

106-062-4297
MOTC-IOT-105-MBA004

我國發展多國併櫃業務策略初探



交通部運輸研究所

中華民國 106 年 7 月

106-062-4297
MOTC-IOT-105-MBA004

我國發展多國併櫃業務策略初探

著者：張朝能、張贊育、張世龍

交通部運輸研究所

中華民國 106 年 7 月

我國發展多國併櫃業務策略初探

著　　者：張朝能、張贊育、張世龍

出版機關：交通部運輸研究所

地　　址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網　　址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電　　話：(02)23496789

出版年月：中華民國 106 年 7 月

印 刷 者：盈濤印刷品有限公司

版(刷)次冊數：10 冊

定　　價：非賣品

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸
研究所書面授權。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：我國發展多國併櫃業務策略初探			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號 106-062-4297	計畫編號 105-MBA004
主辦單位：運輸經營管理組 主管：張朝能 計畫主持人：張朝能 研究人員：張贊育、張世龍 聯絡電話：2349-6846 傳真號碼：2545-0431	研究期間 自 105 年 2 月 至 105 年 12 月		
關鍵詞：多國併櫃，海運承攬運送業			
<p>摘要：</p> <p>多國併櫃(Multi-country Cargo Consolidation, 簡稱MCC)，是指國外貨櫃(物)運至本國港口，於進口貨物艙單申報之包裝型態下，辦理拆櫃進倉及申報轉運併櫃出口之作業，即來自不同地區之貨物，可於轉口倉庫(間)併櫃轉運出口。</p> <p>過去MCC作業僅能由航商於港邊的轉口倉庫操作，現今透過國際承攬業者將MCC作業移回我國承作，103年8月20日關稅法第20-1條增訂後，MCC作業終於具有法源依據，海運承攬運送業者可直接向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關事宜，政府部門接續增修MCC作業相關法規及配套措施，包含海關管理承攬業辦法、海關管理貨櫃集散站辦法、轉口貨物通關及管理作業要點等，提供了低成本、高效率的MCC作業環境，推動我國成為國際貨物中轉中心。</p> <p>本報告探討我國發展多國併櫃作業所面臨之問題與限制及未來發展策略，研究結果可提供業界做為經營管理之運用參考，以提升海運業及海運承攬運送業的競爭優勢，並做為交通部航政司、航港局及台灣港務股份有限公司擬訂港埠發展政策之參據。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
106 年 7 月	110	非賣品	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
<p>機密等級：</p> <p><input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絶對機密</p> <p>(解密條件：<input type="checkbox"/> 年 月 日解密，<input type="checkbox"/> 公布後解密，<input type="checkbox"/> 附件抽存後解密，<input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密，<input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 普通</p>			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: A preliminary study On the Strategies of Developing Multiple Country Consolidation in Taiwan			
ISBN(OR ISSN) ISBN (pbk)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
		106-062-4297	105-MBA004
DIVISION: Operations and Management Division DIVISION DIRECTOR: Chao-Neng Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chao-Neng Chang PROJECT STAFF: Tsan-Yu Chang, Shyh-Long Chang PHONE: 886-2-23496846 FAX: 886-2-25450431			PROJECT PERIOD FROM February 2016 TO December 2016
KEY WORDS: Multiple Country Consolidation (MCC) ,Ocean Freight Forwarder			
ABSTRACT: <p>As a result of the advent of the large-scale container ships, Carriers may employ Hub and Spoke Network model in order to maximize their profit by calling at hub ports often in stead of calling at feeder ports.</p> <p>Under such circumstances, the demand for Multiple Country Consolidation grows rapidly. Ocean freight forwarders collect less than container-load cargoes from different countries, consolidate them into containers in the hub port and transport the containers to their destinations respectively. This model will enhance the utilization of resources and reduces the transportation cost. Also, ocean freight forwarders are able to increase their business volume and revenue through MCC.</p> <p>Nevertheless, Taiwan's ocean freight forwarders face various problems and restrictions in developing Multiple Country Consolidation, such as longer time and more expensive cost which will affect the competitiveness of ocean freight forwarders and those calling ports. Taiwan does not have sufficient niche to compete with other ports in the Asia-Pacific region.</p>			
DATE OF PUBLICATION July 2017	NUMBER OF PAGES 110	PRICE Not for sale	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

我國發展多國併櫃業務策略初探

目 錄

目錄	III
表目錄	V
圖目錄	VI
第一章 緒論	1
1.1 研究緣起與目的	1
1.2 研究範圍與內容	2
1.3 研究方法	2
1.4 研究架構與流程	4
第二章 文獻回顧	5
2.1 國際海運貨櫃運輸作業模式	5
2.1.1 轉口整櫃作業	7
2.1.2 多國併櫃作業	11
2.1.3 多國物流配送作業	11
2.2 海運承攬運送業	17
2.3 自由貿易港區	21
2.3.1 自由貿易港區定義	21
2.3.2 自由貿易港區營運模式—委外加工	23
2.4 多國併櫃	26
2.4.1 多國併櫃之作業模式	28
2.4.2 發展多國併櫃之相關因素探討	33
第三章 亞太地區主要轉運港比較	43
3.1 多國併櫃港口選擇因素	43
3.2 我國、新加坡、香港與釜山多國併櫃業務比較	48

第四章 我國多國併櫃業務推動現況	51
4.1 推動現況	51
4.2 建置公共倉儲	54
4.3 建置多國併櫃資訊平台	54
4.4 推動法規鬆綁	56
第五章 我國多國併櫃業務發展策略	67
5.1 我國發展多國併櫃的機會	67
5.2 我國多國併櫃作業問題探討	69
5.3 我國多國併櫃作業發展策略分析	77
5.3.1 政府端策略	77
5.3.2 業者端策略	78
第六章 結論與建議	81
6.1 結論	82
6.2 建議	84
參考文獻	85
簡報資料	89

表 目 錄

表 2.1 海運貨櫃運輸之作業方式.....	6
表 2.2 各類型多國併櫃之比較.....	28
表 2.3 發展多國併櫃因素之解釋與特徵描述.....	41
表 3.1 港口選擇因素彙整表.....	47
表 3.2 臺、星、港、釜山執行多國併櫃業務比較表.....	48
表 4.1 多國併櫃業者申請情形一覽表.....	53
表 4.2 海關管理承攬業辦法第六條修正條文對照表.....	59

圖 目 錄

圖 1.1 研究流程圖	4
圖 2.1 進口、轉口貨櫃作業流程示意圖	7
圖 2.2 轉口作業(相同碼頭出口)	9
圖 2.3 轉口作業(不同碼頭出口)	11
圖 2.4 國際物流配送作業	16
圖 2.5 臺灣自由貿易港區	23
圖 2.6 自由貿易港區營運模式	24
圖 2.7 自由貿易港區多國加值併貨示意圖	25
圖 2.8 MCC 在自由貿易港區內及港區外貨櫃集散站作業流程圖	27
圖 2.9 原物料加工再出口之多國裝併櫃作業	29
圖 2.10 一對多型多國併櫃作業示意圖	30
圖 2.11 多對多型多國併櫃作業示意圖	30
圖 2.12 多對一型多國併櫃作業示意圖	32
圖 2.13 MCC 在自由貿易港區內報單及作業流程圖	32
圖 4.1 多國併櫃作業示意圖	52
圖 4.2 海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量統計圖	53
圖 4.3 公共倉儲配置圖	54
圖 4.4 多國拆併櫃(MCC)資訊平台首頁	55
圖 4.5 多國拆併櫃資訊平台作業流程	56
圖 5.1 華南地區至南太平洋地區運送時效差異示意圖	68
圖 5.2 美西地區至南亞地區運送時效差異示意圖	68

第一章 緒論

1.1 研究緣起與目的

我國為海島型國家，進出口資本設備、農工原料、消費品及工業產品均有賴國際貿易之發展，雖然近年來空運逐漸發達，但海運運輸成本相對低廉，各項進出口貨物 90%以上仍是經由海運運送，海運相關產業可說是我國經濟發展不可或缺的一環，是我國經濟命脈的推手。

近年來由於船舶大型化，船公司普遍採用軸輻式網路(Hub and Spoke Network)的經營模式，選擇較為有利的軸心港(Hub Port)做為轉口貨櫃之基地，儘量減少灣靠集貨港(Feeder Port)，以追求最大效益。而可同時對兩條遠洋洲際航線（例如遠東—北美、遠東—歐洲航線）提供服務的港埠，亦有可能形成兩遠洋航線的轉運中心。港埠若能同時提供上述兩種貨櫃轉運業務，則其轉運地位將更為強化。

另外海運承攬運送業在全球經貿供應鏈上亦扮演著極為重要的一環，因許多中小型貨主有托運不滿整櫃貨物之需求，需透過海運承攬運送業找尋其他適合託運人的貨物進行併櫃，再一併交由航運公司運送。提供複合運輸與整體運輸行銷服務已逐漸成為海運承攬運送業發展的主流，許多業者紛紛朝向第三方物流發展，以提供客戶更多元的服務，並提升自身的競爭力，而許多大型且具有經營規模的業者，更提供物流整合資訊服務，即通稱之第四方物流。故海運承攬運送業之主要功能乃在替託運人向運送人代訂艙位，準備進出口報關、海運提單、取得通關文件、安排保險，準備並送交裝運通知及文件，並提供貨主有關進出口事項的諮詢。

由於軸輻式網路經營模式及第三、四方物流等的興起，因此，多國併櫃(Multiple Country Consolidation，簡稱 MCC)業務之需求與日俱增，多國併櫃業務乃將鄰近國家之零散貨物集中於多國併櫃中心，再依相同目的地之貨物予以併櫃，因許多不滿整櫃、不同來源的貨物若各自運送，將會增加成本且不符合經濟效益，若可利用一個或數個樞紐港進行併櫃，整合成一個貨櫃運送至目的地，不僅可以提升海運資源的有效運用，更可降

低運輸成本，而對海運承攬運送業則可利用多國併櫃增加其業務量，降低裝運貨櫃之使用量與成本，最終達到增加營運收入之目的。

近年來，我國進出口貨量成長速度趨緩，在轉口與轉運貨量方面，多國併櫃量佔轉口貨櫃量具有一定的比例，開放貨物承攬業者從事多國貨櫃(物)集併業務，對鞏固我國港埠轉口與加值作業地位，增加港口貨物裝卸量，有極大之助益。

隨著運送方式的進步、國際貿易的發展迅速、臺灣地區整體產業結構與產品型態之改變，其經營項目也隨之增加，多國併櫃的業務因應而生。為確定臺灣地區整體國際港埠之發展，多國併櫃的發展情形與未來趨勢值得產官學界的注意與重視。爰此，本報告深入探討我國多國併櫃業務之發展策略與所面臨之問題與限制，研究結果能提供業界做為經營管理之運用參考，以提升海運業及海運承攬運送業的競爭優勢，並做為交通部航政司、航港局及台灣港務股份有限公司擬訂港埠發展政策之依據。

1.2 研究範圍與內容

依據上述研究緣起與目的，本報告之主要內容為：

1. 蒐集回顧多國併櫃、海運承攬運送業等相關文獻。
2. 蒐集亞太地區鄰近港口發展多國併櫃業務的現況。
2. 探討海運承攬運送業選擇多國併櫃港口之因素。
4. 蒐集我國發展多國併櫃業務的歷程與現況。
5. 進行多國併櫃相關關務法規鬆綁之分析。
6. 分析我國目前發展多國併櫃業務所遭遇的問題。
7. 提出我國發展多國併櫃業務的經營管理策略。
8. 結論與建議。

1.3 研究方法

本報告主要的研究方法以靜態的次級資料(secondary data)蒐集、文獻探討及比較分析為主。

一、文獻探討法

1. 相關會議資料：包括財政部、交通部、航港局等官方與民間舉辦之相關議題會議資料及相關之研究報告等資料。
2. 國內海運、法律、國際貿易、關務等學術研究機構舉辦之相關研討會論文集及相關科系、研究所師生相關研究報告及學術論文。
3. 研討會資料、期刊、報章雜誌等。
4. 相關網站資料。

二、比較研究法

本報告就我國、新加坡、香港與釜山多國併櫃業務進行比較，重點包括報關程序、報關費用、拆櫃成本、倉儲成本等費用及自由化等因素。

1.4 研究架構與流程

本報告分為六章，各章主要內容如下：

第一章為緒論，主要敘述研究緣起與目的、研究範圍與內容、研究方法及研究架構與流程。

第二章廣泛蒐集貨櫃運輸作業模式、海運承攬運送業、自由貿易港區與多國併櫃發展之相關文獻，俾以初步歸納出我國海運承攬運送業發展多國併櫃業務之相關因素。

第三章首先海運承攬運送業操作多國併櫃作業港口選擇因素加以探討，第二節則就我國與亞洲鄰近主要港口(新加坡、香港與釜山)多國併櫃作業條件加以比較分析，以做為第五章研析我國多國併櫃業務發展策略之參考。

第四章說明目前取得海關許可經營多國併櫃業務之海運承攬運送業

及貨櫃經營業者，以及 105 年海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量統計資料，並於第二、第三節介紹港務公司建置公共倉儲及資訊平台，最後一節則詳細說明財政部推動法規鬆綁的歷程。

第五章首先說明我國發展多國併櫃的機會，並於第二節及第三節探討多國併櫃作業問題及未來發展策略。

第六章則提出研究結論及相關建議。

本研究之流程，如圖 1.1 所示。

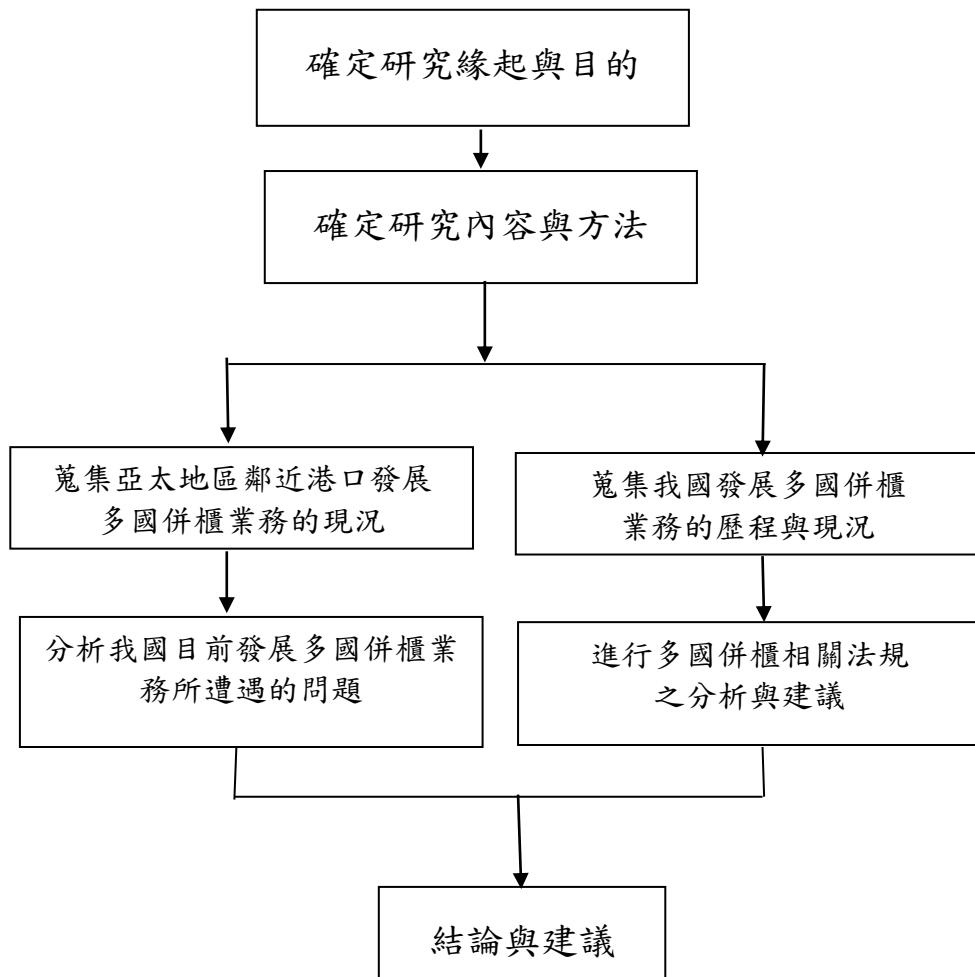


圖 1.1 研究流程圖

第二章 文獻回顧

定期貨櫃運輸（container shipping）主要由貨櫃航商（shipping line）、貨櫃碼頭營運業者（terminal operator）、接駁業（feeder operator）、海運承攬運送業（ocean freight forwarder, OFF）、內陸運輸業（road haulier）行業組成，這些成員間彼此交相影響著，互動緊密並互相支援合作。

在定期貨櫃運輸成員中，貨櫃航商雖為主要市場參與者，然而，貨物能否有效率及有效能地集裝並供貨櫃航商運送，海運承攬運送業在整個海運物流鏈中，扮演著相當重要的物流服務提供者之角色，且其在國際貨櫃物流中，亦常以第四方物流業（4th party logistics provider, 4PL）之身分提供整合型服務（total solution），並以協調者之角色，為貨主提供有效率之供應鏈管理（林光與張志清，2009），尤其，本報告探討的多國併櫃作業中，海運承攬運送業確實扮演著重要的角色。

本章廣泛蒐集貨櫃運輸作業模式、海運承攬運送業、自由貿易港區與多國併櫃發展之相關文獻，俾以初步歸納出我國海運承攬運送業發展多國併櫃業務之相關因素。

2.1 國際海運貨櫃運輸作業模式

本所 2001 年「國際海運貨櫃運輸作業合理化及效率化之研究」報告，將國際海運貨櫃運輸之作業依進口、出口與轉口等實體作業流程，以及整櫃、拆/併櫃與物流配送等作業內容可分為九類，包括整櫃進口、拆櫃進口、進口物流、整櫃出口、併櫃出口、出口物流、整櫃轉口、多國拆/併櫃以及多國物流配送等(如表 2.1)；又每一類作業可包括港口（岸上部分）、通關、倉儲、運送以及資訊文件等五項作業構面。

表 2.1 海運貨櫃運輸之作業方式

作業內容 作業流程	整櫃	拆/併櫃	物流配送
進口	整櫃進口	拆櫃進口	進口物流
出口	整櫃出口	併櫃出口	出口物流
轉口	整櫃轉口	多國拆/併櫃	多國物流配送

資料來源：林繼國、張世龍、陳一平，「國際海運貨櫃運輸作業合理化及效率化之研究」，交通部運輸研究所，2001 年。

如表 2.1 所示，海運貨櫃運輸之作業內容可區分為九類，本報告僅就與多國併櫃有關之轉口之作業流程加以探討，其流程示意圖如圖 2.1。由圖 2.1 可知，進口貨櫃之實體作業流程可以(a)整櫃或(b)併櫃等作業運送給貨主；而轉口作業之實體作業流程則可有下列三種作業方式：

1. 整櫃轉口作業：整櫃進口後，再整櫃轉運出口，如圖 2.1 中的(1)；
2. 多國併櫃(Multiple-Country Consolidation, MCC)作業：整櫃進口後，經拆併櫃作業後，再整櫃轉運出口，如圖 2.1 中的(2)；
3. 多國物流配送(Multiple-Country Distribution, MCD)作業：整櫃進口後，經送往物流中心(Distribution Center, DC)拆櫃後，並經儲存、流通加工後，再併為整櫃後轉運，如圖 2.1 中的(3)。

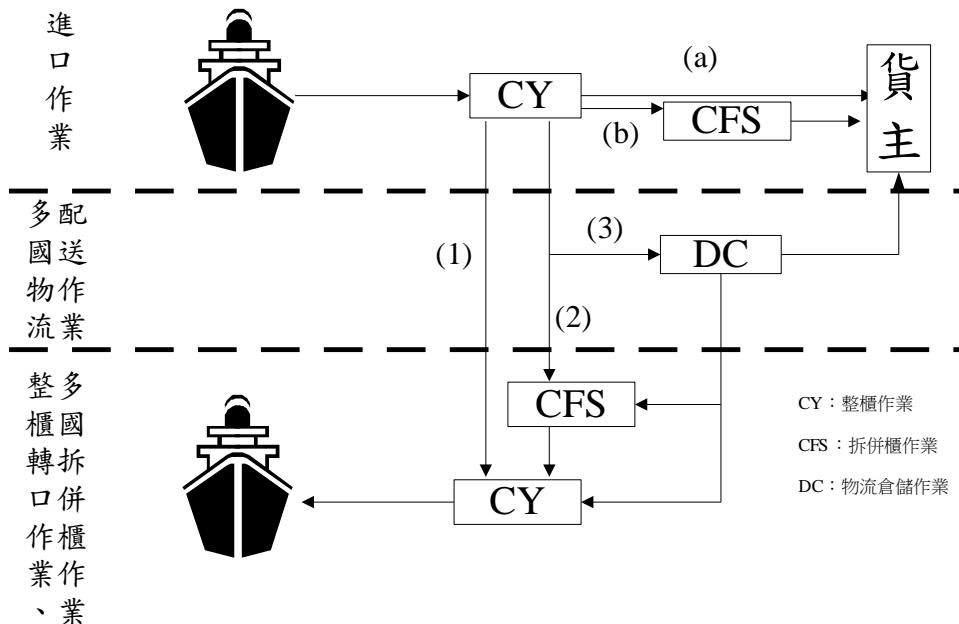


圖 2.1 進口、轉口貨櫃作業流程示意圖

出口貨櫃之作業流程與進口貨櫃相似，僅是作業方向相反，亦包括整櫃作業與拆櫃作業兩種作業流程。

上述之實體作業僅包括港埠、運送以及倉儲等作業構面；然完整之作業流程應包括通關及資訊文件等非實體之流程，因此，以下將探討轉口作業(整櫃、多國併櫃、多國物流配送)之實體與非實體之作業流程。

2.1.1 轉口整櫃作業

實務上，轉口貨櫃自轉口港埠卸櫃後至轉運出口前，其於港埠之作業中，有兩種不同之作業流程包括：相同碼頭出口(原進口碼頭再出口)以及不同碼頭出口(不同於原進口碼頭再出口)兩種，分述如下：

一、相同碼頭出口

1. 實體作業流程

(1) 港埠

實務上，船舶於進港前，船公司便已透過連線向海關辦理貨櫃卸船作業。而轉口貨櫃於卸船後，若為整櫃轉口，則將憑特別准單(Special Permit，簡稱 SP)轉儲碼頭後線之 CY 區；若為併櫃轉口，則將整櫃運至碼頭後線之轉口 CFS 舱，進行拆併櫃動作。

(2)倉儲

本流程之倉儲作業將涵蓋：整櫃轉口之 CY 區管理以及轉口 CFS 櫃於港區轉口艙進行拆併櫃之倉儲作業。目前依海關作業規定，轉口之實櫃，無須加裝、分裝或改裝者，於卸存期間，不得拆櫃卸貨進艙。(海關管理貨櫃辦法第六條第一項第一款)。相對的，轉口貨櫃欲於本國進行拆併櫃時，必須於港區碼頭後線之轉口倉進行之。轉口之實櫃須加裝、分裝或改裝者，應事先以書面載明貨櫃號碼、封條號碼及貨物品名、數量等，向海關申請，經核准後，於集散站(或碼頭專區)內之轉口倉庫辦理，海關於必要時，得派員查核(海關管理貨櫃辦法第六條第一項第五款)。

其次，轉口貨物應於進儲集散站(或碼頭專區)之日起 30 日內在原港口轉運出口。如無船期或班機者，得申請延長三十日，逾期仍由海關予以監視，並依海關徵收規費規則徵收特別監視費。但以海空聯運方式依海關指定路線辦理轉運或以海運、空運方式辦理轉運者，不受在原港口或原機場轉運出口之限制。

(3)運送

本流程之運送作業，實際上僅涵蓋：轉口櫃卸船後移往碼頭後線之 CY 區或 CFS 區拆併櫃，以及未來再運至船邊裝船之運送行為。由於該運送行為皆於港區內進行，所以並無實務上押運問題發生。

2.非實體作業流程

轉口櫃依 SP 轉儲後，須向海關提出轉運申請書，以 T2 代號辦理原卸船碼頭再出口放行事宜。

綜言之，上述之港埠、通關、倉儲、運送與文件等構面，其與貨櫃實體流程之關係，可以彙總如圖 2.2。

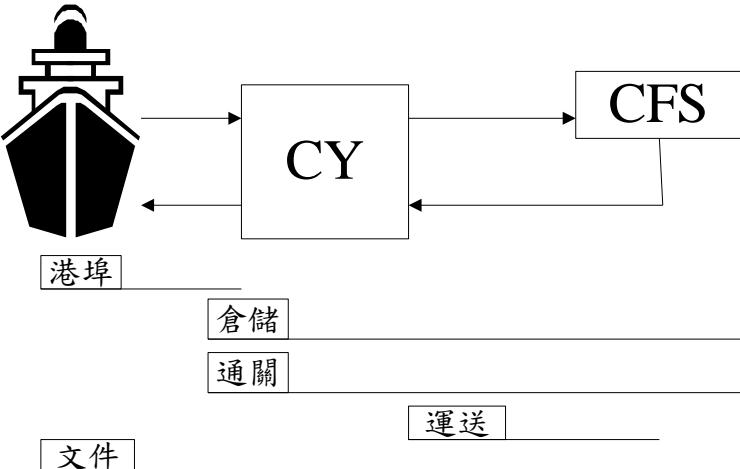


圖 2.2 轉口作業(相同碼頭出口)

二、不同碼頭出口

1. 實體作業流程

(1) 港埠

實務上，非於原卸櫃碼頭裝船再出口之轉口 CY 貨櫃，於卸船後將依 SP（含貨櫃清單）向海關駐站單位申請核給封條，以便辦理卸櫃加封。之後，經海關官員審核，並由電腦自動依序配對櫃號封條，再由加封站來執行貨櫃加封之程序後，轉往其他碼頭等候裝船再出口。

(2) 倉儲

本流程之倉儲活動，若為轉口 CY 整櫃，除其卸船加封後，將逕行轉往其他碼頭，等候裝船再出口外，其餘有關之倉儲作業皆與前一流程相同。相對的，若為轉口之 CFS 貨櫃，則其仍將於原卸船碼頭後線之轉口倉進行拆併櫃，之後，再轉往其他碼頭等候裝船再出口。

(3) 運送

若轉口之實櫃須起岸、加裝、分裝或改裝，而未能在專營或兼

營轉口貨物之集散站內辦理者，則應由運送人或其代理人向海關申領特別准單，於關員監視下在貨櫃起卸碼頭辦理加裝、分裝或改裝後，加封裝船，並徵收特別監視費（海關管理貨櫃辦法第十五條）。

實務上，除轉口之 CY 櫃可能移往非卸船碼頭之其他碼頭，裝船轉運出口外；轉口之 CFS 櫃也可能於卸船進倉後，於碼頭轉口倉 CFS 區與其他貨載併櫃後，再移往其他碼頭裝船出口。因此本類型之轉口 CFS 貨櫃於卸船加封後，依特別准單(SP)進倉到碼頭轉口倉 CFS 區經與其他貨物併櫃後，將再依特別准單(SP)移存，並配合三合一准單放行，移至其他碼頭後轉運出口。由於從原卸船碼頭運往裝船碼頭出口，其過程中將涉及貨櫃離開碼頭管制區，目前仍有押運監控之作業要求。

2. 非實體作業流程

本類型之轉口 CY 貨櫃於卸船加封後，則將依特別准單(SP)移存，並配合三合一准單，放行移至其他碼頭後轉運出口。而轉口之 CFS 貨也可於原卸船之碼頭後線轉口倉內進行拆併櫃後，再依 T2 轉運報單轉運放行，並配合三合一准單，放行移往其他碼頭後轉運出口。

綜言之，上述之港埠、通關、倉儲、運送與文件等構面，其與貨櫃實體流程之關係，彙總如圖 2.3。

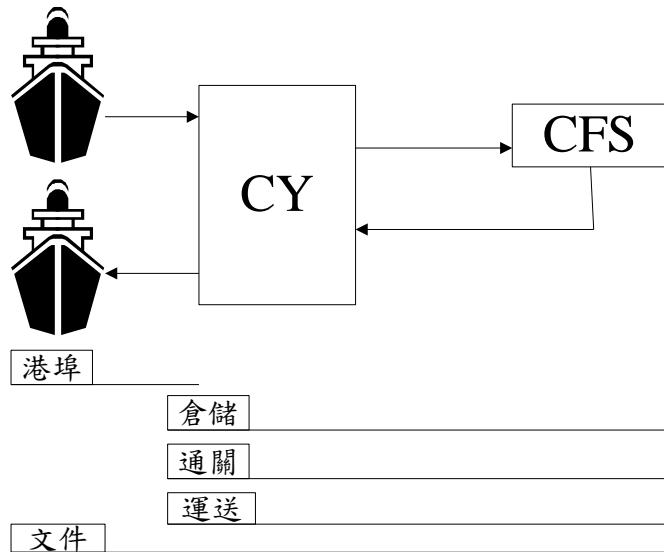


圖 2.3 轉口作業(不同碼頭出口)

2.1.2 多國併櫃作業

由於多國併櫃作業仍是屬轉口貨櫃作業之一種，因此多國併櫃之貨櫃於轉口港埠卸櫃後至轉運出口前，其實體與非實體之作業流程，皆與前一節轉口 CFS 貨物之作業相似。事實上，前一節轉口 CFS 貨物之作業主要乃是針對海運轉海運之拆併櫃活動；至於海空聯運之作業規定，除一些特有之作業流程要求外，其餘之相關作業皆與海運轉海運並無太大之差別，相關文獻將於 2.4 節中說明。

2.1.3 多國物流配送作業

目前高雄港經營多國物流配送(MCD)之業者，依其物流倉儲地點不同可分為四類，包括：

- 1.港區內倉儲：如租用高雄港第 37 號碼頭倉棧之 TNT 公司；
- 2.加工出口區；
- 3.港區外櫃場：如友聯貨櫃集散站；

4.港區外國際物流中心：如台糖物流園區。

上述四類業者之作業流程略有差異，依序說明如下：

1.港區內倉棧

(1) 實體作業流程

①港埠

船舶於進港前，船公司便已透過連線向海關辦理貨櫃卸船作業，並憑 SP (含貨櫃清單) 向海關駐站單位申請核給封條，以便辦理卸櫃加封。之後經海關官員審核，並由電腦自動依序配對櫃號封條並轉入進口艙單資料檔註記後核給封條，再由加封站來執行貨櫃加封之程序。其後，貨櫃將憑 SP 卸存於碼頭 CY 區。

②倉儲

本流程之倉儲作業即將進口之貨櫃托運至港區內保稅倉庫進行拆併櫃(按：目前港區內 MCD 貨物作業僅限於在保稅倉庫內進行作業，不可在轉口倉進行)。

③運送

本流程之運送作業包含兩部分：進口貨櫃出門哨售予國內貨主以及載運至碼頭 CY 區進行再出口事宜。若為國內進口，則需運至課稅區課稅進口，而船公司或碼頭倉儲業除依「運輸工具進出口通關管理辦法」規定卸載貨物與加封等作業，並憑電腦放行訊息或准單開具三合一「貨櫃（物）運送單」(兼出站放行准單) 或載運單，貨物得憑以進出港區。

(2)非實體作業流程

進口貨櫃依 SP 卸儲 CY 區後，依 D8(保稅廠進口貨物復出口報單) 轉儲碼頭保稅倉庫。若為售予國內之貨櫃，則以 D2(保稅貨出保稅

倉進口報單)報關申請進口；若為再出口貨櫃，則以 D4(保稅貨出保稅倉再出口報單)單報關再出口。

2.加工出口區

(2) 實體作業流程

①港埠

與港區內倉棧之港埠作業相同。

②倉儲

本流程之倉儲作業需將貨櫃運出港區，故船公司或碼頭倉儲業除依「運輸工具進出口通關管理辦法」規定卸載貨物與加封等作業，並憑電腦放行訊息或准單開具三合一「貨櫃(物)運送單」(兼出站放行准單)或載運單，貨物得憑以進出港區，並進儲加工出口區保稅倉。

③運送

貨櫃進儲加工出口區，在保稅倉內進行拆併櫃與加工後，若為進口國內之貨物，則將貨物運至課稅區課稅後便可售予國內；若為再出口貨櫃，則將運回港區內碼頭 CY 區進行裝船。運回港區之貨櫃，仍依三合一准單進出港區。

2.非實體作業流程

進口貨櫃依 SP 卸儲 CY 區後，於海關門哨處，關員依出站准單條碼銷案、並於核對櫃號封條後准予出站。出港區後，若為本關區加工出口區，則依 SP 轉儲；若為他關區加工出口區，則依 T1 轉儲。進儲加工出口區保稅倉加工後，若為售予國內之貨櫃，則以 D2 報單報關申請進口；若為再出口貨櫃，則以 D4 報單報關再出口。

3.港區外櫃場

(3) 實體作業流程

①港埠

與港區內倉棧之港埠作業相同。

②倉儲

本流程之倉儲作業需將貨櫃運出港區，故船公司或碼頭倉儲業除依「運輸工具進出口通關管理辦法」規定卸載貨物與加封等作業，並憑電腦放行訊息或准單開具三合一「貨櫃（物）運送單」（兼出站放行准單）或載運單，貨物得憑以進出港區，並進儲內陸貨櫃集散站保稅倉。

③運送

貨櫃進儲港區外櫃場(內陸貨櫃集散站)，在保稅倉內進行拆併櫃與加工後，若為進口國內之貨物，則將貨物運至課稅區課稅後便可售予國內貨主；若為再出口貨櫃，則將運回港區內碼頭 CY 區進行裝船。運回港區之貨櫃，仍依三合一准單進出港區。

2.非實體作業流程

進口貨櫃依 SP 卸儲 CY 區後，於海關門哨處，關員依出站准單條碼銷案、並於核對櫃號封條後准予出站。出港區後，若為本關區港區外櫃場，則依 SP 轉儲；若為他關區港區外櫃場，則依 T1 轉儲。進儲港區外櫃場保稅倉加工後，若為售予國內之貨櫃，則以 D2 報單報關申請進口；若為再出口貨櫃，則以 D4 報單報關再出口。

4.國際物流中心

(4) 實體作業流程

①港埠

與港區內倉棧之港埠作業相同。

②倉儲

本流程之倉儲作業需將貨櫃運出港區，故船公司或碼頭倉儲業除依「運輸工具進出口通關管理辦法」規定卸載貨物與加封等作業，並憑電腦放行訊息或准單開具三合一「貨櫃（物）運送單」（兼出站放行准單）或載運單，貨物得憑以進出港區，並進儲國際物流中心。

③運送

貨櫃進儲國際物流中心，在物流中心內進行拆併櫃與加工後，若為進口國內之貨物，則將貨物運至課稅區課稅後便可售予國內貨主；若為再出口貨櫃，則將運回港區內碼頭 CY 區進行裝船之動作。運回港區之貨櫃，仍依三合一准單進出港區。

依據「物流中心通關規定」第二十一點規定，貨物進儲物流中心之運送過程中除手提小件物品外，應以貨櫃、可加封卡車或可加封貨櫃以自備（電子）封條載運。貨櫃在運送過程中，海關不加封也不派員押運，但應自行以其警衛及專責人員能辨識之封條加封，配合海關貨控系統予以控管，並防止貨物被偷竊或掉包。

2.非實體作業流程

進口貨櫃依 SP 卸儲 CY 區後，於海關門哨處，關員依出站准單條碼銷案、並於核櫃號封條後准予出站。國外貨物於船公司傳輸進口艙單後，應由物流中心以電腦傳輸「外貨進儲物流中心申請書」(L1) 無紙化向進口地海關申請進儲，海關 24 小時均可受理。貨物完成通關程序後，產生「電腦放行訊息」，並以電腦列印及核發「L1 進儲物流中心准單」，運出港區時電腦核銷並傳輸物流中心，進儲時物流中心應即納入電腦列管，並回傳出站方銷結。

進儲物流中心之貨物加工包裝後，若為銷售國內之貨物，則由納稅義務人檢附報關必備文件，填具「物流中心貨物進口報單」(L2)，

以電腦向物流中心監管海關申報，經海關放行，電腦產生放行通知訊息，物流中心列印「電腦放行通知單」憑以運出物流中心；若為再出口貨物，則由物流中心或貨物持有人填具「物流中心貨物出口報單」(L5)，向出口地海關連線申報自行列印「貨櫃(物)運送單或載運單(兼進出准單)」，貨物運出至出口地海關辦理通關。其進儲來源，應於「出口報單」統計欄列明其代號，物流中心電腦自動勾稽銷案，海關並憑以稽核，經完成通關程序後，准予出口。本作業流程屬再出口貨物，故免代徵商港建設費與貿易通廣服務費。

綜言之，上述之港埠、通關、倉儲、運送與文件等構面，其與貨櫃實體流程之關係，可以彙總如圖 2.4。

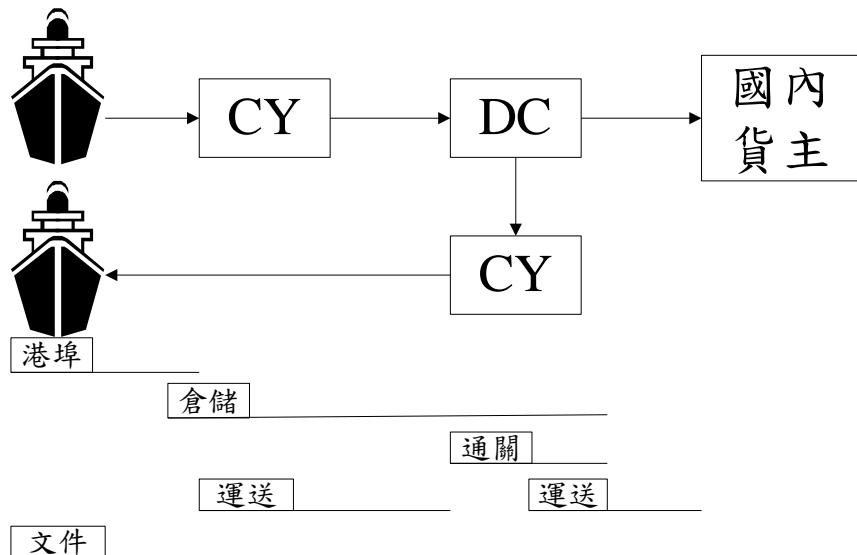


圖 2.4 國際物流配送作業

本節簡述海運貨櫃運輸轉口作業(包括整櫃轉口、多國拆併櫃與多國物流配送)之實體與非實體作業流程。所謂實體乃包括港埠、倉儲、運送等作業構面，而非實體乃包括通關與資訊文件等作業構面。

從圖 2.3 與圖 2.4 可清楚掌握進口、出口與轉口之實體作業流程，亦可顯示海運貨櫃運輸之作業內容，包括整櫃轉口作業，以及拆/併櫃作業，甚至具拆併櫃、倉儲以及流通加工之物流配送作業。易言之，海運貨櫃運輸作業相當具多元化。

為配合海運貨櫃運輸作業之多元化，其作業流程每每複雜化，以致影響貨櫃運輸之作業效率。事實上，從多國物流配送作業之作業流程即可窺其一斑。因多國物流配送作業將貨櫃由屬管制區之港區運經非管制區，甚至運至亦屬管制區之國際物流中心，此一運送將大幅增加海關貨控之困難度；此外，其進行拆併櫃作業，將原僅管制「單一品項」、「單位數量」的「貨櫃」改為需管制「多品項」、「不同數量」之「貨物」，貨控複雜度呈指數增加。因此，貨櫃運輸作業之作業流程複雜化為必然現象，尤其是通關文件與程序方面。然此一複雜化並不符合航運業、貨主之需求，亟待加以改善。

2.2 海運承攬運送業

在國際貿易的運送過程中，貨物的運送與流通主要透過海運及空運兩種國際運輸方式，由於國內多屬中小型企業，因此在國際貨物運輸過程中扮演中介角色的貨運承攬業有其重要性存在。

海運承攬運送業（Ocean Freight Forwarder）之定義，最早「航業法」於民國 70 年訂定時，是以「船舶貨運承攬業」為名，後來才改為「海運承攬運送業」。現行航業法第三條第一項第四款將海運承攬運送業定義為：「指以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬為營業之事業」。我國民法第 660 條第 1 項則規定海運承攬運送業：「謂以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人」。海運承攬運送業在美國 1998 年海運改革法第三條第十七項之定義為：「係指在美國境內經營，經由公共運送人發送船運貨物，並代表託運人為該項船運貨物洽訂或以其他方式安排艙位，與處理該項船運貨物之相關文件或從事其他有關作業之業者」。

實務上海運承攬運送業者是在海運運送服務過程中，協助運送人在貨物的承攬，以專業知識協助託運人辦理各種運送相關服務，節省託運人的貨物在運送過程中所耗費的時間與費用，藉以收取報酬之營利單位（葉書

銘，2012)。

海運承攬運送業者主要任務係為託運人安排貨物進出口運送，將不同貨主的零散貨物併裝成整櫃或整盤，再交給實際的運輸業者(船舶運送業)運送。所以海運承攬運送業乃是介於船舶運送業者和貨主之間的中介者，受貨主所委託，以自己的名義代為處理進出口貨物裝卸與陸海空運輸業務，並收取運費及手續費為報酬。然隨著國際貿易之發展及國際物流服務之需求盛行，海運承攬運送業不再只是扮演中間人的角色，其所提供的服務也不再是單純的承攬運送服務，亦即除提供集運併裝服務及海空運輸服務外，部分之海運承攬運送業已漸漸發展成為複合運送服務甚至全球整合性物流業者。

就我國海運承攬運送業之業務範圍而言，所提供之整合性物流服務大抵涵蓋一般倉儲作業、貨物裝卸、裝櫃、拆櫃、併櫃、國際複合運輸、報關、保險、相關單據製作、交付及結算費用、國際貨物代理業務及貨物附加價值活動等業務，皆為其營業之範疇（林光、張志清，2006）。

在海運承攬運送業所提供的服務範圍上，美國聯邦海事委員會列出海運承攬運送業之 13 項服務項目（林光與張志清，2009），如下：

1. 指示貨物運至港口。
2. 出口申報之準備與處理。
3. 貨物艙位之洽訂、安排等確認。
4. 碼頭收貨單或小提單之準備與處理。
5. 海運提單之準備與處理。
6. 領事單證之準備與處理及其證明之安排。
7. 貨物存儲之安排。
8. 貨物保險之安排。
9. 依照出口規章辦理船運貨載之通關手續
10. 依需要準備及發送船運預告予銀行、託運人或收貨人。
11. 處理運費託運人預付之款項，或匯付或墊付與船運貨載相關之運費

或其他款項或帳目。

12.自原產地移運貨物自港口，有關裝船作業之協調配合。

13.提供出口商有關信用狀、其它文件、許可證或檢疫或貨物發送之專家意見。

但這 13 項只是一個大致範圍的參考，並非海運承攬運送業的服務僅限於這些項目，實際服務項目往往會隨國情、時間而變化。

隨著國際定航服務需求的多元化與精緻化，海運承攬運送業者之經營趨勢亦有以下之轉變（吳嘉祐，2009）：

1. 提供複合運輸服務

海運承攬運送業為吸引與維持客戶，需提供給託運人更多元化的服務，包括運費諮詢、協助洽訂艙位、運輸安排、貨櫃租賃、併裝集運、協尋報關行辦理貨物通關、諮詢卸貨港拆櫃流程，以及海空聯運等複合運輸服務，以滿足託運人更完整的需求。

2. 開設分公司（外站）擴大營業範圍

過去多數的海運承攬運送業者都採單一公司的經營型態，兼營近洋與遠洋航線貨物運送，但為了開發全球市場以承攬更多貨物，許多大型承攬業者朝向開設分公司或與國外代理行合作，以爭取各地（國）的貨源。

3. 自行併櫃集運，提升運送服務品質

海運承攬運送業者會透過同行間進行拋貨（Co-Load）的運作，以進行貨物併櫃操作、降低運送成本，但近來許多海運承攬運送業者開始重視服務品質，則採取自行併櫃裝運之方式，以自我掌控運送品質為最優先考量。

4. 提供多國物流服務

目前已有愈來愈多的海運承攬運送業者配合客戶要求，將來自不同國家的原料或貨物集運後，再配送給不同客戶，故海運承攬運送業提供給貨主之服務，已從單純的運輸服務轉變為國際物流配送服務。

海運承攬運送業營運需注意的項目，包括文件處理、報關、併櫃營運以及配櫃等等。就併櫃營運方式又可分同行裝運、自行併櫃裝運、或混合併櫃裝運等營運方式。併櫃的型態又可以分為整櫃進口、整櫃出口、整櫃轉口、出口併櫃、拆櫃進口、出口物流、進口物流、多國併櫃作業、與多國物流配送作業等等（張志鴻，2003）。對於海運承攬運送業併櫃之營運方式來說，會因海運承攬運送業業者經營理念之不同，而使其營運之方式也會有很大的差異。有些業者之經營方向，為了樹立良好的經營方式會選擇以特定之航線為其經營主力（張志鴻，2003）。

若從貨物運送流程面來看，海運承攬運送業的服務項目，可依其作業流程歸納成：(1) 裝船前之諮詢服務；(2) 工廠至輸出港之運輸安排；(3) 裝船期間之服務；(4) 卸貨港之服務；及 (5) 附屬之服務等五大部分（包嘉源，1986；王昱傑，1995）。李敏華（2011）則是將海運承攬運送業主要服務階段分為攬貨、裝櫃、裝船運送及卸貨港服務等四個階段。相對船舶運送人，可知國際貨運承攬業更能提供貨主多元性及多元化之物流服務項目。

連義堂（1980）認為海運承攬運送業是一種中間人的角色，直接幫助從事貨物或所有權之移轉，在提供服務實為居於託運人或受貨人之代理位置，不需負擔公共運送人之責任，也無法享受公共運送人之權利。海運承攬運送業始終保持事實上、法律上的獨立，僅以自己之名義，為其自己的名義，為其本人託運或受貨人利益之計算，熟練地提供安排運送人貨物安全有效運至目的地（黎珮琳，2008）。

海運承攬運送業其性質及服務之內容，則隨各國國情之不同，而略有歧異（林光、張志清，2006）。基本上，海運承攬運送業在運輸過程中，是處於指導，提供諮詢服務及安排協調處理之地位。隨著運輸方式之發展及貿易之需求，海運承攬運送業不再是只扮演中間人的角色，其所提供的服務也不再是單純的承攬運送服務，也提供集運併裝服務，除了海上運輸服務之外，部分海運承攬運送業已漸漸發展成為複合運送服務及全球物流

業者（龔詩茜，2007）。

2.3 自由貿易港區

為發展全球運籌管理經營模式，2003 年行政院以「境內關外」之精神提出自由貿易港區之規劃，並在同年 7 月立法通過「自由貿易港區設置管理條例」，隨即訂定「自由貿易港區申請設置辦法」，正式啟用自由貿易港區，積極推動貿易自由化及國際化，傾力為我國在全球運籌中找尋新的定位強競爭優勢。

迄今，我國已設立「6 港 1 空」的自由貿易港區，分別為基隆、臺北港、臺中港、高雄蘇澳和桃園遠等六個自由貿易區。盧思瑜(2014)於「臺灣國際港埠自由貿易港區之營運模式與發展策略之研究」中將我國自由貿易港區之營運業務主要歸納為五種營運模式，分別為「國際貿易服務」、「國際物流配銷」、「國際物流配銷」、「多國併櫃」、「多國增值併貨（委外加工）」與「檢測維修服務」等五種，本節將以自由貿易港區業務作探討，了解我國自貿港區之定義與主要營運模式，並將針對「多國增值併貨」，也就是以「委外加工」為主的營運模式作文獻探討，說明其定義以及國內目前營運狀況。至於另一重要且近年來相當受矚目之營運模式—「多國併櫃」相關文獻，將併入 2.4 節中說明其定義、現行通關流程以及相關法令問題。

2.3.1 自由貿易港區定義

「自由貿易港區」一詞，在國際間因不同之設立目的與功能而有不一樣的名稱；1975 年，聯合國貿易發展大會對自由經濟區(Free Economic Zone, FEZ)下了這樣的定義：「自由經濟區指本國海關關境中，一般設在口岸或國際機場附近的一片地域，進入該地域的外國生產資料、原材料可以不辦理任何海關手續，進口產品可以在該地區內進行加工後復出口，海關對此不加以任何干預。」。

根據我國所規劃的自由貿易港區而言，經建會(2004)認為我國之自由貿易港區係指「位於國際機場或是海港內所劃定的管制區內，或是毗鄰國際機場、國際海港且面積達一定規模、與外界有適當隔離，具軟硬體設施及管理制度之 國際海港且面積達一定規模、與外界有適當隔離，具軟硬體設施及管理制度之地區，經政府核定後賦予貨物可以在該區域內陳列、儲存拆裝、改裝、加標籤、分類或與其他貨物混合加工、以便再轉運出口，貨物不離開自由貿易區前徵收關稅。僅在貨物離開自由貿易區運至地主國其他課使用或消費時，才徵收關稅即採取進口管制措施。」因包含「自由港」貨品豁免關稅，自由進出的規劃同時又涵蓋「自由貿易區」中加值作業區概念，故以「自由貿易港區」命名以兼涵其意義。

而依據立法院在 2003 年 7 月通過之「自由貿易港區設置管理條例」對貿易港區等的定義如下：

1.自由貿易港區：指經行政院核定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制區域進行國內外商務活動之區域。

2.自由港區事業：指經核准在自由港區內從事貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務之事業。

3.自由港區事業以外之事業：指金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他前款以外經核准在自由港區營運之事業。

圖2.5為我國自由貿易港區之示意圖，說明了我國的自貿港區中不僅設置有簡單加工倉儲的作業場所，還擁有深層加值作業區，更能提升貨物附加價值，強化企業競爭優勢。

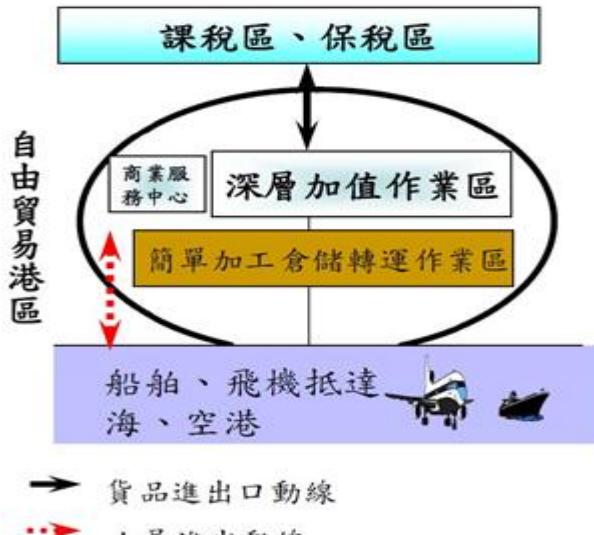


圖2.5 臺灣自由貿易港區

2.3.2 自由貿易港區營運模式—委外加工

自由貿易港區以「境內關外」、「轉口加值」制度發展多元營運模式，如圖2.6，業者由國外進儲零組件、原物料或成品後，在港區內可從事物流配銷、檢測維修、加值服務及國際貿易等多元營運模式，再將零組件、原物料或成品輸往國外；亦可經由港區事業委託課稅區、保稅區進行修理、檢測維修、加工後，再運回自由港區內，藉以創造附加價值。

以「境內關外」、「轉口加值」制度 發展多元營運模式



圖2.6 自由貿易港區營運模式

資料來源：交通部航港局網站，網址http://freetrade.motcmpb.gov.tw/content_2.htm

在前節中提及「自由貿易港區設置管理條例」中自由貿易港區事業之定義為：「指經核准在自由港區內從事貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務之事業。」因此，貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務等多種業務都允許在自由貿易港區內營運。

再者，近年來臺灣港務有限公司為強化自由貿易港區功能，正積極發展多元創新價值之營運型態，建構港埠成為新價值樞紐，主要推動之經營策略方向如下：

1. 強化我國港口物流加值競爭力

推動自由貿易港區從事多國貨櫃（物）集併作業（MCC）之具體推動計畫，以期港區倉儲功能升級、提升通關作業效能、增加港口貨物吞吐，以提高服務業產業競爭力。

2. 建立國際物流轉運中心之功能

推動高雄港成為倫敦金屬交易中心（LME）遞交港、國際物流配銷、

外貨貨主委託自由貿易港區事業儲存、簡單加工免徵營所稅、增進我國自由港區業務貨運量。

3.引領產業升級

透過物流業進駐自由貿易港區（前店）委外加工機制，作為串連周邊製造加工產業之區域，如加工出口區、科學園區、工業區、課稅區等廠商（後廠）的橋樑。如同我國物流經濟發展火車頭的自由貿易港區，帶動週邊各項產業車廂啟動前行，再配合經建會所規劃的「自由經濟示範區」，創造投資機會、吸引產業回流、提高港埠吞吐量、增加就業機會，以共同引領我國產業升級。

經建會(2007)之「自由貿易港區發展現況報告」中指出，「多國加值併貨」係指國內外原物料、半成品或成品於自由貿易港區內集結倉儲，進行重整、簡單加工、加值或委託加工等服務後再出口，圖2.7為多國加值併貨之示意圖。

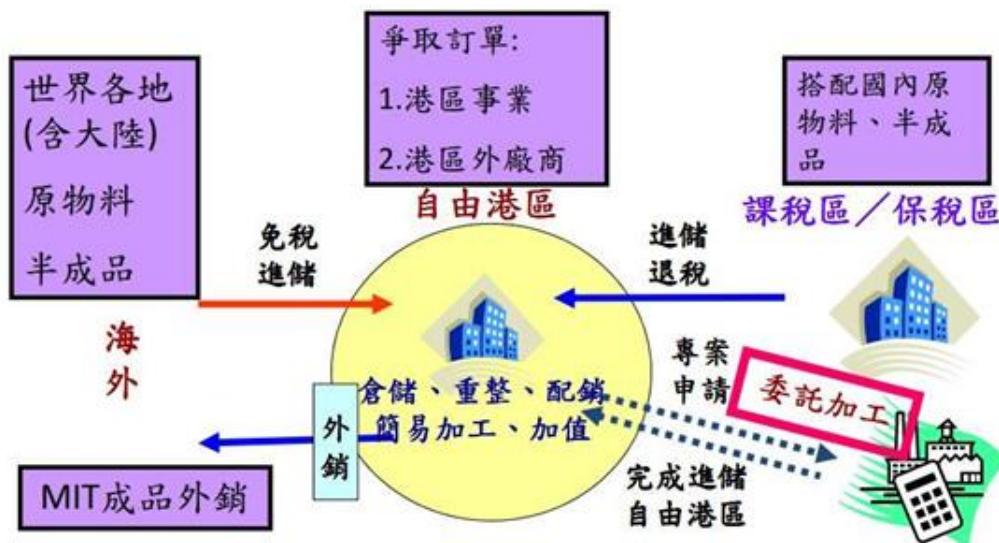


圖2.7 自由貿易港區多國加值併貨示意圖
資料來源：臺灣港務公司

由於自由貿易港區位於或毗鄰國際海、空港管制區，皆屬於交通要衝，事業所能使用腹地有限，無法充分發揮自由貿易港區加工、製造等功能。經建會為解決此項困難，特別規劃以委託加工方式，將免稅貨物輸往課稅區或保稅區進行加工。

近年來則期望可以強化「前店後廠」之概念（前店：低成本的自由貿易港區免稅機制、後廠：連結我國各加工出口區、科學園區、工業區等高品質技術），也就是委外加工的方式，提升自由貿易港區的加值服務功能。以高雄港為例，港區外圍豐富的化工、機械、重工業以及加工出口區即可與自貿港區結合，提供製造加工、組裝、研發等技術服務進行委外加工模式的運作，提高產品品質與附加價值。

而目前實際已進駐自由貿易港區營運之業者如：東立物流公司，其公司位在自由貿易港區（目前進駐臺北港及臺中港），因區內貨品免關稅及營業稅課徵，業者將進口之汽車零組件在保稅狀態下，配送至國內進行委託加工後組裝成車，再運回至區內出口，可有效降低業者組裝作業之賦稅成本。且不僅拓銷汽車海外市場，並帶動國內汽車零組件廠商及汽車相關供應鏈產業的產值之提升。

2.4 多國併櫃

多國併櫃主要是部分大型海運承攬運送業者在一個國家，由不同地區攬取貨物之單國併櫃，擴展為多國之經營，發展出將多個國家貨櫃集中併櫃之運作，海運承攬運送業者將不同國家所攬取的，其原本要分別運送至不同地方的貨物，透過船舶的運送，將鄰近地區國家的貨物集運於一個適合的併櫃軸心港拆櫃，分別將相同目的港之貨物予以併櫃後，再分別運送至目的地（張志鴻，2003）。

財政部則認為多國併櫃(Multi-country Cargo Consolidation,MCC)，是指國外貨櫃(物)運至本國港口，於進口貨物艙單申報之包裝型態下(不拆及包

件)，辦理拆櫃進倉及申報轉運併櫃出口之作業，即來自不同地區之貨物，可於轉口倉庫(間)併櫃轉運出口。

針對此多國併櫃(MCC)此營運模式而言，張志鴻(2003)提及，所謂多國併櫃是指大型的海運承攬業者擴展為多國之經營，將不同國家所攬取的，原本要分別運送至不同地方的貨物，透過船舶的運送，將鄰近地區國家的貨物集運於一個適合的併櫃軸心港拆櫃，分別將相同目的港之貨物予以併櫃後，再分別運送至目的地。林其東(2009)則定義多國併櫃作業為整櫃進口後，經拆併櫃作業，再整櫃轉運出口。後者的定義與我國自貿港區多國拆併櫃的業務較為相似，此營運模式的優點在於可節省運作成本、運費以及減少存貨，為自貿港區一大獲利項目；若可提供多國併櫃此營運模式快速方便的通關、有效率的配送流程和適當的法令限制，將有助於提高港口的業務量和附加價值，並增加國家競爭力。圖2.8為多國併櫃在自由貿易港區內及港區外貨櫃集散站作業流程圖。

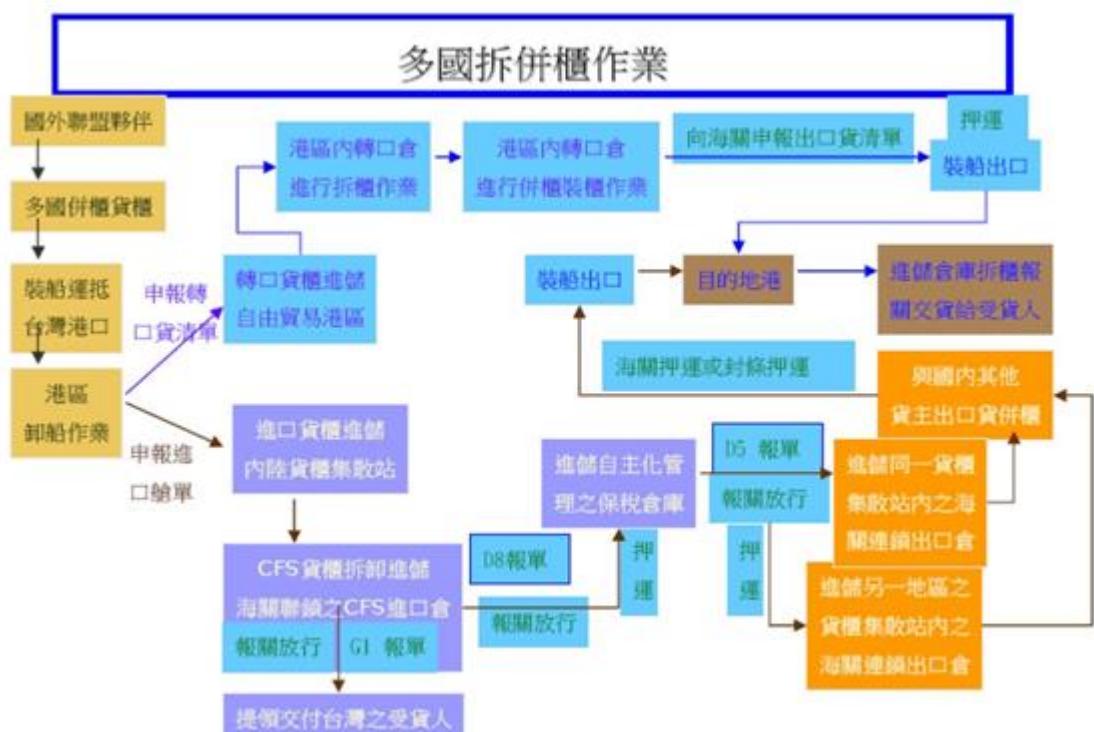


圖2.8 MCC在自由貿易港區內及港區外貨櫃集散站作業流程圖

資料來源：吳進發(2012)

Hwang et al. (2001) 指出國際分銷中心，主要功能之一為開展轉運貨物的物流管理功能，多國併櫃則是設施的主要活動之一，通過匯集來自不同國家前往同一目的地的貨物，以降低成本。其專注於國際分銷中心裡多國併櫃提供服務，讓貨物從出口商和重組到海外各國的集裝箱運輸作業。多國併櫃服務使全球貨物能夠在最短的時間內，按計劃拆裝、併裝後，快速地運往不同國別的目的地的一種新式併裝運送模式，有助於提高港埠的附加價值，進而達到提升國家競爭力之目的（吳進發，2012）。

張竣傑（2013）將多國併櫃依其營運目的分為運輸型多國併櫃、買方多國併櫃（或稱越庫型多國併櫃）、倉儲型多國併櫃（此即多國配送）。運輸型多國併櫃主要從運輸業者（例如多國併櫃）以運輸成本為考量，將多筆零擔貨物在起港進行併櫃後，運送至轉運港口進行拆櫃，再針對相同迄港貨物加以併櫃，最後將併櫃後之貨櫃運至目的地。運輸型多國併櫃屬於多國併櫃範疇，較適用於以下之情況：（1）貨主委運之貨量少且分布廣之貨件；（2）維護服務品質；（3）支援增設之服務據點。而越庫型多國併櫃及倉儲型多國併櫃屬於較廣義的多國配送。張竣傑（2013）將各種多國併櫃之差異歸納，如表2.2所示。

表2.2 各類型多國併櫃之比較

	作業目的	貨主	主導者	作業型態
運輸型	節省運輸業者運送成本	多個	承攬業者	
越庫型	依貨主需求進行併櫃服務	單一貨主	貨主	多對一或多對
倉儲型	依貨主需求進行併櫃及倉儲服務	單一貨主	貨主	多

資料來源：張竣傑（2013）

2.4.1 多國併櫃之作業模式

葉書銘（2012）整理吳榮貴及張志鴻二位學者之觀點，將多國併櫃的

作業模式分為：

一、原物料加工再出口之多國併櫃作業，如圖2.9所示。

二、成品物流之多國併櫃作業：成品物流之多國併櫃具備服務多元特性、主要併櫃地點以集貨港導向為主以及重視運輸成本等特性，其中又以成本為是否投入經營多國併櫃服務為海運承攬運送業者的首要考量因素（張志鴻，2003）。

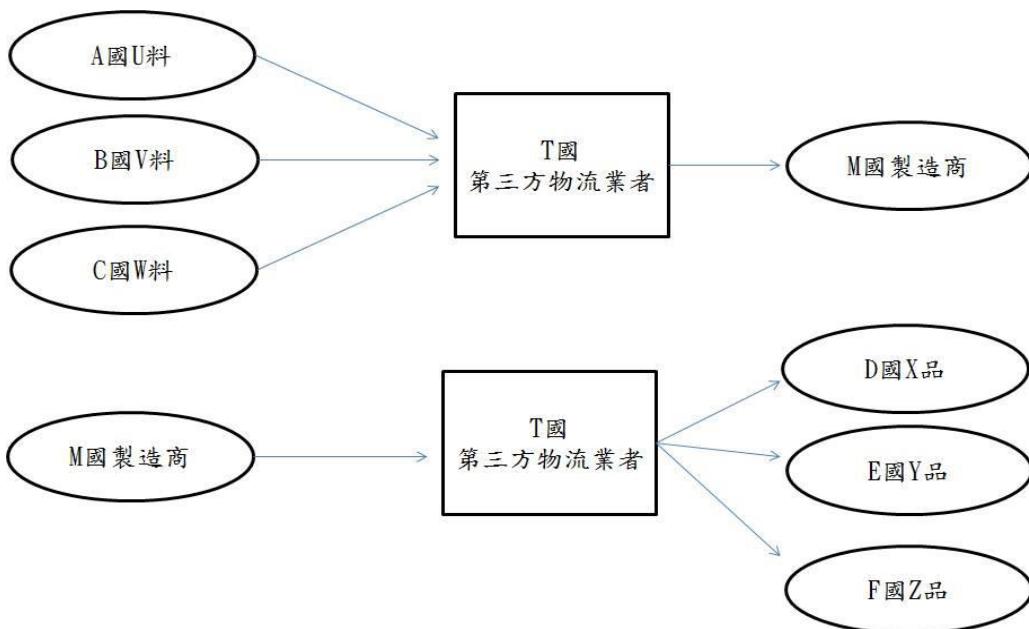


圖2.9 原物料加工再出口之多國裝併櫃作業
資料來源：吳榮貴（2008）

從海運承攬運送業經營角度，多國併櫃服務可依照輸出端與供給端的不同，概分為「一對多」、「多對多」以及「多對一」三大類，簡述如下：

(1)一對多型多國併櫃：

一對多為海運承攬運送業業者將次要港口單一貨主欲送往不同地方的貨物先於集貨港併櫃再運至一併櫃軸心港拆櫃，於該港分別將不同地方的貨物併成整櫃後，再分送至各目的港，如圖2.10所示。

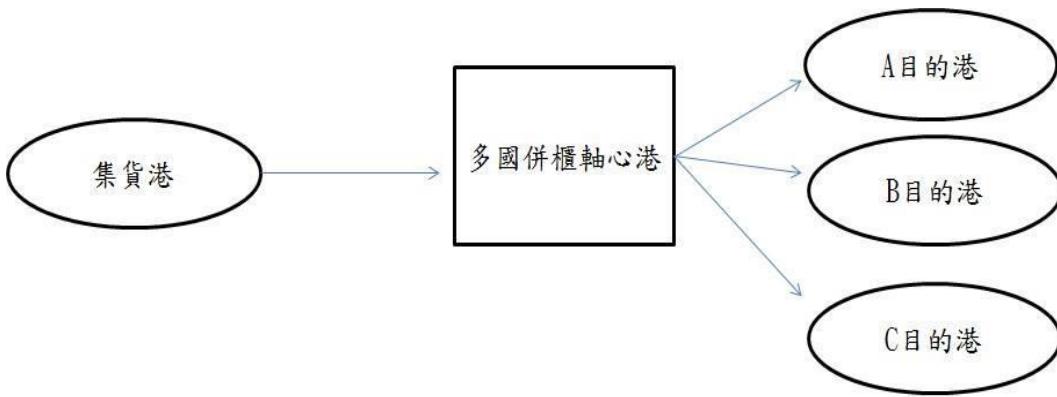


圖2.10 一對多型多國併櫃作業示意圖

資料來源：張志鴻（2003）

(2) 多對多型多國併櫃：

多對多為海運承攬運送業者分別將不同站之零星貨物從集貨港運至一併櫃軸心港拆櫃，於該港分別將不同地方的貨物併成整櫃後，再分送至各目的港。如圖2.11所示。

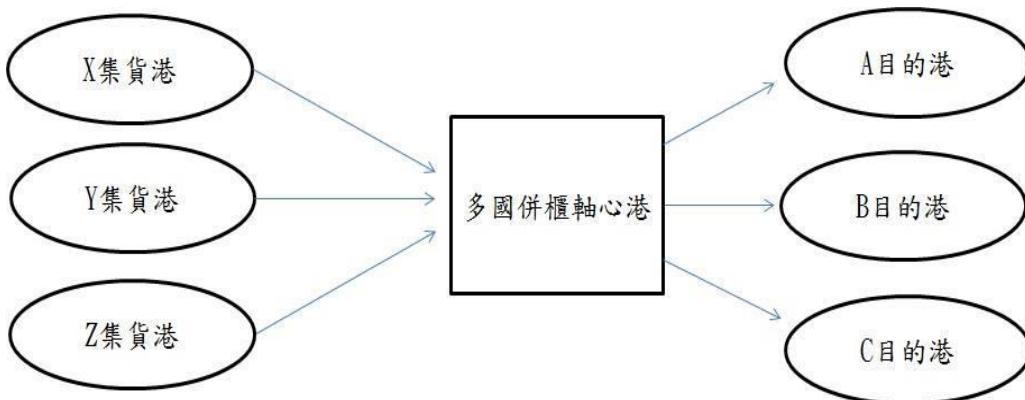


圖2.11 多對多型多國併櫃作業示意圖

資料來源：張志鴻（2003）

(3) 多對一型多國併櫃：

多對一為海運承攬運送業者分別將不同站之零星貨物從集貨港運至一併櫃軸心港拆櫃，於該港將該目的港的貨物併成整櫃再送至目的港。如圖2.12所示。

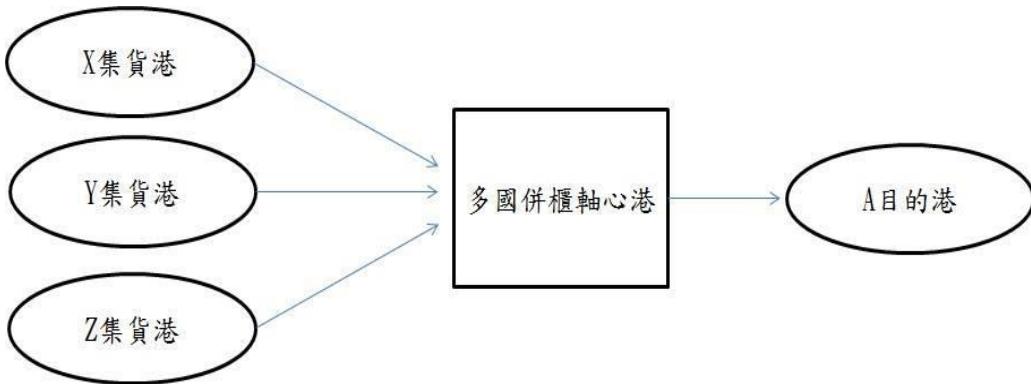


圖2.12 多對一型多國併櫃作業示意圖

資料來源：張志鴻（2003）

若從買主之角度，即以物流型併櫃之運作下，考慮多國併櫃之作業下，可達到貨主之需求為考量，其併櫃可細分集貨導向、配貨導向或分倉配貨等類：

- (1)集貨導向：為海運承攬運送業者配合貨主以較多的集貨點或較低併櫃作業成本為考量，而選擇一個合適的前置配送港口為併櫃軸心港，分別將不同站之零星貨物集運至一併櫃軸心港拆櫃，於該港將該目的港的貨物併成整櫃再送至其它目的港。
- (2)配貨導向：為海運承攬運送業者配合貨主以較多的收貨點或較低併櫃作業成本為考量，而選擇一個合適的配送港口為併櫃軸心港，分別將不同站之零星貨物集運至一併櫃軸心港拆櫃，於該港將該目的港的貨物併成整櫃再送至其它目的港。
- (3)分倉配貨：為海運承攬運送業者配合貨主將貨物集運至一個合適的併櫃軸心進行貨物處理，依區域將貨物送至鄰近區域的分倉存置管理，再視貨主需求送給不同目的港的買主。

而我國是一個缺乏天然資源的海島型國家，經濟發展主要倚靠國際貿易，而對外經貿活動則高度依賴海上運輸。隨著運送方式的進步、國際貿易的發展迅速、臺灣地區整體產業結構與產品型態之改變，其經營項目也

隨之增加，多國併櫃MCC的業務因應而生。為確定臺灣地區整體國際港埠之發展，多國併櫃的發展情形與未來趨勢值得產官學界的注意與重視。

對於MCC業務，我國現行法規中有許多不合時宜之處；以可從事多國併櫃業務的業者而言，目前僅開放運輸業者得以在碼頭貨櫃集散站從事相關業務，但多數貨源卻掌握在海運承攬運送業者手上，因此海運承攬運送業者無法比照運輸業者作業模式，辦理轉口貨物集併作業，造成多國併櫃業務量下降。

進儲自由貿易港區作業仍有諸多限制，無法比照運輸業辦理轉口貨物作業，進口僅申報艙單，轉運出口申報T類轉運申請書模式來作業。港區事業營運貨物進出口皆須通報（如圖2.13），多國併櫃貨物即便是在自由貿易港區內操作，也必須正式報關進口，採用F1（外貨進儲自由港區）報單，出口時再採用F5（自由港區貨物出口）報單，所以MCC 貨物在我國運作就需要支付兩次報關費用。

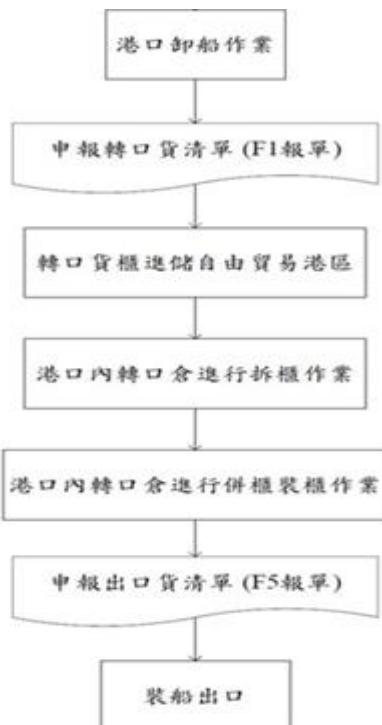


圖2.13 MCC在自由貿易港區內報單及作業流程圖

資料來源：盧思瑜，「臺灣國際港埠自由貿易港區之營運模式與發展策略之研究」，2014年

另外，在自由貿易港區內移動MCC貨物雖不用海關押運，但卡車必須使用自由貿易港區專用車隊，且在自由貿易港區內報關需跟報關業簽訂長期委任書，造成一般國貨出口商進入自由貿易港區結關的不便性，也造成MCC操作業者執行上的障礙（吳進發，2012）。如此一來，便會造成作業時間和成本的虛耗，使MCC營運模式無法在我國自貿港區中蓬勃發展，無形中削減我國相較於其它國家港埠的競爭力。

2.4.2 發展多國併櫃之相關因素探討

呂錦山（2001）探討貨主選擇國際港埠物流中心考慮之因素，以結構方程模式（Structural equation modeling, SEM）分析，分為：

1. 成本面因素：包含拆併櫃作業成本、存貨成本、貨物損壞與竊失成本、運輸成本、倉儲成本。
2. 港埠因素：包含港埠條件、鐵公路運輸之連結、港埠作業效率、船班的密集度、物流免稅專區。
3. 便利性因素：包含通關的便利性、便利文件資訊系統、地理位置、海空聯運便利性。

蔡易玲（2006）依國際港埠物流發展多國併櫃進行關鍵因素之探討，以SEM分析台灣國際港埠物流中心發展多國併櫃物流作業之關鍵因素資源項目變數，探討各因素變數對於提昇多國併櫃物流作業能力之影響，將國際物流重要因素分為：

1. 總體環境因素：包含政治安全性、經濟安定性、金融自由化、租稅優惠、國際商港地理位置、兩岸直航。
2. 產品加值能力因素：包含簡易流通加工、物流專業諮詢、物流資訊管理、國際物流網路。
3. 物流成本因素：包含拆併櫃作業成本、運輸成本、流通加工作業成

本、物流中心設置成本。

4.相關支援能力因素：包含倉儲管理、轉口物流作業、進出口作業、運輸管理、物流通關作業。

陳顥民（2010）則是研究託運人選擇海運承攬運送業與貨櫃航商之關鍵影響因素，其影響因素為：

- 1.運輸服務：包含運輸時間可靠、航班頻率密集、營運航線組合。
- 2.運輸費用：包含貨物運輸費用、貨物處理費用、運費支付方式。
- 3.配銷通路：包含國內運輸網路、國外運輸網路、全球運輸網路。
- 4.業務促銷：包含業務人員銷售、船期廣告使用、公司商譽形象。
- 5.從業人員：包含海運專業知識、服務態度傳遞、人員外表形象。
- 6.實體設備：包含貨櫃櫃型櫃況、貨櫃船大型化、專用營運碼頭。
- 7.流程管理：包含電子商務系統、託運手續簡便、整合物流作業。

廖御嵐（2005）認為海運承攬運送業在角色變化之下，許多業者為因應時勢的變遷與客觀環境的需求，不但提供了整體運輸的安排服務，也開始使用自己的名義簽發提單，以自己作為運送人，希望能夠有效的控制整體運輸中的每一個環節，以達賺取之中利潤。其訪談個案公司後，針對經營海運承攬運送業者之關鍵成功因素分別為：

- 1.客戶服務：包含航運文件的正確性與速度、人員服務回應速度、託運手續與交提貨便利性、貨損理賠之合理與回應、人員的專業知識與服務態度。
- 2.運輸航線服務：包含提供複合運送服務一貫性、國內外分公司或代理行、結關等據點數量、與客戶保持經常性互動、承攬航線多寡及服務範圍、提供客戶相關諮詢服務。

- 3.貨運服務：包含運送時間長短與可靠性、船期的可靠度及準確性、運送貨物的準點率、危機處理的能力、貨物追蹤控管。
- 4.財務管理：包含完整的財務風險控管、健全的財務狀況、全球資金的調度與管理。
- 5.人資與研發管理：包含合理薪資福利及績效獎勵制度、導入新技術、新設備及開發新服務、員工專業技能與國際化人才的培養、研發提昇服務品質之措施、員工生涯規劃與發展、完整行銷策略與配銷通路。
- 6.資訊管理：包含客服、作業與財會資訊系統整合、提供完整電子商務服務並整合全球資訊網路、服務項目多元化、充分運用內外部資訊提昇營運效率、彈性的管理決策系統。
- 7.行銷管理：包含報價的合理性及運費調整彈性、代理業務手續費收費合理、報紙、廣告和網站的行銷宣傳。

張徐錫（2007）則針對港口競爭力或航商選擇對於貨櫃轉口港考量因素，其考量因素分為：

- 1.地理區位與腹地資源：包括港口本身是否為該區域的主要樞紐位置，以及是否為國際主要航線必經之處，港口所在區域是否擁有豐富資源包括經濟、貨源以及航線及航班密度。
- 2.硬體與軟體設施：包含港埠設施、資訊化程度。
- 3.作業效率：包含船舶作業效率、裝卸作業效率、貨櫃場站作業效率。
- 4.港埠經營管理方式與費率：包含營運自由化、通關便利性、港灣費用、裝卸費用、存貨成本考量、海運成本、運輸成本。
- 5.整體開發與港埠開發方式：包含港口的整體開發計畫、港口的開發方式。
- 6.政治、經濟安定性：包含政治安定性、政府行政效率、經濟發展、金融自由化與安定性。

林其東（2009）研究以供應鏈觀點探討我國海運承攬運送業之多國併裝之經濟效益之研究，影響因素以法規管轄、物流免稅專區、便利文件資訊系統、港口工人效率、可供作業場站腹地、公路運輸之連結、拆併櫃作業成本、運輸成本、航運班次的密集性、航港體制（民營化程度）、通關的便利性、港埠作業效率、貨物毀損與失竊、海空聯運之便利性、港埠地理位置。

張志鴻（2003）多國併櫃軸心港選擇問題之探討綜合了海運承攬運送業之觀點，得知海運承攬運送業對多國併櫃軸心港選擇所考量之因素包括：船班密集度、地理位置、腹地貨源是否充足、運輸成本、轉運成本、通關便利性、港埠作業效率、港埠設施、港埠水深、資訊化程度等因素。

吳進發（2012）認為多國併櫃服務使全球貨物能夠在最短的時間內，按計劃拆裝、併裝後，快速地運往不同國別的目的地的一種新式併裝運送模式，有助於提高港口附加價值。其訪談個案公司後，發展多國併櫃競爭力的重要影響因素，包括海關法規自由化、港口國際化、開櫃能力、密集轉運船期、是否能滿櫃、整體運送時間、高素質的運務人員、櫃場拆併櫃能力、壓低單位成本能力等優勢成本、出口地聯盟代理攬貨及操作能力、業務人員攬貨能力、貨物追蹤能力、提升作業效率、方

便快速轉運流程、正確快速的資訊傳遞、合作夥伴配合程度、運務人員經驗、規模經濟與成本優勢等。

葉書銘（2012）分析海運承攬運送業發展多國併櫃之關鍵成功因素與行銷策略之研究綜合三個案公司所得出之發展多國併櫃業務之關鍵成功因素共有七點，包括：

1. 良好的公司品牌聲譽（信用良好、經營穩健）。
2. 航運文件的正確性與速度。
3. 良好的倉庫設備、倉管能力與貨物安全確保。

- 4.拆併櫃、裝卸貨等港埠作業熟悉度跟通關速度。
- 5.承攬航線多寡及代理行等通路範圍是否廣布。
- 6.規模經濟。
- 7.優勢轉運的時間和成本。

阮少宏（2012）依海運承攬業發展多國併櫃業務以高雄、香港、新加坡為轉運港口之研究，透過相關海運專家問卷訪談方式，深入探討海運承攬運送業選擇多國併櫃港口重要因素分為：

- 1.技術能力：包含報關時效性、資訊傳遞的方便性、設備可及性、開櫃能力及航線多寡、貨物追終的平台。
- 2.成本因素考量：包含運輸成本、轉運拆櫃成本、港埠從業人力成本、碼頭設施成本、報關成本、裝櫃成本。
- 3.交通系統：包含港區動線、碼頭聯外交通、地理位置。
- 4.政策管理層面：包含港埠作業整合、海關自由化程度、政府政策。
- 5.人力設備其他：包含機具設備、人力訓練、生產力、資訊化。

張徐錫（2007）引用Chang and Huang （2006）利用量化SWOT方法進行轉口港競爭力的評估，其中內部環境的評估指標包括：深水碼頭數、貨櫃岸邊吊機數、貨櫃場面積、聯外運輸優劣、裝卸自動化及資訊化程度、船舶進出港效率、貨櫃機具裝卸效率、貨櫃裝卸量、營運自由化程度、港埠費率水準、整體發展計畫、整體投資開發效率等共有12 個。外部環境的評估指標包括：海關作業效率、政治安定性、法規完備性、金融自由化、經濟腹地貨源、地理區位之優劣、航線及航班密度等共有7個。

Park （2003）依照東北亞洲地區跨國公司於區域配送中心偏愛的位置推理出以下因素：地理位置、運輸聯勤、市場接近性、市場規模、交通設施、成本投入、勞動力、有彈性的移民、土地可用性價格、稅收優惠、自由貿

易區、電子商務設施、訊息通信技術、物流服務提供商和成本、競爭力的金融服務業、外籍員工所得稅、環境美化及生活品質、政策穩定。

Lai (2004) 在有關於物流服務提供者的服務能力與表現研究中，分為3種因素，第一種增值物流服務，包含了組裝/重新組裝、重新包裝/重新標籤、採購、交叉對接、訂單處理、客戶特定的標籤印花、車隊管理、L/C合規性和談判、倉儲。第二種技術功能物流服務，包含了信息系統管理、跟蹤和追蹤裝運信息、網路的聯繫、接收購買或客戶從電子數據交換訂單。第三種貨運承攬服務，包含了貨運代理、海關清關、績效報告、接收/發送利用EDI發貨通知、物流規劃、分揀和包裝、計費功能、庫存管理、條碼掃描、與ERP接口，系統：如SAP、呼叫中心業務。

王克尹 (2005) 在建立我國港埠物流中心研究裡，分析台灣地區各國際港埠經營環境和發展國際物流中心型態依據，並提出發展國際港埠物流中心需有的條件：

- 1.基礎設施完善：完善之港埠軟硬體設施及聯外運輸系統，不僅可提供大型貨船彎靠，而且可以快速地裝卸並送達目的地；
- 2.自由貿易區之設置：物流業是一個需要與時間競賽的行業，港區內的貨物是否能夠自由流通，為物流相關產業關注的焦點之一；
- 3.相關制度與法規完善：政府訂定之遊戲規則清楚完善，業者有所依循；
- 4.國際人才素質高：國際人才教育程度高、外語能力強，且勞動生產力高，將有利於國際物流發展；
- 5.政府提供相關協助：各國政府為發展國際港埠物流中心，提供相當多的協助，包括重視港埠發展、協助業者取得土地、協助業者推動商務、簡化稅務與海關作業、開放自由貿易體系。

呂錦山 (2007) 在物流潛能、競爭優勢與經營績效關係—以國際物流

中心業者為例的研究中，透過因素分析，取出國際物流中心主要潛能因素，包含能依據預定的排程準時出貨、能快速回應顧客之需求、貨物毀損及竊失的比率很低、有很好的售後服務、具備良好的顧客服務管理制度與系統、會依顧客的需求而彈性調整、機具設備或檢貨系統很先進、資訊控管系統很先進、搬運與配送作業技術佳、會注意並隨時引進新的技術、實施品質管理制度、使用率很高、每日所處理的貨物量很大、作業區空間使用上很有彈性、作業流程與方式很有彈性、員工具備有倉儲或物流的知識背景。

Nam & Song (2011) 以航運物流轉運站和集裝箱港口為定義之研究裡，Tongzon及Lee et al.提出在物流樞紐成功端口的關鍵因素包含了地理位置優越、廣大的港區、較大船舶港口設施能力、卓越的營運模式、靈活性和政府的角色（包括政府支持，法律/法規和建設自由貿易區）

Marlow (2006) 以短途海運的多式聯運物流供應鏈服務屬性的競爭力裡，短海運可以開發一個健壯的策略和相關服務屬性是集成在一個更具競爭力的方式多式聯運的物流鏈。Marlow分析出八個因素，包括：

- 1速度快的運營商的物流網絡設計
- 2服務費用（運費）和可靠性/質量
- 3運營商銷售和售後行為
- 4投資政策
- 5企業形象
- 6商業/運營和電信托運人關係政策
- 7參與代理業
- 8服務保障。

蕭丁訓 (2007) 以台灣港埠發展加值型服務港埠之啟思研究中，港埠的功能已轉為現代化加值型物流港，在港埠經營管理上，傳統裝卸量多寡的思維模式轉為提供加值服務模式，現今廠商或承攬運送業為了降低成

本，常在全球航線的重要轉運點，利用多國併櫃中心，此配送中心形成原因因為：

- (1)國際貿易與國際分工：世界各國天然及社經條件不同使各國能從貿易獲得利益，而國際分工的生產、製造與採購的營運方式，不僅可以降低成本，也可以提升競爭力。
- (2)國際物流成本：倉儲成本、存貨成本、運輸成本、銷售損失。
- (3)產品標準化、模組化：由於國際經濟體的整合，運輸、通訊的發達，消費者偏好逐漸於同質化，企業逐漸以標準化、模組化的產品行銷全球各地。

由上可知，貨櫃運輸已成為貨物運輸之主流，除了整櫃運輸外，併櫃運輸也佔有相當重要的地位。海運承攬運送業者為發展多國併櫃的整合型服務，將許多不滿整櫃或者不同來源的貨物將藉由軸心港之貨櫃場站，並將相同目的港的貨物加以併櫃，再送至其他國家目的港。在本報告中認為發展多國併櫃業務必須考量非常多的factor，初步歸納出16項有關於多國併櫃之因素，如表2.3所示。

表2.3 發展多國併櫃因素之解釋與特徵描述

構面	影響因素	解釋與特徵描述
成本	拆併櫃成本	貨物於櫃場內進行裝櫃或拆櫃作業時所需負擔之費用及成本
	運輸成本	運送人在運送過程中，依照貨物的起迄地點、港埠間轉運時所花費之成本、貨物內容、及運送過程中所產生的成本，對託運人所收取之費用
	倉儲成本	凡用於儲放貨物保管的各種支出，包括倉儲設施和設備的投資，及倉儲保管作業中所消耗的人力費用
	物流相關作業成本	貨物在櫃場內付擔相關的物流作業成本，例如存貨成本、貨物損壞與竊失成本、分裝簡易加工成本等
服務品質	貨物準確率及追蹤控管	運送過程中對貨物有高度的掌握程度，讓託運人對貨物的動態過程可以明確地掌控，不會擔心貨物流向，有利提升公司的服務品質
	整合物流資訊管理	業者須建立完善的物流資訊系統，有效的管理物流作業流程，讓顧客能立即掌握整體流程，並且蒐集各項有關影響物流成本之資訊，以降低物流成本，提升服務品質
	人員專業知識	當顧客有運送需求或疑問需諮詢時，可以立即回覆及主動協助顧客之問題，讓託運人及業務人員之間有相當程度的信任
	人員服務態度	當與託運人接洽過程中表現出積極主動態度，滿足顧客的所有需求，使業務人員與顧客之間有良好的互動，建立良好的關係
港埠條件	腹地貨源充足	港埠腹地貨源充足可開發更多附加價值之貨載
	航班頻率密集	船期密集度高，就能滿足顧客需求，縮短運送時間及成本的考量
	港埠作業效率	港埠的作業效率及處理效率將影響貨物運送之效能
	港埠設施	港埠具有良好的設施（碼頭的長度及深度、聯外道路的配合等），將提升港埠能量及更有效能地營運，進而提高港埠的競爭力
總體營運環境	營運自由化	政府管制多、聯檢作業繁瑣不完善等，都將造成成本的增加及運送時間之增加
	政治安定性	港口所在地之總體政治是否穩定，其政府支持與干涉，政府過度干涉則會影響港口之間營運及發展
	通關便利性	簡化託運人轉口貨物的申報流程，加快查驗的程序，並且降低通關所需要的費用及運送時間，增加轉運的便利性，不僅可以達到顧客的需求及滿意度，亦可提升公司的服務品質
	相關法令規章整合程度	航港物流等相關法令規章若能從相關利害關係人之觀點整合，讓相關利害關係人相信政府法令規章能有效幫助貨物流通，則相關利害關係人將更促進多國併櫃之作業活動之產生

第三章 亞太地區主要轉運港比較

隨著貨櫃運輸之發展，貨櫃航線的主航線與副航線交會點逐漸形成貨櫃轉運港，除了整櫃運輸外，許多不滿整櫃、不同來源之貨物亦會併櫃成一個整櫃運送至目的地，以降低其運輸成本。而海運承攬業隨著運送方式的進步、國際貿易的發展迅速、臺灣地區整體產業結構與產品型態之改變，其經營項目也隨之增加，多國併櫃的業務因應而生。多國併櫃模式的優點在於節省運作成本、存貨少、節省運費、快速、有效的配送流程，可以增加其業務量，提高營運收入，是為海運承攬運送業的重要獲利經營項目，對於未來海運承攬業的競爭力有著重要的影響(葉書銘，2012)。

本章首先針對海運承攬運送業操作多國併櫃作業港口選擇因素加以探討，第二節則就我國與亞洲鄰近主要港口(新加坡、香港與釜山)多國併櫃作業條件加以比較分析，以做為第五章研析我國多國拆櫃業務發展策略之參考。

3.1 多國併櫃港口選擇因素

因國內外少有文獻針對影響海運承攬運送業者選擇多國併櫃港之因素進行調查，故本研究將以港口選擇因素作為研究基礎，藉以歸納出影響海運承攬運送業者選擇多國併櫃港之因素。

在港埠選擇相關研究方面，鄭淑惠 (2002) 認為影響航商選擇港埠的因素包括：港埠從業人力成本、碼頭設施成本、機具成本、費率彈性、地理位置、現代化的機具、員工生產力、港區動線、海關、聯檢作業、港埠作業整合、資訊化程度、碼頭區內交通、碼頭間聯繫、聯外交通、員工訓練、機具設備、船舶交通管理系統、引水人管理及政府政策與法令等。

Lirn et al. (2003) 提出四個層面與 16 項港埠選擇準則之架構，作為衡量定期航商港埠選擇之主要考量因素，架構中四個層面包括：

1. 港埠天然基本特性（包括公共設施的改善、港埠的硬體設施、複合運送便利性、調度場與貨櫃場的規模）；
2. 港埠地理位置(包括與進出口消耗區域的緊密程度、鄰近主航線程度、與其他支線港口鄰近程度、鄰近港口的競爭和模式)；
3. 港埠管理(包括港務局的管理與海關規章、船席的延遲與裝卸貨費率、港口的安全、場站保全)；及
4. 託運人成本觀點(包括航商的裝卸成本、港口與碼頭的自有權、託運人的優惠條款、政府的稅賦的徵收)等四個層面與 16 項港埠選擇準則。結果顯示與其他港口鄰近程度、船席的延遲與裝卸貨費率、航商的裝卸成本高低為定期航商港口選擇之重要準則。

隨著船舶大型化發展，定期航商在船泊泊靠上將以選擇主要軸心港為主，因此，營運上衍生軸心港選擇問題，Hsieh and Wong (2004)以定期航商利潤最大化為目標建構一數學規劃模式，模式中作為定期航商軸心港選擇及配置之考慮因素包括市場運費、貨物流量、裝卸成本及港埠費用等因素。何欣怡(2006)運用多準則之層級分析方法探討定期貨櫃航商軸心港選擇問題，歸納出影響定期航商之評估構面有港口內部條件、港口內部環境、航商營運策略之配合；評估準則為作業條件與費率、作業流程與品質、資訊提供與拆併櫃服務、機具與棧埠作業效率、地理區位、提貨速度與內陸運輸費率、發展潛力、內陸腹地距離、航線佈署與代理能力、彎靠相關成本與營運效益。

戴輝煌(2006)和黃承傳、戴輝煌(2008)進行貨櫃航商在兩岸三地選擇樞紐港與影響樞紐港口競爭力之研究時，以因素分析方法，篩選出影響航商之港口選擇以及吸引航商誘因的三個重要構面，依序為樞紐港口外部環境、營運策略配合因素與樞紐港口內部條件；營運策略配合因素之變因為航線策略、選擇偏好、代理能力；而樞紐港口外部環境之變因為貨源因素、聯外運輸、通關便捷、地理區位；樞紐港口內部條件之變因為碼頭能量、裝卸效率、服務品質、船席設施。其中，諸多因素分析結果顯示：貨源因

素、地理區位、航線策略、選擇偏好等諸項，對於貨櫃航商在選擇東亞地區大型樞紐港口時的影響，頗為顯著。

葉協隆(2008)利用模糊層級分析及模糊綜合評判方法，評估我國與大陸主要潛在發展直航之港口。結果顯示評估大陸主要貨櫃港口之重要構面依序為地理區位與貨源、港口作業效率及成本、開闢至高雄港或臺北港中轉航線之潛力及港口設施條件；前五項重要準則分別為腹地產業之發展性、目前貨櫃量、地理區位、目前兩岸航線開闢情形及港埠費率。而評估大陸潛在發展港口之重要構面依序則為地理區位與貨源、港口作業效率及成本、港口設施條件及增闢兩岸航線之潛力；前五項重要準則為腹地產業之發展性、目前貨櫃量、地理區位、港埠費率及貨櫃碼頭船席數。

近年來亦有學者針對轉運港或是併櫃軸心港選擇進行探討，張徐錫(2007)認為地理區位與腹地貨源及港埠經營與成本是航商選擇轉口港較重要之考慮因素，其次為硬體與軟體設施作業效率及整體開發計畫與港埠開發計畫，最後才是政經環境。隨著亞太地區各國經濟的發展，各國紛紛投入大量的資金興建港埠設施，優良的港埠硬體及軟體設施，不再是競爭優勢。因此，在各港軟硬體設施差異性不大下，沒有腹地貨源且營運作業成本高之港埠，很容易流失其轉口貨櫃。Shiau et al. (2011)從海運承攬運送業者觀點探討多國併櫃軸心港選擇之研究，由相關文獻歸納出影響海運承攬運送業者選擇多國併櫃軸心港的重要因素包括：地點競爭的基本需求、港口硬體、港口軟體、費用收取及報關、內陸運輸服務水準、政策及規則的配合、地點的社會環境影響等七個構面及 43 個因素。Ding and Chou (2013)從航商觀點探討轉運港區位之選擇，利用模糊多準則法建構一個六評估準則及 29 項評估指標之層級架構，以作為未來航商在選擇轉運港時之參考，六個主要評估準則為：

1. 地理區位條件；
2. 成本；
3. 經濟情況；

4.政府、法律及社會情況；

5.投資情況；

6.基礎建設。

林建廷與楊清喬 (2014) 利用層級分析法 (AHP) 探討中國珠三角地區海運承攬運送業評選多國併裝港之考慮因素。經由文獻回顧與專家訪談彙整出影響多國併裝港選擇之四大評估構面與 18 項評估，再利用專家問卷調查並由 AHP 分析，結果顯示物流成本是海運承攬運送業者評選多國併裝港最關鍵的構面，之後依序為物流作業能力、港埠基礎環境、及港埠政治環境；整體而言，拆併櫃費用、內陸運輸成本、拆併櫃能力、海運費用及倉儲費用是影響海運承攬運送業者評選多國併裝港之最重要的五項評估準則，除了成本因素外，研究也顯示航班/航線密集度及經濟腹地與貨源等因素也是重要的評估準則。

綜合上述有關港埠選擇之相關文獻如表 3.1 所示，可知在影響海運承攬運送業選擇操作多國併櫃業務港口選擇因素上，主要的考量因素為地理區位之優劣、港埠裝卸費用、港口及貨櫃場作業效率、倉儲費用、報關/提貨之便利程度及碼頭區內交通等因素。大抵而言，相關考量因素可歸納為港埠設施成本、港埠基礎設施、政府政策法令及港埠作業能力與品質等構面。

表 3.1 港口選擇因素彙整表

影響因素	海運運費	倉儲營運費用	貨物內陸運輸成本	港埠裝卸費用	代理能力	報關提貨便利程度	政府政策	政治穩定	人民工作態度	地理區位優劣	腹地經濟及貨源	航線及航班密度	港口連結度	港口及貨櫃場效率	碼頭區內交通	特殊貨載處理能力	優惠費率獎勵補貼	拆併櫃服務能力
鄭淑惠 (2002)		V		V		V	V	V	V						V	V		V
Lirn et al. (2003)				V			V			V		V	V		V		V	
Hsieh and Wong (2004)	V			V							V							
何欣怡 (2006)	V		V		V	V				V	V				V			V
戴輝煌 (2006)						V				V	V				V	V		
張徐錫 (2007)		V		V						V	V				V			
黃承傳 戴輝煌 (2008)		V		V	V	V		V		V	V				V	V		V
葉協隆 (2008)	V	V		V						V	V				V			
Shiau et al. (2011)	V	V	V	V		V	V			V	V	V			V	V	V	
Ding and Chou (2013)	V	V	V	V		V	V	V	V	V	V	V	V	V				
林建廷 楊清喬 (2014)	V	V	V	V							V	V						V

3.2 我國、新加坡、香港與釜山多國併櫃業務比較

依據吳進發(2012)「臺灣海運承攬運送業發展多國併櫃業務之策略—以沛華集團為例」之整理，香港、新加坡及釜山之多國併櫃業務已發展至成熟階段，我國則尚處於規劃發展階段。無論是香港、新加坡或是釜山的多國併櫃業務操作皆可直接拆併轉出，相較之下我國則仍有許多待改善之處。臺、星、港、釜山執行多國併櫃業務比較表如表 3.2。

表 3.2 臺、星、港、釜山執行多國併櫃業務比較表

	臺灣	香港	新加坡	釜山
2016 年 貨櫃 吞吐量 排名	13(高雄)	5	2	6
報關程 序	進口倉拆櫃後移至保 稅倉再移至出口倉結 關出口	進口倉拆櫃後移至 出口倉結關出口	除列管物品轉運 貨不需申報	進口 EDI 申報， 進口貨櫃拖到保 稅倉庫拆櫃進 倉，出口 EDI 申 報，再用保稅卡 車移到出口倉
報關費 用	進口報關加出口報關 海關特驗規費	案報關費率發票金 額計價，有轉口正及 可免繳報關費用	NIL	US\$10/BL 但併櫃免報關費
拆櫃成 本	NT\$380/CBM	HK\$60/CBM	US\$10/CBM	進轉出同一倉約 US\$4.5/CBM 不同倉加卡車成 本約 US\$11/CBM
轉關報 關成本	進口 NT\$1750 出口 NT\$1000	HK\$10/shipment	NIL	約 US\$10/shipment
倉儲成 本	東亞：進口倉租 NT\$20-30/CBM+堆高 機 NT\$55/CBM+EDI NT\$50/Set	進口 Free Time 4 天、出口 7 天、轉口 14 天，無其他倉儲 費用	NIL(超過 Free Time 14 天才有倉 租)	自有倉庫自行吸 收成本。 若放置時間長， 貨主需事先告 知，另行收費。
	東亞：出口倉租 NT\$12/CBM+進倉理貨 費用 NT\$55/CBM+出 倉理貨費用 NT\$55/CBM			
	環球：進口倉租 NT\$20-30/CBM+堆高 機 NT\$55/CBM+EDI			

	NT\$50/Set 東亞：出口倉租 NT\$5/CBM+堆高機 NT\$55/CBMt			
移倉成本	移倉費+海關押運費+卡車費用 v 約 NT\$3000-5,000/ Shipment	同倉庫無移倉費用，不同倉庫有卡車費用。	NIL	同倉庫無移倉費用，不同倉庫有拆櫃成本+卡車費用。
裝櫃成本	約 NT\$110/CBM	約 US\$9/CBM	約 US\$10/CBM	約 US\$6.5/CBM
拆櫃時間	貨櫃放行到櫃場後 1 天內可拆	貨櫃放行到櫃場後 2-3 小時內可拆	貨櫃放行到櫃場後 1 天內可拆	整櫃提領須 1 天，拆櫃約需 2-3 小時
進口申報時間	船到前 48 小時申報	進口或出口 14 天內報關即可	不需要申報	提領重櫃到拆櫃期間完成申報即可
轉關時間	進出口線上 EDI，報關時間約 5 分鐘，可後補報關文件	進出口線上 EDI，報關時間約 5 分鐘，可後補報關文件	不需要申報	提領重櫃到拆櫃轉運期間約 3 天，在期間內完成申報即可
進轉出全程所需時間	進口拆櫃後 3 天左右可完成，出口則需視結關日與船期而定	進口拆櫃後即可安排出口轉運	最快船到 3 天後即可轉運	約 3-5 天
轉運自由化程度	設立自由貿易港區，港區內免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。	24 小時服務，轉運貨物握海關認為有查驗必要，才檢查	採境內關外作法，貨物自由流通、自主管理	轉運貨載無特別限制，採開放政策
客戶關係	以本國廠商及大陸廠商為主，外國廠商多為進口業務	國際客戶多，以轉運為主	國際客戶多，以轉運為主	國際客戶多，致力於轉運貨

第四章 我國多國併櫃業務推動現況

為順應國際趨勢及轉口業務需求，將我國港口建置為低成本、高效率的多國併櫃作業環境，政府在推動多國併櫃業務重點規劃上，已經完成多項措施，包括：

- 一、推動法規鬆綁：財政部推動關稅法二十之一條之增訂，賦予多國併櫃作業法源依據，開放承攬業者得向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關事宜，；並增修多國併櫃作業相關法規及配套措施，包含海關管理承攬業辦法、海關管理貨櫃集散站辦法、轉口貨物通關及管理作業要點等。
- 二、建置公共倉儲：港務公司於各港規劃公共倉儲，MCC得以在一便捷空間中進行有效率的營運與操作；
- 三、建置資訊平台：港務公司為降低紙本申報之繁瑣，及相關程序的申報及控管，能更加便捷、有效簡化操作流程，於103年11月17日建置資訊平台並上線，主要功能有配櫃申請、海關介接資料查詢、申請資料檢核、計費及電子支付及資料交換。

本章首先說明目前取得海關許可經營多國併櫃業務之海運承攬運送業及貨櫃經營業者，以及105年海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量統計，並於第二、第三節介紹港務公司建置公共倉儲及資訊平台，最後一節則詳細說明財政部推動法規鬆綁的歷程。

4.1 推動現況

多國併櫃(MCC)指海運貨載入境之貨櫃（物），進儲海關核准之集散站轉口倉庫或轉口倉間，在未改變該貨物之原包裝型態（不拆及包件），辦理併櫃作業及申報轉運出口之作業。其作業示意圖如圖 4.1。我國於 103 年增訂關稅法第 20 條之 1，開放海運承攬運送業者得向海關申報貨物艙單

及辦理轉運、轉口相關業務，台灣港務公司亦於 103 年 10 月中旬成立子公司—台灣港務國際物流公司，將運用港口優勢，發展台灣港埠的轉口、轉運、配銷及貨物加值等服務，並在高雄、台中港、台北及基隆四港設立公共倉儲，積極辦理多國併櫃業務。

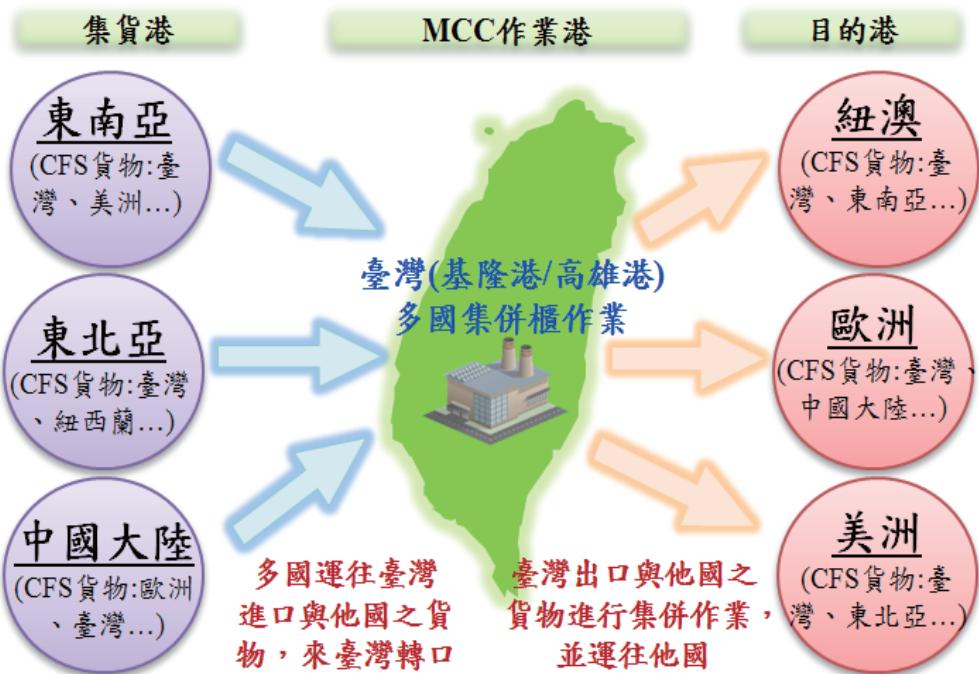


圖 4.1 多國併櫃作業示意圖

資料來源：李怡慧・田宜遜，「創造臺灣海運新商機以多國貨櫃集併作業模式重新出發」，物流技術與戰略雜誌，第 84 期，2016 年 12 月

我國於 103 年增訂關稅法第 20 條之 1，開放海運承攬運送業者得向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關業務後，至 106 年 1 月共有 12 家海運承攬運送業及 7 家貨櫃經營業取得海關許可經營多國併櫃業務，另有 4 家海運承攬運送業及 5 家貨櫃經營業取得 MCC 資訊平台使用帳號。多國併櫃業者申請情形一覽表如表 4.1。

表 4.1 多國併櫃業者申請情形一覽表

MCC 業者資格申請情形一覽表		(截至 106.01.09)
行業別	取得海關許可者	取得 MCC 資訊平臺 使用帳號者
海運承攬 運送業	超捷、海捷、海霆、沛華、華泓、萬達、 日通、祥和、福貿、昱臺、聯帝、泛捷	超捷、沛華、華泓、沛榮
貨櫃集散 站經營業	1.台基(基隆港口) 2.中央(基隆內陸) 3.環球(基隆內陸) 4.亞太(高雄內陸) 5.鴻明(高雄港口) 6.鳳(高雄內陸) 7.東方海外(高雄港口)	台基、環球、中央、中華、 亞太

105 年海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量共計 270.4 公噸，主要從大陸地區進儲機械機具、電子零件、散雜貨等貨物，經我國中轉至東南亞、東北亞、澳洲、美國及歐洲等地區國家。海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量統計圖如圖 4.2。

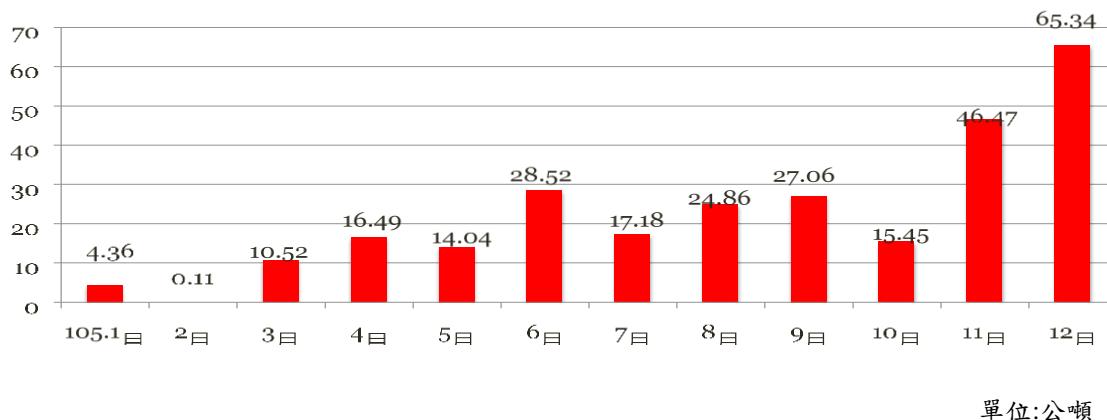


圖 4.2 海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量統計圖

4.2 建置公共倉儲

高雄港、台中港、台北港目前設有公共倉儲，公共倉儲除規劃業者操作多國併櫃業務外，更提供申設為自由貿易港區事業，提供海運承攬運送業進行貨物重整、重組之發貨中心、配銷中心等作業。

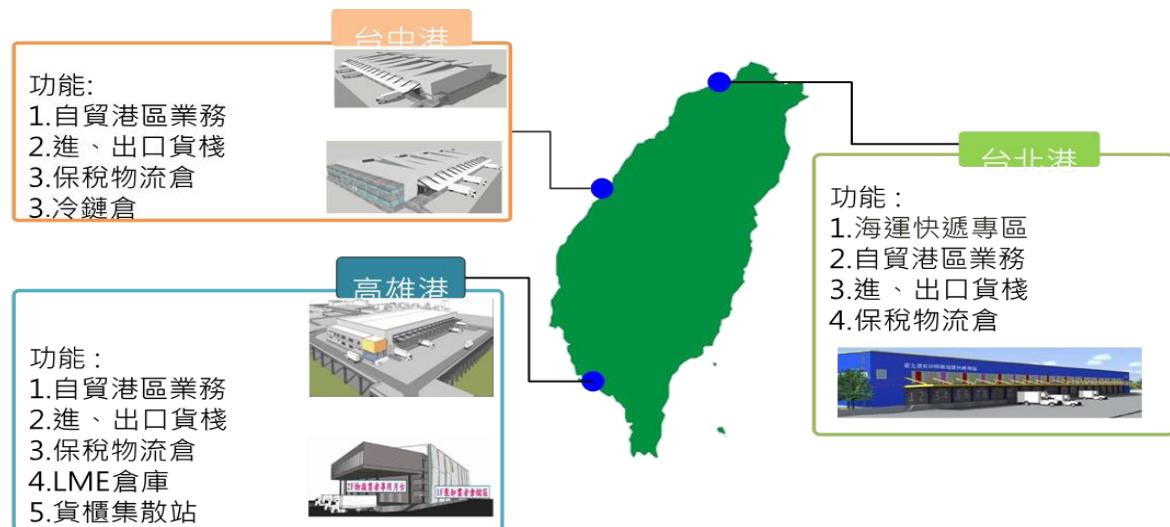


圖 4.3 公共倉儲配置圖

4.3 建置多國併櫃資訊平台

建置多國拆併櫃(MCC)資訊平台(網址為 <https://mcc.nat.gov.tw>)，系統功能包含了 MCC 併櫃作業申請、訊息查詢與列印表單、運送單管理及帳號管理等。多國拆併櫃(MCC)資訊平台首頁如圖 4.4。



圖 4.4 多國拆併櫃(MCC)資訊平台首頁
網址：<https://mcc.nat.gov.tw/Login.aspx>

其主要架構包括：

- 一、連結通關網路；
- 二、介接關港貿單一窗口；
- 三、貨物通關訊息相互串接。

平台主要功能則有：

- 一、集併櫃申請作業；
- 二、海關資料查詢；
- 三、資料檢核及交換作業；
- 四、計費及電子支付；
- 五、貨物流向統計。

另此平台定位為公用性、公益性、無紙化、資料系統化，業者完全無需開發任何軟體，上線即可開始使用，且在流程設計上，從申請、傳送、

回訊、加裝、併櫃、配櫃及後續需要查驗、退關、轉船等，可以在畫面上很輕易的進行操作並了解目前的申請狀態，透過平台也可隨時了解海關的作業指示。在便利性方面，本平台整合艙單加值訊息，使得承攬業者可以由艙單轉換為多國併櫃(MCC)轉運申請書，且關於貨櫃動態也會自動與貨櫃物動態查核系統進行整合，大幅度降低使用者重複登打的困擾。多國拆併櫃資訊平合作業流程如圖 4.5。

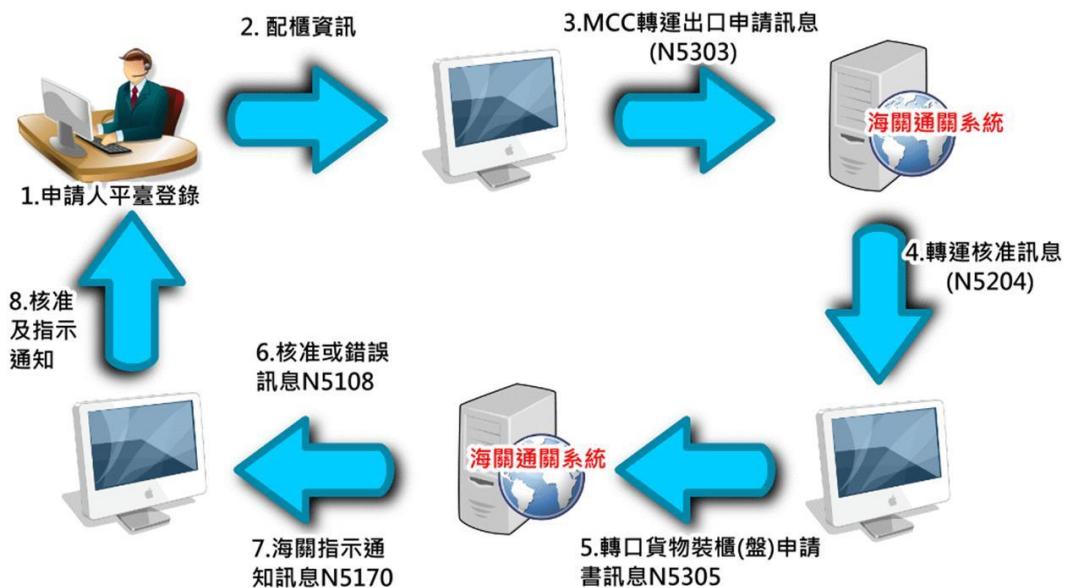


圖 4.5 多國拆併櫃資訊平合作業流程

除了建置多國併櫃(MCC)資訊平台外，由於多國併櫃作業對承攬業者來說是全新的作業，也與關務有高度的關聯性，因此也導入優質的客戶服務，以利隨時提供業者最即時且專業的服務，在最穩定優質的環境下確保多國併櫃(MCC)作業能夠 24 小時不間斷的運作。

4.4 推動法規鬆綁

推行 MCC 作業能拓展我國商港貨源，爭取大型船舶靠泊，並進一步活絡港埠裝卸作業，增加就業機會，建構我國成為西太平洋轉口物流集散及發貨中心。為順應國際趨勢及轉口業務需求，財政部於 103 年增訂關稅

法第 20 條之 1，開放承攬業者得向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關業務，且分別於 104 年 3 月及 105 年 10 月訂定及修訂海關管理承攬業辦法全文 31 條，於 104 年 6 月修正海關管理貨櫃集散站辦法及轉口貨物通關及管理作業要點等，賦予 MCC 作業法源依據，並完成修正相關配套法規。

104 年 12 月財政部為使多國併櫃作業(MCC)操作更具彈性與降低成本，擴大 MCC 利基，拓展我商港貨源，並利業界串聯基隆港、臺中港短程接駁航線及高雄港長程遠洋航線，藉以吸納大量 MCC 貨源，整合全臺出口貨物併裝，充分利用 MCC 櫃載容量，進一步鬆綁貨控機制，修正「海關管理貨櫃集散站辦法」第 9 條規定，經陸路移運裝船出口之海運轉口貨櫃除經海關派員押運或核准加封主動式電子封條外，開放加封被動式電子封條的 MCC 貨櫃亦可跨關區陸路移運，鼓勵業者經營 MCC 業務，展現極大化 MCC 併櫃效益，以擴大 MCC 作業發展商機，提供更低成本、高效率、安全便捷之 MCC 通關環境。

謹將多國併櫃作業(MCC)各項法制作業詳細說明如下：

一、增訂關稅法第 20 條之 1，開放承攬業者得向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關業務

為加速發展我國國際商港港埠物流運籌業務，提升我國商港貨運值量成長，並利於海運承攬運送業操作多國貨櫃（物）拆併作業，財政部爰增訂關稅法第 20 條之 1，於第一項規定運輸工具載運之貨物由經海關核准登記之承攬業承攬運送者，其貨物艙單及轉運或轉口相關事宜，得由該業者向海關申辦。又為利海關管理及與國際接軌，向海關申報貨物艙單及辦理轉運或轉口相關事宜之承攬業，須經海關核准登記，其相關事項之辦法授權由財政部定之。總統於中華民國 103 年 8 月 20 日總統華總一義字第 10300123081 號令修正公布增訂本條條文如下：

關稅法第 20 條之 1：

「前條運輸工具載運之貨物由經海關核准登記之承攬業承攬運送者，其貨物艙單得由該業者向海關申報；其轉運、轉口相關事宜，亦得由該業者向海關辦理。」

辦理前項業務之承攬業者，應向海關申請登記及繳納保證金；承攬業者應具備之資格、條件、保證金數額與種類、申報內容與程序、申請程序、登記與變更、證照之申請、換發、通關事項管理及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。」

二、訂定及修訂海關管理承攬業辦法

為規範承攬業申報貨物艙單及辦理轉運(口)相關事宜，訂定「海關管理承攬業辦法」，於 104 年 3 月 25 日公布實施，明定承攬業應完成核准登記始得辦理業務，及承攬業申請登記之應備文件、承攬業應以電腦連線或電子資料傳輸方式辦理業務、承攬業向海關申報海運進出口艙單時間等規定。

另考量現行實務上，海、空運承攬業家數甚多，各家資本額及營業規模大小不一，且快遞業者於貨物艙單新制實施後，須繳納保證金經海關納入承攬業管理，始得申報貨物艙單，現行保證金金額對部分業者造成資金壓力。為適度減輕業者負擔，並鼓勵快遞業者及承攬業者配合艙單預報新制，經綜合審酌本辦法各項管理規定及罰鍰金額，財政部爰於 105 年 10 月 14 日修正「海關管理承攬業辦法」第六條，將現行承攬業保證金減半為空運承攬業新臺幣 10 萬元、安全認證優質企業 5 萬元；海運承攬業 50 萬元、安全認證優質企業 25 萬元，以營造公平、合理、便捷之通關環境。海關管理承攬業辦法第六條修正條文對照表如表 4.2。

表 4.2 海關管理承攬業辦法第六條修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第六條 承攬業經核准登記之翌日起十日內，應依下列規定向海關繳納保證金，以完成核准登記：</p> <p>一、海運承攬業應繳納保證金新臺幣五十萬元；其為安全認證優質企業者，應繳納保證金新臺幣二十五萬元。</p> <p>二、空運承攬業應繳納保證金新臺幣十萬元；其為安全認證優質企業者，應繳納保證金新臺幣五萬元。</p> <p>前項保證金數額調整時，承攬業應於海關通知到達之翌日起三十日內領回或補繳其差額。</p> <p>第一項保證金，除以現金繳納外，得以下列方式提供：</p> <p>一、政府發行之公債。</p> <p>二、銀行定期存單。</p> <p>三、信用合作社定期存單。</p> <p>四、信託投資公司一年以上普通信託憑證。</p> <p>五、授信機構之保證。</p> <p>六、其他經財政部核准，易於變價及保管，且無產權糾紛之財產。</p> <p>前項第一款至第四款及第六款之擔保，應依法設定抵押權或質權於海關。</p>	<p>第六條 承攬業經核准登記之翌日起十日內，應依下列規定向海關繳納保證金，以完成核准登記：</p> <p>一、海運承攬業應繳納保證金新臺幣一百萬元；其為安全認證優質企業者，應繳納保證金新臺幣五十萬元。</p> <p>二、空運承攬業應繳納保證金新臺幣二十萬元；其為安全認證優質企業者，應繳納保證金新臺幣十萬元。</p> <p>前項保證金數額調整時，承攬業應於海關通知到達之翌日起三十日內領回或補繳其差額。</p> <p>第一項保證金，除以現金繳納外，得以下列方式提供：</p> <p>一、政府發行之公債。</p> <p>二、銀行定期存單。</p> <p>三、信用合作社定期存單。</p> <p>四、信託投資公司一年以上普通信託憑證。</p> <p>五、授信機構之保證。</p> <p>六、其他經財政部核准，易於變價及保管，且無產權糾紛之財產。</p> <p>前項第一款至第四款及第六款之擔保，應依法設定抵押權或質權於海關。</p>	<p>考量現行實務上，海、空運承攬業家數甚多，各家資本額及營業規模大小不一，且快遞業者於貨物艙單新制實施後，須繳納保證金經海關納入承攬業管理，始得申報貨物艙單，現行保證金金額對部分業者造成資金壓力。為適度減輕業者負擔，並鼓勵快遞業者及承攬業者配合艙單預報新制，經綜合審酌本辦法各項管理規定及罰鍰金額，爰修正第一項，將現行承攬業保證金減半，以營造公平、合理、便捷之通關環境。</p>

三、修正海關管理貨櫃集散站辦法

104 年 12 月財政部為使多國併櫃作業(MCC)操作更具彈性與降低成本，擴大 MCC 利基，拓展我商港貨源，並利業界串聯基隆港、臺中港短程接駁航線及高雄港長程遠洋航線，藉以吸納大量 MCC 貨源，整合全臺出口貨物併裝，充分利用 MCC 櫃載容量，俾逐案累積運費價差利益，展現極大化 MCC 併櫃效益，進一步鬆綁貨控機制，爰配合規劃納入多元友善之陸運貨控機制，由現行「海關派員押運」或「核准加封主動式電子封條」等二項高度貨控機制，放寬「加封被動式電子封條」之 MCC 貨櫃(物)，亦得跨關區陸路移運，藉降低營運成本利益，激勵業者經營 MCC，爰刪除「海關管理貨櫃集散站辦法」第 9 條第一項第二款「主動式」文字，使經陸路移運裝船出口之海運轉口貨櫃除經海關派員押運或核准加封主動式電子封條外，開放加封被動式電子封條的 MCC 貨櫃亦可跨關區陸路移運，鼓勵業者經營 MCC 業務，展現極大化 MCC 併櫃效益，以擴大 MCC 作業發展商機，提供更低成本、高效率、安全便捷之 MCC 通關環境。

另為利實務作業，亦同時修正「海關管理貨櫃集散站辦法」第 10 條之 1，規定集散站業者應自行建置與海關系統相容之電子封條軟硬體設備，俾供讀取跨(關)區陸路移運 MCC 貨櫃(物)之主動式或被動式電子封條。

財政部 104 年 12 月 7 日財政部台財關字第 1041027471 號令修正發布「海關管理貨櫃集散站辦法」第 9、10-1 條條文如下：

「海關管理貨櫃集散站辦法」第 9 條：

「轉口貨櫃（物）在集散站或碼頭專區之存放、移動及處理，除依第七條第一款、第四款、第六款、第七款、第九款至第十二款及第十五款辦理外，依下列規定辦理：

一、轉口之貨櫃，無須加裝、分裝或改裝者，於卸存期間，不得拆櫃

卸貨進倉。

- 二、海運轉口貨櫃（物），經由海運轉運出口者，除經海關派員押運或核准加封電子封條外，不得進儲內陸集散站，亦不得以內陸運輸方式運送至其他港口辦理出口。
- 三、武器、彈藥、毒品等轉口貨櫃（物），限由原進口之港口或機場轉運出口。另菸、酒、武器、彈藥、毒品及麻醉藥品等轉口貨櫃（物）限進儲於卸船之港口集散站。
- 四、集散站或碼頭專區，應劃定特別區域，用以堆置轉口之貨櫃，且不得與裝運進出口貨物之貨櫃相混雜，必要時，海關得要求加設隔離設施。但其儲位以電腦控管並提供海關線上查核，經海關核准不分區存放者，不在此限。
- 五、轉口貨櫃卸存集散站或碼頭專區時，運輸業者應依海關核發之卸貨准單及特別准單，憑以卸船及進儲。轉運出口時，運輸業者或承攬業者應以轉運申請書向海關申請核發轉運准單，或逕依海關指示通知辦理出站及裝船手續。
- 六、轉口之海運貨櫃須加裝、分裝或改裝作業後轉運出口者，得依規定以下列方式之一辦理：
- （一）運輸業者或承攬業者應事先以書面向海關申請裝櫃核准後，並經關員監視下，於集散站（或碼頭專區）內之轉口倉庫、轉口倉間或其他經海關核准之場所辦理。但倉儲業者及運輸業者，或倉儲業者及承攬業者為安全認證優質企業，且事先以書面方式聯名向海關報備者，得逕行於集散站（或碼頭專區）內之轉口倉庫或轉口倉間辦理，必要時，海關亦得派員查核。作業完成後，憑相關文件向海關申請更正進（轉）口貨物艙單，以辦理後續轉運申報或出口裝船等通關程序。
- （二）運輸業者或承攬業者辦理多國貨櫃（物）集併作業，貨物

應進儲海關核准場所，並依序辦理轉運出口及裝櫃申請，經海關核准始得辦理裝（併）櫃作業，如海關發出指示通知者，集散站業者應配合辦理。

七、非櫃裝轉口貨物須於散裝碼頭進口貨棧內之轉口倉庫、轉口倉間或其他海關核准之場所裝櫃者，應事先以書面載明貨物品名、數量，向海關申請，經核准後，於關員監視下辦理裝櫃；裝櫃完成後應即加封，並申辦移儲至港口集散站轉口櫃專區或碼頭專區；但移儲於同一區段碼頭內者，免填貨櫃（物）運送單。

八、經海關核准轉運之轉口貨櫃（物），除海運轉口貨櫃（物）經由海運轉運出口者外，其須打盤、裝櫃者，海關得核准直接運往儲存一般出口貨物之貨棧、港口或內陸集散站，在關員監視下，辦理打盤、裝櫃作業。

集散站業者辦理前項第六款第二目作業，非經海關核准，不得於拆併作業專區以外場所拆卸或裝櫃。

集散站業者辦理第一項第六款第二目作業，轉口貨櫃內載有進口貨物者，應於拆併作業專區拆卸，並將該進口貨物立即移儲進口倉庫；貨櫃加裝出口貨物者，應將出口貨物運送至拆併作業專區後，始得加裝。

集散站業者違反第一項第六款第二目或前項規定之一者，除依第二十八條規定處理外，海關並得視情節輕重，停止其六個月以下進儲多國集併作業之貨櫃（物）或廢止其作業。

第一項第二款貨櫃（物）得進儲內陸集散站，或經內陸運送方式運送至其他港口辦理出口之規定，由關務署分期分區公告實施之。」

「海關管理貨櫃集散站辦法」第 10-1 條：

「集散站符合前條規定及下列條件者，始得向海關申請核准辦理多國

貨櫃（物）集併作業：

- 一、設置高風險轉口貨物集中存放區域：菸、酒、武器、彈藥、毒品、麻醉藥品、管制進口之大陸農漁畜產品及食品應於轉口倉庫或轉口倉間集中存放。
- 二、設置拆併作業專區：應鄰接轉口倉庫或轉口倉間之月臺或區域，專供拆櫃及併裝作業。
- 三、設置監控系統：集散站大門、進口倉庫、出口倉庫、轉口倉庫、轉口倉間、保稅倉庫及拆併作業專區全場域應設有二十四小時無死角連續錄影或動態偵測錄影，並能存檔三十日以上且功能運作正常之閉路電視監控系統，供海關遠端查核及即時監看貨況。
- 四、集散站業者應自行建置與海關系統相容之電子封條軟硬體設備，供讀取電子封條。

集散站業者辦理多國貨櫃（物）集併作業，發生違反項條件之一者，除依第二十六條規定處理外，海關並得視情節輕重，停止其六個月以下進儲多國集併作業之貨櫃（物）或廢止其作業。」

另鑑於海運承攬業者反映辦理多國併櫃作業時，無 24 小時作業規定，致產生徵收監視費問題，增加業者營運成本，爰於 105 年 10 月 4 日財政部台財關字第 1051020597 號令發布修正「海關管理貨櫃集散站辦法」第 7、9、12、14、22、24 條條文計六條，其修正重點如下：

(一)為降低 MCC 成本負擔，考量 MCC 規劃，係採用高科技貨控設備，導入風險管理機制，於相關 MCC 全場域，均設置完善錄影監控系統，海關得二十四小時遠端查核及即時監看貨況，足以取代人力監視，實務管理上已獲配套機制，爰明定經海關核准辦理 MCC 業者，於海關辦公時間外亦得為之，以符合業者自主效率需求，降低營運成本及強化 MCC 國際競爭力。(修正條文第七條)

- (二)為因應新制預報貨物資訊系統之轉口貨物得免申報 T2 轉運申請書措施，爰配合刪除該申請書之相關作業規定，並增訂裝櫃完成後應即加封規定，以利實務作業。又考量「加裝、分裝及改裝作業」及「拆包、分批及加貼標籤作業」分別為「就特定貨櫃內增減多筆艙號貨物」及「就特定轉口貨物本身予以加值」之物流倉管行為，爰配合修正文字，以期明確，另按現行貨棧貨櫃集散站保稅倉庫物流中心及海關指定業者實施自主管理辦法規定，轉口貨櫃加裝、分裝或改裝之監視作業係屬自主管理事項，爰配合增訂「並經關員監視下」等文字，並配合修正為自主管理貨櫃集散站得免辦理事項，以利實務作業並全法據。(修正條文第九條、第二十四條)
- (三)為貨控安全需要，貨櫃卸船後進儲貨櫃集散站前均須完成加封作業，惟貨櫃毋須運出碼頭管制站而直接進儲同一區段港口貨櫃集散站之管控規範付之闕如；為免爭議，爰明定是類貨櫃進儲前仍應加封及得免除列印貨櫃(物)運送單規定，以資遵循並期周延。(修正條文第十二條)
- (四)查運輸業代辦出口及轉口貨櫃(物)通關事宜，係屬跨關區二段式通關之配套作業，惟跨關區出口、轉口之通關作業均已完成跨關區一段式之通關自動化改造作業。現行跨關區出口及轉口之通關作業無需二段式通關之配套機制，爰配合刪除第五項「代辦」文字，以符實際。(修正條文第十四條)
- (五)按運輸業者持有之貨櫃本身，實務上毋須簽發提單(裝貨單)，亦得免另具報單申報，對少數仍須簽發提單(裝貨單)之貨主自備貨櫃採負面表列方式，明除未經簽發提單(裝貨單)貨櫃得免另具報單申報外，其他貨櫃本身均應依規定申報，以資明確並符實際。(修正條文第二十二條)

四、修正轉口貨物通關及管理作業要點部分規定

為創造更安全便捷之轉口貨櫃(物)通關環境，並因應關稅法第20-1條增訂承攬業者之規範，及海關管理貨櫃集散站辦法之修正，財政部爰於105年4月20日配合增訂相關轉口貨櫃(物)通關面之執行及技術性規範，期以吸引承攬業者將其所承攬操作之多國併櫃作業(MCC)貨源回流我國，其修正重點臚陳如下：

- (一)為利業者營運及海關管理，明定辦理轉口貨櫃(物)加裝、分裝及改裝之MCC通關作業、MCC貨物及MCC資訊平臺。(修正規定第二點、第二點之一)
- (二)為更有效管理菸、酒等轉口貨物，規範其艙單上應據實詳細申報貨物名稱。(修正規定第三點)
- (三)除明定辦理MCC執行性規範外，考量業者間有相互集併之需求及確保未稅貨物之移動安全，爰明定於辦理加裝作業過程中，非經海關核准，不得將已載入該貨櫃貨物搬移櫃外，另海關並得隨時抽核MCC貨櫃。(修正規定第六點)
- (四)按轉口貨物之重整作業，不符實務運作，爰刪除「重整」等相關規定，以避免爭議。(修正規定第六點、第八點)
- (五)明定海運轉口貨櫃(物)經由海運轉運出口之相關安全控管之執行規範，並配合增訂菸、酒、武器、彈藥、毒品及麻醉藥品等高風險轉口貨櫃(物)，限進儲於卸船之港口貨櫃集散站。(修正規定第九點)

第五章 我國多國併櫃業務發展策略

過去多國併櫃作業僅能由航商於港邊的轉口倉庫操作，現今透過國際承攬業者將多國併櫃作業移回臺灣承作，海運承攬運送業者未來可將香港、越南、中國大陸等鄰近港口之國外貨物運至我國港口，進儲海關核准之集散站轉口倉庫或轉口倉間，在未改變該貨物之原包裝型態，辦理併櫃作業及申報轉口之通關程序，讓來自不同地區但前往同一地點的中轉貨物與我國出口同一目的地的貨物進行集併作業，再裝櫃轉口到其他目的國家，間接也推動我國成為國際貨物中轉中心。

本章首先說明我國發展多國併櫃的機會，並於第二節及第三節探討多國併櫃作業問題及未來發展策略。

5.1 我國發展多國併櫃的機會

我國位居亞太地理樞紐，從高雄港到海外五大主要港口(香港、馬尼拉、上海、東京、新加坡)海運平均航行時間約為53小時；且我國居環太平洋航線中心點、洲際長程線與區域集散航線交會點，係歐、美、日與亞太新興市場間重要的產業連結橋樑，深受大型航商之青睞，具有作為遠洋近洋航線互轉之中轉港的成本優勢，更是臺商與經營亞洲市場之外商企業重要的營運附加值服務據點。

我國的港口人員與操作品質均較臨近的轉運港口為佳，且若東南亞的少量貨物直接安排整櫃至美國，相較於來臺中轉，透過集貨併櫃的方式運送，將可節省近20%的運費成本，因此我國在推動多國貨櫃集併作業中具有成本優勢。

我國進出口貨量成長速度趨緩，在轉口與轉運貨量方面，多國併櫃量佔轉口貨櫃量具有一定的比例，開放貨物承攬業者從事多國貨櫃(物)集併業務，對鞏固我國港埠轉口與增值作業地位，增加港口貨物裝卸量，有極大之助益。

運送時效或是貨物在途時間是貨主選擇運輸服務的重要選項之一，當

貨物無法由啟運地直接運送至目的地，需由第三地轉運時，經我國轉運相對於鄰近港口如香港或新加坡，運送時間可以縮短許多。

例一：貨物由中國大陸南方港口(如廣州)起運，經香港再轉口紐西蘭，最後運送至南太平洋地區約需40天航程，若改經由我國轉口至南太平洋地區僅需36天，貨物中轉我國可縮短4天，運送時效差異示意圖如圖5.1。

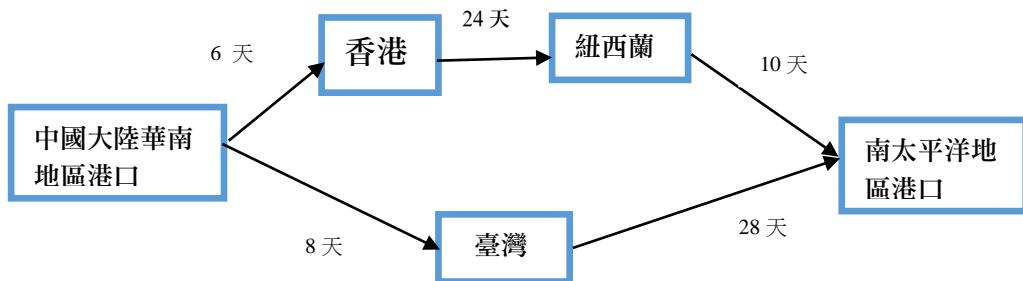


圖5.1 華南地區至南太平洋地區運送時效差異示意圖

例二：貨物由美國西岸港口起運，經香港或新加坡再轉口至南亞國家約需30天航程，改由經我國轉口至南亞國家僅需23天，貨物中轉我國可縮短7天，運送時效差異示意圖如圖5.2。

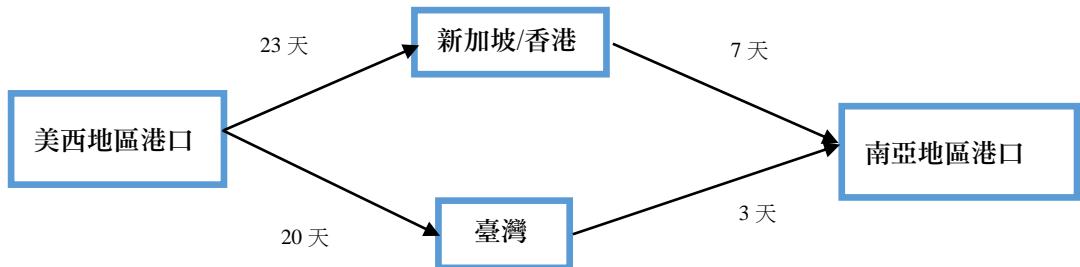


圖5.2 美西地區至南亞地區運送時效差異示意圖

5.2 我國多國併櫃作業問題探討

航港產學業界在2012年9月「兩岸海運直航與臺灣港埠發展論壇」中針對「臺灣海運承攬運送業發展多國集併業務策略」之議題，認為我國目前海運承攬運送業發展多國併櫃業務的問題，包括海關申報繁複、港埠作業整合不完善、聯檢作業複雜繁瑣、移倉與海關押運成本、通關成本高、法規自由化程度低。

交通部航港局亦於105年7月13日邀集臺灣港務股份有限公司、台北市海運承攬運送商業同業公會、海運承攬運送業者及倉儲公司等召開研商「提升多國貨櫃(物)集併作業(MCC)績效策進作為」會議，綜整與會代表意見，分法令面、場站設備面、營運面及資訊平臺所遭遇之問題及權責單位處理情形說明如下：

一、法令面

(一)修訂承攬運送業傳輸進出口、轉口分艙單資料作業規定

1. 遭遇問題及說明

貨物承攬運送業傳輸進出口、轉口分艙單資料，必須經船公司傳輸艙單主號後，貨物承攬運送業方得傳輸進出口、轉口分艙單資料，因此造成運輸業之抵制，貨物承攬運送業得分別跟各家運輸業協商相關費用，經運輸業同意後，才願意配合傳輸艙單主號資料。前述規定使得貨物承攬運送業傳輸進出口、轉口分艙單資料，受制於運輸業者。針對航商與海運承攬運送業者主分艙單的傳輸權利劃分清楚，海運承攬運送業傳輸分艙單的權利不應再受制於船公司。

2. 處理情形：

承攬業傳輸分艙單需經主號運輸業宣告機制，係為確認整份艙單傳輸正確性，以免業者不慎誤傳或多傳艙單時，造成船舶無法申請准單或貨櫃遭留置之問題。

(二)海關查驗轉口貨物恐影響MCC操作時效

1. 遭遇問題及說明

海關於貨櫃集散站查驗轉口貨物，造成延誤MCC集併轉運出口時效。

2. 處理情形：

(1) 海關為兼顧轉口貨物通關便捷，均會先以科技儀器設備執行非侵入性查驗，或適時利用犬隻輔以查緝，並導入風險管理機制以篩選查驗（核）貨物，儘可能免除非必要之查驗。

(2) 目前僅對高風險或有密通報案件辦理查驗（核），海關於查驗（核）過程中發現異常或認為有必要時，始導入人工查驗（核），以減少業者成本及提升物流時效。承攬業傳輸分艙單需經主號運輸業宣告機制，係為確認整份艙單傳輸正確性，以免業者不慎誤傳或多傳艙單時，造成船舶無法申請准單或貨櫃遭留置之問題。

(三) 內陸運輸途中，加封船公司封條之必要性

1. 遭遇問題及說明

現行MCC作業中，於A貨櫃集散站裝櫃後，經由內陸運輸至B貨櫃集散站辦理加裝時，除被動式電子封條外，另需加封船公司封條，但到達加裝櫃場後，兩個封條均須剪斷，待加裝完成後，又要再重新封上新的船封再運往碼頭裝船。海運承攬業者須花費兩次費用加封船公司封條。

2. 處理情形：

倉儲業者完成MCC貨櫃之集併作業後，經立即加封被動式電子封條，得免再加封自備封條，惟移動過程中均需依現行電子封條之管控機制辦理。

(四) 無MCC倉之海關核准自主管理貨櫃集散站業者，是否可開放加裝出口貨物至MCC貨櫃中

1. 遭遇問題及說明

(1) 現行海關規定MCC貨物裝櫃後，若需至其他貨櫃集散站辦理出口貨物加裝，則該加裝之貨櫃集散站也必須有MCC倉，且必

須將出口貨物移至MCC專區月台加裝，增加移倉成本，若無MCC倉之業者，則不可辦理出口貨物加裝MCC貨櫃。

海運承攬業者只能選擇有MCC倉之貨櫃集散站辦理加裝。

(2)修改海關規定開放符合海關自主管理資格之貨櫃集散站業者，可於出口倉辦理加裝MCC貨櫃，除可節省移倉成本，亦可吸引更多貨櫃集散站業者加入MCC作業，增加海運承攬業者作業之便利性，也可使承攬業者爭取更多之轉口貨來台灣轉運。

2. 處理情形：

無MCC倉之自主管理貨站業者在事先書面申辦、裝櫃監視申辦，逐案監視、應於轉口倉間辦理之條件下，亦得循現行機制辦理加裝出口貨物。如係加裝轉口貨物，應由海關監視並徵收特別監視費(刻正修法中，未來列入自主管理事項得免徵收)。

二、場站設備面

(一) 貨櫃集散站業者申請操作MCC專區意願低落，缺乏MCC操作場站

1. 遭遇問題及說明

(1)承攬業者欲操作中南美洲線之MCC貨物，惟中南美洲線之航商其合作的結關櫃場均無意願申設MCC拆併專區，造成拆併作業無法與航線整合，出現操作問題。

(2)依「海關管理貨櫃集散站辦法」第10-1條規定操作MCC作業需「設置拆併作業專區」，惟現階段MCC貨量不穩定，實體區隔後將影響業者倉間使用靈活度，以致部分貨櫃集散站業者申請操作MCC之意願低落。

(3)北、高缺乏大型國際物流園區多國貨櫃(物)集併作業平台；海關雖已開放轉口貨物得進儲內陸貨櫃集散站，惟管理條件過於嚴苛，除增加物流成本，也造成內陸貨櫃站不願意配合申請操作MCC專區。

(4)針對櫃場申請MCC意願低，除輔導外，建請相關部會提供實質補助或稅賦的優惠，讓櫃場能積極參與。

2. 處理情形：

(1)台灣港務股份有限公司與關務署已成立專案小組，並積極拜會貨櫃集散站、物流及海運承攬業者，經拜會多家業者後，均表示由於操作MCC該倉庫需實體區隔，部分業者無定期有MCC貨物而閒置倉庫導致虧損，建議取消實體區隔倉規定，增加業者申請意願。

財政部關務署亦舉辦多場說明會，積極向船公司及貨櫃集散站宣導配合，目前南北共有5家貨站申設MCC作業專區；惟MCC貨量應是貨站申辦作業專區之關鍵因素，建議回流轉口貨源，以根本解決櫃場申請意願不高及航線需整合等困擾。

(2)目前業者除依海關管理進出口貨棧辦法第14條規定，建構全面電腦控管之自動化貨棧外，鑑於我國貿易管制仍多，進轉口貨物仍以分別專區存放原則管理。惟海關為利轉口倉間之靈活運作，已放寬「轉口倉間另設MCC專區」之限制。

(3)依轉口貨物通關及管理作業要點第13點規定，除武器、彈藥、毒品等有必要押運貨物外，現行轉口貨物(櫃)之內陸運輸部分，得視實務作業需要，擇以保稅卡車(貨箱)或海運貨櫃加封條之方式控管。上開規範亦包括MCC貨物，是以，MCC貨物之內陸移運管理，與T6、T7及T2(空運)轉口貨物控管機制尚無不同。

三、營運面

(一)提升MCC貨量具體推動計畫

1. 遭遇問題及說明

(1)MCC在財政部及交通部共同推動下，103年8月20日修正公布增訂關稅法第20-1條，開放海運承攬運送業得向海關傳輸分艙單，惟當時立法院附帶決議係海運進出口貨物艙單部分，財政部及交通部於2年內完成相關配套法規修正後，再予施行。財政部於此2年間雖陸續增(修)訂相關配套子法及措施，並自104年10月14日起於基隆港正式啟動MCC業務，惟迄

今因貨物量不足，與原先估計貨量相去甚遠，遭致海攬業與航商、船代業間，針對是否全面開放海攬業亦得傳輸進出口艙單一事產生爭議。

(2)針對願意把MCC貨送回台灣的業者提供實質的補助或稅賦的優惠。

(3)綜整上述議題發現當前主要關鍵課題係如何提升並引進轉口貨量及貨源，俾使MCC業務順利推展。

2. 處理情形：

(1)建議請海攬公會邀集海攬業者組成營運團隊共同合作，促進MCC貨量操作。

(2)由政府相關機關組成專案小組，就營運過程遭遇問題進行分析並尋求解決方案。

(3)建議海攬公會及其代表業者，研提推動作法並設定欲達成之目標績效。

四、資訊平臺

(一) MCC資訊平臺如何整併不同業者申報問題

1. 遭遇問題及說明

不同業者進出口分段操作MCC相互拋貨，進出口配裝同一貨櫃，如何操作海關MCC平台？(CFS貨櫃進出口前後段，各有不同forwarder之轉口貨物，假設A forwarder在前端出口地的貨量不足整櫃，需藉由拋貨給B forwarder進口運到台灣，前段的分艙單由B forwarder申報，後端從台灣到最終目的地的併櫃操作，移轉由A forwarder自行操作併櫃出口及作出口申報。應如何至海關的MCC資訊平台系統來操作？)

2. 處理情形：

(1)不同業者各自申請T3轉運申請書(N5303)，再透過委任櫃場統一配櫃裝貨送出裝櫃清表訊息(N5305)。

(2)在MCC資訊平台B forwarder先行完成T3轉運申請書申報作業，平台提供委任授權功能，B forwarder可指定授權給A

forwarder，則A forwarder即可看到該筆MCC貨物明細(分艙單)，進行後續併櫃作業。

(二) MCC資訊平台是否可直接呈現委託業者、受託業者名稱

1. 遭遇問題及說明

MCC資訊平台-受託併櫃作業畫面中，貨櫃集散站業者無法直接看到委託之承攬業者名稱，需逐筆點入後，才可在裝櫃申請書畫面看到委託業者名稱。因目前MCC貨物數量較少，尚可逐筆點入查詢，未來如貨量增加後，逐筆查詢將耗費人力且容易造成混淆。

2. 處理情形：

臺灣港務股份有限公司建議在「受託併櫃作業」中的「配櫃裝貨」增加承攬業者的下拉選單(具委任關係)，由櫃場使用者挑選承攬業者，在待裝櫃明細顯示篩選承攬業者的資料。

(三)建置「國際貨物流通雲端平台」：

1. 遭遇問題及說明

(1)提供運輸、關、物流等符合AEO認證及貨物流通管理之優質多國貨櫃(物)集併作業平台，吸引國內外國際物流業者進駐。

(2)臺灣港務股份有限公司雖已建置MCC操作平台，但僅供業者向海關申請、核准貨物集併資料作業，無法與國外相關業者資料對接。

2. 處理情形：

未來資訊平台擴充系統時參考。

本報告認為多國拆櫃業務為我國海運貨運承攬業之業務強項，以前我國港口未開放海運承攬運送業操作多國拆櫃業務，僅船舶運送業會利用其自營碼頭集散站從事此項操作，海運承攬運送業者均利用新加坡、香港等港口操作，海運承攬運送業因未具運送人身分，無法以轉口艙單申報；MCC轉口貨物現有報單申報內容過多，業者無法自貨主處獲得，需要簡化等問

題，造成我國多國拆櫃業務量無法與鄰近國家相較。

本報告彙整各界意見，認為我國發展多國拆櫃業務遭遇到的主要困境包括：

1. 港區內缺乏足夠公共倉儲設施

由於 MCC 僅由單一業者併貨不易，需要依靠多數船舶運送業、貨運承攬業等業者共同集貨，使臺灣地區整體貨量增加。然而目前我國港口之貨櫃集散站，多半為船舶運送業經營，以經營自有貨櫃拚櫃為主，貨運承攬業者與船舶運送業有競爭顧忌，也不願將貨物送至該等集散站操作，導致港口區域內缺乏可集貨之公共貨棧，貨運承攬業未能將貨物送至我國港口進行 MCC 作業。

2. 轉口報單流程過於繁雜

MCC 主要以轉口貨物居多，就目前擁有較多貨源之貨運承攬業而言，無法比照船舶運送業以轉口艙單方式申報，導致申報程序流程繁瑣，自船上卸儲櫃場、拆櫃進倉、出倉併櫃乃至於出櫃裝船，每層流程均須申報，作業效率無法簡化，導致操作成本高居不下

3. 海運承攬運送業/自由港區事業不得直接操作 MCC 作業

我國雖然設立自由貿易港區，理論上對於區內貨物可以有較大之自主作業空間，然而針對 MCC 貨物，海關限定僅貨櫃集散站資格之港區事業方可以從事，限縮自由港區業者承攬貨物之活動範疇。海運承攬運送業只能在具有 MCC 認證資格之貨櫃集散站操作 MCC 業務，受限於與之配合的船公司與航班，因而使 MCC 之推動受到限制。其次，由於進口與轉口櫃場不在同一地，進而造成貨櫃之內陸運費成本增加。且現行鄰近基隆港與高雄港具 MCC 之貨櫃場若非船公司之結關櫃場，海運承攬運送業者須改變船公司原結關櫃場至 MCC 櫃場，為此產生之

拖車運輸費用，即是最容易影響轉運貨物之運送成本。

此外對於該等貨物要求分倉管理，對規模小之貨棧甚為不便，至於部分集貨作業需與內陸集散站併櫃或拋貨，必須申報移倉、押運等作業流程，徒增作業成本，侵蝕 MCC 原本操作之價差導致業者望而卻步。

4. 內陸貨櫃集散站業不得辦理轉口

僅依賴港口集散站之貨物拆拆櫃其規模尚不經濟，且在臺灣地區貨運規模成長有限之情況下，就國內外業者實務作法，拆拆進出口貨物之情況甚為普遍且有需要。然而，目前海關仍未開放內陸集散站業者得辦理轉運，故現行作業需先辦理完稅進入內陸集散站拆櫃，待拆櫃完成後再申報復運出口退稅，增加業者與關務作業之操作成本，減緩作業效率。

5. 多國併櫃業務仍未形成規模經濟，單位作業成本高

依據統計，105 年海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量共計 270.4 公噸，已取得 MCC 資格之海運承攬運送業者目前多依照自己業務需求發展中轉業務，但在貨量未形成規模經濟前，此作業模式將造成單位成本增加（包括：進口海運費、拆櫃費、提貨單費、拖車費、吊移櫃費、電子封條、機具使用費與倉租等相關費用）。

6. 關務人員對櫃場「加設隔離設施」認知不一

關務署各關區海關對於貨櫃集散站申請「進出口通關業務之貨櫃集散站登記證」(MCC 認證)，在「海關管理貨櫃集散站辦法」所規定的「加設隔離設施」是否需要實體隔離認知不一。

5.3 我國多國併櫃作業發展策略分析

5.3.1 政府端策略

1. 積極致力於政策宣導，由熟捻作業之承攬業者帶頭示範

除了透過公協會積極致力於政策宣導外，可透過已取得 MCC 認證之承攬業帶領同業間策略聯盟，共同合作帶動外貨來我國中轉，由熟捻 MCC 作業之承攬業帶頭示範，分享實務經驗，讓我國陳攬業者間能相互扶攜，進而降低個物流作業之成本。

2. 鼓勵公營機構於港區內興建公共倉儲設施

臺灣港務股份有限公司積極於基隆、台中、高雄等港口，尋求適當地點興建公共型倉儲設施，以容納眾多中小型貨運承攬業者在港口區內集貨，同時搭配自由貿易港區業務活動，包括吸引業者將國外承攬貨物運至我國港口進行 MCC 作業。

3. 簡化轉口報單作業流程

建議對於擁有較多貨源之貨運承攬業視為無船公共運輸人(No Vessel Operating Common Carrier; NVOCC)，可以比照船舶運送業用轉口艙單申報程序簡化流程，吸引 MCC 貨物運送至我國進行操作。

4. 放寬海運承攬運送業及自由港區事業得兼營與操作屬自營貨物之 MCC 作業

我國雖然設立自由貿易港區，理論上對於區內貨物可以有較大之自主作業空間，然而針對 MCC 貨物，海關限定僅貨櫃集散站資格之港區事業方可以從事，限縮自由港區業者承攬貨物之活動範疇。此外對於該等貨物要求分倉管理，對規模小之貨棧甚為不便，至於部分集貨作業需與內陸集散站併櫃或拋貨，必須申報移倉、押運等

作業流程，徒增作業成本，侵蝕 MCC 原本操作之價差導致業者望而卻步。建議修正「轉口貨物通關及管理作業要點」、「自由貿易港區貨物通關管理辦法」以使自由貿易港區港區貨棧辦可理裝拆貨櫃(物)集併作業。

5. 放寬內陸貨櫃集散站業者辦理轉口業務

為搭配港口集散站可操作轉口之拆拚櫃貨物，有必要建議海關在完善控管機制下有條件開放內陸集散站業者得辦理轉運業務，以利內陸集散站可搭配港口集散站之貨物集散，形成群聚與降低業者關務作業成本。

6. 創造業者優質經營環境

我國港埠必須提供一個優質的經營環境，妥善運用資源與人才，配合適當的港埠軟、硬體設施及便捷的通關與 IT 系統、完整的資訊平台、優惠的租稅、合理的法令制度，充分發揮競爭優勢，才能吸引海運承攬運送業者擇優進駐辦理多國併櫃業務。

5.3.2 業者策略

1. 提升全球運籌管理能力

承攬航線多寡及服務範圍對於海運承攬運送業發展多國併櫃業務是重要的關鍵成功因素，故海運承攬運送業除致力新航線開發，努力進行海外據點的設置與布局外，尚可透過國際型承攬業者之策略聯盟與合作等方式，進行國際物流網絡的布局，導入技術、產品及服務來強化競爭優勢，也能開拓客源。同時評估選擇適宜之多國併櫃基地，與相關倉儲事業建立策略夥伴關係，做為海運承攬運送業者進行多國併櫃業務之重要平台，以協助客戶進行全球運籌管理，增加業者自身的競爭力。

2. 提供差異化的服務

因海運承攬運送業為產品同質性較高的服務業，若能針對不同的客戶需求、航線特性提供差異性得多國併櫃服務，提升服務品質，避免削價競爭，才能提高市場占有率，也才能有較佳的獲利績效。

3. 強化海關相關作業能力

航運文件的正確性與效率，對海運承攬運送業極為重要，多國併櫃牽涉併櫃及轉運等程序，從業人員應嫻熟相關通關法規，提升航運相干文件的正確行，避免錯誤，亦增加拆併櫃貨載進出口通關作業流程的順暢度。

4. 確保貨物安全

良好的倉儲設備、倉庫管理能力與貨物安全的確保是發展多國併櫃業務的關鍵，但目前大部分業者仍是以老舊倉庫來操作散裝貨物的整理、庫存，貨物追蹤及安全管理較不夠完善，常與客戶的期待有落差，因此海運承攬運送業者如欲發展多國併櫃業務，應注重並強化如準時配送率、貨物動態追蹤與貨物安全管理等相關服務品質的提升，建立航商與貨櫃場良好關係，增加客戶信心，避免不必要的爭端與賠償。

5. 發展客製化的資訊系統

多國併櫃業務具有國際化集權化之屬性，不僅要因應不同產業及個別客戶之差異來設計符合個別需求的運送流程，更需進行整合之供應鏈管理，因此如何透過不斷的產品組合、不同得目標客群，從物流管理的角度，提供量身訂作的高附加價值的完整服務，建立完善的資訊系統，是未來提供多國併櫃業務服務重點。

另外海運承攬運送業者也可利用資訊系統整合每筆承攬貨物的資訊，透過系統資訊，預先找出客戶需要的客製化服務，提升競爭力。

第六章 結論與建議

近年來，隨著企業生產與製造國際化發展之趨勢，國際貿易的盛行，許多進口、出口及轉口的貿易皆需要藉助港口來達成貨物流通的目的。1970 年以前，國際商港的角色主要為貨物裝卸的起迄港。但 1970 年後，國際商港由於貨櫃運輸的快速發展，國際港埠物流中心需求日益增加，服務的項目漸擴大為具有配送、倉儲、資訊處理、流通加工等附加價值的多國貨物配送業務。隨著物流管理趨勢的發展，港埠功能逐漸由傳統式的運輸功能轉至提供相關支援服務的全功能物流服務。除了進、出口貨櫃業務外，多國併櫃（Multiple Country Consolidation, MCC）業務亦逐漸盛行。

過去多國併櫃作業僅能由航商於港邊的轉口倉庫操作，現今透過國際承攬業者將多國併櫃作業移回我國承作，103 年 8 月 20 日關稅法第 20-1 條增訂後，多國併櫃作業終於具有法源依據，海運承攬運送業者可直接向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關事宜，政府部門接續增修多國併櫃作業相關法規及配套措施，包含海關管理承攬業辦法、海關管理貨櫃集散站辦法、轉口貨物通關及管理作業要點等，提供了低成本、高效率的多國併櫃作業環境，推動我國成為國際貨物轉運中心。

爰此，本報告透過次級資料蒐集、文獻探討及比較分析等研究方法，分析比較亞太地區鄰近港口操作多國併櫃業務之條件，我國發展多國併櫃機會，政府在推動多國併櫃業務完成之法規鬆綁、建置資訊平台等多項措施，最後探討我國發展多國併櫃作業所面臨之問題與限制及研析未來發展策略，能提供業界做為經營管理之運用參考，以提升海運業及海運承攬運送業的競爭優勢，並做為交通部航政司、航港局及台灣港務股份有限公司擬訂港埠發展政策之參據。

6.1 結論

一、關稅法 20-1 條增訂前，對於轉口貨櫃(物)只能依據進出口作業規定，在關貿網路平台申報，採用保稅貨物進出口報關方式，先以進口報單(D8/F1)申報貨櫃(物)進口，暫存於貨櫃集散站的保稅倉內或是自由貿易港區事業倉庫，再以出口報單(D5/F5)申報貨櫃(物)出口，同時合併出口貨裝櫃，一併裝船至目的港。

關稅法 20-1 條增訂後，海運承攬運送業者可以自行申報海運進口分艙單，在多國併櫃資訊平台申報「T3」類轉口貨物，並將自身與同業之轉口貨物共同入儲於貨櫃集散站多國併櫃專區，待與出口貨結關後再合併裝櫃，最後裝船運至目的港，達到貨物集併櫃運送的效益。

二、影響海運承攬運送業選擇操作多國併櫃業務港口因素可歸納為港埠設施成本、港埠基礎設施、政府政策法令及港埠作業能力與品質等構面，其主要的考量因素為地理區位之優劣、港埠裝卸費用、港口及貨櫃場作業效率、倉儲費用、報關/提貨之便利程度及碼頭區內交通等因素。大抵而言，相關考量因素可歸納為港埠設施成本、港埠基礎設施、政府政策法令及港埠作業能力與品質等構面。另比較分析亞太地區鄰近港口操作多國併櫃業務之條件，發現香港、新加坡及釜山之多國併櫃業務已發展至成熟階段，我國則尚處於規劃發展階段；無論是香港、新加坡或是釜山的多國併櫃業務操作皆可直接拆併轉出，相較之下我國則仍有許多待改善之處。

三、政府在推動多國併櫃業務重點規劃上，已經完成多項措施，包括：

(一)推動法規鬆綁：財政部推動關稅法 20-1 條之增訂，賦予多國併櫃作業法源依據，開放承攬業者得向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關事宜，並增修多國併櫃作業相關法規及配套措施，包含海關管理承攬業辦法、海關管理貨櫃集散站辦法、轉口貨物通關及管理作業要點等。

(二)建置公共倉儲：港務公司於各港規劃公共倉儲，以利MCC進行有

效率的營運與操作；

(三)建置資訊平台：港務公司降低紙本申報之繁瑣及相關程序的申報與控管，於103年11月17日建置資訊平台並上線，主要功能有配櫃申請、海關介接資料查詢、申請資料檢核、計費及電子支付與資料交換。

四、財政部於103年增訂關稅法第20條之1，開放海運承攬運送業者得向海關申報貨物艙單及辦理轉運、轉口相關業務後，已有多家海運承攬運送業及貨櫃經營業取得海關許可及資訊平台使用帳號經營多國併櫃業務，105年申報辦理業務量共計270.4公噸，主要從大陸地區進儲機械機具、電子零件、散雜貨等貨物，經我國中轉至東南亞、東北亞、澳洲、美國及歐洲等地區國家。

五、我國發展多國拆櫃業務遭遇到的主要問題包括：

- 1.港區內缺乏足夠公共倉儲設施；
 - 2.轉口報單流程過於繁雜；
 - 3.海運承攬運送業/自由港區事業不得直接操作 MCC 作業；
 - 4.內陸貨櫃集散站業不得辦理轉口；
 - 5.多國併櫃業務仍未形成規模經濟，單位作業成本高；
 - 6.關務人員對櫃場「加設隔離設施」認知不一。
- 致使我國推動多國拆櫃業務量無法與鄰近國家相較。

六、針對前項問題，本報告從政府端及業者端，研擬我國多國併櫃作業發展策略摘述如下：

(一)政府端之策略：

- 1.積極致力於政策宣導，由熟捻作業之承攬業者帶頭示範；
- 2.鼓勵公營機構於港區內興建公共倉儲設施；
- 3.簡化轉口報單作業流程；
- 4.放寬自由港區事業得兼營與操作屬自營貨物之MCC作業；
- 5.放寬內陸貨櫃集散站業得辦理轉口業務；
- 6.創造業者優質經營環境。

(二)業者端之策略：

- 1.提升全球運籌管理能力；
- 2.提供差異化的服務；
- 3.強化海關相關作業能力；
- 4.確保貨物安全；
- 5.發展客製化的資訊系統。

6.2 建議

由於相關多國併櫃業務的學術資料尚不足，在現今國際物流盛行之際，各海運承攬運送業與物流業者均積極評估是否應發展多國併櫃業務之時，本報告之研究結果可做為政府相關單位及海運承攬業在營運管理決策實務上之參考；惟鑑於人力及時間限制，無法建立一數值模式對多國併櫃之經濟效益加以評估，建議未來可就量化分析進行研究。

參考文獻

1. 林繼國、張世龍、陳一平，「國際海運貨櫃運輸作業合理化及效率化之研究」，交通部運輸研究所，2001年。
2. 戴輝煌，「越洋航商在兩岸三地擇港因素與港口競爭力之評估」，國立交通大學交通運輸研究所博士論文，2006 年。
3. 吳進發，「台灣海運承攬運送業發展多國併櫃業務之策略-以沛華集團為例」，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2012 年。
4. 阮少宏，「海運承攬業發展多國併櫃業務以高雄、香港、新加坡為轉運港口選擇之比較研究」，國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文，2012 年。
5. 林其東，「台灣海運承攬運送業之多國併裝效益-以供應鏈觀點分析」，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2009 年。
6. 張志鴻，「多國併櫃軸心港選擇問題之探討」，國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文，2003 年。
7. 張徐錫，「港埠轉口貨櫃量競爭模式之研究—以海峽兩岸三地國際商港為例」，國立臺灣海洋大學河海工程學系博士學位論文，2007 年。
8. 張竣傑，「買方多國併櫃軸心港選擇問題之探討」，長榮大學航運管理系碩士論文，2013 年。
9. 葉書銘，「海運承攬運送業發展多國併櫃之關鍵成功因素與行銷策略之研究」，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2012 年。
10. 吳元評，「海運承攬業發展多國併櫃業務之創新策略與經營績效關係之研究」，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2012 年。
11. 蔡易玲，「國際港埠物流中心發展多國集併貨關鍵因素之探討」，國立高雄第一科科技大學運籌管理系碩士論文，2006 年。
12. 葉協隆，「兩岸海運直航貨櫃港口選擇之研究」，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，2009 年。
13. 鄭淑惠，「港埠經營策略之探討--以新加坡港務集團為例」，國立中山大

學企業管理學系研究所碩士論文，2002 年。

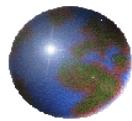
14. 龔詩茜，「貨櫃併裝之風險管理-以海運承攬運送業為例」，國立台灣海洋大學航運管理學系碩士論文，2007 年。
15. 梁馨云，「海運承攬運送業發展多國併櫃之關鍵因素：模糊層及程序分析法之應用」，樹德科技大學經營管力研究所碩士論文，2014 年。
16. 范華育，「自由貿易港區的關鍵成功因素與發展策略探討—以臺灣自由貿易港區為例」，臺北城市科技大學電子商務研究所碩士論文，2013 年。
17. 林光、張志清，航業經營與管理（六版），航貿文化公司，臺北市，2009 年。
18. 王克尹，「建立我國港埠物流中心之研究」，航運季刊，第 14 卷，第 1 期，43-62 頁，2005 年。
19. 蕭丁訓、張志清、林光、陳基國，「臺灣港埠發展加值型服務港埠之啟思」，航運季刊，第 16 卷，第 4 期，61-80 頁，2007 年。
20. 李怡慧、田宜遜，「創造臺灣海運新商機，以多國貨櫃集併作業模式重新出發」，物流技術與戰略雜誌，第 84 期，頁 18-23，2016 年 12 月。
21. 林建廷、楊清喬，「多國併櫃槓選擇之研究—以中國珠三角地區海運承攬運送業為例」，航運季刊，第 23 卷第 4 期，頁 69-97，2014 年 12 月。
22. 鄭寶玲，「智慧運籌多國集併櫃作業」，今日海關第 70 期，財政部關務署，頁 10-11，2012 年 10 月。
23. 「MCC 業務簡報」，台灣港務股份有限公司，2015 年 12 月 29 日。
24. 交通部新聞稿，「發展多元港埠運籌模式提升 FTZ 效益」，交通部，2012 年 4 月 13 日。
25. 王誠德，「多國集併櫃(物)通關實務」簡報檔案，財政部關務署，2015 年 9 月 16 日。
26. 「研商『提升多國貨櫃(物)集併作業(MCC)績效策進作為』會議資料」，交通部航港局，2016 年 7 月 13 日。
27. 台灣港務股份有限公司網站，<http://www.twport.com.tw/chinese/>。

28. 交通部航港局網站，網址 <http://www.motcmpb.gov.tw/>

29. 多國拆併櫃(MCC)資訊平台首頁，網址：

<https://mcc.nat.gov.tw/Login.aspx>。

30. 法務部全國法規資料庫網站，<http://law.moj.gov.tw/>。



我國發展多國併櫃業務策略初探

中華民國106年4月

1



大綱

壹、前言

貳、MCC作業概況

參、MCC發展現況

肆、發展多國併櫃業務遭遇問題

伍、未來發展策略

2



壹、前言

1. 研究緣起與目的

掌握我國發展多國併櫃作業所面臨之問題與限制及未來發展策略，研究結果能提供業界做為經營管理之運用參考，以提升海運業及海運承攬運送業的競爭優勢。

2. 研究內容

- ◆ 蒐集我國發展多國併櫃業務的現況。
- ◆ 蒐集亞太地區鄰近港口發展多國併櫃業務的條件。
- ◆ 分析我國目前發展多國併櫃業務所遭遇的問題。
- ◆ 提出我國發展多國併櫃業務的策略建議。
- ◆ 結論與建議。

3



壹、前言

多國併櫃

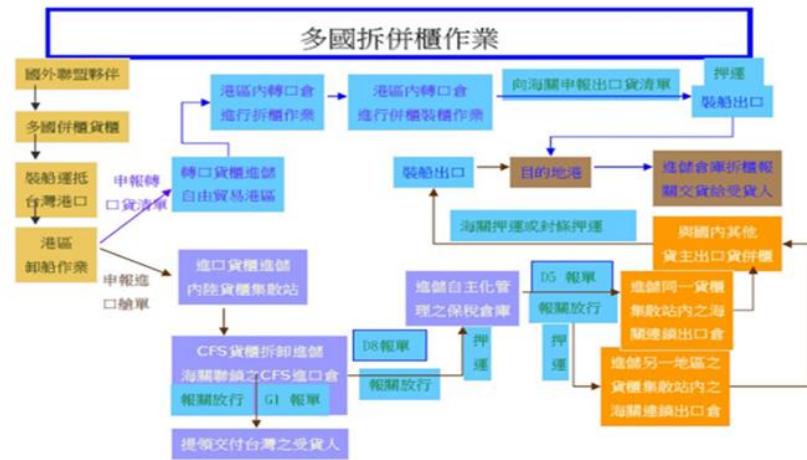
多國併櫃(Multi-country Cargo Consolidation, MCC)，是指國外貨櫃(物)運至本國港口，於進口貨物艙單申報之包裝型態下(不拆及包件)，辦理拆櫃進倉及申報轉運併櫃出口之作業，即來自不同地區之貨物，可於轉口倉庫(間)併櫃轉運出口。

4



貳、MCC作業概況(1/7)

一、MCC在自由貿易港區內及港區外貨櫃集散站作業流程圖



5

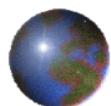


貳、MCC作業概況(2/7)

二、MCC在自由貿易港區內報單及作業流程圖



6



貳、MCC作業概況(3/7)

各類型多國併櫃之比較

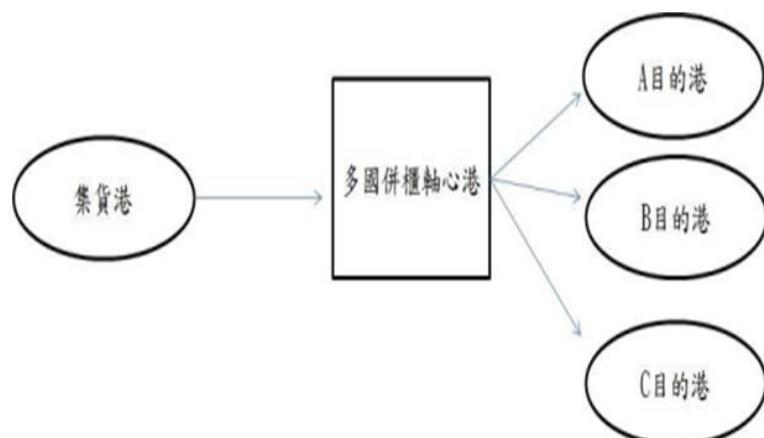
	作業目的	貨主	主導者	作業型態
運輸型	節省運輸業者運送成本	多個	承攬業者	
越庫型	依貨主需求進行併櫃服務	單一貨主	貨主	多對一或多對多
倉儲型	依貨主需求進行併櫃及倉儲服務	單一貨主	貨主	

7



貳、MCC作業概況(4/7)

多國併櫃的作業模式(一)一對多型

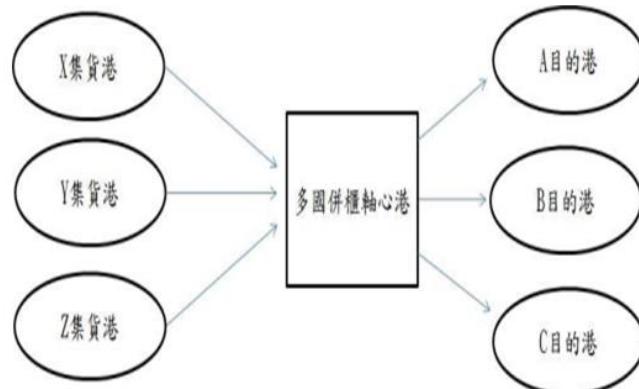


8



貳、MCC作業概況(5/7)

多國併櫃的作業模式(二)多對多型

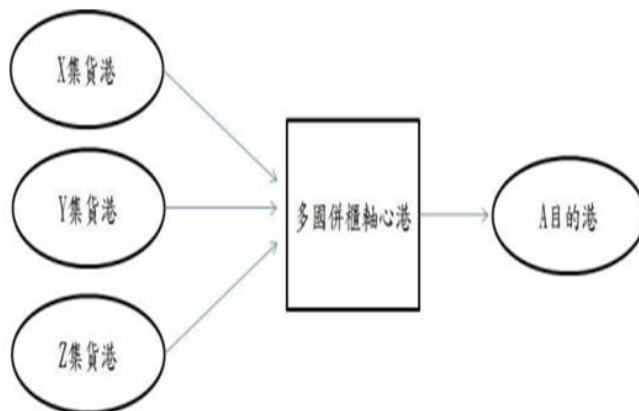


9



貳、MCC作業概況(6/7)

多國併櫃的作業模式(三)多對一型



10



貳、MCC作業概況(7/7)

港口選擇因素彙整表

影響因素	海運費	倉儲及費用	貨物保險及總成本	港埠設備費用	代理能力	報關及便利程度	政府政策	政治穩定	人民工作態度	地區位置優劣	廢氣經濟能力及貨源	航線及航班密度	港口連結度	港口及各櫃場距離	碼頭區內交通	特殊貨物處理能力	優化單證運動站	拆卸服務能力
鄭清榮 (2002)	v			v	v	v	v	v	v					v	v		v	
Linn et al. (2003)				v		v				v		v	v		v		v	
Hsieh and Wong (2004)	v			v							v							
何欣怡 (2006)	v		v	v	v	v				v	v			v			v	
��泽煊 (2006)				v		v				v	v			v	v	v		
張徐鈞 (2007)		v		v						v	v			v				
黃承傳 戴勝輝 (2008)		v		v	v	v		v		v	v			v	v		v	
黃協隆 (2008)	v	v		v					v	v			v					
Shiau et al. (2011)	v	v	v	v		v	v	v		v	v	v		v	v	v		
Ding and Chou (2013)	v	v	v	v		v	v	v	v	v	v	v	v	v				
林建輝 (2014)	v	v	v	v							v	v					v	

11

參、MCC發展現況(1/7)

多國併櫃業者申請情形一覽表

MCC 業者資格申請情形一覽表 (截至 106.01.09)

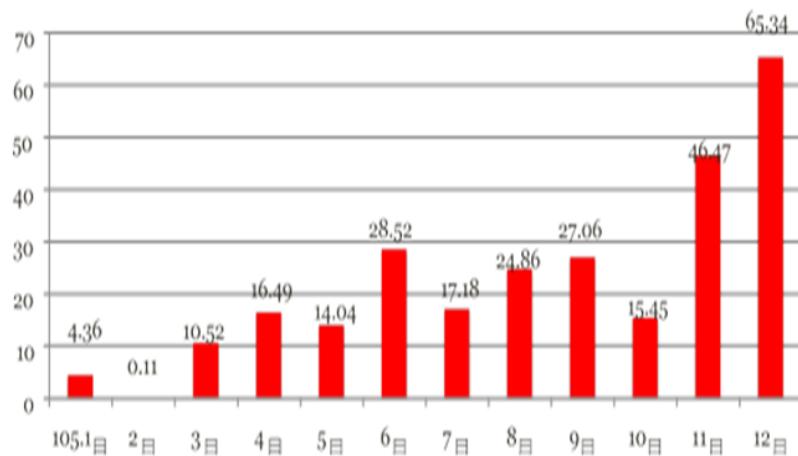
行業別	取得海關許可者	取得 MCC 資訊平臺使用帳號者
海運承攬 運送業	超捷、海捷、海霆、沛華、華泓、萬達、日通、祥和、福貿、昱臺、聯帝、泛捷	超捷、沛華、華泓、沛榮
貨櫃集散 站經營業	1.台基(基隆港口) 2.中央(基隆內陸) 3.環球(基隆內陸) 4.亞太(高雄內陸) 5.鴻明(高雄港口) 6.鳳(高雄內陸) 7.東方海外(高雄港口)	台基、環球、中央、中華、亞太

12



參、MCC發展現況(2/7)

海運承攬運送業者申報辦理多國併櫃業務量統計圖



13



參、MCC發展現況(3/7)

多國拆併櫃(MCC)資訊平台首頁

The screenshot shows the MCC Information Platform homepage. At the top, it features the logo of the Ministry of Transportation and Communications, R.O.C. (中華民國交通部) and the text "多國拆併櫃(MCC)資訊平臺" and "Multi-nation Container Consolidation". Below this, there are two main sections: "法規公告專區" (Regulation Announcement Zone) and "業者帳號申請專區" (Operator Account Application Zone). The "WELCOME LOGIN" section contains fields for "帳號" (Account), "密碼" (Password), and "驗證碼" (Verification Code), with a "KPQQ3" example provided. A "帳號申請" (Account Application) button is also visible. At the bottom of the page, there is a note: "* 新用戶若要測試使用MCC平台, 請按此連結! *". Contact information at the very bottom includes: "如對本系統有任何問題請洽 通關諮詢專線：0800-082188", "通關諮詢專線：02-7735-2800", "通關諮詢專線：02-7735-2801", and "客服信箱：mcc@tawport.com.tw".

14

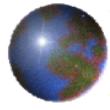


參、MCC發展現況(4/7)

多國拆併櫃資訊平台作業流程



15



參、MCC發展現況(5/7)

法規鬆綁：

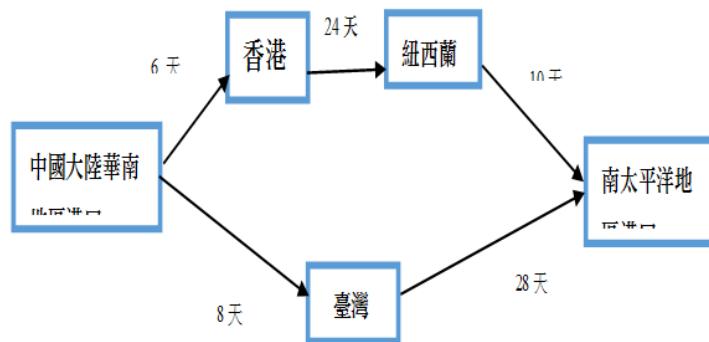
- ◆ 103年增訂關稅法第20條之1
- ◆ 訂定及修訂海關管理承攬業辦法
- ◆ 修正海關管理貨櫃集散站辦法
- ◆ 修正轉口貨物通關及管理作業要點

16

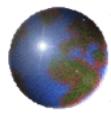


參、MCC發展現況(6/7)

華南地區至南太平洋地區運送時效差異示意圖

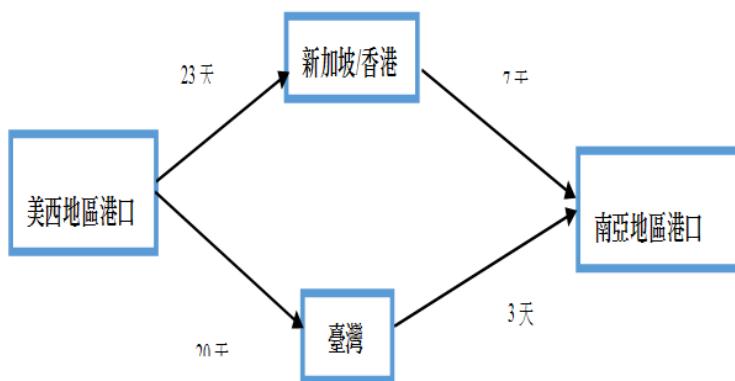


17

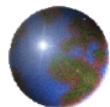


參、MCC發展現況(7/7)

美西地區至南亞地區運送時效差異示意圖



18

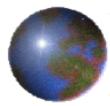


肆、發展多國併櫃業務遭遇問題

發展多國拆櫃業務遭遇問題

- ◆ 港區內缺乏足夠公共倉儲設施；
- ◆ 轉口報單流程過於繁雜；
- ◆ 海運承攬運送業/自由港區事業不得直接操作MCC作業；
- ◆ 內陸貨櫃集散站業不得辦理轉口；
- ◆ 多國併櫃業務仍未形成規模經濟，單位作業成本高；
- ◆ 關務人員對櫃場「加設隔離設施」認知不一。

19



伍、未來發展策略(1/2)

一、政府端策略

- ◆ 積極致力於政策宣導，由熟捻作業之承攬業帶頭示範；
- ◆ 鼓勵公民營機構於港區內興建公共倉儲設施；
- ◆ 簡化轉口報單作業流程；
- ◆ 放寬自由港區事業得兼營與操作屬自營貨物之MCC作業；
- ◆ 放寬內陸貨櫃集散站業得辦理轉口業務；
- ◆ 創造優質經營環境。

20

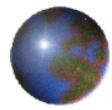


伍、未來發展策略(2/2)

二、業者端策略

- ◆ 提升全球運籌管理能力；
- ◆ 提供差異化的服務；
- ◆ 強化海關相關作業能力；
- ◆ 確保貨物安全；
- ◆ 發展客製化的資訊系統。

21



謝 謝 各 位



22

