

行政院所屬各機關因公出國報告書

(出國類別：考察)

荷蘭、德國自由貿易港區考察報告

| | |
|---------------------|-----|
| 出國人員職稱及姓名：經建會法協中心主任 | 何俊輝 |
| 行政院第五組參議 | 劉忠雄 |
| 財政部關政司專門委員 | 莊水吉 |
| 財政部關稅總局科長 | 林政雄 |
| 交通部民航局正工程師 | 廖慧君 |
| 經建會法協中心副研究員 | 陳松造 |
| 經建會法協中心副研究員 | 平安 |

出國地區：荷蘭、德國

出國期間：九十二年十月四日至十三日

報告日期：九十二年十二月三十一日

E0/CO9204447

行政院所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：荷蘭、德國自由貿易區考察報告

頁數：59 含附件：是 否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

經建會法協中心 平安 (02) 25087973

出國類別：1 考察 2 進修 3 研究 4 實習 5 其他

報告日期：九十二年十二月十五日

分類號/目：

關鍵詞：自由貿易港區 (Free Port)、4PL Provider、海港
網路 (PORTNET)、A~F 型保稅倉庫、X-RAY 檢驗系統、
港市計畫

內容摘要：

荷蘭、德國之自由貿易港區成功經驗，獲得舉世極高評價，頗值得學習，鑑於自由貿易港區之規劃在我國乃屬創舉，為瞭解先進國家自由貿易港區之國際海、空港規劃、通關制度、保稅制度、資訊傳輸及相關實務運作情形，以為我國借鏡。

目 錄

| | |
|-----------------|----|
| 壹、緣起 | 4 |
| 貳、出國考察依據 | 5 |
| 參、考察時間 | 5 |
| 肆、考察地點 | 5 |
| 伍、出國考察人員 | 6 |
| 陸、考察行程 | 7 |
| 柒、考察內容介紹 | |
| 一、 歐盟保稅制度 | 11 |
| 二、 荷蘭自由港運作及通關實務 | 27 |
| 三、 德國自由港運作及通關實務 | 45 |
| 捌、心得與建議 | 56 |

壹、緣起

隨著全球化世紀與資訊數位時代的發展，企業在產品的研發、量產、上市進而運送，已到了以小時甚至以分鐘為計算單位。多數資訊產品在市場上的生命週期已由兩年縮短至三個月以內，產品價格也多呈現等比級數下降，過去跨國企業內部需一至二星期才得以傳遞之訊息，已可在數秒內傳達完畢，消費者亦可藉網路訂製產品，且要求以最快速度送達指定地點。企業產銷及配送體制面臨顛覆性變革，致跨國企業於海外據點建構生產線及配銷體系、建立全球資訊情報系統、靈活運用當地資源並進行地區性整合與調度之經營方式已呈必然趨勢，此更迫使國內外企業對發展「全球運籌管理中心」的需求日益殷盼。

跨國營運活動的障礙，主要為貿易管制法令的限制、額外增加的租稅負擔以及國與國間貨物流通的時效性問題。為同時解決三大問題，國外發展出自由貿易港之觀念，劃設特定區域作為開放度最高的經濟區，甚至將自由貿易港視為境外之地，以特別立法排除內國原來將形成障礙之法令，尤其是關務行政和課稅領域防線的調整，另輔以儲運作業效率及深層次產製加值等功能，使自由貿易港麻雀雖小五臟俱全，滿足供應鏈之各種需求。目前世界上有六百多個自由貿易港，遠自荷蘭、美國、杜拜，乃至鄰近的新加坡、香港、大陸、日本、韓國和菲律賓，都有自由貿易港或類似的貿易經濟區，且皆成為主導國際間貿易之樞紐及集散、交易中心，說明了實施自由貿易港的具體成效，以及我國推動自由貿易港制度的迫切性。

台灣地理處於歐美與亞太地區連接之橋樑地位，具有海、空轉運便利之優勢，與新加坡、香港和上海等重要鄰近港口相較，台灣與亞太地區主要港口及西太平洋主要城市間之平均航行時間最短註一，且有高科技產業技術與研發能力，通關行政作業亦甚為進步，如再結合國外自由貿易港之功能設計，當可創造物流轉運及高附加價值加工之利基，充分提昇台灣之國際競爭力，實現「全球運籌管理中心」之

政策目標。

除了因應國際經濟環境的改變外，我國所特別的政治因素，因戒急用忍的鬆綁，取代以積極開放、有效管理，可使推動自由貿易港的困難減輕許多。特別是在兩岸加入世界貿易組織後，彼此經貿往來勢必日趨頻繁，如仍固守隔離之立場，將徒使外商望之卻步，故兩岸間貿易流通之自由應是設置自由貿易港區成效之關鍵因素，自由貿易港區如能成為未來兩岸全面貿易之試點，將更具前瞻開展之意義。

貳、考察依據

規範自由貿易港區運作之「自由貿易港區設置管理條例」已於九十二年七月十日經立法院三讀通過，並於九十二年七月二十三日經總統頒布。「自由貿易港區申請設置辦法」亦已於九十二年九月十九日發布施行，並即接受申設自由貿易港區，現已有高雄港、加工出口區提出申設。

荷蘭、德國之自由貿易港區成功經驗，獲得舉世極高評價，頗值得學習，鑑於自由貿易港區之規劃在我國乃屬創舉，為瞭解先進國家自由貿易港區之國際海、空港規劃、通關制度、保稅制度、資訊傳輸及相關實務運作情形，以為我國借鏡，仍由行政院中美基金，補助各參與自由港區規劃之相關單位承辦人員赴荷蘭、德國進行考察。

參、考察期間

九十二年十月四日至十三日

肆、考察地點

荷蘭、德國之海空港自由港規劃。

伍、參與考察人員

出國人員/服務機關/單位/職稱/電話

| | | | | |
|-----|-----|------|------|---------------|
| 何俊輝 | 經建會 | 法協中心 | 主任 | (02) 25087910 |
| 劉忠雄 | 行政院 | 第五組 | 參議 | (02) 33566813 |
| 莊水吉 | 財政部 | 關政司 | 專門委員 | (02) 23228227 |
| 林政雄 | 財政部 | 關稅總局 | 科長 | (02) 25505500 |
| 廖慧君 | 交通部 | 民航局 | 正工程師 | (02) 23496391 |
| 陳松造 | 經建會 | 法協中心 | 副研究員 | (02) 25087933 |
| 平安 | 經建會 | 法協中心 | 副研究員 | (02) 25087973 |

陸、考察行程

一、領隊：經建會法協中心何主任俊輝

二、日期：10月4日至10月13日

三、荷蘭、德國考察重點

(一) 實體物流—機場與港口管理單位

參訪單位：阿姆斯特丹、鹿特丹、史基輔機場、漢堡港

1. 機場港口軟硬體規劃

2. 自由貿易港區管理

3. 通關流程

4. 貨物轉口轉運流程

5. 電子封條

6. 安全檢疫與流向控管

(二) 資訊流—民間企業

參訪單位：HHLA 等

1. 貨物電子化通關制度

2. 資訊平台之建立與運作(公營亦或民營)

3. 與國外機場之貨運連線設施

(三) 稅賦設計：稅賦結構、保稅制度架構

四、考察行程

| 日期 | 時間 | 行程內容 | 備註 |
|--------------|-------------|--|--|
| 10/04 (六) | 22:25 | 華航 CI65⇒阿姆斯特丹 曼谷轉機 | |
| 10/05 (日) | 09:40 | 飛抵荷蘭阿姆斯特丹 Schipol 國際機場，由長榮荷蘭公司陳義忠副協理等接機。下午參觀阿姆斯特丹市政建設。 | |
| 10/06 (一) | 09:30-11:00 | 考察 schpol 貨運中心，由 ED J.Roling【Business Manager Ccargo】先生簡報該中心軟硬體設施規劃、管理制度及未來發展願景，並參觀機場週圍專業區規劃設置情況。 | 經濟組派員 Ms. Janneke van der Weegen 陪同 |
| | 14:00-17:30 | 考察荷阿姆斯特丹港，由 Mr.Peter B .Overbeek Bloem 【marketing&sales】、Mr.Kees van der Hoop 【marketing&sales manager】、Mr.Gaston S.Tchang 【market Research Executive】等三位先生接待及簡報該港設施規劃、招商計畫，並參觀該港新近完成的貨櫃集散站，包括一座全天候貨櫃碼頭。 | 經濟組曾組長康寧、Ms. Janneke、陽明海運賴代表森田及長榮海運陳協理義忠陪同 |

| 日期 | 時間 | 行程內容 | 備註 |
|--------------|--------------------|--|--|
| 10/07 (二) | 10:00- 11:30 | 拜會荷蘭國際物流協會(HIDC)，由 Mr.ing.E.Both,MTL【Senior projectmanager Logistiek】 及 Ms .K.A.F.Rancuret,MBA 【projectmanager Logistiek】 簡報該協會組 織、運作情形。 | 資誠林宜賢 協理、荷蘭台 灣同鄉會會 長黃司良小 姐陪同 |
| | 14:00- 16:30 | 考察荷鹿特丹港，由 Mr. F.van Keulennhe 【Stratgy &Communication External relation officer】 及 Mr.C.E.Visscher 簡報該港設施及 營運情形。 | 荷蘭台灣同 鄉會會長黃 司良小姐陪 同 |
| 10/08 (三) | 12:30 13:35 | 搭機轉往德國漢堡，下午參觀漢堡市政建設。 | |

| 日期 | 時間 | 行程內容 | 備註 |
|--------------|--|---|--------------------------------|
| 10/09 (四) | 10:00-12:00 15:00-19:00 | <p>前往漢堡邦經濟廳 Wirtschaftsbehörde，拜會漢堡邦經濟廳國際貿易關係暨船務處處長 Dr. Dirk-Kersten Behrendt，聽取該港營運及未來發展規劃簡報。其他接待人員包括 Mr.Fritz Wilhelm Jensen 【Captain, External Trade Section,International Port Affairs】、Mr.Michael Stange 【European Affairs Section ; Ports ,Services and Economic and Infrastructure】；下午並實地參訪漢堡港區內航道、Burchardkai 碼頭區、Eurogate 貨櫃碼頭及其他相關設施。參訪 Eurogate 時並由 Mr.Wolfgang Schiemann (Director Operation) 先生導引介紹。</p> | 由漢堡辦事處陳組長執中及代表處經濟組一等商務秘書范德安陪同。 |

| 日期 | 時間 | 行程內容 | 備註 |
|--------------|-------------|---|--|
| 10/10 (五) | 09:30-11:00 | 拜會長榮海運漢堡分公司，與業者就自由貿易港實務運作交換意見，由該分公司顏總經理火耀等接待說明。 | 由漢堡辦事處陳組長執中陪同。 |
| | 13:00 | 搭機轉往抵慕尼黑 | 由慕尼黑辦事處劉處長俊滿、商務組何組長元圭、貿協余經理錦玲及顏主任木松陪同。 |
| | 15:30 | 參訪慕尼黑機場附近之 KN 物流中心，由 Mr.WERNER DETTENTHALER 導引說明。 | |
| 10/11 (六) | | 全天自由行程 | |
| 10/12 (日) | 10:55-12:55 | 搭機離慕尼黑(德航 LH5912) | |
| | 14:25 | 阿姆斯特丹 (華航 CI66) | |
| 10/13 (一) | 13:00 | 台北 | |

柒、考察內容

一、歐盟保稅制度

由於歐盟國家的關務制度被要求必須遵循歐盟共同關稅條款之各項基本規定，各歐盟國家之海關為超越其他歐盟國家以吸引更多國際廠商投資與從事貨物配銷活動，對於廠商申請保稅倉庫執照與保稅貨物運輸執照，無不採取積極合作之態度，建構簡化之申請程序之。

基於貨物運到一個國家時，所面臨主要貿易障礙為進口時之關稅、貨物稅及進口營業稅等稅負障礙，即使這些稅負實施在進口時課徵，而在出口時申請退回，實際上並無稅費負擔之情形下，惟將對廠商之資金造成相當大之積壓，不利廠商經營之運作與競爭，因此歐盟國家利用行政系統與適當文件來實施貨物之保稅，協助廠商在境內儲存、運送與加工暫時進口之貨物，得暫免繳納各項稅費。

因此在以下分別介紹歐盟國家物流三大樣態：儲存、加工與運輸，荷蘭的關務系統所提供之保稅行政系統，以及其他簡化之關務行政措施，所發揮的功效。

(一) 貨物之保稅儲存：保稅倉庫類型與功能

國外廠商將貨物運進歐盟地區時，通常必須經過清關與完稅程序，經過報關完稅之貨物可在歐盟十五個國家自由分銷配送，若該已完稅之貨物運出歐盟地區銷售給非歐盟國家之買主，將會被非歐盟國家再課徵一次關稅，而繳納給予歐盟共同關稅區之關稅，基本上無法申請退回，而造成雙重關稅之負擔。

為避免課徵雙重關稅，利用海關係稅倉庫係一非常重要之方式。荷蘭海關允許進入歐盟地區儲存在保稅倉庫之貨物，無須被課徵關稅與反傾銷稅，一旦確認貨物買主在歐盟地區，再經過報關程序完納稅捐，若貨物買主非在歐盟地區，該貨物將不會被課徵歐盟關稅。因此保稅倉庫之好處不僅避免雙重關稅負擔，而且相關進口稅捐例如關稅、營業稅及貨物稅等，均可延遲至確認買主實際銷售後才需繳納，可替廠商節省巨額之利息與增加現金之流量。

歐盟國家海關對於物流程序已有多多年經驗，深深瞭解彈性配銷方式之重要性，特別是為那些設立全歐洲配銷中心的

廠商對時間與速度要求之期待，因此絕大部分在歐盟國家的保稅倉庫係以全天候24小時營運。海關大部分只處理行政作業，很少執行實體盤查。荷蘭政府所持之態度係將海關監督之干擾降至最低的程度，廠商可持續執行物流配送作業，而不會因被海關過度之管制造成配送之干擾或延遲，充分達到自主管理的目的。

基於歐盟共同關稅制度，荷蘭基本上共有六種型態之保稅倉庫（A~F型），這些不同類型的保稅倉庫之區分，主要在於全部作業由海關實際監控（physically controlled）到全部作業海關只做行政管理（administratively controlled）上之層次有所差異。廠商可以依據所需倉管彈性、貨品進出保稅倉庫之次數，以及倉庫可使用面積與管理系統，來選擇適合自己的保稅倉庫類型。

由於歐盟國家業已放棄國家內部的關稅邊境權，保稅倉庫系統是可以跨國建立的，如果一家廠商需要許多保稅倉庫位於不同歐盟國家，這家廠商只需申請一張海關核准的保稅倉庫執照，就可將這些倉庫之功能連接起來。歐盟國家就是因為不同類型之保稅倉庫分布在全國各地，加上高度自由之保稅貨物自由運輸以及相當有彈性之關務行政，因而構成全國境內如同先由點連成線再構成面的一超大型之自由貿易區。

以下就其他四種保稅倉庫加以介紹：

1.B型保稅倉庫

B型保稅倉庫為公共所有之倉庫，可讓任何人儲存貨物。這一型態的保稅倉庫主要提供作為國際運輸需儲存貨物所用，對於專門處理貨物裝卸的物流廠商特別重要。貨物儲存在B型保稅倉庫，海關辦公室基本上以倉儲文件來監管，並且在貨物

進入、儲存與運出時執行實體盤查。因此B型保稅倉庫通常只位在海關辦公室附近。

2.C型保稅倉庫

C型保稅倉庫為私人擁有之倉庫，特別作為倉庫經營者儲存負責保管之貨物所用，該倉庫經營者無須為貨物所有者，但有責任必須正確為貨主儲存貨物與維持庫存紀錄。絕大部分的荷蘭承攬業者擁有C型保稅倉庫的執照，為了申請取得C型保稅倉庫執照，承攬業者必須詳細描述倉儲設施與系統，例如：每月定期向海關申報的能力、維持倉儲貨物彙總與詳細資料之能力等，海關會要求一定之設施與系統，並經過實地勘驗符合標準後才核發執照。

C型保稅倉庫的執照在荷蘭尚區分為C-bac、C-sum、C-spec，主要之區分在於C-bac之保稅倉庫適用每月彙總貨物運出倉庫之資料來做清關申報，而C-sum與C-spec之保稅倉庫則在每次貨物運出倉庫時就必須做清關申報。荷蘭海關在核發不同種類之C型保稅倉庫執照之審核標準，主要依據申請廠商之內部控制系統與貨物倉儲資料是否健全來判斷，如較大型之國際廠商，因公司內部管理與稽核存貨之部門包括採購、倉管、會計與銷售等人員，內部控制較佳，因此海關可以信賴公司內部之出貨紀錄與管理報表作為月結清關之審查資料，故該公司可取得C-bac保稅倉庫執照；若為較小型之公司，由於採購、倉管、會計與銷售功能集中在少數一、二人身上，其內部控制制度較不具信賴性，故只能取得C-sum與C-spec之保稅倉庫執照。下述D型與E型保稅倉庫之審查基本標準亦同，亦即取決於申請人之內部控制制度與行政管理系統之完備性與可信賴度。

3.D型保稅倉庫

D型保稅倉庫亦為私人擁有之倉庫，一般作為倉庫經營者儲存負責保管之貨物所用，該倉庫經營者無須為貨物所有者，D型保稅倉庫和其他類型保稅倉庫主重要之差異在於：D型保稅倉庫之貨物完稅價值決定於該貨物進儲倉庫時相關資料所顯示出之價值，而其他類型保稅倉庫之貨物完稅價值決定於該貨物運出倉庫時相關資料所顯示出之價值。

因此D型保稅倉庫基本上提供可立即作為商業或交易用途貨物之儲存場所，由於貨物完稅價值已在貨物進儲倉庫時決定，因此可比其他類型保稅倉庫節省貨物清關程序，多被希望以每月向海關申報方式之製造商、進口人、經銷商或貨品儲存公司所使用，因為此些廠商接到買主之訂單訊息時，必須以最快之速度將貨物運到買主手中。此類型保稅倉庫的行政管理需求標準與C型保稅倉庫相同，但由於貨物完稅價值決定於該貨物進儲倉庫時，故額外之報關資訊，例如貨物項目、種類、價格、數量等，必須在貨物進儲D型保稅倉庫時，立即清楚地紀錄。原則上，D型保稅倉庫可設立在全國各地。由於D型保稅倉庫之貨物完稅價值決定於該貨物進儲倉庫時，因此該進儲貨物無法再做進一步有附加價值之加工程序。

4. E型保稅倉庫

E型保稅倉庫亦為私人擁有之倉庫，一般作為倉庫經營者儲存負責保管之貨物所用，E型保稅倉庫最大的特色在於這型倉庫無須坐落在固定地點，倉庫經營者基本上可以自由地在荷蘭境內運送搬遷貨物，而無須海關文件。與D型保稅倉庫一樣，此類型保稅倉庫基本上作為商業或交易用途貨物之儲存場所，多被希望以每月向海關申報方式之製造商、進口人、經銷商或貨品儲存公司所使用，因為該廠商在荷蘭境內將不只一個保稅倉庫，擁有此種執照者無需為所有控管之保稅倉庫申請個別之執照。

只有能夠維持高標準庫存紀錄與管理系統的公司才能夠取得E型保稅倉庫執照。首先，所有關於貨物進出的紀錄必須非常完整、正確，並能及時更新資料檔案，再者，有關貨物儲存與運送等相關資訊，必須讓海關人員很容易比對與稽核，而且相關紀錄必須包括所有財務成本負擔，以及各種資料以符合非財務性條件，最後，相關紀錄必須能夠隨時確實顯示貨物之倉儲狀況與地點。貨物儲存在E型保稅倉庫幾乎全部係由倉儲業者之作業系統與紀錄來監管，不過海關仍有權利決定作實體盤點。

茲彙總表列以上四種保稅倉庫之特點如下：

| 保稅倉庫類型 | B 型 | C 型 | D 型 | E 型 |
|----------------|--------------------|----------------------------------|--------------------|-----------------------|
| 倉庫所有權 | 公共所有 | 私人擁有 | 私人擁有 | 私人擁有 |
| 主要使用者 | 專門處理貨物裝卸的物流廠商 | 承攬業者 | 一般製造商、進口人、經銷商或倉儲公司 | 較大規模之製造商、進口人、經銷商或倉儲公司 |
| 主要使用目的 | 國際運輸需暫時儲存貨物 | 負責儲存保管自有或其他貨主之貨物 | 負責儲存保管自有或其他貨主之貨物 | 負責儲存保管自有或其他貨主之貨物 |
| 海關控管程度 | 最高：貨物進入出與儲存時執行實體盤查 | 中等 | 低 | 低 |
| 完稅價值決定點 | 貨物運出倉庫時 | 貨物運出倉庫時 | 貨物進儲倉庫時 | 貨物運出倉庫時 |
| 可否進行有附加價值之加工程序 | 可 | 可 | 否 | 可 |
| 一般設立地點 | 海關辦公室附近 | 全國各地 | 全國各地 | 全國各地 |
| 倉庫坐落地點是否固定 | 是 | 是 | 是 | 無固定地點 |
| 是否須申請使用執照 | 無需 | 是，包括 C-bac, C-sum 與 C-spec 三種執照。 | 是 | 是 |
| 是否適用月結申報制度 | 不適用 | 只有 C-bac 適用 | 適用 | 適用 |

(二) 其他簡易保稅倉儲形式

1. 免保稅執照倉庫 (Free Warehouse)

免保稅執照倉庫係由海關當局同意做封條的倉儲處

所，此類的倉庫主要提供給不準備申請保稅執照的廠商，儲存貨物之用。

2. 暫時儲存場所 (Temporary Storage Facilities)

暫時儲存場所主要提供給承攬業者或運輸公司作為短期儲存貨物之用，貨物在暫時儲存場所必須確保其保存狀態不會被改變，而其最高儲存期間，如果貨物以海運方式為45天，如果貨物以其他運輸方式則為20天。所有貨物進儲與運出暫時儲存場所，均需要海關人員在場監督。

荷蘭之保稅行政為提供各國廠商廣泛之機會選擇，以避免不必要的關稅與進口營業稅支付。因此除了提供各式各樣之保稅倉庫外，其他特殊條款如：各項保稅區加工免稅條款、暫時核准以及海關移轉程序等，減輕廠商經營之稅負。

3. 貨物之保稅加工：加工處理免稅條款

(1) 歐盟區內加工處理免稅條款 (Inward Processing Relief “IPR”)

在歐盟共同關稅系統下，一般而言，貨物進口至歐盟地區然後再出口，並無法申請退回已繳納之關稅，因而執行所謂內部加工處理免稅條款“IPR”，IPR允許貨物進口到歐盟地區並執行加工處理，相關之關稅可申請遞延繳納 (suspension) 或退回 (drawback)。其主要之條件係要求該項貨物必須在加工處理完成後，全數運出歐盟地區，為享受IPR所提供之稅務優惠，廠商必須向海關當局申請核准執照。

此項優惠條款對於自歐盟地區以外進口原物料的公司有相當大之好處，如果製成品運銷至歐盟地區之外，進口原物料應繳納之關稅與營業稅將被解除而無

需任何之支付。荷蘭海關當局對於核發IPR執照上非常配合廠商，因為IPR執照可以刺激國家經濟加工產業之發展，而且IPR執照可和保稅倉庫執照相互搭配，使得廠商可以自由儲存與加工貨物，而無海關人員過度之介入干預。

在公元2001年7月1日起，申請IPR執照有重要的改變與進展，海關當局將視特殊經濟情況是否符合才核發IPR執照，而且IPR執照可以回溯取得，例如：在公元2001年7月1日之後，尚未取得IPR執照之廠商，業已進口原物料到歐盟地區，若事後才申請取得IPR執照，可追溯一年內已繳納之關稅申請退回。而且取得執照之廠商必須採用先進先出之存貨管理計價系統（FIFO System），才能申請適用退稅程序。在公元2001年6月30日之前，加工處理完成後之貨物，再自歐盟地區出口達到一定比率之廠商，才能符合IPR執照核發條件，但在公元2001年7月1日之後，只要該廠商有意願將加工後之產品自歐盟地區出口，就足以符合IPR執照核發條件。基本上，海關當局收到申請文件，必須在30日內核發IPR執照。

(2) 歐盟區外加工處理免稅條款 (Outward Processing Relief “OPR”)

歐盟區外加工處理係指原在歐盟區內自由流通之貨物，出口至非歐盟地區進行加工或修復等，然後再重新進口回歐盟地區。OPR允許源自歐盟地區之原物料出口到非歐盟地區執行加工處理成為製成品，當該製成品再進口回到歐盟地區時，應繳納之關稅可部分或全數減免。此項優惠條款對於自歐盟地區內出口原

物料到區外加工製造的公司有相當大之好處。

為計算OPR之免稅金額，首先假設決定重新進口回到歐盟地區的加工貨物價值為 (EUR10,000)，此項價值和相同產品進口適用之關稅稅率(5%)相乘得出應付關稅金額EUR500(=EUR10,000×5%)；然後再決定出口原物料之價值(EUR4,000)，此項價值和相同產品進口適用之關稅稅率(2%)相乘得出相對關稅金額EUR80(=EUR4,000×2%)；最後應支付關稅淨額為EUR420(=EUR500－EUR80)：重新進口回到歐盟地區貨物應付關稅金額，減除出口貨物相對關稅金額。

自公元2001年7月1日起，與IPR執照相同，OPR執照可以回溯取得，尚未取得OPR執照之廠商，業已出口原物料到非歐盟地區加工並將製成品進口回歐盟，若事後才申請取得OPR執照，可追溯一年內已繳納之部分關稅申請退回。而且取得執照之廠商同樣必須採用先進先出之存貨管理計價系統 (FIFO System)，才能申請適用退稅程序。海關當局收到申請文件，必須在30日內核發OPR執照。

在公元2001年7月1日起之新制下，OPR免稅金額計算方式亦可以另一方式計算，只要決定貨物加工處理成本 (即可視為製成品在進口時價值減去原物料出口價值：EUR10,000－EUR4,000＝EUR 6,000)，此項成本和相同產品進口適用之關稅稅率(5%)相乘，即可得出應付關稅金額EUR300(=EUR 6,000×5%)。此項計算方式在範例之下，比原先之計算方式節省EUR120(=EUR420－EUR300)。廠商可在每次報關時，選擇最有利之計算方式繳納關稅，基本上，貨物在進口稅率高於出口適用稅率者，採用新計算方式較為有利。

3.海關控管之加工處理 (Processing Under Customs Control)

在保稅倉庫中，簡單的貼標籤與重新裝箱等活動可以被允許執行，而其他允許之加工活動有特殊之規定。基本上，這些被允許對貨物之處理對貨物完稅價值沒有影響。至於對保稅貨物更進一步的加工處理，只有在取得海關特別核准的執照後才能執行。

在海關控管之下，貨物可在正式通關進入歐盟地區之前加工處理，亦即貨物以保稅之狀態加工，此項規定允許非屬於歐盟之貨物，可以在歐盟地區執行加工處理，甚至改變貨物之原形與性質，而無需繳納關稅。此些被加工過之產品或製成品，可透過正式通關程序進入歐盟自由流通交易，海關控管之加工處理適用條件，必須明瞭與小心遵循，在公元2001年6月30日以前，海關控管之加工處理暫時免徵關稅之條件，只准許特定之產品與加工程序才能適用。但自公元2001年7月1日起，海關控管之加工處理暫時免稅之條件，原則上可適用於所有產品與任何層次之加工處理。在此新制度下，亦可加工處理原料，然後進口半成品，該半成品通關進口至歐盟地區後，可自由流通並再度加工製造成為製成品，因此在新制度下，可加工產品與加工處理變得相當有彈性。

然而海關當局在核發海關控管之加工處理暫時免稅之執照，必須考慮是否符合特定之經濟情況，因此海關當局會查核該項加工程序是否對於歐盟地區經濟活動之維持與創造有正面之貢獻，且不會對其他經濟活動造成負面影響。同樣地，海關控管之加工處理暫時免稅執照可以回溯取得，尚未取得該項執照之廠商，業已對貨物執行加工處理，若事後才申請取得該執照，可追溯申請退回一年內已繳納之關稅。而且取得執照之廠商同樣必須採用先進先出之存貨管理計

價系統 (FIFO System)，才能申請適用暫時免稅程序。海關當局收到申請文件，必須在30日內核發執照。

4.貨物保稅運輸：保稅貨物運輸文件

由於歐盟15個國家簽訂共同關稅區協定，為達到貨物在歐盟地區自由流通，建立真正單一市場之目的，除了貨物經過荷蘭海關進入歐盟地區時，各種關務與關稅壁壘必須降低外，歐盟跨區之貨物運輸制度亦非常重要。因此當貨物自非歐盟國家進入荷蘭時，有兩種選擇：一為在荷蘭處理完清關申報繳納稅負之程序後，進入歐盟地區，而完全不再受到任何海關之控制；或者遵循保稅貨物運輸系統之規定，具備運輸文件 (T Document) 在歐盟境內自由運送貨物，直到貨物送到買主之國家時，在當地國處理清關申報繳納稅負之程序。

例如貨物運抵荷蘭鹿特丹港，並以T Document作保稅運輸，該貨物進口人無需在貨物通關時執行完整的清關程序，只需提交一式三份的T Document給港務海關稽核：第一份由申報人留存；第二份將送到荷蘭歐盟中央運輸局（其他歐盟國家均有此單位）作檔案控制；第三份必須跟隨運輸之貨物，隨時供作檢查。該項貨物若最後運抵法國，並在當地做清關申報繳納稅負之程序，必須提交第三份文件給法國海關，而法國海關會將該份文件轉回荷蘭歐盟中央運輸局和第一份文件作稽核比對。若第三份文件在一定時間內，未回到荷蘭歐盟中央運輸局，則荷蘭海關有權力向進口人要求作清關申報繳納稅負之程序。若該貨物經過荷蘭其他機場或港口運出歐盟地區，則第三份文件由位於機場或港口的海關所蒐集，並轉回荷蘭歐盟中央運輸局，確認貨物再度運出荷蘭後，進口人相關清關與應完納稅捐之義務即被沖銷而無需再

負擔。

貨物在歐盟地區流通，分為兩種不同型態：「區外貨物運輸程序」以及「區內貨物運輸程序」，在以下分別介紹此二種程序與其抵押保證金提撥方式。

(1) 區外貨物運輸程序 (External Community Transit Procedure)

基本上區外貨物運輸程序適用在運送非歐盟地區貨物，使用此項程序時，在歐盟各國之間運送非歐盟地區貨物而持有特定的海關文件“T1”者，可暫時免繳納關稅與進口營業稅等稅負，直到該貨物到達目的地。

(2) 區內貨物運輸程序 (Internal Community Transit Procedure)

區內貨物運輸程序適用在運送歐盟地區貨物，從歐盟某一國家運送歐盟地區貨物到歐盟另一國家時，必須持有特定的海關文件“T2”，才能讓貨物維持保稅狀態。

(3) 抵押保證金 (Security Deposit)

廠商唯有提交特定之抵押保證金給主管機關，才能取得暫時免繳納關稅與進口營業稅等稅負之執照，並自由運送貨物。抵押保證金應提撥多少係基於參考金額 (Reference Amount)，參考金額為貨物通關申報者應付稅負總額：關稅、進口營業稅、貨物稅與反傾

銷稅總合，基本上抵押保證金應為100%之參考金額，在符合某些標準下，抵押保證金可降至50%或30%之參考金額，在某些特殊狀況下甚至可以免提撥任何抵押保證金，這些抵押保證金降低之標準，通常依據申報者一定期間之表現、運送貨物是否依法持有T Document、貨物運輸系統之管理控制品質以及與運輸業者長期合約之內容等來判斷。

5.簡化型關稅程序

歐盟國家（如荷蘭）海關當局非常願意接受廠商使用簡化型關稅程序，例如授權收貨人（Authorized Consignee），授權託運人（Authorized Consignor）。

授權收貨人係指一家公司所收到的貨物可維持在保稅狀況下，而無需持有T Document，並交付給目的地之海關當局，貨物運送者可要求授權收貨人提供運送證明文件，而在授權收貨人的執照上會註明，何種貨物以及何種運輸方式不包括在簡化程序中。擁有執照的授權收貨人對於貨物在當地的清關程序，可以每月一次辦理進口申報的追溯方式進行，而且此項執照通常和C型或E型保稅倉庫，或當地進口清關程序相結合使用。

擁有執照的授權託運人有權力發出海關T Document以運送貨物，而不受海關人員之干涉，為了向海關取得此項執照，申請人的行政系統必須相當完備，能夠直接將T Document上所記載之貨物資料與顯示在商業發票、送貨單等上的貨物資訊相連結，而且申請人必須持續地處理貨物的交付與運送，同授權收貨人，在授權託運人的執照上會註明，何種貨物以及何種運輸方式不包括在簡化程序中，實務上，

此項執照通常和C型或E型保稅倉庫，或當地出口清關程序相結合使用。

其他簡化型關稅程序尚包括：一、貨物以火車、飛機或船舶運輸，貨櫃貼以「海關封條」以維持保稅狀態，貨物運送在此狀態下無須報備運輸之路徑；二、「當地進口清關程序」(Local clearance procedure for import) 允許執照持有人以每批進口貨物即刻申報方式進行，申報文件上必須包含所有可以辨認貨物之資訊，而且通關的日期必須清楚標示，因為通關日就代表收貨日，申請人之系統如能提供海關當局足夠的資訊以行政方式控管，特別是以追溯方式查核者，才能取得此項執照；三、「當地進口清關程序」(Local clearance procedure for import) 允許執照持有人可將貨物置放在出口人的倉庫處所，或其他經海關指定或核准的地點，此項程序可讓出口人自由地處理貨物的流動，申請人必須每月實際處理至少十件出口交易，其系統必須能提供海關當局足夠的資訊以追查貨物的流向，以及辨認貨物所需要的資訊，才能取得此項執照。

6. 暫時進口條例 (Temporary Import Provision) 與ATA Carnet

暫時進口條例允許貨物進口到歐盟地區，暫時無須支付關稅與營業稅，然而該項以暫時進口程序之免稅貨物，只能停留在歐盟地區一定之期限，若貨物超過該期限仍未運出歐盟地區，則必須補繳相關之關稅與貨物稅，暫時進口條例可應用在一些特殊之商品上，例如交通運輸工具、貨櫃、貨板、專業設備以及供作貿易展示會上所展示之商品。

ATA Carnet係國際性之統一海關文件，准許特定貨物適用暫時進口條例，在遵循一系列關稅法令下，持有該文件之

廠商可將下列特許之貨物自由進口、出口以及運輸在特定國家與區域，免被課徵關稅，最高期限為一年：

- 作為貿易商展所使用之展示品；
- 為獲取客戶之目的所提供的樣品；
- 使用在替顧客維修與服務工作上之專業材料；
- 專業設備與器材，例如商業使用之攝影與製片材料或樂器。

ATA Carnet此一文件就好像是“貨物的護照”，可有以下之好處：

- 在適用暫時進口條例的國家，可減免應支付的關稅與營業稅，以及免于繳付保證金或其他形式之保證給海關，因為ATA Carnet 本身就好像一種保證文件，若貨物未在期限內再出口者，關稅與各項稅負就必須支付。
- ATA Carnet 係為單一文件，可使用在承認ATA Carnet 的國家，而無需重新申請。
- 基本上ATA Carnet 有效期限為一年，持有該文件者可在期限內無限次的使用。

ATA Carnet為全世界六十幾個國家海關所承認，包括所有歐盟國家、美國、日本等。

申請ATA Carnet有兩種成本，第一為支付給相關核發機構的處理費；第二為暫時繳付給相關核發機構的現金押金或銀行保證，通常為貨物價值的30% 到50%，此些保證金在未違反規定下，均可全數退還。

基本上，除了會消耗或腐敗的貨物，均可申請ATA Carnet，而適用暫時進口免稅條件的貨物，必須從進口國家辦理再出口程序，例如從荷蘭ATA Carnet進口之免稅貨物，

可以運送到德國、法國等國家，但該項貨物必須回到荷蘭辦理再出口程序，荷蘭海關在有效期限過後查核出未有再出口之報備資料，則會向文件持有人核課各項稅負，亦即不退還部分保證金之方式，作為稅負的抵繳。

二、荷蘭自由港運作及通關實務

（一）背景說明

荷蘭全國面積共約41,500平方公里，與北海、比利時及德國為鄰，面積雖然不大，卻具有重要地理位置以及高度國際化的社會環境。荷蘭人口約一千六百萬，為歐洲人口最密集的國家，其1,000公里半徑範圍內約有二億五千萬消費者，是全球唯一具高利潤之緊密市場。全國人民皆大多數能說第二國語言，特別是英文幾乎為荷蘭人通用之語言，此項國民語言能力是荷蘭能夠發展國際貿易之原動力，因為國際廠商能夠很輕易地尋得適當之人力資源。因此帶動包括美國、亞洲甚至歐洲之跨國企業超過60%均選擇在荷蘭境內設立歐洲配銷中心（European Distribution Center “EDC”），而台灣企業至歐洲所設立之配銷中心百分之百都設在荷蘭，選擇荷蘭設立EDC之國際型公司包括：Acer、Compaq、Canon、Cisco、IBM、HP、Microsoft、Microtek、Mitsubishi、Xerox、3M等。由這些數據與資料可以顯示出荷蘭國際自由貿易之高度發展所具之吸引力，以及物流服務之優越性。

（二）政府組織及機構

1. 荷蘭外商投資局（Netherlands Foreign Investment Agency：“NFIA”）

荷蘭吸引外資前來投資之主要機構，首推荷蘭外商投資

局 (Netherlands Foreign Investment Agency: “NFIA”), 荷蘭在世界各國之重要城市分設NFIA, NFIA多與荷蘭外交領事館同在一處, 甚至廣泛分布於無邦交之國家。NFIA之主要功能為提供當地廠商對於有關荷蘭初步投資與貿易訊息, 定期舉辦對荷蘭投資說明會, 主動拜訪對荷蘭投資或者貨物轉運有興趣之廠商, 並匯集當地廠商的問題, 轉介適當之機構加以解決。

如果當地廠商決定親自到荷蘭勘查商業環境, NFIA甚至會代為設計拜訪行程與提供交通與住宿等服務, 基本上為吸引國外廠商到荷蘭設立據點之意願, NFIA所設計之行程多會包括: 荷蘭地方政府經濟發展部門、荷蘭國際配銷委員會、機場與港務局、財稅法律專業諮詢機構, 以及數家荷蘭之物流配銷業者, 以供國外廠商比較與選擇。

NFIA扮演主動出擊及與居中協調之角色, 解除國外廠商到荷蘭籌設轉口貿易之疑慮, 因此為荷蘭推動國際自由貿易最根本而重要的機構。

2. 荷蘭國際配銷委員會 (Holland International Distribution Council: “HIDC”)

在NFIA與國外廠商初步接洽之後, 國外廠商通常亟想知道在荷蘭從事轉口貿易的程序為何、以及在荷經營物流配銷之成本、稅負之多寡等問題, 為了提供國外廠商明確的資訊, NFIA將會介紹HIDC給該國外廠商認識, HIDC接到NFIA的廠商詢問訊息後, 會主動與該國外廠商聯絡, 並免費設計貨物在荷蘭進口與轉運之最佳模式, 包括各種保稅倉庫與運輸之使用方法, 以及不同配銷方式所可能產生之物流成本。甚至會派遣人員前往當地國為該廠商作簡報, 並提供面對面

之諮詢，若該廠商親自到荷蘭勘查，HIDC之人員會陪同廠商勘查機場與海港之設施，並與地方政府協調是否能取得租用土地或辦公倉儲處所之租金與租稅優惠。

HIDC亦培養物流專業人才，並且因應國外廠商營業文化之不同，分為以下各組以處理來自不同國家廠商之案件：

- 美國與加拿大組
- 日本、韓國及歐洲組
- 台灣與中國大陸組

HIDC為政府所成立之非營利事業機構，由荷蘭國內之倉儲、貨運及承攬等物流業者參與為會員，其營運所需資金及人事成本以收取會員年費之方式維持。經常配合NFIA在世界各地舉辦說明會，以增加國外廠商選擇以荷蘭作為歐洲貿易轉口地點之機會，由於HIDC協助代國外廠商設計物流配銷模式過程中，多會產生許多財務、會計、稅務與法律問題，因此HIDC多與國內大型會計師事務所合作，這些專業機構除免費為HIDC建構財稅資料庫外，並根據國內外商業法令之變更，隨時更新其資料庫之資訊，讓國內物流配銷之會員廠商與國外希望以荷蘭作為貨物轉口之廠商，透過HIDC的網站，取得第一手正確資訊。由於有財稅法律專業機構的從旁協助，克服國外廠商在荷蘭所可能面臨的財務及稅務風險，增強廠商的籌設信心。

由於HIDC主動提供國外廠商使用荷蘭作為貿易轉口地點之資訊，代為協調物流配銷所需資源，因此在荷蘭發展自由貿易過程當中，扮演解決軟體系統之角色。

(三) 機場與港口

機場與港口一向是國際物流業者挑選作為營業場所的首要考量地點，荷蘭的機場及海港有專責單位，負責介紹國外廠商如何使用港口與機場設備及接受國外廠商之諮詢，協助規劃港口與機場附近之國有土地，成為適合廠商設立辦公營業地點及貨物倉儲處所，以提供國外廠商使用，甚至開發許多休閒娛樂場所例如高爾夫球場等，以吸引國外商務人士使用。荷蘭由於位處靠海，故擁有眾多的海港，除大型多功能的海港如鹿特丹港及阿姆斯特丹港外，尚有許多中小型專業化港口，如：Vlissingen、Terneuzen、Delfzijl、Eemshaven等，相互配合，使荷蘭具有作為歐洲門戶之完整功能。

機場與港務局在地方政府發展經濟與增加財源方面，具有重要之地位，而在荷蘭發展自由貿易過程當中，扮演解決硬體系統之角色。

以下分段介紹二處荷蘭最重要之機場與港口：

1. 荷蘭史基輔機場 (Schiphol Airport)

史基輔機場是歐洲地區五大機場之一，目前已有五條跑道，第五條跑道於 2003 年 4 月完工啟用，寬 60 米，長 3800 米，年設計容量為 520,000~600,000 架次，此五條跑道容量將可滿足史基輔機場 2030 前之成長需求(機場配置圖如圖一)。

史基輔機場之國際貨運中心，為全球前五大之航空貨運中心，每年處理貨物量超過一百萬噸。貨運中心全天候開放，全年無休地處理與分送全球各地進出口貨物(貨運量及起降架次統計如表一)。

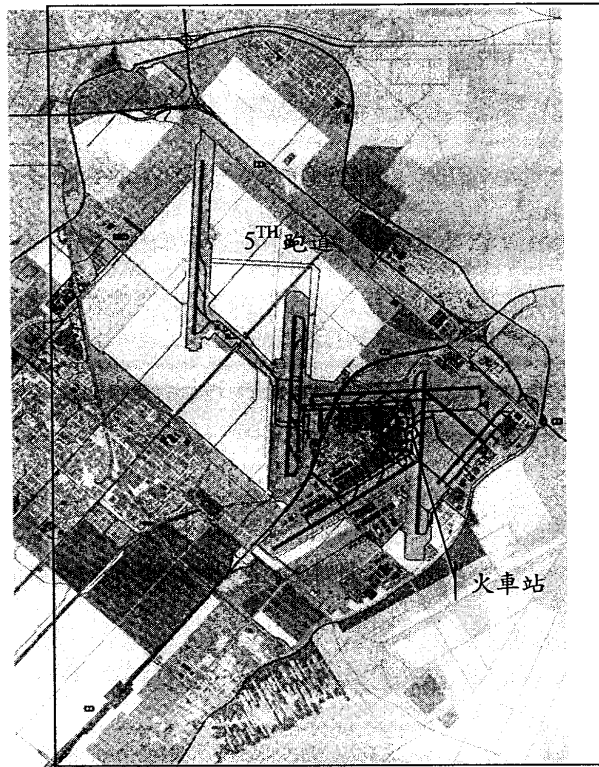
史基輔機場使用 Cargonaut 電腦通訊系統，以整合各航空貨運公司與物流業者之電腦系統。史基輔機場於 2002 年二月，受國際機構 Air Transport and Travel Information System 評選為全世界最佳之資訊科技機場 ICT Airport (ICT :

Information and Communication Technology)。

目前，史基輔機場之經營已民營化 (Privatization)，但大部分股權仍由官方持有，由 Luchthaven Schiphol N.V. 公司經營，經營團隊為 Schiphol Group (其組織圖如圖二)。

Schiphol Group 為加強該機場之國際競爭能力，對於史基輔機場之最大發展策略為機場城市 “Airport City” 專案，Airport City 專案係指建設整個機場為高效率且多功能海陸空聯運之貨物倉儲場所，提供完善之商店、餐廳、旅館、資訊通訊科技、會議室、商業中心以及休閒場所等，供從事國際貿易之商務人士與機場員工使用，以及全力協助航空公司、貨物處理之承攬公司、物流服務公司及商業服務公司 (如旅館、餐飲、辦公設備) 等四種國際型公司設立辦公處所。

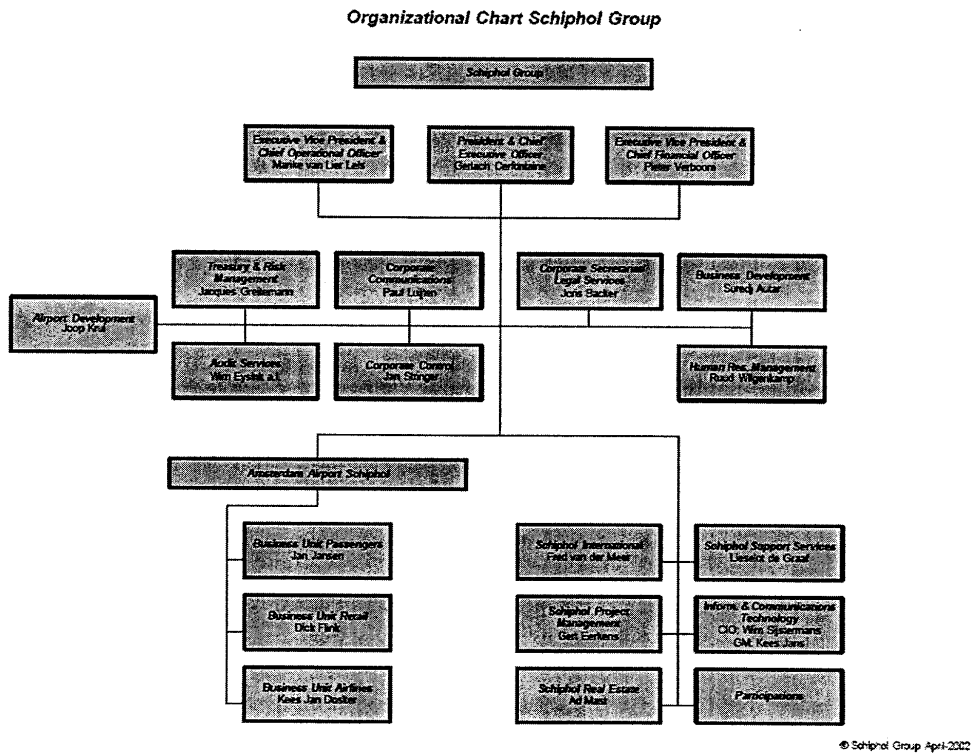
Luchthaven Schiphol N.V. 公司除完全擁有且經營史基輔機場外，尚有鹿特丹機場 (Rotterdam Airport) 及 Lelystad 機場，另亦持有 51% 股權參與經營 Eindhoven 機場；海外部分，Schiphol USA Inc. 經營美國紐約甘迺迪機場 (Terminal #4 of John F. Kennedy Airport)，Schiphol Australia 投資 Brisbane Airport Corporation 參與經營澳洲 Brisbane 機場。全公司超過一半之收入來自於機場服務費用，其他尚包含餐飲零售、停車費、不動產租金及投資顧問收入等，2002 年全公司總收入為約 7.74 億歐元，淨利潤約 1.41 億歐元，全年平均雇用 2,100 名全職員工。



圖一史基輔機場配置圖

表一史基輔機場歷年貨量及起降架次統計

| 項目 \ 年份 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 貨量 (千噸) | 1,288.6 | 1,183.2 | 1,222.6 | 1,180.7 | 1,171.3 |
| 起降架次 | 417,115 | 432,101 | 432,480 | 409,999 | 392,627 |



圖二 Schiphol Group 組織圖

2. 荷蘭鹿特丹港 (Port of Rotterdam)

鹿特丹港為歐洲最大港口（相關位置圖如圖三），近年來每年處理貨物量高達 3 億噸以上（統計資料如表二），年容量高達六百萬只貨櫃，鹿特丹港因能提供貨物處理、倉儲和複合運輸連結等多元化服務而受國際廠商廣泛使用，服務內容包括：一般散裝託運、整件貨物處理、以及散裝貨櫃船與油輪等。其內陸船艦規模全球第一，透過萊茵河可將海運貨物運送到德國內地，而且歐盟國家超過 60% 的內地貨物運輸至非歐洲地區均透過荷蘭。

鹿特丹港共有五大分區，如 Waal-/Eemhaven、Fruitport、Botlek、Europoort、Maasvlakte 等，各分區所儲放之貨物大致上皆有不同(如圖四所示)。其中 Eemhaven 分區面積 35 公頃，

於 1989 年所建立；Botlek 分區面積 90 公頃，於 1991 年所建立；Maasvlakte 分區面積 86 公頃，於 1997 年所建立。

鹿特丹港由 RMPM (Rotterdam Municipal Port Management) 所負責管理，其每年預算、投資計畫及相關法案均須通過市議會審查。目前，RMPM 管理委員會 (Management board) 由二人所組成，一為行政部主席 (Chairman of the Executive Board)，另一為行政部副主席兼執行長 (Vice-chairman of the Executive Board and Executive Director)，掌理四大業務部門，如商業事務部 (Commercial Affair)、基礎設施與環境部 (Infrastructure and Environment)、設備部 (Facility) 及航運事務部 (Rotterdam Port Authority) 等 (組織圖如圖五)。

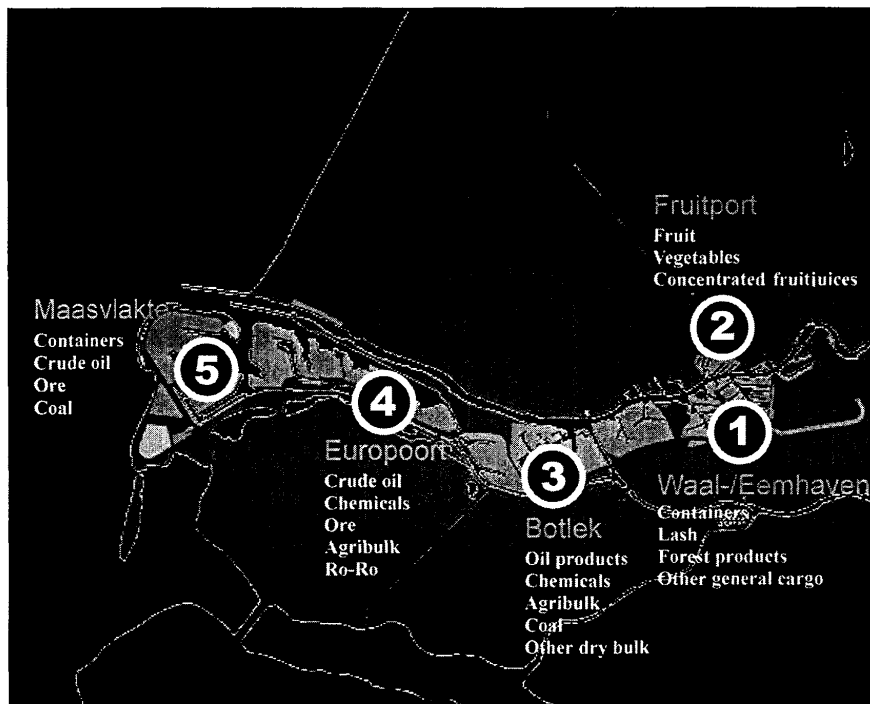
鹿特丹港在 RMPM 此等非正式官方組織之有效經營管理下，每年收益皆為正值 (統計如表三)，此外，每年仍須將收益之一部分繳回市政府。

表二 鹿特丹港歷年吞吐量統計 (單位:百萬噸)

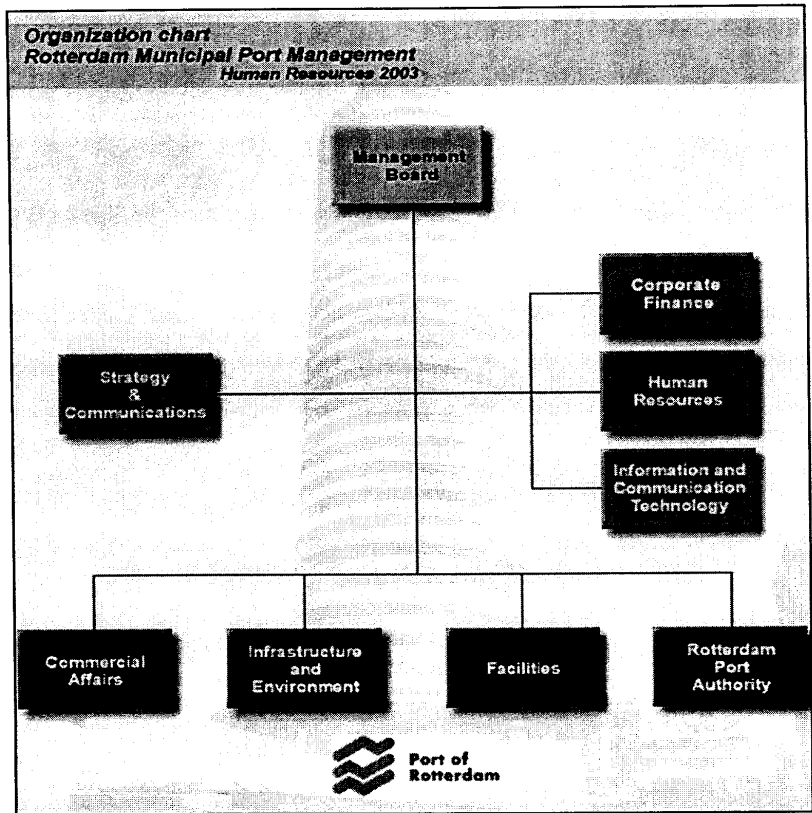
| 貨種 \ 年份 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 |
|---------|-------|-------|-------|-------|
| 散裝貨(乾) | 83.4 | 84.5 | 90.7 | 79.5 |
| 散裝貨(液態) | 155.9 | 150.9 | 147.8 | 139.5 |
| 一般貨 | 82.7 | 79.3 | 83.9 | 84.4 |
| 總計 | 322.1 | 314.7 | 322.4 | 303.6 |



圖三 鹿特丹港相關位置



圖四 鹿特丹港各分區使用情形



圖五 RMPM 組織圖

表三 RMPM 歷年收益統計

單位：百萬歐元

| 年份 項目 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 收入 | 397 | 384 | 372 | 354 | 350 | 338 | 329 | 322 | 319 | 308 |
| 支出 | 341 | 323 | 293 | 289 | 290 | 292 | 293 | 282 | 299 | 275 |
| 收益 | 56 | 61 | 79 | 65 | 60 | 46 | 36 | 40 | 18 | 33 |

3. 荷蘭阿姆斯特丹港 (Port of Amsterdam)

阿姆斯特丹港為歐洲第五大港，港區面積約 2500 公頃，近年來每年處理貨物量約為 6、7 千萬噸（統計資料如表 8.1.4），每年處理一千萬公噸以上之大宗農產品，該港是世界上可與馬鈴薯吞吐量最大之港口，亦有歐洲最大之冷藏設備且具有最大之魚產品拍賣市場。

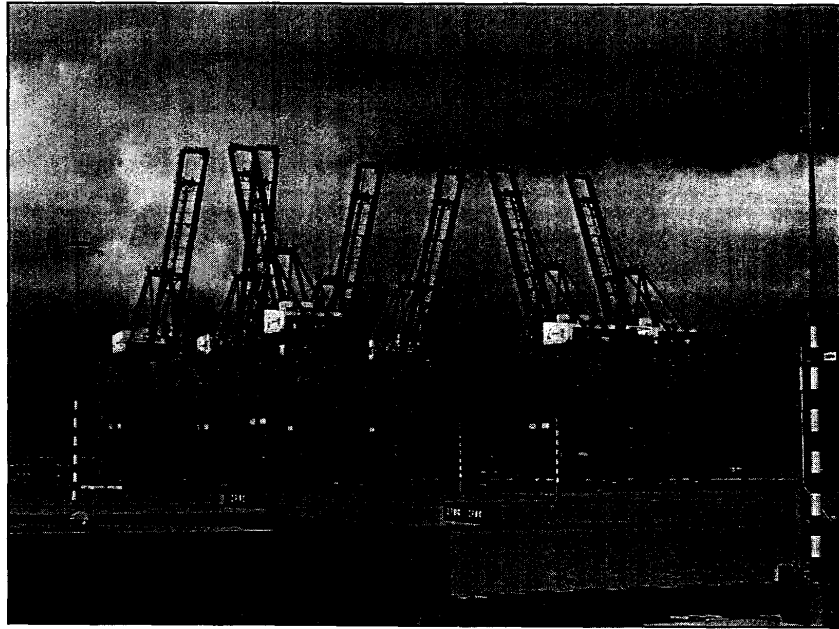
阿姆斯特丹港最具創新之設計為「Ceres Paragon」貨櫃碼頭（如圖 8.1.6 及圖 8.1.7），設計容量每年 950,000 TEU（以 20 呎貨櫃單位計算），於 2001 年正式啟用，是全世界第一座能夠讓貨櫃船兩邊同步裝卸之貨櫃碼頭，最多可以同時動用 9 部起重機（其中 5 部可滑動至另一碼頭提供支援），卸貨速度可提高 30% 至 50%，即使是最大之貨櫃船，也能獲得高速度及高效率之服務，此一新建之貨櫃碼頭，具有最新電腦化系統，以支援其營運。於「Ceres Paragon」旁，共有 275 公頃土地，保留予相關產業使用，例如併裝整合業，倉儲業，物流及其他後勤產業。啟用初期，「Ceres Paragon」由 Ceres Terminals Inc. 經營，2002 年 10 月則轉由日本航商 Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line) 經營。

阿姆斯特丹港由 Port Management of Amsterdam 所管理，受地方議會監督，由局長負責綜理所有業務，下設二位副局長，其中一位兼任港務長，負責港務事務，如港務行政（Administration Nautical）、政策事務（Policy Matters）、危險物品與環境監控（Dangerous Goods & Environmental Control）、訓練（Training）等事項。

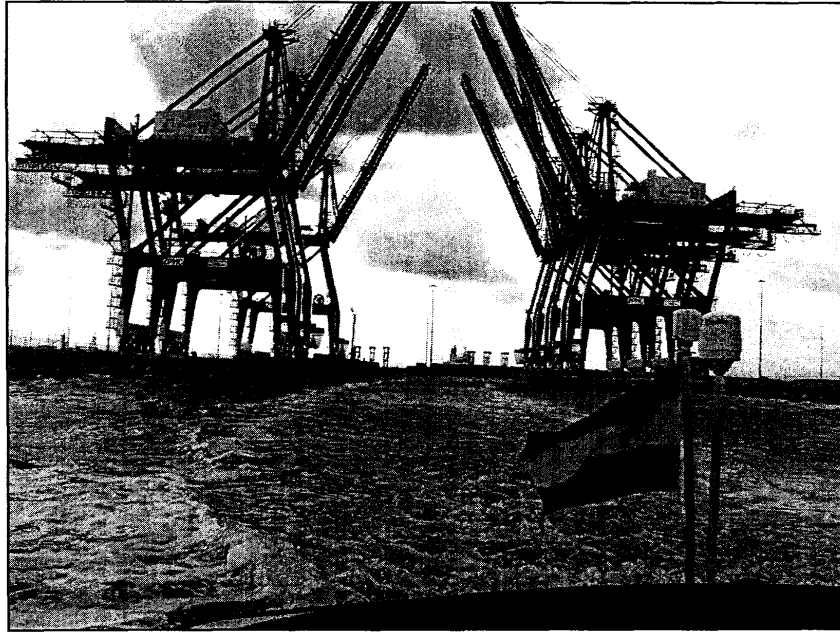
表四 阿姆斯特丹港歷年吞吐量統計

(單位：百萬噸)

| 貨種 \ 年份 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 散裝貨(乾) | 46.8 | 45.6 | 43.4 | 39.5 | 39.5 | 38.3 | 35.4 | 33.8 | 31.4 | 31.0 |
| 散裝貨(液態) | 16.6 | 16.1 | 13.8 | 10.2 | 9.8 | 10.9 | 11.0 | 9.8 | 9.3 | 10.2 |
| 一般貨 | 7.0 | 6.6 | 6.7 | 6.4 | 6.4 | 7.3 | 8.3 | 6.7 | 7.4 | 7.6 |
| 總計 | 70.4 | 68.3 | 63.9 | 56.1 | 55.7 | 56.5 | 54.7 | 50.3 | 48.1 | 48.8 |



圖六 「Ceres Paragon」貨櫃碼頭(一)



圖七 「Ceres Paragon」貨櫃碼頭（二）

（四）荷蘭海關

荷蘭海關為財政部轄下之權責機構，已有四百年多之歷史，其名稱為“Customs Service”，以強調海關並非一個只會控管監督的政府單位，而是提供服務，為國內外廠商解決貨物進出口問題之單位。荷蘭海關主要分為兩大部門：關稅法令立法部門與關稅法令行政部門；其中關稅法令立法部門負責處理國內與國際關稅政策發展與立法程序；而關稅法令行政部門負責各項關務法令之執行。荷蘭海關除統籌管理關稅之修正與課徵外，對於營業稅（VAT）及貨物稅（Excise Duties & Motor Vehicle Tax）亦有參與政策決定與立法程序之權力。

荷蘭海關全國總共約有六千名員工，總部設在鹿特丹，下分7個地方行政區，這7個地方行政區之下又分為37個海關

辦公室，分別散落於全國各地。另荷蘭海關尚有四個支援性之單位：

- 實驗室 (Laboratory)

以高科技儀器負責化學分析進出口貨物樣品，化驗報告可協助決定貨品應適用之關稅與貨物稅稅率；

- 關稅情報中心 (Customs Intelligence Center)

負責蒐集、處理分析與分送資訊以協助關務行政，基於所分析的資訊，關稅情報中心將決定進出口貨物是否須經開櫃或開箱檢驗；

- 關務中央管理局 (Central Customs Management Unit)

負責關務組織建立自動化系統，決定進出口與轉運貨物之適用稅率，以及管理關稅與貨物稅之稽徵程序；

- 進出口中央服務局 (Central Service for Imports and Exports)

負責核發進出口與轉口執照予國內外廠商，並控管特殊進出口貨物之限制配額，以符合國家經濟政策。

1. 荷蘭海關之主要責任分為下列四點：

(1) 控制貨物之進口、出口與轉口

荷蘭海關監督貨物進出歐盟區域之流程，由於進出荷蘭機場與港口之貨櫃數量快速成長，需要一套有效率的檢驗系統以有效降低物流運輸時間，因此荷蘭海關以統計方法篩選應被檢驗進口企業之貨物，並基於所收集到之資訊進行風險分析，並依據分析結果決定進出口貨物是否需要實際抽驗。為提高高速處理貨櫃檢驗，荷蘭政府在 1998 年耗費鉅資建立一套現代化的儀器設備，裝置在鹿特丹港口與史基輔機場，此檢驗設備係稱之為「Maasvlakte」的

X-Ray 儀器，此項檢驗儀器將於下面章節加以介紹之。

(2) 核定與課徵關稅與其他各項稅捐

荷蘭海關對於貨物經過荷蘭進口至歐盟地區的貨物核定各項稅捐，除關稅外尚包括加值型營業稅及貨物稅等，並負責稽徵這些稅捐與核定退稅。

(3) 執行荷蘭與歐盟法令

由於大部分之貨物進口至歐盟區域會經過荷蘭海關，因此荷蘭海關對於歐洲共同市場法令之執行，負有重大之責任，特別對於農產品與食品市場，歐盟訂定有特殊之稽徵系統與退稅規定，以及反傾銷條款，荷蘭海關必須加以遵循與確實執行。

(4) 保護社會品質

荷蘭海關尚須負責執行保護社會品質之政府法令，這些法令包括毒品管制、健康醫療、動植物與環境保護等相關法令。海關被國家立法機構授權執行這些法令，而相關法令一直持續增加，因此荷蘭海關對於社會安全與品質的維護，負有相當重要的責任。

2.全天候電子申報系統

荷蘭使用自動化系統管理關稅申報，進口關稅申報電子系統業已建構多年，而自1996年起出口亦可以使用電子申報系統，此項電子申報系統與歐盟位於布魯塞爾的中央程式相連結，由於歐盟國家採行共同關稅制度，此中央程式處理電子資料交換，可協助各國海關之關務行政與關稅稽徵，此中央程式稱之為關稅與衡量系統 (TARIC System)。歐盟各國為能加入此一系統，必須依照此中央程式發展各自之關務電

子系統，並使用統一標準化的電子資料檔案。

利用電子申報系統可為進出口廠商帶來許多好處，而最大的好處就是“快速”。國內外廠商可以自己的電腦送出申報資料，無須再手寫填具資料表並親自送達海關，當海關收到電子申報資料後即刻處理，申報者可在幾分鐘之內收到荷蘭海關的回覆，因此可以立即知道關稅申報狀況。此項電子申報系統，荷蘭海關派員全天候24小時隨時作處理與回覆，每週除週日外均提供服務。

除了快速服務之外，進出口申報者亦可取得關於申報狀況之最新資訊，以方便處理貨物運輸的安排，申報者亦可將電子申報資料表格連結存貨管理紀錄，以方便作為內部稽核之用。此項電子申報系統主要提供以下功能：

- 進口，包括內銷處理與暫時進口準備轉運。
- 出口與外銷處理。
- 貨物稅與進口營業稅之申報。
- 經過鹿特丹港口之海運貨物。
- 經過史基輔機場之空運貨物。

荷蘭海關仍持續地增加電子申報系統之功能。

使用者必須先行與荷蘭稅務局電子資料服務中心聯絡，該中心會協助使用者如何開始使用該系統，並介紹相關的海關部門以解決疑問，使用者需要取得適當之軟體裝設在電腦中，並取得網路服務中心的連結，使用電子申報的成本將因所使用之軟體、申請形式與數量而有所不同。使用者亦須取得荷蘭海關的核准執照，才能正式使用此電子申報系統，所核發之執照將因進出口情形與貨物種類而不同。

3.貨櫃X-Ray檢驗系統：Container Inspection System

透過貨櫃X-Ray檢驗系統，海關檢驗進出口貨物時，絕大部分可無須開櫃即可檢驗，大量減少貨物檢驗時間，大幅提升物流速度。進出荷蘭鹿特丹港口或史基輔機場的貨物，在裝卸貨櫃時大多會通過稱之為Maasvlakte的區域，以進行X-Ray掃描檢驗，此項裝置成一隧道狀，而可通過貨櫃最大體積之長寬高各為19M x 2.6M x 4.30M，掃描每一貨櫃之時間只約需要三分鐘，掃描過後儀器會印出貨櫃內容物之影像，此影像將由海關專業人員檢視與分析，有時候海關人員發現貨櫃內容物有異樣時，會要求該貨櫃轉送至其他區域開櫃做進一步之檢查。除了一些攝影材料與感光材料應避免以此系統檢驗，此項X-Ray檢驗系統對於絕大部分之貨物不會造成傷害。

(五) 荷蘭自由港發展經驗

荷蘭政府在發展國際貿易自由化之政策上相當具有遠見與彈性，在面對週遭工業強國例如德國、法國與英國等國家均投注大量資金建設機場及商港之激烈競爭下，自知必須從物流運輸之效能上加以改進，及設計優惠的關稅與其他稅務申報延緩繳納制度，減少廠商之現金流量，降低廠商之稅務負擔，才能在國際貿易競爭上取得優勢的地位。其相關重點彙整如次：

1. 由於荷蘭大多數之保稅倉庫皆以嚴密之行政機制控管，實體檢查程度因此大幅降低。
2. 進口申報與繳納關稅及營業稅，以每月一次方式申報，申報期限為次月的第一週，物流業者可自由地將貨物包裝與運送，而不被海關所干預，因此物流中心可全年全天候營運。
3. 通關之程序雖然有極大彈性，但荷蘭政府針對物流中心業者

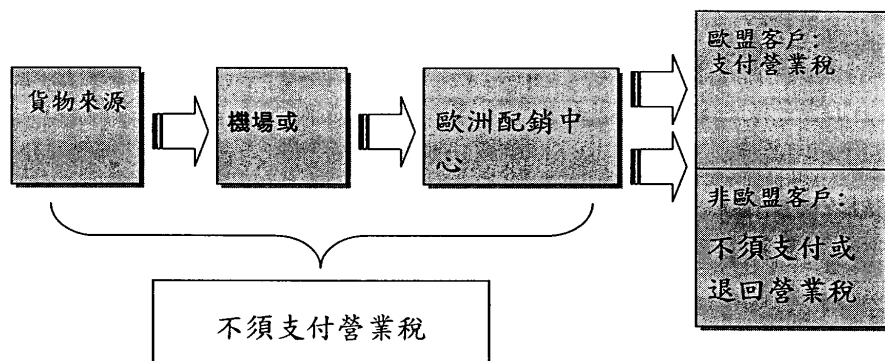
之行政控管卻非常嚴格，許多細節皆須加以登記，例如：貨品價值、稅則號碼、重量及來源。進口報關可以藉由電子傳輸方式或磁帶執行，且上述通關方法得使海關進行更詳細之實體檢查。而上述之實體檢查包含小規模隨機抽查或針對物流業者每三年一次之大規模檢查。

4. 外國公司亦可申請成為保稅倉庫業者，但實務上許多公司仍將此等業務外包予物流業者。
5. 加工層次方面，保稅倉庫內可作一般簡易加工，簡易加工包含簡單包裝、裝配及組裝。若保稅倉庫同時具有歐盟區內加工處理免稅之執照或海關監管加工之執照，則該保稅倉庫得進行更深層之加工活動，例如：軟硬體裝配及特殊加工處理等。若欲取得該等執照，仍需符合相關之法令規定，而且申請人之系統必須符合海關嚴格之要求。
6. 保稅倉庫之優點：
 - (1) 無時限之儲存期間；
 - (2) 儲存於保稅倉庫之貨品於進口時尚無須課徵關稅及營業稅；
 - (3) 貨物於實際進口時才需支付關稅(如貨物之買主確定)；
 - (4) 貨物運送到之非歐盟國家，則仍可處於保稅狀態(無重複關稅問題)；
 - (5) 避免積壓現金流量之優點(原本應付關稅之利息節省)；
 - (6) 較少之海關干涉與介入；
 - (7) 於保稅倉庫中可進行其他具附加價值之作業，如組裝及裝配等。

7. 進口營業稅之遞延繳納

除了關稅，進口營業稅在貨物實際進口到歐盟地區時就應支付，除非該項貨物儲存在保稅倉庫或其他關稅條款規定之地點。由於貨物若實際清關繳納關稅時，進口營業稅亦同時必須支付，而荷蘭與其他歐盟國家所不同之地方，係執行一種特殊條款，可以讓進口貨物之營業稅遞延繳納。在荷蘭營業稅法第23條規定，廠商可以申請取得遞延支付進口營業稅執照，而已取得執照的廠商，進口時核課的營業稅可以遞延到營業稅申報時才支付，此項規定可以帶來重大的現金流動好處。

此項進口營業稅之遞延繳納制度，可以下列圖示說明之：



三、德國自由港運作及通關實務

(一) 背景說明

漢堡是一個人口密集的城市，同時是德國十六個省分之一，為德國沿海之第二小省分，但經濟及政治的重要性卻非同小可。根據德國憲法，中央與地方政府共同享有立法及行政權，港口事務屬於地方管轄；原則上，中央政府與此無關。

但是，中央與地方政府在港口的其他事務上仍有合作的機會，例如：位於漢堡市外圍之艾比河是中央政府運輸部所控管的水域，疏通漢堡市與北海間長達一百公里的水道是中央政府的職責；同樣的，高速公路、鐵路、水道也是有一樣的狀況，管理權責跨含兩個政府單位。如果中央政府無法盡責，對港口管理而言將是很大的損害。同時，中央政府也負責對外的國際事務，也就是歐盟的相關事務處理，包含對於境內港口的援助達到歐盟的水準。

在德國中央政府不需管理境內港口之相關事務，卻須代表並爭取各港口在歐盟體制內之利益，中央與地方政府的合作愈形重要，而港口管理機關也須注意相關原則，如運輸產業部分需基於市場自由機制與一致性的原則下公平競爭，方能符合歐盟之社會、安全及環境相關標準，以及禁止關貿壁壘的情事發生。

（二）德國物流之全球化趨勢及策略

德國物流服務業面臨全球化趨勢，逐漸朝向發展其專門的核心競爭領域，如研發、製造及市場等，其服務範圍從訂單下達、訂單處理、付款進行、貨品運抵客戶、顧客諮詢服務到售後服務等等，形成一全方位服務結構。

為了控制並簡化供應鏈，4PL 的概念在德國正被熱烈的討論著，物流鏈經營者控制部門及參與價值創造者合作單位的資源、容量及技術，以提供顧客完整性物流鏈的解決方案。其具體任務適用先進技術，把企業及各部門連結在一起，讓價值創造過程能通行無阻。其中如物料、貨物及資訊流結構，還有合作過程的行政問題處理都屬於它的範圍。其整合之物流成份可分虛擬企業、組織分支、全球化合作及策略聯盟等。

4PL Provider 主要的核心任務可分以下各點：

- 1.行動式、戰略式及部分策略性的物流鏈規劃及最佳化
- 2.IT 系統整合
- 3.策略網路規劃
- 4.訂單追蹤
- 5.運輸規劃
- 6.路徑規劃及最佳化
- 7.Tracking & Tracing
- 8.倉儲及庫存管理
- 9.收益管理
- 10.資料管理
- 11.服務供給應用
- 12.人才借用
- 13.財物服務
- 14.諮詢

4PL Provider 可為 3PL 執行之實體物流與資訊流的集合。但在許多過程中，有兩個主要的問題：(1)誰能夠執行這樣複雜供應鏈服務業者的任務？這樣的公司如何組成？(2)如何保證這樣的物流供應鏈合作夥伴之控制協調？就目前業界的討論結果，下列各項為具有發展成 4PL 潛能之組織：

1.3PL 發展成 4PL

2.由 OEM 成立子公司，或是由既有的子公司轉型

3.顧問公司接手此任務

4.IT 服務業者

5.物流鏈中合作夥伴的合資經營公司

即使目前理論上德國還沒有 4PL 的公司結構，但是有很多的企業已經多少涵蓋了 4PL 的工作範圍，也持續地朝向 4PL Provider 的方向發展。許多大企業集團內部服務業者，如 VW Transport GmbH 和西門子 Procurement and Logistics Services 所從事的工作也就是集團內部的 4PL 工作。真正專門負責 4PL 的公司任務就是把所有物流鏈裡參與單位間的網路管理與控制推到最佳化。

(三) 德國漢堡港 (Port of Hamburg)

漢堡邦 (Hamburg) 為一城市邦，俗稱漢堡市，漢堡港位於漢堡市內 (港域圖如圖八)，為德國第一大商港，歐洲僅次於荷蘭鹿特丹港，亦為 2001 年世界第八大貨櫃港，近年來吞吐量約 8、9 千噸 (統計資料如表五)，港區基本上沿著易北河 (Elbe) 及其支流劃設，港區面積為 7,399 公頃，其中陸域面積為 4,331 公頃，水域面積為 3,068 公頃，雖距北海出海口仍約 100 公里，是世界各國通往北歐及中東歐之重要樞紐，全球各大航運公司均在此設立據點，與亞洲航運來往頻繁，其與布萊梅港對亞洲之進出口額約佔德國之 60%。

漢堡港共 5 座貨櫃中心 Eurogate Container Terminal，

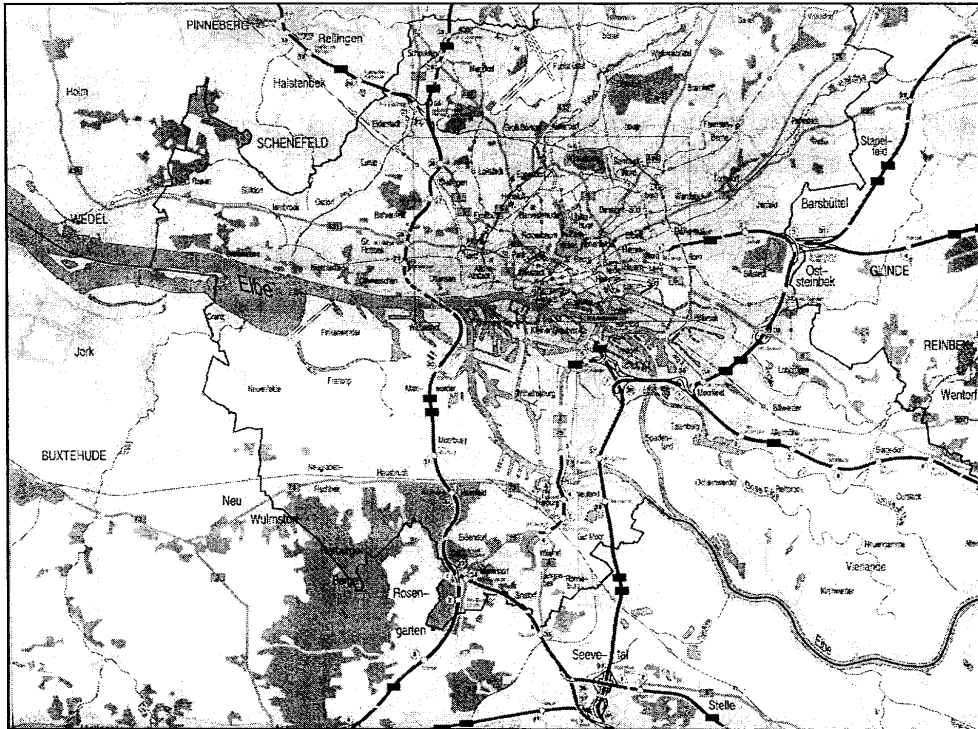
Container Terminal Burchardkai、Tollerort Container Terminal (TCT)、Unikai Container Terminal (UCT)、Container Terminal Altenwerder (TCA)，分別由 Eurogate 及 HHLA (後四座貨櫃中心) 及經營 (各貨櫃中心位置圖如圖九，其基本資料如表六所示)。

其中 CTA 貨櫃中心，是漢堡港最新之貨櫃碼頭，由漢堡港務倉儲公司 (HHLA, Hamburger Hafen-und Lagerhaus-AG) 所經營，其設計採最先進之作業系統，如全自動貨櫃運輸車 (AGV)、可達 22 排之貨櫃起重機 (目前世界最大)，較特別是該起重機配置 Double Trolley，先自船艙吊櫃至一平台再由另一吊車吊至受電腦控制且無人駕駛之 AGV (CTA 運作情形如圖十、圖十一)，該系統係由中國大陸上海振華機械公司承製。整個 CTA 投資金額高達 6 億歐元 (約新台幣二百四十億元)，為世界第一座無人貨櫃吊裝系統，因無人搬運，人工成本很少，故貨櫃吊裝費用可較香港和中國大陸便宜一半。HHLA 由漢堡市政府百分之百持股且於 1885 年成立，是德國最大港埠業經營集團，提供各項港灣及棧埠等相關服務。

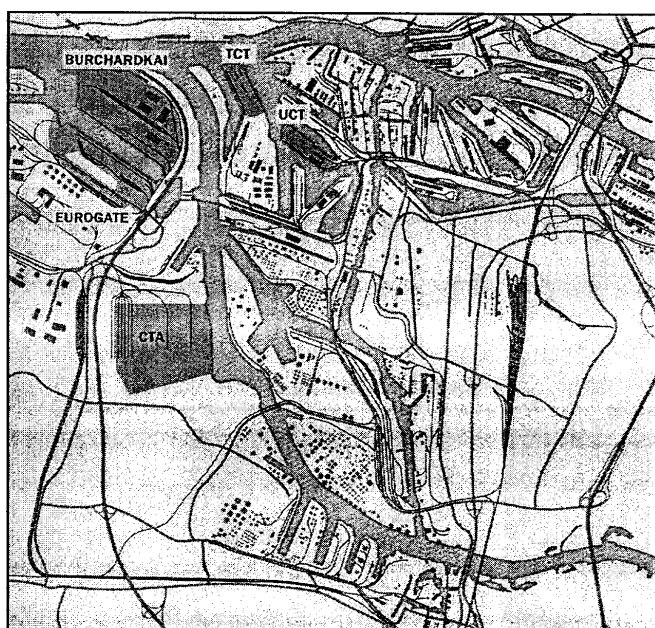
漢堡港之管理為漢堡市府行政之一環，並未設立專責之港務局主其事，市府共有五個廳處負責相關業務，但主要業務如發展規劃、基礎設施興建、招商、費率等由經濟廳負責。例行性業務由基層公務人員負擔，決策性案件須經經濟廳長核准，重大案件則經議會通過。漢堡港受「港口發展法」之規範，係由市議會頒布，明定港區內大部分土地為公有且不讓售，只能出租，租期最多三十年，租期屆滿可續租；另市府有義務取得港區內之私有土地，當該筆土地有意讓售時，市府依法有優先承購權。

漢堡港並無獨立預算，但港口之稅收、港灣費收入、土

地租金則列入市府預算收入，同樣的，基礎設施興建維護費用亦由市府預算支出。整個漢堡港可提供 14 萬個直接或間接與港口有關之工作，扮演著當地、區域甚至國家之經濟成長引擎，提供就業稅收。



圖八 漢堡港港域圖



圖九 漢堡港五大貨櫃中心位置圖

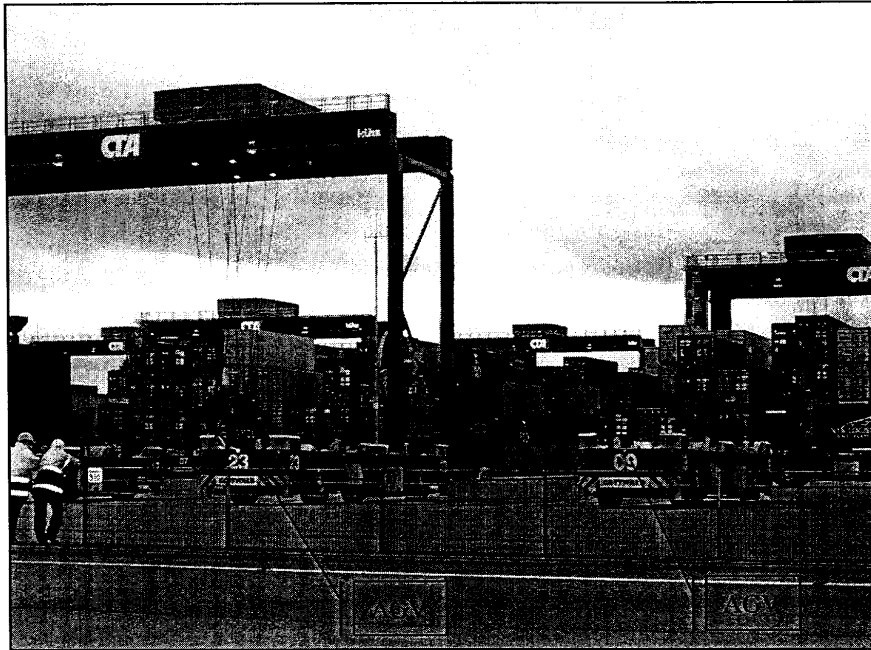
表五 漢堡港歷年吞吐量統計 (單位：百萬噸)

| 年份 貨種 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 散裝貨 | 37.5 | 39.2 | 36.4 | 37.3 | 35.8 | 36.7 | 34.1 | 36.2 | 33.3 | 33.5 |
| 一般貨 | 60.1 | 53.2 | 48.7 | 43.7 | 40.0 | 40.0 | 37.0 | 35.9 | 35.0 | 32.3 |
| 總計 | 97.6 | 92.4 | 85.1 | 81.0 | 75.8 | 76.7 | 71.1 | 72.1 | 68.3 | 65.8 |

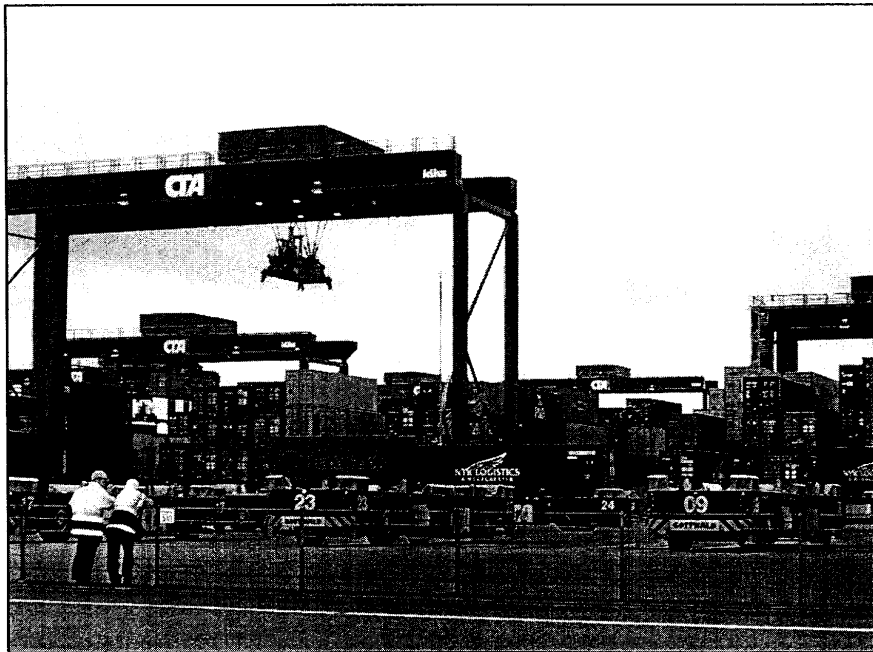
表六 漢堡港各貨櫃中心基本資料

| 貨櫃中心 | 碼頭長度(M) | 總面積(公頃) | 起重機數 | 倉儲面積(M ²) | 作業能量(百萬 teu) | 碼頭水深(M) |
|-------------|---------|---------|------|-----------------------|--------------|---------|
| Eurogate | 2,100 | 110 | 12 | 64,600 | 1.6 | 15.5 |
| Burchardkai | 2,900 | 150 | 19 | 65,600 | 2.2 | 16.5 |
| CTA | 800 | 14.3 | 8 | - | 1.1 | 16.7 |
| TCT | 920 | 31 | 7 | 500 | 0.6 | 13.6 |
| Unikai | 613 | 16.5 | 5 | 15,000 | 0.2 | 13.6 |

資料來源：Port of Hamburg Handbook 2003



圖十 CTA 運作情形 (一)



圖十一 CTA 運作情形 (二)

(四) 營運、管理分離且市港合一之漢堡港

1. 營運、管理分離

漢堡港為國際港，可處理各種貨物。實務上，貨櫃運輸愈形重要。2002年，港口總營運量約97,6百萬噸，共37,5百萬噸散貨及60,1百萬噸一般貨物。貨櫃運量高達57,2百萬噸、約5.4百萬櫃TEU(二十呎櫃)，為歐洲第二大運量，同時排名世界第七大貨櫃港口。故是地方、區域甚至是國家之經濟引擎，具有重大之影響力，同於其他產業，港口可提供工作機會、創造稅收及刺激經濟活動。例如：漢堡市現有140,000個工作機會直接或間接與港口作業相關；在失業率達9.8%的情況下，有15%的工作是與港口相關的。

漢堡港是商業活動頻繁的港口，政府扮演的角色在於：建構適合港口發展的法律環境；建置及維護港口設施；管理、租賃港口場地；擬定交通運輸法規。然而，政府並不介入港口商業活動，如：攬貨、貨物儲放、貨物處理、貨物運輸、船運等各項事務歸管於企業單位。港區內之事業如承攬業、倉儲業、發貨中心等皆為私人企業，同時，船運、機具運送、維護以及船隻維修等事業也為私人經營。

所有私人企業之服務定價完全由市場機制主導，政府或相關單位並不介入。如同，勞資雙方之薪資協商是由工會與廠商協定而成，政府並不介入。

2. 市港合一

根據德國憲法，港口事務歸於地方政府管轄、自訂部分相關管理辦法；此機制讓漢堡議會基於下列原則下可審議港口發展條例，該條例規範 75 平方公里之港口範圍，約為十分之一之漢堡行政區大，港口鄰近艾比河流域。並明文規定下列港內可從事之經濟活動，限與港口作業有關之相關活動，包含：攬貨、海運貨物儲放、運輸、相關服務、及與港口相關之貿易活動、相關企業進駐進行之港口服務。港口與住宅區域清楚的區隔開，因此可避免許多不必要的問題。

該條例涵蓋之港口發展（包含建設及維護）都屬於漢堡市公共建設之範疇。港內之大部分土地屬於地方政府所有，僅提供民營企業租用，租賃期限長達三十年，同時亦可續租。由於港區土地有限，因此使用上必須十分謹慎，無法提供給土地私人使用。漢堡市政府必須負責徵收港區內所有之私人土地，因此政府持有購買之優先權。另在公營之港口內，民營船運、貨運業者業者能公平的競爭，其中包含公營

之 Hamburg Port and Warehouse Corporation (HHLA)公司, 及將港內之財務與下列事項分離，一般建設花費，包含道路、用地開墾、港口設備或碼頭重填、道路升高避免水患等等，接由市政府出資建造，另大型建設如：道路鋪設、倉儲主體、周邊鐵路、道路設施及港口吊具、貨櫃起重機等相關設備，則由民間企業出資購買。每間民營企業可依本身需求安排其貨棧之陳設已符合本身需求。投資港口建設最多之廠商可以提供較好及具競爭性之服務給客戶。

港口主管機關是市議會之一部份。於漢堡市內，並無所謂之港口主管機關的組織，也無港口之行政首長；相反的，有五位議員參與管理所有港口相關的事務。但是，港口發展、基本建設、招商條例等各方面的主要的權責仍在國家之經濟部。因而，我們並無上述之主管機關及首長。港口內之相關職權由經濟部下屬之公務行政人員執行每日之營運；重大事項及案件則需要經經濟部或漢堡議會之許可才能進行。

港口本身並無獨立之財務預算機制，但所有的營收來在港口稅收、規費及地租，所有建設預算則由經議會通過之市政府年度預算內支應。議會並監督「港市計畫」之施行，將漢堡港區最具歷史的北部河域，由空中俯瞰可見許多紅線圍

繞。本區域共 110 畝，鄰近市區，我們認為應該讓市區範圍擴增至河域，即可新增租房、公寓及港區內之娛樂活動。該計畫的概念在於除了港區活動外，可有一些觀光航線、音樂廳航線或者是相關娛樂活動等。該計畫預計明(2004)年度開始，二十年內完成。

捌、心得與建議--荷蘭、德國可供仿效之處彙整

一、設立發展自由貿易港區專責協調機構

荷蘭、德國發展國際自由貿易成功最重要的因素為政府設立專責機構，例如荷蘭國際配銷委員會，該機構並與其他政府部門相互合作，提供國外業主全方位的服務，以吸引更多之廠商到荷蘭成立國際配銷中心。發展自由貿易區，並非在於相關法令通過立法程序就得以完成，而是一項必須永續發展之國家政策，因此若缺乏一個協調單位，將無法建構完善的制度。此協調單位不僅必須擁有協調政府各部門之能力，甚至必須有專人對於國內自由港之特性與功能十分瞭解，能夠以英文向國外廠商簡報機場或港口之使用設施及關務行政之基本申報程序等，該協調單位無需具備解決所有問題之能力，但必須能夠知道如何尋得解決問題之途徑。而且自由貿易區之制度必須持續改善，因此該協調單位應有專人，隨時注意其他國家自由港區發展之動向，並定期檢討我國制度之缺點與提出改進之措施。在各國爭相建設自由港區之際，唯有一個專業而有效率的協調機構，才能維持我國自由貿易港區之國際競爭能力。

二、訓練物流與國際貿易專業人才

國外廠商在選擇區域性配銷中心時，對於該國所能提供之人力資源相當重視，除物流廠商應自行訓練專業人員外，政府部門亦應有計畫培養物流與國際貿易專業人才，此些人才之培養可包括之專業領域有物流模式之設計、機場港口管理制度設計與土地之開發、電子申報資訊系統設計及關務行政管理等。此項物流與國際貿易專業人才之養成，亦可透過大專院校，設立專門科系，聘請專門師資來訓練。唯有足夠之專業人才，我國才能夠具有執行自由港區制度之原動力。

三、授權地方政府管理與開發自由港區

荷蘭、德國政府業已將機場與港口全部民營化，自行規劃與開發周邊土地作為倉儲、辦公與加工之場所，在追求收入與利潤極大化之目標下，機場與港務管理團隊必須積極開發自由港區之服務功能，以增加營運收入，利用營運所得再投入更多之建設，以維持基礎建設之發展。我國之機場與港口分屬中央與地方政府管轄，全部民營化在短期內尚難以達成，但中央與地方政府若能授權管理機場與港務機關，開發土地供辦公與貨物倉儲地點，並改善硬體設備，例如建立中央電腦網路與航空公司與船運公司、物流業者之電腦連線，以提供貨主追蹤控管貨物流動之機制，將可大幅提升自由港區之使用效率，並增進中央與地方政府財源。

四、建立貨物進出口申報系統

貨物進入自由港區，基本上雖然無關稅或營業稅等問題，但海關人員仍應要求進出口貨物轉運廠商申報貨物之資訊與轉運配銷情形，而負責控管自由貿易港區之海關單位應以提供服務為

工作目標，主動為廠商解決進出口申報問題，而非自視為一個監控管理單位，處處刁難申請廠商，阻礙國際貿易之發展。此外，申報系統之設計應能夠方便國際廠商所使用，並有專責人員能以英文向國外廠商解說使用方法或提供使用說明書，以去除使用障礙。該海關控管之申報系統，若能與機場港口之貨物進出中央控管電腦系統連線，將可大為增加資訊交換機能，並可方便準備將部分貨物進口到國內課稅地區之廠商，迅速知道其應繳納之關稅與其他稅負，以規劃現金流量。此項系統在維持保稅貨物之儲存與運輸上，亦可達到控管之目的。

五、設計具有彈性之保稅倉儲、運輸與加工行政管理系統

新加坡與香港在發展國際自由貿易港區業已有多年之經驗，其所發展之自由港區主要功能以轉口為主，我國在發展自由貿易港區時，面對臨近國家強大的競爭壓力。而荷蘭在發展全國性自由貿易政策時，對於進入荷蘭、德國之保稅轉口貨物並非只侷限在特定之區域內，只執行單純的轉口機能，荷蘭、德國海關除設計具有相當彈性之保稅倉儲與運輸制度，以增加全國各地物流業者之營業活動機會，並有特殊加工免稅條款，以促進加工產業之發達，提升國家總體經濟能力。而我國與鄰近國家之相對優勢，係我國有世界知名的加工製造能力，因此所發展之自由港區，若無法與國內之加工出口區、科學工業園區等保稅工廠相互串聯，將無法發揮我國之長處，以建設有別於或甚至優於其他國家之自由港區。然而相關貨物運出自由港區將面臨保稅制度之管理，我國現行保稅倉庫與運輸系統，海關對於實體控管仍有極大之權限，未來自由港區與保稅工廠之間的貨物運輸若呈現大量之成長，海關將無足夠之人力控管，而且實體控管對於物流效率而言，亦有極大之負面影響，因此如何建立適當的行政系統來管理保稅貨物之倉儲、運輸與加工，將是我國發展國際自由貿易港

區，能否發揮最大功能之關鍵所在。

六、建立稅務代理人制度以控管國外廠商貨物進出我國之監督機制

國外廠商選擇在其他國家設立貨物配銷與轉口時，通常需要委託當地國之物流業者執行各項物流服務，但由於貨物進到自由港區，基本上只是保稅狀態，若相關之貨物進口到國內課稅區時，仍有申報繳納關稅及營業稅的問題，因此我國需要一套類似荷蘭稅務代理人之制度，以方便海關稽徵關稅與其他稅負時，有適當之負責單位可以稽核，該稅務代理人將代表國外廠商，對國內之相關稅務制度負有全部之責任與義務，至於稅務代理人如何將相關之權利義務轉回國外委託廠商來負擔，則為商業契約規範之問題，我國海關無需面對國際商業法令直接向國外廠商追討或稽核稅負。另外為控管外國廠商透過我國執行國際配銷之貿易活動，建議應核發給外國廠商個別之稅籍編號，以控管該廠商之貨物進出我國自由港區之資料，並可供作政府統計分析之用。

總之，荷蘭、德國之所以能成為世界各國廠商所重視之自由貿易地區，並非依靠單一行政制度或立法程序，例如設立自由貿易港區法案。最主要係由國家外交與經貿單位之配合，各權責單位之人員主動向各國廠商行銷荷蘭、德國的物流基礎建設，並相互合作替國外廠商解決各種問題，而將全國建構成為一個概念化的自由貿易區。因此我國為發展自由港區，對於自由貿易港區制度設計之好壞，以及基礎建設投資之多寡，固然是應重視的因素，而執行單位的效率與人員之素質，以及具有彈性與高效率的關務系統，才是決定發展國際自由貿易港區成功與否之關鍵。