

出國報告書（出國類別：開會）

出席台灣全球運籌發展協會（The
Global Logistics Council of
Taiwan）主辦 2005 年兩岸四地物流
論壇會議暨廈門、上海參訪報告

服務機關：行政院經濟建設委員會

行政院第三組

姓名職稱：左 珩 主任

林素如 參議

連德宏 科員

派赴國家：中國大陸

出國期間：94 年 11 月 28 至 12 月 4 日

報告日期：95 年 2 月 15 日

出國報告審核表

出國報告名稱：出席台灣全球運籌發展協會主辦 2005 年兩岸四地物流論壇會議暨廈門、上海參訪報告		
出國人姓名（2 人以上，以 1 人為代表）	職稱	服務單位
連德宏	科員	行政院經濟建設委員會
出國期間：94 年 11 月 28 日至 94 年 12 月 4 日		報告繳交日期：95 年 2 月 15 日
出國計畫主辦機關審核意見	<input type="checkbox"/> 1. 依限繳交出國報告 <input type="checkbox"/> 2. 格式完整（本文必須具備「目的」、「過程」、「心得」、「建議事項」） <input type="checkbox"/> 3. 內容充實完備 <input type="checkbox"/> 4. 建議具參考價值 <input type="checkbox"/> 5. 送本機關參考或研辦 <input type="checkbox"/> 6. 送上級機關參考 <input type="checkbox"/> 7. 退回補正，原因： <input type="checkbox"/> 不符原核定出國計畫 <input type="checkbox"/> 以外文撰寫或僅以所蒐集外文資料為內容 <input type="checkbox"/> 內容空洞簡略 <input type="checkbox"/> 電子檔案未依格式辦理 <input type="checkbox"/> 未於資訊網登錄提要資料及傳送出國報告電子檔 <input type="checkbox"/> 8. 本報告除上傳至出國報告資訊網外，將採行之公開發表： <input type="checkbox"/> 辦理本機關出國報告座談會（說明會），與同仁進行知識分享。 <input type="checkbox"/> 於本機關業務會報提出報告 <input type="checkbox"/> 9. 其他處理意見及方式：	
層轉機關審核意見	<input type="checkbox"/> 1. 同意主辦機關審核意見 <input type="checkbox"/> 全部 <input type="checkbox"/> 部分_____（填寫審核意見編號） <input type="checkbox"/> 2. 退回補正，原因：_____ <input type="checkbox"/> 3. 其他處理意見：	

行政院所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：出席台灣全球運籌發展協會（The Global Logistics Council of Taiwan）主辦 2005 年兩岸四地物流論壇會議暨廈門、上海參訪報告

頁數：40 含附件：是 否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

經建會財經法制協調服務中心 連德宏 (02)2508-7975

出國人員/服務機關/單位/職稱/電話

左 珩 經建會財經法制協調服務中心 主任 (02)2508-7934

林素如 行政院第三組 參議 (02)3356-6775

連德宏 經建會財經法制協調服務中心 科員 (02)2508-7975

出國類別：1 考察 2 進修 3 研究 4 實習 5 會議

出國期間：94 年 11 月 28 至 12 月 4 日

出國地區：中國大陸

報告日期：95 年 2 月 15 日

分類號/目：

關鍵詞：台灣全球運籌發展協會（GLCT）、物流管理（Logistic Management）、供應鏈管理（Supply Chain Management）

內容摘要：

本報告主要說明行政院及經濟建設委員會財經法制協調服務中心於94年11月底派員赴中國大陸廈門市出席由台灣全球運籌發展協會（The Global Logistics Council of Taiwan）主辦2005年兩岸四地物流論壇會議暨廈門、上海參訪報告內容。本次會議研討內容包括：現代物流條件下的港口發展與思考、發展現代物流，提升廈門港口競爭力、全球化趨勢下國際物流產業面臨的挑戰、加快「區港聯動」建設，發展國際物流產業、提升港口競爭力的自由貿易港區及台灣航

空倉儲產業與兩岸供應鏈等主題。行程中並參訪廈門郵政速遞局、廈門港務局、廈門象嶼保稅物流園區、日本運通株式會社、上海外高橋港、上海洋山港、上海麗嬰房股份有限公司及楓泊居易物流中心等。本報告內容除含括上述內容外，最後並提出參加本次會議之心得感想。

出席台灣全球運籌發展協會 (The Global Logistics Council of Taiwan) 主辦 2005 年兩岸四地物流論壇會議暨廈門、上海參訪報告

目 次

壹、目的	1
貳、會議日期及地點	3
參、過程	4
肆、心得	36
伍、建議	38
陸、附件	40

出席台灣全球運籌發展協會（The Global Logistics Council of Taiwan）主辦 2005 年兩岸四地物流論壇會議暨廈門、上海參訪報告

壹、目的

台灣全球運籌發展協會（The Global Logistics Council of Taiwan）成立於 92 年 9 月 3 日，主要宗旨為結合產官學研各界，共同致力於推動全球運籌之研究及應用，協助國內企業發展全球運籌（物流）整合與經營管理之模式，進而提升其全球競爭力，並配合政府達成國家經濟建設發展政策之目標。協會會員係由海運、空運、貨物承攬、報關服務、陸上運輸、國內物流、物流管理顧問、資訊系統整合、製造業、學校團體及關心全球運籌發展之學者專家共同組成，為目前台灣新興重要物流團體。

93 年 3 月行政院通過「服務業發展綱領及行動方案」，以「全球布局的運籌能量」、「國際接軌的法規制度」、「創新優質的人力資源」作為支撐我國服務業發展平台的三大支柱。流通服務業亦為「服務業發展綱領與行動方案」12 項重點發展項目之一，希望透過流通服務業發展，帶動服務產業的擴張，創造更多的就業機會。更重要的是，藉由流通服務業的發展，強化運籌全球網絡，提升台灣產業附加價值，以創造製造業的更多商機。

中國大陸繼珠江三角洲經濟圈、長江三角洲經濟圈及環渤海經濟圈後，近期也積極將福建廈門發展成「海峽西岸經濟區」，以避免受到前述三大經濟圈發展而被邊緣化。上述經濟區中，福建廈門是與台灣關係較密切的經濟區。隨著全球化的發展趨勢，兩岸三地產業互補的分工模式亦趨明顯，近年來台灣製造業因應「全球佈局」的策略，資訊業及傳統產業赴大陸投資設廠的比重增加，其所衍伸的物流需求殷切，故本次赴中國大陸參加出席台灣全球運籌發展協會（The

Global Logistics Council of Taiwan) 主辦之 2005 年兩岸四地物流論壇會議，
以瞭解兩岸運籌管理、供應鏈管理推動之實務概況。

貳、會議日期及地點

2005年兩岸四地物流論壇會議於11月29至30日在中國大陸廈門市廈門國際航空港集團酒店國際會議中心召開，約有100多人與會，是兩岸四地物流、運籌、供應鏈管理的跨國會議。

時間	行程內容	地點
11月28日	參訪行程 (一)廈門郵政速遞局	廈門
11月29日	2005年兩岸四地物流論壇會議： (一)現代物流條件下的港口發展與思考 (二)發展現代物流，提升廈門港口競爭力 (三)全球化趨勢下國際物流產業面臨的挑戰 (四)加快「區港聯動」建設，發展國際物流產業 (五)提升港口競爭力的自由貿易港區	廈門國際航空港集團酒店國際會議中心
11月30日	2005年兩岸四地物流論壇會議： (六)台灣航空倉儲產業與兩岸供應鏈整合	
12月01日	參訪行程 (二)廈門港務局 (三)廈門象嶼保稅物流園區 (四)日通國際物流	廈門
12月02日	參訪行程 (五)上海外高橋港 (六)上海洋山港	上海
12月03日	參訪行程 (七)上海麗嬰房 (八)楓泊居易物流中心	

參、過程

一、論壇內容

本次 2005 年兩岸四地物流論壇會議主辦單位台灣全球運籌發展協會邀請大陸 53 個大小港務局、航商業者、各省保稅區及相關與港務發展業務相關知名企業，共同搭建一個兩岸港口物流業界同行交流發展經驗的平台。港口物流論壇探討內容包括：

- (一)現代物流條件下的港口發展與思考
- (二)發展現代物流，提升廈門港口競爭力
- (三)全球化趨勢下國際物流產業面臨的挑戰
- (四)加快「區港聯動」建設，發展國際物流產業
- (五)提升港口競爭力的自由貿易港區
- (六)台灣航空倉儲產業與兩岸供應鏈整合



照片 1：2005 年兩岸四地物流論壇會議，100 多位與會者參與專題講座

(一)「現代物流條件下的港口發展的思考」

94年11月29日論壇第一日開幕演說由中國港口協會會長屠德銘主講「現代物流條件下的港口發展的思考」。屠德銘指出現代物流產業已經成為中國大陸第三產業中之核心產業及帶動國民經濟成長的重要產業。93年中國大陸全國商品物流總額達到38兆4千億美元，較前年成長30.2%，由此帶動港口貨物吞吐量41.72億噸，成長26.6%。

中國大陸國民經濟和對外貿易對物流的依賴程度愈來愈高，在物流需求迅速擴張的同時，面臨港口的基礎設施能力明顯不足、結構及體制機制不順、地區及產業間之銜接不密切、市場分割、貨物跟蹤能力較弱、整體管理水準不高、專業人才缺乏。因此導致物流不順暢，降低了物流效率，增加企業之物流成本，影響中國大陸對外貿易發展及影響國家競爭力。



照片 2：中國港口協會會長屠德銘主講「現代物流條件下的港口發展的思考」

1. 港口對發展現代物流有其重要作用及地位

屠德銘認為物流涉及綜合運輸，而港口是多種運輸方式銜接的貨運中心，是交通運輸的樞紐，故港口對發展現代物流有其重要作用及地位。中國大陸有將

近 90%的外貿貨物運輸是通過水運港口完成的，故港口不但擔負著以自身為中心的物流服務任務，還將海向及陸向綜合運輸系統合理銜接，發揮全方位與國際物流服務相關協調與組織作用。中國大陸沿海主要港口城市，普遍均實施「以港興市」的發展策略，經過二十多年的改革開放與發展，目前已經具備不同程度的傳統物流業之裝卸、倉儲、轉運功能和拓展中之流通加工、包裝、配送、商務及資訊服務等現代物流功能，發揮著重要樞紐作用。

港口與物流是相輔相成、一體兩面之關係。所謂「港興物流旺」，國際物流及出口導向之經濟，離不開港口服務，港口之適度領先發展，將為物流產業、城市經濟及區域經濟發展提供良好的基礎條件；另一方面「物流促港興」，物流是港口的生命線，物流產業不斷提出新的要求，為港口、所在城市及區域經濟的發展注入更多的活力。除港口及物流產業本身之外，在港口之周邊地區將吸引大量製造、加工業及金融、貿易等產業，形成一良性循環。

2. 中國大陸港口之發展趨勢

由於受到政治、經濟、科技、文化各種外部因素影響，中國大陸主要港口功能發展，從港口與運輸貿易活動相分離，正面臨朝向港口與區域運輸、工業和商業服務中心相結合的轉變。全球貨物貨櫃化和多方式聯運發展，使部分主要港口正逐漸成為國際生產、跨國公司網路系統之樞紐，以及國際貿易與航運中心之物流平台。港口服務變得更加專業化、多樣化及整體化，具備各國家之特色與各港口之特點。

中國大陸自改革開放以來，對港口體制有有改變，港口基礎設施仍屬公有，但其經營管理已非國有壟斷，而是鼓勵國內外經濟組織及私人部門參與投資建設及經營管理，且不受股權比例限制，尤其是在國際貨櫃碼頭部分，一些國際著名港口經營公司及航運業已陸續進入主要港口參與營運。同時並實施港口下放地方管理及實行「政企分離」的管理體制改革，中國大陸國有港口企業集團正向以股份制為主要形式改制，股權趨向多元化及國際化，逐漸脫離計畫經濟。

3. 傳統港口如何發展現代物流

屠德銘認為首先要建立新觀念，並統籌規劃。在交通運輸布局上，做好各種運輸方式相互銜接，發揮組合效率和整體優勢，建立快捷、高效、安全、方便並具有國際競爭力的現代物流服務體系，結合國家發展物流戰略及國土規劃，制定或調整發揮自身優勢的港口規劃。以市場為導向，結合港口結構調整，對既有之港口資源布局及功能合理深入之探討並進行區隔，充分發揮港口之區位優勢。

其次要加強以港口為依託之物流基地建設，增加港口設施之投入。屠德銘指出傳統港口的現代物流基礎建設發展停滯，政府應加強港口航道、碼頭等基礎設施，以適應船舶大型化之發展趨勢。而經營類的設施要擴大資金取得管道，並注重發展貨櫃運輸、傘雜貨運輸設施，並追求技術進步。同時要大力發展多式聯運，藉由完善與港口相連接的鐵路、公路運輸系統，形成配套的綜合運輸網路及倉儲配送基地。屠德銘指出，近年來中國大陸上海等八個沿海港口城市以發展為自由貿易區為目標，實行保稅區轉型並區港聯動，建設保稅區為國際物流園區，即是朝此一方向發展。

第三是要增加附加價值，提升港口在現代物流發展中之競爭能力。傳統港口之基本功能是交通運輸的樞紐功能，而畢竟港口的競爭不僅在吞吐量上，還應表現在附加價值上，為企業的生產流通物流提供優質服務。傳統港口應根據自身之特點，積極拓展港口經營領域，利用發展物流來拓展增值服務功能，並將臨港工業及國際貿易等產業串聯起來。換言之，傳統港口要根據自身特點和市場需求，大力拓展港口之加工功能、物流配送功能、交易功能並發展旅遊服務功能。

其他例如多方合作，積極引進合作夥伴。屠德銘認為應在市場中選擇同業或相關異業企業聯手合作，利用國內外知名企業之強大之資金、技術及管理能力，互補其優勢。近年來國際上一些著名碼頭經營商、航運企業及專業物流企業已陸續進入中國大陸開始建立合資碼頭、物流網路及物流聯盟。並應提升港口物流資訊化水準，運用資訊技術和通訊網路促進港口物流之發展。

(二)「發展現代物流，提升廈門港口競爭力」

94 年 11 月 29 日論壇第一日第二場由廈門市物流協會會長、廈門國際航空港集團有限公司總經理林杰主講「發展現代物流，提升廈門港口競爭力」。林杰指出世界港口發展大體經歷三代，第一代港口主要是海運貨物的裝卸、倉儲中心；第二代港口中，除了貨物的裝卸、倉儲外，還增加了工業、商業活動，使港口成爲具有貨物增值效應的服務中心；第三代港口適應國際經濟、貿易、航運及物流發展的要求，受益於港航資訊技術的發展，港口逐步走向國際物流中心。

依功能劃分，目前世界主要港口發展主流仍屬第二代港口，但已開始轉型爲第三代港口。香港、新加坡及鹿特丹等港口已逐漸轉型，但仍未完全展現第三代港口應有的功能及全貌。



照片 3：廈門市物流協會會長、廈門國際航空港集團有限公司總經理林杰主講「發展現代物流，提升廈門港口競爭力」

1. 廈門港口的發展優勢

(1) 經濟與社會發展

2004 年廈門市外貿進出口總額 240 億美元，其中出口 139 億美元；2004 年

外資投資 11 億美元，其中香港及台灣投資占 55%。廈門已與 170 多個國家或地區建立經貿往來關係，世界 500 大企業中有 38 家於廈門投資，在中國大陸大、中型城市中名列前茅。

(2)海運方面

廈門港貨櫃吞吐量居全國第七位，在世界 100 大港口中居第 26 位，世界 20 大船公司均在廈門設置貨櫃輪航線。2004 年全港貨物吞吐量達 4,261 萬噸，貨櫃吞吐量 287 萬 TEU。

(3)空運方面

廈門高崎國際機場是中國十大繁忙機場之一，亦是第四大口岸機場。現有 32 家國內外航空公司開闢經營 119 條國內、國際、地區定期客運航線，每週進出港航班 1,000 多個。近幾年航空貨運發展迅速，有 7 條全貨機航線，2005 年貨運量達 17 萬噸。

(4)陸運方面

陸運透過 319 及 324 國道與福漳、漳汕高速公路連接全國各地，通過鷹廈、龍梅鐵路連接全國鐵路網。2000 年橫南鐵路完成，之後梅坎鐵路亦開通，出入福建省唯一的鷹廈線余家口通道已增加至 3 條。

2.廈門港的輻射

由於廈門海關不斷優化通關環境，突顯港口優勢，進而帶動並吸引泉州、漳州兩市的眾多貨源及廈門港口之報關出口，泉州、漳州在廈門報關出口比率分別在 30% 及 6% 以上。近兩年來相對較遠的福州、莆田視之貨源也開始大量轉移到廈門港口報關出口，這兩市在廈門的報關出口值已接近 10 億美元。

2004 年 8 月廈門市政府成立海鐵聯運工作小組，致力吸引週邊省市貨物從廈門集散，拓展廈門港之物流腹地。一年多來已見成效，截至 2005 年 11 月 20 日共開闢海鐵聯運線路 5 條，輸送散貨 237 萬噸。

3.廈門市物流產業發展現況與願景

廈門市政府十分重視現代物流產業之發展，自 2000 年來陸續實施下列計畫：

- (1)「廈門市國民經濟與社會發展『十五』計畫綱要」明確將現代物流業列為現代服務業的三大支柱行列之一。
- (2)「廈門市關於加快海灣型城市建設的實施綱要」將物流業列為未來服務業發展的支柱產業，並明確提出建設航運物流中心的戰略目標。
- (3)2001年11月成立「廈門市發展現代物流產業協調小組」，加強對全市物流發展工作的組織協調。
- (4)2002年制定「廈門市物流發展規劃」，提出廈門市物流發展的三個階段目標。
- (5)2003年8月「關於加快發展廈門現代物流業的意見」及2004年3月「廈門市重點物流項目和企業審定(試行)辦法」，提出了幫助物流企業發展的優惠政策。

4. 推進廈門港口建設與現代物流相結合之發展戰略

- (1)轉變傳統經營觀念，增強現代物流意識
- (2)作好遠景規劃，儘快建立以港口為依托的現代物流服務體系
- (3)依託港口區位優勢，加強硬體設施建設，完善物流基地
- (4)加強港口軟體建設，提高港口資訊化水準，培養現代物流管理人才

(三)「全球化趨勢下國際物流產業面臨之挑戰」

94年11月29日論壇第一日第三場由台灣全球運籌發展協會理事長蘇隆德主講「全球化趨勢下國際物流產業面臨之挑戰」。蘇隆德指出21世紀由於網路、資訊與科技的發達改變了人類的生活型態，更由於運輸系統及財務流通之便捷，縮短了時間與空間的距離，造就出一個「無國界經濟」(stateless economy)的環境。

1.「無國界經濟」時代來臨

無國界經濟主要表現在以下幾個方面：

- (1)生產製造無國界：由於經濟上的比較利益，使得生產要素往價格相對低廉的

地區移動，跨國企業的經營型態如火如荼的展開。

- (2)貿易投資無國界：歐洲經濟共同體、北美自由貿易區、甚至 WTO 其形成之目的均說明跨國間的貿易活動國界之概念逐漸被抽離，多國合作資金流動愈見頻繁，投資全球成爲重要標的。
- (3)技術研發無國界：智慧財產權之觀念受到高度重視，研發、人才及技術之競爭已超越國界。
- (4)資訊傳遞無國界：國際網路之普及程度越來越高，資訊交換之成本越來越低，全球資訊化之時代于焉來臨。



照片 4：台灣全球運籌發展協會理事長蘇隆德主講「全球化趨勢下國際物流產業面臨之挑戰」

2. 全球化趨勢下「無縫隙經營機制」

針對以上無國界之趨勢，政府及企業皆需審慎因應全球化之影響，全球運籌(global logistics)的概念遂應運而生。全球運籌基於不同層面有不同定義：

- (1)從企業層面觀之：全球運籌爲一廣義物流，範圍始自原料取得，經設計、生產、行銷至售後服務、後勤補給、庫存管理等具效率及成本效益之流程，藉

整合商流、物流及資訊流等作業體系，透過供應鏈之管理達到及時交貨及服務，確立企業競爭優勢地位。

- (2)從政府層面觀之：發展全球運籌管理可提高國內生產毛額，增加就業機會，提升我國在世界之經濟地位。具體作法即在於協助企業進行跨區域性之資源整合，從產品、設計、製造、組裝、庫存到配送，藉簡化商流、物流、資訊流及金流等作業，訂定符合國際慣例及潮流之規章，給予在國內從事運籌管理之企業，能夠達到及時交貨各國客戶之優勢地位。

3. 國際物流是全球供應鏈整合的接口

經濟活動的本質就是人類「用物」的過程，因此全球化所帶來無國界經濟活動的現象，促使跨國交易頻繁，快速影響的交貨能力成爲企業勝負之關鍵，讓物流從作業機能轉換成策略機能的角色。

(1) 國際物流之定義

國際物流是指合理掌控貨物在國際間之流動，是發生在不同國家和地區間的物流活動。其目的是爲國際貿易及跨國經營服務，即以最佳的方式及途徑，以最小的費用及風險，保值、保量並適時將貨物由一國運輸到另一國。

(2) 現代國際物流的內涵

近年來跨國企業發展迅速，企業在全球尋找貿易機會、最理想的市場及最佳的生產基地，這必然將企業的經濟活動領域由地區、國家擴展至全球。國際物流不僅是由商貿活動所決定，而且是本身生產活動的必然產物。企業實施全球化之戰略，使企業分別在不同國度中生產零配件，又在另些國家組裝或裝配，這種生產環節的銜接需要依賴有效率之國際物流機制。

(3) 國際物流面臨之挑戰

各國物流環境有其差異性，尤其是物流相關法令的差異，迫使一國物流系統需在幾個不同法律、人文、風俗、語言、科技、設施之環境下運作，大大增加物流的難度和系統之複雜性。加以建立國際資訊系統，因各國之資訊科技水準不同，且投資金額巨大，管理困難，提升國際物流產業發展之困難程度。

(4) 供應鏈管理是國際物流活動的基礎

供應鏈管理強調把供貨商、製造商和儲存、零售商作為一個整體，從全球化的角度來加以管理。供應鏈管理考慮整個系統的利益，其管理重點在減少系統中每個環節的成本，並提高各項服務水準。美國大多數企業選擇將企業的物流活動外包，因此形成了規模巨大的物流市場，促使國際物流業的快速發展。

4. 台灣因應國際物流發展所採取的措施

(1) 建立完善的物流網絡，促進國際物流合理化

要建立國家的國際物流系統網絡，首先要規劃系統內之倉儲數量、地點及規模，要環繞著商品交易需求和國家對國際貿易的整體規劃；其次考慮其有效銜接，及現代物流技術之發展，預留彈性，以備未來擴建所需。

(2) 提升物流基礎建設

目前海運是台灣對外運輸的主要方式及途徑，所以應擴大現有港口之改建，特別是港口貨櫃流通的電子化管控，各項管制盡量減少，應以快速反應為主。

(3) 加速培養開放性物流人才

目前台灣在培育國內物流人才已獲得相當的成果，但在全球物流運籌人才的教育和培養相對比較落後。短期除加強對物流企業在職員工的教育和培訓外，更需引進國際物流認證機制，以提升人才之素質；長期而言，大專院校或技職體系，應設計嶄新的全球運籌管理相關課程，儲備高階全球運籌與國際物流經營管理人才，並積極改善生產環境及工作條件，吸引國外高級物流人才。

(4) 制定新興策略性物流產業獎勵辦法

台灣企業積極在全球布局之成就眾所皆知，但以往較偏向企業個體的行動，然而在「全球市場」之概念下，競爭的對象轉換為供應鏈對供應鏈，因此上下游之整合，同業間相互併購以擴大規模進行策略聯盟，以形成集體戰力甚為重要。全球步局需結合各種不同領域之產業，所需之資金高，回收期限長，但對國家發展整體效益卻非常龐大，因此建議政府部門應考慮透過租稅減免、資金融通等財政手段，鼓勵產業快速進行全球步局以取得先機。

(四)「加快區港聯動建設，發展國際物流產業」

94年11月29日論壇第一日第四場由廈門象嶼保稅區管理委員會副主任王軍主講「加快區港聯動建設，發展國際物流產業」。其演講重點如下：

1. 實施區港聯動是實現保稅區功能提升的必然選擇

自1990年5月國務院批准第1個保稅區開始，中國大陸已建有上海外高橋、天津港、深圳福田、沙頭角和鹽田港、大連、廣州、張家港、海口、廈門象嶼、福州、寧波、青島、汕頭、珠海等15個保稅區，總面積達37.13平方公里。截至2004年底，累計批准投資項目41,513個，吸引投資額494.76億美元，2004年進出口總額761.32億美元，占全國進出口總額6.6%。中國大陸國務院副總理吳儀批示未來保稅區發展方向：「引導保稅區向擴大倉儲、物流方向發展」。

保稅區設計原則是區港分離」在實行「區港聯動」前，保稅區基本上是與港口隔絕的。區港聯動的旨在結合保稅區的保稅倉儲功能以及鄰近港口的裝卸、運輸功能，重點發展倉儲及物流業。

2. 實施區港聯動試點的發展情況

(1) 區港聯動的內涵

其內涵為整合保稅區的政策優勢及港口的區位優勢，在保稅區及港區間開闢直通道路，海關透過區域化、網路化、電子化通關管理，簡化相關手續，同時兼顧貨物快速流通及海關有效監管。

中國大陸將區港聯動區域正式定名為「保稅物流園區」，實行相對寬鬆的稅收政策，境外貨物進入園區給予保稅，國內貨物進入園區即可辦理退稅手續，區內貨物之流轉免徵增值稅及消費稅。保稅物流園區一定程度上具備了國際上自由貿易區「境內關外」之特徵，即「一線放開，二線管住，區內自由，入區退稅」。

(2) 區港聯動的功能

實施區港聯動，就是將保稅區的保稅、倉儲功能與鄰近港口的裝卸、運輸功能整合起來，實現保稅區與港口的一體化操作，重點發展倉儲及物流業，並賦

予其國際中轉、國際配送、國際採購及國際轉口貿易四大功能：

- 國際中轉：國內外貨物在園區內分拆、集拼後，轉至國內外港口。
- 國際配送：進口貨物在園區內分配、重整、簡單加工後，向國內外配送。
- 國際採購：對採購的國際及進口貨物綜合處理、重整、簡單加工後，向國內外銷售。
- 國際轉口貿易：進口貨物在園區內儲存後，不經加工即轉口至國外。

(3) 區港聯動的監管

- 「三個一次」的通關模式：一次申報、一次查驗、一次放行。
- 「三位一體」的監管模式：區域管理、卡口管理、港區管理融為一體。
- 「三個統一」的運作模式：信息流與貨物流統一、通關管理與倉儲聯網統一、關區代碼與貿易方式統一。
- 「三無合一」的信息共享模式：E D I 無紙報關、無人自動卡口放行、無 E D I 事後交單。

(4) 區港聯動的進展

- 2002/10，海關總署提出實施區港聯動試點之構想。
- 2003/12，國務院同意「上海外高橋保稅區港區聯動試點方案」，總規劃面積 1.03 平方公里。
- 2004/7，上海外高橋保稅物流園區「區港聯動」試點正式封關運作。
- 2004/8，國務院擴大試點範圍，同意青島(1 平方公里)、寧波(0.95 平方公里)、大連(1.5 平方公里)、張家港(1.53 平方公里)、廈門象嶼(0.7 平方公里)、深圳鹽田港(0.96 平方公里)、天津(1.5 平方公里)等 8 個保稅物流園區。

3. 區港聯動將為港口經濟發展注入新的動力

中國作為一個海運大國，擁有 1 萬 8 千公里的海岸線和 11 萬公里內河河道，承擔 9% 的內貿運輸及 85% 以上的外貿貨物運輸，國際物流的發展必須以發展港口經濟為前提。然而作為國際港口發展重要指標的國際貨櫃轉口比例，相較香港 40%、釜山 41%、高雄 53% 及新加坡的 70%，中國內地港口的國際貨櫃轉口比

例平均僅為 1%，始終處於較低的水準，以上數字說明中國港口在國際方面的競爭力較為薄弱。

港口和保稅區均為海港城市經濟發展的重要戰略資源，綜觀世界海港城市發展，都把港口經濟與自由貿易區或保稅區的功能加以配套，如香港、高雄、新加坡、漢堡及釜山等都是如此。因此，實施區港聯動，改變單一的營運模式，發展國際中轉、國際配送、國際採購等高附加價值的業務，是提升中國港口經濟的關鍵創舉及巨大動力。

4. 加快區港聯動建設，推動廈門國際物流產業發展

在 10 個五年期間，廈門外貿以年平均 20% 以上的增長速度迅速發展，長期佔據福建省外貿半壁江山，成為東南沿海主要樞紐港，2004 年居全國大港第 7 位，世界大港第 26 位，2005 年貨櫃吞吐量將超過 350 萬 TEU。目前廈門保稅物流園區規劃面積 0.7 平方公里，已累計投資 3 億元，完成第一期基本 0.26 平方公里的相關設施建設。

保稅物流園區有利於降低廈門經濟特區和海峽西岸經濟區外向型經濟物流成本，進一步加快國際資本、技術、資訊等要素向該地區的延伸和輻射，促使企業生產鏈、供應鏈和銷售鏈的優質化及高效率轉運，帶動廈門經濟特區和海峽西岸經濟區參與國際競爭。

(五) 「提升港口競爭力的自由貿易港區」

94 年 11 月 29 日論壇第一日第五場由台灣交通大學交通運輸研究所馮正民教授主講「提升港口競爭力的自由貿易港區」。馮正民指出港口未來的發展趨勢，將朝向「貨櫃船大型化」、「航線軸心化(Hubbing)」及「航商物流網路建立」三個方面發展。

馮正民並指出，發展港口應考量其腹地與定位，目前與台灣各港口競爭之主要港口有香港、塩田、廈門及上海。而亞太各國際港口的腹地及定位如下：

- 神戶港：東北亞
- 上海港：長江流域
- 香港、塩田港：華南地區
- 廈門港：閩、粵、贛、浙、湘
- 新加坡港：全球
- 高雄港：亞太

馮正民認為過去港口發展的策略規劃，僅重視港口建設、行政管理及作業經營，惟未來在策略規劃時，應加入港口物流及港口行銷考量。在台灣，實施自由貿易港區是提升港口競爭力的發展策略之一，並介紹台灣自由貿易港區的發展歷程、內容定位及優勢說明。馮正民指出未來自由貿易港區發展的關鍵成功因素有下列幾點：

- 貨物來源是否足夠
- 區位條件是否優良
- 誰是進駐廠商：航商？製造商？或 LSP(Logistics Service Provider)？
- 誰來開發管理？(Developer or Manager?)
- 空間規劃是否適當？(功能導向或設計導向?)
- 招商的行銷策略是否完備
- 人員進出是否自由
- 租稅條件是否優惠
- 關務作業放寬程度是否足夠
- 政府政策是否明確(如開放條件、開放個數)

(六)「台灣航空倉儲產業與兩岸供應鏈整合」

94 年 11 月 29 日論壇第一日第六場由華儲股份有限公司陳盛山董事長主講「台灣航空倉儲產業與兩岸供應鏈整合」。華儲公司為中華航空公司之關係企

業，2005 年 1-9 月其經營航空倉儲業務佔台灣市場占有率約 47%(其餘榮儲 27%、永儲 11%、遠翔 12%、FedEx 2%、UPS 1%)。



照片 5：華儲股份有限公司陳盛山董事長主講「台灣航空倉儲產業與兩岸供應鏈整合」

台灣因產業外移，空運貨量持續減少，導致空運供需失調，航空倉儲業面臨價格的激烈競爭。加上產品型態逐漸改變為輕薄短小及高單價之產品，客戶之需求逐漸增加，必須要提供更高附加價值之服務才能吸引客戶，使得航空倉儲業面臨營運成本逐漸增加之困境。

事實上，企業透過台灣運作將可大幅縮短廠商物流配之時間及成本。假設企業之生產基地在上海，透過台灣轉運至北美洲之時間約為 3 天，較由釜山或香港轉運可節省 3 至 4 天的時間。另外台灣空運運費平均比香港便宜 5%至 8%，台灣中正機場空運艙租及處理費每公斤約為新台幣 1.5 元，與香港機場每公斤港幣 2.1 元相較，僅為香港的六分之一。另依數據顯示，中華航空及長榮航空加總的國際貨量為世界第一。

2004 年航空公司國際運量全球排名

排名	航空公司	運量	排名	航空公司	運量
1	Korean Air Lines	8,164	6	Federal Express	5,595
2	Lufthansa	8,028	7	EVA Air(長榮)	5,477
3	Singapore Airlines	7,143	8	Air France	5,384
4	Cathay Pacific	5,876	9	British Airways	4,771
5	China Airlines(華航)	5,674	10	Cargolux	4,670

為改善經營現況，航空倉儲產業亦必須具備新思維以因應。正所謂危機就是轉機，面對全球運籌管理概念之興起，企業已朝向產銷分離之經營模式，其產品生產後之物流、配送多以外包方式處理，政府亦意識到此一全球運籌概念將對企業全球化布局造成決定性之影響，積極改善投資環境，藉由境外轉運中心或自由貿易港區的設立，透過租稅減免等優惠措施來提升產品之附加價值，提高企業之國際競爭能力。



照片 6：經建會左主任珩及行政院第三組林參議素如與主辦單位合影

二、參訪行程

主辦單位並安排參觀廈門、上海港口及該地區較具規模之物流中心，透過與港口管理單位及物流企業交流，了解港口運作及當地物流企業設廠經營模式。參訪行程略述如下：

(一)廈門郵政速遞局

EMS(Express Mail Service)全球郵政特快專遞是由各國郵政聯合創辦，由萬國郵政聯盟統一指定名稱和標誌。中國大陸於 1980 年開辦 EMS 業務，已成為中國大陸速遞業之龍頭。目前中國大陸 EMS 郵件可通達世界 200 多個國家及地區，中國 2,000 多個大、中型城市。



照片 7：聽取廈門郵政速遞局業務簡報

廈門郵政速遞局實施「內強素質，外樹形象」的企業文化，其核心價值觀：

- 1.公司精神：用心追求，完美傳遞。
- 2.工作作風：雷厲風行，一絲不苟，善始善終，力求完美。
- 3.服務理念：以客戶為中心，讓客戶滿意。
- 4.服務承諾：全天候期待您的電話與鏈接，盡情讓您享受足不出戶的精采速遞生活。
- 5.質量目標：高標準、無差錯、零缺陷。
- 6.市場觀念：永遠都沒有做不了的市場及永遠做不完的市場。
- 7.發展目標：擁有更多的客戶，創造更大的業績，提供更大範圍的員工福利，發展為同行最具實力的企業之一，融入世界速遞潮流。

另中郵物流成立於 92 年，隸屬於國家郵政局，是一家集配送、加工、理貨和資訊服務於一體之大型國有綜合性物流企業，中郵物流將與 EMS 合併，以抗衡全球四大快遞巨頭(UPS、FedEx、DHL、TNT)物流企業。

(二)廈門港務局

1.地理位置：

廈門港是大陸東南沿海重要的天然深水良港，位於珠江三角洲和長江三角洲之間，自然條件優越。港灣週邊大小金門等島嶼環繞，港內水域寬闊、水深浪小。海岸線蜿蜒曲折全長 234 公里，航道全長約 42 公里，水深達 14 米，可供 10 萬噸級船舶進出。

2.港區功能：

廈門港是一個大、中、小泊位多功能、綜合性的現代化大港，由東渡、海滄、嵩嶼、東部及客運等 5 個港區組成。茲說明如下：

(1)東渡港區：

該港區位於廈門島西北部，是建設最早、最完備的港區，也是目前廈門港最主要的商貿港區，以貨櫃和一般什貨為主，該港區之貨物吞吐量及貨櫃量分別

佔全港的 74%及 75%。

(2)海滄港區：

該港區位於海滄台商投資區南部，是廈門港目前建設港區，主要以貨櫃為主。現有泊位 8 個，碼頭岸線長度 1.9 公里，港區之貨物吞吐量及貨櫃量分別佔全港的 18%及 25%。

(3)嵩嶼港區：

該港區是未來廈門港重點發展的貨櫃港區，將建設成為可靠泊第五、第六代貨櫃船舶的大型專業化作業區，規劃岸線長度 3.8 公里，建設 10 個萬噸以上的深水泊位，綜合貨物吞吐能力將達 3,180 萬噸，貨櫃吞吐能力達到 300 萬 TEU。

(4)東部港區：

該港區為廈門港遠期規劃發展的一大重要港區，將以貨櫃運輸，臨港工業開發和港口物流為主，規劃岸線長達 1.9 公里，興建萬噸級以上泊位 5 個，綜合貨物吞吐能力 1,600 萬噸、貨櫃吞吐能力 200 萬 TEU。

(5)客運港區：

該港區主要包括和平碼頭和正興建的大型國際旅遊碼頭。和平碼頭有 2 個萬噸級客運泊位及配套設施完善的客運大樓，2003 年投資 2.5 億元在東渡港區建設的國際旅遊碼頭，可停靠世界最大型郵輪，年使用率達 181 萬人次。

3. 港口布置及未來發展：

廈門港目前共有泊位 81 個，萬噸級以上深水泊位 18 個，最大靠泊能力 10 萬噸級，貨櫃、石油、煤炭等專用碼頭一應俱全。2005 年新建 8 個深水貨櫃泊位和可停靠 14 萬總噸的大型國際郵輪碼頭，具備全天候接待第六代貨櫃船舶的能力。該港未來五年不僅港區數量將擴大一倍，四條航道也將大幅改善，其主要目標為海峽西岸經濟區航運物流中心。2004 年廈門港水路貨運量為 4,237 噸，較 2003 年 3,404 噸增加 833 噸，與 2002 年 2,735 噸相較，更增加 1,502 噸；2004 年貨櫃吞吐量為 287 萬 TEU，較 2003 年 233 萬 TEU 增加 54 萬 TEU，較 2002 年 175 萬 TEU 更增加 112 萬 TEU。足見近三年來，遠洋貨櫃吞吐量呈現高速增長的

趨勢，說明廈門外貿的幅射範圍在逐漸擴大。廈門港貨櫃吞吐量居全國第 7 位，在世界貨櫃港排名中，2002 年第 36 名、2003 年第 29 名、2004 年更躍升為第 23 名。

到 2010 年，廈門港計畫新增萬噸級以上泊位 35 個，新增綜合貨物吞吐能力 7,100 萬噸，其中新增貨櫃吞吐能力 430 萬 TEU 以上。第 11 個 5 年港口建設計畫總投資約 120 億元。預計第 11 個 5 年期末，廈門港綜合貨物吞吐能力達到 1.2 億噸以上，其中貨櫃吞吐近 800 萬 TEU。全港遠景發展目標為貨物吞吐能力 2.6 至 2.9 億噸，貨櫃吞吐能力 1,700 至 1,900 萬 TEU。

4.廈門境外航運中心之營運量：

自 1997 年 4 月 19 日境外航運中心啓動以來，為境外航運中心口岸之的廈門港已為我國對大陸的通航口岸之一，至 2005 年 12 月止，貨櫃量達 424 萬 TEU。

5.區港聯動促進廈門港的繁榮

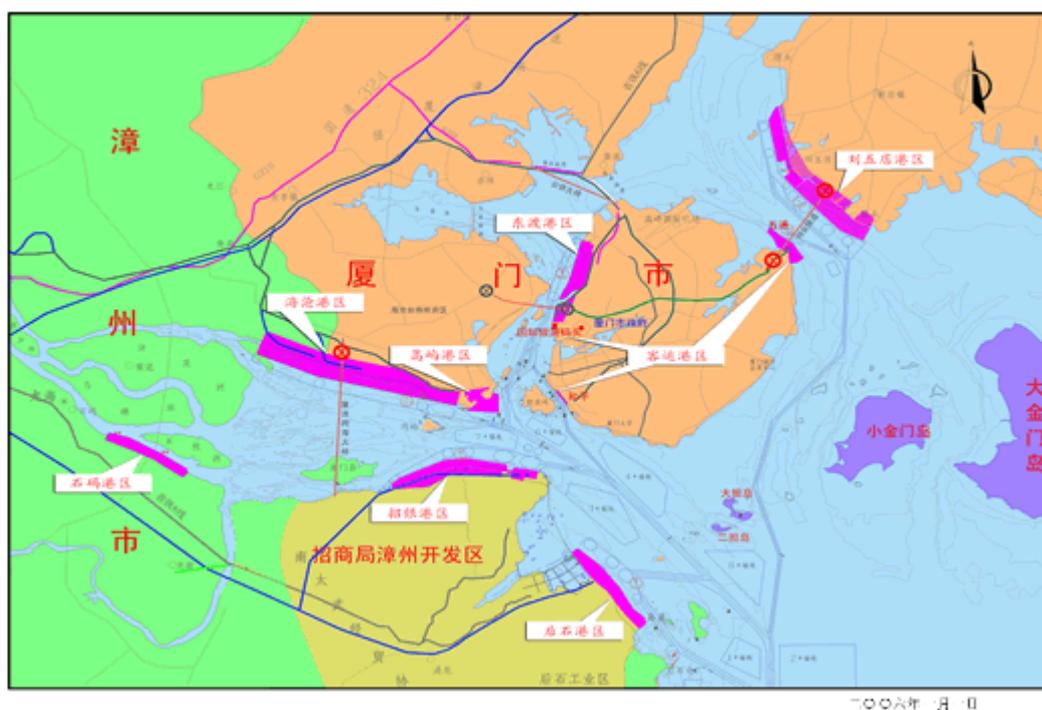
2004 年 8 月，繼上海外高橋保稅區之後，大陸國務院批准大連、青島、天津、寧波、廈門、深圳和張家港等 7 個港口城市發展「區港聯動」的業務。廈門區港聯動正式定名為廈門保稅物流園區，園區內分兩期完成建設，面積 26 萬平方米。以廈門港務發展股份有限公司作為廈門保稅物流園區的建設和經營主體，按照市政府「區港聯動」的整體部署，積極推動園區的各項建設工作。新成的園區將充分發揮保稅區的政策優勢和港口區位的優勢，集中發展倉儲和物流業，主要集結了國際中轉、國際配送，國際採購和國際貿易四大功能。實施區港聯動後，可使廈門成為跨國公司國際物流和供應鏈管理中的重要據點，帶動港口相關產業的發展，同時以提供便利、低成本和優質的服務，吸引廈門周邊的貨物向廈門港集散，進一步繁榮廈門物流市場。

6.管理體制改革：

由廈門和漳州兩方人員組成的「廈門港口管理局」2006 年元旦掛牌成立，廈門港和漳州港將正式合併。廈門灣內原漳州市港口管理局所轄的後石、石碼兩個港區和招商局漳州開發區的漳州港務局所轄的招銀港區，與原廈門港務局所轄

的東渡、海滄、嵩嶼、劉五店和客運五個港區合併，組成新的廈門港。此次廈門灣港口管理體制改革涉及廈門、漳州兩市和招商局漳州開發區，是福建省加快海峽西岸經濟區建設而採取的一項重大戰略舉措，也是福建省對跨行政區域港口管理體制改革的創新和突破。廈門灣管理體制改革，實行管理體制一體化後，實現了港政、規劃建設、港口主體、港口生產統計分析、港口航道執法、水路運輸行政管理等統一政策。新的廈門港最終將以貨物吞吐 2.6 億至 2.9 億噸，貨櫃吞吐 1,700 萬至 1,900 萬 TEU 的能力。

廈門港港區布局示意圖



此次港口管理體制的重大調整，對於加速廈門灣港口資源的整合和綜合開發、改善廈門港疏運條件，發揮廈門對整個海峽西岸經濟區發展乃至全國內地縱深腹地的輻射效應，對於福建省其他海灣“一灣兩港”的整合改革，將起到積極的示範作用。

按照全港合理分工、形成整體優勢的原則，廈門港各區優勢互補、協調發展。作為廈門灣 8 港區之一的招銀港區，目標定位在建設一定規模的貨櫃和多用途泊位，發展中、近洋和國內沿海貨櫃運輸為主。

7. 對高雄港之威脅：

據高雄港務局統計，高雄港 2005 年貨櫃裝卸量為 947 萬 1,056TEU，以 20 呎標準貨櫃單位，不但沒達到預定的 1,030 萬 TEU 目標，還比 2004 年的 971 萬 4115TEU，衰退 2.5%。廈門港將有三座深水港碼頭，在 2007 年投入營運，可吸引國際航線停靠，不再需要轉運到高雄港轉運，屆時每年超過 60 萬 TEU 的大陸轉口貨物勢必流失，不但如此，世界船舶走向大型化，高雄港缺乏深水碼頭，第六貨櫃中心還要等兩年才能完成紅毛港遷村，屆時廈門港已經開始營運了，高雄港卻才剛剛開始 BOT 招商建設。

尤其投資廈門港的正是醞釀出走的世界最大航商之一：丹麥快桅 MAERSK LINE。MAERSK 集團在廈門港投資興建的 3 座水深 17 公尺的碼頭，預計今年 8 月間完工啓用，由於 MAERSK 集團目前在高雄港承租 4 座貨櫃碼頭，年貨櫃裝卸量高達 100 多萬 TEU，三年後將有兩座碼頭租約到期，屆時一定會把部分貨櫃移至廈門港轉運，直接衝擊高雄港轉口貨櫃量。



照片 8：聽取廈門港務局簡報

(三)廈門象嶼保稅物流園區

廈門保稅區是中國大陸國務院批准與其鄰近港區開展聯動試點，位於保稅區與東渡港區之間。目前是大陸開放度最高、政策功能最優、經濟形態最新、運作機制最活的經濟區域。廈門保稅區位於廈門島西北部，地處廈門東渡港區，緊鄰 319 國道和鷹廈鐵路，與高崎國際機場接壤。廈門保稅區基礎設施完善、企業可自主開展保稅倉儲、物流分撥、出口加工、服務貿易等業務。目前保稅區已形成機電產品配送、進出口石材分貨和國際集裝箱運輸三大特色物流作業，是中國東南地區的現代國際物流園區。廈門保稅區將重點發展現代物流、保稅倉儲、高新加工、國際貿易等行業。

象嶼保稅區(第一期 0.6 平方公里)擁有 1 公里長深水海岸線，已建成萬噸級泊位 5 個，設計年吞吐量達 100 萬 TEU。象嶼保稅區除享受經濟特區的一切優惠政策外，還享受保稅區優惠政策，如境內關外、通關便捷等。保稅區採行「區港聯動」運作模式，發揮以保稅為特徵之第三方物流優勢，大力發展現代物流產業。2002 年保稅區進出口總額超過 15 億美元，在中國大陸 15 個保稅區名列第四，其中來自國際物流之貢獻達 11.3 億美元。



照片 9：聽取廈門象嶼保稅物流園區簡報

(四)日本運通株式會社

日本最大的貨運公司，具有近百年歷史，在全球五百強中排名第七（所屬行業：郵件、包裹、貨運），擁有豐富的經驗、完善的網絡系統，聯結世界 33 個國家、155 個城市、255 個網點的世界最高級的獨自物流網絡，僱員數量達 43,544 人，擁有車輛 32,656 輛，倉庫面積達 260 萬平方米，船舶載貨量 42,591 噸，強大的實力，快捷的速度，以全球性的展開領導著世界物流。日通國際物流（廈門）有限公司是日本通運在廈門的全資子公司，提供倉儲、配送、加工、進出口拼箱等工作，是從小到導體晶片，大到設備機械運輸的最佳綜合物流服務業者，可滿足不同客戶需求，並可進行轉口貿易、國際貿易等多種經營方式。

(五)上海外高橋港

上海外高橋保稅物流園區為中國大陸第一家正式發展業務的保稅園區。自 2004 年 7 月 15 日進入實質運作以來，整體進展良好。該物流園區並在全國率先進行“區港聯動”，向自由貿易區轉型邁出了積極探索的一步。其 GDP、工業總產業值、運輸量、利稅等經濟指標大於國內其他 14 個保稅區的總和。

外高橋保稅區將形成國際物流產業發展的獨特功能平臺，加快上海國際航運中心的建設步伐，全面提升上海對長三角乃至亞太地區物流產業的集聚效應和輻射能級。作為全國第一家實施區港聯動試點區域，上海外高橋保稅園區實施區港一體化發展，園區內物流企業可開展國際中轉、國際配送、國際採購和國際轉口貿易；實現國內貨物進區退稅，國內採購的貨物進入物流園區，實行退稅，改變保稅區現行的“離境退稅”方式，真正實現了“境內關外”的概念，降低了企業運營成本。2005 年完成上海港 66% 貨櫃量的外高橋港區，2006 年 1 月份再次成為上海港的絕對主力，其中外高橋二期碼頭更是以單月完成 30 萬 TEU 的成績，居上海港各貨櫃碼頭之首。

1. 地理優勢

上海外高橋保稅區位於浦東新區，處於黃金水道和黃金海岸線的交彙點，面對良好的深水岸線，背依富饒的長江三角洲腹地，海拔 4-5 米，平均潮位 3.25 米，主要是第四紀黏土與砂性土交互沈積的地層，屬非地震多發地帶。該地區屬北亞熱帶海洋性季風氣候，四季分明，全年季候溫和濕潤，夏季多東南風，冬季吹西北風，年平均氣溫 16°C 左右，一月最低，為 -3°C，七、八月最高，約 28°C。雨日 140 天，主要集中在 5-8 月，年降雨量 1,500 毫米。



照片 10：上海外高橋第一個無人化貨櫃場

外高橋港區連接長江深水岸線與外高橋保稅區，西距吳淞港口約 7 公里，東距長江出海口約 85 公里。第一期（順岸式碼頭岸線 900 米，吞吐能力為 120 萬 TEU，3 個貨櫃泊位）、二期工程（順岸式碼頭岸線 899 米，吞吐能力為 80 萬 TEU，2 個三、四代貨櫃泊位和 1 個第一代貨櫃泊位）、三期（順岸式碼頭岸線 680 米，設計吞吐能力為近期 50 萬 TEU，遠期 60 萬 TEU，2 個三、四代貨櫃泊位）、四期（總工程岸線總長 4.6 公里，一期擬開發 1,250 米岸線，年通過能力 100 萬 TEU，擬建 4 個三、四代順岸式貨櫃泊位）。1995 年間中央訂出建設上海國際

航運中心政策，其中外高橋五期工程建設是上海國際航運中心的要項，以解決上海港貨櫃作業運能不足問題。第五期總投資額達 28 億元人民幣，新工程碼頭長 1,110 公尺、寬 58 公尺，陸域總面積 16 萬 3,000 平方公尺，將建設 4 個萬噸級與 5 萬噸級多用途泊位各兩個，以及上游兩個 3,000 噸級的長江駁輪泊位，設計年吞吐能量 830 萬噸（其中貨櫃運能 70 萬 TEU），2004 年 10 月建成並開始營運。

2. 政策優勢

境外與保稅區間貨物進出自由，免關稅，免許可證；在區內可從事保稅加工及倉儲，沒有時間限制，保稅商品可在區內自由買賣；區內企業自用設備、建築材料及 20 種辦公用品全部免稅，免許可證；區內企業所得稅稅率為 15%。上海外高橋保稅區是中國政府最早設立、最為開放的特別經濟區域，中央政府為此頒佈了專項立法（有關海關、稅務、外匯等方面）；設立了專門的管理機構，實行特別管理。其特殊優惠政策如下：

(1) 投資政策：

對所有中資及外資企業開放，允許以獨資、合資、合作形式設立貿易、倉儲分撥、加工及其他服務貿易領域的公司。也可以設立包含上述所有領域的複合型企業。在保稅區內無論投資何種領域，外商均可申請 100% 的獨資公司，也不受中國政府的產業投資導向限制。

(2) 關稅政策：

在保稅區投資的全部企業，其進口的所有物品包括機械設備、辦公用品（包括二手物品）均可 100% 享受免稅政策（交通車輛除外）。加工產品的內外銷比例、關稅稅率與經濟特區的政策相同。

(3) 貨物保稅加工：

區內企業進行保稅加工，僅需使用保稅手冊備案登記，不實行保證金制度；產品出口或國內保稅轉移無任何額外稅務支出。區內加工企業採用進口物料和國產物料加工，經申請批准後，按其被批准的內銷比例徵收進口部分材料關稅後可直接內銷。

(4)貨物存儲：

任何商品（除武器、毒品及有污染的物品之外）均被允許無期限保稅存放或展示，海關不徵收任何監管費用。經海關同意，保稅區內保稅倉庫可存放非保稅物品，但應分隔管理。經海關同意，保稅物品在交納保證金後允許在區外短期展示。對於信譽優良的企業，經海關核准，對其貿易中批量小、批次多並價格低的保稅零件和維修零碎件採取多次出關、一次核銷的管理方式。

(5)稅收政策：

生產型企業所得稅為 15%。自獲利年度起第一年免徵所得稅；第二、三年按 7.5%徵稅；以後年份按 15%徵收。稅後利潤，可 100%向海外匯出。

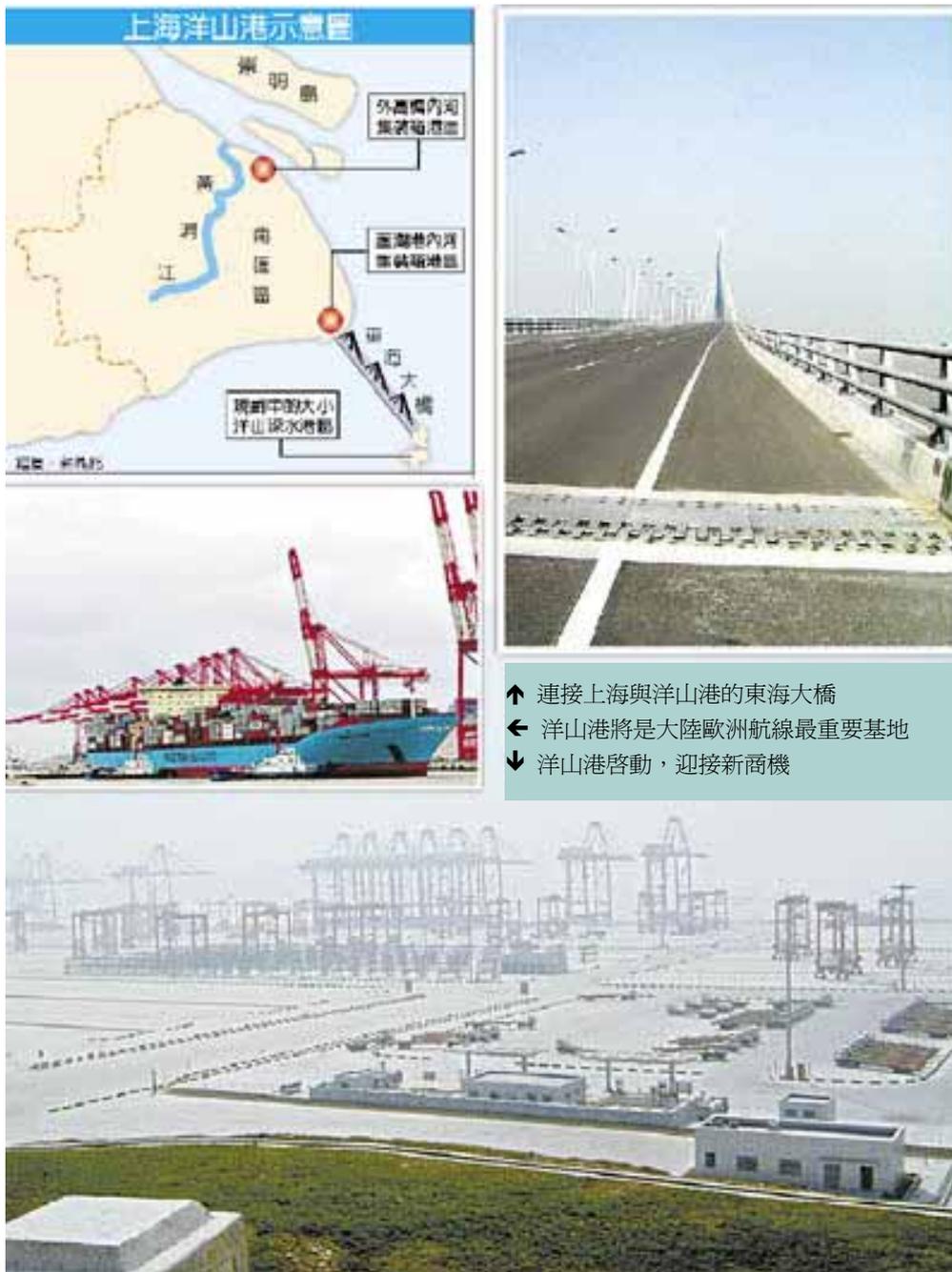
(6)外匯管理：

區內企業可開設外匯帳戶和人民幣帳戶，資本帳戶和貿易結算帳戶合二為一。區內企業和非保稅區企業之間允許以外匯或人民幣結算。區內企業收取的外匯可 100%現匯留存，不實行強制結匯制度。實行較寬鬆的收、付彙核銷制度，對於合法經營、行爲良好的區內企業，人民幣結匯額度不受限制。

(六)上海洋山港

1.地理位置：

洋山港位於杭州灣口、長江口外的浙江省嵊泗崎嶇列島，由大、小洋山等數十個島嶼組成，位於上海市南匯蘆潮港 32.5 公里的小洋山島上，南至寧波北侖港約 90 公里，向東經黃澤洋水道直通外海，距國際航線僅 45 哩，為世界第一座建在外海島嶼的離岸港口，為一具備 15 米水深的天然良港條件，港區碼頭水路距長江口燈船約 72 公里，港區航道全長為 67 公里，碼頭線全長 1,600 公尺，配備 5 個貨櫃深水泊位，年吞吐量 220 萬 TEU，可供 8,000TEU 以上的大型貨櫃船靠泊作業。



2. 建港過程：

洋山港工程是中國大陸在 90 年代開始研究的大案，經過 9 年的科學分析，於 2002 年初動工，歷時 3 年，於 2005 年 12 月 10 日正式開港，上海沒有深水港的歷史就此結束。洋山港由深水港區、世界第一長的東海大橋、臨港新城三主體構成。東海大橋包含了兩座大跨度斜拉橋、三座現澆橋和一條隧道，施工過程十分艱辛，除斜拉橋橋面為鋼結構，其餘橋面、橋墩都必須是混凝土現場澆注。海上混凝土的運送施工，最為困難、最關鍵的環節。建成啓用後，上海邁向國際航

運中心又跨出重要一步。洋山港一期的貨櫃主要來自於上海傳統的歐洲航線，從 2006 年開始，上海港的所有歐洲航線將全部轉移至洋山港。

洋山深水港二期碼頭是繼洋山一期之後又一項重點項目工程。二期工程的碼頭岸線總長 1,400 公尺，建設 4 個 7 萬噸級貨櫃泊位，可靠泊 10 萬噸級以上的超大型貨櫃船箱，年吞吐能力 210 萬 TEU。

3. 運量預估：

上海港 2005 年的貨櫃吞吐量達 1,808 萬 TEU，2006 年再加上洋山港 300 萬 TEU 助力，勢將躍居世界第一大港。計劃到 2015 年，整個上海港的吞吐量將達到 3,500 萬 TEU，其中洋山深水港區達到 1,500 萬 TEU 至 1,700 萬 TEU。

根據估計，一艘 5,000 TEU 貨櫃船如由靠泊外高橋碼頭轉為靠泊洋山深水港碼頭，一天便可節約 4 萬美元的成本。對於眾多船公司而言，洋山港現代化碼頭的高效率同樣具有吸引力，根據試運期間的計算，目前洋山港已能達到每小時裝卸 30 個 TEU 以上貨櫃的世界級水準。洋山港最大的優勢，在於可以不受限制的 24 小時裝卸貨物，同時不必再透過境外其他港口輾轉出口貨物。

根據世界海運年會的資料，近兩年大陸占世界海運貿易增長量的 60% 以上，洋山港建成後，可把長江內地的貨物連通世界各地，物流成本至少降低 40%，長江也將因出海口瓶頸的打通成為「黃金通道」，國際競爭力顯著提升。

到 2020 年，小洋山島一側將形成 11 公里的深水岸線，原本在外高橋碼頭（一期至五期）的歐洲航線將全部遷到洋山港，充分發揮深水港的優勢。

4. 磁吸效應：

洋山港一期工程的啓用，周遭國家開始擔心它的磁吸效應：

- (1) 南韓釜山港：南韓第一大港釜山港分析指出，洋山港啓用後，釜山港將減少 30% 的貨物處理量，南韓將投資 90 億美元的計畫因應。
- (2) 荷蘭鹿特丹：決定每年投資 1.5 億歐元（60 億台幣）擴大港口。鹿特丹 2005 年的吞吐量是 930 萬 TEU，排名第七，緊追排名第六的高雄港（947 萬 TEU）。

(3)大陸港口：洋山港影響的不僅是全世界，連大陸其他港口也飽受威脅，影響最大的是寧波北崙港。

(4)我國港口：以高雄港而言，紅毛港遷村案來說，拖延近 40 年還沒解決，影響整個高雄港埠的發展。此外，第六貨櫃中心計畫將以 BOT 方式興建，至 2006 年中方能決標。大陸港口接連興起，高雄港今後要增加轉口業務已越來越難；基隆港則因轉口業務少，影響較小。台北港因著眼於華中、華北的轉運，多少會受到影響，但仍要看定位問題。台北港定位在亞太地區，與上海洋山港立足全球仍有其差異。

5. 促進地方繁榮：

大小洋山原本只是杭州灣口外、人口不到一萬人的島嶼，世代以漁業、曬鹽、採石等傳統勞力型產業為主，島上居民自給自足；但自洋山決定開發為深水港後，洋山開始「鯉魚躍龍門」，土地價格飆漲數倍，交通、旅館、餐飲業紛紛動了起來。

上海洋山港開埠後，不僅是貨物集散中心，更是刺激經濟發展的增值中心，上海的全球經濟競爭力將如虎添翼，洋山港所帶動的產業價值難以計數，吸引和記黃埔、中遠、麥司克等海運業巨頭前往投資。

依海運業的計算，每增加一個貨櫃泊位，可提供 27600 個就業職位，洋山港區一期將建設 5 個泊位，15 年後達到 30 多個泊位。依此推估，將可創造 80 萬個就業機會，可大大增加勞動力容納量，並帶給港務管理、貨運代理、商業貿易、金融保險和服務貿易業等各行業發展。

洋山港工程中的「臨港新城」規劃案即是其一。這項新市鎮的再造案規模驚人，總面積達到 300 平方公里（台北市是 272 平方公里），位於東海大橋北端的蘆潮港附近，初期可容納 15 萬人，最終可發展到 80 萬人以上的新鎮。新城預計 2007 年初具雛形，成為上海最具實力的三大新城之一。

整個上海市發展最慢的南匯、奉賢等南郊地區，也期待著洋山深水港所帶動的發展繁榮。例如，亞洲最大、世界第三的上海化學工業區已進駐動工，德國

大眾臨港工業園區內投資 15 億元改擴建上海大眾汽車 5 廠，新工廠第一期規劃能力即為年產 15 萬輛中高級轎車。

(七)上海麗嬰房股份有限公司

上海麗嬰房為因應高速成長的業績，於 93 至 94 年間持續進行物流改善工作。其物流中心之嬰幼兒服飾用品的品項數高達七萬多種，存放於一萬多個儲位中，流通加工作業包括：入庫檢驗、貼標等動作。而屬於新產品的集貨、分貨及補貨作業，是非常地繁雜，期間又必須處理退貨，因此其物流作業是非常的精細。該公司的人性化管理頗具特色，在導入 IT 管理系統時，除事前準備工作的完善外，也在全體員工的堅持下，一週內即完成上線工作且非常順暢，該公司的 WMS、RF H/T、CAPS 的應用，及 RDC、FDC 的交互應用作業，使得麗嬰房物流中心的表現成為業界第一。



照片 11：聽取上海麗嬰房簡報

(八)楓泊居易物流中心

楓泊居易物流中心是富隆不鏽鋼的通路品牌，從真空不鏽鋼保溫瓶起家，其產品品牌 Timolino 是暢銷歐美的一級品牌。2003 年開始該公司跨入流通業，並將產品線擴充至生活用品，改走精品路線，在各大百貨公司設立專櫃，目前已有 10 個櫃位，遍布華東地區。由於該公司之產品種類眾多，有規劃自動化物流中心之構想，但因目前流通之貨量尚不足夠，因此仍以人力作業為主，現在已導入 SOP 標準作業流程，待物流量達一定程度後，將導入 IT 系統。



照片 12：聽取楓泊居易物流中心簡報

肆、心得

- 一、本次會議約有 100 多人與會，是兩岸四地物流、運籌、供應鏈管理的跨國會議，大部分與會者皆在會議中尋求企業運籌管理的解決方案，或者在為政府提出建言。就運籌管理或供應鏈管理而言，政府大多是落後在企業之後。對於身為政府代表者與會，不僅可以提升政府部門對於運籌管理的專業，與會代表為政府所提出之建言，亦可作為未來政策擬定時之參考。
- 二、中國大陸發展運籌管理起步較晚，但近年來中國大陸在運籌管理領域的積極參與，實不容忽視。本次 2005 年兩岸四地物流論壇會議我國係由台灣全球運籌發展協會主辦，而在中國大陸方面係由中國交通運輸協會物流企業分會及廈門市物流協會主辦，顯示近年來大陸已積極發展運籌管理，藉由舉辦國際會議的方式，彙集各方資訊，廣納各界意見，以提升其經濟競爭力，並試圖彰顯其在亞太地區的整合角色。
- 三、面對上海洋山港一期工程於 94 年底完工啓用，不論是世界各大港口，甚至中國大陸各沿海港口亦積極發展策略，以因應其磁吸效應。福建廈門繼珠江三角洲經濟圈、長江三角洲經濟圈及環渤海經濟圈後，亦積極發展成「海峽西岸經濟區」。上述各經濟區中，福建廈門是與我國關係較密切的經濟區，另隨著全球化的發展趨勢，兩岸三地產業互補的分工模式亦趨明顯，近年來我國製造業因應「全球佈局」的策略，資訊業及傳統產業赴大陸投資設廠的比重增加，其所衍伸的物流需求殷切。面對此一現象及挑戰，台灣除應加強各港口之軟硬體建設，並應提高其營運效率，並藉由轉型為自由貿易港區，提高人流、物流、金流及資訊流之自由度。
- 四、相較中國大陸保稅區與港口相結合的「區港聯動」(即保稅物流園區)模式，與我國已發展的四海一空「自由貿易港區」，均為境內關外之概念，惟我國自由貿易港區尚有「入區免稅」及開放區內「加工製造」之兩大優勢。免

稅相較保稅之程度更為放寬，將可大幅減少企業營運之時間及成本；而開放加工製造更是一大創舉，可大幅創造企業及其產品之附加價值。我國發展自由貿易港區制度之方向正確，除了能夠帶動服務產業的擴張之外，也為傳統製造業創造的更多轉型的利基，國家整體之競爭能力均得以提升。

伍、建議

- 一、中國大陸不論是港口或是各保稅區，均實施「政企分離」制度，亦即管理權歸屬於各地方政府，但其實際業務之經營權則交付予各港務局或保稅區轉投資之控股公司企業。我國港口及機場之管理機關身兼管理權及經營權，角色混淆。其解決之道，長期而言我國港口應朝向民營化或公法人化之方向改制，短期內在尚未完成民營化或組織改造之前，建議各港口管理機關應評估其發展定位，擬定其招商策略，招商工作除以原有廠商為對象外，宜再擴大招商對象，積極尋求國內、外從事國際物流及高附加價值之廠商，並研議與周邊產業供應鏈結合之可行方案，以積極發揮營運效益。
- 二、我國自由港區之發展，迄今已有基隆港、台北港、台中港、高雄港及遠翔航空等「四海一空」自由港區設立，自由港區事業並均已陸續進駐，我國自由港區之推動已由申請設立階段走向營運管理之階段，惟其政策是否成功，端視港口、物流及加工製造能力三者是否得以整合。我國加工製造能力卓越世界知名，無庸置疑，且我國港口之貨櫃運輸功能在世界大港仍屬前列，目前各自由港區所面臨較大之問題是整合的問題。未來應將港區功能與後援製造加以整合，就位於管制區內或毗鄰管制區之加工出口區、工業區等區位，併入申設為自由港區之可行性進行研議，以擴大自由港區之區位，並具體落實自由港區之高附加價值轉運功能。
- 三、持續推動後續修法作業，並將歷次有關自由港區重要會議協調議題之具體共識，納入「自由貿易港區設置管理條例」修正彙整，適時提案修法，建立一完善且具有國際競爭力的法規制度，使自由港區法制更臻周延可行。
- 四、目前台灣在培育國內物流人才已獲得相當的成果，但在全球物流運籌人才的教育和培養相對比較落後。短期應加強對物流企業在職員工的教育和培訓，以提升人才之素質；長期而言，應於大專院校或技職體系之課程中，

設計嶄新的全球運籌管理相關課程，儲備高階全球運籌與國際物流經營管理人才，並積極改善生產環境及工作條件，吸引國外高級物流人才。

陸、附件：論壇會議相關資料

附件一、現代物流條件下的港口發展與思考

附件二、發展現代物流，提升廈門港口競爭力

附件三、全球化趨勢下國際物流產業面臨的挑戰

附件四、加快「區港聯動」建設，發展國際物流產業

附件五、提升港口競爭力的自由貿易港區

附件六、台灣航空倉儲產業與兩岸供應鏈整合資料