

103-42-7746

MOTC-IOT-102-H1DA001c

高雄港發展物流配銷中心 之研究(1/2)



交通部運輸研究所

中華民國 103 年 4 月

103-42-7746
MOTC-IOT-102-H1DA001c

高雄港發展物流配銷中心 之研究(1/2)

著 者：謝幼屏、林玲煥

交通部運輸研究所

中華民國 103 年 4 月

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

高雄港發展物流配銷中心之研究.(1/2)/ 謝幼屏,
林玲煥著.-- 初版.-- 臺北市：交通部運研所,
民 103.04
面；公分
ISBN 978-986-04-0938-3(平裝)

1.港埠管理 2.物流管理

557

103006494

高雄港發展物流配銷中心之研究(1/2)

著者：謝幼屏、林玲煥
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)26587176
出版年月：中華民國 103 年 4 月
印刷者：
版(刷)次冊數：初版一刷 75 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：1010300527

ISBN：978-986-04-0938-3 (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。

高雄港發展物流配送中心之研究
(1/2)

交通部運輸研究所

GPN : 1010300527

定價 100 元

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：高雄港發展物流配銷中心之研究(1/2)			
國際標準書號 ISBN 978-986-04-0938-3 (平裝)	政府出版品統一編號 1010300527	運輸研究所出版品編號 103-42-7746	計畫編號 102-H1DA001c
主辦單位：港灣技術研究中心 主管：邱永芳 總計畫主持人：謝幼屏 計畫主持人：謝幼屏 研究人員：林玲煥 參與人員：陳毓清、黃如蜜 聯絡電話：(04)26587173 傳真號碼：(04)26564418			研究期間 自 102 年 01 月 至 102 年 12 月
關鍵詞：港埠物流、配銷中心、港埠競爭力			
摘要： 近年來臺灣產業發展諸多改變，此等改變勢必影響港埠物流之發展方向與策略，如未來進口最終產品之比重將日益增加，則於鄰近港區設置進口物流園區將有助於最終產品之境內配送；又如臺商與其他跨國企業因大陸地區施行勞動合同法而將工廠遷徙至大陸內地，甚至遷徙至東南亞，因而增長其供應鏈，如果臺灣港埠能成為臺商(或其他跨國企業)之集貨/發貨中心，將可有效將低供應鏈之營運成本與風險。因此，臺灣港埠實有必要參酌全球港埠物流之發展趨勢，重新研提臺灣國際商港之港埠物流發展方向與策略，據以提昇港埠營運競爭力與港埠附加價值。本研究計畫分 2 年(102-103 年)執行，第 1 年(102 年)的工作項目包括：港埠物流相關文獻回顧、臺灣港埠物流發展現況說明、鄰近港埠發展國際物流配銷中心之建置情況探討、在港區設置出口物流配銷中心之考量因素分析，以及在港區發展兩岸物流中心之探討。			
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
103 年 4 月	124	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 Kaohsiung (1/2)			
ISBN 978-986-04-0938-3 (pbk)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010300527	IOT SERIAL NUMBER 103-42-7746	PROJECT NUMBER 102-H1DA001c
DIVISION: HARBOR & MARINE TECHNOLOGY CENTER DIVISION DIRECTOR: Chiu Yung-fang PROJECT ADVISOR: Hsieh Yu-ping PRINCIPAL INVESTIGATOR: Hsieh Yu-ping PROJECT STAFF: Lin Ling-huan PROJECT TECHNICIAN: Chen Yu-Ching, Huang Ju-Mi PHONE: 04-26587173 FAX: 04-26564418			PROJECT PERIOD FROM January 2013 TO December 2013
KEY WORDS: Logistics, Distribution Center on Ports, Competition Ability			
Abstract: Since the expanding of Taiwanese industry has changed a lot in recent year, the logistics policies and developing trend in port must be affected. For example, the import amount of final products is on the rise, and then to set up an import logistics center in port will be advantageous to the distribution of product. Besides, after the labor contract law is carried out in Mainland China, many Taiwanese businessman or other international companies migrate their factories either to the hinterland or to the South-eastern Asia. And the migration make the supply chain become longer as a result. However, if a distribution center is sited in the ports of Taiwan, the risk or the cost of the supply chain will be dropped off. Therefore, to rethink the logistics policies and its developing goal in port is necessary, and it will increase the competition ability and additional value for the port operating. It's the first year of a two-year study. This year the major work includes reviewing paper related to the logistics in port, discussing the setting situation of international distribution center in the nearly country, analyzing the factors for setting export distribution centers in port district and studying how to set the logistics center to connect Taiwan and mainland China. 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 April 2014	NUMBER OF PAGES 124	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.			

高雄港發展物流配銷中心之研究(1/2)

目 錄

中文摘要	I
英文摘要	II
表目錄	V
圖目錄	VI
第一章 緒論	1-1
1.1 研究動機	1-1
1.2 研究目的	1-1
1.3 研究內容	1-2
第二章 文獻回顧	2-1
2.1 物流	2-1
2.2 物流配銷中心	2-3
2.3 港埠物流	2-8
第三章 臺灣港埠物流發展現況	3-1
3.1 自由貿易港區的發展現況	3-1
3.2 自由貿易港區發展所面臨的問題	3-7
3.3 自由經濟示範區的推動現況	3-13
第四章 亞太鄰近國家港埠物流之發展情況探討	4-1
4.1 中國大陸	4-1
4.2 香港	4-6

4.3 新加坡	4-10
4.4 南韓	4-13
4.5 日本	4-16
第五章 高雄港發展出口物流配銷中心之探討	5-1
5.1 增加自由貿易港區的土地面積	5-1
5.2 發展港口儲轉業務	5-4
5.3 推動「前店後廠、委外加工」模式	5-5
5.4 放寬自由貿易港區的相關管制與限制	5-8
第六章 高雄港發展兩岸物流配銷中心之探討	6-1
6.1 發展兩岸物流配銷中心之利基	6-1
6.2 兩岸物流的發展方向	6-4
第七章 結論與建議	7-1
7.1 結論	7-1
7.2 建議	7-5
7.3 研究成果之效益	7-5
7.4 提供政府單位應用情形	7-5
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

表目錄

表 2-1	國內物流與國際物流的差異	2-9
表 3-1	臺灣自由貿易港區擴增範圍一覽表	3-18
表 3-2	臺灣各港農業加值配銷專區一覽表	3-18
表 4-1	中國大陸的保稅區	4-2
表 4-2	中國大陸的保稅物流園	4-4
表 4-3	中國大陸的保稅港區	4-5
表 4-4	香港自由貿易區相關法令規定	4-7
表 4-5	新加坡各自由貿易區之主要營運範圍	4-11
表 4-6	日本的輸入促進區分布表	4-17
表 6-1	歷年兩岸貿易進出值統計	6-2

圖目錄

圖 1.1	研究流程圖	1-4
圖 5.1	高雄港的自由貿易港區範圍	5-2
圖 5.2	亞太地區的 LME 遞交港	5-5
圖 5.3	汽車物流業者之委外加工模式	5-6
圖 6.1	臺灣水果出口中國大陸之儲運作業	6-5

第一章 緒論

1.1 研究動機

目前政府正積極推動「自由經濟示範區」計畫。此為馬英九總統「黃金十年」的願景，也是我國再次推動經濟自由化，再創經濟動能的努力。在「自由經濟示範區」推動計畫中最重要的一項發展重點即為「智慧運籌」，以現行自由貿易港區(五海一空：基隆港、臺北港、臺中港、高雄港、蘇澳港、桃園航空)為核心，在示範區內設置物流配銷中心，透過「前店後廠委外加工」的營運模式，結合鄰近縣市的各類園區(如工業區、科學園區、加工出口區、農業園區等)。

此一自由經濟示範區的推動，有助於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。透過鬆綁國內投資法規，簡化轉運及貨物加值等程序，讓臺商及國際跨國公司樂於將臺灣作為全球運籌的重要基地，進而提高港口、機場的營運效益。

政策執行的成效，除了依靠政府各部會的積極推動與相互協調合作，依靠民間業者的大力參與及投入支持之外，港埠物流的研究分析亦將對政策推動與推動後之政策檢討有所助益。因此，本計畫將針對高雄港發展港埠物流之情形做探討分析，深切思考港埠物流發展的方向與策略，據以提升港埠營運競爭力與港埠附加價值。

1.2 研究目的

本研究為 2 年期的研究計畫，第 1 年的研究重點放在基本資料之蒐集分析，並進行高雄港發展出口物流、兩岸物流配銷中心之探討，第 2 年除持續蒐集相關資料外，並進一步進行高雄港發展進口物流、亞太物流配銷中心之探討，而後針對高雄港發展物流業務研擬策略。

各年期的研究目的條列如下。

1. 第 1 年的研究目的

- (1) 進行港埠物流相關文獻回顧。
- (2) 說明臺灣港埠物流發展現況。
- (3) 探討分析鄰近港埠發展國際物流配銷中心之建置情況。
- (4) 分析在港區設置出口物流配銷中心之考量因素。
- (5) 探討如何在港區發展兩岸物流。

2. 第 2 年的研究目的

- (1) 分析跨國企業在臺灣港口設置亞太配銷中心之利基。
- (2) 分析在港區設置進口物流配銷中心之考量因素。
- (3) 分析廠商在港口設置進口物流中心之利基。
- (4) 研提在高雄港發展出口物流業務之策略。
- (5) 研提在高雄港發展進口物流業務之策略

1.3 研究內容

本研究的研究內容如圖 1.1 的流程圖所示。在第 1 年期：首先進行問題的界定與說明。然後，在第二章至第四章進行港埠物流基本資料蒐集與分析工作。其中，第二章進行文獻回顧，蒐集物流相關書籍研究與參考資料，從理論角度來說明物流與港埠物流。第三章說明臺灣目前港埠物流發展的實務現況，主要從政府的角度切入，蒐集目前自由貿易港區的現況，以及正在推動的自由經濟示範區之相關政策資料，來呈現港埠物流發展的現況。

第四章探討亞太鄰近國家在港口與港口鄰近地區發展物流配銷、

自由貿易港區之情況，將蒐集中國大陸、香港、新加坡、南韓、日本等國家的相關資料，以做為我國發展港埠物流配銷中心之參考。

接下來第五章與第六章進行高雄港發展物流配銷中心之探討。在第五章，從使用者的需求來分析為發展高雄港的出口物流配銷中心，政府應推出什麼政策來建立良好經營環境，以吸引國內外之優良廠商進駐港區發展物流。在第六章，探討發展兩岸物流配銷中心之利基，以及兩岸物流之可能發展方向。

在第 2 年期，除持續進行物流基本資料的蒐集與分析工作外，並將探討跨國企業在臺灣港埠設置亞太配銷中心之利基，以及分析一般廠商在港設置進口物流中心之考量因素與利基，進而研提發展高雄港物流業務之策略，在研提策略時並特別考慮到進口物流與出口物流的特性而分別討論，最後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。

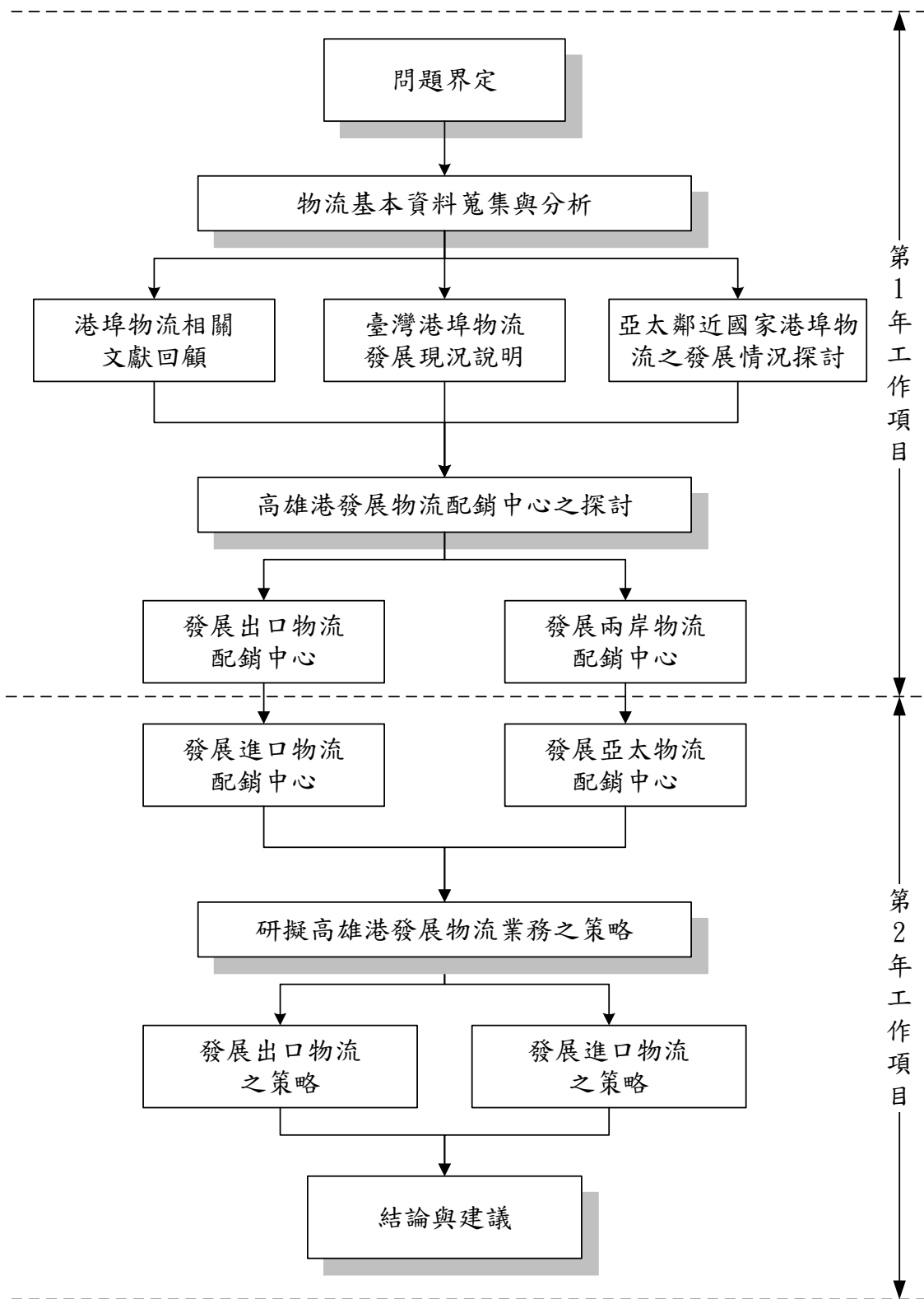


圖 1.1 研究流程圖

第二章 文獻回顧

本章蒐集物流相關書籍與參考資料，從理論角度來說明物流、港埠物流與物流配銷中心。在 2.1 節，首先說明發展物流的重要性，以及物流管理的定義與目標；在 2.2 節，說明建置物流配銷中心的重要性、物流配銷中心的功能、種類與設置地點之選擇；在 2.3 節說明港埠物流。

2.1 物流

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。

1. 發展物流的重要性

發展物流(logistics)的必要性及其意義，可以從產業的需求與趨勢看出來。對企業經營者而言，追求「顧客滿意第一、顧客服務至上」已是目前全球企業的共同經營理念。以電腦產業為例，主要零組件的價格每隔幾個月，便可能會隨著消費市場的需求，進行調降動作，這是消費者樂見的事實，然而這對製造廠商而言，卻是殘酷的挑戰，廠商不僅必須如履薄冰的應付存貨與配銷問題，更須戰戰兢兢地制定採購與製造的管理決策。此外，產品生命週期越來越短，利潤亦越來越薄，原料來源與製造的全球化分工，使得補給線拉長，業者不但未獲得更多的時間進行準備，反而需在時間與價格上做更多的壓縮。

在如此競爭激烈的市場中，企業為求生存與繼續成長，必須不斷提高產出(throughput)、縮短前置時間(lead time)、降低存貨成本，

並且需要其供應鏈(supply chain)的上下游廠商全力配合才能達成目標。^[1]

麥肯錫企業顧問公司曾研究調查歐美等國成功企業的經驗，其結論指出：「卓越的物流管理(logistics management)是大幅超前競爭者的新利器」。哈佛企管評論也斷言：「物流管理很可能成為新的策略核心，它可以創造新的顧客價值，立竿見影地節省成本，不但是行銷的重要考慮，也是彈性生產不可或缺的延伸。^[2]

2. 物流管理的定義與目標

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。

惟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/供應鏈上的各項加值(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。

2.2 物流配銷中心

1. 建置物流配銷中心的重要性

在民國五六十年代，人們日常生活必需品的消費購買仍然是依賴著遍佈大街小巷的雜貨店。這些傳統站頭販賣著南什北貨、煙酒，乃至些這簡單的魚肉蔬菜，而其物流方式要經過批發商的層層途徑，一個商品要到達消費者的手中，十分浪費人力及物力資源。

如今消費習慣的改變，購物講求新講求快，講求個性化、多元化，做得商品的生命週期大為縮短，庫存的損失和風險增加，所以流通的各個階段都有極力減少庫存的傾向。尤其是末端通路，站內往往不設倉庫，或快賣完了才要求馬上補貨。前置時間越短越好，要嚴守交貨時間，不容遲送、誤送的事情發生，因此，現代企業的物流挑戰更勝以往。

物流中心係指具備聯結製造商與消費者、滿足多樣少量之消費需求、縮短流通通路及降低流通成本等機能，從事商品之加工、處理、倉儲分類、配送等作業者。物流中心具有縮短上、下游產業流通過程，減少產銷差距之中判機能，亦可進行水平關係之同業、異業交流整合支援，以合理降低成本。

我們可以發現，零售商的訂貨必須面對許多的供應商，甚至必須向 M 個供應商訂貨，而一個供應商必須應付眾多零售商的訂貨及串貨，甚至要運送到 N 個零售點，所以每個供應商都必須擁有自己的運送車隊與機具，因而產生了交錯的交通方式，最多可能要使用 $M \times N$ 個途徑。如果在市區中的便利商店每天必須面對不同的供貨產商臨店卸貨，不僅對店面是一種負擔，對供應商來說在運送的成本上必然也是一項沉重的負擔。

如果上下游能經由物流中心的整合，零售店直接向物流中心訂貨，由物流中心統一向供應商下單，而製造商也不必擁有自己的中

隊，只要將物品交給物流中心即可，因此最多只需要 $M+N$ 個途徑，大幅節省人力、物力、財力、與時間的成本。

因此，物流整合的趨勢，不僅在國內物流體系中看得到，在國際貿易中也處處可見。供應商紛紛向下建立自己的零售通路系統後，傳統的經銷商或大盤商已開始朝向物流與商流分開之分工趨勢發展，建立聯合物流中心，強化行銷功能，以因應市場競爭日益激烈的挑戰。

2. 物流配銷中心的功能

物流中心整合了供應商與零售商之間的交錯式送貨工作，不僅減少店面人員的工作負擔，以少量多樣的方式補貨，增加可銷售產品的種類，降低庫存成本。因此，若從貨物運送的角度來看，物流配銷中心具備以下 4 項基本功能：

- (1) 可縮短流通通路
- (2) 降低流通成本
- (3) 有效連結製造商與消費者
- (4) 滿足多樣、少量、高頻率的配送需求

若進一步由企業的角度來看，則物流配銷中心具備的功能就更廣，可分為以下 4 點功能^[1]：

- (1) 選擇適當的設置地點，可以減少企業的運輸成本。此外，若能匯集成經濟規模，更可大幅降低儲運成本。
- (2) 儲存企業所委託的產品，並適時、適量且適質地依顧客期望將產品配送(distribute)至顧客指定的地點。
- (3) 可發揮延遲裝配功能(例如：先儲存企業的通用性半成品及組件，待顧客下訂單時才完成產品組裝)，以協助企業增加彈性，

縮短交期及降低整體存貨成本。

(4)可支援企業的生產、維修及售後服務等功能。

3. 物流配銷中心的種類

物流配銷中心依成立者來區分，主要可分為以下 4 類物流配銷中心^[1]：

- (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。

物流配銷中心依經營型態來區分，主要可分為以下 3 類物流配銷中心：

- (1)封閉型物流中心：專為配送企業體系內之商品。
- (2)營業型物流中心：為關係企業也為其他企業配送商品(擁有商品所有權)。
- (3)中立型物流中心：專為其他企業配送商品，不涉交易，只有物流(不擁有商品所有權)。

此外，若由物流配銷中心是否由企業體自行建立來區分，可分為私有配銷中心、公眾配銷中心及合約配銷中心 3 類^[1]。

(1)私有配銷中心(private warehouse)

指企業自行建立與執行管理作業的倉儲，有下列優點：

- (a)擁有控制權：企業有自主權可以將倉儲管理系統與其他的系統整合，以利企業對資源的整體規劃。
- (b)配銷中心的佈置彈性較佳：企業容易發展符合產品特性的倉儲環境。
- (c)可以增進顧客對企業的信心。

值得注意的，私有配銷中心大多由於是建立在固定的位置，一旦規劃改變，很難改變配銷中心的地點、大小及設備，使得變動的彈性不高。

(2)公眾配銷中心(public warehouse)

指的是許多企業共同租用配銷中心，由配銷中心管理公司負責配銷中心作業與管理，許多企業的配銷中心管理政策已逐漸採納此種作法。公眾配銷中心具備下列優點：

- (a)低變動成本：公眾配銷中心比私有配銷中心具有較低的變動成本，且企業不需特別投資建立配銷中心，有助於資金的運用。
- (b)彈性佳：公眾配銷中心可以容易地改變配銷中心地點、大小及設備的數量，並使得公司能夠快速回應供應商、顧客及季節性需求。
- (c)規模經濟：由於公眾配銷中心是集合許多企業來共同儲存物品，在數量上，可以一起分攤固定成本且更有效地調整作業設備。

(3)合約配銷中心(contract warehouse)

是指企業與配銷中心公司簽訂合約，在配銷中心中只存放該企業的產品，並進行配銷中心作業與管理。此種類型的配銷中心

是結合了私有及公眾配銷中心的特性而建立的，其優點是能夠提供配銷中心管理的轉技術與減少固定成本的投資。

上述 3 種倉儲建立方式，各有其優缺點，企業在決定倉儲的種類時，尚須考量包括倉儲地點的配合、同業的配合、作業彈性、設置彈性與經濟規模等 5 種因素^[1]。分述如下：

- (1)所在地點的配合：配銷中心與顧客運輸的距離愈短，愈能快速提供顧客的需求。因此，私有配銷中心的地點，往往會考量與主要顧客的距離，以決定配銷中心位置，而合約與公眾配銷中心較無法針對各個企業的特別需求，來決定配銷中心位置。
- (2)同業的配合：同業的配合係指多個企業可以一起共同合作進行配送作業，因此，若使用的是同一個公眾配銷中心，可以減少運輸成本，且允許合併出貨的數量，以達到經濟規模的利益。
- (3)作業彈性：係指能夠調整內部政策及流程來滿足顧客及產品需求的能力。通常，私有配銷中心是在企業完全控制下運作，可提供較好的作業彈性。
- (4)設置彈性：係指能夠快速調整配銷中心佈置及反應季節性的需求改變(例如：能符合季節性地開啟及關閉設置在當地的配銷中心)。因此，企業可以視市場需求特性與公眾或合約配銷中心公司簽訂合約，不必長期支付所有的配銷中心管理費用。
- (5)經濟規模：係指藉著專業技術的提供以減少貨品處理及儲存的成本。通常，公眾及合約配銷中心能提供較好的經濟規模來降低所有的固定與變動成本。

4. 物流配銷中心設置地點的選擇^[1]

企業在規劃全球物流管理時，配銷中心位置的決定為其中的重要考量因素之一，因為它關係著是否能迅速的反應顧客需求。在選擇配銷中心設置的地點時，須考量以下 3 項因素。

(1)供應鏈的網絡

為了快速回應顧客訂單，企業在規劃配銷中心的設置地點時，需考慮產品銷售市場至主要顧客(key account)供應的距離，以便在最短的時間內將貨品送達至顧客手中。

(2)成本

通常，成本包含了設置成本(例如：土地、建廠或租金)及作業費用(例如：人員成本、水電費、稅額及保險費)，皆須納入評估的參數之中。

(3)擴廠的可行性

設廠的地點必須有足夠空間以作為日後擴廠的準備。另外，亦需考量水電是否供應充足，並要考慮購置地點的土壤是否能夠興建倉庫，及其位置是否夠高可以有排水功能等。

2.3 港埠物流

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^[4])

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 2-1 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 2-1 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：交通部運輸研究所出版之「國際貨物實體運銷管理系統之研究」。^[5]

國際物流依其服務功能之差異，可以分為 4 種類型。(Picard^[6])

1. 傳統系統(Classical System)

供應商將貨物送至各國之物流中心，顧客直接向該國物流中心訂貨，該物流中心將負責國內地區貨物之倉儲及配送等服務，以滿足國內顧客之需求。

2. 轉運系統(Transit System)

供應商/出口商保有存貨、處理訂單及理貨功能，各國顧客直接向供應商訂貨，貨物經由該國物流中心轉運後，配送給顧客，物流中心僅負責國內貨物之配送，並不保有庫存功能。

3. 直接系統(Direct System)

供應商直接由所在國家將貨物配送至各國顧客，而不在各國設置物流中心進行配送。

4. 國際配送系統(Regional Distribution System)

在數個國家設置一國際性物流中心，以統籌鄰近國家之訂貨、倉儲及配送等作業。

近年來國際物流之配送型態有了很大轉變。傳統上，各跨國企業要將商品推展至各個國家時，必定在該國設置物流中心，負責配送當地之顧客，大多採取傳統系統或轉運系統。如今各跨國企業逐漸將原本分散於各國之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，逐漸發展為國際性物流中心之國際配送系統。

第三章 臺灣港埠物流發展現況

本章說明臺灣目前港埠物流發展的實務現況，主要從政府的角度切入，蒐集目前自由貿易港區的現況，以及正在推動的自由經濟示範區之相關政策資料，來呈現港埠物流發展的現況。

3.1 自由貿易港區的發展現況

國際化、自由化、區域化是世界經濟發展的趨勢，世界各國大多已普遍設置自由港或自由貿易區。目前全世界有六百多個自由貿易區或類似的經貿特區，鄰近的新加坡、香港、中國大陸、日本、韓國和菲律賓等國，都有自由貿易港或類似的貿易經濟特區，這些特區皆成為主導國際間貿易之樞紐及集散、交易中心。

自由貿易港區的定義，係指「在一國家關稅領域範圍內，劃定一特定區域，准許外國商品自由進入區內從事倉儲、加工、配銷、轉運等生產、貿易活動，不需辦理通關、清關手續，並可在區內自由流通或再出口」之區域。

而自由貿易港區設置的主要目的在於，提供業者一個充分自由化的經營環境，得以大幅降低營運成本，提昇國內廠商國際競爭能力，國內外投資意願，帶動相關產業發展及提供大量的就業機會。因此，落實推動自由貿易港區，將可引進帶來大量外籍商務與勞動人口，加速國際化進程，甚至促使都市發展成為自由貿易港市，增進都市繁榮發展。

因此，臺灣為了因應全球運籌管理(Global Logistics)的發展趨勢，增加臺灣的國際競爭力，吸引國際廠商來臺設廠，並鼓勵優秀臺灣廠商繼續在臺設廠或回臺設廠，故秉持著自由貿易的精神，在 2003 年立法通過了自由貿易港區的法源依據「自由貿易港區設置管理條例」。

臺灣自由貿易港區的定位有 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。自由貿易港區的主要功能與特色有以下 9 項^[7]。

1. 港區事業自主管理

自由貿易港區內事業之管理，將以高度的廠商自主管理制度，取代政府管理限制，降低政府實質介入，以使自由貿易港區內之貨物及人力得以迅速流通，廠商自主管理，貨物免審、免驗、免押運。

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，貨物在此區自由流通，可不受輸出入作業規定、稽徵特別規定等之限制。降低企業跨國營運中物流、商流與人流之各種障礙，結合海空港功能與供應鏈管理需求，強化企業競爭優勢。

3. 便捷的國際商務活動

- (1)為便利外籍商務人士進入自由貿易港區從事商務活動，外籍商務人士(包括大陸人士)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。

(2)自由貿易港區亦提供展覽、貿易活動機能。

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%。

5. 活絡資金流通

(1)得從事外幣匯兌及外匯交易：國際金融業務分行得辦理自由貿易港區事業之外幣信用狀、通知、押匯、進出口託收、外幣匯兌及外匯交易業務。

(2)得設控股公司從事海外投資：外國人得向自由港區管理機關申請設立以境外投資為專業之控股公司。

6. 貨品深層加值

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，將可充分發揮我國在高附加價值產品製造方面的優勢，從事物流之自由港區事業，經專案核准得委外做實質轉型之加工，強化我國全球運籌競爭力。

7. 貨物自由流通

當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

自由貿易港區事業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；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。另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。

9. 單一窗口服務

為積極推動自由貿易港區，由交通部成立「自由貿易港區跨部會推動小組」負責審議自由貿易港區發展政策及劃設案件，並協商跨部會事項；另各自由港區管理機關則成立「自由貿易港區工作小組」，除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 6 個自由貿易港區。在海運方面，有基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港與高雄港 5 個港口；在空運方面，則有桃園航空站 1 個。

以下簡單介紹 5 個海港的自由貿易港區。

1. 基隆港自由貿易港區

基隆港自由貿易港區之開發範圍從基隆港東岸 6 至 22 碼頭以及自西岸 7 至 33 碼頭，開發者為基隆港務分公司。總開發面積為 71.16 公頃。

基隆港擁有大臺北都會區之消費腹地及鄰近臺灣地區重要政經工商業中心，並有汐止、南港、內湖等科學園區與大武崙、瑞芳、六堵工業區等產業支撐，可提供船舶運送業、國際物流業、倉儲業、大型批發商、跨國營運進出口貿易商等以港口作為營運基地，並利用臺灣海港自由貿易港區之優勢，進行企業一條鞭的轉運、配銷、重整、多國拆併櫃、簡易加工、深層加工等生產與貿易活動，節省物流時間，以大幅提升營運效率。基隆港較適宜進駐的產業有倉儲、物流、組裝、重整、包裝、簡單加工、承攬運送、轉口、轉運等，部分產業並已產生群聚效應。

2. 臺北港自由貿易港區

臺北港自由貿易港區之開發面積為 79 公頃，開發者係基隆港務分公司臺北港營運處。臺北港整體規劃陸域面積達 1,038 公頃，未來將配合臺北港貨櫃儲運中心及港埠建設之時程，逐一納入自由貿易港區之營運範圍。

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，未來將闢建大型貨櫃中心、散雜貨中心、油品儲運中心、提供離岸物流倉儲區、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。

3. 蘇澳港自由貿易港區

蘇澳港自由貿易港區於 2010 年 9 月 13 日經交通部許可營運，正式成為臺灣第 6 個自由貿易港區，其營運範圍為管制區內第 1 至第 13 號碼頭及其後線倉棧設施，包括一般堆置場三處、貨櫃堆置場一處、第一物流專區及第二物流專區等，面積總計 71.5 公頃。

蘇澳港自由貿易港區業已積極招商引進綠能產業近 25 億元之投資，未來除引進國際物流中心與相關綠能產業進駐外，將結合區外各型專區，並與鄰近利澤、龍德工業區互相串連支援，以委外加工方式串接供應鏈，透過蘇澳港之國際運輸功能活化蘭陽地區之產業群聚效應。

4. 臺中港自由貿易港區

臺中港自由貿易港區之開發範圍係從 1 號至 18 號碼頭、20A 至 46 號碼頭，以及西 1 至西 7 碼頭，開發者為臺中港務分公司。

臺中港自由貿易港區之總開發面積 536 公頃。另港埠產業發展專業區 82.55 公頃土地將納入自由貿易港區範疇。

臺中港地處臺灣南北交通的中心，有快速道路連接清泉崗國際機場，有利海空聯運；更位於上海到香港航線的中點，與大陸東南沿海各港呈輻射狀等距展開，在兩岸直航具有最佳的優勢。

臺中港自由貿易港區鄰近加工出口區中港園區、臺中港關連工業區、彰濱工業區、中科園區、臺中工業區、機械科技工業園區、潭子加工出口區等，可產生區域群聚效應，提供貨主儲存貨物、重新組裝、簡單加工，作為分裝配送中心、製造加工再出口及物流中心，以提高貨物附加價值。在結合自由貿易港區各項優勢後，將有助臺中港區內業者從「國內物流」升級為「國際物流」，使港口「碼頭裝卸」、「貨物儲轉」、「生產加工」三大機能結合成為一體。

5. 高雄港自由貿易港區

高雄港自由貿易港區之開發範圍係從第 1 至第 5 貨櫃中心及中島區 30 至 39 號碼頭區域，開發者為高雄港務分公司。總開發面積為 415 公頃。

高雄港務分公司已洽高雄市政府有償撥用南星計畫土地，配合政府新能源政策，規劃引進新能源產業進駐；另外引進鑽油平臺組裝作業，結合國內產業製造及自由貿易港區物流加值，是自由貿易港區最典型的委外加工作業模式；高雄港位居臺灣南部，臨近臺灣農漁牧產地，港口又具有最先進多溫層冷凍物流倉儲設備，加上農漁牧產品列入 ECFA 早收清單，未來農漁牧產品物流快遞作業也是高雄港重點之一。

高雄港自由貿易港區東距小港國際機場 3 公里，各貨櫃中心聯外道路均鄰接省道臺 17 線、中山高、國道 10 號、國道 3 號等，串成便捷之交通網。高雄港鄰近之區域包括大臺南、大高雄、屏東縣等產業園區。在毗鄰高雄市的部分，包括經濟部加工出口區、南部

科學工業園區、陽明好好物流中心、內陸貨櫃集散站等；鄰近之產業聚落包括：以中油公司為中心的石化業、臺灣造船公司的造船業、加工出口區之高雄、楠梓、成功、高雄航空貨運、臨廣、高雄軟體科技及屏東等七個園區，以及南部科學工業園區之半導體、光電及生物科技等產業聚落。

3.2 自由貿易港發展所面臨的問題

臺灣自由貿易港區在推動後的成效不是很顯著，交通部運輸研究所在 2007 年曾研究自由貿易港在執行上遭遇的主要問題^[8]：

1. 功能面

(1)缺乏務實組織型態(營運≠管理)

(a)臺灣港務公司本身為經營及招商自由貿易港區事業之機關，同時也負責自由貿易港區申請核准及廢止營運之事項，性質屬於管理機構；此舉具有監督管理及營運角色之重疊，存有球員兼裁判之嫌疑。

(b)自由貿易港區申設時，在不同區位(既成區與自由貿易港區)時會有不同之管理機關與權責單位，此亦會造成自由貿易港區推動時之管理問題。

(2)依事業單位而異的主管機關

自由貿易港區之中央目的事業主管機關，包括：1.國際海空港管制區：交通部，2. 毗鄰地區：當地縣市政府，3. 工業區：經濟部工業局，4. 加工出口區：經濟部，5. 科學工業園區：國科會。因此自由貿易港區管理機關是一多部會的主管機關。

(3)自由貿易港區事業用地擴展不易

原自由貿易港區之立意冀望能以多元性經營型態帶動臺灣整

體供應鏈，其中包含可進行重整、加工、製造之各項產業。但除臺中港外，各海港自由貿易港區皆面臨土地不足問題，未能提供廠商有大面積土地之困境，較不易吸引國際型大廠商進駐，臺中港雖尚有可供出租土地，惟全球經濟不景氣，業者對投資興建倉庫裹足不前，倘循都市計畫變更或個案檢討方式擴增土地面積，因其程序甚為耗時，且縣市政府均要求相當比例回饋。

(4)缺乏優惠土地租金措施

高雄多功能經貿園區，申請人經園區土地出租人比照經濟部工業局之「006688 擴大租售方案」獎勵後，於第3年至第6年按優惠前租金補貼30%。另外，提出a.開發商555減收措施：第1、2、3年土地租金5折，且其區內有一家廠商開始取得營利事業登記證後，全區才恢復原有租金計收；b.區內事業4422減收措施：進駐第1、2年土地租金減收4成，第3、4年土地租金減收2成。自由貿易港區缺乏優惠之土地租金措施，廠商經營成本增加，自無法吸引業者進駐自由貿易港區，影響自由貿易港區業務之擴展。

(5)自由貿易港區與其他專區(保稅區、加工出口區、科學園區、工業區)功能相互重疊，缺乏整合

按照我國自由貿易港區設置管理條例，除國際航空站、國際港口管制區與毗鄰地區可申請設置自由貿易港區外，工業區、加工出口區、科學工業園區等專區亦可申請設置。因此，各國際海空港之自由貿易港區於設置定位與引進產業時，除需考量港區本身的條件與限制外，亦應詳加了解週遭加工出口區、科學工業園區、工業區等之發展，以避免功能重疊而互耗資源。

2. 效率面

(1)關務作業過於繁瑣

「科學工業園區設置管理條例」及「加工出口區設置管理條

例」針對區內相關關務作業程序均規定由中央目的主管機關(國科會及經濟部)會商財政部定之，但自由貿易港區設管條例卻由財政部會商有關機關定之；因此自由貿易港區管理機關對於港區內之關務作業簡化並無主導權，導致目前自由貿易港區事業尚須會同會計師辦理年度存貨盤點(條例第 20 條)及按月彙報(貨物通關管理辦法第 6 條規定)等海關查核作業。貨物明細及規格均須按月逐筆申報，且報關單中之項目繁多，報單手續繁雜。另抽驗比例過高也導致整體物流時效性喪失，影響業者進駐意願。目前自由貿易港區大多數業者之作業仍為倉儲存放，屬服務業而非製造業何需盤點？且物流中心係定期自行盤點，為何自由貿易港區反須會計師盤點？

(2)有障礙的商務入境

(a)對於人員往來便捷化而言，根據「自由貿易港區設置管理條例」第三十二條第 2 項規定，「大陸地區或港、澳商務人士則得依兩岸關係相關法規辦理申請進入自由貿易港區從事商務活動，其辦法另定之」。因此，大陸地區人民來臺從事商務活動許可辦法第 9 條第 1 項特別規定，自由貿易港區事業得邀請大陸地區人民來臺從事商務活動，但以從事商務訪問、商務考察、商務會議、演講、參加商展及參觀商展(其停留期間不得逾十四日)與為邀請單位提供驗貨、售後服務、技術指導等履約服務活動(其停留期間不得逾 3 個月)等為限，不得從事商務研習(含受訓)活動。

(b)目前全世界前五百大企業都已在中國大陸設廠，僱用了為數相當多的大陸人士為其高階經營管理人，如果依兩岸關係相關法規來辦理，這些管理人員來臺進入自由貿易港區從事商務活動，限制頗多，會影響他們來臺從事商務的意願。所以許多跨國企業寧願把總部設在香港而不願設在臺灣，其著眼點就是兩岸商務人員往來的便捷化因素。

(c)大陸人士進出自由貿易港區須依跨國企業自由貿易港區事業臺灣地區營業達一定規模之企業邀請大陸地區人民來臺從事商

務活動許可辦法第9條第2項規定：「大陸地區人民來臺活動區域以自由貿易港區為限。但自機場、港口往返自由貿易港區之交通、非在自由貿易港區之食宿、假日旅行活動，不在此限。」

- (d)自由貿易港區為開放度最高之經濟自由區，但依上述規定大陸地區人民到自由貿易港區從事商務活動之範圍，卻比到臺灣從事商務活動之範圍小，就這一點而言，難謂符合自由貿易港區之基本精神。

(3)資金流通不活絡

開放外國人得在港區內設立投資境外之控股公司，該控股公司營業範圍則以臺灣地區以外投資事業為限。就觀念而言，有一點突破，但徒法不足以行，缺乏相關配套，例如如何申請設立？申請設立時應檢具那些資料等均未規範，導致實際運作困難。依照現行相關規定，金融機構即得在港區內設立分支機構，經營國際金融業務等，自由貿易港區設置管理條例中所規範之事項，對便捷金融流通之幫助，其效果不大；換言之，自由貿易港區內資金流通，仍受到目前國內現行相關規範之限制，並未有突破性之作法。

(4)自由貿易港區間之流通不流暢且缺乏海/空聯運

設區位於現有商港管制區內，並存兩種體制管轄事業(既成區與自由貿易港區)，易生管控問題，增加貨物流動管控措施，影響自由貿易港區內貨物流動的效率。

(5)缺乏組合/配銷中心的利基

隨著國際多元串接之供應鏈趨勢，全球自由貿易港區正朝向多元化發展，各國分別依據產業特性，打造出具自我特色的自由貿易港區。我國的自由貿易港區政策自推動以來，已逐步發展出國際物流配銷、多國加值併貨服務、檢測維修服務等營運模式，有效帶動貿易發展。但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。

(6)報關與檢驗/航、港、關之資訊平臺有待完成

財政部於 89 年 3 月擬定的物流中心貨物通關辦法時原有「物流園區」的規劃，後來卻被通關作業規定多方限制變型成為類似「大型保稅倉庫」的作法。而自由貿易港區設置管理條例中雖有自由貿易園區之劃設卻無設置自由貿易園區平臺之配套，未來勢必又成為跛腳鴨，無法真正落實。

3. 法規面

(1)限制產業別之外勞僱用比例及外勞工資不得低於勞動基準法基本工資

自由貿易港區設置管理條例第 11 條規定，自由貿易港區事業僱用外勞人數最高可達員工總人數之 40%，該條文原意旨並未限制產業別，惟目前勞委會規定外勞之申請僅適用於製造業特殊製程及工時之產業，並未擴及服務業等相關產業。此外同條例第 12 條第 1 項又規定「自由貿易港區事業，僱用外國勞工之工資，應依勞動基準法基本工資限制之規定辦理。」因此外勞工資無法低於勞動基準法基本工資，將造成港區事業成本之提升，此亦為我國自由貿易港區不利之因素。

(2)僱用 5%原住民比例過高

自由貿易港區設置管理條例規定自由貿易港區事業僱用原住民之比例須達 5%，超越現有就業市場原住民人數百分比(全國原住民人口僅占總人口 2.0%，原住民勞動力僅佔全國勞動力 2.1%)，不僅招募困難，同時也面臨就業意願不高之窘境，造成自由貿易港區事業困擾，目前雖已由經建會訂定「自由貿易港區設置管理條例第 12 條差額補助費執行作業須知」，惟僱用法源應儘速修正，以免除業者疑慮。

(3)稅率缺乏競爭性

- (a)我國營利事業所得稅稅率不具競爭性：我國營利事業所得稅稅率為 25%，香港為 17.5%，韓國為 16%，新加坡為 20%，中國大陸為 15%，愛爾蘭公司稅為 12.5%，我國稅率明顯較鄰近國家為高，導致招商誘因不足。為了要吸引國外大型物流業進駐，有立委建議將自由貿易港區內的營利事業所得稅改採單一稅率，由 25%降成為 15%，甚至免稅。這項租稅優惠一旦通過，對吸引外商將具備極大誘因。
- (b)租稅問題直接攸關自由貿易港區之吸引力或排斥力，吸引跨國企業在自由貿易港區設立營運總部，重點不在於直接創造多少稅收，而應著眼於與國際企業保持密切互動所隱含之商機及其他附隨利益，例如管理、生產技術移轉及創造就業機會等。自由貿易港區內有關租稅豁免措施，不應僅限於間接稅；直接稅部分，亦可納入考量之範圍，例如韓國、大陸、日本等國家均採取減免營利事業所得稅之優惠。
- (c)外商進入區內除需扣除一次 25%之營利事業所得稅之外，在資金匯出時又要扣一次 20%的相關賦稅，雙重扣稅之陋規，降低外商進入自由貿易港區之意願。

(4)營業項目受都市計畫土地使用規定限制

自由貿易港區設置管理條例第 3 條第 1 項第 2 款明訂，自由貿易港區事業可在自由貿易港區內從事貿易、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、修配、加工、製造、展覽或技術服務等 16 項營業項目，惟高雄港及基隆港自由貿易港區土地屬都市計畫之「港埠用地」，依高雄市都市計畫土地使用規定，業者可從事之營業項目僅限於貿易、倉儲、貨櫃(物)之集散、轉口、轉運、承攬運送及報關服務等 7 項，與前揭 16 項營業項目差異甚大，基隆港亦有類似情形，與自由貿易港區原規劃之立意有差異。

4. 服務面

(1)單一窗口行政服務有待擴充

自由貿易港區設置管理條例第 10 條，乃強調管理自由貿易港區事務「單一窗口」之功能，因此規定自由貿易港區管理機關就港區內一定項目之管理應經目的事業主管機關之委託或委任。此乃規定自由貿易港區管理機關對於該列舉營運項目之管理須經委託或委任之義務，而非規範該列舉營運項目之主管機關有義務委託或委任予自由貿易港區，因此形成空有單一窗口之美意，而實質上難以順利達成之結果。

(2)招商不易且缺乏專責機構及專業行銷人才

(a)目前我國自由貿易港區所面臨的主要問題，非招商不利，而是進駐者多為國內廠商，缺乏國際大廠的進駐。

(b)目前除桃園航空自由貿易港區係由遠雄公司為招商經營主體外，各海港自由貿易港區招商小組成員仍由各港務分公司以任務編組方式組成。但各港務分公司與經濟部所屬加工出口區、工業區管理機關相較，並無相關招商及行銷專才與經驗，爰招商績效不盡理想。

雖上述部分問題已有改善，但很多問題仍有待處理，因此，政府在推動自由貿易港區之後，現在又進一步提出推動「自由經濟示範區」的構想。

3.3 自由經濟示範區的推動現況

目前我政府積極推動「自由經濟示範區」政策，正由行政院經濟建設委員會在規劃與推動中。目標在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，自由經濟示範區規劃方案以自由化、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。

根據行政院經濟建設委員(2013)^[9]的規劃說明，初步規劃內容的要點如下：

5. 核心理念：

(1)自由化、國際化：

大幅鬆綁對物流、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；落實市場開放，區內外資由 WTO 邁向 FTA/TPP；區內陸資由 ECFA 邁向 WTO。

(2)前瞻性：

選擇具發展潛力與示範功能的產業活動。

6. 發展重點：

以高附加價值的高端服務業為主，促進服務業發展的製造業為輔，納入重點產業包括：智慧運籌、國際醫療、農業加值及產業合作。

7. 推動策略：

突破法規框架，創新管理機制，推動下列 5 大策略：

(1)促進人員、商品與資金的流動。

(2)開放市場接軌國際。

(3)打造友善租稅環境。

(4)提供便捷土地取得。

(5)建置優質營運環境。

8. 執行時程與規劃區位：

分兩階段規劃與推動。第一階段(特別條例公布前)先以現行自由貿易港區(五海一空)「境內關外」為核心，透過前店後廠委外加工模

式，結合鄰近園區同步推動，在北、中、南地區自然形成聚落。第二階段(特別條例公布後)考量地方發展條件增設園區，由中央規劃或地方申設方式辦理。

交通部為自由貿易港區的主管機關，在行政院經濟建設委員提出的「自由經濟示範區」政策方針下，規劃具體的政策(吳榮貴等人，2013)^[10]如下：

1. 自由貿易港區

(1)在完善基礎建設方面：請港務公司就各海港自由港區積極提出相關增設計畫，如高雄港南星計畫土地約 49.21 公頃，高雄港洲際一期土地約 74.8 公頃。

(2)強化營運彈性：督導港務公司成立物流子公司，建立與民間、大陸及業者間策略投資之管道，以國際級物流公司拓展自由港區業務。

(3)發展多元營運模式

(a) 國際物流配銷—推動高雄港成為 LME 遞交港：吸引國際期貨金屬商品透過我國自由港區儲轉，以鞏固高雄港為區域轉運樞紐之地位。

(b) 轉口/轉運服務—多國拆併櫃(MCC)：由航商從事之轉口業務，擴大至由承攬業從事之拆併櫃轉口貿易，以創造更大的附加價值，並使自由港區對貨主更其黏滯力。

(c) 多國加值再出口—前店後廠連結腹地產業：發揮自由港區「境內關外」利基優勢及「前店後廠(場)」綜效，深化貿易自由化及國際化，透過串聯國內產業及國際供應鏈之連結，帶動產業轉型，創造既有供應鏈與物流加值效益。

2. 自由經濟示範區

(1)自由經濟示範以「智慧運籌」、「國際醫療」、「農業加值」及「產

業合作」作為第一階段優先推動之產業活動，交通部負責「智慧運籌」之推動，係透過創新關務機制及雲端平臺等資訊服務，提供最佳物流服務，增加商品流通自由及附加價值。

(2) 已訂有「推動整合雲端 e 化服務」、「發展各項服務模式，擴大企業營運利基」、「活絡跨區連結及虛實整合作業流程」及「完善基礎設施及拓展服務」四項策略，由港務公司執行下列工作：

(a) 推動整合雲端 e 化服務：於多國拆併櫃資訊平臺、港棧資訊系統及 B2B 物流平臺導入。

(b) 發展各項服務模式，擴大企業營運利基：建置多國貨櫃(物)拆併資訊平臺。

(c) 活絡跨區連結及虛實整合作業流程：設立海運快遞貨物專區，開闢航線。

(d) 完善基礎設施及拓展服務：完善自由港區基礎設施，如：擴增港區面積(含安平港)，建構聯外路網，門哨管制系統及港區無線寬頻設施、改善旅運設施，爭取郵輪彎靠、港務公司成立物流轉投資事業、國際物流儲運公司引入相關業者投資經營、提供轉口實櫃行銷獎勵、藍色公路實櫃獎勵、結合前店後廠業者聯合招商。

臺灣港務公司為自由貿易港區的管理與執行者，在交通部的政策指導下，臺灣港務公司對於自由貿易港區的營運也以「搶攻自貿」為其策略重點。根據蕭丁訓(2013)^[11]指出，所謂「搶攻自貿」係指將來臺灣港口必須重視經濟價值之創造與提升，突破過去以「量」衡量成果之方式，打造港埠成為價值轉換之門戶(value hub)。為此，港務公司將配合政府「自由經濟示範區」之推動，擴大各港「自貿區」加值之功能並規劃農特產品加值配銷專區，以期打造新世代自貿港區。

臺灣港務公司為達「搶攻自貿」之目標，已經擬定了短、中長期策略。根據蕭丁訓(2013)^[11]所提出的相關構想與作法摘錄如下：

1. 短期策略

(1) 增建倉儲設施，強化營運管理

高雄港已於 2013 年 6 月 17 日正式列為 LME 亞洲第 9 個遞交港，加入成為 LME 遞交港後，「增建倉儲設施」及「倉儲營運管理」等層面將是為港務公司短期之策略與營運方針。未來高雄港南星計畫區將由民間投資新建倉庫，連同所規劃自建倉庫一棟，總樓地板面積約 20,665 平方公尺，預定 2014 年 4 月完工，均可作為 LME 倉庫，提供業者經營使用。

而在倉儲營運管理部份，將規劃 LME 貨物存放於自由港區集中區域內，提供倉儲業者完備作業環境並加強 LME 倉庫之消防安全設備與相關安全防護設施，確保貨物儲放安全，以減少 LME 倉儲業者對存放貨物有失竊或損失等疑慮。

港務公司將運用高雄港之地理位置優勢，且靠近市場端、港口航線密集、基本倉儲設施完善以及週邊產業群聚等，將持續推動高雄港發展成為儲轉非鐵金屬之最佳港口。

(2) 配合政府政策打造新世代自貿港區

響應「自由經濟示範區」政策推動，港務公司現階段配合 6 海 1 空自貿港區升級，推動「前店後廠」模式，提升港埠物流設施、配合示範區規劃延伸港口腹地等項目，加強整合「前店」及「後廠」間連結溝通管道，並蒐集各項待解決及突破事項，提報相關主管機關共同解決。而配合政府推動自由經濟示範區政策，將規劃擴大自由貿易港區面積，並規劃農特產品加值配銷專區，其位置與面積詳如表 3-1 及表 3-2 所示。

表 3-1 臺灣自由貿易港區擴增範圍一覽表

港區	區位	面積	辦理期限
高雄港	南星計畫區	61 公頃	100~103 年
	洲際貨櫃中心後方土地	14.08 公頃	103 年
	第六貨櫃中心	74.8 公頃	96~103 年
安平港	自由港區	93.8 公頃	102 年
	10 號碼頭		101~105 年
臺北港	物流倉儲區填海造地		100~105 年

資料來源：蕭丁訓(2013)^[11]，頁 1-24。

表 3-2 臺灣各港農業加值配銷專區一覽表

港區	位置	面積
蘇澳港	物流專區後側	約 0.96 公頃
臺北港	北 3 至北 6 碼頭後線	約 14.7 公頃
	南碼頭第一期	約 3.6 公頃
臺中港	港埠產業發展專區 (全區面積約 82.55 公頃)	約 13.7 公頃
高雄港	南星計畫區內 D1 及 B4 兩區塊	D1:約 2 公頃 B4:約 2.67 公頃
安平港	1 號及 2 號碼頭後線場地	約 1.6 公頃
	四鯤鯓港埠關聯產業區	約 1.9 公頃

資料來源：蕭丁訓(2013)^[11]，頁 1-24。

(3)推廣招商業務，營造自貿優勢

搭配自由經濟示範區之啟動，以前店後廠和區外加工之，連鎖帶動週邊產業以及經濟發展，掌握自貿利基，辦理臺北港南碼頭區第一期開發招商、臺中港港埠產業發展專業區招商、以及高雄港南星計畫自貿港區，吸引金屬製品、電子電機、LME 物流倉儲及國際物流等產業進駐。

(4)成立國際物流子公司

配合政府政策，推動智慧運籌及多國貨櫃(物)拆併業務(MCC)，並運用自貿港區優勢，建立加值轉運及區域配銷中心，

以整合供應鏈服務，提昇產業競爭力，而籌備成立國際物流子公司。

公司登記資本額新臺幣 20 億元，本階段第一次發行新股預計實收資本額 5 億元，其中港務公司持股 40%合計 2 億元，其餘 60%(5 億元)由 6 位遴選合資人持股。預計 2014 年 7 月資金到位後成立「臺灣港務國際物流股份有限公司」，並開始營運。

子公司成立初期先以高雄港前鎮港區多功能物流倉儲作為初期營業作業據點，經營大型國際物流中心，規劃引入傳統型或 MCC 物流中心營運，未來將視實際營運狀況逐步納入各港等地公共倉儲經營物流，提供港區內外客戶最優質的整體服務與環境，以及相關自由貿易港區業務，並將營業範圍擴展至東南亞及大陸等國際市場，經營更多物流相關業務，例如冷鏈、汽車加工等物流暨運輸相關多角化之業務，逐步邁向全球各大市場。

2. 中長期策略

(1) 智慧物流，航港資訊加值。

藉由建置航港發展共用資料庫，與關港貿單一窗口及預報貨物資訊進口通關系統介接，強化委外加工機制，推動自由貿易港區的升級，並建構雲端資料整合平臺，使航港資訊加值，以便與未來自由經濟示範區無縫接軌，後續將積極配合港棧系統、ERP 等專案建置期程，逐步擴增資料來源及發展資料倉儲，成為未來商業智慧系統及其他應用分析系統之基礎建設，營造「自由經濟，智慧物流」之港埠環境。

(2) 整合企業資源，提升競爭力。

港務公司為精確分析各項業務之成本動因，將各項營運業務與行政業務整合，共合理且精確的成本分析和建立企業最佳作業流程典範，就公司所能掌握之各項生產資源進行最佳整合規劃，

進行公司各項資源之最佳配置。並因應國際化經營，需有完整之資源整合系統提供正常運轉並保持增加垂直與橫向整合，在組織擴充子公司方面並減少管理成本，合理且精確的成本分析與市場行情來支持，創造競爭力。

透過建置商業智慧，於面對即時市場變化時，能旋即掌握即時商機，即時監控營運狀況，並提供管理者經營決策資訊。

(3) 建構港口物流營運指標。

港務公司未來將針對港口物流營運現況進行分析及指標構建，並納入各主要港口之航線、進出口貨量、貨物種類、貨物來源流向、航商及航線變化、營運現況等數據進行統計及趨勢分析，據以增進營運之效率與品質，並協助港務公司之決策支援，輔助公司擴展業務，以現有之港埠核心服務為主要業務，順應國際港埠經營的趨勢，逐漸透過資產開發、轉投資、國際化等方式，尋求業務範圍的多角化經營。

(4) 成立資訊子公司，提供決策支援。

未來透過更具彈性並快速支援公司業務需求拓展資訊業務，並尋求策略結盟對象成立資訊子公司，提供航運業者、物流業者、港口經營管理者與使用者便利之線上港埠貨運資訊整合加值服務與決策支援，提供跨境加值服務，提升運作效能與顧客滿意度。

綜合以上有關自由經濟示範區的現況說明，可知由於目前我國推動的自由貿易港區政策，在區位上僅限於港區內的部分碼頭與碼頭後線區域，區位分散且為小規模經營，推動的成效有限。未來政府進一步開放與推動自由經濟示範區，透過人流、物流、金流之法規鬆綁，土地與租稅之優惠，以及發展前店後廠委外加工模式，將自由港區與鄰近園區相結合，應可促使我國港埠物流發展得更好。

第四章 亞太鄰近國家港埠物流之發展情況探討

本章探討亞太鄰近國家在港口與港口鄰近地區發展物流配銷、自由貿易港區之情況，蒐集中國大陸、香港、新加坡、南韓、日本等國家的相關資料，以做為我國發展港埠物流配銷中心之參考。相關資料在過去數篇探討自由貿易港區的相關研究中有論及，如：朱金元等人(2007)^[8]、張世龍等人(2006)^[12]、楊鈺池(2003)^[13]、陳一昌等人(2013)^[14]。在此，綜整過去相關文獻，並按目前各國發展情形更新資料。

4.1 中國大陸

中國大陸在港口港區或鄰近地區設置可發展港埠物流的地區，主要有3種：保稅區、保稅物流園區、保稅港區。以下分別說明之。

4.1.1 保稅區

中國大陸的保稅區設置在進出口量大的城市，多位於港口鄰近地區。其保稅區的設立，需經由中央的國務院批准後設置，而後的經營與管理則交由地方政府來監督。

保稅區引進的產業包括有製造業、物流業與貿易業，在區內的主要功能有：加工製造、物流配銷、國際貿易與保稅商品展示等。

目前中國大陸共有15個保稅區，最早設立的保稅區是1990年設立的上海外高橋保稅區，而於1992年之後陸續設置了14個保稅區，分別位於大連、天津、青島、張家港、寧波、福州、廈門、深圳鹽田、深圳福田、深圳沙頭角、廣州、珠海、汕頭、海口。中國大陸的保稅區位置整理在表4-1。

表 4-1 中國大陸的保稅區

序號	省份	關區	名稱
1	遼寧	大連	大連保稅區
2	河北	天津	天津港保稅區
3	山東	青島	青島保稅區
4	江蘇	上海	上海外高橋保稅區
5	江蘇	張家港	張家港保稅區(2008 年升等為保稅港區)
6	浙江	寧波	寧波保稅區
7	福建	福州	福州保稅區
8		廈門	廈門保稅區
9	廣東	深圳	深圳鹽田保稅區
10			深圳福田保稅區
11			深圳沙頭角保稅區
12		黃埔	廣州保稅區
13		拱北	珠海保稅區
14		汕頭	汕頭保稅區
15	海南	海口	海口保稅區

資料來源：陳一昌等人(2013)^[14]。

中國大陸給予保稅區的優惠措施，說明如下：

1. 從境外進入保稅區和從保稅區運往境外的貨物，除國家另有規定外，免徵關稅及進口增值稅、消費稅。
2. 企業進口自用的建築材料、生產設備及其維修零配件，免徵關稅及進口增值稅、消費稅。
3. 企業為生產出口產品而進口的原材料、零配件，免徵關稅及進口增值稅、消費稅。
4. 保稅區內企業生產的產品，除國家另有規定外，免徵關稅及進口增值稅、消費稅。
5. 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% 計徵。
6. 保稅區內貨物在保稅區內與境外之間可以自由進出，通關實行備案登記制，免申領進出口許可證。
7. 保稅區內企業進口用於加工所需之原物料、零組件不收保證金。

8. 符合「保稅區海關監管辦法」第 23 條規定的保稅區內加工企業，可以委託非保稅區企業或者接受非保稅區企業委託進行加工業務。
9. 保稅區內企業經營範圍除國家禁止以外不受限制，可以從事出口加工、保稅倉儲、國際貿易以及其他服務貿易。保稅倉儲的貨物不受倉儲時間及貨物種類的限制，轉口貿易的貨物則可進行簡易加工。
10. 經海關批准，保稅區內企業進出口貨物可從非保稅區口岸或國內其他保稅區出入境。
11. 保稅區內企業可從事大宗保稅生產資料交易業務，經批准可從事商品期貨交易。
12. 允許境內外金融、保險機構在區內設立分支機構或辦事處。
13. 允許各國可自由兌換貨幣，並在保稅區內流通，保稅區內可以外幣計價結算，也可以人民幣計價結算。
14. 保稅區內企業可以在區內金融機構開立外匯帳戶和人民幣費用帳戶，也可以在區外金融機構開立外匯帳戶和人民幣帳戶。
15. 保稅區內外籍、華僑、港、澳、臺人員的工資及其他正當收益，依法納稅後，是外匯者，可以匯出或攜出，是人民幣者，憑證到保稅區內外匯指定銀行購買外匯匯出或攜出。
16. 保稅區內企業的外匯利潤、紅利屬於外方投資者，依法納稅後，可以持董事會的分配決議書匯出境外。

4.1.2 保稅物流園區

保稅物流園區係設置保稅區內或鄰近保稅區的港口港區之內，其設立同樣需經由中央的國務院批准後設置。保稅物流園區專門發展倉儲與物流，相較於保稅區，其具有「境內關外」的優點，貨物進入保稅物流園區內就可退稅，另因保稅物流園區位於港區內，或具有專門通

道與港區相聯接，故保稅物流園區具有處理貨櫃拆併櫃、貨櫃轉運等業務之功能。惟在保稅物流園區內只能進行簡單加工和增值服務，不能建立工業生產加工場所，故不如保稅區能在區內進行生產製造。

目前中國大陸的保稅物流園區共有 6 個，詳如表 4-2 所示。

表 4-2 中國大陸的保稅物流園

序號	省份	關區	名稱
1	河北	天津	天津保稅物流園區
2	江蘇	上海	上海外高橋保稅物流園區
3	福建	福州	福州保稅物流園區
4		廈門	廈門象嶼保稅物流園區
5	廣東	深圳	深圳鹽田保稅物流園區
6		黃埔	廣州保稅物流園區

資料來源：陳一昌等人(2013)^[14]。

4.1.3 保稅港區

保稅港區係設在對外開放的港口港區和與之相連的特定區域內。是大陸開放層次最高、優惠政策最多、運行規則基本與國際接軌的一種新的自由貿易港區模式。

依據大陸海關保稅港區管理暫行辦法，保稅港區內可以開展下列業務：存儲進出口貨物和其他未辦結海關手續的貨物，對外貿易、包括國際轉口貿易，國際採購、分銷和配送，國際中轉，檢測和售後服務維修，商品展示，研發、加工、製造，港口作業，經海關批准的其他業務。保稅港區內不得居住人員，除保障保稅港區內人員正常工作、生活需要的非營利性設施外，保稅港區內不得建立商業性生活消費設施和開展商業零售業務。

保稅港區將港口的物流功能和保稅區的特殊政策結合，實行出口加工區、保稅區和港區的「三區合一」，更能充分發揮區位優勢和政策優勢。其物流功能和優惠政策既可為外商進入大陸市場創造條件，也為大陸國內企業參與國際市場競爭架起便捷的橋梁，促進進出口貿易、

轉口貿易、出口加工業等的發展。

保稅港區之選址設定在對外開放的港口，主要設立在沿海、沿江和邊境城市的對外開放港口，尤其是海港。大陸的第一個保稅港區是 2005 年 6 月經國務院批准設立的上海洋山保稅港區。天津東疆保稅港區則為大陸目前面積最大的保稅港區。目前中國大陸的保稅港區詳如表 4-3。

表 4-3 中國大陸的保稅港區

序號	省份	關區	名稱
1	遼寧	大連	大連大窯灣保稅港區
2	河北	天津	天津東疆保稅港區
3	山東	青島	青島前灣保稅港區
4		青島	煙臺保稅港區
5	江蘇	上海	上海洋山保稅港區
6		南京	張家港保稅港區
7	浙江	寧波	寧波梅山保稅港區
8	福建	福州	福州保稅港區
9		廈門	廈門海滄保稅港區
10	廣東	深圳	深圳前海灣保稅港區
11		廣州	廣州南沙保稅港區
12	海南	海口	海南洋浦保稅港區
13	廣西	南寧	廣西欽州保稅港區
14	四川	重慶	重慶兩路寸灘保稅港區

資料來源：陳一昌等人(2013)^[14]。

保稅港區享受保稅區、出口加工區、保稅物流園區相關的稅收和外匯管理政策。主要為：國外貨物入港區保稅；貨物出港區進入國內銷售按貨物進口的有關規定辦理報關，並按貨物實際狀態徵稅；國內貨物入港區視同出口，實行退稅；港區內企業之間的貨物交易不徵增值稅和消費稅。保稅港區疊加了保稅區和出口加工區稅收和外匯政策，在區位、功能和政策上優勢更明顯。

4.2 香港

香港政府致力於發展香港全區成為自由港，配合海、陸、空相關軟硬體設備與配套措施，簡化海關作業與關稅減免，使香港不論是在海運或空運，皆為亞太地區之重要樞紐。

香港在英國殖民地時期便指定成為自由港，長久以來亦以自由貿易為其自由港政策之首要目標，進出口之有形貿易，原則上採取「放任主義」政策，一般進口貨物均毋須繳付任何進口關稅，亦無任何關稅限額或附加稅。

外國人在香港投資，無論在法律與制度方面皆與本國人享有相同待遇。投資企業之類型可區分為個人企業、合資企業、一般企業、分支機構等四種，投資程序採取申告主義。香港政府為吸引尖端技術製造業、物流業等高附加價值創造的產業，提供了多樣化的優惠措施方案。以下詳細說明香港自由貿易區之相關規劃。

1. 香港自由貿易區法制

由於香港之自由港特性，整體香港地區即為一個自由貿易區。香港政府為促其成為一個自由貿易地區及港口，在其基本法中，除明訂「一國兩制」、「高度自治」和「港人治港」等重要特別行政區理念外，並規定應保持自由港地位，不課徵關稅。所以並無特別制定設置自由貿易區之法令，僅對於少部分貨物，如菸、酒、碳氫油類及甲醇等四種加以管制規範外，其他貨物並無課加關稅或特殊管制，以求達到自由貿易體制，其相關自由貿易區法令規定，如表 4-4 所示。

表 4-4 香港自由貿易區相關法令規定

法 令 名 稱	主 要 規 定
香港特別行政區基本法	第 114 條規定「香港特別行政區保持自由港地位，除法律令另有規定外，不徵收關稅」。 第 108 條規定：「香港特別行政區參照原在香港實行的低稅政策，自行立法規定稅則、稅率、稅收寬免和其他稅務事項」。
進出口條例	規範對在香港輸入和輸出物品、已輸入或可能輸出物品之處理及運載，及對附帶引起或與前述事項相關事宜等應控管。
進出口(登記)規例	規範在香港進出口之貨物，除豁免報關貨物外，皆須向海關呈交進出口報關單及進出口艙單，及其相關費用等。
應課稅品條例	規範對於酒類、煙草、碳氫油、甲醇及其他物質的課稅及管制。

資料來源：張永新等人(2003)^[15]。

2. 香港自由貿易區管理機構

與香港自由貿易區相關業務有關單位分別為：

- (1)「貿易署」：負責處理香港對外貿易關係、執行各項貿易政策及協議，包括簽發產地來源證和出入口貨品簽證、參與國際貿易會議及為香港工業和中小型企業提供一般性支援服務；
- (2)「海關」：負責執行應課稅品之稅收、貨品查驗及保障應課稅品之法定工作；
- (3)「港口及航運局」：負責海運港埠業務之監督管理；
- (4)「民航處」：負責機場業務之監督管理；
- (5)至於機場港口經營方面則由民間企業承包租用及經營，政府之「港口及航運局」及「民航處」僅扮演監督角色，此經營模式政府不但不用投資進行海空運相關軟硬體建設，還可收取租金增裕財源，並提升經營效率。

3.香港自由貿易區貨物通關與控管

香港海關係隸屬於財政司工商及科技局的法定機構，主要職責有進出口貨物清關、保障消費者權益、應課稅品、牌照及許可證之申請、進出口報關、保護知識產權工作等。海關透過事前文件審核，實施對進口貨物之管制，而其檢查係以抽樣方式進行。

海關對於進出貨物進行清關的主要目的，在於：第一、防止運送毒品和緝拿未經准許輸入之禁運品；第二、確保進、出口物品都符合簽證及其他相關規定。船舶進入香港時，船公司或其船務代理必須於船舶進港時，填寫出入境申報表向海事處申報，主要用意在於申報船員人數及是否有生病、檢驗適航證書、內地證書、海事處記錄、前一港口之出港許可證等。

向海關傳遞艙單以及應稅貨物表(dutiable cargo statement)，但艙單在船舶抵港後 7 天內再後補亦可。

香港貨物透過「貿易通」之 EDI 系統，直接將報單傳送至相關主管部門，以簡便通關程序，提高貨物流通效率。香港碼頭與貨運站全面由民間企業經營，各業者基於業務上的競爭，均採 24 小時通關作業，香港海關為配合國際物流及便利貨物流通，乃採風險管理的方式作為查驗的標準，讓海關透過事前的文件審核，配合抽樣方式進行貨物查驗，使相關的通關手續所耗費之時間縮短，大幅提高貨物流通的效率。

香港政府為減少海關之干預提升關務工作效率與貨物移動之流暢性，以達到自由貿易的目的，近年來實施多項關務創新措施如下：

(1)電子數據聯通便利貿易

為便利促進電子商貿活動，香港海關繼續發展與貿易有關的電子數據聯通系統，「電子數據聯通應課稅品許可證系統」已於 2002 年 1 月順利推行，在六個月的過渡期內，業界可以紙張或

電子方式遞交應課稅品許可證的申請，此後業界由 2002 年 7 月起，必須透過電子數據聯通系統，進行所有應課稅品許可證的申請，該系統讓業界以電子方式提交應課稅品許可證或其他相關交易的申請，使相關過程更為便捷。

(2) 重整海關清關程序

自 2002 年 3 月起，香港海關在陸路邊界管制站實施一系列縮短貨車清關時間措施，當中包括進一步精簡清關程序及刪減部分次要的程序。

此外，海關並採用先進科技協助此項改進措施，跨界貨車的車牌號碼可自動記錄於系統內，無須海關人員再以人工方式輸入，透過所有綜合程序發揮協同作用後，滿載貨車的平均清關時間，由 45 秒縮短至 30 秒，而空載貨車的平均清關時間，則由 20 秒縮短至 16 秒。

(3) 聯運方式轉運貨物計劃

為便利轉運貨物迅速運送，海關推行便利聯運方式轉運貨物的計劃，其主要目的是提認可的運載商及貨運站營運商供一站式清關服務。該計畫首先以香港國際機場空運轉空運聯運方式轉運的貨物開始適用，其後擴展至包括香港國際機場與多個大陸城市及機場之間，以空運轉陸運聯運方式轉運的貨物。以聯運方式轉運的貨物，經香港國際機場海關完成清關後，如卡車上的封條完好無損，通常無須在陸路邊界管制站再次接受檢查。

在 2002 年，聯運方式轉運貨物計劃進一步擴展至珠江三角洲與香港國際機場海運碼頭之間以空運轉海運聯運方式轉運的貨物，以及海運轉海運聯運方式轉運的貨物。其中由珠江三角洲經香港國際機場海運碼頭進口的貨櫃，係以卡車轉運至葵涌貨櫃碼頭，以便再出口至海外的目的地。這項便利貿易的計畫，能有效提高香港在貨物處理服務方面的競爭力，並深受業界歡迎。

4.3 新加坡

關於新加坡港的自由貿易港區設置概況，在張世龍等人(2006)^[15]的報告中有詳細介紹，在此整理如下：

1.新加坡自由貿易港區法制

其制度採「境內關外」之觀念與作法，視地區發展需要，授權部長於政府公報中宣佈可成為自由貿易港區之地區，並指定政府某單位或公司作為自由貿易港區之主管或經營機關，且可任命自由貿易港區之諮詢管理委員，組成諮詢管理委員會，作為經營機關諮詢機構，以為全球運籌規劃。

2.新加坡自由貿易港區設置構想

新加坡自由貿易區之設置目的，主要是著重於轉口貿易的發展，原則上法律雖許可業者得於區內從事簡易加工或製造活動，但是實際上新加坡海關並不允許該等行為於區內進行。為促進轉口貿易的發展，海關係要求報關人透過貿易網路，提供一份報單給國際企業發展局，即可整合貨櫃(物)流動的文件流程，取得各相關部門之核准，順利通關，此種方式，可以加快貨櫃(物)流通的速度，不僅簡化通關手續，更節省時間與成本。

新加坡自由貿易區設置之主要目的在「吸引貨源」，促進倉儲貿易和轉口貿易的發展。其誘因如下：

- (1)進出口之貨物均可於 72 小時內自由進出。
- (2)外銷之貨物可在 7 日內自由進出。
- (3)轉運或再出口之貨物可在 14 天內自由進出。
- (4)貨物留在自由貿易區內時，免繳關稅及無須辦理通關文件。

(5)在市場條件較為不利或為供新加坡境內使用時，貨品可長期儲存於區內。

(6)容許貨品得以陳列。

(7)容許貨品在區內得以銷售。

(8)實施全面電腦無紙化通關作業，文件通關時間僅需 1~3 分鐘。

3.新加坡自由貿易港區之區位規劃

目前，新加坡境內之自由貿易區共有 7 個，除由座落於樟宜機場之自由貿易區負責空運貨物外，其餘 6 個自由貿易區均負責海運之貨物。其主管機關除樟宜機場之自由貿易區由新加坡民航局 (Civil Aviation Authority Of Singapore, CAAS) 掌管及 Jurong Port 之自由貿易區由 Jurong Town Corporation 管理公司外，其餘港口之自由貿易區均由新加坡港務公司 (PSA Corporation Limited) 掌管經營，各自由貿易區之主要營運範圍，如表 4-5 所示。

表 4-5 新加坡各自由貿易區之主要營運範圍

自由貿易區	營運範圍
Singapore Changi Airport (樟宜自由貿易區)	航空運輸貨物之裝卸碼頭
Jurong Port(裕廊自由貿易區)	貨櫃及散裝貨物之裝卸碼頭
Kepple 碼頭(岌巴自由貿易區)	從事貨櫃及散裝貨物之裝卸移運
Pasir Pajang 碼頭 (巴西班讓自由貿易區)	初期從事散裝貨物之裝卸移運，近年來已成為新加坡最大之貨櫃碼頭。
Tanjong Pagar 碼頭 (丹戎巴葛自由貿易區)	主要貨櫃及散裝貨物之裝卸碼頭
Sembawang 碼頭 (三巴旺自由貿易區)	進出之貨物多屬低價值但量大之貨物(例如木材)，亦從事貨櫃之裝卸移運。
Telok Ayer 碼頭	主要從事小型駁船貨物之裝卸移運

資料來源：行政院經濟建設委員會(2003)^[16]。

4.新加坡自由貿易港區貨物通關與控管

在所劃設之自由貿易區均設置圍牆俾與外界有所區隔，自由貿易區之出入口均設有海關檢查站加以控管，貨物無需任何海關文件，舉凡原料、零件、半成品或成品，均可自由進出；而區內貨物可以陳列、儲存、拆裝、改裝、加貼標籤、分類或與其他貨物混合加工以便轉運出口，均無須繳交關稅及保證金，僅在貨物運往課稅區時，才需繳交關稅及4%的消費稅。一般自由貿易港區對於貨物儲存期間並無限制，因此，有部份廠商將自由貿易港區視為貨物轉運場所。

新加坡自由貿易港區貨物之通關，除資金流外，所有報關文件、資料等資訊流方面，係採電腦自動化作業方式，貨物實體流則由海關於門哨嚴密控管，核憑列印之 CCP(貨物通關許可文件 Cargo Clearance Permit)經書面條碼電腦讀取審核驗對文件及實體無訛後，憑以通過自由貿易港區門哨進入國境。進出口貨物之通關，其貨物通關許可證(CCP)之申報單，係採同一式之單一申報格式，亦即無論海運、空運或進口、出口均一體適用。

新加坡海關及各個簽審機關之業務係獨立作業，報關人輸入之報關資料，經 TradeNet 傳送至新加坡國際企業發展局，對於管制物品需要簽審機關審核者，再傳送至各相關主管機關，以其自有之電腦系統或以人工方式審查，並編給一個收件號碼，將處理情形代碼回傳 TradeNet 後，再回送至海關辦理通關。

至於貨櫃(物)進出區及內陸運送之控管方面，一般而言，無論進口、出口及轉運出口貨物，在新加坡規範海、空運均須在自由貿易港區辦理裝卸作業，且其相關裝卸之倉儲、運送、轉運及門哨控管，皆由營運機構 PSA(港務集團公司)負責管理，其間有 PortNet 管理資訊系統與 TradeNet 資訊系統連線，將相關業者、通關網路與港務作業三者資訊系統結合，監管貨櫃(物)之裝卸、倉儲、運送(含跨區之轉運)及入出區作業，尤以登記有案之自營車隊從事貨櫃(物)轉運之

拖載作業，可確保貨物安全無虞。

因此，海關多不予干涉區內裝卸等作業，船舶裝卸貨櫃(物)作業無須向海關取得許可，海關僅於門哨管制站建置 Check Point，對貨櫃(物)之進口提領及轉儲進出實施重點抽查。海關之抽查機制資訊系統 Cargo Net 亦與 PortNet 資訊系統以及 TradeNet 資訊系統連線。重點抽核包含稅則號別、貨物名稱、數量、重量及其他等等必要之查核。海關抽查必然影響通關速度，惟其抽核如採重點查核，則在安全之外，仍有加速貨櫃(物)通關速度效果。資料顯示海關之檢查貨物時間平均約 10 至 15 分鐘，而報關業者在傳輸報關資料後，可在 30 分鐘內取得 CCP 通關許可，80%可在 10 分鐘內處理完成提貨手續，可謂是通關便捷化。

4.4 南韓

南韓在港口的自由貿易區為「關稅自由區」。其推動關稅自由區主要係依據 2000 年 3 月實施的「為培養國際物流基地之關稅自由區指定暨營運相關法」。

南韓政府希望善用其區域優勢，將韓國關稅自由區開發成為東北亞經濟領導中心。在關稅自由區內，南韓政府提供外國企業許多優惠措施，包括租稅優惠、外匯流通服務、語言服務、勞工彈性、法規鬆綁、成立外國教育及醫療機構等。主要規劃內容說明如下：

1. 吸引世界知名的教育機構及醫院在關稅自由區內投資，提供系統化之支援，使外資企業可以獲得國際級的投資環境。
2. 區內將簡化行政許可程序，並設置單一窗口，提供最好的基礎設施及以服務為導向的公共行政居住條件。
3. 避免外國投資人受到韓國勞工團體所阻撓，調整其勞工政策，以符合國際標準並加強勞力市場的彈性。

南韓政府推動關稅自由區的重點區域有 3：仁川機場、釜山港與光陽港。優先指定上述 3 個地區為關稅自由區，並配合進行主要設施的擴建與行政管理系統之調整。3 個關稅自由區的各別發展定位如下：

1.仁川關稅自由區

- (1)松島：資訊科技、寬頻網際網路科技、國際商務中心
- (2)永宗：航空、國際物流
- (3)青蘿：觀光、休閒、國際金融

2.釜山鎮海自由關稅自由區

- (1)海運物流中心
- (2)大型製造業複合園區及研發中心
- (3)國際商務中心

3.光陽關稅自由區

- (1)亞洲轉運中心
- (2)石油與鋼鐵產業聚落
- (3)觀光及休閒

另外，按南韓政府的規定，被指定為關稅自由區的港口，需具備以下 4 項條件：

- 1.港口有開闢國際定期貨櫃航線；
- 2.港口每年有 1,000 萬噸以上的貨物處理能力；
- 3.擁有 3 萬噸級以上之貨櫃專用碼頭；
- 4.港口之陸上區域面積與後場面積合併達 10 萬 m² 以上。

因此，南韓除釜山港、光陽港外，尚有仁川港設有關稅自由區。

按 2002 年 7 月南韓財政經濟部發布的關稅自由區詳細計畫，其提供給外國企業的優惠措施，包括各類租稅誘因、單一窗口服務、改善的住宅、教育及醫療服務等。主要有以下幾點：

1. 在該法案之下，於關稅自由區內投資 1,000 萬美元以上之外國製造商，3 年內不必繳營所稅且第 4 及第 5 年可享有 50%之減稅，3 年免資本財之進口關稅及 15 年免購買及註冊稅，政府並計畫補助外國公司最多 30%的土地購買價款；關稅自由區內並提供每坪 1.35 美元的辦公室租金，大約只有其他港口的 10%至 15%，並且這些進駐公司可從事任何型態之商業經營，包括 45 種指定給中小型公司之商業經營型態。
2. 關稅自由區內之外國公司，可自由遷移員工到其他需要這些專才的工作場所(現行法令規定，韓國公司只能在政府指定的工作地點及期間內遷移其員工)，政府並提高區內外國人主管津貼免稅額度，由現行之固定薪資的 20%提升為 40%。
3. 關稅自由區內，允許當地人就讀外國教育機構，設立之小學、初中及高中；外國人被允許開立專為外國人服務的醫院及藥局，並得僱用外籍的醫生及藥師；外國人可以獲得政府單位內口譯及翻譯人員的協助；區內可使用小額美金、日幣及歐元等主要國際貨幣。
4. 關稅自由區內，政府設立行政督察辦公室以協助外國公司，並開設韓國商事仲裁委員會的分支機構，來協助商業糾紛的調處。
5. 中央政府在關稅自由區內，對 486 個產業及 149 項高科技產業提供稅賦等相關優惠，以改善韓國產業競爭力。

釜山為南韓第 1 大港、第 2 大城市，物流範圍可擴及日本、中國大陸及俄羅斯，釜山鎮海關稅自由區係將釜山及鄰近的鎮海市相連結起來，形成一個面積達 105 平方公里的關稅自由區，並以釜山新港為關稅自由區的開發中心位置，規劃有物流公司及相關商業的特別工業複合式園區。

釜山鎮海關稅自由區的開發區域之規劃如下：

1. 新港灣地區以國際海事事務及物流流通相關產業為主，將興建擁有 30 個泊位的碼頭，使其成為東北亞中心港灣，並具有尖端的複合型物流基地，以提供企業支援。
2. 鳴旨地區開發為供應航空物流配件及材料的產業園區。
3. 新湖產業園區及花田產業園區將透過結構重組，增強城市功能，成為尖端產業園區以及外國企業專用園區，連接新港灣、機場及科學產業園區，以實現綜合物流之理想。
4. 智士地區定位為尖端產業及研究開發機構之中心，其中釜山科學產業園區將吸引先進外國企業建設尖端產業和研究開發機構。
5. 頭洞地區將建設為教育機構及研發的專區，以培養國際物流方面的專門人才和高級技術人才。
6. 熊東地區將成為以上園區的娛樂區域，成為海邊渡假勝地及多元的休閒用地。

4.5 日本

日本的自由貿易區可分為 2 種：1.輸入促進區(Foreign Access Zone, FAZ)；2.自由貿易區(Free Trade Zone, FTZ)。前者適用於全國，而後者僅用於沖繩島。以下分別說明。

4.5.1 輸入促進區(Foreign Access Zone, FAZ)

日本輸入促進區設立的目的是獎勵國外貨物進口，降低各地區的進口物流成本。其設立係依據 1992 年「促進輸入及對內投資的圓滑化有關之臨時措施法」的規定來設立，其後 1995 年再次修定。

日本的輸入促進區共計有 22 個，主要集中在港口地區，部分位於機場及其周邊地區，詳細位置如表 4-6 所示。輸入促進區引進的產業，

係以輸入關聯產業為主，包括物流業、倉庫業、運輸業、貿易商、批發商、商社以及其他行業等。

表 4-6 日本的輸入促進區分布表

地 區	規劃範圍	地 區	規劃範圍
1. 北海道	新千歲機場區域	12. 大分港	大分港區域
2. 青森縣	八戶港區域	13. 熊本縣	熊本港區域
3. 宮城縣	鹽釜港區域	14. 新潟縣	新潟港區域
4. 川崎市	川崎港區域	15. 石川縣	小松飛行場區域
5. 橫濱市	橫濱港區域	16. 京都府	舞鶴港區域
6. 靜岡縣	清水港區域	17. 鳥取縣	島根縣境港區域
7. 大阪市	大阪港區域	18. 岡山縣	岡山機場區域
8. 大阪府	關西新機場區域	19. 廣島縣	廣島機場區域
9. 神戶市	神戶港區域	20. 山口縣	下關港區域
10. 高知縣	高知港區域	21. 北九州市	北九州港區域
11. 愛媛縣	松山港區域	22. 長崎縣	長崎機場區域

資料來源：楊鈺池(2003)^[13]。

日本輸入促進區的特色與優惠措施，說明如下：

1. 物流費用更便宜

輸入促進區在全日本有 22 個據點，將進口貨物直接運送到非常靠近市場的港口或機場的地區，可縮短國內運送時間及節省物流成本。

2. 輸入貨物處理更具效率

輸入促進區內設有物流設施建築物，且輸入關聯產業集中於周邊，所以從通關、貨物裝卸，以至於加工及流通等程序，皆可有效率地來進行。此外，透過企業間的共同輸入、共同採購、共同開發等方式來合作時，更能使業務進行非常順利。

3. 輸入業務更方便

得利用輸入促進區內的國際樣品市場、國際會議場、展示會、商談會、研討會等諸多設施作為擴展商機之用。

4.各種不同的優惠措施

對區內的輸入關聯業者給予稅制與金融上各種不同的優惠措施。包括：

- (1)稅制上的優惠措施
- (2)不動產取得稅與國家法定財產稅之減免
- (3)特別折舊(建築物：12%；機械:25%)
- (4)特別土地保有稅的非課稅
- (5)債務保證制度

依照「產業基礎整備基金」的債務保證制度，提供業者的整備取得資金及日常運轉基金。

- (6)中小企業信用保險法特例制度

在專區內民間中小企按照中小企業信用保險特例制度來給予保護。

- (7)低利融資制度

日本開發銀行的「輸入促進基礎強化融資制度」，以及中小企業金融公庫的「輸入品販賣圓滑化資金借貸制度」，為促進輸入所設立的低利率金融制度。前者是對於外國企業在日本設置銷售據點時，或者是日本企業擴大處理輸入時，為此取得設備及設施所需資金，以低率融資為之；後者是以中小型的零售商或批發商，為擴大販賣輸入品所需設備資金及營運資金給予融資。例如：利息分別為日本開發銀行的 3.0%；中小企業金融公庫與國民金融公庫的 3.1%。

雖然輸入促進區有上述的多種優惠，但由於輸入促進區是由日本各地方政府與民間企業共同成立的第三方(3 sector)為推動主體，在港口與

機場鄰近地區進行物流設施與各項相關基礎設施之建設，並進行各種招商活動。在推動時，著重於基礎設施的設置，相關配套法規不多，且未考量到地區居民的需求，以至於實施成效不彰，因此，日本在 2006 年廢止了推動輸入促進區的臨時措施法。

而後日本於 2010 年提出了物流「總合特區」的規劃。在日本各地建立七個總合特區，各特區各有其發展目標。例如：東京都以打造成為亞洲營總部特區為目標；北海道以推動成為食品複合國際戰略總合特區為目標；關西地區以成為創新國際戰略總合特區為目標。在特區內，企業享有稅制方面的優惠。優惠措施包括：(1)部分設備投資額由法人稅扣除；(2)擴大研發費用的扣除限額。

4.5.2 自由貿易區(Free Trade Zone, FTZ)

日本為活絡沖繩島之區域經濟，自 1972 年起制定「沖繩振興開發特別措施法」實施開發計畫，但歷經一兩次的開發計畫，沖繩島的區域發展仍未見起色，因此，在為加強沖繩島的經濟發展，在 1987 年引進自由貿易區制度，以吸引日本與外國企業之投資，培養製造業、資訊通訊產業、國際觀光業與休閒產業，並發展貨物流通產業。

按照「沖繩振興特別措施法」之規定，於自由貿易區內提供進駐企業在稅制與金融上的優惠措施，以吸引企業選擇沖繩為投資地點，並且幫助振興當地經濟，因此在全日本僅指定沖繩為特定自由貿易區。

沖繩的自由貿易區共有 2 處，一處位於那霸地區，另一處位於中港灣港新港地區。

1.那霸地區

那霸地區的自由貿易區係以促進企業在沖繩開廠設點和振興沖繩的貿易為目的。於 1987 年 12 月 9 日依「沖繩振興開發特別措施法」指定為特別地區，總面積共 2.7 公頃，並於 1988 年 7 月 1 日開始使用。該地區位於那霸市內，鄰近機場、海港，地理位置優越，

同時享有關稅法上的保稅功能，以及稅法上的優惠措施，結合保稅地區、保稅場所及保稅工廠於一體，外國貨物進出自由，手續簡便。

2.中港灣港新港地區

中城灣港新港地區是另一個自由貿易區，其設置目的乃在促進沖繩地區產業及振興貿易，於 1999 年 3 月 31 日依「沖繩振興開發特別措施法」指定成立，總面積共 122 公頃。該地區是加工貿易型產業之基地，亦是極具開發前途之工業用地，在該地區投資設廠，可以享有日本唯一的法人稅減免優惠措施，以及沖繩振興開發金融公庫所提供的低息融資、年輕人僱用開發補助金等各種扶植企業的政策。

沖繩自由貿易區主要係利用沖繩的地理特性，發展物流轉口與加工型的產業，主要功能有以下幾項：

1.加工與製造：

對從海外進口或自日本本島轉進之原料、零件或半成品，進行加工、製造、組裝之後，再出口或轉往日本本島銷售。

2.轉口與倉儲：

建立成為保管與配送的基地，發展成為轉口貿易與貨物供需之據點。

3.改裝與調整：

對外國商品進行內容檢查、測試或改換包裝，依據消費者的需求及相關法律，進行最終的調整和加工。

4.展覽與交易：

可作為外國商品的展覽或交易場所。

沖繩自由貿易區的優惠措施，包括減輕法人稅(享有 35%所得扣除

制度)、關稅可以選擇原料課稅或產品課稅、免徵部份地方稅、沖繩振興開發金融公庫之低利融資、對於購地或建廠之補助及對於僱用沖繩青年之企業給以工資之補助等。茲分述如下：

1.國稅優惠：

(1)所得稅扣除制度：

在特別自由貿易區內新成立的企業，其員工人數在 20 人以上者，成立後 10 年內 35%所得可以從法人稅的課稅所得中扣除。

(2)投資減稅制度：

在特別自由貿易區內增設新設備的企業，可從法人稅中扣除機械設備 15%、建築物 8%的稅額，投資下限額度為 1,000 萬日圓。

(3)特別折舊制度：

機械設備 50%、建築物 25%的稅額，投資下限額度為 1,000 萬日圓。

(4)投資虧損準備金制度：

日本國內法人對特別自由貿易區內的認定法人，於認定日起 5 年內進行投資時，允許該日本國內法人將取得股票價格的 40%計入費用予以扣除。

有關國稅的優惠措施可從所得稅扣除制度、投資減稅制度、特別折舊制度等三種優惠項目中任選一種，而所得稅扣除制度的對象限製造業，投資減稅制度及特別折舊制度的對象則為製造業、倉儲業及道路貨物運輸業及批發業等。

2.關稅優惠：

(1)關稅的選擇徵稅制：

除特定品目外，在自由貿易區內保稅工廠製造之製成品轉往國內時，可以選擇以原料或產品價格較低的一方課稅，前述之特定品目，係指進口配額、國家貿易、關稅配額和價格補助的品目。

(2)保稅區制度：

對於再出口國外的外國貨物免徵關稅和國內消費稅，外國貨物在倉儲期間亦免徵關稅和國內消費稅，在保稅區內對於保稅貨物進行品質檢驗，不良品可以進行銷毀，且該部份的關稅亦可減輕課徵。

3.地方稅優惠 (投資下限為 1,000 萬日圓)：

(1)免徵事業稅：

在自由貿易區新增設供工業等使用之設備，5 年內免徵事業稅。

(2)免徵不動產所得稅：

在自由貿易區取得屬於供工業等使用之建築物及其土地，免徵不動產所得稅。

(3)免徵固定資產稅：

對屬於供工業等使用之機械設備、建築物及其土地，在最初 5 年免徵固定資產稅。

(4)免徵特別土地保有稅：

在自由貿易區取得供工業等使用之土地，並在該土地上新增設備時，免徵特別土地保有稅。

4.雇用沖繩青年開發補助金制度：

雇用沖繩青年之獎勵金，係依據「雇用沖繩青年計畫書」設立，整修完備之日或雇用青年之雇用期滿之日後，雇主依該計畫重新雇

用未滿 30 歲之沖繩縣居民者，補助其所支付工資之三分之一，最長補助期間為 2 年，每月補助每人最高限額為 10 萬日圓。

5.沖繩振興開發金融公庫及地區性之低利融資：

沖繩振興開發金融公庫對於自由貿易區等特定地區內，產業開發之設備所需資金 7 成內，以及中小企業之設備資金 7 億 2,000 萬日圓以內，設有振興低利融資措施。

第五章 高雄港發展出口物流配銷中心之探討

港口要發展物流，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。

本章從使用者的需求來看，政府應推出什麼政策來建立良好經營環境，以吸引國內外之優良廠商進駐港區發展物流。按目前自由貿易港區的推動情形，將針對高雄港相關問題做初步探討。在 5.1 節討論增加自由貿易港區土地面積，減少土地使用管制的課題；5.2 節探討發展港口儲轉業務之課題；5.3 節探討推動「前店後廠、委外加工」模式的課題；5.4 節探討放寬自由貿易港區相關管制與限制之課題。

5.1 增加自由貿易港區的土地面積

目前，政府在港埠物流發展上所提供誘因，主要透過自由貿易港區的政策在推動。如同在前面第 3.1 節所說明，主要利基為享有賦稅上的優惠，包括：

1. 自由貿易港區事業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。
2. 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. 另外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。

在自由貿易港區政策中，雖有提供貨品深層加值、得從事外幣匯兌及外匯交易、得設控股公司從事海外投資、港區提供展覽貿易活動

機能等功能。但受限於港區土地面積有限、土地使用管制，且土地已多為既有業者使用，真正能夠提供給物流業者或製造業者進駐的空間有限。

高雄港的自由貿易港區範圍(如圖 5.1 所示)，包括第 1 貨櫃中心至第 5 貨櫃中心，以及中島區的 30 至 39 號碼頭區域，總開發面積 415 公頃。但目前可招商的土地僅剩下中島商港區內 1.1 公頃土地，以及第 5 貨櫃中心 73 號碼頭土地開發區域約 1.5 公頃，根本不足以提供給業者進駐。

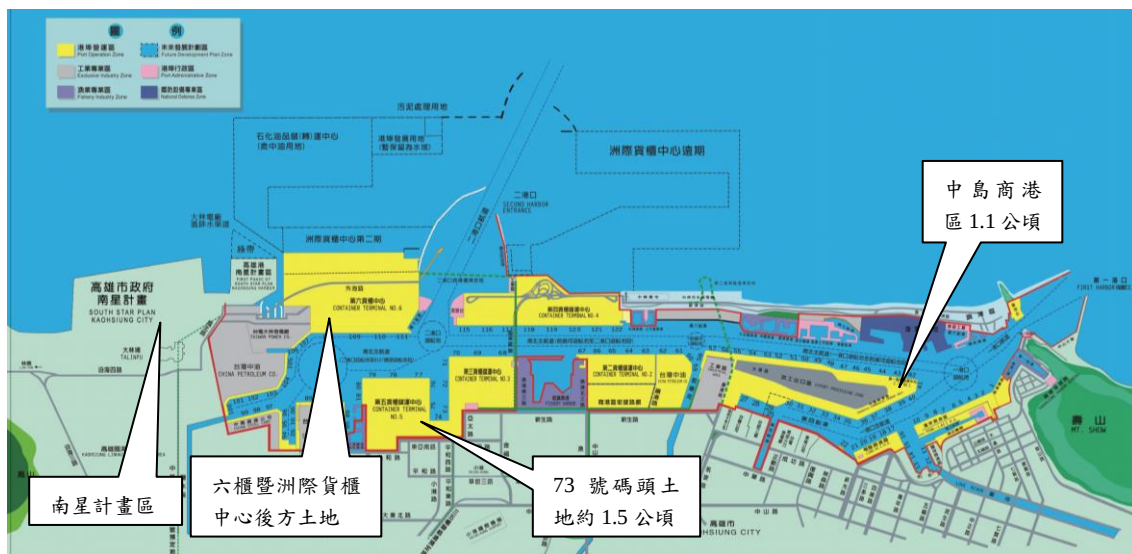


圖 5.1 高雄港的自由貿易港區範圍

資料來源：臺灣港務公司網站^[7]。

進駐高雄港自由貿易港區的業者共 26 家，大多從事貨櫃集散、儲運、國際物流等業務。進駐業者包括：高群裝卸公司、連海船舶裝卸公司、美國總統輪船公司、萬海航運公司、關貿網路公司、世捷集運公司、陽明海運公司、臺灣東方海外公司、現代海鋒公司、臺灣日郵碼頭公司、好好國際物流公司、韓進泛太平洋公司、高宏通運裝卸公司、太平洋裝卸公司、福懋國際物流公司、臺灣東方海外物流公司、東立物流公司、和泰興業公司、睿福公司、超雄公司、臺灣中免供應有限公司、百楷企業有限公司、種德國際物流公司、長榮海運公司、杰鑫國際物流公司、禾旺倉儲物流股份有限公司。

關於港區內土地面積有限的問題，目前港務公司已規劃擴大自由

貿易港區的面積，包括增加第六貨櫃中心 74.8 公頃、南星計劃區 61 公頃、洲際貨櫃中心後方土地 14.08 公頃的土地，預計在 103 年前辦理完成。惟第六貨櫃中心與洲際貨櫃中心後方的土地，按其位置推論，應是提供給貨櫃裝卸業者，經營貨櫃堆積場與貨櫃集散棧使用，只有南星計劃區的土地才比較可能提供給物流業者或製造業者進駐。

關於製造業進駐自由貿易港區，其中製造業之高科技產業，進駐自由貿易港區的意願不高。因為相較於自由貿易港區所提供的賦稅優惠，科學園區對高科技產業更具有吸引力。因為科學園區亦有提供接近於自由貿易港區的保稅機制，且科學園區還提供水電優惠措施，對於水電用量龐大的高科技產業而言，具有明顯的成本優勢。此外，高科技產業之供應鏈龐大，群聚效應為產業發展之重要條件，因此需要相當大的土地來容納所有供應鏈的產業一併進駐才行。

相較於高科技產業，傳統產業進駐自由貿易港區的意願相對較高。因為科學園區的相關規定，讓傳統產業不易進駐科學園區。而且，科學園區的保稅機制有所謂「先預繳保證金」且「微稅不退」的規定，此一限制對於規模較小或資金較不充裕的中小企業而言，將增加其企業現金流量運用之負擔。因此，自由貿易港區的保稅機制，對傳統產業，特別是中小企業，將較具有吸引力。

關於製造業進駐自由貿易港區，尚有法令限制而無法進駐的問題。雖然，按照自由貿易港區設置的法源依據「自由貿易港區設置管理條例」第 3 條第 2 款規定，自由貿易港區事業可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、展覽或技術服務等 18 項營業項目。

但是，高雄港與基隆港自由貿易港區土地屬都市計畫之「港埠用地」，依高雄市都市計畫土地使用規定，業者可從事之營業項目僅限於貿易、倉儲、貨櫃(物)之集散、轉口、轉運、承攬運送及報關服務等 7 項，基隆港亦有類似情形。

因此，雖然在自由貿易港區設置的法源依據「自由貿易港區設置

管理條例」內規定可在自由貿易港區內進行加工與製造，但實際執行上卻有土地使用限制的問題存在。不僅製造業者無法進駐自由貿易港區，嚴格來說，物流業者在自由貿易港區中做簡易加工，可能也不符合港埠用地的使用規定。

此一土地使用限制問題，其實是可以設法解除的，只是需要政府相關單位的通力配合而已。基隆港與高雄港相同，也有土地使用限制之困擾，即港區土地為港埠設施用地，不允許製造業進駐之問題，不過，基隆港分公司設法在基隆市政府的協助下，透過都市計畫公共設施土地之多目標使用程序之完成，讓部分港埠用地可以登記做為工廠使用，解決此一在自由貿易港區內進行加工與製造的問題。

5.2 發展港口儲轉業務

當自由貿易港區的土地面積擴大，並放寬土地使用限制後，才有可能吸引業者進駐港區。基本上，高雄港的自由貿易港區土地在擴大後，面積仍然有限，僅能滿足物流業者發展倉儲與轉運業務，或進一步進行簡單加工，仍是不夠提供給製造業者進駐。要發展深層加工，需透過「前店後廠、委外加工」模式(於下一節探討)來進行。

高雄港是臺灣最大港口，地理位置優越，港口作業效率高，且遠近洋航線密集，很適合發展港口儲轉業務。例如：高雄港於 2013 年 6 月 17 日正式成為倫敦金屬交易所(London Metal Exchange,以下簡稱 LME)的遞交港。可以運用此一優勢，發展非鐵金屬的儲轉業務，進而拓展成為非鐵金屬之國際性倉儲轉運中心。

LME 是全球規模最大非鐵(有色)金屬交易平台，非鐵(有色)金屬主要有銅、鋁、鎳、鉛、鋅及錫等基本金屬。世界上主要的礦業公司、金屬生產商、商業投資銀行、金屬貿易公司及製造廠商都是 LME 的會員。就金屬交易市場而言，LME 可謂是世界的中心，全世界超過 80% 的非鐵(有色)金屬期貨交易在其平台完成。

高雄港成為 LME 遞交港後，可以發展非鐵金屬的儲運與轉運業

務。目前亞洲地區共有 10 個 LME 遞交港，分別是臺灣高雄港、新加坡港、日本(橫濱港 Yokohama 和名古屋港 Nagoya)、南韓(釜山港 Busan、仁川港 Incheon 和光陽港 Gwangyang)、馬來西亞(柔佛丹絨柏勒巴斯港 Johor PTP 和巴生港 Klang)，以及阿拉伯聯合大公國(杜拜 Dubai)等港口。除杜拜港外，亞太地區 9 個 LME 遞交港如圖 5.2 所示。



圖 5.2 亞太地區的 LME 遞交港

資料來源：臺灣港務公司網站^[7]。

目前中國大陸地區是非鐵(有色)金屬的主要消費市場之一，但卻沒有一個 LME 遞交港，因此高雄港可嘗試有效連結大陸主要港口，提供非鐵金屬貨物快速、準時、低成本的運送服務，成為非鐵金屬之國際性倉儲轉運中心，並吸引國外相關物流業者來臺投資。

5.3 推動「前店後廠、委外加工」模式

目前我政府在積極推動的「自由經濟示範區」計畫中的「前店後廠、委外加工」政策，應是處理港區土地面積不足引進相關業者問題之較佳解決方案。

按「自由經濟示範區」之規劃，目前第一階段(特別條例公布前)

以現行自由貿易港區(五海一空)「境內關外」為核心，透過前店後廠委外加工模式，結合鄰近園區同步推動，在北、中、南地區自然形成聚落。而後，第二階段(特別條例公布後)考量地方發展條件增設園區，由中央規劃或地方申設方式辦理。

所謂「前店後廠、委外加工」模式係指自由貿易港區內的物流業者與港區外的製造業者合作。由自由貿易港區內的物流業者從外進口原物料或零組件，做倉儲或配送等一般性的物流作業；而由港區外的製造業者從自由貿易港區提料過去，製造完的成品或半成品再回到自由貿易港區，轉由物流業者做出口。

臺北港的東立物流公司是發展自由貿易港區「委外加工」模式的最成功案例。東立物流公司在臺北港擁有近 20 公頃的倉儲面積，其自國外進口汽車零組件，然後將這些汽車零組件委託其在港區外課稅區或保稅區的 30 多家協力廠商，進行多製程委託加工與汽車組裝，完成的成車運回臺北港的物流中心儲存，而後成車出口至國外。其委外加工模式如圖 5.3 所示。

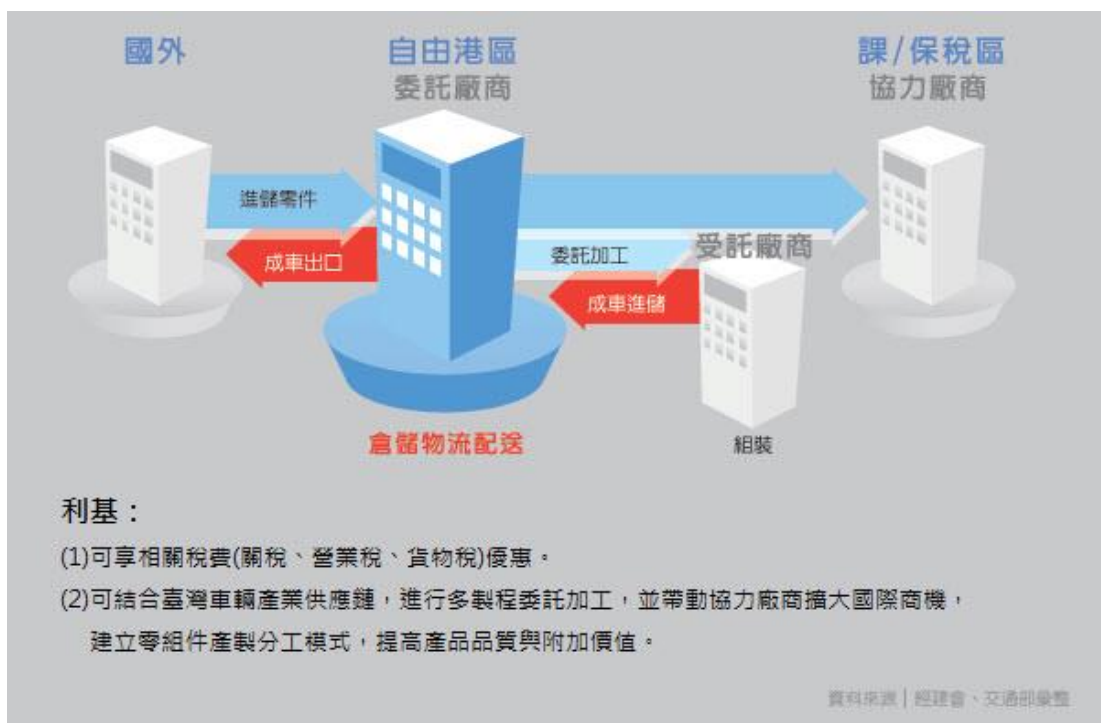


圖 5.3 汽車物流業者之委外加工模式

資料來源：臺灣港務公司網站^[7]。

當然，東立公司不僅做委託區外加工組裝汽車出口的工作，還同時經營汽車物流的相關業務，包括成車進出口、汽車整備、汽車零組件捆包裝櫃出口等。

東立公司的汽車物流作業，首先以汽車船將汽車成車從世界各地載運進港，然後依照車輛需做加工或改裝、內銷或轉口之類型，有系統地分門別類停放在自由貿易港區內的保稅專區停車格內，等到客戶端發出訂單後，即在港區內進行汽車進出口的報關、牌檢、整備工作。

其中的汽車整備工作，即是在港區內進行組裝類的簡易加工之加值工作。東立公司在港區內設有汽車整備中心，內有汽車技師與來自國內外的汽車零件，當訂單到來、出口船期確定後，原本儲放在倉儲區內的車輛即一部部開進整備中心，按客製化的規格，進行加裝音響、倒車雷達等配件的工作，迅速將汽車出口至世界各地。

高雄港位於南臺灣之高雄市，港口腹地包括高雄、臺南與屏東等地區。鄰近可結合的園區有經濟部加工出口區、南部科學工業園區，而鄰近的產業聚落則包括：以中油公司為中心的石化業、臺灣造船公司的造船業、加工出口區之高雄、楠梓、成功、高雄航空貨運、臨廣、高雄軟體科技及屏東等七個園區，以及南部科學工業園區之半導體、光電及生物科技等產業聚落等。

等到高雄港擴大自由貿易港區的面積，增加南星計畫區、第六貨櫃中心、洲際貨櫃中心後方土地，引進更多的物流業者後，應可結合港區外圍的化工、機械、重工業、加工出口區的製造業者，發揮前店後廠、委外加工功效。

「農業加值」是目前政府全力推動「自由經濟示範區」之優先推動的產業活動。高雄港位於臺灣農業生產重鎮之南臺灣，正適合發展農業加值出口物流，可結合鄰近的屏東農業生物技術園區，推動如觀賞魚、動物疫苗、農漁畜產加工出口的模式。

合作方式可透過運用臺紐、臺星洽簽經濟協定的零關稅優惠，進口農漁畜產原料，轉由屏東農業生物技術園區內的業者，加工製成高

價值產品，再轉運回高雄港出口外銷。以大宗茶外銷為例：可從國外進口原料茶，運至生技園區，以優異的併堆專業與精湛的烘焙技術加工精製，然後再由高雄港出口。

除進行農業加值出口，亦可進一步推動高雄港為農漁畜產品之轉運中心。以觀賞魚為例，新加坡不生產，卻成為觀賞魚轉運中心，其觀賞魚貿易金額占全球五分之一，臺灣本身有相關產業，加上高雄港擁有良好的港埠機能，且遠近洋航線密集，應有機會發展成為觀賞魚的轉運中心。

再以花卉為例，荷蘭花卉種植 8,000 公頃，已成為國際花卉轉運中心，而臺灣種植花卉 1 萬 5,000 公頃，且是全球蘭花生產研發重鎮，也具有發展成為國際花卉轉運中心的條件。

5.4 放寬自由貿易港區的相關管制與限制

除了透過上述擴大自貿港區面積以引進業者、放寬土地使用限制讓製造業亦有機會進駐，以及透過推動前店後廠、委外加工模式以強化自貿港區的功能等土地相關問題。減少限制與管制以降低業者的營運成本、增加貨物的處理效能亦是相當重要的工作。

自由貿易港區的法源依據「自由貿易港區設置管理條例」自 2003 年 7 月 23 日公布施行後，即被認為相關的管制與限制過多，至今施行 10 年，經 2009 年與 2012 年的 2 次修正，相關的管制與限制仍無放寬。就如同本章第一段所言，業者的經營目的在獲利，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，業者認為有利可圖，自然會找到經營之道。因此，許多的管制與限制增加了業者的營運成本，將不利於促進自貿港區的活動。例如：

1. 限制外勞僱用比例，以及外勞工資不得低於勞動基準法基本工資

「自由貿易港區設置管理條例」的第 10 條規定：「自由港區事業僱用本國勞工人數，不得低於僱用員工總人數百分之六十。」以及

第 11 條規定：「僱用外國勞工之工資，應依勞動基準法基本工資限制之規定辦理。」

此 2 條對於僱用外勞的限制，一方面限制業者僱用外勞的比例不得超過 40%，讓業者無法僱用較多工資相對較低廉的外勞以降低營運成本，另方面亦限制業者僱用外勞時，不能採用低於勞動基準法基本的工資。這兩條規定，基本上與國內法規一致，原則上是沒有問題，但等於未放寬管制，沒有符合「境內關外」精神，與鄰近國家相較而言，較無營運成本降低的競爭優勢，不利於我國的自由貿易港區吸引跨國業者進駐。

2.僱用 3%原住民比例的限制

「自由貿易港區設置管理條例」第十一條規定：「自由港區事業僱用勞工總人數中，應僱用百分之三具有原住民身分者。未依前項規定足額僱用者，應依差額人數乘以每月基本工資，定期向中央原住民族主管機關設立之就業基金專戶繳納就業代金。」此一限制將增加港區業者在招募人員時的困擾，或者其必須繳納就業代金，增加其營運成本。

3.提供完整的「單一窗口服務」

目前臺灣的自由貿易港區強調有「單一窗口服務」的功能，即由主管機關的專案經理人專責提供企業進駐所需的服務。除提供自由貿易港事業入區申請、營運管理等業務服務外，其他屬於地方政府審核事項的工商登記、建築執照、土地使用、勞工安全、消防安檢等，亦由專案經理人一併服務，企業無需另向不同單位申請。

但是，更完整的「單一窗口服務」應是讓自由貿易港區的主管機關具有證照核發的功能，提供有意願入駐的業者更便利、更快速的服務。現行臺灣的科學園區、加工出口區、農業生技園區即具備證照核發的功能，無需轉請地方政府申辦。

因此，在單一窗口服務方面，未來可進一步於法條中明訂自貿

港區的主管機關具有證照核發的功能，以提高政府的服務效率、排除企業的投資障礙、減少企業的行政成本。

4.真正落實「境內關外」之精神

目前臺灣的自由貿易港區，強調具有「境內關外」的特色。即自由貿易港區視同國境內關稅領域以外之經貿特區，貨物在此區自由流通，可不受輸出入作業規定、稽徵特別規定等之限制，以降低企業跨國營運中物流、商流與人流之各種障礙。

然而，實際在執行時，政府各監管單位仍依各自的法令與單位目標，來進行自由貿易港區的審核與管制。例如：海關以增加國家稅收、防止逃漏稅為審查目標；環保署以減少污染、防止有毒物質入境為審查目標。當監管單位愈多時，審核作業流程繁複且曠日廢時，直接影響到企業的經營效率，甚至因管制過當而斷送了企業的商機。

因此，欲使自由貿易港區推動得更好，在落實境內關外理念時，有待各監管單位以更開放的態度來審查申請進駐自由貿易港區的業者，以及審查通過自由貿易港區的貨物。

第六章 高雄港發展兩岸物流配銷中心之探討

本章在 6.1 節探討發展兩岸物流配銷中心之利基，在 6.2 節探討兩岸物流之可能發展方向。

6.1 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 6-1 所示。在 2012 年兩岸貿易總額 121,622.5 百萬美元(我國海關統計值)，其中臺灣對中國大陸出口 80,714.2 百萬美元，臺灣自中國大陸進口 40,908.2 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 6-1 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
1994	131.6	1,858.70	1,990.30	14,084.80	2,242.20	16,327.00
1995	376.6	3,091.30	3,467.90	14,783.90	3,098.10	17,882.00
1996	623.4	3,059.90	3,683.20	16,182.20	2,802.70	18,984.90
1997	626.5	3,915.30	4,541.80	16,441.70	3,396.50	19,838.20
1998	914.9	4,113.90	5,028.80	16,629.60	3,869.60	20,499.20
1999	2,602.10	4,528.90	7,131.00	19,537.50	3,951.70	23,489.20
2000	4,391.50	6,229.30	10,620.80	25,497.10	4,994.90	30,492.10
2001	4,895.40	5,903.00	10,798.30	27,339.50	5,000.20	32,339.70
2002	10,526.90	7,968.60	18,495.50	38,063.10	6,585.90	44,649.00
2003	22,890.80	11,017.90	33,908.60	49,362.30	9,004.70	58,367.00
2004	36,349.40	16,792.30	53,141.60	64,778.60	13,545.20	78,323.80
2005	43,643.70	20,093.70	63,737.40	74,684.40	16,549.60	91,234.00
2006	51,808.60	24,783.10	76,591.60	87,109.00	20,735.20	107,844.20
2007	62,416.80	28,015.00	90,431.70	101,021.70	23,458.30	124,480.00
2008	66,883.50	31,391.30	98,274.80	103,339.60	25,877.90	129,217.50
2009	54,248.70	24,423.50	78,672.20	85,722.90	20,505.30	106,228.20
2010	76,935.10	35,946.00	112,881.10	115,693.90	29,676.60	145,370.50
2011	83,960.00	43,596.50	127,556.50	124,919.90	35,111.90	160,031.80
2012	80,714.20	40,908.20	121,622.50	132,183.90	36,779.10	168,963.00
2013 (1-10 月)	67,400.20	35,207.30	102,607.40	130,532.00	33,702.40	164,234.40

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：行政院大陸委員會網站^[17]。

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「兩岸投資保障和促進協議」及「兩岸海關合作協議」2 項協議。「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「兩岸海關合作協議」簽署後，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。

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」。「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。惟臺灣各界對此協議內容仍有歧見，尚在立法院討論中而未生效。

6.2 兩岸物流的發展方向

6.2.1 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 6.1 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)^[18]。

因此，在高雄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。

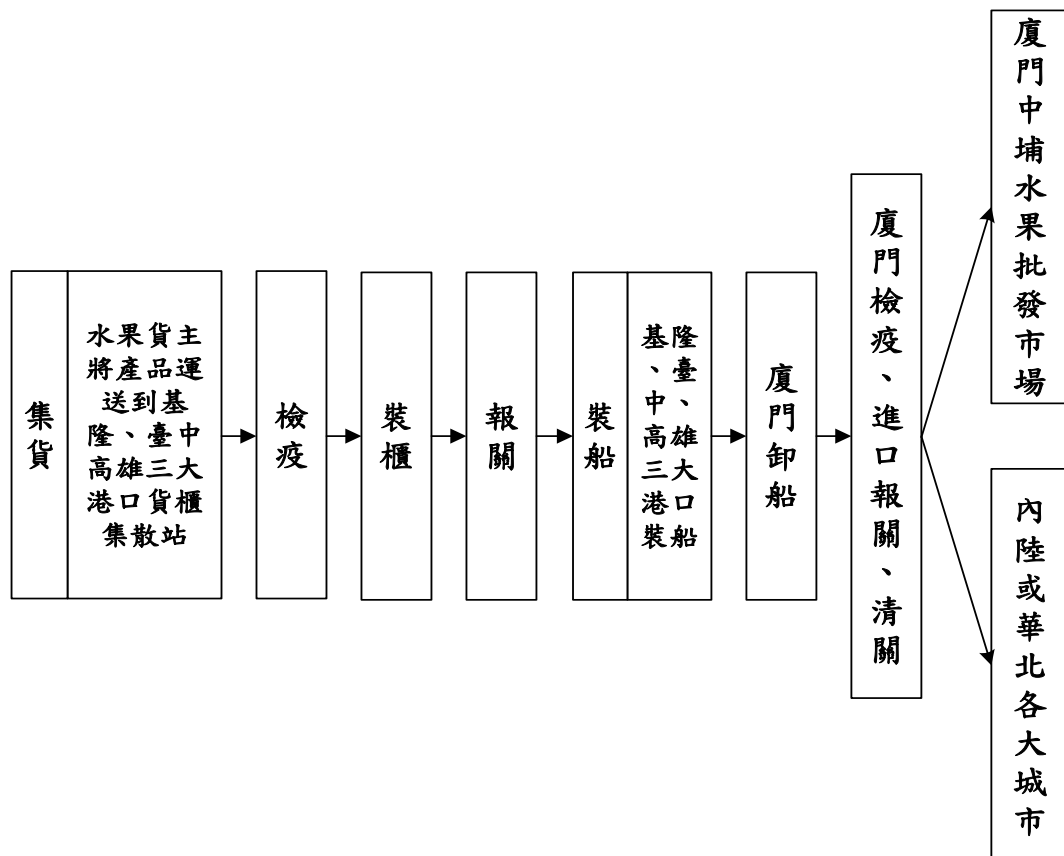


圖 6.1 臺灣水果出口中國大陸之儲運作業

資料來源：張志清等人(2012)^[18]。

惟要強化臺灣農產品出口至中國大陸，尚有 2 項技術問題有待加強。第 1 項是在在通關方面，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。

第 2 項是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。

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。

6.2.2 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)^[19]

第七章 結論與建議

目前政府正積極推動「自由經濟示範區」計畫。此一自由經濟示範區的推動，有助於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。

惟政策執行的成效，除依靠政府與民間業者的大力參與及投入支持外，港埠物流的研究分析亦將對政策推動與推動後之政策檢討有所助益。因此，本計畫將針對高雄港發展港埠物流之情形做探討分析，深切思考港埠物流發展的方向與策略，據以提升港埠營運競爭力與港埠附加價值。

本研究的結論與後續研究說明如下：

7.1 結論

本研究在第一章首先進行問題的界定與說明，然後在第二章進行文獻回顧，從理論角度來說明物流與港埠物流，第三章說明臺灣目前港埠物流發展的實務現況，第四章探討亞太鄰近國家港埠發展國際物流配銷中心之建置情況，第五章探討發展港區出口物流配銷中心之考量因素，第六章進行發展港區兩岸物流配銷中心之探討。

本年度的具體成果整理如下：

1. 港埠物流主要在進行國際物流，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。
2. 國際物流與一般國內物流有所差異，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。

3. 臺灣為在 2003 年立法通過「自由貿易港區設置管理條例」，推動自由貿易港區之發展。之後，陸續設立了 6 個自由貿易港區，包括基隆、臺北、蘇澳、臺中、高雄等 5 個港口，以及桃園航空站。
4. 臺灣自由貿易港區強調在區內具有境內關外、物流轉運增值、全面貿易自由化等三大特色。惟在實際執行時，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。
5. 目前，政府進一步提出推動「自由經濟示範區」的政策。核心理念為大幅鬆綁對物流、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。發展的重點產業有四，包括：智慧運籌、國際醫療、農業增值及產業合作。推動策略有五大項：(1)促進人員、商品與資金的流動；(2)開放市場接軌國際；(3)打造友善租稅環境；(4)提供便捷土地取得；(5)建置優質營運環境。
6. 自由經濟示範區在執行時分兩階段推動。
 - (1) 第一階段(特別條例公布前)先以現行自由貿易港區(五海一空)「境內關外」為核心，透過前店後廠委外加工模式，結合鄰近園區同步推動，在北、中、南地區自然形成聚落。
 - (2) 第二階段(特別條例公布後)考量地方發展條件增設園區，由中央規劃或地方申設方式辦理。
7. 交通部在自由經濟示範區的政策方針下，規劃具體的政策如下：
 - (1) 設法增加自由貿易港區的面積以提供完善的基礎建設；
 - (2) 強化自由貿易港區的營運彈性；
 - (3) 發展多元營運模式：發展國際物流配銷，推動高雄港成為 LME 遞交港，推動多國拆併櫃(MCC)等轉口轉運服務，推動前店後廠連結腹地產業，以發展多國增值再出口的服務。
 - (4) 透過創新關務機制及雲端平臺等資訊服務，提供最佳物流服務，增加商品流通自由及附加價值。

8. 在亞太鄰近國家港埠物流之發展情況探討方面，蒐集中國大陸、香港、新加坡、南韓、日本等國家的相關資料，做為我國發展港埠物流配銷中心之參考。
9. 中國大陸在港口港區或鄰近地區設置可發展港埠物流的地區，主要有 3 種：保稅區、保稅物流園區、保稅港區。
 - (1) 保稅區設置在進出口量大的城市，多位於港口鄰近地區，目前共有 15 個保稅區。
 - (2) 保稅物流園區專門發展倉儲與物流，相較於保稅區，其具有「境內關外」的優點。惟只能進行簡單加工和增值服務，不能如保稅區能在區內進行生產製造。
 - (3) 保稅港區係設在對外開放的港口港區和與之相連的特定區域內。是大陸開放層次最高、優惠政策最多、運行規則基本與國際接軌的一種新的自由貿易港區模式。
10. 香港政府致力於發展香港全區成為自由港，配合海、陸、空相關軟硬體設備與配套措施，簡化海關作業與關稅減免，使香港不論是在海運或空運，皆為亞太地區之重要樞紐。
11. 新加坡港的自由貿易港區設置，其制度採「境內關外」之觀念與作法，設置目的主要是著重於轉口貿易的發展，提供了許多誘因以吸引貨源。
12. 南韓在港口的自由貿易區為「關稅自由區」。在關稅自由區內，南韓政府提供外國企業許多優惠措施，包括租稅優惠、外匯流通服務、語言服務、勞工彈性、法規鬆綁、成立外國教育及醫療機構等。南韓政府推動關稅自由區的重點區域有 3：仁川機場、釜山港與光陽港。
13. 日本自由貿易區可分為 2 種：1. 輸入促進區；2. 自由貿易區。輸入促進區設立的目的是獎勵國外貨物進口，降低各地區的進口物流成本。日本的輸入促進區共計有 22 個，主要集中在港口地區，部分位於機場及其周邊地區。自由貿易區僅設於沖繩島，島內提供進駐企

業在稅制與金融上的優惠措施，以吸引企業選擇沖繩為投資地點，並且幫助振興當地經濟。

- 14.在高雄港發展出口物流配銷中心之探討方面，本研究提出港口要發展物流，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。
- 15.按目前自由貿易港區的推動情形，增加自由貿易港區土地面積，減少土地使用管制是一重要課題，此外，應設法放寬自由貿易港區的相關管制與限制。
- 16.高雄港位於臺灣農業生產重鎮之南臺灣，正適合發展農業加值出口物流，可結合鄰近的屏東農業生物技術園區，推動如觀賞魚、動物疫苗、農漁畜產加工出口的模式。
- 17.目前臺灣的自由貿易港區，強調具有「境內關外」的特色。然而，實際在執行時，政府各監管單位仍依各自的法令與單位目標，來進行自由貿易港區的審核與管制。因此，欲使自由貿易港區推動得更好，在落實境內關外理念時，有待各監管單位以更開放的態度來審查申請進駐自由貿易港區的業者，以及審查通過自由貿易港區的貨物。
- 18.兩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。
- 19.特別是兩岸在 2010 年簽署了 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。
- 20.在高雄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。

- 21.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。
- 22.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。

7.2 建議

在第 2 年期，除了持續進行物流基本資料的蒐集與分析工作之外，並將探討跨國企業在臺灣港埠設置亞太配銷中心之利基，以及分析一般廠商在港設置進口物流中心之考量因素與利基，進而研提發展高雄港物流業務之策略，在研提策略時並特別考慮到進口物流與出口物流的特性而分別討論，最後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。

7.3 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。

7.4 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. 王立志，系統化運籌與供應鏈管理，初版，滄海書局印，臺中市，1999。
2. 天下雜誌，第 180 期，1996 年 5 月。
3. 高雄海洋科技大學運籌管理系網站資料 (logmgt.nkmu.edu.tw/teachers/resource/lmc_ch10.doc)。
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. 鄭賜榮、吳繼虹、馬天澤、林光、張有恆、王旭堂、楊崇正、楊仲範、黃國英、李國良、劉瓊琪，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，1993 年。
6. Picard, J., “Physical distribution organization in Multi-Nationals: The Position of Authority”, International Journal of Physical Distribution and Material Management, Vol.13, No1, pp.14~19, 1983.
7. 臺灣港務公司網站 (http://www.twport.com.tw/)。
8. 朱金元、林玲煥、黃文吉、詹達穎、廖淑容、李國良、吳清慈、林峻名，海峽兩岸直航對自由貿易港區影響之研究，初版，交通部運輸研究所印，臺北市，2007 年。
9. 行政院經濟建設委員會，「自由經濟示範區規劃說明」，臺北港自由貿易港區參訪簡報，2013 年 5 月 9 日。
10. 吳榮貴、吳朝升、孫儷芳、張淑滿、陳銓、楊世豪、陳秋玲，臺灣港務公司之監督與公司治理績效評估研究(1/2)，期末報告初稿，交通部運輸研究所與城市學校財團法人臺北城市科技大學合作辦理，2013 年 12 月。

- 11.蕭丁訓，「臺灣港務公司未來經營策略之構想」，2013 年臺灣港務公司經營策略與公司治理研討會論文集，臺灣臺中，頁 1-1~1-30，2013 年 9 月 17 日。
- 12.張世龍、王穆衡、陳一平，境外航運中心與自由貿易港區發展之研析，初版，交通部運輸研究所印，臺北市，2006 年。
- 13.楊鈺池，亞洲國家案例對高雄港發展自由貿易港區之啟示，兩岸經濟建設與經濟發展研討會，2003 年。
- 14.陳一昌、許書耕、許修豪、姚銘忠、馮正民、黃明居、黃寬丞、陳麒亦、黃朝援，大陸鄰港保稅物流作業現況發展之研究—海西經濟區，初版，交通部運輸研究所印，臺北市，2013 年。
- 15.張永新等人，新加坡、香港自由貿易港區考察報告，行政院及所屬各機關因公出國人員出國報告書，2003 年。
- 16.行政院經濟建設委員會，「我國自由貿易港區之規劃及相關國家作法研析」，2003 年。
- 17.行政院大陸委員會，兩岸經濟統計月報，第 248 期。資料引用自行政院大陸委員會網站 (<http://www.mac.gov.tw/public/Attachment/31225151813.pdf>)。
- 18.張志清、余坤東、林泰誠、蔡豐明、林妲欣、林子堯，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，2012 年。(資料引用自行政院大陸委員會網站：<http://www.mac.gov.tw/public/Data/26131023771.pdf>)
- 19.馮正民、謝承憲、袁劍雲、戴輝煌、廖柏瑞、邱展煜，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，2013 年。(資料引用自行政院大陸委員會網站：<http://www.mac.gov.tw/public/Data/3123016534371.pdf>)。

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

審查委員	審查意見	處理情形
1. 本所港研中心 王慶福前組長	1. 對港口物流由淺入深加以說明，能使看報告的人對港口物流有一基本的理解，值得肯定。 2. 第3章有關臺灣港埠物流發展狀況，主要是對各港現有自由貿易港區作一籠統的說明，但因自2003年立法成立後，至今已進10年了，建議能否由實務面來探討，亦即更深入探討目前各港所設立的自由貿易港區，進駐業者的實際數量、營運業種、狀況、主要進出口貨物，以及主要對象國家等，以此，作為今後發展的重要參考。 3. FTA(Free Trade Agreement)的簽定將會對亞太地區的經貿產生很大的影響，對港口物流的影響更不能忽略，在臺灣無法順利與鄰國簽定的情況下，是否應建議研擬相關措施呢？ 4. 鄰近國家港埠發展情況探討，由於各國的狀況不	1.感謝委員肯定。 2.感謝委員建議。將於第2年研究工作進行時，補強本章節的實務面資料。 3.感謝委員建議。後續研究會將 FTA 對港口物流之影響納於考量。 4.感謝委員建議。將於第2年研究工作進行時，就該

審查委員	審查意見	處理情形
	同，所以各國的物流戰略或執行內容，並不能完全加以複製，不過，在發展過程中所共通的事項，可供參考的應該也不少。所以，希望能藉由各國發展案例中，提出參考國外案例所能學習的，以及應避免重蹈覆轍的重點。 5. 補充有關日本發展 FAZ 與其問題： 日本 FAZ 主要是為解決日本與美國貿易出超太多的對策之一，於 1992 年所施行的。具體做法是以各地的機場與港口為中心來建設物流施設等，將進口關連業務予以集中，希望藉由原本集中於大都市圈的進口貨物得以擴展到地方，來擴大進口需求，並提供各種誘因來促進各地方的投資。 FAZ 是由各地方政府與民間企業所共同成立的第 3sector 為主，來進行各項相關基礎施設（物流施設、商業支援施設、加工、	部分做補充分析與說明。 5. 感謝委員指正。已按委員提供的資料修改 4.5.1 小節的內容。

審查委員	審查意見	處理情形
	儲卸業務施設、展示場、會議場等），並進行各種招商活動。 但結果是否真達到目的呢？其實由很多的例來看，是有很大的疑問。依據日本 FAZ 法，對於輸入促進基礎建設事業與輸入貨物流通促進事業的雙方，雖然有很多的優惠措施，但 FAZ 事業均由第三 sector 來決定，由於 FAZ 主要考量的是施設設置，相關配套法規不多，更未考量到地區居民，所以被批評只作半套，日本在 2006 年廢止了 FAZ 法。	
2. 臺北城市科技大學吳朝升副教授	1. 結構完整嚴謹，兩年期的研究，分別探討高雄港發展出口與進口物流以及後續之策略。 2. 物流配銷中心的功能、種類都請加上參考資料來源。 3. 港埠物流(2-8 頁)：請再參考 MBA 智庫資料補充。 4. Chap3 自由貿易港區發展所面臨的問題 3-7，篇幅多請另成一節。	1. 感謝委員肯定。 2. 遵照辦理。 3. 遵照辦理。 4. 遵照辦理。

審查委員	審查意見	處理情形
	5. 第四章標題建議改為「亞太鄰近國家港埠物流之發展情況探討」 6. 4-16 日本輸入促進區政策已廢止，請納入 2010 年日本政府提出之物流「總合特區」內容。 7. 亞太地區區域整合近年發展迅速，刻正推動的區域全面經濟夥伴協議（RCEP）及跨太平洋夥伴協定（TPP），逐漸形成東亞區域及亞太區域的經濟整合態勢。臺灣是以外貿為主的小型開放經濟體，身處亞太區域整合之中，如何融入當前趨勢，將會與本文的後續研究息息相關，建議納入第二期計畫探討。	5. 遵照辦理。 6. 遵照辦理。 7. 遵照辦理。
3. 賴瑞應研究員	1. 本研究為 2 年期之第 1 年研究，蒐集了臺灣與鄰近港口之物流中心發展情形，研究資料蒐集豐富，且報告整理得條理分明，對於後續進行港埠物流相關研究頗具參考價值。 2. 第三章有關鄰近港埠發展情況之探討，建議可進一步	1. 感謝委員肯定。 2. 感謝委員建議。將於第 2 年研究工作進行時，就該

審查委員	審查意見	處理情形
	將各國資料做一綜合的整理與比較分析。 3. 關於 5.2 節高雄港發展港口儲轉業務，除探討發展非鐵金屬的儲轉業務外，亦可針對「多國拆併櫃」此一課題做分析。	部分做補充分析與說明。 3. 感謝委員建議。將於第 2 年研究工作進行時，就該部分做補充分析與說明。

附錄二

期末報告簡報資料



高雄港發展物流配銷中心 之研究(1/2)

研究人員：謝幼屏、林玲煥

港研中心102年自辦計畫期末報告審查會議
民國103年2月20日

P.1



報告大綱

- 一、緒論
- 二、文獻回顧
- 三、臺灣港埠物流發展現況
- 四、鄰近港埠發展情況探討
- 五、高雄港發展出口物流配銷中心之探討
- 六、高雄港發展兩岸物流配銷中心之探討
- 七、結論與後續研究

P.2



一、緒論

■ 研究動機

- 目前政府正積極推動「自由經濟示範區」計畫。此為馬英九總統「黃金十年」的願景，也是我國再次推動經濟自由化，再創經濟動能的努力。
- 在「自由經濟示範區」推動計畫中最重要的一項發展重點即為「智慧運籌」，以現行自由貿易港區(五海一空)為核心，在示範區內設置物流配銷中心，透過「前店後廠委外加工」的營運模式，結合鄰近縣市的各類園區。
- 此一自由經濟示範區的推動，有助於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。

P.3

- 
- 透過鬆綁國內投資法規，簡化轉運及貨物加值等程序，讓臺商及國際跨國公司樂於將臺灣作為全球運籌的重要基地，進而提高港口、機場的營運效益。
 - 政策執行的成效，除了依靠政府各部會的積極推動與相互協調合作，依靠民間業者的大力參與及投入支持之外，港埠物流的研究分析亦將對政策推動與推動後之政策檢討有所助益。
 - 因此，本計畫將針對高雄港發展港埠物流之情形做探討分析，深切思考港埠物流發展的方向與策略，據以提升港埠營運競爭力與港埠附加價值。

P.4

■ 研究目的

- 本研究為2年期的研究計畫

– 第1年

基本資料之蒐集分析，並進行高雄港發展出口物流、兩岸物流配銷中心之探討

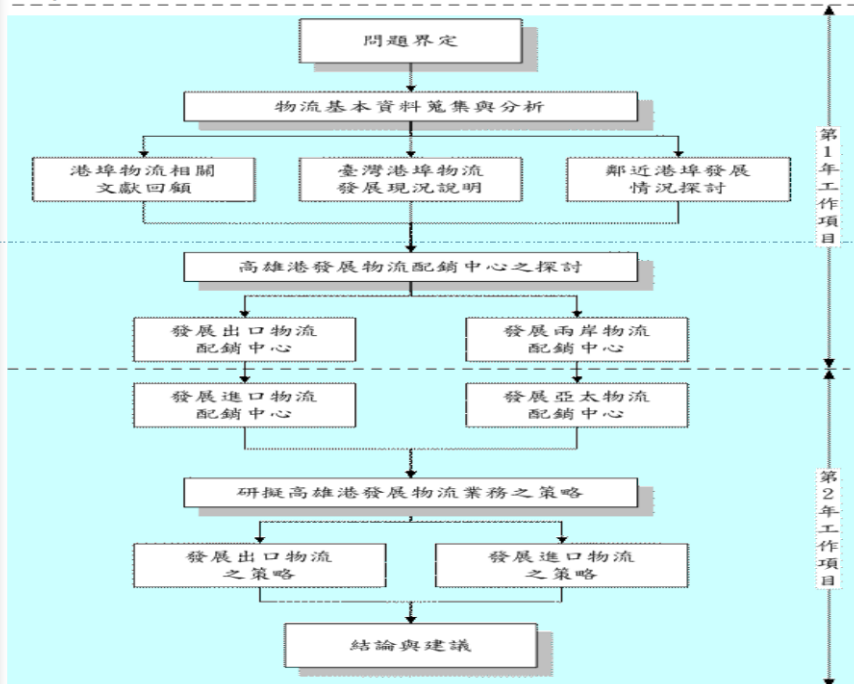
- (1)進行港埠物流相關文獻回顧。
- (2)說明臺灣港埠物流發展現況。
- (3)探討分析鄰近港埠發展國際物流配銷中心之建置情況。
- (4)分析在港區設置出口物流配銷中心之考量因素。
- (5)探討如何在港區發展兩岸物流。

– 第2年

持續蒐集相關資料外，並進一步進行高雄港發展進口物流、亞太物流配銷中心之探討，而後針對高雄港發展物流業務研擬策略。

P.5

研究流程圖



P.6

二、文獻回顧

■ 物流

— 定義

- 物？是一種貨物的實體？動？為，泛指從原物？的供應到消費供給的所有過程，
- 經過規劃、執？及管？的程序，有效地結合顧客服務、訂單處？、運輸、倉儲、存貨控制、搬運、包裝、設施選址、？通加工、退貨(或廢棄物)處？等功能，
- 以創造附加價值並滿足顧客與社會需求。

P.7

— 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、生產物流與配銷物流等3個階段。

— 狹義的物流

- 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。

P.8



■ 物流配銷中心

- 物流中心係指具備聯結製造商與消費者、滿足多樣少量之消費需求、縮短流通通路及降低流通成本等機能，從事商品之加工、處理、倉儲分類、配送等作業。
- 物流中心具有縮短上、下游產業流通過程，減少產銷差距之中判機能，亦可進行水平關係之同業、異業交流整合支援，以合理降低成本。

P.9



■ 物流配銷中心的種類：依成立者來區分

- 由製造商、供應商成立的物流配銷中心：製造商為了掌握通路以銷售其產品而成立。
- 由零售商成立的物流配銷中心：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。
- 由批發商、經銷商或代理商所成立的物流配銷中心：批發商為了銷售商品、降低流通成本而成立。
- 由貨運業者、航運業者成立的物流配銷中心貨運業者或航運業者？了充分運用本身廣大運輸網路集貨站而成立。

P.10

■ 港埠物流

- 港埠物流主要在進行國際物流，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。

P.11

■ 國際物流的類型—依服務功能分

- 傳統系統：供應商將貨物送至各國之物流中心，顧客直接向該國物流中心訂貨，該物流中心將負責國內地區貨物之倉儲及配送等服務，以滿足國內顧客之需求。
- 轉運系統：供應商/出口商保有存貨、處理訂單及理貨功能，各國顧客直接向供應商訂貨，貨物經由該國物流中心轉運後，配送給顧客，物流中心僅負責國內貨物之配送，並不保有庫存功能。
- 直接系統：供應商直接由所在國家將貨物配送至各國顧客，而不在各國設置物流中心進行配送。
- 國際配送系統：在數個國家設置一國際性物流中心，以統籌鄰近國家之訂貨、倉儲及配送等作業。

P.12

三、臺灣港埠物流發展現況

■ 自由貿易港區的發展現況

- 臺灣在2003年立法通過「自由貿易港區設置管理條例」，推動自由貿易港區之發展。
- 陸續設立了6個自由貿易港區，包括基隆、臺北、蘇澳、臺中、高雄等5個港口，以及桃園航空站。
- 自由貿易港區的主要功能與特色有以下9項
 - 港區事業自主管理、「境內關外」之觀念設計、便捷的國際商務活動、放寬外勞僱用比例、活絡資金流通、貨品深層增值、貨物自由流通、享有賦稅優惠、單一窗口服務。
- 臺灣自由貿易港區強調在區內具有境內關外、物流轉運增值、全面貿易自由化等三大特色。惟在實際執行時，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。

P.13

■ 自由經濟示範區的推動現況

- 核心理念：
 - 大幅鬆綁對物流、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。
- 發展的重點產業
 - 智慧運籌、國際醫療、農業增值及產業合作。
- 推動策略
 - (1)促進人員、商品與資金的流動；
 - (2)開放市場接軌國際；
 - (3)打造友善租稅環境；
 - (4)提供便捷土地取得；
 - (5)建置優質營運環境。

P.14



－ 推動方式

- 第一階段：以現行自由貿易港區為核心，透過前店後廠委外加工模式，結合鄰近園區同步推動，在北、中、南地區自然形成聚落。
- 第二階段：考量地方發展條件增設園區，由中央規劃或地方申設方式辦理。

－ 交通部規劃的具體政策

- 增加自貿港區的面積以提供完善的基礎建設；
- 強化自由貿易港區的營運彈性；
- 發展多元營運模式：發展國際物流配銷，推動高雄港成為LME遞交港，推動多國拆併櫃(MCC)等轉口轉運服務，推動前店後廠連結腹地產業，以發展多國加值再出口的服務。
- 透過創新關務機制及雲端平臺等資訊服務，提供最佳物流服務，增加商品流通自由及附加價值。

P.15



四、鄰近港埠發展情況探討

■ 中國大陸

－ 保稅區(15)

- 地點：進出口量大的城市，多在港口鄰近地區。
- 功能：加工製造、物流配銷、國際貿易、保稅商品展示等
- 優惠：貨物自由進出，免徵關稅、進口增值稅、消費稅，且所得稅減低。

－ 保稅物流園區(6)

- 地點：保稅區，或鄰近保稅區的港區內。
- 功能：1.專門發展倉儲與物流；
2.具處理貨櫃拆併櫃、貨櫃轉運等業務之功能；
3.可做簡單加工和增值服務，不能進行生產製造。
- 優惠：除保稅區優惠之外，還有「境內關外」優點，貨物進入保稅物流園區內就可退稅。

P.16



— 保稅港區(14)

- 地點：對外開放的港口港區，或與港口相連的特定區域。
- 功能與優惠：三區合一。(同時具備出口加工區、保稅區和港區的功能與優惠)

■ 香港

- 全區發展成為自由港，一般進口貨物免徵關稅。
- 外國人投資，在法律與制度上皆與本國人享有相同待遇。
- 貨物進出採事前文件審核，配合以抽樣查驗方式，縮短通關時間，提高貨物流通效率。

P.17



■ 新加坡

- 重點：著重於轉口貿易的發展。
- 優惠：貨物自由進出，免繳關稅。
- 特色：
 - 實施全面電腦無紙化通關作業，文件通關時間僅需1~3分鐘。
 - 海關不干涉區內貨物裝卸等作業，僅於門哨管制站，對進出貨物實施重點抽查。

■ 南韓

- 稱為「關稅自由區」。
- 優惠：租稅優惠、單一窗口服務、外匯流通服務、勞工彈性、法規鬆綁...等。
- 有關稅自由區的港口：釜山港、光陽港、仁川港。

P.18



■ 日本

— 輸入促進區(22)

- 目的：獎勵國外貨物進口，降低進口物流成本。
- 地點：港口，或機場周邊地區。

— 自由貿易區(1)

- 目的：活絡沖繩島之區域經濟。
- 地點：僅設於沖繩島。
- 優惠：
 - 提供進駐企業在稅制與金融上的優惠措施，以吸引企業選擇沖繩為投資地點，並且幫助振興當地經濟。

P.19



五、高雄港發展出口物流配銷中心之探討

■ 理念：

- 物流業者或製造業者的經營目的在獲利，只要有利可圖，其自然會找到經營之道。
- 政府只要提供良好的經營環境給業者即可。

■ 發展方向

- 港區土地面積不足→增加自貿區土地面積
- 對製造業吸引力不足→推動前店後廠委外加工
- 港區土地使用管制→放寬土地使用管制
- 強化優勢→發展港口儲轉業務、農業加值出口
- 放寬相關管制與限制→修改法令、開放管制心態

P.20

■ 增加自貿區土地



- 高雄港自貿區開發面積415公頃，目前剩2.6公頃，不足以提供給業者進駐。
- 增加第六貨櫃中心74.8公頃、南星計劃區61公頃、洲際貨櫃中心後方土地14.08公頃的土地。

P.21

■ 對製造業吸引力不足

— 問題

- 相較於自由貿易港區所提供的賦稅優惠，科學園區對高科技產業更具有吸引力。
- 因為科學園區亦有提供接近於自由貿易港區的保稅機制，且科學園區還提供水電優惠措施，對於水電用量龐大的高科技產業而言，具有明顯的成本優勢。
- 高科技產業之供應鏈龐大，群聚效應為產業發展之重要條件，因此需要相當大的土地來容納所有供應鏈的產業一併進駐才行。

— 處理方式

- 推動「前店後廠、委外加工」模式

P.22

■ 放寬土地使用管制

— 問題：

- 高雄港區土地屬都市計畫之「港埠用地」
- 依規定，區內業者不能進行生產製造，甚至物流業者做簡易加工也不符合規定。

— 處理方式：

- 請地方政府協助，讓部分港墀用地可登記做為工廠使用。

P.23

■ 發展港口儲轉業務

- 高雄港於2013年6月17日正式成為倫敦金屬交易所 (LME) 的遞交港。
- 可據以發展非鐵金屬的儲運與轉運業務，進而拓展成為非鐵金屬之國際性倉儲轉運中心。



亞太地區的LME遞交港

P.24

- 
- 中國大陸地區是非鐵金屬的主要消費市場之一，但卻沒有一個LME遞交港。
 - 高雄港可嘗試有效連結大陸主要港口，提供非鐵金屬貨物快速、準時、低成本的運送服務。
 - 成為非鐵金屬之國際性倉儲轉運中心，並吸引國外相關物流業者來臺投資。

P.25

■ 推動「前店後廠、委外加工」模式

— 模式：

- 1.由自由貿易港區內的物流業者從外進口原物料或零組件，做倉儲或配送等一般性的物流作業。
- 2.由港區外的製造業者從自由貿易港區提料過去，製造完的成品或半成品再回到自由貿易港區，轉由物流業者做出口。

— 高雄港的區位優勢

- 高雄港位於南臺灣之高雄市，港口腹地包括高雄、臺南與屏東等地區。
- 鄰近可結合的園區有經濟部加工出口區、南部科學工業園區。
- 而鄰近的產業聚落包括：以中油公司為中心的石化業、臺灣造船公司的造船業、加工出口區之高雄、楠梓、成功、高雄航空貨運、臨廣、高雄軟體科技及屏東等七個園區，以及南部科學工業園區之半導體、光電及生物科技等產業聚落等。

P.26



— 農業加值

- 高雄港位於臺灣農業生產重鎮之南臺灣，正適合發展農業加值出口物流
- 可結合鄰近的屏東農業生物技術園區，推動如觀賞魚、動物疫苗、農漁畜產加工出口的模式。
- 合作方式可透過運用臺紐、臺星洽簽經濟協定的零關稅優惠，進口農漁畜產原料，轉由屏東農業生物技術園區內的業者，加工製成高價值產品，再轉運回高雄港出口外銷。
- 以大宗茶外銷為例：可從國外進口原料茶，運至生技園區，以優異的併堆專業與精湛的烘焙技術加工精製，然後再由高雄港出口。

P.27



■ 放寬相關管制與限制

- 透過修法，放寬僱用外勞與原住民的比例限制。
- 讓自貿港區主管機關具有證照核發的功能，提供完整的「單一窗口服務」。
- 落實「境內關外」精神，促使政府各監管單位以更開放的態度執行工作。

P.28



六、高雄港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.29

- 
- 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」。

P.30



■ 發展方向

－ 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。
- 在高雄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



七、結論與後續研究

■ 結論

- 本研究進行了港埠物流相關文獻回顧，說明臺灣港埠物流發展現況，探討鄰近港埠發展物流配銷中心之建置情況。並進行高雄港發展出口物流、兩岸物流配銷中心之探討。
- 本研究提出港口要發展物流，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。
- 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。

P.34

- 
- 按目前自由貿易港區的推動情形，增加自由貿易港區土地面積，減少土地使用管制是一重要課題，此外，應設法放寬自由貿易港區的相關管制與限制。
 - 高雄港位於臺灣農業生產重鎮之南臺灣，正適合發展農業加值出口物流，可結合鄰近的屏東農業生物技術園區，推動如觀賞魚、動物疫苗、農漁畜產加工出口的模式。
 - 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。

P.35

■ 後續研究

- 
- 持續進行物流基本資料的蒐集與分析工作。
 - 探討跨國企業在臺灣港埠設置亞太配銷中心之利基。
 - 分析一般廠商在港設置進口物流中心之考量因素與利基。
 - 研提發展高雄港物流業務之策略。
 - 期能獲得具體研究成果，做為研擬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。

P.36

