

學術活動

企劃處

本會於去（八十二）年十月十六日與中國經濟學會合辦，「公平交易法與市場機能」研討會，研討會共分四場次舉行，會中計有顏吉利、黃彬、簡資修、黃玄騰、周佩萱、王弓、黃亮賢、莊慶達、田弘華、莊春發、王又鵬、張明宗、王國樑等多位學者專家發表十一篇論文，謹將各篇論文研究重點及結論摘述如后：

壹、論文名稱：公平交易法施行屆滿一年之檢討—經濟學之觀點

作者：顏吉利、黃彬

論文重點及結論：

為使建立自由公平產業環境之目標得以早日實現，作者認為本會應自下述幾項多加努力：

- 一、當務之急，便是建立一套完整的產業資料庫—為建立一套公平的競爭規則，避免耗費過多時間於資料的蒐集與查證，應早日籌建詳實可靠之產業資料庫，另亦應儘速將先進國家之案例歸納、整理與建檔，以作為辦案的重要參考。
- 二、人才的培育，是刻不容緩的重要工作—因人員的素質是執法成敗的關鍵，而學商者首重效率，學法者則關切公平，為作成更能為社會各階層接受之決議，應積極推動人才培育，使委員及會裡同仁兼具有產業經濟及法學之基本素養。
- 三、公平交易法第四十六條規定：「事業依照其他法規之行為不適用本法之規定。公營事業、公用事業及交通運輸事業，經行政院許可之行為，於本法公布後五年內，不適用本法之規定。」然為避免公民營企業適用不同的標準，而使民營業者產生不平之心，應積極督促公營事業導正其不當的行為，使公營事業成為民營企業的表率。
- 四、立法宗旨陳義過高，宜速加檢討—公平交易法制定的目的在「維護交易秩序與消費者利益，確保公平競爭，促進經濟之安定與繁榮。」然衡諸實際，有關消

費者利益部份，應單獨立法加以保障，方能契合實際需要；至於經濟之安定與繁榮，更非公平法所能有效達成的，為求正本清源，應把公平交易法的立法宗旨明訂為「維護交易秩序，確保公平競爭」，使社會大眾對公平交易法的本質能有較為正確的認識。

五、對不合適的法條或不明確的法律用語，應加以修正或作必要之澄清—

(一)在獨占廠商公告部分，基於人力或行政成本的考量，以及避免列名獨占廠商的興訟，在修法時可考慮將獨占的公告予以取消，但類似相關資料仍應持續收集整理。

(二)對於國外產業的不當傾銷，而打擊國內事業，應有效遏止。

(三)為促成企業掌握經營契機，可考慮放寬原有限制，放寬企業結合或聯合的條件，以利企業進行大型化、國際化、多角化；另為強化國內事業的國際競爭力，亦可考慮將企業結合改採作者多年前建議之「異議主義」以取代現行之「許可主義」，並就現行聯合行為一律必須申請許可之規定加以修正，而使公平法更能切合實際需要。

六、有效救濟管道的建立—在公平交易委員會委員本身即兼訴願委員會委員的情況下，就對公平會處分不服之當事人而言，當其向訴願委員會進行訴願，而希冀委員會會推翻自己原先的判決，實無異於緣木求魚，為保障業者之合法權益，應儘速建議行政院另外成立訴願委員會；此外，美國許多案例，其就主審法院之處分不服的事業，均會再上訴高等法院，此不只曠時費時，且增加大量的行政成本，為避免類似的情形在國內發生，於高等法院和最高法院成立專業法庭，以處理公平交易法的相關案件，維持法律見解之統一，並使案件的處理符合時效的要求，應是可行之作法。

貳、論文名稱：公平交易法中的獨占規範：經濟與法律

作者：簡資修

論文重點及結論：

一、作者認為獨占及完全競爭的經濟理論是在一無交易成本的世界中構築的，其結果，獨占與完全競爭的經濟效率應是不分軒輊的。在一無交易成本的世界，至

少時間是無限制的供應，則永 的時間足以使任何完全競爭市場達到均衡，亦可清除任何獨占市場的進入障礙，於是獨占與完全競爭已無從區分，或者成全獨占廠商與消費者永無止境的價格談判，達成差別取價，市場均衡亦可期。在如此的世界，獨占是有其問題，但絕不是因為相對於完全競爭而生的所謂市場失靈。因交易成本的存在，不管是完全競爭市場或是獨占市場，一定是失靈的。

二、獨占問題，基於交易成本之考量，應該是在獨占地位的行使或獨占地位的取得或維持，而非獨占地位本身。

(一)在獨占地位的行使方面，作者認為只有在差別取價成本過高時，反獨占規範始有必要。但因價格監督是此階段唯一有效的規範手段，基於公平交易法的「法治」特質所限，法院或公平交易委員會乃應容許獨占地位的行使。

(二)在獨占地位的取得或維持方面，法律應依其是效率、幸運或競租的性質，分別應給予合法、放任及不法的規範評價。惟廠商面對風險不確定的現實世界，常以非標準的商業行為規避之，因此公平交易法不應逕以競租行為視之，而應佐以經濟分析，探討該行為是否符合其最佳利益。

三、因受限於法院或公平交易委員會的特質，體制上不適合為價格監督及積極產業政策之工作。

參、論文名稱：公平法獨占事業公告相關規定之檢討—以農工部門為例

作者：黃玄騰、周佩萱

論文重點及結論：

本文係依據本會委託台經院所作有關獨占事業公告之研究計畫增刪而成，並就市場範圍界定、作業流程，及獨占事業公告等作一檢討，其主要結論包括：

一、在本會所公告之農工部門獨占事業名單中，有二十二家事業上榜，分屬二十三個特定市場，其中又以國營事業及公用事業為主。

二、公營或公用事業，由於提供之商品或勞務，常係社會大眾日常所必需的民生基本工業，或政府特准之獨占行業，這些事業政府部門通常會另行制定事業特別法加以規範。而公平法第四十六條之規定，亦給予公營或公用事業特殊之待遇

，惟此一豁免權並非無時間限制，四年後公營或公用事業與民營事業亦同時適用公平法。

三、違反公平法第十條規定之獨占事業，涉有刑責規定，惟法院對於獨占事業之判斷，未必與公平會之公告相一致，就公告法律效力與投入成本的角度而言，廢除公告制度係可考慮之作法。如若欲維持現行公告制度，則應秉持超然立場，使獨占事業之名單廣為社會大眾所接受。

肆、論文名稱：政府須管制廠商垂直整合之行為嗎—以汽車業為例

作者：王弓、黃亮洲

論文重點及結論：

一、作者首先整理垂直整合的誘因包括：

(一)市場不完全競爭所形成的垂直整合誘因

當某一產品生產的各階段中，有一階段是由不完全競爭廠商所組成，或各個生產階段均由不完全競爭廠商所組成，此時若不完全競爭廠商垂直整合至相臨的競爭階段，將可增加利潤，故對該不完全競爭廠商而言，其有誘因進行垂直整合。

(二)市場不確定性的垂直整合誘因

現實環境中有不確定性存在，廠商即可藉由垂直整合以多樣化其投資組合，尤其當上下游的利潤有負相關時，垂直整合可運用為風險移轉的工具。

(三)交易成本經濟的垂直整合誘因

在產品的生產過程中，若上游廠商所生產的產出，是透過市場交易，賣給下游廠商繼續生產為最終產品，則上下游間的市場交易會有交易成本。尤其當市場機能無法效率運作，或所交易之商品的資產專屬性很高，則交易成本會相當高，此時，若廠商進行垂直整合，以內部交易來代替市場交易，可節省交易成本，則廠商有誘因進行垂直整合。

(四)技術經濟誘因與產品生命週期的垂直整合誘因

1.技術經濟所引起的垂直整合，係指一種產品，包括數個生產過程，若由上游至下游一貫生產較上下游分開再透過交易完成生產之成本低，則廠商有

誘因垂直整合。

2.另 Stigler (1951) 則主張廠商是否垂直整合應與產品之生命週期有關—

(1)在產品剛發展初期，由於市場小，上游要素之需求亦小，生產者由於不易在市場上買到所需的要素，故廠商須向後垂直整合，自行生產所需的投入。

(2)當產品發展至快速成長階段，市場需求大，對上游要素需求亦大，故將吸引更多的要素生產者生產該要素，廠商易於在市場上買到所需之投入，故毋需整合。

(3)當產品發展至晚期，市場需求萎縮，廠商須垂直整合以達到生產規模經濟。

二、由於廠商垂直整合的誘因係多元的，且不同誘因會有不同之福利效果，其中對社會福利有正面影響之情形包括：效率損失內部化為利潤、要素獨買廠商整合到要素市場、上下游均獨占的垂直整合行為、技術經濟的垂直整合等；惟若利用垂直整合以進行差別取價，有擴大獨占力，濫用獨占力之顧慮，對社會福利則會有負面效果。故政府是否須管制廠商的垂直整合行為，應依廠商整合的動機而定。

三、依據作者以設計問卷對台灣汽車業實證研究發現，以零件供應家數及 R&D 強度此二項誘因對台灣汽車業向後整合的影響最為明顯。其中零件供應家數與汽車商向後整合有負相關，而 R&D 強度與汽車商之向後整合則呈正相關。且作者認為汽車業的向後整合並不會對社會福利有不良之影響，政府無須對其加以管制。

伍、論文名稱：遲滯價格，調整成本，成本縮減不確定，與聯合研發冒險

作者：李堯賢、莊慶達

論文重點及結論：

一、作者在開路及回饋 Nash 微分賽局的架構下，考慮市場價格遲滯調整、研發調整成本及成本縮減不確定後，探討廠商的聯合研發冒險所產生的經濟效果—

(一)與靜態競爭均衡比較，在產品市場上，廠商聯合研發冒險在開路 Nash 均衡

與回饋 Nash 均衡下，皆是產量偏低而價格偏高，此為公平法第十四條禁止廠商聯合行為提供一個理論根據。

- (二)在研發市場上，廠商的聯合研發水準是否高於或低於靜態競爭均衡之水準，將視成本縮減不確定、研發知識累積折舊率及廠商之風險趨避行為而定。
- (三)在回饋 Nash 均衡下，廠商的研發努力水準、研發知識累積及產量皆較在開路 Nash 均衡情況下為多，而在前者的情況下，產品價格也較低。
- (四)在開路穩態 Nash 均衡下，市場價格遲滯程度愈高（低），則其穩態研究努力水準及研發知識累積愈多（少）；然而，在回饋 Nash 均衡下，市場價格遲滯程度愈低（高），則其研發努力水準及研發知識累積愈多（少）。

二、政府的稅率誘因（研發補貼）不一定能提高廠商的聯合研發努力水準，且廠商也未必能將聯合研發所產生的成本降低之效益轉嫁給消費者，因廠商在產品市場及研發市場之中，採取不同的策略行為，因此，在執行管制廠商的聯合行為時，管制者必須體認—在不同的訊息結構下，廠商會有不同的行為，因而，管制方法也要隨著訊息結構之不同而有所改變。

陸、論文名稱：跨國策略聯盟對市場競爭的影響

作者：田弘華

論文重點及結論：

一、作者依產品附加價值鍊將策略聯盟區分為生產的策略聯盟、研究發展的策略聯盟及行銷的策略聯盟。就經濟理論而言，廠商無論在附加價值鍊的那一階段合作，均是有利有弊的，所以很難利用 Per Se Rule 決定其是否違法，應用推理法則（Rule of Reason）依個案加以判斷。不過，聯盟的優點在研究發展上的合作最為明顯，生產次之行銷合作最少。大致上各國反托拉斯法亦是依此決定執法的寬鬆。但

- (一)在廠商們合作行銷的部份似乎應該放寬，特別在跨國合作考量建立全球品牌及行銷通路的投資風險，及市場仍有其他競爭者的情況下，反競爭的效果應不那麼大。
- (二)就生產聯盟方面，如果組成的廠商為中小企業，或是合作有一定的期限時，

在共同生產會促進效率，社會福利呆損較少的考量下，大多會准許。

(三)以研究發展聯盟而言，各國均持鼓勵的態度，允許廠商爲了提昇產業績效的動態效率而合作。只是在研究發展階段的合作是否可以擴展到生產階段進行二階段的合作上面，各國競爭法嚴鬆不一。

二、策略聯盟對於競爭的影響必須依個案來加以判斷。依照下面幾點考量的因素，決定此聯盟到底是會促進效率還是對競爭造成傷害。

(一)卡特爾：是否聯盟會成爲卡特爾的工具。

(二)實質競爭：是否聯盟會避免會員現在在市場上的競爭。

(三)潛在競爭：是否聯盟藉由消除潛在競爭，會對市場結構及競爭有更大的影響。

(四)市場力量：是否聯盟會對價格或產出產生負面的效果。

(五)外溢效果：是否聯盟會影響會員廠商在合作範圍外的競爭行爲。

(六)限制規定：是否聯盟會包含合作所不需要的反競爭限制呢(1)

三、公平交易法對於策略聯盟的策制面臨一個兩難的問題：廠商獨自做的風險太高了，但一起做又有獨占的危機。在市場競爭越來越激烈的情況下，廠商是需要和其他廠商合作彌補自己的不足，才能進入市場。策略聯盟正是一種跨越門檻點的參進方法。公平會是應慎防國際大廠以聯盟瓜分市場，但不要爲了規範國內的競爭而傷害了廠商的國際競爭力。

柒、論文名稱：獨占事業與市場進入障礙—台灣服務業的研究

作者：莊春發

論文重點及結論：

一、公平法所規範的獨占事業，與經濟學純粹獨占一只此一家別無分號的情形不同。公平法所規範的是市場上具有顯著市場優勢地位的事業，依其不同情況，又可區分爲屬於經濟學上只此一家別無分號的純粹獨占、若干家事業控制市場之嚴密寡占市場結構以及市場廠商彼此間協議形成對市場具有控制地位的情形。因此，公平法所欲管制的是屬於控制市場具有優勢地位的法律獨占。

二、事業獨占地位的造成，係將其潛在競爭者排除於市場之外，本身具有某種

市場優勢，將處於同一市場之其他廠商排除於市場之外，變成在市場上具有高度的控制力量。而不論學者是間接的市場進入障礙分析，或是直接研究市場力量形成原因的探究，均提及政府以法律限制賦予事業在市場的排他權，因此，作者認為法律限制的障礙很可能是形成事業市場法律獨占的最主要因素。

三、作者以公平會公布的十個市場十九個獨占事業（附件一表一、表二）為研究對象—

(一)首先就這些市場事業設立的法律規定（附件一表三），分析其是否有限制的現象，結果發覺十個市場事業的設立，完全受制於政府之管制，任何欲進入市場的事業必需先向主管機關申請，經核准或許可後，才能參與該項業務經營，此證實政府法律限制是事業進入這些市場的最重要障礙。

(二)進一步以各市場事業設立年限資料（附件一表四），以歷史性角度觀察該市場之所以形成獨占事業，是否來自於法律之限制，同時也以法律保障理由分析各市場管制的合理性，結果發現除少數市場可能因自然獨占之理由，尚有法律管制之必要外，大部份市場的情形並沒有接受法律限制進入市場之充份理由。

(三)最後以各市場近年來開放的情形（附件一表五），證明各市場事實上是存有許多潛在競爭者，只是過去限於政府法律上的管制，不得其門而入，證明政府管制的確是這些市場造成獨占的主因。

四、就服務市場而，政府產業政策有些矛盾。即服務業市場的獨占事業是政府所造成的（政府部門賦予絕對排他權力），而為解決獨占問題，政府又另再立法（公平法）予以解決。作者認為只要將市場對外開放，獨占的問題即可迎刃而解，市場就不會出現獨占事業，且利用市場參與者的增加，以提高相互的競爭，應是促進資源有效配置的良方，此策略亦較一方面造成獨占，另一方面又以立法加以管制高明，其所費的社會成本亦低的多。

捌、論文名稱：折價券—另一種值得注意的價格促銷方式

作者：王又鵬

論文重點及結論：

- 一、依據學者之研究發現折價券促銷之吸引力，大於減價優待促銷（指以原價與特價同時並列來陳述價格促銷的方式），此主要是折價券不僅提供金錢節省功能，同時亦存在三種心理機能（注意/知曉機能、折扣資訊機能及價格選擇機能），而作者針對實踐設計管理學院二年級非管理科系學生所作之實驗結果，亦符合前述理論。
- 二、若折價券的銷售效果較一般的減價優待為大，則廠商若先行將產品原先標示之售價提高，再利用折價券來誘使消費者購買，則其對消費者權益之損害，當比一般不實減價優待之標示更為嚴重，由於公平會目前對於此種方式的價格折扣廣告，並無適切的法條規定可資規範，故公平會有必要針對折價券方式的價格促銷予以注意。

玖、論文名稱：公平交易法與農業產銷秩序

作者：徐世勳、黃振德

論文重點及結論：

- 一、在保護農民利益、維護農產運銷秩序並確保公平交易的公平性前提下，美國於一九二二年通過 Capper - Volstead 法案，該法代表美國農民團體對休曼法的一種抗衡與反彈，其中：
 - (一)第一節規定組成合作運銷團體、共同使用運銷機構，以及訂定「必要契約及協定」，並不違反休曼法，即特別豁免農業合作社於休曼法的某些規定之外，允許農民聯合購買生產資材、運銷其產品，甚至可協議聯合銷售之數量。
 - (二)第二節則授權農業部部長對任何「獨占或限制州際或國外的交易，以致該業之農產品不合理哄抬」的合作社提出控訴，而命令這種團體停止這些壟斷及限制交易之行爲。
 - (三)該法雖確立農民有權組織不違反反托拉斯法之合作社，但並未完全置合作社於反托拉斯法之規範之外，若合作社與第三者共謀而限制交易，則仍會違反休曼法。
- 二、此外，一九二六年之「合作運銷法」及一九三七年之「農產運銷協定法」，亦同樣具有保護農民之色彩，前者准許農產品生產者與農業合作社間直接交換「

過去、目前及預期之作物、市場、統計、經濟及類似情報」；後者授權農業部長得介入加工業者、生產者、生產者團體及其他相關業者所簽訂關於州際或國際交易之運銷協定，亦可頒布本法指定農產品之運銷訓令。

- 三、就我國而言，若以維護農產運銷秩序的觀點，僅於公平法中增列第四十六條的除外條款，仍不夠週延，其主要係由於農業其他相關法律不合時宜，且彼此互相抵觸。為解決未來可能增加的紛爭，似乎應有類似 Capper - Volstead 法的農業豁免法律之獨立立法，才足以調和公平交易法與農產運銷秩序間之衝突。
- 四、公平交易法雖已有採用新制度經濟學（New Institutional Economics）或交易成本理論（Transaction Costs Economics）觀點，來處理不同產業組織的效率問題，作者則認為對先天上處於劣勢之農業產銷活動，交易成本的重要性尤其不可忽視，在案例的裁決時，尤應以可施行的競爭規範（workable competitive norm）為準則，而不應採用抽象的完全競爭規範（perfect competitive norm）。

拾、論文名稱：真品平行輸入與垂直控制

作者：張明宗

論文重點及結論：

- 一般認為平行輸入將限制出口廠商（智慧財產權所有者）的差別取價能力，因而將減少出口商的利潤；惟本文作者透過實證卻得到下述結論：
- 一、平行輸入對進口國的消費者較有利；惟不利於進口廠商，因此，進口國消費者與進口廠商的利益相衝突。在某些情形下，平行輸入也有利出口廠商；此時，進口國消費者與出口廠商的利益一致。
 - 二、若且唯若進口國的需求（相對於出口國的需求）是微弱的，則平行輸入有利於出口國的消費者。
 - 三、存在某些情形，平行輸入會提高每一個國家的消費者剩餘、整體福利（消費者剩餘加上生產者剩餘）與出口廠商的利潤；此時，所有團體當中只有進口商受害，其隱含之政策層面涵意是「開發國家說服開發中國家禁止真品平行輸入，可能會傷害到自己國家的利益」，此與一般的看法恰好相反。

拾壹、論文名稱：進口自由化、公平法與台灣地區石化業

作者：王國樑

論文重點及結論：

本文作者透過小型開放經濟體系寡占模型的推導，以台灣地區中游石化業民國七十四年與七十九年資料為依據，利用完全訊息最大概似法的估計，就進口自由化對產業結構、行為與績效的衝擊進行探討。結果發現，當小型經濟體系存在高度進口障礙情況下，國內製造廠商可能與進口商進行勾結或結合行為，而其效果可能超越進口競爭對PCM（產業價格成本差異比 Price - Cost Margin）侵蝕效果，導致進口比與PCM之關係為正。但，在進口自由化後，國內製造廠商與進口商間的勾結效果將會逐漸減弱，進口競爭可改善國內競爭環境。此外，進口自由化也可能減弱需求成長對PCM之正向效果，迫使不具生產效率的國內製造廠商，為生存而進行合併。

表一、服務業市場獨占事業名單

市場名稱	市場範圍	獨占事業
1.第一類電信	凡設置電信機線設備，從事電話、數據、影像、視訊等電信基本交換與傳輸之行業均屬之。	1.交通部電信局
2.鐵路客運	凡從事鐵路客運運輸之行業均屬之。	1.台灣鐵路局
3.港埠後勤	凡屬港埠後勤支援作業及其相關之行業而受報酬者均屬之，包括貨櫃集散站經營、貨櫃出租業、貨櫃拼裝業、港口代理業、港口理貨業、港口綁櫃業、貨櫃修理業、裝卸機具修理業、船舶用品供應業等。	1.基隆港務局 2.台中港務局 3.高雄港務局
4.航空站地勤業	凡從事機坪內航空器拖曳、導引、行李、貨物及餐點裝卸、機艙清潔、與其他有關之行業均屬之。	1.桃園航勤服務公司
5.公路汽車客運	在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。	1.台灣汽車客運 2.統聯汽車客運
6.人身保險業	凡從事人身保險之行業均屬之。包括人壽保險、健康保險、傷害保險、年金保險、其他人身保險。	1.國泰人壽 2.新光人壽 3.南山人壽
7.票券金融	辦理短期票券之經紀、自營、簽證、承銷、保證或背書業務均屬之。	1.中興票券 2.國際票券 3.中華票券
8.證券交易所	依證券交易法之規定，設置場所及設備，以供給有價證券集中交易市場為目的之法人。	1.台灣證券交易所
9.融資融券	凡以資金或有價證券融通予第三者進行有價證券之買賣業務屬之。	1.復華證券公司
10.電視事業	凡從事電視台經營之行爲均屬之。	1.台灣電視公司 2.中國電視公司 3.中華電視公司

資料來源：行政院公平交易委員會。

表二、獨占事業的股本結構及其經營績效

市場類別	公司名稱	股本結構	股本	營收	稅前 盈利	資本報 酬率(%)
1.第一類電信	交通部電信局	國營		933.5	-	
2.鐵路客運	台灣省鐵路局	省營		152	-52.9	-34.8
3.港埠後勤	1.基隆港務局	省營		43.5	7.88	18.11
	2.台中港務局	省營		16.8	3.68	21.9
	3.高雄港務局	省營		59.2	11.83	20.0
4.航空站地勤業	桃園航勤服務公司	中華航空公司 55%，民航局 45%。	3.0	16.3	-	-
5.公路汽車客運	1.台灣汽車客運	省營		75.20	-22.8	30.3
	2.統聯汽車客運	全省主要客運業者	37.0	11.65	-5.44	-13
6.人身保險業	1.國泰人壽	萬保開發25.6% 霖園投資21.9%	96.19	1291.8	51.81	53.9
	2.新光人壽	台灣新光實業 15%，實穗實業 3%。	86.18	661.10	35.48	41.2
	3.南山人壽	外商	-	-	-	-
7.票券金融	1.國際票券	台北銀行6.7% 合庫6.7% 中國商銀5.2% 農民銀行3.8% 榮聯陶瓷2%	34	27.4	16.75	49.2
	2.中興票券	中央投資公司。 48.3%。 台灣銀行4%。 上海商銀4%。 一銀4%。 華銀4%。	42	28.22	18.27	43.5
	3.中華票券	關發基金34.5% 交通銀行17.7% 台電9.7% 中油8.8% 彰化銀行4.4% 世華銀行4.4%	20	20.84	8.73	43.6

8.證券交易所	台灣證券交易所	中華開發7% 台泥7% 中國信託5% 交通銀行5% 中央投資2% 台銀2%	26.4	18.36	8.72	33
9.融資融券	復華證券公司	光華投資45.7% 台銀14.8% 土銀14.8% 中國信託4.5% 交易所2.3%	47.70	65.87	26.15	54.8
10.電視事業	1.台視公司	省屬之行庫 48.95% 日本商社19.8% 國內企業持有 14.52% 國民黨12.42%	10 ^b	42.67 ^b	8.81 ^b	88.1 ^b
	2.中視公司	國民黨68.23% 民營電台7.77% 一般24.00%	8.32 ^b	-	5.36 ^b	63 ^b
	3.華視公司	國防部29.76% 教育部10.39% 同袍儲蓄會 10.26% 黎明文化公司 30.66% 華視文教基金 5.38% 民間股份 13.55%	6.88 ^b	42.72 ^b	8.88 ^b	129 ^b

資料來源：作者整理

說明：a. 鐵路局、基隆港、台中港、高雄港，因欠缺資本資料，其資本報酬率中之資料為營業報酬率數據，即盈餘/營業收入 = 營業報酬率。

b. 台視與中視因欠缺民國80年料資，只好以79年度資料代替，其他事業均以80年度資料為基礎。

c. 台灣汽車客運資料依據中華民國台灣汽車客運公司單位決算書所列，當年的盈餘為32.2億元，其所以有盈餘是拜賜於土地出售等營業外收入的68.8億元，其營業成本為98.02億元，其盈餘為-22.8億元。

資料來源：1. 國泰人壽、新光人壽、國際票券、中興票券來自上市公司資料。

2. 中華票券、中視、台視、華視、台灣證券交易所、復華證券公司等資料，均來自作者調查。

表三、服務市場獨占事業法律限制

市場名稱	獨占事業	法律規定	主管事業機關
1.第一類電信	電信總局	<p>電信法第4條：（電信事業之管理監督機關）國營電信事業由交通部管理。地方政府、公私團體或國民經營之電信事業及專用電信，由交通部監督管理，電信法第10條：（電信總局之設立）交通部為經營電信事業，設立電信總局。</p> <p>電信法第14條：（經營電話業務之核准）地方政府、公私團體或國民需經交通部之核准發給執照，始得設置下列電信事業：(1)市內電話。(2)縣鄉電話。</p>	交通部
2.鐵路客運	台灣鐵路公司	鐵路法第3條：鐵路以國營為原則，地方營、民營及專用鐵路之興建、延長、移轉或經營，應經交通部核准。	交通部
3.港埠裝卸	高雄、台中、基隆港務局	商港法第23條之一：在商港區域內經營…船舶貨物裝卸承攬業…應具備有關文書申請商港管理機關核發許可證，並依法辦理公司或商業登記後始得營業。	交通部（國際商港） （委託省交通處核准）
4.航空站地勤	桃園地勤服務股份有限公司	<p>航空站地勤業管理規則第2條：民用航空運輸業及普通航空業為本身業務需要，得報請民用航空局核准後，自辦航空站地勤業務。</p> <p>航空站地勤業管理規則第5條：航空站地勤業經交通部核准設立，由民用航空局發給航空站地勤業許可證。</p>	交通部、民用航空局

5.公路汽車客運	台汽公司 統聯公司	公路法第41條：「公路之同一路線，以公路汽車客運業一家經營為原則，但其經營車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必需通行其中部分路段，始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之…」	中央交通部省為 主管廳、處、局
6.人身保險	國泰人壽 新光人壽 南山人壽	保險法第137條：（內外國保險業設立要件）1.保險業非申請主管機關核准，並依法為營業登記，繳存保證金，領得營業執照後，不得開始營業。 2.保險業之設立標準，由主管機關訂定。 3.外國保險業非經主管機關許可，並依法為營業登記，繳存保證金，領得營業執照後，不得開始營業。	財政部
7.票券金融	中興票券 國際票券 中華票券	銀行法（81年修定）：第47條之1規定：「經營貨幣市場業務，或信用卡業務之機構，應經中央主管機關之許可，其管理辦法由中央主管機關（財政部金融局）洽中央銀行定之。」	財政部
8.證券交易所	台灣證券 交易所	第3條：（主管機關）本法所稱主管機關為財政部證券管理委員會。 第93條：（證券交易所之設立）證券交易所之設立，應於登記前先經主管機關之特許或許可，其申請程序及必要事項，由主管機關以命令定之。	財政部

9.融資融券	復華證券 金融公司	<p>(77年證交法修訂前)</p> <p>證券交易法第60條：證券商不得有左列各款之行爲 1.收受存款或辦理放款。 2.借貸有價證券。 3.借貸款項或有價證券之代理或居間。有關有價證券買賣之放款或有價證券之借貸，由依第18條設立之證券金融機構爲之。</p> <p>證券交易法第18條：經營…證券金融事業…應經主管機關之核准，其有關管理、監督事項，由行政院以命令訂之。</p> <p>77年後法條</p> <p>證券交易法第60條：(證券商營業行爲之限制)證券商不得收受存款，辦理放款，借貸有價證券及爲借貸款項或有價證券之代理或居間，但經主管機關核准者，得爲左列之行爲： 1.有價證券買賣之融資或融券。 2.有價證券買賣融資融券之代理。證券商辦理有價證券買賣，融資融券之管理辦法，由財政部擬訂報請行政院核定之。</p>	財政部
10.電視事業	台視公司 中視公司 華視公司	廣播電視法第10條(設立電台申請程序)「電台之設立，應填申請書，送交新聞局轉送交通部核發電台架設許可證，始得裝設，裝設完成，向交通部申請查驗合格，分別由交通部發給電台執照，新聞局發給廣播或電視執照後，始得正式播放。」	行政院新聞局

資料來源：作者整理。

表四、服務業市場獨占事業受法律保障期限與保障之理由

市場名稱	法律保障期間	年限(年)	保障的理由
1.第一類電信	34年至81年 ^a	47	規模經濟
2.鐵路客運	34年至81年 ^b	47	規模經濟
3.港埠後勤	c	-	?
4.航空站地勤	68年至81年	13	政策
5.公路汽車客運	34年至79年	45	政策
6.壽險業	51、52年至76年 ^d	25	政策
7.票券金融	65、66年至81年 ^e	16	政策
8.證券交易所	51年至81年	30	規模經濟
9.融資融券	68年至79年	11	政策
10.電視事業	51年至81年	20 ^f	政策

資料來源：作者調查。

說明：a.保障期間截止日期是以民國81年為基礎。

b.第一類電信、台灣鐵路局、台灣汽車客運屬於台灣光復後由政府部門接受，因此其設立年限以民國34年接受年度為計算年限，見劉紹樑、薛琦、莊春發、張長樹（民國81年）附表4-4。

c.港埠後勤各港均有不同之民營業者參與經營，不同單位設立十分不同，不易計算整個，港區後勤市場保障期間，例如台中港、民營公司的中港公司設立於64年，和台中港的開港時間相同，而中間71年再開放民營公司的德隆公司設立。

d.壽險業在民國51年設立的有第一和國泰兩家，其他中國、南山、國華、新光則設立於民國52年，以後則禁止設立壽險公司，直到76年才對美商人壽開放設立。

e.票券金融、中興與國際設立於65年，中華則設立於66年。

f.電視業的台視於民國51年成立，而中視則成立於民55年，華視成立於61年，這裡以停止設立後的20年為計算基礎。

表五、服務業獨占事業所處之市場狀況及開放程度

市場名稱	市場是否有其他競爭者	目前是否仍有法律進入障礙的保護
1.第一類電信	無	是
2.鐵路客運	無	是
3.港埠後勤	<p>1.基隆港：</p> <p>裝卸：</p> <p>(a)國內航線有互惠公司</p> <p>(b)國際航線有：</p> <p>1) 基隆起卸運送勞動合作社</p> <p>2) 基隆裝卸服務有限公司</p> <p>3) 大同輪船裝卸公司</p> <p>倉儲：</p> <p>1) 協合倉儲(危險品)</p> <p>2) 輪豐公司(油類)</p> <p>3) 榮台公司</p> <p>2.台中港：除港務局之棧戶管理處之外，尚有：1) 中港公司，和2) 德隆公司為民營。</p> <p>3.高雄港：</p> <p>裝卸：</p> <p>(a)國內線有：</p> <p>高雄港國內輪船裝卸聯營處。</p> <p>(b)國際航線有：</p> <p>1) 高雄市聯營碼頭裝卸聯營處</p> <p>2) 高雄市碼頭裝卸搬運勞動合作社</p> <p>3) 南部通運服務有限公司</p> <p>倉儲：</p> <p>1) 遠東倉儲公司</p> <p>2) 中油油槽</p> <p>3) 租賃碼頭等</p>	是 (仍需經繁複申請，不易進入)
4.航空站地勤業	相關業務上處於有競爭關係者尚有華航、復興航空、長榮航空、中航站、貨運站、台勤、華夏、圓山空廚、復興空廚等公司	目前民航局已開放長榮公司為第二家專業地勤服務公司
5.公路汽車客運	其它公路野雞車與台汽、統聯競爭	交通部擬依修正後公路法第41條，考慮市場供需，道路交通狀況，另外開放第三家客運業參與經營。

6. 壽險業	過去尚有1)中央信託局保險處2)台灣人壽3)第一人壽4)中國人壽5)國華人壽等五家國內保險公司互相競爭，前二者為公營，後三者為民營。76年開始開放美商進入目前已營業者有1)美國家庭人壽2)安泰人壽3)喬治亞人壽4)大都會人壽5)保總德人壽6)健康人壽7)美國人壽8)全美人壽9)宏利人壽10)紐約人壽等十家公司。	除76年對美商開放外，81年國內已有富邦、力霸、三商、中興、幸福、國寶、興農等七家保險公司向財政部申請，目前已通過審核允許設立。是故保險市場大致而言已全部解除管制，對外開放。
7. 票券金融	民國81年8月開始對外開放，截自民國81年12月，財政部已核准23家銀行、3家國外銀行辦理短期票券經紀、自營業務、其中萬通、大安、聯邦、中華、華信、萬泰、亞太、玉山、中興、大眾、寶島、富邦、台灣銀行、台北企銀等已開始營業。	否，已全面對外開放
8. 證券交易所	無	是
9. 融資融券	民國79年10月，財政部開始允許證券商參與辦理融資、融券業務。截自81年底已有台銀、華銀、交銀、永利證券、中國商銀、日盛證券、中國農民銀行、彰銀等34家專業證券銀行或綜合證券商成為復華融資融券公司之競爭者。	否，已全面對外開放
10. 電視事業	無	是 根據報導交通部最近已向軍方收回兩個頻道，準備對外開放成立另一家民營無線電視台。

資料來源：作者調查。