



特輯

# 創新！產業 供應鏈新格局

雙11阿里巴巴當日營收又創歷史新高，達人民幣571.12億元，手機與平板移動無線占比42.6%。電商的發展勢不可擋，這股影響已擴大到217個國家，海外地區消費前10名分別是香港、俄羅斯、美國、台灣、澳大利亞、新加坡、加拿大、澳門、巴西、馬來西亞，電商已成為世界商品移動的大平台！

電子商務這樣的迅猛發展，未來產業供應鏈要如何創新，我們從自貿區、汽車、醫療、食材、電商等領域來看看這些產業供應鏈的創新模式！

(本刊編輯部)

# 臺灣自由經濟示範區 對物流業的影響

■ 文 / 臺灣全球運籌發展協會全球運籌研究中心  
徐志宏研究員  
勤益科技大學流通管理系  
賴建榮教授  
美國 SOLE 國際物流協會臺灣分會  
鄒伯衡秘書長

因應臺灣經濟結構轉型需要及國際區域經貿整合趨勢，政府提出「黃金十年，國家願景」，以強化臺灣國際競爭力。在發展活力經濟政策上，以規劃設置自由經濟示範區，作為提升經貿自由化與國際化之試驗基地。期藉此範例試行，降低國內自由化阻力，並營造加入跨太平洋經濟夥伴協定(Trans-Pacific Partnership Agreement, TPP)與區域全面經濟夥伴協定(Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)有利條件，以達成國際接軌、融入國際經濟整合之目標，以強化經濟成長動能。基於此，本文將探討臺灣自由經濟示範區對物流業的影響。

## 為何要推動自由經濟示範區

### ■ 對外經貿關係是生存與發展的命脈

從國際發展經驗來看，通常經濟自由度愈高，經濟發展程度也就愈好。再從臺灣經濟發展歷程來看，幾次不同程度的自由化，都為臺灣下一階段創造有利條件。例如：民國40、50年代，外匯與貿易改革，設立加工出口區；民國60、70年代，貿易、投資、匯率、利率自由化，設立科學園區；民國80年

代，推動金融、電信自由化與國際化等。

由於臺灣為海島型開放經濟，天然資源貧乏，對外經貿關係是生存與發展的命脈。面對自由化與全球化的趨勢，臺灣應當持續開放，和國際接軌，才能提升競爭力，確保經濟持續穩健成長。臺灣雖於2002年加入世界貿易組織(World Trade Organization)，但面對談判停滯，各國均主動透過區域經濟結盟或洽簽自由貿易協定(Free Trade Agreement)等方式，以加速區域經濟整合，落實自由化，降低貿易障礙，以吸引國內外企業投資。

### ■ 區域整合趨勢下邊緣化的風險

為降低貿易障礙，各國無不亟思採取各種整合方式來提高自由化。臺灣主要競爭對手韓國，亦已與美國、歐盟、東協等主要貿易國家簽署自由貿易協定；此外，美國主導的跨太平洋經濟夥伴協定(TPP)，以及東協與中國大陸、日本、南韓等國家之區域全面經濟夥伴協定(RCEP)亦已逐漸成形，中國大陸、日、韓自由貿易協定談判也即將開花結果。

以亞洲鄰國而言，新加坡、韓國、泰國、緬甸、寮國等均已成為RCEP談判成員，越南、馬來西亞更已加入TPP談判國。其中，以韓國為例，韓國已經和全球前三大經

濟體，美國、歐盟、中國大陸達成FTA談判，全球貿易覆蓋率將達到62.56%，反觀台灣，目前貿易覆蓋率只有9.69%，對於高度依賴出口以帶動經濟成長的臺灣而言，尤為不利，若不積極尋求其他突破之道，恐將造成國內產業及經濟整體發展之負面影響。區域整合趨勢如圖1所示。

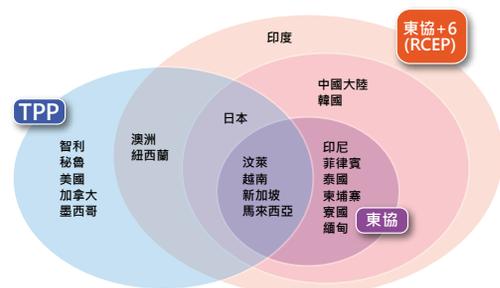


圖1 區域整合趨勢  
資料來源：經濟速報

## ■ 臺灣因應做為

臺灣在2003年7月通過《自由貿易港區

設置管理條例》，並設置進行國內外商務活動的區域，謂之自由貿易港區(以下簡稱自貿港區)。其目的是為了發展全球運籌管理經營模式，推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術流通，提升國家競爭力，並促進經濟發展。

面對各國紛紛參與區域經濟整合並積極洽簽自由貿易協定(FTA)，以促進經濟及貿易發展。行政院進一步於2013年4月核定自由經濟示範區(以下簡稱示範區)規劃方案，為了提升經濟成長動能及國家競爭力，參與國際區域經貿整合，以示範區先行模式，便捷人員、貨物、技術流通，啟動示範區第一階段，並經核定設置進行經濟自由化與國際化的先行先試示範區域。期主動鬆綁法規及進行制度革新，以創造臺灣參與區域經濟整合的機會，並提升國內經濟成長動能，讓臺灣朝向「自由經濟島」的方向邁進。自由貿易港區與自由經濟示範區之加值作業比較如表1所示。

表 1 自由貿易港區與自由經濟示範區之加值作業比較

項目	自由貿易港區	自由經濟示範區	
		第一階段	第二階段
推動時間	2003/07/23 啟動	2013/08/16 啟動	立法院審議中
區位	海空港管制區 7處	自由貿易港區7處 農業科技園區1處	1.現有自由貿易港區、農業科技園區、加工出口區、科學工業園區及依產業創新條例管理之產業園區轉型。 2.由中央或地方政府得勘選適當地點申設。
管理	無分級管理	無分級管理	採分級管理
通關方式	通報	通報	通關
大陸管制性貨物	區內自由流通	區內自由流通	區內自由流通
大陸管制性農產品委外加工鬆綁	僅限於自由港區內作業	經國貿局核准可採前店後廠(活體不適用)，後廠限於保稅工廠或其他保稅區。	可採前店後廠(活體不適用)，後廠不限於保稅工廠或其他保稅區，亦可委託課稅區廠商，但加工後須全數回區。
大陸管制性貨物委外加工鬆綁	僅限於自由港區內作業	僅限於自由港區內作業	未准許輸入之大陸貨品可採前店後廠，後廠可於課稅區、保稅區、自由貿易港區或其他示範區，但加工後須全數回區。
貨物輸出入簽證	涉簽證貨物，輸出入均需申請簽證。	涉簽證貨物，輸出入均需申請簽證。	涉簽證貨物，如對國家安全、國民健康或國際承諾無重大不良影響者： 1.自國外輸出入示範區得免申請簽證。 2.委外加工、檢測、維修之入出區得免申請簽證。

資料來源：臺灣港務公司

由於推動示範區涉及許多法令制度的鬆綁，並需要研訂特別條例以為推動依據。因此，為掌握推動時效，示範區分兩階段推動。第一階段2013年8月以不需立法，僅需增修行政法規並執行相關配套措施等先行推動，已核定第一階段推動計畫，並於六海一空自由貿易港區與屏東農業生技園區先行啟動。至於攸關第二階段推行成效之自由經濟示範區特別條例(草案)，已於2013年12月送立法院審議。將於完成立法程序後，展開第二階段示範區，以擴大示範區自由化範疇與施行效益。

考量在一步到位推動全面性經濟自由化，可能對國內產業有所衝擊，因此以示範區小規模方式，先試行各項自由化、國際化與前瞻性的措施，對外，除可宣示臺灣推動自由化的決心，對內，亦可縮小影響範圍，化解國人的疑慮。若示範區試行情況良好，則可由點而面，推廣至全國，逐步達成全臺自由經濟島的目標。政策目標說明如下：

### 加速人員、商品與資金的自由化

促進貨品、人員與資金的流動自由化，創造良好的企業經營環境，讓企業得以進行資源最有效的利用與配置。

### 促進國內法規制度與國際接軌

落實國內的市場開放，如放寬國內專業服務業的限制，使國內法令規範能逐步接軌國際，營造臺灣洽簽TPP及RCEP等區域經濟整合之有利條件，加速臺灣融入區域經濟整合。

### 發展前瞻性的產業活動

透過示範區推動智慧物流、國際醫療、農業加值、金融服務與教育創新等，有助創

造新型態的營運模式，如在前店後廠的委外加工模式下，即可連結區內與區外的產業價值鏈，讓區內與區外企業能共同發展。而示範區推動創新活動，除可提升國內業者的國際競爭力，創造就業機會外，更可帶動國內產業結構的升級與轉型。

## 臺灣近年港務貿易量與貿易值

2013年綜觀國際經濟情勢，雖然全球經濟復甦緩慢，但中國大陸及東南亞貿易表現支撐全球景氣成長，反觀臺灣經濟成長率2.11%緩步穩定成長。國內外經濟穩定、兩岸間經濟貿易活動日益頻繁、大型國際郵輪灣靠與蘇花藍色公路麗娜輪八月開航、以及港務公司實施獎勵措施等，致各項營運量與2012年比較皆呈成長現象，進港船舶艘次成長5.10%、貨物吞吐量成長1.90%、旅客人數巨幅成長41.77%、貨物裝卸量成長2.16%、貨櫃裝卸量成長1.19%、兩岸直航貨物裝卸量7.98%、兩岸直航貨櫃裝卸量成長6.00%、自貿港區貿易量值亦分別大幅成長38.75%及28.67%。

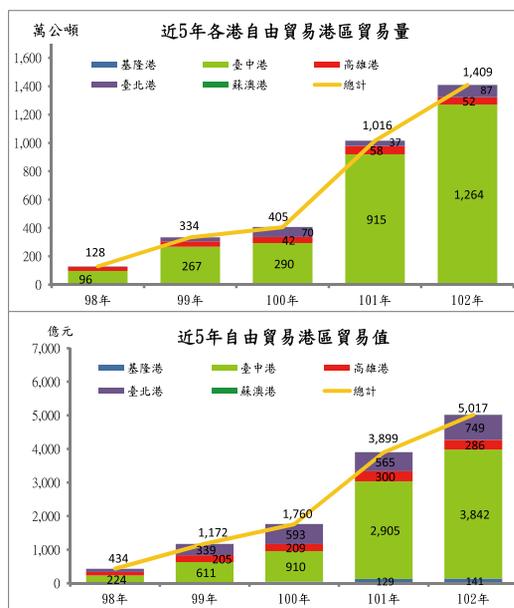
2013年自貿港區貿易量為1,409萬公噸(值新台幣5,017億元)，較2012年比較增加394萬公噸(值增加新台幣1,118億元)，成長38.75%(值成長28.67%)。若按貨品分，以柴油1,184萬公噸，占84.03%為最大宗；若按地區分，菲律賓368萬公噸、香港322萬公噸、南韓223萬公噸及俄羅斯132萬公噸，四大地區即占74.21%。於各港中，以臺中港1,264萬公噸(占89.67%)、臺北港87萬公噸(占6.16%)及高雄港52萬公噸(占3.71%)。表2與圖2為各自由貿易港區貿易量與貿易值。

表 2 各自由貿易港區貿易量與貿易值

項 目	單 位	102年	101年	與去年比較		
				增減量	%	
自由貿易港區 事業	家 數	家	72	75	-3	-4.00
	貿易量	萬公噸	1,409	1,016	394	38.75
	貿易值	新台幣億元	5,017	3,899	1,118	28.67
基隆港	家 數	家	12	13	-1	-7.69
	貿易量	萬公噸	6	5	1	30.01
	貿易值	新台幣億元	141	129	12	9.09
臺中港	家 數	家	29	31	-2	-6.45
	貿易量	萬公噸	1,264	915	349	38.09
	貿易值	新台幣億元	3,842	2,905	936	32.23
高雄港	家 數	家	26	28	-2	-7.14
	貿易量	萬公噸	52	58	-6	-10.41
	貿易值	新台幣億元	286	300	-14	-4.78
臺北港	家 數	家	3	2	1	50.00
	貿易量	萬公噸	87	37	50	132.82
	貿易值	新台幣億元	749	565	184	32.57
蘇澳港	家 數	家	2	1	1	100.00
	貿易量	萬公噸	0.004	0.001	0.003	497.77
	貿易值	新台幣億元	0.15	0.04	0.1	228.80

資料來源：臺灣港務公司

圖 2 各自由貿易港區貿易量與貿易值



資料來源：臺灣港務公司

## 示範區對物流業的影響

### ■ 問題分析

(1)依據行政院主計總處對臺灣現行物流業之分類，包括鐵路運輸業、汽車貨運業、郵政及快遞業、海洋水運業、航空運輸業、運輸輔助業及普通倉儲業等7類，分由交通部、經濟部及財政部管轄。

(2)提高貨物流通效率及降低營運成本為物流業提升市場競爭力之關鍵因素，而目前臺灣無法完整提供夜間及假日通關、簽審服務，大陸貨物無法輸往課稅區加工再出口等限制，無法滿足物流業者效率及成本面的需求，故突破及鬆綁關務、簽審機制為臺灣發展物流產業當務之急。又過去進駐或有意進駐投資自由貿易港區之業者，於申請工商登記、僑外專門或技術性人員聘僱許可、環保許可、建築許可，常需往返奔波各權管機關外，致降低業者進駐意願進而失去商機，故立法授權港區管理機關辦理業者進駐港區所涉公權力事項，發揮單一服務功能，有其必要。

(3)自由貿易港區腹地有限，面對全球供應鏈之儲存、重整加工、轉運需求，僅能夠造就少數企業創造服務商機，加上原有之保稅倉庫機制，並不足以提供足夠之服務能量，且保稅倉庫有其申請門檻，且部分規定對於國內倉儲業皆是額外之投資成本與限制，因此無法有效擴大國內倉儲業之範圍。

(4)另規劃建置e化雲平臺整合B2B、B2G、G2G資源、活絡跨區連結、建置海運快遞專區及完善基礎設施等措施，也是提高物流業競爭力的作法。

### ■ 政策目標

建立互信、便捷、效率的創新管理機

制，提高貨物流通效率，提供業者自由便捷經營環境，透過前店後廠委外加工模式，增加國外廠商投資誘因，串聯國內及國際產業供應鏈，帶動國內產業轉型與升級，並達到參與國際區域整合之目的。圖3為智慧物流的推動策略。

## 智慧物流推動策略

透過**創新關務機制**及**雲平臺**等資訊服務，增加商品流通的自由及其附加價值，並以「**前店後廠**」方式活絡跨區連結

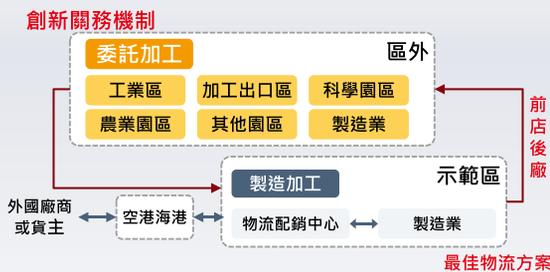


圖3 智慧物流推動策略

資料來源：國發會

### ■ 解決問題之可能方法

(1)提供24小時通關、簽審服務，放寬免辦理輸出入簽審貨物範圍之規定，以增加貨物流通效率。

(2)簡化委託加工審查作業程序，放寬區外加工時間彈性，以落實示範區「前店後廠」及「委外加工」運籌模式，為國內物流及關聯產業帶來商機。

(3)物流配送免徵營所稅適用範圍由外國營利事業擴大大陸地區貨主，增加國內廠商攬貨誘因。

(4)提供業者一站式單一窗口服務，滿足企業對公共服務之需求，塑造優質、簡便的經商環境。

### ■ 成本分析

(1)為鬆綁通關、簽審作業措施，示範區事業及區外受託加工業者需配合建置電子帳冊系統，短期內將增加業者成本，但建置後因可減少海關實地查核，有助業者提升營運效率及競爭力。

(2)未來示範區遍地開花，業者數量增加，海關人力有限，增加處理貨物通關及控管貨物流向行政成本。

### ■ 效益分析

(1)擴大租稅優惠適用範圍，吸引更多國外貨物來臺進行簡單加工及儲存，強化區域貨運集散之功效。

(2)提供便捷不中斷的通關、簽審服務，增加貨物流通效率。

(3)放寬未開放大陸物品加工轉型，吸引外企及陸資來臺從事物流增值配銷活動，強化臺灣成為全球運籌中心地位。

(4)業者將未稅貨物以委外加工方式將生產線往區外延伸，並進行「多製程加工」一條龍產業合作模式，有效串連國外及國內產業(包括加工出口區、科學工業園區、保稅工廠、課稅區廠商)上中下游企業，建立緊密的供應鏈。

(5)已吸引超過10家國外供應商委託國內港區事業(國際物流中心)建立發貨中心，吸引超過100億元之外貨(包括自行車零組件、工業原料、醫材、酵素原料)來臺進行物流與各項重整加工增值服務，創造2億元以上之物流服務營收，並帶動國內製造業之服務商機。

(6)業者電子帳冊建置後，海關以遠端稽核方式先行篩選高風險廠商，減少海關赴廠實地查核成本。

(7)預估績效：

在貨量方面，海空港自由貿易港區自

2013年起連續3年每年成長30%，預計2015年達到2,200萬噸。在貿易值方面，海空港自由貿易港區自2013年起連續3年每年成長30%，預計2015年突破新臺幣1兆元。

## 標竿實務

臺灣以獨特的地理優勢、強大的運輸能力、快捷的通關效率、強大的製造實力以及完善的B2B基礎建設，加強整合商流、物流、金流與資訊流等供應鏈管理，使企業在產品的供應、下單、運輸、銷售等跨國經貿活動上，都能快捷地完成。

臺商目前已經在世界各國建立生產基地，就廠商的規模而言，臺灣成為企業全球營運中心已經儼然成型。自由貿易港區結合臺灣製造能力將可以相輔相成，產生特有的競爭優勢，同時應用資訊通訊科技加強貨物流動資訊的掌握，達到營運便利及安全控管兼顧的效果。以下介紹臺灣兩家已進駐的國際物流事業。

### ■ 好好國際物流

前店後廠，產品增值一把罩。好好國際物流委外加工，以鑽油平台為例。

世界貨物流通越來越頻繁，也就代表著越需要快速及穩定的航程來將貨物安全送達，為因應客戶對於國際物流的需求及符合全球化市場發展，好好國際物流於2005年加入自由貿易港區營運，看中的優勢，除了高雄港位在亞洲中心外，在港區外圍的化工、機械、重工業、加工出口區，才是最大秘密武器。前店後廠的概念，委外加工，產生了新的區域增值中心的模式，貨物一上碼頭轉身就進入倉儲，直接提供產品一條龍式的整裝。

業者表示，雖然物流業者就像搬運工，將貨物搬來搬去，但是臺灣的服務的品質，回應客戶的應變能力有目共睹，比起硬體來說，服務的精神更是勝過亞洲各港。正因為如此，臺灣才能從幾個臨近港口脫穎而出，該港區事業與委託的挪威商、受託的鋼鐵業者三方合作，進行鑽油平台組裝工程計畫，並於2010年9月順利在高雄港碼頭展開作業。在亞洲，臺灣擁有最好的組裝技術，跨足鑽油平台的組裝，讓下游供應鏈提升產值，和大型零組件的建立，並提升地方就業機會。該挪威商也認為臺灣是最有競爭力，因為有技術、知識和創新能力，品質更有保證，所以比較起其他亞洲國家來說臺灣更值得投資。圖4為好好國際物流委外加工優勢。

### FTZ委外加工增值中心

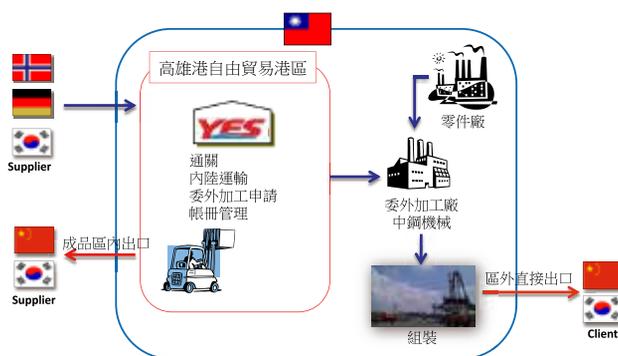


圖4 好好國際物流委外加工優勢

資料來源：自由貿易港區成功案例分享研討會

### ■ 永塑國際物流

位於基隆港的永塑國際物流2005年統整了旗下裝卸、物流、船務代理公司，成為跨足物流和自由貿易港區的業務的集團企業，事業範疇包含船舶貨物裝卸，如散雜貨、機械、大型特殊貨物、貨櫃、汽車、RO/RO等裝卸，在自由貿易港區全方位服務方面，包括提供環球亞洲貨物收發、代理、CFS to CY

多國併櫃、境外多層次貿易、海空轉口轉運、國內外貨物組裝、重整或委託國內工廠加工後出口等，免關稅、營業稅、貨物稅、營所稅優惠等自由貿易港區全方位服務；另外倉儲物流配送，也包括了專用自貿、保稅倉庫空地使用，可全島運送的物流車隊等多樣化的多角經營。

2008年永塑國際物流與日本貿易商攜手合作，運用其專業物流的強項與優質的品質管理，創造出另一個新營運模式，將亞洲各地生產的汽車零配件運到基隆港貨倉裡儲存、重新組裝、檢驗、測試、分裝，再轉運出口，行銷到東南亞、中國、日本、臺灣、中東和歐美等地。圖5為永塑國際物流進儲優勢。

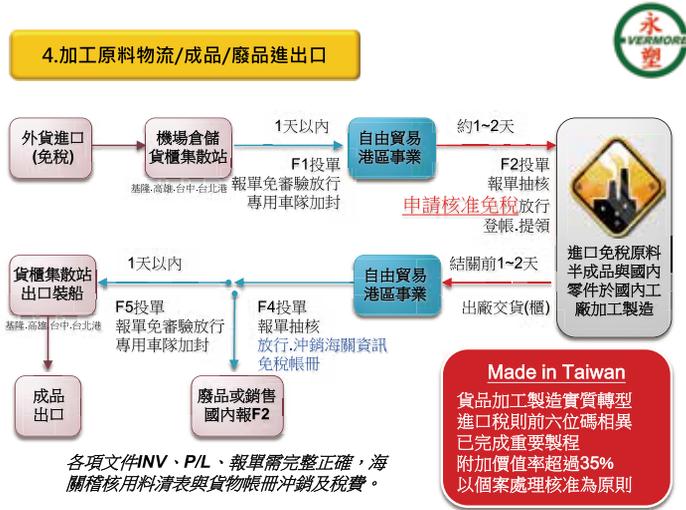


圖5 永塑國際物流進儲優勢  
資料來源：自由貿易港區成功案例分享研討會

### 參考文獻

白崑榮，自由貿易港區營運模式案例分享，2014。

交通部，自由經濟示範區智慧運籌推動概況說明，2014。

張華宇，外貨進口台灣工廠加工-國際貿易行銷新模式，2014。

財政部，自由經濟示範區關務措施簡介，2014。

國發會，自由經濟示範區特別條例(草案)法規影響評估報告，2014。

國發會，自由經濟示範區政策內涵及推動重點，2014。

經濟部，經濟速報：東協+6，臺灣被孤立，2014。

臺灣全球運籌發展協會，物流與運籌管理，2014。

臺灣港務公司，海港自由貿易港區及自由經濟示範區之加值作業，2014。

臺灣港務公司，自由貿易港區成功案例分享研討會，2014。

臺灣港務公司，臺灣港務公司統計年報，2014。

好好國際物流，<http://www.yeslogistics.com>

永塑國際物流，<http://www.evermorenet.com>

臺灣海港務自由貿易港區，<http://www.taiwan-ftz.com>