**高雄發「大」財的關鍵:高雄自貿區**

**羅竹平**

**臺大農經系教授**

 旅遊觀光和農產品出口能使高雄發小財，把高雄建設成香港加深圳才能讓高雄發「大」財。香港是亞太的金融中心，超過三千二百間跨國公司在香港建立地區總部；另有超過十萬企業在香港設立據點做中國生意，這使得香港的進出口貿易超過半數是轉口中國的貿易。物流帶來金流，每轉口一百美元中國的貿易，香港可以賺近24美元，光是轉口貿易的利潤就讓香港賺了一成多的GDP，也就是多了一成多的就業。新加坡也是如此這般靠轉口貿易發財的。這本來是當年蕭萬長倡議要把高雄打造成亞太轉運中心，高雄也可以賺的錢，結果被李登輝的戒急用忍毀了。結果高雄從2000年全球第三大貨櫃港淪落至現在十五名外。

 高雄的衰退，不能只用中國崛起導致臺灣的邊緣化來解釋，因為新加坡和香港港就沒有因為中國崛起而邊緣化，反而是水漲船高。新加坡和香港是名列全球第三，第四名的金融中心，僅次紐約和倫敦。物流除了帶來金流，也帶來人流。目前，全球的一百百大銀行中有76間進駐香港；上百家國際保險公司投資了香港；於是香港常駐了約25萬外國專業人士，非常國際化。

**高雄有當亞太轉運中心的地利**

 韓國瑜能使高雄港重振昔日雄風嗎？這是一個要與中國市場相對撞而邊緣化，或相整合而水漲船高的問題？！韓國瑜要在高雄市的中小學推雙語教育是非常有遠見的政策。下一步應該是邀請世界名校到高雄設立分校，就像耶魯新加波分校，杜克昆山分校及紐約大學上海分校一樣，廣收本地及世界的學生。臺灣一向是製造業的代工大國，賺取低附加價值。跟新加坡香港比起來，低生活成本的高雄能提供價廉物美，便宜又大碗的選項，轉型出口高附加價值的醫療、教育服務。

深圳自四十年前成立特區的經濟奇蹟令人驚嘆。上海自貿區成立五年來，已吸引一萬多家外資企業進駐，累計實到外資二百多億美元，同樣令人矚目。然而，資金很敏感，會往利潤最大化且保證能隨時安全進出的地方流動。儘管中國已超過美國成為世界最大貿易國; 儘管中國在2013年成立上海自貿區要與香港競爭亞太金融中心的地位，2014年又成立包含深圳的廣東自貿區與香港對接，都難以扭轉一個尷尬的現像:中國4兆多美元的進出口貿易中有大約1.8兆美元的加工、代工貿易並非在深圳或上海等結算，而是離岸金融結算：其中新加坡佔4千多億美元、香港3千多億美元、愛爾蘭4千多億美元，少數在臺灣、韓國、日本。甚至於，大陸不少有錢人反而紛紛前往香港購買巨額保險保單，變相把部分資產轉移到境外，以分散風險。

「貨出得去」不儘是讓貨品能自由進出，更要讓資金能安心停泊；「人進得來」不儘是讓觀光客想來，更要讓人才肯來住。這是決定高雄是大富或小確幸的關鍵。

 深圳從四十年前數十萬人的小漁村，發展到現在人口逾千萬，財政總收入和人均GDP已超過了臺灣。2017年又取代昔日高雄，成為世界第三大[貨櫃](https://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%B2%A8%E6%AB%83)[港](https://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%B8%AF%E5%8F%A3)，也超過香港排名。這些是因為深圳是中國的矽谷，一個創新的製造基地，有華為，騰迅，大疆，比亞廸和我們的富士康等國際級企業。但沒有製造腹地的香港一直是深圳最大的貿易夥伴，深圳出口近半是到香港中轉。但為什麼不是出口到高雄加工後再中轉？這些出口有很大部分是台商代工的，但利潤微薄。而香港每轉口一百美元中國的貿易，獲得約24美元的附加價值。

高雄能成立一個境內關外的，讓跨國公司覺得是一個媲美新港的低稅率、零貿易壁壘的自貿區，好作為其服貿和貨貿在亞太中轉的樞紐地嗎？至少讓臺商能「鮭魚返鄉」，使其能低成本的進行企業內貿易(例如，鴻海與富士康集團間的貿易)。臺灣太需要一個優秀的執政團隊，能使臺商在公司內進行二岸分工整合，東西二大市場二頭賺。高雄自貿區該扮演一個中間人的角色，讓要在大陸賣的產品是Made in China，要到美國賣的產品是變成Made in Taiwan，反正都是Made by Taiwan。

**中美貿易戰**

 目前，中美正在貿易大戰，表面原因是川普認為美國對中國[貿易逆差](https://zh.wikipedia.org/wiki/%E8%B4%B8%E6%98%93%E9%80%86%E5%B7%AE)在2017年高達3752億美元，但中國海關統計只有2758億美元。二者海關統計差了近千億美元。何以致此？主要是香港的轉口貿易所致:美國海關對從香港轉口來的中國產品(許多是美商品牌產品，如Apple iphone和Nike球鞋)視為從中國進口，但對自己出口至香港再轉至中國的出口(如菸酒等奢侈品)不認為是對中國的出口。這種「雙標」的統計方式既誇大了美國對中國的貿易逆差，更膨脹了美國對香港的實際出口。結果是，香港對美國貿易，從以前的大幅順差變成現在的大幅逆差。

假設深圳、上海能落實「打造兩岸共同市場，應通盡通，基礎設施聯通」的承諾，對高雄「一視同仁」，好使得台商企業內的經濟規模下的成本優勢能儘量維持。譬如，高雄自貿區能使鴻海選擇在高雄生產蘋果產品而非到印度設廠，以出口到美國市場；而富士康則供應中國等市場。簡單的説，假使天時地利人和使得高雄自貿區部分取代香港中轉的角色，美國對中國帳面貿易逆差就能大幅縮減，因為美國海關不會把從高雄轉口來的中國產品視為從中國進口，特別是在高雄經過部分加工後。如此，高雄發到財，還能稍減中美貿易戰火的「藉口」，也是功德一件，但這不會把貿易戰火燒到臺灣來。因為，從香港因中轉中美產品而從對美順差變逆差的經驗可知，美國也需要高雄自貿區把東西轉到中國去。説不定也還使對臺灣美國貿易，從順差也變成逆差。

**一帶一路**

 中國進口的近八成原油和約五成商品要經過麻六甲海峽。由於新加坡在南海爭議時完全倒向美國，為了避免將來可能被美軍封鎖的「麻六甲困境」，中國加速推動一帶一路，希望將歐亞大陸塊用陸運聯結。重點工程是在巴基斯坦建瓜達爾港和“中巴經濟走廊”，讓中國通從瓜達爾港從陸路進入中國新疆。還將在馬來西亞的麻六甲市填島建皇京港，要從中南半島直入中國。中國連物流都想避開由美軍鎮守的新加坡了，何況龐大的結算金流？試想，臺灣的GDP不過五千億美元左右，如果有一、二千億美元從新加坡轉到高雄來結算，立馬就會把臺灣的金融中心從臺北轉到高雄。然而，高雄能取而代之嗎？

貨品從高雄運至歐洲，用空運太貴，用海運需時月餘，對有時效性的產品如農產品來說太久。然而，利用中歐鐵路班列，二週內可達，運費只有海運的一倍。日本商社已開始試行這條新絲路，先從日本經海運將貨物輸往中國大連和上海等港口，再利用中歐班列運到毆洲。事實上，跟已廣簽自貿協定的日韓比起來，「自貿孤兒」的臺灣比誰都需要這條新絲路以連結世界市場。

**鄭成功使臺灣重回亞太轉運中心**

攤開地圖，臺灣剛好位於亞太最有錢經濟體的中心，又有全球最大代工製造產業鏈，非新、港所能比擬。如果四百年前，荷蘭就把臺灣當作其亞太轉運中心，那現在臺灣要如何發揮地利的優勢，克服「人不和」的困境呢？當年，因為鄭氏王朝的經濟主要是靠貿易維持，清廷就禁海以斷絕鄭成功的生路。鄭成功利用廈門突破封鎖，使廈門到安平成為中國對外貿易的唯一管道。於是，當時的霸權英國於1664年與鄭成功簽訂貿易條約，好利用廈門到安平這條「半」官方貿易管道進行對中貿易，英國則供應鄭氏軍火以交換。這條「半」官方貿易管道使得臺灣重回亞太轉運中心的地位，成為外國取得中國商品的集散地。歷史也許重演，儘管可能以反諷的方式。