



維修貨物與商品貿易統計

我國海關進出口貿易統計作業要點明定關稅法第 52 條之貨物—包括進口整修、保養之成品及其他經財政部核定之物品等均不納入進出口貿易統計，本文進一步說明國際規範對維修貨物之定義與納計建議，並探討我國維修貨物列計情形及實務限制，最後評估排除列計高價維修貨物飛機引擎及整合出口之維修用航材之影響性。

林雨秋（財政部關務署統計室科員）

壹、前言

我國商品貿易統計於 105 年改採一般貿易制度，將保稅倉庫、物流中心及自由貿易港區之貨物於進儲及復出口時分別納計。統計範圍遵循聯合國「國際商品貿易統計：概念與定義 2010 年版」（International Merchandise Trade Statistics: Concepts and Definitions 2010，以下簡稱 IMTS 2010）一般性指導原則，將進出我國經濟領域（包括臺灣、澎湖、金門、馬祖）之貨物分別納計進出口貿易統計（含海外售魚），並依據特定性指導原則¹排除特定貨品²。

一般貿易制度實施以來發現上揭區域進口及復出口之飛

機引擎金額龐大，爰就我國企業進出口該貨物所為之經濟活動予以釐析，檢討貿易統計列計方式。

貳、國際規範

一、國際商品貿易統計

依據 IMTS 2010，跨越國境並於境外進行維修之貨品，其行為僅係回復或維持產品品質，而非創造更新、更好的產品，建議排除列計商品貿易統計，惟仍分開紀錄。其編製者手冊（IMTS 2010 Compilers Manual, Revision 1，下稱 IMTS - CM）進一步闡明，維護（maintenance）與修理（repair）屬服務貿易性質，不

列入商品貿易統計。前者包括飛機法定應為之技術性維護活動（如檢控、強制性定期更換）、商品（如飛機、機器、設備、車輛等）測試、調整、調校或認證；後者則係將貨物恢復到原來的功能，惟若因此而得實質改善之貨物，則視為加工（process），列入商品貿易統計。由於實務上不易區分，聯合國亦建議應與國際收支帳編製機關共同釐清，並對高價貨物進行個別審查。

二、國際收支統計

依據第六版國際收支與國際投資部位手冊（Balance of Payments and International Investment Position Manual, Six Edition，以下簡稱 BPM6），居

民為非居民（反之亦然）所擁有的貨物提供維護與修理，該貨物離開、到達或返回某領土進行維修、加工、或其他活動並不發生所有權變更，故不計入國際收支帳之一般商品貿易，而列入服務貿易項下「其他項目未涵蓋之維護與修理服務」。

參、衍伸探討

縱 IMTS 2010 及 BPM6 皆明確建議維修之貨物屬服務貿易，於國際商品貿易統計及國際收支帳皆不列入商品貿易，實務上尚有其他衍伸問題待釐清。

一、維修與加工貨物之區辨

（一）IMTS 2010 編製者手冊定義

1. 維修：將貨物恢復到原來的功能，其可能涉及再造（rebuilding）或增強（enhancements），例如(1)簡單更換零件即可構成修理，惟若因此導致一個實質改善的貨物，視為加工；(2)運輸過程導致貨物損壞而修理；(3)重新塗裝應被視為修理/維護，但首次塗裝應視為加工；(4)飛機法定應為之技術性維護活

動（如控制、強制性定期更換）；(5)商品（如飛機、機器、設備、車輛等）的測試、調整、調校或認證。

2. 加工：雙方在特定合約下，送往國外或引進國內待進一步處理（operation）之貨品（不論所有權移轉與否），處理之定義、範圍則由各國海關及貿易統計編製機關決定。原則上，任何為生產更新、更好的產品而進出國境之貨物，都可被視為加工貨物³。

（二）探討

比較兩者定義，關鍵在於是否產生更新、更好的產品，然而實務上仍難以區分，例如修理時更換性能更好的新型零件或進行部分改裝，貿易統計編製機關亦難僅由報單申報資料區辨之，而高價貨物如船舶、飛機等列計與否對進出口值有重大影響，爰宜個別審查並告知使用者是類交易如何記錄。

二、維修所用物料、物品如何列計

維修之交易標的係服務而非實體貨品，然而維修過程所

使用之物料、物品，包括耗材、零件等，使用後即整合於維修標的之貨物，則依實質交易行為發生與否，而附屬於維修/服務交易或另屬商品交易。

（一）國際規範

1. 國際商品貿易統計

IMTS 2010 並未說明維修所用物料、物品之列計原則，參酌前版 IMTS 之編製者手冊補編 (IMTS Supplement to the Compilers Manual(2008)) 及洽詢聯合國秘書處經濟及社會事務部統計司國際商品貿易統計主席 Mr. Markie Muryawan 之結果，維修所用之物料、物品單獨進口時應納入商品貿易統計，整合於維修標的復出口時則應排除納計，惟如該物料、物品之價值未包含於維修服務而另開發票者，則應視為對該物料、物品有額外實質交易行為，復出口時亦應納入商品貿易統計（下頁附圖）。

2. 國際收支統計

BPM6 建議維修之價值為已完成工作之價值，而非維修之前或之後的貨

論述》統計 · 調查

物總值，且應包含維修者提供且併入收費之零件及材料之價值，而單獨收費之零件及材料則應計入一般商品貿易。

(二) 探討

IMTS 及 BPM6 對維修用物料、物品之處理原則係將維修服務所需之物料、物品視為維修提供者之資源 / 成本，當維修商進口此類資源時，確實導致進口國之物質存量提升（有維修材料者能提供更完善之維修服務），爰應計入進口統計，安裝或使用於維修標的後復出口時，交易標的係「維修

服務」，並無針對該零件產生之實質交易行為，故可視為其價值包含於「維修服務」之中並已納入服務貿易統計，不宜再納入貨品貿易統計，反之，有額外針對零件產生之實質交易行為（另開發票者），方納入之。

肆、我國維護與修理貨品統計

一、資料來源

我國商品貿易統計資料來源係海關進出口報關資料，並依據出口統計方式或進口納稅辦法區辨貨物經濟活動性質，

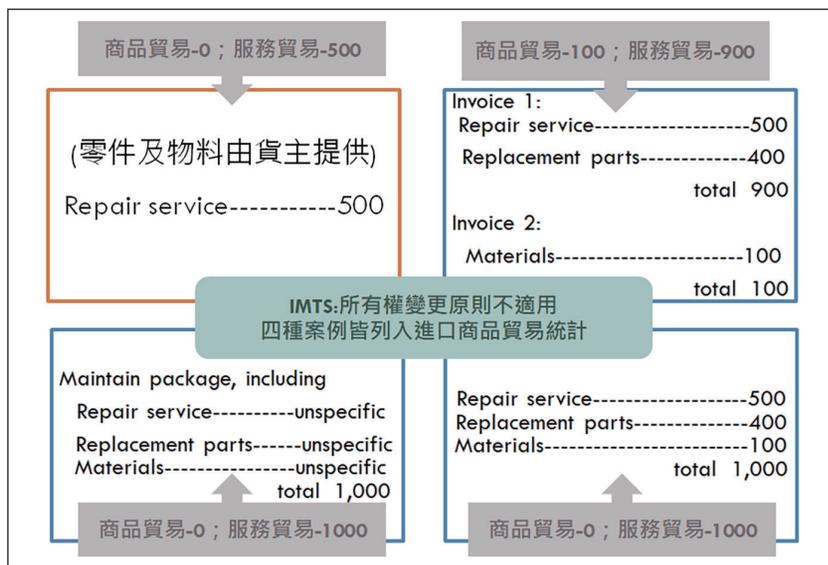
輔以搭配報單類別、海關監管編號等報單資訊，判別是否納計商品貿易統計。一般而言，維修可能申報之統計方式與納稅辦法（下頁表 1）皆已排除商品貿易統計。

二、判斷限制

報單貨物之出口統計方式與進口納稅辦法係為海關、內地稅、簽審機關等政府監管、勾稽程序而設計，除具管理功能外，亦揭示多數貨物經濟活動性質，為降低行政成本，關務署統計室多年來皆以此欄位並搭配其他報單資訊，判斷貨物納計貿易統計與否。

然而統計方式與納稅辦法既以輔助政府管理功能為主，揭示經濟活動性質、歸列貿易統計為輔，定偶有不符後者需求情形。實務上，統計方式及納稅辦法之使用限制已明訂於預報貨物通關手冊，本次檢討修正即因保稅倉庫、物流中心及自由貿易港區貨物進出口進行維修之貨物無法適用維修相關統計方式與納稅辦法，亦無從由報單其他申報內容予以區分，遂有依聯合國建議對高價貨物進行個別審查之必要。

附圖 維修所用物料、物品如何列計商品貿易及服務貿易統計



資料來源：作者自行繪製。

三、審查結果與處理方式

經函請相關進出口人協助釐清其進出口該貨物所從事之經濟活動性質，確認屬維修、維護後，再邀集我國國際收支帳編製單位（中央銀行）及財政部統計處等相關單位開會研商，並就列計原則及實務案例數次洽詢聯合國國際商品貿易統

計編製單位（經濟及社會事務部統計司），確立進出口貿易統計排除列計進口維修後復出口之飛機引擎暨排除整合出口之維修用航材，並回溯修正 103 年起一般貿易制度統計資料。

四、調整結果

本次對進出保稅倉庫、物流中心及自由貿易港區之渦輪

噴射引擎、航空用引擎及航材且經濟活動性質屬維修、維護者進行之調整，主要影響個別貨品之進口及復出口值，各年影響金額在 20 億美元以內（表 2），由於進、出同步減列（可能有若干時間落差），故對出入超影響有限。以國家別觀察（下頁表 3），進口主要調整國家為美國，復出口國家較分散約 30 餘國，韓國、中國大陸及澳洲為前三大調整國。

飛機引擎因單價高且貿易夥伴國較集中，常為我國與其他國家雙邊商品貿易統計差異⁴主因。以對美貿易為例，由於我國進口以貨物原產地列計統計，而維修之飛機引擎多為美國生產，縱使自第三國起運仍列入我國自美國進口統計，而對美國而言，該貨物已於之前售予第三國，其後維修即非自美國報關起運，無論屬商品或服務貿易，美國皆未列計對我出口飛機引擎，致雙邊貿易統計產生差異。本次作業大幅下修我國自美國進口貿易統計，103 至 107 年美國出口與我國進口之差異縮小 2 至 6 成（下頁表 4），顯有助改善雙邊貿易統計差異。

表 1 維修貨物可申報之統計方式與納稅辦法對照

維修地	本國	國貨		外貨	
		復進口	再出口	進口	復出口
		納 99	統 91	(說明 2)	(說明 2)
外國	出口	復進口		復出口	再進口
		統 7M	納 39	統 9M	納 39

說明：1. 納稅辦法及統計方式定義：

納 99：復進口之貨物 1. 國貨或自由港區事業輸往國外貨物退回修理、保養、掉換後再出口。

統 91：修理後復出口之國貨。

統 7M：國貨出口修理、裝配（需再復運進口）。

納 39：按修理費課稅（包括免費修理）。

統 9M：退回國外修理、掉換或裝配之外貨。

2. 實務上外貨進口至課稅區維修後復出口，可申報進口提供足額擔保（納辦 73：外貨待復運出口，商港建設費繳現或免徵，其他稅款暫繳押或具結）、期限內原貨復運出口（統計方式 9P：應稅物品，在外貨進口時以申報將於進口後六個月內或於財政部核定日期前原貨復運出口者，如展覽品遊藝團體服裝及道具、盛裝貨物之容器等），惟非屬維修專用納辦、統計方式，爰未列入本表；至課稅區以外區域維修，無專用納辦、統計方式。

資料來源：作者自行整理。

表 2 維修飛機引擎暨整合出口航材調整金額—按年

單位：億美元

	進口	復出口	出超
103 年	-7.1	-6.6	0.5
104 年	-8.3	-8.9	-0.6
105 年	-15.5	-11.3	4.2
106 年	-19.2	-17.4	1.8
107 年	-16.4	-18.4	-2.0
108 年 1-8 月	-13.4	-12.2	1.3

資料來源：關務署進出口貿易統計。

論述》統計·調查

伍、結論

關務署統計室於一般貿易制度實施以來，持續關注保稅倉庫、物流中心及自由貿易港區進出之貨物，並數次對區內企業所為經濟活動加以釐析。本次該區進出口之維修飛機引擎及維修用航材，囿於通關申報限制無從判別其經濟活動性

質，又相關國際規範亦無提供明確標準可循，爰不宜貿然排除列計。辦理期間歷經數次洽詢相關單位、進出口人及聯合國國際商品貿易統計編製單位，並與中央銀行及財政部共同確立處理原則後，方著手進行資料修正，俾於不影響通關實務下，反映商品貿易統計實情。

註釋

1. 部分貨品因本身商品特性、交易型態或實務考量等因素，而致一般性指導原則不足適用者，則可依特定性指導原則列計或排除列計商品貿易統計。
2. 排除列計貨品包括 (1) 轉口、過境之貨物。(2) 駐華享有外交待遇之機關及人員公用或自用物品。(3) 駐外人員任滿調回攜帶之自用物品或出口至我駐外單位之公用或自用物品。(4) 旅客自用免稅行李。(5) 暫時性進出口並將於法定期限內原貨復運出進口之貨物，例如展覽品、遊藝團體服裝道具、盛裝貨物之容器、實驗用品、進口修理或保養之物品等。(6) 租賃期限未滿一年之貨物。(7) 賠償、調換物品。(8) 公私文件。(9) 流通之貨幣、有價證券等。(10) 貨幣用黃金。(11) 本國漁船在海外捕獲之水產品。(12) 扣押、退運之貨物。(13) 使用暫准通關證貨物。(14) 提供經營國際貿易之本國籍船舶、航空器或其他運輸工具專用燃油及物料、物品。
3. 各國海關及貿易統計編制機關實務上多採取更嚴格的定義，符合特定通關程序者，方可視為加工貨物，而其定義與規範可能各不相同。
4. 依據 IMTS 2010 所揭，跨國資料之比較受各國採行方式與諸多實務因素（包括資料範圍不同、特定貨物處理方式不同、計價方式不同、時間落差、進出口夥伴國認定衍生差異等）影響，雙邊差異於國際間普遍存在。❖

表 3 維修飛機引擎暨整合出口航材調整金額—按國家
(103 年至 108 年 8 月合計)

單位：億美元

	進口	復出口	出超
美國	-78.0	-7.3	70.7
韓國	0.0	-11.6	-11.6
中國大陸	-0.2	-9.1	-8.9
澳洲	0.0	-9.0	-9.0
日本	0.0	-7.6	-7.6
其他國家合計	-1.6	-30.1	-28.5

資料來源：關務署進出口貿易統計。

表 4 我國與美國雙邊商品貿易統計差異前後對照

單位：億美元

	美國對我國出口貿易統計	我國自美進口貿易統計		雙邊貿易差異 (說明 2)		
		調整前	調整後 (說明 1)	調整前	調整後	改善幅度
103 年	266.8	300.4	293.4	33.6	26.6	-21%
104 年	258.3	292.0	283.6	33.7	25.4	-25%
105 年	260.3	286.0	270.8	25.6	10.4	-59%
106 年	257.4	302.4	284.1	45.0	26.7	-41%
107 年	305.6	347.2	331.0	41.6	25.4	-39%
108 年 1-6 月	153.5	183.0	173.5	29.5	20.1	-32%

說明：1. 僅排除列計為維修而進口之飛機引擎，未包含其他異動，我國自美進口最終金額仍應以關務署公布之進出口貿易統計資料為準。

2. 不包括我國對美出口與美國自我進口之差異。

資料來源：美國普查局進出口貿易統計、我國關務署進出口貿易統計。