

108-027-7B18
MOTC-IOT-107-H1DA001i

臺北港發展港埠物流之探討



交通部運輸研究所

中華民國 108 年 2 月

108-027-7B18
MOTC-IOT-107-H1DA001i

臺北港發展港埠物流之探討

著 者：謝幼屏

交通部運輸研究所
中華民國 108 年 2 月

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

臺北港發展港埠物流之探討 / 謝幼屏著. -- 初版.

-- 臺北市：交通部運輸研究所，民 108. 02

面；公分

ISBN 978-986-05-8401-1(平裝)

1. 港埠管理 2. 物流管理

557

107023747

臺北港發展港埠物流之探討

著者：謝幼屏

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.ihmt.gov.tw (中文版>中心出版品)

電話：(04)26587173

出版年月：中華民國 108 年 2 月

印刷者：

版(刷)次冊數：初版一刷 60 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所臺灣技術研究中心網站

定價：100 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組•電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號 F1•電話：(02) 25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號•電話：(04)22260330

GPN：1010800101

ISBN：978-986-05-8401-1 (平裝)

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：臺北港發展港埠物流之探討			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 978-986-05-8401-1(平裝)	政府出版品統一編號 1010800101	運輸研究所出版品編號 108-027-7B18	計畫編號 MOTC-IOT-107-H1DA001i
主辦單位：港灣技術研究中心 主管：朱金元 計畫主持人：謝幼屏 研究人員： 參與人員：黃如蜜 聯絡電話：(04)26587173 傳真號碼：(04)26564418			研究期間 自 107 年 01 月 至 107 年 12 月
關鍵詞：港埠物流、配銷中心、港埠競爭力			
摘要： 港口發展物流業務，將港口從起迄港、轉運港的角色，提升為提供物流配送，具加工、加值功能的全方位整合性物流港，有助於增加港埠競爭力與附加價值，因此，本研究就此課題針對臺北港做探討。 首先，進行臺北港物流基本資料蒐集與分析，說明港區內外的物流發展概況。其次，進行發展物流配銷中心之探討，分別就進口物流、出口物流、兩岸物流與亞太物流等 4 方面做分析。最後，運用 SWOT 分析研擬發展物流之方向與策略。 研究結果指出：臺北港的進口物流建議以臺灣北部地區為目標市場；出口物流朝建置高效能專業物流配送中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務；善用兩岸之間有高速船往返，且港口距桃園機場僅 30 分鐘車程，可積極推動兩岸快遞、海空聯運，並逐步擴大進出口物流規模，朝亞太物流配送中心努力。			
研究成果效益： 研究成果可做為政策研擬之參考，據以提升港埠營運競爭力與港埠附加價值。			
提供應用情形： 在施政上，本研究結果可提供交通部、航港局與港務公司在研擬港埠物流政策、港埠發展政策之參考。在實務上，可提供物流業者及自由貿易港區業者在營運上之參考。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
108 年 2 月	142	100	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。
機密等級： ☐ 密 ☐ 機密 ☐ 極機密 ☐ 絕對機密 （解密條件： ☐ 年 ☐ 月 ☐ 日解密， ☐ 公布後解密， ☐ 附件抽存後解密， ☐ 工作完成或會議終了時解密， ☐ 另行檢討後辦理解密） ☒ 普通			
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 Study on Developing the Distribution Center for the Port of Taipei			
ISBN (OR ISSN) 978-986-05-8401-1(pbk)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010800101	IOT SERIAL NUMBER 108-027-7B18	PROJECT NUMBER MOTC-IOT-107-H1DA 001i
DIVISION: HARBOR & MARINE TECHNOLOGY CENTER DIVISION DIRECTOR: Chu Chin-Yuan PRINCIPAL INVESTIGATOR: Hsieh Yu-Ping RESEARCHER: PROJECT TECHNICIAN: Huang Ju-Mi PHONE: 04-26587173 FAX: 04-26564418			PROJECT PERIOD FROM January 2018 TO December 2018
KEY WORDS: Port Logistics, Distribution Centers, Port Competitiveness			
Abstract: Developing logistics on a port will increase the competition ability and additional value for the port operating. It makes a transporting port become an integration and omnifarious-function logistics ports. Thus, the issue is discussed for the port of Taipei. In this study, basic data of logistics on the port of Taipei are collected and analyzed firstly. The logistics expanding situation is explained either inside or outside the port. Then, how to develop the distribution centers for the port is discussed. Here, the import distribution centers, the export distribution centers, the distribution centers between mainland China and Taiwan, and the distribution centers within the Asia Pacific Zone are analyzing, separately. Finally, the goals and the strategies for how to develop the distribution business on the port are proposed by using the method of SWOT analysis. Nevertheless, some recommendations are proposed. For expanding the import distribution centers, aiming the consumption market at the northern region of Taiwan is suggested. For expanding the export distribution centers, professional distribution centers that provide integration and omnifarious-function services for the nearby manufacturers are necessary. Besides, express delivery and Air-Sea transportation are suggested to carry out, since there are high-speed ships serviced across the Taiwan Strait, and the travel time is only 30 minutes from the port to the Taoyuan International Airport. Expanding the logistics scale step by step, it has chance to be a distribution center in the Asia Pacific Zone. Benefits of Research Results: The result can be used for policy-making to increase the competition ability and additional value for the port operating. Current Situation in Application: The Ministry of Transportation and Communications, the Maritime and Port Bureau, or the Taiwan International Ports Corporation can refer to the results for policy-making. Logistics companies or other business operating on port can also consult it for their business operation.			
DATE OF PUBLICATION February.2019	NUMBER OF PAGES 142	PRICE 100	CLASSIFICATION ☐ RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐ SECRET ☐ TOP SECRET ☒ UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

臺北港發展港埠物流之探討

目 錄

中文摘要	I
英文摘要	II
目 錄	III
圖目錄	VI
表目錄	VII
第一章 緒論	1-1
1.1 研究緣起與動機	1-1
1.2 研究目的	1-7
1.3 研究內容與方法	1-8
第二章 臺北港內外物流發展情勢探討	2-1
2.1 臺北港概述	2-1
2.1.1 港埠與碼頭設施	2-1
2.1.2 港口營運現況	2-3
2.2 自由貿易港區現況	2-6
2.3 臺北港鄰近地區物流業者發展現況	2-12
第三章 臺北港發展進口物流配銷中心之探討	3-1
3.1 有設置需求之業者分析	3-1
3.2 設置進口物流配銷中心之考量因素	3-4
3.3 臺北港發展進口物流配銷中心之利基	3-9

3.4 小結	3-12
第四章 臺北港發展出口物流配銷中心之探討	4-1
4.1 有設置需求之業者分析	4-1
4.2 設置出口物流配銷中心之考量因素	4-3
4.3 臺北港發展出口物流配銷中心之利基	4-7
4.4 小結	4-10
第五章 臺北港發展兩岸物流配銷中心之探討	5-1
5.1 發展兩岸物流配銷中心之利基	5-1
5.2 兩岸物流的發展方向	5-4
5.2.1 建立產業供應鏈，發展快遞、海空聯運業務	5-4
5.2.2 發展兩岸農產儲運	5-4
5.2.3 與對岸保稅區合作	5-7
5.3 小結	5-8
第六章 臺北港發展亞太物流配銷中心之探討	6-1
6.1 我國加入經濟合作協定之助益分析	6-1
6.1.1 區域經濟整合趨勢	6-2
6.1.2 我國參與區域經濟整合現況	6-4
6.1.3 助益分析	6-6
6.2 推動新南向政策的助益	6-7
6.3 跨國企業設置亞太物流配銷中心之考量因素分析	6-9
6.4 在臺北港設置亞太物流中心之利基分析	6-12
6.5 小結	6-16
第七章 臺北港發展物流業務之策略	7-1

7.1 臺北港發展物流業務之 SWOT 分析	7-1
7.2 發展各類物流之策略說明.....	7-6
第八章 結論與建議.....	8-1
8.1 結論.....	8-1
8.2 建議.....	8-6
8.3 研究成果之效益.....	8-6
8.4 提供政府單位應用情形.....	8-6
參考文獻.....	參-1
附錄一 期末審查意見及辦理情形說明表.....	附錄 1-1
附錄二 期末報告簡報資料.....	附錄 2-1

圖目錄

圖 1.1	自由貿易港區的利基.....	1-4
圖 1.2	臺北港自由貿易港區的開發範圍.....	1-6
圖 1.3	研究流程圖.....	1-8
圖 2.1	臺北港整體規劃現況圖.....	2-2
圖 2.2	臺北港自由貿易港區的現況圖.....	2-7
圖 5.1	臺灣水果出口中國大陸之儲運作業.....	5-5

表目錄

表 1-1	國內物流與國際物流的差異	1-2
表 2-1	臺北港各類船舶之最大計畫進港船型	2-3
表 2-2	臺北港碼頭設施現況	2-4
表 2-3	臺北港歷年貨物吞吐量	2-5
表 2-4	臺北港歷年貨物裝卸量	2-5
表 2-5	臺北港歷年貨櫃裝卸量	2-6
表 2-6	臺北港內業者的主要經營業務	2-8
表 2-7	歷年臺北港自由貿易港區的貿易量與貿易值	2-11
表 3-1	臺灣各縣市工業區一覽表	3-8
表 3-2	臺灣各港 2017 年第 4 季貨櫃航線數統計表	3-11
表 4-1	北部地區各類工業區	4-4
表 5-1	歷年兩岸貿易進出值統計	5-2
表 6-1	2016 年亞太地區主要國家人口數與國內生產毛額(GDP) ...	6-13
表 6-2	亞太地區主要經濟體的經商環境與全球競爭力排名	6-14
表 7-1	臺北港發展物流業務之 SWOT 分析表	7-2
表 7-2	SWOT 矩陣策略配對法之發展策略分析表	7-3

第一章 緒論

1.1 研究緣起與動機

物流是一種貨物的實體流動行為，泛指從原物料的供應到消費供給的所有過程，經過規劃、執行及管理的程序，有效地結合顧客服務、訂單處理、運輸、倉儲、存貨控制、搬運、包裝、設施選址、流通加工、退貨(或廢棄物)處理等功能，以創造附加價值並滿足顧客與社會需求。

美國的物流管理協會(Council of Logistics Management)在 1986 年對物流管理做了以下的定義：「針對顧客需求，有效且經濟的規劃、執行與控制一消費品從原料、在製品存貨，乃至成品及相關資訊之流動與儲存的整體管理流程(process)」，而其目標則為：「在最低的成本下，提供顧客最佳的服務」。

從上述定義中，可知廣義的物流係由產業的角度來看物流，其涵蓋的範圍包括企業自供應商處採購得到原料，原料入庫，進而進行加工或製造成零組件，產生在製品庫存，再經由裝配這些零組件以得到可供銷售的產品，產生成品庫存，最後將成品直接或經由配銷中心(distribution center)配銷至顧客處。整個流程可分為採購物流(Inbound Logistics)、生產物流(Production Logistics)與配銷物流(Sales/distribution Logistics)等 3 個階段。

一般狹義的物流則著重在配銷物流上。就配銷物流而言，其目標在藉由市場的實際需求來驅動(response driven)整體物流/供應鏈上的各項增值(value added)生產與服務活動，並加速整個配銷通路/網絡(從工廠生產到最終消費者)的產品流動/周轉率，以達到快速回應顧客所訂產品及所需訂單生產進度資訊的目標。

港埠物流係指港口城市利用其自身的港口優勢，以先進的軟硬體環境為依托，強化其對港口周邊物流活動的輻射能力，突顯港口集貨、

存貨、配貨的優勢，並以臨港產業為基礎，以資訊技術為輔助，以達到優化港口資源整合為目標，發展具有涵蓋物流產業鏈所有環節特點的港口綜合服務體系。因此，港埠物流是特殊形態下的綜合物流體系，是作為物流過程中的一個無可替代的重要節點，完成整個供應鏈物流系統中基本的物流服務和衍生的增值服務。(MBA 智庫網站)

對臺灣港口而言，港埠物流主要在進行國際物流，因為國際物流從事國際間之物流活動，國際商港在協助國際物流的活動上扮演重要的角色。基本功能有提供起迄港的運輸服務、貨物轉運服務，進一步則提供包括運輸、倉儲、流通加工及資訊服務之整合型服務。

國際物流與一般國內物流有所差異，如表 1-1 所示。一般來說，國際物流的規模較大、運送距離較長、運送時間較長，且運送方式可能是結合海運與陸運，或是結合空運與陸運的複合運輸，運送的中間人較多。

表 1-1 國內物流與國際物流的差異

	國內物流	國際物流
規模	小	大
運送距離	短	長
運送時間	短	長
運送方式	單一運送模式	複合運送方式
運送中間人	極少	較多 如船舶貨運承攬人、報關行、出口經營管理公司、無船公共運送人、出口包裝公司等。

資料來源：交通部運輸研究所(1993)。

目前臺灣的港埠物流主要透過在港區內設置自由貿易港區來推動。自由貿易港區的法源依據「自由貿易港區設置管理條例」係在 2003 年立法通過。主要的定位有 3：

1. 「境內關外」之特區：降低企業跨國營運中物流、商流與人流之障礙，提供良好環境。

2. 創造「物流轉運及增值」之特區：結合海空港功能與供應鏈管理需求，強化企業競爭優勢。
3. 「全面貿易自由化」試點之特區：強調廠商自主管理，透過點及線的試行擴展到面的自由化。

在自由貿易港區可從事之事業包括：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、展覽或技術服務共 19 種多樣態業務。另外，業者可以分公司、辦事處或營運部門等型態進駐港區營運。自由貿易港區的利基主要有以下 9 項(如圖 1.1 所示)。

1.港區事業自主管理

實施貨物控管、電腦連線通關及帳務處理作業之貨物自主管理，替代政府的行政管制。

2.「境內關外」之觀念設計

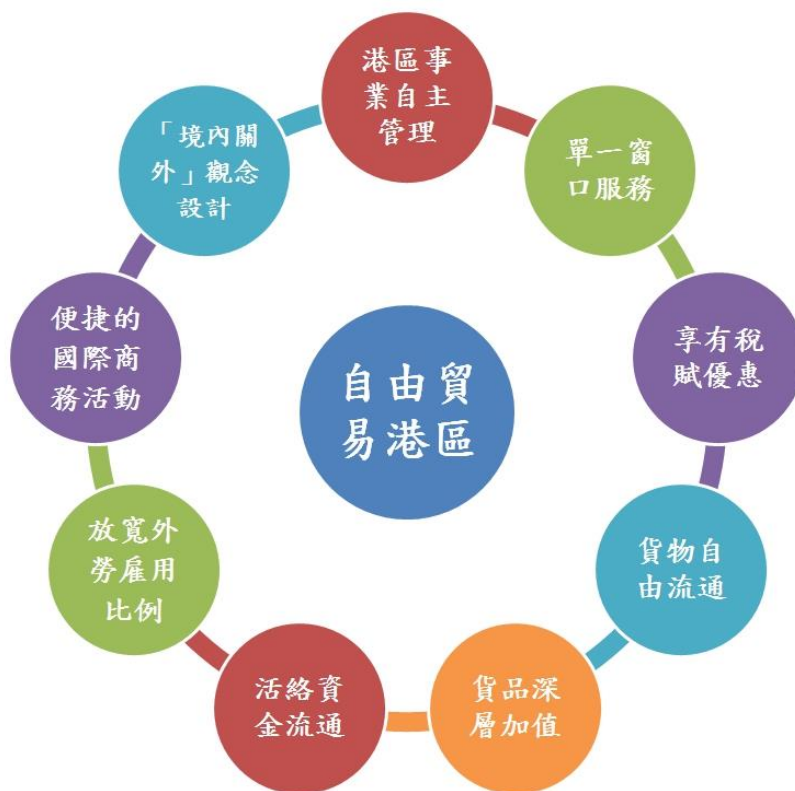
自由貿易港區視同國境內關稅領域以外之經貿特區，可不受輸出入作業規定、稽徵特別規定等之限制。

3.便捷的國際商務活動

外籍商務人士得經自由港區事業代向自由港區管理機關申請，辦理「選擇性落地簽證」，以簡化其入境作業。

4.放寬外勞僱用比例

自由港區事業製造業僱用外國勞工核配比例提高至 40%。



資料來源：臺灣港務公司網站 (<http://www.twport.com.tw/chinese/cp.aspx?n=6025F8E7C991A2EB>)，2017.3.20 擷取。

圖 1.1 自由貿易港區的利基

5.活絡資金流通

得從事外幣匯兌交易；得設控股公司從事海外投資。

6.貨品深層增值

自由貿易港區貨品可進行重整、加工、製造，可以從事零組件之組裝等較深層次加工。

7.貨物自由流通

國外貨物進儲自由港區、自由港區貨物輸往國外或轉運至其他自由港區時，通關模式原則採免審查免檢驗方式進行。與國內課稅區與保稅區間之貨物流通採行按月彙報制度，以提高流通效率。

8. 享有賦稅優惠

自國外運入區內供營運之貨物（包括為他業者從事倉儲、物流、組裝、重整之貨物）及自用機器、設備免徵關稅、貨物稅、營業稅、推廣貿易服務費及商港服務費等相關稅費。國內課稅區或保稅區銷售與自由港區事業供營運之貨物、機器設備或勞務適用營業稅零稅率。

外國營利事業自行申設或委託自由港區事業於自由港區內從事貨物儲存與簡易加工，並將該外國營利事業之貨物售與國內、外客戶者，其所得免徵營利事業所得稅。當年度售與國內客戶之貨物，超過其當年度售與國內、外客戶銷售總額 10%者，其超過部分不予免徵。國內貨物進入自由港區，視同出口，得申請退稅。

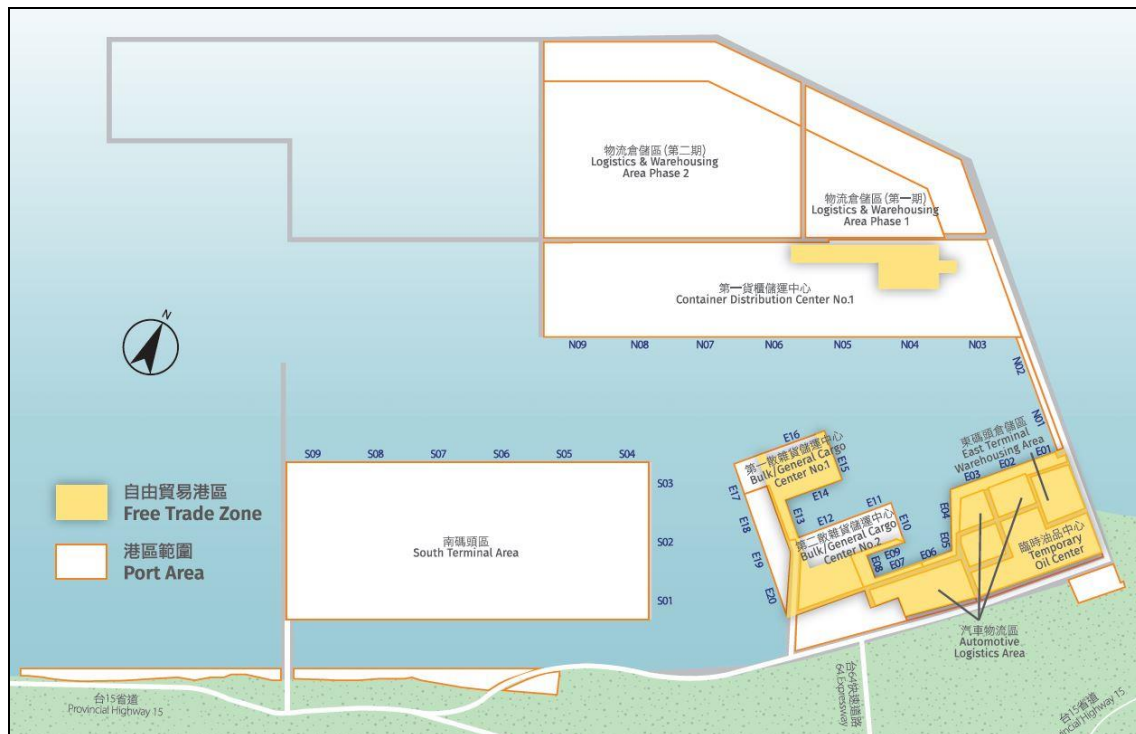
9. 單一窗口服務

成立「自由貿易港區工作小組」，提供單一窗口之行政服務外，並負責協調處理該自由港區相關業務。

自 2003 年立法後，臺灣陸續設立了 7 個自由貿易港區。在海運方面，有基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、安平港與高雄港 6 個港口；在空運方面，則有桃園航空站 1 個。

臺北港的總開發面積 93.7 公頃(如圖 1.2 所示)。開發範圍包含東碼頭區 79 公頃，以及北碼頭區貨櫃儲運中心北 3 至北 6 碼頭後線部分場地 14.7 公頃。臺北港擁有廣大的腹地，港區範圍約為基隆港的 5 倍，目前主要營運型態為汽車物流中心與石油、化學油品之重要供應鏈節點，以及海運快遞專區，未來將闢建大型貨櫃中心、散雜貨中心、油品儲運中心、提供物流倉儲區、親水遊憩區、遊樂船停泊區、物流中心等港埠多元開發。臺北港自由貿易港區接近大臺北都會區，貨源充沛，又與土城、五股、林口、樹林等工業區毗鄰，距桃園國際機場僅

23 公里，海空聯運便捷。



資料來源：臺灣港務公司網站(<http://taiwan-ftz.com.tw/taipei>)，2018.6.25 擷取。

圖 1.2 臺北港自由貿易港區的開發範圍

臺灣港口的港埠物流透過自由貿易港區的設置而推動發展，自 2003 年立法通過後已經十數年，然在實際執行時，受到土地使用、法規管制的限制與束縛，推動後的成效不是很顯著。

政府於 2012~2014 年再推動「自由經濟示範區」政策。欲以自由化、國際化與前瞻性為核心理念，大幅度的進行人流、物流、金流等法規鬆綁，並提供土地與租稅等配套措施，吸引國內外資金。以加速我國經濟自由化的進程，提升我國國際競爭力與產業生產力。

惟該政策的法源依據「自由經濟示範區特別條例」草案，於 2014 年 12 月底行政院通過送立法院審議後，立法院開會討論數次後，就一直處於協商後再處理之情況。於 2015 年 5 月新政府執政後，該草案也就未曾再開會協商討論了。故目前港埠物流，仍是透過自由貿易港區的設置在推動發展。

如同本節第一段的港埠物流定義所言，港埠物流是物流過程中的一個無可替代的重要節點。因此，雖然自由經濟示範區政策目前已暫不推動，但在既有的自由貿易港區政策基礎下，仍有發展空間，可設法提升港口的服務功能，將港口從起迄港、轉口港的角色，轉變為提供物流配送、加工轉運功能之全方位整合性物流港，突顯出港口集貨、存貨、配貨的優勢，達到優化港口資源整合之目標。

因此，本研究選擇最具發展物流潛力的臺北港為研究對象，針對臺北港發展港埠物流之情形做研究。將蒐集分析臺北港與鄰近地區的物流發展現況，探討臺北港發展各類型物流配銷中心的利基與機會，據以研提臺北港發展港埠物流的方向與策略，以利強化臺北港的港埠營運競爭力，並增加其港埠附加價值。

1.2 研究目的

本研究的研究目的在研提臺北港發展港埠物流業務的方向與策略，據以提升港埠營運競爭力，並設法增加港埠服務的附加價值，提供交通部在施政上的參考。具體的研究目標包括：

- 1.臺北港物流發展情勢探討
- 2.臺北港鄰近地區物流業者發展現況分析
- 3.臺北港發展進出口物流配銷中心之分析
- 4.臺北港發展兩岸物流配銷中心之分析
- 5.臺北港發展亞太物流配銷中心之分析
- 6.研擬臺北港發展港埠物流之策略

1.3 研究內容與方法

本研究的研究內容如圖 1.3 的流程圖所示。

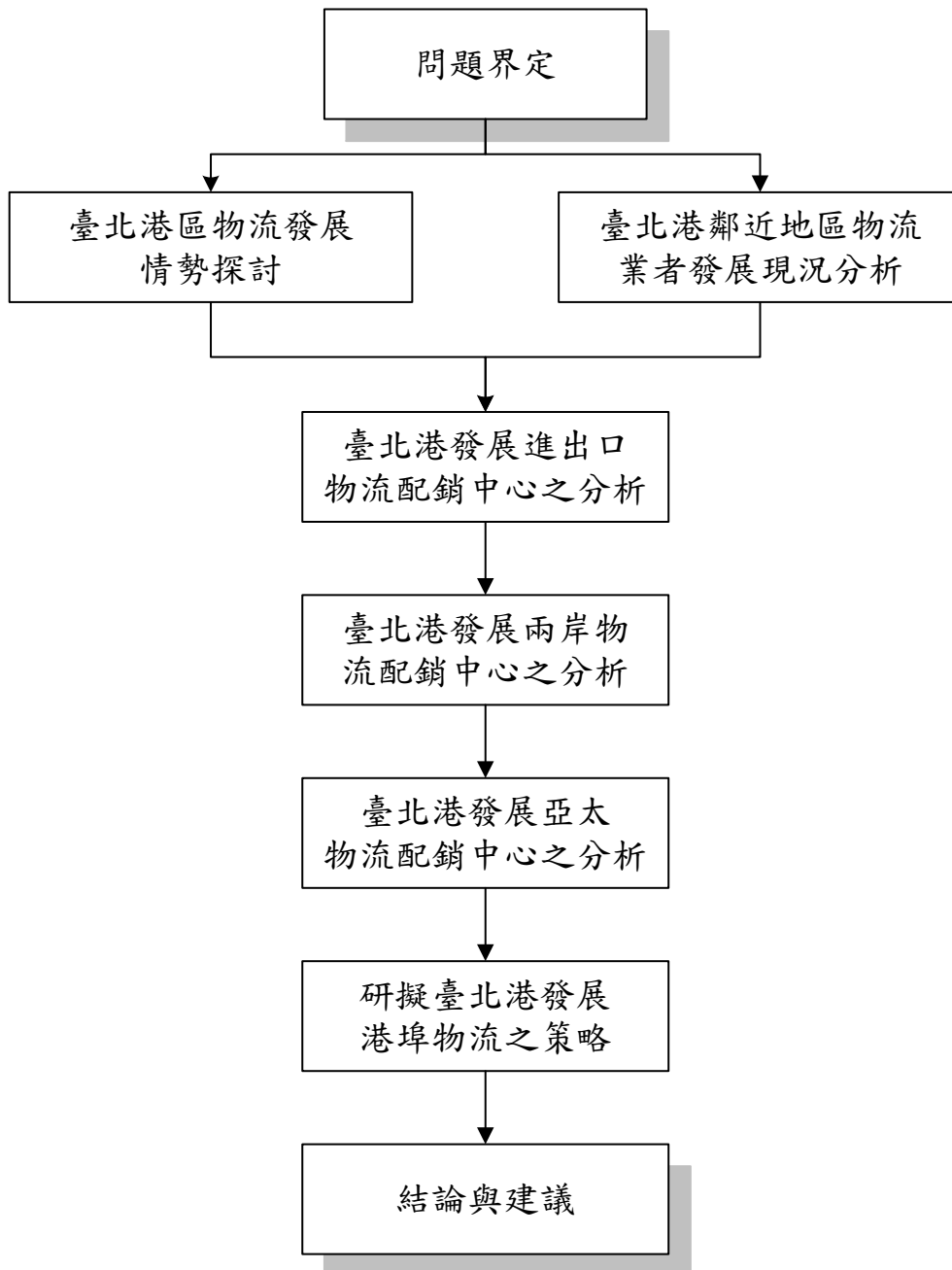


圖 1.3 研究流程圖

首先，在第一章進行問題的界定，說明研究動機、研究目的、研究內容與方法。然後，在第二章進行臺北港物流基本資料的蒐集與分析工作，說明港區內外的物流發展現況。

接下來，在第三章至第六章進行臺北港發展物流配銷中心之探討，分別針對臺北港發展進口物流、出口物流、兩岸物流、亞太物流配銷中心做分析。

在第七章，嘗試研提臺北港發展港埠物流之策略，運用 SWOT 分析來探討臺北港發展物流配銷中心之優勢、弱勢、機會、威脅，據以研提出發展物流之方向與策略。

最後，在第八章做一綜合整理之結論與建議。期能獲得具體研究成果，做為研擬臺北港未來港埠物流政策之參考，達到提升港埠物流競爭力與增加港埠附加價值之目的。

在研究方法上，關於臺北港的物流實務現況說明部分，主要將以現有公開資料為主要依據，不足處再請臺灣港務公司協助提供；關於發展物流配銷中心之探討，理論方面將參考相關書籍、期刊或研討會論文、研究報告、相關網站資料；關於物流發展方向與策略研提部分，將採用 SWOT 分析法進行。

第二章 臺北港內外物流發展情勢探討

2.1 臺北港概述

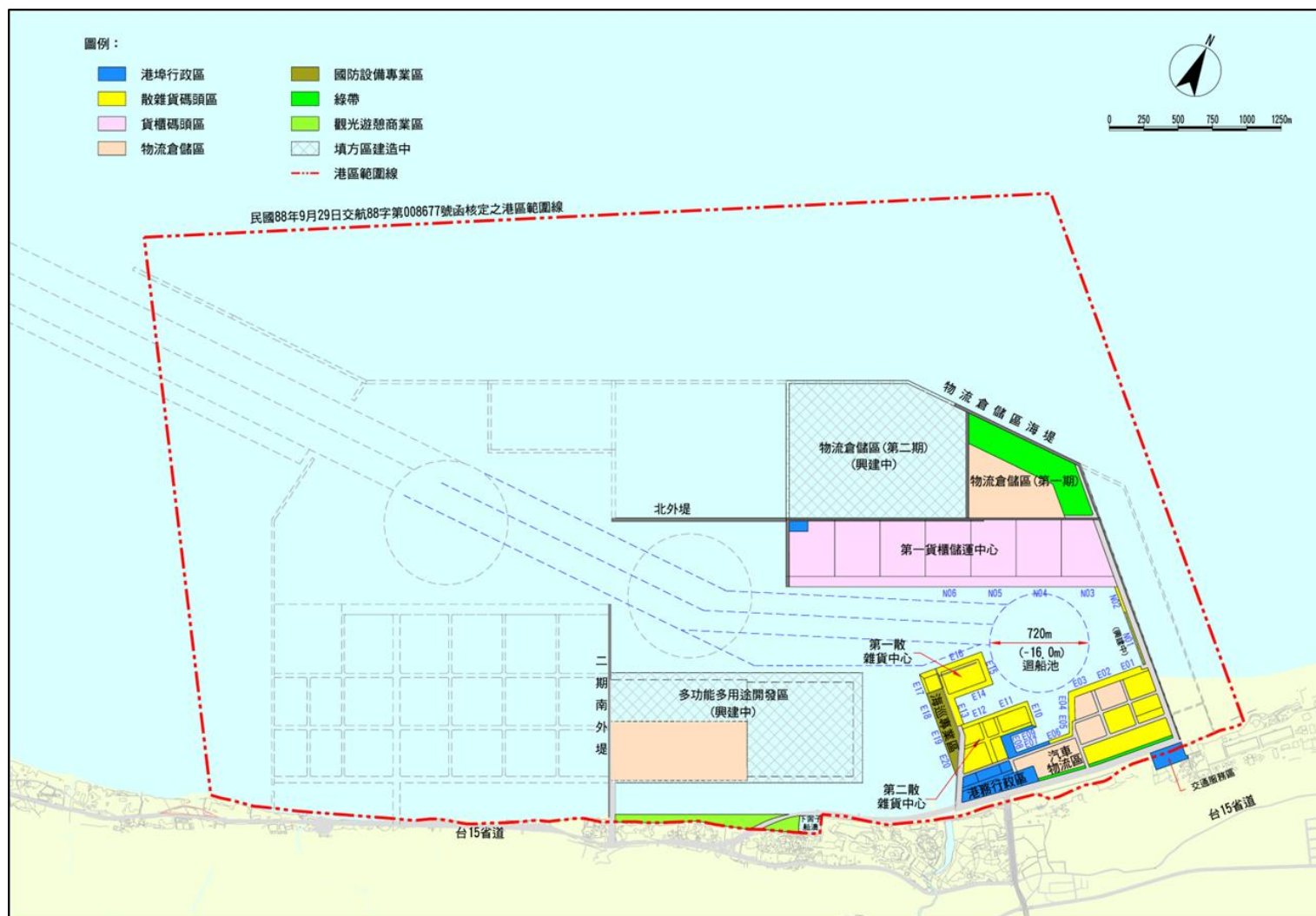
臺北港位於淡水河出海口南岸，新北市八里區至林口區瑞樹坑溪口近岸海域，為北部地區風力、海流、波浪、潮差等海氣象環境較為和緩之海域，且海床平緩、水深適中，整體而言為一闢建大型港灣之合適地點。

港區中心位於東經 121°21'29"，北緯 25°9'49"。港區範圍總面積 3,091 公頃，其中陸域面積 459 公頃，水域面積 2,632 公頃，港區用地，除聯外道路外，全部以填海造地方式取得。臺北港之港區範圍如圖 2.1 所示。

在發展定位上，港務公司依循其經營願景及使命，在「對內協調分工、對外統合競爭」策略下，提出臺北港的發展定位為：1.遠洋航線貨櫃港；2.海運快遞及海空聯運港；3.汽車及其他產業物流港。

2.1.1 港埠與碼頭設施

在港埠設施方面，目前臺北港的最大計畫進港船型依據「臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106～110 年)」(臺灣港務公司，2016)，臺北港各類計畫船型噸級及船舶尺寸如表 2-1 所示。其中，在貨櫃船方面，雖然最大計畫進港船型為 13,000TEU，但實際上在今(107)年 12 月 7 日預計將有 2 萬 TEU 貨櫃輪首航到港。



資料來源：臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106~110年)(臺灣港務公司，2016)。

圖 2.1 臺北港整體規劃現況圖

表 2-1 臺北港各類船舶之最大計畫進港船型

船 種	船舶大小	船長(m)	船寬(m)	滿載吃水(m)
貨櫃船	13,000TEU	366	48.2	15.5
散裝船	100,000DWT	265	40.1	14.6
石化船	50,000DWT	230	32.0	11.8
汽車船	65,000GT	215	35.5	11.5

資料來源：臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106~110 年)(臺灣港務公司，2016)。

在水域設施方面，臺北港北防波堤長 5,263m，南外堤長 1,550m；物流倉儲區海堤長 1,424m。港口朝 W 向，港口兩堤間最短距離約 600m。外航道有效寬 400m、水深-17.5m；港口至北內堤中航道寬度為 400~523m，水深-17.0m；內港迴船池直徑 720m，水深-16.0m。

在營運設施方面，臺北港現有碼頭 25 座，包括 20 座營運碼頭，2 座港勤碼頭(東 8、東 9)，以及 3 座海巡碼頭(東 18~東 20)，營運碼頭中油品/散雜貨碼頭 4 座、散雜貨碼頭 12 座、貨櫃碼頭 4 座(北 3~北 6)。臺北港碼頭設施現況詳如表 2-2。

2.1.2 港口營運現況

臺北港歷年的貨物吞吐量如表 2-3 所示，呈現一個成長的趨勢。在 2017 年，總吞吐量為 2312.3 萬公噸，其中進口量 1881.6 萬公噸，出口量 309.9 萬公噸，國內貨物 120.7 萬公噸。

臺北港歷年的貨物裝卸量如表 2-4 所示。在 2017 年，總裝卸量為 7180.8 萬計費噸，其中貨櫃貨 5547.7 萬計費噸，散雜貨 1366.6 萬計費噸，管道貨 266.4 萬計費噸。

表 2-2 臺北港碼頭設施現況

碼頭分區	碼頭編號	碼頭類別	長度(m)	水深(m)
第三散雜貨儲運中心	東 1	散雜貨碼頭	163	-9
	東 2	散雜貨碼頭	170	-9
	東 3	油品/散雜貨碼頭	227	-11
	東 4	油品/散雜貨碼頭	150	-13
	東 5	油品/散雜貨碼頭	150	-9~-13
	東 6	散雜貨碼頭	157	-6.5~-9
港勤及散雜貨碼頭	東 7	散雜貨/港勤碼頭	250	-6.5
	東 8	港勤碼頭	125	-6.5
	東 9	港勤碼頭	200	-6.5
第二散雜貨儲運中心	東 10	散雜貨碼頭	200	-6.5~-14.5
	東 11	散雜貨碼頭	245	-14.5
	東 12	散雜貨碼頭	245	-12~-14.5
第一散雜貨儲運中心	東 13	散雜貨碼頭	200	-12~-14
	東 14	散雜貨碼頭	300	-14
	東 15	油品/散雜貨碼頭	250	-14
	東 16	散雜貨碼頭	480	-14
散雜貨碼頭	東 17	散雜貨碼頭	150	-9
海巡專業區	東 18	海巡碼頭	250	-7~-9
	東 19	海巡碼頭	200	-5~-7
	東 20	海巡碼頭	188	-5
散雜貨碼頭	北 2	散雜貨碼頭	200	-9
貨櫃儲運中心	北 3	貨櫃/客貨碼頭	365	-16
	北 4	貨櫃碼頭	330	-16
	北 5	貨櫃碼頭	330	-16
	北 6	貨櫃碼頭	330	-16

資 料 來 源 ： 臺 灣 港 務 公 司 網 站
(<https://kl.twport.com.tw/tp/cp.aspx?n=197AEC8C9479328A>)，擷取日 2018.10.3。

表 2-3 臺北港歷年貨物吞吐量

單位：公噸

年別	總計	進口貨	出口貨	國內貨物
2007	10,634,847	4,993,715	13,591	5,627,541
2008	9,052,827	5,381,768	18,300	3,652,759
2009	11,250,656	8,241,382	839,446	2,169,828
2010	12,228,485	9,104,676	1,359,518	1,764,291
2011	15,115,239	11,602,752	1,497,034	2,015,453
2012	15,204,983	11,541,091	2,056,833	1,607,059
2013	17,514,065	14,051,915	1,953,456	1,508,694
2014	18,996,821	15,517,210	1,956,190	1,523,421
2015	18,776,739	15,086,650	2,211,705	1,478,384
2016	20,743,646	16,472,503	2,559,971	1,711,172
2017	23,123,334	18,816,511	3,099,445	1,207,378

資料來源：臺灣港務公司網站
(<https://kl.twport.com.tw/tp/Form.aspx?n=C292D5F5E835B710>)，擷取日 2018.11.8。

表 2-4 臺北港歷年貨物裝卸量

單位：計費噸

年別	總計	貨櫃貨	散雜貨	管道貨
2007	11,685,078	0	9,391,984	2,293,094
2008	9,636,621	0	8,687,922	948,699
2009	23,760,815	12,843,981	9,802,220	1,114,614
2010	27,359,956	15,650,802	10,157,041	1,552,113
2011	38,340,586	23,522,193	12,029,076	2,789,317
2012	52,527,708	39,497,913	11,013,579	2,016,216
2013	54,712,074	37,039,617	14,817,719	2,854,738
2014	66,004,257	45,296,550	16,019,559	4,688,148
2015	67,996,913	48,042,225	15,314,635	4,640,053
2016	75,156,643	52,497,945	16,331,869	6,326,829
2017	71,807,810	55,477,467	13,666,269	2,664,074

資料來源：臺灣港務公司網站
(<https://kl.twport.com.tw/tp/Form.aspx?n=29BD18CC19D42B48>)，擷取日 2018.11.28。

在貨櫃貨方面，臺北港歷年的貨櫃裝卸量如表 2-5 所示，呈現一個成長的趨勢。在 2017 年，總貨櫃裝卸量為 156.2 萬 TEU，其中進口量 75.9 萬 TEU，出口量 80.3 萬 TEU。

表 2-5 臺北港歷年貨櫃裝卸量

單位：TEU

年別	總計	進口	出口
2009	356,777	176,227	180,551
2010	434,745	202,018	232,727
2011	653,394	319,894	333,500
2012	1,097,164	542,797	554,367
2013	1,028,878	509,024	519,854
2014	1,258,238	623,418	634,819
2015	1,334,506	671,318	663,189
2016	1,477,330	721,382	755,949
2017	1,561,744	758,566	803,178

資料來源：臺灣港務公司網站
(<https://kl.twport.com.tw/tp/Form.aspx?n=21B6F863EE436F27>)，擷取日 2018.11.28。

在散雜貨與管道貨方面，臺北港主要貨物是砂石、煤炭、油品與汽車 4 大類。在 2017 年，砂石有 680.9 萬噸，煤炭有 254.2 萬噸，油品有 265.0 萬噸，汽車有 16.8 萬輛，相當於 226.8 萬噸。

整體而言，臺北港 2017 年各類貨物裝卸量的比例為：貨櫃 77%、砂石 9%、油品 4%、煤炭 4%、汽車 3%、其他散雜貨 3%。

2.2 自由貿易港區現況

臺北港自由貿易港區於民國 94 年 9 月 20 日取得營運許可，隨港區腹地之持續擴張，分期納入自由貿易港區，營運面積合計 93.7 公頃。如圖 2.2 所示。

- 1.第一期：營運範圍約 79 公頃，包括第一散雜貨中心、第二散雜貨中心、第三散雜貨中心、臨時油品儲運中心及車輛物流中心。
- 2.第二期：營運範圍為北碼頭區貨櫃儲運場北 3 至北 6 碼頭後線約 14.7 公頃，於民國 101 年 12 月 13 日獲交通部核准納入自由貿易港區。

資料來源：臺灣港務公司網站(<https://kl.twport.com.tw/tp/cp.aspx?n=68FDDADAC562AFF2>)，擷取日 2018.11.28。

圖 2.2 臺北港自由貿易港區的現況圖

3. 遠期：配合臺北港港埠建設之時程，逐一將物流倉儲區、南碼頭區等新增腹地納入自由貿易港區之營運範圍。在今(107)年9月14日已取得新增東碼頭區 12.5 公頃、南碼頭區(第一期後線)25.7 公頃、物流倉儲區(第一期)26.3 公頃之籌設許可，後續預定於108~109年分3階段取得營運許可。

目前已有東立物流、臺塑石化、臺北港貨櫃碼頭公司、臺北港國際物流公司、臺灣港務國際物流公司、超雄企業、好好立和國際物流公司、統英國際物流公司等 8 家自由港區事業進駐。各家業者的主要業務整理如表 2-6，營運現況概略說明如下。

表 2-6 臺北港內業者的主要經營業務

	進駐業者	主要業務
1	臺北港貨櫃碼頭公司	經營貨櫃航運、裝卸、儲轉
2	東立	汽車物流
3	臺塑石化	油品、化學品等液態散貨儲運
4	臺灣港務物流、統英物流	一般倉儲物流
5	好好立和物流	多溫層物流
6	臺北港物流	快遞
7	超雄	船舶、船員日常用品

註：本研究整理。

1. 東立物流公司

東立物流公司經營汽車物流，在汽車物流區中有近 20 公頃的倉儲面積，興建有汽車物流中心、汽車零組件捆包中心。

東立物流主要營業項目為成車物流相關業務，致力於整車進出口物流及汽車零組件進出口捆包兩大主軸的一貫化作業服務，並提供客戶整體物流解決方案。在整車物流方面，現與超過 20 家的汽車製造廠及進口商合作，每年處理超過 60,000 輛的進口車及 80,000 輛的出口車，出口到中東、日本、澳洲等國家。主要客戶群及品牌有 TOYOTA、FORD、AUDI、INFINITI、NISSAN、LEXUS、VOLVO、

MAZDA、SUZUKI、MITSUBISHI MOTORS、HYUNDAI、SUBARU、HONDA、ISUZU、HINO。結合關係企業-「山立通運股份有限公司」所擁有 120 輛的汽車拖運配送車隊，遍及全臺灣 70%以上的車輛配送服務能力，共同提供一站式的全方位物流服務。另外還包括汽車進出口通關、裝卸作業、車輛倉儲保管、新車整配、配件加裝、車輛牌照檢驗等服務。在汽車零元件物流方面，為客戶提供客製化鐵箱設計製造、捆包/裝櫃、拆櫃/拆箱、零件儲存/運送、報關服務及在福特六和廠內提供零件的 JIT 配送物流作業。

該公司在 2009 年以後積極拓展海外據點，陸續成立泰國「AUTOCONSOL (THAILAND) CO., LTD.」子公司、印度「TONGLIT AUTOGISTIC PVT LTD.」、泰國「TONGLIT AUTOGISTIC THAILAND CO., LTD.」及中國「海峽(福建)汽車物流有限公司」三家合資公司，並於 2014 年成立合資公司-「重慶長安民生東立包裝科技有限公司」。

目前，該公司利用其地理位置的優勢極力發展海空聯運，及利用自由貿易港區賦稅的優惠，持續擴展服務規模，以帶動汽車業和物流業的長期發展，並繼續配合政府政策及協同汽車製造廠將供應鏈串連起來，致力成為區域運籌及配送中心，共同努力創造商機。

2.臺塑石化公司

臺塑石化公司以液態散貨儲運為主要業務，在第三散雜貨儲運中心內建有油槽。

3.臺北港貨櫃碼頭公司

臺北港貨櫃碼頭公司由長榮、萬海、陽明三大海運公司共同籌組，以 BOT 方式經營臺北港第一貨櫃儲運中心，以貨櫃裝卸為主要業務，目前營運碼頭包括北 3~北 6 四座貨櫃碼頭。

近期臺北港貨櫃碼頭公司投資興建「北五碼頭多功能萬坪物流倉庫」，不僅具有符合國際規格以及銀級綠建築環保指標的萬坪物流

倉庫，是臺灣北部最大的港區內物流中心。北五碼頭多功能萬坪物流倉庫是北臺灣首座位於國際商港內的大型物流倉儲中心，占地 5,000 餘坪，可供倉儲面積約達萬坪，一樓主要是進出口及自由貿易港區貨棧，二樓則是自由貿易港區倉間與綜合物流倉間。倉庫兩側依貨物屬性分別建置貨櫃區及散貨區月臺，可同時進行多個貨櫃集散，也符合國際規格與現代化物流產業的需求。

4.臺北港國際物流公司

臺北港國際物流公司由東立物流與華岡集團共同合資而成，創立於 2014 年，於 2015 年 4 月正式營運，為臺灣首家海運快遞專區業者。透過高速客貨船並結合兩岸自由經濟示範區(自貿港)對接之優勢，讓兩岸業者之貨物，如快遞、電子商務、食品、農業加值等，均享受到更迅速、便利之物流服務。

5.臺灣港務國際物流公司

臺灣港務國際物流公司提供全方位物流平臺，營運定位為自由貿易港區事業(FTZ)、多國拆併櫃業務(MCC)、倉儲管理、商品加值、兩岸與東南亞區域性轉口、整合性物流及海運快遞等物流相關業務之經營者，公司於 106 年 10 月 16 日成立，初期營運臺北港、臺中港及高雄港三座倉庫。

6.超雄公司

超雄公司以供應船舶、船員日常用品為主要業務。

7.好好立和國際物流公司

好好立和國際物流公司成立於 2014 年 5 月，為陽明海運集團成員之一，在臺北港內建立一座多溫層低溫物流中心，倉儲面積約 7,970 平方公尺，於 2016 年 5 月落成啟用，公司主要提供客戶保稅/非保稅倉儲、國際轉運、國內配送、存貨管理、報關、流通加工等加值服務。

8.統英國際物流公司

統英國際物流公司於 2018 年 1 月通過審查取得營運許可，以一般倉儲物流為主要業務，業務內容包括：進出口貨物集散作業、自由貿易港區倉儲作業、多國貨物集併作業、貨物通關作業、一般倉儲物流、客製化倉儲服務、簡易加工、深層加值、配送運輸(B2B、B2C)等。

依據臺灣港務公司統計，2017 年我國海港自由貿易港區貨物量高達 953 萬公噸，貿易值 3,110 億元。其中，臺北港的貨物量達 51 萬公噸，貿易值 552 億元，占 6 海港總貨物量約 5.4%、總進出口貿易值約 17.7%。臺北港自由貿易港區的貨物量以油品為大宗、貨物值以汽車為主。臺北港自由貿易港區歷年的貿易量與貿易值如表 2-7 所示。

表 2-7 歷年臺北港自由貿易港區的貿易量與貿易值

年別	廠商 (家)	貿易量合計(公噸)	貿易量 國外進 儲(公噸)	貿易量 輸往國 外(公噸)	貿易值合計 (千元)	貿易值國外 進儲(千元)	貿易值輸往 國外(千元)
2007	1	22,192	6,867	15,325	5,235,277	1,918,891	3,316,385
2008	2	28,255	8,485	19,771	6,723,477	2,360,412	4,363,065
2009	2	31,823	12,858	18,965	9,621,751	4,928,872	4,692,880
2010	3	276,840	122,491	154,349	33,870,487	16,270,115	17,600,372
2011	3	696,620	310,791	385,829	59,291,811	30,273,945	29,017,866
2012	3	373,003	165,093	207,909	56,499,354	26,234,470	30,264,884
2013	3	868,430	417,379	451,052	74,903,278	36,057,555	38,845,722
2014	4	1,150,519	432,048	718,471	93,861,386	42,750,415	51,110,970
2015	6	1,082,165	449,367	632,798	89,646,232	45,493,519	44,152,713
2016	7	1,275,999	606,173	669,826	69,806,965	40,724,213	29,082,752
2017	7	511,032	195,322	315,710	55,238,466	35,541,498	19,696,968
2018 1~7 月	8	305,711	149,131	156,580	38,131,763	29,551,419	8,580,345

資 料 來 源：臺灣港務公司網站
(<https://kl.twport.com.tw/tp/Form.aspx?n=77AC4F3C97207A0F>，2018.08.21 擷取)。

2.3 臺北港鄰近地區物流業者發展現況

港埠物流主要在進行國際物流，港區外經營國際物流的業者，最基本的是提供海運貨物承攬運送服務，此類業者很多，如萬泰、萬達、超捷、安達、八達等國際物流公司，業者從事代理業務，本身不需自有船舶、倉儲、卡車、拖車等，只要有一間辦公處所即可，通常總公司設在臺北，而在臺中、高雄等地設有分公司。

以萬泰國際物流為例來說明，該公司提供全球物流、海運、空運、快遞等服務，透過分公司與代理商，在全球有超過 350 個服務據點。其在海運方面，提供貨物自起點至最終目的地的一條龍服務，包括清關、內陸運輸、海運等，其與多家貨櫃航商配合、並在全球 300 多個港口提供併櫃服務。該公司的總公司設在臺北，於新竹、臺中、高雄設有分公司。

北部地區在港區外從事國際物流，且擁有實體倉儲配銷中心的業者不少。例如：山九昭安國際物流公司於桃園市龜山工業區內擁有 34,028 平方公尺之園區，堪稱北臺灣規模最大之國際物流園區，具有 50,000 個儲位之國際物流中心，其提供的服務有：第三方專業物流服務、供應鏈管理解決方案、多元化倉儲環境、運輸與配送服務、貨物流通加值服務、專業物流諮詢整合服務等。

厚生國際物流中心設置在桃園市蘆竹區，其營業項目包括保稅倉儲、自主管理、24 小時快速通關、理貨加工、物流配送、國際運籌中心等；直銷商安麗公司主要銷售營養保健食品、美容保養化妝品、家庭清潔用品等產品，總公司在美國密西根州，大部分產品在美國生產製造，臺灣的安麗公司在桃園南崁建置物流中心，做為進口自家產品的儲存配銷中心。

中華郵政為國內宅配的老始祖，隨著物聯網的興起，以及電子商務的普及，決定進軍跨足物流業，將在林口打造全臺第一大的物流園

區。郵政物流園區設立在機場捷運線林口 A7 站，總面積 17 公頃，預計民國 110 年啟用。此一物流園區，將打造一條龍服務，也就是說，不僅做運送及投遞服務，未來作業將往前，幫業者做檢貨與管理物品之工作，形成一條龍的服務，並設法爭取相關業者至物流園區設立倉儲中心。此外，物流園區，將整合商流、物流、金流及資訊流，並具備自由貿易港區的境內關外功能，例如流通加工、報關。並設置資訊中心、訓練中心及工商服務中心，建置全方位物流園區。

第三章 臺北港發展進口物流配銷中心之探討

欲於臺北港內發展進口物流配銷中心，可分別從需求面與供給面二方面來分析。從需求面來看，了解有需要建立進口物流配銷中心的業者有哪些？這些業者在臺灣建立進口物流配銷中心時，選擇建置地點的考量因素有哪些？然後，由供給面來看，臺北港能提供多少利基，以吸引廠商進駐。

因此，本章在 3.1 節分析可能建置進口物流配銷中心的業者，在 3.2 節探討業者設置進口物流配銷中心之考量因素，在 3.3 節說明臺北港發展進口物流配銷中心之利基，最後在 3.4 節做一小結，綜整本章內容。

3.1 有設置需求之業者分析

物流配銷中心依成立者來區分，主要可分為以下 4 類：

1. 由製造商、供應商成立的物流配銷中心(MDC，Distribution Center Built by Maker)：製造商為了掌握通路以銷售其產品而成立。
2. 由零售商成立的物流配銷中心(RDC，Distribution Center Built by Retailer)：零售商為了取得商品、增加議價空間，而向上整合成立物流配銷中心。
3. 由批發商、經銷商或代理商所成立的物流配銷中心(WDC，Distribution Center Built by Wholesaler)：批發商為了銷售商品、降低流通成本而成立。
4. 由貨運業者、航運業者成立的物流配銷中心(TDC，Transporting Distribution Center)：貨運業者或航運業者為了充分運用本身廣大運輸網路集貨站而成立。

設置進口物流配銷中心的業者，其業務必是以進口貨物為主，才有此需求。因此，國外的製造商或供應商(第 1 類)、從事進口業務的經銷商、代理商(第 3 類)，或者從事進口貨物運送的貨運業者、航運業者(第 4 類)，其設置進口物流配銷中心的可能性較高；而零售商(第 2 類)

的進口貨量較小，設置的可能性較低。前 3 類業者分別說明如下。

1. 國外的製造商、供應商

外國的製造商、供應商一般會將產品交由當地的經銷商、代理商銷售，因為當地的經銷商、代理商對市場的了解較深，較能隨時掌握市場變化情勢。當產品銷售量達到一定程度時，才會考慮成立分公司或子公司。分公司或子公司通常將倉儲、配送等物流工作委託當地業者處理，較少是自行經營。

這可以從成本的角度做合理解釋，建立分公司、子公司要投入人力與成本，自行經營物流工作亦要投入人力與成本。製造商成立物流中心的目的，主要在解決製造商的倉儲與配送問題，並降低配銷成本。所以，當進口貨量夠大時，國外製造商自行經營物流工作才具有規模經濟的成本減少效益。

國外製造商、供應商成立物流配銷中心的案例，可以直銷商安麗公司做說明。該公司銷售營養保健食品、美容保養化妝品、家庭清潔用品等產品，總公司在美國密西根州，大部分產品在美國生產製造，因此臺灣的安麗公司即在桃園南崁建置物流中心，做為進口自家產品的儲存配銷中心。

2. 從事進口業務的經銷商或代理商

從事進口業務的經銷商或代理商，其向國外上游廠商進貨，然後轉售給國內下游零售商，其營運利基在於以現代化的管理效率降低物流成本。

部分經銷商或代理商選擇將其進口物流中心設置在港區內。例如：東立物流公司經營汽車進出口與汽車零組件進出口捆包業務，在臺北港汽車物流區內設置汽車物流中心；福斯倉儲公司、永業物流公司亦經營汽車物流業務，進口福斯、BMW、奧迪、保時捷、勞斯萊斯等歐洲車，其在臺中港中碼頭區承租 16~17 號碼頭後線土地，興建 2 座汽車儲轉保稅倉庫；和泰興業公司代理日本大金空調，在高雄港中島商港區(自由貿易港區)承租倉庫，建立其進口物流中心。

部分經銷商或代理商選擇將其進口物流中心設置在港區外。例如：德記洋行公司、臺灣賓士公司。德記洋行公司的主要業務是進口總代理，進口各種民生消費品，在基隆、桃園、臺中、臺南與高雄均設有物流中心，配送至全臺的各大超市、百貨公司、量販店、零售業者。

臺灣賓士公司進口豪華汽車，該公司將其新車整備中心(進口物流中心)設置在彰化全興工業區。廠區約 56,000 平方公尺，區內由「車輛整備中心」、「行政管理中心」、「車輛儲存/停放區」、「零件配送中心」等五大建築組成。其進口車輛從臺中港卸船後，直接拉至全興工業區的港外保稅倉庫，進行車輛檢驗、維護等新車整備作業，然後再運往各地經銷商，交車給客戶。

3.從事進口貨物運送的貨運業者、航運業者

從事進口貨物運送的貨運業者、航運業者，其在運輸與配送服務上具有專業化的優勢，此為其利基所在，不過其手中沒有掌握貨物，在商流方面較弱。例如：陽明海運成立好好國際物流公司，在高雄港內建立 2 座物流中心，成立好好立和國際物流公司，在臺北港內建立 1 座物流中心；萬海航運成立的臺基物流公司，在基隆港西 29~32 號碼頭後線興建貨櫃集散棧，經營貨櫃集散、多國併櫃等業務。

較著名的貨運業者有嘉里大榮物流公司，該公司以提供零擔(less-than-truckload)運輸服務起家，在全臺設立近 150 處營運據點，進而發展常溫低溫物流，在全臺設置 16 處物流中心。其透過關係企業嘉里震天物流公司負責海空運承攬業務，提供包括國際貨代、海運、空運、海空聯運、報關、快遞等服務，並在世界各地設立貨櫃貨運站，處理進出口貨物之接收、轉運、組裝與拆裝工作。嘉里震天目前已在臺北、高雄設立據點，處理進出口貨物的報關、清關等相關事宜。

3.2 設置進口物流配銷中心之考量因素

無論是設置進口物流配銷中心，或者是出口、轉口等其他類型的物流配銷中心，其設置的目的與基本理念是相同的。本質上，設置物流中心的目的在追求成本最低，而提供給顧客的服務最佳。基本理念主要有二：一是縮短總配送距離，降低貨物配送的成本；二是提供倉儲服務，降低貨物的配送時間。

業者在眾多地點中選擇設置的地點，從成本面與效率面來看，推測其將考量到以下幾個因素：

1. 距離主要消費市場較近

物流配銷中心距離主要消費市場愈近，愈能縮短配送距離，降低配送成本，且能快速回應顧客需求。因此，物流配銷中心所在地距離主要消費市場愈近愈好。

臺灣的人口集中在西半部，且以北部地區的人口較多，中南部地區的人口較少，是以臺灣最主要的消費市場以北部地區的臺北、新北、桃園等地為主，而中南部的消費市場則在人口較密集的高雄、臺中、臺南三大都會區。

2. 設置物流中心的成本較低

都市地區的土地是寸土寸金成本極高，相對地，市郊與鄉鎮地區的土地成本較低。設置物流中心通常需要相當大的土地，因此，設置地點一般選在鄰近都市旁的近郊位置。以北部消費市場為例，選擇地點時就不會選在臺北市區內，而會選擇新北、桃園較郊區的位置。

3. 交通便捷

為了配送貨物便利，物流中心通常選擇在交通便捷的位置，例如在高速公路的交流道附近。而當貨物是以進口貨物為主時，則會考量到進口貨物係由港口或機場進口，若是空運進口貨物，則傾向選擇設在機場附近，或者是機場與主要消費市場之間的交通便捷近

郊處，若是海運進口貨物，則會選在港口附近，或是港口與主要消費市場之間的交通便捷近郊處。此外，臺灣的 4 個貨櫃港中，高雄、臺北 2 港是遠近洋貨櫃航線均有，而基隆、臺中 2 港以近洋航線為主，因此，若海運進口貨物來自歐洲、美加等地區，則貨物應是由高雄、臺北 2 港進口。

4. 賦稅優惠

臺灣在基隆、臺北、蘇澳、臺中、高雄、安平等 6 個港口，以及桃園航空站均設有自由貿易港區。自由貿易港區採「境內關外」之設計，基本上是保稅區。因此，業者若將物流中心設置其中，當貨物進口儲放在自由貿易港區內時，不必繳納關稅，等到貨物進入國內時才需繳納關稅，具有延後繳稅的優惠，此一優惠對於高關稅的進口貨物(例如：進口汽車)的吸引力較高。

自由貿易港區提供以下 3 項賦稅優惠：

- (1)區內供營運之貨物及自用機器、設備免相關稅費(包括進口關稅、貨物稅、營業稅、推廣貿易服務費及商港服務費等)。
- (2)對國內採購之營業稅為零：

為符合供應鏈運作需求，國內課稅區或保稅區銷售與自由港區事業供營運之貨物、機器設備或勞務適用營業稅零稅率。

- (3)外國業者免營利事業所得稅：

目前我國營利事業所得稅為 17%。外國營利事業自行申設或委託自由港區事業於自由港區內從事貨物儲存與簡易加工，並將該外國營利事業之貨物售與國內、外客戶者，其所得免徵營利事業所得稅。

對業者而言，亦可以選擇設置在港區外的加工出口區、科學工業園區、一般工業區。此 3 區域的優惠說明如下。

- (1)加工出口區

加工出口區提供的稅賦優惠有：

- (a)關稅：區內事業自國外輸入之機器設備、原料、燃料、物料、半製品、樣品及供貿易、倉儲業轉運用成品均列入免稅範圍。
- (b)貨物稅：區外廠商貨物稅係採出口退稅方式，加工出口區之事業則直接免徵貨物稅。
- (c)契稅：取得加工出口區內新建之標準廠房或自管理處依法取得建築物之契稅免徵。
- (d)營利事業所得稅：符合加工出口區設置管理條例第十四條規定從事轉運業務者，得按其轉運業務收入百分之十為營利事業所得額，課徵營利事業所得稅。
- (e)營業稅：加工出口區之廠商均享有免徵營業稅之優惠措施。
- (f)房屋稅：自用供生產之廠房部分，其營業房屋稅減半徵收，即稅率為百分之一點五。
- (g)投資於研究發展之支出，可申請抵減當年度營利事業所得稅。
- (h)為促進中小企業創新，改善人力結構，並創造國民就業機會，中小企業增僱員工者，中央主管機關得予以補助。
- (i)為鼓勵公司運用全球資源，進行國際營運布局，得在中華民國境內申請設立達一定規模且具重大經濟效益之營運總部。

臺灣的加工出口區主要設在高雄、臺中與屏東 3 地。在高雄有高雄加工出口區、楠梓加工出口區、楠梓加工出口區第二園區、臨廣加工出口區、成功物流園區、高雄軟體科技園區等 6 處，臺中有臺中加工出口區、中港加工出口區、臺中軟體園區等 3 處，屏東有屏東加工出口區 1 處。

(2)科學工業園區

臺灣現有新竹科學園區、中部科學園區、南部科學園區 3 處，分別位於新竹、臺中與臺南 3 地。提供的賦稅優惠有 2：

- (a)進口自用機器、設備、原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅，且無須辦理免徵、擔保、記帳及押稅手續。

(b)以產品或勞務外銷者，其營業稅稅率為零，並免徵貨物稅。

(3)一般工業區

一般工業區無提供賦稅優惠，但若向海關申請設立為保稅倉庫或保稅工廠，則享有之。保稅倉庫的優惠為：貨物存倉期間(期限為 2 年)暫免繳納關稅，待貨物出倉時才繳交，具有遞延繳納關稅，調節貨主資金調度的功能。

保稅工廠的優惠為：進口原料得免徵關稅。惟依據關稅法第 59 條規定，只有外銷品製造廠商得依規定向海關申請核准登記為保稅工廠。

因此，設置進口物流配銷中心的業者，若選擇設置在一般工業區，為享賦稅優惠，應是申請設立保稅倉庫，而非保稅工廠。臺灣的工業區共計有 284 處，主要為經濟部工業局編定的工業區 62 處，以及縣市政府成立的工業區 86 處，此外，還有民間開發業者與其他單位成立的工業區，各縣市、各管理機構的工業區數量與面積如表 3-1 所示。

比較設置進口物流配銷中心在港區內的自由貿易港區，或者是港區外的加工出口區、科學工業園區、一般工業區的保稅倉庫等 4 者的賦稅優惠。可知主要有以下 4 點差異：

- (1) 4 區均為保稅區，均享有貨物在區內暫免繳納關稅，待貨物離開時才需繳納的保稅優惠。惟在一般工業區的保稅倉庫有貨物存倉期 2 年的限制，而另 3 類保稅區無貨物存倉期限。
- (2) 在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區等 3 類保稅區，進口自用機器、設備與貨物免關稅、貨物稅、營業稅的賦稅優惠，而一般工業區的保稅倉庫無此項優惠。
- (3) 關於在區內進行加工增值服務，在一般工業區的保稅倉庫僅能進行重整作業(貨物之檢驗、測試、整理、分割、分類、裝配、重裝等作業)，在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區等 3 區，貨品可進行重整、加工、製造，可以從事零組件之組裝等較深層次加工。

表 3-1 臺灣各縣市工業區一覽表

區域	管理機構名稱	工業區數目	數目(%)	面積(坪數)	面積(平米)	面積(%)
北區	工業局編定工業區	21	8.47%	11,640,308	38,413,016	7.52%
北區	科技部	5	2.02%	2,547,485	8,406,700	1.65%
北區	環保署	2	0.81%	160,606	530,000	0.10%
北區	縣市政府	62	25.00%	10,581,983	34,920,545	6.83%
北區	民間開發工業區	27	10.89%	6,564,620	21,663,245	4.24%
北區	其它單位	3	1.21%	395,182	1,304,100	0.26%
	北區(小計)	120	48.39%	31,890,184	105,237,606	20.60%
中區	工業局編定工業區	21	8.47%	82,224,488	271,340,812	53.10%
中區	加工出口區總管理處	2	0.81%	449,667	1,483,900	0.29%
中區	科技部	7	2.82%	6,608,182	21,807,000	4.27%
中區	縣市政府	12	4.84%	2,210,159	7,293,525	1.43%
中區	民間開發工業區	19	7.66%	1,755,126	5,791,915	1.13%
中區	其它單位	3	1.21%	1,004,697	3,315,500	0.65%
	中區(小計)	64	25.81%	94,252,319	311,032,652	60.87%
南區	其它單位	1	0.40%	0	0	0%
南區	工業局編定工業區	20	8.06%	14,557,581	48,040,018	9.40%
南區	加工出口區總管理處	7	2.82%	1,229,357	4,056,878	0.79%
南區	科技部	2	0.81%	4,887,879	16,130,000	3.16%
南區	農委會	1	0.40%	706,061	2,330,000	0.46%
南區	環保署	2	0.81%	212,121	700,000	0.14%
南區	縣市政府	12	4.84%	4,228,121	13,952,800	2.73%
南區	民間開發工業區	16	6.45%	181,818	600,000	0.12%
南區	其它單位	3	1.21%	2,698,121	8,903,800	1.74%
	南區(小計)	64	25.81%	28,701,059	94,713,496	18.54%
	總計	248	100%	154,843,562	510,983,754	100%

資料來源：台灣工業用地供給與服務資訊網 (https://idbpark.moeaidb.gov.tw/Environ/statistical_mgmb)，2018.12.3 擷取。

(4) 4類區域因應各自的發展需求，提供不同的賦稅優惠，以及賦稅外的便利措施與優惠政策。

5. 管制與限制

對進口商而言，其可以選擇將物流配銷中心設置在港區內的自由貿易港區，抑或設置在港區外的工業區。例如前一節提到同樣是進口汽車，永業物流公司，選擇在臺中港內承租碼頭後線興建倉棧，做為其物流中心；而臺灣賓士公司則選擇自己建立進口物流中心，設置在非自由貿易港區的彰化全興工業區。

港區內由於土地有限，為求土地能有效利用，獲得最大的效益，港務公司規劃港區的土地使用時，已先行設定好各區的發展方向。例如：在臺北港的港區範圍內，規劃有各類專業區，包括汽車物流區、物流倉儲區、貨櫃碼頭區、散雜貨碼頭區、觀光遊憩商業區、港務行政區、海巡專業區、多功能多用途開發區等。

此外，國際商港為管制區，對於人員與貨物的進出有較多限制，而在一般的工業區的管制較少。因此，對進口商而言，港區內的土地有限，又有使用產業類別的限制，以及人員與貨物進出的管制，相較之下，港區外工業區可選擇的自由度較高。

3.3 臺北港發展進口物流配銷中心之利基

在前一節本研究分析了業者設置進口物流配銷中心時可能考量的因素，接下來在本節將分析臺北港在這些考量因素上具備有多少？是否比港口鄰近地區、其他港口或空運機場附近更具優勢？是否足以吸引進口業者進駐？

1. 在距離主要消費市場較近方面

臺灣的人口主要集中在北部地區，主要消費市場以北部地區的臺北、新北、桃園為主，臺北港位於新北市郊的八里區，因此，臺北港在距離主要消費市場較近方面，較高雄、臺中、花蓮等港相對有優勢，而相較於同位處於北部地區的基隆港而言，則各有發展利

基。例如說，臺北港距離桃園機場較近，在發展海空聯運上具有利基；在貨櫃運輸上，臺北港遠近洋航線均有，而基隆港以近洋航線為主，則臺北港在發展遠洋物流上，較具優勢。

2. 在設置成本較低方面

臺北港位於新北市郊的八里區，土地租金相對於臺北市區、新北市區而言，相對較低。不過，對於進口業者而言，若以北部消費市場為目標市場，港區外新北市、桃園地區仍有許多地點可供選擇，例如：表 3-1 列出桃園地區有大園、中壢、平鎮...等 7 處工業區，新北市有土城、樹林...等 4 處工業區。

3. 在交通便捷方面

臺北港的聯外交通便利，對進入市區而言，可透過東西向快速公路八里新店縣(臺 64)直接通往新北市五股、三重、中和、新店地區，再進入臺北市區；對聯絡其他縣市而言，亦透過臺 64 快速公路，轉接國 3、國 1 高速公路，可快速聯通至全臺；對於鄰近沿海地區的交通往來，可由聯絡道路接通臺 15 西濱公路，北至八里、淡水，南至桃園、新竹，或透過臺 61 甲快速公路，往南銜接臺 61 西濱快速公路，至林口、桃園地區。此外，桃園機場與臺北港間的行車距離約 20 公里，車行約 30 分鐘即可抵達，臺北港有很好的條件發展海空聯運。因此，在交通便捷方面，臺北港具備的條件不錯。

在海運方面，對進口業者而言，若貨物是散雜貨，係由專門的散裝船、雜貨船運送，可從世界各港直接運送至臺北港。若貨物以貨櫃運送，則定期貨櫃船的航線配置情形會影響到海運的便捷性。臺北港是臺灣北部大港，同時有遠近洋貨櫃航線。依據 Alphaliner 航線資料顯示，在 2017 年第 4 季臺北港航線共計 27 條，其中遠東區域航線 21 條、美西航線 2 條、遠歐航線 1 條、遠地航線 1 條、中東印巴航線 2 條。臺北港雖不如高雄港具有 132 條遠近洋航線，可提供世界各地貨運服務，但臺北港相較於臺中港，具有提供遠洋航線的優勢，臺北港相較於基隆港，具有提供歐洲、地中海地區貨

物進出的優勢，故臺北港在發展進口貨櫃運輸上，有其發展利基。
臺灣各港 2017 年第 4 季貨櫃航線數統計表詳見表 3-2。

表 3-2 臺灣各港 2017 年第 4 季貨櫃航線數統計表

航線 \ 港口	基隆港	臺北港	臺中港	高雄港
遠歐航線	0	1	0	2
遠地航線	0	1	0	5
美西航線	1	2	0	9
美東航線	0	0	0	5
南美航線	2	0	0	6
澳紐航線	1	0	0	8
中東印巴航線	1	2	0	7
非洲航線	1	0	0	2
遠東區域航線	43	21	53	88
合計	49	27	53	132

資料來源：交通部運輸研究所國際海運資料庫。資料整理自 Alphaliner 的航線資料。

4. 在賦稅優惠方面

在臺北港自由貿易港區內設置進口物流配銷中心具有的關稅、貨物稅與營業稅等賦稅優惠，在區外的一般工業區保稅倉庫，僅提供保稅優惠，無提供進口自用機器、設備、貨物免關稅、貨物稅與營業稅的優惠，但在區外的加工出口區、科學工業園區則提供與自由貿易港區相似的優惠。因此，臺北港在賦稅優惠方面，比一般工業區好，不比加工出口區、科學工業園區等保稅區差。

5. 在管制與限制方面

對進口商而言，港區內的土地有限，又有使用產業類別的限制，以及港口為管制區，人員與貨物的進出有所管制。相較之下，港區外的加工出口區、一般工業區在管制與限制方面較少，自由度較高。

由以上分析可知，臺北港在進駐業者可能考量的 5 項因素上的各有優弱勢。可整理說明如下：

1. 臺北港位於新北市郊八里區，距離臺灣人口最稠密的北部地區不遠，在發展進口物流配銷中心上，相較於高雄、臺中、花蓮等港口具有相對優勢，而相較於同位處於北部地區的基隆港而言，則各有發展利基。
2. 臺北港的土地租金相對於臺北、新北市區，是相對較低。但對進口業者而言，港區外的桃園、新竹地區，仍有許多工業區土地可供選擇。
3. 港口的聯外交通網路發達，可透過快速道路、省道聯通鄰近地區，再轉接高速公路，則可聯通全臺，故公路運輸便利。港口距離桃園機場僅 30 分鐘車程，可發展海空聯運。此外，臺北港目前的貨櫃航線 27 條，其中有 6 條遠洋航線，故相較於基隆港、臺中港而言，在發展歐洲、地中海等地區的進口物流上，具有優勢。
4. 在賦稅優惠方面，臺北港與科學工業園區、加工出口區提供類似的優惠，並比一般工業區的保稅倉庫提供較多的優惠，故在賦稅優惠上，亦具備與科學工業園區、加工出口區相似的競爭條件，供業者選擇。
5. 在管制與限制上，相較於港外其他保稅區而言，有較多的管制與限制，則是臺北港較弱勢的方面。

綜而言之，臺北港欲發展進口物流配銷中心，最大利基在於距離北部主要消費市場近；其次，港口聯外交通便利，可結合桃園機場發展海空聯運，具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進口物流，在賦稅優惠上亦具有與港外其他保稅區相當的競爭條件；但相較於港外其他保稅區而言，則有較多的管制與限制。

3.4 小結

1. 設置進口物流配銷中心的業者，應是以進口貨物為其主要業務。
可能業者有 3 類：
 - (1)從事進口貨物的經銷商、代理商；
 - (2)從事進口貨物運送的貨運、航運業者；

- (3)國外製造商、供應商。
2. 業者設置進口物流配銷中心，主要係考量營運成本與效率。可能考量因素有 5 項：
- (1)距離主要消費市場較近；
 - (2)設置成本較低；
 - (3)交通便捷；
 - (4)賦稅優惠較多；
 - (5)管制與限制較少。
3. 臺北港欲發展進口物流配銷中心，最大利基在於距離北部主要消費市場近；其次，港口聯外交通便利，可結合桃園機場發展海空聯運，具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進口物流，在賦稅優惠上亦具有與港外其他保稅區相當的競爭條件；但相較於港外其他保稅區而言，則有較多的管制與限制。

第四章 臺北港發展出口物流配銷中心之探討

港口要發展出口物流，從使用者的角度來看，無論是物流業者或製造業者，其經營目的在獲利，只要有利可圖，他們自然會找到經營之道。因此，政府只要提供良好的經營環境給業者，協助其降低生產成本、時間成本，減少限制與管制，並協助其貨物能快速流通即可。

與發展進口物流相似，欲於臺北港內發展進口物流配銷中心，可分別從需求面與供給面二方面來分析。從需求面來看，了解有需要建立出口物流配銷中心的業者有哪些？這些業者在建立出口物流配銷中心時，選擇建置地點的考量因素有哪些？然後，由供給面來看，臺北港能提供多少利基，以吸引廠商進駐。

本章在 4.1 節分析有需求設置出口物流配銷中心的業者，在 4.2 節探討業者設置出口物流配銷中心之考量因素，在 4.3 節說明臺北港發展出口物流配銷中心之利基，最後在 4.4 節做一小結，綜整本章內容。

4.1 有設置需求之業者分析

臺北港位於新北市八里區，港口腹地主要以北部地區的臺北市、新北市、桃園市、新竹縣市為主，而臺中港無遠洋貨櫃航線，部分中部地區的遠洋貨櫃亦可能由臺北港進出。此外，基隆港同處於北部地區，基隆市、宜蘭縣的貨物可能就近由基隆港進出，其他北部地區的貨物可能由兩港共同提供航運服務。

接下來，先就北部地區的製造業做一簡要概述，而後嘗試說明業者在出口物流上的需求。

臺灣北部地區擁有全國 44% 的總人口及勞動人口，且大部份廠商較有意願設在北部，使得北部地區的製造業家數與營收也都在全國製造業的 4 成以上。

北部地區的主要產業型態，可由製造業營收來看。北部地區製造業營收前三大行業分別是電子零組件業、電腦/電子/光學製品業、電力

設備業，其後依序為金屬製品業、機械設備業、化學材料業、汽車/零件業，營收前三縣市依序分別是桃園市、新北市、新竹縣。因此，北部地區的產業營收主要集中於電子零組件業，並以新北市、桃園市及新竹縣市串起的科技走廊為主。整體的產業結構是以半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材為主軸，而鋼鐵及機械、機電及家電產業、化工下游與運輸產業群亦於其間分布。

北部地區的產業分布情形，可由科學工業園區與工業區的分布地點來看。臺灣北部地區無加工出口區，科學園區有新竹科學工業園區 1 處，分為新竹園區、龍潭園區、生醫園區 3 地，一般工業區 14 處，分布在基隆、臺北、新北、桃園與新竹等縣市。按產業空間分布情形可概略劃分為 9 個工業地域：臺北、新北在國道 1 號沿線有臺北汐止、三重新莊(新北產業園區)2 地域，在國道 3 號沿線有新店文山、土城樹林(土城工業區、樹林工業區)2 地域，桃園有桃園龜山(龜山工業區、林口工業區)、大園觀音(大園工業區、觀音工業區)、中壢平鎮(中壢工業區、平鎮工業區、幼獅工業區、竹科龍潭園區)3 地域；新竹有北新竹(湖口的新竹工業區、竹科生醫園區)、南新竹(竹科新竹園區)2 地域。

進一步探討業者在出口物流上的需求。從需求面來看，有需要建立出口物流配銷中心的業者，其業務是以出口貨物為主。因此，在臺北港鄰近地區從事出口或加工再出口的製造業者是臺北港物流業務發展的需求源頭。

出口物流屬於國際物流，不同於國內物流，運送過程中包括了貨物由工廠至港口的內陸運輸，在港口的裝卸、報關作業，以及海上運輸，從事出口的製造業者在處理其物流業務時應會在成本與效率考量下，決定是委託物流公司處理，或是自行經營。通常視其貨量多寡做決定，當貨量不大時較適合委託專業的物流公司處理，當貨量大到具有規模經濟效益時，自行經營則較能降低成本。

因此，有需要建立出口物流配銷中心的業者，主要為從事出口的製造業者，以及經營國際出口物流業務的物流業者。會自行經營物流業務的出口製造業者的貨量通常較大，具有自行經營上的規模經濟效

益；國際物流業者通常不僅提供出口物流服務，應是全面提供進出口物流、兩岸物流、亞太物流等全方位的物流服務，且提供簡單加工、委外加工服務等。

北部地區的製造業者有大型企業，亦有很多中小企業。大型企業較有能力自行建立物流配銷中心，而對於中小企業而言，其資金能力、物流量皆小，在引進物流設備、物流系統的能力上較不具規模經濟性，較適合的物流配送方式是由專業的物流業者(第三方物流)來提供服務。

4.2 設置出口物流配銷中心之考量因素

設置物流中心的目的是追求成本最低，提供給顧客的服務最佳。基本理念主要有二：一是縮短總配送距離，降低貨物配送的成本；二是提供倉儲服務，降低貨物的配送時間。

業者在眾多地點中選擇設置的地點，從成本面與效率面來看，推測其將考量到以下幾個因素：

1. 距離主要消費市場較近

物流配銷中心距離主要消費市場愈近，愈能縮短配送距離，降低配送成本，且能快速回應顧客需求。因此，物流配銷中心所在地距離主要消費市場愈近愈好。

對於從事出口的製造業者，或是以出口為主要業務的物流業者而言，其物流配銷中心的位置，可選擇設置在港口/機場、在製造業者工廠附近，或是工廠與港口/機場間交通便捷處，當考量到距離主要消費最近之因素時，將物流配銷中心設在港口/機場是最接近外國消費市場的地點。此外，對於從事國際物流的業者而言，通常是同時經營進出口物流、兩岸物流、亞太物流等各類型物流，並提供報關、裝卸、加值等相關服務，選擇將物流配銷中心設置在港口/機場亦是其最佳的選擇地點。

2. 設置物流中心的成本較低

都市地區的土地是寸土寸金成本極高，相對地，市郊與鄉鎮地區的土地成本較低。設置物流中心通常需要相當大的土地，因此，設置地點一般選在鄰近都市旁的近郊位置。北部地區各類工業區如表 4-1 所示。不同地區的土地成本不同，其中南港軟體工業園區、中壢工業區等地點離市區較近的工業區成本比較高，而桃園的大園工業區、觀音工業區、新竹的新竹工業區等郊區工業區的土地成本較低。

表 4-1 北部地區各類工業區

科學工業園區 (1)	新竹科學工業園區
加工出口區(0)	無
工業局編定工業區	
基隆市(1)	大武崙工業區
臺北市(1)	南港軟體工業園區
新北市(4)	土城工業區、新北產業園區、瑞芳工業區、樹林工業區
桃園市(7)	大園工業區、中壢工業區、平鎮工業區、桃園幼獅工業區、觀音工業區、龜山工業區、林口工業區
新竹縣(1)	新竹工業區

註：本研究整理自經濟部工業局台灣工業用地供給與服務資訊網 (<https://idbpark.moeaidb.gov.tw/Environ/>)。

3. 交通便捷

為了配送貨物便利，物流中心通常選擇在交通便捷的位置。

對物流業者而言，從事國內物流的業者可能傾向選擇設置在高速公路交流道附近，例如：新竹物流將其臺中的配銷中心設置在臺中大雅交流道處；從事國際物流的業者可能傾向選擇設置在港口或

機場附近，例如：好好立和國際公司將其物流配銷中心設置在臺北港內。

對製造業者而言，當產品是以海運出口貨物為主時，考量到出口貨物係由港口出口，業者可能傾向選擇設置物流中心在工廠所在地、港口附近，或是港口與工廠間的交通便捷處。

惟當海運出口貨物是以貨櫃運送時，港口的貨櫃航線密度、貨櫃裝卸效率等因素，亦會影響到物流的便捷度。目前臺灣的 4 個貨櫃港中，高雄港的貨櫃航線最密集，有遠洋航線直抵北美、歐洲；臺北港與基隆港有的遠洋航線少；而臺中港只有近洋航線與兩岸航線。因此，當出口貨物是以北美、歐洲等地為目的地時，高雄港的便捷性最高，臺北港、基隆港次之，而臺中港的貨櫃則需經高雄或臺北港轉運，相對的便利性較低。

4. 賦稅優惠

在 3.2 節已將自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區與一般工業區提供的賦稅優惠做了說明與比較，在此，針對出口業者的需求做進一步探討。臺灣的出口產業，通常是進口原物料，經製造加工後，出口產品，故對出口業者而言，會在乎產品出口、原物料進口的賦稅優惠，政府目前提供的賦稅優惠主要在關稅、貨物稅與營業稅 3 者，以下探討之。

(1)關稅

(a)產品出口：臺灣是鼓勵出口的國家，出口零關稅，因此，對出口業者而言，無論其產品於國內何處生產製造，均免出口關稅。

(b)原物料進口：在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區 3 類保稅區，均享原物料進口免關稅的優惠。一般工業區無免稅優惠，但出口製造業者可向海關申請設置保稅工廠，則進口原物料免關稅。

(2)貨物稅

(a)產品出口：依據我國「貨物稅條例」第3條第2款規定，運銷國外之貨物免徵貨物稅。

(b)原物料進口：在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區3類保稅區，均享原物料進口免貨物稅的優惠。一般工業區無免稅優惠，但依據我國「貨物稅條例」第4條第2款規定，用作製造外銷物品之原料者，退還原納貨物稅。因此，在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區3類保稅區直接免徵貨物稅，而一般工業區則採出口退稅方式，略有差異。

(3)營業稅

(a)產品出口：依據我國「營業稅法」第1條規定，在國內銷售貨物或勞務及進口貨物，均應課徵營業稅。故對出口業者而言，其產品出口至國外，應不需課徵營業稅。

(a)原物料進口：在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區3類保稅區，均享原物料進口免營業稅的優惠。一般工業區無免稅優惠，但若向海關申請設置為保稅工廠、保稅倉庫、物流中心時，屬於營業稅法中定義的保稅區(營業稅法第6條之一)，自國外進入保稅區時不必課營業稅(營業稅法第5條)，因此出口業者可向海關申請設置保稅工廠、保稅倉庫、物流中心，達到進口原物料免營業稅的目的。

綜而言之，對出口業者而言，在產品出口方面，無論在國內何處生產製均免關稅、貨物稅與營業稅。在原物料進口方面，在自由貿易港區、加工出口區、科學工業園區3類保稅區，直接享有免關稅、貨物稅與營業稅的優惠；在一般工業區，貨物稅為出口退稅，關稅與營業稅則可透過設置為保稅工廠、保稅倉庫、物流中心後免徵。比較之後，可知在關稅、貨物稅、營業稅上的優惠，自由貿易港區與加工出口區、科學工業園區的優惠相同，比一般工業區略勝一籌。

5. 管制與限制

對於出口業者或從事出口業務的物流業者而言，其可以選擇將物流配銷中心設置在港區內的自由貿易港區，抑或設置在業者工廠

所在的工業區。例如：同樣是從事國際物流的公司，好好立和國際公司、臺灣港務物流公司選擇在港口內建立物流配銷中心；而中科物流、物流共和國則選擇在港區外建立物流配銷中心。

港區內由於土地有限，為求土地能有效利用，獲得最大的效益，港務公司規劃港區的土地使用時，已先行設定好各區的發展方向。例如：在臺北港的港區範圍內，規劃有各類專業區，包括汽車物流區、物流倉儲區、貨櫃碼頭區、散雜貨碼頭區、觀光遊憩商業區、港務行政區、海巡專業區、多功能多用途開發區等。

此外，國際商港為管制區，對於人員與貨物的進出有較多限制，而在一般的工業區的管制較少。因此，對出口商而言，港區內的土地有限，又有使用產業類別的限制，以及人員與貨物進出的管制，相較之下，港區外工業區可選擇的自由度較高。

4.3 臺北港發展出口物流配銷中心之利基

在前一節本研究分析了業者設置出口物流配銷中心時可能考量的因素，接下來在本節將分析臺北港在這些考量因素上具備有多少？是否比港口鄰近地區、其他港口或空運機場附近更具優勢？是否足以吸引出口業者進駐？

1. 在距離主要消費市場較近方面

臺北港是臺灣北部的國際大港，對於北臺灣地區的出口產業，如半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，可透過臺北港將成品輸出至中國大陸與鄰近的東南亞、東北亞市場，或歐美地區，或者可與中國大陸、東協國家的相關產業結合，建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。因此，臺北港在發展物流配銷上是具有地理位置的優勢。

2. 在設置成本較低方面

臺北港位於新北市郊的八里區，土地租金相對於市區而言，相對較低。因此，在設置成本上，相較於離市區較近的工業區而言，

臺北港是具有優勢的，相較於其他的郊區工業區而言，亦是具有競爭力。

3. 在交通便捷方面

臺北港的聯外公路網路密集，交通便利。因此，在陸運交通方面，臺北港具備的條件不錯。

在海運方面，對出口業者而言，若貨物是散貨或雜貨運，在海運方面係由專門的散裝船、雜貨船運送，從臺北港可直接運送至世界各港。若貨物以貨櫃運送，則定期貨櫃船的航線配置情形會影響到海運的便捷性。臺北港的貨櫃航線遠近洋航線均有，則臺北港與中國大陸、東南亞、東北亞等近洋地區的出口貨櫃可直接送達，具有發展利基，而運往美國、歐洲或其他遠洋地區的貨物，雖不如高雄港具有 132 條遠近洋航線，可提供世界各地貨運服務，但臺北港相較於臺中港，具有提供遠洋航線的優勢，臺北港相較於基隆港，具有提供歐洲、地中海地區貨物進出的優勢。

4. 在賦稅優惠方面

在臺北港自由貿易港區內設置出口物流配銷中心，具有直接免徵關稅、貨物稅與營業稅的優惠，此 3 稅的優惠與加工出口區、科學工業園區相同，但相較於一般工業區，貨物稅為出口退稅，關稅與營業稅需申請設置保稅工廠、保稅倉庫或物流中心後才能免徵，自由貿易港區的優惠較佳。此外，在臺北港自由貿易港區內設置出口物流配銷中心，尚有自用機器、設備免相關稅費、對國內採購之營業稅為零、外國業者免營利事業所得稅等賦稅優惠。因此，臺北港在賦稅優惠方面，比一般工業區好，亦具備與加工出口區、科學工業園區相競爭的條件，可供出口業者選擇。

5. 在管制與限制方面

對出口業者而言，港口為管制區，人員與貨物的進出均有所管制，相較之下，港外的加工出口區、一般工業區、科學工業園區之人員與貨物進出無管制，自由度較高。

在限制方面，臺北港區內的土地面積不大，僅 93.7 公頃，目前無土地可供業者進駐，須待後續物流倉儲區、南碼頭區等新增腹地納入自由貿易港區後，才有機會供業者進駐。現今，物流倉儲區第一期已填築完成，刻正進行環評，預計在 108 年或 109 年釋出至少 4 公頃土地。

由以上分析可知，臺北港在進駐業者可能考量的 5 項因素上的各有優弱勢。可整理說明如下：

1. 將出口物流配銷中心設置在港口，是最接近國外消費市場的國內地點，並可同時處理報關、裝卸、簡易加工、加值等服務，相較於設置於距離港口較遠的地區而言，是較佳的選擇，具有競爭優勢。
2. 臺北港位處新北市郊，設置出口物流配銷中心的成本相較於離市區較近的工業區，具有相對競爭優勢，相較於其他郊區工業區，亦具有競爭力。
3. 臺北港的公路網路密集、交通便捷，海運遠近洋航線均有，可聯通世界各地，遠洋航線密集度不如高雄港，但比基隆港、臺中港高。
4. 在賦稅優惠方面，臺北港自由貿易港區提供比一般工業區佳的優惠，具有競爭優勢；與科學工業園區、加工出口區提供類似的優惠，具競爭力。
5. 在管制與限制方面，相較於港外其他保稅區而言，有較多的管制與限制。

綜而言之，臺北港發展出口物流配銷中心的利基有：臺北港對北部出口業者而言，是國內最接近國外消費市場的地點；臺北港提供多條遠近洋貨櫃航線，可聯通世界各地；臺北港雖有較多的管制與限制，但在賦稅優惠、土地成本上均具有競爭力。

4.4 小結

1. 有需要建立出口物流配銷中心的業者，主要為從事出口的製造業者，以及經營國際出口物流業務的物流業者。
2. 臺北港鄰近地區的出口產業主要有半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，業者中有不少中小企業，適合由專業物流公司提供服務。
3. 港內物流業者可提供出口製造業者，在進口零組件、零組件委外加工、成品出口等方面的專業物流服務。
4. 業者設置出口物流配銷中心，與設置進口物流配銷中心類似，主要係考量營運成本與效率。可能考量因素有 5 項，包括：(1)距離主要消費市場較近；(2)設置成本較低；(3)交通便捷；(4)賦稅優惠較多；(5)管制與限制較少。
5. 將出口物流配銷中心設置在港口，是最接近國外消費市場的國內地點，並可同時處理報關、裝卸、簡易加工、加值等服務，相較於設置於距離港口較遠的地區而言，是較佳的選擇，具有競爭優勢。
6. 臺北港位處新北市郊，設置出口物流配銷中心的成本相較於離市區較近的工業區，具有相對競爭優勢，相較於其他郊區工業區，亦具有競爭力。
7. 臺北港的公路網路密集、交通便捷，海運遠近洋航線均有，可聯通世界各地，遠洋航線密集度不如高雄港，但比基隆港、臺中港高。
8. 在賦稅優惠方面，臺北港自由貿易港區提供比一般工業區佳的優惠，具有競爭優勢；與科學工業園區、加工出口區提供類似的優惠，具競爭力。
9. 在管制與限制方面，相較於港外其他保稅區而言，有較多的管制與限制。

第五章 臺北港發展兩岸物流配銷中心之探討

本章在 5.1 節探討發展兩岸物流配銷中心之利基，在 5.2 節探討兩岸物流之可能發展方向，最後在 5.3 節做一綜整的小結。

5.1 發展兩岸物流配銷中心之利基

近年來，由於兩岸關係隨著時間由緊張轉於趨緩，兩岸交流日益熱絡，轉而邁入良性互動發展之時期。政治上的包容態度反映在經濟上，兩岸開始朝向共同創造互利共贏的局面，帶動兩岸經貿關係快速發展。

近年兩岸間的貿易進出值統計如表 5-1 所示。在 2017 年兩岸貿易總額 139,023.9 百萬美元(我國海關統計值)，其中臺灣對中國大陸出口 88,981.2 百萬美元，臺灣自中國大陸進口 50,042.7 百萬美元。目前中國大陸已成為我國最大貿易夥伴、出口市場、貿易順差來源及第二大進口來源，也是我國對外投資最多的地區。

兩岸間的貿易往來密切，對於在港區發展物流業務，是一大助力，畢竟物流是引申的需求，有貨物才有物流。發展兩岸物流配銷中心，其實與發展亞太地區物流配銷中心是大致相同的，同樣是發展進口物流、出口物流與轉口物流，只是與往其他國家相較，臺灣與中國大陸同文同種，彼此的語言、文字相通，且兩岸間距離近，在發展上的障礙較少。

特別是兩岸在 2010 年簽署了海峽兩岸經濟合作架構協議(Economic Cooperation Framework Agreement，以下簡稱 ECFA)後，在關稅調降與貿易限制放寬的助益下，更有助於兩岸間的貿易往來。

表 5-1 歷年兩岸貿易進出值統計

單位：百萬美元

期間	我國海關統計			中國大陸海關統計		
	出口	進口	總額	出口	進口	總額
2001	5,020.7	5,970.4	10,991.1	27,339.4	5,000.2	32,339.7
2002	10,690.0	8,041.3	18,731.3	38,063.1	6,585.9	44,649.0
2003	23,209.8	11,095.7	34,305.5	49,362.3	9,004.7	58,367.0
2004	36,722.8	16,891.5	53,614.3	64,778.6	13,545.2	78,323.8
2005	44,056.3	20,161.6	64,217.9	74,684.4	16,549.6	91,234.0
2006	52,377.1	24,909.0	77,286.1	87,109.0	20,735.2	107,844.2
2007	62,928.4	28,221.2	91,149.6	101,021.7	23,458.3	124,480.0
2008	67,515.8	31,579.7	99,095.5	103,337.6	25,877.9	129,215.5
2009	54,842.9	24,554.4	79,397.4	85,722.9	20,505.3	106,228.2
2010	77,949.5	36,255.2	114,204.7	115,693.9	29,676.6	145,370.5
2011	85,244.4	44,094.8	129,339.2	124,919.9	35,111.9	160,031.8
2012	82,666.2	41,431.4	124,097.6	132,183.9	36,779.1	168,963.0
2013	84,122.2	43,345.5	127,467.7	156,636.9	40,643.6	197,280.5
2014	84,738.1	49,254.3	133,992.4	152,029.5	46,284.8	198,314.3
2015	73,409.6	45,266.0	118,675.6	143,306.7	44,898.8	188,205.5
2016	73,878.9	43,990.8	117,869.7	139,217.2	40,373.7	179,590.9
2017	88,981.2	50,042.7	139,023.9	155,385.6	43,989.8	199,375.4
2018 (1-7 月)	54,421.8	30,786.1	85,207.9	100,534.0	27,186.8	127,720.8

註：表中「出口」係指我對中國大陸出口金額，「進口」係指我自中國大陸進口金額。

資料來源：兩岸經濟統計月報(2018)，305 期，2018 年 9 月出版，引用自行政院大陸委員會網站。

ECFA 於 2010 年 9 月 12 日實施，簽署內容包括商品貿易(排除關稅和非關稅障礙)、服務貿易、投資保障、智慧財產權、防衛措施、經濟合作，以及經貿爭端的解決機制等。簽署方式係採用「架構協議」，至於協議的具體實質內容，則要經由後續的談判而逐步完成。

ECFA 簽署後，最直接的成效在於 ECFA 早期收獲計畫中的貨品貿易降稅部分。在早期收獲計畫中，臺灣同意對中國大陸的 267 項產品降稅，而中國大陸對臺灣開放降稅的產品則有 539 項。中國大陸開放降稅的產品主要屬於機械、紡織中上游、石化、運輸工具等產業。

這些貨品自 2011 年 1 月 1 日起開始實施降稅，並自 2013 年 1 月 1

日起全部降為零關稅。也就是說，ECFA 簽署後，部分臺灣商品得以免關稅進入中國大陸的市場，有機會擴大臺灣產品在中國大陸的市場占有率，同時臺灣也提高免關稅商品的比例，大幅開放市場給中國大陸。

在後續議題談判上，兩岸在 2012 年 8 月 9 日第八次江陳會談中簽署了「海峽兩岸投資保障和促進協議」及「海峽兩岸海關合作協議」2 項協議，並於 2013 年 2 月 1 日實施。「海峽兩岸投資保障和促進協議」的簽署，為直接或間接赴大陸投資的臺商帶來更多的保障，並連帶保障與臺商相關之臺灣產業利益。此外，兩岸將依投保協議建立聯繫平臺與溝通管道，直接對臺商在大陸投資遇到的問題進行瞭解與協處，並推動兩岸投資法規透明化及相關權益保障。

而「海峽兩岸海關合作協議」的簽署，雙方海關可透過聯繫平臺，及時並有效對通關問題進行溝通、協調及解決，並推動優質企業(AEO)相互承認、應用無線射頻識別技術(RFID)執行海關監管及加強海關保稅區管理等合作。

之後，在 2013 年 6 月 21 日第九次江陳會談簽署了「海峽兩岸服務貿易協議」。「兩岸服務貿易協議」對於雙方投資、貿易環境及經濟自由化市場開拓，創造有利空間。期兩岸服務貿易往來制度化後，將使我方業者能享有提高持股比例、增加業務範圍和貿易便利化等開放內容，協助臺商以優惠的條件拓展大陸服務業市場，提升臺商在大陸市場競爭力，並擴大吸引陸資來臺投資，活絡市場。

惟兩岸服務貿易協議在立法院審議過程中引起諸多爭議，臺灣社會各界對此協議內容仍有相當歧見。因此，政府在考量社會大眾對於兩岸協議監督法制法的高度關注下，關於兩岸服務貿易協議之立場調整為：先推動兩岸協議監督條例完成立法，再依據監督條例規定進行兩岸服務貿易協議審議，以及兩岸貨物貿易協議的後續協商。之後，行政院提出「臺灣地區與大陸地區訂定協議處理及監督條例」草案送請立法院審議，但未審議完成立法。

在 2016 年 5 月蔡總統就職、政府改組後，相關法案仍待重新檢視，行政院業已撤回行政院版草案。目前，兩岸協議監督條例尚待完成立法，兩岸服務貿易協議未生效，兩岸間的後續貨貿協議等議題的談判協商亦因兩岸政府間的互動降低而停滯。

目前兩岸物流之最大難題在於簡化兩岸物流管道的各種手續與報關流程，並且建立共同課稅、商品檢疫流程等機制，來提升兩岸物流效率。兩岸服務貿易協議遲遲無法通過，以及後續議題無法繼續協商，對於兩岸物流的發展是一大障礙，特別是在中韓自由貿易協議(FTA)自 2015 年底生效後，臺灣在與南韓競爭大陸市場方面，處於無法平等競爭的地位上。

5.2 兩岸物流的發展方向

5.2.1 建立產業供應鏈，發展快遞、海空聯運業務

臺北港是距離臺灣製造業最密集的新北、桃園、新竹地區最近的港口，相較於高雄、基隆、臺中等臺灣其他港口而言，臺北港具有地理位置上的優勢。北部地區的半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，可透過臺北港將成品輸出至中國大陸的廣大消費市場，並與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。

此外，臺北港與福建平潭間有海峽號與麗娜輪 2 艘高速客貨船往返，每週 4 航班，航程僅 2.5 小時，並有 1 艘高速貨輪臺北快輪往返，最大可載 230 個貨櫃，每週 3 航班，航程約 6 小時，均有利於臺北港發展兩岸快遞、海空聯運等業務。

5.2.2 發展兩岸農產儲運

1. 臺灣農產品出口至中國大陸

中國大陸自 2004 年起開始進口臺灣農產品。兩岸間的農產品往

來，在臺灣主要以高雄與臺中 2 港為農產品的出口港，在中國大陸則主要藉重廈門與上海 2 港為主要進口港。

以臺灣水果銷往中國大陸為例，目前已有多種臺灣水果可以零關稅出口到對岸，臺灣水果銷往中國大陸的主要管道，是經由廈門港入關，再轉往中國大陸各地。在兩岸簽署 ECFA 後，廈門市並對臺灣農產品提供通關便利措施，整個由臺灣出口地裝船至廈門市貨物落地清關完畢，估計可在 2 個工作天內完成。(詳如圖 5.1 所示)

此外，中國大陸交通部並提出開放臺灣農產品運輸大陸之「綠色通道」政策。凡臺灣地區生產的農產品，在大陸通過公路運輸至銷售地，符合大陸鮮活農產品綠色通道運輸規定的合法運輸車輛，全部享受優惠政策(張志清等人，2012)。

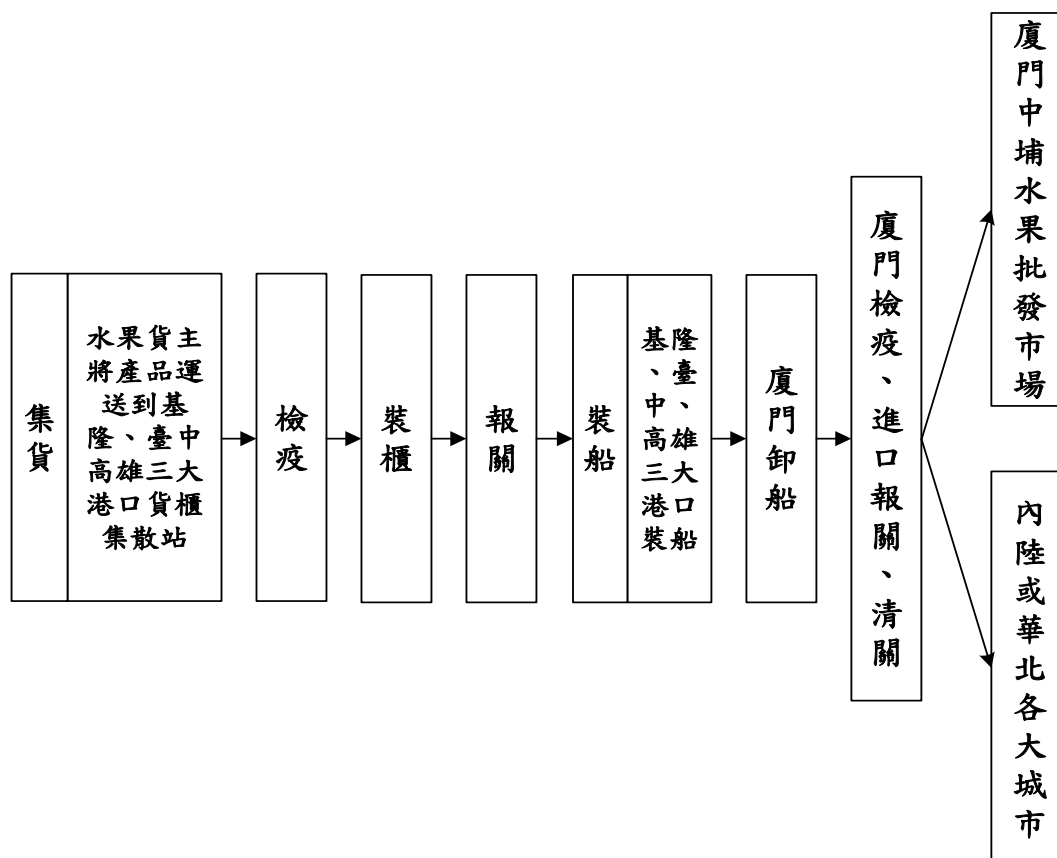


圖 5.1 臺灣水果出口中國大陸之儲運作業

資料來源：張志清等人(2012)。

因此，在港口的自由貿易港區可以嘗試興建冷凍、冷藏倉庫，以發展農產品的出口物流配送銷中心。目前，在臺北港內有好好立和公司，興建 1 座多溫層低溫物流中心，可善用此低溫物流中心積極發展農產品出口，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。

惟關於臺灣農產品出口至中國大陸，在物流配送銷與運送過程，問題不在臺灣港區與海關，而是在中國大陸。在技術方面有以下 2 項問題有待加強。

(1)通關：

雖然廈門海關已儘量加快臺灣農產品進口的通關速度，但是在動植物檢疫方面，因為兩岸雙方檢疫機關之名目上查核項目不盡相同，導致需要重複進行，降低了貨物通關的時效性。建議可在往後的 ECFA 後續磋商中，協調有關檢疫的問題。

(2)冷鏈硬體設備：

中國大陸之生鮮蔬果冷鏈硬體設備較為欠缺，在中國大陸對臺灣農產品進出最大的海西經濟區內，溫控倉庫與車隊都處於極為缺乏之狀態。若能鼓勵我國冷鏈業者赴大陸投資發展，間接協助臺灣農產品出口到大陸時，能確保臺灣農產品之新鮮度，將可贏得大陸消費者之認同。

此外，臺灣水果與農產品在進入廈門完成檢疫報關後，尚有可能否拿到內地的上架販賣執照之問題等。

2.推動農產加值出口

在 ECFA 架構下商品貿易愈趨開放，有助於臺灣將精緻的加工技術應用於中國大陸的農漁畜產品。臺灣廠商可以透過自由貿易港區進口大陸地區的農漁畜產品，經加工後再回銷中國大陸，或轉輸出至其他國家，為兩岸商品與產業創造雙贏。例如：可自中國大陸進口中藥材，在臺灣加工提煉後，再回銷中國大陸。

此外，中國大陸為世界最大的農漁產品消費市場，臺灣廠商亦可引進其他國家之農漁產品，藉由臺灣產商對於中國大陸消費者特性及飲食口味之掌握，在臺灣加工後行銷中國大陸，發展臺灣為世界級的農漁畜產品貿易中心。

5.2.3 與對岸保稅區合作

臺灣港口欲發展兩岸物流，並強化自由貿易港區，可嘗試與對岸保稅區合作，共同形成境內關外的自由貿易港區，設法透過減少雙方貨物通關檢疫等限制，降低跨國所產生的交易成本，並整合供應鏈，以達到貨暢其流，彼此互利共榮。

例如目前中國大陸的福州港保稅港區即在積極推動與臺灣自由貿易港區的對接合作，爭取兩岸自由貿易港區的聯動發展。按其規劃，福州將利用福州保稅港區與臺灣自由貿易港區地域相近、性質相同、功能相似的優勢，推動以下對接合作策略。

1. 對於來自臺灣的貨物，或臺資企業經營的其他貨物，經保稅港區運往中國大陸其他地區時，提供「分批出貨、定期集中報關」的服務。
2. 對臺灣地區與保稅港區之間的往來貨物，在貨物進入保稅港區後，提供「一次申報、一次查驗、一次放行」的通關服務。
3. 推動福州保稅港區與臺灣自由貿易港區兩區的政策功能互享、優勢互補、企業互動、資源互用，共同打造面向東南亞的區域航運物流中心。設法促進當臺灣貨物通過福州保稅港區進入大陸市場，或大陸貨物通過臺灣自由貿易港區進入臺灣市場時，均可透過綠色通道快速進入市場。

福州保稅港區並於 2013 年 4 月 30 日宣布與臺灣自由港區對接，提出四項合作，包括：兩區通關無紙化、互設辦事處、互為中轉口岸、開展金融合作。(馮正民等人，2013)

5.3 小結

1. 兩岸間的貿易往來密切，對於在港區發展物流業務，是一大助力。且與其他國家相較，臺灣與中國大陸同文同種，彼此的語言、文字相通，且兩岸間距離近，在發展上的障礙較少。
2. 兩岸在 2010 年簽署 ECFA 後，在關稅調降與貿易限制放寬的助益下，有助於兩岸間的貿易往來。但兩岸服務貿易協議遲遲無法通過，以及後續議題無法繼續協商，對於兩岸物流的發展是一大障礙，特別是在中韓 FTA 簽署生效後，臺灣將無法站在平等競爭的地位上，與南韓相競大陸市場。
3. 臺北港是距離臺灣製造業最密集的新北、桃園、新竹地區最近的港口，北部地區的半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，可透過臺北港將成品輸出至中國大陸的廣大消費市場，並與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。
4. 臺北港與福建平潭間有海峽號與麗娜輪 2 艘高速客貨船往返，每週 4 航班，航程僅 2.5 小時，並有 1 艘高速貨輪臺北快輪往返，最大可載 230 個貨櫃，每週 3 航班，航程約 6 小時，均有利於臺北港發展兩岸快遞、海空聯運等業務。
5. 目前，在臺北港內好好立和公司興建有 1 座多溫層低溫物流中心，可善用此低溫物流中心積極發展農產品出口，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。
6. 在 ECFA 架構下商品貿易愈趨開放，有助於臺灣將精緻的加工技術應用於中國大陸的農漁畜產品。臺灣廠商可以透過自由貿易港區進口大陸地區的農漁畜產品，經加工後再回銷中國大陸，或轉輸出至其他國家，為兩岸商品與產業創造雙贏。
7. 臺灣港口欲發展兩岸物流，並強化自由貿易港區，可嘗試與對岸保稅區合作，共同形成境內關外的自由貿易港區，設法透過減少雙方

貨物通關檢疫等限制，降低跨國所產生的交易成本，並整合供應鏈，以達到貨暢其流，彼此互利共榮。

第六章 臺北港發展亞太物流配銷中心之探討

臺北港欲發展港口成為亞太物流配銷中心，可以分別從需求面與供給面二方面來看此課題。從需求面來看，了解建置亞太物流配銷中心的跨國企業，其選擇建置地點或港口的考量因素為何？然後，由供給面的角度來看，臺北港能提供多少利基，以吸引跨國企業進駐？能否提出比鄰近港口更多誘因？

運輸與物流是引申的需求，臺北港本身的條件與服務只是跨國企業考量因素之一，臺灣整體經貿環境、國家政策方向，更是影響其決策的重要因素。目前，經濟整合近來蔚為風潮，臺灣與鄰近國家洽簽自由貿易協定(FTA)，或加入亞太區域經濟合作協定(ECA)，將決定臺灣與鄰近國家間的關稅減免、經貿自由化程度，進而影響到跨國企業進駐臺灣的意願。此外，蔡總統就職以來即積極推動「新南向政策」，加強與東南亞、南亞國家的經貿往來，亦有增加我港口與亞太地區港口間的貨物運輸。

因此，本章在 6.1 節先針對我國簽署自由貿易協定(FTA)，或加入 TPP、RECP 等區域經濟合作協定，對臺北港發展物流配銷中心的幫助與效益做探討。在 6.2 節就我政府推動「新南向政策」的重點方向與對港口發展亞太物流中心的助益做說明。而後，在 6.3 節分析跨國企業設置亞太物流配銷中心之考量因素。在 6.4 節探討跨國企業在臺北港設置亞太物流配銷中心之利基。最後，6.5 節綜整本章內容，做一小結。

6.1 我國加入經濟合作協定之助益分析

近年來，經濟整合在全球各地蔚為風潮，洽簽自由貿易協定(Free Trade Agreement, FTA)，加入「跨太平洋夥伴協定」(Trans-Pacific Partnership, TPP)或「區域全面經濟夥伴協定」(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)等區域經濟合作協定(Economic

Cooperation Agreement, ECA)，已成為各國貿易政策的主軸。

6.1.1 區域經濟整合趨勢

區域經濟整合(Regional Integration)風潮興起之原因，主要係因區域貿易自由化，具有促進區域整體經濟發展的好處。而造成國際間自由貿易協定(FTA)、經濟合作協定(ECA)盛行的理由，則是由於世界貿易組織(World Trade Organization, WTO)在 2001 年杜哈部長會議後，展開的新回合整體談判停滯不前(包括農業、服務業、非農產品市場進入、貿易規則等)。洽簽自由貿易協定(FTA)或加入區域經濟合作協定(ECA)，較能依據各國的外交與經貿政策選定合適的洽簽對象。

所謂自由貿易協定(FTA)係指是兩國或多國、以及區域貿易實體間所簽訂的具有法律約束力的契約，目的在於促進經濟一體化，消除貿易障礙(例如：關稅、貿易配額和優先順序別等)，允許貨品與服務在國家間自由流動。

這些協定夥伴國，會組成自由貿易區。來自協定夥伴國的貨物，可以獲得進口稅和關稅減免優惠。無論在進口還是出口國，自由貿易協定(FTA)均有助於簡化海關手續。當協議國間存在不公平貿易慣例時，自由貿易協定(FTA)可以協助貿易商進行補救。(維基百科網站)

因此，洽簽 FTA 有助於貿易自由化，讓二個國家在政治上分屬二國，但在經濟上貿易、投資視同一個國家，促使原物料、資金、人力可以在不同的國家間自由流動。具體而言，洽簽 FTA 之重要意義可分三方面來說明：

1. 貨品貿易：透過減免關稅及消除非關稅貿易障礙，便利貨品自由進出本國邊境，降低企業取得原物料成本及消費者購買貨品最終價格，強化跨國供應鍊的聯結。
2. 服務貿易：進一步開放服務業部門之自由化，調和各國服務業法規的監理，及排除跨國服務業的障礙，促進服務業及投資活動。

3. 法規調合：透過相互承認等方式，促使本國相關技術規格、安全管理及衛生法規與國際標準接軌，便利各國相關監理措施之國際合作。(經濟部國際貿易局，2014)

近年來區域經濟整合蓬勃發展：在 2000 年以前，以北美自由貿易協定(North American Free Trade Agreement, NAFTA；含美、加、墨 3 國；1994 年生效)及歐盟(European Union, EU；1993 年生效)為主；在 2000 年至 2010 年，有東協整合、歐盟擴大、東亞各國紛紛洽簽 FTA；在 2010 年後，經濟整合由雙邊走向區域。

目前亞太地區主要的 FTA/ECA 有下列幾個：

1. 東協經濟共同體(ASEAN Economic Community, AEC)：

由東南亞國家協會(Association of Southeast Asian Nations, ASEAN，下簡稱東協)於 2016 年 1 月 1 日成立，成員包括緬甸、寮國、柬埔寨、泰國、印尼、菲律賓、新加坡、汶萊、越南、馬來西亞等 10 國。東協 10 國土地總面積逾 446 萬平方公里、總人口超過六億，僅次於中國大陸及印度，為全球第三大市場，GDP 達 2.5 兆美元，為全球第六大經濟體。

2. 東協加 1 FTA：

有東協-中國大陸、東協-日本、東協-韓國、東協-印度、東協-澳紐等 5 個 FTA。

3. 中日韓 FTA：

自 2013 年展開談判，至 2017 年 4 月底共進行 12 回合談判，目前尚在談判中。

4. 中韓 FTA：

中韓 FTA 在 2015 年中簽署，年底生效。兩國 GDP 占全球的 17%。生效後，兩國相互間投資增勢明顯。

5. 跨太平洋夥伴協定(Trans-Pacific Partnership, TPP)：

TPP 自 2008 年展開談判，共有 12 個會員國參與，包括美國、加拿大、墨西哥、秘魯、智利、日本、越南、馬來西亞、新加坡、汶萊、澳洲、紐西蘭，2016 年總經濟產出達 28.8 兆美元，GDP 占全球的 38%，為經濟規模最大的區域整合架構。

但在美國川普總統上任後，貿易政策改變，於 2017 年 1 月 30 日退出 TPP，目前 TPP 現有 11 個會員國仍將繼續推動 TPP 在不含美國的框架下生效，惟缺乏美國參與的 TPP 可能難以生效。

6. 區域全面經濟夥伴協定 (Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)：

RCEP 會員包含東協 10 國加上中國大陸、日本、韓國、紐西蘭、澳洲、印度等 6 個 FTA 夥伴國，總人口數超過 34 億，GDP 占全球 29%。RCEP 自 2013 年展開談判，至 2017 年 5 月已完成 18 回合談判，有可能在近期內完成談判。

7. 亞太自由貿易區(Free Trade Area of the Asia Pacific; FTAAP)

在 2016 年的 APEC 領袖宣言，指示推動亞太自由貿易區 (FTAAP) 為未來工作方向。但關於何時啟動談判，APEC 會員體尚未達成共識，亦未設定明確時間表。

6.1.2 我國參與區域經濟整合現況

目前臺灣在洽簽自由貿易協定(FTA)方面：已簽訂生效的 FTA，有 7 個國家(巴拿馬(2003)、尼加拉瓜(2005)、瓜地馬拉(2006)、薩爾瓦多(2007)、宏都拉斯(2007)、紐西蘭(2013)、新加坡(2013))，惟貿易量不大，僅占我國貿易總額的 5% 左右。另與中國大陸簽署 ECFA 架構協議(2010)，其中，已生效的 ECFA 早收清單，貿易量占我國總貿易總額的 4% 左右。最近，與南美邦交國巴拉圭簽署「臺巴經濟合作協定」(2017.7)，雖非傳統 FTA，但替未來建構雙邊全面性之 FTA 奠定基礎。

在加入經濟合作協定(ECA)方面，目前 TPP 與 RCEP 二者是亞太地區最重要的區域經濟合作協定，我國正努力推動加入中，至於 FTAAP，尚未啟動談判，我國亦持續積極參與討論與規劃工作。

TPP 會員與我國的經貿關係密切，2016 年我國與 TPP12 個會員(含美國)的貿易總額達 1,911 億美元，占我國貿易總額 5,109 億美元的 37.4%，若不含美國，我國與其他 11 個會員的貿易總額 1,290 億美元，亦占我國貿易總額的 25.24%。RCEP 的 16 個會員更是我國重要的貿易夥伴，2016 年我國與 RCEP 會員的貿易額達 2,995 億美元，占我國貿易總額的 58.6%。

惟我國欲加入 TPP/RECP 將面臨以下幾項挑戰：

1. 國際政治之挑戰：由於我國主要貿易夥伴均為非邦交國，因此我國在推動洽簽 FTA/ECA 時，須面臨更多國際政治上之挑戰，如雙方啟動談判前，必須就有關締約主體與簽約代表等問題先作討論。
2. 與成員國雙邊 FTA 或正式溝通平台有限：TPP 成員國彼此間已簽有相當數量之 FTA/ECA，因此在進行談判時，大多僅須就原有之自由化範圍及時間進一步放寬或加速，而我國目前與 TPP 成員國大多無雙邊 FTA/ECA，未來須在全新的基礎上展開談判，將增添我國加入之難度。
3. 對我國弱勢產業將產生較大衝擊：TPP 追求高度自由化，甚至標榜無排除項目，並涉及許多法規調整議題，對國內相對弱勢之農業及部分服務業將產生衝擊。因此國內應及早針對受創產業預做轉型調整，以降低加入 TPP 對我國之衝擊。此外，我國農產品保護高，若想加入 TPP 並非易事；美方及業界認為我國 SPS 未能採取國際標準，建議我國農業不應過度保護。另服務業部門應進一步自由化，將有助我國成為國際金融中心，並有利臺灣企業在諮詢服務業、金融業及工程服務業之發展。

4. 關於加入 RCEP，我國必須等到目前 RCEP16 個會員國完成第 1 輪談判生效，且對新會員加入資格有定義，並經 RCEP 會員國共識決同意後，我國才可申請加入第 2 輪談判，惟因中國大陸是 RCEP 會員國，臺灣要加入的困難度高。關於加入 TPP，TPP 主要由美國主導，在美國退出 TPP 談判後，TPP 的後續發展受到影響，恐近期內難以生效，則臺灣欲尋求申請加入第 2 輪談判，可能需等待不短的時間。

目前我國政府在參與區域經濟整合上，主要朝以下 4 個方向進行(經濟部國際貿易局(2017))：

1. 密切觀察 TPP、RCEP 的後續發展，以掌握情勢、有效因應。
2. 支持以規則為基礎的全球貿易制度：力促 WTO 部長會議達成具體成果；持續積極參與 APEC 相關會議，共同推動亞太自由貿易區(FTAAP)逐步實現。
3. 持續進行體制調和工作：持續依據 TPP 的重要內容，檢討相關經貿法規，加速我國經濟結構升級與轉型。
4. 參與其他複邊及雙邊經濟整合活動：強化與 TPP 會員雙邊關係，推動新南向政策，積極參與雙邊(官方或民間會議)、複邊協定及 APEC 活動。

6.1.3 助益分析

我國若能儘快與鄰近國家簽署 FTA，並順利加入 TPP 與 RECP，對於臺北港要發展為亞太物流中心，當然有極大的助益。

1. 簽署 FTA 或加入 TPP/RECP 後，國家間的關稅降低，有助於降低產業的原物料成本，降低產品的最終價格，擴大產品的市場佔有率。因此，關稅降低有助於促進國際間貨物往來的貨量增加，當貨量愈大，設置亞太物流中心將愈具有規模經濟效益。

2. 簽署 FTA 或加入 TPP/RECP 後，非關稅貿易障礙的降低(例如：提供快速通關服務、減少貨物通關檢疫限制等)，將有助於貨物在我國與鄰近國家間的自由進出，可增加跨國企業來臺進駐的意願。
3. 簽署 FTA 或加入 TPP/RECP 後，我國必須修改相關法規，讓國內法規與國際接軌，排除跨國企業進入臺灣的障礙，讓外國企業進入臺灣的投資審查程序的透明度、可預期性提高，此亦有助於增加外國企業來臺進駐的意願。
4. 簽署 FTA 或加入 TPP/RECP 後，我國將降低外國人員、資金進入臺灣的限制，讓人力、資金更自由進出臺灣，將可提高跨國企業在臺營運時的人力、資金調度的自由度，可吸引較多的外國企業來臺進駐。

6.2 推動新南向政策的助益

蔡英文總統自 2016 年就職以來，即積極推動新南向政策，將此政策定位為我國整體對外經貿戰略的重要一環，要為新階段的經濟發展，尋求新的方向和新的動能，並重新定位臺灣在亞洲發展的重要角色，創造未來價值。

政策推動的主要考慮為：東南亞與南亞國家經濟快速發展，消費能力大幅提升，再加上其積極參與全球區域經濟整合，擴大市場優勢，內需市場商機龐大，已成為全球經濟成長的亮點。

目前東協 10 國之 GDP 合計為 2.4 兆美元，人口 6.2 億人，而南亞 6 國之 GDP 合計為 2.7 兆美元，人口近 17 億人。且根據 Global Insight 預估，東協 10 國及南亞 6 國未來 5 年(2017-2021 年)平均每人經濟成長率分別達 4.9%及 7.4%，遠高於全球經濟成長率 3.1%。在經濟成長下，東協及南亞國家將逐漸產生一群消費力很強的新興中產階級，形成商機龐大的內需市場。

過去我國雖在亞洲新興市場多有經貿布局，但以加工貿易之出口

及投資型態為主，對於內需市場深耕不足，此外，臺灣也出現進出口貿易及對外投資過度集中中國大陸的問題，成為國家及經濟穩定的潛在風險。是以，推動新南向政策，可提升臺灣對外經濟的格局及多元性，告別以往過於依賴單一市場的現象，並重新建構臺灣與亞洲的連結。

政策推動的主要依據為蔡總統於 105 年 8 月 16 日召開「對外經貿戰略會談」中通過的「新南向政策綱領」，而後行政院依此於 9 月 5 日提出「新南向政策推動計畫」，成立經貿談判辦公室，負責統籌與協調「新南向政策」之相關執行工作。

「新南向政策綱領」揭示臺灣推動「新南向政策」之願景及短中長程目標，即要透過促進臺灣和東協、南亞及紐澳等 18 個國家的經貿、科技、文化等各層面的連結，共享資源、人才與市場，創造互利共贏的新合作模式；建立廣泛的協商和對話機制，形塑和東協、南亞及紐澳等國家的合作共識，並有效解決相關問題和分歧，逐步累積互信，進而建立「經濟共同體意識」，使臺灣成為新南向國家經濟發展的繁榮夥伴、人才資源的共享夥伴、生活品質的創新夥伴、及國際鏈結的互惠夥伴。

「新南向政策推動計畫」則秉持著「長期深耕、多元開展、雙向互惠」的核心理念，整合各部會、地方政府，以及民間企業與團體的資源與力量，從「經貿合作」、「人才交流」、「資源共享」與「區域鏈結」四大面向著手，期望與東協、南亞及紐澳等國家，創造互利共贏的新合作模式，逐步建立共同意識。

在上述推動背景與思維下，「新南向政策」希望在「經貿合作」面上，可以協助臺商改變代工思維，拓展內需市場，並強化產業合作與經貿拓展、及促進基礎建設工程合作與系統整合服務輸出；在「人才交流」面上，可以兼顧雙方的需求，在「以人為本、雙向多元」的交流原則下，由單向引進外籍勞工轉向雙向人才培養，提升臺灣與新南向國家雙邊人才資源的互補與合作；在「資源共享」面上，可以發揮醫療、文化、觀光、科技、農業等軟實力優勢，作為我國強化與新南

向國家開展夥伴關係的利基，爭取雙邊或多邊合作機會；在「區域鏈結」面上，推動雙邊與多邊制度化合作，提升雙方協商對話位階，並透過國際合作來建立與新南向國家之夥伴關係。

整體而言，「新南向政策」是臺灣在國內外新情勢下，全面性經貿及對外戰略之一環，不僅是著眼於分散經貿風險，爭取更多市場商機，更希望尋找臺灣經濟新動能及供應鏈上的新定位，並透過臺灣在國際社會有意義的參與，達到區域和平穩定之目的。

對於臺灣各港而言，政府順利推動「新南向政策」後，加強了臺灣與新南向國家的經貿、科技、文化等各層面的連結，臺灣與這些國家的經貿往來將更趨緊密，雙向的貿易量、貿易值必隨之提升，對於臺北港或臺灣其他港口發展亞太物流業務來說，將有所幫助。

6.3 跨國企業設置亞太物流配銷中心之考量因素分析

跨國企業決定在生產地與消費市場之間建置物流配銷中心，其目的為：在最低的成本下，提供顧客最佳的服務。因此，其基本理念主要有二：一是縮短總配送距離，降低貨物配送的成本；二是提供倉儲服務，降低貨物的配送時間。

過去跨國企業要將貨物推展至各國時，必定在該國設置物流中心，負責配送當地的顧客。近年來國際物流之配送型態已逐漸轉變，由原來分散於各國的物流中心集中於少數幾個區域物流中心，統籌負責鄰近國家之物流作業。

物流配銷中心的位置選擇是跨國企業的重要決策，因為此一決定關係著企業是否能節省成本，並快速反應顧客需求。由於亞太地區各國間的貨物往來多由海運提供服務，是以跨國企業會考量將亞太物流配銷中心設置在港口處。其在亞太地區眾多港口中的選擇，從成本面與效率面來看，推測其將考量到以下幾個因素：

1. 距離主要消費市場較近

物流配銷中心距離主要消費市場愈近，愈能縮短配送距離，降低配送成本，且能快速回應顧客需求。因此，物流配銷中心所在地距離主要消費市場愈近愈好。

2. 設置物流中心的成本較低

設置物流中心時應會考量土地成本、人力勞工成本等相關成本。不同國家、港口的設置成本不同，限制不一，通常已開發國家的土地、人力成本較高，開發中國家的土地、人力成本較低。

此外，一跨國企業在設置物流中心時，其可以選擇自行建立自有的物流中心，或者選擇使用由國際物流公司所建置之專門提供物流服務的公眾配銷中心，由降低成本的角度來看，選擇哪一種物流中心將視貨物量的大小而定，若貨物量大，則選擇建立自有的物流中心之總物流成本較低，若貨物量較小，則使用公眾物流中心的總物流成本較低。

3. 經商環境較佳

在經商環境方面，通常已開發國家的政治社會較安定、國家基礎建設較完善、法令規章制度較齊備，對於跨國企業、廠商的投資較有保障、當地人民對外國人也較友善、不排斥，而開發中國家則大多在各方面相對較落後。

此一項目與前一項目「設置物流中心的成本」兩者間呈現一個此消彼漲的互補關係，也就是說，已開發國家的經商環境較開發中國家好，但相對地，勞工薪資、土地成本亦較高。因此，跨國企業在考慮設置物流中心位置時，雖重視設置成本高低，亦會考量當地的經商環境，以避免投資風險，產生嚴重損失。

以 2014 年 5 月的越南排華暴動為例，大批群眾衝進臺商聚集的工業區，破壞與燒毀廠房設備，造成部分投資越南的臺商發生重

大損失，連帶影響到臺商與其他外國企業投資越南的意願。這雖然是偶發事件，但也突顯出一個國家的經商環境好壞，對於吸引跨國企業投資興建物流中心的意願。

4. 設有自由貿易區，享有賦稅優惠

目前臺灣與鄰近的中國大陸、香港、新加坡、南韓等地區均在港口設有自由貿易區，並提供賦稅優惠，以吸引廠商投資。對於欲設置物流配銷中心的跨國企業來說，若其物流配銷中心設置在一港口的自由貿易區內，就可以享受到「境內關外」的轉運免關稅好處，亦即當國外貨物進入其物流中心，或貨物由物流中心輸往國外時，均不必繳納關稅，只有貨物進入該國內時才需繳納關稅。因此，跨國企業在選擇口時，應傾向選擇有設置自由貿易區，可享有轉運免關稅之「境內關外」好處的港口。

此外，各國為吸引企業進駐自由貿易區，均提出賦稅優惠措施。以臺灣為例，我政府提供的賦稅優惠有：一、區內供營運之貨物及自用機器、設備免相關稅費，對國內採購之營業稅為零；二、外國貨主貨物委託於區內儲存與簡易加工，免營所稅。

再以中國大陸為例，中國大陸在賦稅優惠方面，同樣提供區內企業進口自用的生產設備、貨物免關稅、消費稅優惠，另其還有所得稅優惠，保稅區內企業所得稅率為 15%，符合國家鼓勵政策者可減為 10%。

因此，一跨國企業在選擇設置位址時，除考量港口是否是自由貿易區外，應還會比較各港提供的賦稅優惠。

5. 簽有自由貿易協定(FTA)，享經貿自由化的益處

當一個國家與鄰近國家簽定了 FTA，則在貨品貿易上該國的貨物運送至鄰近國家，將可獲得關稅減免的優惠，並可享受海關手續簡化、人員資金進入限制降低等貿易障礙消除的好處。因此，對跨

國企業選擇設置港口時，應傾向選擇與多數鄰近國家簽有 FTA 的國家，以獲得上述的優惠與便利。

6. 港口航線密集、服務便捷

對跨國企業而言，設置亞太物流配銷中心的港口應具備完善的軟硬體設備，需有密集的航線，且能提供高效率的貨物裝卸服務、便捷的通關服務，以讓該企業能夠縮短前置時間(lead time)，提供高頻率的貨物配送服務。

6.4 在臺北港設置亞太物流中心之利基分析

在前一節本研究分析了跨國企業設置亞太物流配銷中心時可能考量的因素，接下來在本節將分析臺北港在這些考量因素上具備有多少？是否比鄰近的港口強？是否足以吸引跨國企業來投資。

1. 在與主要消費市場距離方面：

臺灣位於東南亞與東北亞之交接地帶，主要的消費市場有西側的中國大陸市場有 13.6 億人口，GDP 達 10.5 兆美元；東南亞的東協市場，人口超過 6 億，GDP 達 2.5 兆美元；而東北亞的日韓市場，人口有 1.8 億，GDP 達 6.3 兆美元。亞太地區主要國家人口數與國內生產毛額(GDP)如表 6-1 所示。

表 6-1 2016 年亞太地區主要國家人口數與國內生產毛額(GDP)

國家別	人口數(萬人)	GDP(億美元)	經濟成長率(%)
臺灣	2,354	5,299	1.5
中國大陸	137,867	111,991	6.7
日本	12,700	49,394	1.0
韓國	5,125	14,112	2.8
新加坡	561	2,970	2.0
菲律賓	10,332	3,049	6.9
泰國	6,886	4,068	3.2
馬來西亞	3,119	2,964	4.2
越南	9,270	2,026	6.2

資料來源：International Monetary Fund (2017), World Economic Outlook Database, April 2017, International Monetary Fund. 資料引用自經濟部統計處網站 (www.moea.gov.tw).

若跨國企業以整個亞太地區為配銷市場來設置物流中心，那麼臺北港在地理位置上具有位居亞太地區中心位置、總配送距離較短的優勢；若跨國企業將亞太市場細分為東南亞、東北亞與東亞三個配銷市場，則在臺北港設置配銷中心，可提供臺灣、中國大陸東南沿海地區，以及菲律賓等東亞地區物流服務。

2. 在設置物流中心的成本方面：

就亞太地區而言，若物流中心設置在日本、新加坡等已開發國家，建置成本較高，若設在越南、馬來西亞、菲律賓等開發中國家的建置成本較低。臺北港的設置成本不算低，但也不是最高，在設置物流中心的建置成本上應尚有相對的競爭力。

至於在港口內提供的物流服務上，臺北港為滿足不同企業對物流配銷中心的需求，應同時提供公用與自建二種不同的物流中心以供選擇。一方面提供土地與倉庫，讓企業自行建置私有配銷中心，另方面提供土地給國際物流公司，讓其建置公眾配銷中心，轉提供給各類企業使用。

3. 在經商環境方面：

在經商環境上，依據世界銀行(World Bank)出版的「2018 年經商環境報告(Doing Business 2018)」，臺灣在 190 個經濟體中排名第 15 名，在亞太地區僅次於新加坡(2)、南韓(4)與香港(5)等三地，較日本、中國大陸、菲律賓等國家都好。此外，在全球競爭力上，依據世界經濟論壇（WEF）「2018 年全球競爭力報告(The Global Competitiveness Report 2018)」，臺灣在 140 個受評比國家及地區中排名第 13 名，在亞太地區僅次於新加坡(2)、日本(5)、香港(7)等三地，較南韓(15)、中國大陸(28)、菲律賓(56)、馬來西亞(25)、泰國(38)、越南(77)等國家都好。詳細資料如表 6-2 所示。

表 6-2 亞太地區主要經濟體的經商環境與全球競爭力排名

經濟體	經商環境排名	全球競爭力排名
臺灣	15	13
日本	34	5
韓國	4	15
中國大陸	78	28
香港	5	7
新加坡	2	2
馬來西亞	24	25
泰國	26	38
印尼	72	45
越南	68	77
菲律賓	113	56
柬埔寨	135	110
寮國	141	112

資料來源：

1. World Bank (2018), Doing Business 2018, <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>.
2. World Economic Forum (2018), The Global Competitiveness Report 2018, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>.

因此，就消費市場來看，臺灣地區人口僅 2,300 萬人，相較於中國大陸 13 億人、印尼 2 億人、日本 1 億人、菲律賓 1 億人而言，

人口不是很多；臺灣的國內生產毛額在 2014 年為 5,305 億美元，亦低於中國大陸(104,823 億美元)、日本(48,487 億美元)、南韓(14,113 億美元)等國家，消費能力不算很強。但是，整個國家的政治、社會安定，人民友善，是以在經商環境上，臺灣的臺北港相較於鄰近的中國大陸、菲律賓與大多數東協國家的港口而言，是較佳的選擇。

4. 在設有自由貿易區、提供賦稅優惠方面：

臺灣各港的自由貿易港，可透過「委外加工」模式，引入具優勢科技園區支援的自由貿易港區物流與加工運籌系統。此一特性是鄰近國家所欠缺的，如新加坡與香港，其自由貿易區多屬物流型作業，欠缺與優勢科技廠商的結合，如中國大陸，也欠缺像臺灣科技產業所特有的加工技術。

臺北港位於北臺灣之新北市郊，港口腹地包括新北、桃園與新等地區。鄰近可結合的園區有土城、樹林、龜山、林口、大園、觀音等工業區、新竹科學工業園區...等等，。在推動「委外加工」模式時，可針對臺北港的優勢產業，先發展加工出口，再進一步發展成為亞太物流中心。

5. 在簽定 FTA 方面：

在此部分，臺灣相對於鄰近國家而言，算是進度落後的。在洽簽中的 FTA 方面，臺灣欲加入 TPP，不是一件容易的工作，對內要持續與受衝擊的弱勢產業溝通說明，對外需面對我主要貿易夥伴為非邦交國之國際政治挑戰。因此，在此方面臺北港與鄰近韓國、新加坡、日本等國港口之競爭較處於弱勢。

6. 在港口作業效率、航線密集度方面：

臺北港的貨櫃碼頭營運方式，是由長榮、萬海與陽明三家航商合組的臺北港貨櫃碼頭公司在經營，各貨櫃碼頭的裝卸作業由民營

業者提供服務，整體作業效率相對於亞太鄰近港口而言，表現是具有競爭力的。

在航線方面，臺北港位在東南亞與東北亞的中間，與中國大陸、東南亞、東北亞之間均有貨櫃航線，可提供亞太區域內的近洋貨櫃運輸服務，另有 6 條遠洋航線聯絡美西、歐洲、地中海與中東印巴等地區。因此，在航線密集度上，臺北港亦有其競爭力。

6.5 小結

1.我國若能儘快與鄰近國家簽署 FTA，並順利加入 TPP 與 RECP，對於臺北港發展亞太物流中心將有極大助益，其助益主要來自以下 3 方面：

(1)關稅降低直接促進國際物流增加，設置亞太物流中心的規模經濟效益愈大。

(2)非關稅貿易障礙的降低，可提高跨國企業來臺進駐的意願。

(3)人力、資金的管制降低，且國內法規與國際法規接軌，可排除跨國企業的投資障礙。

2.推動「新南向政策」後，促使臺灣與新南向國家的經貿往來更趨緊密，雙向貿易量、貿易值隨之提升，對於臺北港或臺灣其他港口發展亞太物流業務來說，將有所幫助。

3.跨國企業設置亞太物流配銷中心的目的為：在最低的成本下，提供顧客最佳的服務。可能考量的因素有 6 項：

(1)距離主要消費市場較近；

(2)設置物流中心的成本較低；

(3)經商環境較佳；

(4)設有自由貿易區，享有賦稅優惠；

(5)簽有 FTA，享經貿自由化的益處；

(6)港口航線密集、服務便捷。

4.臺北港欲發展亞太物配銷中心，利基在於臺北港地理位置佳；航運服務好，無論在航線密集度，或裝卸作業效率均優；國家政治社會安定，且人民友善；設有自由貿易港區，提供賦稅優惠，並可與鄰近產業結合，發展加值型物流。不過，在簽署 FTA 方面臺灣落後於鄰近國家，是臺北港發展物流業務之一大阻力。

第七章 臺北港發展物流業務之策略

本章運用 SWOT 分析來探討臺北港發展物流配銷中心之優勢、弱勢、機會、威脅，研究發展物流之方向與策略。在 7.1 節運用 SWOT 矩陣策略配對法進行策略研擬，在 7.2 節進一步分別就臺北港發展進口、出口、兩岸與亞太物流業務研提具體執行方向。

7.1 臺北港發展物流業務之 SWOT 分析

SWOT 分析是進行策略規劃經常使用之分析工具，依據分析標的本身內部本質條件，檢視其優勢與弱勢，進而再依外在經營環境，來確認其機會與威脅，藉由知己知彼，掌握經營環境發展趨勢，來訂定未來之發展策略。

本研究發展策略之訂定，係採用 SWOT 矩陣策略配對法進行。其方法為：首先分析出標的「優勢」、「弱勢」、「機會」及「威脅」；然後由「優勢」與「弱勢」中任取 1 項，由「機會」與「威脅」中任取 1 項兩兩配對，整合考量後提出策略。總共包括 4 種組合：

1. S/O；(Maxi-Maxi)使用優勢並利用機會；
2. W/O；(Mini-Maxi)改善弱勢並利用機會；
3. S/T；(Maxi-Mini)使用優勢並避免威脅；
4. W/T；(Mini-Mini)改善弱勢並避免威脅。

依據前面各章節的分析，整理出臺北港發展物流業務之優勢、弱勢、機會與威脅，如表 7-1 所示。而後，以 SWOT 矩陣策略配對法研擬發展策略的過程，如表 7-2 所示。按分析結果，獲得的發展策略說明如下：

表 7-1 臺北港發展物流業務之 SWOT 分析表

構 面	分 析
優勢(Strengths)	S1 港口聯外公路已完成，交通便捷。 S2 港內貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。 S3 具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進出口物流。 S4 港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當。 S5 港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。
弱勢(Weaknesses)	W1 相較於港外其他保稅區，港口有出入管制。 W2 港內土地有限，目前無土地供業者進駐，物流倉儲區第一期已填築完成，刻正進行環評，預計在 108 年或 109 年釋出至少 4 公頃土地。 W3 臺北港的貨櫃航線數不多，不如高雄港的航線密集，海運便捷性略低。
機會(Opportunities)	O1 鄰近人口稠密、經濟繁榮的大臺北都會區，貨源充裕。(進口物流) O2 鄰近地區產業發達，業者有不少中小企業，適合由專業物流公司提供服務。(出口物流) O3 有高速客輪與客貨輪往返福建平潭，有利於發展兩岸快遞、海空聯運。(兩岸物流) O4 距桃園機場僅 30 分鐘車程，是國內最適合發展海空聯運的港口。(亞太物流) O5 臺灣社會安定、政府廉能、人力素質高。 O6 臺灣經商環境佳，世界排名第 15，全球競爭力亦佳，排名第 13。 O7 臺灣位處東南亞、東北亞與中國大陸間，在發展亞太物流上，具有地理位置上的優勢。(亞太物流)
威脅(Threats)	T1 臺灣的消費市場，相較於中國大陸、日、韓、東協等地區而言，不算大。(進口、亞太) T2 鄰近國家亦在港口設有與我國自由貿易港區功能相似的保稅區，投資條件不亞於我國。(出口、亞太物流) T3 各國之間陸續簽訂自由貿易協定，對我國產品出口將產生負面影響，將降低廠商選擇以臺灣為生產地之意願。(出口、亞太物流) T4 與中國大陸間的服貿協議簽署多年仍未生效，對後續與中國大陸的談判，或與其他國定簽署協議均有負面影響。(各類物流)

註：本研究整理。

表 7-2 SWOT 矩陣策略配對法之發展策略分析表

矩陣配對	矩陣分析				發展策略
S/O ； Maxi-Maxi 使用優勢並用機會	使用優勢	S1 港口聯外公路已完成，交通便捷。	利用機會	O1 鄰近人口稠密、經濟繁榮的大臺北都會區，貨源充裕。(進口物流)	1. 以臺灣北部地區為目標市場，發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。
		S2 港內貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。			
		S3 具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進出口物流。			
		S4 港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當。			
		S3 港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當。(各類物流)		O2 鄰近地區產業發達，業者有不少中小企業，適合由專業物流公司提供服務。(出口物流)	2. 朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。
		S5 港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。(各類物流)			3. 透過「委外加工」模式，結合鄰近地區產業，發展加工出口物流，進而拓展為亞太物流中心。
		S1 港口聯外公路已完成，交通便捷。		O3 有高速客輪與客貨輪往返福建平潭，有利於發展兩岸快遞、海空聯運。(兩岸物流)	4. 積極推動兩岸快遞、海空聯運。
		S2 港內貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。		O4 距桃園機場僅 30 分鐘車程，是國內最適合發展海空聯運的港口。(亞太物流)	
		S3 具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進出口物流。			

		S4 港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當。(各類物流) S5 港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。(各類物流)		O3 有高速客輪與客貨輪往返福建平潭，有利於發展兩岸快遞、海空聯運。(兩岸物流) O7 臺灣位處東南亞、東北亞與中國大陸間，在發展亞太物流上，具有地理位置上的優勢。(亞太物流)	5. 推動農漁產加值服務。例如善用港內的低溫物流中心，積極發展農產品出口，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。 6. 與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。
W/O ; Mini-Maxi 改善弱勢並用機會	改善弱勢	W1 相較於港外其他保稅區，港口有出入管制。(各類物流)	利用機會	O5 臺灣社會安定、政府廉能、人力素質高。(亞太物流) O6 臺灣經商環境佳，世界排名第 15，全球競爭力亦佳，排名第 13。(亞太物流) O7 臺灣位處東南亞、東北亞與中國大陸間，在發展亞太物流上，具有地理位置上的優勢。(亞太物流)	7. 鬆綁對物流、人流、金流、資訊流及知識流的各項限制，打造便利的經商環境，以吸引業者進駐。
S/T ; Maxi-Mini 使用優勢並避免威脅	使用優勢	S2 港內各貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。(各類物流) S5 港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。(各類物流)	避免威脅	T2 鄰近國家亦在港口設有與我國自由貿易港區功能相似的保稅區，投資條件不亞於我國。(出口、亞太物流)	8. 與對岸或鄰近港口的保稅區合作，設法減少雙方貨品的管制。
	改善	W1 相較於港外其他保稅區，港口有出	避免	T2 鄰近國家亦在港口設有與我國自由貿	9. 了解目前困擾業者進駐的限制，

W/T ； Mini- Mini 改善 弱勢 並避免 威脅	弱 勢	入管制。(各類物 流)	威 脅	易港區功能相似的 保稅區，投資條件 不亞於我國。(出 口、亞太物流) T3 各國之間陸續簽訂 自由貿易協定，對 我國產品出口將產 生負面影響，將降 低廠商選擇以臺灣 為生產地之意願。 (出口、亞太物流)	設法解決，並了 解鄰近競爭港口 的投資條件，設 法提出與其相 當，甚至更優的 投資條件，以吸 引國際廠商進 駐。
		W1 相較於港外其他 保稅區，港口有出 入管制。(各類物 流)		T3 各國之間陸續簽訂 自由貿易協定，對 我國產品出口將產 生負面影響，將降 低廠商選擇以臺灣 為生產地之意願。 (出口、亞太物流) T4 與中國大陸間的服 貿協議簽署多年仍 未生效，對後續與 中國大陸的談判， 或與其他國定簽署 協議均有負面影 響。(各類物流)	10. 設法與鄰近國家 洽簽 FTA，或加 入區域經濟組 織，或退一步設 法私下訂立互助 協定、友好協 定，以減少雙方 貨品管制。

註：本研究整理。

1. 以臺灣北部地區為目標市場，發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。(短期策略)
2. 朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。(短期策略)
3. 透過「委外加工」模式，結合鄰近地區產業，發展加工出口物流，進而拓展為亞太物流中心。(短期策略)
4. 積極推動兩岸快遞、海空聯運。(短期策略)
5. 推動農漁產加值服務。例如善用港內的低溫物流中心，積極發展農產品出口，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。(短期策略)
6. 與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。(中期策略)
7. 鬆綁對物流、人流、金流、資訊流及知識流的各項限制，打造便利的經商環境，以吸引業者進駐。(中期策略)
8. 與對岸或鄰近港口的保稅區合作，設法減少雙方貨品的管制。(中期策略)
9. 了解目前困擾業者進駐的限制，設法解決，並了解鄰近競爭港口的投資條件，設法提出與其相當，甚至更優的投資條件，以吸引國際廠商進駐。(中長期策略)
10. 設法與鄰近國家洽簽 FTA，或加入區域經濟組織，或退一步設法私下訂立互助協定、友好協定，以減少雙方貨品管制。(中長期策略)

7.2 發展各類物流之策略說明

本節進一步就臺北港發展進口、出口、兩岸與亞太物流業務研提具體執行方向。

- 1.進口物流：以臺灣北部地區為目標市場，發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。

從消費市場的角度來看，臺北港位於臺灣北部地區，為臺灣人口最密集的地區，既可發展北部地區的進口物流業務，亦可發展為全臺的進口物流業務。此外，臺北港位於臺北市郊，設置進口物流中心具有土地成本相對於市區較低，港口與臺北、新北、桃園、新竹等地區間的公路運輸系統交通便捷，賦稅優惠比一般工業區佳等利基，可發展成為北部消費市場的進口物流中心。

2. 出口物流：朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。

臺北港鄰近地區的產業發達，有多處工業區、科學園區，出口產業有半導體、電子零組件、通信資訊、機械器材等產業，故臺北港適合發展加工再出口之加值物流業務。

上述業者有不少為中小企業，其資金能力、物流量皆小，在引進物流設備、物流系統的能力上較不具規模經濟性，適合由專業的物流業者來提供物流配送服務。由物流業者在港內自貿港區中設立物流中心，一方面提供出口製造業者，在進口零組件、零組件委外加工、簡易加工加值、成品出口等方面的倉儲物流服務，另方面並提供貨物報關、碼頭裝卸、倉儲、海運、陸運、貨櫃集散站之垂直整合性物流服務，發展出以北部產業為對象，提供垂直整合、全方位服務的專業出口物流中心。當出口物流發展成功後，可逐步擴大物流業務規模，發展成為亞太物流配銷中心。

3. 兩岸物流：善用兩岸之間有高速船往返，且港口距桃園機場僅 30 分鐘車程，可積極推動兩岸快遞、海空聯運。

臺灣與中國大陸同文同種，彼此的語言、文字相通，且兩岸在 2010 年簽署 ECFA 後，在關稅調降與貿易限制放寬的助益下，有助於兩岸間的貿易往來。

臺北港與福建平潭間有高速客貨船往返，航程僅 2.5 小時，每週有 4 航班，並有 1 艘高速貨輪臺北快輪往返，每週 3 航班，航程

約 6 小時，適合推動兩岸快遞、海空聯運。此外，港口距桃園機場僅 30 分鐘車程，相較於高雄、基隆、臺中等臺灣其他港口而言，臺北港具有發展海空聯運的優勢。臺北港可依靠上述優勢，以發展成臺灣最重要的兩岸物流港口為目標。

兩岸物流的可發展方向很多，例如：

- (1) 製造業：北部地區的出口產業，可透過臺北港將成品輸出至中國大陸消費市場，並與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。
 - (2) 農產品：善用港內的低溫物流中心，積極發展農產品出口，將臺灣的農產品行銷至中國大陸。
 - (3) 農漁畜產品加工：兩岸在 ECFA 架構下，商品貿易愈趨開放，臺灣業者可將精緻的加工技術應用於中國大陸的農漁畜產品，透過自由貿易港區進口大陸地區的農漁畜產品，經加工後再回銷中國大陸，或轉輸出至其他國家，為兩岸商品與產業創造雙贏。
 - (4) 與對岸保稅區合作：共同形成境內關外的自由貿易港區，設法透過減少雙方貨物通關檢疫等限制，降低跨國所產生的交易成本，並整合供應鏈，以達到貨暢其流，彼此互利共榮。
4. 亞太物流：逐步擴大進出口物流規模，朝拓展為亞太物流配銷中心努力。

臺灣位於東南亞與東北亞之交接地帶，臺北港在地理位置上具有發展成為整個亞太地區的物流配銷中心，或成為東亞地區(臺灣、中國大陸東南沿海、菲律賓)物流配銷中心的地點優勢。此外，臺灣具有政治社會安定、人民友善、經商環境良好之優勢。依上述利基可嘗試以目前的進出口物流、兩岸物流業務發展現況為基礎，進一步將物流業務拓展至鄰近地區，逐步發展出亞太物流配銷中心。

例如：在進口物流方面，東立物流目前在臺北港的汽車物流區中有近 20 公頃的倉儲面積，興建有汽車物流中心、汽車零組件捆包中心，相關業務包括：成車進出口、汽車整備、汽車零組件捆包裝櫃出口、委外組裝汽車出口等。可進一步擴大營運規模，發展汽車出口、轉口、汽車零組件進口與出口業務，拓展亞太地區的汽車物流配銷中心。

惟臺灣在與各國簽署 FTA 與加入區域經濟組織上，對於發展亞太物流中心極為不利，對外有貿易夥伴均為非邦交國的政治挑戰，對內有弱勢產業抗議等問題阻擋，在這些內憂外患之下，未來臺灣在簽署 FTA、加入區域經濟組織的路途仍困難重重。由於無法與其他國家簽署 FTA，造成臺灣與鄰近國家間的關稅或非關稅的貿易礙很大，不僅影響到國際物流公司來臺進駐的意願，亦會影響到臺灣產品的出口，亦即對臺北港發展加值型出口物流業務也有相當影響。

惟此一大環境的局勢，不是港務公司本身可以掌控，甚至連政府主政者亦無法掌控。但是，為了脫離困境，尋求未來的出路，在目前局勢下，仍應想方設法、繼續努力，嘗試從其他方面著手。

政府在洽簽 FTA 或加入區域經濟組織受阻，或許退一步設法與其他國家私下訂立互助協定、合作協議，以建立友好情誼，設法減低國際間的關稅與非關稅貿易障礙。港務公司亦能在其能力範圍內設法了解並處理目前困擾業者進駐的限制，並了解鄰近競爭港口的投資條件，以提出與其相當，甚至更優渥的投資條件以吸引國際物流業者進駐。

第八章 結論與建議

港口是國際貨物運輸中一個無可替代的重要節點，發展港埠物流，將港口從起迄港、轉運港的角色，提升為提供物流配送，具加工、增值功能的全方位整合性物流港，有助於增加港埠競爭力與附加價值，並可達到優化港口資源整合之目標，本研究針對臺北港發展港埠物流做探討。文中蒐集分析臺北港物流基本資料，說明港區內外的物流發展概況，進行發展物流配銷中心之探討，而後運用 SWOT 分析研提發展物流之方向與策略，期能提供交通部在政策研擬上之參考。

本研究的結論、建議、成果效益與應用情形說明如下：

8.1 結論

本研究具體的研究成果整理如下：

1. 在臺北港內外物流發展情勢方面：

- (1) 臺北港自由貿易港區的營運面積合計 93.7 公頃，範圍包括第一散雜貨中心、第二散雜貨中心、第三散雜貨中心、臨時油品儲運中心及車輛物流中心約 79 公頃，以及北碼頭區貨櫃儲運場北 3 至北 6 碼頭後線約 14.7 公頃。
- (2) 目前進駐自由貿易港區的業者共 8 家，其中東立物流公司經營汽車物流，臺塑石化公司經營油品、化學品等液態散貨儲運，臺北港貨櫃碼頭公司經營貨櫃航運、裝卸業務，臺北港國際物流公司主要經營兩岸快遞業務，臺灣港務國際物流公司、統英國際物流公司主要經營一般倉儲物流業務，好好立和國際物流公司主要經營低溫物流業務，超雄公司以供應船舶、船員日用品為主要業務。
- (3) 2017 年我國海港自由貿易港區貨物量高達 953 萬公噸，貿易值 3,110 億元。其中，臺北港的貨物量達 51 萬公噸，貿易值 552 億元，占 6 海港總貨物量約 5.4%、總進出口貿易值約 17.7%。

- (4) 港埠物流主要在進行國際物流，在港區外經營國際物流的業者，大多是提供海運貨物承攬運送服務。擁有實體倉儲配銷中心的業者如。山九昭安國際物流公司、厚生國際物流中心、安麗公司、中華郵政等。
2. 設置進口物流配銷中心的業者，應是以進口貨物為其主要業務。可能業者有 3 類：
- (1) 從事進口貨物的經銷商、代理商；
 - (2) 從事進口貨物運送的貨運、航運業者；
 - (3) 國外製造商、供應商。
3. 業者設置進口物流配銷中心，主要係考量營運成本與效率。可能考量因素有 5 項：
- (1) 距離主要消費市場較近；
 - (2) 設置成本較低；
 - (3) 交通便捷；
 - (4) 賦稅優惠較多；
 - (5) 管制與限制較少。
4. 臺北港欲發展進口物流配銷中心，最大利基在於距離北部主要消費市場近；其次，港口聯外交通便利，可結合桃園機場發展海空聯運，具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進口物流，在賦稅優惠上亦具有與港外其他保稅區相當的競爭條件；但相較於港外其他保稅區而言，則有較多的管制與限制。
5. 有需要建立出口物流配銷中心的業者，主要為從事出口的製造業者，以及經營國際出口物流業務的物流業者。
6. 臺北港鄰近地區的出口產業主要有半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，業者中有不少中小企業，適合由專業物流公司提供服務。

7. 港內物流業者可提供出口製造業者，在進口零組件、零組件委外加工、成品出口等方面的專業物流服務。
8. 業者設置出口物流配銷中心，與設置進口物流配銷中心類似，主要係考量營運成本與效率。可能考量因素有 5 項，包括：(1)距離主要消費市場較近；(2)設置成本較低；(3)交通便捷；(4)賦稅優惠較多；(5)管制與限制較少。
9. 將出口物流配銷中心設置在港口，是最接近國外消費市場的國內地點，並可同時處理報關、裝卸、簡易加工、加值等服務，相較於設置於距離港口較遠的地區而言，是較佳的選擇，具有競爭優勢。
10. 臺北港位處新北市郊，設置出口物流配銷中心的成本相較於離市區較近的工業區，具有相對競爭優勢，相較於其他郊區工業區，亦具有競爭力。
11. 臺北港的公路網路密集、交通便捷，海運遠近洋航線均有，可聯通世界各地，遠洋航線密集度不如高雄港，但比基隆港、臺中港高。
12. 在賦稅優惠方面，臺北港自由貿易港區提供比一般工業區佳的優惠，具有競爭優勢；與科學工業園區、加工出口區提供類似的優惠，具競爭力。
13. 在管制與限制方面，相較於港外其他保稅區而言，有較多的管制與限制。
14. 兩岸間的貿易往來密切，對於在港區發展物流業務，是一大助力。且與其他國家相較，臺灣與中國大陸同文同種，彼此的語言、文字相通，且兩岸間距離近，在發展上的障礙較少。
15. 兩岸在 2010 年簽署 ECFA 後，在關稅調降與貿易限制放寬的助益下，有助於兩岸間的貿易往來。但兩岸服務貿易協議遲遲無法通過，以及後續議題無法繼續協商，對於兩岸物流的發展是一大障礙，特別是在中韓 FTA 簽署生效後，臺灣將無法站在平等競爭的地位上，與南韓相競大陸市場。

16. 臺北港是距離臺灣製造業最密集的新北、桃園、新竹地區最近的港口，北部地區的半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，可透過臺北港將成品輸出至中國大陸的廣大消費市場，並與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。
17. 臺北港與福建平潭間有海峽號與麗娜輪 2 艘高速客貨船往返，每週 4 航班，航程僅 2.5 小時，並有 1 艘高速貨輪臺北快輪往返，最大可載 230 個貨櫃，每週 3 航班，航程約 6 小時，均有利於臺北港發展兩岸快遞、海空聯運等業務。
18. 在港口的自由貿易港區可以嘗試興建冷凍、冷藏倉庫，以發展農產品的出口物流配銷中心，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。
19. 在 ECFA 架構下商品貿易愈趨開放，有助於臺灣將精緻的加工技術應用於中國大陸的農漁畜產品。臺灣廠商可以透過自由貿易港區進口大陸地區的農漁畜產品，經加工後再回銷中國大陸，或轉輸出至其他國家，為兩岸商品與產業創造雙贏。
20. 臺灣港口欲發展兩岸物流，並強化自由貿易港區，可嘗試與對岸保稅區合作，共同形成境內關外的自由貿易港區，設法透過減少雙方貨物通關檢疫等限制，降低跨國所產生的交易成本，並整合供應鏈，以達到貨暢其流，彼此互利共榮。
21. 我國若能儘快與鄰近國家簽署 FTA，並順利加入 TPP 與 RECP，對於臺北港發展亞太物流中心將有極大助益，其助益主要來自以下 3 方面：
 - (1) 關稅降低直接促進國際物流增加，設置亞太物流中心的規模經濟效益愈大。
 - (2) 非關稅貿易障礙的降低，可提高跨國企業來臺進駐的意願。
 - (3) 人力、資金的管制降低，且國內法規與國際法規接軌，可排除跨國企業的投資障礙。

- 22.推動「新南向政策」後，促使臺灣與新南向國家的經貿往來更趨緊密，雙向貿易量、貿易值隨之提升，對於臺北港或臺灣其他港口發展亞太物流業務來說，將有所幫助。
- 23.跨國企業設置亞太物流配銷中心的目的為：在最低的成本下，提供顧客最佳的服務。可能考量的因素有 6 項：
- (1)距離主要消費市場較近；
 - (2)設置物流中心的成本較低；
 - (3)經商環境較佳；
 - (4)設有自由貿易區，享有賦稅優惠；
 - (5)簽有 FTA，享經貿自由化的益處；
 - (6)港口航線密集、服務便捷。
- 24.臺北港欲發展亞太物配銷中心，利基在於臺北港地理位置佳；航運服務好，無論在航線密集度，或裝卸作業效率均優；國家政治社會安定，且人民友善；設有自由貿易港區，提供賦稅優惠，並可與鄰近產業結合，發展加值型物流。不過，在簽署 FTA 方面臺灣落後於鄰近國家，是臺北港發展物流業務之一大阻力。
- 25.本研究就臺北港發展進口、出口、兩岸與亞太物流業務研提的具體執行方向如下：
- (1)進口物流：以臺灣北部地區為目標市場，發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。
 - (2)出口物流：朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。
 - (3)兩岸物流：善用兩岸之間有高速船往返，且港口距桃園機場僅 30 分鐘車程，可積極推動兩岸快遞、海空聯運。
 - (4)亞太物流：逐步擴大進出口物流規模，朝拓展為亞太物流配銷中心努力。

8.2 建議

1. 物流是港埠發展的重要功能，惟目前臺灣產業面臨的主要問題是產業鏈與供應鏈很多已經不在臺灣了。建議未來可從分析臺北港實際的進出口貨物價值與數量的變化、自由貿易港區廠商實際營運數據分析、兩岸貿易值量變化等方面，以整體需求為考量前提，探討如何將產業回流作為未來發展物流配銷中心策略之重要參考。
2. 關於發展港埠物流之探討，進一步可針對各國設立自由貿易區或保稅區的背景與目的，以及其面對的課題與今後展望，透過分析各國的發展過程，以提出能供學習，以及應避免的重點。
3. 鑑於我國依賴兩岸經貿往來的金額與貿易量逐日提升，未來可探討加速兩岸間的通關與質檢的便捷性，以協助兩岸物流配銷中心發展。例如兩岸通關訊息資料交換、讓風險低的貨物快速放行、開放檢驗檢疫作業在出口國預檢、降低檢驗檢疫作業的時間等。

8.3 研究成果之效益

1. 研究成果可做為政策研擬之參考，據以提升港埠營運競爭力與港埠附加價值。
2. 港埠物流的研究分析結果，對政策推動與推動後之政策檢討將有所助益。

8.4 提供政府單位應用情形

1. 在施政上，本研究成果可提供交通部、航港局與港務公司在研擬港埠物流政策、港埠發展政策之參考。
2. 在實務上，本研究成果可提供物流業者及自由貿易港區業者在營運上之參考。

參考文獻

1. International Monetary Fund (2017), World Economic Outlook Database, April 2017, International Monetary Fund. (資料引用自經濟部統計處網站(www.moea.gov.tw))。
2. World Bank (2018), Doing Business 2018. <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>.
3. World Economic Forum (2018), The Global Competitiveness Report 2018, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>.
4. MBA 智庫網站 (<http://wiki.mbalib.com/zh-tw/%E6%B8%AF%E5%8F%A3%E7%89%A9%E6%B5%81>)。
5. 交通部運輸研究(1993)，國際貨物實體運銷管理系統之研究，初版，交通部運輸研究所印，臺北市。
6. 兩岸經濟統計月報(2018)，305 期，2018 年 9 月出版，引用自行政院大陸委員會網站(<http://www.mac.gov.tw/>)。
7. 張志清、余坤東、林泰誠、蔡豐明、林妲欣、林子堯(2012)，ECFA 簽署後兩岸物流產業運籌中心規劃及發展策略，行政院大陸委員會。(資料引用自行政院大陸委員會網站：<http://www.mac.gov.tw/>)
8. 馮正民、謝承憲、袁劍雲、戴輝煌、廖柏瑞、邱展煜(2013)，ECFA 簽署後兩岸自由貿易區發展策略之研究，行政院大陸委員會。(資料引用自行政院大陸委員會網站：<http://www.mac.gov.tw/>)。
9. 經濟部工業局網站 (<http://www.moeaidb.gov.tw/external/view/tw/indpark/indParkList.html>)

)，103 年 10 月 27 日資料。

- 10.經濟部國際貿易局(2014)，「TPP/RCEP 的現況與未來發展」簡報資料，103 年 8 月 14 日引用自經濟部國際貿易局網站 (<http://www.trade.gov.tw>)
- 11.經濟部國際貿易局(2017)，「全球經貿新局與區域經濟整合」簡報，106 年 5 月 31 日資料，引用自經濟部國際貿易局網站 (<http://www.trade.gov.tw/>)。
- 12.臺灣港務股份有限公司(2016)，臺灣國際商港未來發展及建設計畫 (106~110 年)(核定本)，105 年 12 月。
- 13.臺灣港務股份有限公司網站 (<https://kl.twport.com.tw/tp/Form.aspx?n=77AC4F3C97207A0F>)。
- 14.維基百科網站 (<http://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E8%87%AA%E7%94%B1%E8%B2%BF%E6%98%93%E5%8D%94%E5%AE%9A>)。

附錄一

期末審查意見及辦理情形說明表

期末審查意見及辦理情形說明表

審查意見	處理情形
王慶福委員	
1. 本報告對臺北港物流現況以及對設置各種配銷中心的考量，有一完整的論述，值得肯定。唯仍建議對臺北港現有物流業者的發展狀況，能有一更深入的分析。	1. 感謝肯定與建議。
2. 本報告所提發展進出口物流或兩岸物流均屬一般性的論點，建議應依臺北港的發展特性(如散雜貨中心，油品儲運中心)與定位(海運快遞及海空聯運港，汽車及其他產業物流港)，做更進一步的分析。	2. 感謝建議。
3. 臺北港開港至今已近 20 年了，事實上秉持其發展特性，再加上港務單位的努力招商，吸引了很多民間投資與業者進駐，本報告若能對現有進駐業者做進一步訪談或問卷，了解他們現況所臨的問題，以及期望解決的課題，由實務面來探討今後所應努力的方向，提供給港務單位參考，可能會更有助益。	3. 感謝建議，納入後續研究考量。
4. 本報告第 4 章有提到政府只要提供良好的經營環境給業者，協助降低生產成本、時間成本，減少現制與管制，並協助期貨物能快速通關即可。所以，若能由這些觀點來探討，亦即港埠部門如何來提供良好的服務，協調相關部門解除管制，發展智慧化的管理系統提高物流效率，也許更有助於發展港埠物流。	4. 感謝建議。
5. 現有離岸風電的發展，臺北港將是一重要的基地港，亦是將來重要的機材集散中心。所以，臺北港的物流中心定亦應是朝多元化來發展	5. 感謝建議。

審查意見	處理情形
的。	
熊士新委員	
1. 本研究報告蒐集資料豐富、分析精闢，確可提供臺北港發展港埠物流之重要參考；因應時空環境變動，建議後續持續進行相關研究。	1. 感謝肯定與建議。
2. 本報告將進口、出口物流分開討論，建議亦可合併研析，以進口加工再出口模式為港口物流之核心作業，俾提升貨物之附加價值為目標，除創造貨物量也增加了貨物價值。	2. 感謝建議。
3. 港口本身腹地較小，可與鄰近之物流倉儲、加工出口區、工業區保稅倉庫、物流園區等合作，採取委外加工方式創造物流價值，提升自由貿易港區績效。	3. 感謝建議。
4. 臺北港地理位置極佳，適合引進循環經濟、逆物流等港口物流活動，建議日後研究可以探討。	4. 感謝建議，納入後續研究考量。
5. 建議可針對政府大力推動之新南向政策以專章論述，東協、印度市場日益壯大，港務公司亦積極展開海外投資，未來將是港口物流之重要發展基地。	5. 感謝建議。在 6.2 節已就新南向政策的對港埠物流發展做初步探討，至於深入分析將列為後續研究。
6. 針對報告部分，提供意見如下： a. p1-8「臺北港務分公司」：建議寫港務公司即可，毋須指名臺北港。 b. p2-1「臺北港各類船舶之最大計畫進港船型-貨櫃船-13000TEU」：符合 106-110 年整體規劃，實際上 12/7 即將有 2 萬 TEU 貨櫃輪首航到港。	6. a. 遵照修改。 b. 感謝提供資料，已補充說明在 P2-1。

審查意見	處理情形
c. p2-3「遠期：配合臺北港港埠建設之時程，逐一將物流倉儲區、南碼頭區等新增腹地納入自由貿易港區之營運範圍」：107.09.14 取得新增東碼頭區 12.5 公頃、南碼頭區（第一期後線）25.7 公頃、物流倉儲區（第一期）26.3 公頃之籌設許可，後續預定於 108 至 109 年分三階段取得營運許可。 d. p7-2「目前已無土地可出租供業者進駐」：物流倉儲區第一期已填築完成，刻正進行環評，預計可於 108 或 109 年釋出至少 4 公頃土地。 e. p7-2「有高速客貨船往返福建平潭」：除二艘客貨船外，現亦有一艘 RO-RO 船（臺北快輪）。 f. p7-6「在自由貿易港區內興建冷凍、冷藏倉庫...」：好好立和現已提供冷鏈物流服務，且已成為自由港區事業。 g. 本研究側重貨櫃之分析，未能完整呈現臺北港物流發展情，106 年全港貨量，貨櫃 77%、砂石 9%、油品 4%、煤炭 4%、汽車 3%、其他散雜貨 3%；106 年自貿量以油品為大宗、自貿值以汽車為主。	c. 感謝提供資料，已補充說明在 P2-3。 d. 感謝提供資料，已補充說明在 P7-2，並一併修改 P4-9 第 1 段。 e. 感謝提供資料，已補充說明在 P7-2，並一併修改 P5-4 與 P5-8。 f. 感謝建議，已修改 P7-6 的論述，並一併修改 P5-6 與 P5-8。 g. 感謝提供資料，已補充說明在 2.1~2.2 節。
吳朝升委員	
1. 緒論內容豐富，目的、範圍、內容、方法預期成果，研究流程完整清楚。	1. 感謝肯定。
2. 整理出目前臺北港區以及鄰近地區物流公司資料，清楚明白，若有各公司經營之核心業務圖表，將更顯充實。	2. 感謝建議。補充說明在表 2-3。

審查意見	處理情形
3. 針對臺北港進出口物流需求做出了詳細說明，目前臺北港特定區土地招商略有困難，且為兼顧紅樹林、13 行等環保議題，加上租金高昂，大環境不景氣，市場趨於保守，廠商不敢投資。廠商裹足不前。此一部分亦可加入探討。	3. 感謝建議。
4. 近期臺北港貨櫃碼頭公司投資興建「北五碼頭多功能萬坪物流倉庫」，不僅具有符合國際規格以及銀級綠建築環保指標的萬坪物流倉庫，是臺灣北部最大的港區內物流中心。北五碼頭多功能萬坪物流倉庫是北臺灣首座位於國際商港內的大型物流倉儲中心，占地 5,000 餘坪，可供倉儲面積約達萬坪，一樓主要是進出口及自由貿易港區貨棧，二樓則是自由貿易港區倉間與綜合物流倉間。倉庫兩側依貨物屬性分別建置貨櫃區及散貨區月臺，可同時進行多個貨櫃集散，也符合國際規格與現代化物流產業的需求。以上物流區近期之貨物進出，對於臺北港物流發展有其正面的影響，建議可加以關注。	4. 感謝提供資料，已補充說明在 2.2 節。
戴輝煌委員	
1. 本文很清楚的明示出：臺北港在發展物流時的主、客觀條件與情勢分析，研究結果，對我國國際港埠物流之發展情勢分析上，極具有貢獻度。	1. 感謝肯定。
2. 有關本文所述臺北港發展進口物流部分，其優勢會難以與目前各大加工區之保稅業務相比，本文詳述內情值得參諮。此一部分論述，	2. 感謝肯定與建議。

審查意見	處理情形
足供我國財政部相關單位進行後續研擬應對策略。	
3. 另就臺北港發展出口物流配銷中心的優劣勢上，由於港區是管制區，業者較不喜自由度不高的區域進行設點，除非其賦稅優勢的利益，遠大於管制產生的潛在成本劣勢，本文已有充分論述無虞。	3. 感謝建議。
4. 在發展兩岸物流部分，基本上此部分在近年來，相關業務在實際上，並沒有長進多少，主係源於政治因素受限使然。與對岸保稅港區互接方式，目前我國大部分都是我方一廂情願的想法，並無利於大陸對方的任何項目，等於是對對方「讓利」，此部分未來尚有很大的探討空間。	4. 感謝建議。
5. 在發展亞太物流配銷中心部分，的確如作者所述：就算業者的成本與稅賦沒有問題，惟我國是否有加入廣泛的經濟合作協議 FTA？這點才會是真正的關鍵成功所在。	5. 感謝建議。
6. 在作者所列示之 10 項可行之發展策略部分，S/O 有六項，將會是我國未來最需主動積極作為的部分。但在 W/T 此二項最後策略，則會是最難執行的部分。	6. 感謝建議。
7. 續上，特別是第 10 點，要如何突破「簽定更多的 FTA」，以減少我國與外國之貨品往來管制等等，這些政經與財稅問題，才是讓我國港埠物流可以大力發展的重點，而非我國港務活動的推展問題，這點值得我國相關單位深思。	7. 感謝建議。
主席柯正龍科長	

審查意見	處理情形
1. 緒論處，建議補充說明物流的定義。	1. 遵照辦理。
2. P1-3，引用網路資料，請列網址與引用時間。	2. 遵照辦理。
3. P2-1 最後 1 段，引用的資料已有新資料，請更新。	3. 遵照辦理。
4. P2-3，散雜貨碼頭 16 座，建議改成油品/散雜貨碼頭 4 座，與散雜貨碼頭 12 座，較清楚。	4. 遵照辦理。
5. P3-3，行 9，臺北港→臺中港	5. 遵照辦理。
6. 表 7-2 建請改採直式表達，以利閱讀。	6. 遵照辦理。
7. P8-1，8.1 節第 1 段於緒論處已做說明，建議刪除。	7. 遵照辦理。

附錄二

期末報告簡報資料



臺北港發展港埠物流之探討

研究人員：謝幼屏

港研中心107年自辦計畫期末報告審查會議
民國107年11月20日

P.1



報告大綱

- 一、緒論
- 二、臺北港內外物流發展情勢探討
- 三、發展進口物流配銷中心之探討
- 四、發展出口物流配銷中心之探討
- 五、發展兩岸物流配銷中心之探討
- 六、發展亞太物流配銷中心之探討
- 七、發展物流業務之策略
- 八、結論與建議

P.2

一、緒論

■ 研究緣起與動機

- 港埠物流主要在進行國際物流
- 基本功能：提供起迄港運輸服務、貨物轉運服務
- 進一步：提供包括運輸、倉儲、流通加工及資訊服務之整合型服務

	國內物流	國際物流
規模	小	大
運送距離	短	長
運送時間	短	長
運送方式	單一運送模式	複合運送方式
運送中間人	極少	較多 如船舶貨運承攬人、報關行、出口經營管理公司、無船公共運送人、出口包裝公司等。

國內物流與國際物流的差異

P.3

- 目前臺灣的港埠物流主要透過在港區內設置自由貿易港區來推動。



自由貿易港區的利基

P.4

- 
- 港口是國際貨物運輸中一個無可替代的重要節點
 - 發展港埠物流➡將港口從起迄港、轉運港的角色，提升為提供物流配送，具加工、加值功能的全方位整合性物流港，
 - 有助於增加港埠競爭力與附加價值，並可達到優化港口資源整合之目標
 - 本研究針對臺北港發展港埠物流做探討。

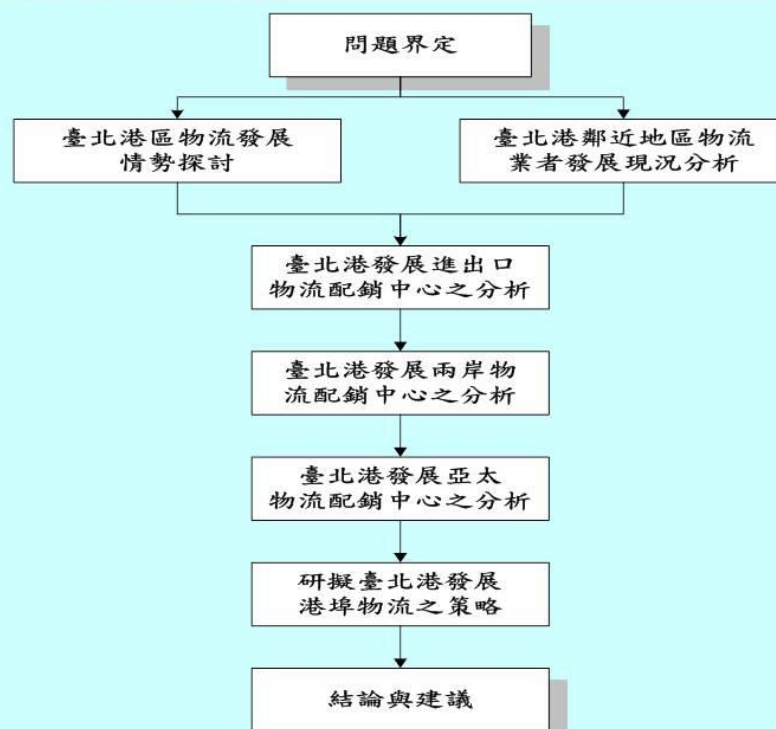
P.5

■ 研究目的

- 
- 研提臺北港發展港埠物流業務的方向與策略
 - 據以提升港埠營運競爭力，並設法增加港埠服務的附加價值
 - 提供交通部在施政上的參考

P.6

研究流程圖



P.7

■ 研究方法

－ 統計分析

- 以現有公開資料為主要依據
- 不足處再請臺北港營運處協助提供

－ 相關文獻引用

- 參考相關書籍、期刊或研討會論文、研究報告、相關網站資料

－ SWOT分析

- 物流發展方向與策略研提部分，將採用SWOT分析法進行

P.8

二、臺北港物流發展情勢探討

■ 臺北港自由貿易港區現況



■ 臺北港自由貿易港區現況

- 總開發面積93.7公頃
- 進駐業者共8家

	主要業務	進駐業者
1	經營貨櫃航運、裝卸	臺北港貨櫃碼頭公司
2	汽車物流	東立
3	油品、化學品等液態散貨儲運	臺塑石化
4	一般倉儲物流	臺灣港務物流、統英物流
5	多溫層物流	好好立和物流
6	快遞	臺北港物流
7	船舶、船員日常用品	超雄

P.10

■ 鄰近地區物流業者發展現況

- － 在港區外經營國際物流的業者，大多是提供海運貨物承攬運送服務
- － 此類業者很多，如萬泰、萬達、超捷、安達、八達等國際物流公司
- － 其從事代理業務，本身不需自有船舶、倉儲、卡車、拖車等，只要有一間辦公處所即可

P.11

- － 擁有實體倉儲配銷中心的業者不少。例如：

－ 山九昭安國際物流公司

- 於桃園市龜山工業區內擁有34,028平方公尺之園區，堪稱北臺灣規模最大之國際物流園區，具有50,000個儲位之國際物流中心，其提供的服務有：第三方專業物流服務、供應鏈管理解決方案、多元化倉儲環境、運輸與配送服務、貨物流通增值服務、專業物流諮詢整合服務等。

－ 厚生國際物流中心

- 設置在桃園市蘆竹區，其營業項目包括保稅倉儲、自主管理、24小時快速通關、理貨加工、物流配送、國際運籌中心等。

－ 直銷商安麗公司

- 主要銷售營養保健食品、美容保養化妝品、家庭清潔用品等產品，總公司在美國密西根州，大部分產品在美國生產製造，臺灣的安麗公司在桃園南崁建置物流中心，做為進口自家產品的儲存配銷中心。

P.12

— 中華郵政

- 中華郵政為國內宅配的老始祖，隨著物聯網的興起，以及電子商務的普及，決定進軍跨足物流業，將在林口打造全臺第一大的物流園區。
- 郵政物流園區設立在機場捷運線林口A7站，總面積17公頃，預計民國110年啟用。
- 此一物流園區，將打造一條龍服務，也就是說，不僅做運送及投遞服務，未來作業將往前，幫業者做檢貨與管理物品之工作，形成一條龍的服務，並設法爭取相關業者至物流園區設立倉儲中心。
- 此外，物流園區，將整合商流、物流、金流及資訊流，並具備自由貿易港區的境內關外功能，例如流通加工、報關。並設置資訊中心、訓練中心及工商服務中心，建置全方位物流園區。

三、發展進口物流配銷中心之探討

■ 分別從需求面與供給面來分析此課題

— 需求面

- 了解有需要建立進口物流配銷中心的業者有哪些？(3.1)
- 這些業者在臺灣建立進口物流配銷中心時，選擇建置地點的考量因素有哪些？(3.2)

— 供給面

- 臺北港能提供多少利基，以吸引廠商進駐？(3.3)



■ 3.1 有設置需求之業者分析

— 設置進口物流配銷中心的業者，應是以進口貨物為其主要業務。可能業者有3類：

- 1.國外製造商、供應商
- 2.從事進口貨物的經銷商、代理商
- 3.從事進口貨物運送的貨運、航運業者

P.15

— 1.國外製造商、供應商

- 營運利基：
 - 外國的製造商、供應商一般會將產品交由當地的經銷商、代理商銷售，
 - 當產品銷售量達到一定程度時，才會考慮成立分公司或子公司，
 - 分公司或子公司通常將倉儲、配送等物流工作委託當地業者處理，當進口貨量夠大時，國外製造商自行經營物流工作才具有規模經濟的成本減少效益。
- 例如：直銷商安麗公司(港外)
 - 銷售營養保健食品、美容保養化妝品、家庭清潔用品等產品
 - 總公司在美國密西根州，大部分產品在美國生產製造
 - 臺灣安麗公司在桃園南崁建置物流中心，做為進口自家產品的儲存配銷中心。

P.16

– 2.從事進口貨物的經銷商、代理商

- 營運利基：
 - 其向國外上游廠商進貨，然後轉售給國內下游零售商，其營運利基在於以現代化的管理效率降低物流成本
- 設置在港區內
 - 東立物流公司經營汽車進出口與汽車零組件進出口捆包業務，在臺北港汽車物流區內設置汽車物流中心
 - 福斯、永業經營汽車物流，進口福斯、BMW、等歐洲車，在臺中港興建2座汽車儲轉保稅倉庫。
- 設置在港區外
 - 德記洋行公司的主要業務是進口總代理，進口各種民生消費品，在基隆、桃園、臺中、臺南與高雄均設有物流中心，配送至全臺的各大超市、百貨公司、量販店、零售業者。
 - 臺灣賓士(港外)進口豪華汽車，將其新車整備中心設置在彰化全興工業區。其進口車輛從臺中港卸船後，直接拉至其保稅倉庫進行新車整備，再交車給客戶。

P.17

– 3.從事進口貨物運送的貨運、航運業者

- 營運利基：
 - 在運輸與配送服務上具有專業化的優勢。
- 弱勢：
 - 手中沒有掌握貨物，在商流方面較弱。
- 例如：
 - 陽明海運(港內)成立好好物流，在高雄港內建立2座物流中心，成立好好立和國際物流公司，在臺北港內建立1座物流中心。
 - 萬海航運(港內)成立臺基物流，在基隆港興建貨櫃集散棧，經營貨櫃集散、多國併櫃業務。
 - 嘉里大榮物流(港外)，公司以零擔運輸服務起家，在全臺設立近150處營運據點，進而發展常溫低溫物流，在全臺設置16處物流中心。並發展兩岸三地的整合性物流服務，打算在臺北或桃園成立國際物流中心，經營國際海空貨物的進出口業務。

P.18

■ 3.2 設置進口物流配銷中心之考量因素

- 業者設置進口物流配銷中心，主要係考量營運成本與效率。
- 可能考量因素有5項：
 - (1)距離主要消費市場較近；
 - (2)設置成本較低；
 - (3)交通便捷；
 - (4)賦稅優惠較多；
 - (5)管制與限制較少。

P.19

- (1)距離主要消費市場較近
 - 物流配銷中心距離主要消費市場愈近愈好，愈能縮短配送距離，降低配送成本，且能快速回應顧客需求。
- (2)設置成本較低
 - 都市地區的土地是寸土寸金成本極高，相對地，市郊與鄉鎮地區的土地成本較低。
 - 設置物流中心通常需要相當大的土地，因此，設置地點一般選在鄰近都市旁的近郊位置。
- (3)交通便捷
 - 為了配送貨物便利，物流中心通常選擇在交通便捷的位置
 - 當貨物是以海運進口貨物為主時，會選在港口附近，或是港口與主要消費市場之間的交通便捷近郊處。

P.20

– (4)賦稅優惠較多

- 自由貿易港區採「境內關外」設計，基本上是保稅區，具有延後繳稅的優惠。
- 此一優惠對於高關稅的進口貨物(例如：進口汽車)的吸引力較高。

– (5)管制與限制較少

- 國際商港為管制區，對於人員與貨物的進出有較多限制，而在一般的工業區的管制較少。
- 對進口商而言，港區內的土地有限，又有使用產業類別的限制，以及人員與貨物進出的管制，相較之下，港區外工業區可選擇的自由度較高。

P.21

■ 3.3臺北港發展進口物流的利基

- 距離北部主要消費市場近
- 港口聯外交通便利，可結合桃園機場發展海空聯運
- 具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進口物流
- 在賦稅優惠上亦具有與港外其他保稅區相當的競爭條件
- 在管制與限制方面，相較於港外其他保稅區而言，則有較多的管制與限制。

P.22

四、發展出口物流配銷中心之探討

■ 4.1 有設置需求之業者分析

－ 港口腹地

- 臺北港位於新北市八里區，港口腹地主要以北部地區的臺北市、新北市、桃園市、新竹縣市為主
- 臺中港無遠洋貨櫃航線，部分中部地區的遠洋貨櫃亦可能由臺北港進出。
- 基隆港同處北部地區，基隆、宜蘭的貨物可能就近由基隆港進出，其他貨物則可能由兩港共同提供航運服務。

P.23

－ 腹地產業

- 北部地區的產業營收主要集中於電子零組件業，並以新北市、桃園市及新竹縣市串起的科技走廊為主。
- 整體的產業結構是以半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材為主軸，而鋼鐵及機械、機電及家電產業、化工下游與運輸產業群亦於其間分布。

－ 需求探討

- 有需要建立出口物流配銷中心的業者，其業務是以出口貨物為主。
- 在臺北港鄰近地區從事出口或加工再出口的製造業者是臺北港物流業務發展的需求源頭。
- 北部地區的製造業者有大型企業，亦有很多中小企業。
- 大型企業較有能力自行建立物流配銷中心，而對於中小企業而言，其資金能力、物流量皆小，在引進物流設備、物流系統的能力上較不具規模經濟性，較適合的物流配送方式是由專業的物流業者(第三方物流)來提供服務。

P.24

■ 4.2 設置出口物流配銷中心之考量因素

- 與設置進口物流配銷中心類似，主要係考量營運成本與效率。
- 可能考量因素有5項，包括：(1)距離主要消費市場較近；(2)設置成本較低；(3)交通便捷；(4)賦稅優惠較多；(5)管制與限制較少。
- (1)距離主要消費市場較近
 - 將出口物流配銷中心設置在港口，是最接近國外消費市場的國內地點，並可同時處理報關、裝卸、簡易加工、加值等服務。
- (2)設置成本較低
 - 臺北港位處新北市郊，設置出口物流配銷中心的成本相較於離市區較近的工業區，具有相對競爭優勢，相較於其他郊區工業區，亦具有競爭力。

P.25

- (3)交通便捷

- 當海運出口貨物是以貨櫃運送時，港口的貨櫃航線密度、貨櫃裝卸效率等因素，亦會影響到物流的便捷度。
- 目前臺灣的4個貨櫃港中，高雄港的貨櫃航線最密集，有遠洋航線直抵北美、歐洲；臺北港與基隆港有的遠洋航線少；而臺中港只有近洋航線與兩岸航線。
- 當出口貨物是北美、歐洲等地為目的地時，高雄港的便捷性最高，臺北港、基隆港次之，而臺中港的貨櫃則需經高雄或臺北港轉運，相對的便利性較低。

- (4)賦稅優惠較多

- 臺北港自由貿易港區提供比一般工業區佳的優惠，具有競爭優勢；
- 與科學工業園區、加工出口區提供類似優惠，具競爭力。

- (5)管制與限制較少

- 相較於港外其他保稅區而言，有較多的管制與限制。

P.26

■ 4.3 臺北港發展出口物流配銷中心之利基

- 1.將出口物流配銷中心設置在港口，是最接近國外消費市場的國內地點，相較於設置於距離港口較遠的地區而言，是較佳的選擇，具有競爭優勢。
- 2.臺北港位處新北市郊，設置出口物流配銷中心的成本相較於離市區較近的工業區，具有相對競爭優勢，相較於其他郊區工業區，亦具有競爭力。
- 3.臺北港的公路網路密集、交通便捷，海運遠近洋航線均有，可聯通世界各地，遠洋航線密集度不如高雄港，但比基隆港、臺中港高。
- 4.在賦稅優惠方面，臺北港自由貿易港區提供比一般工業區佳的優惠，具有競爭優勢；與科學工業園區、加工出口區提供類似的優惠，具競爭力。
- 5.在管制與限制方面，相較於港外其他保稅區而言，有較多的管制與限制。

P.27

五、發展兩岸物流配銷中心之探討

■ 發展利基

- 目前中國大陸已成為我國最大貿易夥伴、出口市場、貿易順差來源及第二大進口來源，也是我國對外投資最多的地區。
- 與往其他國家相較，臺灣與中國大陸同文同種，彼此的語言、文字相通，且兩岸間距離近，在發展上的障礙較少。
- 特別是兩岸在2010年簽署了海峽兩岸經濟合作架構協議(ECFA)後，在關稅調降與貿易限制放寬的助益下，更有助於兩岸間的貿易往來。

P.28

- ECFA簽署後，最直接的成效在於ECFA早期收獲計畫中的貨品貿易降稅部分。
 - 臺灣同意對中國大陸的267項產品降稅，而中國大陸對臺灣開放降稅的產品則有539項。
- 在後續議題談判上，兩岸在2012年8月9日第八次江陳會談中簽署了「兩岸投資保障和促進協議」及「兩岸海關合作協議」2項協議。
- 最新簽署的協議則是在2013年6月21日第九次江陳會談所簽署的「海峽兩岸服務貿易協議」。
- 惟兩岸服務貿易協議在立法院審議過程中引起諸多爭議，臺灣社會各界對此協議內容仍有相當歧見，立法院未審議完成立法。。

P.29

■ 發展方向

- 建立產業供應鏈
 - 臺北港是距離臺灣製造業最密集的新北、桃園、新竹地區最近的港口，相較於高雄、基隆、臺中等臺灣其他港口而言，臺北港具有地理位置上的優勢。
 - 北部地區的半導體和電子零組件、通信資訊及機械器材等產業，可透過臺北港將成品輸出至中國大陸的廣大消費市場，並與對岸業者建立產業供應鏈，互相輸出零組件與半成品。
- 發展快遞、海空聯運業務
 - 臺北港與福建平潭間有海峽號與麗娜輪2艘高速客貨船往返，每週4航班，航程僅2.5小時，則有利於臺北港發展兩岸快遞、海空聯運等業務。

P.30



－ 臺灣農產品出口至中國大陸

- 以臺灣水果銷往中國大陸為例，目前已有多種臺灣水果可以零關稅出口到對岸，臺灣水果銷往中國大陸的主要管道，是經由廈門港入關，再轉往中國大陸各地。
- 在兩岸簽署ECFA後，廈門市並對臺灣農產品提供通關便利措施，整個由臺灣出口地裝船至廈門市貨物落地清關完畢，估計可在2個工作天內完成。
- 在臺北港的自由貿易港區可以嘗試興建冷凍、冷藏倉庫，以發展農產品的出口物流配銷中心，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。

P.31



－ 推動農產加值出口

- 在ECFA架構下商品貿易愈趨開放，有助於臺灣將精緻的加工技術應用於中國大陸的農漁畜產品。
- 臺灣廠商可以透過自由貿易港區進口大陸地區的農漁畜產品，經加工後再回銷中國大陸，或轉輸出至其他國家，為兩岸商品與產業創造雙贏。
- 例如：可自中國大陸進口中藥材，在臺灣加工提煉後，再回銷中國大陸。
- 中國大陸為世界最大的農漁產品消費市場，臺灣廠商亦可引進其他國家之農漁產品，藉由臺灣產商對於中國大陸消費者特性及飲食口味之掌握，在臺灣加工後行銷中國大陸，發展臺灣為世界級的農漁畜產品貿易中心。

P.32

－ 與對岸保稅區合作

- 臺灣港口可嘗試與對岸保稅區合作，共同形成境內關外的自由貿易港區，設法透過減少雙方貨物通關檢疫等限制，降低跨國所產生的交易成本，並整合供應鏈，以達到貨暢其流，彼此互利共榮。
- 例如目前中國大陸的福州港保稅港區即在積極推動與臺灣自由貿易港區的對接合作，爭取兩岸自由貿易港區的聯動發展。
- 推動福州保稅港區與臺灣自由貿易港區兩區的政策功能互享、優勢互補、企業互動、資源互用。
- 設法促進當臺灣貨物通過福州保稅港區進入大陸市場，或大陸貨物通過臺灣自由貿易港區進入臺灣市場時，均可透過綠色通道快速進入市場。

P.33

六、發展亞太物流配銷中心之探討

－ 需求面：

- 了解建置亞太物流配銷中心的跨國企業，其選擇建置地點或港口的考量因素為何？

－ 供給面：

- 臺北港能提供多少利基，以吸引跨國企業進駐？

－ 外在因素：

- 臺灣整體經貿環境，是影響跨國企業進駐臺灣意願的重要因素。
- 針對我國簽署自由貿易協定(FTA)，或加入TPP、RECP等區域經濟合作協定，對臺北港發展物流配銷中心的幫助與效益做探討。

P.34

■ 我國加入經濟合作協定之助益分析

- 我國若能儘快與鄰近國家簽署FTA，並順利加入TPP 與RECP，對於臺北港發展亞太物流中心將有極大助益。
- 助益主要來自以下3 方面：
 - (1)關稅降低直接促進國際物流增加，設置亞太物流中心的規模經濟效益愈大。
 - (2)非關稅貿易障礙的降低，可提高跨國企業來臺進駐的意願。
 - (3)人力、資金的管制降低，且國內法規與國際法規接軌，可排除跨國企業的投資障礙。

P.35

■ 設置亞太物流配銷中心之考量因素分析

- 跨國企業設置亞太物流配銷中心的目的為：在最低的成本下，提供顧客最佳的服務。
- 可能考量的因素有6項：
 - (1)距離主要消費市場較近；
 - (2)設置物流中心的成本較低；
 - (3)經商環境較佳；
 - (4)設有自由貿易區，享有賦稅優惠；
 - (5)簽有FTA，享經貿自由化的益處；
 - (6)港口航線密集、服務便捷。

P.36

— (1)距離主要消費市場較近

- 物流配銷中心距離主要消費市場愈近，愈能縮短配送距離，降低配送成本，且能快速回應顧客需求。
- 因此，物流配銷中心所在地距離主要消費市場愈近愈好。

— (2)設置物流中心的成本較低

- 設置物流中心時應會考量土地成本、人力勞工成本等相關成本。
- 通常已開發國家的土地、人力成本較開發中國家高。

— (3)經商環境較佳

- 通常已開發國家的政治社會較安定、國家基礎建設較完善、法令規章制度較齊備，對於跨國企業、廠商的投資較有保障、當地人民對外國人也較友善、不排斥，而開發中國家則大多在各方面相對較落後。
- 以2014年5月越南排華暴動為例，造成部分投資越南的臺商發生重大損失，連帶影響到臺商與其他外國企業投資越南的意願，突顯出一個國家的政治社會安定性的重要。

P.37

— (4)設有自由貿易區，享有賦稅優惠

- 目前臺灣與鄰近的中國大陸、香港、新加坡、南韓等地區均在港口設有自由貿易區，並提供賦稅優惠，以吸引廠商投資。
- 一跨國企業在選擇設置位址時，除考量港口是否是自由貿易區外，應還會比較各港提供的賦稅優惠。

— (5)簽有FTA，享經貿自由化的益處

- 簽定了FTA，可獲得關稅減免的優惠，並可享受海關手續簡化、人員資金進入限制降低等貿易障礙消除的好處。
- 跨國企業選擇設置港口時，應傾向選擇與多數鄰近國家簽有FTA的國家。

— (6)港口航線密集、服務便捷

- 設置亞太物流配銷中心的港口需有密集的航線，且能提供高效率的貨物裝卸服務、便捷的通關服務，以讓該企業能提供高頻率的貨物配送服務。

P.38



■ 在臺北港設置亞太物流中心之利基分析

- (1)在與主要消費市場距離方面
 - 地理位置上具有位居亞太地區中心位置、總配送距離較短的優勢
- (2)在設置物流中心的成本方面
 - 臺北港的設置成本不算低，但也不是最高，在設置物流中心的建置成本上應尚有相對的競爭力。
- (3)在經商環境方面
 - 臺灣在經商環境上，全球排名第15；在競爭力上，全球排名第13。
 - 臺灣的消費市場不是亞太地區最大的，但是整個國家的政治、社會安定，人民友善，相較於鄰近港口還算不錯。

P.39

- 
- (4)在設有自由貿易區，提供賦稅優惠方面
 - 臺灣透過「委外加工」模式，引入具優勢科技園區支援自由貿易港區的物流與加工運籌，是鄰近國家所欠缺的特性
 - 如新加坡與香港，其自由貿易區多屬物流型作業，欠缺與優勢科技廠商的結合；
 - 如中國大陸，也欠缺像臺灣科技產業所特有的加工技術。
 - (5)在簽定FTA方面
 - 對內：要持續與受衝擊的弱勢產業溝通說明，與杯葛議事的立委諸公溝通
 - 對外：需面對我主要貿易夥伴為非邦交國之國際政治挑戰
 - 在此方面，臺中港與鄰近韓國、新加坡、日本等國港口之競爭較處於弱勢
 - (6)在港口作業效率、航線密集度方面
 - 貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者提供服務，整體作業效率相對於亞太鄰近港口而言，表現是具有競爭力的。
 - 在航線密集度上，臺北港亦有其競爭優勢。

P.40

— 臺北港的發展利基：

- 地理位置佳；航運服務好，無論在航線密集度，或裝卸作業效率均優；國家政治社會安定，且人民友善；設有自由貿易港區，提供賦稅優惠，並可與鄰近產業結合，發展加值型物流。

— 臺北港的待強化項目：

- 在簽署FTA方面臺灣落後於鄰近國家，是臺北港發展物流業務之一大阻力。

P.41



七、發展物流業務之策略

■ 臺北港發展物流業務之SWOT分析

— 發展策略之訂定，採用SWOT矩陣策略配對法進行

— 方法：

- 依據前面各章節的分析，整理出臺北港發展物流業務之優勢、弱勢、機會與威脅。(表7-1)
- 由「優勢」與「弱勢」中任取1項，由「機會」與「威脅」中任取1項，兩兩配對，整合考量後提出策略。(表7-2)

P.42

■ 表7-1 臺北港發展物流業務之SWOT分析表

構面	分析
優勢 (S)	S1港口聯外公路已完成，交通便捷。 S2港內貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。 S3具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進出口物流。 S4港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當。 S5港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。
弱勢 (W)	W1相較於港外其他保稅區，港口有出入管制。 W2港內土地有限，目前已無土地可出租供業者進駐。 W3臺北港的貨櫃航線數不多，不如高雄港的航線密集，海運便捷性略低。
機會 (O)	O1鄰近人口稠密、經濟繁榮的大臺北都會區，貨源充裕。(進口物流) O2鄰近地區產業發達，業者有不少中小企業，適合由專業物流公司提供服務。(出口) O3有高速客貨船往返福建平潭，有利於發展兩岸快遞、海空聯運。(兩岸物流) O4距桃園機場僅30分鐘車程，是國內最適合發展海空聯運的港口。(亞太物流) O5臺灣社會安定、政府廉能、人力素質高。 O6臺灣經商環境佳，世界排名第15，全球競爭力亦佳，排名第13。 O7臺灣位處東南亞、東北亞與中國大陸間，在發展亞太物流上，具有地理位置上的優勢。(亞太物流)
威脅 (T)	T1臺灣的消費市場，相較於中國大陸、日、韓、東協等地區而言，不算大。(進口、亞太) T2鄰近國家亦在港口設有與我國自由貿易港區功能相似的保稅區，投資條件不亞於我國。(出口、亞太物流) T3各國之間陸續簽訂自由貿易協定，對我國產品出口將產生負面影響，將降低廠商選擇以臺灣為生產地之意願。(出口、亞太物流) T4與中國大陸間的服貿協議簽署多年仍未生效，對後續與中國大陸的談判，或與其他國定簽署協議均有負面影響。(各類物流)

■ 表7-2 SWOT矩陣策略配對法之發展策略分析表

矩陣 配對	矩陣分析		發展策略
S/O : Maxi- Maxi 使用優勢 並利用機會	使用優勢 S1港口聯外公路已完成，交通便捷。 S2港內貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。 S3具遠洋貨櫃航線，可發展遠洋進出口物流。 S4港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當 S3港內自貿港區的賦稅優惠比一般工業區佳，與加工出口區、科學工業園區相當(各類物流) S5港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。(各類物流)	利用機會 O1鄰近人口稠密、經濟繁榮的大臺北都會區，貨源充裕。(進口物流) O2鄰近地區產業發達，業者有不少中小企業，適合由專業物流公司提供服務。(出口物流) O3有高速客貨船往返福建平潭，有利於發展兩岸快遞、海空聯運(兩岸物流) O4距桃園機場僅30分鐘車程，是國內最適合發展海空聯運的港口。(亞太物流) O3有高速客輪與客貨輪往返福建平潭，有利於發展兩岸快遞、海空聯運。(兩岸物流) O7臺灣位處東南亞、東北亞與中國大陸間，在發展亞太物流上，具有地理位置上的優勢。(亞太物流)	1. 以臺灣北部地區為目標市場發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。 2. 朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。 3. 透過「委外加工」模式，結合鄰近地區產業，發展加工出口物流，進而拓展為亞太物流中心。 4. 積極推動兩岸快遞、海空聯運。 5. 與對岸業者建立產業供應鏈互相輸出零組件與半成品。 6. 推動農漁產加值服務。例如善用港內的低溫物流中心，積極發展農產品出口，將臺灣的農產品行銷至中國大陸，或者亞太地區其他國家。

■ 表7-2 SWOT矩陣策略配對法之發展策略分析表(續)

矩陣配對	矩陣分析		發展策略
W/O : Mini-Maxi 改善弱勢並利用機會	W1相較於港外其他保稅區，港口有出入管制。(各類物流)	利用機會 O5臺灣社會安定、政府廉能、人力素質高。(亞太物流) O6臺灣經商環境佳，世界排名第15，全球競爭力亦佳，排名第13。(亞太物流) O7臺灣位處東南亞、東北亞與中國大陸間，在發展亞太物流上，具有地理位置上的優勢。(亞太物流)	7. 鬆綁對物流、人流、金流、資訊流及知識流的各項限制，打造便利的經商環境，以吸引業者進駐。
S/T : Maxi-Mini 使用優勢並避免威脅	S2港內各貨櫃碼頭的裝卸作業由民營業者經營，整體裝卸效率具競爭力。(各類物流) S5港內自貿港區的物流業者，可透過「委外加工」模式，引入鄰近製造業支援加工、加值作業。(各類物流)	避免威脅 T2鄰近國家亦在港口設有與我國自由貿易港區功能相似的保稅區，投資條件不亞於我國。(出口、亞太物流)	8. 與對岸或鄰近港口的保稅區合作，設法減少雙方貨品的管制。
W/T : Mini-Mini 改善弱勢並避免威脅	W1相較於港外其他保稅區，港口有出入管制。(各類物流)	避免威脅 T2鄰近國家亦在港口設有與我國自由貿易港區功能相似的保稅區，投資條件不亞於我國。(出口、亞太物流) T3各國之間陸續簽訂自由貿易協定，對我國產品出口將產生負面影響，將降低廠商選擇以臺灣為生產地之意願。(出口、亞太物流)	9. 了解目前困擾業者進駐的限制，設法解決，並了解鄰近競爭港口的投資條件，設法提出與其相當，甚至更優的投資條件，以吸引國際廠商進駐。
	W1相較於港外其他保稅區，港口有出入管制。(各類物流)	T3各國之間陸續簽訂自由貿易協定，對我國產品出口將產生負面影響，將降低廠商選擇以臺灣為生產地之意願。(出口、亞太物流) T4與中國大陸間的服貿協議簽署多年仍未生效對後續與中國大陸的談判，或與其他國定簽署協議均有負面影響。(各類物流)	10. 設法與鄰近國家洽簽FTA，或加入區域經濟組織，或退一步設法私下訂立互助協定、友好協定，以減少雙方貨品管制。

P.45

■ 7.2發展各類物流之策略說明

- (1)進口物流：以臺灣北部地區為目標市場，發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。
 - 從消費市場的角度來看，臺北港位於臺灣北部地區，為臺灣人口最密集的地區，既可發展北部地區的進口物流業務，亦可發展為全臺的進口物流業務。
- (2)出口物流：朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。
 - 臺北港鄰近地區的產業發達，有多處工業區、科學園區，出口產業有半導體、電子零組件、通信資訊、機械器材等產業，故臺北港適合發展加工再出口之加值物流業務。

P.46

— (3)兩岸物流：善用兩岸之間有高速船往返，且港口距桃園機場僅30分鐘車程，可積極推動兩岸快遞、海空聯運。

- 臺北港與福建平潭間有高速客貨船往返，航程僅2.5小時，每週有4航班，適合推動兩岸快遞、海空聯運。此外，港口距桃園機場僅30分鐘車程，相較於高雄、基隆、臺中等臺灣其他港口而言，臺北港具有發展海空聯運的優勢。

— (4)亞太物流：逐步擴大進出口物流規模，朝拓展為亞太物流配銷中心努力。

- 臺灣具有政治社會安定、人民友善、經商環境良好之優勢。依上述利基可嘗試以目前的進出口物流、兩岸物流業務發展現況為基礎，進一步將物流業務拓展至鄰近地區，逐步發展出亞太物流配銷中心。
- 例如：東立物流在臺北港的汽車物流區中有汽車物流中心、汽車零組件捆包中心。可進一步擴大營運規模，發展汽車出口、轉口、汽車零組件進口與出口業務，拓展亞太地區的汽車物流配銷中心。

八、結論與建議

■ 結論

— 本研究針對臺北港發展港埠物流做探討：

- 完成港埠物流基本資料蒐集與分析工作
- 完成臺北港發展物流配銷中心之探討
(包括出口物流、進口物流、兩岸物流與亞太物流等4方面)
- 完成臺北港發展物流業務之策略研擬工作



－ 發展物流之策略

- 進口物流：以臺灣北部地區為目標市場，發展臺北港為北部消費市場的進口物流配銷中心。
- 出口物流：朝建置高效能專業物流配銷中心發展，以提供當地產業垂直整合、全方位的物流服務。
- 兩岸物流：善用兩岸之間有高速船往返，且港口距桃園機場僅30分鐘車程，可積極推動兩岸快遞、海空聯運。
- 亞太物流：逐步擴大進出口物流規模，朝拓展為亞太物流配銷中心努力。

P.49



■ 建議

－ 促進產業回流

- 目前臺灣產業面臨產業鏈與供應鏈不在臺灣之問題
- 建議未來可進一步探討如何讓產業回流，作為未來發展物流配銷中心策略之重要參考

－ 學習各國經驗

- 可針對各國設立自由貿易區或保稅區的背景與目的，以及其面對的課題與今後展望做探討
- 透過分析各國發展過程，提出能供學習以及應避免的重點

－ 提升通關便捷性

- 我國依賴兩岸經貿往來的金額與貿易量逐日提升
- 未來可探討加速兩岸間的通關與質檢的便捷性，以協助兩岸物流配銷中心發展

P.50



簡報完畢
恭請指導