

編號：(98)048.904

我國運籌物流業執照整合可行性研究

行政院經濟建設委員會

中華民國 98 年 10 月

編號：(98)048.904

我國運籌物流業執照整合可行性研究

計畫主持人：蘇雄義

協同計畫主持人：林桓

委託單位：行政院經濟建設委員會

研究單位：財團法人東吳大學

本報告內容係研究單位之觀點，不代表委託機關之意見

行政院經濟建設委員會

民國 98 年 10 月

我國運籌物流業執照整合可行性研究

摘要

台灣為高度仰賴進出口貿易的經濟體，在 2008 年時進出口貿易占 GDP 比重已達 127%。在國際貿易發展活絡的背景之下，相對的國際物流在其中扮演相當重要的功能地位，除了提供產業界即時有效率的服務之外，同時須配合日益競爭的商業流通體系的發展，開發不同商業經營模式回應客戶對高效率服務品質之需求。因此，產生國際物流業者需要經營數項相關服務業種之情形。然而目前管制國際物流商業活動的法規限制繁雜且所需申請執照種類眾多，造成業者經營上的困難與進入行業的障礙。

本研究將先就我國物流運籌業之主要經營型態及政府管制情形進行描述。接著，針對物流先進標竿國家和物流業相關法令規範與執照申請流程等資料，進行初級和次級資料的蒐集與整理，同時參考世界銀行於 2007 年所公布之物流績效 LPI 綜合指標，進而作深入比較、分析，以發掘出我國和目前物流先進標竿國家的差異性。根據這些差異性進行專家焦點群體之座談會議與個案訪談來探討其中落差的主要因素，再提出具體修法建議或鬆綁措施，以協助相關產業發展。

經過研究發現以下幾點結論與建議：

1. 重新定義海空運承攬業的內涵，將海空運承攬業者的服務範疇擴大，或可提高申設門檻，設立一個新的特許經營業態，稱之為國際物流服務業。並進一步研究國際物流業者經營執照的分級制度的具體內容及可行性。
2. 政府應設立足夠位階的主管機構，來檢討現行法規與管制方式並朝放寬經濟管制的方向發展專責機構，以了解國際物流需求，協助業者更快掌握國際物流商機。
3. 建議持續推動跨關區整合或發展為單一關區，透過行政程序簡化來增加貨物在不同關區進出時的成本及時效。
4. 重新檢討評估航空貨物集散站和貨櫃集散站之土地和位置限制，降低業者進入市場之門檻，同時開放物流中心可從事打盤業務，增加整體物流業業務功能與經營彈性，有效發揮整體綜效，使台灣成為亞太區域的物流平台。
5. 比較標竿國家和我國的法規範系統與限制之後，本研究提出三個修改法規之方向，分別針對實收資本額的限制、單一窗口設置、以及保證

金的性質來鬆綁法規。

6. 台灣在世界銀行國家物流競爭力研究報告中的 LPI 綜合指標中排名第 21 名，其中，在國內物流成本和通關速度等數據中表現不俗。但在海關實際抽驗比率過高，進口相關的管制機構數目過多，以及進出口貨櫃規費過高等項目，相較於標竿國家有需要改進之處。建議透過政府法規修改與跨部會間功能整合，改善目前現況，達到提升市場效率及競爭力之目標。

關鍵字：運籌業、執照整合、可行性分析

The Feasibility Study of Integrated Logistics Licenses in Taiwan

Abstract

Taiwan is an economic body relied heavily on international trade and the proportion of trade value in 2008 had already exceeded 127% of GDP. Thus, global logistics industry plays a critical role to provide timely and efficient services to customers. Furthermore, service firms in global logistics industry must develop innovative and highly effective business models and services to meet customers' requirements. However, because the legal system regulating global logistics industry is very complex and requires many permits or licenses from various government agencies, these situations have hindered the business developments and entry barriers to the global logistics industry.

There are several research tasks in this study. First, an overview of current business types of Taiwan global logistics industry and government regulations is given. Second, the primary and secondary data of current legal requirements and licenses/permits are collected and analyzed. At the same time, similar data of benchmarking countries are collected for comparison purposes. Third, 2007 World Bank National Logistics Performance study is used as source data for an in-depth performance gap study between Taiwan and several selected benchmark countries. Fourth, the results of previous tasks are summarized and presented for several groups of industry and government experts to identify the root causes of legal discrepancies and the performance gaps of the global logistics industry development. Finally, policy implications and recommendations for future Taiwan global logistics industry developments are provided.

The key findings and conclusions of this study are listed below:

1. The legal definition of air and ocean freight forwarding should be modified to expand the service scopes of this type of companies. It is recommended to conduct a further study on the feasibility of two layers of operational permits for global logistics service providers adding a higher business requirements for integrated logistics service providers but at the same time provide a single government window for their administration.

2. The needs of global logistics are changing rapidly in Asian market. In order for the practitioners to grasp the business opportunities as soon as possible, government should establish a higher rank agency or unit with delegated authority to review the problems of current legal system and regulations and deregulate these improper laws and legal monitoring mechanism.
3. It is recommended to simplify the administration process of customs zone crossing of cargos through customs zone integration or a single customs zone to improve the time and costs of cargo flow through between different customs zones.
4. It is important to reassess the entry requirements on land size and location of air cargo terminal and ocean cargo container terminal and also the opening of consolidation and break-bulk business of bonded logistics center to increase the flexibility and business opportunities of this type of practitioners and build Taiwan as Asia Pacific global logistics platform.
5. After comparing our current legal system and regulations with benchmark countries, three directions for deregulation are proposed. They are relaxation of current capital ceiling of business setup, establishment of a government single contact window, and changing the nature of guaranteed money.
6. The Taiwan in-depth comparison study of 2007 World Bank Logistics Performance report reflects some opportunities for improvements, such as higher inspection rate of import/export cargo by customs, too many regulating institutions for import cargo, and high container handling charges for import/export cargo, etc. It is recommended to integrate the functions of various agencies regulating global logistics service providers and deregulate relevant laws to promote market efficiency and global logistics competitiveness.

Key Words : Logistics Industry 、 License Integration 、 Feasibility Analysis

目錄

第一章 前言	3
1.1 研究動機.....	3
1.2 研究目的.....	5
1.3 研究架構.....	6
第二章 我國與標竿國家運籌產業現況分析	9
2.1 我國與標竿國家運籌業發展現況	9
2.2 我國運籌業經營型態現況分析.....	24
2.3 我國運籌業法規現況分析.....	35
2.4 標竿國家運籌業法規現況分析.....	47
第三章 我國與標竿國家運籌產業執照政策比較分析	54
3.1 標竿國家運籌業執照管制模式分析.....	54
3.2 我國運籌業與標竿國家運籌業執照管制模式比較分析.....	57
3.3 我國運籌業執照管制現況與問題分析	61
第四章 我國運籌產業執照整合可行性分析	68
4.1 我國運籌業執照整合可行性分析	68
4.2 我國運籌業執照整合法規政策修改方向評析.....	71
第五章 結論與建議	74
參考文獻	79
附錄一：業界專家訪談資料整理	82
附錄二：委託研究計畫期中報告會議紀錄及研究單位回應情形	88
附錄三：委託研究計畫第一場專家座談會議逐字稿	93
附錄四：委託研究計畫第二場專家座談會議逐字稿	111
附錄五：委託研究計畫第三場專家座談會議逐字稿	124
附錄六：委託研究案期末報告會議紀錄	144

表目錄

表 1.1.1	國際主要四大物流業者發展規模表.....	4
表 2.1.1	荷蘭和亞洲 4 國出口表現.....	10
表 2.1.2	荷蘭和亞洲 4 國進口表現.....	11
表 2.1.3	近年來香港地區主要運輸方式貨物吞吐量.....	13
表 2.1.4	近年來韓國物流費用占 GDP 之比率.....	14
表 2.1.5	南韓之東北亞國際物流網計畫.....	15
表 2.1.6	我國與標竿國家的 LPI 之 gap 比較表.....	22
表 2.1.7	世界銀行物流績效指標.....	23
表 2.1.8	我國與標竿國家的數據資料比較.....	23
表 2.2.1	物流產業分類表.....	24
表 2.2.2	我國物流業相關產業跨業經營發展趨勢.....	26
表 2.2.3	公司所有執照(含子公司)表.....	33
表 2.2.4	子公司申請執照表.....	34
表 2.4.1	韓國物流產業相關業法.....	53
表 3.1.1	國際物流周旋業登記證.....	55
表 3.1.2	複合物流集散站事業登記(錄)證.....	56
表 3.2.1	我國國際物流產業相關業法重要內容.....	59
表 3.3.1	相關主管機關一覽表.....	63
表 3.3.2	資本額限制一覽表.....	65
表 3.3.3	土地與廠房設備限制一覽表.....	66

圖目錄

圖 1.3.1 運籌物流產業執造整合可行性研究概念圖	7
圖 1.3.2 研究架構圖.....	8
圖 2.1.1 我國與標竿國家 LPI 因素比較.....	21
圖 2.1.3 我國與標竿國家 LPI 之 gap 比較圖.....	22
圖 2.2.1 物流業跨業整合涵蓋之範圍圖.....	25

第一章前言

1.1 研究動機

隨著國際貿易的蓬勃發展、社會商業型態的發達、通路結構日趨細緻化且市場涵蓋範圍愈來愈廣時，商業流通機制將愈趨複雜，流通管理的難度亦將更行艱難。為此，企業欲將商品流通的管理困難度降低，減輕營運壓力，並進一步整合物流、資訊流和金流等通路功能，因此，提供整合性運籌和物流管理的第三方物流服務提供者(Third Party Logistic Service Provider)因而興起。

「世界貿易組織」(WTO)秘書長拉米(Pascal Lamy)更在烏拉圭回合談判後曾經表示：「二十一世紀貿易自由化以後，代表微利時代的來臨，但國際物流業將是例外，而蓬勃發展」。我們從表 1.1 國際主要四大物流業者的發展及規模來看，可以印證拉米的預測確實不假。

事實上，各國為面對物流的發展趨勢，已紛紛制定物流發展政策，制定國際物流發展規範的法規，及大肆擴展物流相關的軟硬體設施，深恐在這波的國際物流發展潮流中，失去了發展的先機。我國自亦不例外，每年由經濟部發表物流發展白皮書，除此之外，亦先後制定了「物流中心貨物通關辦法」、「自由貿易港區設置管理條例」等相關法規，在中華經濟研究院的『營運總部計畫影響評估分析』報告中估算自由港區至 2007 年，政府將只要以極少之投資，即可創造各種效益二兆元，及增加就業 16 萬 9,359 人。(中經院,2002)

惟我國對於何謂「物流或物流運籌」(Logistics)？法律上則始終未予以明確的定位。依經濟部商業司表示業者於辦理公司名稱登記時，其公司名稱如欲加上物流二字，公司營業登記項目至少需要登記有倉儲業及理貨包裝業或倉儲業及運輸業。但實務上，「國際物流」有關國際多式運送部分之船務代理業(shipping Agency)、海、空運承攬業(Air and Ocean Freight Forwarder)，貨櫃裝卸櫃之貨櫃集散業(Container Freight Station)，內陸拖車業(Inland Trucking)，及監裝、監卸，港埠裝卸業(Stevedoring)等屬交通部管理；有關訂倉、儲倉之倉儲業(Warehousing Business)，報關、報檢等之報關業(Customs Business)屬財政部管理；有關貨物進出口之貿易業(Trading Business)屬經濟部主管。

也因為如此，政府事權不能統一，管理重疊而無效力，業者亦無所適從，而使我國「國際物流或第三方物流服務提供者」(International Logistics or Third Party Logistic Service Provider)的發展結果，遠遠的落後政府預期的目標。「國際物流業」係從事全球性物流業務，利用國際貨物

運輸、儲存、裝卸、包裝、重整、流通加工、展示、配送等，運用貨物轉運、及加工再出口創造利潤。目前「國際物流業」在我國營運，不管第三方物流服務提供者或是快遞服務業皆以申請「海空運承攬運送業」執照為主，該業分別在我國交通部所屬之「航業法」及「民用航空法」下管理；然而除此之外，我國政府相關部門，還要求其需要申請所有相關證照，始得經營其所欲經營的業務。依「航業法」第二十六條之規定：「船舶運送業兼營本法所定其他各業之業務時，應依本法及其授權訂定之各業管理法規，申請當地航政機關核轉交通部許可並核發許可證後，始得營業」。國內外船舶運送業皆得依該規定申請兼營海運承攬運送、船務代理、貨櫃集散站經營等，「民用航空法」亦有類似規定。

然而，依表 1.1.1 資料顯示，現在我國設有分支機構之 DHL、UPS 等知名「國際物流業」，較在我國經營之大部分國內外大型船舶運送業、民用航空業者，其營業規模，不管是其資本額、營業額，或分佈國家數、全部員工人數等，皆要超出數倍，甚或數十倍，然其卻完全不能享受船舶運送業、民用航空業法律授權之利益。顯示，我國法律上對「國際物流業」、「第三方物流服務提供者」之定位及其證照整合，確實有檢討之必要。

表 1.1.1 國際主要四大物流業者發展規模表

公司名稱	DHL	UPS	TNT	FEDEX
母公司所屬國家	德國	美國	荷蘭	美國
成立時間	1969 年。 2002 年開始，德國郵政控制其全部股權。	1907 年	1946 年	1973 年
年營業額	572.1 億歐元	515 億美元	111.52 億歐元	380 億美元
分佈國家數	約 220 個國家	超過 200 個國家	200 個國家	超過 220 個國家
全部員工人數	500,000 人	415,000 人	151,544 人	290,000 人
硬體設施	250 架飛機，機型主要包括空中巴士 A300 型貨機和波音 757 型貨機。	總共有 99,869 輛運輸工具，包括 181 輛替代燃料運輸車及 228 架噴射機。	26,760 輛運輸車和 47 架飛機。	670 架飛機；運送點超過 375 個機場。及超過 80,000 輛運輸車。
其他		每日國際貨運量 200 萬件包裹和文件。		

資料來源：本研究自行整理

1.2 研究目的

由上一節研究動機可發現，在台灣業者經營運籌產業或國際物流業者非屬單一主管機關的管轄範圍，若業者欲同時兼營關聯性高之產業或跨業結合若干相關業別，在申請營業過程中，至少需要申請和取得十項執照，及可能產生受不同法規及主管機關規範之情形，如業者申請經營貨櫃集散站，須經交通部核准設立，但相關登記、管理卻受財政部規範。因此，相關業者多次提出簡化證照數目及釐清主管機關職權之建言。

若業者申請之營業項目為特許業務，尚須依據個別標準，分別申請核准。如為關聯性高之相關服務業，業者多期盼可簡化執照數量或設立單一窗口收件處理；而如為不同經營型態的結合，則現行法令對個別產業之經營規範，恐不符目前業者跨業經營之實際需求。

因此，為提升我國運籌產業競爭優勢，本研究擬瞭解物流先進標竿國家，目前運籌業和國際物流業者跨業經營之發展型態、相關法令規範與執照申請流程，並就我國現行法令規定與執照申請流程進行研析比較後，提出具體修法建議或鬆綁措施，以協助相關產業發展。

1.3 研究架構

1.3.1 研究架構

本研究主要在針對物流運籌業者，在兼業與跨業經營的型態與所需面臨的法規進行研究討論，期望減少業者在經營上所面臨的法規限制。

隨著全球經濟的發展，國際貿易量的成長與日俱增，使得運籌物流產業為未來相當具有發展潛力之服務業，但由於運籌物流產業所涉面向廣泛，時常為符合客戶需求，運籌業者有時需提供整合性供應鏈服務，因此產生經營上包含數種相關服務項目之情形，而在申請營業過程中，可能產生受不同法規及主管機關規範之情形，增加業者在經營上的困難度與限制。

因此，為了提升我國運籌產業競爭優勢，本研究擬先瞭解物流先進發展國家設為標竿國家，探究其目前運籌物流業兼業及跨業經營之發展樣態、相關法令規範與執照申請流程，再進一步針對我國現行法令規定與執照申請流程進行研析比較之後，提出具體修法建議或鬆綁措施，以協助相關產業發展。下圖 1.3.1 為本研究概念圖是研究團隊現階段所構思的可行性研究概念圖。

圖 1.3.2 乃根據圖 1.3.1 概念所衍生出的研究架構圖。研究將先運籌業之主要經營型態及政府管制情形進行描述。接著，針對先進國家和我國運籌物流業兼業經營和異業結合發展樣態、法令規範與執照申請流程等資料，進行初級和次級資料的蒐集與整理，進而作深入比較、分析，以發掘出我國和目前物流先進國家的差異性。根據這些差異性進行專家焦點群體之座談與訪談來修其中的落差。最後，提出具體可行之修正方向與建議。

1.3.2 物流發展標竿國家選定標準

本研究選定物流發展標竿國家的標準有二點，第一須為整體物流績效表現優異之國家；第二為所在區域鄰近台灣且有競爭關係之國家。

依據上述兩點評選標準，本研究參考世界銀行於 2007 所發佈的 **LPI 指數(Logistic Performance Index)**，報告中顯示新加坡和荷蘭分別列為第一和第二名，除此之外，名列前五名的亞洲國家有第八名的香港、第二十一名的台灣和第二十五名的韓國。(World Bank, 2007,p.2)

因此，本研究將 LPI 指標前兩名的新加坡和荷蘭，以及第八名的香港納入物流發展標竿國家。至於韓國雖然名次列在台灣之後，但由於位置皆處在東亞區域，同時兩國的經濟型態為出口導向的高科技電子產業，具有高度競爭關係，是故本研究也將韓國納入本研究的物流發展標

竿國家，做為研究探討的重要國家。

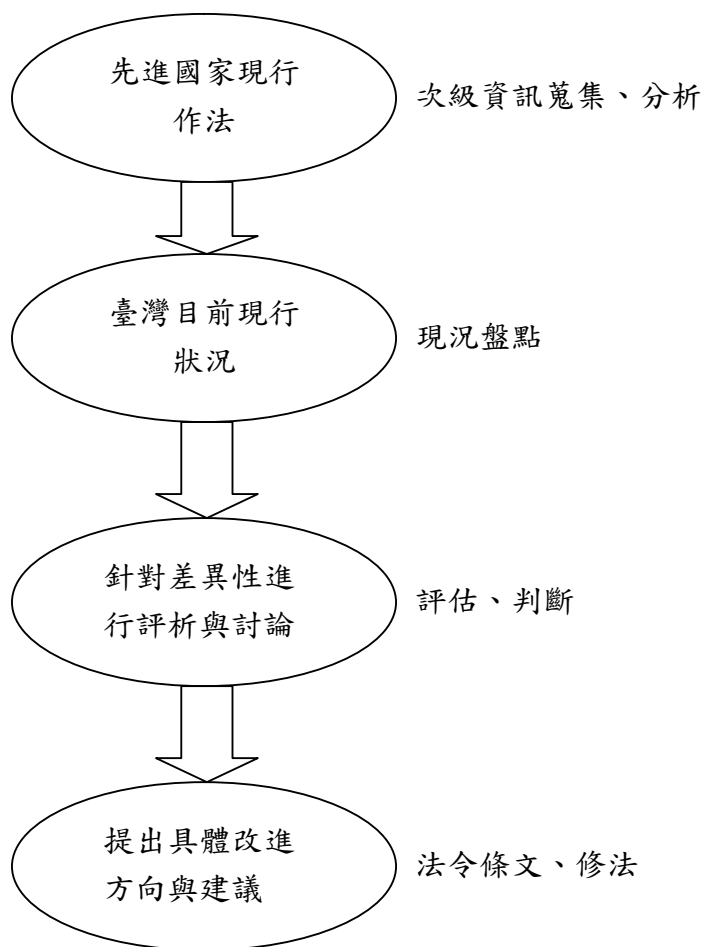


圖 1.3.1 運籌物流產業執造整合可行性研究概念圖

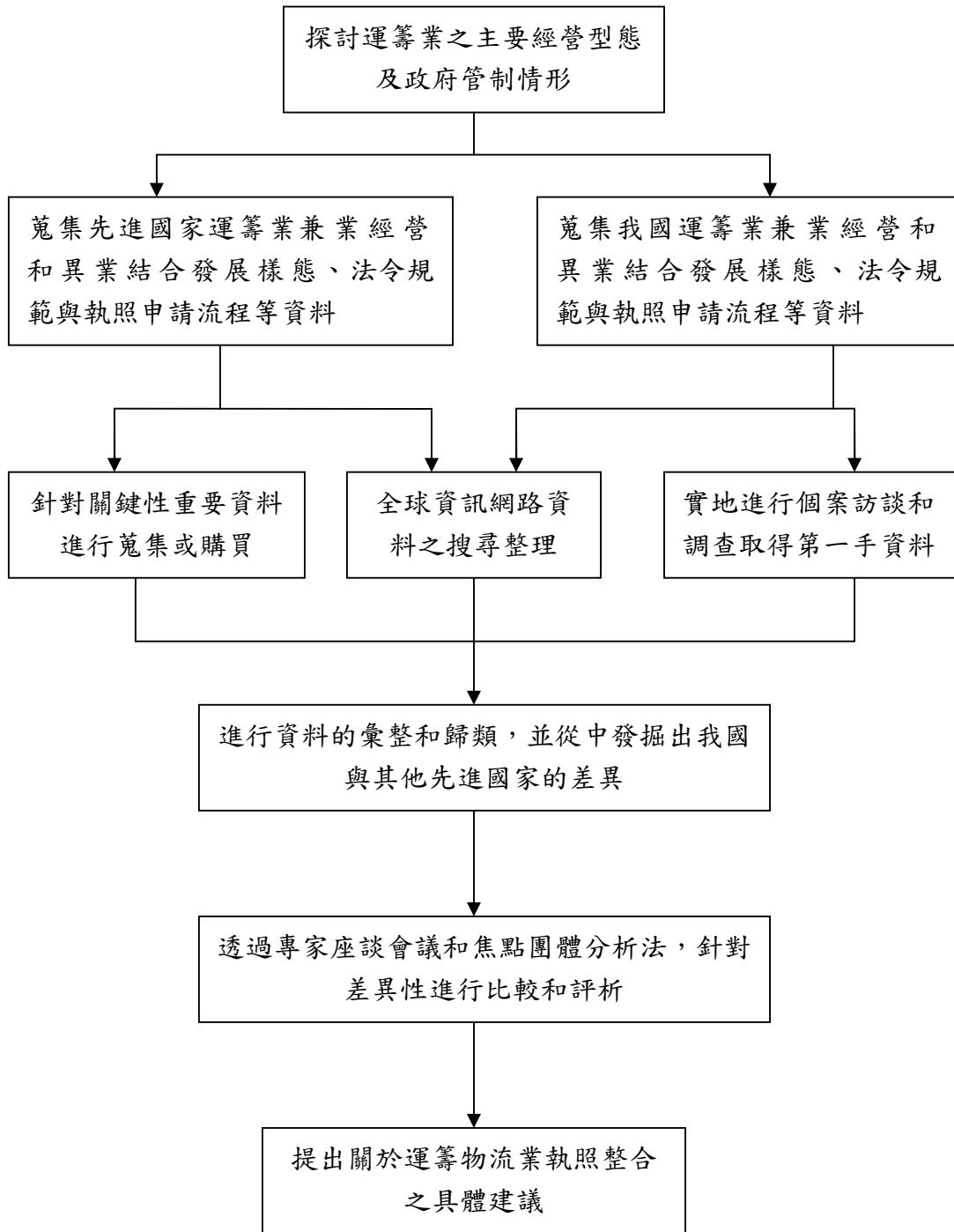


圖 1.3.2 研究架構圖

第二章 我國與標竿國家運籌產業現況分析

本章節主要分析我國與標竿國家運籌業的發展現況以及我國運籌業的經營型態現況分析，在分析對象的選擇上以南韓、香港、新加坡、荷蘭等標竿國家為主。南韓、香港、新加坡都屬於東南亞的國家，與台灣地理位置相近，且在物流表現上突出。另外，荷蘭距離台灣較遠，是標竿國家中唯一的歐洲國家，但荷蘭在運籌物流產業上發展相當成功，且物流發展歷史為四國當中最久的一國，故選擇這四個標竿國家為台灣比較的對象。

透過我國與標竿國家的運籌產業的現況分析，可以了解標竿國家運籌業的運作情形。比較我國運籌業的經營型態現況分析，藉此熟知我國和標竿國家的異同，進一步找出我國的競爭優勢為何及所面臨的問題為何，便從中提出改善建議。

2.1 我國與標竿國家運籌業發展現況

藉由各國的進出口貿易量與物流政策分析我國與標竿國家運籌業發展現況。進出口貿易量主要分析一國的貿易程度，而物流政策則是觀看一國的業者在經營上的成本高低，藉此評斷各國在運籌業的發展現況。

2.1.1 標竿國家物流發展現況

物流政策對一國的物流產業發展極為重要，政策制定的健全與否關係業者在經營上的運作成本，若一國政策能夠支持業者經營，則對業者而言可說是事半功倍，對國家而言更可以吸引外國公司投資。是故要看一國的運籌業發展現況，物流政策也是一項重要性的觀察指標之一。

一、 我國與標竿國家進出口貿易量

進出口貿易量的多寡代表各國需要國際貿易的程度，進出口的貨物會需要貨車運送到其他地區，貨物量越多，就越需要有設備良好的港口、快速的通關作業流程來因應，加快或物流通速度。更進一步說明對國際化的國家來說，進出口貿易量對國際化的國家更加重要。

根據表 2.1.1 的荷蘭和亞洲四國的進出口表現的統計表可以發現，以 2007 年的出口表現排名來說，荷蘭首居第一，緊接著為南韓、香港、新加坡，最後為台灣；以 2007 年進口表現來說，荷蘭首居第一，緊接為香港、南韓、新加坡，最後為台灣。由此得知，荷蘭、香港和新加坡的貿易量都比台灣高，由於貿易量的多寡攸關需要物流程度的高低，換句話說，荷蘭、香港和新加坡因為貿易量多的關係，政府也極力發展物流業，政府透過自由、便利的關務作業，使知名的物流業者以荷蘭、香港、新

加坡為物流中心，以拓展荷蘭、香港、新加坡的貿易量，增加國民所得及就業機會。

以出口表現之成長率來說，台灣的成長率低於南韓，原因可能為台灣是已開發國家，成長率趨於穩定。再者台灣的出口貿易量減少，其中最大的原因可能是台灣的製造商外移到中國大陸、越南等開發中國家，但是台灣的每年成長率相較亞洲其他地區的國家還是偏低，故台灣應針對貿易量重新檢視貿易政策。以進口表現之成長率來說，台灣的進口成長率都較亞洲四國小，雖然比荷蘭要高出 0.5%，歸因於荷蘭的開發程度比台灣高，發展比台灣早。另外，台灣的成長率相較於其他四國並不穩定，變化幅度大，表示台灣的經貿、政策環境使得台灣的貿易發展不穩。

表 2.1.1 荷蘭和亞洲 4 國出口表現

單位：億美元；%

國別 年別	全球	亞洲	台灣	南韓	香港	新加坡	荷蘭
金額							
2003	72,321	17,751	1,506	1,938	2,240	1,600	3,187
2004	87,837	22,257	1,824	2,538	2,594	1,986	3,479
2005	100,266	25,785	1,984	2,844	2,895	2,296	3,828
2006	116,156	30,364	2,240	3,255	3,168	2,718	4,339
2007	133,984	35,389	2,467	3,715	3,447	2,993	4,727
成長率							
2003	16.9	18.7	11.3	19.3	11.8	27.8	0.8
2004	21.5	25.4	21.1	31.0	15.8	24.2	9.2
2005	14.2	15.8	8.8	12.0	11.6	15.6	10.0
2006	15.8	17.8	12.9	14.4	9.4	18.4	13.3
2007	15.3	16.6	10.1	14.1	8.8	10.1	8.9

資料來源：GLOBAL INSIGHT'S WORLD OVERVIEW、各國政府相關網站

表 2.1.2 荷蘭和亞洲 4 國進口表現

單位: 億美元 ; %

國別 年別	全球	亞洲	台灣	南韓	香港	新加坡	荷蘭
金額							
2003	71,836	15,215	1,280	1,788	2,326	1,363	2,815
2004	87,603	19,414	1,688	2,245	2,715	1,736	3,108
2005	99,914	22,802	1,826	2,612	3,000	2,000	3,403
2006	115,033	26,551	2,027	3,094	3,347	2,387	3,887
2007	132,464	30,939	2,193	3,568	3,682	2,631	4,186
成長率							
2003	16.6	19.8	13.0	17.6	11.8	17.0	0.7
2004	21.9	27.6	31.8	25.5	16.7	27.4	10.4
2005	14.1	17.4	8.2	16.4	10.5	15.2	9.5
2006	15.1	16.4	11.0	18.4	11.6	19.3	14.2
2007	15.2	16.5	8.2	15.3	11.0	10.2	7.7

資料來源: GLOBAL INSIGHT'S WORLD OVERVIEW、各國政府相關網站

二、標竿國家物流政策

一國的物流政策影響一國的物流業顯著，若要提高一國的物流競爭力，則政府就必須以物流政策支援國內外企業以吸引外資，發展國家競爭力。尤其物流政策對貿易量大的國家來說非常重要，貿易是需要後勤作業支援，為了加快貿易的速度，在貨物的運送方面就必須通行無礙，但由於物流涉及了多方的進出口、轉口，由此便成為一個運輸網絡，在如此複雜的網絡裡，政府政策變成為與其他國差異化的決定性角色。以下新加坡、香港、南韓、荷蘭、台灣五國的物流政策為分析對象。

(一)新加坡物流政策

新加坡因為地理位置上的先天優勢，更加上政府大力推動物流產業，使得 2007 年物流與供應鏈的相關產業在新加坡整體 GDP 約佔 9.4%，且貢獻率也增加至 9-13%(台灣物流年鑑, 2007, p.178)，由此可之物流與供

應鏈相關產業成為新加坡的重要核心產業之一。

新加坡交通部在國內物流方面規劃一套優良的陸路運輸系統，並且整合海空運輸系統。例如：整合土地的使用規劃、鼓勵社會大眾使用公共運輸、管理私有車輛的需求和使用等。

新加坡將海空運輸網路和世界各地相聯結，在作業環境上大部分的新加坡物流企業在作業環境上都已經自動化，資訊傳遞快速，普遍擁有無線掃描設備、高技術的倉儲設備、全自動立體倉庫等現代資訊設備。政府的公眾網路系統和物流企業的資訊平台整合，方便企業和貨主管理貨物，強化運輸過程的準確度。

新加坡長久以來都是全球的最忙碌的港口之一，在 2007 年新加坡港的貨櫃吞吐量高達 27935(千 TEUs)，連續三年全球排名第一(台灣物流年鑑, 2007, p.179)。在國際物流方面，新加坡政府期鞏固全球航運、倉儲、發貨中心，作法有發放獎金，吸引船舶登記的相關業務，其中，新加坡海事與港口處(MPA)也相當積極，除了確保海事安全與設施，更包括規劃全國的港埠發展計畫(台灣物流年鑑, 2007, p.179)。

除了海運之外，新加坡的空運網路也達到世界的 180 個城市。新加坡擴大樟宜機場旅客容量，讓新加坡在亞洲空運的地位維持其地位。新加坡在港口、機場附近均設有物流園區，在園區內就能找到運輸、倉儲、配送等各物流企業，該園區已吸引 Schenker、DHL、Expeditors、Menlo、Worldwide 等國際物流業者。

(二)香港物流政策

香港在物流業發展現況良好，受到許多國際物流企業肯定。歸功於香港的基礎建設完善，為香港物流業營造了一個相當有利的環境。2007 年香港的海運、空運吞吐量都持續保持成長趨勢，只是受到金融風暴的影響，在 2007 年成長較為緩慢。

表 2.1.3 近年來香港地區主要運輸方式貨物吞吐量

(單位：千噸)

運輸方式	2002 年	2006 年	2007 年
卸下			
空運(千噸)	1004	1300	1352
水運(千噸)	119729	141542	139900
道路運輸(千噸)	21085	20660	19958
鐵路運輸(千噸)	283	155	121
總計(千噸)	142100	163657	161331

資料來源：2008 年中國現代物流發展報告，p.167。

香港為鞏固國際物流中心的地位，致力發展國際運輸網絡、內部交通建設，尤其首重物流的後勤作業，2005 年香港特區政府推行「數碼貿易運輸網路系統(DTTN)」，此資訊平台可以改善供應鏈資訊流通的速度和可靠性，每個環節的成員，都可以使用此平台，彼此交流資訊。此平台搭配香港的硬體設施，使物流作業順利進行(中國現代物流發展報告, 2008, p.171)。

同時，香港物流發展局主持，生產力促進局統籌，制定一個以訊息科技為核心的系統，稱作「智能貨車信息系統(OBTIS)」計畫。此計劃有助於提升物流業企業的日行性工作效率，加強訊息流通。此系統利用 GPS 和 GPRS，幫助貨車司機不用親自回公司，就可以在貨車上得知所需的相關資訊。OBTIS 的建立有助於提升物流企業的競爭力(中國現代物流發展報告, 2008, p.172)。

香港的硬體也持續在擴建當中。在航空方面，香港將會提高香港國際機場的容量，預期增加航空運輸量；在水運方面，2007 年已啟用深圳口岸、上水到落馬洲支線，擴大運輸網路，使貨物可以快速流通。

香港為因應中國大陸龐大的內需市場，全面推廣珠江三角洲區域的產業合作，2003 年簽訂「內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排(CEPA)」與四個擴充協議，此協議的實行加強香港與中國大陸內地的經貿合作，這也為香港的物流業提升競爭力的重要途徑之一。其協議為開放香港的物流企業在內地投資，例如：允許香港服務提供者以合資形式在內地設立企業。

(三)南韓物流政策

南韓在物流產業的發展上，與文中的鄰近國家相比較晚，但卻發展迅速。在 1996 年南韓開始全面正式對外開放，開放外資進入國內的物流市場，以分階段式實施政策並以擴建國家交通網絡的基礎設施為主(台灣物流年鑑, 2007, p.195)，在政策的制定上主要由產業資源部所屬貿易物流局負責制定相關法規。在國內物流發展現況上，南韓在 2005 年物流費用占 GDP 約 12.5% 與其他國家相當。

南韓建設與交通部於 1993 年提出「邁向 2020 年國家物流基礎計畫」，其目標為建立與國際物流密切結合的國際物流網，規劃電子商務系統，倡導市場自由競爭機制(台灣物流年鑑, 2007, p.195)。因南韓物流企業規模較小，故目前南韓正實施物流產業發展計畫(2004 年至 2008 年)，協助有競爭力的物流企業國際化、培養專業人才。

表 2.1.4 近年來韓國物流費用占 GDP 之比率

年份	1991	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005
比率	14.8%	15.2%	13.3%	13.0%	12.7%	12.5%	11.9%	12.5%

資料來源：2007 台灣物流年鑑，p.196。

南韓在國際物流方面，期許成為東北亞物流中心，為了塑造此國際化的形象，南韓以貨物正確、安全、效率送達至目的地為宗旨。南韓將政策分成 3 個階段，分別為導入期、發展期以及成熟期(台灣物流年鑑, 2007, p.198)。

計畫初期-導入期，鎖定對象為鄰近的中國大陸、日本以及俄羅斯，避免與新加坡正面競爭，並建設機構、完善的制度，提高國家物流的基本能力，提高國內在基礎建設以吸引外資。中期-發展期，支援韓國物流企業國際化，跨足海外市場，與東北亞國家訂定合約，發展策略聯盟關係，整合供應鏈，讓貨物遞送可以更有效率，降低國際大型業者在南韓投資的物流成本。後期-成熟期，將策略聯盟關係擴大到整個東亞和金磚四國，提升南韓在東亞國家的物流競爭力。

表 2.1.5 南韓之東北亞國際物流網計畫

	導 入 期 (2006-2008 年)	發 展 期 (2009-2010 年)	成 熟 期 (2011 年)
重點活動	三國物流部長 會議定期化 吸引物流企業投資	支援韓國物流企業進 入海外	主導和擴展東北亞 物流體制的形成
制度結構	繼購設置 制度完善促進共同 研究	東北亞物流合約締結 形成整合的物流市場 體系	構築東亞和金磚四 國的物流網路
對象國家	中國大陸 日本 俄羅斯	北美 ASEAN	印度 巴西 其他國家
合作領域	物流標準化 資訊領域 關稅、海運 港口、空港	道路 鐵路	所有領域

資料來源：2007 台灣物流年鑑，p.198。

(四) 荷蘭物流政策

荷蘭具有優越的地理位置，從古至今都是歐洲貿易的重要樞紐。HIDC(Holland International Distribution Council 荷蘭國際配銷委員會)表示，歐洲有 75%的貨物會經由荷蘭的陸路運輸，30%的貨物會經由荷蘭轉口。這代表了荷蘭在歐洲物流的重要地位。如此優越的環境，使歐洲配銷中心有 75%的作業在荷蘭。荷蘭政府對物流業的管制少，使得企業可以在如此開放的市場自由競爭，做到完全客製化，並且能夠在 24 小時之內接觸到歐洲的顧客，提高顧客反應靈敏度(荷蘭國際配銷委員會，2009)。

荷蘭最主要的國際海港為鹿特丹港、阿姆斯特丹港，而空港則為阿姆斯特丹史基浦機場。海港處理 42%的貨物總量，尤其以鹿特丹海港為全歐洲規模最大，根據 NFIA(Netherlands Foreign Investment Agency 荷蘭外商投資局)其貨櫃吞吐量為全球排名第三大，在 2007 年的吞吐量為 1080 萬噸，其提供歐洲超過 110 個港口的全系列標準短程航運 (SSS) 與支線轉運 (feeder service) 服務(荷蘭外商投資局期刊, 2008-05, p.1)。

荷蘭外商投資局在 2008 年 1 月期刊指出，鹿特丹港與 RWG 五家財團簽署成立 9 億歐元之鹿特丹新碼頭計畫—Rotterdam World Gateway (RWG)，預定 2012 年前開始營運。此計畫是想提供一個高品質的碼頭，以因應大的貨運吞吐量，聯結荷蘭陸路運輸網，增加運輸速度和便捷性(荷蘭外商投資局期刊, 2008-01, p.1)。

另外在空港方面，阿姆斯特丹史基浦機場在 2007 年的貨運量為 709,844 公噸，且總貨運量的 44% 是運往亞洲，相較於 2006 年增加 8.4%。表示荷蘭和亞洲國家的貿易更為頻繁，荷蘭可做為亞洲各國在發展物流業的典範。NFIA 指出：「鹿特丹港被亞洲貨運雙週刊 (Cargonews Asia) 的讀者票選為歐洲最佳港口，而阿姆斯特丹的史基浦機場為「歐洲最佳機場」及「歐洲最佳空運集散站」。(荷蘭外商投資局期刊, 2007-07, p.1)

在錦程物流網的網上物流期刊 2008 年第 8 期的內容提到：「荷蘭在稅制方面，荷蘭政府制定廣泛的稅務協定、減免雙重徵稅、成熟的稅務裁決實務、參股豁免、對支出利息和特許權使用費不徵收預提稅等各項優惠政策。不僅如此，對於包括物流企業在內的所有企業，荷蘭所得稅大幅下調至 25.5%，低於歐盟的平均水準。」(錦程物流網的網上物流期, 2008, p.1)

綜合來說，在歐洲荷蘭是擁有先進的通訊等電子化設備的國家之一，高品質的海空港，政府對企業的管制少，加上荷蘭對企業的稅制政策，吸引企業前往荷蘭投資，使荷蘭在物流發展一直處於領先地位。

(五)台灣政策

台灣擁有好的地理環境，台灣到西太平洋七大城市最短只需要 2 小時 55 分，高雄到亞太地區主要港口，平均只需要航行 53 小時(行政院經濟建設委員會, 2008)，在如此優越的環境下，造就在台灣進出轉口的貨物繁多，我國政府在物流政策方面的努力，首先以通關效率方面，在 2009 年度的施政目標，財政部關稅總局為了建構一個安全、便捷通關環境，其施政目標有以下幾點：

- (1) 推動優質企業(AEO)認證及管理機制，加速貨物通關。
- (2) 繼續推動海關緝毒犬培訓中心建置計畫，提升緝毒績效，有效打擊毒品走私犯罪。
- (3) 繼續推動海關建置機動式貨櫃檢查儀，加速貨櫃檢查，提升通關效率。
- (4) 建置關港貿單一窗口計畫，便捷進出口及運輸通關作業，促進產業發展。

其中以第四點的關港貿單一窗口計畫，與本研究息息相關。將窗口統一，會使得通關作業上更有效率，再者，利用電子簽章認證制度，建置網際網路委任書線上 (WEB) 作業，完成廠商與報關業者之委任書無紙化目標，另外，簽審機關也已經無紙化作業，每年可替業者節省進出口貨物通關時間約 1,146,000 小時。(關稅總局施政計畫, 2009)

在國際間有超過 600 個自由貿易港(貨暢其流，運籌全球-自由貿易港區-台灣，2008)，台灣也不例外，我國有基隆、台北、桃園、台中、高雄五個自貿港，自貿港的功用主要是以境內關外為主要訴求，並且是為了讓在自貿港中的企業能快速作業、降低成本，在自貿港能夠重整或簡單加工，產品的附加價值以及業者商機。在稅務上，「海關徵規費規則」部分條文，對於保稅工廠及加工出口區區內事業輸入原料及半製品，海關不再收取萬分之 3 業務費。降低港內業者成本。

近年來，受到金融大海嘯的影響，台灣的進出轉口貨量減少，各家業者紛紛緊縮成本，使得大家開始重新思考過去的政策是否需要修改以因應變動的環境，提高台灣物流產業的競爭力。

2.1.2 國際物流競爭力比較分析

世界銀行(World Bank)與學術界合作，創造 LPI 綜合指標(Logistics Performance Index)，希望能更客觀完整地對國家物流績效作衡量，並幫助各國發展物流體系，提高其競爭力。在 2007 年對外發布物流績效指標，針對全球 150 個國家的物流表現以七個面項做評比，這七個面項分別為：

- 一、 通關程序效率運送品質
 - 政府的法令（檢查抽樣比例）、國家的通關硬體設備。
- 二、 物流資訊科技基礎設施品質
 - 物流資訊科技基礎設施品質為物流資訊科技基礎設施品質。
- 三、 承攬國際貨物運送的簡易度與能力
 - 政府法令、政策相關。
- 四、 當地物流產業的能力
 - 包括了境內的物流公司、當地的路運公司、船公司的以及大型國際業者的數量多寡。
- 五、 運送及追蹤貨物運送的能力
 - 在機場、港口及道路運輸皆採電子化，或是有資訊系統支援，傳送資訊的速度能力。
- 六、 國內物流成本
 - 包括國內的運輸成本、處理成本與倉儲成本，以及國內的物價水準，以上的運輸、倉儲成本都和國內的鐵路、公路等基礎建設密切相關。

七、 到達目的地的運送時效性

—將物流在適當時間且運用最節省成本的方法將物品運送到收貨人手中。

根據以上的七個構面是透過最新的理論、實際觀察和國際物流專家的建議所產生，而 LPI 就是融合了這些要素而成的一個指標。LPI 的評分從 1 分（最壞）到 5 分（最好），一般來說，當 LPI 低一分（如 2.5 比 3.5 低一分）是表示在進口時，從港口到倉庫的過程需額外花費 6 天，並且出口時需額外花費 3 天的時間。針對本研究對象我國與四個標竿國家取出整理成表 2.1.7。

另一方面，上述七個面項分析是屬於質化方面的研究，故為了增加研究的效度，也採取了量化研究，利用十個數據指標分析各國的物流績效表現。其十個指標分別是：

一、 海關實際抽驗比率

—海關在管制進出口時，對於進出口的貨物進行檢驗和查核行為的比率。

二、 清關天數

—從收到海關申報單的提交到海關審查許可所需花的天數。

三、 貨物出口所需時間

—從供應商供貨到港口裝貨完成的時間，即貨物出口所需的時間。

四、 貨物進口所需時間，表現優異者

—10%的貨物從港口卸貨到交付收貨人的進口所需時間，以天數為單位。

五、 貨物進口所需時間

—指 50%的貨物從港口卸貨到交付收貨人的進口所需時間，以天數為單位。

六、 出口相關管制機構之數目

—包括海關、檢驗單位等，管制機構數量愈多代表彼此間愈難協調，可能會造成效率的降低。

七、 進口相關管制機構之數目

—進口通關的管制機構與出口相似，管制機構過多會影響到進口的效率。

八、 通關流程為簡易且便宜之認同度

—在世界銀行報告的受訪者中有百分之幾認為各國家是否有簡易、省錢的通關程序，而這和國家在海關上的管制機構、貨運進出口的成本和檢查比率等的因素都有關係。

九、 出口 40 呎貨櫃之規費

—出口一個四十呎的貨櫃中，各國索費的情況

十、 進口 40 呎貨櫃之規費

—進口一個四十呎的貨櫃所需要花費的成本。

根據世界銀行的物流績效報告，針對本研究對象我國與四個標竿國家取出整理成表 2.1.8。以下將每個構面的評等水準，以新加坡、香港、南韓、荷蘭為主要的探討對象，分析台灣的競爭力、及需要改進之處。

一、 標竿國家之 LPI 分析

(一)新加坡

新加坡在 LPI 指數為全球排名第一，在七個評比表現優異，尤其以「貨物追蹤」、「即時性」的兩個面項為全球第一。歸功於新加坡建構全國性的資訊系統，讓貨主可立即追蹤貨物的位址，24 小時完全開放讓業者可立即報關，提升通關效率，且管理單位也扮演積極協助航商和相關業者的角色。在進出口的規費方面僅次於荷蘭為次低，使航商的營運成本有效降低，提高航商投資新加坡的意願。

(二)香港

物流業對香港的產業而言，是非常重要的環，在 2007 年物流業對生產總值的貢獻為 9.6%，故物流業和香港經濟是密不可分的。香港以國際航運中心自許，積極發展物流業，在 LPI 全球排名第八名，在評比的七個面項中，以基礎建設、貨物追蹤和即時性等指標表現優異。此外，香港在港口的後勤作業規劃完善，在貨物出口的管制單位數 2.5、進口 3.7，相對於台灣分別為 3 和 6，尤其在進口部分足足高於香港 1.6 倍之多。另外，在通關流程簡易且便宜的認同度方面，香港的百分比高達 67%，遠高於台灣的 50%。

(三)南韓

南韓在 LPI 排名為 25 名，雖然在台灣排名之後，但在評比的七個面項當中，還是有一個面項的表現比台灣好，即為「當地物流產業能力」。南韓在海關實際抽驗比率為 1%，為五國當中最低，相對於台灣的 11%，明顯台灣的抽驗次數高出其他國家許多，如此會降低通關速度及相關作業的效率。故南韓在通關速度比台灣具有競爭力。另外，在通關流程簡易且便宜的認同度方面，南韓和香港的百分比相同，都為 67%。

(四)荷蘭

荷蘭在這次的分析國家當中，是唯一的歐洲國家。荷蘭的 LPI 排名只僅次於新加坡，並且在四個評比裡都優於新加坡，分別是「通關程序效率運送品質」、「物流資訊科技基礎設施品質」、「承攬國際貨物運送的簡易度與能力」、「當地物流產業的能力」。荷蘭的海關實際抽驗比率僅 1%，清關天數與香港相同為 0.6 天，貨物進口所需的時間也小於台灣為 2.6 天，通關的簡易且便宜的認同程度是五國當中最高的，有 80% 的認同度。此外，進出口貨櫃規費也在五國中為最低。

二、我國與標竿國家之的 LPI 比較

從圖 2.1.1 可看出，台灣在國內物流成本表現最好，也就是說台灣的國內物流成本相對於其他國家而言是低的。國內物流包括了國內的運輸成本、處理成本與倉儲成本等，由於此成本與當地的物價有相當之關係，故此因素雖可作參考，但不可逕自以此說明台灣的物流表現為佳。

居第一名的新加坡、第二名的荷蘭以及第八名的香港，除了國內物流成本項目不如台灣外，其他六個影響 LPI 的因素，皆高於台灣。故台灣若想達到他們的水準，許多因素都有改進的空間，即整體的物流表現應全面的提升。

與南韓的比較方面，雙方在海關與貨物運送追蹤方面表現相近，而台灣在物流基礎建設、國際物流運輸與及時性表現皆優於南韓。惟台灣在國內物流相關業者的能力上比南韓弱。

與荷蘭比較方面，荷蘭的出口貨櫃規費和進口貨櫃規費明顯低於台灣，即使荷蘭的物價指數比台灣高，但是進出口的規費卻遠低於台灣。故台灣可以考慮調整其規費。

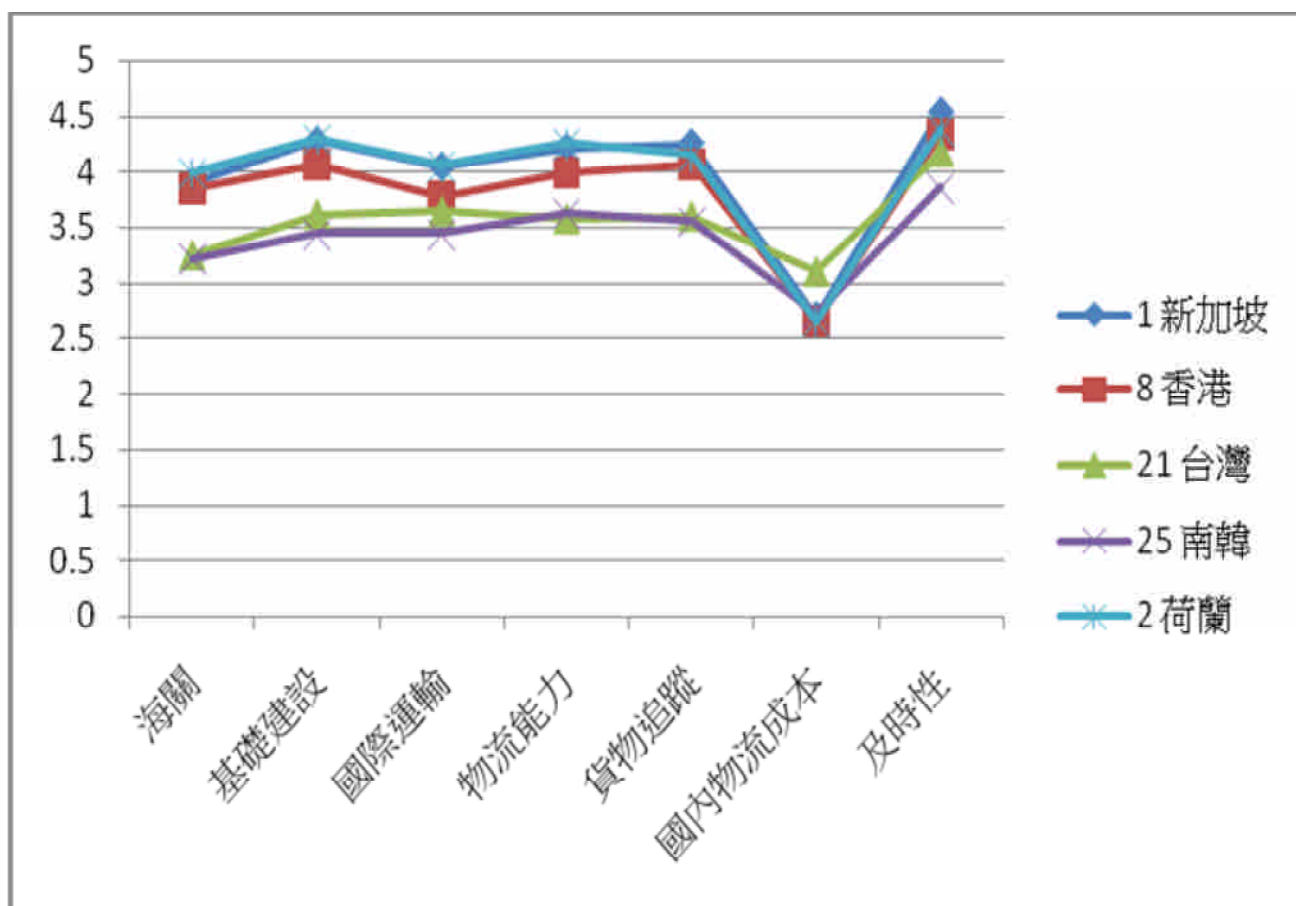


圖 2.1.1 我國與標竿國家 LPI 因素比較

資料來源：World Bank(2007)

三、我國與標竿國家的 LPI 之 gap 比較

參考下表 2.1.6 以台灣為基礎，其中 gap 值為該國 LPI 值與台灣 LPI 值之差異，gap 為正表示該國的值大於台灣的值，即表現比台灣優秀。gap 為負表示該國的值小於台灣的值，即表現比台灣差。

從 gap 的比較分析可看出新加坡、荷蘭和香港在海關、基礎建設、國內物流能力與貨物追蹤四項至少比台灣高出 0.4 分，而在物流能力面項上荷蘭更是高出 4.25 分以上。因此可看出台灣整體物流能力要追上香港、荷蘭和新加坡等國之水準，仍有很大的進步空間。

南韓與台灣的差距並不大，除了國內的物流成本、及時性和國際運輸能力等三個面項與台灣的差距超過 0.2 外，其他面項皆是呈現略低於台灣的表現。因此雖然目前七個因素中，南韓只有國內物流能力的面項勝過台灣，但在南韓這幾年各方面皆穩定且持續的成長下，要追上台灣甚至贏過台灣的可能性不小，值得台灣當局警惕。

表 2.1.6 我國與標竿國家的 LPI 之 gap 比較表

國家	海關	基礎建設	國際運輸	物流能力	貨物追蹤	國內物流成本	及時性
新加坡	0.65	0.65	0.39	0.63	0.65	-0.4	0.35
荷蘭	0.74	0.67	0.4	4.25	0.67	-0.45	0.2
香港	0.59	0.44	0.13	0.41	0.46	-0.44	0.15
台灣	0	0	0	0	0	0	0
南韓	-0.03	-0.18	-0.21	0.05	-0.04	-0.37	-0.32

資料來源：World Bank(2007)

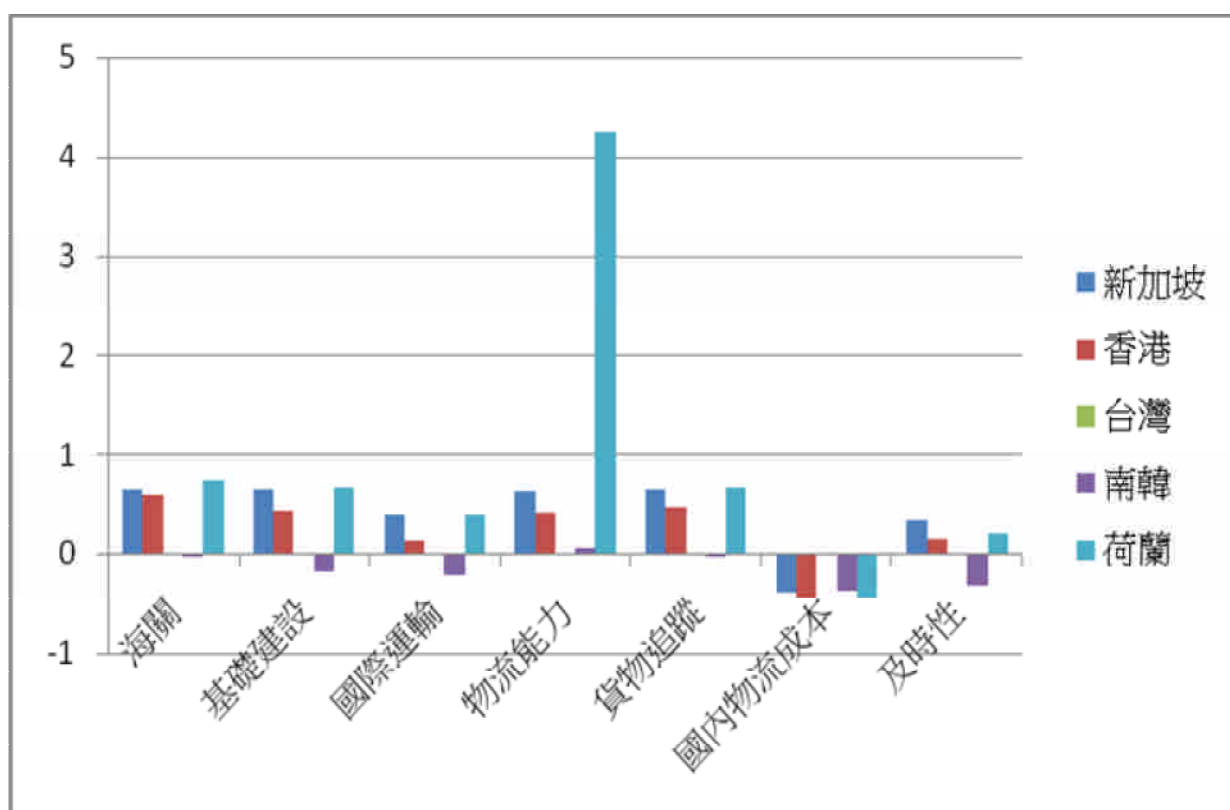


圖 2.1.3 我國與標竿國家 LPI 之 gap 比較圖

資料來源：World Bank(2007)

總結來說，我國與標竿國家的比較，我國的競爭優勢為物流成本較其他國家低，故我國可以利用此競爭優勢發展相關的物流配套措施，以吸引外資。台灣在海關、物流能力方面則應該多加強，增加或物流通速度，並且讓貨物流通資訊透明化，使資訊能夠以零時差的方式傳送，提高台灣物流競爭力。

表 2.1.7 世界銀行物流績效指標

LPI 排名	國家	LPI	海關	基礎建設	國際運輸	物流能力	貨物追蹤	國內物流成本	及時性
1	新加坡	4.19	3.9	4.27	4.04	4.21	4.25	2.7	4.53
2	荷蘭	4.18	3.99	4.29	4.05	4.25	4.14	2.65	4.38
8	香港	4	3.84	4.06	3.78	3.99	4.06	2.66	4.33
21	台灣	3.64	3.25	3.62	3.65	3.58	3.6	3.1	4.18
25	南韓	3.52	3.22	3.44	3.44	3.63	3.56	2.73	3.86

資料來源：World Bank(2007)

表 2.1.8 我國與標竿國家的數據資料比較

國家	海關實際抽驗比率 (%)	清關天數 (天)	貨物出口所需時間，平均 (天)	貨物進口所需時間，表現優異者(天)	貨物進口所需時間，平均(天)	出口相關管制機構之數目	進口相關管制機構之數目	通關流程為簡易且便宜之認同度(%)	出口 40 呎貨櫃之規費 (US\$)	進口 40 呎貨櫃之規費 (US\$)
新加坡	3	1.1	2.4	1.2	2.2	1.5	1.7	67	311	311
香港	2	0.6	1.9	1.3	2.4	2.5	3.7	67	561	654
台灣	11	1	2	1.4	3	3	6	50	1000	707
南韓	1	1	2	1.8	2.7	2.3	2.7	67	630	630
荷蘭	3	0.6	2.6	1.6	2.6	2.9	1.7	80	298	364

資料來源：World Bank(2007)

2.2 我國運籌業經營型態現況分析

2.2.1 文獻資料分析

目前物流產業發展上，由於全球化之興起與商業模式日趨頻繁和複雜，促使物流相關服務之業者，為了提昇顧客滿意度及忠誠度，以及提供更完善的服務品質，逐漸演變為整合物流、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。

此外，由表2.2.1中可知物流相關產業範疇中，除歸屬於不同產業之外，也有橫跨多種不同業別以提供整合性物流服務，參考圖2.2.1即可瞭解目前物流業跨業整合所涵蓋之範圍。(林正章, 2004, p.60)

表 2.2.1 物流產業分類表

物流業性質分類	行業名稱
<p style="text-align: center;">核心物流服務 (Core Freight Logistics Services)</p>	<p>貨物處理服務業 (Cargo Handling Services)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 貨櫃集散站經營業 (Container Terminal) — 航空貨物集散站經營業 (Air Cargo Terminal) <p>倉儲服務業 (Warehousing and Storage Services)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 物流中心 (Logistics Center) — 保稅倉庫 (Bonded Warehouse) — 進出口貨棧 (Import-Export Warehouse) <p>運輸代理服務業 (Transport Agency Services)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 style="text-align: center;">相關物流運送服務 (Related Freight Logistics Services)</p>	<p>貨物運輸業 (Freight Transport Services)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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) <ul style="list-style-type: none"> • 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) <p>其他相關物流業 (Other Related Logistics Services)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 快遞服務業 (Courier Services)
<p style="text-align: center;">其他相關物流服務 (Other Related Freight Logistics Services)</p>	<p>理貨包裝業 (Packaging)</p> <p>報關業 (Customs Clearance Services)</p>

資料來源：林正章，2004，p.60。

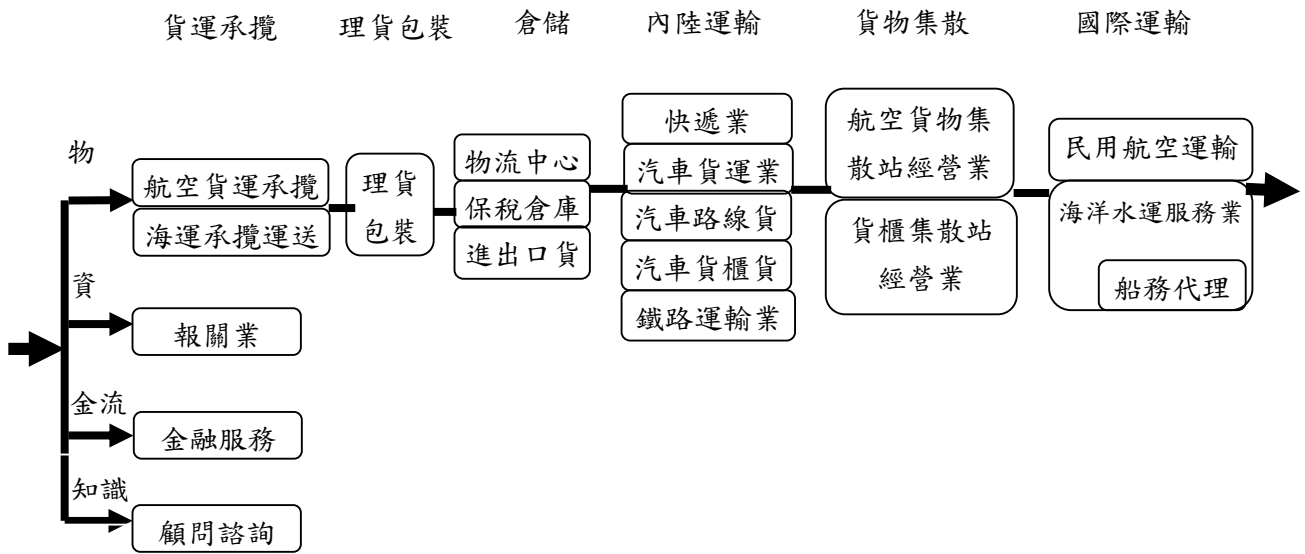


圖 2.2.1 物流業跨業整合涵蓋之範圍圖

資料來源:林正章，2004，p.61

在我國整體物流運籌產業間跨業經營和同時兼業經營之情形如表 2.2.2 所示，我國物流業相關產業跨業經營發展中所呈現趨勢(台灣物流年鑑, 2007, p.37)，在物流產業的整合上，大多是由供應鏈流程中最接近的上、下游產業開始進行整合，例如:物流中心跨業經營貨物承攬、報關、汽車貨櫃運輸或貨櫃集散站等；或是採取產業特性和市場區隔較相近的產業做整合，例如:汽車路線貨運跨業經營快遞服務業等。

表 2.2.2 我國物流業相關產業跨業經營發展趨勢

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	行業別	航空貨運承攬業	海運承攬運送業	物流中心	保稅倉庫	進出口貨棧	快遞服務業	汽車貨運業	汽車路線貨運業	汽車貨櫃貨運業	航空貨物集散站	貨櫃集散站經營業	報關業	倉儲業
1	航空貨運承攬業		✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓	✓
2	海運承攬運送業	✓		✓	✓	✓		✓	✓				✓	
3	物流中心	✓	✓					✓		✓	✓	✓	✓	✓
4	保稅倉庫	✓	✓								✓	✓		
5	進出口貨棧	✓	✓								✓	✓		
6	快遞服務業								✓					✓
7	汽車貨運業	✓	✓	✓										
8	汽車路線貨運業	✓	✓				✓			✓			✓	
9	汽車貨櫃貨運業			✓					✓				✓	
10	航空貨物集散站	✓		✓	✓	✓								✓
11	貨櫃集散站經營業			✓	✓	✓								✓
12	報關業	✓	✓	✓					✓	✓				
13	倉儲業	✓		✓			✓				✓	✓		

資料來源：經濟部，2007 年物流年鑑，p.37。

2.2.2 訪談與問卷調查分析

本研究以台灣物流業者為調查對象，參考表 2.2.1 和 2.2.2 之物流行業分類，從中擷取經營核心物流業務及與國際物流相關性高之業別，將物流行業重新區分為貨運承攬業、外資物流服務業、台資物流業、倉儲業、運輸業等五種類型行業為本研究調查和研究方向，調查公司的數目共有 48 家企業，包含貨運承攬業 10 家、外資物流服務業 9 家、台資物流業 8 家、倉儲業 12 家、運輸業 10 家等，其中接受面訪公司數為 12 家。共寄出 48 份問卷，總共回收 22 份，無效問卷 0 份；有效問卷為 22 份，有效問卷回收率為 46%。

一、行業分類定義

由於我國法律到目前為止尚未明確定義物流之營業範疇，雖然承攬業、倉儲業、運輸業等等廣被稱為物流業，但事實上各個物流業者經營內容相差甚遠，有鑑於此，本研究依照目前廣被接受的定義，將物流業者粗略分為五類，分別如下

(一) 貨運承攬業

凡從事陸上、海洋及航空貨運承攬之行業均屬之。其中航空貨運承攬業，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(民航法，第二條)。功能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。

另外海運承攬業則指以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送業運送貨物而受報酬之事業(航業法，第二條)。功能為代託運人選擇定期航線的船舶運送人，安排運送並處理貨物交付運送的一切事務，負公共運送人的責任。

(二) 外資物流服務

所謂國際物流(International Logistics)乃指支援企業全球運籌管理物流活動之相關業者、政府、國際組織與其營運體系之統稱。如 UPS、TNT 等國際物流業(蘇雄義, 2005, p.25)。

根據此定義，本研究另外將其分為外資物流服務業者及台資物流服務業者。此處所謂外資物流服務業者指具有外商背景的跨國公司，主要從事國際整合物流之各類經營項目，而台灣公司為此外商公司之分公司，例如 UPS、DBSChenker 等。

一般來講，各國政府為提升國家競爭力，逐漸揚棄以往扮演設立貿

易障礙、保護國內產業的角色、轉而致力於區域整合，以改善國際物流經營環境。期望藉由國際貨物運輸業(international freight carriers)、國際貨物承攬業(international freight forwarders)、報關行(customs house brokers)、第三方物流服務業(third-party logistics)等中間機構的協助，整合物流、金流與資訊流，使貨物流動更為順暢，以期發揮整體效益。

(三) 台資物流服務

上述依照國際物流之定義及本研究將其細分兩類業者後，此處之台資物流服務業乃指業者本身為台灣本土企業，設立時在台成立，爾後才逐漸發展為國際整合型物流；換言之，台資物流服務業與外資物流服務業最大差異在於公司設立地區。例如中菲行成立後即專注於國際運輸及相關服務之經營，目前雖然具有全球行銷服務網，以及分散全球各區的客戶，但公司為1971年在台成立，故本研究仍將其歸類為台資物流服務。

(四) 倉儲業

根據行政院主計處所頒訂之「中華民國行業標準分類」第八次修訂的定義，「倉儲業」是所謂凡從事提供倉儲設備及低溫裝置，經營普通倉儲及冷凍冷藏倉儲之行業均屬之。以倉儲服務為主並結合簡單處理如揀取、分類、分裝、包裝等亦歸入本類。倉儲業又可細分為普通倉儲業與冷凍冷藏倉儲業，說明如下。

1. 普通倉儲業：凡從事提供倉儲設備，經營堆棧、棚棧、倉庫、保稅倉庫等行業均屬之。主要經濟活動為倉庫經營、堆棧經營、棚棧經營。
2. 冷凍冷藏倉儲業：凡從事提供低溫裝置，經營冷凍冷藏倉庫等行業均屬之。主要經濟活動為冷凍冷藏倉庫經營。

依照上述，本研究所指的倉儲業將鎖定在普通倉儲業。

(五) 運輸業

凡從事以各種運輸工具提供之定期或不定期之客貨運輸及運輸輔助、倉庫經營、郵政及快遞等行業均屬之。如新竹貨運等公司。依公路法第三十四條指出，公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車分為八類，應依規定分類營運，而本研究僅研究汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，說明如下。

1. 汽車貨運業：以載貨汽車運送貨物為營業者。
2. 汽車路線貨運業：在核定路線內，以載貨汽車運送貨物為營業者。
3. 汽車貨櫃貨運業：在核定區域內，以聯結車運送貨櫃貨物為營業者。

二、運輸物流業者擁有執照現況分析

在面訪及回收問卷後，本研究將公司所擁有的所有執照，及子公司所擁有的各類執照彙整如表格 2.2.3。

在表 2.2.4 中雙圈(◎)為公司設立時初始執照，單圈(○)為公司繼第一張後陸續申請或擁有的執照。而其中有幾家公司僅有單圈，為公司第一張執照並非物流相關執照，於經營本業後，由於業務需要而後續增加物流相關執照的經營。

目前受調查的物流業者公司，以擁有「航空貨運承攬業」執照的家數(12/22 家)最高，其次為具有「海運承攬運送業」執照家數(11/22 家)，往後依序為「報關業」(10/22 家)、「物流中心」「保稅倉庫」「自貿港」(6/22 家)、「進出口貨棧」「汽車貨運業」(5/22 家)、「汽車貨櫃貨運業」(3/22 家)、「航空貨物集散站」「快遞專區」(2/22 家)、「貨櫃集散站」「汽車路線貨運業」(1/22 家)。

在表 2.2.3 發現，無任何公司營業項目只做單一營業範疇，即使當初申請執照時僅申請一項執照，爾後組織往往鑒於客戶或拓展業務需求等因素，而添增多項執照，例如表 2.2.3 ID 公司，最早以航空貨運承攬起家，經營之後因為客戶要求而擴增業務內容，故隨後申請報關業、海運承攬運送業、汽車貨運業等執照。另外有些公司雖然亦有顧客要求增加業務內容，但顧及與目前合作業者多年的夥伴關係，一旦拓展業務可能會破壞現階段和諧的關係；或者公司在執行現有業務下，當有其他業務需求時可以輕易找到合作公司，本身不必再額外支出人力物力等成本投資於非核心業務上，故認為不需申請新執照或不願申請新執照。

雖然幾乎所有公司經營項目皆不只一項，但在表 2.2.3 整理後之顯示仍可看出許多差異，最顯見的即為申請多張執照的公司會因產業不同而有區隔，例如貨運承攬業者多半具有報關、航空貨運承攬或海運承攬運送業的執照，如 FK、FV 等。以下針對各產業類別分別說明

一、貨物承攬業者(Forwarders)

一般而言，大多數貨運承攬業者多半擁有報關、航空貨運承攬或海運承攬運送業的執照，卻鮮少業者跨足其他經營項目，推究其原因，一方面因為貨運承攬業者在創業之初就把自己定位在承攬業者，另一方面根據我國法律定義，貨物承攬業者本身不需擁有實體設施(如機器設備、廠房、建築物、土地等)即能運作，故我國許多承攬業者至今仍沒有實體設施，即使想跨足其他產業也寸步難行。

另外，過去組織在運作過程中，若業者或客戶有其他業務需求時，

經營者往往選擇尋求國內相關業者協助支援，然而此種經營模式長期下來業者通常和該相關業者們維持良好的夥伴關係，故在訪談過程中，許多業者坦言為顧及彼此間夥伴關係及減少本身的麻煩，即使貨運承攬業者本身有能力擴展業務且擴大營業範疇，經營者仍不願意增設其他資產類項目。

二、 外資物流服務者(International Logistic Service Provider; ILSP)

基本上，國際性的整合型物流業者所提供的營業內容多半包括通關、倉庫保管、在庫管理、包裝、流通加工、文件處理、揀貨、理貨、退貨、國際配送預先處理、裝櫃、拆櫃、貨物儲放與分裝等等服務項目。

由此可知，國際性的整合型物流業需要提供客戶整合性、即時性服務，故此類業者擁有的執照類別須比其他業者完整，不管在資產(如報關、航空貨運承攬、海運承攬運送業)和非資產(如航空貨物集散站經營業、貨櫃集散站經營業、物流中心等等)上皆申請的可能性顯然會比其他產業業者申請的機率偏高。例如表 2.2.3 IU 公司，本研究調查得知，IU 公司光執照就擁有三十幾張，不管在資產類別或非資產類別上都擁有眾多的執照，隨時能滿足客戶各類需求，是非常典型的國際業者。

三、 台資物流業者(Taiwan Logistic Service Provider; TLSP)

由表 2.2.3 發現我國國內業者在申請執照時，多以貨運承攬執照為主，一方面因為業者經營範圍小，通常僅能將目標鎖定於國內外，加上雖然我國面積小，但物流相關業者所涵蓋的經營項目卻相當齊全，故當業者有即時需求時，可立即找相關業者合作。例如當業者臨時需要運輸或倉儲服務時，會尋求運輸或倉儲等相關業者協助，形成短期的策略關係，等合作目標完成後，各業者立即恢復原本的營業模式，此舉使業者能快速回應市場，同時亦可提供市場多元化的服務。

另一方面，一般來講，台資物流業者資本額多半不大，若公司本身涉入的經營範疇過多，反而會造成資金周轉不靈，為因應此問題，我國國內物流業者通常會傾向採取同業垂直整合及水平整合方式運作，以消彌台資物流業者資金不足卻想擴大經營規模的障礙。

四、 倉儲業者(Warehouse)

近年來，倉儲業的家數變動不大，倒是營業總額卻有大幅度的成長，顯示進出口及物流等經濟活動的活絡，帶動倉儲業的快速發展。但是倉儲業屬傳統行業，台灣的倉儲業者幾乎都以本業業務為主，即使公司規模變大，業者也不見得會跨足其他行業，故在執照申請上也都集中在物流中心、保稅倉庫、進出口貨棧等執照，如表 2.2.3 所示之 WP、WE 等

公司，唯有少數幾家可能因為當時政策而有機會跨足其它資產類行業經營，如表 2.2.3 WE、WT 等公司則含有自貿港的執照。

其中表中有兩項需注意，WM 公司本非物流相關公司，公司初始執照亦與物流無關，但該公司因為業務需要，從原本提供顧客寄放貨品功能，發展到後來幫顧客運送貨品才又另外申請汽車貨運業，不過 WM 的汽車貨物運送僅以公司顧客為主要對象，並沒有對外發展。

另外 WF 公司為較特殊形態的公司，公司於 2003 年向政府取得 50 年 BOT 的開發經營特許執照，故雖然園區所有權仍屬政府，但園區經營者卻是 WF 業者而非政府，是目前台灣首座境內關外的航空貨運園區兼自由貿易港區，同時亦是全世界 600 多座自貿港區內唯一涵蓋五大功能之多功能經貿特區，包含貨運站、倉辦大樓、加值園區、國內外物流中心、運籌中心等使用。

我國物流業中屬 WF 此類型最特殊，且全台僅有一家。不同於一般業者自行到自貿港經營的方式，此業者為自行經營自貿港，如同政府經營其他港口的角色般，將港區承租給其他公司。而其它擁有自由貿易港區事業執照的公司，許多是為了增加營業範圍或者當時政府政策誘使企業申請，但與 WF 業者的經營業務又有些許差異。

五、 運輸業者(Transport)

由於本研究的運輸業者樣本數略顯不足，難以歸納出此類行業之共通或差異性。不過運輸業者一般在申請第一張執照時通常都會選擇申請汽車貨運業，因為當業者擁有汽車貨運業後，在實際執行業務上，亦可同時運作汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業的業務經營。如表 2.2.1 TH 公司，在申請第一張執照汽車貨運業後，就不再申請其他如汽車路線、汽車貨櫃貨運業等執照。值得注意的是，為拓展業務及滿足客戶需求，TH 利用併購及新設公司已取得其他執照，成為擁有多張執照並能經營多樣業務的多角化公司。

三、小結

本節問卷部分共調查 48 家物流企業，回收 22 份有效問卷，回收率僅有 46%，主要原因如下

- 一、 證照申請年代久遠，許多公司對於申請時間不確定，且難以區分何為初始執照
- 二、 執照經辦人員非當時申請人，許多枝之末節目前經辦人員不熟悉
- 三、 公司本身較保守，執行者不願透露相關訊息
- 四、 高層忙碌難聯絡，下層員工不敢貿然決定是否回覆問卷
- 五、 同樣為物流業者，但經營上卻未涉及分類之任何執照項目

從表 2.2.3 中歸納得知，無任一公司營業內容只做單一項目，即使公司設立初始時只申請一張執照，之後仍會因客戶要求或拓展業務需求等因素而陸續申請其它執照。根據本研究將其細分為五種類別後，發現不同產業在執照的申請上亦有所差異，如國際整合型物流業者由於提供較完善的服務，故執照擁有的張數和範圍會比其他產業多。倉儲業者之執照則多半集中於物流中心、進出口貨棧等執照。換言之，同樣產業之經營項目可能有些許差異，但在執照申請上相似性偏高，但不同產業間即使經營範疇有部分重疊，但執照申請上卻少許差異。

表 2.2.3 公司所有執照(含子公司)表

產業類別	承攬業			外資物流服務				台資物流服務						倉儲業						運輸		總數	
	FK	FV	FO	ID	IU	IS	IA	LD	LM	LG	LY	LT	LP	WP	WE	WT	WZ	WA	WM	WF	TH		TE
報關業				○	◎	○		○	○	○		○	○	◎							○		10
航空貨運承攬業	○		◎	◎	○	○		◎	◎	○	◎	◎	○								○		12
海運承攬運送業	◎	○	◎	○	○	◎			○		◎	○	◎								○		11
航空貨物集散站經營業					○															◎			2
貨櫃集散站經營業																						○	1
物流中心					○						○			○			◎	◎			○		6
保稅倉庫					○	○									◎		◎					○	6
進出口貨棧					○									◎	◎					○	○		5
自由貿易港區事業執照							◎	○			○				○	◎				○			6
快遞專區					○							○											2
汽車貨運業				○	○							○							○		◎		5
汽車路線貨運業																							0
汽車貨櫃貨運業										◎												◎	2
公司執照總數	2	1	2	4	9	4	1	3	3	3	5	5	3	3	3	1	2	1	1	3	6	3	

資料來源：本研究自行整理

〔註 1〕雙圈(◎)為公司設立初始執照，單圈(○)為公司所有執照

〔註 2〕FV 第一張執照為船務代理許可證，WM 第一張執照為販賣業藥商許可執照

表 2.2.4 子公司申請執照表

產業類別	承攬業	外資物流服務		台資物流服務			倉儲業				運輸業	總數
		IU	IS	LY	LT	LP	WP	WZ	WM	WF		
公司代碼	FO											12
報關業					*	*	*				*	4
航空貨運承攬業	*	*		*	*	*					*	6
海運承攬運送業	*	*		*	*	*					*	6
航空貨物集散站經營業		*										1
貨櫃集散站經營業												0
物流中心		*		*				*			*	4
保稅倉庫		*	*	*				*				4
進出口貨棧		*								*	*	3
自由貿易港區事業執照				*						*		2
快遞專區		*			*							2
汽車貨運業									*		*	2
汽車路線貨運業												0
汽車貨櫃貨運業												0
相關企業執照總數	2	7	1	5	4	3	1	2	1	2	6	

資料來源：本研究自行整理

2.3 我國運籌業法規現況分析

本研究關於法規分析的重點是主要放在業者進入市場的執照，也就是所謂 market access 的部分，而不是著重於產業經營方式的內容許可上。

而我國物流業分類上，依據 2007 年台灣物流年鑑之中台灣物流發展現況一章節中，輔以經建會 2004 年之物流產業分類基礎彙整共有十九種行業類型，分別是鐵路運輸業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業、郵政業、快遞業、貨櫃集散站經營業、陸上貨運承攬業、海運承攬運送業、航空貨運承攬運送業、民用航空運輸業、貨櫃集散站經營業、航空貨運集散站、報關業、船務代理業、物流中心、保稅倉庫、進出口貨棧及倉儲業。依照我國的個別法規，分別將這些規定中與進入市場行業設置相關的規範分成七類——實收資本額、資格限制、設置地點與設施要求、審查條件、核發條件以及其他配合證照。

1. 實收資本額

關於承攬運送業部分，本國籍海運承攬運送業實收資本額依法律規定不得少於新臺幣（以下同）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亦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¹。航空貨運承攬業實收資本額則不得低於新台幣五百萬元²。

關於民用航空運輸業部分，實收資本額依法應符合下列規定：以飛機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二十億元；以飛機經營國際航線包機運輸業務者，實收資本額不得低於十億元；以飛機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五億元；以直昇機經營國內航線定期或不定期航空運輸業務，實收資本額不得低於二億五千萬元；以飛機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二億五千萬元³。

關於貨櫃集散站經營業之實收資本額依法律規定不得少於壹億元⁴。而報關業設置資本額應在五百萬元以上⁵。

關於船務代理業部分，本國籍船務代理業之實收資本額依法律規定不得少於九百萬元，每增設一分公司應增資一百五十萬元；而外國籍船

¹ 海運承攬運送業管理規則第六條

² 航空貨運承攬業管理規則第六條

³ 民用航空運輸業管理規則第八條

⁴ 貨櫃集散站經營業管理規則第八條

⁵ 報關業設置管理辦法第三條第二項

務代理業分公司在中華民國境內所用資金不得少於九百萬元，每增設一分公司應增資一百五十萬元⁶。

關於物流中心，向海關申請核准登記依法規定必須係實收資本額在一億五千萬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一億五千萬元⁷。

而保稅倉庫之設立，依法規定除政府機關、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，且實收資本額應在二千萬元以上⁸。

2. 資格限制

關於民用航空運輸業部分，申請經營民用航空運輸業之飛機運輸業務依法律規定應具備下列資格之一：(一)公司設立五年以上，財務及組織健全，董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。公司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。(二)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。(三)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。(四)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，董事長及董事逾半數為中華民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五。公司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。(五)公司財務及組織健全，實收資本額達一億元以上，其董事長及董事逾半數為中華

⁶ 船務代理業管理規則第六條

⁷ 物流中心貨物通關辦法第五條第一項第一款

⁸ 保稅倉庫設立及管理辦法第五條第一項

民國國民，公司之資本總額或股份總數逾百分之五十為中華民國之國民、法人所有，屬股份有限公司組織者，其單一外國人持有之股份總數不得逾百分之二十五，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。六、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⁹。

而根據法律規定申請經營民用航空運輸業之直昇機運輸業務則應具備下列資格之一：(一)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，無意外事件、飛航違規紀錄者，得申請經營國內航線直昇機運輸業務。(二)經營飛機運輸業務之民用航空運輸業，公司財務及組織健全，最近二年未曾發生財務或股權糾紛致影響公司正常營運，最近二年飛行時數達一千小時，最近二年內無航空器失事，一年內無意外事件、飛航違規紀錄者，得申請經營國內航線直昇機運輸業務¹⁰。

關於貨櫃集散站經營業，港口貨櫃集散站業務得由商港管理機關或由具下列資格之一者申請經營：(一)船舶運送業、內陸貨櫃集散站業或經商港管理機關核准經營棧埠設施業者欲兼營港口貨櫃集散站業務者。(二)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，得比照前款申請¹¹。

關於報關業部分，根據法律規定，員工應有一人以上具有專責報關人員之資格，此外，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¹²。

3. 設置地點與設施要求

關於貨櫃集散站經營業，依法律規定應具備之基本設備如下：(一)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、(二)自備機具及車輛規定如下，但以下機具得以相等能量及功能機具替代(1)起重機：三十五噸以上二臺(2)堆高機：五噸以上二臺、二噸以上六臺(3)曳引車：四十噸二臺(4)半拖車：二十呎及四十呎各四臺(5)地磅：經度量

⁹ 民用航空運輸業管理規則第三條

¹⁰ 民用航空運輸業管理規則第四條

¹¹ 貨櫃集散站經營業管理規則第七條

¹² 報關業設置管理辦法第三條第二項及第三項

衡機關檢定合格之五十噸以上一臺、(三)貨櫃、機具、車輛修護設備、(四)消防設備：應依地方主管機關所訂標準規定設置及(五)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集中查驗區之設備標準依財政部相關之規定¹³。

關於物流中心，依法律規定向海關申請核准登記，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。

設備部分須具備確保貨物安全與便利海關查核之設施，且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¹⁴。

關於保稅倉庫之設立，依法律規定應在港區、機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區、鄰近港口地區或經海關核准之區域內設立¹⁵。且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。經依保稅倉庫設立及管理辦法第二十二條規定申請核准儲存貨物之露天處所，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。

設備方面，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。但設於國際航空站管制區內，僅供旅客寄存行李之保稅倉庫及專供儲存航材用品之保稅倉庫不在此限¹⁶。

關於貨棧業，依法律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¹⁷。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。經依海關管理進出口貨棧辦法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。

設備方面，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

¹³ 貨櫃集散站經營業管理規則第九條

¹⁴ 物流中心貨物通關辦法第五條第一項第二到四款

¹⁵ 保稅倉庫設立及管理辦法第六條

¹⁶ 保稅倉庫設立及管理辦法第五條第二項到第四項

¹⁷ 海關管理進出口貨棧辦法第六條

公告之。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¹⁸。

4. 審查條件

關於承攬運送業部分，經營海運承攬運送業者根據法律規定應檢送下列文件：(一)申請書、(二)籌設有限公司者，為全體股東身分證明文件影本；籌設股份有限公司者，為發起人身分證明文件影本、(三)新籌設公司者，為公司章程草案；已成立公司增加經營海運承攬運送業營業項目者，為公司章程修正草案及(四)營業計畫書，向申請當地航政機關核轉交通部核准籌設¹⁹。

海運承攬運送業設立分公司，依法規定應檢送下列文件：(一)申請書、(二)有限公司為股東同意書；股份有限公司為董事會議紀錄、(三)營業計畫書、(四)分公司經理人學、經歷證明，向當地航政機關申請核准²⁰；而外國籍海運承攬運送業申請設立分公司應備妥下列文件：(一)外國籍海運承攬運送業分公司籌設申請書、(二)在中華民國境內之營業計畫書、(三)在其本國政府登記經營海運承攬運送業許可文件副本或影本及(四)在中華民國境內指定之訴訟及非訴訟代理人姓名、國籍、住所及其授權文件，向申請當地航政機關核轉交通部核准籌設，此外前項各類文件應經中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或其他外交部授權機構驗證，如為外文者，並須附具中文譯本²¹。

申請設立航空貨運承攬業則應檢附下列文件：(一)申請書、(二)公司章程草案、(三)營業計畫：包括資本運用、貨量預估、營運收支預估、人事組織概況及其他有關事項、(四)全體股東或發起人戶籍證明影本及(五)公司設立登記預查名稱申請表影本，報請交通部民用航空局核轉交通部許可籌設²²。

關於民用航空運輸業，依法律規定具有民用航空運輸業管理規則第三條第一項第一款、第四款或第五款資格之公司申請經營民用航空運輸業時，應另籌組新公司，並檢附下列文件一式二份，向民用航空局申請，核轉交通部許可籌設：

一、申請書。

二、原公司章程。

¹⁸ 海關管理進出口貨棧辦法第五條

¹⁹ 海運承攬運送業管理規則第四條

²⁰ 海運承攬運送業管理規則第八條

²¹ 海運承攬運送業管理規則第五條

²² 航空貨運承攬業管理規則第四條

- 三、原公司登記證明文件。
- 四、原公司股東名簿及董事、監察人名冊。
- 五、原公司業績證明文件。
- 六、原公司最近三年之營業報告書、財務報表暨會計師查核報告書。
- 七、新籌組公司之公司章程草案。
- 八、新籌組公司之發起人名冊及身份證明文件。
- 九、營業計畫書：記載營運計畫、擬經營航線、機隊情形、運量估計、營運收支預估、資本籌募計畫。
- 十、航務、機務之設備、組織及訓練計畫。
- 十一、駕駛員之來源及訓練計畫。
- 十二、飛安組織及計畫。

依前述規定籌組之新公司，其原公司股東持有股份比例不得低於新公司股份總數三分之二。

民用航空運輸業或普通航空業具有民用航空運輸業管理規則第三條第一項第二款、第三款、第六款或第四條資格申請增加航空運輸營業項目者，應檢附下列文件一式二份，向民航局申請，核轉交通部許可籌設：

- 一、申請書。
- 二、公司登記證明文件。
- 三、公司章程。
- 四、公司股東名簿及董事、監察人名冊。
- 五、最近三年公司之營業報告書、財務報表及會計師查核報告書。
- 六、公司組織表。
- 七、營業計畫書：記載營運計畫、擬經營航線、機隊情形、運量估計、營運收支預估、資本籌募計畫。
- 八、航務、機務之設備、組織及訓練計畫。
- 九、駕駛員之來源及訓練計畫。

十、飛安組織及計畫²³。

關於貨櫃集散站經營業，依法律規定應檢送下列文件一式三份：(一)申請書、(二)發起人或執行業務董事或董事監察人名冊及戶籍證明、(三)營業計畫書、(四)公司章程或公司章程草案、(五)場站設置地點及該地區交通狀況、(六)集散站土地所有權或使用權證明文件、(七)有關設施預計配置圖、(八)地政機關之同意或證明文件，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設²⁴。

關於報關業之設置，依法律規定應於申辦公司設立登記或商業登記前，將擬設之報關業名稱、地址、組織種類、資本額、負責人姓名及專責報關人員姓名、考試及格證書或資格測驗合格證書字號，報請所在地關稅局或其分支局審查許可²⁵。

關於船務代理業之經營，根據法律規定應檢送下列文件：(一)申請書、(二)新籌設公司者，為公司章程草案；籌設有限公司者，為全體股東身分證明文件影本；籌設股份有限公司者，為發起人身分證明文件影本、(三)已成立公司增加船務代理業營業項目者，為公司章程修正草案；並檢附公司登記證明文件、股份有限公司之股東會議事錄或有限公司之股東同意書及(四)營業計畫書，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設；外國籍船務代理業申請設立分公司，則應備妥下列文件：(一)申請書、(二)在中華民國境內之營業計畫書、(三)所代理公司一覽表、(四)在其本國政府登記經營船務代理業許可文件副本或影本及(五)在中華民國境內指定之訴訟及非訴訟代理人姓名、國籍、住所及其授權文件，申請當地航政機關核轉交通部核准籌設²⁶。

關於物流中心，依法律規定應檢具下列文件：(一)申請書：應載明申請者之名稱、地址、負責人姓名、住址、身分證號碼、電話號碼、中心地址及其他必要事項、(二)所在土地及建築物之使用權證件、平面圖與其影本及前條第二項可供倉儲使用之主管機關同意文件。依第十七條之一規定申請貨櫃(物)存儲於露天處所者，應於土地平面圖標示位置及儲位、(三)公司登記證明文件及其影本及(四)設備清單及配置圖，向當地海關申請核准登記，經海關核准登記者，發給登記證²⁷。

關於保稅倉庫之設立，依法規定應備具下列文件：(一)申請書(應載明申請者之名稱、地址、負責人姓名、住址、身分證號碼及電話號碼、

²³ 民用航空運輸業管理規則第五條至第六條

²⁴ 貨櫃集散站經營業管理規則第六條

²⁵ 報關業設置管理辦法第三條第一項

²⁶ 船務代理業管理規則第四條

²⁷ 物流中心貨物通關辦法地六條

倉庫地點、建築構造及倉內佈置、保稅倉庫擬存儲貨物之種類)、(二)保稅倉庫建築物之使用權證件及其影本、(三)保稅倉庫建築物之使用執照、(四)公司登記證明書及其影本及(五)須使用倉庫露天處所者，應另備具倉庫露天處所平面圖與其使用權證件及其影本向所在地海關登記²⁸。

關於貨棧業，申請設置貨棧者依法律規定應備具下列各文件：(一)申請書(應書明申請機關、公司、行號名稱、地址、電話號碼、負責人姓名及其住址、(二)貨棧地點、建築構造及倉內設施、儲位佈置圖說、(三)貨棧建築物之使用權證件及其影本、(四)公司登記證明書、營利事業登記證及其影本及(五)須使用貨棧露天處所者，應另備具貨棧露天處所平面圖與其使用權證件及其影本。前述第三至第五之文件，申請人如為政府機關或公營事業者，除平面圖外，得予免送。送經當地海關實地勘察後，核准登記之，但航空貨物集散站，應先經交通部核准籌設後，始得向海關申請進出口貨棧核准登記²⁹。

5. 核發條件

關於承攬運送業，海運承攬運送業依法律規定經核准籌設後，應於六個月內依法辦妥公司設立登記，並檢具下列文件：(一)申請書、(二)公司登記證明文件影本、(三)公司章程、(四)有限公司者為股東名簿；股份有限公司者為董監事名冊及(五)經理人名冊，並附經理人學、經歷證明，連同許可證費三萬六千元、保證金，申請當地航政機關核轉交通部核發海運承攬運送業許可證後，始得營業；外國籍海運承攬運送業經核准籌設分公司後，應於六個月內依法辦妥認許登記，並檢具下列文件一式三份：(一)申請書、(二)公司主管機關認許文件及分公司登記證明文件影本及(三)經理人名冊，並附經理人學、經歷及身分證明文件，連同許可證費三萬六千元、保證金，申請當地航政機關核轉交通部核發外國籍海運承攬運送業分公司許可證後，始得營業³⁰。經申請核准設立分公司後，應於三個月內依法辦妥分公司設立登記，並檢具申請書、分公司登記證明文件影本、公司章程及保證金向當地航政機關登記後，始得營業³¹。

經核准籌設航空貨運承攬業者，應於六個月之核定籌設期間內依法向有關機關辦理相關登記，並檢附公司登記證明文件、公司章程影本、股東名簿及董事、監察人名冊、加入當地航空貨運承攬商業同業公會簽給之會員證影本及航空貨運承攬業使用之分提單樣本，向民用航空局申請核轉交通部核准，由民用航空局發給航空貨運承攬業許可證後，始得營業。航空貨運承攬業自民用航空局發給許可證之日起逾六個月未開

²⁸ 保稅倉庫設立及管理辦法第七條

²⁹ 海關管理進出口貨棧辦法第八條

³⁰ 海運承攬運送業管理規則第七條及第十一條第二項

³¹ 海運承攬運送業管理規則第九條

業，或開業後停業逾六個月者，由民用航空局報請交通部廢止其許可後，註銷其許可證，並通知有關機關廢止其部分或全部登記。但有正當理由並依規定程序於未開業或停業六個月期間內申請核准延展者，不在此限，惟其核准延展期限不得逾六個月，並以一次為限。航空貨運承攬業申請核發航空貨運承攬業許可證時，應繳納許可證費新台幣三萬六千元；航空貨運承攬業申請換發或補發許可證，應繳納換補證費新台幣二千一百元³²。

關於民用航空運輸業應在核定籌設期間內，依法向有關機關辦妥登記、自備航空器及具有依相關法規從事安全營運之能力，並經民航局完成營運規範審查合格後，檢附公司登記證明文件、公司章程、股東名簿及董事、監察人名冊、經理人簡歷冊、航空器租賃、購買或附條件買賣合約及航空器一覽表、公司標章、投保責任保險證明、自備修護裝備、機棚及場地設施清單或委託合格廠商代辦之契約書、航務、機務之設備、組織及人員名冊、駕駛員名冊、飛安組織及人員名冊及保安計畫核准函影本一式二份，申請民航局核轉交通部核准，其營業項目包括國際運送業務者，並應向海關辦理登記，取得證明文件，由民航局核發民用航空運輸業許可證後，始得營業³³。

關於貨櫃集散站經營業，依法律規定經核准籌設後，應於二年內依法辦妥公司設立登記，並檢具申請書、公司登記證明文件影本、公司章程、執行業務董事名冊或董事、監察人名冊、集散站土地及建築物所有權或使用權證明文件、集散站設施配置圖及交通圖、土地地籍圖、設備清冊及其他有關文件一式三份，連同許可費新臺幣三萬六千元，申請當地航政機關核轉交通部查驗後核發貨櫃集散站經營業許可證。

貨櫃集散站經營業未依前述規定於二年內申請核發貨櫃集散站經營業許可證者，其籌設之核准應予廢止。但有正當理由得申請延長一次，其期限不得超過一年。貨櫃集散站經營業經核准登記領取許可證後，滿六個月尚未開始營業或自行停止營業滿六個月或結束營業者，應依航業法第五十六條准用同法第十條之規定辦理。依貨櫃集散站經營業管理規則第七條第一項各款資格申請經營港口貨櫃集散站業務者，於喪失其資格時，當地航政機關應報請交通部廢止其許可，並註銷其許可證³⁴。

關於報關業，其設置依法律規定應檢具下列文件：(一)申請書：應載明報關業之名稱、地址、資本額、組織種類、負責人及其授權掌理報關業務之經理人之姓名、出生年月日、住址、職業、身分證統一編號，並

³² 航空貨運承攬業管理規則第七及第八條

³³ 民用航空運輸業管理規則第七條

³⁴ 貨櫃集散站經營業管理規則第十一條

檢附其他相關文件、(二)報關業之組織為合夥者，應檢附合夥人名冊；為公司者，除股份有限公司檢具董事及監察人名冊外，應檢附公司股東名冊、(三)業登記證明文件及其影本，其為公司組織者，並應檢附公司登記之證明書、(四)專責報關人員名冊、考試及格或資格測驗合格證書及(五)所在地報關商業同業公會之會員證。報關業所屬之縣(市)如無報關商業同業公會者，得檢具加入所在地關稅局所屬之其他縣(市)報關商業同業公會之贊助會員證，向所在地關稅局或其分支局申請核發報關業務證照。報關業報關業設置管理辦法依第九條第二項或第十一條第一項規定，申請補發、換證報關業務證照時，應檢具第一項第五款之會員證。

而經核准設置之報關業，擬在其他關區營業時，仍應分別依規定向所在地關稅局或其分支局申請核發報關業務證照。但報關業得檢具申請書向原核發報關業務證照之關稅局或其分支局申請辦理跨區連線，並指定接洽公務之報關業。前述跨區連線申報之實施，應由財政部關稅總局視貨物通關自動化情形公告後為之³⁵。

關於船務代理業，經核准籌設後，應於六個月內依法辦妥公司設立或變更登記，並檢具申請書、公司登記證明文件影本、公司章程、股份有限公司者為董監事名冊及經理人名冊及其身分證明文件，連同許可證費，申請當地航政機關核轉交通部核發船務代理業許可證後，始得營業；外國籍船務代理業經核准籌設分公司後，應於六個月內依法辦妥認許登記，並檢具申請書、公司主管機關認許文件及分公司登記證明文件影本、經理人名冊及其身分證明文件一式三份連同許可證費，申請當地航政機關核轉交通部核發外國籍船務代理業分公司許可證後，始得營業。未依前述規定於六個月內申請核發許可證者，由當地航政機關報請交通部廢止其籌設之許可。但有正當理由者得於六個月內申請延展一次，期間不得超過六個月。

船務代理業申請設立分支機構，其為分公司者，應先報請本公司所在地航政機關核准，並依法辦妥分公司設立登記後三十日內，應檢送船務代理業管理規則第四條規定之文件及申請書、分公司登記證明文件影本、分公司經理人名冊及其身分證明文件，向本公司所在地航政機關登記後，始得營運³⁶。

關於物流中心，根據法律規定經海關核准登記者，發給登記證，而物流中心及其各分支物流中心應分別向海關繳納保證金新臺幣二千萬元，前述保證金得依關稅法第十一條規定提供。物流中心滯欠之稅款、罰鍰或其他款項，海關得就其保證金予以扣抵。前述保證金額度不足者，

³⁵ 報關業設置管理辦法第四條及第六條

³⁶ 船務代理業管理規則第七條及第八條

應補足後，始得辦理貨物之進儲³⁷。

關於保稅倉庫，經核准設立依法律規定由海關發給執照，並每兩年依保稅倉庫設立及管理辦法第七條規定辦理校正一次，其執照費及執照遺失申請補發之補照費，依海關徵收規費規則徵收之，此外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。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。自用保稅倉庫存倉保稅貨物加計售與課稅區廠商按月彙報先行出倉之貨物所涉稅捐(費)金額超過前項保證金者，得由海關酌予提高³⁸。

關於貨棧業，經核准登記之貨棧，應於核准登記之翌日起十日內，向海關繳納保證金新臺幣十五萬元，以完成登記，繳納前述保證金之貨棧業者如為政府機關或公營事業，得予免繳。而經完成登記之貨棧，由海關發給貨棧登記證，並應每二年定期向海關辦理複勘及校正，當貨棧登記證遺失時，應即申請補發³⁹。

6. 其他配合證照

根據法律規定報關業所屬之縣（市）如無報關商業同業公會者，得檢具加入所在地關稅局所屬之其他縣（市）報關商業同業公會之贊助會員證⁴⁰。

關於進出口貨棧，具有危險性之貨物，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⁴¹。

7. 其他相關規範

關於承攬運送業部分，同時經營海運承攬運送業及航空貨運承攬業之申請籌設及請領合一許可證者，依法律規定得提出海運承攬運送業管理規則第四條、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；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，得提出海運承攬運送業管理規則第五條、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⁴²。

³⁷ 物流中心貨物通關辦法第六條第二項及第七條

³⁸ 保稅倉庫設立及管理辦法第九條至第十一條

³⁹ 海關管理進出口貨棧辦法第十條及第十一條

⁴⁰ 報關業設置管理辦法第四條第一項第五款

⁴¹ 海關管理進出口貨棧辦法第九條

⁴² 海運承攬運送業管理規則第十條

同時經營海運承攬運送業及航空貨運承攬業者，申請核發合一許可證時，應繳納許可證費七萬二千元；申請換、補發許可證者，應繳納換證費二千一百元。海運承攬運送業申請增加經營航空貨運承攬業合一證照者，應繳銷原許可證及繳納許可證費三萬六千元；申請換、補發許可證者，應繳納換證費二千一百元。經營航空貨運承攬業申請增加經營海運承攬運送業合一證照者，亦同⁴³。

依照上述的個別法規範，不同的物流行業設置，會經過不同機關審查程序，各程序進行中，也會有不同的費用繳納要求。程序分類如下：

- 一、 申請核准籌設（或許可籌設）之後繳交許可證費，才能申請發給證照，獲取執照後才可營運。經過這類型設置程序者，包括船務代理業、貨櫃集散站、海運承攬運送業、航空貨運承攬業等四個行業。其中所需繳納的許可證費，是作為申請發給證照的前提要件，在許可籌設後一定期限內繳交許可證費用，才可以申請發給證照。
- 二、 申請核准籌設，核准後申請核准登記，之後才能申請發給登記證。這類型的設置程序，是設置航空貨物集散站所經過的。
- 三、 申請核准登記後，必須繳納保證金才能完成登記，而發給登記證。此為設置進出口貨棧的程序。
- 四、 申請核准登記後須繳納執照費之後才發給執照。這類程序是設置保稅倉庫所需經過的程序。在繳納執照費用後，即可獲發給執照，但是另外在第十一條有須向海關繳納保證金的規定⁴⁴。該保證金並非作為發給執照的前提要件，故和第三類型程序的保證金在設置程序中有不同的意義。
- 五、 申請核准登記之後，主管機關會發給登記證。這類型是物流中心設置的程序，設置上也需要保證金的繳納，但是該保證金並非完成登記的前提條件，而是另有規定。
- 六、 申請審查許可之後，才能申請核發證照。這是報關業設置的程序。
- 七、 申請核准籌設後，須辦理登記，經過審查合格（其營業項目包括國際運送業務者，並應向海關辦理登記，取得證明文件），最後才發給許可證。最後一類型是民用航空運輸業設置的程序。

⁴³ 海運承攬運送業管理規則第十一條第二項及第三項

⁴⁴ 保稅倉庫設立及管理辦法第十一條：「經核准設立之保稅倉庫，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。」

在這裡要提出來的問題是：在以減少物流業者設置與經營成本為目標的前提下，法規如何整合？整合的標準是什麼？基於什麼理由以某種方式，而不是另外一種方式整合？

依據本研究架構，研究目的主要在針對物流運籌業者，在兼業與跨業經營的型態與所需面臨的法規進行研究討論，期望「減少業者在經營上所面臨的法規限制」。因此，在討論整合方式時，必須考慮到業者在經營上所面臨的限制為何？現行法規究竟在實際運用上對現今市場上的物流業者造成什麼樣的、良性的或是不良的影響，接著才能探討這些規範該如何改進，減少業者經營上的困難度。

2.4 標竿國家運籌業法規現況分析

本節資料蒐集主要是透過網路來取得各國政府對於物流相關行業進入市場執照管制法規，以及後許經營許可內容之規定。但由於在蒐集荷蘭的相關法規資料上，在語言隔閡和人力經費的限制上，無法透過網路得到需要之資訊，除此之外，透過荷蘭外商投資局或經濟部物流推動辦公室，亦無法取得關於荷蘭當局對於物流業執照之法規資料。是故本節將研究分析重點聚焦在香港、新加坡與韓國的法規內容評析。

2.4.1 香港物流法規

物流業是香港經濟的支柱產業，香港的物流業代表著當今國際現代物流的先進水平。就香港物流法規方面，和我國物流法規相比，並沒有對「行業設置」多所規定，而是對個別行為有所規定。例如香港法規 Cap 60E REG 8 規定呈交報關單需繳交費用，則不論該報關單所指明的物品的價值或所指明的多於一項物品的合計價值為多少，呈交該報關單的人均須付費用 5 角。這樣的付費規定，和行業設置需繳交的費用不同，而是就「呈交報關單」的個別行為做出費用規定。在香港法規 Cap 60B SCHED 規定的附表當中，提及進出口許可證，但是並非以申請發証為行業設置的條件，而是以物品為分類，申請就紡織品以外的其他物品發給進出口許可證，或是就禁運物品、受限制物品或受管制物品（未經加工鑽石除外）發給進出口許可證，均無須申請費用，但是就紡織品申請發給個別托運專用的進出口許可證，就需要繳交費用。而申請就未經加工之鑽石發給進出口許可證，也需要繳交費用，且該費用較紡織品的進出口許可證申請費用更高，表示香港法規對進出口的限制依據進出口的物品種類不同而有規範差異。

關於牌照及許可證的規定，香港法規 Cap 109 SECT 7 規定了保兌倉庫的牌照及許可證的批予及撤銷：「除本條例條文另有規定外—

(a) 關長或關長為批予和發出牌照或許可證而指派的其他人員，可在獲繳付費用後，運用其絕對酌情決定權批予和發出訂明有效期的牌照或許可證(如沒有訂明上述有效期，則每次有效期為一年的)，並可將該等牌照或許可證續期；

(b) 關長或關長指派批予牌照或許可證的人員—

(i) 在批予牌照或許可證或予以續期時，可按個別情況而施加其認為適合的特別條件或限制；

(ii) 在有使他滿意的足夠因由提出和就牌照或許可證的轉讓、修訂或處所的替代而訂明的費用已繳付或就所涉及的改變而根據(a)段所須繳付的費用或該費用的按比例計算的部分已繳付後，可准許將牌照或許可證由一人轉讓予另一人，如牌照是就某處所發出的，則可准許以其他處所替代，又或可對牌照或許可證作出修訂；

(iii) 可就訂明的事宜向持牌人或持證人發出他認為為保障稅收而有需要的書面指示；

(iv) 如經證明而使其信納有人犯了本條例所訂罪行，則不論是否有任何人因該罪行而被定罪，均可撤銷有關牌照或許可證；

(c) 關長可決定牌照的格式，以及在他根據本條例發出的牌照上所附加的任何條件；

(d) 關長可決定許可證的格式，以及在他根據本條例發出的許可證上所附加的任何條件；

(e) 關長須於每年一月公布一般保稅倉名單及公眾保稅倉名單；

(f) 關長須在增加或減除任何保稅倉的一個月內，公布一般保稅倉及公眾保稅倉名單的任何改動的細節；

(g) 關長可指明某些處所為海關保稅倉，並在香港海關範圍內一個公眾可到達的地方，將海關保稅倉的細節在告示板上公布。

*(1A) 在不損害第(1)(b)(iv)款及符合第 8A(3)條的原則下，關長或他為此指派的其他人員可撤銷就任何處所批予的牌照。」

由上述條文第(c)、(d)二款可知，牌照及許可證的格式和條件，是由關長依照其職權決定的，和台灣的法規相較，規定更有彈性，其優點是可以更符合申請時的需要，而免去了透過層層機關為申請所需花費的時間及費用。

香港關於物流方面的法律規範，和台灣法規中規定申請核准籌設、核准登記、以及發給執照等做為營運條件，大不相同。

2.4.2 新加坡物流法規

以下檢視新加坡物流法規之方法主要為依照各不同的行業別來檢視，例如海/空貨運承攬業、貨櫃集散站、汽車運輸業等。其中，在本部分的論述上會與台灣之相關法規比較。

一、貨運承攬業(海運/空運)

(一) 空運

台灣的航空貨運承攬業為交通部民航局管轄業務。此承攬業於設置、管理、執照之申請發放、換發時會主要會受限於國內「航空法」及「航空貨運承攬業管理規則」詳列的條文規範。例如，申請設置時須檢附的相關文件、資本額限制。然而，相較於台灣的詳細規範，新加坡對於航空貨運承攬業的相關管理規則卻無受特定的法律規範。不論是在新加坡的「航空法」(Air Navigation Act, Cap. 6)、「航空運輸法」(Carriage by Air Act, Cap.32A)皆不見對於航空貨運承攬業的詳細規定。不同於台灣的航空法及航空貨運承攬業管理規則，新加坡的航空法及航空運輸法反而主要著重於貨品的安全與否。

(二) 海運(Ocean Freight Forwarder)

有關台灣的海運承攬業為受到交通部及各地的航政機關管轄，主要的法規為「航業法」、「海運承攬運送業管理規則」。其中詳盡的規定了有關海運承攬業的設置須檢附的文件、管理、資本額限制、保證金以及許可證的申請、換發等有關法令。然而，在檢視新加坡相關法令⁴⁵時卻發現其「海上貨物運輸法」(Carriage of Goods by Sea Act, Cap.33)並未對於經營海運承攬業進行規範。

二、倉儲業(物流中心、貨物集散站、保稅倉庫)

(一) 物流中心 (Logistics Center)

無

(二) 貨櫃集散站(Container Terminal)

新加坡有關貨運集散站(container terminal)的法規可見於「新加坡海事港務局法」(Maritime and Port Authority of Singapore Act, Cap. 170A)。於此

⁴⁵ 新加坡有關海洋事務的主要規範如下：1. 新加坡港務局法 (Maritime and Port Authority of Singapore Act, Cap. 170A) 2. 商船法令(Merchant Shipping Act, Cap. 179) 3. (Merchant Shipping (Civil Liability and Compensation for Oil Pollution) Act, Cap 180) 4. 海洋污染防治法令(Prevention of Pollution of the Sea Act, Cap 243)。

法的第 12 節(第 81 條至 86 條)中為有關海運及港口服務、便利性的執照 (licensing of marine and port services and facilities)。

1. 執照取得

第 81 條第一項第 1、2 款規定在未領有執照者獲得授權者不得從事海運、港口服務。而第 87 條為一特別行政命令(special administrative order)，其第二項第一款指出此一有關公司的行政命令之目的為關乎港口服務提供的安全性、可靠性以及有關貨運集散站服務的便利性；其第 4 項為有關 relevant public licensee 的定義，其意指被授權要提供任何有關貨運集散站服務或是促進便利而領有執照者。因此，根據第 87 條亦可推測出若要經營貨運集散站(container terminal)者必須由領有執照者經營。但在此法規中，並無詳列出取得執照須檢附哪些文件或條件。

2. 規費

根據 Maritime and Port Authority of Singapore Act 第 81 條第四項第三款規定領有執照者需繳交費用。但其中並無詳細列出要繳交多少費用。

3. 執照之轉讓

根據第 82 條規定，執照領有人在未得到當局(Authority)同意前，不得任意轉讓其執照給其他人。

(三) 保稅倉庫(Bonded Warehouse)

新加坡對於 warehouse 在其關稅法(Customs Act, Cap.70)中提到了三種 warehouse: 1. Government Warehouse (第 49 條) 2.licensed Warehouses(的 51 條) 3. bottling warehouse。根據新加坡關稅法第 49 條第一項規定，關稅局局長(the Director- General)可設立 Government Warehouses，存放於此區的貨物可免於繳納關稅。

而有關 licensed warehouses 的規定可見於關稅法第 51 條。根據此條文第一項規定，關稅局局長(the Director- General)在依規定下繳納費用的情況下，可以發給執照。

另一種 warehouse 的型態為 bottling warehouse。根據新加坡關稅法第 66 條規定，在沒有取得關稅局局長(the Director- General)的許可發給的執照下，任何人應不得將任何進口至新加坡的含酒精液體分裝、混合。此外，在新加坡關稅法第 66 條第 2 項的規定下，bottling warehouses 除了要取得許可執照外，亦必須依照規定繳交費用。

三、汽車貨櫃運輸業 (Container Trucking)⁴⁶

台灣的汽車貨櫃運輸業為受到「汽車運輸業管理規則」規範。根據新加坡的 Road Traffic Act 第三條規定，任何種類的車輛在路上行駛的前提為，此車輛必須有註冊且領有執照；根據第 35 條，汽車駕駛人必須領有汽車駕照。然而，在 Road Traffic Act 中，只對駕駛人駕照、駕訓班及教練、用於公共服務的車輛(public service vehicle)、計程車、公車、高速公路之使用進行規範，並無針對汽車貨櫃運輸業進行規範。

在檢視過新加坡關於陸上交通的相關法規後，發現並無一項法規對於汽車貨櫃運輸業進行規範。

四、報關業(Customs Clearance Services)

無

在檢視過新加坡的物流相關產業法規後，發現新加坡的法規內容其實並無嚴格、詳細的規範，甚至並無任何的規定。因此，可知新加坡法令對於物流業並無過多限制。

2.4.3 韓國物流法規

自 1983 年韓國被美國經濟委員會要求提出開放國內物流市場之後，韓國陸續開始在其物流業有所實際作為，其重要的時間點為從 1996 年 1 月 1 日開始，韓國正式全面對外開放國內物流市場。

韓國的物流政策涉及到許多的政府部門，主要以知識經濟部⁴⁷為主。其物流產業之相關法規的制定為由產業資源部下屬貿易物流局負責制定。(台灣物流年鑑, 2007 p.195)

有關的物流產業相關業法部分，其規範情況較類似我國。各行業皆受限於個別的相關業法，對於運籌產業之設置及執照許可之發給在其專屬之法律依據中皆有詳細的規範。以下以各相關行業來分別說明：

(一) 報關業

有關報關業之設置法規可見於關稅士法、關稅士法施行法、關稅法、關稅法施行規則，其中規定若要設業，資本額需要達韓幣 3 億元以上。

(二) 海/空貨運承攬業

⁴⁶ 新加坡有關路上交通的相關法規有：1. Land Transport Authority of Singapore Act 2. Public Transport Council Act 3. Rapid Transport Council Act 4. Street Works Act 5. Parking Places Act 6. Road Traffic Act 7. Motor Vehicles (Third Party Risks and Compensation) Act

⁴⁷ 於 2008 年由產業資源部併入知識經濟部

有關海/空貨運承攬業的規定可見於物流政策基本法、物流政策基本法施行規則、物流政策基本法施行令(舊貨物流通促進法)，其中在資本額部分規定：若為法人時，資本額要達 3 億以上/若非為法人時，資本額應達 6 億以上；在認證申請/變更部分則須繳納手續費 2 萬元。

(三) 貨車運送周旋事業⁴⁸

貨車運送周旋業之資本額限制為 1 億元。

(四) 航空貨物運送代理店

韓國之航空貨物運送業於 1990 年代初為止，依照航空法分為航空貨物運送代理店業與航空運送周旋業。但於 1993 年 12 月航空法之修正統合為複合運送周旋業者⁴⁹，因此現在規定航空貨物 forwarding 業之法規及業種為或物流政策基本法之複合運送周旋業，且複合運送周旋業者具有航空貨物代理店及航空運送周旋業者之機能與角色而可同時實行。

(五) 保稅倉庫

保稅倉庫之設置主要受到關稅法規範，其中規定保稅倉庫之設置需要獲得稅管長之許可，並繳交稅管長另訂的佣金。在特許申請保稅區域時需手續費韓幣四萬五千，其中特許保稅區域面積(1)一千平方公尺以下每三個月，繳交韓幣 10 萬 8 千元(2)一千平方公尺以上，繳交 14 萬 4 千(3)2000-3500 平方公尺，繳交韓幣 18 萬元。

有關韓國物流產業相關業法之整理可見於下表 2.4.1。

⁴⁸定義：“貨車運送周旋事業”為，因應他人之要求，利用經營貨車運用事業或貨車運送加盟事業者之貨物運送工具並以自己名義及計算，而為有償仲介或代理貨物運送契約之貨物運送事業。其中“周旋事業”意指類似仲介或幫助，代理的概念，使之能夠順利達成的有償行為。因韓國無直接使用承攬之字樣，然用 forwarder 的概念找出來周旋業，所以周旋業應該是最接近我國承攬之概念。

⁴⁹複合運送周旋業是因應他人之要求以自己之名義利用船舶、航空器、鐵道車輛等兩種以上運送工具周旋貨物之運送事業。

表 2.4.1 韓國物流產業相關業法

物流行業分類	法規依據	管轄機關
報關業	關稅士法、 關稅士法施行法、 關稅法、 關稅法施行規則	企劃財政部
航空貨運承攬業	物流政策基本法、 物流政策基本法施行規則、 物流政策基本法施行令(舊貨物流 通促進法)	國土海洋部
海運承攬運送業	物流政策基本法、 物流政策基本法施行規則、 物流政策基本法施行令(舊貨物流 通促進法)	國土海洋部
航空貨物集散站經營業	貨櫃集散站經營業者管理規則、 海關管理貨櫃集散站辦法	國土海洋部
貨櫃集散站經營業	韓國一埠頭公團	國土海洋部及 其他組織機關
物流中心	物流中心開發及經營辦法	國土海洋部
保稅倉庫	關稅法	企劃財政部
汽車貨運業	貨車運輸事業法	國土海洋部

資料來源:本研究自製

在檢視完韓國之物流法規可發現，韓國對於物流的管制情況較類同我國。韓國為採取分行分業方式，對於不同的行業別有不同的法規規範。此外，其主管機關也並非為單一機關而是由不同部門分別管理。

因此，可歸納出同 2007 年台灣物流年鑑對於韓國物流政策的評論。韓國的物流產業是與多種產業相關聯的，與之相關的法規制度也是按各部門、不同行業制定運行的。如此一來，造成會導致一些行業功能重複，部門之間和設施的競爭加劇，無法形成高效率的物流行政，綜合功能較弱⁵⁰。

⁵⁰ 經濟部商業司編，「2007 台灣物流年鑑」，頁 197。

第三章 我國與標竿國家運籌產業執照政策比較分析

3.1 標竿國家運籌業執照管制模式分析

3.1.1 香港

以香港作為標竿，探討其與物流相關的法律規範時，應注意到香港對物流行業的設置，是由一部公司法作為規範的。公司法之外，其他散佈在個別法規中，對於發給許可證照和繳交費用的規定，是針對個別行為所設的限制，而非進入市場、設置行業的限制。因此，香港的物流法律規範下，任何與物流相關的行業，在依照公司法設置後，即可營運、可以進入市場與其他廠商競爭，但是廠商個別的經營行為，卻依照政府政策或管理需要，而牽涉到許可證的申請或規費的繳交，例如上述進出口許可證的規定，僅針對紡織品和未經加工鑽石的進出口規定需要繳納申請許可證的費用，而其餘商品的進出口則不需繳納申請費用。在這樣的分層規範下，香港物流法規可以達到政府管制目的，卻不會形成廠商業者進入市場的障礙。

3.1.2 新加坡

另一標竿國家為新加坡，其物流業屬於單一行業，包括貿易、運輸、儲存皆涵蓋於單一行業業務範圍中。因此，新加坡的運籌業的執照管制方式為採一照制，意即其執照為一種即可涵蓋所有，而不受分行分業的影響，有獨自個別的執照管理。所以，依照新加坡的法令規定，物流業可基於第三者的地位，對所有產業提供進出口報關、檢驗檢疫服務、內陸倉儲、運輸及部分金流等全線式服務。

3.1.3 韓國

以表 2.4.1 可以得知，韓國物流產業一慣性的管理體系尚未形成，其物流產業是與多種產業相關聯的，並非為一單一整合性產業。因此，韓國物流在法規方面，承如上一章節之韓國物流法規介紹所述，其法規制定方式為按各部門、各行業分別制定運行。

因此，在執照部分，韓國為採分行分業，依據不同行業規範發給。例如：航空/海運貨運承攬業必須通過認證申請，依據國土海洋部規定之認證申請或是補發繳納手續費 2 萬。

而在國際物流周旋業部分，在檢視其法規後，雖無發現規定必須取得執照或是許可之規定，但得知欲經營國際物流周旋業者應依國土海洋部令所定之規定向國土海洋部長官登記取得登記證如下表 3.1.1。

表 3.1.1 國際物流周旋業登記證

第 號
國際物流周旋業登錄証
Certificate of International Forwarding Business
商號
Company Name
代表者
Name of Representative
身分證號碼
Resident ID
住所
Business Address
登錄年月日
Registration Date
依「物流政策基本法」第 43 條第 1 項及同法施行規則第 6 條第 2 項證明同上述 為國際物流周旋事業之登錄
This certificate confirms that the above company has registered as an International Forwarding Business according to Article 43(1) of Logistics Policy Framework Act and Article 6(2) of the its Enforcement Decree, respectively.
年 月 日
特別市長
廣域市長 印
道知事
特別自治道知事

210 mm×297 mm(保存用紙(1 種) 120g/m²)

資料來源：韓國物流政策基本法

在物流集散站部份，亦是無需取得證照或是許可之規定，而是採用登記取得登記證如下表 3.1.2。

表 3.1.2 複合物流集散站事業登記(錄)證

第 號
複合物流集散站事業登記(錄)證
1. 商號：
2. 姓名(代表者)：
3. 生年月日：
4. 地址：
5. 位置：
6. 設施規模：
7. 登記(錄)年月日：
依「物流設施之開發及營運相關法律」第 7 條證明完成該所上述之複合物流集散站事業之登記(錄)。
年 月 日
市·道知事 印

210 mm×297 mm (保存用紙(1 種) 120g/m²)

資料來源：韓國物流設施之開發及營運相關法規

3.2 我國運籌業與標竿國家運籌業執照管制模式比較分析

3.2.1 我國與香港的管制模式比較分析

我國運籌業在法規範層面，是採取分行分業管制模式。針對十九個物流相關行業，各以法規設置進入市場的條件。對各行業而言，進入市場所依循的法規各不相同，申請設置該行業的條件限制也不相同。本研究中整理出法規的七類申請設置物流相關行業的程序，可以看出物流法規對不同行業設置規定相當詳盡龐雜，對於跨業兼業經營的廠商在進入市場時，構成了高成本。

一、申請核准籌設（或許可籌設）之後繳交許可證費，才能申請發給證照，獲取執照後才可營運。經過這類型設置程序者，包括船務代理業、貨櫃集散站、海運承攬運送業、航空貨運承攬業等四個行業。其中所需繳納的許可證費，是作為申請發給證照的前提要件，在許可籌設後一定期限內繳交許可證費用，才可以申請發給證照。

二、申請核准籌設，核准後申請核准登記，之後才能申請發給登記證。這類型的設置程序，是設置航空貨物集散站所經過的。

三、申請核准登記後，必須繳納保證金才能完成登記，而發給登記證。此為設置進出口貨棧的程序。

四、申請核准登記後須繳納執照費之後才發給執照。這類程序是設置保稅倉庫所需經過的程序。在繳納執照費用後，即可獲發給執照，但是另外在第十一條有須向海關繳納保證金的規定⁵¹。該保證金並非作為發給執照的前提要件，故和第三類型程序的保證金在設置程序中有不同的意義。

五、申請核准登記之後，主管機關會發給登記證。這類型是物流中心設置的程序，設置上也需要保證金的繳納，但是該保證金並非完成登記的前提條件，而是另有規定。

六、申請審查許可之後，才能申請核發證照。這是報關業設置的程序。

七、申請核准籌設後，須辦理登記，經過審查合格（其營業項目包括國際運送業務者，並應向海關辦理登記，取得證明文件），最後才發給許可證。最後一類型是民用航空運輸業設置的程序。

⁵¹保稅倉庫設立及管理辦法第十一條：「經核准設立之保稅倉庫，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。」

這樣龐大的物流行業設置規定，包括了實收資本額、資格限制、設置地點與設施要求、審查條件、核發條件以及其他配合證照等七種限制規範，每種行業都必須經過不同申請及審查程序，和香港僅遵循公司法為設置行業的依據，其餘法規則依照政府管制的目的，對個別行為，例如遞交報關單的行為做出繳交規費限制。

在物流行業的競爭上來看，我國的高資本額限制、申請審查程序不一且龐雜、個別證照均要求繳交規費、以及另有繳納保證金的規定，對於業者進入市場，是相當高的門檻。相對來說，香港法規在物流行業的設置上，僅以公司法為依據，亦即不存在進入市場的不同條件和高規格門檻，而是在廠商進入市場以後，對廠商營運中所為的個別經營行為座個別規定。就我國的物流法規定的高門檻而言，進入市場不易，就限制了廠商之間的競爭，對已在市場內的業者而言，或為一種保障，但是對於我國整體物流業在國際上的競爭力而言，卻非良性趨勢。因此，如何透過法規鬆綁、證照整合，進而適度開放進入市場的門檻，同時又可達到相當管制目的，保護交易安全，是物流法規所面臨的課題。

3.2.2 我國與新加坡的管制模式比較分析

不同於新加坡的單一執照制度，台灣之物流相關法規為採取分行分業管制。因此，在物流涵蓋的不同類別相關行業中，即有不同的法規規範，並規定必須取得何種證照、執照或是許可，才可批准開始執業。

由於國際物流已為世界趨勢，我國政府為了便民在物流相關法規上亦也朝著簡化的方向進行。例如，現今有關海空運執照部分，我國政府於民國九十一年時修正海運承攬運送業管理規則第 11 條，海運承攬運送業者可同時經營航空貨運承攬業/航空貨運承攬業同時經營海運程業，可依規定繳納許可證費，直接申請兩種行業的合一證照。不過此為唯一的證照整合法規，其他行業依舊受限於專門的法律規範。

因此，就我國與新加坡在執照管制模式上即有很大的不同。標竿國家-新加坡為一照制，由於新加坡的法令規定，物流業者可基於第三者的身分，對所有產業提供進出口報關、檢驗檢疫服務、內陸倉儲、運輸等全線式服務。如此一來，雖然其中是由許多環節相扣而成，但對新加坡來說，她是把物流業單做單一行業進行管理。

然而，我國並非將物流業視為單一行業，而是分成不同行業分別進行管理。例如，在內陸貨運的不同型態即設有不同的執照規定，意即每一項業務都必須要有一項執照或許可。如此一來，對於要提供一站式全線式服務的物流業者就會面臨到多個執照申請的繁瑣程序、資本額限制、證照費、規費繳納問題如下表 3.2.1。對於業者而言，若是要進行跨業經營，此行政程序對其就會造成極大的不便。

表 3.2.1 我國國際物流產業相關業法重要內容

行業別	法律依據	目的事業 中央主管	申請籌設 (許可)之機 關	最低資本 總額之限 制	執照、證照、許可
海運承攬 運送業	航業法、 海運承攬運送業 管理規則§	交通部 (航政司)	當地航政 機關申請 核轉交通 部核准籌 備	七百五十 萬元。每增 設一分公 司應增資 一百五十 萬元。	1.海運承攬運送 業許可證(繳納許 可證費新臺幣三 萬六千元) *合一許可證(繳 納許可證費新臺 幣七萬二千元)
航空貨運 承攬業	民用航空法、 航空貨運承攬業 管理規則	同上	民航局申 請核轉交 通部核准	五百萬元	1.航空貨運承攬 業許可證(民用航 空局發給,許可證 費新台幣三萬六 千元) *合一許可證(繳 納許可證費新臺 幣七萬二千元)
貨櫃集散 站經營業	航業法、 貨櫃集散站經營 業管理規則	同上	當地航政 機關申請 核轉交通 部核准籌 備設立	新臺幣壹 億元	1.貨櫃集散站經 營業許可證 (交通部發給、海 關登記;許可費三 萬六千元) 2.集散站登記證 (海關發給)
快遞業	關稅法、快遞貨物 通關辦法、海關管 理進出口貨棧辦 法、郵政法	財政部	非許可業 務,但應向 海關登記	無規定	1.營利事業登記 證 2.航空貨運承攬 業許可證
汽車貨運 業	公路法、汽車運輸 業管理規則	交通部	主事務所 所在地之 中央或直 轄市公路 主管機關	新臺幣二 千五百萬 元	1.汽車運輸業營 業執照 2.營運路 線許可證 (公路主管機關核 發)
汽車貨櫃	同上	同上	同上	新臺幣三	1.汽車運輸業營

運輸業				千萬元	業執照 2.營運路線許可證(公路主管機關核發)
汽車路線貨運業	同上	同上	同上	新臺幣五千萬元	1.汽車運輸業營業執照 2.營運路線許可證(公路主管機關核發)
鐵路運輸業	鐵路法	同上	交通部	無規定	證照(費率由交通部定之)
報關業	報關業設置管理辦法	財政部	所在地關稅局或其分支局審查許可	新臺幣五百萬元	1.報關業務證照(當地關稅局或其分支局所核發;海關發給)

資料來源:本研究自製

3.2.3 我國與韓國的管制模式比較分析

在檢視過韓國的物流法規後，發現韓國在物流管制方面跟我國一樣，皆根據不同行業別有不同的法規定。但是，就“執照”而言，我國規定必須欲經營某種行業前提為必定要取得某項執照才可營業。不過，韓國的法規並無強調要取得某項經營執照，而是採用登記制。在韓國，欲經營某種物流行業只要向相關的主管部門登記即可。例如:國際國際物流周旋業者須向國土海洋部登記。

此外，在管制的主管機關部份，我國的主要主管機關為交通部及財政部。然而，韓國的物流相關主管部門就包括國土海洋部、企劃財政部與知識經濟部。因此，若欲在韓國設置物流相關產業時，而必須向各個不同部門登記申請。在我國只要交通部或財政部核准即可。相較之下，就“主管機關數目”而言，此似乎為我國之優點。

3.3 我國運籌業執照管制現況與問題分析

我國運籌業目前的執照管制現況採分行分業管制，並針對不同物流相關行業，各以法規設置進入市場的條件。對各行業而言，進入市場所依循的法規各不相同，申請設置該行業的條件限制也不相同，當一廠商欲兼業或跨業經營時，往往受到不同法規中部分的重疊限制。

以實收資本額的限制為例，關於貨櫃集散站經營業之實收資本額依法律規定不得少於壹億元⁵²，而報關業設置資本額應在五百萬元以上⁵³，承攬運送業部分，本國籍海運承攬運送業實收資本額依法律規定不得少於新臺幣七百五十萬元，船務代理業部分，本國籍船務代理業之實收資本額依法律規定不得少於九百萬元，關於物流中心，向海關申請核准登記依法規定必須係實收資本額在一億五千萬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一億五千萬元⁵⁴。當業者意欲跨業兼營時，便遇到實收資本額的多重限制。於是產生了管制上的問題：實收資本額的限制規範目的為何？

就保障行業營運效率而言，沒有任何基礎可以證明廠商的自主管理是建立在高資本額上；以保護交易相對人而言，實際運作上不管資本額多少，廠商可透過銀行借貸，登記之後便歸還，因此實收資本額的規定在保護交易安全的目的上不具意義。反而是保證金能夠發揮作用。

對於物流行業設置的資本額部分，如果一家企業同時兼營許多事業，這幾個事業分別有好幾個不同的資本額，建議由低資本額被高資本額吸收，最後以最高的資本額做為他的資本額。亦即貨櫃集散站的資本額一億，物流中心則是一億五千萬元，當廠商兼業貨櫃集散站及物流中心時，實收資本額全部應以一億五千萬元做為標準，而不是加起來變成二億五千萬元。

現代物流業的特徵就是「服務整合」，將原先由不同業者提供之服務，如運輸、承攬、倉儲、報關、重整、加工與遞送等服務集於一身，提供顧客一體化的服務。現代物流業以不同於以往單純的運輸業或倉儲業者，不能再由分行分業的方式個別管制，必須將物流業視為一個獨立的產業來看待。

⁵² 貨櫃集散站經營業管理規則第八條

⁵³ 報關業設置管理辦法第三條第二項

⁵⁴ 物流中心貨物通關辦法第五條第一項第一款

3.3.1 我國運籌業執照管制問題評析

本研究針對國內外許多知名的物流業者（例如 DHL、UPS 等）進行訪談，傾聽業者對於運籌業執照管制的寶貴建議。同時，也擴大訪問對象，利用開放式問卷調查方式，蒐集更多業者與專家的意見與建議。此外，更舉行了三場專家座談會議，其中邀請了「交通部航政司副司長」與「台北關稅局局長」蒞臨參與，針對關鍵性問題進行深入的探討與剖析。目的就是為了再次檢視台灣目前在運籌物流業的發展，並思考未來在執照管制上，所應採行的策略與方針。以上藉由產、官、學三方面的評述，本研究歸納出三點關鍵性的因素，茲說明如下：

一、相關主管機關太多，缺乏單一管理機構。

以台灣目前的物流發展現況，必須依循不同的管理機關，遵守不同的法源依據。業者若要提供國際物流服務，橫跨不同的經營業別，必須清楚所屬的申請機關及管理機關。目前主要是依據業別不同，向交通部及財政部提出申請。交通部主要負責「海運承攬運送業」、「航空貨運承攬運送業」，「航空貨物集散站」、「貨櫃集散站」、「運輸業」、及「自由貿易港區」。財政部主要負責「報關業」，「保稅倉庫」，「物流中心」。所對應的窗口分別為交通部所屬當地航政機關、民航局與財政部所屬當地關稅局。運籌物流相關特許經營執照申請涉及交通部與財政部，造成後續經營上面臨多家主管機關的問題，常使得業者在從事跨業或兼業經營時，常因不同主管機關政策執行與法規定義詮釋不同，容易產生困惑與無所適從之情形。對於台灣物流產業的發展，無法進行有效由中央層級的規劃與推動。即使是單純經營同一業別，也有不同的法令規範。像「貨櫃集散站經營業」，就同時受「海關管理貨櫃集散站辦法」和「貨櫃集散站經營業管理規則」的管制。

此外，值得一提就是跨關區的協調與整合問題。財政部底下設有「關稅總局」，為我國關務之執行機關。主要負責掌理關稅稽徵、查緝走私、保稅退稅、貿易統計、建管助航設備及接受其他機關委託代徵稅費、執行管制。另外，在地方設有四個關稅局，分別是「基隆關稅局」，「台北關稅局」，「台中關稅局」及「高雄關稅局」。若業者涉及報關的業務，必須在所屬的關區申請執照。如果有跨關區的需求，則必須因關區的不同而申請不同的執照。在管理方面，各關區在做法上仍有些許差異，關區之間的協商更是耗費時間成本。因此，無論是面對交通部還是財政部，設立足夠位階的主管機關，管理國際物流業者。對於台灣發展國際物流而言具有明顯的助力。

表 3.3.1 相關主管機關一覽表

交通部	財政部
民航局	基隆關稅局
基隆港務局	台北關稅局
台中港務局	台中關稅局
高雄港務局	高雄關稅局
花蓮港務局	

資料來源：本研究自行整理

二、執照申請種類過多，流程過於繁雜。

行政院經濟建設委員會於 2004 年針對國內物流業，將其區分成 16 種產業，其中大多為特許經營事業。也就是說若要擴大經營範疇，增加營業項目，必須向相關主管機關申請多張特許經營執照。一個完整的國際物流服務，需提供顧客包含運輸、承攬、倉儲、報關等完整的物流功能。在台灣，國際物流的服務需求逐漸增多的趨勢下，國際物流業者為因應這個趨勢且配合法規要求下，有不少業者在台灣均申請更多的經營執照或經營許可證，可看出台灣商業貿易發展對於國際物流的需求相當殷切。但是，我們並未將其視為一個單獨的行業，使得提供整合型物流服務的業者，需花費許多的時間與人力成本在申請不同的經營執照作業程序上。

許多特許經營執照的申請過程，例如「海運承攬運送業許可證」、「航空貨運承攬業許可證」、「航空貨物集散站經營業許可證」以及「貨櫃集散站經營業許可證」等，皆要經過兩階段的申請程序，分別是籌設申請與核發申請。在申請的時效上，需花費許多等待時間。另外，就「航空貨物集散站經營業許可證」以及「貨櫃集散站經營業許可證」而言，還涉及了土地及廠房設備的限制，像是設立「航空貨物集散站」的土地面積應不得少於一萬六千五百平方公尺、設立「貨櫃集散站」需要包含起重機、堆高機、曳引車等相關設備。也就是說，在執照審核的過程中，除了文件審查之外，相關申請單位還必須會同不同機關的人員進行場地勘查，而各機關之間的聯繫作業，也有一定的程序。依據「貨櫃集散站經營業管理規則第 10 條」，當地航政機關於審查業者申請籌設貨櫃集散站經營業時，必需會同交通、環保、地政、水土保持、水利、消防及警察等機關實地勘查。

另外，也有一些執照在功能上，有重疊的現象。例如「自由貿易港區」的設立。自由貿易港區(隸屬交通部)的前身為物流中心(隸屬財政部)，主要引進「境內關外」的先進概念，以利貨物有效在台灣可以儲存或加工後，再進行出口及轉口活動，增加台灣國際物流的競爭力和彈性。

不過物流中心辦法先由財政部設立後，已有不少業者申請並投資設立，但是自由貿易港區管理辦法於後來通過，相關條件更為完備，管制法規更為鬆綁。最後，造成類似特許執照分由兩個部會管轄的情況，況且先行設立物流中心的業者投資金額不小，往往無法再考量進駐自由貿易港區。

三、法規條文的適用性。

綜觀我國目前運籌業特許執照管制問題，本研究發現，為何現有業者在乎執照相關申請程序，包含申請資格、申請時間、相關主管機關及法規等。其原因是若要從事特定的業務，就必須先取得特許執照，沒取得執照就無法從事此該業務，這也就是一種正面表列的方式，非取得相關執照即不得從事經營相關業務。若取得執照的時間過長，對業者來說，將會喪失很多商業機會。因此，針對目前與運籌物流相關的法規條文，本研究歸納出以下幾點檢討方向，提供給相關主管機關參考：

(一)資本額登記的限制

在這些特許經營行業所依據的相關法源中，有許多限制或規定都已經不再適用今日的物流環境。以資本額的限制為例，航空貨物集散站的資本額需要二億（航空貨物集散站經營業管理規則第5條），貨櫃集散站的資本額需要一億（貨櫃集散站經營業管理規則第8條）。透過訪問多家貨櫃集散站及航空倉儲業者後，我們發現，這些業者實際投資在土地取得，廠房建置以及相關機具設備的購買上，金額遠超過資本額的限制。

以「海運承攬運送業」與「航空貨運承攬運送業」而言，保證金相對來說也比資本額限制更為重要。對業者來說，貨主的保障是主要關鍵。保證金才是真正可以保護交易相對人的機制。交通部航政司劉副司長也補充說明：「海運承攬業者所繳的保證金，在港務局裡面基本上是有有一個專戶放在那裡，所以保證金其實是有發揮到作用」。

表 3.3.2 資本額限制一覽表

特許執照業別	資本額登記限制
海運承攬運送業 ⁵⁵	750 萬元
航空貨運承攬運送業 ⁵⁶	500 萬元
報關業 ⁵⁷	500 萬元
航空貨物集散站 ⁵⁸	2 億元
貨櫃集散站 ⁵⁹	1 億元
物流中心 ⁶⁰	1 億 5 千萬

資料來源：本研究自行整理

(二) 許可證規費過高

此外，若業者同時經營海空運承攬運送業，則有「海運承攬運送業及航空貨運承攬業合一許可證」可以申請。但是在許可證費方面，申請一張許可證的費用是三萬六千元。但若業者要申請合一許可證，則必須繳納七萬二千元。既然都已經整合為合一許可證，但在規費上仍需付兩張許可證的費用，沒有達到整合上的效益。

(三) 土地與廠房設備限制

以土地大小限制而言，設立貨櫃集散站的土地總面積，不得低於三萬三千平方公尺（貨櫃集散站經營業管理規則第 6 條）；設立航空貨物集散站的土地面積應不得少於一萬六千五百平方公尺。（航空貨物集散站經營業管理規則第 6 條）。但是否一定要有三萬三千平方公尺的土地才能經營貨櫃集散站仍值得來討論。抑或當初主要目的，是為了限制過多業者進入經營，才制定相關的限制規範。因為，在專家會議上與會的華儲股份有限公司的主管就針對為何航空貨物集散站經營業的土地限制不能少於一萬六千五百平方公里做出解釋，這是當初為配合華儲高雄機場而定的，因為該土地面積是一萬六千八百平方公里，故在修法的過程中，為了就地合法所以就訂這個規範。

因此，究竟經營貨櫃集散站和航空貨物集散站的合理土地限制應為多少，回到現在的時空背景之下有相當值得重新檢討之處。畢竟，集散站經營業在一國的國際物流產業中扮演極重要角色，主要處理貨物的拆櫃、併櫃和打盤等主要貨物處理業務，關乎整體運籌物流業的效率高低，

⁵⁵海運承攬運送業管理規則第二章第六條

⁵⁶航空貨運承攬業管理規則第二章第六條

⁵⁷報關業設置管理辦法第二章第三條

⁵⁸航空貨物集散站經營業管理規則第五條

⁵⁹貨櫃集散站經營業管理規則第八條

⁶⁰物流中心貨物通關辦法第五條

何況目前台灣地狹人稠，可用土地有限之下，對於經營物流產業土地面積的限制應該需要重新評估與檢視。

至於廠房及相關設備而言，在法律上也有規定其數量與種類。例如，貨櫃集散站需具備起重機（三十五噸以上二臺）、堆高機（五噸以上二臺、二噸以上六臺）、曳引車（四十噸二臺）、半拖車（二十呎及四十呎各四臺。）、地磅（經度量衡機關檢定合格之五十噸以上一臺）。回溯法規成立之初，基於某些原因，當時這些設備也許都是成立貨櫃集散站必要的。但隨著環境改變，為了促進整體物流產業的發展，或許可以利用這次的機會，重新檢視這些設備機具的相關限制。

表 3.3.3 土地與廠房設備限制一覽表

特許執照業別	土地與廠房設備相關限制
貨櫃集散站 ⁶¹	土地總面積，不得低於三萬三千平方公尺。並具備起重機堆高機曳引車半拖車地磅等設備。
航空貨物集散站 ⁶²	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。
物流中心 ⁶³	應設置電腦及相關連線設備，並以電子資料傳輸方式處理貨物通關、帳務管理及貨物控管等有關作業，並與海關電腦連線。應設有門禁並以電腦控管貨物及車輛之進出。

資料來源：本研究自行整理

⁶¹貨櫃集散站經營業管理規則第六條

⁶²航空貨物集散站經營業管理規則第六條

⁶³物流中心貨物通關辦法第五條

(四)業別定義適切性

我國對於何謂「物流」？依經濟部商業司表示業者於辦理公司名稱登記時，其公司名稱如欲加上物流二字，公司營業登記項目至少需要登記有倉儲業及理貨包裝業或倉儲業及運輸業。而我國現行法規除對海空承攬運送業之外，多是從實體角度來訂定業者條件。所以物流中心要有相當條件的物流中心、貨櫃集散站要有場地和機具設備、卡車業者要有卡車等等。2005年出版的「台灣物流年鑑」，有一篇專文在探討國際物流服務業者的策略分析，其中也提出業別定義的適切性，節錄如下：「法規對於承攬業者經營複合運輸業務造成阻礙，依據航業法第四十八條，海運承攬運送業除船舶運送業兼營者外，不得租僱船舶，運送其所承攬貨物。依法承攬業者僅得以託運人或代理人的身分辦理業務，使得業者從事複合運輸業務遭遇阻礙。相較於國際上許多由承攬起家的整合型物流業者，台灣法規明顯限制國內承攬業者的發展空間及競爭力」。

在專家會議上國內一家知名的貨運承攬業者提出他的看法：「承攬運送業者」其實是運輸服務提供者(service provider)，實體服務部份可以用委外(outsource)的方式提供。這樣的觀念在我國民法規定其實是沒問題的，可惜在我國航業法及民用航空法未完全採用。因此，或許可以重新檢視「海空運承攬運送業」的角色定位，擴大其範圍。針對定義，業者提出了以下建議：「將海空運承攬運送業定義修改為：接受貨主之委託，以貨主或自己之名義，替貨主安排或執行與貨物運送有關作業而受報酬之事業。（此定義係台北市海攬公會於上一次航業法修訂時所提之建議）」。

第四章 我國運籌產業執照整合可行性分析

4.1 我國運籌業執照整合可行性分析

在我國運籌物流業特許執照資格管制中，可分為資本額和保證金等所謂軟體面管制，以及設備和土地等硬體面的管制。

本研究經由企業訪談和調查中，發現許多業者均同時申請海運、空運承攬業和報關執照，而且在業務發展上往往也需要提供市場海空運的相關服務。雖然政府已經制訂辦法整合海空運承攬執照，但是將報關執照與海空運承攬執照整合，在現行法規制度上仍有困難之處。

此外，有業者提出關於航空貨物集散站經營業和貨櫃集散站經營業兩類特許營業設施無法有效處理海空聯運貨物之需求，申設門檻過高，以及物流中心是否能開放貨物拆、併櫃和打盤等相關問題。

整合上述兩點問題可以發現，不論以軟體面管制為主的特許行業，如海運、空運承攬業和報關，及設備和土地等硬體面管制為主的航空貨物集散站經營業、貨櫃集散站經營業和物流中心等資本投入龐大的特許行業，皆在台灣國際物流中扮演重要地位，但政府當局卻無單一主管機關管轄和特許執照種類繁雜等問題，造成業者進入市場的交易成本過高與增加經營上的複雜度，是故本研究欲探究是否可藉由執照整合和來增強企業經營彈性，擴大業務經營範圍，並進一步透過法規鬆綁來改善執照申請效率，以及成立單一主管機關輔助企業面對國際化競爭。

以下先針對執照整合的與否進行探討，再依據執照申請的相關條件，如營業範圍、資本額登記、土地與設備需求和加入公會等構面，並彙整專家之建言，進行執照整合之可行性分析：

一、執照之整合

(一)海空運承攬執照與報關執照整合

在以資本額和保證金等所謂軟體面管制為主的產業，如海空運承攬業和報關業之執照整合上，由於目前我國法律已將海空運承攬執照整合，依據海運承攬運送業管理規則第11條，業者可以同時申請經營海空運承攬運送業，因為主管機關皆為交通部，故在交通部內有成立單一窗口處理執照申請業務。但在許可證費上為七萬兩千元，業者普遍反應過高，並未因整合使許可證費降低，建議政府單位可以考慮調降為三萬六千元。甚至可考慮修法將海空運承攬業管理條例合而為一。

至於進一步與報關執照整合，在現行政府組織架構與國際環境之下

有其困難性，原因有二：第一由於報關執照主管機關為財政部，而海空運承攬執照為交通部，跨部會層級間整合上難度較高，因部門間本位主義高且不同執照間稅制差異大，其中又以報關業稅制最高，因此，在執照整合的協調溝通和修法有相當大的挑戰。第二自 911 恐怖攻擊事件之後，國際間對於國際貿易的保安要求日漸升高，海關對於貨物進出口的報關管制有其必要性，許多貿易和物流發展先進國家仍設有報關執照，故報關執照仍為專業獨立執照為佳。

(二) 航空貨物集散站、貨櫃集散站和物流中心執照整合

以設備和土地等硬體面管制為主的航空貨物集散站經營業、貨櫃集散站經營業和物流中心等資本投入龐大的特許行業的整合，經由專家會議上的討論，參與專家均表示不反對整將貨櫃集散站和航空貨物集散站合成類似複合式集散站經營業，可以同時處理海運轉空運、空運轉海運、及拆併櫃和打盤等貨物處理工作，以增強貨物處理效率和簡化流程，但是在實際整合上將會面臨一些問題如下：

1. 進入門檻限制：航空貨物集散站和貨櫃集散站經營業這兩個特許經營業都有很清楚的限制土地面積大小，參考表 3.3.3 貨櫃集散站為三萬三千平方公尺，而航空貨物集散站為一萬六千五百平方公尺，因此，倘若執照整合之後土地面積限制取大者，則對原航空貨物集散站業者來說，須在原場址另尋一萬多坪土地實為不利。為此，對於土地面積限制有重新評估之必要性。
2. 貨櫃大小不同：一般來說海運貨櫃之體積均大於空運貨櫃，所以在處理貨物的設施規格上也不同，以航空貨物而言，裝貨都是用打盤的比例高，配合飛機的大小及貨倉的位置是不一樣，以海運貨物而言，都是標準化貨櫃，故和空運貨物不能互通。若需解決該問題，拆貨工作相當重要，從海運貨櫃分拆或空運貨物打散併櫃。
3. 跨關區整合：當執照整合之後可以從事貨櫃的進口、出口、轉口，但這些管理項目一旦到了海關，它的管理規定即不同，你是進口倉、轉口倉還是出口倉，倉庫和倉庫間需要做密切的區隔，做了細部的規劃之後，一塊地可能無法當兩塊地來用。再者，從事海空聯運業務實務時，常有跨關區之情形發生，如何透過行政程序簡化來加速通關速度，實為執照整合成功的關鍵因素。

至於與物流中心之整合，由於所屬主管機關不同，物流中心隸屬財政部管轄而集散站為交通部，整合上難度較高，但與會專家建議可開放從事貨物打盤業務，增加物流中心業務功能和經營彈性。

二、營業範圍

在執照管制經營範圍中，希望政府可以採行正面表列之方式，明確規範營業項目及經營行為，對於沒有涵蓋到正面表列的營業項目，在不違法之狀況下會促使新的營運型態出現。

三、資本額登記

資本額登記限制上，建議整合後採用以高資本額吸收低資本額，如果一家企業同時兼營許多事業，這幾個事業分別有好幾個不同的資本額，最後以最高的資本額做為他的資本額限制標準。在未來進一步考慮將資本額限制解除，回歸市場機制由業者自行決定資本額多寡，政府可輔以將資本額登記多寡不同，將執照分級提供市場上貨主做參考。

四、土地與設備需求

貨櫃集散站為三萬三千平方公尺和航空貨物集散站為一萬六千五百平方公尺的土地限制，建議可以重新檢視其存在必要性。此外，現今台灣全島交通運輸體系發達，對於從事航空貨物集散站須設於離國際機場25公里範圍內之限制，建議予以解除。因為，國際機場附近的未開發用地有限，該限制無疑提高業者進入門檻，如果將二十五公里範圍限制打破，譬如在香港和日本等國，業者可以在機場外面經營集散站從事打盤的業務，對於業者和貨主都有共贏的局面。

五、加入公會之議題

依據商業團體法第12條：『同一區域內，依公司法或商業登記法取得登記證照之公營或民營商業之公司、行號，均應於開業後一個月內，加入該地區商業同業公會為會員；其兼營兩業以上商業者，應分別加入各該業商業同業公會為會員。』因此，在現行業必歸會的原則之下，仍建議執照整合之後，須分別加入所屬不同產業公會。

4.2 我國運籌業執照整合法規政策修改方向評析

本研究案的目的，在於將證照整合，以降低廠商進入市場之成本，進而達到提升運籌物流業競爭力。因此，在申請設置運籌物流業時，如何提高申請效率，又可達到保護交易安全、符合政府對各行業管制政策目標，是首要解決的問題。本研究案中提出法規政策修改與整合，便是基於降低行業設置障礙，提升申請效率，加強我國運籌物流業競爭力的目的，提出幾點法規修改方向。

一、設立單一窗口

不論是從法規面亦或是本研究所做出的訪談結果皆可發現業者在申請特許執照時，主要是要向交通部及財政部提出。其中，交通部主要負責貨運承攬、貨運集散站、運輸業、自由貿易港區事業；財政部主要為負責報關、保稅倉庫、物流中心。然而，主管機關的分散反而造成國際物流產業的發展，缺乏單一窗口，使得無法進行有效的中央層級的規劃與推動。因此，若是整合交通部及財政部的申請主關單位為單一窗口，將可避免相關業務的繁瑣許可程序，亦可免去耗費過多的行政成本。

單一窗口的整合，前階段為合併送件，後階段為合署辦公。合併送件的情況在海空運貨運承攬業已經實現—同時經營海運承攬運送業及航空貨運承攬業之申請籌設及請領合一許可證者，依法律規定得提出海運承攬運送業管理規則第四條、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；同時經營海運承攬運送業及航空貨運承攬業者，申請核發合一許可證時，應繳納許可證費七萬二千元；海運承攬運送業申請增加經營航空貨運承攬業合一證照者，應繳銷原許可證及繳納許可證費三萬六千元；經營航空貨運承攬業申請增加經營海運承攬運送業合一證照者，亦同⁶⁴。

這種合一許可證的整合模式，可以作為法規修改的短期目標。亦即當請領合一許可證時，不論從哪一個相關單位送件，該收件單位都有義務將申請文件遞送是下一個相關單位辦理申請。這樣的規定是將原本由廠商負擔的、向各政府單位遞送的申請成本，轉嫁由政府單位負擔。但是依此模式整合結果，繳納的許可證費用或是規費並沒有減少。就規費部分而言，兩張證照整合成一張，政府的行政成本應該比分開發兩張執照的成本來得低，因此有謂合一許可證的規費應該要比分開申請證照的規費低。但是考慮到規費的收取是國稅局管轄下的政府收入之一，對於規費是否因為證照整合而減少，減少比例為何，卻是必須另外提出的問題，而不在本研究案的範圍之內。

⁶⁴ 海運承攬運送業管理規則第十一條第二項及第三項

二、高資本額吸收低資本額

除了快遞業、汽車運輸業、保稅倉庫沒有規定外，各行業別皆有資本額的限制。因此，在談及跨業經營、整合執照時，考量到資金問題，資本額便成了一重要問題。

誠如前述，物流行業設置的資本額部分，如果一家企業同時兼營許多事業，這幾個事業分別有好幾個不同的資本額，會有低資本額被高資本額吸收，最後以最高的資本額做為他的資本額。以物流相關行業為例，貨櫃集散站的資本額一億，物流中心則一億五千萬，當廠商兼業貨櫃集散站及物流中心時，實收資本額全部應以一億五千萬元做為標準。

以高資本額吸收低資本額，可以節省廠商兼業經營的成本，在申請上透過資本額互相吸收，實質上達到申請效率提高、可流動資金增加、有更多資金創造營業收益等效果。這是整合法規之後可以創造出的效益。

三、保證金

現今物流法規定中設置一個特定的物流業就要繳納一次保證金，而且不同行業的保證金性質不同。設置進出口貨棧的程序中，繳納保證金是完成登記並且發給登記證的前提要件，但是設置保稅倉庫和物流中心時，依規定所須繳納的保證金，和設置進出口貨棧的保證金性質不同。這些保證金是否有規定的必要，繳納這些保證金是否能夠達到政府管制的目的，在法規整合之下，這些保證金是否可以相互吸收整合，也是本研究案探討的問題之一。

通常業界的看法認為，現今物流法規定下，如果一公司營運場所開得越多，公司規模越大，保證金的負擔就越重。而這是沒有意義的規範。因為通常規模大，制度好，風險相對是低的。反而是資本小的公司風險高，因此需要增加保證金。

保證金存在的目的是為了風險管理，因此應該從保險的概念去著手，而不是以設立一個特定行業便增加保證金的累積模式來收取。實際上，在海運承攬業的管理規則，保證金的制度大約已被廢掉一半，基本上是採用保險制度，只要業者在三、五年內，出錯率占比在一個百分比之下，就退回保證金。

但是這裡遇到的困難是在跨業經營時，業者是不是有必要繳交其兼營行業的保證金，來確保交易安全、保障交易相對人？在配合資本額的吸收下，保證金的存在是有其必要性的。同樣在保護交易安全的目的上，保證金比資本額在管理上更單純，是採一定金額、單一規定的規費模式。和實收資本額依據每個行業不同而有所異動的情況不同。但是資本額的

性質是固定的，而保證金不是。同樣繳交保證金的行為，在不同行業具有不同意義，在進出口貨棧而言，甚至是行業設置的限制之一，亦即不繳納保證金，即無法完成登記，而非單純的保險性質。

基於放鬆進入市場條件、便於行業設置的目的，在保證金的規範中，應該首先統整保證金的性質。保證金是為了確保交易安全以及風險管理而存在，因此應該賦予其保險的概念。因此應該取消以保證金作為進入市場的前提要件，而像設置保稅倉庫和物流中心的規定一樣，另為保證金的規定。再者，保證金制度改革方向上，畢竟扣住廠商的資金並非管制的目的，管制所要實現的目標是物流各行業依法營運，因此應該調整成為營業滿一定年限後，沒有不良紀錄，即可拿回保證金的制度。

第五章 結論與建議

一、專家訪談與開放式問卷調查研究發現與建議

- (一) 台灣近年以來，貿易金額均超出 GDP 金額，顯見國際貿易對台灣的重要性，但國際物流卻未受到足夠的重視，例如：國際物流的發展並未有明確與長期的國家發展政策，國際物流發展並未有一個足夠位階的主管機構，國際物流相關法規與管制仍然植基於 20 年前的法理基礎 (建議方向：設立足夠位階的主管機構、檢討現行法規與管制方式並朝放寬經濟管制的方向發展)。
- (二) 海空運集散站申設門檻非常高，不是一般業者可以進入經營，但是許多貨物必須在站外處理再進到站內作業，對於有些效率較佳的站外業者而言，將涉及兩次作業，造成成本增加及時效降低的現象 (建議方向：站內外如何有效合作，透過越庫作業，增加貨物在集散站的無效作業浪費)。
- (三) 空運與海運貨物在現有核可之集散站外進行拆裝櫃作業的彈性度低，如果提供海空運承攬業者這項作業資格，將可以增加國際物流服務的彈性及商機 (建議方向：放寬海空運承攬業者的作業資格)。
- (四) 海運貨櫃集散站只做海運貨，空運集散站只做空運貨，這個概念對於發展整合性國際物流服務是否有幫助？(建議方向：應該在經營範圍上加以擴大，並重新檢討海關作業程序，將實體物流與海關作業作最好的整合)。
- (五) 目前國際物流相關文件的處理多半由海空運承攬業者負責，主要集中在貿易，報關及運輸文件，這部分作業的整合也愈趨明顯且朝電子化方向發展 (建議方向：重新定義海空運承攬業的內涵，將海空運承攬業者的服務範疇擴大，或可提高申設門檻，設立一個新的特許經營業態，稱之為國際物流服務業)。
- (六) 國際物流的服務需求逐漸增多，國際物流業者為因應這個趨勢，有不少業者在台灣均申請更多的經營執照或經營許可證，可看出台灣商貿發展對於國際物流的需求相當殷切 (建議方向：政府設立專責機構，了解國際物流需求，協助業者更快掌握國際物流商機)。
- (七) 業者要提供國際物流服務需要特許執照，目前主要向交通部及財政部提出，交通部主要為承攬運送，貨運集散站，運輸業及自由貿易港區，財政部主要為報關，保稅倉庫，物流中心。因為國際

物流相關特許經營執照申請涉及交通部與財政部，造成所謂多家主管機關的問題，對於國際物流產業的發展，無法進行有效中央層級的規劃與推動（建議方向：政府成立常設主管機構做為國際物流業者的單一窗口）。

- (八) 自由貿易港區的前身為物流中心，主要引進境內關外的先進概念，以利貨物有效在台灣可以儲存或加工後，進行進口、出口及轉口活動，增加台灣國際物流的競爭力，不過物流中心辦法先由財政部設立，已有不少業者申請並投資，但是自由貿易港區辦法在後來才通過，相關條件更為完備，造成類似特許執照分由兩個部會管轄的情況，先行設立物流中心的業者投資金額不小，往往無法再考量進駐自貿港區。(建議方向：由於現今國際物流中心的性質相當類似自由貿易港區，在提升業者經營業績和加速國際貨物通關的目標下，將國際物流中心從單一業者的保稅倉庫功能，開放成為物流保稅區域，擴大業者從事拆併轉等貨物處理業務和允許其他廠商進駐，此外，為了簡併政府行政作業流程和提高行政作業效率，建議將管轄機關移轉至自由貿易港區主關單位進行整合，而關務部份仍交由海關管理)。
- (九) 國際物流必然涉及海關作業，然而國際貨物的海關作業仍區分為多個關區，業者需要在不同關區設立分支機構才能辦理報關作業，且不同關區對於貨物通關規則的解釋仍有差異，增加了貨物在不同關區進出時的成本及時效。(建議方向：研究台灣發展為單一關區的優缺點及可行性)。
- (十) 海關對於貨物的進出仍然持有很大的管轄權，許多海關第一線工作人員仍存在強烈的緝私而非促進貨物流通的心態，造成部分國際貨物流通的時效問題及業者的不滿。(建議方向：加強教育訓練，特別是在促進貿易發展的正確態度的建立；授權第一線人員協助企業解決相關進出口及轉口問題，並訂立獎懲辦法)。
- (十一) 以台灣為基地，發展大陸沿海及東南亞產品銜接北美大陸的海空聯運，可能是未來其他地區無法與台灣競爭的國際物流營運模式，值得進一步探討。(建議方向：研究台灣發展為單一關區的優缺點及可行性)。
- (十二) 目前已有多年執照的中大型業者，對於執照取得並未有太多的困難或視為其發展的障礙，因為都已經是沉入成本。反而是市場上目前充斥許多大中小型業者，市場次序較為紊亂，造成惡性競爭現象。是否應該在證照分級方向上思考，要求大型業者增加資本額並擴大營業範圍，中小型業者則可維持現況，並促進大中

小型業者之間的整合或協作。(建議方向：研究國際物流業者經營執照的分級制度的具體內容及可行性)。

二、運籌標竿國家法規制度比較分析的發現與建議

不論由全球化服務外包風潮，或由亞洲各國物流發展相關政策，均可發現與國際接軌、發展國際物流服務為共同的方向。為消除台灣企業發展全球運籌所遭遇的問題，使台灣成為國際供應鍊的重要環節，政府必須營造健全的全球運籌管理相關法制環境及作業環境，方能使台灣物流服務邁向國際化。

由本研究比較與分析可得知，我國運籌業目前的執照管制現況，是採行分行分業管制，並針對不同物流相關行業，各以法規設置進入市場的條件。對各行業而言，進入市場所依循的法規各不相同，申請設置該行業的條件限制也不相同，當一廠商欲兼業或跨業經營時，往往受到不同法規中部分的重疊限制。就香港物流法規方面，和我國物流法規相比，並沒有對「行業設置」多所規定，而是對個別行為有所規定。香港的物流法律規範下，任何與物流相關的行業，在依照公司法設置後，即可營運、可以進入市場與其他廠商競爭，但是廠商個別的經營行為，卻依照政府政策或管理需要，而牽涉到許可證的申請或規費的繳交。在這樣的分層規範下，香港物流法規可以達到政府管制目的，卻不會形成廠商業者進入市場的障礙。

在比較標竿國家和我國的法規範系統與限制之後，本研究計畫提出三個修改法規之方向，分別針對實收資本額的限制、單一窗口設置、以及保證金的性質來鬆綁法規。短期而言，海空運承攬運送業的合一許可證制度可以作為整合模式。在兼業與跨業經營之情形，以高資本額吸收低資本額之整合模式，有助於資金的自由流通，配合保險性質的保證金徵收，在實質上達到保護交易安全以及政府管理物流業者之目的，同時業者進入市場的門檻大幅降低，可達到促進物流市場的競爭及發展之目標。這樣的法規可達到限制之目的，而非阻卻物流業發展之障礙，在政府與業者之間的合作下，物流業發展空間才得以擴大。

三、世界銀行國家物流競爭力研究報告對台灣國際物流發展的探討與建議

台灣在世界銀行國家物流競爭力研究報告中的 LPI 總排名在 150 個國家中占第 21 位，但在世界銀行提出的客觀數據表現上，台灣表現最佳的項目為國內的物流成本較低，以及在海關電子化的支援下，通關速度表現不俗，但在貨物進口所需平均天數數據上仍須加強。

而台灣在另外三個方面表現不佳，即海關實際抽驗比率過高，進口相關的管制機構數目過多，以及進出口貨櫃規費過高(參考表 2.1.8)。從與標竿國家之比較來看，台灣在海關的抽驗比率、進出口的管制機構和進出口貨櫃成本上有優先改進的必要，而這些問題可透過政府法令的修改或跨部會間的協調，始能獲得初步的改善。

故整體而言，為了改善台灣的整體物流績效，參考標竿國家的 LPI 表現，本研究提出以下三點建議，例如：

- (一) 更改進出口海關抽驗法規或是利用新的抽樣方法，將海關的抽驗比率降低；希望可以從目前的 11% 降至如新加坡的 3% 之水準。
- (二) 減少進、出口的管制機構；希望可以從目前的六個/三個(進/出口管制機構數目)降低到三個、兩個(參考南韓進/出口管制機構數目)。
- (三) 進、出口貨櫃規費(包含關稅)的調降；期待從目前每 40 呎貨櫃的 707/1000 美元(進/出口規費)降至 630/630 美元(參考南韓的進/出口規費)。

總結來說，台灣整體國內物流成本相較於標竿國家為低，能為業者節省經營成本，同時在海關通關速度上表現在平均水準內，但是，在進出口管制機關數目較多之缺點，需要持續推動跨關區整合與成立單一窗口，來改善業者所面臨之問題。而關於進出口櫃規費高於標竿國家之問題，政府需要持續進行法規鬆綁，放寬業者進入市場門檻和經營成本，提升市場效率及競爭度，預期未來進出口櫃規費高之情形能有效改善。

參考文獻

一、中文文獻

◆書籍/政府出版品

- 1.2005 台灣物流年鑑，經濟部商業司。
- 2.2007 台灣物流年鑑，經濟部商業司。
- 3.2008 中國現代物流發展報告，機械工業出版社。
- 4.蘇雄義(2005)，全球運籌國際物流管理，華泰文化出版。
- 5.蘇雄義(2008)，供應鏈管理：原理.程序.實務，智勝文化出版。

◆論文/期刊

- 1.林正章(2004)，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委託研究計畫。
- 2.中華經濟研究院(2002)，營運總部計畫影響評估分析，行政院經濟建設委員會委託研究計畫。

◆參考網站

- 1.行政院經濟建設委員會，財經法制協調，「貨暢其流，運籌全球-自由貿易港區-台灣」(2008)，連結網址：

<http://www.cepd.gov.tw/m1.aspx?sNo=0011155&key=&ex=%20&ic=&cd=>

Holland International Distribution Council

- 2.行政院主計處，中華民國行業標準分類，連結網站：

http://law.dgbas.gov.tw/System_1.php?LawID=O0300001

- 3.全國法規資料庫，民用航空運輸業管理規則，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=K0090003](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=K0090003)

- 4.全國法規資料庫，保稅倉庫設立及管理辦法，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=G0350006](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=G0350006)

5.全國法規資料庫，汽車運輸業管理規則，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=K0040003](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=K0040003)

6.全國法規資料庫，物流中心貨物通關辦法，連結網址：

<http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4A.asp?FullDoc=all&Fcode=G0350049>

7.全國法規資料庫，海運承攬運送業管理規則，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=K0070034](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=K0070034)

8.全國法規資料庫，海關管理進出口貨棧辦法，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=G0350027](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=G0350027)

9.全國法規資料庫，商業團體法，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=D0050100](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=D0050100)

10.全國法規資料庫，航空貨運承攬業管理規則，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=K0090005](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=K0090005)

11.全國法規資料庫，航業法，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=K0070001](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=K0070001)

12.全國法規資料庫，船務代理業管理規則，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=K0070033](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=K0070033)

13.全國法規資料庫，貨櫃集散站經營業管理規則，連結網址：

<http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4A.asp?FullDoc=all&Fcode=K0080004>

14.全國法規資料庫，報關業設置管理辦法，連結網址：

[http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文
&Lcode=G0350007](http://law.moj.gov.tw/Scripts/Query4B.asp?FullDoc=所有條文&Lcode=G0350007)

15.財政部關稅總局，政府資訊公開區：

<http://web.customs.gov.tw/ct.asp?xItem=33364&ctNode=12213>

16.荷蘭國際配銷委員，連結網址：

http://www.hidc.nl/mercury.asp?page_id=1623

17.荷蘭外商投資局(2005)期刊，連結網址：

<http://www.nfia-taiwan.com/00111.html>

18.荷蘭外商投資局(2007.07)期刊，連結網址：

<http://www.nfia-taiwan.com/07071.html>

19.荷蘭外商投資局(2008.01)期刊，連結網址：

<http://www.nfia-taiwan.com/08013.html>

20. 荷蘭外商投資局(2008.05)期刊，連結網址：

<http://www.nfia-taiwan.com/08051.html>

21.錦程物流網的網上物流期刊，連結網址：

<http://info.jctrans.com/qikan/zgcy/751631.shtml>

二、英文文獻

1. The World Bank & Turku School of Economics(2007)“Connecting to Compete:Trade Logistics in the Global Economy”

附錄一：業界專家訪談資料整理

專家訪談問卷

98 年行政院經濟建設委員會委託研究計畫

「我國運籌物流業執照整合可行性研究」

研究緣起

隨著近年來國際貿易的發達、商品通路結構日趨細緻化且市場涵蓋範圍愈來愈廣時，商業流通機制將愈趨複雜，流通管理的難度亦將更行艱難，因而帶動提供整合性運籌和物流管理的第三方物流服務提供者(Third Party Logistic Service Provider)興起。由於所涉及層面相當廣泛，有時為符合客戶需求，需要提供整合性供應鏈服務，因此產生經營數種相關服務型態之情形，也造成所面臨法規限制繁雜和所需申請執照種類繁多，增加業者經營上的困難和限制。

此外，世界銀行 The World Bank 與 Turku 商學院 Turku School of Economics 合作，對國際的物流績效進行評比，並於 2007 年發佈「Connecting to Compete-Trade Logistics in the Global Economy」，該篇報告利用自創的 LPI 指數(Logistic Performance Index)中，台灣雖在總 LPI 的排名上佔第 21 名，但在世界銀行提出的客觀數據表現上，台灣的表現居亞洲四小龍的最末位。與特定五國的比較上，台灣於十項客觀數據中有四項列居最後一名，代表台灣在物流的表現上，仍有很大的進步空間。

而物流相關服務業又為服務業未來發展中深具潛力之產業之一，故本研究擬就該產業「跨業經營」及「異業結合」兩種型態之發展趨勢，及所面臨之相關執照申請障礙進行研究，以為日後推動相關產業之政策參考。

訪談問題

- 一、請問貴公司目前主要經營事業項目為何？其中向政府主管申請執照有哪些？
- 二、在所申請的執照當中，最初申請的執照為何？此外，維護所有執照的成本每年約多少？
- 三、在您的經驗當中不同亞太區域國家，那一國在經營物流服務業上的門檻最低？試以公部門方面的限制和私部門方面的限制來回答？
- 四、在您的經驗當中不同亞太區域國家，那一國在經營物流服務業上的門檻最高？試以公部門方面的限制和私部門方面的限制來回答？

專家訪談內容整理

公司代碼	受訪者	與執照相關之建議
LD	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 國際物流業是不是有必要做這個研究？取決於國際物流業究竟如何定義？ 2. 台灣在市場開放後證照的取得已經不是難事，易申請且取得，故整合性的問題沒必要。 3. 執照面：應該要做執照分級，對於國際級和地區型，如何將貨運承攬業分級？ 4. 整合面：應誘導中小企業和大型國際物流業者整合，並提供誘因。如優惠稅率，大型業者需報稅，但小型企業則免稅，形成聯盟制。 5. 政府面：設有跨部門單位，業者可以直接向該單位申請執照 6. 成本面：證照維護成本低，無需經常 update，但維護公司能在市場存活的成本就很高 7. 規費：資本額不是重點，重要應是營業範圍 8. 設計一個共用的 IT 系統
IS	台灣總裁	<ol style="list-style-type: none"> 1. 分公司的稅務比較高，可是設立子公司申請保稅倉庫比較快 2. 關務應該更自由，手續過於繁雜且費用偏高 3. 國際物流中心限制太多，國際物流中心不能做進階加工，自貿港可以，故兩者應整合 4. 主管機關不同是個困擾
LV	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 船代也有證照，但業者須先跟別人談船舶代理合約。矛盾點在，沒有船舶代理執照如何跟別人談船代合約？ 2. 設立登記部分繁瑣 3. 因為法令限制，導致集團內不得不申請多張執照，還因此特別成立報關部門 4. 自貿區內的物流中心能幫忙報關，可是一般物流中心就得申請很多執照才能做 5. 期盼能有個單一窗口，清楚說明須準備的資料，而不是分散 6. 貨櫃集散站的申請繁瑣，有土地和營業狀況限制

公司代碼	受訪者	與執照相關之建議
ID	總監 海關經理 法務經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. DHL 非汽車貨運業為何還需要申請報關？甚至須要繳 12 萬費用。尤其貨車在台北是每月要被開十萬元罰單 2. 報關因地區不同需要在不同地申請執照，多此一舉 3. 建議報關無須分區，會導致成本提高且麻煩 4. 單一窗口是好方法，但需要跨部門合作，是否能設立一個機關並將執照管理授權予以整合 5. 規費可訂一個行政條例，利用折扣做為鼓勵
FF	經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目的事業主管機關太多元，從行政部門端來看，難以界定誰才是主要的主管者 2. 航空貨運及散站申請執照較繁瑣 3. 就整合而言可分兩部分 <ol style="list-style-type: none"> (1) 併行審查的概念可以同時遞件，相關的執照不要一關卡一關，要能讓業者能同時申請多項的執照。 (2) 法令和主管機關的整合，同時審查的同時也讓廠商取得執照，將可大幅減少作業程序。
IU	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 分散有分散的好處，對小型業者而言，分散可以按部就班的開發 2. 對大型業者而言，希望能一次到位，是否有另一個管道(如只有一個主觀機關控管)
FK	董事長	<ol style="list-style-type: none"> 1. 目前海空運承攬有兩照合一，但作業還是分開，且規費昂貴。 2. 能不能資本額限制兩億，但跨很多內容；也可以選擇某些業務不要，單純只做某項 3. 以 forwarder 而言，現在太多人做導致市場混亂，如果不限未來發生問題怎麼賠的起？故建議台灣特許行業資本額要提高到兩千萬
FM	理事長	<ol style="list-style-type: none"> 1. 若有個公司買下另一間公司，理論上應該可以做另一家公司的業務工作，但實際上卻非如此，反而還需另申請執照 2. 目前國外很多營利執照和資本額限制都取消，甚至一元就能成立公司，但台灣卻有很多稅務問題，還需有當地的出口國認證(是否為優良廠)。 3. 法規應合乎市場需求，凡必須合乎市場需求法規，政府應快速修法。如承攬工會會員名字重複就不能加入等

公司代碼	受訪者	其他物流產業相關建議
LD	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 如果台灣占亞太經濟重要樞紐，就該往自貿港區發展 2. 若台灣想發展快遞業，有兩點可行方式 3. 航空公司與國際性的卡車公司合作 4. 台灣航空公司和大陸大型的運輸集團結和在一起，將中國大陸內陸市場拿起來做 5. 政府對於大型企業應多給予商機，包含具有政府標案優先取得及參與權，如此才能將台灣國際物流業者真正推向國際
IS	台灣總裁	<ol style="list-style-type: none"> 1. 第五航線開發後，未來運量應會增加，故國際物流中心和自貿港應該結合 2. 德國鐵路運輸很強，之後總公司希望能和鐵路運輸做結合
LV	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 政府應該著重在公司裡的營業項目 2. 國際業務應開放，一來因為產業環境不好，二是台灣土地難尋 3. 台灣競爭力在於貨物進口後的加工配合，如貨櫃集散站 4. 自由貿易港區限制過高，如基隆港地太小 5. 業者心態應改變，須將台灣視為物流中心 6. 基隆和台中港腹地太小，由其基隆港是老港口且規劃不好。而台北港則天然資源不佳，有淤砂問題 7. 台灣行政對外窗口不錯，但如果能做單行道的整合會更好
WF	經理	若同業進入自貿港，將更有機會引進國際大廠來台營運
IU	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運自己的貨掛白牌，申請汽車貨運業掛綠牌，此觀點是否能在未來營運上有更大的突破？ 2. 為配合政府政策(運籌物流轉運中心的概念)，我們將發貨保稅倉庫提升為國際物流中心；但自貿港出現後，相較國際物流中心，期貨物進來須有保稅申請及保稅倉庫的執照，自貿港條件顯然比較好(進出口貨物登入作業簡單且免稅)。但對我們而言，總不能捨棄國際物流中心進入自貿港，所以只能不斷花成本，又不能充分發揮應有的功能。關於政府頻頻設新機制，同時也應將舊有機制提升。如果每樣新機制就得花一次成本，業者很難經營。 3. 我們是法治國家，可以試圖去探討法律是否有改善空間。我們發現每次有新建言最困難都在法令，法令有問題就該

		<p>修法，修法又牽涉到公聽會且要經過立法院通過，但往往有人為了自身利益而抹煞建言。</p>
FK	董事長	<ol style="list-style-type: none"> 研究團隊提議：是否可創造一個世界級的龍頭，讓他在世界各處有據點，自然有母雞帶小雞的效應 業者回應：現在商業司想要培養三到五家國際級的公司，但如何才能找到有這樣野心及實力的公司？台灣有這樣條件的，我認為是中菲行，可是到目前為止中菲行也沒有實體，你該怎麼做才能吸引它？其實還有中華郵政和中鋼運通，但中鋼沒有上市且過保守，而郵局管理太差且官僚嚴重。所以還是只有中菲行(在全世界約佈局五十幾個國家)夠格。不過中菲行空運強海運弱，還須要去充實海運面。 一般 forward 沒有很大的野心，目前這種業務很好賺且風險小，不需要做別的
IS	台灣總裁	<ol style="list-style-type: none"> 自貿港裡面都是廠辦大樓，如果要挑高的倉庫(如十米、六米)，比較大型貨物則無法做 從去年九月業務量開始下降，今年空運出口下降 49.7%，進口掉 64%。現在不僅要守住現有客戶，還要開發競爭者的生意

公司代碼	受訪者	其他目前業者面臨之障礙
LV	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 船東若沒有船也不可租船，在定期航線經營上會很困難，造成很多船公司相互交換倉位 2. 船代最大問題是，一為沒有派船還得用別人的地方，二是稅務不同 由於競爭激烈，船代空間日益狹義 3. 貨櫃集散站受限於土地要求，發展有限 4. 物流業者很大問題為，自貿港無法拆併櫃，且門檻過高，土地面積又設限過高。但如果要跟公司競爭，應讓自貿港能拆併櫃 5. 工會能力有限
ID	總監 海關經理 法務經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 如果採外包，法務部須要很多人力且無法確定服務品質 2. 快遞業卻因需要委託書(但因犯罪的人不簽委託書給我們)導致我們犯了「逃漏管制」，我們去打刑事訴訟卻被駁回(因為法令規定的很清楚每一筆貨都需要委託書)。為什麼同樣是快遞業務卻有兩套標準。有時為了配合刑事警察局，這一票有嫌疑先不要打草驚蛇，我們就不去聯絡，結果逮到了，卻回頭說，你們沒有委託書所以要被罰，一罰就一、二十萬。對快遞業應該要有一個平等對待的法律。快遞業有太多法在管制，是不是能夠依行業的適用性做法律上的整合，目的是為了提升工作效率。 3. 運送品中有違禁品，會成為違禁品的代罪羔羊
WP	總經理	<ol style="list-style-type: none"> 1. 可以經營航空出口的貨物集散通關，但不能打盤，非常不便。現在只有四大貨物集散站才行，但香港倉庫皆可執行打盤。 2. 台灣稅制問題(如營利事業所得稅課徵的標準不一，若將貨物放在物流中心應屬中華民國境外，但我們還是課稅，造成重複課稅)，使客戶感到不便，且降低國際廠商在台交易的意願。 3. 民航直航只針對台商對台商(民航局規定二次將成會後只能去廣州和上海)，但我們要賺得是全大陸的錢，包機不應設限於廣州上海，如此將會錯失許多商機。 4. 台灣海關跨關區溝通協調能力差，造成各區作業程序標準不一。如南科能做進口、通關及轉運，但竹科還得另外申請及解說。

附錄二：委託研究計畫期中報告會議紀錄及研究單位回應情形

<p>會議日期：98年4月7日</p>	<p>時間：PM14:00~15:00</p>	<p>地點： 經建會財經法制協調中心 一樓會議室</p>
<p>討論事項：我國運籌物流業執照整合可行性研究期中報告</p>		
<p>審查人員：李柏峰顧問、陳松照經理、楊庶平理事長</p>		
<p>與會專家：</p> <p>經建會財經法制協調服務中心左珩主任 經建會財經法制協調服務中心秦羽翔副主任 經建會財經法制協調服務中心姜誌貞組長和平安研究員 交通部基隆港務局曹至宏副處長 經濟部商業司李勇毅技士 財政部關政司第三科張淑娟科長</p>		
<p>討論內容</p>		

一、給研究團隊建議

(一) 楊理事長的建議

1. 期中簡報檔案第九頁中，海運承攬業的法規中需多加入保險金的限制條件。此外同樣是貨運承攬業為什麼資本額限制不同，且海運承攬需額外購買保險，保單還得買最高保額一千萬，若三年內沒有不良紀錄的話，才可退六十萬保證金，帶給業者額外的負擔。
2. 民法 98 年 1 月 23 號修正版 660 條~666 條，業者認為承攬業的業務超出法條原先所規定的業務範圍，對業者而言也是一項負擔。
3. 目前雖有海空貨運承攬執照合一，但業者必須申請二張特許證執照，執照費一共七萬二千元，這對業者而言是一項重大負擔。
4. 建議國外法規資料取得來源可以從 IATA、職業工會、國外交通部、海關等網站進行蒐集。

(二) 李會長的建議

1. 特許執照申請費用對業者而言負擔太高。
2. 訪談對象可能會有既得利益的想法，在蒐集該資訊時需審慎選擇。
3. 研究報告之時間，建議可分為短、中、長期之研究。
4. 假使國外資料取得需花費較長時間，建議可以延長研究結案時間。
5. 考慮研究中國物流業相關法令，如國際貨物代理業之規定。

(三) 遠雄陳經理的建議

1. 國家四海一空政策，互相認同對方(例如：台北、台中海進空出，會進去兩邊的貨物集散站)的執照，申請單位不同、限制不同，應該要進行整合，不需要重複申請。
2. 在研究計畫短中期建議，可以考慮海空運相關特許執照之整合。
3. 在相近的特許執照中，檢查其內容是否可

二、研究團隊回應

(一) 楊理事長的建議

將參考委員建議做為期末結案報告建議。

(二) 李會長的建議

1. 參考委員建議會向經建會提出延長研究結案時間。
2. 中國物流業相關法令不在本次研究範圍內，建議往後其它相關計畫可以考量納入研究。

(三) 遠雄陳經理的建議

將參考委員建議做為期末結案報告建議。

以整併，例如：航空貨物集散站、貨櫃集散站和進出口貨棧等執照。

4. 在自由貿易港區內維修品和瑕疵品之產品，瑕疵品部分要先報出口再報進口，一個維修廠商，毛利 80 元但一張報單 50 元，報一次進口花了 50 元，出口再扣 50 元最後還倒貼 20 元，如此一來會大幅降低企業的毛利和競爭力。

(四) 交通部曹主任的建議

1. 目前政府計畫採取雙軌制策略，考慮將物流業分類，同時將舊制度設落日條款。
2. 以服務為類別之執照整合較易於以設備為類別之執照整合，建議研究團隊可以先從以服務為類別之執照進行整合研析。
3. 交通部一直在做有關證照整合的工作，如：目前進行中的通行證，而軟體的部分已開發完成，現在就等作業完成後，就可達到四海一空通行證的整合目標。
4. 以表格五來區分，資金的部分有(1)有資本額的限制(2)保險(3)證照費用(4)稅金等都有不同的差異。在業界值得關注的是外資比例、募資比例之限制。
5. 以表格五來區分，土地的部分牽扯到都市計劃的使用，是否能提供足夠的都市計劃土地來滿足業界的需要，目前有些倉儲業只蓋在農業用地上，其實這也是未來需要檢討的。雖然不在這次的研究裡，但在審核的資格上也是會看的，有些執照會看，有些執照不會看。造成一些非法的業者跟合法的業者在做一些不公平的競爭。
7. 在法規整理中需加入母法，而非只列出管理辦法，因為事實上當你要根本解決法令的時候是從母法檢視的。

(五) 經濟部李技士的建議

1. 建議研究團隊參考世界銀行於 2008 年的物流績效指標報告。

(四) 交通部曹主任的建議

將參考委員建議做為期末結案報告建議。

(五) 經濟部李技士的建議

1. 會將世界銀行於 2008 年的物流績效指標報告內容彙整

2. 目前沒有相關法規明確定義物流業的範圍。
3. 在期中報告中第九頁之表五中物流中心資本額3億應改成2億。
4. 在期中報告中第九頁航空貨運集散站面積限制為至少一萬六千五百平方公尺和第十頁一萬六千平方公尺，不一致需再檢視。

(六) 財政部張科長的建議

1. 財政部立場上支持放寬台灣物流業發展的框架，進行法規鬆綁設立單一窗口服務業者。
2. 建議尋找其他國家物流業之異業經營的現況。
3. 在期中報告中第八頁，資本額和設備限制有修改，需再檢視確認。
4. 需在報告中標明執照整合的程度。
5. 找出其他國法律規定來訂出研究建議所追求的目標。
6. 物流範圍的定義分為三方物流及四方物流，因此，法律不太可能因為有新的業態，就再修改一次法規。
7. 在執照整合研究中，會遇到管轄機關不同和管理目的不同，進而產生整合上的困難。

(七) 左主任的建議

1. 研究團隊需注重研究的實用性，希望期末研究成果能提供本中心實用之建議，已配合當前政府法規鬆綁的方向。
2. 在物流產業發展中長期性和結構性的問題暫不考慮。
3. 在提供建議解決方案時，還需多提出備選方案，供本中心參考。
4. 提醒研究團隊訪談對象可能會有既得利益的想法，蒐集該資訊時需審慎選擇。
5. 法規方面希望能與其他國家比較評析，希望物流運籌業能透過執照整合和法規上的鬆綁，來創造效益。

進結案報告中。

2. 謝謝委員的指正，已完成修改。

(六) 財政部張科長的建議

1. 謝謝委員的指正，已完成修改。
2. 將參考委員建議做為期末結案報告建議。

(七) 左主任的建議

1. 將參考主任建議做為期末結案報告建議。

(八) 經建會法協中心的建議

1. 在進行與其他國家的法條比較上，需附上原始資料來源於附錄中。
2. 在國外法條研究部分應更加深入探討、並有具體文字說明。
3. 本研究開頭所提到的時間因素應不是本案的研究限制，請針對研究對象的設定做具體性說明。
4. 在物流業的定義上台灣與其他國家不同，在進行跨國比較時須特別注意。
5. 請在研究報告中補充物流先進(如荷蘭、新加坡)國家和鄰近國家(香港和韓國)的物流產業發展型態之介紹。
6. 希望研究團隊加強研究動機及理論模型之設定。
7. 希望研究團隊能改善蒐集國外資料不易的問題。

(八) 經建會法協中心的建議

1. 謝謝法協中心的指正，已完成修改。
2. 將參考中心建議做為期末結案報告建議。

附錄三：委託研究計畫第一場專家座談會議逐字稿

專家會議議程

在我國物流業特許執照資格管制中，可分為資本額和保證金等所謂軟體面管制，以及設備和土地等硬體面的管制。

本研究前期企業訪談中，發現許多業者均同時申請海運與空運承攬業執照，而且在業務發展上往往也需要提供市場海空運的相關服務。雖然政府已經制訂辦法，許可兩照同時提出申請，但是所需申設的相關條件與時間並未有太大的改變。目前承攬業需要加入公會，業者往往也同時加入海運及空運承攬業公會，但是許多企業並未有太多的參與。

本次座談會將針對以軟體面管制為主的報關業、海運承攬運送業、航空貨運承攬業及船務代理業這幾項特許執照，進行整合可行性之探討。預計討論的議題如下：

1. 是否可以透過執照整合擴大業者經營業務範圍，同時簡化取得執照營運前的申請流程與時間成本？如此作為，可否提升業者及台灣在國際物流服務上的競爭力？
2. 就整合方向上，是否可整合成單一執照？或是就現有特許執照增加營業範圍？哪一個方向會較易推動改革或是需要選擇一個可以一次到位但未必容易推行的方向？試分別就下列執照申請條件構面進行討論，並針對原有不同執照間的申設條件差異處或不適切環境現況者，提出予以整合或刪除之建議。(相關法規申設細節將另外整理表格供參考)

- 營業範圍
- 資本額登記
- 資格限制
- 地點與設備需求
- 審查條件
- 核發條件

專家會議紀錄

會議日期：98年5月15日	時間：PM 14:00~16:00	地點： 東吳城中校區 R2127 會議室
討論事項：我國運籌物流業執照整合可行性研究專家座談會議		
與會專家： 交通部航政司 台北市航空貨運承攬商業同業公會 歲航國際股份有限公司 香港商信可股份有限公司台灣分公司 中菲行航空貨運承攬股份有限公司 偉宏報關股份有限公司 世邦國際物流股份有限公司 好好國際物流股份有限公司 東吳大學企業管理學系 東吳大學企管系供應鏈與物流管理研究室 一路發國際物流股份有限公司 劉詩宗 副司長 鮑學超 理事長 曾俊鵬 董事長 鄭樹人 總裁 周建文 總經理 林添財 總經理 謝旻穎 總經理 瞿扶難 協理 蘇雄義 教授 林清發 顧問 張聰聯 董事長		
討論內容		

曾俊鵬董事長：

報關行是每個國家政府不同，有的國家是進出口你都要報關，但很多地方出口是不用報關的。比方說進口報關，其實美國就是個很簡單的例子，他出口沒什麼報關，進口才要報關。針對這個我個人的意見是建議這兩個證照分開比較好。

劉詩宗副司長：

其實海空運承攬業證照合一我們已經做了，現在業界所面臨海空運一張證照的問題已經解決了。在民國九十四年我們曾董事長擔任台北市海運承攬公會的理事長時候，我們在海運承攬業管理規則跟航空貨運承攬業的規則裡面加入適當的條文，所以現在你們去拜訪很多承攬業的業者，會看到他們證照只有一張，上面會寫海運承攬業且加一行是航空貨運承攬業許可證，許可證就只有一張證照，業者比較 consume 說政府有點吃豆腐，因為收錢還是收兩張的錢。因為財政部國庫署不放低，就是說你海運承攬業原來申請一張三萬六，空運承攬業原來申請一張三萬六，你要同時申請那一樣繳交七萬二，但是政府只給你一張證明，這個是我們各單位可以努力去說服國庫署讓他願意把規費調整下來。

第二點就是剛剛主席有提到的，海運空運承攬業我們現在證照已經是一張執照了，但是業者反應說有兩個公會，一個是海運的公會，一個是空運的公會，那他是不是只加入一個公會就好，還是要加入兩個公會。這個問題就牽涉到內政部對於業必歸會的政策問題，然後這兩個公會實質上現在都合法存在，但是我們現在沒有修法，但在管理規則上已經把兩張證照變成一張給業者方便。業者若想要同時經營兩種業務，交通部會有一個單一窗口，由港務局送進去，那交通部港務局會利用他後端的情況跟民航局接觸，然後到最後結局出來就會給你一個海空承攬業，現在已經做到單一窗口。我倒是覺得未來要整合應該要以部會內部整合完再去跨部會，像剛剛各位先進提到像海關報關行這塊要跨部會整合，那有難度。如果交通部整合，我海運承攬空運承攬整合完了，剛剛我們提到的貨櫃拖車運輸業要不要整合進來，因為這個都同樣在交通部下面，在整個部長的決策裡面難度比較高。但是如果跨部會可能會比較辛苦。譬如說，可能建議研究單位在兩個層面，一個是部會內的整合，一個層面是部會間的整合，另外一個可能是，我可能要參考一下，剛剛主席提到新加坡。新加坡很特殊他的海運承攬業跟空運承攬業，基本上它是由公會，就是我們這邊所提到的，台灣這邊的商業公會，他在新加坡那裡，是由公會扮演角色，政府基本上是不會介入這一塊。公會基本上就從 FIATA 和 IATA 那邊過來，所以他的管理是另外一套跟我們是不一樣。參照國際標準，政府授權，所以那是完全不一樣，公會甚至可以要求要有公會受訓管理過的人加入，所以公會就是政府給他的一個 powerful，所以公會 run 的起來。像我們鮑理事長那邊也 run 的很辛苦，以前曾理事長那邊也 run 的很辛苦，我們這個權力放出來，會因為是大陸法系的問題，會依法限制，我們會比較朝向依法行政，授權給民間公會能夠授權到什麼程度，會不會踰越到公權力一個上限的方向。在新加坡香港就不一樣，香港是公司法，那你什麼業

務都可以做，你沒有什麼特許，這是從我們政府部門的角度來看。

鮑學超理事長：

我大概回應一下剛剛信可跟航政司這邊，首先我們必須要考慮，你整合前跟整合後要怎麼 governments，第二個地方，你這麼整合後有沒有 risky，有沒有這個風險，第三個這個狀態下你要 combine 哪些 requirement，第一個 market requirement、culture requirement、activity，現在一般來講大家都知道，我們公會比較強勢一點，很多已經拿到執照的我拒絕他進入我的公會，我不要他，理由是什麼呢？！是那原來在海運公會除了叫 abc，空運也有一個 abc，加到我這邊來兩個變成會打架。所以一開始我們就講，就說快遞他的公司叫 abc 快遞公司，abc 航空貨運承攬業公司，在我兩個都是 abc 我怎麼去 identify，所以我們大會已經決議了，我管你那麼多就是不准你入會，我們大會決議的，不然你就解散我公會，不然我們就不准他入會。意思現在很多新進來的人員必須要到高雄去入會，那不是說你來我非要你，第二個就是我們提供 service 非常重要的一件事，我一直感覺公會在台灣會不見，除非你 credit sometime value，給你的 member 要不然人家不會要你，你會被淘汰，因此我們不停的在這方面加值，我們自己本身 running 所有的證照，包括政府很多單位都來我們這邊來，跟民航局合辦，航警等等的運作。

有個理論叫做長尾效應，他就百分之八十中小企業，雖然它的規模不大，但很不幸的在民主國家他是一個 vote，他就是一個人一個 vote，他別的本事都沒有，就是讓你的法規一個一個通過，他讓你整個通通動不了，那我公會現在就是這種狀況，我們前十八家的 member 佔市場的百分之 50，但是 by vote 的狀態下什麼都通不過，報關也一樣，我們大家一舉手你整個都不行，這種你到 WCO 去看，你到 UN 去看，現在大家都說要特別注意 SME，small median 那換句話說，今天你發一張證照跟兩張證照，that's doesn't matter with me，兩張一張只是放在一起而已，沒有產生任何價值，那今天我由港務局送進去的東西，或是由民航局送進去的東西，到了最後差沒一兩天只是 by pass，你經過一個地方如果沒有產生 value，而經過這個東西我們叫做障礙，by pass 根本沒有必要經過這些東西，那因此在這個世界上潮流裡面來，物流公司他只做一個 single faction，單一營業，每個人都有他的 code process 加上他自己的一些 value add 的東西。

相互之間你的營運關係，譬如說你掛了四個公司，通通都要搞清楚，你整合不管多少個都要搞清楚，所以逼著你們最好通通都合再一起，不要再搞公司名字，所以今天說這個物流整合，剛剛在講到澳洲去，沿路新加坡跟香港都在講這個東西，你去看 EU27 個國家在做整合的時候，他怎麼出來的 SAD，他物極必反，其他有什麼樣的風險，為什麼歐洲出來的 AEO，因為他沒有政黨沒有特許，他這些出來變成什麼的，發生問題，我必須要找人認證 AEO，企業如何如何，歐洲的運轉裡面，大部分出口貨物都是兩個禮拜或是一個月後這個東西報備就行了，不需要那個報備，

美國的運作 schedule B 除了你資金本身的 security federal 管制狀況下，或是報關行為，但是他的有效控制是什麼呢？

因此他的貨由美國運出來，即使你運錯了，美國政府運回來，我在美國成立公司，只要一百塊錢美金就可以了，他理由是什麼呢？是因為它可以一直追的到你，那在台灣來講的話，根本無所謂，跑來跑去，他不把這裡當作他的家鄉，不把這當作他的 base，在我來講的話，我在任何地方，很在乎我的 reputation 很在乎我的 goodwill，那現在這是個很大很大的問題。

你說這種整合跟執照，我們到底最好是什麼呢？通通 dissenter，整個都不要管了，你如果在航空公司做久了你應該知道，航空業承攬業你要照規則，所有的這個、那個、什麼資產負債表，他要整合的，現在什麼廢除武功都沒有了，你這老虎沒有牙你可以管誰，你這許可證在許什麼勁。許可證根本沒有任何的管制，那同樣的在海關裡面什麼的，他已經改成以服務為導向，現在看那個總局長，一個只有半年的任期，每個人半年就換一次。

蘇雄義教授：

我們鮑理事長他建議基本上總結就是要管制比較少。另外他提到政府給你一百塊要你做一萬塊，確實是這樣子，但我跟政府說我只能做一百塊的事情。像一般金融業放太寬造成全球金融大海嘯，所以政府還是有它存在的必要的角色，但是到底管到什麼程度這是一個重點，當然我們政府跟民間應該是一個合作的關係。航空貨運承攬業，這個許可辦法應該晚於海運出來，空運的發展相對來講比較晚。我們是假想有一個業者要申請做這個生意那他就會幫忙你瞭解要怎麼申請，會有相關的文獻，申請就要提申請書，公司章程草案，營業計劃，全體股東或發股人戶籍證明影本，那公司設立的名稱，登記預查申請表影本，反正這是一個文件然後大部分是跟公司設立有關的，就可以跟民航局提出來，民航局就會接受籌設申請，民航局有承辦單位，就會做文件審核。審核的重點滿有趣的，他在法規裡面有寫，要審核看看是不是適應市場需求，是不是配合政府政策，資本額要有 500 萬，這個通過後轉到航政司，然後也是看這些公司的文件內容，通過當然就送到公司去，就不退件，通過以後當然是籌備許可以後，接著要申請進入許可證，這裡就必須要向有關單位辦理相關登記，然後檢附文件，公司登記證明文件，公司章程影本，然後股東及戶籍董事堅持人證明，加入當地航空貨運承攬業。

鮑學超理事長：

你到這個時候發現他名字跟我重複，這個無所謂，假如我前面都已經做了，該印了都印了，該弄的也弄了，那第一個出來的就是長榮，長榮他用的這個名字跟我的公會發生問題。譬如說信可，你們是什麼公司，香港商信可股份有限公司，講了出來再來一個信可快遞公司出來，現在航空貨運公司可以進來，通運公司都可以叫

信可，當然你就會反對，原來我就是裡面的 member，大家 vote 一定說不准他進來，那就吵了個雞飛狗跳到現在為止，沒完沒了在那邊擱著，現在變成掛著在那邊不能動，我們大概有一百七十幾家到高雄去登記，高雄說他只交一次會費就失聯了，這些人也找不到，現在就是有失聯大概一百多家。

劉詩宗副司長：

你剛剛講那個信可，其實公司法，去年修正，如果是信可通運公司，信可股份有限公司是不同公司。以前沒有修正，現在已經解決了，就信可通運公司跟信可通運承攬公司，或是信可股份有限公司，是三個不同的公司。公司法現在公佈了三個不同的辨別原則，第一個是個人的名字命名，第二個公司的業務屬性，那這兩個只要有一個不一樣就可以了，不要全部一樣，所以他現在這樣應該可以解決，這裡我提供一個參考，其實我們這個基本上航政司已經不太做核准了，已經透過授權的方式按照行政程序法的一個委任方式，是由民航局來處理，它可以用部裡面的民意直接發出去。也不用核備，就他審核完，不同意就退回，同意就發一個籌設函，他拿了那個籌設函再去辦理公司登記，登記完再回民航局辦理就可以拿到許可證了。部裡面那邊都沒有，都已經行政簡化了，所以等於是一個階段，就是業者一提出來就到民航局，民航局那邊就做處理，現在大概都這樣。

鮑學超理事長：

運輸業管理規則，航空公司名字相同都不行，現在得到的結論是什麼，在國際上製造太多的困擾，因為我們有很多的生意都是國外的公司，你那客人怎麼去 identify 哪個是真哪個是假，就是商業司搞這些東西製造了一大堆的困擾，就是我們是公會來 clean market，不准你入會。

劉詩宗副司長：

這個就是專業的行業，別人不能跟你一樣。

鮑學超理事長：

我的意思是說你今天如果沒有跟我同一個行業，你叫什麼名字不關我的事，你進我的公會我就把你認同為相互的行業，你是快遞公司，譬如說你叫聯邦快遞公司進到我這來，那同樣在出來一個聯邦通運到我這裡來，我也不讓你進來，因為你們兩個名字相同，那現在變成什麼呢？

劉詩宗副司長：

兩個都是合法公司，公司法修正，現在兩個都是合法公司，那現在造成國際上發提單的時候他會用簡寫，比如說他都是用 abc 三個字，abc.co 就是 abc 公司，那這樣子其他在國際上一些禮儀來講，國貿局有轉給我們案子過，基本上那個是沒辦法處理。

鮑學超理事長：

可是我跟你講，我們特別找了智慧財產權登記，我們也預備花錢請所有的會員去登記，結果後來律師跟我們講什麼呢，即使他跟你侵權你跟他告不一定贏，你的錢白花了，他就製造一個問題無法解決的問題。

蘇雄義教授：

那就是對於有些後進者他要借用前面人的 reputation。

鮑學超理事長：

她本來是海運的突然間要做空運，譬如說美亞，美亞有海運有空運的，美亞原來跟我們是一起的，我們分開了，現在他如果假定要做空運，我要做海運，那實際上我必須要加入海運他必須要加入空運公會，兩個名字就會重疊，譬如說美亞捷運，美亞空運，美亞快運，得了之後就發生問題，這是製造困擾，問題的解決方法就是把 marketing 更簡化的去理解，去簡化去追尋，不要讓我們製造共同的困擾，

曾俊鵬董事長：

我是覺得這是從我們的角度，因為我們的公會之前也處理過類似的事情，那個是國外的公司到台灣來設，香港公司它也是用那個名稱，所以它存在比我們國外這個公司還要久，那你說要用哪一個？

鮑學超理事長：

國內這個公司當初要成立的時候他也不一定知道。這個你們叫不上路到了極點，長榮我就跟他講好了，你給那傢伙 20 萬他就關門把這個名字給你，他就說我就不給他這個錢，我這裡公會我就不給他，然後得到的結果就是裡面吵翻了天，我們當時是希望他們兩個自己協調，因為他母公司香港名字用很久，你叫他讓出來他也不要，所以這個就沒有辦法，可是你到中國大陸去，或是到世界各地去重名的話絕對不讓你進，你如果在 NY 你那個名字叫美亞，結果那個人 in California 也叫做美亞也沒關係喔，他跨縣了，他那個有地方法，所以在這裡面講什麼呢，要嘛你不要進到我台北市，進到高雄去嘛不關我的事，或者你不要進到我這個行業來，因此你在發這個物流的照，將來你這一整合出來，我說的那問題更擴大，本來只一個航空貨運承攬業，只一個海運承攬業，還提供報關業，現在變成什麼呢，重名的會更多就對了。

劉詩宗副司長：

我剛剛講了，原來公司法有，現在公司法改掉了，因為在大學教授有兩派學者，一派就是說堅持原來的比較保守的作法，後來一派就認為說其實名稱權，只要能夠辨別清楚就夠了，所以如果我說，前面第一個講的，商業司就採用後來這一派學者，所以就把整個公司法改掉，改掉了的結果造成了我們現在空運承攬規則跟海運承攬

規則，那個位階比他還要低，就變成在效益上產生，所以就變的不得去 follow 他，現在問題一直產生在這，但是我是覺得如果排開那個不講的話，我是認為海空運整合在一起是 ok，那公會的話，現在商業團體法還沒有修改，他還是必須要因為做兩個業務而個別加入公會才對，這樣才合理，因為業務屬性相關但是所提供的還是有一些不同的部份，所以現在還是要加入兩個公會，我們現在是跟業者宣導是兩個公會都要加入，如果你同時跟交通部申請兩個業種的話，那你在加入公會還是要分別加入兩個公會，因為從業者的經營來講總是要人脈好一點，做了生意才會廣。

大概我比較希望就是說國庫署，人家如果願意經營一次兩種業種的話，應該將七萬二要稍微降下來一點，這樣比較合理，因為對公務員來講他做的工作沒有兩倍，了不起說你七萬二變成五萬二，那可能業者可以接受，因為他是同一個單一窗口送進來，然後民航局即使沒有接觸到前面一段，或者港務局沒有接受到前面一段，就是說那個單一窗口可以設在港務局也可以設在民航局，但業者來講他就是送一個資料給你，第一階段都是只有一個人在處理，到第二階段才会有後續的港務局或是民航局來處理，所以我比較傾向不可以收七萬二。七萬二都把政府的良好利多給打折了，所以國庫署應該去加個，三萬六也許加個 20% 或者是加個 30% 那這樣對業者來講我覺得比較有利。

鮑學超理事長：

你知道嗎？我本來登記的那個人，他本來不知道重名，你早知道告訴我，我就不用花那個錢印了一大堆東西，結果叫我通通要改，我不樂意，現在最主要的什麼呢，你一定要 search，你已經知道進了這個公會有這個問題，那譬如說民航局，你應該通知這個，其實她是新公司它是什麼名字都可以，那只是今天我到商業司觀摩沒有問題，其實我已經通通做好了，到現在又有問題，你為什麼早不講，因為他要印 level 他整個花費，通通不對你全部重做，那個一定會大罵，現在流程中間稍微修改一下，這個問題會解決。

曾俊鵬董事長：

剛剛有提到因為公司法的關係，你說源頭他講的就不一樣，所以這個情況在公會也處理過同樣的問題，但是沒有辦法的。

劉詩宗副司長：

除非商業司同意管理規則做那樣的修改，他做一個行程檢視，那交通部就可以在管理規則裡面講說，他要避免除了拿到商業司資料庫印出來的保留名稱那我們在跟公會做一個 double check，在管理規則裡面做很重要的選擇，可是如果沒有商業司同意的話我們做這樣的條文修正，管理階層太低了沒有效，到時候打官司還是失敗。

鮑學超理事長：

請問我們叫經建會做這個那誰該做呢？

劉詩宗副司長：

經濟部商業司他要去解釋，叫經濟部做這個名稱的解釋。

鮑學超理事長：

所以這種情形便的很無助，最簡單的辦法就是不准你入會。

曾俊鵬董事長：

在剛剛副司長有提到目前在這部分已經簡化很多，在國外這部分已經在做，或許我們可以思考這一塊。

鮑學超理事長：

委託公會做他們可能需要一些 charge，我也不要做，他有些規費，那個法規可以拿出來，一個法規出來我們就要寫一大堆東西。

劉詩宗副司長：

我是覺得漸進式，其實我們跟新加坡，香港，不太一樣，他沒有管是 freeboard，香港的公司條例好像他出 20 塊美金就可以成立了。

林清發顧問：

台灣目前經濟發展情形，參加世界貿易組織的談判，在存貨表裡，台灣這種經濟規模以上的國家，除了台灣跟韓國這兩個國家對於物流跟運輸這些行業採取特許制度，只有這兩個國家，其他歐美全部都是自由開放。所以我是覺得說台灣要走國際化，尤其說將來要到大陸去，速度要夠快，我想可以考慮把他解除掉。

鮑學超理事長：

一結束很多人失業，很多人失業，政府單位很多人管這個都失業了。

林清發顧問：

回歸到國際上，這有一定作業整合在，現在是說政府放不放棄的問題，因為有牽涉到發提單，單證的責任。

周建文總經理：

蘇老師我想請問一下，你現在要整合的這個目標是什麼？

蘇雄義教授：

目標就是現在業者的業務越來越大，不可能只是做單純的貨運承攬，有些人要

做倉儲整合有些人要做報關。

周建文總經理：

因為國際物流的證照整不整合，其實對我們來講，整合完跟不整合完，沒有太大的差異，真正的差異是，當他要做更多的營業範圍時他有兩個方向，證照它可以跟整合，第二個就是可以增加營業項目給我們，有這樣的規劃，那個錢其實就三萬六或是三千六，對要做國際化的人來說，錢其實不是很重要，所以重點在整合完之後我的競爭力有沒有提升，到底政府是要我們這些業者走國際化或是什麼，不過目標是要走國際化那重點是什麼，那就是要讓業者再所謂的證照合一，在他增加營業項目的時候可以很快的取得政府允許的執照，而且有單一的窗口可以問到很多詳細的資料，不要再走太多冤枉路，因為它能快速的取得證照，且能夠快速的增加營業項目，如此一來，國際競爭力才能加強，這是重點。所以政府方面的效果要發揮出來，才有辦法去達到一個重點的規劃，因為剛剛理事長在提名字的問題，當我們公司同時在營業額提升及增加營業項目時，萬一我要接到什麼行業，今天我看到有一個公司名稱跟我們一樣那要怎麼辦？

曾俊鵬董事長：

所以說後來商業司這個把它取消了，所以這個是好的。

林添財總經理：

一路發後來也是搞很久，後來也認為應該從寬。

周建文總經理：

中國，他把這個證照分等級，也就是說你是國際物流業者，在多少的營業額設在多少的等級，因為業者關心的是我今天拿到這個證照，拿到這個等級對我有什麼幫助，如果沒有幫助對我來講我拿它幹麻，所以如果說今天拿到這個東西，分級對我有沒有幫助，不管是政府的招標案或是所有業界會認定你的 KPI 到什麼程度，是有明確規範的時候你才拿到這個執照，對我來講這個才有意義阿，我想這是我覺得政府在考慮證照整合的時候延伸的一個重點，而不是說看這個證照規費什麼的，其實像我們業者走過那麼多年，你證照整不整合，我已經不太 care，講真的我在中國我在越南都拿很多證照，我反而比較關心政府能不能讓我們走更快，還有我們要把那個 focus narrow down，到底我們的 focus 是什麼，如果我們這個專案的 focus 真的要關心我們業者要走國際化，要拉到我們的競爭力，跟這些國際業者去競爭的時候，那政府考慮的角度計畫就不一樣了，你就不是在看個別單一的小 case 的需求，而是要看你整體要拉升國際競爭力要怎麼做，這是我個人的看法，建議給專案的小組。

林清發顧問：

那個我想我呼應周總經理的看法，這個研究的目的，整合了以後對台灣有沒有

幫助，意思就是說讓這些有實力的整合型大型的物流公司，能夠速度很快能夠發展，管制很少，速度很快，然後能夠讓他發揮效益走向國際化，我想這個應該是整合最大目的，不然今天整合對小公司多跑一趟窗口沒有差那麼多，但事實上對大公司來講他的 reputation 都會差很多，我想回歸到我剛剛講的內容，第一點，我在 90 年以前，在航政司參加世貿組織的談判都是我出去的，那我發現說經濟實力比我們好的國家，幾乎是全部已開發國家，沒有去做管制，那我們現在的管制基本上跟韓國的水準是差不多的，第二點就是剛才大家所提的報關那點，事實上報關類在歐美是有管制的，但是他管制是他所謂不開放制，就是外國人不能去，譬如說去考美國的報關執照，所以他管制是管制在這裡。

鮑學超理事長：

報關執照可以是外國人，可是你要同時有兩個，你要有 broker licenses，我剛剛也贊成周總提的事，但最主要美國來講 quality control，公會做的，因為政府他不知道 quality 到底怎麼回事，國外的醫生的執照是屬於他的醫師公會發的，同樣我們不應該再去 minimum requirement 上面去做文章，就誰要做就你有能力就讓他近來讓他做，至於你有沒有能力，那你可以去我給你 certificate，說你得到了什麼你可以 provide 做為 reference，假如你做規定的狀況下他有影響公平交易每個人的交易是公平的那你剛剛在說整個全世界都限定國家變換卻實是但是你要知道後我們，尤其是中華民國我們沒辦法對所有的國民，我譬如說今天信可有要做生意的話他可以買架飛機，因為德國會 support 他是德國的。中華民國出去連航權都沒有，今天你要成立一個航空集散站業，對不起連地都沒有，那你怎麼玩法，後面 UPS 哪一次不是出來 AIT 出來做後盾，歐洲商出來做後盾，你們中華民國憑什麼跟人家爭。我們最大的中菲行後面有什麼後盾？他買的了飛機嗎他可以在哪裡登陸。我們很辛苦的經營。

鄭樹人總裁：

這樣子喔，剛剛談了一下好像大家也希望 deregulation，即不須分級制度你這樣市場就不公平了，讓市場去自由競爭好了，反正大家都有同樣的機會來競爭，讓顧客來選你，我就講一個現在航空城自主管理保稅倉庫，非常 confuse，問他海關總局局長他也答不出來，你竟然都說台灣剛剛都說要提高競爭力，提高競爭力你通關速度就要越快，那是不是應該升格日夜通關，按月彙報，這不是很好嘛，可是現在好像只有物流中心可以做，可是物流中心只有兩三家，對不起快十家，那就是這十家可以做按月彙報那你不公平了，既然要提供競爭力這樣是對老百姓對客戶的好處，你跟海關按月彙報，只要海關 approve 你是 customer 就可以做了，為什麼一定要物流中心做，一定要花個兩億你才可以做這個事情，這是資本暴力。

林添財總經理：

其實我認為說證照整合不整合跟業界提升競爭力是沒有什麼關係，其實像剛剛在簡報裡頭有綠色那塊來講，那個業者就是個例子，今天證照整合已經不關業者競

爭力的問題，今天業者競爭力就像剛剛講的海空聯運的問題，空海聯運的問題，其實海空聯運跟空海聯運，民國大概 91、92 年就已經整合好了，就是說你是一段式的報關，不需要兩次海空聯運，從報單以後，轉到航空站來，一樣在航空站，然後拉到貨櫃站，那現在問題出在說為什麼物流業者沒有競爭力，就出在於說所謂的 T6 也好 T7 也好，在這個海關貨櫃管理辦法裡頭他有談到你要做海空聯運的話，你必須在管制區內，你出了管制區就不行，所謂的管制區內再基隆港來講，年新貨櫃，第一貨櫃中心第二貨櫃中心，台新物流，陽明，這些才可以，如果你出了管制區以外，環球和中國貨櫃這些都不行，所以他在貨櫃管理辦法裡頭他就定死在這裡，那這個從民國 94 年訂出來以後我就跟貨櫃集散站，如果你這樣定下來的話，你外圍的貨櫃集散站沒有辦法進來，你沒有辦法做這一塊，做海空聯運，那你沒有辦法做海空聯運的情況之下，相對的 forwarder 的所謂的物流沒有辦法量化，因為沒有辦法量化所以他的成本就沒有辦法量化，你只能 one by one，所以說今天我是說物流業者應該打破這個籬笆，把這個整個拆併轉的業務拆併轉，物流業者最主要的業務就是在這個地方，那你今天你物流業者不能做拆併轉，只是被貨櫃管理辦法給綁在那邊，貨櫃集散站給你綁在那邊，所以你沒有辦法做拆運轉，因為你沒有辦法做拆運轉所以你的成本沒有辦法量化，你沒有辦法說我一個成本多少，這個包括歲航之前也曾經請我估過，包括萬達、萬泰，我跟他講你今天你要做這個整合供應鏈的話，你要叫我估算一個到底有多少成本，對不起我估算不出來，因為沒有辦法做，為什麼沒有辦法做，第一個你自己租個倉庫在外頭不行，你只能在管制區裡面去做，他就變成一個瓶頸，所以因為有這個瓶頸所以海關開了一道門，forwarder 可以當你收貨人，但是他的唯一條件你要把這個或進儲到保稅倉庫，也就是說化整為零，一個櫃子勁道保稅倉庫以後，再從這個保稅倉庫裡面有一部份要送到印度去，有一部分要日本去，就是一整櫃的貨進到保稅倉庫去，那你在分散分出去，分流，或是說，你今天把所有貨都集中到保稅倉庫以後再把它 combine 一個櫃子再出去，唯一後來來說就是開放這一塊，否則在台灣目前的規定裡頭，forward 是不能當收貨人，這個對收貨人來講他沒有辦法去做量化。

鮑學超理事長：

你海運不行空運可以。所以跨關區，基隆關有他的單行法。

林添財總經理：

我們還要申請個執照，看我們這兩年同業公會的指導

林清發顧問：

我們覺得證照整合不整合對於物流業者的競爭力沒有多大的關係，其實物流業這要提升應該從實務面切入進去，那這實務面的切入進去，就有很多的法規就必須要去鬆綁，這些法規不鬆綁的話，你證照再怎麼整合也是死路一條。

曾俊鵬董事長：

老師你談的這個整合不是在證照上面整合，而是你主事的機關也要整合，我所了解的物流其實要接商業司，老師你看空運你說的是民航局，海運是航政司，物流是商業司。商業司目前不管，現在你所真正碰到的是國貿局，結果，重點是說，我們要整合是很困難的事情，重點是說我們要整合的是哪個機關負責的事情，你整合完之後要去找四個機關去談事情。經建會的整合，行政院政府跨部會的整合，這個整合剛剛副司長也談到一個問題，各司其職的情況下你要談整合，本位主義的情況下這是很困難的，況且稅制的結構又不一樣，所有的證照的稅制結構都不一樣，在這個整合來講報關業的稅制是最高的，倉儲業是最低的，forwarder 是夾在中間，那你現在要把這三塊你要整合在一起，光是賦稅署那邊要怎麼把這個稅調和，我想以這個本位主義來講的話他根本不想做這個條文，不想做個條文的情況之下，是以從低編還是從高。

張聰聯董事長：

各港口有各港區的特許行業，最近去年有個例子就是我貨櫃運輸貨櫃承攬業，結果我要兩個合併的時候他說沒有這個例子，拜託經建會那邊然後又打電話給高雄的監理所，後來經建會說你把不能合併的理由寫出來，不過後來寫一大堆還是不行，這是我個人的經驗。今天來講就是說因為從這行業剛才講的你要不要加入那麼多行業許可，是因為你的業務需要，整合可以合併的單位或是像百貨公司，我幹麻去申請那麼多執照，這種的總設定是多少，或許我們先把物流業定義清楚，為什麼我這樣講，當初物流法規在修在訂的時候，在物流中心的構想，所謂的物流中心他的業者是大型的業者，比如說像 HP 或菲利浦，根據管理中心的管理辦法，所以物流中心的貨都是這家公司的貨，他不管是進貨出貨或是整合或是拆併，全部都是他自己的貨，可是當這個報關報出來以後很多的航空資料，在那邊成立了盛達，他們就成立了物流中心，結果他們的物流中心變成了 warehouse，可是當初物流中心這個辦法出來是想要有一個國際性的物流中心，這是以自己經營為主而不是 warehouse，所以變的大家思考邏輯亂掉了，所以變的現在有八家的物流中心沒有一家賺錢的，包括我們的好好物流一樣，沒有一家賺錢的，為什麼，包括那個遠雄那家叫什麼，世聯也沒賺錢，還有包括那個叫中華物流，你看那個中華物流他到處去收購，他把富仁雄請他當董事長，海關退休了一票人，成立一個 team 到處去搜刮，那後他把這個所謂的彙總清單所謂的按月彙報，這個錢按月彙報來當保人，你不用拿擔保金來當，到中保物流他去幫你擔保。

你按月彙報他還是沒賺錢，第一個場地太小，今天你要做一個 warehouse，你本來物流中心的精神都已經不見了，你把它當成一個 warehouse，可是當成 warehouse 你又吃不了那麼多貨，你整個都完蛋，所以我們是不是要在整合之前把物流定位清楚。

鮑學超理事長：

請問你物流的英文叫什麼，logistic，所以現在很多老師爭論的是說，logistic 跟 distribution 是兩個不一樣的東西，中華民國剛開始出來的時候叫做 logistic 翻成運籌，現在物流是 distribution 兩個不同，那現在兩個搞的不清不楚亂七八糟

即便是在大陸也是這個樣子，國際物流跟國內物流有差異，它發展的過程可能也不太一樣，事實上都有關聯性，但是各有各的推動所以我們這個研究比較著重於談國際物流，所以是不是好好的在這邊

瞿扶難協理：

到最後發展真的滿辛苦的，那剛剛大家所提的競爭力的問題這個非常好，提升競爭力除了整合之外，如果能夠在法令上有所鬆綁的話，剛剛幾位專家跟理事長講的非常好，我想如果是學術的研討希望在這方面可以做個調整，那這樣的話對業者來講是有較多的效果，因為法規牽涉到一些監督管理的稅法，那至於說物流中心定位不明的話，因為我們本身好好物流是陽明集團，我們也背負一些，我們物流中心是設在管制區裡面所以沒有剛剛講的這些問題，但是我們也有成本的壓力在，所以我們不見得有好處。

謝啟穎總經理：

蘇教授還有各位先進，我想今天這整個研討會當然我們的目標是放在整個證照的整合，當然今天站在一個物流公司，因為我需要這些證照辦的都是公司管理的後勤單位，那後勤單位能夠做到的大概是節流他不太能夠做到開源的動作，我常常跟一些老闆來說節流比開源重要，因為你開源多做一塊錢的生意，其實你多做一塊錢的生意你大概只賺兩毛錢，你還沒有扣掉管銷費用，所以最中最後反應在損益表上面的，如果你是省一塊錢你是扎扎实實的多賺了一塊錢，但事實上在公司裡面的角度來看今天這些證照，證照管理這些事情是讓後勤單位再證照管理這些事情可以節省一些時間，節省一些成本，那真正其實業者關心的是在業務面上如何透過這些證照的整合他真的是可以透過這些證照創造一些利益出來，那其實剛剛劉副司長提到的我覺得是個重點，以目前以 forward 來講要真的想要做一些跟傳統業務比較不同的，譬如說像我們自己的經驗曾經跟基隆港務局再跟他談整合，那就碰到剛剛的問題，因為你要做拆併櫃你必須要有貨櫃場集散站的執照，那貨櫃場集散站的執照他對土地的要求門檻就很高，不只是資本額限制還有你要有多大的空地土地才能夠去申請這張執照，港區外好像是三公頃，港區內好像是兩公頃，不是現在只要有保稅倉庫就可以做了嗎？

拆併櫃你還是要有貨櫃場集散站，一定要有，我們不管現有的業者她是為了既得利益所得要有，就像剛剛講的如果要去鬆綁那個法規這要現有業者反對我想這個鬆綁可能就會有困難，那事實上我們在基隆港內，整個基隆港我大概去巡了四五次

了，那個土地所有可能，要不然你就是跟現有業者合作，那當初我們有看到一塊地可以跟基隆港本身自己的貨櫃中心合在一起，那因為基隆港他自己南櫃跟北櫃有民營化的計畫，所以本來那塊地他又把它切開，所以本來如果綁在裡面我可以用基隆港的貨櫃集散站的執照來做拆併櫃的業務，但是因為他要民營化，那塊倉儲用地他一切開之後又不具備這樣的功能，那因為港區裡面的成本本來就比外面高非常多，如果他在不能做拆併櫃的話沒有一家 forward 願意進去，所以這變成是說包括法規上我們現在再談多國併櫃，那多國併櫃可能是說全亞洲地區我把通通所有要去美國的貨通通我掃進來，我在這邊再重新裝，本來是 distribution center 是設在美國，我把它移到假設台灣的法規可以，我把它移到台灣來，那再加上台灣自己本身的貨我在併進去，我整個去送美國的貨，但是這裡面其實法規還是最重要的問題，現在等於不方便做這樣的事。

林添財總經理：

我在補充一下，目前來講要做拆併轉唯一能做的就是自貿港區，可是自貿港區裡頭呢他有一個法規綁死在那，你要通報，所以我一直跟關稅總局關政司建議以 sp 取代通報，所謂 sp 就是卸貨轉單，我今天我進來的櫃子，我卸貨轉單就是要進入到自貿港區裡頭去，不管說你電子化通報，因為你通報的時候就會浪費很多時間，因為你今天 consume 不是只有一兩個櫃子，你可能你今天 consume 的是 10 個 20 個櫃子，那這 10 個 20 個櫃子你就要做通報，那這是 detail 的通報喔，如果我今天以 sp 來取代通報的話，我是很簡單的 20 個櫃子就是一個通單，就是很簡單我 20 個櫃子要卸到自貿港區去，一個 item 做可是你要通報的時候她是明細要出來，萬一你的明細有錯的話還被，雖然是境內關外但還是被海關起訴條例，所以這個變成很麻煩的問題，就是說在自貿港區，現在整個基隆港務局的租金大概降了 80%，這個租金最近才公告出來大概降 80%，每一平方公尺一年好像剩下 8 塊錢的樣子，跟高雄價位大概差不多，之前基隆的價位大概比高雄多了 4 成。

蘇雄義教授：

就是今天整個會議的討論我們在談證照整合的情形，事實上各位先進表達的意見，基本上是覺得整合會有他的效益，但是有限事實上還有很多設計法規鬆綁問題這些關鍵跟提升台灣競爭力，那當然在做各位都有很多豐富的經驗，其中有談到國際接軌的部份，台灣可能有一些很制約的條件，那在這個部份或許需要更多努力，要不然台灣或許可以變成讓國際業者他們去玩也可以，但是我們也希望未來台灣的業者有些發揮的空間，那這個空間我感覺就是說政府的力量可以更深入的了解業者的困難在哪裡，譬如說拆併櫃的問題不僅僅是剛剛謝總提來的，我們也碰過其他物流中心的業者或是園區裡面的業者他也說我現在，在這邊的貨進來，我也不能說直接整併上飛機，我還是要經過航空貨運集散站，等於是兩次作業，那他們覺得對他們客戶來講時間拖延了，那整個成本也是增加他等於做兩次，那些工作他也都可以做，所以表示台灣其實還有很多的機會可以去做一些改變或突破，那其實我想對

國際業者來講他們其實比較不擔心，只要台灣有貨運他們有網路，但是對台灣的業者來講已經是比較多的資源條件，要是我們能夠把資源條件能夠大幅度的放寬，未來台灣的業者發展的空間可能會越來越少，那我是覺得今天我們整體討論下來得到很多很有用得資訊

但是我們現在有很大的問題好像民間有比較大的智慧，好像政府，優秀的人才怎麼就是整合不起來，那事實上我們也碰到相同問題我們的委辦機關，委辦對象他也換工作了，我們現在要接觸新的窗口，他對這個案子可能又不是那麼的了解，不是，他們內部改組

林添財總經理：

應該是想辦法把台灣變成一個物流的平台，我個人依直覺的我們的 forwarder 這個競爭力很強，這個競爭力很強，而且目前來講大陸沿岸有很多的貨，他都必須仰賴上海寧波青海這些大的城市來轉，可是相對的他們之間轉的程度都很高，如果說能夠把台灣打造成一個物流平台，拆併轉把它集中到基隆高雄，這樣子你做一個拆併轉的工作能夠把這個建立起來的話，其實不只是物流業者他一個活水，也不怕台灣本身沒有貨。

其他台灣本身這個地點比香港新加坡大陸沿海都還要來的便宜，現在我相信在座很多 forwarder 你們現在的拆併轉幾乎都是移到香港跟新加坡，其實以單位成本來看的話，如果法規可以鬆綁，台灣的競爭力還是很強。

曾俊鵬董事長：

環境本身不夠，我是覺得說商人無祖國這句話是沉重了一點，但資金是絕對無國界的，他在這個地方沒辦法做他一定會想辦法，所以我們剛剛講的這個部份就像剛剛理事長講的，我台灣沒辦法做的往歐洲的往歐洲，往香港的往香港，

鮑學超理事長：

他一定會找到地方，台灣已經在中國大陸這一部份喪失一部份機會，那現在再來 logistic 的發展台灣能不能把握這次機會，因為台灣政府不做台灣的商人不會不做是兩碼子的是，台灣有 BOT 大陸也一樣有 BOT。

林清發顧問：

寧波一直朝著這個方向在進行，他一直在招手，那為什麼寧波他有這個企圖心台灣沒有這個企圖心，所以之前（七、八年前），我們跟經建會在談的時候，就是要吧把台灣打造成一個物流中心。

蘇雄義教授：

推動物流的角度比較擔心，但是後來在物流部分他們開始認為，因為國內物流在國內推廣比在國際還要來的多，所以這變成大家以為物流是商業司的事，但商業司只主管國內物流事務，所以他在經建會陳水扁時代他認為國際化全球運籌很重要它還是要管，但是經建會他本身並沒有執行的權利，但是我是覺得像我們對這個環境都很了解，像各位所提供的意見都很好，台灣確實還有一次機會，最後一次機會，是不是可以發展成物流平台，你說區域性的物流平台，假如說政府這關不突破的話我覺得我們的機會是相對非常的少，那等於逼的國內的業者會尋求外部去發展，我就覺得會比較可惜。

我覺得說假如我做不來我也到外面去發展，但是我只是覺得很可惜，台灣是很好的區位，業者也很有潛力，人才很多，但是就是怎麼政府看不到這是個重點，然後一直，那當然我可以的話我是不是也去 approach 行政院長，我找個機會讓大家稍微聚焦一點來談這些事情，然後把行政院長交通部長經濟部長都找來，就是談這個事情。我不知道我有沒有能力做這個但我試看看，假如可以的話，那是不是大家也稍微把這些東西彙整起來，就是我比較不想把它弄成政治事件。

我是知道目前物流國際物流已經不是重點，像行政院長他現在關心其他很多事情，譬如說休閒產業，所以他去找那個休閒產業的會長，但是我覺得未來國際物流這一塊不把他做起來的話是非常可惜的。

鮑學超理事長：

剛剛我不是在講，台灣要做任何動作你要有自己的 marketing，跟香港不能比因為它跟大陸接在一起，我們還要經過船，另外台灣的人口一直在流失，年輕人又不生孩子，那老年人又不死，那壯年人口全都到大陸去了，那你想看像我這個 67 歲的到目前為止都還活的非常好，我們通通靠這些東西，所能做的就這麼多了，絕對不唱衰只要說個事實，那現在你如果假定他願意來聽，聽的結果一聽那麼多問題，一個頭八個大，回過頭來就是在找，所以真正你要

蘇雄義教授：

這邊組織的事情我有想過，是要放交通部好還是經濟部好，經濟部整合交通部也有問題，交通部整合經濟部也有問題。

鮑學超理事長：

交通部那個毛局長是個非常有 guts 的人，現在少做少錯，不是少做少錯而是你交代什麼我就做什麼，你不交辦我就不做，所以我剛剛就講說，因為這樣我就發現我們貨量前十四天比上個月貨量還糟糕，這個你要去研究，數字會說話。

曾俊鵬董事長：

你不能用五月份的前 14 天比。

鮑學超理事長：

我給你第一季出口降了 47.6%，進口掉了 38%，假定如果說 first quarter 跟 Q4 來比的話，2008Q4 來比的話他掉了好幾十個%，就一年不如一年，一個月不如一個月就對了，這很糟糕的事什麼你沒有看到真正的製造業，那是一口氣不是連著一直出，他出了一下斷了一下，所以我覺得你們好好算一下，你們那麼多人有那麼多折舊設備，原來我在講我的字典裡沒有賠錢這兩個字，但這個 first quarter 我海運已經開始賠本了，5 月連看可能比 4 月更糟，你想今天這個，全世界幾乎都差不多，唯一的不同美國的公務員全都打了八折薪水，California 所有的老師，大家養條狗養條貓就算了。

附錄四：委託研究計畫第二場專家座談會議逐字稿

會議議程

在我國物流業特許執照資格管制中，可分為資本額和保證金等所謂軟體面管制，以及設備和土地等硬體面的管制。

本研究前期企業訪談中，有業者提出關於兩類特許營業設施無法有效處理海空聯運貨物之需求、以及申設門檻過高等問題。本次座談會將針對以貨物處理服務為主且設備和土地資格管制高的航空貨物集散站經營業和貨櫃集散站經營業兩項特許執照，進行整合可行性之探討。

本次座談會擬探討的議題如下兩點：

3. 是否可以透過執照整合擴大業者經營業務範圍，同時簡化取得執照營運前的申請流程與時間成本？如此作為，可否提升業者及台灣在國際物流服務上的競爭力？
4. 就整合方向上，是否可整合成單一執照？或是就現有特許執照增加營業範圍？哪一個方向會較易推動改革或是需要選擇一個可以一次到位但未必容易推行的方向？試分別就下列執照申請條件構面進行討論，並針對原有不同執照間的申設條件差異處或不適切環境現況者，提出予以整合或刪除之建議。(相關法規申設細節將另外整理表格供參考)
 - 營業範圍
 - 資本額登記
 - 資格限制
 - 地點與設備需求
 - 審查條件
 - 核發條件

會議記錄

訪談日期：98年5月22日

時間：14:30-16:30

地點：

東吳城中校區 R2127 會議室

討論事項：我國運籌物流業執照整合可行性研究專家座談會議

與會專家：

交通部航政司

長榮國際儲運股份有限公司

世聯倉運股份有限公司

美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司

洋基通運股份有限公司

科學城物流股份有限公司

遠雄自由貿易港區

華儲股份有限公司

東吳大學企業管理學系

東吳大學法律學系

劉詩宗副司長

郭國棟首席副總經理

黃仁安董事長

喻海寧 顧問

施錦和 經理

梁敬炎 經理

陳松造 經理

柯勝鐘 副理

蘇雄義 教授

林桓 副教授

討論內容

林桓副教授：

劉副司長剛到，因為這些涉及到法規，可能要麻煩主管機關在後面大力的推動，才有可能落實。今天有需求面和供給面，現在剛好是倒過來，業者有需求希望法規能鬆綁，主管機關才能在上面做一些規劃。承蒙蘇老師的交代，我先跟大家討教一下這些相關的議題，其實這些議題的推動，從之前在推動亞太營運中心到現在，十幾年來都在提法規鬆綁，現在看到這個也感慨蠻多的。我想先請各位在這邊討論一個核心的問題，你們在這邊證照也有了，如果我們現在再去發綜合執照，你會願意嗎？因為換句話說憑良心講，執照是進入市場的一個門檻，那你今天在這邊講綜合執照，其實從主管機關的角度來講，我可以跟各位報告，也有一些人會跟主管機關講不行，因為你把它開放，我們就沒辦法活了。比如說跨關區的問題，雖然講了十幾年，我們也聽到個別關區的業者堅決的反對。換句話說，現在的核心問題變成是說，我們現在分二個層次，第一我們從業者的角度來看，既然你已經有三十幾張了，在這麼時候你願意改成一張嗎？因為對你來說，你已經花了三十幾張的成本，現在改成一張後，方便別人跟你競爭，話又說回來，從另一個至高點來看，假如跟你沒有關係的話，你站在一個較高的角度國家來看，我們是不是真的需要這麼多重覆的證照，剛才那個林老師做的跨業經營進入成本，我們現在是不是要將進入市場的成本降低，換句話說，進入市場的方便性提高了。而已經支出的這些業者，你馬上就要面對全盤性的競爭。所以從你的角度來講你會願意接受嗎？通常我們都說別人開放自己防守，你會願意開放讓別人跟你競爭嗎？這是第一個問題，那第二個問題是說，從一個至高點的角度，從其他國家的經驗裡面，你會認為我們還真的需要維持這種細分化的市場，台灣真的需要把錢花在申請證照嗎？這個就需要從各位的經驗中得到回饋，這麼多年來我覺得這是一個核心的問題。

蘇雄義教授：

我來補充一下，我們的第一個問題是核心問題，後面幾個問題都是圍繞核心問題在問的。那我是不是很快唸一次，讓大家有一個概念，知道我們的重點在哪。我到業者那有發現一個反應是，業者說，我有機會的時候我卻做不了，因為我去找主管機關，他卻說那不是他的事是別家的事，是這樣的問題。那我先唸一次題目。第一題是請問您是否同意航空貨物集散站經營業和貨櫃集散站經營業這兩項執照整合成整合性國際貨物集散站經營業執照？整合性國際貨物集散站的概念背景是說他航空貨物的貨、貨櫃集散站的貨都可以做，另外有一個單一關區的概念，也就是說不再是台北關、高雄關、基隆關，而是在這個整合性國際貨物集散站裡拆、併、轉都可以做，所以你做完你去哪個港、國際機場都可以，這是我們的概念。

第二個來講，因為之前有先進跟我們提供意見就是說，目前我們的航運法和民法裡面對於目前在做國際貨物處理的業者來講是把他做比較嚴格的規範優於我們的民法，相對來講在定義上反而居於劣勢，是不是我們在這二種法規上定義是否可做一些修改，從整合性貨物集散站的角度出發，去重新定義。有沒有可能在這二個

照整合以後，是不是有個管轄機關(如:國際物流局之類的)。

第三題:假使執照整合之後，關於業務範圍的法令規範，應採用正面表列來明確規範營業範圍，或採用負面表列方式來明訂禁止從事的營業內容和經營行為，請提供您的看法。因為在新加坡和香港比較不是把你可從事的營業項目一一列出而沒列的就不能做，基本上都可以做只要不是違法的。第四題假如整合性國際貨物集散站經營業執照整合之後，關於資本額登記限制，其下限應設定多少才合適，或應解除資本額登記之限制，請提供你的看法。因為目前貨櫃集散站好像是二億，海運承攬業是七百五十萬，有業者建議一旦整合以後，門檻應該提高，不然資金太少的話對於客戶來講風險太高。也有人建議說門檻應該低一點比較有彈性。很多人資本額低也可以做的很好。第五個問題是說假設整合性國際貨物集散站經營業執照整合後，其規費訂定是否為新台幣 72,000 的一個比例，該比例應該是幾多少才合適?我原本有航空、海、貨櫃整合以後，規費應該是 72,000 還是要有更好的比例，比例該多少?第六題執照整合後的管轄機關是否應由交通部航政司負責?因為目前跟國際物流有關的許可證，除了海關之外就是交通部(航政司)主要在做管轄，或是在交通部內部設跨部會的整合機構，能更有效的推動國際物流的發展。或在交通部下可設國際物流局之類的。第七題是否同意將我國目前物流中心經營業務範圍擴大，加入可從事拆、併櫃、轉運和貨物打盤等貨物處理業務，或者整合進整合性國際貨物集散站經營業執照中，請提供您的看法。最後如果還有其他意見的話，請提供我們參考。

劉詩宗副司長：

有一些政策內容先提供給業界參考。首先蘇老師上星期提到航空貨運承攬業、海運貨運承攬業和報關行想進行整合，航空和海運這兩部分基本上是已整合，是用法規命令去做整合，沒有提到法律「規界」，因為提到法律「規界」立法院就無法控制。至於報關對於海運承攬業而言是很重要的，若要整合進去我覺得要有一個前提就是跨關區的問題要先解決，對承攬業者才有意義。而今天談的是貨物集散站及貨櫃集散站的部分，我是比較傾向於 forwarder 和報關應該成一塊，因為他們沒有場地的基本門檻，而航空貨物集散站和貨櫃集散站經營業這兩個都有很清楚的限制土地面積，空運的資本額是二億、海運資本額是一億，航空貨運承攬業、海運貨運承攬、報關行，三個都是在一千萬以內。剛開始是漸近式的整合，到最後就如同林桓老師所言，全部整合成一張。

我是覺得一開始先分兩塊，而內陸的汽車運輸其實是剛提到的那兩塊的工具，所以你要提供顧客服務是必要有原先規劃好的汽車路線，所以內陸運輸那一塊是兩邊都需要的。我在民國 92 年左右這個是用法規命令在處理。針對第五個題目「規費」，如果就業者要來換證，規費他們其實以前就繳過了，政府在法律上應給予現行業者對於「舊照」換「新照」不應另外收費，對於新業者應按照規費法予以收費，雖然兩張執照整合成一張，但政府的行政成本應該是比之前發分開發兩張執照的成本要

來的低，所以應該要少於七萬二。如果有現有業者願意來換證，政府應該有一個管道免費讓業者來換證，就如同人民要換取身份證，不應是人民來負擔換證的工本費。另外提到的是整合後的資本額上限為多少才合適？經濟部商業司對於公司法的法規命令裡面有一個解釋。如果一家企業同時兼營許多事業，這幾個事業分別有好幾個不同的資本額，會有低資本額被高資本額吸收，最後以最高的資本額做為他的資本額，如果這個原則未來我們還要 follow，我們不建議經濟部改，那是經濟部商業司的一個解釋函。航空的資本額二億，物流中心也是一億五千萬元，全部應以二億做為標準而不是全部加起來。

對於第三個題目我是比較認為要不要去指導業者什麼該做、什麼不該做，從這個角度來看，因為我們要不要去規範業者，因為那是非常業務面的東西，我們規範業者說正面表列這些行為你可以做或者是負面表列，但我個人覺得應該是業者在他們的業務導向，他可以做到多大的一個產品出來，可以藉由跟顧客的溝通到最後達成一個共識，進而做出一個令顧客滿意的商品，所以我較不認同政府去做一些正面表列或負面表列，除非你有一個很強烈的一個管理目的，我覺得第三題似乎不需要存在。

第二題的部分，航空貨櫃的 size 跟海運貨櫃的 size 是完全不相同的，所以一個是 FIATA，一個是 IATA 完全不同，第三點是 ICAO，另一個是 IMO 也不相同，因為你這個是要做國際的，所以說在國內他們兩個是可以整合，可以從業務面來看，在座業者要去思考。我的了解是 IATA 和 FIATA 五年內會整合，但是 ICAO 和 IMO 的整合機會比較小，因為他們兩個是聯合國官方的，那 IATA 和 FIATA 是跨國際的民間業者。因為貨櫃大、小不一樣，就無法放在一起，堆疊上就會有困難。關於第六題，面對業者的單一窗口才是我們去要做的，因為如果要去修法，那就有難度，那我們就朝著這兩個主管機關，一個在港務局，一個在民航局，那時候我們並沒有去改民航局和港務局，因為全部改給港務局也不對，全部改給民航局也不對，所以後來就一個政府對外的單一窗口，不管從民航局丟件進來或從港務局丟件進來，對上一層的主管機關-交通部來說他們都是代表交通部，所以我們只能接受，接受後，民航局要去找港務局，用一個機制在一個很快的時間內來完成。這幾個整合性物流除了海關、物流中心是財政部以外，還有倉儲是也屬於經濟部，還有一個是國內的物流中心也是屬於經濟部管轄，其它 70% 是屬於交通部在管轄。

林桓副教授：

我們這邊有兩個問題，第一、為什麼現有業者這麼在乎證照，是因為你要從事特定的業務你必須先拿到證照，你沒拿到證照就無法從事此業務，這也就是一種正面表列，非取得相關證照不得從事相關業務。若取得證照的時間太長，則會喪失很多商業機會。假如我們的物流業設立一個信度的執照，換句話說，有一個基礎的執照，我們把相關的行業改成業務，並針對特定業務的需要我們再拿一個 permit。有

沒有可能這裡是一個進入市場的證照，以後相關業務變成許可，而國外所謂的 permit、證照是業務行為而不是產業的執照。第二、假設航空貨運集散站的資本額需要二億，在機場 25 公里以內，一萬六千坪土地加上相關的機器設備有沒有超過二億。

既然有為何要設資本額，從我的角度來看，我覺得設定資本額根本沒有實益，任何懂財務報表的人都知道，當股東拿二億進來的時候，在資產負債表中不會寫現金，它會轉換成其他流動資產，怎麼能說實收資本額二億叫做保障交易。

黃仁安董事長：這有可能是租賃的情況

林桓副教授：

縱使是實收資本額也不會擺在現金，現在重點是在交易時你如何設定一個保證的機制來確保交易的安全，你怎麼要求相關的設施來達到海關的安全控管，這些東西都可以要求，而且都會反應在成本上，但你說實收資本額要保護交易相對，我想那是一個迷思，那從來都沒有發生過。業者希望現值競爭，管制機關希望管少一點，只有這兩個目的。這些是我較粗淺的想法。

劉詩宗副司長：

保護交易相對人，空海運有個學美國的保證金機制，實際上我們都很清楚資本額 500 萬、750 萬，到銀行借三天登記就可以解決了，將財務報表拿去給港務局、民航局給他們看還有公司登記機關，第三天就還了，沒有意義。反而是保證金，我們在港務局裡面基本上是有一個專戶放在那裡，那個保證金其實是有發揮到作用，在台灣和美國都有發揮到作用，在大陸的 forwarder 的保證金和 NVOCC 的保證金更高，據我所知，好像在人民幣 100 萬以上。

林桓副教授：

那些都合理，但是資本額就完全不合理且沒有意義，說穿了就是我碰到海關和 NCC，我不想管那麼多人，限制越多越好，出現了一個很怪異的現象，現有業者反而希望維持實收資本額，而且提高實收資本額，為什麼，因為限制競爭嘛，提高新進業者的進入門檻。說實在的我以學術立場來看，這根本是沒有意義的，如果真的需要將實收資本額轉換成實際管制上的投入，你就把管制上投入的事項包含設備、土地、人員這些都是可以要求加上的，就像物流中心這邊是沒有寫，但要加上一些自主管理費用，其實加起來相當於二億甚至超過二億，我覺得那才是真的，資本額寫這個是假的，不管如何我覺得這是有意義的。

郭國棟首席副總經理：

我先提到有關貨運集散站這塊，我比較專注這部分，航空貨物集散站的投資跟海運貨櫃場的投資都是非常巨大的，剛教授說的沒錯，資本額二億根本不夠，長榮

貨運倉儲在桃園機場裡面，長榮貨運倉儲是 VOD 的，據我所知，應該是好幾十億的投資，我們長榮國際儲運的投資比裡面的設備更大，因為當年土地的取得較便宜，而現在要進入這個行業可能要上百億。以航空而言，裝貨都是用打盤的比較多，配合飛機的 SIZE 以及貨倉的位置是不一樣的。以海運而言，都是標準化貨櫃，但是不能互通，除非以後海、空運聯運，一定要從拆貨，從海運的拆出來或是從航空的部分打散，才有辦法去做。其實航空貨運站的投資它是用自動化倉儲的方式在運作。海運裡的貨櫃場機器設備還要更多，所以這兩個要整合當然是很好。舉例來說，其實我們本身在台中也有一個櫃場做打盤的工作再交到中正機場。據我所知，遠雄、華儲和永儲他們在設備部分也投資不少。以目前來說，投資設備不同、人力和作業要求也不同。航空的安全要求高過於海運的要求。打完盤後還需 CHECK 盤有沒有打穩，若沒打穩在飛機上一動的話就會出大問題，跟地勤公司的交接都是非常嚴格的。所以海運的貨運集散站和航空的貨運集散站是兩個不同的觀念。

林桓副教授：

應該是說這兩種業務是完全不同的工作，假如有業者需要海轉空、空轉海，有一個相同執照可以讓業者在移動方面可以較便利的話，你對這有什麼意見？

郭國棟首席副總經理：

是不會反對，但在實務上似乎較難做到，以台灣現今而言，海轉空、空轉海的時間已過。以前大陸沒有跟美國 open sky 的時候且大陸自己也沒有貨機，美國飛機也不能進來，但現在跟美國 open sky 以後，即使大陸飛機不多，美國就會來支援，不必經過台灣。

林桓副教授：

所以您是覺得兩岸的整合的市場需求性不高嗎？

郭國棟首席副總經理：

我個人觀點是應該是，因為時間已過，就算時間沒過，大陸現在跟美國 open sky，飛機也沒有必要經過台灣。

黃仁安董事長：

首先，我舉個例子，以面積面來看貨櫃集散站需要三萬三千，它是比照資本額的吸收原理，已經符合一萬六千的規模，或者是說，我已經符合條件再去申請，申請很容易，多一張執照對於我的業務沒有影響。如果說大的代理小的所以小的必然可以滿足這個條件，是與否無法斷定，是的話，以大的立場而言，小的就沒有達到大的條件。而大的當然可以來做小的。整不整合已不是重點。以 UPS 來說，當初他們申請物流中心時他們就覺得很 concern 資本額太高，因為我是外國廠商所以在台灣的東西都是租的，為什麼要求我這樣，後來就一直商談，其實很多都是他在講，因

為他沒有資產，空有信用，但海關認為你什麼都沒有。再來還有一個觀念就是大家都會認為你已經那麼大的資產了，資本額當然就不只二億可能是好幾十億，我認為資本額沒有限制的必要。但我有不同的看法，它本身就具備這麼條件，資本額對他來說不是負擔，因為你有那些資產就會有那些資本額，假如你沒有資本額的話，海關會要求你繳保證金，可是保證金是額外的負擔。每一個分支都要二千萬，他說為什麼要二千萬這麼多，海關說，銀行可以保證呀。但是銀行卻將他列入周轉金項下計算，若你超過了，做保證就不能做別的，所以還是會擠壓到周轉金，反而會增加他的困擾。海、空運的 operation 的性質不一樣，container CY 的 operation 和 CFS。有時我想要做 CFS，可是我不能做因為我沒有執照，我有一個場地在這邊併櫃，出去這跟海關有關係，因為併櫃出去跟 forwarder 有關係。我個人覺得 combine 沒有壞處，如果那些支支節節，政府要管轄的都解決了。管轄不一樣，可能實務上主管單位有他的立場，沒有那麼簡單，但是以我的個人看法我是覺得說可以開放是好的，開放的話，當你要做你可以做。(有人補充:這一點我剛提到其實我們可以做，海運貨櫃場 CNS 台中我們有做，但是為什麼由美國做，因為我們有長榮空運倉儲在那裡，他們 OVER 過去的話比較便宜，我們還有利潤。我們以前有找別的客户，他們有指定其他家貨運倉儲但價格較高，所以我們就不能做了，其實我們是可以做，只是卡在這個問題，你沒有執照你賺不到錢，民航局有考慮到一點，通常航空貨運站大部分都在 airport 裡，除了永儲以外，當初他們要開放，但是他們沒有那麼大的地方，所以當年的永儲和遠翔都在外面。因為民航局安全上的考量，外面到航空貨運站這段的安全他有他的考量在，因為這些都是要直接上飛機的東西，所以安全很重要。

林桓副教授：

如果說我們在這個時候，我們的貨運集散站，換句話說，不是兩個重疊，是兩個交集，就您剛說，有一部分他要做，這些管制不要變成進入市場的條件，因為你也是只做少部分，你不需要大量的土地、設備，你只是偶發性的，可能需要這樣做，我這麼做又可以同時符合安全規定，其實他是 concern 你打盤的包裝之後的物品的安全性，他並沒有要求說要在一萬六千坪下打盤才叫安全。民航局有兩個做法，現在永儲在外面，永儲的貨打完之後直接交給航空的地勤公司，他不經過空運倉儲，他這段的錢就不會被空運賺走，如果說外面的倉儲業打盤後在民航局的某種管理之下直接交給地勤公司的話，或許你就更能生存。

黃仁安董事長：

我舉一個例，日本在森田機場周邊有很多 forwarder 的保稅倉庫，其實他們面積都不大，五百坪以下就可以做了，而且海、空運都可以做，他設備很簡單，他為什麼這麼做，因為做一個 forwarder，他覺得我給你做，我沒有把握，他更在乎安全性。還有他很 care timing，在台灣的飛機有時候會很忙，一繁忙事情就做的不好。在日本的經驗就是自己做不要在那邊做。

林桓副教授：

有沒有可能各以這個為專業，但是如果跨足到別的地方，我們在一定的條件之下允許他可以做一些少量的，如果說把這兩個完全疊在一塊那很奇怪，但若把這條線拿掉的話，那這邊變成用加的把他加起來那根本沒有人會去申請，現在唯一有可能的是說不管哪一個行業，我們現在講這兩個可能會有一點交集，將來這邊和這邊也有一些交集。政府能不能讓除了本業以外，當他要做一個跨業，針對業務行為在符合產業的規範下，好比說：他不進貨運站，當然他要符合安全，但這是對於業務行為在做規範。與其讓他當作一張執照的空包或者是說把那條線全部拿掉把他變成一加一，是不是某種程度讓他有彈性的空間。

黃仁安董事長：

實際上，你這邊怎麼講到那邊都是行不通的，他一定有一大堆理由，所以為了減少理由的存在。把這二個條件合起來，取最高標準。若你達到最高標準就可以申請二張執照，對於長榮而言，他的面積很大、資本額也夠大，都滿足每一個條件。沒達到最高標準者各自為真。(林副教授：我們原來的研究我們不只把這四種類型，我們把能列的都列了，列完之後會有一個問題就是說到底有哪些是有替代性的，能替代的部分是不是先將他拿掉。可能是兩邊的機器設備不同所以不能用三萬三來包括)，那是另外一回事，我們基本的理想變成是可替代，可替代是位在哪裡。美國用外面保證的方式，那個保證不是把錢放在銀行，而是像保險的機制，因為現在最怕的是交易上的風險沒辦法承擔，最好的方式是透過保險的話反而會變成是駕輕最低、cover 範圍最廣，如果那樣的話，其實這些都可以在保險事故之下，你繳交的保險費可以全部 cover，而不是像現在開一個特定的場所就要交一次錢，如果場所開的越多，公司規模越大，保證金的負擔越重。這種就沒有意義，通常規模大，制度好，風險相對是低的。反而是資本小的風險高，他的保證金就跟著增加了，我是覺得你的保證金如果是為了風險，應該從保險的概念去著手，而不是像現在這麼原始的一種概念，所以我是覺得說可替代的是否能放在一起。

喻海寧顧問：

以我們公司的立場，我們才四千多平方呎，因為美方公司與中國政府說的，那是另一種特許，實際是牽扯到二個部分，一個是當你在成立時要先向交通部，它有一個特許法規，接著你可以在裡面工作，從報關到運輸我都可以做，但這一切都會受限於海關，在關稅法內有規定所以我必須去申請執照來配合運作，所以這個裡面來講的話就是說，如果以這兩個大的來看的話，是不相同的。你就算給我，可是我不靠海，我也無法搞這麼玩意。海關的部分太多了，他還管加工區、保稅倉庫區。在整合單一執照方面，從細節整合會比大的好，來的快一點。集散站對我而言，政府有一個管制和設限，因為中正機場也只有這麼大，如果每個人都來說我也來申請，他也有可能撥不出土地條件給你，假如我提個遠見的看法，光談航空這方面的話，這些東西我們有沒有考慮到將來航空城的部分，因為航空城釋放很大的土地，你只

要按照他的規定去做申請，放寬申請資格，我覺得會有很多人會去申請，至於現階段空、海部分我覺得就算 combine 在一起，就算給了我，我也沒辦法去 handle 這麼多，所以在這個地方我們是不是還是 separate 掉，至於執照的部分，承攬和報關是絕對可以 combine 在一起的，當然這個牽涉到關稅法。因為我們是民間的，從繁到簡對我們當然是最好的。當球丟出去，就得看主管機關能不能撿到這顆球，那這是另外一回事。

林桓副教授：

基本上 UPS 和 FEDEX 在台灣是一個特例，它是先被允許從事整合型業務，才取得各別行業的執照。

施錦和經理：

今天這場會議很遺憾的沒有請到海關來，雖然我們討論的主管機關是交通部，但是交通部管的其實是大項，你可以做貨櫃的進口、出口、轉口，但這個管理項目一旦到了海關，它的管理就不一樣了，你是進口倉、轉口倉還是出口倉，倉庫和倉庫間需要做密切的區隔，做了細部的規劃之後，一塊地就不能當兩塊地來用，剛才說我們 DHL 在民航法裡的平等附會於我國的外籍航空公司，我們公司的國籍是德國，德國商會也不願意介入這件事情，因為他們覺得政治和商務應該是要分開的，所以我們一直無法取得平等互惠於我國的資格。DHL 所要經營的業務，是不是有需要用到一萬六千坪及五百平方公尺這麼大的土地，我們的倉庫一定要在土地上面做還是在樓地板就可以做，這已脫離了實務，我希望能夠務實一點，證照的部分我覺得門檻過高，不管說我們做的是海運集散站或空運集散站或者他們可能會兼營某些轉口，當他們某些業務可能需要特別的規範，很碰巧的在我們物流裡面，貨物的運送提供相關服務的行業都算是物流，在這裡是不是需要這麼大的規範，還是說當我在做某些業務行為的時候我可以用比較不同的方式去取得相關的許可，這是我們比較在乎的。我也同意承攬和報關 combine。同一個倉庫經過海關的變造之後變成物流中心、保稅倉庫、進出口貨棧及快遞專區，我相信在主管機關交通部的看法上事實上不需要分支，不管是在正面表列或負面表列，我覺得是不需要特別去強調，應該以商業行為為主的一個活動。

林桓副教授：

您對保證金的部分有何看法？

施錦和經理：

我覺得他還不比上一個保險的制度，以空運貨來講，如果貨物掉，他沒有特別的保險，大家都知道華沙公約，我們是依照華沙公約在賠償，相信當海運的貨物破損時也是類似的情況，你這邊保證金存在的在多還是在海關(政府)機關的戶頭裡面，若貨掉了你們是不是要在一般的國際公法賠償的條約底下，要額外出來做這樣的事情。若

公司能互相承保我認為還比較實際一點，以我們公司掉貨率是萬分之一，我們的保險金就小了，因為我們自己更重視 security 及 safety 的問題。

劉詩宗副司長：

其實保險金我們在海運承攬業的管理規則，保證金的制度大約已被廢掉一半，基本上我們是用保險制度，只要業者如果在三、五年內，故障比在一個百分比之下，就退回保證金，所以我們在海運承攬業的管理規則裡，就把這個規則引進來。我是覺得其他有保證金的包括海關應該是要這樣調整才對，那對台灣而來又是另一種產業(保險業)，在過幾年應該會全部改，以後營業滿五年，沒有不良紀錄，即可拿回保證金，只留保險單。所以保證金都是海關要收的，我覺得海運、空運承攬業不需要特許，就回到一般的行業，海關跟報關行直接整合在一起，因為海運是負責整個貨物的保稅，國家關稅稽徵的目的，由他來決定，比如說，不要兩個政府機關來做，我覺得除了集散站有土地的問題外，其他我都可以退出特許。

我們一直在討論執照的架構，關於執照整合的架構，不過我想這些執照是由業務需求來的，國家規範你要營業就必須有這些執照，事實上我們一直在談國際物流。我們被直的限制說從貨運承攬開始整合起，另一個思考方向應該是如果我要從橫的整合我該怎麼做，我們一開始談到我關資本額限制的部分，我不知道當時海關的規範，因為他們希望用資本額來限制比較小的業者進入，較容易管理。但你從實體面來看，有關設備、設施來看的話，事實上資本額根本不足為道，所以我不認為那是一個門檻。從長遠來看的話，對於要進入的門檻我們要做一個什麼樣的規範，才能讓真正的國際物流實現，這才是真正要思考的問題，看是要針對設施做規範，你在某一個設施、設備下面，你就能提供哪些服務，我覺得是不是朝這個方向去看會比較有幫助。另外有關主管單位的部分，我倒覺得說主管單位應該要單一化，我們最大的挑戰是海關，這個部分我覺得是要整合，否則的話會造成一部分很開放一部分很限制，那在這個衝突下是做不了事情的。剛才有提到航空貨棧設置要在二十五公尺以內，我覺得如果是用貨櫃集散站來看的話，貨櫃集散站也是國際運輸，航空貨運集散站也是國際運輸，為什麼有二十五公里的限制，也許以前存在，但現在不存在，這是可以思考的。若單從設備來看的話，物流中心、航空貨運集散站倒是比較接近的。對業者而言，你越開放，你邁向國際物流的腳步越快，國際物流腳步越快對國家當然是有幫助的。我不知道航空城能幫到多少，也許是一個機會也不一定。

我認為主要是因為他的土地不受限制，因為你現在在管制區，就算你申請土地他也不見得會給你土地，我還是不能成立。今天這個產業，以市場導向來看，需求在哪裡這一定要看產業，產業是帶動國家的一個競爭力，我看我們現在討論的都是現在的架構，如果我們打破迷失的話，站在 user 立場來看的話，他可能會找最便宜、最安全和最可靠的地方來交貨，假設他在新竹園區，我可能透過貨櫃集散站，不用交到中正機場，當地就可以就地解決，甚至打盤，直接送到中正機場直接裝機的話，

對 user 來講的話，最方便時效也最快，那市場是不是有這個需求，如果有這個需求的話，可能在條文上或相關的政府規定，採用開放政策。以前早期的 forwarder 空運要一張執照，海運也要一張執照，現在交通部已經開放二合一還有剛才提到的，forwarder 加報關同時可以拿到執照，有關於航空和海運的貨櫃場和航空進站，他的操作面不同，可是實際上對 user 來講的話，他不會 care 你怎麼去操作，他在乎的是，你只要把貨趕快 delivery 出去就好了。那是不是說你在貨櫃站，你的集散站之前我們只限制在二十五公里之內，如果把二十五公里範圍打破的話，譬如在香港、日本，你可以在外面做集散站去做打盤的動作，對業者和貨主都有共贏的局面。

陳松造經理：

這個空運市場或者物流市場，到底要將他塑造成完全競爭的市場還是他本身就存在寡占性質，如果他本身就是有寡占屬性的市場，就有一定門檻，並提供相關的服務，是不是比較像程序上的整合，不是執照的部分。我們術業有專攻，如果我們來談物流市場，如果我們期望塑造第一門檻引導他成為完全競爭市場，最終的結果會不會是獨占，我個人是覺得他現在是寡占市場，未來可能是一個不完全競爭市場。另外一個前提是，我們知道物流的政策過往涵蓋了經濟部商業司，甚至經建會對全球運籌也有著墨，實務上，不管航空貨運集散站，貨物管理集散站經營業管理規則，他都是交通部。物流業現在是存在不同的管理機關，存在著不同的授權法，而我們今天談的不會單純是一個概念，會不會有一個主管機關統籌一個面向這麼多元範疇的主管機關。遠雄基本上有航空貨運集散站，我們也是海關管轄的貨物集散站。以公司現況我們不會 promote 整合的問題，但從要具有國際競爭力的角度來看，我倒是覺得行政程序的簡化會涉及到這麼多的主管機關、不同的法源，及整合型業務時所面臨的種種關卡，我們認為程序的整合跟功能別的整合是一定需要的。針對第二題航空貨物集散站經營業和貨櫃集散站經營業這兩項執照整合是縱項的整合嗎，我覺得從法令面，我們都還不具備那樣的條件。剛提到的區位、面積、設備，其實一個法令去規範民間業者要用什麼設備才符合資格，你的營業面積要多大才符合，我不曉得。我個人認為如果以未來發展的可能性，某一批海運的 CFS 要進空運的 terminal，只要他有能力，行政部分應該很容易輔導他取得另一張執照，所以我對於航空貨運集散站和貨櫃集散站經營業包含面積、設備與空地的要求，似乎有再檢討的必要，才能促使海、空運的整合。

針對第三題，新的商業行態不斷的出現，好比說現在的環保护法規，只有界定製造業，他就做環保的控管，現在有很多商業行為是組裝、重整、包裝，這個在簡易加工的範疇裡都有，但要做這些簡易加工你要拿到登記證，你就要被環保列管，他不會產生實質的廢氣物或是污染源，但是因為行業別的限制，另外土地使用也是如此。換句話說，他正面表列的結果，沒有涵蓋正面表列的東西，會有新的營運型態出現。關於執照有沒有機會整合，談一張證照做所有的業務可能行不通。但某種功能整合在資本額或保證金，用數學的概念取其大。一定是要有一個單位，不管功能

整合，行政程序簡化，一定要有一個特別的法令規範，一定要有一個統一的主管機關，不然就會有很多主管機關在管或沒人管，只有單一主管機關才能彰顯他的功能。

柯勝鐘副理：

首先針對為什麼土地不能少於一萬六千五百平方公里，這是為了華儲高雄機場而定的，當初面積是一萬六千八百平方公里，在修法的過程中，為了就地合法所以就訂這個規範。當初高雄機場還是屬於台北航空貨運站，所以他只是分庫的一個概念，我們一接手後，因為我們要設高雄分公司，所以我們面臨到這樣的問題。至於在執照整合的部分我們是覺得軟體的整合其實是很容易，我們空運和海運的貨物型態及設備差異很大，雖然華儲符合三萬三千平方里，我們去做海運的貨櫃集散站就我們來講面積還是不夠大，其實我們也沒有那個意願，必盡海運的貨櫃集散站有他的專業，反而我們還是 focus 在空運，如果有貨要進倉庫，我們面臨跨關區的問題，還有我們不能經營貨櫃集散站。所以一些業務性上的放寬，是可以再去考量，至於說跨關區的海、空連運，事實上，這幾年的運作過程來看，其實，跨關區的運送，我們跟陽明海運、華航的合作沒什麼問題。至於橫向的整合這也是一個很好的方式，只是要考量空運的部分，輸美貨物有一些特別的安全規定，可能又牽涉到安全的問題。

附錄五：委託研究計畫第三場專家座談會議逐字稿

會議議程

在我國物流業特許執照資格管制中，可分為資本額和保證金等所謂軟體面管制，以及設備和土地等硬體面的管制。

本研究經由企業訪談和調查中，發現許多業者均同時申請海運、空運承攬業和報關執照，而且在業務發展上往往也需要提供市場海空運的相關服務。雖然政府已經制訂辦法整合海空運承攬執照，但是將報關執照與海空運承攬執照整合，在現行法規制度上仍有困難之處。

此外，有業者提出關於航空貨物集散站經營業和貨櫃集散站經營業兩類特許營業設施無法有效處理海空聯運貨物之需求，申設門檻過高，以及物流中心是否能開放貨物拆、併櫃和打盤等相關問題。

整合上述兩點問題可以發現，不論以軟體面管制為主的特許行業，如海運、空運承攬業和報關，及設備和土地等硬體面管制為主的航空貨物集散站經營業、貨櫃集散站經營業和物流中心等資本投入龐大的特許行業，皆在台灣國際物流中扮演重要地位，但政府當局卻無單一主管機關管轄和特許執照種類繁雜等問題，造成業者進入市場的交易成本過高與增加經營上的複雜度，是故本研究欲探究是否可藉由執照整合和來增強企業經營彈性，擴大業務經營範圍，並進一步透過法規鬆綁來改善執照申請效率，以及成立單一主管機關輔助企業面對國際化競爭。

希望各位與會專家能究實務面和執行面提出寶貴看法，作為本研究之建議與政府後續政策執行和法令修正的方向。而預計討論的議題如下：

1. 是否可以透過執照整合擴大業者經營業務範圍，同時簡化取得執照營運前的申請流程與時間成本？如此作為，可否提升業者及台灣在國際物流服務上的競爭力？
2. 就整合方向上，是否可整合成單一執照？或是就現有特許執照增加營業範圍？哪一個方向會較易推動改革或是需要選擇一個可以一次到位但未必容易推行的方向？試分別就下列執照申請條件構面進行討論，並針對原有不同執照間的申設條件差異處或不適切環境現況者，提出予以整合或刪除之建議。

- 營業範圍

- 資本額登記
- 資格限制
- 地點與設備需求
- 審查條件
- 核發條件

3. 針對在現行政府部門組織架構下設立單一主關機關，來統合和管轄台灣國際物流相關業務，請您提出相關建議與看法。

會議記錄

訪談日期：98年7月8日	時間：PM7:00-9:00	地點： 東吳城中校區 第六大樓二樓教師聯誼廳																				
討論事項：我國運籌物流業執照整合可行性研究專家座談會																						
<p>與會專家：</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">交通部航政司</td> <td style="width: 50%;">劉詩宗 副司長</td> </tr> <tr> <td>台北關稅局局長</td> <td>饒平 局長</td> </tr> <tr> <td>東立物流股份有限公司</td> <td>洪辰冬 董事長</td> </tr> <tr> <td>美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司</td> <td>朱興榮 總經理</td> </tr> <tr> <td>科學城物流股份有限公司</td> <td>陳若蘭 總經理</td> </tr> <tr> <td>偉宏報關股份有限公司</td> <td>林添財 總經理</td> </tr> <tr> <td>美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司</td> <td>喻海寧 顧問</td> </tr> <tr> <td>東吳大學企管系</td> <td>蘇雄義 教授</td> </tr> <tr> <td>東吳大學法律系</td> <td>林桓 副教授</td> </tr> <tr> <td>東吳大學企管系供應鏈與物流管理研究室</td> <td>林清發 顧問</td> </tr> </table>			交通部航政司	劉詩宗 副司長	台北關稅局局長	饒平 局長	東立物流股份有限公司	洪辰冬 董事長	美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司	朱興榮 總經理	科學城物流股份有限公司	陳若蘭 總經理	偉宏報關股份有限公司	林添財 總經理	美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司	喻海寧 顧問	東吳大學企管系	蘇雄義 教授	東吳大學法律系	林桓 副教授	東吳大學企管系供應鏈與物流管理研究室	林清發 顧問
交通部航政司	劉詩宗 副司長																					
台北關稅局局長	饒平 局長																					
東立物流股份有限公司	洪辰冬 董事長																					
美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司	朱興榮 總經理																					
科學城物流股份有限公司	陳若蘭 總經理																					
偉宏報關股份有限公司	林添財 總經理																					
美商聯邦快遞股份有限公司台灣分公司	喻海寧 顧問																					
東吳大學企管系	蘇雄義 教授																					
東吳大學法律系	林桓 副教授																					
東吳大學企管系供應鏈與物流管理研究室	林清發 顧問																					
討論內容																						

蘇雄義教授：

過去幾年，我們的進出口的金額都超出我們的 GDP。所以表示說台灣事實上是高度仰賴跟國際之間一種貿易關係，但是，在國際物流發展部分來講，我們很多一些證照都是幾十年前定的。裡面對於業別本身，在營業範圍的規範上面，其實都有些局限，定義上可能不一定，就是說整個關於業態本身的定義，感覺上好像不夠。對於現在業者，在經營國際物流業務上，感覺也是有所侷限，所以就等於是我們經過這樣一個探討發現，其實這些業態還有證照這個規範來講，事實上，對業者可能是個在發展上的限制，那就變成關於一個照可能不夠，他要很多照。對於一些公司來講，他可能都有照，他比較無所謂，他已經可以去做各種不同事情。這種業務的發展，對於一些比較積極性的業者來講，他這些照本身所規範的營業範圍，對他來講就是一種限制，那他要申請一個照花費的時間要很長，現在我們可能要在這些 license 本身又有不同的主管機關，審核的過程來講有些快、有些慢，但是相對來講都有一些時間跟金錢上的成本，雖然不是很大，但是事實上還是一些限制。除了這種證照本身的管制之外，很多業者提出，台灣未來在國際物流的發展上，事實上是第二次的機會。

第二次的機會就是，兩岸直航。這次機會要是還沒辦法掌握，台灣可能就是在這個區域上變第二級的地位，可能永遠就扳不回來。那有些業者說，他們現在還是有業務的來源，他還是可以想辦法把貨物量集中到台灣來。但是，比照目前我們的相關的流程來講，速度上和海空聯姻沒有辦法快速即時。即便他想要把業務拉近台灣來，運作下來，其他地方沒有競爭力。像香港大陸沿海這些快速發展的大城市，他的這種國際物流，沒有辦法競爭，但是很多業者，還是抱持著一個很大的期望。副司長他在交通部，長期以來，對於國際物流發展一直有參與，也有一些比較前瞻性的想法。所以，他們就提議說，和大家聊一聊，把一些方向稍微更明確一點訂出來，那我們可以在報告寫的更清楚。

未來我們一些相關部門制定政策或整合上有些幫助，那這個時間上可能也不能拖，因為拖越久，可能對台灣未來發展限制越大。那我們也很高興今天 Fedex 也能夠參與討論。尤其是他們總經理也到場，我想一定會更有幫助。因為我知道，亞洲對這些國際物流業者來講，在過去幾年都是這種區域。那當然，這裡的挑戰非常的大，但是你要是能夠克服挑戰的話，相對來講，你就有更多的機會。

在這幾個證照類型，我們發覺有兩種類型的證照，一種我們把他叫做無設備限制，他只要有人、有辦公室，它就可以經營，他是比較整合性的一種。貨櫃集散站，當初也是為了突破國際物流上的瓶頸，設定這樣一個類型的一個設施。那他可以比較國際貨物，更自由、更有效率進出台灣。後來，我們把它分成報關業、海運承攬運送業或空運攬運送業。幾乎貨物要進出台灣，國際都要報關。所以，不管海運、空運都要經過報關這道手續。但是，空運跟報關業基本上已經是結合在一起。海運

跟報關業目前好像還是分的很清楚。貨物集散業、航空貨物集散中心是交通部管轄。那現在，在海空聯運上來講，好像這種必需要結合在一起。但是，結合的時候，好像在關務流程上，目前還沒有整合足夠的理想，可能在時間上造成一些延誤。譬如說最好當天就可以轉到空儲去。物流中心這一塊，事實上跟所謂自由貿易港區事業上之間，變成都是讓國際物流業可以在這個境內關外方面，但是又可以讓兩個主管機關給照。物流中心早期投資的人說，我已經花兩三億的硬體，你又來個港區事業，我又要再去申請，不知道要花多少錢，這樣對我來說不划算。但是感覺上，自由貿易港區事業，好像比我又空間去發揮，那他們就開始有點抱怨。我們是希望，將來有一個空間做些檢討。各位在台灣從業這麼多年，對國際物流上面，有沒有看到什麼最主要的障礙，請提出給我們參考，我們事後會再做一些系統性的評論。

蘇雄義教授：

首先，是不是請洪董，因為你做物流的，應該深受這個合併的問題困擾。是不是可以讓我們能夠了解中間問題所在，然後我們針對問題，這樣才能夠解決。

洪辰冬董事長：

我想這樣東立物流這些其實我們其實在做一些報關的業務。蘇老師有講到說，物流中心、自由貿易港區中心自然有差別。自由貿易港的意義是什麼？那外面也可以做申請。自由貿易港區有相連，那它也有先改變，必須把 30 公頃改變成多少那這也是我看到物流中心跟自由貿易港區的中心的差異。那今天物流中心也可以叫自由貿易港區，問題是有 business case，這是重點，今天如果你有 business case 你也可以下去做，而且港務局基本上也是花你的，但是可能怎麼去找到 business 來做。

洪辰冬董事長：

中國發展速度真的很快。除了我們談的這些證照問題。兩三個禮拜前，北科大的吳教授有做一個「港口的提升創新產業的討論」，這大概是交通部提出來的 project。這個就是說他們要局長這邊去思考，自由貿易港有沒有比較更 open。那至於外面這些業者，基本上是鼓勵到自由貿易港來成立，雖然外面有不平等。所以你要去修法，修法又動了很多。

洪辰冬董事長：

那副理你們也希望都到自由貿易港區，台中港目前招商有 80 幾公頃的土地，大家也能夠往這裡做，我想對大家都是蠻好的。當然，我想稍微多做物流中心自由貿易港的探討。至於這些證照的部分，其他的專家、理事長，誰有什麼想法？

饒平局長：

那你期不期望這些合併為一張照。

洪辰冬董事長：

目前為止覺得不是很有機會。

陳若蘭總經理：

其實我跟洪董的想法有一點像。因為我們是園區物流中心，可能又有點不太一樣，但是自由貿易港區中心，他到底要做得是什麼。應該是國際發貨中心、營運中心或者是這些精密加工，然後可以快速出口。

饒平局長：

以我在遠雄看到他的利益，遠雄它的通關速度快，可以做維修的東西很多，運出來，全世界東西集中在這邊。看你的需求是什麼。

陳若蘭總經理：

那他是一個多功能。我們是在外面的物流中心，像我在園區做我做 BMI 這樣子的一個功能，自由貿易港區也可以做。像我的客戶，基本上，除非他是 international 公司，他會選擇碼頭或機場比較近的自由貿易港區裡面，對於我們來講，將來可能要去面對一個比較大的挑戰。可是我現在就已經碰到比較困擾的問題，廠商他本身是本土企業，他可能在馬來西亞設廠、世界各地設廠，它可能會考慮說，要把發貨中心設在台灣，因為它會節稅。他去東南亞只需三個半鐘頭就可以到。他必須到自由貿易港區，在自己的工廠製造，它就申請要做國際物流發貨中心，可是，他只要園區同意之後，這個海關申請之後，就有兩種，一種是保稅倉庫，一種是物流中心，同意了以後，他所有的業務都可以做。長久以來，這些自由貿易港區的功能，或是物流中心的功能，就完全一樣，沒有什麼特殊的門檻。對我們這些業者來講，可能就有點 confuse，應該要有一個區隔，或者是有一種界定在裡面。

饒平局長：

他講的就是保稅倉庫，裡面的自用保倉，一種是給人家用的，一種是自己用的。性質跟物流中心的性質其實有相似。我自己夠大，我是供應全台灣的。以前叫發貨中心，現在叫自用保倉，他不是替別人，是替自己，它就可以把一些利潤的東西控制，那他的條件又比較鬆，物流經營大眾的條件比較苛。做同樣的事情，但是你的貨源是很多的貨源，那他的只有他自己的貨源。但是，它如果夠大、知名度高，所以現在有什麼海盜船啦大牌的名字不講，那個人就可以做，這樣會影響到你們的。在我們的立場、在國家的立場，我們一定要提供多樣化，我是服務業，我要提供多樣化產品，但是我沒有想到，會進口同質性很強的。但是我們當初設置，都有先後次序來的，一連串下來，各式各樣的產品都有。發貨中心跟物流比來比去，所有的保稅制度拿出來比較。其實我的想法是，你有本事就進來吧，我這麼多產品，你還有想吃什麼就吃什麼，我開餐廳有多樣菜，我們就不曉得有人既得利益，我要申請，你要想進來就進來，你是要自己選擇。當初為什麼要選發貨中心，你要設計物流中

心是你自己選擇的，當然你現在就會講說，物流中怎麼好，物流中心怎麼跟發貨中心，發貨中心又跟物流中心，他就是比人家好。現在好了，自由貿易港區、物流中心又去比，自由貿易港區、物流中心兩億，現在自由貿易港區什麼都不要，根本沒有什麼限制。

林桓副教授：

我想，如果說十年前我絕對同意你的講法，因為那個時候受到自由經濟風潮，剛剛局長所說的，進入市場的多樣化，但我現在覺得，大陸最近的崛起，感覺到他們所呈現出來的是某種情況，政府力量介入，然後資源有效率的配置。這個有效率的配置，尤其是說形同規模經濟形成的效果，能遠遠大於個別廠商單打獨鬥所產生的功效。所以，這種情況之下，我是比照我們的這個時候，就這樣怕鬆綁，那我現在回過頭來，我現在其實真的是要問說，在這種產業，尤其是說物流產業，是需要某種的管制存在，它會產生一個某種一個功效，那他如果說，他今天全部都分散，每一個都做自己，那不可能。台灣物流業，沒有因為業者自己做自己，那倒不如接一些一點點，那這樣好不好。如果，是從一個政府政策的角度來看，可以去思考一下，也許是那種分行分業，或者是說管制性、限制性的某種程度用那種積極的方式，然後用他們能夠組合起來在那種情況下，台灣業真的需要。台灣如果說再沒有的話，看到那個大小，你看到一個整齊的三角洲起來，現在又再加了一個講說改建之後，我覺得不是說有沒有機會，不是說台灣現在這些要不要鬆綁，台灣如果再繼續鬆綁下去，我跟你講什麼機會都沒有。現在政府應該是說，怎麼樣整合一個民間的力量，然後讓它發生一個綜效後，然後來和對岸競爭。這種情況之下，政府需要去選擇，那政府去做選擇的話，沒有被選擇的就有意見，所以我是覺得，在這邊，我們可以去思考，market access 是進入的證照要不要緊，表面上看來是消極的，是不是說，有沒有存在一個積極的目的，可以思考說，看要怎麼把它整合起來。所以，我是覺得，十年前我們來講，我現在蠻會覺得說，像我們十年前，亞太營運中心其實也是選擇，那個時候，我們鮑理事長怎麼罵我的，他直接殺到經建會。這就是一個選擇，但是現在來講，反而就變成有點不做選擇這樣子。所以，我們自由貿易港，幾乎是沒有任何散開來的那種，幾乎是個別業者都可以成立自由貿易港區。按照你剛剛說的，政府管理規範，他只要符合就可以成立，所以在這種情況之下，有沒有必要重新做些思考。台灣不可能有 20 個杜拜，台灣能有一個杜拜就不錯了。台灣有沒有辦法把它變成一個杜拜或兩個杜拜，這個才是政府要去思考的。所以，我會覺得，從規模經濟角度來看，如果真的存在於可以發生配置的效果，那我覺得不妨思考一下。

饒平局長：

我覺得今天要把題目放在證照要不要合併延伸的問題，是可以延後到後續在去研究的問題但是要快今天兩個小時我們不要寄望把問題丟出來就可以了。

蘇雄義教授：

在我們這個 survey 的過程當中，其實業界有一個共同的思維，一些感覺比較台灣領導性業者，其實有國際貨照，他有一定的門檻，好像伍佰萬美金，他是覺得，假如沒有這個門檻，當然誰都可以進來，就變成很亂。大家殺價搶市場，假定說有這樣的一個門檻的話，那有實力的業者，他就可以繼續去加強，但是，你可以給他比較大個空間去發展。但是，對些中小企業來講，或者是維持過去現況，因為，台灣本身過去是中小企業，可能一點點職員就可以做很多事情，他可以去專注個別市場的利基。但是，你真正要做的是跟對岸競爭的話，一定要有 scale。但是，相對來講，因為你有職業，國際跨國公司看到他就比較願意跟你談。

林添財總經理：

我先提出一個問題，就是大家先去思考一下，目前台灣的物流環境，到底有沒有這個環境？再思考說，到底有沒有證照整合。因為，整照整合、更新整合、還有所謂的專業分工整合，如果今天有這個物流環境的話，證照整不整合那是個問題，因為業務自然會整合起來。那業務整合起來以後，自然會專業分工，那專業分工一整合起來以後，整個物流他才動的起來。就像剛剛十年前，既生瑜何生亮，有了這個自用保倉，發貨中心弄了一個物流中心，說實在，大家玩發貨中心的時候，你反而也愉快，因為那是自家花園在玩的。因為當初設立物流中心，局長記不記得，我們那時候在吵第八條、第九條、第十條、第十一條，物流中心這四個法條很清楚的定位，物流中心是自用保倉。那個時候還叫發貨中心，現在叫自用保倉。自用保倉的這個提升法，但是他的終旨還是事業主自己的經營，而不是 warehouse。畢竟台灣的物流市場已經萎縮掉了。萎縮掉了以後，我記得招商的時候找荷蘭的飛利浦，那時候在高雄加工出口區，他成立了自用保倉，也就是那時候的發貨中心。那時候要找他，把他變更成物流中心，他說我不玩，我玩這個我已經玩了很愉快了，因為，那時候物流中心要三億的資本，你一個事業主自己要經營的一個發貨中心一個 house 竟然要花到三億，他當然花不下去，他不想玩。因為，自用保倉只有兩千五百萬，這個差距太大了。因為，自用保倉當初的蓬勃發展，是所有台商吸金到大陸以後，自然而然大家都去申請。因為，在自家花園裡頭，他要怎麼做，說實在很方便，包含了所謂的 made in china，回到台灣以後，加工超過百分之三十五以上，它變成 made in Taiwan，他出去了，因為會成立這些自用保倉，因為他都是成了保稅工廠，因為保稅工廠規定，不能進口成品，可是，偏偏他把工廠移到大陸去，回來東西幾乎都是成品，所以他不符合保稅工廠的要點，所以，他不得不成立保稅倉庫，成立了以後這些東西回來還是 made in china，他在賣的時候，賣不上好價錢，所以有的是去跟保稅業務單位申請加工，改 made in Taiwan，有的呢，回來連標籤都不貼，沒有 made in china，出去的時候就變成 made in Taiwan，整個是翻了一倍的價錢。所以，當物流中心喊了半天，大家有沒有去思考說，我自用保倉把他升級，升到物流中心沒有人要去，因為，第一個，門檻太高了，他已經玩了不亦樂乎。所以說，淪為 warehouse 就是供人家進進出出的倉庫而已。所以，現在沒有一家物流中心賺錢的，幾乎都是

處於打平就不錯了。他會打平會賺錢是因為，物流中心還兼營了車隊。譬如車隊的運輸，他把他補貼回來。物流這個環境來講，其實台灣不管是空運承攬業、海運承攬業也好，他們對於這些物流的需求，還有物流的技術操作來講，他們是很成熟的。可是問題是，台灣提供給他們環境不夠。為什麼不夠？我舉個例子，那時候我們訂出來的遊戲規則 T6 跟 T7，T6 是空轉海，T7 是海轉空，這個大概是七八年了。空轉海還好，沒問題。海轉空，抱歉，沒有辦法做。為什麼沒有辦法做？因為，海運在進口倉單做申報的時候，他到底是要報一還是報二倉單類別。他報二是不是要轉到轉口商去。可是，當一個櫃子這個併櫃貨它理裡頭也有是一般進口貨，也有的是要轉口貨，他報了二，一個櫃子裡頭，有一部分是倉單類別報一，有的是帳單類別報二，糟糕啦，產生一個實務上一個問題。拆櫃的時候沒有辦法拆，到底是拆一般進口商，還是拆轉口商。如果你拆到一般進口商，對不起，你在 T6 之前，你要先辦 T1，把他轉到轉口商那，這樣子，整個法規晾在那邊動彈不得，所以說，今天應該是先由政府來營造一個物流的平台環境。讓這些能夠做到拆併轉，也就是說我零存整付，不是整存零付，讓物流業者把台灣做為一個 hub，從沿海各地，希望在寧波港還沒有亮起來的時候，其是從華北長江三峽以及別的地方，這些貨源幾乎是在台商的物流業者手上，可是，他們沒有辦法回到台灣來做整併。為什麼沒有辦法？因為他的這個通關方式卡住了，第二個，政府沒有提供他這麼優惠的租稅，所以，他沒有辦法回來。其實，台灣這個承攬業者來講，要做這些物流來講，他們是很容易很輕鬆，可是，他們不得不把這些貨轉到香港，轉到新加坡去，可是，他們那邊的成本，比台灣還要高，可是，台灣沒有辦法提供這些環境給他。你證照整合，到底你是要業務整合，還是證照整合。你如果業務能夠整合的話，大家專業分工，你證照整不整合，都是另外一回事，你只要夠資格的把一個物流平台構築下來，就像自由貿易港區一樣，那個時候，談到港區事業裡頭，既然還有港區貨站。這個港區貨站說實在，是一大敗筆，讓物流業者想在自由貿易港區，做轉口貨物的整併的時候，他就碰到一個瓶頸。那個時候，我們在總局開會的時候，我們在談需不需要再設立一個港區貨站，第二個，如果你今天真的是要吸引台商，把台灣做成一個平台，你應該要捨棄一些站。所謂的站控管，總共設計了 17 個站，你想想看，保稅工廠，頂多三站，自用保障兩站，你自貿港區需要 17 個站，而且是要遠端查核那等於全都錄。這是一個問題。第二個問題，如果台商今天要把自由貿易港區作為一個轉運平台，它必須要處處申報，要通報，何不把卸貨准單來取代所有的通報。把倉單取代所有的通報，因為它倉單申報我這個貨是要代轉的，所有航商他在碼頭都已經承租了這個碼頭的使用權，他就不需要在成立一個港區貨站。它整個倉庫就是他一個 hub。可是，那時候沒有辦法取得共識，包括經建會他也不同意這樣做，然後陸陸續續同意了以櫃代倉，後來又陸陸續續招不到商，陸陸續續鬆綁，所以我談到物流的一個面來講，有時候我們會發現說，既生瑜何生亮，就像剛剛，我們陳總所說的發貨中心、物流中心這樣子，自由貿易港區這些都是疊床架屋。剛剛提到，在福州不是有一個物流，那邊有人拋出一個問題出來，這個問題我不曉得有沒有傳回到我們國內的政府機關，以前當台商吸金到大陸的時候，我們是利用大陸的廉價人工來做加工，把這個

貨物行銷的世界各地，降低成本。可是，現在他們既然拋出了一個問題出來，大陸鞋子到處被人家扣反傾銷稅，所以，他想要利用台灣的自貿港區的加工，把一些鞋子半成品送到台灣的自貿港區加工，加工超過百分之三十五以後，可以標成 made in Taiwan，他就會逃避世界各國對他所謂的反傾銷稅，我那天聽到，我嚇了一跳，台灣現在變成淪為替人家做加工了。

饒平局長：

這有什麼不好？有生意過來有什麼不好？我都快沒有飯吃了，有錢賺就好了，替台灣賺錢有什麼不好？

林添財總經理：

也許是台灣的另外一次機會。大陸因為反傾銷稅之問題，有一些他根本就沒有辦法交出去，因為價錢上面你壓的太低，你提高了以後人家不買。

林添財總經理：

所有的鞋子都是做好的，就是鞋底沒做。因為，在工業局這個退稅標準裡，童鞋鞋底剛好占百分之三十五以上，所以，到台灣以後，把他車縫鞋底，剛好符合關稅法所規定，可以標 made in Taiwan。

洪辰冬董事長：

不過，這個東西一體兩面。如果，當你很多引進的時候，可能國外就會有所反應，所以對於 made in Taiwan 這種東西，我想國貿局的方案的訂定大家都蠻嚴謹的，他們對這種東西是很擔心的。原產地因為台灣不是像泰國東南亞這些國家，他們不 care，你進來我就 made in Thailand，他也沒有什麼原產地證明，可是，台灣的那種國際地位的背景很特殊，當然就是說，你如果把這個門開的太大的時候，人家國貿局可能開始頭痛，因為，國外可能開始要談經銷什麼之類的。那會不會造成什麼貿易的問題。

林桓副教授：

這個還好，我們按照 WTO 規定，他有一個認證的一個路線來講，像海關稅則的改變，那個部份，國貿局他們事實上並不會像有些其他國家直接把它改掉，我們國家這方面是不會擔心。

洪辰冬董事長：

其實，我最近送一個案子也是到海關。可是，他近來都變成只是說，他出去也是 made in Taiwan 可是，他本來就 made in Taiwan。可是，後來也碰到一些法規。台灣也有一些很好的產業景點，你看台灣三百公里什麼都有，把我們的工廠跟自由貿易要結合，這樣就會創造物流的商機，可是今天我在六月的時候去荷蘭，其實包括

我們駐外單位，他們也不知道什麼叫做自由貿易港口。

饒平局長：

現在台中港就是有這種，旁邊就是加工出口區，他們的自由貿易港區事業，會跟區位廠商合作。他加工很方便，這樣就是一個典型的。桃園航空城也可以，或者是說合作自由貿易港區做了某個程度，就可以賣到旁邊的工廠。像台中，加工出口區就在旁邊，他要生產的很容易，然後他交通方便就可以。因為自由貿易港區畢竟面積有限，他不可能做，他可能不夠了，後悔車太小，台灣港太多，所以這部分，自由貿易港區看是要跟區還是要跟本島的區外加工業。因為台灣的加工是很強的，他們現在是占到最大的一個，它們對國家的經濟有很重大的影響，別人沒辦法做到這樣子，這方面怎麼樣來一加一大於二的問題。

林桓副教授：

所以，以你們現在業者的角度來講，現在不是市場進入的 license，事實上，現在是 operation environment 那些是不是在一些法規也好，或者是一些相關配套措施也好，或者是一整個市場環境也好，這一些東西主要我們 concern 的地方。至於說再去回到頭去問說把時間花在進入市場的 license 我們不 care。我是自由貿易港區的業者，當然我覺得他應該還要更開放。其實，我們在等，因為自由貿易港區在等，如果，大家能夠繼續開放，很多自由貿易港裡面是沒有辦法執行的。做 MCC 要報 value 到哪裡有辦法報呢。自由貿易港有五張單子，可能 F5、T1~5 可能這些東西，我們看到的狀況，也希望說起碼現在自由貿易港有一個比較群者的單位，有沒有辦法去做一些改善，重點是證照的環境中，要創造一個有利經營的環境。

劉詩宗副司長：

因為你的證照目的，你建構這樣的市場，進入這樣的平台，目的何在？如果目的不存在，環境反而這個進入的門檻更重要，那就把它取消掉也沒有什麼不可以。如果，大家在乎的是經營的特許，就把它取消掉，讓我們的業者在經營上更方便。我記得，在香港只要一張公司執照，什麼都可以做了。所以，現有業者，尤其對我們洪董來講他要 10 張照都可以，還有在做資本額大概都 over 這個，所以大概都沒有太大問題。但是，對新進來的業者他的門檻，所以經建會才會請我們蘇教授做進一步 study。當然，延續剛剛提到的經營面、經營環境，我的感覺是比這個更重要。我有聽到有一些公會朋友意見，經建會好像透過蘇教授要把這些業者做為一個終結，讓這些公會都不存在，那也要有那個勇氣，這只是一個選擇方案之一，就像我有這個勇氣講出來，這些業別的特許我都可以不需要。以交通部來複審這些，我認為，可以不需要，如果台灣這真的是要大陸拼的話，這個是一個很重要的一個觀念。

林桓副教授：

這個真的和誰都沒有關係，為什麼？因為台灣有兩個法，一個叫商業團體法，一個叫工業團體法，所以，商業團體法裡面，他只要行業按照商業團體法的規定，必須要設立公會才加入公會。

劉詩宗副司長：

公共工程委員會解釋，去投標不需有會員證。問題是，規費沒辦法保障他們去投標。最近接到很多反應，我們送給公共工程委員會，最後解釋說，政府開標裡面，這只是參考，不是必要條件。所以，個別業者的團體的存在，其實是可以思考，但是不一定個別類別團體存在一定要用一個證照來表達。香港沒有特許的證照。但是他各個工商團體還是存在。所以不必然是工商團體法的關係。

林桓副教授：

其實回應你剛剛講的，長期以來，這個也是我的一個痛，我還記得那個時候，審計部審一個虧了兩億的案子，那個其實是一個問題，現在有個我們把進入市場的執照、行業執照跟經營業務的許可，把它弄回來，這是第一個問題。第二個問題，我們把形式上面的行業執照的標準，認為確保將來經營，可以達到某種程度的保障，所以換句話說，我們管頭不管尾，我們管前面不管後面，所以他在乎的是前面，所以說，為什麼要有資本額。回過頭來，我們大家都經營公司，資本額會保障消費者嗎？不會嗎。問題是說，我們對資本額，就存在一個迷思，當時在跟海關那邊討論的時候，很簡單，總要有一個門檻在那邊，要不然，一大堆人在那邊，所以，我們回過頭來講不好，如果說，按照這個，把它拿掉，那我會建議，回過頭來，我們到底需要什麼樣的一個經營條件。換句話說，需要我們進來的這些業者，它需要一個怎樣的經營條件，可以讓我們確保說他的一個 quality。我希望，一個進來的業者，能夠可以去遵循我的這個法規，這個規範。我以這個做為目的，然後反過來推論。好比說，我要確定他能夠像這邊要求保證金，我們是不是能夠倒過來思考說，如果他將來有任何違規的時候，我們確定他有責任保險會拿到。那我們還要不要保證金。如果這樣的話，再倒過來思考，是不是我們能協助他們保險公司，在裡面能夠某種程度的一種責任保險，不足，那保證金就不需要押在那裏。所以，做自主管理有什麼條件。一些條件加起來的話，理論上來講，都超過資本。但是，你不要把它說，一廢掉之後，完全就是後面後段都不管，還是要因為某種程度，你要達到一個規模，某種程度你要達到法定規範要求。但是我是覺得說，你們就可以把這個東西直接講出來，今天在有關於證照的部分，我是認為，那個形式的東西，我可以同意你拿掉，但是後面要經營的行為條件跟規範要重新去思考，要確保他會去執行，然後要去強調特定行為上面，我們能夠符合這個規範。當然，要求規範的前提，規範必須合理。我會認為說，在經營環境上面，真的就是我們一直很想做的一件事情，就是希望把他整個 process 全部寫出來。我們來檢討，確定都是一些必要性的要求的時候，我們回過頭來看，這些必要性會不會有些替代措施，還是找不到，這些都是非遵循不可，這個就是行為要做的。至於前段的一些市場的條件，後面經營，會有一些必須要負

擔的遵循成本，就會考慮到他要不要進來，而不是說，全部為所欲為，完全都不保，我跟你講不可能。近來的形式上面的管理，譬如說資本額幾億等等，那個不需要，反而是強調後面經營，你應該要有的條件，如果借這個機會，如果講來真可以積極的促使它，讓它變成是我們在講的發生。所以，我是覺得，在這個上面，可能真的是需要某種程度。

劉詩宗副司長：

公會其實是經營業務比較相近的。他們聚合一起，更何況我們有工商團體，所以，他公會有存在性質。林教授講的一個很重要，就是前半部是一種形式的東西，這個要不要存在，所以我是建議研究單位，應該是你方案向林教授講的那個大方向，那另外一個方案就是說，剛剛我們業界有提到，其實這些業別繼續存在，執照繼續存在，資本額繼續存在，但是另外你必須要告訴經建會，你在整個經營環境面要怎麼樣有一個 solution 出來，這是另外一個方案營造出來。即使基本上要兩個方案，一個是大方向，一個是，在現有的狀況之下你怎麼樣去跟經建會講這個證照，也不會節省台灣在國際的競爭，那個就是可能。所以我比較另外有個 minor 的東西，上一次回去我們民航局檢討航空貨物集散站，他的面積已經降下來了，上次開了兩次會，另外 25 公里裡面，所以他們現在重新在檢討 25 公里。上一次我們好像有一個公會，還是哪個業者提到，日本的案例。其實在台灣有很多，當然沒辦法都像我們還是要照顧一些比較中小企業。如果把 25 公里拿掉，我是覺得把台灣考慮區就好了，我們現在還在討論四個國際港對內分工，對外統合，所以四個國際港未來會走上對外稱呼叫台灣港，也就是港群觀念。重點就剛剛我們講的，四個對內，大家互相搶貨，不只四個，還五個互相搶貨，互相殺價貨運，對貨主很高興，對航商來講很高興，但對國家整體來講是戰力的節省，所以我從那樣子的概念，我也得到說我們那個貨櫃集散站，根本沒有必要去限制距離，機場幾公里，台灣那麼小，去限制沒有什麼意義，根本不需要去限制去把它切割開來。我們現在開始有些證照不標明什麼港什麼港，發出來港口裡也變了那個不是正式法律名詞，在法律上不存在，在實務上才存在，譬如說港口代理跟總代理沒有差別，你只要國外 assign 你就是總代理，國外不 assign 給你在法律上不存。

洪辰冬董事長：

其實，我們在講說洋山港的量，如果看歐洲阿姆斯特丹跟鹿特丹比起來，又比洋山還要大。如果我說以一個台灣港三百多公里，我不知道洋山有多少公里。(一百多公里)。所以我覺得貨櫃運輸量的多寡非常的重要，我是覺得說我們要發展一個國際物流，要成為一個 HUB 很困難，但現在時間在改變了，對我們越來越有利，以前歐洲公司都把 HUB 放在新加坡，因為中國不是市場，而且新加坡也有很好的設施。但現在變成中國是市場，而 HUB 也要跟著改變，台灣是不是他應該選擇的地方，這是第一點。第二，如果我是國外的廠商是該把 HUB 放在接近市場的地方還是放在台灣，以前放在台灣是沒有意義的，因為不通。但現在台灣通了，就有必要去思考，

既然是有這個意義那我們在法規的配合之上要怎麼他既然沒有強就不要做了一堆那看他有沒有這樣的機會的確市場在改變，中國現在平均每一個人的國民所得已經到三千多塊美金，他到六千的時候或是到八千的時候環境不一樣了，我們到八千的時候購買力大家都很有錢，所以也許三千到六千或是到八千，隔幾年的時間他就到了，如果那天到了，我們是不是已經在那裏成為 hub 的 center，如果那天到了我們還沒成，那我們就兩千多萬人就這麼完了。

林桓副教授：

所以，我們講到很重要的一點，因為你們現在港口就是一個稀有資源，他本來就是很小，這個東西再讓它互相競爭的話，所以，你們這樣做是對的，而且讓它變成是說形成一個港之後，然後讓他來跟另外一個港來競爭，不是我們互相殺來殺去殺的很快樂。

饒平局長：

他那個講的那麼簡單那個台北港他是 BOT 的他不要搶，抬高基隆港 123 中心，他搶人家，人家怎麼搶法，都不用活了，副司長講的好簡單，四港合一。

饒平局長：

海關有海關的立場，我一直認為我安全的條件又要變成為一的做法是什麼。我希望業者都大，我希望大，我不希望是小的。像自由貿易港區，隨便一個阿貓阿狗跟都可以。但是，想有相同的安全措施 control，我一直認為說，所有的業者包括承攬業，專門給我搞走私的，申請太容易了。我一直是希望走上大的，可能會得罪一些小的。剛才，聽到國家整理來講的話，我是希望說是大的。我在做一份研究報告來講的話，整合型的物流業者，它的競爭力是最大的。台北市電腦公會，他有做物流業者的交通部委託的報告，我有看物流業者是怎麼樣去，分誰賺的錢多，以整合型的為多，因為它的成本效益，而且成本也省很多，個別單打獨鬥，報關會報關。你是航空公司運輸業，也是什麼都是你，所以利潤最高的是你們，其他的業者就小了。所以，台灣要有經濟規模競爭力是要大，你還是在單打獨鬥，跟本規模不夠大，然後大的又受小的影響，小的可以競爭，那怎麼我最後，門口最好越緊越好好，但是又當初我們加入 WTO 說這個不行控制貿易商。

林桓副教授：

百分之八十的業者，從事百分之二十的，但是他們在管制上面，他們就不能夠說因為你比較大，回應你剛剛講的，你要怎麼達到這個效果，你要他遵循的一個，我說全部的管制，事實上都一樣的，但是，如果你有力量達到自主管理的話，我就讓你採取快速通關，那所謂的自主管理的量，譬如說，你要有一定的設備，你要有內控機制，在這種情況之下，可以有這種自主管理的快速通關，沒有辦法自主管理的，我沒有歧視你喔，你如果今天，你是一個人，你有辦法做到自主管理，你

一樣可以快速通關，但是你做不到，你不能用資本額，你不能用營運量說你今天資本額是五百億，所以你快速通關他資本額是兩千萬。

劉詩宗副司長：

我們現在改了，我們現在資本額不這樣寫。你投入營運的資本，投入營運，要經會計師認證。

林桓副教授：

你這個變成是營運資金這個 operation capital，其實也會有問題，所以，我會建議，美國他們整個做法倒過來，他就是講說，你有能力做到完全自主管理的話，我就要讓你快速通關，要不然的話，全部都因此營業，他的做法就這樣子嗎。所以，他沒有歧視，因為營資本額出現最大矛盾，假如我三千萬能夠達到你的標準，為什麼我營運資本要投入千萬，沒有道理。你說一定要三億，誰跟你說三億有效率，三千萬沒效率，也許我三千萬也有標準啊，所以，美國就用結果遵循法規的程度，你只要有辦法自主管理。所以他們在做查驗很重要，換句話說，會去做查驗，每半年會去檢查。那檢查，就是會去看你有沒有內扣，如果都沒有問題，那就可以繼續用，那如果有問題就會罰錢，幾次之後就吊銷執照，這樣小的沒話講，不是我歧視你小，你沒辦法自主管理。

饒平局長：

你的觀點跟我一樣，其實終結的目的是希望大的，手段上面不同，我是開始跟你講遠一點，你是說你進來以後，我在那邊訂條件，我現在台灣只容得下四個港，蓋第五個港就是不對，全台灣市場四家任何人都可以申請貿易商，我們現在很麻煩任何廠都可以申請進來，我不知道兩萬塊錢美金還多少錢。

林添財總經理：

剛剛你講的整合的這個問題，其實，空運量沒有海運量大，所以像整合型來講你非得起來做，例子就像那天講的。其實，台灣有很多海運承攬業開始整合，可是他們也沒有 care 證照，因為他們已經做到專業分工，台灣現在整個物流絕大部分都受限於在通關的限制上，所以他沒有辦法大展身手。小的物流他不叫做物流，今天搞了個證照，走私一票，證照不要了，那是什麼？大陸所謂的物流公司、快遞公司，找台灣小的快遞公司，就像我們上次在東吳做兩岸三地物流研討會，譬如說，以前我們規定議價歸議價，進出口通關的時候，關稅歸關稅，在攬貨的過程中，台灣也是一樣，大陸也是一樣，他不管你什麼或統包，我一公斤三十塊錢，保證讓你通關，在這麼一個情況之下，整個物流品質完全都被毀掉了，沒有所謂物流品質了，所以說，怎麼來營造，怎麼來說通關這個門檻能夠事實的解套，這個比證照整合不整合來的急迫性。就像我剛剛舉例，空轉海沒有問題，海轉空到處碰壁，除非你整櫃貨。

饒平局長：

當初我們就想過了，他只要把海運的貨物轉口貨報的進轉口倉，但是，你拆了以後，你可以把貨進到空運的出口倉去，因為你設轉口倉裡面。轉口貨物我們是申報的很籠統。現在特定區域裡面，轉口倉在管制區裡面，不能夠出管制區，但是你要轉的時候，是可以說申請轉到空運的出口倉裡去。

林添財總經理：

以海轉空來講，現在所有的貨櫃集散站，除了中國貨櫃跟興農貨櫃幾乎都是自主管理，時空背景不一樣。你以前沒有自主管理，你禁止內陸貨櫃集散站做海轉空的動作，你現在都自主管理了，你還禁止他做這個所謂海轉空的工作的話，說時在，我們現在只是在限制自己的物流平台而已。如果你也開放這一點的話，說實在，我們的一些海運承攬業者，他就會去跟貨櫃場做結盟，做結盟後自然貨就會流到台灣來，就不會流到新加坡、香港。

饒平局長：

為什麼轉口會是走私最嚴重的。第一個，貨櫃只要一下來，你在現場沒有抓到，馬上被掉包，貨櫃都一模一樣，而且，現在都可以自己弄了，你不要怪海關，海關是有海關的立場，海關我常常跟各位講，我們變成兩面人，我到內政部資安會報的時候，情資單位批評海關的風管怎麼管的，海關什麼沒有管的什麼什麼的。

洪辰冬董事長：

其實我非常了解海關立場，其實海關也希望變大。像我們我和政府做了一個合資新建，所有的廠都是港務局的，我們沒有半張是我們的，我們只有使用權，我們幫他蓋。像我們這種公司很擔心自己違法，因為自己違法是跟自己過不去，所以這個東西，包括我們內控的問題，要管的很嚴。就是說對海關來講，他也很放心。如果你有很多小公司，那個真的是大家亂七八糟，你也沒辦法管，其實物流公司它有很大的壓力。

我們自己把應該做的都做好。其實，我們是合法的公司，外面農地蓋起來的物流公司，都沒聽過他。一坪伍佰，外面才兩百伍，這就不用做。這個東西就是說，幾年前我們政策你要怎麼去應變，我們真的是要物流業者能夠主掌，今天任何一個物流業者他沒有 base 的 business，他怎麼會長大。今天我們做汽車的，我這個 model 可以拿到中國去做，我也可以拿到東南亞去做，其實是可以做的，問題是說，像我們汽車廠的供應鏈不好做，我看不到很多競爭對手，可是其實他的農地也說他是物流公司，兩家搞慘了，你也不用跟他玩啦，那我們合法公司，什麼都被限制。

饒平局長：

計畫經濟我是覺得，要有適當的進入門檻，然後適當的規律，這樣才可以大家活得下來，否則大家最後都每次講你們的港開完了，基隆港萎縮掉了，台北港開了。以後基隆港會不會，高雄會不會也萎縮。

洪辰冬董事長：

不過我想講到港口，港口他不是選美，基隆港北一女 50 歲了，台北港現在 18 歲，你說，選美比賽派 50 歲的？我們是真的要好好發展物流，我們要找有潛力的地方，大家好好做。

饒平局長：

現在空運的貨已經很少了。聽說是台北港要挖了，聽說廈門那邊直接過來。現在空運的貨不見了，跑到松山坐到金門，坐船過去，運費便宜一半，你說就是有人這樣搞。

林添財總經理：

你們可能在不久的將來，會接到一個所謂的申請開放整合。以前所謂的機器設備免稅，都只限定台北、台中、高雄、小三通，或者機器設備免稅。現在有人要提出申請，在金門跟馬祖也可以申報免稅機器，你們可能在不久的將來，一定會受到壓力，所以以前那時候小三通剛開始開放的時候，一天或一個月不會超過三十個，現在一天就將近三十個。

林清發顧問：

這樣子這個題目經建會為什麼提出來？你想想看提出來的原因，整個經建會對國際物流線時，大概這種國際物流都在辦這種案子。大概是九十年、九十一年、然後九十二年，這個經建會通過自由貿易港條例，那自由貿易港條例我記得非常清楚，自由貿易港條例實施了以後，要創造二兆元的商機，每年要增加 16 萬 9,359 人的就業機會，我們在想可以去查資料，這個我記的很清楚，我在想一直到經建會委託這個案子，他們就在說是不是證照太多的問題，然後就來個證照整合。

但是，國際物流在台灣沒有發展很好，這是事實。為什麼會有這種現象？我想我們今天最好是繞在這個主題。大家都跟我說，台灣這個轉運體、這個地理環境、還有地理位置、台灣的這些都這麼好，為什麼還做不出來？香港、新加坡、大陸都可以做得這麼好，為什麼台灣政府這麼用心，業者這麼信任政府還做不好？這就是我們今天要思考的議題。那我們在想，什麼叫物流業，所以他給我們的題目很大。運籌物流業，跟這個行業有關的 12 行業都包括進來。你要怎麼去研究，我大概把他歸成兩類：一個是動態，一個是靜態。動態是物流業者。有哪些物流業者？海空運業者、海空運承攬業，去做動態跟物流有關的動態的這些業者。靜態方面就剛大家所討論的，物流平台包括倉儲、倉庫、保稅倉庫這個集散站、科學園區；以及通關要怎麼通，包括海關相關作業、電腦作業、國際怎麼接軌，這是整個物流。明年，MSCI 要將我

們的股票市場要列入先進國家，所以我們現在算是先進國家。我想，我們的作業要用先進國家的標準衡量，應該不過份，所以按照這些業者在先進國家 OECD 裡面，除了韓國，裡面都不需要執照就可以做了。運輸業也好，輪船運送業也好，都可以做。如果說要變更，其實不是那麼難，而且這個去管制，現在的管制也幾乎都是報備的性質，沒有很大的公權力去介入，譬如說，對於貨損糾紛，政府也少去介入，參加他們理賠、仲裁什麼的。幾乎是很少管制，頂多做一些輔導措施。

很重要的是，物流平台怎麼去整合，而且這部分也是雞生蛋，蛋生雞的問題。你這個平台又分成兩個部份。雖然他虧損那麼多，我在想這不是在業者資本額的問題。問題就是說，你這個平台要怎麼去架構。我所認識的國外自由貿易港區，幾乎有兩個現象跟台灣不一樣。那為什麼要訂一個區域，然後這個區域讓他境內關外。這個很自由的區域，最主要是會聞到商機，這個商機是簡易加工，不是深層加工，貨物進來要留到三個月才出去。這個是一個很大的敗筆，自由貿易港區不是要做深層加工，自由貿易港區設的目的是要讓貨物快速流通，用速度來促進他薄利多銷的觀念。第二點，自由貿易港區在國外都是政府指定一塊地，整個就是自由貿易港區，這一塊地就是境內關外，跟新加坡、香港、美國一樣，這塊地就是自由貿易港區，那裡還要什麼通報，還要什麼自主管理？我的意思就是說，他們沒有所謂的自由貿易港區業者這個名稱，進去作業的就是業者。第三點，我們縣市政府也可以去申請，科學園區、保稅倉庫也可以去申請，自由貿易港區就是在港內，怎麼會在港區三十公里以外區去申請，這在其他國家自由貿易港區法是沒有的。

所以我是覺得，這個題目，幾個重點不是在前面那個動態的業者執照整合，我是在後面平台，怎麼去美化，怎麼去改善。那這個平台怎麼去改善的問題，我是覺得，海關他們責任是很大，今天台灣的這個環境，為什麼不能成長？就是因為這個大家怕小偷太多，結果也就把他管得很嚴，結果，這一個賭場沒有人在賭博，就沒有輸贏，沒有輸贏就沒有錢賺，那你開賭場的目的是在哪裡？所以我們要想想以賭場的觀念，來經營自由貿易港區。

林清發顧問：

為什麼會有速度的問題，我這裡在補充一下，航空的變化都是以這個有業者為主，他可以一直讓執照打直，但是現在很多問題就是說，國際物流業者的規模是不是比長榮陽明都還要大。但是，他竟然在執照只申請所謂的 forwarder，它的規模很大，但是在我們國內稅務法裡面沒有一個地位很難，他就是要一張張執照，連他譬如說他只要申請一張執照，所有執照打死，所有你都要升級，所以我是覺得說這個對於國際這種大型的整合型物流，它的生存空間沒有給他，沒有承認到他的地位，我在想現在我們國家要的就是說你要這種大型業者，他才可能讓它變成一個 hub，但是問題就是這個，我們要拼拼，因為有這個大的業者，我們台灣才有基本辨識。現在整個全世界的運輸業，你說不管海空運業者，不管是對面都是大型化，所以我想，

如果說我們這點不能讓國際物流大型業者進來，事實上我們的發展沒有這個龍頭的代理，不管是轉運設備的改善，都會比人家大。

洪辰冬董事長：

其實剛才第二點，我們也不要責備海關，海關其實都在改。我跟海關已經交往了好多年，你說成立自由貿易港區，這樣講講一年了，你說成立自由貿易港區，你說港口裡面並沒有物流的觀念，自由貿易港也沒有物流的觀念，可試做的十七張表格，那物流公司誰做得到。可是，現在已經在改了，我們以前沒有辦法成為 hub，是因為我們跟中國不開，現在開了，就變成有機會。現在是說，我們的環境該改的繼續，改的環境要創造出來，那至於說物流公司，或是在港口裡面的這些公司，只要你進去，我也覺得說，港口來要有一些合資興建等等，那這些東西如果在匯率上比較安心。譬如說，今天的港區的土地租金，是跟外面的租金連結的，那這個誰敢來做，你物流公司放下去，他可能二十年都不改，因為折舊二十年，他可能從一萬二漲到十萬，他怎麼經營，這有很多制度，在港口裡面是需要修訂的，自由貿易港交通能不能有一些思考，指與新加坡、香港我們還沒做出來，我們如果做出來，一定比他們還要厲害。

劉詩宗副司長：

新加坡是獨立國家，那我們還有一個觀念就是說，想要把港區裡面的土地租金，他是用公告地價轉至坪價，那現在地方政府跟內政部不認為在基隆市另外挖一個特區，然後這個公告地價是另外特別的，這個他不能接受。所以，我現在修商港法，我是要同仁些把它放進去，然後到院裡面去讓院長去做裁定。因為，妳那個公告定價下不來，你那個 5% 降到 1% 那個很大，降百分比沒有意義，所以這個我最近在修商港法，也是等於是得罪內政部那邊，它就是計劃整個系統，包括那些教授都得罪，你在破壞中華民國政府都市計畫國土，不可以分割，如果你不這樣切，確實是有問題這個沒有錯。

林添財總經理：

當初，那個台積物流港務局就會簽下來。但是，他現在就在招商，招商目的不在轉錢，他只要進駐廠商幫她分擔租金就好了。他甚至可以幫你蓋，你要客製化的倉庫，要怎麼蓋他都幫你蓋，問題是，我當初有三個 forward 拜託我牽線，那個地方就是延伸，可是，問題一談到租金的時候，他本來想申請港局四個月專門做轉口的，就是拆併轉 MCC，結果談到最後問到最後租金，台積他沒辦法，請我跟港務局，幫台積負擔不要讓他賠錢那麼多。

蘇雄義教授：

我覺得下一個研究的課題在國際物流發展，應該是很清楚把一些問題點出來。

朱興榮總經理：

前提就是，台灣是不是一個自由的環境，那這個進入門檻是不是應該執照來做一個門檻。不過我們更關心的是第三題，整個主管機關，目前大家都知道，我們整個橫跨，不單單是產業。事實上，我們的主管機關，橫跨交通部、財政部、內政部、經濟部都有。我記得有一次，我們在跟主委見面的時候，主委就直接跟我說，你覺得哪一部是你們的主管？坦白講，我們也很混淆交通運輸的部分，交通部航空部分，民航局海關部份，財政部，很多的東西對我們來講，很多的法規在綁。我覺得，從這次的研討，聽了大家的寶貴意見，其實讓我們個人有一些省思。我們在談台灣的物流業，其實很多。過去小弟的經驗不多，台灣的很多報關行物流中心、倉儲業都是一直在克服的。那我們看，未來十年，我們要建立台灣整個物流業的整合，不能去排除掉吸引近來的這些，製造基地不在台灣，台商它可能是任何產業，這部分跟我們現在的整個法規也好，邏輯思考也其實不太一樣。我們的整個設施，整個法規，整個要求，甚至經營環境，事實上應該從更開放的國際貨物來考慮，而不單單只考慮台灣本身技術。或者台商不管是深層加工，我覺得可能要看得更寬一點才有辦法。我覺得，某種程度上，他們在創造大家都喜歡去的那個環境。其實，包含了很多。也許成本不是最便宜的，但是對他來說，是最容易去營建的，最容易去墾地的，最容易去 manage 的。今天台灣的环境，其實對 fedex 來講，已經很好，不過我覺得還有機會讓我們更容易去 manage，更容易去預期。其實台灣海關這部份進步得很快。但是記得就說，你必須要跟漸進國家一起去競爭的時候，其實這部份就需要更開放，也許不好意思，我講的不是很具體，但是，原則上來說，當然以我們這幾家。不過，這個東西能夠整合，能夠像香港的模式，一張執照去讓未來我們跟主管機關的互動。我們希望能夠，然後有一個好的對應的窗口，然後直接可以單一窗口。坦白講，我們現以美國來講，他也是交通單位，也是有海關單位，以經營面來看主要是交通單位管轄。

饒平局長：

連美國自由貿易港區接管，是海關比較重要。但是他是 operation，他法規的一個上面，但是 operator 各港區所有的。

蘇雄義教授：

他國際物流關於 FTZ，事實上，他有一個完整的法規及相關的主管機關，他怎麼去授權他的機場跟港口，讓他可以變成一個算是自由貿易港區的一個證照單位。但是他那邊跟我們的不一樣，我們當初在定的時候，是因為考量到台灣的特殊環境，所以他是編在港區裡面，可是美國的都是港區以外，跨設一個很大的區塊。因為這樣子，它比較是進口的考量。但是，機場跟海港都是港口，也是相鄰地方化一個 port，他不是自港區裡面，但是我港區新加坡也是在港區外。

林清發顧問：

事實上，現在兩岸變化，照理現在看起來好像是樣樣得心應手，事實上，在我看起來並不是這個樣子。中共在這方面，他們開放是有他的整個時間表和步驟。

劉詩宗副司長：

現在就是說，外商比較吃虧一點，反而會有國籍的問題。外商可能要操縱面，更好操縱的話，到台灣來成立公司百分四十九的股權。

洪辰冬董事長：

對於兩岸的航線航權，海運怎麼開，因為中國物流也已經變成他是中國的物流公司，都跟製造商綁在一起，然後發展，這是他們的發展心態。台灣未來如果說兩岸找一塊地基的話，我們物流業如果讓兩岸的海運很暢通，你盡量開放的越多。

劉詩宗副司長：

現在是兩岸的船在跑大三通，然後有部分的漁船可以跑境外海域，中心是在保留，保留給老外，他有一個走直航，但是他的落地沒有允許，差別是這樣，現在就剛剛洪董提到一個重點，就是說航線的配置。我覺得要跟貨主去協和，否則你包括我們港務局，現在我們大概去找物流業者，現在的製造業者，鎖定在行上，因為你其實把航商的客戶掌握在手裡面，客戶就會跟航商講說，我指定你去高雄港，我們現在是從貿易向來思考物流業，等他講說我就是利用高雄港。

林清發顧問：

理論上，如果充分開放我們貨量應該要增加，但是實際上不一定，譬如說這個上海的港口，他們做一條，理面反而說搶來搶去。

劉詩宗副司長：

我比較擔心空運的航權那一部分，貨運的限制還有機腹載貨不能處理，那個有點像他們這樣限制住，那個是反而我一樣都在，因為空運這塊，其實我們的點大概都確定了，國外我們從台灣出去的航網都確定了，老共都出去的航網，剛開始因為美國歐美才給他部份的，對他來講，老共很怕歐美幾個部分，幾個進去搶，那要繼續談，可是我覺得空運比較難談，因為他比較可以用很多理由來擋，比較難，也不是說談不成，要看大陸講的時候，希望只做對台灣人民有意義的事。

蘇雄義教授：

台灣未來的機會感覺上還蠻多的，現在的關鍵問題是經營環境、經營條件可以更開放的問題，而這些問題大家都寄望經濟部，但經濟部卻解決不了問題，因為跟國際物流較有關的主要是交通部和海關，但交通部和海關目前並沒有一個合適的機制。所以經營環境、經營條件的問題主要還是涉及到單一主管機關的部分。

附錄六：委託研究案期末報告會議紀錄

<p>會議日期：98年9月8日</p>	<p>時間：PM14:30~16:30</p>	<p>地點： 經建會財經法制協調中心 一樓會議室</p>																								
<p>討論事項：我國運籌物流業執照整合可行性研究期中報告</p>																										
<p>審查人員：李柏峰顧問、陳松照經理、楊庶平理事長</p>																										
<p>與會專家：</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%;">經建會財經法制協調服務中心</td> <td>蔡文傑副主任</td> </tr> <tr> <td>經建會財經法制協調服務中心</td> <td>姜誌貞組長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>陳嵐君專員</td> </tr> <tr> <td></td> <td>張琇涵科員</td> </tr> <tr> <td></td> <td>林瑋婷科員</td> </tr> <tr> <td>交通部基隆港務局</td> <td>曹至宏副處長</td> </tr> <tr> <td>經濟部商業司</td> <td>李勇毅技士</td> </tr> <tr> <td>財政部關政司第三科</td> <td>張淑娟科長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>蔡文瑾課員</td> </tr> <tr> <td>財政部關稅總局保稅處</td> <td>關筱娟稽查</td> </tr> <tr> <td>財政部關稅總局徵課處</td> <td>葉如茵科長</td> </tr> <tr> <td></td> <td>張耀云編審</td> </tr> </table>			經建會財經法制協調服務中心	蔡文傑副主任	經建會財經法制協調服務中心	姜誌貞組長		陳嵐君專員		張琇涵科員		林瑋婷科員	交通部基隆港務局	曹至宏副處長	經濟部商業司	李勇毅技士	財政部關政司第三科	張淑娟科長		蔡文瑾課員	財政部關稅總局保稅處	關筱娟稽查	財政部關稅總局徵課處	葉如茵科長		張耀云編審
經建會財經法制協調服務中心	蔡文傑副主任																									
經建會財經法制協調服務中心	姜誌貞組長																									
	陳嵐君專員																									
	張琇涵科員																									
	林瑋婷科員																									
交通部基隆港務局	曹至宏副處長																									
經濟部商業司	李勇毅技士																									
財政部關政司第三科	張淑娟科長																									
	蔡文瑾課員																									
財政部關稅總局保稅處	關筱娟稽查																									
財政部關稅總局徵課處	葉如茵科長																									
	張耀云編審																									
<p>會議內容</p>																										

一、給研究團隊建議

(一)李柏峰會長

1. 本案期末研究報告尚缺漏荷蘭物流法規部分，與委託單位所訂比較 4 個標竿國家物流法規之研究需求未符，請研究單位予以補充說明。
2. 研究團隊曾針對本研究主題進行問卷調查及三場專家座談會，但未於期末報告內提供問卷內容及各場次座談會討論題綱，請研究單位予以補充以臻完善。
3. 整合單一窗口須各主管機關取得共識，此非短期可蹴；建議參照 APEC 會議結論，於國內先行建立統一事權的權責機關或成立全國性的物流法規資料庫。
4. 標竿國家中新加坡係採單一證照制度，而香港僅以公司組織規範物流行業；建議研究團隊可再進行深入比較星、港二者制度之優缺點，並提出較適合我國之作法，以作為我國改進的參考。

(二)陳松造經理

1. 就產業面而言，證照整合係採全面性整合抑或特定產業的證照整合方式，應視當下產業發展的契機而定。
2. 就行政面而言，建議應結合物流行業分類進行深入分析，以明瞭何者係涉及證照整合的主管機關；並探討併行審查（如籌設階段與核發許可階段併予審查）的可行性。
3. 就法制面而言，建議法規應有彈性的空間，以利業者進行跨業經營；例如，對於營運項目之規範，建議宜採負面列舉方式為之，以利業者新增營運項目。
4. 期末報告於第 72 頁建議以交通部為主導國際物流事業的主管機關，此結論過於輕率，請研究單位予以考量修正。

二、研究團隊回應

(一)李峰會長建議

1. 已於第 47 頁中說明。
2. 已將討論題綱補充完成。
3. 謝謝委員建議，可做為往後相關研究的參考依據。
4. 謝謝委員建議，本次研究由於時間與經費之限制，只針對香港和新加坡的法規進行初步整理，建議後續相關研究可將此做為研究方向。

1. 謝謝委員的指教。
2. 於本報告第四章中有參考委員建議進行論述。
3. 謝謝委員的建議。
4. 已完成修改，請參考第 75 頁。

(三) 楊庶平常務董事

1. 關於資本額差異部分，因實體業者較服務業者需投入更多資產，且各行業資本額結構未盡相同，應再就實體業與服務業予以區分並深入探討。
2. 總體而言，研究團隊應就訪談與專家座談會議內容，提出更具體的建議：例如證照應如何分級、保證金應如何配合分級而訂定等。
3. 研究報告裡多次提及我國有 19 種物流行業分類，請研究單位補充並具體說明。

(四) 張淑娟科長

1. 期末報告第 36 頁提及物流中心向海關申請核准登記者，實收資本額應在新臺幣二億元以上；現已修正調降為新臺幣一億五千萬元以上，請研究單位更正。
2. 配合廢除營利事業統一登記證，現今業者得僅提供公司或營利事業登記證明文件替代，財政部未來亦考量將取消書面證明而以網站查詢代之；財政部亦贊同研究團隊所建議之採取電子化通關作業措施。
3. 業者反應現今海關查驗比例過高，惟查驗係風險管理機制的運用，財政部將研議如何再行調整，以兼顧業者希望降低查驗比例之需求與提高命中率之行政效能考量。
4. 單一窗口與跨關區連線均涉及跨部會業務事項，須與其他相關部會再行研議。
5. 期末報告第 72 頁建議將物流中心的管轄權移轉至交通部，使物流中心業者位階提升至同自由港區事業，因後者有其特定管轄範圍，此部分整合可能性不大，請研究單位予以修正。

(五) 葉如茵科長

1. 跨關區業務目前僅限於自由貿易港區方可進行，原因係業者反應開放後將會影響眾多小型報關行的營運生計。

1. 本報告第四章第一節有參考委員之建議進行論述。

2. 本次研究目的在於提出法規可改進方向之建議，至於進一步詳細的政策執行方向之建議，可做為後續相關研究可將此做為研究方向。

3. 請參考第 35 頁。

1. 已修正。

2. 謝謝委員之意見分享。

3. 謝謝委員之意見分享。

4. 謝謝委員之意見分享。

5. 已修正完成。

1. 謝謝委員之意見分享。

2. 未來將朝向「單一關區」方向發展，因此轉運申請書等相關行政程序亦將隨之逐步簡化。

(六) 李勇毅技士

1. 期末報告第 3 頁及第 64 頁提到，經濟部商業司對物流業者定義係「從事倉儲、理貨、行銷、批發、運送等營業項目，含其中三者」，此部分似有誤解，請研究單位修正。商業司表示，對於公司所屬行業之認定係「業者於辦理公司名稱登記時，其公司名稱如欲冠上『物流』二字，公司營業項目至少需登記有倉儲業及理貨包裝業或倉儲業及運輸業」。
2. 期末報告第 19 頁提及，新加坡的進出口規費為標竿國中最低，但報告中並未納入荷蘭的部分，故對此結論持保留態度；其次，同頁亦提及香港係「國內物流成本表現最佳」，惟 LPI 係以數據越小者表現越差，研究團隊似有誤解；再者，同頁提到南韓有二個面向比台灣好，實則南韓僅「物流能力」優於台灣。以上內容併請研究單位全面檢視後，予以修正。
3. 期末報告第 54 頁表 2.3.1 有關管轄機關部分，近期南韓已歷經一次政府組織整併，以表中財政經濟部為例，現已合併至企劃財政部，是以本表管轄機關部分研究單位應全面檢視，予以修正。

(七) 曹至宏副處長

1. 研究團隊於審查會議所提諸多口頭建議，較書面報告更加具體，應納入書面報告修改範圍內，以為完整。
2. 研究團隊為中立學術單位，應較行政機關更有立場大膽明確提出關於物流業法規鬆綁的具體方案。
3. 研究團隊除指出問題外（例如物流業整併對業者的衝擊等），尚應提出具體的解決方式，方有助於行政機關進行改革。

2. 謝謝委員之意見分享。

1. 已完成修正請參考第 3 頁和第 67 頁。

2. 已完成修正，請參考第 19 頁和第 20 頁。

3. 已完成修正，請參考第 53 頁。

1. 謝謝委員之建議，會將審查會議之建議納入結案報告之修改。

2. 本次研究目的在於提出法規可改進方向之建議，至於進一步詳細的政策執行方向和具體解決方式之建議，可做為後續相關研究可將此做為研究方向。

(八)經建會財經法制協調中心

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. 期末報告第 3 頁引述「經建會並估算自由港區至 2007 年，政府將只要以極少之投資，即可創造各種效益 2 兆元，及增加就業 16 萬 9,359 人」，惟查前開文句係出自本會於民國 91 年委託中華經濟研究院之「營運總部計畫影響評估分析」研究報告，並經該受託單位於首頁特別加註「本報告內容純係受託單位中華經濟研究院之觀點，不應引申為行政院經濟建設委員會之意見」，請研究單位併同修正。2. (二) 研究單位於期末報告第 24 頁及第 25 頁引用林正章教授發表於「2007 年台灣物流年鑑」一文之 19 種行業類型，以下並分別於第 35 頁、第 55 頁及第 59 頁提及此項分類，請補充說明其與第 27 頁本研究進行訪談與問卷調查所取樣 5 大類「行業分類定義」之關聯性為何。3. 本研究報告內文、圖表如涉及資料引用，請加註來源出處（含頁碼），並納入參考文獻內；而非僅於正文內以括弧簡略標記。凡引用網站資料者，應註明網址及造訪日期，以確保係最新資訊。4. 請研究單位於提送修正後之期末報告首頁，加註「本報告純係受託單位之觀點，不應引申為經建會之意見」。 | <ol style="list-style-type: none">1. 已完成修正。2. 已根據中心之建議完成修正和補充。3. 已根據中心之建議完成修正和補充。4. 已於封面中加註。 |
|---|---|

我國運籌物流業執照整合可行性研究/蘇雄義計畫
主持；林桓協同計畫主持。—初版。—台北市：行政
院經濟建設委員會，民 98

面：表，公分

編號：(98)048.904

委託單位：行政院經濟建設委員會

研究單位：財團法人東吳大學

物流管理

496

我國運籌物流業執照整合可行性研究

計畫主持人：蘇雄義

協同計畫主持人：林桓

委託單位：行政院經濟建設委員會

研究單位：財團法人東吳大學

出版機關：行政院經濟建設委員會

電話：02-23165300

地址：臺北市寶慶路 3 號

網址：<http://www.cepd.gov.tw/>

出版年月：中華民國 98 年 10 月

版次：初版 刷次：第 1 刷

編號：(98)048.904 (平裝)