

出國報告（出國類別：考察）

「赴香港參訪 MCC 及公共倉儲作業」出國報告

服務機關：交通部臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司等

姓名職稱：陳劭良副總經理等

出國地區：香港

出國期間：101 年 8 月 5 日至 101 年 8 月 7 日

報告日期：101 年 11 月 5 日

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數： 本文含附件：否

出國報告名稱：赴香港參訪 MCC 及公共倉儲作業

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：

交通部臺灣港務股份有限公司/鐘偉誠/07-2851000#371

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

楊德明/交通部/航政司/專員/02-23492327

張偉峻/交通部/航政司/研究員/02-23492327

陳嵐君/行政院經濟建設委員會//專員/02-23165932

陳劭良/交通部臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司/總經理室/總經理/04-26571919

王誠德/財政部關稅總局//科員/02-25505500#2913

陳騰鴻/財政部高雄關稅局//辦事員/07-5727194

熊士新/交通部臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司/業務處/督導/04-26642378

王昺權/交通部臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司/業務處/科員/07-5622730

鐘偉誠/交通部台灣港務股份有限公司/工程處/副工程師/07-2851000#371

出國類別：考察

出國地區：香港

出國期間：民國 101 年 8 月 5 日至 8 月 7 日

報告日期：民國 101 年 11 月 5 日

分類號/目：

關鍵詞：

內容摘要：

- 一、香港是一個不淤積的天然深水港，靠近主要航道，毗鄰中國內地，位置優越，貨源充足，因而成為亞洲的海上運輸樞紐。續有先進的港口設施和高效率的港口服務，加上優良的貿易、金融及其他服務，使香港成為全球第 10 大貿易地區。2011 年，香港的總出口按價值計有 24.4% 經海路運送。
- 二、2011 年，香港是全球第三大貨櫃港，處理了 2,440 萬個標準貨櫃(TEU)，緊隨上海(3,170 萬 TEU)及新加坡(2,940 萬 TEU)之後。香港的港口素以效率高見稱。所有貨櫃碼頭均由私人擁有及經營。各營辦商積極引進新的貨物管理技術，提高生產力，增強處理效率，其各物流中心更是增加處理效率的關鍵因素之一。

三、港務公司目前刻積極辦理國際商港區物流倉儲發展計畫案，為能瞭解物流倉儲業務營運、通關設施管控作業、倉儲設施和安全管理等情事，俾利港務公司興建及營運之推動，故至香港物流倉儲業者進行參訪。

本文電子檔已上傳至出國報告資訊網

目 次

壹、參訪緣起及目的.....	4
貳、參訪行程.....	5
參、參訪業者之介紹和參訪要點.....	6
肆、心得與建議.....	24

第一章 參訪緣起及目的

臺灣是一個缺乏天然資源的海島型國家，經濟發展主要倚靠國際貿易，而對外經貿活動則高度依賴海上運輸，隨著國際經貿活動的日益活絡，全球海運市場的貨運量也持續地增加。因此，許多國家不斷地擴建港埠設施或投資興建新的港口，此種情形尤以亞太地區為甚，這也使得此一區域港埠間之競爭愈加激烈。為提升臺灣港口競爭力，配合行政院組織改造採「政企分離」改革航港體制，讓港務公司在經營上發揮企業經營彈性及市場即時應變能力，迅速補充人力資源及建立統合機制，以提升競爭能力。

「永續發展」已然成爲人類二十一世紀最重要之發展原則，「綠色港口」日益獲得世界各大港口之重視，因此港埠隨著運輸、物流、綠色永續等方面之發展，港埠的角色功能亦逐漸轉變，由起迄港、轉運港、物流港、自貿港及綠色港口等階段逐步進化，由於港埠功能擴展，港埠附加價值亦隨之提升。

有鑑於此，香港是全球最繁忙和最高效率的國際貨櫃港之一，2011 年共計處理 2,440 萬 TEU 貨櫃量。目前香港港口每星期提供約 440 班貨櫃班輪服務，連接香港港口至世界各地約 500 個目的地。因此，爲瞭解香港在公共倉儲及多國拆併櫃作業之營運管理、倉庫設施之情形，以作爲未來海關通關作業、倉庫興建和營運管理之參考。

第二章 參訪行程

赴香港參訪 MCC 及公共倉儲作業行程表

一、 第一天(101 年 8 月 5 日)：

去程：從高雄小港搭機至香港（抵達時間 17：10）、

從桃園機場搭機至香港（抵達時間 16：20）。

二、 第二天(101 年 8 月 6 日)：

（一） 參訪沛華集團所屬永生船務有限公司（LONGROW SHIPPING LTD.），瞭解香港貨櫃碼頭環境及作業流程、中流作業、轉口作業、拆併櫃方式等。

（二） 參訪萬里達物流公司，位於亞洲貨櫃物流中心(ATL)3 樓，瞭解香港物流中心設施、作業流程等。

（三） 參訪香港國際貨櫃碼頭有限公司（HIT LOGSTICS TERMINAL），瞭解 HIT 碼頭及櫃場作業模式作業模式。

三、 第三天(101 年 8 月 7 日)：

（一） 參訪現代貨箱碼頭有限公司（MT LOGSTICS TERMINAL），瞭解 MTL 碼頭及櫃場作業模式。

（二） 返程：從香港搭機回高雄（桃園）。

第三章 參訪業者介紹和參訪要點

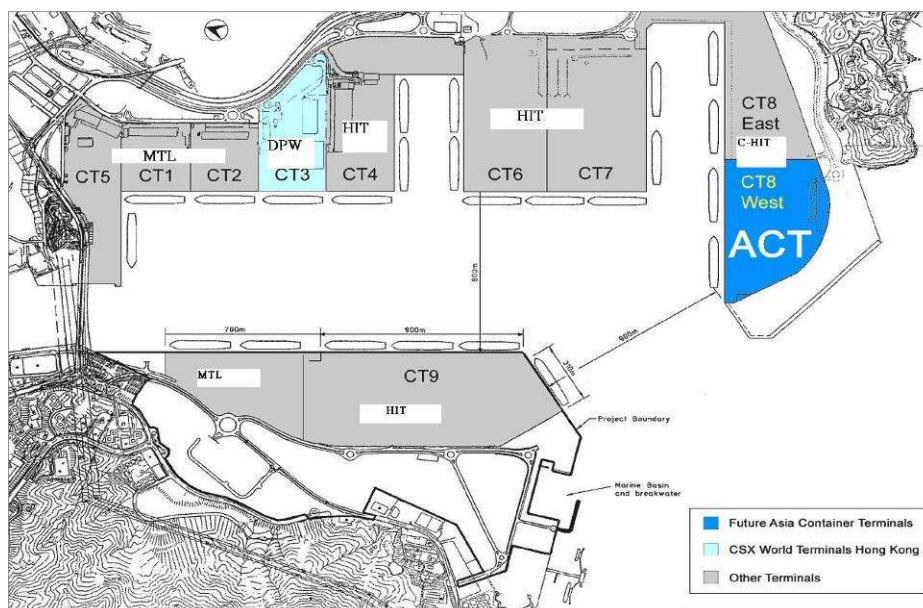
一、MCC 業者

(一) 永生船務有限公司 (LONGROW SHIPPING LTD.)

香港永生船務有限公司成立於 1991 年，為台灣沛華集團於海外重點配合之合作協力伙伴。

1、香港碼頭作業概況

- (1) 香港是全球最繁忙和最高效率的國際貨櫃港之一，2011 年處理了 2,440 萬 TEU。目前香港港口每星期提供約 440 班貨櫃班輪服務，連接香港港口至世界各地約 500 個目的地。港口主要裝卸地點包括貨櫃碼頭、內河貨運碼頭、中流作業區及公眾貨物裝卸區。
- (2) 2011 年，葵涌-青衣貨櫃碼頭的吞吐量達 1,740 萬 TEU，佔全香港貨櫃吞吐量 71%，餘 29% 貨櫃則在中流作業區、內河貨運碼頭等地處理。
- (3) 葵涌-青衣區共有 9 個碼頭，由 5 家貨櫃營運商管理和營運，包括現代貨箱碼頭有限公司(MTL)、香港國際貨櫃碼頭有限公司(HIT)、中遠－國際貨櫃碼頭有限公司(COSCO-HIT)、杜拜環球港務(DP World)和亞洲貨櫃碼頭有限公司(ACT)。
- (4) 9 個碼頭佔地 279 公頃，提供 24 個泊位共 7,694 公尺深水堤岸，水深約 14.2 至 15.5 公尺。每一泊位長度為 305 公尺，一般有 3 至 4 部岸邊橋式起重機，每個泊位每年可處理超過 100 百萬 TEU，貨櫃碼頭之貨物安全、貨物確認，提領貨物等作業均由經營之貨櫃碼頭營運商負責管理。
- (5) 碼頭作業管理系統，無論 HIT 或 MTL 均發展自有的連接船舶艙位圖、岸吊橋式機、龍門吊(軌道式或輪胎式吊車)、貨櫃儲區管理、預約提櫃及交櫃全面系統電腦化管理。可由系統查詢即時貨櫃移動訊息、船舶預配艙位警示、堆場擁塞預警等系統功能，並可由控制中心以監視器查看岸吊裝卸、龍門吊裝卸、門哨作業，並可遙控監視器焦距，可觀察每一貨櫃明細。



香港碼頭及承租業者簡圖

2、香港貨櫃進出運作狀況

- (1) 配合碼頭快速裝卸船之需，香港之貨櫃提領或歸還空櫃，已進入高度自主管理營運。因香港海關只針對管制品及高稅率菸酒或汽車零件等進行抽核，於控管上屬低度干預，故全港之碼頭可視為一整體之自由港，並且 24 小時均可提領重櫃或歸還空櫃，並無報單申報及艙單運送之問題。又香港的碼頭裝卸業者，其艙單並無須預報，於船舶抵港之前才由船公司傳輸艙單予裝卸業者，其格式除具與台灣之艙單相同之部分欄位外，另增加貨物描述、提貨單號碼及其他相關資訊，可視為較簡略之報單，且均為傳輸即放行。
- (2) 關於入口重櫃之提領，先由運輸拖車司機以個人 TID (Tractor ID Card)預約取重櫃，個別碼頭凌晨時段可不用預約。而司機運輸往閘口交 D/O 後，於等候區等候碼頭裝卸業者傳輸訊息至車內收視屏或手機，告知領櫃之碼頭往何方取櫃，並於出口出閘閘口內驗櫃，如有破損，碼頭驗櫃員將會收據內註明。而空櫃歸還亦然，由碼頭業者通知於何處交櫃，並於進閘閘道查驗貨櫃狀況，若有破損或其他狀況，則由司機負責繳清相關費用後才准歸還。而重櫃提取後，則於碼頭旁之物流中心或公共倉儲拆櫃進倉，或整併

櫃(MCC)作業，再行運載出口，而物流中心業者亦無須提供帳冊或其他相關資料，供海關遠端查核，拆櫃並無需向海關申請監視作業(海關抽核高稅率櫃者除外)，實已進入近乎完全開放狀態。

3、通用出入門哨電腦卡作業

- (1) 該系統應用於貨櫃碼頭之貨櫃預約提領及預約交櫃作業，已推行至香港所有貨櫃碼頭。
- (2) 拖車司機向碼頭公司預約提領或交付貨櫃，於入閘口時，需以核發之通用出入門哨電腦卡(RFID)刷卡，並輸入密碼，方得進站。
- (3) 據接待人員說明，建置本系統後，貨櫃提領及交付作業，由原先之 2 小時，大幅降低為 40 分鐘。
- (4) 拖車司機除需以電腦卡入區外，提櫃者，另應備附船公司核給的提貨單(非提單)；交櫃者，並應併附訂艙單(Shipping Order)。

圖 1：永生船務有限公司 Eric Wong 先生簡報說明香港貨櫃碼頭操作



(二) 萬里達物流有限公司 (MANLITAT LOGISTICS LTD)

萬里達物流有限公司成立於 1979 年，主要業務於倉務、拆櫃服務、拆轉 服務、集運服務、陸路運輸、海空貨運等。

萬里達物流位於葵涌三號貨櫃碼頭，亞洲貨櫃物流中心。面積達 350,000 平方尺，超過 120 個交收台位，擁有全香港最大型外圍場倉庫。

該公司物流倉庫特點如下：

- 1、 備有先進消防系統，以因應各種突發狀況。
- 2、 24 小時保全巡邏及閉路電視監控，以確保安全。
- 3、 能處理的貨物達到 4000kgs。
- 4、 可滿足 20 呎、40 呎及 45 呎貨櫃車裝/卸作業。
- 5、 只需 20 分鐘即可到達香港機場，作業快速。

另亞洲貨櫃物流中心特點簡述如下：

- 1、 位於 3 號碼頭後方，緊鄰高速公路，是全球最大的及首座多層式的貨物處理中心。由樓高 7 層的 A 座和 13 層高的 B 座兩部分組成，總面積約 87 萬平方公尺，A 座可提供 30 萬平方公尺的倉庫面積、B 座可提供 55 萬平方公尺的樓面面積。
- 2、 其中約 55 萬平方公尺可出租用於各類物流活動，並配有一定數量的辦公室。在運作方面，中心的經營者將整個倉庫劃分為 740~37,000 平方公尺的單元以出租給各類用戶，整個中心的出租率基本在 90% 以上。
- 3、 物流中心設有全自動化車輛及交通燈號控制，車輛可從多線坡度駛至大廈任何一層或天臺，毋需再經電梯轉送貨物。每層擁有 94 至 120 個貨櫃車停車位，可容許貨櫃車貼泊墊高的貨物儲存平臺，方便堆高機直接往返貨櫃車及倉庫起卸貨物。

圖 2： 萬里達物流公司倉庫作業現況



圖 3： 萬里達物流公司倉庫貨車停靠處及作業斜坡道現況



圖 4： 萬里達物流公司倉庫內使用推高機作業現況



圖 5： 萬里達物流公司倉庫內使用現況(樓高為 7.6m)



圖 6： 貨櫃車動線採雙向車道，迴轉道則增大，以便作業



(三) 香港國際貨櫃碼頭公司 (HIT LOGSTICS TERMINAL)

香港國際貨櫃碼頭公司 (HIT) 成立於 1969 年，目前為和記港口信託 100% 獨資。香港國際貨櫃碼頭於葵涌貨櫃港經營四號、六號、七號、八號東(與中遠太平洋有限公司合資經營)及九號貨櫃碼頭。連綿的岸線長逾五公里，可提供 14 個船隻泊位和多達 9 個躉船泊位。岸上共有 57 部岸邊吊機(部份可處理 22 橫的貨櫃)及 8 部門座式吊機。堆場內的貨櫃則由 24 部路軌式龍門架吊機和 178 部輪胎式龍門架吊機處理。

設於四號貨櫃碼頭的和黃物流中心，總樓面面積為 37 萬 7741 平方公尺，部分樓面用作香港國際貨櫃碼頭貨運，該物流中心特點簡述如下：

- 1、 位於 4 號貨櫃碼頭後方，東面設計為一座 10 層高的現代化辦公大樓，每層總建築面積為 23,000 平方呎。貨運中心的另一端緊接為一座 7 層高之先進貨物分流中心，1 樓至 6 樓每層的出租面積高達 677,000 平方呎，天台則為可停泊貨車或貨櫃車之大型停車場。
- 2、 部分樓面用作香港國際貨櫃碼頭貨運站，所有貨車及貨櫃車均可直達各樓層之倉庫，是全港設備最先進、完善之貨物分流中心。配合精密的策劃及完善的物業管理，為租戶提供一個安全、快捷及有效率的經營環境。

圖 7： HIT 物流中心為一座 10 層高現代大樓(該公司展示海報)



圖 8： 香港 4 號碼頭後線貨櫃作業現況

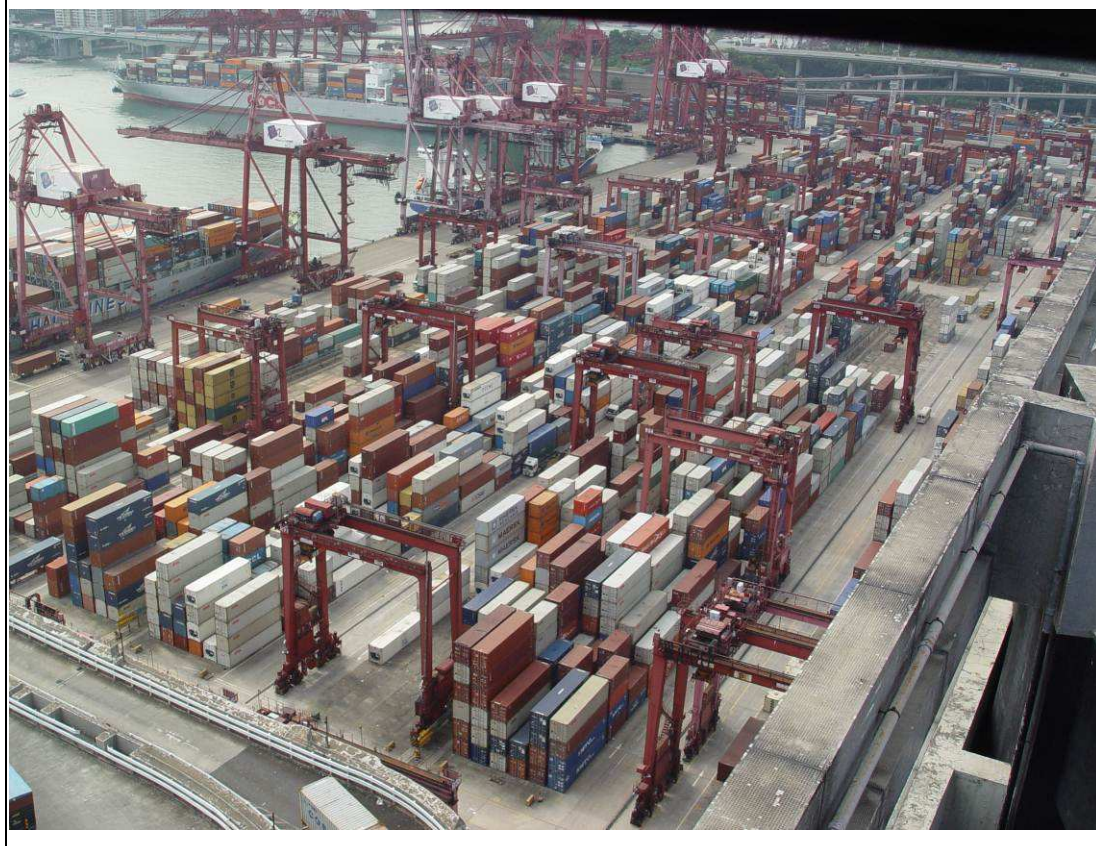


圖 9： HIT 岸邊吊機最大作業長度可達 15 個貨櫃長度



圖 10： HIT 樓頂陽台之停等區管制哨口



圖 11： HIT 樓頂陽台之停等區現況



圖 12： HIT 樓頂陽台之停等區貨櫃車作業現況



圖 13： HIT 全區模型圖

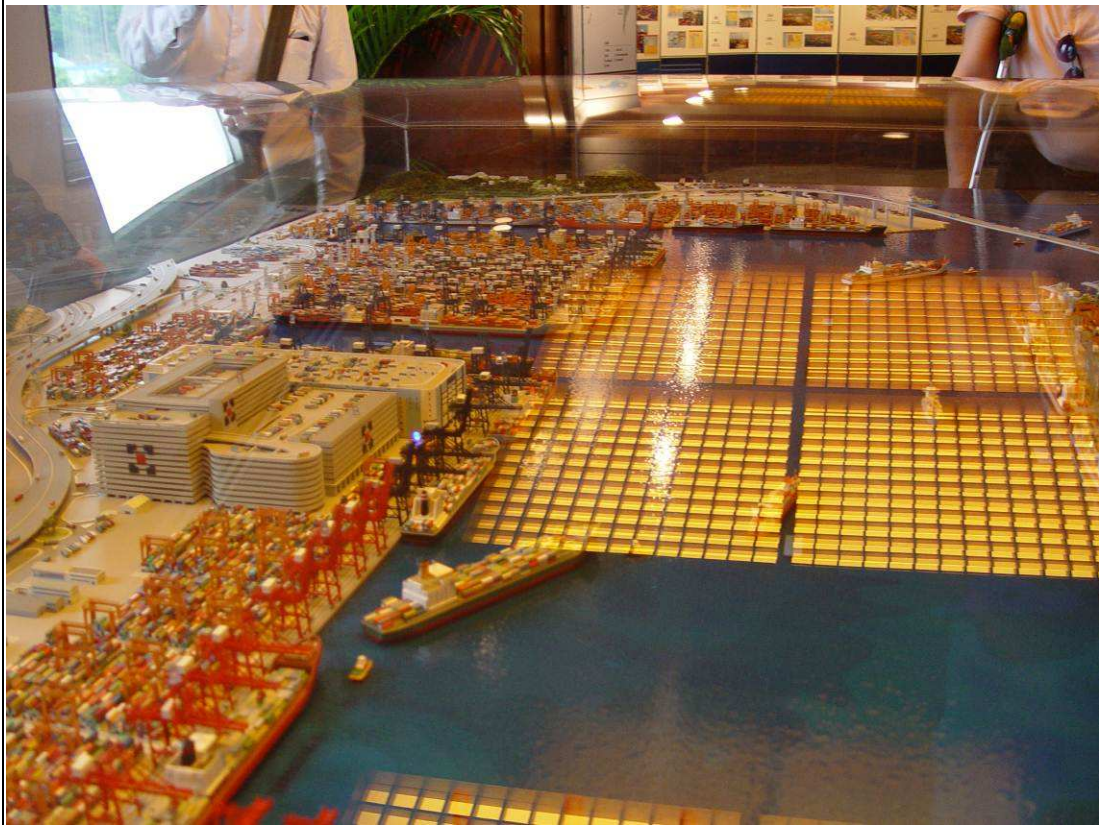


圖 14： HIT 櫃場作業現況



(四) 現代貨箱碼頭有限公司 (MT LOGSTICS TERMINAL)

現代貨箱碼頭有限公司 (MTL) 成立於 1969 年，1972 年，現代貨箱碼頭公司建成香港首座專門建造的貨箱碼頭，是香港歷史最悠久的集裝箱碼頭。現代貨箱碼頭公司股東包括九龍倉集團有限公司 (68%)、招商局國際有限公司 (27%) 及 Jebsen Securities Ltd (5%)。

現代貨箱碼頭公司於葵涌貨櫃港經營一號、二號、五號碼頭及九號碼頭 (南)。泊位總長度約 2,432 公尺，總面積達 92.61 公頃，可提供 7 個船隻泊位。岸上共有 30 部岸邊吊機，2 部駁船吊機。堆場內的貨櫃則由 7 部混合動力驅動膠輪式龍門架吊機和 94 部電力驅動膠輪式龍門架吊機處理。貨箱堆放量達 85,000 個標準箱 (20 呎貨櫃)，冷凍箱箱位為 3,480 個。

現代貨箱碼頭有限公司設有貨倉大樓，位於葵涌一號碼頭，樓高十一層，提供逾一百萬平方呎的倉儲空間。該大樓由地面至二樓共三層，均可讓貨櫃車直接駛入，以便將貨箱運至該三層樓面。其餘樓層設有特別設計的載貨用升降機，可運載兩至四噸貨物，以滿足租戶對高效率中長線倉儲的需求。

圖 15： MTL 全區模型圖介紹



圖 16： MTL 貨倉大樓樓高 11 層



圖 17： Mr. Bret Ng 先生介紹 MTL 公司概況



圖 18： MTL 櫃場作業現況



摘自 MLT 提供照片

圖 19： MTL 岸邊吊機作業現況



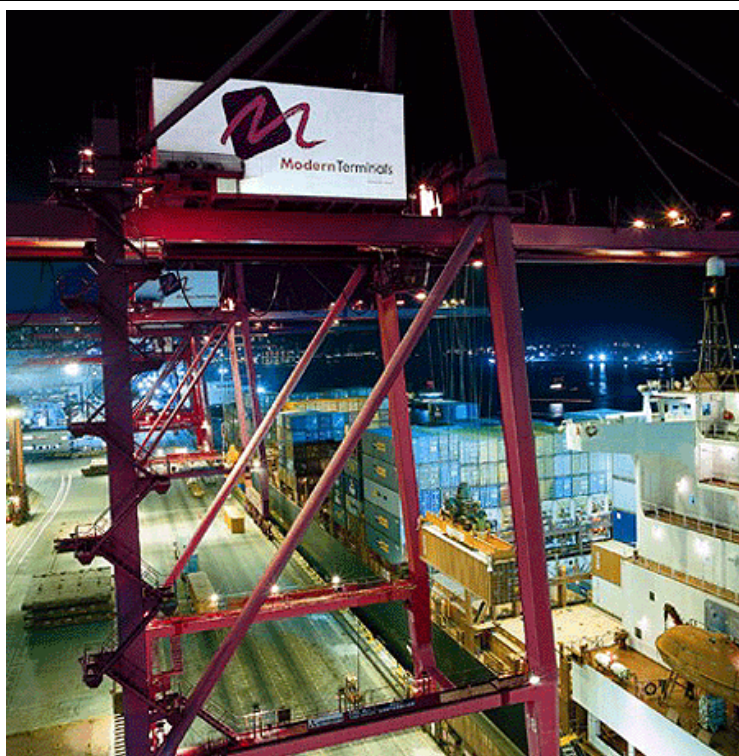
摘至 MLT 提供照片

圖 20： MTL 船席靠泊及吊機作業現況



摘至 MLT 提供照片

圖 21： MTL 吊機夜間作業現況



摘至 MLT 提供照片

第四章 心得與建議

一、心得：

- (一) 香港土地資源稀少，碼頭區域土地更加珍貴，故碼頭區域只設櫃場，不設 CFS。另於緊臨碼頭區旁建置大型高樓層之物流倉庫，貨物於物流中心內進行拆併櫃作業，作為碼頭輔助設施及公共倉儲服務，除可加強貨櫃碼頭效能，亦可強化物流運送效率。
- (二) 香港是自由港，大多數貨物均無關稅之課徵，因此無走私之疑慮，貨櫃可自由往來碼頭與物流中心間，便利拆併櫃作業。香港海關在貨物進出口邊境之管制角色並不明顯，櫃場及物流倉庫基本上無海關檢查，其抽櫃比率極低僅約萬分之一，貨櫃車領櫃出閘口（碼頭經營公司登記站）後送往物流倉庫集併貨物，均由業者自主管理，亦可將貨櫃車再開至市區物流倉庫集併貨物後，運至貨櫃碼頭裝船出口，均無海關控管，流程簡便。
- (三) 香港對貨物的進出口經營權不設限制，任何香港機構及個人均有辦理進口和出口貨物的權利，不須向香港政府申請貨櫃集散站、自由港區貨棧、保稅倉庫、物流中心等特許執照，作業便利。
- (四) 香港碼頭公司及儲區電腦化管理，甚為完善。岸邊裝卸、儲區吊掛、儲位系統及提領交櫃作業，均能於中控中心及時顯示，並能達成風險預警(如船艙配位錯誤及擁塞警示等)，符合國際船舶暨港口設施保全章程(ISPS)規範，且全設施均以電力取代燃油，不僅符合環保要求，亦達減省支出之效能。
- (五) 通用出入門哨電腦卡(RFID)的作業機制，符合安全控管及作業效率。不僅降低拖車等待時間，且與儲區控管系統結合，有助岸邊裝卸效能。尤其顯著的是，對於貨物安全的控管，亦可大幅提升。更難得的是，該作業係於 1999

年推行，且由民間碼頭業者共同建置，全體採用，並非公部門要求下設置。另向碼頭公司接待人員詢問，其稱係符合 ISPS 規範，認為理所當然。

(六) 物流中心的作業，不僅提升碼頭場站效能，亦可強化物流效率。香港地狹人稠，碼頭區域及後線，亦甚侷促，因此碼頭儲區，堆疊貨櫃階數，幾達 6 至 8 階，意即碼頭空間已盡其可能的利用，爰其 CFS 拆拼倉間及貨櫃(物)查驗區，極不適合於港區內建置。於緊臨碼頭區外，建置大型的物流倉庫，除作為碼頭輔助設施，更提供為海關管制區外之公共倉儲服務。將物流倉庫設於管制區外，可簡化拆併櫃作業程序，不僅可輔助貨櫃碼頭效能，亦可強化物流運送效率。

(七) 港務公司將於高雄港之中島港區、前鎮港區及南星港區各新建物流倉儲 1 棟，另將於臺中港之第 39 號碼頭後線新建物流倉儲 1 棟，其硬體設施設計及動線規劃上，不論是亞洲貨櫃物流中心或香港國際貨櫃碼頭之貨倉大樓皆具有高度參考價值。

二、建議：

(一) 碼頭儲區控管部分：

- 1、由於香港與我國海關於邊境管制之強度差異甚大，故交通部目前規劃以 FTZ 內之港區事業、貨棧作為先行示範區域，影響範圍較小應為可行；如以香港為標竿，國內後續推動建置 MCC 環境方面，除開放承攬業申報艙單，尚有簡化報單、便利移倉、充足作業場地等相關法規需配合檢討修訂。
- 2、碼頭管理資訊化，且儲區半封閉化。香港碼頭管制區均以電腦化控管，其儲區內應不得有人進入，相較我國碼頭儲區，幾無管制，致有人身及貨物安全疑慮。爰建議我國碼頭管制區業者，應建置貨櫃儲區(吊車)與中控中心之電腦連線管控系統，如能擴大至提領、交櫃，並結合碼頭裝卸作業整合，其作業效能，應有顯著提升。惟至少儲區應管制，不得隨意進入，以維人身及貨物安全。

- 3、碼頭作業環保化。其儲區作業之機具，已由使用燃油，全面改為使用電力，並建置岸電設備，除符合環保趨勢需求外，亦可降低成本支出，真正符合節能減碳，值得我國仿效。

(二) 建置大型公共倉儲：

- 1、物流中心均為高樓層建築，並建有車道可直達各樓層，樓頂平台作為貨車等待區，各樓層作業區地面高度與貨櫃車同高，堆高機可直接於車廂及倉庫間作業。港務公司於各港籌建公共倉儲時，亦可考慮採高樓層、聯絡車道、加高作業區地面等模式，以利於拆併櫃作業。另車輛行駛動線及停等區與貨櫃車架置放區配合業者需求，可彈性調整因應。
- 2、建立公共倉儲宜搭配資訊平台的建置，香港 ATL(亞洲貨櫃物流中心)等物流中心，其資訊平台與業者及海關間對接及資訊傳送均相當完整，而完善的資訊平台利於業者進駐之成本降低，亦有助於港務公司招商。
- 3、於碼頭管制區內建置大型公共倉儲。對於港區後線不足之基隆港及高雄港而言，可與碼頭作業區達 1+1>2 的功能，且亦符合臺北港貨櫃碼頭公司之作業樣態。若能將現行自由貿易港區內之港區貨棧整合至公共倉儲，且亦可分層或分區出租，則對於港區腹地整合，物流作業效率，必有助益。
- 4、公共倉儲併櫃需求。若港區建置物流倉庫，其必然符合 CFS 拆併櫃的功能需求，建議臺灣港務公司於建置該倉庫時，宜向現行貨櫃集散站業者說明，並提供優先招商的誘因予現行經營貨櫃集散站之業者或運輸業者。依據現行交通部主政之貨櫃集散站經營管理規則，其立法目的，應是要求貨櫃集散站的場地、機具等作業需求而規範，而非限定貨櫃集併需求，僅限於貨櫃集散站作業。拆併櫃作業，並無需使用貨櫃集散站的機具、設備，爰物流倉庫作為 CFS 貨物的拆、併及通關作業場所，為最適環境。而貨櫃站，以存放貨櫃為主要業務。如此貨櫃站的需求，應可較現行需求為低，使現行貨櫃集散站的土地資源，得以部分釋出，增進其他較佳之適用方向。

- 5、拓展公共倉儲至特定區塊。就各大型加值園區、如竹科、中科、高加等週遭，亦可設置公共倉儲，除存放進、出口通關，保稅貨物，亦可存放國內物流貨物，則可整合各項物流貨物，更可擴大物流效率，將各零散區塊的小型倉庫整合，使土地效能，大幅提升。
- 6、如為擴大公共倉儲效能，使其不僅存放應受海關監管貨物(如進、出口貨物、保稅貨物等)，亦可存放國內貨物，俾利相關業者利用該倉儲成立國內發貨中心。如因海關控管需求，則初步建議其樓層應分層管理，最好能區別不同車道並進入不同場區，否則海關監管不易。另若能建置有效資訊及作業程序控管(帳務稽核控管)作業，則不分區存放，亦可為可行之面向。
- 7、為加強物流倉儲功能，可能會走向以此倉儲成為國際發貨中心(取代部分自由貿易港區功能)，則是否能沿用 F 類報單之通關或通報作業，或另設計更簡易之通關作業，為另一課題，而業者接受態度及作業方式，亦需另案研議。

(三) 建置港區及海關監管貨櫃站、貨棧、保稅區域之人、車控管系統。

- 1、交通部各港區已研議建置人、車控管(RFID)系統，惟僅能辨識該卡片是否出入區，無法連結確認司機身份。建議比照香港作法，由拖車公司向港務公司申請，並輸入可能駕駛車籍資料，如能結合預約交櫃，領櫃作業，則效能應可提升。
- 2、司機進入港區或海關監管區域，除憑以身份卡進入，並設有確認身份之機制(如香港輸入密碼)，對於人員管制應可提升效能。另如能將現行運送單之作業，整合至身份卡內，則運送單無紙化，甚至現行貨櫃(物)動態資訊，均可身份卡串接後端資訊系統，予以整合。如此，不僅符合自由貿區設管條例所稱貨物監控平臺，亦可有效替海關建置風控系統中，貨物移動的安全控管功能，且亦能使該系統之訊息告示功能，擴大應用於各物流階段。本作業亦可擴大為線上訂艙作業，將貨物資訊流之連結，於貨物流動前，事先掌握。