

「自由貿易經濟特區對高雄產業發展的機會與挑戰」座談會

第一場座談會 會議摘要

時間：2019年5月29日 9:30-11:00

地點：高雄國際會議中心 605 會議室

主持人：高雄師範大學 吳連賞校長

與談人：高雄師範大學 吳連賞校長

高雄餐旅大學 林珮秀校長

東吳大學法學院 林桓副教授

高雄長庚紀念醫院牙科部 吳友仁部主任

會議主題：國際教育與國際醫療成為支持在地產業發展的新機會

討論議題：1. 國際教育與國際醫療是否能成為支持地區產業發展的新可能？

2. 國際教育與國際醫療產業推動的限制與自由貿易經濟特區帶來的可能性？

3. 自由貿易經濟特區對高雄市產業發展之影響？

---

---

吳連賞校長（主持人兼與談人）

1. 近一甲子高雄作為引領台灣經濟奇蹟的起源，然台灣卻逐漸與全球高科技網絡脫鉤而漸失優勢，是時候找尋新的引爆點，「自由貿易經濟特區」或許是高雄再次起飛的一個契機

高雄以三根煙囪再加上十項主導產業帶領高雄走過將近一甲子，更是帶動整個台灣經濟起飛最重要的關鍵。高雄為甚麼可以變成全台灣乃至於全世界經濟奇蹟起飛的一個開始？我們常講如果世界經濟奇蹟的開始是從台灣開始的，那台灣的經濟奇蹟就從高雄開始；高雄的經濟奇蹟就從中島開始；中島的經濟奇蹟就從加工出口區開始；加工出口區就從高雄港出發。

高雄是全台灣進出口重要的一個要脈，但學經濟產業的人都很清楚，台灣今天的發展跟40年前最大的不同，在於其與世界主要高科技網絡已經脫鉤了，且脫鉤已經將近20年的時間。今天台灣還能夠繼續存活，其實是在吃我們的老本。

2. 高雄的深水港具有天然優勢，更具有良好的區位發展條件，宜創造其差異性  
整個世界的局面最大的趨勢就是競爭，城市或區域的競爭，且區域的競爭更是如火如荼地展開。為了在競爭中存活下來，我們不只是創造觀點，更要創造差異。高雄港有很好的條件，高雄港外港正在做國際貨櫃中繼碼頭，全部

加起來有 120 個碼頭，水深是全世界最深的，具有很棒的區位條件，惟在上海建立洋山港後，才把高雄港超越過去。

### 3. 工業化成熟城市的轉型需與高雄港轉型相輔，8 大產業質變是關鍵

高雄的 22 個工業區引領高雄成為台灣經濟發展的要件，高雄也從重化工業走向工業化成熟的城市，今天這個成熟的城市要轉換要轉化成後工業化的服務經濟的時代，然較為遺憾的是人口並沒有因城市發展而持續增加，反而萎縮了。

高雄港在城市發展中扮演很重要的配套角色，從原來單純的運輸港變成轉運港，一度為全世界第三大的貨櫃港，今天變成樞紐港，未來毫無疑問要走向加值港(value added port)。

根據我長期的分析，高雄產業結構現在已經到一個關鍵點，這個改變要從量化的改變走向質化的改變。全世界密度最高的工業區城市應在高雄，這 22 個園區把高雄推向重工業城，也帶動了台灣的發展。縣市合併時規劃之高雄可以發展的產業：

- (1) 半導體產業或電子產業的封裝測試，目前為止幾十年不墜
- (2) 高科榮碩的綠能
- (3) 高雄港區的運籌產業
- (4) 臨海工業區跟大發工業區的遊艇產業
- (5) 大社、仁武、仁大、林園、楠梓、大林浦的石化專區，專區設置可阻絕汙染。
- (6) 數位文創，駁二、橋頭。
- (7) 高軟、鴻海、智威、智冠的 VR、MR、AR
- (8) 中鋼、燁聯、本洲與著名的螺絲窟

### 4. 高雄山區偏鄉好風水，具有宗教觀光的堅強實力

高雄縣市合併產業規劃中，將大高雄的區域發展分成八大區塊，也因應各自主軸持續發展。首先是前藍色的部分濱海科技軸線，再把海洋產業養殖產業擺進來，高雄仍是相當有競爭力的，第二條軸線就是平原產業加值軸，這個 22 個工業區至少有 12、13 個在軸線上面，高雄的大三角排除九鄉鎮比較偏鄉的地區，可是這偏鄉地區具有非常重要的山路文化觀光潛力。這裡有全世界難得一見的宗教觀光聯合國的樣態，妙宗寺、妙崇寺、一貫道的最大的道場，真福園天主教社區、甲仙新約教徒錫安山，好山、好水、好風景都是高雄的

優勢。

#### 5. 擴大特區範圍，結合雙港優勢，為製造業營造低關稅的環境

高雄的海空雙港，搭配陸路運輸，可以規劃成適合發展的生活圈，並朝自由化、國際化的特區開展。十年前就有在高雄設置特區的規劃，且選址鄰近夢時代，搭配鄰近的腹地、特倉區與 205 兵工廠的整體規劃，這麼大的範圍可以解決自貿港區腹地不足的窘境，惟鄰近的腹地與特倉區現在功能尚未體現。

如果你是跨國企業的老闆，要設立 notebook、手機等產品的分公司，你一定希望所需之上百個零件能位於關稅最低的地區，沒有貿易壁壘，一個自由化的環境。

#### 6. 正規的企業不需要考慮洗產地的問題

如果鴻海在印度設 iphone 廠，沒有洗產地的問題，那麼鴻海在中國大陸的鄭州在台灣設的廠就會是洗產地嗎？MIT 有相當嚴謹的認證，正規的企業，不需要考慮此問題。

#### 7. 前店後廠、跨域結合、融入創新科技，加速高雄產業轉型

現今高雄最棒的是城市美學，有大師級的建築設計，有世界唯一的特色場館等，是前店後廠中很好的前店規劃，搭配 22 個工業區的后廠，然許多場館的使用率與商業效益偏低，效能難以展現。

高雄面臨了一些挑戰，二級產業不夠活絡是一個問題，高雄產業轉型的面向應該在於創新，如何將製造業高值化、特色化很關鍵。高雄下一個世代的新 8 大亮點產業：數位、文創、遊艇、航太、生醫、會展、體感、電競。

#### 8. 鬆綁鬆綁再鬆綁、開放開放再開放，增添新動能

高雄有山海產城，但現在缺少新的動能，這動能或許就是鬆綁鬆綁再鬆綁、開放開放再開放。跨國公司所尋找的如達爾文所說的，一個物種能夠存活代表他是最高明的物種，不然就是最能適應環境的物種，亦即跨國公司應在最好的條件中設立樞紐，亦即沒有關稅壁壘，沒有關稅的壓力。

林珮秀校長（與談人）

#### 1. 學術自由、高品質、高訴求、創新創意為台灣高等教育的優勢之一，有助於吸引國際學者，發展國際教育

台灣的高等教育還是有相當多的優勢，第一個最大的優勢就是我們的學術自

由，大學保障老師有絕對的學術自由我們要做怎樣的學術題目都不會有人干涉，不像在大陸進行某些題目可能會受到關切甚至我們到大陸發表論文，可能會讓台灣成為一個特殊的地區或是他們中國的一部分，這些在國際上被認為是學術干預。

## 2. 國際辦學倘若失敗，是否會牽連到國內納稅人，新加坡失敗案例值得借鏡

2007年新加坡與澳洲西南威爾斯大學合辦，最後招生不如預期關門。2012年紐約大學的第一體育學院在新加坡設分校，這個學校後來不只關門，還在美國有很多法律訴訟的案件。若學校失敗會不會連累到我們納稅人？新加坡這兩個案例，讓新加坡政府花了12億的台幣。

## 3. 語文教育產值大，國際華語文教育是台灣推動國際教育的一個契機

英語是世界共通的語言，但華語文才是一個上升的語文，英語的市場已經很廣泛普遍，但華語文的市場正方興未艾，而現在教育部是鼓勵學校設立華語文教育中心，以教育部的觀點一種是提供校內外籍生華語文的教學，另外一種是通過教育部核定可以另外招收境外學生的華語文中心。

台灣於四年內增加了17所華語文中心，來華語文中心修習的人數也從1.5萬人成長到2.3萬人，五年裡成長了五成。中國大陸在全球兩百多個地方都廣設孔子學院，有些失敗、有些關門，但是留存下來的充滿了旺盛的企圖心，但其採取的是以量取勝。相對台灣，可以採取精品教育的方式，與中國大陸做出市場區隔。亦可培訓華語文師資，赴國際進行語文教學。

菲律賓的英文環境，因生活成本低廉，吸引韓國、日本、台灣赴菲學英文，其英文產值高達一百億的新台幣。英國的英語教學的產值約560億新台幣，國際學生約有五十萬，大概提供了三萬多個教英文的工作機會。此外，來英國學英文的外籍生，80%以上的人願意再重新回到英國，甚至會帶著親友來訪，為英國帶來其他的貿易機會。藍帶教育的推動，高餐最多256為學生，其所繳得學費與全校5,300位學生幾乎是一樣，兩百多位學生可以創造出龐大的產值。

## 4. 醫療觀光搭配充實之城市觀光，同步帶動地區產業發展

醫療觀光的觀光內容需要更加充實，與自然美景或優質的觀光資源相結合，以打造高雄成為一個優質友善的國際觀光城市。更要結合南台灣區域共同行銷，並與在地藝術活動相結合，提供給接受醫療之客戶，增加城市意象與活動推廣，搭配廣泛的城市行銷，讓醫療觀光行程更加豐富。

## 5. 物美要有一定的價值，不能一味壓地價格

不要把優良的醫療品質廉價賣出去，清楚市場定位，同時結合在地觀光、文藝、文創等，以更加完整的模式推動醫療與城市發展。

吳友仁部主任（與談人）

### 1. 特區醫療需要明確的法規以供遵循

醫療的部分希望有法規能夠遵循，醫生會進行研究，需要一些資料與規則，若法規不明確，較難遵循。例如日本有個特區，有些特定研究能在特區內處理。中國大陸在引進外資的部分，也有明確的界定。

### 2. 在法規許可範圍內協助醫院共同進行國際醫療行銷

基本上醫師不懂得如何包裝，台灣的醫療在世界上數一數二，高雄長庚的換肝團隊也有相當好的表現，但卻不懂行銷策略，需要藉由地方政府與中央政府一同來協助行銷。在法規許可範圍內，醫院都非常樂意加入。

### 3. 發展特色醫療有限制，有待嘗試突破

特色醫療大部分由醫學中心為主，這部份希望各位長官能夠一起討論，讓我們在各方面能夠更加突破。

林桓副教授(與談人)

### 1. free trade zone 再升級的效益宜透過特區予以測試驗證

free trade zone 是物品的境內關外的概念，須要隔離區落實境內關外，是指貨物進來加工再出口，視為未進入中華民國的課稅區，如果要進到中華民國課稅區，在期初報關申請，在還沒有進入之前，可暫時保稅，在這邊從事加工、組裝。

目前真正面臨到的問題與挑戰是我們要不要一個自由貿易區，且其功能要再擴大、再深化，讓一些專業服務業，如醫療、教育、金融納進去，納進去的意義為何？境內關外在一定區域內，在區域內實驗不要干預，嘗試鬆綁產業上的法規限制，僅維持一些必要性的規範，如交通與衛生。

### 2. 推動法規鬆綁面臨到最大的問題是國內公務員與立委的態度，以特區減少公務體系的沉痾

20幾年來推動法制再造、推動法規鬆綁，面臨到最大的挫折與挑戰不是產業或中國大陸的競爭，而是國內公務員。公務員會問鬆綁有甚麼好處？但其實更

應該倒過來問，管制有甚麼好處？台灣的產業被我們自己的法律五花大綁，立法委員不是在想如何協助產業，是拼怎麼強化管制，因為立法委員是以管制作為他們的業績。

是不是可以有個區域來實驗做對照，且不受立法委員在此爭業績，讓一個區域開放，證明看它會有甚麼好處，會不會有擔心的壞處發生，如果不會再來進行法規鬆綁。

台灣的能力、機會、位置很多，是不是可以給台灣一個發展的空間，一個鬆綁的地區能夠讓台灣有生存的機會。若擔心貨物有問題，是不是要以一個保稅倉庫的概念來設立，人員已入境簽證來限制，在這個區域活動法規鬆綁，讓我們產業有一次機會可以國際化自由化。

### 3. 自貿特區要納入那些產業宜視未來需求，讓自貿特區可以做為引領產業發展的先驅

自貿特區的產業宜看未來產業發展的需要，例如台灣現在要發展綠能和再生能源，特區內是不是能建構再生能源綠能的微電網，並將一定區域的無人汽車結合綠能。台灣的微電網及再生能源法有些限制，風力發電放入儲能設備後的電力無法轉賣給台電，但在特區內發展再生能源跟電動車座結合，把電動車的儲能當作移動式的電網的一部分，並與車聯網結合，自貿特區可以做為引領產業發展的先驅。

### 4. 南北失衡已久，高雄開發密度相對較低

南北失衡是長期以來的問題，相對於北部，高雄的空間其實是夠的，且開發密度相對低。

#### 提問發言：荷蘭(太璽生醫股份有限公司)台灣區執行長

台灣醫療受限於太多的法規，譬如我們在橋頭新市鎮欲籌設一家新醫院，台糖為特許園區的管理機關，床數、名目、土地稅率全部需依照中央主管機關的法令。依衛服部規定，最多只能有五十床一般床，特殊床可隨需要增設，但特許僅給 20 年。

財團法人的醫療體能獲得的條件優於私人醫院（一般床一百床），考量到投資成本與獲利回收，特許時間短，讓企業很難在高雄進行投資，堅持在高雄投資是基於對故鄉的情感。

我們掌握了國際資源、國際的資金，且願意在與在地連結，好好的投資這塊

土地，但是相較於台北市政府，台灣其他地區對我們的投資較不友善。台北市政府給團隊的條件，六年超過六億的補助，前面六個月租金、研發、跟薪資全部都由台北市政府補助，因此容易吸引國際級企業體願意投資。

高鎮遠副局長回應

1. 公務員需要依法行政

與談人提到公務員部分，公務員需要依法行政。如果沒有依法去執行，很容易被人家說是貪汙。有各種法令，分屬不同的主管機關。

2. 新的特區特別條例可以整合既有法令，讓行政執行時有更為一致的依據

自由特區的概念都叫做境內關外自主管理，關鍵在於關，通關、檢疫、邊境、移民目前都控制在國家手中。要形成區內與區外的特性，不管海空收集到的人或物，要進到後廠的這些特區時，甚至在不同區域間轉來轉去，所有通關檢疫的方法、表格規定資料全都不一致。因為各有各的法令，又要去遵守各自的管理辦法，走各自的程序，這樣怎麼能夠實現高度的自由化？設立新法令可以把這些都整合起來，在鬆綁的同時又能讓公務員有所遵循，我想這更可能是一個自經區的概念。

3. 地方政府能在既有的資源裡面給予優惠，高雄市政府把自己既有土地、空間、資產釋出，讓民間可以去活化

地方政府只能在既有的資源裡面給予優惠，高雄市政府把自己既有土地、空間、資產釋出，讓民間可以去活化，我認為這是市政府可以做到的，最後是謝謝大家給我們意見，我們會匯集起來，屬於中央的、地方的透過這幾次的討論我們把它彙整起來，努力的實行。



「自由貿易經濟特區對高雄產業發展的機會與挑戰」座談會

第二場座談會 會議摘要

時間：2019年5月29日 11:10-12:45

地點：高雄國際會議中心 605 會議室

主持人：台灣全球運籌發展協會 蘇隆德理事長

與談人：台灣全球運籌發展協會 蘇隆德理事長

台灣冷鏈協會 王祥芝秘書長

高雄科技大學航運管理系 楊鈺池教授

高雄科技大學航運管理系 張雅富助理教授

會議主題：自由貿易港區與智慧物流發展的限制與突破可能

討論議題：1. 智慧物流產業在地發展的困境與自由貿易經濟特區帶來的可能性？

2. 自由貿易經濟特區對高雄產業發展之影響？

---

張雅富（與談人）

1. 高雄已經失去過一次重要的先機

22年前中國大陸懷著仰慕的心情看待高雄港，但之後十年上海港務積極轉型，此乃因受到台灣亞太營運中心計畫的刺激，亞太營運中心計畫除了港口規劃外，還包括了金融、物流、資訊流等發展，為了避免上海落入競爭落後的狀態，因此中國大陸從中央到地方馬上啟動洋山港的建設計畫，奮起直追。

2. 談自貿特區前應先釐清主管機關與權責，地方要發出需求，也需要中央配合

自貿特區內的智慧物流，會聯繫到許多不同的園區。涉及之權責機關與法令應先釐清。中央的權責在行政院核定，包括劃設範圍面積、營業範圍，還有特區的部分要行政院許可。自貿港區是交通部管轄，實際上籌設及業務管理是交通部航港局。科學園區是國科會管轄，加工出口區則是由經濟部主管。坐落於地方上的產業特區，要有相關主管部會同意，接下來交給地方委任單位、機關或機構下去執行。

地方要發出需求，也需要中央配合。

3. 唯一才能獨具特色

台灣的港口是國際商港，常接觸到外國投資者，外資常表達疑惑，當其要到台灣的港口或機場投資時，常看不出來政府希望外資能做什麼？看起來好像什麼都要，但什麼都要就會變得沒有特色，變成台中、花蓮、基隆、台北、高雄等遍地開花的情況。

#### 4. 遊戲規則沒有明定，外商難遵循

外商通常希望能有負面表列，政府說清楚哪些不能做，企業自然樂於遵循。但通常是做了之後或碰到後，主管機關才來跟企業說此作為可能還需要商量一下、考慮一下，企業將無所適從。

#### 5. 跨部會，中央與地方聯手成立單一窗口的招商中心

為協助南部產業發展，各地方政府與中央應聯手合作，市政府要設立具實質功能之單一窗口，中央部會在南部也需要一個整合招商的單一窗口，並由行政院設立一個法制中心突破招商可能的困境，各個單位之間要有協同協調的機制。

對外商或投資者而言，他所面對的是中華民國政府的各級單位，他很難了解中央、地方各自的權責，此可透過跨部門的單一窗口來獲取投資協助。為提升招商的成效，需以投資者的角度來思考可能需要的協助，並為其排除可能的障礙與法規解釋，而非以國內行政便捷為考量。

#### 6. 難取得共識可以透過試驗在有限範圍內進行實驗，而非裹足不前

自貿區在細節上各機關或許仍存有疑慮與歧異，但自由開放將會是未來的趨勢，面對尚未有共識的自貿區，或許可以在有限範圍內，以試驗區的方式，進行實驗並研擬可能的開放策略。

#### 7. 重視人才培育，並與周邊產業搭配，以此為利基，加強招商引資

高雄有很多特色大學，搭配特色產業，以此為利基，對外加強招商引資。自貿特區或自貿港，其與港口發展有很大的關係。高雄的自貿港區大部分做的是外商到第三地的轉運，還有包括外商在第三地，包括兩岸之間的貿易交易做一個國際中轉。這其中除了可以吸引到外資，還有許多需要專業度的工作，例如船舶進港、船舶在港的服務、船務代理業、裝卸業、車輛、報關等。此外，由此還會衍生包括娛樂、結匯、報關、代理費用有換匯需要金融服務、到港維修、造船、貨物代理等業務。

#### 8. 海關現場認定標準不一，易造成外商投資障礙

海關在各個關區內，實際的經驗會出現，面對同一批貨，或是同一個案子，會遇到不同的審查標準。例如 TOYOTA 的自貿區委外加工貨可以從台北港進來，但如要改從高雄港進來，高雄關區因無處理過，反而可能還要再考慮看看。各個關區可以自訂他的現場標準，易拿捏標準不一。但對國際性的企業來說，同樣是要進到中華民國的海關，為何會有不同關務的認定差異，都

會面臨可能不同的解釋。法律解釋存有不一致的空間，以通關辦法由財政部另行公布之為例，交通部可能認為要百分之百開放，但財政部可能認為只要開放百分之十就好了，造成實際執行時的困擾。

#### **9. 應積極改善港區的基礎設施，加速推動永續與智慧化的發展**

很多現代的港口開始推行無人車、自動化與永續發展，並加強科技運用，應用到偵測、預防與救難中。當城市發展的一個程度時，這些轉變是必須的。但是自動化的科技會涉及到自動化、數位化、網路化等基礎建設，很多系統化工程運用。科技運用在安全偵防上也会有很多便利性，可以減少低效的人力耗損，並提高偵測的準確性。還有包括將來要永續發展，將來訂的計劃包括現在國發會訂的計畫，未來台灣要發展什麼樣的目標，是一個經貿自由島。我們要作為一個自由貿易港，自由貿易的國家，那為了港口港務發展的定位是什麼？中間就會涉及到很多從大到小的發展定位問題。

#### **10. 資訊流與安全性讓高雄港更具優勢**

自貿特區裡面除了貨物外，資訊流很重要，資訊流是方便跨國公司在做貨品的追蹤、控管與交易。高雄港也是亞洲唯一的倫敦金屬交易中心的發貨倉庫，因我國政局穩定且可信賴，亦即貴金屬不會憑空消失，因此爭取到發貨倉庫之設立。

自貿特區可搭配我國產業強項，並整合資訊流與安全性，可以創造出南部地區特有的技術與管理方式，以凸顯高雄港的差異性。

#### **11. 港區的開放需要與市政府合作與溝通**

公務人員依法行政，如果沒有法律條文明文的規定，或是沒有先例的話，公務員在執行面上有難度。首先應把防弊的心態先解除掉，才有機會創造更好的福祉與利潤。

高雄市政府在所謂的直轄市地方政府的角色，可以在中央與國營事業間扮演一定的角色。尤其在土地取得、環保與聯外道路上，需要更多的溝通，才有可能創造多贏的局面。

#### **12. 國外航商在高雄能帶動的周邊產業**

國外的航商如果到高雄港來投資，外商投資下去就是幾十億。如果有一百萬的貨櫃量，是一百萬輛卡車在港區進出，在台灣境內跑。每輛卡車如跑到基隆至少有兩萬多元的產值，此就是在創造收入，還可以帶動周邊的食衣住行育樂。因此港市可以合作互相增添業績，帶動地區產業發展。

秘書長王祥芝（與談人）

1. 台灣智慧物流競爭力不輸日本，且具有規劃的實力

台灣的物流業事實上非常先進不輸日本，日本所有會做的物流技術，台灣通通有，包括常溫、低溫、A I 的運用，以及反射偵測系統數據的搜集。日本比較先進的物流設施，反而都是台灣廠商替他們做的基礎建設，這些具有競爭優勢的資源，都是經由國人而於國外應用。

2. 台灣物流業成熟且精緻，東南亞紛來取經，惟市場小經營艱辛

現在台灣的物流業都走小而美、精緻的路線。例如 7-11 所有的商品有效期都在一年以上，具有嚴格的控管、溫度的維持，品質有維持得非常好，CP 值是東南亞地區最高的。越南、泰國、菲律賓、印尼、印度都到台灣來取經，跟當初中國大陸是一樣的情況，把台灣的技術學好移植回去再在他們國家去運用。

智慧物流發展在台灣已經非常成熟，但因為量沒有起來，致使物流業者非常辛苦。

3. 自貿特區的便捷化環境，有助於提升物流量，帶動物流業發展

物流業者需要的是大量的運量，如能帶動貨品的運送，不管是進來、出去，或是進來短暫停留加工，都有機會增加運量。自貿特區可提供一個低稅的環境，讓貨品進來可以享受便捷通關程序，進行加工後再轉運出去，不管是內銷或外銷。貨品進出相關作業都需要倉儲與貨櫃的串聯，需要轉口或轉運，與海空運連結，需要報關、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、再出口等，甚至檢驗、測試、技術服務等，這些都是物流業的服務範圍。

4. 現行法律障礙使得產業發展窒礙難行

現有的自貿港區多有成功案例，但因牽涉到不同單位的法律限制，包括行政院、財政部、經濟部等，使產業發展窒礙難行，例如工作時數、工作身份與進出方便性。原物料進來後，每關都有各自的標準行政作業，致使品項與適用關稅難有一致的準則。因此自貿特區如能開放所謂的免稅區，鬆綁部份限制，讓物流、人流、金流與資訊流能更加暢通，或許能讓產業更加自由地發展。

5. 外國政府在進行資源整合，台灣的資源卻略顯分散

台灣自貿港區成功地汽車產業、油品交易或鑽油平台組裝，皆屬高價值的服務業，具有高經濟價值，但其中成功的關鍵因素是系統整合。比較幾個成功

的亞太地區國家，如新加坡、香港、上海洋山港、及釜山港，這些港口裡面系統的整合，不是由民間業者做，而是由政府出面做的。

新加坡把所有的關務系統跟所有物流、資源系統整合成一整套系統，進出所有的程序，通通由國有系統在運作，提供業者非常方便的系統服務與資源。

#### 6. 物流業不會單獨存在，應釐清自貿特區的產業需求，再依需求提供所需之物流服務

物流業有一個特色，其本身不會單純存在，其是因為要服務的對象需要期支援而存在的產業，所以必須先找到哪些產品要放在自貿港特區，再依據其需要提供其所需之物流服務，否則將無發揮的空間。

#### 7. 不要把餅畫太大，但一定要有目標

自貿特區一定要有產品，要選擇符合高雄進來或出去量最大的產品做為開始，有這些產品和客戶才有可能做得起來，不然範圍太大時會模糊焦點，如果有具體的產品，就可以去做檢討是否會違規，如果不是問題，發展的策略與目標要非常的明確。當目標明確我們才能做最合適的規畫而不會造成多餘的浪費，等具體的東西一項項落實後再進一步發展比較好。

### 楊鈺池教授（與談人）

#### 1. 海運運輸之貨物體積差異很大，很難有標準化規格，推動自動化有難度

談到智慧物流部分坦白說，目前海運東西不太一樣，海運東西有大有小很難用自動化作業。我們叫 ASRS 作業，所以基本上如果你到成功路上，看我們台糖物流中心就知道，其是我們海關第一個培養的國際物流中心，可是最後也倒掉了。為什麼呢？因為它主要是賣新系統的東西，就是標準化，因應可能很多貨進來，可是沒有想到海運貨是有大有小，有些像高雄物流的東西貨量分散，沒辦法做標準化。

#### 2. 優惠措施與報關程序複雜、土地取得不易，讓自貿港區發展受限

自由貿易港區要改的東西太多了，最主要是法律鬆綁。如果你問業者，並不是每個人都願意申請自由貿易港區，因為他的優惠措施、報關程序是很麻煩的。另外，土地也取得不易，南星計畫區裡面，港務公司當時取不到土地，因為高市府當初要生產所謂的遊艇，結果因為環保的問題卡住等等。那還有土地回饋的問題，比如說 50% 回饋給高雄市政府還有回饋金等。

### 3. 分散式的經濟特區或整體式的的經濟特區？

釜山鎮海是一塊一塊分散式的特區規劃，外國人能夠進駐，白天在釜山港裡面作業，小孩要上學則設立一個外國學校讓小孩在那上課；老婆需要購物就弄個購物中心，都是由外國人設立由外國人去使用，包括金融也是一樣都是外國的公司在設立。參照此例，以高雄的發展方式而言，某一塊事實上已經完成了，像亞洲新灣區這一部份是可以做的，高雄港區的部分，還有南星計畫區的部分、紅毛港區的部分都可以直接成為特區。或許可在亞洲新灣區、紅毛港園區、旗津成立特區，並搭配造鎮與特色化設計其中的產業。

也可以考慮全區皆劃分為特區，以關務來說，在高雄行政區內，也不會有不同特區出關與進關的問題。

### 4. 無人化與智慧化需要教育的搭配

阿里巴巴的一個智慧物流的工廠，裡面全部是無人作業，尤其用 AR 去抓那個貨物在哪裡，非常進步。明年由挪威公司所設計出來的無人船要誕生了，也就是說貨在船上，靠港時已經沒有人在上面，大概 150TUE 左右，噸位數未來也會愈來愈大，人在岸邊去監控這艘船有沒有問題，人應該在螢幕上監控無人船位置，無人化作業未來的趨勢。未來長榮海運取得第七貨櫃中心投資後，將來是半自動化作業，後面就是無人化作業。

但智慧化、無人化還需要大量的研究與測試，需要人力的投入，建議高雄市政府未來要想規劃此部分需從教育著手。

### 5. 善用當地產業群聚的效益，協助產業發展

以高雄而言商貿與會展都是很好的產業，我們的遊艇是全世界第六大、鮪魚捕撈是全世界第二大，但我們卻缺乏冷鏈中心。還有可以設立船舶日用品採購中心，像郵輪來的總是會希望用我們台灣很好的產品，特別是高雄的產品，可以提供給郵輪上幾千人的使用，釜山那裏就有一個船舶日用品交易中心，是提供給停靠釜山港的郵輪來使用，這都是政府要去爭取的，高雄市政府跟港務公司可以相互合作，這種能夠創造更多的商業機會，特別是針對中小企業的就業，或是所謂經濟方面或帶來新的貿易模式是可以互相來激盪的。

蘇隆德理事長（主持人兼與談人）

#### 1. 立足台灣放眼國際，與國際港口合作，布建航運網絡

智慧物流到底是什麼，是透過 I C T 的運用，讓物在移動的過程能夠縮短時

間與空間的距離嗎？然後提高了效率讓大家都有錢賺嗎？這個不僅是透過硬體的導入，系統的導入來做資源的強化而已。舉高雄港為例，高雄港若只作台灣的高雄港，是不會成功的，它應該跟國際主要的港口，或是鄰近亞洲亞太地區的港口合作，形成網絡，高雄港若只是一個獨立的點，是發揮不了太多的作用，所以政府成立台灣港務公司的目的？就是協助高雄港發展國際港埠業務，因為有台灣港務公司走向國際，在港務公司主導下，與亞洲地區重要的港口來構成網絡，讓高雄港成為樞紐港，這樣才有意義。

所以智慧運籌港或是智慧港的概念，他必須真正有效的連結，那個絕對是重要，而連結的過程當中也要知道，什麼貨會進來，什麼貨會出去甚至進來加值再出去。所以充分掌握供給跟需求之間的動態資訊是相當重要。如果你不知道貨從哪裡來，然後還要去哪裡，那你這個港口就不會有船來靠，因為無法提供貨主或船舶優質的服務。

以前是「碼頭如果做大，船才會來靠」，現在是因為科技的應用，碼頭的「智慧化」將是重點，所以怎麼樣去掌握需求這件事情是相當重要的。就我個人這樣的認知，高雄有機會成為亞洲地區很重要的一個節點，這個節點如果是 HUB 樞紐港，用以連結區域經濟，創造多利共享的結果，就要看怎麼去做。

## 2. 新的物流思維，台灣要成為虛擬國家，妥善運用五流

台灣要成為虛擬國家，所謂虛擬國家可以無所不在，意味著國土沒有國界，或是國土要大於領土，領土是治權可及的地方。而國家擁有領土以外的土地就是我國的國土，所以這就是領土大於國土的思維。現在網路都是無所不在的嘛！我們看到 AMAZON 在日本也有，在德國也有，在台灣當然也有，他已經是一個無所不在的概念，未來在 5G 的時代，以 AIOT 的概念，在物聯網的環境裡，AMAZON 將有機會成為一個全球電商或全球商貿的全球企業。

所以我們一直呼籲政府，是不是可以先在台灣自貿特區內建置一個「商貿運籌基地」，把「潮流、商流、物流、金流、情報流」整合進來，培育年輕高階人力，因時因地制宜，隨時調整，成功後再拓展複製到海外去。

## 3. 中共的經貿戰略思維恐讓高雄港邊緣化，應積極面對高雄轉型的問題

福建省結合海西地區的進出口產業為腹地，運用廈門港、漳州港、福州港、江陰港等資源，要發展成「東南航運中心」，此一企圖倘若展成功，高雄港如果不趕快尋找對應策略的話，恐怕會被邊緣化。中國大陸推動的速度走得

很快，在 6 月 18 日海峽物流論壇中，將又要談這件事情。從中國大陸的十一五計畫到現在快十三五計畫，物流產業是他們重點發展的產業，不管是韓國、日本、新加坡、香港、中國大陸等，都把物流產業當作是國家策略性產業，很可惜台灣的官員還沒有這樣的思維。藉這個機會呼應高雄市政府與高雄港通力合作，不要只是開發港區周邊用地，用以「發大財」的短視思維，畢竟土地資源開發的「長期與無形效益」是可創生的，港口不再只是人貨進出的口岸，先透過智慧物流商貿運籌的創新模式，把它發展起來，那麼自由貿易經濟特區，自然就會有一個雛形。

#### 4. 高雄港市要建設成為一個現代化的海港城

高雄市的確是得天獨厚的城市，有港口、有腹地，只是這些上天賦予的資源都在傳統思維下黯淡無光，吾人認為要急起直追，首其要者，必需從形塑「有量」（台語發音：五量）的城市文化開始，亦即「思量、膽量、肚量、分量、數量」再藉由「固量、曾量與創量」則物流量將源源不斷，達到「人進來、貨出去、發大財」的目標！

#### 提問（立揚通運劉華誠董事長）

##### 1. 高雄市政府對中小企業應該要多加關照，給予中小企業參與的機會

自貿特區內可能吸引的是眾多的中小企業，而非國際大型企業，尤其特區內所需之物流業，國內多為中小型企業。台灣的中小企業有 97% 以上，一定要給中小企業一個機會。

##### 2. 台灣的通關問題確實是自貿區中最重要的問題

比如現在所有的商業行為都是決戰於千里之外，電商的生意都是決戰於千里。自貿區的產品不是以內銷為主，是要跟全世界來競爭，但這牽扯到海關的關稅法規。例如說健康產品，產品來到自貿區，海關要你依照台灣的進出口規範，去申請一些證照。但進自貿區的產品不是在台灣銷售，為何要申請台灣的證照？如果他要報關到台灣，那我們跟他拿證照是合理的，可是他是要銷到海外的。

#### 提問（國際總裁商開協會宋祥宇總會長）

自經區、自貿區現在有很多的定義，中央部會說台灣已經是自由經濟自貿之島，高雄為什麼非常需要？其實高雄本身是海空港之地，而且高雄的貧富差

距特別的高，所以高雄當然要開大門走大路，那我覺得高雄需要的自貿特區，且需具備四大特徵：

- (1) 必須要有國際視野的高度
- (2) 要有高包容性，不可以專斷特定產業，會讓人家講閒話，尤其是中小企業佔比這麼高，中小企業在地方必須受到照顧。
- (3) 嚴審，大家都怕開大門走大路會洗標地，甚至金融洗錢等問題，這部分可以從嚴審下去進行規範，也就是如果違背規定，我們就公布黑名單甚至三次就請你離開類似的嚴審行為。
- (4) 多配套性，也就是說這件事情一定會造成衝擊，但是可能利大於弊。高雄需要自貿特區讓大家能夠產生效應，但配套必須完善。可想而知如果開放，大財團大企業一定優先搶進，那他是否能達到前店後廠，不要又變成一個購物商城那就不好了，所以在這個配套性能部分，尤其是中小企業的部分我們可以多思考。

最後很希望政府，千萬不要讓經濟問題變成政治問題，自貿自經區本身就是一個經濟民生議題，不管哪個政府首長，哪個執政者做，不應該有誰換人做而不同的問題。



## 「自由貿易經濟特區對高雄產業發展的機會與挑戰」座談會

### 第三場座談會 會議摘要

時間：2019年05月29日 14:00-15:45

地點：高雄國際會議中心 605 會議室

主持人：中山大學社會科學院 張其祿院長

與談人：社會企業公約基金會 馬凱教授

中山大學政治經濟學系 辛翠玲教授

屏東大學不動產經營學系 鄭博文副教授

會議主題：自由貿易經濟特區的高雄願景

討論議題：1. 自由貿易經濟特區是否可以成為推動高雄經濟動能的推手？

2. 高雄推動自由貿易經濟特區的優勢為何？

---

#### 張其祿（主持人）

##### 1. 我們的競爭對手在全球，很多事今天不做，明天會後悔

自經區這個議題早於過去國民黨政府中央執政時即已提出，當時高雄市政府也有委託過幾個專案，有進行過實地考察，也有根據法治架構著手討論，當時就已經對高雄市設置自經區有一些想像。自經區當時推出屬領先性的想法，中國大陸也來向我們取經，感慨的是，我們如火如荼地做了很多研究報告與規劃，但卻沒有執行。而中國大陸卻已經推出好幾個實驗區，也做出了一些成果。所以有時候很多的決策是很重要的，我們不是只跟自己競爭，還有整個亞太地區、對岸都會是我們的競爭對象，在這樣的過程中，我們自己又該如何自處、如何讓這個城市更好，有時候時間一過去，有很多事情真的是今天不做，明天可能要後悔。

#### 馬凱教授（與談人）

##### 1. 台灣除了為世界工廠輸出原材料外，台灣還能做什麼事情？讓港口發揮充分的效能

借鏡新加坡與香港。新加坡這個國家只有七百多萬平方公里，這個國家人口少，又是大量的華人組成，並與馬來西亞人、印度人一同組成一個多種族的國家，但這個國家從立國以來，國勢越來越興旺，在今日全球競爭力評比上非一即二，人均所得大概是台灣人的四倍，新加坡憑什麼條件達到此成就？新加坡是一個完全沒有資源的小島，連他們的水都是靠馬來西亞供應。而其真正好的條件在於有一個天然良港，且正好位於麻六甲海峽要衝上，就憑這兩點讓新加坡變成今日這樣富強而且在全球排名前幾名的國家。

高雄港在過去是排名全球前三名的天然良港，且高雄在巴士海峽跟台灣海峽這個位置絕對比新加坡的麻六甲海峽更為重要，能否有更好的發展？

高雄的條件絕對比新加坡更加優越，而且腹地比新加坡更大，產業鏈也更完整，這邊的華人也更多、更聰明。

## **2. 高雄的特區規模要夠大才具有吸引力與能見度**

如果在高雄可以設立特區，不是五平方公里、十平方公里的事情，起碼要上百平方公里，才能構成一個比較像樣、比較有規模、比較吸引人、比較可以被看見的特區。

南韓在仁川特區大概花了六、七年的功夫，面積是 210 平方公里，而新加坡本身是 700 多平方公里，這表示如果真的在高雄設立特區，至少要 100 平方公里以上才有機會發揮幾個作用。

## **3. 口號少一點，做事多一點**

台灣多年來高喊要放寬管制、要鬆綁法規，要重新制定落伍陳年的舊規定，但從我開始從事經濟研究到現在已過了幾十年的時間，這件事情還是一直每天在高喊口號，但能做的非常少。在一個既有的政權底下，你要鬆綁法規會牽涉到很多的既得利益，會發生很多的衝擊，所以沒有一個政府敢做這個事情。

## **4. 適度的競爭有助於提升整體的實力**

少子化讓台灣的大學校園幾乎都瓦解了，因為教育改革，大量新設大學，每個大學都開始發生招生不足的問題，連一流大學本身也開始面臨這樣的壓力，教授們都開始放鬆對學生的要求，今日大學生的水準跟過去二、三十年已有很大的落差。可以運用何種策略來解救？將全世界的頂尖大學找來並設立分校，讓他們跟當地的大學比較（競爭），如此馬上就可看見中間的差異，且一流的頭腦都會搶著進這樣的大學，其他國內大學也要迎頭趕上。香港、新加坡、澳門，甚至中國大陸早就有好幾所這樣的大學存在，台灣則一所都沒有。

## **5. 友善環境讓企業更願意進來**

自由貿易經濟特區宣示作用意味濃厚，會讓更多的跨國企業、更多的外國投資者覺得這個地方因為法規限制更加鬆綁開放、施政友善、親民、行政效率提高、設施愈來愈先進，因此全球的跨國企業、大公司、金融機構都更加有意願到這邊來設立駐點。

## **6. 自貿特區需要一定的規模才能發揮效益，且需為高雄帶來不一樣**

高雄要發展自貿特區，需要一大片土地，且要一次回報完成。其次今天台灣部分景況百廢待興，除了自由開放競爭之外，有太多的問題存在，同時需要去改革，

如果有這樣的一個實驗區，應該同時當成一個台灣的示範區，將台灣需要的改革都在這個地方同步進行，這樣或許有助於台灣將來的發展方向可以從高雄的實驗區中看出端倪，而把高雄的藍圖變成全台灣共同的藍圖。

辛翠玲教授（與談人）

### 1. 特區的緣起在簡化管理與政治的干擾，讓商業行為更容易發展

Free Zone 真正運用起源於 1957 年的愛爾蘭邊陸地帶的小機場，地方政府放手給一位叫博雷登的商人營運機場，以機場為核心，在四周劃地，以一個經濟體中的獨特經濟體運作 free zone，後來又進一步地將這個 Free Zone 企業化，所以我們今天在機場看到很多連鎖式企業化免稅的商店等等，最早便是從他開始的。

### 2. 全世界最大與最成功的 Free Zone 在杜拜，可以從中學習其發展的企圖心與周延性

杜拜雖為產油國家，但卻在石油之外積極發展可共維生的其他經濟命脈，因此發展起貿易與服務產業。最大的一個是在 1985 年成立，這個特區叫做 Jabel Ali Free Zone。另外一個最成功的特區，叫做 DMCC 杜拜多種商品交易中心，曾經在金融時報的世界評比中連續四年都被提名成最佳的經濟特區。

杜拜自由貿易區，法規是有特別設計，我們可以參考 Jabel Ali Free Zone 的部分優惠條件：

- (1) 公司的所有權：以杜拜來講，在自由區裡設公司外資可以百分之百擁有這家公司，但如果不是在 Free Zone 裡面設公司，你就必須要有本地的合資夥伴。
- (2) 在所得稅加公司稅這兩個部分，如果你是在自由區裡面，杜拜政府是允許他百分之百免稅。如果今天營業收入很高，你看可以省下多少錢？我們可以參考，但須衡量有沒有辦法比照辦理。
- (3) 業務範圍：在這個貿易區裡，你可以做各式各樣你想做的事情，內銷、外銷，只要想得到的事情都可以在這個地方，如入無人之境，去法規狀態，外銷百分之百免關稅。在其他非自由區內，就要遵守當地法令，並課徵關稅。
- (4) 雇用勞工：晉用外籍藍領、白領沒有任何限制，無國別限制，也無最低工資。
- (5) 單一窗口操作，快速審批。
- (6) 資本利潤可全部百分之百匯回母國。
- (7) 不限制兌換外幣的種類，資金可以無限次匯回。
- (8) 廠房設備或辦公室承租，最長租期 25 年，亦可融資。
- (10) 單一窗口服務，客製化量身需求滿足（租屋、子女教育、駕照、買車...）。

在 DMCC 除了前述免稅優惠與行政措施外，還有做交易平台，並提供參考數據，包括珍珠、茶葉、鑽石、黃金商品等多種商品之交易，搭配免稅協定。

### 3. 引用國際評估報告律定 free zone 的政策條件

#### (1) 2011 年 OECD 針對中東兩後春筍般的 free zone 特區所做出的初步評估

- (i) 自由區所帶動的就業機會，如果以中東波斯灣沿岸地區來看，提供的就業機會佔總就業機會中的 1.5%。
- (ii) 如果有太多免稅、補貼之作法，自由貿易區可能會對政府的財政產生負擔。
- (iii) 自貿區的設置可能讓許多不該到當地投資的企業因優惠而被吸引至錯誤的投資標的或投資目的，其或許有其他更好的選擇。
- (iv) 一個特區要成功主要是經濟體本身是成功的。

#### (2) 2015 年英國經濟學人雜誌 free zone 評估報告

- (i) 以出口為主搭配製造等級低端者，同時有進出口貿易關稅障礙較高的國家，特區的設立表現會是最好的，較能表現出特區的獨特性。像上海成立特區聚焦在財務金融服務，且持續擴展，似乎不穩定，相較不突顯。
- (ii) 一個國家如果不需要特區，可能是一個很特別的國家。

#### (3) 2017 年世界銀行發表關於 free zone 的報告

- (i) 特區基本上好像跟非特區沒有非常大的經濟表現差異。
- (ii) 持續特區經濟成長觀察後，發現可延續性的時間不長。
- (iii) 設置一個特區有二個成功關鍵：

特區的大小：太小的特區就不用設立了，特區要夠大。

產業選擇：產業的選擇以比較低階技術，以及資本勞力密集的，似乎用特區的方式會較有成效。

小結前述三分報告，報告中提出的特區成效做最好的部分，範圍要夠大、原本母經濟體相對較貧窮，特區設置地點最好不要離大城市太遠，這個國家有一點工業發展的基礎，剛好可以對應某個已開發經濟體的市場。

### 4. 當政策選定後，應思索如何把這件事情做好、做對

我們不是要去做對的事，而是要把事情做對。假如高雄今天要選擇做這樣的政策，並不是去論述這件事情是不是絕對正確的道路，或是大家非得遵守的指引，而是假設我們真的選擇這條路，那我們就要把這條路做好、做對。這條路本身當然各有優劣勢，所以重點在於如何把它做對。

### 5. 深度溝通是必要的，也讓大家了解這件事情的原由

- (1) 首先要做的是跟社會對話，論述深度自由化這條路走下去的風景是什麼？國民黨近期試點開放，先行先試未來再推廣到其它地方的論述，個人覺得不妥，漸進開放可能會碰觸臺灣的自由經濟，沒人知道自貿區是不是一定好，但如果要

作有參考範例，要說清楚深度自由化，不要說試點的概念。

- (2) 台灣因為主權問題，在所有區域整合上我們幾乎是完全無法參加的，我們是百分之百被孤立在所有東亞區域整合的狀況之下，APEC 是個區域整合是我們唯一可以參加的平台。所以當整個東北亞到東南亞，真正已經做到區域整合，東協都已經做到共同市場了，台灣只能被動被孤立在一旁，你自己本身主動去做某一種特區，主動伸去手去跟別人連結，這或許是提升我們做這件事正當性的理由。

## **6. Free Zone 精神如行政服務、政府效能等精神可以擷取，仍可以改變城市競爭力**

我們剛所談到很多例子，真正要做到很高端的 Free Zone，其實在法規上須做到非常大的改變與重新設計。因為牽扯到的層面很廣，所以我個人覺得，有很多的事情就算沒有辦法做 Free Zone，但是很多 Free Zone 裡面的精神，比如行政服務、政府效能等等，不論有無自由區都可以做的，所以就算沒有自由區的政策，但我們可以把自由區的操作精神放進來。如此一來，我們既可以持續構想跟規劃，也可以就現在可以改變、著手的地方做一些調整。在世界競爭力報告裡台灣今年被列為第 16 名，比去年多了一名，其中我們比較退步的是政府效能，這些都是我們在眼前即可立即著手的。

### **鄭博文副教授（與談人）**

#### **1. 特區應找到屬於國際間的特色定位，才有吸引力與發展潛力**

中國大陸與韓國的特區採先試點，再逐步開放。日本則是同時設立 7 個屬性不同的特區，同步開放。臺灣一下子推了 8 個示範區，卻沒有各自的特色，反而將資源分散掉，實屬可惜。

#### **2. 以港領市後，需藉由以市輔港，讓港市再度發展**

高雄港不是沒有進步，只是我們進步的量沒有中國大陸的港口那麼多，無形中我們的港口收入失去很多，包括做所謂附加價值的加工也沒賺到多少。但中國大陸港口的發展，深受高雄港以港領市的影響，用港口帶動城市。但以港領市會面臨的發展瓶頸，中國大陸積極用城市的經濟轉型、產業轉型，藉由再產生一些新的經濟活動來支撐港口的發展。

#### **3. 高雄不宜太躁進，宜先思考高雄的願景是什麼**

高雄不要心急推動自貿特區，因為現在整個行政權在中央手上，蔡總統、蘇院長以及蘇部長和陳主委，他們都異口同聲不表支持。我們也可以看見許多城市沒有經濟特區，但他們也是一樣非常發達成功。因此高雄市本身該重新思考產業結

構、產業就業機會等，如何發展？當城市找到新的發展重點，再幫這個城市創造更多的貨源出來，以高雄市現在這種優越海港的條件，我們有條件去調整高雄市的產業結構。

#### **4. 展現高雄的積極與活力，並透過一站式服務讓投資更便捷**

高雄就是積極、自由的港市，可以從自身做起，強調高雄市是開發且自由度較高的城市。一站式服務高雄市也可以把它做得盡善盡美，包括外商要來投資，高雄市也可以全程陪同。這些不需要中央政府，高雄市政府就可以去做。待累積足夠的貨源與量，港區與物流可以依附而起。

#### **5. 高雄需要進行空間改造，讓舊園區或舊場域能改頭換面，也帶動新產業的發展**

面臨工業用地短缺，或特區用地不足等問題，高雄市要去做所謂空間改造，若沒有去做，在空間有限下，難有規模效益，也會是投資的阻礙。舊園區或舊場域若能改造，有助於帶動新產業的發展。

高雄市需要進行空間改造，南星計畫區是最好的地點，鄰近村落都應該遷村，不只是大林蒲，完全取得該區土地，自由特區的層級就會出來，高雄市就可以進行空間改造，包括仁大石化區降編，原有石化產業可以移過去大林蒲(產業新材料園區)。仁大可以引進新產業，可以招商，引入國外科技公司進駐高雄。如果高雄市願意進行所謂空間改造，我覺得高雄市的經濟是有辦法再作突破的。

#### **6. 穩紮穩打不宜躁進，善用國人的優勢**

台灣現在若要把這個議題重新找回來，政府，包括高雄市政府都要做功課。好好把中國大陸的經驗學起來，中國大陸在規劃時是非常謹慎的，他們知道開放的太快也擔心自己受不了，也怕秩序大亂，所以一步步地做，每個實驗區都有自己的特殊使命。如福建的自由貿易區是對著台灣，要試點去做如何加強跟台灣的往來，讓台灣人更容易到那邊投資。如廣東就是針對整個對港澳區未來經濟整合，但他們都做一件事情，如果這些前端的實驗成果好的話，他們其實願意把他們的辦法複製到每一個有自由經濟區的城市，比如青島用上海的辦法在推動類似自由經濟區的規劃。

未來大家都要去做功課，把最新的觀念做出來。我們還有機會，台灣現在最大的優勢條件是在座的各位，全世界沒有一個國家的國民素質那麼高，我們有那麼多年輕人都大學畢業，只要我們政策導引正確，其實我們每個國民的生產力就可以往上提升。

#### **7. 開放是台灣一定要走的路，先把自己掌握的部份調整好，機會是給有準備的人**

開放是台灣一定要走的路，自由貿易經濟特區只是其中一個環節，只是象徵我們像外國人表示我們願意開放。蔡總統選擇另一條開放路徑，由個別的法做一些突

破，比如說現在有放寬人才、金融的措施等。但是單向的立法突破耗時許久。自貿特區可以透過單一的法規將所面臨的問題一次解決，單一集中立法去突破或許會比較快一點。

不同時期有不同時期的開放做法，台灣在整個經濟發展中遭遇瓶頸，個人覺得我們是該朝自由貿易經濟特區的方向努力，雖然目前蔡總統是拒絕的，但是高雄市政府不能再等了，我們自己也該有所作為。高雄市該把自己的經濟與行政效能做好，等到時機成熟，我們整個高雄經濟特區就可以順勢而為。

張其祿教授（主持人）

### 1. 海外交流經驗中有學者提醒，政府不要假裝自己很厲害，將整體環境規劃好，經濟活動讓其自然發展

在海外交流中，大陸學者也有一些不錯的看法，他們說政府也不要假裝自己很厲害，要將自貿區搞好，須將基礎環境處理好，政府也不必太多想裡面到底要什麼事情，反而是整個環境規劃要做好。

### 2. 有些事情可以先踏實地執行，不需要法規鬆綁

我們有很多事可以先做好，不一定要等法規先鬆綁，譬如新加坡、香港公司登記1週就完成，專人跟著你到公司設完。目前中央說設橋頭科學園區，招商引資等工作都還在市府手上，若我們真有那麼迅速的團隊，一個禮拜就能搞定人家的公司，也是非常有潛力的。你要有一個好的科學園區，你沒有一個國際雙語學校人家為什麼要來？很多想像可以超越的。



# 「自由貿易經濟特區對高雄產業發展的機會與挑戰」座談會

## 第四場座談會 會議摘要

時間：2019年05月29日 15:55-17:20

地點：高雄國際會議中心 605 會議室

主持人：屏東大學不動產經營學系 鄭博文副教授

與談人：義守大學財務金融系 李建興教授

社團法人高雄市會計師公會 張學志名譽理事長

高雄銀行國際金融業務分行 鍾明煌經理

會議主題：金融服務業成為支持在地產業發展的新機會

討論議題：1. 自由貿易經濟特區能否成為高雄發展金融服務業的可能？

2. 金融產業推動的限制與自由貿易經濟特區帶來的可能性？

3. 由貿易經濟特區對高雄市產業發展之影響？

---

鄭博文（主持人）：

### 1. 許多產業若是要進一步的發展，沒有金融的支持是沒有辦法擴大

過去高雄的金融沒有擴大，乃因過去高雄沒有足夠的規模與大型企業。目前世界有許多城市在爭取做人民幣的離岸中心，高雄是否也有機會成為人民幣離岸中心或類似香港的功能？透過「自由貿易經濟特區」再次提出的時機，希望3位與談人可以提出一些新的想法，讓高雄市政府好好思考未來自由貿易經濟特區之規劃方向。

李建興（與談人）：

### 1. 當臺灣進入五低困境時，金融業六高的特性，似乎可以做為解決五低的良方

倫敦總共有36個區，但有一個特區不歸屬倫敦市，該特區稱之為「倫敦金融城市」，其面積很小，人口也很少，但每年卻創造出英國1/5的企業所得稅。該特區每日湧入34萬就業人口，包括高所得、高附加價值財務管理專業人士、承銷商、會計師、律師等。所以金融中心是高就業創造、高階專業人力、高所得、高稅收、高產業關聯、吸收富有人士移入，紐約亦有此特徵。金融中心具備六高的特性，剛好可以作為臺灣突破5低的良方。

### 2. 在高雄發展金融業可以分散台北過度集中的發展風險

過去臺灣基本上都把重要的政策中心設在臺北，此規劃忽略了經濟發展的考量，也讓風險集中。選擇高雄發展金融業，則是平衡南北經濟發展的一個機會，亦是除了臺北之外，發展金融業的一個重要選項。

### 3. 高雄可以發展4+1特色金融中心

高雄未來可以發展成亞太青年與中小企業融資中心、亞太智慧物流金融中心、亞太

租賃中心等新興金融業務、亞太財富管理中心與亞太營運中心。高雄本身有空港和海港，腹地非常大，物流本身除需要很大的倉儲空間，亦需要金融的支持，因此可以發展亞太智慧物流金融中心。而高雄的遊艇和造船業是世界上具有特色之產業，然造船從備料到交貨的過程需要很大的資本及資產投入，此時會因為造船而產生租賃金融中心。財務管理本身需要高度的溝通與信任，加上臺灣的暖冬、友善且物美價廉的生活環境，高雄可以打造親富人與親商之世界優質財富管理與資產管理中心。另外，高雄是臺灣除了臺北地區外，大學密集度最高的地區，且產業發達，加以目前積極發展亞洲新灣區等重要經建發展，高雄市具有發展金融業或金融中心之良好潛質。

最後希望高雄能發展成亞太營運中心。在發展成亞太營運中心之前，我們希望高雄能發展成臺灣的次金融中心；臺北是臺灣的金融中心，或許將來高雄可以成為臺灣的次金融中心。

#### 4. 金融業的發展是政府行政效能的體現，透過新產業與利基產業的帶動，並解禁不合時宜的法規，促進金融業的發展

金融業本身發展的重點之一為政府行政效能的體現，包括解禁不合時宜的法規。早先的研究對於高雄在特區內可以發展五大創新重點產業，例如智慧物流、國際健康醫療、農業加值、金融服務、教育創新等，並與高雄六大利基產業——生態旅遊、國際醫療、智慧物流、會展業務、休閒旅遊專區、建造遊艇專案碼頭等連接，由此可為高雄發展出金融業帶來一些契機。

張學志（與談人）：

##### 1. 保稅工廠與保稅倉庫能減少企業的資金成本

臺灣既有的保稅工廠與保稅倉庫，貨物可以自由進出，唯一的功能和好處是能節省下一筆押金，不用押在關務署，因而減少資金成本。

##### 2. 自由貿易經濟特區的功能與保稅工廠或保稅倉庫的三大差異如下：

###### (1) 單一窗口集中服務

高雄的加工出口區是臺灣首創，也是世界首創。其成功要件之一就是實施單一窗口制度，將各種配套措施集中做服務。如果在自由貿易經濟特區放入金融業務，讓資金可更加自由進出，通關會更加迅速，貨物流動就會更加暢通。

###### (2) 促進人才引進與交流，提升在地人才素質

自由貿易經濟特區在引進境外人才時可做某種程度的鬆綁，透過國際人才與本地人才融合協作交流，可放大本地人才的國際視野。

###### (3) 滿足特區所需之金融服務，但與國內市場適度隔離，以維持國內金融市場的穩定

當自由貿易經濟特區的企業需要金融服務時，可讓臺灣或國際銀行透過自由貿易經濟特區設置國際金融業務分行(OBU)和國際證券分公司(OSU)，由 OBU 提供廠商資金，當廠商有多餘暫時性的資金，則可透過 OSU 來進行一些財務的操作。

在自由貿易經濟特區的金融業並不只是單純地把錢匯出和匯入，如果是引進外資，當大量的外資進入臺灣，會影響到台灣的貨幣供給和外匯存底。但如果將外資與境內金融市場適度隔離，並鼓勵其在自由貿易經濟特區內進行國際流動。在國際流動基礎下，可創造自由貿易經濟特區的財富，透過配套的稅務措施，以及區域內之所得來源明確劃分，亦可將部分獲益與稅收留在國內。如果只是做國際性供應鏈的接洽，則建議鼓勵並不予課稅。

### **3. 自由貿易經濟特區可以減低臺灣企業出口所遭遇的關稅障礙**

臺灣的國際政治處境艱困，讓我國難與其他國家或區域簽訂單邊或多邊的貿易協定，使我企業出口時，難享有關稅減免的優惠，此確實壓縮了我國部分產（企）業的國際競爭優勢。然透過自由貿易經濟特區的設立，在特區內可以透過國際分工合作，將我國製造之產品在避免關稅障礙下銷售出去。

### **4. 自由貿易經濟特區的規劃讓服務業有機會發展**

在自由貿易經濟特區內，透過良好的引導與規劃，很多服務業也可以因此而發展起來，例如維修業、檢測業、物流業、承攬業、廢棄物處理業等，亦可做會展，同時可以帶動國內產業發展。

### **5. 自由貿易經濟特區設立有助於提供在地就業與人才的經驗累積**

自由貿易經濟特區區內事業體需要用人，在外籍勞工雇用比例受限下，國人可進到區內就業，在創造財富的過程中，亦替自己訓練未來的能量。讓臺灣年輕人得到很好的學習機會，亦可瞭解到國際金融業務與境內金融之差異。

### **6. 增加我國國際性衍生性金融商品的多元性，並藉此提升國內人才的培訓與實務經驗**

OSU 證券業務如可進一步擴展，不僅可增加我國國際性衍生性金融商品的多元性，在適度的引導下，可創造在地就業外，亦可增加我國相關從業人員的實務經驗。自由貿易經濟特區內之相關需求，勢必將與國際金融市場接軌，因此所提供之金融服務將具有全球視角。

### **7. 建議金融監管制度朝向促進更高的透明度，讓投資者可以處於更公平的投資環境**

國際金融業務活絡除可培養具全球金融市場廣度之人才外，金融監管機關更可藉機引導業者結合資通訊科技，發展出可自我檢測之輔助系統服務，讓投資者亦可隨時都掌握風險。金融業亦承擔相當的風險，為了保護自己，在資訊不對等下，會訂不平等條約，例如設定停利點，但卻不設停損點。金融監管機關可以協助提高投資環境的透明度，運用資通訊科技，讓投資環境更加健全與有效。

## 8. 國人應在條件限制下允許操作 OBU 和 OSU，並借助國際金融來打造台灣金融的能力

臺灣民眾在條件限制下可以到自由貿易區與去做 OBU 和 OSU。全世界今天猶如一個世界村，只是一昧死守，擔心自由貿易經濟特區會成為中國大陸到臺灣洗盤的一個地域，反而會限制產業的發展。臺灣的經濟是仰賴國際貿易，必須要與國際結合，並且要利用國際金融之優勢來打造臺灣金融的能力。

## 9. 利用自由貿易經濟特區讓台灣優秀製造實力、技術或產品得以在國際市場布局

臺灣的研發能力很強、技術能力很強、生產能力很強，但卻缺少一個行銷的管道和體制（例如：生物科技的產業及相關產品），而自由貿易經濟特區正好可以解決此問題。臺灣廠商可利用自由貿易經濟特區與世界各國已佈建很大行銷網絡之公司合作，建立上下游的供料關係，加強各大市場的通路與布局。

鍾明煌（與談人）：

### 1. 在相關法規規範下，金融業對此樂觀其成，亦樂於提供區內相關服務

金融業本身就是一個服務業，站在金融業的角色對於自貿區是樂觀其成，不管是對於個人或廠商的服務都很樂意提供。現在勾勒出來未來自貿區可以發展的產業，例如物流、國際醫療、國際教育、農業創新等，可吸引國際人才，希望能在現有的法令與制度來做一些開放，也讓金融業有發揮的空間。

### 2. 金融人才需要更多的發展空間與靈活性

高雄銀行是一個在地銀行，本人在國際金融分行服務，分行內有許多優秀的人才，都具備很好的外文能力，但可惜的是有些優秀的年輕人在訓練幾年後就北漂去了。此乃因北部的金融操作更加靈活，或是有更具前景的優勢。以支持在地產業發展而言，在地銀行希望能有更開放的環境，讓優秀的年輕人和金融人才得以留下來，壯大高雄；甚至有更多的誘因吸引年輕人進來。

### 3. 國際廠商進駐或國內新興產業進駐自貿區，金融業定可扮演重要角色

國際金融業務分行其服務對象是境外法人（公司）與個人，將來如果自貿區適度鬆綁後，當有國際廠商進駐，或是有國內新興產業進駐時，在有國際供應鏈的自貿區內，相信銀行一定能扮演其重要的角色。

### 4. 類似於「監理沙盒」的機制，在有限度下，讓高雄成為自貿區的試驗場域

全世界的金融都是高度監管的行業，目前國內都有 OBU 和 OSU 業務。但是如要在自貿區推出新的金融產品時，還需牽涉主管機關開放的態度。但在「監理沙盒」的機制下，例如現在的金融科技和傳統的金融產業不太一樣，雖然新興金融科技與傳統法令某部分有所抵觸，但卻可在某一個特定的環境下來進行試驗。或許高雄的自貿區也可以朝這一個方向來以在有限的範圍與適度的監管下進行試驗。

## 5. 未來可以將中小企業的輔導與服務帶進自貿區內的企業

高雄在地的中小企業是高雄銀行主力輔導的對象，將來在自由貿易經濟特區內，對於中小企業的融資、租賃、財富管理等，高銀都將盡力服務與配合。例如韓市長上任後要發展在地產業，高銀有針對高雄在地的中小企業提供融資專案，或是特色產業專案，例如遊艇業。相信將來在法規鬆綁後，高銀也能盡一份心力，為高雄的企業、個人或是年輕人提供更好的服務，讓大家有更好的願景，謝謝！

鄭博文（主持人）：

### 1. 多一點落實，少一點規劃

臺灣在蕭萬長先生擔任經濟部長和行政院長時推動臺灣成為亞太營運中心，同時期上海還沒有這種想法。上海在上個世紀末提出四項規劃，其中一項就是要成為金融中心。目前上海已經變成中國大陸的金融中心，而現在其想變成全球的龍頭。此外，原來在編寫金融中心報告書的作者，現在為中國大陸清華社編寫上海金融中心報告書。上海金融中心已有長足的進步，但要超越東京仍有一段距離。

### 2. 高雄在國際財富管理上有機會

高雄是否還有機會成為金融中心？除了財富管理有機會外，更仰賴我們如何將規劃落實。例如中國大陸的有錢人對國家的信任度不足，將錢存在中國大陸境內不是一個好策略，因此大部分的中國大陸有錢人想辦法要把錢送出來，而香港成為了中國大陸富人的財富管理重心之一。然隨著香港金融因中國大陸過度介入後，臺灣的機會已顯現。加上臺灣的氣候好，也是港人喜好的移居地，且臺灣是有土地所有權的，高雄是可以好好把握發揮金融產業，進而支撐高雄的經濟。

提問（中山大學王桂珍）：

剛才主持人有提到中國大陸人都喜歡把錢存在外面，此僅限於富有者，而非普遍老百姓；就如同中國大陸 80%~90%的資產掌握在 10%~20%手中。

答覆（鄭博文、李建興）：

### 1. 金融安全與信任感可以讓台灣成為國際（中國大陸）財富管理的重心

財務管理基本上關注的是那些 20% 具高所得的富人。對金融機構而言，他們會需要相關金融服務的可能性達 80% 以上，甚至更高，且他們更在乎金融的安全性。

李嘉誠最近把註冊地在香港的上市公司（包括長江實業）改成註冊地在開曼群島，其採取先在香港下市，改註冊地在開曼群島，然後再重新上市，而此異動讓李嘉誠對此公司的股票控制權足足少了 30.3%。此目的乃是為了當有重大訴訟發生時，其不要在香港打官司、不要用香港的法律，也不要中國大陸的法律，而是用開曼群島的英國法律。

財務管理本身需要高度的溝通和高度的信任度，剛好臺灣人和中國大陸人在溝通上是比較沒有問題的，所以很多日本人喜歡透過臺灣和臺商到中國大陸去做生意，某種情況下就是沒有信任就沒有訂單，沒有充份的溝通就沒有信任，所以臺灣是有潛在的機會。

## 2. 多一點執行，少一點計畫與規劃，給予公務員容許政治錯誤的嘗試空間

臺灣有非常高的人力資源與人力素質，但是政府部門做了太多的規劃和計畫書，卻裹足不前欠缺執行力。很多國家直接把臺灣規劃的檔案拿去執行，都有很不錯的發展，但為什麼臺灣卻欠缺那臨門一腳？

或許社會的精英都要先有一個共識——給予公務員容許錯誤的嘗試空間。臺灣現在的氛圍對公務人員是很不公平的，您做的一百件事情，只要做錯一件事情，就可能遭受到相當大的責難，甚至退休金沒有了。

科技進步與變遷的速度很快，要等到所有事情都討論完，整個社會的背景環境也都改變了。臺灣政府沒有給公務人員容許錯誤的空間，所以公務人員與其多做多錯，不如不要做。所以台灣永遠都在做規劃書，因此我們也要給民意代表一些壓力與新想法，要給公務人員一些容許政策錯誤的嘗試空間。如此公務人員也很樂意幫我們大膽嘗試看看不同的政策。

## 3. 善用自身優勢效仿新加坡為境外富人提供金融規劃

新加坡有服務很多印尼的有錢人，印尼的貧富差距很大，但印尼的有錢人把錢放在新加坡做財富管理。臺灣的外資銀行在香港也有專門的財務管理財來服務臺灣的有錢人或是企業的老闆。現在中國大陸的經濟發展到了某一個程度，也累積了很多財富，這些有錢人的想法跟一般人又不一樣，他們可能在做一些稅務的規劃或公司的規劃，也需要境外的財務管理。

提問（國際總裁商開協會宋祥宇總會長）：

請教張副理事長，您提到金融監理沙盒，但顧立雄主委的態度非常硬，他不開放；但我覺得這一塊是顯學，請問您個人的看法是如何？這關係到臺灣的經濟，我們是要更大的開放？還是更閉鎖？

答覆（張學志）

### 1. 藉由自貿區妥善運用金融科技，讓人才有機會留下來

金融科技包含了所有的金融服務，其對象分成三類：比較沒有錢的人如何做財務管理規劃、中等階級的人如何做財務管理規劃、很富有的人要如何做財務管理規劃，當然還包含對企業界的操作，各類所需要的建議與操作也都不一樣。

目前臺灣整個金融界都在做，保險業也在做，惟保險業操作過頭了，所以金管會出面制止其不可以再借錢然後去買保險。然就企業而言，他們的運作絕對不只是投資資產，還包括信託，包含遺產與贈與，而這一塊如果我們不做則有別的國家在做。根據曾銘宗立委的報導，與臺灣比較有競爭性的三個國家，他們自貿區的覆蓋率日本是 23%，新加坡 77%，韓國 64%，而臺灣只有 9.7%。臺灣還有很多操作的空間，我們的人才不一定要去外面做別的國家的人才，我們可以自己來，自由經濟貿易區就可以把金融科技觀念做好。至於剛才提到的 Swap（金融衍生工具），是很好的協助廠商做好生產製造還有銷售的必要工具，謝謝！

**提問（國際總裁商開協會宋祥宇總會長）：**

請教鍾經理，您是做國際金融，國際金融包含 SBLC（備用信用證）、Swap（金融衍生工具）等，在臺灣是非常少聽到這一塊的，比較常聽到的是我們在大陸做生意時，內保外貸、外保內貸。這一塊未來在臺灣，甚至高雄有沒有可能往這個方向去走？您的看法和想法是如何？

**答覆（鍾明煌）**

**1. 銀行在監管制度下，適當發展**

SBLC 應該是擔保信用證，其目前在臺灣的銀行都可以做了。而內保外貸、外保內貸、擔保信用狀在臺灣的銀行也都可以做。

至於衍生性金融商品的部分，臺灣的銀行也有在做，只是主管機關會有一些管制的措施。畢竟銀行是被高度監理的單位，必須要遵從主管機關得要求，而衍生性金融商品的部分，銀行在做都沒有問題。

高雄銀行是唯一一家總行設在高雄，並且國際金融業務分行金融市場部門在做衍生性金融商品，只是我們要遵守法律的要求做一些准許的產品和風險的控管，謝謝！

**提問（國際總裁商開協會宋祥宇總會長）：**

請教李建興教授，因為今天主題在自貿區部份，自貿區在這幾年特別講到洗錢防制法的相關規定，有歐盟和中國。所以有人認為自貿區會有洗錢和洗標等等的問題產生，所以在自貿區洗錢防制法這一塊要如何解決？

**答覆（李建興）**

**1. 資訊科技會帶來便利性，也會增加透明度，讓監管更容易執行**

在 CRS（共同申報準則）下，透過資訊科技和查稅，未來稽核是件非常簡單的事，勸大家不要有逃稅和避稅的想法。

AI 的公司最主要靠三樣東西，一個是大數據，而中國大陸是每天創造大數據最多

的國家；第二中國大陸的 5G，華為目前是世界領先者；第三是量子電腦。等到量子電腦出來，未來的會計和法律的基本案件，透過量子電腦解決基本問題比人類還可靠，非法行為將更難以規避。

提問（國際總裁商開協會宋祥宇總會長）：

請教主持人鄭博文副教授，你覺得我們的經濟、我們的金融是為政治服務？還是政治應該脫鉤，在金融議題上不應該做泛政治化。例如慶富案，我覺得很好，在銀行端願意放款給有目標、有未來的企業；可是出了事就會被追究，因為有官股、政府等等的部分。到底是政治為經濟服務？還是金融為政治服務？請問您的想法是如何？是否政府應該挺銀行？銀行應該挺企業？請問您的看法是如何？

答覆（鄭博文）

#### 1. 政府存在的目的就是為了老百姓

政府存在的目的就是為了老百姓，所以當然政治要為老百姓服務，政治當然要拼經濟，無庸置疑，只是我們有一些東西要透明化、法律化，這些如果都做得好，政治本來就是要為人民服務的，如同我們作為一個知識份子，作為一個學校老師，我們的目的也是為了服務國家，不用有任何的懷疑。學校老師永遠都是中性的，不管政黨，只要你願意找我，我就願意出來，把我們所知道的分享給政府和民眾。