

行政院 93 年 11 月 10 日第 2914 次會議通過

行政院 93 年 11 月 15 日院臺經字第 0930051134 號函核定

流通服務業 發展綱領及行動方案

旗艦計畫：推動物流聯盟計畫

主軸措施：推動設立商業發展研究院

建構無縫國際複合運輸通路

Brighten Taiwan's SMILE

經濟部

交通部

財政部

行政院經濟建設委員會

中華民國 93 年 12 月

目 錄

壹、流通服務業產業分析	95
一、前言	95
二、發展現況	95
三、面臨問題	107
四、發展策略	110
五、發展願景及目標	110
貳、流通服務業發展綱領	112
一、緣起	112
二、基本原則及理念	112
三、目標	112
四、發展策略及具體措施	113
參、流通服務業發展綱領及行動方案（分工表）	115
肆、流通服務業旗艦計畫或主軸措施	130
■ 旗艦計畫：推動物流聯盟計畫	130
■ 主軸措施：推動設立商業發展研究院	134
■ 主軸措施：建構無縫國際複合運輸通路	140

壹、流通服務業產業分析

一、前言

我國產業一向以優異的製造能力為世所稱羨，然隨著國際經貿環境的變遷，相對優勢之消長，使國內企業必須進行國際性的佈局，逐漸將製造基地移往其他地區，使得我國製造業產值下滑，取而代之為服務業的成長。

商業流通活動為國內很重要的服務型態，其中以批發零售業為面對最終消費者的主要經營業者，物流業則扮演製造業、批發業與零售業等上下游產業之間運輸倉儲的後勤支援角色，對於企業追求顧客滿意，以及流通成本的降低有關鍵性的影響。

為強化國內廠商掌握競爭優勢並擴大附加價值，流通服務業可協助廠商在垂直整合上縮短流通過程，在水平擴充上，降低成本，故為提升我國產業競爭力，強化流通服務業之能力是不可或缺的關鍵要素。因此我國物流業於面臨國際競爭時，基礎建設的加強、營運環境的健全、與國際接軌能力的提升及人才之培育等皆為值得深入探討的課題。

二、發展現況

(一) 產業範疇

國內對於流通服務業範圍的界定尚無一致的標準，有以業態界定者，也有依生產流程或以行業別進行界定者。

大抵上，流通服務業之定義，可區分為狹義及廣義兩種，分別為：

1. 狹義的流通服務業：指生產者製造完成商品後，將最

終產品及服務移轉至最終消費者過程之經濟連結活動。

2. 廣義的流通服務業：指生產者完成商品及服務所涉及之移轉、連結活動，以及將商品完成後移轉至最終使用者（包括生產者和消費者）之經濟活動皆屬之。

本方案在此將流通服務業之範圍界定為，連結商品與服務自生產者移轉至最終使用者的商流與物流活動，而與資訊流與金流活動有相關之產業則為流通相關產業。

鑑於產業資料蒐集之集中度，以及統計資料的完整性，本方案流通服務業以批發、零售與物流業三者為主體。當中物流業之對象範圍依據行政院主計處 90 年度修訂之「中華民國行業標準分類」，係以除客運之外的運輸倉儲業為主，包含的業態有鐵路運輸業、汽車貨運業、海洋水運業、民用航空運輸業、儲配運輸物流業、報關業、船務代理業、陸上貨運承攬業、海洋貨運承攬業、航空貨運承攬業、陸上運輸輔助業、港埠業、其他水上運輸輔助業、倉儲業與快遞服務業等。

（二）產值及就業人數

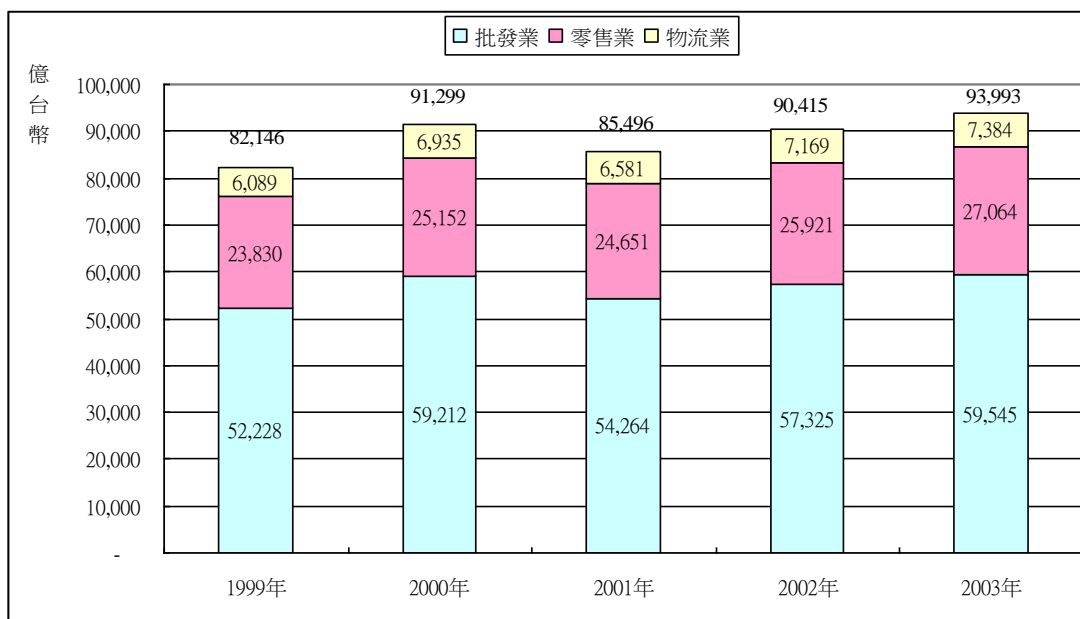
1. 產值

流通服務業產值尚由批發、零售與物流業之營業收入來計算，整體產值 1999 年即達到 8.2 兆元，2002 年增加至 9 兆元，2003 年更擴大到 9.4 兆之規模（如圖一）。以結構組成來看，以批發業所佔之比重最大，約佔 63%；其次為零售業約佔 29%；物流業為 8% 左右。而在成長率方面，則以物流業近五年平均市場成長率

最高，約 5.2%。

以整體流通服務業佔台灣服務業部門之營收比例而言，2001 年約佔 55.6%，2003 年則達到 58.0%，可見流通服務業對全國服務業營收影響很大。

圖一：國內流通服務業之市場規模



資料來源：經濟部商業動態；行政院主計處；工研院經資中心
(2004.08)

註：物流業之統計資料為運輸倉儲業已扣除客運部分

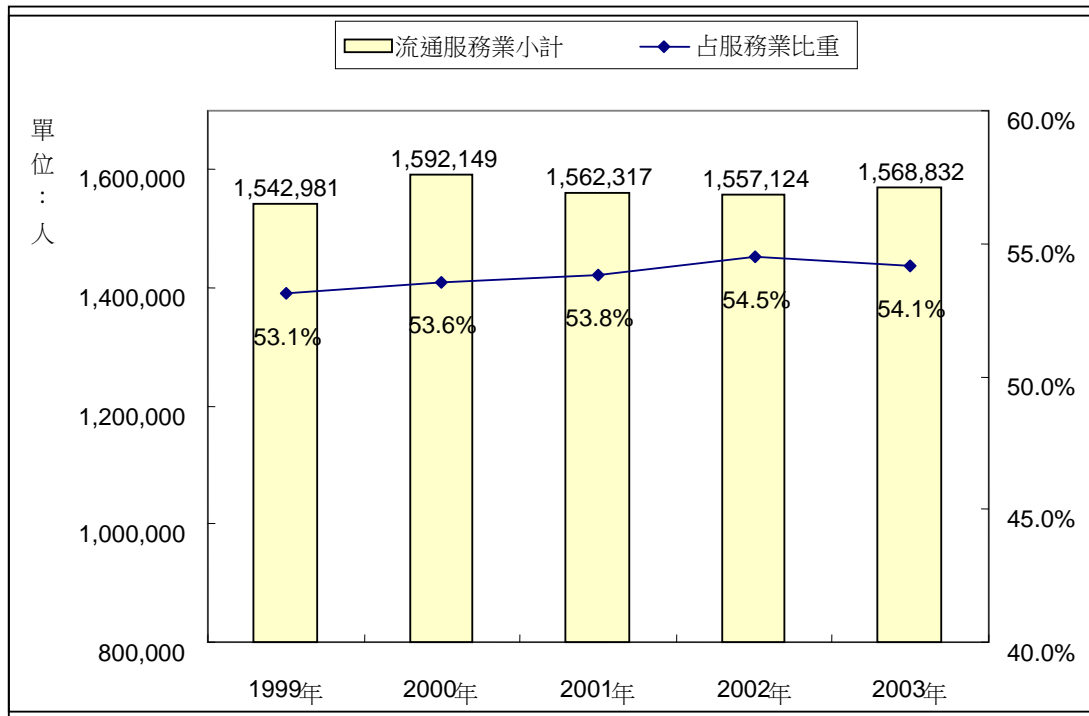
2. 就業人口

根據行政院主計處所發佈之中華民國統計月報數據指出，批發及零售業之總受雇人員數，由 1999 年約 1333 萬人之規模，增加至 2003 年 137.9 萬人，近五年來之平均成長率約為 0.86%。另依據交通部統計處資料估算，國內物流業之就業人口數在 2001 年約為 20 萬人，2002 年受到全球景氣低迷所致，就業人口數下降至 19 萬人之規模，延續至 2003 年在物流業就業人口方面，仍維持在 19 萬人左右，並沒有太大的變化。

以整體流通服務業而言，就業人口由 1999 年 154.3 萬人，增加至 2003 年的 156.9 萬人，約佔服務業總就業人口數量之 54.1%，其次為金融及保險業之 12%（如圖二）。

圖二：國內流通服務業之受雇人員規模

單位：人



資料來源：中華民國統計月報；交通部統計處；工研院經資中心 (2004.08)

註：此物流業人員統計，即為汽車貨運業、運輸服務業、海洋水運業、港埠業、航空運輸業，以及倉儲業之受雇人員數加總。

(三) 產業特性

1. 零售批發業

(1) 連鎖化與專業化

隨著消費者對價格敏感度的增加，業者進行連鎖化以擴大商店數量、透過共同採購擴大採購規模、降低進貨成本，同時可享規模經濟的好處。又由於現代化零售批發業所需面對及管理的

事務日趨龐雜，未來經營將需進一步結合其他與金流、資訊流相關之產業與廣告行銷的力量，進行專業分工。

(2) 業態多樣化，商品多元化、差別化

由於消費者偏好不同且多元，使得業者利用市場區隔，針對不同客層形成的各種業態，以增加獲利空間。加上電子商務的發展，通路之間將持續競合，使得業態與商品更趨多樣化，提供不同市場差別化的商品，給予消費者多元的選擇。

(3) 產業持續整合

由於零售市場競爭激烈，批發零售業已有向後整合物流作業和參與製造業的趨勢，朝向垂直與水平整合的方向發展。例如統一企業整合了上游製造如統一食品、物流配送如捷盟行銷，以及零售如 7-11 與家樂福等；以及透過同業態之間透過多角化進行整合或是企業透過連鎖方式佔有市場，以追求更高經濟效益。

(4) 大型化之趨勢

為了在競爭激烈的市場上取得利基，批發零售業將朝向大型化方向發展，不僅增加賣場面積與商品品項滿足消費者「一次購足」的需求，企業也將朝向擴大連鎖據點的分布發展。

2. 物流業

(1) 經營規模差異大

國內業者以中小型企業為主，資本額分佈在 5,000 萬元以下最多，而海空運承攬業者更是多數業者在 1,000 萬元以下之規模。然而也不乏大型航空、海運或陸運運輸業者，資本規模動輒超過 5 億元以上，顯示物流業者在經營規模上差距大。另一方面，國內廠商以 100 人以下居最大宗，惟小型廠商僅有數十人之規模，相對卻也有上千

人的大型企業。

(2) 少量多樣、高頻率配送需求

微利時代的來臨，使得企業致力於成本的控制，現代零售通路會依自己的需求來要求製造商和物流配送業者，能夠符合“多樣少量”的配送要求，為配合此要求，物流業者之運作模式也走向多樣、少量、高頻率之物流配送特性，以滿足客戶的要求。

(3) IT技術應用增加

資訊技術基本上是物流活動進步的一個促成者，不僅構成現代物流體系重要部分，也提高整體服務效率之表現。尤其全球資料處理和網際網路整合系統發展迅速，以及無線射頻辨識 (Radio Frequency Identification, RFID) 技術應用之推展下，整個 IT 技術應用使得對於貨物控管掌握範圍，已經由公司內部經營管理層面拓展至所有合作者的供應鏈，甚至橫跨國界做為全球運籌的有利工具。

(4) 全方位服務功能

為能在限定的時間內，將產品如質如量的在最低的運送成本之下，送到正確的場地給正確的客戶，國內業者經營範圍不斷擴大到資訊情報服務、流通加工、進出口承攬、報關、保稅倉庫與宅配等增值服務，提供完整物流服務的方式，以應付變化激烈的商業活動。

(5) 全球性經營

隨著製造業紛紛將生產據點移向海外，國內的貨物量雖然減少，但是針對海外生產據點的零件、半成品出口量增加，從海外生產據點進口量相對增加，因此面對國際間貨物流通的活絡化，物流業者也走向全球化佈局。

(四) SWOT分析

我國流通服務業在發展的過程中，面臨許多挑戰與衝擊。透過 SWOT 分析，可瞭解國內目前在流通運輸服務上的優劣勢、威脅與機會，茲表列如下：

表一 我國流通服務業之 SWOT 分析

優勢 (Strength)	弱勢 (Weakness)
<ol style="list-style-type: none">1.資訊化程度高：客戶維修、採購、庫存管理等利用資訊科技，降低成本，減少錯誤。2.通路結構成熟：上下游廠商結構完整，物流/物勤支援能力強。3.掌握當地客戶消費需求。	<ol style="list-style-type: none">1.人力資源不足：基層與管理人力流動率過高，跨國經營資訊科技與其整合概念的人員不足。2.法令障礙：存在不合時宜的法規，且業務散見各政府機關，申辦不便且流程過長。3.資訊化程度不足。
機會 (Opportunity)	威脅 (Threat)
<ol style="list-style-type: none">1.大陸市場崛起。2.電子商務興起。3.知識經濟影響：客製化需求、多元通路型態與快速反應能力。	<ol style="list-style-type: none">1.面對國外大型業者的競爭。2.兩岸競爭：大陸低廉的生產成本與產品，以及大陸廣大內需市場。

(五) 國外發展狀況

在國外，經濟合作及發展組織 (OECD) 有關流通產業的研究中，該產業範圍通常皆僅包括批發及零售兩種業別；另有一派學者認為流通業應包含運輸業，其理由為運輸業提供服務而產生的運費成本佔商品零售價格顯著的比率，故在計算流通產業的產值時，需考慮運輸業提供運送服務的價值，因此國外研究傾向採用業態的方式來界定流通產業範圍。

由於國外尚未有「流通服務業」之產業分類，因此相關統計數據也難以統一，為求顯現國外在流通服務業發展規模與現況，以下國外相關數據將由批發 (wholesale)、零售 (retail)，以及物流 (logistics / distribution / transportation 等相關領域)三個產業之統計資料加總，以作為流通服務業發展現況之跨國比較。茲將日本、美國及新加坡等國之發展現況彙整比較如下：

表二 各國流通服務業發展現況比較

業態 國家	零售業	批發業	運輸/物流業*
日本	整體零售業市場規模變化不大，但朝向專門化、大型化與連鎖化，造成銷售集中的現象。	大型零售商、國外零售商出現，對日本批發業形成威脅，但由於長期商業文化使然，預估規模不會減少太多。	在日本景氣持續低靡、相關運輸貨物量減少，加上產業服務化之發展，使得運輸噸數持續下滑。
美國	同業競爭激烈、電子商務與資訊科技出現，加速全球化腳步，產生顧客化、一對一行銷與快速回應等需求。	面臨零售業向上整合的挑戰，朝向更專業之配銷服務。	運輸市場朝向國際化、全球化之技術發展，以支撐美國商業之活動，因此新技術提昇改變運輸經營模式。
新加坡	國際化程度深，且與觀光事業連動性高，朝向大型化發展。	在以國際轉運為經濟主體下，朝向海空港與第三方物流等發展。政府積極發展國際轉運業務，目前電子化與自動化程度亦相當完善。	

1. 日本

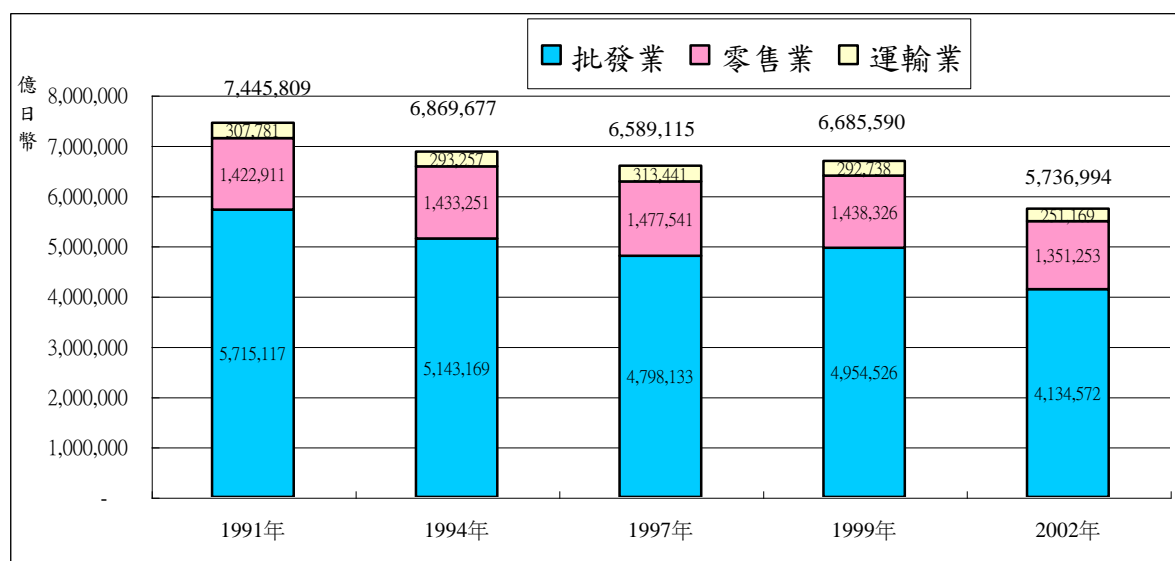
日本流通服務業以批發業的產值最大，然而近幾年日本批發業的市場卻呈現逐漸萎縮的現象。主要原因為日本大型零售業限制的解除與興起，加上零售業掌握最終消費者需求，傾由直接與製造商合作開發新產品，已

達良好的銷售成績。此外零售業透過統一採購的方式，輔以共配物流技術的成熟，批發業逐漸被擠壓與取代，在縮減通路層級以降低成本的趨勢下，日本批發業市場逐年縮小。由 1991 年 571.5 兆日圓之規模，下跌至 2002 年 413.5 兆日圓（如圖三）。

日本零售業自 1991 年起，受到泡沫經濟破滅的影響，日本民眾改變以往的消費習慣，開始節約開支，零售業的銷售金額從 1991 年的 142.3 兆日圓，微幅增加至 1999 年的 143.8 兆日圓，複合成長率僅為 0.13%，不若 1991 年之前 5.6% 的榮景，使得日本零售業呈現成長停滯的狀況。根據日本通商產業省統計，2002 年日本零售業之銷售金額更下降至 135.1 兆日圓的水準，企業數也由 1999 年 141 萬家，縮減為 2002 年的 130 萬家。

另外在物流運輸方面，則在日本企業不斷進行組織流程再造，以及降低中間流通成本的概念下，日本運輸市場也由 1991 年 30.8 兆日圓之規模，下跌至 2002 年 25.1 兆日圓。

圖三 日本流通服務業產值



註：運輸業為貨運運輸之營業額

資料來源：日本平成 14 年商業統計速報/日本物流協會

日本綜合批發物價在 1982 年達到高峰，近年來降低了 20% 以上，運費負擔能力也可以說相對降低。加上從鄰近亞洲各國進口的廉價製品逐漸增加中，預計日本未來仍將持續低價格化。傳統小型零售業與區域性批發業在大型化與連鎖化之趨勢下，市場競爭力下降將逐漸被淘汰，通路階層會更為簡化，相關流通成本亦為企業縮減的目標，因此成本的節省與合併聯盟仍為企業所面臨的挑戰。另外一方面受到資訊科技的進步，未來日本不管在零售業、批發業，以及物流運輸之商品管理能力均可大幅提升，且通路間上中下游的結合也渴望更為密切。

2. 美國

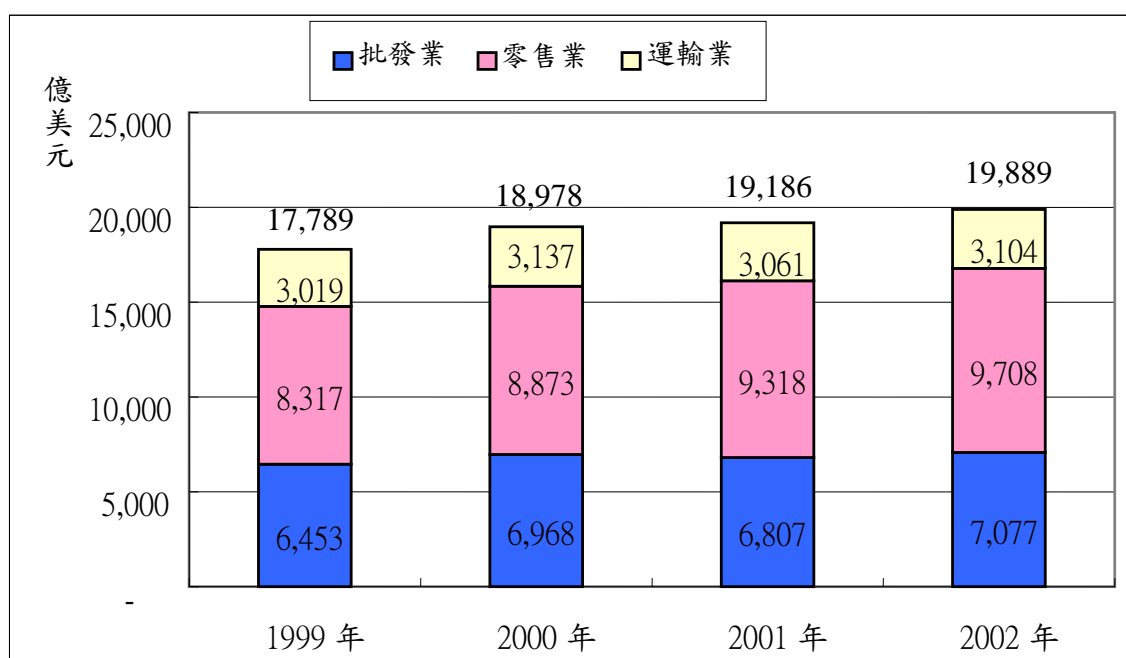
在美國的流通服務業當中，以零售業的市場比重最大，此與日本以批發業為主體的型態不同。近幾年來美國零售業仍呈現不斷擴大的趨勢，主要受惠於近十年來美國景氣繁榮、國民所得上揚，消費者能力提升有助於零售業之發展。加上電子商務的興起，快速便捷的更促漲了原本美國較發達之無店鋪行銷、郵購等零售業市場，使得美國零售業之產值由 1999 年的 8,317 億美元，增加至 2002 年 9,708 億美元之規模（如圖四）。

雖然美國批發業之規模不若零售業大，但近年來也都維持不錯的成長幅度，主要由於美國批發業可替零售業降低進貨成本與存貨成本。尤其在近幾年美國不論是製造業或服務業均朝全球化與國際化邁進，美國批發業甚至提供零售業集貨、收貨與整理的功能，因此在零售業不斷向上整合之壓力下，批發業仍有不錯之表現。其市場規模可由 1999 年的 6,453 億美元，增加至 2002 年

7,077 億美元之規模（同圖四）。

而在流通服務業的國際化方面，零售業之國際大廠以全球市場為基地，進行銷售據點的設立，與建立採購供應鏈來源，大幅降低採購成本與提高銷售量。而物流運輸業則有 FedEx、UPS 等大廠，以擁有大量自有飛機、航線與區域 Hub 網路建立，提供全球性物流運輸服務，近年來更針對重要市場，如台灣、中國大陸等，積極拓展當地物流經營市場。

圖四 美國流通服務業產值



註：運輸業為 transportation 之產值，排除通信業。

資料來源：Bureau of Economic Analysis

3. 新加坡

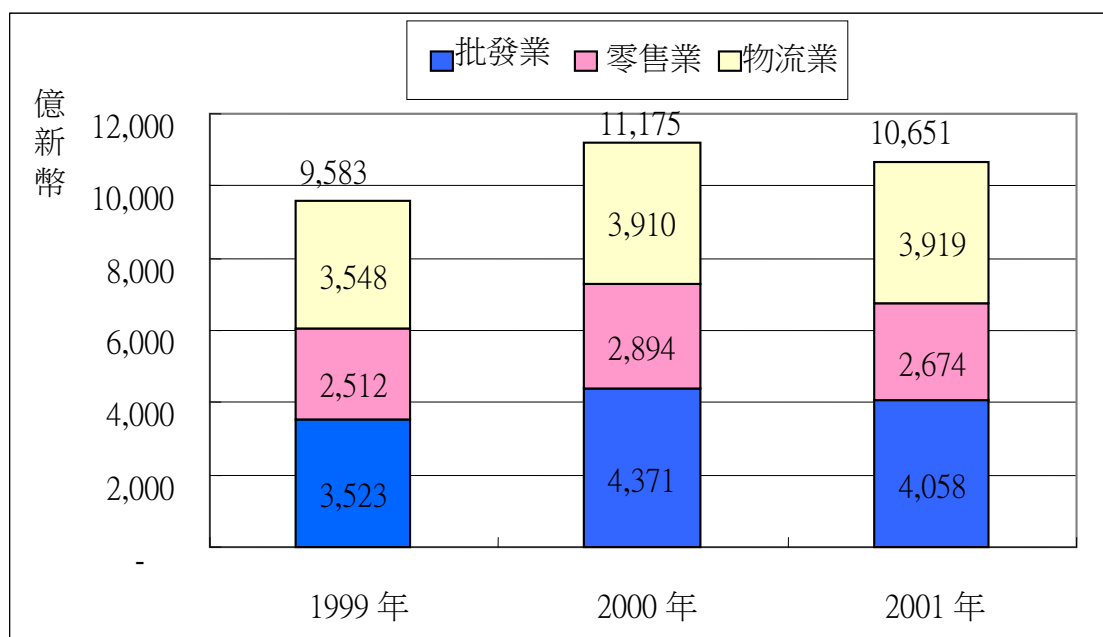
新加坡在流通服務業中，以批發與物流業者比重較大。由於新加坡國內市場規模不大，加上國際許多零售業者進入新加坡，使得零售業很早便呈現成熟飽和的狀態，市場規模的變化幅度不大。由於新加坡腹地狹小，許多商品均由鄰近國家進口，再加上國際貿易較為發達，因此在新加坡之批發業大多從事進出口貿易為主，進行國際轉運業務，在國際物流市場不斷

擴大之下，新加坡批發業也有不錯的成長空間。新加坡的物流業者偏向從事國際運籌/物流之業務，在新加坡對於國際轉運事業與國際物流的發展很積極，近年來也成為其國家主要競爭力的來源。由於國際轉運事業與國際物流業務密切，因此該國批發業與物流業之發展較為雷同。

目前新加坡物流業產值占 GDP 之 9%，在雇用員工的比重上則占新加坡總就業人口的 5%，產業地位相當的重要。在物流業的結構上則包含倉儲、航空／海事托運、航運、航空運輸／航空快遞、公路貨運、供應鏈管理以及第三方物流供應商服務。

新加坡國際物流之所以如此發達，主要原因在於其位於東協各國之中心，控制麻六甲海峽，擁有優越的地理位置，早期便有發展國際貿易的經驗。此外新加坡政府積極採行許多措施推動物流的發展，並於自由貿易區內外設立物流專區，擁有良好之交通建設與十數座物流中心，提供廣大的儲存場地。由於長期採行吸引跨國企業的政策，在金融發展上亦已成熟，能夠為物流產業提供更完善的金流服務。新加坡批發、零售及物流業之營業收入如圖五。

圖五：新加坡流通服務業產值



註：物流業為 logistics service 之營業收入

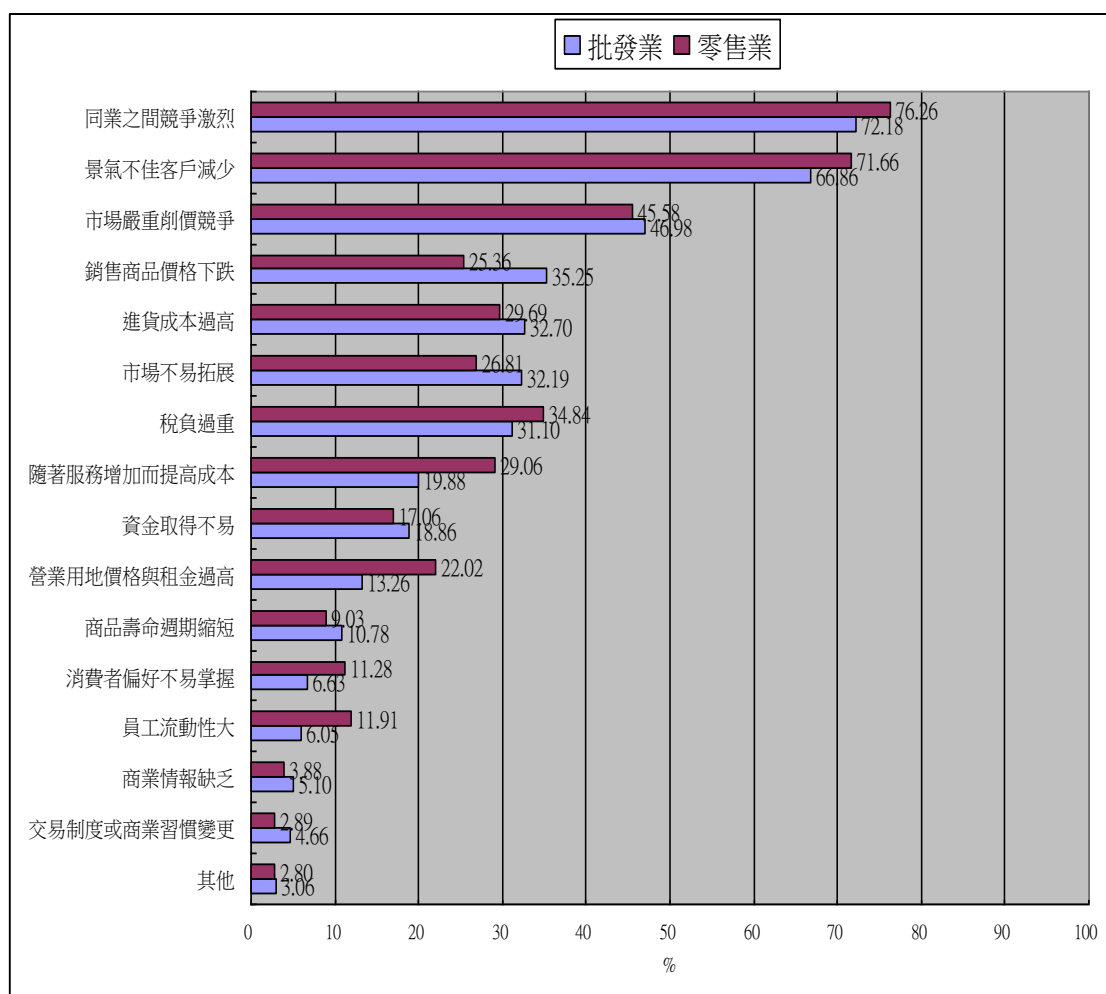
資料來源：新加坡統計局

三、面臨問題

(一) 批發零售業

根據經濟部統計處進行「92年商業經營實況調查」結果顯示，由於國內之批發與零售業屬於成熟產業，因此目前所面臨重要問題包括：同業之間競爭激烈、景氣不佳客戶減少、市場嚴重削價競爭、銷售商品價格下降、進貨成本過高、稅負過高（詳如圖六）。

圖六：我國批發零售業經營所面臨的問題



資料來源：92年商業經營實況調查

(二) 物流業

1. 法令管制限制

由於國內物流業主要由運輸、倉儲機能發展而來，許多法令管制仍以傳統海、陸、空運運輸業經營模式來訂定。面對物流業朝向整合性服務、快速反應需求及國際化潮流等，現行法令管制侷限了業者經營拓展。

2. 國際物流管理及推動機制待確立

綜觀亞洲物流運籌先進國家地區，為健全推動組織加速物流之發展，近年來分別成立跨部會之協調委員會及負責推動之主管機關。反觀我國目前國際物流

工作，係以經建會邀集相關部會成立小組方式推動，雖已初具跨部會協調機制。然因無中央目的事業主管機關之人力編制、預算編列、行政裁決及行政輔導等權責，致使推動工作不利順利推動。此外，物流運籌工作推動過程亦無充分建立民間參與機制，如此不利發掘問題、形成共識，進而解決問題。

3. 運輸基礎設施待強化

物流中心的配送地區以都會區為主，而台北市、台中市對於進入都會區的貨車大小、重量及時段皆有所限制。另外在大都會區外圍尚未設有公共貨物轉運站，加上都會區內裝卸貨停車格不足，故物流業者在都會區的配送不易，效率降低且配送成本增加。此外因物流業者必須有較大的土地以提供作業的空間，且因為有運輸配送的功能，對於交通地理區位的要求也較為嚴格，目前面臨現行營運土地地目變更困難，以及不符合物流實際運作場地規劃之困擾。

4. 貨物通關簽審效率待提升

目前我國在進出口貨物通關與簽審作業整合上應力求提升效率。此外，轉口貨物離開管制區時需要人工押運，且目前未能實施報關業跨關區報關，造成業者效率降低、營運成本增加，影響全球運籌之發展。

5. 資訊化與標準化之建立

業者為加強本身競爭力，進行資訊化設備及系統的投入，然而卻面臨缺乏整合企業間或上下游之資訊交換系統，使得資訊化效益發揮有限。除了國內標準須統一之外，在全球運籌需求上，業者也面臨與國外標準一致性的問題，對於在拓展國際業務上十分關鍵。

6. 獎勵輔導措施不足

由於流通服務業中若干行業屬新興行業，雖然近幾年政府開始推展物流，但在相關獎勵或輔導措施上仍嫌不足。尤其物流需要大片土地與機器設備投入，對於多屬中小企業的業者而言，若沒有相關獎勵辦

法，難與國外大型物流業者相抗衡。

7. 專業人才不足

國內在物流專業人才與經營管理人才方面有普遍不足的情形。以國外的推動作法來說，不論民間或政府單位，都積極培訓物流管理的人才，並建立各種證照檢定制度；反觀國內目前的培訓情況，並不足以因應物流業人才需求。

四、發展策略

- (一)降低市場管制
- (二)調整現行管理機制
- (三)建置海陸空運輸設施
- (四)設置物流專區、增加貨物裝卸作業區
- (五)推動通關貿易便捷化
- (六)提升通關作業效率
- (七)建構資訊整合系統
- (八)建立共同標準及標示格式
- (九)研議租稅減免獎勵措施
- (十)規劃產業相關輔導措施

五、發展願景及目標

(一) 願景

以「貨暢其流」為願景，持續朝向自由化、國際化；制度化、效率化；網路化、整合化方向推動。

(二) 目標

1. 活絡市場機能，促進產業發展
2. 加強運輸基礎建設，健全營運環境

3. 整合通關簽審作業，提升貨物通關效率
4. 推動資訊化及標準化作業，強化產業競爭力
5. 配合產業發展，提供輔導及獎勵措施

貳、流通服務業發展綱領

一、緣起

我國產業結構一向以傳統製造及加工業為主，但近年來台灣產業結構面臨加速調整及提升的時刻。在強調創新，以知識為競爭核心的時代，知識已成為生產力提升及經濟成長的主要驅動力，故因應此產業轉型時期應特別重視以知識資本為主的生產要素，透過持續不斷的創新，並善用資訊科技以提升產品的附加價值。

流通服務業之發展方向，即是有原本各屬傳統服務業之批發、零售業及運輸倉儲服務業，發揮「以知識創新為提供服務之基礎」、「以知識創造高附加價值」之特性，提供及時、迅速、便捷、經濟之物流、商流通路服務，發展高附加價值之服務業。

二、基本原則及理念

- (一) 降低市場管制，檢討費率自由化，以建構自由開放之經營環境。
- (二) 健全國際物流管理機制，有效整合政府與業界資源，以促進產業發展。
- (三) 改善運輸基礎設施、整合貨物通關簽審作業，以提升流通效率。
- (四) 運用科技推動貨物運輸智慧化管理，強化資訊整合應用。
- (五) 研訂相關措施，積極輔導產業發展，以提升產業競爭力。
- (六) 推動貨物運輸安全相關機制、建立符合國際規範之資料標準，俾與國際接軌。

三、目標

以「貨暢其流」為願景，持續朝向自由化、國際化；制度化、效率化；網路化、整合化方向推動。本方案之推動目標如下：

- (一) 活絡市場機能，促進產業發展。
- (二) 加強運輸基礎建設，健全營運環境。
- (三) 整合通關簽審作業，提升貨物通關效率。
- (四) 推動資訊化及標準化作業，強化產業競爭力。
- (五) 配合產業發展，提供輔導及獎勵措施。
- (六) 優先發展項目：批發業、連鎖加盟業、儲配運輸物流業、報關業、貨運承攬業、倉儲業等。

四、發展策略及具體措施

2.1. 降低市場管制

- 2.1.1 貨運航權自由化
- 2.1.2 建立貨運業者合理經營之監管制度
- 2.1.3 費率自由化
- 2.1.4 推動自由貿易港區計畫
- 2.1.5 簽署國際相關協定

2.2. 調整現行管理機制

- 2.2.1 放寬物流運籌業者申請特許證照之彈性
- 2.2.2 健全國際物流管理及推動機制

2.3. 建置海陸空運輸設施

- 2.3.1 強化海、陸、空運輸基礎建設
- 2.3.2 推動設置公共（聯合）貨運轉運中心

2.4. 設置物流專區、增加貨物裝卸作業區

- 2.4.1 設置物流專區
- 2.4.2 增加都會區之貨物裝卸作業區

2.5. 推動通關貿易便捷化

- 2.5.1 推動通關簽審作業之整合
- 2.6. 提升通關作業效率
 - 2.6.1 研議報關行跨關區報關
 - 2.6.2 簡化出口貨物通關程序
 - 2.6.3 加強轉口貨櫃運作效率
 - 2.6.4 提升貨櫃檢測效率
 - 2.6.5 簡化通關程序－課稅區改為「按月申報」
- 2.7. 建構資訊整合系統
 - 2.7.1 商用運輸系統(CVO)智慧化環境之建置
 - 2.7.2 發展推動企業與運輸業者間智慧化環境
 - 2.7.3 輔助業者資訊作業能力
 - 2.7.4 推動物流業RFID相關應用
 - 2.7.5 推動貨櫃運輸安全機制，與國際接軌
- 2.8. 建立共同標準與標示格式
 - 2.8.1 建立符合國際規範之通關資料標準
 - 2.8.2 整合航空貨運業資訊流與物流
 - 2.8.3 統一地址書寫格式
 - 2.8.4 發展物流效率評估指標
- 2.9. 研議租稅減免獎勵措施
 - 2.9.1 研訂國際海運業之獎勵措施
 - 2.9.2 對投資流通服務業者提供租稅獎勵
 - 2.9.3 鼓勵物流業者建置貨況追蹤系統
- 2.10. 規劃產業相關輔導措施
 - 2.10.1 建立服務業創新機制，推動設置流通服務業輔助機構
 - 2.10.2 積極輔導連鎖加盟服務事業健全化與國際化
 - 2.10.3 協助流通服務業拓展國際市場
 - 2.10.4 培訓專業人才

參、流通服務業發展綱領及行動方案（分工表）

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
2.1 降低市場管制。	2.1.1 貨運航權自由化 — 客貨運航權分離， 積極擴展貨運航權	2.1.1.1 研議全面開放貨 運業者自行爭取航權	交通部				✓	93.12	
		2.1.1.2 檢討國籍業者一 航線（二城市間）以 二家營運為原則之規 範	交通部			✓		每年檢討	
	2.1.2 建立貨運業者合 理經營之監管制度								
	(1) 因應貨運產業發 展需求，檢討修正 貨運業種類	2.1.2.1 檢討「公路法」 中貨運業種分類	交通部				✓	94.12	
	(2) 檢討修訂貨物運 輸市場進出門檻條 件	2.1.2.2 檢討貨物運輸市 場進出門檻條件	交通部				✓	94.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.1.3 費率自由化 — 檢討修訂貨物運輸 經濟管制之必要性	2.1.3.1 研議貨物運輸費 率管制之妥適性	交通部				✓	94.12	
	2.1.4 推動自由貿易港 區計畫 (1) 因應營運需求， 檢討自由貿易港區 相關法制	2.1.4.1 修正「自由貿易 港區設置管理條例」 第十二條	經建會 原民會 勞委會	✓				93.12	
		2.1.4.2 視未來自由貿易 港區之運作，檢討「自 由貿易港區貨物通關 管理辦法」	財政部		✓			93.12	
		2.1.4.3 訂定各自由港區 事業營運管理、人員 入出居住管理及收費 標準等辦法	經濟部 交通部			✓			適時辦理

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
		2.1.4.4 就自由貿易港區 推動實務，研議後續 法制增修相關議題	經建會				✓	94.12	
	(2) 設立自由貿易港 區	2.1.4.5 提出自由貿易港 區申設案	交通部 經濟部			✓		適時辦理	
	2.1.5 簽署國際相關協 定 —與主要貿易國家簽 署貿易協定	2.1.5.1 洽簽自由貿易協 定	經濟部 (外交部) (交通部)			✓		適時辦理	
		2.1.5.2 洽簽避免雙重課 稅協定	財政部 (外交部)			✓		適時辦理	
		2.1.5.3 洽簽雙邊或多邊 航權協定	交通部 (外交部)			✓		適時辦理	
2.2 調整現行管 理機制。	2.2.1 放寬物流運籌業 者申請特許證照之 彈性 (1) 成立單一窗口	2.2.1.1 各主管部會設立 提供物流運籌業者服 務之單一窗口	交通部 財政部 經濟部			✓		93.6	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	(2) 取消公司名稱標 明特許行業字樣須 專營之限制	2.2.1.2 修正「船務代理 業管理規則」	交通部		✓			93.12	
	2.2.2 健全國際物流管 理及推動機制 (1) 確立國際物流發 展之主管機關	2.2.2.1 由主管機關負責 國際物流發展之策略 規劃及推動工作	經建會 經濟部 交通部 財政部			✓		93.6	
	(2) 建立國際物流政 策民間參與機制	2.2.2.2 由主管機關經費 支援，成立國際物流 發展推動工作小組， 以擴展民間參與政府 決策管道，並整合推 動步調	經建會 經濟部 交通部 財政部			✓		93.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
2.3 建置海陸空 運輸設施。	2.3.1 強化海、陸、空 運輸基礎建設 (1) 建設港埠、機場 設施，協助實體運 籌作業	2.3.1.1 配合推動「挑戰 二00八：國家發展 重點計畫」，執行以下 各項計畫： (1) 高雄雙港計畫 (2) 建設台北港 (3) 開發桃園航空貨運 園區 (4) 規劃中部國際機場	交通部 經濟部			✓		107.12	經濟部係「高雄 雙港計畫」中 「高雄航空貨 運園區計畫」之 主辦機關，爰參 考交通部建議 予以增列。

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	(2) 建設第三波高速路，擴大快速路網	2.3.1.2 推動下列各項建設：	交通部			✓		100.12	
		(1) 蘇花高速公路						96.12	
		(2) 國道六號南投段						97.03	
		(3) 台北港聯外道路					98.12		
		(4) 台北縣特二號道路					100.12		
		(5) 國道四號豐原霧峰段與台中生活圈四號道路整合					96.12		
		(6) 國道八號銜接西濱公路段							
	2.3.2 推動設置公共(聯合)貨運轉運中心	2.3.2.1 進行示範計畫架構之規劃研究	交通部				✓	94.12	
	—積極推動設置公共(聯合)貨運轉運中心示範計畫	2.3.2.2 推出第一個示範計畫	交通部			✓		95.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
2.4 設置物流專 區、增加貨物 裝卸作業區。	2.4.1 設置物流專區 —配合推動「挑戰二 00八：國家發展 重點計畫」，執行 「物流用地及專區 輔導設置計畫」	2.4.1.1 建立物流用地專 案輔導機制	經濟部			✓		96.12	
		2.4.1.2 推動示範區輔導 計畫				✓		96.12	
		2.4.1.3 推動物流專區輔 導設置計畫				✓		96.12	
	2.4.2 增加都會區之貨 物裝卸作業區	2.4.2.1 增加道路兩側之 貨物裝卸區	台北市政 府、高雄 市政府			✓		持續辦理	
2.5 推動通關貿 易便捷化。	2.5.1 推動通關簽審作 業之整合 —建立貿易簽審、報 關、航港單一窗口 作業環境	2.5.1.1 配合推動「挑戰 二00八：國家發展 重點計畫」，執行以下 各項計畫： (1)貿易便捷化網路化 計畫 (2)改善貨物通關及保 稅作業環境 (3)建構航港資訊系統	經濟部 財政部 交通部 (經建會)			✓		94.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
2.6 提升通關作 業效率。	2.6.1 推動報關業跨關 區報關	2.6.1.1 研議報關業可一 處登記營業，全國提 供報關服務	財政部				✓	93.12	
	2.6.2 簡化出口貨物通 關程序	2.6.2.1 修正「關稅法」	財政部	✓				93.6 完成報院	
	— 出口貨物准予先行 出口，再於期限內 彙報或事後稽核	2.6.2.2 修正「出口貨物 報關驗放辦法」	財政部		✓			於前項法 案立法通 過後三個 月內完成	
	2.6.3 加強轉口貨櫃運 作效率 — 建立轉口貨櫃人工 押運替代制度	2.6.3.1 完成高雄港第 三、四、五貨櫃中心 轉口貨櫃免押運計畫	交通部 財政部 (內政部) (經建會)			✓		94.2	
	2.6.4 提升貨櫃檢測效 率	2.6.4.1 購置移動式貨櫃 檢查儀器	財政部			✓		94.12	
	— 購置大型貨櫃檢測 設備	2.6.4.2 購置固定式貨櫃 檢查儀器	財政部			✓		96.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.6.5 簡化通關程序— 課稅區改為「按月 申報」	2.6.5.1 研議課稅區改為 「按月申報」					✓	94.6	
2.7 建構資訊整 合系統。	2.7.1 商用運輸系統 (CVO)智慧化環境 —建置智慧化貨物運 輸監理作業系統	2.7.1.1 以「電子標籤」 與 GPS 科技,推動智 慧化貨物與貨車電子 監控系統,兼顧監控 與路況查詢	交通部			✓		94.12	
		2.7.1.2 加速建設公路電 子收費系統	交通部			✓		95.3	
	2.7.2 發展推動企業與 運輸業者間智慧化 環境 —發展運輸業與產業 間貨物資訊標準化	2.7.2.1 研擬專案示範推 動網際網路或 EDI 無 紙化電子資料交換系 統	交通部 (經建會)				✓	95.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.7.3 輔助業者資訊作業能力(建構資訊標準交換機制與共同平台) (1) 協助相關業者(如倉儲、報關、承攬、運輸...等)提升電子化應用能力,推動整合 B2B 物流運籌交換環境 (2) 運用示範性資訊應用開發計畫,鼓勵業者導入電子化應用,並建制標準化資訊整合平台	2.7.3.1 配合推動「挑戰二00八:國家發展重點計畫」,執行「全球商業鏈整合及物流運籌 e 計畫」	經濟部			✓		適時辦理	
		2.7.3.2 推動產業電子化 D 計畫,提升國內物流服務業者(LSP)電子化能力	經濟部			✓		93.6	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.7.4 推動物流業 R F I D 相關應用	2.7.4.1 引進 RFID 技術，促進物流參與者之間的資訊互通，降低運作成本，提高物流業的整體競爭力	經濟部			✓		97.12	
	2.7.5 推動貨櫃運輸安全機制，與國際接軌 — 建立 SST 機制	2.7.5.1 執行 SST 先導系統推動計畫	經濟部 (交通部) (財政部)			✓		93.12	
2.8. 建立共同標準與標示格式。	2.8.1 建立符合國際規範之通關資料標準	2.8.1.1 依 WCO 制訂之 common data element 進行現有通關資料項目比對，以推動跨境無紙化通關作業	財政部				✓	93.12	
	2.8.2 整合航空貨運業資訊流與物流 — 推動航空貨運物流條碼 (Bar Code) 全面標準化	2.8.2.1 協調建立一般航空貨物條碼化，並與快遞物流條碼加以整合	交通部 (經濟部)			✓		93.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.8.3 統一地址書寫格式 —推廣三加二位數郵遞區號之使用	2.8.3.1 完成中英地址轉換暨三加二位數郵遞區號網路查詢系統	交通部 中華郵政 公司			✓		93.6	
	2.8.4 發展物流效率評估指標	2.8.4.1 物流業內部績效電腦化發展並應用於十家業者	經濟部			✓		93.12	
2.9.研議租稅減免獎勵措施。	2.9.1 研訂國際海運業之獎勵措施	2.9.1.1 研議修訂航業法第九條之一：船舶運送業建購本國國籍新船，自開始營運提供服務之日起，連續五年內免徵營利事業所得稅。	交通部 (財政部)				✓	96.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.9.2 對投資流通運輸服務業者提供租稅獎勵 —研議增列流通運輸服務業得適用「促進產業升級條例」中「新興重要策略性產業」之獎勵規定	2.9.2.1 訂定「新興重要策略性產業屬於流通運輸服務業部分獎勵辦法」	國際物流 主管機關		✓			待行政院經建會協調確認國際物流主管機關後，由該主管機關推動辦理。	
	2.9.3 鼓勵業者建置貨況追蹤系統	2.9.3.1 研議物流業者建置貨況追蹤系統得適用「促進產業升級條例」中有關購置自動化設備得予投資抵減之獎勵	經濟部				✓	93.12	
2.10.規劃產業相關輔導措施。	2.10.1 建立服務業創新機制，推動設置流通服務業輔助機構	2.10.1.1 執行商業發展研究院執行規劃案					✓	93.12	

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
	2.10.2 積極輔導連鎖 加盟服務事業健全 化與國際化 —健全連鎖加盟服務 事業發展，推動優 良服務 GSP 認證機 制	2.10.2.1 執行「連鎖加盟 服務事業推動計畫四 年中程計畫」	經濟部			✓		96.12	
	2.10.3 協助流通服務 業拓展國際市場	2.10.3.1 透過 WTO 機 制，與其他會員進行 雙邊或多邊諮商—協 助國內業者排除進入 國外市場之障礙	經濟部			✓		適時辦理	
	2.10.4 培訓專業人才	2.10.4.1 規劃辦理物流 及全球運籌人才培訓	經濟部 經建會			✓		適時辦理	全球運籌人才 培訓部分，九十 三年度由經建 會辦理，九十四 年度起由經濟 部續辦。

發展策略	具體措施	應增修法令 或配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式				完成 期限	備註
				法律之制 定或修正	行政命令 之訂定或 修正	擬訂推動 計畫或措 施	進行 研究		
		2.10.4.2 由辦理全球運籌人才培訓計畫中，逐漸推動與國際認證機構合作，建立國內物流及運籌專業人才認證制度	經濟部 經建會			✓		適時辦理	九十三年度由經建會辦理，九十四年度起由經濟部續辦。
		2.10.4.3 辦理商業經營服務品質人力資源養成計畫	經濟部			✓		93.12	
		2.10.4.4 鼓勵學校與運籌產業建立合作機制	教育部 (經濟部)			✓		適時辦理	

肆、流通服務業旗艦計畫或主軸措施

■ 旗艦計畫：推動物流聯盟計畫

一、計畫名稱：推動物流聯盟

二、計畫概述：

「推動物流聯盟計畫」主要願景為扶植國內數個大型物流運籌聯盟成形，提供全方位、全流程運籌增值服務。以策略聯盟為手段，調整國內物流運籌產業結構，鼓勵業者進行核心業務互補結盟、流程整併、資訊分享，以擴大經營規模及服務範圍，集中整合產業能量，與國外大型物流業者相抗衡。

(一)執行策略

「推動物流聯盟計畫」首重國內產業結構調整及企業經營體質強化。實施方式是由政府編列預算，以甄選、輔導、審查機制補助業者組成艦隊，鼓勵形成策略聯盟，並結合顧問諮詢輔導，協助業者解決聯盟推動可能面臨之營運面、法規面、財務面等整併之困難，使艦隊業者得以擴大經營規模、全球據點及服務能量等。推動物流聯盟旗艦計畫之推動具體執行策略可歸納為以下四項：

1. 鼓勵水平或垂直策略聯盟整合或跨產業策略聯盟服務
2. 推動國內大型物流業者跨國佈局、建立全球據點
3. 推動技術研發應用及創新增值服務
4. 結合顧問諮詢輔導機制
5. 推動標竿管理模式及多點知識整合示範

(二)目標及預期效益

本計畫期望於四年內推動國內物流業形成六個以

上策略聯盟，藉由示範案例帶動國內產業整併及策略聯盟之風潮，激發產業積極前進之動能，以提升國內物流效率及水準，擴大進出口、轉運產值，使國內廣大的製造業、批發業、零售業及國際對台從事採購、貿易及轉運業者得以享受便捷、無接縫式全流程服務。預計至 97 年完成六個示範案例，帶動民間相對投資金額 7.2 億元，聯盟業者營收成長 42 億元，擴增物流產業市場規模達 8,184 億元。

三、主辦機關：經濟部

四、協辦機關：無

五、政府應執行事項：

(一)建立甄選輔導機制，輔導業者策略聯盟

1. 研擬輔導作業辦法
2. 擬訂審查作業機制
3. 成立顧問諮詢委員會

(二)個案旗艦計畫組成模式

個案旗艦計畫之提案業者須為國內中大型物流業者，且聯盟規模須達年營業額八億元以上，其成員必需具備電子化基礎及全球物流發展能力，其組成模式可分為二種模式：

1. 由物流業者共組聯盟，進行營運協同整合、擴充現有服務內容與範疇，以提供全程解決方案(Total Solution)為主要目標。
2. 由物流業者與製造業、流通業、金融業、顧問業及其他服務業者等共組跨產業聯盟，形成一完整商業鏈體系，進行運籌資訊協同整合與共用、進行全球據點擴展與佈局，以建構全球運籌成功模式為主要目標。

(三) 個案旗艦計畫甄選重點

1. 產業水平或垂直策略聯盟規模
2. 產業價值鏈上下游整合範疇
3. 全球據點服務涵蓋範圍比率
4. 具市場潛力之創新加值服務

六、企業應執行事項：

- (一) 成立物流業水平垂直策略聯盟
- (二) 推動大型供應鏈整合應用計畫
- (三) 建立運籌體系全流程整合系統

七、計畫期間：2005～2008年

八、政府應執行事項分工表

政府應執行事項	應配合事項	主(協)辦機關	辦理方式				完成期限
			法律之制定或修正	行政命令之訂定或修正	擬訂推動計畫或措施	進行研究	
(一) 研擬輔導作業辦法	1. 研擬國內策略聯盟輔導作業辦法。 2. 辦理輔導作業宣導說明會。	經濟部			✓		96.9
(二) 擬訂審查作業機制	擬訂公平、公正之審查作業機制及管考作業。	經濟部			✓		97.12
(三) 成立聯盟顧問諮詢委員會	1. 研訂顧問諮詢委員會運作要點。 2. 邀集法律、財務、策略營運等專家擔任顧問委員。	經濟部			✓		97.12

(四)完成六個 示範案例	1.徵選具示範性之 物流聯盟提案。 2.強化聯盟整合 e 化應用，結合供 應鏈體系與國際 商業鏈，提供 One Stop Service。	經濟部			✓		97.12
-----------------	--	-----	--	--	---	--	-------

■ 主軸措施：推動設立商業發展研究院

一、計畫名稱：加速流通服務發展、建置研究創新基石--推動設立商業發展研究院

二、計畫概述：

(一) 成立必要：

臺灣經濟已到關鍵階段，服務業產值佔全國生產總產值比例正逐年增加；知識經濟時代，創新的範疇已由工業擴展到各個領域。傳統上只重視產品創新的觀念，已不符時代所需。因此設立一專門於商業創新組織—商業發展研究院，以創造新商業經營模式、結合新科技平臺、推廣新的商業科技、來共創商業價值、提昇消費品質，實屬刻不容緩。

(二) 成立目標與研究領域：

商業發展研究院成立的目標在於透過新科技應用與新生活型態之研究與整合，產生創新之經營模式，創造商業價值或培育新興產業，並對於商業相關政策及社會影響提出可行之建議，全面促進我國商業發展，提昇消費品質。其研究領域以研究發展、行銷、品牌、物流、連鎖加盟、電子商務及管理模式等，商業科技應用與生活型態之業別為主，一方面須涵蓋各業別之研究成果、案例及服務對象；一方面須針對「現有」業別，可能發生之「新興」及「潛在」類型業別及經營模式，與現有非營利組織作定位區隔(如工研院、資策會、外貿協會、中國生產力中心、中衛中心等)，此研究院亦將提出涵蓋「法律」、「政治」、「社會」、「技術」、「研發」、「創新」等環境面之具體建議。

(三) 服務內容：

1. 基礎研究

針對各項與商業科技、生活型態、營運模式及政策等基本議題，進行探討，並提出研究報告，包括消費者行為研究、新創事業成本效益分析、新創事業社會影響應用技術之評估與開發。

2. 專案委託

受委託進行各項商業科技、生活型態、消費者趨勢報告、新創事業經營模式及政策等專案研究。

3. 資料庫與統計

建立、分析和加值各新興商業科技應用、消費生活型態及消費行為之資料庫，並公佈相關統計資料，以建構商業研究與應用之平台。

4. 專業服務

辦理人才培訓、促進國際交流，制定商業標準及協助原型驗證，為中小企業主操作及模擬創新原型，使企業在建立人才培訓之制度時能夠更為專業順暢。

(四) 研究建議：

綜合商業發展研究院的目標、宗旨、業務範圍，未來的運作模式、組織設計上的思考構面及評估。在考慮產業需求與商業發展研究院的功能完整性和組織運作協調性，本研究建議商業發展研究應由政府支持，且朝具基礎研究與商業應用兼顧的「新設一公設財團法人」機構規劃。以下將就資源投入與組織發展及預期效益說明：

1. 資源投入與組織發展

依據前述研究，商業發展研究院應有院部組織與四個所級單位，主要研究所：消費與生活型態研究所、

商業科技應用研究所、經營模式創新研究所、商業政策與社會影響研究所。

考慮到組織設計與運作彈性，商業發展研究院的人員配置，最終應採市場導向方式，在績效前題下對人員採彈性編制。但在設立階段則應採總員額管制辦法，使其在總員額不變下，能自由調配各單位的員額。

考慮商業發展研究的各項業務需求，本研究提出五年 600 名人員的建置建議，以下分別就各年度的建置及所需資源加以敘述：

- (1) 第○年（籌備元年）：預計所需人員10~30名，辦公室間300坪，創辦經費5,000 萬新臺幣，年度經費含人事費用5,000萬新臺幣。主要成立單位包括：籌備處：首先成立籌備處進行各項籌設規劃、人員招募、工程發包等等工作。
- (2) 第一年：預計所需人員至100名，辦公空間3,000 坪，設備投資1億新臺幣，年度經費含人事費用2.4 億新臺幣。主要成立單位包括「院本部」、「商業培訓中心」、「消費與生活形態研究所」。
- (3) 第二年：預計所需人員至300名，辦公空間7,000 坪，設備投資2億新臺幣。主要成立單位包括「商業科技應用研究所」、「經營模式創新研究所」、「商業政策與社會影響研究所」。
- (4) 第三年：預計所需人員至500名，辦公空間15,000 坪。主要成立包括「商業育成中心」、「商業創新展示場」。
- (5) 第四年及以後：預計所需人員至600名，辦公空間 20,000坪，設備投資1億新台幣。主要工作包括各所功能擴充、擴大社會運用。

2. 預期目標：

- (1) 短期內每年可完成商業人才培訓2千人次，預計訓練能量提昇後每年可訓練3千至4千人次，並提供檢定與專業證照核發，預估每年可達2500人次。
- (2) 完成國家流通知識服務資料庫之加值應用，預估每年有40萬人次使用。
- (3) 預估可研究開發創新型商業模式，並培育15種新興品牌。

3. 預期成效

商業發展研究院的預期成效，可分為本身實質收益和對國家整體商業貢獻二部份。

(1) 實質收益：

民間委託案逐年增加，平均每人年產值能達250萬。政府與民間收入比，第五年90%:10%，長期應能達50%:50%。

(2) 國家整體商業貢獻：

短期：透過商業研發直接完成或間接支持國發計畫的目標。

長期：提升商業活動品質、建立商業合作體系、研究開發創新型商業模式，培育新興產業。

三、主辦機關：經濟部

四、協辦機關：無

五、政府應執行事項：

- (一) 制訂商業發展研究院設置條例
- (二) 設立商業發展研究院籌備處

(三) 籌措資源

- 編列政府捐助基金預算四億元
- 商業發展研究院場地的選擇與取得

(四) 廣邀業界參與

(五) 籌組商業發展研究院董事會

(六) 初期研究專案推動

六、企業應執行事項：

- (一) 籌措資源-民間捐助基金一億元
- (二) 協助商業發展研究院從事企業人才培訓
- (三) 協助商業發展研究院建立一套完善之企業人才認證制度
- (四) 協助商業發展研究院發展品牌經營策略

七、計畫期間：2004~2008年

八、政府應執行事項分工表

政府應執行事項	應配合事項	主(協)辦機關	辦理方式(請勾選)				完成期限	備註
			法律之制定或修正	行政命令之訂定或修正	擬訂推動計畫或措施	進行研究		
(一)制訂商業發展研究院設置條例	1.擬定政策說帖 2.彙集 Q&A	經濟部	✓				94.01	陳報行政院
(二)設立商業發展研究院籌備處	1.籌備處規畫作業 2.會址規畫與選定	經濟部					94.02	
(三)籌措資源		經濟部					94.02	

政府應 執行事項	應配合事項	主(協) 辦機關	辦理方式 (請勾選)				完成 期限	備註
			法律之制 定或修正	行政命令之 訂定或修正	擬訂推動 計畫或措施	進行 研究		
(四)廣邀業界 參與	舉辦資金募 集與說明會	經濟部					94.02	
(五)籌組商業 發展研究 院董事會	1.遴聘(選)董 事人選 2.推選常務董 事、董事長	經濟部					94.03	
(六)初期研究 專案推動	1.規劃推動初 期整合性計 畫 2.延攬研究人 力，整合相 關研究計畫	經濟部			✓		94.03	

■ 主軸措施：建構無縫國際複合運輸通路

一、計畫名稱：建構無縫國際複合運輸通路

二、計畫概述：

(一)前言

近年來，國際物流的配送型態有了很大的轉變，傳統上各跨國企業欲將商品推展至各個國家時，多採用傳統系統或轉運系統之服務功能，在各個國家設置物流中心，負責當地顧客之配送。如今各跨國企業逐漸整合分散於各國之物流中心，統籌鄰近國家之物流作業，逐漸發展為區域型物流中心，同時帶動貨物運輸的配送朝向整合及複合式的發展。因此，面對此國際物流發展趨勢，國內各國際港埠及國際機場在國際貨物運輸發展層面將扮演更積極的角色。

由於台灣地區人力成本不斷上升，相對東南亞及中國大陸等開發中國家具有低工資之優勢，迫使台灣傳統產業紛紛透過整廠輸出方式外移，並取得相對低原料成本，維持競爭力。至於新興科技產業如電子與資訊工業則藉由國際分工、整合、外包、組裝或投資分工方式爭取國外大廠之 OEM、ODM 訂單，藉由 BTO (Build-To-Order)、VMI (Vendor Managed Inventory) 運作模式促進台灣全球供應鏈及 JIT (Just In Time) 之學習與發展。

由於全球化促成國際分工專業化，過去強調「規模經濟」(Economy of Scale)，儘可能大量生產以降低單位成本的營運模式，也面臨改變。在市場逐漸全球化的今日，強調運用相同基礎技術，擴大應用範圍的「範圍經濟」(Economy of Scope)，已成為掌握產品優勢、價格(生

產力)及進入市場時機的重要策略。

我國配合此一發展趨勢，有關交通運輸之建設必須考量如何吸引轉口業務搭配不同複合運送方式之運輸型態，補充流失之貨源，並配合重新檢討運輸功能、能量與區位配置，方有助於提昇我國運輸產業之競爭力，創造更佳之產業經營環境。

複合運輸涉及多種運具間之互通介面，因此，除基礎軟硬體設施之完備性外，標準化程度之高低亦是影響複合運輸成敗之關鍵因素，而在標準化作業方面，除法規與資料交換格式應與國際複合運輸作業接軌外，通關作業之配合與程序之簡化等，皆為建構完善複合運輸通路之關鍵課題。

(二) 規劃範圍與作業內容

「建構無縫(Seamless)國際複合運輸通路」主軸措施，將從國際接軌與整合之觀點，建構完善之複合運輸網路，以積極協助運輸服務提高附加價值、提昇作業效率及促進貨暢其流之目標，達成複合無縫(Seamless)之運輸境界。主要作業內容包括陸、海、空運輸軟硬體設施基礎建設、相關法規檢討修訂、強化資源協調整合及改善貨物通關流程等相關措施。

(三) 預期達成目標

1. 強化複合運輸整合，提高貨物附加價值。
2. 發揮運具整合效益，降低貨物運輸整體運輸成本。
3. 促進流通資訊整合，爭取貨物運輸作業時效。
4. 連結整體運輸環境，提高貨物安全及可靠性。
5. 建立標準作業流程，達到複合無縫(Seamless)運輸效率。

三、主辦機關：交通部

四、協辦機關：經建會、經濟部、財政部

五、政府應執行事項：

(一)強化運輸基礎設施，提高附加價值

1. 積極推動國際港口、機場相關之基礎建設
2. 積極推動設置自由貿易港區
3. 持續建設國際港口與機場間之聯外道路系統

(二)加速法令檢討，提昇作業效率

1. 擴大境外航運中心之功能及範圍
2. 修改相關法規，建立無障礙複合運輸環境
3. 建立國際化、開放性市場，鼓勵策略聯盟，加強資源整合

(三)加速通關作業，促進貨暢其流

1. 整合航港、簽審、通關系統，建立單一窗口
2. 建立跨部會協調合作機制

六、企業應執行事項：應依相關法規規定事項辦理，並響應政府政策積極投資。

七、計畫期間：2004~2008年（中長期計畫將持續推動）

八、政府應執行事項分工表

政府應執行事項	應配合事項	主(協)辦機關	辦理方式				完成期限
			法律之制定或修正	行政命令之訂定或修正	擬訂推動計畫或措施	進行研究	
(一)強化運輸基礎設施，提高附加價值							
1.積極推動國際港口、機場相關之基礎建設	1. 加強對機場、港口相關公共基礎建設興建與維護	交通部			√		100.12
	2. 加速獎勵民間開發台北港物流中心建設計畫				√		93.12
	3. 推動高雄港洲際貨櫃中心計畫				√		106.12
	4. 積極開發桃園航空貨運園區				√		第一期 (94.12) 第二期 (107.12)
	5. 規劃中部國際機場				√		100.12
2.積極推動設置自由貿易港區	規劃國際機場、港口自由貿易港區	交通部 (經建會) (財政部)			√		適時 辦理

政府應執行事項	應配合事項	主(協)辦機關	辦理方式				完成期限
			法律之制定或修正	行政命令之訂定或修正	擬訂推動計畫或措施	進行研究	
3.持續建設國際港口與機場間之聯外道路系統	1.規劃建設台北港與桃園中正機場間快速聯絡道路	交通部 (台北縣政府)			✓		105.12
	2.改善及拓建高雄港與小港機場間聯絡道路	(高雄市政府)			✓		95.12
	3.強化高雄港聯外道路系統				✓		加速辦理
(二)加速法令檢討，提昇作業效率							
1.擴大境外航運中心之功能及範圍	繼續檢討評估「境外航運中心設置作業辦法」以擴大其實施功能	經建會 (交通部) (經濟部) (財政部)			✓		100.12
2.研修相關法規，建立無障礙複合運輸環境	1.配合國際複合運輸公約與保險實務，檢討修正與貨物複合運送有關責任限制之問題	交通部 (經濟部) (財政部)				✓	100.12
	2.研擬運輸基本法規構想，納入複合運輸之規範					✓	100.12

政府應執行事項	應配合事項	主(協)辦機關	辦理方式				完成期限
			法律之制定或修正	行政命令之訂定或修正	擬訂推動計畫或措施	進行研究	
3.建立國際化、開放性市場環境，鼓勵策略聯盟，加強資源整合	1.鼓勵海空運業者進行策略聯盟，以提高國際競爭力	交通部			√		100.12
	2.提昇我國港埠及機場競爭力，整合台灣地區港埠及機場資源作最有效之運用。				√		100.12
(三)加速通關作業，促進貨暢其流							
1.整合航港、簽證、通關系統，建立單一窗口	1.建立無紙化作業環境，減少資源損耗	經濟部 財政部 交通部			√		100.12
	2.推廣貿易便捷化及網路化				√		100.12
2.建立跨部會協調合作機制	加強各港口、機場常態性業務協調會報，以解決通關與作業流程問題	交通部 (經濟部) (財政部)			√		95.12

