

淡江大學歐盟資訊中心通訊

EUi Newsletter, Tamkang University



第 33 期

2012 年 3 月發行

發行人

淡江大學覺生紀念圖書館

主編

許琇媛

編輯助理

吳蕙君

訂閱網址

<http://info.lib.tku.edu.tw/epaper/subscribe.asp?sid=1>

加入 EUi 粉絲團

<http://www.facebook.com/EUi.TKU>

2012 年 2 月 2 日，歐元區的大使們於布魯塞爾，共同簽訂了建立歐洲穩定機制的新條約。歐盟高峰會常任主席 Herman Van Rompuy 對此約的簽訂表示歡迎，並表示這永久的危機處理機制將提升信心並確保歐元區的團結和金融穩定。本期將探討歐洲穩定機制條約的重要內容。

丹麥 Ole Sohn 部長表示：「為使歐洲能於此危機中脫身，創造新的經濟和就業成長是相當關鍵的。歐盟理事會於 1 月 30 日的聲明指出，建立完善運作的數位單一市場，做為歐盟經濟大幅成長的契機。由於數位化是推動歐盟經濟成長的關鍵，數位單一市場也是丹麥輪值主席國優先推動的重要政策。

本期第一篇學者專欄，邀請國家政策研究基金會財金組顧問黃得豐教授，撰寫『歐債危機之發展與對台灣之影響』。黃教授從由來已久的希臘債信危機與倒債紀錄切入，並分析歐盟目前處理歐債採先治標再治本的策略，評估歐債危機之發展與處理；同時探討歐債危機對台灣經貿與產業之影響。

第二篇學者專欄，邀請淡江大學歐洲研究所卓忠宏教授，撰寫『從里斯本條約中財政改革草案評估歐債後續發展』。卓教授於文中首先從制度設計缺陷談起，並探討歐盟財政改革草案，以及評估歐債危機的後續發展。

本期讀者文章，由淡江大學歐洲研究所碩士吳蕙君小姐撰寫，分享其碩士論文的部分成果『歐洲空中巴士公司面對全球化的競爭與挑戰—以 2004 年大型民用航空器爭端為例』一文。作者分析空中巴士公司和波音公司雙方半個世紀的競爭，隨著時空背景的不同，競爭面向也有所改變，並探討歐洲空中巴士如何因應採行適當的措施。

▶ 歐盟專題.....	3
歐洲穩定機制條約的誕生	3
數位化是推動歐盟經濟成長的關鍵	6
▶ 學者專欄.....	8
歐債危機之發展與對台灣之影響	8
從里斯本條約中財政改革草案評估歐債後續發展	15
▶ 歐盟資料庫簡介.....	21
Eurypedia 教育資料庫	21
▶ 讀者投稿文章.....	23
歐洲空中巴士公司面對全球化的競爭與挑戰	23
▶ 歐盟出版品訊息.....	34
1. The agenda for the EU-US strategic partnership	34
2. Investing where it matters: An EU Budget for Long-Term Growth	35
3. Labour Migration and Unemployment	36
4. Eastern Partnership: Still a missing link in EU strategy?	37
5. A European view of Putin's foreign and security policy	38
▶ 歐盟重要日程.....	39

▶ 歐盟專題.....

歐洲穩定機制條約的誕生

2012 年 2 月 2 日，歐元區的大使們於布魯塞爾，共同簽訂了建立歐洲穩定機制(European Stability Mechanism, ESM)的新條約。歐盟高峰會常任主席 Herman Van Rompuy 對此約的簽訂表示歡迎，並表示這永久的危機處理機制將提升信心並確保歐元區的團結和金融穩定。

歐洲穩定機制將會是一個駐盧森堡的國際金融機構，預定於 2012 年 7 月開始正式運作，其職責為捍衛金融的穩定性，以適時協助歐元區國家。

歐洲穩定機制條約原於 2011 年 7 月簽定，但為使歐洲穩定機制更有效率，於是加以修定。

參與歐洲穩定機制的成員

所有歐元區國家都將成為歐洲穩定機制的會員，非歐元區會員國也可參與穩定支援行動。

金融協助工具

歐洲穩定機制可提供廣泛的協助工具。它准予會員貸款、提供預警性金融協助、於主要或次要市場購買受益會員國的債券、並提供金融機構資金重整的貸款。

投票

准予提供穩定援助的決議是經由雙方協定。然而當破產情勢危急，如不立即採行決議提供協助將危及歐元區經濟或金融穩定時，可採行投票超過 85% 的條件多數決。

從歐洲金融穩定機制(European Financial Stability Facility, EFSF)的過渡

由歐洲金融穩定基金(現仍實行的暫時性機制)至歐洲穩定機制間的過渡安排，將確保計畫持續進行的必要穩定資金支援。

最高借貸量

歐洲穩定機制的適當最高借貸量將被定期檢視。政府首長或當局政府將於 3 月 1 日重新檢視，目前歐洲金融穩定機制和歐洲穩定機制的共同最高借貸金額為 5,000 億歐元。

財政協議的協力輔助

Herman Van Rompuy 主席強調，歐洲穩定機制條約以及經濟和貨幣聯盟的穩定、協調和治理新條約(TSCG)，也就是財政協議，「皆是克服歐元區公共債務危機的策略重點」。

自 2013 年 3 月起，任何在歐洲穩定機制下所准予的金融協助，都含有附帶條件，即必需批准財政協議、自財政協議生效後一年，以及履行平衡預算規則。

下一步計畫

歐洲穩定機制條約將由歐元區會員國批准，並預計於 2012 年 7 月生效，較原預定時程提早一年。

建立歐洲穩定機制條約重要內容如下：

歐洲穩定機制條約其目的將是對正經歷或遭受嚴重金融問題威脅的(歐元區)會員國，在保護歐元區整體金融穩定必要時提供財政協助。

原版條約於 2011 年 7 月 11 日簽訂，但於 2011 年 7 月 21 日和 12 月 9 日修訂，以符合由歐元區元首及政府的決議，其目的在改善該機制的效率。

此條約需由 17 個歐元區會員國批准；並於會員國批准後立即生效，歐洲穩定機制也將儘快開始運作：目標生效日期為 2012 年 7 月，較原預訂時程早一年。作為一永久機制，歐洲穩定機制將取代目前由歐洲金融穩定基金(EFSF)和歐洲金融穩定機制(EFSM)所執行的任務。隨著條約加速生效，歐洲穩定機制將與歐洲金融穩定基金一同運作 12 個月。兩者的共同最高貸款量目前設定為 5,000 億歐元，2012 年 3 月將進行重新審視。

隨著已募集的資金共 7,000 億歐元(800 億歐元為實收資金，其餘為調度)，歐洲穩定機制設定最初的最高借貸量為 5,000 億歐元。

以下係會員國對原條約內容的主要修改：

1) 新的財政工具

歐洲穩定機制未來將可使用許多提供給歐洲金融穩定基金的新工具。除了提供貸款給受益人，也可提供預警性財政協助(第 14 條)和提供貸款給會員國供其金融機構進行金融重整(第 15 條)，亦可於主要或次要市場購買受益會員國的債券、並提供金融機構資金重整的貸款(第 17 和 18 條)。這擴大的工具範圍主要著重在增加歐洲穩定機制的效率。

原本的條約內容僅提供歐洲穩定機制會員國貸款形式的財政協助，而於主要市場上購買債券僅能做為「例外」。更新的條約刪除了於主要市場購買債券的例外本質，並提供「以預警性信貸額度或加強信貸額度的形式」於次要市場購買債券、預警性財政協助，以及透過貸款對歐洲穩定機制會員國金融機構特定金融重整目的的財政協助。

2) 更彈性的定價

為幫助受益會員國確保其債務的穩定性，財政協助的條件相較於原版條文已較為寬鬆。新的歐洲穩定機制條文將不再包括預先定義其貸款利潤的附件。取而代之，價錢應與歐盟收支差額機制的借貸利率相同(非歐元區會員國)，並負擔財政協助和運作的成本和包括合理的利潤(第 20 條)。到期日可延長至 30 年。

3) 與財政協議作連結

須在嚴格的經濟政策條件下提供相關財政援助。此外，為避免由此援助中受益，因此修正的條約建立了自 2013 年 3 月 1 日起的新前提條件(條例 5)：相關會員國需批准所謂的「財政協議」，也就是經濟和貨幣聯盟穩定、協調暨治理條約；於同意的時間內安排履行條約中的特定平衡預算規定(條約生效後一年)。

4) 新的緊急決策程序

歐洲穩定機制下最重要的決議將由其理事會(財金部長)以雙邊協定的方式執行。然而，修改的條約可以投票超過 85%的條件多數決方式進行緊急程序，准予財政協助的決議。這樣的程序可用於當執委會和歐洲中央銀行皆認為如未能緊急採行一決議來准予或執行金融協助，將威脅到歐元區的經濟和金融穩定時。

當執行此程序時，儲備金和/或募集資金將轉至緊急儲備金下，以建立一個緩衝空間，提供該程序所同意的財政支助，以因應相關金融風險(第 4(4) 條)。

5) 參照國際貨幣基金組織於私部門參與方面的作為

歐洲穩定機制將緊密地與國際貨幣基金組織合作，以提供穩定的支援。不論在科技或金融層面上，都將積極參與國際貨幣基金組織。為了符合國際貨幣基金組織行事方式，當在特定的個案中可提供穩定援助時，將考慮私部門適當及符合比例的參與，並附設總體經濟調整計畫的附帶條件。此條款已從原條約的行動條文移至更新條文中的條例(條例 12)。

根據條約規定，自 2013 年 1 月 1 日起，所有新歐元區會員國政府所發行到期日為一年以上之債券應包括集體行動條款(條例 11 和第 12(3)條)。

6) 資金運用的時機

歐洲穩定機制的會員國原則上需要於歐洲穩定機制成立的前五年，逐漸確保募集資金的到位。修改的條約則可加速此資金運用過程(第 41 條(3))。

圖書館歐盟資訊中心 許琇媛、吳蕙君編譯

參考資料：

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ecofin/127788.pdf

歐洲穩定機制新條約全文

<http://www.european-council.europa.eu/media/582311/05-tesm2.en12.pdf>

數位化是推動歐盟經濟成長的關鍵

2012 年 2 月 1-2 日，丹麥的科學、創新和高等教育部長 **Morten Østergaard**，針對歐盟的「**Horizon 2020** 計畫」，舉辦為期兩天的會議。丹麥的企業與經濟成長部長 **Ole Sohn** 也將就數位單一市場進行討論。

丹麥的高等教育部長 **Morten Østergaard** 表示：「我期待豐碩成果的會議，讓我們可以捲起衣袖推動某種程度上的實質措施。建立一個更好的研究和創新的歐洲架構，來提升我們的競爭力是至高無上的。本著「**Horizon 2020** 計畫」的精神，我們廣泛邀請了來自業界及研發領域的利益關係人，我們將共同為日後研究創新計畫的正式工作內容，創建一個最好的基礎。如果我們要在今年夏天前，就全球最大的研究計畫架構來協商並承諾的話，丹麥輪值主席國將需付出相當努力。」

Ole Sohn 部長表示：「為了使歐洲能於此危機中脫身，創造新的經濟和就業成長是相當關鍵的。歐盟理事會於 1 月 30 日的聲明指出，建立完善運作的數位單一市場，來做為歐盟經濟大幅成長的契機。數位單一市場也是丹麥輪值主席國的關鍵優先考量，於此會議，希望我們能就創建一個運作完善的數位單一市場所需的重要實質行動達到共識。」

高等教育部長 **Morten Østergaard** 不但邀請來自 27 個會員國的部長，也邀請了相關國家和國際利益關係人等多位代表來參與 **Horizon 2020** 討論。

此外，研究、創新和科技執委會委員 **Máire Geoghegan-Quinn** 和區域政策執委會委員 **Johannes Hahn** 也將參與本次於哥本哈根舉行的會議。

本次數位單一市場會議的參與者，包括來自 27 個會員國的部長、歐洲經濟區、歐洲自由貿易聯盟國家，以及歐盟候選國。另外包括歐盟內部市場暨服務執委會執委 **Michel Barnier** 和歐盟數位議程副主席和執委會執委 **Neelie Kroes** 共同參與。

丹麥的企業與經濟成長部長 **Ole Sohn** 曾於哥本哈根舉辦競爭力高峰會 (**Council**) 的非正式會議，共有 35 名歐洲部長、代表團團長以及兩位歐盟執委會委員參與。

該會議同意歐盟應發展電子貿易和數位方案，來創造歐盟內部的經濟成長復興和就業機會。

數位單一市場的建立將極有潛力創造經濟成長，因商家和消費者將可藉由網路並利用數位方案進行跨國界的貿易。

根據 **McKinsey & Company** 最新的調查研究顯示，於網路上具有高知名度的中小型企業 (**SMEs**) 相較於其他較低和不具知名度的企業成長快兩倍。同時，執委會的研究也顯示，如歐盟內部所有的商業發票皆以電子發票的方式寄出，將可於未來六年，每年帶來約 4,000 億歐元的經濟效益。

丹麥的企業與經濟成長部長 Ole Sohn 表示：「歐洲的經濟危機不僅使得財政整合顯得必要，也使得刺激長期經濟成長和創造就業成爲必要。歐盟理事會已強調，創造運作完善的數位單一市場將是促進歐盟內部經濟成長的重點。我們已於今日的會議上，就相關議題採取後續步驟，並就哪些提議爲優先重點進行決議，以利數位單一市場發揮超越全面運作的潛力。」

跨國界電子商務和數位方案在歐盟內部的應用，將會面臨許多障礙。2010 年，共有 40% 的歐洲消費者於網上消費，但僅 9% 的消費者購買其他歐洲國家的網路商店產品。寄往歐盟內部各國的商業發票，95% 爲傳統的紙本發票，而僅有 5% 的公共採購以電子化進行。

部長 Ole Sohn 表示：「我們獲得許多來自各方創新歐洲公司的寶貴建言，並進行了許多實質的討論。我們同意線上銷售將於 2015 年相較於今日達兩倍成長。我們也同意建立一個於 2016 年可促進電子化公共採購的架構，並確保於 2020 年商業發票主要以電子發票型態發出。」

圖書館歐盟資訊中心 許琇媛、吳蕙君編譯

資料來源：

<http://eu2012.dk/en/NewsList/Februar/Week-5/Compet-Growth>



本期第一篇學者專欄，邀請國家政策研究基金會財金組顧問黃得豐教授，撰寫『歐債危機之發展與對台灣之影響』。黃教授從由來已久的希臘債信危機與倒債紀錄切入，並分析歐盟目前處理歐債採先治標再治本的策略，評估歐債危機之發展與處理；同時探討歐債危機對台灣經貿與產業之影響。

歐債危機之發展與對台灣之影響

黃得豐

國家政策研究基金會財金組顧問、淡江大學歐洲研究所兼任副教授

hft0602@yahoo.com.tw

壹、古希臘之倒債歷史慣例卻演變成歐債危機

一、希臘債信危機與倒債紀錄由來已久

自從 2008 年 9 月金融海嘯嚴重衝擊全球之金融與經濟後，各國為緊急挽救金融與經濟，均須提出「振興經濟措施」，乃使財政赤字與公共負債皆大幅增加，而歐元區(Eurozone)卻只有貨幣聯盟而無財政聯盟可約束成員國之財政紀律。其中又以希臘之赤字與負債最為嚴重，因其政府開支依然浮濫，逃漏稅狀況依然嚴重，且遵守財政紀律情形亦每況愈下。因而 2009 年 11 月 23 日乃爆發債信危機，並演變為歐債危機而衝擊全球。雖然古希臘為歐洲文明之發祥地，有了希臘人之發明潛力，與羅馬人之講求效率，才締造了歐洲之古文明，且早在西元前 2,100 年「中世紀城邦時代」以後，就因各城邦商業發達而已發明公債、匯票、選擇權、海上保險、與貿易融資等。不過，其債信欠佳與違約之紀錄亦由來已久，此一歷史慣例似與希臘之特殊國情與民風有關。西元前 399 年大哲學家蘇格拉底即曾因參與嚴厲糾正當時青年人之悠閒、浪漫、享受、與腐敗等陋習，最後卻被以「傷害青年人之道德」罪名判處死刑。另外，在西元前 4 世紀，希臘 5 個城邦國家之公債同時倒債(惡性違約)，而其共同債主均為提諾斯(Tinos)島上之阿波羅(Apolo)神廟，惟希臘從未自根本上去改善財政收支平衡，而放任此一倒債惡習持續沿襲下去。到了西元 1829 年英國協助希臘脫離土耳其而獨立以後，幾乎每數年即會發生一次債信危機，然而其政府開支依然浮濫而未節制，又無法促進經濟發展以增加稅收，此種一再仰賴他國挽救危機之路線依賴，最後乃爆發更為嚴重之債信危機。

二、希臘債信危機之發展演變為歐債危機

上述只有貨幣聯盟而無財政聯盟約束成員國財政紀律乙節，係指 1996 年底歐盟(EU)都柏林峰會進行制定「一致性標準」(Covergency Criteria，即通膨率不逾最低 3 國之 1.5%、利率不逾最低國之 2%、匯率上下波幅在 2.25%內至少 2 年、赤字不逾 GDP 之 3%、與政府負債不逾 GDP 之 60%)時，原按德國

之要求推行經濟治理(Economic Governance，其內容涵蓋經濟聯盟、貨幣聯盟、與財政聯盟)，以避免產生成員國財政濫用(free-ride)問題。惟因當時法國為保留各成員國之財政自主權，乃於次年阿姆斯特丹峰會時，要求加入「不妨礙經濟成長」因素，而未同意財政聯盟。因此，歐元區 1999 年初進行單一貨幣整合時只有貨幣聯盟，其會員國必須遵守馬斯垂克條約與「穩定成長協定」(Stability & Growth Pact)之規定，並符合上述 5 項財金整合之「一致性標準」始可加入。

當時只有希臘因未符合規定而喪失參加資格，惟卻准予延至 2001 年初再重新考慮，後來雖准予加入，然而其財政收支失衡依然未改善。到了 2009 年 11 月希臘爆發債信危機，乃被國際禿鷹集團趁機狙擊而重挫全球股市。爾後，又因國內罷工反抗且被調降債信評，並引發包括希臘在內之所謂「歐豬五國」(PIIGS 國家，指葡萄牙、愛爾蘭、義大利、希臘、與西班牙)程度不同之歐債危機。且因其發展已對全球金融市場造成驚心動魄、崩跌、震盪、及衝擊後，而嚴重影響歐元區之穩定與發展，大家亦發覺當年缺乏財政聯盟之嚴重性。而法國在主辦 2009 年峰會時亦提出 EU 應速建立經濟治理，且法國總統薩科吉在去(2011)年 12 月初，又再度強調經濟治理之財政聯盟的迫切性。

貳、歐債危機之發展牽動全球而以希臘為關鍵

一、歐債危機之處理經過與其因應措施

歐債危機除已使歐元區經濟首當其衝而導致經濟復甦力道薄弱外，也導致國際金融市場之資金大移動。而一連串之利空消息重挫全球股市，並引發全球金融市場動盪不安等，均直接反映在股市與匯市上，進而影響貿易及實體面之經濟發展。經 EU 與國際貨幣基金(IMF)危機處理後，希臘承諾往後 3 年會更嚴厲樽節支出、削減預算赤字、增加稅收、與改革經濟，因而由 EU 與 IMF 於 2010 年 4 月 29 日共同宣布總額 1,100 億歐元之第一套紓困計畫，分批提供紓困金，而使希臘暫時渡過債信危機之難關。同年 5 月 7 日 EU 成立(8 月才開始運作)臨時性之歐洲金融穩定基金(EFSF)以建立防火牆。後來又決定「EFSF 在 2013 年 7 月改由正式之歐洲穩定機制(ESM)取代」。惟因希臘執行樽節支出方案(包括削減預算赤字、增加稅收、與改革經濟等)一直達不到原先承諾之目標，財政赤字較預期更大，GDP 成長則較預期更低，並一直仰賴紓困而令其他成員國不滿與憤怒，這也突顯當初制定援救計畫之假設太樂觀，尤其近年來似顯得停滯不前與偏離軌道。因此，EU、歐央行(ECB)、與 IMF 等「三方組織」(Troika)對於是否持續紓困希臘乃產生歧見，又因評等全面下降，而又造成全球股市崩跌與震盪。

二、按照 G20 框架先處理治標問題再處理治本問題

到了 2011 年 10 月 15 日全球 20 大經濟體(G20)在巴黎舉行財金首長例行會議時，亦針對歐債危機提出「恢復市場信心方案」框架，並於會後發表公報略以「我們樂見 EU 推動『經濟治理』大改革(治本問題)，並樂見歐元區推動『三個核心行動』(對希臘提供新援助、擴大 EFSF 之規模與功能、及支撐受歐債危機影響之銀行等治標問題)」。10 月 22 日 EU 財長會議轉述「三方組織」調查報告略以「執行樽節支出方案皆未達成，且經濟發展嚴重惡化，故必須暫緩核發第一套紓困計畫第 6 筆紓困金(80 億歐元)，及將重新檢討擬議之第二套紓困計畫(1,090 億歐元，若能協商民間債權人認賠 50%，則增至 1,300 億歐元)。

10 月底當大家已確定援助原則後，希臘卻又拋出將由「全民公投」以決定是否接受之鬧劇，而使全球股災繼續延燒，並已造成金融海嘯後最嚴重之財政金融風暴。希臘前總理亦因此一鬧劇而下台，11 月 10 日由前 ECB 副總裁巴帕德莫斯(Lucas Papademos)出任 3 大政黨所組成聯合政府之總理，並積極配合「三方組織」而改善逐漸惡化之局勢。另外，上述按照 G20 框架之「三個核心行動」，與經濟治理大改革在 2011 年底布魯塞爾峰會時均已作成決議。尤其後者作成「以更緊密之財政經濟合作邁向財政聯盟」而將要求財政紀律與經濟競爭力，俾加強協調有關共同利益之重大經濟政策，先達成財政協議(包括每年結構性赤字不得逾 GDP 之 0.5%、應納入成員國之法律體系、與赤字逾 GDP 之 3%者將受到制裁、今後由 EU 執委會全權制裁而不再經過部長理事會)，及以後再俟機修改里斯本條約等。

至於歐債危機最近較重要之發展方面，雖然希臘新政府於 12 月 7 日就已迅速通過「2012 年緊縮措施方案」，且巴帕德莫斯總理在 2012 年 1 月 28 日就開始尋求聯合政府 3 大政黨之支持，因各政黨均顧慮到 4 月之國會選舉，而到了 2 月 9 日才同意支持。惟歐洲財長委員會尚要求希臘國會通過，且 3 大政黨領袖須承諾 4 月國會大選後會執行該改革措施。2 月 12 日希臘國會在全國反抗與暴動中通過該方案，俟該委員會審查通過後即可呈報 3 月初之 EU 峰會決議，以順利獲得第二套紓困計畫。否則，須拖延至 4 月選出之政黨執行，才可避免新政府到時不認帳。倘若如此，則 3 月 20 日到期之 145 億歐元公債恐會發生問題，該委員會應會正視此一問題才是。換言之，EU 與歐元區均已按照上述之 G20 框架積極妥善處理中，既要化解短期危機；又要進行長期結構性改革。

參、歐債危機對台灣經貿與產業之影響

一、對我國出口貿易與相關產品之影響

(一)若從對我國出口貿易之相關比率分析

鑒於台灣之經濟成長係以對外貿易為主要支撐；爰會受到歐債危機惡化與國際經濟成長減緩之影響，而使台灣對主要市場之出口成長逐漸下滑。尤其自 2011 年 6 月以來，台灣對 EU 出口轉為負成長；對美國出口成長亦明顯受歐債危機波及。因出口減緩或出口年增率逐月下滑，均會影響民間投資意願，並會使廠商之投資意願延遲。若從總出口比重與出口成長率之影響言，前年對 EU 出口金額為 273.0 億美元，約占 9.9%，與 2005 年之 11.3%相較已經偏低，顯示我國依賴 EU 出口之程度已經降低。2009 年第 4 季歐債危機引爆後，前年上半年危機加速惡化，對 EU 出口成長 28.1%，低於對全球出口 34.8%，與往年相較差距亦已擴大至 6.7 個百分點，顯示 EU 經濟成長趨緩已對出口造成影響，惟波動程度並不大。若從季變化析述歐債危機之影響言，因出口至 EU 之成長率皆不如出口至全球，到了 2011 年第 1 季對 EU 出口成長率差距再度擴大，顯示歐債危機後我國對 EU 出口比重已由前年底之 28.1%逐季迅速下降至 2011 年第 1 季之 13.9%；同期出口至全球之比重已由 34.8%下降至 19.4%。

(二)若從對 EU 出口產品方面分析

較主要之對 EU 出口產品為機器、機械用具、電機、及設備與其零件等，前年占總出口比重高達 55.3%，顯示我國商品在 EU 市場具有高度集中之特性，

成長表現尚佳，達 36.1%，且在歷經歐債危機期間後期成長之表現卻優於我國總出口，而具有高度競爭力。有鑑於股市為經濟之櫥窗，歐債危機造成之歐、美股災乃顯示其經濟情勢將趨向疲弱，而台灣經濟發展係以出口為導向，而歐、美又為我國資、通訊終端產品之主要市場，若能儘速調解相關經濟與產業結構，方可因應歐、美經濟狀況之調整與衝擊。

二、對我國進口貿易與相關產品之影響

(一)若從占我國總進口比重與季變化分析

前年我國自 EU 進口達 213.3 億美元，占我國總進口比重約為 8.5%，顯示進口亦呈現下滑。由於自 EU 進口成長 36.0%，低於自全球進口 44.1%，顯示歐元貶值效應，並沒有反映在對我國出口之競爭力上，或對我國自其進口影響不大。至於季變化方面，雖然 2009 年第 4 季自 EU 26.5%高於自全球進口 18.1%，然而前年之前 3 季成長率卻皆低於自全球進口，第 4 季開始則表現高於全球，2011 年第 4 季進口金額達 60.0 億美元，成長 31.3%，優於自全球進口 27.6%的成長率，第 2 季延續上季的走勢，差距持續擴大，因而並未受到歐元貶值之影響。

(二)若從自 EU 進口產品分析

前 3 大商品分別為機器、機械用具、電機、設備與其零件、化學相關工業產品，及車輛、航空器、船舶等相關運輸設備等，合計占總進口比重達 67.4%，其中又以車輛、航空器、船舶與相關運輸設備表現較為優異。

(三)若從對進出口影響之綜合分析

若從短期方面言，我國出口受到歐債危機之負面影響似乎不大，而進口亦未顯著增加，此乃顯示對我國經濟與貿易所造成之衝擊不大。至於中長期及 EU 與韓國已簽署自由貿易協定(FTA) 方面言，對台灣之經貿必然會有影響，而仍需持續追蹤與觀察。

肆、歐債危機對我國之影響

一、歐債危機對我國證券市場之影響

(一)我國證券市場易受風暴之影響

歐債危機引發全球金融市場動盪不安，投資者因擔憂危機不斷擴大，乃直接拋售與反映在股市與匯市上，尤其自 2011 年 7 月以來因歐、美一連串之利空消息重挫全球股市，影響層面廣大。金融市場方面，每次歐債危機風暴所造成之歐、美股市重挫，台灣之股市均無法倖免，幸好債券市場、貨幣市場、外匯市場、與基金市場所受波動與影響並不大，故尚能持續健全運作。股市方面，由於台股係屬「淺盤市場」，證券交易絕大部份集中在股票交易，既無適足之債券交易或其他資本市場互補；又無金融中心之特殊資源，諸如香港有金融房產資本市場，或新加坡有全亞洲最大之境外金融(OBU)資本市場可以容納，因而較易受外在因素影響而大漲或大跌，市場波動幅度亦較為劇烈。例如自 2011 年 7 月以來因歐、美一連串之利空消息重挫全球股市，我國股市自 8 月初以來已迅速帶量重挫

1,358 點，跌幅 15.6%，且已連續跌破年線、2 年線、及 5 年線等重要支撐點後，所造成之市場投資信心低落，而形成短期震盪與中期整理之格局。此外，自 8 月 2 日外資開始賣超以後，金額迅速增加，第一週賣超 1,266.29 億元，係台股史上最大之單週外資超賣金額。

(二) 歐債危機 2011 年已重挫我國股市

外資匯出自 2011 年 7 月以來金額即已不斷增加，7 月淨匯出 20 億美元，8 月至 10 日以前匯出 28 億美元，以後雖然逐漸減少，惟已對國內匯市形成壓力。通常外資賣超後，須待國際股市回穩，才會陸續再匯入國內，並轉賣超為買超。幸虧國安基金適時進場護盤，已減緩恐慌與賣壓。此外，金管會除呼籲外資應重視國內長期基本面較佳之投資標的，而真正投資台股之外；尚要求執行 119 件庫藏股申報案，以減緩賣壓。另外，台灣證券交易所亦自 8 月 15 日起舉辦 5 場（包括 29 家上市與 15 家上櫃）業績說明會，以吸引外資。歐債危機風暴所造成之歐、美股市重挫，到了 12 月 25 日歐、美股市結束前，我國股市跌逾 20.75%，甚至還比歐洲之德國(14.97%)、法國(18.47%)、與英國(6.56%)跌更深，而我國最大貿易競爭對手韓國卻僅跌 8.96%，顯示歐債危機 2011 年已衝擊並重挫我國股市。

二、歐債危機對我國匯市與金融業之影響

(一) 我國匯市因央行調節得宜而尚稱穩定

由於我國外匯市場屬於「淺碟市場」，未若國際金融中心之胃納大與資源豐富，任何風吹草動均會造成甚大波動。此外，歐債危機風暴衝擊時幸有央行調節得宜，防守在 1 美元等於新台幣 29 元附近，遇有投機炒匯，升破 29 元後，央行即有美元買單進場防守，並常使新台幣匯率轉升為貶。例如 8 月 4 日被投機客視為資金避風港之東亞貨幣全面走升，央行乃將一路走升之新台幣打到貶值，並與其他亞洲央行聯手阻擋熱錢炒匯。美債降評受央行提前於 8 月 7 日推出「內外雙通報機制」，亦即對內由大型公股銀行在匯市盤中通報大額買賣掛單，以供央行參酌應否進場調節；對外尚與其他東亞央行互通訊息，以穩定匯價，並力阻國際投機客炒匯。

此外，尚因為台灣在基本面與利率面在亞洲之穩定度一向名列前茅，國際熱錢與資金湧入之壓力很大，若未加重力道嚇阻炒匯與阻止台幣升值，難保不會影響或傷害台灣之出口。若以單週之日平均成交量分析，自 8 日至 12 日止第一週之日平均成交量為 17.85 億美元，較 7 月下旬增加 78.5%，主要原因為該週台股之外資大量賣壓並匯到國外；自 15 日至 19 日止第二週之日平均成交量為 12.37 億美元，已較上週減少 30.7%，此又與上述之台股外資賣壓已減緩，且匯往國外已較少之互動有關。此外，自 8 月初以來至 19 日止，新台幣匯價大致維持在 29 元附近微幅波動，盤中劇烈幅度並不大，因而較國外匯市相對的穩定。

(二) 歐債危機對我國金融業之影響並不大

歐債危機對我國保險業之影響並不大，至於銀行方面，由於歐元區政府債券主要都是歐洲銀行體系持有，且歐系銀行與台灣銀行體系之業務往來不多。根據央行資料，本國銀行對 PIIGS 國家之曝險金額至去年 9 月底僅 43 億美元，僅

占全部債券餘額之 2.4%，對銀行國外投資之衝擊並不大。惟若歐債危機風暴持續延燒或擴大，則恐造成相關產業因銷歐洲不順利，而影響業務經營或衰退，若發生經營危機必會拖延償還銀行貸款，甚至會因鉅額倒帳而演變為金融風暴。

伍、展望未來歐債危機之發展仍然審慎樂觀

綜上所述，因希臘財政紀律一向欠佳，且赤字與負債最為嚴重，此一歷史慣例與路線依賴現象，到了金融海嘯後乃爆發希臘債信危機與歐元區之結構性問題，並引發歐債危機而衝擊全球。有識之士均認為「若各成員國認同歐元之長期價值，則應在貨幣整合之外亦應更徹底完成經濟治理與財政聯盟」。為期儘速亡羊補牢並妥善處理，今後既應先處理短期直接危機之治標問題，以督促希臘遵守財政紀律並提供必要之援助、擴大 EFSF 之防火牆功能、及支撐受歐債危機影響之銀行等治標問題外；又應推行財政聯盟與經濟治理之治本問題，且各成員國應做好遵守財政紀律與「自我紓困」。因而認為歐債危機之發展與處理仍將會審慎樂觀，除因 PIIGS 國家之元首均改由技術官僚擔任，各國應會有較以前更積極與正面之發展外；尚因最核心之德國總理梅克爾一再重申捍衛歐元之決心。至於歐債危機對我國出口之影響方面，短期間對經貿所造成之衝擊似不大，至於中長期方面則仍需持續觀察。對金融市場之影響方面，2011 年已重挫我國股市。最近因風暴已轉趨緩和，台股亦已迅速好轉，因而在 2012 年 2 月中旬股價指數已回升至年線以上。匯市雖曾因外資大賣台股而造成匯市震盪，惟央行穩定匯市之處置得宜，到了 2012 年 2 月中旬新台幣依舊守在 29 元附近，顯示我國匯市尚稱穩定而未影響經濟發展。

參考文獻

一、中文部份

- 1.黃得豐，「歐洲金融市場專題研究」教材，淡江大學歐洲研究所，2011 年 9 月（未出版），新北市。
- 2.陳揆明，歐洲整合與歐洲經濟治理之關係，淡江大學歐盟資訊中心通訊第 32 期，2011 年 12 月，新北市。
- 3.謝東年編譯 M..Wolf 登載於英國金融時報之「德國佬，趕快出手吧！」，經濟日報 A3 版，2011 年 9 月 15 日，台北市。
- 5.葉秋南，歐洲貨幣聯盟與歐元，金融聯合徵信中心，2001 年 4 月，台北市。
- 6.經濟研究處報告，歐元誕生影響，台灣銀行，1998 年 9 月，台北市。

二、外文部份

- 1.Anthony Souders&Meria Millon Cornett, Financial Institutions Management: A Risk Management Approach, 4/e, McGraw-Hill. Education, 2003,U.S.
- 2.A.Philip & M. Sawyer, The Problems of Economic & Monetary Union : Is There Any Escape ?,The Journal of Economic Analysis, Volome I, Issue I, 2010

3. Cheng, Cheng-Mount, Citi Weekly(Periodicity).Taipei.
- 4.D.Gros & N.Thygessen, European Monetary Integration, Longman, London, 1992.
- 5.D.Held,M.Anthony,D.Goldblatt,&J.Perration,Global Transformations Politics & Coulture, Standford University, CA. US, 1999.
6. Ernst & Yooung, A Strategy for the ECU,National Institute of Economic & Social Research,1990,London,UK.
7. Willem Buitter , Is the Eurozone at Risk of turning into the Rouble Zone? Citigroup Global,13,Feb.2012,
<http://tw.mg30.mail.yahoo.com/neo/launch?.rand=9qqsi8jmil8nr>

本期第二篇學者專欄，邀請淡江大學歐洲研究所卓忠宏教授，撰寫『從里斯本條約中財政改革草案評估歐債後續發展』。卓教授於文中首先從制度設計缺陷談起，並探討歐盟財政改革草案，以及評估歐債危機的後續發展。

從里斯本條約中財政改革草案評估歐債後續發展

卓忠宏

淡江大學歐洲研究所副教授

chcho@mail.tku.edu.tw

壹、前言：制度設計缺陷

歐洲主權債務和歐債引起的銀行危機主導了歐盟 2011 年的發展，進入 2012 年，這些問題有越演越烈之趨勢。在南歐國家陸續爆發債務危機以來，各方檢討聲浪不斷。多數學者將矛頭指向歐元區組織的結構性缺陷：一是歐元誕生植基於「貨幣聯盟」而無「財政聯盟」。馬約制訂之四項「趨合標準」中，匯率、通貨膨脹、與長期利率由歐洲央行統籌處理，政府預算赤字與負債則保留各會員國政府自行處理，因而歐元區迄今尚無政治力可約束會員國之財政與稅收；二是歐元區總體經濟的失衡。「貨幣聯盟」之先決條件，為所有會員國之經濟體質已有相當整合，始可共同適用相同之利率與匯率。歐盟是採取 **one size fits all** 作法，以馬約規定之四項趨合標準作為能否加入歐盟區之審核依據。惟歐盟會員國間之經濟體質與之差距仍大，總體經濟不平衡。1999 年歐元成立後，歐元會員國經濟就呈現雙重分離的情況，例如德國和荷蘭等為貿易順差的國家，南歐國家卻逐漸喪失其競爭力，需盡力削減成本，強化競爭。根據歐盟統計局資料，從 2001 至 2010 年間德國單位勞動成本僅增加 18.6%，但法國卻增加 39.4%，包含荷蘭、奧地利以及比利時等北方國家也增加 36.4%，顯示共同貨幣對歐元區會員國好壞不一。¹

這種經濟結構性問題因金融危機而引爆。歐洲央行（ECB）在執行貨幣政策時，無法兼顧到各會員國之狀況與需要，如德國與法國等因歐元對美元貶值使得出口競爭力大增，帶動歐元區之經濟復甦，相對卻無法舒緩南歐國家債務問題，

¹ 「歐盟峰會帶來解決歐債危機契機」，工商時報，2012 年 2 月 3 日。In <http://news.chinatimes.com/forum/11051403/122012020300098.html>.

而陷入兩難地步。歐債危機反映出歐元區體制的深層問題、歐元區貨幣與財政各自為政的脫節、歐盟協商與決策機制的效率、歐洲高福利政策帶來的弊端等。

貳、財政改革草案

前述歐元區體制的結構問題需尋求政治途徑解決。早在 2011 年 12 月 09 日歐盟冬季峰會中會員國就達成修改里斯本條約的初步共識。2012 年 1 月 30 日歐盟國家元首再度聚會，在制訂歐盟新財政協議(fiscal compact)獲得初步共識。歐盟會員國（除英國與捷克之外）²同意在里斯本條約架構下增加「經濟暨貨幣聯盟穩定、協調與治理條約」(The Treaty on Stability, Coordination and Governance in Economic and Monetary Union)以及「建立歐洲穩定機制條約」(The Treaty Establishing the European Stability Mechanism)這兩項條約。草案將賦予歐盟對歐元區國家以及願意加入條約的其他會員國更嚴格的財政紀律監管。該草案預計在 3 月正式簽署後就可進入會員國批准程序。³有關此次峰會達成決議如下：

1. 財政監管：各國政府承諾平衡財政預算，規定各國結構性赤字不得超過 GDP 的 0.5%，以及政府財政赤字超標的自動懲罰機制（Excessive Deficit Procedure）。若會員國財政赤字超過規定，該國必須向歐盟提交減赤和改革方案，並需經歐盟監督和財政紀律的執行情況，歐洲法院也擁有強制執法權，如有違背，該國將遭受相當於 GDP0.1%的罰金給予「歐洲穩定機制」。此外，歐盟國家需將預算平衡和自動懲罰的機制納入具有強制性與永久性之國內法或是憲法。未來歐元區 17 國中只要有 12 個會員國國會通過，新協定就能在 2013 年 1 月 1 日正式生效。⁴
2. 「歐洲穩定機制」：時間從 2013 年 7 月提前到 2012 年 7 月運作，規定只要代表 90%資本承諾會員國完成國內法律批准程序就開始生效。並於 2012 年 3 月前評估「歐洲金融穩定基金」(EFSF)與 ESM 兩者合併，規模將達 5,000 億歐元。⁵同時依照歐盟 2011 年 12 月峰會共識，在歐盟條約修改前歐盟向會員國提供機制性援助的法律限制，峰會通過以雙邊貸款形式，允許歐洲各國央行向 IMF 提供 2,000 億歐元貸款以加強其援助資源。⁶

² Valentina Pop, "Czechs abandon EU fiscal pact, for now." In <http://euobserver.com/19/115080>. Retrieved on 31 January 2012.

³ European Council, "The fiscal compact ready to be signed." In [http://www.european-council.europa.eu/home-page/highlights/the-fiscal-compact-ready-to-be-signed-\(2\)?lang=en](http://www.european-council.europa.eu/home-page/highlights/the-fiscal-compact-ready-to-be-signed-(2)?lang=en). Retrieved on 20 February 2012; and "Treaty on Stability, Coordination and Governance in the Economic and Monetary Union - full text." In <http://www.eubusiness.com/topics/institutions/stability-treaty-2012>. Retrieved on 2 February 2012.

⁴ Valentina Pop, "Future EU bail-outs only for treaty signatories, new draft says." In <http://euobserver.com/19/114951>. Retrieved on 1 February 2012.

⁵ 朱小明編譯，「2012 首場歐盟峰會聚焦就業」，*聯合晚報*，2012 年 1 月 30 日。

⁶ "ESM Plus EFSF Plus IMF: Europe may be planning 1.5 Trillion Euro backstop fund."

3. 施行新的金融交易稅：此點尚須經由歐盟理事會一致同意，但會員國之間尚無共識。法國表示將率先徵收金融交易稅，計畫在 2012 年 8 月起單方面課徵 0.1% 的金融交易稅，10 月調高加值稅 1.6%。而德國、義大利都支持徵收金融交易稅，但反對由各國片面推行金融交易稅措施。英國反對按照目前的方案課金融交易稅，堅持應全球範圍內統一徵收。目前歐元區 9 國（法、德、奧、比、芬、西、希、葡、義）已聯名致函現任歐盟輪值主席國丹麥，要求歐盟加快對金融交易稅提案的審議進程，爭取在 2012 年上半年能提交歐洲議會審議。⁷

1 月峰會重點在於長期性財政結構的改革、建立永久性救援機制、新權威機構介入處理等問題。專家學者仍認為難以處理各國間競爭力差距過大與經常帳失衡的結構性問題，且為滿足嚴苛的財政紀律，恐會拉大歐債諸國與核心國家競爭力的差距。⁸但若長期觀察歐盟近幾次峰會結論，歐盟現今發展出一種多邊救援機制，為解決歐債危機帶來契機：

一是將歐元區國家分類。一是「償債能力不足」國家，對無力償債國家，則需透過債務重整機制（像希臘），德法聯手推動讓希臘債務重整的計畫，內容包括讓債券持有人金融機構「自願」將債務折減 50% 以及更嚴厲的新預算措施。二是針對「資金流動不足」國家，給予完全資金需求（像愛、葡）。而義、西兩國仍有償債能力，目前看起來僅是資金流動性不佳。

二是監管歐洲銀行。因歐洲銀行擁有高比例主權債務，尤其法、德兩國，會影響銀行業導致信貸緊縮，避免從歐債危機衍生為銀行危機，影響國際金融體系的穩定。

三是將金融援助重點轉至經濟成長。除非歐元區經濟出現成長，否則無法化解債務危機。這不再只關乎希臘，這場危機已擴散到西班牙、義大利，甚至是比利時、法國。由歐洲央行主導利率調降與歐元匯率調整，且監管歐元區會員國的財政機構。

四是財務監管點出歐元區發展兩項矛盾：一是歐元僅是一個鬆散的貨幣同盟，缺乏危機處理機構與財政政策之協調，且未與統一貨幣政策配合；二是如何維持歐洲競爭力與解決社福支出龐大問題。歐盟現今作法是要求發生債務危機國家提出開源與節流方案，但因應國家狀況不同而有應對作法不同，如南歐國家著重預算縮減，其他西歐國家則強化出口。這也是目前歐盟峰會傾向增修里斯本條

In <http://www.spiegel.de/international/europe/0,1518,812565,00.html>. Retrieved on 31 January 2012.

⁷ Valentina Pop, "Nine EU countries form splinter group on financial tax." In <http://euobserver.com/19/115164>. Retrieved on 8 February 2012.

⁸ Lisbeth Kirk, "EU legal expert casts doubt on new fiscal treaty." In: <http://euobserver.com/9/114835>. Retrieved on 11 January 2012.

約的出發點，以實施更嚴格財政紀律約束各國政府預算並強化各國經濟政策之協調。

參、歐債後續發展

歐洲高峰會對於短期內如何化解希臘、義大利債務危機以及衍生成歐洲銀行業危機並無解決方案，歐洲央行又受限於條約約束，拒絕直接介入，買入歐債國公債。根據以往的經驗，無法指望一場歐盟峰會解決歐債面臨的困境。就目前形勢觀察，歐債的後續發展，有兩種可能或選擇：two Europe 走向 one Europe，或 two speed Europe 變成 two Europe。

一種是歐元區的經濟統一。除貨幣自主權外，各國也一併交出財政自主權。意即從這次危機中，認知到無進一步財政整合難以解決歐債的警訊。會員國下定決心，從「一個共同市場」及「一個共同貨幣」走向建立「一個共同財政」，最終制訂「一部憲法」，完成徹底的全面整合。歐盟執委會主席巴洛索認為歐盟的本質應該是其成員屬於歐元區，或努力走向歐元區，而非走向一個分裂的歐盟。這是歐盟至今強烈主張，2011 年 12 月召開的歐盟冬季高峰會與今年 1 月底峰會的走向傾向如此。德法兩國一再強調希臘應留在歐元區，本意也在此。歐盟試圖通過財政協議，解決貨幣統一與財政分散之間的結構性缺陷，並在各國憲法框架中來規範。但歐元區的長期穩定與均衡，需要中央政府協調運作。目前歐盟所做的其實只是統一的財政紀律，根本沒有涉及政治上的統一，也未涉及資金上的互通有無。

另一種可能發展是有問題的國家退出歐元區。歐洲債務危機從希、葡、愛逐步蔓延到義大利和西班牙等其他歐元區邊緣國家，進而威脅到歐元區整體經濟穩定，已讓兩大金主德國、法國無力負荷。德國總理梅克爾面臨國內拒絕救援的強大反彈聲浪下，已有德國民眾高喊退出歐元區、或將實力不足的國家踢出歐元區。法國和德國討論大幅翻修歐元區，包括把歐元區變小但內部整合更緊密等各方說法。同時有學者提出，若希臘、義大利等歐債國家，有秩序地逐步退出歐元區，透過自身貨幣貶值解決經濟難題，或許對歐洲經濟有幫助。種種跡象透露歐元區仍面臨部分裂解的疑慮。

其實希臘的經濟規模並不大，2009 年其 GDP 占歐元區全體 GDP 之 2.5%，在 16 國中僅排行第八，而希臘政府債務餘額 3,530 億歐元（約 4,762 億美元，是 2001 年阿根廷 950 億美元違約金額的五倍），僅為歐元區全體政府債務餘額之 3.87%。故無論就經濟規模或政府債務餘額而言，希臘的比重皆很低，希臘問題卻影響全歐洲並擴及於全球。究其原因，歐元區不只是希臘問題，希臘僅是冰山一角，現一一反映在南歐國家中。歐債五國中，葡萄牙、愛爾蘭（各占歐元區全體 GDP 之 1.8%）、與希臘（2.5%）經濟體小。這些週邊國家倒債不會成為歐元區之末日，應不至於動搖歐洲統合基礎。如今西班牙（佔歐元區 GDP 之 12%）

與義大利（17%）相繼出現問題，已非德、法兩國意願的問題，而是兩國能不能或是否有能力背負歐元體系沉重負擔的問題。⁹

希臘現在面對進退維谷的困境，歐元區債權人已愈來愈不願意在希臘不遵守承諾的狀況下提供支援。換言之，希臘必須在刪減更多開支以交換歐盟以及 IMF 紓困款或債務違約並退出歐元區之間做出抉擇。希臘與歐元區財長會議在 2012 年 2 月歷經馬拉松式談判後，希臘終於可獲得 1,300 億歐元紓困基金。此外，民間債權人同意將持有希臘公債的面額減計 53.5%，共 1,070 億歐元，這意味著希臘危機暫時得到舒緩。¹⁰在希臘問題暫時獲得舒緩之際，葡萄牙卻又傳出要求歐盟紓困。2012 年 2-4 月歐元區面臨還債的高峰，單義大利有 1,600 多億歐元債務到期，西班牙也有超過 500 億，屆時才是關鍵時期。若歐盟連穩定今年第 1 季的債務都做不到，遑論重建財政機制，歐債 5 國經濟又會陷入惡性循環。

上述兩種選項中，財政統一是一個舉步維艱的過程，高峰會又凸顯出歐盟內部矛盾尚存，不僅特立獨行的英國合作意願有限，德法之間矛盾分歧，在發行歐洲公債與金融交易稅立場不一。財政聯盟的成立引起是否會分化歐元會員國與非會員國疑慮？政策是否會向歐元區的核心傾斜，從而影響到非歐元區的利益？第二選項讓有問題國家單方面脫離歐元區。歐元區既沒有整合到有一個權威性組織能介入、有效的採取脫困行動，又不是鬆散到能夠承擔解體的成本。然而，希臘失序倒債、退出歐元、換回使用本國貨幣，對歐洲乃至國際金融與經濟動盪風險難以評估，也許這種恐懼本身就足以讓歐元區各國想盡辦法維持歐元區完整。儘管希臘國債一直有違約的疑慮，但在歐洲統合大前提下，卻是歐盟會員國始終不願面對的選項。¹¹由於這場危機已暴露出歐元區各國內部政治衝突和經濟歧異，這恐怕才是歐盟最需要擔憂的問題。然而危機就是轉機，歐盟這種由外而內的壓力，或可成為歐洲國家在國內進行必要之改革的力量，藉此化解國內反彈的力道，甚至進一步促成會員國之間的團結。

肆、對台灣影響與因應

目前歐債風暴對台灣的直接衝擊並不大，因台灣對歐盟 9% 是直接出口，歐債 5 國合計也僅佔台灣出口 1.5%，相對於北美與亞太地區算是比較少。歐債對台灣輸往歐洲出口會受到影響，直接衝擊不會太大，但間接衝擊就不能輕忽。¹²

⁹ 上列各項數據請參考：「希臘風暴」，今週刊，2010 年 5 月 17 日，頁 98-107。

¹⁰ Joshua Chaffin and Kerin Hope. "Greece races to meet bail-out demand." In <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/f7adc768-5cb8-11e1-8f1f-00144feabdc0.html#axzz1n4KwPscC>. Retrieved on 21 February 2012.

¹¹ Martin Wolf. "Much too much ado about Greece." In <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/3d4c2598-5701-11e1-be5e-00144feabdc0.html#axzz1mb6aGGIb>. Retrieved on 14 February 2012.

¹² 中央銀行，「歐債危機對全球經濟金融之衝擊-兼論對台灣之影響」。In: <http://www.cbc.gov.tw/public/Attachment/112269362671.pdf>，100 年 10 月 22 日，頁 21-22。

若歐債風暴擴大，危及到歐元區的完整性，就會重創全球金融市場，甚至波及到亞洲區域及新興市場經濟國家。歐債危機影響層面就會由金融市場擴散至實體經濟層面，影響到台灣對中國大陸、美國出口。歐洲雖僅是臺灣第四大出口市場，但歐洲是中國大陸的最大市場，而中國大陸則是臺灣的首要外銷地區，就會產生連鎖效應。換言之，大陸經濟狀況影響遠大於歐債對台灣經濟影響。危機來自台灣過度依賴大陸，ECFA 簽定後台灣對大陸貿易依存度與日俱增。大陸經濟好壞對台灣的影響比較直接，而這個影響可能比歐美更嚴重。

第二層面影響是自由貿易(FTA)效應。台灣主要競爭對手國南韓已搶先一步與歐盟簽訂 FTA，使得台灣對歐總出口金額將大受影響逾 1,500 億元，更會衝擊外商來台投資意願。¹³現今台灣與中美洲多國有 FTA 協議以及跟大陸的 ECFA 外，台灣對外 FTA 談判並不順利，但就已簽署 FTA 應重視、深耕。若思考台灣與中美洲 FTA，加上美國與中美洲 FTA、歐盟 2010 年也已經跟中美洲完成 FTA 之談判，或許有利於台灣分散市場，找出對大陸出口過度依賴的另一條路。

以上為學者論點，不代表本通訊立場！

¹³王以慧，「歐韓簽 FTA 影響台灣出口 1500 億元 歐洲商會提對台 4 大建議」。In: <https://ip.moeasmea.gov.tw/epapers/detail/62/index-1001015-ipnews-5.html>. Retrieved on 15 October 2011.

▶ 歐盟資料庫簡介.....

本期選介歐盟 Eurypedia 教育資料庫：

Eurypedia 教育資料庫收錄歐洲 38 個國家的教育制度相關資料，可作為查詢前述國家的教育百科。Eurypedia 資料庫為 Eurydice 開發的新產品，目的在涵蓋最廣泛及精確的歐洲各國教育體系與教改資料。前述 38 個國家中，計有 33 個國家(包括歐盟的 27 個會員國以及克羅埃西亞、冰島、列茲敦斯登、挪威、瑞士和土耳其)參予歐盟的終身學習計畫。

Eurypedia 資料庫提供互動式地圖，使用者可依其需求點選特定國家，以查詢其教育體系資料，資料以英文版或是官方語言呈現。資料庫內容由 Eurydice 設置的各國單位提供，並與相關的各國教育部和專家合作。

Eurypedia 資料庫入口網站 (不受 IP 限制)：

<https://webgate.ec.europa.eu/fpfis/mwikis/eurydice/index.php?title=Home>



Eurypedia 臉書粉絲頁：

<http://www.facebook.com/pages/Eurydice-Network/180307152071407>





讀者投稿文章.....

本期讀者文章，由淡江大學歐洲研究所碩士吳蕙君小姐撰寫，分享其碩士論文的部分成果『歐洲空中巴士公司面對全球化的競爭與挑戰—以 2004 年大型民用航空器爭端為例』一文。作者分析空中巴士公司和波音公司雙方半個世紀的競爭，隨著時空背景的不同，競爭面向也有所改變，並探討歐洲空中巴士如何因應採行適當的措施。

歐洲空中巴士公司面對全球化的競爭與挑戰

—以 2004 年大型民用航空器爭端為例

吳蕙君

淡江大學歐洲研究所碩士

壹、緒論

航空器的發明加速了全球相連的速度，成了推動全球化的動力。航空產業除了是高科技經濟產業，也是關係著國家主權安全和外交的高度政治化產業。吸引國家致力發展航空產業，除了單純的商業利益動機之外，更關係到國家日後寰宇初探以及國家軍事防禦等領域的知識和技術取得。美國隨著兩次大戰鳴天興起的航空產業，累積了先進的知識技術與人才，主宰了航空器的銷售市場。面對戰後由美國主導的國際政治經濟局勢，歐洲國家不免開始思考該如何重返國際社會舞台，也因此有了以集資分工方式共組「空中巴士工業公司」（即今日空中巴士公司）¹此一作為；除了政治上欲藉由發展航空器提高國際實力，為日後國際舞台競爭佈局外，也期待能重振歐洲內陸衰退的經濟，並且建立具有角逐國際航空器市場龍頭的競爭力，為國家帶來更大的利潤。也由於航空器製造產業對於龐大資金的需求、高科技技術的密集、或甚至獲得來自政府的特定商業保護補貼，都造成新競爭者進入航空器製造產業市場時所面臨的「高市場進入障礙」，使市場現有廠商可輕易形成「獨佔」的局面。

面對來自波音公司的競爭，空中巴士公司隨著市場變化不斷加以自我調整，雙方競爭除了市場爭奪和產品銷售外，也逐漸扭曲為政府補貼的不公平競爭。隨著 2004 年美國主動向世界貿易組織（World Trade Organization，以下簡稱世貿組織）提出空中巴士公司接受不法國家補助的貿易爭端案後，使得空中巴士公司失去了其雄厚資金的合法法源。面對 2004 年大型民用航空器補助爭端案，以及經濟全球化接踵而來的各式挑戰，空中巴士公司由原四國共同合作的航空計畫，

¹ 「空中巴士工業公司（Airbus Industrie）」於 1970 年成立時，於 2004 年改組為「空中巴士公司（Airbus S.A.S.）」，以下本文將統稱為「空中巴士公司」。

如何轉變成今日的跨國企業，其發展出的全球競爭策略值得關注並加以探討。

貳、大型民用航空器爭端的爆發

一、空中巴士公司的成立與發展

航空產業為高科技密集的產業，不僅具有高研發特色，且零組件、製造環結複雜；一但技術成熟可帶動許多相關產業發展。1965 年巴黎航空展上透露出對可容 100 名以上乘客的中短程機型需求後，法國、德國和英國共同簽訂「1967 年互諒備忘錄」開始研發 A300，成為今日空中巴士飛機的雛形。由於英國政府擔心無法回收資金於 1969 年宣布退出。法德不願因英國的退出而放棄霍克希德利對設計機翼所做的努力和成果，以特別承包商的身分使其繼續參與合作計畫，簽訂「1969 年互諒備忘錄」。1970 年「空中巴士工業公司」²在共享的政治意願下正式成立，成員須提供可馬上進行飛行測試的組裝項目。

空中巴士公司自成立的前十年銷售量並不佳；隨著研發計畫持續進行，研發經費也不斷增加，德法兩國越加難以負荷。儘管有了德國宇航子公司—荷蘭 Fokker-VFW 和西班牙航空工業公司於 1971 年的加入，仍希望尋找新合作夥伴以共同分擔研發經費，同時能有所專長貢獻，以壯大空中巴士公司進軍國際市場的基礎。英國在嘗試與美國合作未果後，理解雖然加入空中巴士公司需要負擔龐大的入場門票費用—「啟動援助 (Launch Aids)」，但這卻給了英國一個重振國內航空產業的發揮舞台。1979 年英國航空航天公司正式購買空中巴士公司 20% 的股份，參與 A320 的研發，化解了空中巴士公司的資金危機。³同時因石油危機高漲的原油價格，也意外凸顯出 A300 因不同於市面現有三引擎設計，不但重量較輕，也因僅配有兩座引擎消耗較少的燃油而獲得青睞。⁴石油危機雖重重威脅了航空器銷售市場的買氣，卻意外地襯托出空中巴士公司於市場定位的不同和其產品特性。

成立 20 年的空中巴士公司了解為了與麥道和波音公司競爭，必須建立一系列的家族機型，利用家族間的相似度來減輕研發壓力成本，同時增加產品種類。⁵英國的歸隊以及 A300 於市場上的表現，確保了空中巴士公司進一步發展 A320/A330/A340 家族的信心。1992 年，空中巴士公司取得了全球 30% 的大型民用航空器的銷售市場⁶，並擁有歷史上銷售量僅次於波音 737 的 A320。然而，

² 「空中巴士工業公司 (Airbus Industrie)」於 1970 年成立時，登記於法國商業法下的工業利益集團 (Groupement d'Interet Économique) 性質，負責管理、行銷、出售及支援業務，2004 年「歐洲航空防禦航天集團 (EADS)」成立，將空中巴士改組為「空中巴士公司 (Airbus S.A.S.)」並隸屬於其下之一的子公司，具有一般商業公司的行為能力。

³ "Historical Timeline," BAE Official Website, <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/British-Aerospace-plc-Company-History.html> (12.05.2011).

⁴ "Airbus," Global Security, <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/airbus.htm> (17.05.2011).

⁵ Keith Hayward, "Airbus: Twenty Years of European Collaboration", *International Affairs*, Vol. 64, No. 1 (1987-1988), pp.12-13.

⁶ 1996 年，波音佔市場 60%，麥道 10%，而空中巴士為 30%。"European Relents, Back Boeing Merger," *Washington Post*, <http://www.washingtonpost.com/wp-srv/business/longterm/boeing/boeing.htm> (19.05.2011)

1997 年波音公司併購麥道的企業策略決定，卻對航空器產業造成衝擊。波音公司當時占有 60% 的民用航空器市場，藉由併購麥道所獲得麥道的 10% 市場占有率，對僅占有民用航空器市場 30% 的空中巴士公司來說，構成極大的威脅。

2000 年 7 月，西班牙 CASA、德國 DASA 和法國 Aerospatiale-Matra⁷ 合併成立「歐洲航空防禦航天集團（簡稱 EADS）」，擁有空中巴士公司 80% 的股份；以及 1999 年併購馬可尼電子系統公司的英國航太系統公司取得空中巴士工業公司剩餘的 20%，共同成立今日的空中巴士公司並成為其母公司。⁸ 空中巴士公司在 2000 年的轉型，是英國、法國、德國和西班牙各國國內航太產業，面對全球化進行一連串整併的最終大成。其目的就在協助空中巴士公司轉型為一般商業公司。此次轉型，不但反映了歐洲內部單一市場的變化，也是空中巴士公司面對全球化市場的回應。

二、空中巴士公司獲得的補貼

航空產業對於政治、經濟和社會的外溢效應，使得歐盟執行委員會欲對航空產業提出水平整合的努力，也使得歐盟成員國們對其國內的航空產業大力支持推動。除了期望可以提升歐盟內部航空產業間的資源和技術的流通，也期待創造一種歐盟會員共同努力的氛圍。

（一）歐盟層次給予空中巴士的補助

空中巴士公司這個跨國合作計畫證明了，歐盟不僅是貨幣同盟，更是一個產業合作區域。航空產業不但可保證高就業機會，也可推動高等教育、鼓勵高知識份子留在歐盟內部進行研發工作。歐盟執委會為了達到羅馬條約中所提及歐洲聯盟的主要職責，自 1990 年透過第二期框架計畫支持航太領域的研究，做為最初的先導階段，後續的框架計畫也陸續含括了全面的航太研究。如第三期框架計畫（1991 至 1994 年），提供 1.7 億歐元在飛機和引擎相關研究；第四期框架計畫（1994 至 1998 年）除提供 2.45 億歐元在飛機、旋翼飛機和引擎領域的研究外，也撥款 9700 萬歐元在航空電子技術、機場、和空中交通管理項目及 5,800 萬歐元於環境和資訊科技項目上；第五期框架計畫（1998 至 2002 年）首次與會員國國內研發計畫整合，將航太科技項目皆整合至「航太新視野計畫」下⁹；第六期框架計畫（2002 至 2006 年）更進一步與歐洲航空研究諮詢理事會成立「歐洲研究區域」，設定為期五年的研究計畫，共獲撥 11.8 億歐元經費。該計畫主要著重在民用飛航機，包括其系統及配件，其中也包括地面及機上的航空電子設備，以及空中交通管理等。

（二）國家層次給予空中巴士的補助

除了歐盟層次視空中巴士公司為其境內產業發展的先驅外，空中巴士公司的成員國也相當重視其發展所能為國家帶來的龐大經濟利益：

⁷ 1999 年，法國宇航 Aerospatiale 與其國內 Matra Haute Technologie 合併。

⁸ 史世傳，「德國產業政策：魯爾工業區與空中客車」，《德國研究》，第一期(2008 年)，頁 314。

⁹ 第七期框架計畫官方網站

http://www.fp7.org.tr/tubitak_content_files/273/Dokumanlar/FP5-aero_research_synopses_1998-2002.pdf (17.07.2011)。

1. 德國對航空產業的補助

德國聯邦政府自 1995 年便依照歐盟執委會框架計畫的雛型，規劃德國的「航空研究計畫 (Lufo)」，除了鼓勵德國研究機構和相關產業的參與之外，也為了更緊密地與歐盟合作。德國的「航空研究計畫」由聯邦航空航太研究中心負責規劃並監督，德國聯邦政府平均每年提供約 2000 萬歐元，企業與政府共同分擔研究計畫資金在德國已經有悠久的歷史，也是德國航空發展的一大特色。「德國航空研究計畫」實行時間自 1995 至 2015 年，期間由最早 A380 的前身「Megaliner 計畫」、「Eurojet 2010 計畫」和「Regioprop 2010 計畫」、「Helicopter 2010 計畫」和「Engine 3E 2010 計畫」至追求更輕更節省耗油機身的「跨專業機身」專案，共獲得超過 19.15 億歐元補貼。擁有最密集的航空業的巴伐利亞、柏林-布蘭登堡和漢堡邦，也提供額外的補貼來促進其「國家產業」的競爭力，共獲得超過 1.387 億歐元補貼。

2. 英國對航空產業的補助

英國政府的「英國航空研究計畫」對於民用航空的研發補助多透過「啓動援助」的直接補助方式，前身為「民用航空器研究及展示」，負責提供研究計畫 50% 的資金來源，其餘則由產業資助。2002 年英國政府推出「航太創新暨成長團隊」來改善英國航空產業的創新性及競爭力。

3. 法國對航空產業的補助

法國是歐洲國家中最為中央集權的國家，儘管法國政府開始推行私有化，但航空產業仍多為國有產業，直到 2000 年成立 EADS 後才轉為民營化。直到今日，法國政府仍就透過持有 EADS 的 15% 股份進行相當的介入，在航空產業中占極大影響力。在 2002 年，法國政府及企業花費在航空產業領域的金額共有 90.9 億歐元，其中約有 78% 資金由法國政府支助，這當中的約等於 10.9 億歐元的 28% 用於民用航空研發上。

4. 西班牙對航空產業的補助

西班牙中央政府透過依據歐盟執委會的第五期框架計畫擬定「國家科學、研究及科技新計畫」，其中關係空中巴士 A380 機型研發。西班牙巴斯克區域的地方政府也透過許多計畫來提升其地區航空產業的競爭力，包括產業推動和活化的 SPRI；著重航空產品測試及認證的航太區 HEGAN 等；另外也還有卡司提拉區域和馬德里區域，馬德里大學做為西班牙學術航空研究的學術據點。

三、2004 年大型民用航空器爭端

面臨著美國航空巨頭的嚴峻挑戰和競爭優勢，空中巴士公司的競爭風險是相當巨大的。為應付市場的現況，歐洲政府認為空中巴士公司是航空產業的幼稚產業，因此政府給予空中巴士公司必要的大量政府補貼來幫助空中巴士公司發展立足點，也因此引發波音的不滿。

最初於 1947 年的 GATT 關貿總協定協議內容中，民用航空器並未被納入規範的產品項目中，直到 1979 年，美國開始對於空中巴士公司所獲得的政府補助和遊說美國航空公司購買空中巴士飛機感到不滿，才促成美國和歐盟簽署了

GATT 下的「1979 年民用航空器貿易協定¹⁰」。該協定內容雖然規定了美國可對由歐盟進口的民用航空器課徵 6% 的關稅來彌補美方「所認定的損失」，卻未就雙方在民用航空器的國家補貼歧見上做出特別的規範。隨著空中巴士 A320 在市場上嶄露頭角，大型民用航空器市場演變成由波音公司和空中巴士公司兩者獨大的白熱化競爭。美國政府和歐盟於是開始就生產大型民用航空器的政府補助上限進行討論，簽訂「1992 年的大型民用航空器貿易協定¹¹」。不同於世貿組織對於補助的規範，該協定僅對於雙方的政府補助設定上限：歐洲各國所提供的啟動援助不得超過整體開發計畫的 33%。

自 1992 年大型民用航空器補助協議的簽署冷卻了歐美之間的航空爭議後，空中巴士公司的市場占有率於 2004 年攀升到 50%，甚至在 2003 年交機數量高於波音公司。當時美國貿易代表曾發言表示：「歐盟將補助空中巴士公司的行為合理化成國家補助幼稚產業，隨著空中巴士公司比波音公司在市場上銷售更多的飛機，這樣的時間點已過」。¹²於是單方退出 1992 年大型民用航空器協定，並於世貿組織控告歐盟違反「補貼暨平衡措施協定¹³」提供不法補助，空中巴士公司也迅速回控，史上牽涉最大補助金額的爭端案於是正式成立。

1995 年生效的「補貼暨平衡措施協定」是世貿組織對歷年來各式補助爭議所做出的規範，以利對國際層層不窮的補助爭議進行判決時有所依循的標準。而「1992 年大型民用航空器貿易協定」是美國和歐盟共同試圖在世貿組織對的灰色地帶建立政府補助上限所簽訂的。雖然「補貼暨平衡措施協定」生效後，雙方試圖修改 1992 年的大型民用航空器協定，但 2004 年美國仍舊片面退出，並對歐盟以違反「補貼暨平衡措施協定」提出指控。爭端小組認定，由於 1992 年的大型民用航空器協定並非世貿組織認定的協定，因此沒有權限決定美方和歐盟的行為義務。

相較於世貿小組平均花費 22 個月來仲裁爭端案件，世貿爭端小組花費了 6 年來處理此涉及史上最高補助金額的爭端¹⁴，終於分別於 2010 年和 2011 年針對 DS316「歐盟—大型民用航空器補貼案」和 DS353「美國—大型民用航空器補貼案 II」提出最後報告。2010 年 3 月，世貿組織裁定歐洲各國政府不法資助空中巴士公司。世貿組織小組認定歐盟提供空中巴士公司的啟動援助為禁止性補貼，約資助了空中巴士公司約 33% 至 100% 的開發成本，認定空中巴士公司的確獲得低於市場利率的貸款金額，並且 A380 的啟動援助為以出口表現為主的可控

¹⁰ 1979 年民用貿易航空器協定，詳細條文請見：

<http://ec.europa.eu/world/agreements/downloadFile.do?fullText=yes&treatyTransId=1329>
(16.10.2011)

¹¹ 1992 年大型民用航空器貿易協定，詳細條文請見：

<http://ec.europa.eu/world/agreements/downloadFile.do?fullText=yes&treatyTransId=739>
(16.10.2011)

¹² “US takes Airbus dispute to WTO”, BBC in <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/3720710.stm>
(06.08.2011)。

¹³ 「補貼暨平衡措施協定」詳細條文請見：

http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/24-scm_01_e.htm (17.10.2011)。

¹³ 林良怡，「簡述『歐盟—大型民用航空器補貼案』」，《貿易政策論叢》，第 14 期，頁 225。

¹⁴ Henrik Horn and Petros C.Mavroidis, “The WTO Dispute Settlement System 1995-2006: Some descriptive statistics”, in: J. Hartigan ed., Trade Disputes and the Settlement Understanding of the WTO(Elsevier, 2008), p.13.

訴禁止性補貼，對美國波音公司的銷售和出口造成嚴重損害。共計為 150 億美金的啓動援助貸款。¹⁵另外在政府參與股本挹注的議題上，1989 年德國政府透過德國復興信貸銀行對德國空中巴士公司的 20%股本挹注，世貿組織爭端小組認定德國復興銀行所擁的 20%股本等同於為 3.5 億美金直接轉移的補助¹⁶，為一特定性補貼。而法國政府對法國宇航於 1987 至 1994 年間的股本挹注也等同於 12.3 億美金的補助。¹⁷此項目共計有 15.8 億美金。爭端小組總結認為，如果沒有啓動援助，空中巴士公司將無法獲得今日的成功。¹⁸

稍後，世貿組織小組在兩個事證中發現了美國國防部預算和美國國家航空暨太空總署的研究經費被用來做為補貼民用航空業的媒介，並裁定波音公司於 1989 到 2006 年間，自美國政府海外銷售企業的出口稅務優惠、美國國家航空暨太空總署和美國國防部及華盛頓、伊利諾及肯薩斯州共獲得 5.3 億美金的非法補貼。¹⁹此外，世貿組織推翻部分先前歐洲各國政府提供不公平啓動援助補貼的裁決，同意歐盟提供資助，但並非採行出口導向的補助。部分 180 億美元的低息貸款必須償還。2011 年 4 月世貿組織裁決波音公司接受來自聯邦政府及中央逾 5 萬 3 千億美金的不法補助來發展其 787 機型。²⁰

由以上爭端小組的案情總結可得知，不論空中巴士公司或波音公司皆被發現接受不法補助。這場史上牽涉最高不法補助金額的貿易爭端案，沒有無辜，徒勞兩派律師努力解讀「補貼暨平衡措施協定」。波音並未尋求 WTO 的爭端程序來尋求國際商業貿易的公平正義，而是藉由此爭端案來做為其商業貿易的保護手段之一，來拖延空中巴士成功生產 A380 和研發 A350 的時間，以助內部進行回應。由於 1992 年協定的終止，改變了空中巴士公司在策略和財務上的狀況，促使其朝向「系統整合者」進行一番大改革。

令人不解的是，由於航空器製造業的產業特質，不論空中巴士公司或波音公司皆涉及多年接受國家補助的事實；並且雙方多年來互相協定規範彼此的補助上限，試圖在世貿組織之外保留其航空產業獲得補助的「合法」管道。但又為什麼 2004 年美國單方面退出其 1992 年大型民用航空器貿易協定，並訴諸世貿組織呢？根據波音公司的非行政執行董事長 Lewis Platt 在 2005 年表示：「他們（空中巴士）現在正卡在 A380 上，不應讓他們輕鬆的推出 A350」。²¹隱約透露出美

¹⁵ "WTO's decision in DS316 – Accounting for Airbus and Boeing Subsidy Amounts", Boeing Official Website, <http://www.boeing.com/WTO/PDF/AccountingforAirbusandBoeingSubsidyAmounts.pdf>, (29.09.2010)

¹⁶ WT/DS316/R, See Panel report paragraphs 7.1248 and 7.1302, p.235, p.707.

¹⁷ WT/DS316/R, See Panel Report, paragraphs 7.1324 and 7.1325, p.731, p.732

¹⁸ "U.S. to 'protect interests' in WTO Boeing ruling", Chicago Business, <http://archive.chicagobreakingbusiness.com/2011/04/u-s-says-it-will-protect-interests-in-wto-boeing-ruling.html> (19.04.2011) .

¹⁹ Stephan Wittig, "The WTO panel Report on Boeing Subsidies: A critical Assessment," *Intereconomics*, Vol.3(2011), p.3.

²⁰ "U.S. to 'protect interests' in WTO Boeing ruling", Chicago Business, <http://archive.chicagobreakingbusiness.com/2011/04/u-s-says-it-will-protect-interests-in-wto-boeing-ruling.html> (19.04.2011) .

²¹ "Cross-accusations of improper subsidies for Airbus and Boeing", Chicago Business, <http://www.chicagotribune.com/business/chi-0506010216jun01,1,2820037.story?coll=chi-business-hed&ctrack=1&cset=true> (11.09.2011) .

方希望藉由提出爭端訴訟來阻攔空中巴士公司在 A380 後，接續於市場推出與波音 787 客群重疊的 A350。另一根據學者 David Pritchard 和 Alan MacPherson 則提出，美方可能並非是為了要阻礙對手推出新機型或改變市場地位，而是為了其日後自保而理性做出的決策。2004 年波音公司內部討論開發波音 787 夢幻機時，發現其研發波音 787 的補助方式將違反 1992 年的大型民用航空器貿易協定²²，而 1992 年的協定是一個雙邊協定、並非世貿組織層次的協定，因此單方地退出協定並不影響美方在日後雙邊爭端中的穩固站腳。藉由退出 1992 年的協定，波音公司可以將唯一使空中巴士公司補助合理化的法定依據無效化²³，同時也將其政府補助轉至合法契約下。

儘管這其中美方真正的考量原因不明，但可以理解的是空中巴士公司漸漸成為波音公司的威脅，2000 年空中巴士公司宣布將進行 A3XX 的研發計畫，也就是 A380 研發計畫，試圖取代波音 747 所壟斷的超大型²⁴載客量市場；隨著空中巴士公司在 2001 年及 2003 年持續比波音公司獲得更多新客機訂單，這使得波音公司也不得不加以應對。而波音公司對此的應對策略便是利用上訴世貿組織有關空中巴士所獲得的不法補助，來對空中巴士公司自 2005 年開始進行的 A3XX 進行研發資金斷頭；以及發展波音 787 夢幻機。如同波音公司非行政執行董事長 Lewis Platt 所言，企圖讓空中巴士公司卡在 A380 上，延緩 A350 的問市。

參、空中巴士如何發展其全球策略

由於航空製造產業本身的特性使然，使其相較於其他的製造業更早受到全球化的影響，或甚至說，其本身就帶動了全球化推動航空製造業，其背後的動力可歸納於：一、成本動機：藉由銷售越多飛機來分擔其高昂研發成本，並進而擴展獲利空間；二、市場動機：跨國界的產品特性，不因市場不同而受排擠，促使航空製造業市場更勇於擴展全球市場；三、競爭動機：企業為確保獲利市場，勇於開發市場，加速航空製造業市場的擴展；四、政府動機：政府的貿易政策、節稅法規，有利於協助分擔產業成本，更使得航空產業有更穩固的靠山基礎來對外澎勃發展。空中巴士公司在面對來自波音在世貿組織引爆的爭端下，整體的全球經濟環境也更趨激烈的競爭。隨著航空權的放鬆管制，航空公司如雨後春筍般的成立；空中巴士公司和波音公司藉由將其產品銷售至分佈世界各地的航空公司，推動了世界相連，也使得經濟全球化運動的層次更加進化。面臨經濟全球化的競爭壓力，使得企業投資經營的風險變大，而商業利潤在全球競爭的壓力下卻不因此提高。在全球化下激烈競爭的環境，更突顯「降低成本」、「產業外包」和「創新科技產品」對航空業的高資金、高進入障礙和高風險特性的重要。

一、降低成本面向

對於空中巴士公司來說，歐盟的研發補助就是最實質的幫助；沒有了歐盟的研發補助，空中巴士公司必須重新檢視其生產力以開源節流、渡過因延期交機造

²² David Pritchard and Alan MacPherson, "Industrial Subsidies and the Politics of World Trade: The Case of the Boeing 7e7", *The Industrial Geographer*, Vol. 1, Issue2(2004), p.62.

²³ David Pritchard and Alan MacPherson, "Strategic destruction of the Western commercial aircraft sector: Implications of systems integration and international risk-sharing business models", *The Aeronautical Journal*, (2007), p. 5.

²⁴ Very large Aircraft, 指 400 人座以上。

成的財務負擔和日後機型研發資金的準備來保持其競爭力。2007 年 2 月，空中巴士公司 CEO 的 Louis Gallois 提出「Power8 計畫」²⁵，目的在以降低成本來進行結構改革。「Power8 計畫」提出的以下八點²⁶：1. 更快速的研發生產；2. 更聰明的採購；3. 提高現金量；4. 減少管理費用；5. 更精實的生產；6. 重整企業組織；7. 最終組裝線；8. 專注於核心。

由於空中巴士 A380 多次延期交機，造成客戶端不滿。「Power8 計畫」的首要準則便是以「客戶優先」來重建客戶信心和商譽。為了降低成本以提高現金流，空中巴士以「更聰明的採購」、「提高現金量」、「減少管理費用」和「更精實的生產」來達成。主要便是透過減少空中巴士公司在供應鏈上的成本，以及現有供應鏈的整併，建立可共同承擔生產研發風險的第一層供應商。將原有 80 個生產中心降到 8 個，減少不必要的資金運用，對儲備金做更謹慎的管理。預計將可餘 20 億歐元。「Power8 計畫」計畫在 2010 年時節餘 50 億歐元，並自 2010 年起每年達到 20 億歐元餘額。空中巴士公司希望透過整合供應商來重新尋求在採購上的優勢，並藉由建立更簡便的回報系統來更有效率地管理資訊並減少對龐大人力的需求；此外，將非核心的生產業務轉發包給合作供應商，也可減少由於 A380 延遲交機所造成的現金流缺口，並確保 A350 的研發資金不至匱乏。隨著廠房的變動，相關廠房工作職員也勢必受到影響。包括短期聘僱和駐廠供應商員工等約一萬個工作職位遭到刪減，以達成其 2010 年預計 21 億歐元的稅前息前獲利盈餘，以及自 2007 年累積至 2010 年的額外 50 億歐元現金目標。

「Power8 計畫」的重整內容中，以大規模裁員最具衝擊性。這與歐盟當初期望空中巴士公司將會為內部帶來經濟的團結，並且創造工作機會的初衷產生矛盾，造成內部勞工工會的反彈、以及空中巴士成員國為保護其國內工作機會的介入。但為了延續空中巴士公司和歐洲高科技產業的發展，不得不做出如此企業決策。雖然裁減工作職位造成法國部分零星的罷工抗議，但由於空中巴士公司並非單方進行強制的裁員，而是以提早退休的方式於四年內完成共一萬份工作職位的裁減。在法國和德國主要政治領導人出面表示支持其重整計畫，以及空中巴士公司承諾於 2008 年加薪 1.5% 後，罷工紛擾也逐漸落幕。²⁷

空中巴士公司為期四年的「Power8 計畫」，設下於三年內省下累積 50 億歐元的資金，和預計於 2010 年達到 21 億歐元除稅及利息前盈餘。首年便達成了其減少年度成本支出的 3 億歐元目標；2008 年達到 13 億歐元。此外，也將原主要由各空中巴士成員國管理的「卓越中心」整合為跨國合作性質。隨後 2008 年，空中巴士公司又再度發表「Power8 Plus 計畫」，預計在 2012 年節省 65 億歐元。²⁸「Power8 Plus 計畫」將藉由採用原「Power8 計畫」提案加以延伸，

²⁵ 但實際計畫的發想人為前任執行長 Christian Streiff。

²⁶ “Airbus Extended Power8 Scheme to save 650 million by 2012”, Flight Global, <http://www.flightglobal.com/news/articles/airbus-extended-power8-scheme-to-save-650m-by-2012-315745/> (29.10.2011)

²⁷ “Boeing’s on strike, so why isn’t Airbus”, Bloomberg Business week, http://www.businessweek.com/blogs/europeinsight/archives/2008/09/boeings_on_stri.html, (01.11.2011)

²⁸ “Airbus announces Power 8+”, Airbus Press Release, <http://www.airbus.com/presscentre/pressreleases/press-release-detail/detail/airbus-announces-power-8/> (29.10.2011)

並同時擴大引擎和生產作業達成國際化；但將不會有人員裁減的計畫。

二、轉向產業外包

企業為維持內部核心競爭力，多將非核心的業務外包給該領域內的專業公司，由該公司提供其在該領域累積的技術來承接工作。空中巴士公司為了將有限的資金投注在最大獲利行為上，也將其他的支出成本轉嫁給合作承包商，以凸顯企業核心價值和競爭力。此外，由於航空器採購多為政治上的商業利益考量，因此也試圖利用外包航空零件生產線到目標國家的市場，以獲得新興市場的進入和優勢。因此，空中巴士的外包策略，首先是對製造航空器的專業廠商進行研發風險責任分擔的外包；另一則是以取得潛在市場、銷售目標考量的外包合作。

(1) 分擔研發風險責任：受限於資金和研發的龐大壓力，藉由與航空產業的專業廠商合作，並將研發生產業務外包給合作廠商，可協助空中巴士保留資金，並分擔研發風險。除了對自身組織進行瘦身之外，也將改變其與供應商之間的關係，將生產研發工作進行調整，將非核心業務「外包」，以進一步降低成本。首先，空中巴士公司對其供應商進行大規模的整合，以增加獲利空間並接受更多訂單的前提下減少成本，以進行更有效率的管理。50%的 A350 生產將交由供應商來完成，相當於過去兩倍。過去空中巴士的生產作業囊括了最初的傳統生產製造至最終組裝。今日，空中巴士已逐漸將生產最上游的傳統生產製造外包、在附加價值生產上也建立了主要的合作網絡，朝向「系統整合者」的方向。直到今日，空中巴士已有超過 1,500 個主要的供應商和超過 30 個國家提供所需的機組零件和系統²⁹。這樣的供應鏈確認了由空中巴士公司和供應商建立承擔風險的共同網絡。空中巴士宣布「Power8 Plus 計畫」來延續其前身「Power8 計畫」，持續在以降低成本為目的，將外包合作關係更轉國際化。藉由進行國際化的分工，可分別於 2011 和 2012 年省下 3.5 億歐元；以及將生產工作移至歐元區外的 3 億歐元餘額。³⁰

(2) 以技術轉移換得市場：成本的上揚，使得企業開始尋求具有產業技能的廠商合作，來分散研發成本和生產風險；或是尋找較為低廉、並可協助進入新興市場的國家來進行國際代工。然而，接受外包的國家多要求企業釋出其科技轉移權和管理控制權才願意加入合作。這是將生產風險轉嫁出去所需付出的甜美代價—幫助參與外包的供應商國家取得進入這具有高進入障礙和高經濟附加價值航空產業的門票。³¹早於 1980 年代末期，空中巴士公司就試圖與日本建立外包關係，日本不但有足夠資金可投入研發、共同分擔研發風險，更有發展野心；但由於波音公司長久以來和日本的合作關係而未果。

依據空中巴士公司所公布的「2011 至 2030 年全球市場預測報告書」中，2011 至 2030 年全球交機量最高的區域就是亞洲 34%，其次為歐洲和北美 22%、

²⁹ Airbus Official Website, <http://www.airbus.com/tools/airbusfor/suppliers/> (29.11.2011)

³⁰ "Airbus outlines Power8 Plus to workers, seeks savings through internationalization", Air Transport World, <http://atwonline.com/airline-financedata/news/airbus-outlines-power8-plus-workers-seeks-savings-through-internationaliza-0>, (18.09.2011)

³¹ Jens Scherpenberg and Nicolas Hausseguy, "The Airbus-Boeing Dispute: Not for the WTO to solve," *SWP Comments* (2005), p.12.

拉丁美洲 8%。中國內陸的航空運輸量將僅次於美國，為全球第二繁忙的國家。無獨有偶，波音公司也認為中國將是美國之外需求最強的市場，未來 20 年將有 2,600 架新機的需求，約等同於 2,130 億美元。為了搶奪新興國家的航空市場，並藉由將其航空產業外包至目標市場，該目標市場的買方便會考慮到維修、聯繫等地域性的優勢而增加成功購買的機會，不論空中巴士公司或波音公司皆陸續進入中國設廠等。由於背後這樣銷售及成本上的多重考量，促使空中巴士公司於天津設廠，最終獲得中國總理溫家寶購買共 150 架 A320 的保證。中國在這方面顯示出成為空中巴士公司長期供應商的野心，正好符合其需求。³²

三、銷售策略

由於大型民用航空器龐大的研發成本，而設計概念到最終市場產品之間，有極大的時間差。因此，今日的決策，將對其未來獲利空間有非常大的影響。有前瞻性的正確策略，將可帶來產品更長的市場生命週期並帶來更多的獲利。為了確保今日所研發的機型能在未來獲得市場青睞，空中巴士預測未來航空市場將由以下三因素推動：

(1) 油價高漲：油價波動與市場景氣息息相關，對未來航空器銷售市場影響極大，因此油價波動也是未來市場重要考量因素之一。除了外部市場與油價波動之間的密切關係，航空產業本身營運也與油價息息相關。持續高漲的油價一直是航空公司沉重營運成本的主因，根據國際能源總署 (IEA)，全球運輸產業使用了占了 70% 的需求使用量，而航空產業在尚未出現可替代的能源之前，使用了總運輸產業用油量的 70%。空中巴士為了協助航空公司的獲利空間不再受到油價波動的蠶食，並鼓勵航空公司替換老舊機隊、採購新機；認為「節油效能」將是未來機型的必要配備。

(2) 環保需求：面對環保意識抬頭，各國政府開始規範碳排放量、重視噪音量以及環保材質等。「國際航空運輸協會」設定全球航空業於 2050 年將碳排放總量降低到 2005 年的一半，並於 2020 年達到「碳排零成長」的目標³³。為了減少對於原油的依賴，空中巴士也正努力發展替代能源的商業，如以「生質燃料 (Biofuels)」取代「傳統石化燃」。利用減輕機身重量，也可減少耗油量，並降低碳排放量。因此也興起一股以複合材質取代鋁的趨勢，如碳纖維增強塑料等的應用。空中巴士 A380 達 25% 的複合材質減少了 8% 的機身重量；最新的 A350 和波音 787 也使用高達 70% 的複合材質，比 A380 減少了 10% 的機身重量。

(3) 未來的旅遊型態：根據空中巴士「2011 至 2030 年全球市場預測報告書」認為目前美國、加拿大、歐洲和日本之間的航空市場已呈現飽和狀態。預計在 2030 年，歐美城市的交通量將縮減至 30%，而其他地區的新興城市將刺激其交通量增加至 70%。而這些新興城市，將會興起一波與主要航空樞紐城市接軌，而推動了長程飛行的需求。因此確立了空中巴士公司未來的航空市場走向長程高

³² "Joint venture contract signed for the A320 Family final assembly line in Tianjin", Airbus Press Release, <http://www.airbus.com/presscentre/pressreleases/press-release-detail/detail/joint-venture-contract-signed-for-the-a320-family-final-assembly-line-in-tianjin/> (06.04.2011)

³³ "Carbon-Neutral Growth by 2020", International Air Transport Association Press Release, <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2009-06-08-03.aspx>, (16.11.2011)

載客量客機的「轉運站對轉運站形式 (Hub to Hub)」的策略方向。除將資金做集中利用外；也藉此和波音公司做出市場區隔。

五、結論

空中巴士公司不如美國波音公司有較早的起步，依舊一步步達到今日市場占有率。雙方彼此競爭的面向已不僅止於市場價格、機型的銷售層面，也擴展到了降低成本的生產面、外包策略夥伴面向和銷售策略面向上。空中巴士公司和波音公司雙方半個世紀的競爭，隨著時空背景的不同，雙方競爭的面向也有所改變。首先，空中巴士公司面對將近 60 年的落後，採取團結力量大的策略，成功將空中巴士公司推向國際航空市場。而面對航空產業併購改變的市場，空中巴士公司同樣進行產業整併，來賦予其面對全球化市場的能力。最後，隨著牽涉史上最高補助金額的貿易戰爭落幕，國家補助的資源不再，空中巴士公司內部也進行了三個面向的改革來面對更新的挑戰：

(一) 降低成本面向：隨著全球市場的變化，空中巴士公司也不得不為了在國際航空市場中報保留其企業的競爭力，而訴求自身企業的轉型。就連歐盟主要會員國的領導人也不得不出面支持空中巴士公司的決定，以延續歐盟內部的航空產業發展。空中巴士公司除了進行企業本身的精簡之外，也試圖更善加利用全球化市場，將生產工作移往勞力土地等成本較低廉的國家；避免不必要的成本浪費，專注企業核心業務。

(二) 轉向產業外包：空中巴士公司尋求外包的合作方式，將其龐大的研發資金、時間成本，以及研發風險分擔予其合作的供應商；除可倚重其專業資源，也可共同承擔資金、研發、生產風險等。藉由外包與供應商合作，空中巴士公司減輕了其龐大生產作業所需成本。將企業往「系統整合者」面向轉型，將核心業務定位於最終組裝生產線。

(三) 銷售策略：空中巴士公司推演未來市場的形態和需求以做出今日的商業策略。藉由市場調查預測推演出了未來航空產業將會邁向「轉運站對轉運站形式」，而推出 A380 和 A350 來因應未來航空市場需求。空中巴士公司期望以理性邏輯推演確認其商品發展走向，以確保未來獲利。

總結上述可以發現，空中巴士公司在 2004 年大型民用航空器爭端的刺激之下，其所發展的全球策略多主要以「降低成本」為考量。從「Power 8 計畫」到「Power8 Plus 計畫」都以增加餘額、提高現金量為目標。可以理解空中巴士公司在爭端訴訟案下，以退為進的策略思考。首以保留企業的資金，再後謀其行。然而，空中巴士公司在擁抱全球化的同時所推行的外包策略，雖然有助於降低成本，但卻也默默地稀釋了本身的產業競爭力並助長競爭對手；同時內部也將因生產外包而面臨工作機會減少，造成就業市場困境。儘管空中巴士公司尚未面臨上述難題，但這對於空中巴士公司來說也是未來值得思考的問題。

以上為讀者論點，不代表本通訊立場！

▶ 歐盟出版品訊息.....

本期選介下列 5 篇歐盟議題研究報告：

1.

篇名：The agenda for the EU-US strategic partnership

作者：Álvaro de Vasconcelos

出版年：13 October 2011

刊名卷期：European Union Institute for Security Studies

全文下載：

<http://www.iss.europa.eu/publications/detail/article/the-agenda-for-the-eu-us-strategic-partnership/>



摘要：

現階段歐盟的外交政策中，與美國建立一個戰略夥伴共同議程顯得相當迫切。儘管如此，遺憾的是近期跨大西洋關係，常被冷戰時期的歧見與意識形態所左右，前述的分歧使多極體系的世界，失去其應有的功能，因此需要多方的協調、建立更廣泛的聯盟，以跨越意識形態的鴻溝。

本書彙集在 2010 年歐盟華盛頓論壇所發表的報告。該論壇由歐盟國際安全研究中心所提出的跨大西洋議程，圍繞者美國與歐盟可能面臨的內部及外部的四大挑戰。主要著墨於歐洲，在西巴爾幹、東歐、中東、和跨大西洋經濟與防止核武擴散，尚未解決的議題。

為有效回應這些迎面而來的挑戰，歐盟與美國雙方需共同在外交議題上進行合作。因此，不僅須放下歐盟與美國雙方過去的歧見，更重要的是，歐洲必須克服內部的歧見，並在國際事務上密切合作。

2.

篇名：Investing where it matters: An EU Budget for Long-Term Growth

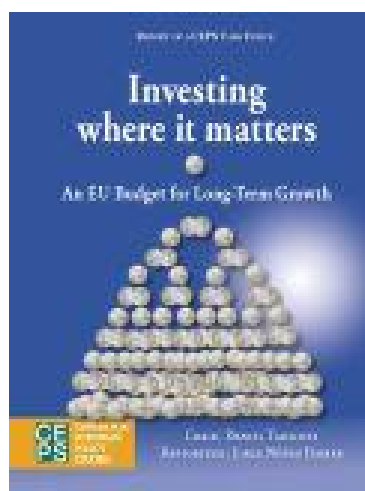
作者：Jorge Núñez Ferrer

出版年：09 February 2012

刊名卷期：CEPS Task Force Reports

全文下載：

<http://www.ceps.eu/book/investing-where-it-matters-eu-budget-long-term-growth>



摘要：

本篇報告探討，歐盟預算究竟該占其整體 GDP 多少比率？是 1%或 1.05%亦或是 0.95%？作者發現歐盟會員國經常為預算問題陷入無意義的爭戰中，並指出歐盟預算支出應該重質不重量，質的部分應有更大的改善幅度。

作者提出，為促進長期的經濟成長，歐盟應加強在創新與基礎方面的投資，進而強化歐盟的單一市場與重要公共財，例如對環境資源的管理等。

3.

篇名：Labour Migration and Unemployment: What can we learn from EU rules on the free movement of workers?

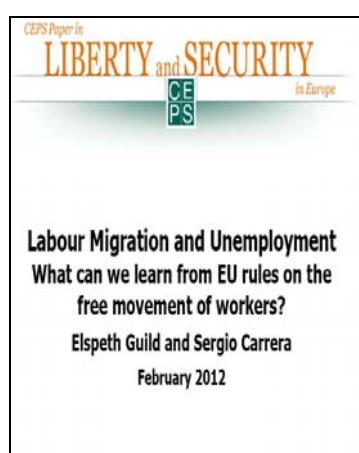
作者：Elspeth Guild, Sergio Carrera

出版年：07 February 2012

刊名卷期：CEPS Liberty and Security in Europe

全文下載：

<http://www.ceps.eu/book/labour-migration-and-unemployment-what-can-we-learn-eu-rules-free-movement-workers>



摘要：

作者於此篇研究報告中檢視，在保加利亞及羅馬尼亞加入歐盟後，以及歐盟允許勞工自由移動的規範下，勞工移民對歐盟境內失業狀況的影響。

作者特別提出兩項問題：其一是，歐盟境內的勞工移民是否與地主國或是母國的就業／失業率狀況相互關聯。其二為歐盟會員國在過渡時期，如何就保加利亞及羅馬尼亞兩國加入後，限制或開放勞工進入其勞動市場？

4.

篇名：Eastern Partnership: Still a missing link in EU strategy?

作者：Andrey Makarychev, Andrey Deviatkov

出版年：13 January 2012

刊名卷期：CEPS Commentaries

全文下載：

<http://www.ceps.eu/book/eastern-partnership-still-missing-link-eu-strategy>



摘要：

本篇評論為兩位俄羅斯政策專家所發表，文中評估歐盟的『東進夥伴計畫』(Eastern Partnership)，認為前述政策類似歐盟先前所提出的『北方政策』(Northern Dimension)與『巴塞隆納進程』(Barcelona Process)等計畫，『東進夥伴計畫』處於試驗性階段，將面臨嚴格的制度質變。然而受許多因素影響，兩位作者認為，現階段推動前述計畫者將不願或甚至無法進行較大的改革。

5.

篇名：A European view of Putin's foreign and security policy

作者：Michael Emerson

出版年：02 March 2012

刊名卷期：CEPS Commentaries

全文下載：

<http://www.ceps.eu/book/european-view-putin%E2%80%99s-foreign-and-security-policy>



摘要：

歐洲境內的多數民意以及各國外長皆表示，希望歐洲與俄羅斯雙邊能發展為『正常化』的關係。『正常化』關係，意味雙邊應朝向開放、友善、相同的人類與文化價值、共同的人權標準及法治制度之目標邁進；更重要的是降低雙邊的相互威脅感。

作者 Michael Emerson 以歐洲觀點，分析俄羅斯普丁總統的外交暨安全政策走向。

▶ 歐盟重要日程.....

- 2012.01.01~06.30 Danish EU Presidency
- 2012.05.09 Europe Day
- 2012.03.26~03.27 Nuclear Security Summit
- 2012.06.18~06.19 G20 Summit
- 2012.06.28~06.29 European Council, Brussels

歡迎踴躍參加 2012 年 5 月歐盟週系列活動！

1. 2012.05.07~05.11 14:00~15:20
細品歐洲五場系列講座 (淡江大學圖書館 2F 閱活區)
2. 2012.05.15 14:20~15:50 歐盟資料庫講習(一)
2012.05.17 14:20~15:50 歐盟資料庫講習(二)
資料庫講習報名網址：<http://service.lib.tku.edu.tw/>



歡迎各界投稿、訂閱與來信指教 sunny@mail.tku.edu.tw

歐盟資訊中心網站 <http://eui.lib.tku.edu.tw/>

© 淡江大學覺生紀念圖書館發行