

102-105-2167
MOTC-IOT-101- EBB007

大陸鄰港保稅物流作業現況發展 之研究—海西經濟區



交通部運輸研究所

中華民國 102 年 6 月

ISBN 978-986-03-7111-6



GPN : 1010201106
定價 230 元

102-105-2167
MOTC-IOT-101- EBB007

大陸鄰港保稅物流作業現況發展 之研究—海西經濟區

著者：陳一昌、許書耕、許修豪、姚銘忠、馮正民、
黃明居、黃寬丞、陳麒亦、黃朝媛

交通部運輸研究所

中華民國 102 年 6 月

國家圖書館出版品預行編目資料

大陸鄰港保稅物流作業現況發展之研究：海西經濟區 / 陳一昌等著. -- 初版. -- 臺北市：交通部運研所，民 102.06

面；公分

ISBN 978-986-03-7111-6(平裝)

1. 港埠管理 2. 物流管理

557

102010980

大陸鄰港保稅物流作業現況發展之研究—海西經濟區

著者：陳一昌、許書耕、許修豪、姚銘忠、馮正民、黃明居、黃寬丞、陳麒亦、黃朝媛

出版機關：交通部運輸研究所

地址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電話：(02)23496823

出版年月：中華民國 102 年 6 月

印刷者：群彩印刷科技股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 85 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：230 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組•電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號•電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號•電話：(04)22260330

GPN：1010201106 ISBN：978-986-03-7111-6 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究/共同研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：大陸鄰港保稅物流作業現況發展之研究—海西經濟區			
國際標準書號 (或叢刊號) 978-986-03-7111-6 (平裝)	政府出版品統一編號 1010201106	運輸研究所出版品編號 102-105-2167	計畫編號 101-EBB007
本所主辦單位：運輸工程組 主管：陳一昌 計畫主持人：陳一昌 研究人員：許書耕、許修豪 聯絡電話：02-23496823 傳真號碼：02-25450427	合作研究單位：國立交通大學 計畫主持人：姚銘忠 研究人員：姚銘忠、馮正民、黃明居、黃寬丞、陳麒亦、黃朝媛 地址：300 新竹市東區大學路 1001 號 聯絡電話：(03)5712121		研究期間 自 101 年 2 月 至 101 年 11 月
關鍵詞：保稅、稅務、關務、港務設施、腹地產業分析			
<p>摘要：</p> <p>隨著兩岸 ECFA 簽訂及貿易活動的快速成長，兩岸物流作業亦相對的蓬勃發展。本研究對於我國自由貿易港區與對岸台商主要聚集之海西經濟區，如福州港、廈門港等鄰近港區，針對雙方鄰港保稅物流現況進行比較分析。透過兩岸貿易往來及訪談蒐集之案例進行供應鏈佈局分析，嘗試推擬未來兩岸港口之合作模式並針對運用自貿港區協助台商產業發展提出建議。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
102 年 6 月	296	230	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
<p>機密等級：</p> <p><input type="checkbox"/>密 <input type="checkbox"/>機密 <input type="checkbox"/>極機密 <input type="checkbox"/>絕對機密</p> <p>(解密條件：<input type="checkbox"/>年 月 日解密，<input type="checkbox"/>公布後解密，<input type="checkbox"/>附件抽存後解密，<input type="checkbox"/>工作完成或會議終了時解密，<input type="checkbox"/>另行檢討後辦理解密)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>普通</p>			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: The study of bonded logistics operation in China - Economic Zone of the West Coast of the Taiwan Strait			
ISBN(OR ISSN) ISBN978-986-03-7111-6 (pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010201106	IOT SERIAL NUMBER 102-105-2167	PROJECT NUMBER 101-EBB007
DIVISION: Division of Engineering DIVISION DIRECTOR: I-Chang Chen PRINCIPAL INVESTIGATOR: I-Chang Chen PROJECT STAFF: Shu-Keng Hsu , Hsiu-Hao Hsu PHONE: 886-2-23496823 FAX: 886-2-25450427			PROJECT PERIOD FROM February 2012 TO November 2012
RESEARCH AGENCY: National Chiao Tung University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Ming-Jong Yao PROJECT STAFF:., Cheng-Ming Feng ,Ming-Jiu Huang, Kuang-Cheng Huang, Chi-Yi Chen, Jhao-Syuan Huang ADDRESS: No.1001, Daxue Rd., East Dist., Hsinchu City 300, Taiwan (R.O.C.) PHONE:886-3-5712121			
KEY WORDS: bond, tax, customs, harbor facilities, industrial analysis on outlying ports			
ABSTRACT: <p style="text-indent: 2em;">The signing of the Economic Cooperation Framework Agreement (ECFA) between Taiwan and China and the significant increases in trade activities brought prosperous growth in the Cross-Straight logistics operations. This study conducted an analysis on the current status of bonded logistics operations in free-trade port areas in Taiwan and the ports of Fuzhou and Xiamen in Western Taiwan Straits Economic Zone in China, which is the gathering place for Taiwanese merchants. A further analysis is conducted on supply chain distribution with trade activities across the Straits and information obtained through interviews in an attempt to predict a cooperation model for Taiwan and China regarding ports, as well as to propose suggestions for using free-trade ports areas to assist Taiwanese merchants in developing their industries.</p>			
DATE OF PUBLICATION June 2013	NUMBER OF PAGES 296	PRICE NT 230	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

第一章 緒論.....	1
1.1 研究緣起與目的.....	1
1.2 研究範圍及項目.....	1
1.3 研究流程.....	2
第二章 海西及臺灣保稅功能種類之發展與現況.....	3
2.1 海西經濟區的發展歷程與現況.....	3
2.1.1 福建省物流與交通設施現況簡介.....	5
2.1.2 海西經濟區發展現況簡介.....	9
2.2 保稅功能種類發展與現況.....	12
2.3 臺灣自由貿易港區發展現況.....	20
2.4 臺灣與海西保稅功能種類之比較.....	24
2.5 小結.....	26
第三章 海西保稅港區及臺灣自由貿易港區港埠營運之現況與分析.....	27
3.1 港口硬體設施比較分析.....	27
3.1.1 海西各保稅港區港埠硬體設施之探討.....	27
3.1.2 臺灣各自由貿易港區港埠硬體設施之探討.....	36
3.1.3 臺灣與海西港口營運現況比較.....	45
3.2 航線現況與運量分析.....	45
3.2.1 航線現況.....	45
3.2.2 運量比較分析.....	48
3.3 小結.....	52
第四章 兩岸保稅港區關、稅務作業比較.....	53
4.1 海西保稅港區關、稅務制度現況.....	53
4.1.1 關務制度及流程分析.....	54
4.1.2 稅務制度與優惠辦法.....	60
4.2 臺灣自由貿易港區關、稅務制度現況.....	63
4.2.1 關務作業及流程分析.....	63
4.2.2 稅務制度與優惠辦法.....	71
4.3 兩岸鄰港保稅港區關、稅制度比較分析.....	73

4.3.1 關務作業流程比較分析	73
4.3.2 稅務制度比較	74
第五章 海西保稅港區及臺灣自由貿易港區腹地產業發展現況.....	79
5.1 臺灣主要港口對海西貿易之產業分析	79
5.1.1 貿易現況	79
5.1.2 比較分析	102
5.2 海西主要港口對臺灣貿易之產業分析	104
5.2.1 貿易現況	104
5.2.2 比較分析	115
5.3 小結	117
第六章 供應鏈布局案例分析	119
6.1 供應鏈分析方法之基本架構建立	119
6.2 光電產業案例探討	122
6.3 自行車產業案例探討	133
6.4 產業案例探討	139
6.5 小結	143
第七章 海西與臺灣自由貿易港區保稅作業發展策略與分析.....	145
7.1 SWOT 策略分析法之探討	145
7.1.1 SWOT 分析法的內涵與特性	145
7.1.2 SWOT 分析法的執行步驟	145
7.2 海西保稅港區進行 SWOT 分析	146
7.2.1 海西港口 SWOT 分析法的因子選取	146
7.2.2 海西保稅港區各港 SWOT 分析結果	147
7.2.3 海西保稅港區整體 SWOT 分析結果	151
7.3 臺灣自由貿易港區之 SWOT 分析	153
7.3.1 臺灣港口 SWOT 分析法的因子選取	153
7.3.2 臺灣自貿港區的 SWOT 分析結果	154
7.3.3 海西保稅港區與臺灣自由貿易港區共同因子比較	158
7.4 關務作業合作項目之探討	160
7.5 自由貿易港區產業發展探討	168

第八章 結論與建議.....	173
8.1 結論.....	173
8.2 建議.....	173

參考文獻

- 附錄 1 海西地區港口設施表
- 附錄 2 兩岸稅種
- 附錄 3 臺灣各保稅區申請投資比較表
- 附錄 4 各保稅區通關流程
- 附錄 5 福州保稅港區經濟發展政策措施 50 條
- 附錄 6 中華民國輸出入貨品產業分類表
- 附錄 7 A 公司供應鏈架構圖
- 附錄 8 產業類別表
- 附錄 9 物流業者訪談紀要
- 附錄 10 期中、期末報告審查意見處理情形表

圖目錄

圖 1-1 本計畫研究流程.....	2
圖 2-1 海西經濟區公路設施圖.....	8
圖 2-2 福建省鐵路設施圖.....	8
圖 2-3 海西經濟區示意圖.....	10
圖 2-4 海西經濟區內重要城市分佈圖.....	11
圖 2-5 自由貿易港區分布圖.....	21
圖 3-1 廈門地區地理位置圖.....	27
圖 3-2 廈門港港區地理位置圖.....	29
圖 3-3 廈門現代園區簡圖.....	31
圖 3-4 海滄保稅港區總體規劃圖.....	32
圖 3-5 福州保稅港區地理位置示意圖.....	35
圖 3-6 基隆港區示意圖.....	38
圖 3-7 高雄港自由貿易港區位置圖.....	43
圖 3-8 蘇澳港自由貿易港區位置圖.....	44
圖 3-9 臺灣到海西港口是否有直達航線.....	47
圖 3-10 海西到臺灣港口是否有直達航線.....	48
圖 3-11 臺灣到海西港口每週直達行駛航班數.....	49
圖 3-12 海西到臺灣港口每週直達行駛航班數.....	50
圖 3-13 臺灣到海西港口每週最大載運能力(單位：TEU).....	51
圖 3-14 臺灣到海西港口每週最大載運能力(單位：TEU).....	52
圖 4-1 大陸保稅港區發展示意圖.....	54
圖 4-3 大陸國外貨物進港區流程圖.....	56
圖 4-4 大陸課稅區貨物進港區流程圖.....	57
圖 4-5 大陸港區貨物輸往國外流程圖.....	58
圖 4-6 大陸港區貨物輸往國內課稅區流程圖.....	59
圖 4-7 貨物進出自由貿易港區通關流程圖.....	64
圖 4-8 港區貨物、人員流動之說明.....	64
圖 4-9 臺灣國外貨物進港區流程圖.....	67
圖 4-10 臺灣課稅區貨物進港區流程圖.....	68

圖 4-11 臺灣港區貨物輸往國外流程圖	69
圖 4-12 臺灣港區貨物輸往國內課稅區流程圖	70
圖 6-1 供應鏈型態分析方法架構	119
圖 6-2 供應鏈結構分析圖	120
圖 6-3 組織示意圖	121
圖 6-4 企業成員網路示意圖	121
圖 6-5 供應鏈架構示意圖	121
圖 6-6 供應鏈作業模式分析示意圖	122
圖 6-7 2009 年臺商投資海西經濟區的產業分布	123
圖 6-8 TFT-LCD 物料清單(本研究整理)	124
圖 6-9 TFT-LCD 製造途程	124
圖 6-10 供應鏈結構分析圖(本研究整理)	125
圖 6-11 臺灣 TFT-LCD 產業供應鏈模式(本研究整理)	126
圖 6-12 TFT-LCD 之供應鏈架構(本研究整理)	127
圖 6-13 A 公司 LCM Module 之供應鏈架構	128
圖 6-14 A 公司 LCM Module 之供應鏈作業模式分析圖	130
圖 6-15 自行車出口單價趨勢圖	133
圖 6-16 自行車物料清單	134
圖 6-17 自行車製造途程	135
圖 6-18 供應鏈結構分析圖	135
圖 6-19 自行車產業之供應鏈架構圖(本研究整理)	136
圖 6-20 自行車產業之供應鏈作業模式分析圖	138
圖 6-21 業者運用自貿港區之模式	168

表目錄

表 2-1 福建省基礎交通建設.....	6
表 2-2 海西經濟區簡介.....	9
表 2-3 保稅區比較表.....	12
表 2-4 保稅港區概況.....	13
表 2-5 出口加工區概況.....	14
表 2-6 保稅物流園區概況.....	16
表 2-7 保稅港區概況.....	17
表 2-8 大陸各類保稅區之比較.....	18
表 2-9 大陸各類保稅港區之作業規定比較.....	19
表 2-10 大陸各類保稅經濟區之功能比較.....	19
表 2-11 大陸保稅區綜和比較表.....	19
表 2-12 臺灣保稅區比較表.....	20
表 2-13 海港自由貿易港區營運現況一覽表.....	23
表 2-14 臺灣與保稅功能種類比較表-加工製造型.....	24
表 2-15 臺灣與保稅功能種類比較表-倉儲物流型.....	25
表 2-16 臺灣與保稅功能種類比較表-混合型.....	26
表 3-1 廈門港貨櫃碼頭明細.....	28
表 3-2 象嶼保稅區進駐廠商列表.....	31
表 3-3 福州保稅區進駐廠商列表.....	35
表 3-4 基隆港自由貿易港區進駐廠商列表.....	37
表 3-5 臺北港自由貿易港區進駐廠商列表.....	39
表 3-6 臺中港自由貿易港區進駐廠商列表.....	41
表 3-7 高雄港自由貿易港區進駐廠商列表.....	42
表 3-8 臺灣與海西港口現況匯整與比較表.....	45
表 3-9 兩岸直航船舶.....	46
表 3-10 臺灣到海西港口是否有直達航線.....	47
表 3-11 海西到臺灣港口是否有直達航線.....	47
表 3-12 臺灣到海西每週直達行駛航班數.....	48
表 3-13 海西到臺灣每週直達行駛航班數.....	49

表 3-14 臺灣到海西港口每週直達航線最大載運能力(單位：TEU).....	50
表 3-15 海西到臺灣港口每週直達航線最大載運能力(單位：TEU).....	51
表 4-1 大陸進出口貨物通關基本流程.....	53
表 4-2 大陸保稅港區之稅務優惠.....	60
表 4-3 福州保稅港區投資環境優勢.....	62
表 4-4 自由貿易港區法規及作業.....	66
表 4-5 臺灣自由貿易港區徵收稅種表.....	71
表 4-6 臺灣保稅區稅務優惠比較(本研究整理).....	72
表 4-7 兩岸鄰港保稅港區關務制度比較分析.....	74
表 4-8 兩岸鄰港保稅港區關務作業比較分析.....	75
表 4-9 兩岸現行稅率比較表.....	76
表 4-10 兩岸優惠措施比較表.....	77
表 5-1 民國 100 年基隆自貿港區對海西經濟區之價值統計表.....	85
表 5-2 民國 100 年臺北自貿港區對海西經濟區之價值統計表.....	86
表 5-3 民國 100 年臺中自貿港區對海西經濟區之價值統計表.....	88
表 5-4 民國 100 年高雄自貿港區對海西經濟區之價值統計表.....	90
表 5-5 民國 100 年基隆一般港區對海西經濟區之價值統計表.....	92
表 5-6 民國 100 年臺北一般港區對海西經濟區之價值統計表.....	95
表 5-7 民國 100 年臺中一般港區對海西經濟區之價值統計表.....	98
表 5-8 民國 100 年高雄一般港區對海西經濟區之價值統計表.....	100
表 5-9 臺灣各港口對海西經濟區貿易之產業分析.....	103
表 5-10 民國 100 年福建廈門港對臺灣自貿港區之價值統計表.....	107
表 5-11 民國 100 年福建福州港對臺灣自貿港區之價值統計表.....	109
表 5-12 民國 100 年福建江陰港對臺灣自貿港區之價值統計表.....	110
表 5-13 民國 100 年福建馬尾港對臺灣自貿港區之價值統計表.....	110
表 5-14 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表.....	111
表 5-15 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表.....	112
表 5-16 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表.....	113
表 5-17 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表.....	114
表 5-18 海西經濟區主要港口對臺灣主要港口貿易之產業分析.....	116

表 6-1 2009 年臺灣各港口進出口比例	123
表 6-2 案例廠商主要原料供應情形表	136
表 7-1 本研究整理應用於海西港口的 SWOT 分析因子	147
表 7-2 本研究整理應用於臺灣港口的 SWOT 分析因子	153
表 7-3 臺灣港口的 SWOT 策略分析	154
表 7-4 整合共同因子表	158
表 7-5 海西臺灣整體比較表	158
表 7-6 大陸 AA 類和 A 類企業條件	164

第一章 緒論

1. 1 研究緣起與目的

隨著大陸對外貿易的快速成長，鄰港保稅物流作業相對日漸蓬勃發展，尤其以臺商主要聚集之海西經濟區，例如福州港、廈門港等鄰近港口之保稅物流園區未來發展，與我國自由貿易港區存在競合關係，可能成爲兩岸港口未來發展重點之一。基於此，本研究將針對海西經濟區鄰港保稅物流作業發展現況與涉及關務與通關等作業進行蒐集分析，以因應未來因日益接觸頻繁可能產生相關問題，並作爲我國港埠自由貿易港區發展策略參考。

首先本研究針對海西經濟區瞭解其物流發展歷史及進行現況分析，並探討大陸保稅港區及臺灣港埠營運發展與現況。進而確立本計畫就海西經濟區主要港口保稅物流作業現況應該包括的主要面向包括「關務作業」、「稅務制度」及其腹地產業。本研究進行資料蒐集與分析，並探討其未來發展趨勢，並嘗試推擬兩岸港口未來可能合作模式或競爭態勢。

1. 2 研究範圍及項目

本研究計畫涵蓋臺灣的五個主要港口（基隆、臺北、臺中、高雄及蘇澳）之自由貿易港區及海西經濟區具有保稅功能之兩個主要港口（福州港、廈門港等鄰近港口）與其保稅物流園區，研究之比較分析包括：港口硬體設施、海運分析、關務及稅務作業、港口腹地產業、兩岸自貿港區 SWOT 策略分析，並從案例分析角度探討臺灣自由貿易港區與大陸鄰港保稅區未來可能合作模式，思考各種合作模式下可能產生之相關問題及因應對策。本研究計畫的工作項目，可以分成以下各點：

- 1.臺灣與海西經濟區港口硬體設施比較分析：針對臺灣與海西經濟區貨櫃港口之碼頭設施、作業能量及營運量等進行比較分析。
- 2.臺灣與海西經濟區港口間之海運分析：包括臺灣與海西經濟區港口間之航線開闢、經營船舶及其運能等分析。
- 3.臺灣自由貿易港區與海西經濟區主要港口之關務及稅務作業比較分析：針對臺灣自由貿易港區與海西經濟區主要港口之關務及稅務作業進行比較分析，了解兩岸間關務及稅務作業之差異。
- 4.臺灣自由貿易港區腹地產業與海西經濟區港口腹地產業分析：兩岸鄰近港區產業之發展現況分析，以評估我國自由貿易港區與大陸保稅作業未來競合之趨勢。

5. 臺灣產業供應鏈佈局案例分析：以深度訪談之方式，研究臺灣廠商如何運用保稅機制對於產業供應鏈進行加值，探討入駐臺灣自貿港區與否的原因，及如何運用對岸保稅港區或其他保稅機制之作法。
6. 臺灣自由貿易港區與海西經濟區 SWOT 策略分析：整理臺灣自由貿易港區與海西經濟區之各別及綜合之 SWOT 分析，並進行差異性比較。
7. 臺灣自由貿易港區與大陸保稅作業未來可能合作模式探討：經由產業角度及關、稅務作業之了解後，針對目前之發展現況探討業者透過自由貿易港區與海西經濟區競合之營運模式。

1.3 研究流程

本計畫研究流程參見圖 1-1 所示。關於背景知識與基本資料蒐集部分，主要內容為描述臺灣自由貿易港區與海西經濟區保稅港區之港埠硬體設施、海運發展現況及關務稅務作業，並進行比較與分析。此部分內容分佈於以下 3 個章節：

1. 第二章：「海西經濟區物流發展歷程與現況分析」
2. 第三章：「海西保稅港區及臺灣自由貿易港區港埠營運之現況與分析」
3. 第四章：「兩岸保稅港區關務作業與稅務制度之現況與分析」

根據所蒐集資料，本計畫所進行之主要研究工作包含透過貿易面向分析兩岸港口腹地產業發展之現況，並針對選取之腹地產業案例進行供應鏈佈局分析。接著進行臺灣自由貿易港區與海西經濟區保稅港區之 SWOT 分析，最後則探討兩者之間保稅作業合作模式之探討。此部分內容分佈於以下章節：

1. 第五章：「海西保稅港區及臺灣自由貿易港區腹地產業發展現況」
2. 第六章：「供應鏈佈局案例分析」
3. 第七章：「海西保稅港區與臺灣自由貿易港區之 SWOT 策略分析」
4. 第八章：「海西保稅港區及臺灣自由貿易港區保稅作業合作項目探討」

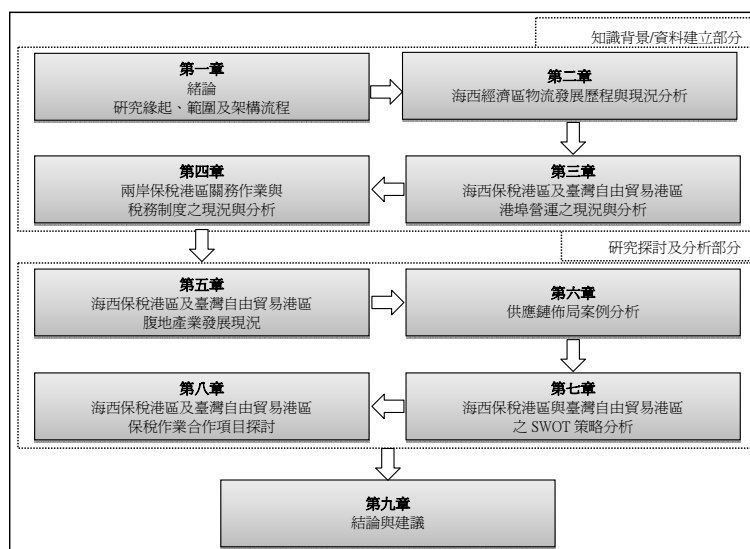


圖 1-1 本計畫研究流程

第二章 海西及臺灣保稅功能種類之發展與現況

從 1979 年開始採行改革開放，廈門是最早成立的四個經濟特區之一，其主要目的就在吸引臺資企業。經過二十多年的經營發展，福建地區已經是臺資企業在重要的生產基地，同時也面臨轉型升級的壓力。當局目前規劃的「海峽西岸經濟區」，對臺閩兩岸的經濟發展，預期將帶來另一波衝擊。本章將分別探討海西經濟區物流的發展歷史、現況發展與可能的挑戰。第一節將介紹海西經濟區保稅功能種類之發展現況，第二節概述海西經濟區發展之歷程，第三節探究海西經濟區物流發展的機會和挑戰。

2. 1 海西經濟區的發展歷程與現況

海峽西岸經濟區，簡稱「海西經濟區」或「海西」，是源自於 1995 年廈門臺研所學者提出的「閩東南地區」、「建設海峽西岸繁榮帶」等概念的延伸。海西經濟區是指臺灣海峽西岸，以福建為主體，包括周邊之南部沿海地區，涵蓋浙江南部、廣東東部、江西省東南部，以及安徽省南部等地理區域。簡言之，是以福建為主體的臺灣海峽西岸地域經濟綜合體。

從歷史、文化與語言方面而言，70%的臺灣人口來自福建的漳州與泉州，使福建在兩岸經濟整合中具有特殊的優勢，這也是 1970 年末期福建最先被選為針對臺灣開放的原因。臺商對福建的投資起於 1980 年代廈門經濟特區建立之時，發展於 1980 年代中後期第一波臺商投資海西熱潮階段，興盛於 1990 年代第二波臺商投資大熱潮時期。21 世紀初的臺商投資，以電子資訊業為主的技術密集性產業大多集中到長三角地區，此時期臺商對福建的投資進入調整期。

自 2001 年 2 月以來，大陸福建省政府便開始積極規劃海峽西岸經濟區，希望進一步推動與臺灣的經濟交流及合作，以帶動福建的經濟發展。大陸福建省政府於 2004 年提出海峽西岸經濟區的戰略構想，計畫構建以福州、廈門、泉州三大城市基本框架為支撐，連接漳州、莆田、寧德，對接三明、南平、龍岩，加快形成福建省城市體系的總體佈局。加強區內交通能源基礎設施建設，擴大經濟腹地和市場空間，建立產業集群，集聚規模效益。2004 年 10 月，中共第十六屆五中全會通過「中共中央關於制訂國民經濟和社會發展第十一個五年計畫的建議」，在兩岸關係部分加入支援海峽西岸和其他臺商投資相對集中地區的經濟發展，促進兩岸經濟技術交流和合作。

2005 年 11 月「海西區」計畫正式寫入《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十一個五年規劃的建議》。2006 年 3 月中旬，大陸通過《國民經濟和

社會發展第十一個五年規劃》，支持「海西區」和其他臺商投資相對集中地區的經濟發展。中共於 2009 年召開的國務院常務會議討論並原則通過《關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見》，經過進一步修改後，由國務院正式發布公告。大陸國務院於 2011 年 3 月，正式批准《海峽西岸經濟區發展規劃》，並於 2011 年 4 月 8 日，由國家發展和改革委員會發布「海峽西岸經濟區發展規劃」全文。大陸於 2011 年 3 月兩會期間，中共將「海峽西岸經濟區」寫入「十二五規劃」之中，將其列為兩岸關係發展的三大目標之一。至此，「海峽西岸經濟區」計畫正式成為大陸未來五年的官方政策。

海西經濟區是一個涵蓋經濟、政治、文化、社會等各領域的綜合概念，總發展目標是「對外開放、協調發展、全面繁榮」，基本要求經濟一體化、投資貿易自由化、宏觀政策統一化、產業進階化、區域城鎮化、社會文明化。在閩粵贛、閩浙贛等跨省區域協同合作方面發揮重要作用，以促進區域協調發展。加快推進出海通道建設，以促進生產原料流動性和優化配置，加快區域經濟一體化進程。海西經濟區在地理上連為一體，在自然、文化上具有相似性，地區間的經濟發展、市場體系內在聯繫緊密。

就經濟層面而言，大陸政府希望通過「海西區」的政策安排帶動福建地區的經濟發展。資料顯示，臺灣是福建省第一大進口市場、第四大交易夥伴、第七大出口市場。由 2002 年至 2008 年，閩臺貿易額翻番，累計貿易額 611 億美元，2008 年貿易額 73 億美元。而臺資更是福建省利用境外資金的第二大來源。截至 2009 年 3 月，福建省累計批准臺資項目 9781 項，合同臺資 205 億美元，實際到資 145 億美元。因此與臺灣是否維持良好關係，對福建省貿易扮演著重要的角色。另外，在臺閩交通方面，福建省率先開展對臺海上「試點直航」、「小三通」、兩岸包機、海上貨運直航等業務，已形成多點多線、客貨並進、海空並舉的格局；「小三通」航線：2001 年 1 月開通，擁有 4 個客運口岸、4 條定期客運航線、2 條不定期客運航線、12 條常態化貨運航線。截至 2008 年 12 月，「小三通」客流量累計超過 400 萬人次，2008 年突破 100 萬人次；海上貨運直航線：福建省沿海開放港口與臺灣高雄、基隆、臺中、臺北、花蓮等港口開通了多條集裝箱和散雜貨航線。空中客運直航線：福州、廈門空港開通至臺北松山、臺北桃園、臺中機場客運航線；郵政線路：福州、廈門開通至臺灣 3 條郵政線路。港口設施的部分，福建省擁有福州、廈門、泉州和莆田 4 港對臺客運碼頭；在建對臺港口設施項目 20 個，碼頭泊位 34 個，年設計通關能力 7468 萬噸，為臺灣進口礦石、石油等大宗散貨中轉提供基礎設施條件；至於通關服務方面，福建省相關對臺口岸聯檢單位積極閩臺「三通」提供通關優質服務。例如，福州海關設置「專用視窗、專用通道、專人監管」，確保進出境郵件通關；廈門海關開設「臺灣水果專用報關通道」，並採取信任放行制度。

從當前臺商湧入福建投資的趨勢而言，大陸政府似乎更加重視利用福建的特殊歷史、文化、地理、與經濟發展階段的地位，藉由海西經濟區的發展，來更進一步加強福建與臺灣的經濟聯繫，以帶動福建的總體經濟發展。

爲此，大陸政府設立以下措施，釋出善意以期建立閩臺良好合作關係：

- 1.六個對臺工作小組：對臺貿易、促進對臺「三通」、對臺農業合作、對臺旅遊、對臺文化交流、對臺工作平臺建設；
- 2.十一項專項涉臺地方性法規，地方性法規中含有 60 多項涉臺條款；
- 3.四個全國獨有的臺商投資區：海滄、集美、杏林、馬尾；
- 4.二個農林業合作實驗區：海峽兩岸（福建）農業合作實驗區、海峽兩岸（三明）現代林業合作實驗區；
- 5.四個國家級臺灣農民創業園：漳浦、漳平（永福）、仙遊、清流；
- 6.三十五個臺灣漁船停泊點、二十一個臺灣同胞接待站、八個對臺直航港口、二個對臺直航空港、二個對臺郵件封發局及 1076 處涉臺文物單位。

2.1.1 福建省物流與交通設施現況簡介

福建省物流總量概況如下：社會物流總額達 2.33 兆元，物流業實現增加值 713 億元；社會物流總費用 1963 億元，占 GDP 的比率爲 18.1%。各種運輸方式貨運量 5.73 億噸，港口貨物輸送量 2.71 億噸，港口集裝箱輸送量 742.52 萬標準貨櫃，郵電業務總量 899.36 億元；預期福建省物流業之未來發展，會朝物流業總量持續增加和社會物流總費用，與 GDP 比率持續減少的方向前進。

物流基礎設施部分，規劃建設物流節點城市、物流園區和物流配送中心，爲周邊地區及中西部地區提供「公鐵水」聯運、「無縫銜接」服務的物流建設專案也正在加快建設中。廈門市和福州市分別成爲全國性物流節點城市和區域性物流節點城市，以福建省爲主體的東南沿海物流區域和東部沿海物流通道成爲國家重點建設的九大物流區域和十大物流通道之一。未來發展方面，將會依託中心城市、產業集聚區、貨物集散地和交通樞紐，來加強建設海峽西岸經濟區三級物流節點城市網路。

另外，大陸政府爲了在福建省發展服務中西部地區的物流通道，提出《福建省關於鼓勵中西部省份從福建省港口進出口貨物及投資建設碼頭泊位的規定》等優惠政策，建立了閩贛海鐵聯運聯席會議制度，擴大了港口的經濟腹地，爲中西部地區提供了對外開放的出海通道，中西部省區通過福建進出的貨物流量呈上升趨勢。

未來將推動跨省區域物流合作，加強閩粵贛浙湘省份的物流合作。推行「屬地報關、口岸驗收」和跨區域轉關模式、推行檢驗檢疫「直通放行」制度、建設一批「無水港」，拓展港口向內陸延伸平移，積極對接兩大三角洲物流業等。

交通基礎設施的部分，本研究整理福建省公路、海運、鐵路及航空四大面向的交通基礎設施，如表 2-1 所示。

表 2-1 福建省基礎交通建設

	現狀	未來發展
公路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 基本建成「一縱兩橫」高速公路網和「八縱九橫」省級公路網。 2. 現有 5 個與內地和周邊連接的高速公路進出省通道，高速公路總里程 1767 公里，各設區市 4 小時內可通達省會城市。如圖 2-1 所示。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 著重構築「三縱八橫」高速公路網。 2. 建設京台線、福銀線、廈成線、泉南線、長深線、寧上線等國家高速公路福建段。 3. 建設中心城市環繞高速公路和跨設區市高速公路聯絡線，以及連接縣城、重要旅遊區、沿海港口的高速公路支線、連接線，逐步實現「縣縣通」高速公路。 4. 形成以福州和廈門兩個國家級交通運輸樞紐為中心的涵蓋整個海峽西岸的「半日交通經濟輻射圈」，覆蓋江西、浙江西南部，廣東東北部，湖南南部等地的「一日交通經濟輻射圈」。
海運	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「兩集兩散」港口建設步伐加快，廈門港進入集裝箱幹線港口行列，福州港成爲沿海主要港口之一。 2. 全省港口生產性泊位 477 個，綜合通過能力達 2.3 億噸，其中千噸級以上生產性泊位 260 個，萬噸級以上深水泊位 100 個，通過能力達 1.73 億噸；集裝箱專用碼頭 36 個，吞吐能力達 912 萬標準貨櫃。 	<p>進一步加大沿海港口群建設力度，加快建設海峽西岸福州港爲主體的北部、以湄洲灣港爲主體的中部、以廈門港爲主體的南部三大港口，形成服務中西部發展的海峽西岸港口群。</p>

表 2-1 福建省基礎交通建設(續)

	現狀	未來發展
鐵路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路幹線有鷹廈、漳龍、峰福、贛龍、溫福等 5 條出省鐵路通道與全國鐵路網相連。 2. 已建成鐵路營業里程 1847 公里。如下圖 2-2 所示。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建設「三縱六橫九環」海峽鐵路網，推進海峽西岸鐵路成爲國家路網的重要通道和交通樞紐。 2. 建成連接兩個三角洲的溫福、福廈、廈深鐵路和連接中西部地區的向莆鐵路。 3. 建設京福、昆廈高速鐵路，規劃建設海峽西岸城鎮群城際軌道交通系統，推進拉薩至泉州、杭州至廣州（經南平、三明、龍岩）、浦城至梅州、衢州至寧德等鐵路項目。 4. 加快建設一批連結全省主要港口、重要工業基地的鐵路支線網。
航空	<ol style="list-style-type: none"> 1. 擁有廈門高崎、福州長樂 2 個幹線機場和泉州、武夷山、連城 3 個支線機場，已開闢國內外航線 200 條，年旅客輸送量超過 1500 萬人次。 2. 三明機場正在籌備建設，莆田機場、寧德軍民合用機場等專案前期工作也已啓動。 	<p>福建省加速擴展航空運輸網路，擴大國內、國際貨運新航線，進一步增加對臺航點和航班密度，簡化通關轉關手續，增強福州、廈門機場貨運站貨物處理能力，逐步建成海峽西岸航空物流中心。</p>



圖 2-1 海西經濟區公路設施圖



圖 2-2 福建省鐵路設施圖

2.1.2 海西經濟區發展現況簡介

根據 2009 年 5 月，大陸國務院所頒佈《關於支援福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見》中對海西經濟區的定義，海西經濟區以福建為主體，面對臺灣，鄰近港澳，北承長江三角洲，南接珠江三角洲，西連內陸，整個區域面積合計高達 25 萬平方公里，是臺灣面積 3.6 萬平方公里的 7 倍。海峽西岸經濟區包括福建福州、廈門、泉州、漳州、龍岩、莆田、三明、南平、寧德以及福建周邊的浙江溫州、麗水、衢州、金華、台州；江西上饒、鷹潭、撫州、贛州；廣東梅州、潮州、汕頭、汕尾、揭陽等城市。目前人口約 8,000~9,000 萬人是臺灣的 4 倍，預計到 2050 年可達 1 億 2 千萬人，將是臺灣人口的 7 倍。以海西經濟區為主體的區域與人口現況資料整理如表 2-2 所示。

海西經濟區南北各與珠三角、長三角兩個經濟區銜接，向西則直接貫通江西內陸腹地，具有帶動大陸全國經濟走向世界的特點和獨特優勢；而東向則面對臺灣，毗鄰臺灣海峽，地處海峽西岸，據有整合發展兩岸區域經濟之最核心區的優先地略位置。目前海西 GDP 經濟規模合計約 2,500 億美元，只是臺灣 3,660 億美元的 3 分之 2，但預計到 2020 年可以達到 6,670 億美元，將超過臺灣的 5,341 億美元。

表 2-2 海西經濟區簡介

地理範圍	福建：福州、廈門、泉州、漳州、龍岩、莆田、三明、南平、寧德 浙江：溫州、麗水、衢州、金華、台州 廣東：梅州、潮州、汕頭、汕尾、揭陽 江西：上饒、鷹潭、撫州、贛州
土地面積	25 萬平方公里
平均所得	2,700 美元 (2008 年)
區域人口	約 8,000~9,000 萬人
GDP 規模	16,366 億元人民幣

資料來源：張志南主編，海峽西岸經濟區發展報告 2008，北京：社會科學文獻出版社，第 20 頁，2008 年。



圖 2-3 海西經濟區示意圖

在區域開發方面，福建省計畫投入人民幣 1 億元支持漳州古雷半島區域的開發建設，計畫積極打造成爲海峽西岸新興臨港重化工業基地；同時，並各安排人民幣 1,000 萬元，合約新臺幣 1 億元，支持寧德環三都澳區域綜合開發，以及閩北產業集中區開發建設，用以帶動閩東、閩北區域經濟發展，以便作爲兩岸產業對接，提供一個條件更加良好的前提。

致力於打造海西經濟區的硬體基礎設施及產業經濟發展空間的目標上，在海西經濟區強化五大策略性建設：

- 1.基礎建設：高舉「一通百通」政策，打造海西「八方縱」公路及海西「半日交通經濟輻射圈」鐵路，在未來五年，亦即 2015 年前，投入 5,400 億元人民幣（約合 800 億美元）興建總長達 6 千公里的鐵路，以及新建、改建及續建 27 個高速公路項目，預定在海西區每年開工一條鐵路幹線，同時使海西區的航空年旅客吞吐量，可以超過千萬人次。
- 2.金融體制創新：以金融先行，作爲對臺新政策的試驗區。
- 3.製造業：強化產業群聚，縮短庫存時間；高規格布局製造業，使海西製造業可以具體升級，而且能夠站上更高的平臺；重點發展福建省成爲先進製造業基地。
- 4.交通運輸：推進海西交通運輸「三大建設」：「大港口」建設、「大通道」建設及「大物流」建設。
- 5.商業貿易：輻射長三角和珠三角發展，形成「海峽經濟區」，用以全盤承接兩岸產業轉移。

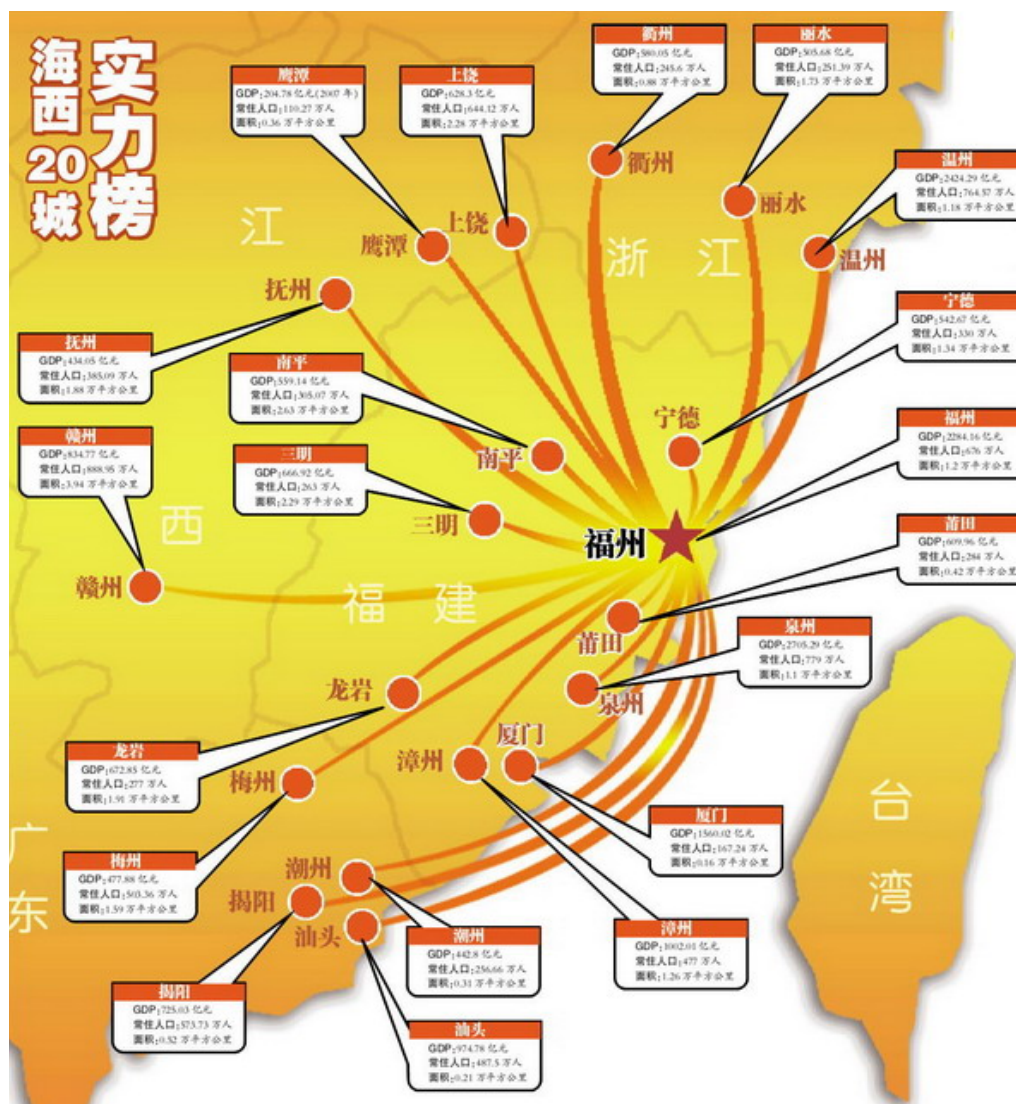


圖 2-4 海西經濟區內重要城市分佈圖

圖片來源：海都網 <http://www.nhaidu.com/>

海西經濟區發展也面臨著挑戰，存在著吸引力與競爭力的問題。現實上，目前該區域發展還不成熟，不論基礎建設或經濟發展均不如長三角、珠三角和環渤海等地。海西經濟區發展的前景仍須許多條件的配合，例如產業自主創新能力不夠強，經濟發展整體水準和產業素質有待進一步提升。此外，交通、能源等基礎設施建設相對落後；地區發展基礎薄弱，城鄉公共服務水準差距較大；制度環境和市場體系等皆有待進一步完善。海西經濟區是否已有足夠的能力與能量，以與既成發展的長三角、珠三角區域相競爭。要如何能夠具體有效創出臺商投資經營以及臺灣產業經濟未來發展空間願景，而且足以將臺商從目前投資最大、經營最深，也是活動密度最高的長三角、珠三角等區域吸引過來，是海西經濟區思考未來發展需面臨的問題。

海西經濟區的競爭或合作，如果試圖創造臺灣與福建雙贏的共同繁榮，則必須要在兩地之間建立更密切的經濟交流與合作的機制，但也將面臨雙邊協議與具體落實的諸多問題。如果福建能夠提供給臺商更多的片面優惠與開放管理措施，

或許有助於擴大兩地的經濟交流。以福建特殊的文化與地理優勢，有機會在未來兩岸經濟交流與合作當中將扮演重要的角色。

2.2 保稅功能種類發展與現況

大陸可供保稅的區域有五種，分別為「保稅區」、「出口加工區」、「保稅物流園區」、「保稅港區」及「綜合保稅區」，其分類、成立年份及個數等資料，整理如下表 2-3：

表 2-3 保稅區比較表

名稱	發展年分	個數	優惠政策	監管模式	備註
保稅區	1990 年	15(福建省 2 個) 福州保稅區 廈門象嶼保稅區	免證、免稅、 保稅	進口貨物二線 管理，出口貨 物一線管理	沒有出 口退稅 功能
出口加工區	2000 年	51(福建省 3 個) 福州出口加工區 福清出口加工區 泉州出口加工區	免證、免稅、 保稅、入區退 稅、區內交易 不徵增值稅和 消費稅	一線開放、二 線管理	
保稅物流 園區	2002 年	9(福建省 2 個) 福州保稅物流園 區 廈門象嶼保稅物 流園區	免證、免稅、 保稅、入區退 稅、區內交易 不徵增值稅和 消費稅	一線開放、二 線管理	
保稅港區	2004 年	14(福建省 2 個) 福州保稅港區 廈門海滄保稅港 區	享受前三個開 發區的優惠政 策	一線開放、二 線管理、區內 自由	
綜合保稅區	2004 年	18(福建省 0 個)	免證、免稅、 保稅、退稅	一線開放、二 線管理	

資料來源：本研究整理

其中一線開放、二線管理意涵為：「一線」放寬，將保稅港區與境外的口岸設定為「一線」管理，負責出入境人員和交通運輸工具的出入境邊防檢查、檢疫功能，進出境人員攜帶的行李物品和交通運輸工具載運的貨物的重點檢查功能，及對進出港區貨物的備案管理功能，限制的進出境物品的管理功能。「二線」管理，主要負責貨物的報關等查驗監管功能，人員攜帶的行李物品和交通運輸工具載運的貨物的檢查功能。

以下針對各類保稅功能之區位進行介紹：

1.保稅區

保稅區，亦稱保稅倉庫區。這是由海關設置的或經海關批准註冊、受海關監督和管理的可以較長時間存儲商品的區域。1990 年 6 月，經大陸中央批准，在上海創辦了大陸第一個保稅區—上海外高橋保稅區。1992 年以來，國務院又陸續批准

設立了 14 個保稅區和一個享有保稅區優惠政策的經濟開發區，即天津港、大連、張家港、深圳沙頭角、深圳福田、福州、海口、廈門象嶼、廣州、青島、寧波、汕頭、深圳鹽田港、珠海保稅區以及海南洋浦經濟開發區。目前全大陸 15 個保稅區隔離設施已全部經其海關總署驗收合格，正式投入營運。

1992 年，在鄧小平南巡講話發表之後，各保稅區紛紛加快了實質性啓動，基本建設進展迅速，初步形成了招商引資的軟硬環境，海內外客商投資踴躍，大多數保稅區首期開發區域的土地已批租或出讓完畢，進一步開發二期工程，吸引外資工作也出現了成長的趨勢。

經過多年的探索和實踐，全大陸各個地區的保稅區已經根據保稅區的特殊功能和依據地方的實際情況，逐步發展成爲當地經濟的重要組成部分，目前集中開發形成的功能有保稅物流和出口加工。

隨著大陸加入 WTO，全國保稅區逐步形成區域性格局，南有以廣州、深圳爲主的珠江三角洲區域，中有以上海、寧波爲主的長江三角洲區域，北有以天津、大連、青島爲主的渤海灣區域，三個區域的保稅區成爲大陸與世界進行交流的重要口岸，並形成獨特的物流運作模式，是大陸目前開放度和自由度最大的經濟區域。依大陸保稅區出口加工區協會之資料顯示，截至 2011 年 9 月止 15 處保稅區位址如表 2-4。

表 2-4 保稅港區概況

序號	省	關區	名稱
1	遼寧	大連	大連保稅區
2	天津	天津	天津港保稅區
3	上海	上海	上海外高橋保稅區
4	浙江	寧波	寧波保稅區
5	福建	廈門	廈門保稅區
6		福州	福州保稅區
7	廣東	深圳	深圳鹽田保稅區
8			深圳福田保稅區
9			深圳沙頭角保稅區
10		黃埔	廣州保稅區
11		拱北	珠海保稅區
12	廣東	汕頭	汕頭保稅區
13	山東	青島	青島保稅區
14	江蘇	張家港	張家港保稅區(2008 年升等爲保稅港區)
15	海南	海口	海口保稅區

資料來源：大陸保稅區出口加工區協會

保稅區的功能定位爲「保稅倉儲」、「出口加工」、「轉口貿易」三大功能。保稅區具有進出口加工、國際貿易、保稅倉儲商品展示等功能，享有「免證、免稅、保稅」政策，實行「境內關外」運作方式，是大陸對外開放程度高、運作機制便

捷、政策相當優惠的經濟區域之一。保稅區能便利轉口貿易，增加有關費用的收入。運入保稅區的貨物可以進行儲存、改裝、分類、混合、展覽，以及加工製造，但必須處於海關監管範圍內。外國商品存入保稅區，不必繳納進口關稅，尚可自由出口，只需交納存儲費和少量費用，但如果要進入關境則需交納關稅。各國的保稅區都有不同的時間規定，逾期貨物未辦理有關手續，海關有權對其拍賣，拍賣後扣除有關費用後，餘款退回貨主。

2.出口加工區

大陸自改革開放以來，加工貿易發展快速，1996 年加工貿易進出口額占全國進出口貿易總額 50.6%，1999 年占 51.2%，2000 年上半年為 48.8%，已成為最大產業及對外貿易的主要動力，在解決社會就業，增加出口創匯，引進國外先進技術等發揮重要作用，獲得明顯的經濟與社會效益。但是，加工貿易分散經營，以有限的海關人力，欲管理將近 10 萬家加工貿易業務，困難度大為增加，為改進和完善對加工貿易的管理工作，採「集中管理」模式，已刻不容緩。中共國務院於 2000 年 4 月 27 日正式批准設立出口加工區，採集中、有效的管理，為加工貿易企業提供更寬鬆的經營環境，預擴大外貿出口。貨物從境內區外進出加工區視同進出口，海關在出口加工區設有專門的監管機構，同時加工出口區另設立管委會(為政府的派出機構)負責區內日常管理事務，但本身不能從事商業活動。

出口加工區為大陸劃定或開闢專門製造、加工、裝配出口商品的特殊工業區。為經濟特區的形式之一，常享受減免各種地方徵稅的優惠。出口加工區一般選在經濟相對發達、交通運輸和對外貿易方便、勞動力資源充足、城市發展基礎較好的地區，多設於沿海港口或國家邊境附近。大陸在 80 年代實行改革開放政策後，沿海一些城市開始興建出口加工區。依大陸保稅區出口加工區協會之資料顯示，截至 2011 年 9 月止出口加工區分佈如表 2-5。

表 2-5 出口加工區概況

序號	省	關區	名稱
1	江蘇	南京	江蘇無錫出口加工區
2			江蘇南通出口加工區
3			江蘇南京出口加工區
4			江蘇連雲港出口加工區
5	江蘇		江蘇鎮江出口加工區
6			江蘇常州出口加工區
7			江蘇吳中出口加工區
8			江蘇吳江出口加工區
9			江蘇揚州出口加工區
10			江蘇常熟出口加工區
11			江蘇淮安出口加工區
12			江蘇武進出口加工區
13			江蘇泰州出口加工區

續表 2-5 出口加工區概況

序號	省	關區	名稱
14	上海	上海	上海松江出口加工區
15			上海金橋出口加工區
16			上海青浦出口加工區
17			上海漕河涇出口加工區
18			上海閔行出口加工區
19			上海嘉定出口加工區
20	山東	青島	山東威海出口加工區
21			山東濟南出口加工區
22			山東青島出口加工區
23			山東青島西海岸出口加工區
24	廣東	深圳	廣東深圳出口加工區
25		黃埔	廣東廣州出口加工區
26	福建	廈門	福建泉州出口加工區
27		福州	福建福州出口加工區
28	浙江	杭州	浙江杭州出口加工區
29			浙江嘉興出口加工區
30		寧波	浙江寧波出口加工區
31			浙江慈溪出口加工區
32	遼寧	大連	遼寧大連出口加工區
33	江西	南昌	江西九江出口加工區
34			江西南昌出口加工區
35			江西贛州出口加工區
36	江西	南昌	江西井岡山出口加工區
37	陝西	西安	陝西西安出口加工區
38	河北	石家莊	河北秦皇島出口加工區
39			河北廊坊出口加工區
40	四川	成都	四川綿陽出口加工區
41	湖北	武漢	湖北武漢出口加工區
42	吉林	長春	吉林琿春出口加工區
43	天津	天津	天津出口加工區
44	安徽	合肥	安徽蕪湖出口加工區
45			安徽合肥出口加工區
46	內蒙古	呼和浩特	內蒙古呼和浩特出口加工區
47	河南	鄭州	河南鄭州出口加工區
48	廣西	南寧	江西井岡山出口加工區
49	自治新疆	烏魯木齊	新疆烏魯木齊加工區
50	雲南	昆明	雲南昆明出口加工區
51	湖南	長沙	湖南郴州出口加工區

資料來源：大陸保稅區出口加工區協會

大陸出口加工區之相關政策簡述如下：

- (1)所有從大陸境內進入出口加工區的物品皆視為出口。供應商能夠獲得出口退稅。項目包含：原料，設備，廠房建設材料，水電煤的消費等等。
- (2)所有從國外進入出口加工區的物品都是一般貿易，不課徵關稅及增值稅。

因此國外進出口加工區的原料，設備均免關稅和增值稅。

(3)所有從出口加工區進入大陸境內的物品皆視為進口。從出口加工區進入大陸境內的物品要徵收關稅和進口環節增值稅。

(4)所有從出口加工區輸往國外之物品都視為一般貿易。出口加工區內企業沒有增值稅，也沒有出口退稅。

3.保稅物流園區

保稅物流園區是指經大陸國務院批准，在保稅區規劃面積或者毗鄰保稅區的特定港區內設立的、專門發展現代國際物流業的海關特殊監管區域。依大陸保稅區出口加工區協會之資料顯示，截至 2011 年 9 月止保稅物流園區分佈如表 2-6。

表 2-6 保稅物流園區概況

序號	省	關區	名稱
1	上海	上海	上海外高橋保稅物流園區
2	天津	天津	天津保稅物流園區
3	福建	廈門	廈門象嶼保稅物流園區
4		福州	福州保稅物流園區
5	廣東	深圳	深圳鹽田保稅物流園區
6		黃埔	廣州保稅物流園區

資料來源：大陸保稅區出口加工區協會

海關在園區內派駐機構，對進出園區的貨物、運輸工具、個人攜帶物品及園區內相關場所實行 24 小時監管，區內不得建立工業生產加工場所和商業性消費設施，但可進行簡單加工和增值服務。保稅貨物存儲期限不設限，進出境外實行如同出口加工區等備案制度。區內貨物可以由流轉，採用電子資料備案方式，於轉讓或轉移後向海關辦理報核手續，海關對區內企業實行電腦帳冊和電腦連線管理，企業並提供終端設備，供海關查核。

大陸海關對保稅物流採取的管理模式為：

- (1)電腦化管理措施，利用電腦網路，建立海關與企業間的資訊平臺。
- (2)實施封閉化管理，物流與區外建立隔離設施。
- (3)風險管理，將區內企業予以分類等建立風險分析、分類管理和擔保機制，以及利用事後稽核和會計審查等手段，加強實際的監管政策。

大陸保稅物流園區特色在於「區港聯動」，於保稅區與港區之間劃出專門的區域，並賦予特殊的功能政策，專門發展倉儲和物流產業，達到吸引外資、推動區域經濟發展、增強國際競爭力和擴大外貿出口的目的，是目前大陸法律框架下自由貿易區的初級形式。

4.保稅港區

保稅港區是指經大陸國務院批准，設立在大陸對外開放的口岸港區和與之相連的特定區域內，是大陸內地開放層次最高、優惠政策最多、運行規則基本與國

際接軌的一種新的自由貿易港區模式。

依據大陸海關保稅港區管理暫行辦法，保稅港區內可以開展下列業務：存儲進出口貨物和其他未辦結海關手續的貨物，對外貿易、包括國際轉口貿易，國際採購、分銷和配送，國際中轉，檢測和售後服務維修，商品展示，研發、加工、製造，港口作業，經海關批准的其他業務。保稅港區內不得居住人員，除保障保稅港區內人員正常工作、生活需要的非營利性設施外，保稅港區內不得建立商業性生活消費設施和開展商業零售業務。

保稅港區將港口的物流功能和保稅區的特殊政策結合，實行出口加工區、保稅區和港區的「三區合一」，更能充分發揮區位優勢和政策優勢。其物流功能和優惠政策既可為外商進入大陸市場創造條件，也為大陸國內企業參與國際市場競爭架起便捷的橋梁，促進進出口貿易、轉口貿易、出口加工業等的發展。

保稅港區之選址設定在對外開放的港口，主要設立在沿海、沿江和邊境城市的對外開放港口，尤其是海港。大陸的第一個保稅港區是 2005 年 6 月經國務院批准設立的上海洋山保稅港區。天津東疆保稅港區則為大陸目前面積最大的保稅港區。依大陸保稅區出口加工區協會之資料顯示，截至 2011 年 9 月止保稅港區分佈如表 2-7。

表 2-7 保稅港區概況

序號	省	關區	名稱
1	上海	上海	洋山保稅港區
2	遼寧	大連	大連大窯灣保稅港區
3	天津	天津	天津東疆保稅港區
4	海南	海口	海南洋浦保稅港區
5	浙江	寧波	寧波梅山保稅港區
6	廣西	南寧	廣西欽州保稅港區
7	福建	廈門	廈門海滄保稅港區
8	山東	青島	青島前灣保稅港區
9	廣東	廣州	廣州南沙保稅港區
10		深圳	深圳前海灣保稅港區
11	重慶	重慶	重慶兩路寸灘保稅港區
12	江蘇	南京	張家港保稅港區
13	山東	青島	煙臺保稅港區
14	福建	福州	福州保稅港區

資料來源：大陸保稅區出口加工區協會

保稅港區享受保稅區、出口加工區、保稅物流園區相關的稅收和外匯管理政策。主要為：國外貨物入港區保稅；貨物出港區進入國內銷售按貨物進口的有關規定辦理報關，並按貨物實際狀態徵稅；國內貨物入港區視同出口，實行退稅；港區內企業之間的貨物交易不徵增值稅和消費稅。保稅港區疊加了保稅區和出口加工區稅收和外匯政策，在區位、功能和政策上優勢更明顯。

5.綜合保稅區

綜合保稅區是設立在大陸內陸地區的具有保稅港區功能的海關特殊監管區域，由海關參照有關規定對綜合保稅區進行管理。海關按照「中華人民共和國海關保稅港區管理暫行辦法」對綜合保稅區實施監管，並依照「海關特殊監管區域基礎和監管設施驗收標準」設計、建設和驗收基礎設施、監管設施和場所。綜合保稅區實行封閉式管理，綜合保稅區與區外之間，設置符合海關監管要求的卡口、圍網、視頻監控系統以及海關監管所需的其他設施。

綜合保稅區即為大陸所謂之「無水港」，「無水港」是指在內陸地區建立的具有報關、報驗、簽發提單等港口服務功能的物流中心。在無水港內設置海關、動植物檢疫、商檢、衛檢等監督機構，為客戶通關提供服務。

綜合保稅區是大陸為了改善地方國際貿易環境、鼓勵出口創匯的暫行優惠辦法，屬於階段性政策，未來將發展成以國際陸港為基礎的自由貿易港區。各地建立綜合保稅區，都依託當地的區位、資源、技術和人才等優勢，發展外向型產業，促進當地經濟社會發展。目前的綜合保稅區共 18 處。

表 2-8 比較上述各保稅區之不同區域內容，表 2-9~2-10 顯示不同保稅區內作業規定及功能比較，由表可知保稅港區在可進行的活動項目、貿易功能、提供之稅務優惠都是最完整的，所受的限制也較少，為最開放的保稅區。

表 2-8 大陸各類保稅區之比較

區域內容	保稅區	出口加工區	保稅物流園區	保稅港區
貨櫃港口功能	無	無	通過專門通道和卡口與港口相聯繫	貨櫃樞紐港在區域內
海關管理	港口與區域分屬兩個海關監管，以轉關方式實行監管銜接	港口與區域分屬兩個海關監管，以轉關方式實行監管銜接	港口與區域分屬兩個海關監管，以轉關方式實行監管銜接	一個海關統一監管
貿易和物流	有	無	有	有
加工製造	有	有	無	有
出口退稅	國內入區貨物離境後才能辦理退稅	國內貨物入區退稅	國內貨物入區退稅	國內貨物入區視同出口，進入保稅港區就可以辦理退稅
貨櫃增值業務	無	無	可開展集裝箱拆拼箱等增值業務，中轉條件有限	國際航線匯集，區內可以開展集裝箱拆拼箱、中轉等增值業務
多式聯運	無	無	間接和有限的水水聯運	具備直接的海鐵聯運、水水聯運條件
區域空間	大(10 平方公里)	小(一般 2 平方公里左右)	小(一般 1 平方公里左右)	大(接近 10 平方公里)

資料來源：地區關務保稅管理處

表 2-9 大陸各類保稅港區之作業規定比較

政策優惠	保稅區	出口加工區	保稅物流園區	保稅港區
貨物入區許可證	√	√	√	√
國外貨物入區保稅	√	√	√	√
國內貨物入區退稅		√	√	√
區內貨物內銷需報關並徵稅			√	√
區內貨物允許加工		√	√	√
區內貨物交易不征增值稅和消費稅	√	√	√	√

資料來源：本研究整理

表 2-10 大陸各類保稅經濟區之功能比較

功能優勢	保稅區	出口加工區	保稅物流園區	保稅港區
倉儲物流	√	√	√	√
對外貿易	√	√	√	√
國際採購			√	√
分銷配送			√	√
研發、加工、製造	√	√	√	√
港口作業			√	√
國際中轉功能	√		√	√
檢測和售後服務維修			√	√
商品展示	√		√	√

資料來源：本研究整理

表 2-11 大陸保稅區綜和比較表

功能種類	保稅區	出口加工區	保稅物流園區	保稅港區	綜合保稅區
設立區域	鄰近港口或內陸，一般建在經濟較發達的港口地區	內陸	臨港	設立在國家對外開放的口岸港區和與之相連的特定區域內	內陸地區
發展年分	1990 年	2000 年	2002 年	2004 年	2004 年
主管機關	中國海關總署	中國海關總署	中國海關總署	中國海關總署	中國海關總署
法規	中華人民共和國對外貿易法、保稅區海關監管辦法	中華人民共和國海關對出口加工區監管的暫行辦法	中華人民共和國海關對保稅物流園區的管理辦法	中華人民共和國海關保稅港區管理暫行辦法	中華人民共和國海關保稅港區管理暫行辦法
功能定位	保稅倉儲、保稅加工、國際貿易、商品展示	出口導向型保稅加工	依託保稅區與港口，發揮保稅區與港口功能優勢，接近自貿區功能	國際中轉、國際配送、國際採購、國際轉口貿易、出口加工區	集保稅區、出口加工區、保稅物流區、港口的功能，可以發展國際中轉、配送、採購、轉口貿易和出口加工等業務

資料來源：本研究整理

2.3 臺灣自由貿易港區發展現況

我國按照產業發展需求進行規劃，實施「保稅倉庫」、「保稅工廠」、「免稅商店」、「物流中心」、「加工出口區」、「科學工業園區」、「農業科技園區」及「自由貿易港區」八種保稅區，提供製造廠商生產加工、採購、倉儲、轉運、配送等物流作業。這些保稅區除了能讓我國企業與外資廠商透過我國保稅法在製造代工上提升優勢，另一方面也可使臺灣跨國企業也有更高意願將部分產品生產、製造與加工作業根留臺灣，並視臺灣為全球市場布局之中心。

臺灣可供保稅的區域有九種，本研究將其分為三類型，分別為「倉儲物流型」、「加工製造型」及「混合型」。

1. 倉儲物流型：包含保稅倉庫、物流中心及免稅商店；
2. 加工製造型：包含保稅工廠、加工出口區、農業科技園區及科學工業園區；
3. 混合型：則結合上述兩種功能，既可進行倉儲物流也可進行加工製造的自由貿易港區。

各類型可供保稅的區域其分類成立年份、個數及介紹，如表 2-12。

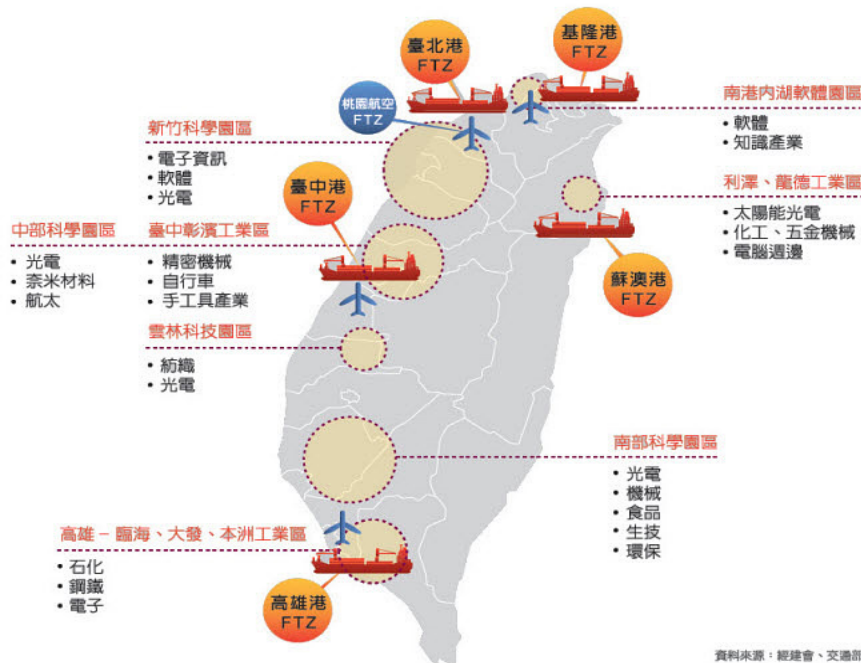
表 2-12 臺灣保稅區比較表

類別	名稱	發展年份	個數	優惠政策	通關時間
加工製造型	保稅工廠	民國 62 年	297 家	進口原料得免徵關稅	須配合海關上班時間進行通關作業
	科學工業園區	民國 68 年	3 區 新竹科學園區 中部科學園區 南部科學園區	1. 進口原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵關稅、貨物稅及營業稅 2. 自用機器、設備免徵關稅、貨物稅及營業稅 3. 以產品或勞務外銷者，其營業稅稅率為零，並免徵貨物稅	須配合海關上班時間進行通關作業
	加工出口區	民國 55 年	9 區 臺中加工出口區 中港加工出口區 雲林絲襪園區 楠梓加工出口區 高雄加工出口區 高雄軟體科技園區 成功物流園區 小港空運物流園區 屏東加工出口區	1. 進口原料、燃料、物料、半製品、樣品、實驗用動植物及供貿易、倉儲業轉運用貨品免徵關稅、貨物稅、營業稅 2. 自用機器、設備得免徵關稅、貨物稅、營業稅	須配合海關上班時間進行通關作業

倉儲物流型	保稅倉庫	民國 58 年	218 家	1. 倉儲 2 年期限 2. 原貨出口或重整後出口者，免關稅	須配合海關上班時間進行通關作業
	物流中心	民國 89 年	19 家	1. 無倉儲時間限制 2. 外貨進儲免關稅，其餘稅目保稅	除海關公告貨物，其餘 24 小時通關作業
混合型	自由貿易港區	民國 92 年	6 區 基隆港 蘇澳港 臺北港 桃園航空 臺中港 高雄港	1. 無倉儲時間限制 2. 免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費、商港服務費	除海關公告貨物，其餘 24 小時通關作業

資料來源：本研究整理

目前我國自由貿易港區包含基隆港、臺北港、桃園航空、臺中港、高雄港，蘇澳港也於民國 100 年起開始營運。自由貿易港區以「境內關外」的觀念設計，協助企業「全球佈局、深耕臺灣」，自由港區內之營運採低度行政管制及高度自主管理，國外貨物與自由港區間、自由港區內、自由港區與自由港區間貨物自由流通，並提供各種優惠措施及簡化行政手續，排除商務活動障礙。自由貿易港區事業得進儲之物品，除違禁品、毒品、槍械、武器、彈藥、放射性物品、其他經行政院核定之物品等須於進儲前取得各該目的事業主管機關之核准外，不受其他法律或其法規命令之輸入規定限制。自由貿易港區可進行活動包含：貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務之事業。



資料來源：經建會、交通部整理

圖 2-5 自由貿易港區分布圖

自由港區管理機關掌理港區內下列事項：

- (1) 自由港區管理運作與安全維護之規劃及執行。
- (2) 自由港區事業與自由港區事業以外之事業入區申請之審查、核准及廢止營運相關事項。
- (3) 人員與貨物進出自由港區之核准及門哨管制檢查。
- (4) 公有財產之使用、管理及收益。
- (5) 各項公共設施之建設及管理。
- (6) 外籍商務人士入境許可申請之核轉。
- (7) 自由港區事業外籍人士延長居留申請之核轉。
- (8) 預防走私措施。
- (9) 業務及財務狀況之查核。
- (10) 自由港區事業、自由港區事業以外之事業之營運輔導及服務。
- (11) 環境保護工作之規劃、推動、執行及管理。
- (12) 資訊化發展之推動。
- (13) 依法令或上級機關交付辦理之事項。
- (14) 其他有關行政管理事項。

自由貿易港區之通關作業時間：實施二十四小時通關作業。但經海關公告之貨物，除事先申請核准者外，應於海關公告上班時間內辦理。

自由貿易港區原則上為貨物自由流通，自由港區事業得進儲之物（貨）品，除下列物（貨）品須於進儲前經各該目的事業主管機關核准或檢附其規定之相關文件外，不受其他法律或其法規命令有關輸入規定之限制：

- (1) 違禁品。
- (2) 毒品、槍砲、彈藥、刀械。
- (3) 毒性化學物質。
- (4) 事業廢棄物。
- (5) 放射性物品。
- (6) 未經檢疫合格之動植物或其產品。
- (7) 保育類野生動物或其產製品。
- (8) 存儲期間可能產生公害或環境污染之貨品。
- (9) 輸往管制地區之特定戰略性高科技貨品。

(10)其他經目的事業主管機關公告之物（貨）品。

政府給予自由貿易港區之稅務優惠為：

- (1) 保稅區營業人銷售與自由港區事業供營運之貨物及自用機器、設備之營業稅稅率為零。但於運入後五年內輸往課稅區者，應依進口貨物規定補徵相關稅費。
- (2) 保稅區營業人銷售與外銷廠商存入自由港區事業以供外銷之貨物營業稅稅率為零。
- (3) 課稅區營業人銷售與保稅區廠商存入自由港區事業以供外銷之貨物之營業稅稅率為零。
- (4) 課稅區或保稅區營業人銷售與自由港區事業與營運相關之勞務營業稅稅率為零。
- (5) 自由港區事業或外國事業、機關、團體、組織在自由港區內銷售貨物或勞務與該自由港區事業、另一自由港區事業、國外客戶或其他保稅區事業，及售與外銷廠商未輸往課稅區而直接出口或存入保稅倉庫、物流中心以供外銷者，其營業稅稅率為零。
- (6) 自由港區事業運入供營運之貨物變更為非營運目的使用者，應於事前向海關或相關機關申報補繳關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。

目前臺灣自由貿易海港營運現況，詳表 2-13。

表 2-13 海港自由貿易港區營運現況一覽表

自由港區別	申設面積	尚可招商面積	目前營運業別	營運家數	開始營運時間
基隆港自由港區	71.16 公頃	0.72 公頃	物流、轉口、貿易、技術服務	13	93.09.30
蘇澳港自由港區	71.5 公頃	47.7 公頃	組裝、加工	1	100.12.01
臺北港自由港區	93.7 公頃	14.7 公頃	製造、物流	3	94.09.14
臺中港自由港區	536 公頃	111.94 公頃	物流、轉口、貿易、技術服務	29	94.10.31
高雄港自由港區	443.13 公頃	5 公頃	物流、轉口、貿易、技術服務	27	94.01.01

102.12.31

2.4 臺灣與海西保稅功能種類之比較

國際海關組織海關合作理事會（CCC，目前為世界海關組織 WCO）主持制訂的《京都公約》中，對保稅提出兩個基本制度：即《海關保稅儲存制度》及《暫准進口在國內加工制度》。此兩制度的基本內容主要表現在下列三種類型：

- (1)商品貿易型：例如保稅倉庫、保稅陳列場等；
- (2)加工製造型：例如保稅工廠、加工貿易、出口加工區等；
- (3)商品貿易與加工製造混合型：例如保稅區、自由港、自由貿易區等。

臺灣依上述兩個基本制度的基本內容將保稅區域分門別類為倉儲物流型、加工製造型以及混合型。而大陸方面並未明訂境內保稅區域的類型名稱，本研究且依上述原則將其境內保稅區域稍作分類，比較兩岸的保稅功能種類如表 2-14~表 2-16。

表 2-14 臺灣與保稅功能種類比較表-加工製造型

功能種類	臺灣			大陸
	保稅工廠	科學園區	加工出口區	出口加工區
設立區域	符合規定條件者，得向海關申請核准登記	依科學工業園區設置管理條例之規定，選擇適當地點，報請行政院核定設置	由經濟部選定	內陸
功能定位	儲存保稅物品、辦理加工檢驗、測試、修理、維護業務	儲存保稅物品、以創設製造及研究發展高級技術工業產品之科學工業為主	加工生產、倉儲、運輸、裝卸、包裝、修配外銷產品	出口導向型保稅加工
倉儲	◎	◎	◎	◎
物流				◎
轉口				
重整				
研發		◎	◎	◎
簡易加工	◎		◎	◎
深層加工			◎	◎
展覽				

表 2-15 臺灣與保稅功能種類比較表-倉儲物流型

功能 種類	臺灣		大陸	
	倉儲物流型		保稅區	保稅物流園區
	保稅倉庫	物流中心		
設立 區域	應在港區、機場 加工出口區、科 學工業園區、鄰 近港口地區，或 經海關核准之 區域內設立	應設在國際港口、國 際機場、加工出口 區、科學工業園區、 農業科技園區內及 鄰近國際港口、國際 機場地區或經海關 專案核准之地點	鄰近港口或內 陸，一般建在 經濟較發達的 港口地區	臨港
功能 定位	存儲保稅貨物	經營保稅貨物之倉 儲、轉運及配送之保 稅場所	保稅倉儲、保 稅加工、國際 貿易、商品展 示	依託保稅區與 港口，發揮保稅 區與港口功能 優勢，接近自貿 區功能
倉儲	◎	◎	◎	◎
物流		◎	◎	◎
轉口			◎	◎
重整	◎	◎		◎
研發			◎	◎
簡易 加工		◎	◎	◎
深層 加工				
展覽			◎	◎

表 2-16 臺灣與保稅功能種類比較表-混合型

	臺灣	大陸	
功能種類	混合型	保稅港區	綜合保稅區
	自由貿易港區		
設立區域	需「毗鄰」國際機場、港口管制區或封閉區	設立在國家對外開放的口岸港區和與之相連的特定區域內	內陸地區
功能定位	貨物自由流通、港區事業自主管理、稅賦減免、商業人士通關便利	國際中轉、國際配送、國際採購、國際轉口貿易、出口加工區	集保稅區、出口加工區、保稅物流區、港口的功能，可以發展國際中轉、配送、採購、轉口貿易和出口加工等業務
倉儲	◎	◎	◎
物流	◎	◎	◎
轉口	◎	◎	◎
重整	◎	◎	◎
研發		◎	
簡易加工	◎	◎	◎
深層加工	◎	◎	◎
展覽	◎	◎	◎

資料來源：本研究整理

2.5 小結

全球各國均在追求經濟發展，兩岸與國際間貨物交易模式也日益複雜，各保稅區間之法規及制度差異，往往造成業者在貨物或勞務於跨區間移動時造成相當之影響，進而衝擊企業的最適營運模式。本研究在往後章節蒐集相關港口硬體設施、關務作業與稅務制度、兩岸在自由貿易區與海西經濟區保稅港區間之海運發展，透過對現行各保稅區域現況資料蒐集整理後進行分析比較，瞭解各區位間制度之差異，進而提出具體建議與改善方向，期使我國在國際貿易更加有效率。

第三章 海西保稅港區及臺灣自由貿易 港區港埠營運之現況與分析

3.1 港口硬體設施比較分析

3.1.1 海西各保稅港區港埠硬體設施之探討

1. 廈門港

(1) 背景介紹

廈門港位於上海與廣州之間，地處金門灣和九龍江出海口，東北距福州港 200 海浬，南距廣州 389 海浬，東距基隆港 222 海浬。港口面向東南，由青嶼水道與臺灣海峽相聯，港外有金門、大擔及浯嶼等島嶼為屏障。周圍多山丘，各種船舶進出港不受潮水限制，為我國對外貿易港口之一，亦是華僑進出內陸的主要門戶。主導產業電子、機械和石化為廈門的三大支柱產業。

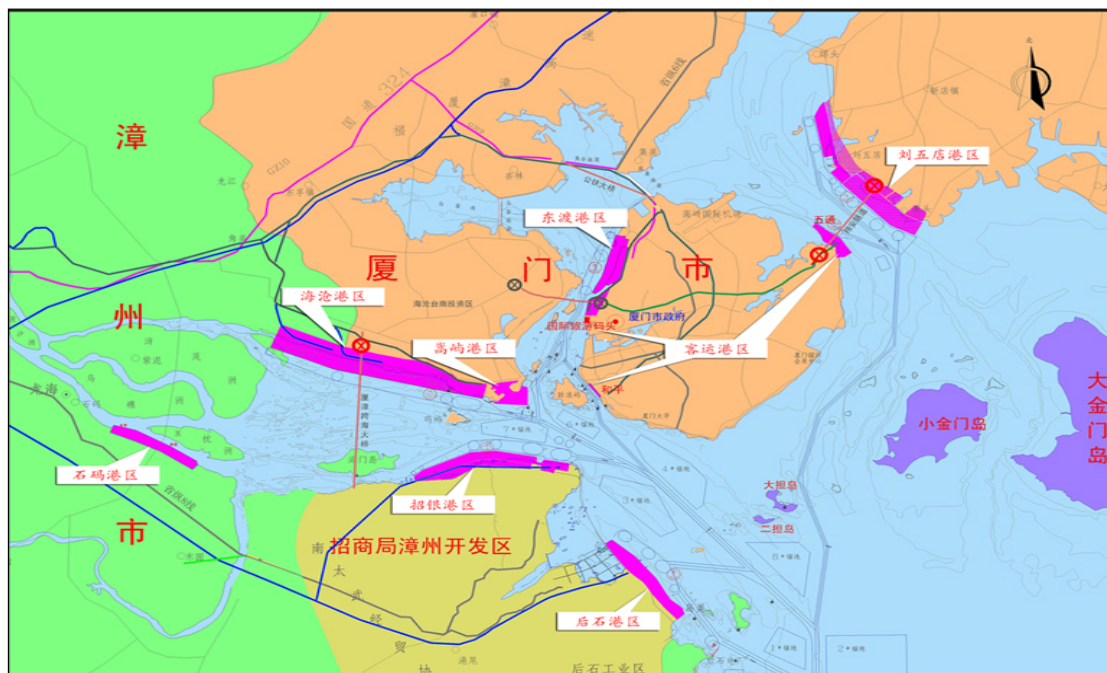


圖 3-1 廈門地區地理位置圖

(2) 船席設施

至 2008 年底，廈門港全港共有生產性泊位 145 個，其中深水泊位 33 個。集裝箱、石油、煤炭等專用碼頭一應俱全，第六代貨櫃船舶可直接靠泊作業。至 2009 年底，廈門港已建成之貨櫃碼頭計 27 個，設計規模達 960 萬 TEU。

表 3-1 廈門港貨櫃碼頭明細

港區別	碼頭編號 (數量)	長度(m)	水深(m)	櫃場面積 (ha)	經營(投資)者
東渡 港區	#1	166	-10.6		廈門港務集團
	#5~#11 (7)	1,510	-12.2~-13.8	65	廈門港務集團(海天碼頭)
	#12~#16 (5)	976	-12.2	48.8	象嶼集團
海滄 港區	#1~#3 (3)	1,083	-13.3~-17.5	46	廈門國際貨櫃碼頭(XICT) (廈門港務集團、HPH 合資)
	#4~#6 (3)	741	-15.3	33	廈門港務集團(海潤碼頭)
嵩嶼 港區	#1~#3 (3)	1,246	-17	64	廈門港務集團、APM 碼頭公司
招銀 港區	(5)	1,224	-10.1	54	漳州招商局碼頭公司

東渡港區的部分，近期仍將是全港集裝箱運輸主體，以既有設施調整、完善為主，同時發展城市旅遊、客運功能。配合保稅區管委會，推動保稅物流園區建設，開展區港聯動，實現國際中轉、國際採購、國際配送、國際轉口貿易四大功能。遠期貨櫃運輸維持適度規模，並根據城市發展需要，適當調整港區的貨運功能，重點發展客運、旅遊、倉儲、商貿、後勤保障等港口業務，突出為城市服務的功能。

海滄港區和嵩嶼港區，是廈門港的重要組成部分，港區前沿水深-17 到 13 米，可停靠最新一代超巴拿馬貨櫃船舶，是廈門港中唯一可停泊 10~15 萬噸貨櫃船舶的港區，定位為貨櫃中遠洋幹線運輸。設計貨物年吞吐能力 1 億噸，其中貨櫃 1000 萬 TEU。海滄保稅港區規劃建設 21 個萬噸級泊位，現已建成投產 9 個 5~10 萬噸級深水貨櫃泊位和 2 個 10 萬噸級通用泊位；在建 6 個 15 萬噸級深水貨櫃泊位；待建 4 個 15 萬噸級深水貨櫃泊位。陸域縱深處 800 米以上，地勢平坦、交通便利，具備發展倉儲物流業不可多得的優越條件。2009 年港口吞吐量 2397.66 萬噸，其中貨櫃 215 萬 TEU。

嵩嶼港區在現有煤炭、成品油運輸基礎上重點發展集裝箱幹線運輸，與海滄港區共同服務於全港集裝箱中、遠洋幹線運輸。

劉五店港區是廈門港今後重點發展的港區，發展方向以貨櫃運輸、臨港工業開發為主，並為對臺經貿合作和“三通”服務。

客運港區發展海峽、海灣滾裝運輸、海空聯運，沿海、短途旅客運輸以及為城市生活、旅遊服務。

招銀港區近期依託開發區和漳州市，遠期為整個腹地服務，發展貨櫃、散雜貨和海灣、海峽客運和滾裝運輸。

後石港區為後方重化工業配套的以大宗散貨為主的大型臨港工業港區。

石碼港區以發展中小泊位為主，為漳州市和龍海市地方物資運輸服務。

「十一五」期間，廈門港安排建設完成深水泊位 30 個，其中貨櫃專業化泊位 17 個、多用途泊位 3 個，液體化工泊位 3 個、散雜貨泊位 6 個和通用泊位 1 個，建設航道項目 6 項。



圖 3-2 廈門港港區地理位置圖

(3)裝卸設施

擁有 16 噸以上門機或塔吊 8 臺，10 噸門機或塔吊 6 臺，40 噸（含）以上集裝箱裝卸橋 8 座，40 噸以下集裝箱裝卸橋吊 4 座，30 噸（含）以上浮吊 3 臺，16 噸以上輪胎吊 26 臺，裝卸搬運機械 108 臺（輛）。

(4)倉儲設施

廈門港現擁有倉庫總庫容量為 39,915 平方米；油庫總容量為 934,434 立方米；堆場 265,012 平方米。

(5)聯外運輸系統

1) 公路建設與運輸方面：

2007 年，全市完成公路建設投資 68.89 億元，比上年增長 67.8%。集美大橋累計完成投資 14.79 億元，占總投資的 55%；杏林大橋累計完成投資 8.67 億元，占總投資的 54%；翔安隧道開挖工作量完成過半。加快島內道路建設，緩解城區交通擁堵。成功大道完成投資 7.54 億元，環島北路—誼愛路段及鐘鼓山隧道（右洞）已建成通車；疏港路華榮路高架橋及國際郵輪中心專用通道建成通車，高架橋二期（保稅區—公鐵大橋）主橋也已貫通；環島幹道（墩上一仙嶽路段、環湖裏大道—縣黃路）開始路面施工，縣黃路—文曾路段的三座隧道全部貫通，其餘路段正在加快建設。

2) 港口建設與水路運輸方面：

2007年廈門繼續加大港口基礎設施建設力度，全年完成投資30.8億元，比上年增長16.3%。全港24個在建項目已完工11個，新增港口泊位16個（其中萬噸級以上泊位7個），新增年貨物吞吐能力1,604萬噸，新增年貨櫃吞吐能力170萬TEU，新增年旅客吞吐能力300萬人次，極大地緩解了廈門港吞吐能力不足的局面。至年底，全港貨物年吞吐能力達到8,280萬噸，集裝箱年吞吐能力達到586萬TEU，旅客年吞吐能力達到1,075萬人次；汽車年通過能力達60萬輛。

2007年，全港生產持續快速發展。貨物吞吐量突破8,000萬噸大關，達到8,117.20萬噸，比上年增長12.5%，其中外貿貨物吞吐量4,628.78萬噸，增長10.5%。全港貨櫃吞吐量462.71萬TEU，增長15.3%，在全國沿海港口繼續位列第七，躋身世界21強行列，其中貨櫃國際中轉完成2.99萬TEU，下降5.5%；內支線中轉完成25.47萬TEU，增長17.3%；海鐵聯運完成6,089TEU，增長63.4%。全港旅客吞吐量完成71.09萬人次，比上年增長15.7%。全港新增航運企業4家，新增船舶38艘，新增運力9.08萬載重噸、1,223客位，新增貨櫃運輸能力5,100TEU；全港新增集裝箱班輪航線32條，比上年增長23.4%，達到169條，月航班數達到676班。

3) 航空運輸方面：

2007年廈門機場完成旅客吞吐量868.47萬人次，在全國所有機場中繼續名列第11位，比上年增長15.8%，淨增旅客118.27萬人次，其中出入境旅客達147.8萬人次，為大陸內地五大口岸機場之一；完成貨郵吞吐量19.36萬噸，比上年增長10.6%。

廈門空港已開通城市航線172條，其中運營的140條，在廈門機場通航的外國（地區）航空公司43家，其中運營的43家，已開通41個國際城市以及香港、澳門、臺北、高雄四個地區城市的航線。空港旅客吞吐量1,132.95萬人次，比上年增長20.7%，其中，國際及地區航線旅客吞吐量145.45萬人次，增長0.6%；空港貨郵吞吐量19.60萬噸，增長0.3%。

(6)廈門現代物流園區暨保稅港物流園區簡介

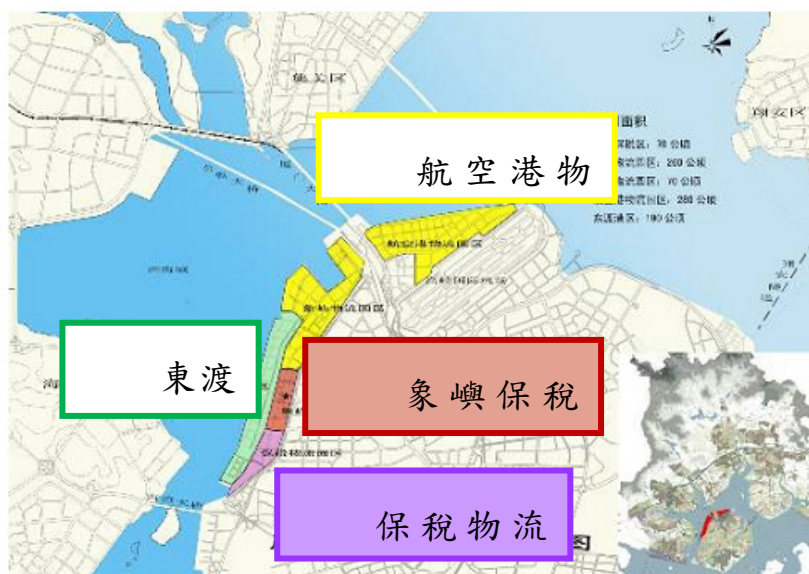


圖 3-3 廈門現代園區簡圖

1) 象嶼保稅區

於 1992 年或大陸國務院批准設立後，陸續建成各類大型貨櫃堆場、碼頭、倉庫，至今累計註冊企業 1000 多家，吸引 Micron、Baxglobal、Maersk、YCH、新世界、中外運裕利、嘉里大通等一批知名中外公司入駐，港區以保稅為特徵、現代物流為主體，國際貿易、加工貿易、轉口貿易開辦的新興經濟區域。目前進駐廠商詳表 3-2。

表 3-2 象嶼保稅區進駐廠商列表

編號	業者名稱
1	美光(廈門)半導體有限公司
2	廈門東方萬里原石有限公司
3	廈門港務發展股份有限公司
4	廈門象嶼寶發有限公司
5	廈門成大進出口貿易有限公司
6	廈門金邦進出口有限公司
7	廈門金華南進出口有限公司
8	廈門興大進出口貿易有限公司
9	廈門速船物流發展股份有限公司
10	廈門港務貿易有限公司
11	廈門宇信興業進出口貿易有限公司
12	廈門市欣德利貿易有限公司
13	廈門嘉益榮貿易有限公司
14	佛剛特(廈門)石業有限公司
15	廈門象嶼鑫聯創化工進出口有限公司
16	廈門象嶼華昌隆進出口有限公司
17	廈門英良石材有限公司
18	廈門市盟友進出口有限公司
19	廈門特貿象嶼發展有限公司

資料來源：廈門港口管理局網頁(<http://www.portxiamen.gov.cn/xmsgklj/>)

2) 保稅物流園區

2004年8月16日，大陸國務院批准廈門象嶼保稅區與其鄰近港區發展聯動試點，稱為「區港聯動」，園區並於2006年3月正式啓動運作，現為廈門市內四大物流園區之一，規劃總面積129公頃，基本建設已大致完成，而進駐之倉儲物流公司有19家。而園區內以物流活動區、港口服務中心、貨櫃貨運站為主體，另外也有發展港口物流及散、國際貨櫃中轉、貨櫃併裝拆箱、海運公路、鐵路聯運中轉等等服務。現已開通20多條國際航線，可通達美國、歐洲、日本、臺灣、香港、韓國、東南亞、地中海等世界主要港口。而世界前五大航運商中，有四家落戶海滄，包括：丹麥馬士基、法國達飛、大陸中遠、香港和記黃埔。

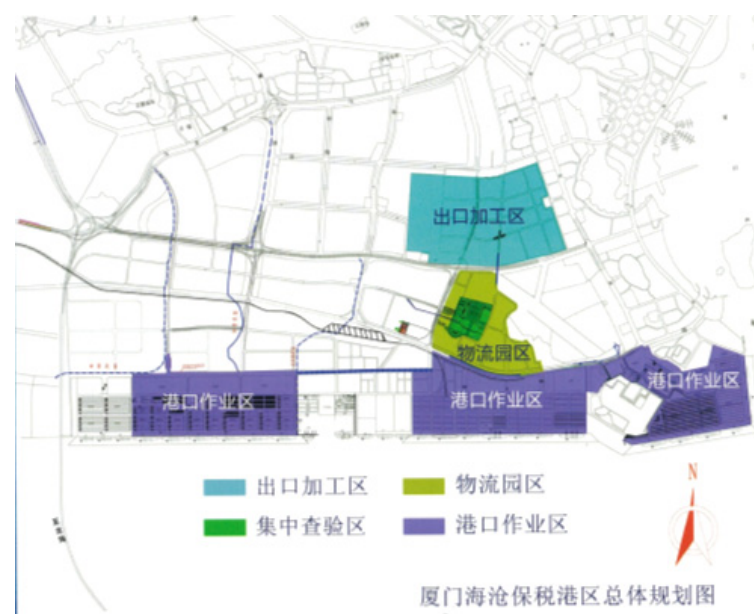


圖 3-4 海滄保稅港區總體規劃圖

加工出口區的總規劃面積2.46平方公里，一期開發面積1.46平方公里，於2002年9月8日正式封關運營。按照十一五規劃，廈門出口加工區將建設裝配中心、研發中心、採購中心、物流中心、配送中心以及周邊之生活配套設施。廈門出口加工區一期已全部建成，區內供水、電、氣、道路、通訊等，七通一平之基礎配套設施與區外配套設施基本完善。此區目前已吸引百德、柯達、美磁、海拉電子、建穎科技、崇仁醫療等來自歐美、東南亞、香港、臺灣等國家之55家企業在此投資，初步形成以電子信息、精密機械、醫療器械、新型材料為主之生產製造體系。另外，物流園區之規劃總面積為5.52平方公里，其中佔地面積0.14平方公里的石材物流中心已開始營業，佔地面積0.23平方公里的海投再生資源物流中心、危險化學物品物流中心和貨櫃裝卸中心已經開始建設。

3) 港口碼頭作業區

位於廈門島西北部，岸線長近 4 公里，是廈門港的主體。港內有 18 個深水泊位，功能完備且集疏運條件優良，是大陸東南沿海貨櫃運輸的主樞紐港及糧食、礦石、煤等貨物運輸的重要港口，也是臺灣海峽直行航線試點的重要據點。

4) 航空港物流園區

位於廈門國際機場北片區，總面積為 3 平方公里，現有 130 多條國際國內航線，航通國外 100 多個城市，並為大陸首座開放“第五航權”的機場。業務以國際物流為主，主要發展高附加價值產品和高科技產品的國際快運業務及保稅物流業務

2.福州港

(1)背景介紹

福州港之轄區北起羅源灣，南至興化灣北岸，東至平潭島，海岸線總長為 1,137 公里，由閩江口內港區、江陰港區、松下港區、羅源灣港區四部分組成，其中三個外海港區可建 1 萬-30 萬噸級以上深水碼頭百餘個，港口資源豐富。至 2008 年底，計有泊位數 116 個，其中萬噸級以上泊位 36 個。

(2)船席設施

福州港擁有碼頭岸線 9,443.6 米，1,000 噸級以上的泊位 67 個，萬噸級以上的深水泊位 19 個，最大靠泊能力為 3 萬噸級。馬尾港區有碼頭泊位 15 個，其中交通部門生產碼頭有萬噸級雜貨泊位 2 個，5,000 噸雜貨泊位 2 個，100 噸以下客運泊位 3 個；非生產性（港作碼頭）100 噸級泊位 1 個。物資部門生產性碼頭泊位 7 個，其中籌東電廠 1.6 萬噸級煤泊位 1 個，5,000 噸級泊位 1 個，3,000 噸級油泊位 1 個，500 噸級泊位 4 個。台江港區有生產性泊位 50 個，其中交通部門有 1,000 噸雜貨泊位 2 個，500 噸級泊位 2 個，其餘為 100 噸以下泊位 26 個，物資部門泊位有 20 個，其中 1,000 噸級泊位 1 個，500 噸級泊位 7 個，200 噸級泊位 3 個，150 噸級以下泊位 9 個。松門港區有萬噸級煤泊位 1 個，500 噸級泊位 2 個和港作浮碼頭 1 座。福州新港(江陰港區)位於興化灣內的江陰半島，現已完成 5 個集裝箱泊位，碼頭總長度 1,650 公尺，後線縱深約 1,500 公尺，碼頭水深-14.0~-17.5 公尺，堆場面積達 125 公頃，年設計吞吐量 200 萬 TEU。其中第 1~第 3 泊位已分於 2002、2006 及 2007 年投入營運，第 4、第 5 泊位已於 2009 年 5 月通過驗收。福州新港第 1 號~第 5 號碼頭現由福州港務集團、PSA、太平工業發展有限公司、福清市港口開發建設公司共同投資成立之福州新港國際集裝箱碼頭公司所經營，2008 年貨櫃吞吐量約 40 萬 TEU(福州港 117 萬 TEU)。目前於第 1 號泊位旁，福清市政府與中歐公司合資興建了 1 個客滾碼頭，由該碼頭至臺中港約 100 浬，航程約 2.5 小時。

(3)裝卸設施

生產用裝卸機械 335 臺，其中起重機械 47 臺，最大起重能力 25 噸，專用機

械 9 臺，其餘為裝卸搬運和輸送機械。

(4)倉儲設施

庫場總面積 107.8314 萬平方米，鐵路專用線 3,168 米。堆場包括煤炭堆場 0.91 萬平方米，容量 1.91 萬噸，集裝箱堆場 1.5 萬平方米，可堆存 760 標準箱。

(5)聯外運輸系統與福州市交通概況

公路建設與運輸方面，至 2005 年，福州市公路里程已達 5,156.229 公里，擁有公路橋樑 90,022.16 米、1,170 座；公路隧道 52,164.2 米、54 座。其中，高速公路 254.48 公里，占福州市公路總里程的 4.94%，占福建省高速公路里程 1,210 公里的 21%；高速公路接線公路 7.935 公里，占全市公路里程的 0.15%；專養公路為 1,902.166 公里，占全市公路里程的 36.89%。全市公路密度平均每百平方公里擁有公路 45.1 公里，居全省第 5 位；平均每萬人擁有公路 7.81 公里，居全省第 7 位；平均每百萬人公里 1/2 方擁有公路 18.77 公里，居全省第 8 位，實現福州市公路建設史上的歷史性突破。

至 2005 年，福州市擁有機動車 4.49 萬輛，其中客貨汽車 3.58 萬輛、10.61 萬客位、10.19 萬噸位；年完成貨運量 5,059.06 萬噸、周轉量 38.83 億噸公里；客運量 9,628.20 萬人次、周轉量 52.317 億人公里。2005 年客貨汽車分別比 1994 年增加 1.6 萬輛、3.63 萬客位、4.48 萬噸位，分別比增 41.92%、34.27%、43.94%。2005 年完成的客運量、客運周轉量、貨運量、貨運周轉量分別比 1994 年增加 854.29 萬人次、20.57 億人公里；減少 1,025.44 萬噸、16.48 億噸公里，分別比增 8.87%、39.33%、減少 20.27%、43.27%。

鐵路方面，2003 年，電氣化鐵路幹線達 70.60 公里、福馬支線 20.78 公里、企業專用線 14 條計 17.10 公里；建成一等站 1 個、三等站 4 個、四等站 6 個、五等站 1 個。2004 年 5 月 9 日，經鐵道部決定，福州鐵路分局併入南昌鐵路局，改稱福州鐵路辦事處；2005 年，完成貨運量 355.288 萬噸、發送旅客 499.18 萬人次，16 年實現連續安全年，被上海鐵路局評為安全生產先進單位，為福州市的改革開放和國民經濟發展作出積極的貢獻。

港口建設與水路運輸方面，福州市河網密佈，閩江、敖江橫穿福州地區注入東海，內河航道長 515 公里，水上交通發達，是大陸東南沿海對外經貿往來的良港之一，自古以來就有“東方威尼斯”之美譽。至 2005 年，福州市共有水上運輸企業 109 個，其中沿海航運企業 69 個、內河航運企業 40 個，計有運輸船舶 1,232 艘、148.83 萬噸位、4,825 客位、58.13 萬千瓦；年完成貨運量 4,757.88 萬噸、周轉量 360.678 億噸公里；客運量 23.72 萬人次、周轉量 191.59 萬人公里。海運業在重組、調整中持續發展，福建省瑯頭海運總公司等一批海運骨幹企業異軍突起，為福州市海運業的發展作出重要貢獻，名列福建省海運業的榜首。

航空運輸方面，福建省民航業在改革、重組中以全新的企業機制投入運營，廈門國際航空港集團有限公司對福州國際航空港有限公司注入資金，優化資產，營造良好的發展環境。2003 年在全國旅客民航服務品質評價中榮獲 200-400 萬旅客組第 2 名的殊榮。



圖 3-5 福州保稅港區地理位置示意圖

(6)福州保稅港區簡介

福州保稅港區主要分為四大部分：加工貿易區、國際物流區、鐵路物流園區和港口集散區。其中，國際物流區總面積 1.2 平方公里，主要功能是國際貿易、國際中轉、國際配送、國際採購。區內已有廈門象嶼、中外運、八方物流、宏高物流、瑞格物流、越海物流、宏捷物流等家企業入駐(詳表 3-3)，二期填海正在進行。2011 年，實現進出口貨物總值 24.36 億美元。加工貿易區的部分，總面積 2.95 平方公里，主要功能是研發、加工、製造、檢測和售後服務維修。目前，本區內有海馬生物、新拓高日化、永春外加劑等 3 家企業投產。還有福昌戶外、融港實業、華城電子、福清瑞傑貿易、鑫馬實業，海富特科技等 6 家企業竣工待產。

表 3-3 福州保稅區進駐廠商列表

編號	業者名稱
1	福州迅輝儲運有限公司
2	福州興港物流有限公司
3	福州萬通運輸有限公司
4	福州萬全物流有限公司
5	福州保稅區宏捷物流有限公司
6	福州大裕保稅倉儲有限公司
7	福建康宏物流有限公司
8	福州吉通物流有限公司
9	福州國鴻船務有限公司
10	福州保稅物流中心有限公司
11	福州保稅區金誠倉儲有限公司
12	福州萬全貨運有限公司

資料來源：福州保稅港網頁(<http://www.fzftz.gov.cn/web/qyfc.asp>)

港口集散區總面積 4.45 平方公里，主要功能是港口作業、國際中轉、貨物集散。其中江陰港區第 1 號-第 9 號船席規劃為保稅港區專用貨櫃碼頭。第 1 號-第 5 號船席已竣工投入試運行，第 6 號-第 7 號船席還在建設中，第 8 號-第 9 號船席正在報批中。航線的部分，包含了歐地、歐洲、中東、西非、美西遠洋航線和韓國線、東南亞線、香港線、臺灣線及內支、內貿線。而港區於 2011 年完成貨櫃輸送量 75.4 萬 TEU，同比增長 16.6%，其中外貿貨櫃輸送量 53.4 萬 TEU，同比增長 20%。

至於鐵路物流區，面積 0.66 平方公里，位於福廈鐵路江陰鐵路支線沿道上，主要功能是鐵路運輸、貨物集散轉運、海鐵聯運。區內計畫開發兩個貨場，一個是貨櫃貨場，一個是大型綜合貨場。目前填海工程基本完成，正在進行道路管網建設，貨櫃貨場爭取年內建成。

3.1.2 臺灣各自由貿易港區港埠硬體設施之探討

1. 基隆港

(1)背景介紹

基隆港位於臺灣北海岸，港區面積共 572 公頃(陸域面積 196 公頃，海域面積 376 公頃)。鄰近有許多重要觀光景點，具有優越之地理區位。由於兩岸直航後單一航次可靠泊之港口增加，將是為基隆港帶來商機的一大機會。

(2)船席設施

基隆港具備已興建之營運碼頭共 40 座，總長度 7,922 公尺，水深-3.0~-14.5m，其中包含貨櫃碼頭 15 座、客運碼頭 2 座、散雜貨碼頭 13 座和大宗貨物碼頭 10 座，合計 71.1 公頃。

(3)裝卸設施

橋式機：聯興貨櫃東 8 至東 11 號碼頭（聯興貨櫃東 8 至東 11 號碼頭橋式機 7 臺）、中國貨櫃西 19 至 21 號碼頭（中國貨櫃西 19 至 21 號碼頭橋式機 7 臺）、西岸南櫃場西 16 至西 18 號碼頭（橋式機 6 臺）、西岸北櫃場西 22 至西 26 號碼頭（橋式機 9 臺）、

輪型機具：西岸北櫃場西 22 至西 26 號碼頭（碼頭跨載機 10 臺、堆積機 2 臺）、西岸南櫃場西 16 至西 18 號碼頭（碼頭跨載機 10 臺、堆積機 1 臺）

(4)倉儲設施

基隆港一般雜貨通棧，專供儲存海關未放行之進出口、轉口貨物，包括營運倉庫 9 座，倉間內面積為 22,319 平方公尺，可儲存進倉貨物 26,691 公噸，分別為東岸庫區東 2、6、14 庫 3 座、西岸庫區西 2、3、7、8、14、27 庫 6 座。其他租予民間業者之倉棧設施有油槽、水泥圓庫等共 30 座，面積 32,408 平方公尺、有效容量 104,065 公噸。

(5)聯外運輸系統

基隆港聯外運輸非常多元，包含：國道一號高速公路、國道三號高速公路、北基公路、鐵路、濱海公路(可通往蘇澳港)、省道台二線。

(6)進出港船舶數

民國 100 年進港船舶共 6,900 艘次，總噸位為 10,171.6 萬噸。若按噸位大小比較，則以 10,000~19,999 噸之 2,378 艘次為最多，其次為 5,000~9,999 噸之 1,553 艘次。若按船種比較，則以貨櫃輪 3,841 艘次為最多，占約 55.67%，其次為乾貨輪 1,039 艘次，占約 27.05%，再次為 890 艘次的散裝輪，占約 12.90%。若按發航地比較，以日本航線 1,313 艘次為最多，其次為韓國航線 527 艘次，再次為香港航線 469 艘次。若按目的地比較，則以香港航線 667 艘次為最大宗，其次為日本航線 412 艘次。

(7)自由貿易港區

基隆港自由貿易港區之開發範圍從基隆港東岸 6 至 22 碼頭以及自西岸 7 至 33 碼頭，開發者為基隆港務分公司。總開發面積為 71.16 公頃。鄰近北部經濟與消費中心，以貨櫃集散儲運、國際物流中心、海空聯運等發展自由港區業務，面積 71.96 公頃，目前營運面積 67 公頃。尚可招商土地：計 16.06 公頃，包括西 11 至西 12 號碼頭後方併同第三貨櫃場 11.5 公頃、東 14 號及西 14 號碼頭後方各約 0.2 公頃、西 7 至 9 號碼頭後方 4.16 公頃。目前進駐廠商詳表 3-4。

表 3-4 基隆港自由貿易港區進駐廠商列表

編號	業者名稱	區域位置
1	聯興國際通運股份有限公司	東岸貨櫃儲運場及東 7 倉庫、東 9 空地
2	彩躍有限公司	分租永塑國際物流股份有限公司東 16 號碼頭辦公室
3	擁寶國際貿易有限公司	分租永塑國際物流股份有限公司東 16 號碼頭辦公室
4	香港標鎰汽車有限公司臺灣分公司	分租永塑國際物流股份有限公司東 16 號碼頭 1 樓倉庫
5	台基國際物流股份有限公司	基隆港西 29 號至西 32 號 4 座碼頭後線
6	東哲行股份有限公司	東岸工具庫辦公室
7	裕隆行國際運流股份有限公司	基隆港西 14 庫、西 7 庫之 2
8	中免船用品供應有限公司基隆分公司	東 14 號碼頭倉庫 1 樓
9	大陸貨櫃運輸股份有限公司	西 19 號至 21 號碼頭
10	好好國際物流股份有限公司	分租陽明海運公司基隆分公司承租區
11	陽明海運公司基隆分公司	西 20 後線及西 21 後線儲運場
12	永塑國際物流股份有限公司	基隆港東 16 號和西 16 號碼頭後線
13	汶鑫國際股份有限公司	分租裕隆行西 14 倉庫

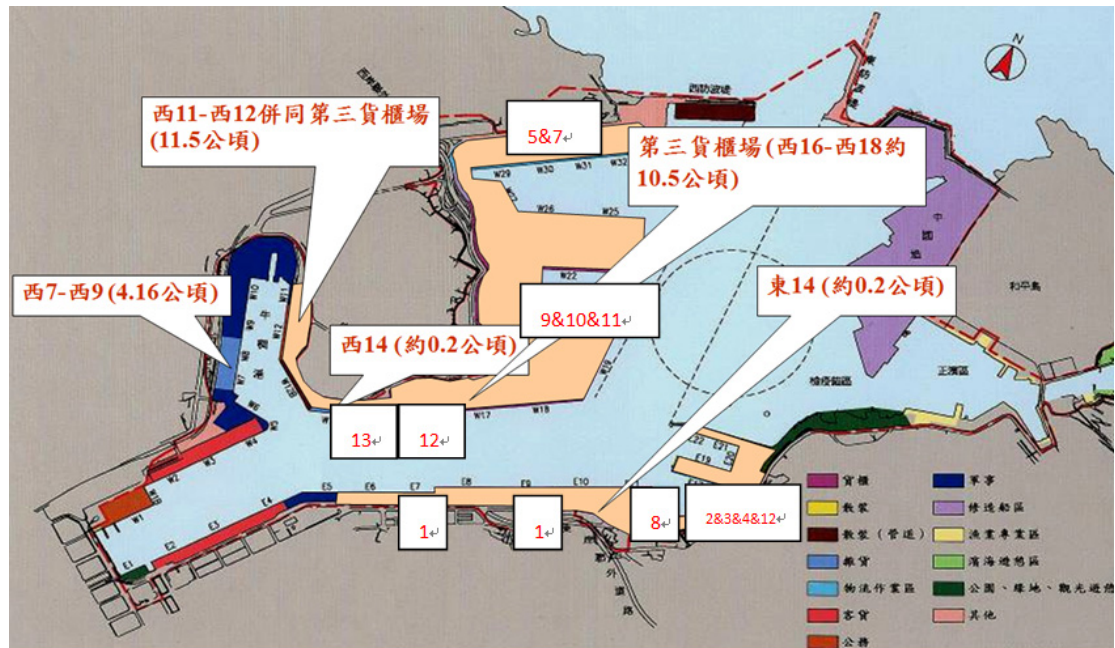


圖 3-6 基隆港區示意圖

2.臺北港

(1)背景介紹

臺北港位於臺灣北端淡水河出海口南岸，以觀音山為屏障，濱臨臺灣海峽，東距基隆港 34 哩、南距臺中港 87 哩，西距大陸福州港 134 哩，為北部地區風力、海流、波浪、潮差等海氣象環境較為和緩之海域，且海床平緩、水深適中，為闢建大型港灣之合適地點。

(2)船席設施

現有東 1、2、3、4、5、6、7、13、14、15、16 及北 2、3、4、5 等 15 座營運碼頭，主要是散雜貨油品跟貨櫃碼頭的營運。

(3)裝卸設施

橋式起重機 10 臺,軌道門式起重機 15 臺

(4)倉儲設施

僅有貨櫃堆放場

(5)聯外運輸系統

包括：臺北港第二期聯外道路建設計畫、西濱快速公路八里至林口電廠路段拓寬工程、東西向快速公路八里新店線八里五股段建設計畫、臺北港 A11 道路離港匝道新建工程。

(6)臺北港自由貿易港區

臺北港自由貿易港區之開發面積為 79 公頃，整體規劃陸域面積達 1,038 公頃，未來將配合臺北港貨櫃儲運中心及港埠建設之時程，逐一納入自由貿易港區之營運範圍。鄰近國際機場，適合發展汽車產業物流中心及海空聯運等業務。未來擬擴編區域：興建多功能多用途南碼頭區，面積約 146 公頃離岸物流倉儲區總計 348 公頃。目前進駐廠商詳表 3-5。

表 3-5 臺北港自由貿易港區進駐廠商列表

編號	業者名稱	區域位置
1	東立物流股份有限公司	東碼頭區
2	臺塑石化股份有限公司	東碼頭區
3	友亦企業股份有限公司	臺北港東碼頭區

3.臺中港

(1)背景介紹

臺中港位在臺灣西海岸的中央，距離北部的基隆港約 110 浬；南部的高雄港約 120 浬航程。港區水域面積 973 公頃，陸地面積 2,820 公頃，總面積為 3,793 公頃，僅次於高雄港。港區幅員廣大，臨進工業區，有利於許多加工作業或加值型產業發展，並引進大型產業如發電廠、煉鋼廠、石化廠等，為我國與產業關係最密切之港口。

(2)船席設施

臺中港發展至今已興建之營運碼頭共 50 座，總長度 12,329 公尺。其中包含貨櫃 8 座碼頭、客運 1 座碼頭、穀類 2 座碼頭、煤炭 4 座碼頭、管道 8 座碼頭、水泥 3 座碼頭、散雜貨 22 座碼頭、LNG1 座碼頭及廢鐵碼頭 1 座，水深低潮位下 9 至 18 公尺。

(3)裝卸設施

臺中港裝卸機具包含：吸穀機 800MT/H 一部，吸穀機 650MT/H 兩部，吸穀機 400MT/H 一部，35 噸貨櫃起重機 13 部，卸煤機 5 臺，廢鐵卸料機 2 部，裝車機 2 部。

(4)倉儲設施

- 1) 穀類碼頭：六萬噸穀倉 2 座、三萬噸穀倉 1 座。
- 2) 管道(液體貨物)碼頭：80 座液體貨物儲槽。
- 3) 散雜貨碼頭：堆貨場 8 座、通棧 12 棟、汽車保稅倉庫 1 座、汽車儲轉保稅倉庫 1 座、砂石儲存場相關設施以及露置場。
- 4) 客運碼頭：客運大樓 1 棟。
- 5) 貨櫃碼頭：貨櫃集散棧 2 棟、貨櫃通棧 2 棟。
- 6) 水泥碼頭：18,000 噸水泥庫 1 座、17,000 噸水泥庫 2 座、15,000 噸水泥庫 11 座、11,000 噸水泥庫 1 座、9,000 噸水泥庫 1 座、7,500 噸水泥庫 2 座、儲槽 4 座、貨物堆置場(13,223.2 平方公尺)。
- 7) 管道(化學品)碼頭：儲槽 192 座。

(5)聯外運輸系統

- 1) 臺十線道路：經清水往大雅、豐原或於大雅接臺一乙線到達臺中，並可在沙鹿或大雅交流道上高速公路，通達南、北部各地。
- 2) 臺十二線道路：可經沙鹿往臺中，或由臺中交流道上高速公路轉往南、北部各地。

- 3) 西濱快速道路：可由清水交流道北上，或由龍井交流道南下。
- 4) 臺十七線道路：可於甲南銜接臺一線經四號國道連接第一、二高速公路北上新竹、桃園；也可於龍井接台一線，經大肚由王田交流道上高速公路南下彰化及雲嘉地區。
- 5) 中部第二高速公路：可利用前述各聯外道路，經由中港系統、沙鹿、龍井等交流道連接中部第二高速公路北上或南下。

(6)進出港船舶數

民國 99 年進港船舶共 7,180 艘次，1 億 413 萬 8,496 總噸。若按噸位大小比較，則以 10,000~19,999 噸之 2,402 艘次為最多，占約 33.45%，其次為 5,000~9,999 噸之 1,644 艘次。若按船種比較，則以貨櫃輪 3,256 艘次為最多，占約 45.35%，其次為雜貨輪(一般貨輪)1,150 艘次，占約 16.02%，再次為 934 艘次的散裝輪，占約 13.01%。若按發航地比較，則以大陸大陸航線 1,822 艘次為最多，占約 25.38%，其次為香港航線 1,158 艘次，占約 16.13%，再次為日本航線 1,049 艘次，占約 14.61%。若按目的地比較，以大陸大陸航線 1,904 艘次為最多，占約 26.57%，其次為香港航線 1,356 艘次，占約 18.93%，再次為日本航線 972 艘次，占約 13.57%。

(7)臺中港自由貿易港區

臺中港自由貿易港區之開發範圍係從 1 號至 18 號碼頭、20A 至 46 號碼頭，以及西 1 至西 7 碼頭，開發者為臺中港務分公司。臺中港自由貿易港區之總開發面積 536 公頃。另港埠產業發展專業區 82.55 公頃土地將納入自由貿易港區範疇。

臺中港地處臺灣南北交通的中心，有快速道路連接清泉崗國際機場，有利海空聯運；更位於上海到香港航線的中點，與大陸東南沿海各港呈輻射狀等距展開，在兩岸直航具有最佳的優勢。腹地廣闊、交通便捷，利於發展發貨中心、區域性加工再出口及國際物流中心，總面積 536 公頃，尚可招商土地：115.12 公頃(區域 I：38.23、區域 II：66.62 公頃、區域 III：10.27 公頃)。目前進駐廠商詳表 3-6。

表 3-6 臺中港自由貿易港區進駐廠商列表

編號	業者名稱	區域位置
1	京揚國際股份有限公司	18 號碼頭後線倉棧
2	大陸貨櫃運輸股份有限公司	11 號碼頭後線倉棧
3	東立物流股份有限公司臺中港辦事處	11 號碼頭後線倉棧
4	臺灣仕康有限公司	15 號碼頭後線倉棧
5	永聖貿易股份有限公司	西 2 號碼頭後線倉棧
6	美商埃克森美孚國際股份有限公司臺灣分公司	3 號碼頭後線
7	惠爾吉寶倉儲有限公司	8 號碼頭後線倉棧
8	億升倉儲企業股份有限公司	西 1 碼頭部分後線
9	航耀物流事業有限公司	14 號碼頭後線倉棧
10	匯僑股份有限公司	西五碼頭後線
11	加拿大商巴克斯股份有限公司臺灣分公司	31 號碼頭後線部分倉棧
12	台鹽實業股份有限公司	6 號碼頭後線
13	建新國際股份有限公司	24.25 碼頭後線倉棧

4.高雄港

(1)背景介紹

高雄港是臺灣最大的國際港埠，位於臺灣西南海岸，扼臺灣海峽與巴士海峽交匯之要衝，且港域遼闊腹地廣大，氣候溫和，臨海有狹長沙洲為港灣的天然防波堤，地理條件優良港灣形勢天成為一天然良港。

(2)船席設施

高雄港營運碼頭 121 座，總長度約 27,787.99 公尺為全臺最長。其中包含散雜貨碼頭 28 座、散裝穀類碼頭 3 座、貨櫃碼頭 24 座、管道碼頭 13 座、散裝水泥碼頭 3 座、原木碼頭 1 座、大宗貨物碼頭 9 座、專用大宗貨物碼頭 7 座，此外客輪、軍艦、港務、工作碼頭共 28 座。

(3)裝卸設施

貨櫃橋式起重機 60 臺，真空吸管 6 支，鍊條卸谷機 4 臺，卸煤機 4 臺，堆高機 25 臺。

(4)倉儲設施

高雄港現有倉庫和通棧 64 棟，總容量 956,519 公噸，露置堆置場 7 座，總容量為 33,322 公噸，貨櫃場 5 座，總容量 118,302TEU。

民國 100 年進倉量為 172,896 公噸，出倉量為 172,578 公噸，延日存倉量為每日 2,436,186 公噸，倉棧使用率為 23.35%，每噸進倉貨物平均存倉 14.1 天。

(5)聯外運輸系統

高雄港聯外交通發達，距離國道 1 號高速公路僅 2 公里，可接國道 3 號、國道 10 號的高雄支線和台十七線。距離小港國際機場僅 3 公里。

(6)進出港船舶數

民國 100 年高雄港進出港船舶數總計為 35,733 艘次，總噸位為 8.16 億公噸。其中進港艘次為 17,869 艘次，總噸位為 4.08 億公噸；出港艘次為 17,864 艘次，總噸位為 4.08 億公噸。

100 年進港船舶艘次，以大陸大陸 3,443 艘次，占國外地區 13,742 艘次之 25.05%為最高，其次香港為 1,857 艘次占 13.51%，再次之為韓國 1,762 艘次占 12.82%，第四為日本 1,707 艘次占 12.42%，第五為新加坡 742 艘次占 5.40%，第六為印尼 564 艘次占 4.10%，第七為菲律賓 549 艘次占 4.00%，其餘地區均未達 4%。

(7)高雄港自由貿易港區

高雄港自由貿易港區之開發範圍係從第 1 至第 5 貨櫃中心及中島區 30 至 39 號碼頭區域，開發者為高雄港務分公司。總開發面積為 415 公頃。洲際貨櫃中心第一期計畫位於第 6 貨櫃中心，後線土地約 50 公頃規劃為物流專區。73 號碼頭土地開發區域約 1.5 公頃土地。目前進駐廠商詳表 3-7。

表 3-7 高雄港自由貿易港區進駐廠商列表

編號	業者名稱
1	東森國際股份有限公司
2	高群裝卸股份有限公司
3	連海船舶裝卸承攬股份有限公司
4	美商美國總統輪船股份有限公司臺灣分公司
5	萬海航運股份有限公司
6	關貿網路股份有限公司
7	世捷集運股份有限公司
8	陽明海運股份有限公司
9	臺灣東方海外股份有限公司
10	現代海鋒船務代理股份有限公司
11	臺灣東方海外物流股份有限公司
12	臺灣日郵碼頭股份有限公司
13	好好國際物流股份有限公司
14	韓商韓進泛太平洋股份有限公司
15	高宏通運裝卸股份有限公司



圖 3-7 高雄港自由貿易港區位置圖

5.蘇澳港

(1)背景介紹

蘇澳港位於臺灣東北部，雄踞在蘭陽平原的蘇澳灣內，是一個地理形勢十分優良的天然港，北距基隆港 50 海浬，南距花蓮港 40 海浬，有北迴鐵路直達臺北和花蓮，另有臺 9 公路和濱海公路分別通往臺北和基隆，交通四通八達，港區對外聯絡道路方面，由蘇澳鎮特一號公路及蘭陽第二隧道聯絡方便，使貨物運輸更順暢，提供航商貨主更便捷的服務，因此蘇澳港是基隆港的最佳輔助港，更帶動蘭陽地區的經濟繁榮。

(2)船席設施

擁有 13 座碼頭，共長 2610 公尺。包括港勤船碼頭 1 座和營運碼頭 12 座（包括散雜貨碼頭 6 座、煤碼頭 1 座、油品碼頭 1 座、水泥碼頭 2 座、化學品碼頭 2 座）水深自-7.5~-15 公尺，長度由 125 公尺至 300 公尺不等，可泊靠巴拿馬極限型船舶。進口以煤、燃油、對二甲苯、爐渣、鋼胚等，出口則以水泥、純對二甲苯酸、硫酸鉀等為大宗，其作業方式以船邊提貨（或裝貨）方式辦理為主。各項業務與日俱增，已邁向國際商港發展之型態。

(3)裝卸設施

無貨櫃進出及貨櫃起重設備，全部只有散雜貨裝卸作業，目前港區並無自有裝卸設備，均為民營裝卸公司自行利用船上或陸上吊車抓斗負責裝卸業務。

(4)倉儲設施

蘇澳港一般雜貨通棧，專供儲存海關未放行之進出口、轉口貨物，包括營運倉庫 3 座，倉間內面積為 12,600 平方公尺，可儲存進倉貨物 25,200 公噸，分別為四號和十號還有十一後通棧。其他租予民間業者之倉棧設施有貨櫃堆積場、水泥圓庫等 2 座租給臺泥公司，面積 27,308 平方公尺、有效容量 414,750 公噸。

(5) 聯外運輸系統

由「國道 5 號」下蘇澳交流道，接濱海公路往蘇澳方向，直走經過「蘭陽隧道」左轉即可到達「蘇澳港」。

(6) 蘇澳港自由貿易港區

蘇澳港自由貿易港區於2010年9月13日經交通部許可營運，正式成為臺灣第6個自由貿易港區，其營運範圍為管制區內第1至第13號碼頭及其後線倉棧設施，包括一般堆置場三處、貨櫃堆置場一處、第一物流專區及第二物流專區等，面積總計71.5公頃。



圖 3-8 蘇澳港自由貿易港區位置圖

3.1.3 臺灣與海西港口營運現況比較

本研究整理 3.1.1 與 3.1.2 小節之臺灣海西港口營運現狀，並彙整詳表 3-8：根據彙整表中之港口硬體設施現狀，我們可歸納出海西兩港於碼頭水深方面，正朝向船舶大型化的營運趨勢發展，而高雄港與廈門港仍為現今具有較為完備設施之代表性港口。

表 3-8 臺灣與海西港口現況匯整與比較表

港口分類	臺灣港口			海西港口	
	基隆	臺中	高雄	廈門	福州
營運碼頭 (單位：座)	40	52	90	25	72
貨櫃碼頭 (單位：座)	15	6	26	15	6
散雜貨碼頭 (單位：座)	18	14	28	8	46
其他碼頭 (單位：座)	油品碼頭：3 座 客運碼頭：2 座 水泥碼頭：2 座 雜貨碼頭	管道碼頭：22 座 水泥碼頭：3 座 煤炭碼頭：3 座 穀類碼頭：2 座 客運碼頭：1 座 廢鐵工作碼頭：1 座	穀類碼頭：3 座 管道碼頭：13 座 水泥碼頭：3 座 原木碼頭：1 座 大宗貨碼頭：16 座	多用途碼頭：2 座	油品碼頭：10 座 客運碼頭：2 座 煤炭碼頭：5 座 多用途碼頭：3 座
碼頭總長度與水深	總長度：7,922 公尺 水深：3.0-14.5 公尺	總長度：12,329 公尺 水深：9.0-18.0 公尺	總長度：22,015 公尺 水深：4.5-16.0 公尺	碼頭總長：6,946 公尺 碼頭水深：東渡港區：10.6-12.2 公尺； 海滄港區：13.3-17.5 公尺	碼頭總長：1,650 公尺 後線縱深：1,500 公尺 碼頭水深：14.0-17.5 公尺

3.2 航線現況與運量分析

3.2.1 航線現況

過去由於政治環境因素，兩岸船籍之船舶並不能直接航行於兩岸之間。2008 年 11 月兩岸簽訂「海峽兩岸海運協議」，自 2008 年 12 月 15 日正式實施，經兩岸核准的船舶，可載運兩岸貿易貨(含轉口貨)直接往來於兩岸之間的港口，無須繞經第三地。經營此航線的營運船

舶限制為：

- 1.現由兩岸資本且在兩岸(含香港)登記並經許可的船舶經營；
- 2.直航辦法施行前已從事境外航運中心運輸、兩岸三地貨櫃班輪運輸或砂石運輸業務之兩岸資本權宜船，經特別許可，亦可從事兩岸間海上直接運輸；
- 3.外籍公司資本船舶經特別許可者，可從事兩岸間海上直接運輸，但須以特案許可的方式核准。

直航前兩岸間貨櫃運輸可分為兩岸三地模式及境外航運中心業務兩大類，境外航運中心大陸地區之港口僅限海西之福州及廈門兩港。直航後，兩岸間進出口貨櫃不需再繞經第三地，航程大幅縮短，定期班輪可靠掛之港口數增加，航班數也增加。目前(民國 101 年 7 月)投入臺灣與海西直航固定貨櫃航線之船舶航線詳表 3-9。

表 3-9 兩岸直航船舶

公司	中文船名	國籍	載運能力 (TEU)	每週輪數	航線
華浩	華航 3 號	大陸	660	2	廈門-基隆-臺中-廈門-基隆-臺中-高雄
華浩	東雅	香港	525	1	高雄-馬尾-高雄
萬海	信春輪	香港	734	1	廈門-高雄-臺中-江陰-福州-高雄-廈門
萬海	宏春輪	香港	738	1	廈門-漳州-高雄-廈門-基隆-臺中-廈門
長榮	立烈輪	巴拿馬	1296	1	廈門-高雄-臺中-廈門
				1	廈門-高雄-廈門
長榮	驪龍	香港	420	2	福州-高雄-福州
長榮	康平	香港	629	1	臺中-臺北-福州-臺北-臺中-泉州
中國遠洋	COSCO STAR	香港	256	1	臺中-廈門-臺中
中國遠洋	COSCO STAR	香港	256	1	基隆-廈門-基隆
美峰	榕峰	香港	316	2	高雄-馬尾-高雄
美峰	康平	香港	500	2	基隆-臺中-高雄-臺北-馬尾
中國外運	易運	聖文森	440	1	福州-廈門-基隆-臺中-福州
中國外運	易運	聖文森	440	1	廈門-臺中-基隆-福州
大陸外運	東方興	新加坡	357	1	福州-高雄-廈門-漳州
大陸外運	東方興	新加坡	357	1	廈門-漳州-高雄-福州

資料來源：各船務公司、本研究整理 更新日期：民國 101 年 7 月

表 3-10 整理臺灣到海西港口之間是否有直達航線，分為直達、非直達與無提供服務。臺灣到海西港口的直航航線中以臺中港直達四個港口最多，蘇澳港最少；臺灣直達海西的港口中以福州港最多，漳州港最少。圖 3-9 表示臺灣到海西之間港口的地理位置與直達或非直達的服務。

表 3-11 整理海西到臺灣港口之間是否有直達航線。其中以廈門港最多，福州港次之，泉州/圍頭港最少。海西直達到臺灣港口以高雄港最多，占半數以上；基隆港和臺中港相同但直達航線少，顯示大多兩岸直航航線經由高雄港再轉口到臺灣其他港口。圖 3-10 表示海西到臺灣

之間港口的地理位置與直達或非直達的服務。

表 3-10 臺灣到海西港口是否有直達航線

臺灣→海西	福州	馬尾	江陰	泉州/圍頭	廈門	漳州
基隆	○	△	X	X	○	X
臺北	○	○	X	△	X	X
臺中	○	△	○	○	○	X
高雄	○	○	△	X	○	△
蘇澳	X	X	X	X	X	X

○：直達△：非直達 X：無提供服務

表 3-11 海西到臺灣港口是否有直達航線

海西→臺灣	基隆	臺北	臺中	高雄	蘇澳
福州	△	○	△	○	X
馬尾	X	X	X	○	X
江陰	X	X	X	△	X
泉州/圍頭	X	X	X	X	X
廈門	○	X	○	○	X
漳州	△	X	△	○	X

○：直達△：非直達 X：無提供服務

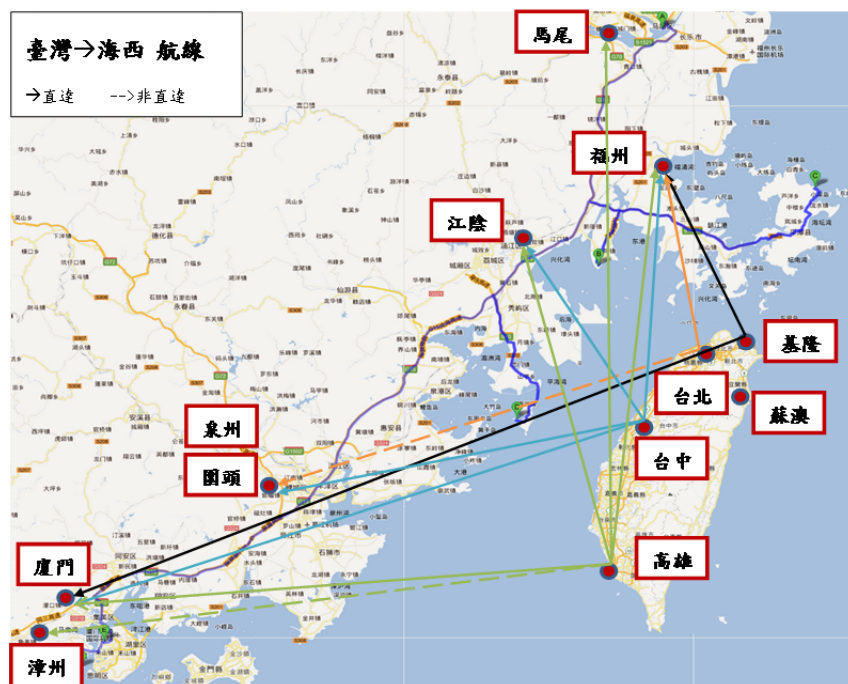


圖 3-9 臺灣到海西港口是否有直達航線

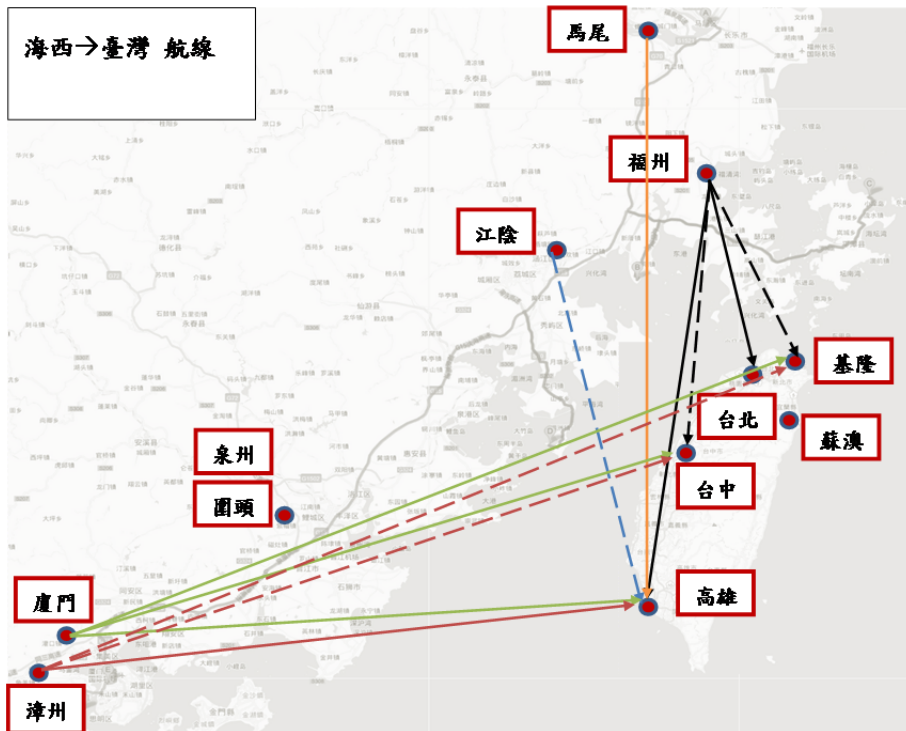


圖 3-10 海西到臺灣港口是否有直達航線

3.2.2 運量比較分析

表 3-12 整理臺灣到海西港口之間港口每週直達行駛航班數。臺灣到海西港口每週直達航班數中，以臺中港到廈門港每週 5 班最多；高雄港到廈門港每週 4 班次之。圖 3-11 為臺灣到海西之間每週直達行駛航班數的示意圖，線條越粗表示每週行駛班數越多。

表 3-13 整理海西到臺灣港口之間每週直達行駛航班數。海西到臺灣港口每週直達航班數中，以廈門港到基隆港每週 5 班最多，福州港到高雄港每週 4 班次之。圖 3-12 為臺灣到海西之間每週直達行駛航班數的示意圖。

表 3-12 臺灣到海西每週直達行駛航班數

臺灣→海西	福州	馬尾	江陰	泉州/圍頭	廈門	漳州
基隆	1	0	0	0	1	0
臺北	1	2	0	0	0	0
臺中	1	0	1	1	5	0
高雄	3	3	0	0	4	0
蘇澳	0	0	0	0	0	0

表 3-13 海西到臺灣每週直達行駛航班數

海西→臺灣	基隆	臺北	臺中	高雄	蘇澳
福州	0	1	0	4	0
馬尾	0	0	0	3	0
江陰	0	0	0	0	0
泉州/圍頭	0	0	0	0	0
廈門	5	0	2	3	0
漳州	0	0	0	2	0

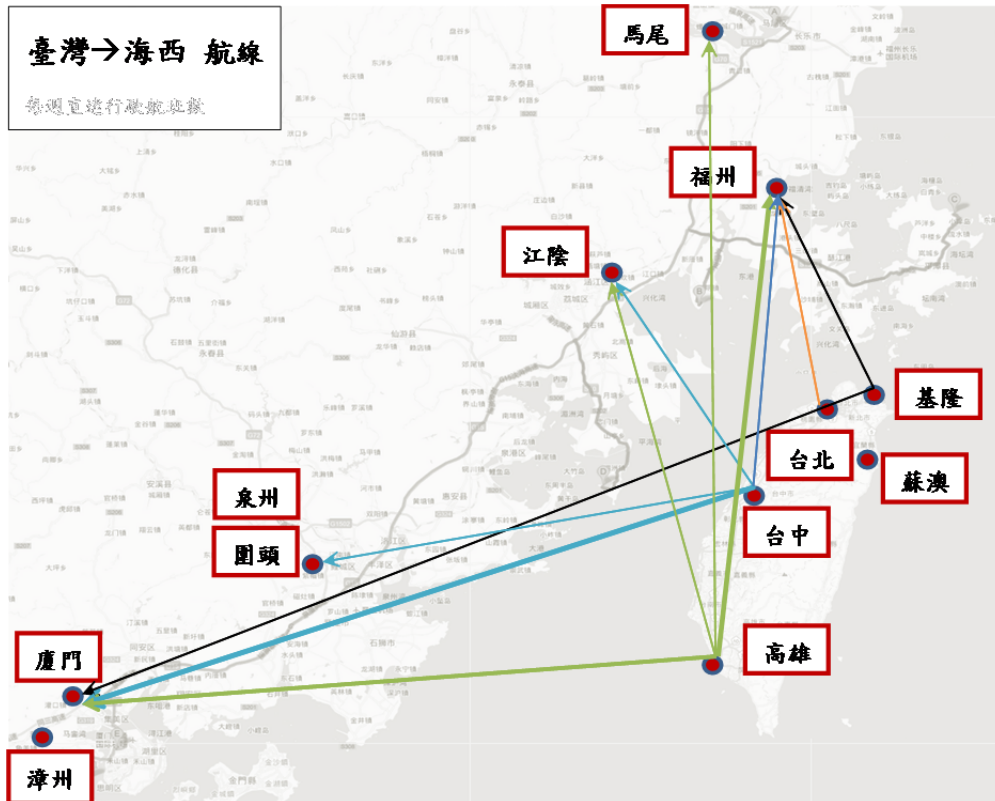


圖 3-11 臺灣到海西港口每週直達行駛航班數

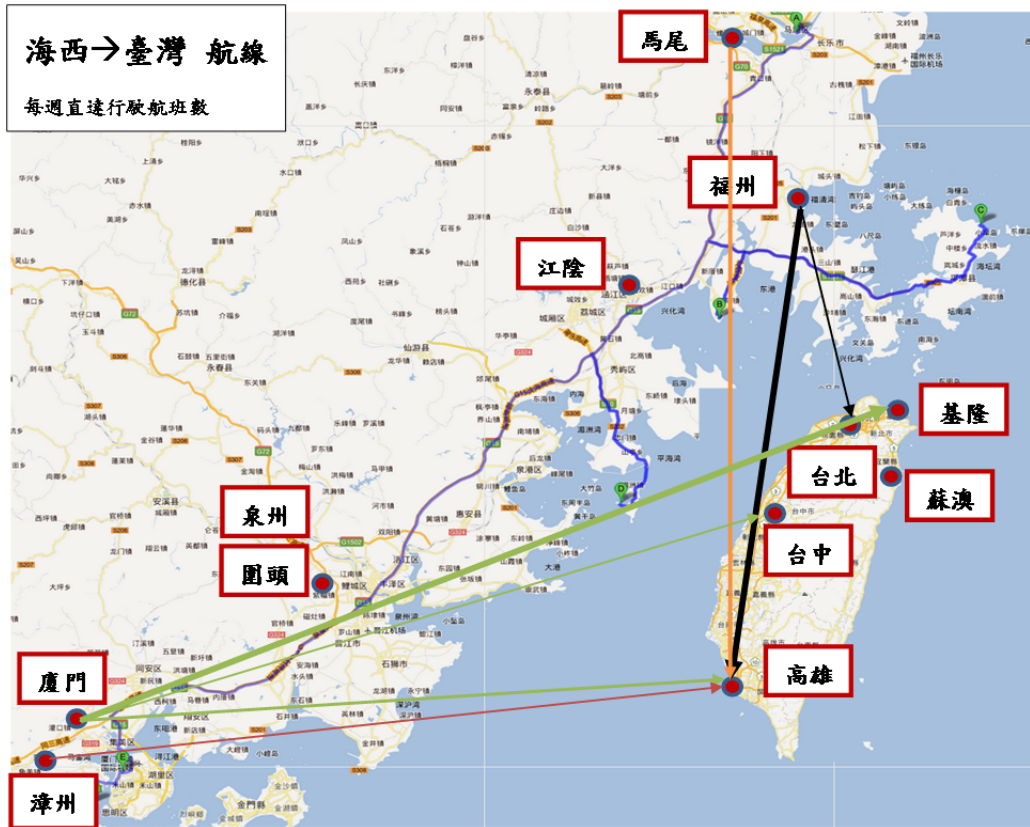


圖 3-12 海西到臺灣港口每週直達行駛航班數

表 3-14 整理臺灣到海西港口每週直達最大載運能力。臺灣到海西港口整體載運能力以到達廈門港最多，到達福州港次之。直達航線之最大載運能力以高雄到廈門 3125TEU 最多，高雄到福州 1197TEU 次之，顯示廈門港於兩岸直達的重要性。圖 3-13 表示臺灣到海西港口每週直達航線最大載運能力，線條越粗表示載運能力越大，以 500TEU 為一級距。

表 3-15 整理海西到臺灣港口每週直達航線最大載運能力。海西到臺灣港口整體載運能力以到達高雄港最多，占了三分之二以上，臺北港與臺中港少直達航線，多為經由基隆港或高雄港轉運。圖 3-14 表示海西到臺灣港口每週直達航線最大載運能力。

表 3-14 臺灣到海西港口每週直達航線最大載運能力(單位：TEU)

臺灣→海西	福州	馬尾	江陰	泉州/圍頭	廈門	漳州
基隆	440	0	0	0	256	0
臺北	629	500	0	0	0	0
臺中	440	0	734	629	994	0
高雄	1197	1157	0	0	3125	0
蘇澳	0	0	0	0	0	0

表 3-15 海西到臺灣港口每週直達航線最大載運能力(單位：TEU)

海西→臺灣	基隆	臺北	臺中	高雄	蘇澳
福州	0	629	0	1931	0
馬尾	0	0	0	1157	0
江陰	0	0	0	0	0
泉州/圍頭	0	0	0	0	0 </td
廈門	2754	0	696	3326	0
漳州	0	0	0	1095	0

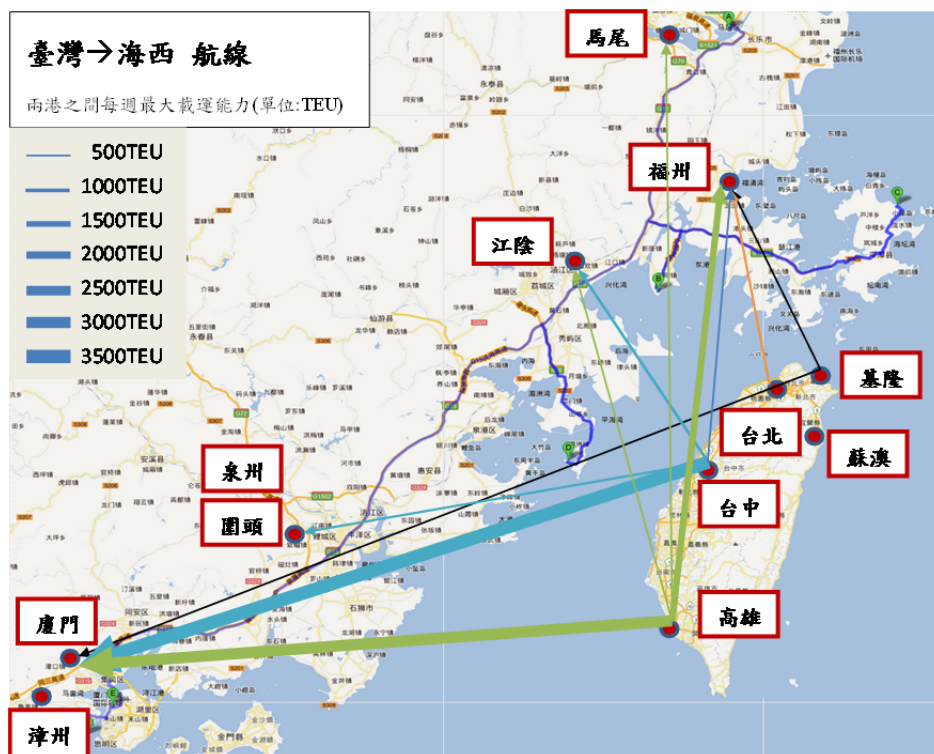


圖 3-13 臺灣到海西港口每週最大載運能力(單位：TEU)

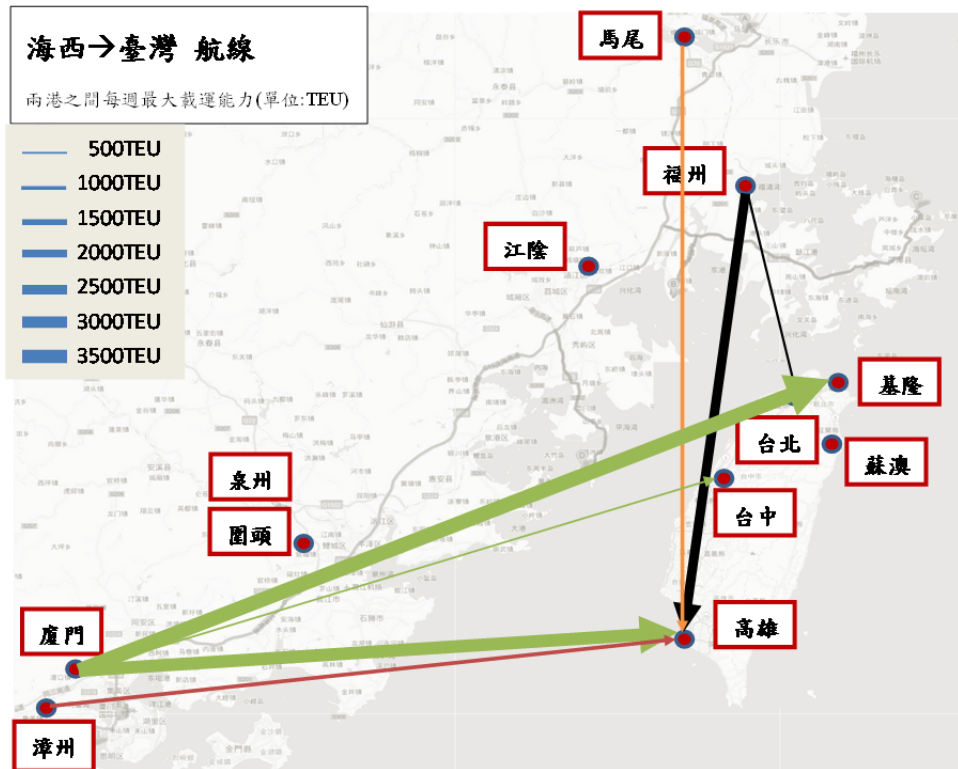


圖 3-14 臺灣到海西港口每週最大載運能力(單位：TEU)

3.3 小結

本章探討海西保稅港區與臺灣自由貿易港區之海運發展現況資料，分別根據硬體設施及海運發展等兩個面向進行整理與比較。3.1.1 和 3.1.2 小節中本研究整理臺灣及海西各大港口硬體設施現況資料，以作為本研究後續章節討論分析之背景資料，並匯整現狀比較表於 3.1.3 小節中，做為後續章節分析比較之用。3.2 節介紹臺灣自由貿易區與海西經濟區保稅港區間海運發展現況，分別就航線現況與運量現況進行分析。在航線現況蒐集現行之兩岸直達客運船舶資訊與航線船期，並針對兩岸港口是否有直達、每周直達班次、每周最大載運能力等進行表格整理與圖像化呈現。

第四章 兩岸保稅港區關、稅務作業比較

關務作業限制多寡及通關之效率影響廠商進駐意願，稅務制度更是廠商考量成本的主要原因，因此近年來各國紛紛成立保稅區，提供快速通關服務、保稅甚至免稅優惠來吸引廠商進駐，臺灣與大陸均成立各式保稅區供以吸引廠商投資進駐。本章介紹大陸保稅港區與臺灣自由貿易港區在關務作業與稅務制度之現況，並比較兩岸於關務作業及稅務制度上的差異。

4.1 海西保稅港區關、稅務制度現況

保稅區之優勢為可減少或簡化通關步驟，提高通關效率，而大陸保稅港區是經國務院批准設立在國家對外開放的口岸港區和與之相連的特定區域內，集港口作業、物流、加工為一體，具有口岸功能的海關特殊監管區域。主要功能為：國際中轉、國際配送、國際採購、國際轉口貿易、出口加工區。根據大陸臺商經貿網資料，臺商進出口貨物的通關程序分為五大步驟，即申報(報關)→查驗→徵稅→放行→結關。通關流程內報關員以及海關作業事項詳表 4-1。

表 4-1 大陸進出口貨物通關基本流程

通關流程	報關員報關作業及注意事項	海關作業事項
1.申報(報關)	1.填寫進出口貨物報關單。 2.交驗進出口許可證。 3.檢附裝箱單、發票等單證向海關報關。	1.對報關單進行編號登記，並批註接受申報日期。 2.查閱報關單證是否齊全、正確、有效。 3.審核報關單內容。 4.複審和總複審。
2.查驗	1.派員到場會同驗貨關員查驗貨物。 2.查驗時，報關員負責搬移、開箱及驗畢後恢復原狀。 3.應驗貨員要求隨時提供必要的單證。	1.進行實際核查、確定單貨、證貨是否相符。 2.到監管區外驗貨收取規費。 3.一般查驗或重點查驗。
3.徵稅	1.答覆或提供海關人員所提出的問題或所需的文件。 2.憑海關開出的銀行繳款書到銀行繳納關稅、增值稅及消費稅。	1.審價。 2.分類估價、核算到岸價格，依關稅稅率計徵，依法減免。 3.開出銀行繳款書。 4.徵收關稅、增值稅及消費稅。
4.放行	1.領取放行提單、發票正本及其他應歸還的單證。 2.到海關監管倉庫提貨。	1.審核關稅、增值稅、消費稅及規費是否繳訖。 2.審核應附單證是否核銷。 3.審核各項通關程序是否已完成無遺漏。 4.經辦人在報關單及提單加蓋放行章。 5.審核保稅加工貿易進口貨物，作好後續管理工作。
5.結關(核銷)	1.在規定期限內進行核銷。 2.補繳需補繳的關稅、增值稅(例如內銷)	1.在規定期限內進行查核。 2.對需要補徵、補稅的進行處理。 3.對備案加工貿易合同進行銷案。

4.1.1 關務制度及流程分析

大陸保稅港區主要依據其海關保稅港區管理暫行辦法，此辦法共分為 6 章 47 條。其中第 2 條規定：本辦法所稱的保稅港區是指經國務院批准，設立在國家對外開放的口岸港區和與之相連的特定區域內，具有口岸、物流、加工等功能的海關特殊監管區域。此一定義涵蓋了保稅港區的性質、審批權限、區位、功能等四個要素：

- 1.保稅港區性質：保稅港區屬於海關特殊監管區域，由海關實行封閉監管。監管手段包括物流圍網和信息圍網。「保稅港區實行封閉式管理。保稅港區與中華人民共和國關境內的其他地區之間，應當設置符合海關監管要求的卡口、圍網、視頻監控系統以及海關監管所需的其他設施。(第 4 條)」，「海關對區內企業實行計算機聯網管理制度(第 10 條)」。
- 2.保稅港區設立：由省級人民政府向國務院提出申請，並由國務院審批。
- 3.保稅港區區位：選址設定在對外開放的口岸。這意味著保稅港區主要設立在沿海、沿江和邊境城市的對外開放口岸，尤其是海港。
- 4.保稅港區功能：具有口岸、物流、加工三大主要功能。《辦法》第 8 條對功能進行了詳細規定，具體包括倉儲物流，對外貿易，國際採購、分銷和配送，國際中轉，檢測和售後服務維修，商品展示，研發、加工、制造，港口作業等 9 項功能。

保稅港區不僅在區位、功能和政策上優勢更明顯。功能面上，保稅港區疊加了保稅區、出口加工區、保稅物流園區乃至港口碼頭通關的所有政策和功能，集保稅區、保稅物流園區、港口、出口加工區等優勢於一體，發展趨勢上，保稅港區是未來大陸建設自由貿易區的先行實驗區；運作模式上，保稅港區實現了保稅區域與港口的實質聯動。綜觀以上定義，大陸保稅港區發展示意圖詳圖 4-1。

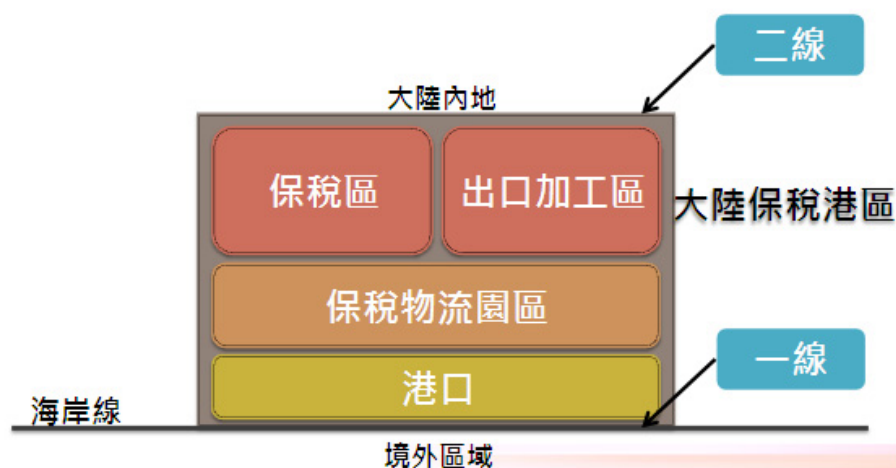


圖 4-1 大陸保稅港區發展示意圖



圖 4-2 保稅港區通關示意圖

本研究將保稅貨物之進出手續，涵括外貨及國貨進儲保稅港區、保稅貨物進口、出口等，示意圖詳圖 4-2。

1.貨物進儲保稅港區：

(1)自國外輸入：

港區事業應填具報關申請單，向海關申報，經海關審核通過並判定是否須查驗，如須查驗港區企業則須填具進口查驗通知書並向港區貨棧預約調櫃，貨物將調櫃至查驗中心進行查驗，待查驗通過後放行，始得進保稅港區。流程詳圖 4-3。

(2)由課稅區運入：

由保稅港區填具進境備案清單，課稅區事業填具出口報關單，交由海關審查通過，課稅區事業向海關申請製做 IC 卡，IC 卡為門禁管制之用，海關製做 IC 卡後並判定貨物是否須查驗，如須查驗港區企業則須填具出口查驗通知書並向港區貨棧預約調櫃，貨物將調櫃至查驗中心進行查驗，待查驗通過後放行，始得進保稅港區。流程詳圖 4-4。

2.貨物運出保稅港區：

(1)貨物由保稅港區出口：

由保稅港區填具報關申請單，交由海關審核通過並判定是否須查驗，如須查驗港區企業則須填具出口查驗通知書並向港區貨棧預約調櫃，貨物將調櫃至查驗中心進行查驗，待查驗通過後放行，始得運出保稅港區。流程詳圖 4-5。

(2)貨物輸往課稅區：

由保稅港區填具出境備案清單，課稅區事業填具進口報關單，交由海關審核通過，港區事業向海關申請製做 IC 卡，海關製做 IC 卡後並判定貨物是否須查驗，如須查驗港區企業則須填具查驗通知書並向港區貨棧預約調櫃，貨物將調櫃至查驗中心進行查驗，待查驗通過並完全稅款繳交後放行，始得進保稅港區。流程詳圖 4-6。

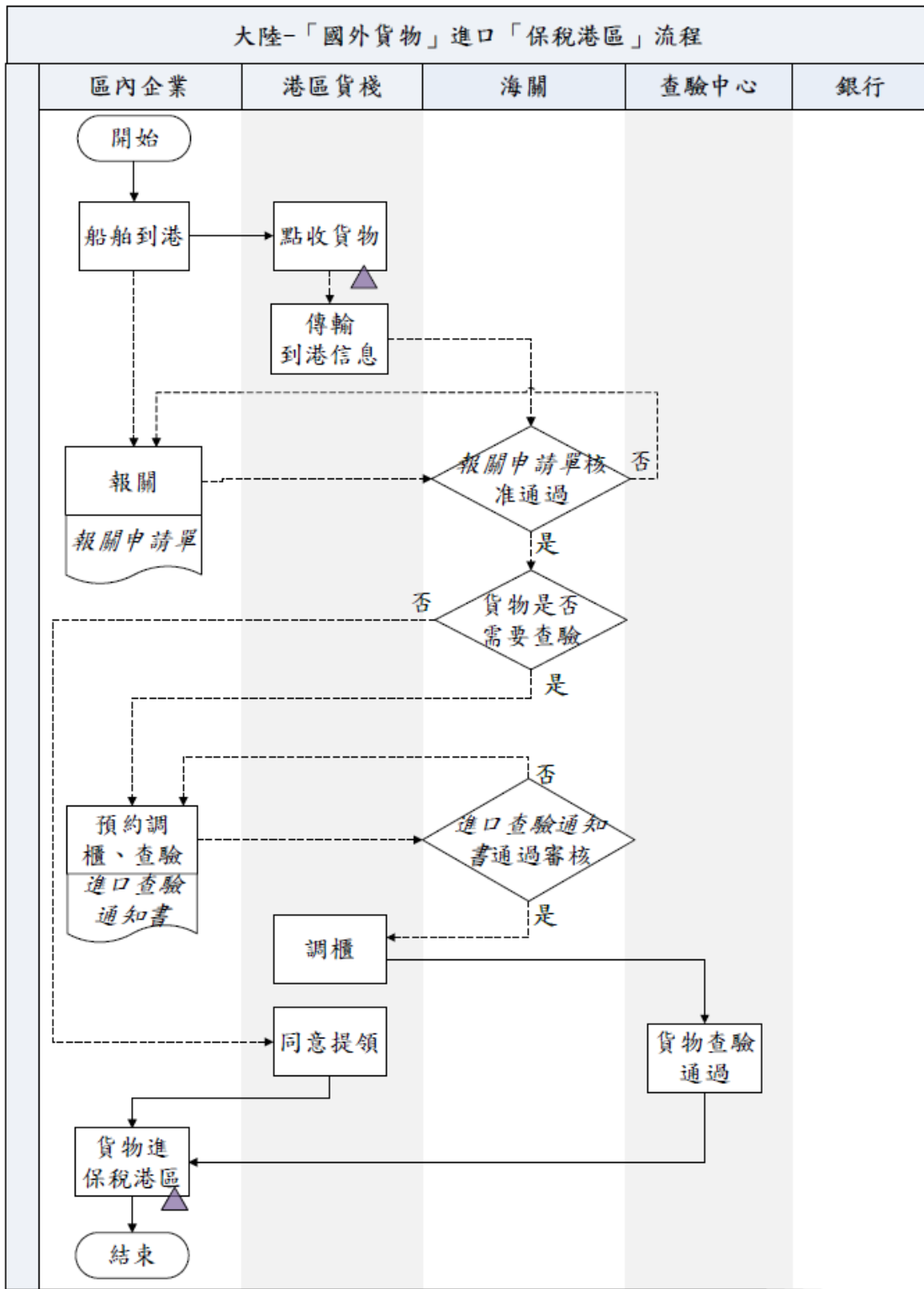


圖 4-3 大陸國外貨物進港區流程圖

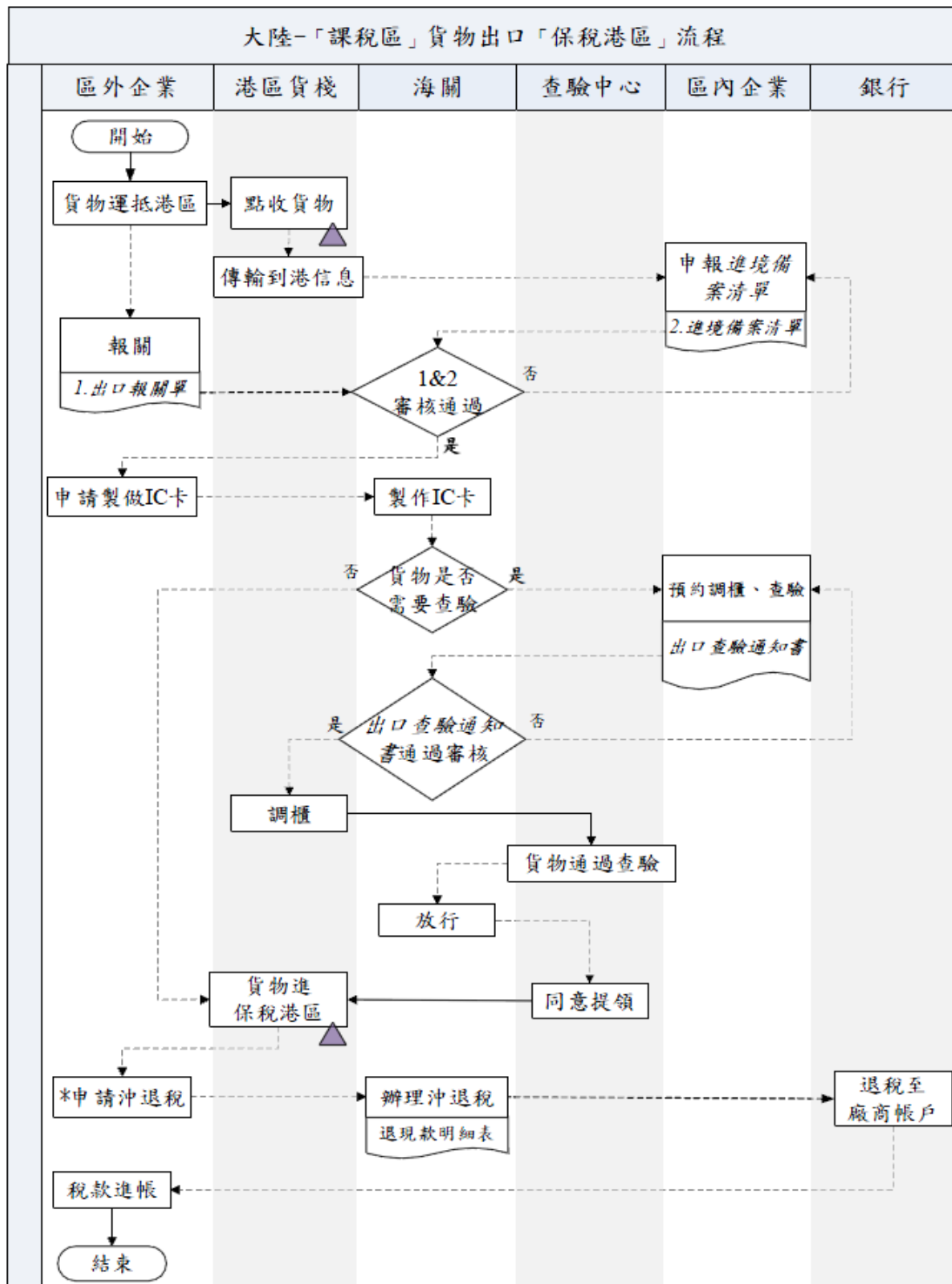


圖 4-4 大陸課稅區貨物進港區流程圖

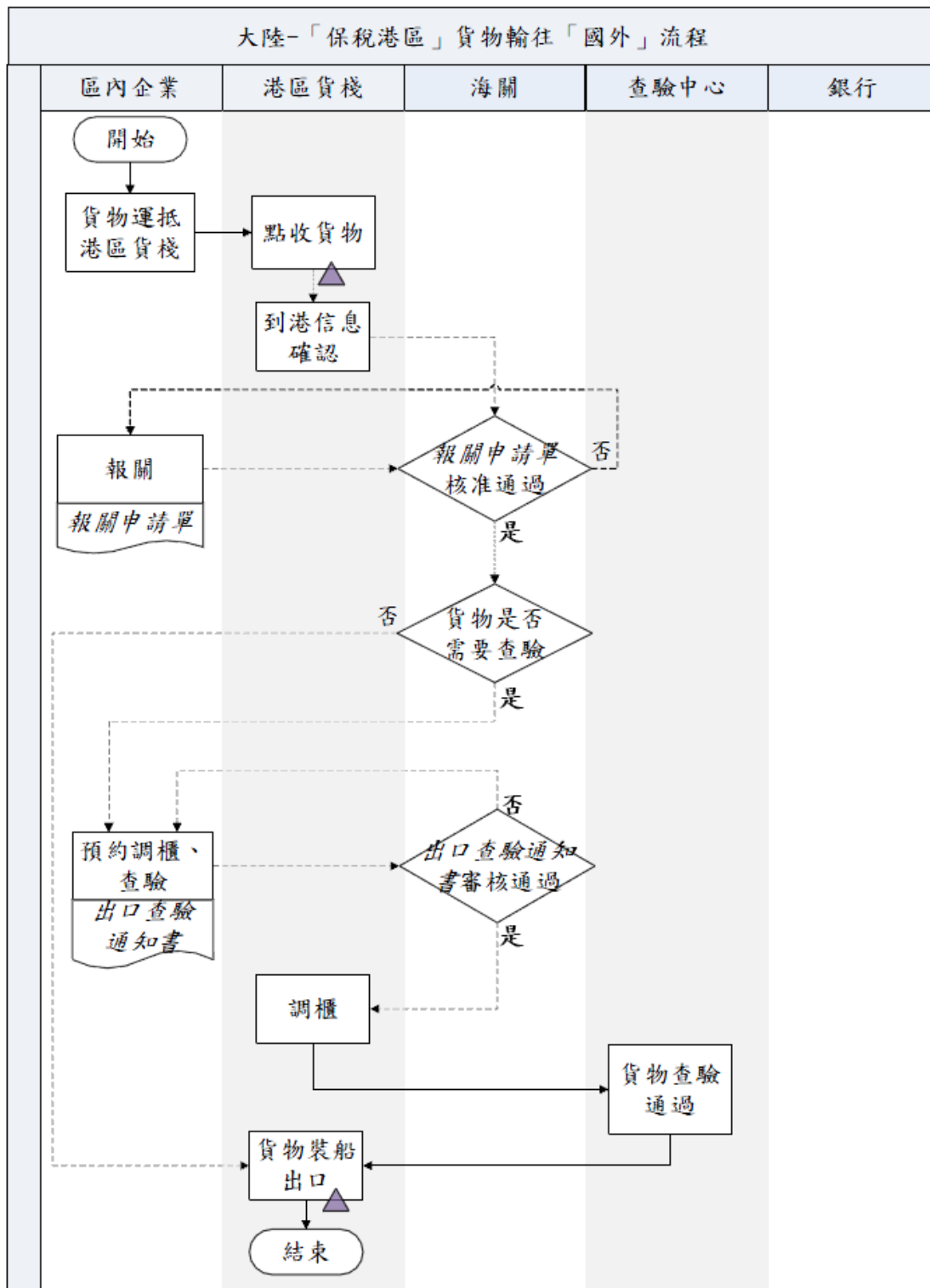


圖 4-5 大陸港區貨物輸往國外流程圖

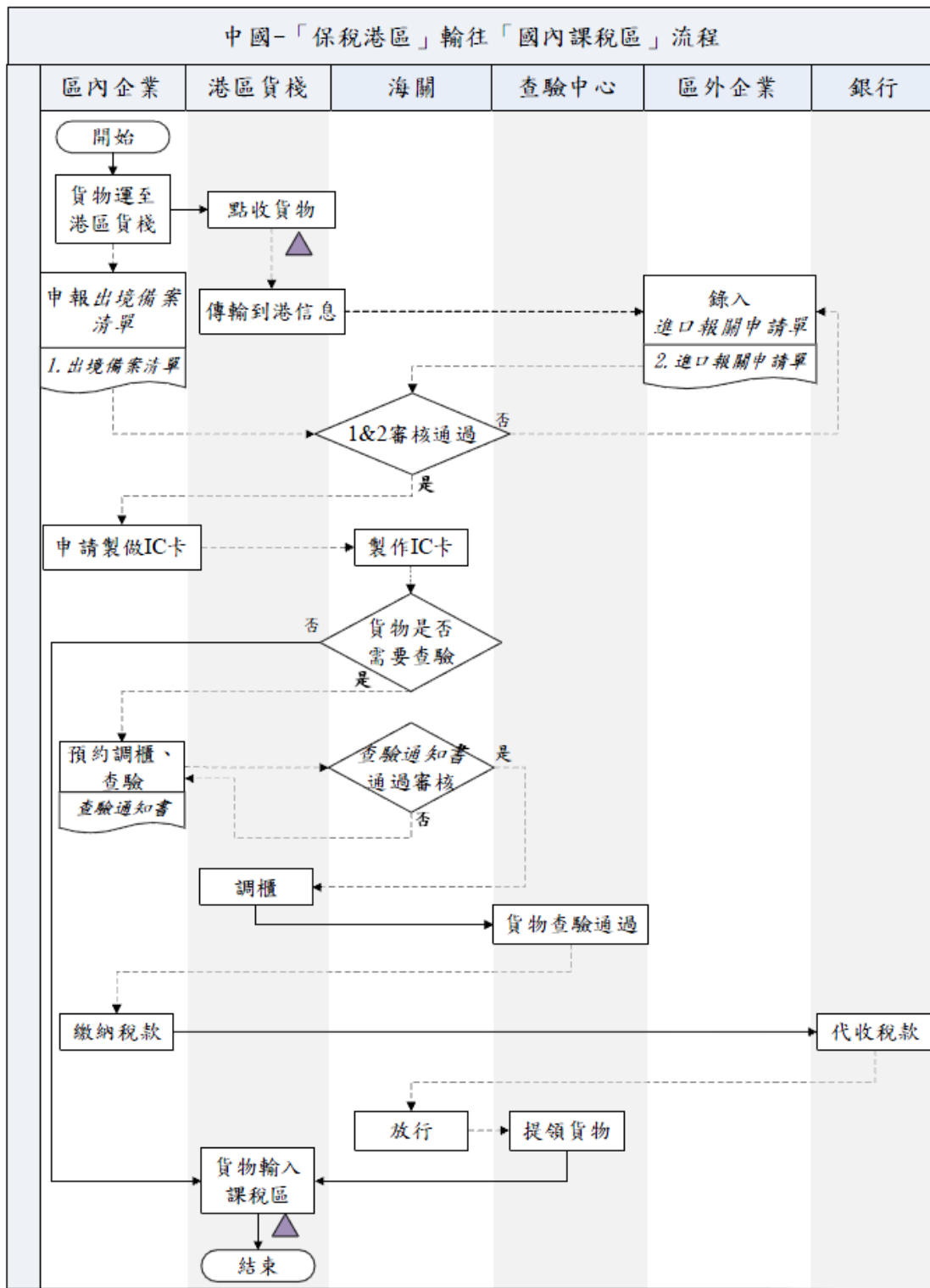


圖 4-6 大陸港區貨物輸往國內課稅區流程圖

歸納大陸貨物進出保稅港區之特點有 4 項：

- (1) 報關制度：大陸貨物進出保稅港區須報關，區內企業將「報關申請單」送至海關，海關進行「報關申請單」之審驗程序。
- (2) 貨物查驗：大陸海關須於「報關申請單」審驗通過後，再判斷是否須查驗貨物。如須查驗，區內企業須向海關港區貨棧預約調櫃，並準備進口查驗通知書，交由海關審查，海關審查通過後，才進行調櫃，將貨物送至查驗中心進行查驗，查驗通過後才可放行。
- (3) 查驗中心：大陸有一集中區域，所有貨物均需送至此處查驗。
- (4) 門哨管制：大陸區內企業向海關申請報關通過後，開始進行 IC 卡之製作，區內企業先向海關申請，待海關製作完成後取回。該 IC 卡為進出港區門哨管制必須之物品，並須配合放行通知方可出區。

4.1.2 稅務制度與優惠辦法

稅收方面，保稅港區享受保稅區、出口加工區相關的稅收和外匯管理政策。主要稅收政策為：國外貨物入港區保稅、貨物出港區進入國內銷售按貨物進口的有關規定辦理報關，並按貨物實際狀態徵稅、國內貨物入港區視同出口，實行退稅、港區內企業之間的貨物交易不徵增值稅和消費稅。大陸稅種計算方式詳見附錄 2

大陸自保稅港區進出口貨物，享有進口設備材料免關稅，其餘貨物保稅，並免徵增值稅及消費稅。出口貨物入區即可退稅，不須等到貨物出港離開大陸才能退稅，可使廠商運用資金自如。相關稅務優惠詳表 4-2。

表 4-2 大陸保稅港區之稅務優惠

稅法 保稅區	保稅港區
進口關稅	基礎設備免徵 進口材料免徵 其餘貨物保稅
增值稅	免徵
消費稅	免徵
出口關稅	國內貨物入區退稅
所得稅	依保稅港區規定，福州保稅港區有「兩免三減半」優惠

大陸各保稅港區間仍互相競爭，各保稅港區可在不違反海關條例下各自訂定優惠政策，再向中央提出申請，審核通過即可實施。為了吸引廠商進駐，保稅港區積極訂定優惠政策，以改善原本通關效率不佳、稅收過高的問題，故同為保稅港區，各區優惠卻不盡相同。

以海西保稅港區為例-廈門海滄保稅港區，其投資環境優勢可分為政策優勢及通關優惠兩部份。

1.政策優勢：五免、四不、三退、一保。

(1) 五免：

- 1) 生產所需進境的機器、設備、模具及其維修用零配件，予以免稅。
- 2) 生產性基礎設施建設項目所需進境的機器、設備和建設生產廠房、倉儲設施所需進境的基建物資，予以免稅。
- 3) 企業和行政管理機構進境的自用合理數量的辦公用品，予以免稅。
- 4) 從保稅港區運往境外的貨物免徵出口關稅。
- 5) 區內生產企業在國內採購用於生產出口產品的清單列明的原材料，進區時免收出口關稅。

(2) 四不：

- 1) 開展加工貿易業務不實行加工貿易銀行保證金臺帳制度。
- 2) 海關不實行《登記手冊》管理，加工貿易合同備案簡化為只需加工區管委會審批。
- 3) 國家對加工區內加工產品復出口不增收增值稅、消費稅。
- 4) 與境外之間進出的貨物，不實行進出口配額、許可證件管理。

(3) 三退：

- 1) 國內採購的生產用設備、原材料等貨物進入加工區視同出口，入區而非離境退稅。
- 2) 生產使用的水、電、氣、蒸氣退稅。
- 3) 對區內生產企業在國內採購用於生產出口產品並已經取消出口退稅的成品革、鋼材、鋁材和有色金屬材料等原料，進區時按增值稅法定徵稅率予以退稅。

(4) 一保：為出口加工產品而進境的原材料、包裝物等，予以全額保稅。

2. 通關優勢：

- (1) 優化的通關服務環境：保稅港區海關、檢驗檢疫等口岸查驗單位在海滄保稅港區設立集中查驗區，實行「一站式」全天候工作制，集中辦理各種通關、檢驗檢疫手續。稅港區海關、檢驗檢疫等口岸查驗單位和相關單位，實行「5+2 天」的通關制度，確保企業及時報檢報關和提、發貨。
- (2) 方便的通關放行手續：海關針對直接進出口貨物，可採用「多點報關、口岸驗放」，「屬地報關、口岸驗放」等通關模式，即各企業可在就近駐點海關辦理海滄保稅港區進出口貨物報關單申報手續，在海滄保稅港區海關辦理查驗、實貨放行手續。區內企業貨物採用「分批次進出區，集中報關」的監管模式，大大提高了通關效率。
- (3) 簡化的查驗流程：對進入海滄保稅港區的貨物，按照檢驗檢疫、海關等部門的信息指令，貨物一次運抵指定的查驗場地進行查驗，避免二次移箱。同時，海滄保稅港區集中查驗區即將建成，將可承載 800 萬 TEU 的陸路貨櫃集疏運量。

- (4) 進出口貨物轉關進出：可在海滄保稅港區內辦理進出口轉關貨物轉關進出手續，還可通過「多點報關、口岸驗放」、「屬地報關、口岸驗放」等區域通關政策改革模式進行通關。

上述所提「5+2 天」的通關制度為大陸海關總署進一步落實國務院關於促進外貿穩定增長的要求，海關出臺多項措施，實行週六日預約加班制。在週六、週日也可以正常辦理審單、轉關、查驗等通關業務。

而福州保稅港區針對貿易企業、倉儲企業、加工貿易企業均有專門設立的優惠政策，所提供的優惠政策整理詳表 4-3。福州保稅港區另訂有「福州保稅港區經濟發展政策措施 50 條」，詳細條目如附錄 5。

表 4-3 福州保稅港區投資環境優勢

優惠對象	優惠內容
貿易企業	境內外投資者均可在保稅區成立貿易公司，從事國際貿易、轉口貿易、區內貿易及各類仲介、服務等。貨物在保稅區與境外之間可自由進出，在區內自由流轉，不受配額及許可證的限制。區內企業可向國內銷售進口物品。
倉儲企業	除國家禁止進口的商品外，可區內保稅存儲國內外商品。貨物的存儲期不作硬性規定。
加工貿易	不實行銀行保證金臺帳制度。 產品銷往國內，不受內外銷比例限制。生產用進口料件可實行保稅管理。 可自由開展加工業務，也可委託區內外企業加工。
稅收政策	經營期在十年以上生產性三資企業享受自獲利年度起所得稅「免二減三」。 企業進口自用機器設備，基建物資及合理數量的辦公設備，免徵進口關稅和進口環節增值稅、消費稅。 加工出口產品所需的原材料、零部件、包裝物等，免徵進口關稅和進口環節增值稅、消費稅。從事保稅性質加工，免收加工環節增值稅。 設立企業發展扶持基金。
外匯政策	可開立外匯帳戶，允許保留現匯，周轉使用。 貨物從保稅區報關進口的，允許區外企業直接向境外原貨主支付。 自有外匯不足的區內加工企業和貨物分撥企業經批准可購匯，以人民幣註冊設立的區內企業可以用註冊資本中實際到位的人民幣投資資金購匯。 允許區內企業在註冊地銀行開立經常項目和資本項目外匯帳戶，經批准也可在註冊地以外開立資本項目外匯帳戶。
海關政策	報關制與備案制相結合。 「區港一體」的通關模式，區內保稅貨物的進出手續方便快捷。

資料來源：福州保稅港

前 4.1.1 節所歸納大陸貨物進出保稅港區之特點中所列出不便之處，經參訪海滄與福州保稅港區後，以提供優惠政策加以改善，歸納如下：

- 1.海關針對直接進出口貨物，各企業可在就近駐點海關辦理海滄保稅港區進出口貨物報關單申報手續，在海滄保稅港區海關辦理查驗、實貨放行手續。區內企業貨物採用「分批次進出區，集中報關」的監管模式。節省了報關手續的複雜度。
- 2.貨物一次運抵指定的查驗場地進行查驗，避免二次移箱。解決了原查驗貨物二次移箱的不便。
- 3.開展加工貿易業務不實行加工貿易銀行保證金臺帳制度，減少廠商負擔、資金可靈活運用。
- 4.海關不實行《登記手冊》管理，加工貿易合同備案簡化為只需加工區管委會審批，不須經過層層審查。

4. 2 臺灣自由貿易港區關、稅務制度現況

我國自由貿易港區主要目的在於發展「境內關外」的特區，免除區內關稅、營業稅、貨物稅及相關稅費，並達到貨物高度「自主管理」，容納各類型產銷活動於區內進行，吸引跨國企業來臺投資，推動之主要法源為「自由貿易港區設置管理條例」。以下將針對關務作業及稅務制度進行介紹。

4. 2. 1 關務作業及流程分析

1.自由貿易港區貨物流通

自由貿易港區為目前臺灣現行保稅範圍最大的保稅區域，國外貨物進儲自由港區、自由港區貨物輸往國外或運往其他自由港區時，自由港區事業應向海關傳輸報單通報，經海關以電腦回應紀錄有案，始得進出自由港區；自由港區貨物輸往課稅區、保稅區，或課稅區、保稅區貨物輸往自由港區，應依貨品之輸出入規定辦理，並向海關辦理通關事宜。自由港區事業於發貨前向海關通報後，其貨物得在區內逕行交易、自由流通。有關通報或通關，均需以電腦連線或電子資料傳輸方式向海關辦理。貨物進出之流程簡圖如圖 4-7。

2.港區事業自主管理

自由貿易港區事業採取貨物控管、電腦連線通關及帳務處理作業之貨物自主管理模式。另外，自由貿易港區事業、港區貨棧及港區門哨等亦應分別按貨物流通作業性質，辦理電子資料傳輸、資料保管、貨物之進儲、提領與異動之通報及其他與貨物控管相關之自主管理。

3.自由貿易港區租稅徵免措施

自由貿易港區事業自國外運入自由港區內營運之貨物（包括為他業者從事倉儲、物流、組裝、重整之貨物）及自用機器、設備免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。但於運入後 5 年內輸往課稅區者，應依進口貨物規定補徵相關稅費。貨物輸往課稅區時，應依進口貨物或相關規定，課徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。

4.人員出入境與出入區管理

為便利外籍商務人士進入自由貿易港區從事商務活動，相關主管機關彈性放寬國際商務人士(包括大陸人士)申請入境簽證之程序。人員進出自由貿易港區憑通行證出入。大陸地區或香港、澳門商務人士則依兩岸關係相關法規辦理申請進入自由港區。出入自由貿易港區之示意圖如圖 4-8：

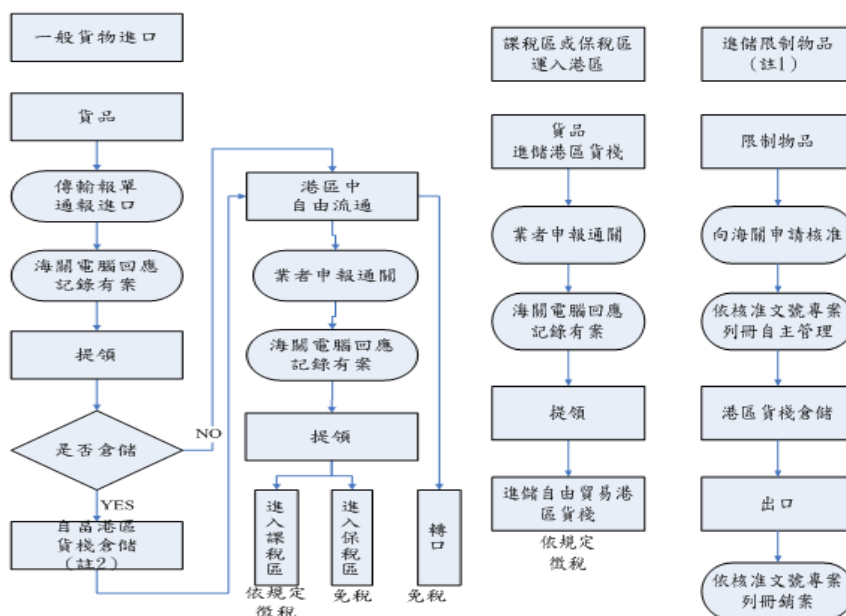


圖 4-7 貨物進出自由貿易港區通關流程图

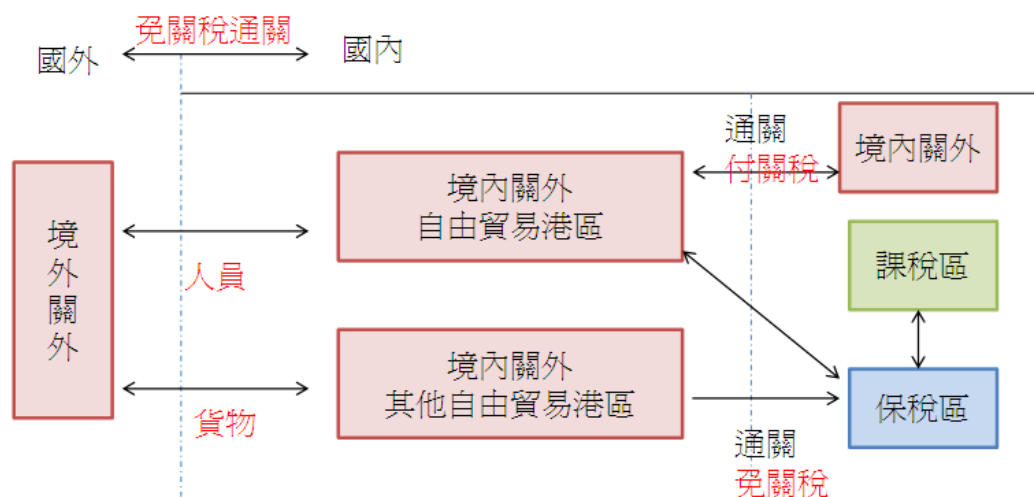


圖 4-8 港區貨物、人員流動之說明

資料來源：本研究整理

我國自由貿易港區法規及作業整理詳表 4-4。有關保稅貨物之進出手續，外貨及國貨進儲自由貿易港區、保稅貨物進口、出口等流程說明如下：

1. 貨物進儲自由貿易港區：

(1) 自國外輸入：港區事業應填具申請書表 F1 報單，以電腦連線向海關申報，經海關電腦

紀錄有案，始得進儲港區貨棧。

- (2) 由課稅區運入：由自由貿易港區填具表單 F4 報單，並登錄電腦後進儲，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

2. 貨物運出自由貿易港區：

- (1) 貨物由自由貿易港區出口：由自由貿易港區填具申請書表 F5 報單，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。出口後，如需辦理沖退稅者，由海關核發出口證明文件，憑以申辦。
- (2) 貨物輸往課稅區：由自由貿易港區填具申請書表 F2 報單，以電腦連線向海關申報，經完成通關後並繳納相關稅款後，准予進口。

表 4-4 自由貿易港區法規及作業

保稅區域/項目	自由貿易港區
區位	位於管制區域內，於周邊設置足與外界隔絕之設施及監視系統。在自由貿易港區範圍內，僅申請經營自由港區事業者，才適用「自由貿易港區設置管理條例」，而非全區適用。
運輸成本	於「自由貿易港區貨況追蹤資訊平臺」建置完成前，以「專用車隊」供自由港區事業之貨櫃(物)跨自由港區間、自由港區與海空港管制區間及自由港區內不同管制區間之運送。 保稅車、專用車隊分屬不同單位主管，致業者貨物無法靈活運送，亦無法降低其運輸成本。
僱用原住民	增加港區事業用人費用之負擔。
簽審	「自由貿易港區設置管理條例」第 16 條規定之限制物品需經各該目的事業主管機關核准（與加工出口區相同）。
押運	視貨物性質，必要時得押運（與加工出口區相同）。
單一窗口	各港務分公司基於人力不足及缺乏專業知識等原因未能提供上述單一窗口之服務。
稅賦優惠	對一般貨物而言，僅較加工出口區少徵商港服務費。
外勞僱用比例	「自由港區事業」除製造業外，尚包括其他從事倉儲、物流、貨櫃之集散、組裝、重整、包裝、修配、加工之事業，但勞委會僅開放上述自由港區「製造業」聘僱外勞之政策，致「自由貿易港區設置管理條例」第 11 條規範「自由港區事業」得僱用外勞之比例，最高可達事業僱用員工總人數之 40%，未能落實。
國際商務人士進出之許可	自由貿易港區至今未實施。 加工出口區協調投資審議委員會通過，可接將區內之外籍商務人士資料以網路連線，將名冊傳送移民署，作為快速通關入出國境之依據。
貨物進出口	依設管條例第 17 條規定，貨物進出自由港區之通報或通關，自由港區事業應以電腦連線或電子資料傳輸方式向海關為之；又依貨物通關管理辦法第 6 條規定，自由港區事業貨物輸往課稅區或保稅區，於進儲港區貨棧後，由納稅義務人向海關傳輸報單，依相關輸入規定，完成通關取得放行訊息後，憑以出區，並依國外貨物進口及進儲保稅區相關規定辦理。 依上規定，自由港區貨物進出門哨必須於納稅義務人向海關傳輸報單，經關貿網路傳輸至各港資訊室再傳至港區門哨，門哨港警憑貨卡車司機於港區事業所列印之放行單核對是否予以放行，此不僅影響作業時效，且增加港區事業及貨卡車司機之負擔；相對地，科學園區與加工出口區只要保稅專責人員蓋章貨物即可進出，其自主管理程度較高。 貨物通關辦法第 5、6 條規定自由港區事業貨物輸往課稅區，均須先進儲港區貨棧，並完成通關取得放行訊息後，始得出區，增加業者通關時間。
門哨管制	各港已開始實施門哨管制。

資料來源：本研究整理

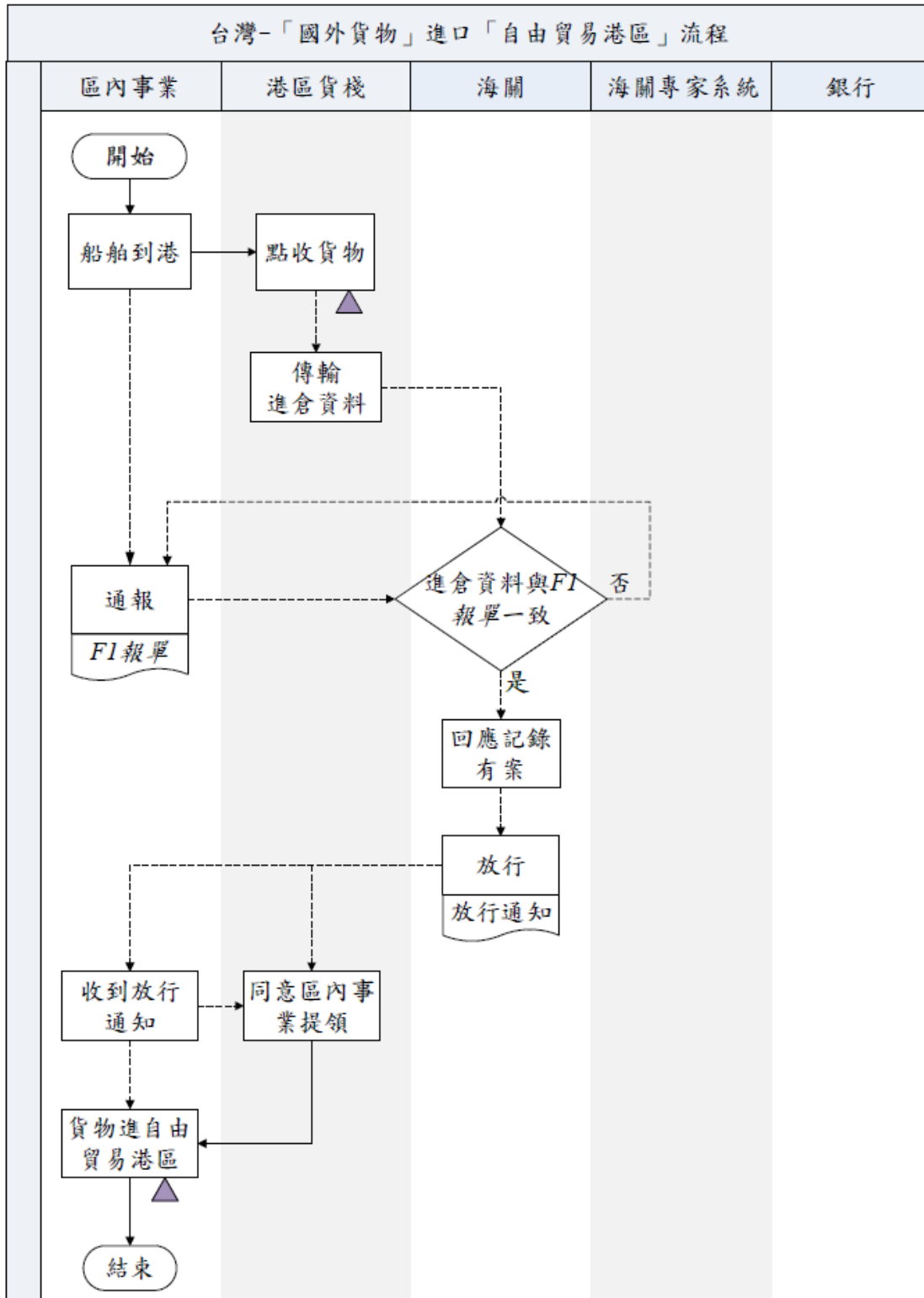


圖 4-9 臺灣國外貨物進港區流程圖

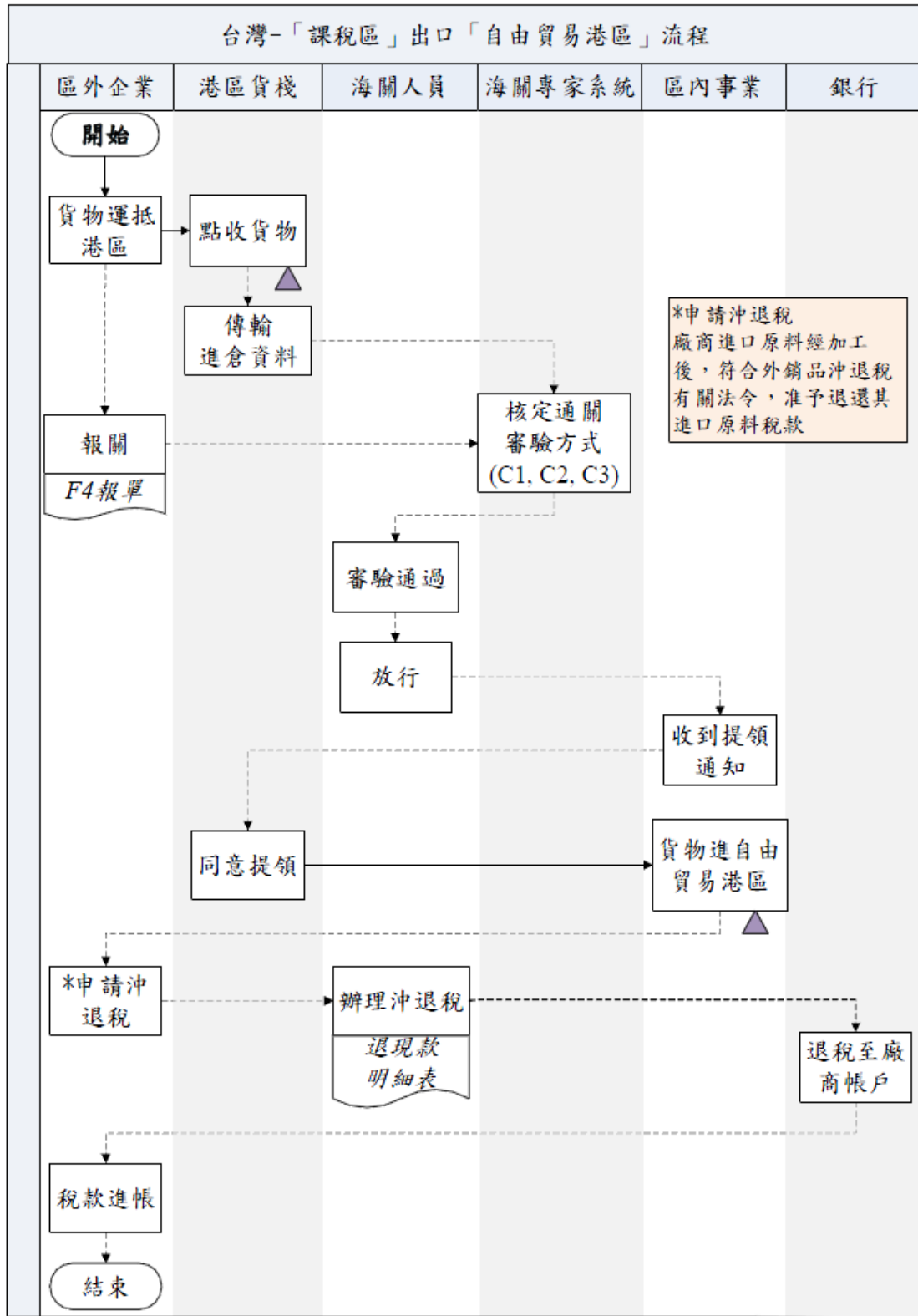


圖 4-10 臺灣課稅區貨物進港區流程圖

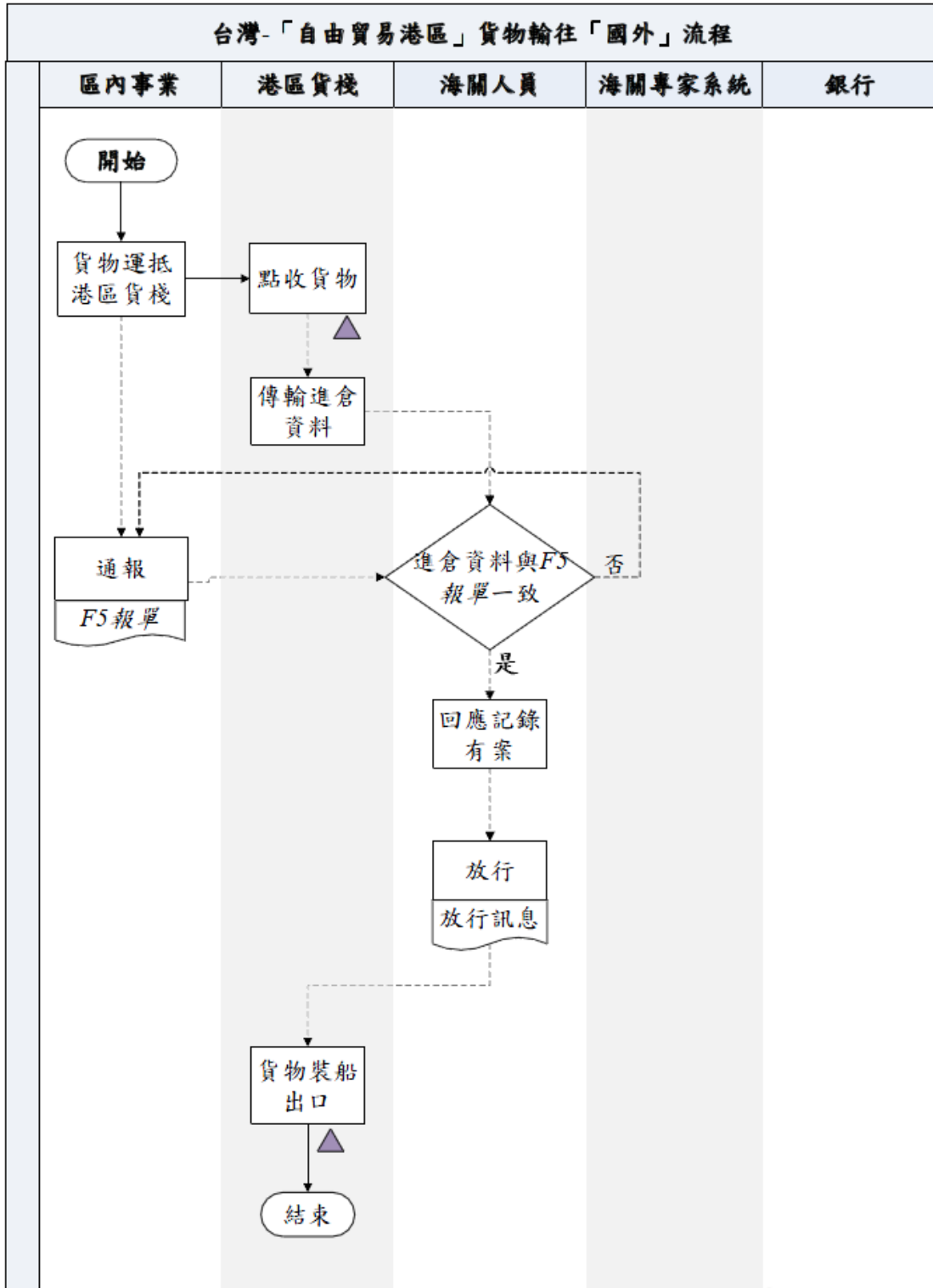


圖 4-11 臺灣港區貨物輸往國外流程圖

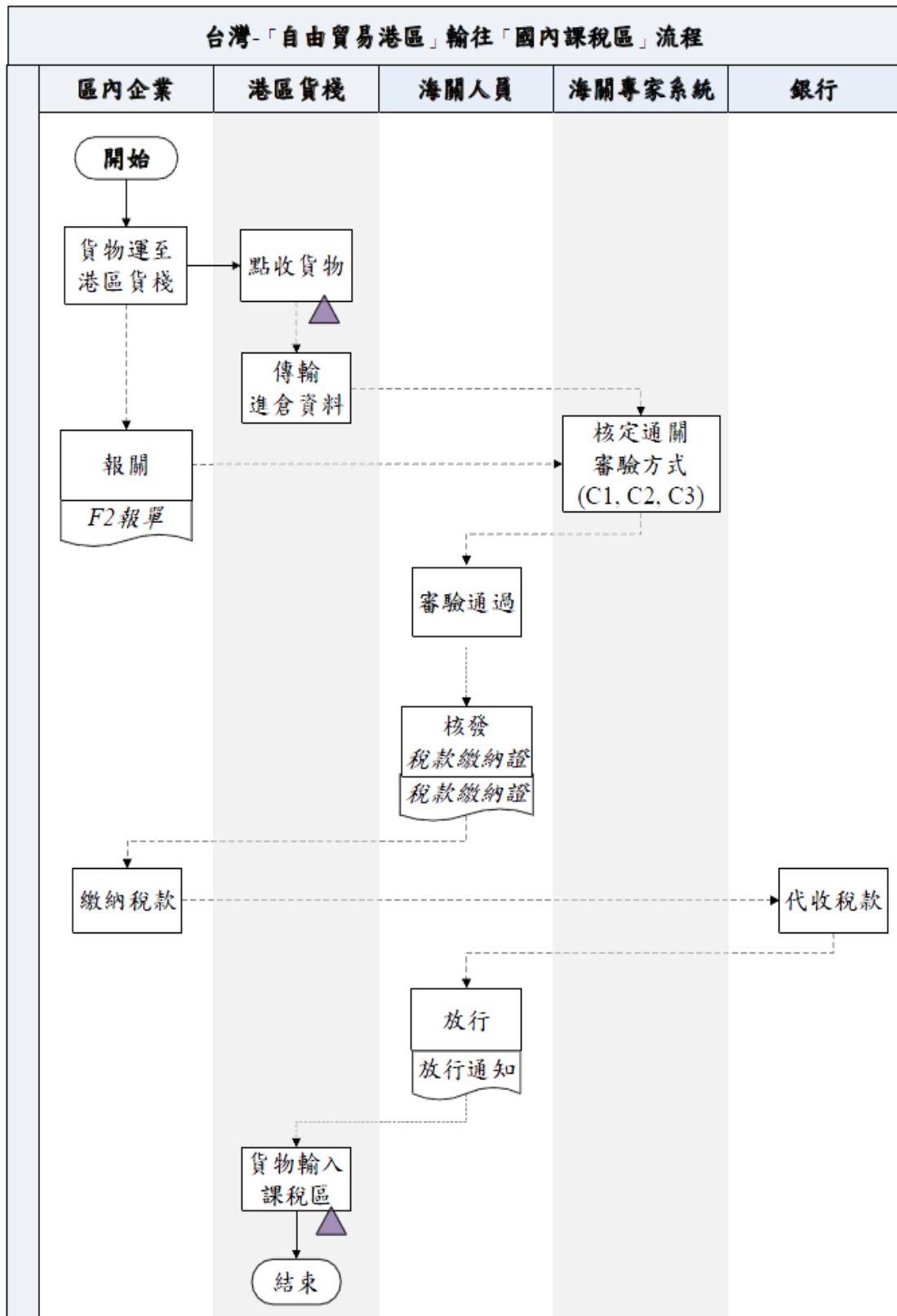


圖 4-12 臺灣港區貨物輸往國內課稅區流程圖

4.2.2 稅務制度與優惠辦法

臺灣由自由貿易港區進出口貨物，享有許多優惠稅率，貨物免徵關稅、貨物稅、營業稅；而營利事業所得稅之部分則是外商公司營業稅除內銷比例佔銷售總額 10%以上才需繳交，鼓勵外銷，並享有免菸酒稅、菸酒健康福利捐及推廣貿易服務費之優點，臺灣貨物進口需繳交之稅率分為三種，間接稅（關稅、貨物稅、相關規費等）、營業稅及營利事業所得稅。我國自由貿易港區徵收稅種詳表 4-5，各稅種計算方式詳見附錄 2。

表 4-5 臺灣自由貿易港區徵收稅種表

稅法		保稅區	自由貿易港區
間 接 稅	關稅		免徵
	貨物稅		免徵
	菸酒稅		免徵
	特種貨物及勞務稅		徵稅
	推廣貿易服務費		免徵
營業稅			免徵
營利事業所得稅			免徵 當年度售與國內客戶之貨物，未超過其當年度售與國內、外客戶銷售總額 10%者，免徵該稅

整理我國自由貿易港區與臺灣其他保稅區之稅率比較詳表 4-6，其他保稅區，包含保稅工廠、加工出口區、科學園區、保稅倉庫及物流中心的詳細介紹參考附錄 3。

自由貿易港區除享有稅率優惠，同時也擁有通關更快速、便利之優勢(自由貿易港區貨物進出國外採通報制度)，並享有倉儲時間無限制、僱用外籍勞工比例較高等優惠條件，多項優惠政策可吸引廠商進駐自由貿易港區。

表 4-6 臺灣保稅區稅務優惠比較(本研究整理)

稅法 保稅區	關稅	貨物稅	營業稅	菸酒稅	特種貨物及勞務稅	推廣貿易服務費
保稅倉庫	2 年內原貨或重整後出口，免徵	徵稅	徵稅	徵稅	徵稅	徵稅
物流中心	免徵	徵稅	徵稅	徵稅	徵稅	徵稅
保稅工廠	原料免徵	徵稅	徵稅	徵稅	徵稅	徵稅
加工出口區	1.原料、燃料、物料、半製品、樣品、實驗用動植物及供貿易、倉儲業轉運用貨品免徵。 2.自用機器、設備	1.原料、燃料、物料、半製品、樣品、實驗用動植物及供貿易、倉儲業轉運用貨品免徵 2.自用機器、設備	1.原料、燃料、物料、半製品、樣品、實驗用動植物及供貿易、倉儲業轉運用貨品免徵 2.自用機器、設備	徵稅	徵稅	徵稅
科學園區	1.進口原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵 2.自用機器、設備免徵	1.進口原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵 2.自用機器、設備免徵 3.以產品或勞務外銷者	1.進口原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵 2.自用機器、設備免徵 3.以產品或勞務外銷者	徵稅	徵稅	徵稅
自由貿易港區	免徵	免徵	免徵	免徵	徵稅	免徵

4.3 兩岸鄰港保稅港區關、稅制度比較分析

4.3.1 關務作業流程比較分析

大陸保稅經濟區以海關為主管機關，園區企業之登記、註冊與管理、貨物免稅與保稅制度均由海關訂定公布；反觀臺灣的自由貿易港區，交通部為主管機關，可選定自由港區管理機關，但區內之稅捐稽徵、海關業務，仍由各該目的事業主管機關設立分支單位或指派專人，配合自由港區管理機關之運作辦理。關、稅制度攸關自由貿易港區競爭力甚巨，卻仍須由交通部與財政部協調辦理。

臺灣查驗貨物，除關稅法、關稅法施行細則及進出口貨物查驗及取樣準則之規定外，又將進口廠商分為一般廠商（G類廠商）、低危險群廠商（L類廠商）及高危險群廠商（H類廠商）等三類，每一類廠商又分為三級，對不良廠商加強查驗，對於優良廠商給予優惠。另對優良報關行，對其所報關之貨物降低抽驗比率。也就是以廠商類別及報關行優劣等因素作為「電腦專家系統」篩選應驗報單的準據。大陸則按海關法第二十八條規定，進出口貨除經海關總署准免驗外均應接受海關查驗。中國大陸海關將企業分 AA、A、B、C、D 五類，並依其類別作為應否查驗之依據，如經電腦核定需查驗或經海關認為需查驗者，再予以查驗。兩岸都採用風險管理方式，來決定是否應予查驗。我國對於免驗貨物品目範圍採列舉式，查驗比例較低。而中國大陸並未明訂免驗貨物品目範圍，行政裁量權較大，富於彈性，但其缺點易產生弊端，查驗比例較高。

兩岸在報關形式上也有很大的差異，大陸大多為紙本報關，人工審單，2012年8月1日起才在12個海關(包含福州)啟動通關作業無紙化改革試點，且限定進出口企業資格為高資信類別(AA、A類)，我國自由貿易港區則實施100%電子通報與通關。

我國關稅總局設有驗估處專門審查進口貨物完稅價格，對於進口貨品稅則歸類及完稅價格之核定較能一致。可是中國大陸海關總署並無設立類似審查單位，有關完稅價格之審查則由直屬海關審單中心辦理。大陸海關總署雖設有信息中心，負責價格資料之蒐集及建檔，但因幅員廣大，各海關間亦無電腦連線，無法建立各關共用之連線價格資料庫，易發生各關核價及稅則歸類不一致之情形。

對於違反保稅規範之罰則，臺灣明白規範不同的違法行為，有其相對應的處分規範；中國大陸對違反保稅作業規定行為，大抵僅作概略規定。

本研究整理之兩岸鄰港保稅港區關務制度比較分析詳表4-7，比較項目包含主管機關、關務組織、兩岸海關職權、監管機制、保稅貨物的管理、貨物完稅價格、報關形式及違反保稅規範之罰則。

根據臺灣「自由貿易港區通關作業守則」及大陸「海關保稅港區管理暫行辦法」，參考前兩節之貨物通關流程圖，茲比較兩岸作業差異詳表4-8。

4.3.2 稅務制度比較

兩岸於自由貿易港區及保稅港區均提供許多稅務優惠，以吸引企業入區投資、提昇國家競爭力，臺灣一般進口須繳交關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、特種貨物及勞務稅及推廣貿易服務費，如貨物經自由貿易港區進口則可只繳特種貨物及勞務稅以及售與國內超過銷售總額百分之十之營業稅。

臺灣自課稅區輸往自貿港區之貨物視同出口，因此入區即可退關稅及貨物稅，但營業稅部分需等交易發生時才適用零稅率。

臺灣與大陸採一般進出口將徵收的稅種、稅率比較如表 4-9。除通關作業、稅務方面外之相關優惠措施比較詳表 4-9。

表 4-7 兩岸鄰港保稅港區關務制度比較分析

	大陸保稅經濟區	臺灣自由貿易港區
主管機關	海關總署	交通部
關務組織	海關總署直屬國務院	關務署
兩岸海關職權	保稅制度(登記註冊、設立、免稅與保稅、管理等規範)均為海關之權責，由海關訂定公布	自由港區事業貨物之存儲、重整、加工、製造、展覽、通報、通關、按月彙報、自主管理、查核、盤點、申報補繳稅費、貨物流通及其他應遵行事項之辦法，由財政部會商有關機關定之。
監管機制	保稅經濟區需與外界隔離，由海關執行卡口檢查、運具管制	與課稅區間未設明顯隔離，海關不設門哨檢查，亦未將運輸業者納入管理
保稅貨物的管理	對保稅貨物監管嚴格，採封閉、卡口式管理，著重對保稅貨物及保稅企業兼俱之管理	偏重以「廠商」為管理對象
貨物完稅價格	無設立審查單位，有關完稅價格之審查則由直屬海關審單中心辦理，易發生各關核價及稅則歸類不一致之情形	關稅總局設有驗估處專門審查
報關形式	大多為紙本報關，人工審單，2012年8月1日起在12個海關(包含福州)啟動通關作業無紙化改革試點，且進出口企業資格為高資信類別(AA、A類)	電子報關
違反保稅規範之罰則	大抵僅作概略規定	明白規範不同的違法行為與相對應的處分規範

表 4-8 兩岸鄰港保稅港區關務作業比較分析

貨物流動方式	作業類型	臺灣	大陸	比較
國外貨物進保稅港區及自由貿易港區	報關制度	臺灣自由貿易港區進區為通報制度，將 F1 報單傳至海關處，海關比較與進港區貨棧之資料無誤後，即可放行。	大陸保稅港區所有貨物都必須報關，區內企業將「報關申請單」送至海關，海關進行「報關申請單」之審驗程序。	臺灣自貿港區進區不須報關；大陸保稅港區則需報關。
	貨物查驗	臺灣貨物進自由貿易港區不必審書面文件及查驗貨物	大陸海關須於「報關申請單」審驗通過後，再判斷是否須查驗貨物。	臺灣不需要查驗貨物，大陸可能需要查驗。
保稅港區及自由貿易港區區內貨物出口至國外	報關制度	臺灣自由貿易港區出區為通報制度，將 F5 報單傳至海關處，海關比較與進港區貨棧之資料無誤後，即可放行。	大陸保稅港區所有貨物都必須報關，區內企業將「報關申請單」送至海關，海關進行「報關申請單」之審驗程序。	臺灣自貿港區出區不須報關；大陸保稅港區則需報關。
	貨物查驗	臺灣貨物出自由貿易港區不必審書面文件及查驗貨物	大陸海關須於「報關申請單」審驗通過後，再判斷是否須查驗貨物。	臺灣不需要查驗貨物，大陸可能需要查驗。
港區內貨物進口課稅區	報關制度 貨物查驗	臺灣自由貿易港區輸往課稅區需通關，將 F2 報單傳至海關處，海關比較與進港區貨棧之資料無誤後，進入海關專家系統按進出口廠商之等級、貨物來源地、貨物性質及報關行等篩選條件決定為 C1(免審免驗)、C2(審書面文件)或 C3(審書面文件並進行貨物查驗)。	大陸保稅港區所有貨物都必進行審驗程序，包含區內企業準備「出境備案清單」，同時課稅區企業也必須準備「報關申請單」同時向海關申請通關，海關審核資料是否通過。	臺灣查驗比例分別為 C1-60%，C2-27%，C3-13%，績優廠商之 C3 比例目前為 5%左右。未來通關查驗 C3 比例將下降至 5% 大陸的審驗程序比例則為 100%
	放行制度	臺灣自由貿易港區憑放行通知即可進出區	大陸區內企業向海關申請報關通過後，進行 IC 卡製作，區內企業先向海關申請，待海關製作完成後取回。進出港區門哨採 IC 卡配合放行通知管制。	臺灣自由貿易港區憑放行通知，大陸須憑 IC 卡進出區。

課稅區 貨物出口至港區	報關制度 貨物查驗	臺灣課稅區輸往自由貿易港區需通關，因此將 F4 報單傳至海關處，海關比較與進港區貨棧之資料無誤後，進入海關專家系統按進出口廠商之等級、貨物來源地、貨物性質及報關行等篩選條件決定為 C1、C2 或 C3	大陸保稅港區所有貨物都必進行審驗程序，包含區內企業準備「進境備案清單」，同時課稅區企業也必須準備「出口報關單」同時向海關申請通關，海關審核資料是否通過。	臺灣查驗比例分別為 C1-60% ， C2-27% ， C3-13%，未來更會下降 C3 比例至 5% 大陸的審驗程序比例則為 100%
	放行制度	臺灣自由貿易港區憑放行通知即可進出區	大陸區內企業向海關申請報關通過後，進行 IC 卡製作，區內企業先向海關申請，待海關製作完成後取回。進出港區門哨採 IC 卡配合放行通知管制。	臺灣自由貿易港區憑放行通知，大陸須憑 IC 卡進出區。

表 4-9 兩岸現行稅率比較表

大陸保稅港區	稅率	臺灣 FTZ	稅率
關稅	優惠關稅稅率、普通關稅稅率	關稅	國定稅率一~三欄
增值稅	13 或 17%	加值型及非加值型營業稅	(現行 5%) 外銷 0%
營業稅	按行業設計稅目稅率 (3%、5%、5~20%)		
消費稅	共有 11 個稅目，分別採比例稅率和固定稅額	貨物稅	2~80%
企業所得稅	18%、27%、33%	營利事業所得稅	17%
外商投資企業和外國企業所得稅	15%		
個人所得稅	5%-45%九級超額累進率	綜合所得稅	6~40%

表 4-10 兩岸優惠措施比較表

比較項目	臺灣	海西
保稅區優惠措施	各區相同	不違反海關條例下，可自訂各區優惠
通關作業時間	24 小時通關作業	5+2 工作制及 24 小時預約制
海關管理	國外貨物出入港區僅需通報	國外貨物出入港區需通關
勞工薪資	最低薪資 18,780 元 外勞僱用比例最高 40%	最低薪資 1,500 元(人民幣)
查驗比例	C3(需審驗) 13%	審驗比例高，僅 AEO 可減少查驗比例
放行	以海關放行通知即可放行	與國內課稅區門哨管制需有放行通知並請海關製作 IC 卡放行
內銷比例	內銷超過年度其當年度銷售總額百分之十者，其超過部分不予免徵營業稅	不受內外銷比例限制
稅務制度	進口稅費：除「特種貨物及勞務稅」外，其餘免稅	進口稅費：若輸入基礎設備或進口材料進口稅費全免
	出口稅費：無出口稅費	出口稅費：入區可退稅
	無	港區內生產使用之水、電、氣、蒸氣可退稅
保證金制度	貨物提貨出區可能須向海關提供相當保證金或擔保	不實行加工貿易銀行保證金臺帳制度

第五章 海西保稅港區及臺灣自由貿易港區腹地產業發展現況

5.1 臺灣主要港口對海西貿易之產業分析

5.1.1 貿易現況

1. 基隆自貿港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-1 為民國 100 年基隆自貿港區對海西經濟區之價值統計表。由表知，從海西經濟區進口至基隆自貿港區之價值以重電及電線電纜業為首，其進口價值為 57,412,320 元，佔基隆自貿港區自海西經濟區進口總價值之 78.5%，其次是自行車及其零件業(車架及車叉及其零件)，其進口價值為 6,611,653 元，佔整體重量之 9.0%。此兩大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口基隆自貿港區之 87.6%。

從基隆自貿港區出口至海西經濟區之價值以視聽電子產品製造業(錄放影器具，不論是否裝有影像調諧器者均在內)為首，其出口價值為 143,336,967 元，佔基隆自貿港區出口至海西經濟區總價值之 21.8%。其次為電腦其週邊設備製造業(儲存單元)，價值為 135,727,451 元，佔總價值之 20.6%。接下來依序為半導體業(積體電路)(21,405,585 元，3.3%)、視聽電子產品製造業(頭戴耳機及耳機，不論是否併裝有微音器，或含有微音器及一個或多個揚聲器之組件)(18,683,806 元，2.8%)、汽車及其零件業(15,996,717 元，2.4%)、電腦其週邊設備製造業(15,316,935 元，2.3%)。前六大產業之合計價值百分比佔基隆自貿港區出口自海西經濟區總價值之 53.3%。

2. 臺北自貿港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-2 為民國 100 年臺北自貿港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至臺北自貿港區之貨物價值以半導體業(其他半導體裝置)為首，進口價值為 51,510,064 元，佔臺北自貿港區與自海西經濟區進口總價值之 77.5%，其次是通訊產品製造業，其進口價值為 5,129,106 元，佔整體重量之 7.7%，其次是電腦其週邊設備製造業(儲存單元)，其進口價值為 4,761,915 元，佔整體重量之 7.2%。此三大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口臺北自貿港區之 92.4%。

從臺北自貿港區出口至海西經濟區之價值以板卡及其電子零組件業(固態非揮發性儲存裝置)為首，其出口價值為 53,677,555 元，佔臺北自貿港區出口至海西經濟區總價值之 21.7%。其次為被動電子元件製造業(多層陶瓷介質電容器)，價值為 45,477,453 元，佔總價值之 18.4%。接下來依序為視聽電子產品製造業(其他影像放映機)(37,037,845 元，15.0%)、電池及其他電力設備業(靜電式變流器)(28,699,220 元，11.6%)、半導體業(積體電路)(20,753,546 元，8.4%)、照明設備及家電製造業(零件)(16,466,214 元，6.7%)。前六大產業之合計價值百分比佔臺北自貿港區出口自海西經濟區總價值之 81.7%。

3. 臺中自貿港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-3 為民國 100 年臺中自貿港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至臺中自貿港區之價值以機車及其零件業(機器腳踏車(包括機器腳踏兩用車)及腳踏車裝有輔助動力者(有無邊車者均在內);(邊車、非動力之二輪腳踏車及其他腳踏車(包括載貨三輪腳踏車)、失能人士用車，不論是否裝有動力或用其他機械推動者車輛之零件及附件))為首，其進口價值為 7,613,393 元，佔基隆自貿港區自海西經濟區總價值之 34.9%，其次是皮革毛皮及製鞋業(皮革製品；鞍具及輓具；旅行用物品、手提袋及類似容器；動物腸線(蠶腸線除外)製品)，其進口價值為 4,334,677 元，佔整體重量之 19.9%，接下來依序為育樂用品及其他製造業(安全帽)(1,894,265 元，8.7%)、不織布及其他紡織品業(外層為塑膠布或紡織材料者)(1,599,312 元，7.3%)、自行車及其零件業(車架及叉及其零件)(1,314,140 元，6.0%)、照明設備及家電製造業(其他家用電動用具)(851,393 元，3.9%)。此六大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口臺中自貿港區之 80.7

從臺中自貿港區出口至海西經濟區之價值以金屬加工用機械製造業(電力(包括電熱氣體)、雷射或其他光或光子束、超音波、電子束、磁脈波或電漿弧軟焊、硬焊或熔接機及器具、不論是否能割切；金屬熱噴或鍍金熱噴用電機及器具)為首，其出口價值為 350,753,143 元，佔臺中自貿港區出口至海西經濟區總價值之 20.7%。其次為液晶面板及組裝製造業(液晶或發光二極體顯示之指示面板)，價值為 140,868,368 元，佔總價值之 8.3%。接下來依序為塑膠製品製造業(塑膠製自粘性板、片、薄膜、箔、帶、條及其他平面形狀，不論是否成捲者)(135,555,435 元，8.0%)、專用機械設備製造業(具有特殊功能之機器及機械用具)(119,460,003 元，7.1%)。前四大產業之合計價值百分比佔臺中自貿港區出口自海西經濟區總價值之 44.1%。

4. 高雄自貿港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-4 為民國 100 年高雄自貿港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至高雄自貿港區之價值以礦業及土石採取業(鹽；硫磺；泥土及石料；石膏料；石灰及水泥)為首，其進口價值為 59,589,433 元，佔高雄自貿港區自海西經濟區總價值之 81%，其次是紡織業(紗束紡織物)，其進口價值為 13,452,952 元，佔整體重量之前 18.4%產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口高雄自貿港區之 99.9%。

從高雄自貿港區出口至海西經濟區之價值以通訊產品製造業(其他儀器及用具)為首，其出口價值為 51,840,681 元，佔高雄自貿港區出口至海西經濟區總價值之 18.3%。其次為不織布及其他紡織品業(漁網)，價值為 51,524,723 元，佔總價值之 18.2%。接下來依序為液晶面板及組裝製造業(偏光性材料所製之片及板)(40,755,955 元，14.4%)、非鐵金屬製造業(鋅合金)(32,946,936 元，11.6%)、半導體業(積體電路)(23,840,855 元，8.4%)、化學材料製造業(酚或酚醇之鹵化、磺化、硝化或亞硝化衍生物)(20,214,647 元，7.1%)、金屬加工用機械製造業(電力(包括電熱氣體)、雷射或其他光或光子束、超音波、電子束、磁脈波或電漿弧軟焊、硬焊或熔接機及器具、不論是否能割切；金屬熱噴或鍍金熱噴用電機及器具)(12,310,075 元，4.3%)。前七大產業之合計價值百分比佔高雄自貿港區出口自海西經濟區總價值之 82.4%。

5. 基隆一般港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-5 為民國 100 年基隆一般港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至基隆一般港區之價值以電腦其週邊設備製造業(第 8471·41 (同一機殼內至少包含有一

中央處理單元及一輸入、輸出單元，不論是否組合者)或 8471·49(其他，具系統形式者)等目除外之處理單元，在同一機殼內不論其是否含有一個或兩個下列形式之單元：儲存單元、輸入單元、輸出單元)爲首，其進口價值爲 1,416,307,400 元，佔基隆一般港區自海西經濟區總價值之 6.8%，其次是液晶面板及組裝製造業(液晶或發光二極體顯示之指示面板)，其進口價值爲 1,297,991,700 元，佔整體重量之 6.2%。接下來依序爲重電及電線電纜業(點火線組及其他車輛、飛機或船用線組)(1,047,931,000 元，5.0%)、盜金製品製造業(未裝配工具用之板、桿、刀尖及類似品，盜金製者)(743,104,200 元，3.5%)、通訊產品製造業(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)(627,822,400 元，3.0%)、金屬製品製造業(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；舖路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青舖路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重爲 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)(612,575,100 元，2.9%)、礦業及土石採取業(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外)，不論是否著色)(582,766,600 元，2.8%)、重電及電線電纜業(專用或主要用於第 8535 (電路開關、保護電路或聯接電路用之電氣用具(例如：開關、熔絲裝置、避雷器、限壓器、突波遏止器、插頭及其他連接器、接線盒)，其電壓超過 1000 伏特者)、8536 (電路開關、保護電路或連接電路用之電氣用具(例如：開關、繼電器、熔絲裝置、突波遏止器、插頭、插座、燈頭及其他連接器、接線盒)，其電壓未超過 1000 伏特者；光纖、光纖束、光纖電纜或光纖傳輸纜用之連接器)或 8537 (控電或配電用板、面板、機櫃、檯、箱及其他基板，裝配有第 8535 (電路開關、保護電路或聯接電路用之電氣用具(例如：開關、熔絲裝置、避雷器、限壓器、突波遏止器、插頭及其他連接器、接線盒)，其電壓超過 1000 伏特者)或 8536 (電路開關、保護電路或連接電路用之電氣用具(例如：開關、繼電器、熔絲裝置、突波遏止器、插頭、插座、燈頭及其他連接器、接線盒)，其電壓未超過 1000 伏特者；光纖、光纖束、光纖電纜或光纖傳輸纜用之連接器)節所列二種或以上之器具，包括裝有第九十章所列之儀器或器具，及數值控制器具者，第 8517 節所列之電訊交換器具除外)節所列器具之零件)(515,718,800 元，2.5%)。前八大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口基隆一般港區之 32.6%。

從基隆一般港區出口至海西經濟區之價值以化學製品製造業(以合成聚合物或經化學改質之天然聚合物爲基料之漆類及凡立水(包括瓷漆及亮漆)，經分散或溶解於非水媒質者爲首，其出口價值爲 1,357,199,700 元，佔基隆一般港區出口至海西經濟區總價值之 5.4%。其次爲紡織業(供紡織或類似工業用者)，價值爲 1,104,822,900 元，佔總價值之 4.4%。接下來依序爲紡紗業(支數在 232.56 分德士及以上，未達 714.29 分德士(公制支數超過 14 支，但不超過 43 支)者)(1,021,994,100 元，4.0%)、紡紗業(含彈性紗重量在 5%及以上，但不含橡膠線者)(956,201,000 元，3.8%)、鋼鐵基本工業(厚度 0.5 公厘及以上，但不超過 1 公厘者)(783,599,800 元，3.1%)、鋼鐵基本工業(厚度小於 0.5 公厘者)(678,652,800 元，2.7%)、通用機械設備製造業(空氣泵或真空泵、空氣壓縮機或其他氣體壓縮機及風扇；含有風扇之通風罩或再循環罩，

不論是否具有過濾器均在內)(559,285,300 元，2.2%)。前七大產業之合計價值百分比佔基隆一般港區出口自海西經濟區總價值之 25.6%。

6. 臺北一般港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-6 為民國 100 年臺北一般港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至臺北一般港區之價值以礦業及土石採取業(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；舖路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青舖路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)為首，其進口價值為 414,296,100 元，佔臺北一般港區自海西經濟區總價值之 15.8%，其次是礦業及土石採取業(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；舖路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青舖路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)，其進口價值為 209,626,600 元，佔整體重量之 8.0%。接下來依序為礦業及土石採取業(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外)，不論是否著色)(184,809,700 元，7.0%)、礦業及土石採取業(原石或略加修整)(165,859,800 元，6.3%)、礦業及土石採取業(混凝土用、築路用或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石，海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否經加熱處理)(148,087,900 元，5.6%)、原石或略加修整(124,303,700 元，4.7%)、礦業及土石採取業(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外)，不論是否著色)(104,942,800 元，4.0%)、礦業及土石採取業(混凝土用、築路用或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石，海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否經加熱處理)(94,261,800 元，3.6%)、礦業及土石採取業(長石)(53,191,400 元，2.0%)。前九大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口臺北一般港區之 57.2%。

從臺北一般港區出口至海西經濟區之價值以礦業及土石採取業(金剛砂、天然鋼玉(石)、天然柘榴石及其他天然研磨料)為首，其出口價值為 225,499,600 元，佔臺北一般港區出口至海西經濟區總價值之 10.5%。其次為石油及煤製品製造業(石油及提自瀝青礦物之油類，但原油除外；以石油或瀝青質礦物為基本成份之未列名製品，其含石油或提自瀝青質礦物之油以重量計達 70%及以上者；廢油)，價值為 178,412,100 元，佔總價值之 8.3%。接下來依序為化學材料製造業(對苯二甲酸及其鹽類)(166,666,100 元，7.8%)、化學製品製造業(明膠(包括矩形(含正方形)片狀明膠，不論是否經表面加工或已著色)及明膠衍生物；魚鱔膠(魚氣囊膠)；其他動物膠，屬第 3501 (酪蛋白，酪蛋白酸鹽(酯)及其他酪蛋白衍生物；酪蛋白膠)節之酪蛋白膠除外)(134,409,800 元，6.3%)、化學製品製造業(聚酯製)(128,742,600 元，6.0%)、陶瓷玻璃石材及其製造業(實驗室、化學或其他工業用陶瓷製品；陶瓷槽、桶及類似之農業用

容器；陶瓷罐、缸及類似品，供搬運或包裝貨物用者)(88,767,900 元，4.1%)、陶瓷玻璃石材及其製造業(玻璃纖維(包括玻璃絨)及其製品(例如：玻璃紗、纖維織物))(84,348,900 元，3.9%)、化學材料製造業(其他方法鍍或塗面者)(66,256,400 元，3.1%)。前八大產業之合計價值百分比佔臺北一般港區出口自海西經濟區總價值之 49.9%。

7. 臺中一般港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-7 為民國 100 年臺中一般港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至臺中一般港區之價值以自行車及其零件業(車架及叉及其零件)為首，其進口價值為 1,391,181,900 元，佔臺中一般港區自海西經濟區總價值之 17.0%，其次是金屬製品製造業(鐵屬廢料及碎屑；重熔用廢鋼鐵鑄錠)，其進口價值為 480,421,800 元，佔整體重量之 5.9%。接下來依序為礦業及土石採取業(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外)，不論是否著色)(289,632,800 元，3.5%)、視聽電子產品製造業(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)(236,178,600 元，2.9%)、礦業及土石採取業(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；舖路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青舖路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515(大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516(花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)(210,332,500 元，2.6%)、汽車及其零件業(第 8701(曳引車(不包括第 8709(自力推動工作車輛，供工廠、倉庫、碼頭或機場短距離運輸貨物未裝有叉舉或搬運設備者，拖拉車供火車月臺使用者；上述車輛之零件)節所列者)至 8705(特種機動車輛(如：修護車、起重機車、救火車、水泥攪拌車、道路清潔車、灑水車、機動工場車、放射線車)，但主要設計供載客或載貨者除外)節機動車輛所用之零件及附件)(204,335,500 元，2.5%)、造紙業(衛生紙或面紙之原紙、紙巾或紙餐巾之原紙及類似之供家用及衛生用紙之原紙、纖維素胎及纖維素紙，不論是否皺摺、壓紋、打孔、表面著色、表面裝飾或印刷處理；捲筒或平版者均在內)(176,077,600 元，2.1%)、鋼鐵基本工業(鋼鐵)(170,167,400 元，2.1%)。前八大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口臺中一般港區之 38.5%。

從臺中一般港區出口至海西經濟區之價值以農、林、漁、牧業(其他活植物(包括根)，插穗及裔芽；菇類菌種)為首，其出口價值為 51,107,010,000 元，佔臺中一般港區出口至海西經濟區總價值之 56.7%。其次為化學材料製造業(二氧化矽)，價值為 5,724,075,700 元，佔總價值之 6.4%。接下來依序為化學製品製造業(油墨，書寫或繪畫用墨水及其他墨類，不論是否經濃縮或為固體者)(2,909,132,100 元，3.2%)、有機界面活性劑(肥皂除外)；界面活性劑，洗滌劑(包括輔助洗滌劑)及清潔劑，不論是否含肥皂，第 3401(肥皂；作肥皂用途之有機界面活性劑產品及調製品，呈條、塊或壓成其他形狀者，不論是否含有肥皂；供清洗皮膚用之有機界面活性劑產品及調製品，呈液狀或乳霜狀且為零售包裝者，不論是否含肥皂；以肥皂或清潔劑浸漬、塗佈或被覆之紙、填棉、氈呢及不織布)節製品除外)(2,425,854,900 元，2.7%)、化學製品製造業(未列名有機組合溶劑及稀釋劑；漆或凡立水去除劑)(1,925,484,500 元，2.1%)。前五大產業之合計價值百分比佔臺中一般港區出口自海西經濟

區總價值之 71.2%。

8. 高雄一般港區對海西經濟區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-8 為民國 100 年高雄一般港區對海西經濟區之價值統計表，由表知，從海西經濟區進口至高雄一般港區之價值以鋼鐵製造業(經護面、鍍面或塗面之鐵或非合金鋼扁軋製品，寬度 600 公厘及以上者)為首，其進口價值為 886,428,800 元，佔高雄一般港區自海西經濟區總價值之 8.3%，其次是半導體業(零件)，其進口價值為 395,845,200 元，佔整體重量之 3.7%。接下來依序為化學材料製造業氟化氫(氫氟酸)(376,123,800 元，3.5%)、視聽電子產品製造業(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)(319,765,000 元，3.0%)、電腦其週邊設備製造業(專用或主要用於第 8471 (自動資料處理機及其附屬單元；磁性或光學閱讀機，以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類資料之未列名機器)節「自動資料處理系統」者)(293,765,600 元，2.8%)、鋼鐵基本工業(以重量計含矽量超過 55%者)(259,523,900 元，2.4%)、化學材料製造業(對一二甲苯)(250,799,200 元，2.3%)、視聽電子產品製造業(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)(224,287,200 元，2.1%)、化學材料製造業(氟化氫(氫氟酸))(215,690,800 元，2.0%)。前九大產業之合計價值百分比佔海西經濟區進口高雄一般港區之 30.2%。

從高雄一般港區出口至海西經濟區之價值以肉類、水產及乳品業(帶殼或去殼之甲殼類動物，活、生鮮、冷藏、冷凍、乾、鹹或浸鹹；蒸煮過或用水煮過之帶殼甲殼類動物，不論是否為冷藏、冷凍、乾、鹹或浸鹹；適合供人類食用之甲殼類動物粉、細粒及團粒)為首，其出口價值為 4,287,805,100 元，佔高雄一般港區出口至海西經濟區總價值之 12.4%。其次為農、林、漁、牧業(其他活植物(包括根)，插穗及裔芽；菇類菌種)，價值為 2,441,884,000 元，佔總價值之 7.1%。接下來依序為化學製品製造業(橡膠或塑膠用抗氧化製劑及其他複合安定劑)(1,217,044,100 元，3.5%)、化學材料製造業(醇酸樹脂)(971,712,000 元，2.8%)、不織布及其他紡織品業(每平方公尺重量超過 25 公克但不超過 70 公克者)(867,591,300 元，2.5%)、不織布及其他紡織品業(每平方公尺重量超過 25 公克但不超過 70 公克者)(857,567,100 元，2.5%)、鋼鐵基本工業(電解法鍍或塗鋅之鋼)(680,540,200 元，2.0%)。前七大產業之合計價值百分比佔高雄一般港區出口自海西經濟區總價值之 32.9%。

表 5-1 民國 100 年基隆自貿港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至基隆自貿港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	專用或主要用於第 8501 (電動機及發電機 (發電機組除外))或 8502 節(發電機組及旋轉變流機)所列機器之零件	57,412	78.5%	78.5%	重電及電線電纜業	
2	車架及車叉及其零件	6,611	9.0%	87.6%	自行車及其零件業	
基隆自貿港區出口至海西經濟區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他(錄放影器具，不論是否裝有影像調諧器者均在內)	143,337	21.8%	21.8%	視聽電子產品製造業	
2	儲存單元(自動資料處理機及其附屬單元;磁性或光學閱讀機，以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類 資料之未列名機器)	135,727	20.6%	42.4%	電腦其週邊設備製造業	
3	其他(積體電路)	21,406	3.3%	45.7%	半導體業	
4	頭戴耳機及耳機，不論是否併裝有微音器，或含有微音器及一個或多個揚聲器之組件	18,684	2.8%	48.5%	視聽電子產品製造業	
5	其他(第 8 7 0 1 至 8 7 0 5 節機動車輛所用之零件及附件)	15,997	2.4%	50.9%	汽車及其零件業	
6	第 8 4 7 1 節(自動資料處理機及其附屬單元；磁性或光學閱讀機，以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類 資料之未列名機器)機器之零件及附件	15,317	2.3%	53.3%	電腦其週邊設備製造業	

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

註：價值%計算方式=貨品價值/總貨品價值

表 5-2 民國 100 年臺北自貿港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至臺北自貿港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他半導體裝置(二極體、電晶體及類似半導體裝置；光敏半導體裝置，包括是否為各體之集合或製造成組件之光伏打電池；發光二極體；已裝妥之壓電晶體)	51,510	77.5%	77.5%	半導體業	
2	零件(電話機，包括蜂巢式網路或其他無線網路電話；其他傳輸或接收聲音、圖像或其他資料之器具，包括有線或無線網路(如區域或廣域網路)之通訊器具，但不包括第 8443，8525，8527 或 8528 節之傳輸或接收器具)	5,129	7.7%	85.2%	通訊產品製造業	
3	儲存單元(自動資料處理機及其附屬單元；磁性或光學閱讀機，以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類資料之未列名機器)	4,762	7.2%	92.4%	電腦其週邊設備製造業	
臺北自貿港區出口至海西經濟區						
1	固態非揮發性儲存裝置(碟片，磁帶，固態非揮發性儲存裝置，智慧卡及其他錄音或錄製其他現象之媒體，不論是否已錄製，包括生產碟片之原模及母片，但第三十七章之產品除外)	53,678	21.7%	21.7%	板卡及其電子零組件業	
2	多層陶瓷介質電容器(固定、可變或可預先調整之電容器)	45,477	18.4%	40.1%	被動電子元件製造業	
3	其他影像放映機	37,038	15.0%	55.0%	視聽電子產品製造業	
4	靜電式變流器	28,699	11.6%	66.6%	電池及其他電力設備業	

5	其他(積體電路)	20,754	8.4%	75.0%	半導體業
6	零件(即熱式或儲存式之電熱水器及浸入式電熱水器；空間電加熱器及土壤電加熱器；電熱美髮器(如：乾髮器、捲髮器、捲髮夾加熱器)及烘手機；電熨斗；其他家用電熱器具；電熱電阻器，第8545節所列者除外)	16,466	6.7%	81.7%	照明設備及家電製造業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

註：價值%計算方式=貨品價值/總貨品價值

表 5-3 民國 100 年臺中自貿港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至臺中自貿港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他(機器腳踏車(包括機器腳踏兩用車)及腳踏車裝有輔助動力者(有無邊車者均在內);邊車、非動力之二輪腳踏車及其他腳踏車(包括載貨三輪腳踏車)、失能人士用車,不論是否裝有動力或用其他機械推動者車輛之零件及附件)	7,613	34.9%	34.9%	機車及其零件業	
2	其他(皮革製品;鞍具及輓具;旅行用物品、手提袋及類似容器;動物腸線(蠶腸線除外)製品)	4,335	19.9%	54.7%	皮革毛皮及製鞋業	
3	安全帽	1,894	8.7%	63.4%	育樂用品及其他製造業	
4	外層為塑膠布或紡織材料者	1,599	7.3%	70.7%	不織布及其他紡織品業	
5	車架及叉及其零件	1,314	6.0%	76.8%	自行車及其零件業	
6	其他家用電動用具(家用電動用具,內裝有電動機者,不包括第 8508 節之真空吸塵器)	851	3.9%	80.7%	照明設備及家電製造業	
臺中自貿港區出口至海西經濟區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他(電力(包括電熱氣體)、雷射或其他光或光子束、超音波、電子束、磁脈波或電漿弧軟焊、硬焊或熔接機及器具、不論是否能割切;金屬熱噴或瓷金熱噴用電機及器具)	350,753	20.7%	20.7%	金屬加工用機械製造業	

2	液晶或發光二極體顯示之指示面板	140,868	8.3%	29.1%	液晶面板及組裝製造業
3	其他(塑膠製自粘性板、片、薄膜、箔、帶、條及其他平面形狀，不論是否成捲者)	135,555	8.0%	37.1%	塑膠製品製造業
4	其他(具有特殊功能之機器及機械用具)	119,460	7.1%	44.1%	專用機械設備製造業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-4 民國 100 年高雄自貿港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至高雄自貿港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他(鹽；硫磺；泥土及石料；石膏料；石灰及水泥)	59,589	81.5%	81.5%	礦業及土石採取業	
2	紗束紡織物	13,453	18.4%	99.9%	紡織業	
高雄自貿港區出口至海西經濟區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他儀器及用具(定向羅盤；其他航行儀器及用具)	51,841	18.3%	18.3%	通訊產品製造業	
2	漁網	51,525	18.2%	36.5%	不織布及其他紡織品業	
3	偏光性材料所製之片及板	40,756	14.4%	50.9%	液晶面板及組裝製造業	
4	鋅合金	32,947	11.6%	62.5%	非鐵金屬製造業	
5	其他(積體電路)	23,841	8.4%	70.9%	半導體業	
6	其他(酚或酚醇之鹵化、磺化、硝化或亞硝化衍生物)	20,215	7.1%	78.1%	化學材料製造業	

7	其他(電力(包括電熱氣體)、雷射或其他光或光子束、超音波、電子束、磁脈波或電漿弧軟焊、硬焊或熔接機及器具、不論是否能割切；金屬熱噴或鎢金熱噴用電機及器具)	12,310	4.3%	82.4%	金屬加工用機械製造業
---	---	--------	------	-------	------------

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-5 民國 100 年基隆一般港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至基隆一般港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	第 8471.41 (同一機殼內至少包含有一中央處理單元及一輸入、輸出單元，不論是否組合者)或 8471.49 (其他，具系統形式者)等目除外之處理單元，在同一機殼內不論其是否含有一個或兩個下列形式之單元：儲存單元、輸入單元、輸出單元	14,163,074	6.8%	6.8%	電腦其週邊設備製造業	
2	液晶或發光二極體顯示之指示面板	12,979,917	6.2%	12.9%	液晶面板及組裝製造業	
3	點火線組及其他車輛、飛機或船用線組	10,479,310	5.0%	17.9%	重電及電線電纜業	
4	未裝配工具用之板、桿、刀尖及類似品，盜金製者	7,431,042	3.5%	21.5%	盜金製品製造業	
5	其他(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)	6,278,224	3.0%	24.5%	通訊產品製造業	
6	其他(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；鋪路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青鋪路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方	6,125,751	2.9%	27.4%	金屬製品製造業	

名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業
7	法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節,不論是否經加熱處理) 其他(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外),不論是否著色)	5,827,666	2.8%	30.2%	礦業及土石採取業
8	其他(專用或主要用於第 8535 (電路開關、保護電路或連接電路用之電氣用具(例如:開關、熔絲裝置、避雷器、限壓器、突波遏止器、插頭及其他連接器、接線盒),其電壓超過 1000 伏特者)、8536 (電路開關、保護電路或連接電路用之電氣用具(例如:開關、繼電器、熔絲裝置、突波遏止器、插頭、插座、燈頭及其他連接器、接線盒),其電壓未超過 1000 伏特者;光纖、光纖束、光纖電纜或光纖傳輸纜用之連接器)或 8537 (控電或配電用板、面板、機櫃、檯、箱及其他基板,裝配有第 8535 (電路開關、保護電路或連接電路用之電氣用具(例如:開關、熔絲裝置、避雷器、限壓器、突波遏止器、插頭及其他連接器、接線盒),其電壓超過 1000 伏特者)或 8536 (電路開關、保護電路或連接電路用之電氣用具(例如:開關、繼電器、熔絲裝置、突波遏止器、插頭、插座、燈頭及其他連接器、接線盒),其電壓未超過 1000 伏特者;光纖、光纖束、光纖電纜或光纖傳輸纜用之連接器)節所列二種或以上之器具,包括裝有第九章所列之儀器或器具,及數值控制器具者,第 8517 節所列之電訊交換器具除外)節所列器具之零件)	5,157,188	2.5%	32.6%	重電及電線電纜業
基隆—般港區出口至海西經濟區					

1	以合成聚合物或經化學改質之天然聚合物為基料之漆類及凡立水（包括盜漆及亮漆），經分散或溶解於非水媒質者；本章註四所述之溶液	13,571,997	5.4%	5.4%	5.4%	化學製品製造業
2	供紡織或類似工業用者	11,048,229	4.4%	4.4%	9.7%	紡織業
3	支數在 232.56 分德士及以上，未達 714.29 分德士（公制支數超過 14 支，但不超過 43 支）者（非供零售用棉紗（棉縫紉線除外），含棉重量未達 85%者）	10,219,941	4.0%	4.0%	13.8%	紡紗業
4	含彈性紗重量在 5%及以上，但不含橡膠線者（針織品或鉤針織品，寬度超過 30 公分，且含彈性紗或橡膠線重量在 5%及以上者，第 6001 節除外）	9,562,010	3.8%	3.8%	17.6%	紡紗業
5	厚度 0.5 公厘及以上，但不超過 1 公厘者（不銹鋼扁軋製品，寬度 600 公厘及以上者）	7,835,998	3.1%	3.1%	20.7%	鋼鐵基本工業
6	厚度小於 0.5 公厘者（不銹鋼扁軋製品，寬度 600 公厘及以上者）	6,786,528	2.7%	2.7%	23.4%	鋼鐵基本工業
7	空氣泵或真空泵、空氣壓縮機或其他氣體壓縮機及風扇；含有風扇之通風罩或再循環罩，不論是否具有過濾器均在內	5,592,853	2.2%	2.2%	25.6%	通用機械設備製造業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-6 民國 100 年臺北一般港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至臺北一般港區					
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業
1	其他(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；舖路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青舖路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)	4,142,961	15.8%	15.8%	礦業及土石採取業
2	其他(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；舖路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青舖路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)	2,096,266	8.0%	23.8%	礦業及土石採取業

3	其他(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外),不論是否著色)	1,848,097	7.0%	30.8%	礦業及土石採取業
4	原石或略加修整	1,658,598	6.3%	37.2%	礦業或土石採取業
5	混凝土用、築路用或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石,海濱沙石(巨礫)及火石(燧石),不論是否經加熱處理	1,480,879	5.6%	42.8%	礦業及土石採取業
6	原石或略加修整	1,243,037	4.7%	47.6%	礦業或土石採取業
7	其他(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外),不論是否著色)	1,049,428	4.0%	51.6%	礦業及土石採取業
8	混凝土用、築路用或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石,海濱沙石(巨礫)及火石(燧石),不論是否經加熱處理	942,618	3.6%	55.2%	礦業及土石採取業
9	長石	531,914	2.0%	57.2%	礦業及土石採取業

臺北一般港區出口至海西經濟區

名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業
1	金剛砂、天然鋼玉(石)、天然石榴石及其他天然研磨料	2,254,996	10.5%	10.5%	礦業及土石採取業
2	石油及提自瀝青礦物之油類,但原油除外;以石油或瀝青質礦物為基本成份之未列名製品,其含石油或提自瀝青質礦物之油以重量計達70%及以上者;廢油	1,784,121	8.3%	18.8%	石油及煤製品製造業
3	對苯二甲酸及其鹽類	1,666,661	7.8%	26.6%	化學材料製造業
4	明膠(包括矩形(含正方形)片狀明膠,不論是否經表面加工或已著色)及明膠衍生物;魚鱈膠(魚氣囊膠);其他動物膠,屬	1,344,098	6.3%	32.8%	化學製品製造業

	第 3501 (酪蛋白，酪蛋白酸鹽 (酯) 及其他酪蛋白衍生物；酪蛋白膠)節之酪蛋白膠除外						
5	聚酯製	1,287,426	6.0%	38.8%	化學製品製造業		
6	實驗室、化學或其他工業用陶瓷製品；陶瓷槽、桶及類似之農業用容器；陶瓷罐、缸及類似品，供搬運或包裝貨物用者	887,679	4.1%	42.9%	陶瓷玻璃石材及其製造業		
7	玻璃纖維 (包括玻璃絨) 及其製品 (例如：玻璃紗、纖維織物)	843,489	3.9%	46.9%	陶瓷玻璃石材及其製造業		
8	其他方法鍍或塗面者	662,564	3.1%	49.9%	化學材料製造業		

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-7 民國 100 年臺中一般港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至臺中一般港區					
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業
1	車架及叉及其零件	13,911,819	17.0%	17.0%	自行車及其零件業
2	其他(鐵屬廢料及碎屑；重熔用廢鋼鐵鑄錠)	4,804,218	5.9%	22.8%	金屬製品製造業
3	其他(各種天然砂(第二十六章之含金屬之砂除外)，不論是否著色)	2,896,328	3.5%	26.4%	礦業及土石採取業
4	其他(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)	2,361,786	2.9%	29.2%	視聽電子產品製造業
5	其他(混凝土用，築路或鐵路用及其他路基用卵石、礫石、碎石、海濱沙石(巨礫)及火石(燧石)，不論是否加熱處理；鋪路碎石或熔渣或類似工業廢料，不論是否與號列別第一部分所列之材料混合；加瀝青鋪路碎石；石粒、細碎石及石粉，列入第 2515 (大理石、石灰華、石灰石及其他石灰質紀念碑用或建築用石，其視比重為 2.5 或以上者，以及雪花石膏，不論是否用鋸或其他方法略加修整切割成長方形(包括方形)板塊)或 2516 (花崗岩、斑岩、玄武岩、砂岩及其他紀念碑或建築用石，不論是否用鋸或其他方法粗切成長方形(包括方形)之板塊)節，不論是否經加熱處理)	2,103,325	2.6%	31.8%	礦業及土石採取業
6	其他(第 8701 (曳引車(不包括第 8709 (自力推動工作車輛，供工廠、倉庫、碼頭或機場短距離運輸貨物未裝有叉舉或搬運設	2,043,355	2.5%	34.3%	汽車及其零件業

	備者，拖拉車供火車月臺使用者；上述車輛之零件(節所列者)) 至 8705 (特種機動車輛 (如：修護車、起重機車、救火車、水 泥攪拌車、道路清潔車、灑水車、機動工場車、放射線車)，但 主要設計供載客或載貨者除外)節機動車輛所用之零件及附件)							
7	衛生紙或面紙之原紙、紙巾或紙餐巾之原紙及類似之供家用及 衛生用紙之原紙、纖維素胎及纖維素紙，不論是否皺摺、壓紋、 打孔、表面著色、表面裝飾或印刷處理，捲筒或平版者均在內	1,760,776	2.1%	36.4%	造紙業			
8	釩鐵	1,701,674	2.1%	38.5%	鋼鐵基本工業			
臺中一般港區出口至海西經濟區								
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業			
1	其他活植物 (包括根)，插穗及裔芽；菇類菌種	511,070,100	56.7%	56.7%	農、林、漁、牧業			
2	二氧化矽	57,240,757	6.4%	63.1%	化學材料製造業			
3	油墨，書寫或繪畫用墨水及其他墨類，不論是否經濃縮或為固 體者	29,091,321	3.2%	66.3%	化學製品製造業			
4	有機界面活性劑 (肥皂除外)；界面活性製劑，洗滌製劑 (包括 輔助洗滌製劑)及清潔製劑，不論是否含肥皂，第 3401 (肥皂； 作肥皂用途之有機界面活性劑產品及調製品，呈條、塊或壓成 其他形狀者，不論是否含有肥皂；供清洗皮膚用之有機界面活 性劑產品及調製品，呈液狀或乳霜狀且為零售包裝者，不論是 否含肥皂；以肥皂或清潔劑浸漬、塗佈或被覆之紙、填棉、氈 呢及不織布)節製品除外	24,258,549	2.7%	69.0%	化學製品製造業			
5	未列名有機組合溶劑及稀釋劑；漆或凡立水去除製劑	19,254,845	2.1%	71.2%	化學製品製造業			

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-8 民國 100 年高雄一般港區對海西經濟區之價值統計表

自海西經濟區進口至高雄一般港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他(經護面、鍍面或塗面之鐵或非合金鋼扁軋製品，寬度 600 公厘及以上者)	8,864,288	8.3%	8.3%	鋼鐵製造業	
2	零件(積體電路)	3,958,452	3.7%	12.0%	半導體業	
3	氟化氫(氫氟酸)	3,761,238	3.5%	15.5%	化學材料製造業	
4	其他(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)	3,197,650	3.0%	18.5%	視聽電子產品製造業	
5	專用或主要用於第 8471 (自動資料處理機及其附屬單元；磁性或光學閱讀機，以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類資料之未列名機器)節「自動資料處理系統」者	2,937,656	2.8%	21.3%	電腦其週邊設備製造業	
6	以重量計含矽量超過 55% 者(鋼鐵)	2,595,239	2.4%	23.7%	鋼鐵基本工業	
7	對一二甲苯	2,507,992	2.3%	26.1%	化學材料製造業	
8	其他(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)	2,242,872	2.1%	28.2%	視聽電子產品製造業	
9	氟化氫(氫氟酸)	2,156,908	2.0%	30.2%	化學材料製造業	
高雄一般港區出口至海西經濟區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	

1	帶殼或去殼之甲殼類動物，活、生鮮、冷藏、冷凍、乾、鹹或浸鹹；蒸煮過或用水煮過之帶殼甲殼類動物，不論是否為冷藏、冷凍、乾、鹹或浸鹹；適合供人類食用之甲殼類動物粉、細粒及團粒	42,878,051	12.4%	12.4%	12.4%	肉類、水產及乳品業
2	其他活植物（包括根），插穗及裔芽；菇類菌種	24,418,840	7.1%	19.5%	19.5%	農、林、漁、牧業
3	橡膠或塑膠用抗氧化劑及其他複合安定劑	12,170,441	3.5%	23.1%	23.1%	化學製品製造業
4	醇酸樹脂	9,717,120	2.8%	25.9%	25.9%	化學材料製造業
5	每平方公尺重量超過 25 公克但不超過 70 公克者(不織布，不論是否經浸漬、塗佈、被覆或黏合者)	8,675,913	2.5%	28.4%	28.4%	不織布及其他紡織品業
6	每平方公尺重量超過 25 公克但不超過 70 公克者(不織布，不論是否經浸漬、塗佈、被覆或黏合者)	8,575,671	2.5%	30.9%	30.9%	不織布及其他紡織品業
7	電解法鍍或塗鋅之鋼	6,805,402	2.0%	32.9%	32.9%	鋼鐵基本工業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

5.1.2 比較分析

根據 5.1.1 小節彙整出來的表格取前三名產業，如表 5-9 可以得知臺灣各港口自貿港區及一般港區對海西經濟區的進出口以哪些產業所佔比例最多，在此比較臺灣各港口之自貿港區及一般港區的的產業比較分析。

基隆自貿港區從海西經濟區進口的貨品以重電及電線電纜業和自行車及其零件業為主要的產業，此兩大產業佔 87.6%，而一般港區則以電腦其週邊設備製造業、液晶面板及組裝製造業和重電及電線電纜業為主要產業，此三大產業佔 17.9%；基隆自貿港區出口至海西經濟區的貨品以視聽電子產品製造業、電腦其週邊設備製造業和半導體業為主要的產業，此三大產業佔 45.7%，而一般港區則以化學製品製造業、紡織業和紡紗業為主要產業，此三大產業佔 13.8%。

臺北自貿港區從海西經濟區進口的貨品以半導體業、通訊產品製造業和電腦其週邊設備製造業為主要的產業，此三大產業佔 92.4%，而一般港區則以礦業及土石採取業為主要產業，此產業佔 30.8%；臺北自貿港區出口至海西經濟區的貨品以板卡及其電子零組件業、被動電子元件製造業和視聽電子產品製造業為主要的產業，此三大產業佔 55.0%，而一般港區則以礦業及土石採取業、石油及煤製品製造業和化學材料製造業為主要產業，此三大產業佔 26.6%。

臺中自貿港區從海西經濟區進口的貨品以機動車製造業、皮革毛皮及製鞋業和育樂用品及其他製造業為主要的產業，此三大產業佔 63.4%，而一般港區則以自行車及其零件業、金屬製品製造業和礦業及土石採取業為主要產業，此三大產業佔 26.4%；臺中自貿港區出口至海西經濟區的貨品以金屬加工用機械製造業、液晶面板及組裝製造業和塑膠製品製造業為主要的產業，此三大產業佔 37.1%，而一般港區則以農、林、漁、牧業和化學材料製造業為主要產業，此兩大產業佔 66.3%。

高雄自貿港區從海西經濟區進口的貨品以礦業及土石採取業和紡織業為主要的產業，此兩大產業佔 99.9%，而一般港區則以鋼鐵製造業、半導體業和化學材料製造業為主要產業，此三大產業佔 15.5%；高雄自貿港區出口至海西經濟區的貨品以通訊產品製造業、不織布及其他紡織品業和液晶面板及組裝製造業為主要的產業，此三大產業佔 50.9%，而一般港區則以肉類、水產及乳品業、農、林、漁、牧業和化學製品製造業為主要產業，此三大產業佔 23.1%。

表 5-9 臺灣各港口對海西經濟區貿易之產業分析

港口	海西經濟區	
基隆港	<ul style="list-style-type: none"> ● 自貿港區 進口(87.6%) 1. 重電及電線電纜業 2. 自行車及其零件業 出口(45.7%) 1. 視聽電子產品製造業 2. 電腦其週邊設備製造業 3. 半導體業 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般港區 進口(17.9%) 1. 電腦其週邊設備製造業 2. 液晶面板及組裝製造業 3. 重電及電線電纜業 出口(13.8%) 1. 化學製品製造業 2. 紡織業 3. 紡紗業
臺北港	<ul style="list-style-type: none"> ● 自貿港區 進口(92.4%) 1. 半導體業 2. 通訊產品製造業 3. 電腦其週邊設備製造業 出口(55.0%) 1. 板卡及其電子零組件業 2. 被動電子元件製造業 3. 視聽電子產品製造業 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般港區 進口(30.8%) 1. 礦業及土石採取業 2. 礦業及土石採取業 3. 礦業及土石採取業 出口(26.6%) 1. 礦業及土石採取業 2. 石油及煤製品製造業 3. 化學材料製造業
臺中港	<ul style="list-style-type: none"> ● 自貿港區 進口(63.4%) 1. 機動車製造業 2. 皮革毛皮及製鞋業 3. 育樂用品及其他製造業 出口(37.1%) 1. 金屬加工用機械製造業 2. 液晶面板及組裝製造業 3. 塑膠製品製造業 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般港區 進口(26.4%) 1. 自行車及其零件業 2. 金屬製品製造業 3. 礦業及土石採取業 出口(66.3%) 1. 農、林、漁、牧業 2. 化學材料製造業 3. 化學材料製造業
高雄港	<ul style="list-style-type: none"> ● 自貿港區 進口(99.9%) 1. 礦業及土石採取業 2. 紡織業 出口(50.9%) 1. 通訊產品製造業 2. 不織布及其他紡織品業 3. 液晶面板及組裝製造業 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般港區 進口(15.5%) 1. 鋼鐵製造業 2. 半導體業 3. 化學材料製造業 出口(23.1%) 1. 肉類、水產及乳品業 2. 農、林、漁、牧業 3. 化學製品製造業

註：根據 5.1.1 節之各表(民國 100 年臺灣個港口對海西經濟區之價值統計表)之整理結果

5.2 海西主要港口對臺灣貿易之產業分析

5.2.1 貿易現況

1. 福建廈門港對臺灣自貿港區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-10 為民國 100 年福建廈門港對臺灣自貿港區之價值統計表，由表知，從臺灣自貿港區進口至福建廈門港之價值以育樂用品及其他製造業(未加工之已淨或未淨人髮；人髮廢料)為首，其進口價值為 350,753,143 元，佔福建廈門港自臺灣自貿港區進口總價值之 15.7%，其次是農、林、漁、牧業(帶羽毛或羽絨之鳥皮及鳥之其他部分、羽毛暨其片段（不論已否修剪）及羽絨，僅經潔淨、消毒或保藏處理而未進一步加工者；及其粉末或廢料)其進口價值為 140,868,368 元，佔整體重量之 6.3%。接下來依序為蔬果、油脂及澱粉業(未抽除咖啡鹼者)(135,555,435 元，6.1%)、蔬果、油脂及澱粉業(麵筋，不論是否乾燥)(119,460,003 元，5.4%)、飲料及菸草業(以咖啡之萃取物、精、濃縮物或咖啡為主要成分之調製品)(64,120,509 元，2.9%)、未分類食品加工業(醬油)(62,186,652 元，2.8%)、未分類食品加工業(調味醬汁及其調製品；混合調味料) (49,878,241 元，2.2%)。前七大產業之合計價值百分比佔臺灣自貿港區進口至福建廈門港總價值之 41.4%。

從福建廈門港出口至臺灣自貿港區之價值以塑膠製品製造業(其他塑膠製品及第 3901 至 3914 節之材料製成 品)為首，其出口價值為 13,452,952 元，佔福建廈門港出口至臺灣自貿港區總價值之 21.3%。其次為鋼鐵基本工業(自攻螺釘)，價值為 7,613,393 元，佔總價值之 12.1%。接下來依序為鋼鐵基本工業(其他鋼鐵製品) (6,611,653 元，10.5%)、機動工具製造業(齒輪、鏈輪及其他傳動元件，單獨呈現者；零件)(5,129,106 元，8.1%)、重電及電線電纜業(專用或主要用於第 8501 或 8502 節所列機器之零件)(4,761,915 元，7.5%)、通訊產品製造業(零件（電話機，包括蜂巢式網路或其他無線網路電話；其他 傳輸或接收聲音、圖像或其他資料之器具，包括有線 或無線網路（如區域或廣域網路）之通訊器具，但不 包括第 8443，8525，8527 或 8528 節之傳輸或接收器具）)(4,334,677 元，6.9%)、自行車及其零件業(車架及叉及其零件)(3,239,911 元，5.1%)。前七大產業之合計價值百分比佔福建廈門港出口至臺灣自貿港區總價值之 71.5%。

2. 福建福州港對臺灣自貿港區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-11 為民國 100 年福建福州港對臺灣自貿港區之價值統計表，由表知，從臺灣自貿港區進口至福建福州港之價值以肉類、水產及乳品業(活、生鮮、冷藏、冷凍、乾、鹹或浸鹹軟體類動物，不論是否帶殼；水產無脊椎動物（甲殼及軟體類動物 除外），活、生鮮、冷藏、冷凍、乾，鹹或浸鹹；適 於人類食用之水產無脊椎動物（甲殼類動物除外）粉、細粒及團粒)為首，其進口價值為 143,336,967 元，佔福建福州港自臺灣自貿港區進口總價值之 23.3%，其次是農、林、漁、牧業(燕麥)，其進口價值為 135,727,451 元，佔整體重量之 22.1%。接下來依序為蔬果、油脂及澱粉業(霍布花（蛇麻毬果），已研磨或製粉或呈團粒狀者；啤酒花精)(53,677,555 元，8.7%)、蔬果、油脂及澱粉業(魚肝油及其餾分物)(37,037,845 元，6.0%)、

食品製造業(其他，包括轉化糖與其他糖及糖漿混合物，在乾燥狀態下含果糖重量 50%者)(20,753,546 元,3.4%)、未分類食品加工業(口香糖，不論是否外包糖衣)(15,996,717 元,2.6%)、未分類食品加工業(其他(糖食(包括白色巧克力)，不含可可者))(14,760,960 元,2.4%)。前七大產業之合計價值百分比佔臺灣自貿港區進口福建福州港之 68.5%。

從福建福州港出口至臺灣自貿港區之價值以重電及電線電纜業(專用或主要用於第 8501 或 8502 節所列機器之零件)為首，其出口價值為 57,412,320 元，佔基隆自貿港區出口至海西經濟區總價值之 52.2%。其次為液晶面板及組裝製造業(其他裝置、用具及儀器)，價值為 51,510,064 元，佔總價值之 46.8%。前兩大產業之合計價值百分比佔福建福州港出口至臺灣自貿港區總價值之 99.0%。

3. 福建江陰港對臺灣自貿港區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-12 為民國 100 年福建江陰港對臺灣自貿港區之價值統計表，由表知，從臺灣自貿港區進口至福建江陰港之價值以專用機械設備製造業(本章未列名之機械零件，不包括電插接器、絕緣子、線圈、接觸器或其他電料)為首，其進口價值為 573,184 元，佔臺灣自貿港區進口至福建江陰港之總價值之 100.0%。出口資料從缺。

4. 福建馬尾港對臺灣自貿港區之進出口價值分析-依產業類別

表 5-13 為民國 100 年福建馬尾港對臺灣自貿港區之價值統計表，由表知，從臺灣自貿港區進口至福建馬尾港之價值以化學製品製造業(鑄模或鑄心用之配成粘合劑；化學或相關工業之未列名化學品及化學製品(包括天然產品混合物))為首，其進口價值為 2,319,207 元，佔福建馬尾港自臺灣自貿港區進口總價值之 41.3%，其次是印刷及其輔助業(捲筒式凸版印刷機，不包括橡皮版印刷機)，其進口價值為 2,033,227 元，佔整體重量之 36.2%。此兩大產業之合計價值百分比佔臺灣自貿港區進口至福建馬尾港之 77.4%。出口資料從缺。

5. 福建廈門港對臺灣一般港區進出口之價值分析-依產業類別

表 5-14 為民國 100 年臺灣一般港區進口至福建廈門港之價值統計表，由表知，從臺灣一般港區進口至福建廈門港之價值以化學材料製造業(丙烯聚合物製)為首，其進口價值為 511,070,10 元，佔臺灣一般港區進口至福建廈門港總價值之 42.2%，其次是塑膠製品造業(塑膠板、片、薄膜、箔及扁條，非多孔性及未經以其他物質加強、積層、支持或與其他物質類似結合者)，其進口價值為 57,240,76 元。此兩大產業之合計價值百分比佔臺灣一般港區進口至福建廈門港之 46.9%。

從福建廈門港出口至臺灣一般港區之價值以電腦其週邊設備製造業(第 8471.41 或 8471.49 等目除外之處理單元，在同一機殼內不論其是否含有一個或兩個下列形式之單元：儲存單元、輸入單元、輸出單元)為首，其出口價值為 14,163,07 元，佔福建廈門港出口至臺灣一般港區總價值之 4.3%。其次為自行車及其零件業(車架及叉及其零件)，價值為 13,911,82 元，佔總價值之 4.2%。接下來依序為液晶面板及組裝製造業(液晶或發光二極體顯示之指示面板)(12,979,92 元,3.9%)、重電及電線電纜業(點火線組及其他車輛、飛機或船用線組)(10,479,31 元,3.2%)、鍍金製品製造業(未裝配工具用之板、桿、刀尖及類似品，鍍金製者)(7,431,04 元,2.2%)。前五大產業之合計價值百分比佔福建廈門港出口至臺灣一般港區總價值之 17.8%。

6. 福建福州港對臺灣一般港區進出口之價值分析-依產業類別

表 5-15 為民國 100 年臺灣一般港區進口至福建福州港之價值統計表，由表知，從臺灣一般港區進口至福建福州港之價值以鋼鐵製品製造業(鋼鐵線製布(包括環狀帶)、柵格、網及籬網；鋼鐵製拉孔片)為首，其進口價值為 21,149,98 元，佔臺灣一般港區進口至福建福州港總價值之 8.8%，其次是育樂用品及其他製造業(其他別針)，其進口價值為 20,792,29 元。此兩大產業之合計價值百分比佔臺灣一般港區進口至福建福州港之 17.5%。

從福建福州港出口至臺灣一般港區之價值以半導體業(零件)為首，其出口價值為 3,958,45 元，佔福建福州港出口至臺灣一般港區總價值之 6.3%。其次為化學材料製造業(氟化氫(氫氟酸))，價值為 3,761,24 元，佔總價值之 6.0%。接下來依序為視聽電子產品製造業(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)(3,197,65 元，5.1%)、電腦其週邊設備製造業(專用或主要用於第 8471 節「自動資料處理系統」者)(2,937,66 元，4.7%)、礦業及土石採取業(原石或略加修整)(1,900,79 元，3.0%)。前五大產業之合計價值百分比佔福建福州港出口至臺灣一般港區總價值之 25.0%。

7. 福建江陰港對臺灣一般港區進出口之價值分析-依產業類別

表 5-16 為民國 100 年臺灣一般港區進口至福建江陰港之價值統計表，由表知，從臺灣一般港區進口至福建江陰港之價值以塑膠製品製造業(塑膠製，未包紡織物者)為首，其進口價值為 11,048,23 元，佔臺灣一般港區進口至福建江陰港總價值之 38.4%，其次是育樂用品及其他製造業(卑金屬製，未包紡織物者)，其進口價值為 5,592,85 元。此兩大產業之合計價值百分比佔臺灣一般港區進口至福建江陰港之 57.8%。

從福建江陰港出口至臺灣一般港區之價值以化學材料製造業(二甲苯)為首，其出口價值為 1,132,77 元，佔福建江陰港出口至臺灣一般港區總價值之 35.3%。其次為化學材料製造業(苯)，價值為 1,055,80 元，佔總價值之 32.9%。接下來依序為化學材料製造業(醋酸乙酯)(316,62 元，9.9%)、化學材料製造業(辛醇及其異構物)(254,74 元，7.9%)、視聽電子產品製造業(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)(153,32 元，4.8%)。前五大產業之合計價值百分比佔福建江陰港出口至臺灣一般港區總價值之 90.7%。

8. 福建馬尾港對臺灣一般港區進出口之價值分析-依產業類別

表 5-17 為民國 100 年臺灣一般港區進口至福建馬尾港之價值統計表，由表知，從臺灣一般港區進口至福建馬尾港之價值以鋼鐵基本工業(不銹鋼者)為首，其進口價值為 13,572,00 元，佔臺灣一般港區進口至福建馬尾港總價值之 8.7%，其次是鋼鐵基本工業(不銹鋼製污水槽及洗面盆)，其進口價值為 10,219,94 元。此兩大產業之合計價值百分比佔臺灣一般港區進口至福建馬尾港之 15.2%。出口資料從缺。

表 5-10 民國 100 年福建廈門港對臺灣自貿港區之價值統計表

臺灣自貿港區進口至福建廈門港						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	未加工之已淨或未淨人髮；人髮廢料	350,753	15.7%	15.7%	育樂用品及其他製造業	
2	其他(帶羽毛或羽絨之鳥皮及鳥之其他部分、羽毛暨其片段 (不論已否修剪) 及羽絨，僅經潔淨、消毒或保藏處理而未進一步加工者；及其粉末或廢料)	140,868	6.3%	22.1%	農、林、漁、牧業	
3	未抽除咖啡鹼者 (咖啡，不論是否焙製或去咖啡鹼者；咖啡荳殼與荳皮；含任何咖啡成分之咖啡代替品)	135,555	6.1%	28.1%	蔬果、油脂及澱粉業	
4	麵筋，不論是否乾燥	119,460	5.4%	33.5%	蔬果、油脂及澱粉業	
5	以咖啡之萃取物、精、濃縮物或咖啡為主要成分之調製品	64,121	2.9%	36.4%	飲料及菸草業	
6	醬油	62,187	2.8%	39.2%	未分類食品加工業	
7	其他(調味醬汁及其調製品；混合調味料)	49,878	2.2%	41.4%	未分類食品加工業	
福建廈門港出口至臺灣自貿港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	

1	其他(其他塑膠製品及第 3901 至 3914 節之材料製成品)	13,453	21.3%	21.3%	21.3%	塑膠製品製造業
2	自攻螺釘(鋼鐵製品)	7,613	12.1%	33.4%	33.4%	鋼鐵基本工業
3	其他(其他鋼鐵製品)	6,612	10.5%	43.9%	43.9%	鋼鐵基本工業
4	齒輪、鏈輪及其他傳動元件，單獨呈現者；零件（傳動軸（包括凸輪軸及曲柄軸）及曲柄；軸承殼及平軸承；齒輪及齒輪裝置；滾珠或滾子螺桿；齒輪箱及其他變速器，包括扭矩轉換器；飛輪及滑輪，包括滑輪組；離合器及聯軸器（包括萬向接頭）	5,129	8.1%	52.0%	52.0%	機動工具製造業
5	專用或主要用於第 8501 或 8502 節所列機器之零件（電機與設備及其零件；錄音機及聲音重放機；電視影像、聲音記錄機及重放機；以及上述各物之零件及附件）	4,762	7.5%	59.5%	59.5%	重電及電線電纜業
6	零件（電話機，包括蜂巢式網路或其他無線網路電話；其他傳輸或接收聲音、圖像或其他資料之器具，包括有線或無線網路（如區域或廣域網路）之通訊器具，但不包括第 8443，8525，8527 或 8528 節之傳輸或接收器具）	4,335	6.9%	66.4%	66.4%	通訊產品製造業
7	車架及叉及其零件	3,240	5.1%	71.5%	71.5%	自行車及其零件業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-11 民國 100 年福建福州港對臺灣自貿港區之價值統計表

臺灣自貿港區進口至福建福州港						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	其他(活、生鮮、冷藏、冷凍、乾、鹹或浸鹹軟體類動物，不論是否帶殼；水產無脊椎動物(甲殼及軟體類動物除外)，活、生鮮、冷藏、乾、鹹或浸鹹；適於人類食用之水產無脊椎動物(甲殼類動物除外)粉、細粒及團粒)	143,337	23.3%	23.3%	肉類、水產及乳品業	
2	燕麥	135,727	22.1%	45.4%	農、林、漁、牧業	
3	霍布花(蛇麻毬果)，已研磨或製粉或呈團粒狀者；啤酒花精	53,678	8.7%	54.1%	蔬果、油脂及澱粉業	
4	魚肝油及其餾分物	37,038	6.0%	60.2%	蔬果、油脂及澱粉業	
5	其他，包括轉化糖與其他糖及糖漿混合物，在乾燥狀態下含果糖重量 50% 者	20,754	3.4%	63.5%	食品製造業	
6	口香糖，不論是否外包糖衣	15,997	2.6%	66.1%	未分類食品加工業	
7	其他(甜食(包括白色巧克力)，不含可可者)	14,761	2.4%	68.5%	未分類食品加工業	
福建福州港出口至臺灣自貿港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	專用或主要用於第 8501 或 8502 節所列機器之零件(電機與設備及其零件；錄音機及聲音重放機；電視影像、聲音記錄機及重放機；以及上述各物之零件及附件)	57,412	52.2%	52.2%	重電及電線電纜業	

2	其他裝置、用具及儀器（液晶裝置（未構成爲其他號列所更明確說明之物品者）；雷射，雷射二極體除外；其他光學用具及儀器，本章未列名者）	51,510	46.8%	99.0%	液晶面板及組裝製造業
---	--	--------	-------	-------	------------

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-12 民國 100 年福建江陰港對臺灣自貿港區之價值統計表

臺灣自貿港區進口至福建江陰港					
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業
1	其他(本章未列名之機械零件，不包括電插接器、絕緣子、線圈、接觸器或其他電料)	573	100.0%	100.0%	專用機械設備製造業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-13 民國 100 年福建馬尾港對臺灣自貿港區之價值統計表

臺灣自貿港區進口至福建馬尾港					
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業
1	其他(鑄模或鑄心用之配成粘劑；化學或相關工業之未列名化學品及化學製品（包括天然產品混合物）)	2,319	41.3%	41.3%	化學製品製造業
2	捲筒式凸版印刷機，不包括橡皮版印刷機	2,033	36.2%	77.4%	印刷及其輔助業

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-14 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表

自臺灣一般港區進口至福建廈門港						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	丙烯聚合物製	511,070,10	42.2%	42.2%	化學材料製造業	
2	其他塑膠板、片、薄膜、箔及扁條，非多孔性及未經以其他物質加強、積層、支持或與其他物質類似結合者	57,240,76	4.7%	46.9%	塑膠製品造業	
福建廈門港出口至臺灣一般港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	第 8471.41 (其他自動資料處理機同一機殼內至少包含有一中央處理單元及一輸入、輸出單元，不論是否組合者)或 8471.49 (其他自動資料處理機，具系統形式者)等目除外之處理單元，在同一機殼內不論其是否含有一個或兩個下列形式之單元：儲存單元、輸入單元、輸出單元 (自動資料處理機及其附屬單元；磁性或光學閱讀機，以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類資料之未列名機器)	14,163,07	4.3%	4.3%	電腦其週邊設備製造業	
2	車架及叉及其零件	13,911,82	4.2%	8.5%	自行車及其零件業	
3	液晶或發光二極體顯示之指示面板	12,979,92	3.9%	12.4%	液晶面板及組裝製造業	
4	點火線組及其他車輛、飛機或船用線組	10,479,31	3.2%	15.6%	重電及電線電纜業	
5	未裝配工具用之板、桿、刀尖及類似品，盜金製者	7,431,04	2.2%	17.8%	盜金製品製造業	

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-15 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表

自臺灣一般港區進口至福建福州港						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	鋼鐵線製布(包括環狀帶)、柵格、網及籬網；鋼鐵製拉孔片	21,149,98	8.8%	8.8%	鋼鐵製品製造業	
2	其他別針	20,792,29	8.7%	17.5%	育樂用品及其他製造業	
福建福州港出口至臺灣一般港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	零件(積體電路)	3,958,45	6.3%	6.3%	半導體業	
2	氟化氫(氫氟酸)	3,761,24	6.0%	12.2%	化學材料製造業	
3	其他(監視器及投影機,未裝有電視接收器具;電視接收器具,不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)	3,197,65	5.1%	17.3%	視聽電子產品製造業	
4	專用或主要用於第 8471 節(自動資料處理機及其附屬單元;磁性或光學閱讀機,以符號方式將資料轉錄於資料媒體之機器及處理此類資料之未列名機器)「自動資料處理系統」者	2,937,66	4.7%	22.0%	電腦其週邊設備製造業	
5	原石或略加修整	1,900,79	3.0%	25.0%	礦業及土石採取業	

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-16 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表

自臺灣一般港區進口至福建江陰港						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	塑膠製，未包紡織物者	11,048,23	38.4%	38.4%	塑膠製品製造業	
2	卑金屬製，未包紡織物者(鈕釦、各種掀釦、飾釦、鈕釦模及以上物品之其他零件；鈕釦坯)	5,592,85	19.4%	57.8%	育樂用品及其他製造業	
福建江陰港出口至臺灣一般港區						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	二甲苯	1,132,77	35.3%	35.3%	化學材料製造業	
2	苯	1,055,80	32.9%	68.1%	化學材料製造業	
3	醋酸乙酯	316,62	9.9%	78.0%	化學材料製造業	
4	辛醇及其異構物	254,74	7.9%	85.9%	化學材料製造業	
5	其他(監視器及投影機，未裝有電視接收器具；電視接收器具，不論是否裝有無線電廣播接收機或音、影錄或放器具者)	153,32	4.8%	90.7%	視聽電子產品製造業	

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

表 5-17 民國 100 年海西經濟區對臺灣一般港區進出口之價值統計表

自臺灣一般港區進口至福建馬尾港						
名次	貨品號列對應品項名稱	價值(單位千元)	價值%	累計%	對應產業	
1	不銹鋼者	13,572,00	8.7%	8.7%	鋼鐵基本工業	
2	不銹鋼製污水槽及洗面盆	10,219,94	6.5%	15.2%	鋼鐵基本工業	

原始資料來源：交通部進出港貨物統計作業系統資料庫

對應產業分類來源：臺經院產經資料庫

5.2.2 比較分析

根據 5.2.1 小節彙整出來的表格取前三名產業，如表 5-18 可以得知海西經濟區的各港口對臺灣自貿港區及一般港區之進出口產業比重。

臺灣自貿港區進口至廈門港的貨品以育樂用品及其他製造業和農、林、漁、牧業和蔬果、油脂及澱粉業為主要的產業，此三大產業佔 28.1%，而臺灣一般港區進口至廈門港則以化學材料製造業及塑膠製品製造業為主要產業，此兩大產業佔 46.9%；廈門港出口至臺灣自貿港區的貨品以塑膠製品製造業和鋼鐵基本工業為主要的產業，此兩大產業佔 43.9%，而廈門港出口至臺灣一般港區以電腦其週邊設備製造業、自行車及其零件業和液晶面板及組裝製造業為主要產業，此三大產業佔 12.4%。

臺灣自貿港區進口至福州港的貨品以肉類、水產及乳品業和農、林、漁、牧業和蔬果、油脂及澱粉業為主要的產業，此三大產業佔 54.1%，而臺灣一般港區進口至福州港則以鋼鐵製品製造業及育樂用品及其他製造業為主要產業，此兩大產業佔 17.5%；福州港出口至臺灣自貿港區的貨品以重電及電線電纜業和液晶面板及組裝製造業為主要的產業，此兩大產業佔 99.0%，而福州港出口至臺灣一般港區以半導體業、化學材料製造業和視聽電子產品製造業為主要產業，此三大產業佔 17.3%。

臺灣自貿港區進口至江陰港的貨品以專用機械設備製造業為主要的產業，此產業佔 100.0%，而臺灣一般港區進口至江陰港則以塑膠製品製造業及育樂用品及其他製造業為主要產業，此兩大產業佔 58.7%；江陰港出口至臺灣一般港區以化學材料製造業為主要產業，此產業佔 78%。

臺灣自貿港區進口至馬尾港的貨品以化學製品製造業和印刷及其輔助業為主要的產業，此兩大產業佔 77.4%，而臺灣一般港區進口至馬尾港則以鋼鐵基本工業為主要產業，此產業佔 15.2%。

表 5-18 海西經濟區主要港口對臺灣主要港口貿易之產業分析

港口	臺灣自貿港區	臺灣一般港區
廈門港	<p>進口(28.1%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 育樂用品及其他製造業 2. 農、林、漁、牧業 3. 蔬果、油脂及澱粉業 <p>出口(43.9%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 塑膠製品製造業 2. 鋼鐵基本工業 3. 鋼鐵基本工業 	<p>進口(46.9%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 化學材料製造業 2. 塑膠製品造業 <p>出口(12.4%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 電腦其週邊設備製造業 2. 自行車及其零件業 3. 液晶面板及組裝製造業
福州港	<p>進口(54.1%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 肉類、水產及乳品業 2. 農、林、漁、牧業 3. 蔬果、油脂及澱粉業 <p>出口(99.0%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 重電及電線電纜業 2. 液晶面板及組裝製造業 	<p>進口(17.5%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鋼鐵製品製造業 2. 育樂用品及其他製造業 <p>出口(17.3%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 半導體業 2. 化學材料製造業 3. 視聽電子產品製造業
江陰港	<p>進口(100.0%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 專用機械設備製造業 	<p>進口(58.7%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 塑膠製品製造業 2. 育樂用品及其他製造業 <p>出口(78%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 化學材料製造業 2. 化學材料製造業 3. 化學材料製造業
馬尾港	<p>進口(77.4%)</p> <p>化學製品製造業</p> <p>印刷及其輔助業</p>	<p>進口(15.2%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鋼鐵基本工業 2. 鋼鐵基本工業

註：根據 5.2.1 節之各表(民國 100 年海西經濟區對臺灣港區進出口之價值統計表)之整理結果

5.3 小結

本章主要利用「交通部進出港貨物統計作業系統資料庫」整理臺灣主要港口(基隆港、臺北港、臺中港、高雄港)之自貿港區出口至海西經濟區資料筆數 1282 筆、一般港區出口至海西經濟區資料筆數 6360 筆；海西經濟區進口至臺灣自貿港區資料筆數 91 筆、海西經濟區進口至一般港區資料筆數 4626 筆；海西經濟區四個港口(福州港、廈門港、江陰港、馬尾港)出口至臺灣一般港區資料筆數 4881 筆、海西經濟區出口至臺灣自貿港區 73 筆；臺灣一般港區進口至海西經濟區四個港口(福州港、廈門港、江陰港、馬尾港)資料筆數 6549 筆、臺灣自貿港區進口至海西經濟區資料筆數 1277 筆。

透過「附錄 8 產業分類表」針對各個主要港口之進出口貨物進行產業類別初探，以進行港口腹地產業之產業分析。

第六章 供應鏈布局案例分析

6.1 供應鏈分析方法之基本架構建立

此小節為本研究在港口腹地產業分析的第四個步驟，本團隊將參考文獻中所運用產業供應鏈型態分析之手法，提出本研究之產業供應鏈佈局分析之研究方法。

於本小節，我們先參酌文獻中所進行產業供應鏈型態分析的主要考量，作為本研究提出港口腹地產業分析手法之基礎；於後續小節，我們將結合第五章之臺灣與海西經濟區腹地產業分析，運用具代表性之個案，進行供應鏈佈局的案例分析。

本研究欲透過五大步驟以循序式之分析手法進行臺灣產業供應鏈佈局之分析，五大步驟如圖 6-1 所示：

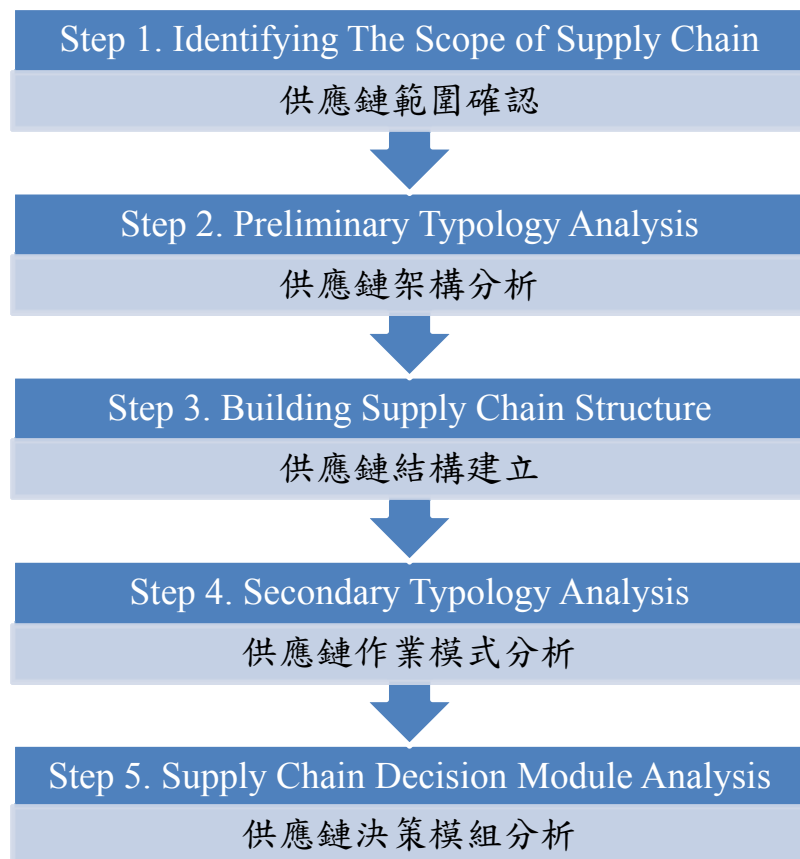


圖 6-1 供應鏈型態分析方法架構

1. 供應鏈範圍確認

於第一步驟「供應鏈範圍確認」中，本研究將確認項目分為以下三項：

- (1) 產品選擇：首先選擇欲分析之產品，以便能有效針對欲分析產品之供應鏈體系進行深入之探討。
- (2) 產品結構與製程定義：針對所選擇之每一種產品，分別定義其製造途程 (Bill of Routing, 簡稱 BOR) 以及物料清單 (Bill of Material, 簡稱 BOM)，藉此深入了解目標產品之關鍵零組件及其製造途程。
- (3) 產品結構(製程)與供應鏈對應：以物流、金流與資訊流為考慮要點，將 BOM 表對應至供應鏈上之企業成員。

2. 供應鏈結構分析

於第二步驟「供應鏈結構分析」中，本研究以欲進行分析之目標產品為核心，分析其供應鏈上之供應端企業成員、加工製造端及需求端之企業成員，並探討各成員之對應半成品(產品)及成員所在地理位置以利後續進行物流運輸分析，其概念如圖 6-2 所示：

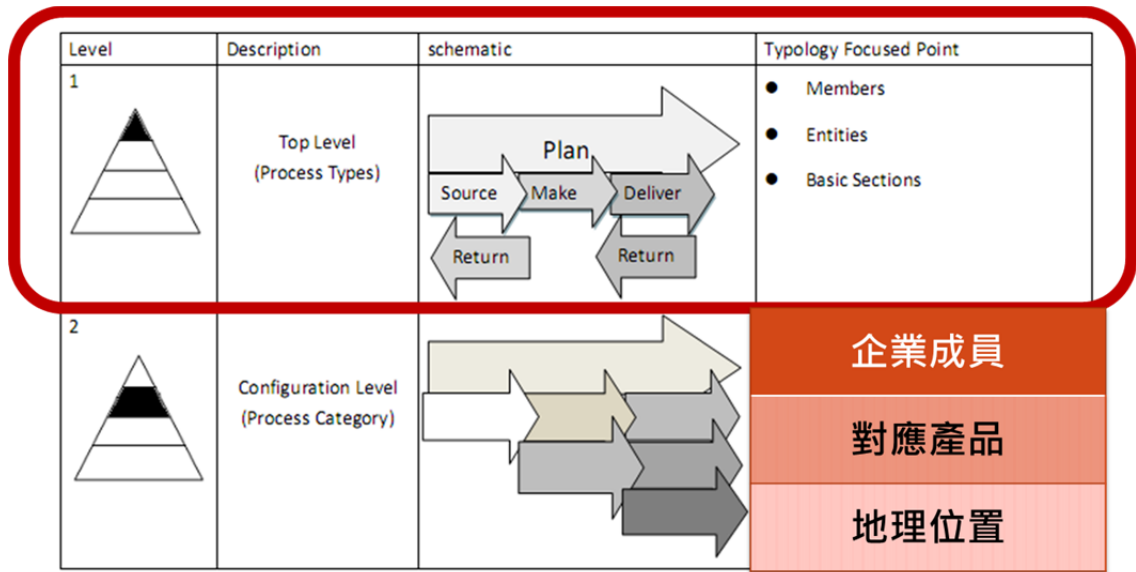


圖 6-2 供應鏈結構分析圖

3. 供應鏈架構建立

以欲進行分析之目標產品為中心，蒐集目標企業之「組織圖」(Organization Chart, 如圖 6-3 所示)及目標產品之「企業成員網路圖」(Network Chart, 如圖 6-4 所示)，並以供應鏈參考模式(SCOR)為基礎，繪製出目標產品之供應鏈架構圖「Thread Diagram」(如圖 6-5 所示)，以利了解目標產品之現行供應鏈架構，並欲利用此供應鏈架構圖就各企業成員採取之運輸模式進行後續分析。

Organization Chart [組織圖]

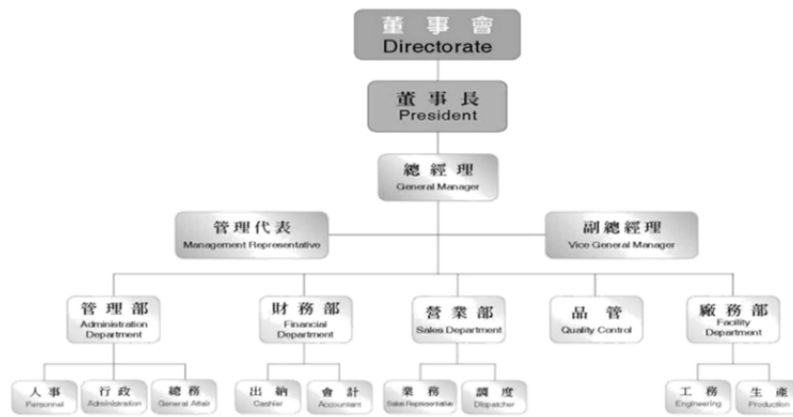


圖 6-3 組織示意圖

Network Chart [企業成員網路圖]

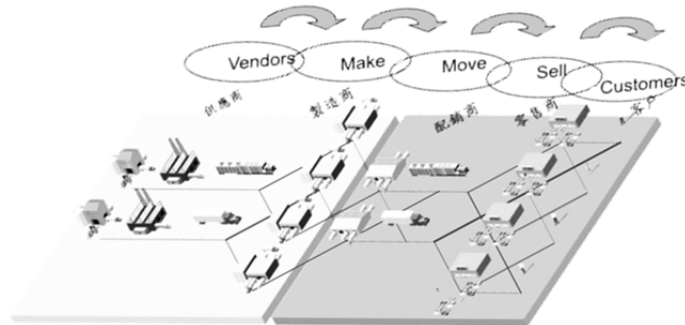


圖 6-4 企業成員網路示意圖

Thread Diagram [供應鏈架構圖]

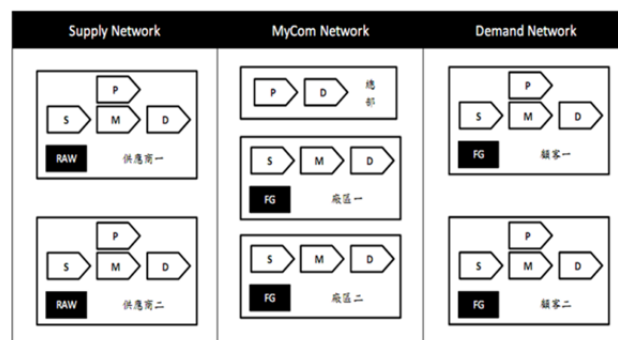


圖 6-5 供應鏈架構示意圖

4. 供應鏈作業模式分析

完成供應鏈結構建立並繪製供應鏈架構圖後，即著手進行作業模式分析及建構，本步驟承接步驟三繪製出之供應鏈架構圖為基礎，針對企業成員間之作業模式進行深入分析，並將其繪製出供應鏈作業模式分析圖，如圖 6-6 所示，探討更深層之物流、金流與資訊流互動關係。

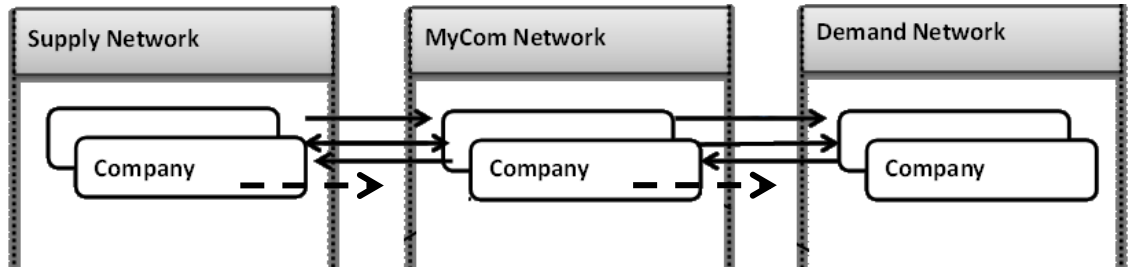


圖 6-6 供應鏈作業模式分析示意圖

5. 供應鏈決策模組分析

完成供應鏈作業模式建構後，即透過供應鏈作業模式圖，結合各個模式之關係作業流程、稅務減免辦法及運輸方式進行各模式之差異比較分析，並以資訊流、金流與物料流為要點，探討現行產業腹地港口之決策活動情境及現行採取之運作模式方式。

6. 2 光電產業案例探討

1. 供應鏈範圍確認

於第一步驟「供應鏈範圍確認」中，本研究將確認項目分為以下三項：

(1) 產品選擇：

首先選擇欲分析之目標產品，以便能有效針對欲分析產品之供應鏈體系進行深入之探討。本案例選擇產品之原則，主要以臺灣與海西經濟區之往返運量為考慮要點進行產品定義及選擇，以進行後續分析。

由於近年來臺灣資訊、通訊及消費性電子產業的技術不斷進步及資訊內容的豐富化，使得 4C 產業快速蓬勃發展，其中光電產業為我國兩兆雙星計畫的重點產業，當中又以薄膜液晶顯示器(Thin-film Transistor Liquid-Crystal Display, TFT-LCD)之發展最為大家注目的焦點。就國際之觀點而言，目前在世界各國當中，發展平面顯示器產業態度較積極的是臺灣、日本及韓國，此外海峽對岸的大陸也正在積極發展，未來的潛力不容忽視。儘管臺灣目前擁有最多三代以上之 TFT-LCD 生產線，且 TFT-LCD 產業鏈漸趨完整，然而在國際上目前即面臨著日韓面板大廠的強烈競爭，未來更要面臨大陸面板廠加入競爭行列，對臺灣 TFT-LCD 相關面板廠將造成更大競爭壓力，因此隨著臺灣 TFT-LCD 產業之發展，企業競相以產業供應鏈之角度切入，於大陸進行產線布局，連帶影響臺灣與海西

經濟區兩岸之運量。

表 6-1 2009 年臺灣各港口進出口比例

自港口出口	中國	全世界	自港口進口	中國	全世界
	%	%		%	%
基隆港	27.58	22.66	基隆港	26.12	9.4
臺中港	34.16	17.99	臺中港	4.62	1.69
高雄港	33.76	17.11	高雄港	6.79	1.55

資料來源：臺灣地區主要港口因應兩岸直航發展策略規劃，交通部運研所(2011)

由表 6-1 可知，臺灣各港口的電子零組件及電腦、電子產品及光學製品製造業進出口至大陸佔有一定的比例，以基隆港出口至大陸前五大產業而言，以電子零組件製造業為最大宗，而臺中港出口至大陸的比例佔第二大，由此可知臺灣運往大陸的 TFT-LCD 運量相當可觀。

依據 2009 年臺商投資海西經濟區的產業分布統計資料顯示如圖 6-7 所示，海西經濟區為了要承接臺灣產業轉移加速對接，已規劃出電子產業、機械、石化、紡織、食品、建材、金融、物流等 10 項作為對接重點發展產業，目前機械、電子、石化為海西經濟區具有發展基礎的產業。電子產業集中在廈門附近相關科技園區，以光電產業為核心，例如：LED、LCD、太陽能產品，在中央政府政策支持下，其產業結構相當完整，吸引臺灣前往廈門投資，包含：友達、華映、冠捷等。由數據統計及政策得知臺灣光電產業的 TFT-LCD 是可以和其他國家相互競爭且在國際上享有盛名，且大陸對於光電產業頗有發展的決心，因此許多優惠政策都是吸引臺灣光電產業前往大陸投資的誘餌，所以本研究選定光電產業的 TFT-LCD 產品為分析之對象。

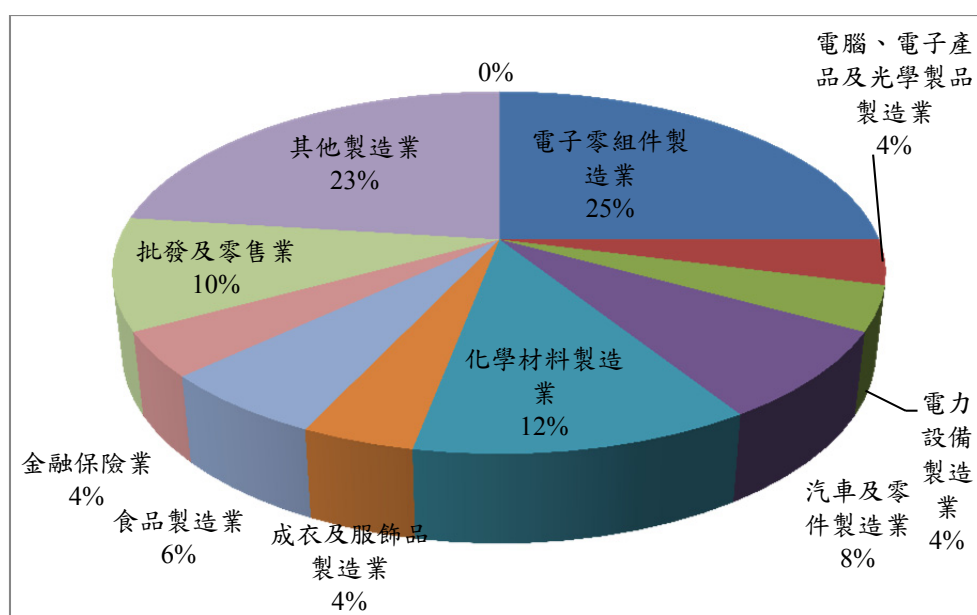


圖 6-7 2009 年臺商投資海西經濟區的產業分布

(2) 產品結構與製程定義：

TFT-LCD 產業結構可分為上游的材料、中游的組立面板製作，以及下游的

模組組裝(LCM),從上游到下游所需材料,在物料清單(Bill of Material, 簡稱 BOM) 如圖 6-8 所示：

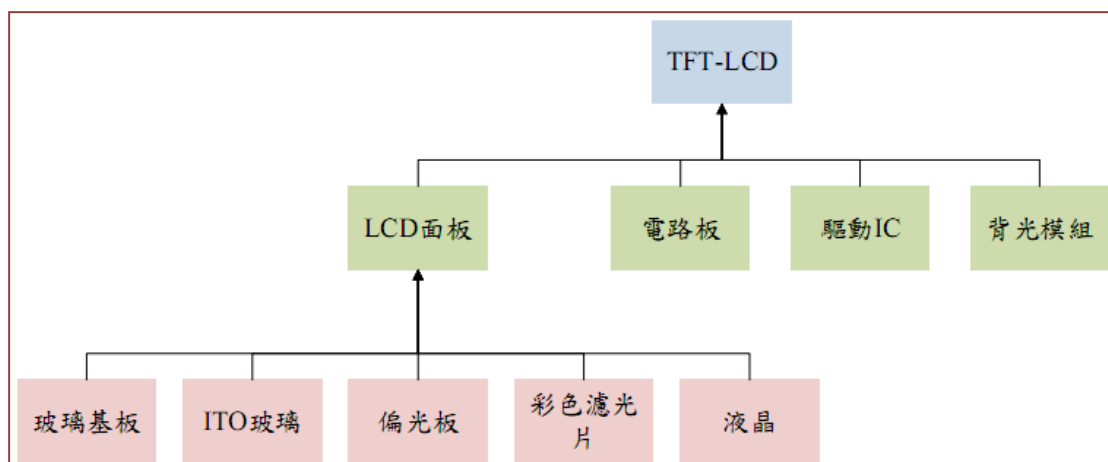


圖 6-8 TFT-LCD 物料清單(本研究整理)

LCD 面板關鍵組件，包括偏光板、背光模組、彩色濾光片、驅動 IC 等，均在臺灣生產，以提高 LCD 面板零件的自製率。政府方面也分別於北、中、南設立 LCD 生產專區，創造 LCD 生產群聚效應。

TFT-LCD 之生產製造技術結合光學、半導體、化學材料之製造與裝配技術，可分為：上游陣列與基板製造(Array)、中游液晶面板組裝(Cell)和模組組裝(Module 或 LCM)。TFT-LCD 製造途程(Bill of Routing, 簡稱 BOR)，如圖 6-9。

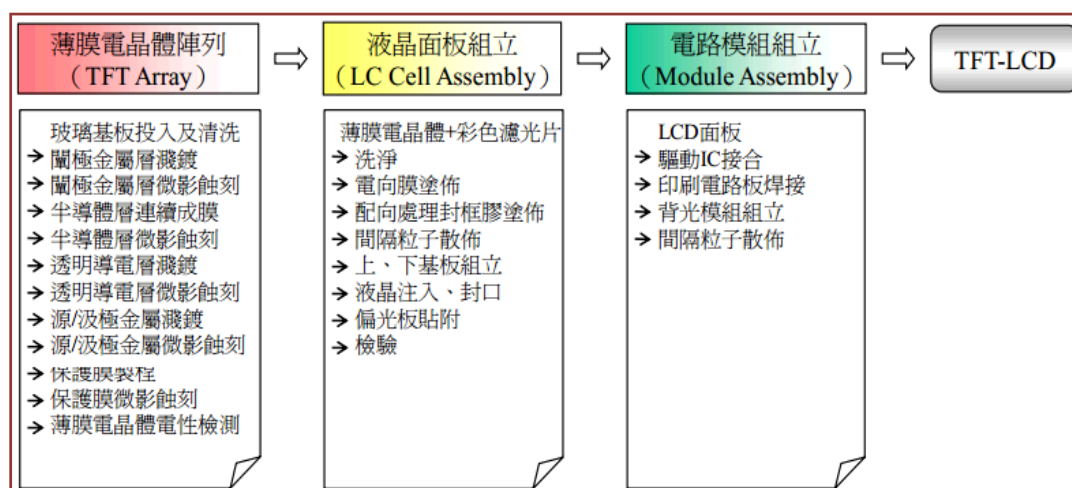


圖 6-9 TFT-LCD 製造途程

列陣製造技術主要是將玻璃基板透過類似半導體製造技術 (鍍膜、曝光、顯影、蝕刻等技術) 在基板上形成為數眾多的電晶體，由於國內半導體製作技術的成熟，國內在列陣製程良率均高。

組立製造技術主要是將列陣製程完成的基板與彩色濾光片基板分別作配向處理，並透過檢準機械對位壓合，再進行框膠燒成，切割成預定尺寸面板，再注入液晶，並將偏光板貼附，並進行檢測工作，此製程難度甚高 (亦是國內廠商自日本技術移轉主要部份)，是 LCD 面板製作程序中良率最低的一環。

最後則是面板模組製作，主要是將切割完成的面板與驅動 IC、電路板、背光模組等外部零組件組立起來成為 LCM，之後再做最後的檢查。由於 LCM 製程並不複雜，國內多年來亦已累積相關的裝配技術，良率已達高水準的要求。

(3) 產品結構(製程)與供應鏈對應：

TFT-LCD 產業供應鏈主要分為上游材料製造、中游的 LCD 面板製造及 LCD 模組、下游的各類型資訊及電子等應用產品。如圖 6-10 所示：

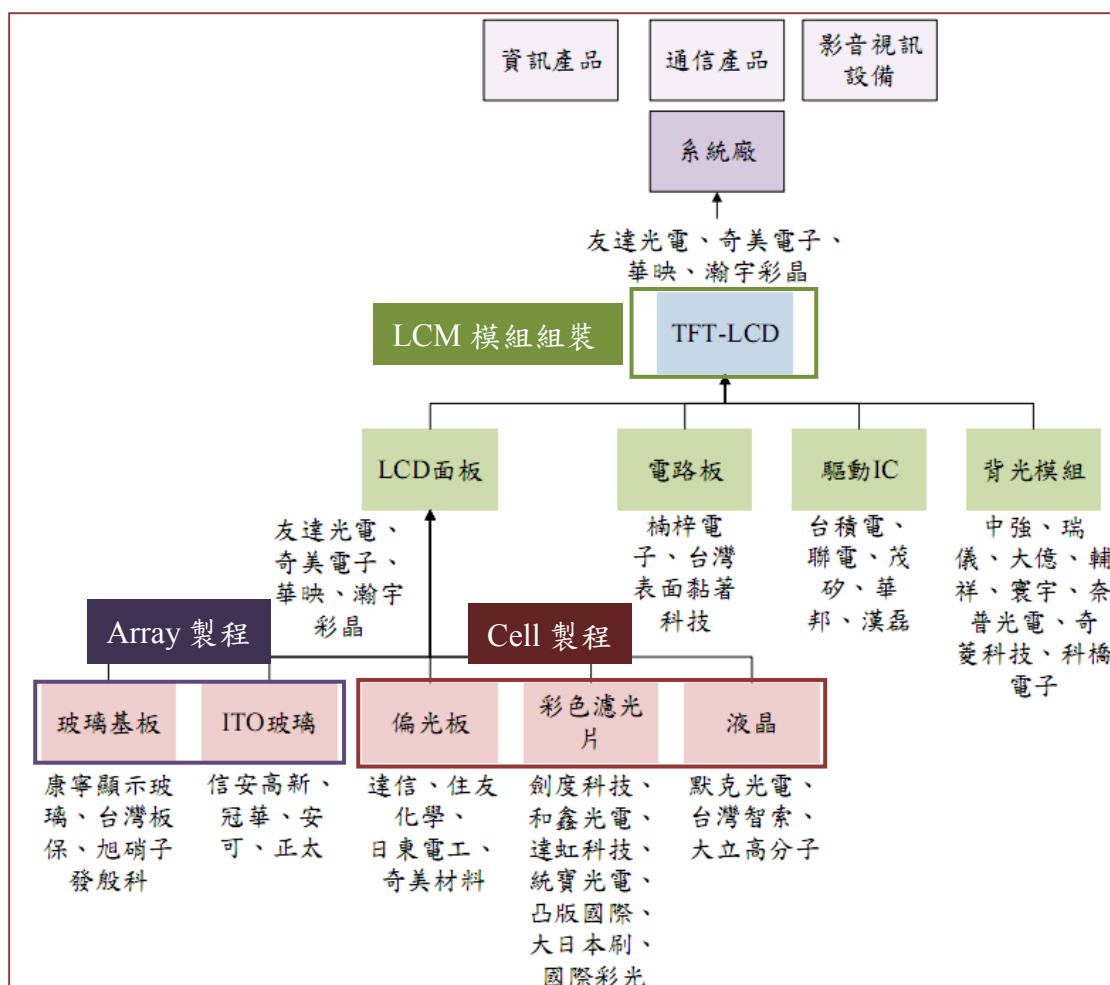


圖 6-10 供應鏈結構分析圖(本研究整理)

上游的原材料包括背光源模組、偏光板、玻璃基板、ITO 玻璃、彩色濾光片、液晶材料、驅動 IC 及設備製造等。中游包括 LCD 面板及 LCD 模組製造，或兩者兼營。下游以電腦、通訊及電視等產品為主。上游材料零組件供應商多達六、七十家廠商，技術來源透過日本技術移轉。Array 製程：玻璃基板主要廠商有康寧顯示玻璃、臺灣板保、旭硝子發般科等；Cell 製程：彩色濾光片主要廠商有劍度科技、和鑫光電、達虹科技、統寶光電、凸版國際、大日本印刷、國際彩光等。液晶材料主要廠商有智索、默克光電。偏光板主要廠商有達信、住友化學、日東電工、奇美材料等公司；Module 製程有：驅動 IC 主要廠商有臺積電、聯電、茂矽、華邦、漢磊。背光模組主要廠商包括有中強、瑞儀、大億、輔祥、寰宇、奈普光電、奇菱科技、科橋電子等。臺灣主要中游大尺寸面板製造商包括友達光電、

奇美電子（群創光電併購原奇美電子）、中華映管與瀚宇彩晶等公司。小尺寸面板包括有元太科技與勝華科技等公司。下游系統廠應用產品分別有資訊產品(筆記型電腦、螢幕等)、影音視訊設備(液晶電視、汽車電視)及通信產品等三大市場。臺灣筆記型電腦主要廠商有廣達、仁寶、華碩、宏碁、倫飛、英業達、華宇、神基等。

2. 供應鏈結構分析

於第二步驟「供應鏈結構分析」中，本研究以欲進行分析之 TFT-LCD Module 為核心，分析其供應鏈上之供應端企業成員、加工製造端及需求端之企業成員，並探討各成員之對應半成品(產品)及成員所在地理位置以利後續進行物流運輸分析，目前臺灣 TFT-LCD 產業大部分關鍵零組件，主要來自日本與美國，其中以日本為主要的技術來源，五大關鍵零組件分別為背光模組、彩色濾光片、偏光板、驅動 IC 及玻璃基板，除了驅動 IC 外，其他四大關鍵零組件的技術來源大部分皆來自於日本，由圖 6-11 所示，臺灣 TFT-LCD 產業供應鏈模式可知：



圖 6-11 臺灣 TFT-LCD 產業供應鏈模式(本研究整理)

相關 ARRAY 與 CELL 製程關鍵物料與零組件由美日等光電產業先進國家，經由海空運輸入至臺灣相關國際物流中心或保稅倉庫暫存，或直接輸入至相關關鍵零組件製造商(如玻璃基板及偏光片等)進行二次加工。TFT-LCD 關鍵材料多屬於保稅物品，最終進入相關保稅區，如科學工業園區、加工出口區及保稅工廠組裝生產，因此通關作業順利與否，將直接影響供貨的效率與品質。

關鍵物料供應商在接到友達、奇美電子、華映與瀚宇彩晶等 TFT-LCD 面板組裝廠發出訂單，隨即進行 JIT 及時供貨至 TFT-LCD 產業生產基地，進行前、中段製程(ARRAY 及 CELL 製程)。

TFT-LCD 面板組裝廠將中段製程的半成品經由海運運送至大陸後段生產基

地，臺灣各 TFT-LCD 組裝大廠位於大陸的生產基地。同時背光模組供應商，如中強、瑞儀、輔祥及科橋等廠商，配合供貨至大陸的平面顯示器組裝廠，在完成後段的 LCM 模組製程後，再交貨至包含筆記型電腦、液晶螢幕、監視器及資訊家電用品等下游廠商（系統廠）。

- (1) 企業成員：我們選定光電產業的 TFT-LCD 為我們的目標產品，在此進行 A 公司企業成員的供應鏈角色種類之分類。以 A 公司在大陸的 LCM 組裝廠為此研究在供應鏈角色中定為製造廠，上游的供應商主要是供應背光模組、電路板、驅動 IC 即由臺灣提供的半成品 LCD 面板，下游的需求端以生產類別分為資訊產品(例如：筆記型電腦、數位相機等...)、通信產品(例如：手機、衛星導航等...)及影音視訊設備(例如：液晶電視、汽車電視等...)。
- (2) 對應產品：以第一步驟定義目標產品之物料清單(Bill of Material，簡稱 BOM)為基礎，分析供應鏈上供應端及需求端各企業成員之對應產品，並透過目標產品之製造途程(Bill of Routing，簡稱 BOR)，探討各企業成員對應產品與目標產品之上下游關係，其架構如圖 6-12 所示：本研究以 A 公司為研究對象進行個案分析，以供應鏈架構圖說明，A 公司製造廠是以組裝 TFT-LCD 為主，其上游供應商製造關鍵零組件提供 A 公司進行目標產品之製造及組裝；A 公司將組裝完成之目標產品賣給 C 需求客戶端。

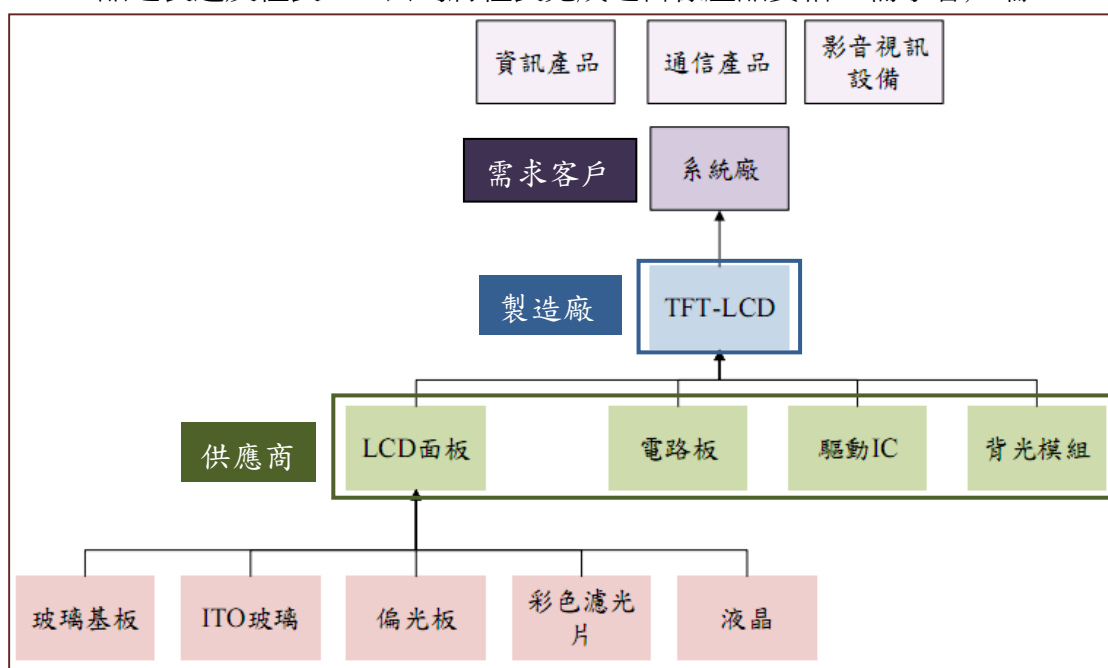


圖 6-12 TFT-LCD 之供應鏈架構(本研究整理)

- (3) 地理位置：針對各企業成員蒐集其對應產品之加工製造地理位置，以藉由實體物料流探討目標產品供應鏈對應之運輸方式。本研究首先就供應商的部分蒐集其地理位置資訊，得知A公司之主要供應商分布遍及臺灣、韓國、

日本及大陸。其中位於臺灣之供應商有：印刷電路板（桃園）、冷陰極管（新竹科學工業園區）、驅動 IC（新竹科學工業園區）、背光模組（臺中保稅工廠）及在製品 LCD 面板（中部科學工業園區）等地。而光學膜之供應商位於韓國，冷陰極管之製造商則位於日本。另有位於大陸廈門火炬高新技術開發區之背光模組及印刷電路板之供應商。接下來 LCM Module 亦於大陸廈門火炬高新技術開發區進行後段模組製程。而客戶端系統廠則遍及大陸及國外。

3. 供應鏈架構建立

以欲進行分析之 LCM Module 為中心，蒐集 A 公司之「組織圖」及其「企業成員網路圖」，並以供應鏈參考模式(SCOR)為基礎，繪製出 LCM Module 之供應鏈架構圖「Thread Diagram」(如圖 6-13 所示)，以利了解 LCM Module 之現行供應鏈架構，並欲利用此供應鏈架構圖就各企業成員採取之運輸模式進行後續分析。

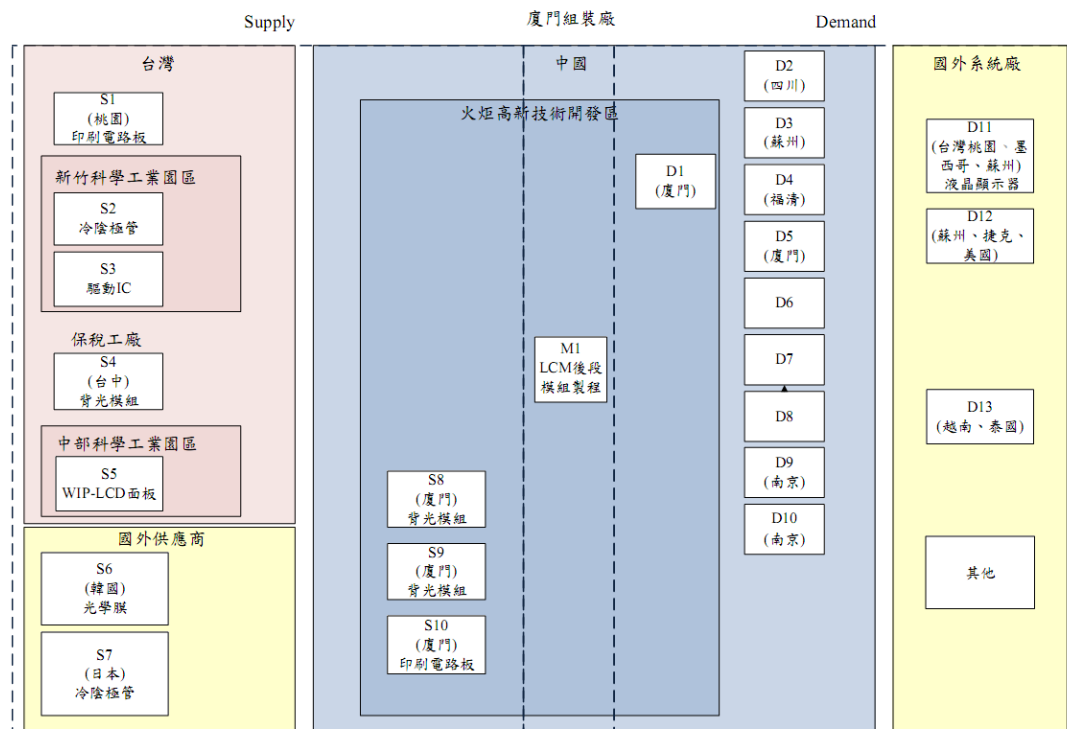


圖 6-13 A 公司 LCM Module 之供應鏈架構

4. 供應鏈作業模式分析

完成供應鏈結構建立並繪製供應鏈架構圖後，即著手進行作業模式分析及建構，本步驟承接步驟三繪製出之 A 公司 LCM Module 供應鏈架構為基礎，針對企業成員間之作業模式進行深入分析，並將其繪製出供應鏈作業模式分析圖。

於供應鏈作業模式分析圖中，針對每個企業成員得以了解其地理位置及企業間採取之運輸模式，藉此即可針對臺灣與海西經濟區進行初步運量分析。而透過企業成員所在之地理位置，又得以針對該地區進行關務作業流程及稅務資訊之探討。

最後針對各企業成員之互動關係，並結合關務、稅務及實際物流運輸方式，進而針對整體供應鏈之運輸模式進行分析，期能藉此提出臺灣與海西經濟區可行之合作模式。

供應鏈作業模式分析及建立可分成以下三個步驟：

- (1) 企業成員地理位置分析：承接第二步驟蒐集之各企業成員地理位置，可判別該企業成員是否位於具有保稅功能之經濟特區內，並將其標示位於何經濟特區中，並針對該經濟特區，蒐集並整理以下兩類資訊：

- 1) 關務作業流程。
- 2) 稅務減免辦法。

由前一步驟得知 A 公司之主要供應商分布遍及臺灣、韓國、日本及大陸。其中位於臺灣之供應商有多位於具有保稅功能之區域。

而客戶端系統廠則遍及大陸及國外，若是將 LCM Module 成品銷往國外則不須課增值稅，採取「保稅進，保稅出」之作業方式；若是最終成品銷往大陸國內滿足內需市場，則需補課徵增值稅。

- (2) 對應產品運輸方式分析：針對各企業成員分析其對應產品之運輸方式，其中包含以下三個要點：

- 1) 是否使用第三方物流：
 - i. 使用第三方物流協助運輸。
 - ii. 由企業成員自行運輸。

- 2) 國內運輸：
 - i. 公路。
 - ii. 鐵路。
 - iii. 海運。
 - iv. 空運。

- 3) 跨國運輸：
 - i. 海運：
 - A. 海港。
 - B. 該港口是否位於自由貿易港區內。
 - C. 該港口是否位於海西經濟區保稅港區內。
 - ii. 空運：
 - A. 空港。
 - B. 該空港是否位於自由貿易港區內。
 - C. 該空港是否位於海西經濟區保稅港區內。

- (3) 供應鏈作業模式建立：運用上述步驟所得之資訊，將其疊加至供應鏈架構圖，繪製出 A 公司 LCM Module 之供應鏈作業模式分析圖，如圖 6-14 所示。

5. 供應鏈決策模組分析

本研究於完成供應鏈作業模式建構後，將透過供應鏈作業模式圖，於後續階段結合各個模式之關務作業流程、稅務減免辦法及運輸方式進行各模式之差異比較分析，期能進一步探討現行供應鏈佈局之決策活動情境及現行採取之運作模式方式。

以下分別針對資訊流、金流與物料流層面進行說明：

(1) 針對資訊流：

- 1) 透過供應鏈作業模式分析圖，檢視各企業成員所在之經濟特區，並藉此分析其關務作業流程，了解其資訊內容、作業程序及其耗時。

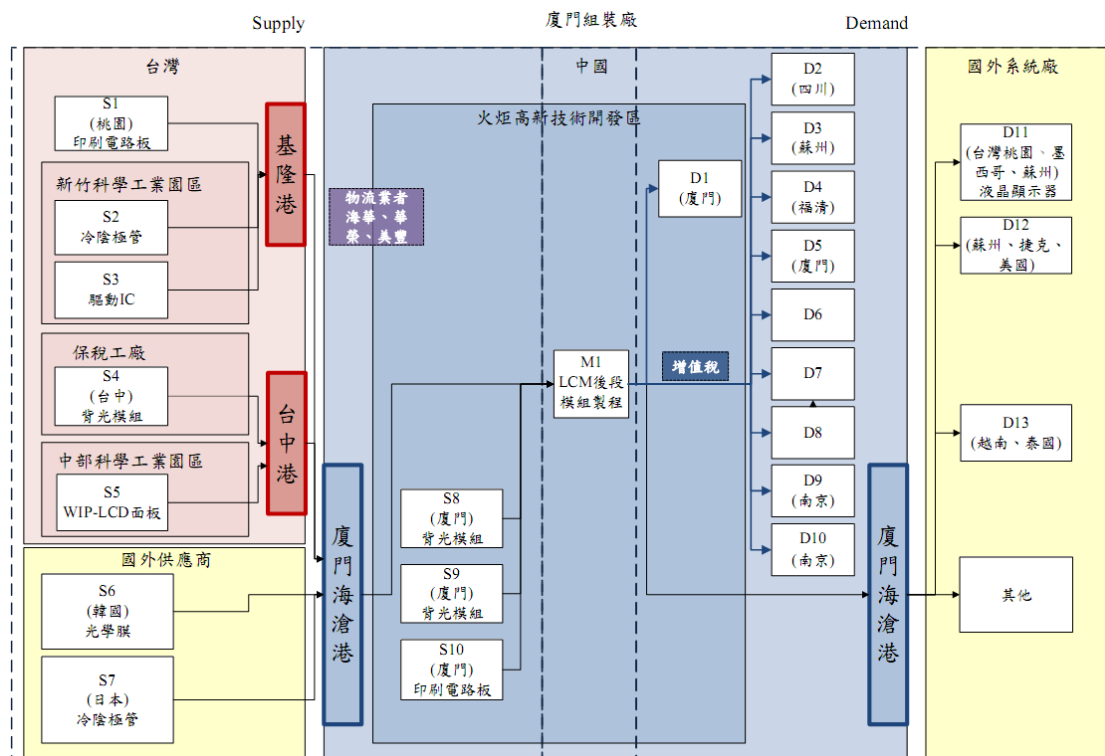


圖 6-14 A 公司 LCM Module 之供應鏈作業模式分析圖

- 2) 透過供應鏈作業模式分析圖了解企業成員面臨之關務作業流程後，分析各模式之關務作業流程差異，進而就企業成員現行採取之決策方式進行探討。

(2) 針對金流：

- 1) 透過供應鏈作業模式分析圖，檢視各企業成員所在之經濟特區，並藉此分析其稅務減免辦法，了解其稅收政策、優惠辦法及獎勵措施。
- 2) 透過供應鏈作業模式分析圖了解企業成員使用之稅務減免辦法後，分析各模式之稅務減免差異，進而就企業成員現行採取之決策方式進行探討。

(3)針對物料流：

- 1) 透過供應鏈作業模式分析圖，檢視各企業成員所使用之運輸模式，並藉此分析其運輸時間及運輸成本。
- 2) 透過供應鏈作業模式分析圖了解企業成員使用之運輸方式後，分析各模式運輸時間及運輸成本之差異，進而就企業成員現行採取之決策方式進行探討。

(4)結合資訊流、金流及物料流：

結合上述三步驟進行之分析，比較各模式之成本項目(時間成本及金錢成本)，進而探討現行決策方式之優缺點，並期能藉此提出提升效益之臺灣與海西經濟區合作模式。

6.個案訪談結果

本研究透過與個案廠商之訪談，彙整該個案廠商針對「廠商選擇保稅區之考量因素」、「關務作業、管理機關及運作方式之差異比較」，及「臺灣自貿港區可能進駐產業之特性」等三項要點。

(1) 廠商選擇保稅區之考量因素：

可區分為個案廠商於兩岸設廠之共同考量因素、於臺灣設廠時主要考量因素及於大陸設廠時之主要考量因素。

1)共同考量因素

- i. 擴廠腹地：由於光電產業為一製程複雜之高科技產業，故須考量所使用之設備、產線等因素，並將擴廠之腹地一併納入考量。
- ii. 產業群聚效應：考量協力廠商及客戶所在地產生之產業群聚效應。
- iii. 人力成本：由於光電產業之人力需求高，因此亦將人力成本作為設廠位置考量因素。
- iv. 基礎建設要求：考量光電產業之高用電、高用水特性，故於設廠時會將基礎建設要求納入考量。
- v. 聯外交通：由於光電產業之成品不僅滿足內需市場亦須接軌國際，故於設廠時須考量聯外交通。
- vi. 生活機能：由於光電產業之人力需求，因而須將員工之生活機能納入考量。

2)臺灣

- i. 運輸時間：個案廠商期望在途存貨低，並採取跨國海運及空運運輸方式。
- ii. 稅賦優惠政策：稅賦優惠之減免為設廠考量因素之一；就臺灣而言，科學園區有水電費優惠，對於光電產業高用水用電之吸引力較大。而自貿港區免推廣貿易費及商港服務費但對個案廠商之吸引力相對較小。

3)大陸

- i. 稅賦優惠政策。
- ii. 政治關係考量：就個案廠商於大陸之作業而言，與地方政府之接觸多於中央政府。
- iii. 航班時間配合度：由於個案廠商之成品於大陸完工後，不僅銷往大陸滿足內需市場，亦會銷往國際，故須考量航班時間之配合度，例如臺灣開往大陸、大陸開往世界各地之航班。

(2)關務作業、管理機關及運作方式之差異比較：

1)關務作業之差異比較

i. 臺灣

- A. 全面實行 100%電子通關。
- B. 個案廠商為 AEO 廠商，故於海關專家系統下接受 C3 抽驗之比例為 5%以下。其中臺灣之抽驗制度分為 C1(免審免驗)、C2(審但不驗)及 C3(審且驗)。
- C. 臺灣海關配合度較高、彈性較大，能夠透過加班形式進行通關作業，以配合個案廠商貨物裝船。

ii. 大陸

- A. 個案廠商於大陸為 AA 廠商，因此能夠申請電子合同；而其餘非 AA 廠商則需手動造冊。
- B. 大陸之通關作業為手工清關，由於報關行環節參與人數多，故通關作業時間較長。
- C. 大陸海關較缺乏彈性，故無法配合加班作業以利個案廠商趕船班。

2)管理機關之差異比較

- i. 臺灣：多機關管轄制度，個案廠商僅著重於各機關部門溝通協商、權責歸屬之認知一致性，較不著重管轄機關為何。
- ii. 大陸：統一海關監管，但對應各流程之相關作業單位不同。由於對應各流程之相關作業單位不同，牽涉人數眾多，故需疏通各個環節，且花費較多時間。

3)運作方式之差異比較

- i. 臺灣：按月匯報。
- ii. 大陸：海關採用 BOM 表沖帳，半年進行一次小盤(檢視保稅帳本)，一年進行一次大盤(結帳付稅)。

(3)臺灣自貿港區可能進駐產業之特性：

透過與個案廠商之訪談及討論，歸納出可能進駐臺灣自貿港區之產業特性為：人力成本低、關鍵零組件成本高、組裝附加價值高、淺層加工、自有品牌...等。例如：自行車，等產業。

6.3 自行車產業案例探討

1. 供應鏈範圍確認

於第一步驟「供應鏈範圍確認」中，本研究將確認項目分為以下三項：

(1) 產品選擇：

臺灣自民國 60 年代起，即逐漸成為全球自行車生產重鎮，以代工歐美品牌為主。然而大陸自行車製造業快速崛起，導致臺灣自行車代工模式受到嚴峻挑戰，臺灣自行車業者即逐漸轉向以「品牌為主，代工為輔」之發展策略，生產高附加價值之自行車，並鎖定因健康休閒風潮及環保政策而興起之歐、美及日本等高消費能力市場。

近年來在臺灣自行車業者積極強化產業鏈整合研發實力及國際行銷布局之努力下，臺灣自行車產業遂成為國際高階自行車市場要角，進而帶動臺灣自行車出單平均單價呈現逐年成長趨勢。

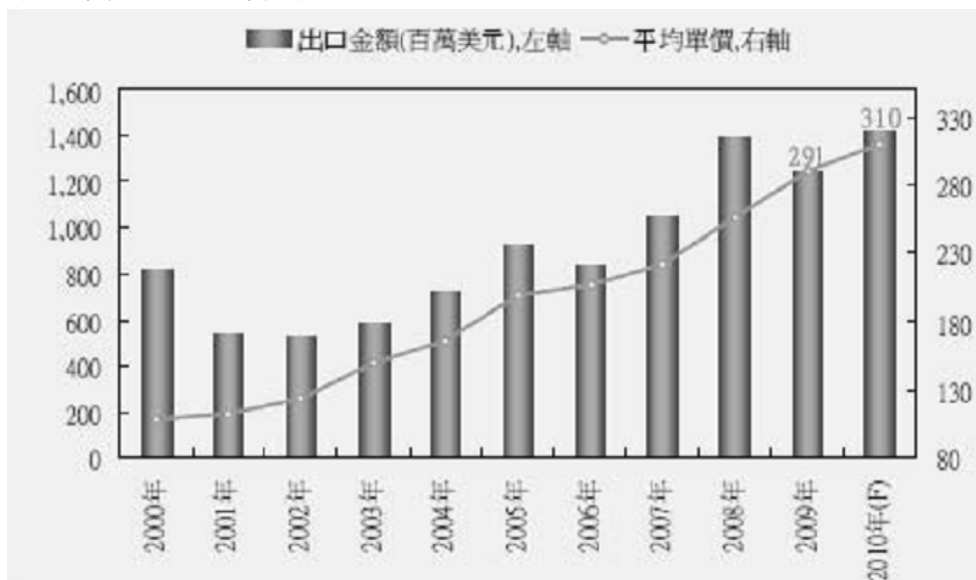


圖 6-15 自行車出口單價趨勢圖

資料來源：自行車同業輸出公會、統一證券(2010/3/15)

在電動自行車產業方面，伴隨大陸「都市禁摩」及「家電下鄉」等政策利多下，大陸逐漸成為全球最具規模及成長性之電動自行車市場。案例公司於 98 年度之電動自行車年產量為 2,369 萬臺，其中主要於大陸進行生產，並以提供內銷需求為主。此外，歐洲、日本等地之電動自行車市場也在環境保護浪潮及政策鼓勵下，銷售市場逐步成長。臺灣自行車業者近年來積極布局電動自行車領域，期望結合臺灣自行車生產、銷售經驗及相關零組件、電子產業之技術，自行車產業跨入未來可期之電動自行車產業。

由於近年來全球環保意識提升，高階自行車及電動自行車之需求日益興起，而臺灣又佔世界自行車產業舉足輕重之位，故本研究挑選此一產業作為探討案例。案例公司之產品項目可分為一般自行車、室內運動車、電動自行車及自行車零件

四種，其中一般自行車之營業額佔整體之 83.36%，因此本研究將選擇一般自行車作為欲分析之目標產品，以便能有效針對其供應鏈體系進行深入之探討。

(2)產品結構與製程定義：

自行車之產業結構可分為上游材料供應、中游零組件製造及下游成車組裝，而從上游至下游之製造所需材料，如物料清單(Bill of Material, 簡稱 BOM)圖 6-16 所示：



圖 6-16 自行車物料清單

(本研究整理)

自行車約由兩千多個零件組配而成，依零組件之特性可區分為「車架系統」、「傳動系統」、「車輪系統」、「剎車系統」及「其他及配件」等五大類。而自行車之製造過程則包含「車架裝配」、「車輪裝配」及「主裝配線」等三條裝配線所構成，自行車製造途程(Bill of Routing, 簡稱 BOR)，如圖 6-17 所示。

一般而言「車架裝配」、「車輪裝配」及「主裝配線」等三條裝配線不會由單一組裝廠進行裝配，多採取上游零組件廠商協力供應之模式。日本知名廠商島野公司 (Shimano) 為全球最具規模的自行車零組件廠，素有「自行車界的英特爾」之稱號，長期掌控自行車產業中游供應鏈，其結合變速器、齒盤曲柄與飛輪的變速機構模組，支配產業標準的發展，長期擁有高品牌知名度與高佔有率，約佔據全球 70%的零組件供應市場。

為因應採購集中度偏高之風險，臺灣自行車廠組成 A-Team 自行車產業策略聯盟，連結臺灣本土產業中上游零組件廠，開發自行車周邊零配件技術。根據案例公司 98 年度年報所示，Shimano 僅占進貨淨額約二成五之比例，相較於全球 Shimano 市場佔有率，充分顯示臺灣廠商透過臺灣特有的自行車零組件衛星體系，已能有效降低向單一供應商集中採購的相關風險。

(3) 產品結構(製程)與供應鏈對應:自行車產業供應鏈主要分為上游材料供應、中游零組件製造及下游成車組裝。如圖 6-18 所示:

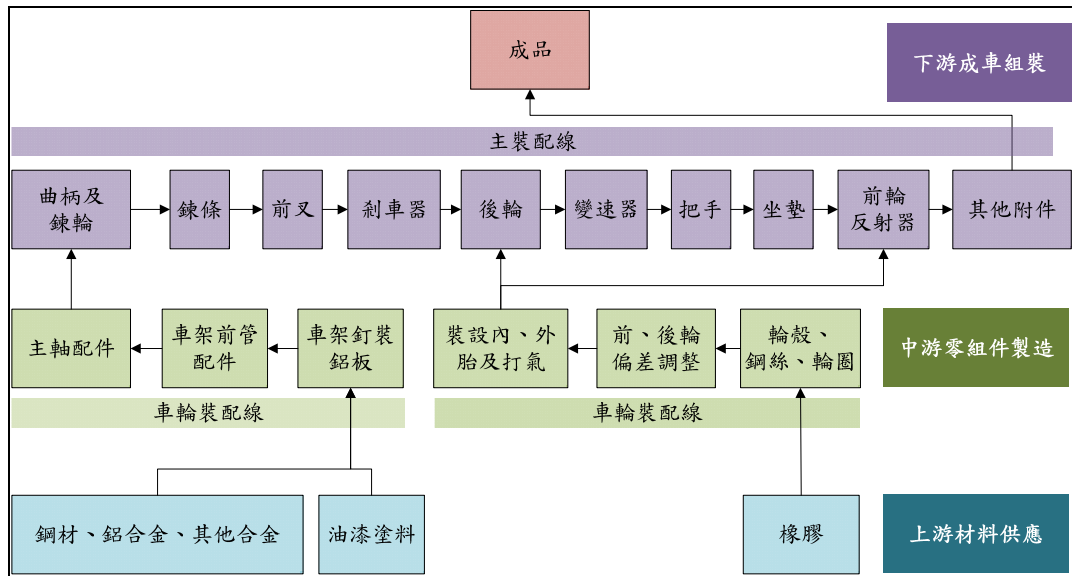


圖 6-17 自行車製造途程

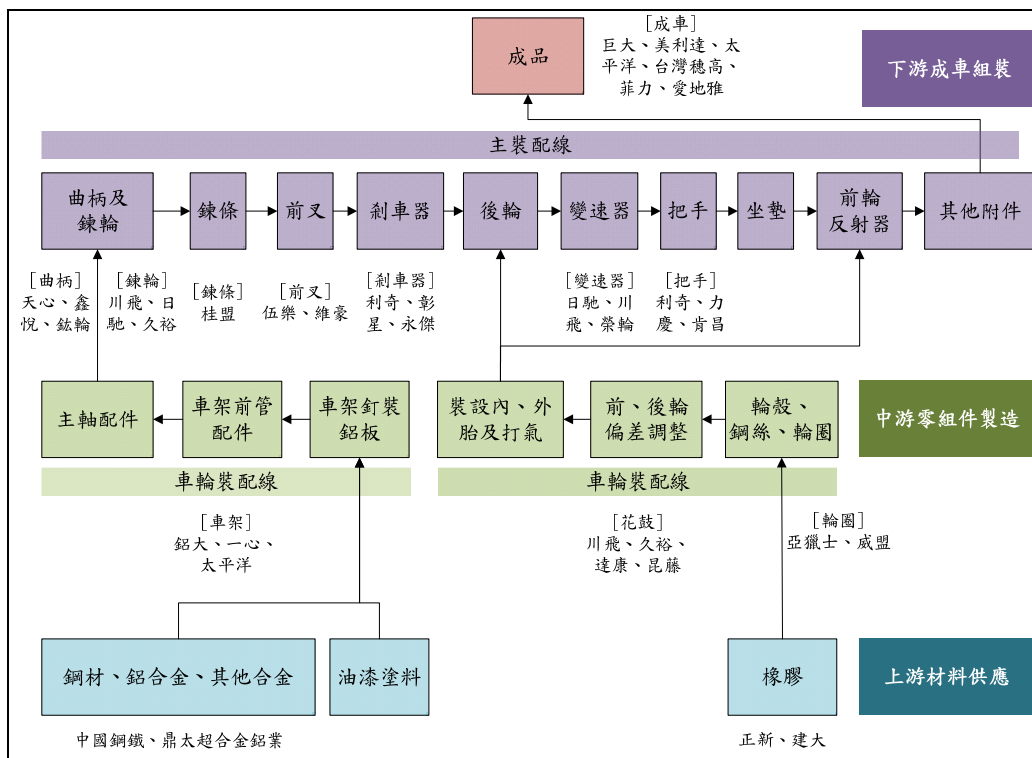


圖 6-18 供應鏈結構分析圖

(本研究整理)

2. 供應鏈結構分析

於第二步驟「供應鏈結構分析」中，本研究以欲進行分析之自行車成車為核心，分析其供應鏈上之供應端企業成員、加工製造端及需求端之企業成員，並探討各成員之對應半成品(產品)及成員所在地理位置以利後續進行物流運輸分析。其中案例廠商主要原料供應情形表整理如表 6-2 所示。

表 6-2 案例廠商主要原料供應情形表

主要原料			
項目	主要產品名稱	主要來源	供應情形
車架系統	車架、前叉、避震前叉	自行生產 國外進口 國內	良好
傳動系統	大齒盤、曲柄、鏈條、飛輪、變速器	國外進口 國內	良好
車輪系統	花鼓、輪胎、鋼絲、內外胎	國外進口 國內	良好
煞車系統	煞車器、煞車把手、煞車車線、把手豎管	國外進口 國內	良好
其他及配料	車鈴、前後燈	國內	良好

3. 供應鏈架構建立

以欲進行分析之自行車成車為中心，蒐集案例公司之「組織圖」及其「企業成員網路圖」，並以供應鏈參考模式(SCOR)為基礎，繪製出自行車產業之供應鏈架構圖「Thread Diagram」(如圖 6-19 所示)，以利了解 LCM Module 之現行供應鏈架構，並欲利用此供應鏈架構圖就各企業成員採取之運輸模式進行後續分析。

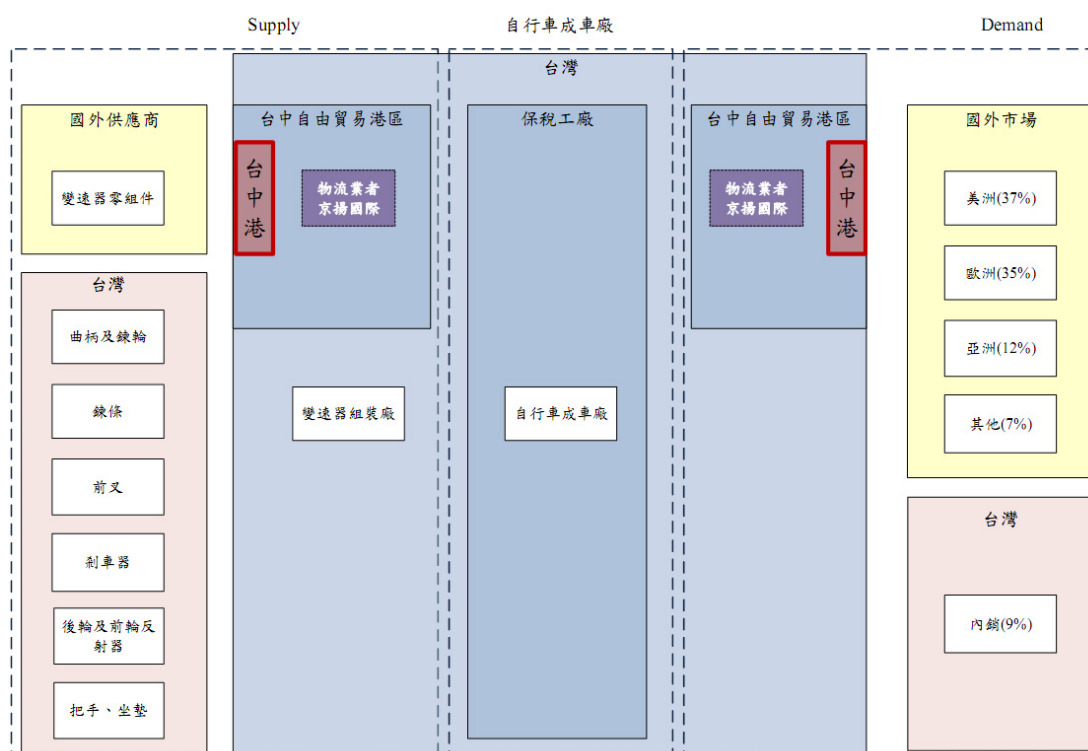


圖 6-19 自行車產業之供應鏈架構圖(本研究整理)

4. 供應鏈作業模式分析

完成供應鏈結構建立並繪製供應鏈架構圖後，即著手進行作業模式分析及建構，本步驟承接步驟三繪製出之自行車產業供應鏈架構為基礎，針對企業成員間之作業模式進行深入分析，並將其繪製出供應鏈作業模式分析圖。

於供應鏈作業模式分析圖中，針對每個企業成員得以了解其地理位置及企業間採取之運輸模式，藉此即可針對臺灣自由貿易港區之運用進行分析。而透過企業成員所在之地理位置，又得以針對該地區進行關務作業流程及稅務資訊之探討。

最後針對各企業成員之互動關係，並結合關務、稅務及實際物流運輸方式，進而針對整體供應鏈之運輸模式進行分析，期能藉此探討臺灣自由貿易港區之產業運用模式。

供應鏈作業模式分析及建立可分成以下三個步驟：

- (1) 企業成員地理位置分析：承接第二步驟蒐集之各企業成員地理位置，可判別該企業成員是否位於具有保稅功能之經濟特區內，並將其標示位於何經濟特區中，並針對該經濟特區，蒐集並整理以下兩類資訊：

- 1) 關務作業流程。

- 2) 稅務減免辦法。

由前一步驟得知案例公司之主要供應商分布遍及日本及臺灣，而位於臺灣之自行車成車廠為一保稅工廠。

而客戶端則遍及美洲、歐洲、亞洲、其他各國及滿足臺灣內需市場，若是將自行車成品銷往國外則不須課增值稅，採取「保稅進，保稅出」之作業方式；若是最終成品銷往臺灣國內滿足內需市場，則需補課關稅、貨物稅及營業稅。

對應產品運輸方式分析：針對各企業成員分析其對應產品之運輸方式，其中包含以下三個要點：

- 1) 是否使用第三方物流：
 - i. 使用第三方物流協助運輸。
 - ii. 由企業成員自行運輸。

- 2) 國內運輸：
 - i. 公路。
 - ii. 鐵路。
 - iii. 海運。
 - iv. 空運。

- 3) 跨國運輸：
 - i. 海運：
 - ii. 空運：

供應鏈作業模式建立：運用上述步驟所得之資訊，將其疊加至供應鏈架構圖，

繪製出自行車產業之供應鏈作業模式分析圖，如圖 6-20 所示。

5. 供應鏈決策模組分析

本研究於完成供應鏈作業模式建構後，將透過供應鏈作業模式圖，於後續階段結合各個模式之關務作業流程、稅務減免辦法及運輸方式進行各模式之差異比較分析，期能進一步探討現行供應鏈佈局之決策活動情境及現行採取之運作模式方式。

以下分別針對資訊流、金流與物料流層面進行說明：

(1) 針對資訊流：

- 1) 透過供應鏈作業模式分析圖，檢視各企業成員所在之經濟特區，並藉此分析其關務作業流程，了解其資訊內容、作業程序及其耗時。
- 2) 透過供應鏈作業模式分析圖了解企業成員面臨之關務作業流程後，分析各模式之關務作業流程差異，進而就企業成員現行採取之決策方式進行探討。

(2) 針對金流：

- 1) 透過供應鏈作業模式分析圖，檢視各企業成員所在之經濟特區，並藉此分析其稅務減免辦法，了解其稅收政策、優惠辦法及獎勵措施。
- 2) 透過供應鏈作業模式分析圖了解企業成員使用之稅務減免辦法後，分析各模式之稅務減免差異，進而就企業成員現行採取之決策方式進行探討。

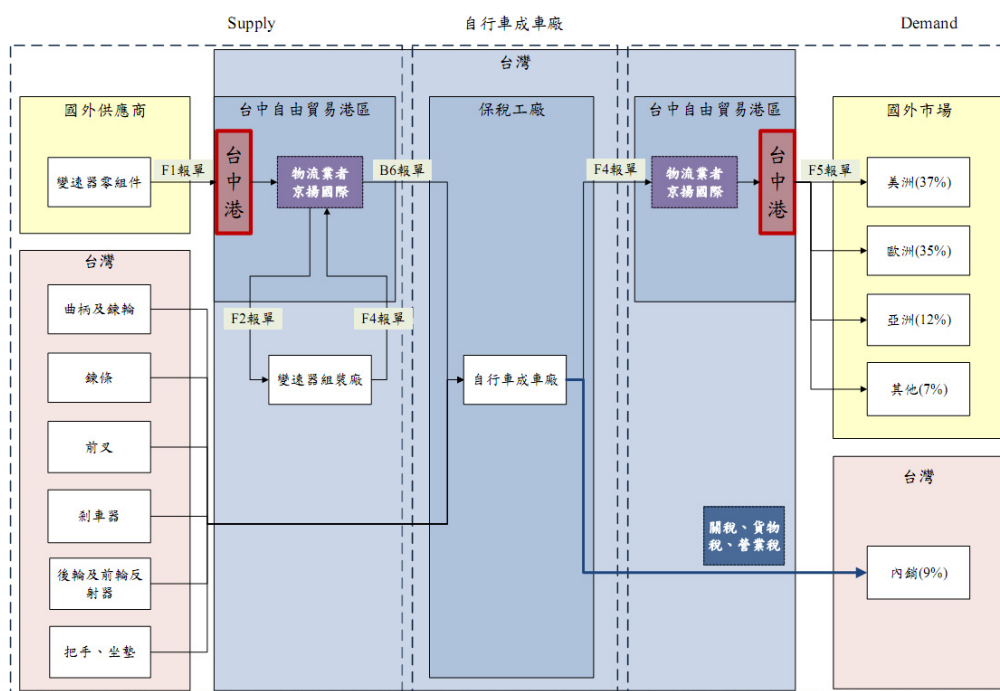


圖 6-20 自行車產業之供應鏈作業模式分析圖

(本研究整理)

(3)針對物料流：

- 1) 透過供應鏈作業模式分析圖，檢視各企業成員所使用之運輸模式，並藉此分析其運輸時間及運輸成本。
- 2) 透過供應鏈作業模式分析圖了解企業成員使用之運輸方式後，分析各模式運輸時間及運輸成本之差異，進而就企業成員現行採取之決策方式進行探討。

(4)結合資訊流、金流及物料流：

結合上述三步驟進行之分析，比較各模式之成本項目(時間成本及金錢成本)，進而探討現行決策方式之優缺點，並期能藉此提出提升效益之臺灣自由貿易港區運用模式。

由本研究繪製出之圖 6-20 自行車產業之供應鏈作業模式圖中可得知，自行車產業之關鍵零組件：變速器零組件多由日本供應商進口，使用 F1 報單透過物流業者輸入臺中自由貿易港區，而物流業者再透過「委託加工」之方式以 F2 報單將變速器零組件輸往臺灣境內課稅區進行保稅加工，組裝完成後變為變速器成品。

完成委託加工後，物流業者再透過 F4 報單將變速器成品運回臺中自由貿易港區，並經由 B6 報單將變速器成品，運至位於臺中自貿港區外之自行車成車保稅工廠，協同其他自行車零組件進行成品之組裝加工。

完成成車後，銷售端可分為輸往國外及臺灣國內兩種模式：

- 1) 自行車成品透過 F4 報單進入自由貿易港區，再經由 F5 報單輸出國外完成「保稅進、保稅出」之自由貿易港區運用模式。
- 2) 自行車成品直接由保稅工廠輸往國內，滿足內需市場則須課徵關稅、貨物稅及營業稅。

透過此委託加工模式，臺中自行車案例之採購前置時間由 45 天降低為 3~7 天，大幅降低其時間成本。

6. 4 產業案例探討

1. A 物流公司訪談

(1) 產業進駐自由貿易港區之限制

製造業進駐自貿港區，需要先到當地市政府申請自由貿易港區工廠用地，方可以在港區中進行作業。基隆港區占地 71 公頃，A 公司已申請工廠用地於基隆港只承租 6.6 公頃，因此 A 公司提出基隆自貿港區較不適合大型的製造工廠進駐，例如自行車相關產業目前尚未進駐基隆港。相較於物流業進駐之可行性較高，舉例來說：物流業從國外進口大桶裝清潔劑，利用自由貿易港區的條件進行委託加工，將其分包裝，則自由貿易港區做為前店，再運至內湖工廠(後廠)進行委託加

工，分成小瓶裝，再送回 A 公司進行出口，在過程中皆為保稅。除了自貿港區地理位置上的不足外，另外企業考量是否進入自貿港區的原因為臺灣自由貿易港區主管單位雖然是交通部，但有其他機關也需要進行會審(例如：其他單位進行檢疫、海關...)，導致主管單位和真正會幫業者進行加值或真正推動業務的單位造成脫節。

對於 A 公司而言，該個案兩岸小三通之運量很大且佔業績將近 10%，而海關對於兩岸小三通的貨物每批必定驗貨及審核，個案廠商認為審核過於嚴格(例如：貨櫃內貨物件數沒有容許之誤差)，而且申請手續非常繁複，導致廠商相對沒有意願申請。在有些自由貿易港區申請的案例中有多個會審單位，廠商常在不同的會審單位遭遇到各種問題或狀況。例如：申請到自由貿易港區外之廠商進行「委託加工」的申請，其中審查的標準模糊，會審單位因為顧忌「圖利廠商」的指控，常會傾向不通過廠商之申請。對業者來說，自由貿易港區「委託加工」申請的手續非常繁複，並且難以有明確管道獲知其標準作業程序，導致申請廠商無法得知應該如何著手，且承辦單位間權責沒有清楚定義，故部分程序的負責單位難以確認；在會審單位簽核的部分，申請核判定的基準不明確，且會審申請時無明確規範，故作業流程的透明化低，使業者難以得知貨物通關之進度。

目前自由貿易港區的業務推廣是屬於交通部的關鍵績效指標(Key Performance Index, KPI)，個案業者認為應可考慮將自由貿易港區的推廣亦列入會審單位的 KPI 之一，使得跨部會單位可以同心推動自由貿易港區的推廣，摒除各部會的本位主義，僅關心自身的 KPI，不以整體國家經濟著眼之情形。案例廠商舉例：海關的 KPI 若僅為稅收，若鼓勵審核通過自由貿易港區的申請，只會單方提升交通部的 KPI，海關不僅沒有受益，反而會造成其稅收(本身的 KPI)降低，並且還可能需要承擔瀆職、圖利廠商...等的風險。

(2) 產業進駐自由貿易港區之機會

A 公司認為可行的營運模式有兩種：第一種為部分臺商在大陸設廠，因對美國的銷量太大，導致臺商被課反傾銷稅，因此企業希望將部分的产品生產量移到臺灣進行加值的動作，便可以規避反傾銷稅，若產品加值超過 35%則又可得到 MIT 標誌為產品加值。(但該個案遇到的主要問題為申請的時間過於冗長且程序過於繁瑣，導致廠商還未完成申請就不願意再繼續，而且該廠商也已經運用其他管道解決反傾銷稅之問題。)

第二種乃是企業希望透過自貿港區可以進行「委託加工」來幫忙傳統產業，也就是說透過自由貿易港區或是利用「前店後廠」之精神，進行無法在自由貿易港區處理的製造作業，加工完成時再運至自由貿易港區出口，便可做到在臺灣加值和增加傳統產業的就業機會，甚至可增加運輸業者的業務量。委託加工進行裝配製造的產業比較少，可能怕衍生走私或掉包零件的問題發生，例如：東立物流汽車大燈組裝遭到海關糾正的案例。

另一成功的個案為某一臺商在大陸的營運模式：臺商(製造商)與外商皆在大陸設廠，但在大陸不能做內貿，因此對於大陸的客戶，之前是透過香港(稱香港

一日遊)賣給大陸(廈門)客戶，而現在則是透過 A 公司運用臺灣自由貿易港區進行轉運，再賣回到大陸。

2. B 物流公司訪談

(1) 產業進駐自由貿易港區之限制

案例公司提出由於臺灣自由貿易港區物流作業牽涉之會審單位繁多，因此各機關之想法及意見也分歧，(各會審單位包含：海關、農委會、檢疫署...等)，造成企業運用上之不便，因此會審單位造成的不便與申請時程冗長，常成爲企業不進駐自由貿易港區之主因之一。

此外，會審單位爲避免企業不按照規範進行加工，因而訂立相對嚴格之規定及審查條件，例如：國際規範產品若要使用 MIT 標章，產品之加值作業必須有 35%以上於臺灣進行加工製造。爲避免企業不依循此規範進行生產，便訂立產品需從自貿港區運至科學園區後才可出口之規範，就廠商之觀點明顯造成物流作業之不便及浪費。

目前廠商能夠透過自由貿易港區進行保稅之組裝作業，但是由於現階段法令規定之申請審查之條件較多，目前並未廣泛被利用，因此現仍在修法當中。案例公司亦提及，現階段多數產業仍採取：臺灣加工製造組裝成品後，再將成品輸出至國外，但是在廠商未能善用自由貿易港區之情況下，創造價值較低；期待政府有效率之進行會審單位之統整與形成共識，廠商方能善用自由貿易港區。

(2) 產業進駐自由貿易港區之機會

就案例公司之觀點，自貿港區可進行深層加工、製造等加值製程，並透過統籌零件之方式，降低前置時間以提高效率及競爭力，例如：汽車及自行車之加工及組裝，由於其零組件多從日本來，透過物流業者統籌零件之方式使得前置時間降至七天或三天內，國內自行車產業 A-team 即爲一優良案例。此外，某些日本產業想經由臺灣與大陸連接，因此臺灣自貿港區亦可從整合國外產業及資源應用之方式著手。

3. C 物流公司訪談

(1) 產業進駐自由貿易港區之限制

許多高科技產業不使用自由貿易港區而使用科學園區取得保稅功能，因爲在科學園區可獲得其他較吸引高科技產業之優惠，例如：水電的優惠，因此就高科技業之角度可以節省較多之成本。

而對於中部的工具機業者來說，因爲已經產生產業供應鏈的群聚效應，因此若要遷移至自由貿易港區，則會使得遷移的成本太過龐大；但若只有工廠遷移，又會與其餘的協力廠商距離增加，勢必增加運輸成本；以臺北港及基隆港來說，則因爲與住宅地區較遠，對於工廠人員之上下班有某種程度的不便(例如：員工不願意到太遠得地方工作)。因此就業者之觀點而言，物流業是最適合在自由貿

易港區幫企業的供應鏈進行加值之產業類別。

但是對於物流業者來說，爭取客戶不容易，因此爭取到客戶後申請的程序要快速且便利，才能夠吸引更多的客戶。以高雄港來說，若照目前的作業，物流只是進行倉儲的管理、在自由貿易港區的輸入、出動作管理、存放…等，是浪費自由貿易港區的機制。

由於自由貿易港區所制定的法規、管理辦法以及章程管理程序太過於繁瑣，比 40 年前其餘地區的法規還要封閉(例如：高雄加工出口區)，沒有境內關外的精神，使許多加工出口業或是產業不願進入自由貿易港區，而這個問題則會導致自由貿易港區的吸引力、誘惑力不夠。此外，既然自由貿易港區成立之主要精神為「境內關外」，案例公司認為會審單位不應過於干涉，除非是有人檢舉此區有違法或是立即危險之事，會審單位才需進入干涉。目前因為會審單位(例如：海關)對於自貿港區之管理辦法採取較於保守、嚴格檢視法條之方式，使得大多廠商卻步，不敢來臺進行委外加工，若臺灣的自由貿易港區沒如此保守，廠商便能更有創意的運用自由貿易港區。

另外，案例公司亦提及委託加工申請需要會審的單位太多之情形，會審單位包含工業局、國貿局、海關、航港局等，雖然主要是由海關(保稅工廠的標準)以及工業局(合格的工廠)審查決定，但核准的時間過長，因此許多廠商還未完成申請審查，就不願意再進行下去，且其他原先有意願之廠商會以此為戒，不願意來臺灣自貿港區申請委託加工。除了前面提及之申請需要會審的單位太多，案例公司亦提出各會審單位對於績效管理制度(特別是 KPI)的設計太過簡化，例如：海關之 KPI 訂立著重於稅收，未針對其餘面向進行設計(例：就業機會、GDP)，使得海關僅著重於爭取增加稅收金額。針對此部分，案例公司建議修法由經建會統籌交通部、海關及相關會審單位配合自貿港區發展，修改績效管理制度與相關申請及審查辦法，放寬核准條件。

反觀大陸也有這種保稅機制(保稅港區)，但兩岸在保稅作業上是競爭比合作多，無論物流或是港口集散，世界大的物流公司皆考量在大陸或臺灣設點，所以在爭取世界知名物流公司及客戶設點進駐之競爭，其實相當顯著。

(2) 產業進駐自由貿易港區之機會

比起高科技產業傳統產業更適合進入自由貿易港區，因為高科技產業在科園可以享受到許多優惠，且自貿港區之腹地相對較小，難以將高科技產業整體移入，故傳統產業較有機會進入自由貿易港區，因此自貿港區可朝著支持我國傳統產業之方向進行。對於物流業者幫製造業利用自貿港區進行加值之較佳方式為「委託加工」，故利用委託加工來帶動傳統產業為一可行之機會。

在自由貿易港區中，需保留臺灣的真正核心產品、關鍵技術及製造關鍵零組件，較花費人力或是基礎的半成品在國外製造，待半成品完成後再運至臺灣加上關鍵零組件完成組裝逕行出口(例如：眼鏡的鏡片在臺灣製造，鏡框、鏡架在國外製造運至臺灣組裝；自行車的高價零組件在臺灣製造，其他部分在國外製造)。

此外，若要發展委託加工，則需使得海外申請委託加工，只要一個主管機關審核即可，不要通過太多單位參與會審，容易會造成時程上的延遲。若產品需要 MIT 標誌，則對於產品進行評估，若通過則給予認證，不需要一開始就規定必須符合 MIT 之前提。案例公司提出，若海關擔心業者利用自由貿易港區逃漏稅，則要比對輸出、入自由貿易港區的報單的東西是否一致，若不同再予以懲罰。可以給濫用自貿港區保稅機制之廠商重罰，但不須因為質疑有逃漏稅「可能」之廠商，就遍尋不通過之理由使申請無法通過。

另外，可以由臺灣港務公司來帶領臺灣幾家物流公司共同集資投資，在具有官資背景的加持，希望可以強化和對岸監管單位或廠商之溝通，並對於在大陸佈局臺商較具有號召力，針對此模式可以先選擇一些港口進行試點，同時也允許對岸的官方色彩的物流公司來臺設點，進行彼此駐點，如此便能增加港口吞吐量，並藉由此方案了解對岸的意願或可行性。如此一來亦能提供在大陸之臺商一個可靠、安全、有保障且具有臺資背景之公司進行物流作業，此舉或許能帶動臺灣的廠商或是物流公司，並且增加傳統產業產品回流臺灣進行委託加工的可行性。

6.5 小結

於第 6.1 節，本研究運用 SCOR 模式為基礎建立適用於產業供應鏈分析之基本架構與方法，並於第 6.2 節及第 6.3 節進行光電產業及自行車產業兩個代表性產業之案例探討，接著於第 6.4 節透過與物流業者訪談之方式，運用案例探討產業進駐自由貿易港區之機會與限制。

從臺灣產業的角度來看，經由產業訪談結果業者指出，產業進駐自貿港區之阻礙主要在於會審單位並非單一單位，物流作業牽涉之會審單位過多，各會審單位審查作業繁複且審查條件不明確，導致自由貿易港區委託加工申請審查通過基準模糊，因此就廠商之角度而言，會審單位過多及會審查驗之程序繁複便成為企業不進駐自由貿易港區之主因。

若需利用自由貿易港區之功能，前提在於業者本身不需對其營運現況作過多改變，而能享有自貿港區之便利。自由貿易港區因法令以及腹地大小限制，使得製造業進駐不易，在此情況之下，不需要具備完整製造系統之物流業者便成為適合進入自貿港區之產業。經由本研究所訪談之數家物流業者指出，物流業者對於自貿港區之利用最大優勢在於其免稅機制，並從中利用委託加工模式為物流業者、鄰近自貿港區外之傳統產業的供應鏈及自貿港區本身進行加值。

第七章 海西與臺灣自由貿易港區保稅 作業發展策略與分析

本研究以臺灣的基隆、臺中、高雄以及海西的福州、廈門各港，分別考慮港口、關務、稅務三方面，採文獻分析法與 SWOT 分析法(Analysis of Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats；SWOT Analysis)進行分析探討。

7.1 SWOT 策略分析法之探討

7.1.1 SWOT 分析法的內涵與特性

SWOT 分析法應用層面極廣，其清楚明確的分析方式，使得過去許多學者於探討環境經營或競爭時，初步多會採用宏觀角度的 SWOT 分析模式以釐清研究對象於現實狀況下之情勢。SWOT 分析法，為 Andrews 於 1965 年以企業經營策略必須適應環境之變化與企業組織結構必須跟隨策略之改變，所加以提出之特殊分析模式。SWOT 分析法主要依據構成策略之四要素，在充份考慮企業內外部環境及制定策略之影響後，有系統的加以評估企業內部環境之優勢(Strengths)、弱勢(Weaknesses)與企業外部環境的機會(Opportunities)、威脅(Threats)。其最終之目的，為取得被探討對象共同之集合以釐清被探討者整體之內、外部環境情勢，進而加以構思其應有之整體策略。

SWOT 之定義如下：

1. 優勢(Strengths)：組織或個體與競爭者相較，其本身所擁有之長處與專才。
2. 弱勢(Weaknesses)：組織或個體與競爭者相較，其本身所缺乏資源與能力。
3. 機會(Opportunities)：外部環境或趨勢所提供未來最適合發展之機會。
4. 威脅(Threats)：外部環境或趨勢存在未來生存之威脅、妨礙或壓力等因素。

7.1.2 SWOT 分析法的執行步驟

本研究 SWOT 分析法執行步驟，依照(高雄港在亞太地區轉運競爭力之研究，邱俊唐，2007)的架構，並配合本研究針對港、關、稅務之探討進行修正後，共分為五個執行步驟，說明如下：

1.資料蒐集

針對海西保稅港區及臺灣自貿港區及關務、稅務相關法規進行資料蒐集，如本研究第三、第四章所示。

2.SWOT 分析文獻蒐集與整理

確認研究海西保稅區及臺灣自貿港區之 SWOT 分析相關文獻，並參考其對於內外部環境條件分析所考慮之影響因子，如地理區位、硬體設施、政治規劃、港區資源等等，並整理於 7.2.1、7.3.1 小節。

3.因子選取

從港口、關務、稅務三個面向，分別對海西保稅港區及臺灣自貿港區進行內外部環境條件之影響因子選取，並整理於 7.2.2、7.3.2 小節。

4.海西港區與臺灣港區個別之 SWOT

以步驟 3 所選取之影響因子來針對海西港區及臺灣港區分別進行 SWOT 分析於 7.2.2 和 7.3.2。

5.海西臺灣比較分析

評估出臺灣海西兩方面的優劣勢後，挑出海西臺灣兩邊港區中較為重要的因子，並於 7.4 小節進行綜合性的比較分析。

以上為本研究之研究步驟，接下來依照 SWOT 分析之特性，本研究擬於 7.2 以及 7.3 小節，先分別從臺灣自由貿易港區與海西經濟區來進行個別的 SWOT 分析，再於 6.4 小節進行雙方的差異性 SWOT 分析。

在 7.2 及 7.3 小節的部分，本研究分別蒐集臺灣與海西 SWOT 分析之相關文獻，並從中挑選取出適合四個層面的分析因子，並根據本研究前述章節蒐集整理之港埠硬體設施、航線與關稅制度的資料，來做出臺灣與海西個別的 SWOT 分析。在 7.4 小節中，本研究將再從雙方個別的 SWOT 分析來選出共同考慮的因子，進而從比較臺灣與海西差異性的 SWOT 分析中，找出雙方於未來進行產業對接時，臺灣港口所具備的客觀條件。

7.2 海西保稅港區進行 SWOT 分析

7.2.1 海西港口 SWOT 分析法的因子選取

本小節蒐集海西保稅港區及 SWOT 因子選取之相關文獻，並根據其中較有代表性的八篇來進行因子的選取，並整理出因子如下表 7-1：

表 7-1 本研究整理應用於海西港口的 SWOT 分析因子

論文 因子	黃俏梅 2009	黃建設 2008	葉菁倩 2012	康文慶 2010	林珊仟 2011	羅凱 2010	蔣長兵 2010	鄭荔強 2010
地理區位優劣	O	O	O	O	O	O	O	O
航線以及航點數	O	O	X	O	O	X	X	O
進出口貨櫃數	O	X	X	O	O	X	O	O
聯外運輸系統	O	O	X	O	O	O	O	O
碼頭數目	O	O	O	X	O	X	X	O
人才管理經驗	O	O	X	O	X	O	O	O
港區腹地大小	X	O	X	O	O	O	O	O
航港資訊化程度	X	O	X	O	O	O	O	O
海關查驗程度	X	O	O	O	X	O	O	O
政治因素	O	O	O	O	O	O	O	O
相關法令規章	X	O	X	O	X	O	O	O
裝卸機具	O	X	X	X	O	X	O	O
貨櫃基地搬運能力	X	X	X	O	O	X	X	O

(O：該文獻認可之因子；X：未獲該文獻認可之因子)

以至少五篇文獻認可的標準進行篩選，故裝卸機具和貨櫃貨運搬運能力兩項所獲得的認可篇數不足，因此本研究於後續的 SWOT 分析中納入。

7.2.2 海西保稅港區各港 SWOT 分析結果

本研究接著針對海西地區的廈門跟福州兩大保稅港區來依序進行 SWOT 分析如下：

1.廈門部分

SWOT	分析內容
優勢分析 (Strengths)	<p>S1.優越的自然條件(地理區位優劣) 廈門港地處東北亞和東南亞的海上交通要衝，從自然條件和地理條件來看，廈門港具備國際中轉港的條件。廈門港有其優越的建港條件。 [黃俏梅,2009;黃建設,2008;葉菁倩,2012;康文慶,2010;林珊仟,2011]</p> <p>S2.港口管理制度不斷改革(人才管理經驗) 管理體制進行重大改革，實行政企分設，推動港口企業資本結構，最大限度發揮港口企業集團規模化、專業化、聯合化的整體優勢，增強市場競爭力。 [黃俏梅,2009;黃建設,2008;葉菁倩,2012;康文慶,2010]</p> <p>S3.政策優勢(政治因素) 廈門港海滄保稅港區的批准和建成，使之成為大陸目前開放程次最高、政策最優惠功能最齊全的海關特殊監管區域之一。 [黃建設,2008;葉菁倩,2012;林珊仟,2011]</p>

	<p>S4.稅務優惠(稅務相關法令規章) 廈門海滄保稅港區提出生產所需進境的機器、設備、模具及其維修用零配件、行政用辦公用品，予以免稅。</p> <p>S5.關務優惠(關務因子) 從保稅港區運往境外的貨物免徵出口關稅。區內生產企業在國內採購用於生產出口產品的清單列明的原材料，進區時免收出口關稅。</p>
<p>弱勢分析 (Weaknesses)</p>	<p>W1.腹地不足,經濟規模小(港區腹地大小) 廈門屬於海灣型城市，城市規模較小，受交通條件的影響，廈門港腹地受到限制。 <small>[黃俏梅,2009;黃建設,2008;康文慶,2010;林珊仟,2011]</small></p> <p>W2.聯外運輸不夠完善(聯外運輸系統) 交通運輸體系亟需完善港區的公路與全國公路網銜接不夠緊湊。運輸能力的不足限制了廈門經濟腹地的陸向和海向延伸，限制了區域內的物流配送效率。 <small>[黃俏梅,2009;黃建設,2008;康文慶,2010;林珊仟,2011]</small></p> <p>W3.港口基礎設施不足(碼頭數目、裝卸機具) 目前廈門港仍然存在著綜合基礎設施建設投入不足，物流資訊化水準不高，綜合運輸體系效能不高等問題。廈門港存在港區面積小、陸運運輸不足的問題 <small>[黃建設,2008;葉菁倩,2012;康文慶,2010;林珊仟,2011]</small></p> <p>W4.航港資訊能力不足(航港資訊化程度) 加快先進適用資訊技術在物流領域的應用，推動三大港口物流作業的資訊化和自動化，提高港口作業的自動化程度和港口作業效率。 <small>[黃建設,2008;葉菁倩,2012;康文慶,2010;林珊仟,2011]</small></p> <p>W5.人才儲備不足(人才管理經驗) 政府對於培養物流人才，，導致港口管理方面較為遲緩並且有管理上面的一些問題存在，導致港口管理上效率問題。 <small>[葉菁倩,2012;康文慶,2010;林珊仟,2011]</small></p> <p>W6.遠洋航線密度小(航線及航點數) 廈門港共開闢貨櫃輪航線114 條，其中遠洋幹線35 條，占30.7 %，與上海港、深圳港、寧波—舟山港等港口相比，班輪航線數量較少，遠洋航班密度較低。</p> <p>W7.紙本化通關方式(相關法令規章) 目前大陸僅AEO優質企業提供電子化通關，其餘仍屬紙本通關，人事成本較高，所須時間也較長。</p> <p>W8. 查驗比例高(海關查驗程度) 大陸貨物進出保稅港區除AEO優質企業能採重點審核，其餘廠商均須查驗。</p>
<p>機會分析 (Opportunities)</p>	<p>O1.海峽兩岸實現三通(相關法令規章) 2008 年 11 月 4 日，海峽兩岸空運、海運、郵政及食品安全協議的簽署宣佈海峽兩岸最終實現“三通”。 <small>[黃俏梅,2009;葉菁倩,2012;林珊仟,2011]</small></p> <p>O2.發揮區港聯動的組合優勢(政治因素) 實施“以港興區”戰略，臨港工業開發區主動承接港口的輻射，利用港口優勢做好臨港工業佈局和功能銜接規劃。 <small>[黃俏梅,2009;黃建設,2008;康文慶,2010;林珊仟,2011]</small></p> <p>O3. 兩岸AEO相互承認(相關法令規章)</p>

	未來兩岸簽署AEO(Authorized Economic Operator)相互承認協議，促使在我國獲得優質企業認證之業者，在完成相互承認之其他國家亦可比照該國AEO享有同等優惠。
威脅分析 (Threats)	<p>T1.全世界的經濟競爭 世界經濟進一步萎縮的威脅始發於美國的次貸危機引發了世界金融危機，繼而進一步影響各國的實體經濟，使得世界經濟增速放緩。</p> <p>[黃侑梅,2009;葉菁倩,2012;林珊仟,2011]</p> <p>T2.周邊港口競爭 廈門港地處長三角經濟圈和珠三角經濟圈之間。北有實力雄厚的以上海港為代表的長江三角洲港群。南有快速發展以深圳為代表的珠江三角洲港口群。</p> <p>[黃侑梅,2009;黃建設,2008;康文慶,2010;林珊仟,2011]</p>

2.福州部分

SWOT	分析內容
優勢分析 (Strengths)	<p>S1.海西核心(地理區位優劣) 福州市提出了新思維，抓好港口與產空間的佈局，依託港口的建設和發展，把港口作為城市產業結構發展的核心紐帶來加以利用。</p> <p>[康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>S2.龐大腹地之優勢(地理區位優劣) 福建背後廣闊的大陸經濟腹地為對外貨物貿易提供了巨大的潛在市場。</p> <p>[康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>S3.區域合作已成趨勢(地理區位優劣) 大陸港口優勢凸顯，由此，將會有更多的臺商傾向於大陸港口，將其作為商品貨物的集散分銷樞紐。</p> <p>[康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>S4.保稅港區的效益(政治因素) 保稅港區對於地區經濟效應和腹地的輻射效應十分明顯，行之已久的貿易往來都會使福州保稅港區在對臺貿易中取得先機。</p> <p>[康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010]</p> <p>S5.稅務優惠(稅務相關法令規章) 企業進口自用機器設備，合理數量的辦公設備，免徵進口關稅和進口環節增值稅、消費稅，加工出口產品所需的原材料、零部件、包裝物等均免稅。</p>
弱勢分析 (Weaknesses)	<p>W1.人力資源不足(人才管理經驗) 由於缺少物流方面的管理人才，物流企業經營管理水準較低，物流服務品質有待進一步提高，對於這方面的人才培養不夠規範化。</p> <p>[康文慶,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>W2.現代物流法制環境不夠完善(相關法令規章) 多頭管理多階段管理的體制下：部門、利益均制，現行政策法規數量雖多，但相互之間存在矛盾，且難以協調發展現代物流業所需的產業政策。</p> <p>[康文慶,2010;羅凱,2010;鄭荔強,2010]</p>

	<p>W3.港口基礎設施不足(碼頭數目、裝卸機具) 港口設施佈局分散，大型深水泊位數少，貨櫃泊位不足，港口發展存在結構性的不合理。裝卸設備是否能夠滿足作業要求在一定程度上決定了一個港口的等級。 [康文慶,2010;羅凱,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>W4.航港資訊能力不足(航港資訊化程度) 資訊的快速整合、傳播等才能促使體系的不斷完善。因為對高科技的應用不夠，使得內部的資訊和網路系統等不夠發達。 [康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>W5.紙本化通關方式(相關法令規章) 目前大陸僅AEO優質企業提供電子化通關，其餘仍屬紙本通關，人事成本較高，所須時間也較長。</p> <p>W6.查驗比例高(海關查驗程度) 大陸貨物進出保稅港區除AEO優質企業能採重點審核，其餘廠商均須查驗。</p>
<p>機會分析 (Opportunities)</p>	<p>O1.政府支持(政治因素) 還有由國家發改委、交通部聯合批准的福建港“十二五”建設規劃，明確提出福州、廈門等港的專業貨櫃、煤炭接卸等參與全國沿海港口佈局分工。 [康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010]</p> <p>O2.大三通(政治因素) 海協會與海基會簽署了四項相關協定。兩岸三通後，閩臺地緣上的區位優勢，將帶動福建港口的物流量。通過貨運量的增加勢必促進該港口的發展。 [康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>O3.以合作機制進行業務對街(相關法令規章) 從競合的角度來看，福州保稅港和臺灣自由貿易港區之間必然會存在競爭，但建立有效的合作機制更有利於雙方在競爭中獲得雙贏。 [康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>O4.兩岸AEO相互承認(相關法令規章) 未來兩岸簽署AEO相互承認協議，促使在我國獲得優質企業認證之業者，在完成相互承認之其他國家亦可比照該國AEO享有同等優惠。</p>
<p>威脅分析 (Threats)</p>	<p>T1.區位優勢淡化(地理區位優劣) 近年來，臺灣和大陸的長三角、珠三角地區的貿易日趨頻繁，已經趕超海西區域，其南下北上、西進的貿易走向使得福州保稅港擁有的區位優勢逐漸淡化。 [羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>T2.自身發展落後 (進出口貨櫃數、碼頭數目、裝卸機具) 既有的基礎設施規模不夠大，航道和泊位水深等的限制貨櫃輸送量與著名港相比有很大的差距。 [康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p> <p>T3.競爭對手的實力強大 兩岸直航後，福建原有的區位優勢將受到明顯挑戰。高雄港的實力較強，是世界十大貨櫃港之一。與之相比，福州港由於起步較晚等因素，其發展水準，現代化水準都呈現出了不足。 [康文慶,2010;羅凱,2010;蔣長兵,2010;鄭荔強,2010]</p>

7.2.3 海西保稅港區整體 SWOT 分析結果

根據 7.2.2 小節的兩大保稅港區 SWOT 分析，我們整理出海西保稅港區的整體性分析，以便後續章節中與臺灣自由貿易港區進行比較性分析如下。

SWOT	分析內容
優勢分析 (Strengths)	<p>S1. 龐大腹地之優勢(地理區位優劣) 福建背後廣闊的大陸經濟腹地為對外貨物貿易提供了巨大的潛在市場。</p> <p>S2. 區域合作已成趨勢(地理區位優劣) 大陸港口優勢凸顯，由此，將會有更多的臺商傾向於大陸港口，將其作為商品貨物的集散分銷樞紐。</p> <p>S3. 港口管理制度不斷改革(人才管理經驗) 管理體制進行重大改革，實行政企分設，推動港口企業資本結構，最大限度發揮港口企業集團規模化、專業化、聯合化的整體優勢，增強市場競爭力。</p> <p>S4. 保稅港區的效益(政治因素) 保稅港區對於地區經濟效應和腹地的輻射效應十分明顯，行之已久的貿易往來都會使福州保稅港區在對臺貿易中取得先機。</p> <p>S5. 勞工薪資(人才管理經驗) 大陸勞工薪資較低，吸引勞力密集廠商進駐</p>
弱勢分析 (Weaknesses)	<p>W1. 人力資源不足(人才管理經驗) 由於缺少物流方面的管理人才，物流企業經營管理水準較低，物流服務品質有待進一步提高，對於這方面的人才培養不夠規範化。</p> <p>W2. 港口基礎設施不足(碼頭數目、裝卸機具) 港口設施佈局分散，大型深水泊位數少，貨櫃泊位不足，港口發展存在結構性的不合理。裝卸設備是否能夠滿足作業要求在一定程度上決定了一個港口的等級。</p> <p>W3. 航港資訊能力不足(航港資訊化程度) 資訊的快速整合、傳播等才能促使體系的不斷完善。因為對高科技的應用不夠，使得內部的資訊和網路系統等不夠發達。</p> <p>W4. 班輪航線航班密度小(航線及航點數) 廈門港、福州港開闢貨櫃輪遠洋班次較少，與上海港、深圳港、寧波一舟山港等港口相比，遠洋幹線航班密度較低。</p> <p>W5. 聯外運輸不夠完善(聯外運輸系統) 交通運輸體系亟需完善港區的公路與全國公路網銜接不夠緊湊。運輸能力的不足限制了福建經濟腹地的陸向和海向延伸，限制了區域內的物流配送效率。</p>

	<p>W6.紙本化通關方式(相關法令規章) 目前大陸僅AEO優質企業提供電子化通關，其餘仍屬紙本通關，人事成本較高，所須時間也較長。</p> <p>W7. 查驗比例高(海關查驗程度) 大陸貨物進出保稅港區除AEO優質企業能採重點審核，其餘廠商均須查驗。</p>
<p>機會分析 (Opportunities)</p>	<p>O1.政府支持(政治因素) 還有由國家發改委、交通部聯合批准的福建港“十二五”建設規劃，明確提出福州、廈門等港的專業貨櫃、煤炭接卸等參與全國沿海港口佈局分工</p> <p>O2. 大三通(政治因素) 海協會與海基會簽署了四項相關協定。兩岸三通後，閩臺地緣上的區位優勢，將帶動福建港口的物流量。通過貨運量的增加勢必促進該港口的發展。</p> <p>O3. 以合作機制進行業務對街(相關法令規章) 從競合的角度來看，福州保稅港和臺灣自由貿易港區之間必然會存在競爭，但建立有效的合作機制更有利於雙方在競爭中獲得雙贏。</p> <p>O4.發揮區港聯動的組合優勢(政治因素) 實施“以港興區”戰略，臨港工業開發區主動承接港口的輻射，利用港口優勢做好臨港工業佈局和功能銜接規劃。</p> <p>O5. 兩岸AEO相互承認(相關法令規章) 未來兩岸簽署 AEO 相互承認協議，促使在我國獲得優質企業認證之業者，在完成相互承認之其他國家亦可比照該國 AEO 享有同等優惠。</p> <p>O6.腹地更加拓展(腹地產業) 福建省實施“東出西進”戰略，建設以四大港口為起點和終點的高速公路，打通這些港口通向內陸省份的集疏運通道，將中國的路網建立起來，拓展更多腹地</p> <p>O7.產業連結(腹地產業) 福建省將打造以福州、廈門為中心，以電子資訊、機械裝備、石油化工為主導產業的海峽西岸製造業核心基地，形成臨海產業帶，著力發展汽車、造船、機械裝備等重化工產業。</p>
<p>威脅分析 (Threats)</p>	<p>T1.區位優勢淡化(地理區位優劣) 近年來，臺灣和大陸的長三角、珠三角地區的貿易日趨頻繁，已經趕超海西區域，其南下北上、西進的貿易走向使得保稅港擁有的區位優勢逐漸淡化。</p> <p>T2. 周邊港口競爭 福建港地處長三角經濟圈和珠三角經濟圈之間。北有實力雄厚的以上海港為代表的長江三角洲港群。南有快速發展以深圳為代表的珠江三角洲港口群。</p>

	<p>T3.競爭對手的實力強大 兩岸直航後，福建原有的區位優勢將受到明顯挑戰。高雄港的實力較強，是世界十大貨櫃港之一。與之相比，福州港由於起步較晚等因素，其發展水準，現代化水準都呈現出了不足。</p> <p>T4.資源分配不均 建議建立省內港口聯盟，開展各港務公司總經理的定期會晤，協商各港口的重要合作事項，形成優勢互補、資源互享達到資源的優化配置。</p> <p>T5.市場營運管理 外商公司體系進入，本土公司並無相應策略應變，在經貿上的威脅影響，呈現出差異。</p>
--	---

7.3 臺灣自由貿易港區之 SWOT 分析

7.3.1 臺灣港口 SWOT 分析法的因子選取

本節蒐集臺灣自由貿易貿易港區及 SWOT 因子選取之相關文獻，並根據其中較有代表性的八篇來進行因子的選取，並整理出因子如下表 7-2：

表 7-2 本研究整理應用於臺灣港口的 SWOT 分析因子

論文 因子	黃德銘 2005	張徐錫 2006	孫允儀 2007	邱俊唐 2006	黃茂祥 2005	運研所 2011	Metin Celik 2008	Hsu-Hsi Chang 2006
地理區位優劣	O	O	O	O	O	O	O	O
航線及航點數	O	O	O	O	O	O	O	O
航班密度	O	X	X	O	O	O	X	X
進出口貨櫃數	O	X	O	O	O	O	O	O
轉口貨櫃和比例	X	X	O	X	O	O	X	X
聯外運輸	O	O	X	O	O	O	O	O
碼頭數目	O	O	O	O	O	O	O	O
裝卸機具	O	O	O	O	O	O	O	O
貨櫃場面積	O	O	X	O	O	O	O	O
貨櫃機具裝卸效率	O	O	O	O	O	O	O	O
貨櫃基地搬運能力	X	O	X	O	O	O	O	O

平均在港時間	X	O	O	O	X	O	O	O
營運自由化程度	X	O	X	O	O	O	O	O
港埠費率	X	O	X	O	O	O	X	X
自由貿易港區腹地大小	X	O	X	O	O	O	O	O
航港資訊化程度	X	O	O	O	O	O	O	O
彈性化費率程度	X	X	O	O	O	O	O	X
海關查驗程度	X	O	O	O	O	O	O	O
政治安定性程度	O	O	O	O	O	O	O	O
相關法規鬆綁程度	X	O	X	O	O	O	O	O
港口安全問題	X	X	O	O	X	O	X	X

(O：該文獻認可之因子；X：未獲該文獻認可之因子)

7.3.2 臺灣自貿港區的 SWOT 分析結果

依照 7.3.1 整理之因子，本研究做出臺灣港口的 SWOT 策略分析如下表 7-3 所示：

表 7-3 臺灣港口的 SWOT 策略分析

SWOT	分析內容
優勢分析 (Strengths)	<p>S1. (地理區位優劣) 國際航運地理位置優越，位居東南亞與東北亞之海運要道，亦即亞太地區的中心，適合國際企業作為亞太地區的貨物配銷據點。 [黃德銘,2005;張徐錫,2006;孫詠儀,2007;邱俊唐,2006;黃茂祥,2005;運研所,2011]</p> <p>S2. (航線及航點數) 航線密集，有利轉口業務發展。 [孫詠儀,2007;邱俊唐,2006;運研所,2011]</p> <p>S3. (基礎設施) 使用成本低廉且各港基礎設施完善。 [邱俊唐,2006;運研所,2011]</p> <p>S4. (貨櫃搬運能力) 作業效率高，人力資源充沛且素質高。 [黃德銘,2005;孫詠儀,2007;邱俊唐,2006;運研所,2011]</p>

	<p>S5. (腹地大小) 港口附近設有保稅作業區可委外加工，有利於發展高附加價值產品的作業定位。 [孫詠儀,2007;運研所,2011]</p> <p>S6. (關務) 電子化通關， 全面採用電子報單，節省人事時間成本。</p> <p>S7. (關務) 貨物進出自由貿易港區免審免驗，通關僅需0.6秒。</p>
<p>弱勢分析 (Weaknesses)</p>	<p>W1. (營運自由化程度) 港區貨櫃碼頭及後線大多由航商或營運商掌控作為貨櫃堆存用地,物流業者進駐港區不易。 [邱俊唐,2006;運研所,2011]</p> <p>W2. (自貿港區腹地與產業) 部份產業製造部份已移至大陸地區,國內投資意願偏低,進出口貨物成長有限,臺灣僅保留研發及營運部門,不利再加工出口之發展。 [運研所,2011]</p> <p>W3. (自貿港區腹地與產業) 部份產品進行再加工出口後仍不易達到變更產地之門檻,附加價值提昇有限。 [運研所,2011]</p> <p>W4. (自貿港區腹地與產業) 自由貿易港區之關務作業及土地成本與鄰近之加工出口區相較並未佔有優勢,影響廠商進駐意願。 [孫詠儀,2007;邱俊唐,2006;運研所,2011]</p> <p>W5.(碼頭數目) 兩岸間僅限國輪航行,在我國租有專用碼頭之外輪公司並未從直航受益,影響其經營規模及投資物流作業之意願。 [運研所,2011]</p> <p>W6. (自貿港區腹地與產業) 我國未移往國外之產業大多已形成完整之供應鏈及產業群聚,廠商即使自國外進口大量零組件進行組裝,除非產品重量或體積龐大,否則進駐自由貿易港區進行再加工出口之意願薄弱。 [孫詠儀,2007;邱俊唐,2006;運研所,2011]</p> <p>W7. (自貿港區腹地與產業) 除臺中港尚有土地可供產業進駐,其餘港口對業者較具吸引力之土地大多已作為港埠相關作業使用,港區內土地供給面選擇性偏低。 [孫詠儀,2007;運研所,2011]</p> <p>W9. (關務) 港區面積較小，難以進行深層加工，依規定雖可進行委外加工，但須提出申請，花費的時間可能會影響加工的時程。</p>

	<p>W10. (關務) 自由貿易港區規定外商當年度售與國內客戶之貨物，超過其當年度銷售總額百分之十者，其超過部分不予免徵，影響外商內銷之意願。</p>
<p>機會分析 (Opportunities)</p>	<p>O1.(政治因素) 兩岸直航後,單一航次可靠掛港口增多,增加貨源及物流作業之商機。 <small>[黃德銘,2005;孫詠儀,2007;運研所,2011]</small></p> <p>O2.(政治因素) 大陸地區二線港口如能開闢至臺灣之固定貨櫃班輪,此等港口在退稅方便性、地方政府諸侯經濟心態、轉運方便性考量下,利用我國港口作為轉運港之機率將大幅提昇,並擴建碼頭陸地與裝卸設備等已符合需求,更進一步配合政府建設臺灣成為亞太營運中心及全球運籌中心的長遠目標。 <small>[黃德銘,2005;孫詠儀,2007;運研所,2011]</small></p> <p>O3. (自貿港區腹地與產業) 我國業者在部份新興產業中已掌握關鍵技術與優異的製造能力,在國際間居領導地位,未來可將國外輸入之零組件,在臺灣進行最終產品之組裝,再以國際品牌及 MIT 行銷國外及大陸地區。 <small>[邱俊唐,2006;運研所,2011]</small></p> <p>O4. (自貿港區腹地與產業) 臺商在大陸地區大量投資形成與臺灣產業之垂直分工關係,並成為大陸產業之重要零組件供應商。 <small>[邱俊唐,2006;運研所,2011]</small></p> <p>O5.(聯外運輸系統) 大陸地區內陸運輸擁塞、成本高。相對來說,臺灣各港埠的聯外設施則相對完善。 <small>[孫詠儀,2007;運研所,2011]</small></p> <p>O6.(貨櫃裝卸能力) 臺北港之營運將減少航商島內轉運成本,將可提高臺灣地區港口整體貨櫃裝卸能力。 <small>[孫詠儀,2007]</small></p> <p>O7.(關務) 兩岸 AEO 相互承認 未來兩岸簽署AEO相互承認協議,促使在我國獲得優質企業認證之業者,在完成相互承認之其他國家亦可比照該國AEO享有同等優惠。進一步而言,在AEO制度的國際蓬勃發展趨勢及其貿易夥伴安全的規定下,如獲得安全認證優質企業,將可提升在國際貿易供應鏈中拓展業務、爭取貿</p>

	<p>易夥伴合作機會之競爭力，而為業者提供較多商機。</p> <p>O8.(關務) 根據進口貨物原產地認定標準，若貨物進港區加工達實質轉型，即可申請原產地認證，使貨物轉為MIT，可提高貨物附加價值。</p>
<p>威脅分析 (Threats)</p>	<p>T1.(進出口貨櫃數) 大陸地區鄰近港口能量逐年擴充,並引進航商參與投資,對我國港口轉運作業將有所影響。 <small>[運研所,2011]</small></p> <p>T2.(稅務) 大陸主要港口附近設置之保稅港區與我國自由貿易港區功能相似,惟其規模及優惠條件在港口地方政府支持下,投資條件不亞於我國自由貿易港區。 <small>[運研所,2011]</small></p> <p>T3. 金融海嘯後全球經濟大幅衰退,99 年雖有好轉現象,但以往由亞洲地區開發大陸家大量生產後輸往歐美地區消費市場之模式將有所變化,亞洲地區港口海運量之成長及再加工出口之規模將受到影響。 <small>[運研所,2011]</small></p> <p>T4.(政治因素) 各國之間陸續簽訂自由貿易協定,對我國產品出口將產生負面影響,廠商以臺灣作為生產地之意願將降低,影響再加工出口之商機。加以產業升級後，出口產品多朝輕薄短小的路線發展，再再都會造成出口貨櫃量的減少。 <small>[孫詠儀,2007;邱俊唐,2006;運研所,2011]</small></p> <p>T5. 臺灣勞工薪資較高，勞力密集產業可能會轉往薪資較低的大陸發展。</p>

7.3.3 海西保稅港區與臺灣自由貿易港區共同因子比較

本節挑選其中之共同比較因子，並稱之為原始因子。表 7-4 中，本研究將各原始因子整併成為五大項整合因子，並依此進行海西與臺灣的整合共同因子比較。

表 7-4 整合共同因子表

整合因子	包含之原始因子項目
地理區位優劣	地理區位優劣
腹地產業	自貿港區與產業腹地
聯外運輸系統 與基礎設施	聯外運輸系統 碼頭數目與裝卸機具 航港資訊化程度
關務	通關電子化程度 查驗比例
稅務	優惠辦法

依照上述五大整合因子進行海西與臺灣港區的比較整理如表 7-5：

表 7-5 海西臺灣整體比較表

整合因子	原始因子	海西部分	臺灣部分	整體比較
地理區位優劣	地理區位優劣	區位優勢 福建位處經濟蓬勃發展的大陸。 [整理自3.1小節及7.2小節SWOT分析文獻]	國際航運地理位置優越 位居亞太地區的中心，適合國際企業作為亞太地區的貨物配銷據點 [整理自 7.3 小節 SWOT 分析文獻]	各具其優勢
腹地產業	自貿港區與產業腹地	龐大腹地之優勢 福建背後廣闊的大陸經濟腹地為對外貨物貿易提供了巨大的潛在市場。 [整理自3.1小節及7.2小節SWOT分析文獻]	腹地優勢較弱 除臺中港尚有土地可供產業進駐，其餘港口對業者較港區內土地供給面選擇性偏低。 [整理自 7.3 小節 SWOT 分析文獻]	海西具優勢
聯外運輸系統與基礎設施	聯外運輸系統	聯外運輸不夠完善 交通運輸體系亟需完善港區的公路與全國公路網銜接不夠緊湊。	聯外運輸設施完善 各港區的聯外運輸設施皆較為完善。 [整理自 7.3 小節 SWOT 分析文獻]	臺灣具優勢

		[整理自3.1小節廈門港福州港聯外運輸部分及7.2小節SWOT分析文獻]		
	碼頭數目與裝卸機具	<p>港口基礎設施不足</p> <p>港口設施佈局分散，福州港大型深水泊位數少，貨櫃泊位不足，港口發展存在危機。</p> <p>[整理自 3.1 小節廈門港福州港聯外運輸部分及 7.2 小節 SWOT 分析文獻和海西臺灣硬體設施比較表]</p>	<p>港口基礎設施相對完善</p> <p>使用成本低廉且各港基礎設施完善，作業效率高，人力資源充沛且素質高。</p> <p>[整理自 7.3 小節 SWOT 分析文獻和海西臺灣硬體設施比較表]</p>	臺灣具優勢
	航港資訊化程度	<p>航港資訊能力不足</p> <p>科技迅速發展中，但服務體系仍不夠健全。</p> <p>[整理自 7.2 小節 SWOT 分析文獻]</p>	<p>航港資訊能力較佳</p> <p>各大港口皆具備較佳的資訊系統和處理效率。</p> <p>[整理自 7.3 小節 SWOT 分析文獻]</p>	臺灣具優勢
關務	通關電子化程度	<p>紙本報單，部分電子報單</p> <p>原本全面採用紙本報單報關，現 AEO 通關作業方式由「紙本人工為主、逐票審核」向「電子自動為主、重點審核」轉變</p> <p>[整理自 8.1 小結關務作業合作項目之探討]</p>	<p>全面電子報單</p> <p>採用無紙化通關</p> <p>[整理自 8.1 小結 關務作業合作項目之探討]</p>	臺灣具優勢 (臺灣通關電子化程度較大陸高)
	查驗比例	<p>查驗比例高</p> <p>現今才有 AEO 由「紙本人工為主、逐票審核」向「電子自動為主、重點審核」轉變</p> <p>[整理自 8.1 小結 關務作業合作項目之探討]</p>	<p>查驗比例低</p> <p>C1 (免審免驗)60% C2 (需審免驗) 27% C3 (需審驗)13% 需審驗比例僅佔 13%</p> <p>[來自海關統計資料(2011)]</p>	臺灣具優勢 (大陸查驗比例遠較臺灣高)
稅務	優惠辦法	<ol style="list-style-type: none"> 1. 不限定內銷比例 2. 開展加工貿易業務不實行加工貿易銀行保證金臺帳制度 3. 所得稅兩免三減半 4. 生產用水、電、氣退稅 <p>[整理自 4.1.2 小結大陸稅務制度與優惠辦法]</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 內銷比例超過 10%，超過部分不免徵營業稅 2. 原則上港區事業貨物輸往課稅區並按月彙報者，不需提供保證金，但如海關要求，則需提供保證金擔保。 <p>[整理自 4.2.2 小結臺灣稅務制度與優惠辦法]</p>	海西具優勢

表 7.5 中，本研究針對港務相關的因子做出比較分析：從地理區位來切入，臺灣位於亞太中重要的航道點，是國際上物流的良好配銷點，雖然大陸海西部分較沒臺灣有優勢，但由於兩邊來往貿易密切，還是可透過臺灣與大陸的密切合作為兩邊帶來廣大的潛在市場，從航線航班來看臺灣因為位於國際航道的中心點，遠洋班次的密度跟大陸海西比較起來較多，在可發展轉口的業務相對提高不少，聯外運輸來分析，大陸海西保稅港區的建設均剛起步，聯外的交通系統還在建置當中，而臺灣的自由貿易港區有本身港口的聯外設施，設施較為完善也較為便利，航港資訊化能力部分，臺灣自由貿易港區較大陸海西擁有較好的資訊系統跟處理技術，從 7.2 小節的文獻整理中，大部分也指出大陸海西保稅港區的航港資訊化能力不足，仍需加強。

關與稅相關的因子的部份，可看出臺灣在通關電子化較大陸好，全面使用電子報單，僅被海關專家系統抽中審查書面文件者，須繳交書面文件。且免審免驗的比例也在逐年下降；而大陸目前僅 AEO 優質企業有機會免審驗，否則一般企業是全面審驗的。

優惠辦法部份，大陸海西兩個保稅港區均有提出臺灣自由貿易港區沒有的稅務優惠政策，例如生產用水、電、氣可退稅；所得稅兩免三減半，這些都是大陸保稅港區的優勢。

依照 7.3.3 小節對共同因子比較的結論中，本研究探討海西和臺灣港務、關務、稅務三面向的因子。其中港務的部分，海西保稅港區於腹地大小和地理區位方面有其優勢，而臺灣自貿港區則於港埠硬體、聯外運輸和資訊化程度等方面具有相對優勢。關務的部分，臺灣自貿港區在通關電子化程度及查驗比例方面都具有優勢，而大陸保稅港區則具有對產業較為友善的稅務優惠政策。

根據上述結論，本研究認為制訂海西與臺灣的產業對接合作策略時，若能從彼此的優劣勢出發，輔以本研究蒐集之港、關、稅務以及腹地產業的相關文獻、資料及產業實務範例，將能夠具有相當大的彈性，進而能夠配合海西及臺灣的產業並使對接時兩邊都能夠獲得共同的最大利益。

儘管目前兩岸在許多產業間已存在有日漸茁壯的對接模式，但仍然要面臨許多共同的挑戰，如政策大方向的歧異、執行法規的彈性和大環境不佳等等因素，需要海峽兩岸的交通和產業界人士共同努力。

7.4 關務作業合作項目之探討

近年來，由於兩岸關係隨著時間由緊張轉於趨緩，兩岸交流日益熱絡，轉而邁入良性互動發展之時期。政治上的包容態度反映在經濟上，兩岸開始朝向共同創造互利共贏的局面，帶動兩岸經貿關係快速發展。去(2011)年兩岸貿易總額(含香港)1,693.3 億美元，成長率 11.2%，其中臺灣對大陸出口 1,240.5 億美元，成長率 8.1%，臺灣自大陸進口 452.8 億美元，成長率 20.5%；大陸已成為我國最大貿易夥伴、出口市場、貿易順差來源及第二大進口來源，也是我國對外投資最多

的地區。

因此，為促進兩岸經貿交流與發展，解決兩岸通關程序、效率，以及查緝走私行為等問題，第八次江陳會談，即財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會依據「海峽兩岸經濟合作架構協議」(以下簡稱 ECFA)第六條，在 2012 年 8 月 9 日簽署「海峽兩岸海關合作協議」，協議內容包括總則、海關程序、海關合作、請求程序、其他等 5 章 17 條文，兩岸海關合作詳細內容更具體列舉於該協議內容第八條，共計十二項如下，為本研究探討兩岸關務合作的基礎：

- (1) 相互通報有關海關規定；及時交換與 ECFA 貨品貿易有關的關稅估價、稅則分類及原產地認定所需的證件、文書等相關資料。
- (2) 為正確核估 ECFA 貨品貿易進口貨物關稅，主動或應請求提供及查核關稅估價、稅則分類及原產地認定有關資訊。
- (3) 進行查處走私相關合作與技術交流，主動或應請求提供查處走私及其他違反海關規定行為的情報資料與協助。
- (4) 對通關過程中產生的問題應及時進行溝通協調，採取必要措施予以解決。
- (5) 對各自海關監管中應用的風險管理方法，選取可行項目進行合作。
- (6) 逐步實施 AEO 相互承認並給予通關便利。
- (7) 對各自海關監管中應用無線射頻識別技術(RFID)的方法，進行交流與合作。
- (8) 加強在海關保稅區海關管理方面的交流與合作。
- (9) 建立與 ECFA 貨品貿易有關的海關電子資訊交換系統。
- (10) 對暫准貨物通關事項進行合作。
- (11) 進行海關貿易統計合作，定期交換貿易統計數據，進行貿易統計制度、方法、統計數據差異分析等技術交流。
- (12) 進行人員互訪、交流、觀摩學習及專題研討。

根據海峽兩岸海關合作協議簽訂之合作項目，本研究以「短期」事項、可具體實行的關務技術列為建議優先合作項目，分別是「原產地證明書」、「優質企業認證」、「RFID 技術應用」。

1.原產地證明書

兩岸相關單位應輔導廠商正確申報進出口貨物的原產地聲明或原產地證明書，更應重視進口驗證和審查，並增加執法的資源，以確保貨物的實際來源。

(1)現況分析：

為正確核估 ECFA 貨品貿易進口貨物關稅與避免許多進出口兩岸物品違反智慧財產權、仿冒、詐欺等情事的發生，進口國要求進口商於進口報關時，應提供原產地證明書以為憑證。原產地證明書簡稱 C/O，為證明貨物產地或製造地的

文件。原產地證明書的作用大致為：

- 1)防止由禁止貨品出口國家貨品之輸入
- 2)進口稅課徵之來源地證明
- 3)防止外國產品傾銷
- 4)便於海關統計進口國別

國際經貿合作一般廣泛採用複式稅則，對每一個稅目都同時規定兩檔或兩檔以上的稅率，對來源不同國家的貨物實行差別待遇。不同稅率的適用，是以貨物的原產地為標準的。對產自與本國未訂有關稅互惠貿易條款或協定的國家的進口貨物，按照普通稅率徵稅。對產自與本國訂有關稅互惠條款和貿易條約，或者協定的國家的進口貨物，按照優惠稅率徵稅，以換取對方國家給予本國生產的貨物，以對等的優惠待遇，促進雙方貿易關係的發展。同時，在各國採取的一些貿易限制，如報復關稅等，也是針對有關貨物的生產國實施的。因此，要正確選擇進口貨物的適用稅率，準確計算關稅的應納稅額，除了要保證商品歸類的正確性，還應準確判斷進出口貨物的原產地。原產地規則就是確定進出境貨物的原產國或地區的具體規定，其能確保關稅優惠真正為受惠國生產的產品所享有，防止非受惠國的產品，變相取得優惠待遇，對於維護本國經濟利益有著重要的作用。

目前由官方核發原產地證明，申請人申請原產地證明書的方式有 3：線上申請；以郵寄方式申請；以快遞大宗送件。

(2)具體配套措施：

目前由官方核發原產地證明，未來出口廠商申請原產地證明書，作業流程將大幅簡化。自行具證制度多見於雙邊或多邊貿易協議，是由出口人、進口人或製造商，在原產地證明書、發票等文件上，聲明其貨物的原產資格，以供進口商在貨物進口時，申請適用優惠關稅，以取代傳統由政府機關等單位核發的原產地證明書。但為了避免弊端產生，海關將加強事後稽核制度，針對有問題的貨品，將積極查核，包括要求進口人提供資料備查，或向出口廠商詢問，甚至到出口國的營業據所實地查證等。

兩岸雙方在原產地認證方面採用 WTO 的原產地規則，而實質轉型的標準，則以稅則變更或以附加價值比率來認定。根據關貿網路公司所提供之「閩臺口岸通關物流信息平臺」合作協議簡介，目前(2012 年)福建省與我國可經由平臺交換檢疫證明、產地證明、農藥檢測及相關資訊，主要聚焦在兩岸產證資料之交換，現已於福建方進行電子開門建置，對方也已開始測試傳送一般及 ECFA 產證(使用 XML 格式)，我方則與承攬業洽談提供臺灣方產證，未來上線將會以 PAA(亞太電子商務聯盟)之簽章加簽訊息增加其可性度及公信力。

(3)預期效益：

透過正確核估原產地規則，有助於確保關稅優惠真正為受惠國生產的產品所享有，另一方面也防止非受惠國的產品，變相取得優惠待遇，對於維護本國經濟

利益有著重要的作用。

以進口毛巾為例，我國財政部對一般大陸進口毛巾課徵百分之兩百零四點一的高額反傾銷稅，部分廠商爲了規避高額反傾銷稅，更改毛巾的原產地，從大陸產、改成越南等東南亞國家生產，有的更迂迴繞道第三地再進口臺灣，我國海關若不嚴謹查驗艙單和產地證明，大量毛巾進口將危害本土毛巾產業。在出口方面，臺灣農產品出口大陸的議題，即是一個很明顯的例子。爲保護臺灣農民出口農產品到大陸的權益，並打擊大陸的不肖商家，兩岸海關和相關單位必須針對原產地規則的遵守，以及原產地證書的開具和認可，避免大陸市場充斥不實的臺灣水果，影響真正臺灣農產品的銷售量。因此，財政部關務署通關業務組若能協調解決執行 ECFA 貨品貿易通關問題(原產地認證、中轉確認)，且大陸海關嚴加維護我方之權益，相信原產地證明的落實將會爲兩岸貿易建立更好的信任基礎。

2. 優質企業認證

根據世界關務組織(World Customs Origination, WCO)所訂定的 AEO 相互承認標準作業(SOP)，依序進行比對兩岸 AEO 制度及安全驗證基準、雙方海關辦理聯合實地驗證等程序，同時鼓勵從事與貨物之國際運送有關業務業者進行 AEO 優質企業認證。

(1) 現況分析：

AEO 是 Authorized Economic Operator 的縮寫，又稱「優質企業」。優質企業乃是努力協助海關達成安全措施並經認證後的經營者。凡從事與貨物之國際運送有關業務，遵守 WCO 或等同之供應鏈安全標準，並獲得國家海關當局或其代表人承認者；包含製造業者、進口人、出口人、報關行、承攬業者、併裝業者、中繼運送人、港口、機場、貨車業、整合運送業者、倉儲業者、經銷商等國際物流供應鏈各環節之關係人，均可經由認證成爲 AEO。兩岸 AEO 標準各有其管理法規如下：

1) 大陸

大陸海關制訂「中華人民共和國海關企業分類管理辦法」，根據企業遵守法律、行政法規、海關規章、相關廉政規定和經營管理狀況，以及海關監管、統計記錄等，設置 AA、A、B、C、D 五個管理類別，對有關企業進行評估、分類，並對企業的管理類別予以公開。對適用不同管理類別的企業，制訂相應的差別管理措施，其中 AA 類和 A 類企業適用相應的通關便利措施，B 類企業適用常規管理措施，C 類和 D 類企業適用嚴密監管措施。企業可分爲進出口貨物收發貨人與報關企業，所需符合條件詳表 7-6。

表 7-6 大陸 AA 類和 A 類企業條件

企業類別	AA 類條件	A 類條件	備註
進出口貨物收發貨人	<ol style="list-style-type: none"> 1. 符合 A 類管理條件，已適用 A 類管理 1 年以上； 2. 上一年度進出口報關差錯率 3% 以下； 3. 通過海關稽查驗證，符合海關管理、企業經營管理和貿易安全的要求； 4. 每年報送《企業經營管理狀況評估報告》和會計師事務所出具的上一年度審計報告；每半年報送《進出口業務情況表》。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已適用 B 類管理 1 年以上； 2. 連續 1 年無走私罪、走私行爲、違反海關監管規定的行爲； 3. 連續 1 年未因進出口侵犯知識產權貨物而被海關行政處罰； 4. 連續 1 年無拖欠應納稅款、應繳罰沒款項情事； 5. 上一年度進出口總值 50 萬美元以上； 6. 上一年度進出口報關差錯率 5% 以下； 7. 會計製度完善，業務記錄真實、完整； 8. 主動配合海關管理，及時辦理各項海關手續，向海關提供的單據、證件真實、齊全、有效； 9. 年報送《企業經營管理狀況評估報告》； 10. 按照規定辦理《中華人民共和國海關進出口貨物收發貨人報關註冊登記證書》的換證手續和相關變更手續； 11. 續 1 年在商務、人民銀行、工商、稅務、質檢、外匯、監察等行政管理部門和機構無不良記錄。 	
報關企業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 符合 A 類管理條件，已適用 A 類管理 1 年以上； 2. 上一年度代理申報的進出口報關單及進出境備案清單總量在 2 萬票（中西部 5000 票）以上； 3. 上一年度進出口報關差錯率 3% 以下； 4. 通過海關稽查驗證，符合海關管理、企業經營管理和貿易安全的要求； 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 已適用 B 類管理 1 年以上； 2. 企業以及所屬執業報關員連續 1 年無走私罪、走私行爲、違反海關監管規定的行爲； 3. 連續 1 年代理報關的貨物未因侵犯知識產權而被海關沒收，或者雖被沒收但對該貨物的知識產權狀況履行了合理審查義務； 4. 連續 1 年無拖欠應納稅款、應繳罰沒款項情事； 5. 上一年度代理申報的進出口報關單及進出境備案清單等總量在 3000 票以上； 6. 上一年度代理申報的進出口報關差錯率在 5% 以下； 7. 依法建立賬簿和營業記錄，真實、正確、完整地記錄受委託辦 	

	<p>5. 每年報送《企業經營管理狀況評估報告》和會計師事務所出具的上一年度審計報告；每半年報送《報關代理業務情況表》。</p>	<p>理報關業務的所有活動；</p> <p>8. 每年報送《企業經營管理狀況評估報告》；</p> <p>9. 按照規定辦理註冊登記許可延續及《中華人民共和國海關報關企業報關註冊登記證書》的換證手續和相關變更手續；</p> <p>10. 連續 1 年在商務、人民銀行、工商、稅務、質檢、外匯、監察等行政管理部門和機構無不良記錄。</p>	
--	--	---	--

2) 臺灣

我國推動 AEO 進展分為兩階段，第一階段針對進出口業者，於民國 98 年 12 月 25 日正式實施；第二階段擴及所有供應鏈業者，已於民國 99 年開始實施。國內 AEO 相關法規包括：「優質企業認證及管理辦法」、「優質企業安全審查項目及驗證基準」、「海關審查及認可民間機構辦理優質企業供應鏈安全專責人員訓練作業要點」。

(2)具體配套措施：

我國財政部邀集有關機關研商設立工作分組，積極辦理合作事項。在 ECFA 經濟合作委員會海關合作工作小組架構下，AEO 工作分組依 WCO 所訂定的 AEO 相互認證標準作業程序(SOP)，依序進行比對兩岸 AEO 制度及安全驗證基準、雙方海關辦理聯合實地驗證等程序，預計於 102 年簽署 AEO 相互認證協議。凡符合『優質企業認證及管理辦法』公告資格之業者，均可經由我國海關認證成為 AEO 優質企業。AEO 優質企業內容分為一般優質企業與安全優質企業。AEO 認證申請流程依照申請的標準不同而有不同步驟。

(3)預期效益：

在優質企業認證及管理辦法第 14、15 條規定。安全認證優質企業之進出口貨物享有「最低」之文件審查及貨物抽驗比率，而一般優質企業享有「較低」之抽驗比率；另對於安全認證優質企業，海關得設立貨物未放行案件處理單一窗口，提供廠商查詢並協助解決通關流程問題，並得申請使用非侵入方式查驗貨物，另出口報單離岸價格或進口報單完稅價格為新臺幣 1 億元以上者，得以免審免驗通關；而對於一般優質企業，則未提供此項優惠措施。

此外，未來與其他國家簽署 AEO 相互承認協議，促使在我國獲得優質企業認證之業者，在完成相互承認之其他國家亦可比照該國 AEO 享有同等優惠，亦僅只有針對安全認證優質企業。進一步而言，在 AEO 制度的國際蓬勃發展趨勢及其貿易夥伴安全的規定下，如獲得安全認證優質企業，將可提升在國際貿易供應鏈中拓展業務、爭取貿易夥伴合作機會之競爭力，而為業者提供較多商機。

雙方海關通過運用風險管理理念和「企業分類+差別化作業」的管理手段，以企業資信為主，綜合企業和商品兩方面因素，按照風險高低對進出口貨物實施

分類管理，注重識別高風險企業及貨物，互認管理資訊和企業資信，逐步實施 AEO 相互承認。對大部分誠信企業的進出口貨物，實施無紙通關或快速通關等作業模式；對少數不法企業的進出口貨物，實施重點審核、加強查驗等管理措施提高電腦自動驗放比例，實現通關作業方式由「紙面人工為主、逐票審核」向「電子自動為主、重點審核」轉變，切實提高通關作業效能。

3.RFID 電子封條

兩岸逐步以 RFID 電子封條取代傳統封條，進行技術交流與跨境合作，杜絕非法走私行爲、促近運輸安全與提升通關效率。

(1)現況分析：

無線射頻識別技術(Radio Frequency Identification, RFID)是一項新的資料蒐集技術，是非接觸式自動識別技術的一種，其特色是 RFID 傳遞之資訊含有其附著之商品的全球唯一身分辨識碼與商品相關資訊。RFID 由電子標籤(Tag)、讀取器(Reader)、天線(Antenna)與後端應用系統等所組成，具有輕量小型、數位資訊、無線通訊傳輸以及加密技術等優點，能爲服務提供者與服務使用者(如供應商、製造商經銷商及旅客等)提供物品(如產品、行李等)從存貨、物流、追蹤到質量保證期等各個環節產品(或人員)資訊與狀態的透明度。RFID 電子封條的類別主要分爲主動式與被動式二類，其構造上之主要差異是主動式電子封條內部具有電源供應器，例如：電池；而被動式電子封條內部無電源供應器。一般來說，主動式電子封條擁有較長的讀取距離和較大的記憶體容量以用來儲存讀取器所傳送來的一些附加訊息；被動式電子封條則藉由接收讀取器所傳送的能量，轉換成電能來驅動電子封條內部電路操作，被動式電子封條接收到足夠強度的訊息時，可以向讀取器發出資訊數據。被動式電子封條具有價格低廉、體積小巧、無需電源的優點。目前 RFID 技術已廣泛受到政府機關、製造業、產業通路、物流、倉儲、海運、航空、海關、交通運輸、保全等產業的重視，紛紛展開相關物料/產品管控、人員/門禁查驗、行李追蹤、後勤維修以及醫療管理等技術導入或建置計畫，它的好處除提供消費行爲上的方便外，更可將所蒐集資料經系統化的統計分析轉爲有用資訊，提供決策者藉以擬訂策略或執行方針。

(2)具體配套措施：

落實在海關監管中應用 RFID 方法的交流與合作，屬於貨物的電子化通關。我國自 98 年起開始推動「優質經貿網絡計畫」，其中貨物推動子計畫集由財政部關稅總局主政。此技術的提升，航商可以減少押運成本，降低通關時間；配合 WCOSAFE 子計畫，貨櫃(物)安全移運，促進運輸安全；門哨自動化管理、採科技自動化比對貨櫃資料，可以提升通關效率；簡化作業流程，得免人工押運。財政部關稅總局自 98 年起委託國防部軍備局中山科學研究院團隊以既有高雄關稅局「高雄港轉口櫃 RFID 電子封條押運管理系統」架構爲基礎，規劃建置一套全國貨櫃(物)移動安全控管機制，該系統已於 99 年、100 年及 101 年分期於各關稅局建置完成上線運作。目前基隆、臺北、臺中及高雄港已建置完成，亦完成「基

隆港—臺北港」及「桃園機場—永儲貨運站」共兩條主動式 RFID 電子封條綠色通道，以及四個地方關稅局監控中心及一個總監控中心。

(3)預期效益：

資深海關指出，傳統貨櫃封條只能用人工一一檢查是否確實封櫃，封條是否被破壞。採人工檢查通關的貨櫃，若被抽驗，先要開櫃檢查，再裝船；到了目的地港口，同樣要吊櫃、開櫃、裝回。吊櫃、拆櫃不僅花時間，也花錢。平均來說，抽驗拆櫃一次的成本是新臺幣 8000 元。改用 RFID 電子封條取代傳統封條後，只要貨櫃車以時速 70 公里以下的速度行駛，通關不用停等，無線電波可立即偵測電子封條是否被破壞，連帶減少抽檢頻率。且電子封條的另一個作用是打擊走私。電子封條資料可放在跨境平臺，兩岸簽署合作協議後，只要進出口港口都建置 RFID，例如從臺中港出口的貨櫃抵達廈門港時，廈門海關只要從跨境平臺抓資料，核對無誤，即可放行。由此可知本子計畫不僅可有效降低業者貿易成本，並顯著加速業者貨物流通速度而有利其控管貨物庫存，因而提高我國廠商於全球之布局能力並增加我國貿易競爭力。

進出口業者對於貨物的原產地聲明或原產地證明書不論在申請官方核發或未來自行具證皆應誠實申報，且兩岸相關單位對 ECFA 貨品貿易通關問題(原產地認證、中轉確認)應進行核查，嚴加維護雙方之權益，確保關稅優惠真正為受惠國生產的產品所享有，另一方面也防止非受惠國的產品，變相取得優惠待遇，對於兩岸貿易建立信任基礎有著重要的作用。

AEO 工作分組依 WCO 所訂定的 AEO 相互認證標準作業程序(SOP)，依序進行比對兩岸 AEO 制度及安全驗證基準、雙方海關辦理聯合實地驗證等程序，對大部分誠信企業的進出口貨物，實施較鬆之文件審查及較低之貨物抽驗比率，提供無紙通關或快速通關等作業模式，增加通關作業效能。

RFID 電子封條技術的提升，航商可以減少押運成本，降低通關時間；配合 WCOSAFE 子計畫，貨櫃(物)安全移運，促進運輸安全；門哨自動化管理、採科技自動化比對貨櫃資料，可以提升通關效率；簡化作業流程，海關得免人工押運。電子封條資料若放在跨境平臺互相流通，合作海關只要從跨境平臺抓資料，核對貨物無誤，即可放行，顯著加速業者貨物流通速度。

7.5 自由貿易港區產業發展探討

本研究分析臺灣與海西間貿易主要以傳統產業及光電產業為主，並於第六章供應鏈布局案例研究時，針對案例廠商之兩岸供應鏈布局進行探討及分析，本節透過前述章節研究成果，並諮詢推動自貿港區專家人士與進行產業界訪談，探討運用自貿港區協助產業發展之方向。

綜合訪談結果顯示，欲吸引產業有效利用自由貿易港區功能，前提在廠商本身及其供應鏈的營運現況不需要進行過多的改變，就能享有自貿港區之便利與優勢。自由貿易港區因法令規章及腹地規模之限制與供應鏈遷移機會成本過高等考量，使製造業進駐不易；在排除製造業的情況下，物流業者因為不需要建置完整的製造系統或製造系統主要製造程序，進駐自貿港區可以對於產業供應鏈進行加值，但是不直接影響其供應鏈之結構與生態，故物流業者便成為適合進駐自貿港區之產業。受訪之物流業者表示：物流業者對於自貿港區之利用，其最大優勢在於其「免稅機制」，並運用「委託加工」模式協助物流業者本身、鄰近自貿港區之傳統產業及自貿港區本體進行加值。營運模式參考圖 6-21，說明如下：

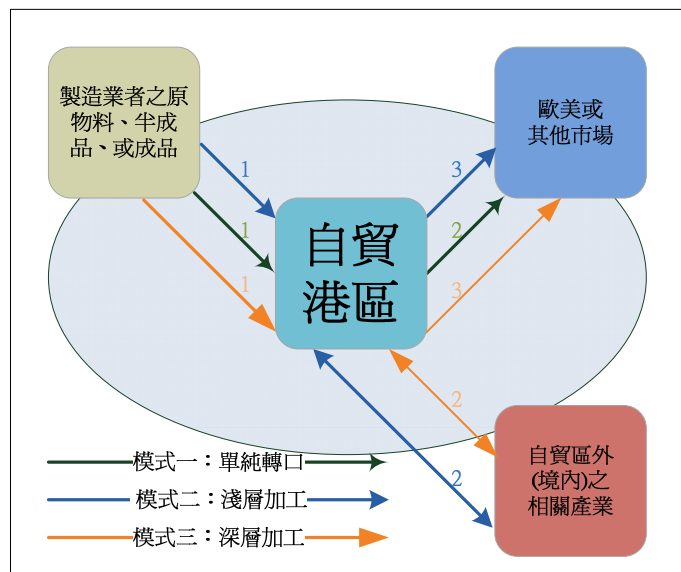


圖 6-21 業者運用自貿港區之模式

1. 模式一：業者利用自由貿易港區之免稅機制單純進行轉口，以利用臺灣之多元航線選擇運往歐美或其他市場。在此情況下，物流業者及自貿港區對於業者及其供應鏈之加值較為有限。
2. 模式二：業者利用自由貿易港區之免稅機制進行轉口並進行淺層加工，即其轉口過程製造業者或物流業者在自貿港區內自行進行淺層加工，或經由物流業者委託自貿區外(境內)之其他製造業進行淺層加工。此情況下，淺層加工可對物流業者、該產品之供應鏈及自貿港區進行加值。
3. 模式三：製造業者利用自由貿易港區之免稅機制進行轉口，轉口過程經由物流業者委託自貿區外(境內)之其他製造業進行深層加工(造就 35%以上之加值)，並以「臺灣製造」(Made-in-Taiwan, MIT)標籤出口。此情況下除可對物流業者、

周邊相關製造業及自貿港區進行加值外，亦可提升臺灣周邊製造業或傳統產業之活動及對應就業機會，並有效保留臺灣產業之關鍵製造技術，發揮臺灣在地產業靈活之特色。

觀察上述三種模式，本研究分由「物流業角度利用自貿港區優勢」及「運用自貿港區協助標的產業進行加值服務」兩面向，提出2項我國自貿港區發展與對岸保稅港區競合的發展方向。

1. 評估由港務公司轉投資物流子公司與對岸物流公司互相設點，開啓合作契機

(1)現況分析

目前在海西經濟區並沒有具號召力之大型臺商物流公司進行設點，因此臺商在對岸之物流計畫、運送及協調工作，無法達到最有效率之運用。加上各國之物流業務，習慣交給其所屬國之物流業者承攬，因此臺商在大陸之物流業務擴展也面臨考驗。

兩岸之政府物流相關主管單位及民間物流公司，目前並未啓動實質合作。此現況導致我方政府單位或民間物流公司，在蒐集政府物流、關務、稅務管理及作業方式與對岸之產業分析等資訊之蒐集相當困難。因為無法直接接觸在海西經濟區運作之臺商，而且兩岸政府單位對於政治相關議題相當敏感，也致使各項資訊之不透明化。

(2)建議配套措施

在對岸進行試點，初步可採「少量試點，逐步推廣」的方式進行，如先針對海西經濟區進行設點評估，亦可以同時評估大陸其他重要經濟區發展試點之可行性。如針對臺商佈局之業者數目為眾及產業較為多元之長江三角洲、珠江三角洲或是環渤海之經濟區等進行設點評估。

(3)預期效益

- 1) 具公資背景，多方持股之物流公司，可廣泛地協助臺灣物流廠商進行兩岸物流業務之佈局，進一步利用兩岸物流業務之串接，協助臺商進行產業供應鏈之加值。
- 2) 大陸各項優惠及關務、稅務等機制常因地而易，其資訊繁瑣且不透明。透過港務公司之物流子公司進行轉投資，將具有明確合法之立足點與大陸試點之地方政府進行協商溝通，也可加強蒐集大陸腹地產業情報之能力。

2. 強化「委託加工」模式，以活化臺灣本土之傳統產業

(1)現況分析

高科技產業進入自貿港區之意願不高，主要因其產業特性及可運用其他保稅機制之方式較多；例如：科學園區、加工出口區、保稅工廠，等。科學園區提供之水電優惠措施，對於水電用量龐大之高科技產業具有明顯之成本優勢，且科學

園區亦有接近於自貿港區之保稅機制，而且高科技產業之供應鏈龐大，群聚效應為產業發展之關鍵條件，遷移之機會成本過高，致使遷移入駐自貿港區不易成功。傳統產業運用自貿港區之機會比高科技產業相對要高，其原因在於科學園區的相關規定讓傳統產業進駐不易，而且科學園區之保稅機制乃是採「先預繳保證金」且「微稅不退」。對於規模較小或資金部位不充沛之中小企業來說，現金流量運用造成一定程度的負擔，因此相較之下，自貿港區在保稅的機能上，對中小企業更具吸引力。

基隆港及高雄港之自貿港區因為法令限制關係，以致於製造業無法進駐。臺中港與臺北港雖然無法令限制之問題，但因為自貿港區面積有限(參見表 2-13)，而且產業聚落業以形成，因此傳統產業之製造業面臨遷移之機會成本過高(考量區內外運輸成本等問題)及自貿港區離都會區較遠生活機能不佳，造成供應鏈之廠商沒有強烈意願進入自貿港區。

本土傳統產業可以參考自行車產業運用自貿港區之成功案例，採取「委託加工」模式靈活實現「前店後廠」之精神，對於產業供應鏈進行加值。自行車產業在不影響原本自行車產業佈局，兼具運用保稅機制，進駐自貿港區之物流業者採用「委託加工」模式，生產關鍵零組件「變速器」，大幅縮短變速器自供應商交貨之前置時間，協助自行車產業供應鏈進行產業加值，並提升產業競爭力。

(2)建議配套措施

- 1) 由國家整體經濟與財政發展之宏觀視野，加強自貿港區相關會審單位之跨部會協調，避免各單位以本位主義為出發點，造成互相掣肘阻礙發展。例如：對於海關如果單純以「每年稅收金額」作為其績效指標，則必定設法避免擴大廠商運用自貿港區獲得免稅優惠。但是如果宏觀看待促請合法入駐成功自貿港區之總體經濟效益，可考慮納入如(a)所產生之就業機會，(b)提升之進出口產值，(c)輔導產業提升之產值及(d)由委託加工廠商所增加營業稅收等，更加完整地計算海關協助合法入駐成功自貿港區之業績。
- 2) 強化進駐自貿港區申請審查標準作業程序(Standard Operating Procedure, SOP)之透明度。從產業訪談知，申請審查進入自貿港區之監管單位眾多、作業流程繁複且相關法令規章的釋義可能因人而異。在沒有明確之申請審查標準作業程序(Standard Operating Procedure, SOP)，且資訊管道對於申請廠商不甚透明之情況下，導致業者容易因層層關卡而放棄利用自貿港區。應進一步制定明確標準作業程序，包括運用資訊系統強化申請審查作業流程透明度。

(3)預期效益

- 1) 透過靈活運用「委託加工」模式，運用自貿港區對於產業供應鏈進行加值，有效提升產業競爭力。

2) 適當導入 KPI 積極且正面肯定會審單位促請合法入駐成功之業績，有利整合跨部會之力，共同成功推動廠商入駐自貿港區。

臺灣港務公司在「政企分離」之前提下，大幅提昇港埠經營的自由度，產業不僅期待港務公司將臺灣各港的營運大步邁進，更希望港務公司以公資龍頭之姿投資物流子公司，整合臺灣物流業者之力，協助臺灣本土廠商與佈局兩岸的臺商運用對岸的保稅港區與臺灣之自貿港區，增進供應鏈整體物流效率，提升產業競爭力。面對兩岸物流政策與合作經營的不確定性，臺灣港務公司的物流子公司在兩岸物流政策擬定及經營資訊蒐集，更應扮演積極角色。雙方互設經營據點乃是臺灣港務公司進行兩岸佈局重要的第一步，也是啓動協助臺灣物流廠商、臺灣本土廠商及兩岸佈局臺商的重要起點。

臺灣本土廠商、物流商及臺商在運用自貿港區對於產業供應鏈進行加值，其實相當有創意，有機會透過靈活自貿港區合法可行的商業模式，協助臺灣本土產業(特別是傳統產業)及兩岸佈局的臺商，增加其產業競爭力。在主管機關積極經營的推動下，運用自貿港區活化臺灣本土傳統產業之「委託加工」及協助臺商在臺灣本土受限發展之產業，不僅協助各港貨物吞吐的增量與增值，增加產值與創造就業機會，並有機會在課稅區增加營所稅，在整體形成「多贏」之局面。惟會審單位必須以主動積極之心態，推動申請會審行政作業流程之再造，強化標準作業程序(SOP)之透明度與可及性，並改進審查通過條件之明確性與客觀性，落實「境內關外」之精神。

第八章 結論與建議

本研究針對海西經濟區物流發展歷史及現況進行比較分析，從港口硬體設施、港口間之海運、關務及稅務作業、腹地產業等面向分析並進行產業供應鏈佈局案例及 SWOT 策略分析，探討兩岸未來可能合作模式。綜上，本研究獲致結論並提出建議。

8.1 結論

- 1.在「通關流程」上，大陸保稅港區與臺灣自由貿易港區相比，申請過程較為繁複，但管理機關也提出優惠政策作為誘因。大陸各保稅港區皆由海關總署主管，較無臺灣管理決策上須由海關與交通部協調之問題。
- 2.在「稅務制度」上，大陸保稅港區能提出較臺灣自由貿易港區更佳的優惠條件，此為加工型廠商非常重視之誘因，我國可參考提出適合臺灣的優惠辦法，吸引廠商進駐自由貿易港區。
- 3.海西保稅港區於腹地大小和地理區位方面有其優勢，而臺灣自貿港區則於港埠硬體、聯外運輸和資訊化程度等方面具有相對優勢。
- 4.自由貿易港區因法令以及腹地大小限制，使得製造業進駐不易，不需要具備完善製造能力之物流業者成為適合進入自貿港區產業之一。經訪談自由貿易港區之申請、審查、海關查驗等程序應再整合與簡化，以鼓勵企業進駐自由貿易港區。

8.2 建議

- 1.本研究已蒐整臺灣主要港口(基隆港、臺北港、臺中港、高雄港)自貿港區及一般港區對海西經濟區之進出口資料，呈現運用自貿港區及一般港區與海西經濟區進行互動的主要產業。建議後續可延伸至其他大陸主要經濟區，如：珠三角、長三角及環渤海等經濟區。
- 2.兩岸產業互動日益密切，對於保稅港區與自由貿易港區之競合本研究已初步蒐整資料並提出發展方向，建議可再擴大深入訪談，除我國自由貿易港區入駐廠家及物流商外，納入對岸臺商物流業者及實際利用大陸港口經營的業者，切實了解大陸在政策引導下，港口實際的發展現況及臺商的需求，藉以規劃吸引臺商回流臺灣的政策，並針對兩岸制度主管機關之差異及關務協調相關問題，進一步探討。
- 3.本研究所進行之 SWOT 等策略分析僅含臺灣及海西部分進行探討，為區域間之

貿易合作與關稅互免已為國際貿易發展趨勢，建議未來研究可加入 TPP 與 RECP 等影響深入分析。

4. 現行 ECFA 在貨品貿易上僅針對部分貨物進行關稅減免，然而區位合作涵蓋之範圍遠較自由經濟協定之範圍來的廣，需考量關稅及非關稅障礙及各種經濟合作面向。如何尋求共識找出利基，甚而透過產業之相互投資運作，來掌握問題及尋求解決方案，建議可於後續研究進行以 ECFA 為基礎考量兩岸產業鏈區位合作之多面向探討。

參考文獻

中文部分

王斌義(2009)。廈門構建區域性航運物流中心的 SWOT 分析，集體經濟商貿流通研究。

台經院產經資料庫(2012)。

交通部進出港貨物統計作業系統資料庫(2011)。

交通部運輸研究所(2011)。台灣商港發展規劃 101~105 年。

交通部運輸研究所(2011)。臺灣地區主要港口因應兩岸直航發展策略規劃。

交通部(2011)。自由貿易港區貨物流通相關議題研析

林珊仟、楊阿妮，(2011)。廈門港發展集裝箱海鐵聯運 SWOT 分析，世界海運，P62。

李雲翔(2008)。構築海峽西岸國際中轉港—廈門港發展戰略研究，廈門大學工商管理研究所碩士論文。

邱俊唐(2005)。高雄港在亞太地區轉運競爭力之研究(碩士論文，中央大學，2006)。

武雯靜(2009)。海峽西岸港口群發展及其 SWOT 分析，水運科學研究第三期。

孫允儀(2007)。亞太地區港埠競爭力與台灣地區港埠經營研究(碩士論文，海洋大學，2007)。

陳樂章(2004)。機遇與挑戰福州港馬尾港務公司，廈門大學工商管理研究所碩士論文。

康文慶(2010)。中國港口福建省三大港口競爭力。福建省：中國港口協會研究中心。

賀紅(2009)。福建發展國際物流的 SWOT 分析以及組合戰略，長沙紅空技術學院學報第二期。

張徐錫(2006)。東亞地區主要貨櫃港 SWOT 分析量化模式構建之研究(碩士論文，海洋大學，2006)。

張潛(2008)。廈門港現狀分析，水運科學研究第四期。

許苑庭(2005)。強化 SCOR 為基之供應鏈分析與設計方法論(碩士論文，清華大學，2005)。全國博碩士論文資訊網，GH000923830。

黃俏梅(2009)。廈門港口物流發展 SWOT 分析，遼寧工程技術大學(社會科板)。

黃建設(2008)。發揮廈門港優勢促進海西經濟區建設發展，水運管理期刊。

黃茂祥(2005)。自由貿易港區對港埠競爭力影響之研究-以高雄港為例。(碩士論文，義守大學，2005)。

黃德銘(2005)。論中國洋山港興起對台灣各國際商港發展之影響(碩士論文，海洋大學，2005)。

葉菁倩(2012)。廈門海滄保稅港區保稅物流發展，經濟論壇，2012 第 7 期。

蔡佳君(2004)。以 SCOR 為基之供應鏈分析與設計方法論(碩士論文，清華大學，2004)。全國博碩士論文資訊網，GH000913827。

蔣長兵、張雲娟(2010)。福州港口物流發展現狀以及對策分析，*物流科技* 2010 第 4 期。

鄭荔強(2008)。福州港口物流現狀及發展對策，*集裝箱化*，2008 第 10 期。

謝文坤(2006)。以 SCOR 模式為基礎之供應鏈績效評估與改善-IC 設計業為例(碩士論文，清華大學，2006)。全國博碩士論文資訊網，GH000935805。

英文部分

C. Ferrari, F. Parola, E. Gattorna. (2011). Measuring the quality of port hinterland accessibility: The Ligurian case. *Transport Policy*, 18, 382-391.

Hsu-Hsi Chang, Wen-Chih Huang (2006). Application of a quantification SWOT analytical method, *Mathematical and Computer Modelling*, Volume 43, Issues 1–2

James Jixian Wang. (1998). A container load center with a developing hinterland: a case study of Hong Kong. *Journal of Transport Geography*, 6, 187-201.

Jean-Paul Rodrigue and Changqian Guan. (2009). Port Hinterland Divergence along the North American Eastern Seaboard. Notteboom, T., P. De Langen and C. Ducruet (eds) *Ports in Proximity: Essays on Competition and Coordination among Adjacent Seaports*, London: Ashgate.

Jean-Paul Rodrigue and Theo Notteboom. (2009). The terminalization of supply chains : reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships. *Maritime Policy & Management*, 36, 165-183.

Metin Celik , Selcuk Cebi , Cengiz Kahraman , I.Deha Er (2009).Application of axiomatic design and TOPSIS methodologies under fuzzy environment for proposing competitive strategies on Turkish container ports in maritime transportation network, *Expert Systems with Applications*, Volume 36, Issue 3, Part 1

Sung-Woo Lee, Dong-Wook Song, César Ducruet. (2008). A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities. *Geoforum*, 39, 372-385.

Theo E. Notteboom and Jean-Paul Rodrigue. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32, 297-313.

Theo Notteboom and Jean-Paul Rodrigue. (2008). Re-Assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Commodity Chains. *Ports, cities, and global supply chains*, 51-66.

Wang, James J and Cheng, Michael C. (2010). From a hub port city to a global supply chain management center: a case study of Hong Kong. *Journal of Transport Geography*, 18, 104-115.

附錄 1

海西地區港口設施表

廈門港碼頭設施表

作業區 或裝卸 公司名 稱	泊位名 稱	長度 (米)	水深 (米)	靠泊能 力(噸 級)	裝卸貨 種	岸吊情況	備註
東渡作 業區	1 號泊 位	166	-7.69	10000	裝、併箱	30.5 x 2	內貿運 輸
東渡作 業區	2 號泊 位	254	-11.7	50,000	散糧	門機 4x10 噸	
東渡作 業區	3 號泊 位	190	-11.7	50,000	散化肥	門機 3x10 噸	
東渡作 業區	4 號泊 位	166	-9.5	10,000	件雜貨	門機 2x10 噸	
東渡作 業區	東鈴碼 頭	200	-4	1000	件雜貨	16Tx1, 5Tx3, 8Tx2	
海天裝 卸公司	5 號泊 位	260	-12.2	50000	裝、併箱	橋吊 2 x 30.5T, 浮吊 1x60 噸、	
海天裝 卸公司	6 號泊 位	170	-12.2	50,000	裝、併箱	橋吊 2x35.6 噸	
海天裝 卸公司	7 號泊 位	176.6	-12.2	50,000	件雜貨, 裝、併箱	橋吊 2x45 噸	
海天裝 卸公司	8 號泊 位	303	-13.3	50,000	裝、併箱	橋吊 1x40 噸	
海天裝 卸公司	9 號泊 位	190	-13.3	50,000	裝、併箱	橋吊 2x50 噸	
海天裝 卸公司	10 號泊 位	220	-13.8	50,000	裝、併箱	橋吊 2x50 噸	
海天裝 卸公司	11 號泊 位	230	-13.8	50,000	裝、併箱	橋吊 2x55 噸	
象嶼集 團	12 號泊 位	220	-12.2	50,000	裝、併箱	橋吊 2x40 噸	
象嶼集 團	13 號泊 位	250	-12.2	50,000	裝、併箱	橋吊 2x40 噸	
象嶼集 團	14 號泊 位	170	-12.2	50,000	裝、併箱	橋吊 1x40 噸, 2x40 噸	
象嶼集 團	15/16 號泊位	336	-12.2	50,000	裝、併箱	橋吊 2x45 噸	
石湖山	18 號泊 位	488	-15.3	50,000	多用途	門機 7x15 噸門	

裝卸公司	位				兼散雜 貨滾 裝、裝、 併箱	機 1×40 噸	
石湖山 裝卸公司	19 號泊 位						建設中
國貿集 團	20 號泊 位	355	-13.5	50,000	多用途		
廈門國 際貨櫃 碼頭有 限公司	海滄 2 號	278	-13.3	50,000	裝、併箱	橋吊 2×41 噸 1×35 噸橋吊 1×41 噸	
廈門國 際貨櫃 碼頭有 限公司	海滄 3 號	493	-13.3	50,000	裝、併箱	橋吊 1×41 噸橋吊 1×51 噸、橋吊 2× 52 噸	
海潤貨 櫃碼頭	海滄 4 號	385	-13.3	50,000	裝、併箱	橋吊 4×55 噸	

泉州港碼頭設施表

港區/碼頭	泊位
後渚港區碼頭	500 噸級方舟浮碼頭泊位 2 個； 500 噸級件雜貨碼頭泊位 2 個； 3,000 噸級件雜貨碼頭泊位 1 個； 5,000 噸級客貨碼頭泊位 1 個； 油碼頭 3,500 噸級泊位 1 個； 糧食碼頭 5,000 噸級泊位 1 個
內港港區碼頭	20 噸級件雜貨碼頭（6 號碼頭）泊位 2 個； 200 噸級件雜貨碼頭（8 號碼頭）泊位 3 個； 500 噸級件雜貨碼頭（9 號碼頭）泊位 3 個
肖厝港區碼頭	客運碼頭泊位 1 個； 萬噸級件雜貨碼頭泊位 1 個； 10 萬噸級油碼頭泊位 1 個； 5,000 噸級、3,000 噸級、1,000 噸級碼頭各 1 個
東石港區	300 噸級件雜貨泊位 2 個
石井港區	1,000 噸級件雜貨碼頭泊位 1 個
崇武港區	1,000 噸級件雜貨碼頭泊位 2 個

福州港碼頭設施表

作業區或裝卸公司名稱	泊位名稱	靠泊能力 (噸級)	裝卸貨種
福州港马尾港务公司	马尾一泊位	10000	雜貨
福州港马尾港务公司	马尾二泊位	10,000	雜貨
福州港马尾港务公司	马尾三泊位	50,00	雜貨
福州港马尾港务公司	马尾四泊位	5,000	雜貨
福州港马尾港务公司	青洲三泊位	10,000	雜貨
福州港马尾港务公司	青洲四泊位	10,000	雜貨
福州港马尾港务公司	青洲五泊位	10,000	客運
福州港台江港务公司	鳌峰洲一码头	500	雜貨
福州港台江港务公司	鳌峰洲一期工程	1000	雜貨
福州港台江港务公司	鳌峰洲二期工程	1000	雜貨
福州港台江港务公司	鳌峰洲技术改造 工程	2000	雜貨
福州港台江港务公司	魁岐一期扩建改 造工程	500	雜貨
福州青州集裝箱码头有限公司	鳌峰洲三期工程	50,000	多用途
福州青州集裝箱码头有限公司	青洲一泊位	15,000	集裝箱
福州青州集裝箱码头有限公司	青洲二泊位	15,000	集裝箱
福州港砂石港务公司	砂石码头装船泊 位	20,000	散貨

福州港砂石港务公司	砂石码头装船泊位	500	散貨
福州港松门港务公司	松门一泊位	20,000	煤炭
福州港松门港务公司	松门二泊位	500	煤炭
福建吉安燃油储运有限公司	吉安油码头	10,000	油品
福州港燃油供应公司	后安油码头	50,00	油品
福州港榕通码头有限公司	榕通码头	30,000	雜貨
福州港榕通码头有限公司	长通码头	5,000	雜貨
福州港琯头港务公司	琯头对台贸易码头	3,000	雜貨
福州港琯头港务公司	平潭竹屿口码头	500	雜貨
福州港罗源湾港务公司	罗源淡头码头	500	雜貨
福州港罗源湾港务公司	罗源一泊位	500	雜貨
福州港罗源湾港务公司	罗源一泊位	500	雜貨
福清市交通局	红旗码头	500	雜貨
福清市交通局	下垄浮码头	500	雜貨
福清市交通局	梁厝码头	700	雜貨
平潭县交通局金井港务公司	金井码头	5,000	雜貨
平潭县交通局	东澳陆岛交通码头	1,000	客運
元洪国际港口福建有限公司	元洪码头	30,000	散糧
华能福州电厂	一期电厂卸煤码头	20,000	煤炭
华能福州电厂	二期电厂卸煤码头	20,000	煤炭
华能福州电厂	电厂重件码头	10,000	雜貨
华能福州电厂	杂货浮码头	3,000	雜貨

附錄 2
兩岸稅種

台灣稅種

- 關稅：對國外進口貨物所課徵之進口稅
完稅價格 × 稅率
- 貨物稅：完稅價格加關稅後乘以貨物稅稅率
(完稅價格 + 關稅) × 稅率
- 菸酒稅：紙菸每千支 590 元菸稅，1000 元健康福利捐
酒按酒精度數、容量計徵
- 營業稅：完稅價格加關稅、貨物稅或菸酒稅 × 5%
(完稅價格 + 關稅 + 貨物稅 + 菸酒稅) × 5%
- 特種貨物及勞務稅：奢侈稅
(完稅價格 + 關稅 + 貨物稅 + 營業稅) × 10 %
- 推廣貿易服務費：
進口完稅價格乘以 0.04%；出口離岸價格乘以 0.04%

大陸稅種

關稅稅率分為優惠關稅稅率和普通關稅稅率。

進口關稅稅額=到岸價格×進口關稅稅率

出口關稅稅額=(離岸價格/(1+出口稅稅率))×出口關稅稅率

增值稅稅額=(到岸價+進口關稅額+消費稅額)×增值稅稅率(稅率有 13%和 17%兩種)

從價消費稅稅額=((到岸價+關稅額)/(1-消費稅稅率))×消費稅稅率

從量消費稅稅額=應徵消費稅的商品數量×消費稅單位稅額

進口稅額=進口關稅+增值稅+消費稅
=(進口關稅率+消費稅率+增值稅率+進口關稅率×增值稅率)/(1-消費稅率)×到岸價
=常數×到岸

附錄 3
臺灣各保稅區申請投資比較表

倉儲物流型申請投資之比較表

	保稅倉庫	物流中心
主管單位	財政部關稅總局	財政部關稅總局-自主管理
法條依據	關稅法第五十八條、保稅倉庫設立及管理辦法	關稅法第六十條第四項、物流中心貨物通關辦法
申請審核	保稅倉庫之設立，除政府機關、公營事業及經財政部專案核准者外，應以股份有限公司組織為限，且實收資本額應在新臺幣二千萬元以上。並具備保稅倉庫設立及管理辦法第二章條件，得向海關申請核准登記為保稅倉庫	鄰近國際港口、國際機場地區或須經海關專案核准之地點，申請設立前應先向海關申請勘查，並事先取得建築物使用主管機關之同意。
作業期程		物流中心申請登記案件經書面審查合格後，海關應於十四日內派員實地勘查
區位	218 家 海關核准登記供存儲保稅貨物之倉庫為保稅倉庫，應在港區、機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區、鄰近港口地區或經海關核准之區域內設立	應設在國際港口、國際機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區內及鄰近國際港口、國際機場地區或經海關專案核准之地點

	保稅倉庫	物流中心
營運項目	儲存保稅貨物，保稅倉庫包括：普通、專用、發貨中心等三種	保稅貨物倉儲、轉運及配送業務 得進行因物流必需之重整及簡單加工
建物產權	歸投資者所有	歸投資者所有
僱用原住民	無	無
稅賦優惠	進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅	國外貨主來台設立國際物流中心，除內銷免稅外，對國內產業供應鏈服務及物流業發展有重大影響者，外銷也可免徵營所稅
外勞僱用比例	無	無
運輸成本	運輸工具	
門哨管制	貨物進出保稅倉庫，應在海關規定之辦公時間內為之。憑電腦放行通知或人工收取放行單	電腦門哨管控系統，實施二十四小時通關作業。但經海關公告之貨物，除事先申請核准者外，應於海關公告上班時間內辦理
貨物進出	須通關	須通關

資料來源：本研究整理

加工製造型申請投資之比較表

	加工出口區	保稅工廠	科學園區
主管單位	經濟部	財政部關稅總局	國科會於各園區設置園區管理局
依據	加工出口區設置管理條例第10條、加工出口區區內事業申請設立審查辦法。	關稅法第五十九條第三項規定、海關管理保稅工廠辦法	科學工業園區設置管理條例
申請審核	由中央各相關部會派代表組成審查小組，並由加工出口區管理處處長為召集人，隨時召集會議辦理審查。	依公司法組織登記設立之股份有限公司，實收資本額在新臺幣五千萬元以上，設有登記合格之工廠，得向海關申請核准登記為保稅工廠	為引進高級技術工業及科學技術人才，以激勵國內工業技術之研究創新，並促進高級技術工業之發展，行政院國家科學委員會得報請行政院核定設置科學工業園區。
區位	位於內陸特定專用區	297家 經海關核准登記為海關管理保稅工廠	國科會選擇之適當地點
營運項目	製造加工、組裝、研究發展、貿易、諮詢、技術服務、倉儲、運輸、裝卸、包裝、修配之事業及經經濟部核定之其他相關事業。	存儲保稅物品、辦理加工業務、辦理相關產品之檢驗、測試、修理、維護業務。	從事高級技術工業產品之開發製造或研究發展之事業，研究機構、創業育成中心亦得申請在園區設立營運。

	加工出口區	保稅工廠	科學園區
建物產權	歸投資者所有。	歸投資者所有。	管理局
稅賦優惠	<p>1. 自國外輸入自用機器、設備，免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p> <p>2. 自國外輸入原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p>	<p>進口原料存入保稅工廠製造或加工產品外銷者，得免徵關稅</p>	<p>1. 自國外輸入自用機器、設備，免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p> <p>2. 自國外輸入原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p> <p>3. 以產品或勞務外銷者，其營業稅稅率為零，並免徵貨物稅。</p>
外勞僱用比例	達員工總數 30%	無	無
運輸成本	通關保稅須以保稅車等方式運送貨物，增加運輸成本	運輸工具	運輸工具
門哨管制	人工收取放行單	人工收取放行單	人工收取放行單
貨況追蹤系統	加封或押運	加封或押運	加封或押運
貨物進出	須通關	須通關	須通關

資料來源：本研究整理

混合型申請投資

自由貿易港區	
主管單位	交通部
依據	國有財產法、促參法或商港法辦理。
申請審核	公開招標或公開評審。
作業期程	公開招標約 6 個月，公開審核約 1 年。
區位	位於國際海空港管制區內之精華地段
營運項目	貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修理、裝配、加工、製造、檢驗、測試、展覽或技術服務之事業
競標標的	年保證運量或管理費

自由貿易港區	
建物產權	<p>專業區：歸投資者所有</p> <p>商港設施：歸港務局所有</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 促參法：BOT 案於特許期間歸投資者所有，特許終止後移轉予港務局。 ● 商港法：歸港務局所有。
僱用原住民	「自由貿易港區設置管理條例」第 11 條第 2 項規定，自由港區事業僱用勞工總人數中，應僱用百分之三具有原住民身分者。
稅賦優惠	免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費、商港服務費。
外勞僱用比例	達員工總數 40%
運輸成本	位於國際機場及港口之精華地段，毋須以保稅車運送貨物，大幅降低運輸成本
門哨管制	貨況追蹤系統
貨況追蹤系統	科技設施(電子封條)
貨物進出	國外貨物出入自由港區及與其他自由港區間(通報)、運至課稅區或其他保稅區須先通關

資料來源:本研究整理

附錄 4
各保稅區通關流程

倉儲物流型保稅區

保稅倉庫(58年)

保稅倉庫依據保稅倉庫設立及管理辦法第2條規定：「保稅倉庫係指經海關核准登記，發給執照，專門儲存保稅貨物的倉庫」，由財政部關稅總局管理。

保稅倉庫利基在於：「進口貨物在規定存倉期間，原貨出口或重整後出口者，免稅。國產保稅貨物進儲保稅倉庫後，得依規定辦理除帳。存倉之貨物在規定存倉期間內，貨物所有人或倉單持有人得申請海關核准於倉庫範圍內整理、分類、分割裝配或重裝。」

現行保稅倉庫共有218家，分為一般保稅倉庫及自用保稅倉庫兩種。可以存儲於保稅倉庫的貨物，並須符合保稅倉庫設立及管理辦法第3、4條辦理。

保稅倉庫應設置電腦及相關連線設備，以電腦連線或電子資料傳輸方式處理貨物通關、帳務處理及貨物控管等有關作業，以提供海關稽核。若業者欲申請為自用保稅倉庫，其應具備自主管理條件始得申請核准登記。所稱自主管理條件，指符合「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心及海關指定業者業者實施自主管理辦法」第7條規定，且實收資本額在新台幣五千萬元以上者。一般保稅倉庫及自用保稅倉庫兩者差異在於，前者須配合海關上班時間進行通關作業，後者除海關公告貨物，其餘24小時通關作業，且海關得不派員常駐。

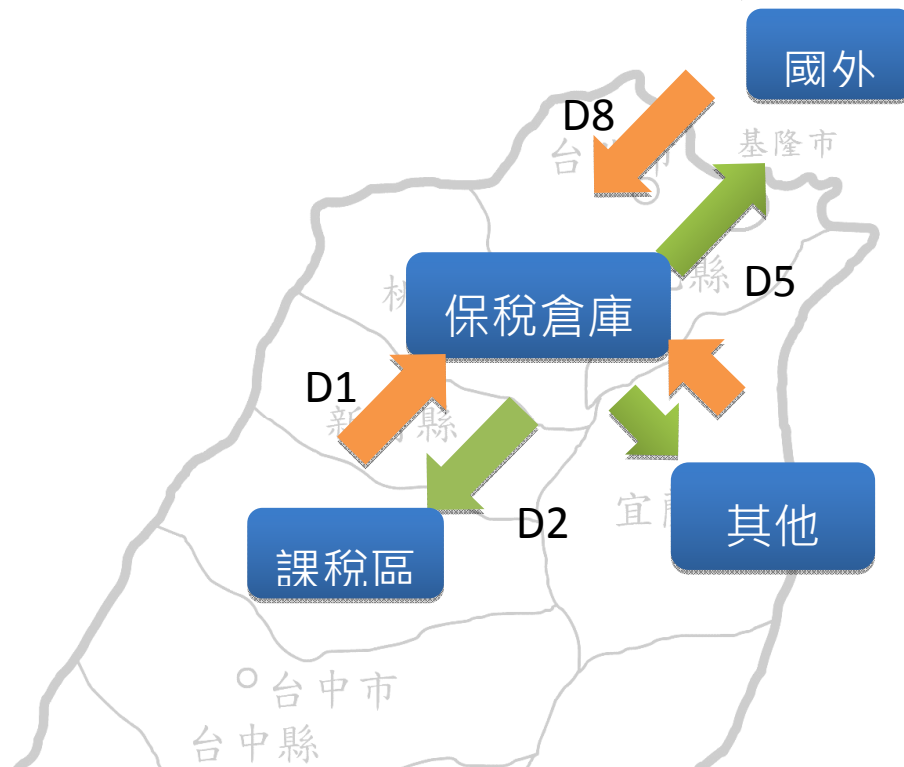


圖 保稅倉庫

保稅貨物之進出倉手續，涵括外貨及國貨進儲保稅倉庫、保稅貨物出倉進口、出口等，詳細說明如下：

1. 貨物進保稅倉庫：

(1) 自國外輸入：

外貨進儲保稅倉庫，應由收貨人或提貨單持有人填具 D8 報單(詳細流程及說明請見附錄七)，由倉庫業者憑電腦放行通知或進儲准單會同監視關員核對標記及數量無訛後進倉。

(2) 自課稅區輸入：

自用保稅倉庫自課稅區廠商購買供重整用之貨物，應由買賣雙方聯名填具 D1 報單，檢附報關必備文件向海關申報，憑電腦放行通知或進儲准單進儲。並得向海關申請按月彙報。

2. 貨物出保稅倉庫：

(1) 輸往國外：

申請出倉出口貨物，應由倉庫業者填具 D5 報單(詳細流程及說明請見附錄七)，檢附報關必備文件向海關申報，並憑准單核對標記及數量相符後出倉，運送至出口地海關辦理通關手續；其貨物由其他廠商或貿易商報運出口者，於出口後將出口報單副本交由倉庫業者除帳。

(2) 售予課稅區：

① 保稅倉庫完稅進口貨物，應由貨物所有人或倉單持有人填具報單，檢附報關必備文件，填具 D2 報單向海關申報，倉庫業者憑電腦放行通知或出倉准單會同監視關員核對標記及數量相符後出倉。

② 自用保稅倉庫售與課稅區廠商之貨物出倉視同進口，應由倉庫業者填具 D2 報單，檢附報關必備文件向海關申報，並按出倉形態徵稅後，憑電腦放行通知或出倉准單辦理提貨出倉。並得向海關申請按月彙報。

為增加存儲保稅倉庫保稅貨物的增值作用，保稅貨物得於倉庫內或送外辦理重整。重整方式包括檢驗、測試、整理、分類、分割、裝配、重裝。但貨物進行重整過程中不得改變原來之性質或形狀，或雖改變形狀，卻仍可辨認其原形、在重整過程中不發生損耗或損耗甚微而且不得使用複雜大型機器設備進行重整。

一般保稅貨物倉儲期限原則以兩年為限，不得延長。但如係供應國內重要工業之原料、民生必須之物資、國內重要工程建設之物資或其他具有特殊理由，可報請財政部核准延長存倉期限。

物流中心(89年)

依據物流中心貨物通關辦法第2條規定：「本辦法所稱物流中心，指經海關核准登記以主要經營保稅貨物倉儲、轉運及配送業務之保稅場所」，由財政部關稅總局管理。

物流中心之利基在於：「進口貨物存入物流中心，原貨出口或重整及簡單加工後出口者，免稅。國內貨物進儲物流中心，除已公告取消退稅之項目外，得於出口後依第六十三條規定辦理沖退稅。」

現行物流中心共有19家，其營運範圍比保稅倉庫為廣且較自由，由於產業界對貨物之流通，要求快速精確，相對地海關對物流中心之設置要求較嚴格，以迎合產業實際需要。物流中心應設在國際港口、國際機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區內及鄰近國際港口、國際機場地區或經海關專案核准之地點，並設置電腦及相關連線設備，以電子資料傳輸方式處理貨物通關、帳務管理及貨物控管等有關作業，並與海關電腦連線，以供海關現場稽核和遠端稽核。與其他保稅區不同的是，物流中心應符合自主管理條件。可以進儲物流中心的貨物品目範圍較進儲保稅倉庫者為寬，除海關公告貨物，其餘24小時可進行通關作業，縮短貨物通關時程並提升效率。

物流中心採自主管理模式，海關得派員定期或不定期前往查核。海關對保稅貨物進出物流中心的監管範圍，包括其自國外、其他保稅區或課稅區進儲，及物流中心輸往課稅區或保稅區、出口或展覽、運往區外檢測、測試、重整、簡單加工等項目，依據「物流中心貨物通關作業規定」，茲分述於下：

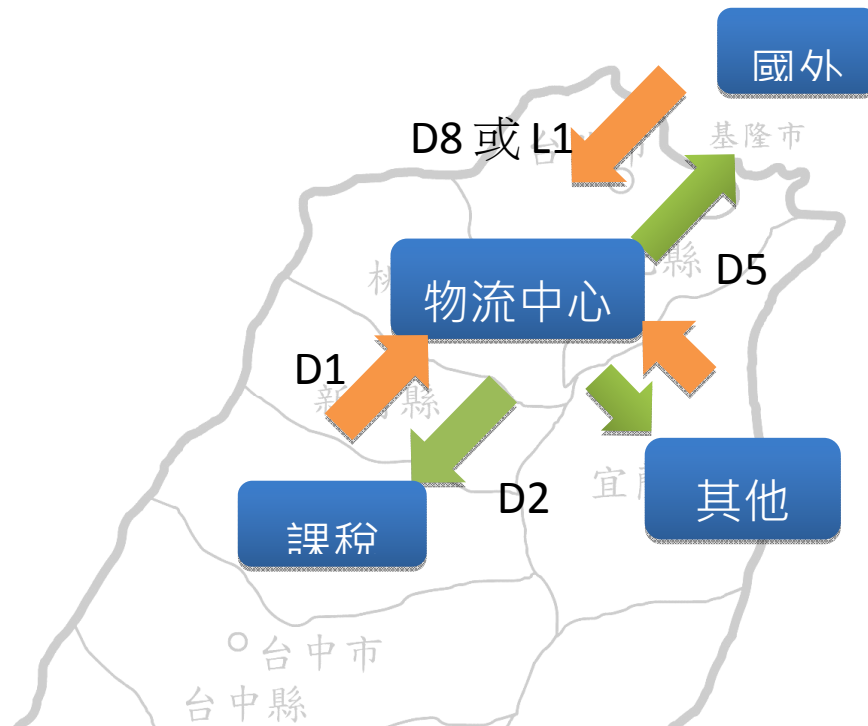


圖 物流中心

1. 貨物進儲物流中心：

(1) 自國外輸入：

物流中心應填具 D8 或 L1 外貨進儲物流中心申請書表，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

(2) 由課稅區運入：

由物流中心填具表 D1 報單，並登錄電腦後進儲，免向海關申報。

2. 貨物運出物流中心：

(1) 貨物由物流中心出口：

由物流中心或貨物持有人填具申請書表 D5 報單(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。出口後，如需辦理沖退稅者，由海關核發出口證明文件，憑以申辦。

(2) 貨物輸往課稅區：

應由進口人填具申請書表 D2 報單，並檢具必備文件，由物流中心以電腦連線向海關申報，經完成通關後運出。其原由課稅區貨物進儲，原貨配銷課稅區者，由物流中心填具表單(國內貨物進(出)單)並登錄電腦後運出，免向海關申報。

運往區外檢測、測試、重整、簡單加工者，應經海關核准後登錄電腦帳冊。運回時，應登錄電腦銷案。且其運回時，應仍能辨識其原狀。但此項貨物應以非屬管制或限制進口物品為限。

進儲物流中心之貨物「除經海關公告定有存儲期限者外，其餘存儲期間不受限制。」不過存儲逾二年之貨物，應於海關要求時列印報表供查核。另外，物流中心每年至少應定期自行盤點乙次，其有盤虧者，應自行補報，經依法徵免稅捐後銷案；其有盤盈者，應補報申請書表，經海關核明後登錄帳冊管理。

若物流中心信譽良好、管理完善、無走私紀錄，海關得與此優良物流中心簽訂策略聯盟，給予營運上優惠待遇，酌予降低其進出口貨物之查驗比例，報運之出口貨物，一律免經電腦比對貨物進倉訊息，即可受理報關。

以上兩個保稅類型，本研究將其整理成下表倉儲物流型法規及作業之比較表及投資比較表：

表 倉儲物流型法規及作業之比較表

保稅區域/項目	保稅倉庫	物流中心
區位	218 家 海關核准登記供存儲保稅貨物之倉庫為保稅倉庫，應在港區、機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區、鄰近港口地區或經海關核准之區域內設立	19 家 應設在國際港口、國際機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區內及鄰近國際港口、國際機場地區或經海關專案核准之地點
僱用原住民	無	無
進儲、出倉進口押運	需要	由物流中心或與其訂定契約之運輸業辦理
稅賦優惠	進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅	國外貨主來台設立國際物流中心，除內銷免稅外，對國內產業供應鏈服務及物流業發展有重大影響者，外銷也可免徵營所稅
貨物進出口	通關	通關
門哨管制	貨物進出保稅倉庫，應在海關規定之辦公時間內為之。憑電腦放行通知或人工收取放行單	電腦門哨管控系統，並應配合海關進出口貨物控管作業規定設有門禁

資料來源：本研究整理

倉儲物流型申請投資之比較表

	保稅倉庫	物流中心
主管單位	財政部關稅總局	財政部關稅總局-自主管理
法條依據	關稅法第五十八條、保稅倉庫設立及管理辦法	關稅法第六十條第四項、物流中心貨物通關辦法
申請審核	保稅倉庫之設立，除政府機關、公營事業及經財政部專案核准者外，應以股份有限公司組織為限，且實收資本額應在新臺幣二千萬元以上。並具備保稅倉庫設立及管理辦法第二章條件，得向海關申請核准登記為保稅倉庫	鄰近國際港口、國際機場地區或須經海關專案核准之地點，申請設立前應先向海關申請勘查，並事先取得建築物使用主管機關之同意。
作業期程		物流中心申請登記案件經書面審查合格後，海關應於十四日內派員實地勘查
區位	218 家 海關核准登記供存儲保稅貨物之倉庫為保稅倉庫，應在港區、機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區、鄰近港口地區或經海關核准之區域內設立	應設在國際港口、國際機場、加工出口區、科學工業園區、農業科技園區內及鄰近國際港口、國際機場地區或經海關專案核准之地點

	保稅倉庫	物流中心
營運項目	儲存保稅貨物，保稅倉庫包括：普通、專用、發貨中心等三種	保稅貨物倉儲、轉運及配送業務 得進行因物流必需之重整及簡單加工
建物產權	歸投資者所有	歸投資者所有
僱用原住民	無	無
稅賦優惠	進口貨物於提領前得申請海關存入保稅倉庫。在規定存倉期間內，原貨出口或重整後出口者，免稅	國外貨主來台設立國際物流中心，除內銷免稅外，對國內產業供應鏈服務及物流業發展有重大影響者，外銷也可免徵營所稅
外勞僱用比例	無	無
運輸成本	運輸工具	
門哨管制	貨物進出保稅倉庫，應在海關規定之辦公時間內為之。憑電腦放行通知或人工收取放行單	電腦門哨管控系統，實施二十四小時通關作業。但經海關公告之貨物，除事先申請核准者外，應於海關公告上班時間內辦理
貨物進出	須通關	須通關

資料來源：本研究整理

加工製造型保稅區

保稅工廠(民國 58 年)

管理機關為財政部關稅總局。依據關稅法第五十九條第三項規定及海關管理保稅工廠辦法，依公司法組織登記設立之股份有限公司，其實收資本額在新臺幣五千萬元以上，設有登記合格之工廠，並符合規定條件者，得向海關申請核准登記為保稅工廠。

保稅工廠可儲存保稅物品、辦理加工檢驗、測試、修理、維護業務，目前全台有 297 家保稅工廠。

政府提供優惠政策給保稅工廠外銷品製造廠商，其進口原料存入保稅工廠製造或加工產品外銷者，得免徵關稅。

保稅貨物之進出手續，涵括外貨及國貨進儲保稅工廠、保稅貨物進口、出口等，詳細說明如下：

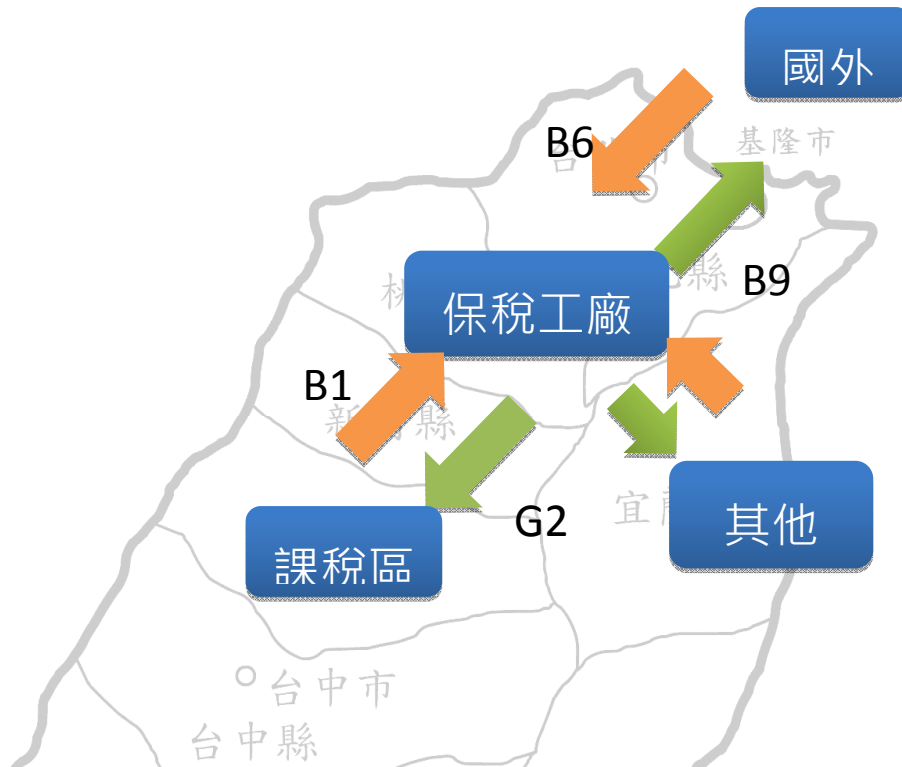


圖 保稅工廠

1. 貨物進儲保稅工廠：

(1) 自國外輸入：

保稅工廠應填具申請書表 B6 外貨進儲保稅廠(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

(2) 由課稅區運入：

由保稅工廠填具表單 G2 國內貨物進(出)單，並登錄電腦後

進儲，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

2.貨物運出保稅工廠：

(1)貨物由保稅工廠出口：

由保稅工廠填具申請書表 B9 報單(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。出口後，如需辦理沖退稅者，由海關核發出口證明文件，憑以申辦。

(2)貨物輸往課稅區：

B1 報單-課稅區售與保稅廠，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。

保稅工廠由海關管轄，並無實施自主管理的權限，因此不論是進出原料、成品，要生產產品都需經海關同意並核准才能進行

加工出口區(民國 55 年)

為我國最早設立之保稅區，融合自由貿易區、免稅區與工業區的概念率先於高雄設立高雄加工出口區。管理機關為經濟部，加工出口區之設置，應由經濟部於選定地區並視實際需要劃定範圍後，將設置地點、位置、面積及使用計畫等繪具圖說四份報請行政院核定。經核定設置之加工出口區。

加工出口區專供加工生產外銷產品的事業在區內設廠，及為區內外銷事業提供必要的倉儲、運輸、裝卸、包裝、修配等業務，全台有 9 區加工出口區。目前加工出口區逐漸由勞力密集產業轉型為資本與技術密集產業園區，除原有之製造業，更引進高效率的倉儲物流業、多元化的貿易、軟體服務業等，整體營運朝向全球化佈局。

政府提供加工出口區稅務方面的優惠有：原料、燃料、物料、半製品、樣品、實驗用動植物及供貿易、倉儲業轉運貨品免徵關稅、貨物稅及營業稅；此外自用之機器、設備也免徵關稅、貨物稅及營業稅。

保稅貨物之進出手續，涵括外貨及國貨進儲加工出口區、保稅貨物進口、出口等，詳細說明如下：

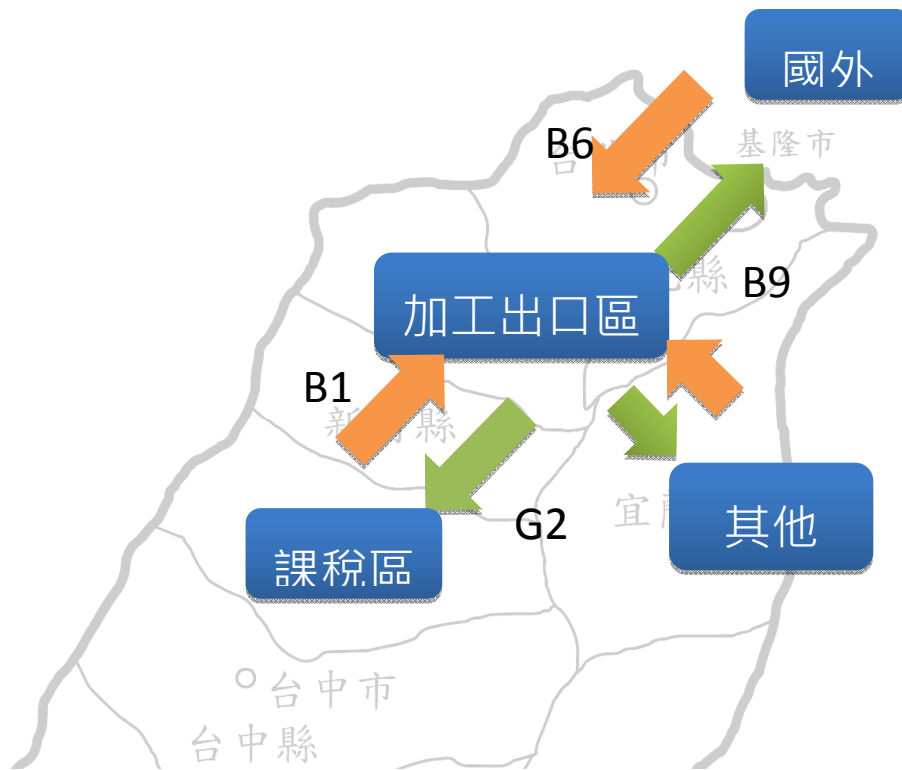


圖 加工出口區

1. 貨物進儲加工出口區：

(1) 自國外輸入：

加工出口區應填具申請書表 B6 外貨進儲保稅廠(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

(2) 由課稅區運入：

由加工出口區填具表單 G2 國內貨物進(出)單，並登錄電腦後進儲，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

2. 貨物運出加工出口區：

(1) 貨物由加工出口區出口：

由加工出口區填具申請書表 B9 報單報關(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。出口後，如需辦理沖退稅者，由海關核發出口證明文件，憑以申辦。

(2) 貨物輸往課稅區：

B1 報單-課稅區售與保稅廠，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。

科學工業園區(民國 77 年)

隨著電子零組件代工的趨勢逐漸興盛與一般傳統製造代工工業式微下，政府為引進高級技術工業及科學技術人才，而於新竹設置第一座科學園區。管理機關為行政院國家科學委員會

(國科會)所設立之園區管理局。科學工業園區之設置，應依科學工業園區設置管理條例之規定，選擇適當地點，報請行政院核定設置。

科學工業園區專供從事高級技術工業產品之開發製造或研究發展之事業。

政府提供科學工業園區稅務方面的優惠有：原料、燃料、物料、半製品、樣品、實驗用動植物及供貿易、倉儲業轉運用貨品免徵關稅、貨物稅及營業稅；自用之機器、設備也免徵關稅、貨物稅及營業稅，另外以產品或勞務外銷者，其營業稅稅率為零，並免徵貨物稅。

保稅貨物之進出手續，涵括外貨及國貨進儲科學工業園區、保稅貨物進口、出口等，詳細說明如下：

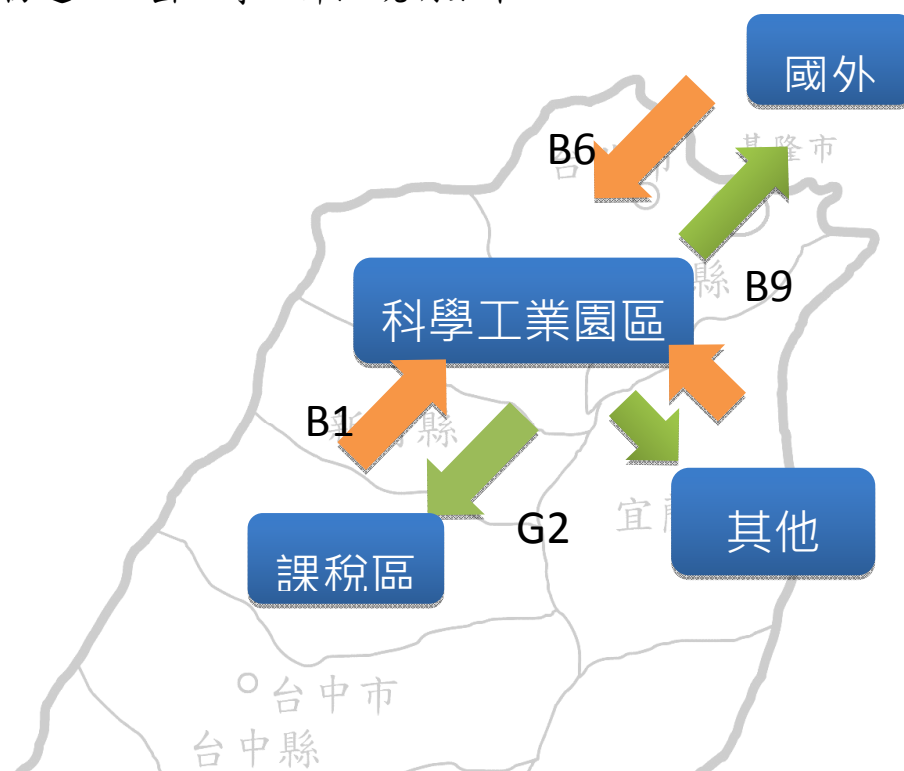


圖 科學工業園區

1. 貨物進儲科學工業園區：

(1) 自國外輸入：

科學工業園區應填具申請書表 B6 外貨進儲保稅廠(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

(2) 由課稅區運入：

由科學工業園區填具表單 G2 國內貨物進(出)單，並登錄電腦後進儲，以電腦連線向海關申報，經海關電腦紀錄有案，始得進儲。

2. 貨物運出科學工業園區：

(1) 貨物由科學工業園區出口：

由科學工業園區填具申請書表 B9 報單報關(詳細流程及說明請見附錄七)，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。出口後，如需辦理沖退稅者，由海關核發出口證明文件，憑以申辦。

(2) 貨物輸往課稅區：

B1 報單-課稅區售與保稅廠，以電腦連線向海關申報，經完成通關後，准予出口。

以上三個保稅類型，本研究將其整理成如下表所示：

表 加工製造型法規及作業之比較表

保稅區域/項目	加工出口區	保稅工廠	科學園區
區位	9 區 位於內陸特定專用區	297 家 經海關核准登記為海關管理保稅工廠	3 區 國科會選擇之適當地點
運輸成本	通關保稅須以保稅車等方式運送貨物，增加運輸成本	運輸工具	運輸工具
簽審	需要		
押運	需要	得申請	
稅賦優惠	1. 自國外輸入自用機器、設備，免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。 2. 自國外輸入原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。	進口原料存入保稅工廠製造或加工產品外銷者，得免徵關稅	1. 自國外輸入自用機器、設備，免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。 2. 自國外輸入原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。 3. 以產品或勞務外銷者，其營業稅稅率為零，並免徵貨物稅。
外勞僱用比例	達員工總數 30%	無	無
貨物進出口	通關	通關	通關

保稅區域/項目	加工出口區	保稅工廠	科學園區
門哨管制	人工收取放行單	原料進廠管制；成品出廠管制	
貨況追蹤系統	加封或押運	加封或押運	加封或押運

資料來源：本研究整理

加工製造型申請投資之比較表

	加工出口區	保稅工廠	科學園區
主管單位	經濟部	財政部關稅總局	國科會於各園區設置園區管理局
依據	加工出口區設置管理條例第10條、加工出口區區內事業申請設立審查辦法。	關稅法第五十九條第三項規定、海關管理保稅工廠辦法	科學工業園區設置管理條例
申請審核	由中央各相關部會派代表組成審查小組，並由加工出口區管理處處長為召集人，隨時召集會議辦理審查。	依公司法組織登記設立之股份有限公司，實收資本額在新臺幣五千萬元以上，設有登記合格之工廠，得向海關申請核准登記為保稅工廠	為引進高級技術工業及科學技術人才，以激勵國內工業技術之研究創新，並促進高級技術工業之發展，行政院國家科學委員會得報請行政院核定設置科學工業園區。
區位	位於內陸特定專用區	297家 經海關核准登記為海關管理保稅工廠	國科會選擇之適當地點
營運項目	製造加工、組裝、研究發展、貿易、諮詢、技術服務、倉儲、運輸、裝卸、包裝、修配之事業及經經濟部核定之其他相關事業。	存儲保稅物品、辦理加工業務、辦理相關產品之檢驗、測試、修理、維護業務。	從事高級技術工業產品之開發製造或研究發展之事業，研究機構、創業育成中心亦得申請在園區設立營運。

	加工出口區	保稅工廠	科學園區
建物產權	歸投資者所有。	歸投資者所有。	管理局
稅賦優惠	<p>1. 自國外輸入自用機器、設備，免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p> <p>2. 自國外輸入原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p>	<p>進口原料存入保稅工廠製造或加工產品外銷者，得免徵關稅</p>	<p>1. 自國外輸入自用機器、設備，免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p> <p>2. 自國外輸入原料、物料、燃料、半製品、樣品及供貿易用之成品免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。</p> <p>3. 以產品或勞務外銷者，其營業稅稅率為零，並免徵貨物稅。</p>
外勞僱用比例	達員工總數 30%	無	無
運輸成本	通關保稅須以保稅車等方式運送貨物，增加運輸成本	運輸工具	運輸工具
門哨管制	人工收取放行單	人工收取放行單	人工收取放行單
貨況追蹤系統	加封或押運	加封或押運	加封或押運
貨物進出	須通關	須通關	須通關

資料來源：本研究整理

附錄 5

福州保稅港區經濟發展政策措施 50 條

第一章 總則

第一條

為推進福州保稅港區（以下簡稱「保稅港區」或「區內」）科學發展、跨越發展，實現"做強經濟特區品牌、暢通海西大物流綠色通道、構建對接臺灣自貿港區平臺"三大戰略目標,特制定本政策措施。

第二條

保稅港區設置國際物流區、加工貿易區、鐵路物流區和港口集散區等四個功能區，各功能區之間業務流轉實現無縫對接。

第三條

保稅港區在三明沙縣陸地港、南平武夷山陸地港、寧德三都澳港和福州長樂空港等地建設物流集散中心，並對接臺灣自貿港區，以此實現政策功能輻射。

第二章 功能性政策

第四條

鼓勵企業在保稅港區開展裝卸存儲、中轉換裝、多式聯運等港口作業業務。

第五條

鼓勵企業在保稅港區開展國際中轉業務，經由國際航線的境外貨物可在保稅港區進行分拆、集拼箱後，中轉至境外其他地區。

第六條

鼓勵企業在保稅港區開展國際採購業務，貨物進入保稅港區可進行簡單商業加工和增值服務後向國內外分銷。

第七條

鼓勵企業在保稅港區開展國際配送業務，進境保稅貨物進入保稅港區後可進行分級、挑選、刷貼標籤、改換包裝等增值加工服務後，向境內、外分撥配送。

第八條

鼓勵企業在保稅港區開展轉口貿易業務，世界各地的貨物均可經保稅港區實現中轉、集運、分撥等。

第九條

支持企業在保稅港區開展出口複進口業務，解決加工貿易深加工結轉手續複雜、深加工增值部分不予退稅等問題。

第十條

支持企業在保稅港區開展加工貿易業務，不實行加工貿易銀行保證金台賬和合同核銷制度。

第十一條

鼓勵企業在保稅港區開展檢測和售後服務維修業務，延長加工貿易的價值鏈，提高增值率。

第十二條

鼓勵企業在保稅港區開展國際商品展示業務。

第三章 保稅、免稅、退稅政策

第十三條

對從境外進保稅港區的貨物，海關按有關規定予以保稅，貨物存儲時間不受限制。

第十四條

境內區外貨物進入保稅港區視同出口，在向海關申報獲得放行後即可辦理出口退。

第十五條

除法律、行政法規另有規定外，下列貨物從境外進入保稅港區，海關免徵進口關稅和進口環節海關代徵稅：

- (一)區內生產性的基礎設施建設項目所需的機器、設備和建設生產廠房、倉儲設施所需的基建物資
- (二)區內企業生產所需的機器、設備、模具及其維修用零配件。
- (三)區內企業和行政管理機構自用合理數量的辦公用品。

第十六條

保稅港區內貨物可自由流轉，區內企業間的貨物交易不徵收增值稅和消費稅。

第四章 外匯政策

第十七條

保稅港區內企業可開設外匯帳戶和人民幣帳戶，區內與境內區外之間貨物貿易項下的交易，可以人民幣計價結算，也可以外幣計價結算。

第十八條

從事保稅港區與境外之間貿易不需辦理收付匯核銷手續。

第十九條

經批准註冊資本金中以人民幣投資的保稅港區內機構，向境外或區外支付外匯，由企業決定使用外匯帳戶自有資金或購匯。

第二十條

企業可以開立經常專案外匯帳戶和資本項目專用帳戶，企業投資者的利潤、股息、紅利可以匯出境外。

第五章 通關便利措施

第二十一條

建設全國一流的保稅港區電子資訊化平臺，為企業提供高效便捷的通關環境，也為企業開展規範化管理提供相應的配套支援。

第二十二條

保稅港區內與境外之間進出的貨物，不實行進出口配額、許可證件管理，但法律、行政法規和規章另有規定的除外。

第二十三條

海關對保稅港區與境外之間進出的貨物實行備案制管理。

第二十四條

關檢部門對保稅港區內企業實行"分批出區，集中申報"等便捷通關措施。

第二十五條

關檢部門在港口作業區和國際物流區之間開闢直通式通道，進口貨物可以直提至國際物流園區完成報關及檢驗檢疫手續。

第二十六條

海關在保稅港區推廣預歸類、預審價制度，推行稅費網上支付制度。

第二十七條

關檢部門在保稅港區推行進出口分類管理制度，充分運用風險預警系統，對高資信企業進一步簡化通關程式，降低查驗比例，快速驗放。

第二十八條

海關提供 H986 機檢查驗，實行查驗吊櫃前置，降低企業驗貨成本，提高通關效率。

第二十九條

海關推廣企業協調員制度，為企業提供貿易管制、稅收征管以及通關監管等方面的諮詢服務。

第三十條

海關對保稅港區船舶到港第一時間辦理船舶聯檢及倉單確認等工作(在條件許可的情況下，開放進口空箱實行船邊直提業務)。

第三十一條

關檢部門實行每週"5+2 工作制"和"24 小時預約加班制"，提供快捷便利通關環境。

第三十二條

檢驗檢疫部門對進入保稅港區的國際航行船舶，常態下實施電訊檢疫或靠泊檢驗，24 小時內出境的，一次辦理進出境手續。

第六章 對接台灣自貿港區措施

第三十三條

在兩岸率先推動兩區資訊化平臺對接，先試先行”閩台單證電子傳輸”和”閩台電子物流”，最終實現全流程”無紙化”跨境貿易。

第三十四條

對往來於保稅港區的海峽兩岸直航船舶實行”即到即辦”、船邊監管、即靠即卸”為臺灣水果、農產品、水產品等進入大陸開闢“綠色通道”。

第三十五條

臺灣自貿港區企業到保稅港區開辦企業，可免費獲得 20 平方米以內法定經營住所三年。

第三十六條

對臺灣自貿港區企業來區經營兩區對接業務，自開業之日起一年內，管委會免費提供經營性倉庫 1000 平方米，並負責代理報關所需的經費。

第三十七條

凡在保稅港區註冊成立的臺灣自貿港區企業，自開業年度起五年內，該企業產生財稅收入中地方留成部分的 50%將返還該企業，用於支持企業擴大再生產經營。

第三十八條

對台資航運公司經營兩岸海上直接運輸業務取得的運輸收入免徵營業稅和所得稅。

第三十九條

台資企業將相關原料、配件運到保稅港區加工、組裝，再出口與中國大陸簽訂自貿區協定的國家，符合相關原產地標準的，可向檢驗檢疫部門申請簽發自貿區原產地證書，享受優惠關稅政策。

第四十條

簡化台資企業來保稅港區投資主體資格證明或身份證明手續，臺灣地區投資者來保稅港區投資，可憑其所在地真實有效的主體資格證明或者身份證明及相關材料辦理登記，無需經當地公證機關公證。

第七章 港口發展措施

第四十一條

對於在保稅港區落戶的港口裝卸企業、大型專業運輸企業、大型倉儲企業新增的運輸、倉儲專用設備設施固定資產投資貸款利息給予一次性 20%的補貼#每家企業 累計補貼金額不超過 100 萬元。

第四十二條

對經保稅港區完成的國際中轉業務實行以下優惠，
(一)對從事國際中轉集裝箱運輸的幹線船東的理箱，按交通部的標準，

進出口理箱費基本費補貼 50%；

(二)對開展國際中轉業務的相關船公司承運的國際中轉箱部分，一程船公司和二程船公司分別給予 15 元/標箱的補貼，按年度考核，一年累計補貼限額為 200 萬元；

(三)對”支線中轉”船公司承運的中轉箱部分，給予 20 元/標箱的補貼，按年度考核，一年累計補貼限額為 300 萬元；

(四)對開展國際中轉業務的船公司的船舶進出保稅港區產生的引航費、拖輪費按交通部的標準給予 50%補貼，一年累計補貼限額為 300 萬元。

第八章 對接陸地港措施

第四十三條

對年度實際完成經保稅港進出口集裝箱重箱數量，累計每超過 1 萬標箱獎勵 10 萬元人民幣，一年累計獎勵金額不超過 100 萬元。

第四十四條

建立專項基金，獎勵保稅港區企業將其在陸地港輻射區域客源的業務通過陸地港運作，獎勵陸地港引進跨國企業。

第四十五條

推動保稅港區與陸地港之間的資訊化平臺對接，實現兩港之間貨物運輸狀態、通關狀態等資訊的流動和共用。

第四十六條

檢驗檢疫部門對境外進區的集裝箱裝運貨物，在保稅港區完成必要的檢驗檢疫處理後，可直接轉運至陸地港實施檢驗檢疫，從陸地港報關出境的已完成檢驗檢疫的集裝箱裝運貨物，進入保稅港區，保稅港區檢驗檢疫機構不再實施口岸查驗。

第九章 港鐵聯運措施

第四十七條

對年度實際完成經保稅港區海鐵中轉的海鐵聯運集裝箱重箱數量超過 1000 標箱的物流企業實行以下獎勵。

(一)對註冊在保稅港區，從事經保稅港區中轉的集裝箱海鐵聯運實際經營人，以及為保稅港區鐵路港站與各碼頭之間提供集裝箱駁運服務的集裝箱運輸公司，其前 2 年內實現的營業稅、企業所得稅形成的地方財力部分，可按 100%補

貼給企業，第 3 年至第 5 年減按 50%補貼。

(二)對通過保稅港區中轉的集裝箱海鐵聯運，包括”五定”班列、直達專列、

成組運輸，按照該班列或專列在保稅港區鐵路港站實際到發的集裝箱重箱數量給予資金資助。資助期限從江陰支線鐵路投入運營時開始計算，暫定 3 年考核

年度每標準箱資助標準為 100 元，資助金額為該經營人當年實際完成集裝箱重箱

數量(標箱)*100 元(一年累計資助最高限額為 300 萬元(三年累計資助最高限額為 800 萬元。

(三)對通過保稅港區海鐵中轉的散雜貨鐵路運輸實際經營人，以上年鐵路運量為基數，年度新增運量部分按每噸 1 元給予補助(一年累計資助最高限額為 300 萬元。

第十章 行政服務措施

第四十八條

設立保稅港區綜合服務中心，無償為企業投資項目設立、變更、審批提供全程代辦服務，無償為企業倉庫廠房建設審批提供代辦服務，無償為企業用工招聘、倉庫廠房租賃等提供聯絡協調服務等。

第十一章 附則

第四十九條

本政策措施自公佈之日起實施。

第五十條

本政策措施由福州保稅港區管委會負責解釋。

福州保稅港區管理委員會
二〇一一年十二月十六日

附錄 6

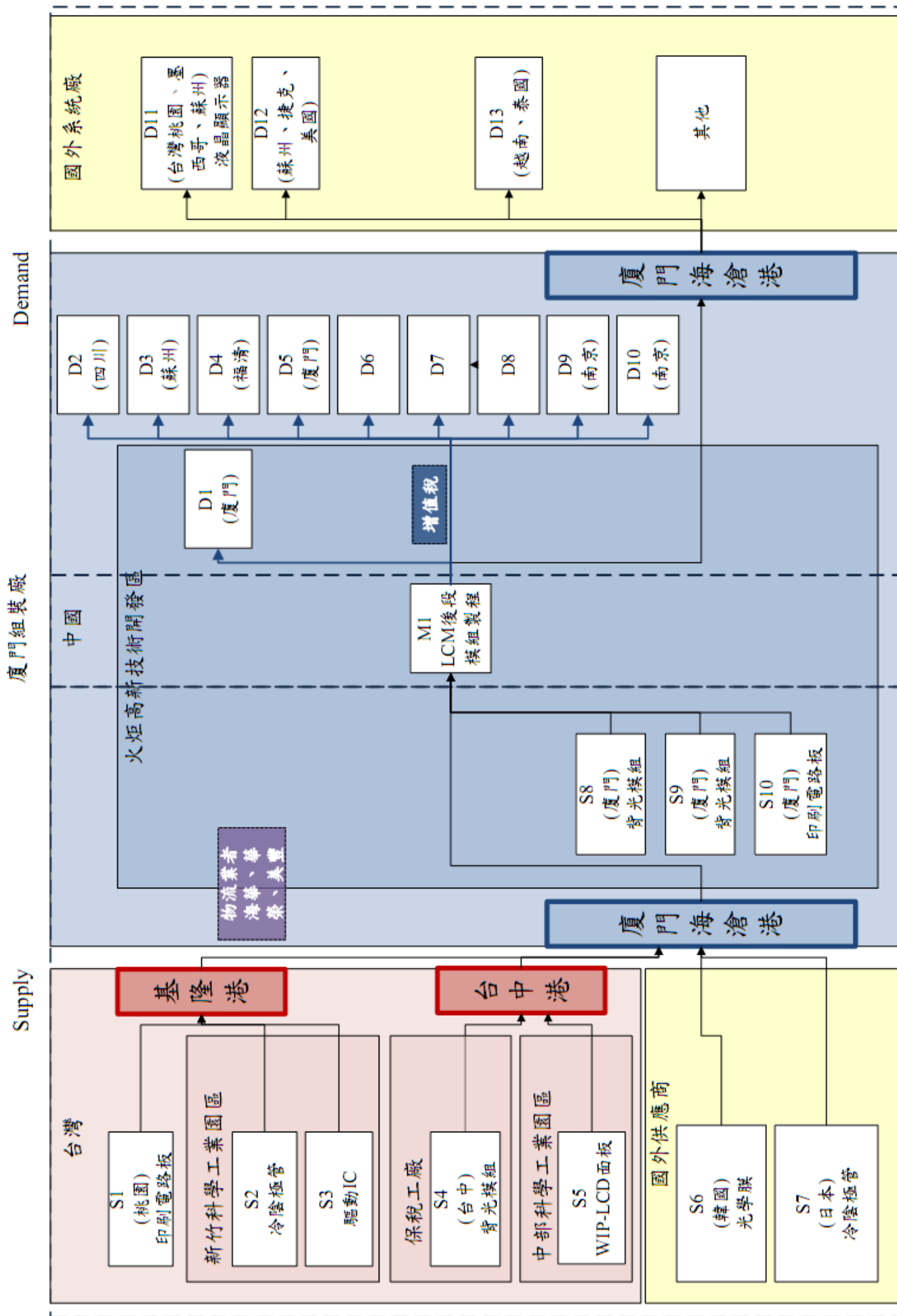
中華民國輸出入貨品產業分類表

中華民國輸出入貨品分類表

各類章別	內容	產業類別
第一類	活動物；動物產品	牧業；狩獵業；漁業
第二類	植物產品	農業；林業及伐木業
第三類	動植物油脂及其分解物；調製食用油脂；動植物蠟	食品製造業
第四類	調製食品；飲料；酒類及醋；菸類及已製菸類代用品	食品製造業； 菸草製造業
第五類	礦產品	礦業及土石採取業；石油 及煤製品製造業
第六類	化學或有關工業產	化學製品製造業； 化學材料製造業；
第七類	塑膠及其製品；橡膠及其製品	塑膠製品製造業； 橡膠製品製造業
第八類	生皮、皮革、毛皮及其製品；鞍具及輓具；旅行用物品、手袋及其類似容器；動物腸線製品（蠶腸線除外）	牧業；狩獵業；皮革、毛 皮及其製品製造業
第九類	木及木製品；木炭；軟木及軟木製品；草及其他編結材 料之編結品；編籃及柳條編結品	林業及伐木業；木竹製品 製造業；裱蓆業
第十類	木漿或其他纖維素材料之紙漿；回收（廢料及碎屑）紙 或紙板；紙及紙板及其製品	紙漿、紙及紙製品製造 業；文化及康樂服務業
第十一類	紡織品及紡織製品	紡織業
第十二類	鞋、帽、雨傘、遮陽傘、手杖、座凳式手杖、鞭、馬鞭 及其零件；已整理之羽毛及其製品；人造花；人髮製品	成衣及服飾品業
第十三類	石料、膠泥、水泥、石棉、雲母或類似材料之製品；陶 瓷產品；玻璃及玻璃器	非金屬礦物製品製造業； 營造業；
第十四類	天然珍珠或養珠、寶石或次寶石、貴金屬、被覆貴金屬 之金屬及其製品；仿首飾；鑄幣	珠寶業
第十五類	卑金屬及卑金屬製品	金屬製品製造業； 金屬基本工業；營造業；
第十六類	機器及機械用具；電機設備；及其零件；錄音機及聲音 重放機，電視影像、聲音記錄機及重放機，上述各物之 零件及附件	機械設備製品製造業；電 力及電子機械器材製造 修配業
第十七類	車輛、航空器、船舶及有關運輸設備	運輸工具製造修配業
第十八類	光學、照相、電影、計量、檢查、精密、內科或外科儀 器及器具；鐘錶；樂器；上述物品之零件及附件	精密器械製造業；文化及 康樂服務業
第十九類	武器與彈藥；及其零件與附件	軍事工業
第二十類	雜項製品	其他工業製品製造業
第二十一類	藝術品、珍藏品及古董	非製造業；文化及康樂服 務業

附錄 7

A 公司供應鍊架構圖



附 7-1

附錄 8
產業類別表

產業類別	細項
農、林、漁、牧、礦業	農、林、漁、牧業 礦業及土石採取業
食品業	肉類、水產及乳品業 蔬果、油脂及澱粉業 飲料及菸草業 未分類食品加工業
紡織業	人造纖維製造業 紡紗業 織布業 成衣服飾品製造業 不織布及其他紡織品業
紙業及印刷業	造紙業 印刷及其輔助業
石油化學工業	石油及煤製品製造業 化學材料製造業 化學製品製造業 橡膠製品製造業 塑膠製品製造業
生技製藥與醫療保健業	生技製藥業 醫療器材及設備製造業
非金屬礦物製品製造業	水泥及其製品製造業 陶瓷玻璃石材及其製造業
金屬工業	鋼鐵基本工業 非鐵金屬製造業 金屬製品製造業
電子零組件製造業	半導體業 被動電子元件製造業 印刷電路板製造業 板卡及其電子零組件業
光電材料及元件業	光學器材製造業 液晶面板及組裝製造業 其他光電零組件製造業
資訊電子業	電腦其週邊設備製造業 資料儲存媒體製造業

	視聽電子產品製造業
通訊業	通訊產品製造業
電力設備製造業	重電及電線電纜業 照明設備及家電製造業 電池及其他電力設備業
機械設備製造業	金屬加工用機械製造業 專用機械設備製造業 通用機械設備製造業
運輸工具及零件製造業	汽車及其零件業 機車及其零件業 自行車及其零件業 船舶及其他運輸工具業
綜合品製造業	皮革毛皮及製鞋業 木竹製品及家具製造業 育藥用品及其他製造業
水電燃氣業	水電燃氣供應業
文化創意產業	文藝創作及出版業 影片及聲音出版業 廣告及專門設計服務業

資料來源：台經院產經資料庫

http://tie.tier.org.tw/Number_DB/twnio/io_ind_stastic.asp?industry=IND11-11&indtype=midind&Class=3&period=year&iotype=m&SearchYear=2007-2011

附錄 9

物流業者訪談紀要

專案代號		專案名稱	
會議主題	拜訪物流業者一之會議紀要		
會議時間	101 年 11 月 7 日 (星期三)		
<ul style="list-style-type: none"> ● 台灣做轉運自貿港區的利基點為很重要的一環。 ● 自貿港區可做深層加工、製造，例如：汽車、自行車(零組件皆從日本來)。 ● 國家擔心產業不按照規範的加工，例：國際規定需要 35%於台灣製造，因此有許多規定，例：需要從自貿港區運至科學園區才可出去。 ● 進行統籌零件可以讓前置時間下降至七天或三天以內，提高效率，競爭力加值。 ● 組裝是在保稅的狀態下進行，但是現在的法令需要較多的條件才能申請，現在正在修法當中。 ● 台灣的物流牽涉的單位太多、因此想法意見也太多，(海關、包商、農產品：農委會、檢疫署、兩岸：陸委會等等)，需要有一個單位有效率的進行統整、整合意見並主導，才能有更好的發展。 ● 大陸的自貿港區，地方很清楚且有資源支持，台灣較無資源支持。 ● 台灣的物流人才政策為何？物流人才培育的配套？目前較為缺乏。 ● 大陸的通關過程還是比台灣差，因此檢疫、產品上市認證若去大陸做將會降低效率，且大陸缺乏資料庫、資訊平台，所以我們必須把握我們的通關優勢。 ● 對於產業來說，港口要扮演的角色很重要(轉貨、期貨、轉運…)，和產業的結合有關係。 ● 港埠服務提升，增加競爭力，對於不同的產業，滿足不同的需求。 ● 由政府統籌並與對岸的港口洽談合作，共同創造一個平台，保障自身產業(例：避免技術外流)。 ● 台灣的產業沒有團結、結合，因為工會不夠強大，沒有政府的支持。 ● 日本產業想經過台灣與大陸連接，可以經由台灣做整合或是資源的應用。 ● 台灣一些大的物流公司合作並成立一個非官方的機構，使得台商信任且願意將貨物交給他們運送、通關作業…等運輸作業。 ● 目前還是在台灣全部做好才輸出至國外，產業沒有整合起來，無法創造價值，整合要一步一步慢慢做，無法一蹴可幾。 ● 物流業要和產業做結合，配合需要，替他們設計、規劃。 			

專案代號		專案名稱	
會議主題	拜訪物流業者二之會議紀要		
會議時間	101 年 11 月 12 日 (星期一)		
<ul style="list-style-type: none"> ● 製造業進入自由貿易港區的意願不高，因為政府給製造業許多保稅的彈性，在保稅倉庫、保稅工廠或是科學園區皆可取得保稅，不一定要進入自由貿易港區才可以取得保稅的機制。 ● 許多高科技產業會使用科學園區取得保稅功能，因為在科學園區可獲得其餘優惠，例如：水電的優惠，因此會節省較多的成本。 ● 而對於中部的工具機業者來說，因為已經產生產業供應鏈的群聚效應，因此若要遷移至自由貿易港區，則會使得遷移的成本太過龐大；但若只有工廠遷移，又和其餘的協力廠商距離增加，會增加運輸成本；以台北港及基隆港來說，則會與住宅地區較遠，對於工廠人員之上下班有某種程度的不便(例如：員工不願意到太遠得地方工作)。 ● 物流業是最適當在自由貿易港區幫企業的供應鏈進行加值。 ● 自由貿易港區所制定的法規、管理辦法以及章程管理程序太過於繁瑣，比 40 年前其餘地區的法規還要封閉(例如：高雄加工出口區)，沒有境內關外的精神，使許多加工出口業或是產業不願進入自由貿易港區，而這個問題則會導致自由貿易港區的吸引力、誘惑力不夠。 ● 自由貿易港區的主要精神即為境內關外，因此海關不要過於干涉，若有人檢舉此區有違法或是立即危險的事，海關才需進入干涉。 ● 海外委託加工所需要申請的單位太多，包含工業局、國貿局、海關、港務局(港務公司)，雖然主要是由海關(保稅工廠的標準)以及工業局(合格的工廠)審查決定，但核准的時間過長，因此許多廠商還未申請完成就不願意在進行下去，且其餘廠商會以此為戒，不願意來台灣申請。 ● 對於委外加工案來說，爭取客戶不容易，但爭取到後申請的程序要快速且便利，才會吸引更多的客戶。最好是祇要業者提出委外加工申請， ● 主管機關就能核准，海關負責查核，國貿局負責審查是否達到 35%的加值。 ● 以高雄港來說，若照目前的作業，物流只是進行倉儲的管理、在自由貿易港區的輸入、出動作管理、存放…等，自由貿易港區的真正目的藉委外加工來保護台灣有價值的傳統產業使其跟留台灣。 ● 對於物流業者幫製造業利用自貿港區進行加值的比較好模式為委託加工，利用委外加工來帶動傳統產業。 ● 比起高科技產業傳統產業更需要進入自由貿易港區，因為高科技產業在科園可以享受到許多優惠，且高雄港區也不夠大，傳統產業較有機會，因此自由貿易港區需要支持我國的傳統產業。 ● 在自由貿易港區中，保留台灣的真正核心產品、關鍵技術、製造關鍵零組件，較需人力或是基礎的半成品在國外製造，運至台灣加上關鍵零組件再出口(眼鏡的鏡片 			

在台灣製造，鏡框、鏡架在國外製造運至台灣組裝；自行車的變數器在台灣製造，其他部分在國外製造)。

- 若要發展委外加工，則需使得海外申請委外加工，只要一個主管機關審核即可，不要太多機關審核，會造成時程上的延遲，若產品需要 MIT 標誌，則對於產品進行評估，若通過則給予認證，不需要一開始就規定符合 MIT 之制度；若海關擔心業者利用自由貿易港區逃漏稅，則要比對輸出、入自由貿易港區的報單的東西是否相同，若不同再予以懲罰。可以給濫用這種的機制的廠商重罰，但不可以因為考量有可能會有這種廠商，就立法阻止這些方便。
- 目前因為海關對於這個管理辦法太過保守、嚴苛檢視這些法條，使得大多廠商卻步，不敢來台進行委外加工，若台灣的自由貿易港區沒如此保守，廠商會更有創意的運用自由貿易港區。
- 申請之主管機關太多，各機關對於本身的 KPI 太過單純，例如：海關只看稅收，不看其餘(例：就業機會、GDP)，使得海關會想多收稅收。建議修法由交通部總籌，海關配合交通部，只要廠商提出申請就核准。
- 對岸也有這種機制，但兩岸在這方面競爭比合作多，無論物流或是港口物流，又以拉世界大的物流公司客戶較顯著，世界大的物流公司皆在考量要設立於對岸或是台灣。
- 可以由台灣港務公司來帶領台灣幾家物流公司共同集資投資，具有官方色彩的機構和對岸去談條件較保險，且有主導的架式，先選擇一些港口試試，也允許對岸的官方色彩的物流公司來台設點，彼此駐點，可以增加港口吞吐量，藉由此方案了解對岸的意願或可行度；並且可以提供在對岸的台商有一個依靠，選擇台灣的物流公司。
- 台灣的產品在對岸有相當的市場，可以在對岸設立一個點，由台灣港務公司或物流公司來管理，可以帶動台灣的廠商或是物流公司；並且增加台灣產品在台灣製造的可信度。

專案代號		專案名稱	
會議主題	拜訪物流業者三之會議紀要		
會議時間	101 年 11 月 15 日 (星期四)		
<ul style="list-style-type: none"> ● 製造業需要到當地市政府申請自由貿易港區工廠用地才可以在港區中進行作業。 ● 基隆港區占地 71 公頃，而台基物流公司只承租 6.6 公頃(已申請工廠用地)，較不適合大型的製造工廠要進駐，物流業進駐可行性較高(例：物流業從國外進口大桶裝清潔劑，利用自由貿易港區的條件進行委外加工，將其分包裝，則自由貿易港區做為前店，再運至內湖工廠(後廠)進行委外加工，分成小瓶裝，再送回台基進行出口，因此在過程中皆為保稅)。 ● 產品在台灣增值超過 35%才可標誌 MIT，對於大陸 MIT 比較有增值的作用，因此台基物流公司到目前還未收到有想做 MIT 的案例。 ● MIT 原本只須由財政部關稅局來做認定，但現在需要台灣港務公司、財政部關稅局以及當地市政府建設科三個單位進行認定是否達到 MIT。 ● 有些台商在大陸設廠，因對美國的銷量太大，導致台商被課反傾銷稅，因此希望將部分的產品生產量到台灣進行增值，便可規避反傾銷稅，若產品增值超過 35%則又可得到 MIT 標誌為產品增值，但申請的時間過長並且繁瑣，導致須多廠商還未完成申請就不願意在進行下去，或已經將反傾銷稅問題解決。 ● 台灣自由貿易港區主管單位雖然是交通部，但有些機關也需要進行審核(例：其他單位進行檢疫、海關...)，導致主管單位和真正會幫業者進行增值或真正推動業務的單位脫節。 ● 有些自由貿易港區申請的案例中，因為主管單位不是在同一單位，有些承辦的單位會遭遇到問題、狀況，導致自由貿易港區加工申請的部分造成模糊，且許多承辦單位會有所顧忌。 ● 對業者來說，自由貿易港區加工申請的手續非常繁複，並且沒有一個標準作業程序，許多廠商不知該從何著手，且承辦單位間也不清楚某些程序是需要由哪單位進行處理。 ● 在主管單位簽核的部分，申請判定的基準不明確，且處理時程無明確規範，沒有一個系統化的方法進行，尤其在海關沒有透明化的作業流程，使業者無法得知本身的貨物通關進度。 ● 上海生產彈簧床的廠商因美國反傾銷稅之問題，便經由泰國曼谷進行轉運至美國紐約，經由台基物流公司之介紹，利用基隆港代替泰國曼谷轉運可將轉運的航程縮短以及價低運費，並且配合境內關外的台基作業來進行免稅，至今合作將近一年，此廠商主要利用基隆港轉運避免美國反傾銷稅，並非是需要 MIT 之標誌。 ● 目前的自由貿易港區 KPI 是屬於交通部，認為應該將自由貿易港區的 KPI 列屬於財政部中，使得自由貿易港區不會跨部會進行作業，造成部會的本位主義，只關心自身的 KPI，並不會以整體來看(例：海關的 KPI 可能為稅收，若皆審核通過自由貿易港區的申請，只會提高交通部的 KPI，對於海關沒有好處，反而會造成其本身的 			

稅收(KPI)降低，並且還需要承擔瀆職、圖利廠商...等的風險)。

- 委外加工是能真正幫忙傳統產業的方法，透過自由貿易港區或是利用前店後廠處理無法在自由貿易港區作業的產品來進行委外加工，加工完成載運至自由貿易港區出口，便可做到在台灣增值和增加傳統產業的就業機會，甚至可增加運輸業者的業務量。
- 對於台基物流公司而言，兩岸小三通的量很大且佔業績將近 10%，但海關對於兩岸小三通的貨物一定會驗貨及審核，且審核太過嚴苛(例：貨櫃內貨物件數沒有容許之誤差)以及申請手續非常繁複，導致廠商皆不願申請。
- 自行車目前尚未進駐基隆港。
- 委外加工做裝配這部分的比較少，可能會怕走私或掉包貨品的問題發生。實例:東立物流大燈組裝遭海關檢舉。
- 2009 年、2010 年與兩岸物流業者互動最頻繁，如:福州保稅物流區、福建省的物流、廈門八方物流、上海東盛物流等。
- 台商在大陸的保稅區作業也遭遇困難，例:新莊的鳳梨酥運過去卻放置超過三個月，導致食品超過保存期限，因商品檢疫問題等。
- 2010/9/22 有與日本簽訂貿易協定，日本的貨就可透過台灣的 ECFA 系統再銷到大陸，原以為這對台灣來說是商機，但是從台灣去大陸的話需要 ECFA 產證，最後便有點不了了之。
- 台商是否有在台灣和大陸皆有基地的情況?台商(製造商)與外商在大陸設廠，但在大陸不能做內貿，因此對於大陸的客戶，之前是透過香港(稱香港一日遊)賣給大陸(廈門)客戶，而現在則是透過台基，而台基則是扮演轉運的角色；至於產地一樣是大陸。
- 兩岸的物流公司既敵既友，目前停留在引介的階段，尚未有明確的商業模式和商業往來。
- 政府機構的營運單位會比企業的積極性和靈活性低。
- 台灣與大陸的關務比較
 - 台灣關務近年來進步很多，但是關務數據的參考性需要再加強，是要看整個流程的時間，不只是 transaction 的時間。而大陸海關的判讀性不一致，為一大問題。
 - 在台灣，客戶會選擇一定的海關通關，因為海關的經驗是重點，若某海關很少接觸某類的貨品，這樣一來，通關速度便會降低，因此客戶的產品都會特定通哪個關，以提高效率。
 - 以整體的關務作業來說，台灣的資訊作業較大陸好。

附錄 10

期中、期末報告審查意見處理情形表

交通部運輸研究所 合作研究計畫第 2 類 委託研究計畫

期中 期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱：大陸鄰港保稅物流作業現況發展之研究—海西經濟區

執行單位：國立交通大學

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單位 審查意見
交通部航港局		
1. 書面報告"p3-2,保稅工廠發展:62米"和"p3-7發展..."資料請核對。	(修訂版：p.3-2 表 3.1-1 保稅工廠、p.3-8 第 12 行保稅工廠)本句已修訂為"關於保稅工廠最先訂頒的法令訂定於民國 51 年「保稅授信機構設立保稅倉庫及工廠實施辦法」，嗣後，相繼成立法條依據為關稅法第五十九條及海關管理保稅工廠辦法。"	同意辦理。
2. "p4-27, 4.5 節，通關效率和貨物追蹤能力之建議"：運研所先前召開之世界銀行物流績效會議中提到三大指標："基礎建設"、"國際貨運安排"、"國際貨物追蹤"三項指標研擬策略，建議本研究加入"基礎建設"和"國際貨運安排"兩大項目。	基礎建設之建議已加入於 4.5.4 節(修訂版：p.4-35) 國際貨運安排之建議已加入於 4.5.5 節(修訂版：p.4-36)	同意辦理。
3. p5-32, 5.1.3 節建議加入台北港，因台北港未來將取代基隆港成為北台灣最大之貨櫃港。分析部分，建議增加海西港口之"優勢條件"。	(修訂版：p.5-32 表 5.1-2)已將台北港資料列入。	同意辦理。
4. 進駐廠商資料修正如下：p5-7, 編號 7 項次下裕隆行國際運流股份有限公司之區域位置：「分租台基國際物流股份有限公司辦公室」請修正為「基隆港西 14 庫、西 7 庫之 2」。	(修訂版：p.5-3 表格，編號 7 項次) 已依照委員意見修訂。	同意辦理。
5. 進駐廠商資料修正如下：p5-7, 編號 13 項次萬海航運股份有限公司及其區域位置，因該公司營運許可	(修訂版：p.5-3 表格，編號 13 項次) 已依照委員意見修訂。	同意辦理。

已於 100 年 3 月 31 日註銷，爰建議刪除。		
6. 進駐廠商資料修正如下: p5-7, 編號 13 項次業者名稱:汶鑫國際股份有限公司 區域位置:分租裕隆行西 14 倉庫,因該公司已於 100 年 6 月 20 日取得營運許可,爰建議新增。	(修訂版:p.5-3 表格,編號 13 項次) 已依照委員意見修訂。	同意辦理。
7. 進駐廠商資料修正如下: p5-7, (2)進駐廠商業者名稱:必翔電動汽車股份有限公司 區域位置:蘇澳港第二物流專區,因該公司已於 100 年 10 月 26 日取得營運許可,爰建議新增。	(修訂版:p.5-15 表格) 已依照委員意見修訂。	同意辦理。
臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司		
1. 本委託研究案既以大陸鄰港保稅物流作業現況發展作為研究標的,建議資料內容研究團隊應儘最大可能取得最新資料,俾使研究報告資料具有可讀性,及供決策作為參考。 另大陸之保稅區與保稅港區仍存在有差異性,表 3.2-2 與表 3.2-5 請研究單位再作檢視。	擬再檢視報告所述大陸之保稅區與保稅港區之差異性及表 3.2-2 與表 3.2-5 之內容並依據委員意見辦理。	同意辦理。
2. 報告內容有引述各國際港口招商或航線之分佈,因上述行為原則上是隨時間可能產生變化,建議加註取得資料來源及資料時間,以利參考或判讀。	(P.5-90) 依照建議辦理	同意辦理。
3. 研究團隊如規劃未來海西經濟區係與我國自貿港區對接,希望內容能納入目前各自貿港區已引進之營運模式,再從產業發展或供應鏈之結合規劃可能發展或具有潛在商機之營運模式;其次,我們可以思考,自貿港之發展是否等	本案是依據工作說明書進行相關資料蒐集、整理與分析並擬報告供參,有關研究方向及範圍變更擬於工作會議討論確定。	同意辦理。

<p>同於台灣之產業模式，考慮未來之發展性，如不設限於自貿港區，則我國其他保稅區與海西經濟區、甚或無水港之綜合保稅區如何配套對接，也期望在研究報告中能瞭解。</p>		
<p>4. 目前我國各國際商港亦有與大陸港口保稅區簽訂有合作協議書，惟在推動之進程上並不顯著，研究單位亦可作進一步之瞭解，並提供建議。</p>	<p>本議題範圍不確定，擬建議主辦單位列入後續研究案辦理。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>5. 大陸原則上係以政領經，關於區域對接之產業規劃，目前之主要產業或群聚，隨著大陸相關周邊基礎建設之改善，是否仍有其利基，或發展不同之營運模式，建議研究團隊應納入考量。</p>	<p>擬依據委員意見辦理，依據工作說明書以福建為研究範圍。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>6. 台商投資海西經濟區之利基為何，基於出台之優惠政策、大陸內需大餅、透過大陸進入東協市場等，政府有必要對整體環境進行評估，提供台商參考；另 ECFA 效應發酵後，外商也重新評估台灣的重要性，海西經濟區對外商投資、保稅優惠及自由度如何，希研究報告也能作進一步之論述。</p>	<p>1.大陸內需大餅、透過大陸進入東協市場，政府確有必要對整體環境進行評估，但與本案主題無直接關聯，擬建議主辦單位納入後續研究案項目。 2.海西經濟區對外商投資、保稅優惠及自由度，擬納入本案台灣自貿港區與海西經濟區保稅作業合作模式探討。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>7. 關於大陸鄰港保稅物流作業發展建議研究團隊除就兩岸現行關務、稅務及相關作業規定作比較外，針對其差異性如何透過協商克服或互補，以求最大綜效，希望報告內容可以適時呈現。</p>	<p>有關關務及稅務之差異與合作建議，擬依據委員意見於期末報告適時呈現。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>8. 報告中有探討港埠物流競爭力，則目前我國主要國際商港相較於大陸港口之</p>	<p>第一項，我國相較於中國大陸屬於全面領先之況，已於 p4-27 第 6 行，亦可參考表 4.5-2。</p>	<p>同意辦理。</p>

<p>物流競爭力為何；其次，日、韓等國推出所謂「綜合物流政策大綱」、「東北亞物流樞紐計畫」對台灣之啟示，希望報告中也能論述。</p>	<p>對於日本「綜合物流政策大綱」之論述已加入於(修訂版：p.4-38 第 10 行)。 經查韓國之「東北亞物流樞紐計畫」似乎已經於 2006 年取消，取而代之的為「國家物流基本計畫」，故研究已於(修訂版：p.4-37 第 24 行)加入論述。</p>	
<p>9. 研究團隊於報告中費心整理出與世界銀行 LPI 之關連性，從圖 4.5-3 趨勢圖我們明顯發現，貨物追蹤能力相對其它指標，從 2010 年開始是直線下滑的，背後所代表之意義為何，世銀指標或許僅供參考，但是也提供台灣在物流發展環境構建的不友善警訊。未來物流政策，在有限的資源及比較利益基礎上，我們似仍應朝設訂競爭對象，及衡量並構建本身競爭優勢，作策略性的選擇比較來發展才有利基。</p>	<p>1. 國際 LPI 乃由貿易夥伴針對六個領域進行國家物流績效的質化評估。行政院為提升我國供應鏈連結整體能力，於 2010 至 2013 年間推動《國際物流服務業發展行動計畫》，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. 本團隊於報告 4.5.3 改善台灣的國際 LPI 排名建議——貨物追蹤能力方面進行初步分析，期能引起重視該問題。 擬將本項意見納入後續研究參考。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>10. 報告中論述台灣自貿港區與海西保稅港區間之航線現況，分別出現直達及直航之用詞，意義上有何不同，是否因為後續分析之需要所致，請作釐清。</p>	<p>(修訂版：P5-91，第一、二段及表格標題) 本句已修訂為：表 5.3-2 整理台灣到海西港口之間是否有直達航線，分為直達、非直達與無提供服務。將於期末報告加入直航及直達之定義。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>11. 從地緣角度思考，台北港的地理優勢及在民間資金積極投入建設，貨櫃、自貿業務、海空聯運定位、港埠建設及營運發展可期，腹地產業相較各港口似乎更具多元性，在與海西經濟區對接的區位選擇上並無排除的理由，建議納入報告作進一步分析。</p>	<p>本研究案範圍仍有納入括台北港相關分析，本團隊擬於期末報告檢視確認，並補充加強台北港相關分析內容。</p>	<p>同意辦理。</p>

臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司		
1. 自貿港設置的法源建議再檢視修訂。	(修訂版：p.3-15 第 20 行)本句已修訂為”法條依據為自由貿易港區申請設置辦法、自由貿易港區設置管理條例及自由貿易港區貨物通關管理辦法。”	同意辦理。
2. P.3-14：引述之規定中，由於臺中港務分公司和航港局分離，請確認引用法規。	P3-14引述之「自由貿易港區設置管理條例」及「自由貿易港區貨物通關管理辦法」，因政策使航港局與港務公司業務分離之故，現使用之名稱如有沿用港務局之名，將依其業務歸屬詳細註明並修正名稱，如后解釋： 依照自由貿易港區設置管理條例第 9 條規定，自由貿易港區業務涉及管理機關之監督管理執行權責者，均劃歸航港局，港務公司則負責自由港區之經營及招商工作並接受管理機關及相關目的事業主管機關之委託或委任業務。 資料來源：台中港務公司網站-航港局分離模擬問答	同意辦理。
3. P.3-29：臺灣自貿港之設立區域定義，請確認相關法規(如比鄰幾公尺內)。	配合修訂。	同意辦理。
4. 圖 5.3-1 與圖 5.3-2 兩岸直航船舶的定義及資料請確認。	(修訂版：已修改圖 5.3-1 與 5.3-2 之標題)	同意辦理。
5. P.6-20：圖 6.2-6 資料請確認。	(修訂版：p.6-35) 於原本報告書中進行說明，為海西經濟區進口至高雄港的資料，而非對全球進口至高雄港之資料。	同意辦理。
臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司		
1. 表 5-1-2 資料內容請確認。台中/基隆港的編排順序應統一。	已依照基隆、台北、台中、高雄、蘇澳的順序重新排列。	同意辦理。
2. 附錄一內缺高雄港設施資料。	配合修訂。	同意辦理。

花蓮港務分公司		
1. P.4-18 之文字敘述與圖 4.3-2 有出入，請檢視修訂。	(修訂版：p.4-18 第 4~12 行) 已完成修改	同意辦理。
張委員紋英		
1. 表資料建議盡可能以最新資料呈現(例如 2-2、2-3)。	(修訂版：p.2-4 第 1 項) 已參照 2012 年 7 月 20 日公布之「福建省《十二五物流发展规划》全文」進行修改。 http://www.ccrewl.com/zxzx/zcfg/201207/t20120720_4800.htm	同意辦理。
2. P.2-4：福建省物流總量指哪一個年代？幣值？上升趨勢之佐證？	(修訂版：p.2-4 第 1 項) 已更新為 2012 年發布之資料，統計時間為 2010 年。幣值為人民幣。上升趨勢為比較 2005 年級 2010 年資料得出。	同意辦理。
3. 簡報 p.6「臺灣保稅區簡介」，「混合型」為何納入「境外航運中心」，另境外航運中心應於民國 87 年開始而非民國 97 年。	境外航運中心是兩岸在未全面三通之權宜做法，尋求彈性運用我區位優勢的務實作法，經許可直接航行於境外航運中心與大陸地區港口間之外國船舶，可從事轉運大陸地區輸往第三地或第三地輸往大陸地區之貨物，為暫時性之兩岸直航試點。 臺灣與大陸已直接通航，擬於本研究剔除境外航運中心。	同意辦理。
4. 簡報 p.10，大陸保稅經濟區功能比較，對照報告 3-23 頁之定義，請重新檢視功能類別「簡單加工/增值服務」。	Word 檔內容將依照 ppt 檔進行修改，會於期末報告時呈現。	同意辦理。
5. 簡報 p.22，臺灣海西主要港口比較，高雄港：營運碼頭和總長度與報告有所出入。	已確認為簡報之文字疏漏，期末報告時將予以修正。	同意辦理。
6. 簡報 p.23，高雄自貿港，「第六貨櫃中心在洲際貨櫃中心內」等文字，在主題呈現尚不夠清楚。	已確認為簡報之文字疏漏，期末報告時將予以修正。	同意辦理。
7. 簡報 p.29，F1 報單，屬通報性質而非報關，請查明相關流程。	(修訂版：簡報 p.29Ⓞ) 本句已修訂為「國外廠商將貨物發送至自由貿易港區，港區	同意辦理。

	事業以 F1 報單向該區海關通報。	
8. 簡報 p.41，航線與現實差異，「廣益」：泉州-高雄-臺中請再次查證，並於資料出處加入時間。	依照建議辦理 (修訂版：p.5-90 第 11 行) 本研究於期中報告整理資料之時間...將於期末報告進行修改	同意辦理。
9. 簡報 p.48，高雄港：以土石/礦石為最大宗，請說明與實際上落差之原因。	(修訂版：p.6-35) 此部分使用之資料為海西經濟區進口至高雄港的資料，而非對全球進口至高雄港之資料，因此已海西對高雄港之貿易產業來看，主要為土石/礦石為最大宗。	同意辦理。
10. 報告書 2-8 頁，「介紹海西經濟區發展現況」，但內容似乎均為規劃而非現況？亦漏列年代？	(修訂版：p.2-8) 已查證為 2010 年之統計數字並在期中報告中對應修訂。 http://www.cnfi.org.tw/cnfi/ssnb/206-1-9902.html	同意辦理。
11. P.2-9：”人民幣千萬元，合計約新臺幣一億元”，與當前匯率有落差。	(修訂版：p.2-9) 原先語意造成混淆，現已改為「並各安排人民幣 1,000 萬元，合計總數約新台幣一億元」避免造成誤解。	同意辦理。
12. P.2-10，應為本章小結，但與主題不連貫。	(修訂版：p.2-10~2-11) 已參照委員意見進行修改。	同意辦理。
13. P.3-1：境外航運中心為何列為保稅區？	境外航運中心是兩岸在未全面三通之權宜做法，尋求彈性運用我區位優勢的務實作法，經許可直接航行於境外航運中心與大陸地區港口間之外國船舶，可從事轉運大陸地區輸往第三地或第三地輸往大陸地區之貨物，為暫時性之兩岸直航試點。 臺灣與大陸已直接通航，擬於本研究剔除境外航運中心。	同意辦理。
14. P.3-2，境外航運中心資料未放入保稅資料整理。	請詳前述說明，由於臺灣與大陸已直接通航了，擬於本研究剔除境外航運中心。	同意辦理。
15. P.3-16，大陸保稅功能種類發展與現況，「大陸發展綜合自由貿易區...已成為東北亞發展中心」，與本研究主題「海西」應無關聯。	(修訂版：p.3-16 第 3 行) 刪除”以成為東北亞地區的商品集散地和物資發發中心”此句	同意辦理。

16. P.4-24，倒數第六行，「政企分離」已成現況。	(修訂版：p.4-24-第 20 行) 已刪除「透過組織改造落實政企分離」此段話	同意辦理。
17. P.5-18，廈門港介紹「...我國上海」文字應調整，倒數第三行，「廈門港避風條件好...」一段內容，應再確認。	(修訂版：p.5-18，第二段) 參照委員意見，為避免爭議已經該段文字予以刪減	同意辦理。
18. P.5-39，確認「物流中心免營所稅」優惠是否還存在。	(修訂版：p.5-39 稅賦優惠)	同意辦理。
19. P.5-40，報單流向說明錯誤，倒數第二行，「由課稅區運入...填具表單 G2」，應改為「表單 B1」(根據圖 5-2-4)。P.5-41~44 應作相關確認。	(修訂版：p.5-41 最後一行)本句修訂為”由保稅工廠填具表單 B1 國內貨物進(出)單”P.5-41~44 亦修正	同意辦理。
20. P.5-48，自貿區的會計師簽證條件已取消。	(修訂版：p.5-48 第 5、6 行刪除)刪除”自由貿易港區事業每年應委由會計師會同辦理年度存貨盤點，並於盤點後一個月內，將經簽證之盤存清冊及結算報告表送海關備查。”	同意辦理。
21. P.5-52，「混合型法規和作業」，港務局機關名稱請修正。	擬檢視確認後於期末報告修訂完成	同意辦理。
22. P.5-53，「門哨管制與貨況追蹤」，各港已開始實施門哨請修正。	(修訂版：p.5-53 最後一列) 本句已修訂為”各港已開始實施門哨”	同意辦理。
23. 報告書附錄，港口設施缺高雄港，海西地區港口應補充福州。	已補上缺漏資料於附錄一	同意辦理。
24. 自貿區的設置法源，並非來自關稅法，請確認。	(修訂版：p.3-15 第 20 行) 本句已修訂為”法條依據為自由貿易港區申請設置辦法、自由貿易港區設置管理條例及自由貿易港區貨物通關管理辦法。”	同意辦理。
25. 對於報告的期望：因海西與臺灣產業發展，具高度關聯性。希望能呈現出兩岸產業結構的差異性，是否有機會互補？列出互補產業或指標性廠商供參。	團隊將於期末報告時，以企業為標的，進行兩岸產業結構差異之探討。	同意辦理。

宋委員益進		
1. 期中報告資料蒐集很多，但尚未有系統性的整理分析，例如第三章與第五章有關大陸保稅制度的現況有諸多重複描述情形。	本案資料蒐集很多，目前仍持續蒐集、整理分析，有關第三章與第五章大陸保稅制度的現況，有重複描述情形，擬於期末報告檢視修訂完成	同意辦理。
2. 5.2.3 有關臺灣與海西保稅區關務作業與稅務制度比較一節，以文字敘述不易看懂，建議輔以表格方式表現。	(修訂版：p.5-88 表 5.2-14) 已完成台灣及海西之關務作業與稅務制度比較表。	同意辦理。
3. 研究題目為臨港保稅物流，是否表示研究區位有所限制，而第四章引用 LPI 的六大構面來評估臨港保稅物流，有大才小用的疑慮，建議範圍應有所界定，或定義清楚。	本案是依據工作說明書進行相關資料蒐集、整理與分析，擬建議針對 LPI 資料使用與本案範圍進行探討。	同意辦理。
4. 第六章有關產業分析部分，臺灣係以進出口的貨物類別引申關聯的產業，但其得出的產業型態是否與實際各港腹地工業區產業相符，應檢視或說明，而大陸分析部分以是國家貿易值與貿易型態統計及直接點出幾大廠商。兩者展現方式不同，則未來於探討供應鏈合作時，應考量如何能有效連結分析。	1. 本案是從臺灣與海西間之貿易情況來分析港口的腹地產業。 2. 擬依據委員意見，納入後續研究參考。	同意辦理。
5. 相關表格及圖片應引述來源，如可翻譯為中文應以中文表示。	配合辦理。	同意辦理。
饒委員智平		
1. 研究架構很完整，建議鎖定範圍，關鍵的東西挑出來，例如：物流中心。	擬依據本案工作說明書及委員意見辦理。	同意辦理。
2. 各區位的概況，法令一定要整理有系統的分析清楚。	擬依據委員意見，於後續研究，對各區位概況說明，其相關法令之依據，進行系統的分析說明。	同意辦理。

3. 簡報第 39 頁，稅務制度，海西中沒有提到大陸的營業所得稅，不代表沒有，在海關之下可能沒寫到或沒提及，有可能處理方式就是回歸原本的稅法，希望可以把稅務制度弄得更清楚。	擬持續蒐集稅務相關資料加強分析說明並依據委員意見辦理。	同意辦理。
4. 關務稅務制度，特別是關務，監管辦法裡看不出細節，建議可訪談臺商關務的細節，保稅港區在標準之下，是省了那些程序？一線開放是開放什麼？	擬持續蒐集整理海西關務稅務制度及監管相關資料加強分析說明並依據委員意見辦理	同意辦理。
5. 第六章產業資料蒐集，第 47 頁開始，透過自由貿易港區的貿易，資料顯示與現況有差異，例如：臺中港最大出口應該是油品，資料顯示上卻是機械設備？請說明資料來源及分析方式。另外供應鏈模式跟海西保稅港區之間的鍵結為何？	資料數據為台灣對應海西而非台灣對應全世界，故可能產生兩者結果之差異。資料來源以台灣各港口與海西的進出口資料為主，而團隊之分析方式為： 1.依台灣港口做區分，將資料分為基隆港、台北港、台中港及高雄港四類。 2.透過"中華民國輸出入貨品分類表"依照貨品號列前兩碼將其分為 97 種品項。 3.透過"中華民國輸出入貨品分類表"再將其分為 21 大類(於此步驟即進行產業進出之分類)。而供應鏈模式與海西保稅港區間之關係將於期末報告時運用個案進行討論。	同意辦理。
6. 進出口的貨物把真正的貨品可以表達出來，較有說服力，比較可以聯想跟海西之間保稅港區之間的關係。	由於資料之因素，無法直接指出貨品名稱。	同意辦理。
鄒委員伯衡		
1. 6.3 節建議亦能針對福建各港口進行產業之分析。	擬建議拜訪討論	同意辦理。
2. 臺商在廈門福州只能併櫃，建議訪談臺商對於保稅區的運用，有何更具體	將以產業訪談方式分析產業如何運用保稅區。	同意辦理。

建議。		
3. P.6-37，臺中港自貿港區以精密機械為大宗，希望找一個精密機械的案例，如同第 6-53 頁對於光電產業的分析，希望可以做一個跟港區之間連結的個案研究。	擬建議拜訪討論	同意辦理。
4. 報告內名詞請統一，如「集裝箱」或「貨櫃」。	已依照委員意見，全數修正為「貨櫃」	同意辦理。
卓委員訓榮		
1. 保稅倉庫作業現況和發展研究目的是要做甚麼？很大部分是業者的商業行為，建議歸納出哪些部分是政府可以協助業者的。	建議先確認研究範圍	同意辦理。
2. 未來海西發展重點港在湄洲灣及平潭島，建議參考深圳的發展及大陸「十二-五」政策，推測大陸未來走向。	建議先確認研究範圍	同意辦理。
3. 海西對臺灣進出口資料，臺灣的港口對海西的策略是甚麼？應於後續分析中探討。	將於期末報告時，運用產業個案分析，了解台灣之港口和協助台灣產業延伸至海西之供應鏈布局與策略，發掘台灣港口強化企業競爭力之機會。	同意辦理。
陳委員一昌		
1. 平潭島是大陸對臺灣的示範合作區，報告是否在競合部分可以就平潭島部分提出分析。	擬蒐集平潭島相關資料，於工作會議討論確定後續相關可行性	同意辦理。
2. 大陸(海關體制)和臺灣(交通部、經濟部、關稅局等...)不同主管單位，在整體作業上優劣為何？交通部管理自貿區和大陸海關管理自貿區有何異同？	擬納入本案後續研究辦理	同意辦理。
3. 海西進出口產業重量及價值比，以進口產業重量圖來看，高雄港在自貿區是以礦業及土石採取業佔最	擬納入本案後續研究辦理	同意辦理。

<p>大宗，基隆港卻係一般港區以礦業及土石採取業為最大宗，建議分析產業選擇港口自貿區與否的原因。</p>		
<p>4. 報告格式在自貿港和一般港區部分，可用第一小節談自貿港區第二小節談一般港區。</p>	<p>(修訂版：6-15 至 6-39) 1.於書面報告中以標示清楚自貿港區及一般港區 2.報告呈現方式先依照進出口進行分類，進而針對自貿港區及一般港區進行分析</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>許委員書耕</p>		
<p>1. 競爭部分，研究團隊計畫運用流程圖和架構圖對照兩岸之間關務及稅務的做法，目前尚未在期中報告中呈現。</p>	<p>將於期末報告時繪製大陸流程圖，進行台灣與大陸關務及稅務之比較。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>2. 可以聚焦在產業個案分析，例如精密機械業，詳細分析兩岸之間的合作模式。</p>	<p>配合辦理。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>本所港研中心</p>		
<p>1. 本期中報告資料蒐集得相當豐富，且內容整理得條理分明，已達成做為研擬我國自由貿易港區發展之參考的目標，研究團隊的投入與用心值得肯定。基於期中之前的資料蒐集業已相當豐富充足，建議在期中之後集中精神聚焦在分析工作上，以獲得具體成果。</p>	<p>團隊將於期末報告繼續努力。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>2. 在第 5.1.3 節有關臺灣與海西地區港口的比較分析，建議能做再全面的、完整的分析。 (1) 在 P.5-33 第 1~2 行指出「臺中港的碼頭最大進港船型各港最大，並擁有較多的機具種類，可</p>	<p>擬依據委員意見並聚焦本案擬分析之港口辦理。</p>	<p>同意辦理。</p>

說是 5 港口設施完整度最高者。」此一推論與一般認知「高雄港最佳、廈門港次之」之概念不一致。因為一般在比較港口設施，不只看這 2 項，應是多方面比較，較具客觀性，例如再考慮碼頭的吃水深、碼頭長度、碼頭後線作業面積等。且在比較港口時，在比較硬體設施之外，亦應同時考量港口吞吐量、貨櫃裝卸量、遠近洋航線數、作業效率等因素。

(2) P.5-32 指出廈門港的貨櫃碼頭數是 15 座，在 P.5-18 是 27 座(2009 年)，請再確認最新的數據。

(3) 在 5.1.1 節介紹了臺灣的臺中、基隆、臺北、蘇澳、高雄 5 港，在 5.1.2 節介紹了泉州、廈門、福州、莆田 4 港，為求分析的一致性，建議在 5.1.3 節能針對以上所有港口做分析比較，否則請補充說明不比較某港口的理由。並請同時調整在 P.1-1 研究範圍中所列的研究港口，是否要增加泉州、莆田 2 港？此外，請問研究團隊為何特別要分析蘇澳港？蘇澳港是基隆港的輔助港，若分析臺灣的國際商港，應是基隆、臺中、高雄、花蓮 4 港，若分析國際商港與輔助港應是上述 4 港再加上臺北、蘇澳與安平。

<p>3. 關於後續要進行的 SWOT 分析，因臺灣港口已於今年 3 月成立臺灣港務公司，因此建議在分析時視臺灣港口為一個整體，深入分析臺灣自由貿易港區相較於海西經濟區保稅物流區的優勢、弱勢、機會與威脅，據以提出雙方合作或競爭策略，若有需求，再視各港差異提出各別港口的策略。</p>	<p>擬參研本案工作說明書及團隊初步分析，於工作會議討論確定後續進行方向。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>4. 報告中的圖表請註名資料來源，最好能再加上資料時間。</p>	<p>配合辦理</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>本所運管組</p>		
<p>1. 資料蒐集部分，港區資料的品項要再細分。</p>	<p>已參照前項委員意見添增項目。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>2. 後續海西腹地產業資料，是否也可以蒐集到重量及產值的資料進行比較？</p>	<p>擬參研本案工作說明書及團隊初步分析，於工作會議討論確定後續進行方向</p>	<p>同意辦理。</p>

交通部運輸研究所 合作研究計畫第 2 類 委託研究計畫

期中 期末報告審查意見處理情形表

計畫名稱：大陸鄰港保稅物流作業現況發展之研究—海西經濟區

執行單位：國立交通大學

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦單位 審查意見
饒委員智平		
<p>1. 第二章為本研究之重要基礎，因此，在資料收集宜更全面，分析宜更為細緻，以能夠初步瞭解兩岸保稅物流區位之概況及功能。內容宜包括全面性的（單一廠商型、區域型）保稅物流區位說明、制度法規、主管機關、功能分析及比較。例如：海西經濟區位之保稅倉庫及出口監管倉庫、保稅物流中心（A 型和 B 型）、保稅區、保稅物流園區、出口加工區和保稅港區等保稅物流形式；我國之保稅倉庫、保稅工廠、物流中心、加工出口區、科學園區、自由貿易港區等。</p>	<p>已於 2.5 小結(p2-33)新增表 2.5.1 整理保稅物流之區位說明、制度法規、主管機關、功能分析及比較。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>2. 第 2.2 節中，保稅區無出口退稅功能，內容所提「境內關外」運作是否正確？綜合保稅區是否即是所謂「無水港」，建議宜補充該區位相關內容；表 2.2.6 為各類行保稅物流區位比較，資料來源具參考價值，建議詳列。</p>	<p>綜合保稅區即為所謂之「無水港」相關之介紹如 p2-20 所示。該區位相關內容加強有關綜合保稅區無水港之敘述請參見 p2-20。</p> <p>表 2.2.6 之資料來源為地區關務保稅管理處製作之物流通關概述。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>3. 第 2.3 節中，臺灣保稅物流區位並非皆依據關稅法制度建立，宜再釐清；境外航運中心是否應列為保稅物流區位，宜再釐清；自由港區設管條例已於</p>	<p>法源已進行修正，請參見 p2-23 及 p4-25。</p> <p>已於 4.2 節 P4-23 之表 4.2.2 及附錄二中以間接稅（關稅、貨物稅、相關規費等）、營業稅及營所稅三個面向進行整理。</p>	<p>同意辦理。</p>

<p>101.12.14 完成修正三讀，建議參考修正條文對自由港區制度進行描述，另租稅優惠部分，建議宜從間接稅（關稅、貨物稅、相關規費等）、營業稅及營所稅三個面向進行，並列入4.2.2節中分析，以使報告結構清晰。</p>		
<p>4. 第 2.4 節我國與海西經濟區保稅物流制度之比較，建議依據前述三點補充資料分析後，整理出一具參考價值的比較分析表。</p>	<p>保稅物流之介紹如附錄三及附錄四所示 已於 2.5 小結 (p2-33) 新增表 2.5.1 整理保稅物流之區位說明、制度法規、主管機關、功能分析及比較。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>5. 目前海西經濟區中計有廈門海滄及福州兩處保稅港區，3.1.1 節中整理泉州港及莆田港相關內容，似乎與章節名稱不符。</p>	<p>本文刪除，合併至附錄一。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>6. 第三章建議宜納入海西保稅港區進駐產業分析，並就海西保稅港區及我國自由港區進駐業者業別、商業模式等營運特性進一步探討，以作為後續章節研究之重要基礎。</p>	<p>已將相關資料補充至第三章，請參見 p3-7 及 p3-12。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>7. 第四章關務及租稅制度為自由港區或保稅港區制度設計中關鍵要素，因此深入的分析將有助於瞭解兩岸相關區位的制度設計及功能差異。</p>	<p>合併第八點前半部一併回應。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>8. 4.1.1 節有關保稅港區一般性之說明，建議納入第二章海西保稅制度發展及現況中描述；何謂「一線開放、二線管理」，建議宜從關務及輸出入規定兩個面向，就國外貨物進儲保稅港區及保稅港區貨物輸往國外，與一般性進出口規定之差異進行分析。有關在保稅港區與課稅區間貨</p>	<p>針對「一線開放，二線管理」之介紹請參見 p2-12。 關務及輸出入規定，就國外貨物進儲保稅港區及保稅港區貨物輸往國外進行探討，請參見 p4-23。 針對 IC 卡之用途已進行修訂，請參見 p4-6。</p>	<p>同意辦理。</p>

<p>物移運中，需製作 IC 卡之規定，請說明目的、用途及與我國關務相關制度的比較。</p>		
<p>9. 4.1.2 節提及保稅港區之通關查驗中實行「5+2 天」制度，請進一步說明相關細節，並建議納入 4.1.1 節中陳述較為清楚。</p>	<p>已將「5+2 天」制度相關細節納入 4.1.1 節中陳述，請參見 p4-11。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>10. 4.2.1 節有關自由貿易港區一般性之說明，建議納入第二章我國保稅制度發展及現況中描述；表 4.2.1 對自由港區關務之說明，係為與加工出口區通關制度之比較，建議改寫，以符本章節意旨；自由港區為「境內關外」制度設計，建議宜從關務及輸出入規定兩個面向，就國外貨物進儲保稅港區及保稅港區貨物輸往國外，與一般性進出口規定之差異進行分析；有關對自由港區通關業務之檢討，建議另列章節敘述（例如列入 6.4 節中）。</p>	<p>已修改於 p2-26 與 p4-14。關於自由港區為「境內關外」制度設計請參照第八點相關回覆。有關對自由港區通關業務之檢討，已依照委員建議列入 7.5 節，請參見 p7-29。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>11. 4.2.2 節中自由港區稅務制度內容在營業稅上描述錯誤，請再釐清。</p>	<p>依照委員建議辦理，請參見 p4-25。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>12. 4.3 節中提及兩岸制度主管機關之差異，提供一個思考方向：交通部為主管機關，雖然在關務協調上費時費力，但可掌握營運需求，從海關組織外改革。試想，海關管理之保稅倉庫、物流中心等制度，單獨由關務機關改革，其鬆綁及革新的成效是否能夠符合建立優質經營環境達成目標呢？</p>	<p>針對兩岸制度主管機關之差異及關務協調相關問題，可列入未來研究議題，請參見 p8-3。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>13. 第五章透過相關統計資料庫進行我國與海西貿易分</p>	<p>研究單位係以 F 報單進行資料分析。</p>	<p>同意辦理。</p>

<p>析，有一個根本問題為：相關統計係以港為範圍，尚無法以自由港區為分析對象，建議研究單位評估這對後續研究之限制。</p>		
<p>14. 第五章相關產業及貿易量分析後如何應用？其與第六章供應鏈佈局案例分析之關連性為何？建議進一步闡述。</p>	<p>已於報告書第七章發展策略分析闡述，請參見 p7-31。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>15. 第六章供應鏈佈局案例分析意見如下：本章提出光電產業及自行車產業案例探討，並就業者訪談提出自由港區之機會與限制，已有初步成果。惟為達到掌握自由港區與海西（或保稅港區）腹地產業關連性之目的，本人曾在研究單位來訪時建議，可訪問自由港區事業於海西地區進出量或值較大的業者為對象，探討相關腹地產業課題，併請納入參考。</p>	<p>訪談對象之挑選確實為自由港區事業於海西地區進出量或值較大的業者。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>16. 本研究第八章保稅港區與自由港區合作項目探討中，除關務合作及台商回台外，建議可以再提高層次，多面向探討兩岸區位合作。現行 ECFA 在貨品貿易上僅針對部分貨物進行關稅減免，然而區位合作要做的遠大於自由經濟協定的範圍，包含關稅及非關稅障礙，及各種經濟合作面向。如何透過 ECFA 經濟合作委員會機制，尋求共識，找出利基，甚而透過產業之相互投資運作，來掌握問題及尋求解決方案，這些面向，提供研究團隊進一步思考，或可納入結論與建議中參考。</p>	<p>在現行 ECFA 之架構下，多面向探討兩岸區位合作之相關議題，建議列入後續研究，請參見 p8-3。</p>	<p>同意辦理。</p>

林委員政雄		
1. 海西保稅、台灣自由貿易港區，海西為保稅但台灣為免稅，一起比較略為混亂。	針對「一線開放，二線管理」之說明請參見 p2-12。關務及輸出入規定，就國外貨物進儲保稅港區及保稅港區貨物輸往國外進行探討，請參見 p4-23。	同意辦理。
2. 應加入冷鏈與綠色通關。	未涵蓋於本研究之議題，建議列入後續研究。	同意辦理。
3. 只訪談 3 家「物流」業者，沒有訪談其他港區事業，廠商訪談內容是否正確?	訪談對象為自貿港區具代表性業者，內容為訪談紀要所摘錄，將再整理內容改變呈現方式。	同意辦理。
4. 台灣關稅作業，怎麼沒訪談 FTZ 海關、關政司的保稅科，不夠客觀。	本研究關於台灣關稅作業之資料乃參考出處自由貿易港區貨物流通相關議題研析。	同意辦理。
5. 台中自行車案例表現出色，但如團隊以 KPI 表示，讓政府了解此為一良好模式，未來供其他產業參考。	台中自行車案例之 KPI 為採購前置時間由 45 天降低為 3~7 天，請參見 p6-23。	同意辦理。
6. 附錄太多，法條不必放入，有引用再放入即可。	台灣地區的法條已於附錄刪除，對岸部分則維持不變。	同意辦理。
7. p4-23 提到 2011 年研究，但文獻沒放入。	已增加於參考文獻。	同意辦理。
8. 國際物流如何運作，港務公司聯合物流業者建置這部分，港務公司於南部進行 MCC 計畫納入研究範圍中。	關於 MCC 計畫之討論增列為 7.6 小結之部分內容，請參見 p7-37。	同意辦理。
9. 建議事項：台灣缺乏大型 hub，是否還要去大陸投資?應發展台灣空、港使台商回流。	本研究之建言為至大陸進行橋接設點，並非投資大型 hub。	同意辦理。
10. 第九章建議不夠有建設性。	因合併原第七章及原第八章為第七章，原第九章已修訂為第八章，並強化該章之建議撰寫。	同意辦理。
11. SWOT 分析，就兩邊問題探討，但機會與威脅應將韓國加入東協也考慮進去。	與運研所討論後確認本研究之涵蓋範圍僅限兩岸海西部份，韓國與東協部分建議納入未來研究，請參見 p8-3。	同意辦理。
12. IC 卡，大陸為晶片式，台灣為書面資料(30'20)，我	感謝委員意見。	同意辦理。

們的書面資料掛在關貿櫃動庫系統上。		
13. p2-23, 台灣 FTZ 發展現況不只這樣, 應多補充, 描述現況不足, 海關通關修正 5~6 次, 條例修 3~4 次, 修法精神於發展現況中應討論。	已增加最近一次修法內容, 請參見 p2-26。	同意辦理。
14. p2-24, 比較表, 標題: 監管模式應改為通關時間。	依照委員建議辦理, 請參見 p2-24。	同意辦理。
15. 物流中心, 外貨進儲為保稅非免關稅。	依照委員建議辦理, 請參見 p2-25。	同意辦理。
16. p2-33, 小結太簡單, 應做統籌, 加強小結。	已於 2.5 小結新增表 2.5.1 整理保稅物流之區位說明、制度法規、主管機關、功能分析及比較, 請參見 p2-33。	同意辦理。
17. p3-14, 裝卸設施, 不是大陸貨櫃是中國貨櫃。	依照委員建議辦理, 請參見 p3-14。	同意辦理。
18. p3-29, 航線與運量分析, 標題不明確。	依照定期會議確認之章節名稱。	同意辦理。
19. 第四章標題, 稅務指的是? 分開稅、營業稅或營所稅。	依照委員建議辦理, 將稅務分作三塊進行探討。於 4.2 節之表 4.2.2 及附錄二中以間接稅 (關稅、貨物稅、相關規費等)、營業稅及營所稅三個面向進行整理。請參見 p4-23。	同意辦理。
20. p4-1, 第 5 步驟”結關”兩字有問題。	依照委員建議辦理, 請參見 p4-1。	同意辦理。
21. p4-14, 4-2-1FTZ 為免稅區, 非保稅區。	依照委員建議辦理, 請參見 p4-14。	同意辦理。
22. p4-17, 用標題運輸成本, 有問題, FTZ 並不是因為不同管理造成運輸成本, FTZ 免押運, 沒此成本, 單一窗口部分, 現已有 FTZ 服務中心, 民航局也有, 外勞僱用比例未落實, 應探討原因。	針對該表格內容進行調整, 請參見 p4-17。	同意辦理。
23. p4-18, 貨物進出依上述規定, 是否真的會影響廠商, 還是必要的管制? 區內海關已盡量減少管理。	研究團隊乃針對訪談廠商之結果進行彙整, 訪談紀錄請參見附錄十二。	同意辦理。

24. p4-27, 關務作業流程比較分析, 第一二段(派出單位)這部分應參訪海關, 了解現實運作方式, 空港與海港不同, 字句需修改, 明年關政司(幕僚)與關稅總局合併, 非部級, 仍有行政院做監督, 事權不一文句需修改。	相關於關政司部份之敘述已修訂, 請參見 p4-27。	同意辦理。
25. p4-29, 鄰港保稅關務組織, 台灣表列的方法要調整一下。	依照委員意見辦理, 將鄰港保稅關務組織改寫為關政司現況, 請參見 p4-27。	同意辦理。
26. p4-32, 台灣自由貿易港區進區不需報關, 講法太籠統, 要加上國外, 要講的清楚要加上課稅區保稅區。	依照委員意見辦理, 報關部份已修改, 課稅區部分已呈現, 請參見 p4-32。	同意辦理。
27. p4-34, 表貨物查驗, 須再調整比較清楚。	依照委員建議辦理, 請參見 p4-34。	同意辦理。
28. p4-36, 台灣部分報關制度, 台灣部分 F2 報單傳輸”進倉”資料。	依照委員建議辦理, 請參見 p4-36。	同意辦理。
29. p4-42, 保證金制度, ”未落實”, 財政部關政司, 目前未實施。	參考資料來源為「自由貿易港區貨物流通相關議題研析」。	同意辦理。
30. 第四章小結加強, 水電優惠。	依照委員意見辦理, 請參見 p4-41。	同意辦理。
31. 第六章, 自行車產業, 花太多時間在前半段處理, KPI 講的不多。	台中自行車案例之 KPI 為採購前置時間由 45 天降低為 3~7 天, 請參見 p6-23。	同意辦理。
32. P6-23 物流公司訪談要擴大範圍, 應加入海關、非物流業者。	本研究之訪談對象包含光電業者及自行車製造業者等非物流業者, 關於海關部分參照高雄關稅局廖副局長之訪談意見修改。	同意辦理。
33. P6-24, 進駐審查機制, 由管理機關會同海關及其他單位, 最後管理機關會依各機關意見做出決定, 本研究提到 MIT、30% 為不進駐的原因, 與審查機制無關。	研究團隊乃針對訪談廠商之結果進行個案廠商意見之彙整, 訪談紀錄請參見附錄十二。	

34. 產業進駐，B 物流公司訪談一的第二中，包商指的是？農產品與陸委會無關，陸委會為高層，不會到 FTZ。	依照委員意見辦理，請參見 p6-24。	同意辦理。
35. P6-25，委外加工第二段，海關的干涉，建議訪談海關後，訪談海關的想法。	關於海關部分參照高雄關稅局廖副局長之訪談意見修改。	同意辦理。
36. 6-5，加強結論，做一個統籌分析。	依照委員意見辦理，請參見 p6-27。	同意辦理。
37. SWOT，p7-17，台灣地區優勢，地理優勢沒錯但 FTZ 與產業腹地部份提到產業腹地較弱、選擇性較低，FTZ94 年才開始，FTZ 與港埠作業面有很大的落差，SWOT 選項考量要再思考一下。	本文 SWOT 所列入之因子乃針對 FTZ 發展初期之考量，相關因子之挑選請參見 p.7-12 表 7.3.1 所列八篇文獻。	同意辦理。
38. P7-18，航線現在密集不如廈門，現多以廈門當中轉，台灣中轉逐年下降，航班要再去做分析。	已蒐集下列大陸相關參考文獻：1.武雯靜(2009)。海峽西岸港口群發展及其 SWOT 分析，水運科學研究第三期。2.李雲翔(2008)。構築海峽西岸國際中轉港—廈門港發展戰略研究，廈門大學工商管理所碩士論文。3.陳樂章(2004)。機遇與挑戰福州港馬尾港務公司，廈門大學工商管理所碩士論文。4.王斌義(2009)。廈門構建區域性航運物流中心的 SWOT 分析，集體經濟商貿流通研究。5.賀紅(2009)。福建發展國際物流的 SWOT 分析以及組合戰略，長沙紅空技術學院學報第二期。6.張潛(2008)。廈門港現狀分析，水運科學研究第四期。確認廈門航線密集程度目前比高雄略少一些但均比基隆台中多。	同意辦理。
39. P7-19，稅務優惠辦法，內銷比例上兩岸比較有問題。	本段內容已加入敘述出處，請參見 P7-19。	同意辦理。
40. 第八章，提供主辦單位政策參考，8.1 第二段條文，	冷鏈與綠色通關非此研究案主要關切之議題，建議列入後續	同意辦理。

<p>8-2 應不只產證，還包括兩岸檢疫及檢驗，認證要有平台，目前關貿與福州有合作，未來加入冷鏈與綠色通關。</p>	<p>研究。 以產證為初步合作項目乃參考「海峽兩岸海關合作協議第八條第一項、相互通報有關海關規定；及時交換與 ECFA 貨品貿易有關的關稅估價、稅則分類及原產地認定所需的證件、文書等相關資料與第二項、為正確核估 ECFA 貨品貿易進口貨物關稅，主動或應請求提供及查核關稅估價、稅則分類及原產地認定有關資訊。」</p>	
<p>41. RFID 納入海關合作並不容易，政治因素大於實質效力，與剛剛的電子平台相同，政治考量大，是否能達到，個人持保留態度，RFID 在綠色通關中都已提到。</p>	<p>以 RFID 為初步合作項目乃參考「海峽兩岸海關合作協議第八條第七項：對各自海關監管中應用無線射頻識別技術（RFID）的方法，進行交流與合作」。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>42. P8-9 模式一，業者利用免稅機制轉口，但目前業者利用 FTZ 轉口的量太少，推動 MCC 才是重點。</p>	<p>於第七章小結進行說明，請參見 p7-37。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>43. P8-8~10，深層加工部分，台灣分工是否能提出更好的建言，我們是否能提出什麼賣點吸引廠商。</p>	<p>本研究已於 7.5 節中合作項目五詳述現況分析、建議配套措施及預期效益，請參見 p7-29。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>44. 建言一，去對岸建置?如前面所說，台灣沒大型 hub 留不住，研究團隊要探討無法建大型 hub 的原因。</p>	<p>本研究之建言為至大陸進行橋接設點，並非投資大型 hub。至於台灣無法建立大型 hub 之原因建議列入未來研究方向。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>45. 第九章，在加強最後的建議。</p>	<p>因合併原第七章及原第八章為第七章，原第九章已修訂為第八章，並強化該章之建議撰寫。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>宋委員益進</p>		
<p>1. 架構改進蠻多，但海西自貿港題目範圍太大，須就“作業發展”現況”以及保稅港區廠商之作業型態進行補充。</p>	<p>有關海西保稅作業發展現況已整理於第二章，請參見 p2-12。而保稅港區廠商資料已整理於第三章請參見 P3-7 及 P3-12。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>2. 境外航運中心非保稅制度，要做修訂。</p>	<p>依照委員建議辦理，請參見 p2-23。</p>	<p>同意辦理。</p>

3. 第五、六章產業部分，已整理出貨量比較，但要進行歸納後使其可以與第七、八章結合。	依照委員建議辦理，已於報告書第七章發展策略分析進行相關內容闡述，請參見 p7-31。	同意辦理。
4. 第八章，關於合作的情形，海西實際的商業討論多聚焦在合作而非港區對港區的部分，可能因海西臺商的開發情形不如其他地區來的完整，因此可討論未來的方向究竟以 ECFA 為基礎的合作或是產業鏈的區對區、產業對產業的合作為主。	本研究範圍主要聚焦在兩岸之合作。以 ECFA 為基礎的合作或是產業鏈的區對區、產業對產業的合作建議增列為未來研究之方向，請參見 p8-3。	同意辦理。
5. 海關部分的三個合作項目建言，著力重點在於?因海關合作僅為基礎，要如何將其發展至產業的合作而非單純貿易。	本研究範圍主要聚焦在兩岸之合作。	同意辦理。
6. 臺灣產業加工部分未做到產業聚焦，只有物流業進行委外加工而沒有製造業的委外加工，這樣的模式是否走得下去?可參考尹部長提的營運模式。不只港對港而是擴大至區對區，例如:先前提及的平潭實驗區。	本研究範圍主要聚焦在兩岸之合作。	同意辦理。
7. 許多台商物流公司，如大榮貨運，進駐大陸後面臨是否擴點的問題(因資本未必足夠)，因此若僅僅聚焦在海西物流時，格局可能太小。故物流操作時或許未必要由港務公司直接進入，而是由政府建立平台，吸引中小企業進入，或許對於產業鏈的對接的形成來的較為有利(障礙較小)。	本研究報告僅提供建議供港務公司進行評估，並非設限海西為必要設點之位置。	同意辦理。
基隆港務分公司		
1. 港口或者產業資料到只到2007年希望能更新,還有第	已確認修正3.1.1小節港口資料，請參見 p3-1 至 p3-29。	同意辦理。

三章港口的用語修正。		
2. 資料取得來源時間要標上去。	依照委員建議辦理	同意辦理。
3. 報告指做保稅港區,是否可以把保稅物流園區納入做分析。	保稅物流園區相關之討論已在第二章進行摘要性敘述,請參見 p2-18。	同意辦理。
4. 透過研究提供台商確切的海西資訊。	本研究已透過廣泛搜尋海西資料。	同意辦理。
5. 結尾比較精簡,海西有哪些優勢自貿港區做借鏡參考?或者是兩岸間的關務合作機制面向檢討可以再加描述。	第八章將納入第七章本研究之策略分析進行改寫。	同意辦理。
6. 中長期的規劃,或者優先改進順序可以再寫詳細一點。	感謝指教。	同意辦理。
7. 簡報 P55 只有從台灣觀點,並沒有跟海西做連接,希望可以有不同的角度。	合作項目四之部分乃建議到對岸設點,故與海西有連結之意涵;而合作項目五部分為銜接在海西布局台商與台灣本土之傳統產業。綜觀以上兩點,並非單純以台灣角度出發,已經連結海西經濟區。	同意辦理。
8. 報告 3.1.1 的細節修正(使用名詞、表格形式、更新時間)。	3.1.1 節相關細節已進行確認,請參見 p3-1 至 3-15。 廈門港倉儲統計數據已更新修正,請參見 p3-4。	同意辦理。
台中港務分公司		
1. 第二章 2-1 整理是否可以用圖示統整得更清楚,並觀察海西有哪些制度可以供參考。	感謝指教。	同意辦理。
2. 是否可以再找訪談台灣物流業者(已經進駐海西保稅港區),這樣更有說服力。	據了解目前尚未有台灣物流業者進駐。	同意辦理。
3. 希望客貨輪航線分析(不只是貨櫃) 將其加進去討論 e.g.海峽號。	目前海峽號與平潭尚屬起步階段,航線尚未確定,未來視情況納入後續研究。	同意辦理。
4. 橫直的表格是否統整直式表格。	斟酌排版之可行性,盡力調整。	同意辦理。

高雄港務分公司		
1. p.2-23 第 3 行應修訂為「境外航運中心」八種保稅及「自由貿易港區」免稅區、...	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 p.2-23。	同意辦理。
2. 民國 93 年陸續設立五港一空，...	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 p2-26。	同意辦理。
3. 自由貿易港區之主管機關為交通部。...	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 p2-26。	同意辦理。
4. 設置自動化門哨管制系統...	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 P4-18。	同意辦理。
5. 高雄自由貿易港區進駐廠商 28 家	依照委員建議辦理(第三章)	同意辦理。
6. ...委託加工申請需要會審單位太多，包含工業局...港務局(民國 101 年 3 月 1 日起改為航港局)，...	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 p6-25。	同意辦理。
花蓮港務分公司		
1. 報告內容-「鄰港保稅物流」v.s「臨港保稅物流」(報告封面)，請釐清。	依照委員建議辦理，已修改。	同意辦理。
2. 期中報告審查意見及辦理情形，請列為附錄。	依照委員建議辦理，已列為附錄十三。	同意辦理。
3. P2-14，海南洋浦經濟開發區 v.s(表 2.2.2)海口保稅區，請確認。	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 P2-14。	同意辦理。
4. P2-13，出口加工區 64 個與 p2-15 表 2.2.3 出口加工區 51 個，數量不一致。	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 P2-13。	同意辦理。
5. 保稅物流園區 9 個與 p2-18 表 2.2.4 保稅物流園區 6 個，數量不一致	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 P2-18。	同意辦理。
6. P2-29，2.4 標題改為兩岸保稅功能種類之比較或臺灣與海西保稅功能種類之比較	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 p.2-29。	同意辦理。
7. P2-30，表 2.4.1 至表 2.4.3 請加上海西或大陸，以與臺灣做比較	依照委員建議辦理。 已修改，請參見 P2-30。	同意辦理。
8. P3-2，泉州港倉儲設施及 p3-5 廈門港倉儲設施數據都一樣，請確認	依照委員建議辦理，廈門港倉儲統計數據已更新修正，請參見 p3-4。	同意辦理。

<p>9. P7-13, 提到 7-12 頁臺灣港口 SWOT 分析因子, 以至少五篇文獻認可的標準進行篩選, 認為裝卸機具和貨櫃貨運搬運能力兩項認可篇數不足, 請再確認, 是否影響到後續的 SWOT 分析結果</p>	<p>參見 p7-12 之表 7.3.1 所示因子「裝卸機具」共八篇, 「貨櫃搬運能力」共六篇, 故認可篇數應屬足夠。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>10. 另外, 第七章述及之表, 與對應之表序列不一致, 建議做調整修正</p>	<p>依照委員建議辦理。已完成修正該章表序號有誤之處。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>港研中心 謝幼屏</p>		
<p>1. 本研究資料蒐集的相當豐富, 特別是蒐集到有關兩岸關務、稅務方面的資料, 對於通常只針對海運方面做研究的人來說, 頗具有參考價值, 研究團隊在此方面的投入值得肯定。</p>	<p>感謝對本研究成果之肯定。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>2. 關於第七章的 SWOT 分析, p.7-17 表 7.3.5 之整理分析, 若能直接比較兩岸港口的實際情況與數值, 應比引用參考文獻較具有說服力。例如: 項目「航線與航點數」、「碼頭數目與裝卸機具」建議以實際數據做比較。另外, 關於項目「碼頭數目與裝卸機具」中, 指出海西地區「大型深水泊位數少, 貨櫃泊位不足」, 這句話係指福州港而非廈門港, 直接引用在海西, 並不妥當, 請改正。</p>	<p>關於「碼頭數目與裝卸機具」、「航線與航點數」之數據比較分別參見 3.1.3 小節表 3.1.2 及 3.2.2 小節表 3.2.4~3.2.7。</p> <p>關於海西地區「大型深水泊位數少, 貨櫃泊位不足」之敘述已進行修正明確指出該敘述乃指福州港, 請參見 p7-18。</p>	<p>同意辦理。</p>
<p>3. 關於第九章的結論與建議, 建議文章以分段、分點方式表達較好, 若能將研究成果按照 1.2 節(p.1-1)列出的七項工作項目逐一整理出相對應之具體成果, 將會更好。</p>	<p>將未來研究方向加入結論與建議 已依照委員建議, 運用條列方式逐一對應, 請參見 p8-1。</p>	<p>同意辦理。</p>

陳委員一昌		
1. 第三章營運現況做一個比較表,讓整體小節更有說服力	於 3.1.3 小節(p3-30)及 3.2.2 小節(p3-36 及 p3-39)分別整理硬體設施及航點、運量比較表。	同意辦理。
2. SWOT 分析,競爭分析內容較少,希望予以補強	已另蒐集下列大陸相關參考文獻，針對「競爭」部分之內容於 p.7-11 進行補強：1.武雯靜（2009）。海峽西岸港口群發展及其 SWOT 分析，水運科學研究第三期。2.李雲翔（2008）。構築海峽西岸國際中轉港—廈門港發展戰略研究，廈門大學工商管理所碩士論文。3.陳樂章（2004）。機遇與挑戰福州港馬尾港務公司，廈門大學工商管理所碩士論文。4.王斌義（2009）。廈門構建區域性航運物流中心的 SWOT 分析，集體經濟商貿流通研究。5.賀紅（2009）。福建發展國際物流的 SWOT 分析以及組合戰略，長沙紅空技術學院學報第二期。6.張潛（2008）。廈門港現狀分析，水運科學研究第四期。	同意辦理。
3. 第九章架構改寫,抓住前面重要的精神使比較容易閱讀	原第九章現第八章結論與建議已運用條列方式逐一對應，請參見 p8-1。	同意辦理。
鄒委員伯衡		
1. 第八章除了說明可能合作項目以外，建議增加海西港口群對臺灣的競爭威脅的不利條件，需要政府部門藉由談判去協調、爭取有利臺灣的條件。	已另蒐集下列大陸相關參考文獻，針對「競爭」與「威脅」部分之內容於 p.7-11 進行補強：1.武雯靜（2009）。海峽西岸港口群發展及其 SWOT 分析，水運科學研究第三期。2.李雲翔（2008）。構築海峽西岸國際中轉港—廈門港發展戰略研究，廈門大學工商管理所碩士論文。3.陳樂章（2004）。機遇與挑戰福州港馬尾港務公司，廈門大學工商管理所碩士論文。4.王斌義（2009）。廈門構建區域性航運物流中心的	同意辦理。

	SWOT 分析，集體經濟商貿流通研究。5.賀紅(2009)。福建發展國際物流的 SWOT 分析以及組合戰略，長沙紅空技術學院學報第二期。6.張潛(2008)。廈門港現狀分析，水運科學研究第四期。	
2. 第九章結論與建議的敘述篇幅過於薄弱，可不是只有條例說明，進一步可以說明，若根據 8.1;8.2 節的建議將有可能產生哪些效果。	原第九章現第八章結論與建議已運用條列方式逐一對應，請參見 p8-1。原 8.1 及 8.2 節之建議列為 7.4 及 7.5 節，其中已明確論述建議之預期效益，請參見 p7-21 及 p7-29。	同意辦理。
3. 建議下次的研究案，可以前往對岸訪問台商物流業者及實際利用大陸港口經營的業者，切實了解大陸在政策引導下，港口實際的發展現況及台商的需求，臺灣保稅港口事業可否同時滿足，藉以規畫吸引台商回流臺灣的政策參考。	建議列為後續研究項目，請參見 p8-3。	同意辦理。
4. 增加與運籌協會及相關協會共同調研的合作，以增加研究報告的產業相關習性，讓報告更貼近產業發展，港口發展。	建議列為後續研究項目，請參見 p8-3。	同意辦理。
許委員書耕		
1. 報告被大量資料淹沒,把特殊的地方加強,凸顯出本計畫案特色。	已於各章小結中加強凸顯本案成果之特色。	同意辦理。
林所長志明		
1. 針對各委員建議事項回應與修正。	依照委員意見辦理。	同意辦理。
2. 期末的處理說明再定稿報告放在附錄呈現。	依照委員意見辦理。	同意辦理。
3. 內容架構重新調整刪減。	依照委員意見辦理。	同意辦理。
4. 用語報告統一使用國內常用。	依照委員意見辦理。	同意辦理。

5. 資料部分盡量更新到最新。	依照委員意見辦理。	同意辦理。
6. 把各個小節的結論建議更 具體詳實。	依照委員意見辦理。	同意辦理。
7. 審查通過。	謝謝指教。	同意辦理。