



編號：(95)066.906

## 強化全球運籌與自由貿易港區發展

行政院經濟建設委員會

民國 96 年 1 月

編號：(95)066.906

## 強化全球運籌與自由貿易港區發展

計畫主持人：馮正民

協委託機關：行政院經濟建設委員會

研究單位：國立交通大學

本報告內容係研究單位之觀點，不代表委託機關之意見

行政院經濟建設委員會

民國 96 年 1 月

強化全球運籌與自由貿易港區發展/馮正民計畫主

持. 一初版. 一台北市：行政院經濟建設委員會，民 96

面：表，公分

編號：(95)066.906

委託機關：行政院經濟建設委員會

研究單位：國立交通大學

1. 自由貿易港

558.15

題名：強化全球運籌與自由貿易港區發展

計畫主持人：馮正民

委託機關：行政院經濟建設委員會

研究單位：國立交通大學

出版機關：行政院經濟建設委員會

電話：02-23165300

地址：臺北市寶慶路 3 號

網址：<http://www.cepd.gov.tw/>

出版年月：中華民國 96 年 1 月

版次：初版 刷次：第 1 刷

編號：(95)066.906

平裝

## 計畫參與人員

計畫主持人： 馮正民

協同主持人： 黃台生

研究人員： 許鉅秉、賈凱傑

兼任研究助理： 吳沛儒、黃盈翔、溫博凱

# 目次

第一章 前言 .....	1
1.1 研究動機與目的 .....	1
1.2 研究內容項目 .....	2
第二章 全球經貿現況趨勢及國外物流運籌發展政策 .....	5
2.1 全球經貿現況趨勢 .....	5
2.1.1 總體經濟表現 .....	5
2.1.2 全球各主要地區間貿易規模 .....	6
2.1.3 台灣地區與各主要地區間之貿易現況 .....	8
2.2 國外物流運籌發展政策 .....	12
2.2.1 新加坡之全球運籌政策 .....	12
2.2.2 日本之全球運籌政策 .....	17
2.2.3 韓國之全球運籌政策 .....	20
2.2.4 中國之全球運籌政策 .....	24
2.2.5 香港之全球運籌政策 .....	28
2.2.6 荷蘭之全球運籌政策 .....	32
第三章 我國全球運籌發展現況之優劣勢分析 .....	45
3.1 我國全球運籌發展現況 .....	45
3.1.1 現況分析 .....	45
3.1.2 我國運籌權益關係人之需求 .....	62
3.2 我國全球運籌發展之 SWOT 分析 .....	73
3.3 小結 .....	78
第四章 我國全球運籌之發展政策推動方向、策略及建議 .....	83
4.1 促進物流產業發展(大型化、利基化) .....	84
4.2 活絡市場機能(自由化、制度化) .....	87
4.3 積極協助全球布局(國際化) .....	91
4.4 強化國際物流基磐與設施(效率化) .....	96
4.5 強化自由貿易港區(增值化) .....	103
第五章 結論與建議 .....	115
參考文獻 .....	123
附錄一：座談會建議事項 .....	127
附錄二：第一次產學研專家座談會會議紀錄 .....	137
附錄三：第二次產學研專家座談會會議紀錄 .....	143
附錄四：第一次分組座談會會議紀錄 .....	151

附錄五：第二次分組座談會會議紀錄.....	171
附錄六：跨分組座談會會議紀錄.....	201
附錄七：運籌權益關係人問卷.....	213
附錄八：期末報告第一次意見回應表.....	215
附錄九：期末報告第二次意見回應表.....	253
附錄十：委託研究計畫執行成果表.....	257

# 圖 次

圖 1-1 研究架構圖 .....	2
圖 2-1 亞太區域與全球其它各區域間的進口與出口貿易流量 .....	7
圖 2-2 2005 年台灣主要進、出口貿易國家(地區) .....	11
圖 4-1 目標體系架構圖 .....	83
圖 4-2 六大推動方向 .....	84

# 表 次

表 2-1	全球各個主要區域與區域間的貿易量.....	7
表 2-2	2005 年台灣進出口貿易前五名國家.....	10
表 2-3	他國政策目標與願景彙整表.....	38
表 2-4	他國制度(管制、補助)面彙整表.....	39
表 2-5	他國費率面彙整表.....	40
表 2-6	他國效率面彙整表.....	40
表 2-7	他國硬體設施面彙整表.....	41
表 2-8	他國法令面彙整表.....	42
表 2-9	他國組織面彙整表.....	43
表 2-10	他國軟體(如資訊、行銷、人才)建設面彙整表.....	44
表 3-1	2001 年至 2005 年我國進出口貿易額.....	46
表 3-2	2005 年航運公司國籍船舶艘數表.....	50
表 3-3	1995 年至 2005 年全球港埠貨櫃吞吐量排名.....	53
表 3-4	我國航空貨物運輸量.....	57
表 3-5	桃園國際機場與高雄小港國際機場航空貨物運輸量.....	58
表 3-6	全球機場貨運量排名.....	59
表 3-7	2002 年至 2005 年物流業之營收規模.....	60
表 3-8	2002 年至 2005 年物流業從業人員.....	61
表 3-9	權益關係人與其需求項目彙整表.....	63
表 3-10	我國全球運籌發展之 SWOT 分析.....	73
表 5-1	不同層面下我國之全球運籌彙整表.....	120
表 5-2	短中長期我國全球運籌發展之建議.....	122



# 摘要

本研究旨在協助經建會檢視及提供座談會議題與題綱、彙整分析國內外物流運籌政策、探討我國全球運籌發展之優劣勢、彙整產學研會議內容，並研擬我國全球運籌之政策方向、策略及建議，作為經建會後續政策規劃之參考。基此，本研究首先經由二次之座談會前會、兩次產學研專家分組座談會及一次跨分組座談會，歸納彙整出強化全球運籌及自由港區發展之願景及目標規劃體系，並據此針對其中前五大題綱進行探究，包括：

1. 促進物流產業發展；
2. 活絡市場機能；
3. 積極協助全球布局；
4. 強化國際物流基磐與設施；
5. 強化自由貿易港區。

根據五大題綱，本研究探討全球經貿現況趨勢，並歸納彙整新加坡、日本、韓國、中國、香港及荷蘭等國之全球運籌發展政策(第二章)。繼而，本研究分析我國全球運籌發展現況，並透過運籌權益關係人問卷調查，獲悉我國運籌權益關係人之需求，以構建我國全球運籌發展之SWOT分析(第三章)。爾後，本研究歸納彙整兩次分組座談會及一次跨分組座談會之內容，在「促進物流產業發展」下，共研擬3個策略及10項建議；在「活絡市場機能」下，共研擬4個策略及13項建議；在「積極協助全球布局」下，共研擬3個策略及10項建議；在「強化國際物流基磐與設施」下，共研擬6個策略及15項建議；在「強化自由貿易港區」下，共研擬5個策略及19項建議(第四章)。最後，本研究根據制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、軟體設施面等層面，將我國物流運籌之題綱、議題及其建議事項進行歸納彙整成短期、中期、長期之建議項目(第五章)。

關鍵詞：全球運籌、自由貿易港區、物流、全球布局、基磐與設施、政策分析、全球運籌發展政策

## Enhancing the Development of Global Logistics and Free Trade Zone Abstract

The purpose of this study is to assist CEPD to provide discussion agenda for expert meetings, to collect foreign logistics policies, to analyze the strength and weakness of Taiwan's logistics environment, to compile minutes of expert meetings, and to formulate Taiwan's logistics policies, strategies and recommendations for the reference of governmental policy planning. Through the discussion of two pre-meeting, two sectional expert meetings and one cross-section meeting, this study provides the objective system to achieve the vision of making Taiwan as a global logistics base and competitive free trade zone, and reaches some conclusions based on five main agendas:

1. Promote the development of logistics industry;
2. Activate the market mechanism;
3. Help enterprises to develop global layout of business;
4. Strengthen the infrastructure and facility of international logistics;
5. Enhance the function of free trade zone.

This study first analyzed the global trend of trade, compiled the logistics policies of Singapore, Japan, Korea, China, Hong Kong and Netherland (in chapter 2), and established the SWOT framework based on the current logistics conditions in Taiwan and the opinions survey of stakeholders (in chapter 3). After compiling the opinions in two sectional expert meetings and one cross-section meeting, this study then formulated 3 strategies and 10 suggestions under the agenda of "promote the development of logistics industry", 4 strategies and 13 suggestions under the agenda of "activate the market mechanism", 3 strategies and 10 suggestions under the agenda of "help enterprises to develop global business", 6 strategies and 15 suggestions under the agenda of "strengthen the infrastructure of international logistics", and 5 strategies and 19 suggestions under the agenda of "enhance the function of free trade zone" (in chapter 4). Finally, this study concluded our short, medium and long term suggestions in the areas of institution, fare, efficiency, hardware, law, and software (in chapter 5).

**Keywords:** Global Logistics, Free Trade Zone, Global Layout, Infrastructure and Facility, Policy Analysis.

# 第一章 前言

## 1.1 研究動機與目的

政府為了消除企業發展全球運籌管理所遭遇之相關問題，使台灣成為國際供應鏈之重要環節，運用台灣製造優勢，發展高附加價值之轉運服務，行政院於 89 年 10 月核定「全球運籌發展計畫」，其間並曾提出「營運總部計畫」、「流通服務業發展綱領及行動方案」等相關政策措施以強化推動。此外並於 92 年規劃推動自由貿易港區，期藉以「境內關外」之簡便關務制度及優惠租稅措施，創造物流轉運及高附加價值加工製造利基。

行政院何美玥政務委員於本(95)年 6 月 29 日召開會議研商「如何落實全球運籌吸引海外台商運用台灣港埠運籌貨物，或在台加工再出口」，會議結論請經建會「就全球運籌中心及自由貿易港區第二階段之規劃先與相關業者、學界溝通，廣納各界意見，俾利研擬」，另指示請經濟部研擬「國家物流發展政策」。經建會於本年 8 月 15 日與經濟部商業司已先就研擬「全球運籌發展第二階段計畫」與「國家物流發展政策」之合作方式進行協商，並拜訪相關運籌產學代表，初步研擬將由市場面、需求面進行「強化全球運籌與自由貿易港區發展」規劃。

「全球運籌發展計畫」於研擬規劃初始，即定位為一「動態性計畫」，應隨時與產業界保持密切聯繫，並收集先進國家作法，以隨時檢討修正。本階段推動方式，將先召集產學研代表進行座談，期廣納

各界意見，作為擬訂下一階段全球運籌及自由貿易港區政策推動及計畫規劃的重要參據。

基於上述背景，本研究計畫協助經建會檢視及提供座談會議題與題綱、彙整分析國內外物流運籌政策、探討我國物流之優劣勢、彙整產學研會議內容，並研擬我國物流運籌之政策推動方向及策略，作為經建會後續政策規劃之參考。

## 1.2 研究內容項目

本研究計畫之研究架構如圖 1-1 所示。

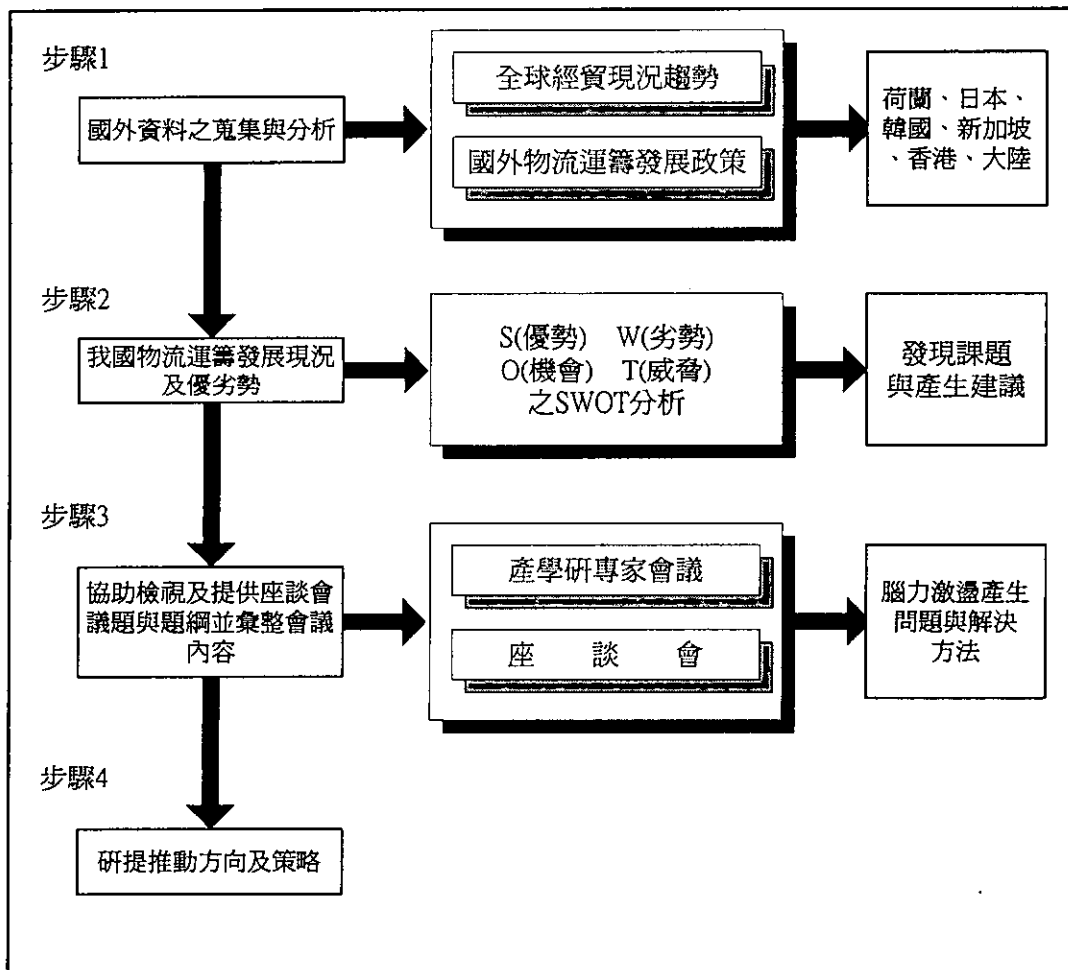


圖 1-1 研究架構圖

本計畫之研究內容包括：

一、全球經貿趨勢與國外物流運籌政策之比較分析。

本研究共探究荷蘭、日本、韓國、新加坡、香港、大陸等六國。

二、我國物流運籌發展現況及優劣勢分析

有關我國物流運籌發展現況分析，以一些物流運籌「相關指標」來說明現況。至於優劣勢分析，本研究以 SWOT 分析來探討，即先界定不可掌控的外部環境之機會(O)及威脅(T)，再界定可以掌控的內部環境之優勢(S)與劣勢(T)。由 SWOT 分析，可以幫忙發現課題與產生建議。

三、提供議題與題綱並彙整分析產學研之意見

本研究先檢視經建會法協中心提供專家學者之議題與題綱，若有不全者，則由本研究補足提供，而後由研究群之老師與助理參加產官研會議，並彙整分析發言內容，以供研究之參考。

四、研提我國物流運籌政策發展之推動方向及策略。

五、本研究參酌前述全球經貿趨勢、國外物流運籌政策、SWOT 分析及產官研意見，研提我國物流運籌政策推動方向及策略，以供相關單位之參考。

本研究之研究方法包括以下幾種方法：

一、文獻整理與評析：收集物流運籌相關之既有研究文獻、政府統計與成果報告等，加以分析、整理，以利進行後續研究分析。

二、腦力激盪：參加產官學研專家會議，並彙整分析其發言內容。

三、SWOT 分析：透過 SWOT 分析，歸納分析我國物流運籌之優勢

(Strength)、劣勢(Weakness)、機會(Opportunity)、威脅(Threat)。

四、議題、推動方向及策略產生：藉由國外政策評析、專家會議、座談會議及 SWOT 分析綜合產生議題、推動方向及策略。

本研究對一些專有名詞之基本定義如下：

- 一、物流：狹義之定義為貨物之流通，亦即 Cargo Flow。
- 二、物流運籌：廣義之物流定義，包括物品的流通與服務性的支援活動，而在流通過程中，透過管理程序有效的結合採購、生產、運輸、倉儲、裝卸、包裝、流通加工、資訊等相關物流機能性活動，以創造價值、滿足顧客與社會需求。
- 三、全球運籌：指不侷限於國內之物流運籌行為。
- 四、運籌業者：從事上述運籌活動之業者。
- 五、運籌服務業者：如航空貨運承攬業、海運承攬運送業、物流中心、報關業、資訊業等從事專業運籌活動之服務業者。

## 第二章 全球經貿現況趨勢及國外物流運籌發展政策

### 2.1 全球經貿現況趨勢

#### 2.1.1 總體經濟表現

在歷經廿世紀末的亞洲金融風暴以及 2001 年的九一一事件之後，過去幾年全球經濟景氣應屬穩定復甦。2005 年及 2006 年全球經濟表現普遍穩健，根據環球透視機構 ( Global Insight Inc. ) 於 2006 年 11 月發布之預測顯示，2006 年全球經濟成長率預計可達 3.9%，略高於 2005 年的 3.5%。不過，預測 2007 年之經濟景氣將由於擴張步調趨緩，成長率降為 3.3 %。儘管全球經濟前景仍維持良好表現，但 Global Insight 及國際貨幣基金(IMF)警告未來全球經濟將面對向下修正的四大風險：「國際油價是否再走高」、「通膨壓力是否造成各國央行過度反應」、「全球經濟失衡是否擴大」以及「中國過度投資對經濟成長影響」，值得重視。

另一方面，經濟學人智庫(EIU)於 2006 年 12 月亦發布全球經濟展望報告，預測 2007 年全球經濟將趨緩，但隨著新興市場占全球經濟比重日趨重要，預期 2007 至 2011 年的全球經濟的平均年成長率仍將達到 4.7%。

此外，2006 年 12 月 Global Insight 發布的全球預測報告指出，由於中國大陸及印度等新興經濟市場成長迅速，預期 2007 年全球出口成長率將達 11.5%，進口成長率亦達 10.9%。其中，主要關鍵因素係全球電子業之蓬勃發展，預估此波全球電子業的旺盛趨勢將可持續至 2010 年。我國主計處、台經院及中經院預估 2007 年我國出口總額成

長幅度介於 6.12%與 9.90%之間，進口增幅則在 6.02%與 12.43%之間。而有關未來幾年全球經貿主要發展趨勢另包括：美國經濟走緩、歐元區/中國大陸/印度仍屬穩健、美元匯率走貶、油價波動不大、通膨發生機率不高、利率走勢穩定。這些全球總體經濟的表現皆可能直接或間接的影響全球運籌的發展。

### 2.1.2 全球各主要地區間貿易規模

根據世界貿易組織的統計，2005 年全球各個主要區域與區域間的貿易量如表 2-1 所示，全球全年貿易量高達 10 兆 1,590 億美元。若以區域內貿易量而言，則以歐洲區域內的 3 兆 2,010 億美元以及亞太區域內的 1 兆 4,240 億美元最高，北美洲區域內的 8,240 億美元次之。

其次，若以區域間的貿易量分析，全球最主要的五大貿易流量分別為：亞太區域至北美區域的 6,080 億美元、亞太區域至歐洲區域的 4,980 億美元、歐洲區域至北美區域的 3,980 億美元、歐洲區域至亞太區域的 3,320 億美元、北美區域至亞太區域的 2,700 億美元。

圖 2-1 係顯示亞太區域與全球其它各區域間的進口與出口貿易流量，來自全球各區域的進口貿易依序分別為歐洲區域至亞太區域的 3,320 億美元、中東區域的 2,810 億美元、北美區域的 2,700 億美元、非洲區域的 490 億美元、中南美洲區域的 480 億美元、獨立國協區域的 400 億美元；以及自亞太區域出口至全球各區域的貿易流量，依序分別為出口至北美區域的 6,080 億美元、至歐洲區域的 4,980 億美元、至中東區域的 890 億美元、至非洲區域的 540 億美元、至中南美洲區域的 510 億美元、以及至獨立國協的 370 億美元。

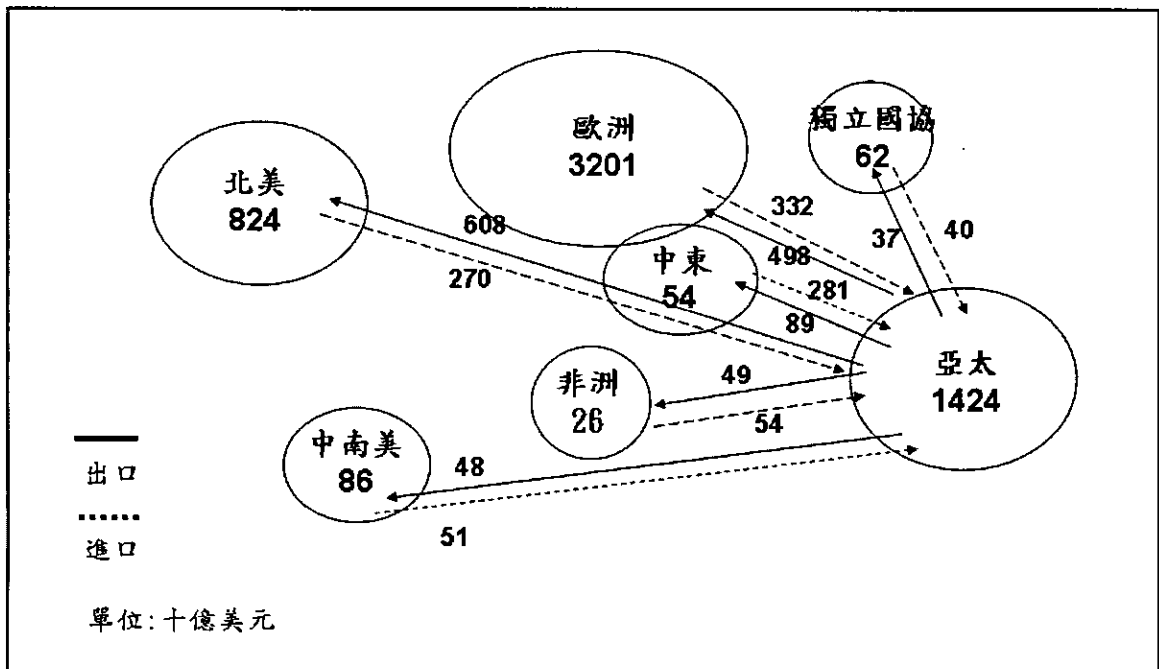


表 2-1 全球各個主要區域與區域間的貿易量

單位：10 億美元

From \ To	北美	中南美	歐洲	獨立國協	非洲	中東	亞太	世界
北美	824	87	238	7	18	34	270	1,478
中南美	118	86	68	6	10	6	48	342
歐洲	398	58	3,201	109	112	122	332	4,332
獨立國協	19	7	178	62	5	11	40	322
非洲	60	8	128	1	26	5	49	277
中東	66	3	87	3	15	54	281	509
亞太	608	51	498	37	54	89	1,424	2,761
世界	2,093	301	4,398	224	240	321	2,443	10,021

資料來源：WTO, International trade statistics 2006.



資料來源：WTO, International trade statistics 2006.

圖 2-1 亞太區域與全球其它各區域間的進口與出口貿易流量

由全球各主要區域間的貿易情形可以發現，歐洲、北美與亞太區域係全球最主要的貿易往來地區，且亞太地區不論在進、出口方面均有相當大的貿易量。換言之，伴隨著貿易流量的需求，亞太區域不僅在亞太區域內，甚至與全球其他區域間的全球運籌之國際物流服務需求皆相當龐大。

### 2.1.3 台灣地區與各主要地區間之貿易現況

台灣經濟發展型態從早年的農業、加工出口輕工業發展到目前最具競爭力的半導體產業、機械產業、資訊硬體產業以及各類產業的設計代工製造(ODM)。從 2000 年的經濟發展結構來看，台灣的農業產值占國內生產毛額(GDP)已不到 2%，工業產值占 GDP 比重也逐年下降，至 2005 年首度低於 25%；服務業產值占台灣 GDP 比重則逐年升高至 73%，顯示台灣之經濟結構已逐漸轉型為已開發經濟體。事實上，以經濟規模而言，台灣已是世界第十八大經濟體、世界前二十大對外投資國及全球第十六大貿易國 (WTO, 2006 年)。

台灣的經濟發展結構有一項特色，由於台灣屬於海島型經濟國家，內需市場規模有限，對外貿易一向是經濟成長最大的動力來源。由國際貿易局資料得知，近 10 年來，我國對外貿易占國民生產毛額比重(亦即貿易依存度)逐年增加，1996 年我貿易依存度為 74.43%，至 2004 年貿易依存度首度超過 100%，2005 年貿易依存度更增為 104.50%；其中，出口依存度由 1996 年的 39.52%，成長至 2005 年之 53.35%；進口依存度亦由 1996 年的 34.90%，增至 2005 年之 51.15%。自 2004 年至 2005 年貿易、出口及進口依存度均已連續兩年超過 50% 以上，高度顯現貿易對我國經濟之重要性。且由於歷年出口值均

大於進口值，使得我國連續呈現貿易出超情況，外匯存底也已累積超過 2,651.4 億美元。

以國際貿易局之 2006 年進出口貿易統計，台灣地區國際貿易進出口情形分析，2006 年 1-12 月我國對外貿易總額 4,267.1 億美元，出口總值為 2,240.0 億美元，成長 12.9%，進口總值為 2,027.1 億美元，增加 11.0%，出超達 212.9 億美元，成長 34.6%。

再以我國對主要貿易夥伴之出口來看，2006 年我國對其他各國貿易，第 1 大出口市場為中國大陸(含香港)，成長率為 14.8%，占我出口比重達 39.8%；惟若扣除香港部分，則中國大陸占我出口總額為 23.1%。第 2 大出口市場為美國，成長率為 11.2%，其占出口比重 14.4%；對東南亞國協十國出口成長率為 13.8%，占出口比重 13.7%；對歐盟(25 國)出口成長率為 10.2%，占出口比重 11.0%。

若就個別貿易夥伴觀察，出口成長兩位數的夥伴分散在全球各地區，包括：亞洲的中國大陸(含香港)(14.8%)、南韓(21.7%)、新加坡(15.4%)、泰國(19.8%)、馬來西亞(15.4%)及越南(18.7%)，北美洲的美國(11.2%)，歐洲的德國(12.2%)、義大利(22.1%)，以及澳洲(13.9%)，並沒有集中在某地區的現象。

在進口方面，2006 年成長較高的貿易夥伴可分為三類型，一是最主要能源供應的西亞地區，如阿聯大公國(83.5%)、沙烏地阿拉伯(31.4%)，擁有相當高的成長；其次是上下游產業分工的東亞新興國家，如中國大陸(20.1%)、南韓(13.3%)、馬來西亞(16.0%)及越南(21.2%)等，維持 2 位數的較高成長；再其次則是經貿發展相對較為成熟的歐美地區，如美國(7.1%)及英國(3.9%)，成長幅度僅個位數。

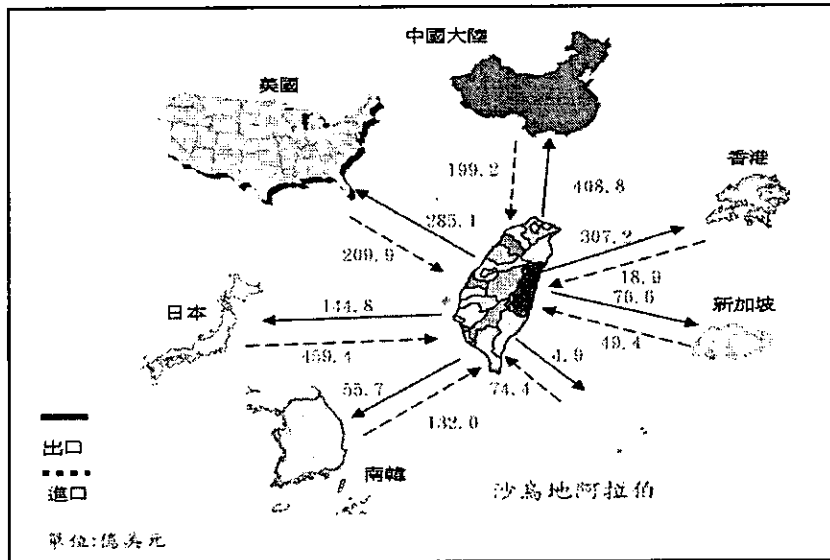
基於相關資料比較之一致性，本研究依據國際貿易局之進出口貿易 2005 年統計分析台灣地區前 10 大貿易進口國家(地區)，分別為：日本(459.4 億美元)、美國(209.9 億美元)、中國大陸(199.3 億美元)、南韓(132.0 億美元)、沙烏地阿拉伯(74.4 億美元)、德國(61.5 億美元)、馬來西亞(51.9 億美元)、新加坡(49.4 億美元)、澳大利亞(47.2 億美元)、印尼(45.4 億美元)。前 10 大貿易出口國家(地區)，則分別為：中國大陸(408.8 億美元)、香港(307.2 億美元)、美國(285.1 億美元)、日本(144.8 億美元)、新加坡(76.6 億美元)、韓國(55.7 億美元)、德國(43.5 億美元)、荷蘭(43.2 億美元)、菲律賓(42.2 億美元)、馬來西亞(41.5 億美元)。其中，進出口貿易前五名國家(地區)參見表 2-2。台灣地區與各主要進、出口貿易國家(地區)參見圖 2-2。就進出口貿易觀察，出口與進口皆進入前 5 大國家之列者分別為中國大陸、美國和日本。

表 2-2 2005 年台灣進出口貿易前五名國家

單位:億美元

名稱	出口		進口	
	名次	金額	名次	金額
中國大陸	1	408.8	3	199.2
香港	2	307.2	-	18.9
美國	3	285.1	2	209.9
日本	4	144.8	1	459.4
新加坡	5	76.6	-	49.4
韓國	-	55.7	4	132.0
沙烏地阿拉伯	-	4.9	5	74.4

資料來源：國際貿易局之中華民國進出口貿易統計分析 2005



資料來源：國際貿易局之中華民國進出口貿易統計分析 2005

圖 2-2 2005 年台灣主要進、出口貿易國家(地區)

其次，若欲了解貿易流向與產業發展間的關係，世界銀行在 2003 年 6 月所發表的「東亞主要貿易趨勢」(Major Trade Trends in East Asia--what are their implications for regional cooperation and growth) 曾加以分析說明。在該項研究中指出，台灣在日本以外之東亞地區，貿易互補程度居各國第一位，互補指數達 68.5，顯示台灣已在東亞地區建立緊密的產業分工體系，成為東亞地區產業供應鏈重要環節。

「貿易互補指數」主要顯示某一國家或某同一地區國家群的出口表現，符合同一地區其他國家進口需要，指數愈高代表該國與其他國家間達成貿易合作亦即供應鏈互補程度愈高。貿易互補指數之值介於 0 與 100 之間，如果 A 國的出口結構與 B 國的進口結構完全相同，亦即 A 國之出口全為 B 國所需，則 A 國對 B 國的貿易互補指數為 100；在 A、B 兩國間的貿易上，A 國將掌握比較優勢。台灣對所有日本以

外之東亞國家貿易互補程度高達 68.5，顯示台灣在東亞地區貿易享有優勢程度極高。

在世銀該項研究報告中，其他鄰近國家在東亞新興地區之貿易互補指數，南韓為 67.7、新加坡 61.3、馬來西亞 56.4、菲律賓 47.2。中國大陸在東亞區域內貿易互補指數僅 47.0、香港 54.9、印尼 40.2；區內貿易不發達國家諸如寮國僅 7.7，蒙古則只有 7.6。由該報告之分析可看出近年來隨著台灣企業跨國營運發展，在許多產業已建構跨國供應鏈，當然，在此一發展趨勢下，對於我國全球運籌國際物流服務的提供能力，相形就更為重要。

## 2.2 國外物流運籌發展政策

本研究參酌相關研究，彙整新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭等國之物流運籌發展政策，並分別由政策目標與願景、制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、組織面、軟體設施面等層面進行剖析，以作為我國未來擬定全球運籌發展政策之參考，茲就相關內容說明如后：

### 2.2.1 新加坡之全球運籌政策

本研究將新加坡國際企業發展局（International Enterprise Singapore）於 2002 年提及之「發展新加坡成為全球整合型之物流轉運中心」報告歸納彙整如后（International Enterprise Singapore, 2002）：

#### 一、政策目標與願景

新加坡之全球運籌政策目標與願景如下：

1. 目標：希望讓新加坡成為全球整合型之物流轉運中心。

2. 願景：使新加坡成為一個領導性之全球整合型物流及高附加值服務中心，並具有健全之海運、空運以及內陸運輸能力，進而支撐全球經濟。
3. 發展願景之三大關鍵因素：
  - (1) 政治、經濟以及法令規章的穩定性/可預測性。
  - (2) 卓越的實體、IT 以及財務基礎。
  - (3) 具有顧客導向的專業物流人才。

## 二、運籌政策

新加坡負責全球運籌執行組織部門主要為國際企業發展局 (International Enterprise Singapore) 之運輸及物流署 (Transport & Logistics Division)。其全球運籌政策可分由制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、組織面、軟體設施面等，說明如下：

1. 制度(管制、補助)面
  - (1) 允許有信譽的物流公司在自由貿易港區外進行集散貨物。
  - (2) 解除保稅倉儲中心之管制，確保倉儲空間之最大利用(目前僅可在倉儲中心內之劃定範圍內儲存保稅貨物)。
  - (3) 重新檢視危險物品之管制/法令規章(因為新加坡致力於發展化學部門)。
  - (4) 檢討國外勞工之配額以及來源限制。
  - (5) 移除在油輪上工作員工之人力組成限制(例如目前四個新加坡人配一個外籍員工)。
  - (6) 檢討目前之雙重課稅制度。
  - (7) 檢討新加坡之預扣所得稅體制。

- (8) 提供透明、簡明的稅率規則，減少商業活動的不確定性。
- (9) 在 IT 以及人力資源的配置上，允許雙重課稅減免。
- (10) 創造運送與相關服務之國際競爭環境，如提供運輸與物流產業之獎勵措施，允許資產貿易收入(Asset Trade Income)免稅。

## 2. 費率面

- (1) 移除國外技術性勞工任用的額外稅費（目前是 30 元/日，人），降低營運成本。
- (2) 降低港埠稅率，以增加競爭力。
- (3) 降低空港起降、停靠費用，以維持競爭力。
- (4) 在空港範圍內免除土地溢價、特許費、租金。
- (5) 降低空港海港周遭的土地成本，並在不增加額外的土地溢價下，延伸土地所有權。
- (6) 重新檢視 TradeNet 之收費制度(目前過於昂貴，造成在新加坡之高營運成本)。
- (7) 降低新加坡船隊聯盟費或提供更多的利益給船員。

## 3. 效率面

- (1) 允許貨物優先結關，以加速貨物通過。
- (2) 檢討移民程序(目前移民程序增加船舶停靠成本以及周轉時間)。
- (3) 有效率的檢驗停靠在新加坡的油輪(目前停靠在新加坡不同地方都要分別重新檢驗)。
- (4) 檢討自由貿易港(FTZ)的概念，以促進新加坡複合運具之整合，進而消除重複搬運、縮短海空連結之周轉時間。



(5) 簡化並加速新加坡之船隊登記作業。

#### 4. 硬體設施面

(1) 興建世界級的基礎建設及健全全球的網絡連結性，使新加坡成為世界上港埠中心的領導者。

(2) 創造全球整合型物流中心，控制管理全球供應鏈的活動與資產。

(3) 促使國際海運中心之托運業者提供整體服務及運送管理與服務之設施。

(4) 加強區域航空中心之連結性與運輸能力，及提供最新的物流設施。

(5) 改善內陸運輸倉儲與配送能力，進而與顧客、海運、空運等設施相整合。

(6) 整合具知識強度之供應鏈技巧與科技技術，進而建立強大的實體與虛擬中心。

#### 5. 法令面

(1) 重新檢視法令規章，使新加坡成為具有國際競爭力之港埠。

#### 6. 組織面

(1) 建立一個跨國的主導機構(目前約有九個國家的政府機構與新加坡有合作，但未進行資源整合)，去協商整合各國政府的力量，並扮演促進運輸與物流發展的角色。

(2) 將現有具領導地位的物流公司，以及其相關或支持的活動，予以相互連結，形成緊密的內陸路網/群聚效應，讓新加坡成為強健及具整合型之物流中心。

(3) 新加坡產業過於分散且規模過小，大多屬於中小規模企

業。因此，需要吸引具領導地位之運輸/物流業者至新加坡營運，並鼓勵同業間之策略聯盟。

#### 7. 軟體(如資訊、行銷、人才)建設面

- (1) 透過資訊流的管理，擴展供應鏈服務至其他國家。
- (2) 吸引運輸與物流公司將其主要管理中心設在新加坡(在確保有效率之稅率環境下)。
- (3) 吸引財務金融公司進駐，使新加坡成為區域的運輸與物流之財務金融中心。
- (4) 吸引海事法律與仲裁服務業進駐，使新加坡成為海事服務與仲裁基地。
- (5) 吸引國際組織進駐，使新加坡成為國際組織中心。
- (6) 加速發展匯集新加坡當地受過高度訓練以及有經驗之運輸與物流專業人才。
- (7) 發展並提供頂尖之運輸與供應鏈管理課程。
- (8) 創造並增強新加坡之運輸與物流管理之研發能力。
- (9) 追求整個供應鏈之整合服務。
- (10) 加速建立新加坡運輸、物流以及供應鏈之 IT 能力與技術，使新加坡成為全球的 IT 樞紐中心。
- (11) 發展特殊運輸與物流求解方法之軟體，進而開發運輸與物流產業的軟體市場。
- (12) 整合 IT 之通訊平台，將類似功能與服務之相關 IT 軟體(平台)整合在一起，以提供一個友善、方便的介面供運輸與物流業使用。
- (13) 新加坡將建立發展運輸與物流業之 IT 價值鏈的核心知識

與能力。

- (14) 整合不同運具間之資訊平台，以縮短運具間轉運時相關資料轉換的時間(如資料的重複輸入)。
- (15) 建立供應鏈之研發中心。
- (16) 每年或固定時間舉辦全球重要的供應鏈研討會。
- (17) 建立供應鏈的專業人才與能力，以培養供應鏈之規劃與分析人才。發展完整之教育訓練，及引入研究規劃課程。

## 2.2.2 日本之全球運籌政策

日本閣議於 2005 年提出為期 4 年（2005 至 2009 年）之「綜合物流施策大綱」，本研究將該施策大綱與相關研究進行歸納彙整，茲就相關內容說明如后（Ministry of Land, Infrastructure and Transport, and Ministry of Economy, Trade and Industry, 2001；綜合物流施策大綱，2005）：

### 一、政策目標與願景

1. 藉由服務水準以及成本優勢，創造一個具有國際競爭力之「物流市場」。
2. 創造一個可減少環境污染且有助於資源回收社會的「物流系統」。
3. 提供亞太地區一個最方便、最吸引人的「物流服務」。

### 二、運籌政策

日本負責全球運籌執行組織部門主要為國土交通省以及經濟產業省，其政策可分由制度面、費率面、效率面、硬體設施面、組織面、軟體設施面等，說明如下：

1. 制度(管制、補助)面
  - (1) 促進解除管制。
  - (2) 建立公平以及具有競爭力的物流服務市場。
2. 費率面
  - (1) 降低港埠相關成本。
3. 效率面
  - (1) 縮短交易(貿易)程序。
  - (2) 改進大型船隻進出港埠之可及性，實現連續性港埠服務，以及電子化之一次進出口服務程序。
  - (3) 提供 24 小時的港埠服務，以及一次完成的電子化程序，以改善國際港口之運籌效率。
  - (4) 降低貨物停靠在港埠 3-4 天的作業時間。
  - (5) 改善卡車運輸的油料使用效率，鼓勵協同合作運輸，及改善長距離運具間轉換的效率(例如軌道與海洋運輸由目前的 43%變成 50%)。
  - (6) 研究有效率的逆物流系統，以響應資源回收社會的政策。
4. 硬體設施面
  - (1) 發展多樣的運輸與物流基礎建設。
  - (2) 改善港埠之硬體設施，使日本之港埠國際化。
  - (3) 強化並有效率的發展物流基礎建設，並有效的使用現有的基礎建設。
  - (4) 藉由環狀道路發展、軌道運輸改善以及運輸需求管理等方法，改善都市內之運輸。例如：增加目前貨車的載貨率，由目前的 45%變成 50%；增加平均尖峰小時旅行速度，由

目前每小時 21 km/hr 變成 25 km/hr。

- (5) 強化發展全球運籌平台，讓國際的港埠都有健全的道路網與之連結，以減少進出口貨櫃之陸運運輸成本。
- (6) 發展具有回收處理設施的港埠。
- (7) 因應物流造成的安全問題，對於重車進行速限，並研究船舶運行於擁擠的海域上之課題。
- (8) 規定都市地區內的建築物，須具有載卸貨的設施，促進都市貨物運輸的流暢性。
- (9) 構建穩固之物流系統，包括改善地震防制之基礎建設，規劃保安方法，以及緊急救災路線之規劃。
- (10) 改善裝載系統，讓棧板的單位使用率提升，例如從目前的 77% 提升至 90%(2005)。
- (11) 提倡複合運具之整合計畫。例如讓海空港可在高速公路交流道之 10 分鐘範圍內到達，並增加可及性目標至 90%。

#### 5. 組織面

- (1) 讓適當的權益關係人共同參與政府政策，其中包括公部門與私部門、中央與地方政府。
- (2) 促進貨主及物流服務提供者間的協同合作，以改善物流營運、簡化物流程序，以及相關技術的應用，例如 EDI, ITS 等。

#### 6. 軟體(資訊)建設面

- (1) 改善港埠之軟體設施，使日本之港埠國際化。
- (2) 規範安全的技術與操作程序，以減少物流之交通意外。
- (3) 提供滿足多樣性需求的顧客服務。

(4) 藉由標準化及使用資訊技術，發展先進的物流資訊系統。

### 2.2.3 韓國之全球運籌政策

韓國之建設及交通部（Ministry of Construction & Transportation）於 2001 年提出為期 20 年（2001~2020）之「國家物流基本計畫」，並由其下之運輸政策辦公室（Transportation Policy Office）負責執行物流政策，茲就相關內容彙整如后（建設交通部，2001）：

#### 一、政策目標與願景

韓國之全球運籌政策目標與願景如下：

##### 1. 目標

(1) 與世界連結的全球物流(Global Logistics)。

- A. 架構東北亞、東南亞地區的物流樞紐中心(Hub)。
- B. 在北美、歐洲間的國際貿易中確立東北亞的物流大門的角色。
- C. 高品質以顧客為主的服務物流(Custom-made Logistics)。
- D. 透過企業間策略性的聯盟，提供高品質的物流服務。
- E. 依據顧客的要求提供迅速變化的貨主滿意型服務。

(2) 無縫隙的流暢物流(Seamless Logistics)。

- A. 對應少量、頻率高的物流需要。
- B. 實現複合一貫運輸的高密度輸送體制。

(3) 以網路為基礎的電子化物流(Cyber Logistics)。

- A. 對應電子交易時代推動物流情報化、標準化、共同化。
- B. 物流交易、情報提供等一站式服務(One Stop Service)之提供。

(4) 以市場經濟為中心的開放物流(Open Logistics)。

- A. 符合企業環境全球化，建立開放性制度。
  - B. 具國際觀物流人才的專業化。
- (5) 環保、安全為導向的綠色物流(Green Logistics)。
- A. 為了安全的運輸貨物架構人本中心的物流系統。
  - B. 環保物流技術的開發。
2. 願景：建設 21 世紀超優良物流先進國家。

## 二、運籌政策

韓國負責全球運籌執行組織部門主要為建設及交通部，其全球運籌政策可分由制度面、效率面、硬體設施面、法令面、組織面、軟體設施面等，說明如下：

### 1. 制度(管制、補助)面

- (1) 透過地方政府改善物流相關制度、推動政策產業。
- (2) 預防重複投資及設施的適當分配，以月為單位調查地區物流據點設施。
- (3) 調整政府各部門執行的物流設施擴充計畫。
- (4) 透過政府補貼興建都市貨物運輸場站。
- (5) 解除貨運產業的管制，促進國際競爭力。

### 2. 效率面

- (1) 導入棧板與貨櫃之軌道車，及軌道貨物服務系統，活化軌道與海運貨物運輸。
- (2) 改善卸載系統之自動化。

### 3. 硬體設施面

- (1) 架構軸幅式物流網路，在全國 5 大區域內建設複合貨物集散場、內陸貨櫃基地(Inland Container Depot)。

- (2) 建立共同配送中心及農水產物據點物流中心，促使工業產品、農產品的共同集貨、保管、加工、包裝、配送。
- (3) 合理配置都市內之物流設施，促進貨物運送合理化。
- (4) 進行國內與國際物流系統之標準化，如韓國、日本、中國大陸之棧板標準化，及導入單位承載系統(Unit Loading System)。

#### 4. 法令面

- (1) 制定貨物流通促進法。
- (2) 制定貨物配送促進法。
- (3) 制定物流產業促進法。

#### 5. 組織面

- (1) 政府成立協調委員研擬相關政策，並進行物流設施之協調安排。
- (2) 政府進行物流組織之分工：由「運輸政策辦公室」負責執行物流政策，並劃分為「運輸與物流政策」、「物流設施」、「貨物運輸」三個子部門。
  - A. 「運輸與物流政策」子部門負責的計畫，包括建立物流系統、支持與促進物流產業、物流標準化與自動化、國際整合運籌、建立物流管理人員之資格考試以及物流經理人的管理。
  - B. 「物流設施」子部門負責的計畫，包括建立物流設施之政策與規劃、發展複合物流系統、構建整合性貨物場站、物流計畫之規劃與管理、計畫之資訊管理、貨物場站以及倉儲產業、建立並管理物流設施產業組織。



- C. 「貨物運輸」子部門負責的計畫，包括貨運承攬業之政策與管制、支持與促進承攬業之業務、設立與支持韓國複合運輸組織、改善卡車運輸商業活動、民營卡車之註冊與管制、卡車商業活動之訂單處理改善、建立並領導韓國卡車商業組織、及門包裹服務、成本分析以及卡車費率的管理。
- (3) 政府成立相關之物流機構(如韓國運輸機構、韓國人類與社福團體研究機構)。
- A. 韓國運輸機構：主要負責的計畫包括建立國家物流政策、監督規劃與管理物流設施、構建調查與發展物流需求模式、分析物流產業之趨勢與特性、發展資訊系統與供應鏈管理。
  - B. 韓國人類與社福團體研究機構：主要負責物流需求的預測、規劃實體配送中心。
- (4) 私人公司機構：Hanjin 是韓國唯一的民營物流研究機構。
- A. 物流產業之研究：分析區域/國家之經濟/物流產業之趨勢、複合運輸策略發展、探索物流產業的問題，並找出中長期之因應對策。
  - B. 商業物流之研究：物流計畫(經由物流產業的調查)之研擬、商業物流合理化之研究、國內廠商之國際化物流策略發展。
6. 軟體(資訊)建設面
- (1) 建立完整且介面友善之物流資訊網絡，包括進出口物流服務、電子資料交換服務、商車營運系統服務、整合物流資

料庫服務、電子商務之物流諮詢服務、政府物流網路服務、物流中心設施資訊服務、貿易物流資訊系統服務、建立友善介面之物流資訊系統、建立增值功能之資料庫服務。

- (2) 支助私人公司物流資訊服務，達到標準條碼的普及化、電子日誌的普及化。
- (3) 透過政府調查物流之使用，進行需求預測，評估物流設施。
- (4) 建立環境友善之物流服務，包括危險物品之管理與運輸、逆物流服務等。
- (5) 推動「國家物流標準化推動計畫」，架構一貫化輸送系統之物流裝備、機器及情報系統的標準化。
- (6) 利用先進 IT 技術支援物流情報系統之開發。
- (7) 推動「物流技術開發計畫」，發展物流技術 R&D 事業，透過尖端物流技術、革新方法等促進外國人投資。

#### 2.2.4 中國之全球運籌政策

2006 年中國大陸國務院提出「國民經濟和社會發展第十一個五年計畫綱要」(簡稱「十一五」計劃綱要)之國家發展政策，本研究將該計畫中物流運籌相關政策以及相關研究進行歸納彙整(北京中交協物流研究院，2003；經濟部國際貿易局，2006)，茲就相關內容說明如后：

##### 一、政策目標與願景

中國之全球運籌政策目標與願景如下：

##### 1. 政策目標

- (1) 加快國有大型物流企業之建設步伐。
- (2) 加快中小型物流企業的發展。

- (3) 鼓勵扶持民營物流企業的成長。
- (4) 採取有力措施，加快中外物流企業的合資合作。
- (5) 加強對物流各作業環節的服務。
- (6) 加快資源整合、不斷壯大實力。
- (7) 不斷提高管理水平、增強核心競爭力。
- (8) 以科學發展觀為指導，以市場為導向，以資訊技術為支撐，營造現代物流發展的政策環境。
- (9) 建立配套完善、服務高效的現代物流服務體系，大力發展專業化、社會化的物流企業。
- (10) 提高物流服務品質和效率，降低社會物流成本。
- (11) 推動產業升級和結構調整，為經濟和社會的全面、協調、可持續發展和全面建設小康社會提供相應的物流保障。

## 2. 願景

- (1) 引入功能區概念，重新劃分經濟區域版圖，重點考慮跨省之間的經濟合作。到 2010 年，基本建立快捷、高效、安全、方便並具有國際競爭力的現代物流服務體系，大幅度提高物流的社會、專業化和現代化水準，社會物流總費用與 GDP 的比率下降 2~3 個百分點。
- (2) 通過 5-10 年或更長一點時間的努力，力爭使中國物流企業有一個較快的發展。亦即努力建成一個由各種企業組成、承擔國際或國內物流服務、大中小和專業化之合作聯盟、先進之技術裝備和管理手段，使得服務能力和服務水平能滿足大陸物流需求的物流企業群體。
- (3) 實施”引進來”和”走出去”戰略，加快做強做大。亦即

為因應經濟全球化和加入世界貿易組織，物流企業要在更大範圍、更廣領域和更高層次上參與國際經濟技術合作和競爭，充分利用國際、國內兩個市場，優化資源配置、擴展發展空間，將”引進來”和”走出去”有效結合。

## 二、運籌政策

中國於 2005 年成立全國現代物流工作部際聯席會議辦公室，目的在充分發揮聯席會議及其辦公室的聯絡協調機制，努力解決其現代物流業發展中帶有普遍性的實際問題，營造有利於現代物流業發展的良好環境。其全球運籌政策可分由制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、軟體設施面等，說明如下：

### 1. 制度(管制、補助)面

- (1) 明確政府在發展物流中的作用，簡化物流企業之進入市場的批准作業、建立有利於物流企業發展的稅收政策。
- (2) 逐步形成內外資企業政策一致、公平競爭的市場經濟環境，進一步優化投資環境。
- (3) 規範引資秩序，建立以中國產業安全為基礎的外商投資監測系統，規範外資併購行為，強化外資企業的社會責任和職業道德，保障外資企業員工的權益。
- (4) 2005 年 2 月，中國國務院制定了《關於鼓勵支援和引導個體私營等非公有制經濟發展的若干意見》，明確提出了推進非公有制經濟發展的 36 條的重要政策措施，強調要放寬市場准入，加大財稅金融支援，完善社會服務。

### 2. 費率面

- (1) 鼓勵物流設施建設和物流企業的發展，國家應採取優惠的

地價，降低土地購置費。

(2) 減少物流基礎設施建設中的各種配套費用。

### 3. 效率面

(1) 加快通關速度、提高物流運作效率。

### 4. 硬體設施面

(1) 發展良好的物流基礎設施，包括滿足物流需求的物流運輸基礎設施、物流運作基礎設施等，以及滿足各環境運作之物流技術設備，包括運輸工具、倉儲設施、裝卸搬運機具、成組運輸設施等。

(2) 加快物流標準化體系的建設。

(3) 建設國際級物流園區、企業物流中心、配送中心和倉庫等物流作業場所的建設。

(4) 制定和實施商業網點規劃，優化商業設施的佈局和結構，轉變增長方式，積極發展現代流通方式和新型流通業態，調整和改造傳統流通業，大力發展便民利民的流通服務業。

### 5. 法令面

(1) 建立有利於物流運作的政策法規環境。

### 6. 軟體(資訊)建設面

(1) 建置完善之物流資訊系統。

(2) 扶持和培育一批互聯網物流信息服務供應商。

(3) 加強物流企業資訊化建設。

(4) 加快與物流相連之行業管理部門的資訊化過程。

(5) 加快物流研發的建設。

(6) 加強物流車輛的交通管理、為物流車輛的暢通運行創造良

好的環境。

- (7) 加快物流人才的培育，包括加快現有在職人員的培訓、加快學歷教育的發展、加快發展資格認證與培訓工作、建立跟班作業機制。
- (8) 加強對外合作，可採用合作與聯盟方式，做到優勢互補、資源整合，以迅速擴大經營範圍、進入國際物流服務系統，並滿足國內物流服務的需求。
- (9) 著力提高中國境內貿易領域資訊技術應用水準，繼續推進連鎖經營、物流配送、電子商務等現代流通方式，推動交易方式、服務功能、管理制度、經營技術的創新。
- (10) 實施基於射頻識別技術（RFID）的綜合管理資訊系統工程，在商貿、海關、交通、郵政、鋼鐵、石化、汽車、建材、農業、金融、稅收等領域推廣應用 RFID 技術和基於 RFID 的綜合管理資訊系統。
- (11) 在工業生產領域促進各類資訊系統開放、介面規範和標準統一，推廣應用電子資訊整合系統。

### 2.2.5 香港之全球運籌政策

本研究將香港物流發展局、香港特別行政區政府工業貿易署提及有關香港全球運籌政策之相關報告歸納彙整如后（香港物流發展局，2006；吳昭怡，2006；香港特別行政區政府工業貿易署，2006）：

#### 一、政策目標與願景

1. 遵守永續發展原則，促進香港港埠功能，提供完善運輸基礎建設，加快貨物和資訊的流通，及強力連結中國大陸。

## 2. 發展香港成為

- (1) 內陸港埠以及貨物配送中心。
- (2) 內陸及跨越邊界的貨運村。
- (3) 加值型物流園區。
- (4) 海運服務中心。
- (5) 供應鏈管理中心。
- (6) 世界級的領先機場。
- (7) 世界市場的物流業樞紐。

## 二、運籌政策

香港的全球運籌政策可分由制度面、效率面、硬體設施面、法令面、組織面、軟體設施面等，說明如下：

### 1. 制度面

- (1) 加強香港與廣東的合作，進而消除兩邊貨物往來之障礙(例如：越界執照)。
- (2) 創立「跨境預辦登機服務」。香港機場主動找上航空公司、快船經營業者、貨運渡輪碼頭與兩地海關協調合作，進行全球首創的跨境服務。
- (3) 內地與香港更緊密經貿關係的安排(CEPA)，將允許香港的物流、倉儲、運輸、航運及相關服務業的公司，以獨資形式在內地經營相關的服務，這些優惠待遇使香港公司在內地開拓服務貿易時，享有更廣闊的領域和更大的商機。
  - (A) 貨物貿易：進口零關稅，除內地禁止進口的產品外，內地同意對「所有」經香港生產商申請並符合 CEPA 原產地規則的原產香港進口貨物實施零關稅優惠。

- (B) 服務貿易：優惠待遇，內地同意會計、法律、廣告、物流、航空運輸、管理諮詢、視聽、醫療及牙醫、銀行、專利代理、文娛、專業技術人員資格考試、會議及展覽、房地產及建築、分銷、倉儲、貨代、證券及期貨、個體工商戶、電信、信息技術、旅遊、保險、商標代理、職業介紹所、運輸(包含道路貨運／客運及海運)、人才仲介機構共 27 個服務領域的「香港服務提供者」提供優惠待遇。
- (C) 貿易投資便利：CEPA 雙方同意在貿易投資促進、通關便利化、商品檢驗檢疫／食品安全和質量標準、電子商務、法律法規透明度、中小企業合作、中醫藥產業合作七項領域加強合作。

## 2. 效率面

- (1) 強化管理輕工業加工程序以及發展快速反應之製造能力，使珠三角成為全球最有效率輕工業與消費性產品之製造中心。
- (2) 加速供應鏈之運作效率，以反應跨國企業全球運籌之需求。
- (3) 讓香港海關駐入貨運站，使得 99.9% 的貨物，在 15 分鐘內收貨完畢，98.6% 的貨物 30 分鐘內完成取貨動作；97% 的北行貨車及 84% 的南行貨車可於一小時之內完成過關程序。

## 3. 硬體設施面

- (1) 利用九鐵尖東軌道系統將香港物流連結至珠三角。
- (2) 利用道路運輸將香港物流連結至珠三角。



- (3) 利用高速船舶或高速滾裝滾卸船將香港物流連結至珠三角。
- (4) 建立世界級的機場、碼頭等交通基礎建設。
- (5) 「地盡其用」建築物之空間設計，如處理貨物的地方都蓋到七層樓高。
- (6) 注重複合運輸間之整合、基礎建設間之配套能力。例如1998年，和香港機場同時啟用的地鐵機場快線，就是直接把陸運和空運串起來。
- (7) 香港政府計畫在五年之內投入約六百多億台幣在改善、興建基礎建設。
- (8) 為提供一站式的運籌服務，香港打算在機場旁邊設立物流園區。
- (9) 香港計畫蓋一條巨大的Y型橋樑，從香港出發，Y字型的一端連接澳門，另一端連接珠三角。這條「港珠澳大橋」將是全球第二長的大橋。

#### 4. 法令面

- (1) 立法去禁止違反競爭力的活動。

#### 5. 組織面

- (1) 香港機管局是根據「機場管理局條例」成立的法定機構，在香港有兩百多個像這樣的組織，獨立於政府架構之外，享有所需的運作自主權，比照商業體系在運作。
- (2) 成立「物流發展督導委員會」及「香港物流發展局」兩機構，取代原香港港口、航運局及其管轄下物流發展委員會之相關工作，前者負責提供政策導向，後者負責實施訂定

的政策，推行公營及私營機構物流發展合作計畫。

#### 6. 軟體(資訊)建設面

- (1) 發展最新的碼頭處理系統和電腦模擬技術。
- (2) 每年持續投入一億港幣，開發和更新 IT 技術。
- (3) 每兩年針對全球客戶作一次大型市場調查。
- (4) 開發數碼貿易運輸網絡系統 (Digital Trade and Transportation Network, DTTN)，提供交換資訊、數據等中立且安全的平台。
- (5) 創造香港成為全世界服務最好的機場。例如 2007 年全亞洲最大，四層樓高的 4D 電影院落成，旅客等轉機還可以來看場電影，香港機場是世界第一個推出這項服務的機場。接下來，要在機場旁蓋十一公頃的高爾夫球場，也是世界第一的創舉。

#### 2.2.6 荷蘭之全球運籌政策

衡量泛歐物流市場發展趨勢與產業全球化需求，歐盟於 2001 年公佈歐洲運輸政策白皮書 (White Paper – European Transport Policy for 2010)，為一中程之政策規劃，期藉由先進物流系統之規劃與建置，整合各會員體間陸運(公路及軌道)、空運、海運(近海航運、遠洋航運及內河航運)之發展，強化歐洲物流在全球供應鏈中的關鍵角色，達成”Keep Europe Moving”之目標。本白皮書內容經各會員體之協調溝通，預定於 2007 年提出有關歐洲運輸物流發展之主計畫 (Action Plan for Freight Logistics in 2007)。荷蘭扮演歐洲地區及全球運籌先驅者角色，本研究進一步蒐集有關荷蘭全球運籌發展資料及文獻，茲就相關內容歸納彙整如后：

## 一、政策目標與願景

1. 目標：荷蘭政府積極調整本身運輸及物流服務能力，以發展荷蘭成為歐洲配送中心為目標，發展加值物流服務，使荷蘭在企業供應鏈中扮演核心的角色，並以物流能力提昇其在國際上的競爭力及地位。
2. 願景：荷蘭成為歐洲市場之主要門戶。
3. 發展願景之關鍵因素
  - (1) 積極提倡歐盟組織的形成，打破關稅藩籬，塑造無國界之作業環境。
  - (2) 以高品質、效率化的物流作業環境，創造空間及時間的優勢。
  - (3) 資訊科技的廣泛應用結合企業供應鏈管理，成功結合物流及資訊流，快速反應企業及客戶需要。
  - (4) 策略聯盟架構起強大物流支援體系，滿足企業所有物流作業需要。
  - (5) 專業的物流服務及技術人力培養，吸引企業物流委外作業。
  - (6) 架構完善之複合運輸基礎設施，快速聯繫歐洲各國。

## 二、運籌政策

荷蘭的全球運籌政策可分由制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、組織面、軟體設施面等，說明如下：

1. 制度(管制、補助)面
  - (1) 放寬市場管制，鼓勵物流服務供應商整合與轉型，逐步由第三方物流(3rd Party Logistics)朝向第三方物流(4th Party Logistics)發展，提供企業完整的物流解決方案。

- (2) 從務實的商業角度設計稅賦制度與金融制度，大幅提升企業稅後盈餘。
- (3) 允許投資人可以針對某些交易或營業項目事先商定課稅待遇，降低企業獲利之扣繳稅率，並提供外商特別課稅待遇，最高給予 30%免稅津貼。
- (4) 致力追求稅制的公平性，創造有利經營環境，相較鄰近國家降低一次性資本投入與相關作業成本，提供企業成本面優勢競爭力。

## 2. 費率面

- (1) 輸入貨物之加值型營業稅以輸入日期為課徵基礎，於保稅倉庫暫存作業期間得免除稅費負擔。
- (2) 與五十多個國家簽定取消重覆課稅之雙邊租稅協定，塑造優越的商務環境，輔以自由開放貿易政策，吸引跨國企業設立營運總部。

## 3. 效率面

- (1) 建立全方位的通關作業程序及通關電子化應用系統，積極推動通關文件的統一及標準化，使貨物於進出歐盟或非歐盟國家均可獲得相同的作業便利性。
- (2) 海關致力於協調合作與簡化海關作業程序，推動文件資料的有效整合及管理授權機制，以行政監管取代繁瑣的作業程序及海關檢驗作業。

## 4. 硬體設施面

- (1) 強化不同類型運輸系統基礎設施之建置，包括公路系統、鐵路系統、內河航運、近海航運、遠洋航運、港埠及機場

建設，架構完善運輸網路及效率化運輸節點，提供物流業者多元的運輸選擇方案。

- (2) 進行港埠土地使用型態及土地資源重分配，並在不影響自然生態、環境及景觀的前提下，開發新商業用地，因應經濟活動需求實施空間再造。
- (3) 設計採用全新自動化裝卸列車，初期將先闢建荷蘭—比利時布魯塞爾—法國巴黎路線，遠程目標為構建全歐洲貨運高速鐵路路網。
- (4) 全國各地均可提供臨時倉庫、保稅倉庫、免稅倉庫之分散式服務系統，便利物流及加值作業，使得進入歐盟之轉運貨物享有免關稅優惠。
- (5) 改善貨物運輸瓶頸節點，加強貨物轉運基礎設施建置，提高配送可靠度。
- (6) 貨物運輸裝載單元之標準化，降低作業成本及不必要之延遲。

## 5. 法令面

- (1) 持續檢視各項法令規章，消除國際貿易障礙並致力協調歐盟各國間之法規制度。
- (2) 實施勞動力彈性契約，增加企業對人力需求季節性變化之應付能力。建立共同雇用制度，允許企業共同雇用同一批勞工，提高企業人員雇用之的彈性、工資與工時。
- (3) 允許能夠透過各種方式保持人員雇用彈性，包括多樣化聘僱契約、彈性工時、輪流上班、臨時人員及分時工作計畫等，並允許歐盟會員國勞工無須申請工作許可皆可在荷蘭

工作。

- (4) 推動國際貿易無國界，根據外國法律設立之公司皆可以在荷蘭自由經營，並開放企業雇用擁有專長之外籍經理人與專業人才。

## 6. 組織面

- (1) 推動歐盟組織整合，促使歐盟各國間的國界開放，發揮歐洲單一市場效率，創造物流配送得以形成泛歐洲 (Pan-European) 運輸型態，擴大荷蘭物流服務的範疇。
- (2) Holland International Distribution Council (HIDC) 為非官方、非營利性組織，在全球已吸收超過 650 個企業及組織會員體，共同研究及執行有關歐洲地區貨物實體配送解決方案及相關物流與供應鏈管理議題。HIDC 之工作宗旨即在推廣荷蘭成為歐洲運輸的門戶，並為國外企業及廠商免費推薦全方位的配銷倉儲夥伴。
- (3) 外貿投資協會提供跨國企業於荷蘭設置歐洲配送中心所需的支援及服務，並提供教育訓練，推廣物流管理的觀念及策略，協助物流相關產業發展。

## 7. 軟體(如資訊、行銷、人才)建設面

- (1) 積極發展國際貿易，藉由貿易活絡帶動物流的蓬勃發展。
- (2) 提供完備的工業技術與科學基礎教育，提供產業需求之各類專業人才。
- (3) 強化國際化及語言能力優勢(除英語的普及外，多數荷蘭人通曉一至二種歐洲其他各國語言)，吸引跨國企業選擇荷蘭作為歐洲內陸配送中心。

- (4) 自 1995 年至 2015 年實施特定專業訓練及再教育計畫，提昇相關作業人員專業智能與專業技術。
- (5) 計畫整合所有航空貨運相關產業及物流產業，結合電子商務與實體物流作業，建置一套更有效率的交易及資料交換之共通資訊作業平台。
- (6) 政府支持建立適合電子商業發展之經營環境，推動 Gigaport 專案，建立世界最先進通訊網，提供企業電子商務發展平臺。
- (7) 積極整合發展建立生鮮商品聯合物流中心 Fresh Consolidation Centres(FCC)，以降低物流成本及維持生鮮商品間供需的平衡。
- (8) 整合物流中心、機場港埠作業、運輸作業及其他相關物流領域，形成一增值型物流服務網，吸引國際企業於荷蘭選擇物流夥伴。
- (9) 發展完整的增值倉儲物流作業系統，提供企業對歐洲市場客戶提供完善之物流服務。

本研究進一步將新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭各國之物流運籌發展，分別由政策目標與願景、制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、組織面、軟體設施面等層面，彙整如表 2-3 至表 2-10 所示，並於表中研提值得我國效法之政策措施或觀念。

表 2-3 他國政策目標與願景彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 全球整合型之物流轉運中心</li> <li>✓ 高附加值服務中心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 資源回收社會的「物流系統」</li> <li>✓ 國際競爭力之「物流市場」</li> <li>✓ 最吸引人的「物流服務」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 環保、安全為導向的綠色物流</li> <li>✓ 與世界連結的全球物流</li> <li>✓ 以顧客為主的服務物流</li> <li>✓ 無縫隙的流暢物流</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 服務能力和服務水平能滿足國際與國內之物流需求</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 加值型物流園區、海運服務中心、供應鏈管理中心</li> <li>✓ 強力連結中國大陸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 歐洲配送中心</li> <li>✓ 加值物流服務</li> </ul>
<p>共通性</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 全球或區域之整合型物流中心                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 物流服務中心                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 加值型物流中心                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、香港、荷蘭</li> </ul> </li> </ul>					
<p>我國值得效法之政策措施或觀念</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 發展全球或區域之整合型物流服務與加值型中心</li> </ul>					



表 2-4 他國制度(管制、補助)面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓自由貿易港區外進行集散貨物</li> <li>✓解除保稅倉儲中心之管制</li> <li>✓檢討危險物品之管制/法令規章</li> <li>✓國外勞工之配額及來源限制</li> <li>✓檢討雙重課稅制度、預扣所得稅體制</li> <li>✓允許資產貿易收入免稅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓促進解除管制</li> <li>✓建立公平、具有競爭力的物流服務市場</li> <li>✓建立公平、具有競爭力的物流服務市場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓預防重複投資及設施的適當分配</li> <li>✓調整政府各部門執行的物流設施擴充計畫</li> <li>✓補貼興建都市貨物運輸場站</li> <li>✓解除貨運產業的管制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓簡化物流企業之進入市場的批准作業。</li> <li>✓建立有利於物流企業發展的稅收政策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓消除雙邊貨物往來之障礙</li> <li>✓創立「跨境預辦登機服務」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓放寬市場管制</li> <li>✓設計稅賦制度與金融制度</li> <li>✓事先商定課稅待遇，降低欲獲利之扣繳稅率</li> <li>✓追求稅制的公平性</li> </ul>
<p>共通性</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 放寬市場管制 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 日本、韓國、中國、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 建立有利於物流企業發展的稅收政策 <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、中國、荷蘭</li> </ul> </li> </ul>					
<p>我國值得效法之政策措施或觀念</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓放寬市場管制，並建立有利於物流企業發展的優惠稅收政策。</li> <li>✓明確界定物流發展之瓶頸及可行解決方案。</li> <li>✓促進物流發展、經濟政策與運輸政策之緊密結合。</li> </ul>					

表 2-5 他國費率面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓降低港埠稅率</li> <li>✓降低空港起降、停靠費用</li> <li>✓免除土地溢價、特許費、租金</li> <li>✓降低空港海港周遭的土地成本</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓降低港埠相關成本</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓N/A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓採取優惠的地價，降低土地購置費</li> <li>✓減少物流基礎設施建設中的各種配套費用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓N/A</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓保稅倉庫暫存作業期間得免除稅費負擔</li> <li>✓取消重覆課稅之雙邊租稅協定</li> </ul>
我國值得效法之政策措施或觀念					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓降低港埠之相關成本</li> <li>✓取消重覆課稅之雙邊租稅協定</li> </ul>					

表 2-6 他國效率面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓貨物優先結關</li> <li>✓檢討移民程序</li> <li>✓有效率的檢驗油輪</li> <li>✓縮短海空連結周轉時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓研究有效率的逆物流系統</li> <li>✓改進船隻進出港埠可及性</li> <li>✓實現連續性港埠服務</li> <li>✓電子化一次進出口服務程序</li> <li>✓改善運具間轉換效率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓改善卸載系統之自動化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓加快通關速度</li> <li>✓提高物流運作效率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓強化管理輕工業加工程序</li> <li>✓發展快速反應之製造能力</li> <li>✓加速供應鏈之運作效率，讓香港海關駐入貨運站</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓簡化海關作業程序</li> </ul>
共通性					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓加快通關速度、提高物流運作效率。</li> <li>◇新加坡、日本、中國、香港、荷蘭</li> </ul>					
我國值得效法之政策措施或觀念					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓加快通關速度、提高物流運作效率</li> <li>✓改善運具間轉換效率</li> </ul>					

表 2-7 他國硬體設施面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建立強大的實體與虛擬中心</li> <li>✓ 興建世界級的基礎建設</li> <li>✓ 創造全球整合型物流中心</li> <li>✓ 複合運輸間之整合與改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 發展具有回收處理設施的港埠</li> <li>✓ 發展多樣的運輸與物流基礎建設</li> <li>✓ 提倡複合運具之整合計畫</li> <li>✓ 規定都市地區內建築物須具有載卸貨的設施</li> <li>✓ 改善裝載系統，提升棧板使用率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 架構軸幅式物流網路</li> <li>✓ 建設複合貨物集散場</li> <li>✓ 建立共同配送中心及農水產物據點物流中心</li> <li>✓ 進行國內與國際物流系統之標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 發展良好的物流基礎設施</li> <li>✓ 加快物流標準化體系的建設</li> <li>✓ 物流作業場所的建設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建立世界級的機場、碼頭等交通基礎建設</li> <li>✓ 「地盡其用」建築物之空間設計</li> <li>✓ 注重複合運輸間之整合、基礎建設間之配套能力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 強化不同類型運輸系統基礎設施之建置</li> <li>✓ 港埠土地使用型態及土地資源重分配</li> <li>✓ 提供臨時倉庫、保稅倉庫、免稅倉庫之分散式服務系統</li> <li>✓ 加強貨物轉運基礎設施</li> <li>✓ 建置貨物裝載單元之標準化</li> <li>✓ 整合運輸基礎設施網絡及強化複合功能，符合區域及國際物流作業需求。</li> </ul>
<p>共通性</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 強化不同類型運輸系統基礎設施之建置                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 強化發展全球整合型物流中心                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 提倡複合運具之整合計畫                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 貨物運輸裝載單元之標準化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 日本、韓國、中國、荷蘭</li> </ul> </li> </ul>					
<p>我國值得效法之政策措施或觀念</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 強化不同類型運輸系統基礎設施之建置</li> <li>✓ 提倡複合運具之整合計畫</li> <li>✓ 貨物運輸裝載單元之標準化</li> </ul>					

表 2-8 他國法令面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
✓重新檢視 法令規章	N/A	✓制定貨物流通 促進法 ✓制定貨物配送 促進法 ✓制定物流產業 促進法	✓建立有利 於物流運 作的政策 法規環境	✓禁止違反 競爭力的 活動	✓消除國際貿易障 礙並致力協調歐 盟各國間之法規 制度 ✓實施勞動力彈性 契約 ✓保持人員雇用彈 性 ✓推動國際貿易無 國界
我國值得效法之政策措施或觀念					
✓韓國建立有利於物流運作的政策法規環境，包括制定貨物流通促進法、制定貨物配送 促進法、制定物流產業促進法 ✓在自由貿易港區內採取勞動力彈性契約以及保持其他人員雇用彈性方式					

表 2-9 他國組織面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
✓ 建立一個跨國的主導機構 ✓ 鼓勵同業間之策略聯盟	✓ 讓適當的權益關係人共同參與政府政策 ✓ 促進貨主及物流服務提供者間的協同合作	✓ 成立協調委員研擬相關政策 ✓ 政府進行物流組織之分工 ✓ 政府成立相關之物流機構	✓ 鼓勵合作與聯盟	✓ 根據「機場管理局條例」成立的法定機構，享有所需的運作自主權 ✓ 成立「物流發展督導委員會」及「香港物流發展局」兩機構，前者負責提供政策導向，後者負責實施政策。	✓ 推動歐盟組織整合非官方、非營利性組織 ✓ 外貿投資協會
共通性					
✓ 鼓勵成立共同之組織或機構 ◇ 新加坡、日本、中國、荷蘭					
我國值得效法之政策措施或觀念					
✓ 韓國進行物流組織之分工由「運輸政策辦公室」負責執行物流政策，並劃分為「運輸與物流政策」、「物流設施」、「貨物運輸」三個子部門 ✓ 香港成立「物流發展督導委員會」及「香港物流發展局」兩機構，前者負責提供政策導向，後者負責實施政策。					

表 2-10 他國軟體(如資訊、行銷、人才)建設面彙整表

新加坡	日本	韓國	中國	香港	荷蘭
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建立完整且介面友善之物流資訊網絡</li> <li>✓ 吸引運輸與物流公司、財務金融公司、海事法律與仲裁服務業、國際組織駐入</li> <li>✓ 培養運輸與物流專業人才，提供運輸與供應鏈管理課程</li> <li>✓ 提升運輸與物流管理研發能力</li> <li>✓ 發展運輸與物流求解方法軟體</li> <li>✓ 舉辦全球重要的供應鏈研討會</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 改善港埠之軟體設施</li> <li>✓ 藉由標準化及使用資訊技術，發展先進的物流資訊系統</li> <li>✓ 規範安全的技術與操作程序</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建立完整且介面友善之物流資訊網絡</li> <li>✓ 發展物流技術 R&amp;D 事業</li> <li>✓ 進行需求預測，評估物流設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建置完善之物流資訊系統</li> <li>✓ 加快物流人才的培育</li> <li>✓ 加強物流車輛的交通管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 發展最新的碼頭處理系統和電腦模擬技術</li> <li>✓ 開發和更新 IT 技術</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 提供產業需求之各類專業人才</li> <li>✓ 強化國際化及語言能力優勢</li> <li>✓ 提昇相關作業人員專業智能與技術</li> <li>✓ 建置有效率的交易及資料交換之共通資訊作業平台</li> <li>✓ 發展建立生鮮商品聯合物流中心</li> </ul>
<p>共通性</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 建立完整且介面友善之物流資訊系統                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 創造並增強之運輸與物流管理之研發能力                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、日本、韓國、中國、香港、荷蘭</li> </ul> </li> <li>✓ 加速培育運輸與物流專業人才                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 新加坡、中國、荷蘭</li> </ul> </li> </ul>					
<p>我國值得效法之政策措施或觀念</p>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 創造並增強之運輸與物流管理之研發能力</li> <li>✓ 加速培育運輸與物流專業人才</li> <li>✓ 建立完整且介面友善之物流資訊網絡</li> </ul>					

## 第三章 我國全球運籌發展現況之優劣勢分析

### 3.1 我國全球運籌發展現況

#### 3.1.1 現況分析

##### 一、台灣地區全球運籌(國際物流)規模分析

##### 1. 國際物流及相關產業

依據行政院經建會 2004 年 5 月發布之「流通服務業發展綱領與行動方案」，將物流業所包含之行業類別訂為依主計處發布之「中華民國行業標準分類」中除客運外之運輸及倉儲業，其組成包括陸上運輸業之鐵路運輸業(H4910)(以下括弧內之數字為行業標準分類之細類分類編號)、汽車貨運業(H4940)、水上運輸業之海洋水運業(H5010)、航空運輸業之民用航空運輸業(H5101)、運輸輔助業之報關業(H5210)、船務代理業(H5220)、陸上貨運承攬業(H5231)、海洋貨運承攬業(H5232)、航空貨運承攬業(H5233)、其他陸上運輸輔助業(H5249)、港埠業(H5251)、其他水上運輸輔助業(H5259)、航空運輸輔助業(H5260)、其他運輸輔助業(H5290)、普通倉儲業(H5301)、冷凍冷藏倉儲業(H5302)、快遞服務業(H5420)等，以下之分析即以此為範圍，並特別針對國際物流部分加以說明。

##### 2. 進出口需求概況

依據財政部關稅總局的統計，近年來，我國進出口年物流量均已超過 3 億公噸，其中，出口物流量由 2001 年的 4,802 萬公噸，成長至 2005 年的 7,216 萬公噸；進口物流量則由 2001

年的 18,171 萬公噸，成長至 2005 年的 23,958 萬公噸；而台灣地區的境內物流量則由 2001 年的 35,653 萬公噸，成長至 2005 年的 42,898 萬公噸。

我國的國際物流相關產業的發展與台灣地區進出口規模息息相關，以貿易額分析，2005 年 1 至 12 月累計出口總額 1,984.3 億美元，較 2004 年增加 8.81%，進口總額 1,826.1 億美元，增加 8.21%，進出口相抵，計出超 158.2 億美元。若相較於 2001 年的出口總額 1,263.1 億美元與進口總額 1,079.7 億美元，亦有持續之成長，參見表 3-1。

表 3-1 2001 年至 2005 年我國進出口貿易額

單位：百萬美元

年別	出口	進口	出/入超	與前期比較增減率	
				出口	進口
2001	126,314	107,970	18,343	-16.87%	-23.28%
2002	135,316	113,245	22,071	7.13%	4.89%
2003	150,600	128,010	22,590	11.29%	13.04%
2004	182,370	168,757	13,612	21.10%	31.83%
2005	198,431	182,614	15,817	8.81%	8.21%

資料來源：財政部關稅總局，「進出口貿易統計」，民國 95 年。

若從商品貿易結構分析，以 2005 年出口部分為例，2005 年累計農產品出口金額計 3.7 億美元，占出口總額 0.2%，較 2004 年減少 4.4%，農產加工品 21.0 億美元，占出口總額 1.1%，較 2004 年增加 1.2%；工業產品 1,869.2 億美元，占出口總額 98.7%，較 2004 年增加 9.0%，其中，重化工業產品 1,484.4



億美元，占出口總額 78.4%，較 2004 年增加 10.6%，非重化工業產品 384.8 億美元，占出口總額 20.3%，較 2004 年增加 3.2%。整體而言，2005 年農產品出口較上年減少，而農產加工品及重化、非重化工業產品出口則較上年增加，其中，重化工業產品較上年同期增加 141.8 億美元，占出口比重達 78.4%，主要係電子產品、光學器材、鋼鐵及其製品及機械等出口增加，惟資訊與通信產品等出口減少；非重化工業產品出口較上年增加 11.9 億美元，主要係化學品、塑、橡膠及其製品及其他金屬製品等出口增加。

2005 年進口商品部分，計進口資本設備 358.0 億美元，占進口總額 19.7%，較 2004 年減少 0.5%，農工原料 1,301.3 億美元，占進口總額 71.7%，較 2004 年增加 10.1%，消費品 156.8 億美元，占進口總額 8.6%，較 2004 年增加 14.0%。整體而言，2005 年資本設備進口較上年減少，而農工原料及消費品進口則較上年增加，其中，農工原料進口增加 119.8 億美元，主要係原油、化學品及電子產品(零、組件)等進口增加；資本設備減少 1.9 億美元，主要係精密儀器及機械等進口減少。

## 二、台灣地區國際貨物運輸概況

基本上，由於台灣係一海島國家，國際貨物運輸型態主要分為海運與空運兩類。若以貨運重量計，則 2005 年國際海運進出口總量達 22,515 萬公噸，而空運則為 178.1 萬公噸，惟航空貨運的單位運價顯然遠高於海運之單位運價。

## 1. 海運

台灣地區四面環海且位處於西太平洋樞紐，海運航線密集，遍及全球，海運服務相當發達，截至 2005 年底止，台灣地區各航運公司擁有 100 總噸以上營運客、貨之國輪共計 270 艘，337 萬 4,761 總噸，548 萬 4,290 載重噸。

在國際航線方面，提供了貨櫃與散裝貨物服務，航線遍及亞洲、澳洲、美洲、歐洲、及南非洲等。另依兩岸海運便捷化政策，開放國際航線定期外籍貨櫃船舶得直接航行於大陸港口與我國境外航運中心，截至 2005 年底止共有 34 家國內外航商申請營運。至兩岸間之金馬小三通客貨運輸已有雙方業者於金門廈門間經營定期客運航線，每日往返 12 航次，即逐船逐航次之不定期客貨運航線。

在船員方面，截至 2005 年底止，我國甲級船員在船服務人數，共計 3,751 人，其中服務於外籍船舶之人數計有 1,572 人，國籍船舶之人數計有 2,179 人。

### (1) 船舶

我國籍之船舶以各長榮、裕民、萬海、陽明、台航、新興等航運公司為主，截至 2005 年底，我國各航運公司擁有 100 總噸以上營運客、貨之國籍船舶共計 270 艘，337 萬 4,761 總噸，548 萬 4,290 載重噸，見表 3-2。

### (2) 國際航線與境外航運中心

我國國籍船舶運送業者提供貨櫃與散裝貨物運送之國際航線遍布全球，其主要航線有：「亞洲—澳洲/美洲/歐洲/南非」、「歐洲—亞洲/美洲/南非/地中海」、「美洲—亞洲/

歐洲/地中海」、「亞洲區間」等；其中經營貨櫃船隊以長榮、陽明及萬海航運公司為主，經營散裝船隊以裕民、中鋼運通等航運公司為主。

境外航運中心係依兩岸政策允許外籍船舶得直接航行於大陸港口與我國設置境外航運中心之港口間。該措施自 1997 年 4 月 19 日高雄港境外航運中心正式推動後，目前經營高雄—福州與高雄—廈門航線之航商計有 10 家(我方 4 家、大陸 6 家)，各以 1 艘權宜籍船舶經營轉運之貨櫃。

2004 年 5 月推動兩岸海運便捷化措施，再將境外航運中心業務範圍從經營轉運貨擴大至可載運大陸與第三地間之進出口貨，即開放外國航商申請經營境外航運中心業務者，可於同一航次中直接航行於我國港口與大陸港口間；設置境外航運中心之港口並從高雄港擴及適用至台中港與基隆港。

前述措施促使我國及外國船舶運送業調整其既有國際貨櫃定期航線彎靠境外航運中心，截至 2005 年底計有 34 家。

高雄港境外航運中心之轉運量自 1997 年累計至 2005 年底止之貨櫃轉運量約有 424.8 萬 TEU，其中，2002 年約 57 萬 TEU，2003 年約 63 萬 TEU，2004 年約 67 萬 TEU，2005 年約 66.2 萬 TEU。

表 3-2 2005 年航運公司國籍船舶艘數表

公司名稱	艘數	總噸	載重噸
長榮海運公司	8	296,184	347,208
裕民航運公司	10	201,000	360,705
萬海航運公司	11	175,352	226,096
陽明海運公司	6	157,129	202,694
台灣航業公司	1	8,134	2,296
新興航業公司	3	89,709	156,073
合計	39	927,508	1,295,702
其它各民營公司	231	2,447,253	4,188,588
共計	270	3,374,761	5,484,290

資料來源：交通部，2005 年度交通年鑑，2007。

### (3) 各港運量

台灣地區有七座國際港口，包括高雄港、基隆港、台中港、蘇澳港、安平港、花蓮港及台北港。其中，高雄港、基隆港、台中港，無論在地理位置及運量方面，均較安平港及花蓮港、蘇澳港為佳。

2005 年，高雄港在裝卸倉儲業務方面，進出港船舶共計 38,223 艘次，較 2004 年之 39,045 艘次減少 822 艘次；貨物吞吐量為 13,792 萬 331 公噸，較 2004 年減少 1,454 萬 7,613 公噸；貨物裝卸量為 45,542 萬 5,749 計費噸，較 2004 年減少 1,348 萬 6,830 計費噸；貨櫃進出港共計 947 萬 1,056 個 20 呎貨櫃，較去年減少 24 萬 3,059 個 20 呎貨櫃。在碼頭運用方面，2005 年貨櫃船進港艘次為 8,319 艘次，較 2004 年 8,511 艘次，減少 192 艘次，貨櫃碼頭使用率為 91.77%，較上年增加 0.33%。穀類船進港艘次為 73 艘次，較 2004 年之進港艘次 74 艘次，減少 1 艘次，穀類碼頭使用率為 62.59%，較上年減少 2.97%。其他貨類船進

港艘次為 1 萬 728 艘次，較上年 1 萬 935 艘次，減少 207 艘次，其它碼頭使用率為 78.17%，較上年增加 1.46%。

由於基隆港、蘇澳港、台北港均由基隆港務局管轄，以下 2005 年之相關港灣資料將合併說明。在進港船舶艘數方面，一般船舶總進港艘數為 7,162 艘，較 2004 年增加 5.11%，貨櫃船進港艘數為 4,654 艘，較 93 年減少 1.02%，總計一般船舶及貨櫃船之艘數為 11,816 艘，比 93 年成長 2.61%。在船舶噸位方面，進港船舶總噸位為 107,487,156 公噸，較 2004 年減少 0.54%，船舶平均噸位從 2004 年之 11,383 噸/艘減少至 2005 年之 11,367 噸/艘。

在棧埠業務方面，一般可分為裝卸業務及倉儲業務，2005 年基隆港務局貨物總裝卸量達 115,420,156 公噸(其中基隆港 99,166,647 公噸、蘇澳港 6,521,862 公噸、臺北港 9,731,647 公噸)，較 2004 年成長 3.44%，貨櫃裝卸量 209 萬餘 TEU，較 2004 年成長 1.03%，另在倉儲業務方面，2005 年延日存倉量為 5,188,491 延日噸，較 2004 年減少 6.47%。

在台中港部分，2005 年進出港船舶共 1 萬 1,722 艘次，較 2004 年減少 393 艘次；貨物裝卸量為 8,842 萬 9,531 計費噸，較 2004 年減少 47 萬 2,374 計費噸；貨物進倉出倉實際作業量為 1 億 527 萬 298 公噸，較 2004 年減少 12 萬 7,080 公噸；貨櫃裝卸量為 122 萬 8,915TEU，較 2004 年減少 6,271TEU。

以我國各國際港之運量與全球各主要港埠相較，僅高雄港能進入前十名。其中，若以年貨櫃裝卸量比較，則高雄港在 1995 年至 1999 年位居全球第三大港，而 2000 年至 2001 年落居第四大港、2002 年第五名、2003 年至 2005 年則再落至第六名。其中，這幾年超越高雄港的國際港埠分別為上海、深圳、釜山。參見表 3-3。其中，較令人擔憂的是這些崛起的港口都位居東亞，與高雄港形成競爭關係，此外，尚有即將興建完成的廈門港與已經正式啟用的洋山港，都將形成高雄港的強烈競爭對手。

#### (4) 小三通航政業務

有關小三通航政業務，目前基隆港務局、高雄港務局、以及金門縣與連江縣均有配合辦理金門、馬祖地區與大陸地區之通航案件，目前貨運航線均屬不定期航線，經營者為台灣籍及大陸籍航商。2005 年基隆港務局處理申請案件合計 1,867 件，通航本國籍貨船 112 航次、大陸籍貨船 1190 航次；載貨本國籍船舶 19,588 公噸、大陸籍船舶 1,246,944.3 公噸。高雄港務局處理小三通本國籍貨船 518 航次、大陸籍貨船 1,120 航次；貨物進口 930,481 噸，出口噸數 132 噸。

表 3-3 1995 年至 2005 年全球港埠貨櫃吞吐量排名

單位：1,000TEU

排名	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1	香港 12,550	香港 13,460	香港 14,567	新加坡 15,100	香港 16,211	香港 18,098	香港 17,826	香港 19,144	香港 20,499	香港 21,980	新加坡 23,190
2	新加坡 11,846	新加坡 12,944	新加坡 14,140	香港 14,582	新加坡 15,945	新加坡 17,087	新加坡 15,571	新加坡 16,941	新加坡 18,411	新加坡 21,330	香港 22,600
3	高雄 4,900	高雄 5,063	高雄 5,693	高雄 6,271	高雄 6,985	釜山 7,540	釜山 8,073	釜山 9,453	上海 11,280	上海 14,560	上海 18,080
4	鹿特丹 4,787	鹿特丹 5,007	鹿特丹 5,340	鹿特丹 6,011	釜山 6,440	高雄 7,426	高雄 7,541	上海 8,610	深圳 10,650	深圳 13,650	深圳 16,200
5	釜山 4,503	釜山 4,684	釜山 5,234	釜山 5,946	鹿特丹 6,400	鹿特丹 6,275	上海 6,340	高雄 8,493	釜山 10,408	釜山 11,490	釜山 11,840
6	漢堡 2,890	漢堡 3,054	長堤 3,505	長堤 4,098	長堤 4,408	上海 5,612	鹿特丹 6,096	深圳 7,614	高雄 8,843	高雄 9,710	高雄 9,470
7	長堤 2,844	長堤 3,007	漢堡 3,337	漢堡 3,550	上海 4,210	洛杉磯 4,879	洛杉磯 5,184	鹿特丹 6,506	洛杉磯 7,179	鹿特丹 8,300	鹿特丹 9,290
8	橫濱 2,757	洛杉磯 2,683	安特衛普 2,969	洛杉磯 3,378	洛杉磯 3,829	長堤 4,601	深圳 5,043	洛杉磯 6,106	鹿特丹 7,107	洛杉磯 7,320	漢堡 8,050
9	洛杉磯 2,555	安特衛普 2,620	洛杉磯 2,960	安特衛普 3,266	漢堡 3,750	漢堡 4,248	漢堡 4,689	漢堡 5,374	漢堡 6,138	漢堡 7,000	杜拜 7,620
10	安特衛普 2,329	橫濱 2,400	杜拜 2,600	上海 3,066	安特衛普 3,614	安特衛普 4,082	長堤 4,463	安特衛普 4,777	安特衛普 5,445	杜拜 6,430	洛杉磯 7,480

資料來源：交通部「交通統計月報」；經濟部商業司「2005 台灣物流年鑑」。

在金門縣與連江縣港務處方面，2005 年貨船總計 2,673 航次，其中，本國籍貨船 1,206 航次、大陸籍貨船 1,467 航次。此外，有船務代理公司 6 家。在小三通的貨運種類方面，大陸地區貨物輸入金門以營建原物料為主，包括：河砂、碎石、花崗石、板岩、石灰、石材板、棧板、塊石、有機肥料及其他建材等，2005 年進口計約 387,442.23

公噸；而金門地區貨物輸出大陸以高粱酒、貢糖、麵線、陶瓷製品等為主，2005年出口計約630.46公噸。

(5) 自由貿易港區推動情形

自2003年7月23日「自由貿易港區設置管理條例」公佈及9月19日「自由貿易港區申請設置辦法」發布後，目前我國計有高雄港、基隆港、台中港、台北港等四個海港陸續提出申請，並且均於2005年底以前正式營運。

首先，在高雄港自由貿易港區部分，設置區域包括五個貨櫃儲運中心，合計面積397.69公頃。未來規劃納入部分中島商港區散雜貨碼頭為自由港區，並規劃收購第二貨櫃中心後方唐榮等公司土地，擴大港區腹地。高雄港自由貿易港區自2005年1月1日正式營運，至同年12月底計有東森國際公司、高群裝卸公司、匯展國際物流公司、連海船舶裝卸承攬公司、台灣韓進通運公司、美國總統輪船公司台灣分公司、萬海航運公司及關貿網路公司等8家業者取得高雄港自由貿易港區事業營運許可入區營運。

在基隆港自由貿易港區部分，基隆港自由貿易港區開發區域為東6至東22號碼頭前後線及西11至西33號碼頭前後線，共計約68公頃，規劃由業者經營國際物流中心、貨櫃集散、貨櫃儲運場相關業務功能及海空聯運等相關業務。基隆港自由貿易港區，於2004年9月30日核准營運，至2005年底，已核准營運之自由港區事業計有5家，即陽明海運股份有限公司、好好國際物流股份有限公司、永塑國際物流股份有限公司、萬海航運股份有限公司及聯興



國際通運股份有限公司。另已完成招標準備籌設為自由港區事業或港區貨棧者有西 29-32 碼頭後線得標業者台基國際物流股份有限公司，西 16 碼頭後線倉庫得標業者中遠國際物流股份有限公司，及西 14 號碼頭後線倉庫得標業者永塑國際物流股份有限公司。另基隆港務局為滿足業者需求，擴大自由貿易港區之效益，已通盤檢討各棧埠設施，俾提供可供租用之土地設施，供業者進駐。

台北港自由貿易港區部分，於 2005 年 9 月 30 日核准營運，現階段已完成之港區管制區內約 79 公頃土地，全數納為自由貿易港區開發。截至 2005 年底，已核准營運之自由港區事業為以汽車物流為主要業務的東立物流股份有限公司。未來配合北碼頭區貨櫃碼頭營運及離岸物流倉儲區及南碼頭區開發，仍以物流中心為主，另視投資者需要，亦可發展簡易加工及製造等業務。

在台中港自由貿易港區部分，於 2005 年 10 月 31 日，獲准營運。台中港自由貿易港區開發採分期、分區方式進行，營運總面積計 536 公頃，包括：1-18 號碼頭，面積 181 公頃，20A-46 號碼頭，面積 278 公頃，西 1 至西 7 號碼頭，面積 77 公頃。台中港自由貿易港區目前已有益州海岸公司(燃料油轉口業務)、京揚國際公司(汽車物流業務)、東森國際公司(穀類轉口業務)、中國貨櫃運輸公司(貨櫃拆併裝物流業務)等公司進駐營運。

## 2. 空運

### (1) 國際航權概況

由於國際航空貨運能否順利發展，仍係於航線網絡是否完整，而其中關鍵因素係一個國家的航權狀況。由於我國外交處境特殊，除與邦交國間簽署政府間之空運協定外，與無邦交國間為建立實質通航關係，近年來視與各國雙邊關係情勢，分別發展出七種航約簽署之權宜模式：政府與政府模式、民航局與民航局模式、雙方代表機構模式、我民航局與對方代表機構模式、雙方主要國際機場模式、我方臺北市航空運輸商業同業公會與對方航空公司或航空公司公會模式、雙方航空公司模式。截至 2005 年底，我國計與 48 個國家地區簽訂雙邊空運協定，國籍航空公司共計飛航 29 個國家地區，可達 62 個城市；國際貨運航線計有 113 條，每週飛行 556 架次。

### (2) 航空貨運運量

就重量而言，航空貨運運量遠低於海運之運量，惟其多屬高價、質輕、體積小、時效要求高的貨物，其整體產值仍相當可觀。自 2001 年至 2005 年，我國航空貨運總量自 127.3 萬公噸成長至 178.1 萬公噸，其中，國際轉口運量成長最快，自 2001 年的 23.7 萬公噸成長至 2005 年的 56.5 萬公噸，顯示這幾年來，我國航空貨運轉運市場的確呈現持續成長中，參見表 3-4。

表 3-4 我國航空貨物運輸量

單位：公噸

年別	台灣地區總計	國際航線合計	國際航線	國際轉口	國內航線
2001	1,310,219	1,272,845	1,035,552	237,292	37,374
2002	1,513,858	1,469,613	1,137,627	331,985	44,246
2003	1,622,730	1,579,027	1,186,031	392,994	43,703
2004	1,823,138	1,782,515	1,254,890	527,625	40,623
2005	1,818,784	1,781,357	1,216,008	565,348	37,428

資料來源：交通部民用航空局「民航統計月報」。

若以我國主要國際機場：桃園國際機場與高雄小港國際機場之運量進行分析，則 2005 年桃園國際機場國際航線貨運量出口 64.9 萬公噸、進口 49.5 萬公噸，合計 114.4 萬公噸，此外，尚有轉口貨 56.1 萬公噸，總計約 170.5 萬公噸。高雄小港國際機場國際航線貨運量出口 5.3 萬公噸、進口 2.4 萬公噸，合計 7.7 萬公噸，轉口貨 0.4 萬公噸，總計約 8.1 萬公噸。2001 年至 2005 年桃園國際機場與高雄小港國際機場之運量參見表 3-5。

表 3-5 桃園國際機場與高雄小港國際機場航空貨物運輸量

單位：萬公噸

	年別	總計	國際航線 合計	國際航線 進口	國際航線 出口	國際轉口
桃園 國際 機場	2001	119.0	95.3	40.0	55.3	23.7
	2002	138.1	104.9	42.5	62.4	33.2
	2003	150.0	110.9	43.8	67.1	39.1
	2004	170.1	117.6	49.9	67.7	52.5
	2005	170.5	114.4	49.5	64.9	56.1
高雄 小港 國際 機場	2001	8.8	8.8	3.3	5.5	0.0
	2002	9.6	9.6	3.5	6.1	0.0
	2003	8.5	8.3	2.8	5.5	0.2
	2004	8.8	8.5	2.7	5.8	0.3
	2005	8.1	7.7	2.4	5.3	0.4

資料來源：交通部民用航空局「民航統計月報」。

根據國際機場協會(Airports Council International, ACI)之統計，2005年我國桃園國際機場之運量與世界主要機場比較，為全球第十三名，雖較2002、2003年的全球排名提升了一名，惟與上海浦東機場的成長率相比，仍有極大的努力空間，當然更弗論長期領先我們的香港國際機場與南韓仁川機場。

表 3-6 全球機場貨運量排名

單位：1000 公噸

排序	2002		2003		2004		2005	
1	孟菲斯機場	3,391	孟菲斯機場	3,390	孟菲斯機場	3,555	孟菲斯機場	3,598
2	香港國際機場	2,505	香港國際機場	2,669	香港國際機場	3,119	香港國際機場	3,433
3	日本成田機場	2,002	日本成田機場	2,155	日本成田機場	2,373	安克拉治機場	2,554
4	洛杉磯機場	1,780	安克拉治機場	2,102	安克拉治機場	2,253	日本成田機場	2,291
5	安克拉治機場	1,772	南韓仁川機場	1,843	南韓仁川機場	2,133	南韓仁川機場	2,150
6	南韓仁川機場	1,706	洛杉磯機場	1,833	洛杉磯機場	1,914	戴高樂機場	2,010
7	新加坡機場	1,660	戴高樂機場	1,724	戴高樂機場	1,877	法蘭克福機場	1,963
8	法蘭克福機場	1,631	法蘭克福機場	1,650	法蘭克福機場	1,839	洛杉磯機場	1,938
9	戴高樂機場	1,626	邁阿密機場	1,637	新加坡機場	1,796	上海浦東機場	1,857
10	邁阿密機場	1,624	新加坡機場	1,632	邁阿密機場	1,779	新加坡機場	1,854
11	甘迺迪機場	1,590	甘迺迪機場	1,627	路易斯維爾機場	1,739	路易斯維爾機場	1,815
12	路易斯維爾機場	1,524	路易斯維爾機場	1,618	甘迺迪機場	1,706	邁阿密機場	1,755
13	芝加哥機場	1,474	芝加哥機場	1,511	台灣桃園機場	1,701	台灣桃園機場	1,705
14	台灣桃園機場	1,381	台灣桃園機場	1,500	上海浦東機場	1,642	甘迺迪機場	1,660
15	英國倫敦機場	1,311	阿姆斯特丹機場	1,354	芝加哥機場	1,475	芝加哥機場	1,546
16	阿姆斯特丹機場	1,289	英國倫敦機場	1,300	阿姆斯特丹機場	1,467	阿姆斯特丹機場	1,496
17	泰國曼谷機場	957	上海浦東機場	1,189	英國倫敦機場	1,412	英國倫敦機場	1,390
18	印第安納波里機場	902	阿聯杜拜機場	957	阿聯杜拜機場	1,169	阿聯杜拜機場	1,315
19	美國紐瓦克機場	850	泰國曼谷機場	950	泰國曼谷機場	1,058	泰國曼谷機場	1,141

資料來源：國際機場協會(Airports Council International, ACI)。

### 三、台灣地區全球運籌相關產業發展概況

#### 1. 營收規模

依工研院產經中心之推估，2005 年我國物流業之產值約新台幣 3,464 億元，約佔我國國內生產毛額(GDP)的 3.0%。此外，若以營收規模來看，台灣整體物流業之營收，2005 年約達新台幣 8,002 億元。其中，海洋水運業營收佔物流業總營收之比例最大，達 31.33%，其次為汽車貨運業佔 21.68%，再其次則依序為民用航空運輸業、航空貨運承攬業、海洋貨運承攬業、倉儲業、報關業、快遞服務業等。2002 年至 2005 年物流

業之營收規模，參見表 3-7。

表 3-7 2002 年至 2005 年物流業之營收規模

單位：新台幣百萬元

年別 物流業別	2002	2003	2004	2005
鐵路運輸業	4,114	4,107	4,029	4,328
汽車貨運業	158,061	151,563	172,858	173,497
其它陸上運輸業	56	56	56	56
海洋水運業	164,908	216,454	249,754	250,678
民用航空運輸業	65,921	65,921	81,942	82,245
儲配運輸物流業	11,100	22,500	13,300	13,349
報關業	8,500	15,900	23,800	23,888
船務代理業	9,900	8,700	9,200	9,234
陸上貨運承攬業	6,500	8,300	8,300	8,331
海洋貨運承攬業	20,700	36,700	42,800	42,958
航空貨運承攬業	67,000	72,800	77,500	77,787
陸上運輸輔助業	1,000	800	1,000	1,004
港埠業	19,700	19,900	20,900	20,977
其它水上運輸輔助業	8,600	8,100	8,500	8,531
其它運輸輔助業	7,466	7,466	7,466	7,494
倉儲業	23,500	23,800	26,500	26,598
郵政業	25,365	24,668	24,954	25,670
快遞服務業	7,800	13,500	21,900	23,564
小計	602,390	687,734	772,859	776,627

註：運輸業已扣除客運營收。郵政業已扣除儲金保險之營收

資料來源：經濟部商業司，「2005 台灣物流年鑑」。

## 2. 從業員工人數

根據「2005 台灣物流年鑑」的分析，2005 年台灣地區物流企業家數約有 1 萬多家，其中，以汽車貨運業約 6,009 家最

多，其次海洋水運業 165 家、民用航空運輸業 32 家、承攬業合計 1,580 家、倉儲業 481 家、快遞服務業 355 家。

而物流業之從業人數則約 18 萬人，其中，汽車貨運業所佔比重最高，約 7 萬 8,000 人、承攬業從業人員約 2 萬 2,000 人、倉儲業約 1 萬 2,600 人、報關業 1 萬人、海洋水運業 7,000 人、民用航空運輸業 6,500 人、儲配運輸物流業約 4,000 人等。2002 年至 2005 年物流業之從業人數，參見表 3-8。

表 3-8 2002 年至 2005 年物流業從業人員

單位：人

物流業別	年別	2002	2003	2004	2005
鐵路運輸業		1,965	1,947	1,680	1,780
汽車貨運業		80,832	80,272	79,337	78,343
其它陸上運輸業		48	48	48	48
海洋水運業		7,262	6,823	6,930	7,015
民用航空運輸業		6,747	6,327	6,470	6,470
儲配運輸物流業		3,917	4,186	4,527	4,338
報關業		9,792	9,660	10,993	10,283
船務代理業		4,570	2,576	3,557	3,053
陸上貨運承攬業		5,875	6,118	4,850	5,463
海洋貨運承攬業		5,875	6,762	6,305	6,507
航空貨運承攬業		7,507	10,626	9,376	9,961
陸上運輸輔助業		979	644	647	643
港埠業		4,474	4,374	4,269	4,081
其它水上運輸輔助業		5,549	5,474	4,850	5,141
其它運輸輔助業		5,658	5,658	5,658	5,658
倉儲業		12,908	13,697	12,990	12,596
郵政業		19,313	16,834	16,755	16,755
快遞服務業		2,938	3,864	3,880	3,856
小計		183,271	182,026	179,241	178,133

註：運輸業已扣除客運之員工人數、郵政業不含儲金保險之業務人員。

資料來源：經濟部商業司，「2005 台灣物流年鑑」。

### 3.1.2 我國運籌權益關係人之需求

為了探究我國全球運籌權益關係人之需求，本研究於民國 95 年 11 月特針對生產商進出口業者、內陸運輸業者、報關業者、空運承攬業者、集散站業者、地勤業者、航空公司、航商、海運承攬業者、港埠經營業者、國際物流中心業者、民航局、港務局等權益關係人，共 13 位中階以上主管，透過 Mail 方式發出 13 問卷，回收 13 份，進行制度、費率、效率、硬體設施、法令、組織等需求項目之問卷調查，茲將調查結果彙整如表 3-9 所示。



表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表

需求項目						
權益關係人	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	組織
空運承攬業者	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開放業者裝櫃及打盤的業務</li> <li>2. 貨機停機坪不足</li> <li>3. 允許物流業者有自己之貨運轉盤</li> <li>4. 檢討航空站經營業執照，非僅限現有兩大區主航站特定經營</li> <li>5. 同管配合保安控管之推程、流速、流量、不轉嫁成本及資金、不違反實際慣例及法規。</li> <li>6. 輔導產學合作，提升人力資源與質量，媒合供需缺口</li> </ol>				<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 台灣資訊標準造成國際間接口，導致處分與置勾稽差異合理疑認知合法性，在修法未與前請研擬補救措施與撤銷處分</li> <li>2. 台灣非國際公約簽約國，貿易便捷化推動必造成「國內與國外法校缺口」，必須補救</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 正式參與世界貿易組織以外之民間國際組織，政府編列輔導公會預算，積極參與世界貿易組織、亞太經濟合作會議等之國際談判，提升精確、直接與效率化績效。建議政府積極參與 IATA eFreight, Federation of Asia Pacific Air cargo &amp; World Air Cargo Organization &amp; World Air Cargo Organization &amp; The International Air Cargo Association 之國際運作。</li> </ol>

表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表 (續)

權益關係人	需求項目					
	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	組織
港務局	<p>1. 大幅放寬外資投資我國港口各項設施與碼頭之限制</p> <p>2. 建請放寬商港法條款，允許自由貿易港區範圍與商港用地重疊時，准予興建廠房從事「加工」、「製造」業</p> <p>3. 自由貿易港區較現行保稅的其他現行保稅制度不自由</p> <p>4. 兩岸未能通航，境外航運中心未有實質效益，無法降低運輸成本，降低台商將關鍵技術留在台灣做深層加值的意願</p>	<p>1. 自由貿易港區引進外幣顧問協助業務時。其顧問費用之所得稅賦可考慮予以免徵</p>	<p>1. 放寬高雄港租賃碼頭業者之聯營政策，以因應船舶大型化時代來臨，高雄港各航商所屬碼頭長度不足的問題</p> <p>2. 建置港區自動化門哨管制系統，提升車輛查驗站效率</p> <p>3. 海空港功能以國際貿易貨物及進出口民生物資輸送為主，故下階段宜由加工出口區、工業區或科學園區等產業專區推動成立具深層製造加工型態之自由貿易港區</p>	<p>1. 國際商港區內腹地不足</p>	<p>1. 修訂「自由貿易港區設置管理條例」第12條第2項，降低自由貿易港區事業用比例勞工僱用之規定</p> <p>2. 取消「自由貿易港區設置管理條例」20條第1項，自由貿易港區應由每年應辦理及發給存證之規定</p> <p>3. 有關外勞僱用僅目前勞委會投資開辦重大投資案件之業無法律受惠</p>	<p>1. 港務局體制改為行政法人</p> <p>2. 將港務局之業務與港政航政分出，成立航政分局或各轄航政分局來管</p> <p>3. 港務局應大幅縮編成單純的行政單位</p> <p>4. 建議成立單一窗口專責單位</p>

表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表 (續)

權益關係人	需求項目					組織
	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	
海運承攬業者	1. 貿易通關無紙化 2. 未對物流主管機關定位清楚，且無特定單位推動整體系統的整合 3. 國內物流發展應注重轉運物流 4. 法令及政治的限制使業者在中國大陸的貨運市場發揮不大 5. 國內物流業者保守，政府應給予獎勵及推動				1. 海空運承攬業一應綜合成單位之轄管單位	
地勤業者				1. 機具設備需確實保養更新，建議添加載盤車及 loader		

表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表 (續)

需求項目						
權益關係人	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	組織
集散站業者	<ol style="list-style-type: none"> <li>經營項目合理放寬，不侷限於集散業者</li> <li>特許權租金及土地租金計算方式應統一或有公式可循</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>費率由報備制取代核准制</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>海關對一般貨物通關時間應比照快遞貨物為 24 小時通關</li> <li>政府應建構或鼓勵貨運資訊平台之整合及設置</li> <li>裝/拆盤需兼顧速度及正確性</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>桃園機場現有貨運停機坪分兩地，遠端貨機坪使用效率不佳</li> <li>機場貨運站區中長期規劃不明</li> <li>機場貨運站聯外道路服務水準不佳(台 4 線)</li> <li>華儲需儘速改建以符合 21 世紀對倉棧之標準</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>儘速完成兩岸直航之實施</li> <li>海關同意或物於貨運站外完成裝打盤櫃</li> <li>一般進出口貨物於自動化倉儲設備內以電腦紀錄管控</li> </ol>	
報關業者	<ol style="list-style-type: none"> <li>機場港口 24 小時通關作業</li> <li>進、轉口報關程序簡化並統一貿易便捷化與自由營運</li> <li></li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>跨區報關作業簡化</li> <li>保稅區問報關作業簡化</li> <li>加封押運等措施影響通關效率</li> </ol>			<ol style="list-style-type: none"> <li>人員素質良莠不齊</li> </ol>

表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表 (續)

需求項目						
權益關係人	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	組織
國際物流中心業者	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 關務制度的改進</li> <li>2. 土地使用分區的改進</li> <li>3. 政府應協助物流業者在風險轉嫁方面(保險)尋求投保管道、符合需求的保險商品及合理的保險費</li> <li>4. 低價貨物先出口後報關</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 成立門檻兩億元放寬</li> <li>2. 降低保證金兩千萬門檻</li> </ol>			<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 修改營業稅法符合境內關外的精神</li> <li>2. 法規整合，目前法律含概交通部、財政部、內政部</li> <li>3. 國際物流中心可處理與配送、儲存之物品，應含概台灣地區之一般性專賣物品</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 成立專賣機構管理，目前經濟部商業司是較佳的機構</li> </ol>
生產商進、出口業者	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國外供應商利用境內運籌供貨，被視為境內所得</li> <li>2. 自由貿易區可委外加工</li> <li>3. 加值型營業稅改在銷售時而非進口時徵收</li> </ol>				<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鬆綁赴大陸投資暨大陸來台投資相關法令</li> <li>2. 鼓勵境內辦理國際運籌業務，修正營業稅所稅規定</li> </ol>	

表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表 (續)

需求項目						
權益關係人	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	組織
港埠經營業者	<ol style="list-style-type: none"> <li>自由貿易港區的保稅制度較其他現行保稅制度不自由</li> <li>運籌內外環境不佳</li> <li>放寬外國資金與各類外資業者，進入本國港口經營港務與棧埠業務</li> </ol>			<ol style="list-style-type: none"> <li>國際商港區內腹地不足</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>勞工僱用問題</li> <li>允許外資企業投資與經營本國港口裝卸業務</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>四大港務局進行體制之改組，將港務、棧埠業務等全部開放國內外業者經營</li> <li>成立航政局或航政分局，讓目前的港務局只轄管航政與港業務</li> </ol>
航商	<ol style="list-style-type: none"> <li>對於貨櫃航商之國輪鼓勵政策應廢除</li> <li>政府應設實習機制，使海事院校學生上船實習時間可代抵兵役，提供上船實習之航商可以獲得政府補貼</li> <li>兩岸通航</li> </ol>			<ol style="list-style-type: none"> <li>協助台澎離島航線建購 7000DWT 以上之新船</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>儘早及時促進兩岸貨暢其流，主導掌握物流運籌制高點</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>設立國家運籌發展委員會</li> </ol>

表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表 (續)

權益關係人	需求項目					
	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體設施	法令	組織
內陸運輸業者	1. 市區卸貨空間不足					
航空公司		1. 各種費率需求合理反映市場供需狀況及成本				1. 貨運部門可成立獨立公司或提高其重要性
民航局		1. 協助國籍航空公司取得各種在國際市場更有競爭力的費率			1. 儘速制定新法規及修改、廢止不合時宜法規	

根據 3.1.1 節現況分析以及問卷反應及歷次座談會所提問題，本研究歸納彙整我國全球運籌之問題特性，茲就相關內容說明如后：

1. 製造產業外移中國大陸，國內貨源減少。亞太地區多國興建大型機場與港口，並設置自由貿易港區。中國大陸市場的磁吸效應。亞太地區主要競爭港埠皆改革再造其港埠營運管理體制。

由我國全球運籌發展現況分析來看，我國年貨櫃裝卸量在世界排名中，高雄港在 1995 年至 1999 年位居全球第三大港，而 2000 年至 2001 年落居第四大港、2002 年第五名、2003 年至 2005 年則再落至第六名。顯示製造產業外移中國大陸，造成國內貨源減少。中國大陸市場的磁吸效應，不容忽視。

然而我國所面臨的亞太區域內競爭為：亞太地區多國興建大型機場與港口，並設置自由貿易港區，且其港埠皆改革再造其港埠營運管理體制。反應在年貨櫃裝卸量之世界排名上，這幾年超越高雄港的國際港埠分別為上海、深圳、釜山。其中，較令人擔憂的是這些崛起的港口都位居東亞，與高雄港形成競爭關係。此外，尚有即將興建完成的廈門港與已經正式啟用的洋山港，都將形成高雄港的強烈競爭對手。航空港方面，2005 年我國桃園國際機場之運量與世界主要機場比較，為全球第十三名，雖較 2002、2003 年的全球排名提升了一名，惟與上海浦東機場的成長率相比，仍有極大的努力空間，當然更弗論長期領先我們的香港國際機場與南韓仁川機場。

2. 中小企業多，缺乏大型且具競爭力之全球運籌業者。

在「強化全球運籌及自由港區發展」座談會之題綱一：促進物流產業發展(大型化、利基化)，專家業者建議「政府提供



誘因，鼓勵輔導國內業者策略聯盟」、「結合金融投資公司以進行物流業之大型化」、「協助國內物流業與國外業者整合」，以及「推動設置『物流控股公司』」等。反應在目前國內中小企業多，缺乏大型且具競爭力之全球運籌業者。

3. 勞動人力與物流用地等生產要素之成本高。主要的託運人與物流服務業者未將總部設在台灣。

在我國運籌權益關係人之需求調查中，港埠經營者及港務局在硬體設施面皆反應國際商港區內腹地不足。其中港埠經營者更在法令面提出勞工僱用問題，港務局也在法令面提出有關外勞僱用方面，勞委會目前僅開放重大投資案件之製造業，業者無法受惠。顯示勞動人力與物流用地等生產要素對於權益關係人之影響，進而使主要的託運人與物流服務業者未將總部設在台灣。

4. 缺乏專業型國際物流人才，且行銷能力不足。

在我國運籌權益關係人之需求調查中，航商在制度面上，希望政府設實習機制，使海事院校學生上船實習時間可代抵兵役，提供上船實習之航商可以獲得政府補貼。報關業者也在組織面中反應人員素質良莠不齊等問題。在「強化全球運籌及自由港區發展」座談會之題綱四：完善國際物流基磐設施與服務(效率化)，積極培育國際物流專業人才，專家業者建議政府應積極培育國際物流專業人才，並提出「結合國際物流培訓組織，培育具認證之全球運籌人才」。而行銷方面，也就組織再造議題，提出「港務局網站設計宜更商業導向」，反應國內目前缺乏專業型國際物流人才，且行銷能力不足。

5. 國內政策不確定性，現行法令修訂速度及政府行政效率相對較低，讓企業物流運籌之時間成本大增。

在我國運籌權益關係人之需求調查中，整合型物流業者在效率面上，希望海關能配置充分之人力，提升作業效率。在「強化全球運籌及自由港區發展」座談會之題綱二：活絡市場機能(自由化、制度化)，檢討法規，建立促進物流發展機制，專家業者建議「檢討現行物流相關法規與制度」、「全面檢討保稅制度」、「物流相關行業之執照整合」、「建立與國際接軌之標準化法規」。其反應國內政策不確定性，現行法令修訂速度及政府行政效率相對較低的問題，政府應加速修訂法令與提升行政效率，才能幫助企業之物流運籌更加順利。

6. 兩岸尚未直航，運輸成本高且喪失分享貨源機會。

在我國運籌權益關係人之需求調查中，集散站業者及航商分別在法令方面，提出儘速完成兩岸直航之實施，以及開放近洋客運由台灣直航福、廈、泉等閩、浙地區。儘早及時促進兩岸貨暢其流，主導掌握物流運籌制高點。在「強化全球運籌及自由港區發展」座談會之題綱二：活絡市場機能(自由化、制度化)，檢討兩岸貨運機制議題，專家業者建議「促進兩岸貨物往來自由化(大陸政策務實化)」，並提出直航之建議。反應目前兩岸尚未直航，運輸成本高且喪失分享貨源機會，對於我國全球運籌之衝擊頗大。

7. 國內物流硬體基礎建設不足，且我國目前機場及港口設施難以因應未來大型船舶與機型的趨勢。

在我國運籌權益關係人之需求調查中，集散站業者在硬體設施面反應桃園國際機場現有貨運停機坪分兩地，遠端貨機坪使用效率不佳。機場貨運站區中長期規劃不明。機場貨運站聯外道路服務水準不佳(台4線)。在「強化全球運籌及自由港區發展」座談會之題綱四：完善國際物流基磐設施與服務(效率化)，強化國際空港設施與服務議題，專家業者建議「考量貨運集散站與貨運停機坪之連接性」、「高雄港第二貨櫃碼頭後方土地之利用」、「建立航空城」，以及「建立與國外空港之聯結力與策略聯盟」，並建請政府「劃設為物流專區」。反應國內物流硬體基礎建設不足，且我國目前機場及港口設施難以因應未來大型船舶與機型的趨勢，為未來勢必面臨之問題。

### 3.2 我國全球運籌發展之 SWOT 分析

經由他國之全球運籌發展政策、我國全球運籌發展現況以及我國全球運籌之問題特性分析，本研究進行我國全球運籌發展之 SWOT 分析，茲就相關內容彙整如表 3-10 所示，並說明如下：

表 3-10 我國全球運籌發展之 SWOT 分析

優勢	劣勢
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 台灣地區進出口貿易穩定，科技產業在世界地位舉足輕重。</li> <li>✓ 勞動與技術人力資源素質高。</li> <li>✓ 與他國相較對中國文化之了解</li> <li>✓ 六萬家在中國佈局之台商</li> <li>✓ 台灣已設置四港一空之自由貿易港區。</li> <li>✓ 臺灣企業靈活彈性、在全球各地爭戰之經驗與全球化之戰略佈局</li> <li>✓ 在全球各地可控之物流量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 製造產業外移中國大陸，國內貨源減少。</li> <li>✓ 中小企業多，缺乏大型且具競爭力之全球運籌業者。</li> <li>✓ 勞動人力與物流用地等生產要素之成本高。</li> <li>✓ 主要的託運人與物流服務業者未將總部設在台灣。</li> <li>✓ 缺乏專業型國際物流人才，且行銷能力不足。</li> <li>✓ 國內政策不確定性，現行法令修訂速</li> </ul>

	<p>度及政府行政效率相對較低，而以政黨利益為主之政府施政，讓企業物流運籌之時間成本大增。</p> <p>✓ 兩岸尚未直航，運輸成本高且喪失分享貨源機會。</p> <p>✓ 國內物流硬體基礎建設不足，且我國目前機場及港口設施難以因應未來大型船舶與機型的趨勢。</p>
<b>機會</b>	<b>威脅</b>
<p>✓ 亞洲新興國家迅速發展，帶動物流產業的發展潛力。</p> <p>✓ 物流外包成為趨勢，專業物流機會增加。</p> <p>✓ 加入 WTO 世界貿易組織。</p> <p>✓ 全球各地深耕之華商</p>	<p>✓ 兩岸關係尚未明朗。</p> <p>✓ 亞太地區多國興建大型機場與港口，並設置自由貿易港區。</p> <p>✓ 中國大陸市場的磁吸效應。</p> <p>✓ 亞太地區主要競爭港埠皆改革再造其港埠營運管理體制</p>

## 一、內部環境分析

### (一)優勢

#### 1. 台灣地區進出口貿易穩定，科技產業在世界地位舉足輕重

台灣地區進出口貿易穩定，且科技產業在世界地位高，使高科技電子產品的空運需求，可直接提供國內空港的客源。此外，台灣的研發能力尚具優勢，可提供高品質產品及加值性服務。

#### 2. 勞動與技術人力資源素質高

台灣過去由於重視教育資源的投入，使得台灣勞動力素質高，可提供物流產業高品質之勞動與技術人力。

#### 3. 台灣已設置四港一空之自由貿易港區

台灣已通過自由貿易港區條例，並於基隆港、台北港、台中港、高雄港及中正機場設置四港一空之自由貿易港區，對物流運籌業之發展應有所幫助。

#### 4. 台灣企業靈活彈性，在全球各地爭戰之經驗與全球化之戰略佈局

台灣企業多為中小型企業，較為靈活彈性，且已在全球各地爭戰之經驗，使得台灣企業較能面對不同的挑戰，而許多企業也發展出自有的全球化之戰略佈局。

#### 5. 在全球各地可控之物流量

台灣高科技產業在世界上占有重要地位，企業也隨著全球化之腳步佈局世界各地，而台灣因此在全球各地可控之物流量有一定數量。

### (二)劣勢

#### 1. 製造產業外移中國大陸，國內貨源減少

我國製造產業因成本與機會考量，紛紛外移至中國大陸及東南亞等地。製造產業外移將使貨源流失，物流產業因而失去競爭力。

#### 2. 中小企業多，缺乏大型且具競爭力之全球運籌業者

台灣地區物流服務業多以中小企業為主，產業供應鏈分布過於分散，物流產業之群聚效應不彰顯，缺乏大型且具競爭力之全球運籌業者。在國內海空運承攬業、報關業、倉儲業、運輸業等 3,700 餘家中，第一大空運承攬業者鴻霖在國際排名居第 24 名。

#### 3. 勞動人力與物流用地等生產要素之成本高

台灣地區勞動人力薪資及物流產業相關用地地價相對較高，物流業之生產要素成本高，不利整體物流產業發展。

4. 主要的託運人與物流服務業者未將總部設在台灣

由於中國大陸的磁吸效應及國內政治、經濟及社會等內外因素之下，主要的託運人與物流服務業者未將總部設在台灣。

5. 缺乏專業型國際物流人才，且行銷能力不足

我國過去以人力資源素質佳為自豪，唯目前仍然缺乏有技術、有經驗及專業型的國際物流人才。此外，就物流或供應鏈中心而言，台灣港埠、機場及自由貿易港區等的行銷能力尚不足，缺乏市場競爭力。

6. 國內政策不確定性，現行法令修訂速度及政府行政效率相對較低，而以政黨利益為主之政府施政，讓企業物流運籌之時間成本大增。

國內重大建設常因政治因素改變決策。現行法律修訂速度及政府行政效率不及香港、新加坡、日本、韓國、中國大陸等鄰近競爭國家，在政治、經濟及社會條件相對不穩定下，企業投資意願降低，而以政黨利益為主之政府施政，讓企業物流運籌之時間成本大增。

7. 兩岸尚未直航，運輸成本高且喪失分享貨源機會

兩岸因政治因素，目前只有部份間接直航，導致物流運輸成本高，且失去大陸豐富貨源分享機會。

8. 國內物流硬體基礎建設不足，且我國目前機場及港口設施難以因應未來大型船舶與機型的趨勢

國內公共貨運站、物流園區等物流硬體基礎建設不足。機場及港口方面，船舶與機型大型化已成未來的趨勢，我國目前機場及港口的設施尚未有因應此一趨勢的設施改善計畫。

## 二、外部環境

### (一)機會

#### 1. 亞洲新興國家迅速發展，帶動物流產業的發展潛力

亞洲新興國家迅速發展，愈來愈多的跨國企業將生產基地轉移到亞洲國家，使得亞洲物流產業的發展潛力與機會增加，而台灣地區又占有較佳的地理位置，可以掌握此一物流業務增加的機會。

#### 2. 物流外包成為趨勢，專業物流機會增加

國際產業發展重視核心能力，紛將物流的專業活動外包給專業物流業者，使得物流已成為國際新興產業。

#### 3. 加入 WTO 世界貿易組織

在 WTO 的架構下，臺灣地區有機會與策略性區域與國家，推展雙邊以及多邊商貿關係，使物流產業更具國際化。

#### 4. 全球各地深耕之華商

全球華商在世界各地已打下良好根基，有利於台灣在全球化下之佈局。

### (二)威脅

#### 1. 兩岸關係尚未明朗

兩岸因素常使我國在國際上發展受阻。而兩岸關係尚未明朗，直航也因政治因素尚未開放。

#### 2. 亞太地區多國興建大型機場與港口，並設置自由貿易港區

亞太地區國家如日本、韓國、新加坡、香港、泰國及中國大陸地區紛紛興建或擴建其國際機場，並設置自由貿易港區，積極發展物流產業，建設物流基磐設施。

### 3. 中國大陸市場的磁吸效應

中國大陸近年來積極發展經濟及產業，其低廉的成本加上優惠條件以及龐大的市場使得臺灣地區產業流失，國際投資紛紛轉向大陸，影響到台灣產業供應鏈所扮演的角色。

### 4. 亞太地區主要競爭港埠皆改革再造其港埠營運管理體制

亞太地區主要競爭港埠如上海港、深圳港、香港、釜山港，皆積極推動政企分離或民營化等營運管理方式。譬如在基礎建設投資方面，上海港、深圳港採取與外商合資投資，香港授權業者興建、經營管理，釜山港則將股權讓售或租予民間投資。而我國高雄港目前仍未法人化，採經營管理合一的營運方式，在基礎建設投資方面為自行投資興建，競爭力相對較低。

## 3.3 小結

本研究依據 3.1.1 之我國運籌權益關係人之需求與 3.2 我國全球運籌發展之 SWOT 分析，首先彙整分析運籌權益關係人需求之問題與建議，進而研擬我國現階段短、中、長期發展待解決的課題，茲就相關內容說明如后：

### 一、運籌權益關係人需求之問題與建議

#### 1. 通關及報關程序便捷問題

物流業者著重在通關速度及簡化，尤其是報關業者提出了許多建議，除了增設軟硬體用以改善其程序外，亦有許多單位提出 24 小時通關作業，以提高通關的速度及效率。

單位：報關業者、集散站業者、國際物流中心業者、整合型物流業者、海運承攬業者。



建議：簡化通關程序；24 小時通關作業；無紙化通關作業系統；RFID 應用；低價貨物先出口後報關。

## 2. 裝卸貨空間、腹地、停機等土地使用問題

內陸運輸、港埠、空運業者皆提出裝卸貨空間及土地使用問題，以期能擴充用地或減少土地使用費用等，使之擴充產能並達良好發展。

單位：內陸運輸業者、空運承攬業者、港埠經營者、港務局。

建議：增設市區卸貨空間；增設貨機停機坪；擴充國際商港區內腹地。

## 3. 兩岸貨物直航、投資鬆綁問題

眾多業者提出與對岸直航，及放寬投資限制問題。因為目前大陸經濟快速成長，造成產業發展機會不斷增加，但我國物流運籌產業卻受限於法令的規範，故開通兩岸貨物直航，鬆綁投資法令，為許多業者之期望。

單位：生產商進出口業者、集散站業者、航商、海運承攬業者。

建議：鬆綁兩岸投資法令；開放兩岸貨物直航。

## 4. 設置國內專門物流單位及統籌法規問題

國外許多國家都有專門管理物流單位及法令規章，但國內仍然沒有一個專門的單位組織來管理，故許多業者期望政府可以設立一專責主管機關或委員會，並統整法令規章以協助業者。而海運承攬運送業者受交通部航政司管轄，但目前各公司均同時兼攬海、空運貨載之情況，非常普遍，而空運承攬運送業係受民航局管轄與發證，事權不一致。是否單獨就國際貿易

貨物之海空運承攬行為，綜合成單一之轄管單位。

單位：航商、海運承攬業者、國際物流業者。

建議：設立國家運籌發展委員會及專職物流主管機關；成立單一窗口；整合法規。

#### 5. 法規管制放寬問題

業者提出很多放寬法規管制的項目，建議政府放寬法規管制。對於我國所屬之國際性貨櫃航商(Container Carriers)，例如長榮、陽明等公司，建議不應採任何管制(國輪掛旗問題)或補貼(任何形式的國輪造船補貼等)制度，使其在全球市場上自由競爭，有益於各公司體制更臻於完善。

單位：生產商進出口業者、空運承攬業者、航商、海運承攬業者、港埠經營者、國際物流中心業者、海關、集散站業者。

建議：自由貿易港區可委外加工；開放業者可裝櫃及打盤業務；擁有自行之貨運轉盤；放寬外資投入限制；放寬港區土地使用、貨物管制等限制；合理放寬經營項目。

#### 6. 費率、稅法問題

業者對於自由貿易港區保稅制度覺得優惠不大，所以提出一些修改建議，以期能改善該區稅率或費率的問題，才能更吸引外商或國內業者在該地區發展投資。

單位：生產商進出口業者、集散站業者、航空公司、港埠經營者、國際物流中心業者。

建議：修改自由貿易港區之營業稅；費率改為報備制；取得合理化費率。

## 7. 軟硬體設備改善問題

在軟硬體的設置方面，業者建議採取自動化倉儲、建立資訊平台以及貨運場站的規劃。

單位：集散站業者、地勤業者、航商、整合型物流業者。

建議：建構資訊平台；改善機場貨運站聯外道路規劃；引進自動化倉儲設備；增添可承載盤車；建構大型新船；自動化門哨管制系統。

## 二、我國現階段短、中長期發展待解決的課題

### 1. 短期發展待解決課題

短期發展待解決之課題，首要必須盡速成立高層級之專職主管組織，積極推動相關法令修正與制定。進行港埠改革與再造港埠營運管理體制，強化基磐建設，活絡自由貿易港區機能，才能與鄰近競爭國家相抗衡。而兩岸直航可減少物流運輸成本，並能分享中國大陸之貨源，勢必為日後台灣地區全球運籌發展之重要關鍵，短期發展待解決之課題包括：

- (1) 如何創造貨源：目前製造產業外移中國大陸，國內貨源減少。
- (2) 如何降低物流成本：勞動人力與物流用地等生產要素之成本高。
- (3) 如何提昇效率：目前國內政策不確定性，現行法令修訂速度及政府行政效率相對較低，讓企業物流運籌之時間成本大增。
- (4) 如何提升競爭力：亞太地區多國興建大型機場與港口，並

設置自由貿易港區，而我國建設尚不足且誘因尚不夠。

(5) 如何改進機場港口之營運管理體制：亞太地區主要競爭港埠皆改革再造其港埠營運管理體制。

(6) 如何加速推動全球運籌發展：目前欠缺專責專業主管組織，譬如全球運籌發展委員會，以統籌協調並推動全球運籌之立法、協調、研發等工作。

## 2. 中長期發展待解決課題

中長期發展待解決之課題，因應未來大型船舶與機型之趨勢，應針對機場、港口及聯外運輸設施加以改善。並能協助培養國際化之全球運籌業者，鼓勵主要的託運人與物流服務業者將總部設於台灣，中長期發展待解決之課題包括：

(1) 如何改善硬體基礎建設：目前國內物流硬體基礎建設不足(公共貨運站、物流園區)，且我國目前機場及港口設施難以因應未來大型船舶與機型的趨勢。

(2) 如何培養具競爭力之全球運籌業者，並將其總部留在台灣：目前中小企業多，缺乏大型且具競爭力之全球運籌業者，而主要的託運人與物流服務業者未將總部設在台灣。

(3) 如何培養專業型國際物流人才：目前缺乏專業型國際物流人才，且港埠、機場及自由貿易港之行銷能力不足。

(4) 如何開創新局面：兩岸尚未直航，運輸成本高且喪失分享貨源機會。

## 第四章 我國全球運籌之發展政策推動方向、策略及建議

本研究經由兩次專家會議(如附錄所示)結論,歸納彙整出強化全球運籌及自由港區發展之目標規劃體系(如圖 4-1 所示),並據此分別研擬六大推動方向(如圖 4-2 所示),包括 1.促進物流產業發展(大型化、利基化); 2.活絡市場機能(自由化、制度化); 3.積極協助全球布局(國際化); 4.強化國際物流基磐與設施(效率化); 5.強化自由貿易港區(增值化); 6.建構優質台灣經貿環境與網絡計畫(便捷化、安全化)。其中第六大推動方向因另有計畫單獨執行,故本研究涵蓋範圍僅為前五大推動方向。茲就前五大推動方向下之策略及建議政策依序說明如后:

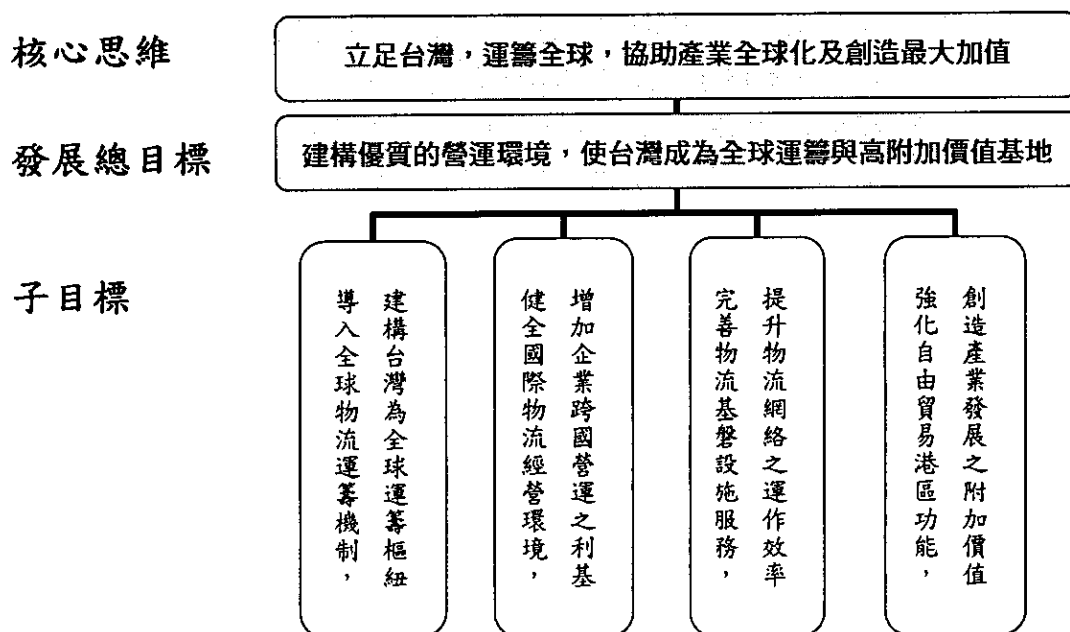


圖 4-1 目標體系架構圖

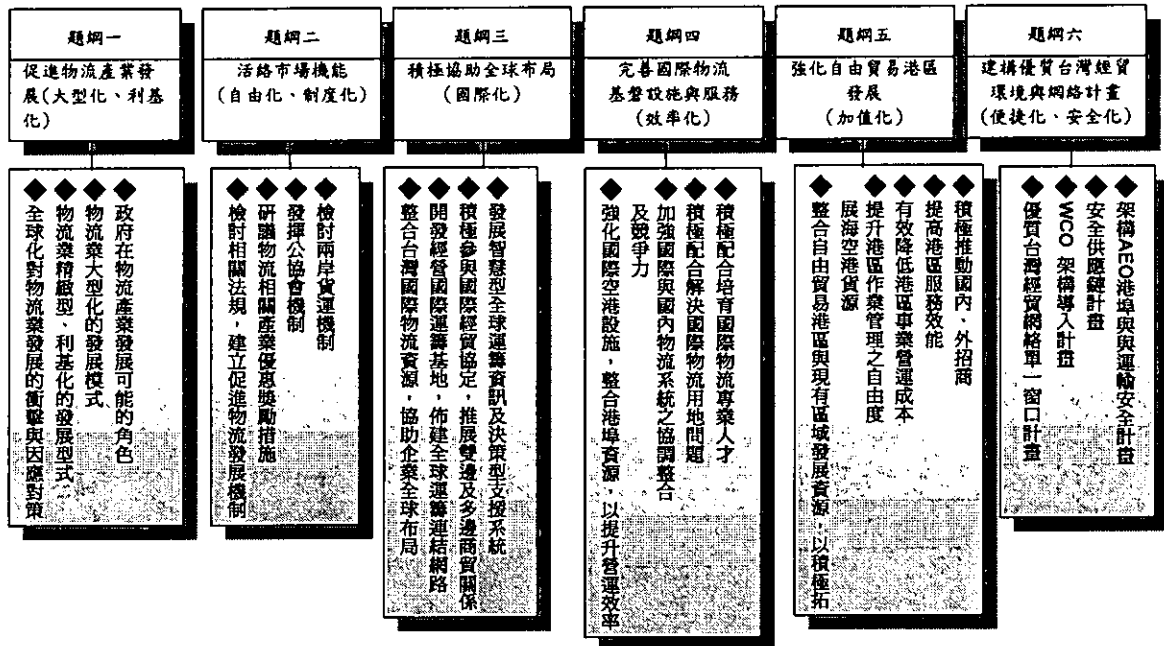


圖 4-2 六大推動方向

## 4.1 促進物流產業發展(大型化、利基化)

在推動方向『促進物流產業發展(大型化、利基化)』下，本研究共研擬 3 個策略及 10 項建議歸納如下：

### 策略(一)：物流業精緻型、利基化的發展型式

建議一：整合產銷供應鏈，發展專業物流

說明：

整合物流業與國內相關產業之供應鏈運作，積極發展專業物流，例如：成衣物流、科技產品物流、藥品物流、汽車零組件物流、農水產品運銷物流等，一方面提升各產業之競爭力，一方面亦使物產業之發展精緻化與利基化。

## 建議二：建置並強化各產業鏈中之價值鏈優勢

說明：

「物流與產業」協同建置並強化「產業鏈中價值鏈優勢」，針對國外競爭產業及顧客需求，改善有關作業並創新服務與品質。必要時，鼓勵異業結盟，發揮整合功效，產生「向上提升」的效率與效益。

## 建議三：研析物流合約計價制度

說明：

研析物流合約計價制度，俾使物流業者對產業提供改善成本、提高價值之服務獲得相應之報酬，間接鼓勵物流業者持續強化本身核心優勢服務。

## 策略(二)：物流業大型化的發展模式

### 建議一：政府提供誘因，鼓勵大型化物流業者之發展

說明：

由政府透過實質獎勵、補助及各項協助，鼓勵大型物流業者之發展。

### 建議二：研訂大型化物流業者之功能標準

說明：

研訂受政府補助、協助大型物流業者之功能標準，例如：整合產業供應鏈之程度、e化及自動化程度、國際化程度等。

### 建議三：研訂大型化物流業者之獎、協助辦法

說明：

研訂大型化物流業者之獎、協助辦法，如協助取得優惠融資、協助取得所需用地、以及協助快速通關等。

### 策略(三)：政府在物流產業發展可能的角色

#### 建議一：成立跨部會國家物流運籌發展委員會

說明：

成立位階較高的跨部會國家物流運籌發展委員會，協調、整合有關單位，推動與物流及全球運籌發展相關事宜，如：

1. 蒐集國內相關產業出口地區與物流量。
2. 蒐集相關台商國際物流貨源資訊--流體、流向、流量。
3. 研擬國家物流運籌發展政策。
4. 研訂或修訂相關法規。
5. 編訂預算，逐步推動有關計畫。

#### 建議二：確定物流運籌發展為國家發展政策，並達成朝野共識

說明：

物流運籌發展將協助各產業整合其供應鏈，提升國際競爭能力，確實是當前國家經濟發展之核心工作，且事涉各項法令之修訂、經費預算之編列等，必須在朝野達成共識之前提下，才能順利推動各項工作，確實達成物流運籌發展政策。

#### 建議三：務實推動國際及兩岸關係

說明：

國家物流運籌發展主要將因應全球經濟發展局勢，善用我國優勢，以全球佈局之方式達成國家發展目標，因此一個友善且與我國能即時互動之國際關係及兩岸關係為一必要之基本條件。政府應有此認知，且結合政府與民間各部門各階層之力量，朝此方向邁進。



#### 建議四：推動物流運籌基礎建設工作

說明：

國家物流運籌發展將包含許多實質建設、工具開發、平台建立、人才培訓、策略研擬等項工作，政府應結合各產業別產、官、學、研之專業人員，逐步推動各項基礎建設，不但使國家物流運籌發展得到有力之支撐，也將帶動全面性之國家發展。

## 4.2 活絡市場機能(自由化、制度化)

在推動方向『活絡市場機能(自由化、制度化)』下，本研究共研擬 4 個策略及 13 建議歸納如下：

### 策略(一)：檢討法規，建立促進物流發展機制

建議一：檢討現行物流相關法規與制度

說明：

積極檢討不利物流產業發展之現行相關法規，包括：

#### 一、物流法規部分：

1. 放寬營業項目之限制，以提供貨主完整的物流服務。
2. 降低國外人士參與我國物流發展之門檻。
3. 檢討物流相關產業設立資本額，以增加業者因應國際化競爭的能力。
4. 檢討法令條文修正與變革時機，避免反向打擊物流業者的優勢與經營策略。
5. 檢討增設「國際物流或全球運籌」相關行業別，以及研擬國際物流或全球運籌相關法規。

## 二、金融及租稅政策：

1. 參照鄰近國家或地區採取策略性的租稅政策，吸引外商進駐及台商回流。
2. 檢討設立境外控股及金融中心之法規與政策。

### 建議二：全面檢討保稅制度

說明：

建議財政部、交通部等檢討保稅制度，正視保稅機制在全球運籌中扮演的重要角色。

### 建議三：整合物流相關行業之執照

說明：

重新檢討由於執照申請困難，導致物流整合服務發展的障礙。

### 建議四：建立與國際接軌之標準化法規

說明：

在標準訂定與推廣方面，將落實與國際接軌之標準化工作，依據國內業者需求訂定符合國際標準之技術與訊息，並建立維護與推廣機制。

### 建議五：研議及建立物流風險管理機制

說明：

現代物流作業係屬產業供應鏈之一環，供應鏈運作可能發生的風險均可能對物流作業造成影響，譬如地震造成電纜線之破壞，導致運籌作業停滯，甚至於法律之增訂與修改也可能造成供應鏈風險的增加。因此，一個健全的物流風險管理機制，不但有助於物流企業因應營運過程中的各項無法控

制的外在風險，也可確保我國產業供應鏈的正常永續營運。

### 策略(二)：研議物流相關產業優惠獎勵發展措施

建議一：研提促進物流發展之金融與租稅政策

說明：

重新檢討金融與租稅相關政策，譬如：營業稅與營利事業所得稅之降低與減免等。

建議二：給與國際物流行業新興重要策略性產業之優惠

說明：

國際物流產業對於我國產業轉型，具有關鍵性的影響，在產業轉型過程中，可檢討策略性新興產業，將國際物流行業納入相關優惠。

建議三：制訂獎勵機制，鼓勵物流業創新研發

說明：

在獎勵物流產業提昇競爭能力方面，可提供抵稅優惠或實質獎勵物流業者進行提升作業或創新服務之研發工作。

### 策略(三)：發揮公協會機制

建議一：組織公協會，協助政府推展國際及兩岸關係

說明：

公協會可以相當程度代表各產業，與國外及對岸產業或公協會進行對等之交流，一方面收集有關資訊，一方面協助政府進行有關議題之意見交換。

**建議二：作為業者與政府之橋樑**

**說明：**

藉由公協會之運作，可以傳達並整合業者之意見，讓政府作為擬訂計畫之參考；也可藉由公協會輔助政府推動各項發展工作。

**建議三：協助政府進行業者之認證或評鑑工作**

**說明：**

經由公協會對業者進行評鑑與認證等工作，作為政府給予業者獎助、協助之依據。

**策略(四)：檢討兩岸貨運機制**

**建議一：促進兩岸貨物往來自由化(大陸政策務實化)**

**說明：**

為發展全球運籌，首應檢討境外航運中心的定位並強化其功能。在既有貨運包機基礎下，促進建立兩岸貨運便捷機制，再結合境外航運中心與自由貿易港區作業的優勢，強化海空聯運複合運送之功能。

**建議二：檢討兩岸貨物互補機能並促成相互合作**

**說明：**

雖然台灣製造業有往大陸遷移之趨勢，但台灣仍有人力資源較優及已建立相當國際信譽之優勢，因此應檢討兩岸貨物互補機能，善用兩岸優勢，促成部份高價貨物回台加工、外銷，產生最大之利益。

### 4.3 積極協助全球布局(國際化)

在推動方向『積極協助全球布局(國際化)』下，本研究共研擬 3 個策略及 10 建議歸納如下：

**策略(一)：整合台灣國際物流資源，協助企業全球佈局**

**建議一：整合各方國際物流資源**

說明：

台灣地處東南亞要衝，與大陸僅一峽之隔，具有先天地理優勢，及發展國際物流及企業全球運籌之潛力及資源，故應協助產業佈局全球，落實全球運籌及供應鏈管理，建議可朝以下幾項具體方向與作法努力：

1. 整合政府資源與在台灣之企業、大陸台商、全球華商的力量，構建一個涵蓋全球主要經濟發展區域之全球物流運籌網絡之戰略性佈局。
2. 應從點突破，進而由點線面延伸，先區域而後全球。
3. 物、商、人、金、情報流皆須先打通並整合。
4. 鼓勵國內物流業朝聯盟或整併方向發展，並提出配套措施如放寬外資限制，融資與相關法規修訂，以邁向國際性物流運籌。

**建議二：積極參與國際經貿協定，推展雙邊或多邊商貿關係**

說明：

政府應結合業者及公協會積極參與國際經貿協定，並在 WTO 或區域聯盟架構下，策略性選擇區域與國家，主動積極推展雙邊及多邊商貿正式與非正式關係，將台灣產業生產之良好商品與服務，以正式投資或聯盟方式搶佔當地市場，成

為領導品牌。

### 建議三：籌組台灣全球運籌商貿流通公司

說明：

全球運籌管理除國際物流外，其他包括商、金、資訊流亦須有效整合。故為協助企業落實全球運籌管理，確有籌組一整合型「台灣全球運籌商貿流通公司」之必要。有鑑於此，建議以下列成員：政府國貿單位、金融業、一家以上以全球為通路之貨主企業、海運與空運業者、海空運承攬業者、大型國內國營物流業與國內第三方物流業者、關貿網路及物流資訊業者，以及在地國之相關業者(華商為主)，共組「台灣全球運籌商貿流通公司」。

### 建議四：放眼全球，開發新市場

說明：

亞洲目前正處於一個發展中的市場，機會比已成熟的歐美日市場大，將來勢必成為世界最大的物流市場，對於物流產業業者或產業物流業者，亞洲將是一個很好的立足點；若以國家整體來看，台灣未來在全球上、下游供應鏈關係中，也將是一具物流戰略性的關鍵角色。然而，如何以亞洲市場為中心，善用全球資源，如何運用南美洲的原物料，即為我國物流及全球運籌發展應進一步思考之方向，建議可依以下步驟進行。

1. 先從全球化角度分析探討全球原物料市場，針對貨源之主要供給及需求區域 (origins and destinations) 及其物流量與型態進行預測。

2. 以上述分析資料為基礎，由經濟部國貿局調查，探討由台灣自由貿易港區做為一全球原物料轉運中心之可行性。
3. 由政府主導並協助國內企業爭取並開發新市場之機會。
4. 以台灣為重要國際物流據點及國內重要船商為後盾，吸引國際原物料市場之供需貨源轉經由台灣作為其國際物流之重要樞紐，以提升我港口貨運量及競爭力，並使國內相關國際物流及運輸業者得以擴展其營運對象與貨源。

## **策略(二)：開發經營國際物流基地，並積極建立全球運籌連結**

### **建議一：建立物流海外運籌據點**

說明：

配合前述雙邊及多邊商貿關係之推展，政府可依產業需求於國外以中央共享倉儲(central sharing warehouse, CSW)型式建立物流海外運籌據點，以供台灣中小型製造業共享，降低業者成本。此外，可透過 WTO 與友邦自由貿易協定機制，由政府主動評估直接投資中國及主要貿易國的物流園區之可行性，以直接服務當地台商，鼓勵當地的台商就近利用台灣所設立的物流園區的相關服務，達到多贏效果。而在組織面，由政府或公協會主導成立海外專責機構，協助台商整合分工。

### **建議二：建立與國外海空港之聯結力與策略聯盟**

說明：

國際物流需借由「國際網路效應」方能有效提升其營運效率，為達此目的，政府應積極推動與國外各海空港進行策

略聯盟，形成所謂「國際港口聯盟」，同時亦可藉以蒐集各國港口相關費率資訊，藉以調整我國港口之營運策略。

### 建議三：積極進行大陸市場之布局

說明：

近十幾年來大陸經濟的崛起，使其儼然成為全球供應鏈中最重要的一環，已是不爭事實。故國內企業於全球運籌管理之同時，須積極配合其國際顧客布局大陸已屬必然。故為協助企業發展全球運籌及提升其國際競爭力。有鑑於此，建議具體作法如下：

1. 成立中外合資物流企業，推進全中國佈局。
2. 進入中國國際貨郵運輸業務，特別是快遞業。
3. 進入中國港口物流。
4. 進入物流地產投資領域，包括物流園區投資，配送中心開發，物流節點，特別是港口建設投資等。
5. 由政府主導之核心單位，串起兩岸物流。

### 策略(三)：發展智慧型全球運籌資訊及決策型支援系統

#### 建議一：投入發展先進運籌技術與管理之研究

說明：

為提升我國國際物流與全球運籌之整體發展及永續經營，實須仰賴技術與資訊，故除政府與民間企業間之有效配合外，更應結合學術及研究的資源與力量，故建議有以下幾項具體作法：

1. 應建立物流產業的研究團隊或單位，掌握國際物流商業環境、技術與管理、營運模式、法規，以提升國內物流



運籌產業的競爭力。

2. 結合政府及民間力量，投入研究產品生命週期全面性物流，發展智慧型系統及管理技術。
3. 技術與管理之研發：進行大規模產業調查；物流 SOP，建立「物流決策支援系統」(logistics decision-making support system)。
4. 籌建全球運籌虛擬大學，發展具有全球影響力的全球運籌研究中心，並與國際物流科研與教育機構合作，以作為長期養成政府、企業與學術領袖之搖籃。

#### 建議二：建立市場即時監督機制

說明：

為隨時了解目前於亞太各國中之相對優勢及劣勢所在，並得以快速反應市場變化，建立一市場即時監督機制確有其必要性，故建議有以下幾項具體作法：

1. 研擬物流競爭力評量指標，即時分析台灣在全球運籌與國際物流競爭力。
2. 建立區域性商業服務支援系統，以提供政府及業界決策者即時市場情報。

#### 建議三：建立全球運籌智能決策支援系統

說明：

為了解全球運籌與國際物流最新發展動態，並即時提供政府及企業進行全球運籌策略規劃，因應市場變化，須仰賴所謂「全球運籌智能決策支援系統」，故建議有以下幾項具體作法：

1. 構建相關資料庫，有效整合次級資料或資訊，並進行彙整、分析及更新維護。
2. 從企業觀點建構區域性或全球性的最佳全球運籌與國際物流網路及佈局策略，以提供企業作為進軍國際市場的重要依據。
3. 發展全球運籌創新與合作平台，促成政府、產業及學術界之伙伴關係以建立智能型運籌產業。

#### 4.4 強化國際物流基磐與設施(效率化)

在推動方向『強化國際物流基磐與設施(效率化)』下，本研究共研擬 6 個策略及 15 建議歸納如下：

##### 策略(一)：強化國際海港設施與服務

建議一：加強基礎建設，讓台灣保有競爭力

說明：

台灣若想成為一個國際樞紐港，尚有許多地方需要再加強或建設，以使台灣保有競爭力，建議以下具體作法：

1. 發展所謂「虛擬港口」。
2. 學習新加坡模式，建設世界級的港口設施，針對軟、硬體建設進行長期規劃。
3. 創造港口附加價值，而非僅著眼於提升貨運量。
4. 加強港口整合型物流管理，使區港連動、港廠連動、港連動(海港海港，空港海港)、陸港連動等策略均能有效落實。
5. 建立進、出、轉口貨櫃(物)自動追蹤與管理系統。

## 建議二：整合現有港埠資源，提升競爭力及營運效率

### 說明：

目前我國各港埠資源，包括土地、人力及設備等，於整合上尚有努力空間，固為使我國港埠資源得以有效利用，應朝整合方向推動，其具體作法建議如下：

1. 規劃並重整港區土地資源，有效降低及改善港區內土地使用區段值，以提升港區競爭力。
2. 訂定相關辦法，並配合自由港區營運發展所需，加速港埠設施重建工作。
3. 檢討我國港埠作業管理費用，建立相較於鄰近國家更具吸引力之國際船舶停靠條件與環境。
4. 重新定位港務局於國際物流發展上之角色，檢討並突破現有組織形態與管理功能，如推動成立政商分立之港務組織，並從提升港口物流附加價值角度來思考與業者間的互動與建立長期合作伙伴關係。

## 建議三：整體規劃台灣各港埠之功能

### 說明：

台北港建設完成後，高雄港貿易量勢必部分受到影響，屆時高雄港何去何從，在國內人口不增加，土地也不會增加的情況下，應配合台北港貨櫃碼頭自 2008 年竣工營運，妥善規劃基隆、高雄及台中港之功能調整計畫並研擬因應措施。

#### 建議四：鼓勵民間以 BOT 方式興建營運港口

說明：

近幾年來政府預算日益吃緊已是不爭事實，面對此一條件限制，建議政府透過 BOT 讓業者有 50 年永續經營，利用政策與業者進行緊密整合，達到港口經營與管理雙贏的目標。

#### 策略(二)：強化國際空港設施與服務

##### 建議一：考量貨運集散站與貨運停機坪之連接性

說明：

目前中正機場的貨運停機坪數量雖足夠，但是緊鄰貨物集散站的停機坪數量是不夠的。政府須考量貨運集散站與貨運停機坪之連接性，俾使基礎設施達較高使用效率。此外，為因應目前及未來兩岸可能開放通航之需要，應可考慮擴增桃園及小港機場航空貨運站停機坪及倉棧設施能量。

##### 建議二：檢討承攬業在機場範圍外進行盤櫃作業

說明：

目前依我國機場作業規定，航空貨運承攬業須限於機場一定範圍內進行盤櫃作業，如此一來，便大為減少其作業效率，且將處處受限於機場用地及作業規定，對於強化我國國際空港設施及服務效能並無助益，故應藉此檢討允許承攬業在機場範圍外進行盤櫃作業之可行性。

### 策略(三)：組織改造

#### 建議一：推動成立政商分立之港務組織

##### 說明：

目前行政法人化及「市港合一」化，未來可被公司化及地方化所代替。然而此際，港務組織員工似相當擔憂港市合一後何去何從。為能順利推動成立政商分立之港務組織，建議有以下具體作法：

1. 儘速確立各港務局朝「政商分立」方向進行組織改造的策略，將其分立為「航港管理機關」(行政機關)及「商港經營機構」(公司法人)，亦即將現行各港務局的港埠事業經營單位改組為公司，亦可適時移轉民營。
2. 可結合四個國際港口成立一家港務公司，也可考慮納入主要航運公司股東。
3. 港務公司可就台灣各港地區特性，整體考量，規劃經營方向。
4. 港務公司可進一步向國際拓展港務業務。

### 策略(四)：加強國際與國內物流系統之協調整合

#### 建議一：提升都市物流系統之規劃與管理

##### 說明：

目前都市對貨物運輸管理仍不夠重視，如貨車通行路段、路邊貨物裝卸車位配置，甚至商店及建物物流車位之設置均不敷實際需要，應促使都市交通管理單位提升市區物流系統之規劃與管理，俾與國際及國內物流密切配合。

## 建議二：改善海空港聯外道路系統

說明：

海空港聯外道路系統實亦為影響國際物流作業效率及可靠性重要環節，然目前我國部分港口聯外道路系統已不符使用，故建議應重新通盤檢討並改善，以建立完善海空港聯外道路系統(譬如台北港八里新店線等)，並解決連通大都會區的國內物流運輸瓶頸問題。

## 建議三：強化城際間物流整合界面

說明：

城際間之物流整合尚有改善空間，為健全我國國際物流環境，並得以與港口物流進行無間隙運輸，建議以下幾項具體作法：

1. 針對通商港埠、自由港區及國內城際物流間之物流資訊管理及貨況追蹤建置共通資訊平台。
2. 強化複合運具之軟、硬體整合計畫，並使貨物運輸裝載單元朝國際標準化，與國際物流無縫隙接軌。
3. 建構區域性複合貨物集散場、內陸貨櫃基地，並與各國際港埠及自由港區作業管理系統進行協同整合。
4. 強化港區與聯外不同類型運輸系統基礎設施之建置與整合。

## 建議四：研議於港埠區或附近設置公共貨運場站

說明：

目前國內因各港埠區內及附近土地資源相當有限，擴展不易，在進出車輛頻次上更多所限制，故目前除結合先進貨

物、櫃況自動追蹤系統及港區進出口自動監控管理系統外，亦可考慮設置公共貨運場站，以集中港區資源使用並提升其營運效率。以高雄港為例，其目前似乎仍停留在租借方式，競爭力相對低；分租後，土地多被大廠商佔走，故需建立公共貨運場站，並考慮從現有公共設施保留地中，將區位適合的用地轉成物流用地，讓真正有心要進入的物流廠商亦能享受港區土地資源。

#### 建議五：提升國際物流通關效率

說明：

近年來隨引進新的資訊技術及組織流程變革，雖使我國通關效率已有顯著提升，然而與鄰近如新加坡相較，仍有改善空間，故為提升我國國際物流通關效率，建議具體作法如下：

1. 加強將港區之海、空運貨櫃(物)納入海關貨櫃動態資料庫，進行資料庫整合與資訊有效管理。
2. 提供 24 小時的港埠服務，以及一次完成的電子化程序，以改善國際港口之物流通關效率。

#### 策略(五)：積極配合提供國際物流用地

##### 建議一：解決物流用地問題

說明：

台灣物流業者不易找到物流用地，故導致許多物流用地不合規定使用。物流用地若未能有效擴展，則業者的運輸成本和倉儲成本勢必大受影響。有鑑於此，政府應積極解決國際物流用地問題，優先於臨港各都會區附近覓尋可供建設成大型物流配送中心之土地，並規劃完善之聯外道路系統，以

應我國際物流之長期發展所需。

## 建議二：減免物流業土地之地價稅

說明：

物流業者所需要的土地面積動輒數萬坪，但依照我國地價稅法第 16 條規定採累進稅率千分之 55。形成面積越大，平均每坪地價稅越高，阻礙業者擴大規模經濟。因此建議比照日本，對倉庫業及貨運業，免徵地價稅，另對國際物流業者提供優惠地價稅措施，降低其土地購置與使用成本。

## 策略(六)：培育國際物流專業人才

建議一：結合國際、內產學資源，培育專業之全球運籌人才

說明：

我國推動國際物流須朝全面性發展，除從軟、硬體著手改善外，亦須從專業人才培訓著手，其具體作法建議如下：

1. 規劃設計適於各級學校學生應考的物流證照及訓練課程。
2. 促進物流專業系科與業界的產學合作。
3. 在企業物流人才培訓上，宜引進國際證照制度、開設相關認證培訓課程，以培育供應鏈管理與國際物流專業人員。
4. 積極培養高階物流策略管理人才及物流行銷人才，形成物流企業接班人體系，並為將來國際物流及跨兩岸區域物流發展之人才作儲備，以因應企業物流全球化之趨勢與大陸市場之競爭需求。
5. 推動國內物流業界與國內各大專院校物流相關系所之產



學合作，發展適合亞太環境的科研機構及教材，並整合各公協會的培訓課程，研究將其國際證照納入國家證照制度之可行性，並整合台灣的產業界教育資源，洽商歐美日合宜學校或協會參與，由台灣主導建立適合亞太環境的科研機構（即虛擬全球運籌大學的概念）。

#### 4.5 強化自由貿易港區(加值化)

在推動方向『強化自由貿易港區(加值化)』下，本研究共研擬 5 個策略及 19 項建議歸納如下：

**策略(一)：整合自由貿易港區與現有區域發展資源，以積極拓展海空港貨源**

**建議一：結合區域產業特色及既有資源，進行結構改造**

**說明：**

由歷年國內港口貨源及流向統計資料分析得知，國內各自由貿易港區之發展有區隔與定位之需要。如 94 年台中港輸往香港及中國大陸兩地區者之貨物佔全港出口貨物高達 59%；另自中國大陸與香港地區進口之貨物達全港進口貨物約 17%，已超過以往排名第一的日本，顯見台中港貨源及流向對香港及大陸地區的貿易依存度甚高，故未來可將其發展成為台灣中部地區兼具貨物吞吐、產業需求及加值型物流服務之多功能港區，並以提升跨海峽物流效能為依歸。

反觀高雄港，其擁有台灣地區 57%的進出口貨物吞吐量，貨櫃裝卸量占全國國際商港總量之 73%以上，轉口櫃量之比例亦高達 53%，且鄰近有加工出口區、南部科學園區等，

具有高水準之加工、製造及研發能力，貨物轉運至我國，並透過國內廠商加工製造，可增加該貨物在國際市場上的價值與品質，故可將其發展為具有國際物流、深層加工加值型服務功能之自由貿易港區，創造實質經濟效益。

此外，應加強整合地方與區域產業資源，發展具區域特色的自由貿易港區，並作有效功能定位與區隔。而在廠與港的連絡方面，應讓港口結合自由貿易港區的事業，提升土地使用效率，這樣結合港區工廠才會動起來。

## 建議二：結合境外航運中心、加工出口區、科學園區及其他相關保稅區之整體發展

說明：

我國加工出口區本質上已非侷限於加工出口，而須為加工出口區找到新的出路。如果能運用自由貿易港區的概念，讓加工出口區功能轉型，則加工出口區未來發展仍可扮演一定的角色。高雄港和台中港各有 2 個加工出口區，另 8 個工業園區中有 2 個在高雄，2 個在台中，未來可整合境外航運中心功能，並串連自由貿易港區與加工出口區、科學園區以及相關保稅區，整合自由貿易港區與其他保稅區之管理體制，鼓勵組成港區管理策略聯盟方式，使其簡化為單一管理體制。促進其整體發展。

此外，應考慮賦予境外航運中心載運貨物簡便而迅速通關程序，在行政作業上賦予較大彈性，提升航線便利性，同時亦建議修正「境外航運中心」對轉運貨物之流向管制，即放寬藉由「境外航運中心」運送之貨物以保稅方式運送至自

由貿易港區、加工出口區、科學園區以及相關保稅區進行相關作業後需全數出口之規定。

在跨海峽兩岸物流互動上，則可考慮放寬「境外航運中心」運送貨物加工、重整後回銷大陸或課稅後進口管制，提高貨物流通彈性；而第三地貨物經自由貿易港區加工重整而附加價值達一定標準者，亦可准許透過「境外航運中心」銷往大陸地區。

### 建議三：重建港口設施之規劃

說明：

港口內目前部分設施如倉庫等，其內容設施規劃與動線設計已不適宜自由貿易港區相關業務之用，故應藉此通盤檢討，並訂定辦法以加速港口重建。

### 建議四：積極拓展海空港貨源

說明：

目前我國自由貿易港區自成立實施以來，即面臨國際招商上的困難，究其原因，乃在於廠商們對於國際貨源上的考量。故在積極拓展海空港貨源上，其具體作法建議如下：

1. 制定符合產業所需優惠政策，爭取福建地區台商高價值半成品貨物回台加工再利用空運轉運。相關優惠政策的內容，可主動徵詢產業界意見，確實反應業界需求。
2. 積極吸引原海空港區廠商轉型為自由港區事業，擴展其港區事業經營範圍。
3. 整合國內自由港區之資訊及作業管理平台，使其發揮自由貿易港群之整體網路效果。

4. 結合毗鄰土地，擴大自由貿易港區之經營及服務地域範圍。
5. 推動將台灣的自由貿易港區與鄰近國家或區域的自由貿易港區進行策略聯盟，評估進一步成立區域性自由港群聯盟之可行性，以達國際港區資源共享之目的。

## 策略(二)：提升港區作業管理之自由度

### 建議一：調降原產地證明比率

說明：

目前各國自由貿易港區大部分都做整合型業務，所以零組件的來源都來自於世界各地，為達到自由貿易港區所設計之高附加價值利基，我國現行原產地證明比率 35% 之限制已顯著過於僵化，恐不利自由貿易港區發展。有鑑於此，政府應彈性規劃原產地認定標準，因時因地，並按各產業於國際貿易環境變遷及條件限制下制宜。

### 建議二：簡化關務作業

說明：

自由貿易港區最重要的功能是能讓業者高度的自主管理，低度的行政管制。在報關部分，進口 F1 報關，完全是境外的生意，然而目前我國 FTZ 於進口與出口之間是以每一筆單量控制，常造成公司不便；此外海關在各個港區並沒有 24 小時通關，也沒有全年無休，對很多業者來講，在某些情況下可能周六、日到的貨，要到下星期一才能處理，是故建議以下具體作法：

1. 在簡化委託加工方面，建議從事物流之自由港區事業，在對國家經濟有重大的影響之下，無需經由行政院自由貿易港區協調委員會專案核准，只需經由自由港區管理機關核准，即可將免稅貨物送到與自由貿易港區毗鄰之加工出口區進行實質轉型加工。
2. 建立互託/受託加工機制：就整個供應鏈的管理而言，自由貿易港區希望成為一個發貨中心，後端必定有委外加工，委託加工是一個境內關外的延伸，故應建立自由港區事業互託及受託加工之機制。
3. 檢討「按月彙報」制度：目前有一弔詭的現象，即 F2(進口)、F4(出口)的通關方式可以按月彙報，但 F1、F3、F5 這種僅需要讓政府機關得到訊息之通報方式居然沒有按月彙報，配套上面沒有搭配。
4. 建立 24 小時驗貨機制：條例中似乎都有隱含自由貿易港區 24 小時運作的意涵，故建議自由貿易港區建立 24 小時驗貨機制，以提供便利通關與即時處理之服務。
5. 放寬自由貿易港區之『自由度』，不是一味要求開放關務，而是需要持續開發相關工具，如資訊系統，據以有效提昇自由度；同時亦應輔導港區進駐廠商建立有效自主管理制度及規範。
6. 吸引廠商進駐自由貿易港區，需有實質誘因，但誘因易放難收，故宜思考所隱含之政策。
7. 自由貿易港區之推動，不宜僅就海空港著手，宜結合製造、或貿易，持續加以推動。

8. 建議比照國際物品的自主管理，放寬大陸物品之管理，讓港區自主作業管理及規範通用化。

#### 建議三：檢討土地使用種類與強度

說明：

目前我國自由貿易港區之土地資源有限，如基隆港自由貿易港區用地比台中港少很多，營收很多但盈餘很少，經營相當辛苦，故更有必要進行分類使用及管理，以提升土地使用效率。因此建議以下具體作法：

1. 污染區及非污染區的明顯區隔，以利自由貿易港區之發展。
2. 通盤檢討土地之使用種類與強度，規劃各專區設立，使港區土地資源得以有效管理利用。
3. 必須強力執行港區之污染及非污染區域規劃，並將貨物儲存及裝卸中造成的污染加以區隔。
4. 專區專用。港務局必須摒除營運量多寡，並專注於產業及港口貨物之加值（Value added）。

#### 建議四：檢討帳務處理及會計師盤點之規定

說明：

依目前條例第 20 條規定：「自由港區事業每年應委由會計師會同辦理年度存貨盤點，並於盤點後一個月內，將經簽證之盤存清冊及結算報告表送海關備查。」，實有執行上之難處；而海關使用境內相關條例在自由貿易港區內執行，更無法發揮關外之實質效益。是故，應通盤檢討並改善自由港區帳物處理及會計師盤點之規定，以契合港區自主化方向之發

展。

#### 建議五：簡化跨區運送機制

說明：

目前自由貿易港區透過專用車隊作為資訊平台的替代方案，是向自由港區管理機關申請。實務上，海空聯運必須向所有港區申請專用車隊，在門哨控制系統無整合的情況下，必須要兩張以上的門哨通行證和專用車隊識別證。但因業者有需要及迫切性，故建議可設統一認證的單位以簡化跨區運送機制。

#### 策略(三)：有效降低港區事業營運成本

##### 建議一：降低港區土地區段值

說明：

目前土地區段值參考如下：(單位：元(NT)/平方公尺)

基隆港	10,000~12,000
台北港	4,900~ 5,100
台中港	1,400~ 1,600
高雄港	2,200~ 2,500

希望能降低及改善港區內土地使用區段值，以提高競爭力。港區土地區段值下降將有助於傳統產業進駐自由貿易港區之誘因。例如：進口原料加工出口的產業，因其原料為全球市場之行情，原料在港口和工廠的運輸物流費用極高，此類型之工廠如能誘導進入自由貿易港區，將有助於港區貨源提昇，根留台灣，並免除產業外移之憂。

## 建議二：提供營所稅減免之誘因

說明：

自由貿易港區之稅制為吸引廠商進駐之重要影響因素之一。除在稅賦公平、合理的考量原則下，建議以下具體作法，以提高廠商進駐誘因：

1. 可參考歐盟稅制，檢討 FTZ 內國外客戶免營利事業所得稅之可行性：目前歐盟已採用一種所謂「虛擬保稅制度」，即貨物到處流動時不用課營所稅，反而課當地物流公司的服務稅，所以建議可以不要課物流公司的營所稅，因為如果對自由貿易港課營所稅的話，貨源就不會進來了，而政府也課不到任何的營所稅，所以希望政府能從整體經濟及實務面通盤檢討 FTZ 稅制。
2. 在訂定自由貿易港區稅務制度時，除美式系統外，亦可適度參酌歐洲相關稅制系統，因為有很多歐洲系統既簡單且適合我國環境，所以建議政府單位可以納入參考。
3. 建議修改營業稅的稅法，來符合自由貿易港區保稅的精神。目前亦有實際案例顯示，有部分業者本想利用自由貿易港區制度，在保稅倉庫的制度下，營業稅可以減免，但是移到自由貿易港區時卻要課稅。而自由貿易港區百分之 99% 都是轉口到外國地區，所以若要課營業稅，對於自由貿易港區發展會有困難。



### 建議三：放寬勞工雇用條件

說明：

放寬勞工雇用條件包括外勞比例、原住民勞工比例、以及外勞基本工資限制等，讓進駐廠商依其人力資源需求及企業經營特色得以制定更具彈性之人力資源管理策略。

### 策略(四)：提高港區服務效能

#### 建議一：提升自由貿易港區行政作業效能

說明：

目前自由貿易港區海關執行人員編制有限，遇有急需處理的業務時即有嚴重人員不足的情形，如此便影響到業者業務之順利推展，無法達到預期效益。因此提出以下幾項具體作法：

1. 構建具現代化之自由港區管理系統，並儘速應用 FRID 於自由港區，使港區物流全面朝自動化、動態化及即時化之智慧化自主管理系統目標邁進。
2. 加強港區基礎建設，提供進駐廠商必要之基礎設施與作業管理平台。
3. 落實單一窗口，盡可能簡化繁瑣之作業流程；有關空港部分，請交通部於第一期增值作業區出租率達 40% 時，檢討以各主管機關派駐人員合署辦公方式，提供單一窗口服務。長期可研究參考科學園區之服務方式。
4. 有效改革管理機關體制，以服務為導向，提高港區服務效率及品質。

## 策略(五)：積極推動國內、外招商

### 建議一：海外參訪時邀請國內物流業者參與

說明：

國貿局組成參訪團在參訪國外時，應邀請國內物流業者共同參與，藉此也讓國際業者與國內物流業者彼此充分溝通了解，進行經驗交流分享，以建立全球佈局的商機。

### 建議二：設計英文版文宣資料

說明：

目前我國各相關國際物流及自由貿易港區文宣，較乏英文版之專業設計與製作，未來建議能對自由貿易港區之文宣資料提供英文版，並力求更加生動且具吸引力，以利國際宣傳。

### 建議三：FTZ 積極招商

說明：

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，故建議以下具體作法：

1. 建議政府積極扮演製造等之企業和物流業者間之媒介。
2. 應與鄰近園區及其他 FTZ 策略聯盟。
3. 增進我國駐外機構對自由貿易港區業務的瞭解，並在各個場合及重要國際刊物廣為宣導。
4. 可結合「會展產業」，針對國內 FTZ 進行系統化、專業化、多元化之國內、外行銷。像目前規劃中的展覽場地有：桃園大型展覽會館、高雄目前規劃設立會展場所、

南港目前規劃展示會的大型館場，目前也正朝這個方向。

#### 建議四：提供誘因鼓勵業者加入

說明：

我國自由貿易港區自成立以來，政府立意雖佳，然對業者而言，誘因仍嫌不足，致使國際廠商明顯進駐遲疑，有鑑於此，政府應積極協助廠商進駐自由貿易港區，並提供相關租稅優惠、營運環境，及以台灣為據點建立全球運籌基地等相關誘因。

#### 建議五：政府應努力吸引國內、外業者來台設廠或投資

說明：

國內業者普遍覺得若把貨放在台灣，則其國際競爭力有限；而業者首重成本，現在港區應檢討所提供的誘因是否可以吸引國內外廠商，並減緩產業外移的速度，而政府更應積極努力吸引國內、外業者來台設廠或投資，以提高國內、外企業進駐意願，相關具體作法建議如下：

1. 政府應務實規劃廠商申請經營自由港區事業組織型態。
2. 針對加值型及周邊相關運籌產業研提招商計畫，並主動洽談有潛力之廠商。
3. 應有效採用各種國際行銷策略(如研究各 FTZ 之產業供應鏈型態擬訂招商策略、成立業者聯誼會、登載國際傳媒、建置英文網站、拜訪國際業者及舉辦國際招商說明會等)，擴大為國際宣傳，以吸引國際廠商注意，並促其充分了解進駐港區後之優勢所在，以達擴大成招商進駐之最終目的。

## 建議六：國際招商行銷人才之培育

說明：

目前國內自由貿易港區推動所面臨的重大挑戰之一，是無法有效吸引國際廠商進駐，其中，與國際行銷未能有效推動有密不可分的關係。故解決之道，政府除上述應加強 FTZ 自由度及其各項基礎建設外，更有賴培育與進用國際行銷人才，並研擬各種國際行銷策略，積極推動港區國際行銷活動，以達吸納國際廠商進駐參與之目標。

## 第五章 結論與建議

本研究協助經建會檢視及提供座談會議題與題綱、彙整分析全球經貿現況趨勢及他國物流運籌政策、探討我國物流之發展現況及優劣勢、彙整產學研會議內容，並研擬我國物流運籌之題綱、議題及其建議事項。本研究進而根據制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、軟體設施面等層面，將我國物流運籌之題綱、議題及其建議事項進行歸納彙整（如表 5-1 所示），並建議短期、中期、長期之施行項目（如表 5-2 所示），茲就相關內容說明如后：

### 一、促進物流產業發展(大型化、利基化)

#### 1. 物流業精緻型、利基化的發展型式

- (1) 整合產銷供應鏈，發展專業物流
- (2) 建置並強化各產業鏈中之價值鏈優勢
- (3) 研析物流合約計價制度

#### 2. 物流業大型化的發展模式

- (1) 政府提供誘因，鼓勵大型化物流業者之發展
- (2) 研訂大型化物流業者之功能標準
- (3) 研訂大型化物流業者之獎、協助辦法

#### 3. 政府在物流產業發展可能的角色

- (1) 成立跨部會國家物流運籌發展委員會
- (2) 確定物流運籌發展為國家發展政策，並達成朝野共識
- (3) 務實推動國際及兩岸關係
- (4) 推動物流運籌基磐建設工作

## 二、活絡市場機能(自由化、制度化)

1. 檢討法規，建立促進物流發展機制
  - (1) 檢討現行物流相關法規與制度
  - (2) 全面檢討保稅制度
  - (3) 整合物流相關行業之執照
  - (4) 建立與國際接軌之標準化法規
  - (5) 研議及建立物流風險管理機制
2. 研議物流相關產業優惠獎勵發展措施
  - (1) 研提促進物流發展之金融與租稅政策
  - (2) 給與國際物流行業新興重要策略性產業之優惠
  - (3) 制訂獎勵機制，鼓勵物流業創新研發
3. 發揮公協會機制
  - (1) 組織公協會，協助政府推展國際及兩岸關係
  - (2) 作為業者與政府之橋樑
  - (3) 協助政府進行業者之認證或評鑑工作
4. 檢討兩岸貨運機制
  - (1) 促進兩岸貨物往來自由化(大陸政策務實化)
  - (2) 檢討兩岸貨物互補機能並促成相互合作

## 三、積極協助全球布局(國際化)

1. 整合台灣國際物流資源，協助企業全球佈局
  - (1) 整合各方國際物流資源
  - (2) 積極參與國際經貿協定，推展雙邊或多邊商貿關係
  - (3) 籌組台灣全球運籌商貿流通公司
  - (4) 放眼全球，開發新市場

2. 開發經營國際物流基地，並積極建立全球運籌連結
  - (1) 建立物流海外運籌據點
  - (2) 建立與國外海空港之聯結力與策略聯盟
  - (3) 積極進行大陸市場之布局
3. 發展智慧型全球運籌資訊及決策型支援系統
  - (1) 投入發展先進運籌技術與管理之研究
  - (2) 建立市場即時監督機制
  - (3) 建立全球運籌智能決策支援系統

#### 四、強化國際物流基磐與設施(效率化)

1. 強化國際海港設施與服務
  - (1) 加強基礎建設，讓台灣保有競爭力
  - (2) 整合現有港埠資源，提升競爭力及營運效率
  - (3) 整體規劃台灣各港埠之功能
  - (4) 鼓勵民間以 BOT 方式興建營運港口
2. 強化國際空港設施與服務
  - (1) 考量貨運集散站與貨運停機坪之連接性
  - (2) 檢討承攬業在機場範圍外進行盤櫃作業
3. 組織再造
  - (1) 推動成立政商分立之港務組織
4. 加強國際與國內物流系統之協調整合
  - (1) 提升都市物流系統之規劃與管理
  - (2) 改善海空港聯外道路系統
  - (3) 強化城際間物流整合界面
  - (4) 研議於港埠區或附近設置公共貨運場站

- (5) 提升國際物流通關效率
- 5. 積極配合提供國際物流用地
  - (1) 解決物流用地問題
  - (2) 減免物流業土地之地價稅
- 6. 積極培育國際物流專業人才
  - (1) 結合國際、內產學資源，培育專業之全球運籌人才

#### 五、強化自由貿易港區(加值化)

- 1. 整合自由貿易港區與現有區域發展資源，以積極拓展海空港貨源
  - (1) 結合區域產業特色及既有資源，進行結構改造
  - (2) 結合境外轉運中心、加工出口區、科學園區及其他相關保稅區之整體發展
  - (3) 重建港口之設施規劃
  - (4) 積極拓展海空港貨源
- 2. 提升港區作業管理之自由度
  - (1) 調降原產地證明比率
  - (2) 簡化關務作業
  - (3) 檢討土地使用種類與強度
  - (4) 檢討帳務處理及會計師盤點之規定
  - (5) 簡化跨區運送機制
- 3. 有效降低港區事業營運成本
  - (1) 降低港區土地區段值
  - (2) 提供營所稅減免之誘因
  - (3) 放寬勞工雇用條件



4. 提高港區服務效能
  - (1) 提升自由貿易港區行政作業效能
5. 積極推動國內、外招商
  - (1) 海外參訪時邀請國內物流業者參與
  - (2) 設計英文版文宣資料
  - (3) FTZ 積極招商
  - (4) 提供誘因鼓勵業者加入
  - (5) 政府應努力吸引國內、外業者來台設廠或投資
  - (6) 國際招商行銷人才之培育

表 5-1 不同層面下我國之全球運籌彙整表

制度面	費率面	效率面	硬體設施面	法令面	組織面	軟體設施面
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建置並強化各產業鏈中之價值優勢</li> <li>2. 研析物流合約計價制度</li> <li>3. 研訂大型化物流業者之功能標準</li> <li>4. 全面檢討保稅制度</li> <li>5. 整合物流相關行業之執照</li> <li>6. 研議及建立物流風險管理機制</li> <li>7. 研提促進物流發展之金融與租稅政策</li> <li>8. 給與國際物流行業新性產業之策略性優惠</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 減免物流業土地之地價稅</li> <li>2. 降低港區土地價值</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合各方國際物流資源</li> <li>2. 籌組台灣全球運籌商貿流通公司</li> <li>3. 放眼全球，開發新市場</li> <li>4. 建立物流海外運籌據點</li> <li>5. 建立與國外海空港之聯結力</li> <li>6. 積極進行大陸市場之布局</li> <li>7. 檢討承攬業在機場範圍外進行盤櫃作業</li> <li>8. 提升都市物流系統之規劃與管理</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 推動物流運作基礎建設</li> <li>2. 加強基礎建設，讓台灣保有競爭力</li> <li>3. 整合現有港埠資源，提升競爭力及營運效率</li> <li>4. 整體規劃台灣各港埠之功能</li> <li>5. 鼓勵民間以BOT方式興建營運港口</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 研訂大型化物流業者之獎勵辦法</li> <li>2. 檢討現行物流相關法規與制度</li> <li>3. 建立與國際接軌之標準化法規</li> <li>4. 提供營所稅減免之誘因</li> <li>5. 放宽勞工雇用條件</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合產銷供應鏈，發展專業物流</li> <li>2. 政府提供誘因，鼓勵大型化物流業者之發展</li> <li>3. 成立跨部會國家物流運籌推展委員會</li> <li>4. 組織公協會，協助政府推展國際及兩岸關係</li> <li>5. 公會作為業者與政府之橋樑</li> <li>6. 公會協助政府進行業者之認證或評鑑工作</li> <li>7. 推動成立政商分立之港務組織</li> <li>8. 結合區域產業特色及既有資源，進行結構改造</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 確定物流運籌發展為國家發展策略，並達成朝野共識</li> <li>2. 務實推動國際及兩岸關係</li> <li>3. 檢討兩岸貨物互補機能並促成相互合作</li> <li>4. 投入發展先進運籌技術與管理之研究</li> <li>5. 建立市場即時監督機制</li> <li>6. 建立全球運籌智能決策支援系統</li> </ol>

表 5-1 不同層面下我國之全球運籌彙整表 (續)

制度面	費率面	效率面	硬體設施面	法令面	組織面	軟體設施面
9. 制訂獎勵機制，鼓勵物流業創新研發 10. 促進兩岸貨物往來自由化 (大陸政策務實化) 11. 積極參與國際經貿協定，推展雙邊或多邊商貿關係 12. 調降原產地證明比率 13. 檢討帳務處理及會計師盤點之規定 14. 提供誘因鼓勵業者加入自由貿易港區 15. 政府應努力吸引國內、外業者來台設廠或投資		9. 強化城際間物流整合 10. 提升國際物流通關效率 11. 結合境外轉運中心、加工出口區、科學園區及其他相關保稅區之整體發展 12. 簡化關務作業 13. 檢討土地使用種類與強度 14. 簡化跨區運送機制 15. 提升自由貿易港區行政作業效能	6. 考量貨運集散站與貨運停機坪之連接性 7. 改善海空港聯外道路系統 8. 研議於港埠區或附近設置公共貨運場站 9. 解決物流用地問題 10. 重建港口之設施規劃		9. 積極拓展海空貨源	7. 結合國際、內產學資源，培育專業之全球運籌人才 8. 海外參訪時邀請國內物流業者參與 9. 設計英文版文宣資料 10. FTZ積極招商 11. 國際招商行銷人才之培育

表 5-2 短中長期我國全球運籌發展之建議

短期發展	中期發展	長期發展
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 確定物流運籌發展為國家發展政策並達成視野共識</li> <li>2. 務實推動國際及兩岸關係</li> <li>3. 檢成互相合作</li> <li>4. 政府提供誘因，鼓勵大型化物流業者之發展</li> <li>5. 組織公協會，協助政府推展國際及兩岸關係</li> <li>6. 公協會作為業者與政府之橋樑</li> <li>7. 檢討現行物流相關法規與制度</li> <li>8. 全面檢討保稅制度</li> <li>9. 研訂大型化物流業者之獎勵、協助辦法</li> <li>10. 研提促進物流發展之金融與租稅政策</li> <li>11. 給與國際物流行業新興重要策略性產業之優惠</li> <li>12. 制訂獎勵機制，鼓勵物流業創新研發</li> <li>13. 研訂大型化物流業者之功能標準</li> <li>14. 成立跨部會國家物流運籌發展委員會</li> <li>15. 促進兩岸貨物往來自由化(大陸政策落實化)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>16. 籌組台灣全球運籌商貿流通公司</li> <li>17. 積極進行大陸市場之布局</li> <li>18. 積極參與國際經貿關係發展雙邊或多邊商貿關係</li> <li>19. 整合現有港埠資源，提升競爭力及營運效率</li> <li>20. 整體規劃台灣各港埠之功能</li> <li>21. 研議於港埠區或附近設置公共貨運場站</li> <li>22. 提升國際物流流通關效率</li> <li>23. 重建港口之設施規劃</li> <li>24. 積極拓展海空港貨源</li> <li>25. 調降原產地證明比率</li> <li>26. 簡化關務作業</li> <li>27. 檢討土地使用種類與強度</li> <li>28. 簡化跨區運送機制</li> <li>29. 提供營所稅減免之誘因</li> <li>30. 提升自由貿易港區行政作業效能</li> <li>31. FTZ積極招商</li> <li>32. 提供誘因鼓勵業者加入自由貿易港區</li> <li>33. 政府應努力吸引國內、外業者來台設廠或投資</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合產銷供應鏈，發展專業物流</li> <li>2. 公協會協助政府進行業者之認證或評鑑工作</li> <li>3. 研析物流合約計價制度</li> <li>4. 建置並強化各產業鏈中之價值鏈優勢</li> <li>5. 推動物流運籌基礎建設工作</li> <li>6. 放寬勞工雇用條件</li> <li>7. 整合各方國際物流資源</li> <li>8. 建立物流海外運籌據點</li> <li>9. 建立與國外海空港之聯結力與策略聯盟</li> <li>10. 投入發展先進運籌技術與管理之研究</li> <li>11. 加強基礎建設，讓台灣保有競爭力</li> <li>12. 鼓勵民間以BOT方式興建營運港口</li> <li>13. 考量貨運集散站與貨運停機坪之連接性</li> <li>14. 檢討承攬業在機場範圍外進行盤櫃作業</li> <li>15. 推動成立政商分立之港務組織</li> <li>16. 港務局的網站設計宜更商業導向</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>17. 提升都市物流系統之規劃與管理</li> <li>18. 改善海空港聯外道路系統</li> <li>19. 強化城際間物流整合界面</li> <li>20. 解決物流用地問題</li> <li>21. 減免物流業土地之地價稅</li> <li>22. 結合區域產業特色及既有資源，進行結構改造</li> <li>23. 結合境外轉運中心、加工出口區、科學園區及其他相關保稅區之整體發展</li> <li>24. 檢討帳務處理及會計師盤點之規定</li> <li>25. 降低港區土地區段價值</li> <li>26. 海外參訪時邀請國內物流業者參與</li> <li>27. 設計英文版文宣資料</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合物流相關行業之執照</li> <li>2. 建立與國際接軌之標準化法規</li> <li>3. 研議及建立物流風險管理機制</li> <li>4. 放眼全球，開發新市場</li> <li>5. 建立市場即時監督機制</li> <li>6. 建立全球運籌智能決策支援系統</li> <li>7. 結合國際、內產學資源，培育專業之全球運籌人才</li> <li>8. 國際招商行銷人才之培育</li> </ol>	

## 參考文獻

1. 北京中交協物流研究院，中國物流政策，民國九十二年。
2. 交通部，2005 年度交通年鑑，民國九十六年。
3. 交通部，交通統計月報，民國九十五年。
4. 交通部民航局，交通部民用航空局「民航統計月報」，民國九十五年。
5. 吳昭怡，香港再起，天下雜誌 338 期，民國九十五年。
6. 財政部關稅總局，進出口貿易統計，民國九十五年。
7. 建設交通部，國家物流基本計畫(2001~2020)，民國九十年。
8. 經濟部商業司，2005 台灣物流年鑑，民國九十五年。
9. 經濟部國貿局，國際貿易局之中華民國進出口貿易統計分析 2005，民國九十四年。
10. 世界貿易組織，民國九十五年。資料來自 <[http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/statis\\_e.htm/](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm/)>。
11. 香港物流發展局，民國九十五年。資料來自 <<http://www.logisticshk.gov.hk/index.html>>。
12. 香港特別行政區政府工業貿易署，民國九十五年。資料來自 <[http://www.tid.gov.hk/tc\\_chi/cepa/](http://www.tid.gov.hk/tc_chi/cepa/)>。
13. 國際貿易局，中華民國進出口貿易統計，民國九十四年。資料來自 <<http://cus93.trade.gov.tw/fsci/>>。
14. 國際貿易局，中華民國進出口貿易統計，民國九十五年。資料來自 <<http://cus93.trade.gov.tw/fsci/>>。
15. 綜合物流施策大綱(2005-2009)，民國九十五年。資料來自 <[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/151114\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/151114_.html)>。

16. 經濟部國際貿易局，民國九十五年。資料來自  
<[http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd\\_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews\\_dis\\_new&序號\\_DATA\\_SINGLE=000395](http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews_dis_new&序號_DATA_SINGLE=000395)>。
17. 經濟部國際貿易局，民國九十五年。資料來自  
<[http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd\\_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews\\_dis\\_new&序號\\_DATA\\_SINGLE=000129](http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews_dis_new&序號_DATA_SINGLE=000129)>。
18. 經濟部國際貿易局，民國九十五年。資料來自  
<[http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd\\_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews\\_dis\\_new&序號\\_DATA\\_SINGLE=001199](http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews_dis_new&序號_DATA_SINGLE=001199)>。
19. 經濟部國際貿易局，民國九十五年。資料來自  
<[http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd\\_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews\\_dis\\_new&序號\\_DATA\\_SINGLE=001291](http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews_dis_new&序號_DATA_SINGLE=001291)>。
20. 經濟部國際貿易局，民國九十五年。資料來自  
<[http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd\\_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews\\_dis\\_new&序號\\_DATA\\_SINGLE=001308](http://twbusiness.nat.gov.tw/twbin/qd_fdr.exe?STARTPRO=../bin/cnews.pro&template=cnews_dis_new&序號_DATA_SINGLE=001308)>。
21. International Enterprise Singapore, 2002. Developing Singapore into a Global Integrated Logistics Hub. Report of the working group in logistics.
22. Ministry Of Land, Infrastructure and Transport, and Ministry of Economy, Trade and Industry, 2001. Outline of The New Comprehensive Program of Logistics Policies.

23. Park, S.-C., Ryu, J.-Y. , 2002. Logistics Policy of Korea.
24. 26. Airports Council International, 2006. Annual Cargo Traffic Data. Available from <[http://www.airports.org/cda/aci/display/main/aci\\_content.jsp?zn=aci&cp=1-2\\_9\\_2\\_\\_](http://www.airports.org/cda/aci/display/main/aci_content.jsp?zn=aci&cp=1-2_9_2__)>.
25. Europa – Gateway to European Union, 2006. Available from <[http://europa.eu/index\\_en.htm](http://europa.eu/index_en.htm)>.
26. European Commission, 2006. Available from <[http://ec.europa.eu/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/index_en.htm)>.
27. Global Insight Inc., 2006. Available from <<http://www.globalinsight.com/>> ◦
28. Holland International Distribution Council, 2006. Available from <<http://www.hidc.nl/>> ◦
29. Netherlands Foreign Investment Agency, 2006. Available from <<http://www.nfia.com/logistics/index.php>> ◦
30. Port of Amsterdam, 2006. Available from <<http://www.portofamsterdam.com/>>.
31. Rotterdam Port Promotion Council, 2006. Available from <<http://www.rppc.nl/>>.
32. The World Bank, 2003. Major Trade Trends in East Asia--what are their implications for regional cooperation and growth. Available from <<http://www.worldbank.org/>>.





# 附錄一：座談會建議事項

## 「強化全球運籌及自由港區發展」

### 會前建議事項

(提送時間：95年10月25日經E-mail傳送)

本次座談會之討論內容分為兩大部分，一為目標體系與策略規劃架構，另一為題綱與議題。

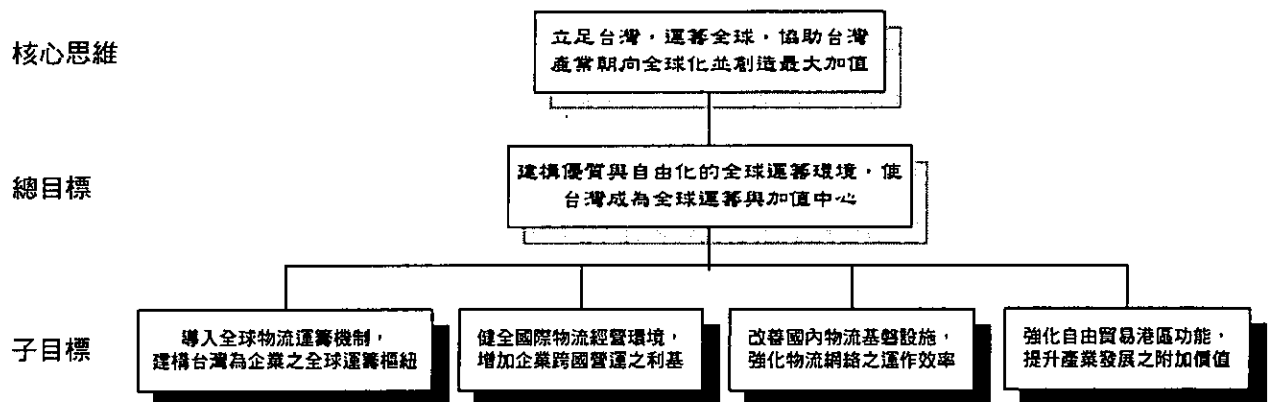
#### 壹、目標體系與策略規劃架構

一、核心思維：立足台灣，運籌全球，協助台灣產業朝向全球化，並創造最大加值。

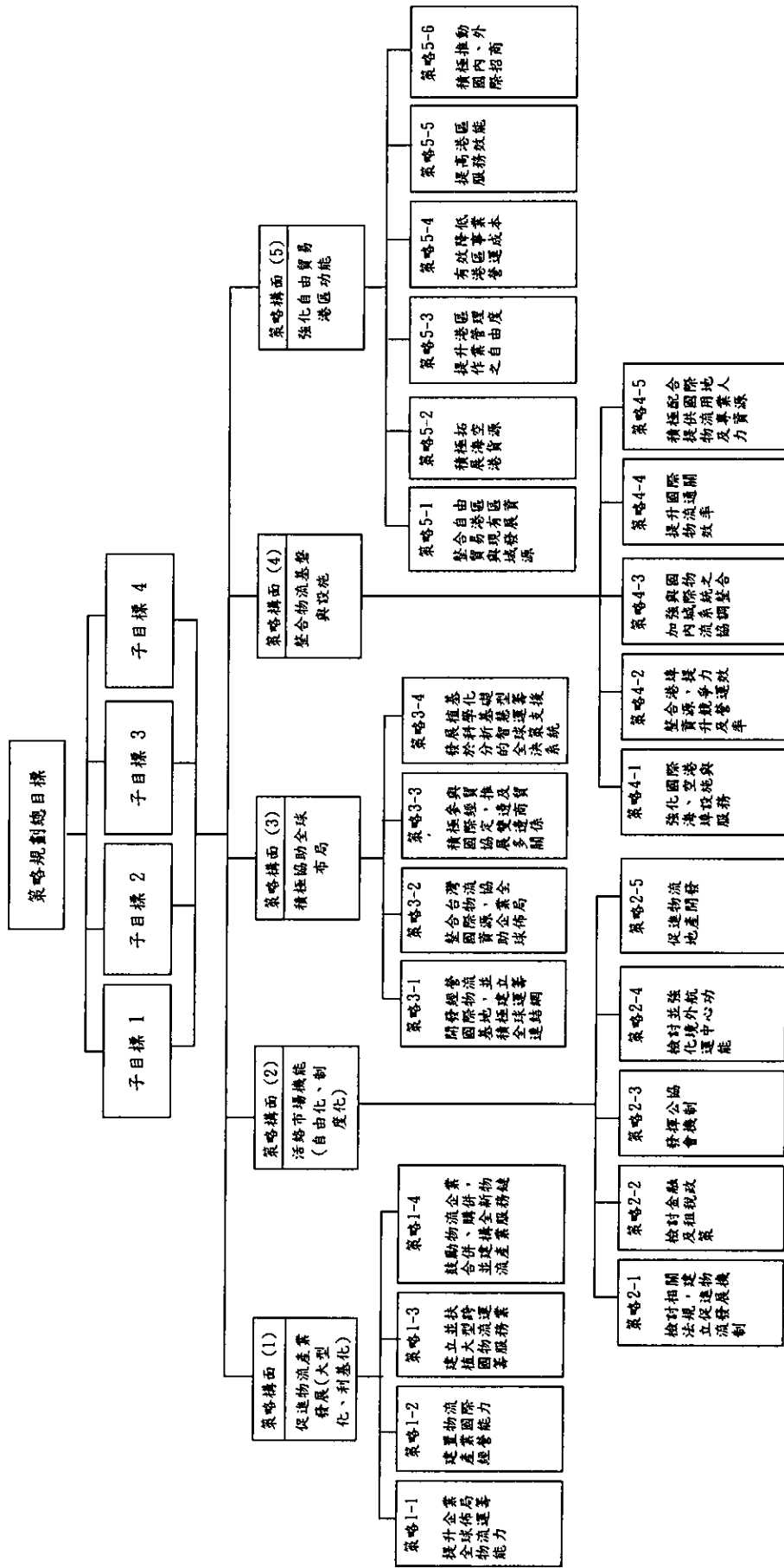
二、發展總目標：建構優質與自由化的全球運籌環境，使台灣成為全球運籌與加值中心。

三、子目標：

1. 導入全球物流運籌機制，建構台灣為企業之全球運籌樞紐；
2. 健全國際物流經營環境，增加企業跨國營運之利基；
3. 強化國內物流基磐設施，強化物流網絡之運作效率；
4. 改善自由貿易港區功能，提升產業發展之附加價值。



# 四、策略規劃架構



## 貳、題綱及議題

### 題綱一：促進物流產業發展(大型化、利基化)

#### 議題一：提升企業全球佈局物流運籌能力(流通業、製造業、農業、服務業)

- (1) 利用物流支撐海外發展自有品牌
- (2) 發展銷售協同之物流服務
- (3) 發展製造協同之物流服務
- (4) 推動供應鏈整合之運籌追蹤基磐
- (5) 推動四流整合之銷售物流體系
- (6) 透過利基產業運籌營運模式之建立與示範，作為整體計畫標竿

#### 議題二：建置物流產業國際經營能力

- (1) 免稅的優惠，鼓勵設立國際專業物流公司
- (2) 強化與擴散國際物流 Hub 平台之應用
- (3) 參與國際物流服務聯盟、促進國際交流
- (4) 組成物流國際化服務團吸取國外經驗，提供輔導

#### 議題三：建立並扶植大型跨國物流運籌服務業

- (1) 推動物流資源整合與共同化
- (2) 扶植中華郵政發展成為大型跨國物流運籌服務業之可行性
- (3) 扶植關貿公司發展成為大型跨國物流運籌服務業之可行性

#### 議題四：鼓勵物流企業合併、購併，並建構全新物流產業服務鏈

- (1) 建構對應社會課題的物流系統
- (2) 建構造福國民生活的物流系統
- (3) 促進物流業者朝專業物流公司方向發展
- (4) 推動 3PL 物流增值整合服務能力之提升
- (5) 推動國內產業之物流相關四流整合服務同盟

## **題綱二：活絡市場機能(自由化、制度化)**

### **議題一：檢討相關法規，建立促進物流發展機制**

- (1) 法令鬆綁，解除管制
- (2) 制定物流促進法
- (3) 成立專案研究團隊，規劃促進物流總合發展主計畫

### **議題二：檢討金融及租稅政策**

- (1) 成立相關稅費檢討任務小組
- (2) 使適用於製造業者的租稅優惠得以適用於物流業者
- (3) 建立信用擔保機制，解決融資問題

### **議題三：發揮公協會機制**

- (1) 委請公協會成立相關委員會，定期提供改善建議
- (2) 利用公協會建立國際運籌資訊蒐集窗口

### **議題四：檢討並強化境外航運中心功能**

- (1) 檢討境外航運中心定位
- (2) 如何在現有基礎上，強化境外航運中心功能
- (3) 建立兩岸貨運便捷機制
- (4) 促進境外航運中心與自由貿易港區作業聯動

### **議題五：促進物流地產開發**

- (1) 鼓勵成立物流地產開發商
- (2) 獎勵建立全球化物流倉儲設施網路
- (3) 輔導提升物流地產物業管理專業能力
- (4) 鼓勵物流地產開發，整合地產與相關資源
- (5) 鼓勵台鐵、中華郵政參與物流地產開發

### 題綱三：「積極協助全球布局」

#### 議題一：開發經營國際物流基地，並積極建立全球運籌連結網路

- (1) 如何開發經營台灣的國際物流基地？是否有開發經營其他區域或國家物流基地的必要？如有，基地選擇的要求為何？開發與經營者是誰？
- (2) 從企業朝全球化與區域化發展的需求來看，支撐台灣朝向全球化、區域化發展的全球運籌網路應該如何連結是最有效的？此項連結可否由台灣產業來創建與經營？或是應該採取國際聯盟的模式？現在是最好的連結，5年或10年後還會是最好的嗎？

#### 議題二：整合台灣國際物流資源，協助企業全球佈局

- (1) 企業於佈局全球或區域時，有哪些國際物流資源需要運用？這些資源的整合程度如何？
- (2) 政府作為應該有哪些才能促進國際物流資源的整合，使企業更容易將商品與服務推廣且深根到全球主要市場？

#### 議題三：積極參與國際經貿協定，推展雙邊及多邊商貿關係

- (1) 在WTO架構下，如何選擇策略性區域與國家，積極推展雙邊及多邊商貿正式與非正式關係，將台灣產業生產之良好商品與服務，以正式投資或聯盟方式搶佔當地市場，成為領先品牌？
- (2) 在商品或服務推廣過程中，如何建構全球運籌與國際物流網路，使商品與服務的流通具備國際競爭力？(答案應該在前兩項子策略中)

#### 議題四：發展植基於科學化分析基礎的智慧型全球運籌決策支援系統

- (1) 從國家觀點來看，全球運籌與國際物流競爭力如何有效衡量？
- (2) 如能衡量，台灣在全球運籌與國際物流競爭力上，目前居於亞太各國的第幾位？主要的優勢及劣勢何在？
- (3) 如何建立具有永續性的國家全球運籌與國際物流競爭力？
- (4) 從企業觀點來看，如何建構區域性或全球性的最佳全球運籌(management infrastructure-organization, information, cash flows)與國際物流(physical infrastructure-logistics flow)網路，作為進軍他國市場的依據？如何評估其好壞？
- (5) 有哪些次級資料或資訊來源可以彙整、分析並利用，以了解全球運籌與國際物流發展動態？

- (6) 可否建立一個全球運籌智能決策支援系統，及時提供政府及企業作為全球運籌規劃之使用，隨時了解國家及企業之全球運籌狀態，並據以研擬正確的國家產業政策與企業策略？如可以，如何開發這樣的決策支援系統？

#### 題綱四：「強化國際物流基磐與設施」

議題一：如何強化國際海、空港埠設施與服務？

議題二：如何整合現有港埠資源，提升競爭力及營運效率？

議題三：如何加強與國內城際物流系統之協調整合？

議題四：如何提升國際物流通關效率？

議題五：如何積極配合提供國際物流用地及專業人力資源？

#### 題綱五：「強化自由貿易港區發展」

議題一：整合自由貿易港區與現有區域發展資源

- (1) 如何有效結合區域產業發展特色及既有港埠貨源，進行結構改造，以發展具特色之自由港區？
- (2) 如何整合境外航運中心功能，並有效串連自由貿易港區與加工出口區、科學園區以及相關保稅區之整體發展？
- (3) 如何整合自由貿易港區與其他保稅區之管理體制？簡化為單一管理體制之可行性？

議題二：積極拓展海空港貨源

- (1) 如何結合境外航運中心之功能？
- (2) 如何吸引港區廠商轉型為自由港區事業？
- (3) 如何有效串連國內外之自由港區？
- (4) 如何結合毗鄰土地擴大自由貿易港區之地域範圍

議題三：提升港區作業管理之自由度

- (1) 如何簡化關務及自主管理作業？

- (2) 如何放寬大陸物品之管理？
- (3) 如何彈性規劃原產地認定標準？
- (4) 如何通盤檢討土地之使用種類與強度？

#### **議題四：有效降低港區事業營運成本**

- (1) 如何加強港區基礎建設？
- (2) 如何放寬勞工雇用條件？
- (3) 如何落實稅費優惠？

#### **議題五：提高港區服務效能**

- (1) 如何落實單一窗口？
- (2) 如何有效改革管理機關體制？
- (3) 如何構建現代化自由港區管理系統？

#### **議題六：積極推動國內、外招商**

- (1) 如何培育與進用行銷人才？
- (2) 如何強化誘因與配套措施以吸引國內、外企業進駐？
- (3) 應採用何種國際行銷策略以提升廠商進駐意願？（如研究各 FTZ 之產業供應鏈型態擬訂招商策略、成立業者聯誼會、登載國際傳媒、建置英文網站、拜訪國際業者及舉辦國際招商說明會等）

# 「強化全球運籌及自由港區發展」

## 會後建議事項

(提送時間：95年12月15日經E-mail傳送)

- 建議 1：建立與國際接軌之標準化法規與軟硬體設備。
- 建議 2：建立航空保安之資訊平台。
- 建議 3：整合 16 個物流業種。
- 建議 4：建立台灣為南美在亞太地區原物料之物流轉運中心。
- 建議 5：檢討現行物流相關法規與制度。
- 建議 6：制訂物流業評鑑與分級管理制度。
- 建議 7：建立物流競爭價格之資料庫。
- 建議 8：建立機場與港口之連結力與策略聯盟。
- 建議 9：強化台灣物流業快速資訊回應能力。
- 建議 10：提供物流土地低稅率。
- 建議 11：儘速開放兩岸直航。
- 建議 12：推動海關 C3 無紙化。
- 建議 13：推動跨轄區驗關，全島放行。
- 建議 14：推動物流銀行制度。
- 建議 15：政府成立物流服務單一窗口，鼓勵業者整合成大型業者。
- 建議 16：開放兩岸境外航運中心國籍貨輪行駛。
- 建議 17：全面檢討保稅制度。
- 建議 18：檢討貨車行駛道路之載重限制。
- 建議 19：將物流業列入策略性新興產業，給予優惠。
- 建議 20：推動成立政商分立之港務公司。
- 建議 21：改善港空港連外道路系統。
- 建議 22：擴增航空貨運站停機坪及倉棧設施能量。
- 建議 23：協助解決國際物流用地。
- 建議 24：推動設置「物流控股公司」。
- 建議 25：成立跨部會國家物流運籌推動委員會。
- 建議 26：檢討境外航運中心定位及其功能。
- 建議 27：推動建立虛擬物流平台。
- 建議 28：簡化海空聯運通行識別認證。
- 建議 29：檢討海港作業管理費用。
- 建議 30：結合國際物流培訓組織，培育具認證之全球運籌人才。



- 建議 31：進行不同物流運籌產業的需求調查。
- 建議 32：建立 e 化的物流資訊平台。
- 建議 33：政府提供誘因，鼓勵輔導國內業者策略聯盟。
- 建議 34：政府成立輔導物流中小企業之海外專責機構。
- 建議 35：加強補助物流先進技術與管理之研究。
- 建議 36：籌組台灣全球運籌商貿流通公司。
- 建議 37：規範全球物流運籌服務者角色。
- 建議 38：減免自由貿易港區之營所稅與營業稅。
- 建議 39：擴大自由貿易港區之規模與功能。
- 建議 40：檢討自由貿易港區設置條例之不自由條文。
- 建議 41：檢討自由貿易港區內之配置規劃。
- 建議 42：成立自由貿易港區之專責管理單位。
- 建議 43：整合自由貿易港區與加工出口區。
- 建議 44：檢討自由貿易港區移倉簡化作業。
- 建議 45：強化自由貿易港區之行銷宣傳資料與計畫。
- 建議 46：檢討放寬自由貿易港區內聘僱外勞及原住民之比例。
- 建議 47：推動自由貿易港區單一窗口服務。
- 建議 48：檢討自由貿易港區內土地租金優惠，最低附加價值比率等。



## 附錄二：第一次產學研專家座談會會議紀錄

- 一、時間：中華民國 95 年 10 月 11 日下午 02 時 00 分
- 二、地點：行政院經濟建設委員會 619 會議室
- 三、主持人：行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰
- 四、出席人員：(略)
- 五、主席致辭：(略)
- 六、討論與建議：

行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩：

1. 今天會議主要有兩大主題，一是針對簡報中第 51、52、53 頁中，行政院經建會所訂定出來的核心思維、發展總目標、子目標，以及策略一到策略六中的子策略做討論，探討其中各項是否有觀念上錯誤或遺漏的地方，且我們需要怎麼樣修改；二是討論我們往後研討會的進行方式，該已怎樣的型式來舉行這種跨政府部門及民間的研討會，除了參考新加坡、香港等已舉辦過的類似研討會外，還要煩請各位專家學者一同討論我們自己的研討會方式，然後向政府部門呈上一些的想法和做法，得到上面政府部門的支持而得以推動此計畫。
2. 簡報中的策略六「優質經貿網絡」為本會另一個計畫的主題，所以我們本計畫主要針對策略一到策略五來做討論即可，而院長對本計畫的簡報及計畫推動也極有興趣，因此若可以得到院長對此計畫的重視，未來在推行計畫上也會有較多的協助，故還得請各位專家學者在這部分多多幫忙。
3. 在各位學者專家發言前，先請廖委員（王司長鉞波的位置）來針對這次的議題做些重點上的提示及補充，或說明有無重疊而需要修改或加強的地方。

廖委員的助理：

1. 在此簡單說明一下商業司在物流政策發展的想法，我們由過去歸納商業司在物流發展推動上的議題，主要都針對產業發展的角度來思考，例如從基盤環境、經營環境及物流服務提升產業發展上的一些課題做討論，經營環境的部分包括融資、租稅等課題；而基盤環境包括通關、港埠設施及物流基礎設施的建構，以及蘇理事長在談的物流園區或物流協會在協助的公共貨物轉運課題都算在內；物流服務提升產業發展的課題如全球運籌計畫裡推動的物流聯盟和物流平台，或是與今天議題相關的全球佈局、國際化或大型化等課題也都是商業司不斷努力推行的。
2. 而今天物流服務業的發展，衍生出許多關於委外的活動，例如本來僅需遞送貨物，現在卻還要加入裝置、維修、原物料採購等活動，都是因為物流內涵不斷的擴展，到現在已有所謂的 5PL，因此我們考慮的角度也要逐漸的調整，不管在經營環境或基盤設施上，思考這方面的行業要如何發展才能得到更多機會，甚至未來可能有需要組織一個物流顧問團隊，深入海外台商或業者去了解有無遇到什麼問題或障礙，透過國際擴點或國際聯盟後來探討更廣泛的課題，諸如此類的計畫都是我們目前還須在努力的地方。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 我國將來在整合物流業發展時，經濟部商業司是屬於主管機關，而經建會是屬於推動單位，所以將來在執行方面由其他單位執行外，政策方面商業司和經建會需要一起溝通規劃，不論在物流產業方面獲自由貿易港區發展，彼此都要扮演好相互溝通協調的角色。
2. 接下來就請各位專家學者針對本會議兩個主要議題進行討論，一是簡報中各細項的增減和修改；二是討論未來研討會的形式。

王理事長：

1. 我們今天在談論核心思維、總目標之前，我認為有一個很重要的前提，就是兩岸直航的問題，這個議題雖然目前難以解決，但卻是我們必須要面對的，因為我們若是放棄討論這個議題，在談論推動全球運籌的主題上就很難釐清涉及的範圍。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 關於王理事長提到的兩岸直航問題，我覺得絕非我們今天這裡就可以釐清的，因為這個問題就算在內閣會議裡，也無法有一個確定的答案，所以我們應該給予兩個假設，一是在現階段下我們應該怎樣發展會有較好的結果；二是假設將來兩岸關係緩和後，可以怎樣進行第二階段來獲得更好的發展。但別認定將來一定是怎樣的，而是根據兩個可能的假設來分別設定方案。

中央大學資訊管理系 范教授錚強：

1. 此次座談會是在有天花板限制的情況下來運作，還是可以拆除天花板的限制來談論我國全球運籌發展，因為若是有一個無法破除的限制，我們就如同玩假的研討會一樣，若是可以真正的來為我國全球運籌發展努力而突破限制的束縛，那我們討論起來也可以比較盡心盡力的去做努力。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 請大家不用預先設定怎樣的情況，因為一件事情本身一定會有許多限制和不確定因素，若要以兩岸問題來當主軸持續做討論，相信這個研討會將無法順利進行，所以希望各位專家學者來討論兩種情況下，如何讓我們獲益最大，受害最輕。

行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩：

1. 回應剛剛范教授的問題，本研討會保證百分之百是玩真的，所以希望大家不要有所誤會，本人也不希望看到這會議往假的這方面去進行下去。

東立物流公司 洪董事長辰冬：

1. 目前我國在兩岸問題上，有一個很大的現象，就是國內工廠紛紛外移至對岸，若現在要國內工廠搬回來台灣實在不合成本，而且大陸港口的不斷建設，我們要以怎樣的優勢吸引台商回國製造後再銷至國外，並將總部設在台灣，是我們需要集思廣益去討論的。

北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴：

1. 針對兩岸議題，在策略五中「強化自由貿易港區功能」，其中有結合境外航運中心功能，這就是一個好的策略來處理兩岸問題，只是現在境外航運中心的功能越來越弱，所以未來我們若是可以針對這部分的議題做深入討論，這就是一種兩岸定點直接通航的一種方向。
2. 整個架構中，策略與子目標有些重複的名詞，例如我們子目標內有一條是強化國內物流基磐，而策略三也是物流基磐與設施，這應該只是目標的訂定，而非策略，所以在子目標與策略的訂定上應該在釐清。

東吳大學企業管理學系 蘇教授雄義：

1. 針對我們這次會議，是屬於大拜拜式的資料收集，但建議可以透過一些窗口來收集大眾業者的意見，並進一步去檢測哪些意見可以用，優先把不錯的意見挑選出來，作為參考。
2. 我們在會議中討論的意見，必須要集中焦點，因為我們從概念的形成、意見的具體化到全面推動策略，都會投入相當大的精神和金錢，若是我們討論議題太過發散將會導致什麼都做不好，所以一定要了解我們重點在何處。
3. 今天在做各位都是各領域的專家，但專家也有盲點和偏好，大家所提出來的意見可能是好的，但也可能產生更大的傷害，所以我們要好好運用現有的資訊及資料，結合科學化的方式去做決策，例如收集現有數據，建構一個全球運籌的智能系統資料庫，提供給台灣業務主委和企業主管，讓大家了解自己在全球的定位和角色，但這需要結合在座的專家學者一同來努力，來發展這類科學化的決策方法。
4. 其實台灣貿易很強，所以我建議可以將以往製造中心的概念轉換成商貿中心，將台灣及亞洲好的商品彙整，邀請各界來台灣進行交易，或給予好的條件例如自由的進出口，讓外商在台灣成立發表會，吸引物流或貿易企業家，使台灣貨物流通頻繁以促進台灣物流業的發展。

行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩：

1. 關於蘇教授提到有關意見廣泛收集和篩選，我們將會在計畫第二階段實施，只是今天還未向各位說明而已，之後我們收集的各題綱的資料，將要麻煩各組的專家學者來探討其中重要的資訊，並進行篩選的動作，才能行成我們所需的寶貴資訊，當作真正要做的決策。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 針對剛剛提到的全球商貿中心這個議題，雖然不完全排除其可能性，但目前仍採保留的態度去面對商貿中心的設立，因為向政府單位提交「中心」的機構都會比較難通過或較被注意，所以有些不便之處而無法馬上將中心的設立提出。

A：

1. 在探討全球運籌的發展中，因為物流業本身算是服務業，所以應該同時顧及到需求面的變化，因此我建議在之後的研討會裡，我們可以邀請一些台灣的製造業者，或者台商及外商來了解他們想法和做法，在有限的資源和時間

下，透過需求面的一些見解，以達到滿足客戶的需要。

中央大學資訊管理系 范教授錚強：

1. 本計畫的範圍是僅促使台灣本國內物流業發展，如發展自由貿易港區來吸引外商來台投資，來提升台灣經濟力量；還是扶植台商使之在全球物流業的經濟發展，使海外台商有所成就而不一定專注於國內業者，一樣對台灣有所好處。因此我覺得若兩者分開來討論，會有不同的策略方案，所以需要事先探討出目標範圍為何。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 要讓台灣經濟能夠壯大，海外台商當然也不能忽略，但本計畫主要是由內而外的發展，先立足台灣，再放眼全世界，所以我們應該好好討論如何結合海內外業者，用以達到台灣全球運籌業發展。

中華民國物流協會 黃理事長仁安：

1. 已簡報中發展子目標第一條來看，「導入全球物流運籌機制，吸引企業運用台灣作為全球運籌樞紐」，所以我們首先應該是在立足台灣，讓所有在海外的台商至少有個立足點，而不是無據點的，若是海外的台商發展很好，可是台灣本身經濟狀況無法發展起來，根本無法將台商與國內業者結合，更別說將台灣作為全球運籌樞紐了，所以立足台灣為首要任務。
2. 另外關於本計畫的架構上，一些關於策略和子策略方面都還要再仔細評估，在這競爭激烈的環境下，我們的策略要適時的做調整，所以我建議各組專家學者，針對現在現實狀況來探討，再進一步對他們的策略下的主題做增減及修改。

台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德：

1. 若從架構來看，我建議兩岸應該列進每一個子策略裡面，例如在全球佈局的部分，可以加入「如何促進台商在大陸發展經濟」，但要如何包裝以避免不需要的麻煩則要好好的討論。
2. 在各個策略裡規劃的每一個題綱引言人中，希望再加入一位經建會裡的同仁，可以當做各組與經建會聯繫的主要人員，讓各組與經建會有良好的溝通橋樑，以達到意見快速的傳達及交流。
3. 不要受限於我們在怎樣的中心來做，而是可以無遠弗屆，也就是將研討範圍到更寬廣，是與全世界做生意而並非只在台灣內發展經濟而已，從這樣的角度切入我們現在的架構，需要大家一起努力對每個策略來探討裡面的子策略，在每個分組題綱裡也有兩個重點，一個是針對物流的需求者，另一個是物流的供給者，例如某時段是由物流的需求者來討論他們在全球運籌的過程中是如何佈局，而這些物流的業者要怎樣的來幫助台商發展海外物流發展。
4. 現在越來越多台商在越南、大陸等地發展，將工業區移到大陸或越南去發展，所以可以討論如何讓台商留在台灣，其實台商都很想回台灣工作，所以看能否在此計畫中，將台商留在自由貿易港區，得到良好的條件而不要到外地去發展，所以建議可以在之後研討會的時候，邀請外地台商業者來了解他們的需求。

長榮大學航運管理學系 陳教授春益：

1. 本研討會題目在推動全球運籌後，加上一個自由貿易港區在題目中，是否有特別的意義，若依核心思維只是要發展台灣全球運籌的目標上，並不一定要把自由貿易港區特別加在其中，故建議若可以將其從題目中刪除，而重心放在全球運籌的推動上就好了。

行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩：

1. 在之前 6/29 行政院會議中有提到，關於台灣自由貿易港區的發展實施的不是很成功，主要是因為誘因不足，所以希望可以藉著推動全球運籌的機會下，提升自由貿易港區的誘因，推動自由貿易港區的發展，另外自由貿易港區在現階段無法成功實施，可能是因為他的外在條件所致，但並不代表之後一定不行，可能在兩岸通行直航或一些因素後，自由貿易港區就可以得到良好的發展，故在此也希望藉助各位專家學者，一同集思廣益來改善缺失，一方面推動台灣全球運籌外，也同時發展自由貿易港區。

台灣國際物流協會 楊理事長庶平：

1. 關於策略一中國際協定的問題有限制於哪些方面嗎？

**B：**

1. 這些策略下的子策略並不是議題，而是我們可以討論的方向，而每個題綱的議題是希望各組的兩位專家學者一同幫我們訂定出來，所以在簡報中 55 頁每個題綱都有一個討論議題是空白的，希望由專家學者來給我們建議並填入。
2. 因此本會後主要希望各組引言人協助我們的兩件事情，第一就是每一個題綱議題的訂定，第二就是每一個題綱應邀請的對象，當然我們也會思考，但擔心我們遺漏或沒有想的很周延，故才希望各位學者專家幫忙。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 議題及策略和子策略的部分仍可以調整，這份簡報只是讓大家參考用的，例如國際協定可以小到一個協會與一個協會的合作，也可以大到一個國家與一個國家的合作，所以大家可以調整增減的彈性還很大。

東吳大學企業管理學系 蘇教授雄義：

1. 策略四中最後三個子策略，也就是「扶植大型跨國物流業者」、「聯盟、合併及建構產業價值鏈」、「透過利基產業運籌營運模式之建立與示範，作為整體計畫標竿」都屬於細節的部分，所以建議刪除。而產業物流及物流產業都已經可以涵蓋策略四全部的主題了。而最後三項目前都已有計畫在推動，我們可以去了解其成果如何。
2. 策略四可以加入一個「推動全球商貿市場的發展」，也就是我們應該去想辦法變成一個商貿中心而非製造中心，故建議可成為在這範疇裡討論的主題。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 在簡報中 55 頁的表中，裡面將各位專家學者分配到五個題綱的引言人中，

不知大家有無覺得需要更動，若沒有請大家在一個禮拜協調討論，並提出各題綱中可以討論的主題。

交通大學交通運輸研究所 黃教授台生：

1. 關於分組討論的題綱順序，建議可以調動一下順序，第一場為促進產業發展，第二場為活絡市場機能，第三場為全球佈局，第四場為物流基盤與設施，第五場為強化自由貿易港區功能，感覺這樣較能依序呈現整個全球運籌研討的完整性。

廖委員：

1. 建議第一個和第二個題綱結合成「健全物流經營環境」，然後第三個題綱改為「強化物流基盤與設施」。
2. 建議策略五改為「強化自由貿易港區與國際物流之發展」。

北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴：

1. 建議主持人與各組引言人針對今天討論的各個策略和子策略，會後再討論哪些有需要更動後，再一同挑選來決定最終的子策略和題綱。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 因為各個的題綱還是有不同需要討論的內容，且並沒有重複太多，所以基本上還是分為五個題綱，而流程就依據黃教授所排的順序去討論。

長榮大學航運管理學系 陳教授春益：

1. 策略五若是要更動題目，則建議以「強化自由貿易港區及國際物流園區之發展」當題目，但比較建議依原本題目來訂定，只要子策略裡加入有關國際物流園區的相關發展即可。

北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴：

1. 核心思維的願景只看到整合資源，但整合只是手段之一，所以應該將其改寫，清楚的描述希望得到怎樣的願景，故建議核心思維可能需要再討論出較明確的方向。

東吳大學企業管理學系 蘇教授雄義：

1. 核心思維建議改寫成「立足台灣運籌全球，協助台灣產業朝全球化及區域化發展」。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰：

1. 策略五就依照陳教授的建議不更動題目，而當組引言人可「將國際物流園區之發展」也一併加入討論。
2. 核心思維也改寫成蘇教授所建議的「立足台灣運籌全球，協助台灣產業朝全球化及區域化發展」。

七、散會



## 附錄三：第二次產學研專家座談會會議紀錄

- 一、時間：中華民國 95 年 10 月 30 日
- 二、地點：行政院經濟建設委員會 513 會議室
- 三、主持人：行政院經濟建設委員會 葉副委員明峰
- 四、出席人員：
- 五、主席致辭：(略)
- 六、討論與建議：

### -----目標體制與策略規劃架構-----

行政院經濟建設委員會 葉副委員明峰

1. 請教各位第二頁大架構下有沒有意見?

北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 子目標第三點 完善國內物流基磐設施，提升物流網絡之運輸效率。建議基磐設施之下希望加服務。希望不只是強調基磐設施，而也能展現服務。

交通大學交通運輸 馮正民教授

1. 核心思維中，「協助產業朝向全球化、區域化發展」可以改為，「協助台灣產業朝向全球化，並創造最大附加值」。目的是將 Value added 放入核心思維中，而全球化已包括區域化，供各位參考。
2. 總目標方面，原本為「整合資源，建構台灣之全球運籌主導型樞紐機制」，我在看過各位意見後，希望能改為「建構優質與自由化的全球運籌環境，使台灣成為全球運籌與增值中心」，目的是原本台灣強調的是物流，現在希望加上且增值中心的概念。原本建構主導型樞紐機制有些方法手段導向，而機制不是目的，而我們最好建立一個目的，目的希望變成如何，希望大家討論一下。
3. 吳教授所建議的我覺得很好，希望能把國內拿掉，因為原本子目標的排列相當齊，加上服務後，感覺有些長度不一，當然這不是非常重要，希望供大家參考。

東吳大學企業管理學系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 新思維部份，立足台灣，後面又加上協助台灣產業朝向全球化，這裡有兩個台灣，我的印象中原本有加上台灣，但有老師建議把後面的台灣拿掉。其實從前面的角度看立足台灣已經是只指台灣的企業。
2. 區域化的部份，是只目前台灣的企業，全球化的比例非常少，要是沒有區域化的過程，很難變全球化。換句話說，絕大部分的台灣企業，現在的需求不是全球化，是區域化。

行政院經濟建設委員會 葉副委員明峰

1. 其實還好，因為全球化與區域化，是範圍的問題，方向是一致的。全球化應

該是涵蓋區域化。

2. 馮教授方面的重點是:創造最大加值。

#### 北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 核心思維和發展總目標方面，馮教授啟動了討論，所以我這方面有兩個意見，第一點是:承辦單位是不是可以把每一位提供意見可以加以綜合，讓大家能從不同觀點得到不同結果。
2. 第二點是贊成馮教授總目標是創立一個機制。我個人認為總目標有兩個方向第一個是希望台灣成為全球企業的運籌基地，主題如果不想使用「中心」，可以使用「基地」。
3. 我是建議台灣可以成為全球未來企業全球運籌首選的地方，我也認同第一次討論不要的用台灣這個字，而我們不要只重視台灣企業，像我們有一些高科技的優勢產業，我們如何幫助他們在全球運籌上佔有優勢，順利使競爭能力能夠向外延伸，是我們的一個方向。
4. 第二個方向是我們台灣本身成為一個運籌基地，朝這兩個方向去設定總目標以及子目標。
5. 題綱一我們就提到物流產業，有些需求導向，題綱三如果在第一的話，我們的高科技優勢產業，能夠如何在全球佈局，是我們要去鼓舞的，然後再去談物流產業；先談產業物流再來講物流產業，從國際觀再來看我們的基地如何建立，我的方向是有一點朝這樣思考。如果承辦單位能把大家的思維整合，我相信不會是維持現在這樣的思維。

#### 中央大學資訊管理系 范教授錚強

1. 吳教授的說法我有一點意見，物流產業從某個角度來看，是支援其他產業。但從第二個角度來看，物流產業本身為一個產業，譬如香港完全沒有製造業，以物流作為一個全球核心的重要性，也越來越受到重視，因此，以物流當做一個服務業來做為一個產業，也是要被重視的。我們過去一直以製造業起家，拿服務業為配角，是可行的，但我們要思考未來物流業有可能成為主角，值得思考，新加坡也一樣，物流已成為主角，而非配角。

#### 交通大學交通運輸 馮教授正民

1. 核心思維，要反應在目標裡面。而目的就是成為運籌及加值中心。

#### 行政院經濟建設委員會 葉副委員明峰

1. 我不喜歡用中心是因為我們飽受“中心”之苦，過去經建會建立許多中心，但是因為許多內外條件無法實現，如果在弄出中心的話，媒體又要說經建會又在畫大餅了。因此我們是不是可以使用「基地」。

#### 台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 跟主席報告，其實中心要被大家認同才被稱為中心，否則淪於自大，
2. 是不是要以台灣的角度去看，還是從全球的角度去看，是策略定位的定位，因用全球的地位去看，以未來全球經濟發展來看，未來可以執行的過程很重要。

#### 北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 我的意見部分，物流產業與其他產業的部份，並沒有主從的關係，創造全球好的環境，沒有國界的環境。而我第一是針對國內產業，不管是什麼產業，而我們優勢的產業是國內的高科技企業和先進服務業，我的意思是我們要了解經建會是要針對誰來提供協助。國內的企業，不管是什麼產業，國際的運籌我們是不是該創造一個環境給他。第一是朝向產業物流的方向，創造一個好的環境，是一個沒有國界的環境，任何一個服務業的供應鏈也包括。第二個是針對台灣這個基地，呂老師跟我的方向類似。因此物流產業跟其他產業沒有主從關係，我們針對的是，只是針對物流產業，還是整個上游都要討論，因為兩個是相輔相成。

#### 行政院經濟建設委員會 葉副委員明峰

1. 兩個都兼顧，不必針對哪一個產業。

#### 成功大學交通管理科學研究所 呂教授錦山

1. 在推導政策時，要有吸引人的品牌名稱，要考慮到誰會看到這個名稱，有三個角度，人民、產業、政府國家的角度。三個角度都要兼顧，才會不會偏頗哪一方。歐洲裡面以四個角度，第一個以人民、產業、個別自己國家的角度、整體的角度，而目前訂的比較偏重產業，沒有考慮到人民等其他條件。

#### 行政院經濟建設委員會 葉副委員明峰

1. 建構優質及自由化的環境，使台灣成為運籌及加值基地。

#### 東吳大學企業管理學系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 這個目標已經追求 10 幾年了，但是我們的目標離原本理想還是很遠，原本總目標是慕僚提出的，我們要做的是要把問題排除，創造優質自由化，資源整合。
2. 原本整合資源，公部門和私部門資源都有，但是沒有整合的很好。其實我們都一直在建構，但改進空間還是很大，因此我建議要使用推進。

#### 北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 我建議總目標不要把自由化拿出來，手段導向太強，自由化是手段，我們是要討論是目標，而創造優質環境才是我們的目標。

#### -----題綱一-----

#### 法協中心 左主委衍

1. 我把大約的情形講一下，我們學習新加坡的方式，請民間提供意見。而中心這兩個字，我們怕民間誤認我們又在喊口號，希望從比較低的角度，慢慢加碼。

#### 工研院 RFID 中心創新運籌應用組許副組長敦年

1. 基本上范老師提的架構，我們物流業跟國外比起來，有許多不同，不論在規

模或願景方面，大型化是全球化的基本條件，我們要怎樣協助物流產業大型化，是很重要的重點。

王鉞波(代)

1. 議題三的部份，扶植具有一定官股公司中，有列出幾家公司，適不適合在會中被討論。

法協中心 左主委衍

1. 我們有體會到民間政策可以討論，但是執行上有困難性的地方，可能不太適合，立法院目前很重視官股公司民營化。

交通部

1. 這些公司已經民營化且股票上市，要看股東大會是否同意從事相關業務。

東吳大學企業管理學系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 議題一方面全球化對物流發展的衝擊、還是物流業對全球化的衝擊，與機會，全球化對物流不只是衝擊，也有機會。

台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 有關物流業大型化的發展趨勢，要討論更具體的東西，這幾個主要議題的提綱沒有問題，子項目還有很多討論的空間。是不是需要在今天這個過程去討論很詳細討論用字遣詞。

交通部

1. 中華郵政，目前在國內有很多通路沒有錯，但要成為跨國物流中心，目前受到公營公司有很多束縛，在沒有民營化之前，裡面的人根本不懂國際物流，人才方面以及員工訓練不夠，只有民營化後才有可能性。

王鉞波(代)

1. 大型化要去界定是否跨國且為國際運籌的大型化，目前很難有企業達到標準。

台灣國際物流協會 李常務理事柏峰

1. 以物流業來講我有不同意見，長榮海運，是否一開始就很大，很多產業是從很小開始，產業要競爭的話，可以走大型化，或是精緻化。大型化還是要有企業來追求，企業全球化之後，供應鏈都委外。未來國際的物流業很有可能只剩目前所見的運輸業，我們的產業國際運輸業，目前國內的物流業非只看到大中華市場，仍然有些有企圖心，有助益歐洲美國市場。
2. 活絡市場方面，成為物流金控中心的看法，整合方面，資金來源對中小企業是個很大的門檻，希望討論租稅等整合方面條件。我認為台灣還是有物流業者有潛力可以大型化。

交通部

1. 希望提供背景資料，了解物流業遇到問題。

成功大學交通管理科學研究所 呂教授錦山

1. 大型化、利基化之下希望加上專業化。

-----題綱二-----

法協中心 左主委衍

1. 議題二方面有關租稅方面，政府遇到租稅上要做通盤檢討，不是一個座談會就可以決定方向，獎勵政策不太適合討論，可以討論，但不適合太廣泛。

成功大學交通管理科學研究所 呂教授錦山

1. 管制方面，台灣方面管制蠻多的，有限定資本額，我們政府對於產業管的比較多一些。第二個是租稅條件方面，我們稅率偏高，營業稅方面，能不能吸引海內外業者，稅務方面很難解，但也是活絡市場的機制。第三方面是公協會的機制，各種管理機關也各自為政，必須在協調機制上有所建立，幫助業者解決困難。第四方面，境外航運中心，可以充分做發揮。科學園區和境外航運中心，還有深層加工方面，可以做相當程度發揮。營運跟管理是否要分開，專業公司，也是活絡市場的方式。

財政部 郭先生

1. 關稅方面在國家比例上占很少，問題應該是營利事業所得稅，賦稅組可能會比較專業，下次會請賦稅組來參與討論。財政部研究自由貿易港區深層加工方面，目前有再研究，很快就有結論。

交通部

1. 海運承攬業非物流業，在法制上面要釐清。
2. 今年七八月時，兩岸的經貿問題經貿被台聯黨反對，而有其他兩岸相關建議送到陸委會都石沉大海。

法協中心左主委衍

1. 租稅政策提出來討論，有可能會造成失望。不希望層次拉高，造成外界認為經建會又在說大話。

東吳大學企業管理學系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 我們了解經建會立場，但是，不能因為窒礙難行就不做討論，就大型化而言，把台灣資金收集去收購大型公司。如果窒礙難行，就做小的，這樣一點影響力都沒有。

台灣國際物流協會 李常務理事柏峰

1. 境外航運中心是否能發展他的角色，議題四是否能改為，建立兩岸貨運便捷的機制，目前也有兩岸包機，是否能在兩岸包機的機制之下，看是否有空間。

法協中心 左主委衍

1. 兩岸的問題在陸委會，甚至國安會方面，有可能成為空談。

交通大學交通運輸 馮教授正民

1. 尊重議題的主持人跟引言人，再拿來討論，建議提綱五要後面要加一個(加值化)。

北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 回歸到饒組長，境外航運中心不是不談，而是要放在自由貿易港區來談。自由貿易港區已經快死了，要結合境外航運中心，才有辦法發展，讓福州廈門的或可以進境外航運中心，境外航運中心的議題和自由貿易港區通盤檢討。

成功大學交通管理科學研究所 呂教授錦山

1. 議題四是否可以加一個檢討並強化複合運送功能。

台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 要怎樣強化兩岸物流活動，活化市場機能比較重要的還是在兩岸之間，如果沒有被提到，相當危險，只是字眼要如何修正，才會比較不敏感。

法協中心 左主委衍

1. 大家提到重疊的部份，兩岸貨運便捷化機制，好像是公約數，但是這樣的字眼，不知道傳出去後反應如何。

成功大學交通管理科學研究所 呂教授錦山

陸委會方面，我覺得我們現在該如何做就如何去做。

#### -----題綱三-----

東吳大學企業管理學系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 建議議題二和議題一對調，真正要談國際化是要把生意做到國外去，議題三是個很重要的問題，但難度相對高，現在再談國際物流，目前國貿局一直都沒有參與討論，希望以後也能參與。
2. 議題四方面我們在做決策時有很好的資料，例如新加坡，對與很多政策，都給很大支持，而這些都是很多有效的資料，如果能收集，可以從中得到更好結果。此為第四個議題後面背景的想法。

台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 從政府的角度，應該有收集資料得到有效情報。

交通大學交通運輸 馮教授正民

1. 議題四方面 希望改為「發展智慧型全球運籌資訊及決策資源系統」，因為決策先要有資訊。

#### -----題綱四-----

北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 具體建議，題綱的名稱，改為「完善國際物流基盤設施與服務(效率化)」，可

改為「強化國際物流基盤設施與服務(效率化)」

2. 議題部分建議改為五個議題。

議題一：強化國際海、空港埠設施，整合港埠資源，以提升營運效率及競爭力

議題二：提升國際物流通關效率

議題三：加強國際與國內物流系統之協調整合

議題四：積極配合解決國際物流用地問題

議題五：積極配合培育國際物流專業人才

議題四、議題五是否可放在題綱一

3. 議題一中海港空港是否要分開，邀請的人不同，討論的方向不同。

法協中心 左主委銜

1. 海、空港為討論方便應分開，但如此就增加為六個議題，因此議題二：提升國際物流通關效率併入其他討論。

-----題綱五-----

台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 自由貿易港區有不同的營運模式，我們需要去收集臨近國家的資料，期代引  
言人能在會前收集好相關資料。

-----座談會之辦理方式-----

蘇理事長隆德 方案甲

吳教授榮貴 方案甲

蘇教授雄義 方案乙

楊理事長庶平 方案乙

李常務理事柏峰 方案乙

七、散會





## 附錄四：第一次分組座談會會議紀錄

一、時間：中華民國 95 年 12 月 1 日早上 09 時 00 分

二、地點：台大校友聯誼社 4 樓會議室

三、主持人：行政院經濟建設委員會 黃主任秘書肇熙

四、出席人員：(略)

五、主席致辭：(略)

六、早上議題討論：

### 中小企業 鍾理事坤金

1. 中小企業在台灣共有一百二十二萬家，目前大部分分散在各地，三分之一移往大陸，三分之二根留台灣，希望政府成立專責機構，由產業界配合，工業總會當然也會義不容辭地提供協助。

### 台灣科學工業園區同業工會 潘副總幹事仁聰

1. 企業在全球佈局競爭力的展現是總體的事情，不論是在製造、研發、品牌、市場、行銷，以及通路都需就位，才能去談全球佈局。今天的議題是鎖定在 logistics 的全球佈局，我要強調的是，倘若總體沒有平衡去發展，光一個個體單獨的發展也很難突破去展現。但至少我們現在面對的是 logistics，這塊要把它做好。物流是核心，另外還有金流、資訊流、人流，都需均衡發展，不應該只關注在物流發展。
2. 掌握物流特性點，園區內產品輕薄短小值高，因此關注在空運。站在廠商的立場，政府面法規的鬆綁，殷切期待政府對大陸政策的務實化，產業 output 百分之五十在大陸，大陸政策的務實化很重要。如何運用政府力量，將科學園區做為示範區成立運籌物流共通平台，企業界希望可以隨時掌握物品的狀況，無論是製造中或是成品，有賴政府整合物流運籌業者，建立承攬資訊平台。園區公司對於運籌承攬有很大的期許，很榮幸參加今天的座談。

### 中華民國對外貿易協會服務推廣中心 曾主任棟鐘

1. 服務推廣中心在今年七月十二號成立，目前台灣服務業占 GDP73.56%，站在全球角度來看，現在世界上在物流硬體設施上做的不錯的國家，歐洲荷蘭、東南亞新加坡，現階段台灣的地理位置，政府應該發展什麼？Acer、Asus、明基，我們有好的企業，政府該如何幫助發展，在中國大陸威脅下，台灣該如何成為區域物流中心？是否可換個角度想，能不能成為像 DHL 這類的大的物流中心？

### 悅智全球顧問公司 黃董事長河明

1. 過去有段時間在資策會服務，台灣目前面臨新機會，貿易量從戰後百分之五到 1999 年百分之十七。戴爾電腦委託筆記型電腦製造，綜合了全球二十幾個國家，水平分工比早期強化很多，世界上需求一直增加，技術與管理快速創新，RFID 改革物流技術，創造加值空間，智慧型系統，投入做這種研究，產品生命週期全面性的物流，是歐盟目前研究的議題，希望台灣可以搭上這波列車。
2. 世界貿易正快速擴張，運籌以技術和模式也快速創新，以因應新的需求。我國應該在已有的基礎上建立新的核心能力。例如，技術開發應可包含 RFID，智慧型系統和使用端設備，管理方面可強化綠色運籌、逆向物流、生產履歷等。政府可結合民間力量設立技術和管理的發展機構。

### 廣達電腦股份有限公司 方資訊科技協理天戟

1. 政府在推動供應鏈整合之運籌追蹤上希望能協調分產業之全球 CSW HUB 之建立。國內資訊電子及消費電子產品之製造，成品係於國際物流倉儲之部分，以 HUB 型態呈現，建議政府可以產業之需求考量建立 CSW(central sharing W/H)型態，供台灣中小型製造業共用此 CSW 以分擔成本，全球共享！
2. 針對單一產品 LCD/TV 建立全球運籌規劃。建立全球運籌發展推動委員會；e 化平台應由國內相關產業(ERP、SCM；物流系統；產業倉儲系統)共同建構，排除國外業者參與，建構台商國際性專屬運籌平台 TGLN(Taiwan Global Logistics Network，台灣全球運籌網)。

3. 目前 IC、NB 等產品已由 Brand-Name 廠商掌握 Logistics，能改變的機率不大，故建議以新興 LCD/TV 產業運籌規劃為標的。

清華大學工業工程與工程管理學系 林教授則孟

1. 鼓勵國內物流業聯盟或整併以邁向國際性物流運籌。協助企業全球佈局與營運時，整合台灣物流業邁向國際化是有必要。但台灣的承攬業、報關行、倉儲業等規模均不大，建議政府應鼓勵 LSP 策略聯盟或整併，並提出配套措施如放寬投資上限，融資與相關法規修訂。

南僑化工股份有限公司 李總經理孟娜

1. 建議政府鼓勵跨國物流公司與國內物流公司異業合作結盟成立 JV(Joint Venture)增加國內物流公司的營運業績，易避免跨國物流公司完全併購國內小而美的物流公司。國際型客戶需求物流公司亦有跨國、跨區域之服務，本土型物流公司可以其他在地化優勢提供在台灣本地之部份分工服務，以連結外國物流公司之體系，進行體質組織之調整。鼓勵跨國物流公司委外台灣物流企業，促進雙方合作發展之可行性。形成產業鏈之上下游生態鏈。
2. 在討論物流需求時，多多在生產商/製造商/及流通業的物流需求上著墨(及顧客需求面)，目前討論的需求比較著重在「物流企業的營運需求」，建議重點在「市場顧客服務的需求如何滿足」可集中焦點找出新的商機。
3. 「物流產業」應協同建置「產業鏈中價值鏈優勢」評等之標竿示範型物流企業，並以跨國物流公司之標竿優勢來學習，才能在認知優勢與劣勢中，與異質化的標竿物流公司互相異業結盟，將互相的優勢極大化，才會產生「向上提升」的效率和效益(打破現有架構，重新建構流程，使 e 化流程自動化，找出效率死角)，不致再「向下殺價」的陷阱(在現有人力密集，低門檻知識架構下，同質性的降低成本，造成服務成本下降，服務品質惡化)，並在產業鏈中串連同業的人力、技術、資金的優勢，而非完全依市場機制單向改善體質。
4. 政府應「獎勵」(非給予獎章、獎項)實質進行創新流程、創新改造、創新組織的物流企業享有租稅賦優惠以實質獎勵物流企業的「汰舊換新」、「革新改造」。

5. 政府應多培養「高階物流策略管理人才」，並獎勵培養高階物流專業人才的實質優惠，形成物流企業接班人體系，及為未來跨兩岸區域發展之人才作儲備。
6. 政府應協助物流業者對物流合約計價制度的模式做探討與競爭力研究對計價如何改善成本，如何提高價值，提供質化量化的評估協助，可間接影響物流業者對本體核心優勢服務進行改善，對其委外之非核心優勢服務採取「代收代付」模式。

#### 物流技術與戰略雜誌 林協理孟鴻

1. 早先在條碼策進會，贊同進行在海外主要地區進行物流規劃，透過這些地方就近投資評估，國內產業就進成立策略聯盟，透過整合及分工力量，就近服務台商，相信台商也樂見。整合與分工方式，政府投資做評估，由官方評估投資第三國主要市場的物流園區運籌中心。由政府或集合民間的資金與力量，評估直接投資中國主要貿易國的物流園區，直接在當地服務台灣或越南等。並鼓勵當地的台商就近利用台灣所設立的物流園區的相關服務，達到雙贏！

#### 新竹貨運股份有限公司 張副董事長新發

1. 主要呼籲產學官如何成立全球運籌機制，由政府架構成立。我們公司由華航台糖新竹貨運合作轉投資成立，目前新竹科學園區所有倉儲或全權負責，與大榮貨運站全國百分之七十，弱勢在於虛擬物流，對岸找實體物流的點，積極進行。

#### 中菲行國際物流 林副董事長天送

1. 釐定不同產業對物流業者之服務需求。不同產業，例如流通業，高科技電子業對物流提供者之需求相當不同，如果政府可以協助，透過學者專家，明確建立之需求資訊，將有助於物流業者之配合發展。
2. 台灣產出國際級 integrator 的可行性？(1)全球目前有四大 integrator，DHL、UPS、FEDEX 和 TNT，其中 TNT 最近已將其 logistics 和 freight forward 部門出售(上述四家均未擁有船公司)。(2)日本於今年七月由 ANA Cargo、日本郵

件、三井船務及 Nippon Express(3PL)合資成立一家公司，其發展值得觀察。

(3)台灣的發展？很歡迎聽取各界聲音，作為參考。

#### 五崧捷運股份有限公司 鄭副董事長彩華

1. 我站在實務業，站在卡車、陸運運輸業務，目前負責竹科業務，南科與中科也陸續進駐，這麼多年與科技業者接觸，促進了我們的成長。學習了很多 E 化技術，幾乎每個大的跨國公司都有自己的平台，因此必須配合他們做不同的連線，有六七十種連線的方式，我們也希望有個共同的平台，但實在不太容易，報關運輸較短的線是我們服務的部份，若有個公共的平台很好，但產業界都希望擁有自己的平台，考量安全的問題。推動 UCR 是很好的時機一起推動平台的整合，但有一定的難度，希望能請政府出面協助。
2. 在旺季時，無論如何買車，都沒辦法滿足產業的需求，我們應該思考如何與運輸業聯盟。有自己的教育體系，設備與一般運輸設備不同，每一家產商接獲送貨進出的安全管制都不同，大約有六七十種不同的程序，建立策略聯盟要找到好的運輸夥伴，經過這幾年的時間，終於找到，將策略聯盟的公司當成是自己公司的成員一起作訓練，才能達到目前的成果。任何一件事都要百分之百達成，如何節省成本，節省時間，如何在三個小時把報關運貨等所有事情完成，如何克服這些困難，真的只能靠 E 化，E 化又要花很多的錢，這是目前的難處。

#### 台北市電腦公會 李顧問柏峰

1. 我個人過去在物流界，這幾年很關切台灣物流業發展。從物流角度來看，產業客戶需求很重要，傳統與高科技產業需求也有所不同，全球化不論是哪個產業都要重視，台灣目前產業外移比例重。服務整合化，每一個產業企業因為全球佈局的關係，Simplify the supply chain complexity. 大家都在做 E 化，到底是不是需要共同平台？經建會目前也注意這個問題，全球海關因為防恐問題也傾向互通，資訊化很重要，但這背後還牽涉到很多問題，都是值得探討的。

萬海航運股份有限公司 唐副總經理國基

1. 今天主要是來學習的，因為萬海主要只有貨櫃化的部份與物流相關，跟大家分享一下公司經營的經驗，客戶貨櫃的出口有很多的航線點，但以一個客戶的服務立場，客戶跟船公司接觸時可能要接觸到很多不同的窗口，萬海本身很早就成立專案客戶課，主要對象就是客戶的貨要去很多點，公司使用單一窗口(single window)幫忙做整合。
2. 在物流的部分，假如像各位提到的部份，能把 single window 做得很好，由政府單位建立平台，像關貿網路的方式，讓很多 user，包括船公司本身也可以去運用這個平台，服務面的擴展能夠做的比較好，這或許是一個可以思考的方向

中華僑泰物流股份有限公司 李總經理茂煙

1. 談全球化供應鏈實在不敢當，我們公司主要是服務國際型的公司，像雀巢、花王、麒麟啤酒等等，貨品有來自美洲、歐洲、大陸，我們主要聚焦在內銷這一塊，整個供應鏈過程中各有各的定位，早期僑泰花了很多錢想前進中國大陸，我們到澳門去，澳門政府曾想學香港建構一個物流園區，藉這樣的模式可以引進台灣蔬果花卉經過澳門進去，或許政府部門可以聚焦在一兩個地方就行動，透過政府與政府的模式建構一個物流園區，引進台灣的物流行業去服務台商，不要講太廣，標竿模式出來後推廣較快。
2. 要成為全球的運籌樞紐，我建議政府部門重新定位，這個目標太高了，或許在某個領域或產品可能可以成為全球樞紐，目標不要放這麼大，資源分散下去是很浪費而且沒有成效的，早期僑泰有冷凍、冷藏、恆溫的倉庫運作，我們也希望多服務不同的客戶，但發現付出代價太高，所以慢慢縮小自己的服務範圍，聚焦在流通產業這一塊，對台灣的流通業我們可以說是相當熟悉的物流公司，所以建議政府部門將定位重新縮小，比如聚焦在 IT 產業，成為全球 IT 產品的運籌樞紐或許還有機會，由引領的行業出來帶頭，比較容易成功。
3. 物流跟物流間雖是競爭也可合作，僑泰在楊梅地區與如意物流合作，他們負責廠房園區和基礎建設，我們負責營運，這個模式很好，只難在錢怎麼分，

目前為止合作不錯，大家一定要很 open，把 cost 談出來後才有合作成功的機會，策略聯盟的話，很重要就是結合不同領域、不同專業，還要有寬大的心胸，法律可以放寬一點，只要有商機、有物流量，就可讓產業自己發揮，政府可以用抵稅、鼓勵投資的方式，這是最好的政策，就像當年台灣利率大幅下降時，整個台灣的物流產業效率大幅提升。

#### 財政部關政司 羅科長威麟

1. 自由貿易港區目前有四個海港一個空港，法制面的作業也陸續地完成，關務部分配合環境上的需要已經大幅開放，舉個例子：在自由貿易港區內貨物的通關採用通報的方式，此通關方式與目前進出口貨物的通關是截然不同的方式，所謂通報就是跟海關打個招呼，根本沒有查驗、也不用簽署，在自由貿易港區運作很順暢；而區內的交易是自由流通的，運作是 24 小時，從自由貿易港區輸往課稅區的連結，財政部也做了一些開放的措施，包括自由貿易港區輸往課稅區可以採用按月彙報的機制，也開放可以委託區外廠商做簡單加工，最近對於台北自由貿易港區委託區外廠商做實質轉型加工已有實際的例子，未來可以看到豐碩的例子，希望業界在這方面有更多建言，我們也樂意聆聽接受。

#### 關貿網路公司 陳協理鐘源

從我在經營通關方面提出兩個建議：

1. 提供兩岸物流的操作面一點意見，快遞專區在建置中讓我看到，台灣快遞在國際間經營非常的好，等到 FedEx 和 UPS 在大陸據點完成，貨就會落入他們手中，目前來講台灣快遞業者在經營兩岸中有個核心，這種情況下慢慢這些快遞業者國際競爭下可能被消除掉，因為這些業者沒辦法提供 total solution，建議政府應該找到核心單位來串起兩岸的平台，當業者受到威脅時就可以加入進此平台，繼續發揮核心的部份，將平台和機制強健起來，由政府與對岸間做一個完整的串聯，讓較小的快遞業者加入進來，因為他們所受到的威脅將會慢慢出現。

2. 過去兩年來對於自由貿易港的資訊平台花了很多功夫，建立了完整的資訊平台，讓進駐廠商可以馬上使用資訊平台的服務，但是目前廠商進駐情況不踴躍，因貨物在台灣進出沒這麼多，台商企業的供應鏈是看資源在哪就到哪，若需要人力就會到人力便宜的地方去，在運作時建議政府把台灣的自由貿易港區和鄰近有資源的自由貿易港區做策略聯盟，也就是港區的事業可以把生產線延伸到對方自由貿易港區的生產線，第一步就是關務問題要解決，第二步就是運輸系統要有人在照顧，結合當地政府、海關、管理機關有一致的默契後才能完成，這樣廠商的進駐意願就可以提高。

#### 經濟部工業局知識服務組 施研究員榮明

1. 在局裡有推動資訊服務業發產計畫，我想物流業也需要一些 solution 或服務，若有資訊服務業者要來開發這樣的軟體，我們是有輔導和補助的，像是關貿網路也來申請過，所以說物流業界若有軟體要開發，有適當廠商想來提，可來工業局申請計畫和輔導。

#### 經濟部加工出口區管理處 張副組長天明

1. 加工出口區在台灣的發展有點小名氣，由於環境因素在法規方面做鬆綁，但回到現實面就是沒有貨，簡單的說，大陸的東西沒有回到台灣做加值服務，倉儲服務轉運專區的服務也打了折扣，目前面臨營運艱困的階段，不是我們一個小小的加工出口區可以促成物流業的發展；去年跟菲律賓的蘇比克灣、克拉克特區要建構成經濟走廊，加工區跟上述這兩個區的廠商貨物的流動、員工的流動、資金的往來，做成一個標竿後慢慢地擴大，此案子經建會一直在列管之下積極在作，要突破海關、物流，最主要就是海關的管控鬆綁，彼此做些互相的溝通，把我們的經驗告訴菲律賓海關，如何管控鬆綁可讓這兩區的物流往來更自由，人員流動方面，很多企業需要多點外勞配合，菲律賓也希望可以很容易的把人送出來，在此有某種程度的契合，與勞委會也接觸很多，做了鬆綁，完成後可以由加工區開始作物流、人流的標竿出來，慢慢地擴大，像以前從加工區開始把台灣變成代工基地；國際行銷企業組合，加工區管理處花很大工夫做國際行銷公司的成立，把類似的公司做整合，最大



的目標是要作台灣的品牌，因為我們代工能力強，但我們沒有品牌、行銷通路，經過幾年的努力後業者也有反應，但要 open 是很艱難的事情，尤其每家公司都是老闆，要徹底把資訊公開有很多困難，把很多小公司整合成國際行銷公司出來仍須繼續努力。

#### 東立物流國際股份公司 洪董事長辰冬

1. 大家都有戰略卻沒有戰術，大家都有目標卻沒有方法，經建會可以訂定一些如何達到目標的方法。
2. 不應該打單獨行動，而是打群架，唯有打群架才能在世界上有一席之地。

#### 北台灣科學技術學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 對於真正的物流產業需求了解比較不多，今天真的學到很多東西，我是覺得要我發表意見是很難的，我倒是想要提出一個問題，剛剛有幾位產業界從產業觀點說到，政府目標不要想這麼大，一下就放到全球，在策略或戰術上，可以從點線面網來進行，若從目標總體來看，我還是支持從全球運籌來看，也許不是馬上可以到達，但不要把目標下修，我想可以妥協一下，大家也非常強調商業流通中，商、人、物、錢、情流，五流都要打通，終究我們還是要往全球看，因為產業需求是全球化的，物流業在台灣做得很好，很多國外業者打不進來，我認為從點往外擴充，對於總目標還是放在全球，策略則從點線面網來下手。

#### 交通大學交通運輸研究所 馮教授正民

產官學都提了很好的意見

1. 組織面希望政府在海外成立物流專責機構，來協助業者在外發展。
2. 制度面希望放寬管制，政府管的越少手腳越可以發揮。
3. 軟體面大家都贊成資訊平台的建立。
4. 或許政府可做些對於物流業者的評鑑制度，找出標竿，分等級後把資訊公開讓廠商可以做 matching(配對機制)，政府成為資訊提供者。
5. 在日本參加 OECD 亞洲物流會議，會中分享到各國對物流業的檢討，日本

做了產業調查，調查日本的廠商在東南亞地區轉進、駐留、移出的原因，目的是先了解日本廠商在東南亞轉進、駐留、移出的原因，進而給物流提供者這樣的資訊，把產業流跟物流做了調查，建議政府或許可以做這樣較龐大的調查，了解一種叫產業，一種叫物流。

6. 每個業者間有太多需求，政府可協助在研發部分建立 SOP，物流該有什麼樣的 SOP，SOP 有很多 type，縮減後進行 different type matching，讓業者有充分自由發揮的空間，或政府可以提供很多種的樣板讓業者學習，讓大家以後配對是比較容易去配的。
7. 最後有很多先進提到技術跟管理的研發，新加坡就特別強調這樣的事情，未來政府可提供研發的 decision support。
8. 政策最後提出會是具體措施，在 comprehensive 中需要有 focus 也需要有 priority，大目標可以不變，階段性的程序中需要把優勢產業發揚光大，進而提攜較為弱勢的產業。

#### 東吳大學企管系 蘇教授雄義

關貿提到的兩個想法和我的觀察很相似：

1. 一個是兩岸的快遞直航，現在兩岸的貨量，從貿易額的角度來看是很大的，要是市場整合速度夠快的話，未來台灣快遞業者的空間會減少，兩岸的快遞業要是現階段做整合，可以在區域上滿足台灣企業在兩岸上的需求，希望可以由台灣企業扮演這樣的角色。
2. 第二個是把自由貿易港做連結，應該要想辦法結合民間力量，未來的決戰是在境外，例如荷蘭有很大的國際花卉市場，但多在非洲種，未來發展上應該把台灣很優秀的產業輸出，在輸出時要走全球化、國際化的模式，經營主導權還是在原經營層。
3. 另外，政府為主的機構會想到要做品牌是很值得嘉許的，未來打造台灣物流企業往國際發展時要仰賴 IT 產業給予協助，在走的時候也要同時打造品牌，剛提到一個成立 4PL 的概念，我們機會目前最多在大中華區，大陸機會很多，但有水準、正規軍在作戰的還是國際化經驗夠的大型化公司，台灣目前還是散兵作戰，假定能把優秀人才、企業的經驗整合起來，一開始野心

不要太大，但反攻還是有機會的，不要畫地自限，台灣有很多未來國際化可做相當好的地方。

4. 南僑有提到物流價值鏈的概念，事實上我們有很優秀的企業，政府官員的水準也是相當不錯，大家如何合作聚焦？現在沒有這種 leader、缺少雄心壯志，要是沒有宏觀的領導人，再加上台灣政治處境非常不容易，大時代要有大智慧，要突破限制，要有自尊心，重新思考，政府要重拾國民自信心，到底存在有什麼價值？願意為台灣付出努力，立足台灣，優秀經理人能以來台灣工作為榮，未來會更好。

#### 行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩

1. 今天聽到了很多困難，不論是建議或困難，座談會本來就是發散式的，在大時代有大機會，怕的是政府故步自封，若台灣錯過這樣的時機是否還有這樣的機會，我想是很難的，要把台灣的主體性提昇是很重要的，在大時代的台灣島內，並沒有看到機會的存在，所以我提到大事業大躍進，因為台灣到今天的政府還是製造業時代的政府，所以都是製造業導向，造成一些機會的錯失，現在是運籌時代，政府資源要馬上調整是有困難的，所以第一就是讓政府了解這是一個運籌的時代，大家要群策群力，成立專責機構來負責，至少有委員會是跨部會的，漸漸把附加價值扭轉到運籌，並不是說製造業不重要，而是在運籌業上可以小小地加把勁，創造台灣的價值。

#### 七、下午議題討論：

##### 東立物流國際股份有限公司 洪董事長辰冬：

3. 關於議題二物流業精緻化及利基化，我認為國內產業是可以達成的。以汽車零組件來講，由於美國汽車工業的衰退，造成所有汽車零組件朝向委外方向，而台灣的汽車零組件，如東陽，他們除了打進 OEM 的市場上有些困難外，在其他市場上做的很好，若可以將其做整合，就可能發展成精緻型或利基型的產業。
4. 現階段我們應該朝產業物流發展比較實際，因為物流產業涵蓋的範圍太大了，相較之下台灣的物流產業都屬於較小型的，若要與國際物流產業或公司

去競爭對國內業者應該會有很大的困難性。

5. 有關於議題四中，第一點到第四點想要請問如何進行，這方面希望商業司可以給以指導。

#### 台灣國際物流協會 楊理事長庶平

1. 有關議題三物流業大型化的發展模式，透過劉博士和許副組長做了基本架構的介紹後，希望以大中華地區先做一個整合後，再向全球發展。而現在世界性的併購不斷的情況下，雖然台灣很多公司都有這方面的計畫，但百分之九十為中小型物流企業，礙於資金狀況而不能實行，故建議政府在議題三加入第三項，能針對此部分加以協助，進而併購歐美或控制貨源的掌握。

#### 中菲行航空貨運承攬股份有限公司 林副總裁天送

1. 剛剛楊理事長提到的大型化中，中菲在接受商業司此計劃的實施執行時並不是很成功，其主要因素有兩個，第一點是以中菲航空目前的規模上，我們要鎖定的對象跟區域有我們的策略與方針，比較避免小魚吃大魚的作法；第二點在來源的對象需要政府相關單位推動及支援，雖然我們有花錢請國際知名的公司來幫我們引進，也透過國際銀行的引進了，但若政府相關單位也可以在這方面幫忙推動，介紹符合我們需求的中小型對象，特別是國外對象的話，實在會有很大的幫助。
2. 我們實務經驗上曾碰到的困難，是一個在美國的案件，本來協商應該會成功，但最後因文化差異，對方寧願選擇另一家公司，所以此 case 只差臨門一腳。所以在全球化佈局方面，尤其是牽涉到物流航運的話，經營理念及雙方合作，算是最重要的要素，我們要買一家公司很簡單，但要如何將對方的客源移轉過來，以及將其團隊整合，將是個很大的挑戰。

#### 中華僑泰物流股份有限公司 李總經理茂煙

1. 僑泰仍以本土物流為大型化的導向，而非以國際型的大型化物流導向為主。若是要拓展成國際型的大型物流，我認為由本土物流業者來推動會有一定的困難性，若由航商，如長榮海運來負責，整合一些物流公司或承攬公司，可

能會比較有機會且比較有優勢。若由第三方物流公司或大榮貨運等，要來推動這一塊，應該不太容易。而因為承攬公司本身已是國際化，若他們倚靠它們強大國際化的優勢來推動也是比較沒有問題。所以我認為要把台灣一些物流公司做整合或擴大的話，應該由承攬公司、航商或航空公司整合會比較快。

2. 大型化會需要很多資金，所以建議物流業者結合金融投資公司一起去打拼天下，畢竟要大型化要有資源投資、併購系統的建置，人才的取得等，可能需要不少錢，甚至為了要增加一些客源和業務，可能須先有一些事前的投資，所以我認為類似這樣的活動，可以把金融公司引進，讓金融公司與物流業者多接觸，讓金融公司認同投資而非貸款給物流公司，這樣的結合去打拼天下是比較有機會。

#### 五崧捷運股份有限公司 鄭副董事長採華

1. 在物流產業裡面，大家的專長都不一樣，每一家公司都有他不同的立場和專業，也都有他們考量，所以這樣的討論是相當不容易的。而產業物流在台灣已經形成了，但重點要如何把這些物流業同盟，這真的需要政府出面，讓我們了解如何做垂直或平行的整合，在平行整合上，運輸服務業者要服務高科技產業，只是在做運量或運輸的策略就已經不太容易了，更何況我們要做整合的服務同盟，是真的需要各位先進集思廣益去想如何執行。所以對於研討會結束後，下一步動作為何？誰來針對單一議題而非發散性問題去主導？這些是我們中小企業比較想知道，且比較有幫助。所以這方面需要政府出面架構一個藍圖，大家再來討論是比較容易聚焦。

#### 盛江流通股份有限公司 許復總經理

1. 本公司在物流方面，因為需要很重的物流，所以我們公司也投資了物流中心，來執行物這方面的工作，故希望政府方面可協商銀行，提供貸款方面補助。

#### 廣達電腦股份有限公司 方協理天戟

1. 對於劉博士提到有關，人才培訓、標準訂定與推廣、物流產業研究三項建議，

都是我們業界所希望的，故覺得政府應該跟我們一起執行這部份。關於 HUB 部分，我們在實務上供應鏈的整合運籌方面由政府出面。因為若某業者來執行可能會有其他業者不願意共享，所以若政府出面在適當的地點建置一個 HUB，讓消費性製造業全部共用一個 HUB，且先針對一個產業的物流來執行，成功的話再對其他產品來進行，對國內業者會有正面的影響性。

#### 行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩

1. 當初安排這個會議的時候，因為大家都很忙，在時間上的敲定非常的困難，所以在這先感謝大家百忙中還抽空來參加。
2. 另外對於剛剛大家的發言先做些回應和建議，第一就是武松講到藍圖的問題，我個人認為發散是這個領域的特質，而這個領域的特質還包括，民間絕對走在政府的前面，政府過去在製造業有一個大型的計畫，也放了很多的心力去投資，對中小企業也有些許的輔助但可能做的不多，以致中小企業心中有些不滿，但基本上，因為這個領域的樣態實在太多了，所以要畫出一個所謂的藍圖真的非常困難，尤其在大型的領域上。那既然我們無法畫出藍圖，為什麼我們還要開會呢？因為我們總是要把一些共通性質的問題找出來。
3. 而政府在協助這方面，確實有一種不足性，這個不足性可以在當初開始推動服務業的時候看得出來，當時經濟部商業司在這此部分有個子計畫，各部也有一些相關計畫，但問題是大家都沒有在一起去探討，所以就呈現出整體策略性上的不足，當然政府部門在這方面的規劃上是非常辛苦，不過這方面就呈現出政府推動上的不足。
4. 早上有人提到，全球運籌樞紐這部份，政府可能是好大喜功，過去的亞太營運中心計畫，到後來的全球運籌中心，造成政治上許多口水戰，但不管政治上如何解釋，我認為我們應該是要以全球為導向的區域型物流為樞紐或者是運籌為樞紐，也就是說我們是把眼光向全球去看，但並不代表我們就是全球的中心，亦不代表我們在東亞或亞太營運的中心，所以我今天在這個地方，我早上也提到，政府思維要改變。但是
5. 今天政府有很多的限制式，除了人員不能增編，財政不能增加支出外，研討會組織也不能再增加，所以過去存在的問題還是存在，但是全球化底下有許

多新的業務不斷的產生，而且也有一定的重要性，所以我在這邊想向商業司廖委員請教，從你的角度來看，我們若是將來是要往全球運籌這個角度去扶植的話，那商業司的遠景是什麼？我了解商業司要做的事情實在太多了，我們有工業局、工研院，但都是顧到製造業，而商業司裡面對於物流、運籌這方面的人才據我所知是非常的少，所以有這樣的遠景後，將來在組織行政上，政府究竟要怎麼做或從什麼樣的角度去幫忙中小企業？這才真的是我們應該去做的。

#### 工研院 RFID 中心創新運籌應用組 許副組長敦年

1. 剛剛業者在討論物流業的時候，發現物流業實在非常的多樣化，而從產業角度、國際及國內等去討論實在太多，所以有業者說，我們要從產業物流而不要從物流產業去實行，其實這是一個很好的思維。當我們要去談物流產業的發展時，一定要談到整個國家物流發展的問題，因為整個國家物流是會影響到物流業的發展，所以我們看物流產業的發展時，要先去了解產業物流發展如何；而在看產業物流發展的時候，也要去看國家物流發展如何，這整個物流是相互關聯的，所以到底我們將來要怎樣做呢？我這邊是有一個願景，希望我們業者在物流這一塊，能夠各有各的立足點。若講到全球據點，目前我是認為在亞洲能做好就很不錯了，因為亞洲是將來世界最大的物流市場，我認為將來一定會超過美國，所以說現在我的願景就是希望我們的業者，不管是物流產業的業者或是產業物流的業者，至少在亞洲這塊據點大家都可以有一個很好的立足點；若是以國家角度來看，我希望整個國家在全球上下游供應鏈關係中，也有一個物流戰略性的機會及立足點，這是我目前想的一個願景，而這個願景也需要經建會來幫忙推動才可達成。

#### 鉅達國際顧問公司 劉總經理一強

1. 我感覺這幾年商業司很有勇氣，敢跳出來整合過去政府部門認為會跨界的事情，但事實上我們真的是鼓勵這樣的一個開始，各位在物流業界中應該可以感受到，過去除了一些監理機關外，並沒有哪個政府機關會關心這個產業，也不會有那些機關願意編列一些金費來協助物流業者，所以經建會在這方面

的推行，也許離各位的理想是有一段距離，但至少是一個很好的開始。

2. 就物流這個產業來說，雖然執行起來不太容易，但至少需要一個分工，比如說，早期我參與過的海關及通關方面中，前幾年開始在進出口方面也慢慢形成一個 HUB，而商業司部分至少透過商業的機制，把過去不同的航空公司、不同的輪船公司及國外的一些平台的資訊，透過這幾年的計畫至少有一個接口，藉由這樣一個商業的機制，基本上這幾年這方面的進展是相當的大。而下一步的目標很可能是要為不同的產業來建置這些平台，並考慮這些平台之間要怎樣的整合，就我的觀察，我覺得政府機關有一些整合是很困難，但透過商業的機制，其實可以慢慢從商業的角度去發展，這是我認為各位業界在整個企業的發展所展現的活力，有待進一步的發揮，所以我預期這幾個平台在不久的將來，透過不同的合作模式應該可以逐漸的一步一步的連接起來，而且現在已經看到這樣的東西在發酵了。
3. 另外我建議經建會可能在整合窗口上，特別是需要跨部會的議題上面，可以作一些追蹤，然後各部會自己本身負責的事情，在這個會議之後能夠有一些具體的追蹤項目，因為各政府部門的預算編列也好，執行的事情上也好，都是很難馬上做一個很大的改變，但各部門分別負責的部份，是可以馬上追蹤的。但基本上，除了剛剛講的一些與公權力相關的監理之外，所有商業的機制，都很鼓勵接任的商業司長或後續的人也可以多做一些事情，絕對不要怕越過界。

#### 北台灣科學技術學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 在目前主管機關方面有關組織再造的部分，大家都不敢表達是哪個機關該負責，而我個人大膽覺得應該是交通部應該出面規劃，因為從 1PL 一直往後延伸，雖然產業活動都隸屬於經濟部、工業局或商業司，可是產業物流自行去找倉儲運輸服務提供者，但將這些所有物流產業產值加起來，全部都歸屬於交通部門，那倒不如交給交通部主管，因為各產業界從 2PL 到 3PL 幾乎都是運輸倉儲的活動，再加上 4PL 及 5PL，產值也都歸屬於交通部，而且韓國和日本的物流部門也歸屬於交通部底下，這樣歸屬下來交通部主管的物流活動應該會比較多，所以今天當我們要談政府在物流產業發展要如何幫助業



者，首先應該先考慮清楚目的機關主管是哪一個部門，否則就永遠都只能靠經建會當協調者了。

交通大學交通運輸研究所 馮教授正民

1. 早上很簡單的說明了韓國有關政府機關協助的內容，可以發現韓國的作法真的是很積極，第一他們制定了三個相關的物流法令，而這方面我們現在也沒有所謂的物流相關法令。在組織上來說，韓國基本上將這部份的責任放在運輸部門，可惜國內交通部不太願意去扛物流相關事務，他們比較著重在貨運，所以做了一本貨運政策白皮書，也是以強調貨運為主，連倉儲都還沒涉及到，也就是說國內交通部比較著重在 carrier 和 forwarder 的部份，其他部分則不想管，覺得那一塊是隸屬於經濟部。所以我覺得物流這部分是滿複雜的，主要是因為他涉及到經濟部、財政部的海關、財政部的金融等部會。而經濟部目前我絕的大部分比較強調的物流屬於國內物流產業，跨到國際物流的議題比較少，雖然最近有比較想要做一些國際物流的調查，但過去會發現經濟部比較強調物流園區、物流中心及物流的合法化等方面，所花費的金錢也以這方面比較多。所以關於組織方面的部份，因為有看到其他的國家官方成立的所謂全球運籌發展委員會，雖然剛剛主任有說明我們不太願意再成立新的單位，但我還是覺得可以成立一些類似的委員會，利用小組的方式來進行。
2. 第二點想請教各位的事情，是我們要不要來談論台灣成立全球 integrated carrier 的議題，這個議題我上禮拜在日本開亞洲物流的會議時，日本就特別針對所有四大 integrated carrier 做了個回顧，然後他們也談論了一個問題，就是日本是否要發展大型化的 integrated carrier，不過他們最後的結論為以下四點，第一日本人沒有像歐美那麼大貨運的 carrier，第二在討論為什麼歐美可以發展成那麼強大的 carrier 時，發現是因為他們國內市場夠大，例如歐盟和美國貨運本來就很大，而日本的國內市場還不夠大，第三就是法令限制使 freight forwarder 不能到國外或與國外做 carry business，也就是他們有法令的限制，第四就是網路並非那麼發達。基於以上這些原因，他們認為對於大型化的定義，並非一定要產生一個大的 integrated carrier。而我們回到議題三的

部份，物流業大型化的發展模式中，首先就要先定義叫做大型化的東西為何，而就我個人的認知，第一我贊同他們那天提到的，即使我們華航有很大的貨運的 freight 了，但是我們台灣也不足以稱作 integrated carrier。第二是我們要大型化做的事項，並非是要將一個產業大型化，而是要將好幾個策略聯盟把它變成一條龍的形式。所以我們今天就要來談，若我們要做到所謂策略聯盟的大型化，那政府要做什麼？我們可以稱做虛擬的大型化產業，而非真正實體的大型化，而這虛擬的大型化，那政府應該要協助的事情，第一個可能就是補助(減稅，實質補助)，故大家可以去研究這樣的事情，產生的商業模式為何，也就是政府去補助後，業者去做這方面的合作，這就是我們的第一步，也就是鼓勵業者去成立聯盟；第二去建立資訊平台，讓大家在這上面可以去合作，這是政府可能要去扮演的角色；第三大型化的地點在台灣、大陸或其他地方，這就產生了區域空間性的概念，我們究竟要選在哪個地方去發展這樣的一個大型化，這方面我個人覺得在初期的時候還是放在兩岸，因為未來我們 50% 在大陸上，在兩岸去協助我們台商產生一個 integrated logistics provider。這就是我覺得大家可以來討論的，關於物流大型化的發展應該如何？

3. 在第二個議題利基化中，究竟什麼叫做利基產業，而利基產業是我們的 IT 產業嗎？，我們是不是要像大家早上所說，先找一個國內最有優勢的利基產業開始去建立平台，這是可以去討論的。
4. 所以我覺得大家應該先定義這些議題裡所謂的大型化、利基化，定義清楚後了解 business model 到底為何，所以今天下午大家重點應該放在定義這些問題上來做討論。第二點就來討論政府應該要扮演怎樣的角色，而我剛剛提到的補助只是政府可以做的其中一項，其他政府要不要去介入去建立一些硬體或軟體，或制度面的規劃，而且要做到多少，都是值得我們先去討論的。另外政府常常基於一個 information provider 的角色，所以政府可以建立一個平台把大家的意見、資訊放到裡面。

### 台灣國際物流協會 楊理事長庶平

1. 以物流產業來講，我們國內的法令至少橫跨三個部會，包括經濟、交通跟財政部，過去幾年經濟部商業司確實有所努力，這是各業就都可以感受到的，例如在E計畫的補助大家都受益。今天我想指出的是交通部官員的一個心態問題，他們不認為物流是在他們管轄之內，在某次會議中，交通部的一位長官竟然說承攬業不是物流產業。經建會是一個跨部會整合單位，所以我覺得交通部心態的問題真的需要改進，而我們也期許，經濟部商業司能繼續努力，為業界各位努力爭取更好的結果。

### 台北市電腦公會 李顧問柏峰

1. 今天此議題中，我們討論如何促進產業發達，提出大型化和精緻化，我覺得至少我們提出一個具體的方向，而現在我們面臨的問題是產業面對全球競爭，環境在變，廠商為了要降低成本，而將客戶或廠站集中在國外，這是無法阻擋的現況，所以我們要改變我們的裝備，面對外面更強大競爭者，如大陸及東南亞等大型國際物流業者，我們需要轉變。另外有一個很現實的問題，就是在面臨全球化結果，企業工廠要散佈在各地，客戶又要求我們把庫存放在市場邊，這樣的結果使得物流變得太複雜而造成需要的委外，但因為太複雜了，我從最近的一些報告了解，國際企業在減少他委外的物流業家數。所以我們提出台灣物流業要怎樣走，至少現在我們很清楚地告訴大家要走大型化和精緻化。
2. 但大家當然也在探討什麼叫做大型化，因為現在的規模是不夠的，尤其是若我們要服務的產業是高科技、零售、日用品業的話，這些廠商都是外來者佔很大的比例，所以現在的規模是不夠的，因此我們提出要物流聯盟，因為台灣業者做承攬或報關上都很有經驗，所以我們要走向整合的方向，改變過去承攬業的模式。
3. 那要如何活絡這個市場，我想提出的一點是「物流控股公司」。現在我們物流業雖然都很鼓勵大家做策略聯盟，但很多業者都覺得面臨的問題就是資金，所以我們可以提出類似金控方式，第一互相將核心的業務做整合，第二為人才的整合，第三就是資金的整合，第四為IT技術的整合，故此部分希

望落實而不只是一個藍圖而已。

#### 工研院 RFID 中心創新運籌應用組 許副組長敦年

1. 我們應該把「物流」與「Logistics」分開來看，因為在現在以國際的觀點來看，運輸變的很重要，所以以前做快遞的業者，很快就可以進入物流業，因為他們只要配合資訊業者的需求，就可以很快的從快遞業進入到物流業。因此剛剛談論大型化這個問題，運輸這一部分是需要去被討論的，因為全球供應鏈是很重視這部份的，所以我們在從供應鏈角度去看我們服務範圍位在哪一段，以及我們客戶到底屬於哪一種類型，而去建立自己一家公司或企業的 Logistics，再去探討如何降低成本和提高價值。

#### 行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩

1. 雖然政府單位能做的可能不多，但在一個會議中可以找到一個方向，是很值得我們去思考的方向，至少這點是不錯的。
2. 另外想讓大家知道經建會在一個計畫的推動上的無力感是很大的，所以需要各部會來幫忙，因為有些部門太過於從本位去做事情，反而對國家發展可能不見得是好的。
3. 我們應該開始正視這類的問題，讓我們至少有一個好的開始及方向，剛開始可能沒法有一個完整的組織，但至少不要每次開會完回去後都還是停留在原地，所以首先要讓政府組織能夠呈現出一個必須去做的使命，不管是在哪個機關，他都可以去統合或協調每個機關，然後共同去努力。而政府方面可能也會有很多決策必須去做選擇，但若當政府單位聽到有很多業界集結的聲音，他們就會開始去注意這相關的議題，並試著去執行了，所以希望大家除了政府部門外，業界也可以一同幫忙參與。

#### 八、散會

## 附錄五：第二次分組座談會會議紀錄

- 一、時間：中華民國 95 年 12 月 8 日早上 09 時 00 分
- 二、地點：台大集思會議中心柏拉圖廳
- 三、主持人：行政院經濟建設委員會 葉副主委明峯
- 四、出席人員：(略)
- 五、主席致辭：(略)
- 六、早上議題討論：

### 台北市航空貨運承攬商業同業公會 鮑理事長學超

1. 我們可以把現有的資訊及 DATA 供以參考，每六個月改變一次我們的 DATA，去確實了解我們自己的能力，絕對不要太高估了自己。依目前的趨勢共有兩個現象，第一是國際間介面與我國還未有相互的连接，這是我們需要去努力的；第二是我們若不走在時代的尖端上，是絕對不能成功的。所以不論市場上的需求、需求的速度及國際法規上，都需要同步相互連接，而物流必須穩定的成長，網路上的資訊也都需要與國際接軌。所以政府單位這時候就可以提供一個單一窗口，來統一處理此問題。不論是正向或逆向的物流都需要去做。

### 律僑有限公司 葉總經理建明

1. 這邊對保安相關議題做個回應，目前我們保安是很重要的一個議題，大家都開始慢慢注意這方面的問題了，今年有某個年會也有做成相關的決議，就是各單位在保安部份都需要不斷的加強，但目前因為經費受限的因素，所以我建議是否可以政府單位帶領整合去做這相關的計畫。

### 台北市海運承攬運送商業同業公會 曾理事長俊鵬

1. 有關保安此部份的議題，目前在國際物流上是很重要的討論，在本公會的員工也必須配合此方面的相關規定及要求。而我自己的看法是，目前物流業已

經往整合的路上走下去了，所以希望政府能夠帶動民間在大架構上，不論在政府機構或法令上多做一些研究，因為政策的規範是可以引導民間業者通往較好的方向。

#### 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會 孫祕書長邦雄

1. 目前船務代理業主要是以代理外國船公司為主，90%以上運送外國進出口的貨物，其中包括貨運承攬業及物流業。所以所謂的物流，要如何運送，其基本觀念是從生產後到交貨至客戶手上，中間要如何減少成本都是會考量的。目前大家比較常看到的是以日常用品較多，所以既然是要全球化，要分上、中、下三個貨源，貨源是我們首要處理的對象。以原物料的市場來看，北半球以消費性市場居多，而南半球以原物料性的市場居多，所以要如何在許多強國已經瓜分此市場的情況下增加貨源，是我們必須去討論的議題。
2. 台灣在西太平洋位置地處於極佳的樞紐，這對於開發市場上極為重要。所以我們要如何找到替代貨源是大家要討論的，現在台灣進口不斷的增加，原物料變的相當重要，這對於我們港口貨運量增加上都是相當有幫助。

#### 萬達國際物流股份有限公司 周副董事長守望

1. 本公司有配合政府 RFID 來進行一些計畫。但我覺得我們不能關起門自己玩，要建立自由港最主要的是與鄰近的國家競爭。最近發現一些船公司根本不在台灣停靠，關於這點我們要去了解是否我們已經失去了競爭力了，或是其他因素造成這樣的現象，當然其中還包括航空部分，這幾點都是政府相關單位應該要多注意的。

#### 高群裝卸股份有限公司 黃總經理金成

關於早上的主題我提供以下的建議：

1. 建議修改營業稅的稅法，來符合自由貿易港區保稅的精神，我們目前有一個客戶，想利用自由貿易港區制度，在保稅倉庫的制度下，營業稅可以減免，但是移到自由貿易港區時卻要課稅。而自由貿易港區百分之 99% 都是轉口到外國地區，所以若要課營業稅，對於自由貿易港區發展會有困難。

2. 建議兩岸直航盡快執行，如果能夠盡快執行，運費將大幅的降低。例如：若能夠直航的話，從高雄到大陸各個港口，運費都會大幅降低，如果貨物放在高雄，也可以賣到比較好的價錢，因為如果貨物都在上海的話，客戶看到貨物很多就會殺價而降低利潤。因此如果能盡快推展直航，對於整體環境都是相當有益處的。

#### 台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 以前台灣都是靠交際才能做生意，所以我們要活絡市場首要就是將自己變的更好。提三點來看，第一民眾消費市場降低，第二在對岸消費上升，第三很多金融單位認為要保有某些金融現金比較理想，使得國內消費心態較低迷，所以希望政府相關單位去強化這方面的問題。
2. 目前有很多中小部門的老闆對物流觀念還不太夠，所以可以提供講座來讓他們提升這方面的觀念。
3. 第三點要普查台灣物流業，並制定物流業經營制度，讓各產業根據此一制度來提升他們本身競爭力。若從對外的角度來看，要如何讓台灣跨國企業進駐到亞洲來，擴大自由貿易港區的功能變的很重要了，再來要評估各個國家港區的價格，來了解我們的優勢在哪裡，作為將來政府在制定相關費用的參考。並加強與其他港口或空港的連結力，透過所謂政府部門力量或駐外單位來收集此一資料，形成所謂港口聯盟。最後將所提供情報及回饋的資訊技術給與我國。

#### 中華民國物流協會 黃理事長仁安

1. 以需求供給來看活絡市場，我們已經有良好的地點，可以作為到中國或東亞的 HUB，但這十多年來都無法推動，確實是相當的可惜，所以我們應該討論怎樣才能讓貨能經過台灣。
2. 稅務方面，我覺得政府方面不夠積極，如營業稅，出口自由貿易港區的營利事業所得稅等都需要再考量，因為台灣是個好地方，海外企業想要將貨存放在台灣，若要課營所稅，會使海外企業將貨存台灣的意願降低。例如日本物

流業就有用地免地價稅，但我們反而有累進稅率，諸如此類的事項，希望政府行政效率能有所改善。

#### 財團法人中國生產力中心 廖經理建榮

1. 雖然我們還沒有開放直航，但大陸卻可以透過上海到澳門下降後，馬上起飛到中正機場，每天 42 頓的量不斷進來，所以我們應該要強調研擬如何開放兩岸直航問題。
2. 台灣物流業者現在還是找不到物流用地，不管是保稅區或一般用地區，諸如此類的土地用地問題，雖然現在有些物流專區，例如高雄和桃園，但有些都已經飽和了，所以物流用地若沒有拓展的話，業者的運輸成本和倉儲成本都會受影響，也因此只好使用非法的土地，所以建議政府在這方面要列入考量。

#### 可利國際運輸集團 李董事長重輝

1. 台灣確實需要好好提升全球運籌這個項目，但光是談論卻不去做也是不行的。我們在整合方面，全球運籌不能只看國內物流的環境，還要考量外部環境及現況，然後討論如何能夠提升國家經濟實力，例如政府可以設立單一窗口，鼓勵業者做整合，或提供優惠的稅務，輔導上市，以期望能做到全球與國內業者接軌。

#### 中華海運研究協會 楊秘書長仲筵

1. 在實務面，我們與自由貿易港區的業者有所接觸時發現，其實政府做了很多，但是他們感覺在設立自由貿易港區後，營收並無增加，探討這問題的根本，發現主要是因為沒有貨源。在三年前我們提出了小三通的問題，兩岸的國際貨輪可以直航，我們三通直航的模式也可以比照小三通，讓很多台商在大陸可以將貨運回來，讓台商的初級加工可轉移到高雄後，做深層的加工，增加其附加價值，如此進駐在自由貿易港區的貨源才會增加。

#### 財團法人中華民國商品條碼策進會 林執行長暉

1. 提綱二活絡市場機能中，建議除了活絡化外，再加上一個標準化，因為很多



單位都有要求朝上標轉化的方向去做，IT 也有要求改變為標準化，所以希望我們協會扮演人才培訓外，制度面也能導入標準化的角色。

#### 中保物流股份有限公司 林總經理德男

1. 建議財政部，交通部等部門要全面來討論檢討保稅制度這個問題，讓各部會都能正視兩岸直航及保稅的機制的問題。

#### 一路發國際物流股份有限公司 張董事長聰聯

1. 物流整合在台灣有一個不太容易推動的地方，就是執照的申請困難問題，例如汽車貨運業。而因為台灣交通法規的限制，或者航運要做運籌而互相委託幫忙，在整合上運籌業將無利可圖以致在台灣生存困難。

#### 中航物流股份有限公司 簡總經理榮芳

1. 雖然我們的條件很適合作物流產業，但當我們在工業區有一個客戶時，我們卻無法享有工業用地的優惠，而其他地價皆呈現三級跳的現象，或有一些高壓電地下化的問題，讓我們在土地的尋找上有了很大的困難。

#### 海國法律事務所 張主持律師天欽

1. 今天的資料有三分之一都在談法規的部分，例如法規的鬆綁議題，若沒有做整合性的處理，以致無法看清楚整個法規也是會有所缺失的。我們全球運籌的計畫已經執行很久了，但如果沒有站在全球國際競爭力的角度來看，就無法真正的落實，所以現在落實去執行是我們首要去做的。

#### 資誠會計師事務所 林會計師宜賢

1. 再研究自由貿易港區時發現，歐盟方面用一種虛擬保稅制度，貨物到處流動時不用課營所稅，反而課當地物流公司的服務稅，所以建議可以不要課物流公司的營所稅，因為如果對自由貿易港課營所稅的話，貨源就不會進來了，而政府也課不到任何的營所稅，所以希望政府能從整體的經濟來看。
2. 在幫政府研究自由貿易港區稅務問題時，有一些國內課稅問題想要提出建

議，就是我們一些系統或規定都是在跟隨美式系統，但因為有很多歐洲系統還滿簡單且滿適合我們的，所以建議政府單位可以納入參考。

#### 遠雄航空自由貿易港區股份有限公司 陳經理松造

1. 產業轉型過程裡，針對策略性新興產業發展時，建議界定國際物流行業應該要比照新興產業發展。
2. 針對雙重課稅協定下提出一項建議，國家雖然受限於某些情勢，讓政府有某些限制規範著，但業者不應該有這樣限制的環境，所以雙重課稅協定對物流業者是有弊的。

#### 行政院經濟建設委員會法協中心 左主任珩

1. 因為政府共識不足，讓業界很多焦慮和不滿的聲浪傳出，例如租稅問題，所以在這邊先向各位道歉，但其實政府在選工務人員時並不是都選笨蛋，今天的問題是社會和政府單位無法得到一個共識，所以當政府租稅部堅守它的職責時，環境變遷的情況下，讓社會與政府的共識很難達成。所以在這邊還是很務實的跟大家建議，雖然大家都很焦慮，但至少都沒有放棄希望，所以真的要起而行，一個組織真的要有其運作方式才可以執行計畫，所以希望可以集結大家的力量，發出各地的聲音。而我們要如何把大家的意見和主流價值呈現給大家知道，讓政府部門行政院去執行，這點很重要的就是大家的意見都盡量表達出來，讓行政院真的感受到這股主流後，就會要求經建會去執行了。所以主流價值或意見被宣導出來，在現階段而言是很重要的。

#### 交通大學交通運輸研究所 馮教授正民

1. 其實這個行業是非常繁雜的，若要推動是有其困難性存在，所以有人建議要評鑑及分級管理，但這樣會使物流業者的主管單位執行上有困難。我這邊建議一個方式，例如貨運雖然有很多業家，先把這些業歸類為幾個大業後，將來在執照的頒發也會比較好處理，也就是說業別的整合簡化後，政府行政可以簡化。

#### 台灣國際物流協會 楊理事長庶平

1. 對於產業發展上，我的感覺還是建議應該要整合，因為現在環境的改變，為了要因應客戶的需要，我們實在有這個必要。而現在政府單位就是有一些措施是在做有關這方面的整合，在此我又特別提出在資金上的整合也須考量。所以我認為我們真的是有需要一個委員會，才能有執行一套完整的整合和區隔。

#### 七、下午議題討論 I：

##### 東立物流國際股份有限公司 洪董事長辰冬

1. 在港務方面重點不是在他的運量而是價值，要發展全球運籌的話，此與內需的物流的大宗貨物是不同的，所以港務局要發展自由港的話，必須要調整其方向。

##### 華儲股份有限公司 陳董事長盛山

1. 在剛剛提到的空海港基礎設施的部份，我覺得現在的中正機場的貨運停機坪數量是足夠的，但是緊鄰貨物集散站的停機坪數量是不夠的，因為大概有 30% 的貨物量需要地面的運輸的時間，所以這些停機坪使用效率不高，故政府在設置這些停機坪時必須考慮這些停機坪與貨物集散地的位置，這樣基礎設施也可以有較高使用效率。

##### 陽明海運集團 林副總經理福添

1. 我們談論那麼多，最重要的是要怎樣去做，組織型態如何分離的問題。我實際在負責基隆高雄業務上經常發現，港務機關常在 4 到 6 個月的時間來思考海港部份的問題，而我們要發展真正國際物流中心，我們港區土地相當不足，倉儲設備、港區驅動問題、海關問題、本身結構問題等基本問題，都要去解決。土地成本問題上，基隆為高雄的五倍，競爭力就在這些地方呈現出來，所以若我們不去解決，台灣港口的競爭力將會消失非常快。

長榮空運倉儲股份有限公司 張總經理朋哲

1. 十多年來，我們都還是停留在討論的階段，經營成效看的出來並沒有想像中的快，剛剛提到的空運設備問題，在建設設備時必須先做一個市場的研究，再來規劃設備，而非先建設設備。

台中港務局 李局長龍文

1. 國際物流基礎設施的部份，港務局的經營方式跟國際物流的基礎設施中，港務局要行政法人化，而目前港市合一及地方化，這建議可以被未來行政法人化及公司化所代替。我們死守在台灣幾個港口，就算港務局建設的再好，沒有貨源也是沒有用的，所以既然我們有那麼大的資產投資世界各大碼頭，公司化之後也是希望可以達成。
2. 基礎建設方面，台中港目前已經夠完善了，聯外道路也有，但唯獨就是沒有貨源，而且船也不來。境外航運中心能與自由貿易港區合一，便可以如虎添翼。
3. 為了配合解決國際物流用地問題，目前我們有空地 185 公頃，劃定 82 公頃物流用地，都很歡迎大家來參與使用。在物流用地地價方面，和水電設備都會去架設，與其他基隆港，高雄港，台中港用地相較下都比較便宜，若要成立物流公司，都很歡迎跟台中港務局聯絡。

交通部基隆港務局台北港分局 吳分局長富雄

1. 台北港發展主要是希望能使其成為國內商港，82 年之前淡水港及台中港十大建設時，台中港作為國際商港，淡水港為一般港，而現今民意代表又提議淡水港設為國際商港，台北港的建設依國家計畫 2008 年，我們建設目前有九座碼頭，現在為第二期建設，從民國 89 年到今年 11 月已達 1200 萬噸，民國 94 年五月奉行政院之命籌設，且於同年九月取得營運許可，港區東立物流已申請自由貿易港事業營運許可證，自由貿易港區採整體規劃，分區階段實施，現在申請 79 公頃。今天東立物流營運良好且跨港營業，佔 13 公頃，政府對各港口的區隔，可以用互補的政策而不要用競爭的方式，使自由貿易港區在台北港能健全發展。

### 交通部基隆港務局 林主任福港

1. 港埠以 4.6 個月為目標，其實是誤解，基隆港自由貿易港區用地比台中港少很多，基隆港只有五百七十二公頃，但扣掉內港區，總共只有 68 公頃，營收很多但盈餘方面基隆港是最少的，我們經營的非常辛苦，貨運量達到 200 多萬 TEU，服務為我們的目標，有關於土地資金或公告地價的問題，我們與也與政府反應過，因為我們承受相當大壓力。最後真的希望基隆港能真正成為民營化。

### 交通部高雄港務局 劉組長秋梅

1. 曾董事長有提到杜拜自由貿易港區，我也有去參訪過，回過頭來看看我們，我們在杜拜聽取簡報，他們說了一句話：只要我們做的決策，政府沒有說 NO。我們聽了之後我覺得我們的中央政府的官員有需要去參訪。最近與法協饒組長討論，自由貿易港區實在不自由，我很同情業者。我們土地不足的問題，目前高雄港沒有能力吸納新的物流業者，有紐約客戶約我去談國際物流業的發展，他要至少 6 公頃的土地，但是高雄港務局沒有土地要怎麼發展國際物流，在高雄港區二貨櫃區後方有塊 38 公頃的土地，但是到達政府的決策部門的時候，去收到延緩支持的想法，想與高雄市政府來架構這塊土地，我們願意用很多錢來取得這塊土地，因為我們認為那是一塊僅有也是唯一能架構的土地，所以希望政府部門能給予多一點的支持。
2. 在我們六號自由港區的地方，我們目前貨櫃中心是分散的而沒辦法串聯，所以我們需要興建一個跨港大橋，但是皆遭中央政府延緩，我希望未來能取得支持。
3. 在物流基盤設施上，中央政府是否能夠為國家經貿發展建設而努力，就像蘇院長說的大投資、大溫暖，我們是否能落實這個目標。我也要回應台中港李局長的部分在行政法人部份，依照目前送交行政院的本，我個人見解來看是不可能通過的，就理事會的組織來講中央代表比例與地方比例為 1 比 2，未來要討論事項，一定考慮到地方化的決策，剛剛有很多優缺點李局長分析過，有些政務委員持反對立場，四個國際商港，中央認為是國家資產，非地

方資產，是否適合地方化還存在很大的討論空間，關於這點要多加小心。

4. 我們想要走公司化，而非行政法人化。我們要走公司化存在了很多的歷史背景，在當初台北港招商時，我們高雄港想和長榮集團來合資台北港，但被拒絕，業者的聲音都希望政府能夠聽到，然後真正起而行，整體思考四個國際商港以及桃園空港有無機會。

#### 交通部民用航空局 周高級分析師定國

1. 空港前身為桃園航空貨運園區，還有大園客運區為政府發展亞太營運中心下的航空計畫，而這兩塊土地在第一期部份，採 BOT 方式來興建與營運，也很幸運的在今年 1 月 1 日成功的興建，在第一期大概有 16 公頃的範圍，而營運的模式有航空貨物的集散站，也有加時的園區，也有航管大樓，而遠雄這營運一年多以來在目前招商部分並沒有很順利，待會是否可以請遠雄提供意見以及其困境。

#### 台北市電腦公會 李顧問柏峰

1. 自由貿易港區一點都不自由，財政部是管賦稅的，而經濟部、交通部、勞委會、陸委會、教育部也都各自為政無法整合。廠與港的連絡，港口結合自由貿易港區的事業，物流銀行進駐，可以方便貸款，新竹科學園區與遠雄合作，希望高雄港和楠梓加工港區，並且往高雄市發展不要只蓋一、兩樓，要有效率的應用土地，這樣結合港區工廠才會動起來，台北是貿易商很多，第一代都會說英文，現在第二代都留美回來了，大家英文都很好，貿易商被壓縮掉該怎麼辦呢？國際間很多有錢人幫他找代工廠、貼近市場、行銷，也必須轉型才可以，基隆港在中山高速公路可到達的地方，南港科學園區，內湖科學園區，新竹科學園區，基隆港台北港及桃園空港三港合一，台中港與高雄港，要快點公司化，拉近城鄉差距，自由貿易港區很可憐不自由又公公婆婆一大堆。

#### 北台灣科學技術學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 我們要肯定港務局的努力，不要埋沒像港務局一些傑出的人才。討論基盤設

施時是涵蓋服務的部份的，所以也包括通關的部份，我們港務局如果不繼續改變的話，會有一些潛在的問題。我覺得我們政府要比較國際，我舉一個例子，韓國在建釜山港的時候，將貨櫃碼頭改成法人的組織，感覺都為商業的導向，大家可以上 BPA 的網站，和我們四個港務局的網站比較，就可以知道他們做的商業導向和我們港務局做的是不一樣，如果 BPA 的貨運量比前一年增加，那我就給你 1TEU10 美元的獎賞，這不同的績效性就會有不同的優惠措施，而我們港務局則是屬於客戶導向。

#### 財團法人中國生產力中心 廖經理建榮

1. 基盤建設道路方面，其實我們台灣卡車法規相當舊，例如 3.5 噸以下是為小車，但日本總重八噸以下也視為小車。所以若可以改變法規，車輛大型化，交通壅塞問題也許可以解決，目前物流運送車只有小車可以進入運送，改為 8 噸將可以增加兩倍運量。

#### 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會 孫秘書長邦雄

1. 主席強調國際海港營運效力中，在今年年初，我們新任財政部長，一上台就寫了一封感動的信給業者，希望業者能提供意見給財政部，綜合全國港口業者的意見，我們經過幾次開會，反映給財政部 13 個大案，不過很不幸的部長後來下台了，但我們也不氣餒而把案子提出，之後關稅總局把我們的案子全數退回，讓我們業者相當憤慨，之後有批露給媒體知道，媒體登出來後，關稅總局裡面有一句該改就改該修就修的善意回應。
2. 另外有一件事想請教看能夠突破，助航服務會能否在大陸和台灣一致都通用，不用再到大陸付這個費用，外國船就會停靠台灣，但是財政部牽扯到兩岸的問題，都丟給陸委會，這兩個月都沒有回應，今天在這裡提出來，是希望經建會可以幫助我們說服陸委會。

#### 東立物流國際股份有限公司 施副總經理皇吉

1. 業界方面，我們要探討到底我們的客戶在哪裡，目前我們看到的情形是，有許多廠商整個外移，我們的建設自由貿易港區是否有誘因把他們留下來，有

一些港全部移走，移走之後也許未來他們的製造中心就不在台灣了，但是我們現在談物流中心是說他們是否能將 HUB 留在台灣，我想四海一空現在都很努力的招商尋找何處有商機，目前我們碰到的困難是，國內業者都覺得把貨放在台灣是無法與國際競爭，更何況我們現在做這些措施是為了吸引其他人過來，我們主要重視的是成本，我們要注意現在港區的成本是否可以吸引國內及國外的廠商，將一些物流的東西再搬回台灣，減緩還在台灣的產業往外移的速度，但是現在大部分廠商是很失望的，我們政府應該朝向如何去吸引國內、外業者，要給其他的誘因，我們的法律，是否能吸引業者過來，我認為我們鬆綁、優惠是否真的能做，不論政府還是各方面，是否能吸引業者來台灣。

#### 財政部關稅總局 楊科長德容

1. 今天聽到業者們的意見，作為以後努力方向，海關方面重要的是通關的快速方便，在通關自動化上我們目前已經很有效率了，還有什麼需要我們服務的地方都可以提出來，早上林總經理的一個建議是保稅制度需要整合，我們尊重我們的上級主管，若有什麼行政命令的話我們會全力配合，還有關於助航服務會，我們會進一步去了解，並再繼續追蹤，待會若還有任何問題都可以提出，我們會在下個議題來回答。

#### 一路發國際物流股份有限公司 張董事長聰聯

1. 這幾年我參觀了很多大陸的港口，我有一個感想，以前大家在港埠的設計方面，看到高雄港都已經覺得很好了，但是看到上海港，我認為我們還需要做一些建設，台灣要做一個樞紐港，我們都還需要再加強或建設，第二青島港一小時可做 78TEU，但高雄港只有 32TEU，所以我們希望台灣用高瞻的遠光，作為世界樞紐港，讓台灣保有競爭力。

#### 交通部高雄港務局 劉組長秋梅

1. 關於 BPA 的網站和我們高雄港務局的不一樣其實是我們目前貨櫃碼頭不夠，我們沒有土地給人家，舉具體例子。萬海最近與我們續簽 10 年的約，他們要



求第三座碼頭，韓國現代也要一座碼頭，許多航商都希望與我們簽長期約，都希望增加碼頭來營運，但是我們真的沒有足夠的碼頭，不是我不賣碼頭，而高雄港的航班非常密集式，而台北港不可能做到的，所以台灣港口還是有競爭優勢的，希望政府能投下心力，培養未來實力，我們招受很大壓力在於要如何共同努力。我們在高雄港所有的航商的有相同問題，問題似乎在陸委會，陸委會其實蠻尊重主管機關，也就是財政部，經建會是否可以突破，擔任跨單位整合的角色，這是我們最需要的功能，但有錢賺卻不賺，我覺得是不可思議的一件事，站在港區站在國家立場都不是好事。

#### 東立物流國際股份有限公司 施副總經理皇吉

1. 海空聯運部份，他們通常要求時效性，海運的時效性不足，所以現在都很需要空運，但目前海關在各個港區部份，並沒有 24 小時通關，也沒有全年無休，對很多業者來講，在某些情況下可能周六、日到的貨，要到下星期一才能處理。在於海港與空港通關更快捷的部份，希望能夠更有效的進行。

#### 高群裝卸股份有限公司 黃總經理金成

1. 基本上目前高雄港的貨櫃碼頭是目前洲際碼頭，紅毛港經過 10 幾年的協調，終於解決了，可以去發展洲際碼頭，但是根據了解業者意願不高，因為地點偏僻，港務局的規劃是作跨海大橋，幫助業者解決交通問題，別的廠商跑到廈門去建設，明年就要營運，之後在高雄的碼頭也會不見，我也想說，如果我們政府的政策能夠正確，透過 BOT 可以讓業者有 50 年永續經營，政策很顯然是把業者綁住，這個政策很好，政府建設聯外道路建設好，希望台灣可以做洲際碼頭第六中心，能用此思考方向去想。

#### 東立物流國際股份有限公司 洪董事長辰冬

1. 我看到一些趨勢，將這些趨勢提供給大家，提供不同的思考方向。高雄港 1000 萬噸有一半是轉口貿易，大陸港建設完成後，轉口貨源不會到台灣，那時就不需要太大的港口，而台北港建設完成後，高雄港貿易量也會減少，到時高雄港又要何去何從，台灣人口不會增加，土地也不會增加，我們是不是要做

大這是我們需要考量的。

#### 北台灣科學技術學院國際貿易系 吳教授榮貴

1. 中國港口轉口貿易相當少，台北港如果出現，台灣進、出口貨源一定不能養活台北港，必須要靠轉口貨源，高雄港航班以後應該還是大有可為，助航服務費方面把這案子拿回來重寫，不要涉及兩岸問題，可以讓助航服務費方面比較好處理，

#### 交通大學交通運輸研究所 馮教授正民

1. 這份報告的第十頁，第一在新加坡方面，虛擬港口這方面是台灣需要去加強的。第二，新加坡現在未雨綢繆要建設世界級的設施，所以硬體建設是長期的計畫。第三，全球整合性物流中，我要向港務局及業者交換一下意見，很多現在的報告都在談港口物流，看港口建設，並非談傳統建設，在基礎建設方面我們要轉型，不要再看數量而已了，而要看港口和物流加值的量有多少，港口的收益固然很重要，但我們更要注意港口在全球供應鏈中，能為我們創造多少附加價值，此為整合型物流，我們要學習外國。區港連動是大陸抄襲我們自由貿易港區，港廠聯動，港港聯動(海港海港，空港海港)，陸港聯動，這些連動方面都要加強，這是我對硬體建設的補充說明。

#### 國立海灣海洋大學河海工程系 黃教授文吉

1. 從歷史角度來看，台灣演變成這種地步，在立法方面，我的研究是港埠與物流的研究，學術界來講，政府官員常常聽不進去。現在是政府不知道該做什麼，物流負責機關為交通部門，但很遺憾交通部沒有參與。
2. 在市港組織的問題，大方向是對的，但是要他們拿錢給港務局他們就不做了，造成台灣市港分立，現在還沒有 BOT 時必須修港航網，建議立即停止 60 億的基隆港聯外道路系統，因為未來基隆只剩下 100 到 120 萬 TEU 的貨物量，可以把錢留下來給物流業者做自動化的設施。

財政部關稅總局 楊科長德容

1. 助航服務費方面，不是拿錢來我們就收，是財政部訂的，而陸委會方面也有一些問題在內部條文部分，主辦單位正在做相關處理。

八、下午議題討論 II：

經建會法協中心 左主任珩

1. 第一點提供自由貿易去發展一個 model，但這 model 以外的我們要提出第二點，我大概知道在政府單位時又不一樣，在這過程中不斷的互動，陳春益教授今天之所以要把全球運籌拿出來講，是因為看看來有什麼東西是我們能做的，當時我也跟他們報告，全球經貿園區在 2008 年的規劃中就是我們國家的第一次，很多東西也許不夠周延，而成功的地方有成功的模式，但也許有些地方是必須要再去檢討的，尤其是現在我們講說，最主要的我們強調自由貿易，什麼叫自由貿易，很多學理上的定義，我不曉得怎麼去定義，自由貿易如果我們用最鬆的定義，因為我們的貿易行政有些地方綁的太緊，使得企業有些地方很難做，這可能是第一點。
2. 第二點政府有太多窗口，一件一件事情來拍賣，所以當我們有一個自由貿易港區的時候，它就能提供一個鬆綁的環境且有單一窗口，這可能相對於其他機關是相對於的不方便。自由貿易港區推廣以來，我知道有些人會提出你們當初推出自由貿易港，你們以為自由貿易港區就能解決所有台灣經濟問題嗎？我說不是，絕對不是，自由貿易港區不是台灣經濟的一個救星，它只是台灣在許多經濟問題還無法解決所發展出來的一個制度，它只是一個制度讓企業利用這樣的一個模式去發展台灣一些新的經濟，可以再去開拓空間的地方，也就是說，我們有了這樣的制度，我們有一些新的模式可以執行，所以我在這要說的是，我們在尋找一個模式，這是第一個，我們的同仁是非常努力的在做這個事情，那麼當然外面有什麼批評我們也願意悉聽和接納，但是我一直勉勵我們同仁，不能因為這樣而氣餒，在我們這個時代轉變這麼快的時候，我們要找一個模式，我們必須想到未來，我們也須有些錯的事情，在三通之前來做不到，但是三通之後我們面臨的是一個什麼樣的環境呢？也許我們的自由貿易港區是有很多可以發展的，甚至我們的自由貿易港區就是限

定在目前的模式，但是這些都還要請大家來指教，我知道大家今天一定都有很多批評，批評我們就虛心接納，但批評的部份可以少一點，建議的部份多一點，讓我們來找出新的模式，那就請大家發言吧！

#### 京揚國際股份有限公司 林副總經理曼蔚

1. 在這邊今天聽了蠻多的建議，但相對的事實上，就我京揚來講，可能我先表達一下，京揚須先跟與會的一些長官說一個感謝，因為京揚在民國 85 年成立的時候，就是預定做亞太的汽車營運的轉運中心，當初是跟美國克萊斯勒配合，一年有一百億的營業量，但是到最後因為某些原因，以至於他現在轉到新加坡，在這過程中，京揚也走過最艱辛的時刻，但在這過程裡面，事實上，我們上一場的與會裡，有對港務局提出一個建議，但是就京揚來講，我們事實上很感謝港務局對我們的協助，在最艱辛的過程裡面，它用很多種方式協助我們度過這困難的窘境。
2. 在去年度，我們已經突破二萬 TUE 的進口量，相對的也已經導引汽車的部份做轉運，但是最近加入自由貿易港區以後，有關於公司在業務推展上有幾點區要跟各位作一個報告，因為你自由貿易港區要發展，最終目的是達到全球運籌，但是如果說我們現在世貿港及全球運籌的推廣，盡量都是落在經建會的思維，還是海關和港務局，但是事實上就是說，我們之前碰到的 CASE 是屬於一個國際性的公司，那是以我們那邊作為一個貨品的調貨倉，我們本來自由貿易港區事業本身可以做一些貼標的動作，但他或許牽扯到其他單位的一個許可證的問題，可能是說他在國外叫一個名字，國內又叫一個名字，但是它畢竟需要在我們廠內做一個國內許可的貼標，但相關單位為了這個許可證的問題，以至於我們客戶的貨品退關，所以我是建議說在整個整體經濟要推動的話，不是只有幾個單位，而是全國上上下下的單位都應該要有那個理念，所有的動作所有的思維，都應該要隨著時代的變遷，要開放一點，因為這一次或許客戶不太能諒解，就是說他國外那邊也提報了切結書，保證它的東西兩個是一樣的，但我們主管單位兩邊各有說詞，我們客戶就認為乾脆他們的貨物就退回香港去。

3. 另外既然我們要做自由貿易港區，大家所提的自由度應該怎麼去開放，但是這個開放的過程裡面，我們有一個問題很納悶的是，在關務的部份有 23 種帳冊的管理，有那麼多的枝枝節節，讓我們覺得如果你們要管的細節那麼多，那你們幹麻要我們做那麼多的帳冊，那是不是你們派一個人駐守在這邊就好了，我想應該是推廣所謂的自由，你就要去信任業者，因為有一定規模的業者，它不可能為了一點點的小利差，它去做違法的事，但事實上在執行面還是運作面來說，它要有它的效益，這樣他才有辦法去處理客戶的進出。
4. 好像遠雄之前有提報關於產地 35% 升值率的問題，這個部份好像到目前來講，仍然維持在 35%，我們是建議說是不是應該要降低下來，因為畢竟現在自由貿易港區世界大部分都做整合業務型，所以它零組件的來源都來自於世界各地，那它在國內只是在做加工的工作，所以你如果要求它達到 35% 的話，這部分對它來說可能會形成一個落差點。
5. 有關於目前人員的執行，像自由貿易港區這邊，在關區內，像台中港內，就是特定的幾位同仁而已，但是如果有急需處理的、或理念上的溝通，這些都覺得好像是人員有不足的情形，那你要讓業者順利之下，似乎沒有辦法去達到這個效益。

#### 經建會法協中心 左主任珩

1. 第一點，相關人員都應該有自由的理念，這個我相當的承認，當初在設立這個的時候，就有相當特殊的狀況，怎麼樣特殊呢？沒有一個主管機關，經建會究竟是不是一個主管機關，好像在條例裡面也沒有，所以經建會等於是在做義工阿！那麼也是該做的義工，有關上述的部份，我相信海關在協助儘量去減少，可能待會請港務人員回答一下。
2. 第二點的部份，遠雄他們不斷的跟我們建議，那我們就是說 10 月 5 號副院長主持的也有這樣的裁示，所以我們在來檢討一下，那我們在下個星期二的會議會談這些事情，那我們原則是希望能夠降低且 made in Taiwan，我特別要在這個地方提醒一下，之所以這件事情這麼困難的原因，就是我早上所談的共識問題，我們當把 35% 下降的時候，國內有些廠商是受不了的，因為當你只要能夠 20%、15%，在 made in Taiwan 的時候，它的品牌會受損，所以這

牽涉到產業間供需平衡的問題。

3. 那第四件事情就是有關人員的部份，我們感謝交通部，尤其是各港務局，像李局長也是非常的協助，在這個部份也是困難性很多，那麼我常常在想，如果自由貿易區是在十年前推行的話，會不會好一點，有可能，因為有貨才有流，有流才有自由貿易港區，我們今天的貨量是變少了，我們當年推動科學園區的時候，很容易單一窗口，但現再在每一個港區，能夠負責的人是那麼的少，當然我們只能說凡事起頭難，那麼如果我們把它做成某種 DEMO 的話，我相信這種情況就會改變，當然我們對於台中港也有期待，各位還有哪一位要發言呢？

#### 經濟部加工出口區管理處 陳副處長寬享

1. 我在英國待了六年，經濟部派的代表，8月份回來，9月份局長要我到加工出口區去擔任副處長，我因為覺得加工出口區對台灣的經濟相當重要，所以我就開始想要去了解它的沿革，像前兩個禮拜買了一本書，大家最尊敬的李國鼎先生，李國鼎先生在過世的前兩年接受一個記者花了兩年多的時間訪問所寫了一本書——我的台灣經驗談，翻到在加工出口區這一章，他說他在民國40多年的時候，他想說美元已經快斷絕了，台灣該怎麼辦，台灣該往哪裡走，他去了一趟香港，當然這不只香港這一個過程，不過他覺得香港自由貿易港這樣的觀念可以用在台灣，但是另外一個問題是台灣在那個時候是多麼需要就業的機會，但是如果你只是單純是一個貿易港，恐怕不足以 support 台灣的經濟，所以他千思百想也訪問了很多人後，我們世上第一個加工出口區就這樣誕生了，民國55年12月3號，也就是這個月的3號，我們慶祝40周年，所以我想時代是不同的，我們今天很難得，英雄不是代代都會出來，我們今天很難得遇到像李國鼎這樣的人，所以在加工區工作，我們要開始思索這40年代後，我們該往哪裡走，這是很讓人困惑也很讓人覺得責任重大與惶恐的問題。
2. 兩天前，經濟部長到高雄來，在車上我問他說：「部長，我覺得加工出口區該改名字了。」他也贊同說因為加工出口區本質上已經不是加工出口，不是這樣了，他其實已經變成一些產業，尤其是高科技 LCD、IC 封測，及前幾天日

月光都在我們加工出口區裡面，他已經在轉型，所以名字已經不符了，anyway，我要強調的是說加工出口區需要找到新的出入，這次如果自由貿易港區這樣的概念，加工出口區可以扮演一定的角色，我覺得過去 40 年加工出口區對台灣經濟有一定的貢獻，也得到大家的肯定，所以這時候加工出口區有沒有可能再做一些事情，你想想看，新加坡他其實沒有很強的製造業的背景，但是他也發展的不錯，香港現在有中國大陸廣州都是它的腹地，所以它的競爭力很強，假設我們的高雄港和台中港，這兩個地方各有兩個加工出口區，我們有 8 個工業園區，其中有兩個在高雄，兩個大的在台中，都可以做為我們自由貿易區的 support，這個問題也許因為台灣人這種機動性，我們中小企業的靈活，很可能有機會再創造新的活力出來，我不敢說這樣就可以拯救台灣的經濟，但是他至少又是一個新的出入，所以加工出口區也許他至少可以扮演一個角色，就是我們的廠商在全球運籌中的一環，我們加工出口區扮演這樣的位置，support 我們的自由貿易港，高雄的、台中的，讓我們來當他們的 support，這個時候就是深層加工，就是你在這裡設立的廠商，我們的物流業也可能將從哪運來的東西再做一個簡單的或更深的一個加工，也就是到我們園區來，新加坡做不到，而我們做得到，所以這可以應該來說是一個還不錯的概念，現在我們方法上，其實也已經有了，只是他有一個小小的障礙，這是為什麼我今天要跟我的同事從高雄坐飛機來參加這個，因為我們不願意放棄，我們在 11 月 1 日的時候致函給財政部，我實在要講，身為一個政府公務員，在今天的會議裡面會覺得還蠻不好意思的，可能是認為政府沒有做到我們該做的和跑在廠商的前面，我們有時還扯人家的後腿，有一點不好意思，經濟部扮演的角色都要與廠商在一起，我也了解財政部同仁的困難，也許如果我今天在財政部工作，我也許也會變成那個樣子，我是說大家都有各自的責任，各自的壓力，但是如果今天站在更高的點來看這件事，恐怕要請財政部同仁來幫點忙。

3. 有一相關的條例講給各位聽，高雄工業港區條例第六條之一第三款的规定，他是可以允許的，那是純粹物流的事業，在對國家經濟有重大的影響之下，可以經由行政院得自由貿易港區的協調委員會專案核准的條件，這和左主任又有關係了，在你們的委員會的專案核准之下，免稅貨物得以委託區外的廠

商，換句話說就是我們的交錯區，做實質的短期加工，如果我們這項委外的加工都要經過經建會的這個委員會，然後才說 ok，你可以在相關加工出口區做加工，你覺得這樣合理嗎？我們站在中央部會的官員，我們的同仁哪裡能了解，遠在高雄的、遠在台中的需要呢？那為什麼不就近跟我們港務局來做審核呢？今天我們談了很多，都是可以做的到的，請我們委員會放手，讓港務局來做廠商審核，就是很簡單的，不要感到無力感的地方，我覺得這是左主任委員會在今天就可以做決定，說 ok，你們就去做吧！其實我們也很遺憾，其他的就不談了，今天財政部的同仁回去看一下，查一下 11 月 2 號寄給財政部的函，去協助廠商，這是很小的事情，但是可以幫助很多事情，謝謝！

#### 經建會法協中心 左主任珩

1. 財政部在開會的時候告訴我們，這個部分絕對不能放，如果說貨物藉這個管道進入課稅區，那我們只是一談再談，到最後我們之所以可以促成委外加工這件事，還是財政部海關要求我們白紙黑字寫下來，才促成這麼一個外加部，我還是再三強調我沒有這個權利也沒有這個意思，不過我還是要呼籲財政部的同仁，國家目前的經濟真的是非常艱鉅的挑戰，事事都是要依法，我不知道當初海關怎麼來的，我覺得他應該叫海差，他是開著大門迎向世界，然後把貿易帶入我們的國家，把我們的貨品帶出去，這是我們的心願，還有機會再跟財政部去協調下去，有沒有其它人要發言呢？

#### 中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會 孫秘書長邦雄

1. 剛剛的副處長所提的內容，加工區今年已足 40 年，剛好我本身在船務代理業，記得當初我在做船務代理業的時候，我做船務 marketing，以前在高雄都是滿載的，是當時台灣最景氣的時候，我們每個月都可以領獎金，這是一個事實，那麼後來慢慢發展到十大建設，我本身在高雄參加過，十大建設的三大建設是中船、中鋼、台化三家結構建設，我本身工作，擔任 marketing 和銷售的工作，我們今天在座各位，好像大家在這裡談這些事情，這是一個連續性的，今天我們到這裡好像要一個特效藥，我來告訴主管單位好方法，從最近的 2000 年到亞洲風暴到現在，台灣的 GDP 從一萬四千多塊到現在 2006 年



一萬五千塊，韓國在 2000 年的時候是七千塊，現在是一萬六千多塊，已經比兩倍還多，超過我們了，他現在還預計 2015 年韓國要三萬五，我們台灣也跟著說我們要三萬塊，但我不曉得我們有什麼方法可以達到三萬塊，你過去六年根本在原地不動，然後現在說還有十年要雙倍的話，我是不相信啦！但不是我們就不做這個事，是有可能啦！不是沒有可能反敗為勝，各位今天在座的，很可能就是很重要的，這個會議也許是一個轉換點，因為這要以後看才知道，現在沒有辦法證明，但是對於如何來強化我們的所有港口的作業，和台灣的進出口，我參加過像很多的會議，像美商會議或歐商/歐盟，他們都一直強調，台灣政府如果不趕快三通的話，我們可能都要離開了，事實上這些台商都已經離開很多了，但我們現在如何做，三通是一個最簡單的方法，可以救我們台灣經濟的一個方法，不過這個在短期內可能沒有辦法達成。

2. 拿我個人在這兩三個月參加一個南美大使來台促銷一個貿易，我有問他一些問題，因為我們早上有提到南半球跟北半球的分布的問題，南半球就是原物料的供應的國家，我們現在從澳洲、紐西蘭和南非買原料進來，南美洲是比較遠的地方，我看今天沒有人談到南美洲的市場，我個人是給一個建議，我們政府或是某一個機構，國貿局或是哪一個單位，可以去 marketing 這個事情，南美洲現在的很多東西沒有辦法銷到尤其是東北亞，我們現在談到台灣到東北亞，韓國、日本和大陸、香港、泰國、越南、新加坡，已經很難發揮了，這個在座可以反敗為勝的機會，南美洲有很多的原物料，但是他沒有到我們這邊來，我問過南美共同市場的大使，他說很少，因為這個距離太遠，他們往美國銷比較多，台灣如果我們可以把牠整理一下，去調查一下，由國貿局去 marketing 一下，他有多種產品可以提供給東北亞的人使用，那麼我們在高雄港或是在台中港，多一塊地方讓他來做一個轉運的地方，或是在高雄或是台中，把牠做一個亞洲的分發站，讓它可以轉運很多的東西，因為從那邊下來的訂單到拿到貨大概要三個月，如果在台灣做一個轉運中心的話，他可能兩個禮拜就拿到了，這是非常競爭的，因為我本身是 marketing 做行銷的，做了二、三十年，這是一個新的市場，一個新的構想，今天如果大家一直在原地打轉，轉來轉去可能沒有什麼，我是希望比較 in advance 的一些構想出來，才能打破現有的現狀，南美洲是一個較新的市場，能夠把他的貨移

往我們這邊來，我們要規劃一個區給他，讓他來使用，幫他來促銷、推銷，讓它的貨品到東北亞這些國家的話，這個也許是一個構想，但能不能行的通，一定要先有 idea，我們要怎麼去執行這個工作，這是我在一個 marketing 的立場，若沒有三通的話，未來到什麼三萬塊，一萬五千塊要保的住的話，可能都慢慢在消失，那各位提到台商的問題，我參加過台商會議，台商是我們競爭的對象，以後一定要有這個觀念，台商絕對不是我們這邊的。我跟各位報告，今年十月份台商會議我去參加，有一個台商開玩笑說，我們真的很怕三通，因為我們在大陸投資後倍數是台灣的好幾倍，他們的發展都很好，我們的員工可能會拿我的名片來通知在台北市某某地方，登記在那個地方，拿著名片來看我們的總公司，原來是我的家，董事長是我的太太，他就這麼開玩笑，但這是事實，台商已經都回不來了，這些一百多萬的台商都是台灣的精英，資金跟人才都已經流出去了，這些人都回不來，有些東西你以為是大陸 dumping 的，其實不是，是台灣人 dumping 的，我們現在路邊買的很多都是 made in China，都是台商銷回來的，不要把台商當作是自己人，台商是我們以後台灣發展的一個阻礙，這個 idea 一定要修正，我不是說絕對是這樣子，但是這已經慢慢形成，如果你沒有看到這個，三五年以後，台商都不回來，這條路都斷了，非常嚴重，如果趕快三通，也許他們就不會這麼嚴重，全部通通往外跑，他可以在台北上海來回跑，當天可以來回，可以不要把整個都搬過去，以後可能把家庭小孩、兒女通通放在大陸，可能回不來了，我們公司經理和副理通通出去了，台灣現在剩下老少，這個一百多萬的都是台灣的精英跟資金跑出去，這個是非常現實的，已經斷層了，所以我今天在這裡呼籲，我們今天在這裡開會的各位很可能都是很重要的一些人物，今天開的會大家都要很重視，也許是一個轉捩點，也許大家會是個罪人，他會往下走再往下走，這可能無法反敗為勝的，我們可能都要擔負這個責任。

3. 現在講到三角貿易的事情，台灣接單、外國設計、大陸生產，過去日商美商都在作三角貿易，但是三角貿易不是永遠可以存在的，大概再給你五年，最多十年，這些單子就沒有了，因為以後都會直接下單，有 40% 的三角貿易，各位要記住，這個是三五年的時效而已，可能就沒有了，另外，中國大陸跟台灣現在的貿易有 40% 是到中國大陸的，進口有 26% 是從大陸進來，一個比

美國市場還大的一個市場，你現在再跟他不來往，選用一個不是很好的方法來作業的話，對我們是不好的，就像中國大陸根本不理我們，我們講三通，他們根本不理，他根本可以不要通，現在如果三通，對台灣是加分的，他以前為什麼急呢？如果十年前他們求我們，因為這樣他們加分，現在這樣，很坦白的跟各位有關的人問問看，現在三通對他有什麼好處，你三通對他變成了競爭，所以對我們是加分，對他們是麻煩，所以他根本不要跟你三通，就像我們現在談三通，他根本不聽，他根本不理我們，以前是求我們，現在是我們跟他們談，他們裝沒有聽到，這是很現實的。

#### 遠雄航空自由貿易港區股份有限公司 陳經理松造

1. 以下會有很多的議題做討論，我必須要先做一個背景的說明，高雄自由貿易港區我們地勤陸續在會員區有在進駐，那在加權區有二十幾家，其中有十三家已經取得港區事業，以上發言要代表一些已經進駐的業者的心聲。
2. 我接下來在法律和實務面來做一些報告，第一點，我先呼應剛洪董事長報告的部份，談到的會計師年度的事情，從實務業界來看的話，他好像太過嚴苛了，更何況自由貿易港區貿易服務等等所涵蓋的太廣泛了，有些東西就沒有這個限制，所以會計師年度盤點就可能要考慮看看是否有鬆綁的可能。
3. 第二點，也是法制面的建議，針對我們目前自由貿易港區內的報關方式採 F1、F2、F3 或 F4，其中 1、3、5 是屬於要通報的，是屬於所謂的境內關外，那 F2 跟 F4，一個是進口，一個是出口，我們現在有一個很吊詭的現象，F2 的東西可以按月彙報，但 F1、F3、F5 這種要通報的居然沒有按月彙報，若這種東西只是讓政府機關得到訊息，紀錄有案的東西，配套上面沒有搭配上，這是另外一個建議。
4. 那第三點，我不曉得成不成熟，過去遠雄公司也曾經提過，我們目前所謂的自由貿易港區辦法依 6-2、6-3 都在談委外加工的事情，過往行政部門有做過這樣的討論，最後決定運作都可以，那我們在講整個供應鏈的管理的話，我們希望為一個發貨中心，後端有一些委外加工，這裡頭變成說我要加工是一個境內關外的延伸，理論上會比較符合供應鏈的情形，那同樣的進出自由貿易港區，課稅區的廠商或保稅區的廠商會有委託它港區事業加工的可能，同

樣的這個便利性，也要建立一套相關的路徑，那區內當然進駐的廠商多，或互有委託的情況，這個路徑也很多，我們今天在談全球運籌或談供應鏈管理，其實這些血脈通通要相連，大家專業分工以達到全球物流的效益。

5. 第四點報告，我們剛提到報單 F1 跟 F2，這個東西是屬於進出口的，那我們的進駐的廠商發現，在配上班的時間，然後晚上譬如說 F2 的貨運到西山去查驗，海關的長官並沒有 24 小時在，所以我們去請我們積放快遞倉的外站署的駐站的官員過來驗貨，那他收規費的方式分大單和小單，大單和小單的差別就是貨項若超過五千元就是大單，不過這只收一千三百塊，那小單的部分會折半，就是收取六百五十塊，那這部分在條例中似乎都有隱含 24 小時運作的意涵，我們可能要代廠商來反應一下這個問題。
6. 第五點，個人從參與規劃與法制中到現場服務，我認為非常嚴重的一件事情，我跟各位報告一下，F1 報單就是貨物國外輸往自由貿易港區的時候，現行的作業狀況，業者會把貨物做一個併盤的動作，那這個混盤的行為到飛機落地的時候，現行的狀況，即使裡頭有夾雜港區事業的貨物，95%會被拉進一般進出口貨物，但進出口貨物是採行另一種報單，F 類報單沒辦法在一般進出口，所以港區事業或遠雄公司就要跑一趟去申請移倉，然後繳交倉租，然後移倉的動作蓋了 12 個簽章，那我要說的是，號稱是境內關外的 F 類的報單，其實實體運作上面，運作機制沒有比照所謂的快遞貨物的機制和優拆的順序，或者大家沒有一個共識，我所認為的可能任督二脈還要再被突破一點，那我們剛講的混盤貨物，業者為了節省它的運費，一定會混盤，那混盤裡有所謂的優拆的貨物，那這個混盤的情況是會被誤進一般出口倉站，然後再進行所謂的移倉的動作，從業者來看，他必須去一般進出倉站繳一次倉租，在港區貨站再繳一次倉租，另外就時效面來看的話，這個移倉的順序有必要做簡化的動作。
7. 第六點，是針對我們現在不同的貿易自由港區裡透過專用車隊作為資訊平台的替代方案，這個現行的申請單位是向港區管理機關，實務上，若有人要實行海空聯運，他必須向所有港區申請專用車隊的資格，所有的貿易港區都有門哨的控制系統，它在無整合的情況下，若要運送從台北港到桃園港之間的貨，就必須要兩張門哨的通行證和專用車隊識別證，以後駕駛座會被貼滿證，

這東西可能後面會朝向整合，但因有需要及迫切性，所以是不是可以有統一認證的單位。

8. 另外是海外中心，他是不得以的暫時的措施，經對岸認可，自由貿易港區對商務人士和貨物，貨物通了，商務人士通了，就差船沒通，飛機沒通，不然兩者有部分三通的意思。
9. 最後一點是桃園的國際機場，我知道那些發展的國家，都有先進的機場，大部分營運的主體就是公司化或法人化，黃教授應該知道我以前在談，很多都是以航空公司為整合面的一個考量，我們現在是各自有各自的專修，但它其實是一塊一塊的封閉管制區，希望也能搭配自由貿易港區，其無什麼生活機能，也無教育歸劃和商業歸劃。最後一點，是一個感觸，我們在談所謂 BOT 的案子，若案子推行人和特許經營人非同一人，通常很難達到雙贏的結果，就這幾點簡單的建議，謝謝！

#### 台灣國際物流協會 楊理事長庶平

1. 有關於自由貿易港區，由外協跟我們共同舉辦的，對外進行宣導，也向主管單位建議，是否未來資料能提供英文版，以利國際宣傳，我們在對外宣傳有許多機會，但是對於英文未能感到周全，在與外交涉時，發現英文很欠缺，這時剛好左主任伸出援手，給我們許多資料，所以希望以後可以有英文的參考資料。
2. 第二個問題，我們發現到國貿局在參訪國外時，希望製造界與貿易界能與物流共同攜手合作，同赴全球佈局的商機。

#### 益州海岸股份有限公司 周財務長翊繁

介紹我們公司背景 60%股東屬於本土資金，40%屬於香港和新加坡資金。台灣還是有優勢，例如我們的人員素質等，還有一些法令法規，要找人解決也比較容易找到人，這就是為什麼他們會選擇台灣，這一年多來，我們接觸日商、港商、新加坡商，得到一個共有的結論。

1. 外國廠商覺得我們的自由貿易港區定義相當模糊，他不知道他的優惠是什麼、優勢是什麼，不管貨品是哪裡到哪裡，他們都會去算物流的成本，就我

們公司所看的一個優勢是我們做的是國際廠商代工的轉口貿易，另外，加值的業務是稱國外油輪要轉口時，我們幫它加油，本來轉口業務應該佔我們的業務七成到八成，但和我們配合的廠商覺的我們的法令不是太清楚，另外覺得沒有一個單一的窗口。

2. 第二，在各種的港務費用和設備在時效及協調上，跟它們所想的有出入，稅率更是複雜，其中一新加坡商說我們空有自由之名，沒有自由之實，後來他轉向新加坡的懷抱。
3. 另外我這邊有幾個建議，我們認為自由貿易港區最重要的功能是業者高度的自我管理，港區的低度干涉，就我們公司，我們會去看總量而不會去看單量的控制，在貿易遇到的問題是，現在必須要達到十萬噸才能達到經濟規模，但我們港務的設施可能已經比較不符合未來的趨勢，所以這是各港區要檢討的，另外在報關部分，我們用 F 報關，進口 F1 報關，等於是完全是境外的生意，但進口與出口之間變成是以每一筆單量控制，會造成我們公司的不便，本來是 F1 與 F5 的交易，變成 F1 跳 F5 跳 C1，請海關再研究一下。
4. 另外在提升我們台灣自由貿易港區國際競爭力及營運效率，我覺得要放寬港務局的載重量的限制，目前國際上是三千噸，因為油輪都是大的，所以光是油就要加八百到一千五百噸的油，所以我們現在要花兩倍數量的船去加油，這是不符合經濟效率的。另外，我們貿易商所提出台灣的港務費用，在國外沒聽說有這樣的費用，使得我們無法吸引國際的供應商。另外屬於港務局外包給其他廠商的委外代理的費用，不曉得未來要如何協調。另外為提升我們國際行銷的策略，希望可以將自由貿易港區加入小三通的范围，這樣我們才會成為油品供應鏈中的一環，但其實我們的許多規定都不是太完整，在時效上與效率上有造成很大的問題。

#### 財政部基隆關稅局 林副組長政雄

1. 自由貿易港區是新的東西，先從海關的部份來說明一下，我們曾與經建會到國外參考過，去看過很多地方，從它整個港區的管理，整個通關都沒有海關的事，只有在門禁的地方，海關才需涉入，海關有自己的委曲，為什麼要管的這麼辛苦，我們到香港也到歐洲，鹿特丹等等這些港口，所有的公司總共

一次可以靠四萬噸級的船，可以有十六條、十八條的碼頭，裡面就唯獨有一管制區的門禁，在這裡面怎麼跑海關都不擔心，因為四面都是海，整個圍起來就是一個門禁，出去時只要被海關點到，就必須被查，尤其若有不對，馬上有第二台來檢查，想想在這裡，我們要跟你們要求報關的委屈程度，你們也要體諒一下整個國家上的管理，今天大家所提的問題，若我們的硬體設施能夠完善，我想海關應該不會如此了。

2. 另外，政府不能按月會報，因為貨物從國外進出，到達倉庫的時候本來就應該跟海關通報，只有告知，沒有所謂的 C1、C2、C3，F5 告知海關你的貨物已經出去了，所以到底能不能納入按月會報是可以研究的。
3. 至於課稅區要委內加工，委託加工出口區加工，到目前為止也沒有人提起過，那麼大家來研究。那要求 24 小時通關的問題，所有的通關都是 24 小時的，我想業者的問題是當海關來查驗時是否要給他查，要不要填報單，我想有一個方式，目前在關稅領域上，可以要求海關加班，我想業者也很客氣，譬如說東立物流台北港辦事處，人員不是很多，可能無法全面配合，但我想這個海關代辦的機制，目前在關稅領域底下，只要事先說，我們海關會派人，是有這個機制。
4. 那麼我想還有另外一個問題，有關於卸除地的問題，比如說遠雄裡面的事業，那麼是空運區的部分，他的貨從海運進來，先到貨櫃遣散站，經拆櫃完畢再送到空運區，由於是跨關區，在關稅領域底下是使用 C1，那麼如果貨從空運卸下來，偏偏卸到別的地方，都會有許多程序上與費用增加的問題，我想海關在這應該會去檢討如何簡化，我們也一直跟關稅總局在做討論。
5. 另外我們回應一下長榮大學的陳教授所說的部分，條例中第十條說管理機關負責整個門哨的管理，預防走私還有人員與貨物進入港區的核准等等，我們現在提出附議，希望經建會趕快去把此建立起來，我想海關不會想你自己在收管理費，而我要幫你管帳，不過海關絕沒有至身事外，以基隆港務局跟基隆關稅局其實像兄弟一樣，一直在為門禁的管理在努力，港務局還改善了貨物出口的時間，從 2~3 分鐘降至 20 秒，將來更希望可以建立門禁的系統，再從 20 秒進步到 10 秒，等門禁以及自由貿易規劃的整合完成，我們海關也不會想當大家的大石頭的。

6. 最後又回到加工出口區管理處，加工出口區這個名已經功成身退，它當年提升中華民國的經濟，但現在它的階段性任務已經完成，也就是說我們在規劃自由貿易港區的時候，其實早期加工出口區一直要求加入自由貿易港區，最後經討論後覺得自由貿易港區並不適合加工出口區，加工出口區有自己的條例，科學工業園區也有，為什麼反而是科學工業園區加入自由貿易港區，原因就出在條例，廠商覺得很方便，在保稅區有各自領域的獨立性，加工出口區為什麼不去修改自己的條例呢，因為你們可以自己修，而這貿易港區是另一個領域，裡面有很多地方是不適合加工出口的，由條款規定本來就可以委外加工，只是要求較大的加工要經過經建會或行政院의 協調委員會來同意，例如東立物流汽車的區塊，整個是從零件到整台車，才須要如此，我要求海關去修這個辦法來同意管理機關，只要管理機關同意就可以，那加工出口區以後要自己成立一個機關呢，還是由港務局去進行這一個區塊，這個問題可能要回歸到自由貿易港區去思考，但既然由協調委員會來辦理，作業上一定要這麼困難嗎，一定要經過管理機關嗎，海關已在這種種的情況下，備受責難，這不公平，自由貿易港區只要通報，不用通關，又不必保證區的制度，海關在這個區塊中面臨了各種方面的壓力。

#### 財政部關稅總局 楊科長德容

1. 林副組長在這是一個前輩，他已經講的淋漓盡致了，若大家有其它意見，可以用書面的方式給我們總局，我也知道大家的訴求，有關加工出口區的問題，我們也許會開個會，與相關單位進行討論，若須要也會報給財政部，謝謝!

#### 物流技術與戰略雜誌 林協理孟鴻

1. 我們很樂意提供一個平台，透過文字的方式來描述各自的問題，另外，我們目前在執行或很困擾的部分，回應我們台灣國際物流協會楊理事長，像我們在推明年八月物流展，希望要請到各主管機關來擔任我們的指導單位或是協辦單位，我們也特地把文帶過來，我們從 10 月 28 號發文，第一個回應的是經建會，他說他們很樂意來擔任指導單位，也會請謝副主任來擔任我們的剪綵，我們非常感謝，第二個回應是交通部的民航局，他也很正面的回應來參



加，比較可惜的是其他的港務局，我們未收到回函，我們會覺的說其實民間很樂意來協助自由貿易港區的發展，可能大家考慮的是人力的問題，但我想marketing也是很重要的，像你要如何讓廠商了解你的話，所以我們希望提供機會讓大家有一個溝通平台。謝謝！

九、散會



## 附錄六：跨分組座談會會議紀錄

- 一、時間：中華民國 95 年 12 月 28 日早上 09 時 30 分
- 二、地點：行政院經濟建設委員會 610 會議室
- 三、主持人：行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰
- 四、出席人員：
- 五、主席致辭：(略)
- 六、討論與建議：

### 議題討論一

台北市航空貨運承攬商業同業公會 鮑理事長學超：

2. 我在公會服務很久，也希望能在退休前多提供些我擁有的經驗。我們今天若要積極協助全球佈局，首先我們需要瞭解自己本身能力有哪些。以我的看法，後門銷售將會是一個很好的方法來協助我們這些事項，而後門的定義是指不要經由迂迴方式，透過直接找到使用者與銷售者去避免造成一些長鞭的效應。我認為在國際物流上很重要的觀念，就是必須與國際接軌，因為不可否認我國許多高科技產業或物流產業受到國際的影響力及差異化衝擊，所以政府所扮演是希望提供一個良好且可與國外業者競爭的環境。
3. 我認為全球佈局中，最需要的就是具備組織的能力，也就是說整合才是目前最困難的地方。
4. 政府所訂定的法規也不能讓業者感到恐懼，必須以法令帶領業者去走向發展而非限制。
5. 我們需要有很好的國際表達能力，來增強自己與國外的連接。
6. 根據以上所述，其最重要的原則為我們必須實事求是，遵循活絡市場的原則，我們必須要了解現在市場的現象是什麼，找出它本身的問題並提出解決的辦法。而業界所需要的是為信用，必須說到做到，否則將無法得到別人的認同。

台北科技學院 吳教授榮貴

1. 我認為在蘇理事長簡報中有兩個主題很值得我們去省思與討論。第一個是「政府部門是否成立全球運籌委員會」，關於這個問題我們若可以深入研究，並積極創立所謂的委員會，將會對業者會有很大的協助；第二個是「組織類似全球運籌商貿公司」，透過此公司的投資及組織來協助海外中小企業的發展。另

外關於這些委員會將來定位、任務為何，將會是個很值得去討論的議題。

交通大學交通運輸研究所 馮教授正民

2. 我們今天所討論都是有關政府能夠協助業者的事情，其中包括組織，提供專業人才、單一窗口、鬆綁法令、資金…等。而一件事情要能夠成功，很重要的一點就是要有完善的組織。在先前討論中感覺到業界都希望有個協會，可以來專門負責這類事項，而這個協會的定位為何，大家可以先來討論，並且我覺得這個協會的層級要高一點，以進行跨部會的整合。
3. 第二點大家可以來討論所需優先發展的關鍵領域，將來也可以由全球發展委員會來主辦推動這項發展，而在於建立海外運籌據點上，可以討論是民間或政府該負責，亦或應由民間及政府一同主持，而在各方面的情況下政府所應扮演的角色為何，是待會可以來討論的。
4. 接下來在於成立全球運籌商貿流通公司，政府在國貿單位，希望能扮演一個投資的角色。
5. 在放眼全球方面，有人提到在南美洲很多物流及原料，而我們可以讓台灣成為南美原料轉運中心，而業者該如何執行，或政府應該怎樣協助都是我們在待會的討論可以提出。

東吳大學企管系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 我認為組織的問題要先解決。雖然我們有種種的障礙，但可以先去了解有哪些障礙，然後探討是否能夠排除。所以目前我認為沒有組織的話，一切都不要談。故我個人建議在兩方面，一是民間組織，另一個是政府組織同時去著手。政府可以成立委員會，民間也可以提供組織單位來與委員會協同運作，掌握商機。
2. 另外怎樣把好的經營者所具備的良好經驗和學識分享出來，這是我們可以去探討的。目前我們欠缺好的領導者，不論在品牌創新、創業及控股公司的成立等都需要優良領導者及人才，所以政府方面在人才培養上需加強，培養我們台灣年輕人，讓台灣大型企業去用台灣的人才，及早讓他們出國去學習，所以在談全球運籌與全球佈局上，人材培訓及運用上也能有不一樣的作法。

## 議題討論二

中華民國工業總會 蔡副秘書長宏明

1. 我們在推動物流及全球運籌時，勢必要與自由貿易港區管控機制結合，所以目前發展 RFID 管控系統與自由貿易港區的接軌是很重要的，我們需要先去了解其有何差距，透過讓工研院 RFID 小組一同參與規劃，將會對計劃推行上有很大的幫助。
2. 在於全球運籌公司這部份，個人經驗認為專業貿易商的整合上，物流是很重要的議題，也就是說我們在發展企業的運籌上，絕對離不開貿易商及貨物的整合。因此我建議未來若想推廣產業整合計畫，第一需要優先推動策略產業，第二要把包括中小型或專業的貿易商引進，第三就是要與國際通路接軌。所以我認為雖然有其可行性，但在推動時還是要從供應鏈競爭的角度去面對。
3. 我們建議未來在推動時先選幾個產業去執行，透過跨部會的整合，把金流、物流、資訊流都引進，將會有很大的幫助。

南僑化工股份有限公司 李總經理孟娜

1. 整合早上兩個議題的內容，我發現是有一致性的。因為目前組織不夠用了所以不斷的被討論著，而這個組織應該歸誰來推行的問題，我認為物流公司若可以達到國際化，客戶自己就會靠近，在大者恆大的情況下，民營公司就可以自創組織了。
2. 物流產業最大的難題是無法幫未來有需求的廠商複製供應鏈，我主張要組織一個超越公會，且能夠在政府之上的策略型委員會。因為我覺得物流公司的人才很廣，執行面上都做的很完整，但在整合招商上卻沒有很好的組織和人才，所以希望委員會可以提供這方面的協助。

外貿協會服務推廣中心 曾主任棟鍾

1. 我發現越南目前正在快速發展，在服務業也陸續在蓬勃發展中。而我們有很多廠商包括台商及外商都已經到越南去投資設廠，所以不論是我國物流業者或產業業者，越南政府都提供了一些土地開發的地區，並歡迎外商進入開發。所以我認為目前是世界廠商設廠開發的焦點將會放在越南，希望我們能加快腳步。

#### 廣達電腦股份有限公司 方協理天送

1. 建議成立全球物流控股公司，用以與對岸的物流產業業者相競爭，另外為了因應整體經貿網路的暢通，南部地區除了中華電信之外也可讓民間公司來架設網路。

#### 中華民國船務代理商業同業工會全國聯合會 孫秘書長邦雄

1. 為了完善我們物流體系，首先我們要先從台灣產業界的業者基礎去了解，各業都有自己上、中、下游的物流體系，透過瞭解每個產業的體系後，透過物流基本原則降低成本或其他方式，與國外業者相抗衡。
2. 針對兩岸開通直航的問題，若還未能解決將會對我國物流產業有很大的衝擊。
3. 未來原物料市場的控制將會是個重點，而我認為這方面南美洲將會是個重點，所以必須著重針對南美洲原物料的瞭解。

#### 財政部

1. 蘇院長上台後成立的一些計劃，在整合政府公權力的部份有很大的助益，透過與委員會的協調後，可以讓我們成立的委員會有一定的權利去影響政府的執行面。
2. 有關健全法規的問題上，我們在整個法規及保稅這一部分，也做了相當多的推動，而在具體作為上也會繼續檢討。之後在相關機制和海關管理的整合也會持續努力，透過整個機制平台的建立，讓業者來可以依循遵守。
3. 24 時通關的事項應該是沒有問題了，其他相關議題有需要檢討的話，我們會進一步的改進。

#### 議題討論三

##### 一路發國際物流股份有限公司 張董事長聰聯

1. 我們物流產業需要國際化，就必須倚靠我們具有前瞻性的眼光，包括物流設施、具體建設，去了解如何全球佈局。目前台灣太多限制，把業者們都綁死，使業者在台灣本島內互相殘殺，這就是為什麼台灣的物流會走的如此辛苦的原因。而台灣物流業為了要走向藍海策略，就必須國際化，我們擁有很多人才，但目前很多產業都是服務內陸的人們，並未走向全球，故希望政府輔導台灣全球運籌產業走向國際化，就像輔導大型產業一樣去帶領中小企業跨出

去。

#### 台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 物流產業不論是僅對國內，或透過國際物流來向全球發展，許多國家都是傾國家之力來協助發展，所以我們國家也應該積極推動，整合資源去協助不管中小企業或大型產業去像國外及國內推行。
2. 如果要有效成立運籌發展委員會，我希望經建會能讓法協中心轉型，使法協中心成立全球運籌發展委員會的小組，由經建會主導輔助法協中心作規劃，並建議能在一個半月內規劃好，以及未來應該做的事情有哪些，並由 7 至 11 位包括法協中心、產官學界所成立的委員會，並在下次會議時會有具體的建議。

#### 遠雄航空自由貿易港區股份有限公司 陳經理松造

1. 希望可以先將法規整合，擬定出更完善的法規來供物流業者遵循。在兩岸分工的情況下，如果產業外移是無法免除，我們是否可以探討有無機制可讓產業回流至台灣，例如直航方面，有沒有可能提供假日直航機會。

#### 東吳大學企管系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 基本上我覺得協會組織是民間的力量，也應該運用經濟原理來運作，如美國、英國或歐洲其他國家都有物流組織協會。而美國方面協會都很具影響力，也都沒有跟政府拿錢，且他們的想法都很創新且具備執行力，在推動上面就很有效率，所以他們的影響力從美國推及到歐洲、亞洲，所以企業為力量來引導國內物流產業發展並非不可能的，是全球化的速度使他們改變，讓美國企業藉由自己的力量改變國家產業發展。
2. 海運方面組織應該學習 WTO 利用其機制的方式，在物流貨運方面提高其自由度，開些類似的會議，雖然也許因為國內外環境的不同，台灣協會情形跟國外有些許差異，但台灣國際化的程度確實不太夠，希望政府一開始能給予些補助，提升國際化的程度，分配該有的資源給協會，並希望能培養幹部多家參與國際活動。

#### 台中港務局 王副局長

1. 對於海上加油的部份，原則是同意這個意見，但基於安全性的考量，我們

還在測試及研究當中。

2. 有關自由貿易港區發展方面，我們一定會極力配合政府的策略，協助業者的需求。

#### 高雄港務局 劉局長

1. 在今年，高雄港區以核准兩家加油業者來參與海外加油的業務，目前加油業務採許可制，但目前許多業者在成本上的考量認為並不是那麼的樂觀，所以有很多業者都還在觀望當中，例如中油目前為止還未參與這項計畫。所以針對這部份的計畫我們都是採取開放許可的規定，並沒有太多的限制，主因就要看這塊市場的大小，以及業者的眼光和評估了。

#### 議題討論四

##### 台灣國際物流協會 楊理事長庶平

1. 我們駐外貿易單位對自由貿易港區施行內容沒有深入瞭解，希望駐外單位對自由貿易港區能有多一點認識。

##### 東吳大學企管系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

1. 希望我們能成為亞洲第二個自由貿易港，香港是自由港，目前我們要做高附加價值服務，香港目前因為免稅成為購物中心。希望能配合台灣優勢產業，能創造國際大商城，吸引國際買家，以展覽機制辦理，也可配合機場，衍生舉辦高階主管會議，也可以帶動觀光產業。

##### 行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰

1. 目前規劃中的展覽場地有：桃園大型展覽會館、高雄目前規劃設立會展場所、南港目前規劃展示會的大型館場，目前正朝這個方向。

##### 台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 目前大陸沒有國際家具展，國際不敢到大陸展覽，因為大陸模仿能力很強，現在環境在變，自由貿易港區有不同型態，當初為境內關外，但是在管理思維上，應該要境外關外。貨物方面沒有圍牆限制，亞洲自由貿易港，希望有新的方向來定位。



中華民國物流協會 黃理事長仁安

1. 貿易港區雖然地不大，但是招商還是困難，目前還是只提供原來的服務。剛剛提到展覽，台灣展覽業目前越來越沒有機會，我們還是希望有機會能讓自由貿易港需與 ILC 結合。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰

1. 大投資大溫暖，希望能從創新思維來突破障礙，經建會有國家發展基金，能夠協助投資各位。

新齊發報關有限公司 劉總經理陽柳

1. 境外航運中心第二條、第八條，希望能直接進行境外航運中心進行再造功能。

遠雄航空自由貿易港區股份有限公司 陳經理松造

1. 台灣自由貿易中心本身就不大，會展部份，我們有一個展覽運籌中心，我們在區域內是採分級管理，有很嚴謹門徑控管系統，人貨可採分流系統，貨物藉由跨越橋進行輸送。

交通大學交通運輸研究所 馮教授正民

1. 業者自由貿易港區障礙，有三點，第一，缺少單一窗口。第二，外勞還有原住民等成本還是過高。第三，和業者需求還是有差異。我們在自由貿易港區，在土地有限之下，需要吸引什麼樣的核心產業，來做增值性的服務，是最重要的。我們時常迷失在要如何評估績效，吸引何種核心產業是重要的。

中華民國船務代理商業同業工會全國聯合會 孫秘書長邦雄

1. 服務費方面，陸委會已經無意見讓財政部關稅總局決定，表示兩岸事項不是不能推動，而是要慢慢推動。市場上的現象，目前所有廣告產品大部分為外國產品，台灣產業在加入 WTO 後，這些廠商(如 LG)都需要經過物流的處理過程，本地廠商如(大同、東元)，在國外是否可以在外有競爭能力，我們如何與外國產品抗衡。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰

1. 我們在許多國際刊物有刊登自由貿易港區的廣告。駐外單位對自由貿易港區瞭解程度，我們也會持續宣導。讓自由貿易港區多元化，提供新的增值服務

會持續在做，外勞方面立法院也都在激辯，國內有最低工資制度，無法在同一個國家內有不同的最低工資，除非我們放棄最低工資制度，但是國內目前實施有困難。單一窗口方面，也非常重要，空港方面，尤其要積極協助單一窗口。

#### 議題討論五

台灣國際物流協會 楊理事長庶平

1. 在硬體方面，高雄小港機場，跑道不夠長，此事項關係到未來海空營運，希望能夠積極。
2. 有關國防物流，新加坡國防物流與民間結合，我國是否國防物流可以與民間結合。
3. 救災物流，歐盟對救災體系各國已建構互相協助，不知我國如何因應。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰

1. 小港機場容量方面，延伸跑道，或是替代機場，政府都在評估。國房屋流方面，未來是否可以與民間物流業服務，一般軍用品，很有討論空間。

中華民國工業總會 蔡副秘書長宏明

1. 我們應積極追求港務轉型，對於分工上的定位，我們若能提供好的條件，或許可以使國際航商或物流業者來合作。
2. 我們讓物流專區讓自由貿易港區結合，以境內關外的方式運作。
3. 招商方面，目前自由貿易港區招商活動，是從港埠發展，或是航運的角度去思考，沒有把製造整合來當成招商重點，我期待法協未來轉型，全球運籌委員會，進行整合港埠資源、產業發展資源、技術上的協助整合。

東立物流公司 洪董事長辰冬

1. 港口是一個介面，以前港口是作為轉口為目的，但未來要朝向物流為最終目的，但是其背景設施不適合物流業務進行，例如倉庫還是以原有目的提供服務，無法因應物流業務，法規方面要如何拆除重建。

行政院經濟建設委員會 葉副主任委員明峰

1. 台灣港埠資源有限，希望能從現有設施是否現代化來做改善檢討，較切實際。

台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

1. 港口民營化部分，就教吳教授當港埠成為港務公司，是否可以成為「台灣港務控股公司」，來經營台灣四港口，未來是否該民營化，還是應由政府主導。

台北科技學院 吳教授榮貴

1. 簡報第三頁，未來各港務公司是否該整合成為一個港務公司。成立控股公司是規模越大越好，中國大陸的港口為港務公司，已經擴展到歐洲，台灣也要積極推動。

廣達電腦股份有限公司 方協理天戟

1. 我們如何運用優勢來發展物流，經建會作過研究，台灣地理位置物流相當有優勢。從另外角度來看，台灣有良好地理位置，也有良好運輸系統，反向來看，是否可以將歐美高科技產品，銷售到亞太。有很多高科技產品，舉例：有一個醫療機器將零件 DC 設立在新加坡。若我們可以將此模式導入，將我們定位在這個方向

長榮大學航運管理學系 陳教授春益

1. 這個議題在七年前，可能有絕對優勢，但環境改變，絕對優勢都在遞減，地理優勢方面，我不是很贊成。
2. 兩岸問題，高雄港方面，已經變成半套的物流中心，不能發展物流已經七年了，港務物流利基非常的小，我們要好好思考在兩岸不通的情況下能有什麼思考方式。
3. 對高雄港期望很高，民營化、公司化要盡快推動。運作方式，我們已收房租方式，要以旅館方式，再轉變到連鎖旅館方式。但高雄港還停留在收房租方式，競爭力相對低。分租後，土地被大廠商佔走，高雄港要建立公共貨運場站，真正有心要進入的物流廠商能夠有土地。

中華民國物流協會 黃理事長仁安

1. 境外稅務方面問題，台灣要扣營業所得稅 5%，會減少台灣優勢，企業會轉向在香港、新加坡設櫃。
2. 機場是否可比照貨櫃，可以在內陸集散場裝櫃併櫃，民航局或海關沒有通道。
3. 物流系統要把人物安全考量進去。

4. 高雄到桃園要利用鐵路取代道路交通運輸。
5. 在公共設施保留地，將區位適合的用地轉成物流用地。

#### 東立物流公司 洪董事長辰冬

1. 國外的貨放在自由貿易港區，只有倉儲功能，卻需要營業所得稅。

#### 台北科技學院 吳教授榮貴

1. 陳教授有提到商港法，港埠設施用地不可以做港埠業務之外作業。

#### 財政部關政司

1. 下午有提到物流招商問題，談到駐外單位不是很瞭解，未來希望國貿局在例行性調動，定期在駐外人員回國時，能將國內相關訊息告知，包括自由貿易港區、通關問題等。
2. 法規檢討問題，我們會深入研究，會進行產官界研討。
3. 黃理事長提到國際展示問題，應以國際會議進行。最近在新加坡看到的，藉由展示，以國際會議進行。新加坡有一家公司成長 20 倍，主要原因有，自由度，通關速度、安全問題、時間成本。
4. 盤櫃安全度，我們認為能適度放寬。

#### 財政部賦稅署

1. 保稅區要開立 5% 方面，我們目前在通盤檢討中，一兩個月應該會有結果。

#### 財政部關稅總局

1. 有關政策面，我們海關配合辦理。執行方面，如按月彙報、委託加工，多層次階段性加工，也訂定在作業手冊。
2. 剛剛有業者提到 24HR 通關問題 F1、F5 通報方式，沒有 24HR 通關問題，F2、F4 採按月彙報，F3 只要業者事先申請，我們都會受理，因此我們很早就有 24 小時通關機制。
3. 海關人力不足，執行面方面，關稅局接觸到自由貿易港區業務不多，會產生一些問題，但有進行宣導，希望我們能推動更順利。

#### 交通部民用航空局

1. 集散站機坪，受限地理環境，各國都有相似問題，遠端貨運機坪，我們都有納入考量。
2. 擴增倉儲能量方面，華儲 92 年動工，增加倉儲能量，未來要增加 100 萬噸。

3. 允許承攬業在機場外進行盤櫃部份，非民航局業務。

#### 台中港務局

1. 台中港土地很多，目前都在規劃中，將來發展趨勢，還可蓋 36 座碼頭。倉庫方面，我們可以規劃物流資產公司來 BOT 來租給物流業者，台中港辦公室旁邊有 10 公頃土地，希望能蓋一個展覽場，將來完工可以蓋一個國際會議廳。招商方面，我們跟海關會想辦法解決，但是自由貿易港區事業相當少，還是有困難。

#### 高雄港務局

1. 針對吳教授引言，個人非常認同港口投資，目前韓國大陸港口，受到中央政府大力支持，希望交通部及相關單位能支持推動。
2. 公司化方面，行政法人化，其實就是地方化，對國際化有傷害，目前大陸是採港務集團化。公股還是持有一定百分比，較有彈性。
3. 交通部解釋函中提到，目前自由貿易港區和商港法有不同運作機制，目前高雄港和基隆港，受到都市計畫法規定，目前只能從事七項業務，包括貿易、倉儲、貨櫃集散、轉口轉運等業務。其他展覽、金融相關深層加工無法進行。物流專區運作優於自貿區。

#### 基隆港務局

1. 談到自由貿易港區，基隆港土地少，年紀大，蘇澳港在十大建設中建立，是中年港，台北港正在茁壯。在自由貿易港區配合作業上，蘇澳港沒有需要，自由貿易港區作業上，自由貿易港區倉儲拆的差不多，其他地方也在整治。台北港為新興港口，發揮最好是東立物流公司，今年一月到十一月，進出場貿易值達 71 億。第三點，我們贊同自由貿易港區推動，先從港口作業，希望能海空聯動方式增取推動。

#### 行政院參議林素如

1. 遠雄有提到境外航運中心擴充到空港，台商希望能海空聯運。

#### 七、散會



## 附錄七：運籌權益關係人問卷

權益關係人	需求項目					
	制度 (管制、補助)	費率	效率	硬體 設施	法令	組織
生產商進出口業者						
內陸運輸業者						
報關業者						
空運承攬業者						
集散站業者						
地勤業者						
航空公司						
航商						
海運承攬業者						
港埠經營者						
國際物流中心業者						
整合型物流業者						
民航局						
港務局						
海關						





## 附錄八：期末報告第一次意見回應表

審查單位： 法協中心

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	2	p.5	在「2.1.1 總體經濟表現」中有相當篇幅(p.6)論及我國貿易依存度，其後又於「2.1.3 台灣與各主要地區之貿易概況」、「3.1.1 現況分析」(pp.55-56)探討我國貿易概況之相關課題，建議酌予整併。	2.1.1 及 2.1.3 節已依照審查意見，予以補充完整；至於 3.1.1 節部分之說明則係屬較詳細之數據，且為維持「3.1 我國全球運籌發展現況」說明之完整性，仍予修正保留。
2	2.1.1	p.5	相關貿易現況描述與台灣成為東亞地區產業供應鏈的重要環節之連結性過於薄弱，惠請提供詳細或原始數據進一步強化作證。Ex.台灣與其他東亞國家之貿易互補指數之數據	已補充說明於報告書 pp.11-12。
3	2.2	p.11	原標題列示 2.1 請修正為 2.2「國外物流運籌發展政策」。	感謝指導，已遵照建議修正。
4	2.2	p.11-53	有關各國物流運籌發展政策，請補充下列資訊或文件： 1. 各國制訂政策之起始時間、預定期程 2. 訂定或執行機關 3. 相關國家在發展物流運籌政策所推動之	感謝指導。本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力於補充相關資訊或文件於期末報告中，然礙於時間及人力有限之因素，部分細節資料難以完備，建議可針對相關內容進行後續深入考察研究。

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>計畫或方案名稱。</p> <p>4. 有無特別值得我國效法的政策措施或觀念。</p> <p>5. 標註相關政策資料來源，相關內容請與參考文獻連結，以利索引。</p> <p>6. 研究單位所蒐集各國物流運籌發展政策文獻資料，惠請提供乙份主辦單位參考。</p>	
5	2.2 表 2-3-10	p.11-53	<p>有關各國物流運籌發展政策共同處，請提供下列事項具體推動作法及細部資料：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 全球或區域整合物流中心</li> <li>2. 放寬市場管制及物流企業稅收政策</li> <li>3. 降低港埠營運成本（費率面）</li> <li>4. 複合運具之整合計畫</li> <li>5. 韓國「物流產業促進法」</li> <li>6. 物流資訊完整介面系統之建立方式</li> <li>7. 鼓勵策略同盟、運輸及物流管理研發之相關作法。</li> </ol>	<p>感謝指導。本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力於補充相關資訊或文件於期末報告中，然礙於時間及人力有限之因素，部分細節資料難以完備，建議可針對相關內容進行後續深入考察與研究。</p>
6		p.48	<p>有關各國物流運籌發展政策組織面分析部分，請補充下列資訊：</p>	<p>感謝指導。本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力於補充相關資</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 政府部門推動物流運籌政策之組織與運作方式。</li> <li>2. 民間公協會推動物流運籌工作之組織與運作方式。</li> <li>3. 政府與民間共同組成之「運籌推動委員會」具體相關作法。</li> </ol>	<p>或文件於期末報告中，然礙於時間及人力有限之因素，部分細節資料難以完備，建議可針對相關內容進行後續深入考察與研究。</p>
7	2.2.4	p.21-22	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2006年中國大陸國務院提出「國民經濟和社會發展第十一個五年計畫綱要」(簡稱「十一五」計畫綱要)之國家發展政策。請將該計畫中物流運籌相關政策納入中國大陸部分。</li> <li>2. 有關中國全球運籌政策之政策目標與願景，有關總戰略、願景等內容編排方式，建議再調整，以使前後章節描述一致。</li> </ol>	<p>感謝指導。本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力於補充相關資訊或文件於期末報告中。</p>
8	2.2.4 (表 2-3至 2-10)	p.32-53	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 請調整表格表現方式，由直式改設定為橫式，以方便閱讀。</li> <li>2. 建議pp.11-31的文字段落篇幅可改以跨國分析(如：共同性作法與差異性作法之比較)，並歸納建議我國應可爰引採行或改進的政策措施，以避免p.31前後篇幅(文字段落部分與表格部分)內容</li> </ol>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			高度重疊。	
9	表 2-9	p.48	表 2-9「他國組織面彙整表」共同性部分說明，似與表格內容無法連結，請由組織架構之共同點研析。	感謝指導，已遵照建議修正。
10	3.1.2	p.71-80	本節我國運籌帷幄益關係人之需求內容，建議可整併至第四章之各項議題與建議中。另就整體研究流程而言，於進行 3.1.1 節現況分析後，請於本節提出面臨問題分析，而問題分析之資料來源，建議可由問卷反應及歷次座談會所提問題彙整，以利下一節有關 SWOT 分析及策略之研擬。	感謝指導，已遵照建議修正。
11	3.2	p.80	經由我國全球運籌發展 SWOT 分析，建議研究單位提出我國現階段短、中、長期發展待解決的課題為何。並針對待解決課題，進而於第四章提出相關政策建議。	感謝指導，已遵照建議修正。
12	表 3-9	p.72-80	請調整表 3-9 之格式，以方便閱讀。	感謝指導，已遵照建議修正。
13	4	p.85	請於第四章起首，先行提出強化全球運籌及自由港區發展之目標規劃體系，再就個別策略進行說明。	感謝指導，已將相關說明加入第四章第一段。

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
14	4	p.85-119	本章標題及內容中關於「題綱」及「議題」之用詞，乃為利於會議討論所編列，為將相關會議資料導入政策內容，請將報告中相關用詞，配合修正為「推動方向」及「策略」。	感謝指導，已遵照建議修正。
15	4		請彙整 95.12.28 跨分組座談會與專家業者意見，於本章節各項建議中，俾使各項建議更為具體化。	感謝指導，已遵照建議修正。
16	4、5		第四章與第五章之建議內容重疊性過高，建議研究單位改寫。	感謝指導，已遵照建議修正。
17	5		第五章「結論與建議」，請依據第二章「全球經貿現況及國際物流運籌政策」資料彙整分析結果及歷次會議與會者意見彙整，提供未來研擬政策可採行之方向及具體作法說明。	感謝指導，已遵照建議修正。
18	附錄	p.129	附錄請完整收錄： 1. 兩次專家會議、兩次分組座談及跨分組總結座談之會議逐字紀錄稿。 2. 討論題綱及議題、與會專家業者等資料。 3. 建議研究單位將運籌權益關係人問卷	感謝指導，已遵照建議修正。

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			調查之問卷題綱、受訪者基本特質分析等資料列入附錄，以臻完備。	
19			請依據研究計畫書內容，將期末報告研究初稿送請相關學者專家提供書面意見(或召開審查會議)，以使報告內容更臻完善。	感謝指導，已遵照建議修正。
20	參考 文獻	p.127	<p>1. 本研究引用文獻(如：物流年鑑)、數據(如：統計月報)、網站及各國資料頗豐，請於參考文獻中臚列。</p> <p>2. 本研究表格資料，凡引註資料來源者(如：WTO 國際貿易統計資料、經濟部貿易局進出口統計資料...等)，請一併於參考文獻中臚列(含網頁)。</p>	感謝指導，已遵照建議修正。

審查單位：經濟部商業司

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	3.1.1	p.69	表 3-7 2002 年至 2005 年物流業之營收規模，請依「2005 台灣物流年鑑」表一，將郵政業納入，並請註記「郵政業已扣除儲金保險之營收」。	感謝指導，已遵照建議修正，依「2005 台灣物流年鑑」表一。
2	3.1.1	p.70	表 3-8 2002 年至 2005 年物流業從業人員，請依「2005 台灣物流年鑑」表一，將郵政業納入。	感謝指導，已遵照建議修正。
3	4.1	p.86	第 1 行簡化「務」物流，請刪去「務」字。	感謝指導，已遵照建議修正。
4	4.1	p.88	第 7 行國際超大型物流「產業或公司」，請修正為「企業」，較符合文義。	感謝指導，已遵照建議修正。

審查人： 成功大學交通管理科學研究所 呂教授錦山

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	2.1.1	p.5	環球透視機構(Global Insight Inc.)資料來源應列在127頁參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
2	2.1.1	p.5	(WTO,2006) 資料來源應列在127頁參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
3	2.1.1	p.5	(世界銀行評比，2003) 資料來源應列在127頁參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
4	2.1.1	p.6	所引用之貿易依存度等資料，應說明資料來源並列在127頁參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
5	2.1.2	p.7	所引用之區域貿易量等資料，應說明資料來源並列在127頁參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
6	2.1.2	p.7	所說明之進出口貿易流量與表2-1內容不一致，同樣應說明資料來源並列在127頁參考文獻內。	感謝指導，其內容不一致原因為單位不同所致；參考資料已遵照建議修正。
7	2.1.2	p.7-8	表2-1應說明是以那一年為主，且表不要被切開二頁，如被切開，在第二頁應列表頭。	感謝指導，已遵照建議修正。
8	2.1.2	p.8	最後一段所引用之資料應說明來源並列在參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。



項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
9	2.1.2	p.9	所引用之資料應說明來源並列在 127 頁的參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
10	2.1	p.11	各國之物流運籌發展政策，如能增列說明各國之負責執行組織部門，將更完善。	感謝指導，本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力於補充相關資訊或文件於期末報告中（第 12、13、17、21、25 頁），然礙於時間及人力有限之因素，各國之負責執行組織部門並無法取得確切部門，建議可針對該內容進行後續深入考察與研究。
11	3.1		表格上下太長，不易閱讀，空白太多，隔頁沒有表頭，建議修改。	感謝指導，已遵照建議修正。
12	3.1.1	p.72-80	所引用之資料應說明來源並列在 127 頁的參考文獻內。	感謝指導，已遵照建議修正。
13	3.1.1 表 3-2	p.59	所列之長榮、陽明與萬海等公司亦是民營公司。	感謝指導，長榮、陽明與萬海等公司確是民營公司，而本表 3-2 係直接引用交通部 94 年度交通年 8 章第一節。
14	3.1.1	p.61	所提之船舶泊靠時間可再說明清潔其計算標準，如與主題無關，建議刪除。	感謝指導，已遵照審查意見予以刪儲。
15	3.1.2		須說明本研究進行之問卷調查內容，如何	感謝指導，已遵照建議修正。

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			調查對誰調查。	
16	3.1.2	p.71	相關之建議，應說明如何歸納得出。	感謝指導，已遵照建議修正。
17	3.1.2	p.71	客運與本研究無關，建議刪除。	感謝指導，已遵照建議修正。
18	3.1.2	p.72	不定期航運亦稱散裝航運業是運送大宗物資為主，對民生工業非常重要的說明與討論。	感謝指導，「不定期船公司(Tramp)為契約航商(貨主相對於運送人)，在此不予討論。」係為受訪者在問卷中之補述。已將其意見刪除。
19	3.1.2	p.72-80	表格上下太長，不易閱讀，空白太多，隔頁沒有表頭，建議修改。	感謝指導，已遵照建議修正。
20	3.1.2	p.75	建議刪除客運部份	感謝指導，已遵照建議修正。
21	4	p.85	應先說明所研擬之五大題綱是如何得來。	感謝指導，已遵照建議修正。
22	4.1	p.85	議題一說明部份，建議加入農水產運銷部份，如台灣的水果與魚類等亦很有名，值得發展。	感謝指導，已遵照建議修正。
23	4.2	p.89	活絡市場機能方面應可增列內部行銷部份，尤其政府相關負責人員對全球運籌仍不太瞭解，建議政府相關人員應至學校充實相關之知識與訓練課程。	感謝指導，本項建議轉請經建會另案辦理，暫不列入本報告書中。
24	5	p.121	結論與建議太少，應分二節說明。建議能	感謝指導，本研究已增加結論與建議之內

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			對各事項執行能有時間順序之排列。	容。
25	參考 文獻	p.127	不足，須再補充，格式須有一致性。	感謝指導，已遵照建議修正。

審查人： 中華民國船務代理商業公會全國聯合會 孫秘書長邦雄

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1		p.179	<p>修改為</p> <p>3. 主席強調國際海港營運效力中，在今年年初，我們新任財政部長，一上台就寫了一封感動的信給業者，希望業者能提意見給財政部，綜合全國港口業者的意見，我們經過幾次開會，反映給財政部 13 個大案，不過很不幸的部長後來下台了，但我們也不氣餒而把案子提出，之後關稅總局把我們的案子全數退回，讓我們業者相當憤慨，之後有批露給媒體知道，媒體登出來後，關稅總局裡面有一句該修改就修改修的善回應。這</p> <p>4. 另外有一件事想請教看能夠突破，助航服務會能否在大陸和台灣一致都通用，不用再到大陸付這個費用，外國船就會停靠台灣，但是財政部牽扯到兩岸的問題，都丟給陸委會，這兩個月都沒有回應，今天在這裡提出來，是希望經建會可以幫助我們說服陸委會。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
2		p.188-190	<p>修改為</p> <p>4. 剛剛的副處長所提的內容，加工區今年已足 40 年，剛好我本身在船務代理業，記得當初我在做船務代理業的時候，我做船務 marketing，以前在高雄都是滿載的，是當時台灣最景氣的時候，我們每個月都</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>可以領獎金，這是一個事實，那麼後來慢慢發展到十大建設，我本身在高雄參加過，十大建設的三大建設是中船、中鋼、台化三家結構建設，我本身在座各位，好任marketing和銷售的工作，我們今天連續性的，今天像大家在這裡談這些事情，這是一個連續性的，今天好我們到這裡好像要一個特效藥，我來告訴現在，台灣的方法，從最近的2000年到亞洲風暴到現在，台灣的GDP從一萬四千多塊到現在2006年一萬五千塊，韓國在2000年的時候是七千塊，現在是一萬六千多塊，已經比兩倍還多，超過我們了，他現在還預計2015年韓國要三萬五，我們台灣也跟著說我們要三萬塊，但我不知道我們有什麼方法可以達到三萬塊，你過去六年根本在原地不動，然後現在說還有十年要雙倍的話，我是不相信啦！但不是我們就不做這回事，是有可能啦！不是沒有可能反敗為勝，各位今天在座的，很可能就是很重要的，這個會議也許是一個轉捩點，因為這要以後來看才知道，現在沒有辦法證明，但是對於如何來強化我們的所有港口的作業，和台灣的進出口，我參加過像很多的會議，像美商會議或歐商/歐盟，他們都一直強調，台灣政府如果不趕快三通的話，我們可能都要離開了，事實上這些台商都已經離開很多了，但我們現在如何做，三通是一個最簡單的方法，可以救我們台灣經濟的一個方法，不過這個在短期內可能沒有辦法達成。</p>	

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>5. 拿我個人在這兩三個月參加一個南美大使來台促銷一個貿易，我有問他一些問題，因為我們早上有提到到南半球跟北半球的分布的問題，南半球就是原物料供應的國家，我們現在從澳洲、紐西蘭和南非買原料進來，南美洲是比較遠的地方，我看今天沒有人談到南美洲的市場，我個人是給一個建議，我們政府或是某一個機構，國貿局或是哪一個單位，可以去marketing 這個事情，南美洲現在的很多東西沒有辦法銷到尤其是東北亞，我們現在談到台灣到東北亞，韓國、日本和大陸、香港、泰國、越南、新加坡，已經很難發揮了，這個在座可以反敗為勝的機會，南美洲有很多的原物料，但是他沒有到我們這邊來，我問過南美洲共同市場的大使，他說很少，因為這個距離太遠，他們往美國銷比較多，台灣如果我們可以把他整理一下，去調查一下，由國貿局去marketing 一下，他有多種產品可以在台東北亞的人使用，那麼我們在高雄港或是在台中港，多一塊地方讓他做一個轉運的站，讓它可以轉運很多的東西，因為從那邊下來的訂單到拿貨大概要三個月，如果在台灣做一個轉運中心的話，他可能兩個禮拜就拿到了，這是非常競爭的，因為我本身是marketing 做行銷的，做了二、三十年，這是一個新的市場，一個新的構想，今天如果大家一直在原地打轉，轉來轉去可能沒有什麼，我</p>	

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>比較 in advance 的一些構想出來，才能打破現有的現狀，南美洲是一個較新的市場，能夠把他的貨移往我們這邊來，我們要規劃一個區給他，讓他來使用，幫他來促銷、推銷，讓它的貨品到東北亞這些國家的話，這個也許是一個構想，但不能行的通，一定要先有 idea，我們要怎麼去執行這個工作，這是我在一個 marketing 的立場，若沒有三通的話，未來到什麼三萬塊，一萬五千塊要保的住的話，可能都慢在消失，那各位提到台商的問題，我參加過台商會議，台商絕對不是我們競爭的對象，以後一定要有這個觀念，台商絕對不是我們這邊的。我跟各位報告，今年十月份台商會我去參加，有一個台商開玩笑說，我們真的好怕三通，因為我們在大陸投資後倍數是台灣的好幾倍，他們的發展都很好，我們的員工可能會拿我的名片來通知在台北市某地方，登記在那個地方，拿著名片來看我們的總公司，原來是我家，董事長已經都回不來了，這些一百多萬的台商都是台灣的精英，資金跟人才都已經流出去了，這些人都回不來，有些東西你以為是大陸 dumping 的，其實不是，是台灣人 dumping 的，我們現在路邊買的很多都是 made in China，都是台商銷回來的，不要把台商當作是自己人，台商是我們以後台灣發展的一個阻礙，這個 idea 一定要修正，我不是說絕對是這樣子，但</p>	

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>是這已經慢慢形成，如果你沒有看到這個，三五年以後，台商都不回來，這條路都斷了，非常嚴重，如果外趕快三通，也許他們就不會回來，這就這麼嚴重，全部通通跑，他可以在台北上海來回跑，以後可能把小孩、兒女通通放在大陸，可能回不來了，我們公司經理和副理都是通出去的，台灣現在剩下老少，這個一百多萬的，已經通台層的精英跟資金跑出去，這裡呼籲，我們今天在這裡開斷會，各位可能都是很重要的一些人物，今天開的會是大家都要重視，也許是一個轉捩點，也許大家會是個罪人，他會往下走走，這可能無法反敗為勝的，我們可能都要擔負這個責任。</p> <p>6. 現在講到三角貿易的事情，台灣接單、外國設計、大陸生產，過去日商美商都在作三角貿易，但是三角貿易不是永遠可以存在的，大概再給你五年，最多十年，這些單子就沒有，因為以後都會直接下單，有40%的三角貿易，各位要記住，這個是三五年的時效而已，可能就沒有，另外，中國大陸跟台灣現在的貿易有40%是到中國大陸的，進口有26%是從大陸進來，一個比美國市場還大的一個市場，你現在再跟他來往，還用一個不是很好的方法來作業的話，對我們是不好的，就像中國大陸根本不理我們，我們講三通，他們根本不理，他根本可以不要通，現在如果三</p>	



項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>通，對台灣是加分的，他以前為什麼急呢？如果十年前他們求各位有關的人問問看，現在三通對他有什麼好處，你三通對他變成了競爭，所以對我們是加分，對他們是麻煩，所以他根本不聽，他根本不理我們，就像我們在談三通，他根本不聽，他根本不理我們，以前是求我們，現在是我們跟他們談，他們裝沒有聽到，這是很現實的。</p>	

審查人： 全國工業總會 蔡副秘書長宏明

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	2.1.2	p.8	圖 2-1 應增列區域內貿易量，使圖表呈現一致性	感謝指導，已遵照建議修正。
2	2.2.6	p.29	針對荷蘭之全球運籌政策中之法令面，對實施彈性契約及保持其他人員在目前制度限制下之參考。	感謝指導，已遵照建議修正。
3	2.2.6	p.32-55	針對各國運籌政策之比較，可以看出研究單位的用心，但建議表格內容應重新加以整理的空間，例如：針對各項制度及軟硬的表格作比較，以突顯各國差異性。	感謝指導，已遵照建議修正。
4	2.2.6	p.32-55	表格建議以「橫式」呈現。	感謝指導，已遵照建議修正。
5	2.2.6	p.32-55	各國運籌政策之比較，應有一「小結」，提出對台灣之政策意涵。	感謝指導，已遵照建議於他國政策彙整表中新增「我國值得效法之政策措施或觀念」。
6	第三章		針對我國近幾年來之貿易量、貿易額、航線及自由貿易區發展自由貿易區關鍵性，建議出與我國各國際港自由貿易區營運量，看應參考各區自由貿易區營運量，作評估分析。	感謝指導，有關我國目前推動之自由貿易營運量尚不足已作為評估之依據，目前此一意見，擬列為後續分析課題。

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
7	第四章		針對我國未來發展全球運籌建議，應參考港務局檢討分析報告，作比較務實的建議。	感謝指導，有關全球運籌之議題與建議部份，主要是以廠商觀點及其發展需求作為研擬之主要依據；各港務局之觀點及意見，主要與加強港埠基磐及設施有關，已列於報告書 4.4 節及 4.5 節彙整說明。
8			政策建議中部分涉及法規修訂議題，應針對各部門相關法規修訂，提出具體建議。	感謝指導，擬列入後續研究中辦理。

審查人： 台灣全球運籌發展協會 蘇理事長隆德

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	2.1	p.11	<p>有關外物流運籌發展政策、制度、軟硬體設施(指出)該單位為競爭國家之政策面、組織面、政府部門或政策單位的剖面、而主權組織面而言，可否補強(指出)該單位為何?其組織型態及其功能、任務、並比較之，以作為我國政府未來制定物流運籌發展政策之參考。</p>	<p>感謝指導。本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力補充相關資訊或文件於有限報章中，然礙於時間及人力之限制，部分資料難以完備，建議針對相關內容進行深入研究。</p>
2	3.1	p.55	<p>本節中提到我國在亞太地區主要競爭對手香港、韓國、日本、新加坡、中國大陸之海空運籌發展之現況，本報告與我國與該些國家在表海空運籌發展上其現況與未來發展及政策差異，列有比較(例如港口對港口、機場對機場)，將有利於我國發展海空運籌之參考。</p>	<p>感謝指導，由於本研究係針對如「強化」進行分析，研究範圍並包含香港、韓國、日本、新加坡、中國大陸之海空運籌發展及其未來政策比較，有關本項課題，建議列入後續研究中專案辦理。</p>
3	3.2	p.80	<p>表3-10之SWOT分析其中，不能從台灣自己之角度來闡述，應由全球化與競爭國家比較之SWOT會較有建設性並突顯本報告之價值，例如優勢項目中，除(1)科技產業在世界地位舉足輕重、(2)勞動與技術人力資源素質高等外，多數已不具有優勢，個人建設</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>可加入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 與他國相較對中國文化之了解</li> <li>(2) 六萬家在中國佈局之台商</li> <li>(3) 全球各地深耕之華商</li> <li>(4) 臺灣企業靈活性、在全球各地爭戰之經驗與全球化之戰略佈局</li> <li>(5) 在全球各地可控之物流量</li> <li>(6) .....等</li> </ul> <p>在劣勢項目上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 政黨利益為主之政府施政，讓企業物流運籌之時間成本大增</li> <li>(2) 國內物流硬體基礎建設不足(公共貨運站、物流園區)</li> <li>(3) .....</li> <li>(4) 另外在威脅項目上大陸打壓是威脅嗎？還是機會呢！或許觀點不同會有不同之立論，但以上警舉出部份出淺觀點，提供參考</li> </ul>	
4		p.121	<p>結論與建議應導出政府必須盡速成立「全球運籌推動委員會」，此一主軸應是本次會議最重要之結論。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

審查人：東吳大學企業管理學系兼供應鏈與物流管理研究室 蘇教授雄義

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1		p.99	上半部第4點，全球運籌虛擬大學	感謝指導，已遵照建議修正。
2		p.108	議題六，培育國際物流人才	感謝指導，已遵照建議修正。
3		p.124	第6點，積極培育國際物流專業人才	感謝指導，已遵照建議修正。
4			<p>以上幾項與國際物流人才培育的建議一直放在「國際認證」，這是不個不很好的建議方向。國際物流變化的速度非常快，所謂「國際物流認證」指的是國外較進步的國家的認證機構，完全移植到台灣或亞太是不適宜的。而且國外歷史較久的機構的認證教材多半較為自學不是培養高階人才是證照機制，所謂全球運籌從IT產業來看，反而台灣是最多經驗與人才之地方。我強烈建議應該整合會參與，由台灣主導建立適合亞太環境的科研機構（即虛擬亞太或全球需求影響，否則仍然是要拿一大堆鈔票給外國，但是教育效果預期是不會太好的。例如SOLE美國這個機構為迎合台灣或大陸需要，可以由臺灣本地協會自己開發教材上課，然後要由該機構來核發證書，且要對方經費。假如臺灣可以自力開發教材且有合適師資上課，何必要給SOLE費用並拿她的所謂「證照」？臺灣機構自發證不就更好，且可樹立臺灣品牌。</p>	<p>感謝指導，多項結論均係彙整歷次座談會諸位專家學者之建議，單方面再做大幅之修正，亦未允當。</p> <p>至於本項審查意見，已於議題六相關建議事項修正為「結合國際、內產學資源，培育專業之全球運籌人才」，且已增修過部份相關用辭，如pp108:「...發展適合亞太環境的科研機構及教材...」</p>

審查人：經濟部商業司 陳科長秘順

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	3.1.1	p.69	表 3-7 2002 年至 2005 年物流業之營收規模，請依「2005 台灣物流年鑑」表一，將郵政業納入，並請註記「郵政業已扣除儲金保險之營收」。	感謝指導，已遵照建議修正。
2	3.1.1	p.70	表 3-8 2002 年至 2005 年物流業從業人員，請依「2005 台灣物流年鑑」表一，將郵政業納入。	感謝指導，已遵照建議修正。
3	4.1	p.86	第 1 行簡化「務」物流，請刪去「務」字。	感謝指導，已遵照建議修正。
4	4.1	p.88	第 7 行國際超大型物流「產業或公司」，請修正為「企業」，較符合文義。	感謝指導，已遵照建議修正。

審查人： 台北市航空貨運承攬商業同業公會 鮑理事長學超

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	3-9	p.73	<p>台北市報關公會空運報關業界意見請加註：page73 馬理事長維強代表空運報關業界意見</p> <p>一. 貿易便捷化與自由貿易港區營運，本業逐資訊作業系統增加業資訊成本外，更影響資訊產出綜效，建議政府機構必須整合，依序修改避免頭疼醫頭，腳疼醫腳之陋習，衍生業界反彈之危機。</p> <p>二. 因會員為中小企業導向，個人發言反對代表業界聲音，本會反對跨區區報關。</p> <p>航空貨運承攬公會意見請加註：鮑理事長學超代表空運承攬運籌業界意見</p> <p>一. 本業同意配合保安控管之推動之「五不」為原則：不增加流程、流速、流量、不轉嫁成本及資金、不違反國際慣例及法規。對應貿易便捷化與自由貿易港區業者宣導配合辦理。</p> <p>二. 台灣資訊標準造成國際介面接軌缺口，導致處分偏離、勾稽查異與置疑認知合理性，在修法未完成前請研擬補救</p>	<p>感謝指導，關於報關業界之第一點意見已遵照建議增設於期末報告業者意見而非本中，第二點則因此意見為完整呈現。關於空運承攬運籌業界之五點意見皆已增設於期末報告書第3.1.2小節中。</p>



項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			<p>措施與撤銷處分</p> <p>三. 台灣非國際公約簽約國，貿易便捷化推動必造成「國內與國外法校缺口」，必須補救</p> <p>四. 正式與世界貿易組織以外之民間國際組織，政府編列輔導公會預算，積極參與世界貿易組織、亞太經濟合作會議等之國際談判，提升精確、直接與效率化績效。建議政府積極參與 IATA eFreight, Federation of Asia Pacific Air cargo &amp; World Air Cargo Organization &amp; The World Air Cargo Organization &amp; The International Air Cargo Association 之國際運作。</p> <p>五. 請政府輔導產學合作，提升人力資源質與量，媒合供需缺口</p>	

審查人： 台灣國際物流協會 李常務理事柏峰

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	2.2.6 表 2-3	p.32	"表 2-3 他國政策目標與遠景彙整表" 建議將格式改為"橫式",比較易於閱讀。	感謝指導,已遵照建議修正。
2	3.1.2 表 3-9	p.72	"表 3-9 權益關係人與其需求項目彙整表" 建議將格式改為"橫式",比較易於閱讀。	感謝指導,已遵照建議修正。
3		p.153	台北市電腦公會 李柏峰 顧問 我個人..... "Simplify the supply chain ?" 請修正為 "Simplify the supply chain complexity."	感謝指導,已遵照建議修正。

審查人：中華民國物流協會 黃理事長仁安

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	3	p.69	<p>(表 3-7：2002 年至 2005 年物流業之營收規模)</p> <p>關於表中物流業營收規模的統計，建議下列事項宜再確認，以獲致更客觀真實的數字：</p> <p>一、汽車貨運業之營收： 根據交通部 2005 年 10 月份的統計，自用車與營業車的數量比是 9:1(「物流技術與戰略雜誌」，第 21 期，P.017)，差異甚大；然而國人使用自用車載貨的情況普遍，若此處所稱之汽車貨運業營收僅以營業車輛的營收為主，未加入其餘 9/10 龐大數量的自用車載貨所得營收，將使統計結果失真，宜再確認。</p> <p>二、整合型業者之營收與受委託業者的營業是否重覆計算： 例如海洋水運業和海洋貨運承攬業；以及民用航空運輸業和航空貨運承攬業。上述兩種類型的業者之間，存在有運輸者與承攬者的關係，雙方的營收統計是否已明確區隔，或有重覆計算，也是值得追究的議</p>	<p>感謝指出版業之「2005 台灣物流年鑑」，經查詢公司承辦人員，稱其資料來源已包括：「90 年工商及服務業普查資料」、交通部「運輸倉儲及通信業產值調查」、交通部「交通年鑑」以及工研院產經中心推估所得，各有其依據，應具相當之正確性。關於委員所提之審查意見，由於目前尚無更精細之推估，擬列入後續研究辦理。</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
2		p.86	<p>題。</p> <p>三、大型國際業者(外商公司)的營收：大型國際物流業者的營業額如何統計也是需要確認的問題之一。例如 UPS，其營業範圍涵蓋海運、空運、汽運、倉儲等重行業，其營業額與其他物流業的營收中的數字，如何歸類統計，也會影響到表中的數字變化。</p> <p>"表 3-9 權益關係人與需求項目彙整表"建議將格式改為"橫式"，比較易於閱讀。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

審查人： 工研院 RFID 中心創新運籌應用組 許副組長敦年

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1			<p>建議在全文開頭能對下列用語進行說明定義，讓全文意涵表達更清晰：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 物流</li> <li>2. 物流運籌</li> <li>3. 全球運籌</li> <li>4. 全球物流 (Global Logistics)</li> <li>5. 運籌業者</li> <li>6. 物流服務業者</li> </ol>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
2		p.15	<p>提供貴單位日本總合物流施策大綱參考 (如附件)</p>	<p>感謝提供有關資料</p>

審查人： 台灣國際物流協會 楊理事 長庶平

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	附錄	p.169	<p>本人發言之內容煩請將之修改為：「在某次會議中，交通部的一位長官竟然說承攬業不是物流產業。而今天我們也很訝異，經建會居然是一個稱職的跨部會的整合單位」</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

審查人：台北市海運承攬運送商業公會 曾理事 長俊鵬

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	4.4	p.101	<p>「青島港一小時可以處理 78TEU，高雄港僅能處理 32TEU」此一資料應有誤，高雄港櫃處理一般以一小時 36 個動作，青島港是僅能處理一小時 36 個動作，青島港是</p>	<p>感謝指導，依據高雄港務局之資料，高雄港每小時可處理 48TEU，然就於報中保留該業者之口頭陳述，請參見「附錄五：第二次分組座談會會議紀錄」(頁次:182)。</p>

審查人：長榮大學航運管理學系 陳教授春益

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1			本報告之研究架構應屬嚴謹，且能於短期問題集國內產官學研舉辦座談會，並將各方建議加以彙整，頗有參考價值。	感謝審查委員之肯定。
2	2.1.2	7	表 2-1 中之「世界」應為合計之意，但不論就欄、或列，其加總皆不等於「世界」之數字，請說明之。	係彙整時誤植，已修正，感謝委員指正。
3	2.2	12	「2.1 國外物流…」應改為「2.2 國外物流…」	感謝指導，已遵照建議修正。
4	2.2	12	第二行「參酌相關研究」，宜列出其相關研究，以利後續研究參考。	感謝指導，已遵照列出相關研究於各小節中。
5	2.2	12	新加坡有「出口加工區」？	感謝指導，已遵照修改。
6	2.2.4	22	第 11 行「力爭使我國…」之『我國』應加以修正。	感謝指導，已遵照修改。
7	2.2	32	表 2-3~表 2-10、以及表 3-9 是否考慮橫式打印。	感謝指導，已遵照建議修正。
8	三、四章		該兩章請考慮各增加「小結」，以增加可讀性。	感謝指導，已遵照建議於第三章增加小結，而第四章之小結已歸納至結論與建議內，避免內容過餘重複，故未於第四章中



項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
				新增小結。。
9	4.5		本小節之編排結構可否參考會議之簡報檔案加以調整？如增加放寬勞工雇用限制（包括外勞比例、原住民勞工比例、以及外勞基本工資限制等）之說明，並將該建議自「提高港區服務效能」乙項移至「有效降低港區事業營業成本」項下。	感謝指導，已遵照建議修正。
10	4.5	110	第一行「建議2：結合境外轉運中心、…」之「轉運」應「航運」之誤。	感謝指導，已遵照建議修正。
11	4.5	111	第一行「建議3：重建港口之設施規劃」乙項建議之文辭似不通，建議加以修改。	感謝指導，已修改為「重建港口設施之規劃」。
12	4.5	111	第八行「我們可能…」乙詞直接摘錄自會議紀錄，建議加以修改。	感謝指導，已遵照建議修正。
13	第五章	124	「結論與建議」儘量與前文（如4.5節）一致；此外，該節遺漏與會人士之重要建議，如放寬勞工雇用之限制（包括外勞比例、原住民勞工比例、以及外勞基本工資限制等），建議參考會議之簡報檔案加以調整。	感謝指導，已遵照建議修正。

審查人： 東立物流公司 洪董事長 辰冬

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	4.5	114	<p>「建議3：檢討土地使用種類與強度」中，第一必須強執行港區之污染及裝卸中，非區域規劃，並將貨物儲存及專用。港業造成的污染加以區隔；第二專區專注於產業及港口貨物之營運量多寡，並專注於產值(Value added)。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
2	4.5	115	<p>「建議1：降低港區土地區段價值」中，港區土地區段將有助於傳統產業進駐加工貿易的誘因。例如：進口市原料之行情，原在港口和工廠的運輸費用極高，此類型之工廠如能誘導進入自由貿易區，將有助於港區貨源提昇，根留台灣，並免除產業外移之憂。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
3	4.5	117	<p>「建議3：FTZ積極招商」中，建議政府積極扮演製造等之企業和物流業者間之媒介。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

審查人：北台灣科技學院國際貿易系 吳教授榮貴

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
1	2.1	11	<p>本節國外物流運籌發展政策之參考資料來源請妥為註明。</p> <p>1. 本小節第 2 段建議修正為：「此外，部分業者……，提供相關建議事項彙整如下： 文中所彙整各業者意見均並不完整，僅為少數業者之建議，其是否有當宜有所過濾或研判，另各該建議之表達方式亦應有所注意，以免被認為這些研究是具有代表性的業者建議。」</p> <p>2. 航商所建議近洋客運(台澎航線)政府每航次補貼 1 萬元是一回事，其航次油料與營運成本約 30 萬元又是另一回事，不宜把補貼與管制之成比例相互比較。另建議中稱政府要求台華輪每天要有單向一航次以上之規定是否真確，宜加以求證。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
2	3.1.2	71~72		<p>感謝指導，由於相關文字係屬於業者之建議，本研究認為確實不適宜，故已將其刪除。</p>
3	3.2	80	<p>第 1 段文字建議修正為：「經由他國……分析。茲就相關內容彙整如表 3-10 所示，並</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
4	4.1	85	<p>說明如下：「 附帶：本報告其他章節多處有同樣的寫作問題。建議查明有在「如后。」或「如下。」者均修正為「如后：」或「如下：」</p> <p>第1段建議修正為：『在題綱「促進物流產業發展(大型化利基化)」下』，亦即在該題綱名加引號，以免不順暢。另本章其他各節亦建請如是修正。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
5	4.4	104	<p>議題(三)組織再造建議依行政院用詞改為組織改造。 港市合一化建議改為「市港合一」並加括弧，以反應用詞及強調其為特種用詞。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
6	4.4	105	<p>建議1說明「5.基隆港、台北港及桃園空港三港合一、台中港與高雄港可朝公司化方向發展。」其意義不明，建請澄清或刪除。 建議2建議刪除，因該建議係屬在會中為說明我國「政商合一」的港務局的組織不夠商業化之舉例，發言中以之與不具港政監理公權力的韓國釜山港灣公社(BPA)網頁之商業化導向作比較，其並非意在建議港務局的網站要如何商業化。(後面的發言</p>	<p>感謝指導，已遵照建議刪除建議1及建議2。</p>

項次	章節	頁次	審查意見	意見回覆
			記錄不必刪除)	
7	5	121~125	<p>如上述，第一段建議修正為：「…，如后：」</p> <p>所有各項建議事項後是否統一加或不加句點？其中只有一、1. (1)有加句點。</p> <p>有關結論中的建議事項係依題綱採條列式排列，但其過於機械化，尤其是某些建議事項本身並不具體，因此從該等文字建議事項尚未瞭然其內涵。建議增加文字陳明之。</p>	<p>感謝指導，第一段建議已遵照建議修正。然為精簡報告內容，結論中的建議事項仍依題綱採條列式排列，詳細內容可參閱前章節。</p>
8	參 考 文 獻	127	<p>參各文獻中的英文字母之大、小寫宜統一，且第7項文獻宜補年代。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>
9	各 章		<p>有關表與圖編號之表達方式，本報告均採諸如表2-1及圖2-1等等格式。不過亦有將表用2.1者，以便與圖之編號區別。請考量。</p>	<p>感謝指導，已遵照建議修正。</p>



## 附錄九：期末報告第二次意見回應表

審查單位：經建會

### 一、綜合意見：

審查意見	意見回覆
請依本中心建議事項 4 (p.216) 第 6 點，惠請於提送結案報告時，將貴單位所蒐集各國物流運籌發展政策文獻資料，提供乙份供參。	感謝指導，遵照辦理。
對各委員所提意見，請依實際處理情形回覆。	感謝指導，已依實際處理情形回覆。
報告之第四、五章之撰擬應有連貫性，請修正。	感謝指導，已遵照建議修正。

二、細部意見：

報告書 頁次	項次	審查意見	意見回覆
p.218	13	目標規劃體系架構不完整，缺 <u>六大推動方向</u> 整體表。請同時修正報告書 p.83 文字，應為 <u>六大推動方向</u> ，但本研究所涵蓋範圍僅為其中 <u>五大推動方向</u> ....	感謝指導，已將相關說明加入第 4 章第一段。
p.219	18	p.130 表格未列印出現 p.153.173 標題請加第 X 次「分組」座談會 p.194、195 中有一面空白頁	感謝指導，已遵照處理狀況回覆。
p.221	1	商業司意見為加入「郵政業」，報告中納入「郵遞業」，請確認是否為商業司之筆誤，或為不同業別。	感謝指導，已確認為「郵政業」並予以修改。
p.222	8	本項建議為新修訂報告 p.9 第一段「以台灣地區.....」，本段經查並無增列資料來源，請補充或依實際處理狀況回覆。	感謝指導，已遵照處理狀況回覆。
p.223	9	經查並無增列資料來源，請補充或依實際處理狀況回覆。	感謝指導，已遵照處理狀況回覆。
p.223	10	經查並無增列相關資料，請補充或依實際處理狀況回覆。	感謝指導，本研究已進一步搜尋相關文章、計畫案、網站，並致力於補充相關資訊或文件於期末報告中（第 2 章第 2.2 節），然礙於時間及人力有限之因素，各國之負責執行組織部門並無法取得確切部門，建議可針對該內容進行後續深入考察與研究。



報告書 頁次	項次	審查意見	意見回覆
p.223	15	本項建議資料補充不完整，請加述：本問卷調查於 年 月至 月，針對 業 位 職務人士發出 問 卷，回收 份，回收率。	本問卷調查於民國 96 年 11 月，針對生產商進出 業者、內陸運輸業者、報關業者、空運承攬業 者、集散業者、地勤業者、航空公司、航商、 海運承攬業者、港埠經營者、國際物流中心業 者、民航局、港務局業共 13 位中階以上主管， 發出 13 問卷，回收 13 份，回收率 100%。
p.224	24	本項建議事項似為研究單位應執行事項，請依實際 處理狀況回覆。	感謝指導，本研究已增加結論與建議之內容。
p.235	2、 3、4	1. 2、3 應指第 4 項建議事項內容，請依實際處理 狀況回覆。 2. 有關蘇老師建議事項 4 之「整合台灣產業界教育 資...建立適合亞太環境之科研機構（即虛擬全 球運籌大學概念）」，可考量納入研究團隊所提建 議中。 3. 請修正意見回覆，本案相關座談會之建議並無做 成「決議」，所有議題皆開放討論，有修正調整 空間。	感謝指導，已將其說明加入第 4 章第 4.4 小節中， 並修改第一次期末報告審查意見回應表之用詞。
p.237	1	請依實際處理狀況回覆。	感謝指導，關於報關業界之第一點意見已遵照建 議增設於期末報告書第 3.1.2 小節中，第二點則 因此意見為業者意見而非本單位所提及，故將業 者完整呈現。關於空運承攬運籌業界之五點意見

報告書 頁次	項次	審查意見	意見回覆
p.244	1	相關文字應已被刪除，請依實際處理狀況回覆。	皆已增設於期末報告書第3.1.2小節中。 感謝指導，依據高雄港務局之資料，高雄港每小時可處理48TEU，然就處理效能而言，仍有提升之空間，故仍於報告書中保留該業者之口頭陳述。
p.246	11	文字請修正為「重建港口設施之規劃」	已修改為「重建港口設施之規劃」。
p.244	13	請依實際處理狀況回覆	感謝指導，然而244頁並未沒有第13項。
p.248	2	相關文字應已被刪除，請依實際處理狀況回覆。	感謝指導，由於相關文字係屬於業者之建議，本研究認為確實不適宜，故已將其刪除。
p.249	6	相關文字應已被刪除，請依實際處理狀況回覆。	感謝指導，已遵照委員建議刪除建議1及建議2。
p.250	8	建議中有關「第七項文獻宜補年代」部分未修正，請補充或依實際處理狀況回覆。	感謝指導，已補充該文獻之年代。

## 附錄十：委託研究計畫執行成果表

### 委託研究計畫執行成果表 ( 95 會計年度)

編號：95102008

研究計畫名稱	強化全球運籌與自由貿易港區發展
受託人	國立交通大學
研究計畫主持人	馮正民教授
研究期間	台幣肆拾貳萬陸仟元整
研究經費	強化全球運籌與自由貿易港區發展
研究成果	<p>本計畫以 1.促進物流產業發展(大型化、利基化); 2.活絡市場機能(自由化、制度化); 3.積極協助全球布局(國際化); 4.強化國際物流基磐與設施(效率化); 5.強化自由貿易港區(加值化)等五大題綱為架構，經相關座談會以及國內外文獻之彙整分析，獲得以下幾項研究成果：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 本研究探討全球經貿現況趨勢，並歸納彙整新加坡、日本、韓國、中國、香港及荷蘭等國之全球運籌發展政策(第二章)。</li> <li>● 本研究分析我國全球運籌發展現況，並透過運籌權益關係人問卷調查，獲悉我國運籌權益關係人之需求，以構建我國全球運籌發展之 SWOT 分析(第三章)。</li> <li>● 本研究歸納彙整兩次分組座談會及一次跨分組座談會之內容，在「促進物流產業發展(大型化、利基化)」下，共研擬 3 個策略及 10 項建議；在「活絡市場機能(自由化、制度化)」下，共研擬 4 個策略及 13 項建議；在「積極協助全球布局(國際化)」下，共研擬 3 個策略及 10 項建議；在「強化國際物流基磐與設施(效率化)」下，共研擬 6 個策略及 15 項建議；在「強化自由貿易港區(加值化)」下，共研擬 5 個策略及 19 項建議。</li> <li>● 本研究根據制度面、費率面、效率面、硬體設施面、法令面、軟體設施面等層面，將我國物流運籌之題綱、議題及其建議事項進行歸納彙整成短期、中期、長期之建議項目(第五章)。</li> </ul>