

第六章 結論與建議

第一節 結論

本節綜合前述第二至第五章，關於物流服務之貿易實務、物流相關之 GATS 規範與提案、會員之物流服務承諾與回應，以及 GATS 物流服務提案之評析，提出重要結論如下：

一、物流服務之貿易障礙仍普遍存在

隨著物流服務之蓬勃發展，相關之貿易障礙仍普遍存在，包括通關暨貨物檢查障礙、商業據點設立限制、營業許可限制、法規透明度不足等問題。

就通關暨貨物檢查障礙而言，多數開發中與低度開發國家之關務系統缺乏完整之 EDI 系統，復以不合理之文件要求，均降低通關程序之進行效率；而國境內關務法規與稅則分類適用之不一致、關務機關營業時間之限制、對外國運送人施以歧視性待遇，以及部分國家仍存在之海關貪污現象，均導致物流服務無法即時提供，讓通關暨貨物檢查成為實務上外國物流服務提供之最大貿易障礙。不過，在美國九一一恐怖攻擊後，各國陸續引進之國家安全措施，在國境外即對貨物採行預先審查，配合進口時之快速通關優惠，在降低國際物流效率、增加營運成本之同時，亦帶來通關效率提升之正面效果。

就營業許可之限制而言，運輸服務之營業在多數國家仍採行事前許可制度，而審查程序之歧視性，或是不同物流相關服務之相歧異之營運許可標準，或是國境內各州、省未經統一之營業許可標準，均阻礙外國物流服務業者提供整合式物流服務。

就商業據點之設立限制而言，地主國對於商業據點設立之申請程序可能具歧視性，或是施以經濟需求測試以管制其數量，或是國家獨占服務之提供，均對於外國物流服務提供者造成貿易障礙。此外，部分國家要求商業據點須以獨立子公司或合資企業方式設立，甚至就不同服務規定相異之

資本限制比例，或賦予主管機關有個案裁量外資比例，更增添商業據點設立之困難度。

最後，法規透明度之不足除了導致外國服務提供者在市場競爭中處於劣勢，並加深各種貿易障礙之不利影響，本國之服務提供者較外國企業可更優先取得物流相關法規之資訊，而享有競爭上之優勢；而外國服務提供者在進入市場時，面對資訊不足之法規體制，亦將嚴重阻礙物流服務之順暢。

二、WTO 會員界定物流服務範圍極為廣泛

在杜哈回合中，包括瑞士、香港與之後 WTO 會員陸續提出之物流服務自由化倡議，從「供應鏈整合」之角度出發，將關係供應鏈整合最深之「各式運輸輔助服務」列為自由化提案之「核心服務」部分，並向外擴展及於「物流相關貨運服務」、「其他物流相關服務」與「非核心物流服務」，綜觀供應鏈之所有相關活動，期增進整合式物流服務之整體效率與服務品質。

而經歷物流之友之共同提案，到 2006 年之複邊要求，歷次物流服務自由化提案之架構與自由化目標越見詳盡與明確，除了擴大「物流相關貨運服務」與「其他物流相關服務」所包含之範圍，並刪除「非核心物流服務」之額外承諾部分，將現階段焦點限縮於各物流相關服務部門在「市場開放」與「國民待遇」之自由化上。

此外，由於物流服務清單中包括之服務子部門眾多，部分部門已有個別之自由化談判進行中，而清單內容甚至包括目前排除於 GATS 範圍外之航空服務；因而在物流服務複邊要求中，亦釐清物流服務談判之定位，認為其僅為補充個別服務部門談判之不足，就相重疊之服務部門，仍以個別部門進行中之複邊提案為主。複邊要求並將海運服務、內陸水路與航空運輸服務，排除於複邊要求範圍外，且就 CPC 中未見相關描述之「供應鏈整合物流服務」與「逆物流服務」兩服務，加註定義文字，以減低會員之承諾疑慮。

三、會員之承諾與回應情況有待加強

GATS 建立以 W/120 搭配水平與部門別承諾之填載方式，在給予會員

高度彈性之同時，亦導致會員承諾表缺乏一致性與明確性，並造成服務貿易自由化談判之牛步。就會員在物流服務之現行承諾情形而言，在各式運輸服務中，無論是海運、內陸水路、空運、鐵路或公路貨運服務，會員之現行承諾情形均相當保守，顯示出多數會員就貨運服務之自由化，仍傾向保護主義之態度。而會員對各式運輸輔助服務之承諾，同時受到會員經濟發展與貨運服務承諾之影響，意味著各式運輸服務之談判進展對物流服務之未來發展有舉足輕重之影響。此外，會員基於審慎承諾之態度，多傾向就現行 W/120 分類下之服務子部門提出承諾，鮮少另為額外承諾，或是自行填載多式運送服務之承諾，均不利於物流服務之整合發展。

有鑑於傳統 W/120 部門別談判模式之缺失，會員及相關產業團體，即致力發展出群集（cluster）之談判方式，將商業實務上數個相關服務併為談判，甚至對各該服務之內涵重新定義及分類，希冀有效提升會員承諾之數量與質量，並同時增進承諾之一致性與透明性，降低內國法制恐生之裁量空間。然而觀察新回合談判中，會員對物流服務複邊要求提案之回應情形，空運、內陸水路、鐵路運輸與公路運輸服務均僅有零星之回應情形，而海運服務談判則獲得會員之高度支持，包括在海運服務、海運輔助服務、進入及使用港埠服務，會員改善其現行承諾或新增承諾最為踴躍，甚至在非屬三大重點（three pillars）之「進入及使用國境內運送服務」回應比例亦大為增加。此外，各式運輸輔助服務亦有相當比例之回應，然回應之會員集中於特定國家，僅有物流之友成員—瑞士與澳大利亞，針對物流服務提案中另為增加之新式物流服務加以承諾，顯示物流服務之群集式談判方式，仍有待會員以更積極態度參與回應。

四、物流服務自由化提案有所缺失

就「物流服務清單」包含之部門數而言，自由化提案所包含之子部門數量，從早期之 34 個子部門，到複邊要求時增至 42 個，然物流服務自由化議題發展之時間甚短，從本回合始有會員提出倡議，卻包含眾多子部門，大多數會員唯恐一旦就特定服務子部門提出市場開放承諾，在下一階段之服務談判將以該清單作為市場開放談判的指標，要求其進一步開放，因而會員多未加以踴躍回應，亦使最重要之「核心物流服務」自由化，失去會員之關注眼光。

就「物流相關貨運服務」之內容爭議而言，物流服務清單包括敏感之「內陸水路運輸服務」與「航空運輸服務」：前者涉及之沿海航行權，依各國法律通常保留給本國籍船舶，排除外國船舶之適用；而「航空運輸服

務」中「空運服務」與「配備機組人員之航空器租賃服務」兩個子部門，目前均排除於空運談判範圍外，「其他空運輔助服務」(CPC746) 併同「空運貨物裝卸服務」(CPC741 之空運部分) 雖納入本回合空運之複邊要求，但會員對其究竟得否適用 GATS 規範卻未有一致共識，納入各該具爭議之服務子部門，即減損物流服務清單用以協助談判之功能，亦讓會員對物流服務自由化之談判增添不少疑慮。

就分類與定義問題而言，由於物流服務在商業實務所包括之經濟活動極為繁雜，經物流服務清單將各物流相關子部門羅列後，配合 CPC 對個別子部門服務範圍之註釋，即生部分子部門間界線不清之弊端；而物流提案復再加入數個定義不明之新式物流服務，除複雜化物流服務之分類與定義問題，亦減損會員提出承諾回應之意願。

就物流談判發展之方向而言，包括海運、空運服務、郵政與快遞、工程與綜合工程、配銷與電腦相關服務共計六個子部門均另有獨立談判小組進行，由於每個子部門所面臨之自由化議題與進展均大相逕庭，各該談判小組精耕於小範圍之自由化議題，較能精確掌握各該服務在不同模式之自由化障礙，提出精確之自由化目標。相較之下，物流服務複邊要求就現行已有談判進行之服務部門，雖明示僅補充個別服務部門談判之不足，但亦未見「補充個別部門談判」之提案；雖曾企圖於提案中積極倡議非核心物流部門之「額外承諾」填載，但於複邊要求時復退而求其次，僅著重於現行 W/120 子部門之自由化，不但未能彌補各別服務部門談判之不足，亦生疊床架屋之疑慮。

第二節 建議

本節延續上述各項結論，針對物流服務自由化議題之發展方向，提出三項建議如下：

一、就附加服務部分提出精確定義

針對物流服務提案在現行 W/120 與 CPC 體系之外所添加之數個定義不明之新式物流服務，宜於下一階段之自由化倡議中詳細定義其內涵。就「供應鏈整合物流」與「逆物流」兩新式服務而言，物流服務複邊要求對

其說明仍有欠精確，宜以專業性詞彙釐清其定義，尤其「供應鏈整合物流」在實務上涉及資訊科技之應用、流程之規劃與管理諮詢，並結合各式運輸輔助服務，係橫跨數個 W/120 子部門之服務範圍，更應就其與電腦相關服務、管理顧問服務，以及各式運輸輔助服務間之關係詳細釐清。

而就「配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務」、「關務代理及裝載調度服務」、「存貨管理、商品之組裝、分類與分級、散裝貨分裝、再配銷與遞送服務」部分而言，應於下一階段之自由化倡議就各該內涵為定義，並應著重於各該服務與現行 W/120 服務子部門，以及海運模範承諾表中相關服務間之關係。例如「配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務」與「海運貨櫃集散站服務」兩者間之差異；「關務代理及裝載調度服務」與「海運通關服務」不同之處。W/120 與海運模範承諾表均為會員廣泛接受之分類方式，物流之友如能以詳盡精確之定義與說明，提升會員對新式服務之承諾意願，不但能有效降低物流服務之貿易障礙，滿足其自由化需求，更有助於整合式物流服務之蓬勃發展。

二、釐清各子部門適用 CPC 之疑義

物流服務在實務上之服務範圍極為繁雜，且因應即時性之配送趨勢，包括郵政快遞服務提供者、運輸服務提供者與運輸輔助服務提供者均積極轉型為第三方物流業者，迎合企業一站購足之需求，亦使上述各該服務間之分野愈加模糊。而 CPC 制訂之原本目的，本即欲利於服務貿易資料之蒐集與統計，寄望其充分反應各服務間之異同與界線，亦是強人所難。

然而分類制度涉及一國承諾表之填寫依據以及同類服務之認定標準，實有釐清之必要，因此物流之友應從綜觀之角度，檢討物流相關部門適用 CPC 之疑義，界定各式運輸輔助服務之範圍，尤其宜就 11.H.d「其他運輸輔助服務」與其他核心物流服務、海運輔助服務，以及郵政快遞服務間重疊之處為檢討；並配合物流服務之委外整合趨勢，進一步釐清運輸服務、郵政快遞服務與配銷服務間之分野，協助會員就各該服務服務部門提出承諾，以充分發揮其「補充個別服務部門談判」之角色，並滿足物流實務所需。

三、適度限縮複邊要求範圍

由於物流服務提案包含之服務子部門過於廣泛、數量眾多，且涉及數

個歧見尚待整合之服務部門，會員在一覽物流相關服務全貌之同時，面對架構龐大紛繁之物流服務自由化議題，容易減損其踴躍回應之意願，而抹煞物流服務自由化之美意。

因此物流之友似可嘗試將「物流服務清單」與「物流服務談判範圍」兩者相區隔，將物流服務之談判範圍加以限縮，將承諾表之自由化目標，僅聚焦於「核心物流服務」子部門之市場開放與國民待遇部分，並論及額外承諾之倡議。進一步配合上述二、之建議，釐清運輸服務、郵政快遞服務與配銷服務間之分野，協助會員就各該服務服務部門之承諾，以務實之態度，增進核心物流服務自由化，並充分發揮其「補充個別談判」之功能。