

編號：(93)090.903

我國參與國際經貿組織新興經濟議題之規劃與分析：  
物流服務業現況分析與自由化政策

行政院經濟建設委員會

民國 93 年 12 月

編號：(93)090.903

GPN：1009305273

我國參與國際經貿組織新興經濟議題之規劃與分析：

物流服務業現況分析與自由化政策

計畫主持人：林正章

研究人員：王在欣、林峻民、王偲綸

委託單位：行政院經濟建設委員會

受託單位：成功大學交通管理學系

行政院經濟建設委員會

民國 93 年 12 月

我國參與國際經貿組織新興經濟議題之規劃與分析：物流服務業現況分

析與自由化政策/林正章計劃主持.—初版.—台北市：行政院經濟  
建設委員會，民 93

面：表，公分

GPN 1009305273

委託單位：行政院經濟建設委員會

受託單位：成功大學交通管理學系

1. 貿易政策—自由化

558.15

題名：我國參與國際經貿組織新興經濟議題之規劃與分析：物流服務業現況分析與  
自由化政策

計劃主持人：林正章

研究人員：王在欣、林峻民、王偲綸

委託單位：行政院經濟建設委員會

受託單位：成功大學交通管理學系

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 93 年 12 月

版次：第 1 版 刷次：第 1 刷

GPN：1009305273

工本費：150 元

平裝

## 摘要

近年來由於全球化、自由化的盛行，使得區域經濟整合成為世界各國從事貿易合作的趨勢。如何有效應用全球資源，製造高客製化商品，並準時送達至客戶手中，成為企業界生存的首要之務。基於爭取我國與他國間之公平交易環境，我國於 2002 年加入世界貿易組織 (WTO)，經由組織之不歧視原則、漸進式開放市場、對關稅與非關稅措施予以約束、促進公平競爭及鼓勵發展與經濟轉型等規範，使我國企業能在自由公平之交易環境下，達到全球資源有效流通之目的。

在企業全球化及市場自由化趨勢下，本研究即針對台灣當前自由貿易港區政策，探討我國自由貿易港區政策實施之優劣勢，以及自由化政策對我國物流產業的影響，並彙整加入 WTO 後，國內物流產業自由化之實施績效，與亞洲鄰近國家比較，以做為未來政策發展之參考。

我國自由貿易港區之實施尚屬起步階段，以目前我國自由貿易港區之設置現況及相關法規，和香港、新加坡等國作一比較，即可明確發現我國自由貿易港區最大的優勢，即在於可在港區內進行深層加工。若能透過整合加工出口區、科學園區等深層加工基地，解決區間之押韻問題，便可將此一優勢徹底發揮，再加上區內提供 24 小時之通關服務，並致力於將報關表格標準化、格式化，如此配合各項自由貿易協定之簽訂，必能為我國吸引更多貨物經由台灣進口，亦使得台商回流台灣經營之意願大增。

另外，透過各類物流服務業者之訪談，舉辦產官學座談會，以及多方資料之蒐集、分析，本研究發現我國物流相關產業市場多半在加入 WTO 前就

已逐步開放，再加上我國整個貨運市場的貨運量逐年減少，在外籍業者對我國市場興趣缺缺的情況下，且國際性整合型物流服務業者和我國業者間市場亦具有一定之區隔，因此業者面對自由化及國際性整合型業者長驅直入的情況下，所受到的衝擊相當有限。然為求產業之長遠生存，業者亦逐漸趨向和同業合作、異業結盟，並更進一步朝國外發展。因此業者亦希望政府能健全國內物流相關服務產業之體制，多加撮合台商間之異業合作互蒙其利，並加強政府與業者間之互動與結盟，借 WTO 之力以平等互惠原則開放會員國之市場，促使業者在國內根基穩固後，能進一步朝國際發展，俾能真正達到物流服務產業自由化之目的。

## **Abstract**

Taiwan joined the World Trade Organization (WTO) in 2002. As one of global economic entities, Taiwanese market is fully integrated with the world economy. As the result, the consumers may consume global products while firms may freely relocate globally to operate efficiently. The supply chain vertically integrates supplier's suppliers till customer's customers to quickly respond to end-users demands with the most cost-effective operations. Taiwanese logistics services industry must respond to the evolving global supply chains. In this report, we survey and tabulate the regulations and policies on, and the current status and trends of, Taiwanese logistics services industry, to discuss the influences and development of liberalization and deregulation. Meanwhile, for comparing with local logistics services industry, we survey the current status and development of international integrated logistics services providers as well.

On the other hand, we survey the regulations and execution of free trade ports in Taiwan. From comparing with the executing experiences of other countries, like Singapore and Hong Kong, we obtain four major conclusions about Taiwanese free trade ports, (1) use the advantage of deep processing well by combining the functions of existing base of processing, (2) provide 24hrs. customs clearance services as needed, (3) standardized and electronic form of customs clearance is needed, (4) pull the freights flowing by Taiwan by signing various Free Trade Acts (FTA) and making direct links between Taiwan and China.

Finally, by visiting several persons representing different logistics services industry, and gathering lots of statistical information, we discover that the influences of liberalization and deregulation of logistics services industry are unapparent. And by comparing the current status and development of Taiwanese logistics services industry and international integrated logistics services providers, we propose major strategic directions, (1) the continuous development of seamless information transaction and integrated platform, (2) the match of Taiwanese global merchants' logistics needs with logistics services industry, (3) the restructuring of Taiwanese logistics markets, (4) the market reciprocal deregulation and liberalization of developing countries in South-East Asia, (5) the direct link between Taiwan and China, (6) the Free Trade Acts continuous signing. The report ends with some recommended governmental policies for executions.

# 目錄

<b>第一章</b>	<b>緒論.....</b>	<b>1</b>
1.1	研究背景.....	1
1.2	研究範圍與對象.....	2
1.3	研究目的.....	2
1.4	研究內容與方法.....	3
<b>第二章</b>	<b>相關文獻回顧.....</b>	<b>5</b>
2.1	解除管制與自由化.....	5
2.1.1	解除管制 ( <i>deregulation</i> ) .....	5
2.1.2	自由化 ( <i>liberalization</i> ) .....	6
2.1.3	解除管制與自由化之比較.....	7
2.2	世界貿易組織 (WORLD TRADE ORGANIZATION, WTO) .....	8
2.2.1	WTO 與物流服務業之相關議題.....	9
2.3	我國物流業自由化政策與推動.....	11
2.3.1	加入 WTO 對物流產業之開放承諾及時程.....	12
2.4	各國物流相關產業管制現況及自由化範例 .....	12
2.4.1	美國.....	12
2.4.2	中國.....	16
2.4.3	新加坡.....	20
2.4.4	香港.....	21
<b>第三章</b>	<b>探討自由化影響之研究分析方法回顧.....</b>	<b>25</b>
3.1	探討自由化影響之分析方法.....	25

3.1.1	自由化影響評估指標.....	25
3.1.2	相關研究方法回顧.....	26
3.2	小結.....	29
<b>第四章</b>	<b>我國自由化政策實施—自由貿易港區.....</b>	<b>31</b>
4.1	我國自由貿易港區之相關法規.....	31
4.2	各國自由貿易港區之相關法規.....	34
4.3	我國自由貿易港區設置現況.....	36
4.4	各國自由貿易港區設置現況.....	47
4.4.1	中國大陸.....	47
4.4.2	香港.....	48
4.4.3	韓國.....	49
4.4.4	新加坡.....	50
4.5	小結.....	51
<b>第五章</b>	<b>物流相關服務產業分類及發展趨勢.....</b>	<b>59</b>
5.1	物流相關服務產業分類.....	59
5.2	物流相關服務產業之發展趨勢.....	60
5.3	國際性整合型物流服務業.....	62
5.3.1	經營業務.....	62
5.3.2	營運現況.....	65
5.3.3	整合型物流服務業者進入對現有業者之影響.....	66
5.3.4	整合型物流服務業者之發展優勢與趨勢.....	66
<b>第六章</b>	<b>核心物流服務.....</b>	<b>69</b>
6.1	貨物處理服務業.....	69

6.1.1	貨櫃集散站經營業.....	70
6.1.2	航空貨物集散站經營業.....	82
6.1.3	小結.....	93
6.2	倉儲服務業.....	94
6.2.1	物流中心.....	95
6.2.2	保稅倉庫.....	102
6.2.3	進出口貨棧.....	108
6.2.4	小結.....	114
6.3	運輸代理服務業.....	115
6.3.1	航空貨運承攬業.....	115
6.3.2	海運承攬運送業.....	125
6.3.3	船務代理業.....	131
6.3.4	小結.....	138
<b>第七章</b>	<b>相關物流運送服務業.....</b>	<b>139</b>
7.1	貨物運輸業.....	139
7.1.1	海洋水運服務業.....	140
7.1.2	民用航空運輸業.....	156
7.1.3	鐵路運輸業.....	169
7.1.4	公路運輸業.....	189
7.1.4.1	汽車貨運業.....	190
7.1.4.2	汽車路線貨運業.....	202
7.1.4.3	汽車貨櫃貨運業.....	216
7.1.5	小結.....	224
7.2	其他相關物流業.....	226

7.2.1	快遞服務業.....	226
<b>第八章</b>	<b>其他相關物流服務產業.....</b>	<b>237</b>
8.1	理貨包裝業.....	237
8.2	報關業.....	238
<b>第九章</b>	<b>我國物流相關服務產業自由化影響評估.....</b>	<b>247</b>
9.1	物流相關產業自由化開放時程.....	247
9.2	自由化指標.....	249
9.3	物流服務相關產業之競爭力優、劣勢比較分析.....	251
9.4	市場開放後外籍業者進入我國市場方式之分析.....	254
9.5	自由化之影響評估.....	255
9.6	我國政府及國內物流相關服務業者因應自由化之發展方向.....	256
9.7	小結.....	260
<b>第十章</b>	<b>我國物流相關服務產業未來之發展趨勢.....</b>	<b>263</b>
10.1	短期規劃.....	263
10.2	中、長期規劃.....	267
	<b>參考文獻.....</b>	<b>273</b>
<b>附錄一</b>	<b>委託研究計畫執行成果表.....</b>	<b>279</b>
<b>附錄二</b>	<b>期中報告相關審查建議及回覆彙整.....</b>	<b>281</b>
<b>附錄三</b>	<b>產官學座談會相關建議及回覆彙整.....</b>	<b>287</b>
<b>附錄四</b>	<b>期末報告相關審查建議及回覆彙整.....</b>	<b>293</b>
<b>附錄五</b>	<b>訪談資料彙整.....</b>	<b>301</b>

附錄六	相關法規列表.....	329
附錄七	其他.....	335

## 表目錄

表 2.1	與 WTO 物流服務業相關之議題列表 .....	10
表 2.2	加入 WTO 政府承諾開放運輸相關產業之措施 .....	12
表 2.3	美國對汽車貨運業管制與解除管制時程 .....	15
表 3.1	我國加入 WTO 各產業所受之影響 .....	26
表 3.2	其他產業解除管制之評估分析方法與結果總整理 .....	27
表 4.1	各國自由貿易港區設置法規表 .....	35
表 4.2	我國各種保稅方式與自由貿易港區之設置目的與功能 .....	39
表 4.3	高雄港自由貿易港區已簽署入區營運意願書廠商 .....	44
表 4.4	業者訪問意見 .....	47
表 4.5	各國之自由貿易港區比較表 .....	51
表 5.1	物流服務產業分類 .....	60
表 6.1	貨物處理服務業各業別所屬之相關法規 .....	69
表 6.2	貨櫃集散站經營業之相關法規限制 .....	74
表 6.3	高雄港貨櫃場設施表 .....	77
表 6.4	內陸貨櫃集散站經營業業者之場區及機具設備規模 .....	78
表 6.5	自由化對貨櫃集散站經營業所造成之影響 .....	79
表 6.6	倉儲收費費率表 .....	84
表 6.7	航空貨物集散站經營業之相關法規限制 .....	86
表 6.8	中正機場空運倉儲相關作業區域資料表 .....	87
表 6.9	航空貨物集散站設施及功能整理 .....	87
表 6.10	中正機場各航空貨物集散站經營業者貨物處理量 .....	89
表 6.11	我國二大國際航空站貨物處理概況 .....	91

表 6.12	自由化對航空貨物集散站經營業所造成之影響 .....	92
表 6.13	倉儲服務業各業別所屬之相關法規 .....	94
表 6.14	物流中心之相關法規限制 .....	98
表 6.15	申請核准之物流中心比較 .....	100
表 6.16	保稅倉庫之相關法規限制 .....	105
表 6.17	保稅倉庫相關資料整理 .....	107
表 6.18	進出口貨棧之相關法規限制 .....	111
表 6.19	進出口貨棧設施整理 .....	113
表 6.20	運輸代理服務業各業別所屬之相關法規 .....	115
表 6.21	航空貨運承攬業之相關法規限制 .....	118
表 6.22	航空貨運承攬業近十年年家數統計表 .....	119
表 6.23	航空貨運承攬業者分佈狀況統計表 .....	120
表 6.24	航空貨運承攬業收支狀況 .....	120
表 6.25	台北市航空貨運承攬業前二十二名貨運營業情況 .....	121
表 6.26	自由化對航空貨運承攬業所造成之影響 .....	122
表 6.27	海運承攬運送業之相關法規限制 .....	127
表 6.28	海運承攬運送業收支狀況 .....	128
表 6.29	自由化對海運承攬運送業所造成之影響 .....	129
表 6.30	船務代理業之相關法規限制 .....	133
表 6.31	船務代理業收支狀況 .....	135
表 7.1	貨物運輸業各業別所屬之相關法規 .....	139
表 7.2	海洋水運服務業之相關法規限制 .....	143
表 7.3	定期船與不定期船之主要區別 .....	145
表 7.4	台灣地區各主要港口貨物裝卸效率、倉棧使用率 .....	147
表 7.5	各港進港船舶艘次、總噸位 .....	148

表 7.6	台灣地區各主要港口貨物吞吐量 .....	149
表 7.7	台灣地區各主要港口貨物裝卸量 .....	150
表 7.8	台灣地區各主要港口貨櫃裝卸量 .....	151
表 7.9	各港倉棧業務概況 .....	152
表 7.10	民國 92 年國內水上貨運流量（按港口別分） .....	153
表 7.11	民國 92 年國內水上貨運流量（按航線別分） .....	154
表 7.12	自由化對海洋水運業所造成之影響 .....	155
表 7.13	民用航空運輸業之相關法規限制 .....	161
表 7.14	台灣地區國際機場重要設施彙整分析 .....	162
表 7.15	台灣地區歷年航空貨運量及其成長率 .....	163
表 7.16	國籍航空公司國際、國內航線貨運量統計表 .....	164
表 7.17	國籍航空公司國際航線貨運量統計表 .....	165
表 7.18	國籍航空公司國際航線貨運量市場佔有率統計表 .....	165
表 7.19	台灣地區國際貨運定期航線 .....	166
表 7.20	民國 92 年國籍航空公司國際貨運量統計 .....	167
表 7.21	民國 92 年國籍航空公司國內貨運量統計 .....	167
表 7.22	整車之費率及主要運送貨物 .....	170
表 7.23	其餘貨物相關費率說明 .....	173
表 7.24	鐵路運輸業之相關法規限制 .....	174
表 7.25	臺灣鐵路管理局車站種類表 .....	175
表 7.26	鐵路貨運貨種別運送量成長情況 .....	177
表 7.27	鐵路貨運貨種別運送延噸公里成長情況 .....	178
表 7.28	鐵路貨運貨種別收入成長情況 .....	179
表 7.29	鐵路貨運運能供給相關統計資訊 .....	184
表 7.30	台鐵歷年貨運噸數成長情況 .....	186

表 7.31	台鐵歷年貨運延噸公里成長情況 .....	187
表 7.32	台鐵歷年貨物平均運送里程變動情況 .....	188
表 7.33	汽車貨運業之相關法規限制 .....	193
表 7.34	台灣地區貨車登記數 .....	195
表 7.35	汽車貨運業市場佔有率 .....	197
表 7.36	民國 93 年 7 月底台灣省列管運輸業家數及車輛數 .....	197
表 7.37	台灣汽車貨運業營運成績比較 .....	198
表 7.38	自由化對汽車貨運業所造成之影響 .....	199
表 7.39	汽車路線貨運業之相關法規限制 .....	206
表 7.40	民國 93 年 7 月底台灣省列管運輸業家數及車輛數 .....	210
表 7.41	民國 92 年汽車路線貨運營運概況 .....	210
表 7.42	臺灣省汽車路線貨運業營運成績 .....	212
表 7.43	路線貨運公司營運收入 .....	213
表 7.44	汽車貨櫃貨運業之相關法規限制 .....	219
表 7.45	貨櫃貨運業經營業務型態 .....	221
表 7.46	民國 93 年 7 月底台灣省列管運輸業家數及車輛數 .....	222
表 7.47	汽車貨運運送貨櫃個數－按空實櫃分 .....	222
表 7.48	快遞業之相關法規限制 .....	228
表 7.49	快遞業企業單位數開業時期（按行業別分） .....	233
表 7.50	主要快遞服務業者營運收入表 .....	233
表 8.1	報關業之相關法規限制 .....	239
表 8.2	民國 93 年 4 月報關業者家數統計 .....	244
表 9.1	我國物流相關服務產業之自由化開放時程 .....	247
表 9.2	我國物流相關服務產業之自由化影響分析 .....	249
表 9.3	我國物流相關服務產業之競爭力優劣勢分析 .....	251

表 9.4	外籍業者進入我國物流相關服務產業市場之方式 .....	254
表 9.5	我國各物流相關服務產業自由化之相關影響評估總整理 .....	255
表 9.6	我國政府及國內物流相關服務業者因應自由化之發展方向 .....	256
表 10.1	我國與其他各國物流服務產業相關法規管制比較 .....	270
附表 1	公路汽車貨運產業裝載危險物品之相關法規 .....	329
附表 2	公路汽車貨運產業其他相關法規 .....	331
附表 3	本研究訪談之專家及業者列表 .....	335

## 圖目錄

圖 1.1	研究流程圖.....	4
圖 4.1	貨物進出自由貿易港區通關流程圖.....	33
圖 4.2	一般貨物進口流程圖（資料來源：高雄關稅局）.....	40
圖 4.3	保稅區貨物通關流程圖.....	41
圖 4.4	貨物進入自由貿易港區通關流程.....	43
圖 5.1	整合型物流服務產業服務流程.....	61
圖 5.2	國際性整合型物流服務業者在台灣之營運規模.....	62
圖 6.1	93 年 7 月中正國際航空站貨運區航空貨物集散站經營業貨運量比例.....	90
圖 6.2	我國貨物處理服務業跨業經營之發展方向.....	94
圖 6.3	我國倉儲服務業跨業經營之發展方向.....	114
圖 6.4	我國運輸代理服務業跨業經營之發展方向.....	138
圖 7.1	台鐵貨種別運送延噸公里百分比.....	180
圖 7.2	台鐵貨種別運收入百分比.....	180
圖 7.3	台鐵貨種別運送延噸公里與收入百分比比較分析.....	181
圖 7.4	台鐵貨種別平均運送里程比較分析.....	182
圖 7.5	台鐵重車與空車車公里趨勢圖.....	185
圖 7.6	台鐵歷年貨運延噸公里變化情形.....	187
圖 7.7	零擔貨運業純軸輻式網路營運作業方式.....	207
圖 7.8	路線貨運業站所與班車路線示意圖.....	208
圖 7.9	貨櫃貨物運送流程.....	220
圖 7.10	我國貨物運輸業跨業經營之發展方向（國際運輸部分）.....	225
圖 7.11	我國貨物運輸業跨業經營之發展方向（內陸運輸部分）.....	225

圖 7.12	民國 91 年國內貨運噸數結構比 .....	229
圖 7.13	快遞服務營運網路示意圖 .....	232
圖 8.1	連線之進口貨物通關流程 .....	241
圖 8.2	連線之出口貨物報關流程 .....	243
圖 9.1	我國業者和國際性整合型業者之發展比較 .....	260
圖 10.1	我國航空貨運出口流程 .....	264

# 第一章 緒論

## 1.1 研究背景

近年來由於全球化、自由化的盛行，使得區域經濟整合成為世界各國從事貿易合作的趨勢。如何有效應用全球資源，製造高客製化商品，並準時送達至客戶手中，成為企業界生存的首要之務。由於企業產銷及配送體制面臨顛覆性變革，跨國企業於海外據點建構生產線及配銷體系已是必然之趨勢。政府於民國 89 年推動「全球運籌中心」計畫，期望能建立全球資訊情報系統、靈活運用國外當地資源並進行地區性整合與調度之經營方式，營造企業良好之供應鏈運作環境。而後經建會成立專案小組，參考香港、新加坡及其他先進國家之營運模式進行規劃，經建會邀集相關單位於民國 91 年提出「自由貿易港區」之具體規劃，並於 92 年通過「自由貿易港區設置管理條例」，明訂港區事業管理、通關申報等相關規範；欲藉自由貿易港區的實施延伸「全球運籌發展計畫」既有成果，持續自由化、國際化之工作效益。

基於爭取我國與他國間之公平交易環境，我國於民國 91 年加入世界貿易組織（WTO），經由組織之不歧視原則、漸進式開放市場、對關稅與非關稅措施予以約束、促進公平競爭及鼓勵發展與經濟轉型等規範，使我國企業能在自由公平之交易環境下，達到全球資源有效流通之目的。

在企業全球化及市場自由化趨勢下，本計畫針對台灣當前自由貿易港區政策，探討自由貿易港區政策實施利基，以及自由化政策對我國物流產業的影響，並彙整加入 WTO 後，國內物流產業自由化的績效與影響，與亞洲鄰近國家比較，以做為未來政策發展參考

## 1.2 研究範圍與對象

本研究針對國內物流產業，依照服務功能分類，分析加入 WTO 後產業結構改變情形，並評估政府推動自由化相關因應措施之成效與影響。藉由檢討產業改變情形，將之與鄰近國家比較，可瞭解 WTO 對我國物流產業之影響，及自由化政策推行成果，以作為未來政策評估市場開放相關政策之參考修正。另外對於我國自由貿易港區之設置成效，將參考他國之設置方式進行評估檢討，以促進港區未來成效實現。

研究範圍將針對自由貿易港區設置現況分析及 WTO 對我國物流產業影響課題進行探討。

## 1.3 研究目的

本研究目的詳述如下：

### 1. 自由貿易港區之競爭力分析

自由貿易區設置的主要用意，在於藉由提供租稅減免、化簡商務人士出入境手續與出入關程序等優惠措施，吸引外資投資的動機。同時，提供企業絕佳地理位置優勢以及高效率深層加工能力，貨主可以以台灣作為其全球供應鏈重要環結，充份利用台灣世界級製造、加工及研發能力，增加我國產業競爭力。本計畫針對我國當前自由貿易區實施現況，彙整政府相關優惠措施及實行成果資料。另外挑選與我國貿易依存度高的美國、自由港區實施為全球典範的荷蘭、及全球未來經濟成長主要的大中華地區國家：香港、中國大陸與新加坡，就港區設置形式、優惠措施、績效評量等項目，與台灣做全面性比較，分析我國自由貿易區競爭

優勢與劣勢所在，做為政策宣導及日後政策發展的參考。

## 2. WTO 對物流產業之影響與自由化政策之評估

WTO 最重要的精神在於創造一個國與國間自由、彼此公平對等之貿易市場。在此大前提下，預料在台灣加入 WTO 後，國際性企業將紛紛進入國內市場經營，而國內產業也將隨著市場的開放，面臨國際產業的強力競爭，市場結構也將隨之急遽變動。本計畫針對加入 WTO 與政府推動自由化政策下，探討當前國內物流產業的現況。並就政府之自由化政策，與其他自由化程度較高的先進國家做一詳細比較。詳細內容描述如下：

- (1) 物流相關產業現況：依照產業服務功能在供應鏈系統之重要程度，將相關物流企業分類，針對分類各行業，就服務內容，產業結構及規模，民間團體的規模以及政府相關法令政策等項目做彙整，完成物流產業結構藍圖。
- (2) 參考國外先進國家之自由化政策施行現況，以及其評估政策績效方法，設計適合評估我國自由化政策之指標。如此於未來 WTO 多邊會談，我國推動自由化策略時，得以分析瞭解各自自由化策略推動時對產業的衝擊。
- (3) 就上述物流產業類別，進行我國未來 WTO 多邊會談對產業的影響，並彙整政府之相關因應措施，評估研擬政策發展之方向。

### 1.4 研究內容與方法

本研究依據研究目的，研擬研究方法與內容如下：

1. 針對我國自由貿易港區，按照設置形式、優惠措施等績效評估項目與挑選之美洲、歐洲與全球未來經濟成長主要大中華地區國家，進行分析比較。
2. 將我國物流相關企業，依其提供的服務內容在供應鏈系統中的關鍵程度，進行分類。
3. 按各物流產業類型，收集彙整產業結構、相關法令與政策、及民間公會組織。
4. 對未來 WTO 多邊會談自由化後，對各產業別市場結構變化進行分析，以瞭解對我國物流產業的影響。
5. 參考國際物流產業發達國家之自由化政策實行方法，研擬未來我國政策檢討與未來發展之建議。

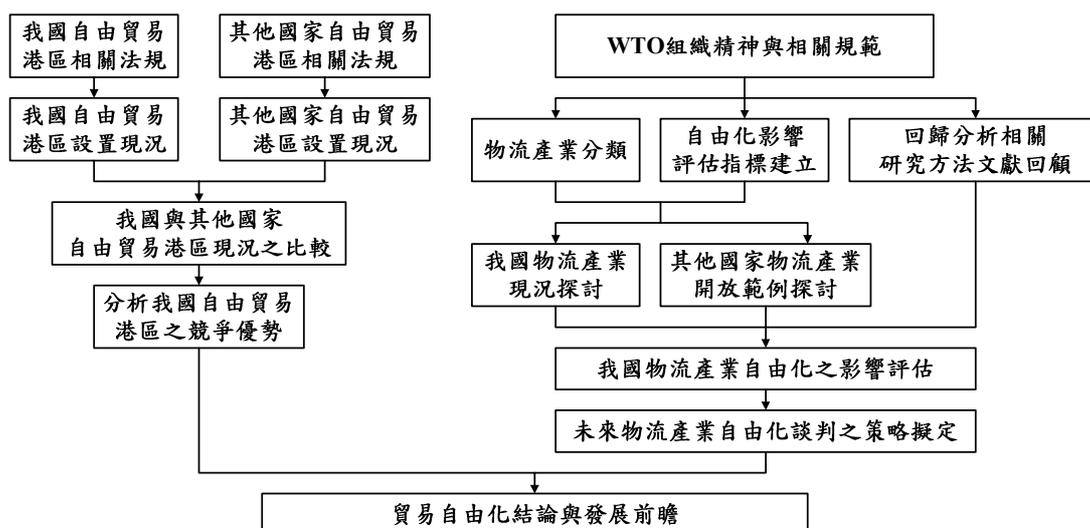


圖 1.1 研究流程圖

## 第二章 相關文獻回顧

鑑於全球自由化之腳步，並因應加入 WTO，我國近年來也興起解除管制之風潮，諸如電信事業的解除經營資格相關限制，以及汽車貨運業等行業的解除管制。本研究在探討完我國物流相關服務產業之現況及發展後，接著便將針對台灣現階段自由化政策發展情形，分析國外相關政策，以進行評估與分析，期能提供我國自由化政策之評估指標設計及影響分析方法之參考。

### 2.1 解除管制與自由化

#### 2.1.1 解除管制 (deregulation)

「解除管制」這個名詞基本上來自經濟學，意思即為放任市場，根據供需關係決定商品價格，減少政府不必要的干預。因此要能運用解除管制的手段，必須先預設市場機制的存在。又何者為市場？概括的說，即為：商品之買方與賣方，為達成交換所設置的一種安排。

在經濟方面，「解除管制」的手段所能達成之諸多目標中，有兩項特別值得注意：

##### 1. 創造公平競爭的環境

此目標之達成，牽涉到一個基本假設，即認為在公平競爭的環境中，市場會自動調適到運用資源的最佳狀態，社會因而產生了進步。然而從個別競爭者的角度來看，卻很可能慘遭無情淘汰的命運。

## 2. 擴大市場參與者的權利

物資豐沛化、社會多元化的結果，使得商品選擇的機會增加。市場的參與者不情願自己的選擇能力受到政府的約束，因此必須通過解除管制而取得更多的權利。

### 2.1.2 自由化 (liberalization)

隨著國際間民營化與自由化思維的風行、區域性經貿合作之興起、環保與永續發展意識的抬頭、國內政經結構的快速轉變、以及台海兩岸經貿的往來發展，台灣的產業發展正面臨比以前難度更高，更為複雜的挑戰。

眾所週知，發生於 1970 年代的石油危機，曾造成全球經濟的衰退，而當時令經濟學家感到訝異的是，為何在石油危機之後，經濟復甦得如此遲緩。許多經濟學家認為，龐大的國營事業體系，極有可能是造成經濟景氣恢復遲緩的主因之一。因此，國營事業民營化的思潮開始在英國等已開發國家興起，這股風潮後來並吹向了許多開發中國家。雖然民營化的意涵並不同於自由化，但對許多產業來說，只是將國營事業移轉私營而不開放自由競爭，將可能與民營化以提高經營效率等之原意相互違背。是故，民營化風潮的興起，在某方面而言，正是肯定自由化之經濟理念。

而冷戰之後，形成強權的遊戲舞台，逐漸由軍事競賽轉移至經貿舞台上，為增強在此一舞台上的遊戲籌碼與利益，全球區域性之經貿合作型態，有愈演愈烈的趨勢。在這種雙邊及多邊經貿合作的推波助瀾下，自由化所代表的，不僅只是對國營事業管制的解除（民營化），更被認為是對諸如貿易、關稅、金融等等不當管制的解除。而就在自由市場經濟意識型態、科技的不斷進步，及社會輿論團體等的影響下，解除管制幾乎成為自由化的代名詞。

### 2.1.3 解除管制與自由化之比較

根據以往經驗顯示，大多數國家在採取自由化措施時，只有採取解除管制的例子並不普遍，倒是重新規範（re-regulation），或解除管制及重新規範相互配合的例子較為常見。在自由化的過程裡，到底是應採取解除管制，或解除管制與重新規範互相配合的方式，主要根據產業的特性，如是否具有市場競爭型態的產業結構，或是仍然具有部份獨占或寡占性質的產業性質，以及其他因素考量（如考量金融交易安全或是勞動工作安全等等）而有所不同。

在此以電信產業為例。傳統上電信與其他公用事業類同，皆被認為具有自然獨佔的性質，因此多以國營型態存在。但隨著科技技術的不斷更新，及管制方法的改進，近幾年來電信產業在產業結構上有著相當驚人的轉變。例如原本為國營事業的英國電信公司（BT），在 1980 年代初開始進行民營化的行動，解除原先對此事業體的諸多管制。但由於這個產業之諸多產品市場並不具備完全競爭的市場型態，為避免民營化後的電信公司操縱產品價格，因此政府仍必須規範許多電信產品的價格；而為了引進更為公平的競爭機制，規範者也藉由若干手段，如規定某些營業項目不得交叉補貼等，來達到公平競爭的目的。這些解除某些管制又重新擬定某些管制或干預手段的目的，就是希望能藉此來營造一個具公平性與市場競爭機制的市場結構，以利電信產業的長遠發展。

對如電信、電力、金融服務業等部分產業而言，自由化的內涵具兩個層面，其一，自由化不只是解除管制而已，而是解除不當管制，並考慮產業特殊性加以重新規範，建立一更為公平競爭的環境；其二，自由化乃為增強，國與國雙邊經貿合作或全球區域性之多邊經貿合作，是解除對國際貿易或關

稅等不當管制。有了這一層的認識，或許有助於探討我國產業發展策略之設計規劃。若不能深入分析產業之結構特性，事先規劃產業自由化的策略方法，如發生於此次電信總局採取民營化及開放市場競爭措施所衍生之種種問題（如員工抗爭、有關產品價格規範之爭議、審議委員會的組成及職權等），預期將在其他採取自由化措施的產業重演，更遑論規劃具前瞻性的產業發展策略及評估指標。

## 2.2 世界貿易組織（World Trade Organization, WTO）

1994 年摩洛哥會議中，世界各國決定於 1995 年 1 月 1 日設置 WTO，WTO 因此成為主要之世界貿易管理機構。其功能主要有下列五項：（1）綜理並執行 WTO 所轄之多邊與複邊協定；（2）提供進行多邊貿易談判之場所；（3）解決貿易爭端；（4）監督各國貿易政策；（5）與其他有關全球經濟決策之國際組織進行合作。

WTO 成立之基本理念與規範準則有：不歧視原則、漸進式開放市場、對關稅與非關稅措施予以約束、促進公平競爭及鼓勵發展與經濟轉型等 5 項，內容如下詳述：

### 1. 無歧視之貿易：

所謂無歧視之貿易，即指對外關係上，對來自所有會員之貨品給予同等最優惠待遇之「最惠國待遇（Most-Favored-Nation Treatment）」。在對內關係上，須對自會員進口之貨品給予與本國貨品同等待遇之「國民待遇（National Treatment）」。

## 2. 經由談判逐步開放市場

以漸進之方式調降關稅、開放服務業市場及提高對智慧財產權之保護。

## 3. 對關稅與非關稅措施予以約束

經由對關稅與農業補貼之約束以及服務業市場開放之承諾等建立市場開放之可預測性。

## 4. 促進公平競爭

WTO 規劃一個公開、公平與不扭曲之競爭體系，以確保公平的貿易條件。例如，服務貿易總協定便有公平競爭之相關規範。惟在自由貿易之外，WTO 允許在少數情況下採取限制競爭之措施以維持公平貿易，例如：反傾銷措施與平衡稅措施等。

## 5. 鼓勵發展與經濟轉型

WTO 貿易與發展委員會提供技術協助給開發中國家及正進行轉型至市場經濟之國家（佔總會員國的四分之三）。

### 2.2.1 WTO 與物流服務業之相關議題

民國 92 年 12 月，瑞士、澳洲及香港等 WTO 會員即計劃共同推動物流及相關服務業之自由化，有鑑於我國與物流服務業相關之服務業市場開放程度頗高，遂邀請我國加入物流服務業之友非正式小組。為能清楚了解 WTO 於物流服務業之自由化推動方向，本研究遂將 WTO 與物流服務業、物流服

務業之友等相關之議題，以及我國政府對於此類議題之回應，逐一列表如下表 2.1 所示。

表 2.1 與 WTO 物流服務業相關之議題列表

日期	內容
93/04/06	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 我國與澳洲、香港、尼加拉瓜以及瑞士等會員提出物流服務業進一步自由化的非正式建議案，該建議案受到新加坡、紐西蘭、日本、智利以及斯里蘭卡等國家認同。</li> <li>2. 惟美國希望共同提案會員於下次特別會議之中說明物流服務業自由化之談判與其他談判議題（貿易便捷化的關連性），以及與其他海運之友、電腦之友小組間合作關係為何？會員應遵守反競爭規範之具體內容。</li> <li>3. 在附件上列舉一個核對清單（checklist），目的是列舉與物流、商業自由化相關的服務活動之範圍，列舉範圍的活動有助於各國從競爭性物流服務之中獲利。該核對清單也希望成為各國討論物流服務自由化時的工具，以使物流及供應鏈服務更有效率。</li> </ol>
93/05/17	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 主要關於我國與瑞士、香港、澳洲及尼加拉瓜等會員國推動擴大物流服務之友成員之事。</li> <li>2. 物流之友相關事宜由澳洲主導，擬採行之作法包括： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 於本年六月底服務貿易理事會特別會議中正式提出該建議案。</li> <li>(2) 由會員國向其他國家說明細節，並由澳洲及香港針對四月份特別會議之中會員對於該建議案所題問題，準備合宜之回覆。</li> <li>(3) 於十月份服務貿易週時舉辦說明會，希望物流業者參與討論。</li> </ol> </li> <li>3. 本年五月十四日澳洲舉辦座談會，提供物流服務業自由化之相關問題及回覆，另外就電腦服務業、海運服務業以及貿易便捷化等議題交換意見。</li> <li>4. 本年十月份若舉行有關物流服務之討論會，必須提供國內物流業之發展現況、物流服務業自由化可能創造之利基等資料，與其他會員分享經驗。</li> </ol>
93/05/26	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關我國與瑞士及香港等國擬推動擴大物流服務業之有成員一案。</li> <li>2. 物流服務業之友為擴大會員參與推動物流服務業進一步自由化，擬於本年十月份 WTO 服務貿易週時舉辦說明會。</li> <li>3. 國際貿易局擬近期邀集相關單位開會研商，瞭解國內物流業之發展現狀及自由化情形。</li> </ol>
93/05/31	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本年度第二次服務貿易相關會議將分別於六月廿三日及廿八日二週內舉行，物流服務業相關議題內容如次： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 六月廿八日及七月二日召開「服務貿易理事會特別會議」，將討論我國與瑞士、香港、澳洲及尼加拉瓜聯合提出之物流業自由化提案。</li> </ol> </li> </ol>

日期	內容
93/12 初 <sup>3</sup>	<p>WTO 十二月初甫結束海運、物流之友之非正式會議。</p> <p>1. 海運方面：</p> <p>(1) 決議於明年二月十六日由包括我國在內等十一個會員國，共同舉辦海運服務貿易研討會，其重點議題在於：海運服務業貿易自由化對於會員經濟成長及提昇競爭力之重要性；以及如何使用所謂「海運模範承諾表 (Maritime Model Schedule)」等。</p> <p>(2) 上述各項議題之主事國，貨運承攬業議題將由歐盟洽會員國推薦主講者；有關海運公司部分則由我國長榮公司擔任；另解說海運服務業法規革新部分則由韓國擔任，另將邀請 UNCTAD 派員與會。</p> <p>2. 物流服務業之友非正式會議結論如下：</p> <p>(1) 為使會員瞭解物流服務業自由化對於提昇整體貿易競爭力所作之貢獻，將由香港於本月底前草擬二月服務貿易特別會議之共同聲明稿，盼會員於明年元月中旬就該草案提出意見。</p> <p>(2) 為利會員就本行業進行雙邊談判，將由澳洲、香港、瑞士及我國依據香港所提出之表格，填寫主要貿易夥伴在初始市場開放清單或原有之承諾表中，就本行業相關子議題所作之承諾情形，我國必須查看之會員為馬來西亞、泰國及非洲國家（尤指南非原有之承諾表），盼可於元月中旬提交澳洲彙整。</p>

資料來源：1.經濟部國貿局。  
2.行政院經濟建設委員會。  
3.孫仲文，「WTO 海服貿易研討明年二月舉行長榮受邀主講海運議題」，中華日報航運電子報，民 93。

### 2.3 我國物流業自由化政策與推動

我國整體物流產業，包含國內物流市場的鐵公路運輸與倉儲，及國際物流市場的航空、海運、承攬、報關、倉儲等業種。近年來，政府積極推動多項之自由化政策，由亞太轉運中心、全球運籌計劃、以至自由貿易港區等。一方面，推動國內物流市場公平競爭的環境；另一方面，吸引國際物流業者進駐國內，並推動國內物流產業的國際化。本節即為回顧 WTO 物流產業之開放承諾及自由貿易港區之推動與績效。

### 2.3.1 加入 WTO 對物流產業之開放承諾及時程

我國於民國 91 年 1 月加入 WTO 組織。為推動多邊貿易自由化，政府對於物流相關產業，於入會前即承諾開放部分物流市場及鬆綁部分相關措施，詳細開放承諾如表 2.2 所示。其中有部分承諾，已於近幾年內逐步開放。而開放之重點，乃著重於國內市場允許外國人投資經營國內的市場。

表 2.2 加入 WTO 政府承諾開放運輸相關產業之措施

業別	開放項目
運輸輔助服務業 (承諾並已執行)	1. 開放陸、海、空運之倉儲服務業：取消海、空運貨物倉儲服務業組織型態、外資比例等互惠要求之規定（民國 89 年已開放）。 2. 開放陸、海、空運貨運承攬業：取消海、空運貨運承攬業組織型態、外資比例及互惠要求等規定（現已有多家外籍業者）。
運輸輔助服務業 (承諾)	1. 開放陸、海、空運之裝卸貨服務業：取消海、空運裝卸貨服務業組織型態、外資比例、互惠要求等規定。 2. 開放貨物仲介、飛機與船舶艙位仲介、貨物拆併櫃等服務業。 3. 開放限由海關執行以外之驗貨服務業、報關服務業。
其他運輸產業 (承諾並已執行)	1. 開放外人經營小客車租賃業（已開放）、汽車貨運業（已開放）、汽車路線貨運業（92 年已開放）、及汽車貨櫃貨運業（86 年已開放）。 2. 快遞服務業：刪除國際陸地快遞服務業立商業據點之限制（86 年已開放）。 3. 鐵路運輸服務部分，目前並未排除外國人投資經營鐵路運輸服務市場（如高鐵具有日本股東股份）。
其他運輸產業 (承諾)	1. 空運服務之銷售與行銷：刪除營業組織型態之限制（原僅承諾外國空運業得設立分公司及代表處）。

資料來源：行政院經濟建設委員會；本研究彙整。

## 2.4 各國物流相關產業管制現況及自由化範例

### 2.4.1 美國

美國的航空、公路及鐵路等運輸事業市場已達成自由化的目標，也曾經歷過解除管制的辛苦歷程。以下將分別由不同物流服務產業，檢視美國目前物流服務產業相關現行法規：

## 1. 保稅倉庫

關於保稅倉庫的部分，如擬建立保稅庫的法人或租用人應以書面形式向離保稅庫最近的海關關長提出申請，介紹保稅庫房屋設施情況、地點以及擬建立保稅庫的等級。若海關關長需要，申請人還應提供保稅庫所有管理人員和經營人員姓名、住址以及與保稅庫經營有經濟利益的人員姓名和住址。申請材料應注明保稅庫是用於保管申請人加工業務相關的貨物和產品還是用作公共保稅庫（2 級和 7 級保稅庫的情況除外）。另外，存放在保稅庫的貨物應安全、衛生，並且不對人身產生任何危害。存放環境應符合當地、州和聯邦政府對具體貨物的要求。

## 2. 航空貨運產業

在 1978 年以前，美國的航空事業無論是費率或是經營身分的取得，均由民航委員會（Civil Aeronautics Board, CAB）管制，管制的結果造成市場由少數幾家業者獨占、經營無效率等情形發生。在 1977 年美國解除航空貨運之進入市場限制以及費率管制，只要符合聯邦航空組織（Federal Aviation Agency, FAA）的經營安全限制條件即可取得經營權，使得航空貨運業跨入自由化的新紀元；解除管制的主要影響有二，首先是服務費率的大幅下降，以及由於航空客運業者也可進入市場營運，原本經營貨運營運的業者數減少。

近年鑒於美國 911 事件，美國訂定了「Air Cargo Security Requirements」，限制飛行器搭載來路不明之貨物，並要求各航空貨運公司加強安全檢驗之動作，及對於外國航空器之貨物運送做監督之動作。其影響的範圍包括航空貨運集散站經營業、航空貨運承攬業、民用航空

運輸業及報關業。而於此時美國對於貨物安全有了更多的重視，要求海關對於各項貨物之檢驗需更加嚴格的執行。

### 3. 公路貨運產業

公路貨運方面，根據交通部運輸研究所之《公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究（民 88）》中提到，美國州際間路面汽車貨運業的主管機關是成立於 1887 年的美國州際商務委員會（Interstate Commerce Commission, ICC）。美國汽車貨運業因鐵路對其之競爭，因而於 1935 年要求國會訂定「公路汽車貨運業法案」（Motor Carrier Act of 1935）。該法案授予 ICC 控制城際與州際汽車運輸市場的進入與價格、需求標準、司機執照與最大工作小時等權力，基本上費率是比照鐵路費率。

在 1950 年起，美國因興建州際高速公路，路面與可及性的改善，使得汽車公路運輸較鐵路更具競爭力，但管制造成業者的定價高於邊際成本，因而獲取了高額利潤、托運人付出不當的費率、業者漸漸忽略成本的控制等結果。因此國會在 1980 年年訂定新的「公路汽車貨運業法案（Motor Carrier Act of 1980）」。法案最主要的目的是透過解除管制以達到降低汽車貨運業費率，以增加社會大眾的利益。主要貢獻包括（1）放寬進入的限制，新的進入申請除必須證明其適宜提供運輸服務外，不再由申請者提出大眾便捷性與需要性，以獲准成立，而是由市場上的業者，提出不具大眾便捷與需要的一致性，才能駁回新業者的申請；（2）大量放寬不同貨物種類、服務區域與路線，必須申請不同許可的限制；（3）讓企業自有車隊能承攬集團內百分之百股權的所有公司，以減少空車回頭里程的浪費；（4）放寬契約式貨運業只能承運少數或特定產業的契約式貨源，允許契約式與大眾式能相互承運契約式與大眾式貨源，

同時允許不同貨源能由同一車輛所載運；(5) 一般載運者費率採「核准制」，雖依然必須向州際商業委員會報備，但任一載運者皆能對其完全掌控的起迄對自行定價，打破以往必須由地區性載運者組成的費率聯合公會提出之限制，以降低必須共同定價，而無法透過競爭調降費率的可能性，同時允許業者在第一年內有 10% 的調漲或調降的自由度範圍，稱為費率合理自由範圍，亦即在該範圍內 ICC 或其他業者不能挑戰其合理性；(6) 允許結合鐵路與公路的路面複合運輸。

表 2.3 美國對汽車貨運業管制與解除管制時程

年代	管制與解除管制情形
1887	美國州際間路面汽車貨運業主管機關州際商務委員會 (ICC) 成立
1935	國會訂定汽車貨運業法案對費率與進入進行管制
1977	ICC 開始放鬆進入限制與擴大貨運業可以服務範圍
1980	國會通過汽車貨運業法案，減少進入與費率的限制
1994	解除了州政府規範城際貨物運輸業的權力
1995	終結 ICC 的組織

資料來源：Spychalski (1997)。

美國對解除管制的精神持續的進行，在 1994 年國會訂定新的「汽車貨運業法規革新法案」解除了州政府規範城際貨物運輸業的權力，更在 1995 年時，國會通過了貨物運輸業最重要的法案「州際商業委員會終結法案 (The ICC Termination Act of 1995)」。再精簡聯邦政府的組織結構，該法案終結了州際商業委員會的組織，而將職權分給隸屬於交通部的兩個單位，陸面運輸理事會 (Surface Transportation Board) 與交通統計委員會 (Bureau of Transportation Statistics, BTS)。陸面運輸理事會是一個新的獨立機構，由三個委員所組成，受總統提名與國會的認可，主要的職責是進行對貨物運輸業的管制；而交通統計委員會的職責是對

貨物運輸業的統計資料進行收集與彙編。法案與 1980 年的法案主要精神相似，亦即除在發生獨佔或市場機能受干擾外，完全尊重市場的機能。法案與 1980 年的法案的內容相當的類似，最主要的差異是：

- (1) 法案對貨運業的著重於安全機能的規範。
- (2) 法案明文規範常被消費者所詬病的搬家業務，搬家業必須履行與消費者簽訂的運價與所提供的服務品質。

#### 4. 危險物品管制

事實上在危險物品管制方面，為保證大眾的安全，美國政府對運輸、處理及買賣危險化學物品的商業機構有嚴格的條例監管。

### 2.4.2 中國

中國目前對於物流相關服務產業仍有諸多限制。本研究將相關之法規限制，分類整理如下：

#### 1. 保稅倉庫

根據「中華人民共和國海關對保稅倉庫及所存貨物的管理規定」第 8 條規定，其須具備最低資本額 300 萬人民幣，並具有專門存儲保稅貨物的營業場所。另外根據「保稅區海關監管辦法」第 2 條之規定，在中華人民共和國境內設保稅區須經過國務院之批准；第 3 條則規定其與非保稅區之間須具符合海關監管要求之隔離設施。

## 2. 運輸代理業

依據「中華人民共和國國際貨物運輸代理業管理規定實施細則」第 8 條，其須具有固定的營業場所及應有設施；第 10 條中則限制了最低資本額限制（海運 500 萬元、空運 300 萬元、陸運及快遞業 200 萬元）。

另外，在「民用航空運輸銷售代理業管理規定」中，航空運輸銷售代理業受民用航空運輸業委託於中國大陸境內代理客貨運輸銷售業務之行業，其須具有一定資本額（若為台、澳、港地區者 150 萬，其餘 50 萬）、設備及營運場所，其費用亦須遵守國家關於航空運輸價格和運輸銷售代理服務費用之規定。

## 3. 水路運輸業

依據「中華人民共和國水路運輸管理條例」第 7 條提到，未經中華人民共和國交通部准許，外資企業、中外合資經營企業、中外合作經營企業不得經營中華人民共和國沿海、江河、湖泊及其他通航水域的水路運輸；第 8 條則規定經營水路運輸業者須具有一定設備及與運輸業務相適應的自有流動資金；而第 9 條則提及水路運輸企業及其他從事營業性運輸的單位、個人須按國家有關規定計收運費。在安全性方面，則訂定了「水路危險貨物運輸規則」，對於危險貨品之運輸限制及方式皆詳細規範。

## 4. 民用航空運輸業

2002 年 6 月，訂定「外商投資民用航空業規定」。其中規定外商投資公共航空運輸企業應當由中方控股，外資比例不得超過 25%；而第 8

條則規定其收費率亦須執行國家統一標準。而危險物品方面，則在「中國民用航空貨物國際運輸規則」第 7 章『特種貨物運輸』中有相關之規範。

## 5. 鐵路運輸業

依據「中華人民共和國鐵路法」第 25 條之規定，兼辦公共旅客、貨物運輸業的專用鐵路的旅客票價率、貨物運價率之收費項目及收費標準由省、自治區、直轄市人民政府物價主管部門規定；在鐵路建設方面，第 34 條則規定專用鐵路之建設須符合全國鐵路發展規劃，並徵得國務院鐵路主管部門或者國務院鐵路主管部門授權之機構同意；第 48 條則對運輸危險物品有相關規定限制

## 6. 汽車貨物運輸業

- (1) 「道路零擔貨物運輸管理辦法」中第二章規定，其應具有固定之營運場所、車輛數目等。
- (2) 「道路貨物運輸服務業管理辦法」第 7 條規定，申請經營貨運服務業者須符合交通部頒發的道路運輸服務業戶開業技術經濟條件，並須提供場地證明；第 28 條則規定貨運服務業戶要遵守國家價格規定，並在經營場所內公佈服務項目價格表。
- (3) 汽車貨物運輸價格按不同運輸條件分別計價，其計算按「汽車運價規則」辦理。
- (4) 安全性方面，則有「道路危險貨物運輸管理規定」，內容包含道路危險貨物運輸業者須具備之相關設備、車輛，及其運輸方式。

為履行加入 WTO 之承諾，2002 年提出「外商投資國際貨物運輸代理企業管理辦法」，以規範外商投資國際貨物運輸代理企業的設立及經營行為。而於 2002 年三月修正公佈之「外商投資產業指導目錄」中，許多產業如鐵路及航空運輸，或是水上運輸及出入境汽車運輸，皆從原本的『由國有資產佔控股或主導地位』或是『不允許外商獨資經營』漸轉變為允許外方控股，更預計於 2005 年允許外方獨資。詳細產業現有的限制如下：

1. 定期、不定期國際海上運輸業務：外資比例不超過 49%。
2. 國際集裝箱多式聯運：外資比例不超過 50%；不遲於 2002 年 12 月 11 日允許外方控股；不遲於 2005 年 12 月 11 日允許外方獨資。
3. 公路貨物運輸公司：不遲於 2002 年 12 月 11 日允許外方控股；不遲於 2004 年 12 月 11 日允許外方獨資。
4. 水上運輸公司：外資比例不超過 49%。
5. 鐵路貨物運輸公司：外資比例不超過 49%；不遲於 2004 年 12 月 11 日允許外方控股；不遲於 2007 年 12 月 11 日允許外方獨資。
6. 船舶代理公司：外資比例不超過 49%。
7. 貨運代理公司（不包括郵政部門專營服務的業務）：外資比例不超過 50%（速遞服務不超過 49%）；不遲於 2002 年 12 月 11 日允許外方控股；不遲於 2005 年 12 月 11 日允許外方獨資。
8. 外輪理貨代理公司：限於合資、合作。

而在航空方面，中國於 2004 年 2 月表示計劃擴大「第五航權」，進一步開放航線給外國航空公司，海南島最近已經獲得第五航權授權，將航線延伸到其他城市（法新社，民 93 年）。

### 2.4.3 新加坡

新加坡並無成套投資法規，惟該國自 1959 年起，採行企業自由與門戶開放政策，以鼓勵外人投資。自 1997 年金融風暴發生後，致力推動服務業國際化，並且積極推動與各國洽簽自由貿易協定、加強吸引外資與留住人才。1999 年 6 月香港經貿報導資料提出，1997 年 1 月與美國簽署一份完全開放航空業的協議，在貨運上開放第七航權，容許貨運從新加坡自由運往亞洲其他地區，並促使各航線在市場自由競爭；2002 年並與日本完成洽簽自由貿易協定，節省商家關稅。以下本研究將說明目前新加坡在此航空貨運及海運產業之相關法規管制情況，並另外特別加入近年各國日漸關注之安全管制相關法規限制情況：

#### 1. 空運及海運管制

在新加坡的航空政策一直保持著自由與開放競爭的基本信念，以提供更多更廣泛且自由的網路，使有更多的航空服務與城市連結到新加坡，如其航空費率也是由業者自行訂定。

對於如此開放之產業是否有所疑慮，根據 Maritime and Port Authority of Singapore Act 及 Civil Aviation Authority of Singapore Act，新加坡的 Maritime and Port Authority 及民航局皆具有監督各海運／空運相關行業之服務狀況，並擁有取消其執照之權力，故能確保服務水準。

#### 2. 安全管制

在安全方面，Air Navigation Act 第 7 條規定：飛行器飛越任何一保護區域不得攜帶武器、爆裂物品，及攝影器材；另外 Arms and Explosives

Act 第 7 條亦同時限制武器與爆裂物品之進出口。

另外，根據中華日報 2004 年 2 月 17 日之新聞，新加坡積極與世界各國談判自由貿易協定，迄今已先後與紐西蘭、日本、歐洲自由貿易協會(European Free Trade Association)簽署自由貿易協定；與美國所進行之自由貿易協定已於 2003 年 1 月完成談判，與墨西哥、加拿大、南韓、印度、約旦、斯里蘭卡和智利等國的磋商，也接近達成協議。另外，新加坡目前決定與巴拿馬展開雙邊自由貿易協定談判。

#### 2.4.4 香港

關於香港之相關法規限制，本研究將分為空運、海運及陸運三類，外加安全相關管制，將之分述如下：

##### 1. 空運

根據「空運（航空服務牌照）規例」第 11 條所述，『牌照局』在酌情決定批給或拒發牌照和酌情決定對任何牌照附加條件時尤須顧及以下事項：

- (1) 經營建議服務的地區是否有其他航空服務存在；
- (2) 該地區對空運的需求；
- (3) 不論是申請人或其他經營人已在該地區提供的航空服務(如有的話)的效率和規律程度；
- (4) 申請人或其他經營人已經營該等服務的年期；
- (5) 申請人能夠在安全、持續性、運作規律、班次、守時、合理收費及一般效率方面提供令人滿意的服務的可能程度；

- (6) 申請人的財務資源；
- (7) 建議使用的飛機的類型；
- (8) 申請人所僱用的機員及其他人員的報酬及一般僱傭條件，

另外，牌照局並須考慮任何按照本規例條文妥為提出的反對或申述。

## 2. 海運

以北角碼頭有限公司為例：依據「北角碼頭有限公司條例」第3條所述，在獲行政長官會同行政會議批准下，北碼公司有權就位於北角並屬於北碼公司的碼頭及貨倉的北碼公司的業務經營，以及就維持在該等碼頭及貨倉的秩序與安全而訂立附例，而該等附例可有條件或無條件地禁制乘客或公眾人士使用北碼公司的貨倉、建築物、碼頭、道路及處所。

## 3. 陸運

依據「工廠及工業經營（貨物搬運及貨櫃處理作業）規例」，所有貨物搬運及貨櫃處理作業相關業者須具備各種安全設備、照明及電力及車具設備等。

## 4. 安全管制

在空運部分，依據「航空保安規例」第4部第19條所提到，飛機的營運者或其經辦代理商須將由其保管和由有關的飛機知情地運載入香港的根據「火器及彈藥條例」（第238章）第2條所界定的所有火器及彈藥以及根據「公安條例」（第245章）第2條所界定的所有攻擊性

武器，直接送交在機場的海關人員保管。

而海運部分，香港則訂定了「危險品（船運）規例」，限制運送危險物品之船隻所能行經及停靠之範圍。



## 第三章 探討自由化影響之研究分析方法回顧

### 3.1 探討自由化影響之分析方法

我國自由化之推動，將牽動國內物流市場二個層面的影響：其一，是對提供物流服務的業者；其二，則是對市場規模與消費者經濟性與服務性的影響。過去之相關研究，對自由化的影響可歸類成二大類別：第一類屬描述性之方法，即制訂影響指標，並依指標進行自由化前與自由化後之差異性比較分析；第二類則屬解釋性之方法，亦即利用統計學之迴歸分析，分析以得到主要之影響因子。

#### 3.1.1 自由化影響評估指標

根據《我國加入 WTO 後對經濟之影響及因應對策報告（行政院經濟建設委員會，民 91）》其中關於我國加入 WTO 對各產業所造成之影響，將之整理成下表 3.1，其中包括我國於加入 WTO 後，各產業因應市場開放所受之影響項目，及其相對應之衡量指標。

由表 3.1 可得知，各個產業在衡量開放市場後產業所受到之影響時，主要會考慮之影響指標，有各產業之產量、就業人口數等；特別在公路運輸服務業類別中，會額外考量外商市場佔有率的高低。由於本研究所欲探討之物流相關產業，其範圍即包含有公路運輸服務業，因此在後續章節中，當本研究欲分析物流相關產業，在加入 WTO，開放其產業市場後所受之影響時，所用來衡量影響之指標，除一般產業皆考慮之「產量」、「就業人口數」之外，尚包括「外商市場佔有率」；另外，再額外加入可探討業者競爭力強弱之「獲利能力」一項，以此四組指標，構成本研究據以衡量並分析物流相關產業受

開放市場影響之影響指標。

表 3.1 我國加入 WTO 各產業所受之影響

產業別	項目	影響指標	單位	影響
農漁牧業	● 對農業生產的影響	產值	元	● 預估入會第一年(91年)總產值將減少約247億元(6.8%)。 ● 至93年產值將減少385億元(10.6%)。
	● 對農地利用的影響	種植面積	公頃	● 預估91年種植面積入會第一年將減少5萬3千公頃。 ● 至93年較基期年(89年)將減少8萬6千公頃。
	● 對農業勞動力的影響	農業勞動力	人	● 預估91年農業勞動力與基期年(89年)比較,將有1萬8千人至2萬7千人受到影響。 ● 至93年受到影響的農業勞動力累計增加為2萬人至4萬6千人。
汽車工業	國內汽車生產	產量	輛	● 國內汽車產量及產值成長趨緩。
		產值	元	
	對日貿易	逆差	元	● 對日逆差面臨擴大。
電影之製作與行銷服務業		國產電影片製作量	片	● 競爭壓力增加,國產電影片製作量及就業人口或將有減少之趨勢。
		就業人口	人	
公路運輸服務業	● 汽車貨運業 ● 汽車貨櫃貨運業	產出		● 尚無重大負面影響。
		就業人口	人	
		外商市場佔有率	%	

資料來源：行政院經濟建設委員會，「我國加入 WTO 後對經濟之影響及因應對策報告」，民國 91 年。

### 3.1.2 相關研究方法回顧

在過往相關研究（整理如表 3.2）當中，在貿易及金融業的部分，最經常被用來評估的方法，就是利用 translog 成本函數來進行評估及衡量，由於

所獲得的資料大多是由不同的單位所組成的，而且並不會呈現一特定線性關係，所以根據研究，利用 translog 的方法可以將原本沒有看似沒有線性關係的資料轉變成為有一定趨勢的線性（曲線）資料，而且係數的彈性與原本之彈性是一樣的，更加了在分析上的方便程度，並且更可以解釋原始資料所呈現的樣子。

利用 translog 隨機邊界成本函數之參數推估值，進行成本互補性、規模經濟、範疇經濟及技術進步率之估計與檢定。檢定結果發現，台灣在解除管制前，就存在十大行庫的淨收入是下降的，並可得知他們的管理營運還有進步的空間，雖然從技術進步的指標中可發現他們並沒有隨著市場開放而進步，但是技術累退的現象確已獲得改善。使用的變數有：總成本、放款業務、投資業務、非傳統業務、勞動價格、存款價格、資本價格、時間、分行數。

表 3.2 其他產業解除管制之評估分析方法與結果總整理

產業	解除管制項目	時間	方法	應變數	自變數	結論
航空業	開放民間公司進入市場	1978	傅立葉級數	總成本	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 延人英里的季平均</li> <li>● 平均載貨因素</li> <li>● 平均旅行長度</li> <li>● 勞工價格</li> <li>● 燃料價格</li> <li>● 土地所有權及設施價格</li> <li>● 飛機設備價格</li> <li>● 物料價格</li> <li>● 航點數</li> <li>● 航線數</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 獲利率降低，具有大規模的公司可能會倒閉（通常是國營公司）。</li> <li>● 解除管制前後規模報酬不變，營運績效增加 0.14%。</li> <li>● 服務水準會提高，因為航線數的係數值顯著大於零。</li> </ul>
航空業	開放民間公司進入市場	1978	迴歸分析 (設虛擬變數)	總英里	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 每英里的價格</li> <li>● 每期收入</li> <li>● 時間</li> <li>● 解除管制(虛擬變數)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 解除管制對於應變數有顯著的正面影響 (t 檢定)。</li> </ul>

產業	解除管制項目	時間	方法	應變數	自變數	結論
港口 經營業	港口開放 民間投資	—	隨機邊界模式	港口 吞吐 總量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 碼頭的長度</li> <li>● 轉運區域的面積</li> <li>● 裝卸貨物所租用設備的數目</li> <li>● 民間投入資本</li> <li>● 對稱的干擾項</li> <li>● 單邊的干擾項</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間投入的資本是影響營運效率最顯著的因素。</li> <li>● 營運效率都有增加約 0.11%~0.13%。</li> </ul>
金融業	開放民間公司 進入市場	1991	邊界成本函數	總成本	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 放款業務</li> <li>● 投資業務</li> <li>● 非傳統業務</li> <li>● 勞動價格</li> <li>● 存款價格</li> <li>● 資本價格</li> <li>● 時間</li> <li>● 分行數</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 獲利淨值比下降但是成本無效率會獲得改善。</li> <li>● 公營銀行不具規模經濟，反之民營銀行則有。</li> <li>● 分行數增加會提高成本。</li> </ul>
貿易業	加入 WTO 後 開放國際市場	1991	有效保護率	ERP	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 以市場價格衡量之附加價值</li> <li>● 以世界價格衡量之附加價值</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ERP 值越高，表示自由化成度越低。</li> </ul>

資料來源：本研究整理。

另外，中華經濟研究院在《APEC 貿易暨投資自由化對我國工業產品之影響專案計畫執行成果報告（1997）》中，利用有效保護率（GTAP 模型）做為自由化的指標，其結果顯示 ERP 值越高，表示自由化之成度越低。

亦有研究利用隨機邊界模式（Stochastic frontier model），衡量亞洲地區各大港口的吞吐量，包含港口可以營運的容量，以及轉運的量，評估各港口在產出上是不是具有效率，在結論中並指出，根據經驗跟理論，港口業務的民營化或解除管制也將會是影響港口效率的重大因素，因為私人資本的大量投入，將可以整體的提高港口的服務水準，增進轉運的效率。

若要探討美國航空產業在解除管制後所帶來的影響與衝擊，以往研究中，除了原本投入的變數（總英里、每英里的價格、每期收入、時間）之外，並加入了解除管制的虛擬變數，因為其所選擇的變數為 1970 年至 1988 年，其中的 1978 年開始解除管制，所以把資料分成兩個部分，1970 至 1977 年的資料，解除管制的虛擬變數為 0，而 1978 至 1988 年的資料虛擬變數為 1，欲從其中探討解除管制所帶來的效果。最終結果顯示，解除管制對於每年的總英里數是有顯著的正面影響的，表示解除管制對於美國的航空業而言，是有正向幫助的。

### 3.2 小結

接下來，本研究接下來將在第四章，首先探討目前我國自由化政策實施之範例：將以自由貿易港區之實施現況，並和其他國家自由貿易港區之實施現況作一分析比較。接著於第五章提出本研究所所歸納之物流服務產業分類方式，並探討目前國際性整合型產業其涵蓋之物流服務產業範圍、營運現況及未來發展，並於第六至八章，分別針對我國核心物流服務、相關物流運送服務、及其他相關物流服務等三大產業類別，探討其中所包含個別產業之相關管制、經營現況、市場規模等方面，分析該產業之競爭力優、劣勢；另藉由自由化之影響指標分析，評估自由化之實施現況、影響，並分為政府及業者兩方面，據以提出自由化之發展方向，以供未來發展策略之擬定參考。



## 第四章 我國自由化政策實施—自由貿易港區

### 4.1 我國自由貿易港區之相關法規

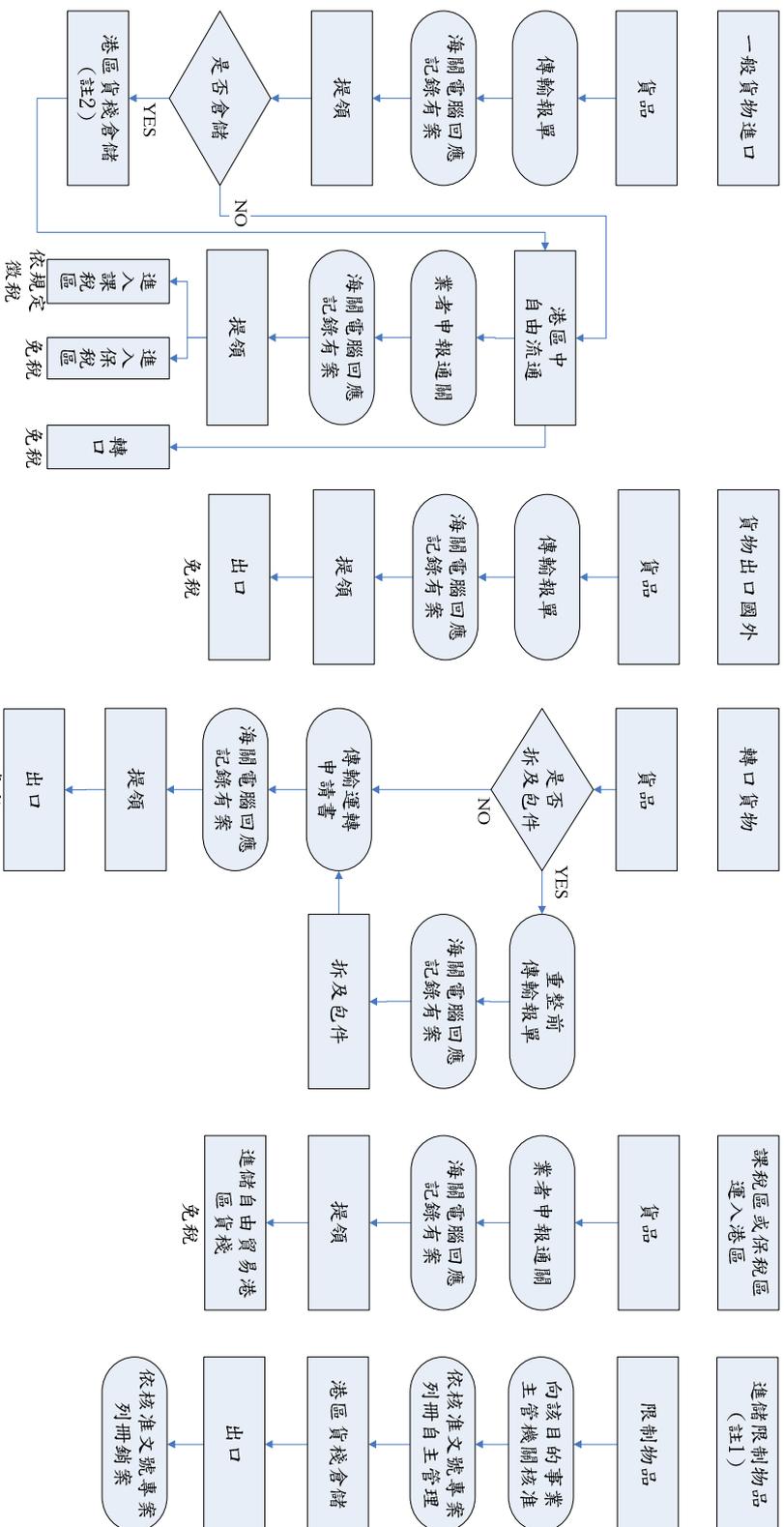
政府規劃自由貿易港區，主要目的在於發展「境內關外」的特區，免除區內關稅、營業稅、貨物稅及相關稅費，並達到貨物高度「自主管理」，容納各類型產銷活動於區內進行，吸引跨國企業來台投資。行政院在民國 92 年通過「自由貿易港區設置管理條例」，放寬外籍商務人士入境及相關通關申報等限制。希望藉由港區的設置，未來貿易能全面自由化，吸引產業投資，提升國家經濟競爭力，促進台灣經濟發展。

而港區最大的特色，則在於著重貿易程序的簡化，規劃提供區內貨物自由流通，免除關務行政及通關申報等繁複手續，以及全面開放在區內從事商務活動之外籍商業人士（包括大陸人士）72 小時落地簽證等優惠。簡言之，自由貿易港區乃著重於人員與貨物的自由往來，做為未來全面貿易自由化，廠商自主管理之嘗試點。下列為我國自由貿易港區之主要功能架構介紹：

1. 提供商務人士便利通關程序：根據「自由貿易港區設置管理條例」，國際（含大陸）商務人士除得依一般（停留或居留）簽證、免簽證、落地簽證或申請旅行證入境外，緊急案件得由港區管理機構核轉主管機關於 3 個工作天內辦理「選擇性落地簽證」入境。
2. 貨物自由流通：自由港區事業得進儲之物品，除違禁品、毒品等第十六條條文規定之相關項目需經事業主管機關核定，不受其他法律及輸入規定之限制；詳細內容見條文第十六條及十七條規定。

3. 租稅措施減免：根據自由貿易港區設置管理條例相關規定，自由港區事業由國外運入自由港區內供營運之貨物免徵關稅、貨物稅、等費用，詳細內容見條文第二十一條至第三十一條規定。
4. 港區事業自主管理：為統籌自由港區之營運管理，明訂自由港區一般行政事務，由港區主管機關負責。自主管理相關業務項目如下：(1) 貨物控管（例如：進儲國外貨物之通報、輸往國外貨物之通報、轉運貨物之通報等事項）；(2) 電腦通關連線；以及 (3) 帳務處理等三大項。
5. 行政單一窗口化。

同時，本研究整理自由貿易港區貨物通關管理辦法，將國內自由貿易港區之各種貨物的通關流程進行整理，並整理成如圖 4.1。



圖例：方形代表貨品的流動；圓形代表報關流程  
 (註) 1. 自由港區進儲之貨品，除下列物品需於進儲前經各該目的事業主管機關核准外，不受其他法律或法規命令之輸入規定限制：1. 違禁品；2. 毒品、槍械、武器、彈藥；3. 毒性化學物品；4. 有害事業廢棄物；5. 放射性物品；6. 未經檢渡合格之動植物或其他產品；7. 保育類生物或其產製品；8. 存儲其間可能產生公害或環境污染之物品；9. 特定戰略性高科技物品；10. 其他經行政院核定之物品。  
 2. 自貨物通報翌日起計，儲存逾二年，需自行加強管理，必要時列印「自由港區供營貨物存儲逾二年貨物清單」供海關查核。

圖 4.1 貨物進出自由貿易港區通關流程圖

## 4.2 各國自由貿易港區之相關法規

近年來各國為達到貿易國際化與自由化，紛紛設置自由港區，除美洲的美國、歐洲的荷蘭外，亞洲的國家包括：香港、中國大陸、新加坡、韓國、菲律賓等。經建會於民國 91 年所出之《自由貿易港區運作實務之探討—以荷蘭、新加坡及香港為例（行政院經建會，2002）》委託研究報告中，蒐集各國之自由貿易港區設置之相關資料，按設置目的、法源、通關方式等項目進行分析與比較，彙整資料如下表 4.1。

以新加坡自由貿易區為例，「自由貿易區法」專司港區內之法令規定，其設置自由貿易區之主要目的在於建設新加坡為物流中心，並將港區主要目標設定在轉口貿易，只從事簡單加工。相關港區優惠措施，凡貨品因出口因素進入港區，則無論原物流或成品一律享有免關稅及貨物稅，並可接受港區提供之協助，以及在港區內興建建物之權利。

另外，以新加坡、香港及荷蘭三個國家為例，這三個國家設置自由貿易區的目的或許不同，但在政策措施上卻具有極多相似處：首先，各國對於自由貿易港區的定位都十分明確，可以針對港區定位制訂簡潔的相關政策與措施，減少不必要的繁文縟節；這些國家在高科技的應用方面都非常發達，廣泛的利用電子平台做溝通、日常營運之工具，此種作法不但對於港區使用者及經營者帶來極大便利性，並且在成本、效率方面具有實質上的效益。再者，各國對於港區的管理皆採取民營化的方式，政府只從事監督的角色，這樣的作法可提升港區經營的效率，又可避免政府「球員兼裁判」之弊端。而在人員進出方面，對於境外人士的落地簽證方面也十分具有彈性，通關方面都是 24 小時快速通關策略，達到時間成本效益性。最後在服務費率方面，也採取自由市場之機制，政府不加以干涉，可謂是真正符合自由貿易港區的精神。

表 4.1 各國自由貿易港區設置法規表

功能 國別	設置目的	設置法源	營運機關	產業引進	通關 方式	商品流通	優惠措施	招商 方式
台灣	促進產業「深耕 台灣、佈局全球」	●自由貿易港區設 置管理條例	● 空港：民航局委託 遠翔管理 ● 海港：港務局 ● 單一窗口	進口、轉口、經報備 可深層加工	通關 申報	● 港區內自由 流通 ● 廠商自主管 理	具優惠措 施	● 空港：民航局委託遠 翔辦理 ● 海港：港務局
香港	成為國際 物流中心	● 香港基本法令	● 民營 ● 單一窗口	進出口及轉口貿易	事後 申報	● 自由進出 ● 自主管理	具優惠措 施	專責 單位 負責
新加坡	成為物流中心	● 特別法 ( Free Trade Zones Act)	● 民營 ● 單一窗口	主要為轉口	通關 申報	● 自由進出 ● 自主管理 ● 重新包裝 ● 貼標籤 ● 組裝	具優惠措 施	專責 單位 負責
荷蘭	提供倉儲公司之 需求	● 歐盟及荷蘭關稅 法 ● 稅法	● 海港公營 ● 空港民營	轉口加工 需經海關允許	通關 申報	● 自由進出	—	合作 招商
中國大陸	成為東北亞商品 集散和物資分發 中心	● 行政命令	● 地方政府	加工、製造 及國際貿易	通關 申報	● 自主管理 ● 保稅 ● 貼標籤 ● 組裝	全國一致 性 及 地方自訂 優惠	—
美國	促進對外貿易， 提升競爭力	● 對外貿易區法案	● 公、民營企業	特定產業只能設在 副區 (如煉油業、汽 車製造業)	通關 申報	● 自由進出 ● 保稅 ● 重新包裝 ● 貼標籤 ● 組裝	具優惠措 施	—
韓國	成為國際物流中 心基地	● 特別法	● 中央或地方政府 ● 單一窗口	保管、銷售、單純加 工、產品維修、國際 物流	通關 申報	● 自由進出 ● 自主管理 ● 轉口 ● 倉儲 ● 重新包裝 ● 貼標籤 ● 直接加工 ● 展示 ● 再出口	租稅減免 及 投資獎勵 措施	—
菲律賓	成為亞太物流中 心基地	● 特別法	● 中央機關 ● 單一窗口	進出口及轉口	通關 申報	● 自由進出 ● 自主管理 ● 保稅 ● 重新包裝 ● 貼標籤 ● 組裝	具優惠措 施	—

資料來源：行政院經濟建設委員會，「自由貿易港區運作實務之探討—以荷蘭、新加坡及香港為例」，民國 91 年。

### 4.3 我國自由貿易港區設置現況

民國 92 年 8 月 8 日，交通部正式推出「五港一空」六個自由貿易港區計畫，其中包括高雄港、基隆港、台中港、花蓮港、台北港等五個海運之自由貿易港區，及中正國際機場之空運自由貿易港區。海運部分，目前已經核准營運之自由貿易港區，計有高雄港、基隆港二處；而在空運部分，遠翔已在中正國際機場東側，投資籌設一航空貨運園區。

而我國自由貿易港區申請入駐營運之主管單位，為「行政院自由貿易港區協調委員會」，而其主要任務如下：

1. 自由貿易港區發展政策之審議。
2. 自由貿易港區劃設案件之審議。
3. 跨自由貿易港區業務協調之審議。
4. 其他經行政院指定之重要事項。

行政院經濟建設委員會副主任委員 2002 年時指出，我國自由貿易港區規劃的功能主要有四項：

1. 提供單一營運窗口：依最小變動原則，確立營運管理組織。
2. 提供商品自由進出：採「境內、關外」模式，結合物流中心簡易通關程序及加工出口區深層加工雙重特色。
3. 廠商自主管理：以科技管理降低政府管制，廠商以電腦帳冊管理貨物進出港區之明細，採完全自主管理。
4. 引進商務活動：擴大實施選擇性落地簽證，簡化入區國際商務人士入境申請。

在自由貿易港區之前我國已經推動營運了一些保稅方式及區域，並根據其相關的法律條文，並按照目的及功能，與目前正在推動之自由貿易港區做一比較，如表 4.2 所詳示。

在保稅區的規定中，保稅區的貨物要出口國外時，因為會先離開保稅區在進入港區進行出口，所以依照「海關代徵營業稅稽徵作業手冊」規定，必須補徵營業稅，由海關代為徵收，而在自由貿易港區中則不需要在貨物出口前再行徵收營業稅，為自由貿易港區相較於其他保稅區的優勢之一。

經濟部加工出口區管理處去年十月提出申設自由貿易港區案未通過，加工出口區申請設置為自由貿易港區的目的，是為提升加工出口區整體形象及廠商競爭力，以吸引國際企業、台商進駐設立營運據點和營運總部，發揮全球運籌管理經營效益，但由於加工出口區申設為自由貿易港區後，課稅區、保稅區貨物輸出入作業將無法維持現行的「按月彙報」制，導致申設進度受阻。

加工出口區管理處副處長表示，由於財政部關稅總局堅持根據「自由貿易港貨物通關辦法」規定，加工出口區未來申請成為自由貿易港區後，貨品進入「課稅區」必須由現行的「按月彙報」改成「逐批申報」，這將使加工出口區廠商未來貨物通關的時間、成本大為增加，造成廠商同意加工出口區申請成為自由貿易港區的意願低落。為了方便廠商作業，在徵得關稅總局同意後採廠商以帳冊自主管理再「按月彙報」方式實施課稅，平時廠商出貨至課稅區僅要持放行單通關即可。未來仍會與財政部關稅總局就貨物通關規定部分積極溝通。

根據財政部關政司之資料顯示，貨物進出加工出口區及科學園區等可按月彙報的保稅區時，必需要經過簽審規定，才可以進出口貨物，就是說在加工出口區及科學工業園區中首先需經報關才可進出口，已有一定管制，因此准許按月彙報；而自

由貿易港區不需要任何的簽審規定就可以自由的進出港區，因此如果進出口貨物夾雜違禁物品，可能涉及國家安全，而卻僅需通報，不需詳細申報，亦不需要主管機關之申請文件，又採按月彙報之方式，易造成前、後端皆無查核，將造成危險物品、管制品易流入國內市場，造成國家安全之疑慮。

例如有不肖業者企圖走私槍械，而自由貿易港區也採按月彙報的方式進行報關程序的話，海關將無法及時發現有異，造成槍械已經流入市面或是已經轉口送往其他國家；而在加工出口區及科學園區中進出口的貨物皆已經有了簽審規定，等於是已經經過詳細申報之後才准許進出口，因此較可以避免走私的情形發生。

而且自由貿易港區是屬於極度不受限制的區域，貨物可以自由的進出口而不受到任何的管制，對於國家的安全也是另外一項重要的考驗，如何能夠在有極少的管制中可以杜絕走私及其他可能會危害國家安全的貨物進入市面，也是目前尚不允許按月彙報原因，是有國家安全考量的。

表 4.2 我國各種保稅方式與自由貿易港區之設置目的與功能

種類	設置目的	貿易	倉儲	物流	轉口	重整	研究發展	簡易加工	深層加工	展覽	可月集報	押運費用	法令依據
保稅倉庫	存儲保稅貨物；二年內原貨退運出口者免稅。		✓			✓					✓	✓	財政部訂定「保稅倉庫設置及管理辦法」、關稅法58
保稅工廠	進口原料保稅，加工產品外銷後，原料得免徵關稅。					✓		✓			✓	✓	財政部訂定「海關管理保稅工廠辦法」、關稅法59
物流中心	經營保稅貨物之倉儲、轉運及配送之保稅場所。		✓	✓		✓		✓			✓	✓	財政部訂定「物流中心貨物通關辦法」、關稅法60
科學工業園區	引進高級技術工業及科技人才，以激勵研究創新，促進高級技術工業發展	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	「科學工業園區設置管理條例」
農業科學工業園區	發展農業科技，引進農業科技人才，營造農業科技型，確保農業永續經營。	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	「農業科學工業園區設置管理條例」
加工出口區	為促進投資及國際貿易，由政府選擇適當地區劃定範圍設置之。	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓	✓	「加工出口區設置管理條例」
自由貿易港區	為發展全球運籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化，便捷貨物流通，提高國家競爭力促進經濟發展。	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	「自由貿易港區設置管理條例」

註：不在自由貿易港區中之保稅區，其出口時會先離開保稅區，故需補徵營業稅；其徵稅辦法由「海關代徵營業稅稽徵作業手冊」規定。  
資料來源：蔡丁義，「兩岸現狀與WTO架構下之高雄港競爭與發展策略-發展高雄自由貿易港區」，民國92年；本研究整理。

而在貨物進口通關流程部分，自由貿易港區和一般貨物進口及傳統免稅區之進口流程最大之不同，即在於通關流程之簡化，以加速整個通關速度，縮短通關所需之時間。以下將分別敘述一般、保稅區及自由貿易港區之貨物進口通關流程（如圖 4.2 至 4.4 所示）：

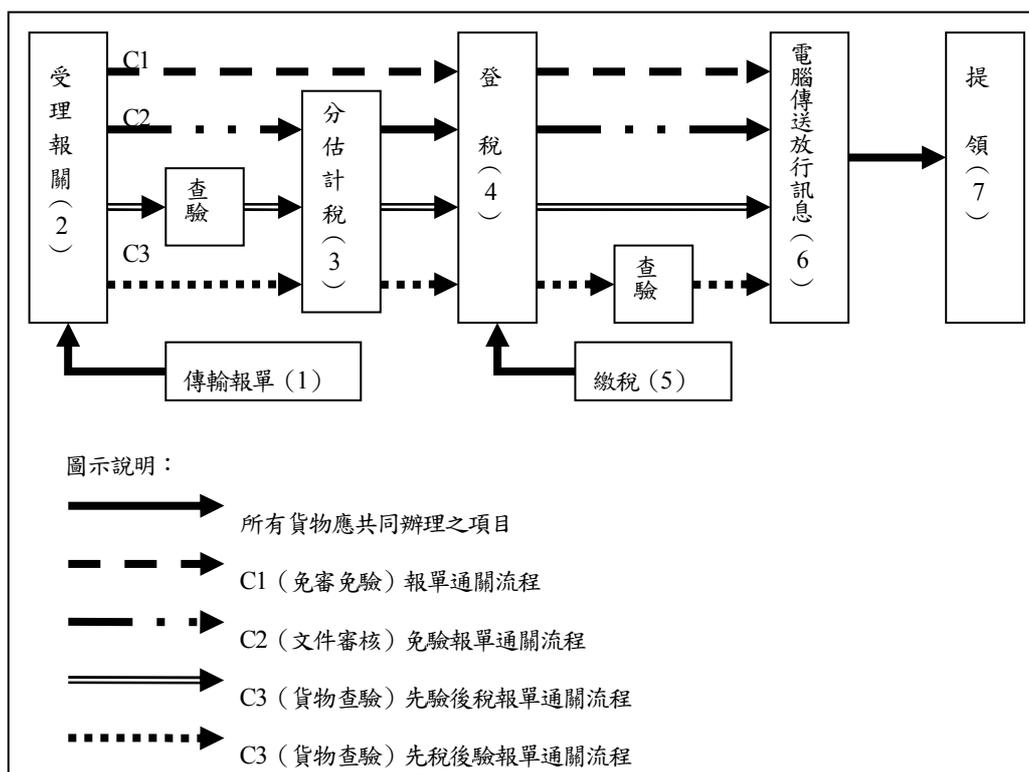


圖 4.2 一般貨物進口流程圖（資料來源：高雄關稅局）

### 1. 一般進口貨物通關流程

- (1) 進口人以報單向貨物存放地海關報運進口（得依關稅法委託報關業者辦理）。
- (2) 海關電腦接收報單訊息，核定通關方式（C1、C2、C3）。

- (3) 核定為 C1 者，免審免驗，徵稅放行；核定為 C2 者，應審免驗，通知報關行遞送報單及相關文件；報關行依通知於「翌日辦公時間終了以前」向海關「遞送」報單等文件，海關核對無誤，徵稅放行；核定為 C3 者，應審應驗，報關人應將書面報單送交海關，並派員會同查驗，查驗完畢經審核無誤後，徵稅放行。
- (4) 海關核發（或報關行自行列印）稅款繳納證。
- (5) 納稅義務人持向銀行繳納（或用電子轉帳），並傳輸通知海關。
- (6) 海關將放行訊息傳輸至報關行及貨棧。
- (7) 報關人持運送文件到貨棧提領貨物。

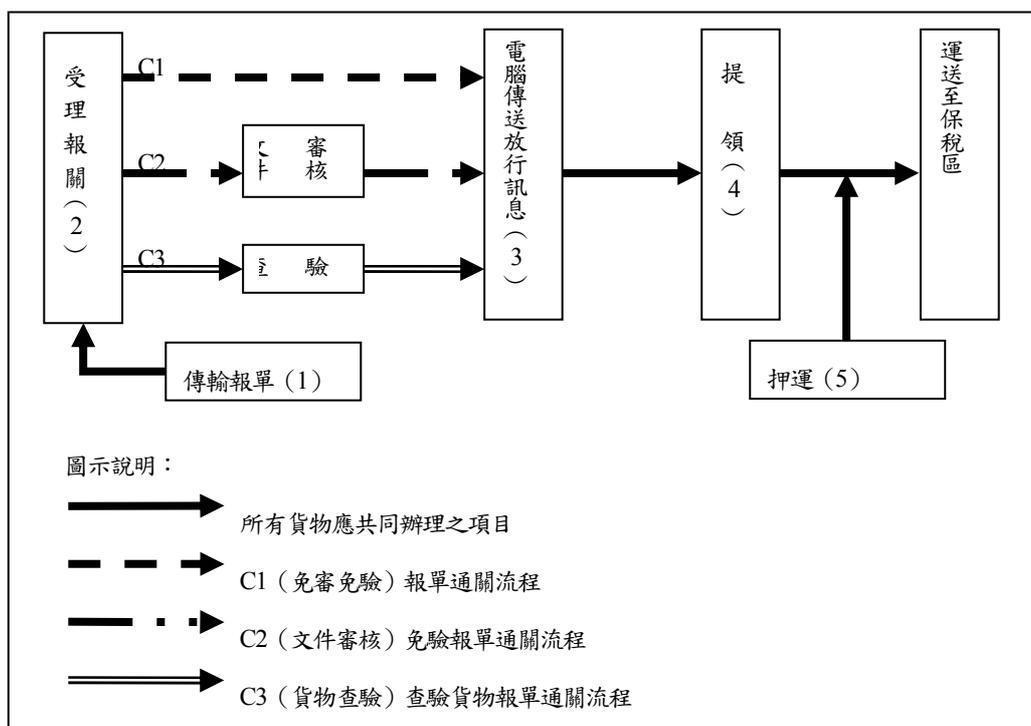


圖 4.3 保稅區貨物通關流程圖

## 2. 保稅貨物通關流程

- (1) 以報單向所在地海關通報進儲國外貨物（得依關稅法委託報關業者辦理）。
- (2) 海關電腦接收報單訊息，核定通關方式（C1、C2、C3）。
- (3) 核定為 C1 者，免審免驗，通知放行；核定為 C2 者，應審免驗，通知報關行遞送報單及相關文件；報關行依通知於「翌日辦公時間終了以前」向海關「遞送」報單等文件，海關核對無誤，通知放行；核定為 C3 者，應審應驗，報關人應將書面報單送交海關，並派員會同查驗，查驗完畢經審核無誤後，通知放行。
- (4) 報關人持「放行通知」及運送文件到貨棧提領貨物。
- (5) 運往保稅區，需由海關派員押運，或由保稅卡車裝運至保稅區。（保稅區包含：保稅倉庫、保稅工廠、物流中心、加工出口區、科學園區及免稅商店）

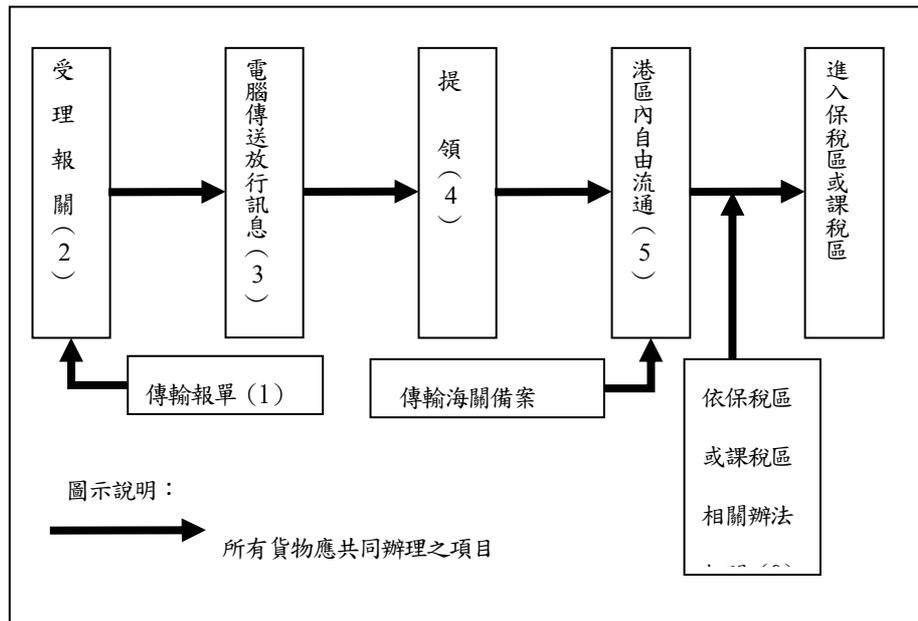


圖 4.4 貨物進入自由貿易港區通關流程

### 3. 貨物進入自由貿易港區通關流程

- (1) 國外貨物進儲自由貿易港區向所在地海關通報（得依關稅法委託報關業者辦理）。
- (2) 海關電腦接收訊息，回應有案，憑以放行。
- (3) 海關將放行訊息傳輸報關行及港區貨棧，憑以提領。
- (4) 報關人持「放行通知」及運送文件到港區貨棧提領貨物。
- (5) 港區內轉口貨物、進行簡易加工或重新包裝等業務需由業者向海關通報，經海關記錄有案，憑以辦理。
- (6) 港區貨物進入保稅區或課稅區需由納稅義務人向海關傳輸報單，完成通關取得放行訊息後，憑以出區，並依照國外貨物進出口保稅區及課稅區相關規定辦理。

接下來，本研究將分別針對五港一空中已提出申請之高雄港、基隆港及遠翔貨運園區，分別說明如下：

### 1. 高雄港自由貿易港區

高雄港自由貿易港區設置範圍含蓋高雄港第 1 至第 5 貨櫃中心，總面積 397.69 公頃，未來紅毛港遷村後所興建的第 6 貨櫃中心也將入列，目前 11 家商有意入區廠商總投資格達 34.11 億元（詳細廠商資訊如表 4.3 所示），可為高雄港每年增加 500 萬公噸的貨物裝卸量，或折合 50 萬只標準貨櫃量，港埠營收將每年增加 1.5 億元，而區內廠商每年也可節省營運費用 2.5 億，每年產值增加 11 億元。

表 4.3 高雄港自由貿易港區已簽署入區營運意願書廠商

已簽約公司	地址	電話
陽明高雄分公司	高雄市小港區新生路 999 號	07-8129151
台灣韓進通運	—	02-87705168
連海裝卸	—	—
中國貨櫃	高雄市鼓山區臨海一路 21 號之 7	07-8212131
好好國際物流	高雄市小港區新生路 999 號	07-8128585
盛達國際物流	—	—
亞太儲運	高雄市小港區東亞路 2 號	07-8111121
高鳳貨櫃儲運	—	07-8215161
友聯儲運	高雄市前鎮區擴建路 5-1 號	07-8216121
沛華實業	高雄市中華四路 53 號 9 樓	07-3369877
高群裝卸	高雄市成功一路 232 號 19 樓之 1	07-3302888#28

資料來源：高雄港務局；本研究整理。

根據自由貿易港區管理設置條例，已訂定「高雄港自由貿易港區入出及居住管理辦法」、「高雄港自由貿易港區收費標準」等相關法規。港區自動化車禁

管制系統也已簽約，預定 94 年 2 月完成建置，監視系統則將於 94 年 7 月完成建置，並成立單一窗口專責單位，預定 93 年 11 月中旬取得營運許可後受理申請。

目前雖然已經有十一間廠商簽署了入區營運意願書，但是其中除了陽明海運有較積極的行動之外，其他間廠商依然停留在觀望的階段，雖然說自由貿易港區將於 2005 年 1 月 1 日正式啟用，但是對於廠商而言還是決定先觀察營運後的自由貿易港區的營運情形，再決定是否正式加入自由貿易港區的營運，當然，目前高雄港務局也極力推銷自由貿易港區所可能帶來的利益，希望能招募更多的廠商加入。

## 2. 基隆港自由貿易港區

基隆港納入自由貿易港區範圍包括：西十一號至三十三號碼頭，前後線約五十三公頃土地；東六號到東二十二號碼頭，前後線約十四公頃土地。為符合「區內完全免稅，貨物在區內自由移動」標準，相關港務局都投注大批經費，建立車道及貨物管理系統，避免有貨物外流，逃漏稅等問題。交通部發給基隆港許可的同時，也要求針對一般散裝貨物碼頭，必須先完成「人、車、貨」控管機制之後，才能發給業者營業許可。

## 3. 遠翔航空貨運園區

民國 79 年成立的遠翔航空運倉儲，82 年正式營運即開始由遠雄集團主導經營，並以零失誤為目標，提供滿足時代需求與國際水準的空運物流環境，並建立標準作業程序的競爭基礎，獲得了國際市場的高度肯定，許多知名高科技廠商如廣達、英業達、鴻海、華碩、仁寶電腦、HP、IBM、Nokia、Motorola 等均是遠翔的忠實客戶，在未來，遠翔將以空運倉儲的經驗為基礎，將整合物

流最高效率之一貫化，落實自由貿易港區的精神與理念，創造更多商機與經濟附加價值。

目前遠翔已於中正國際機場東側，正積極投資籌設一涵蓋進出口貨物通關保稅、儲運、倉辦、物流、增值園區等功能之航空貨運園區，預計未來每年將有 100 萬噸之空運倉儲處理量，創造每年八千億之產值，並能高效率整合各航空公司、承攬業、報關行等航空貨運相關產業，為相關業者創造更大之競爭空間與能力。

#### 4. 廠商訪談

同時我們也訪問了有意願加入自由貿易港區的相關業者，並將其訪談結果整理於表 4.4。

在我們訪談的同時，港務局與海關當局也積極的與廠商們進行協調與溝通，將許多原本廠商認為是問題的部分，做了一些協調與解決，像是對於通關流程部分，廠商原本認為自由貿易港區並不會簡化原本的通關方式，但是經過各方的協調與溝通之後，廠商們才瞭解港區的通關流程是有比較簡便的；還有像是對於是否開櫃檢查也與海關的說詞有所出入，也是在經過溝通之後，確定了自由貿易港區中是不用開櫃檢查的。諸如此類的問題，在原先訪談中的問題，現在也都獲得適當之解決。

所以，目前廠商對於台灣自由貿易港區的發展主要還是以觀望的態度在面對，因為還沒有正式開始營運，也不好預測在正式營運之後帶來什麼樣的影響與衝擊，所以業整目前都還是在期待港區正式營運之後，視實際情形進行本身業務的調整。

而目前最主要的意見還是集中在港區腹地不足以及押運費用相對較高的問題之上，因此雖然說我國的自由貿易港區具有允許進行深層加工的優勢，但是卻因為港區的土地已經趨於飽和，無法新引更多之加工廠進入港區內投資，使得這項優勢無法發揮其應有效用；而相對的目前的加工出口區皆不在港區之中，押運費用的問題對於業者而言也是一項沈重的負擔。

表 4.4 業者訪問意見

	船舶運送業	物流承攬業	貨櫃集散站
欲加入之理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 世界潮流</li> <li>● 吸引更多貨量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國際發展趨勢</li> <li>● 吸引更多貨量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公司即在港區之中</li> </ul>
國外較台灣之優勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可以 24 小時通關</li> <li>● 香港不需押運費用，新加坡押運費 600 新台幣，台灣 1500 新台幣</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 物流、資訊流、金流、商流完整的整合，如新加坡</li> </ul>	
需要改善之部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用資訊流整合所有業務；目前只有報關的流程已有電子化整合，貿易及金融還缺乏</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遠端連線監控事關商業機密並不恰當</li> <li>● 報關表格應減少，希望以標準化之表格完成所有動作</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 希望加入更多的區域於港區內，目前場地不足</li> </ul>
目前最大的困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 對於新的規定還需時間適應</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 押送費用是一大負擔</li> <li>● 各家公司資訊整合有其難度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 對於新的規定還需時間適應</li> <li>● 公司規模都較小，沒有餘力擴建</li> </ul>
整體感想	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 三通是政府的當務之急，主要的市場已經漸漸移往大陸了</li> <li>● 24 小時的通關服務是提升服務水準重要因素</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 兩岸三通是貿易與運輸發展的主要關鍵</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 港區場地太小，腹地不足</li> <li>● 新的港區規定還需要一段時間去調整業務</li> </ul>

## 4.4 各國自由貿易港區設置現況

### 4.4.1 中國大陸

中國大陸的自由貿易港區，目前將以上海的外高橋保稅區作為試辦的範本，雖然說外高橋保稅區原本的英文名字即為「Free Trade Zone」，然而其營運規範及業

務幾乎只限定在於保稅倉庫的部分，其他國家的自由貿易港區是「境內關外」，享受簡單手續等特殊政策；中國保稅區的則是比較類似於是「保稅倉庫+出口加工區」。

相較於新加坡或荷蘭其內容大不相同，因此中國大陸政府亟於開發三或四個具有綜合倉儲、物流、貿易和仲介服務等功能的自由貿易港區，其他保稅區則轉為專門性的進出口加工區。再加上去年度上海港的貨櫃吞吐量已經攀升至全球第三，因此將外高橋設立成為自由貿易港區的試辦地點，是有其先天性的條件的。

#### 4.4.2 香港

香港本身就是一個自由港，並不受於各項法令或政府的限制，進出口香港的貨物也只有四項貨物需要課稅，其他皆是自由流通不受限制，不論是轉口、重新包裝，甚至是再製加工都不需要報關，這種先天上的優勢，確實是吸引許多外國公司願意進入香港的重要因素。

但是隨著中國大陸經濟快速的發展，再加上中國政府陸續在沿海地區成立保稅區域，其中更是有許多貨物本來是要由香港出口的，現在反而是由直接由其他沿海的港口出口，其中以上海港的迅速發展最為明顯；然而香港附近的港口，如鹽田港的開發也即將完成，對於香港的貨量而言勢必受到不小的衝擊，這也是香港有關當局需要認真思考的議題。

中國大陸與香港於 2003 年 6 月 29 日簽署「更緊密經貿關係安排 (Closer Economic Partnership Arrangement, CEPA)」。主要內容有三大項：貨物貿易、服務貿易、及貿易投資便利化。貨物貿易之主要內容為 2004 年 1 月 1 日起，大陸 (CEPA 通稱為「內地」) 對原產香港進口之 273 項產品實施零關稅，涵蓋的香港產品，包括部分電機及電子產品、塑膠產品、紙製品、紡織製品及成衣、化學製品、藥物、鐘錶、首飾、化妝品和金屬製品等。除此之外，尚有近 4000 項產品不遲於 2006 年

1月1日亦將享有零關稅待遇。對於所謂「香港產品」之原產地規則之制訂及原產地證簽發程序和監管事項定於2004年1月1日前由雙方磋商確定。

前述之273項香港製產品於2004年1月1日可免關稅進入大陸，這些產品約占香港產品出口大陸之六成，連同大陸在加入WTO承諾於2004年1月1日的零關稅安排，將占出口到大陸的港貨九成。這些產品原來之進口關稅介於3%至35%，香港約年節省7億5千萬港元。雖然不同類別產品的原產地規則將會有所不同，但CEPA的精神是為香港生產商提供最大的彈性，讓其盡量把握進入大陸市場的機會。

至於CEPA對香港與大陸貨物貿易的影響，除了免關稅外，可望為港創造約9,000個就業機會，並吸引部份製造業尤其是高增值行業由大陸回流香港，以打開大陸市場。但有關協議的好處，要中長期才可以浮現。高增值產品包括珠寶、鐘錶、品牌成衣、及中藥等以標榜「香港製造」建立高檔品牌。然而由於港商需要進一步部署，一般相信要八至九個月，才可以看到港商回流。此外香港公司會成為不少外國公司合夥對象；另外會影響部份在東南亞，特別是在印尼、馬來西亞、菲律賓之成衣港商返回香港生產，因在2005年全球配額制將取消，在前述之生產地優勢不再之故。

#### 4.4.3 韓國

韓國雖然沒有自由貿易港區的名稱，但是釜山港與光陽港二港之「自由關稅區」也是屬於同樣自由貿易港區的概念，而目前除了這兩個港口之外，還有一個投資上億美元的自由貿易區在韓國仁川動工興建。韓國希望借此來吸引外來資金，同時並能更一步增進同中國的貿易交往。韓國仁川市的官員說，坐飛機從仁川到北京只需要2個小時，自由貿易區建成後，相信會有很多在中國設廠的韓國企業能夠到仁川來建立研發中心。

目前，微軟、惠普等高科技企業已經同仁川市簽署了備忘錄，準備在這裡建立科技園區。仁川市的官員說，自由貿易區建成後，仁川將成為東京，上海和香港等國際化大都市的有力競爭對手。去年，韓國吸引的外來資金大幅下降了35%。為了吸引外資，韓國計劃在仁川、釜山和光陽設立3個自由貿易區，將原本的釜山和光陽從原本的自由關稅區提升為自由貿易區，加上新投資的仁川港，預計可以為韓國地區吸引更多的外資進入韓國進行投資。

#### 4.4.4 新加坡

新加坡有七個自由貿易區，六個海上貨運和一個空港貨運，自國外進口之貨物，於暫免徵關稅及消費稅，得於受海關監管最少之情形下，在區內從事儲存、重新包裝、分類、拆裝封貨櫃及製造等行為。實務上，貨物得於同一自由貿易區內自由移動，海關不加以干涉。其倉儲貿易和轉口貿易的蓬勃發展，傳統的貨櫃進出口貨物提供72小時的免費倉儲，並且為轉口或復運出口貨物提供28天的免費存儲。在自由貿易區內，新加坡國際港務集團（PSA International）能夠提供兩百多萬平方米的封閉和露天儲存場所。在所劃設之自由貿易區均以圍圍牆方式和外界有所區隔，進出自由貿易區之出入口均有海關之檢查站，加以控管。海關人員有權得隨時進入自由貿易區內之貨櫃站，檢查存放於區內之貨物或貨櫃，唯實務上，基於信賴立場，海關極少會進去區內檢查，多於貨物或貨櫃離開自由貿易區時，於海關檢查站執行文件之檢查或作隨機檢查貨物。儲存在區內貨物進行重貼標籤、重新包裝、應稅貨物之填裝或拆裝、抽樣樣品之分類等活動之許可，應將申請函傳真至海關港口辦事處（Port Branch）。實務上，只要貨物未離開自由貿易區前，除應稅貨物外，貨主或託運業者對於貨物進行簡易之重新包裝等行為，均毋需向海關報備。

新加坡乃是自由貿易港區中典範，是真正有落實「自由」的自由貿易港區，24小時的貨物報關服務，4到6小時的快速貨物通關時間，以及海關幾乎完全不干涉業務

的「境內關外」，都是各國欲設立自由貿易港區的範本，也不外乎可以吸引大量的貨物到新加坡轉口。

## 4.5 小結

### 一、綜合比較

為了因應全球運籌模式及提升港口機場相關的營運效率，我國於規劃的自由貿易港區功能時，有兩項是香港、新加坡等其他國家所沒有的，那就是允許在自由貿易港區內進行高附加價值的深層次加工。

綜合以上各項研究報告，我們將目前發展比較完整的自由貿易港區，與台灣的自由貿易港區做一比較，從中了解台灣應該要加強的部分，如表 4.5。

表 4.5 各國之自由貿易港區比較表

國家或地區	香港	新加坡	台灣
自由貿易港區之區位	自由港	限制範圍	需「毗鄰」國際機場、港口管制區或封閉區 <sup>(1)</sup>
自由貿易港區數量(分海港及空港)	海港：本身就是一個自由港 空港：香港國際(赤臘角)機場	海港：6個 空港：樟宜國際機場	海港：規劃5個、已核准2個 空港：中正國際機場
依據法令	香港之基本法令	自由貿易區法案 (Free Trade Zone Act)	自由貿易港區 設置管理條例
隔離設施	無，無運送免稅區及沖退稅之制度	設圍牆	隔離管制區
產業優勢	出口、轉口 可延後14天報關	轉口、簡單加工	轉口 經報備可做深層加工
貨物轉運優勢	無押運費用	單趟保稅卡車約新台幣600 <sup>(2)</sup>	單趟保稅卡車約新台幣1500元 <sup>(2)</sup>
主管機關(regulator)	海港：香港港口及航運局 空港：民航處	交通部	海港：港務局 空港：民航局
招商	香港招商局及香港貿易發展局負責	新加坡經濟發展局負責	海港：港務局負責 空港：遠翔航空貨運園區負責

國家或地區	香港	新加坡	台灣
營運者 (operator)	海港：碼頭交由現代貨櫃碼頭有限公司、香港國際貨櫃碼頭有限公司、環球貨櫃碼頭有限公司、中遠國際貨櫃碼頭有限公司等四家民營公司負責經營 空港：貨運站交由香港空運貨站有限公司及亞洲空運公司兩家民營公司經營	海港：港區及碼頭交由新加坡港務集團公司負責經營（民營公司） 空港：民航局負責經營 SAITS及CIAS兩家民營公司負責地勤及貨運站服務	海港：港務局經營與開發 空港：遠翔航空貨運園區
效率	海運：48小時 空運：2.5小時	海運：整櫃（4小時），拼櫃（48小時內） 空運：4-6小時	海運：48小時內 空運：6-8小時
通關方式	1. 24小時通關。 2. 豁免報關物品遞交進出口報關表 3. 其餘必須在貨物進口或出口十四日內向海關遞交一份資料正確及齊備的進口或出口報關表，貨品進口出口人必須是香港登記之公司或香港居民。	1. 24小時通關服務 2. 資訊平台：Trade Net System，整合所有資訊流、金流、商流及物流。	1. 實務上僅白天上班時間可通關。 2. 向海關傳輸報單原則上將得免審免驗 3. 自由港區與課稅區、保稅區間之貨物流通，應依貨品輸出入規定辦理通關程序 4. 以EDI 傳輸報單
優惠措施	除酒類、煙草、碳氫油類及甲醇課徵貨物稅外，一般貨物毋須繳納關稅、營業稅，亦無運送免稅區及沖退稅之制度。	1. 港區內除煙、酒需課徵貨物稅外，其他均免課稅 2. 暫免課徵關稅、GST、貨物稅	運入區內供營運之貨物及自用機器、設備免徵進口關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費
人員進出	1. 入境：採寬鬆之方式，包括落地簽等 2. 入區：由民營公司核准及自行管制	採寬鬆之方式，包括落地簽等	外籍商務人士經自由港區事業代向自由港區管理機關申請核轉許可者，得於抵達中華民國時申請簽證

資料來源：1. 行政院經濟建設委員會，「自由貿易港區運作實務之探討—以荷蘭、新加坡及香港為例」，民國91年。

2. 蔡丁義，「兩岸現狀與WTO架構下之高雄港競爭與發展策略—發展高雄自由貿易港區」，民國92年。

3. 本研究整理

註：1. 根據自由貿易港區設置管理條例第三條規定之

2. 費用均是交給負責運送之物流公司

## 二、我國相對國外之優勢與劣勢

### 1. 優勢

#### (1) 允許區內進行深層加工

- i. 定義：依原產地證明書管理辦法第四條規定，深層加工係指；一、

原材料經加工或製造後所產生之貨品與其原材料歸屬之我國海關進口稅則前六位碼號列相異者。二、貨品之加工或製造雖未造成前款所述號列改變，但已完成重要製程或附加價值率超過百分之三十五者。

- ii. 由於深層加工涉及區內安全管理及加工所產生的價值是否課稅等複雜的管理問題，所以目前一般國家的自由貿易港區內，大都不准許進行深層加工。
- iii. 結合設計製造能力將可使我國自由貿易港區獲得特有的競爭優勢；貨物經深層加工產生的附加價值數倍於單純的轉運服務（依據交通部委託研究報告顯示，一個轉口貨櫃產生的附加價值是 1,625 美元，進行簡單加工後轉運可創造 4,750 美元附加價值，進行深層次加工後再轉運所產生附加價值更達 18,500 美元）。（陳榮信，2003）

## (2) 全免徵稅

- i. 進入香港的貨品，除了酒類、煙草、碳氫油類及甲醇課徵貨物稅外，一般貨物不需額外繳納關稅、營業稅，亦無押運運免稅區及沖退稅之制度。
- ii. 進入新加坡之物品除了煙、酒外需徵收關稅外，其他免稅貨品均免課稅。
- iii. 運入區內供營運之貨物及自用機器、設備免徵進口關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。

## 2. 劣勢

### (1) 押運費用相對較高

- i. 由於香港本身就是一個自由港，沒有所謂貨物離開自由貿易港區的問題，所以貨物在金入香港後可以自行流通，不需要押運多付費用。
- ii. 新加坡情形與台灣相似，自由貿易港區並沒有相鄰，因此欲運往其他自由貿易港區之貨物，需由保稅卡車押運，平均一台保稅卡車之價格為約新台幣 600 元。
- iii. 台灣的自由貿易港區間也並不是全都相鄰，貨物運至其他港區是必須要先離開港區再進入，而其中則需要由保稅卡車進行押運，一台卡車的費用約新台幣 1500 元，對於貨物量大的業者而言是不小的負擔。

### (2) 尚未執行 24 小時通關

- i. 香港與新加坡目前皆可電腦 24 小時的通關，除了新加坡於每週日上午四點至上午八點之外皆可以辦理電腦通關，例假日也可以通關，免除了因為時差所帶來的影響，也可以讓行商安排船班時有更彈性的空間。
- ii. 台灣並沒有在條文中規定通關時間，於實務上通關僅需海關電腦回應記錄有案即可通關，即是允許 24 小時通關服務的，但是因為業者資源尚無法支援 24 小時的通關作業，故未來業者如因需要而投入 24 小時通關的服務，即可進行 24 小時通關。

### (3) 報單較多

- i. 台灣貨物通關所需填寫的表格相較於香港或新加坡是比較多的，台灣的業者雖然已經習慣這樣子的報關方式，並且認為這並不會影響通關的速度與效率，但是對於外國廠商而言，可能會因為填寫表格的規定較為複雜，而降低進入台灣投資的意願。
- ii. 電子化與標準化是未來國際上發展的趨勢，所以如果可以將我們的通關表格，與其他國家做一個格式上的統一，降低外商公司進入台灣的門檻，或許可以吸引更多的貨量進入台灣。

### (4) 腹地不足

- i. 台灣目前自由貿易港區的規劃範圍都是以既有的港區為規劃的範圍，而原本的港區就幾乎已經利用殆盡了，可以在利用的地方相對少了很多，因此很難吸引更多的業者進入投資。
- ii. 雖然台灣的自由貿易港區可以允許進行深層加工，但是因為可以利用的腹地有限，使得許多有興趣進入港區中的一些加工出口區的廠商不得其門而入，因此，如果有機會擴大港區增加腹地，或許可使招商更順利。

## 三、未來趨勢及建議與改善

### 1. 短期

- (1) 我國自由貿易港區中雖然允許進行深層加工，但是由於港區腹地不足，供應原來港區中之業者已經接近飽和，所以也很難吸引可以進行

深層加工的業者進入港區中營運，所以未來是否可以結合都市計畫，重新劃定港區範圍，拓展腹地，吸引更多公司願意投資。

- (2) 為了提高服務品質，24 小時的通關服務是有必要採行的，香港及新加坡都已經是 24 小時的通關服務，使的時差的問題減到最小，更可以說是世界零時差；相對的，我們的海關與業者應該投資更多資源以進行 24 小時的通關服務，以吸引更多的轉口貨物進入台灣。
- (3) 台灣貨物通關的表格相交於其他國家而言是比較多的，雖然業者認為因為各國情況本來皆不相同，因此，表格也因此而有異同，但是並不會影響到通關的效率；然而，目前世界的潮流已經朝向電子化、標準化的趨勢前進，所以我國也應該與其他國家相互協調，制訂出統一的報關格式，不論是到哪一個國家皆可使用，不但可增加通關效率，更可以避免因為外商公司認為台灣通關過於複雜降低前來台灣投資的意願。

## 2. 中、長期

- (1) 香港與大陸簽訂了 CEPA，香港製造進口大陸的貨品關稅逐漸取消，再加上香港有緊鄰大陸的優勢，貨物可以直接透過陸運運至大陸內部，不但費用低廉且通關快速；雖然我國並沒有與大陸連接，但是我國的相對地理位置是較香港優越一些，從歐美各地來往大陸的貨品如果都能在台灣轉口，可以比香港節省更多的時間，因此我們必須要積極與大陸談判關稅優惠的措施，以吸引更多欲運往大陸或是從大陸欲運往世界各地的貨物到台灣進行轉口、包裝或重整的工作，真正做到全球運籌。

- (2) 進行自由貿易談判或二岸直航，吸引貨物經由台灣進出口，如東亞地區國家包含中國大陸、日本、韓國甚至是新加坡，都積極的與東盟進行協商與溝通，希望可以在 2010 年之前達成協商，落實東亞自由貿易區，屆時我國的自由貿易港區的優勢就會減少許多，因次有必要透過多方簽署自由貿易協定使自由貿易港區功能更加彰顯，並不斷改進。



## 第五章 物流相關服務產業分類及發展趨勢

### 5.1 物流相關服務產業分類

2004年4月份WTO服務貿易理事會特別會議中，台灣、澳洲、香港、尼加拉瓜、瑞士等會員國共同提出物流服務業進一步自由化之非正式建議案，附件將物流服務產業，依其所具備之性質，劃分為核心物流服務（Core Freight Logistics Services）、相關物流運送服務（Related Freight Logistics Services）、及其他相關物流服務（Other Related Freight Logistics Services）等三大類。本研究乃依據此分類原則，並參照行政院主計處「中華民國行業標準分類」及經濟部商業司「公司行號營業項目代碼表」之細部行業分類，將台灣物流服務相關產業，分類如下表5.1所示。

表 5.1 物流服務產業分類

物流業性質分類	行業名稱
<p>核心物流服務 (Core Freight Logistics Services)</p>	<p><b>貨物處理服務業 (Cargo Handling Services)</b>                      —貨櫃集散站經營業 (Container Terminal)                      —航空貨物集散站經營業 (Air Cargo Terminal)  <b>倉儲服務業 (Warehousing and Storage Services)</b>                      —物流中心 (Logistics Center)                      —保稅倉庫 (Bonded Warehouse)                      —進出口貨棧 (Import-Export Warehouse)  <b>運輸代理服務業 (Transport Agency Services)</b>                      —航空貨運承攬業 (Air Freight Forwarder)                      —海運承攬運送業 (Ocean Freight Forwarder)                      —船務代理業 (Shipping Agency)</p>
<p>相關物流運送服務 (Related Freight Logistics Services)</p>	<p><b>貨物運輸業 (Freight Transport Services)</b>                      —海洋水運服務業 (Marine Shipping)                      —民用航空運輸業 (Civil Air Transportation)                      —鐵路運輸業 (Freight Railroads)                      —公路運輸業 (Trucking)                      • 汽車貨運業 (Truckload Trucking)                      • 汽車路線貨運業 (Less-than-truckload Trucking)                      • 汽車貨櫃貨運業 (Container Trucking)  <b>其他相關物流業 (Other Related Logistics Services)</b>                      —快遞服務業 (Courier Services)</p>
<p>其他相關物流服務 (Other Related Freight Logistics Services)</p>	<p><b>理貨包裝業 (Packaging)</b>  <b>報關業 (Customs Clearance Services)</b></p>

資料來源：本研究整理。

## 5.2 物流相關服務產業之發展趨勢

由於全球化的方興未艾，除造成許多跨國公司興起之外，部分物流相關服務產業，為了能一次滿足顧客之相關物流需求，以提供更完善的服務品質，因此有些規模較大的業者，逐漸演變為能同時整合物流、資訊流、金流等功能之整合型服務提供者，並且以全球商務為其目標，進一步朝國際化邁進。

綜上所述，可知目前物流相關服務產業中，除上述分類之不同產業外，亦有橫跨多種不同業別以提供整合性物流服務為主之產業，此類產業較具規模，且多半已晉升為跨國企業，本研究稱之為「國際性整合型物流服務業」。下圖 5.1 即表示此類業者其業務所涵蓋的範圍，除所有相關物流服務產業外，尚包含資訊流、金流及知識流之部分，顯示此類業者企圖同時以其專業運輸、物流支援、金融商品及電子商務等能力，再加上專精之顧問服務，提供給顧客一套量身訂作之完整解決方案。

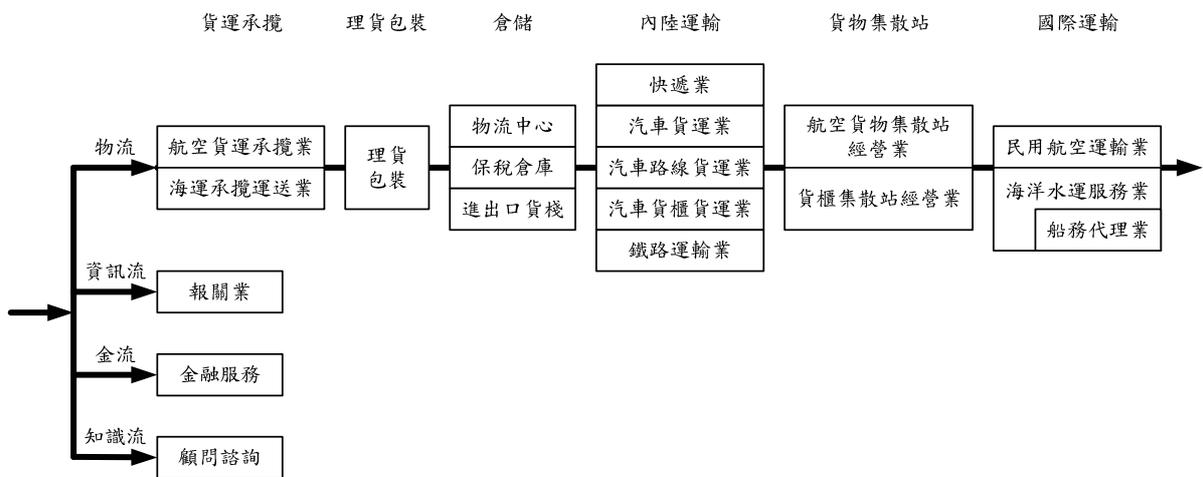


圖 5.1 整合型物流服務產業服務流程

由於物流相關服務產業國際化並提供整合性服務乃為目前因應全球化發展之一主要趨勢，因此，本研究在下一章正式進入探討我國物流相關服務產業之現況及發展前，將先於下節當中，首先探討目前國際性整合型物流服務業者之營運現況及未來發展趨勢，期能提供我國內物流相關服務業者一發展範例，使其能在全球化、自由化競爭激烈的情況下，尋找到新的生存競爭方向。

### 5.3 國際性整合型物流服務業

在 WTO 開放之前，國際性整合型物流服務產業，便已透過台美貿易協定等方式，在台設立分公司營運，目前計有 DHL、FedEx、TNT、UPS 等多家業者進入我國市場。而此類國際性整合型物流服務業，其主要整合之產業，包括特許經營之航空運輸業、航空地勤業、航空倉儲業、航空貨運承攬業、航空貨運報關業等五種，以及非特許經營之陸運行業、金融業二種，形成七業合一之整合型物流服務業，其在台灣之營業規模則如圖 5.2 所示。

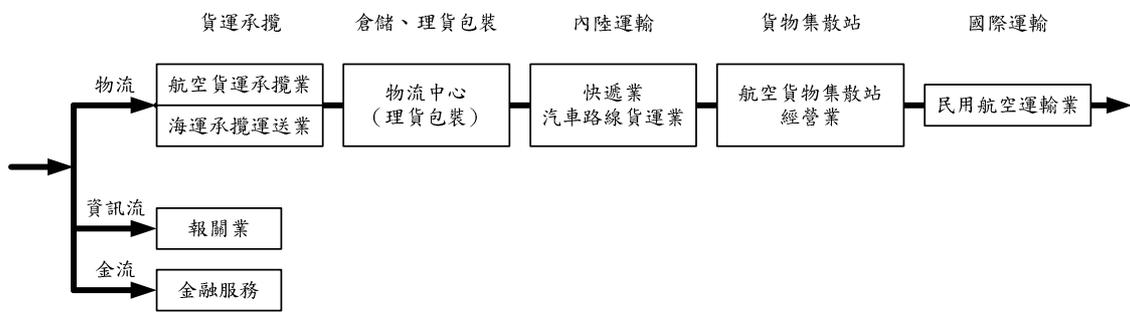


圖 5.2 國際性整合型物流服務業者在台灣之營運規模

以下將以 DHL 及 UPS 為例，說明國際性整合型物流服務產業業者，其所經營的業務範圍、營運現況、對現有我國業者造成之影響、以及目前此類型業者未來之發展方向為何。

#### 5.3.1 經營業務

DHL、UPS 皆為全球國際快遞與運籌服務領導品牌，提供客戶多樣化與客製化的解決方案，擁有全球化的經驗。

DHL 目前主要營運的業務，以運輸 (transportation) 及倉儲 (warehouse) 為主，分為 DHL Express 國際快遞業務，以及 DHL Danzas 國際海、空運承攬業務二個部分，另外還包括公路運輸，以及提供企業完整之解決方案 (total solution)。

而 UPS 目前主要之營運業務，則可區分為國際快遞、國際海、空運承攬、公路運輸、提供企業完整解決方案，以及於台灣目前尚未提供之金融服務及顧問服務等。

#### 1. 國際快遞業務

- (1) 主要提供及門 (door to door) 服務。
- (2) DHL 民國 89 年與通路領導品牌 7-ELEVEN 結盟，於全台灣 3,400 餘家 7-ELEVEN 門市提供文件及包裹之國際快遞服務；UPS 則於 87 年起與全家便利商店異業結盟，於全家便利商店全省各地門市提供「UPS 快遞封」、「UPS10 公斤箱」和「UPS5 公斤箱」等快遞服務。
- (3) 另外，在部分國家、地區提供如 DHL 之「限時快遞」、UPS 之「全球特急快遞」等服務。

#### 2. 國際海、空運承攬

- (1) 主要提供及港 (port to port) 服務。
- (2) 在民國 92 年和 DHL 正式合併之前，Danzas Air and Ocean 在空運承攬及海運承攬方面，已分別為全球第一及第二大業者。另外 Danzas 亦提供其客戶報關之服務，然而一般業者由於多半有自己長期合作的報關業者，因此僅少部分業者之報關作業會指定交由 Danzas 處理。
- (3) 民國 90 年，UPS 收購全球最大海運承攬、報關及物流業者之一的 Fritz Companies, Inc.，從中接手其優異之報關資訊系統；另又於 93 年收購 Menlo Worldwide Forwarding，以承接其遍及 175 個國家之空運及海運

承攬業務。

### 3. 公路運輸

- (1) 由於 DHL、UPS 之國際快遞業務主要提供及門服務，因此在機場至內陸間之貨物運輸，由於我國允許航空貨運承攬運送業者兼營車輛載重三噸半以內之汽車路線貨運業。
- (2) 近年為加強較小巷弄之服務，且因應都會區越來越不易之臨時停車，以降低貨車違規臨時停車之風險，因此亦提供專業機車配送之服務。

### 4. 提供企業完整之解決方案

- (1) DHL 連結其高速物流網路，憑藉著強大的物流運送網路及先進的資訊整合能力，可有效為企業發展提供強大的助力。另外，為因應美商優比速公司（UPS）在臺灣設立物流中心，DHL 和東源物流合作，以東源物流在桃園林口之物流中心，進行如零組件倉儲組裝、維修等加值作業。
- (2) UPS Supply Chain Solutions 為一獨立營運之公司，完全不受 UPS 之管制，甚至為求解決方案最佳化，可使用 FedEx 之貨機運送貨物。另外，UPS 於民國 90 年收購 Fritz Companies, Inc.，從中接手其優異之報關資訊系統，以提供更完整之量身訂作軟硬體及網際網路之解決方案服務，達到「Do as what shippers ask.」之目標。

5. 金融服務：UPS Capital 提供付現、支票、轉帳等方式之貨到付款功能，亦提供企業比銀行更寬鬆之融資功能。

6. 顧問服務：UPS Consulting 具備為財星雜誌 (Fortune) 前一千大企業，提供可協助企業密切整合其供應鏈營運方式及商業策略實際決策方向及決策計畫之能力，並能為企業量身訂製其最佳之供應鏈完整解決方案。

### 5.3.2 營運現況

以下將分為服務對象、貨物種類、航空貨運市場區隔、中正國際機場貨運量、及佔台灣每週全貨機總班次之比例，來探討 DHL 與 UPS 等國際性整合型業者在台灣之營運現況。

1. 服務對象：DHL 在台灣主要服務中、小型企業；UPS 則除中、小型企業外，亦可服務較大型企業。
2. 貨物種類：DHL 主要運送之貨物，以 B2B 之高科技產品之樣品、文件、紡織品為主，其中樣品佔有相當大的比例，而 C2C 的部分業務量極少；UPS 之主要營運貨種，則以文件、高科技產品（如筆記型電腦、LCD 等）為主。
3. 航空貨運市場區隔：在這樣不同的貨物種類下，DHL 在 20 公斤以下貨運市場表現亮眼；而在 20 公斤以上的部分，則因定價的關係，以 UPS 較 DHL 佔優勢。
4. 中正國際機場貨運量：UPS 佔整個中正機場貨運量（包括快遞及 Air Cargo）0.91%，加上 FedEx 共 2.96%。此一部份不包含經由遠翔代為處理之貨運量。
5. 台灣每週全貨機總班次之比例：由於 DHL 較常利用客機機腹之載貨能力，因此僅能計算出 UPS 佔總班次之 12.99%，加上 FedEx 則共佔 20.85%。

### 5.3.3 整合型物流服務業者進入對現有業者之影響

由於 DHL、UPS 及 FedEx 等國際性整合型物流服務業者，早在 WTO 要求開放物流服務相關產業市場管制之前就已進入我國市場。並且由於此類整合型物流服務業者，主要業務乃提供國際貨物快遞，以及供應鏈完整整合物流服務為主，而主要貨種，則為體積小、高價值之高科技產品及樣品，以及輕薄具時效性之文件類為主，因此和我國一般物流相關服務產業之一般貨物運輸方式與貨物種類，以及專注於整個物流市場中單一環節之經營方式，有一定之市場區隔。

另外，整合型物流服務業者（如 DHL）在航空貨運之部分，除利用自己所擁有之貨機運送貨物外，實際上不少航空貨物，乃採用和國內之民用航空運輸業者（如長榮）合作之方式，由其所屬貨機運送，或利用客機機腹之載貨能力運送，而非全由整合型物流服務業者本身自行運送，以此合作方式創造雙贏的局面。

由以上整合型物流服務業者在我國採取之營運方式，可看出雖對國內欲經營國際快遞之物流服務業者衝擊較多外，在其他產業方面，由於多少具有一定市場區隔，且整合型物流服務業者在國內亦多多少少採用和國內其他物流相關服務產業合作經營之方式，因此截至目前為主，對於我國國內物流相關服務產業之影響有限。

### 5.3.4 整合型物流服務業者之發展優勢與趨勢

#### 1. 整合各相關服務產業之功能，提升競爭績效

DHL 結合了長久以來在亞太區的運務設施投資、勤奮工作的表現、及對客戶所做的承諾、以及行銷與廣告共同努力的成果。在過去數年之間，投入超過 11.3 億美元的金額建設在全亞太區的運務設施，使 DHL 能提供量身訂製的快遞與物流解決方案，讓客戶付託的貨物得以順暢、快速地運送至各地，因此確

保了客戶滿意度，及奠定 DHL 品牌在客戶心目中堅實的信賴度。

UPS 則透過其 UPS Air Cargo、UPS Capital Corporation、UPS Consulting、UPS Professional Services、及 UPS Supply Chain Solutions，提供物流、資訊流和金流的整合同步化運籌管理，建立供應鏈完整解決方案之領導品牌。

## 2. 透過併購，提供全球地域服務

DHL 於民國 92 年正式與 Deutsche Post Euro Express、Danzas Air and Ocean 合併。此一整合，正代表著為客戶提供更全方位快遞與整合運籌的決心：以 DHL Express 之專業而完善之快遞物流服務，配合 DHL Danzas 專業的顧客導向物流解決方案、空運、海運、全球規劃運送、倉儲，分裝、全球物流安排服務的能力，整合後的新氣象，更名為 DHL 開創國際物流運籌的新格局。

另外為加強提供企業完整解決方案之服務品質，DHL 先後在亞利桑納州的史柯斯戴爾 (Scottsdale, Arizona)、倫敦 (London) 及吉隆坡 (Kuala Lumpur) 成立資訊服務中心 (Information Services Center)，進一步將歐、美及亞洲的資訊同步、整合，建立了一個完整的資訊網路，以提供業者無時差的物流網路服務；另外亦積極加強在和 Deutsche Post 及 Danzas Air & Ocean 合併後整個企業流程標準化之作業，以期能在未來提供更完整之整合物流服務。

而 UPS 則分別於民國 90、93 年併購 Fritz Companies, Inc. 及 Menlo Worldwide Forwarding，以加強其報關資訊系統之服務，並提升於海、空運承攬之運送能力，順利拓展全世界一百多個國家之海空運市場。並提供由物流配送、貨物運輸 (空運、海運、陸運、鐵路運輸)、複合運輸、貨物承攬、國際貿易諮詢、報關服務，以至於零組件配送物流、專業技術維修及組裝服務、供應鏈之設計與規劃、退貨服務管理、緊急零組件遞送等廣泛之全球專業服務。

### 3. 因應大者恆大之趨勢，做全球性之整合

根據 DHL 與 UPS 之統計，民國 92 年二家公司之營收總額，分別為：DHL 將近 220 億歐元，折合約 268 億美元；UPS 則為 335 億美元。另外，由 UPS 之新聞稿，可得知 UPS 於民國 93 年第三季（至 9 月 30 日）合併營收總額，較去年同期增加 7.7% 為 89.5 億美元。營業利潤成長 9.7% 至 12.6 億美元。

### 4. 積極搶進大陸市場

民國 93 年底，UPS 以一億美元買下中國大陸之中外運空運發展公司（大公報，2004），94 年 1 月開始首先在上海、廣州、深圳、天津和青島交接，至同年 12 月，UPS 將在其他的 18 個城市獲得控制權，預計將可得到中國 23 個城市之國際快遞業務直接掌控權。

## 第六章 核心物流服務

物流供應鏈體系中，核心物流運送服務分類下的產業，對於可靠且有效率的物流經營（operations）活動而言是不可或缺的要素，其中又可分為（1）貨物處理服務業、（2）倉儲服務業、及（3）運輸代理服務業等三種。

### 6.1 貨物處理服務業

又可細分為（1）貨櫃集散站經營業、（2）航空貨物集散站經營業。此二種產業最主要之區別，即在於貨櫃集散站經營業屬海運範疇，主要受到「航業法」及「關稅法」之規範；而航空貨物集散站經營業則屬空運範疇，主要受「民用航空法」之規範。規範此類貨物處理服務業之母法及其對應之子法，則如表 6.1 所示。

表 6.1 貨物處理服務業各業別所屬之相關法規

法規	業別	
	貨櫃集散站 經營業	航空貨物 集散站經營業
<b>航業法</b>	✓	
貨櫃集散站經營業管理規則	✓	
<b>關稅法</b>	✓	
海關管理貨櫃集散站辦法	✓	
貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法	✓	
海關管理進出口貨棧辦法	✓	✓
<b>民用航空法</b>		✓
航空貨物集散站經營業管理規則		✓

### 6.1.1 貨櫃集散站經營業

依照「航業法」第二條之規定，貨櫃集散站經營業係指提供貨櫃集散站之場地及設備，經營貨櫃貨物集散而受報酬之事業。

在「海關管理貨櫃集散站辦法」第二條第四項中，則稱貨櫃集散站，指「經海關完成登記專供貨櫃及櫃裝貨物集散倉儲之場地」。

而「貨櫃集散站經營業管理規則」第三條中，更將其工作內容細述為貨櫃貨物之儲存、裝櫃、拆櫃、裝車、卸車及貨櫃貨物之集中、分散。且貨櫃集散站經營業得兼營進口、出口、轉口與保稅倉庫；及其他經交通部核准與貨櫃集散站有關之業務。

#### 一、自由化進程

1. 為了加入 WTO 之政策需要，交通部於民國 88 年 2 月修正「航業法」及其相關子法，開放外國公司來台投資、設立子公司，以從事貨櫃集散站業務。
2. 目前「航業法」正在修法，預期未來修正通過後，貨櫃集散站經營業之相關限制條件將更少。

#### 二、相關管制

##### 1. 進入條件

「貨櫃集散站經營業管理規則」中第八條規定：「貨櫃集散站經營業之實收資本額，不得少於新臺幣壹億元。」而在其基本設備限制方面，第九條則列有下列應具備之基本設備：

- (1) 貨櫃儲放場、貨物裝卸工作場所、停車場、進出道路及辦公室等。
- (2) 自備機具及車輛規定如下，但本款機具得以相等能量及功能機具替代：
  - i. 起重機：三十五噸以上二臺。
  - ii. 堆高機：五噸以上二臺、二噸以上六臺。
  - iii. 曳引車：四十噸二臺。
  - iv. 半拖車：二十呎及四十呎各四臺。
  - v. 地磅：經度量衡機關檢定合格之五十噸以上一臺。
- (3) 貨櫃、機具、車輛修護設備。
- (4) 消防設備：應依地方主管機關所訂標準規定設置。
- (5) 其他有關設備。

而貨櫃集散站內進口、出口、轉口與保稅倉庫及貨櫃之海關集中查驗區之設備標準依財政部「關稅法」以及「海關管理貨櫃集散站辦法」之規定<sup>1</sup>。

而同一貨櫃集散站或貨棧兼營保稅倉庫者，應同時具備符合前項與「保稅倉庫設立及管理辦法」規定之條件，始得申請實施自主管理。

佔地限制方面，則依照「貨櫃集散站經營業管理規則」第六條規定，「貨櫃集散站經營業供貨櫃儲放、裝卸、停車使用之整塊土地總面積，不得低於三萬三千平方公尺。但經交通部許可者，不得低於二萬二千平方公尺。」

---

<sup>1</sup> 根據「海關管理貨櫃集散站辦法」第二章第五條之規定：「集散站應設置貨櫃集中查驗區域以供海關查驗貨物。集中查驗區域之設置須有明顯標示，其面積、查驗場所、遮雨棚、照明燈具、機具、電源插座及其搬運工人等應配合海關查驗需要設置。新設立之集散站並應有固定式之拖靠月台。但設置於國際港口管制區內之集散站，其出口整裝貨櫃之查驗作業月台，得以活動式之平面拖靠月台替代；集散站應設置電腦及相關連線設備以電子資料傳輸方式處理業務。其作業規定，由海關訂定並公告。」

另外，根據「航業法」第五十一條規定，貨櫃集散站之貨櫃運輸出入通道，應與鐵路、公路運輸系統為適當之配合，不得妨礙交通秩序與安全。

若有貨櫃集散站業者欲實施自主管理，則根據「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」第八條之規定，需具備下列條件：

- (1) 已依關務有關法令規定，以電子資料傳輸方式辦理貨櫃(物)之控管、申報及通關作業。
- (2) 制度完善、營運正常、倉容與機具充足及管理良好；貨櫃(物)之進儲、提領、存放位置、異動及進出棧(倉)，設有一套完整之電腦控管作業流程。但儲存大宗或種類單純之裸裝貨物者，不在此限。貨櫃集散站門口警衛室設有電腦並採連線控管，海關可在線上隨時查核，且上列進儲、提領、異動及進出棧(倉)單證妥善保管兩年以上，可供海關勾稽查核。
- (3) 設有獨立之警衛部門，負責執行貨櫃(物)進出站(倉)之查對、門禁管制、櫃場(倉棧)巡邏；警衛人員需著制服以資識別。但設立於港口機場管制區內之進出口貨棧，不在此限。
- (4) 門口設有閉路電視監控系統。但設立於港口機場管制區內以儲存大宗或種類單純裸裝貨物之貨棧業者，得免設置。
- (5) 三年內所存儲之貨櫃(物)無私運或嚴重失竊紀錄者。但港口機場管制區、加工出口區或科學園區之倉儲業，設置未滿三年者，得不受三年期間之限制。

對於外國經營此業之相關法規，在「貨櫃集散站經營業管理規則」第五條則提到，外國船舶運送業在中華民國設立分公司，經交通部核准發給外國船舶運送業分公司許可證者，得申請兼營貨櫃集散站經營業。

## 2. 費率

「航業法」第五十五條規定，「貨櫃集散站經營業營業費率上下限，由當地航政機關報請交通部核定；其有變更時，亦同。貨櫃集散站經營業營業費率，由該經營業在前項之上下限範圍內擬訂，報請當地航政機關核定後實施。」

然由於「公平交易法」第十四條規定：「事業不得為聯合行為。」而第四條則規定聯合行為，為「事業以契約、協議或其他方式之合意，與有競爭關係之他事業共同決定商品或服務之價格，或限制數量、技術、產品、設備、交易對象、交易地區，相互約束事業活動之行為而言；前項所稱聯合行為，以事業在同一產銷階段之水平聯合，足以影響生產、商品交易或服務供需之市場功能者為限；第一項所稱其他方式之合意，指契約、協議以外之意思聯絡，不問有無法律拘束力，事實上可導致共同行為者；同業公會藉章程或會員大會、理、監事會議決議或其他方法所為約束事業活動之行為，亦為第二項之水平聯合。」因此目前貨櫃集散站經營業雖有由中華民國貨櫃儲運事業協會所向交通部核報之「內陸貨櫃集散站經營業營業費彈性費率表」，然而實際上為免違反「公平交易法」，各家貨櫃集散站經營業業者亦各自訂立各家業者所需之營業費率表。

## 3. 法規整理

貨櫃集散站經營業之相關法規限制整理如下表 6.2。

表 6.2 貨櫃集散站經營業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新臺幣一億元
	設備	● 需自備機具及車輛 ● 自主管理需具備電腦及連線設備 ● 海關集中查驗區
	營運面積、地點	● 三萬三千平方公尺 ● 經交通部許可者，不得低於二萬二千平方公尺 ● 出入通道應與鐵路、公路運輸系統為適當之配合
	外國籍公司	● 外國船舶運送業分公司得申請兼營貨櫃集散站經營業
費率		● 營業費率有上下限 ● 營業費率由上下限範圍內擬訂
主管單位		● 航政轄區之航政機關（即各港務局） ● 交通部

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

根據「海關管理貨櫃集散站辦法」第二條的定義，所謂貨櫃，指供裝運進出口貨物或轉運、轉口貨物特備之容器，其構造與規格及應有之標誌與號碼，悉依國際貨櫃報關公約之規定。貨櫃內裝有貨物者，稱實貨櫃；未裝有貨物者，稱空貨櫃；實貨櫃內所裝運之進口、轉運、轉口貨物如屬同一收貨人，或出口、轉口貨物如屬同一發貨人者，為整裝貨櫃；其進口、轉運、轉口貨物如屬不同一收貨人或出口、轉口貨物不屬同一發貨人者，為合裝貨櫃。

依照「貨櫃集散站經營業管理規則」第四條所述，「貨櫃集散站經營業，依其場站所在位置分類如下：

1. 港口貨櫃集散站：指設於港區範圍內與貨櫃碼頭相連結者。
2. 鐵路專用貨櫃集散站：指設於鐵路場站範圍內，由鐵路機構自行經營者。

3. 內陸貨櫃集散站：指設於港區以外內陸地區，不屬於鐵路專用之貨櫃集散站者。」

由於早期貨運量極大之黃金時期，由於港口貨櫃集散站之容量非常有限，在貨運量無法負荷的情況下，乃將貨櫃集散站往內陸設置發展，內陸貨櫃集散站便應運而生，亦逐漸成為我國最常見之貨櫃集散站經營業。而我國目前並無鐵路之專用貨櫃集散站。

而根據「關稅法」第二十六條規定，貨櫃集散站主要經手的貨物，屬於未完成海關放行手續之進出口貨物，並得經海關核准，暫時儲存於貨棧或貨櫃集散站。

另外，政府為鼓勵貨櫃集散站業者轉型為物流中心，於「海關管理貨櫃集散站辦法」第十條規定，貨櫃集散站得向海關申請設置保稅倉庫，保稅倉庫內有關業者從事貨物之重整及簡單加工之運作，應依保稅倉庫設立及管理辦法之規定辦理。又於「物流中心貨物通關辦法」第五條規定，業者須具備實收資本額三億元，並應於特定地點設置，即可經營該項業務。業者可依上開規定提出申請。因此目前貨櫃集散站經營業者，只要符合以上規定，即可申請籌設物流中心。

#### 四、市場規模

根據財政部關稅總局之「各關稅局工作量統計月報表」民國 93 年 9 月份之資料顯示，基隆關稅局所屬之貨櫃集散站，共 21 家；台中關稅局 4 家；高雄關稅局 13 家；共 38 家。而根據中華民國貨櫃儲運事業協會之統計，截至 93 年 10 月底止，內陸貨櫃集散站經營業共有 19 家總公司、7 家分公司，總計 26 家。

在場站設施部分，港口貨櫃集散站以高雄港為例（表 6.3）：目前高雄港有倉棧 75 座，總容量 92 萬 8,086 公噸，露置場 10 處，總容量 4 萬 4,866 公噸；75 座倉棧

中，包括 71、72 號機械穀倉 2 座，容量各為 10 萬公噸、8 萬公噸，均由遠森網路科技股份有限公司經營（即原遠東倉儲公司）。另外，由於貨櫃運輸為現代海運之主流，為因應此趨勢，自民國 58 年起，高雄港陸續興建 5 個貨櫃儲運中心，並將這些設施，分租給各貨櫃集散站經營業業者使用。茲將其設備簡介如下：

1. 第一貨櫃儲運中心：位於中島商港區西北端，有 40、41、42、43 號 4 座碼頭，全長 848 公尺，置有貨櫃起重機 3 台，儲運場地 10.5 公頃，可儲放 2,500 個 20 呎貨櫃。
2. 第二貨櫃儲運中心：位於前鎮商港區，有 63、64、65、66 號 4 座碼頭，全長 1,205 公尺，置有貨櫃起重機 10 台，儲運場地 45 公頃，可儲放 1 萬 2 千個 20 呎貨櫃。
3. 第三貨櫃儲運中心：位於小港商港區，有 68、69、70 號 3 座碼頭，全長 1,072 公尺，置有貨櫃起重機 11 台，儲運場地 48 公頃，可儲放 1 萬 8 千個 20 呎貨櫃。
4. 第四貨櫃儲運中心：位於中興商港區，有 115、116、117、118、119、120、121、122 號 8 座碼頭，全長 2,533 公尺，其中 122 號碼頭為多功能散雜貨碼頭，置有貨櫃起重機 19 台，儲運場地 100 公頃，可儲放 3 萬 5 千個 20 呎貨櫃。
5. 第五貨櫃儲運中心：位於大仁商港區（第三貨櫃中心與中船高雄總廠之間），有 74、75、76、77、78、79、80、81 號 8 座碼頭，全長 2,444 公尺，其中 74 號碼頭為重件雜貨碼頭，置有貨櫃起重機 20 台，儲運場地 90 公頃，可儲放 4 萬 9 千個 20 呎貨櫃。

表 6.3 高雄港貨櫃場設施表

碼頭		基地面積 (平方公尺)	貨櫃集散站 (平方公尺)	修護場 (平方公尺)	儲存能量 (TEU)	使用單位
第一貨櫃 儲運中心	#40	105,000	2,481	1 座	2,500	公用
	#41					連海
	#42					
	#43					
第二貨櫃 儲運中心	#63	455,745	4,500	2 座	1,791	萬海
	#64				4,430	萬海
	#65				10,892	東方海外
	#66					
第三貨櫃 儲運中心	#68	162,000	9,600	2,800	6,647	APL
	#69	162,000	9,600	2,800	6,647	
	#70	100,000	6,600	—	5,601	陽明
第四貨櫃 儲運中心	#115	54,140	9,000	3,000	2,744	長榮
	#116	151,920			5,256	
	#117	132,104	9,000	3,000	5,300	長榮
	#118	112,000	9,000	3,000	4,896	快桅
	#119	112,000	9,000	3,000	4,896	
	#120	128,799	9,000	3,000	5,000	陽明
	#121	133,985	9,000	3,000	5,000	日本郵船
	#122	112,000	9,000	3,000	5,000	公用
第五貨櫃 儲運中心	#74	12,768	—	—	—	重件碼頭
	#75	112,162	2,100	1,316	4,704	現代
	#76	234,107	3,192	1,876	13,560	快桅
	#77					快桅
	#78	189,332	3,192	1,876	11,616	韓進
	#79	192,208	3,192	1,876	11,616	長榮
	#80	209,536	3,696	1,876	9,840	長榮
	#81					長榮

資料來源：1.交通部運輸研究所，「亞太地區國際港埠競爭力分析與趨勢研判」，民國 89 年。  
2.交通部運輸研究所，「航商在高雄港租賃貨櫃碼頭之規模經濟研究」，民國 92 年。

而在內陸貨櫃集散站經營業方面，則以中央貨櫃倉儲股份有限公司為例：該公司位於台北縣瑞芳鎮，屬基隆關稅局所管轄之貨櫃集散站，其場區除整裝之貨櫃場 (container yard, CY)、散裝貨物之倉庫 (container freight station, CFS) 及進、出口倉外，尚有木箱貨區、貴重貨品區、及專供海關查驗貨物之集中查驗區，另外更有

一處申請兼營之保稅倉庫。詳細場區及設備規模如表 6.4 所示。

表 6.4 內陸貨櫃集散站經營業業者之場區及機具設備規模

項目		規模
總面積		50,869 平方公尺
倉庫	出口倉	4,169 平方公尺
	進口倉	5,188 平方公尺
貨櫃場		25,842 平方公尺
載貨電梯		2 座
貨櫃起卸機		6 部
堆高機	15 噸	1 部
	7 噸	1 部
	1.5~4 噸	19 部
場內拖車		1 部
場內車板架		22 座
地磅		2 座

資料來源：中央貨櫃倉儲股份有限公司。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

由表 6.5 可看出在開放前貨櫃集散站經營業所承攬裝卸之貨櫃量成長率僅 3.97%，於民國 88 年開放外資進入國內市場後，該年度貨櫃量成長率達 10.15%，然而隔年成長幅度立刻下降至 7.72%，成長起伏相當大；若另外對照財政部關稅總局所統計之家數資料，可發現貨櫃集散站經營業，由 91 年 1 月的 42 家，到了 92 年 1 月只剩 40 家，93 年 1 月更減少至 38 家。

表 6.5 自由化對貨櫃集散站經營業所造成之影響

影響指標	開放前		開放後	
	86 年	87 年	88 年	89 年
產量（貨櫃裝卸量，TEU）	8,520,199	8,858,211	9,757,648	10,510,762

資料來源：交通部統計處，交通統計月報，民國 93 年。

由以上資料，可得知市場的開放與否，對於貨櫃集散站經營業並沒有絕對之影響，反而由於市場之飽和，再加上海運貨運逐漸轉移至大陸，因此造成貨櫃集散站經營業家數之逐年減少。

因應貨運量之逐漸減少，部分內陸貨櫃集散站經營業業者在無以為繼的情況下，有的選則努力尋找貨源，收購其他同業資源、籌畫兼營物流中心的方式以擴展經營規模，更積極的業者，如東亞運輸倉儲，則已西進至大陸，和當地業者合作經營；有的則不得不關門大吉，而由較具規模之業者將其土地及相關設施、設備收購。

在港口貨櫃集散站之部分，由於港務局的逐漸民營化，以及貨運量之逐年減少，再加上未來台北港建成之後，港口貨櫃集散站業者之經營空間將更多，再再造成了港口貨櫃集散站和內陸貨櫃集散站互相競爭之局面，如此亦造成內陸貨櫃集散站之加速式微。

## 2. 外籍業者

而目前外籍船舶運送業者在我國境內兼營貨櫃集散站經營業者，有如 APL、K-Line、台灣韓進等，然而這些外籍船舶運送業者兼營之策略，並非以其分公司獨資經營之方式，有鑑於目前市場已趨向飽和，因此這些外籍業者採取投資國內現有貨櫃集散站的方式，和既有業者密切合作。

## 六、我國貨櫃集散站經營業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

- (1) 各公司服務網漸趨完整。
- (2) 進入門檻需固定之機具設備及龐大之土地，現有業者具有一定之土地優勢。
- (3) 國內市場已漸趨飽和。

### 2. 劣勢

- (1) 早期由於貨量大，港區容納不下，才誕生內陸貨櫃集散站經營業。然而內陸貨櫃集散站近年已成為一衰敗中行業，且港務局開始走向民營化，再加上貨量變少，港務局便想將貨物吸回，造成國內港口貨櫃集散站及內陸貨櫃集散站業者之間的競爭。
- (2) 相較於港口貨櫃集散站業者，內陸貨櫃集散站業者最主要之劣勢，即在於須負擔將貨櫃往返於港區及內陸貨櫃集散站之內陸運費，因此成本較高。

## 七、自由化之發展方向

貨櫃集散站經營業台灣目前有 38 家，早在民國 88 年即已開放外資進入市場。基於土地需要量龐大，再加上資本額限制及機具需求，使得外商興趣不高，因此目前在加入 WTO 後對業者的衝擊不大。

由於台灣地小人稠，土地取得極為不易，貨櫃集散站經營業發展空間相當有限，根據中華民國貨櫃儲運事業協會所提供之資訊，可得知目前國內貨櫃集散站已呈現

飽和的狀態。因此在未來，我國貨櫃集散站經營業可由政府及業者二方面共同努力，提昇國際競爭力：

## 1. 政府

- (1) 一方面應為我國業者在 WTO 爭取跨國平等互惠營運之機會，一方面則應訂定辦法，獎勵並輔導業者朝國際發展。
- (2) 促使大陸市場開放，使業者得以有機會在語言、文化相類似的環境下拓展其經營市場。
- (3) 鼓勵船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、及貨櫃集散站經營員至外國設置營業據點：台灣船舶運送業船隻行駛至他國，船務可由台灣之船務代理業負責，攬收貨物則可由台灣海運承攬運送業者承接，而港口倉儲則由台灣貨櫃集散站業者負責，亦即整個由收貨至運輸皆掌握在台灣業者手上。

## 2. 業者

- (1) 消極的作法：看業者之營運地點是否仍要經營本業，或可轉型經營倉儲、物流業為主，或是直接變賣給其他業者，將經營權轉移。
- (2) 積極的作法：即應致力往國外發展，拓展國際市場，並應加強對相關產業之緊密合作，因此即便在國內海運市場因運量逐漸轉往中國大陸的情況下，能不受航商承運量逐漸萎縮的影響，得以持續經營。
- (3) 未來可和台灣鐵路管理局合作，透過鐵路之重運量運輸方式，充分運用鐵路之專用貨櫃集散站，將中間原先之長途公路運輸，改由鐵路運輸，僅頭尾短途運輸由卡車／拖車負責。

## 八、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
中華民國貨櫃儲運 事業協會	陳文光	台北縣汐止市大同路3段264號3樓 TEL: 02-86480112

### 6.1.2 航空貨物集散站經營業

依據「民用航空法」之規定，航空貨物運輸相關之產業，主要包括民用航空運輸業、航空站地勤業、航空貨運承攬業及航空貨物集散站經營業等。

其中航空貨物集散站經營業，依「民用航空法」第一章第二條第十六款與「航空貨物集散站經營業管理規則」第二條，指「提供空運進口、出口、轉運或轉口貨物集散與進出機場管制區所需之通關、倉儲場所、設備及服務而受報酬之事業」，而航空貨物集散站內經營之業務應包含航空貨物與航空貨櫃、貨盤之裝櫃、拆櫃、裝盤、拆盤、裝車、卸車、進出口貨棧、配合通關所需之服務等項目，另亦得兼營航空貨櫃、貨盤保養、維護及整修、與航空貨物集散站倉儲、物流有關之業務。

#### 一、自由化進程

為配合我國加入世界貿易組織(WTO)，交通部於民國90年11月14日修正施行之民用航空法中，已取消WTO會員國籍之外人來台投資設立航空貨物集散站經營業之外資及董事比例限制，並自我國於91年1月1日加入WTO後正式生效，自此只要是WTO會員國籍之外人想進入我國市場投資設立航空貨物集散站經營業，均無外資及董事比例之限制；至於外籍民用航空運輸業者想進入我國市場自辦其自營之航空器所承運貨物之集散業務時，則仍須依條約、協定或基於平等互惠原則，以同樣權利給我國籍民用航空運輸業在其國內經營航空貨物集散站經營業務，方得來台自辦航空貨物集散站經營業務。

## 二、相關管制

### 1. 進入條件

航空貨物集散站提供貨物暫時存放等待的通關功能。由「航空貨物集散站經營業管理規則」第五條規定，成立航空貨物集散站，實收資本額不得低於新台幣二億元，且在第六條明訂：「航空貨物集散站應設置於距國際機場二十五公里範圍以內，交通便利其出入通路不妨礙附近交通秩序與安全之處所；整塊土地面積應不得少於一萬六千五百平方公尺；其供停車場使用之土地應不得少於土地總面積五分之二；但設置立體停車場者，得予酌減，惟不得少於土地總面積五分之一；前項土地總面積五分之二之比例限制，得專案申請民航局核轉交通部核准放寬。但不得少於土地總面積百分之三十。」且在符合少數條件後，航空貨物集散站業者所申請之設置地點，仍須經民航局會同海關勘查同意。

而根據「民用航空法」第六章第四節第七十二條規定，民用航空運輸業得報請民航局核轉交通部許可後，設立航空貨物集散站，自辦其自營之航空器所承運貨物之集散業務。並且「前項規定於依條約、協定或基於平等互惠原則，以同樣權利給與中華民國民用航空運輸業在其國內經營航空貨物集散站經營業務之外籍民用航空運輸業，准用之。」亦在條約、協定或在平等互惠之原則下，政府已開放外籍民用航空運輸業者在台灣自辦航空貨物集散站經營業務。

### 2. 費率

根據「航空貨物集散站經營業管理規則」第二十條規定：「集散站經營業之各項收費費率，由集散站經營業者訂定，並報民航局和轉交通部備查。」顯示政府已開放對航空貨物集散站經營業之費率管制。另由華儲公司所訂定之收費費率表，可得知航空貨物集散站所受理之項目，可分為倉儲及貨櫃保管二大類

(詳細收費標準見表 6.6)。

表 6.6 倉儲收費費率表

項目		收費費率			收費單位	付款人		備註	
						進口	出口		
倉儲	一般貨物	進、出口 (含海空聯運)	1~3 日	300 公斤內 逾 300 公斤	5.00 1.50	元/公斤	受貨人	託運人	
			4~6 日	2.00					元/公斤/日
			7 日起	3.00					
		進、出口整盤(櫃) (含海空聯運)	1~2 日	1.50		元/公斤	受貨人	託運人	
			3 日起	2.00		元/公斤/日			
		轉口	1~2 日	0.70		元/公斤	受貨人	運達進倉之運送人	
	3 日起		0.60		元/公斤/日				
	轉運	1~2 日	1.20		元/公斤	受貨人	託運人		
		3 日起	0.60		元/公斤/日				
	最低收費額	進、出口	100.00			每提單	受貨人	託運人	
		進、出口整盤(櫃)	1,000.00			每盤(櫃)			
		轉口	50.00			每提單	運達進倉之運送人		
轉運		50.00							
航空快遞貨物		90.00			每件	受貨人	託運人		
貨櫃保管	貨盤	一個單位	10.00		元/塊/日	申請人	貨櫃以 318x244 公分 (125x96 英吋) 大小為一單位，其放置如不足半個單位時以半個單位計，如超過半個單位不足一個單位時以一個單位計，餘類推。		
	貨櫃	半個單位	50.00		元/日				
		一個單位	100.00		元/日				

註：a.倉儲貨物中另有特殊貨物、機放貨物、民航運輸業無運費之自用物品、航空快遞貨物未列入表格中。

b.其他如租用裝備、及特殊情況之費率未列入表格中。

c.以上各項收費每筆均外加 5%之營業稅。

資料來源：華儲股份有限公司。

### 3. 安全管制

根據「航空貨物集散站經營業管理規則」第十三條之規定：「集散站經營業應依國際空運協會危險物品規則處理航空貨運危險物品。」

### 4. 監理

根據「航空貨物集散站經營業管理規則」第九條之二之規定：「集散站經營業者其人員、車輛及貨物進出機場各區及其作業，應依海關、安檢及其他相關法令規定辦理。」

另於管理規則第十七條第一項亦規定：「民航局得派員檢查集散站經營業各項人員、設備，並督導其業務，集散站經營業者不得拒絕、規避或妨礙，如有缺失應通知集散站經營業者限期改善。」

### 5. 法規整理

航空貨物集散站經營業之相關法規限制整理如下表 6.7。

表 6.7 航空貨物集散站經營業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新台幣二億元
	營運面積	● 一萬六千五百平方公尺 ● 停車場：土地總面積五分之二 ● 立體停車場：土地總面積五分之一
	外國籍公司	● 外人投資限制：外資及董事比例限制 ● 外國籍民用航空運輸業自辦航空貨物集散站經營業務：須依條約、協定或平等互惠原則
費率		● 各項收費費率由業者訂定並報民航局核轉交通部備查
安全性		● 依國際空運協會危險物品規則處理
監理		● 人員、車輛及貨物進出均須符合海關相關規範 ● 人員、設備及其業務須受民航局督導
主管單位		● 民用航空局 ● 交通部

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

目前我國在航空貨運方面，主要仰賴中正國際機場作為貨物進出管道，就倉儲貨物處理量來看，從民國 80 年以來至 93 年 7 月底止，約有 92% 以上的貨物均經由中正機場進口、出口或轉口，茲表列中正機場空運倉儲相關作業區域資料如表 6.8。而航空貨物集散站之相關設施及其所具備之功能，則參見表 6.9。

表 6.8 中正機場空運倉儲相關作業區域資料表

空運倉儲相關作業區域名稱	基地面積 (平方公尺)	正式啟用日期	經營/使用業者
一期航空貨運站	146,425	68年2月26日	華儲公司 <sup>a</sup>
交接區(由華儲轉租予永儲、遠翔共用)	6,942	82年7月1日	永儲公司、遠翔公司
專差快遞貨物專區	444	84年4月15日	承攬業者
航空快遞貨物專區	—	84年12月1日	承攬業者
永儲航空貨物集散站	42,763	82年7月1日	永儲公司
遠翔航空貨物集散站	52,245	82年9月	遠翔公司
美商優比速航空貨物轉運專區	5,456	85年10月10日	UPS
美商聯邦快遞航空貨物轉運專區	5,511	86年11月11日	FedEx
二期航空貨運站	44,748	91年2月26日	榮儲公司

註：a. 一期航空貨運站已於民國 89 年 1 月 16 日零時起民營化，由華儲承接營運。

資料來源：1.交通部運輸研究所，「兩岸航空貨運市場發展之研究」，中華民國物流年鑑，民國 89 年。

2.中正國際航空站，機場配置，民國 93 年。

3.交通部，九十二年度交通年鑑，民國 93 年。

表 6.9 航空貨物集散站設施及功能整理

種類	地理位置	適用法規	營運面積 <sup>a</sup>	資本額	功能 <sup>b</sup>				
					保稅	重整	簡易加工	拆拼櫃	倉儲
航空貨物集散站	中正機場：華儲、永儲、遠翔、UPS、FedEx、榮儲 高雄機場：華儲	1. 航空貨物集散站經營管理規則 2. 海關管理進出口貨棧辦法	不得少於 16,500 m <sup>2</sup>	新台幣 二億元以上				✓	✓

註：a.航空貨運集散站之營運面積為法規之規定。

b.各類功能為本研究依各相關法規整理。

c.重整內容，包含檢驗、測試、整理、分類、分割、裝配或重裝。

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

若有業者在機場外經營航空貨物集散站，則根據「航空貨物集散站管理規則」第九條之三之規定，機場外集散站經營業貨物進出機場應於交接區內辦理；前項貨物進出機場應以整盤、整櫃方式辦理。但與機場內集散站經營業所處理之貨物進行拆、併盤櫃作業者或因盤櫃傾倒或其他必要之整理者，不在此限。

另外，機場外集散站經營業貨物於交接區內由航空公司或受其委託之航空站地勤業與集散站經營業自行交接、保管及拖送。其對進出交接區內人員、車輛及作業秩序，應負管理責任，以維機場整體安全。

#### 四、市場規模

我國空運倉儲貨物多集中於中正國際機場處理，原由台北航空貨運站經營，民國 89 年 1 月 16 日民營化後改由華儲公司經營。民國 83 年市場開放後陸續有永儲、遠翔及外商如聯邦快遞 (FedEx) 加入營運，每年處理量穩定成長，民國 91 年時榮儲亦加入營運行列，根據九十二年度交通年鑑之統計，目前我國籍航空貨物集散站經營業共有華儲、遠翔、永儲及榮儲等四家。中正機場各航空貨物集散站經營業者之貨物處理量如表 6.10 所示。

截至民國 93 年 7 月底止，已經在中正國際航空站營運的航空貨物集散站經營業，計有華儲、永儲、榮儲、遠翔等 4 家公司，並有美商優比速 (UPS) 及美商聯邦快遞 (FedEx) 2 家公司自辦航空貨物集散站經營業務。圖 5.1 為中正國際航空站 93 年 7 月各航空貨物集散站經營業者之貨運量佔有比例，由圖中可知目前貨運量最大的是華儲公司，其貨運量比例達 38.70%，超過總貨運量的三分之一，其次為榮儲的 24.21%。

表 6.10 中正機場各航空貨物集散站經營業者貨物處理量

公司 年	華儲 <sup>a</sup>	永儲	遠翔	榮儲 <sup>b</sup>	UPS	FedEx	總計
80	44.65	—	—	—	—	—	44.65
81	51.23	—	—	—	—	—	51.23
82	54.16	—	—	—	—	—	54.16
83	55.12	6.60	3.12	—	—	—	64.84
84	55.68	10.49	8.40	—	—	—	74.58
85	52.25	13.63	12.32	—	0.06	—	78.26
86	58.36	16.80	14.81	—	0.73	0.16	90.86
87	54.98	18.53	16.80	—	0.88	0.83	92.02
88	59.02	21.31	21.64	—	1.18	1.29	104.44
89	66.66	24.60	25.37	—	1.40	1.59	119.62
90	62.02	18.41	19.59	—	1.37	2.05	103.44
91	65.84	19.01	21.57	11.99	1.51	2.67	122.59
92	64.65	17.87	20.39	32.21	1.40	5.41	141.93

註：a.台北航空貨運站自 89 年 1 月 16 日民營化後改由華儲接手經營。

b.榮儲於民國 91 年 2 月 26 日起加入營運。

c.貨物處理量單位為「萬噸」。

資料來源：1.經濟部商業司，「中正機場物流發展現況及趨勢」，中華民國物流年鑑，民國 89 年。

2.交通部運輸研究所，「兩岸航空貨運市場發展之研究」，民國 92 年 3 月。

3.交通部，九十一年度交通年鑑，民國 92 年。

4.92 年度資料為台北市航空貨運承攬商業同業公會所提供。

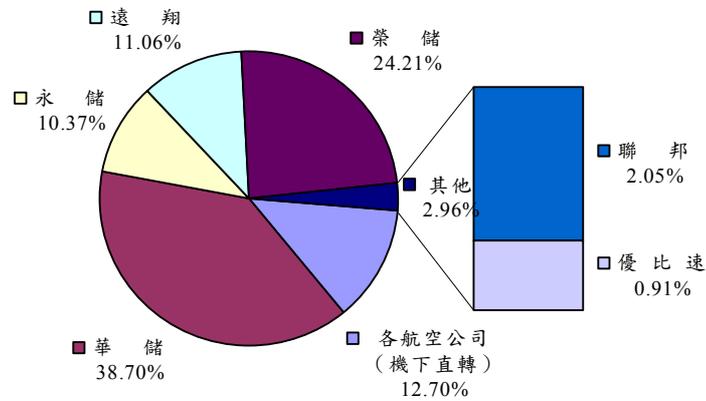


圖 6.1 93 年 7 月中正國際航空站貨運區航空貨物集散站經營業貨運量比例

資料來源：中正國際航空站，民 93。

另外，近 10 年中正國際航空站及高雄國際航空站各航空貨物集散站經營業者之貨物處理量如表 6.11 所示，其中中正國際航空站近年來之貨物處理量維持穩定攀升的情況，且佔國內總貨物處理量之百分比一直維持在 93%至 94%左右；反觀高雄國際航空站，其貨物處理量佔總處理量之百分比一直偏低，且近 5 年來更呈現百分比逐漸下降的趨勢。事實上，此一貨物處理量之百分比和中正、高雄二國際航空站之航空貨物集散站業者數相差懸殊有關。而近年之貨物處理量趨勢，亦表示國內之航空貨物大部分乃透過中正國際航空站處理。

表 6.11 我國二大國際航空站貨物處理概況

年份 <sup>a</sup>	中正國際航空站		高雄國際航空站		國內航空站 總貨物處理量 (公噸)
	貨物處理量 (公噸)	百分比 (%)	貨物處理量 (公噸)	百分比 (%)	
83	746,781.6	90.44	78,927.6	9.56	825,709.2
84	754,489.3	93.07	56,163.8	6.93	810,653.0
85	796,459.8	92.64	63,269.4	7.36	859,729.2
86	913,519.6	92.39	75,291.8	7.61	988,811.4
87	932,052.6	92.21	78,708.5	7.79	1,010,761.1
88	1,057,237.0	92.10	90,675.8	7.90	1,147,912.8
89	1,208,838.4	92.24	101,756.2	7.76	1,310,594.6
90	1,189,873.6	93.06	88,743.8	6.94	1,278,617.4
91	1,380,748.3	93.51	95,781.7	6.49	1,476,530.0
92	1,500,070.7	94.66	84,602.5	5.34	1,584,673.1

註：a.本表 84 年以前各機場貨運量包括郵件、貨物及行李；84 年以後，依據國際機場協會 (Airports Council International, ACI) 定義，各機場國內航線貨運噸數僅包括郵件 (mail) 及貨物 (freight) (不含行李)。  
資料來源：交通部民用航空局，民航局運輸統計，民國 93 年。

### 五、自由化之影響

由表 6.12 的資料顯示，航空貨物集散站經營業在開放前後，亦即民國 89 年至 92 年這段期間，其貨物處理量有明顯增加之趨勢，尤以開放第一年為最，成長率高達 16.19%。然而，我國在因應加入 WTO 開放市場前，UPS、FedEx 等國際知名業者早已進入我國市場，而榮儲亦正好於 91 年起加入營運，因此，此一貨物處理量之大量成長，應肇因於榮儲之加入，而非自由化開放市場所造成之影響。

表 6.12 自由化對航空貨物集散站經營業所造成之影響

影響指標	開放前		開放後	
	89 年	90 年	91 年	92 年
產量 (貨物處理量萬噸) <sup>a</sup>	129.1	111.7	131.5	142.0
外商市場佔有率 (%) <sup>b</sup>	2.3	3.1	3.2	4.8
營業淨利 <sup>c</sup>	14.4	15.7	8.9	8.0

註：a.此處之產量，指位於中正國際航空站之航空貨物集散站經營業者之貨物處理量。

b.外商市場佔有率係以 UPS 與 FedEx 處理之總貨量佔中正與高雄機場航空貨物集散站總貨物處理量之百分比。

c.營業淨利僅計算華儲、永儲、遠翔及榮儲等四家業者。

資料來源：1.經濟部商業司，「中正機場物流發展現況及趨勢」，中華民國物流年鑑，民國 89 年。

2.交通部運輸研究所，「兩岸航空貨運市場發展之研究」，民國 92 年 3 月。

3.交通部，九十一年度交通年鑑，民國 92 年。

4.92 年度資料為台北市航空貨運承攬商業同業公會所提供。

## 六、我國航空貨物集散站經營業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

- (1) 進入之資本額及營運面積門檻高。
- (2) 現有業者具土地資產優勢。

### 2. 劣勢

- (1) 外國籍業者可以股東方式進行投資，因此我國業者將有可能因被外資買走因而逐漸消失。

## 七、自由化之發展方向

航空貨物集散站經營業雖然家數少，但其已為國際競爭市場，原本即有如 FedEx、UPS 等跨國公司之競爭。面對競爭的增加，在業者方面，只要給予場外貨

物集散站之業者（永儲、遠翔二業者在機場區外）公平競爭的機會，則業者將會自行調整腳步，因應市場變化。目前遠翔已於中正國際機場東側，投資籌設一涵蓋進出口貨物通關保稅、儲運、倉辦、物流、增值園區等功能之航空貨運園區，預計未來每年將有 100 萬噸之空運倉儲處理量，創造每年 8,000 億之產值，並能高效率整合各航空公司、承攬業、報關行等航空貨運相關產業，為相關業者創造更大之競爭空間與能力。

而我國業者跨國投資營運方面，目前已有華航、長榮等民用航空運輸業者，秉持著平等互惠原則，至美國設置航空貨物集散站經營業。因此政府方面，則應要求 WTO 其他會員國承諾此等項目之開放，以平衡業者之利益，協助其拓展跨國之業務，朝向國際化發展。

### 6.1.3 小結

由以上貨櫃集散站經營業、航空貨物集散站經營業二種貨物處理服務業之跨業經營發展趨勢，可得到如下圖 6.2 之結果。

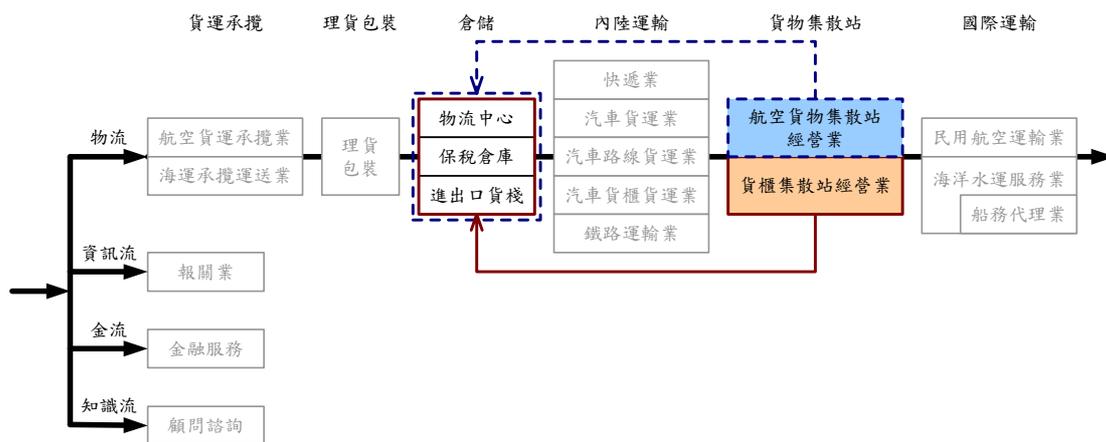


圖 6.2 我國貨物處理服務業跨業經營之發展方向

## 6.2 倉儲服務業

又可分為 (1) 物流中心、(2) 保稅倉庫、及 (3) 進出口貨棧等三種。此三種產業皆屬於倉儲服務業類別，皆屬於海關所管轄，由於所具備之功能不同而加以區別。此三類產業，其共同法源為「關稅法」，而分別又受到「物流中心貨物通關辦法」、「保稅倉庫設立及管理辦法」、以及「海關管理進出口貨棧辦法」等子法之規範。規範此類倉儲服務業之母法及其對應之子法，如表 6.13 所示。

表 6.13 倉儲服務業各業別所屬之相關法規

法規	業別		
	物流中心	保稅倉庫	進出口貨棧
<b>關稅法</b>	✓	✓	✓
物流中心貨物通關辦法	✓		
保稅倉庫設立及管理辦法		✓	
海關管理進出口貨棧辦法			✓
貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法	✓	✓	✓
外國營利事業來台設立國際物流配送中心獎勵實施辦法	✓		

## 6.2.1 物流中心

根據「關稅法」第六十條之規定：經營保稅貨物倉儲、轉運及配送業務之保稅場所，其業者得向海關申請登記為物流中心；進儲物流中心之貨物，因前項業務需要，得進行重整及簡單加工。

而根據「物流中心貨物通關辦法」第三條，物流中心，乃指「經海關核准登記以主要經營保稅貨物倉儲、轉運及配送業務之保稅場所」。且「物流中心內得進行因物流必需之重整及簡單加工」。

### 一、自由化進程

1. 民國 91 年 7 月 19 日，行政院訂定「外國營利事業來臺設立國際物流配銷中心獎勵實施辦法」，以鼓勵外商來台灣設置國際物流中心。
2. 民國 92 年 6 月 27 日，財政部修訂「物流中心貨物通關辦法」，開放外國分公司可在台設立物流中心。

### 二、相關管制

#### 1. 進入條件

依照「物流中心貨物通關辦法」第五條之規定，成立物流中心所應具備之條件：

- (1) 實收資本額在新臺幣三億元以上之股份有限公司組織。其以股份有限公司或分公司名義申請設立登記者，投資於物流中心之營業資金不得低於新臺幣三億元。
- (2) 應設在國際港口、國際機場、加工出口區、科學工業園區內及鄰近國

際港口、國際機場地區或經海關專案核准之地點。

- (3) 應與外界有明顯之區隔，且具備確保貨物安全與便利海關查核之設施。
- (4) 應設置電腦及相關連線設備，並以電子資料傳輸方式處理業務。
- (5) 應設有門禁並以電腦控管貨物及車輛之進出。
- (6) 應依本辦法規定繳納保證金。
- (7) 應符合自主管理條件。

前項第二款之鄰近國際港口、國際機場地區或須經海關專案核准之地點，申請設立前應先向海關申請勘查，並事先取得土地及建築物使用主管機關之同意。且根據通關辦法第七條之規定，物流中心及其各分支物流中心<sup>2</sup>應分別向海關繳納保證金新臺幣二千萬元。

另外，「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」第十二條，則說明物流中心應實施自主管理，除實收資本額應在新台幣三億元以上，並應設置電腦及相關連線設備，以電子資料傳輸方式處理業務外，尚應將「營運作業、帳冊管理及應向海關申報事項均以電腦處理，並與海關連線，可供海關遠距查核。」

若外商欲在台灣設立物流中心者，則根據「物流中心貨物通關辦法」第五條第三項之規定，外國分公司實際匯入之營業資金在新台幣三億元以上者，得依前二項規定，向海關申請核准登記為物流中心。

---

<sup>2</sup> 根據「物流中心貨物通關辦法」第三條第二項之規定，「物流中心得經海關核准，於不同地址另設二處分支物流中心。各分支物流中心除資本額外，應依本辦法有關規定辦理登記、管理及通關，並分別獨立設帳控管貨物之進出。」

為了進一步吸引外商來台投資設立國際物流中心，行政院訂立了「外國營利事業來臺設立國際物流配銷中心獎勵實施辦法」，根據期中第三條之規定，申請適用免徵營利事業所得稅之獎勵，應符合下列各款之規定：

- (1) 該外國營利事業在國外為合法登記之公司組織。
- (2) 該國際物流配銷中心貨物配銷之對象非屬自然人。
- (3) 儲存於該國際物流配銷中心或於該中心從事簡易加工之貨物，於適用免稅年度發貨之貨物銷售總價達新臺幣二億元；其中出口之貨物銷售總價達新臺幣一億元，或達當年度發貨貨物銷售總價百分之十。設立未達一年者，按月平均銷售總價按比例換算之。
- (4) 儲存於該國際物流配銷中心或於該中心從事簡易加工之貨物，為該外國營利事業所有，並由該外國營利事業與中華民國國內客戶直接簽訂契約銷售，或僅透過經紀人、一般佣金代理商或其他具有獨立身分之代理人，以其通常之營業方式在中華民國境內從事營業。

## 2. 安全管制

根據「物流中心貨物通關辦法」第四條之規定，物流中心不得進儲下列貨物：

- (1) 關稅法第十五條規定不得進口之物品<sup>3</sup>。
- (2) 槍械、武器、彈藥。
- (3) 未經相關主管機關同意存儲之毒性化學物品。
- (4) 未經相關主管機關同意存儲之放射性物品。

---

<sup>3</sup> 關稅法第十五條：「下列物品，不得進口：(1) 偽造或變造之貨幣、有價證券及印製偽幣印模；(2) 侵害專利權、商標權及著作權之物品；(3) 法律規定不得進口或禁止輸入之物品。」

- (5) 未經許可之特定戰略性高科技貨品。
- (6) 於存儲期間可能產生公害或環境污染之物品。
- (7) 其他經海關公告不適宜存儲之貨物。

另外在第十六條，亦規定「物流中心與國際港口、機場間貨物之運送，應由物流中心或與其訂定契約之運輸業辦理，其涉及違章或私運，應由物流中心與運送人負共同責任，依海關緝私條例處分。」

### 3. 法規整理

物流中心之相關法規限制整理如下表 6.14 所示。

表 6.14 物流中心之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新台幣三億元
	營運地點	● 應設在國際港口、國際機場、加工出口區、科學工業園區內及鄰近國際港口、國際機場地區或經海關專案核准之地點
	設備	● 與外界明顯區隔，並具方便海關查核之設施 ● 設置電腦及連線設備並以電子資料傳輸方式處理業務 ● 設有門禁並以電腦控管貨物及車輛之進出
	外國籍公司	● 同我國業者規定
安全性		● 不得進儲規定之物品 ● 不得違章或私運
監理		● 海關
主管單位		● 海關

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

物流中心與保稅倉庫相似除倉儲外，均具有保稅功能，並得從事重整活動，然而物流中心更可以進一步進行簡易加工與拆、併櫃，在物流功能上提供較完整性的服務，也因此，物流中心之經營者為專業物流公司。另外，物流中心為 24 小時營運，且通關之各類申請文件大多採用電腦連線傳輸之無紙通關方式。

而目前物流中心所處理之貨物，以進口貨及轉口貨較多，而出口貨則多半由傳統倉在處理。

### 四、市場規模

物流中心可說是目前各倉儲設施中，提供之服務功能最完整者，但相對其資本額之要求也最高，並且須繳納高額保證金，因此根據台北及高雄關稅局之統計，至民國 93 年 9 月為止，扣除已經停業之台糖物流中心之外，共有 9 家物流中心成立(詳細物流中心設置內容請參見表 6.15)。

在這 9 家業者中，僅美商投資之優比速較具物流中心之完整功能，其餘國內多仍以倉儲為主，甚至有削價競爭之情形。

表 6.15 申請核准之物流中心比較

種類	地理位置	成立時間	監管海關	物流中心面積 (平方公尺)	資本額 (萬元) <sup>c</sup>	功能 <sup>a</sup>				
						保稅	重整	簡易加工	拆、拼櫃	倉儲
世聯	桃園楊梅	90.08.20	台北關稅局	24,307.59	37,840					
昭安	桃園龜山	90.12.10	台北關稅局	29,330.00	42,000					
東源	桃園林口	91.03.19	台北關稅局	15,193.00	50,490					
中保	桃園蘆竹鄉	91.12.06	台北關稅局	—	49,500					
盛達	桃園蘆竹鄉	92.05.19	台北關稅局	—	30,000	✓	✓	✓	✓	✓
厚生	桃園蘆竹鄉	92.06.02	台北關稅局	—	385,264					
優比速	桃園蘆竹鄉	93.08.01	台北關稅局	—	50,000					
台糖 <sup>b</sup>	高雄加工出口區	91.03.06	高雄關稅局	17,322.41	7,117,108					
好好	高雄小港	91.10.08	高雄關稅局	16,786.50	50,000					
科學城	台南縣	92.11.12	高雄關稅局	—	30,000					

註：a.倉儲設施之功能為本研究依相關法規整理。

b.台糖物流中心目前已經停業。

c.此項為經濟部商業司於「公司登記資料及申請案件查詢系統」所登錄之實收資本額資料。

資料來源：1.全國法規資料庫。

2.經濟部商業司，2002 中華民國物流年鑑，民國 92 年 12 月。

3.台北關稅局、高雄關稅局。

4.經濟部商業司。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

在我國加入 WTO 以來，我國在第一家物流中心（世聯）於民國 90 年成立以來，三年多的時間內，多家業者陸續加入營運行列，其中有如好好國際物流，已至大陸及歐、美等其他國家設置營業據點；亦有如台糖物流園區，已因營運遭遇困難而面臨停業的命運。

## 2. 外籍業者

在外籍業者方面，至今僅美商優比速，於今年（民國 93 年）8 月加物流中心之營運。

## 六、我國物流中心較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

(1) 進入之資本額門檻高。

### 2. 劣勢

(1) 外籍業者經營規模較完整，且貨源充足。

(2) 投入三億資金成立物流中心回收不易。

## 七、自由化之發展方向

我國物流中心之發展歷程尚淺，仍處於起步階段，因此目前尚無資料以觀察明訂外資可進入市場後對產業之影響為何。然而由於物流中心兼有報關、承攬等不同產業之功能，因此：

### 1. 政府方面

(1) 應輔導業者協調、整合這些不同功能，確實推動通關便捷化之政策，使營運貨物項目更多元化。

(2) 透過物流業者所提供之資訊，可知未來設置物流中心之潛在市場，集中於開發較落後之國家，如大陸、印度、越南、斯里蘭卡等東南亞國

家，因此可建議政府在未來 WTO 物流相關之會議當中，要求這些國家依照平等互惠原則開放其國內市場，協助業者拓產國際市場。

## 2. 業者方面

- (1) 目前好好國際物流已有在大陸及歐、美各地設置營運據點，並將觸角延伸至承攬業，有意朝整合性物流服務產業發展。
- (2) 應確實建置完善之電子化物流管理系統，以便增加貨品處理速度，增進業者之競爭能力。

### 6.2.2 保稅倉庫

保稅制度，是指運抵國境的進口、轉口，以及其他受海關監管的貨物，在通關放行前，暫免或延緩課徵關稅的制度。保稅貨物因未完成通過手續，故徵稅與否須視該貨物決定進口或復出口而定。

「關稅法」第五十八條中規定：「進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅。國產保稅貨物進儲保稅倉庫後，得依規定辦理除帳；供重整之國內貨物進儲保稅倉庫後，除已公告取消退稅之項目外，得於出口後依第六十三條規定辦理沖退稅。前二項存倉之貨物在規定存倉期間內，貨物所有人或倉單持有人得申請海關核准於倉庫範圍內整理、分類、分割、裝配或重裝。」。

## 一、相關管制

### 1. 進入條件

根據「保稅倉庫設立及管理辦法」第二章第五條之規定，保稅倉庫有以下之設立條件：

- (1) 保稅倉庫之設立，除政府機關、公營事業及經財政部專案核准者外，應以股份有限公司組織為限，且實收資本額在新臺幣二千萬元以上。
- (2) 保稅倉庫須建築堅固，經主管機關核定得作為倉庫使用，並視其存倉貨物之性質，具有防盜、防火、防水、通風、照明或其他確保存倉貨物安全與便利海關管理之設備及適當之工作場所。
- (3) 經依第二十二條規定申請核准存儲貨物之露天處所，應與外界有明顯之區隔。但設置於國際港口、國際機場之管制區內者，不在此限。
- (4) 保稅倉庫業者應設置電腦及相關連線設備，以電腦連線或電子資料傳輸方式處理貨物通關、帳務處理及貨物控管等有關作業。

關於保稅倉庫設立地點，則根據管理辦法第六條規定，應在港區、機場、加工出口區、科學工業園區、鄰近港口地區或經海關核准之區域內設立。

一旦經核准設立保稅倉庫，根據管理辦法第十一條之規定，應向海關繳納保證金新臺幣三十萬元。但政府機關或公營事業設立者，不在此限。另外，保稅倉庫經核准自主管理且設立營業滿三年者，保證金為新臺幣三百萬元，未滿三年者，保證金為新臺幣六百萬元。但在管制區或經海關核准自主管理之貨櫃集散站內之保稅倉庫，保證金為新臺幣三十萬元。

另外，若保稅倉庫符合「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」第十條之下列三項規定者，海關得核准實施自主管理：

- (1) 公司實收資本額在新臺幣五千萬元以上。
- (2) 公司保稅管理制度健全且無欠稅，最近三年內漏稅、罰鍰紀錄合計未達新臺幣五十萬元。
- (3) 應設置電腦及相關連線設備，以電子資料傳輸方式處理業務，公司帳冊、表報、進出倉單據均以電腦處理，並與海關電腦連線，可供海關遠距查核。

而保稅倉庫中，專供存儲修造船艇或飛機用器材及修護貨櫃或貨盤用材料者，其申請自主管理，除自用保稅倉庫外，得不受前項第一款限制。自用保稅倉庫應實施自主管理，並應具備第一項自主管理之條件。

另外，在「保稅倉庫設立及管理辦法」第二章第十二條第二項則規定，「自用保稅倉庫之設立，應具備自主管理條件始得申請核准登記。」

## 2. 安全管制

根據「保稅倉庫設立及管理辦法」第四條之規定，保稅倉庫所禁止進儲之物品則有下列五種：

- (1) 違禁品。
- (2) 禁止進口之貨物。
- (3) 於存儲保稅倉庫期間可能產生公害或環境污染之貨物。但經取得環保主管機關貯存登記備查（核可）文件者，不在此限。
- (4) 其他經海關公告不適宜存儲保稅倉庫之貨物。

### 3. 法規整理

保稅倉庫之相關法規限制整理如下表 6.16。

表 6.16 保稅倉庫之相關法規限制

進入條件	資本額	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新台幣二千萬</li> <li>● 自主管理之保稅倉庫：新台幣五千萬</li> </ul>
	設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 須建築堅固，並具有防盜、防火、防水、通風、照明或其他確保存倉貨物安全與便利海關管理之設備及適當之工作場所</li> <li>● 存儲貨物之露天處所，應與外界有明顯之區隔；設置於國際港口、國際機場之管制區內者則不在此限</li> <li>● 應設置電腦及相關連線設備</li> </ul>
	營運地點	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 應在港區、機場、加工出口區、科學工業園區、鄰近港口地區或經海關核准之區域內設立</li> </ul>
安全性		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 不得進儲規定之物品</li> </ul>
監理		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海關</li> </ul>
主管單位		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海關</li> </ul>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

#### 二、營運特性

根據「關稅法」第三章第二節第五十八條規定：「進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅。國產保稅貨物進儲保稅倉庫後，得依規定辦理除帳；供重整之國內貨物進儲保稅倉庫後，除已公告取消退稅之項目外，得於出口後依第六十三條規定辦理沖退稅。前二項存倉之貨物在規定存倉期間內，貨物所有人或倉單持有人得申請海關核准於倉庫範圍內整理、分類、分割、裝配或重裝。」

保稅倉庫則廣泛使用於科學園區或加工出口區之廠商，用以儲放保稅之原物料或成品。根據「保稅倉庫設立及管理辦法」第三條之規定，保稅倉庫得以存儲之貨

物有以下十種：

1. 一般貨物。
2. 供經營國際貿易之運輸工具專用之燃料、物料及客艙用品。
3. 修造船艇或飛機用器材。
4. 礦物油。
5. 危險品。
6. 供檢驗、測試、整理、分類、分割、裝配或重裝之貨物（以下簡稱重整貨物）。
7. 修護貨櫃或貨盤用材料。
8. 展覽物品。
9. 供免稅商店銷售用之貨物。
10. 其他經海關核准存儲之物品。

另外，在管理辦法第二條中規定，若是申請登記為完全存儲自行進口或自行向國內採購保稅貨物或供重整用貨物之保稅倉庫（以下簡稱自用保稅倉庫），不得存儲非自己所有之貨物。

事實上，保稅倉庫之經營者，為倉儲業者或由附屬於各保稅工廠。由於保稅倉庫是指經海關核准，發給執照，專門儲存保稅貨物的倉庫。因此進儲保稅倉庫的保稅貨物，其存倉期限有一定年限，最長可達二年，存倉期限屆滿前必須申報進口或退運出口，不得延長。

而國內的貨物進入保稅倉庫，則其主要之目的，乃在於專攻可增加附加價值之重整用。

### 三、市場規模

目前台灣地區保稅倉庫，根據財政部關稅總局民國 93 年 9 月份的統計（表 6.17），不含自用保稅倉庫者，共有 145 家，其中隸屬於台北關稅局管轄的有 45 家，

屬於基隆關稅局管轄的則有 40 家，光是北部地區就有將近 59% 的保稅倉庫設立於此；而自用保稅倉庫的部分，共 95 家，其中有 71 家，約 75% 的自用保稅倉庫隸屬於台北關稅局管轄。

表 6.17 保稅倉庫相關資料整理

種類	家數		適用法規	營運面積	資本額	功能 <sup>a</sup>				
	不含自用	自用				保稅	重整	簡易加工	拆、拼櫃	倉儲
基隆關稅局	40	2	1. 保稅倉庫設立及管理辦法 2. 貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法	依各倉庫面積大小而不同	1. 實收資本額在新台幣二千萬元以上 2. 實施自主管理之保稅倉庫業者，實收資本額在新台幣五千萬元以上	✓	✓			✓
台北關稅局	45	71								
台中關稅局	19	6								
高雄關稅局	41	16								
合計	145	95								

註：a. 各類倉儲設施之功能為本研究依各相關法規整理。

資料來源：1. 全國法規資料庫。

2. 財政部關稅總局，各關稅局工作量統計月報表，民國 93 年 9 月。

#### 四、自由化之發展方向

原保稅倉庫的種類分為普通、專用與發貨中心保稅倉庫三種樣態。先前規定對於公司設立時除發貨中心之實收資本額應在新台幣一億元以上外，其他二類保稅倉庫則無資本額之限制。為便捷保稅貨物的通關作業，強化保稅營運功能，財政部在民國 92 年 6 月 27 日修訂的「保稅倉庫設立及管理辦法」中，已將保稅倉庫依申請人之條件及存儲貨物的種類濃縮為自用與非自用兩種型態，並自 93 年 6 月 27 日起不再有「發貨中心保稅倉庫」與「專用保稅倉庫」這些名詞。

修正後的管理辦法已將保稅倉庫實收資本額的門檻提高到二千萬元以上，而自主管理的保稅倉庫，亦在「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」中明定其公司實收資本額應在五千萬元以上。另外，所有保稅倉庫業者皆應設置電腦及相關連線設備，以電腦連線或電子資料傳輸方式處理貨物通關、帳務處理及貨物控管，並與海關電腦連線，以供海關遠距查核。政府為讓舊有業者有充裕時間改善設備，調整經營規模，在「保稅倉庫設立及管理辦法」第八條即明訂：「海關對於保稅倉庫設立之申請，認有不合本辦法之規定者，應限期改正，未經改正前，不予核准登記。本辦法修正施行前已核准登記之保稅倉庫，其未符合規定者，應於修正條文施行之日起三年內改正，逾期依本辦法重新申請。」

由於新修之保稅倉庫相關法規，規定業者應具有一定之電腦及連線設備，加上保稅倉庫原先所具備之功能，不難看出，政府傾向將保稅倉庫逐步轉形成具綜合功能之物流中心，以因應未來更國際化、自由化之競爭市場來臨。因此保稅倉庫業者應加速改善本身的營運條件，加強電腦及網路之連線運作，以適應未來外在環境的轉變。

### 6.2.3 進出口貨棧

「海關管理進出口貨棧辦法」中第一章第二條所定義之貨棧，係指經海關核准登記專供存儲未完成海關放行手續之進口、出口或轉運、轉口貨物之場所。

#### 一、相關管制

##### 1. 進入條件

根據「海關管理進出口貨棧辦法」第二章第五條，進出口貨棧具有以下之設立條件與特性：

- (1) 貨棧之設置，須為堅固之建築，且具有防盜、防火、防水、通風、照明及其他確保存貨安全與便利海關管理與驗貨之設備。貨棧業者所設地磅（秤）、油量計應合乎標準；地磅每年、油量計每兩年，應委請經濟部標準檢驗局派員檢定合格。
- (2) 經依第十七條申請核准存儲貨物之露天處所，應與外界有明顯之區隔。但設置於國際港口、國際機場之管制區內者，不在此限。
- (3) 貨棧業者應設置電腦及相關連線設備以電子資料傳輸方式處理業務。但倉儲業務量少者，不在此限。其作業規定，由海關訂定公告之。
- (4) 已設置之貨棧，海關得公告限期要求設置電腦及相關連線設備處理業務。

另外，於管理辦法第六條中亦規定：除經海關認可者外，貨棧應設置於國際港口、國際機場之管制區內；專營或兼營海運或海空、空海聯運轉口貨物之貨棧，限設於管制區內；專營或兼營空運轉口貨物之貨棧，得設於國際機場管制區內或管制區外。

對於進口及轉口貨棧，管理辦法第七條還有進一步的規定：進口貨棧應於倉庫內設置專用倉間，存儲破損或貴重貨物。對於逾期未報關、逾期未提領貨物之存儲場所應有明顯之區隔；專營或兼營轉口貨物之貨棧，應設轉口貨物專用倉間並派專人監管。

最後，根據管理辦法第十條，一旦貨棧經核准登記，應於核准登記之翌日起十日內，向海關繳納保證金新台幣十五萬元，以完成登記；繳納前項保證金之貨棧業者如為政府機關或公營事業，得予免繳。

另外，「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」第八條規定，若進出口貨棧具備下列條件者，海關得核准實施自主管理：

- (1) 已依關務有關法令規定，以電子資料傳輸方式辦理貨櫃(物)之控管、申報及通關作業。
- (2) 制度完善、營運正常、倉容與機具充足及管理良好；貨櫃(物)之進儲、提領、存放位置、異動及進出棧(倉)，設有一套完整之電腦控管作業流程。但儲存大宗或種類單純之裸裝貨物者，不在此限。...上列進儲、提領、異動及進出棧(倉)單證妥善保管兩年以上，可供海關勾稽查核。
- (3) 設有獨立之警衛部門，負責執行貨櫃(物)進出站(倉)之查對、門禁管制、櫃場(倉棧)巡邏；警衛人員需著制服以資識別。但設立於港口機場管制區內之進出口貨棧，不在此限。
- (4) 門口設有閉路電視監控系統。但設立於港口機場管制區內以儲存大宗或種類單純裸裝貨物之貨棧業者，得免設置。
- (5) 三年內所存儲之貨櫃(物)無私運或嚴重失竊紀錄者。但港口機場管制區、加工出口區或科學工業園區之倉儲業，設置未滿三年者，得不受三年期間之限制。

## 2. 安全管制

對於具有危險性之貨物，根據「海關管理進出口貨棧辦法」第九條規定，應設置專用貨棧儲存之，並先取得有關主管機關出具對設置地點及貨棧安全設備之同意文件。

### 3. 法規整理

進出口貨棧之相關法規限制整理如下表 6.18。

表 6.18 進出口貨棧之相關法規限制

進入條件	營運地點	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 專營或兼營海運或海空、空海聯運轉口貨物：限設於管制區內</li> <li>● 專營或兼營空運轉口貨物：設於國際機場管制區內或管制區外</li> </ul>
	設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 須為堅固之建築，且具有防盜、防火、防水、通風、照明及其他確保存貨安全與便利海關管理與驗貨之設備</li> <li>● 業者所設地磅（秤）、油量計應合乎標準</li> <li>● 存儲貨物之露天處所，應與外界有明顯之區隔；設置於國際港口、國際機場之管制區內者則不在此限</li> <li>● 應設置電腦及相關連線設備</li> </ul>
	安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 危險性貨物進儲專用貨棧</li> </ul>
	監理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海關</li> </ul>
	主管單位	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海關</li> </ul>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

#### 二、營運特性

進出口貨棧主要功能，為暫時存放未完成海關放行之進出口、轉運、或轉口貨物，由於進出口貨棧專為存放一般等待通關之貨物所設置，因此並不能從事能加值之物流活動，且尚未通關之貨物不能併貨，待通關後於倉庫內完成併貨程序。

由於貨棧內可執行之工作較少，營運之門檻限制相對亦低於其他倉儲設施。而貨棧除因特殊情形，經海關核准外，應分為進口、出口貨棧兩種：

1. 進口貨棧：限存儲未完成海關放行手續之進口貨物或轉運、轉口貨物。
2. 出口貨棧：限存儲未完成海關放行手續之出口貨物。

貨棧內之存貨，應將標記朝外，分批分區堆置，並於牆上標明區號，以資識別。但經海關核可之電腦控管自動化貨棧、或油槽、筒倉等儲存散裝貨物之特殊貨棧不在此限。進口貨物卸存貨棧及已查驗之出口貨物提出貨棧，限於例假日以外每日上午六時至下午六時之時間內為之。出口貨物存入貨棧及已放行貨物提出貨棧，應在海關辦公時間為之，其有特殊情形經海關核准者除外。而貨棧經營人，應供給駐棧關員必須之辦公室及設備，往返之交通工具，並依規定繳納規費。

另外根據「海關管理進出口貨棧辦法」第三章第十五條之規定，則說明了進出口、轉運、轉口貨物進儲進出口貨棧之功能及作業流程：

1. 海運進口或轉運、轉口貨物之卸存貨棧，應由貨棧業者擷取運輸業以電子資料傳輸分送之進口艙單訊息或收到書面進口艙單後，繕具貨物進棧申報暨聯保單，填明裝運該貨之船名、貨物件數，交由運輸業依運輸工具進出口通關管理辦法有關規定，向海關申請核發普通卸貨准單或特別准單，憑以卸貨進倉。空運進口或轉運、轉口貨物之卸存貨棧，應由運輸業憑該班機進口艙單，向海關申請卸貨進倉，並將進口艙單送卸存貨棧，憑以卸貨進倉。但須卸存機場管制區以外地區之貨棧者，應由運輸業檢具其與貨棧業者共同簽章具結之空運貨物特別准單申請書，申請核發空運貨物特別准單。
2. 空運進口或轉運、轉口貨物應於卸存航空貨物集散站之貨棧之翌日起三日內拆櫃、拆盤。但軍政機關進口、整盤（櫃）轉口貨物及無法拆櫃、拆盤進倉貨物經向海關申請核准者，不在此限。
3. 設在國際機場管制區外兼營轉口貨物之貨棧，進行轉口貨物之拆包、分批及加貼航空標籤作業，應於轉口貨物專用倉間內為之。
4. 設在國際港口、國際機場管制區內專營或兼營轉口貨物之貨棧，進行轉口

貨物之拆包、分批、加貼航空標籤或重整作業，應於轉口貨物專用倉間內為之。

5. 前項重整作業以辦理貨物原來包裝之加裝、分裝、改裝及利用人力或簡單工具將貨物組合之裝配等作業為限。
6. 經海關核准轉運之轉口貨物除海運轉口貨物以海運轉運出口者外，其須裝櫃、打盤者，海關得核准直接運往儲存一般出口貨物之貨棧，在關員監視下辦理裝櫃、打盤作業。

### 三、市場規模

根據財政部關稅總局的統計資料(表 6.19)，至民國 93 年 9 月底止，台灣地區進出口貨棧，共有 117 家，其中高雄關稅局登記有 45 家，基隆關稅局則為 32 家，台北關稅局則有 22 家，亦即整個北部地區共 54 家，也就是說，有超過 46% 的進出口貨棧業者由基隆及台北關稅局所管轄。

表 6.19 進出口貨棧設施整理

種類	家數	適用法規	營運面積	資本額	功能 <sup>a</sup>				
					保稅	重整	簡易加工	拆、拼櫃	倉儲
基隆關稅局	32	1.海關管理進出口貨棧辦法 2.貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法	依各貨棧面積大小而不同	無特別規定					
台北關稅局	22								
台中關稅局	18							✓	✓
高雄關稅局	45								
合計	117								

註：a.各類倉儲設施之功能為本研究依各相關法規整理。

資料來源：1.全國法規資料庫。

2.財政部關稅總局，各關稅局工作量統計月報表，民國 93 年 9 月。

#### 四、自由化之發展方向

根據財政部關稅總局所提供之資訊，可得知由於現今物流活動由於全球化的關係日形複雜，因此乃衍生出保稅倉庫、物流中心等具有一定保稅或重整功能之倉儲業別以符合要求，因此這類倉儲所具備之功能亦越來越多。雖然進出口貨棧僅具備存儲一般進口、出口或轉口貨物之功能，然由於部分廠商仍有暫時存放貨物之需求，因此進出口貨棧在未來仍會繼續存在。

#### 6.2.4 小結

由以上物流中心、保稅倉庫、及貨櫃集散站經營業三種倉儲服務業之跨業經營發展趨勢，可得到如下圖 6.3 之結果。

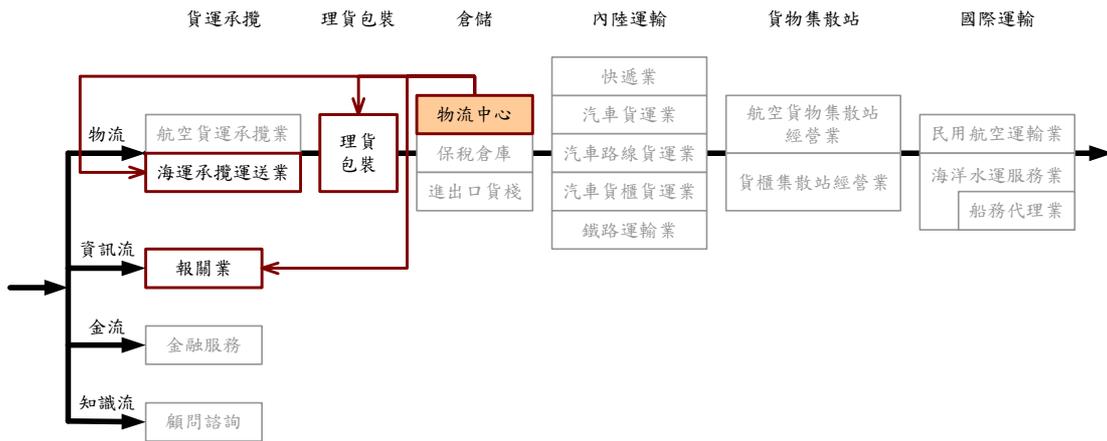


圖 6.3 我國倉儲服務業跨業經營之發展方向

## 6.3 運輸代理服務業

可細分為(1)航空貨運承攬業、(2)海運承攬運送業、及(3)船務代理業。其中航空貨運承攬業屬空運之範疇，主要依據「民用航空法」之規範；而海運承攬運送業、船務代理業則為海運之範疇，主要則依據「航業法」之規範。規範此類運輸代理服務業之母法及其對應之子法，如表 6.20 所示。

表 6.20 運輸代理服務業各業別所屬之相關法規

法規	業別		
	航空貨運承攬業	海運承攬運送業	船務代理業
<b>民用航空法</b>	✓		
航空貨運承攬業管理規則	✓		
<b>航業法</b>		✓	✓
海運承攬運送業管理規則		✓	
船務代理業管理規則			✓

### 6.3.1 航空貨運承攬業

航空貨運承攬業依「民用航空法」第一章第二條第十三款及「航空貨運承攬業管理規則」第一章第一條，指「以自己之名義，為他人之計算，使民用航空運輸業運送航空貨物及非具有通信性質之國際貿易商業文件而受報酬之事業」。其主要業務內容，為辦理航空貨物的集運工作，即將不同託運人交運的貨物，一次交付航空公司承運出口，或將航空公司進口的貨物分別交付給貨主。承攬業通常與航空公司訂有契約協定，相互依存。因此，承攬業者在整個航空貨物運輸過程中，可說是航空貨物在地面上的接駁運輸者。

## 一、自由化進程

1. 為因應加入 WTO，交通部已於民國 90 年 11 月 14 日，解除「民用航空法」中關於股份有限公司外資比例上限之限制，並將航空貨運承攬業之相關條文重新整理，使之更為明確。
2. 民國 93 年 6 月 18 日，交通部開放航空貨運承攬業與海運承攬運送業合一之證照申請，亦即海運承攬及航空貨運承攬之證照申請窗口合一、申請程序得以簡化，且在單一證書上即標明二種航業別。

## 二、相關管制

### 1. 進入條件

「民用航空法」第六章第三節第六十六之一條規定，航空貨運承攬業應為公司組織，並應合於以下規定：

- (1) 無限公司之股東全體為中華民國國民。
- (2) 有限公司之資本總額二分之一以上為中華民國國民所有，其代表公司之董事二分之一以上為中華民國國民。
- (3) 兩合公司之無限責任股東全體為中華民國國民。
- (4) 股份有限公司之董事長及董事二分之一以上為中華民國國民。

若因條約或協定另有規定者，不受前項規定之限制。

而同章節第六十七條則規定，若有外籍航空貨運承攬業者欲在台灣成立分公司，「應向民航局申請核轉交通部核准在中華民國境內依法設立。」

另外，根據「航空貨運承攬業管理規則」第二章第六條規定，航空貨運承攬業之實收資本額不得低於新臺幣五百萬元。另第四章第二十七條則規定：「外籍航空貨運承攬業除依規定申請設立分公司者外，應委託中華民國航空貨運承攬業辦理具承攬業務。」

由以上條文可知，雖然政府因應加入 WTO 開放外籍航空貨運承攬業進入國內市場，因此預設之進入門檻不高；但由於仍規定除協定以外之外籍業者，其在台分公司須有一定比例之中華民國籍董事，因此實際上仍非一完全自由開放之市場。

## 2. 安全管制

根據「航空貨運承攬業管理規則」第三章第二十條之規定，對於危險物品之包裝、標籤、標誌、存儲、提運等作業，航空貨運承攬業「應按國際空運協會編訂之危險物品處理規則辦理。」

## 3. 監理

根據「民用航空法」第六章第三節第六十九條之規定：「民航局得派員檢查航空貨運承攬業各項設備及業務，航空貨運承攬業者不得拒絕、規避或妨礙；如有缺失，應通知航空貨運承攬業限期改善。」

另外在「航空貨運承攬業管理規則」第三章第十三條亦有規定：「民用航空局為促進航空貨運之發展，維護飛航安全或公共利益之需要，得派員檢查航空貨運承攬業各項設備及業務，航空貨運承攬業者不得拒絕、規避或妨礙，發現其有缺失者，應通知航空貨運承攬業限期改善。航空貨運承攬業者逾期未改善者，或拒絕、規避或妨礙檢查者，民用航空局得報請交通部核准後，暫停其

營業，情節重大者，廢止其許可。民用航空局得派員檢查航空貨運承攬業各項設備及業務，並得委託或會同相關公會辦理。」

#### 4. 法規整理

航空貨運承攬業之相關法規限制整理如下表 6.21。

表 6.21 航空貨運承攬業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新台幣五百萬元
	外國籍公司	● 公司組織需符合一定之外資及外籍董監事比例限制 ● 非分公司應委託中華民國航空貨運承攬業者辦理其承攬業務 ● 因條約或協定另有規定者則不受外資及外籍董監事比例限制
	安全性	● 依國際空運協會危險物品規則處理
	監理	● 民用航空局
	主管單位	● 民用航空局 ● 交通部

資料來源：本研究整理。

### 三、營運特性

由於航空貨運承攬業於民國 90 年時已開放外籍業者可依照法規規範進入我國市場投資航空貨運承攬業，因此根據台北市航空貨運承攬商業同業公會之統計資料，可得知目前的航空貨運承攬業者，大致上可分為以下四大類：

1. 專門營運快遞。
2. 專門做進出口報關及進出口運輸。
3. 專門做危險物品、特殊物品。
4. 整合型業者。

#### 四、市場規模

由表 6.22 可看出，我國航空貨運承攬業家數由民國 83 年之 392 家日漸成長，截至民國 92 年底止，已增加為 919 家；惟其年成長率並無明顯趨勢，近年來成長漸趨緩和，僅 2%至 3%左右之成長率。另外，民國 92 年底航空貨運承攬業業者之分佈概況統計，則如表 6.23 所示，其中有 798 家業者集中在台北縣、市，加上桃園縣、市之 38 家，共 836 家，亦即有近 91%的航空貨運承攬業者，集中在貨運量比率達 92%之中正國際航空站附近地區。

根據統計資料顯示（交通部，民 93），航空貨運承攬業民國 92 年時之就業人口數，為 16,851 人；而該年度盈餘占營業收入之比率，則為 3.6%，較前一年之 4.2%，下降約 0.6 個百分點（詳見表 6.24）。

表 6.22 航空貨運承攬業近十年年家數統計表

年別	家數	成長率
83	392	0.5%
84	462	17.9%
85	525	13.6%
86	546	4.0%
87	567	3.8%
88	634	11.8%
89	623	—
90	867	—
91	900	3.8%
92	919	2.1%

資料來源：民國 83 至 88 年資料來自台北市航空貨運承攬商業同業公會、高雄市航空貨運承攬商業同業公會；89 年資料僅為台北市航空貨運承攬商業同業公會統計有參加台北市公會之承攬業家數，因此 89、90 兩年之成長率無法估算；90 至 92 年資料，來自交通部九十至九十二年度交通年鑑。

表 6.23 航空貨運承攬業者分佈狀況統計表

縣、市別	家數
臺北縣、市	798
桃園縣、市	38
新竹縣、市	4
苗栗縣、市	1
臺中縣、市	20
彰化縣、市	1
南投縣、市	1
雲林縣、市	0
嘉義縣、市	11
臺南縣、市	42
高雄縣、市	1
屏東縣、市	0
宜蘭縣、市	0
花蓮縣、市	0
臺東縣、市	0
澎湖縣、市	0
合計	919

資料來源：交通部，九十二年度交通年鑑，民國 93 年。

表 6.24 航空貨運承攬業收支狀況

(單位：億元)

91年				92年			
總收入	總支出	本年盈(+)或虧(-)		總收入	總支出	本年盈(+)或虧(-)	
			佔總收入 比率(%)				佔總收入 比率(%)
694	645	49	7.0	738	710	27	3.7
營業 收入	營業 支出	本年盈(+)或虧(-)		營業 收入	營業 支出	本年盈(+)或虧(-)	
			佔營業收入 比率(%)				佔營業收入 比率(%)
670	642	28	4.2	728	702	26	3.6

資料來源：交通部統計處，「台灣地區運輸倉儲及通信業產值調查報告」，民國93年。

另外，根據台北市航空貨運承攬商業同業公會之統計（表 6.25），92 年 12 月份貨運量前 22 名之在該公會登記有案之航空貨運承攬業者，已佔出口總量之 50.74%，第 1 名的營運貨量甚至是第 22 名之 4 倍。而前 50 名業者，其營運量更佔總量之 70.77%。藉由此一統計資料之觀察分析，對於另外在 50 名外將近 650 餘家的公會會員，其應如何存活，非常令人憂慮。

表 6.25 台北市航空貨運承攬業前二十二名貨運營業情況

名次	一般貨物		機放貨物		合計		市場佔有率	
	筆數	重量 (公斤)	筆數	重量 (公斤)	筆數	重量 (公斤)	重量 <sup>a</sup>	重量累計
1	1,332	2,595,698	0	0	1,332	2,595,698	5.02%	5.02%
2	3,483	2,270,794	0	0	3,483	2,270,794	4.40%	9.42%
3	2,336	2,070,051	24	1,706	2,360	2,071,757	4.01%	13.43%
4	1,357	1,663,127	0	0	1,357	1,633,127	3.22%	16.65%
5	2,229	1,453,285	0	0	2,229	1,453,285	2.81%	19.46%
6	569	1,293,767	0	0	569	1,293,767	2.50%	21.97%
7	1,920	1,244,401	0	0	1,920	1,244,401	2.41%	24.38%
8	1,343	1,126,411	0	0	1,343	1,126,411	2.18%	26.56%
9	814	1,104,961	0	0	814	1,104,961	2.14%	28.70%
10	2,673	1,067,549	0	0	2,673	1,067,549	2.07%	30.76%
11	3,565	1,042,896	0	0	3,565	1,042,896	2.02%	32.78%
12	1,719	1,018,067	0	0	1,719	1,018,067	1.97%	34.75%
13	2,088	995,716	0	0	2,088	995,716	1.93%	36.68%
14	3	298	456	931,577	459	931,875	1.80%	38.48%
15	378	868,959	0	0	378	868,959	1.68%	40.17%
16	1,057	859,402	0	0	1,057	859,402	1.66%	41.83%
17	2,939	824,001	0	0	2,939	824,001	1.60%	43.43%
18	753	821,057	0	0	753	821,057	1.59%	45.02%
19	2,169	818,758	0	0	2,169	818,758	1.58%	46.60%
20	700	757,482	0	0	700	757,482	1.47%	48.07%
21	1,088	703,427	4	425	1,092	703,852	1.36%	49.43%
22	1,596	678,843	0	0	1,596	678,843	1.31%	50.74%
總計	36,111	25,278,950	484	933,708	36,595	26,182,658	50.74%	

註：a. 92年12月份總處理量約為51,657,464公斤。

資料來源：台北市航空貨運承攬商業同業公會、台北市報關商業同業公會，全球運籌資訊後勤支援系統開發構想，民國93年。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

由表 6.26 可看出，在 90 年開放管制後，對航空貨運承攬業者而言，實無明顯影響。根據台北市航空貨運承攬商業同業公會之統計，由於我國貨運市場不斷萎縮，造成規模較大之業者，採取合資甚或併購方式擴大營運規模，而小型業者則因無貨可運而逐漸關門倒閉的情況。目前國內大型的航空貨運承攬業者，根據台北市航空貨運承攬商業同業公會之統計不超過 10 家。為求增加承攬貨源，根據公會統計，目前航空貨運承攬業者有兼營海運承攬運送業者，其比例超過所有業者之 60%；再加上表 6.25 所列示之貨運量，有一半以上皆為前 22 名業者所承攬的情況下，航空貨運承攬業「大者恆大」之情況將愈來愈明顯。

表 6.26 自由化對航空貨運承攬業所造成之影響

影響指標	開放前		開放後	
	89 年	90 年	91 年	92 年
就業人口 (人)	15,120	14,097	11,874	16,851
獲利能力 <sup>a</sup> (%)	-1.6	4.8	4.2	3.6

註：a. 毛利率 = (營業收入 - 營業成本) ÷ 營業收入。

資料來源：1. 交通部統計處，「臺灣地區運輸倉儲及通信業產值調查」，民國 90 至 93 年。

2. 行政院主計處普查局，中華民國九十年台灣地區工商及服務業普查報告，民國 93 年。

### 2. 外籍業者

另外，由於我國貨運市場持續地萎縮，造成目前外籍業者來台營運航空貨運承攬業之比例不到 3%。這些外籍業者，反而寧可出資和現有業者採合資經營，或是如國際性整合型業者，採取直接將現有業者併購之方式進入航空貨運承攬業之市場（如 DHL 和 Danzas 合併）。

## 六、我國航空貨運承攬業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

(1) 我國業者地緣關係較佳。

### 2. 劣勢

(1) 市場漸趨飽和，大多數業者之營運量堪虞。

(2) 許多業者經營規模不大，較不具競爭力。

(3) 外商通常以結合民用航空、承攬、集散站功能之整合型產業進入市場，並承攬較高價值之快遞貨件。

## 七、自由化之發展方向

根據本研究多方蒐集資料後可得知：由於目前我國航空貨運承攬業務已為一開放競爭的市場，因此在加入 WTO 後，對國內相關業者所帶來的影響並不大。惟航空貨運市場一直以來重北輕南，在中正國際航空站貨運市場漸趨飽和，而高雄國際機場在航空貨運環境尚未發展完善、貨物通關程序之簡化仍嫌不足等軟、硬體欠缺的情況下，現有八、九百家業者彼此間惡性競爭，多數業者經營未達經濟規模，營業狀況堪虞；再加上鄰近國家不斷積極建設、急起直追，使得我國得天獨厚的區域經濟優勢逐漸流失，不斷地趨向邊緣化，長期下來，將對我國航空貨運市場造成極大的衝擊。以目前的情況來看，只有合乎市場需求、有完整資訊工具、具全球化格局、能有為其抗爭的政府做後盾的大型業者得以生存。

為鞏固我國既有之優勢，及增進業者之永續經營能力，可由政府及業者二方面雙向進行：

## 1. 政府方面

- (1) 國內：除應加強建構高雄國際機場之貨物倉儲等航空貨運相關硬體設施，更應確實簡化貨物通關程序，提升機場裝卸營運之效率，以增加南部地區之貨物運輸量，減輕航空貨運南北失衡的情況，並增進我國航空貨運之競爭能力。另外，對於外籍業者，亦應以和我國業者平等方式對待，以免造成不公平競爭之現象產生。
- (2) 國際：鼓勵較具規模之業者於國外增設據點，拓產國際市場，以提昇國際競爭力。
- (3) 內陸運輸：由於早期認為陸運為國際運輸的延伸，因此航空貨運承攬業可以直接兼營，僅限制車輛不得超過三噸半。由於如此不需要檢附停車場、消防、環保等，因此有許多快遞業者為減少成本乃申請航空貨運承攬業。但此舉遭到汽車貨運業、汽車路線貨運業之抗議。因此政府應及早將此一違法現象，以訂定落日條款方式，限現有業者及早合法化，以免造成更多爭端。
- (4) 其他：由於我國航空貨運之主要貨源，有大部分來自中國大陸及東南亞。近年來我國內廠商逐漸西移至中國大陸及東南亞地區，一旦這些地區全面開放物流相關產業的市場，將對我國造成相當大之影響，因此應鼓勵業者根植台灣，以減少產業不斷外流。

## 2. 業者方面

- (1) 對內：應積極提升航空貨運承攬業從業人員之專業素質，進而提升產業整體之服務品質，並可建議政府取消法規中關於資本額管制之限制條文。
- (2) 對外：應積極以水平整合方式合併數家業者以達經濟規模，更可與報

關業者、民用航空運輸業、地勤業、航空貨物集散站經營業及內陸運輸業等相關產業結盟進行垂直整合，發展整合型航空貨物運輸業，以加強資源整合、擴大經營規模、及提供全方位的作業服務，進而達到物流一貫化，並增加整體產業競爭力。

#### 八、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
台北市航空貨運承攬商業 同業公會	蕭禹新	台北市南京東路5段343號8F之3 TEL: 02-27601970 FAX: 02-27640252

### 6.3.2 海運承攬運送業

依照「航業法」第二條之規定，「指以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬之事業」，稱之為海運承攬運送業。

#### 一、自由化進程

1. 為了加入WTO之政策需要，交通部於民國88年2月修正航業法及其相關子法，開放外國人來台投資經營海運承攬運送業。
2. 民國93年4月20日，交通部修正發布「海運承攬運送業管理規則」，海運承攬運送業及航空貨運承攬業合一證照正式上路，使得海運承攬及航空貨運承攬之證照申請窗口合一、申請程序得以簡化，且在單一證書上即標明二種航業別。
3. 目前「航業法」正在修法，預期未來修正通過後，海運承攬運送業之相關限制條件將更少。

## 二、相關管制

### 1. 進入條件

根據「海運承攬運送業管理規則」第六條規定，海運承攬運送業之實收資本額不得少於新臺幣七百五十萬元。每增設一分公司應增資一百五十萬元；而外國籍海運承攬運送業分公司，在中華民國境內所用資金不得少於七百五十萬元。每增設一分公司應增資一百五十萬元。

另外在管理規則第十四條中，亦規定「經營或增加經營海運承攬運送業者，於申請核發許可證時，應繳納保證金三百萬元。每增設一分公司應增繳保證金三十萬元。船舶運送業兼營海運承攬運送業，其船舶船體保險金額之總額在四千五百萬元以上，並於最近三年未曾發生運務糾紛者，得免繳前項規定之保證金。」

若欲申請同時經營海運承攬運送業及航空貨運承攬業，則依照管理規則第十條之規定，申請籌設及請領合一許可證者，得提出第四條、第七條第一項及航空貨運承攬業管理規則第四條、第七條第一項規定之文件，向當地航政機關申請辦理；而外國海運承攬運送業申請設立在台分公司及航空貨運承攬業合一許可證者，得提出第五條、第七條第二項及航空貨運承攬業管理規則第二十五條、第二十六條規定之文件，向當地航政機關申請辦理。

### 2. 費率

根據「海運承攬運送業管理規則」第二十四條，「海運承攬運送業應將所經營之集運費率及向託運人或受貨人所收之手續費、服務費報請當地航政機關備查，變更時亦同。」表示對於運價的制訂，政府開放業者自訂，因此費率方面

已經完全開放。

### 3. 法規整理

海運承攬運送業之相關法規限制整理如下表 6.27。

表 6.27 海運承攬運送業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新臺幣七百五十萬元 ● 增設分公司：增資新臺幣一百五十萬元
	保證金	● 三百萬元 ● 增設分公司：增繳保證金三十萬元
	外國籍公司	● 資本額 ● 新公司增資
主管單位		● 航政轄區之航政機關（即指當地之港務局） ● 交通部

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、市場規模

根據民國 93 年基隆港務局之統計資料，截至 93 年 8 月為止，我國共有 591 家業者經營海運承攬運送業，較交通部九十二年度之交通年鑑中 92 年底時所統計之 569 家，成長了 3.87%。而根據交通部 92 年度之統計，海運承攬運送業之就業人口數為 10,555 人。

### 四、經營概況

根據交通部統計處《92 年台灣地區運輸倉儲及通信業產值調查報告（民 93）》之收支狀況調查資料顯示（詳見表 6.28），可看出海運承攬運送業，在民國 92 年時，無論收入或支出，皆較 91 年度略為成長。

表 6.28 海運承攬運送業收支狀況

(單位：億元)

91年				92年			
總收入	總支出	本年盈(+)或虧(-)		總收入	總支出	本年盈(+)或虧(-)	
		估總收入比率(%)				估總收入比率(%)	
213	212	1	0.7	369	365	4	1.2
營業收入	營業支出	本年盈(+)或虧(-)		營業收入	營業支出	本年盈(+)或虧(-)	
		估營業收入比率(%)				估營業收入比率(%)	
207	211	-4	-2.0	367	363	4	1.0

資料來源：交通部統計處，「92年台灣地區運輸倉儲及通信業產值調查報告」，民國93年。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

自從民國 88 年航業法修正刪除外國人來台投資經營海運承攬運送業之限制後，由表 6.29 可得知，雖然交通部於民國 89 年以前之資料付之闕如，然而根據 89、90 二年度之資料，仍然可以發現：雖然就業人口成長驚人（約成長 46%），然而實際獲利能力，卻大幅減少了 85%；再者由於整個大環境的貨運量由於產業外移的關係而逐漸減少，因此亦直接衝擊海運承攬運送業，使之並未因市場開放而帶來穩定之獲利成長。

表 6.29 自由化對海運承攬運送業所造成之影響

影響指標	開放前		開放後		
	86 年	87 年	88 年	89 年	90 年
就業人口 (人)	—	—	—	5,175	7,556
獲利能力 <sup>a</sup> (%)	—	—	—	17.7	2.7

註：a. 毛利率 = (營業收入 - 營業成本) ÷ 營業收入。

資料來源：1. 交通部統計處，「臺灣地區運輸倉儲及通信業產值調查」，民國 90 至 93 年。

2. 行政院主計處普查局，中華民國九十年台閩地區工商及服務業普查報告，民國 93 年。

目前我國海運承攬運送業者許多都經營不佳，根據台北市海運承攬運送商業同業公會之概略統計結果可得知，在市場開放前後，業者家數變化不大，然而承攬之貨運量卻逐年減少。目前海運承攬運送業業者普遍為求生存，其中較大型之業者，已有不少已朝向國外發展；而中、小型業者，則多以三角貿易方式，來往於大陸、台灣及第三地，以承攬更多的貨物；另外大型、小型業者之間，私底下亦有相互合作，採用「配貨」的方式，以彼此所承攬的貨物，將貨櫃填滿，爾後所獲得之利潤，則按貨量比例分配。

另外，以航運業四種產業來看，海運承攬運送業之資本額限制較低，因此目前如船舶運送業者、船務代理業者，皆有投資經營海運承攬運送業之跨業經營方式，然而對於原有業者影響有限；而目前亦有海運承攬運送業者投資如報關業、船舶運送業、汽車貨運業、倉儲、包裝業等物流相關服務產業。

## 2. 外籍業者

自民國 88 年開放外籍業者進入以來，台北市海運承攬運送商業同業公會曾表示：「該年 3 月至 12 月，本會新入會公司計 35 家，但均為中華民國國籍人士籌組設立，並無外國籍人士籌設新公司。…仍然為我國業者主導海運承攬運送業市場。」(林光、包嘉源，民 89)

而市場開放後外籍業者進入我國市場之情況，則根據台北市海運承攬運送商業同業公會所提供之資訊，顯示由於我國整體貨運市場逐年萎縮的情況下，純外籍海運承攬運送業者佔全體之比例很小，即便有外籍業者進入，亦多半選擇以股份投資現有我國業者之方式經營。

## 六、我國海運承攬運送業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

- (1) 人力資源及開放經驗較早。
- (2) 我國業者之地緣關係佳。

### 2. 劣勢

- (1) 進入產業之門檻限制不高。
- (2) 許多業者經營規模不大，較不具競爭力。
- (3) 國內幾百家業者之間承攬貨物之流程完全沒有統一之概念。

## 七、自由化之發展方向

由以上種種業者因應目前市場環境而發展的因應方式以及業者本身所具備在競爭力上之優、劣勢，可歸納出未來政府及業者之間因應自由化及大環境改變的發展策略：

### 1. 政府方面

- (1) 由於三角貿易佔海運承攬運送業之比重很大，然而在收支、收據承認、文件認定、文件傳遞等方面，由於受到政治干擾，常常造成不必要的

商業糾紛，使得業者在夾縫當中求生存，實應早日開放兩岸三通。

- (2) 應輔導業者轉型，擴大其經營業務範圍，以增加產業競爭力，並在 WTO 爭取其他國家，尤其是開發中市場（如中國大陸市場），需依互惠原則，給予我國業者同等待遇。

2. 業者方面：無論海運承攬運送業、航空貨運承攬業皆屬國際性產業，因此，業者應努力改進經營管理技術與服務品質，並將營運流程統一化、標準化，以提升國際競爭力。

#### 八、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
台北市海運承攬運送商業 同業公會	曾俊鵬	台北市民生東路一段 58 號 10 樓 A 室 TEL: 02-25431271

#### 6.3.3 船務代理業

依照「航業法」第二條之規定，船務代理業係指「受船舶運送業或其他有權委託人之委託，在約定授權範圍內，以委託人名義代為處理船舶客貨運送及其有關業務而受報酬之事業。」

##### 一、自由化進程

1. 為了加入 WTO 之政策需要，交通部於民國 88 年 2 月修正「航業法」及其相關子法，開放外國人來台投資經營船務代理業。
2. 「船務代理業管理規則」中原先有規定外籍業者申請來台設立分公司，應檢送其本國准予我國國民設立的證明文件，由於該規定屬互惠證明部分，

違反 WTO 市場開放原則及我國推動海運服務業自由化政策，因此交通部於民國 92 年 7 月將此一規定刪除。

3. 為進一步開放船務代理業之雇用人員應為中華民國國民之限制，交通部遂於民國 93 年 9 月 22 日，修法將此一限制取消。
4. 目前「航業法」正在修法，預期未來修正通過後，船務代理業之相關限制條件將更少。

## 二、相關管制

### 1. 進入條件

「船務代理業管理規則」第二章第六條規定，「船務代理業之實收資本額不得少於新臺幣九百萬元。每增設一分公司應增資新臺幣一百五十萬元。」

而對於外國籍之公司設立之限定方面，也在「船務代理業管理規則」第二章第六條中明定，「外國籍船務代理業分公司在中華民國境內所用資金不得少於新臺幣九百萬元。每增設一分公司應增資新臺幣一百五十萬元。」

此外，根據管理規則第十一條之規定，若外國籍船務代理業非經公司認許及辦理分公司登記者，其指派在中華民國境內之代表，不得對外營業。

另根據管理規則第十四條之規定，船務代理業於營業前，應檢具代理契約影本（正本於登記後發還），向當地航政機關辦理登記。但受外國委託人委託辦理船舶進出港業務者，並應檢送下列文件：

- (1) 委託人名冊。
- (2) 委託人在其本國設立登記文件副本或影本及其營運資料表。

(3) 委託人營運船舶一覽表及自有船舶證明文件。

船務代理業代理之委託人無自有船舶者，應提供該委託人之保證金新臺幣九百萬元，並設定質權予當地航政機關。委託人來台營運三年以上，無不良紀錄，且財務健全者，得申請退還該保證金。

前項保證金得由本國銀行出具之保證書或具船舶總噸位五千以上之本國船舶運送業或曾代理外國船舶運送業，其營運船舶總噸位三萬以上，且具五年以上無不良紀錄之本國船務代理業者，出具經法院公證之保證書替代之。

2. 法規整理

船務代理業之相關法規限制整理如下表 6.30。

表 6.30 船務代理業之相關法規限制

進入條件	資本額	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新臺幣九百萬元</li> <li>● 增設分公司：增資新臺幣一百五十萬元</li> </ul>
	保證金	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委託人無自有船舶者，應提供該委託人之保證金新臺幣九百萬元</li> <li>● 本國銀行出具之保證書或具船舶總噸位五千以上之本國船舶運送業或曾代理外國船舶運送業，其營運船舶總噸位三萬以上，且具五年以上無不良紀錄之本國船務代理業者，出具經法院公證之保證書替代之</li> </ul>
	外國籍公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資本額</li> <li>● 新公司增資</li> <li>● 需有公司認許及分公司登記</li> </ul>
主管單位		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航政轄區之航政機關</li> <li>● 交通部</li> </ul>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

「船務代理業管理規則」第三章第十八條中，列出其經營業務如下：

1. 簽發客票或載貨證券，並得代收票款或運費。
2. 簽訂租船契約，並得代收租金。
3. 攬載客貨。
4. 辦理各項航政、商港手續。
5. 照料船舶、船員、旅客或貨物，並辦理船舶檢修事項。
6. 協助處理貨物理賠及受託有關法律或仲裁事項。
7. 辦理船舶建造、買賣、租傭介紹、交船、接船及協助處理各種海事案件。
8. 處理其他經交通部核定之有關委託船務代理事項。

另外，管理規則十八條中亦規定：船務代理業所經營之代理業務，應以委託人名義為之，並以約定之範圍為限。

若船務代理業所代理之對象為外國籍船舶運送業，而在我國境內遇到其攬載之客貨，未依約到達目的地或交付給受貨人時，則根據「航業法」第四十五條之規定，應由船務代理業協助處理，至客貨到達目的地或交付受貨人時為止。

根據中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會所提供之資訊，可得知船務代理業為一地方性產業，其大部分皆代理定期航線之代理業務，偶爾承接不定期航線之代理業務。承攬貨物之業務部分，主要乃被船東委託承攬貨物出口，以免造成滿船進空船出的情況。

而我國船務代理業，主要可分為稱為「總代理」之台北市船務代理業，以及稱為「港口代理」之其他有港口縣市之船務代理業。而船務代理業之主要運作方式，

即是由「總代理」直接跟外國籍船公司簽訂總代理合約，且為國內之唯一窗口；該外國籍船公司決定要跑哪些港口後，總代理再安排各個港口之事務及「港口代理」，並和指定之港口船務代理業者簽訂子合約（sub-contract）。

#### 四、市場規模

截至民國 93 年 7 月底為止，根據基隆港務局之統計，我國之船務代理業，一共有 356 家；其中登記在基隆港務局的有 245 家，佔 68.8%，高雄港務局有 82 家，佔 23.0%，台中港務局有 21 家，佔 5.9%，花蓮港務局則有 8 家，佔 2.2%。另根據交通部統計資料顯示，船務代理業之就業人口數，於 92 年共有 3,847 人。

#### 五、經營概況

由表 6.31 船務代理業之收支狀況，可得知船務代理業在 91 年度之營業狀況不是很好，除了年度總盈餘只有 0.5 億元，甚至在營業收之上，還因為營業支出超過收入約 1 億元，造成營業虧損的情況；到了 92 年，雖然此年度無論總收支或營業收支皆有盈餘，然實際上無論收入或支出，皆較 91 年呈現萎縮的情況。

表 6.31 船務代理業收支狀況

(單位：億元)

91年				92年			
總收入	總支出	本年盈(+)或虧(-)		總收入	總支出	本年盈(+)或虧(-)	
		佔總收入比率(%)				佔總收入比率(%)	
102	102	0.5	0.4	88	85	3	3.6
營業收入	營業支出	本年盈(+)或虧(-)		營業收入	營業支出	本年盈(+)或虧(-)	
		佔營業收入比率(%)				佔營業收入比率(%)	
99	100	-1	-1.1	87	85	2	2.4

資料來源：交通部統計處，「台灣地區運輸倉儲及通信業產值調查報告」，民國92年

## 六、自由化之影響

### 1. 我國業者

根據與中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會所提供之資訊，可得知北市公會登記家數最多曾至 190 多家，目前已跌至 167 家，主要是由於整個市場貨源減少，目前幾已呈飽和狀態，而開放市場對我國業者之影響不大。

由於船要來，船務代理業自然會有業務進來；反之，船務代理業者需自行開拓市場。而基於「船隨貨走」之概念，再加上大陸的地緣、文化背景、台商之緊密度，再加上近年貨物往大陸流之趨勢，基於此類原因，乃為船務代理業者拓展國際業務之極好市場。因此目前較具規模的業者，已隨船公司朝西進，採和大陸當地業者合資方式營運；而較小規模業者，則首先由將辦公室縮小、人事精簡等方式降低經營成本、提高經營效率，並藉以提高服務水準、尋找商機；或是增資，找其他股東，申請如海運承攬運送業等其他相關業別之許可證，進行多角化經營。

### 2. 外籍業者

自民國 91 年加入 WTO 以來，僅有一家日商船舶運送業分公司申請船務代理業許可證，以將本國籍業者吸收為分公司一部份之方式進入市場，然對整體影響不大。主要原因是由於國內市場已經飽和，且我國業者具有地緣優勢，熟稔本地港口各項事務，具地方性專業，因此外國籍船舶運送業者為節省地方性成本開支，多半會選擇和本國船務代理業者簽訂合約，加強雙方之密切合作。

## 七、我國船務代理業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

- (1) 我國業者地緣關係較佳。
- (2) 熟稔本地港口之各項事務，具備地方性專業。

### 2. 劣勢

- (1) 進入門檻不高。
- (2) 部分業者規模小，獲利能力不佳，較不具競爭力。

## 八、自由化之發展方向

由於船務代理業屬地方性產業，我國業者通常較外國業者具地方性專業優勢，因此在國情、文化不同的情況下，外國籍業者通常不會貿然直接進入市場；反之我國業者在朝其他國家擴展業務時，亦會作多方考量。而根據公會之統計，由於除大陸外之其他國家，除語言、文化問題之外，亦多半已有當地業者經營，較難進入市場。因此，政府應積極促成大陸市場之開放，使船務代理業者得以利用其在語言和文化上之優勢，率先在大陸市場取得領先的地位，擴大其營運空間。

## 九、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	劉昭三	台北市建國北路2段3巷15號6樓之2 TEL: 02-25080106 FAX: 02-25080129
台灣省船務代理商業同業公會聯合會	吳鋤煙	基隆市港西街18號西三號碼頭二樓 TEL: 02-24222322

### 6.3.4 小結

由以上航空貨運承攬業、海運承攬運送業、船務代理業等三種運輸代理服務業之跨業經營發展趨勢，可得到如下圖 6.4 之結果。

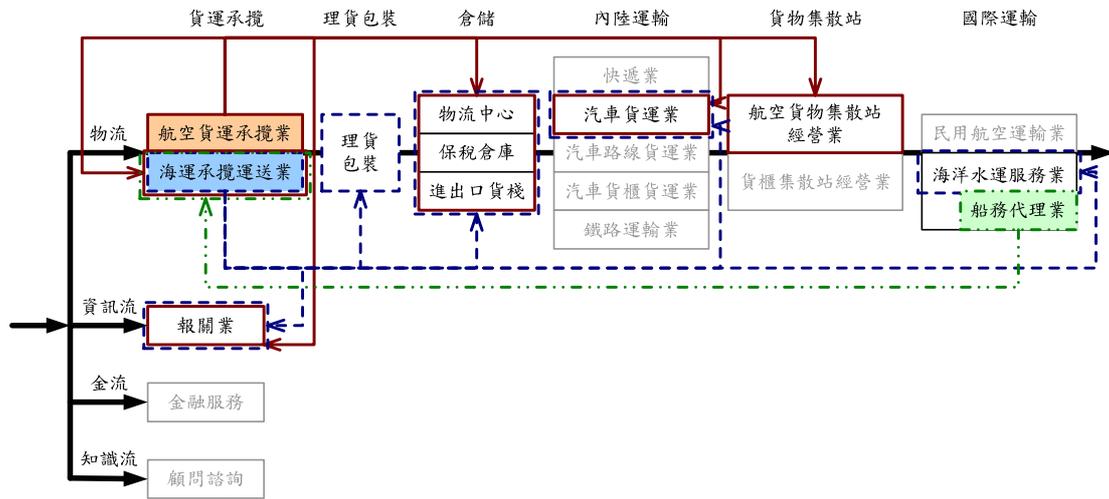


圖 6.4 我國運輸代理服務業跨業經營之發展方向

## 第七章 相關物流運送服務業

本研究將運輸服務歸類為相關物流服務產業。在供應鏈體系中，貨物運送服務業（Freight Transport Services），尤其是對第三者物流公司而言，良好的運送服務對供應鏈的營運效率是十分重要的。另外在此類服務業當中，還包含如快遞服務業此類其他相關物流業。

### 7.1 貨物運輸業

相關物流產業包括：(1) 海洋水運服務業、(2) 民用航空運輸業、(3) 鐵路運輸業、及 (4) 公路運輸業。此四類皆屬於運輸業，分別屬於海運、空運、陸運（鐵路、公路二種）的範疇，因此亦分別由不同的法規所規範。規範此類貨物運輸業之母法及其對應之子法，如表 7.1 所示。

表 7.1 貨物運輸業各業別所屬之相關法規

法規	業別			
	海洋水運服務業	民用航空運輸業	鐵路運輸業	公路運輸業
<b>航業法</b>	✓			
船舶運送業及船舶出租業管理規則	✓			
<b>民用航空法</b>		✓		
民用航空運輸業管理規則		✓		
航空器飛航作業管理規則		✓		
<b>鐵路法</b>			✓	
<b>公路法</b>				✓
汽車運輸業管理規則				✓
汽車運輸業審核細則				✓
汽車貨運營運實施細則				✓
汽車運輸業客貨運價準則				✓
道路交通安全規則				✓
道路交通規則處罰條例				✓

### 7.1.1 海洋水運服務業

根據行政院主計處之「中華民國行業標準分類」之定義，海洋水運服務業（以下簡稱海運業）為「從事海洋船舶客貨運輸而收取運費為報酬之行業」。此種以船舶經營客貨運送而受報酬之事業，在「航業法」第一章第二條中，又稱之為「船舶運送業」。

#### 一、自由化進程

1. 為求配合政府達成加入 WTO 之國家目標，交通部對海運服務乃勵行自由化措施之推動，同時徵詢國內海運業者之意見後，自民國 86 年 6 月間起，開放外國籍船舶運送業來台設立分公司。
2. 「船舶運送業及船舶出租業管理規則」中原先有規定外籍業者申請來台設立分公司，應檢送其本國准予我國國民設立的證明文件，由於該規定屬互惠證明部分，違反 WTO 市場開放原則及我國推動海運服務業自由化政策，因此交通部於民國 92 年 7 月將此一規定刪除。
3. 目前「航業法」正在修法，未來修正通過後，和海洋水運業（船舶運送業）相關之限制條件或將更寬鬆。

#### 二、相關管制

##### 1. 進入條件

「航業法」第二章第十六條規定，船舶運送業經營國內固定航線者，應報請當地航政機關核轉交通部發給航線證書後，方得經營該固定航線；船舶運送業經營國內固定航線業務，應依航線證書所載之航線，從事客貨運送；經營國內固定航線客貨船舶非有正當理由，不得停航。停航時，應先報請當地航政機

關轉請交通部核准。而對於船舶運送業經營國際航線，則按二十六條規定，應向當地航政機關辦理經營固定航線登記，並依前條規定報備運價表後，始可在我國港口攬運客貨；船舶運送業經營國際固定航線業務，應依所登記之航線，從事客運運送；經營前項國際固定航線，停航前應先報請當地航政機關核准。

另外，關於資本額之規定，則根據「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第二章第一節第四條，新設立之船舶運送業實收資本額，若為建造新船者，需為足以支付建造新船總造價百分之十；若為購買現船者，需為足以支付購買現成船總價百分之二十。

若有外國籍船舶運送業欲進入台灣市場，首先，「航業法」第一章第四條中便聲明：「非中華民國船舶，不得在中華民國各港口間運送客貨。但經中華民國政府特許者，不在此限。」而在第三章第三十四條，則規範外國籍船舶運送業，「非經委託中華民國船務代理業代為執行或處理船舶客貨運送業務，不得在中華民國境內攬載客貨。但在中華民國依法設立分公司者，不在此限。」

另關於外國籍業者所雇用之人員，則根據「航業法」第二章第三十一條第二項：「僱用中華民國船員，應申請交通部審核許可始得僱用；其辦法由交通部定之。」並進一步在「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第二章第五節第三十三條規定，其雇用人員「應為中華民國國民，但交通部得視其業務需要，核准其申請聘僱外國人。」同時亦在管理規則第三十一條中規定：「外國籍船舶運送業分公司在中華民國境內所用資金之金額應不低於新台幣一千二百萬元。」

## 2. 費率

關於船舶運送業運價之部分，則根據「航業法」第二章第二十七條之規定，船舶運送業經營國內、國際固定航線客貨運送，應按申報之運價表收取運費，

對託運人不得有不合理之差別待遇。另外在「船舶運送業及船舶出租業管理規則」第二章第四節第二十八條中，則進一步規定：「經營固定航線船舶之客、貨運價表，應報請當地航政機關核轉交通部備查；前項運價表應包括各種附加費、計費方式、運輸條件及運輸章則。參加運費同盟或聯營組織之船舶運送業。其運價表得由該運費同盟或聯營組織或其在中華民國境內之機構集體申報。」

至於外國籍船舶運送業之運價訂定，則根據管理規則第二章第五節第三十四條：「外國籍船舶運送業船舶承運中華民國進出口貨物，應依第二十八條、第二十九條申報運價表，其變更時亦同；前項運價表，如該船舶運送業在中華民國設立分公司者，由分公司申報；未設立分公司者，委由其在中華民國之船務代理業申報。」

### 3. 法規整理

海洋水運服務業之相關法規限制整理如下表 7.2。

表 7.2 海洋水運服務業之相關法規限制

進入條件	資本額	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 足以支付建造新船總造價百分之十</li> <li>● 足以支付購買現成船總價百分之二十</li> </ul>
	外國籍公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資本額：新臺幣一千二百萬元</li> <li>● 需有中華民國籍雇員</li> <li>● 業務</li> <li>● 委託經營</li> <li>● 運價表</li> </ul>
費率		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國內、國際固定航線客貨運送按申報之運價表收費</li> <li>● 固定航線船舶之客、貨運價表應報請當地航政機關核轉交通部備查</li> <li>● 參加運費同盟或聯營組織，其運價表得由該同盟或組織或其在中華民國境內之機構集體申報</li> </ul>
主管單位		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航政轄區之航政機關</li> <li>● 航政局</li> <li>● 交通部</li> </ul>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

台灣地區四面臨海，天然資源缺乏，為一典型的海島型經濟，貿易依存度相當高，對外貿易值佔國內生產毛額由民國 60 年及 70 年代的 80%至 90%，近年略微下降，但仍維持約 80%的比率，可見對外出口貿易的重要性仍相當高。台灣地區之進出口貨物的國際運輸方式，歷年來經由海運運送的比率高達 99%以上，乃因其具有載貨量大，單位運送成本低，消耗能源少等優勢。故在對外貿易依存度及對海運依賴度皆相當高的情況下，海運貨物運輸是促進我國經貿發展不可或缺的重要方式。

海運業以服務形式及市場觀點來區分，通常分為定期船（Liner Service，又稱定期航業）及不定期船（Tramp Service，又稱不定期航業）二種業務，此二者之主要區別，見表 7.3 之說明。其中定期航業，是指經營固定船舶、固定航線、固定船

期及固定港埠碼頭，提供客貨運輸服務的海運業務。定期船業的船舶特別重視速度與性能的優良，各航線的船舶，都會預先排定，不會為單獨貨主特別航程服務。而不定期航業，亦稱為散裝海運業（包括油輪），即船期與彎靠港口不固定，運價隨市場波動，無所謂固定之運價表（Freight Tariff）或運費同盟（Conference）組織。散裝船載運貨品多為工業原料與民生必需物資為主，其負擔運費之能力有限，一般均較什貨船之運價低，為降低燃油成本，故對船速要求不高。此外，業務洽攬大多仰賴全球各地之傭租船舶經紀人（Chartering Broker）完成，藉以爭取時效、獲致較優渥的商機。目前在全球不定期航運方面以海岬型之船齡較新，其次為巴拿馬極限型，而輕便型的船齡較高。我國平均船齡雖比全球年輕四年半，但小船船齡較大，且噸位較小，此乃因國內小規模之船公司居多，其經營體質亟待改善，政府應鼓勵合併經營，以改善我國不定期航業之體質。此外，我國散裝船隊僅佔全球之 1.47%，原因是國內之經營環境不佳，政府缺乏獎勵措施，國輪無法攬運大陸進出口大宗物資，國內船員上船意願低落，發生船員荒，同時工資上漲，以往低成本之優勢不再，政府之管制措施較多，因此造成國內不定期航業的經營困難。

目前世界海運貨物在定期船（貨櫃）裝運總噸量大約佔三分之一弱，但其價值卻佔 70% 以上，為經營海運事業重要業務之一；而不定期船海運業務所裝運之貨物重量佔全球總運量三分之二以上，但相對於定期航線所載運的貨物價值而言，則明顯低廉許多，其貨載種類以大宗物資為主，如穀類、礦砂、煤、原油、木材、水泥等，散裝貨運市場亦為海運業重要業務之一。

表 7.3 定期船與不定期船之主要區別

定期船	不定期船
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 在一固定航線上按預先排定之船期作規則性之往返航行。</li> <li>● 承運之貨載係預種類繁多之件貨為主，託運人數眾多。</li> <li>● 每一貨物單位之價值及運價較高，貨物裝卸及搬運費用較高，且大多由船方負擔。</li> <li>● 不論託運貨量之多寡，均發給所隨之託運人統一格式之提單作為運送契約。</li> <li>● 運費之收取標準訂有運價表，且額於所隨託運人無差別待遇。而且在主要航線上大多隨航運同盟之組織。</li> <li>● 船舶之設計大多為配合所經營航線之特殊需要。</li> <li>● 船公司之組織龐大極且複雜。</li> <li>● 貨物之攬載，常設有攬貨員，直接與託運人接觸，同時將船期廣告刊登報章雜誌預招攬貨物。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶之航行視貨載之需要而定，並無固定之航線與船期。</li> <li>● 通常載運整船之一種貨物，且預散裝貨物為主。託運人往往只有一個。</li> <li>● 每一貨物單位之價值較低，運價亦較廉，貨物裝卸及搬運費用價宜，且大多約定由傭船人負擔。</li> <li>● 船舶之每一宗業務均必須個別洽定傭船契約，作為船方與傭船人間之契約。傭船契約隨著船舶與貨載之不同而隨異，且其條款僅適用於契約內所定之船舶。</li> <li>● 運價隨著船噸之供需及國際經濟與政治情勢之變動而變動，並未訂有運價表，須由船貨雙方依據市場趨勢協議訂定之。且無航運同盟之組織。</li> <li>● 船舶之設計大多預裝載全世界性之散裝貨為重點。</li> <li>● 船公司之組織單純。</li> <li>● 業務之洽定，大多經由經紀人所促成，而且通常並無刊登船期廣告。</li> </ul>

資料來源：教育部學習加油站。

海運業為資本密集、技術密集與資訊密集的產業，更具有跨國性、國際性的特點，加上現今國際物流趨勢及我國極力推展全球運籌發展計畫的構思，都將與未來海運業的發展息息相關。根據各港務局之資料統計，民國 92 年台灣地區各港貨櫃進、出、與轉口數量共計約 1,209 萬 TEU，除轉口櫃 515 萬餘 TEU（約佔 42.6%）外，北、中、南三區域流通之貨櫃為 694 萬餘 TEU（約佔 57.4%）。由於貨櫃南北間運輸逐年成長，且形成出口櫃由北、中向高雄港集中，進口櫃由高雄港向北、中散開之局勢。因此，台灣地區在整體港埠經營規劃方面，台中港可發展為區域性加工再出口及物流之後勤網路中心，基隆港為高價值貨品進出口港，而高雄港則可發展為洲際航線轉運中心，以同時發揮各國際港發展相輔相成之特性。此外，近年來新填海開發的臺北港，更積極依三個五年計畫，由政府與民間合力興建，預定於民國 100 年完成，如果開發順利，未來臺北港有可能成為全球二十大貨櫃港埠之一。

由此可見，台灣地區對於整體港埠規劃之重視，及其發展成為亞太海運中心之具體成效。

#### 四、市場規模

我國海運產業，比較其他國家而言，可謂非常發達。根據 92 年度交通年鑑顯示，截至民國 92 年年底，我國人經營之船舶運送業共 141 家（其中包括客運業者）。此外，我國 100 總噸以上國籍船舶截至 92 年年底止，共有 235 艘、383 萬總噸位（Gross Registered Tonnage, GRT），612 萬載重噸位（Dead Weight Tonnage, DWT）。以個別公司而論，根據世界海運協會（World Shipping Council）的統計，我國長榮集團（合併長榮海運公司及立榮海運公司）之營運實力，在 91 至 92 年名列世界第 2 大貨櫃船運業者，共計擁有 1,445,057 個 20 呎貨櫃當量（Twenty-foot Equivalent Units, TEU）之貨櫃船載運能量。另外，我國之陽明海運公司在同時亦名列為世界第 13 大貨櫃船運業者，共計擁有 688,706 TEU 之貨櫃船載運能量。而根據交通部之統計資料顯示，民國 92 年海洋水運業之就業人口數共 13,246 人。

在對外通商口岸方面，我國擁有高雄、台中、花蓮及基隆四個國際商港，基隆港另有蘇澳港及建設中的台北港為其輔助港；另有麥寮及和平工業港，共同執行對外進出口貨物運輸之任務。根據交通部《2003 年世界前三十名貨櫃港及營運概況》之統計資料顯示，在 92 年，我國 4 個國際商港共計處理 1,209 萬多個 20 呎貨櫃。其中，高雄港更名列世界第 6 大貨櫃港，共計處理 884 萬多個 20 呎貨櫃。

##### 1. 國際海運貨物運輸現況分析

近年亞太地區運輸需求持續高度成長，國際海洋貨物運輸在船運成本及船舶調配考量下，多半設置於提供服務主航線接駁港之最經濟位置。台灣由於位處於泛太平洋主航線擺錘之最頂端，正居於海運市場主航線之樞紐位置，如能

配合其他相關措施及適當經營策略，將使台灣在全球海洋貨物運輸市場占有相當重要地位。

### (1) 貨物裝卸效率

台灣地區因四面環海，發展國際貿易是經濟命脈所在，而對外貿易主要集中在於海運貨物運輸。就近年來台灣地區各港營運成長概況及營運資料加以比較分析可以發現，雖然各港在天然環境及港埠設施方面有甚大差異，但各港自民國 87 年陸續完成棧埠作業民營化後，貨物裝卸效率均已大幅提高，成長率最高者約達九成。以民國 92 年各港貨物裝卸效率為例（表 7.4），幾乎均較上年提高，而依民國 92 年現有資料顯示，每人每小時裝卸量以台中港之 142.7 計費噸最高；每機具每小時裝卸量以基隆港之 732.4 計費噸最高，倉棧使用率則以台中港 41.2% 最高。

表 7.4 台灣地區各主要港口貨物裝卸效率、倉棧使用率

	基隆港		高雄港		花蓮港		台中港		
	每人 每小時 裝卸量	每機具 每小時 裝卸量	每人 每小時 裝卸量	每機具 每小時 裝卸量	每人 每小時 裝卸量	每機具 每小時 裝卸量	每人 每小時 裝卸量	每機具 每小時 裝卸量	
貨物裝卸效率 (計費噸/小時)	87 年	65.6	491.0	58.8	608.2	71.8	264.2	87.5	356.8
	88 年	71.5	493.3	93.3	607.9	99.7	300.6	98.1	404.3
	89 年	94.2	604.5	106.5	633.8	135.9	345.7	109.3	434.1
	90 年	107.7	685.3	125.4	—	130.6	390.9	142.5	—
	91 年	120.6	710.9	129.2	—	117.3	408.4	137.5	—
	92 年	119.6	732.4	128.7	711.8	134.2	481.1	142.7	525.5
倉棧有效容量 (千計費噸)	324		60		41		1,817		
倉棧使用率%	39.1		38.7		14.7		41.2		

註：a. 貨物裝卸效率未含三百噸以下輪船資料。

b. 倉棧使用率為延日存倉量/延日有效容量。

資料來源：1. 各港務局。

2. 交通部統計處，交通統計要覽，民國 93 年。

## (2) 服務作業效能

近八年來（民國 85 年至 92 年），台灣地區各港進港船舶由 29,823 艘次，增加至 37,976 艘次（表 7.5），平均年成長率為 3.1%，基隆港因自民國 85 年起營運量衰退至平均年成長率僅 1.0%，台中港近五年的年成長率更呈現倒退 0.1% 的狀態；進港船舶總噸位由 44,527 萬噸增加至 56,049 萬噸，平均年成長率為 2.9%。

表 7.5 各港進港船舶艘次、總噸位

	總計	基隆港		高雄港		花蓮港		台中港		
		實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率	
艘次 (單位：艘次)	85 年	29,823	8,431	3.3%	14,753	3.0%	1,227	-0.5%	4,721	15.5%
	86 年	32,389	8,495	0.8%	16,345	10.8%	1,442	17.5%	5,369	13.7%
	87 年	34,068	8,609	1.3%	17,498	7.1%	1,673	16.0%	5,640	5.0%
	88 年	35,252	8,615	0.1%	18,159	3.8%	2,098	25.4%	5,769	2.3%
	89 年	35,689	9,165	6.4%	18,012	-0.8%	2,128	1.4%	5,833	1.1%
	90 年	36,364	9,415	2.7%	18,196	1.0%	2,107	-1.0%	5,343	-8.4%
	91 年	36,476	9,085	-3.5%	18,241	0.2%	2,336	10.9%	5,546	3.8%
	92 年	37,976	9,119	0.4%	18,878	3.5%	2,625	12.4%	5,752	3.7%
	平均年成長率	1.5%	(末五年) 1.1%		0.8%		4.6%		-0.1%	
		3.1%	(末八年) 1.0%		3.1%		10.0%		2.5%	
92 年結構比	100.0%	24.0%		49.7%		6.9%		15.1%		
總噸位 (單位：千噸)	85 年	445,268	116,558	4.6%	254,746	6.1%	8,541	-0.2%	59,013	19.1%
	86 年	481,432	118,923	2.0%	276,369	8.5%	10,407	21.8%	68,996	16.9%
	87 年	494,981	111,985	-5.8%	295,414	6.9%	11,439	9.9%	69,948	1.4%
	88 年	507,599	113,843	1.7%	299,260	1.3%	13,360	16.8%	75,354	7.7%
	89 年	525,689	121,046	6.3%	309,021	3.3%	13,632	2.0%	76,538	1.6%
	90 年	529,760	121,002	-0.04%	317,905	2.9%	13,650	0.1%	71,021	-7.2%
	91 年	548,304	119,001	-1.7%	327,674	3.1%	15,549	13.9%	76,876	8.2%
	92 年	560,487	111,404	-6.4%	343,222	4.7%	16,530	6.3%	78,596	2.2%
	平均年成長率	2.0%	(末五年) -0.4%		2.8%		4.4%		0.8%	
		2.9%	(末八年) -0.6%		3.8%		8.6%		3.6%	

註：本表總計含蘇澳港，因數量少不單獨列計。

資料來源：1.交通部統計處，89 年台灣地區各港營運實績比較與分析，民國 90 年。

2.交通部統計處，交通統計月報，民國 93 年。

### (3) 貨物吞吐量

92年各港總貨物吞吐量近26,144萬公噸，較上年成長5.8%(表7.6)。各港口進港貨物數量所占比例均較出港貨物大，惟有花蓮港因地理位置及東沙北運政策，出港貨物大於進港貨物。各港貨物吞吐量之成長率以高雄港7.3%居冠，台中港4.7%居次；各港占總貨物吞吐量之比例依序為高雄港53.1%、台中港17.5%、基隆港13.2%、花蓮港7.1%、蘇澳港2.1%、其他港口7.1%。近5年來(88年至92年)各港貨物吞吐量由20,939萬公噸增加至26,144萬公噸，平均年成長率達4.5%。

表 7.6 台灣地區各主要港口貨物吞吐量

單位： 千公噸	總計 (含蘇澳及其他港口)	基隆港		高雄港		花蓮港		台中港	
		實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率
85年	171,782	26,301	-12.1%	83,232	2.8%	9,104	-0.1%	38,868	7.9%
86年	193,921	26,292	-0.0%	97,347	17.0%	11,176	22.8%	44,833	15.3%
87年	192,865	23,958	-8.9%	98,203	0.9%	12,163	8.8%	44,831	-0.0%
88年	209,386	24,473	2.1%	110,722	12.7%	13,961	14.8%	46,449	3.6%
89年	217,384	24,976	2.1%	115,287	4.1%	15,165	8.6%	48,353	4.1%
90年	234,069	30,287	21.3%	127,919	11.0%	15,927	5.0%	41,400	-14.0%
91年	247,018	34,542	14.0%	129,414	1.2%	20,334	27.7%	43,610	5.3%
92年	261,435	34,481	-0.2%	138,832	7.3%	18,539	-8.8%	45,643	4.7%
平均	4.5%	(未五年) 7.1%		4.6%		5.8%		-8.3%	
年成長率	5.4%	(未八年) 3.4%		6.6%		9.3%		2.0%	
92年結構比	100.0%	13.2%		53.1%		7.1%		17.5%	

註：本表總計含蘇澳港及其他港口，因數量少不單獨列計。

資料來源：1.交通部統計處，89年台灣地區各港營運實績比較與分析，民國90年。

2.交通部統計處，交通統計月報，民國93年。

### (4) 貨物裝卸量

民國92年各港總貨物裝卸量63,558萬計費噸，較上年成長將近4.8%(表7.7)，其中裝量25,464萬計費噸占40.1%，卸量38,094萬計費噸占59.9%；民國92年各港成長率以花蓮港之5.2%居冠，基隆港4.7%居次，

高雄港 4.6%居第三；各港占總貨物裝卸量的比例依序為高雄港 67.6%、基隆港 14.6%、台中港 13.3%、花蓮港 2.8%、蘇澳港 0.9%。近 5 年來（88 年至 92 年）各港貨物裝卸量由 5 億 3,409 萬計費噸增加至 6 億 3,558 萬計費噸，平均年成長率為 3.5%。

表 7.7 台灣地區各主要港口貨物裝卸量

單位： 千計費噸	總計 (含蘇澳及其他港口)	基隆港		高雄港		花蓮港		台中港	
		實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率
88 年	534,086	76,542	0.5%	358,124	9.1%	14,670	17.5%	79,238	11.9%
89 年	566,950	88,336	15.4%	375,405	4.8%	15,556	6.0%	82,014	3.5%
90 年	552,873	82,418	-6.7%	373,747	-0.4%	15,263	-1.9%	75,368	-8.1%
91 年	606,710	88,911	7.9%	410,687	9.9%	17,160	12.4%	81,508	8.1%
92 年	635,577	93,104	4.7%	429,644	4.6%	18,057	5.2%	84,574	3.8%
平均 年成長率	3.5%	4.0%		3.7%		4.2%		1.3%	
92 年結構比	100.0%	14.6%		67.6%		2.8%		13.3%	

註：本表總計含蘇澳港，因數量少不單獨列計。

資料來源：1.交通部統計處，89 年台灣地區各港營運實績比較與分析，民國 90 年。

2.交通部統計處，交通統計月報，民國 93 年。

#### (5) 貨櫃處理量

貨櫃運輸提供作業簡化、運輸責任專一、裝卸迅速、貨物運輸安全、貨物包裝費用減低、貨物保險費用節省、運輸管制系統易於以電腦控制等優點，成為定期船運之主流。各港貨櫃裝卸量方面（表 7.8），民國 92 年以高雄港 884 萬 TEU 居冠，基隆港 200 萬 TEU 次之；成長率則以台中港 4.4% 居冠，基隆港 4.3% 次之。民國 92 年台灣地區貨櫃裝卸量近 1,210 萬 TEU，較上年成長將近 1.2%，其中進口 607 萬 TEU 占 50.2%、出口 603 萬 TEU 占 49.8%。近 5 年來（88 年至 92 年）貨櫃裝卸量由 975 萬 TEU 增加至 1,210 萬 TEU，平均年成長率為 4.4%，以高雄港平均年成長 4.8% 居冠，基隆港平均年成長 3.7% 居次。

表 7.8 台灣地區各主要港口貨櫃裝卸量

單位：千 TEU	總計	基隆港		高雄港		台中港	
		實數	成長率	實數	成長率	實數	成長率
88 年	9,758	1,666	-2.4%	6,985	11.4%	1,107	25.8%
89 年	10,511	1,955	17.3%	7,426	6.3%	1,130	2.1%
90 年	10,428	1,816	-7.1%	7,541	1.6%	1,069	-5.4%
91 年	11,609	1,919	5.7%	8,493	12.6%	1,194	11.7%
92 年	12,095	2,001	4.3%	8,843	4.1%	1,246	4.4%
平均年成長率	4.4%	3.7%		4.8%		2.4%	
92 年結構比	100.0%	16.5%		73.1%		10.3%	

資料來源：1.基隆、高雄、台中港務局。  
2.交通部統計處，交通統計月報，民國 93 年。

#### (6) 倉棧業務

民國 92 年各港倉棧業務部分(表 7.9)，進倉量以台中港之 5,222 萬計費噸居冠，基隆港 1,288 萬計費噸次之，第三為高雄港 52 萬計費噸，花蓮港、基隆港較上年減少，而高雄、台中二港則較上年增加，並以高雄港增加 19.1%最多，其次為台中港增加 5.2%；倉棧週轉率依現有資料來看，以基隆港 39.7 次最高，但較上年減少約 17.8%；倉棧使用率同樣依現有資料觀察，則仍以基隆港 39.1%最高，高雄港 38.7%居次，且均較上年度提高。

表 7.9 各港倉棧業務概況

單位：千計費噸、%

		進倉量 (1)	出倉量 (2)	倉棧 有效容量 (3)	延日 存倉量 (噸日) (4)	延日 有效容量 (噸日) (5)	週轉率 (次) (1) ÷ (3)	使用率 (4) ÷ (5) ×100	每噸貨物 平均存倉日數 (天) (4) ÷ (1)
基隆港	87年	9,614	9,626	432	21,474	158,203	22.3	13.6	2.2
	88年	8,917	8,854	426	18,663	155,995	20.9	12.0	2.1
	89年	13,225	13,214	422	38,212	154,851	31.3	24.7	2.9
	90年	14,349	14,149	349	52,837	127,365	41.1	41.5	3.7
	91年	16,932	16,571	339	45,339	132,221	48.3	34.3	2.8
	92年	12,884	12,873	324	47,564	121,565	39.7	39.1	3.7
高雄港	87年	2,229	2,180	204	16,581	77,758	10.9	21.3	7.4
	88年	1,690	1,674	154	17,305	63,432	11.0	27.3	10.2
	89年	2,537	2,585	127	22,638	53,533	20.0	42.3	8.9
	90年	530	541	100	9,931	37,409	5.3	26.6	18.7
	91年	435	436	79	7,800	32,313	5.5	24.1	17.9
	92年	518	515	60	9,250	23,893	8.6	38.7	17.9
花蓮港	87年	288	288	41	3,262	15,003	7.0	21.7	11.3
	88年	155	155	41	1,914	15,003	3.8	12.8	12.4
	89年	148	148	41	2,202	15,003	3.6	14.7	14.9
	90年	160	160		2,425				15.2
	91年	121	121		1,723				14.2
	92年	76	76		1,051				13.8
台中港	87年	39,992	39,450	1,618	262,311	590,451	24.7	44.4	6.6
	88年	44,330	44,289	1,688	284,019	653,467	26.3	43.5	6.4
	89年	45,985	46,380	1,817	269,555	654,680	25.3	41.2	5.9
	90年	44,762	44,774		256,321				5.7
	91年	49,639	49,618		261,542				5.3
	92年	52,217	51,095		317,156				6.1

資料來源：1.基隆、高雄、花蓮、台中港務局。

2.交通部統計處，交通統計月報，民國93年。

## 2. 國內海運貨物運輸現況分析

國內海運貨運航線主要分為環島及離島航線，環島航線主要為公民營企業利用自有船或與航運公司簽約之出租專用船，運送自產之產品或所需之大宗原物料，如台灣電力公司、中國鋼公司、中國石油公司、台灣水泥公司等。由於貨運量尚稱穩定，且各廠商在港口均租有專用碼頭及特殊裝卸設備，因此符合

運送成本低廉之效益，隨著台北港（原淡水港）、和平工業港等擴建陸續完成，將更有利於大宗貨物之運輸。現有環島散貨海上運輸，主要貨物為油、煤、水泥及礦石等，均以專用船舶運輸，船隻多靠泊於專用或固定之船席，而絕大部分航線多半呈單向載貨現象。

目前行駛國內航線之貨船（或載貨之客貨船）進出之主要港口除高雄、基隆、台中、花蓮、蘇澳及安平六個國際港外，尚有沿岸之深澳、興達、東港、中芸、布袋、箔子寮、和平及麥寮等港，以及離島之開元（蘭嶼）、南寮（綠島）、小琉球、馬公、七美、望安、瑣港、龍門、烏坵、東沙、料羅（金門）、東引、馬祖等港，民國 92 年國內水上貨運總運量計 1,983 萬公噸，較上年減少 74 萬公噸，其中本島航線運量 1,885 萬公噸，較上年減少 3.6%，占總運量之 95.06%，離島運量為 98.5 萬公噸，較上年減少 3.5%，占總運量 4.94%。茲就各港裝貨運出及運入卸貨二方面，分別表列各港間貨物流動情形如下（表 7.10 及表 7.11）。

表 7.10 民國 92 年國內水上貨運流量（按港口別分）

單位：萬公噸

起點 \ 迄點	合計	基隆	蘇澳	深澳	台中	高雄	興達	安平	金門	花蓮	馬公	馬祖	瑣港	麥寮	南寮	其他
合計	1983	193	31	67	476	402	546	139	24	31	25	21	9	5	3	11
基隆	11								2			9				
蘇澳	71				33	38										
高雄	1023	144	31	67	167	4	546		12	31	21					
花蓮	653	47			196	302		89	2			12		5		
台中	3								3							
和平	183	1			79	52		50								1
金門	5	1														4
深澳	2					2										
布袋	15								4		2		9			
富岡	4														3	1
其他	13				1	3			1		2					6

資料來源：交通部統計處，臺灣地區商品別貨品流量及運費率調查報告（國內水上及航空貨運部分），民國 92 年。

表 7.11 民國 92 年國內水上貨運流量（按航線別分）

單位：公噸

本島航線		離島航線					
本島至本島		本島至離島		離島至本島		離島至離島	
航線	運量	航線	運量	航線	運量	航線	運量
合計	18,848,992	合計	894,244	合計	85,031	合計	6,056
高雄港—興達港	5,463,385	高雄港—馬公港	209,075	金門—基隆港	10,488	馬公港—望安港	4,444
高雄港—台中港	1,674,491	高雄港—金門	120,899	金門—高雄港	20,056	馬公港—七美港	407
高雄港—基隆港	1,441,745	花蓮港—金門	15,500	金門—台中港	5,876	望安港—馬公港	1,205
高雄港—深澳港	667,085	花蓮港—馬祖港	126,423	金門—布袋港	15,191		
高雄港—蘇澳港	313,348	布袋港—鎖港	93,744	鎖港—布袋港	1,562		
高雄港—花蓮港	308,138	布袋港—金門	36,310	龍門港—箔子寮	12,296		
花蓮港—高雄港	3,025,339	布袋港—馬公	24,264	馬公港—高雄港	9,302		
花蓮港—台中港	1,956,666	中芸港—小琉球	1	馬公港—安平港	756		
花蓮港—基隆港	469,902	基隆港—馬祖港	87,627	馬公港—布袋港	107		
花蓮港—麥寮港	46,250	基隆港—金門	25,198	馬祖港—基隆港	5,235		
花蓮港—安平港	888,450	富岡港—南寮港	32,629	小琉球—東港	4,160		
蘇澳港—台中港	325,152	富岡港—開元港	6,353	小琉球—中芸港	1		
蘇澳港—高雄港	382,882	箔子寮—龍門港	32,942				
深澳港—高雄港	32,000	東港—小琉球	28,849				
和平港—台中港	793,600	安平港—馬公港	11,731				
和平港—高雄港	524,108	安平港—金門	10,222				
和平港—安平港	501,700	台中港—金門	32,479				
和平港—基隆港	7,550						

資料來源：交通部統計處，臺灣地區商品別貨品流量及運費率調查報告（國內水上及航空貨運部分），民國 92 年。

### 五、自由化之影響

由於海洋水運服務業屬國際性事業，因此即便在民國 86 年開放外國籍業者進入我國市場加入競爭，對我國業者而言，並沒有造成衝擊，反而藉由外籍業者的加入，刺激整個市場，使貨運量為之提升，86 年之年成長率，較開放前增加了 12.89%。

表 7.12 自由化對海洋水運業所造成之影響

影響指標	開放前		開放後	
	84 年	85 年	86 年	87 年
產量 (貨運量, 公噸)	167,721,317	171,781,940	193,921,000	192,865,072

資料來源：交通部統計處，交通統計月報，民國 93 年。

## 六、我國海洋水運服務業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

我國海洋水運業屬於完全開放產業，外籍航商是否可在台灣營運，主要是看申請航線之核准與否。民國 86 年，台灣開放高雄境外航運中心通往廈門、福州之直航航線，其僅能由船東為我國籍之權宜輪營運；90 年 8 月，進一步允許高雄港直接通往高雄國際機場及中正國際機場之海空聯運方式，並在同年 10 月 31 日拓展兩岸境外航運中心之功能，由簡易加工之功能，開放至加工重整及倉儲、全數出口等，並將區域擴張至加工出口區、科學園區、保稅工廠及物流中心。因此，目前我國在兩岸直航航線，仍具有一定之優勢。

### 2. 劣勢

- (1) 不定期航業經營環境不佳。
- (2) 國輪無法攬運大陸大宗物資直接進出口，仍須由權宜輪攬運。

## 七、自由化之發展方向

### 1. 在國際貨運方面

由於台灣四面環海，地理位置極佳，在區域經濟上佔有極大之優勢，因此

海運業相當發達，而海洋水運服務業在世界航運市場上，已佔有一席之地，且已達成高度自由化。然而近幾年來亞洲地區各個國家無不積極挹注大量資金扶植其海運事業，尤以中國大陸不斷急起直追，再加上兩岸尚未直航，因此許多原本需透過台灣轉口之貨物，現已直接由中國大陸沿岸港口進出，台灣原先具備的優勢正不斷流失中，同時也將連帶影響其他相關海運事業，更會造成台灣亟欲成立全球運籌中心的一大障礙。

## 2. 在國內方面

基本上，散貨之運輸多由公、民營廠商自行掌握，由於環島海運具備低污染、低成本之營運特性，因此政府應鼓勵並扶植業者投入，使環島海運成為業者之第一考量，以提昇環島散貨之航運。

## 八、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	盧峰海	台北市重慶南路一段10號5樓508室
中華海運研究協會	陳庭輝	台北市林森北路372號4樓405室 TEL: 02-25517540
台灣省國內輪船商業同業公會聯合會	張玉章	高雄市鹽埕區必信街116號4樓之2 TEL: 07-5333448

### 7.1.2 民用航空運輸業

依據「民用航空法」第二條第十一款，民用航空運輸業，係「指以航空器直接載運客、貨、郵件，取得報酬之事業。」。

## 一、相關管制

### 1. 進入條件

民用航空運輸業，照「民用航空法」第六章第一節第四十九條之規定，應為公司組織，並合於下列規定：

- (1) 無限公司之股東全體為中華民國國民。
- (2) 有限公司之資本總額三分之二以上為中華民國國民所有，其代表公司之董事為中華民國國民。
- (3) 兩合公司之無限責任股東全體為中華民國國民。
- (4) 股份有限公司之資本三分之二以上為中華民國國民所有，其董事長及董事三分之二以上為中華民國國民。

而根據「民用航空運輸業管理規則」第二章第三條之規定，申請經營民用航空運輸業之固定翼航空器<sup>4</sup>運輸業務應具備下列資格之一：

- (1) 公司設立五年以上，公司財務及組織健全，董事長及董事三分之二以上為中華民國國民，公司資本三分之二以上為中華民國國民所有，最近三年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，每年營業收入達新臺幣六十億元以上者，得申請經營國內航線定期或不定期航空運輸業務。
- (2) 經營國內航線民用航空運輸業，公司財務及組織健全，最近三年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，且最近三年承運旅客人數累計達九十萬人次以上，未曾發生重大飛安事故，具有第二級以上維

---

<sup>4</sup> 本研究僅探討固定翼航空器之運輸業務。

護能力及足夠之合格航空人員者，得申請經營國際航線包機業務。

- (3) 經營國際航線包機業務二年以上，公司財務、維修及航務組織制度健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛影響公司正常營運，每年經營達六十架次以上，最近二年未曾發生重大飛安事故，具有第二級以上維護能力及足夠之合格航空人員者，得申請經營國際航線定期或不定期航空運輸業務。
- (4) 經營國際運輸或國際貿易業務五年以上，公司財務及組織健全，董事長及董事三分之二以上為中華民國國民，公司資本三分之二以上為中華民國國民所有，且最近三年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，每年營業收入達新臺幣六十億元以上者，得申請經營國際航線定期或不定期貨運業務；其達新臺幣一百億元以上者，得申請經營國際航線定期或不定期航空運輸業務。
- (5) 公司財務及組織健全，實收資本額達一億元以上，其董事長及董事三分之二以上為中華民國國民，公司資本三分之二以上為中華民國國民所有，得申請經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務。
- (6) 經營普通航空業，公司財務及組織健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛影響公司正常營運，飛行時數達五百小時以上，最近飛行時數五百小時內無航空器失事，最近飛行時數二百五十小時內，無重大意外事件、飛航違規紀錄者，得申請經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務。

前項第五款及第六款所稱國內離島偏遠航線，係指臺灣本島與澎湖縣之七美鄉與望安鄉、臺東縣之蘭嶼鄉與綠島鄉等離島地區或離島與其離島地區間航線。

而在「民用航空法」第七章第七十九條、八十條規定：外籍民用航空運輸業，須經民航局許可，其航空器始得飛航於中華民國境內之一地與境外一地之間，按有償或無償方式非定期載運客貨、郵件；外籍民用航空運輸業，依條約或協定，或基於平等互惠原則，其航空器定期飛航於中華民國境內之一地與境外一地之間，按有償或無償方式載運客貨、郵件，應先向民航局申請核發航線證書。

而在「民用航空運輸業管理規則」第七章第三十條則規定：「外籍民用航空運輸業依條約或協定，申請來華經營定期航線或增加航線時，應檢附申請書、委託授權書、航線略圖及保險證明文件，申請民航局核准並發給航線證書後，始得營業。外籍民用航空運輸業經核准發給航線證書後，民航局應即通知有關機關。」

另外，民用航空運輸業實收資本額應符合管理規則第八條之下列規定：

- (1) 以固定翼航空器經營國際航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣二十億元。
- (2) 以固定翼航空器經營國際航線包機運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣十億元。
- (3) 以固定翼航空器經營國內航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣五億元。
- (4) 以固定翼航空器經營國內離島偏遠航線定期或不定期航空運輸業務者，實收資本額不得低於新臺幣二億五千萬元。

## 2. 費率

「民用航空運輸業管理規則」第六章第二十三條，為民用航空運輸業客貨

運價之使用及優惠規定，其為國際航線者，應報請民航局轉呈交通部備查；其為國內航線者，應報請民航局核轉交通部核准，惟如係於交通部核定之運價上、下限範圍內者，則應於預定生效日前報請民航局核備。因此，對於國際航線，以完全開放市場，然對國內航線則仍有一定之費率限制。

### 3. 安全管制

根據「民用航空運輸業管理規則」第六章第二十七條規定，民用航空運輸業對於危險物品之運輸，採用國際空運協會編訂之危險物品處理規則辦理。

而在第二十九條亦規定：民用航空運輸業全貨運航空器搭載下列人員時應將搭載人員、姓名、身份或眷屬稱謂，記載於艙單，按規定於離到場時送場站有關單位備查：

- (1) 指定擔任押運動物、貨物及有關飛航安全之人員。
- (2) 必須搭載全貨運航空器至另一地點執行前款任務之人員。
- (3) 政府核派服勤人員。
- (4) 運輸軍用物資時，軍方之押運員、督導人員及飛航人員。
- (5) 該民用航空運輸業之員工及眷屬。

另外，有關航空器飛航作業、飛航準備、航空器性能操作限制、航空器儀表、裝備與文件、航空器通信與航行裝備、航空器維護、飛航組員作業、駕駛員資格限制、簽派員、手冊表格與記錄、客艙組員及保安等事項，均應依「航空器飛航作業管理規則」之規定辦理。

#### 4. 監理

「民用航空運輸業管理規則」第六章第二十八條即規定：「民用航空運輸業對其運輸中使用之下列文件，應自起飛之日起至少保存二年，以備民航局查核：一、乘客機票票根或其電子機票檔。二、乘客艙單。三、貨物提單、託運單、貨物艙單及有關運務文件。四、包機合約。」

#### 5. 法規整理

民用航空運輸業之相關法規限制整理如下表 7.13。

表 7.13 民用航空運輸業之相關法規限制

進入條件	資本額	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國際航線定期或不定期業務：新臺幣二十億元</li> <li>● 國際航線包機運輸業務：新臺幣十億元</li> <li>● 國內航線定期或不定期業務：新臺幣五億元</li> <li>● 國內離島偏遠航線定期或不定期業務：新臺幣二億五千萬元</li> </ul>
	外國籍公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外人投資限制：外資及董事比例限制</li> <li>● 定期航線或增加航線須依條約或協定： <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 航線證書</li> <li>◆ 分公司許可證、辦事處或客、貨運總代理</li> <li>◆ 包機業務核准</li> <li>◆ 經民航局許可，申請核發航線證書</li> </ul> </li> </ul>
費率		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國際航線者，應報請民航局轉呈交通部備查</li> <li>● 國內航線者，應報請民航局核轉交通部核准</li> </ul>
安全性		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 依國際空運協會危險物品規則處理</li> <li>● 民用航空運輸業全貨運航空器搭載人員、姓名、身份或眷屬稱謂，記載於艙單，於離到場時送場站有關單位備查</li> <li>● 依「航空器飛航作業管理規則」之規定辦理</li> </ul>
監理		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民用航空局</li> </ul>
主管單位		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民用航空局</li> <li>● 交通部</li> </ul>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

## 二、營運特性

由於我國航空貨物運輸以國際貨運為主，故以下針對中正及高雄兩國際機場相關設施作說明（彙整如表 7.14）。

中正國際機場總面積約 1,223 公頃，距離台北市中心約 40 公里。計有主跑道二條，北跑道長 3,660 公尺、寬 60 公尺，南跑道長 3,350 公尺、寬 60 公尺，兩條平行主跑道的距離約 1,506 公尺，主要滑行道總長 22,600 公尺。另有一條平行滑行道位於北跑道南側約 214 公尺處，長 2,752 公尺，寬 45 公尺，平時僅供作滑行道或經塔台許可之航空器起飛使用。貨運站停機坪面積共 184,640 平方公尺，現有 25 個貨機停機位；貨運站總面積 191,173 平方公尺。

高雄國際機場位於高雄市東南方，距市中心約 9.3 公里。現有主跑道一條，長 3,150 公尺，寬 60 公尺，另 09R-23L 跑道為原有老跑道，現主要作為平行滑行道，惟並兼做備用跑道。在停機坪方面，貨運站區設置有 5 個停機位。

表 7.14 台灣地區國際機場重要設施彙整分析

設 施		中正國際機場	高雄國際機場
距市中心距離（公里）		40	9.3
跑道	主跑道	數量（條）	2
		長×寬（公尺）	3,660×60 3,350×60
	滑行道	數量（條）	1
		長×寬（公尺）	2,752×45
貨運站區	面積（平方公尺）	191,173	16,813
	停機位（個）	25	5
	貨運年容量（公噸／每年）	1,700,000	100,878

資料來源：1.交通部民用航空局，九十一年民航局運輸統計，民國 92 年。

2.交通部，九十二年交通年鑑，民國 93 年。

3.交通部運輸研究所，亞太地區國際機場競爭力分析與發展趨勢研判，民國 88 年。

### 三、市場規模

目前國籍民用航空運輸業者在國際航空貨運市場之經營，以中華及長榮為主要航空公司，其貨運量占有所有國籍航空公司國際貨運總量之90%以上；在國內航空貨運市場方面，根據交通部民用航空局民國92年之統計資料顯示，以立榮、復興、遠東等三家航空公司之市場佔有率較高。

表 7.15 彙整台灣地區歷年航空貨運量及其成長率，由表可知：台灣地區民國85年至92年之航空貨物運輸運量幾乎均呈正向成長，且每年之國際貨運運量皆占總運量的90%以上，由此可知航空貨運之主要市場仍在國際運輸方面；國內運輸除離島運輸外，由於公路網相當綿密，且台灣本島由北至南公路旅行時間約僅為3至4小時，一般貨運仍多採公路運輸。

表 7.15 台灣地區歷年航空貨運量及其成長率

年別	總計		國際航線		國內航線		轉口	
	噸數	年成長率	噸數	年成長率	噸數	年成長率	噸數	年成長率
85	885,185	—	855,776	—	29,409	—	63,974	—
86	1,015,712	14.75%	984,502	15.04%	31,210	6.12%	74,603	16.61%
87	1,032,772	1.68%	1,006,365	2.22%	26,407	-15.39%	69,963	-6.22%
88	1,173,412	13.62%	1,142,839	13.56%	30,573	15.78%	78,550	12.27%
89	1,338,181	14.04%	1,304,327	14.13%	33,853	10.73%	89,470	13.90%
90	1,310,220	-2.09%	1,272,844	-2.41%	37,375	10.40%	237,292	165.22%
91	1,513,859	15.54%	1,469,612	15.46%	44,246	18.38%	33,1986	39.91%
92	1,622,730	7.19%	1,579,026	7.45%	43,704	-1.22%	392,995	18.38%
年平均成長率		7.87%	7.96%		5.08%		25.47%	

資料來源：交通部民用航空局，民航統計年報，中華民國93年。

另我國航空貨運量之平均年成長率約為7.87%，其中國際航線的平均年成長率約為7.96%，而國內航線的平均年成長約為5.08%，惟國內航空貨運量佔全部貨運量之比重仍不到10%，轉口的年平均成長率最高，約為25.47%，而其貨運量亦逐年

增加。

表 7.16 則彙整自民國 83 年起，國籍航空公司之載貨噸數及其佔總噸數之比例。由表中資料可看出國籍航空公司運量分佈以國際航線為主，95%以上之運量皆為國際貨運，國內貨運僅佔少部分。

表 7.16 國籍航空公司國際、國內航線貨運量統計表

年別	合計	成長率	國內航線	國際航線
83	398,986.5	—	—	—
84	530,494.0	32.96%	—	—
85	628,516.6	18.48%	20,094.1	608,422.5
86	722,555.4	14.96%	21,766.5	700,789.0
87	806,293.0	11.59%	33,710.0	772,583.0
88	1,039,450.0	28.92%	54,496.0	984,954.0
89	1,159,413.0	11.54%	51,251.0	1,108,163.0
90	1,121,615.0	-3.26%	53,368.0	1,068,247.0
91	1,344,694.0	19.89%	57,104.0	1,287,590.0
92	1,480,859.0	10.13%	53,159.0	1,427,700.0

註：貨物處理單位「噸」。

資料來源：交通部民用航空局，民航統計年報，中華民國 84 年至 93 年。

國籍航空公司在國際航線之進、出、轉口運量方面之營運狀況則如表 7.17。由表 7.17 資料可知，貨運量由民國 85 年的 37.6 萬噸增加至民國 92 年的 87.6 萬噸。在成長率部分，除民國 87 年的轉口運量，以及民國 90 年之進、出口運量為負成長外，其餘皆有明顯的成長，惟成長率除進口運量呈持續成長之外，其餘則呈現不穩定之變動，平均年成長率約為 12.91%。貨運量以往以出口運量明顯多於進口或轉口，近年來由於兩岸來往頻仍，因此轉口貨運量有逐漸增加之趨勢，幾乎約佔全年貨運量之 41%，出口運量約佔全年貨運量之 37.1%，進口運量則佔全年貨運量之 21.8%。

表 7.17 國籍航空公司國際航線貨運量統計表

年別	進口			出口			轉口			合計	
	運量 (萬噸)	百分比	成長率	運量 (萬噸)	百分比	成長率	運量 (萬噸)	百分比	成長率	運量 (萬噸)	成長率
85	14.4	38.2%	—	17.6	46.7%	—	5.7	15.1%	—	37.6	—
86	15.3	38.0%	6.4%	18.2	45.1%	3.4%	6.8	17.0%	20.5%	40.3	7.1%
87	16.8	36.3%	9.7%	23.0	49.8%	26.8%	6.4	13.9%	-6.0%	46.2	14.7%
88	18.8	36.3%	11.8%	25.8	49.9%	12.0%	7.2	13.8%	11.4%	51.7	11.8%
89	22.9	37.9%	21.8%	29.3	48.5%	13.6%	8.2	13.6%	13.9%	60.4	16.8%
90	18.9	28.7%	-17.5%	25.7	39.1%	-12.3%	21.1	32.1%	157.3%	65.8	8.9%
91	18.9	23.5%	0.0%	30.7	38.1%	19.5%	30.8	38.3%	45.97%	80.5	22.3%
92	19.1	21.8%	1.1%	32.5	37.1%	5.9%	35.9	40.98%	16.6%	87.6	8.8%

資料來源：交通部民用航空局，民航運輸統計資料，中華民國 93 年。

由表 7.18 則可看出國籍航空公司在國際航線貨運市場的佔有率穩定維持在 50%左右，近年更成長至 55%以上；而全年之轉口貨運量幾乎全為國籍航空公司所承載，佔有 90%以上之市場佔有率。

表 7.18 國籍航空公司國際航線貨運量市場佔有率統計表

年別	進口		出口		轉口		合計	
	市場 佔有率	成長率	市場 佔有率	成長率	市場 佔有率	成長率	市場 佔有率	成長率
85	46.7%	—	40.1%	—	90.4%	—	46.5%	—
86	44.7%	-4.2%	39.2%	-2.1%	91.9%	1.7%	45.8%	-1.5%
87	46.9%	4.9%	43.7%	11.4%	94.4%	2.7%	48.5%	5.9%
88	46.0%	-2.1%	43.6%	-0.1%	94.1%	-0.4%	48.1%	-0.9%
89	44.45%	-3.4%	42.7%	-2.1%	91.6%	-2.7%	46.8%	-2.7%
90	44.5%	0.1%	43.1%	0.9%	89.2%	-2.6%	52.3%	11.8%
91	41.8%	-6.1%	45.6%	5.8%	93.0%	4.3%	55.2%	5.5%
92	41.9%	0.2%	45.5%	-0.2%	91.4%	-1.7%	55.95%	1.4%

資料來源：交通部民用航空局，民航運輸統計資料，中華民國 93 年。

在航線方面，台灣地區國際貨運定期航線如表 7.19 所示，由表中資料可知，航線數由民國 85 年之 90 條增加至 92 年之 146 條。而每週飛行航次分為來回雙程及單程兩種，飛行來回雙程的航次逐年減少，而單程航次則為遞增，其可能原因為兩個

城市間之貨物進出並非相等，航空公司在追求利益最大化的考慮下，以單程取代部分雙程航次所造成之結果。每週航線里程從 85 年至 92 年逐年增加，則顯示台灣地區國際航空貨運市場逐漸擴大。

表 7.19 台灣地區國際貨運定期航線

年別	航線數	每週飛行次數		
		來回雙程	單程	航線里程(公里)
85	90	126	70	897,622
86	105	100	129	959,321
87	107	84	144	981,545
88	106	72	170	822,873
89 <sup>a</sup>	140	409		1,108,935
90	147	417		1,175,883
91	138	528		1,326,920
92	146	585		1,363,283

註：a.民國 89 年之資料僅統計每週飛行次數總數，已不分來回雙程及單程。

b.本表民國 90 年後航線總計係未扣除相同航線，若扣除相同航線，航線數由 90 年起分別為 122、119 及 122 條。

資料來源：民航統計年報，交通部民用航空局，中華民國 86 年至 93 年。

目前經營國際航線的國籍航空公司計有中華、華信、長榮、遠東、復興、立榮六家。其中 92 年國際航線貨運量市場佔有率(如表 7.20)以長榮航空公司之 51.3% 及中華航空公司之 46.8% 最高，二者合計運量即佔了市場的 98.1%，而其餘航空公司的運量僅佔不到 2%。經營國內定期航線的國籍航空公司計有華信、遠東、復興、立榮等四家，有關各航空公司國內貨運量之統計如表 7.21 所示。其中以立榮之市場佔有率最高，將近 40.3%，接著依次為遠東 24.7%，復興 24.4%。

表 7.20 民國 92 年國籍航空公司國際貨運量統計

	貨運噸數	延噸公里	可售貨噸公里	載貨率
中華	668,150	4,766,907,767	6,362,967,353	74.92%
華信	3,656	2,296,464	5,433,586	42.26%
長榮	732,275	4,707,211,137	6,468,976,519	72.77%
遠東	2,940	2,129,404	7,053,819	30.19%
復興	19,228	10,875,603	12,549,286	86.66%
立榮	1,451	—	28,579,451	—
總計	1,427,700	9,489,420,375	12,885,560,024	73.64%

資料來源：交通部民用航空局，民航統計年報，中華民國 93 年。

表 7.21 民國 92 年國籍航空公司國內貨運量統計

	貨運噸數	延噸公里	可售貨噸公里	載貨率
華信	5,666	695,003	5,901,187	11.78%
遠東	13,105	1,979,563	30,306,717	6.53%
復興	12,969	1,852,726	14,521,219	12.76%
立榮	21,419	3,549,694	77,694,977	4.57%
總計	53,159	8,076,986	128,424,100	6.29%

資料來源：交通部民用航空局，民航統計年報，中華民國 93 年。

#### 四、我國民用航空運輸業較外籍業者競爭力之優、劣勢

##### 1. 劣勢

我國目前民用航空業為一完全競爭之市場，外商之進入市場與否，主要由航權之談判結果決定。然而兩岸航線仍有如須經第三地轉運等諸多限制，國內航線亦因航空貨運市場不大，僅用國內線客運業者之機腹承運貨品即可，因此在此二種市場，我國籍民用航空業者處於劣勢，較難有所發揮。

## 五、自由化之發展方向

我國對於外國籍民用航空運輸業，除依條約或協定者之外，尚有如外資比例、董事比例等諸多限制，然而實際上我國民用航空業已是國際競爭、百家爭鳴的局面，且國籍航空業者在國際航空市場上已佔有一定地位。因此在國際市場上，我國籍民用航空業並未受到市場開放之影響。

然而兩岸之間，國籍民用航空業者受限於間接直航，須以中正國際機場為轉運中心，再經過第三地（香港、澳門等地）再次轉運；其他外國籍航空公司，則可將基地直接設置於他國，便不需要二次轉運。如此將影響我國民用航空業之兩岸市場，實應致力於解除此一管制，除能大大縮短貨物運送時間外，更能增加業者在兩岸航線之競爭力。

而在國內市場方面，由於國內市場貨運量相當有限，實際上外籍業者承接經營之意願亦不高，且除高度時效性之貨物外，其餘貨物可由公路運輸之方式替代，其成本亦較為低廉。因此，我國國內航空貨運市場，除難以擴大規模經營外，甚至有逐漸式微之趨勢。

## 六、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
台灣地區航空公司 代表協會	何漢業 (主席)	台北市中山區南京東路3段131號13樓 TEL: 02-27186855 FAX: 02-27185038
台北市航空運輸商業 同業公會	樂大信	台北市民權東路3段190號4樓 TEL: 02-87705297 FAX: 02-27184453

### 7.1.3 鐵路運輸業

根據行政院主計處「中華民國行業標準分類」之定義，凡從事鐵路客貨運輸之行業，均屬於鐵路運輸業。而台灣鐵路貨運運輸業務，則由交通部台灣鐵路管理局（簡稱台鐵）獨家提供。

#### 一、相關管制

##### 1. 進入限制

根據「鐵路法」第一章第三條之規定：鐵路以國營為原則；地方營、民營及專用鐵路之興建、延長、移轉或經營，應經交通部核准。

若有民間公司欲經營鐵路運輸，則根據「鐵路法」第四章第三十三條之規定，民營鐵路之經營，以股份有限公司為限。接著第三十四條則規定：地方營及民營鐵路機構，如須聘僱外籍員工，應先報請交通部核准。另外，為了鞏固鐵路國營之原則，於第三十八條又規定：地方營及民營鐵路機構，非經交通部核准，不得兼營其他附屬事業；專用鐵路非經交通部核准，不得經營所營事業以外之客貨運輸及其他附屬事業。而交通部對經營客貨運輸業務之專用鐵路，應嚴加檢查，使符合鐵路法令之規定。

##### 2. 費率

在「鐵路法」第三章第二十六條中有規定，國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。而國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時

運價，均由交通部核定之。另外，地方營及民營鐵路之運價，根據第四章第三十五條之規定，由交通部核定，增減時亦同。而運價一旦經核定後，經第五章第四十七條之規定，非於有關車站公告後，不得實施。

以下為台灣鐵路管理局貨物運價及雜費之計算概要：

(1) 整車費率及主要貨物（如表 7.22 所示）

表 7.22 整車之費率及主要運送貨物

基本費率 (每公噸每公里)	站務費用 (每公噸)	主要貨物
1.55	14.45	菸、酒、火藥類、一般引火性液體及可燃性固體、酸類、氧化腐蝕劑、揮發性毒品、苯、高壓氣體
1.17	11.01	水泥、水泥熟料、礦油、煤焦類、機器類、橡膠、塑膠類、食品類、砂石、石灰石、穀類、肥料、鹽、空瓶

資料來源：台灣鐵路管理局，「營業服務—貨運資訊及貨運業務電話」。

(2) 計費里程

按營業里程計算，以 10 公里為遞進單位。

(3) 運雜費尾數之進整

計算貨物運費及雜費時，於計算最後所得之款額，如有未滿 1 元之尾數，應分別進整為 1 元，減成或退還運雜費時，應收之運雜費時尾數計算方法亦同。

(4) 計費重量

整車以 1 公噸為遞進單位，除鐵路甲種車輛依其自重二分之一計算，及訂有噸數折減之貨物依所規定折減率規定辦理外，應按下列規定計算：

- i. 使用下列貨車，應按所裝之貨物計算。但最低應按下列起碼計費重量計算：
  - a. 載重 50 公噸之大物車起碼 35 公噸。
  - b. 載重 50 公噸之平車起碼 25 公噸。
  - c. 載重 35 公噸之平車起碼 25 公噸。
  - d. 載重 30 公噸之大物車起碼 25 公噸。
- ii. 使用前款以外之貨車裝載者，應照使用貨車之標記載重噸數計算。跨裝二車以上之貨車對第 i. 項規定亦適用之。

(5) 非營業線運送之計算

非營業線之運費，各線獨立計算，概按 10 公里計收。

(6) 站內搬運費

應按 10 公里之運費計算並適用起碼運費之規定，但鐵路甲種車輛，不適用起碼運費之規定。

(7) 起碼運費

i. 整車每批貨物之起碼運費

普通貨物	675 元
國際貨櫃	1910 元
貴重品	3255 元
火藥類	1335 元

註：鐵路甲種車輛不適用起碼運費之規定。

ii. 指定列車

按其適用費率加收二成，其加收每公噸不滿 19.5 元時，起碼運費按 19.5 元計算。

註：如運費有減成之貨物，應先按每公噸費率照規定減成數計算後，再照本條之加成數加算之。但免費運送之貨物，其加收額每公噸仍為 19.5 元。

iii. 專開列車每列車：7760 元。

註：a. 依指定列車運送貨物規定，照其適用費率加收二成後，不足以上規定數目時適用之。

b. 承運由專開列車運送之貨物，應於承運前由託運人先行交付應收運費之二成預付款（取消託運時，預付款不予退還）。

### (8) 貨物雜費

其他和運送貨物有關之費用，如保費、貨物保管費、過磅費等之費率計算方式，則如表 7.23 所示。

表 7.23 其餘貨物相關費率說明

種類	費率
貨物保管費	每公噸每 6 小時 7.4 元
貨物固存費	每公噸每 6 小時 4 元
貨車滯留費	每公噸每 6 小時 11.5 元
自備貨車佔線費	每公噸每 6 小時 6 元
過磅費	每批每次 106 元
取消託運及變更運送手續費	每批每次 40 元
押運費	每人每公里 1.01 元
託運單謄本費	每張 17 元
證明書	每張 73 元
保費 <sup>a</sup>	(1) 貴重品：保償額每 100 元或不滿 100 元 0.4 元
	(2) 動物：甲、保償額在 1,000 元以下者每 100 元或不滿 100 元 1.06 元 乙、保償額超過 1,000 元者其超過部份每 100 元或不滿 100 元 1.77 元
	(3) 其他貨物：保償額每 100 元或不滿 100 元 0.21 元
	(4) 起碼運費每批 4.3 元
專用側線貨車使用費	每公噸每公里 1.2 元
專用側線機車調車費	每公噸每公里空重往返一次 1.2 元
專用側線調車機車空駛費	每公里 46 元

註：a 根據鐵路運送規則第三章第一節第二十五條規定：旅客或託運人於託運物品時，得依鐵路機構之規定，申報保償額並繳納保費。前項保償額，如超過行李、包裹或貨物交付期間屆滿日到達地市價與因未交付而使旅客或貨物所有人蒙受其他損失之合計額時，該超過部分之保償額無效，超收之保費，不予退還。

資料來源：台灣鐵路管理局。

### 3. 法規整理

鐵路運輸業之相關法規限制整理如下表 7.24。

表 7.24 鐵路運輸業之相關法規限制

進入條件	外國籍公司	● 地方營及民營鐵路機構，如須聘僱外籍員工，應先報請交通部核准
	費率	● 國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，同運價報請行政院送請立法院審定 ● 環境或情形特殊者得規定較低運價；在工程時期之臨時營業，得規定臨時運價 ● 運價、雜費應於有關車站公告
	主管單位	● 交通部

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

## 二、營運特性

由於專用鐵路所自備的鐵路貨物運輸則隨著環境的變遷而逐漸停駛，台鐵目前所提供的鐵路貨運服務主要為普通整車運輸、貨櫃運輸。台鐵貨運業務權責則由三個台鐵單位所共同經營：貨運服務總所負責貨物的承攬與台鐵行包的業務；台鐵貨搬公司負責貨物的裝卸；而台鐵運務處則負責貨車班次的調度。而根據交通部九十二年度交通年鑑資料顯示，台鐵目前擁有 3 座貨運站及 93 座客貨運站，詳細車站種類則如表 7.25 所示。

表 7.25 臺灣鐵路管理局車站種類表

線別	合計	客運站		貨運站		客貨運站		調車場	
		站數	站名	站數	站名	站數	站名	站數	站名
總計	216	119		3		93		1	
縱貫線	84	35	三坑、八堵、五堵、汐止、南港、松山、臺北、萬華、山佳、板橋、內壢、湖口、香山、崎頂、談文、大山、龍港、新埔、通霄、苑裡、日南、彰化、花壇、永靖、社頭、石榴、石龜、水上、柳營、拔林、新市、保安、高雄、大橋、新光	2	鼓山、高雄港	46	基隆、七堵、樹林、鶯歌、桃園、中壢、埔心、楊梅、富岡、新豐、竹北、新竹、竹南、後龍、白沙屯、大甲、臺中港、清水、沙鹿、龍井、大肚、追分、員林、田中、二水、林內、斗六、斗南、大林、民雄、嘉義、南靖、後壁、新營、林鳳營、隆田、善化、永康、臺南、中洲、大湖、路竹、岡山、橋頭、楠梓、左營	1	南港調車場
宜蘭線	26	19	暖暖、四腳亭、三貂嶺、侯硐、牡丹、雙溪、貢寮、福隆、石城、大里、大溪、龜山、頭城、頂埔、礁溪、外澳、中里、四城、新馬			7	瑞芳、四城、宜蘭、二結、羅東、冬山、蘇澳、蘇澳新		
平溪線	6	6	大華、十分、菁桐、平溪、望古、嶺腳						
內灣線	9	7	竹中、上員、橫山、富貴、內灣、合興、榮華			2	竹東、九讚頭		
台中線	15	8	造橋、豐富、南勢、三義、大慶、泰安、銅鑼、太原			7	苗栗、后里、豐原、臺中、烏日、成功、潭子		
集集線	6	6	水里、源泉、龍泉、集集、濁水、車埕						
屏東線	17	10	六塊厝、歸來、麟洛、西勢、崁頂、林邊、佳冬、東海、鎮安、竹田			7	鳳山、九曲堂、屏東、潮州、枋寮、南州、後庄		
北迴線	12	2	武塔、景美			10	永樂、東澳、南澳、漢本、和平、和仁、崇德、新城、北埔、花蓮		
花東線	29	16	平和、壽豐、溪口、鳳林、大富、富源、瑞北、三民、安通、東里、東竹、海端、月美、瑞和、瑞源、山里、豐田	1	花蓮港	12	吉安、志學、南平、萬榮、光復、瑞穗、玉里、富里、池上、關山、鹿野、臺東		
南迴線	12	10	知本、太麻里、內獅、枋山、枋野、古莊、大武、瀧溪、金崙、多良			2	康樂、加祿		

資料來源：交通部，九十二年度交通年鑑，民國 93 年。

根據表 7.26 台鐵之統計資料顯示，運輸的貨源種類主要為石灰石、水泥、穀類、煤等，約佔總運量的 86.51%（民國 92 年）。而台鐵之貨運運送量，除民國 79 至 82 年間以及 85 至 87 年間有微幅的成長外，幾乎呈現逐年衰退的趨勢：由 76 年的 19,056 千噸，減少至 92 年的 11,198 千噸，衰退的幅度達 41%；而延噸公里數（見表 7.27），亦由 76 年的 2,399,093 千噸公里，減少至 92 年的 845,530 公里，衰退的幅度更達近 65%。顯現鐵路運輸的無法提供及戶的運輸，以及島內短距離鐵路運輸的不經濟性。

若以收益、運量及延噸公里數，分別觀察與分析台鐵運送的貨種別：民國 92 年，按收益台鐵收入的主要貨種別依序來自煤、石灰石、水泥與穀物，各佔總營收的 26.65%、19.85%、19.44%、15.30%，四種貨種總計佔總收益 81.24%（見表 7.28 及圖 7.2）；若以運量延噸公里觀察（見表 7.27 及圖 7.1），台鐵運送之主要貨源，依序為煤、石灰石、水泥與其他<sup>5</sup>類別，各佔總延噸公里的 26.16%、19.64%、18.70%、15.40%，合計佔總延噸公里數的 79.89%。再加上貨運運量，三種統計顯示目前台鐵貨源仍以大宗貨物為主，尤其是石灰石與水泥。主要原因在於台鐵以所興建的鐵軌側線，由廠商貨源處接駁至台鐵主幹線路網，最後再由側線接駁至貨物迄點的所在地。石灰石與水泥業者因自備貨車或鋪設專用側線，故為台鐵主要運送貨種。

---

<sup>5</sup> 其他類貨物之內容主要包括肥料、油料、食品原料（糖、鹽、飼料）以及化學用品等。

表 7.26 鐵路貨運貨種別運送量成長情況

單位：千噸

年度	水泥	石灰石	穀物	煤	砂石	貨櫃	其他	合計
76	3,937	3,823	3,177	2,385	554	1,067	4,413	19,056
	20.7%	20.1%	16.7%	12.5%	2.9%	5.6%	23.2%	100.0%
77	3,962	4,006	2,759	2,186	597	869	3,825	18,204
	21.8%	22.0%	15.2%	12.0%	3.3%	4.8%	21.0%	100.0%
78	3,928	4,442	2,685	2,222	466	651	3,688	18,082
	21.7%	24.6%	14.8%	12.3%	2.6%	3.6%	20.4%	100.0%
79	3,724	4,108	2,594	1,885	407	643	3,041	16,402
	22.7%	25.0%	15.8%	11.5%	2.5%	3.9%	18.5%	100.0%
80	3,973	4,153	2,342	1,983	131	882	2,953	16,417
	24.2%	25.3%	14.3%	12.1%	0.8%	5.4%	18.0%	100.0%
81	4,990	4,133	2,549	1,629	766	907	2,813	17,787
	28.1%	23.2%	14.3%	9.2%	4.3%	5.1%	15.8%	100.0%
82	6,103	5,582	2,608	1,578	726	538	2,644	19,779
	30.9%	28.2%	13.2%	8.0%	3.7%	2.7%	13.4%	100.0%
83	5,982	5,790	2,593	1,685	448	544	2,563	19,605
	30.5%	29.5%	13.2%	8.6%	2.3%	2.8%	13.1%	100.0%
84	5,727	5,899	2,680	1,462	375	522	2,545	19,210
	29.8%	30.7%	14.0%	7.6%	2.0%	2.7%	13.2%	100.0%
85	4,813	5,069	2,433	937	486	534	2,209	16,481
	29.2%	30.8%	14.8%	5.7%	2.9%	3.2%	13.4%	100.0%
86	4,474	6,016	2,559	802	429	563	2,106	16,949
	26.4%	35.5%	15.1%	4.7%	2.5%	3.3%	12.4%	100.0%
87	4,394	6,741	1,914	1,088	508	522	1,917	17,084
	25.7%	39.5%	11.2%	6.4%	3.0%	3.1%	11.2%	100.0%
88	4,164	6,905	1,644	1,225	400	515	1,810	16,663
	25.0%	41.4%	9.9%	7.4%	2.4%	3.1%	10.9%	100.0%
89	3,787	5,632	1,525	1,341	194	407	1,595	14,481
	26.15%	38.89%	10.53%	9.26%	1.34%	2.81%	11.01%	100.0%
90	3,113	4,409	1,468	1,371	97	343	1,570	12,371
	25.16%	35.64%	11.87%	11.08%	0.78%	2.77%	12.69%	100.0%
91	3,141	4,501	1,393	1,594	128	345	1,046	12,148
	25.86%	37.05%	11.47%	13.12%	1.05%	2.84%	8.61%	100.0%
92	2,700	4,189	1,400	1,398	240	321	950	11,198
	24.11%	37.41%	12.50%	12.48%	2.14%	2.87%	8.48%	100.0%

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

表 7.27 鐵路貨運貨種別運送延噸公里成長情況

單位：千噸

年度	水泥	石灰石	穀物	煤	砂石	貨櫃	其他	合計
76	491,947	151,853	264,320	288,110	65,295	333,952	803,616	2,399,093
	20.5%	6.3%	11.0%	12.0%	2.7%	13.9%	33.5%	100.0%
77	447,471	158,796	224,168	267,797	71,719	249,540	758,709	2,178,200
	20.5%	7.3%	10.3%	12.3%	3.3%	11.5%	34.8%	100.0%
78	428,797	157,707	210,259	301,248	55,923	156,152	703,218	2,013,304
	21.3%	7.8%	10.4%	15.0%	2.8%	7.8%	34.9%	100.0%
79	413,071	134,395	197,081	270,605	50,683	145,239	581,818	1,792,892
	23.0%	7.5%	11.0%	15.1%	2.8%	8.1%	32.5%	100.0%
80	425,413	189,052	169,699	306,618	18,844	237,995	556,324	1,903,945
	22.3%	9.9%	8.9%	16.1%	1.0%	12.5%	29.2%	100.0%
81	515,797	191,690	193,666	255,867	109,449	247,541	548,647	2,062,657
	25.0%	9.3%	9.4%	12.4%	5.3%	12.0%	26.6%	100.0%
82	572,243	243,299	198,473	234,595	105,667	106,935	503,187	1,964,390
	29.1%	12.4%	10.1%	11.9%	5.4%	5.4%	25.6%	100.0%
83	537,919	292,010	192,379	255,703	64,673	98,580	505,882	1,947,146
	27.6%	15.0%	9.9%	13.1%	3.3%	5.1%	26.0%	100.0%
84	512,007	291,653	183,062	225,572	45,626	86,960	499,810	1,844,690
	27.8%	15.8%	9.9%	12.2%	2.5%	4.7%	27.1%	100.0%
85	411,568	270,997	164,144	146,664	55,265	83,997	407,565	1,540,200
	26.7%	17.6%	10.7%	9.5%	3.6%	5.5%	26.5%	100.0%
86	362,609	287,441	171,773	125,928	51,036	88,410	379,735	1,466,932
	24.7%	19.6%	11.7%	8.6%	3.5%	6.0%	25.9%	100.0%
87	322,838	231,201	127,419	167,940	60,862	82,971	373,261	1,366,492
	23.6%	16.9%	9.3%	12.3%	4.5%	6.1%	27.3%	100.0%
88	267,489	240,570	112,357	191,579	49,453	81,483	336,054	1,278,985
	20.9%	18.8%	8.8%	15.0%	3.9%	6.4%	26.3%	100.0%
89	251,810	217,710	102,410	212,870	22,090	64,520	34,530	1,150,290
	21.89%	18.93%	8.90%	18.51%	1.92%	5.61%	3.00%	100.0%
90	186,116	177,494	98,165	224,207	9,742	54,574	234,335	984,633
	18.90%	18.03%	9.97%	22.77%	1.00%	5.54%	23.80%	100.0%
91	177,378	178,804	92,597	256,146	15,768	54,867	143,493	919,053
	19.30%	19.46%	10.08%	27.87%	1.72%	5.97%	15.61%	100.0%
92	158,115	166,066	95,362	221,159	24,117	50,539	130,172	845,530
	18.70%	19.64%	11.28%	26.16%	2.85%	5.98%	15.40%	100.0%

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

表 7.28 鐵路貨運貨種別收入成長情況

單位：千元

年度	水泥	石灰石	穀物	煤	砂石	貨櫃	其他	總收入
76	443,992	135,999	220,301	274,455	56,541	209,892	739,298	<b>2,080,478</b>
	21.3%	6.5%	10.6%	13.2%	2.7%	10.1%	35.5%	100.0%
77	425,470	154,152	202,903	274,318	64,032	150,854	765,583	<b>2,037,312</b>
	20.9%	7.6%	10.0%	13.5%	3.1%	7.4%	37.6%	100.0%
78	437,262	179,431	220,600	358,552	59,284	104,231	817,844	<b>2,177,204</b>
	20.1%	8.2%	10.1%	16.5%	2.7%	4.8%	37.6%	100.0%
79	412,496	157,270	235,142	319,371	55,521	108,177	679,874	<b>1,967,851</b>
	21.0%	8.0%	11.9%	16.2%	2.8%	5.5%	34.5%	100.0%
80	421,324	225,224	212,306	359,074	24,831	163,302	643,686	<b>2,049,747</b>
	20.6%	11.0%	10.4%	17.5%	1.2%	8.0%	31.4%	100.0%
81	540,748	228,531	239,170	298,923	133,749	195,046	614,384	<b>2,250,551</b>
	24.0%	10.2%	10.6%	13.3%	5.9%	8.7%	27.3%	100.0%
82	602,828	285,767	245,650	275,739	133,719	93,167	615,279	<b>2,252,149</b>
	26.8%	12.7%	10.9%	12.2%	5.9%	4.1%	27.3%	100.0%
83	566,717	326,091	262,670	302,330	81,307	82,720	571,171	<b>2,193,006</b>
	25.8%	14.9%	12.0%	13.8%	3.7%	3.8%	26.0%	100.0%
84	550,579	333,247	268,251	269,919	60,254	78,482	555,251	<b>2,115,983</b>
	26.0%	15.7%	12.7%	12.8%	2.8%	3.7%	26.2%	100.0%
85	475,995	320,974	258,059	188,843	78,749	85,694	477,262	<b>1,885,576</b>
	25.2%	17.0%	13.7%	10.0%	4.2%	4.5%	25.3%	100.0%
86	424,536	349,590	272,750	154,917	72,502	92,732	429,866	<b>1,796,893</b>
	23.6%	19.5%	15.2%	8.6%	4.0%	5.2%	23.9%	100.0%
87	384,791	285,988	204,823	199,730	83,075	83,312	419,389	<b>1,661,108</b>
	23.2%	17.2%	12.3%	12.0%	5.0%	5.0%	25.2%	100.0%
88	327,653	301,465	180,049	226,723	70,400	80,588	368,600	<b>1,555,478</b>
	21.1%	19.4%	11.6%	14.6%	4.5%	5.2%	23.7%	100.0%
89	302,464	268,177	165,798	254,692	32,414	66,288	299,011	<b>1,388,844</b>
	21.78%	19.31%	11.94%	18.34%	2.33%	4.77%	21.53%	100.0%
90	227,381	216,778	160,304	268,865	14,330	55,116	240,361	<b>1,183,135</b>
	19.22%	18.32%	13.55%	22.72%	1.21%	4.66%	20.32%	100.0%
91	220,353	213,586	150,996	311,741	23,516	55,241	123,697	<b>1,099,130</b>
	20.05%	19.43%	13.74%	28.36%	2.14%	5.03%	11.25%	100.0%
92	195,891	199,993	154,151	268,583	33,245	51,106	104,729	<b>1,007,698</b>
	19.44%	19.85%	15.30%	26.65%	3.30%	5.07%	10.39%	100.0%

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

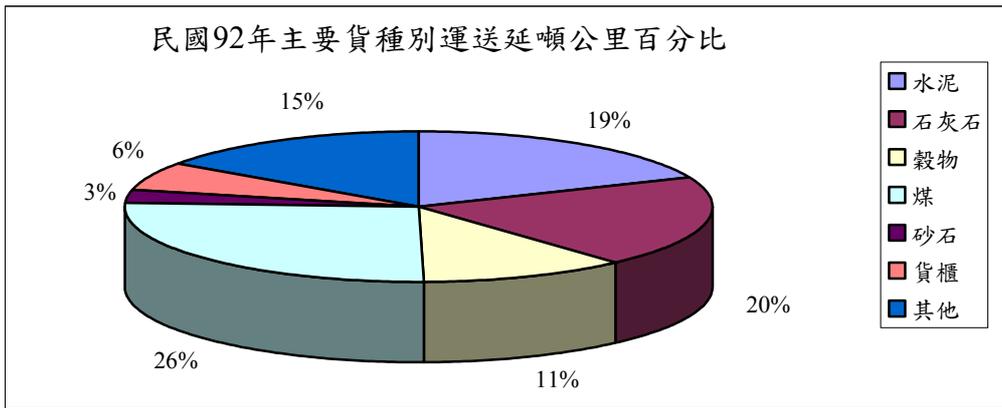


圖 7.1 台鐵貨種別運送延噸公里百分比

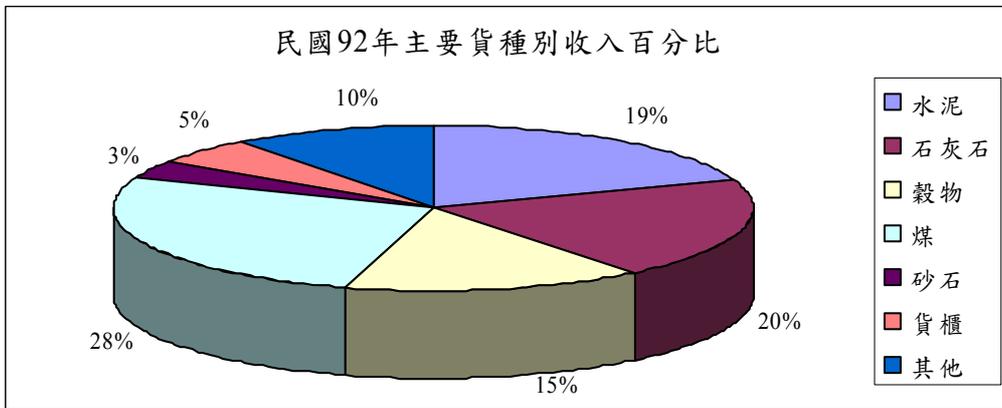


圖 7.2 台鐵貨種別運收入百分比

若將各貨種運送噸數以及收益兩比例相互比較，則可觀察出每噸公里數的收益，以穀物之 1.62 元為最高，再依序為砂石、煤以及水泥的 1.38 元、1.30 元以及 1.24 元，而石灰石則為 1.20 元。若按平均每噸運送距離（見圖 7.4），水泥、石灰石、穀類與煤，則各為 59、40、68 以及 158 公里，所有貨種總平均運送距離不到 80 公里，與公路運輸差距不大，顯示鐵路未充份發揮長距離運送之優勢。因此相較 91

年與 92 兩年間，四種貨源除水泥與穀物依然有 3.65%及 2.44%成長外，石灰石與煤，則呈現 0.15%與 1.56%的衰退，顯示平均運送距離越短的貨源，越容易受公路貨物運輸業的競爭而流失貨源。因此在面臨汽車公路運輸業的競爭壓力下，台鐵如何維持主要貨物的運量，是維繫台鐵營收重要的課題。

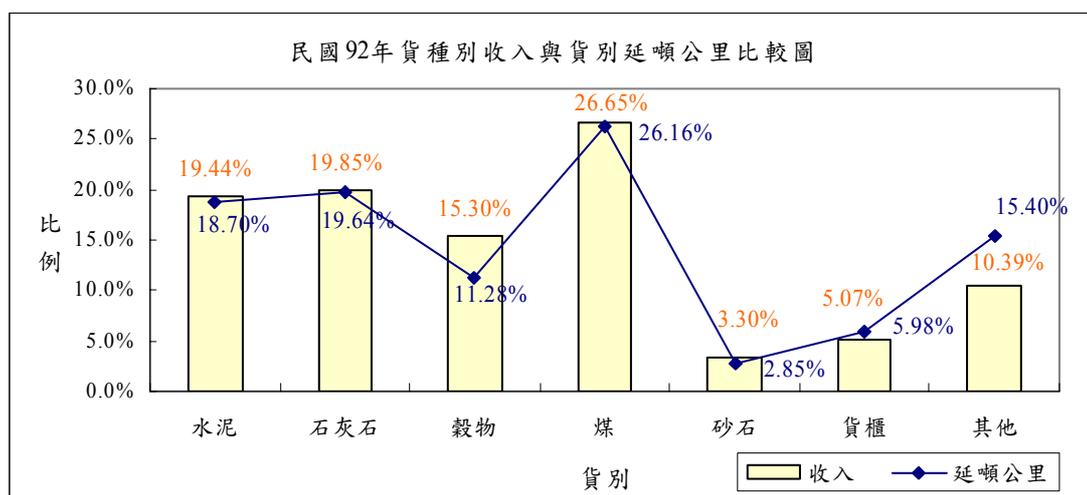


圖 7.3 台鐵貨種別運送延噸公里與收入百分比比較分析

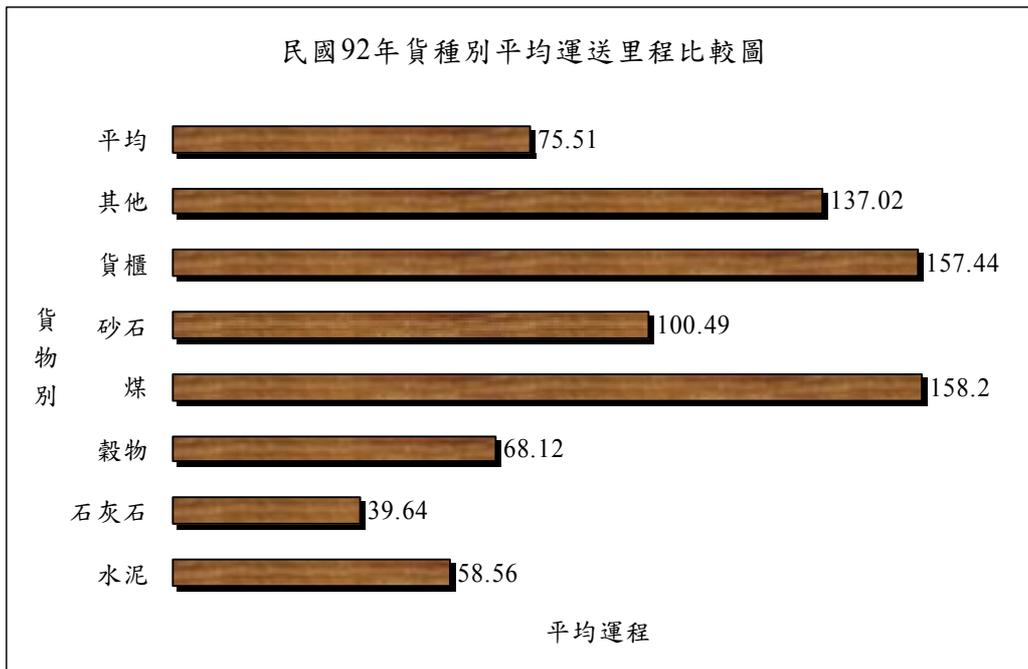


圖 7.4 台鐵貨種別平均運送里程比較分析

由以上圖、表，可分別從下列三方面，探討台鐵現行貨物運輸之特色：

#### 1. 貨種別運量

如依貨種別運量百分比，可看出台鐵主要運送貨物以石灰石與水泥最多，以 92 年度之運送比例觀之，兩種合計約達 61.5%，而貨櫃僅佔 2.8%，顯示目前貨源仍以大宗貨物為主，且水泥及石灰石主要多為業者自備車輛或專用側線，故成為主要運送貨種。

#### 2. 貨種別收入

由圖 7.3 可看出台鐵貨種別收入與實際運送延噸里程百分比之比較；台鐵貨運主要收入主要來自於石灰石、水泥與煤，其收入比例與延噸里程比例差異

不大，顯示台鐵貨運運價反應在貨種別的差異很小，此乃因台鐵運價係以一、二等品做為分類，並以延噸公里基本費率為做計算收入之依據。

### 3. 貨種別運送距離

所有貨種總平均運程不到 80 公里，與公路差異不大，顯示鐵路長距離運送之優勢並未充份發揮，短程之運輸特性亦不利於鐵路之競爭。而就貨種別而言，以煤之平均運送里程最長；運送里程次長之貨品主要為貨櫃、其他類貨物及砂石；最短則為水泥、石灰石及穀物等；而台鐵運量最大之四種貨物（包括石灰石、水泥、穀物及煤等），其平均運輸距離約在 60 公里至 160 公里之間，顯示該等主要貨物係屬中短距離運輸。

## 三、市場規模

台鐵現行的主要業務以服務旅客運輸為主，而由貨運列車次數與列車公里成長情況，亦顯示出鐵路貨運運能供給成長幾已停滯，呈現不增反減之情況（表 7.29），因此民國 80 年代，貨運列車次數與列車公里數佔總列車次數與總列車公里數的比例皆只約在於 20% 左右，在民國 90 年代後，甚至降到 15% 左右，顯示貨運服務在鐵路整體路權的分配上，遠遜於客運。同時，台鐵貨車里程（freight car kilometers）亦呈現逐年下降的趨勢（圖 7.5）。尤其值得觀察的是自民國 86 年一直持續到民國 92 年，空車的里程亦已超過重車的里程。顯示台鐵貨物運輸大多為單向貨源運至需求地之需求，為使貨車車輛下次的再使用，必須空車回程。

另外，分析台鐵之貨運運送實績後，可得台鐵近年貨運運送量成長情況，如表 7.30 至 7.32 及圖 7.6 所示，顯示台鐵貨運延噸里程幾乎每年呈現負成長情況；而由表 7.32 貨運平均里程之變化情形觀之，亦顯示除宜蘭線外，各線鐵路貨運之運送距離有縮短化之發展，就整體平均運送距離而言，幾與公路相當，此一趨勢意味著鐵

路貨運之長程運送優勢似已無法配合市場需求，而且政府多港政策，致使貨運平均運程縮短，不利鐵路貨運發展，因此台鐵有必要針對貨運發展新趨勢重新調整貨運經營型態。

表 7.29 鐵路貨運運能供給相關統計資訊

年度	列車次數 # of trains	列車公里 Train Kms	貨車公里 Car Kms	重車 (貨車公里)	空車 (貨車公里)	客貨列車 次數比	客貨列車 公里比	客貨車輛 公里比	重車公里/ 總貨車公里
76	94,312	7,489,994	212,305,352	125,432,261	86,873,091	21.7%	21.0%	45.8%	59.1%
77	89,980	7,262,750	199,701,299	115,196,997	84,504,302	22.2%	20.5%	45.2%	57.7%
78	91,878	7,062,174	192,381,507	108,100,958	84,280,549	24.3%	20.1%	44.4%	56.2%
79	85,443	6,925,222	166,460,176	92,263,867	74,196,309	22.8%	19.7%	40.4%	55.4%
80	82,476	7,114,545	169,154,378	92,132,367	77,022,011	21.7%	19.4%	40.2%	54.5%
81	82,493	7,357,375	194,730,580	108,908,078	85,822,502	22.2%	19.7%	43.7%	55.9%
82	86,534	7,602,072	187,788,013	97,603,223	90,184,790	23.3%	20.1%	42.9%	52.0%
83	85,333	7,701,806	179,060,067	89,599,271	89,460,796	23.2%	20.5%	42.3%	50.0%
84	84,014	7,410,274	145,131,536	74,345,950	70,785,586	22.9%	20.0%	37.4%	51.2%
85	80,239	7,041,106	127,429,200	63,752,874	63,676,326	22.1%	19.2%	34.0%	50.0%
86	77,343	6,880,939	114,588,936	53,828,840	60,760,096	20.7%	18.4%	30.4%	47.0%
87	80,856	7,049,897	104,318,021	49,012,991	55,305,030	20.7%	18.2%	27.3%	47.0%
88	77,671	6,908,441	108,066,963	50,013,088	58,053,875	19.4%	17.3%	26.8%	46.3%
89	76,185	7,015,193	93,812,133	42,943,843	50,868,290	19.2%	17.5%	24.7%	45.78%
90	57,945	4,816,784	82,444,367	35,959,357	46,485,010	15.0%	13.2%	22.4%	43.62%
91	59,822	4,488,909	83,359,737	33,767,990	49,591,747	15.1%	12.0%	21.9%	40.51%
92	57,631	4,362,431	70,328,470	29,341,558	40,986,912	14.2%	11.5%	18.9%	41.72%

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

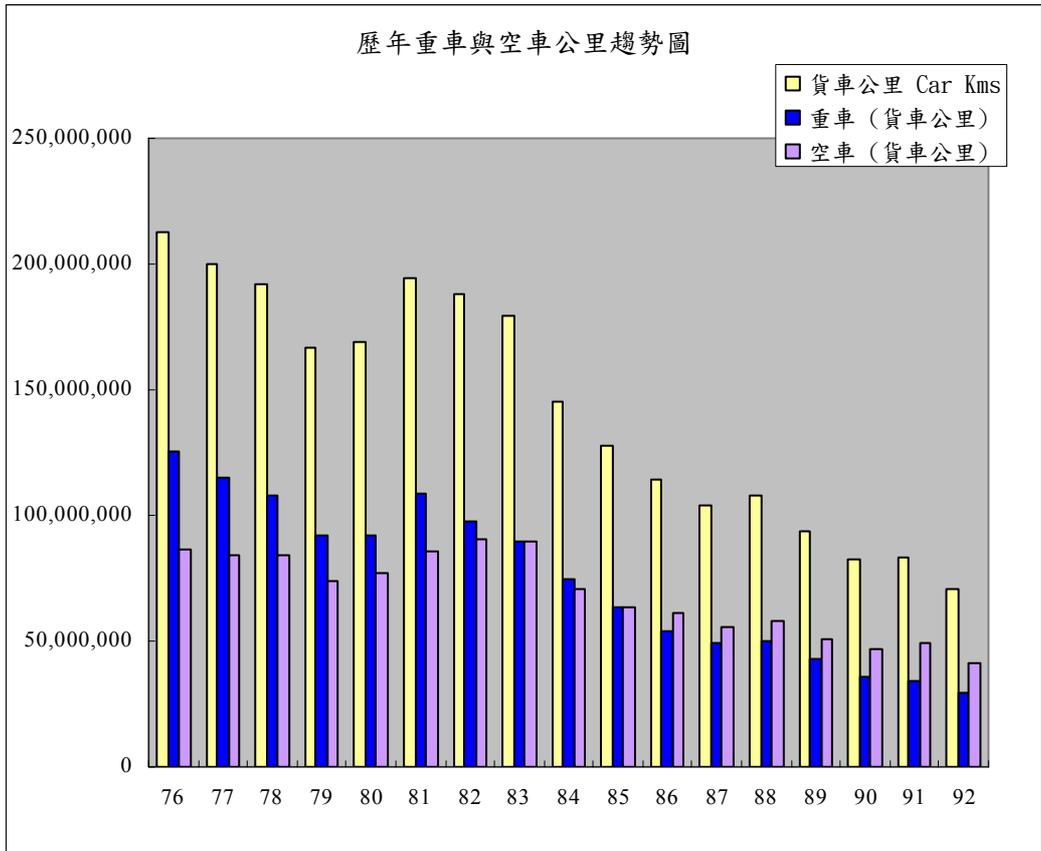


圖 7.5 台鐵重車與空車車公里趨勢圖

表 7.30 台鐵歷年貨運噸數成長情況

年度	貨 運 噸 數						單位：千噸
	總計	成長%	縱貫線	宜蘭線	北迴線	花東線	南迴線
76	19,056	--	11,540	2,944	4,178	394	-
77	18,204	-4.47%	10,465	2,796	4,594	349	-
78	18,082	-0.67%	10,179	2,584	4,955	364	-
79	16,402	-9.29%	9,164	2,243	4,692	303	-
80	16,417	0.09%	8,923	2,064	5,186	244	-
81	17,786	8.34%	8,634	2,717	6,083	351	2
82	19,779	11.21%	7,944	2,887	8,575	337	36
83	19,605	-0.88%	7,765	2,707	8,942	150	39
84	19,210	-2.01%	7,777	2,604	8,648	178	3
85	16,480	-14.21%	6,091	2,140	8,046	199	4
86	16,948	2.84%	6,363	1,765	8,633	184	4
87	17,039	0.54%	6,174	1,686	8,990	120	113
88	16,663	-2.21%	5,822	1,204	9,484	58	95
89	14,481	-13.09%	4,479	1,258	8,573	111	59
90	12,371	-14.57%	4,074	848	7,030	410	9
91	12,148	-1.80%	3,725	577	7,348	474	25

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

表 7.31 台鐵歷年貨運延噸公里成長情況

年度	延 噸 公 里						單位：千噸公里
	總計	成長%	縱貫線	宜蘭線	北迴線	花東線	南迴線
76	2,399,093	--	1,600,654	356,825	353,930	87,684	-
77	2,178,200	-9.21%	1,403,495	318,572	375,534	80,599	-
78	2,013,304	-7.57%	1,291,041	286,494	367,651	68,118	-
79	1,792,892	-10.95%	1,134,899	239,397	347,872	70,724	-
80	1,903,945	6.19%	1,202,588	229,321	408,670	63,366	-
81	2,062,657	8.34%	1,168,351	302,484	497,072	94,008	741
82	1,964,389	-4.76%	945,107	322,815	610,247	77,124	9,096
83	1,947,146	-0.88%	963,678	299,662	635,188	36,537	11,842
84	1,844,689	-5.26%	921,451	274,056	603,534	44,867	782
85	1,540,200	-16.51%	715,752	219,894	561,944	41,783	827
86	1,466,932	-4.76%	695,610	177,350	556,434	36,575	963
87	1,366,492	-6.85%	638,354	171,593	491,628	27,113	37,803
88	1,278,985	-6.40%	639,005	119,716	479,653	13,300	27,312
89	1,150,290	-10.06%	566,563	133,587	411,549	23,295	15,295
90	984,633	-14.40%	520,777	96,041	321,451	43,811	2,552
91	919,053	-6.66%	466,154	81,055	316,230	49,421	6,193

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

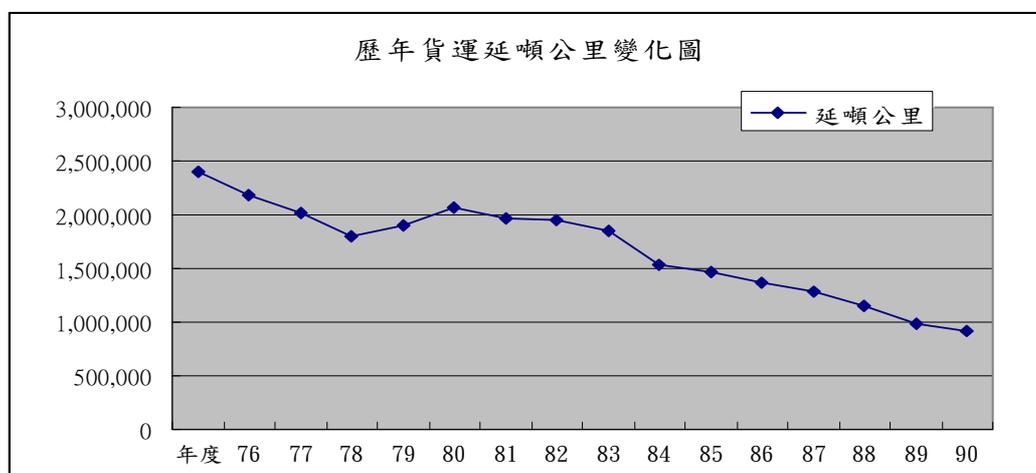


圖 7.6 台鐵歷年貨運延噸公里變化情形

表 7.32 台鐵歷年貨物平均運送里程變動情況

年度	平均運送里程 單位：公里					
	總計	縱貫線	宜蘭線	北迴線	花東線	南迴線
76	125.9	138.7	121.2	84.7	222.5	-
77	119.7	134.1	113.9	81.7	230.9	-
78	111.3	126.8	110.9	74.2	187.1	-
79	109.3	123.8	106.7	74.1	233.4	-
80	116.0	134.8	111.1	78.8	259.7	-
81	116.0	135.3	111.3	81.7	267.8	370.5
82	99.3	119.0	111.8	71.2	228.9	252.7
83	99.3	124.1	110.7	71.0	243.6	303.6
84	96.0	118.5	105.2	69.8	252.1	260.7
85	93.5	117.5	102.8	69.8	210.0	206.8
86	86.6	109.3	100.5	64.5	198.8	240.8
87	80.2	103.4	101.8	54.7	225.9	334.5
88	76.8	109.8	99.46	50.6	229.3	287.5
89	79.4	126.5	106.2	48.0	209.9	259.2
90	79.6	127.8	113.3	45.7	106.9	283.6
91	75.7	125.1	140.5	43.0	104.3	247.7

資料來源：台灣鐵路管理局，台灣鐵路統計月報。

#### 四、我國鐵路運輸業較外籍業者競爭力之優、劣勢

##### 1. 優勢

- (1) 鐵路以國營為原則。
- (2) 進入門檻高。
- (3) 台鐵土地資產豐富。

##### 2. 劣勢

- (1) 經營不善，長期虧損。
- (2) 無及門服務。

## 五、自由化之發展方向

由於我國鐵路營運以國營為原則，因此外籍業者進入市場之可能性相當低，然而台鐵面對其他產業（如公路汽車貨運）之競爭時，由於其缺乏及門服務，因此往往屈居劣勢，近來台鐵為求能多角化經營，亦積極拓展新型運輸方式，除進行鐵路捷運化外，亦與宅配快遞業者進行策略結盟，合作運送宅配貨物，以彌補及門服務之不足，提升台鐵在貨運市場之競爭能力。透過台灣宅配通股份有限公司所提供之資料，可得知鐵路運送宅配貨物之主要運作模式如下：

1. 中間長途部分利用鐵路運輸。
2. 選擇只停靠大站之自強號，採固定班次、每列車單一車廂規劃為宅配車廂之方式運作。
3. 每日六班自強號列車（亦即對開十二班），每班半車廂運送宅配貨物。

然而由於鐵路之車站多半位於各縣市之都會區中，因此宅配貨物於上、下列車時，車站場地之人員調度及車輛停放的部分，實為一亟待克服的問題。

事實上除目前和宅配業者合作經營外，由於鐵路具有專用路線不受路口及交通號誌干擾、且運量大等優點，未來亦可和內陸貨櫃集散站、汽車貨櫃貨運業者合作，將目前在各公路上運量極大之貨櫃運輸，改由鐵路承運，如此除可增加鐵路本身營運量之外，尚可降低公路之交通量，減少大卡車、拖車於公路上行駛，進一步提升公路行車之安全性。

### 7.1.4 公路運輸業

又可細分為（1）汽車貨運業、（2）汽車路線貨運業、及（3）汽車貨櫃貨運業等三類。

#### 7.1.4.1 汽車貨運業

汽車貨運業屬契約式汽車公路運輸業，依據「公路法」第三章第三十四條第一項第七款之規定，汽車貨運業之定義為：「以載貨汽車運送貨物為營業者。」汽車貨運業服務對象以企業為主，提供戶對戶整車貨物之運輸，並以整車載重收費。按「汽車運輸業管理規則」第三章第二節第一百零八條之規定：「按車輛之載重量收費者，為整車貨物。」因此實務界亦稱汽車貨運業為整車汽車貨運業。

##### 一、自由化進程

民國 86 年 5 月 7 日交通部修正「公路法」條文內容，開放外國業者得申請經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業，並於同年 11 月 1 日起實施。

##### 二、相關管制

###### 1. 進入條件

國內汽車貨運業的進入條件，包含資格、資本額、車隊規模以及停車設施等四項。民國 92 年 7 月 2 日，「公路法」第三章第三十五條修訂為：「非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。」因此目前只要主管機關核准，外商即得進入經營國內汽車貨運業之業務。依據「汽車運輸業審核細則」第四條三款七目、四款一目以及四款二目，汽車貨運業的設立條件為：(1) 汽車貨運業資本額新臺幣二千五百萬元以上；(2) 汽車貨運業應具備全新貨車二十輛以上；以及 (3) 停車場地符合公路主管機關規定標準。

## 2. 費率

國內公路汽車貨運產業的各項收費受政府公路法所管制。運價之制訂程序，依據「公路法」第三章第四十二條：「汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客、貨運運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。前項準則，由交通部定之。」

然而由於「公平交易法」中禁止企業之聯合行為，因此目前費率並沒有由公會主導，乃由交通部擬定定價。

「公路法」擬定之汽車貨運業收費項目包括：運輸的運費與空駛費，以及裝卸貨物的裝卸費。政府依「公路法」之規定核定汽車貨運業運輸基本費率。政府所核定每延噸公里基本費率得按道路品質調整，即「汽車貨運營運實施細則」第三章第五條之規定：「大貨車整車貨物計程運費，依路面等級以基本運價乘載重、里程計算。」實質上，台灣本島多屬一級路面，因此一般業者皆以一級路面計算運費。一級路面基本費率制訂方式說明如下：

### (1) 延噸公里之基本運價

依據「汽車運輸業客貨運運價準則」第八條之規定：「汽車貨運以一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價訂為基本運價，其計算公式如下：每噸公里基本運價＝每車公里合理成本×（1＋合理經營報酬率）÷平均每車公里載運普通貨物噸數。」

最近一次的調整是在民國 84 年 10 月，政府核定現行的汽車貨運業基本運輸費率每延噸公里為 6.66 元。

## (2) 單位運費按運送公里數調整

實際運費依「公路法」之規定，按運送之公里數進行調整。基本上分成至十二公里、自十三公里至一百公里、自一百零一公里至二百公里，以及自二百零一公里以上等四大區段。

- i. 依據「汽車貨運營運實施細則」第三條：「載運貨物起碼里程以十二公里計收。」亦即任何少於十二公里以十二公里計算。因此汽車貨運業之起碼運費為每噸 79.2 元。
- ii. 「汽車貨運營運實施細則」第十一條：「運價減成依下列規定計算：1.運價里程自一百零一公里至二百公里部份，照規定費率減收百分之十五。2.運價里程自二百零一公里以上之部份，照規定費率減收百分之三十。」

## (3) 每噸運費得徵收空駛費

「汽車貨運營運實施細則」第四條：「貨運在起碼里程十二公里以內依基本運價加收百分之七十空駛費。」

除運費外，若業者提供裝卸服務，尚得依「汽車運輸業管理規則」第一百一十二條：「貨物由貨運業負責裝卸者，得收裝卸費。」最近一次的調整是在民國 84 年 10 月，政府核定現行的汽車貨運業一裝或一卸之基本費率，每噸為 73 元。

至於運價調整之程序，則依「汽車運輸業客貨運運價準則」第十一條之規定：「汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次。」但是否調整則受成本結構、承載率的改變幅度，以及政府

單位的核定。

### 3. 安全管制

詳細法規條文，請參見附表 1。

### 4. 監理

詳細法規條文，參見附表 2。

### 5. 法規整理

汽車貨運業之相關法規限制整理如下表 7.33。

表 7.33 汽車貨運業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新臺幣二千五百萬元
	設備	● 全新貨車二十輛
	營運面積	● 停車場地符合標準
	外國籍公司	● 經中央主管機關核准即可
費率		● 運價由同業公會按交通部訂定之運價準則共同擬訂，報請主管機關核定 ● 營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次
安全性		● 相關規定參見附表 1
監理		● 司機、車輛皆有管制
主管單位		● 縣（市）公路主管機關 ● 中央公路主管機關

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

汽車貨運業可分為「實際運輸業」與「靠行運輸業」兩類。所謂「實際運輸業」就是依運輸業相關法令設立且表裡一致的，真正提供運輸服務的業者。其對所屬司機有一套管理制度及風險控制，同時也要負擔相關的教育訓練費用、風險控制費用及履行勞基法的人事成本。「靠行運輸業」則是形式上依相關法規設立，但有名無實，公司名義上的車輛均屬靠行的他人所有，沒有辦法實質的控管貨物運輸能力。因此「靠行運輸業」通常資產較薄弱，法令規定成立公司之相關門檻無法達到，業者無法正式設立營運，責任能力亦不足，容易製造社會負擔。

汽車貨運業服務對象多以企業為主，目前實務上，汽車貨運業除了整車貨運外，在無需場站進行組裝的範圍內，尚兜攬載運小區域之零擔貨物。所運輸之商品種類相當多樣化，包括農產品、金屬礦石、皮革製品、紙製品、化學製品及材料、橡膠及塑膠製品、砂石等，並以電腦、電子零件、布匹、進出口貨物、食品、藥品及菸酒類為大宗。營業型態除與貨主簽訂結盟合約，提供定期的運輸服務外，業者亦按企業或個人戶對戶不定期之運輸需求，規劃車隊，提供載運服務。由於台灣部分都市政府對其行政區域內，規範限制大貨車之行駛路線與時間。因此雖然汽車貨運業提供戶對戶整車運輸服務，但為遵守都市政府的規定，於都市配送時，常利用都會區邊緣停車便利的地區，進行大小貨車的轉運作業。

然而，汽車貨運業之車輛產權結構部分靠行比例偏高，根據台北縣汽車貨運商業同業公會之統計，汽車貨運業中有 90% 為靠行。而目前大規模公司車輛超過五十輛以上，小公司車輛在十輛以下，多數低於設立門檻；財務結構方面由於規模較小家數眾多，在激烈競爭的情況下，業者無法獲取合理的經營利潤；費率方面由於採用單一基本費率定價，忽略貨運業者經營規模及營業條件之差異，無法管制業者為生存而低價攬貨，使服務水準無法提高；甚至目前尚有業者為求生存，不用負擔責

任，且肇事發生時亦可不用為車主擔保負責，亦接受非法自用車之靠行。

#### 四、市場規模

台灣地區貨車登記數如表 7.34 所示。表中資料顯示，無論大貨車或是小貨車，亦無論是自用或是營業用車種，登記車輛數皆呈現穩定成長的趨勢。而根據台北縣公會統計，以民國 92 年度資料為例，自用小貨車之總數當中，約有將近 50% 的比例為非法營業之自用車，與同年度營業用小貨車總數相比可得知：非法營業之自用小貨車數量，至少為營業用小貨車之 30 倍。

表 7.34 台灣地區貨車登記數

車種年別	大貨車			小貨車		
	小計	自用	營業	小計	自用	營業
80 年	121,161	66,184	54,977	495,167	489,381	5,786
81 年	137,535	71,995	65,538	533,219	527,275	5,944
82 年	148,300	76,965	71,335	548,272	542,426	5,845
83 年	155,257	79,803	75,454	556,553	550,578	5,975
84 年	156,756	81,081	75,675	591,394	585,379	6,015
85 年	155,740	81,964	73,776	622,144	615,966	6,178
86 年	157,472	83,404	74,068	653,551	646,859	6,692
87 年	155,626	81,593	74,033	655,880	648,621	7,259
88 年	152,878	79,434	73,444	627,034	618,943	8,091
89 年	155,623	81,033	74,620	652,963	643,796	9,167
90 年	155,140	81,813	73,327	675,533	665,718	9,815
91 年	155,805	82,649	73,156	700,978	690,750	10,228
92 年	157,156	83,912	73,244	728,624	717,950	10,709

資料來源：行政院主計處第三局，中華民國交通統計月報，民國 93 年 1 月。

國內汽車貨運業業者的營運規模皆不大，多屬靠行型態經營，缺乏較明確之經營組織，無法詳細的規劃與控制貨源、車輛、人員、路線與班次，致常有空車率高、承運率低或貨件遺失等現象。且多數業者所提供的服務皆相同，加上非法自用車的競爭，彼此間競爭十分激烈；而航空貨運之陸運部分，目前亦被航空貨運業者壟斷，乃因其有交通部核准之白牌車非法營運，且汽車貨運業者無法進入航空貨運站，因此汽車貨運業無法與之競爭，目前仍有 90% 為航空貨運業者之白牌車所載送。種種原因，致使合法汽車貨運業者生存日形困難，因此市場佔有率<sup>6</sup>亦不高。如表 7.35 顯示，各地區營收最高業者市場佔有率均不及 1%，全國前十大業者總市場佔有率亦僅 5.069%，不到 10%（交通部運輸研究所，民 88）。因此，國內汽車貨運業的市場結構，趨近於完全競爭的型態。在激烈競爭下，業者無法獲取合理的經營利潤，雖然法定的每噸公里收費為 6.66 元，然而民國 86 年的平均收費只有 3.48 元，92 年之平均收入更低，僅 3.16 元，實遠低於民國 88 年時所估算業者之實際成本 4.056 元（交通部運輸研究所，民 88）；近年來由於物價上漲，油價不斷攀升，因此預期業者之實際成本亦呈現不斷增加之趨勢。

---

<sup>6</sup> 業者的市場佔有率為該貨運公司年營業收入佔當年度汽車貨運業總營業收入的比例，亦即市場佔有率 = 貨運公司營業收入 / 汽車貨運業總營業收入。

表 7.35 汽車貨運業市場佔有率

所屬監理單位	公司名稱	市場佔有率
彰化監理站	國油	0.635%
高雄區監理所	誼聯	0.619%
台南監理站	榮豐	0.587%
台中市監理站	餘慶堂	0.583%
南投監理站	高橋	0.577%
台南監理站	興南	0.565%
台北監理站	聯全	0.505%
台南監理站	南吉	0.356%
基隆監理站	鴻良	0.343%
新竹監理站	五崧	0.299%
台中市監理站	元至	0.293%

資料來源：交通部運輸研究所，公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究，民國 88 年 11 月。

汽車貨運業者為數眾多，依據交通部公路總局 93 年 7 月之統計速報顯示，台灣省列管之汽車貨運業者共有 3,948 家，每一業者平均擁有 14.46 部車，較之交通部九十二年度交通年鑑之統計（共 3,962 家業者，平均每業者擁有 13.77 部車輛），營業家數減少 0.35%，平均擁有車輛數增加 5.01%，然而此一平均車輛數仍低於法規中汽車貨運業設立標準之 20 輛車之限制（詳細數字參考表 7.36 及表 7.37）。

表 7.36 民國 93 年 7 月底台灣省列管運輸業家數及車輛數

運輸業別	家數（家）			車輛數（輛） <sup>註</sup>		
	本月底	上月底	增減比較	本月底	上月底	增減比較
總計	4,452	4,452	0.00%	71,717	71,096	0.87%
汽車貨運業	3,948	3,948	0.00%	57,087	56,450	1.13%
汽車路線貨運業	24	31	-22.58%	8,104	8,034	0.87%
汽車貨櫃貨運業	480	473	1.48%	6,526	6,612	-1.30%

註：車輛數不包含拖車及半拖車。

資料來源：交通部公路總局，公路總局九十三年七月份統計速報，民國 93 年。

表 7.37 台灣汽車貨運業營運成績比較

年度別	營運家數 (家)	車輛數 (輛)	行車次數 (次)	行駛里程 (車公里)	載貨噸數 (公噸)	延噸公里 (噸公里)	營運收入 (元)	每車公里 貨運密度 (噸公里)	平均每噸 貨物運距 (公里)	每公噸貨物 平均收入 (元)	每延噸公里 平均收入 (元)
81 年度	—	41,222	15,584,863	2,092,023,800	172,627,044	7,632,198,418	21,208,783,939	3.65	44.21	122.86	2.78
82 年度	—	45,002	17,029,270	2,319,473,130	200,663,988	8,290,793,218	22,754,358,714	3.57	41.32	113.40	2.74
83 年度	—	44,571	18,685,652	2,338,032,173	224,527,646	8,505,417,613	22,362,332,387	3.64	37.88	99.60	2.63
84 年度	—	46,514	17,661,540	2,230,897,414	223,677,404	8,371,538,603	21,541,443,051	3.75	37.43	96.31	2.57
85 年度	—	47,628	17,502,831	2,208,960,755	224,363,325	8,219,498,625	24,559,226,301	3.72	36.63	109.46	2.99
86 年度	—	46,631	16,898,505	2,094,401,728	222,520,871	8,020,221,736	30,593,652,349	3.83	36.04	137.49	3.81
87 年度	—	56,207	19,127,107	2,475,641,441	269,877,549	11,198,192,464	37,586,994,440	4.52	41.49	139.27	3.36
88 年度	—	56,149	18,331,089	2,938,179,952	282,046,239	14,555,739,351	46,948,170,257	4.95	51.61	166.46	3.23
88 年下半年 暨 89 年度	3,959	56,294	28,250,040	4,725,673,803	425,350,026	22,465,431,724	72,243,816,861	4.75	52.82	169.85	3.22
90 年度	3,997	55,648	18,447,118	2,913,260,826	240,697,745	14,586,363,821	45,972,169,267	5.01	60.60	191.00	3.15
91 年度	4,028	55,376	18,330,673	2,828,744,662	230,809,573	14,699,943,434	47,587,508,915	5.20	63.69	206.18	3.24
92 年度	3,962	54,560	18,519,075	2,814,000,668	240,814,987	15,121,870,010	47,739,199,832	5.37	62.79	198.24	3.16

資料來源：交通部，交通年鑑，民國 90 至 93 年。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

由表 7.38 可看出在開放前汽車貨運業所載運之貨物延噸公里數，較前一年度減少 2.42%，迨市場開放後，貨物延噸公里數突然增加至 3,178 百萬延噸公里，將近成長了 40%，隔年成長率亦維持在 30%；然而根據台北縣汽車貨運商業同業公會之概略統計，於民國 85 至 88 年間，合法業者之家數，及整個汽車貨運業之就業人口數，則呈現持平的狀態。因此，無法確知汽車貨運業之延噸公里數增加，是否受到開放市場帶動市場競爭之影響。

表 7.38 自由化對汽車貨運業所造成之影響

影響指標	開放前		開放後	
	85 年	86 年	87 年	88 年
產量 (延噸公里)	8,219,498,625	8,020,221,736	11,198,192,464	14,555,739,351

資料來源：交通部，交通年鑑，民國 90 至 93 年。

然而由於我國整個貨運市場於近年不斷萎縮，再加上汽車貨運業原有之自用車之非法競爭及惡性削價，因此，根據台北縣汽車貨運商業同業公會所提供之資訊，顯示目前我國之業者，多半處於慘淡經營的狀態。近年已有業者為求生存，乃至越南、大陸等其他國家發展，然而由於這些國家之大陸地形與台灣之島嶼地形有著明顯的差異，因此目前在跨國經營上仍是步履維艱。

### 2. 外籍業者

在市場開放後，外國籍業者則由於經營環境之不同，因此不敢貿然進入我國市場，根據台北縣汽車貨運商業同業公會所提供之資訊，可知目前外籍業者，多半是以和我國業者合作之方式營運。

## 六、我國汽車貨運業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

- (1) 具本地緣優勢，較易博取廠家青睞。

### 2. 劣勢

- (1) 進入門檻低。
- (2) 營運規模較小而家數眾多，多屬靠行型態經營，缺乏較明確之經營組織，競爭相當激烈，然而欲國際化不易。
- (3) 非法自用車的競爭及航空貨運白牌車之不公平競爭。

## 七、自由化之發展方向

### 1. 政府方面

- (1) 國內：由於實際收費是政府核定價格的一半，家數極多，且市場趨近於完全競爭，應重新調整運價，並應加強取締非法自用車，解決如航空貨運白牌車、違法拼裝車、以及公路法無法管轄之動力車輛等違法承攬貨物之問題，以還原汽車貨運業業者一個公平的競爭環境。
  - i. 可效法日本作法，對自用車加強管制：在某一個地區，多少時間時只有營業車才可以進入，讓營業車有生存的空間。
  - ii. 未來或可採行管制自用車之成長之作法：限制購買自用車之條件、調漲自用車稅費，而降低營業車輛之稅費。
  - iii. 只要是在我國境內行駛之動力車輛就應該受到管制，徵收牌照稅及遵守一定之安全管制。

iv. 許多不合時宜的法規及行政命令(如農用車),應將之訂立落日條款修訂或刪除。

(2) 國際：由於台灣地窄人稠，汽車貨運業所能發展之空間有限，因此政府亦應積極爭取汽車貨運業在其他國家能以平等互惠原則競爭之機會。然而由於我國業者多數屬於中小企業，在資本額及獲利能力略嫌不足之情況下，亦影響其國際化之能力，因此政府輔導業者整合、結盟，使業者能達一定之規模經濟，如此業者才有機會能轉型成為國際性產業。

## 2. 業者方面

### (1) 國內

- i. 由於我國目前共有將近四千家之汽車貨運業業者，而實際上普遍經營狀況不佳，目前業者多有跨業經營，如兼營貨櫃貨運業、路線貨運業；或者是海運業者和公路貨運業者亦有所結合。因此，業者可以借由和其他同行結盟，以資源共享之方式，創造更多的競爭潛力；亦可和其他相關產業進行垂直的整合、結盟，以拓展更多通路，使產業得以持續經營。
- ii. 業者目前期盼不了政府之任何補助，未來僅能自求多福，挖西牆補東牆之慘淡經營方式，而業者之間亦會相互支援。
  - a. 大型業者如五崧貨運，即採行努力尋找貨物的來源，主要合作的對象是固定長期客戶(如新竹科學園區之高科技公司)。
  - b. 中、小型業者，如靠行業者，靠零星叫車及打廣告，主要合作對象則是臨時性的客戶。

iii. 公會目前已擬定靠行契約草案(所有汽車貨運業皆適用),未來訂定遊戲規則後,將靠行正常化。且未來將強制靠行業者投保任意險,如此當發生事故時,對於司機亦較有保障,在處理上比較不會發生財務上之問題。

(2) 國際:未來我國汽車貨運業者,在大陸若面臨國際性整合型業者長驅直入,則應該運輸類型細分為長途、短途及專業等不同區塊,只要能掌握單一區塊,就有生存的空間。

## 八、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會	舒森泉	台北市信義路三段 162 號 7 樓 TEL: 02-27026023
台灣省汽車貨運商業同業公會聯合會	陳進丁	台北市信義路三段 162 號 7 樓 TEL: 02-27556498 FAX: 02-27080356

### 7.1.4.2 汽車路線貨運業

依據「公路法」第三章第三十四條之規定,汽車路線貨運業(以下簡稱為路線貨運業)係指「在核定路線內,以載貨汽車運送貨物為營業者。」亦即業者以定時發車方式,規劃城際間長程班車,並行駛一定路線,沿途停靠業者於各地區所設立之站所,將託運之貨品,按時送達目的地。雖運送貨品量大,得加發班次,但無論貨品數量的多寡,必須依核定之路線及時間發車。汽車路線貨運業,承攬未滿整車貨件,依各貨件的重量與距離計價,因此依「汽車運輸業管理規則」第三章第二節第一百零八條:「按車輛所載貨物之件數及每件重量計算運費者,為零擔貨物。」實務界亦稱路線貨運業為零擔貨物運輸業。

## 一、自由化進程

民國 92 年 7 月 2 日，除原先開放之小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業外，交通部另又開放外國業者得申請經營汽車路線貨物業。

## 二、相關管制

### 1. 進入條件

汽車路線貨運業的進入，必須滿足資本額、車隊規模以及營業站所之規範。民國 92 年 7 月 2 日，「公路法」第三章第三十五條修訂為：「非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。」因此目前只要主管機關核准，外商即得進入經營國內汽車路線貨運業之業務。而對資本額、車隊規模以及營業站所之規範，則明訂於「汽車運輸業審核細則」第四條一項三款八目、四款一目、四款二目：「汽車路線貨運業最低資本額新台幣五千萬元以上；汽車路線貨運業應具備全新大貨車三十輛以上。並得視營業需要購置聯結車併同貨車計算；營業所、站之設備符合營業需要。停車場地符合公路主管機關規定標準。」由於投資門檻相對於其他運輸業者較高，因此經營業者相對地較少。

### 2. 費率

汽車路線貨運業的費率由政府管制，包括長途運輸費率，及戶集貨與配送的接送費，以及貨物的裝卸費。各項費率之擬定依「公路法」第三章第四十二條之規定：「汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客、貨運運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調

整。前項準則，由交通部定之。」

汽車貨運業之長途運輸費率，又包括運輸費以及空車費等兩項。每延噸公里之基本費率，依據「汽車貨運營運實施細則」第三章第八條第三款：「零擔貨物運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之四十。」於民國 84 年 10 月，政府核定現行汽車路線貨運業基本費率，按汽車貨運業費率每延噸公里 6.66 元，加成百分之三十。因此現行汽車路線貨運業每延噸公里的基本運費為 8.66 元。運輸費按重量與距離計價。依據「汽車貨運營運實施細則」第二章第三條之規定：「載運貨物起碼里程以十二公里計收。」因此起碼運費為每噸 103.92 元。接著，每公噸運費依汽車貨運營運實施細則第三章第十一條之規定，按運送公里數調整，運價里程自一百零一公里至二百公里部份，減收百分之十五；二百零一公里以上之部份，減收百分之三十。

同時依「汽車貨運營運實施細則」第二章第四條之規定，貨運在起碼里程十二公里內，得依基本運價徵收百分之七十之空駛費。若超過十二公里，除十二公里內依前項規定計收，其餘超過部分按每公里規定運價累加計收。

汽車路線貨運業的接送費則依重量與距離計價。「汽車貨運營運實施細則」第四章第十四條規定：「零擔貨物之接送費依下列規定計收：1.每件貨物六十公斤以下，距離汽車貨運業營業站所在三公里以內者以及三公里以上未滿六公里者之接送費，依核定費率收取。2.每件貨物超過六十公斤，或距離在六公里以上或接送至二樓以上或地下室者，由汽車貨運業與托運人協議收取之。」於民國 84 年 10 月，政府核定現行汽車路線貨運業三公里以內每六十公斤之一接或一送費為 13 元，而三公里以上未滿六公里則每六十公斤為 18.2 元。

最後，汽車路線貨運業的接送費則依重量計價。「汽車貨運營運實施細則」

第四章第十二條第二款規定：「零擔貨物每百公斤之裝卸費，按每噸裝卸費十分之一計算，不滿一百公斤者以一百公斤計算。」於民國 84 年 10 月，政府核定現行的汽車貨運業一裝或一卸之基本費率，每噸為 73 元，因此汽車路線貨運業每一百公斤之收費為 7.3 元。

因此若一件一百公斤之零擔貨件，接送距離為三公里，運送距離為兩百一十公里，則收費為：

運輸費：基本費率×(里程-200)×0.7+基本費率×100 公里×0.85+基本費率×100 公里=166.27 元；

裝卸費：一裝(卸)費率×2=7.3 元×2；

接送費：接送費率×2=13 元×2；

汽車路線貨運業的各項費率之調整程序，與汽車貨運業相同，依「汽車運輸業客貨運運價準則」第十一條之規定，必須每兩年進行檢討一次。

### 3. 安全管制

詳細法規條文，請參見附表 1。

### 4. 監理

詳細法規條文，參見附表 2。

### 5. 法規整理

汽車路線貨運業之相關法規限制整理如下表 7.39。

表 7.39 汽車路線貨運業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新臺幣五千萬元
	設備	● 全新大貨車三十輛 ● 視需要購置聯結車
	營運面積	● 營業站所符合營業需要 ● 停車場地符合標準
	外國籍公司	● 經中央主管機關核准即可
費率	● 運價由同業公會按交通部訂定之運價準則共同擬訂，報請主管機關核定 ● 營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次	
安全性	● 相關規定參見附表 1	
監理	● 司機、車輛皆有管制	
主管單位	● 縣（市）公路主管機關 ● 中央公路主管機關	

資料來源：本研究整理。

### 三、營運特性

路線貨運業者營業範圍目前除一般商品之零擔運送服務之外，部份業者尚經營快遞或物流配送等服務項目。一般商品的種類，包括電器、百貨、五金、食品等，品項相當複雜，且並無重量、尺寸的限制，亦不硬性規定包裝方式及容器。而收費價格，乃隨著重量、尺寸、包裝方式、是否需收貨、每月成交量而有所不同。至於服務對象方面，一般業者採取不拒絕任何客戶的作業方式（common carrier），也不拒絕服務那些特定產業，總共約佔總營業額的 80%，其餘部份為其他產業及散戶；貨量分佈情形大致為：公司與公司間往來之貨量約佔 75%，其餘為公司和一般私人間往來的貨量。

為有效收集與配送零擔貨件，同時進行併裝以減少未足整車之運輸，提昇經濟經營績效，業者採用、設計與建構一軸輻式營運網路（hub-and-spoke network, H/S），

進行貨物運輸與組裝營運作業。整體運輸網路含外部服務網路 (service network) 與內部營運網路 (line-haul operations network)。外部服務網路的站所包括集貨站 (dropoff) 與營業站所 (center)；而內部營運網路除營業站所外，尚包括中繼站所。外部營運網路之集貨站只收集托運者親自至站所托運的貨件，稱之為集貨作業 (pickup)；而營業所則派遣小型集配車 (package car/van) 除至集貨站收件外，更至托運者處收攬托運貨件，同時將貨件配送至收貨者處，稱之為集配作業 (pickup and delivery)。營業所所收集的貨件則以長途班車 (feeder)，送至中繼站進行轉運組裝功能 (consolidation)，再以長途班車送至營業所進行配送。營業所、中繼站，以及長途班車便形成業者的內部服務網路。貨件起始與迄點的營業所又各稱為發送與到著營業所 (林正章，民 90)。

現行國內的營運網路可區分為兩類，純軸輻式網路 (pure H/S)，以及沿途裝卸軸輻式網路 (H/S with stopovers and center directs)。所謂純軸輻式網路 (圖 7.7)，是所有貨車或貨物在兩站所間移動時，有一端必須是中繼站，即不允許貨車或貨物於任兩營業所間移動。國內路線貨運業，只有大榮貨運，採用此類型態。

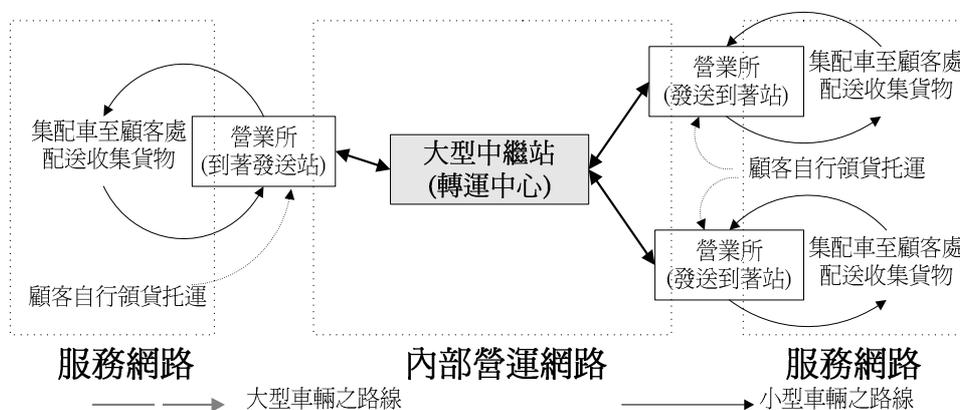


圖 7.7 零擔貨運業純軸輻式網路營運作業方式

資料來源：林正章、劉志遠 (民 88)

由於國內部分路線業者的營業所收件貨量過低，再加上營業所密度高，相距距離相當接近，業者會規劃長途班車由營業所發車後，經過一至數個營業所，進行到著貨件卸貨以及送至相同迄點中繼站轉運之貨物的裝載作業，以提昇車輛的載運率，稱之為沿途裝卸軸輻式網路作業方式。以圖 7.8 為例，台北→台中→彰化→員林的班車路線由台北起站，當到達台中時，卸下台北→台中的貨件，同時裝上台中→彰化與台中→員林等之貨件。國內路線貨運業者中，新竹與中連貨運採用此類的作業方式。

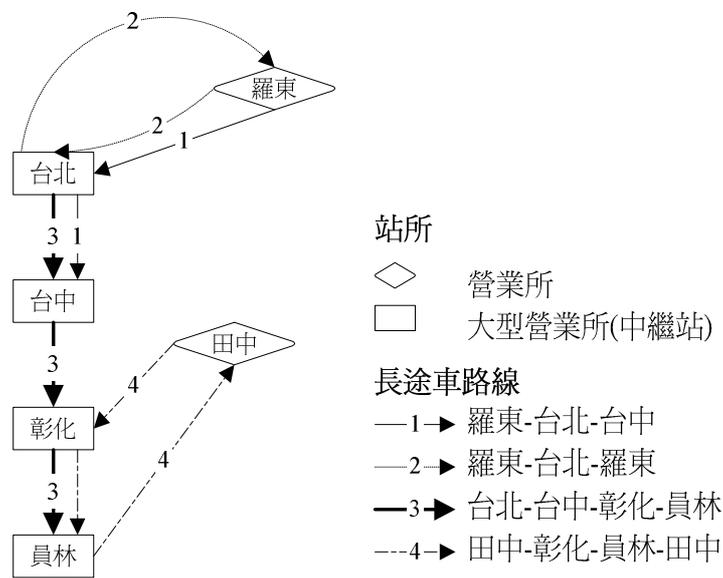


圖 7.8 路線貨運業站所與班車路線示意圖

資料來源：林正章（民 89 年 a）

路線貨運業目前亦存在有部分非法營運之白牌自用車，其不去申請執照之主要原因，乃欲避免營運站所之設置：

1. 營運站所之土地成本非常高。
2. 須向當地政府申請營業登記證。其中包括房舍建築、消防、堆高機等作業皆要取得證照。
3. 其他因素：白牌車司機所使用之一般駕照，和職業駕照一個月薪資差一萬元以上，可節省人事成本的開支。

近年所新興之宅配業，國內知名業者如統一速達及台灣宅配通，其配送方式，乃以超商為營業站所，可二十四小時收集配送零星貨物，因此亦屬汽車路線貨運業。

#### 四、市場規模

路線貨運業者需要設置站所，投資門檻高，故業者家數少，公司營運較具規模，多數業者車隊規模在數十輛至百輛以上，大規模業者甚至達千輛以上。根據民國 93 年 7 月之統計資料顯示（見表 7.40），目前台灣地區的路線貨運業共 24 家，其中大榮貨運、中連貨運、新竹貨運除提供零擔路線公路運輸服務外，尚兼營快遞業務；和同年 6 月比較，少了 7 家，家數減少幅度達 22.58%，亦較民國 92 年度之統計資料少 1 家（表 7.41）。

實際上，路線貨運業亦有非法白牌自用車之競爭問題，不過由於投資門檻較高，因此在車路線貨運業中合法業者的比例較高，根據台灣省汽車路線貨運商業同業公會之統計，合法業者的比例約達 60%至 70%。

表 7.40 民國 93 年 7 月底台灣省列管運輸業家數及車輛數

運輸業別	家數 (家)			車輛數 (輛) <sup>註</sup>		
	本月底	上月底	增減比較	本月底	上月底	增減比較
總計	4,452	4,452	0.00%	71,717	71,096	0.87%
汽車貨運業	3,948	3,948	0.00%	57,087	56,450	1.13%
汽車路線貨運業	24	31	-22.58%	8,104	8,034	0.87%
汽車貨櫃貨運業	480	473	1.48%	6,526	6,612	-1.30%

註：車輛數不包含拖車及半拖車。

資料來源：交通部公路總局，公路總局九十三年七月份統計速報，民國 93 年。

表 7.41 民國 92 年汽車路線貨運營運概況

監理所別	車輛數		行車次數 (千次)	行車里程 (車公里)	貨運噸數 (千噸)	延噸公里 (千噸公里)	貨運收入 (千元)	行駛 延日車數 (日輛)	停駛 延日車數 (日輛)	車輛 使用率 (%)
	營業車 (輛)	實動車 (輛)								
總計	6,870	6,359	3,099	203,218,080	9,104	980,36	12,896,339	1,866,673	584,746	76.15
台北區 監理所	1,219	1,142	321	48,804,802	1,974	197,083	1,624,159	330,701	111,532	74.78
新竹區 監理所	1,841	1,731	1,792	62,303,791	3,213	280,175	3,867,230	501,792	148,874	77.12
台中區 監理所	3,480	3,156	966	85,405,515	3,456	394,967	6,604,231	935,340	305,264	75.39
嘉義區 監理所	330	330	20	6,703,972	461	108,141	800,719	98,840	19,076	83.82
高雄區 監理所	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

註：高雄區監理所無汽車路線貨運業。

資料來源：交通部公路總局，九十二年統計年報，民國 93 年。

此外，截至民國 92 年底止，雖然路線貨運業者無論在行車次數、里程、載貨噸數、營運收入等總量皆呈現逐年成長的情況，且車輛使用率約維持在 75%左右；然一旦換算成每車公里貨運密度、每噸貨物運距、每噸貨物平均收入、每延噸公里平均收入時，即呈現逐年下滑的趨勢（詳見表 7.41、7.42）。此一情況，顯示由於合法業者限制太多、經營門檻又高，再加上費率調整遙遙無期，政府又無法強力取締為數眾多之違法業者，形成不公平的競爭，雖然車輛數、業務量逐年攀升，然而實際上每單位的收入卻越來越少，如此將造成業者經營上的困難。

表 7.42 臺灣省汽車路線貨運業營運成績

年度別	營運家數 (家)	車輛數 (輛)	行車次數 (次)	行駛里程 (車公里)	載貨噸數 (公噸)	延噸公里 (噸公里)	營運收入 (元)	每車公里 貨運密度 (噸公里)	平均每噸 貨物運距 (公里)	每公噸貨物 平均收入 (元)	每延噸公里 平均收入 (元)
81 年度	—	2,474	345,154	89,430,938	3,878,097	806,274,021	6,856,019,304	9.02	207.90	1,767.88	8.50
82 年度	—	2,851	415,745	100,756,542	4,801,352	857,486,334	7,897,881,034	8.51	178.59	1,644.93	9.21
83 年度	—	3,002	465,671	111,719,678	5,133,450	891,070,220	8,759,079,526	7.98	173.58	1,706.28	9.83
84 年度	—	3,119	486,739	112,811,755	5,290,235	953,811,504	9,426,649,519	8.45	180.30	1,781.90	9.88
85 年度	—	3,133	498,806	116,266,789	5,189,518	947,956,437	9,606,993,275	8.15	182.67	1,851.23	10.13
86 年度	—	3,955	633,424	120,164,987	5,323,917	1,029,977,447	10,012,233,877	8.57	193.46	1,880.61	9.72
87 年度	—	5,195	1,165,729	134,137,783	5,888,023	963,410,822	10,410,565,662	7.18	163.62	1,768.09	10.81
88 年度	—	5,307	1,887,104	166,264,134	7,644,021	1,099,776,961	11,304,446,365	6.61	143.87	1,478.86	10.28
88 年下半年 暨 89 年度	18	5,800	3,301,653	291,667,012	12,658,617	1,553,088,297	18,101,820,830	5.32	122.69	1,430.00	11.66
90 年度	18	5,961	2,486,041	181,114,707	7,995,926	928,015,059	11,519,069,214	5.12	116.06	1,440.62	12.41
91 年度	19	6,572	2,802,796	195,852,455	8,520,396	976,265,933	12,116,234,464	4.98	114.58	1,422.03	12.41
92 年度	25	6,870	3,098,729	203,218,080	9,103,534	980,366,431	12,896,338,760	4.82	107.69	1,416.63	13.15

資料來源：交通部，九十二年度交通年鑑，民國 93 年。

民國 92 年國內路線貨運業之市場佔有率，以大榮、新竹、中連三家公司之佔有率為最高（表 7.43），三家總和佔整體路線運輸市場的 69.76%，較 91 年之 75.37 要低，主要是由於統一速達、台灣宅配通等二家宅配業者之加入，目前仍為一寡佔市場，因此業者尚能維持每噸公里將近 12 元之平均收入。

表 7.43 路線貨運公司營運收入

公司別	延噸公里數		營運收入 (元)		市場佔有率 <sup>a</sup> (%)		營業項目
	91 年	92 年	91 年	92 年	91 年	92 年	
大榮	184,809,664	190,559,956	4,260,595,000	4,506,664,000	34.42	30.00	路線+快遞
中連	156,327,164	154,799,480	1,707,314,487	1,672,185,110	13.79	11.13	路線
新竹	269,091,234	274,118,816	3,339,778,221	4,300,882,000	26.98	28.63	路線
台南	47,831,131	48,757,197	416,752,359	436,362,045	3.37	2.91	路線
祥億	34,157,450	33,213,225	510,376,958	424,895,091	4.12	2.83	路線
聯州	64,136,720	64,787,498	231,007,699	232,780,996	1.87	1.55	路線
花蓮	11,059,608	8,294,613	110,839,617	66,356,904	0.90	0.44	路線
日通	17,935,100	7,072,752	76,519,396	14,236,171	0.62	0.09	路線
東麻	21,951,708	23,764,363	99,780,495	108,019,833	0.81	0.72	路線
通盈	107,040,324	100,243,896	294,671,037	297,051,438	2.38	1.98	路線
永富	13,863,849	11,912,572	33,689,152	28,947,549	0.27	0.19	
連順	3,011,993	2,634,062	33,387,533	31,408,574	0.27	0.21	路線
通泰	10,701	—	5,352,880	—	0.04	—	路線
安正	13,466,700	10,217,961	37,447,939	38,118,423	0.30	0.25	路線
統一速達	2,010,780	13,759,200	1,008,437,935	1,650,860,359	8.15	10.99	宅配
台灣宅配	22,222,625	30,223,495	211,104,938	1,211,678,675	1.71	8.07	宅配
合計	968,926,751	974,359,086	12,377,055,646	15,020,447,168	100.00	100.00	

註：a.市場佔有率，為各路線貨運公司營業收入佔國內汽車路線貨運業業態的總營業收入。其計算公式為：市場佔有率＝貨運公司營業收入／汽車貨運業總營業收入。

資料來源：台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

由於我國整體貨運量逐年減少，因此較大型的業者，如台南貨運及中連貨運，基於站所之成本考量，以合併的方式尋求更多的生存空間，或另外兼營汽車貨櫃貨運業，以白天做貨櫃貨運，晚上做路線貨運的方式，增加車輛之利用率，並降低雇用司機之人事成本；而較小型之業者，則由於如西部業者為拓展業務朝東部發展的情況下，造成東部之業者，由於規模較小不敵競爭，因而貨運量減少，因此多和其他小型業者，如南部業者採行策略聯盟之方式，以減少站所成本、土地成本、並減少人事開銷。

目前大陸市場尚未開放，然而大榮貨運已在大陸投資，和當地貨運業者以策略聯盟方式合作；新竹貨運亦有意跟進，但由於大陸業者水準普遍不高，且設備簡陋、經營環境落後，因此目前仍在觀察中。

### 2. 外籍業者

在外籍業者進入我國市場的狀況，自民國 92 年開放以來，無外籍業者申請營運汽車路線貨運業。然而仍有外籍業者和我國業者技術合作（如統一速達、台灣宅配通等），並因宅配業的興起，使得傳統路線貨運業者約有 20%至 30% 的貨運量被宅配業所瓜分。

## 六、我國汽車路線貨運業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

(1) 進入門檻較高。

- (2) 站所設置密集，營業車輛足夠。
- (3) 既有業者具土地資產優勢。
- (4) 許多老公司，土地取得時之成本較低，且已建立了一定口碑。

## 2. 劣勢

- (1) 合法業者限制多。
- (2) 汽車運輸業營運成本重估及運價調整已有近十年未調整。
- (3) 我國業者在貨物資訊追蹤方面較落後，仍在急起直追中。

## 七、自由化之發展方向

### 1. 政府方面

雖然法規中明文規定汽車運輸業之營運成本重估及運價調整應每兩年檢討一次，然實際上已有近十年未做任何調整。因此政府應確實落實法律規範，確實重新檢討運價之調整；而在市場健全穩定之後，甚至可將費率管制開放，使業者能獲得合理之經營利潤，使其得以持續經營。

另外，除應強制取締非法業者之外，亦應將法規應重新定義清楚：有收集或配送零擔貨物者，應歸類於路線貨運之類。使得業者能在法規健全的環境底下正當經營、公平競爭。

### 2. 業者方面

由於路線貨運業者多屬專業貨運公司，組織健全，市場佔有率高，運輸網路綿密，具有優勢的競爭能力，面對運輸市場環境的衝擊具有高度的反應能力，近年來有多元化發展的趨勢。除了從事快遞服務事業，也有業者利用經營公路

運輸的豐富管理經驗及場站設施，開始經營物流服務事業。另外，隨著社會經濟生活型態的改變，大眾對低溫冷藏貨品的需求上升，路線貨運業為因應市場需要，擴充倉儲及車輛設施，所運送的貨品從最傳統的一般常溫普通貨物，擴展到低溫冷藏貨物。

至於路線貨運業在經營效率的改善及發展方面，業者正積極改善電腦電子科技的引進，例如電子物件追蹤系統的運用，其運作方式是在運送的每一個階段中，都利用條碼和掃描器記錄貨件的到離，所以客戶可以隨時透過電話或電腦查詢，知道交寄貨件的最新所在位置。電子物件追蹤系統不僅可以提高客戶的信任感與安全感，對公司本身而言，也是一項有力的績效管理工具。另外，隨著通訊科技的開放與發展，部份業者亦已開始引入商用運輸系統智慧化的概念，進行即時之車隊監控調派。

而未來欲朝國外發展之業者，可採用和其他國家業者策略聯盟之方式，以擴大經營規模，如此才能和國際性整合型業者同台競爭。

#### 八、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
台灣省汽車路線貨運商業 同業公會聯合會	陳榮泉	台北縣三重市中正北路 61 號 3 樓 TEL: 02-29830040

##### 7.1.4.3 汽車貨櫃貨運業

汽車貨櫃貨運業屬契約式汽車公路運輸業，始於民國 46 年間承運美軍物資，之後政府訂定「台灣省汽車貨櫃運輸業管理要點」規範，並於「公路法」修正時由前特種汽車貨運業分出。依據「公路法」第三章第三十四條規定，汽車貨櫃貨運業係指「在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。」由於汽車貨櫃貨運業亦

以整車計價，因此亦屬於整車汽車貨運業。

另外，貨櫃運輸系統，是以貨櫃之使用，配合公路、鐵路、水運與空運，而構成整體性的運輸系統，其目的在以「戶及戶（door to door）」間運輸之連貫性作業，以增加運輸之效率。在國際貨櫃運輸系統中，整裝貨櫃自託運人倉庫至起運港埠貨櫃基地間以及自訖運港埠貨櫃基地至受貨人倉庫間，視情況可以使用公路運輸、鐵路運輸，或環島海運，但在短距離以使用公路運輸為主。拼裝貨櫃所需裝填之零星貨物，自託運人倉庫至內陸貨櫃集散站或港埠貨櫃基地中之集散場間，以及內陸貨櫃集散站或港埠貨櫃基地中之集散場至受貨人倉庫間，亦以使用傳統性之公路汽車貨運為主。同時因拼裝貨櫃自內陸貨櫃集散站或港埠貨櫃基地中之集散場至船席間之運輸里程過短，亦以使用公路貨櫃拖車運輸為主。

## 一、自由化進程

民國 86 年 5 月 7 日交通部修正「公路法」條文內容，開放外國業者得申請經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業，並於同年 11 月 1 日起實施。

## 二、相關管制

### 1. 進入條件

「公路法」對汽車貨櫃貨運業的進入管制條件有三項：資格，資本額以及車隊規模。「公路法」第三章第三十五條規定：「非中華民國國民或法人，不得在中華民國境內投資經營汽車運輸業。但經中央公路主管機關核准者，得申請投資經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業。」民國 92 年 7 月 2 日，經行政院公告施行，因此目前只要主管機關核准，外商即得進入經營國內汽車貨櫃貨運業之業務。

「汽車運輸業審核細則」第四條一項三款九目、四款一目規定：「汽車貨櫃貨運業最低資本額新台幣三千萬元以上；汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車十五輛及半拖車三十輛以上。」

## 2. 費率

汽車貨櫃貨運業運費的收費包括運費以及裝卸費，兩者皆受政府的公路法管制。汽車貨櫃貨運業運費的運費計算方式以汽車貨運業之運費為基準，並依「汽車貨運經營實施細則」第三章第八條：「貨櫃運費之加成，不得超過大貨車整車費率百分之五十」進行調整。因此每當汽車貨運業的基本費率調動時，則汽車貨櫃貨運業的費率亦加以調整。現行汽車貨運業之運費為每延噸公里 6.66 元，因此汽車貨櫃貨運業之運費為每延噸公里 9.9 元。汽車貨櫃貨運業為按車輛之載重量收費之整車貨物業者，因此實際運費按車輛之載重量與行駛距離收費。但業者的起始運費為十二公里，同時得加入百分之七十的空駛費用。汽車貨運業的各項費率亦與汽車運輸業相同，必須於每兩年進行檢討一次。

## 3. 安全管制

詳細法規條文，請參見附表 1。

## 4. 監理

詳細法規條文，參見附表 2。

## 5. 法規整理

汽車貨櫃貨運業之相關法規限制整理如下表 7.44。

表 7.44 汽車貨櫃貨運業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 新臺幣三千萬元以上
	設備	● 全新曳引車十五輛 ● 全新半拖車三十輛
	外國籍公司	● 經中央主管機關核准即可
費率		● 運價由同業公會按交通部訂定之運價準則共同擬訂，報請主管機關核定 ● 營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次
安全性		● 相關規定參見附表 1
監理		● 司機、車輛皆有管制
主管單位		● 縣（市）公路主管機關 ● 中央公路主管機關

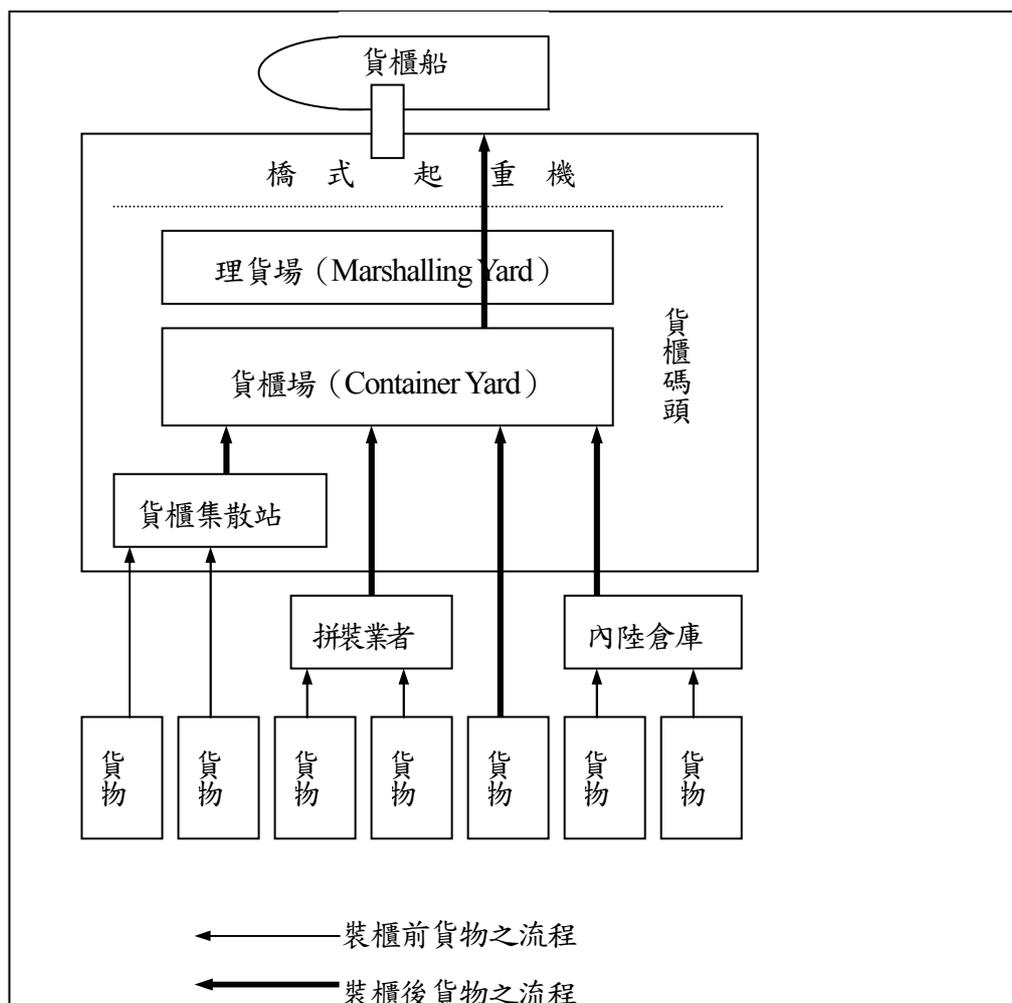
資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

貨櫃是國際運輸最普遍使用之貨物裝載容器。國際貨櫃運輸流程起自託運人處（倉庫或廠房等），以貨櫃或大型貨車將貨物先行運送至內陸貨櫃集散站，進行未滿整櫃的拼裝作業，接著托運至港埠貨櫃基地中之集散場間，最後再被運送至港埠船席碼頭進行裝櫃上貨櫃船。國內除非常少數的貨櫃使用鐵路運輸外，絕大多數皆採公路運輸。在實務公路運輸過程中，按經營業務內容，貨櫃貨運業種又可區分為三類，即船邊運輸、轉運運輸及整櫃（container yard, CY）運輸。船邊運輸經營各港區碼頭與貨櫃場間貨櫃之運輸；轉運運輸經營往來各港貨櫃場之間；整櫃運輸則經營往來貨櫃場與貨主之間。因此貨櫃運輸業者提供港區碼頭、各港區貨櫃場、貨櫃場及貨主間之直達運輸。

汽車貨櫃貨運業服務對象主要為船公司、進出口廠商與報關行；載運貨物種類相當多樣化，惟透過統一的貨櫃搬運設備將不同形狀、體積的貨物統一組合裝入貨

櫃，使用載具種類簡化；營運路網部分，主要往來港區碼頭、各港區貨櫃場、貨櫃場及貨主之間；託運人與業者間係以訂定契約方式約定運價及承運方式，僅接受特定對象之託運，且船邊運輸及轉運運輸部分需配合船期，作業時間集中且服務品質需求較高。



CY 運輸業者一般而言規模較小，家數眾多達將近 500 家，而其車隊組成上靠行情形亦相當普遍，亦為造成目前惡性削價競爭的主因之一；市場競爭力部分，由於貨櫃貨運主要提供進、出口及轉運貨物之運輸服務，與國內汽車貨運服務形成運輸市場的自然區隔，其競爭主要為業者間的相互競爭。

表 7.45 貨櫃貨運業經營業務型態

種類	1.船邊運輸	2.轉運運輸	3.CY 運輸
運送起迄點	各港區碼頭與貨櫃場之間	往來各港貨櫃場之間	往來貨櫃場與貨主之間
客戶來源	以船公司為主		進出口廠商與報關行
業務特性	與船公司簽訂契約；需配合船期、作業時間集中，運輸品質要求高		由客戶隨運輸需求叫車，運輸品質要求較低
市場狀況	業者規模大、家數少，競爭激烈		業者規模較小、家數多，競爭非常激烈，常削價競爭

由於貨運市場不斷地在萎縮，競爭日益激烈，而有些船公司亦開始經營自己的貨櫃車隊，因此目前汽車貨櫃貨運業為求生存，已有結合船舶運送業、報關業及進出口商三種產業，以增進其在市場上之整體競爭能力。

#### 四、市場規模

據民國 92 年度統計，台灣省汽車貨櫃貨運業有 466 家，貨櫃曳引車 6,337 輛(交通部，民 93)，至 93 年 7 月，則已增加至 480 家，車輛數則增加至 6,526 輛(交通部公路總局，民 93)。另外，根據「92 年台灣地區汽車貨運調查結果摘要分析」，汽車貨運中，營業貨車所載運之貨物，以貨櫃貨為主，達 2 億 4,947 萬公噸，占 46.9%；另外汽車貨運貨櫃個數，計有 1,929 萬個(折合 3,101 萬 TEU)，其中實櫃 1,443 萬個(折合 2,351 萬 TEU)，占 74.8%，空櫃 486 萬個(折合 750 萬 TEU)占 25.2%；

而貨櫃貨集中在臨近各主要港口之台中縣、基隆市、高雄市起運或卸貨（詳見表 7.46、表 7.47）。由以上資料可得知，汽車貨櫃貨運業在整個汽車貨運市場中，佔有相當大的貨運比例，對國家經濟發展有相當大的貢獻。

表 7.46 民國 93 年 7 月底台灣省列管運輸業家數及車輛數

運輸業別	家數 (家)			車輛數 (輛) <sup>a</sup>		
	本月底	上月底	增減比較	本月底	上月底	增減比較
總計	4,452	4,452	0.00%	71,717	71,096	0.87%
汽車貨運業	3,948	3,948	0.00%	57,087	56,450	1.13%
汽車路線貨運業	24	31	-22.58%	8,104	8,034	0.87%
汽車貨櫃貨運業	480	473	1.48%	6,526	6,612	-1.30%

註：a.車輛數不包含拖車及半拖車。

資料來源：交通部公路總局，公路總局九十三年七月份統計速報，民國 93 年。

表 7.47 汽車貨運運送貨櫃個數—按空實櫃分

年別	貨櫃數 (萬個)			折合 TEU 數 (萬 TEU)		
	總計	實櫃	空櫃	總計	實櫃	空櫃
89	1,836	1,421	415	2,911	—	—
90	1,528	1,171	357	2,462	—	—
91	2,013	1,459	554	3,229	2,366	863
92	1,929	1,443	486	3,101	2,351	750

資料來源：交通部統計處，台灣地區汽車貨運調查結果摘要分析，民國 90 至 93 年。

## 五、自由化之影響

### 1. 我國業者

目前由於整個市場的貨運量不斷萎縮，較具規模的業者，便採取跨業經營，或是跨國經營的方式以因應；然而較小型之業者，由於其規模不足以跨業經營，因此只好採取削價競爭之惡性競爭方式，往往最後仍然無法避免倒閉的命運。

因此以目前市場狀況來看，「大者恆大」無疑是未來產業必然的趨勢。

## 2. 外籍業者

自民國 86 年開放外國籍業者得以進入我國市場經營汽車貨櫃貨運業以來，由於外國船舶運送業者面臨土地取得問題、車隊管理營運、及人員調度管理等問題，因此不太願意進入市場，寧可選擇和本國汽車貨櫃貨運業者合作。而根據台北縣汽車貨櫃貨運商業同業公會所提供之資料，顯示目前雖然有船舶運送業者自行成立貨櫃車隊，但比例不大，大部分船舶運送業者仍然選擇和既有汽車貨櫃貨運業者合作之方式來運送其貨櫃貨物。

## 六、我國汽車貨櫃貨運業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 劣勢

營運規模較小而家數眾多，多屬靠行型態經營，缺乏較明確之經營組織。在激烈競爭的情況下，業者不得已只好削價競爭，造成無法獲取合理之經營利潤。

## 九、自由化之發展方向

### 1. 政府方面

由於台灣內陸貨運以公路汽車貨運為主，而汽車貨櫃貨運業在整個汽車貨運市場中，佔有相當大的貨運比例，其對國家經濟發展有相當大的貢獻，然而汽車貨櫃運輸業業者普遍經營規模較小，靠行經營型態普遍，業者在競爭環境激烈的情況下只好惡性削價競爭。因此政府應重新調整運價，將費率調升，使業者得以在合理的費率下運用策略公平競爭外，並須確實解決靠行經營及非法

自用車競爭之問題，使得汽車貨櫃貨運業得以正常發展，業者得以在公平的競爭環境下，獲取合理之利潤。

## 2. 業者方面

以目前的趨勢來看，及為有效遏止非法業者之惡性競爭，汽車貨櫃貨運業者必須朝向多角化經營，除和同業採互助合作、結盟之方式，擴大營運規模，以確保規模經濟之產生之外，更應和其他物流相關服務產業進行跨業之結盟或合併，以提供更好更完善之服務品質，使得非法業者在無法與之匹敵的情況下，自然地被淘汰，以維持市場正常的競爭環境，並鞏固業者自身之競爭能力，進而可藉由此競爭力，朝向國際化發展。

## 七、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
台灣省汽車貨櫃貨運商業 同業公會聯合會	林鎮國	基隆市七堵區百三街 15 號 TEL: 02-24515381

### 7.1.5 小結

由以上屬國際運輸之海洋水運服務業、民用航空運輸業，以及數內陸運輸之鐵路運輸業、及公路運輸業等數種貨物運輸業之跨業經營發展趨勢，可得到如下圖 7.10 及 7.11 之結果。

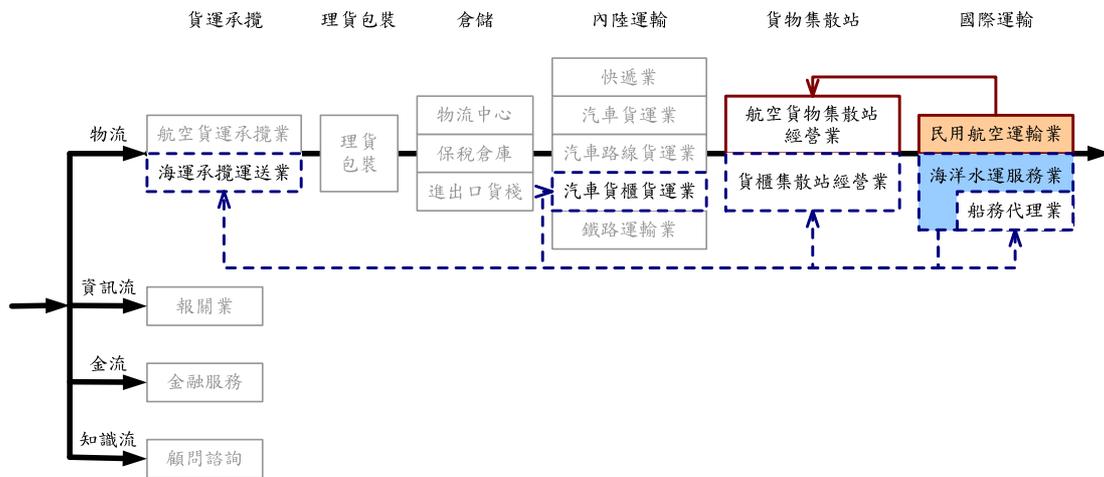


圖 7.10 我國貨物運輸業跨業經營之發展方向（國際運輸部分）

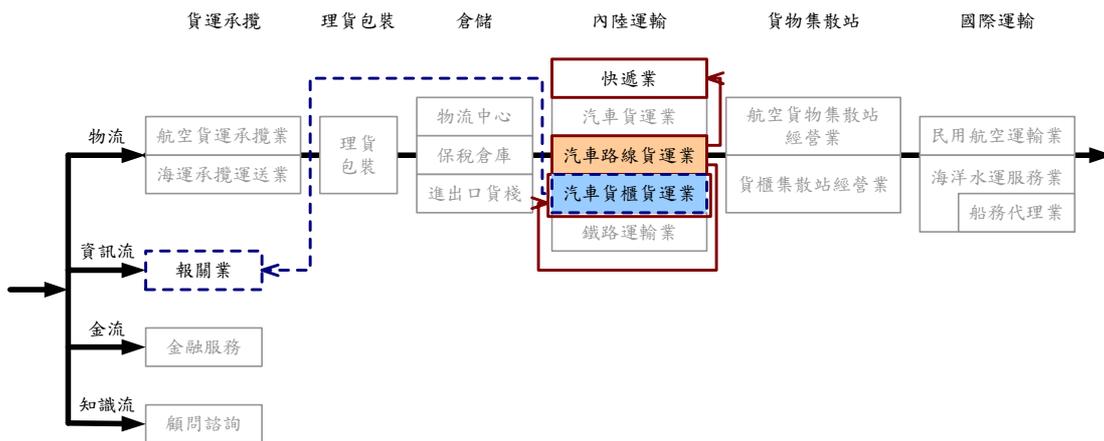


圖 7.11 我國貨物運輸業跨業經營之發展方向（內陸運輸部分）

## 7.2 其他相關物流業

本分類僅探討其中之快遞服務業。

### 7.2.1 快遞服務業

國內快遞服務業，包含航空業之航空快遞，以及汽車公路貨運業之航空快遞與公路快遞等共三類業種。航空業領取航空貨運承攬業執照，完全使用航空器提供機場至機場間的快遞運輸服務，而托運者與收貨者皆必須至機場托運或取貨，稱之為航空業之航空快遞；汽車路線貨運業提供翌日零擔貨物運輸之服務，但隨著企業與個人對當日時效性之需求，快遞業便應運而生。根據行政院主計處之行業標準分類，快遞服務業為「凡從事貨物、包裹、文件等航空、陸運快遞業務之行業均屬之。」而在「公路法」中對快遞業除費率外並無名確定義。

#### 一、自由化進程

國際快遞服務陸地運送部分，配合 WTO 入會申請，已於民國 86 年 5 月 10 日開放，除現行「郵政法」第一章第七條規定：「除中華郵政公司及受其委託者外，無論何人，不得以遞送信函、明信片或其他具有通信性質之文件為營業」之外，國外快遞業者只要符合我國郵政法、民用航空法、公路法、航空貨運承攬業管理規則之規定項目營業及登記，均可依法經營收寄國內及國際商業文件、貨品、貨樣及包裹等業務。

#### 二、相關管制

##### 1. 進入限制

快遞業並無相關法令規範，因此一般關於資本額、設備及土地使用面積等

法規限制，航空貨運部分，比照航空貨運承攬業之相關條文；而公路汽車貨運部分，則比照汽車路線貨運業之相關條文。

## 2. 費率

快遞業之收費包含運費、裝卸費與收送費等三類。運費計算依據運送距離與重量計算。依照「汽車貨運營運實施細則」第三章第十條一項三款四目之規定，快遞貨物運費費率，為汽車貨運業運輸費率加成 100%。按民國 84 年 10 月政府所核定之現行汽車貨運業基本運輸費率為 6.66 元/噸公里，現行快遞業運費每噸公里之運費為 13.32 元。

快遞業與汽車路線貨運業皆同屬大眾貨運業，依據「公路法」法規精神，快遞業運費應依每件貨件之實際距離與重量計價。然而國內快遞業者為簡化運價計算，將貨物重量由輕至重，劃分為幾個重量層級，以遞減方式增加運費。同時更將距離按都會區內與城際間區分為兩類，城際間之運輸收價又進一步劃分成航空與公路快遞等兩類。都會區內以十二公里為起碼運價；而城際間除加達航空快遞之採不論距離為單一運費外，其餘民營業者不論都會區內或城際間，皆按距離劃分成幾個層級，亦以遞減方式增加運費。另外城際間航空快遞，除公路快遞運費外尚加入航空運費部份，將策略聯盟航空公司的收費部份轉嫁由托運者負擔。

快遞業亦比照路線貨運業加收收送費與裝卸費，收送費乃依重量與距離計價，而裝卸費則以重量計價。民國 84 年 10 月所核定的一裝或一卸費每噸為 73 元，而收送費三公里以內六十公斤一接一送各為 13 元，三公里以上未滿六公里，每六十公斤一接一送則各為 18.2 元。

### 3. 安全管制

詳細法規條文，請參見附表 1。

### 4. 監理

詳細法規條文，參見附表 2。

### 5. 法規整理

快遞業之相關法規限制整理如下表 7.48。

表 7.48 快遞業之相關法規限制

進入條件	資本額	● 無規定，比照航空貨運承攬業、汽車路線貨運業
	設備	● 無規定，比照航空貨運承攬業、汽車路線貨運業
	營運面積	● 無規定，比照航空貨運承攬業、汽車路線貨運業
	外國籍公司	● 無規定，比照航空貨運承攬業、汽車路線貨運業
費率		● 運價由同業公會按交通部訂定之運價準則共同擬訂，報請主管機關核定 ● 營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次
安全性		● 航空貨運部分依國際空運協會危險物品規則處理 ● 公路汽車貨運則參見附表 1
監理		● 公路汽車貨運之司機、車輛皆有管制
主管單位		● 縣（市）公路主管機關 ● 中央公路主管機關

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

### 三、營運特性

實際上，國內的貨物運輸市場一直以公路運輸為主，汽車公路貨物運輸佔國內整體貨物運輸市場的 93.5%（見圖 7.12，交通部統計處，民 92）。另一方面，依據交通部統計處民國 92 年的調查顯示，航空業之航空快遞於當年國內航空貨運之總運量為 2,618 噸，較前一年下降約 8.9%。民國 86 年，公路汽車貨運業之超峰、大榮與加達等快遞業者各自的承運量為 67,536、56,284 以及 22,788 噸。因此在不計算郵局快捷運量下，即便至 92 年，國內航空業之航空貨運承運量依舊只佔當時公路快遞業承運量之 1.8%。再者航空業之航空快遞並不提供戶對戶的服務，因此本研究只以汽車公路貨運業的航空快遞與公路快遞兩類業種為研究對象，而兩類業種，並合稱為快遞服務業（以下簡稱快遞業）。

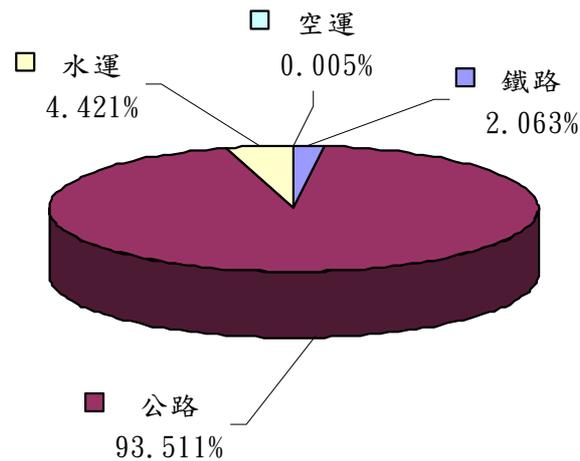


圖 7.12 民國 91 年國內貨運噸數結構比

實務上，快遞業業者公告政府所核定的費率，以公告費率按貨件的重量與距離收費，在所承諾的時效性內，將社會大眾所托運的貨件送達收貨者處。因此快遞業

屬大眾運輸業，同時其業務之特性與汽車路線業相類似，以承攬配送零擔貨件為主，因此亦屬零擔貨物運輸業之路線貨物運輸業。

國內快遞業之服務型態，分成當日與翌日送達等兩類：翌日送達的服務，使用成本較低之公路運輸；而當日送達的服務，則按運送距離，採公路運輸或航空與公路複合運送方式。快遞業之服務對象，以公司行號為主，個人或家戶為輔。而其中企業或社會大眾所託運之貨件，則以重量輕或價值高的文件以及小型包裹之零擔貨物為主。

國內快遞業，又可分類為都會區區域性，以及全省性快遞服務等兩類。其中區域性快遞業，以汽車貨運業之運輸執照，在服務的區域內，提供機動性隨叫隨到，即時配送的快遞服務。為提供快速的收集與配送服務，並解決都會區內停放汽車的困難，有些業者直接採用機車為主要集配運輸工具，同時貨件採不經過中繼站所轉運拼裝作業，以提昇配送時效。

而全省性快遞服務業者，除長途城際間航空運輸，委外由航空公司承運外，公路運輸之營運作業方式與路線貨運業相近，以固定運輸路線及班次提供貨件的收集、運輸與配送服務。全省性快遞服務業者領取路線貨運業執照，設置密集站所與購置車隊，投資成本高，除超峰快遞為直接投資成立的快遞業者外，其餘民間業者皆由路線貨運業者兼營或轉投資成立子公司，如大榮路線貨運成立速運部，以及新竹貨運轉投資加達快遞子公司等。全省性快遞服務業者營運皆具相當規模，且公司制度健全。

快遞業者的全省快遞是以每一小時配送一次之多頻率配送方式，一方面提高服務水準另一方面多頻率的使用車輛與站所，降低固定成本。快遞業者的全省快遞公路營運作業流程包括快遞服務網路（service network）以及內部營運網路（line-haul

operations network)，如圖 7.13 所示。一般而言，業者依照需求量與交通路況，將全省區分為數個快遞速運分區，例如超峰速件分成 6 個速運分區，而大榮快遞有 13 個速運分區（林正章，民 89b）。每一速運分區設置兩類站所，速運站與速運集貨站。速運集貨站只受理客戶自行交寄貨件。速運站又稱為聯繫站，除收攬客戶自行交寄貨件外，尚派遣集配車到府收貨，同時具有配送貨件至府之配送功能。業者定時差派小型市內集配車（800 c.c.的小車輛或機車），以至多一小時時限內，配送到著快遞貨件，並收取新的貨源。快遞貨件抵達速運站後，按地址註明送達的到著速運站，並貼上條碼，將貨件資訊以手握掃描器輸入電腦，供貨物即時追蹤使用。

業者由每一速運分區內之速運站中，規畫一個速運站為該區之速運總站，如五股為大榮快遞台北分區之速運總站。速運總站除具速運站之收攬與配送功能外，尚兼具分區內與分區間貨件轉運拼裝的中繼功能。業者以定時的方式（基本上每小時），派遣小於 3.49 噸貨車車輛，行駛固定路線，沿途停靠速運站，將到著之快遞貨件運送給線上各速運站，同時集結路線上各速運站所收集的快遞貨件。到達速運分區總站，貨件依速運分區分類與裝袋，再由定時行駛在固定路線之北上或南下聯繫各分區總站的 10.5 噸大型長途班車，接送至其他分區總站。航空快遞與公路快遞最主要的差異，是在於業者採用與其策略聯盟的航空公司運送城際間長途運輸，以提昇服務效率。兩層次之軸輻式網路結構，總站專司分類組裝功能而速運站所則負責收集與配送功能，降低未足整車之車輛，提昇業者營運的經濟效益。

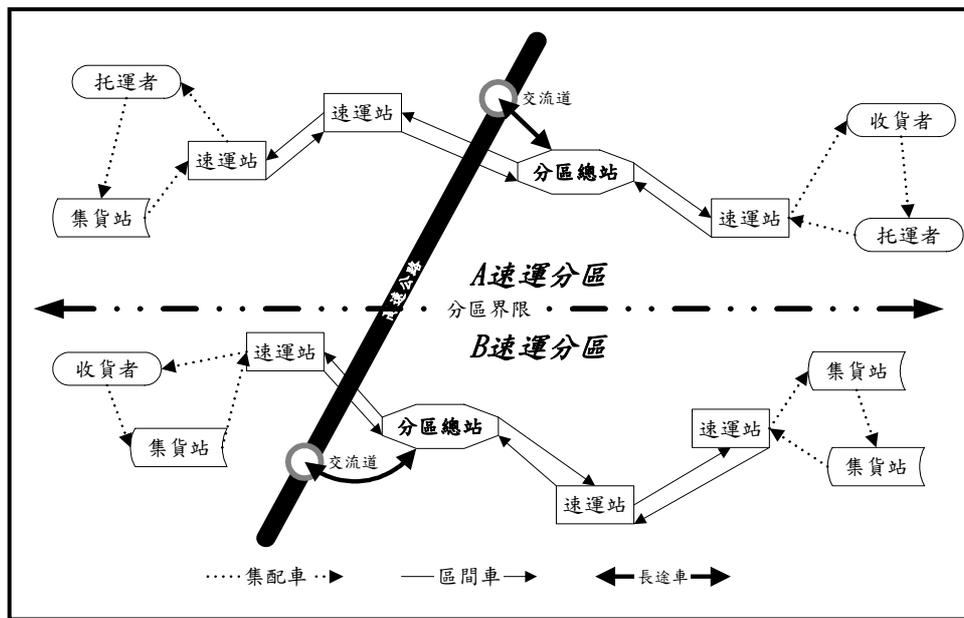


圖 7.13 快遞服務營運網路示意圖

資料來源：林正章（民國 89 年 b）

#### 四、市場規模

根據民國 90 年行政院主計處普查局的統計，目前國內經營快遞服務的業者，除了公營的中華郵政之外，尚有大規模（包括大榮貨運、超峰速件、加達快遞等）、小規模的國內民營快遞業者共 340 家，較民國 85 年的 233 家，成長了 45.92%。另根據統計，在快遞業之企業存活率，截至民國 90 年底為 76.07%，較整個運輸倉儲及通信業約 46.36% 的存活率高出許多（表 7.49）。

表 7.49 快遞業企業單位數開業時期（按行業別分）

單位：家

行業別	九十年底				八十五年 年底 ②	存活率 ①÷②×100
	合計	八十五年 以前開業 ①	八十六年 ~八十九 年開業	九十年 開業		
總計 <sup>a</sup>	64,107	29,055	27,663	7,389	62,670	46.36
郵政及快遞業 <sup>b</sup>	341	178	134	29	234	76.07

附註：a.指所有運輸倉儲及通信業者之總數。

b.其中包含中華郵政1家。

資料來源：行政院主計處普查局，中華民國九十年台灣地區工商及服務業普查報告，民國93年。

另外，以主要快遞服務業者來看，民國90年的營收，以郵局快遞的營收最高，民間業者則以超峰營收最高，其次為大榮（表7.50）。

表 7.50 主要快遞服務業者營運收入表

單位：元/年

公司別	88年	89年	90年	91年	92年	營業 項目
超峰	458,855,799	457,886,249	402,225,984	384,419,517	422,613,884	快遞
大榮 <sup>a</sup>	287,864,600	293,962,109	277,172,015	4,260,595,000	4,506,664,000	路線 貨運 + 快遞
加達	245,929,725	260,678,889	240,740,155	229,037,330	224,307,288	快遞
郵局快捷	916,297,866	1,052,273,777	878,892,507	—	—	快遞

註：a.大榮貨運91、92年度之資料，為路線貨運及快遞之總營運收入。

資料來源：1.台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會。

2.郵政總局。

## 五、自由化之影響

由於我國航空貨運允許三噸半以下之貨車載運航空貨物之陸運部分，因此國際性整合型物流服務業者，如UPS、FedEx等，皆依循此項規定經營陸運業務，而並

未申請路線貨運業之許可證；甚至和便利商店合作，利用便利商店作為國際快遞之營業站所；更甚者以機車運送。對國內快遞業者多多少少造成貨運量之影響。

## 六、我國航空貨運承攬業較外籍業者競爭力之優、劣勢

### 1. 優勢

- (1) 全國性之快遞服務業者，營運具相當規模，且公司制度較為健全。
- (2) 站所設置密集，營業車輛足夠。
- (3) 國內業者較具土地資產優勢。

### 2. 劣勢

- (1) 民用航空法、公路法等相關法規中對快遞業並無名確定義與規範。
- (2) 快遞業之價格紊亂，計價方式複雜。
- (3) 航空快遞業者有收集、配送零擔貨物之行為，完全不合乎現行公路法之規範。

## 七、自由化之發展方向

### 1. 政府方面

長久以來由於快遞業空有其名，並無相關法規條文以規範其營運，因此包括宅配業亦可跨業經營快遞業；國內快遞業除少數全國性業者外，其他業者經營規模不大，而快遞業之價格亦相當紊亂，多半由各家業者自行訂定。政府實應建構相關法規條文，除有助於建構市場競爭規則外，亦可有法源適當保護業者權利。

另外針對航空貨運的部分，應適時將原先允許航空貨運擁有三噸半以下貨車以載運其貨物之規定修正，給業者一個真正公平競爭之環境。

## 2. 業者方面

由於國內快遞市場畢竟有限，另有鑑於未來高鐵通車後，國內快遞市場又將有一番震動，競爭更為劇烈，因此，如中華郵政公司（前身：郵政總局）便擬妥應變計劃，蓄勢待發。而民國 94 年，中國大陸將全面開放其內陸快遞業市場，目前已有部份專業快遞公司（如加達快遞），已決定避開國內市場此波戰火，集中集團資源，與大陸業者合作，進攻海峽兩岸間空運、海運的快遞市場，同時啟用貨物追蹤系統，讓客戶可在線上查詢物件運輸現況，其做法並不亞於國際性的快遞公司，但費用則低廉許多，更加提升業者之競爭力。



## 第八章 其他相關物流服務產業

在供應鏈體系中，要達到有效率且高可靠度的經營目標，需要上下游廠商互相配合彼此的運作。然而除了供應鏈體系中的上下游供應廠商，仍需要許多跟物流較無直接相關之企業，如（1）理貨包裝業、（2）報關業，和其密切配合，才能達到營運目的。以下將針對此二類相關物流服務業做進一步的探討。

### 8.1 理貨包裝業

依照經濟部商業司之定義，「理貨包裝業」係以產品之包裝達到保護產品、促銷便於運輸，延長產品生命週期為目的之產品包裝業，其即為經營理貨包裝業務等行業。而商品處理分類業務、商品之分類處理及處存業務，及代理貨物包裝業務等皆屬理貨包裝業之營業項目。

#### 一、相關管制

##### 1. 進入條件

理貨包裝業非特許行業，營業前無須經主管機關許可。

#### 二、營運特性

由於理貨包裝業之定義仍屬廣泛，其營業項目也多可與其餘如商港區船舶理貨業、汽車貨運業、倉儲業、航空貨運承攬業等合併。因此許多理貨包裝業者皆屬其他業別所兼營之狀態。

## 8.2 報關業

依行政院主計處行業標準分類中定義，凡從事貨物進出口報關服務之行業均屬報關業。而依照報關業設置管理辦法第一章第二條中定義：「報關業，指經營受託辦理進、出口貨物報關納稅等業務之營利事業；本辦法所稱之報關業員工，包括報關業負責人。」

報關行之相關法規包括關稅法及其施行細則、海關緝私條例、懲治走私條例、報關業設置管理辦法、貨物通關自動化實施辦法，出口貨物報關驗放辦法、進出口貨物查驗準則、貨物通關自動化報關手冊等。

### 一、相關限制

#### 1. 進入條件

按「關稅法」第二章第一節第二十二條第三項之規定，報關業者之最低資本額、負責人、經理人與專責報關人員應具備之資格、條件、許可之申請程序、登記與變更、證照之申請、換發、辦理報關業務及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。

依據「報關業設置管理辦法」第二章第三條第二項規定，「申請設置報關業，資本額應在新臺幣五百萬元以上，其員工應有一人以上具有專責報關人員之資格。報關業負責人應具有三年以上報關實務經驗，如設有授權掌理報關業務之經理人者，不在此限；經授權掌理報關業務之經理人，應具有三年以上報關實務經驗。於離島地區設置，且在該地區經營報關業務之報關業，其資本額應在新臺幣一百萬元以上，其員工應有一人以上具有專責報關人員之資格；報關業負責人或其授權掌理報關業務之經理人應符合前項之規定。」

而經核准設置之報關業，其營業處所根據管理辦法第五條第二項之規定，在每一縣市以一處為限。但得視需要報經海關核准後增設。而每一營業處所均應指定接洽公務之報關人員。

## 2. 費率

「報關業設置管理辦法」第三章第二十六條規定「報關業受託辦理報關業務，應收費用項目，由所屬報關商業同業公會核實議定公告並副知海關。應收費用變更時亦同。」而第二十七條也規定「報關業應將收費項目表在營業場所內張貼，俾供眾覽，並依照收費，不得任意更改或巧立名目。收費時應掣給統一發票或正式收據，並開列詳細清單。」

## 3. 法規整理

報關業之相關法規限制整理如下表 8.1。

表 8.1 報關業之相關法規限制

進入條件	資本額	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新臺幣五百萬元</li> <li>● 離島地區：新臺幣一百萬元</li> </ul>
	營運地點	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 營業處所在每一縣市內以一處為限</li> </ul>
費率		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 報關業務應收費用項目，由所屬商業同業公會核實議定公告並副知海關</li> <li>● 收費項目表應在營業場所內張貼並依照收費。收費時應掣給統一發票或正式收據，並開列詳細清單</li> </ul>
主管單位		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海關</li> </ul>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

## 二、營運特性

「關稅法」第二章第一節第二十二條中明訂：「貨物應辦之報關、納稅等手續，得委託報關業者辦理。」

貨物通關，分進口通關與出口通關二種，依據財政部關稅總局貨物通關自動化報關手冊的說明，將進口、出口通關流程分述如後：

### 1. 進口貨物通關流程

#### (1) 基本步驟

①收單→②分估→③驗貨→④徵稅→⑤放行（免驗者則跳過③步驟；部分貨品將第③步驟移到最後辦理）。

#### (2) 未連線者

將進口報單及相關文件遞交海關後，由海關鍵入電腦，其後之流程與連線者相同，惟海關回應或通知事項，僅能用口頭、電話或簡便通知。

#### (3) 連線者（見圖8.1）

- i. 報關行用「電腦傳輸」（圖中用虛線表示），經「T/V」到達海關。海關經篩選後，抽中 C1 者，送往徵稅（1a）；核列為 C2 或 C3 者，通知報關行遞送報單及相關文件（1b）；報關行依通知於「翌日辦公時間終了以前」向海關「遞送」（圖中用實線表示）報單等文件（1c）。
- ii. 海關接受書面文件後，C2 案件審核文件，完成分估作業，送往徵

- 稅；C3 案件審核文件後送往驗貨，驗畢再退回辦理分估作業。
- iii. C3 案件辦理驗貨後，退回辦理分估作業。
  - iv. 海關核發（或報關行自行列印）稅款繳納證（4a），納稅義務人持向銀行繳納（或用電子轉帳刷卡）（4b），透過金資中心及「T/V」傳輸海關（4c）。
  - v. 海關將放行訊息傳輸報關行（5a）及貨棧（5b），實施初期並列印「放行通知」交報關行（或報關行自行列印）。
  - vi. 報關人持「放行通知」及運送文件（D/O；AWB）到貨棧提領貨物。

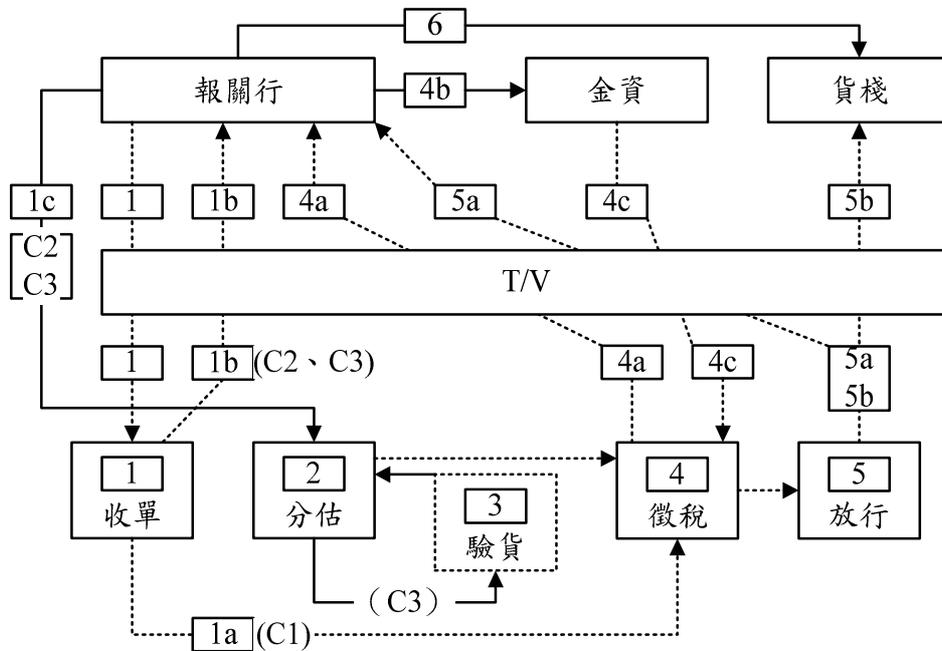


圖 8.1 連線之進口貨物通關流程

## 2. 出口貨物通關流程

### (1) 基本步驟

①收單→②驗貨→③分估→④放行(免驗者則跳過第②步驟;部分貨品將第②步驟移到最後辦理)。

### (2) 未連線者

將出口報單及相關文件遞交海關後,由海關鍵入電腦,其後之流程與連線者相同,惟海關回應或通知事項,僅能用口頭、電話或簡便通知。

### (3) 連線者(見圖82)

- i. 報關行用「電腦傳輸」(圖中用虛線表示),經「T/V」到達海關。海關經篩選後,抽中 C1 者,送往放行(1a);核列為 C2 或 C3 者,通知報關行遞送報單及相關文件(1b);報關行依通知於「翌日辦公時間終了以前」向海關「遞送」(圖中用實線表示)報單等文件(1c)。
- ii. C3 案件由驗貨單位受理書面文件後辦理驗貨,驗畢送往分估單位。
- iii. 分估單位受理 C2 案件書面文件及由驗貨單位轉來 C3 案件後,審核文件,完成分估作業,送往放行。
- iv. 海關將放行訊息傳輸報關行(4a)及貨棧(4b),實施初期並列印「放行通知」交報關行(或報關行自行列印)。
- v. 報關行持「放行通知」到貨棧進行裝運。

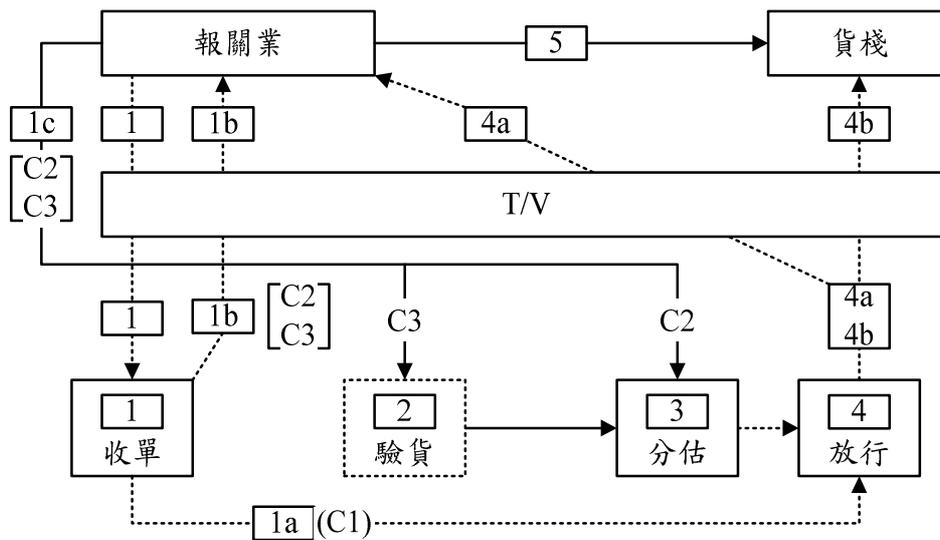


圖 8.2 連線之出口貨物報關流程

而報關業則受特定進出口行業委任辦理各項通關手續，受固定進出口人長期委任之報關業，得先檢具委任書，由海關登錄，經登錄後，得於報單或轉運申請書等單證上填載海關登錄字號，以替代逐件出具委任書。另外報關業設置辦法第五條規定核准設置之報關業，其營業處所，在每一縣市內以一處為限。但得視需要報經海關核准後增設。每一營業處所均應指定接洽公務之報關人員。

依照報關業設置辦法第二十條提出之專責報關人員之職責如下：

1. 審核所屬報關業受委託報運進出口貨物向海關遞送之有關文件。
2. 審核並簽證所屬報關業所填報之進出口報單。
3. 審核所屬報關業向海關所提出之各項申請文件。
4. 負責向海關提供經其簽證之報單與文件之有關資料。

### 三、市場規模

根據財政部關稅總局的統計(表 8.2)，民國 93 年 9 月底全台灣共有 1,600 家報關業者，其中基隆關稅局、台北關稅局各登記有 535、536 家，共 1071 家，佔全台灣報關業之 66.94%。

表 8.2 民國 93 年 4 月報關業者家數統計

項目	基隆關稅局	台北關稅局	台中關稅局	高雄關稅局	合計
報關行家數	535	536	103	426	1,600

資料來源：財政部關稅總局，各關稅局工作量統計月報表，民國 93 年。

### 四、自由化之影響

在我國尚未加入 WTO 前，國際性整合型物流服務業者即已進入我國市場，其業務範圍亦包含報關一項，如此除非和企業長期合作之報關業者或可維持生存外，一般報關業者，在整合型物流服務產業，及其他物流相關服務產業為求生存採取跨業經營的策略之下，幾乎已經沒有什麼生存的空間。

### 五、自由化之發展方向

根據台北市報關商業同業公會所提供之資料，得知由於目前如物流中心、外資經營之國際整合快遞業等物流產業，亦兼有報關之作業，一般預測在將來物流產業市場逐漸全面開放後，不同產業間為求生存及增進競爭能力，會進行產業之垂直整合，因此，報關業之業務，將逐漸由其他兼營報關作業之業者取代。而現有業者，應積極和其他產業進行交流、結盟、甚至整合，以其報關之專業，提供其他產業業者簡化報關程序之能力，縮短報關之時間，增進整體產業之競爭能力。

而在政府方面，除應力求通關便捷化之外，更因加強通關、報關資訊之透明化，並輔導業者整併，以因應未來「大者恆大」的市場型態。

#### 六、民間機構

機構名稱	理事長	聯絡方式
台北市報關商業同業公會	馬維強	台北市南京東路5段343號8F之3 TEL: 02-27601970 FAX: 02-27640252
基隆市報關商業同業公會	王武雄	基隆市孝二路39號3樓301室 TEL: 02-24224326
台中縣報關商業同業公會	黃鴻鑫	台中縣梧棲鎮四維中路30號4樓 TEL: 04-26563044



## 第九章 我國物流相關服務產業自由化影響評估

### 9.1 物流相關產業自由化開放時程

由前三章各物流服務產業之現況整理探討可以得知，實際上我國物流相關產業，有不少業別在加入 WTO 前即已著手開放產業市場，而只有少數產業尚未開放，或僅有部分開放，抑或原先即無對外商立法限制。茲將本研究於五至七章介紹各個物流服務產業之自由化開放時程，統整如下表 9.1。

表 9.1 我國物流相關服務產業之自由化開放時程

產業別		開放時程	開放內容	
核心 物流 服務	貨物 處理 服務業	貨櫃集散站經營業	88 年 2 月	交通部修正航業法及其相關子法，開放外國公司來台投資、設立子公司
			未來	目前正在修航業法，預期修正通過後限制條件或將更寬鬆
		航空貨物 集散站經營業	90 年 11 月 14 日	交通部取消航空貨物集散站經營業對外資比例及董事比例之限制
	倉儲 服務業	物流中心	91 年 7 月 19 日	行政院訂定「外國營利事業來臺設立國際物流配銷中心獎勵實施辦法」，以鼓勵外商來台灣設置物流中心。
			92 年 6 月 27 日	財政部於原「物流中心貨物通關辦法」中，加入外國分公司在台設立物流中心之相關明確條文。
		保稅倉庫	—	—
進出口貨棧	—	—		

表 9.1 我國物流相關服務產業之自由化開放時程 (續)

產業別		開放時程	開放內容	
核心 物流 服務	運輸 代理 服務業	航空貨運承攬業	90年11月14日	交通部解除民用航空法中關於股份有限公司外資比例上限之限制
			93年6月18日	交通部開放航空貨運承攬業與海運承攬運送業合一之證照申請
		海運承攬運送業	88年2月	交通部修正航業法及其相關子法，開放外國人來台投資經營海運承攬運送業
			93年4月20日	交通部通過海運承攬運送業及航空貨運承攬業合一證照正式上路
			未來	目前正在修航業法，預期修正通過後限制條件或將更寬鬆
		船務代理業	88年2月	交通部修正航業法及其相關子法，開放外國人來台投資經營船務代理業
			92年7月	交通部刪除規定外籍業者申請來台設立分公司，應檢送其本國准予我國國民設立的證明文件之條文
			93年9月22日	交通部修法將船務代理業之雇用人員應為中華民國國民之限制取消
			未來	目前正在修航業法，預期修正通過後限制條件或將更寬鬆
		相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	海洋水運服務業
92年7月	交通部刪除規定外籍業者申請來台設立分公司，應檢送其本國准予我國國民設立的證明文件之條文			
未來	目前正在修航業法，預期修正通過後限制條件或將更寬鬆			
公路 運輸業	民用航空運輸業		—	—
	鐵路運輸業		—	—
	汽車貨運業		86年5月7日	交通部開放外國業者得申請經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業
			92年7月2日	交通部開放外國業者得申請經營汽車路線貨物業
			86年5月7日	交通部開放外國業者得申請經營小客車租賃業、汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業
其他 相關 物流業	快遞服務業	86年5月10日	開放國際快遞服務陸地運送部分	

表 9.1 我國物流相關服務產業之自由化開放時程（續）

產業別		開放時程	開放內容
其他 相關 物流 服務	理貨包裝業	—	—
	報關業	—	—

資料來源：本研究整理。

## 9.2 自由化指標

根據前三章分別針對不同產業所做之自由化影響之分析，可歸納、整理成下表 9.2。由表中之結論可得知，以目前已開放之物流相關服務產業來看，若以產量之影響指標來衡量，則呈現市場開放後產量皆有所增加的情況；若以就業人口、獲利能力來衡量，則顯示較無明顯影響。亦即，我國物流相關服務產業，以目前自由化之程度而言，並無對產業產生任何負面影響。

另外，雖然外商市場佔有率是評估外商進入市場情況之極佳衡量指標，然而根據業者訪談結果，亦可得知，目前如航空貨運承攬業，多數業者皆有外資投注其中，因此很難將業者區分為我國業者或外商業者，亦很難取得其市場佔有率之資料。

表 9.2 我國物流相關服務產業之自由化影響分析

產業別			開放時間 <sup>a</sup>	影響	
				指標	結論
核心 物流 服務	貨物 處理 服務業	貨櫃集散站經營業	87 年	產量 (貨櫃裝卸量)	開放後貨櫃裝卸量成長起伏很大，業者家數逐年減少
		航空貨物 集散站經營業	90 年	產量 (貨物處理量)	開放後並無明顯影響
				外商市場佔有率 (貨物處理量佔總量 百分比，%)	
營業淨利					

表 9.2 我國物流相關服務產業之自由化影響分析（續）

產業別		開放時間 <sup>a</sup>	影響		
			指標	結論	
核心 物流 服務	倉儲 服務業	物流中心	91 年	—	—
		保稅倉庫	—	—	—
		進出口貨棧	—	—	—
	運輸 代理 服務業	航空貨運承攬業	90 年	就業人口 獲利能力	並無顯著影響，亦無負面 影響
		海運承攬運送業	87 年	就業人口 獲利能力	就業人口增加，然而獲利 能力並未隨開放市場而穩 定成長
船務代理業		87 年	—	—	
相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	海洋水運服務業	85 年	產量 (貨運量)	開放後貨運量有明顯提升
		民用航空運輸業	—	—	—
		鐵路運輸業	—	—	—
	公路 運輸業	汽車貨運業	86 年	產量 (貨物延噸公里)	造成業者之延噸公里數增 加，然就業人數，合法業 者家數皆持平。整體而言 並無明顯影響
		汽車路線 貨運業	92 年	—	—
		汽車貨櫃 貨運業	86 年	—	—
	其他 相關 物流業	快遞服務業	—	—	—
其他 相關 物流 服務	理貨包裝業	—	—	—	
	報關業	—	—	—	

註：a.在此指開放前最後一年。

資料來源：本研究整理。

### 9.3 物流服務相關產業之競爭力優、劣勢比較分析

根據前三章對物流服務相關產業之現況探討分析，可將各產業在面對開放市場時所具備之競爭力優、劣勢整理成下表 9.3。由表 9.3 可得知，我國物流服務相關產業所具備之優勢，大多屬於如資本額、土地面積、設備等法規之管制項目，或因我國地窄人稠之天然限制；然而營運方面，如營運規模等，則多處於劣勢之狀態。因此未來政府及業者雙方面，可藉由營運面之各種改善，如全面電腦化、便捷化及提升服務品質等，以降低我國物流服務相關產業之競爭劣勢，並藉此將劣勢轉化為優勢，使我國物流服務相關產業在面對自由化之競爭市場環境下，得以蓬勃並永續發展。

表 9.3 我國物流相關服務產業之競爭力優劣勢分析

產業別		競爭力		
		優勢	劣勢	
核心 物流 服務	貨物 處理 服務業	貨櫃集散站經營業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各公司服務網漸趨完整</li> <li>● 進入門檻需固定之機具設備及龐大之土地，尤以土地取得不易</li> <li>● 國內市場已漸趨飽和</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近年國內港口貨櫃集散站及內陸貨櫃集散站業者之間相互競爭</li> <li>● 內陸貨櫃集散站業者須負擔將貨櫃往返漁港區及內陸貨櫃集散站之內陸運費，因此成本較高</li> </ul>
		航空貨物 集散站經營業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進入之資本額及營運面積門檻高</li> <li>● 現有業者具土地資產優勢</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外國籍業者可以股東方式進行投資，因此我國業者將有可能因被外資買走而逐漸消失</li> </ul>
	倉儲 服務業	物流中心	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進入之資本額門檻高</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外籍業者規模較完整，且貨源充足</li> <li>● 投入三億資金成立物流中心回收不易</li> </ul>
		保稅倉庫	—	—
		進出口貨棧	—	—

表 9.3 我國物流相關服務產業之競爭力優劣勢分析 (續)

產業別		競爭力		
		優勢	劣勢	
核心 物流 服務	運輸 代理 服務業	航空貨運承攬業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 我國業者地緣關係較佳</li> <li>● 市場漸趨飽和，大多數業者之營運量堪虞</li> <li>● 許多業者經營規模不大，較不具競爭力</li> <li>● 外商通常以結合民用航空、承攬、集散站功能之整合型產業進入市場，並承攬較高價值之快遞貨件</li> </ul>	
		海運承攬運送業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人力資源及開放經驗較早</li> <li>● 我國業者之地緣關係佳</li> <li>● 進入產業之門檻限制不高</li> <li>● 許多業者經營規模不大，較不具競爭力</li> <li>● 國內幾百家業者之間承攬貨物之流程完全沒有統一之概念</li> </ul>	
		船務代理業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 我國業者地緣關係較佳</li> <li>● 熟悉本地港口之各項事務，具備地方性專業</li> <li>● 進入門檻不高</li> <li>● 部分業者規模小，獲利能力不佳，較不具競爭力</li> </ul>	
相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	海洋水運服務業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 兩岸之權宜輪船東須為我國籍</li> <li>● 境外航運中心之啟用與發展</li> <li>● 不定期航業經營環境不佳</li> <li>● 國輪無法攬運大陸大宗物資直接進出口，仍須由權宜輪攬運</li> </ul>	
		民用航空運輸業	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 兩岸間接直航需經第三地再轉運</li> <li>● 國內線航空貨運市場不大</li> </ul>
		鐵路運輸業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鐵路以國營為原則</li> <li>● 進入門檻高</li> <li>● 台鐵土地資產豐富</li> <li>● 經營不善，長期虧損</li> <li>● 無及門服務</li> </ul>	

表 9.3 我國物流相關服務產業之競爭力優劣勢分析 (續)

產業別			競爭力		
			優勢	劣勢	
相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	公路 運輸業	汽車貨運業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 具本地緣優勢，較易博取廠家青睞</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進入門檻低</li> <li>● 營運規模較小而家數眾多，多屬靠行型態經營，缺乏較明確之經營組織，競爭相當激烈，然而欲國際化不易</li> <li>● 非法自用車的競爭及航空貨運白牌車之不公平競爭</li> </ul>
			汽車路線貨運業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進入門檻較高</li> <li>● 站所設置密集，營業車輛足夠</li> <li>● 既有業者具土地資產優勢</li> <li>● 許多老公司，土地取得時之成本較低，且已建立了一定口碑</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 合法業者限制多</li> <li>● 汽車運輸業營運成本重估及運價調整已有近十年未調整</li> <li>● 我國業者在貨物資訊追蹤方面較落後，仍在急起直追中</li> </ul>
			汽車貨櫃貨運業	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 營運規模較小而家數眾多，多屬靠行型態經營，缺乏較明確之經營組織。在激烈競爭的情況下，業者不得已只好削價競爭，造成無法獲取合理之經營利潤</li> </ul>
	其他 相關 物流業	快遞服務業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全國性之快遞服務業者，營運具相當規模，且公司制度較為健全</li> <li>● 站所設置密集，營業車輛足夠</li> <li>● 國內業者較具土地資產優勢</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民用航空法、公路法等相關法規中對快遞業並無明確定義與規範</li> <li>● 快遞業之價格紊亂，計價方式複雜</li> <li>● 航空快遞業者有收集、配送零擔貨物之行為，完全不合乎現行公路法之規範</li> </ul>	
其他 相關 物流 服務	理貨包裝業		—	—	
	報關業		—	—	

## 9.4 市場開放後外籍業者進入我國市場方式之分析

根據本研究訪談各種物流相關服務產業之結果，可得知在目前我國市場逐漸開放之情況下，外籍業者進入我國市場之方式，主要可分為獨資經營、與國內業者合資或合作方式經營、或是將國內既有業者合併等三種方式。茲將各種物流相關服務產業外籍業者進入方式，整理如下表 9.4。

表 9.4 外籍業者進入我國物流相關服務產業市場之方式

產業別		外籍業者進入方式				
		獨資	合資	合併		
核心 物流 服務	貨物 處理 服務業	貨櫃集散站經營業		●		
		航空貨物 集散站經營業	●			
		物流中心	●			
	倉儲 服務業	保稅倉庫				
		進出口貨棧				
		運輸 代理 服務業	航空貨運承攬業	●	●	●
			海運承攬運送業	●		
		船務代理業	●		●	
相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	海洋水運服務業	●			
		民用航空運輸業	●			
		鐵路運輸業				
		公路 運輸業	汽車貨運業			
			汽車路線 貨運業		● (技術合作)	
	汽車貨櫃 貨運業		●	●		
其他 相關 物流業	快遞服務業	● (國際快遞)				
其他 相關 物流 服務	理貨包裝業					
	報關業					

註：「●」表示大多數外籍業者之進入方式；「●」表示較少部分外籍業者之進入方式。  
資料來源：本研究整理。

## 9.5 自由化之影響評估

以上針對自由化程度、影響指標、及開放市場後外籍業者進入方式之比較，可歸納成下表 9.5 之總整理。

表 9.5 我國各物流相關服務產業自由化之相關影響評估總整理

產業別	自由化程度			自由化影響指標				外籍業者進入方式		
	時間	開放外商	尚有管制 <sup>a</sup>	產量	就業人數	獲利能力	外商市場佔有率	獨資	合資	併購
貨櫃集散站經營業	87	✓	✓	起伏大	逐年減少	—	—		●	
				影響不顯著						
航空貨物集散站經營業	90	⊙ 依協定	✓	增加	—	減少	緩慢成長	●		
				新業者加入		新業者加入				
物流中心	91	✓	✓	—	—	—	—	●		
保稅倉庫	—	✓	✓	—	—	—	—			
進出口貨棧	—	✓	✓	—	—	—	—			
航空貨運承攬業	90	⊙ 依協定	✓	—	成長起伏	成長起伏	—	▶	●	▶
				影響不顯著						
海運承攬運送業	87	✓	✓	—	增加	減少	—	▶	●	
				影響不顯著						
船務代理業	87	✓	✓	—	—	—	—		●	▶
海洋水運服務業	85	⊙ 有條件	✓	增加	—	—	—	●		
民用航空運輸業	—	⊙ 依協定	✓	—	—	—	—	●		
鐵路運輸業	—	✓	✓	—	—	—	—			
汽車貨運業	86	✓	✓	提升	持平	—	—			
				影響不顯著						
汽車路線貨運業	92	✓	✓	—	—	—	—		● 技術合作	
汽車貨櫃貨運業	86	✓	✓	—	—	—	—	▶	●	
快遞服務業	—	✓	✓	—	—	—	—	●		
理貨包裝業	—	✓		—	—	—	—			
報關業	—		✓	—	—	—	—			

註：a.此處之管制，指國內關於資本額、土地、設備、費率、安全性之管制。

b.✓表開放外商及有管制；⊙表有條件開放；●表多數外籍業者；▶表少數外籍業者。

## 9.6 我國政府及國內物流相關服務業者因應自由化之發展方向

由本研究中可得知各業者在面臨市場貨運量萎縮及自由化開放之情況下，其與政府可因應發展之方向。而各個產業之業者及政府因應自由化之發展方向，本研究將之整理如下表 9.6 所示。由表 9.6 中可得知，實際上業者主要之發展方式有四種：水平合作、整合；垂直整合、策略聯盟；加強自身服務品質與競爭能力；以及朝國外發展等。而政府之主要發展方向，則主要可分為為業者爭取其他開發中國家之平等互惠營運權利，以及協助獎勵業者整合及朝國際發展二個層面。

表 9.6 我國政府及國內物流相關服務業者因應自由化之發展方向

產業別		自由化之發展方向		
		業者	政府	
核心 物流 服務	貨物 處理 服務業	貨櫃集散站 經營業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 轉型經營倉儲、物流業</li> <li>● 拓展國際市場加強相關產業緊密合作</li> <li>● 和台灣鐵路管理局合作，發展鐵路運輸貨櫃之方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 爭取業者可在其他國家（大陸為主）平等互惠之營運</li> </ul>
		航空貨物 集散站經營業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 遠翔在中正國際機場籌設航空貨運園區</li> <li>● 加強不同產業間之合作，或作垂直整合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 要求 WTO 其他會員國承諾對等開放此一產業</li> </ul>
	倉儲 服務業	物流中心	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 目前已有業者將觸角伸至承攬業，致力於朝整合型物流服務產業發展</li> <li>● 確實建立完善之電子化物流管理系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 協助業者跨業整合經營</li> <li>● 放寬營運產品限制，使營運貨物項目多元化</li> <li>● 未來可透過 WTO 要求如大陸、越南、印度、斯里蘭卡等開發中國家依照平等互惠原則開放市場</li> </ul>
		保稅倉庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 改善自身營運條件</li> <li>● 加強電腦及網路連線運作</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 修法簡化保稅倉庫分類</li> <li>● 訂有落日條款，讓舊有業者改善設備、調整經營規模，以符合新的分類規定</li> </ul>
		進出口貨棧	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進出口貨棧在未來仍會繼續存在</li> </ul>	—

表 9.6 我國政府及國內物流相關服務業者因應自由化之發展方向（續）

產業別			自由化之發展方向	
			業者	政府
核心 物流 服務	運輸 代理 服務業	航空貨運承攬業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 提升業者專業素質，以及整體產業之服務品質</li> <li>● 積極水平或垂直整合，擴大營運規模，提供全方位服務</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國內：加強高雄國際機場之軟、硬體設施，減輕南北貨運失衡</li> <li>● 國際：鼓勵業者根植台灣，至國外設置據點，提昇國際競爭力</li> <li>● 內陸運輸：及早解決航空貨運承攬業得以兼營三噸半以下汽車貨運之爭議</li> </ul>
		海運承攬運送業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 改進經營管理技術與服務品質，將營運流程統一化、標準化，以提升國際競爭力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輔導業者轉型擴大經營範圍，並爭取 WTO 開發中會員國市場平等互惠開放</li> <li>● 開放兩岸三通，解決三角貿易所引發之商業糾紛</li> </ul>
		船務代理業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 提升服務品質吸引客源</li> <li>● 積極與同業合作或多角化經營，擴大營業收益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 促成大陸市場之平等互惠開放，使業者得以發揮語言及文化相近之優勢</li> </ul>
相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	海洋水運服務業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國際貨運                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 亞洲地區各個國家，尤以中國大陸正急起直追</li> <li>◇ 台灣應設法保有現在優勢</li> </ul> </li> <li>● 國內貨運：政府鼓勵並扶植業者投入，提昇環島散貨之航運</li> </ul>	
		民用航空運輸業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國際貨運：解除兩岸需間接直航之限制</li> <li>● 國內貨運：難以擴大規模經營外，甚至有逐漸式微之趨勢</li> </ul>	
		鐵路運輸業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進行鐵路捷運化</li> <li>● 與宅配快遞業者進行策略結盟，以彌補及門服務之不足</li> <li>● 未來可發展鐵路貨櫃運輸</li> </ul>	

表 9.6 我國政府及國內物流相關服務業者因應自由化之發展方向（續）

產業別				自由化之發展方向	
				業者	政府
相關 物流 運送 服務	貨物 運輸業	公路 運輸業	汽車 貨運業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國際                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇掌握單一類型專業，和國際性業者區分</li> </ul> </li> <li>● 國內                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇和同行進行結盟，資源共享、相互支援</li> <li>◇進行垂直跨業整合</li> <li>◇積極解決靠行問題</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國內：解決非法自用車、航空貨運白牌車、違法拼裝車等問題，給予業者公平競爭的環境</li> <li>● 國外：爭取業者在其他國家能以平等互惠原則營運，並輔導業者整合、結盟以擴大經營規模</li> </ul>
			汽車 路線 貨運業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多角化經營</li> <li>● 引進電子物件追蹤系統及即時車隊監控調派等先進設施</li> <li>● 欲朝國外發展之業者，則可採用和其他國家業者策略聯盟之方式，以擴大經營規模</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 重新檢討運價之調整</li> <li>● 落實法律規範，並將汽車貨運三種業別之營業項目定義更明確</li> </ul>
			汽車 貨櫃 貨運業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「大者恆大」</li> <li>● 同業互助合作、結盟以擴大營運規模</li> <li>● 跨業結盟，進行多角化經營，以提供更好更完善之服務品質</li> <li>● 朝向國際化發展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 重新檢討運價之調整</li> <li>● 確實解決靠行經營及非法自用車競爭之問題</li> </ul>
	其他 相關 物流業	快遞服務業	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 專業快遞公司進軍海峽兩岸快遞市場</li> <li>● 啟用貨物追蹤系統，讓客戶可在線上查詢貨物運輸現況，以提升業者競爭力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建構相關法規條文，除有助於建構市場競爭規則外，亦可有法源適當保護業者權利</li> <li>● 修正航空貨運三噸半貨車內陸貨運之規定，給予業者公平競爭之環境</li> </ul>	
其他 相關 物流 服務	理貨包裝業		—		
	報關業		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「大者恆大」</li> <li>● 積極和其他產業進行交流、結盟、整合，提供報關之專業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 輔導業者整併</li> <li>● 通關便捷化</li> </ul>	

而根據本研究所探討得知之國內各物流相關產業跨業發展趨勢，以及業者之未來發展方向，可得知我國物流相關產業目前營運規模及未來發展方向，可分為大型物流服務業者及中小型物流服務業者二類（詳見圖 9.1）：

1. 大型物流服務業者：由於目前我國物流相關產業業者，處於介於地區性至全國性、中等程度固定資產、以及部分產業整合之狀態，未來較大規模業者，本研究推估將朝向國際化規模、中等程度以上之固定資產、以及產業完整整合之方向發展。
2. 中小型物流服務業者：相對於大型物流服務業者之發展方向，中小型物流服務業者，則將朝向較全國性規模、具有彈性資產、以及較高程度部分產業整合之方向發展。

另外，由圖 9.1 中亦可得知，目前國際性整合型物流業者，其營運規模大致上位於全球性、具有龐大固定資產、以及已能提供包含顧問諮詢服務之完整解決方案。由於其營運規模十分龐大，即便是我國較大型業者未來之發展方向，亦難達到目前國際性整合型物流服務業者之水準。

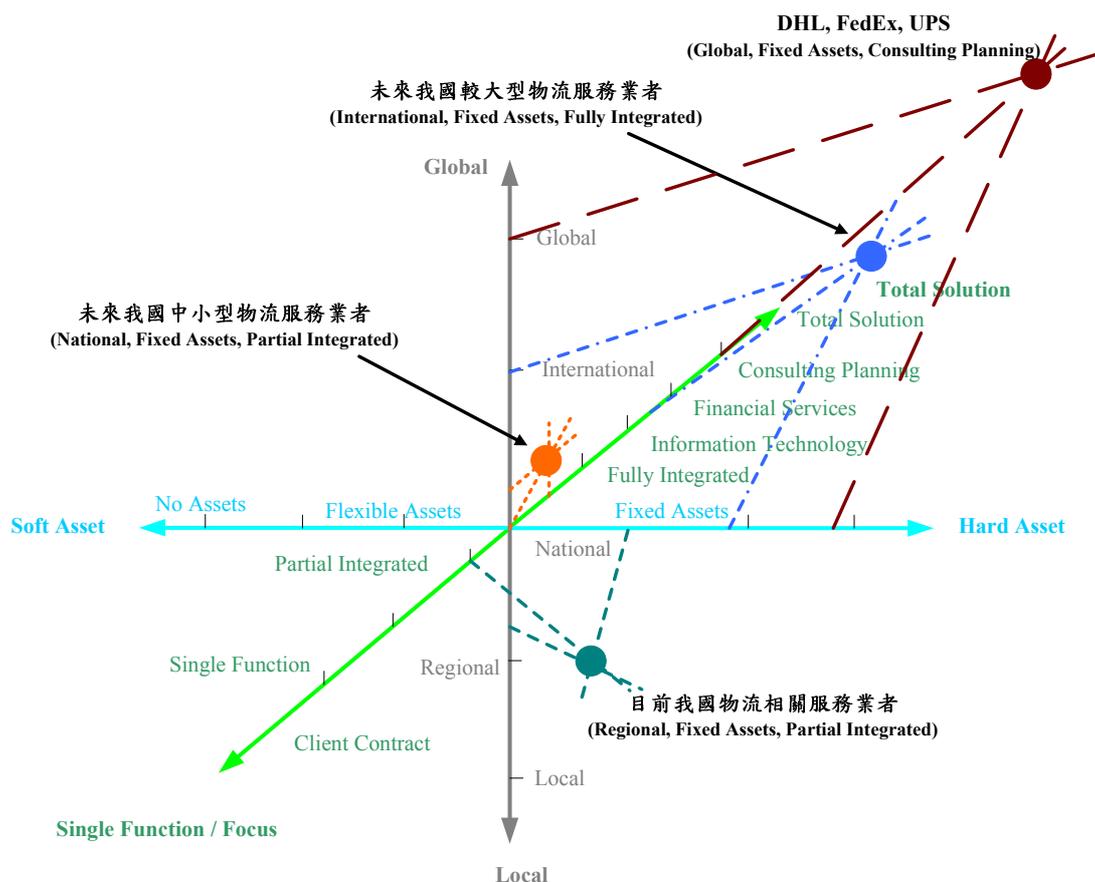


圖 9.1 我國業者和國際性整合型業者之發展比較

## 9.7 小結

本研究藉由彙整時程、政府承諾開放項目、物流相關服務產業自由化之影響、國內業者競爭力之優劣勢、以及開放市場後外籍業者進入我國市場方式之分析，可得知：在我國目前正在逐步解除管制，邁向自由化的情況下，由於我國地窄人稠之天然限制，加上多數業者具有地緣條件之優勢，以及因整個貨運市場不具經濟規模，因此外籍業者多半而無直接進入市場之意願，多半採出資和我國業者合作經營的方式；再加上我國為因應加入 WTO，早在加入前便已著手修法逐步開放部分產業之

相關管制。因此，截至目前為止，自由化對於我國物流服務相關產業之影響不大，且尚無負面影響；惟整個國家的貨運市場萎縮的情況下，造成較大型業者逐漸朝跨業、跨國方式經營，而較小型的業者則無不人人自危，努力尋求同業互助合作的方式以求生存。

另外藉由國際性整合型物流服務產業之業者訪談，則可發現，此類整合型物流業者，其主要承攬貨種，以國際快遞貨種為主，和我國物流相關服務業者有所區隔，且早在我國尚未加入 WTO 之前即已進入國內市場耕耘，因此對於我國業者之影響不大。

根據本章節評估自由化對我國物流相關服務產業影響之分析結果，以及訪談業者後所得到目前業者所面臨的困境及相關建議，本研究將於第十章中，以本章節內之分析結果為基礎，並綜合於產、官、學座談會中所獲得之相關建言，提出未來可供政策施行之參考方針。



## 第十章 我國物流相關服務產業未來之發展趨勢

我國物流相關服務產業，於自由化市場逐漸開放階段，由於國內貨運市場之萎縮，導致外籍業者進入發展之意願不高，因此業者所受到之衝擊亦不大。然而就長遠來看，不能因未受市場自由化之衝擊而偏安國內，而應思考除如何擴大我國國內之貨運市場外，亦應思考如何使國內業者健全經營本質、擴大經營規模，使其在目前全球化的浪潮下，得已朝國際化發展，拓展國際市場。以下本研究便將分別就短期及中、長期之角度，提出物流相關服務產業具體可行之發展建議，以供政府未來施政及業者自身發展方向擬定之參考。

### 10.1 短期規劃

#### 一、建構全球運籌資訊平台

為輔導物流相關服務產業業者能與國際接軌，經濟部商業司於民國 92 年，委託台北市電腦公會，推動「全球商業鏈整合及物流運籌 e 計畫」。期藉由推動物流運籌電子化，以聯合國 ebXML 架構，有系統地制訂物流訊息標準，以及透過資訊科技將企業內、外部的物流作業電子化及網路化，更藉輔導措施，推動物流業資訊共用平台發展，以達到內外部資訊自動化及同步化，而物流運籌服務業者亦得以透過標準格式方便資料透通，減少物流相關表單重複鍵檔之人力負擔及可能錯誤，並能藉此提昇企業營運效率，促進產業升級，以因應因應加入 WTO 之後所面臨之全球化競爭。

然根據華儲股份有限公司所提供之資訊，雖然政府有意推動資訊平台之建構，然而以目前業者之運作模式來看，「倉儲」將是整個物流資訊網路平台一個相當大的瓶頸點。其中主要原因，即在於承攬業者既有之運作模式，造成艙單、報單無法同

步和托運單一起送出。以航空貨運出口流程為例（流程如圖 10.1）：目前航空貨運承攬業者之運作模式，乃是於貨物載運至集散站後，交予集散站一紙粗估、無細項、且與實際貨物分離之托運單；待集散站業者於貨物進倉時點收貨物之重量、材積後，承攬業者才依據此份清點之資料，據以製成倉單及報單，再分別傳給航空公司及報關業者。如此之攬貨行為，便因此在資訊流通時於倉儲的環節浪費了約莫半個小時的時間，亦造成資訊平台建立時一相當難以彌補之缺口。

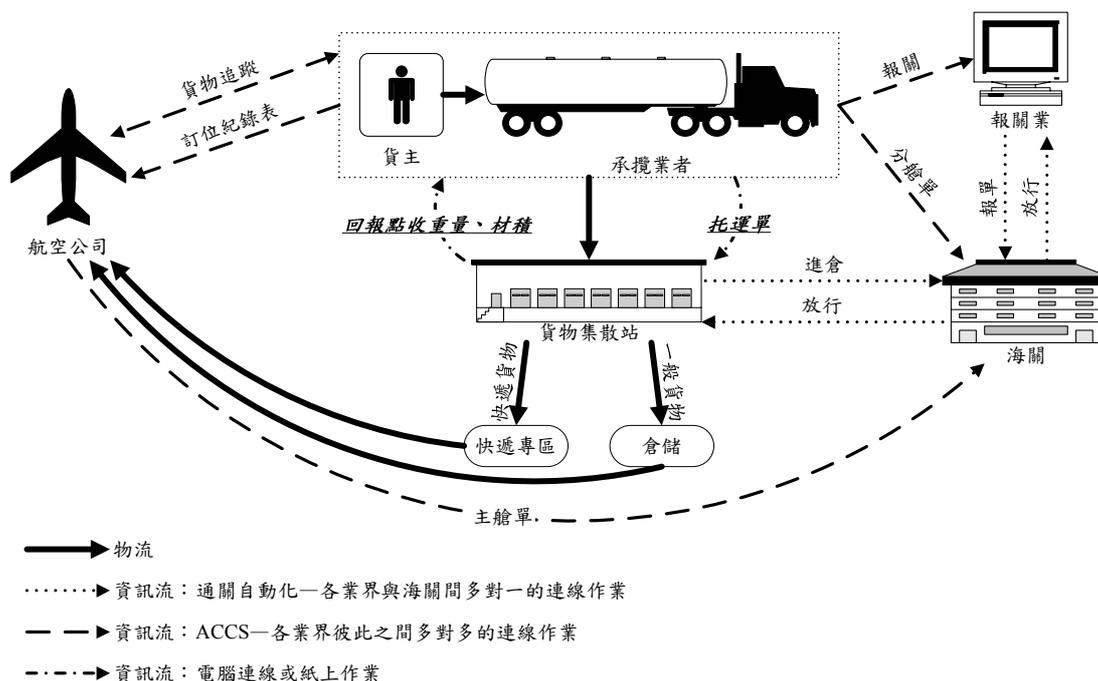


圖 10.1 我國航空貨運出口流程

未來除因按照全球運籌 e 計畫之內容，透過標準化、資訊化及同步化方式，提升業者之營運效能外，加強共用平台的功能與效能，提供物流作業不同規模業者解決方案，並整合供應鏈體系，強化物流業與其客戶緊密合作關係，如此亦不至辜負全球運籌 e 計畫中，欲建構完整物流運籌資訊流平台之美意，使資訊流通更為便利。

## 二、加強台商與物流相關服務業者間之密切配合

透過本研究所舉辦之產官學座談會，可知如法商家樂福股份有限公司，其國際之物流運送服務，乃委託法商之物流服務業者承運，亦即我國可藉由如高科技產業在其他國家之物流運輸服務，由我國物流服務業者提供並滿足其需求之密切合作方式，為目前物流服務業者開拓另外一片市場，且透過自家人同文同種所提供之物流服務，亦可加強合作之契合度。

然而如此台商扶植台商，台商物流服務業者和台商密切合作之方式，仍有賴物流服務業者需徹底瞭解目前台商在各個地區之物流需求為何，如此才能規劃出最適切能符合台商需求之物流服務項目與內容。舉例來說，目前專司汽、機車等交通器材外觀零組件製造之東陽事業集團，配合設廠於中華汽車在大陸成立之東南汽車城內，和其他汽車零組件協力製造廠商為免汽車零組件之供應發生中斷，遂合資在廠區外圍設立了一座物流中心，並採取零組件供應端人工控管零組件之存貨（vendor managed inventory, VMI）。

實際上，應有不少台商在其他國家發展時，有遭遇到此類物流倉儲運輸方面之問題；東南汽車城內之協力廠商，所採取的便是人工控管之 VMI 方式。假使國內有較具規模之業者，有能力提供 VMI 包含電腦連線控管之整套服務，便可利用此等機會，藉由同文同種之便，為有這些物流需求之台商，提供最適切最合身之量身訂作服務，除可拓產物流服務業者本身之業績及市場外，更加強台商與台商間之合作關係，創造互利共生之雙贏局面。

## 三、加強政府與國內物流相關服務業者間之互動與策略聯盟

事實上，政府在國內物流相關服務產業自由化之過程中，扮演著極重要的推手。如與業者間之策略聯盟，便大大拉近與業者間之互動關係。其中政府比較重要之策

略聯盟方式，有以下兩點：

### 1. 優惠措施

海關對於平時表現優良的公司也有一些優惠措施，因此訂定了「海關與一般廠商、運輸業（船公司）、科學工業園區內事業、保稅工廠及加工出口區內事業簽訂策略聯盟之基本條件與優惠措施」，其中對於申請成為優良公司的條件極其優惠的項目都有詳細的說明。

這項優惠措施的重點，即為可減少業者在進出口貨物時的手續，如目前貨物進口時 C1 貨物所佔的比例約是 90%，也就是說 C2、C3 貨的比例約為 10%，雖然比例不是很高，但對於貨量龐大的公司而言，業有不少的貨量需要等待海關來檢驗，會浪費不少時間，所以這項優惠措施主要目的就是降低貨物被抽查的比例，使原本 C2、C3 貨 10% 的抽驗比率降低，節省業者通關的時間與成本。

### 2. 自主管理

海關為了節省人力，以及提供業者更自主的進行本身的業務，因此訂定了「貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」，其中有關達成自主管理的門檻條件，以及自主管理的項目；其主要的精神就是強調業者的自主管理，希望業者可以在海關管理較少的情形之下，自行管理本身的業務，以創造更多的產值。

例如在已經通過自主管理之產業部分，可以不受海關監視的時間限制，可以 24 小時的進行本身的業務，不論是重整、包裝及簡易加工等，都可以再自主管理的狀況之下完成，不需要等海關來查驗、檢視及監督；給了業者更多更自由的時間與空間，讓業者可以盡情的發揮。

對於海關而言也可以節省許多的人力及物力資源，如可以自主管理的業者，海關就可以不用派員對該業者進行監督或查驗的動作，只在有需要時進行抽驗的動作即可，不但給予業這更大的發揮空間，也可以節省海關的資源，算是我國海關對於業者的一項優惠措施。

然而當新政策施行時，如自由貿易港區推動初期，仍有不少物流相關服務產業業者在尚未全面了解，或有時亦不知從何了解之情況下，造成許多誤解，使政府所推動之政策施行遲滯，面臨招商不順利；而業者則覺得政策多有窒礙，而處於不斷觀望的狀態。等到自由貿易港區之推動逐漸步上軌道，並經過政府與業者間多次協調及釐清觀念，使海關管理方式定調，業者也逐漸明白自由貿易港區所具備免稅及近碼頭之地理位置等優勢後，目前無論海運承攬運送業、航空貨運承攬業，已有多家與自由貿易港區所屬港務局及遠翔簽約，期待能透過自由貿易港區，尋找新的貨運商機。因此，未來亦應持續藉由此類與業者間策略聯盟之方式，並不斷增進政府與業者間之互動，以縮短新政策實施初期之磨合時間，亦能增進政策實施之成果與效率。

## 10.2 中、長期規劃

### 一、物流市場次序化

事實上，一個國家的發展，首重安定內部，再向國外發展，而國家之物流相關產業發展亦同。只要國內之物流相關產業之生存體制健全，並能讓業者間完全的公平競爭，便可藉由彼此間的相互競爭，淘汰不良業者，強化物流服務業者之競爭能力，並提升業者之服務水準，如此亦可為將來物流服務業者欲邁向國際化打下堅實的基礎。

而國內物流相關服務產業，主要乃奠基於內陸運輸業的部分。而我國最主要之

內陸運輸業務，主要乃由汽車貨運業、汽車路線貨運業等公路運輸業來承攬。由本研究之業者訪談結果，可得知目前公路運輸業於體制上較不健全，多有靠行，甚至是非法白牌車直接以削價惡性競爭之方式來搶佔市場，造成我國目前公路運輸業之市場發展極不平均，亦導致原先之合法業者亦多有朝靠行發展之惡性循環產生；再加上現有費率無法滿足業者需求，而不同業別間亦因市場重疊而造成相互侵佔市場的情況，每每造成業者諸多怨言，亦使得合法業者之生存環境愈來愈困難。

因此，本研究藉由不同業者之訪談，以及產官學座談會之結果，可獲得以下幾點改善方向：

1. 修訂相關法規，使得不同業別之定義更為明確，市場區隔分明，給業者一個公平競爭的環境與空間。
2. 參考國外如日本之經驗，團結同業間之各公司業者，以共同名義向政府爭取更多權利及生存空間。
3. 加強區隔自用車輛及營業車輛之使用限制，並可藉由牌照稅、保險費等之調整，以及身份認定從嚴等方式，間接促使非法自用車營業之亂象逐漸消失，使汽車貨運業市場趨向正常化。
4. 將多年為調整之基本費率，調整至合理獲利範圍，使合法業者能正常獲利生存。
5. 藉由參考其他國家物流服務產業之相關法規及相關制訂環境及條件，據以衡量我國之管制是否應該開放，或應於何處作一適當開放。

依據本研究於第二章所蒐集之各國物流服務產業相關法規，以及我國目前相關法規之管制現況，可將之整理比較成如下表 10.1 所示。由表 10.1 可看出，我國目前法規管制開放之情況，仍屬較多管制之狀態，與中國大陸之管制情況相似，而管制開放程度遠遜於新加坡及美國。因此我國未來或可以美國、新加

坡等先進國家之市場管制程度為模範，在已開放多數物流相關產業之外籍業者進入限制後，可進一步探究其他如資本額、土地、設備、費率等限制是否可有適當程度之開放，或可增加外籍業者進入我國市場設立分公司之意願。

表 10.1 我國與其他各國物流服務產業相關法規管制比較

分類	產業別	台灣					美國 <sup>a</sup>					新加坡 <sup>b</sup>					中國					香港					
		① <sup>7</sup>	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤						
貨物處理 服務業	貨櫃集散站經營業		✓	✓	✓	✓					✓										✓						
	航空貨物集散站經營業	✓		✓	✓	✓					✓											✓			✓		
倉儲 服務業	物流中心	✓		✓	✓	✓					✓											✓			✓		
	保税倉庫			✓	✓	✓					✓												✓			✓	
運輸代理 服務業	進出口貨棧			✓	✓	✓					✓											✓				✓	
	航空貨運承攬業	✓				✓					✓											✓				✓	
貨物 運輸業	海運承攬運送業																										
	船務代理業	✓				✓					✓											✓					✓
	海洋水運服務業		✓			✓					✓											✓					✓
	民用航空運輸業		✓			✓					✓											✓					✓
	鐵路運輸業			✓																							
	汽車貨運業		✓			✓					✓											✓					✓
	汽車路線貨運業		✓			✓					✓											✓					✓
	快速服務業		✓			✓					✓											✓					✓
	汽車貨櫃貨運業		✓			✓					✓											✓					✓
	理貨包裝業																					✓					✓
報關業																					✓					✓	

註：a.根據 Federal Aviation Regulation Part 129; Air Cargo Security Requirements; Federal Regulations- Title 15 Commerce and Foreign Trade, Title 23 Highways, Title 46 Shipping, Title 49(IJ) Federal Railroad Administration, Title 49(III) Federal Motor Carrier Safety Administration, Title 49(XII) Transportation Security Administration.

b.根據 Air Navigation Act; Arms And Explosives Act; Business Registration Act; Carriage by Air Act; Carriage of Goods by Sea Act; Civil Aviation Authority of Singapore Act; Companies Act; Control of Imports and Export Act (repeated); Free Trade Zone's Act; Land Transport Authority of Singapore Act; Railways Act; Regulation of Imports and Exports Act.

資料來源：各國相關法規；本研究整理。

<sup>7</sup> ①為外籍業者進入限制；②為費率；③為資本額；④為營運設施、設備；⑤則為安全性。

## 二、 二岸互惠平等開放

由於本研究經由多方訪談，並將各物流相關服務業者之意見彙總整理之後，可得知目前我國內物流相關服務業者，其所嚮往之新興貨運市場，乃集中於東南亞如大陸、印度、斯里蘭卡等發展中國家。而這些國家之中，又以中國大陸之市場為各家業者之首選。探討其中原因，不外乎中國大陸是目前新興竄起市場之最，而對於國內業者而言，在語言與文化上之隔閡較少，因此進入大陸市場相對於越南等國家而言較為容易，且台商在當地發展已久，若國內業者能藉由政府於 WTO 談判大陸市場之平等互惠開放，則可結合台商與台商間之密切合作，再加上語言及文化之先天優勢，先行搶佔市場；若國內業者於大陸市場亦能有所發展，則可藉由台灣及大陸二地之發展經驗做為跳板，進一步朝其他國家發展，一步步邁向真正國際化。

## 三、 二岸三通

藉由本研究進行多次之專家、業者訪談，以及產官學座談會之結果，可得知目前物流相關服務產業之間的共識—開放二岸可三通（通商、通郵、通航）。如此可縮短必須行經第三地之間接直航所浪費的時間，而業者於間接直航時為增加貨源，進行三角貿易所引發如文件認定等各種商業糾紛問題亦得以解決。

## 四、 簽訂自由貿易協定

由於香港與大陸簽訂了 CEPA，使香港製造之貨物進口大陸的之關稅逐漸取消，再加上香港有緊鄰大陸的優勢，只要掛有「Made in Hong Kong」之貨物，便可以直接透過陸運運至大陸內部，不但費用低廉且通關快速，可吸引外籍製造業者進入香港設廠製造之意願，增加香港之貨物流通量。

雖然我國並沒有與大陸連接，但是我國的相對地理位置是較香港優越，從歐美

各地來往大陸的貨品如果都能在台灣轉口，可以比香港節省更多的時間。若能透過和不同國家簽訂自由貿易之協定，由於關稅減免等種種優惠，可直接或間接地造成其他國家願意將貨物運至我國轉口，因而增加我國之整體貨運量。因此，我國必須要積極與各個國家談判簽訂各式自由貿易協定。而目前除已與巴拿馬簽署自由貿易協定外，民國 93 年 8 月亦已結束與巴拉圭自由貿易協定之首輪諮商，而我國未來洽簽自由貿易協定之國家，更包括美國、日本、新加坡、紐西蘭等先進國家。如此積極營造自由貿易之環境，方能吸引更多欲運往大陸或是從大陸欲運往世界各地的貨物到台灣進行進出口、包裝或重整的工作，真正做到全球運籌。

## 參考文獻

1. Bailey, Elizabeth E., and Jeffery R. Williams (1998). Sources of Economic Rent in the Deregulated Airline Industry. *The Journal of Law and Economics*, 31, 173-201.
2. Cerrl, Michael, and Montserrat Farell (2001). Economies of Scale in the US Airline Industry After Deregulation: A Fourier Series Approximation. *Transportation Research Part E*, 37, 321-336.
3. Cullinane, Kevin, Dong-Wook Song, and Richard Gray (2002). A Stochastic Frontier Model of the Efficiency of Major Container Terminals in Asia: Assessing the Influence of Administrative and Ownership Structures. *Transportation Research Part A*, 36, 743-362.
4. Reynolds-Feighan, Aisling J. (1995). European and American Approaches to Air Transport Liberalization: Some Implications for Small Communities. *Transportation Research Part A*, 29a, 467-483.
5. Spychalski, John C., (1997). From ICC to STB: Continuing Vestiges of US Surface Transport Regulation. *Journal of Transport Economics and Policy*, January, 131-136.
6. 大公報 (2004 年 12 月 3 日) , 「聯合包裹中外運將拆夥」, 電子口岸新聞中心, [http://www3.chinaport.gov.cn/news/news\\_show.jsp?id=0000058875](http://www3.chinaport.gov.cn/news/news_show.jsp?id=0000058875)。
7. 大陸台商經貿網, 民國 88 年 6 月, 「七、香港應開放空運市場以保競爭力」, 香港經貿報導, <http://www.chinabiz.org.tw/maz/Hk-ch/hk-ch1999-06-1/hk-07.htm>。
8. 中正國際航空站, 民國 93 年, 「貨運量比例圓形圖—93 年 7 月各倉儲業貨運量比例圖」, 貨運區貨運統計資料, <http://www1.cksairport.gov.tw/chinese/download/cargo-volume/e7-5-8.xls>。
9. 中正國際航空站, 民國 93 年, 「機場配置」,

- <http://www.cksairport.gov.tw/chinese/facility/>。
10. 中華人民共和國國家發展計畫委員會、中華人民共和國國家經濟貿易委員會、中華人民共和國對外貿易經濟合作部，民國 91 年 3 月 11 日，「外商投資產業指導目錄」，<http://www.china.org.cn/chinese/PI-c/118456.htm>。
  11. 中華日報編譯中心，民國 93 年 2 月 17 日，「新加坡和巴拿馬將展開自由貿易協定談判」，*中華日報國際新聞*，<http://www.cdnnews.com.tw/20040218/news/gjxw/087000002004021719591854.htm>。
  12. 中華經濟研究院，民國 86 年，「APEC 貿易暨投資自由化對我國工業產品之影響」，*專案計畫執行程果報告*，經濟部工業局。
  13. 公路局監理處督導課，民國 87 年，「86 年度汽車運輸業年度報告」。
  14. 台北市航空貨運承攬商業同業公會、台北市報關商業同業公會，民國 93 年，「全球運籌資訊後勤支援系統開發構想」，<http://www.tafa-r.org.tw/040212.pdf>，民國 93 年。
  15. 台灣省交通處台中港務局，民國 86 年 8 月，「台中港整體規劃及未來發展計畫」。
  16. 台灣省交通處港灣技術研究所，民國 85 年 11 月，「基隆港整體規劃及未來發展計畫」。
  17. 台灣省交通處港灣技術研究所，民國 85 年 9 月，「高雄港整體規劃及未來發展計畫」。
  18. 台灣鐵路管理局，*台灣鐵路統計月報*，<http://www.railway.gov.tw/aay00/fram.htm>。
  19. 台灣鐵路管理局，民國 93 年，「營業服務—貨運資訊及貨運業務電話」，[http://www.railway.gov.tw/c/c5\\_01.htm](http://www.railway.gov.tw/c/c5_01.htm)。
  20. 交通部，民國 90 至 93 年，*八十九至九十二年度交通年鑑*。
  21. 交通部公路總局，民國 93 年，「公路總局九十三年七月份統計速報」。

22. 交通部公路總局，民國 93 年，*九十二年統計年報*。
23. 交通部民用航空局，民國 84 年至 93 年，*民航統計年報*。
24. 交通部民用航空局，民國 92 年，*九十一年民航局運輸統計*。
25. 交通部民用航空局，民國 93 年，*九十二年民航局運輸統計*。
26. 交通部統計處，民國 89 至 93 年，「臺灣地區運輸倉儲及通信業產值調查報告」。
27. 交通部統計處，民國 90 年，「89 年台灣地區各港營運實績比較與分析」。
28. 交通部統計處，民國 90 至 93 年，「92 年台灣地區汽車貨運調查結果摘要分析」。
29. 交通部統計處，民國 92 年，「台灣地區商品別貨品流量及運費率調查報告（國內水上及航空貨運部分）」。
30. 交通部統計處，民國 92 年，「我國貨物運輸概況分析」。
31. 交通部統計處，民國 93 年，「2003 年世界前三十名貨櫃港及營運概況」。
32. 交通部統計處，民國 93 年，「九十二年商品別貨品流量及運費率調查（國內水上及航空貨運部分）」。
33. 交通部統計處，民國 93 年，*交通統計月報*。
34. 交通部統計處，民國 93 年，*交通統計要覽*。
35. 交通部運輸研究所，民國 88 年，*亞太地區國際機場競爭力分析與發展趨勢研判*。
36. 交通部運輸研究所，民國 88 年 11 月，*公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究*（計畫主持人：林正章）。
37. 交通部運輸研究所，民國 88 年 11 月，*公路汽車貨運運價準則檢討修訂之研究*。
38. 交通部運輸研究所，民國 89 年，「兩岸航空貨運市場發展之研究」，*中華民國物流年鑑*。
39. 交通部運輸研究所，民國 89 年，*亞太地區國際港埠競爭力分析與趨勢研判*。
40. 交通部運輸研究所，民國 92 年，*航商在高雄港租賃貨櫃碼頭之規模經濟研究*。
41. 交通部運輸研究所，民國 92 年 3 月，*兩岸航空貨運市場發展之研究*。
42. 交通部運輸研究所，民國 92 年 8 月，*運輸資料分析*，期 26。

43. 交通部運輸研究所、中華民國住宅暨社區服務協進會，民國 90 年，*建立合法搬家業評鑑制度品保制度之研究*（計畫主持人：黃郁文）。
44. 行政院主計處，民國 93 年 1 月，*中華民國交通統計月報*，期 456。
45. 行政院主計處普查局，民國 93 年，*中華民國九十年台閩地區工商及服務業普查報告*。
46. 行政院經濟建設委員會，民國 91 年 5 月，*我國加入 WTO 後對經濟之影響及因應對策報告*。
47. 何美玥，民國 91 年，「自由貿易港區政策規劃與高雄港的角色」，*高雄全球運籌論壇論文集*，頁 1-1-33。
48. 吳義雄，民國 93 年，*金融自由化對台灣十大行庫營運環境與績效之影響*，東海大學貿易研究所碩士論文。
49. 李宗儒、林正章、周宣光，民國 93 年 1 月，*當代物流管理：理論與實務*，第二版。
50. 林正章，民國 89 年 (a)，「路線貨運業單一路線限制之貨物排程規劃問題」，*運輸計劃季刊*，期 29，卷 1，頁 1-32。
51. 林正章，民國 89 年 (b)，「快遞運輸業的發展歷史、現況及趨勢」，*中華民國物流協會主編，2000 中華民國物流年鑑*，頁 162-178，經濟部商業司。
52. 林正章，民國 90 年，「貨物運輸網路研究之回顧與展望」，林正章等合著，*運輸網路分析*，頁 33-66，五南出版社。
53. 林正章、劉志遠，民國 88 年，「路線貨運業運輸網路整體設計之研究」，*運輸計劃季刊*，期 28，卷 4，頁 535-564。
54. 林光、包嘉源，民國 89 年 4 月，「加入 WTO 對我國海運服務業影響」，*中華日報航運電子報*，<http://www.cdnsn.com.tw/article/art89/art0426.html>。
55. 法務部，民國 93 年 8 月，全國法規資料庫，<http://law.moj.gov.tw/>。
56. 法新社，民國 93 年 2 月 24 日，「中國進一步對外國航空公司開放航線」，

- <http://www.epochtimes.com/b5/4/2/24/n472939.htm>。
57. 孫仲文，民國 93 年 12 月 14 日，「WTO 海服貿易研討明年二月舉行長榮受邀主講海運議題」，中華日報航運電子報，  
<http://www.cdnsf.com.tw/news/newsold/93/9312/nw1214/02.htm>。
  58. 財政部關稅總局，「貨物通關自動化報關手冊」，  
<http://www.dgoc.gov.tw/oka/a01.htm>。
  59. 財政部關稅總局，民國 93 年，「各關稅局工作量統計月報表」，  
<http://wwweng.dgoc.gov.tw/show/show.html>。
  60. 國立海洋大學航運管理研究所，民國 84 年，*台灣地區港埠自由化問題與對策之研究*，行政院經建會經濟研究處。
  61. 基隆港務局，民國 93 年，「航運業公司資料查詢」，  
<http://www.klhb.gov.tw/navigation/net02.htm>。
  62. 教育部學習加油站，「不定期船與定期船之主要區別」，  
[http://content.edu.tw/vocation/international\\_trade/ks\\_sm/01/013/1325a.htm](http://content.edu.tw/vocation/international_trade/ks_sm/01/013/1325a.htm)。
  63. 陳榮信，民國 92 年，*高雄港務局推動自由貿易港區成功關鍵因素之研究*，國立中山大學企業管理學系碩士論文。
  64. 黃清藤，民國 91 年，「高雄港物流管理與未來發展規劃」，2002 年運輸物流便捷化研討會。
  65. 經濟部商業司，民國 89 年，「中正機場物流發展現況及趨勢」，*中華民國物流年鑑*。
  66. 經濟部商業司，民國 92 年 12 月，*2002 中華民國物流年鑑*。
  67. 經濟部商業司，民國 93 年 8 月 2 日，公司行號營業項目代碼表，  
[http://www.moea.gov.tw/~doc/cod/code\\_v8.doc](http://www.moea.gov.tw/~doc/cod/code_v8.doc)。



## 附錄一 委託研究計畫執行成果表

### 委託研究計畫執行成果表 ( 九十三 會計年度)

編號：93S86

研究計畫 名 稱	我國參與國際經貿組織新興經濟議題之規劃與分析：物流服務業現況 分析與自由化政策
受 託 人	行政院經濟建設委員會
研究計畫 主 持 人	林正章教授
研究期間	九十三年五月~九十三年十二月
研究經費	新台幣八十五萬
研究成果	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 提出我國自由貿易港區之優劣勢分析，並訪談相關業者，瞭解業者觀點。</li> <li>2. 對國內物流相關服務產業做一適當分類，並對產業現況及面對自由化之發展做一彙整比較。另外亦訪談各物流相關服務產業界之領導者，探討目前各個產業之發展現況及各產業自由化發展之優劣勢。</li> <li>3. 回顧過往研究，提出適合評估物流相關服務產業自由化衝擊程度之評估指標，並據此評估自由化對我國物流相關服務產業之衝擊程度。</li> <li>4. 綜合以上相關資料彙整、業者訪談意見、自由化衝擊評估，提出政府於未來具體可行之方向。</li> </ol>



## 附錄二 期中報告相關審查建議及回覆彙整

張新永 主任

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 期望能歸納出面對未來自由化時之總體策略。</li> <li>2. 物流產業是否已經充分自由化？</li> <li>3. 國內業者多半各據一方，一旦 WTO 要求打破產業間藩籬，國外大型整合性產業將會因此吃下許多市場。欲了解哪些產業會因此遭遇外國整合性產業搶佔市場的衝擊，又政府可針對哪些部分提供協助？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 將於期末報告中歸納之。</li> <li>2. 有關物流產業自由化之程度，可參見報告書，已有說明。目前國家內對外資開放程度高，然而對外缺乏如 CEPA 等協議規範。</li> <li>3. 已遵照辦理。</li> </ol>

左珩 副主任

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 若必須要開放，當政府無法擋在業者前面時，會造成何種衝擊？（業者偶爾較政府更不願意開放）。</li> <li>2. 建議應提出對於可開放程度及時間表，並加強自由化政策之擬定部分。</li> </ol>	<p>皆已遵照辦理。</p>

蘇雄義 教授

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整理多種物流產業之現況有其必要，但建議未來研究應聚焦，將焦點擺在受國際影響較大之產業，亦即探討何產業屬國際網路上一環。並可藉此瞭解台灣業者主要的問題在哪裡？機會何在？以協助訂定和國外談判時之政策基礎。</li> <li>2. 我國物流業者國際化比例較小。透過未來作雙邊談判時，可幫助業者談到更好條件，並可藉此了解未來業者欲至不同國家發展時可能會面對的問題。</li> <li>3. 建議訪談對象應把外商納入，因為國內有許多開放管制要求乃外商提出，因此某個程度上亦應瞭解外商在台灣的的需求是什麼。並且由於這些國外物流業者多半規模龐大，其考量層面乃為全球性考量，而非單點考量，因此需探討國際性物流業者有興趣的部分何在？</li> <li>4. 法規較完備，對於在外商勢力進入時應如何因應或修法將有幫助。</li> </ol>	<p>皆已遵照辦理。</p>

林君堯 教授

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 對於競爭對手應詳盡分析，因此除了香港之外，應再針對其他國家進行分析。</li> <li>2. 開放後對國內產業有何正面發展？而負面影響又</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 已遵照辦理。</li> <li>2. 依據目前研究之產業指標數據來看，以目前開放程度</li> </ol>

<p>為何？</p> <p>3. 國外大企業通常提供 total solution 及 integrated service，而國內業者應如何與之抗衡，或是如何串聯國內業者，加速導引其整合，並有何相對應之產業策略？</p> <p>4. 關於產業的指標，應針對數字呈現之原因多做探討及解釋。</p>	<p>而言，對於產業之衝擊不大，亦沒有明顯負面影響。未來將會加強分析說明。</p> <p>3. 外國整合型業者在台灣貨量所佔比例不到 3%，且其焦點在電子產業為主，於期末報告將會以分貨種切割來分析。</p> <p>4. 已遵照辦理。</p>
--	--

許鉅秉 教授

審查意見及問題	回覆
<p>1. 在因應策略部分，應多探討和國際物流相關之產業，如和進出口、轉口等息息相關之產業，如海、空承攬運送業。</p> <p>2. 是否應探討大中華地區之物流？</p> <p>3. 國內業者未來面臨外國業者壓境時，可利用本身地利條件，選擇和外國業者策略聯盟；當外國業者欲投入時，對於外國業者本身又會造成什麼影響？</p> <p>4. 針對業者而言，開放何者有害，又何者有利？另對於業者優劣勢之分析應再多加補充，使其更完整。</p> <p>5. 對於各國物流自由化現況之敘述應多加強。如大陸應補充除自由貿易港區之外，加工出口區亦免稅。</p>	<p>1. 已遵照辦理。</p> <p>2. 會以大中華角度思考，以香港、大陸等地為例。</p> <p>3~5.之其餘議題亦將視時間允許於期末報告中進行分析。</p>

## 商業司

審查意見及問題	回覆
應邀業界代表一同審閱期中、期末報告，可充分補足實務面之部分，如此意見將更臻完整。	於期末報告前會召開一產、官、學座談會。

## 國貿局

審查意見及問題	回覆
1. 報告中提及業者亦欲至其他國家發展。而其他國家除中國大陸之外，其餘國家之市場在哪裡？	1. 一般業者主要鎖定市場，多半在大陸。
2. 第 29 頁，…僅需秉持平等互惠之原則，應將此一敘述拿掉。	對於 2~7.有關內文之詳盡疑問，已一一確認並修正之。
3. 第 50 頁，修改未來針對承諾取消規定的部分。	
4. 第 98 頁，針對鐵路之劣勢多做原因之描述。	
5. 第 106 頁，所謂「市場開放便帶動競爭」之邏輯為何，並又是誰與誰相互競爭？	
6. 第 125 頁，快遞服務業之承諾開放敘述應修正。	
7. 第 132 頁，報關服務業為進一步承諾要開放的範圍之內，煩請確認。	

## 航政司

審查意見及問題	回覆
航業法有所修正。其中如海運承攬運送業、船務代理業之雇員限制取消，只剩資本額之限制。	藉由業者訪談已知航業法修正一事，將在確認航業法更新內容後修正相關法規條文敘述。

## 關政司

審查意見及問題	回覆
1. 第 12 頁之自由貿易港區的營運流程圖應再確認。 2. 開櫃查驗之時程約可節省 2-3 天，現行海關是否需 要這麼久？	將進一步確認此一營運流程圖 及相關敘述。

## 關稅總局

審查意見及問題	回覆
1. 進出口貨棧營運面積及資本需查證。 2. 簡報第 53 頁，報關業為特許業，營運面積應為誤 植，亦無對外國籍業者有所限制，一切依照公司法 及商業登記法之規範。 3. 第 12 頁通關流程應再確認。 4. 自由貿易港區現況：五港除花蓮港外，其餘都已和 主管機關申請，另外經濟部加工出口區管理處亦提 出申請。 5. 物流中心外國籍之三億資本額限制，國內同。	1. 已遵照辦理。 2. 報關業之相關規範將進一 步查證並修正之。 3. 已遵照辦理。 4. 已遵照辦理。 5. 已遵照辦理。

## 法協中心 蘇玉守 先生

審查意見及問題	回覆
1. 應聚焦於國際物流之部分。 2. 應列舉研究之限制。	已遵照辦理。



## 附錄三 產官學座談會相關建議及回覆彙整

華儲股份有限公司 王忠良 經理

審查意見及問題	回覆
<p>1. 香港先出口後報關之經驗是否可全盤應用至遠翔航空貨運園區？再加上美國 AMS<sup>8</sup>的作業，再配合反恐計畫，此類概念是否可行？</p> <p>2. 由於我國並無類似 AMS 之作業方式，因此國內倉儲部分為整個資訊流之主要瓶頸點。</p> <p>3. 需要進一步資訊透明化，使得資訊流程和作業流程得以搭配而同步取得。</p>	<p>1. 先出口後報關僅針對國內之報關部分。</p> <p>2. 已進一步了解我國進出口報關之資訊流部分，並於期末報告中參考修訂。</p>

亞太聯合物流股份有限公司 林新忠 董事長

審查意見及問題	回覆
<p>1. 物流產業和貨運業息息相關，且汽車貨運為流通業之後勤基礎。因此欲推動任何相關運輸政策，應先安內再攘外。然目前政府各部門各自為政，沒有整套之配套措施，因此運輸政策需要做徹底之總檢討，並使物流產業正常化，使國內之貨運環境健全。</p> <p>2. 汽車貨運、汽車路線貨運及汽車貨櫃貨運業目前有逐漸圍</p>	<p>所有相關內容將斟酌於期末報告中辦理，重點仍將集中於物流產業自由化之部分。</p>

<sup>8</sup> AMS (Automated Manifest System)：乃由美國海關規範之自動化艙單系統，係將美國海關所須之貨物通關資料，在班機抵達美國前，透過電子資料傳輸的方式，傳送至美國海關，以達到貨物預先清關的效果。

<p>結整併之趨勢。</p> <p>3. 目前欲擬定靠行契約及加強強制保險之方式來解決靠行之非法問題。</p> <p>4. 目前汽車貨運業者作法：集中各個貨運業者之貨物，將之運送至貨櫃業者，由貨櫃業者併櫃後集體運送、統一報關。</p> <p>5. 整個汽車貨運之監理制度可再改善，將牌照、燃料、保險稅率調整至合理範圍，提升營業車之競爭力，以使自用白牌車非法運送貨物之情況得以改善。</p> <p>6. 一旦國內環境健全，並提倡策略聯盟、資訊化、行車數位化之情況下，提升整體汽車貨運業之形象，並藉此提升汽車貨運業之跨國營運競爭力。</p> <p>7. 將汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業之角色提升為「公眾運輸工具」，並建議政府可比照大眾運輸工具之模式辦理相關輔導扶植措施。</p>	
--	--

好好國際物流股份有限公司 陳文振 董事長

審查意見及問題	回覆
<p>1. 將國內貨運市場之餅作大：</p> <p>(1) 整個供應鏈中之物流可分為生產階段之物流、中間階段製造商至品牌廠商之買賣物流、以及品牌廠商至末端顧客端之消費物流。</p> <p>(2) 消費物流主要市場在歐美。台灣比較具有優勢的部分，則是在於生產及買賣物流二段。</p>	<p>關於作業平台之部分，事實上在政府 2008 e 台灣計畫當中，有一全球運籌 e 計畫，亦有提到 link 之計畫(目前已更名為「物流業聯盟」計</p>

<p>(3) 生產物流(地方性):可藉由自己主動尋找市場(如:和液晶園區合作,負責其產品之物流運輸);大陸市場的部分亦同,可提供當地台商生產物流之服務,以達到台商服務台商的目的。</p> <p>(4) 買賣物流(國際性):可藉由和大型製造業者(如鴻海)合作,可使物流運送業者較為強勢,因此可和買方作運送談判,甚或提供 VMI 之服務。</p> <p>2. 政府支援:</p> <p>(1) 當業者欲朝國際化、整合型物流產業發展時,政府可協助業者建置一完整之物流服務網路。</p> <p>(2) 為因應完整之服務,政府可協助業者建置資訊作業平台,以提升業者本身之競爭力。</p>	<p>畫),希望藉由資訊將各個物流產業整合,目前仍在研議中。其餘建議將會彙整於期末報告中。</p>
--	---

世聯倉運股份有限公司 黃仁安 董事長

審查意見及問題	回覆
<p>1. 架構:本研究關於自由化和自由貿易港區二者之間,應較無關連性。</p> <p>2. 市場現況:台灣市場小,且過度競爭,物流費用甚至比韓國還便宜,表示台灣內部惡性競爭相當嚴重,導致外籍業者不願意進入台灣市場淌混水,而會採取外包的方式。實際上,國內業者對於外籍業者進入市場一點也不擔心,反而是在如此不健全、惡性競爭的環境下,國內業者應該如何走出去。</p> <p>3. 不必擔心其他國家自由貿易協定如何簽訂,應反問國內業</p>	<p>已於期末報告中彙整參考修訂。</p>

者是否能在如大陸全面取消關稅前準備好。

4. 自由化對國內業者並非造成衝擊，反而實際上，由於自由化程度夠才有競爭，而目前自由化之程度仍不夠，使業者無法提升本身競爭力，因而導致業者無法走向國際。
5. 由於物流中心和自由貿易港區功能多有重疊，而在目前數個物流中心都餵不飽的情況下，預期自由貿易港區亦沒有商機，因而無法達成其預期效果。
6. 需考慮台灣除地理位置外，是否有其他如成本、效率之競爭優勢：
  - (1) 稅：新加坡的稅制，使其成為亞太物流中心，為讓業者健全經營，稅制勢必要有改善。
  - (2) 母法、子法間多有矛盾，甚至有子法抵觸母法之處（如：在物流中心視同出口，然而海關站在營業稅的角度，又認為若是。
  - (3) IT 做的程度仍不夠，仍須多多努力，向國際性整合型業者學習。
  - (4) 成本：由於航空雖然時間短卻太貴，海運雖然便宜時間卻太長，對於時間要求較低的貨物，可採用海空聯運的方式，當亞太的 Hub。而自由貿易港區則是 Hub 一條相當好的路。
  - (5) 基礎建設要有效率，亦要建設對（目前海空聯運較大之缺憾：台北港和桃園中正國際機場距離太遠）。
  - (6) 如法商家樂福會找法商物流業者運輸其商品，日商亦靠日商，因此台商亦可藉由台商品牌製造商全球佈局，能和台商物流服務業者連結在一起，互相支持互

相合作。	
(7) 國際物流中心和自由貿易港區是否法令應簡化成為同等級？	

可利國際運輸集團 李重輝 董事長

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 海空聯運應如何組織連結得當，將會有很大效用。韓航即藉由海空聯運模式崛起。目前台灣海空聯運在大陸交機太慢的情況下，仍有二至三年的優勢。</li> <li>2. 事實上，WTO 對於民用航空業好處居多。</li> <li>3. 兩岸三通視為必要，對民用航空運輸業之貨運量將大有幫助。</li> <li>4. 3%的航空承攬運送業（外籍航空快遞業者），其貨運量佔整個市場（158 萬噸）之 30%，並且維持每年 10%至 20%之成長。</li> <li>5. 大者恆大即為目前整個市場之趨勢。</li> <li>6. 法規關於稅務方面是否應該鬆綁？</li> <li>7. 國內業者可藉由台灣、大陸之營業實績走向國際。</li> <li>8. 物流業者要加強自己的設施，擴大服務範圍，在物美價廉的情況下，台商支持台商才會有意義。</li> <li>9. 落實 CRM。</li> <li>10. 倉儲業者目前還有土地優勢。</li> <li>11. 自由貿易港區可邊實施邊改進。</li> <li>12. 國內市場自由化，由於外籍業者沒有興趣，國內業者可不</li> </ol>	已於期末報告中彙整參考修訂。

用怕；若要朝國外投資，若要台商支持，就需要瞭解貨在 哪裡。	
----------------------------------	--

台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會 陳耀昌 總幹事

審查意見及問題	回覆
1. 第 131 頁。統一速達等宅配業者僅和外籍業者購買其 know how，僅合作而非合資。	已於期末報告中彙整修訂。
2. 白牌車問題應從法規根本解決，以法規限制白牌車之成長。	
3. 郵局到底算不算陸路貨運一環，且郵政法含糊籠統，其不公平競爭對目前業者影響很大。	
4. 目前郵局和業者搶市場，並藉由郵政法再進一步壓縮現有路線貨運業者市場。實在應讓大家公平競爭，不要互相搶佔市場，而要合作創造雙贏局面。	
5. FedEx、UPS 等外籍業者進入內陸應受公路法之規範。	
6. 製造業政府有提出免稅獎勵措施，物流相關服務產業是否亦可照辦？	

行政院經濟建設委員會法協中心 蘇玉守 先生

審查意見及問題	回覆
1. 外籍業者若要進入，國內市場自由化不夠是哪些環節？	已於期末報告中彙整各界意見。
2. 若國內業者欲走出去，如何協助業者整併，又如何協助業者和台商合作？	

## 附錄四 期末報告相關審查建議及回覆彙整

主席：左珩 副主任

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1995 年開放至今，國際物流業者進入之意願沒有大幅增加，這十年來失落了不少貨運市場。</li> <li>希望自由貿易港區能有突破性之建議及進展。</li> <li>自由貿易港區不僅僅是境內關外，而是境內「政府外」，政府的管制應為有限度的管制。</li> <li>目前的困難不在於科技或技術，而在於政府之間的法規互綁，過於重視法令解釋而忽略政策之實質意義，易造成政策推動之困難。</li> <li>優、劣勢是否應調整為國家競爭力？</li> </ol>	<p>已於結案報告中彙整納入。</p>

許鉅秉 教授

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>現多以港或航空站成立自由貿易港區，彰濱可為另一試推範例。</li> <li>應將 IT 技術納入，以電子化之監視系統，採科技監控，並打破各自獨立的自由貿易港區，將台灣形成一「島」的自由貿易港區，並使資訊流能互通。</li> <li>每個自由貿易港區所吸納之貨物不同，角色扮演亦不同。自由貿易港區就長期而言，有一個相當重要</li> </ol>	<p>相關疑問已於結案報告中修正；關於自由貿易港區及物流業者之互動亦於結案報告中一併討論之。訪談對象表達之部分寫法亦已於結案報告中修正之。</p>

<p>之目標是吸引大陸之台商回流。</p> <p>4. 建議：</p> <p>(1) 應補充自由貿易港區和物流業者之互動及影響之分析，可置於結論及建議內。</p> <p>(2) 第 22 頁貨物進出自由貿易港區通關流程圖中，對於整個作業流程可再作確認。</p> <p>(3) 第 23 頁表 4.1 中，提及園區之營運機關為公營，需再作確認。</p> <p>(4) 訪談之寫法應置於附件，而不建議業者、人員等置於內容中。</p> <p>(5) 第 171 頁於二岸三通第三行中，提及「…行經第三『第』…」，此處應為第三「地」。</p>	
---	--

蘇雄義 教授

審查意見及問題	回覆
<p>1. 自由化議題方面，國內目前物流業僅有少部分上保有對外籍業者之進入限制，然而有些議題則和非關稅障礙有關，譬如我國政府各部會之間整合之障礙。因此建議可思考「非關稅相關障礙」，或許可找到不同之探討方向。</p> <p>2. 目前台灣所面臨較大之問題，應為轉運及進口之 buffer。</p> <p>3. 目前各業別之間可能有所衝突，如物流中心和自由貿易港區，境外航運中心和自由貿易港區等。</p>	<p>已於結案報告中彙整辦理，並加強非關稅相關障礙之敘述；而意見規模較大者，建議可於未來後續研究中辦理。</p>

<p>4. 自由化應瞭解 WTO 之走向。瞭解物流之友之成立目的：透過此機制將不同限制打破。</p> <p>5. 台灣如何透過 WTO 作雙邊談判，如何將台灣融入物流之友中。</p> <p>6. 政府和產業之互動亦可加強：如美國政府和 UPS、FedEx 之互動良好，我國政府可與物流業者逐步增進雙方關係。</p> <p>7. 關於押運問題：建議未來港區司機可考特殊牌照，若所載運之貨物出現問題，可直接找該司機負責。</p>	
--	--

### 經濟部商業司

審查意見及問題	回覆
<p>1. 將物流業整合需要時間。</p> <p>2. 第 154 頁中理貨包裝業別之營運特性中，「倉儲設施於工業用地容許使用審核及管理作業規定」此部分建議稍作修改或移除。</p> <p>3. 第 169 頁全球運籌年 e 計畫部分內容建議修正，請查照。</p> <p>4. 第 181 頁座談會回覆中，於好好國際物流部分中，關於 link 計畫名稱有所修正，已改為「物流業聯盟」計畫，並確於明年度開始實施。</p>	<p>已於期末報告中彙整參考修訂。</p>

## 財政部關稅總局

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 關稅總局主管通關業者之管理，另有自主管理之推動，亦即政府鬆綁，授權業者自行管理。建議在研究報告中多提及自主管理之部分。</li> <li>2. 政府和業者間亦有策略聯盟之推動，提供通關優惠之措施，亦應於研究報告中多多提及，以改善政府和業者間之夥伴關係。</li> <li>3. 跨關區報關屬自由化之部分，然而實施困難，且會影響業者生態。</li> <li>4. 第 25 頁表 4.2 中之法令依據，關稅法之條文有所更新，需作進一步確認。</li> </ol>	<p>已於結案報告中遵照辦理。</p>

## 財政部關政司

審查意見及問題	回覆
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 第 22 頁關於課稅區或保稅區之流程圖部分為何需課稅？另進儲限制物品向海關申請核准，由於實際上簽審文件為個別之主管機關為之，因此應為業者向個別主管機關申請簽審文件，而於報關時再將文件一併提交給海關，因此圖中為「向主管機關申請核准」或是「向海關申請核准」需進一步澄清。</li> <li>2. 第 25 頁表格第二欄關於保稅倉庫之設置目的，其中保稅倉庫貨物存儲原則為兩年，然另有但書規定（法規第 45 條），應補充；另在設置功能裡，「供</li> </ol>	<p>已進一步確認已經政府公告之相關流程、法令條文及文字敘述，並逐一於結案報告中修正之。</p>

<p>重整用之保稅貨物」不限自用保稅倉庫，一般保稅倉庫亦可供重整用，建議刪除。</p> <p>3. 境外航運中心之法令依據，除交通部訂定之「境外航運中心設置作業辦法」外，另財政部亦有訂定「境外航運中心貨物通關作業要點」，建議補充之。</p> <p>4. 自由貿易港區內，設置功能第一條，應補充其他區域。</p> <p>5. 我國之各種保稅方式，建議可增加「農業科學工業園區」，其法令依據為「農業科學工業園區設置管理條例」。</p> <p>6. 第 26 頁第二段第三行之「免稅區」應為「保稅區」。</p> <p>7. 第 29 頁高雄港自由貿易港區之第二段：「根據自由貿易港區…相關母子法」，並無母法，需作進一步確認及修改敘述。</p> <p>8. 第 34 頁各國自由貿易港區比較表中，關於台灣之自由貿易港區區位需根據法令作補充。</p> <p>9. 第 36 頁提及台灣目前無 24 小時通關，應作進一步說明：目前 C1 貨物佔所有貨物之比例超過 90%，此部分皆為 24 小時通關，僅剩餘之 C2、C3 貨物，由於需配合海關人員之上下班時間，因此無 24 小時通關作業。</p> <p>10. 第 43 頁表 6.1、第 55 頁表 6.9，應分別加入海關管理進出口貨棧辦法。</p> <p>11. 第 60 頁倒數第二段中之法規，由於自主管理辦法</p>	
---	--

<p>財政部已有修正，建議至行政院政府公告查詢相關法令之最新修正。</p> <p>12. 第 61 頁安全管制之第一目，「物流中心通關辦法」於民國 93 年 12 月 24 日已有所修正。</p> <p>13. 第 64 頁關於保稅倉庫之部分，期於關稅法內之定義已有所修正。</p> <p>14. 第 65 頁第四段第 2 目，「自主管理辦法」已有最新修正，請更新。另於安全管制之部分，「保稅倉庫設置及管理辦法」已有所修正，需更新。</p> <p>15. 第 68 頁第 2 段提及自主辦法第 8 條之落日條款，由於目前已完成階段性任務，因此於新修自主管理辦法中已將之移除。</p> <p>16. 按月彙報：進口貨物之種類，屬武器、彈藥等涉及國家安全之貨物，或需經主管機關核發許可或同意文件始得進口之貨物，於加工出口區及科學工業園區首先需經報關，已有一定管制，因此准許按月彙報；然自由貿易港區之貨物僅需通報，不需詳細申報，亦不需要主管機關之申請文件，若又採按月彙報之方式，造成前、後端皆無查核，將造成危險物品、管制品易流入國內市場，造成國家安全之疑慮。</p>	
--	--

經濟部經研處

審查意見及問題	回覆
1. 國內物流產業之優、劣勢部分，應定義清楚是屬業	已於結案報告中遵照辦理。

<p>界或國家別之優、劣勢，並應設法加入其他方面之優勢。</p> <p>2. 第 34 頁表 4.5 中，關於效率之部分，建議將台灣之「海港」、「空港」，修改為同香港、新加坡之「海運」、「空運」。</p>	
--	--

經濟部綜計處

審查意見及問題	回覆
1. 第 38 頁關於物流產業分類之敘述，應屬行政院主計處或經濟部商業司之定義宜確認之。	已於結案報告中修正之。

法協中心 高 組長

審查意見及問題	回覆
<p>1. 第 25 頁表 4.2 中，由於境外航運中心和其他保稅方式有所不同，屬功能之境外而非區域之境外，建議移除之。</p> <p>2. 第 34 頁表 4.5 中，關於新加坡之押運費，宜確認是否確為押運費，或為接駁之卡車運費。</p> <p>3. 香港可以卡車押運至大陸，其押運方式為何？</p> <p>4. 第 16 頁表 2.3 之內容說明較欠缺，應於本文再加強敘述。</p>	已於結案報告中遵照辦理。

法協中心 蘇玉守 先生

審查意見及問題	回覆
1. 第 36 頁之建議應分短、中、長期。	已彙整相關資料並對本文之章

<ol style="list-style-type: none"> <li>2. 文獻回顧部分應加入 WTO 之友之相關議題。</li> <li>3. 第三章與第九章之關連性作一簡要說明。</li> <li>4. 建議將簡報 24 至 27 頁之比較總表，修正並加入第九章之結論部分。</li> <li>5. 第 16 頁之表格，建議可置於第十章之中長期建議中。</li> <li>6. 可針對政府及業者間如何互動與串聯，及非關稅障礙之部分，於建議中提及。</li> </ol>	<p>節排列作修正，於結案報告中辦理之。</p>
--	--------------------------

## 附錄五 訪談資料彙整

物流中心、保稅倉庫、進出口貨棧及報關業之訪談摘要

<b>產業別</b>	物流中心、保稅倉庫、進出口貨棧、報關業		
<b>訪談單位</b>	1. 財政部關稅總局查緝處 2. 好好國際物流股份有限公司 3. 台北市航空貨運承攬商業同業公會	<b>訪談方式</b>	1. 93年11月5日面訪 2. 電話訪談 3. 93年11月23日面訪
<b>訪談對象</b>	1. 林政雄 科長 2. 謝明學 副總經理 3. 鮑學超 執行長		
<b>訪談內容摘要</b>			
1. 物流中心 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 相關法規近來有所修正，需更新。</li> <li>(2) 目前物流中心共有9家，其中僅外商投資之優比速較具物流中心之完整功能，其餘國內多仍以倉儲為主，甚至削價競爭。</li> <li>(3) 物流中心貨物通關辦法第九條第二項後段規定，國內貨物進儲物流中心，由課稅區運入者，由物流中心填具表單，並登錄電腦後進儲，免向海關申報；同辦法第二十條規定，物流中心與保稅廠商間保稅貨物之進出得向海關申請按月彙報。爰此，僅物流中心貨物輸往課稅區部分需逐筆申報通關，其須逐筆申報通關係因國外貨物進儲時僅申報貨物細項，未含稅則及價格，且海關未實施邊境管理及依風險管理實施抽驗，如准予以按月彙報出中心，則如無邊防一般。</li> <li>(4) 物流中心貨物通關辦法第九條第二項後段規定，國內貨物進儲物流中心，由課稅區運入者，由物流中心填具表單，並登錄電腦後進儲，免向海關申報。爰此，物流中心係可間營國內物流業務。</li> <li>(5) 資本額限制之三億元，乃以價制量，而以目前國內物流中心之市場規模及營運狀況來看，此一限制已無下降空間。</li> <li>(6) 目前物流中心所處理之貨物，以進口貨及轉口貨較多，而出口貨則多半由傳統倉在處理。</li> <li>(7) 未來應可朝開發較落後國家，如大陸、印度、越南、斯里蘭卡等東南亞國家發展。</li> <li>(8) 目前好好國際物流已有在大陸及歐、美各地設置營運據點，並將觸角延伸至承攬業，有意朝整合性產業發展。</li> </ol>			

2. 保稅倉庫
  - (1) 相關法規近來有修正，請留意是否需要更新。
  - (2) 國內貨物進保稅倉庫，乃專攻可增加附加價值之重整用。
  - (3) 由於自用保稅倉庫乃為儲存自有貨物所設，因此未來仍會存在；然而公用保稅倉庫於未來將有可能遇到貨源不足的問題。
3. 進出口貨棧
  - (1) 進出口貨棧專為存放一般等待通關之貨物，並不能從事能加值之物流活動，且尚未通關之貨物不能併貨，待通關後於倉庫內完成併貨程序。
  - (2) 進出口貨棧分為進口倉、出口倉、及轉口倉三類。
  - (3) 未來進出口貨棧之業別因製造廠商有暫時存放貨物之需求而會繼續存在。
4. 報關業
  - (1) 關稅法有新修，請留意法規是否需要更新。
  - (2) 可將進出口通關流程移至他處，因此一流程並非報關業專有。
  - (3) 開放市場外籍業者沒有興趣，皆採外包的方式。
  - (4) 在整合型業者可以自行報關的情況下，國內報關業者已幾乎沒有生存空間。
  - (5) 報關業者到其他國家經營（如大陸）可採和當地合資之模式營運。
  - (6) 在美國，報關業者之專業人員要具有美國國籍，大陸亦同。
  - (7) 民間機構可增補高雄縣報關商業同業公會之資料。
  - (8) 政府應將資訊全面透明化。

貨櫃集散站經營業之訪談摘要

產業別	貨櫃集散站經營業		
訪談單位	中華民國貨櫃儲運事業協會	訪談方式	93年11月4日面訪
訪談對象	陳文光 理事長		
<b>訪談內容摘要</b>			
1.	貨櫃集散站屬於航運業。業者除能兼營進口、出口、轉口貨棧與保稅倉庫外，亦可兼營物流中心，相關規定則參照關稅法及相關業別子法。		
2.	貨櫃集中查驗區乃針對進口貨櫃查驗所設計。對於進口的整櫃貨（CY貨），當海關要求要抽驗某些貨櫃，業者則從貨櫃堆置場區將貨櫃移至集中查驗區備查。集中查驗區（海關查驗貨物辦法）之需求： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 月台作業（板架作業），且和進口倉相連。</li> <li>(2) 需要照明設備及雨遮。</li> <li>(3) 海關會同報關業者一同剪開貨櫃查驗，若貨櫃內貨物有問題移至進口倉，若無問題則移回原位。</li> </ol>		
3.	外國籍船舶運送業可以兼營貨櫃集散站經營業（如：APL、K-Line、韓進），亦有國內船舶運送業者投資經營。		
4.	原航業法中對於貨櫃集散站經營業有費率之管制，然由於公平交易法禁止企業之聯合行為，因此業者建議能將費率之法規條文修改為「備查」，而非「核定」，且不得在有費率之上、下限。		
5.	當地航政機關，即指當地之港務局。		
6.	台灣貨櫃集散站，多為內陸貨櫃集散站，根據中華民國貨櫃儲運事業協會之統計，現有十九家總公司，七家分公司，共二十六家業者；而港口之貨櫃集散站，目前並沒有向港務局報費率；目前國內並無鐵路之貨櫃集散站。		
7.	貨櫃化貨運量，佔全世界貨物運輸的量應不超過50%，主要是由於生活物資、工業用原料及原油運輸等皆無法以貨櫃運輸，其主要運輸之貨物為一般消費品。		
8.	民國89年以後生意變得不好。 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 所謂自由化，僅表示其他國家業者可至本國經營該業別，有沒有貨是另外一回事。</li> <li>(2) 國內貨物並沒有自由化，目前國內有自由貿易港區，然而貨物仍無法直接</li> </ol>		

於兩岸間流通。

- (3) 貨量增加主要是因為當時之出口、進口及轉口貨量增加，而非全因受到自由化開放外籍業者進入之影響。此一自由化，僅只是產業自由化：國民待遇、自由進出，而非貨物之自由化。
  - (4) 轉口、本土進出口、空櫃數量應分開來。實際上是轉口量再增加，進出口量一直不斷減少，主因是工廠不斷外移，台灣貨量移至大陸去了。
  - (5) 可透過報關業者之報單不斷減少（由四位數變三位數），因此實際上貨量並沒有增加，增加的部分應為港口之轉運貨物部分；另若實際探究每一港務局之總體貨量成長趨勢，可發現高雄港成長最者，實為轉口貨物之部分。
  - (6) 內陸貨櫃集散站業者之家數呈現逐年減少的趨勢，早期有三十多家，主要肇因於貨量之減少，業者在無以為繼的情況下，只有關門大吉。
9. 外國籍業者
- (1) 自市場開放至目前為止，沒有百分之百外資之外國籍業者進入貨櫃集散站經營業之市場。
  - (2) 目前國內業者部分有外資投入。
  - (3) 外資多以部分股份投資之方式，乃由於公司法中有股份之限制。
10. 貨櫃集散站經營業業者之優、劣勢：
- (1) 應將優劣勢之比較方式多加描述。
  - (2) 劣勢：早期由於貨量大，港區容納不下，才誕生內陸貨櫃集散站經營業。然而內陸貨櫃集散站近年已成為一衰敗中航業，且港務局開始走向民營化，再加上貨量變少，港務局便想將貨物吸回，造成國內港口貨櫃集散站及內陸貨櫃集散站業者之間的競爭。
11. 業者因應之道及建議：
- (1) 內陸公路運輸多危險：公路越多，土石流越多。
  - (2) 內陸貨櫃集散站業者，看其營運地點是否仍要經營本業，或可轉型經營倉儲、物流業為主，或是直接變賣給其他業者，將經營權轉移。
  - (3) 相較於港口貨櫃集散站業者，內陸貨櫃集散站業者最主要之劣勢，即在於需負擔將貨櫃往返漁港區及內陸貨櫃集散站之內陸運費，因此成本較高。
  - (4) 未來台北港建成之後，港口貨櫃集散站業者之經營空間將更多。
  - (5) 然而目前港務局沒有倉庫（基隆港務局）無法收貨，若貨櫃集散站經營業被摒除於航運業之外，將造成船舶運送業無貨可運。
  - (6) 建議政府鼓勵船舶運送業、船務代理業、海運承攬運送業、及貨櫃集散站經營者至外國設置營業據點：台灣船舶運送業船隻行駛至他國，船務可由

台灣之船務代理業負責，攬收貨物則可由台灣海運承攬運送業者承接，而港口倉儲則由台灣貨櫃集散站業者負責，亦即整個由收貨至運輸皆掌握在台灣業者手上。

- (7) 雖然亞太營運中心、全球運籌中心等口號喊了多年，然而國內仍無能與DHL、UPS等整合不同物流服務之整合性產業匹敵。目前不應將貨櫃集散站再與其他航運業拆散，並將各物流相關服務產業綁在台灣。
  - (8) 目前只有一家業者（東亞）有至大陸經營，且採取和當地業者合作之方式。
  - (9) 可透過鐵路之重運量運輸方式，充分運用鐵路貨櫃集散站，將中間原先之長途公路運輸，改由鐵路運輸，僅頭尾短途運輸由卡車／拖車負責。
12. 其他國家是否相對應開放：
- (1) 秉持平等互惠原則，本國產業哪些部分的條件已經開放，對方會員國亦應至少有這些部分之條件需開放。
  - (2) 台灣目前已經全面開放，大陸亦應全面開放。

航空貨物集散站經營業、民用航空運輸業之訪談摘要

<b>產業別</b>	航空貨物集散站經營業、民用航空運輸業		
<b>訪談單位</b>	交通部民用航空局	<b>訪談 方式</b>	電話訪談
<b>訪談對象</b>	韓振華 技正		
<b>訪談內容摘要</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 對於此二種產業之外籍業者限制，須分為依 WTO 協定可進入我國經營該業別；或未有協定，僅能基於平等互惠條件，並須依一定之股東限制條件，方可於我國經營此二種產業。</li> <li>2. FedEx、UPS 等國際性整合型物流產業業者，其於中正國際機場航空貨物集散站主要集散之貨種，以快遞貨（每件 70 公斤以下）為主。</li> <li>3. 於報告中應補充「航空器飛航作業管理規則」中所規範關於安全管制之法規內容。</li> </ol>			

航空貨運承攬業之訪談摘要

產業別	航空貨運承攬業		
訪談單位	台北市航空貨運承攬商業同業公會	訪談 方式	民國 93 年 11 月 23 日面訪
訪談對象	鮑學超 執行長		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 外資進入對國內業者造成什麼影響？</p> <p>(1) 1994 年早已開放，對業者影響不大。</p> <p>2. 目前市場開放後，國內航空貨運承攬業公會會員可分為四大類：</p> <p>(1) 專門營運快遞。</p> <p>(2) 專門做進出口報關及進出口運輸。</p> <p>(3) 專門做危險物品、特殊物品。</p> <p>(4) 整合型業者。</p> <p>3. 國際上，跨國型業者不斷地在垮臺、整併，因此跨國型業者數量變少。</p> <p>4. 根據 2004 Capital Market，DHL 所做之報告，顯示世界上僅能有兩家整合型物流業者，多一家都會賠本。</p> <p>5. 國際性整合型物流業者主要整合以下七種產業（五種特許產業、二種非特許產業）：</p> <p>(1) 特許產業：航空運輸業、航空地勤業、航空倉儲業、航空貨運承攬業、航空貨運報關業。</p> <p>(2) 非特許產業：陸運行業、金融業。</p> <p>6. 外籍業者在國內經營情況：</p> <p>(1) 顯性業者之市場佔有率不到 3%。</p> <p>a. 沒有市場，外國籍業者亦不願意進來。</p> <p>(2) 隱性業者則多半採用和國內業者共同投資之方式。</p> <p>7. 其他國家開放情形：</p> <p>(1) 明年始大陸之航空貨運承攬業已然開放。</p> <p>(2) 除大陸外，亦有在美國、歐洲等地發展。</p> <p>(3) 亦有中型公司採用和其他國家公司參股合資的方式投資。</p> <p>8. 高雄國際機場業者較少的因素：</p> <p>(1) 地方小、貨源少，一有貨大家就拼命削價。</p>			

- (2) 自從高雄加工出口區結束營運後，貨量更少。
- (3) 有許多或都是交由物流中心再發貨至中正國際機場，因此高雄國際機場貨運量越少。
- (4) 應加強高雄國際機場周邊之所有基礎建設，提供方便的貨運環境。

9. 目前業者經營狀況：

- (1) 有兼營小型物流中心，根據單一貨主的需求來處理其貨物。
- (2) 航空貨運承攬業者越來越多。
- (3) 國內大型業者不超過十家。
- (4) 目前有 60%以上的航空貨運承攬業者有兼營海運承攬運送業。

10. 業者遭遇的問題：

- (1) 不瞭解 WTO 到底目的為何，政府因應加入 WTO 又有擬定什麼樣的短、中、長程計畫。
- (2) 我們的競爭對手是誰？他們目前又有哪些措施？
- (3) 對國內整體狀況信心不足。
- (4) 苟延殘喘：快遞貨物比一般貨物還要便宜（台北到香港 18-19 元／公斤降至 9 元／公斤）。
- (5) 進、出口貨量減少，造成政府課不到稅而變相拼命查稅，亦造成業者負擔。
- (6) 目前自主管理之業者實際上什麼都不管，這是海關和業者策略聯盟造成的問題。
- (7) 進入 WTO 後，航空貨運承攬業者在紙上作業的部分表面上遵從 WTO 的協議，然則實際上有的執行的不全，有的業者則實施的亂七八糟（如：文件標準化）。
- (8) 排名前二十名的許多承攬業者被國際性整合型物流業者併購、合併。
- (9) 許多小型業者則被迫關門大吉。
- (10) 民用航空業有許多業者都有兼營航空貨運承攬業，然而由於台灣海關太麻煩，以致於業者不願意在台灣兼營航空貨運承攬業。
- (11) 由於早期認為陸運為國際運輸的延伸，因此航空貨運承攬業可以直接兼營，僅限制車輛不得超過三噸半。由於如此不需要檢附停車場、消防、環保等，因此有許多快遞業者為減少成本乃申請航空貨運承攬業。但此舉遭到汽車貨運業、汽車路線貨運業之抗議。

11. 業者因應之道：

- (1) 小型業者：可以延續，甚至在 UPS 等國際業者在國內垮台之後尚能續存。
- (2) 中型、大型業者：會由市場上消失。
- (3) 只有合乎市場需求、有完整資訊工具、具全球化格局、能有為其抗爭的政府做

後盾的大型業者得以生存。

- (4) 面對整合型業者，國內業者以自己本身的長處，製造了顯性及隱性障礙，目的為制衡整合型業者，並將之拖垮：
  - a. 向政府告發，加強取締整合型業者之路邊臨時停車，增加人力成本。
  - b. 貨車被拖走，造成整合型業者之失物率增加。
  - c. 檢舉飛航安全有問題。
  - d. 整合型業者亦有對策：加強 B2B，B2C 越來越少；並和其他異業合作代替其在地方收件，減少被拖吊的問題；或不得不採委外經營，採用和國內業者合作之方式。
- (5) 目前航空貨運承攬業擁有車輛不超過 3%，其他多半委託汽車路線貨運業者經營陸運業務。

12. 未來發展及建議：

- (1) 希望未來政府不再給外籍業者超國民待遇，造成不公平競爭。
- (2) 政府應製造吸引業者來投資之誘因。

海運承攬運送業之訪談摘要

產業別	海運承攬運送業		
訪談單位	台北市海運承攬運送商業同業公會	訪談方式	電話訪談
訪談對象	簡榮芳 總幹事		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 航業法有修正，可密切注意是否有新修條文。</p> <p>(1) 新修條文中幾乎將相關限制移除。</p> <p>2. 海空承攬合一之證照，僅為行政便利所設，如此可將申請窗口合一。</p> <p>(1) 海運承攬運送業者可透過港務局同時申請航空貨運承攬業之許可證。</p> <p>(2) 航空貨運承攬業者亦可直接透過航空局申請海運承攬運送業之許可證。</p> <p>(3) 單一證書上標明二種行業別。</p> <p>3. 航政轄區之航政機關，即指當地之港務局。</p> <p>4. 目前業者之營運情況：</p> <p>(1) 較大型之業者，已有不少已朝向國外發展。</p> <p>(2) 中、小型業者，則多以三角貿易方式，來往於大陸、台灣及第三地。</p> <p>(3) 實際上大型、小型業者之間，私底下亦有相互合作，採用「配貨」的方式，以彼此所承攬的貨物，將貨櫃填滿。而之後獲得之利潤，則按貨量比例分配。</p> <p>(4) 雖然業者仍多半希望能保持自主性，然而由於國際化、自由化之影響，業者間亦逐漸朝向聯盟方式營運，以擴大營運規模，迎接國際性整合型業者的挑戰。</p> <p>(5) 以航運業四種產業來看，海運承攬運送業之資本額限制較低，因此目前如船舶運送業者、船務代理業者，皆有投資經營海運承攬運送業之跨業經營方式，然而對於原有業者影響有限；而目前亦有海運承攬運送業者投資如報關業、船舶運送業、汽車貨運業、倉庫、包裝業等物流相關服務產業。</p> <p>5. 市場開放後外籍業者進入情況：</p> <p>(1) 目前純外籍海運承攬運送業者佔全體之比例很小。</p> <p>(2) 外籍業者通常採老闆是外國人、雇員是台灣人之方式營運。</p> <p>6. 自由化之影響指標：</p> <p>(1) 根據台北市海運承攬運送商業同業公會簡榮芳總幹事之訪談，就家數而言，在市場開放前後，業者家數變化不大，然而主要承攬之貨運量減少。</p> <p>7. 目前國內業者所具備之優、劣勢：</p>			

- (1) 優勢：人力資源及開放經驗較早；地緣關係佳。
  - (2) 劣勢：國內幾百家業者之間承攬貨物之流程完全沒有統一之概念。
8. 業者之所面臨之問題及相關建議：
- (1) 三角貿易佔海運承攬運送業之比重很大，然而在收支、收據承認、文件認定、文件傳遞等方面，由於受到政治干擾，常常造成不必要的商業糾紛，使得業者在夾縫當中求生存，實應早日開放兩岸三通。
  - (2) 對於其他 WTO 會員國，則希望皆能採取平等互惠原則方式開放，使得業者得以至其他國家經營。
9. 大陸之船舶承攬運送業要 2006 年才開放。
10. 目前交通部、經濟部已在籌辦設置「流通服務業」之整合性產業。

船務代理業之訪談摘要

產業別	船務代理業		
訪談單位	中華民國船務代理商業 同業公會全國聯合會	訪談方式	1. 93年11月4日面訪 2. 電話訪談
訪談對象	楊聯義 總幹事		
<b>訪談內容摘要</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 相關法規之敘述需至交通部更新。多年來法規限制有改變，需看新法規。</li> <li>2. 船務代理業為地方性產業，其前身：洋行。台北市公會於民國 57 年即成立。</li> <li>3. 各公會組織是否應清楚列出。 (1) 中華民國全國聯合會乃為參與世界船務代理業務國家成員，乃以全國代表出席。</li> <li>4. 台北市船務代理業者為「總代理」，其他有港口縣市之船務代理業者為「港口代理」。由總代理直接跟外國船東簽總代理合約，且為唯一窗口。船東決定要跑哪些港口，總代理安排各個港口之事務及港口代理（訂定 sub-contract）。</li> <li>5. 船務代理業因為服務業，資本額不用太大；台北市公會登記家數最多曾至一百九十多，目前掉至一百六十七家，顯示市場已呈飽和狀態。每家業者規模：平均 20 至 25 人。</li> <li>6. 本國籍船舶運送業者多半有申請船務代理業許可證。</li> <li>7. 船務代理業大部分皆代理定期航線業務，偶爾承接不定期航線業務。承攬貨物之業務主要乃被船東委託承攬貨物出口，以免造成滿船進空船出的情況。</li> <li>8. 由於公平交易法規範企業不得有聯合行為，因此費率之管制已移除，是否造成惡性削價競爭之情況未定。</li> <li>9. 海運承攬乃先找貨後找船，船東可有許多家；船務代理所承攬貨物僅給合約委託之船東。海運承攬業者主要來自船舶運送業者之銷售員，主要靠找小貨主之併裝貨為主，目前台灣海運承攬運送業亦呈市場飽和狀態。然而船務代理業者亦可申請海運承攬運送業之許可證，朝多元化經營（實際上現在亦有多家業者有海運承攬運送業之許可證）。</li> <li>10. 若 WTO 開放讓外商進入，業者應如何反應：</li> </ol>			

- (1) 關門不營業，小蝦米不和鯨魚鬥。
  - (2) 和其他業者合作，增強經營能力。
  - (3) 若資金足夠，則可由購買船隻，由船務代理業轉而經營船舶運送業；或藉由現有規模，申請海運承攬運送業之許可證，朝多元化經營（然受限於目前海運承攬運送業市場飽和）。
  - (4) 實際期望：
    - a. 船隨貨走，需將外籍船舶運送業吸引過來，沒有船就沒有業務。
    - b. 對於進、出口貨通關，港口提供船舶停靠之天然條件、裝卸效率、營運時間等均為吸引船隻之重要條件。因此需將進、出口、轉口等貨物通關之航政、關政簡單化、便捷化，至少要做到和其他國家（香港）同等級。
    - c. 促使大陸開放市場，並能享有對等待遇。
    - d. 轉口貨為台灣近幾年來之命脈，應促使貨物轉口便捷化。
    - e. 促使三通，兩點之間最短的距離為直線，可省船期、省燒油。
11. 民國 91 年加入 WTO 以來，僅有一家日商船舶運送業分公司申請船務代理業許可證，以將本國籍業者吸收為分公司一部份之方式進入市場，然對整體影響不大。主要原因是由於國內市場已經飽和，且本國籍業者具有地緣優勢，熟稔本地港口各項事務，具地方性專業。
  12. 大陸的地緣、文化背景、台商之緊密度，再加上近年貨物往大陸流，基於此類原因，乃為船務代理業者拓展國際業務之極好市場。其他國家多半已有當地業者經營，較難進入市場。
  13. 目前大陸船務代理業之相關法規尚未開放，無法獨資經營，於 2005 年可能有某程度之開放。
  14. 船要來，船務代理業自然會有業務進來；反之，船務代理業者需自行開拓市場。
  15. 以目前市場狀況來看，較具規模的業者，已隨船東朝西進，採和大陸當地業者合資方式營運；較小規模業者，則首先由將辦公室縮小、人事精簡等方式降低經營成本、提高經營效率，並藉以提高服務水準、尋找商機；或是增資，找其他股東，申請其他運送業許可證，進行多元化經營。公會曾試圖努力促使較小規模業者合併，但成效不彰。
  16. 有些政策性宣示大於實質意義之法條，不能隨意修改，只能漸進式改良，業者只有尊重並配合之。

鐵路運輸業之訪談摘要

<b>產業別</b>	鐵路運輸業		
<b>訪談單位</b>	台灣宅配通股份有限公司	<b>訪談 方式</b>	電話訪談
<b>訪談對象</b>	洪子健 經理		
<b>訪談內容摘要</b>			
1.	<p>台灣鐵路管理局為求多角化經營，拓展新型運輸方式，主動找上台灣宅配通，合作運送宅配貨物。</p> <p>(1) 中間長途部分利用鐵路運輸。</p> <p>(2) 選擇只停靠大佔之自強號，採固定班次、每列車單一車廂規劃為宅配車廂之方式運作。</p>		
2.	<p>營運現況：</p> <p>(1) 已實際運作二至三個月。</p> <p>(2) 每日六班自強號列車（亦即對開十二班），每班半車廂運送宅配貨物。</p> <p>(3) 目前營運效果有待加強，主要癥結出在貨物上、下火車時，火車站場地之人員調度及車輛停放的部分實有瓶頸存在。</p>		

汽車貨運業之訪談摘要

產業別	汽車貨運業		
訪談單位	亞太聯合物流股份有限公司	訪談方式	93 年 11 月 30 日面訪
訪談對象	林新忠 董事長		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 現行法規部分：</p> <p>(1) 附錄之噸位相關規定已經有新修。</p> <p>(2) 砂石車已經回歸重量法。</p> <p>(3) 載運砂石載重計應該要廢除。</p> <p>2. 目前費率並沒有由公會主導，乃由交通部擬定定價。</p> <p>(1) 目前擬將運價由原先之六塊多調升至七塊多。</p> <p>(2) 84 年後多年未調整運價之原因，主要由於物價不斷上漲，然而業者實際之收入僅為平均三塊多，因此無法再調漲。</p> <p>3. 靠行問題：</p> <p>(1) 汽車貨運業中有 90% 為靠行。</p> <p>(2) 成因：公司可將貨車之保養、維修由司機負責，可確實降低維護成本、耗油及車輛損壞率。</p> <p>(3) 交通部公路總局一直要求業者要杜絕靠行→實際上是不可行。</p> <p>4. 非法自用車問題：</p> <p>(1) 現有業者亦接受自用車靠行：為求生存，且不用負擔責任，且肇事發生時亦可不用為車主擔保負責。</p> <p>(2) 目前非法自用車之比例：佔自用小貨車總數約 50%，亦即約有三百萬量為非法自用車，至少為合法營業車輛之三十倍。</p> <p>5. 其他問題：</p> <p>(1) 違規拼裝車輛交通部無法可管。</p> <p>(2) 在山裡、溪谷裡行駛的車輛，由於並非在公路上行駛，因此無法可管。</p> <p>(3) 進入限制規範需要全新貨車 20 輛，業者以一些變通方式（如找汽車商借車子領牌）通過申請後，便將之以新中古車方式變賣。</p> <p>(4) 由於歷史的演變，路線貨運業逐漸侵蝕原先汽車貨運業之營運範圍。</p> <p>(5) 目前上市或上櫃公司為達到營業額，會不計成本壓低價格競標，以達到業績標準，雖然無法在營運賺錢，但可在股市或匯市賺錢，然而如此卻造成市場價格失衡。</p>			

- (6) 航空貨運目前被壟斷，乃因其有交通部核准之白牌車非法營運，且汽車貨運業者無法進入航空貨運站，因此汽車貨運業無法與之競爭，目前仍有 90% 為航空貨運的白牌車所載送。
- (7) 合法的有法可管，非法的無法可管，政府沒有真正的輔導政策。
6. 現行法規限制條件：
- (1) 若開放，則業者的價值將逐漸下滑。
  - (2) 應保留一定門檻，使業者能保持一定之價值。
  - (3) 門檻越低，則由於台灣人喜歡自己當老闆的心態，將使得業者越來越多，問題也越多，倒閉情形越多，交通安全上的問題也會越來越嚴重。
7. 現行營運狀況：
- (1) 整車乃指每次運送以「趟」計算。
  - (2) 以運送國內貨物為主，且多半為短途運輸。
  - (3) 新竹科學園區之貨運主要由五崧負責承攬運送，運送車輛為全氣墊式車輛。
  - (4) 以現行狀況來看，若汽車貨運業沒有和其他產業策略結盟，將找不到貨物載運。
  - (5) 前在製造業尚未外移之前，由原料開始到最下游顧客端，整個供應鏈過程各個階段的原料／半成品／成品之運送皆可由汽車貨運業運送；如今製造業外移後，僅剩下成品之運送機會，因此貨運量大量減少。
8. 外籍業者及其他國家：
- (1) 由於經營環境之不同，因此外籍業者不敢貿然進入，多半會以和本國業者合作之方式營運。
  - (2) 在世界各國汽車貨運業普遍而言仍屬於比較有部分限制的行業，如美國像是車輛、人員、道安等皆要管制。
  - (3) 落後國家對於汽車貨運業之管制最少；較先進國家會有許多規則性的管制。
  - (4) 目前限制對欲進入投資之國外大型業者而言完全不是問題。
  - (5) 在開放市場後，開放前與開放後對於家數及就業人口的影響極微。然而由於大部分貨物外移，且建築業蕭條，使得大貨車之數量下降，小貨車之數量略有增加。
9. 國內業者面對外籍競爭對手之優、劣勢：
- (1) 優勢：具本地緣優勢，較易博取廠家青睞。
  - (2) 劣勢：不平等待遇（如航空貨運白牌車之違法貨運）。
10. 業者之因應之道：

- (1) 公會目前已擬定靠行契約草案（所有汽車貨運業皆適用），未來訂定遊戲規則後，將靠行正常化。
- (2) 靠行業者需強制投保任意險，如此當發生事故時對於司機亦較有保障，在處理上比較不會發生財務上之問題。
- (3) 若外籍業者長驅直入汽車貨運業，則國內業者無法可擋。
- (4) 業者目前期盼不了政府之任何補助，僅能自求多福，挖西牆補東牆的慘淡經營方式，而業者之間亦會相互支援。
  - a. 大公司：如五崧，將自己努力找貨物的來源，主要合作的是固定長期客戶。
  - b. 小公司：如靠行業者，靠零星叫車及打廣告，主要合作對向則是臨時性的客戶。
- (5) 目前業者多有跨業經營，如兼營貨櫃貨運業、路線貨運業；或者是海運業者和公路貨運業者亦有所結合。
- (6) 由於政府的主導推動，目前業者亦有在考慮和不同業別業者合併，以擴大經營規模。

11. 國內業者向外發展：

- (1) 有至越南、大陸等地發展之業者，然而經營困難，主要差異亦在於台灣和大陸在島國及大陸之地理條件上的差異。
- (2) 目前大陸物流業已開放，然而司機較難管理，因此亦經營困難。
- (3) 大陸及越南是眾多業者主要考慮的對向。
- (4) 越南亦已開放讓外籍業者進入市場。
- (5) 未來在大陸若面臨國際性整合型業者長驅直入，則應該運輸類型細分為長途、短途及專業等不同區塊，只要能掌握單一區塊，就有生存的空間。

12. 未來發展及建議：

- (1) 面對非法自用車之作法，則建議效法日本作法，對自用車加強管制：在某一個地區，多少時間時只有營業車才可以進入，讓營業車有生存的空間。
- (2) 建議管制自用車之成長：限制購買自用車之條件、調漲自用車稅費，而降低營業車輛之稅費。
- (3) 建議只要是在我國境內行駛之動力車輛就應該受到管制，徵收牌照稅及遵守一定之安全管制。
- (4) 許多不合時宜的法規及行政命令（如農用車），應將之訂立落日條款修訂或刪除。
- (5) 將汽車貨運業應該列入公眾運輸當中，並研究如何輔導之。
- (6) 建議以貨物為營業者均應使用營業車輛。
- (7) 參考日本之血統組合：幾十家公司車輛結合在一起，向政府提出申請：要地、

要錢、要政策。

- (8) 在策略聯盟的部分，希望政府能提出適當之輔導獎勵措施，如此才能因應大者恆大的時代來臨，使業者起死回生。
- (9) 希望運價能訂立上、下限。

汽車路線貨運業、快遞業之訪談摘要

產業別	汽車路線貨運業、快遞業		
訪談單位	台灣省汽車路線貨運商業 同業公會聯合會	訪談 方式	93 年 11 月 23 日面訪
訪談對象	陳耀昌 總幹事		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 貨運業法規定義有模糊地帶。</p> <p>(1) 快遞業之定義及規範。</p> <p>(2) 郵局快遞到底屬於公路法或郵政法所管轄。</p> <p>(3) 郵局甚至設置收集配送零擔貨物的站所，因此郵局是否僅能在郵局收送貨物，或是可在郵局之外受理包裹（即為零擔貨件），此類法規定亦模糊。</p> <p>(4) 汽車貨運業及汽車路線貨運業間之分類仍不夠清晰。</p> <p>(5) 宅配業以超商為營業站所，收集配送零星貨物，因此亦屬汽車路線貨運業。</p> <p>2. 站所部分著墨較少：</p> <p>(1) 在路線貨運業中，站所功能相當大。</p> <p>(2) 人事成本亦佔相當大之比例。</p> <p>3. 快遞業不應和路線貨運業分開。</p> <p>(1) 以既有法規之下，快遞業為「收集、配送零擔貨物」屬路線貨運業。</p> <p>(2) 僅客戶可要求寄達時間、寄達地點等附加價值，然而整個運作模式仍和路線貨運業相同。</p> <p>(3) 實際上新竹貨運及其子公司加達快遞採用資源互享之方式，而大榮則僅成立一快遞部門負責處理快遞貨物之部分。</p> <p>(4) 公路法尚無規範快遞業似乎有些牽強，不必另外疊床架屋。</p> <p>(5) 可做傳統貨運與快遞其託送貨物運價之比較。</p> <p>4. 航空快遞業：</p> <p>(1) 在機場外是否應受公路法之約束。</p> <p>(2) 實際上如 FedEx、UPS 等航空快遞業者，有收集、配送零擔貨物之行為，不太合乎現行公路法之規範。</p> <p>5. 外籍業者進入汽車路線貨運業之情況：</p> <p>(1) 自民國 92 年開放以來，無外籍業者申請營運汽車路線貨運業。</p> <p>(2) 有利用資金投入之方式和國內業者採合資經營（如統一速達、台灣宅配通）。</p>			

6. 外籍業者對本國業者造成之衝擊：
  - (1) 傳統路線貨運業者有 20%至 30%的貨運量被統一速達等有外資投入之宅配業所瓜分。
  - (2) 郵局由於定點、定時，亦有受到宅配之高附加價值且二十四小時收送貨物之影響。
7. 業者目前所遭遇之問題：
  - (1) 載運本公司之產品，皆為「載運貨物為營利」，應屬公路法規範之下，即應申請貨運業之執照，然實際上很多業者都無，造成許多白牌車問題。
  - (2) 國內快遞業數量不多，指的是合法經營的業者，僅三家；實際上業者非常多，多半乃掛白牌車非法營運。
  - (3) 路線貨運業目前非法營運，而不去申請執照之主因：營運站所。
    - a. 取得土地之成本非常高。
    - b. 向當地政府申請營業登記證，其中包括房舍建築、消防、堆高機等作業皆要取得證照。
    - c. 另外的原因：司機（白牌車司機所使用之一般駕照和職業駕照一個月薪資差一萬以上），欲節省人事成本的開支。
  - (4) 路線貨運業另一亂象：靠行。
    - a. 靠行公司亦找白牌車載貨，造成惡性競爭。
  - (5) 運價無法調整：
    - a. 產業外移。
    - b. 貨運業之價格惡性競爭。
    - c. 政治因素，各界壓力造成運價難以調漲。
    - d. 近幾年國家景氣不好，經濟狀況不佳。
  - (6) 一般汽車貨運業無路線牌照，然而為了讓汽車使用率提升，亦多多少少會違法兼營零擔貨運的部分。
8. 業者因應之道：
  - (1) 路線貨運業合法業者之比例，約為 60%至 70%。
    - a. 白牌業者較無保障。
    - b. 合法業者較具規模，發生事故時之求償、理賠等申訴管道給消費者保障。
  - (2) 對於非法自用車之因應之道：
    - a. 由於政府人力不足，乃鼓勵業者自行檢舉、蒐證：取得發票、拍照；然而非法業者實在太多，且有些公司乃人頭公司，得到風聲就關門另起爐灶。
    - b. 營業車牌和自用車牌的牌照稅調整成一致，甚至比自用車牌要低，或可造

成遊走法律邊緣業者轉型成為合法業者。

- (3) 較小規模公司策略聯盟：由於西部業者為拓展業務朝東部發展，造成東部業者營運受到影響，貨運量減少；因此東部業者和西南部較小業者進行策略聯盟，以減少站所成本、土地成本、並減少人事開銷。
  - (4) 較大規模公司合併：基於站所成本之考量，台南貨運和中連貨運合併。
  - (5) 為增加貨車利用率、降低司機成本：
    - a. 業務外包。
    - b. 另外成立公司，兼營汽車貨櫃貨運業：白天作貨櫃貨運，晚上可做路線貨運。
  - (6) 較具規模業者，如新竹、大榮、中聯等，以實際著手進行貨件追蹤系統之設置，以增加營運之競爭力。
  - (7) 提高服務品質，增加貨物之附加價值。
9. 目前業者之優、劣勢：
- (1) 優勢：許多老公司，土地取得時之成本較低，且已建立了一定口碑。
  - (2) 劣勢：國內資訊方面較落後，但仍在急起直追中。
10. 國內業者至大陸發展之情況：
- (1) 目前大陸市場尚未開放，大榮已在大陸和當地貨運業者以策略聯盟方式合作。
  - (2) 新竹貨運仍在觀察中。
  - (3) 大陸當地業者水準不高，且設備簡陋、經營環境落後。
  - (4) 目前荷商 TNT 亦已在大陸發展。
  - (5) 目前其餘業者規模不夠大，因此尚無能力國際化。
11. 未來發展及建議：
- (1) 大者恆大，小家業者將逐漸被淘汰。
  - (2) 法規應重新定義清楚：有收集或配送零擔貨物者，應歸類於路線貨運之類。
  - (3) 建議航空快遞業者一出機場應完全受到公路法之管轄，申請路線貨運業之執照。
  - (4) 不管未來市場是否完全開放，只要遊戲規則平等，汽車貨運業者皆可迎戰。
  - (5) 穩固現有市場應戰，再談費率開放，以免價格之惡性競爭。
  - (6) 依保護消費者立場而言，法規之各項管制應至少有一定水準，如此符合規定之業者才能具有最基本之營運規模，亦才真正有能力能服務消費者。
  - (7) 未來欲朝國外發展之業者，由於規模之因素，可採用和其他國家業者策略聯盟之方式。

汽車貨櫃貨運業之訪談摘要

<b>產業別</b>	汽車貨櫃貨運業		
<b>訪談單位</b>	1. 台北市汽車貨櫃貨運商業同業公會 2. 亞太聯合物流股份有限公司	<b>訪談 方式</b>	1. 電話訪談 2. 93年11月30日面訪
<b>訪談對象</b>	1. 甘能光 總幹事 2. 林新忠 董事長		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 營運現況：</p> <p>(1) 主要乃結合船舶運送業、報關業及進出口商三種產業。</p> <p>(2) 貨櫃市場不斷在萎縮，競爭非常厲害。</p> <p>(3) 由於山隆貨櫃的低價競爭策略，造成市場價格大亂。</p> <p>(4) 船公司所自行成立之貨櫃車隊，由於有船公司補貼，因此亦可將價格壓低。</p> <p>(5) 船公司除自己的車隊外，尚會和其他貨櫃貨運業者合作。</p> <p>(6) 目前船公司擁有貨櫃車隊者不多。</p> <p>(7) 小型業者只好削價競爭，或是倒閉。</p> <p>(8) 因此台灣目前汽車貨櫃貨運業亦呈現大者恆大的情況。</p> <p>(9) 貨櫃貨運業者有多角化經營，亦有跨國經營。</p> <p>(10) 目前貨櫃運送業者須兼營報關業才有生意可做。</p> <p>2. 外國籍業者進入市場：</p> <p>(1) 由於外國船舶運送業者面臨土地取得問題、車隊管理營運、及人員調度管理等問題，因此不太願意進入市場，寧可選擇和本國業者合作。</p> <p>3. 因應策略及建議：</p> <p>(1) 小型業者和大型業者策略聯盟或合併皆不太可行。</p> <p>(2) 希望費率能夠向上調升，以平衡業者損益。</p> <p>(3) 政府能輔導業者，增加營運規模。</p> <p>(4) 貨櫃運送業一定要多角化經營才得以生存。</p>			

### 高雄港務局之訪談摘要

<b>產業別</b>	高雄港務局		
<b>訪談單位</b>	高雄港務局業務組業務拓展科	<b>訪談方式</b>	民國 93 年 11 月 9 日面訪
<b>訪談對象</b>	鄭旭明 科長		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 推動自由貿易港區的主要目的以及主要業務</p> <p>(1) 希望可以建立一個電子化、資訊化的作業環境，無論是人、車、貨櫃（物）都接受電子的辨識系統，利用條碼或是 RFID 等等的技術，希望可以建立電子化的門禁措施，同時也錄影存證，之前已經先推行了影像辨識系統辨識率高達 95% 以上。</p> <p>(2) 並建立一個整合的資訊平台，希望以後公、民營機關都可以透過這個資訊平台建立資料庫，並取得所需的資料；主要是為了因應將來可能會有需要的大量的貨物資料。例如：貨櫃在進到高雄港時，先上傳報單，碼頭上利用電子儀器確認貨櫃正確，在依貨櫃流向傳送訊息給該關口，假如貨櫃要出關，則在貨櫃到關口之前，守門人已經從電腦知道此貨櫃之訊息，不用再填複雜的通關文件。</p> <p>(3) 目前高雄港務局的主要任務就是招商，希望有更多廠商進入高雄港自由貿易港區。</p> <p>2. 目前推動自由貿易港區的方向</p> <p>(1) 自由化是世界的潮流，海關方面應該也要有相同的共識，不應該還管制那麼多，我們也積極的與海關洽談中，希望海關撤出（含所有的業務），如此一來，自由貿易港區才算自由，他們只需要在進入課稅區的地方再介入，自由貿易港區的推動，廠商願意加入的關鍵，還是在海關。</p> <p>(2) 海關不撤出，那就希望能用比較科技的方法（如：X 光機）來檢驗貨櫃，而不是還要拆櫃檢驗，浪費太多時間跟金錢。</p> <p>3. 目前世界的趨勢與台灣的現況</p> <p>(1) 從目前的潮流我們可以發現，所有貨櫃的流動都幾乎集中在東北亞地區，而且有逐年增加的趨勢，所以新加坡港雖然較台灣有自由化的條件，但是因為其距離東北亞太遙遠，所以以後漸漸的新加坡港可能會被邊緣化，而高雄港的位置是在是相當的具有優勢，所以未來並不擔心量會降低，去年雖然世界排名掉了一名，但是量反而還成長了 10%。</p> <p>(2) 台灣的另外一項優勢就是台灣可以說是高品質代言人，因為台灣的航商會事先篩選過貨物，而且有很多出口（轉口）比例是來自大陸的台商，所以</p>			

說雖然香港是一個自由港，但是大陸的政策對於許多公司是相當不利的（如：紅包），所以還是有許多貨物仍然會透過高雄港進行業務。

- (3) 大陸的經濟發展實在是太快速了，開放的腳步又相當快，在家上許多新興的港口逐漸完成（如：鹽田、蛇口），所以預計在民國 96 年的時候，業務量可能會停滯，再來就是要看那個港口提供的優惠最具吸引力，那個港口的政策對於行商最有利了，所以，從現在到民國 96 年我們會開放到什麼樣子的程度，是相當關鍵的。
4. 突破現狀最主要的三個解決之道
  - (1) 海關一定要撤出，已經建立了一個資訊平台，可以隨時讓海關掌握貨櫃(物)的情況，不要再想要開櫃檢驗就開櫃檢驗了。
  - (2) 希望可以將鄰近的地區也能加入自由貿易港區中，尤其是鄰近的貨櫃集散站，因為高雄港其實已經沒有剩下太多土地了，如果可以加入更多的地區，或是加入貨櫃集散站，這樣對於本身沒有倉庫的業者（如：承攬業）會更想加入港區中。
  - (3) 港務局的體制要能夠改變，將本身具有的管理和營運的功能分開，管理規管理，營運規營運，不然許多的權責劃分會有所混淆。
5. 目前遭遇最大的困難：
  - (1) 港務局的體制要能夠改制，營運管理分開。
  - (2) 海關目前還無法撤出，而且太強勢，沒有轉圜的空間。
  - (3) 制訂自由貿易港區相關法則的人其實都不瞭解高雄港的營運。

貨櫃集散站業者之訪談摘要

<b>產業別</b>	貨櫃集散站業者		
<b>訪談單位</b>	1. 中國貨櫃 2. 高鳳貨櫃儲運 3. 友聯儲運	<b>訪談方式</b>	1. 電話訪談 2. 電話訪談 3. 電話訪談
<b>訪談對象</b>	1. 業務部 經理 2. 事務科 經理 3. 營運科 經理		
<b>訪談內容摘要</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 其實也不是說加入自由貿易港區會有什麼特別的期待，因為公司本身就已經規劃在港區之中，所以也不是說因為什麼而要加入自由貿易港區。</li> <li>2. 希望因為自由貿易港區的規劃與營運，可以節省更多不必要的費用與手續。</li> <li>3. 公司本身並沒有因為加入了自由貿易港區而有所特別的計畫，因為貨櫃集散站業者本身的規模並不是都很大，雖然說現在的業務是很繁忙，但是也並沒有餘力去擴大公司的規模。</li> <li>4. 目前的業務主要還是處理一些散裝貨櫃的貨物，吊櫃拆卸包裝等業務，自由貿易港區開放後應該對業務不會有太大的影響。</li> <li>5. 目前也沒有到海外投資的打算，因為業務都很單純是國內性的，對於外國的作業也沒有那麼的清楚。</li> <li>6. 目前官方對於自由貿易港區的一些營運辦法，似乎還在協調的階段，業者也都還在觀望究竟會演變成什麼樣的形式，業者當然會以對自己最有利的方式去營運。</li> <li>7. 政府部門之間的溝通與協調必須要做好，像現在負責的單位究竟是港務局還是海關都有點分不清楚，雖然說明文規定單一窗口為港務局，但是好像很多業務還是要經過海關，所以各部會間應該要協調清楚。</li> </ol>			

物流、承攬業之訪談摘要

<b>產業別</b>	好好物流、沛華實業		
<b>訪談單位</b>	1. 好好物流 2. 沛華實業	<b>訪談方式</b>	1. 民國 93 年 11 月 5 日面訪 2. 民國 93 年 11 月 4 日面訪
<b>訪談對象</b>	1. 彭武雄 經理 2. 陳基成 經理		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 加入自由貿易港區之原因</p> <p>(1) 自由貿易港區是世界的趨勢，對於國際化的公司而言，是很好進軍國際市場的機會。</p> <p>(2) 希望因為自由貿易港區的規劃與營運，可以節省更多不必要的費用與手續。</p> <p>(3) 好好的物流中心本身也在港區內，期待優惠的條件可以帶來更多的商機與貨運量。</p> <p>2. 台灣與國外的差異</p> <p>(1) 雖然已經規劃自由貿易港區了，但是進口或出口貨物仍然需要抽驗，而且是要開櫃檢驗，相當麻煩。</p> <p>(2) 像新加坡與香港的通關時間比在台灣如果要驗貨，會多拖個一天到兩天的時間，很浪費時間</p> <p>(3) 新加坡的報關流程單一而簡便，沒有繁複的表格需要填寫，只需要傳輸海關報單，方便許多。</p> <p>3. 建議台灣可以改進的項目</p> <p>(1) 希望海關可以全面退出港區，讓貨物在港區內可以自由的流通不受趕製與約束。</p> <p>(2) 希望要驗貨的時候，可以使用像是 X 光機或是 RFID 等高科技儀器取代目前的驗貨方式，以增加效率。</p> <p>4. 對台灣自由貿易港區的建議</p> <p>(1) 政府部門之間的溝通與協調必須要做好，像是關稅局與港務局甚至是交通部有些資訊跟資料其實是息息相關的，如果能有一個良好的溝通管道，將可以增加行政的效率。</p> <p>(2) 資料可以結合許多機關共用一個資料庫，像是交通部或是海關，不然一份資料要傳送三次，對於公司也是一大負擔。</p> <p>(3) 港區內各種自由流，如資訊流、商流、金流、人流、物流一定要有整合的機制，這樣不論是哪個單位需要資料都可以方便的取得，將來作為國家統計的依據或是通關的資料都相當方便，對官方對業者都有實質上的好處。</p>			

船公司之訪談摘要

<b>產業別</b>	陽明海運、台灣韓進		
<b>訪談單位</b>	1. 陽明海運高雄分公司 2. 台灣韓進	<b>訪談方式</b>	1. 民國 93 年 11 月 5 日面訪 2. 電話訪談
<b>訪談對象</b>	1. 盧富美 科長 2. 業務科 經理		
<b>訪談內容摘要</b>			
<p>1. 加入自由貿易港區之原因</p> <p>(1) 自由貿易港區乃是世界的潮流。</p> <p>(2) 對於國際化的目標而言，是很好的契機。</p> <p>(3) 希望可以因為自由化的條件吸引更多貨物進入，帶來更多商機。</p> <p>2. 台灣與國外的差異</p> <p>(1) 台灣雖然已經是規劃自由貿易港區了，但是進口或出口貨物仍然需要抽驗，而且是要開櫃檢驗，實在不方便。</p> <p>(2) 像新加坡通關只要 4~6 小時，在台灣如果要驗貨，會多拖個一天到兩天，相當的浪費時間。</p> <p>(3) 台灣的自由貿易港區目前只侷限在碼頭範圍，許多的加工事業因為沒有土地可以讓他們進入，也沒有畫在自由貿易港區內部，押運還要一筆開銷，希望可以跨大範圍。</p> <p>3. 建議台灣可以改進的項目</p> <p>(1) 希望海關可以全面退出港區，也不要再抽驗貨物了，讓貨物在港區內可以絕對的自由。</p> <p>(2) 如果真的要驗貨，不要再開櫃了，能用高科技儀器，像是 X 光機是比較有效率的。</p> <p>(3) 對於每一項業務的詳細規範是非常必要的，像是說「報備」，海關認為的報備跟我們公司認為的報備可能有相當大的差距，所以應該要更詳細的規範一些業務的定義。</p> <p>4. 對台灣自由貿易港區的建議</p> <p>(1) 海關的鬆綁，海關跟港務局間的協調必須要做好，雖然說條文明定單一窗口為港務局，但是幾乎所有的業務還是要經過海關，這樣會增加業者的困擾，不知道主要主管單位是哪一個。</p> <p>(2) 遠端監控的方法對於公司而言也算是一個隱憂，他們要求的是能夠遠端連線進入公司的電腦，那對於公司的一些資料將會有風險，公司並不放心讓港務局或海關直接連線到公司的電腦，萬一資料有什麼閃失，那損失可就</p>			

慘重了。

- (3) 應該是說我們公司持續將資料上船給港務局(由港務局建立資料庫),當出現問題時,由港務局拿資料到公司來核對,這樣是比較可行的。
- (4) 而且這些資料可以結合許多機關功用一個資料庫,像是交通部或是海關,不然一份資料要傳送三次,對於公司也是一大負擔。
- (5) 報備的格式,因為各間公司都有行之有年的格式,如果要統一個是似乎有其難度,這應該也是政府需要去努力的。

## 附錄六 相關法規列表

附表 1 公路汽車貨運產業裝載危險物品之相關法規

項目	出處	內容
罰鍰	道路交通規則處罰條例 第二十九條、第三十條	<p>汽車裝載時，有左列情形之一者，處汽車所有人新臺幣三千元以上九千元以下罰鍰，並責令改正或禁止通行：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 裝載危險物品，未請領臨時通行證、未依規定懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌、罐槽車之罐槽體未檢驗合格、運送人員未經專業訓練合格或不遵守有關安全之規定者。</li> <li>2. 裝載危險物品未隨車攜帶臨時通行證、罐槽車之罐槽體檢驗合格證明書、運送人員訓練證明書或未依規定路線、時間行駛者。</li> </ol>
駕駛限制	道路交通規則處罰條例 第二十九之三條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 危險物品運送人員，應經交通部許可之專業訓練機構訓練合格，並領有訓練證明書，始得駕駛裝載危險物品之車輛。</li> <li>2. 前項危險物品運送人員專業訓練方式、專業訓練機構資格、訓練許可、訓練場所、設備、課程、訓練證明書格式、訓練有效期限、查核及管理等等事項之辦法，由交通部會商有關機關定之。</li> <li>3. 依本條例規定吊銷駕駛執照時，其領有之第一項訓練證明書亦失其效力，且其不得參加訓練之期間，依第六十七條不得考領駕駛執照之期限辦理。</li> <li>4. 危險物品運送人員專業訓練機構未依規定辦理訓練、核發訓練證明書或不遵守有關訓練之規定者，依其情節，停止其辦理訓練三個月至六個月或廢止該專業訓練機構之訓練許可。</li> <li>5. 前項未依規定核發之訓練證明書不生效力；經廢止訓練許可之訓練機構，三年內不得再申請訓練許可。</li> </ol>
車輛限制	道路交通規則處罰條例 第二十九之四條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 罐槽車之罐槽體屬常壓液態罐槽車罐槽體者，應經交通部許可之檢驗機構檢驗合格並發給檢驗合格證明書，始得裝載危險物品。</li> <li>2. 前項常壓液態罐槽車罐槽體檢驗方式、檢驗機構資格、檢驗許可、檢驗場所條件、檢測儀器設備、檢測人員資格、檢驗標準、檢驗合格證明書格式、檢驗有效期限、查核及管理等等事項之辦法，由交通部會商有關機關定之。</li> </ol>
計價方式	汽車貨運營運實施細則 第十條	<p>各種貨物之運費雜費計價之加成，依照下列規定，有合雙重加成之規定者，依其最高費率加收。</p> <p>加收百分之百者：汽油、液化石油氣、濃硫酸、濃鹽酸、硝酸炸藥及其他有強烈腐蝕性、爆炸性、易燃性之危險物品。</p>
拒載危險物品	公路法 第五十條	<p>依物品之性質，有危害他人身體或財產之虞者，汽車運輸業得拒絕運送。</p> <p>前項運送物，因申報不實，致汽車運輸業蒙受損害者，託運人應負損害賠償責任。</p>

附表 1 公路汽車貨運產業裝載危險物品之相關法規 (續)

項目	出處	內容
車輛裝載危險物品應遵守事項	道路交通安全規則 第八十四條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 廠商貨主運送危險物品，應備具危險物品道路運送計畫書及物質安全資料表向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，該臨時通行證應隨車攜帶之，其交由貨運業者運輸者，應會同申請，並責令駕駛人依規定之運輸路線及時間行駛。</li> <li>2. 車頭及車尾應懸掛布質三角紅旗之危險標識，每邊不得少於三十公分。</li> <li>3. 裝載危險物品車輛之左、右兩側及後方應懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌。危險物品標誌及標示牌應以反光材料製作，運輸過程中並應不致產生變形、磨損、褪色及剝落等現象而能辨識清楚。</li> <li>4. 裝載危險物品罐槽車之罐槽體，應依主管機關規定檢驗合格，並隨車攜帶有效之檢驗(查)合格證明書。</li> <li>5. 運送危險物品之駕駛人或隨車護送人員應經專業訓練，並隨車攜帶有效之訓練證明書。</li> <li>6. 裝載危險物品車輛應隨車攜帶未逾時效之滅火器。</li> <li>7. 應依危險物品之性質，隨車攜帶適當之個人防護裝備。</li> <li>8. 裝載危險物品應隨車攜帶所裝載危險物品之物質安全資料表，其格式及填載應依行政院勞工委員會訂定之危險物及有害物通識規則之規定。且隨車不得攜帶非所裝載危險物品之物質安全資料表。</li> <li>9. 行駛中罐槽體之管口、人孔及封蓋，以及裝載容器之管口及封蓋應密封、鎖緊。</li> <li>10. 裝載之危險物品，應以嚴密堅固之容器裝置，且依危險物品之特性，採直立或平放，並應細繫穩妥，不得使其發生移動。</li> <li>11. 危險物品不得與不相容之其他危險物品或貨物同車裝運；裝載爆炸物，不得同時裝載爆管、雷管等引爆物。</li> <li>12. 危險物品運送途中，遇惡劣天候時，應停放適當地點，不得繼續行駛。</li> <li>13. 裝卸時，除應依照危險物品之特性採取必要之安全措施外，並應小心謹慎，不得撞擊、磨擦或用力拋放。</li> <li>14. 裝載危險物品，應注意溫度、濕度、氣壓、通風等，以免引起危險。</li> <li>15. 裝載危險物品車輛停駛時，應停放於空曠陰涼場所，與其他車輛隔離，禁止非作業人員接近。並嚴禁在橋樑、隧道、火場一百公尺範圍內停車。</li> <li>16. 裝載危險物品如發現外洩、滲漏或發生變化，應即停車妥善處理，如發生事故或災變並應迅即通知貨主及警察機關派遣人員與器材至事故災變現場處理，以及通報相關主管機關。並於車輛前後端各三十公尺至一百公尺處豎立車輛故障標誌。</li> <li>17. 行經高速公路時，應行駛外側車道，並禁止變換車道。</li> </ol>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

附表 2 公路汽車貨運產業其他相關法規

項目	出處	內容
車重定義	道路交通安全規則 第三條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 貨車： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 大貨車：總重量逾三千五百公斤之貨車。</li> <li>(2) 小貨車：總重量在三千五百公斤以下之貨車。</li> </ol> </li> <li>2. 客貨兩用車： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 大客貨兩用車：總重量逾三千五百公斤，並核定載人座位，或全部座位在十座以上，並核定載重量之汽車。</li> <li>(2) 小客貨兩用車：總重量在三千五百公斤以下，或全部座位在九座以下，並核定載人座位及載重量，其最後一排座椅固定後，後方實際之載貨空間達一立方公尺以上之汽車。</li> </ol> </li> </ol>
汽車丈量計方法	道路交通安全規則 第三十七條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車長：自前保險桿至車尾最末端之長度。</li> <li>2. 車寬：車身左右最大之寬度。</li> <li>3. 車高：自地面至車身最高點之高度。</li> <li>4. 輪距：左右輪胎中心線之距離，雙輪者以左右雙輪中心線之距離為準。</li> <li>5. 軸距：前軸中心點與後軸中心點間之距離，多軸者，以前軸或前軸組中心點與最後軸中心點間之距離為準；半拖車以第五輪中心至最後軸中心點間之距離為準。</li> <li>6. 最遠軸距：車輛最前軸中心點與最後軸中心點間之距離。</li> <li>7. 後懸：最後軸中心點與車尾間之距離，但保險桿不計在內。</li> <li>8. 段差。汽車車寬小於所附掛之拖車時，拖車單邊超出汽車部分之尺寸；其量度以兩車中心線為準。</li> </ol>
變更登記	道路交通安全規則 第二十三條	汽車顏色、式樣、輪胎隻數或尺寸、燃料種類、座位、噸位、引擎、車架、車身、使用性質或汽車所有人名稱、地址等如有變更，均應向公路監理機關辦理登記。
汽車所有人 申請新領牌照登	道路交通安全規則 第十七條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國內製造之車輛，應繳驗車輛出廠與貨物稅完(免)稅照證及統一發票。</li> <li>2. 國內製造之車身，應繳驗車身出廠與貨物稅完(免)稅照證及車身之統一發票。</li> <li>3. 進口之車輛： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 向貿易商或經銷商購買新車者，應繳驗海關進口與貨物稅完(免)稅證明書、出廠證明、貿易商或經銷商開立之統一發票。</li> <li>(2) 購買免稅進口轉售車輛者，應繳驗海關進口與貨物稅完(免)稅證明書、補繳貨物稅之完稅照或免稅證明及讓渡書。</li> <li>(3) 公司、行號、法人團體或個人輸入自行使用之車輛，應繳驗海關進口與貨物稅完(免)稅證明書及出廠證明。</li> </ol> </li> <li>4. 機關、學校、團體標售或拍賣者，應繳驗該機關、學校或團體正式證明文件，其原屬免稅車輛者，並應繳驗補繳貨物稅之完稅照。</li> <li>5. 軍用車輛換領普通牌照者，應有軍車管理機關證明文件及補繳貨物稅之完稅照或免稅證明。</li> <li>6. 國產及進口之車輛，自下列規定日期起，均應經車輛型式安全及品質一致性審驗合格，始得辦理新登檢領照： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 除曳引車及重型拖車以外之大型車輛：自中華民國八十九年一月一日起。</li> <li>(2) 曳引車、重型拖車及幼童專用車：自中華民國九十一年一月一日起。</li> <li>(3) 機器腳踏車：自中華民國九十二年一月一日起。</li> <li>(4) 除幼童專用車以外之小型汽車：自中華民國九十三年一月一日起。</li> <li>(5) 在國外已使用之各類進口車輛：自中華民國九十年一月一日起。</li> </ol> </li> </ol>

附表 2 公路汽車貨運產業其他相關法規 (續)

項目	出處	內容
車輛大小重量限制	<p>道路交通安全規則 第三十八條</p>	<p>1. 尺度之限制：</p> <p>(1) 全長：</p> <p>a. 大貨車不得超過十一公尺。</p> <p>b. 全聯結車不得超過二十公尺。</p> <p>c. 半聯結車不得超過十八公尺。</p> <p>(2) 全寬：</p> <p>汽車全寬不得超過二·五公尺，大型車不得超過十五公分。</p> <p>(3) 全高：</p> <p>各類大型車不得超過三·八公尺。</p> <p>2. 軸組荷重之限制：</p> <p>(1) 單軸：軸荷重每組不得超過十公噸。</p> <p>(2) 雙軸：軸荷重每組不得超過十四·五公噸。</p> <p>3. 總重或總聯結重量之限制：</p> <p>(1) 前後均為單軸車輛總重量不得超過十五公噸。</p> <p>(2) 前單軸後雙軸車輛總重量不得超過二十一公噸。</p> <p>(3) 前雙軸後單軸車輛總重量不得超過二十公噸。</p> <p>(4) 全聯結車：總聯結重量不得超過四十二公噸。</p> <p>(5) 半聯結車：總聯結重量不得超過三十五公噸。</p> <p>4. 後懸：</p> <p>貨車及客貨兩用車不得超過軸距百分之五十。</p> <p>5. 段差：</p> <p>(1) 尺度之限制：</p> <p>a. 全長不得超過十五公尺。</p> <p>b. 全寬不得超過二·六公尺。</p> <p>c. 全高不得超過四·二公尺。</p> <p>(2) 軸組荷重之限制：</p> <p>a. 單軸：軸荷重每組不得超過十二公噸。</p> <p>b. 雙軸軸組：軸荷重每組不得超過二十公噸。</p> <p>c. 參軸軸組：軸組荷重每組不得超過二十二公噸。</p> <p>(3) 總重不得超過四十公噸。</p> <p>(4) 後懸不得超過軸距百分之六十六·六，但承載客貨部分不得超過軸距百分之五十。</p>
汽車載重噸位之核定	<p>道路交通安全規則 第四十條</p>	<p>汽車載重噸位之核定，應依左列規定：</p> <p>1. 車重：</p> <p>將空車過磅按實際重量登記。</p> <p>2. 載重：</p> <p>(1) 原廠車輛說明書上未列載重量，僅列總重量者，應將總重量減去空車重量後核定載重量。</p> <p>(2) 無總重量而僅有載重量說明書者，按載重量噸位核定。</p> <p>(3) 有總重量及載重量者，按實際車身重量增減，使與總重量相符。</p> <p>3. 總重：</p> <p>參照原廠說明書載明之總重量核定。但經交通部另行核定者，依其核定辦理。</p>

附表2 公路汽車貨運產業其他相關法規(續)

項目	出處	內容
申請牌照 檢驗標準	道路交通安全規則 第三十九條	<p>汽車申請牌照檢驗之項目及標準，依下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 引擎或車身(架)號碼及拖車標識牌應與來歷憑證相符。</li> <li>2. 消音器作用正常，排氣管完好，排放空氣污染物符合管制規定。</li> <li>3. 方向盤應在左側。</li> <li>4. 腳煞車、手煞車效能、平衡度合於規定。</li> <li>5. 著地輪應為四輪以上，最前軸著地應為二輪。前輪側滑度合於規定。</li> <li>6. 各種喇叭應合於規定且不得裝設可發出不同音調之喇叭。</li> <li>7. 各種燈光應符合附件七規定。</li> <li>8. 車輛尺度、顏色與紀錄相符，車身標識合於第四十二條之規定。</li> <li>9. 車窗、擋風玻璃未黏貼不透明反光紙，營業小客車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙。</li> <li>10. 雨刮、照後鏡完備，平頭大型車有前照鏡。</li> <li>11. 大客車、大貨車、曳引車、小型車附掛之廂式拖車及幼童專用車應備有合於規定之滅火器，其規定如附件</li> <li>12. 曳引車、經核可附掛拖車之小型車及拖車除依照一般汽車檢驗規定外，其聯結設備應完善；拖車煞車效能平衡度合於規定；煞車燈、方向燈、號牌號、車寬燈、倒車燈、尾燈、危險警告燈及反光標識良好，位置合於規定。</li> <li>13. 大貨車及拖車左右兩側之防止捲入裝置與後方之安全防護裝置(或保險槓)合於規定。十六、車高三、五公尺以上之汽車傾斜穩定度合於規定。</li> <li>14. 車輛之車身變更打造全高為三、五公尺以上或特種車者，應檢附汽車底盤製造廠之符合安全書面證明文件，特種設備應符合規定，並取得合法車身打造工廠之施工證明。</li> <li>15. 隨車有車輛故障標誌。</li> <li>16. 裝載砂石、土方之傾卸式大貨車及傾卸式半拖車貨廂容積應合於規定。</li> <li>17. 大客車尺度除全長、全寬、全高應符合前條規定外，其車身各部規格應符合附件六之規定。自中華民國九十三年七月一日起大客車其車身各部規格應符合附件六之一規定。</li> <li>18. 總聯結重量及總重量在二十公噸以上之新登檢領照汽車，應裝設有連續記錄汽車瞬間行駛速率及行車時間功能之行車紀錄器(以下簡稱行車紀錄器)；自中華民國九十年一月一日起新登檢領照之八公噸以上未滿二十公噸汽車，亦同。並應檢附行車紀錄器經審驗合格之證明。</li> <li>19. 應查驗罐槽車之罐槽體檢驗(查)合格之有效證明書。高壓罐槽車之罐槽體應依行政院勞工委員會所定有關高壓容器檢查之法令辦理；常壓液態罐槽車之罐槽體檢驗規定，由交通部另訂之。</li> <li>20. 裝載砂石、土方之傾卸框式半拖車及裝載砂石、土方且總重量在二十公噸以上之傾卸框式大貨車，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應裝設有顯示車輛載重功能且合於規定之載重計。</li> <li>21. 裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，自中華民國九十年七月一日起新登檢領照，應裝設合於規定之轉彎及倒車警報裝置。</li> </ol>
定期檢驗	道路交通安全規則 第四十四條	<p>領有牌照之汽車，其出廠年份，營業車未滿五年者，每年至少檢驗一次，五年以上者每年至少檢驗二次。汽車所有人應於指定日期前後一個月內持行車執照、新領牌照登記書向公路監理機關申請檢驗。領有牌照之拖車，每年至少定期檢驗一次，拖車所有人應於指定日期前後一個月內持拖車使用證、新領牌照登記書向公路監理機關申請檢驗。</p>

附表 2 公路汽車貨運產業其他相關法規 (續)

項目	出處	內容
車輛車身顏色及加漆標識	道路交通安全規則第四十一條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大客車、大貨車、小貨車、拖車、大型客貨兩用車及特種車，應於車廂兩邊顯明位置標示汽車所有人名稱，融資性租賃車輛應標示租用人名稱；其為平板式汽車或車廂兩邊無法標示者，得於兩邊車門標示。但以個人名義領照使用之車輛、車身兩邊無法標示之拖車及執行特殊任務有保密必要之公務車輛經所屬機關核可並敘明該車用途向車籍所在地公路監理機關申請於行車執照或牌照登記書上註記「免標示所有人名稱」者，得不須標示。</li> <li>2. 大貨車、小貨車及曳引車應於兩邊車門或顯著位置標示牌照號碼及總重量或總聯結重量。全拖車及拖架車身兩側顯明位置應標示總重量；半拖車車身兩側顯明位置應標示總聯結重量。大貨車、小貨車及拖車應於後方標示牌照號碼，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之。</li> <li>3. 汽車貨運業專辦搬家業務之車輛，車身顏色應使用純白顏色，並於車身兩側貨廂標示「專營搬家」字樣，字體不得小於二十五公分見方，且於擋風玻璃張貼「搬家貨運業執業證明」標識。</li> <li>4. 裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，應於貨廂兩邊之前方標示貨廂內框尺寸，其字體尺度、字樣及標示方式由交通部另定之。</li> <li>5. 裝載砂石、土方之傾卸框式大貨車及半拖車，貨廂外框顏色應使用台灣區塗料油漆工業同業公會塗料色卡編號一之十九號黃顏色。其他傾卸框式大貨車及半拖車之貨廂外框顏色，不得使用該顏色。</li> <li>6. 使用燃料為壓縮天然氣者，應於車身後方汽車號牌附近顯明位置處標示「壓縮天然氣汽車」。</li> </ol>
職業汽車駕駛人駕駛執照之審驗	道路交通安全規則第五十四條	<p>領有牌照之汽車，其出廠年份，自用小客車未滿五年者免予定期檢驗，五年以上未滿十年者，每年至少檢驗一次，十年以上者每年至少檢驗二次。但自用小客車使用液化石油氣及壓縮天然氣為燃料、其他自用車及營業車未滿五年者，每年至少檢驗一次，五年以上者每年至少檢驗二次。汽車所有人應於指定日期前後一個月內持行車執照、新領牌照登記書向公路監理機關申請檢驗。但自用小型車申請檢驗，免持新領牌照登記書。領有牌照之拖車，每年至少定期檢驗一次，拖車所有人應於指定日期前後一個月內持拖車使用證、新領牌照登記書向公路監理機關申請檢驗。個人經營計程車客運業者應於指定日期前後一個月內持行車執照、新領牌照登記書及其本人有效營業小客車駕駛人執業登記證申請檢驗其營業車輛。</p>
職業汽車駕駛人駕駛執照之考驗	道路交通安全規則第六十條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 考領職業駕駛執照須年滿二十歲，最高年齡不得超過六十歲。</li> <li>2. 應考大貨車職業駕駛執照者，須領有小型車職業駕駛執照一年以上之經歷。</li> <li>3. 應考聯結車職業駕駛執照者，須領有大客車職業駕駛執照一年以上或領有大貨車職業駕駛執照二年以上之經歷。</li> </ol>
貨車之裝載規定	道路交通安全規則第七十九條	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 裝載貨物不得超過核定之總重量或行駛橋樑規定之載重限制。</li> <li>2. 裝載物必須在底板分配平均，不得前伸超過車頭以外，體積或長度非框式車廂所能容納者，伸後長度最多不得超過車輛全長百分之三十，並應在後端懸掛危險標識，日間用三角紅旗，夜間用紅燈或反光標識。廂式貨車裝載貨物不得超出車廂以外。</li> <li>3. 裝載貨物寬度不得超過車身。</li> <li>4. 裝載貨物高度自地面算起，大型車不得超過四公尺，小型車不得超過二、八五公尺。</li> <li>5. 以大貨車裝載貨櫃者，除應有聯鎖裝置外，不得超出車身以外。</li> <li>6. 不符合規定之傾卸框式大貨車不得裝載砂石、土方。</li> </ol>

資料來源：全國法規資料庫；本研究整理。

## 附錄七 其他

附表 3 本研究訪談之專家及業者列表

產業別	單位	姓名	職稱
貨櫃集散站經營業	中華民國貨櫃儲運事業協會	陳文光	理事長
航空貨物集散站經營業	交通部民用航空局	韓振華	技正
民用航空運輸業			
物流中心	好好國際物流股份有限公司高雄物流中心	謝明學	副總經理
保稅倉庫		彭武雄	經理
進出口貨棧	財政部關稅總局查緝司	林政雄	科長
報關業			
航空貨運承攬業	台北市航空貨運承攬商業同業公會	鮑學超	執行長
報關業			
海運承攬運送業	台北市海運承攬運送商業同業公會	簡榮芳	總幹事
	沛華實業股份有限公司	陳基成	經理
船務代理業	中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	楊聯義	總幹事
汽車貨運業	亞太聯合物流股份有限公司	林新忠	董事長
鐵路運輸業	台灣宅配通股份有限公司	洪子健	經理
汽車路線貨運業	台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會	陳耀昌	總幹事
快遞服務業			
汽車貨櫃貨運業	台北市汽車貨櫃貨運商業同業公會	甘能光	總幹事
海洋水運服務業	陽明海運股份有限公司高雄分公司	盧富美	課長
港務局	交通部高雄港務局業務拓展科	鄭旭明	科長

**GPN : 1009305273**

**工本費：150 元**

**平裝**