成立「兩岸自由貿易區」，則能大幅提高對於海西區的影響力。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「為大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展」、「與對岸協商將金廈海域定位為同一港口，強化金馬的「中轉」功能」。

（二）大三通無進展反而給予小三通機會

在大三通未實現之前，目前金馬對福建的小三通，是兩岸之間最為經濟便利的物流、人流管道，也是福建最為中共所看重的主要原因，對於中共而言，如何擴大小三通格局、加強台閩經貿合作，具有重大的統戰宣傳效果，這也給予金馬提升本身重要性，以及在兩岸情勢中左右逢源的機會。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「在大三通不通下，金馬可以藉由擴充小三通功能以提昇地位重要性」。

（三）作為台商前進海西區的後勤支援

擔任支援台商的角色，例如發展金馬地區的教育產業，提供台商企業之商業訓練、或子女教育等。據此發展後續調查問卷題項如下：「發展金馬地區的教育產業，作為台商企業投資海西區之商業訓練基地」、「發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構」。

四、潛在的外部威脅

（一）兩岸政治氣氛低迷

兩岸關係仍然沒有突破性發展，由於未來發展存有高度不確定性，難以吸引外資或財團重金投入金馬作較長期、以及大規模性的經營，無法有效提昇金馬的產業技術水準。另一方面，兩岸近幾年的官方互動停滯，也使小三通更加開放的可能性降低，也將削弱金馬在海西區發展的影響力。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性」。

（二）邊緣化的危機

海西區的發展除了實質的經濟建設外，在中共對台工作上，帶有濃厚的統戰意味。惟就經濟現實考量，海西區建設仍是福建在長三角與珠三角夾擊下，力圖發展成海洋經濟強省，而且極須海外資金、技術和人力等資源的投入，台灣為其主標的之一，因此，兩岸直接的大三通，是決定海西區發展的成敗關鍵之一，另外，若扣除現行小三通的政策優勢外，福建有求於金馬者甚少，因此，若兩岸實行大三通，則金馬將立即面臨經濟邊緣化的危機。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「若海峽兩岸實行大三通，則金馬將立即面臨經濟邊緣化的威脅」。

（三）海西區的資金磁吸作用

可從兩方面討論此議題。一方面由於小三通的旅費便宜與便利性，加上金馬與廈門、福州間高達四倍的物價差距，誘使金馬居民「錢」進福建，或進行民生消費、或購置房產。另一方面是兩岸直接三通無法開展，雖讓小三通的金馬地區漁翁得利，但長期而言，若海西區經濟日益壯大，則吸引台商直接投資當地的驅動力將會愈強，反而致使金馬的人貨中轉與小額貿易功能愈益薄弱。基於以上探討，將發展出後續調查問卷題項如下：「福建的經濟發展與兩岸物價差距，吸引金馬居民赴當地進行消費投資」、「若海西區經濟日益壯大，則吸引台商直接投資當地的驅動力將會愈強」、「隨著海西區之沿海經濟發展，將愈會降低台商對於金馬之中轉功能的需求」。

第六章、結果分析與政策建議

本章將對專家意見調查結果進行分析，然後，基於專家意見的調查結果，以及針對金馬地區在海西區建設所能產生的影響力，本研究將以金馬地區的經濟發展規劃為主角，透過相關環境、競爭趨勢、和改變的力量等評估，以 SWOT 理論進行策略規劃，並且為金馬地區發展未來經濟發展提出政策性建議，期能在政策面、以及實際運作面上有助於金馬之經貿發展，進一步加強金馬影響海西區的力量。

第一節、台灣地區專家調查之分析

一、對於大陸福建海西區建設，金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢

對於金馬地區在海西區建設中所具有的潛在內部優勢之調查結果如表 17，其中，大部份優勢選項皆能獲得專家認同，以下由高至低的排列均數超過 4.5 分的題項。

1. 「小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間」
2. 「對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本」
3. 「金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站」
4. 「金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡海西區之沿海旅遊經濟」
5. 「對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平台」
6. 「金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯」
7. 「金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處」

8. 「金馬可以作為台商投資福建之成品的中轉地」
9. 「金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地」
10. 「金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資」
11. 「『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠」
12. 「金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考」

由以上十二項優勢顯示，專家意見普遍肯定現階段金馬小三通所具備的功能性角色，也預期小三通政策若能更加開放，應能提昇金馬地區在海西區建設的影響力。另外，專家意見也指出發展金馬地區的觀光資源，應可成為金馬未來經濟發展的優勢來源，而未來也可考慮結合廈門港作為投資海西區的中繼站。

表 17. 金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢之調查表

問卷題項	第一回合		第二回合（請勾選）							
	選填人數	均數	1	2	3	4	5	6	7	均數
1.金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處。	18	5.1	1	1	4	0	2	5	5	5.0
2.金馬可以作為台商投資福建之成品的中轉地。	18	5.1	0	2	1	1	7	5	2	5.0
3.金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地。	18	4.9	0	3	0	2	6	5	2	4.9
4.金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯。	18	5.1	0	0	3	0	5	9	1	5.3
5.對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本。	18	5.7	0	0	0	2	7	4	5	5.7
6.小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間。	18	5.7	0	0	1	2	2	8	5	5.8
7.金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資。	18	4.8	0	1	5	1	4	6	1	4.7
8.金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站。	18	5.3	0	1	0	1	2	11	3	5.7
9.『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠。	18	4.6	1	0	4	3	5	3	2	4.6
10.金馬地區的民主體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	18	4.2	2	1	3	4	2	6	0	4.2
11.金馬地區的法律體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	18	4.2	2	1	2	3	5	5	0	4.3
12.金馬地區的政治體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	18	4.1	2	2	4	4	1	5	0	3.8
13.金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	18	4.4	2	0	2	1	8	5	0	4.6

14.金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡海西區之沿海旅遊經濟。	16	5.6	0	1	0	0	4	11	2	5.7
15.對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平台。	18	5.4	1	0	0	0	5	11	1	5.5

註：(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

二、對於大陸福建海西區建設，金馬未來經濟發展所具有潛在內部劣勢

對於金馬地區在海西區建設中所具有的潛在內部劣勢之調查結果如表 18，全部的劣勢選項皆獲得專家認同，但同意程度並不高，大部份位於「有點同意」至「同意」之間。同意程度由高至低排列如下。

1. 「台灣居民無法直接由金馬進出福建」(註：行政院院會已於 2008 年 3 月 19 日通過「小三通人員往來正常化實施方案」，即日起全面開放「小三通」，凡持有兩岸入出境有效證件的國人、外籍人士，都可經金門、馬祖「小三通」前往中國大陸。)
2. 「金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠」
3. 「金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准」
4. 「現有金馬之港口機場設備尚不足以成為兩岸經貿中轉地」
5. 「金馬地區的產業結構受限，無法與海西區的產業發展連結」
6. 「大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣」
7. 「金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮」
8. 「金馬當地之消費市場不大」
9. 「台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區」

由以上結果顯示，專家對於金馬地區未來發展劣勢之看法，主要在於現有小三通功能的不夠開放之處；調查結果也指出金馬地區現有硬體建設不足將是發展上的一大隱憂，而金馬當地的消費市場也不足以吸引外資的投入。

表 18.金馬未來經濟發展所具有的潛在內部劣勢之調查表

問卷題項	第一回合		第二回合							均數
	選填人數	均數	1	2	3	4	5	6	7	
1.台灣居民無法直接由金馬進出福建。	17	5.4	1	0	1	1	4	7	4	5.4
2.大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣。	18	5.1	0	0	7	1	5	4	1	5.2
3.台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區。	18	4.8	1	0	1	2	2	11	1	4.5
4.金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准。	18	5.2	1	1	1	0	3	11	1	5.3
5.金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮。	18	5.7	0	1	0	1	7	8	1	5.2
6.現有金馬之港口機場設備尚不足以成爲兩岸經貿中轉地。	18	5.4	1	0	1	2	2	10	1	5.3
7.金馬地區的產業結構受限，無法與海西區的產業發展連結。	18	5.1	1	0	1	0	4	11	1	5.2
8.金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠。	18	5.6	1	1	1	1	3	8	3	5.4
9.金馬當地之消費市場不大。	18	5.3	1	0	1	0	4	8	4	5.2

註：(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

三、對於大陸福建之海西區建設，金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會

對於金馬地區在海西區建設中所具有的潛在外部機會之調查結果如表 19，全部的外部機會選項皆獲得專家認同，大部份的同意程度處於「有點同意」至「同意」之間。由高至低排列同意程度如下。

- 1.在大三通不通下，金馬可以擴充小三通功能以提昇重要性。
- 2.爲大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展。
- 3.與對岸協商將金廈海域定位爲同一廈門港區
- 4.發展金馬地區的教育產業，作爲台商企業投資海西區之商業訓練基地。
- 5.發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構。

由上述結果顯示，專家咸認擴充小三通功能可以提昇金馬在海西區之重要性，另外，可以利用福建發展海西區建設的機會，加緊金馬未來與福建的經貿合作關係。而發展教育產業，也提供金馬未來發展的一個機會，可以作爲海西區之台商企業的商業訓練基地，但在作爲海西區台商的子女教育機構之服務機會上，專家意見的均數僅略高於

4.5 分，看法上雖然朝向同意，但並不明顯。

表 19 金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會之調查表

問卷題項	第一回合		第二回合							
	選填人數	均數	1	2	3	4	5	6	7	均數
1.為大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展。	18	5.6	0	1	0	1	4	10	2	5.6
2.與對岸協商將金廈海域定位為同一廈門港區。	18	5.4	0	0	0	1	4	10	3	5.6
3.在大三通不通下，金馬可以擴充小三通功能以提昇重要性。	18	5.7	0	0	1	2	6	8	0	5.8
4.發展金馬地區的教育產業，作為台商企業投資海西區之商業訓練基地。	18	5.5	1	0	2	1	7	7	0	5.2
5.發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構。	18	4.9	0	0	1	1	4	10	2	4.9

註：(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

四、對於大陸福建之海西區建設，金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅

對於金馬地區在海西區建設中所遭遇的潛在外部威脅之調查結果如表 20，所有的外部威脅選項皆獲得專家認同，大部份的同意程度處於「有點同意」至「同意」之間。由高至低排列各題項之同意程度如下。

- 1.「兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性」
- 2.「海峽兩岸的大三通，使金馬立即面臨經濟邊緣化的威脅」
- 3.「由於福建與台灣的物價差距，吸引金馬居民赴當地消費」
- 4.「福建的經濟發展，吸引金馬居民赴當地進行投資」
- 5.「隨著海西區的經濟壯大，吸引台商逕往福建直接投資的驅動力愈強」
- 6.「海西區之沿海經濟愈見發展，會降低台商透過金馬中轉的需求性」

由以上結果顯示，兩岸政治氣氛仍是影響金馬地區未來經濟發展的最大變數；而福建的經濟進步，除了對金馬當地的資金可能會產生磁吸效應外，另一方面，也可能吸引

台商直接赴閩投資，而海西區若愈見發展，則這股驅動台商的力量將會愈發強勁。

表 20 金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅之調查表

問卷題項	第一回合		第二回合							
	選填人數	均數	1	2	3	4	5	6	7	均數
1.兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性。	18	5.5	0	0	1	1	4	10	2	5.6
2.海峽兩岸的大三通，使金馬立即面臨經濟邊緣化的威脅。	18	5.5	0	1	1	1	3	11	1	5.4
3.由於福建與台灣的物價差距，吸引金馬居民赴當地消費。	18	5.5	0	1	2	0	4	10	1	5.3
4.福建的經濟發展，吸引金馬居民赴當地進行投資。	18	5.3	0	0	3	1	1	13	0	5.3
5.隨著海西區的經濟壯大，吸引台商逕往福建直接投資的驅動力愈強。	17	5.0	1	1	1	0	3	12	0	5.2
6.海西區之沿海經濟愈見發展，會降低台商透過金馬中轉的需求性。	18	4.8	1	3	1	1	2	9	1	4.7

註：(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

第二節、金馬與台灣之調查比較

本研究以調查台灣地區專家意見之同樣問卷，收集金馬地區政府機構、民間組織的專家意見，除了能與台灣地區意見做比較分析之外，亦能夠深入瞭解金馬地區民意、以及切合當地需求，有利於後續政策建議的完整性與代表性。以下即分四大部份比較金馬與台灣之調查結果。

一、對於大陸福建海西區建設，金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢

金馬地區專家對於金馬在海西區建設中所具有的潛在內部優勢，其調查結果如表 21，其中，全部優勢選項皆獲得金馬地區專家的認同，大部份題項的同意程度介於「同意」與「非常同意」之間，這是與台灣地區專家意見的最大不同之處，並且所有題項的均數皆高於台灣地區。由均數的高低次序，排列題項如下：

1. 「對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本」
2. 「小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間」
3. 「金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯」
4. 「金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地」
5. 「金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站」
6. 「對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平台」
7. 「金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡海西區之沿海旅遊經濟」
8. 「金馬可以作為台商投資福建之成品的中轉地」
9. 「金馬地區的民主體系制度，可作為福建發展海西區的參考」
10. 「金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考」
11. 「金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處」
12. 「金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資」
13. 「金馬地區的法律體系制度，可作為福建發展海西區的參考。」
14. 「金馬地區的政治體系制度，可作為福建發展海西區的參考。」
15. 「『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠」

由以上排序的結果顯示，金馬地區專家普遍認為金馬小三通在兩岸經貿往來的優勢，也認為小三通的「中轉」政策若能更加開放，將更能提昇金馬地區在海西區的影響力。但是觀察全部題項的得分均數，發現金馬地區專家對「『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠」持較保留的態度。

另外，本研究進一步運用獨立樣本的 T 檢定法 (Independent Samples T-test)，驗

證金馬與台灣的專家意見是否存在顯著差異（顯著值小於 0.05），表 21 之反白題項即代表有顯著差異，結果顯示「對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本」、「金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯」、「金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地」、「金馬地區的民主體系制度，可作為福建發展海西區的參考」、「金馬地區的法律體系制度，可作為福建發展海西區的參考」、「金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考」、「金馬地區的政治體系制度，可作為福建發展海西區的參考」等題項上，金馬地區專家比台灣地區專家，在政策開放面上表現出更強烈的期望，以及對於現有經濟環境有較高的認同度

表 21.金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢：金馬與台灣之調查比較

問卷題項	專家問卷 台灣	專家問卷 金馬
	均數	均數
1.金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處。	5.0	5.3
2.金馬可以作為台商投資福建之成品的中轉地。	5.0	5.7
3.金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地。	4.9	5.9
4.金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯。	5.3	6.1
5.對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本。	5.7	6.4
6.小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間。	5.8	6.3
7.金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資。	4.7	5.3
8.金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站。	5.7	5.9
9.『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠。	4.6	4.9
10.金馬地區的民主體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	4.2	5.5
11.金馬地區的法律體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	4.3	5.2
12.金馬地區的政治體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	3.8	5.1
13.金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	4.6	5.4
14.金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡海西區之沿海旅遊經濟。	5.7	5.7
15.對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平台。	5.5	5.9

註：a.（1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。）

b.台灣地區樣本數為 18，金馬地樣本數為 32。c.反白部份代表 T-test 之顯著值小於 0.05。

二、對於大陸福建海西區建設，金馬未來經濟發展所具有潛在內部劣勢

金馬地區專家對於金馬地區在海西區建設中所具有的潛在內部劣勢，其調查結果如

表 22，全部的劣勢選項除「台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區」之外，其餘題項皆獲得專家認同，但同意程度並不高，大部份位於「有點同意」至「同意」之間。同意程度由高至低排列如下。

1. 「金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠」
2. 「金馬當地之消費市場不大」
3. 「現有金馬之港口機場設備尚不足以成爲兩岸經貿中轉地」
4. 「金馬地區的產業結構受限，無法與海西區的產業發展連結」
5. 「金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮」
6. 「金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准」
7. 「大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣」
8. 「台灣居民無法直接由金馬進出福建」

由以上結果顯示，金馬地區專家對於限制金馬地區未來發展之處，主要在於現有投資環境不足、消費人口過小、硬體建設待加強、以及本地產業結構欠完整上，將是發展上的一大隱憂，而金馬當地的消費市場也不足以吸引外資的投入。尤其，在「金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠」、「金馬當地之消費市場不大」兩點上，比台灣地區專表現出更大的憂慮。

表 22.金馬未來經濟發展所具有的潛在內部劣勢：金馬與台灣之調查比較

問卷題項	專家問卷 台灣	專家問卷 金馬
	均數	均數
17.台灣居民無法直接由金馬進出福建。	5.4	4.7
18.大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣。	5.2	4.8
19.台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區。	4.5	4.4
20.金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准。	5.3	5.2
21.金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮。	5.2	5.8
22.現有金馬之港口機場設備尚不足以成爲兩岸經貿中轉地。	5.3	5.8
23.金馬地區的產業結構受限，無法與海西區的產業發展連結。	5.2	5.8
24.金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠。	5.4	6.3
25.金馬當地之消費市場不大。	5.2	6.0

註：a. (1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

b.台灣地區樣本數爲 18，金馬地樣本數爲 32。c.反白部份代表 T-test 之顯著值小於 0.05。

三、對於大陸福建之海西區建設，金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會

金馬地區專家對於金馬地區在海西區建設中所具有的潛在外部機會，其調查結果如表 23，所有選項皆獲得當地專家認同，大部份的同意程度處於「同意」至「非常同意」之間，由高至低排列同意程度如下。

1. 「在大三通不通下，金馬可以擴充小三通功能以提昇重要性」
2. 「爲大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展」
3. 「發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構」
4. 「發展金馬地區的教育產業，作爲台商企業投資海西區之商業訓練基地」
5. 「與對岸協商將金廈海域定位爲同一廈門港區」

由上述結果顯示，金馬地區專家咸認擴充小三通功能可以提昇金馬在海西區的影響力，另外，未來也可以朝向兩岸自由貿易區發展。尤其，在發展教育產業上，金馬地區

專家比較台灣地區專家意見，更認同這是提供金馬未來發展的一個途徑，特別是作為海西區台裔的子女教育機構方面，有更明顯的期待。

表 23.金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會：金馬與台灣之調查比較

問卷題項	專家問卷 台灣	專家問卷 金馬
	均數	均數
27.為大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展。	5.6	6.4
28.與對岸協商將金廈海域定位為同一廈門港區。	5.6	5.6
29.在大三通不通下，金馬可以擴充小三通功能以提昇重要性。	5.8	6.6
30.發展金馬地區的教育產業，作為台商企業投資海西區之商業訓練基地。	5.2	6.1
31.發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構。	4.9	6.3

註：a.（1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。）

b.台灣地區樣本數為 18，金馬地樣本數為 32。c.反白部份代表 T-test 之顯著值小於 0.05。

四、對於大陸福建之海西區建設，金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅

金馬地區專家對於金馬地區在海西區建設中所遭遇的潛在外部威脅，其調查結果如表 24，除了「海西區之沿海經濟愈見發展，會降低台商透過金馬中轉的需求性」之外，其餘選項皆獲得專家認同，大部份的同意程度處於「有點同意」至「同意」之間。由高至低排列各題項之同意程度如下。

1. 「隨著海西區的經濟壯大，吸引台商逕往福建直接投資的驅動力愈強」
2. 「由於福建與台灣的物價差距，吸引金馬居民赴當地消費」
3. 「福建的經濟發展，吸引金馬居民赴當地進行投資」
4. 「兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性」
5. 「海峽兩岸的大三通，使金馬立即面臨經濟邊緣化的威脅」

由以上結果顯示，除了兩岸政治氣氛仍是影響金馬地區未來經濟發展的最大變數之

外，金馬地區專家更同意福建經濟發展，將對金馬當地的資金產生磁吸效應。相較於台灣地區的專家意見，金馬地區專家更加強調海西區建設所產生的影響力，認為海西區驅動台商投資的力量，將是威脅金馬經濟發展的最大潛在因素。

表 24.金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅：金馬與台灣之調查比較

問卷題項	專家問卷 台灣	專家問卷 金馬
	均數	均數
33.兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性。	5.6	5.7
34.海峽兩岸的大三通，使金馬立即面臨經濟邊緣化的威脅。	5.4	5.3
35.由於福建與台灣的物價差距，吸引金馬居民赴當地消費。	5.3	5.8
36.福建的經濟發展，吸引金馬居民赴當地進行投資。	5.3	5.8
37 隨著海西區的經濟壯大，吸引台商逕往福建直接投資的驅動力愈強。	5.2	6.0
38.海西區之沿海經濟愈見發展，會降低台商透過金馬中轉的需求性。	4.7	4.3

註：a.（1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。）

b.台灣地區樣本數為 18，金馬地樣本數為 32。c.反白部份代表 T-test 之顯著值小於 0.05。

第三節、金馬影響海西區：環境與策略

一、對於大陸福建海西區建設，金馬未來經濟發展的 SWOT 分析評估（見表 25）

表 25.金馬影響海西區建設之環境分析表

<p>內部優勢</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.「小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間」 2.「對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本」 3.「金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站」 4.「金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡海西區之沿海旅遊經濟」 5.「對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平台」 6.「金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯」 7.「金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處」 8.「金馬可以作為台商投資福建之成品的中轉地」 9.「金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地」 10.「金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資」 11.「『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠」 12.「金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考」 	<p>內部劣勢</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.「台灣居民無法直接由金馬進出福建」 2.「金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠」 3.「金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准」 4.「現有金馬之港口機場設備尚不足以成為兩岸經貿中轉地」 5.「金馬地區的產業結構受限，無法與海西區的產業發展連結」 6.「大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣」 7.「金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮」 8.「金馬當地之消費市場不大」 9.「台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區」
<p>外部機會</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.在大三通不通下，金馬可以擴充小三通功能以提昇重要性。 2.為大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展。 3.與對岸協商將金廈海域定位為同一廈門港區 4.發展金馬地區的教育產業，作為台商企業投資海西區之商業訓練基地。 5.發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構。 	<p>外部威脅</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.「兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性」 2.「海峽兩岸的大三通，使金馬立即面臨經濟邊緣化的威脅」 3.「由於福建與台灣的物價差距，吸引金馬居民赴當地消費」 4.「福建的經濟發展，吸引金馬居民赴當地進行投資」 5.「隨著海西區的經濟壯大，吸引台商逕往福建直接投資的驅動力愈強」 6.「海西區之沿海經濟愈見發展，會降低台商透過金馬中轉的需求性」

二、策略規劃分析

本研究基於表 26 之環境分析評估，進一步運用 Wehrich (1982) 所提出的 SWOT 矩陣分析技術，進行策略規劃分析。Wehrich 的 SWOT 分析技術，是將內部因素之優勢、劣勢與外部因素之機會、威脅相互配對，進而研擬出較具體可行的因應策略（見表 27）。

表 26.SWOT 策略規劃分析矩陣

內部因素	優勢 (S)	劣勢 (W)
外部因素		
機會 (O)	SO 策略：MAX-MAX	WO 策略：min-Max
威脅 (T)	ST 策略：MAX-min	WT 策略：min-min

資料來源：修改自 Wehrich (1982)

在表 26 中，SO 策略係使用優勢最大化與機會最大化原則 (MAX-MAX)；ST 策略係採用優勢最大化與威脅最小化原則 (MAX-min)；WO 策略是利用劣勢最小化與機會最大化原則 (min-Max)；WT 策略則是運用劣勢最小化與威脅最小化原則 (min-min)。本研究依據上述策略制定原則，提供金馬影響海西區的策略規劃如后，而金馬未來的經濟發展仍迫切需要政府的政策制定、以及財政預算的挹注，因此，本研究將在下一節提出政策面的具體建議。

(一) SO 策略

SO₁：以金馬現有的地理位置優勢、以及現行小三通政策基礎，在兩岸尚無法直接全

面三通的情況下，擴大小三通功能，發展金馬為台商（人、貨）進出海西區的自由環境。

SO_2：配合兩岸小三通政策，將金馬進一步開放為兩岸經貿之實驗性自由貿易區，一來確保台灣本土的國防安全，另外又可以發展出兩岸經貿交流的新機制。

SO_3：透視建設海西區的資源需要，結合海西區之重點城市規劃，採用兩岸共同市場的經濟合作模式創造金門、廈門經濟緊密合作區、以及馬祖、福州緊密合作區。

SO_4：積極運用台灣在管理、技術人才的培育經驗，也為台灣高等教育產業尋求出口的利基，並且針對台商投資海西區的人力資源需求，打造金馬地區為大學城，結合小三通的往來便利優勢，除了可以開放吸引大陸學生就讀外，也作為台資企業的專業人力培訓所。

SO_5：擴大宣傳金馬地區之特殊風景，發展具特色的戰地旅遊行程，並且利用海西區活絡沿海旅遊經濟之政策規劃，在小三通的既有便利基礎上，開放大陸遊客赴金馬觀光消費。另外，由於文化、語言、與生活習慣相近，亦可開發台灣居民中轉金馬赴海西區景點旅遊。

（二）ST 策略

ST_1：在兩岸尚未全面大三通前，金馬地區之行政機關與民意系統應該廣造輿論，強調金馬經貿發展對海西區的影響，揭示大陸福建海西區的特殊政經色彩、以及對台統戰的企圖心，然後，強烈要求中央政府重視「擴大」小三通之人、貨中轉功能。

ST_2：修改「離島建設條例」，擴大金馬地區為免稅特區，仿效香港模式，形塑金馬為

兩岸人民的購物天堂。

ST_3：設置金馬地區人民投資台灣（或赴台消費）之獎（補）助條例，鼓勵金馬地區居民赴台灣投資及消費，並且給予適當獎勵措施，例如免稅或退稅，讓金馬的民間財力有另一個出口。

（三）WO 策略

WO_1：擴大小三通功能，在確保國家安全前提下，建立台灣居民直接由金馬進出福建的機制。

WO_2：提昇金馬地區的海、空基礎建設，並且制定獎勵政策，以實質的經濟誘因，鼓勵在海西區投資台商，將金馬地區做為貨物的中轉基地。

WO_3：排除經貿障礙，金馬地區朝向『兩岸自由貿易區』發展。

（四）WT 策略

WT_1：在海西區發展上，大陸福建極需資源建設重點城市，現階段上，金馬地區可以利用地理和經濟上之優勢，由地方政府爭取中央授權，分別與對岸的廈門、福州構建城市發展策略聯盟，然後視兩岸政治情勢發展狀況，進一步建立金廈、馬福之緊密經濟合作體系。

WT_2：利用金馬地區的戰地風光和戰爭歷史，積極尋求中央補助，發展具特色的觀光產業，爭取放寬大陸居民赴金馬旅遊的限制，並且現階段以海西區的大陸居民為目標市場，配合適當的購物免（退）稅措施，鼓勵大陸遊客在金馬地區消費，以振興金馬當地市場。

第四節、政策建議

金馬地區自民國八十一年解除戰地政務後，當地民眾對各項建設需求極為殷切，政府也大量勻撥經費積極進行建設，並且針對地方經建發展，制定綜合發展計畫以及「離島建設條例」。而在建設金馬的過程中，政府也對金馬的未來定位與發展，委託甚多專家學者進行專題研究，期能打造出金馬經濟的競爭優勢，但是幾乎尚未有探討金馬與大陸海西區建設之相關研究，本研究可能是國內第一篇調查金馬對海西區影響之研究，對於金馬未來發展之策略規劃如上節所述，本研究進一步在策略規劃的基礎上，特別以短期、中期、長期發展，分別提出具體的政策建議，尤其，在中、長期政策目標指導之下，針對短期發展提出較多的政策建議，而這些短期政策規劃之實施，除了做為政策實驗性質外，亦是修訂中期、長期政策規劃的參考，以下即是相關建議。

一、短期

(一) 重新定位小三通。檢討小三通實施成效，務實地確定小三通之功能性角色，放寬小三通之人、貨往來限制，提昇金馬在海西區的影響力。(中央政府主導)

(二) 提昇金馬地區的海運、空運基礎建設。積極爭取中央預算補助，補強金馬未來做為兩岸人、貨中轉地之相關設施。(地方政府自主權限執行、中央政府配合輔導辦理)

(三) 廣造輿論。使國內產官學界重視大陸海西區發展，並且以政府公權力開展一系列「台澎金馬與海西區建設」研究。(地方政府自主權限執行、中央政府配合輔導辦理)

(四) 政府責成經濟相關部會設立「觀察海西區發展」小組。初期可以委由金馬地方政

府代為執行，組建「觀察海西區發展」金馬辦公室。(中央政府主導)

(五)金馬定期舉辦海西區發展之兩岸論壇。為了加溫、加快形塑金馬對海西區的影響，定期邀請台灣、海西區、金馬之產官學人士，於金馬地區召開相關海西區發展的大型論壇，例如文化交流論壇、農業合作論壇、治安合作論壇等。(地方政府自主權限執行、中央政府配合輔導辦理)

(六)結合民間與政府力量打造金馬觀光產業。採用民間興建營運後轉移之 BOT 模式 (Build、Operate、Transfer)，由政府規劃旅遊白皮書，然後交由民間機構投資興建，俟經營一段時間後，再由政府回收經營。最大的好處是，金馬地區未來可以使用民間組織身分，與大陸福建商談「海西區—金、馬—台灣」觀光旅遊圈之可能性¹。(地方政府自主權限執行、中央政府配合輔導辦理)

(七)全面規劃「金廈海西經濟緊密合作區」和「馬福海西經濟緊密合作區」政策，推動立法院通過「金廈暨馬福之海西經濟緊密合作區法」。(中央政府主導)

(八)設立兩岸貨物中轉金馬之獎勵政策、或賦稅減免條款，鼓勵海西區之台商以金馬地區為貨物成品、半成品之中轉基地。(中央政府主導)

(九)開放大陸學生赴金馬讀大學，同時催生「金門大學」、「馬祖大學」，為未來發展具兩岸特色的大學城做好準備。(地方政府自主權限執行、中央政府配合輔導辦理)

二、中期

¹據 2008 年 6 月 20 日之經濟日報報導，我方近日也將透過兩會管道向大陸傳達，希望大陸能更大放行旅行團到金馬旅遊，甚至再從金馬一路延伸到台灣旅遊，相關人士說，一旦獲得對岸首肯，未來延伸到台灣的大陸金馬團，將列入每天 3,000 名觀光客的限額計算。

(一) 完成「金廈暨馬福之海西經濟緊密合作區法」，並且分別在金門縣政府、連江縣政府內設立「海西區緊密合作管理局」。(中央政府主導)

(二) 簽訂「金門、廈門」和「馬祖、福州」城市共同發展之策略聯盟。(地方政府自主權限執行、中央政府配合輔導辦理)

(三) 仿效香港模式，修改「離島建設條例」，擴大金馬地區為兩岸旅遊免稅特區。(中央政府主導)

三、長期

(一) 創建金廈經濟緊密合作區和馬福經濟緊密合作區。(中央政府主導)

(二) 開放金馬地區為台灣海峽兩岸之間的自由貿易區(中央政府主導)

(三) 構建「海西區—金、馬—台灣」之兩岸觀光旅遊圈(中央政府主導)

第五節、金馬對海西區影響的未來發展

上一節所規劃的政策建議，在執行面上，很大程度地依賴兩岸對小三通的政策開放，也就是受限於兩岸對「小三通」政策的定位不同、以及失衡問題。

中國對於台灣推行小三通，認為政治意義大於實質交流，最初以不理睬、不回應、不拒絕作為回應，大陸方面迄今仍將「小三通」視為福建地區與金馬地區的小額貿易，因此也未開放福建省以外地區人民赴金門、馬祖，同時禁止大陸人民經金馬中轉台灣本島。大陸方面認為台灣係以金馬小三通模式來迴避「一個中國」原則，故堅持三通談判

必須回到「一中原則」共識，致使大陸官方在配合金馬小三通的政策上，往往採取消極性作法（王衛煌，2004）。

就我方而言，初期係以「邊境貿易」精神規劃小三通，然後再逐步開放「小三通」中轉，以改善兩岸關係，化解對立態勢，使「小三通」能夠成爲「大三通」的紓解管道。因此，比較兩岸政策而言，對於小三通的認知和定位上是大不相同，這也是金馬地區在未來經濟發展上極待突破的限制。

對於金馬地區與大陸海西區建設之間的關係，本研究進一步利用環境分析架構，針對金馬地區的內部優勢、劣勢、以及外部機會、威脅等因素，提出未來可能的發展趨勢，一方面作爲上一節的補充意見，另一方面也提供未來公共政策制定的參考。

（一）潛在內部優勢的未來發展

1. 小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的成本、時間，但是僅對節省人員往來的成本、時間很明顯，對於在福建投資的台商，原料不見得來自臺灣，產品或部分產品也不見得運往臺灣。

2. 理論上，『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商于金馬設廠。但是由於金馬的孤立的地理位置，在吸引廠商投資上，確有較大的挑戰性

3. 金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，雖然可以活絡海西區之沿海旅遊經濟，但隨著臺灣對大陸遊客的開放，金馬的觀光吸引力將逐漸減弱。

4. 對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信機制的平臺。但是對於兩岸互信機制的影響力甚微，最多只是作爲兩岸“小三通”的便捷渠道。

5. 在大三通未能實現的背景下，金馬小三通在兩岸交流上的便捷、降低成本、中轉站的區位功能明顯，但由於金馬的功能有限，還不足以大規模拉動台商投資福建、成為兩岸的人貨中繼站。

6. 小三通能夠有效節省閩台間的人貨往來時間和運輸成本，因此對於吸引台商赴閩投資及作為台商赴閩投資中間產品的中轉站意義重大，但是對於台商赴閩投資成品的運輸未必是最佳通路，因為大部份的在閩台商，其成品多是銷往國際市場。

（二）潛在內部劣勢的未來發展

1. 金馬地區較難吸引製造業的投資，但是服務業的發展又取決於消費人潮，然而，這一方面又有中央的政策限制。

2. 以往受制於兩岸的消極政策，限制了金馬在兩岸關係的積極作用，目前兩岸關係有所緩和，隨著兩岸關係的改善，金馬的作用應會越來越大。

3. 小三通海上航運非常便捷，約莫半個小時即可到達，開發飛機航線，較無成本優勢。

4. 現有法令確實對小三通貨運中轉有所局限，但最重要的影響因素，是政府的“中轉”開放政策能否儘快落實。

5. 金馬地區產業結構所限，或許與廈門、福州等建立緊密合作關係，才能在吸引台商設廠方面有所作為。而在謀求金廈、馬福合作上，也要準確定位，最好朝向「提供具特色服務」的角色發展。

6. 金馬當地消費市場不大對於吸引外資進入有一定的影響，但是金馬的發展，可以建立在台閩之間的中介服務。

（三）潛在外部機會的未來發展

1. 隨著大陸積極發展重點高校，在教育產業方面，台灣的高等教育優勢正快速消逝中，所以，金馬不一定能成爲福建當地大學的競爭對手，加上福建的經濟發展，也將提高台商子女接受大陸教育的可能性。
2. 修改“離島開發建設條例”，讓金馬地區能夠進行兩岸的人、貨中轉；新政府上台後，如果兌現其“全面開放小三通”的競選支票，並且賦予金門的簽證權，減化大陸遊客赴金馬地區之手續；而在開放陸客赴台遊的同時，另外給金馬一定的名額，例如每天1000名大陸遊客可經金馬到臺灣，應能活絡金馬當地經濟。
3. 如能通過「金廈暨馬福自由貿易區」的建設，則一方面可以充分利用“海西”發展的“外部機遇”，另一方面有利於擴大其作爲台閩兩岸經貿中轉地的空間。
4. 金馬與福建天然的地緣稟賦優勢、以及“小三通”等連接平臺的建立，實際上已經爲金馬與海西的協同發展奠定了基礎。金馬可以作爲台閩合作的重要中介，尤其，作爲海西區的特色服務區，是金馬可以考慮的發展定位。

（四）潛在外部威脅的未來發展

1. 兩岸直航是對金馬經濟社會發展的最大衝突，原本小三通是利用政策空隙獲得生存空間，假若兩岸直航之後，則政策空隙將不存在，直航的便利性將可能會取代小三通的轉功能性。而這種負面影響不會立即顯現，將是個漸進的過程。一方面是直航初期，其他通路有待成長；另一方面，小三通有其獨到之處，例如成本優勢和便捷性等（金門與

台灣本地機場的聯繫)，這種優勢是不會因“直航”而消失的。

2. 海西經濟壯大到相當高的程度，台商在福建的投資空間可能逐漸萎縮。但如果海西經濟的壯大還只是處於進行過程，台商在福建的投資空間仍很大，而且海西經濟在壯大過程中，意味著各種相關設施和產業鏈趨於完善，這對台商投資具有吸引力。

3. 台商透過金馬中轉的需求性，端視三通開放程度，與海西經濟發展之關係或許不大，需要進一步探討。

4. 福建經濟發展對於金馬而言是機遇大於挑戰，首先是福建沿海經濟發展非但不會降低透過金馬的中轉需求，而且會使這種需求上升。海西發展對於台商赴閩投資的驅動力加強，表面上可能造成金馬台資外流的量增大，實際上會增加對於金馬“服務區”的需求，使金馬在兩岸資源的流通中獲益更多。

第六節、研究限制與後續建議

就目前所查知範圍內，本研究是第一篇探討金馬地區與海四區建設之關係，並且進行專家意見調查之學術報告，然而本研究也存在一些限制。首先，本研究的調查樣本在經費、時間緊迫下，勉力得到台灣地區之十八份有效樣本，雖然符合德爾菲法的樣本數標準，但是樣本數仍為偏少，在意見代表性上僅有適度水準。其次，本研究之調查問卷的各個題項係屬於「單題」問項，因此穩定性值得商榷，若其它研究案欲照樣取用從事調查時，須特別注意此點。本研究僅調查台灣與金馬地區之專家意見，未能對海西區之大陸產、官、學領域的各專家進行調查，然後進行台灣、金馬、中國大陸之專家意見的

比較性分析，可以說是本研究最大的限制，也是未來最值得探討的研究方向。

另外，後續研究可以針對小三通和海西區建設所綜合產生的影響，探討金馬主要產業的績效變化；或是對於金馬兩地經濟成長所產生之助益，進行成本效益分析，然後進一步針對三通後的金馬地區之定位，重新加以評估。

參考文獻

英文部份：

Dessler, G. 1998. *Management*, NJ:Prentice-Hall

de Kluyver, C. A. (2000). *Strategic Thinking: An Executive Perspective*. NJ: Prentice Hall.

Wehrich, H. 1982. The SWOT matrix: A tool for situational analysis. *Long Range Planning*, 15 (2): 54-60.

中文部份：

人民日報，2006，福建與金馬澎海上直航運輸法規出台，2006/08/03 第 04 版。

中華人民共和國國家發展和改革委員會，2007，福建省 2006 年利用外資形勢分析及 2007 年對策措施，wzs.ndrc.gov.cn/dfdt/t20070213_116744.htm。

王衛煌，2004，小三通後金廈經濟整合可行性之評析，淡江大學中國大陸研究所在職專班碩士論文

曲鴻亮，2007，海峽文化與海峽西岸經濟區建設，福建論壇（人文社會科學版），2007 年第 5 期，頁 105-108。

江宜樺，2000，*自由主義、民主主義與國家認同*，台北：揚智。

李沃士，2005，「小三通」後金門永續發展的策略規劃，銘傳大學國家發展與兩岸關係研究所碩士論文。

李金振，，2001，金門設立特別行政區可行性之評估，行政院研考會委託研究報告編號：RDEC-RES-090-016。

李靜宜，2006，「小三通」後金門地區「安全」之研究，東華大學公共行政研究所碩士論文。

沈美君，2001，中式宴會廳基層人員應具備專業能力：修正德菲研究，世新大學觀光學系碩士班論文。

- 阮冠穎，2003，跨界地下經濟：「金門小貿易」之社會分析，台灣大學建築與城鄉研究碩士論文。
- 林上根，2002，由經貿角度探討小三通及金馬發展兩岸經貿和平特區之研究，高雄第一科技大學運輸與倉儲營運系未出版碩士論文。
- 林姿茵，2006，中共推動「海峽西岸經濟區」之探研，中共研究，40卷5期，頁56-71。
- 林祖嘉&陳建良，2006，台灣與海峽西岸經濟區發展的關係，*公共事務評論*，7卷2期，頁1-22。
- 林麗香，2001，金馬小三通政策對國家安全的影響，*空軍學術月刊*，頁10-14。
- 金門日報，2007/09/26，金門駐軍人數遞減，www.kinmen.gov.tw/News/News.aspx?doctag=40598。
- 胡雲華，2006，「十一五」規劃與中國區域協調發展戰略分析，台灣經濟研究月刊，29卷6期，頁68-72。
- 孫明德，2006，中國十一五規劃之「海峽西岸經濟區」發展前景及其可能限制，台灣經濟研究月刊，29卷6期，頁73-77。
- 馬祖日報，2004/11/09，駐軍減少傳產何去，data.matsu-news.gov.tw
- 馬祖日報，2005/08/26，馬祖商會提訴求，data.matsu-news.gov.tw
- 崔春華，2003，外來人口與金門發展之研究，銘傳大學公共事務學研究所碩士論文。
- 許維民，2003，金門小型產業調查研究，內政部營建署金門國家公園管理處委託研究報告，科資中心編號：PG9204-0157。
- 連江縣縣誌，1998。
- 陳建國，2006，兩岸小三通後馬祖地區走私問題之研究，銘傳大學公共事務學研究所在職專班碩士論文。
- 陳營官，2005，發揮統戰資源優勢、建設海峽西岸經濟區，福建論壇（人文社會科學版），6期，頁100-103。
- 麥朝成等，2000，因應經貿環境變遷我國產業政策調適之諮詢與研究—兩岸小三通對金馬工業之影響評估，經濟部工業委託研究報告，科資中心編號：PG8914-0037。

- 黃世明，2003，金門永續發展客觀因素分析建議，內政部營建署金門國家公園管理處委託研究報告，內政部計畫編號：092301020600G1003。
- 楊欣樺，2002，我國運動經紀人角色功能之研究，台灣師範大學運動休閒與管理研究所碩士論文。
- 經濟日報，2007/05/24，*小三通，進出旅客量新高*。
- 經濟日報，2007/05/24，小三通進出旅客量新高。
- 福建省統計局，2006a，福建：抓住機遇加快海西東北翼增長區域建設，www.stas-fj.gov.cn。
- 福建省統計局，2006b，福建培育壯大產業集群 建設海洋經濟強省，www.stas-fj.gov.cn。
- 福建省統計局，2006c，海峽西岸：機遇、挑戰、崛起，www.stas-fj.gov.cn。
- 福建省統計局，2007，福建省 2006 年國民經濟和社會發展統計公報，www.stats-fj.gov.cn/tjgb/0200702260074.htm。
- 福建省統戰部，2005，發揮統戰資源優勢，建設海峽西岸經濟區，福建論壇（人文社會科學版），2005 年第 6 期，頁 100-103。
- 遠見，2006a，《金門，第二春》，四月號 No.238，頁 90-122。
- 遠見，2006b，《海西計畫升級福建》，十二月號 No.247，頁 118-164。
- 劉明輝，2005，海峽西岸經濟區建設的藍海戰略思考，福建論壇（人文社會科學版），2005 年第 12 期，頁 104-106。
- 劉秋華，2003，「小三通」對馬祖經濟發展前景影響之研究，世新大學行政管理學系碩士論文。
- 劉萬正，2001，以 DELPHI 探討合理工期之研究—以大型鐵路工程為例，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 劉銘偉，2004，論金門產業發展及其永續性—政體理論之實踐，立德管理學院地區發展與管理研究所碩士論文。

樂智強、邱諒平，2006，新形勢下海峽西岸經濟區吸引台資對策，廈門理工學院學報，14 卷 4 期，頁 8-12。

應莉雅，2007，海峽西岸經濟區發展研究綜述，廈門理工學院學報，15 卷 1 期，頁 1-7。

謝紫忠，2006，福建港口發展及其在建設海峽西岸經濟區中的作用研究，中國農業大學碩士論文。

鍾慧諭等，2003，金馬地區交通運輸系統發展構想，交通部運輸研究所合作研究報告，編號：MOTC-IOT-91-PB02 (RRPG91050139)。

羅德水，2000，兩岸關係發展與金門定位變遷之研究，淡江大學中國大陸研究所文化教育組碩士論文。

附錄 專家意見調查問卷

令人尊敬的專家、學者、先進 勛鑒：

非常感謝您對本研究案的大力支持和協助，針對金馬地區對於中國大陸發展海峽西岸經濟區（以下簡稱海西區）的影響，惠賜極為寶貴的意見，並且給予指點釐清。

本研究之問卷調查次數總計二回合，現謹將第一回合之每位專家學者所勾選的結果予以整理統計，彙整提供給您鑒核，同時進行第二回合的問卷調查，期以獲得較一致性的共識，因此，煩請於三月二十八日完成填答、並且寄回該問卷。

（註：您的寶貴意見如與第一回合均相同，請於此打V即可）

為了回應整體經濟環境的改變，以及瞭解金馬在海西區所扮演的角色，本專家意見調查問卷，係分為潛在的優勢、劣勢、機會、威脅（Strength、Weaknesses、Opportunities、Threats，SWOT）等四大部份。本問卷採用計名方式作答，惟回函問卷資料僅作統計分析之用，個別資料絕對保密，敬請安心填答。研究結果若有需要，自當奉寄，以供您參考。

順頌

萬事如意 吉祥圓滿

主持人：亞洲大學專任教授兼教務長、研發長 李培齊 博士
協同主持人：中華技術學院國際企業系專任助理教授 張 力 博士
研究員：淡江大學管理科學研究所博士候選人 陳滄江 先生
2008.3 敬上

聯絡人：張 力 行動電話：0937575236 E-mail：xtension@msl2.hinet.net

第一部份：潛在內部優勢

說明：對於中國大陸福建之海峽西岸經濟區規劃，金馬未來經濟發展所具有的潛在內部優勢，請您針對下列各問項內容，勾選出您的同意程度。

(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

問卷題項	第一回合結果 (各個填選數)										第二回合 (請勾選)						
	1	2	3	4	5	6	7	均數	未選								
1.金馬小三通可以彌補兩岸間接貿易的不足之處。	1	2	2	0	3	5	5	5.1									
2.金馬可以作為台商投資福建之產品的中轉地。	0	2	1	1	6	6	2	5.1									
3.金馬可以作為台商投資福建之中間產品的中轉地。	0	3	1	1	4	7	2	4.9									
4.金馬的地理優勢會因為小三通的「中轉」政策開放而更加明顯。	0	0	4	1	5	6	2	5.1									
5.對於在福建投資的台商而言，小三通可以有效降低人貨往來的金錢成本。	0	0	0	2	6	5	5	5.7									
6.小三通對於在福建投資的台商而言，可以有效節省人貨往來的時間。	0	0	1	2	3	7	5	5.7									
7.金馬小三通在人貨往來的低成本優勢，將會鼓勵台灣中小企業前往福建投資。	0	1	4	1	4	7	1	4.8									
8.金馬可以結合廈門港作為台商投資海西區的人貨中繼站。	0	1	1	2	3	9	2	5.3									
9.『離島建設條例』之稅賦優惠政策，可以有效鼓勵廠商於金馬設廠。	1	0	5	2	3	6	1	4.6									
10.金馬地區的民主體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	2	3	1	3	2	6	1	4.2									
11.金馬地區的法律體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	2	3	1	3	2	6	1	4.2									
12.金馬地區的政治體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	2	3	1	5	1	5	1	4.1									
13.金馬地區的社會體系制度，可作為福建發展海西區的參考。	2	2	1	2	5	5	1	4.4									
14.金馬地區之特殊戰地觀光的吸引力，可以活絡海西區之沿海旅遊經濟。	0	1	0	1	3	8	3	5.6	2								
15.對於海西區吸引台資的政策上，金馬地區提供一個兩岸建立互信	1	0	1	1	4	8	3	5.4									

機制的平台。																				
16.補充意見：																				

《請翻到下一頁繼續填答》

第二部份：潛在內部劣勢

說明：對於中國大陸福建之海峽西岸經濟區規劃，金馬未來經濟發展所具有的潛在內部劣勢，請您針對下列各問項內容，勾選出您的同意程度。

(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

問卷題項	第一回合結果 (各個填選數)										第二回合 (請勾選)									
	1	2	3	4	5	6	7	均數	未選		1	2	3	4	5	6	7			
17.台灣居民無法直接由金馬進出福建。	1	0	2	0	4	6	4	5.4												
18.大陸地區貨物無法直接由金馬中轉台灣。	0	2	1	2	5	5	3	5.1												
19.台灣貨物無法經由金馬中轉大陸地區。	0	1	4	2	4	5	2	4.8												
20.金馬小三通僅限於船舶直航，飛機航線仍未獲准。	1	1	1	3	0	9	3	5.2												
21.金馬之觀光設施尚不足以因應兩岸旅遊人潮。	1	0	1	0	3	8	5	5.7												
22.現有金馬之港口機場設備尚不足以成爲兩岸經貿中轉地。	0	2	0	1	5	6	4	5.4												
23.金馬地區的產業結構受限，無法與海西區的產業發展連結。	1	2	0	1	3	9	2	5.1												
24.金馬現有投資環境不足以吸引台灣廠商赴金馬設廠。	1	1	0	0	3	8	5	5.6												
25.金馬當地之消費市場不大。	1	1	1	1	3	6	5	5.3												
26.補充意見：																				

《請翻到下一頁繼續填答》

第三部份：潛在外部機會

說明：對於中國大陸福建之海峽西岸經濟區規劃，金馬未來經濟發展所具有的潛在外部機會，請您針對下列各問項內容，勾選出您的同意程度。

(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

問卷題項	第一回合結果 (各個填選數)										第二回合 (請勾選)						
	1	2	3	4	5	6	7	均數	未選								
27.為大幅提高對於福建海西區的經濟影響力，金馬未來可以朝『兩岸自由貿易區』發展。	1	0	1	0	5	6	5	5.6									
28.與對岸協商將金廈海域定位為同一廈門港區。	0	1	0	2	4	9	2	5.4									
29.在大三通不通下，金馬可以擴充小三通功能以提昇重要性。	0	0	1	0	5	9	3	5.7									
30.發展金馬地區的教育產業，作為台商企業投資海西區之商業訓練基地。	0	0	1	2	4	9	2	5.5									
31.發展金馬地區的教育產業，提供海西區台商充足的子女教育機構。	1	0	3	2	4	6	2	4.9									
32.補充意見：																	

《請翻到下一頁繼續填答》

第四部份：潛在外部威脅

說明：對於中國大陸福建之海峽西岸經濟區規劃，金馬未來經濟發展所具有的潛在外部威脅，請您針對下列各問項內容，勾選出您的同意程度。

(1：非常不同意。2：不同意。3：不太同意。4：無意見。5：有點同意。6：同意。7：非常同意。)

問卷題項	第一回合結果 (各個填選數)										第二回合 (請勾選)						
	1	2	3	4	5	6	7	均數	未選								
33.兩岸政治氣氛低迷，威脅金馬小三通擴大開放的可能性。	0	0	2	0	6	7	3	5.5									
34.海峽兩岸的大三通，使金馬立即面臨經濟邊緣化的威脅。	0	1	2	2	0	10	3	5.5									
35.由於福建與台灣的物價差距，吸引金馬居民赴當地消費。	0	0	3	4	4	7	4	5.5									
36.福建的經濟發展，吸引金馬居民赴當地進行投資。	0	0	3	1	4	8	2	5.3									
37.隨著海西區的經濟壯大，吸引台商逕往福建直接投資的驅動力愈強。	1	1	2	1	2	8	2	5.0	1								
38.海西區之沿海經濟愈見發展，會降低台商透過金馬中轉的需求性。	2	1	2	0	3	8	2	4.8									
39.補充意見：																	

個人基本資料

1. 姓名：_____

2. 性別為 女 男

3. 教育程度 高中、職 大專、大學 碩士 博士 (含以上)

4. 任職機構的名銜職稱：(請填寫) _____

問卷到此全部完畢，再次謝謝您的合作。

