

分析加入世界貿易組織後對我國海運服務業之衝擊與 因應措施*

Analyzing the Impact and Responding Actions for Maritime Transport Services after Taiwan Becoming a Member of the World Trade Organization

邱榮和 Rong-Her Chiu**、黃國英 Kuo-Ying Huang***

摘要

海運服務業自由化之議題，在世界貿易組織(WTO)的貿易談判議程中，至今仍然是一個非常重要，但尚未完成的議題。奠基於上一回合談判之初步意見，WTO也已啟動另一回合之海運服務業談判工作，其進展與諮商方向，仍將是各海運業務發展國家關切之事項。經過十多年之努力，台灣終於自二〇〇二年元月起正式成為WTO之會員，得以正式參與海運服務業之談判。因此，如何才能為國內業者爭取最大之權益，實有必要持續探討相關WTO推動海運服務業自由化談判之各議題，並分析加入WTO後對我國航運業之影響及因應措施。本文除前言及結論外，主要重點內容依序包括：WTO海運服務業談判之主要業務項目、WTO推動服務業自由化之基本原則、我國配合推動海運服務業自由化之措施、加入WTO後對我國航運業之衝擊與因應措施之實證分析。

關鍵詞：世界貿易組織、海運服務業

ABSTRACT

The liberalization of maritime transport services is still an important and uncompleted issue on the World Trade Organization's (WTO) trade negotiation agenda. Based on the opinions derived from the last round of negotiation, the WTO launched another round of negotiation on the maritime transport. Most countries with maritime businesses will pay attention on the progress and direction of the negotiations. Through more than a

* 本文感謝國科會經費補助(研究案 91-2416-H-424-002)。

** 開南管理學院 航運與物流管理學系 副教授兼系主任。

*** 開南管理學院 航運與物流管理學系講師。

decade's efforts, Taiwan formally became a member of the WTO since 1 January 2002 and will participate in the negotiation of maritime transport services. Therefore, considering how to gain the ultimate benefits for domestic shipping operators, it is necessary to analyze the impact on the shipping industries after Taiwan joined the WTO. Except for the introduction and conclusion, this paper includes the following major points: the industries included in the WTO maritime transport negotiation; the principles adopted by WTO to promote the services liberalization; liberalization measures taken by Taiwan government on maritime transport; the empirical study of the impacts and responding Actions possibly taken by domestic shipping operators.

Keywords: World Trade Organization (WTO); Maritime transport services

壹、前言

經過十二年持續努力，台灣申請加入世界貿易組織(WTO)案，終於在二〇〇一年十一月十一日晚間獲得在卡達舉行之WTO第四次部長級會議採認通過，使得我國終於自二〇〇二年一月一日起成為WTO之第一百四十四個正式會員。報載交通部稍後亦召開「WTO相關業務政策會報，研商我國正式入會後續工作推動事宜」會議，將各單位承辦WTO相關業務之臨時性編組，改為常設性之任務編組，並指派當時之民用航空局局長游芳來擔任民航小組召集人，台中港務局局長謝明輝擔任海運小組召集人（中華日報航運版，2001）。

事實上，全球推動海運服務業自由化之工作，在關稅暨貿易總協定的烏拉圭回合並未達成最終之協議，其任務由新成立之世界貿易組織(WTO)承接後，乃成立海運服務業談判小組(NGMTS)繼續執行諮商談判。惟在1994年五月至1996年六月之上一回合談判中，各會員並未能達成協議，故在1996年6月底之會中決議暫停協商，留待自西元二〇〇〇年開始之另一回合貿易談判，再重新進行。台灣的海運服務業營運，在世界航運市場上，已佔有一席之地；且主管海運行政機關為求配合政府達成加入WTO之國家目標，對海運服務勵行自由化措施之推行，在國際海運、輔助服務、進出及使用港口設施、和複合運輸項目，幾乎已達完成自由化之目標。雖然如此，在我國已確定成為WTO會員後，我國政府機關及民間業者更應積極協同參與海運服務業之相關會議，並進行更深入之研析，作為研擬我國週延因應策略或措施之參考基礎。

本文除前言及結論外，主要討論重點內容依序包括：WTO海運服務業談判之主要業務項目、WTO推動服務業自由化之基本原則、我國配合推動海運服務業自由化之措施、加入WTO後對我國航運業之衝擊與因應措施之實證分析。

貳、WTO海運服務業談判之主要業務項目

關稅暨貿易總協定（The General Agreement on Tariffs and Trade, 簡稱GATT）在一九九四年四月在摩洛哥馬拉喀什(Marrakesh)召開之部長會議中，貿易協商委員會接受「海運服務業協商之決議」，該決議確認於WTO成立「海運服務業談判小組(Negotiating Group on Maritime Transport Services, 簡稱NGMTS)」，負責研商海運服務業之規範，推動海運服務業之自由化工作，此即是WTO執行第一回合海運服務業談判之準則及程序。

依據上述「海運服務業協商之決議」第四項明示：NGMTS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總結協商並提出最終報告；故而，始自一九九四年五月至一九九六年六月止，NGMTS共召開了十六次會議。如表一所示各次會議時間，一九九四年召開三次，一九九五年五次，爲了依照原決議時間表完成任務，NGMTS更密集地在一九九六年上半年召開了八次會議，討論海運服務業之新規範與自由化工作之推動等問題。

由於各參與國之意見過於紛歧，致使其無法依照海運服務業協商之決議，在一九九六年六月前總結協商結果並提出最終報告。故而NGMTS在其一九九六年六月二十八日之第十六次會議中，決議暫停協商，殆至西元二〇〇〇年再重新開始另一回合的談判工作。雖然WTO上一回合海運服務業自由化談判，未能獲得最終結論，但也提供許多未來繼續進行談判之資料。其中，在上述「海運服務業協商之決議」中，第一點已明文指出，海運服務業之談判應範圍廣泛，依據服務業貿易總協定(GATS)之架構，討論協商如何將GATS推動自由化的原則，施行於「國際海運、輔助服務、和進出及使用港口設施」等服務之上，以達成限制措施之解除。

進一步研析WTO資料可知，其所謂「國際海運」係指船舶運送業提供之貨運及客運服務。「輔助服務」包括以下各海運相關輔助行業：貨櫃集散站服務、海運代理業服務（我國航業法使用名稱為「船務代理業」）、海運承攬業服務、海運貨物處理業服務（相當我國之「港口貨物裝卸處理業」）、倉儲服務、通關服務、及船舶維護修理服務等。又所謂「進出及使用港口設施服務」概有：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，船舶操作必須之岸上服務（如通信、水電補充），緊急修理服務，及拋錨、船席和靠泊服務等。此外，複合運輸業務在WTO第一回合NGMTS談判會議中，也初步決定將其納入。另一重點是，原則上，NGMTS協商只適用於國際海運服務(international maritime transport services)，不包括各國國內專屬航行權之業務(cabotage)（邱榮和，1997）。

WTO上一回合NGMTS之談判，雖然未獲得結論，惟各國還是積極尋求可行方案，以促使WTO海運服務業自由化之談判得能儘快達成協議。例如，在經濟合作暨發展組織(OECD)海運委員會主辦之「一九九九年OECD國家與新興非會員經濟體(DNME)海運政策研討會」上，澳大利亞即擬議多項「承諾模式」(Model Schedule)之替選方案，提供與會者參考討論，包括三大海運服務項目(Three Pillars)、多式聯運(Multimodal Transport)、水平模式(Horizontal Model)、產業群模式(Cluster Model)、海運服務瞭解書(Maritime Transport Services Understanding)等（邱榮和，2000）。

參、WTO推動服務業自由化之基本原則

源起自GATT烏拉圭回合(Uruguay Round)談判在一九九三年十二月十五日達成之最終協議，開始自一九九五年元月一日成立「世界貿易組織」(World Trade Organization, 簡稱WTO)承繼GATT之任務及功能，努力確保自由貿易，並透過多邊諮商建立國際貿易規範，降低各會員間的關稅與非關稅貿易障礙，為各會員提供一個穩定及可預測的國際貿易環境，以促進對外投資、創造就業機會、拓展貿易機會及增進世界經濟成長與發展。WTO規範事項，除了傳統商品貿易外，尚包含農產品、與貿易有關之投資、爭端解決、智慧財產權保護和服務業等議題；此外，與貿易有關之環保措施、勞工問題、競爭政策等非傳統貿易問題亦

皆羅列在其未來工作項目之中。故而，WTO之範圍及重要性比較原先關稅暨貿易總協定（GATT）擴大了許多。

鑑於服務業貿易對世界經濟的成長及發展之重要性與日俱增，GATT在烏拉圭回合談判中，乃正式將服務業貿易納入多邊談判架構，並制定「服務業貿易總協定(General Agreement on Trade in Services, 簡稱GATS)」，作為服務業貿易多邊談判之基本遵循規範。GATS將規範所有服務貿易，GATT秘書處依據「服務行為」提出概括式服務類別表，例示十二項大類服務（張新平，1996），海上運輸及其相關產業係歸屬於服務業類別之「運輸服務」中。海運服務業自由化工作之推動，經GATT在1986至1994年間舉行之烏拉圭回合談判，歷經八年時間之努力，仍然未能有具體結果，故成為WTO需繼續努力推動的重要事項之一。

依據WTO制定之「服務業貿易總協定(GATS)」，其推動服務業貿易自由化之主要內容有五項原則，分別為：最惠國待遇、市場開放、國民待遇、公開化與漸進式自由化等。

所謂「最惠國待遇(most-favoured-nation treatment, 簡稱MFN)」，根據GATS第二條規定（經濟部國際貿易局，1995），係指立即和無條件地對來自其他會員之服務或服務業者提供不低於該會員給予其他國家相同服務或服務業者之待遇。惟各會員得採行與上述規定不一致之措施，但必須該措施已列入有關豁免最惠國待遇義務之附則且符合其條件。另外，鄰接國間之「邊境服務貿易」亦可排除在外。簡而言之，最惠國待遇原則強調的是，本國措施不得產生對外國業者間的歧視待遇。

「市場開放」(market access)，根據GATS第十六條規定，各會員提供給其他會員之服務業者或服務供給者之待遇，不得低於其已同意，並載明於其承諾表之內容、限制及條件。會員對已提出市場開放承諾之行業，除非其承諾表內另有規定，否則不得於其部分地區或全國境內維持或採行下列措施，例如「（1）以配額數量、獨佔、排他性服務業者或經濟需求檢測之要求等形式，限制服務供給者之數量，（2）以配額數量或經濟需求檢測之要求等形式，限制服務交易或資產之總值，（3）以配額數量或經濟需求檢測之要求等形式，藉指定之數量單

位，限制服務營運之總數或服務之生產數量，(4)以配額數量或要求經濟需求檢測，限制特定服務業者得僱用與特定服務之供給直接有關且必要之自然人總數，(5)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，(6)以設定外國人持股比例或個人總額或全體外資總額等上限方式，限制外資之參與」。由上規定得知，市場開放原則強調，凡是各國管理規範係以阻礙進入市場為目的者，皆為GATS所不允許。

「國民待遇」(national treatment)原則，係指一會員的國民對其他會員提供服務時，可以享受各該會員現在或將來給予本國服務供給者相同的利益；於其利益受到侵害時，亦應同樣受到司法上的救濟。該原則強調「外國人」與「本國人」待遇的平等，包括形式上與實質上的平等。此為GATS第十七條明定：「1. 對承諾表上所列之行業，及依照表上所陳述之條件及資格，就有關影響服務供給者之所有措施，會員給予其他會員之服務業者或服務供給者之待遇，不得低於其給予本國相同服務業者或服務供給者之待遇。2. 會員可以對所有其他會員之服務業者或服務供給者提供與其給予自己服務業者及服務供給者，或者形式上相同待遇，或者形式上有差別待遇之方式，以符合前項之要求。3. 如該待遇改變競爭條件，致使會員自己之服務業者或服務供給者較其他會員之服務業者或服務供給者有利，則該形式上相同或形式上不同之待遇，都應被視為不利之待遇。」

「公開化」(Transparency) (或可稱為法令透明化)指將涉及GATS運作之各國有關措施，在生效前予以透明化。GATS第三條明定：「1. 除緊急情況外，各會員應將涉及或影響本協定運作之所有一般性適用之相關措施，立即且在生效前公布，會員亦應公布其所簽署涉及或影響服務業貿易之國際協定。2. 前項之公布無法以出版品方式實施時，該項資訊應利用其他方法，使公眾得以取得。3. 各會員應立即且至少每年一次，就足以重大影響其依本協定對服務業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，通知服務業貿易理事會。4. 各會員對其他會員所有請求提供第1項所指之一般性適用措施或國際協定之特定資訊應立即答覆。各會員亦應成立一或多個查詢單位，俾應其他會員之請求對所有前述事項及第3項所要求通知事項提供特定資訊。該等查詢單位應於「設立世界貿易組織」生效後兩年內設立。對於個別開發中國家會員設立該等查詢單位之時間限制，可經協議給予適當彈性。該等查詢單位毋需為法律及命令之保存場所。」

5. 各會員得將其認為其他會員所採行影響本協定運作之措施，通知服務業貿易理事會。」該項規定，在積極意義上，可使WTO會員取得商業及技術等之資訊，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。

「漸進式自由化」(Progressive Liberalization)之基本概念，乃基於GATS係以推動服務業貿易完全自由化為目標，然在現實世界中，由於各國經濟與產業發展程度之不同，該目標不可能立即達成，故必須採行若干權宜措施，促成該目標以「漸進式」方式達成。該等權宜措施包括：(1) 充分尊重各會員採行對其整體及個別服務業上之國家政策與發展措施；(2) 考量開發中會員(Developing Country)之發展情形給予較大彈性，例如，允許其對個別服務業項目，實施較長時間之市場開放限制措施等；(3) 對於低度開發國家(Less Developed Country)之特殊經濟情況及發展，以及貿易及財政之需求，對其接受市場自由化特定承諾所面臨之重大困難，給予特別考量。顯然地，對該類會員實施較長時間之市場開放限制措施，又將給予較開發中國家更大的寬容程度。我國在申請加入WTO過程中，已放棄享受開發中國家之各項保留權益（邱榮和，2001b），換言之，我國係被要求以「已開發國家」(Developed Country)之資格進行入會審查，故本項漸進式自由化原則所將提供給開發中會員或低度開發國家會員之特殊待遇，原則上我國並不能夠受益。

有關「漸進式自由化」之規定，GATS第十九條明文指出：「1. 為達成本協定（指GATS）之目標，會員應自世界貿易組織協定生效日起五年內開始定期連續數回合之談判，以達到漸進式之更高程度之自由化。此類談判應以減少或排除對服務業貿易有不利影響之措施為目標，以期提供有效之市場開放。該過程應以互利為基礎，增進所有參與者之利益，並確保權利與義務之整體平衡。2. 自由化過程應在充分尊重個別會員在整體及個別行業之國家政策目標及發展程度下進行。並應給予個別開發中國家會員適當之彈性，准許開放較少之行業部門，同意較少之交易型態之自由化，以及依照其發展情況逐步開放市場，且當對國外服務業者開放市場時，得為達成第四條6之目標，附加開放市場之條件。3. 在每一回合談判中，應建立談判準則及程序。為建立該等準則，服務業貿易理事會應依本協定之目標，包括第四條第1項所設定之目標，對服務業貿易進行全面性及個別行業為

基礎之評估。各回合之談判準則應對會員自前回合談判後自動實施之自由化，以及依據第四條第3項對低度開發國家會員之特別待遇，建立處理模式。4. 漸進式自由化過程應在各回合針對增加各會員依本協定所提出特定承諾之一般水準，透過雙邊、複邊或多邊談判而獲致進展。」

肆、我國配合推動海運服務業自由化之措施

臺灣於1995年2月海運服務業談判小組舉行第四次會議時，以「中華台北」(Chinese Taipei)之名義申請成為海運服務業談判之觀察員。依照慣例，觀察員可列席會議旁聽，但無權發言，待未來當我國正式成為WTO會員後，選擇參與海運服務業談判，進入全權參與海運服務業自由化談判之階段。我國因為積極推動入會申請案，在許多與要求與我國進行入會雙邊貿易諮商之二十六國會議上，相繼承諾開放國內海運服務業市場(行政院經濟建設委員會，2000)，交通部乃配合入會諮商要求國內產業市場開放之政策，並檢視上一回合海運服務業談判之成果後，進行推動對國際海運，輔助服務，和進出及使用港口設施等產業項目之自由化承諾的目標，爰檢討現行航港法規，修正刪除其對國際海運及其相關輔助服務業，未能執行在市場開放、國民待遇和最惠國待遇上自由化要求之規定。其間完成之重要自由化措施概有：

- (一) 早在八十四年以前，我國已開放外國人得自由來台投資設立百分之百外資公司，提供港口貨物倉儲服務。
- (二) 自八十六年六月十九日起，我國允許外國籍船舶運送業及船舶出租業來台設立分公司。
- (三) 於八十八年二月三日公布新修正航業法，刪除外國人不得自由來台投資設立百分之百外資的船務代理業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業等輔助服務之限制規定。該項開放措施，未有互惠條件之要求，並在我國加入WTO之前實施。故而，就國際海運及其相關輔助服務業方面，台灣已完成自由化之工作。
- (四) 對進出及使用港口設施服務上，隨著高雄港自八十七年元月起及基隆港自八十八年元月起分別完成港埠裝卸業務民營化後，我國港口各項服務在市場開放、國民待遇和最惠國待遇上，可說也已達到極高的自由化程

度。除了少數項目例外，如引水服務，拖、駁船服務，航行輔助服務，船舶操作必須之岸上服務（如通信、水電補充），拋錨、船席和靠泊服務等。惟上述少數服務，隨著我國港口營運體制改革完成後，預料應會進行更進一步的推動自由化。

- (五) 有關複合運輸業務方面，我國承諾開放小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、以及鐵路客、貨運業。隨著八十六年五月七日總統公布新修正公路法第三十五條條文，規定外國國民或法人經中央公路主管機關核准者，得申請經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業。行政院並在八十六年九月間核定施行該規定，此即說明相關海運貨物之複合運輸業務，在台灣也已開放。
- (六) 為符合GATT第八條之規定，推動我國自1948年開始實施之「商港建設費」改制為「商港服務費」之工作。民國九十年十月三十日經立法院完成刪除商港法第七條條文，總統於九十年十一月二十一日公佈，完成其法制作業。嗣後，行政院核定自九十一年一月一日起依「商港服務費收取保管及運用辦法」之規定收取商港服務費，正式完成其改制作業。

由以上分析得知，台灣在國際海運、輔助服務業、進出及使用港口設施服務、甚至於複合運輸之業務，已達到極高的自由化程度。故我國未來在參加WTO海運服務業談判之會議時，應採取積極態度，要求其他國家儘力去除限制，提供完全自由化的海運服務業經營環境，俾利國內業者在外國開拓業務。同時，也應持續研究如何增進WTO海運服務業推動自由化之各項可能措施及規範，為WTO推動海運服務業自由化之工作，提供更多貢獻。

伍、加入WTO後對我國航運業之衝擊與因應措施之實證分析

一、政府評估加入WTO對海運業的衝擊

我國航業法第二條對國際海運及其輔助服務，界定為五種行業，分別為：船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、貨櫃集散站經營業及船舶出租業。依交通部資料，目前並無任何人設立公司單獨經營船舶出租業，故討論加入WTO對航運業之影響時，不包括船舶出租業。為符合諮商談判國家的要求，使台灣得能順利

完成加入WTO之目標，執行海運服務業之自由化，勢在必行。其間，政府主管單位當然必須國內業者接觸，進行市場開放衝擊之評估。根據交通部在我國加入WTO前之評估，初步認為除了以代理外國船舶之船務代理業者表示其業務可能輕微受影響外，其他業者，諸如國際船舶運送業、海運承攬運送業及貨櫃集散站經營業者等，大多表示可藉由自由化而擴展其國外業務，並增進與外國業者合作之機會，其衝擊評估率皆較為樂觀（經濟部國際貿易局，1998）。

觀察國內海運服務業及相關產業發展，在政府執行本文第肆節討論之許多自由開放措施之後，也似乎並沒有明顯發現在我國正式加入WTO之前，海運產業發展有急速變壞的情形。因為比較其他國家而言，台灣海運產業，可謂非常發達。尤其以個別公司而論，成就更是卓著，我國長榮集團之營運實力，在2002年名列世界第三大貨櫃船運業者（長榮集團在2000年名列世界第2大貨櫃船運業者），共計擁有40萬3千9百多個20呎貨櫃當量（403,932 TEU）之貨櫃船載運能量。另外，我國之陽明海運公司在2002年亦名列為世界第18大貨櫃船運業者（陽明海運在2000年名列為世界第16大貨櫃船運業者），共計擁有12萬3百多個20呎貨櫃當量（120,319 TEU）之貨櫃船載運能量（Willmington，2002）。

二、加入WTO對國內海運業的威脅與機會

雖然，上述官方評估及官方彙集民間業者的消息，指出我國加入WTO後，對海運業的衝擊似乎不大（中華日報航運版，2001）。但是，評估開放措施確實會衝擊國內產業之適當時點，應是從八十八年二月政府開始執行開放外資來台經營海運產業後，持續觀察國外投資業者與國內業者的業務消長情形，方能真確顯示其結果。尤其近年來我國內進出口海運貨源持續成長緩慢，又因為政治因素，無法擴展中國大陸之貨源，在多重不利因素之影響下，國內海運業的發展困境，恐怕短期內更無法有大幅度之突破。故而，該項持續評估工作，有賴政府、民間業者及學術界的共同繼續努力。

研究指出，從政府之事前評估及理論性推斷，我國加入WTO後，對國內海運產業還是會造成負面衝擊，包括：（一）外來投資業者對國內業者的持續競爭壓力，該壓力是否將擴大影響現有國外業者與國內業者已存在的業界合作關係，造成國內業者的生存空間之壓縮，將是更需關注的焦點；（二）國內業者的業務或

組織再造：國內海運產業各有其設立門檻，對船務代理業及海運承攬運送業要求並不高，只需實收資本額新台幣900萬元及750萬元，面對外來投資業者持續競爭的壓力，以此小規模之營業主體能否有效因應，值得考量。尤其，國內業者服務能力較差或提供服務項目不符託運人需要者，恐需進行組織再造工作，以創造或增強競爭力；（三）國內業者的可能合併或整合：面臨高度競爭，加上外國投資者的強勢競爭，將可能迫使國內業者考慮合併，以擴大營業規模與增強資本及服務能力，否則將被迫退出市場（邱榮和，2001a；林繼國等，2002）。

學者研究也說明，上述外來投資業者對國內業者的持續競爭，固然是形成威脅來源，當然也可轉化成機會，包括：（一）國內業者或進行組織再造，或進行合併或整合，以使其企業轉型，增強競爭力；（二）國內業者向外國市場拓展業務的機會：當我國正式成為WTO會員後，我國業者即當然擁有在各WTO會員國的市場上，享受最惠國待遇與國民待遇，在外國市場上經營各項海運業務。尤其在我國已充分開放國內市場之後，業者應敦促政府，對未開放市場的會員國，要求其對我業者開放市場，例如，敦促政府與中國大陸當局談判要求開放海運各行業之市場。而在政府海運主管機關積極參WTO之海運服務業各項談判會議時，國內業者亦應積極反應意見，並提供資訊給政府部門，共同為國內業者在國外擴展海運業務，持續努力（邱榮和，2003）。

三、實證研究結果分析

我國由於自十餘年前即積極申請加入國際經貿組織（GATT、WTO），其間也不斷有檢討加入該類組織對國內產業影響之分析（經濟部國際貿易局，1993；經濟部，1996），本文前述也說明許多產官學各界提出之分析報告，探討我國加入WTO對海運業之影響，惟該等分析率皆在我國成為正式WTO會員之前完成，故為事前之分析。為進一步瞭解國內業者對我國自2002年正式加入WTO後，對國內海運業之真實影響與業者將採取那些因應措施之意見，乃採行郵寄問卷調查蒐集資料，進行探討。研究問卷直接說明研究目的在探討「我國加入WTO後對國內航運業之影響與因應對策，並希望一併瞭解業者對政府應如何輔導海運業之發展，提供意見」。研究問卷依循學術規範設計完成（Oppenheim, 1992），除前言說明外，共分四大部分，第一及第二部分為本研究直接主題，分別請業者提供我國加入WTO對其所經營產業之影響及其所採取之因應措施為何；第三部分洽詢業者需

求政府協助之意見；第四部分為填答者基本資料。問卷設計完成後，乃請教業者進行表面效度(Face validity)之檢測，未發現重大問題。隨後即陸續寄給國內業者，包括船舶運送業、船務代理業及海運承攬運送業。在本文第五部分已說明，貨櫃集散站經營業因設置之門檻很高，且國內現有業者已面臨貨源不足之困境，故外國業者幾乎不會來台競爭該項業務，故不列入實證分析之調查對象；另外，我國航業法雖然列有船舶出租業，但至今並無業者登記經營，故亦無法列入實證分析之調查對象。本次調查自九十二年六月下旬陸續進行，共郵寄200份問卷給業者，至七月底截止，共回收有效問卷45份，回收率23%，乃據以分析其結果。

表1彙集有效填答問卷之個人及公司基本資料，其中顯示個人在海運產業年資僅少數不超過十年，故對產業瞭解程度高；各公司成立年齡超過16年者佔76%，本問卷資料填答者近70%位居經理以上職位。同時，69%公司答稱有深入評估加入WTO之影響，故本問卷資料應可用為實證評估之基礎。

表1 填答問卷者之個人及公司基本資料表

問題	回答意見人數比率(%)				
個人從業年數	5年以內 (6 %)	6-10年 (31%)	11-15年 (19%)	16-20年 (31%)	20年以上 (13%)
公司成立年數	5年以內 (0 %)	6-10年 (6 %)	11-15年 (18%)	16-20年 (25%)	20年以上 (51%)
工作職稱	經理以上 (6 %)	經理/副理 (63%)	課長/副課長 (19%)	業務代表 (12%)	辦事員 (0 %)
行業別	船公司 (31%)	船代業 (24%)	海攬業 (35%)		
公司總員工數	15人以下 (0 %)	16-50人 (25%)	51-100人 (6 %)	101-200人 (6 %)	201人以上 (63%)
2002年營業額	5千萬以下 (6 %)	1億-1億5千萬 (6 %)	3億以上 (88%)		
是否深入評估WTO影響	有(69%)	沒有(31%)			

本研究以同意性程度之問句及賴克特(Likert scale)五點尺度(1代表非常不同意, 3代表普通或無特別意見, 5代表非常同意), 獲取各填答者評估其公司在我國加入WTO後, 對其業務之影響。由表2之結果顯示, 由問題1「加入WTO後, 對公司之整體業績沒影響」及問題2「加入WTO後, 對公司之整體業績擴展有幫助」, 其評估意見平均數值分別為2.9及3.0觀之, 業者受影響之程度似乎不多; 再觀察業者回答其業務增加及減少之評估意見平均數值均在3.0以下, 更可佐證得知, 在我國正式加入WTO一年半後, 對業務經營而言, 海運業者尚未感受到很大的正面或負面之影響。其中原因之一是「加入WTO時間尚短, 不易評估其對公司業績之影響程度」, 這可由問題10之評估意見平均數值為3.8, 獲得佐證。

針對政府評估說明, 我國「加入WTO後對海運業可幫助拓展海外業務」之事前評估意見, 本研究嘗試蒐集實證資料探討, 由表3之資料顯示, 尚無法得到肯定答案, 因為業者評估意見平均數值均未超過3.0。

表2 加入WTO後對海運業務之影響評估表

影響評估問題	評估意見平均數值
1. 加入WTO後, 對公司之整體業績沒影響	2.9
2. 加入WTO後, 對公司之整體業績擴展有幫助	3.0
3. 加入WTO後, 公司整體業績增加50%以上	1.7
4. 加入WTO後, 公司整體業績增加20%至50%	1.9
5. 加入WTO後, 公司整體業績增加20%以下	2.1
6. 加入WTO後, 對公司之整體業績發展不利	1.9
7. 加入WTO後, 公司整體業績減少50%以上	1.1
8. 加入WTO後, 公司整體業績減少20%至50%	1.3
9. 加入WTO後, 公司整體業績減少20%以下	1.6
10. 加入WTO時間尚短, 不易評估對公司業績之影響程度	3.8
評估意見數值示意: 1=非常不同意; 3=普通; 5=非常同意	

表3 加入WTO後海運業拓展海外業務意見評估表

影響評估問題	評估意見平均數值
--------	----------

1.加入WTO後，對公司拓展海外業務發展很不利	1.3
2.加入WTO後，對公司拓展海外業務沒有影響	2.7
3.加入WTO後，對公司拓展海外業務很有幫助	2.7
4.加入WTO後，公司海外業績增加50%以上	1.8
5.加入WTO後，公司海外業績增加20%至50%	1.6
6. 加入WTO後，公司之海外業績增加20%以下	1.8
評估意見數值示意：1=非常不同意；3=普通；5=非常同意	

有關「在我國加入WTO後，海運業者將採取何種因應措施」，避免受到不利影響之問題，表4資料顯示，69%業者答稱將「進行公司改造、節省成本提昇服務」，63%業者將「積極與同業合作、擴大營業收益」，56%業者將「積極擴張投資海外市場與據點」。但仍有少數業者(6%)答稱「沒有採取因應措施」及「無需採取特別因應措施」。在各項因應措施中，業者認為「進行公司改造、節省成本提昇服務」及「積極與同業合作、擴大營業收益」是比較有效用的；其次依序為「積極擴張投資海外市場與據點」及「積極尋求同業合併、擴大公司規模」。

表4 加入WTO後海運業因應措施表

◎因應措施類別	回答意見人數比率(%)
1.沒有採取因應措施	6%
2.無需採取特別因應措施	6%
3.積極尋求同業合併、擴大公司規模	19%
4.積極擴張投資海外市場與據點	56%
5.積極與同業合作、擴大營業收益	63%
6.進行公司改造、節省成本提昇服務	69%
◎比較有用的因應措施	回答意見人數比率(%)
1.沒有採取因應措施	0%
2.無需採取特別因應措施	0%
3.積極尋求同業合併、擴大公司規模	40%
4.積極擴張投資海外市場與據點	60%
5.積極與同業合作、擴大營業收益	70%
6.進行公司改造、節省成本提昇服務	70%

本研究同時也徵詢業者對海運發展相關問題之意見，由表5之結果顯示，海運業者並不同意某些市場人士認為「我國加入WTO對國內航運業之負面影響不如國內廠商外移，又廠商外移不如政府限制兩岸航運之往來」之說法，因為評估意見平均數值為2.7，表示業者意見傾向不同意。海運業者表示「願意積極反應提供外國海運市場不開放的資訊給政府，希望在WTO談判會議上，為業者爭取更多權益」，由評估意見平均數值為3.5，可獲得該訊息。另外，由評估意見平均數值為1.8得知，我國海運業雖然已很發達，但業者並不同意政府無需提供業者航業補助之意見。

表5 加入WTO後，其他意見評估表

影響評估問題	評估意見平均數值
1.我國加入WTO對國內航運業之負面影響不如國內廠商外移，又廠商外移不如政府限制兩岸航運之往來	2.7
2.我們公司願意積極反應提供外國海運市場不開放的資訊給政府，希望在WTO談判會議上，為業者爭取更多權益	3.5
3.我們海運業已很發達，政府應依WTO規定，不需提供業者更多的航業補助	1.8
評估意見數值示意：1=非常不同意；3=普通；5=非常同意	

陸、結論

海運服務業自由化之議題，在世界貿易組織(WTO)的貿易談判議程中，至今仍然是一個非常重要，但尚未完成的議題。奠基於上一回合談判之初步意見，WTO也已啟動另一回合之海運服務業談判工作，其進展與諮商方向，仍將是各海運業務發展國家關切之事項。經過十多年之努力，台灣終於自二〇〇二年元月起正式成為WTO之會員，得以正式參與海運服務業之談判。雖然在許多主客觀因素之影響下，懸掛中華民國國旗之船舶噸位逐漸減少，但海運產業活動在台灣仍然相當發達。有鑑於此，如何才能在WTO之談判會議上，為國內業者爭取最大之權益，國內產、官、學界應持續努力探討相關WTO推動海運服務業自由化談判之各議題，並分析加入WTO後對我國航運業之影響及因應措施。

本文探討我國在2002年正式加入世界貿易組織(WTO)後，對國內海運服務業之實際衝擊與業者採取因應措施之研究。經分析相關規定後，乃以郵寄問卷調查之方式，獲取我國海運業者（船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業）評估我國加入WTO後，對其業務衝擊及因應措施之實證資料。經彙集資料並經分析後，其重要發現臚列如下：

- (一) 將近七成(69%)業者答稱有深入評估我國加入WTO後，對其業務之影響；但由於我國加入WTO之時間尚短，產業界反應尚不易評估其對個別公司業績之影響程度；也就是說，在我國正式加入WTO一年半後，海運業者似乎尚未感受到很大的正面或負面之影響。總體而言，業者認為我國加入WTO後，對其公司之整體業績擴展會有幫助，但影響程度目前沒有明顯之增減數據。
- (二) 有關政府在加入WTO之前評估，認為在我國加入WTO後對海運業可幫助拓展海外業務意見，截至目前為止，依本研究實證資料顯示，尚無法得到肯定答案。其未來是否會有比較明顯的效益，尚待持續追蹤觀察與研究。
- (三) 有關在我國加入WTO後，海運業者將採取那些因應措施之問題，依本研究實證資料顯示，最多業者答稱將「進行公司改造、節省成本提昇服務」，其次為「積極與同業合作、擴大營業收益」及「積極擴張投資海外市場與據點」。而在各項因應措施中，業者認為「進行公司改造、節省成本提昇服務」及「積極與同業合作、擴大營業收益」是比較有效用的，其次依序為「積極擴張投資海外市場與據點」及「積極尋求同業合併、擴大公司規模」。

參考文獻

- [1] 中華日報航運版，新聞資料，民國九十年十一月十三日，第一版。
- [2] 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**，第七二五號，中華海運研究協會編印，1997年4月17日。
- [3] 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**，(創)第九卷第一期，中華民國航運學會編印，民國八十九年三月，第8至25頁。

- [4] 張新平，**世界貿易組織下之服務貿易**，台北：月旦出版社，一版，1996年3月。
- [5] 經濟部國際貿易局編印，**烏拉圭回合多邊貿易談判協定（中英對照本）**，台北：三民書局、正中書局、青年書局，民國八十四年十月。
- [6] 邱榮和（2001b），「WTO及海運服務業談判」，經濟部國際貿易局編印，**因應加入WTO運輸-陸運、海運服務業座談會資料彙編**，民國九十年二月二十日。
- [7] 行政院經濟建設委員會編印，**我WTO入會案服務業議題諮商總報告**，民國八十九年五月。
- [8] 經濟部國際貿易局編印，**我國加入WTO對產業的影響與因應措施**，民國八十七年十月。
- [9] Willmington, Robert, “Shrewd investments?”, *Containerisation International*, November 2002, pp. 43-47.
- [10] 邱榮和（2001a），「加入WTO後承攬運送業將受到的衝擊」，**航業法及承攬運送業管理規則修正**研討會論文集，台北市海運承攬運送商業同業公會編印，民國九十年十二月十二日。
- [11] 林繼國、張世龍、陳一平，**加入WTO對我國航運業影響之研究**，交通部運輸研究所研究報告，民國九十一年七月。
- [12] 邱榮和，「加入WTO後對我國航運業可能之影響分析」，**慶祝第四十九屆航海節學術研討會**論文集，中華民國航運學會編印，民國九十二年七月八日，第42頁至第51頁。
- [13] 經濟部國際貿易局，**我國申請加入關稅暨貿易總協定之進展**，民國八十二年八月二十七日。
- [14] 經濟部，**我國加入世界貿易組織參考資料（一）**，台北：經濟部國際貿易局編印，民國八十五年。
- [15] Oppenheim, A. N. (1992) *Questionnaire Design, Interviewing and Attitude Measurement*, New edition, Pinter Publishers, London and New York.

