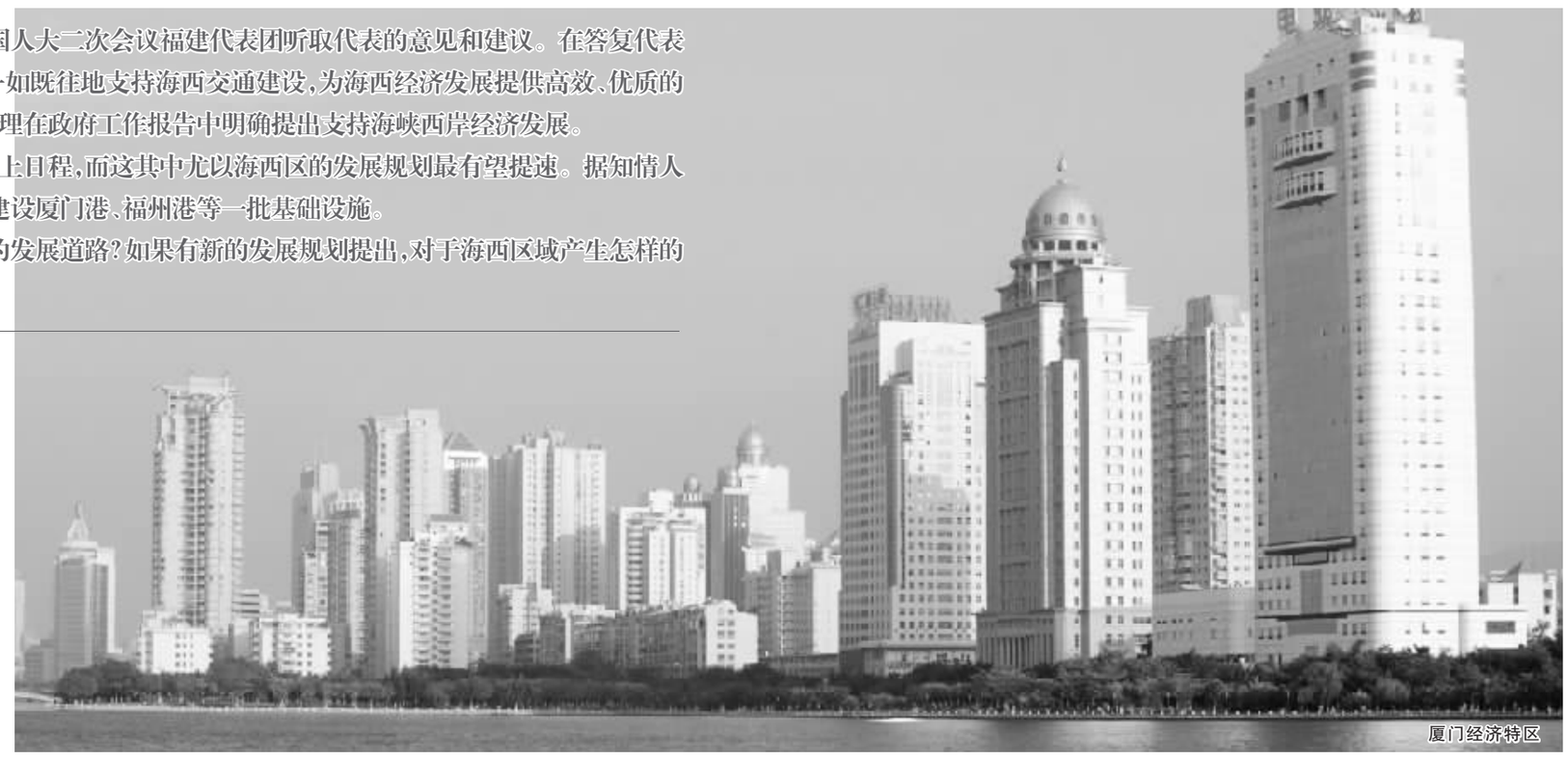
■聚焦区域振兴系列报道

获原则同意 海峡西岸经济区建设欲开题

3月5日下午，受国务院委托，交通运输部部长李盛霖到十一届全国人大二次会议福建代表团听取代表的意见和建议。在答复代表关于加快海西交通发展的意见和建议时，李盛霖表示，交通运输部将一如既往地支持海西交通建设，为海西经济发展提供高效、优质的交通运输保障。李盛霖同时称，国务院对海西发展非常重视，温家宝总理在政府工作报告中明确提出支持海峡西岸经济发展。

种种迹象表明，继十大产业振兴规划出台后，区域振兴政策也将提上日程，而这其中尤以海西区的发展规划最有望提速。据知情人士透露，“海峡西岸经济区”的规划已获得高层原则同意，规划将重点建设厦门港、福州港等一批基础设施。

在两岸经济关系逐渐走向正常化的今天，海西未来将走一条怎样的发展道路？如果有新的发展规划提出，对于海西区域产生怎样的提升和带动？近日，本报记者奔赴福建展开了实地调查。


厦门经济特区

⊙本报记者 索佩敏 见习记者 彭飞

在近期召开的“两会”上，关于“海峡西岸经济区”的讨论成为热议的话题：国务院总理温家宝在今年的政府工作报告中提到，要“支持海峡西岸和其他台商投资相对集中地区的经济发展”；包括民革中央、九三学社在内的多个民主党派、团体以及学者专家，纷纷提出构建海峡西岸经济区、扩大海峡西岸经济带，以推动两岸急剧增长的经贸往来及合作的意见或提案，这也是首次透过民主党派以大会发言形式介绍海西发展。

另一方面，近年来，包括台盟、台联等多个民主党派都派出高层前往福建调研，而商务部副部长姜增伟近期也率领调研组在闽调研外经贸、对台经贸合作交流和商贸流通工作。

“如果说长三角是大热点，环渤海是新热点，那么海西未来就是小热点。”一位研究海峡两岸经济的专家如此评价海西在全国区域经济布局中的地位。而一向嗅觉敏锐的资本市场，也已盛传政府将针对海西出台新的规划政策，以促进海西发展。海西概念已经成为三通概念的升级，福建省的多家上市公司由此受到热烈追捧。

福建避免再当“看客”

在王开明的办公桌上，一本天蓝色封面的书格外显眼。这本名为《海西经略》的新作凝聚了王开明多年的心血，该书的第一页，概括了全书的灵魂——建设海峡西岸经济区的战略思考。

王开明现在的身份是福建省政府发展研究中心副主任、研究员，该研究中心一直被誉为福建省政府的“智囊团”。对于市场预期的海西经济区将出台新的规划，王开明有着自己的想法。

据王开明透露，当前，外商及港澳台商到中国大陆投资出现了三个新变化：一是跨国公司成为投资的主力军；二是外资产业升级明显，正从传统劳动密集型产业向技术密集、资金密集型产业转变；三是外资开始大量投资第三产业，这在金融、保险、商贸等领域尤其明显。与此同时，外资对投资地也提出了更高的要求，除了看重投资地的腹地、市场和产业链群状况外，还更加看重投资地的人才状况、硬环境和软环境。福建与长江三角洲、珠江三角洲相比，经济腹地相对狭小、市场容量不大、产业聚集度不高，近年来越来越感受到来自南北两地的挤压，甚至不少人担心福建可能被“边缘化”。其中，福建目前的三大主导产业——电子信息、汽车、石化，也是两个三角洲的主导产业，而福建的实力比后者要弱得多。在今后很长一段时间里，福建与两大三角洲之间，既有分工合作，但更多的是激烈竞争。在此背景下，将海西经济区打造成福建新的增长极，其迫切性日益凸显。

另一方面，随着两岸于去年实现三通，经贸往来日益密切，作为与台湾一海之隔的福建省，其区位优势也日益明显。厦门大学台湾研究中心副主任李非指出，福建由于地缘优势，在承接台湾产业转移方面有着先天的优势。福建在此时再次重点打造海峡西岸经济区，就是为了抓住这个机遇。

2008年12月18日，海峡两岸海运直航仪式上，新非洲号在深圳港等待启航

海西发展 基建先行

福建人常常用“七山二水一分田”来形容本省的地貌，而这一特殊的地形也导致福建交通基础设施建设的难度明显高于周边省份。

统计数据显示，截至2007年底，福建省的公路密度为71.6公里/百万平方公里，远低于江苏省的130.3公里/百万平方公里和浙江省的98.05公里/百万平方公里。港口方面，拥有全国第二长海岸线的福建省2008年完成港口货物吞吐量2.7亿吨，而江苏省是11.5亿吨，浙江省为9.49亿吨。

厦门市台商协会会长曾钦照对此深有感触。曾钦照十几年前就来到祖国大陆投资，目前在厦门和昆山都有产业。曾钦照表示，福建的基础建设从2000左右才开始逐渐完善，而在此之前，福建的货物要出口欧美，必须绕道广州、港澳或者日韩，金钱成本增加不说，更浪费了时间。

不过，这一现状有望很快得到改善。上海证券报获得的《2009-2015年福建省交通物流发展专项规划》明确指出，交通物流业应在海峡西岸经济区建设中发挥先行作用。港口、高速公路、运输枢纽站等将成为重点发展领域。

港口方面，将建设厦门集装箱干线港和福州、湄洲湾（南、北岸）主枢纽港，加快发展宁德港、漳州港，逐步形成规模化、集约化、大型化、信息化程度较高的现代化海峡西岸港口群。

公路方面，加快建设东西走向四条高速公路主通道，打通沿海四大港口向内陆省份的集疏运通道，拓宽海峡西岸港口群经济腹地；同时，建设以县城连接高速公路、十大品牌旅游区和红色旅游景区干线公路、国省道路面改造以及大型跨海通道等项目公路网络。

运输枢纽站方面，重点加快福州、厦门国家级综合交通枢纽建设，通过综合交通枢纽建设，推进各种交通方式之间逐步实现“立体转换、无缝链接”。同时，加大泉州、龙岩、三明、漳州、南平、宁德公路主枢纽建设力度。在交通运输枢纽中心和沿海港口培育物流园区，加强物流园区布局与交通主干线规划建设的衔接。

物流园区方面，加快深水港物流园区的规划建设，不断拓展保税港区功能优势，包括在周边地区建立无水港，进一步发挥已建物流园区功能，扩大“区港联动”政策效应。同时，建设福州、厦门两大航空港物流园区，推进闽西北空港物流园区建设，重点发展空港保税物流等。

根据这一建设规划，到2010年，福建全省沿海将形成2个亿吨大港；到2012年，形成3个亿吨大港，港口经济在海西建设和两岸“三通”中的支撑和平台作用更加凸显。高速公路每年竣工2条以上、到2012年突破3000公里，达3235公里；到2015年，福州、厦门、泉州、漳州等区市基本建成辖区内的海西高速公路主要路网项目。

两岸经济合作试点平台

在福建采访期间，无论是高速公路入口，还是城市街头，随处可见“加快海西两个‘先行区’建设”这样的标语。所谓两个先行区，是指科学发展的先行区、两岸人民交流合作的先行区。自从时任福建省省长的卢展工于2004年初在福建省人代会上提出海西区的概念后，海西已经成为一张福建新一轮发展的重点牌。

不过，关于海西这一区域的定义，在学术界有着各种不同的解读。据李非介绍，最大范围的海西区，可以理解为与台湾隔海相望的整个东南沿海地区，包括福建以及邻近的浙江、江西等省份，南北分别与珠三角、长三角两个经济区衔接，东望台湾岛，西与江西的广大内陆腹地贯通。而第二层次的海西区，则主要是福建省。第三个层次的海西区，则进一步缩小至厦门、金门地区。李非认为，未来讨论的海西更多的可能是在第二层次，即福建省的层次。“第一层次涉及省份太多，协调起来比较困难，而第三层次相对于台湾经济体量太小，难以完全发挥作为对台交流平台的优势。”

截至目前，海西在吸引台资上已初具规模。目前国家批准的4个台商投资区都在福建，在闽落户的台资项目有9300多项，累计吸引台资超过126亿美元，在全国排第3位，农业利用台资居首位。不过，近日资本市场的异动让业界再度关注起这一概念。在从2月16日至26日的9个交易日内，福建板块上演了一幕完整的概念炒作大戏：概念先行，换手率激增，股票疯涨，多只股票连续上涨。多位分析师撰写报告指出，两岸三通实现后，预计政府将出台一系列政策，积极推动海峡西岸经济区的发展，从而给该区域带来投资机会。

另一方面，近日“两会”召开期间，多个民主党派也纷纷在提案中建议构建海峡西岸经济区，通过建立对台经贸实验区、创建海西新竹科学工业园等方式，加快两岸经济的进一步合作。而福建省委书记卢展工也在“两会”期间表示，政府工作报告又一次提出要支持海峡西岸和其他台商投资相对集中地区的经济发展。同样的表述，内涵在深化。国家的50多个部委也都有支持海西的相应纪要、计划，更重要的是已经具体实施。

种种迹象表明，关于海西发展的新一轮规划，已箭在弦上。

而李非最近也格外忙碌。作为对两岸问题有着多年研究的专家，他坦言目前正在就海西未来的发展定位做一些研究工作。此外，多位研究人士在采访中也均对上海证券报记者透露，海西经济区目前确实是在进行一些新的规划。尽管规划的具体内容目前不便透露，但其总体发展方向是将海西打造成两岸经济合作试点平台，在区域内会率先试行一些新的开放政策。

“随着三通的实现，两岸正在由过去的人员、货物和信心交流正常化逐步发展到经济关系正常化，继而走向经济整合。”李非认为，经济整合以此可以分为五个步骤：优惠贸易安排、自由贸易区、共同市场、货币同盟和最终的经济一体化。而两岸预计今年将会重点讨论如何进一步实现经济关系正常化，下半年则有望开始往综合性经济合作协议（CECA）发展。

商务部长陈德铭3月10日在记者招待会上则明确表示，目前受金融危机影响，台湾的经济也受到了比较严重的打击。在这种情况下，海峡两岸加快就综合经济合作协议进行商谈，对两岸人民的福祉都是有利的。总的想法是，海峡两岸建立正常化的经贸关系，使这个经贸关系能够制度化，而且经贸关系是有着海峡两岸特色的机制化的关系。只有尽快建立这么一个协议，才有利于大家共同摆脱当前的金融危机，更快地走出低谷。

尽管目前关于CECA的具体内容还未有明确说话，但李非认为，“开始可能是初步的、框架性的，而福建这些东南沿海省份无疑将成为最大的受惠者。”

这一预期并非凭空想象。从内地与港澳签署的CEPA协议实施的情况来看，广东省由于地缘优势而受益良多。作为零关税货物的主要进口口岸，广东各口岸五年来累计进口受惠货值13.32亿美元，占受惠总货值的66.70%。

李非建议，未来应该在海西尝试一些政策开放来加大对台资的吸引力。例如，可以尝试给来海西的台湾居民发放类似“绿卡”的身份，便于其置业、就学等。此外，在台湾企业来海西投资的审批上是否可以提供更多便利，例如降低投资门槛。值得注意的是，目前台湾在大陆投资的企业中，有相当一批是中小企业。“往往是生产终端产品的中小企业过来，随后提供原材料的大型企业过来，然后带动更多配套的中小企业过来。”李非认为，未来海西区里的龙头城市福州、厦门可以承接大型台资企业，而周边的二线城市则可以承接相应的中小企业。

作为台商代表的曾钦照坦言，目前台商需要的是政策层面上实质性的优惠，而不是仅仅停留在概念上。“产业布局与感情无关。”曾钦照说，福建目前在税收、土地、用工成本等方面与其他地区相比不具有任何优势。以前厦门是经济特区，在税收方面有优惠，现在这一优势也逐渐消退，如果没有减税减负等优惠政策，海西区域将很难形成第三个台商投资高潮。

此外，王开明在《建设海峡西岸经济区的战略思考》中的论述也可以成为一个参考的方向。他在文章中这样表述：福建应该根据对台工作的新形势、新特点，努力向中央争取新的特殊政策，比如将厦门岛或平潭岛建成闽台自由贸易岛，参照香港CEPA模式，在“自由贸易岛”实施台货零关税、投资自由化等相关政策；将厦门象屿保税区、福州马尾保税区建成港区合一的台湾保税加工贸易区；扩大大陆赴金门、马祖旅游的人员范围；扩大福建省8所大学招收台湾学生的人数等等。

哪些行业将会受益

海西经济区新的规划出台后，将给海西带来怎样的经济提升推动？哪些行业将会从承接台湾产业转移中受益？多位专家指出，以金融为代表的服务业以及两岸交通运输、贸易行业都将迎来巨大的发展机会。

中国沿海三大经济圈——长江三角洲经济圈、珠江三角洲经济圈和环渤海经济圈已初具规模，而随着两岸经济逐步走向正常化，沿海有望崛起第四个经济圈——“环海峡经济圈”。王开明预测，这个经济圈GDP将达到4000亿美元。福建提出建设海峡西岸经济区战略，其长远目标应该是通过进一步密切闽台合作，尽快缩小闽台经济落差，为将来建设“环海峡经济圈”奠定基础。两岸接下来会进一步进行产业对接，首先是农业合作与工业合作，其次是基础设施对接，航空港、港口互相开放，三就是各种优惠政策的对接。

“不管规划如何，海西经济区从规律上看是客观存在的，目前最大的瓶颈主要在政策方面。”王开明认为，“三通”实现后，海西就要先行先试，比如把两岸金融业的试点放在福建，开设人民币兑换试点。而从长远来看，台湾肯定会向大陆开放资本市场，大陆企业应该去参股台湾的银行和金融机构。

这一观点得到了李非的赞同。他认为，两岸经济合作后，最先进来的就是台湾的金融业。

资料显示，去年10月，建发股份与台湾人寿合资成立君龙人寿保险股份有限公司，总部设在厦门，注册资本为2.4亿元人民币，双方各占50%股权。据悉，君龙人寿是第一家总部位于厦门的保险公司，也是厦门金融业第一家具有台资背景的法人机构。

仅仅一个月后，经中国银监会正式批准，台湾富邦金融集团通过其在港子公司富邦银行（香港），与厦门市商业银行正式签署股份认购协议。富邦将以每股2.3035元人民币购买厦商行新发9995万股普通股，占厦商行完成认购后总股本的19.99%，交易总价约为2.3亿元人民币。

值得注意的是，国务院总理温家宝5日在十一届全国人大二次会议上作政府工作报告时明确表示，积极推进两岸金融合作，支持在大陆的台资企业发展，对符合条件的提供融资服务。

全国人大代表、福建省台办主任邓本元对媒体表示，下一步福建要深化闽台金融合作，扩大试办新台币兑换业务的范围，扩大闽台金融机构的业界合作，推动金融业界在台项目的落实，并推动福建的金融机构入岛设点。

不过，与市场预期和专家观点相比，福建的上市公司对海西规划可能带来的影响则显得十分低调。

厦门港务公司董秘刘翔在接受记者采访时表示，政府的《推动两岸经济合作》政策，对相关行业有一个积极的作用，是一个好的事件。具体对企业的实际影响，需要过一段时间才能体现。”

厦门空港董秘朱昭也表示，随着中国大陆直航航点城市的不断增加，两岸直航包机航线北线取直而南线仍尚未取直，目前两岸直航对厦门机场航空业务的促进作用放缓。如厦门至台北松山仅需45分钟的航程，因需要绕经香港飞行情报区而需要1个半小时，与上海、北京等机场执飞北线航线相比，无论在时间还是价格上，优势不明显。不过他认为，目前厦门-金门小三通的出入境旅客人数大幅攀升，2008年比2007年增长34.6%，达91.1万人次，显示出该通道在两岸人员往来和经贸交流中发挥着巨大作用。厦金“小三通”就其极具经济性的特点和可通达台湾主要县市的便利性是其他城市所无法比拟的。因此，公司方面认为，随着两岸关系进一步缓和，厦金“小三通”将成为两岸往来重要的通道，同时也为厦门机场航空业务的发展带来积极的推动作用。他同时呼吁在海西签证上能进一步开放，便利于更多大陆居民赴台、金门旅游，同时也能够带动当地航空、旅游会展市场的进一步繁荣发展。

建发股份董秘林茂则认为，“一两年内，《海峡西岸经济区的成立》对公司的贸易业务影响不大，对物流业务有正面影响。”林茂指出，海峡西岸经济区的成立对厦门最大的影响在于基础设施领域，短期来说对房地产影响最大。他曾与许多台商交流，他们认为厦门房价比台湾便宜很多，气候与台湾接近，但比台湾好。此外，厦门的语言、文化与台湾亦颇为接近。言下之意，厦门的商品房对台湾人吸引力颇大。

2008年台湾农产品博览会上展出的台湾水果吸引观众目光