

第一章 緒論

1.1 研究緣起

「世界貿易組織」(World Trade Organization；簡稱 WTO)是現今最重要的國際經貿組織，涵蓋世界貿易量約九成，經多次回合談判，其貿易規範範圍已由傳統商品貿易擴展至農產品、紡織品、智慧財產權及服務業等。我國為外貿導向經濟，鑒於貿易對我國經濟發展之重要性，政府乃積極推動加入國際經貿組織之工作，於民國七十九年元月一日申請加入「關稅暨貿易總協定」(General Agreement on Tariffs and Trade；簡稱 GATT)，並在「世界貿易組織」成立後改為申請加入 WTO。

第四屆卡達 WTO 部長會議於民國九十年十一月十一日台北時間晚間十一時廿一分正式採認通過我入會案，並於十三日零時進行入會議定書之簽署儀式，隨即根據 WTO 之入會程序，經立法院民國九十年十一月十六日審查通過我國相關入會文件，並於民國九十年十一月二十日諮請總統完成批准程序，於民國九十年十二月二日致函 WTO 秘書處，確認我國接受我入會議定書，並將入會文件函送 WTO 秘書處存放。終於民國九十一年一月一日成為 WTO 之第一百四十四個正式會員。

我國加入 WTO 之後，相關服務業自須受針對服務業貿易行為加以規範之「服務貿易總協定」(General Agreement on Trade in Services；簡稱 GATS)的約束，就服務業之市場開放提出承諾並與各會員國進行諮商，俾使國內相關法令措施符合 WTO 之相關規範。航運業係屬服務業之一環，因此我們有必要對於目前我國服務業諮商中，有關航運業所作之市場開放承諾，及加入 WTO 後將開放之項目，逐一加以審視，進而對未來可能必須面對之協商談判預作準備，以瞭解其對目前與未來國內航運業可能造成之衝擊，並提出必要之疏緩措施及產業因應之道，俾提供相關業者與主管機關參採。

1.2 研究目的

本研究之主要目的有四：

- 1.瞭解 GATT、WTO 之起源、歷程、組織架構、相關規範與我國加入 WTO 的經過。
- 2.瞭解海運服務業談判小組第一回合談判經過及決議。
- 3.瞭解我國因應入會，承諾開放航運相關市場之項目及相關主管機關之因應措施。
- 4.評析我國開放航運相關市場對國內航運相關公、協會與業者之影響及其因應措施與對政府建議事項。

1.3 研究範圍與對象

本研究所稱之航運業主要包括航業法所規範之船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業。

1.4 研究內容

依據上述之研究緣起與目的，本研究之內容為：

- 1.瞭解 WTO 及 GATS 對航運業之規範
 - (1) WTO 組織概況與規範範圍
 - (2) GATS 規範要點
 - (3) 海運服務業談判小組談判經過
- 2.瞭解我國服務業承諾表承諾內容
 - (1) 水平（共同）承諾部份
 - (2) 海運服務業承諾部份
- 3.探討政府主管機關因應入會之相關措施與角色調整。

4. 影響評估與因應之道

- (1) 入會對我國航運業之衝擊與機會
- (2) 就航運相關法令制度、市場環境與經營管理等，提出因應對策與具體建議措施。

1.5 研究方法與步驟

本研究之方法主要採用靜態之相關資料蒐集，利用歷史研究法（Historical Approach）比較分析法（Comparative Analysis Approach）及配合航運相關公、協會之訪談（Interview Approach）與參加相關主題之研討會，彙總國內外有關之統計資料，進行系統化比較，加以整合歸納，以研擬因應措施俾提供國內業者及主管機關參考。

1.5.1 研究方法

1. 歷史研究法（Historical Approach）

蒐集國內外與本研究相關之論文、書籍、期刊、雜誌、法規並參閱世界貿易組織官方網站及我國經濟部國際貿易局之相關網站，加以研讀、整理，以瞭解 GATT/WTO 之沿革、組織架構及我國入會之整個歷程，而世界貿易的雙邊、多邊談判、海運服務業談判小組談判過程，也一併加以分析，據以推論入會後對我國航運業之可能影響。

2. 比較分析法（Comparative Analysis Approach）

對前述蒐集之資料進行系統化比較分析，加以整合歸納，將有助於對問題的瞭解及做為評析之依據。

3. 訪談法（Interview Approach）

為充分瞭解我國入會後對航運業者產生之實質衝擊，特別於我國入會後（民國九十一年元月九、十一日）分別訪談中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、台北市船務代理商業同業公會、台北市海運承攬運送商業同業公會及中華民國貨櫃儲運事業協會，就航運四大產業現況、加入 WTO 後對航運業之影響、相關產業之因應措施及對政府交通運

輸部門的建議事項進行討論，以期確實反映業界意見，作為未來政府相關部門施政之參考。

1.5.2 研究步驟

本研究之步驟，如圖 1.1 所示：

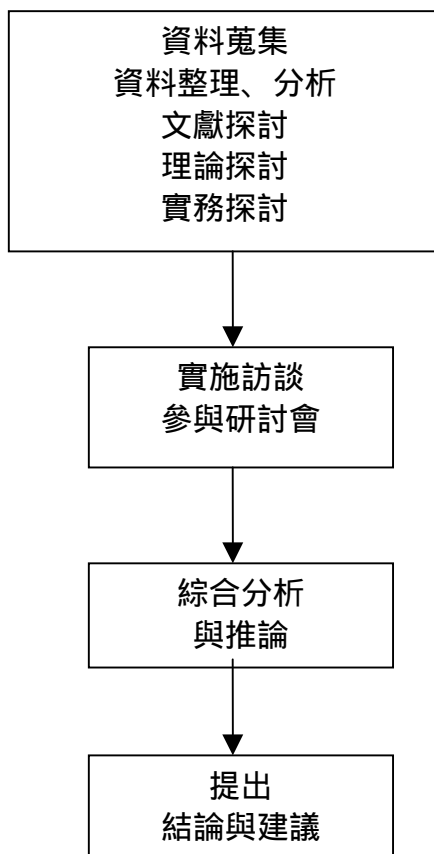


圖 1.1 研究流程圖

第二章 關稅暨貿易總協定之歷史沿革

冷戰結束後，國際關係的趨勢從政治、軍事的強調，轉而成為經貿、文化關係的加強，亦即經貿相關議題在國際關係上的影響力逐漸增加。而世界貿易組織（WTO）僅次於聯合國，繼國際貨幣基金會（International monetary Fund 簡稱 IMF）與世界銀行（World Bank，又稱國際復興開發銀行，IBRD）之後，目前引導世界經濟秩序最重要的國際經貿組織，規範著全世界約 90%以上的貿易量。

WTO 的成立確保了自由貿易的形成，進而藉著各種協定、談判、爭端解決、貿易政策檢討，以及與其他國際組織合作等各種行動，建立一世界貿易的行動規範，降低各會員國之間關稅或非關稅的障礙，以促進會員對外投資，拓展貿易機會及增進世界經濟的成長與發展。

台灣屬於外貿出口導向的國家，經濟發展為生存的命脈，面對此國際經貿的發展，積極參與國際經濟組織與國際活動，乃屬刻不容緩及無法逃避的責任與義務。而服務業是我國經濟結構中逐漸成長與重要的一環，其產值佔國內生產毛額比率自民國 77 年突破 50%後即呈現急遽上升之趨勢，民國 89 年更達 65.53%，預測民國 90 年更將高達 67.41%（詳見表 2.1），服務業貿易之重要性因而日益增加。在 WTO 全面性的規範下，我國服務業自然不能置身於事外而不受影響。因此，以下特針對 WTO 之前身 GATT 成立、各回合談判重大成就與 GATT 演變至 WTO 之過程作有一概述，以對 GATT / WTO 有一初步認識。

表 2.1 我國產業結構變動表（按各產業占 GNP 比重）

單位：%

年度（民國）	合計	農業	工業（製造業）	服務業（商業）
76 年	100.00	5.30	46.67（38.89）	48.03（12.90）
77 年	100.00	5.03	44.84（37.15）	50.13（13.26）
78 年	100.00	4.90	42.30（34.55）	52.80（13.51）
79 年	100.00	4.18	41.22（33.31）	54.60（14.21）
80 年	100.00	3.79	41.07（33.34）	55.14（14.61）
81 年	100.00	3.60	40.08（31.82）	56.32（15.10）
82 年	100.00	3.64	39.35（30.56）	57.01（15.30）
83 年	100.00	3.51	37.71（28.99）	58.78（15.61）
84 年	100.00	3.48	36.37（27.92）	60.15（16.35）
85 年	100.00	3.19	35.72（27.92）	61.09（16.80）
86 年	100.00	2.55	35.31（27.80）	62.14（17.23）
87 年	100.00	2.47	34.56（27.39）	62.97（17.77）
88 年	100.00	2.56	33.19（26.59）	64.25（18.49）
89 年	100.00	2.09	32.38（26.39）	65.53（19.30）
90 年（預測值）	100.00	1.95	30.64（25.14）	67.41（19.47）

資料來源：「我國產業結構變動」經濟部統計處，經濟部網站，

網址：<http://www.moea.gov.tw/~meco/stat/four/b-3t.htm>。

2.1 關稅暨貿易總協定（GATT）之緣起

第二次世界大戰結束後全球經濟陷入蕭條，且美國鑒於第二次世界大戰之發生主要是由於錯誤的經濟政策及各國的經濟利益無法平衡所造成；因此，美國希望能重建以自由主義為基礎的國際經濟秩序，藉由穩定的國際金融秩序，適當的援助及商品的自由貿易，促成各國經濟的快速復甦與國際間的長治久安，也就是認為解決經濟問題與市場問題，便可以防止戰爭、排除國際貿易障礙，進而促進各國間的貿易自由化。

戰後同盟國之領袖亦認為應建立戰後經濟機構來有效管理經濟問題，以避免各國競相採取諸如進口配額之保護措施，導致國際貿易之停滯。

1945 年聯合國成立後，其附屬組織「經濟社會理事會」在 1946 年於布列敦森林（Bretton Woods）召開之會議中通過決議，要求草擬「國際貿易組織」（International Trade Organization，簡稱 ITO）憲章，同年 10 月為

制定 ITO 憲章之籌備會議於英國倫敦召開，其後於日內瓦舉行多次會議，直到 1948 年 3 月在古巴哈瓦納（Havana）由五十三國完成「國際貿易組織憲章」（Charter of an International Trade Organization）草簽，希望藉由 ITO 來建立世界經濟之新秩序，使全球經貿更加速達到世界化（Globalization）之腳步。

最後至 1950 年底，由於該憲章草案牽涉範圍甚廣，而各成員經濟利益互異，引起甚多爭議，以致大多數國家無法全盤接受該憲章中所定之責任與義務，且原先推動最力之美國亦因行政部門與國會間對處理國際事務之權利分配爭議而遲遲無法完成批准，終使 ITO 胎死腹中。嗣後，又在美國之主導下，從 ITO 規範中，將有關商業政策之部份單獨抽出，配合關稅減讓之規定，另行邀請各國協商，在 1947 年 10 月 30 日於日內瓦簽署「關稅暨貿易總協定（GATT）」，並經我國、美國、英國、法國、加拿大、澳洲、紐西蘭、荷蘭、比利時、盧森堡、挪威、捷克、古巴、巴西、智利、印度、巴基斯坦、緬甸、錫蘭、南非、羅德西亞、黎巴嫩、敘利亞等 23 個國家簽署成立，從次年（1948 年）開始運作。但由於美國國會未批准加入 ITO，各國乃決議以“暫時適用議定書”之方式簽署 GATT，因此，GATT 在法律上係屬於臨時性質之多邊國際協定。

GATT 自 1948 年 1 月 1 日成立後，締約國由原來的 23 國增加至 1995 年 12 月底的 128 國，及至 2002 年 1 月 1 日 WTO 共有 144 個會員國，GATT/WTO 歷年會員數目變化如表 2.2；並將 144 個會員及 30 個申請國（其中 27 個申請國已成立入會工作小組，3 個申請國尚未成立入會工作小組）分別列表如表 2.3 及表 2.4：

表 2.2 GATT/WTO 歷年會員數目變化表

年	1948*	1950	1960	1970	1980	1990	1995**	2002***
會員數	23	28	39	78	85	100	128	144

資料來源：本研究整理。

資料說明：* 1948 年為 GATT 成立開始運作起始年。

** 1995 年為 GATT 結束及 WTO 接續之起始年。

*** 2002 年 1 月 1 日我國加入 WTO 成為第 144 個會員。

表 2.3 世界貿易組織（W T O）會員（計一四四個）

<p>亞太地區 (計二十四個)</p>	<p>澳大利亞 [Australia] 孟加拉 [Bangladesh] 汶萊 [Brunei Darussalam] 斐濟 [Fiji] 香港 [Hong Kong] 印度 [India] 印度尼西亞 [Indonesia] 日本 [Japan] 南韓 [Korea, Rep. of] 澳門 [Macau] 馬來西亞 [Malaysia] 馬爾地夫 [Maldives] 緬甸 [Myanmar] 紐西蘭 [New Zealand] 巴基斯坦 [Pakistan] 巴布亞紐幾內亞 [Papua New Guinea] 菲律賓 [Philippines] 新加坡 [Singapore] 斯里蘭卡 [Sri Lanka] 泰國 [Thailand] 索羅門群島 [Solomon Islands] 蒙古 [Mongolia] 中華民國[R.O.C.] 中華人民共和國[P.R.C.]</p>
<p>西亞地區 (計十一個)</p>	<p>巴林 [Bahrain] 賽普勒斯 [Cyprus] 以色列 [Israel] 約旦 [Jordan] 科威特 [Kuwait] 吉爾吉斯 [The Kyrgyz Rep.] 摩爾多瓦 [Moldova] 阿曼王國 [Oman, Sultanate of] 卡達 [Qatar] 土耳其 [Turkey] 阿拉伯聯合大公國 [United Arab Emirates]</p>
<p>非洲地區 (計四十一個)</p>	<p>安哥拉 [Angola] 貝南 [Benin] 波札那 [Botswana] 布吉那法索 [Burkina Faso] 蒲隆地 [Burundi] 喀麥隆 [Cameroon] 中非共和國 [Central African Rep.] 查德 [Chad] 剛果 [Congo] 吉布地 [Djibouti] 象牙海岸 [Cote d'Ivoire] 剛果民主共和國 [Democratic Rep. of the Congo] 埃及 [Egypt] 加彭 [Gabon] 甘比亞 [Gambia] 迦納 [Ghana] 幾內亞 [Guinea] 幾內亞比索 [Guinea Bissau] 肯亞 [Kenya] 賴索托 [Lesotho] 馬達加斯加 [Madagascar] 馬拉威 [Malawi] 馬利 [Mali] 茅利塔尼亞 [Mauritania] 模里西斯 [Mauritius] 摩洛哥 [Morocco] 莫三比克 [Mozambique] 納米比亞 [Namibia] 尼日 [Niger] 奈及利亞 [Nigeria] 盧安達 [Rwanda] 塞內加爾 [Senegal] 獅子山共和國 [Sierra Leone] 南非共和國 [South Africa] 史瓦濟蘭 [Swaziland] 坦尚尼亞 [Tanzania] 多哥 [Togo] 突尼西亞 [Tunisia] 烏干達 [Uganda] 尚比亞 [Zambia]</p>

	辛巴威 [Zimbabwe]
歐洲地區 (計三十四個)	阿爾巴尼亞 [Albania] 奧地利 [Austria] 比利時 [Belgium] 保加利亞 [Bulgaria] 克羅埃西亞 [Croatia] 捷克 [Czech Rep.] 丹麥 [Denmark] 愛沙尼亞 [Estonia] 歐盟 [European Communities] 芬蘭 [Finland] 法國 [France] 喬治亞 [Georgia] 德國 [Germany] 希臘 [Greece] 匈牙利 [Hungary] 冰島 [Iceland] 愛爾蘭 [Ireland] 義大利 [Italy] 拉脫維亞 [Latvia] 列支敦斯登 [Liechtenstein] 立陶宛 [Lithuania] 盧森堡 [Luxembourg] 馬爾他 [Malta] 荷蘭 [Netherlands] 挪威 [Norway] 波蘭 [Poland] 葡萄牙 [Portugal] 羅馬尼亞 [Romania] 斯洛伐克 [Slovak Rep.] 斯洛維尼亞 [Slovenia] 西班牙 [Spain] 瑞典 [Sweden] 瑞士 [Switzerland] 英國 [United Kingdom]
北美地區 (計三個)	美國 [United States of America] 加拿大 [Canada] 墨西哥 [Mexico]
中南美地區 (計三十一個)	安地卡及巴布達 [Antigua and Barbuda] 阿根廷 [Argentina] 巴貝多 [Barbados] 貝里斯 [Belize] 玻利維亞 [Bolivia] 巴西 [Brazil] 智利 [Chile] 哥倫比亞 [Colombia] 哥斯大黎加 [Costa Rica] 古巴 [Cuba] 多米尼克 [Dominica] 明尼加 [Dominican Rep.] 厄瓜多 [Ecuador] 薩爾瓦多 [El Salvador] 格瑞那達 [Grenada] 瓜地馬拉 [Guatemala] 蓋亞那 [Guyana] 海地 [Haiti] 宏都拉斯 [Honduras] 牙買加 [Jamaica] 尼加拉瓜 [Nicaragua] 巴拿馬 [Panama] 巴拉圭 [Paraguay] 秘魯 [Peru] 聖露西亞 [Saint Lucia] 聖克里斯多福及尼維斯 [Saint Kitts and Nevis] 聖文森及格瑞那丁 [Saint Vincent and the Grenadines] 蘇利南 [Suriname] 千里達及拖巴哥 [Trinidad and Tobago] 烏拉圭 [Uruguay] 委內瑞拉 [Venezuela]

資料來源：國貿局網站

表 2.4 世界貿易組織 (W T O) 申請會員 (計三十個)

已成立入會 工作小組 (計二十七個)	阿爾及利亞 亞美尼亞 巴哈馬 不丹 柬蒲寨 哈薩客 黎巴嫩 尼泊爾 薩摩亞群島 塞席爾群島 塔吉克共和國 烏克蘭 越南 南斯拉夫	安道爾 亞塞拜然共和國 白俄羅斯 波士尼亞-黑賽哥維納聯邦 維德角 寮國 馬其頓 俄羅斯 沙烏地阿拉伯 蘇丹 東加王國 烏茲別克 葉門
未成立入會 工作小組 (計三個)	伊朗 敘利亞 利比亞	

GATT 自 1948 年生效以後，主導國際貿易事務長達 40 餘年之久，其貿易量占世界總值的 90% 以上，並歷經八個回合多邊貿易談判（表 2.5），有效遏阻保護主義氣焰高漲與蔓延，使得全球平均關稅稅率由 1940 年代的平均 40%，降至 1990 年平均 5% 的水準，預計 2000 年更將下降至平均 2.5%。其並透過多邊諮商，建立國際貿易規範，降低各成員間的關稅與非關稅貿易障礙，有效解決了國際貿易爭端，並為企業提供一個穩定及可預測的國際貿易環境，以促進對外貿易、創造就業機會、拓展貿易商機及增進世界貿易成長與發展。因此，全球貿易額自 1947 年的 570 億美元增加到 1995 年的 3 兆 5,000 億美元，在不到 50 年的時間裡產生了 60 倍的成長量，GATT 的努力實在是功不可沒。

表 2.5 GATT 各回合談判重大成就一覽表

談判回合	談判名稱	時間	談判重大成就	參與國家
第一回合	日內瓦回合 (Geneva)	1947	就 45,000 項商品達成關稅減讓，使得占世界貿易中進口值 50%的應稅商品平均降低關稅 35%	23
第二回合	安納西回合 (法國 Annecy)	1949	就 5,000 項商品達成關稅減讓，使得占世界貿易中進口值 56%的應稅商品平均降低關稅 35%	13
第三回合	托基回合 (英國 Torquay)	1951	就 8,700 項商品達成關稅減讓，使得占世界貿易中進口值 11.7%的應稅商品平均降低關稅 26%	38
第四回合	日內瓦回合 (Geneva)	1956	就 3,000 項商品達成關稅減讓，使得占世界貿易中進口值 16%的應稅商品平均降低關稅 15%	26
第五回合	狄倫回合 (Dillon)	1960-61	就 4,400 項商品達成關稅減讓，使得占世界貿易中進口值 20%的應稅商品平均降低關稅 20%	26
第六回合	甘迺迪回合 (Kennedy)	1964-67	決定關稅均一減讓，美國就占進口值 64%應稅商品平均降低關稅 44%，其他國家就占進口值(穀物、肉類即日常用品除外)70%應稅商品大幅降低關稅，2/3 國家平均降低關稅 44%以上，1/5 國家平均降低關稅 25%-50%之間，總之 30,000 項製造品達成平均降低關稅 35%之成就；同時亦制定反傾銷及海關估價協定	62
第七回合	東京回合 (Tokyo)	1973-79	決定關稅均一減讓，對於反傾銷、補貼、海關估價、政府採購、進口許可證等也深入討論	102
第八回合	烏拉圭回合 (Uruguay)	1986-94	已開發國家之關稅平均削減了 1/3 設立 WTO	123

資料來源：1. 「從 GATT 到 WTO」，全國律師，89 年 10 月，p35-36。

2.2 從 GATT 到 WTO

WTO 是由 GATT 轉變而來，正式成立於 1995 年 1 月 1 日。WTO 的產生，有學者研究認為基本上是由於 GATT 體制本身的缺陷，再加上國際政治經濟體制和世界經濟情勢變化所造成，這主要表現在下列幾個方面：

1. GATT 體制本身的缺陷：

- (1) 從法律上而言，GATT 只是一項「協定」而非正式組織。
- (2) GATT 法條較為複雜且模糊，易造成紛爭。
- (3) GATT 解決貿易爭端之功能不彰。各國政府在面對不公平、不合理的貿易行為時，常有極大的國內壓力使其採行片面的報復措施，其原因之一乃是關貿總協無法有效解決貿易爭端。
- (4) 對於妨礙自由貿易的「灰色領域」(Gray Area) 或「黑市措施」，如出口設限協定、市場秩序協定……等保護主義措施，常引起爭議。

2. 1980 年代末期起，國際政經體制所產生的快速動態轉變，突顯出建立新的、更開放的多邊體制之重要性。GATT 會員國數量激增，至 1994 年初已有 115 個會員國；且東歐計畫經濟體國家的加入，亦使得貿易關係更形複雜化，幾乎所有的主要開發中國家均已成為 GATT 會員國，他們擔心現行協定中少數簽署國以有條件的最惠國待遇適用方式，可能會導致 GATT 體制瓦解，因而希望強化多邊體制以對抗其進入先進工業國家市場時可能遭遇的片面報復措施。

3. 隨著經濟不斷發展，新的貿易型態不斷湧現，需要新的貿易組織配合。GATT 的主要宗旨是大幅削減關稅和其他貿易壁壘，取消貿易歧視，促進貿易自由化，以達到世界有限資源充分利用與擴大生產貿易的目的，這一原則比較適用於國與國之間的貨物貿易。而當新國際經貿領域不斷湧現新興貿易型態，如服務貿易、技術貿易、智慧財產權保護與貿易有關投資措施……等新型態的貿易型式時，這些新的貿易型式無法透過削

減數量和檢查非關稅壁壘加以調整，因此需要新的貿易組織與之相互呼應。

4. 在 GATT 誕生之後才出現的區域集團化局勢，削弱了 GATT 的調節作用。歐洲共同體、北美自由貿易區、亞太經濟合作會議……等區域性經濟集團，及數個經濟實力較強之締約國所形成的一體化組織，GATT 更難對這些區域集團進行監督與限制。由於區域主義之興起，使人們認為除非多邊貿易體制能實質地加以強化，否則恐將造成 GATT 與強大的區域集團間的衝突。
5. 美國經濟地位的消弱，無法完全主導 GATT 運作，暴露出 GATT 鬆散的缺陷。隨著日本、西歐經濟實力的增加，東南亞各國經濟的崛起，以及 GATT 締約國的增加，相對的使得美國的力量逐漸消弱，使 GATT 的協商機制功能逐漸不能適應。

GATT 意在形成一個能夠解決國際貿易問題的國際法體制，但是事實上 GATT 八個回合談判，幾乎使得 GATT 成為討價還價的協定。面對全球性的新問題：如貿易逆差問題、貿易環境問題、與貿易有關的金融問題，GATT 已經不能擔當起新的時代任務，都需要另外建立一個行政效率更高、涵蓋範圍更廣的貿易新組織。就在這樣的背景、環境下，加拿大於 1990 年 4 月提出將 GATT 提升為另一新組織的建議，依其建議新組織應具有：

1. 整合 GATT 條文和各項多邊談判協定並使之有效運作之架構。
2. 建立減少片面威脅之更有效、一致且實際的多邊爭端解決機制。
3. 監督全球貿易政策發展之永久機制。
4. 使新組織具有和國際貨幣基金、世界銀行進行有效合作的功能。

同年七月，歐洲共同體提出成立「多邊貿易組織」之建議，其目標與加拿大類似，但較強調建立確保烏拉圭回合協定有效執行的法律架構與基礎。於是 GATT 烏拉圭回合談判於 1993 年 12 月 15 日達成最終協議，並決定成立 WTO。

1994 年 4 月 117 國部長於摩洛哥馬拉喀什 (Marrakesh) 集會，簽署「烏拉圭回合多邊貿易談判藏事文件」 (Final Act)，亦即世界貿易協

定，並作成「Marrakesh 宣言」，期望透過 WTO 的設立，帶領全球經濟邁向合作的新紀元，使全球貿易體制能更公平、更開放，並成為抗拒保護主義的機制。經各國部長及會議決定 1995 年 1 月 1 日正式成立，並同意 GATT 與 WTO 並存一年至 1995 年 12 月 31 日為止，自 1996 年 1 月 1 日開始其功能即由 WTO 完全取代。

茲將 GATT/WTO 成立經過彙整如表 2.6 所示。

表 2.6 GATT/WTO 成立經過簡表

第一階段	醞釀期	1945 年	二次大戰末期美國認為保護主義為釀成經濟大恐慌之主因，乃構想成立一國際貿易組織(ITO)，藉以推動自由貿易。
第二階段	提議期	1945 年 8 月	美國在倫敦與英國會商戰時財務問題時提出。
第三階段	討論期	1946 年	聯合國貿易暨就業會議在古巴首都哈瓦納舉行時討論。
第四階段	草簽期	1947 年 3 月	ITO 憲章與會各國折衷協商修正後完成草簽。
第五階段	停擺及 GATT 成立	1947 年 10 月 30 日	由於提議國美國國會未能通過 IOT 憲章，而暫時以 GATT 取代。
第六階段	WTO 成立期	1995 年 1 月 1 日	117 個會員國代表於 1994 年 4 月 15 日在摩洛哥馬拉喀什共同簽定烏拉圭回合談判最終協定，及世界貿易協定。

資料來源：「加入世界貿易組織暨其對我國主要產業之影響」，調查資料第 405 期，p35。

2.3 WTO 與 GATT 異同

烏拉圭回合談判之成就，不但在於將國際間爭議甚多之非關稅問題，例如，智慧財產權、爭端解決、服務業等加以解決，更在於催生了遲延已久的國際性貿易組織——世界貿易組織（WTO），使國際間之經貿交流面臨了嶄新的局面。

WTO 所具有的國際法人地位與 GATT 不同，由於組織之強化使其在規範商品貿易、服務業、投資和智慧財產等廣泛的經貿關係上，更有制裁力、

更具權威。而在共識（consensus）無法達成協議時，採多數票的決議方式，更有助於避免 GATT 共識決策易受大國主導議題的缺點，一則使小國利益獲得較大保障，一則將導致大小國立於平等地位，有利遏止不公平貿易亂用之情形發生。

此外，WTO 對國際貿易關係與會員國政策監督功能之強化，更有利於釐清既有扭曲性貿易措施氾濫之情事。綜而言之，WTO 之運作範籌、設立宗旨與具備功能、正式組織架構、會員構成、決策運作及國際法人地位等均不同於 GATT，將使 WTO 在維持國際經貿體系穩定上發揮較大之作用。茲將 GATT 與 WTO 之區別，列表比較如表 2.7：

表 2.7 WTO 與 GATT 比較表

項 目	GATT	WTO
設立宗旨與具備功能	原僅為 ITO 架構下的一項貿易協定，用以規範國際商品貿易有關的一項協定。	用以促進 WTO 協定內各項協定之運作。
規範範疇	僅就商品貿易部份予以規範。	除商品貿易外，擴及服務業貿易以及與貿易有關之智慧財產權，範圍較 GATT 擴大甚多。
協定項目	GATT1994 本身係一獨立之協定	所轄之協定除 GATT1994 之外，尚包括其他許多協定，例如：「服務貿易總協定」、「與貿易有關智慧財產權協定」、「爭端解決規則與程序瞭解書」等。
組織架構	總協定中未明定 GATT 之組織架構，但經多年之運作，並依 GATT 第 25 條之共同行動而設有締約成員整體大會、代表理事會、秘書處、工作小組。	協定中載明 WTO 之組織架構，並說明其層級分工體系。
會員之構成（只要是國家或對外商務關係及與協定有關事項享有充分自主權之個別關稅領域，均可申請加入）	GATT 之成員分為三大類： 1. 原為締約成員所屬殖民地之新獨立國家，在屬 GATT 成員之宗主國支持下。 2. 簽署「暫時適用協定書」之國家。 3. 依 GATT 第 33 條之規定申請加入。 其組成成員稱為「締約成員」（Contracting Parties）	1. 創始會員： 原為 GATT 成員，並接受烏拉圭回合協定及提出有關關稅減讓及服務業之承諾表。 2. 新會員： 係指在 1995 年 1 月 1 日 WTO 成立以後始加入者。 其組成成員稱為「會員」（Members）
決策運作	採共識決	除採共識決外，當決議無法達成時，可採多數決。
國際法人之地位	僅是一個「暫時適用協定書」之多邊國際協定，在法律上不具備國際組織之獨立法人人格。	依據協定第八條明文規定，WTO 係一獨立之國際組織。
爭端解決機制	第二十三條訂有有關規定，但缺乏詳細之程序規定，執行上較難以落實。	具有法律上約束力，經裁決之案件，其執行亦從而較為落實與確定。
協定批准程序	未經締約國國會之正式批准	WTO 協定經各會員依其國內有

		關之對外締訂條約協定之正式程序批准，各國政府對 WTO 之承諾具全面性及永久性。
--	--	--

資料來源：本研究整理自

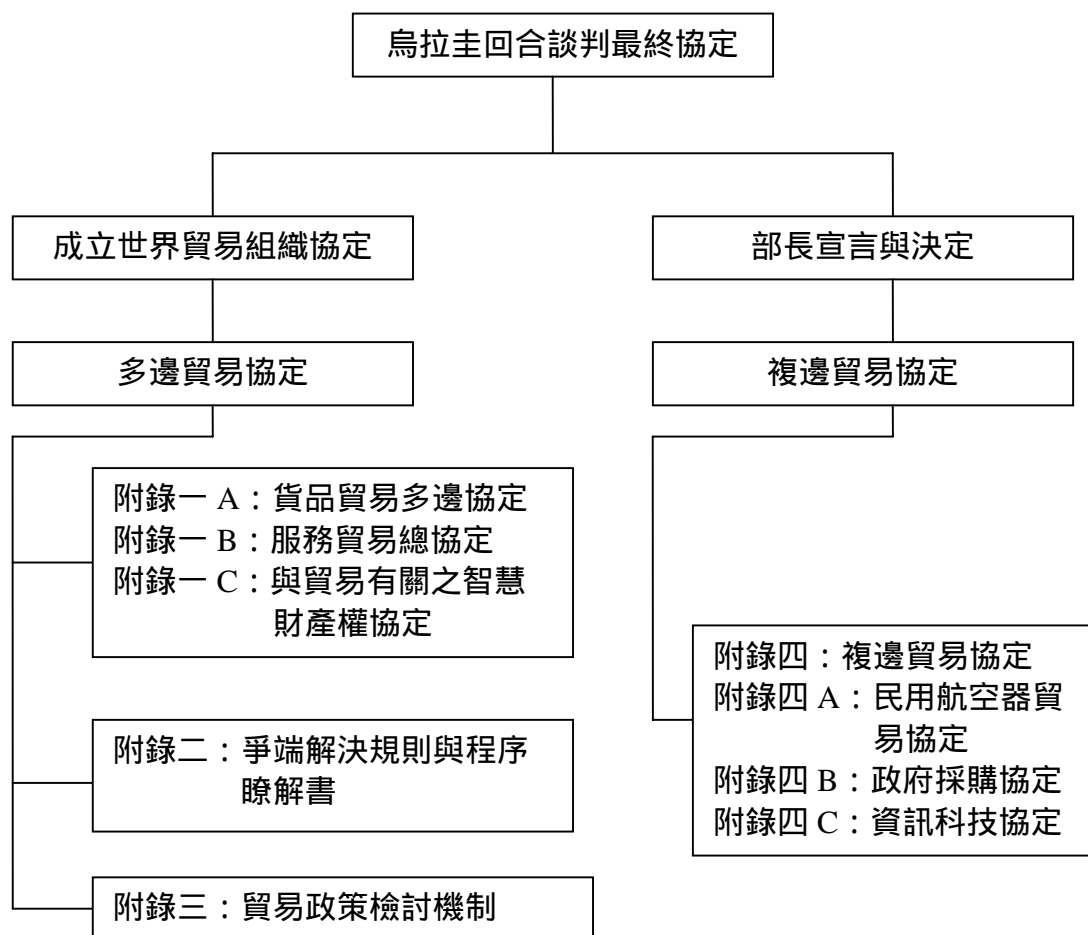
1.國貿局網站。

2.人力發展月刊，第 55 期，民國 87 年 8 月出版，P29。

第三章 世界貿易組織概述

3.1 世界貿易組織（WTO）協定之內容

在七年的艱辛談判後所簽署之最終協定，不但規劃出未來國際貿易之法律基礎，也刻劃出未來世界貿易組織之組織架構與運作模式。就因為其涵蓋範圍廣泛，影響重大，因此相關之文件即多達六千多頁。不過，若加以細分，這份最終協定其實包含三個部份：第一部份，也就是貫穿整個烏拉圭回合談判之重心，只有六條條文之最終協定本身。其次，則是兩份極為重要的附屬文件：一份是成立 WTO 之法律依據 -- 「成立世界貿易組織協定」(Agreement Establishing the Multilateral Trade Organization)，另一份則為「部長宣言與決議」(Ministerial Decisions and Declarations)。茲將烏拉圭回合多邊貿易談判最終協定之架構與設立世界貿易組織協定之內容彙總整理如圖 3.1。



資料來源：本研究整理自國貿局網站。

圖 3.1 世界貿易組織協定之內容

3.2 世界貿易組織（WTO）之基本目的與主要功能

世界貿易組織目前（2002 年 1 月 1 日）共有 144 個會員及 30 個觀察員，是現今國際間最重要之全球性經濟組織。其成立之目的在於確保自由貿易，並透過多邊諮商，建立國際貿易規範，降低各會員間之關稅與非關

稅貿易障礙，為各會員提供一個穩定及可預測之國際貿易環境，以促進對外投資、創造就業機會、拓展貿易機會及增進世界貿易成長與發展。WTO 規範之範圍除了傳統貿易商品外，尚包含農產品與貿易有關之投資、爭端解決、智慧財產權保護及服務貿易等議題，較 GATT 所規範之範圍為大；再著，與貿易有關之環保措施、勞工問題、競爭策略等非傳統貿易問題亦將成為 WTO 未來討論之主題。

3.2.1 WTO 協定之基本目的

WTO 協定前言開宗明義即指出其目的，可分為三點陳述如下：

1. 「……以提昇生活水準、確保充分就業、擴大並穩定實質所得與有效需求之成長、資源之充分利用、擴張商品及服務之產出貿易為目的……」。
2. 「……並在永續發展之目的下，達成世界資源之最適運用，尋求環境之保護與保存，並兼顧各會員之經濟發展程度相異下之需求與關切」。
3. 「應採積極措施，以協助開發中國家，特別是低度開發國家，能享有與經濟發展相稱之貿易成長」。

上述第一項目的原列在 GATT 的前言，現行 WTO 協定完整引用其內容，第二與第三項則為 WTO 協定新提出的部份。

總括而言，WTO 協定的基本目的是要透過市場經濟原理，促進世界經濟發展；同時，為了要達成此一目的，各會員乃簽訂協定，一方面減少關稅或其他原因產生的貿易障礙，另一方面則取消國際貿易所產生的差別待遇。

3.2.2 WTO 協定之主要功能

WTO 協定具有之功能主要如下五項：

1. 強化 WTO 協定的履行及運作，以及長遠目標之達成。同時並為複邊貿易協定之履行、管理及運作提供一架構。
2. 提供一論壇（Forum）給會員，以利會員間多邊貿易關係協商之進行。
3. 掌理爭端解決規則與程序瞭解書，以解決貿易爭端。

4. 掌理貿易政策檢討機制（TPRM）以監督各會員國之貿易政策。
5. 適時與國際貨幣基金（IMF）及世界銀行（WB）及其附屬機構密切合作。

3.3 世界貿易組織之基本理念與規範準則

WTO 多邊貿易體系之基本理念在於創造一個自由、公平之國際貿易環境，使資源依照永續發展之原則，作最佳之使用以提升生活水準，確保充分就業，並擴大生產與貿易開放、平等、互惠與互利，期能透過貿易提升開發中與低度開發國家之經濟發展。

其基本理念與規範準則有不歧視原則、漸進式開放市場、對關稅與非關稅措施予以約束、促進公平競爭及鼓勵發展與經濟轉型等五項，分別詳述如下：

1. 無歧視之貿易

所謂無歧視之貿易係指在對外關係上，須對來自所有會員之貨品給予同等最優惠待遇之「最惠國待遇」(Most-Favored-Nation Treatment)，在對內關係上則須對自會員進口之貨品給予與本國貨品同等待遇之「國民待遇」(National Treatment)。

依據 GATT 1994 第一條有關「最惠國待遇」之規定，會員對其他會員之產品所給予之待遇，不得較對他國之優惠為低；亦即各會員不得對與其他會員之貿易採行特別利益或不利益之待遇，而應在平等基礎上，共同分享降低貿易障礙之好處，並確保貿易減讓之成果，使各國均受益。另依據服務貿易總協定（GATS）及與貿易有關智慧財產權理事會（TRIPS）之相關規定，最惠國待遇之原則亦適用於服務貿易及與貿易相關之智慧財產權規範。上述第一條之規定允許數項例外情形，包括關稅同盟和自由貿易區，以及對開發中國家之優惠措施。此外，在符合一

定條件下，會員可在短期間內針對來自其他會員之產品，採取防衛措施、反傾銷與平衡措施等，亦是最惠國待遇規定之例外情形。

依據 GATT 1994 第三條有關「國民待遇」之原則，貨品一旦進入本國市場，在內地稅及其他貿易措施上，即應享受與同類國產品相同之待遇。除產品外，國民待遇原則亦適用於服務貿易以及智慧財產權相關領域。

2. 經由談判逐步開放市場

即所謂的漸進式自由化 (Progressive Liberalization)，GATT 於 1948 年締訂以來，迄至烏拉圭回合談判為止，歷經多次談判後，關稅已大幅調降，某些產品甚至降至零關稅，同時關稅約束之範圍也大為擴大。總計超過一百二十個國家參加烏拉圭回合談判，他們為開放市場所作調降關稅之承諾，分別詳列於 22,500 多頁之各國關稅減讓表中，大多數之關稅分五年調降。烏拉圭回合談判之範圍除關稅議題外，亦擴至非關稅障礙，並納入服務貿易及智慧財產議題。

除關稅係逐年調降外，在服務貿易之市場開放與智慧財產權保護方面，WTO 協定均給予調適期，允許各會員以漸進之方式開放市場及提高對智慧財產權之保護。

3. 經由對關稅與農業補貼之約束以及服務業市場開放之承諾等建立市場開放之可預測性 (Predictability)

市場開放之確定性與可預測性，主要決定於關稅及進口稅捐。由於 GATT 1994 第十一條規定，各國原則上不得對貨品之進出口設置配額，而第二條所允許徵收之關稅，各國政府雖可用以保護國內產業、提高歲入，但仍應受到規範，包括對進口品不應有差別待遇以及稅率之上限應受約束 (Binding) 等。所謂約束稅率，係指 WTO 各會員對於個別產品之稅率作出調降之承諾後，其執行稅率即須約束於此一稅率之下，未來不得提高稅率至超過該約束稅率，否則，即須就所超過之稅率幅度向其他會員提供補償。

此外，WTO 農業協定中規定，所有進口農產品之非關稅限制如：進

口數量限制、變動差異金、最低進口價格、進口許可之行政裁量等，均應轉化為關稅，並分六年調降，提高農產品市場之可預測性。至於有關農業之出口補貼，及各國以國內規定對農業進行之各項扶助 補貼等（即所謂之「境內總支持」）亦應受到約束，逐年削減。

雖然服務貿易並無所謂關稅課徵之問題，惟各國政府對於服務貿易市場之開放，亦比照關稅承諾提出一份具約束力之初始承諾表，作為開放市場之依據，以及日後繼續進行相關市場開放談判之基礎，亦增加服務貿易市場開放之可預測性。

4. 促進公平競爭（Fair Competition ; Level-playing Field）

WTO 係在規劃一個公開、公平與不扭曲之競爭體系，以確保公平的貿易條件。例如，WTO 農業協定旨在提升較公平之農業貿易；與貿易有關之智慧財產權協定則對涉及概念與創意部分改進其競爭條件；而服務貿易總協定在服務貿易部分亦有公平競爭之相關規範；至於其他協定如：防衛協定、執行關稅估價協定、原產地規則協定等，均係為推動公平競爭與不造成扭曲貿易效果而設計。惟在自由貿易之外，WTO 允許在少數情況下採取限制競爭之措施以維持公平貿易，例如：反傾銷措施與平衡稅措施等。

5. 鼓勵發展與經濟轉型

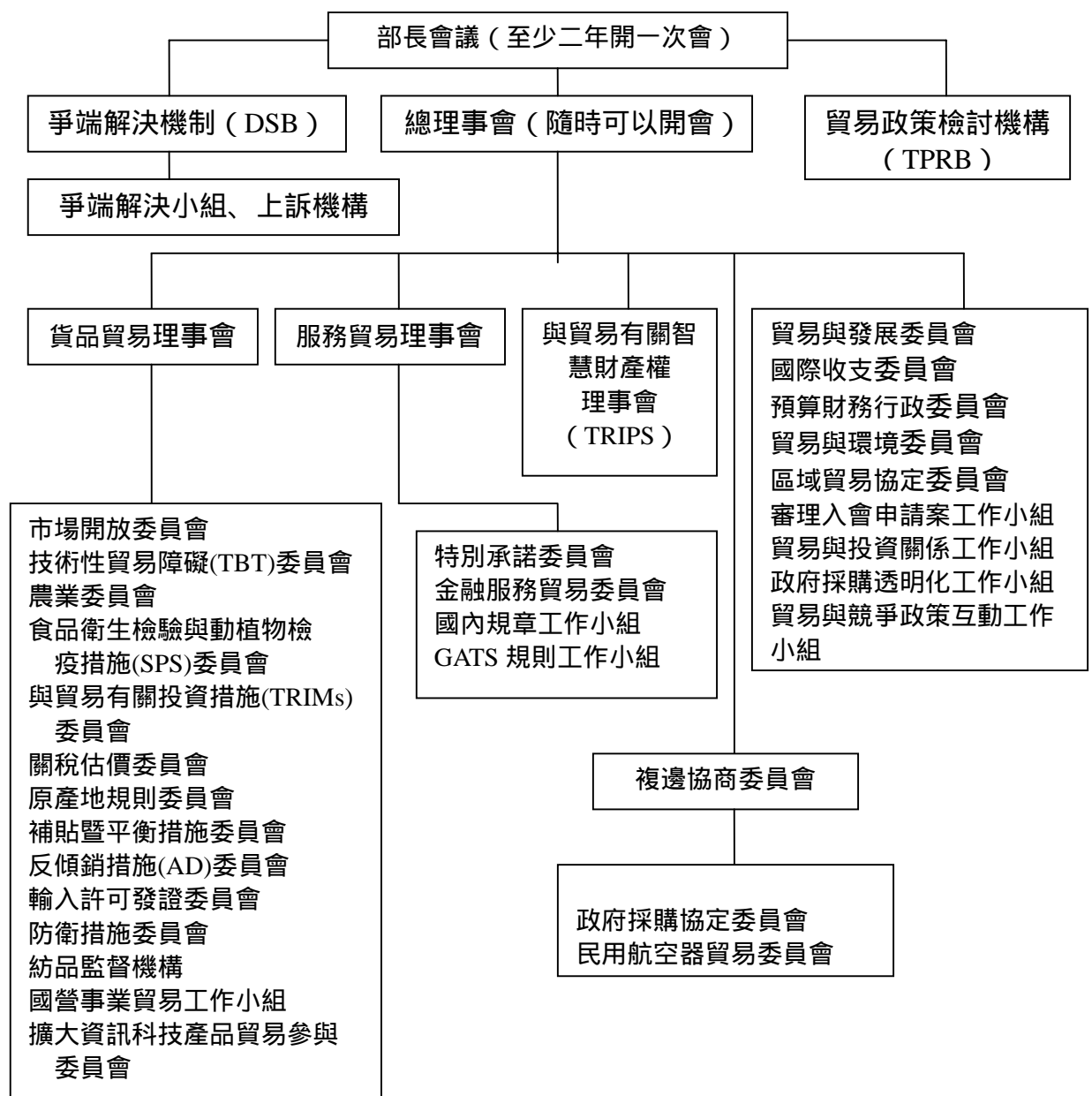
即對開發中國家之優惠待遇（More Favorable Treatment to Developing Countries）原則；WTO 有四分之三以上之會員為開發中國家，或過去屬於非市場經濟體系而正進行轉型至市場經濟之國家。在烏拉圭回合長達七年之談判中，有超過六十個開發中國家為了談判之需要，自動自發的執行貿易自由化方案。同時，開發中國家與經濟轉型國家在烏拉圭回合談判中所扮演之角色，較歷次回合談判更為活躍亦更見影響力。另外，WTO 貿易與發展委員會亦提供技術協助給開發中國家及正進行轉型至市場經濟之國家。

3.4 世界貿易組織之組織架構

WTO 之組織系統建立在 GATT 之架構上，是一個具有多層與眾多附屬委員會之國際經貿組織，其最高決策之機構為「部長會議」，於部長會議之下，設有「總理事會」、「爭端解決機構」及「貿易政策檢討機構」負責日常事務。而在總理事會下另設有「貨品貿易理事會」、「服務貿易理事會」以及「與貿易有關智慧財產權理事會」，各依相關協定所賦予之職權，掌理有關貨品貿易、服務貿易與保護智慧財產權規範之執行。

此外，WTO 秘書處雖非 WTO 之業務機構，但卻是 WTO 運作之靈魂。該單位係由秘書長(Director-General)所掌理，其功能主要在協助各國執行 WTO 所屬各機構之決議事項，並負責處理 WTO 日常行政事務，工作人員約 500 人。

在 WTO 協定第四條即清楚的刻劃出 WTO 的組織架構、組成要素、彼此間的層級架構、如何進行分工以及個別的功能與執掌。其組織體系簡介如下：(如圖 3.2 所示)



附註：

DSB: Dispute Settlement Body

TPRB: Trade Policy Review Body

TRIPS: Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights

TBT: Technical Barriers to Trade
SPS: Sanitary and Phytosanitary Measures
TRIMs: Trade-Related to Investment Measures
AD: Anti-Dumping
GATS: General Agreement on Trade in Services
資料來源：經濟部國際貿易局網站

自由中國之工業，90 年 3 月，p11。

圖 3-2 WTO 機構組織圖

1. 部長會議 (Ministerial Conference)：

(1) 成員：由所有會員代表所組成，根據 WTO 設立協定第六條之規定至少每兩年召開會議乙次，針對各個多邊貿易協定之所有事務作成決議，為 WTO 之最高決策機構。

(2) 功能：

- ① 負責執行 WTO 之各種功能，對於多邊貿易協定中的任何事務具決策權，可依會員的請求，依據 WTO 協議特定之決策規定作成會議決議。
- ② 除透過總理事會綜理 WTO 事務外，在其之下，另設有國際收支委員會，預算、財務與行政委員會及貿易與發展委員會。掌理貿易政策檢討機制 (TPRB) 以監督各會員國之貿易政策。
- ③ 任命秘書長並訂定其權利與義務。

茲將 WTO 歷次部長會議召開時間、地點及重要成果整理如表 3.1 所示：

表 3.1 WTO 部長會議成果

會議屆次	時 間	地 點	重 要 成 果
第一屆	1996.12.9-13.	新加坡	1. 設置「政府採購透明化」、「貿易與競爭政策」、「貿易與投資」工作小組。 2. 決議儘速完成資訊科技協定 (ITA)、基本電信及金融服務業談判。 3. 就投資、競爭政策及勞工標準、環保問題等議題進行討論並作成決議。
第二屆	1998.5.18-20.	瑞士 日內瓦	1. 決定提前於 1999 年舉行第三屆部長會議，以籌備 2000 年回合談判。 2. 發表電子商務宣言。 3. 指示總理事會自 1998 年 9 月份起定期召開特別會議，研擬未來自由化之工作方案，俾向第三屆部長會議提出建議。
第三屆	1999.11.30-12.3.	美國 西雅圖	規劃 2000 年回合談判之議題欲進行方式，惟各國共識不足，談判破裂。
第四屆	2001.11.9-13.	卡達 杜哈	通過 WTO 未來工作計畫。

資料來源：本研究整理。

2. 總理事會 (General Council):

(1) 成員：由所有會員代表所組成，視實際需要召開會議。為 WTO 常設

之最高權力機關，處理 WTO 各項決策並彙整重要決策及建議，提請兩年一次之部長會議採認或核可。

(2)功能：

- ①部長會議休會時，由總理事會代為執行其職權。
- ②制定總理事會、貿易與發展委員會、國際收支委員會及預算財務與行政委員會議事程序與規定。
- ③視實際需要，以爭端解決機構（Dispute Settlement Body，DSB）之名義，處理貿易爭端案件。
- ④監督貨品貿易理事會、服務貿易理事會、及與貿易有關智慧財產權理事會之運作。
- ⑤經票決後，豁免會員對 WTO 協定及多邊貿易協定之義務。

3.秘書處（Secretariat）：

秘書處由秘書長所掌理，有關成員亦由秘書長任命。其相關之功能與執掌在 WTO 協定中並無明確載名，僅說明秘書長必須依據部長會議所採認的規則決定幕僚人員的執掌，但依一般慣例，秘書處應是負責 WTO 的日常行政業務。

4.貨品貿易理事會（Council for Trade in Goods）：

設有市場開放、農業、食品衛生檢驗與動植物檢疫措施、與貿易有關投資措施、原產地規則、技術性貿易障礙、補貼暨平衡措施、反傾銷、輸入許可發證、關稅估價、防衛措施等十一個委員會。另設有一國營事業貿易工作小組以及一個紡品監督機構。

5.服務貿易理事會（Council for Trade in Services）：

設有特定承諾、金融服務貿易等二個委員會，另設有國內規則等、GATS 規則等二個工作小組。

6.與貿易有關智慧財產權理事會（Council for Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights）：

本理事會係在總理事會指導下運作，並監督與貿易有關智慧財產權協定之執行情形，包括審查已開發國家與新入會國家相關智慧財產權法規、各國法規異動所提出的通知之審查等相關業務。

除上述組織外，在 WTO 協定中，附錄二之爭端解決規則與程序瞭解書（Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes）及附錄三之貿易政策檢討機制（Trade Policy Review Mechanism），亦分別設有爭端解決機構與貿易政策檢討機構（將分別於 3.5 與 3.6 節加以介紹），故多邊貿易協定所涵蓋的各項協定，各有其相關機構予以監督。至於複邊貿易協定雖然不具強制約束力，但根據 WTO 協定亦設有相關機構，在 WTO 架構下負責該協定之運作並定期向理事會報告。

3.5 爭端解決規則及程序瞭解書

以規則為基礎的多邊貿易體制，如缺乏一有效解決爭端的機制，將變得毫無價值，因為其規則將無法被有效地執行。有鑑於此，WTO 對於有關爭端解決之程序，係以法律規則作為基礎，如此可使貿易體系更加具有安定性及可預測性。

爭端解決機構每年排定十次例會，並得應會員之要求加開臨時會，負責處理爭端案件之訴訟程序，採認爭端解決小組及上訴機構之裁決報告，以及監督裁決案件之執行情形。該機構向被譽為 WTO 架構下最能發揮功能的機構，所以各會員利用此一機制解決貿易爭端的情形日益普遍。我國入會後，與其他會員發生貿易糾紛，必須依此爭端解決規則加以處理，故本研究特立此一章節，就其解決程序加以介紹。

本機構採「負面共識決」制度之設計，使原告國的指控得以確保在此一機制中獲得處理；此一爭端解決程序，係基於一套明確的規則，對於完成每一個案件的時間均訂有時間表。甚至在判決後，另設計監督執行的程序，凡是開始執行判決結果的個案，敗訴國在開始執行後六個月，其執行進度便自動列入本機構例會的議程中，俾利各國瞭解敗訴國是否切實執行其判決結果。然而，整個程序之重點並不在於最後裁決之作成，而係在於爭端之當事國應儘可能地透過諮商方式解決爭端。

爭端解決程序的第一個步驟即是各涉案國間的諮商，同時即使在有關

之案件進入整個程序的其他階段之時，涉案國仍隨時得以協商和調解之方式解決爭端。

爭端解決程序可分為六個階段，簡述如下：

1. 雙邊協商：

爭端解決程序的第一步在進行雙邊協商，被告國應在原告國提出協商要求的十日內予以回應、三十日內進行協商、以及於六十日內試圖達成協議。否則原告國得要求成立爭端解決小組。

2. 斡旋、調解及調停：

在爭訟程序之外，爭端當事國亦得隨時透過斡旋、調解及調停等管道解決爭端，或請求秘書長出面協助解決。

3. 爭端解決小組：

要求成立爭端解決小組的提案，於第二次列入爭端解決機構會議議程時，除非會員全體以共識決一致反對成立爭端解決小組，否則即依法通過成立。爭端解決小組原則上由三名成員組成，該等成員應自爭端解決機構所通過的儲備名單中選任，且不得為爭端當事國的國民。爭端解決小組應在六個月內完成其審查工作，必要時得延長三個月；而在緊急個案中，其審議期間應縮短為三個月。

4. 爭端解決小組報告之通過：

爭端解決小組應將審查結果製作爭端解決小組報告，並送交爭端解決機構通過；除非有「共識決」一致反對（即所謂之負面共識決），否則該機構至少應於收到該報告後六十日內通過之。惟爭端當事國若對該報告之法律認定不服者，得於收到該報告後六十日內向上訴機構提起上訴。

5. 上訴程序：

爭端解決小組報告經上訴後，應由上訴機構七位上訴成員中隨機指定三位成員審理該案，並於六十日內完成報告書，必要時得延長三十日。該上訴報告應送交爭端解決機構通過，且爭端當事國應無條件接受之。

6. 監督與執行：

爭端解決小組或上訴機構之報告經通過後，敗訴之被告國應表明接受與執行該裁決之意願；若確有困難而無法立即遵守時，則可要求一合理的緩衝期間。爭端解決機構將長期監督其執行情形，直到該案確實執行完畢。若被告國未能如期執行，則爭端解決機構應授權原告國進行合法的報復。報復項目原則上應儘量針對同一或同類產業，但亦可擴及至其他產業。

另將爭端解決流程圖示如圖 3.3：

60 天未能以諮商
解決者，得要求
成立小組

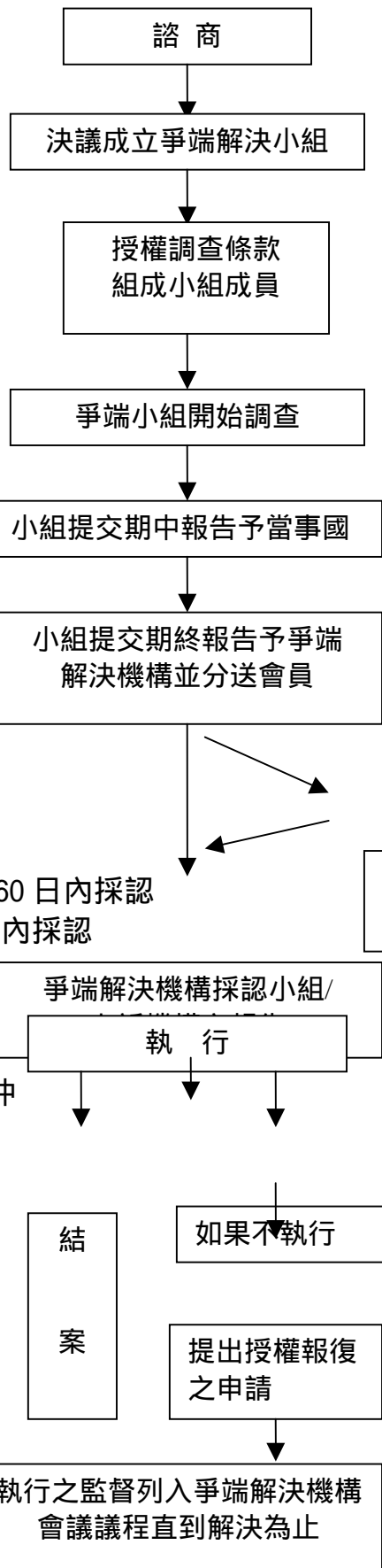
成立小組 20 天內

小組成立後 6 個月內
緊急情形 3 個月內

小組成立後 9 個月內

小組報告應於分送後 60 日內採認
上訴機構報告為 30 日內採認

執行之合理期間如經仲
裁決定，一般不超過
15 個月



分送 60 天內得提上訴

提起上訴，上訴機構
進行審查

提起上訴 90 天內，
上訴機構應做出判決

資料來源：國貿局網站

圖 3.3 爭端解決流程圖

3.6 貿易政策檢討機構

貿易政策檢討機構係藉由集體檢討方式，評估各會員之貿易政策與措施及其對多邊貿易體系之影響，使各會員之貿易政策與措施更趨透明化且易瞭解，促使各會員遵守多邊貿易協定及複邊貿易協定之規範與承諾，使多邊貿易體系順暢運作，國際貿易環境良好發展。本機構應按相關經濟發展需求、各會員政策目標、外部環境等執行檢討工作，惟所做評估並不對會員加諸新政策承諾或有關協定之執行義務，亦不能做為解決貿易爭端之依據，而僅提供各會員廣泛討論貿易政策暨措施並交換意見之論壇，運用系統化評估之機制，促使各會員修訂政策使符合有關規範。

烏拉圭回合協定確立一九七九年所設立之貿易政策檢討機制，由 WTO 下所屬之貿易政策檢討機構對所有會員之貿易政策及措施作定期檢查，以促使各會員之貿易政策能更加透明化，並加強對各會員國貿易政策之監督與協調。各會員接受檢討頻率係依最近期間內，各會員貿易量占全球之比重而定。排名前四名之會員，（目前為歐聯、美國、日本、加拿大）每二年檢討乙次；次十六名（及第五名至二十名，我國屬此一等級）每四年檢討乙次；至於其他會員，除低度開發國家會員可訂一較長之期間（通常為十年）外，每六年檢討乙次。

本機構成立到 2000 年為止，已對七十四會員（包括十二個低度開發國家會員）舉行一三五次檢討會議，受檢會員貿易量總和占全球商品貿易量之八十三%。

3.7 世界貿易組織之決策程序

WTO 之決策沿續過去之作法，儘量避免票決，而係以共識之方式作成決策。共識決之優點在於會員較易為了多邊貿易體系之整體利益而形成共識；但由於各會員仍有機會表達其立場，並進行辯論，是故共識決之程序亦可使個別會員之利益受到適當考量。如果就特定案件無法達成共識時，

則 WTO 設立協定亦有票決之規定，票決係依一會員一票之原則，以多數決達成決議。

其次，依據 WTO 設立協定之規定，有下列四種情形須進行票決：

1. 任何多邊協定條文之解釋案，應以四分之三之多數決通過。
2. 有關豁免特定會員在多邊協定下之特定義務之決議，應以四分之三之多數決通過。
3. 多邊協定條文之修正案，應視各該條文之性質採一致決，三分之二多數決，或四分之三多數決；惟其修正內容如改變會員之權利義務則僅對接受修正案之會員生效。
4. 新會員之加入，須在部長會議中經三分之二多數決通過。關於此節，WTO 總理事會於一九九六年十月之一項會議中決議，對於新會員之入會審查案，將採共識決之方式。此後，對新會員之入會審查，已改為以共識決為原則，但原條文有關三分之二多數決之規定仍然有效。
5. 複邊貿易協定之決策則應依各該複邊協定之規定辦理。

3.8 世界貿易組織對國際貿易之影響

WTO 的建立會對國際貿易的發展產生如下之影響：

1. 因為 WTO 的各項協定為各國所接受的多邊國際經貿規範，WTO 已成為實質經貿聯合國，其創造了一個健全而穩定的國際經貿發展架構。WTO 藉由加強與其他國際組織之合作，使貿易自由化進一步深化，加速世界經濟一體化，全球化的趨勢。
2. 使各種生產要素配置進一步合理化，依據「比較利益」(comparative advantage) 原則，使國際分工向更高一層次發展，激勵會員加強競爭、提高效率。
3. 引爆世界經貿的新議題，例如：外人直接投資、競爭政策、政府採購透明化、貿易便捷化、電子商務、環保與勞工等議題將不斷擴大，未來各會員無論是政府政策，亦或民間企業之貿易與投資等經貿活動，多少均將受多邊架構之規範。

4. 透過 WTO 的運作，將使保護主義受到牽制，而自由貿易亦將促進國際間產品與勞務的自由移動，帶來互惠互利、分工專業與大規模生產的效益，對刺激景氣、帶動繁榮有正面的意義。
5. WTO 的非成員國在面對成員國之競爭將處於不利的地位。因為在 WTO 架構下，會員具有平等之地位，必須遵循最惠國待遇、國民待遇與互惠等非歧視原則，並且享有多邊與雙邊貿易諮商談判以及貿易爭端解決機制的好處。相形之下，非成員國則處於較不利地位。
6. WTO 推動貿易自由化之同時，亦致力於建立更公平、合理的多邊貿易規範，意及建立以「規則為導向」取代「權力為導向」的國際法制架構。例如：WTO 架構下的貿易爭端解決機制的運作，即是最佳的佐證。

3.9 加入世界貿易組織之程序

3.9.1 世界貿易組織入會程序

依 WTO 協定第十一條及第十二條之規定，成為 WTO 會員之方式有兩種：

1. 原始會員（創始會員）

包括 GATT 之締約成員，以及在 WTO 成立前已完成談判之獨立關稅領域。只要這些獨立關稅領域接受 GATT 烏拉圭回合談判最終協定，並提出為締約成員所能接受之有關市場開放與關稅減讓之承諾表，以及有關服務業之初始承諾表，就可以成為 WTO 之原始會員。

2. 新會員

係指 1995 年 1 月 1 日 WTO 成立以後始加入者。其應依據 WTO 協定第十二條之規定提出入會申請案，申請時除提交一份表達申請入會意願之函件外，尚須提交一份「外貿體制備忘錄」，詳述申請國之外貿體制、總體經濟情形與貿易規範之內容。總理事會於受理申請案後，立即成立一「工作小組」對該入會申請案進行審查。嗣後之入會程序如次：

(1) 完成入會雙邊諮商工作：

各 WTO 會員均可向入會工作小組提出要求，與入會申請國就該

國之市場開放議題進行雙邊諮商。申請國應與各要求雙邊諮商之會員進行入會諮商，並逐一簽署雙邊協議，協議之內容包括協議文、關稅減讓表及服務業承諾表，並由當事國雙方及秘書處各執存乙份。鑒於申請入會國之外貿體制中常存有種種之非關稅貿易障礙，該等非關稅障礙均必須在入會前予以消除，或修正為符合 WTO 規範之措施。雖該等問題係屬於體制性之多邊議題，而非雙邊問題，但因涉及入會市場開放問題，因此亦有可能納入雙邊協議中。

(2) 草擬工作小組報告及入會議定書：

申請國在各項雙邊諮商獲致具體進展後，且工作小組對該國之外貿體制審查亦已接近完成階段時，WTO 秘書處將根據各項雙邊諮商及歷次工作小組會議討論所獲得之結論，草擬工作小組報告及入會議定書草案。

(3) 彙總及核驗關稅減讓表及服務業承諾表：

申請國與各會員諮商獲致之各項關稅減讓內容及服務業承諾必須予以彙編成「關稅減讓彙總表」及「服務貿易特定承諾表」等兩項彙總文件，附加於工作小組報告及入會議定書成為該兩份文件之附錄。各參與雙邊諮商之會員應依據其雙邊諮商之協議，對該減讓表與承諾表進行核驗，俾確保申請國在未來入會後，其市場開放義務能充分正確地刊載於兩項文件中。

(4) 入會工作小組採認相關入會文件：

各國完成入會申請國「關稅減讓彙總表」及「服務業特定承諾表」之核驗，以及確認工作小組報告與入會議定書之內容後，入會工作小組即可採認相關入會文件，並建議總理事會或部長會議通過申請國之入會申請，並採認其工作小組報告與入會議定書。

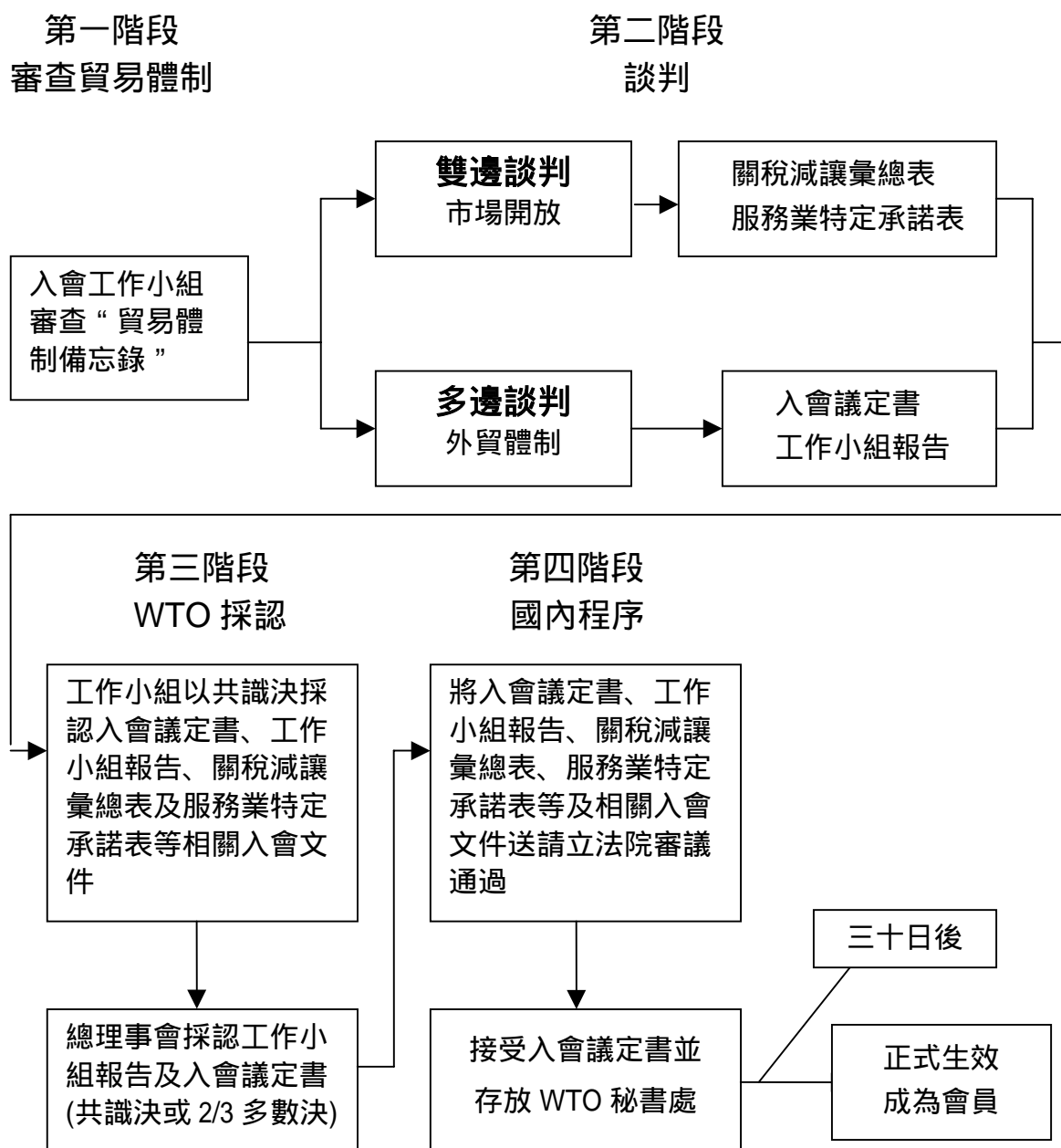
(5) 部長會議或總理事會採認申請國入會案：

根據 WTO 總理事會於一九九五年十一月十五日所通過之決議，入會案原則上應採共識決方式決定，而不再訴諸投票表決；若 WTO 部長會議或總理事會無法就該案達成共識時，就法理而言，仍然可以援引 WTO 協定第十二條之規定付諸投票表決。惟在實務上，迄今

尚未發生無法達成共識而採投票表決入會申請案之案例。

- (6) 申請會員依其國內體制之規定完成批准程序，並將前述各項文件連同確認接受邀請入會函遞交 WTO 秘書處。在秘書處接獲上述文件三十天之後，申請會員即可正式成為 WTO 會員。

茲將 WTO 入會程序以圖 3.4 列示如下：



資料來源：整理自國貿局網站

圖 3.4 WTO 入會程序圖

3.9.2 我國申請加入 GATT/WTO 之經過

我國為 GATT 二十三個創始締約成員之一，後因大陸淪陷，我政府播遷來台，乃於一九五〇年五月自動退出 GATT。而後我國在評估加入 GATT 對我國經貿發展利大於弊後，於一九九〇年元月一日正式向關稅暨貿易總協定秘書處提出入會申請，並於一九九二年九月間獲同意成立工作小組進行審查，並授予我國觀察員之資格。嗣後，由於烏拉圭回合談判於一九九四年十二月十五日達成最終協議，決定成立世界貿易組織（WTO），我國乃於一九九五年十二月一日正式致函 WTO 秘書處，改依 WTO 設立協定第十二條申請加入 WTO；在經歷了十二年漫長與艱辛的努力之後，於二〇〇一年十一月十一日第四屆 WTO 部長會議通過我國以「台灣、澎湖、金門及馬祖個別關稅領域」的入會案，於二〇〇二年一月一日日正式成為 WTO 第 144 個會員。

茲將我國申請加入 GATT/WTO 之經過以表 3.2 及圖 3.5 列示如下：

表 3.2 我國申請加入 GATT/WTO 之歷史紀要

日 期	入 會 大 事 紀 要
民國卅五年冬	我國為聯合國常任理事國，以發起人身分，派遣代表團參加於倫敦召開之國際貿易組織（ITO）籌備委員會。翌年 GATT 於日內瓦草簽時，我國亦為二十三個草簽成員之一。
民國卅七年五月二十一日	正式簽署成為 GATT 締約成員。
民國卅八年	大陸淪陷，我政府播遷來台，我乃於民國三十九年五月自動退出 GATT。
民國五十四年三月	我國於第二十三屆 GATT 締約成員全體大會中，獲准以觀察員身分再度參與 GATT 活動，但至民國六十年十月二十五日因為我國退出聯合國，GATT 旋即援引聯合國有關中國代表權之決議（二七五八號決議），撤銷我國在 GATT 之觀察員資格。
民國七十九年元月一日	我國在評估加入 GATT 對我國經貿發展利大於弊後，以「台灣、澎湖、金門及馬祖個別關稅領域」名義，依據 GATT 第卅三條規定，正式向 GATT 秘書處提出入會申請，同時亦提交我「外貿體制備忘錄」，惟我申請函遭 GATT 秘書處擱置，未予處理。
民國八十年七月十九日	美國前總統布希於答覆包可士參議員的信函中，明確表示支持我加入 GATT 的堅定立場，從而打破持續年餘之僵局；歐聯續美國之後，於十一月之政治合作委員會決議支持我入會案，遂使各締約成員之回應轉趨積極與肯定。
民國八十一年一月十七日	經濟部蕭部長萬長致函 GATT 秘書長並檢附修訂版「外貿體制備忘錄」，除重申我追求自由開放經貿政策之決心外，亦籲請迅速處理我入會案。
民國八十一年九月八日	民國八十一年上半年美國及歐洲積極尋求各國對我入會案成立入會工作小組之共識。至民國八十一年九月八日理事會主席邀集各主要締約成員代表，就我入會案進行諮商並達成共識，我案終獲列入九月廿九日之理事會議程，使我入會案向前邁入一大步。
民國八十一年九月廿九日	GATT 理事會無異議通過成立工作小組審查我入會案，並指派英國駐 GATT 之 Morland 大使為我入會工作小組主席，同時授予我觀察員身分，以使我得參加爾後理事會及其他相關會議。
民國八十一年十一月四日	經濟部江前次長丙坤率團以觀察員身分列席理事會並發表謝函。十一月六日舉行我入會工作小組第一次會議，共有五十五個締約成員或觀察員與會。
民國八十二年二月二十四日	瑞士政府同意我國在觀察員階段之駐日內瓦分處人員可比照適用 New York Convention on Special Mission 之規定，享有與其他代表團人員完全相同之外交特權及豁免權。
民國八十二年四月十五日及十六	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第二次會議，本次會議係進行我外貿體制備忘錄之一讀審查程序。期間，許

日	次長柯生偕同當時駐日內瓦辦事處陳主任瑞隆在瑞士日內瓦與瑞士經濟部主管 GATT 業務之貿易代表 Girard 大使（註：Girard 大使為中共入會案工作小組會議主席），就我擬在日內瓦設立代表團及其名稱進行磋商，經我方極力爭取，瑞方終於同意我國於日內瓦設置駐 GATT 代表團，雙方並就名稱達成協議，我代表團正式英文名稱為 Representation of the separate customs territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu in GATT。
民國八十二年六月二十八日至七月一日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第三次會議。本會議完成我外貿體制備忘錄一讀審查程序，並進行二讀審查程序。
民國八十二年十月十一日至十五日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第四次會議。我代表團於會中承諾：考慮修正菸酒進口地區限制、修改廢除加工出口區禁止內銷之法律規定，並與締約成員磋商進口簽審負面列表規定等以符合 GATT 規範及締約成員期望。
民國八十三年二月二十四日至二十六日	與美方在臺北舉行我 WTO 入會第一次雙邊諮商。
民國八十三年五月十七日至十九日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第五次會議。會中主要議題均無法達成共識，會議主席 Morland 大使最後裁示，除要求我國提出新對案外，並請各國就我國貿易體制不符 GATT 規範之處列出關切清單交 GATT 秘書處彙整。
民國八十三年七月二十六日至二十七日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第六次會議。本次會議就 GATT 秘書處彙整各國對我外貿體制核對清單完成確認程序，共包括關稅、農業、菸酒改制、地區限制、商港建設費等二十四項議題，外貌體制審查告一段落。同時，我國並呼籲 WTO 秘書處草擬我國入會議定書。
民國八十三年十二月二十一日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第七次會議。本次會議各國已對我外貿體制完成審核並討論我國工作小組未來方向。
民國八十四年二月至七月間	我國與南非（二月二十四日）、捷克（五月二十三日）、斯洛伐克（五月三十日）、土耳其（七月十七日）及薩爾瓦多（七月二十四日）等五國分別簽署雙邊協議文件。
民國八十四年一月一日	烏拉圭回合談判達成協議決定於八十四年一月一日成立世界貿易組織（WTO）（GATT 納入 WTO 中予以有效管理）。
民國八十四年十二月一日	正式向 WTO 秘書處提出改依 WTO 協定第十二條之「加入條款」申請加入 WTO。
民國八十四年十二月十四日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組舉行第一次非正式會議。本會議就各項議題向各會員提出完整說明，使會員對我之入會案有全盤瞭解。
民國八十五年六月至十二月間	我國與哥倫比亞（六月二十五日）、烏拉圭（六月二十六日）、智利（十二月十三日）、韓國（十二月二十四日）、澳大利亞（十二月三十一日）等五國分別簽署雙邊協議文件。
民國八十五年十二月九日至十三	經濟部王部長志剛率相關部會代表，立法院財經立法促進社亦籌組一個由十二位立法委員組成之宣導團，以觀察員身分參加 WTO 新加

日	坡第一屆部長會議，且安排與多國之部長及官員舉行雙邊會談，並與墨西哥及智利達成雙邊協議。
民國八十六年二月至十一月間	我國與冰島及挪威（二月二十八日）、日本（三月三十一日）、馬來西亞（五月十三日）、菲律賓（五月二十一日）、紐西蘭（十月三十日）及新加坡（十一月十二日）等七國分別簽署雙邊協議文件。
民國八十六年二月二十四日及二十五日	經濟部許次長柯生率相關部會代表參加我入會工作小組第八次會議。本次會議之召開目的為向會員說明我入會案之進展及討論多邊架構下若干待決議題，與會代表除肯定我在市場開放及經貿體制自由化上之努力，並表達與我儘速完成諮商之意願。
民國八十七年二月至八月間	我國與美國（二月二十日）、瑞士（五月二十一日）、波蘭（五月十九日）、墨西哥及匈牙利（五月二十一日）、阿根廷（六月三十日）、泰國（七月三十日）等七國分別簽署雙邊協議文件。
民國八十七年五月七日及八日	經濟部林次長義夫率相關部會代表參加我入會工作小組第九次會議。本次會議之召開目的為向會員說明我入會案之進展及討論多邊架構下若干待決議題，與會代表除肯定我在市場開放及經貿體制自由化上之努力，並表達與我儘速完成諮商之意願。
民國八十七年五月十八日至二十日	經濟部王部長志剛率相關部會代表，參加 WTO 日內瓦第二屆部長會議，且安排與多國之部長進行雙邊會談，會議期間與瑞士、墨西哥、匈牙利及波蘭簽署雙邊協議。
民國八十七年七月二十三日	經濟部國際貿易局魏主任秘書可銘率相關部會代表，赴日內瓦參加我 WTO 入會案工作小組農業及工業補貼專家會議，就技術與事實問題提供相當資料與說明。
民國八十八年五月十二日	經濟部林次長義夫率相關部會代表參加我入會工作小組第十次會議。各國已完成我工作小組報告、入會議定書草案內容之實質審查，未來該項報告草案尚須由各會員進行核驗，並由我方就其中少數段落之內容提出澄清之外，此項工作大體上可說已告結束。
民國八十八年六月二十八日	我國與加拿大簽署雙邊協議文件。
民國八十八年七月十四日	我邀請美、加、澳、紐至台北舉行農業複邊會議，討論我入會文件中有關關稅配額管理方式及稻米配額等議題。
民國八十八年七月三十日	經濟部林次長義夫率相關部會代表至日內瓦參加我入會工作小組第三次非正式會議，與三十八個國家代表討論我工作小組報告以及各國核驗我關稅減讓表時所遇之問題。
民國八十八年九月二十二日	我國與哥斯大黎加簽署雙邊協議文件。
民國八十八年十一月三十日至十二月三日	經濟部王部長志剛偕同「我立法院推動參加 WTO 立法計劃工作小組」及「外交委員會美加訪問團」，以觀察員身分參加西雅圖第三屆部長級會議，並與各國安排雙邊會談，籲請各國支持我儘早加入 WTO。
民國八十九年四月十二日及十三日	我國分別與祕魯及巴西簽署雙邊協議文件。
民國九十年九月十八日	我 WTO 入會工作小組最後一次正式會議在日內瓦召開，由經濟部陳次長瑞隆率團，順利完成我入會議定書、入會工作小組報告、關稅減讓彙總表及服務業承諾表等入會文件之採認工作。

民國九十年十一月十一日	第四屆卡達 WTO 部長會議正式採認通過我入會案，並於十一月十三日由經濟部林部長信義簽署入會議定書。
民國九十年十一月十六日	立法院審議通過我國入會條約案。
十二月二日	致函 WTO 秘書處，確認接受我入會議定書
九十一年元月一日	我國正式成為 WTO 會員。

資料來源：本研究整理自國貿局網站。<http://www.trade.gov.tw>。

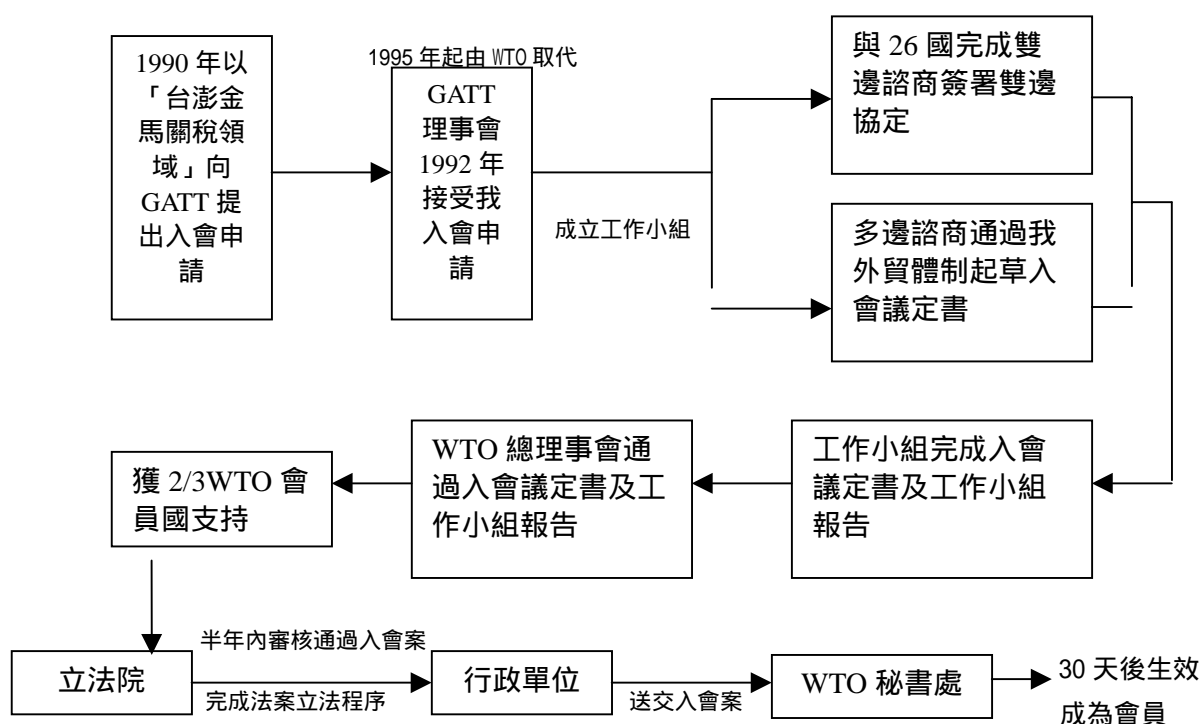


圖 3.5 我國申請加入 WTO 簡要流程圖

3.10 我國加入 WTO 之利益與經濟效益

3.10.1 我國加入世界貿易組織之利益

台灣過去 40 年來締造了舉世共睹的經濟奇蹟，對外貿易成長快速，使我國出口貿易大增，成為全球第十九大經濟體，第十五大貿易國，不僅賺取大量外匯，更厚實了台灣現有紮實的經濟基礎。

近年來由於我國對外貿易迅速擴張，與世界貿易組織各會員國經貿關係日益密切，在整體自由化、國際化政策努力下，已持續降低了進口關稅、減少貿易障礙、開放國內市場，俾減少與各會員之貿易摩擦，進而擴展我國對外貿易空間。但因多年來我國對外貿易大幅成長，巨額之貿易逆差，使歐美等貿易夥伴強烈要求我國遵守世界貿易組織之各種規範，換言之，我國在入會之前已主動或被動地承擔了世界貿易組織各會員應負之大部份義務，但卻因非 WTO 組織之會員而無法享受真正對等之權利，使我國處於不利且具歧視性之經貿地位。

目前在我國一百六十餘國貿易夥伴中，與我國無邦交者佔我國貿易總額之比重高達 98.6%，此等無邦交國家若在政治或外力因素考量下，使我國貿易貨品之輸銷欠缺多邊、雙邊協定之保障，而受到不公平之歧視待遇時，將嚴重影響我國對外經貿關係的進一步拓展，因此，加入世界貿易組織為我國爭取應有權益，對抗不公平待遇之必要途徑。

我國的經濟是以外貿為導向，全球經貿環境越自由，對我國自然越有利，具體而言，我國加入世界貿易組織主要利益在於：

1. 有效預測國際經貿規範走向

WTO 各項協定係一套世界各國所共同接受的多邊國際經貿規範，它創造了一個健全而穩定的國際經貿發展架構。我國入會之後，業者將在一個更可預測的環境中，確實有效地掌握國際貿易規範與趨勢，進行各項貿易及投資活動。

2. 在 WTO 規範基礎上與各國進行經貿活動並可參與制定國際經貿規範

WTO 在推動貿易自由化之同時，亦致力建立一個更為公平、合理之多邊貿易規則，亦即是「以規範為基礎 (Rule-Based)」之法律架構。將來隨 WTO 可能納入其他貿易相關新議題，各會員無論是政府部門之政策，亦或是民間企業之貿易及投資等經貿活動，均應在此等多邊規範架構下進行。我國亦應密切注意其發展，並透過積極之參與，爭取對我國最有利之立場，並避免受到不利之影響。

3. 享受最惠國待遇及國民待遇

在 WTO 架構下，會員必須遵循最惠國待遇及國民待遇原則，對於參與 WTO 多邊體系運作之其他會員均需公平對待，因此，入會後我國將可與各貿易對手國在平等的地位上，共同推動經貿自由化及進行多邊或雙邊貿易諮商談判，以確保我國之經貿利益。

4. 透過爭端解決機制，解決貿易糾紛

雖然 WTO 為一政府間之組織，但是 WTO 會員有關多邊貿易規範與市場開放的諮商談判無非是反應各國的企業利益。因此，我國加入 WTO 後，也應思考如何透過各級工商團體之力量，整合業界之資源，掌握及運用貿易自由化所創造之商機，必要時並經由 WTO 爭端解決機制，排除我與其他會員經貿往來所遭遇之困難，維護及拓展我國經貿利益。

5. 擴大國際活動空間，提昇國家地位

WTO 是重要的國際經貿組織，目前會員數已達 144 個（統計時間至西元 2002.01.01 止），我國入會後將可與其他會員建立更直接之往來關係。此外，WTO 會員目前正加強與其他國際組織之合作與聯繫，以促進全球經貿政策之一致性。我國成為 WTO 會員後，亦可透過各國際組織與 WTO 之合作管道，取得相關資料，並出席其他國際組織與 WTO 合辦之會議或參加其他國際組織舉辦之研討會，有助於我國與世界各國之經貿交流，對擴大我國經貿發展空間，具有極為廣泛而深遠之影響

6. 創造就業機會，提高國民所得。

WTO 多邊貿易體系降低貿易障礙後，使貿易量增加，進而使國民所得及個人所得增加，惟政府可能需進行資源分配調整，協助產業提升生

產力及競爭力以面對市場開放後之競爭。據 WTO 估計：一九九四年烏拉圭回合達成協議後，可使全球所得額外增加約 1090 億美元至 5100 億美元之間。

7. 促進產業升級，改善企業體質，提昇國際競爭力。
8. 增進消費福祉，提升生活品質。
9. 政治意義上可以：
 - (1) 擴展我國國際空間，提昇國際地位
 - (2) 增加與各國之對話管道，增進雙邊政經關係
 - (3) 我國享有國際法之保障以及公平合理的對待

3.10.2 我國加入世界貿易組織之經濟效益

台灣幅員狹小，人口密集，天然資源缺乏，為一對外依存度極高的國家，故衡量我國是否應加入 WTO 除了政治面因素得考量外，尤應重視經濟面因素的評估。國內多所研究機構與學者曾經使用不同的評估基準、模型及基本假設，經模擬分析之結果皆顯示我國加入 WTO 後較未加入前，無論在國內生產毛額（GDP）或進出口之成長均呈現正面效果，其中出口成長又高於進口成長。至於對個別產業而言，除部份非關稅工業產品及部份農產品有負面影響外，其餘工業產品及農產品都將因入會而獲得經濟利益，故對整體經濟而言，係呈現正面之影響。

茲將相關研究之結果彙整成表 3.3 所示：

表 3.3 我國加入世界貿易組織之經濟效益

研究單位	評估基準	模型結構	基本假設	模型分析結果		
				國內生產毛額	出口	進口
行政院經濟建設委員會*	1996 年至 2005 間	一般均衡模型 (CGE)		+7.14% +200 億元	+15.77%	+12.89%
中華經濟研究院	1992 年至 2000 間	一般均衡模型 (CGE)		+9.8% +224 億元	+20.6% +3500 億元	+13.17% +2426 億元
台灣經濟研究院	1992 年至 1999 間	IO 模型	我國接受烏拉圭回合談判降低關稅，各國皆完成降稅目標	+33.82 億元	+475.58 億元	+200 億元
關稅暨貿易總協定秘書處	1992 年至 2005 年間		1. 固定規模報酬及完全競爭情形	+51 億元	+4.5%	
			2. 規模報酬遞增及獨占競爭情形	+102 億元	+14.4%	
			3. 規模報酬遞增及完全競爭情形		+5.7%	
遠東經濟研究顧問社		關稅減讓之產關聯分析	1. 若製造業中所有競爭力及高關稅產品調降關稅 10%	總產出 -30.93 億元	消費者剩餘 +46.91 億元	
			2 關稅降低 50%	-154.66 億元	+234.66 億元	
林幸君、劉瑞文、徐世勳	以 1998 年最新發行的第四版全球貿易及投入產出表資料庫	全球貿易分析模型 (GTAP)	1. 兩岸同步入會並與各國相互實施全面貿易自由政策情境下	全球 台灣	GDP+3.1% 總福利水準提昇 647 億美元 產出+6.0%，GDP+7.3%福利水準+47 億美元	
			2. 台灣單獨入會	產出+4.4%，GDP+3.3% 福利水準+15 億美元		

資料來源：

- 1.我國加入世界貿易組織參考資料（一）總論篇，經濟部編印，P8-11。
- 2.林幸君、劉瑞文、徐世勳合著「兩岸加入 WTO 對總體經濟與產業結構變動之影響評估—全球貿易分析模型（GTAP）之應用」，台灣經濟學會論文集，1998 年，P81-113。

3.*2001/12/27 中華日報航運版。

3.11 我國的因應對策

3.11.1 我國政府的因應之道

由於我國經濟係以出口為導向，全球經濟環境愈趨自由化，對我經濟發展自然愈有利。此外，我國經貿體制若能緊密地融入國際經貿體系，不僅將拓展我國國際貿易關係、提升國際地位，並可促進我產業升級，並為我未來經濟發展奠定良好基礎。是以，我政府順勢採取相關政策，呼應自由化、便捷化、法制化以及永續發展之潮流，使我國的經濟得以順勢進行全面的脫胎換骨，並大步邁向國際經濟舞台。

1.我國藉加入W T O之過程推動貿易自由化

在加入W T O與各會員國之雙邊和多邊談判過程中，我國已陸續順應各國的要求，提出多項農工產品及服務業市場開放的承諾：

（1）在工業方面：

由於我國工業產品大部分已自由化，加入W T O對工業部門影響不大。且我國入會後，將調降三千四百七十項工業產品稅率，降稅幅度為百分之二十九．一一，使我工業產品之名目稅率由百分之六．一五降為百分之四．三一。在非關稅措施方面，取消汽、機車進口之地區限制與自製率規定，以關稅配額方式開放各國汽車自由進口。另為降低入會對我某些傳統性產業造成之衝擊，我將可合理運用防衛條款、反傾銷稅及平衡稅措施，以維繫相關產業的發展。

（2）在農業方面：

烏拉圭回合談判後，各國農產品進口均已自由化，我因尚未入會，故農產品開放時間已較其他W T O會員為遲。我預定於入會後調降一千零二十一項農產品稅率，降稅幅度為百分之三十五．四一，

使我農產品之名目稅率由百分之二十一．八三降為十二．九三。在非關稅措施方面，我入會後取消限制地區進口之措施，對於現採限制地區進口之產品，除椰子外，均開放自由進口；對於豬腹脅肉、雞肉、動物雜碎及椰子等廿五大類農、漁產品將採取關稅配額措施。另為維護我農業發展，我除在諮商過程中極力爭取較長之調適期外，並爭取適用特別防衛條款及採取關稅配額，以漸進方式開放農產品市場；同時在入會後亦將加強辦理農產品受進口損害救助。

(3) 在服務業方面：

我將開放商業及專業人員、通訊、營造與工程、銷售、環境、金融、衛生及社會、觀光及旅遊、體育及運輸等十一個業別之市場。由於服務業承諾項目絕大部分都已陸續實施，除少數行業外，加入W T O對國內業者之影響不大，且市場開放後有助於引進國外先進服務技術，提升服務品質，擴大國內服務業市場。

(4) 在政府採購方面：

我國已藉由加入W T O政府採購協定，於八十七年五月廿七日公布政府採購法，建立公開、透明，公平、競爭之政府採購作業制度，減少弊端，提昇採購效率。此外，未來我國廠商亦可經由我國簽署該協定，參與協定簽署國之政府採購市場，為我國廠商開拓海外市場商機。

2. 我國積極推動多項貿易便捷化措施

鑑於我國係以國際貿易為發展導向之國家，推動貿易便捷化工作將有利提升我國業者之國際競爭力，故我政府部門配合國際經貿組織或論壇有關貿易便捷化之構想與措施，推動各項行政手續之簡化及調和工作。例如，我國已建立電腦化之關稅資料庫，擬著手建立非關稅措施之資料庫；並採行 HS96 調和關稅制度，積極推動關務程序自動化之工作。此外，我為 A P E C 非正式虛擬關務小組成員之一，將積極參與研議使

用電子商務之關務程序工作。

鑑於電子商務所形成的革命性影響，無紙化的作業環境及無疆界的市場活動，將有助於全球資訊及資源更加迅速地流動及使用，運用此一新型態之資訊科技，有助於貿易便捷化工作之推動，如「無紙化貿易」之採行，將可大幅降低廠商之經營及交易成本，並可提高跨境作業效率，俾利國際貿易之發展；為積極推動貿易無紙化，我政府相關單位除於八十三年完成通關作業自動化，並於八十八年十二月起，推行線上貿易管理簽審作業；在海陸運輸方面，交通部目前積極推動「海運資訊通信發展方案」，經由簡化作業流程及透過電子資料交換(EDI)，達成海運運輸業務自動化管理之目標。此外，我政府亦積極推動國內物流業之發展及推動亞太地區全球運籌發展計畫，盼能透過電子商務之使用，創造一結合物流、金流及資訊流整體之良好發展環境。

3. 創造合理、公平競爭的法制化環境：

近年來，為配合我國加入W T O，政府已送請立法院審議通過修正貿易法、電信法、菸酒管理法、農業發展條例、政府採購法、律師法等五十五項法案。此外，我國已承諾未來入會後將依行政程序法之規定，在相關經貿法令公告實施前，先公開草案廣徵意見，以使法案更為週延，且制定法令之過程更為透明。

前述各項配合我W T O入會過程中所作之法令增修工作，除可使我國經貿法制完全符合該組織的規範外，此外，為使我國之經濟政策能達以「競爭政策為主，產業政策為輔」之目的，更藉由法令鬆綁如解除管制、民營化等措施，為企業界提供一個自由競爭的環境，俾進一步藉由競爭建立我國產業之國際競爭力；另，在自由競爭之同時，為確保競爭秩序與環境，維護市場的正常運作，以及保障消費者權益，我公平交易法亦自民國八十年公告實施，以提供一公平合理的遊戲規則，使我國企業均能在公平的基礎上自由競爭，進而提高其經營效率，促進資源的合理分配。

4. 追求永續發展之同時兼顧環境保護

W T O 協定為多邊貿易體系之管理體制，其前文第一段提及「
，並在永續發展之目標下，達成世界資源之最適運用，尋求環境之保護與保存，並兼顧各會員經濟發展程度相異下之需求與關切。」，此為多邊貿易體系首度將永續發展目標以及保護環境需求納入條文。此外，G A T T 一九九四第廿條一般例外規定所列之例外條件，特別納入維護人類、動植物健康以及保育自然資源等，使W T O 會員得在此等情況下，豁免W T O 相關規範，惟其所採行之措施不得造成貿易限制效果或歧視。另在數項協定中，亦納入有關環境之條款，賦予會員適當考量環境問題及採取符合W T O 公開、透明之貿易措施之權利。

我國入會後，W T O 相關規範雖可能在短期內對國內產業環境造成衝擊，有必要進行產業結構的調整。但長期而言，則可促進產業經營之效率化、資源分配之最佳化、生產技術清淨化、污染防治技術效益化、成本合理化等具環境經濟效益之成果。因此我國追求經濟成長及貿易自由化之同時，善用W T O 賦予會員兼顧環境保護之權利，將可創造貿易、環境及永續發展之三贏。

為加強推動保護地球環境、保育自然資源、合理利用資源以及參與國際環境保護相關事務等，行政院特成立跨部會之「國家永續發展委員會」，以規劃與推動永續發展之相關策略如技術研發、推動參與國際環保協定、國際組織及相關活動之策略等，以因應日漸繁雜之環保問題。

3.11.2 我國企業的因應之道

台灣過去十幾年來所面臨的新台幣匯率巨幅波動、勞動與土地成本快速上漲，對企業經營者而言，可說是相當大的衝擊。而企業所展現的因應措施，大致為增加自動化設備、提高技術水準、降低生產成本，提升產品附加價值、加強對外投資、另覓生產資源、改變國內生產結構等，部分出口廠商則持續拓展國外市場，降低投資成本等。因此，儘管有少數企業因適應調整能力不足而遭到衝擊，但整體而言，此一段產業調整期間我國對

外的投資與貿易仍呈穩定成長趨勢，足見多數企業的韌性與潛力令人刮目相看。然而，隨著世界經濟日益趨向全球化與規範化發展，我加入W T O後企業所面臨的競爭壓力將比以往更為劇烈，因此建議企業可採行的因應對策如下：

1. 順應國際經貿環境變化，活絡企業經營理念

企業在面對入會的可能衝擊時，首應致力於提升競爭能力及調整經營策略，此外，在從事國際貿易及投資活動時，必須深入了解W T O基本規範，並確實掌握國際經貿趨勢。業者尤須體認到，在W T O的架構與精神內涵下，各國政府傳統上扶植、擴充、保護及補助產業的政策，已逐漸轉變為以改善企業整體經營環境、撤除投資及貿易障礙、制訂合宜的經貿法制，以及簡化行政管理手續等為重點，其目的為創造一個更自由開放和公平合理的競爭環境，以分享世界貿易成長之利益並提昇資源配置之效率。在此一競爭環境之中，企業必須活絡經營理念，不斷地創新、保持彈性、改善體質和提昇競爭力，才能適應以資訊、科技和市場為導向的世界經濟，並迎接外國企業的激烈競爭。

2. 配合政府措施，改善企業體質

為因應我國加入W T O後產業可能面臨之競爭，國內各產（企）業可運用政府所提供之各項獎勵措施，包括促產條例之各項租稅減免優惠、低利貸款，以進行生產合理化之改善以降低生產成本，提高市場競爭力。屬十大新興工業之產業，並可運用「主導性新產品開發輔導辦法」及「鼓勵民間事業開發輔導辦法」所提供研究發展經費補助款及配合款，加強企業自主開發設計、提高產品創新能力及競爭力，促進產業升級，強化競爭優勢。

3. 掌握入會後貿易自由化所帶來新的商機

(1) 農業部門

關稅降低使農產品進口業者得以降低進口成本。多項農產品取

消進口地區限制及數量限制，國內農產品加工業者將可取得更多樣化之原料，同時亦可降低生產成本。

(2)工業部門

工業原料進口價格下降，有助廠商降低生產成本。產品進口價格下降，將刺激國內消費，從而活絡商業活動。另我資訊電子及石化等以出口為主之產業，將可因W T O進一步自由化，而享受關稅調降及非關稅障礙撤除等好處，有效拓展優勢產業之出口市場。

(3)服務業部門

服務業市場開放將引進國外先進服務業管理與技術，有利業者掌握國際間服務提供之新趨勢，強化開發新市場能力。並因引進專業人員來台提供服務，有助於推動我產業之升級與國際化。

(4)政府採購

可引進國外之技術、管理，有助於提昇國內工程品質及工程技術。入會後可增加業者與外國廠商合作之機會，並可拓展簽署國之政府採購市場，增加我業者至國外發展之商機。

4.妥善運用貿易救濟程序，降低外國不公平競爭之影響

廠商因外國受補貼或傾銷產品進口而造成損害時，可依「平衡稅及反傾銷稅課徵實施辦法」向財政部申請平衡稅調查或反傾銷調查。截至八十八年底，我財政部關稅稅率委員會已處理共四十一件反傾銷案件，雖然我國尚未有平衡稅調查之案例，鑑於國際上平衡稅調查已漸漸成為反傾銷調查外之另一主要進口救濟手段，而事實上基於國內產業發展，幾乎每一國家都有補貼措施，我國內廠商在申請反傾銷調查外，在證據充份下，亦可申請平衡稅調查，以維護公平競爭。此外，倘國內產業因國外貨品進口急遽或大量增加，而遭受嚴重損害或有損害之虞時，可向經濟部申請防衛措施調查，以對該進口品實施數量限制或提高關稅，使我產業獲得調整之機會。

第四章 服務業貿易總協定之探討

為探討我國加入 WTO 後對航運業之影響，就必須針對 WTO 中有關服務業貿易總協定（General Agreement on Trade in Services，簡稱 GATS）之內容與規範加以了解。在 1948 年即已生效全球最具影響力的國際貿易協定--GATT，早期規範範圍始終未及於服務業貿易，直到 1986 年，GATT 締約成員展開第八回合談判（烏拉圭回合談判），先進國家鑒於全球化服務業貿易快速增加，但國際間卻沒有規範服務業貿易的多邊協定，因此積極推動服務業貿易自由化，希望藉由多邊性規範架構的建立來消除服務貿易障礙，加速服務業貿易自由化。1991 年 12 月 20 日 GATT 貿易談判委員會（TNC）提出一份談判預擬結果的協議草案，其中包括服務貿易總協定案。1993 年 12 月 15 日烏拉圭回合談判達成最終協議，GATS 正式定案，成為目前規範國際間服務業貿易之國際多邊協定。

本章將就 GATS 之內容架構及其對服務業貿易所訂定之原則、服務業貿易四種型態、服務業貿易需提供特定承諾之規定與我國服務業特定承諾表與運輸有相關之事項等分節加以探討。

4.1 服務貿易總協定（GATS）之內容架構

服務貿易總協定是第一套具有法律執行效力的多邊服務貿易規範。其主要內容包括三部分：一、主要條文：涵蓋一般原則及義務；二、附則：有關個別服務業部門的特殊規定；三、各國之特定承諾表：列載各會員的市場開放及自由化承諾，此外，若干國家亦提出「最惠國待遇豁免清單」，

俾暫時停止適用最惠國待遇。現就服務貿易總協定本身之條文、附則、特定承諾表等三部分分別簡述如下：

1. 服務貿易總協定條文（Framework Agreement）：

服務貿易總協定本文除前言外，包括六章二十九條條文，分別規範適用範圍與定義（第一章）、一般義務與規範（第二章）、特定承諾（第三章）、漸進式自由化（第四章）、制度條款（第五章）、最終條款適用範圍與定義（第六章）。主要說明服務貿易原則上應符合最惠國待遇原則，各有關法規應符合透明化及公平性之要求，惟如屬區域性經濟整合協定或基於公共道德或國防安全則可排除服務貿易總協定之適用。會員在本協定下承諾開放之服務業市場，應依最惠國待遇對所有會員開放，不得加以互惠條件或其他限制，但服務貿易總協定亦允許會員對少數服務業部門提出最惠國待遇適用豁免或採取保留措施，各類豁免一般限用十年且每五年應檢討乙次。

2. 服務貿易總協定附則（Supplements）：

為克服不同性質之服務別適用同一服務貿易總協定之困難，特別以附則之方式另行規範性質特殊之服務業別，惟附則之特別規定未予規範之處，則仍須適用服務貿易總協定之規範。服務業別附則包括最惠國待遇適用之豁免、提供服務之自然人移動、金融（二項）、電信、基本電信、空運及海運等八項附錄。

3. 承諾表（Schedules of Specific Commitment）：

由於各國服務貿易發展程度不同，要求齊頭式開放各國服務貿易市場恐對一國經濟自主權產生重大影響，故 GATS 將市場開放及國民待遇兩原則列為特別承諾，期望透過各國承諾與談判之方式逐步自由化。依 GATS 第十六條至二十一條之規定，各會員國應就其服務業提出開放市場及遵守國民待遇之承諾，並以表列方式提出，經談判定案後即成為 GATS 之一部份，亦即特定承諾表即為會員載明其對各類服務貿易在市場開放及國民待遇方面之限制或條件。

我國既申請加入 WTO，就必須遵守 GATS 之規範，於入會過程中，與各會員諮商我國服務業市場開放的問題，並依據 GATS 之規定，以及與各會員就市場開放之諮商結果，對國內不符規定之相關法規與行政命令加以修正。

鑒於服務業涵蓋範圍廣泛而我國並無單一之服務業主管機關，而分屬不同機關，因此民國八十二年十二月二十一日召開之「我國請加入 GATS 策略小組」（行政院於民國八十五年二月十二日核定更名為「我國參與國際經貿事務策略小組」）會議即決議由行政院經濟建設委員會負責協調相關單位進行服務業初始承諾表草案草擬作業。其後即由經建會負責統籌服務業議題對外諮商，協調相關機關立場，以及承諾表草案修正之任務。

在彙整特定承諾表過程中，承諾表內所有文字與承諾內容均基於國家利益與自由化、國際化政策下，慎重考量加以研擬，並據以與各國進行諮商。

其基本考量與原則如下：

（1）我國服務業承諾表之基本考量

- ①能否說服對方放棄該項要求。
- ②該項要求是否符合我國整體、長遠之發展。
- ③答應該項要求，國內執行所面臨的困難及如何克服困難。

（2）我國服務業承諾表之基本原則

- ①依據我國經濟發展之需要。

如政府推動亞太營運中心計畫，需配合執行推動服務業自由化措施，因此，若某項服務業之對外開放有助於未來亞太營運中心之發展運作者，即做出承諾。

- ②依據其他締約成員國市場開放程度。

參考各締約會員所提承諾之普遍水準，並參酌我國經濟發展程度，做出合理之承諾。

- ③依據國內產業接受競爭之能力。

顧及國內產業發展的條件，對現階段無法與國外競爭之行業，即盡量爭取不作承諾。

④依據開放後對國內法制、秩序等可能造成之衝擊。

若市場開放對我國現行法律、管制制度、市場秩序、社會秩序等將產生重大衝擊者，亦盡量爭取不作承諾。

4.2 GATS 對服務業貿易所訂定之原則

依服務貿易總協定（GATS）規定，所有 WTO 會員有關服務貿易之相關法規與措施亦應符合市場開放、最惠國待遇、透明化、國民待遇、漸進自由化等五項基本原則，分別簡要說明如下：

1. 市場開放原則（Market Access）：

市場開放原則強調不允許各會員國制定阻礙進入市場為目的之管理規範。WTO 制定服務貿易總協定之主要目的乃為消除服務業貿易之障礙，並加速服務業貿易之自由化；要達成上述目的之過程，則是要求各會員對國內之服務業對外國進行「市場開放」之措施。根據 GATS 第十六條之規定，各會員提供給其他會員之服務業者或服務提供者之待遇，不得低於其已同意並明載於其承諾表之內容、限制及條件。

又各會員對已提出市場開放之行業，除非其承諾表內另有規定，否則不得於其部份地區或全國境內維持或採行其他限制性措施，例如，限制服務供給者數量、限制服務交易或資產之總值、限制服務營運之總數或服務之生產數量、限制特定服務業者得僱用與特定服務之供給直接相關必要之自然人總數、限制或要求服務業者以特定之法人型態或合資方式始得提供服務、及限制外國人持股比例或個人總額或全體外資總額等方式限制外資之參與。

2. 最惠國待遇原則（Most-Favoured-Nation Treatment，簡稱 MFN）：

根據 GATS 第二條規定，最惠國待遇指各會員應立即且無條件地對來自其他會員國之服務或服務業者，提供不低於該會員給於其他會員相同服務或服務業者之待遇。簡要言之，該原則強調的是，本國措施不得

產生對不同外國業者間的歧視待遇。例如，我國對甲國（不論其為 WTO 會員與否）開放某服務業市場，則我國必須立即且無條件地也對其他 WTO 會員開放此一服務市場。

GATS 另外有 MFN 豁免條款，會員如欲採行與上述不一致之措施，則必須依 GATS 第二條規定，另外提出「最惠國待遇豁免表」，規定於 GATS 附則中，亦屬於 GATS 協定的一部分。有關 MFN 豁免規定，係依據烏拉圭回合決議，允許會員基於某種特別原因，可對特定部門、特定國家採取歧視性待遇。原則上，MFN 豁免期間不得超過十年，且會員必須在 WTO 協定生效前一一列舉，協定一旦生效後，即不可再進一步提出 MFN 豁免之行業。對於新加入會員，亦給予一次提出 MFN 豁免之機會。

3. 透明化原則（Transparency）：

透明化原則又稱為公開化原則，係指各會員國對其本國各項與 GATS 規範相關之措施必須公開化。本原則規定在積極意義上，可使 WTO 會員容易取得商業及技術等資訊，增進其進入他國市場之能力；在消極意義上，可避免各會員在法令措施不透明化的掩護下，遂行其貿易障礙之措施。

GATS 第三條第一項規定會員之相關措施須於生效前儘速公佈，此規定不論會員是否已做出承諾皆需遵守，屬無條件式規定（不論會員是否做出承諾皆須遵守）；第三條第三項規定會員應對服務貿易所作特定承諾之所有新訂或增修之法律、命令或行政準則，通知服務貿易理事會，此項義務與會員所做之承諾有關，屬於條件式規定（指會員僅須遵守所作之特定承諾）。目前 WTO 並無法檢視會員依規定提交之通知是否已足夠或恰當，僅能鼓勵會員儘量履行此方面之義務。另第三條第四項規定會員應設立查詢點，以對其他會員之政府或私人機構之服務提供者，答詢服務相關措施及法規資料。WTO 依據各會員提供之查詢點資料，包括地址、電話及電子郵件信箱，可進行實際審查，了解該查詢點是否確實存在。

4. 國民待遇原則（National Treatment）：

依據 GATS 第十七條規定：對特定承諾表所列之行業，及依照表上

所陳述之條件與資格，就有關影響服務供給之所有措施，給予其他會員服務業者之待遇，不得低於其給予本國相同服務業者之待遇。換言之，會員國提供給「外國人」與「本國人」之待遇，必須一視同仁，包括形式上與實質上的平等。例如：我國加入 WTO 後，開放小客車租賃業市場，則其他會員國之業者向我國主管機關申請經營小客車租賃業所須之資格與相關文件不得較國人申請所需之資格與相關文件更嚴苛，否則即違反國民待遇之原則。

5. 漸進自由化原則 (Progressive Liberalization)：

本原則之基本概念源自於 GATS 係以推動服務業貿易自由化為目標，會員之經濟發展及服務業自由化程度不同，GATS 並未要求每個會員做出相同程度之開放服務市場，但明定將定期檢討各會員服務業開放的程度，以確保服務業貿易朝向自由化的目標發展。

考慮到開發中國家之發展程度以及執行自由化之能力，如果開發中國家開放市場幅度過大，將無法面對來自國外競爭之壓力，所以依據幼稚工業發展理論，允許開發中國家採漸進式開放。惟此理論亦有其商榷餘地，部分國家經濟發展不夠穩定之原因之一係因其國內服務業開放程度不夠。服務業發展亦與中央管理者心態有關，以金融業為例，政府不願開放銀行業，因恐外人大量投資，政府無法有效控制。開發中國家應謹慎考量是否對服務貿易市場提出更開放之承諾，尤其在模式三設立商業據點方面，因其可引進資金及技術，不但不會妨礙當地服務業，反而可以促進服務業之發展。

4.3 服務業貿易之型態

有關服務貿易之方式，GATS 將其區分為下列四種型態 (Mode)，茲說明如下，並整理於表 4.1：

1. 「跨國提供服務」(Cross-border supply)：

指服務提供者在一會員國境內透過通信（如：電信、文書）方式，向其他會員國境內之消費者提供服務。換言之，即本國提供者對於位於他國之需求者提供服務；例如遠距教學。

2. 「國外消費服務」(Consumption abroad)：

指一會員境內之服務提供者對於進入該境內之他會員之消費者提供服務。換言之，即本國供給者在本國對他國人提供服務；例如觀光旅遊。

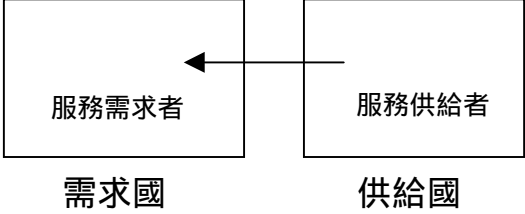
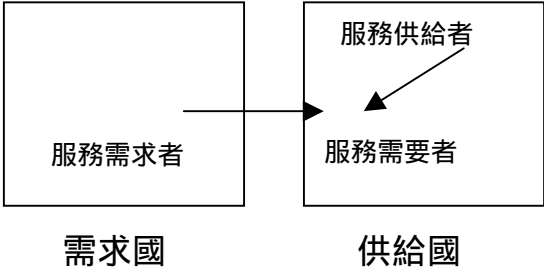
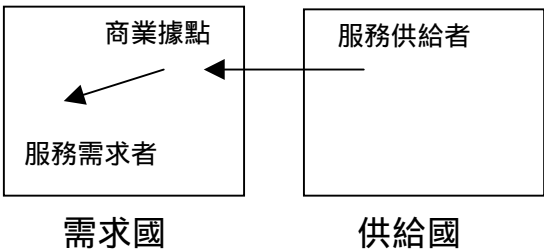
3. 「商業據點呈現」(commercial presence)：

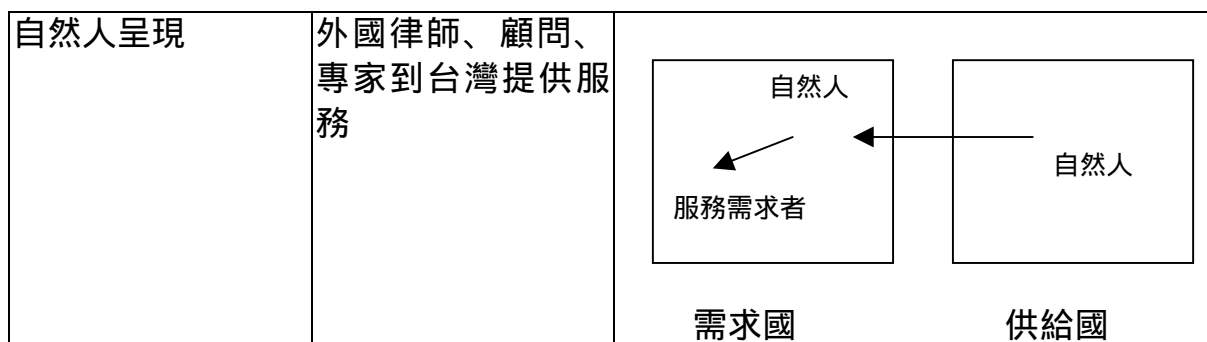
指一會員之服務提供者在他會員境內以設立商業據點方式提供服務。換言之，即本國供給者到他國設立據點對於需求者提供服務；例如本國銀行在他國設立營業據點。

4. 「自然人呈現」(presence of natural persons)：

指一會員之服務提供者在其他會員境內以自然人(個人)身分提供服務。換言之，即本國自然人到國外對於需求者提供服務；例如服裝模特兒、工程顧問。

表 4.1 服務貿易之四種型態

型 態	例 子	圖 示
跨國提供服務	住在國外的顧問以電話告知本國技術人員設計內容、遠距教學	
國外消費服務	觀光客在旅遊當地接受旅館服務、輪船及飛機於國外港口、機場 接受維修工作	
商業據點呈現	透過海外分支機構提供法律服務	



註： 服務供給者； 服務需求者

資料來源：

1. D.K.Das(1998), "Trade in Financial Services and the Role of the GATS", Journal of World Trade, 32(6), p.80。
2. 日本通產省通商政策局編(2000), 2000 年版不公正貿易報告書, p.213。
3. 陳正澄等, 歐盟貿易投資之法律與政策, 自由中國之工業, 第 91 卷第 3 期(90 年 3 月), p.1-59。

4.4 服務業貿易需提供特定承諾之規定

WTO 希望藉多邊性規範架構之建立，消除服務貿易之障礙，加速服務貿易之自由化市場開放。然而，由於世界各國經濟發展程度不同，且各國產業強弱優勢亦有異，故 WTO 冀望達成服務貿易自由化的終極目標，實際上並不容易以「齊一式」之規範架構，要求各會員執行市場開放，乃採取妥協性及漸進式自由化之方式，進行該項任務。因此，在烏拉圭回合談判中，除了制定「服務貿易協定」外，還要求各會員國提出本國對服務業自由化內容的「特定承諾表」，以及對最惠國待遇之免除部份與其處理方針之事先聲明，即所謂「最惠國待遇豁免表」(MFN Exemptions List)；其中，前者對自由化內容的「服務業特定承諾彙總表」是指該會員國承諾自由化的內容與時程；具體內容可分為兩類，一為「水平承諾」(Horizontal Commitments)，即各產業皆適用之共同承諾，為精簡承諾表篇幅，而以「水平承諾」方式表現，目前我國依國內相關法令規定，對外人在我國投資、外人在我國取得不動產及其權利、外人進出我國境，短期停留及就業等作出有限度之承諾。另一為依產業別提出之「特定行業承諾」(Sector-Specific Commitments)，目前我國承諾之內容涵蓋十一大類服務業，包

括商業服務業、通訊服務業、營造及相關工程服務業、配銷服務業、教育服務業、環境服務業、金融（含保險）服務業、健康與社會服務業、觀光及旅遊服務業、娛樂文化及運動服務業以及運輸服務業等。同時對此二類，又加上三種不同限制因素：市場開放限制（Limitations on market access）、對國民待遇之限制（Limitations on national treatment）及附加承諾（Additional commitments），如表 4.2 所示。至於「最惠國待遇豁免表」則為該會員國對 WTO 事先聲明該會員國要求免除履行部份最惠國待遇與其相對之處理措施；各國依國情及經濟發展程度之不同，各有其豁免最惠國待遇之項目。我國因地狹人稠，對土地權利及利益之取得一項要求免除遵守最惠國待遇之義務，至於機場機坪裝卸服務與其他空運支持服務業兩項，則要求依雙邊空運協定辦理。服務業特定承諾表及服務業最惠國待遇豁免表格式如表 4.2、表 4.3 所示。我國之「服務業特定承諾表」及「最惠國待遇豁免表」，如附錄一。

表 4.2 服務業特定承諾表

提供服務之型態：(1) 跨國提供服務(2) 國外消費(3) 商業據點呈現(4) 自然人呈現			
行業或次行業別	市場開放之限制	國民待遇之限制	附加承諾
壹、水平承諾			
貳、特定行業承諾			
一、			
A.	(1) (2) (3) (4)	(1) (2) (3) (4)	
B.			

表 4.3 服務業最惠國待遇豁免表

行業別	不符合最惠國待遇之措施	適用之國家	適用期間	需要豁免之條件

各會員應依照 GATT 秘書處對服務業所作之行業分類,共包括 12 大類、50 餘中類、150 餘細類行業及業務,就其服務業之市場開放承諾,按四種服務型態(即跨國提供服務、國外消費、商業據點呈現、自然人呈現),分別填列「市場開放」及「國民待遇」之限制,經會員相互諮商定案後,即成為各會員應履行之義務。

依據 GATS 之規定,各會員以前述之「特定承諾表」方式提出之承諾,需遵守 GATS 第二條最惠國待遇之原則,使用於所有會員。若有某些特殊因素,希望其承諾事項僅適用於某些特定會員,而不以最惠國待遇方式開放之項目,則需另外填寫如表 4.3 所示之「最惠國待遇豁免表」,並以正面表列方式列出其行業細類或業務,說明其擬採取之「不符合最惠國待遇之措施」,並指出其希望適用於哪些特定會員國與適用之期間,同時說明需要該項最惠國待遇豁免之條件,然該項義務之免除為期不得超過十年,且服務業貿易委員會依規定應審查超過五年的該等免除案,以決定期滿免除條件是否依然存在,並決定日後再審查之日期。

4.5 我國服務業特定承諾表與運輸有關之事項

我國「服務業特定承諾表」與「最惠國待遇豁免表」與運輸相關者,可分為三類說明如下:

1. 我國已有具體承諾部份,且為交通部主管之業務:

主要為十一、「運輸服務類」之相關業別,包括:

(1) C. 空運服務業

(a) 航空器維修

(b) 空運服務之銷售及行銷

(c) 電腦訂位系統

(註:另有關航權與排除條款之運用部份未做承諾)

(2) E. 鐵路運輸服務業

(a) 旅客運輸(7111)

(b) 貨物運輸(7112)

(d) 鐵路運輸設備維修(8868**)

(3) F. 公路運輸服務業

(a) 旅客運輸(限於小客車租賃業)

(b) 貨物運輸 (限於汽車貨物運輸及汽車貨櫃貨物運輸), 不包括現行公路法定義之汽車路線貨物運輸

(d) 公路運輸設備維修 (6112, 8867)

(4) H. 各類運輸之輔助性服務業

(a) 裝貨服務業(機坪裝卸貨除外)(741**)

(b) 倉儲服務業(742)

(c) 貨運代理服務業(7480)

(d) 其他支援與輔助性運輸服務業(地區性裝載及運送除外)(7490**)

2. 尚未有具體承諾部份：

為「運輸服務類」中之「海運服務業」部份。

3. 已有具體承諾，非交通部直接主管，但與交通部業務相關部份：

有一、「商業服務類」中之 E. 未附操作員之航空租賃服務業部份。

第五章 海運服務業談判之探討

於一九九四年四月在馬拉喀什（Marrakesh）召開之 GATT 部長級會議中，貿易談判委員會接受「海運服務業談判之決議（Decision on Negotiations on Maritime Transport Services）」，成立「海運服務業談判小組（Negotiating Group on Maritime Transport Services，簡稱 NGMTS）」研商相關海運服務業之規範，以推動海運服務業自由化之工作。

海運服務業談判小組自一九九四年五月開始至一九九六年六月止，共召開十六次會議討論海運服務業之規範與自由化之問題；然而，由於（1）美國、丹麥、希臘等國未能充分支持；（2）海運及其相關附屬服務業之高度複雜，不易協商自由化；（3）各國經濟發展程度不同，造成對海運服務部門開放措施之差異；（4）協商時間短促；（5）海運服務業談判需考量依循之相關法規種類繁多等原因，導致各參與國之意見過於紛歧，致使 NGMTS 無法依照海運服務業談判之決議，在一九九六年六月前總結協商並提出最終報告，故而 NGMTS 在其一九九六年六月二十八日之第十六次會議中，決暫停（Suspend）協商，殆至 2000 年再重開談判工作，惟 2000 年談判仍未有共識，故海運服務業談判成為未來 WTO 需繼續努力進行諮商談判的重要事項之一。

5.1 海運服務業談判小組成立背景與任務

在 1986 年展開的烏拉圭回合談判過程中，由於達成海運服務業自由化乃是服務業談判組（Group of Negotiations on Services，簡稱 GNS）主要關切事項之一，為求海運服務業自由化之承諾能獲得多數國家之支持，於 1991 年底，一些國家即展開與此一議題有關之非正式討論。許多國家視此種會前之討論為必要措施，認為如此才可以縮小不贊成 GATS 適用於海運服務業之會員與堅持要求海運高度自由化之會員間的歧見。熱中於成立海運服務業談判小組之會員乃在 1992 下半年即 1993 年進行一系列之非正式討論，有許多會員並於該等非正式協商之末期即提出承諾書，但多數會員仍認為為確保海運服務業能達成高度之自由化，繼續協商是必要的，因此 GNS 乃同意擴大協商範圍至海運服務業。

故而，一九九四年四月十二日至十五日在馬拉喀什（Marrakesh）部長級會議中，貿易協商委員會接受「海運服務業談判之決議」。該決議確認於 WTO 內成立「海運服務業談判小組」負責海運服務業協商之工作，同時亦設立該談判小組任務及運作準則。僅將「海運服務業談判之決議」八項規定，說明如下：

1. 有關海運服務業之談判，應在服務貿易總協定之架構下，以自願方式進行之。談判之範圍應廣泛，並著重於對國際海運（International shipping）、輔助性服務（Auxiliary services）和進出及使用港口設施（Access to and use of port services）之承諾，務求在一定期間內達成限制項目之解除。
 2. 為執行前項任務而成立「海運服務業談判小組」（以下簡稱"NGMTS"），NGMTS 並應定期報告協商談判之進展。
 3. NGMTS 所進行之談判，應開放給有意參與諮商的所有會員和歐洲共同體。
- 截至目前，下列政府已表達其參與談判之意願：

阿爾及利亞、加拿大、歐體與其會員國、芬蘭、香港、冰島、印尼、韓國、馬來西亞、墨西哥、紐西蘭、挪威、菲律賓、波蘭、羅馬尼亞、新加坡、瑞典、瑞士、泰國、土耳其、美國。

其他有意參與談判者，應將通知寄送 WTO 協定之主管機構。

4. 海運服務業談判小組最遲應在一九九四年五月十六日召開首次協商會議，並在一九九六年六月前完成協商並提出最終報告。NGMTS 之最終報告內容應包括實施該協商結果之日期。
5. 在協商結束之前，GATS 第二條及有關第二條豁免附件之第一項和第二項將暫停適用於海運服務業，且無需列出最惠國待遇之豁免事項。在協商結束之時，會員國可自由改進、修正或撤回在烏拉圭回合就此部分所作之承諾，而不需提供任何補償，不受 GATS 第十一條之規範。同時，會員國應最後確認其最惠國待遇免除事項之立場，不受第二條豁免之附件之規範。如果協商無法獲得共識，服務貿易理事會應決定是否仍依照本要點繼續協商。
6. 經由協商談判所獲致之任何承諾，包括生效日期在內，均應載明於服務貿易總協定之附件之內，且受該協定所有規定之規範。
7. 從本要點生效開始至依第四項規定決定實施日期止，各參與協商之會員不應採取任何影響海運服務之措施，除非該等措施係應其他會員要求且其目的係在維持或增進海運服務之自由化。各參與會員國亦不應採取措施以改善其談判地位和籌碼。
8. 上述第七項規定之執行應受海運服務業談判小組之監督。任何參與會員可提醒海運服務業談判小組注意有關將造成第七點無法充分實施之任何作為或不作為。秘書處在收到該等通知後，即應被視為已向海運服務業談判小組提出。

由以上之決議要點可以知道海運服務業談判小組之協商是在「自願基礎上」進行，其議題應廣泛包括國際海運、輔助性服務與進出及使用港口設施。為求在一定時間內完成解除管制之目的，乃成立 NGMTS 以執行該要

點，並設定一九九六年六月為完成協商及最終報告之最後期限；NGMTS 歡迎各國政府參與，在成立初期表示願意參加者包括美國及歐盟等二十四個會員國。該決議同時也排除適用 GATS 第二條附件有關最惠國待遇之規範及第二十一條關於提供補償之要求；並強調於 NGMTS 協商談判期間，各參與會員國不應採取措施以改善其談判地位與力量。

5.2 海運服務業談判所規範之主要事業類別

依「海運服務業談判之決議」第一要點即明文指出，海運服務業部門之協商依服務貿易總協定（GATS）之架構，並在自願基礎下進行。該協商範圍應廣泛，著重於對國際海運、輔助性服務和進出及使用港口設施之承諾，在一定期限內達成限制措施之解除。

故海運服務業談判所規範之主要事業類別，可以分為下列三大主題，每一主要事業類別，又包括數項行業，列示如下：

1. 國際海運：即船舶運送業提供之國際客運、貨運服務。
2. 海運輔助性服務：包括
 - （1）貨櫃集散站服務
 - （2）海運代理業服務（我國航業法稱為「船務代理業」）
 - （3）海運承攬業服務
 - （4）海運貨物處理業服務（即我國之「船舶貨物裝卸處理業」）
 - （5）倉儲服務
 - （6）通關服務
 - （7）船舶維護修理服務
3. 進出及使用港口設施：包括
 - （1）引水服務
 - （2）拖、駁船服務
 - （3）食物補充、加油和加水服務
 - （4）垃圾收集和壓艙廢水處理服務
 - （5）航行輔助服務

(6) 船舶操作必要之岸上服務 (如通信、水電補充)

(7) 緊急修理服務

(8) 拋錨、船席和靠駁服務

此外，複合運送服務業在 WTO 第一回合 NGMTS 談判會議中，許多會員要求將其納入談判項目之一；其次，NGMTS 談判僅適用於國際海運服務 (International Maritime Transport Services)，至於國內內河、沿海專屬運輸業務 (Cabotage)，則不包含在 NGMTS 談判之範疇內。

5.3 海運服務業談判小組談判經過

5.3.1 海運服務業談判小組會議時程

依據上述「海運服務業談判之決議」第四點明示：NGMTS 最遲應在一九九四年五月十六日召開第一次協商會議，並在一九九六年六月前完成協商並提出最終報告，因此，自一九九四年五月到一九九六年六月間，NGMTS 共召開十六次會議，討論海運服務業之規範與自由化之問題，各次會議召開時間如表 5.1，其中一九九四年召開三次會議，一九九五年舉行五次會議，為了符合原決議時間完成任務，NGMTS 更密集於一九九六年六月之前召開了八次會議。

表 5.1 海運服務業談判小組會議時程

會 議 次 序	召 開 時 間
第一次會議	1994 年 5 月 5 日
第二次會議	1994 年 7 月 13 日
第三次會議	1994 年 10 月 17 日
第四次會議	1995 年 2 月 9-10 日
第五次會議	1995 年 4 月 6-7 日
第六次會議	1995 年 7 月 17-19 日
第七次會議	1995 年 10 月 30 日 至 11 月 1 日
第八次會議	1995 年 12 月 5-8 日
第九次會議	1996 年 2 月 13 & 16 日
第十次會議	1996 年 3 月 26 & 29 日

第十一次會議	1996 年 5 月 14 日
第十二次會議	1996 年 5 月 24 日
第十三次會議	1996 年 6 月 4 日
第十四次會議	1996 年 6 月 17 日
第十五次會議	1996 年 6 月 25 日
第十六次會議	1996 年 6 月 28 日

5.3.2 海運服務業談判小組各次會議重要討論事項

海運服務業談判小組第一次會議主要檢視「海運服務業談判之決議」之內容及討論如何有效加以推動等事項，並總結過去會前多次非正式談判的成果，指出在烏拉圭回合談判結束時，有三十個會員所提出之服務業承諾表將包含海運服務一項，而有二十一個會員選擇利用豁免表將海運服務列為最惠國待遇之豁免事項。

為利於將來談判順利及更深入瞭解各國海運服務業之動態，NGMTS 於第二次會議中擬訂一份「海運服務業談判小組調查問卷 (Questionnaire)」，發給所有會員與觀察員，並於第三次會議時各會員同意於一九九五年一月十五日前以書面提交秘書處。

NGMTS 第四次至第七次會議主要檢視各國提交之調查問卷，第一份被檢討者為美國所提出之問卷，其次依序為歐盟、日本、加拿大及瑞士等三十餘國之問卷，各國對問卷內容若有疑問，可提出會議討論並由該國代表解釋說明。

第八次會議要求各國對現行之雙邊談判提出評論，許多代表呼籲加速談判作業之進行並要求各國儘速提出承諾表，尤其是一主要會員（按：指美國）。另外，歐盟、挪威和日本代表就美國「許可阿拉斯加原油輸出，但需由美籍船舶運輸」之立法提出質疑，認為該法案不但與 NGMTS 決議第七項不符合，同時明顯違反自由貿易之原則，需接受秘書處及各會員之持續檢視。美國則表示歡迎其他會員就該法案之能源或航業政策表示意見，但反對提出其他議論。最後，主席裁示將該議題列為下次會議之議程再行討論。

第九次 NGMTS 會議繼續敦促各會員提交海運服務業承諾表，但美國表示對現有之承諾表不滿意，不提出承諾及要求，惟若情形改變將重新考慮其立場。

第十次 NGMTS 會議討論主題為承諾表之提交、雙邊諮商之發展及海運服務業談判決議第七項之相關事項。歐盟、挪威和日本代表再度對美國立法核准輸出阿拉斯加原油但保留運輸權予美籍船之行為表示關切。

第十一次會議再次討論上次會議所提事項。許多會員表示正考慮提交或改善其附條件之承諾表，並再度對主要參與國未提交承諾表表示失望，美國則表示將保持市場開放，並利用與各貿易夥伴會議時表達其意向；當日本對美國實施輸出阿拉斯加原油但保留運輸權予美籍船之行為表示遺憾時，美國表示該議題已於上次會議討論過，其商務部門在立法前並未得到任何外國政府的評論。

第十二次會議美國代表表示其已檢視過談判現狀，並認為目前談判結果並不符合希望創造開放市場之保證和海運服務業及相關產業無歧視待遇之談判目標，且批評「除 OECD 國家無須保護航運業，故提出之承諾表較可接受外，其它主要國家提交之承諾表皆不能符合其期望」，並強調其願在未來維持其目前之市場開放。上述意見受到多國的抨擊並對美國態度表示極度失望。會議中歐盟、挪威和日本等國再次關切「美國立法准許輸出阿拉斯加原油，但保留運輸權給美籍船隊」有異議，美國回應其已在上次會議表達觀點，並在聯邦公報刊出其承運條件，主要著眼於環境保護及反污染事項和航線需遠離敏感地區等因素。

第十三次會議主要討論二十四個會員所提出之承諾表，二十四個會員代表認為這是邁向達成自由化談判目標之一大進展，但各國對美國仍未提出承諾表表達強烈失望，並極力敦促其提出。美國代表檢視各國承諾表後認為並無新意，因此要美國提交承諾表之希望是更形渺茫的。

第十四次會議時美國代表再次重申對上次會議提出之承諾表的不滿，及不擬於一九九六年六月之前提出承諾表之立場；並主張談判可以暫時中止，留待將來根據 GATS 附則之規定，於五年後再進行審查或展開下一回合之談判。各會員代表於嗣後發言時，再度表達對美國之不滿，但仍表示

應將辛苦談判所獲至之結果予以保留，對如何處理則有三種主張：

1. 延長談判期限；
2. 於談判期限屆滿時，先簽訂一項「海運服務業過渡協定」；
3. 暫時終止談判，等下一回合服務業諮商談判時再行恢復。

第十五次會議於一九九六年六月二十五日召開，距離「海運服務業談判小組」應於六月底提出總結報告之期限已異常迫近，主席鑒於各會員於上次會議時對如何處理海運服務業後續談判意見相當分歧，乃利用會前時間與各會員代表進行多次非正式諮商，並於此次會議時提出報告並進行討論。主席並就 NGMTS 所面臨之重大問題，提出解決方案。

繼上次會議，主席續與各會員代表進行非正式諮商，並於一九九六年六月二十八日下午召開第十六次會議，這也是本回合海運服務業談判小組最後一次會議。會議首先討論並通過小組擬向「服務貿易理事會(Council for Trade in Services)」提出之報告草案，該報告簡述 NGMTS 成立之背景及其進行之活動。其次，本次會議並同時提出經各國討論後採認之「關於海運服務業之決議 (Decision on Maritime Transport Services)」包括決議暫停 (Suspend) 海運服務業談判，至 2000 年再依各國提出改善後之承諾表，重開談判工作等七項決議，一併提交服務貿易理事會通過。

5.4 海運服務業談判小組第一回合談判之決議

海運服務業談判小組第一回合談判，由於各參與會員之意見過於分歧，無法依照海運服務業談判之決議，於一九九六年六月前總結談判結果提出最終報告。故而 NGMTS 於一九九六年六月二十八日召開第十六次會議中，總結會議討論意見，提出一份包括七項要點之決議，提交服務貿易理事會採認通過，作為下一回合海運服務業協商談判之基礎。該決議內容如下：

1. 各參與會員決議中止 (suspend) 海運服務業談判，並將依 GATS 第十九條規定之下一回合全面性服務業談判開始五年內，恢復海運服務業談判。相關之談判程序，將於適當時機另行議定。各參與會員同意在恢復

談判時，以現有之各項改善後之承諾表作為談判之基礎。亦即 NGMTS 於一九九六年六月二十八日召開第十六次會議中，經 42 個會員與會同意暫停協商至西元 2000 年，日後再依各會員提出改善後之承諾表，重開談判。

- 2.各參與會員如擬依據 GATS「海運服務業談判附則」第三條之規定，改善、修正或撤銷其全部或部份海運服務業承諾表，應於本決議生效之日起三十日內（亦即一九九六年七月）為之。
- 3.上述談判所獲之承諾，將列載於 GATS 附件之特定承諾表中。
- 4.GATS 第二條及有關第二條最惠國待遇義務豁免之附則，應於第 1 項所述之談判結束之同時，開始生效。而在談判進行期間，有關第二條義務之暫停適用，將由「服務貿易理事會」進行檢討。
- 5.第 4 點之規定，不適用於各參與會員承諾表中業已列載之海運服務業特定承諾。
- 6.儘管有 GATS 第二十一條之規定，參與會員得在第 1 項所述之談判結束前六十天之內，改善、修正或撤銷其全部或部份海運服務業特定承諾表。再同一時段之內，各參與會員應確定其有關海運服務業最惠國待遇豁免之最後立場。
- 7.各參與會員，自即日起至第 1 項所述之談判結束為止，除對他國所採之措施予以反制，以及為維持或促進海運服務業之自由化所採取者之外，不得採取任何影響海運服務業之措施，亦不得藉此來提高其本身之談判地位。

5.5 海運服務業談判無法達成結論之原因

海運服務業自由化工作之推動，歷經 GATT 烏拉圭回合談判多年之努力與 WTO 成立 NGMTS 持續進行，最後仍因各會員意見過於分歧，決議在西元 2000 年前暫停協商談判，而無法獲致結論。

學者邱榮和（1999）認為未能如期完成談判任務之主要原因如下：

- 1.美國、丹麥、希臘等國未能充分支持

美國在 GATT 烏拉圭回合談判時，極力主張需將服務業貿易含括在世界多邊貿易談判之中，亦主張海運服務業羅列其中，但自 GATT 於 1994 年成立 NGMTS 進行海運服務業談判以來，卻轉變以往態度，批評除 OECD 國家無須保護航運業，提出之承諾表較可接受外，餘皆不能符合其期望而不願提出「海運服務業承諾表」，此舉不但引起各參與談判會員的強烈批評，更阻礙了海運服務業自由化談判工作之推動。進而於 NGMTS 第十四次會議中，建議將海運服務業小組之談判工作暫停，留待五年後之下一回合談判再繼續。

其次，美國國內若干有違海運服務業自由化目標之海運補助與保護措施，例如：營運差額補助（Operating Differential Subsidies，ODS）、資本建造基金（Capital Construction Funds）或建造準備基金（Construction Reserve Funds）、瓊斯法案（規定所有進入美國內陸港口之船隻必須是在美國建造、屬美國籍船隻、且須乘載美國船員。）與各國簽署的協定涉及貨載分配（Cargo Sharing）及其於海運服務業小組談判期間，立法許可阿拉斯加原油輸出，但需由美籍船舶運輸等措施皆受到各會員之質疑，亦是其未能充分支持 NGMTS 本回合談判之原因之一。

一般研究認為，海運談判困難之主因並非來自產業本身，因海運業已屬相當自由且具競爭性之產業，談判困難主要係來自美國之政治因素。因此，美國不認為其有需要多邊爭端解決機制之必要。美國境內要求對海運業高度保護之聲音來源有二：一為會員人數不多但政治影響歷頗強之海運公會；二為海運業最大的消費者--國防部。美國國防部認為基於軍事考量，寧可支付遠高於國際航線之運輸費用，也不願開放海運市場。

下一次服務業進一步自由化談判中將展開之海運談判，美國之立場係該談判成敗關鍵。美國海運業目前似有重大改變，例如最近美國境內某頗具規模之船務公司已被歐盟公司併購，可見美國海運市場規模已較縮小，惟此產業界之變化是否會改變美國之海運談判政治立場，仍需展開談判時情況才會明朗。

此外，有關一九九六年海運談判進展緩慢的另一個原因係來自歐盟

中丹麥及希臘之反對意見（預期未來之海運談判丹麥、希臘等國將繼續反對）。丹麥認為美國倘願意於 GATS 下提出海運承諾，將會是很糟糕的結果，因為美國很可能會做出許多保護瓊斯法案及海運法第十九條之限制承諾，也可能會利用 MFN 豁免表掩飾其歧視待遇，最後將其所有制度寫入承諾表中。屆時，會員於須接受美國承諾表之前提下，將被迫完全接受美國之海運制度，因此丹麥等國極力反對此種結果。

服務業進一步自由化談判之海運談判，預期將遭遇和過去類似之問題。

2. 海運及其相關附屬服務業之高度複雜，不易協商自由化

依據海運服務業談判之決議內容，其談判範圍包括國際海運、海運輔助性服務及進出及使用港口設施，其後再增加複合運輸一項。其中國際海運包括國際客運、貨運業務；海運輔助性服務有貨櫃集散站服務、海運代理業服務、海運承攬業服務、海運貨物處理業服務、倉儲服務、通關服務、船舶維護修理服務等；進出及使用港口設施服務包括引水服務、拖駁船服務、食物補充、加油和加水服務、垃圾收集和壓艙廢水處理服務、航行輔助服務、船舶操作必要之岸上服務（如通信、水電補充）、緊急修理服務、拋錨、船席和靠駁服務等。

由上可知，海運服務業務項目相當多樣，若欲求將服務貿易總協定（GATS）推動自由化之方式完全施行於其上，則更增加其中之複雜程度。

一般而言，各國皆對其國籍海運服務業者提供許多保護性之措施，以扶植本國之海運服務業，雖然目前各國已逐漸推動解除管制（Deregulation）措施，並有進行民營化（Privatization）之案例，然而，欲在短期內要求各國採行全面性高度自由化（Liberalization）措施，實非易事。

3. 各國經濟發展程度不同，造成對海運服務業開放措施之差異

世界各國由於經濟發展程度高低之不同，主要可區分為所謂的已開發國家（Developed Countries）、開發中國家（Developing Countries）與低度開發國家（Least-Developed Countries）；一般而言，已開發國家對

其產業之保護程度較開發中國家或低度開發國家為低，因此，如美國之已開發國家自然批評其他國家海運服務業自由化程度不足，但開發中國家及低度開發國家亦不願任由已開發國家要求，全盤開放其海運市場而不顧其國內海運服務業之發展。此一基本發展之差異，恐亦是造成 NGMTS 本回合協商談判無法達成結論之另一重大阻力。

4. 協商談判時間短促

海運服務業自由化工作之推動，在 GATT 烏拉圭回合談判（1986-1993 年）長達八年時間的努力，都未能有結果，而 NGMTS 協商談判只有短短兩年二個月時間，要在如此短促時間內，完成協商談判獲得一套新的海運服務業自由化運作規範，並獲得各國贊同，顯非易事。

5. 海運服務業協商談判需考量依循之相關法規太多

海運服務業協商談判需考量依循之相關法規或準則除服務貿易總協定（GATS）推動自由化之主要基本原則、GATS 海運服務業談判附則、海運服務業談判小組（NGMTS）任務及運作準則及其他相關國際公約與規範外，還要考慮以往幾百年來不斷演變發展的各種海運相關之國際規範及複雜的海運運作慣例，都可能是造成 NGMTS 協商談判無法達成共識的原因。

6. 海運服務業談判內容與結構高度複雜

在 GATS 架構下，海運服務業談判小組之談判範籌除了必須協商三大主題外，尚必須包括其他與海運服務業有關聯的議題，例如政府採購措施對非商業貨載是否有承攬之限制、海運服務業適用競爭或反托拉斯法規之範疇及該等法規與海運同盟和聯合營運法規之關係、對海運同盟之措施、托運人與運送人關係之規定、爭端解決之規定等。這些議題均具有高度之複雜性，故談判要能達成結果亦有其困難度。

第六章 交通部因應入會相關措施

我國加入 WTO 後必需確實遵守各項世界貿易組織所屬協定之規定，履行我國於入會雙邊及多邊諮商之承諾事項，故政府對產業之保護將相對降低，短期內難免對部分產業造成影響。

茲將我國於入會談判過程中對海運服務業所作之承諾、相關法案之配合修法辦理情形、交通部之未來作法與角色調整等說明如下：

6.1 我國在海運市場開放所作之承諾及相關法案修法辦理情形

一九九六年六月，WTO 之海運服務業談判因各國未能達成協議，而決議中止（suspend）談判。因此，我於入會申請所提之服務業承諾表並未包括「海運服務業」部門，惟我國承諾於未來恢復海運服務業談判時，提出海運服務業之最佳承諾表。不過，政府為了及早加入 WTO 之政策需要，同意開放外國船舶運送業來台設立分公司，並修正航業法及其相關子法，

全面開放外國人來台投資經營船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業等海運輔助性服務業，取消外資比例、外籍董監事比例及互惠要求之限制。

我國航業法第六條原先規定，非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內設立機構，經營船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業之業務。但外國政府以同樣權力給於中華民國國民或法人，並經交通部核准者，不再此限。且各該業之管理規則復規定，在前項互惠之情況下，外國股東之出資比例及外國籍董監事人數均不得超過三分之一。

為配和政府及早加入 WTO 之政策需要，交通部同意開放外國船舶運送業來台設立分公司，於八十八年二月三日，修正航業法及其相關子法，全面開放外國人來台投資經營船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業等海運輔助性服務業，取消船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業有關外資比例、外籍董監事比例及互惠要求之限制。

其次，在有關商港建設費方面，政府自 1948 年開始課徵商港建設費，並以專款專用方式，從事商港建設以促進商港服務效率，是一種具有服務性質的規費。商港建設費收益中，扣除部份海關費用後，25 % 提撥給商港所在地城市作為財務補助。

為符合 GATT 第八條之規範（具服務性質之規費，且所課徵之費用，其數額應與提供服務成本相近者為限，不得含有對國內生產者之間接保護或為財政保護之成份在內），我國於工作小組報告草案中承諾：商港建設費將於入會年改制，改依所提供之服務成本收費；並依 WTO 之規範，所收取之費用只用於商港發展，不再支應地方財政。

交通部乃於八十六年五月七日第一次修正商港法第七條條文，規定商港建設費應全部用於商港建設；另於民國九十年十月三十日完成商港法第七條條文之刪除及第十五條條文之修正立法工作（總統於民國九十年十一月二十一日公佈，民國九十一年一月一日實施），刪除以從價方式課徵之商港建設費，規定商港管理機關應就入港船舶依其總登記噸位、離境之上下客船旅客依其人數及裝卸之貨物依其計費噸量計算，收取商港服務費，並全部用於商港建設，以促進商港建設及發展。並依 WTO 之規範，同意

不再從價課徵；所有使用港口之貿易，包括島嶼間貿易在內均須繳費；所收取之費用只用於商港發展，不再支應地方財政。

有關其費率及收取、保管及運用，交通部並已依據商港法第十五條第二項規定，訂定「商港服務費收取保管及運用辦法」（如附錄二）及建置完成商港服務費收費系統，並經行政院核定自九十一年一月一日起施行，商港建設費並自同日起停止徵收。

新收費制係就入港船舶、離境之客船旅客及在商港裝卸之貨物收取商港服務費，其收費項目分為船舶、旅客、貨物商港服務費三種，繳納義務人分別為船舶運送業、離境旅客、貨物託運人。船舶商港服務費於每次船舶入港依每總登記噸位零點五元計收、貨物商港服務費分散雜貨（以計費噸為單位）、整櫃貨（以二十呎以下、二十一呎以上為單位）及併櫃貨（以每計費噸八十元為單位）計收，離境旅客按每人每次新臺幣四十元計收。

新收費制最主要效益為大幅降低貨主營運成本，有助相關產業之競爭力提升。

茲將交通部配合我國加入 WTO 修正航運業相關法律彙總如表 6.1：

表 6.1 交通部配合我國加入 WTO 修正航運業相關法律彙總表

法 律 名 稱	立 法 情 形	施 行 日 期
商港法（第一次修正）	86.05.07 總統公布	
航業法	88.02.03 總統公布	88.02.05 實施
商港法部分條文再修正案（第二次修正）	90.10.30 完成三讀 90.11.21 總統公布	91.01.01 實施

資料來源：本研究整理

6.2 交通部因應入會之作法

我國申請入會案在必要文件於 2000 年 9 月 18 日第十一次正式工作小組會議獲得採認後，交通部鑒於我國加入 WTO 後，根據 WTO 最惠國待遇的原則，我國與其他國家達成的雙邊入會協議，將適用於所有 WTO 會員，且入會後對產業界可能產生的衝擊，政府交通主管部門乃採取積極因應措施輔導相關產業進行調整及提昇競爭力，建立更明確的遊戲規則，並且必要時可在 WTO 架構下訂定有關防衛措施及例外條款，以因應經貿開放的可能衝擊，進而輔導國內具有實力的交通相關業者前往大陸及海外擴展商機，搶進國際市場。

以下謹就我國申請入會案獲得 WTO 工作小組採認後，交通部採行之因應措施，說明如下：

6.2.1 完成「因應我國明年加入 WTO 交通部相關因應事項與對策」報告

雖然交通部相關主管機關對我國加入 WTO 之影響歷年均已有相關因應措施且正執行中，不過在我國入會必要文件於 2000 年 9 月 18 日第十一次正式工作小組會議獲得採認後，我們仍有必要彙整並檢討相關工作執行進度，以為迎接開放之路作最後之檢視。葉前部長旋即指示交通部運輸研究所會同各業務司及部屬機構，依據我與各會員國之諮商結果，檢討我國服務業特定承諾表，分別根據各業別提出「因應我國明年加入 WTO 交通部相關因應事項與對策」報告，提報交通部第 1019 次部務會報（90 年 10 月 11 日）討論。以下僅就我國與海運相關的承諾、目前辦理情形、可能面臨的問題（契機 危機）與交通部相關部門所研擬之因應對策彙整臚列如表 6.2、表 6.3。

表 6.2 因應我國明年進入 WTO，交通部相關因應事項與對策（I）

承諾分類：運輸服務

業別：運輸輔助性服務業（海運）

一、WTO 與本部相關業務的承諾
各類運輸之輔助性服務業之貨運代理服務業項（船務代理業、海運承攬運送業）、倉儲服務業項（海運貨櫃集散站經營業），我國承諾在市場開放及國民待遇方面均無限制。
二、目前辦理情形
已於八十八年二月三日公佈修正航業法，取消船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業有關外資比例、外籍董監事比例及互惠要求之限制。
三、可能面臨的問題

(一) 契機 (或利基)

加入 WTO 後，除將使海運輔助性服務市場更為開放外，更有助於引進國外之資金及先進之軟硬體設備，以提升國內海運輔助性服務業者之服務品質與競爭力，另亦可吸引國外整合型運輸業者在台投資，如此將可有效帶動我國海運相關產業之發展，並可助益於全球運籌發展計畫之推動。

(二) 危機

1. 我船務代理業因受制於代理權，部份業者可能將逐漸轉變成為外國船舶運送業之在台分之機構。
2. 我海運承攬運送業若無創新作法，將無法與國外業者競爭，甚或導致市場惡性競爭，致生存益加困難。
3. 我貨櫃集散站經營業因進入門檻須一定數量之機具設備及龐大土地，較不受影響。

四、因應對策

1. 我國海運輔助性服務業者必須了解並體認其行業未來在國際海運架構下可能之發展趨勢，俾便及早健全體質加強管理，加速國際化，方能適應外來之競爭與衝擊。
2. 在政府方面，須兼顧業者之權益，積極改善我海運輔助性服務業國內經營之環境，協助其加速改進經營管理技術與服務品質，確實提昇其國際競爭力。

表 6.3 因應我國明年進入 WTO，交通部相關因應事項與對策（II）

承諾分類：運輸服務

業別：海運業

一、WTO 與本部相關業務的承諾
由於 GATS 談判尚未將海運服務貿易列入，故目前我國在 WTO 有關海運部份未提出承諾表
二、目前辦理情形
<ol style="list-style-type: none"> 1. 為符合 GATT1994 第 8 條（服務性質規費）規定，本部將修訂商港法刪除以從價方式課徵之商港建設費，另收取商港服務費。 2. 一九九六年六月，WTO 之海運服務業談判因各國未能達成協議，而決議中止談判。因此，我國入會申請所提之服務業承諾表並未包括海運服務業部門，惟承諾未來恢復談判時，提出最佳承諾表。
三、可能面臨的問題
各港埠裝卸作業以開放民營裝卸公司經營，入會後衝擊不大，惟未來歲者 WTO 海運談判的展開，各港埠業者可能因外資競爭而面臨挑戰，但對於各港裝卸效率之提昇應具正面效益。
四、因應對策
<ol style="list-style-type: none"> 1. 因應未來海運服務業恢復談判時提出承諾表，交通部應與業者積極溝通，以維護業者權益。 2. 需配合修正「商港法」，刪除以從價方式課徵之商港建設費，改以收取商港服務費。 3. 港務局未來面臨建設基金缺口，建議由「國際商港管理委員會」甚亦編列年度營運基金編列預算支應。 4. 鼓勵港埠業引進企業化管理，調整經營體質，提昇競爭力。

6.3.2 成立「因應我國加入 WTO 交通部政策會報」

我國經歷十二年的準備才進入 WTO，在過程之中，交通部曾多次與業界會商，並已完成相關法令的修改與因應對策準備，但過去政府單位的討論及準備措施多集中在防禦性作為。有鑑於 2002 年 1 月 1 日我國正式成為 WTO 第一百四十四個會員後，將面臨近年來最重大的經貿變革，因此交通部於民國九十年十一月十二日邀集交通單位主管召開「交通部 WTO 相關業務政策會報--研商我國正式入世後續工作推動事宜」，期能以前瞻性、整體性的宏觀視野，為未來規劃出具國際競爭力的經營環境。

會中決議為因應入會後競爭環境，將交通部所屬各業務司與機關原有的工作小組由以往的臨時性編組，擴大改為常設性任務編組，成立包括郵政、電信、公路、鐵路、觀光、民航、海運、工程等八個工作小組，分組成員與小組主辦機關，分工如下：

1. 郵政：郵政總局、郵電司，由郵政總局擔任主辦機關。
2. 電信：電信總局、郵電司，由電信總局擔任主辦機關。
3. 公路：公路總局、高速公路局、路政司，由公路總局擔任主辦機關。
4. 鐵路：鐵路局、路政司，由鐵路局擔任主辦機關。
5. 觀光：觀光局、路政司，由觀光局擔任主辦機關。
6. 民航：民航局、航政司，由民航局擔任主辦機關。
7. 海運：台中港務局、基隆港務局、高雄港務局、花蓮港務局、航政司、全國船聯會，由台中港務局及全國船聯會共同擔任主辦機關。
8. 工程：國工局、高鐵局、地鐵處，由國工局擔任主辦機關。

各工作小組應邀集業者與專家學者召開小組會議，並就入會後的工作計畫，及未來新的工作小組的組織、運作方式等議題儘速討論，又交通部運輸研究所彙整提交交通部部務會議討論。僅將海運小組主要成員（含召集人、副召集人、委員、顧問）列表如下（表 6.4）：

表 6.4 因應我國加入 WTO 交通部政策會報海運小組主要成員

小組職稱	單 位	職 稱	姓 名
召 集 人	台中港務局	局長	謝明輝
副召集人	中華民國輪船商業同業公會聯合會 台灣海峽兩岸航運協會	理事長	陳庭輝
委 員	基隆港務局	局長	王鐘雄
委 員	高雄港務局	副局長	鄧有益
委 員	花蓮港務局	副局長	趙福鑫
委 員	中華民國船務代理商業同業公會聯合會 中華民國海運聯營總處	理事長	盧峰海
委 員	台北市海運承攬業同業公會 中華民國貨櫃儲運協會	理事長	陳文光
委 員	中華民國引水人協會	理事長	王天元
委 員	交通部航政司	簡任技正	包嘉源
委 員	交通部航政司	科長	劉詩宗
顧 問	台灣大學	教授	羅昌發
顧 問	政治大學	教授	張新平

資料來源：交通部政策會報海運小組 90 年 12 月工作報告。

另並決議成立「因應我國加入 WTO 交通部政策會報」，由部長擔任召集人，三位次長擔任副召集人，每月召開會議一次，八個工作小組除應按月報告工作進度外，機關間橫向或縱向的聯繫與推動問題，也將由政策會報出面協調解決。

有關工作小組之定位與相關作業之工作項目如下：

1. 各工作小組之定位：

為交通部處理 WTO 各類別與各小組有關業務之主辦機關，並兼作為我國處理 WTO 有關交通、運輸問題之窗口，屬於常設之任務編組。

2. 工作項目：

- (1) 各主辦機關會同該小組業務相關機關並邀請專家或學者成立工作小組，由主辦機關首長擔任召集人。
- (2) 就我國加入 WTO 之國內產業所面臨之衝擊研提措施與提出因應作為。
- (3) 擔任我國相關產業界於國外依 WTO 規定擴展業務面臨問題時，協助投訴與解決問題之窗口。
- (4) 依我國在 WTO 入會時之承諾研訂相關法規，並就我國與 WTO 相關之法規整理、英譯與完成各項需提供外國來洽之法規譯本送審工作。
- (5) 研析與我國依 WTO 規定有爭議之對手國之法令及研提解決措施，必要時可辦理委外研究，提供相關機關團體參採。
- (6) 依各小組業務需要設立談判專責人員與組織，負責與國外之政府機關或企業團體協商，或我相關團體赴國外就 WTO 相關爭議談判與洽商事宜。
- (7) 每月提報該小組之工作進度報告。

6.3 交通部之角色定位調整

加入 WTO 後，交通部相關部門所轄業務偏重於服務業，表面上看似被動，但實際運作上卻需主動出擊，所以交通部門所屬單位之角色定位應調整如下：

1. 化「被動」為「主動」：

將「等待問題」發生的被動機關，調整為能主動「發掘問題」並「妥善處置」之主動機關。

2. 配合主動出擊進行國內與對手國「法令」與「規定」研修：

除主動配合甚而預先進行「法令」與「規定」修定，以符合 WTO 規範外，對於仍可能造成他國疑慮之部份，應預擬說帖。另主動出擊發掘對手國「法令」與「規定」之不符本國之競爭條件者。

3. 配合守勢與攻勢，進行各工作小組之 WTO 相關知識研習與專業談判人才培訓：

讓交通部所屬單位機關同仁熟識 WTO 內容，並培訓談判人才，組成專業談判團隊，隨時取得先機。

第七章 入會對航運業影響之探討

一般而言，我國加入 WTO 對我國航運業之影響，可分為正面及負面影響兩類，正面影響主要包括：有利於擴大國際貿易市場，促進航運業發展、有利於自由、公平的競爭市場之形成、提高航運業的管理與服務水準；負面影響主要則是航運市場之競爭將更形激烈、部份貨源流失等。

為瞭解我國加入 WTO 對我國海運業之影響，海洋大學林光教授及交通部航政司包嘉源簡任技正曾於民國八十九年四月，函請中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、台北市海運承攬運送商業同業公會及中華民國貨櫃儲運事業協會及訪談相關產業從業人員之方式，就我國加入 WTO 對海運服務業之影響徵詢業界意見；經綜合整理分析得到以下之結論：

「開放外國船舶運送業來台設立分公司，將使外國船舶運送業之營運成本降低，服務品質提升，相對增加其對我國船舶運送業之競爭能力，我國航商原先在本國所佔之優勢地位將受到威脅。惟我國的長榮、陽明及近洋的萬海航運公司因已具營運規模及具有相當的市場佔有率，則較不受影響。

船務代理業將因外國船舶運送業來台設立分公司，而喪失代理權影響較大，其代理業務將漸萎縮，至於體質不佳之業者將被迫退出市場。

外國海運承攬運送業在台申請設立據點，將使我國業者與外商間互相委託代理之合作關係大幅減少。除已能健全穩定發展之海運承攬運送業者外，其餘僅靠賺差價之業者將愈來愈難生存。

對貨櫃集散站之影響則因設立貨櫃集散站除固定之機具設備外，尚需有一萬坪之土地空間，鑑於土地取得不易，外商來台設立貨櫃集散站，其經營亦恐不易，因此初步評估，應對現有之貨櫃集散站業者衝擊較小。」

本研究則於我國加入 WTO 後，於本（九十一）年元月九、十一日分別訪談中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會、台北市船務代理商業同業公會、台北市海運承攬運送商業同業公會及中華民國貨櫃儲運事業協會就航業法所轄四項產業現況、加入 WTO 後對航運業之影響、相關產業之因

應措施及對政府交通運輸部門的建議事項等進行討論，以期確實反映業界意見，作為未來政府相關部門施政之參考（訪談紀錄如附錄三），並整理入會前後輿論相關報導與參加相關主題之研討會、專題演講資料加以彙整，有關入會對航運相關產業之影響詳述如後各節。

7.1 加入 WTO 對船舶運送業之影響

1. 產業現況：

我國船舶運送業至民國九十年代共有一一九家，其中長榮集團之營運實力名列世界第三大貨櫃船公司，共計擁有約三十三萬七千個二十呎貨櫃當量（TEU）之載運量；另外陽明海運公司則名列世界第十六大貨櫃船公司，目前擁有 48 艘營運船舶，承運能量達二百一十三萬載重噸，超過十萬三千二百一十四個二十呎貨櫃當量（TEU）之載運量。

近十年國籍船舶艘數、總噸位及載重噸統計如表 7.1 所示；至九十年十二月，國輪共計二四九艘，比八十九年同期減少十一艘；總噸位約 4,740 千噸，較八十九年同期減少 568 千噸，成長率為-10.68%；載重噸 7,397,270 噸，較八十九年減少 951,729 噸，成長率為-11.40%。根據分析，近年來國輪因經營成本高，不能航行大陸地區之航線區域限制等因素，使國輪船隊發展受限，至國輪船噸因國輪出籍問題而更形嚴重；另根據 2002 年 2 月 5 日工商時報報導，長榮集團總裁張榮發表示，長榮海運已經決定將旗下設籍在台灣一半以上的船隊，分別移往歐洲的英國與義大利，屆時國輪船噸流失將更加嚴重。

表 7.1 近十年國籍船舶艘數、總噸位及載重噸統計表

年 月 別	艘 數	總噸位 (噸)	載重噸 (噸)
八十一年	267	6,543,058	10,077,163
八十二年	278	6,631,095	10,269,696
八十三年	245	5,935,729	9,158,584
八十四年	245	5,991,967	9,152,063
八十五年	256	6,046,869	9,232,666
八十六年	255	5,929,176	9,147,751
八十七年	255	5,509,533	8,727,357
八十八年	261	5,419,776	8,348,999
八十九年十一月	257	5,242,838	8,245,442
八十九年	260	5,307,656	8,348,999
九十年	249	4,740,660	7,397,270
較上年同期%	-4.23	-10.68	-11.40

資料來源：交通部統計月報，中華民國九十一年三月，第四〇六期，交通部統計處。

近十年國際航線國輪承運進出口貨物比率如表 7.2，民國八十九年，台灣地區國際航線進出口貨物量合計為 181,694 千公噸，其中由國輪承運者有 52,320 千公噸，承運率為 28.80%，較八十八年之 28.67% 承運率小幅上升。但民國九十年，台灣地區國際航線進出口貨物量合計為 196,863 千公噸，其中由國輪承運者有 47,020 千公噸，較八十九年國輪承運量 52,320 千公噸，減少 10.13%，承運率則由 28.80% 降至 23.88%。

表 7.2 近十年國際航線國輪承運進出口貨物比率

單位：千公噸

類別 年別	合 計			進 口			出 口		
	合 計	國輪運量	承運量%	合 計	國輪運量	承運量%	合 計	國輪運量	承運量%
八十	121,253	35,388	29.18	103,400	31,209	30.18	17,853	4,180	23.41
八十一	129,241	40,081	30.99	112,539	35,981	31.99	16,701	4,049	24.24
八十二	132,368	35,942	27.15	115,445	31,587	27.36	16,923	4,356	25.74
八十三	135,858	36,311	26.73	119,117	32,151	26.99	16,740	4,160	24.85
八十四	141,151	33,904	24.02	122,375	29,848	24.39	18,775	4,056	21.60
八十五	145,705	44,087	30.26	124,736	39,704	31.83	20,969	4,383	20.90
八十六	166,068	43,819	26.39	143,552	39,534	27.54	22,515	4,285	19.03
八十七	161,878	45,639	28.19	139,813	41,279	29.52	22,065	4,360	19.76
八十八	175,408	50,290	28.67	149,121	46,085	30.90	26,287	4,205	16.00
八十九	181,694	52,320	28.80	152,042	47,336	31.13	29,653	4,982	16.80
八十九年較八十八年%	3.58	4.04		1.96	2.71		12.80	18.48	
九十年	196,863	47,020	23.88	157,866	41,980	26.59	38,997	5,040	12.92
九十年較八十九年%	8.35	-10.13		3.83	-11.31		31.51	1.16	

資料來源：交通部統計月報，中華民國九十一年三月，第四 0 六期，交通部統計處。

2. 加入 WTO 之影響：

一九九六年六月，WTO 之海運服務業談判因各國未能達成協議，而決議中止談判。因此，我國入會申請所提之服務業承諾表並未包括海運服務業部門，惟承諾未來恢復談判時，提出最佳承諾表。

另我國入會雙邊協議但未納入多邊架構之個別承諾事項中，與海運服務業有關者有與新加坡的雙邊承諾，雙方承諾在互惠的基礎上開放兩國的海運服務業，未來在海運服務業談判時所提出得承諾清單不得較兩國互惠的現狀為差。

至於入會後之影響，就船舶運送業而言，我國航商在世界航運市場，已佔有一席之地，競爭力很強，較不擔心入會後的競爭問題，反而會因為入會以後，將加速兩岸貿易市場的開放，使得進出口貨物明顯成長而獲利。但由於我國已實施之政府採購法，並未將海運服務業排除在外，對行之有年之國輪「船貨配合」政策可能造成改變，國輪貨源於加入 WTO 後也將面臨衝擊。

另外入會後，商港建設費改以商港服務費徵收，雖然降低了貨主費用支出，但卻因而增加船舶的服務費用，因為以往船舶進港靠泊港口裝卸，即需繳交燈塔等設施之助航費與垃圾處理費等服務性質費用，另需繳交每總噸新台幣 0.5 元的商港服務費，若每艘遠洋船舶以六萬噸計，進港一次即要多支出三萬元，造成航商每年需增加數百萬元費用支出。

3. 建議事項：

（1）外籍無船運送人來我國營業享有超國民待遇問題：

建議修正航業法第九條國籍船舶運送業無自有船舶，不得經營船舶運送業務之規定，輔以其他配套管理措施，俾享有與國外航商相同競爭條件，建立營運優勢。

（2）外國籍船舶運送業在台設立分公司應檢附互惠證明文件之規定是否取消問題：

建請收集外國政府對我在該國設立分支機構之相關規定資料，並配合 WTO 海運談判時納入議題要求同等待遇。再行研議配合修訂「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第三十條第一項第十三

款規定。

- (3) 外國籍船舶運送業在台設立分公司，其繳納許可證費標準與我國業者不一致：

依國民待遇原則，建議修訂船舶運送業及船舶出租業管理規則第三十二條外國籍船舶運送業許可證費營運資金千分之四之規定，改為與本國業者繳納標準一致（新台幣三萬六千元）。

- (4) 外國籍船舶運送業分公司雇用之人員應為中華民國國民之規定：建議參考國外規定，研擬合理做法，於談判時依互惠原則要求同等待遇。

- (5) 外國籍船舶運送業指派代表在台監督船務代理業辦理該外國籍船舶運送業業務，須經交通部核准的合理性：

a. 建議參考國外之規定，研擬合理做法。

b. 並配合修訂船舶運送業及船舶出租業管理規則第三十六條第一項「外國籍船舶運送業非經申請交通部核准不在中華民國境內指派代表監督船務代理業辦理該外國籍船舶運送業業務。」之規定。

c. 建議納入談判議題，蒐集例證，於談判時依互惠原則要求同等待遇。

- (6) 根據航業法規定，交通部應定期召開航業發展委員會，業界期盼早日舉行此一會議，研擬跨部會之國輪發展方案，併針對業界營運困境研議予以租稅優惠及獎助措施，以利我國航業之發展。

- (7) 儘速通過「航政局組織條例修正草案」，成立航政局，讓航政、港務分家，回歸法制，以減少加入 WTO 後可能引起的國際海運糾紛。

- (8) 建議我國承諾完全開放市場之前，應繼續推行現有「船貨配合」措施，未來恢復海運業服務業談判提出承諾表及豁免表時，有關承運貨載比率，政府機構及公營事業進口貨載應免於適用，一般器材則比照聯合國定期船公約（Liner Code），實施四：四：二承運比率，至於大宗物資儘量全數不承諾開放，以提供國輪貨源，

進而穩定我國進出口貿易所需之船舶噸位。

(9) 建議將原本助航費等服務性質費用合併計入新的商港服務費，以免重複計費之不合理現象發生。

(10) 建議在 WTO 架構下與大陸進行雙邊談判，要求大陸對我逐漸開放，准許我航運業者赴大陸設立分公司，以便在當地直接攬貨，簽發提單，以節省付給大陸貨代業者可觀的手續費用。

7.2 加入 WTO 對船務代理業之影響

1. 產業現況：

交通部於民國八十八年二月三日修正船務代理業管理規則，取消外國人來台設立船務代理業之限制以來，台灣地區船務代理業之家數，八十七年有三四六家，八十八年有三三六家，八十九年有三二八家，經營家數似有遞減之現象，惟並不明顯。據中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會表示，可能因為近年來國際航運景氣不佳，業者獲利困難甚至無利可圖，因而外國航商基於經營規模及獲利的考量，並不急於來台設立船務代理業，惟若將來國際經濟景氣復甦，進出口貿易大幅遽增時，情勢可能將有所改變。

2. 加入 WTO 之影響：

入會後因市場開放，我國船務代理業因受制於代理權，部份業者可能將逐漸轉變成為外國船舶運送業之在台分支機構，再加上近年航運景氣不佳，運費低迷，人工成本增加，已令船務代理業入不敷出，加入 WTO 後，市場競爭將會更形劇烈，各大航商紛紛設立分公司的結果，船務代理業更將面臨寒冬。

3. 建議事項：

(1) 我國加入 WTO 後將須與大陸協商或談判兩岸通航之問題，建請仍應堅持兩岸航線係一特殊航線之既定立場，方能容許外國航商航

行於兩岸港口，船務代理業始能保握此項契機，以維持其經營，進而尋求發展利基。

(2) 建請將來協商兩岸通航時，應要求大陸開放船務代理業，俾便台灣地區之船務代理業赴大陸經營。

(3) 我國已開放外人來台投資海運輔助性服務業，但部份法令與措施仍有障礙，如下列條文與規定易遭批評，建請檢視：

a. 航業法第三十四條：

外國籍船舶運送業非經委託中華民國船務代理業代為執行或處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬載客貨。但在中華民國依法設立分公司者，不在此限。

b. 船務代理業管理規則第十條：

船務代理業雇用人員應為中華民國國民，其經理人應符合左列條件：

(a) 大學或專科學校航運、交通、運輸等相關科系畢業；或曾任航業專任職員三年以上者。

(b) 未有本法第四十四條第一項所列情事之一者。

c. 船務代理業管理規則第十六條第三項：

船務代理業代理之委託人經營非固定航線業務，非經申請當地航政機關核准，不得攬運中華民國出口一般雜貨。

d. 船務代理業辦理航線登記時，手續極為繁瑣，應做合理的修正，以免爭議。

(4) 應利用加入 WTO 之際，將台灣升級為加工中心，擴大格局，真正走入地球村，船務代理業才可望呈現榮景。

7.3 加入 WTO 對海運承攬運送業之影響

1. 產業現況：

截至民國八十九年底，我國共有四六三家海運承攬運送業，大部份業者經營規模較小，多數只停留在攬貨及賺取併櫃運費差額，使得經營

範圍受限。

2. 加入 WTO 之影響：

加入 WTO 後，外國海運承攬運送業可來台申請設立可控制之據點，將使現行我國業者與外商間互相委託代理之合作關係大幅減少，將影響我國規模較小之海運承攬運送業者之生存。

再加上外國大型國際性承攬業者之發展歷史較我國海攬業者悠久，規模均較我國為大，且能提供多元化、一貫化的運送服務，而國內海攬業者因資本較小及法規之限制，經營範圍受限，若無創新做法，將無法與國外業者競爭，入會後部份業者經營上將面臨嚴重挑戰。

3. 建議事項：

- (1) 建議研擬修正海運承攬運送業管理規則，增訂外籍海運承攬運送業來台設立分公司之程序規定條文；同時要求 WTO 各會員國開放我國業者前往設立分公司或子公司。
- (2) 海運承攬運送業之營業範疇十分廣泛，建請政府融資輔導業者經營整合，或另設立大型海運承攬公司，使業者不但有能力從事倉儲、內陸運輸等硬體投資，並能輔導業者赴國外發展，選擇適宜的地點設立物流中心，以協助國內進出口商對其貨物運輸之控制，使產業與運輸界能緊密結合，共存共榮。
- (3) 建議開放實施「證照一元化」，解除限制海運承攬運送業的業務範圍，使其能在一張執照下，從事諸如報關、裝卸、內陸拖車、貨櫃拖車、拆併櫃、倉儲、國內及國際複合運送等項目，自由發揮其經營能力，避免因業務範圍設限，剝奪業者成長空間，而把機會拱手讓給外國的承攬業者。
- (4) 我國物流業至今仍無目的事業主管機關，在國際上，國際物流業都是由海空運承攬業當主角，而海空運承攬運送業所經營的物流，則以運送為主，台北市海運承攬運送商葉同業公會建議國際物流業應由交通部主管較為適當。另該公會會員有多家是以「物流」

為名，且該會英文名稱 LOGISTICS，公會將提案正名為「台北市海運承攬運送暨國際物流商業同業公會」，並建議財政部依據經建會決議，調降「國際物流中心貨物通關作業規定」中的資本額與參與對象等規定。

(5) 儘速通過「航政局組織條例修正草案」，成立航政局，讓航政、港務分家，回歸法制，以減少加入 WTO 後可能引起的國際海運糾紛。

7.4 加入 WTO 對貨櫃集散站經營業之影響

1. 產業現況：

截至民國八十九年底，我國共有三十五家貨櫃集散站經營業；為配合我國入會需要，在民國八十八年修訂航業法，解除外人投資限制之後，因為現有場站已經過剩，業務也逐漸式微，至今並無外人對貨櫃集散站進行投資。

目前北部地區貨櫃集散站，因基隆港腹地有限，多屬內陸貨櫃集散站，台北港貨櫃碼頭儲運中心 BOT 案建設若如期於民國九十七年完成，因該儲運中心碼頭水深夠，再加上腹地廣大，預期屆時遠洋線貨櫃船將大量移泊台北港，基隆港貨櫃運務將明顯遭受影響，北區貨櫃集散站都將面臨關門之厄運。

2. 加入 WTO 之影響：

在我國設立貨櫃集散站除固定之機具設備外，尚需有一萬坪之土地空間，鑑於土地取得不易，未來如外商來台設立貨櫃集散站，其經營亦恐不易，因此初步評估，應對現有之貨櫃集散站業者衝擊較小。

3. 建議事項：

(1) 建議研擬修正貨櫃集散站經營業管理規則，訂定外籍貨櫃集散站經營業來台設立分公司之程序規定條文；同時要求各會員國開放

我國業者前往設立分公司或子公司。

- (2) 政府在台北港貨櫃碼頭儲運中心 BOT 建設計畫中，應該同時推出配套措施，以扶植貨櫃集散站經營業。
- (3) 建議政府實施國土重新規劃，使現有內陸貨櫃集散站之土地能有效利用，創造貨櫃集散站土地新價值。

第八章 結論與建議

8.1 結論

我國為一外貿依存度極高之海島型國家，天然資源較貧乏，加上海峽兩岸四十餘年來之政治對立，造成中共無時不在國際上孤立、排擠我國，但台灣創造了舉世共睹之經濟奇蹟，歸其主因乃在於國際提供一個自由開放的貿易空間。傳統國土領域的自給自足方式，已不能滿足日益複雜的貿易型態，打破國家疆界，進入區域經濟整合潮流是我國既定之政策，不論就政治或經濟面之評估，我國皆沒有拒絕加入的能力與資格，更應主動積極參與國際經貿活動。

經由前面各章之討論與分析，本節總結以下結論：

1. 從一個國家發展階段來看，產業結構之調整通常先由農業經濟為主的發展階段，逐漸轉變為工業發展為主的經濟型態，在過渡到以服務為主體的經濟社會，鑒於服務業貿易對世界經濟成長與發展之重要性與日俱增，關稅暨貿易總協定（GATT）烏拉圭回合談判乃正式將服務業貿易納入談判架構，並制定「服務貿易總協定」（GATS），希望藉由漸進式自由化方式，促進服務業貿易發展，進而帶動全球經濟成長。我國服務業產值佔國內生產毛額比率自 1987 年起呈現急速上升趨勢，2000 年更達 65% 以上，服務業貿易量也日益增加及重要。在 GATS 規範下，服務業之自由化已成為一股不可抗拒的世界潮流，在此趨勢下，主管機關已逐步開放本國服務業市場，減少過去對本國服務業之保護與管制，往後主管機關將由「保護者」角色轉變成「仲裁者」角色。
2. 我國加入 WTO 後，必須撤除對服務業貿易的障礙，開放國內服務業市場，並給予外國相關服務業國民待遇。相對地，此一趨勢將有助於我國服務業者發展海外經營業務，並因而促進國內企業國際化之發展。加入 WTO 後必定於短期內有所衝擊，但長期而言和我國本身產業及經濟發展政

策，不但不相違背，反而可以成為我國自由化之動力；航運業亦不例外，一方面因為市場之開放，取消外資投資限制，外資得以進入台灣市場，使得海運輔助性服務業將遭受之競爭更形激烈，另一方面將有助於引進國外資金及先進之軟硬體設備，以提昇國內海運輔助性服務業者之服務品質，也可吸引國際整合型運輸業者在台投資，進而有效帶動我國海運相關產業之發展，並有助於全球運籌發展計畫之推動。

3. 二十一世紀是一個充滿挑戰的競爭時代，也將是一個充滿無窮希望的世紀，全球經濟正面臨一個嶄新的變局，新的產業發展趨勢與發展條件正不斷形成，新的競爭優勢也不斷在重組中。由於加入 WTO 與參與各國國際經貿相關組織之活動為我國政府與人民多年來努力之政策方向且未無法逃避之世界潮流，我國海運業及海運輔助性服務市場面臨自由化、國際化的發展趨勢，環境變動之激烈，勢必為原已因景氣低迷的相關產業帶來重大的挑戰與經營改變，各公司必須依據自身之優缺點規劃各種經營策略，以提昇自身的經營能力，才能在世界整體之競爭環境中享有既有之經營成果與永續經營之發展機會。
4. 海運服務業談判小組（NGMTS）雖於一九九六年六月的會議中，決議暫停（Suspend）協商，但依據去（二〇〇一）年十一月卡達部長會議宣言，有關服務業談判將由各會員在二〇〇二年六月三十日之前提出初始要求，並在二〇〇三年三月卅一日前提初始回應，故我國相關主管機關應利用機會與業界加強溝通，提出我國海運業者希望各會員市場開放之初始要求，研提我國之立場，以利政府展開談判，協助業者拓展海外市場。
5. 就船舶運送業而言，我國航商在世界航運市場，已佔有一席之地，競爭力很強，較不擔心入會後的競爭問題，反而會因為入會以後，將加速兩岸貿易市場的開放，使得進出口貨物明顯成長而獲利。但由於我國已實施之政府採購法，並未將海運服務業排除在外，對行之有年之國輪「船貨配合」政策可能造成改變，國輪貨源於加入 WTO 後也將面臨衝擊。
6. 入會後因市場開放，我國船務代理業因受至於代理權，部份業者可能將逐漸轉變成為外國船舶運送業之在台分支機構，再加上近年航運景氣不

佳，運費低迷，人工成本增加，已令船務代理業入不敷出，加入 WTO 後，市場競爭將會更形劇烈，各大航商紛紛設立分公司的結果，船務代理業更將面臨衝擊。

7. 加入 WTO 後，外國海運承攬運送業可來台申請設立可控制之據點，將使現行我國業者與外商間互相委託代理之合作關係大幅減少，將影響我國規模較小之海運承攬運送業者之生存。再加上外國大型國際性承攬業者之發展歷史較我國海攬業者悠久，規模均較我國為大，且能提供多元化、一貫化的運送服務，而國內海攬業者因資本較小及法規之限制，經營範圍受限，若無創新做法，將無法與國外業者競爭，入會後部份業者經營上將面臨嚴重挑戰。
8. 鑑於土地取得不易，未來如外商來台設立貨櫃集散站，其經營亦恐不易，因此初步評估，應對現有之貨櫃集散站業者衝擊較小。但台北港貨櫃碼頭儲運中心 BOT 案建設完成後，因該儲運中心碼頭水深夠，再加上腹地廣大，預期屆時遠洋現貨櫃船將大量移泊台北港，基隆港貨櫃運務將明顯遭受影響，北區貨櫃集散站都將面臨關門之厄運。
9. 為因應入會所需，交通部已配合修訂航業法、商港法等配合條文，但部分相關法令與措施仍未配合修訂，易遭困擾與批評，主管機關應立即加以檢視，以避免日後紛爭。
10. 行政機關應協調立法機構儘速通過「航政局組織條例修正草案」，成立航政局，讓航政、港務分家，回歸法制，以減少加入 WTO 後可能引起的國際海運糾紛。

8.2 建議

基於以上之結論，本節擬對航運業者及政府主管機關做一建議，提供業者經營管理及政府施政之參考，並於最後概述本研究相關後續研究方向，以作為未來研究之參考。

1. 觀念之改變

加入 WTO 後，將要面對的是跨國界、跨業界的國際性競爭，因此，

無論是主管機關、航運業之經營者、管理階層或從業人員，均需摒棄過去傳統的保守心態，接納嶄新的、現代化、國際化、多元化的服務、經營與管理的觀念，以面對航運環境的變遷與激烈競爭的挑戰。

2. 加強專業素養：

未來航運所面臨之市場，不再是過去航運界殺價 給佣的競爭環境，而將是交叉行銷（Cross-Selling）的經營環境，應如何訓練從業人員在物流、報關、裝卸、拖車、倉儲、複合運送等航運相關領域上的專業素養，將成為航運業未來亟需努力的課題。過去業者雖早已積極從事教育訓練工作，但多集中於如何爭取業績之行銷面，其它關聯商品之專業嚴重不足，如何修正訓練內容走向綜合化，才是業者未來致勝之要件。

3. 加強人才培訓，以宏觀之眼光促進行業經營之現代化：

航運業為一種服務業，屬於無形商品之行銷，故「人」為業務擴展與業務經營極為重要的資產。在航運業市場邁向自由化、國際化之際，市場競爭必然激烈，航運業為求生存與發展，必須提昇經營效率與服務品質；在此前提下必須具備有足夠的專業人才，才能達成目標。

而依據去（二〇〇一）年十一月卡達部長會議宣言，有關服務業談判將由各會員在二〇〇二年六月三十日之前提出初始要求，並在二〇〇三年三月卅一前提初始回應，新一回合航運談判可能即將展開，故我國相關主管機關除應利用機會與業界加強溝通，提出我國海運業者希望各會員市場開放之初始要求，協助業者拓展海外市場外，亦應積極培訓談判人才，研提我國之立場，以利政府展開談判。

4. 配合全球運籌發展計畫，積極扮演全球運籌中心角色：

台灣為典型海島型經濟，需仰賴國際貿易以永續發展。在面臨全球經貿形勢及兩岸關係演變等內外環境衝擊影響下，可配合行政院「全球運籌發展計畫」推動及加入 WTO 之契機，重組我國經貿在資本、企業經驗、行銷能力及人才等競爭之優勢，積極發展海外經營業務及改善國內經營環境。如藉由專業化的加值物流作業服務，吸引爭取亞太地區包括大陸地區之轉運貨源來台加值轉運，以創造台灣在國際物流運籌之發展機會。惟此仍應配合檢討港埠、倉儲、通關、運送及資訊化等作業構

面之改善，如建立資訊化、科技化之快速通關系統，專業經營市場化之港埠作業服務，管理單一化、功能多元化之倉儲作業環境，提供專業化、科技化、專用化之運送系統，以及建立即時、精確、共享之資訊平台，使在高度自由化之海運服務環境中，藉由發展全球運籌計畫以提昇我國國際競爭力與經濟地位。

5. 本研究最後提出下列三點作為未來進一步努力研究之方向：

- (1) 依海運服務業談判之決議，海運服務業所規範之主要事業類別，包括船舶運送業、貨櫃集散站服務業、船務代理業、海運承攬運送業、港口貨物裝卸處理業、倉儲服務、通關服務、船舶維護修理服務、引水服務、托、駁船服務、食物補充、加油和加水服務、垃圾收集和壓艙廢水處理服務、航行輔助服務、船舶操作必要之岸上服務（如通信、水電補充）緊急修理服務、拋錨、船席和靠駁服務等，本研究限於時間與人力，僅就航業法所轄四項產業即船舶運送業、貨櫃集散站服務業、船務代理業、海運承攬運送業加以探討，其他相關行業項目可列為後續研究項目加以研究，以全盤瞭解加入 WTO 對海運服務業之影響。
- (2) 隨著民間交流及貿易量逐年成長，使得歷經四十年隔絕的兩岸關係逐漸獲得解凍，國內主張直航之聲四起，政府在重視輿論的情況下，經由專家學者仔細研究評估後，認為現階段基於國家安全考量，兩岸直航尚不可行，但仍持續做了不少努力，例如開放境外航運中心與兩岸三地間接航運、推動金、馬小三通、擴大境外航運中心功能，包括開放海空聯運與貨物進入加工出口區做任何形式的加工、規劃成立自由貿易港區等；惟兩岸如何利用加入世界貿易組織的良好時機，圓滿達成兩岸直接三通這項大工程，正是業界最期待的。故本研究擬建議繼續加強有關兩岸議題之研究，例如：擴大境外航運中心功能及範圍之探討、加入 WTO 後兩岸直航相關議題之研究、台灣地區未來可能開放直航港口之影響分析、階段性兩岸直航開放模式之研究、自由貿易港區規劃之研究等，以作為未來政府施政之參考。

(3) 依據去(二〇一)年十一月卡達部長會議宣言，有關服務業談判將由各會員在二〇一二年六月三十日之前提出初始要求，並在二〇一三年三月卅一日前提初始回應，新一回合航運談判可能即將展開；故未來海運談判發展之方向亦是值得進一步研究之議題。

參考文獻

1. 「關稅暨貿易總協定條文中英對照」，經濟部國際貿易局，民國 78 年 5 月。
2. 「烏拉圭回合多邊貿易談判協定中英對照本」，經濟部國際貿易局，民國 84 年 10 月。
3. 「我國加入 WTO 之展望簡報資料」，經濟部國際貿易局，民國 89 年 4 月。
4. 「我 WTO 入會案服務業議題諮商總報告」，行政院經濟建設委員會，民國 89 年 5 月。
5. 「GATS 訓練課程服務貿易進一步自由化諮商進展」，經濟部國際貿易局三組，民國 89 年 6 月。
6. 我國加入世界貿易組織參考資料（一）總論篇，經濟部編印，P8-11。
7. 「我國加入世界貿易組織參考資料（三）服務業篇」，經濟部國際貿易局。
8. 「認識 WTO 及我國加入 WTO 之效益」，經濟部認識世界貿易組織座談會演講資料，民國 91 年 1 月。
9. 林大煜，「加入 WTO 後交通部角色之分析」，交通部 WTO 人才培育及談判技巧研習資料，民國 90 年 12 月。
10. 羅昌發，「WTO 介紹與我國加入 WTO 後面臨問題之探討」，交通部 WTO 人才培育及談判技巧研習資料，民國 90 年 12 月。
11. 世界貿易組織網站資料，<http://www.wto.org>。
12. 經濟部國際貿易局網站資料，<http://www.trade.gov.tw>。
13. 邱榮和，「從海運服務業談判小組之會議實錄看世界貿易組織之海運服務業談判概況」，船舶與海運，第 725 號，1997 年 4 月。

14. 邱榮和,「台灣參與世界貿易組織海運服務業談判之前景」,航運季刊,第九卷第一期,頁 8-25,民國 89 年 3 月。
15. 邱榮和、林光,「二十一世紀世界貿易組織海運服務業談判之策略與展望」,第一屆國際航運管理學術研討會論文集,中國海是商業專科學校,頁 5-19,民國 89 年 5 月。
16. 經濟部國際貿易局,「加入 WTO 新紀元的契機與對海空運服務業影響」,海運月刊,第 190 期,頁 2-15,民國 90 年 10 月。
17. 王業仁,「我國加入世界貿易組織後對產險業經營策略影響之研究」,逢甲大學保險學系碩士班碩士論文,民國 90 年。
18. 蔣作人,「加入 WTO 對兩岸紡織工業影響之探討」,淡江大學大陸研究所碩士論文,民國 90 年。
19. 張新平,「世界貿易組織下之服務貿易」,月旦出版社,1996 年 3 月。
20. 林 光、包嘉源,「加入 WTO 對我國海運服務業影響」,中華日報,民國 89 年 4 月。
21. 包嘉源,「烏拉圭回合談判最終法案服務業貿易總協定 – 有關海運服務業之研究」,交通部,民國 83 年 3 月。
22. 「因應我國加入 WTO 交通部相關因應事項與對策」,交通部,民國 90 年 10 月。
23. 「WTO 海運工作小組九十年十二月工作報告」,交通部,民國 90 年 12 月。
24. 陳正澄等,「歐盟貿易投資之法律與政策」,自由中國之工業,第 91 卷第 3 期,民國 90 年 3 月,頁 1-60。
25. D.K.Das(1998),”Trade in Financial Services and the Role of the GATS”, Journal of World Trade, 32(6), p.80。
26. 日本通產省通商政策局編(2000),2000 年版不公正貿易報告書, p.213。

27. 黃立，「我國入會之立法準備」，台灣綜合研究院台灣加入 WTO 的挑戰與機會座談會資料，民國 90 年 11 月。
28. 林宜男，「世界貿易組織（WTO）架構下之兩岸關係法律層面之展望」，台灣綜合研究院台灣加入 WTO 的挑戰與機會座談會資料，民國 90 年 11 月。
29. 「我國產業結構變動」，經濟部統計處，經濟部網站，網址：<http://www.moea.gov.tw/~meco/stat/four/b-3t.htm>。
30. 「從 GATT 到 WTO」，全國律師，89 年 10 月，頁 35-36。
31. 「加入世界貿易組織暨其對我國主要產業之影響」，調查資料，第 405 期。
32. 林幸君、劉瑞文、徐世勳等，「兩岸加入 WTO 對總體經濟與產業結構變動之影響評估—全球貿易分析模型（GTAP）之應用」，台灣經濟學會論文集，1998 年，頁 81-113。
33. 「交通部統計月報」，交通部統計處，第四〇二期，民國九十年十一月。
34. 「運輸資料分析」，交通部運輸研究所，第二十四期，民國九十年六月。
35. 中華日報航運電子報，網址：<http://61.219.228.158/welcome.htm>。
36. 台灣新生報航運版、工商時報、經濟日報相關報導。

