



Taiwan
Economic
Forum

名家觀點

VIEWPOINT

透過智慧物流 活絡優質商機

國立高雄海洋科技大學航運管理系所副教授 戴輝煌

要談自由經濟示範區之智慧物流，必須先由自由貿易港區的運作談起。台灣各類工業園區或加工區利用大量製造業進行低價出口創匯的時代，早已不復見，但是，高端技術的研發併同加工製造產業，仍是台灣各類工業園區內的優勢強項。要如何把台灣各大產業優勢，利用第一階段自由經濟示範區實行以來之「六海一空」內各種自由貿易港區事業，透過國際物流產業進行園區與港區的聯結？這點需要由海關配合降低管制之協調機制，並應用台灣既有的完善通訊基礎建設，在充分整合之下，才會有所謂的智慧物流產生。

所謂國際物流產業，主要是指經營全球海洋運輸業務與空運貨物相關活動的產業。前者主要由航運公司、船務代理、貨物承攬、港口碼頭、倉棧營運等相關業者所組成。後者則由航空公司、機場公司、航空貨物承攬、機場倉棧與儲運公司等各相關行業匯集而成。這些國際物流業者，是維繫台灣的經濟交流與對外貿易活動的關鍵脈絡。台灣地區具有國際營運經驗的物流人才與執行能量已累積甚多，而把物流產業與台灣經貿同時綁在我國海港與空港內，藉由國土境內與港區境外的跨關區或跨境域的有效聯結，並產生更多的貿易量額與就業機會，這就是「人盡其才、地盡其利、物盡其用、貨暢其流」的最佳寫照，也是近十年來，我國所欲推動之自由貿易港區政策的最重要精神。

政策焦點

政策紀實

特別報導

名家觀點

經建專論

活動紀實

台灣景氣概況

經濟統計

惟緣於海關基於稅捐稽征與緝私之職責與使命，其在傳統上對於跨境經貿活動的管制思維，本來就會優先於推動自由貿易之做法，這一點全球各國皆然，亦無可厚非。但是在實務操作上，這種管制思維，要如何透過細緻的手法以配合政府各部門的協調合作，才是自由貿易推動的王道。以台灣為例，透過國際物流業者，把台灣海港與空港內的貿易及運輸活動，將之與各類工業園區進行聯結，以推動「前店後廠」進行境內委外加工；且可讓業者享有境外稅費優惠以吸引進駐的做法，主要是為了能夠順勢擴張我國的自由貿易活動，兼為國內產業進行高端加值或生產製造的更多商機。此時，海關的傳統思維，就會直接衝擊到上述諸項活動。

例如：目前各大貿易加工業者所面臨之 F 類報單的運作模式，就是我國海關為了因應自由貿易港區政策之推動，在數年前針對與自貿區業者間、以及與其他區外業者間有往來之進 / 出 / 轉口貨物的通關流程，所應運而生的規範方式。這類的通關流程，按海關所言：其對於貨物快速簡易通報關的設計，遠超過其他保稅特區的通關設計，更非一般進出口貨物之通關方式可及。惟若關員在以防弊及管制的心態下執行之，則仍會難以吸引更多的業者產生實質上的便利感受，或在心態上產生出不易跨越之經營障礙，特別是在執行「前店後廠」之「委外加工」的運作模式上。此外，由於這些模式與直接進口國內、復再進行各種加工或配送後、再出口的諸多模式，在稅則稽徵上有極大的差異性，亦導致執行的官員（或關員）在作業流程與後續稅則的認定上，極易產生出昨是今非，因而觸法入訟之後果。

縱使近年來公務部門振臂呼應：其早已進行各項關貿流程之改革，但是，要如何解決或突破廠商與業者對於上述這些規範通關流程之信賴度與跨越能力？提升業者對於自貿港區之委外加工的流暢度？這部分則惟有把純熟的資訊和通信技術，透過雲端 e 化服務之整合，充分應用在物流業、港區與通關流程

之實際運作上，讓業者與海關之間，產生更高的信賴感，同時配合相關法規的修訂，與跨部門的協調，把原本由海關監管為主之「委託加工」的審驗核實程序，改由港務機關來審驗之，放寬與簡化更多的簽審服務，讓自貿港區業者真正實際地可以更自由地去執行「前店後廠」，這才是智慧物流的重要精神，不然，只是空談而已。

綜論之，改變現行自由貿易港區業者之審驗程序以提升委外加工流暢度，建置聯結海關、海空港與業者之間的完善通訊與共享雲平台，才是讓目前自由貿易港區政策，可以逕予攀附自由經濟示範區的關鍵成功要項，這就是智慧物流。上述關鍵要項，就如同傳統手機逐步邁向智慧型手機時，其在使用功能展現上會產生出的極大差異化一樣。台灣具有極度成熟的經貿體制，但是全島貿易自由化的理念無法一蹴可幾，自由化過於快速，也會產生難以預測的衝擊。目前，惟有透過智慧物流之逐步應用，或祈能夠為台灣的高端技術研發與加工產業，以及國際物流與海空港周邊產業，重行活絡與開創出更優質的投資商機。🌀