



台灣篇5: 被扼殺的服務部門

服務業面臨 市場邊緣化的風險

禁止對中國大陸聯繫的禁令，明顯地阻礙了台灣服務業的發展。台灣的銀行業，因為法令限制，無法對其在中國大陸投資的客戶提供服務，因而失去了許多商機。而高雄港也在直航禁令的緊箍咒箝制下，錯失了發展成為東亞主要港口的機會。如果開放三通，台灣旅遊產業的規模將可大幅成長。

台灣政府強制實施一系列禁止直接聯繫的限制政策，已對台灣的經濟發展產生了負作用。舉例來說，政府嚴格限制本地產業對中國大陸直接投資，許多公司為規避政府種種審核程序，只好祕密地在海外設立子公司，迫使許多企業活動遷移到海外進行。然而，海外子公司的網絡，除了影響企業透明度，也會斷喪台灣的經濟力。一項由香港貿易發展協會所做的調查發現，在華南與上海的台籍企業中分別有59.9%及29.6%在香港設有辦事處。

在台灣，對政府嚴格限制政策感受最深刻的或許就是金融服務業。

被拒於商機大門外的銀行業

在香港貿易發展協會的調查中發現，有八成的企業表示，曾透過香港的銀行進行兩岸間的資金調度。這樣的做法固然不便，但卻不得不如此，因為台灣的銀行業至今仍被禁止在大陸設分行。另一方面，台灣的銀行也被禁止與大陸銀行直接往來，只能透過大陸銀行的海外分行或境外金融中心（OBU）進行間接往來。雙重箝制下，就不難理解本地



台灣銀行業登「陸」困難重重。

唐啟蘭 攝

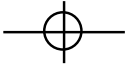
企業迴避選擇台灣銀行業做為進行大陸資金調度的苦衷。在資金調度的每個環節，都會面臨成本與時效控管的風險，因而本地企業寧可選擇與外資銀行往來，儘管外資銀行也一樣不能與大陸銀行業直接往來，但這些外資銀行的香港分行卻不受此限。台灣的銀行業幾乎是全面性地被排除在大陸的商機大門之外。

由於受到嚴格的監督控管，台灣的銀行業抱怨他們無法像製造業一般，採取迂迴方式來突破直接投資的禁令。當然，這種看法不全是正確的，以台灣的上海商業銀行為例，它經由其香港子公司——上海銀行（與大陸的上海銀行共同持股），就在不需要台灣當局許可的情況下，於上海設立了辦事

處。而上海的建華銀行（First Sino Bank）也和美國遠東國家銀行（台灣建華金控設立的美國分公司），建立了特別的策略性關係。

當然，這些實質上違背政策的行為，需要相當程度的巧思，相關的個案也很少。銀行業也因此一直不停地遊說政府，希望能放寬限制。2001年，政府終於准許台灣最大的銀行赴中國大陸設立辦事處，同時也允許銀行業可與大陸銀行業直接往來。

儘管如此，台灣的銀行業要在大陸爭取到台商的生意，還是困難重重。根據大陸相關法令規定，外國銀行在設立大陸辦事處滿兩年後，才能申設一家分行；而且能夠與大陸銀行業進行往來的只有境外金融中心，而非



錢，有回流到台灣嗎？

台灣與中國大陸的經濟關係，一直都籠罩在一個認知爭議中，即認為台灣的資金大量流入大陸，但是，所賺到的錢，卻只有一小部分會回流到台灣。就某個角度而言，這種說辭並非無的放矢。據中央銀行統計資料顯示，在外人直接投資（FDI）方面，台灣近年來一直保持淨流出的紀錄；同時令人擔憂的是，產生的所得也有大量淨流出的現象。

根據我們的訪談，許多廠商回應表示，利潤不回流的說法是錯誤的認知；而造成此認知差異的主要原因在於，台灣政府禁止對中國大陸直接投資，迫使真實的民間直接投資只好迂迴轉進，

業者也不用向政府呈報其在大陸營運的實際狀況。

這是一個很有趣的現象。舉例來說，我們注意到，根據中央銀行的統計數字顯示，台灣企業投資海外所賺得的獲利並沒有被移做再投資的情形；而民營企業則表示，在中國大陸賺到的錢，主要用於再投資擴充在大陸的單位（表一）。因此，採用前述迂迴轉進的方法，就不足為奇了。

以價格移轉讓利潤留台灣

為避免這類的資本控制，台灣企業通常會先確定在中國大陸所賺的錢不會在當地入帳。以出口導向型的公司來說，通常的做法是經由價

格移轉。比如說，台灣母公司接到美國客戶下單一千台筆記型電腦，每台採購價是700美元；假設每台筆記型電腦成本是600美元，母公司會以每台610美元的價格把這份訂單轉包給大陸工廠生產，這也就是從大陸出口的價格，但是美國客戶付款給台灣母公司的價格卻是出貨提單上700美元的單價。

經由這樣的方式，在中國大陸的台商工廠，既可在不引起大陸稅務機關注意下賺取合理利潤，同時母公司也可以確保大部分的利潤是在大陸以外地區入帳。像這類大陸製造出口產品的利潤，會在台灣直接入帳，但不會出現在中央銀行的直接投資

外匯指定銀行（DBU），至於往來的業務也只限於匯兌，不得進行放款。

台灣的銀行業又再一次地被拒於門外。然而，儘管最大的受益者仍是香港及外資銀行，但中國大陸的銀行也開始扮演愈來愈重要的角色。為了加速改善並強化本身的財務報表，大陸的銀行業正汲汲於貸款給大型的

台商企業或外資企業，理由在於它們認為，這類企業的信用風險要比國內企業小得多。

此外，在大陸當局試圖採取「以商逼政」策略的考量下，大陸四大銀行已銜命與台灣前三百大企業建立往來關係。

鬆綁金融限制有助提升競爭力

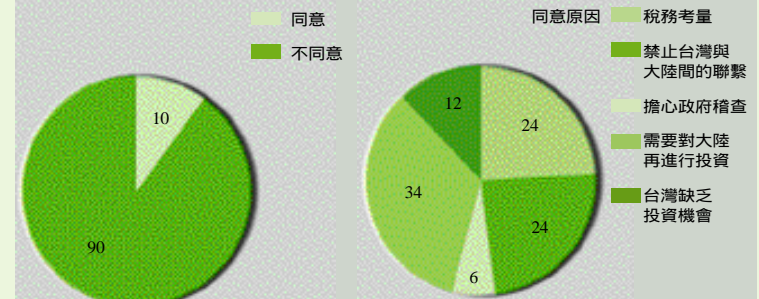
收入項目中。

但同樣的財務花招，並不適用於將產品賣到大陸市場的廠商。這類公司，如果想把利潤轉出中國大陸，必須先行支付大陸的相關稅金。即使到最近，這類獲利也沒有回到台灣。在台灣與大陸沒有簽訂雙重租稅協定的情況下，這些獲利就算進到台灣，也還要再被剝一層皮。台灣當局雖曾表示，會處理大陸獲利回流台灣的雙重課稅問題，但到目前為止，仍處於個案處理階段。

話說回來，雖然利用移轉價格的方式，可以把利潤留在台灣，但是所有的企業都這麼做。除此之外，就算雙重課稅問題可以解決，使得

表一：錢，還在大陸嗎？

你同意「台商未把在大陸的獲利回流台灣」的說法嗎？（單位：%）



資料來源：《經濟學人》信息部調查，台灣，2003年3月

在中國大陸的獲利可以回流台灣，但更大比例的獲利，可能還是會選擇留在海外。會發生這種情形的最主要障礙，並不是台灣與大陸間的緊張關係，而是台灣本身的資本市場還不夠成熟使然，比如說，在台灣，每人每年

申報進出台灣的美元額度為500萬美元，而公司則是5000萬美元。相對而言，香港本身發展成熟的資本市場，以及廣泛的投資選擇，可以提供自由、不受拘束的資金流通。

對海峽兩岸金融業直接聯繫的種種限制，不僅影響了台灣銀行業的收益，同時也剝奪了該產業升級的重要機制。另一個影響是，在台灣較大的國際級企業已經開始抱怨，台灣的銀行業無法提供滿足他們需求的專業服務。

無論是面對香港金融業優質的專業服務挑

戰，或是中國大陸銀行業的低價競爭策略，台灣的銀行業有信心，只要開放三通，它們的業務量一定可以大幅增加。向來以克勤克儉形象著稱的台商，對香港銀行業的高收費情況迭有怨言；另一方面，基於對台灣企業的需要有較深入的瞭解，台灣銀行業者相信，只要政策開放，它們一定能從競爭者手中，



Economist Intelligence Unit 被扼殺的服務部門

並且確保台灣企業，即使跨海登陸上市，但還是會把主要企業活動留在台灣。

間接直航下的台灣運輸業

雖然兩岸直航禁令的議題已甚受矚目，但它並不具有太大的殺傷力。相較於金融業被完全排除在外的情形，台灣的交通運輸業並沒有被排除在外。台灣的航運及航空公司都是間接直航市場的參與者，而貨品與旅客的流動，對台灣的機場與港口業而言，更是重要的業務主軸。不過，直航禁令還是造成部分殺傷力。這可以從一件事看得出來，即受制直航禁令的台灣，無法與地理條件相仿的香港競逐亞洲交通樞紐的地位。其他相似的情況也發生在高雄港，甚至航運運輸業者，如世界最大的兩家船運公司——陽明海運及長榮海運，及亞洲航運最大的運輸業者——萬海航運。

近年來，台灣第一大港，也是世界第五大港口的高雄港，已經從全球港口大聯盟的名單上消失，而最主要的原因就是受到兩岸船隻無法直航的影響。在1999年到2001年間，高雄港的年吞吐量由630萬只二十呎標準貨櫃（TEU），增加到850萬只TEU；但韓國釜山港的年吞吐量，則由七年前的450萬只TEU，增加到930萬只TEU，主要是受惠於華北地區船務轉運量增加的影響。更明顯的對比是上海。2002年，上海超越了高雄，其港口年吞吐量由1998年的310只萬TEU，增加到2002年的860萬只TEU。兩岸不能直航的事實，不僅使得從台灣出口到中國大陸的貨櫃需因轉運而加重成本，且在大陸愈來愈重要的情況下，台灣也面臨被國際船運路線

發展邊緣化的風險。

航空業的處境也很類似。在1990年代前半期的快速成長後，抵達中正國際機場的航班架次，由1997年的五萬四千四百七十三架次，增加到2002年的六萬六千二百二十四架次。台灣航空業向來被禁止飛越中國大陸的領空，因而使得飛航歐洲線的時間大幅增加，美國航線則沒有這方面的困擾。但旅客如果要飛往大陸，就必須面對耗時且非常不方便的航線。

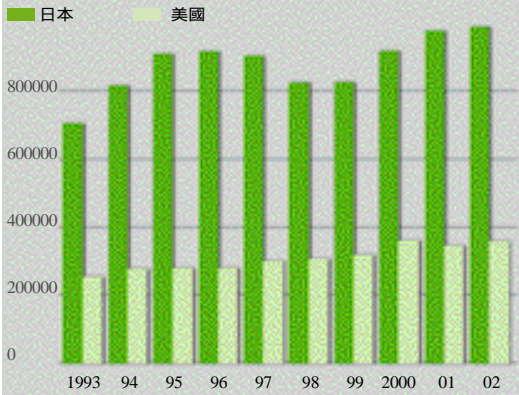
在發展成為亞洲的主要轉運中心方面，台灣已經錯失先機。然而，如果三通能夠儘早開放，台灣還是有機會成為重要的轉運中心。在海空運方面，台灣有優於香港的優勢。高雄港有二十五個深水泊位，比香港還多。除此之外，和香港的葵涌港不同的是，高雄港是由政府興建，並由高雄港務局負責營運的港口。高雄港務局直接負責經營兩個深水泊位，另外二十三個泊位則以所謂的「合理租金」租給國內外的航運公司。一旦開放三通，這些公司將可利用他們在高雄港經營的深水泊位，爭取國際貨櫃轉運業務，而不再需要遷就香港昂貴的碼頭設備了。

台灣需要更好的島內基礎建設

同樣的，一旦開放三通，相較於香港，航空業可能也會比較青睞以台灣的國際機場做為航運中心，因為台灣與美國簽訂了淨空協定。然而，影響台灣朝航運中心發展的主要瓶頸在於令人詬病的實體基礎建設品質，諸如設施過時或老舊、與台北間缺乏輕軌快車的聯結等。但這些都不影響一旦三通後，台

表二：訪台外籍旅客成長進入冬眠期

美日旅客訪台人數（單位：千人）



資料來源：中華民國交通部

灣本身的優勢。面對未來，台灣需要的是更好的島內基礎建設。

除了要吸引更多歐美人士的到訪，直航或許更有助於台灣政府達成在2008年以前入境旅客倍增的目標。如果三通開放，配合中國大陸人士來台相關限制的解除，台灣很有可能取代香港，成為大陸人士出國旅遊的首選之地。（表二）

戒急用忍政策對台灣經濟造成了哪些傷害？其實，台灣當局只要比較香港的情形，就可以瞭解。在台灣對中國大陸採取種種限制的情況下，香港成了最大的受益者。不能直航的船隻，傳統上第一站都先到香港；台灣人要到中國大陸旅遊，也必須經由第三地轉機，而香港正是最受歡迎的轉進地點；台灣的公司被禁止直接投資中國大陸，只好紛紛在香港設立子公司；外匯指定銀行不得從事的相關業務，迫使台灣銀行業在香港設立忙碌的境外金融中心。台灣的禁令成為了香港的金飯碗。