

國際物流服務業 發展行動計畫

經建會法協中心

一、前言

近年全球區域經濟興起，區域經貿組織普遍發展，新興國家的經濟開放與快速成長；加以網際網路、資訊、電子商務及物流服務的蓬勃發展與應用，區域供應鏈物流潛在市場更受到國際重視，物流運籌的競爭策略已經成為國家經濟發展策略中重要的一環。

在此趨勢下，如何發展國際物流以創造區域性的供應鏈連結，成為國際貿易便捷化的主流工作之一。為持續強化我國全球運籌能力，強化物流軟硬體實力發展，整合關、港、貿相關系統之聯繫合作，促進產業供應鏈的串連界接，不僅是物流產業發展政策中強化全球布局之重要策略，也是提升台灣經貿競爭力的重要核心。本計畫爰依據以上之趨勢與思維，規劃 2010 至 2013 年的運籌物流推動方向，並運用發展台灣產業在國際既有的據點，以創造更有策略布局的產業供應鏈實力。

二、「國際物流服務業發展行動計畫」內容

(一) 我國物流發展現況

1. 我國於世界銀行物流競爭力評比之概況

依據 2010 年世界銀行 LPI 評比，我國在「國際運輸」及「貨物追蹤」2 項，表現優於整體水準，「及時性」則有待大幅加強。與亞洲國家（包含新加坡、日本、香港、韓國、大陸等）相較，我國在「通關效率」、「基礎建設」及「物流服務」等 3 項略有落後，有急起直追之必要。

2. 我國物流業發展 SWOT 分析

表1 台灣物流業發展SWOT分析

優勢	劣勢
<ul style="list-style-type: none">• 地處亞太區域較佳的地理位置• 具有優質的海空運送業• 台商遍布，具東亞市場及華人國際網絡聯繫之整合力• 企業具有靈活供應彈性	<ul style="list-style-type: none">• 需與國際標準加強接軌• 國際連結性仍待加強• 法規遵循成本過高• 缺乏單一行政權責部門• 物流人才訓練不足
機會	威脅
<ul style="list-style-type: none">• 兩岸簽署ECFA有助產業整合• 產業優質人力資源提供• 政府愛台12建設之興建，投入基礎建設，有助整合上下游產業• 關稅降低有助參與國際物流競爭	<ul style="list-style-type: none">• 日本、韓國、新加坡、香港的高度策略競爭• 中國大陸港口崛起，對於區域物流活動產生磁吸效應

綜上分析，台灣如能充分運用兩岸相同語文、市場整合力及靈活的供應彈性，與國內外同業進行合作聯盟；改善相關運輸基礎設施；並朝向全球化的運籌模式提供整合性服務；將可增加國際企業在台營運利基，並促使國際物流協同金流、資訊流，創造台灣經貿運籌全球的機會。

(二) 計畫願景

本計畫結合商流、金流、資訊流的環境，創造優質的國際營運平台，以支援貿易活動、創造台灣經貿運籌全球的機會。

(三) 計畫目標

進行關、港、貿等跨部會整合，於 2020 年打造台灣成為亞太區域物流加值及供應鏈資源整合之重要據點。

(四) 推動策略與具體措施

本計畫之策略主軸朝四面向推展，分別是奠定台灣物流業之基礎實力、促進物流鏈結的相關合作、打造國際一流的軟硬體基礎建設、開創亞太供應鏈的物流新機，以提升台灣在亞太地區海空運之樞紐地位。依據以上之策略，相關機關研訂具體措施，其核心內容說明如下：

1. 提升通關效率

因應東亞區域整合之經貿新局，為促進貿易便捷，須以新思維持續簡化關務作業程序，使關務成為國家經濟發展助力，使廠商以台灣作為全球運籌中心。

2. 完善基礎建設

面對全球運籌模式的調整，未來我國海、空運輸及周邊產業將成為帶動整體經濟發展的火車頭，因此轉為由港口擴及腹地，進而連結產業供應鏈發展的全方位競爭以為因應。

3. 強化物流服務

在亞太物流網絡中，建立陸海空網路連結模式與調度機能，迅速支援國內外產業客戶調度產品與運作國際物流活動，並輔導業者建置海內外專業物流服務模式，爭取更多國際商機。

4. 促進跨境發展與合作

兩岸關係正常化發展，政府應協助產業以全球運籌之策略布局，整合全球之商貿貨源與物流資源，以台灣為樞紐，讓「台灣製造」的優質廠商及商品行銷亞洲，並輻射全球各地。

三、計畫經費及績效指標

(一) 計畫經費

本計畫於 2010 至 2013 年間推動，總經費達新台幣 1011.1 億元。相關預算於各部會預算額度內進行政策優先運用，以促進關、港、貿等跨部會資源整合，強化在台企業之全球運籌能力，使台灣成為產業成品與零組件全球發貨運籌服務增值基地。

(二) 績效指標

1. 總體指標

為提升我國供應鏈連結整體能力，本計畫以 LPI 之「通關效率」、「基礎建

設」與「物流服務」等3分項排名至少於2012年時各推升2個名次，作為本計畫之總體績效指標。

2. 分項指標

藉由關港貿整合等進出口貨物通關效率、軟硬體建設之貨運年成長率、大型物流中心設置、協助物流業者國際布局、帶動民間投資等次要指標之訂定，測度各分項目標達成效果，以持續檢討計畫執行成效（詳表2）。

表2 國際物流服務業發展具體績效指標（含主要指標與次要指標）

指標	說明	主(協)辦機關	分年目標值				總目標值
			2010年	2011年	2012年	2013年	
主要指標一：於2012年世界銀行LPI之「通關效率」分項，晉升2個名次，至第23名。							
優質企業之家數	優質企業總家數400家（當年家數/總家數×100%）	財政部	23%	62%	100%	--	100%
	跨國相互承認優質企業之家數（3個國家以上相互承認優質企業地位×100%/3）	財政部	--	--	66%	100%	100%
進出口貨物通關效率	減少進出口貨物通關時間（廣義通關時間）	財政部 (經濟部) (交通部) (衛生署) (農委會)	--	完成國內廣義通關時間之量測	--	依據調查之基礎值，調降20%	依據調查之基礎值，調降20%
	減少進出口文件數量	財政部	--	--	--	降至2~3件以下	降至2~3件以下
主要指標二：於2012年世界銀行LPI之「基礎建設」分項，晉升2個名次，至第20名。							
桃園國際機場貨運量年成長率	進出口貨運量較前一年相較	交通部	當年GDP成長率+1%	當年GDP成長率+1%	當年GDP成長率+1%	當年GDP成長率+1%	每年增率GDP成長率+1%
高雄港貨運量年成長率	進出口貨運量較前一年相較	交通部	當年GDP成長率+1%	當年GDP成長率+1%	當年GDP成長率+1%	當年GDP成長率+1%	每年增率GDP成長率+1%
高雄港洲際貨櫃中心營運概況	年貨櫃裝卸能量增量	交通部	--	150萬TEU	--	150萬TEU	300萬TEU
	提升進港計畫船型		--	10,000TEU級	12,500TEU級	--	12,500TEU級

指標	說明	主(協)辦機關	分年目標值				總目標值
			2010年	2011年	2012年	2013年	
自由港區進出口貿易成長率	進出口貿易值較前一年相較	交通部	當年GDP成長率+2%	當年GDP成長率+2%	當年GDP成長率+2%	當年GDP成長率+2%	每年增率GDP成長率+2%
推動大型物流中心之設置	重視國內大型物流中心發展	經濟部	--	--	1家	1家	4年內於北、中、南完成2家物流中心建照核准
主要指標三：於2012年世界銀行LPI之「物流服務」分項，晉升2個名次，至第20名。							
物流業者國際布局	家數	經濟部	2家	3家	3家	3家	11家
	新增海外據點		8處	12處	12處	13處	45處
	海外據點新增服務數		12項	18項	20項	25項	75項
	新增客戶數		5家	7家	8家	10家	30家
帶動民間投資	金額	經濟部	1.2億	2.5億	3億	3.3億	10億
		交通部	8億	3億	3億	5億	19億
	就業人數	經濟部	200人	250人	250人	300人	1,000人
		交通部	155人	347人	109人	121人	732人
扶植國際物流儲運事業服務跨國企業	家數	經濟部	1家	1家	2家	1家	5家
	推動製造商整合供應商家數		200家	200家	400家	200家	1,000家
	促成物流服務規模		20億元	20億元	40億元	20億元	100億元
物流人才培訓	中高階物流人才培訓	經濟部	100人	100人	100人	100人	400人
	物流服務業基礎人力培訓	勞委會	2,500人	2,500人	2,500人	2,500人	10,000人

四、結語

國際物流是國家經貿與基礎建設的綜合實力呈現，對於台灣經濟之國際化實至為關鍵。因應後 ECFA 時代，行政部門當以更積極的角色與作為，以物流協助企業打造國際供應鏈；並藉由國際物流服務業之發展，促進兩岸間產業資源流通，以強化台灣企業之全球布局。因此，透過政府積極推動國際物流服務業發展的策略性作為，除能提高國際競爭力，並可成為亞太區域物流增值及供應鏈資源整合之重要據點。 