



# 高雄港自由貿易港區設置情形之探討

高雄港為把握經營型態所帶來的機會，避免自外於國際供應體系被邊緣化，推動「自由貿易港區」，營運至今累計 26 家航商及物流業者進駐；該港具有先天優越地理位置與氣候條件，海空雙港全球運籌條件佳，可提供企業多種優惠措施與環境，加值創新，活絡高雄港再創榮景，以進入另一個新的港口生命週期。

李傑松、薛美榮（高雄港務局會計室主任、科長）

## 壹、前言

「自由貿易港區」(Free Trade Zone) 的設立是為了應用全球的資源、人才及有利的經營環境，即時將產品送達消費者的手中，以迅速滿足消費者多樣化、個性化的需求，貨品供應廠商得以採用全球運籌管理模式；從產品原料取得、生產、出貨、乃至於市場行銷整個供應鏈體系貫穿起來運作，在當前的世界經濟貿易中，已

成為跨國企業經營的常態模式。

為捉住經營型態所帶來的機會，亞洲地區除了新加坡及香港的自由貿易港區正大力擴建外，日本、韓國及大陸近年來也陸續推動自由貿易港區。台灣為避免自外於國際供應體系被邊緣化，推動「自由貿易港區」以達到「投資全球運籌基礎建設，成為台商及跨國企業設置區域營運總部的最佳地區」。

## 貳、我國「自由貿易港區」特色

台灣缺乏天然資源，但身為四面環海的國家，向運用其地理優勢，藉由貿易發展經濟。鑒於我國「自由貿易港區」可提供企業絕佳地理位置優勢和高效率實質轉型加工價值，為積極推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，訂定自由貿易港區設置管理條例，以進一步

提升國家競爭力並促進經濟發展。具有下列特色：

### 一、「境內關外」的觀念設計

自由貿易港區視同國境內關稅領域以外之經貿特區，貨物在此區自由流通，可不受輸出入作業規定、稽徵特別規定等之限制。

### 二、港區事業自主管理

以高度的廠商自主管理制度，取代政府管理現制，使港內之貨物及人力得以迅速流通，增加廠商進駐之意願。

### 三、區內貨物、設備免稅

港區事業自國外運入區內供營運之貨物及自用設備免稅。

### 四、貨物自由流通

貨物由國外或國內其他自由貿易港區進儲，或自由貿易港區貨物輸往國外或其他自由貿易港區，僅須向海關通報即可儲運。

### 五、貨品深層加值

可以從事零組件組裝等較深層次之加工，充分發揮我國在高附加價值產品製造方面的優勢，強化我國全球運籌競爭力。

### 六、引進商務活動

為便利外籍商務人士進入自由貿易港區從事商務活動，將協調相關主管機關於現行法令制度下，放寬國際商務人士申請入境簽證之程序及提供展

覽、貿易活動機能。

### 七、活絡資金流通

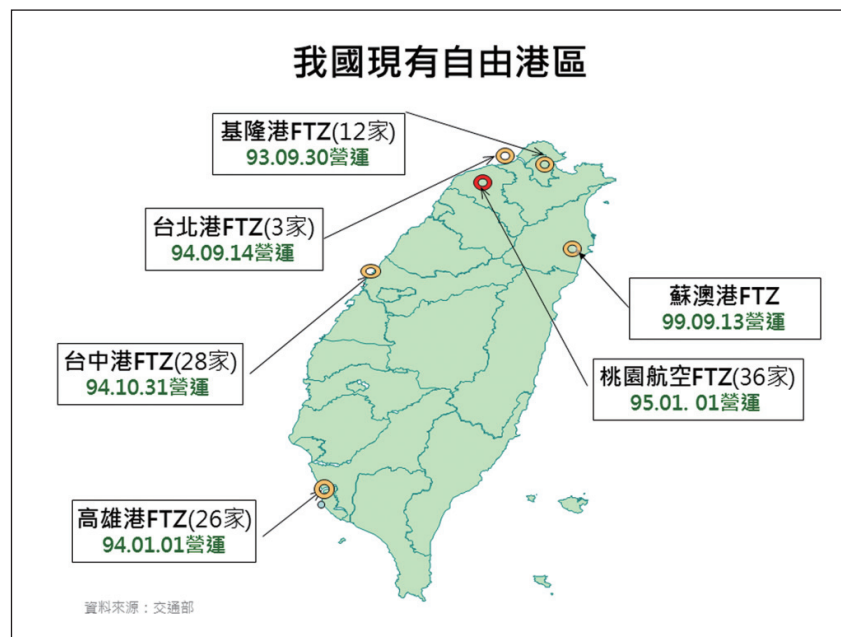
區內得設金融分支機構，從事外幣匯兌、外匯交易和設立控股公司。

### 八、行政單一窗口化

港區內的行政管理及行政輔助事項儘量授權港區管理機關自行辦理或委任、委託或設立辦事處專責處理，以提升行政效率。

我國目前 6 座自由貿易港

台灣自由貿易港區設置圖



## 論述》預算 · 決算



區，包括臺中港、桃園航空、台北港、基隆港、蘇澳港及高雄港(上頁圖)。為因應全球運籌模式及活絡港口機場相關的營運效率，自由貿易港區之功能，有別於新加坡、香港等其他國家，允許在自由貿易港區內進行高附加價值的深層次加工，及提供商務人士自由便利的進出港區。

### 參、高雄港「自由貿易港區」設置與發展

#### 一、設置背景與適合進駐產業

高雄港為台灣最大國際商港，是一個多功能綜合服務的優良商港，港埠設施相當完備，適合作為發展簡易加工再出口的配銷基地；同時為歐、美、亞必經航線，及配合政府經濟發展計畫，因應全球運籌管理、貿易自由化及國際化等經營模式，設置高雄港自由貿易港區。

適合進駐產業包括貿易、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、修配、加工、製造、展覽或技術服務等業務。

#### 二、規劃範圍、招商情形與營運現況

##### (一) 營運規劃範圍：

高雄港自由貿易港區原規劃設置區域為高雄港第 1 至第 5 貨櫃儲運中心，總面積 397.69 公頃，嗣因散雜貨物流業者紛紛表達有意願加入「高雄港自由貿易港區」營運，為此該港增納中島商港區第 30 至 39 號碼頭後線為自由貿易港區範圍 17.72 公頃，以提升「高雄港自由貿易港區」的營運綜效。另隨著高雄港自由貿易港區迅速成長，為應業者持續擴大自由貿易港區業務需要，100 年 7 月 7 日報奉行政院核定增設前鎮商港區二中心後方土地 27.72 公頃為自由貿

易港區，合計高雄港自由貿易港區核定劃設面積擴增為 443.13 公頃。

##### (二) 自由貿易港區招商情形：

高雄港自由貿易港區自 94 年 1 月 1 日營運至今，累計 26 家航商及物流業者；港區事業內有 9 家貨櫃航商擁有貨櫃碼頭、儲運場及後線倉儲設施可直接於港區內進行拆櫃、倉儲物流及併櫃再轉口等一貫化自由貿易港區作業能力，1 家具委外加工業務可提升貨物價值與功用，16 家具有貿易、物流或轉口等業務能力。

##### (三) 自由港區事業營運現況：

高雄港自由貿易港區開始營運以來，營運噸量與貿易值每年皆以 2-3 位數百分率成長，94 年度貿易值僅 4 億元，佔該港進出口貿易總值 3 兆 4,839 億元的 0.01%；99 年貿易值提升到 204 億元佔該年度貿易總值 4

兆 4,583 億元的 0.45%，該兩項營運指標數據占高雄港全港區貨物營運量甚小比率，主要原因係區內已有海運、倉儲、裝卸承攬等既成事業，及自由港區事業發展土地不足，無法再提供國內外大型企業進駐營運之空間，新進區內自由港區事業多屬中、小企業，期待以增納營運面積能發揮市場經濟規模效益。

台灣天然資源不足，經濟倚賴國際貿易甚重，

要有斐然的成績，須創造良好的投資環境，以及民間努力經營。未來自由貿易港區應更積極的整合物流服務資源，協助解決物流產業用地不足困境，研修物流中心土地使用申設法令及整合物流業者佈局，發揮自由貿易港區政策影響，以吸引廠商加入，帶動周遭相關產業就業機會（如表 1）。

### 三、自由貿易港區業者的期許

- (一) 港區用地已感不足，應增闢自由貿易港區用地（含毗鄰區域），協助倉儲業者進駐營運。
- (二) 為爭取國際油品公司設置發貨中心，應於港區內適合區域設置油品發貨專區。
- (三) 自由貿易港區與加工出口區貨物（如大陸產製物貨）倉儲規定，應具一致性，避免因規定不同而影響兩區間貨物流通及合作委外加工之業務。
- (四) 為提升高雄港投資興建設施效率並避免外力阻擾，

表 1 高雄自由貿易港區各年度營運績效表

年度	貨物量 (噸)	增減率 %	貿易值 (億元)	增減率 %	高雄港 貿易總值 (億元)	貿易值佔 貿易總值 %
94 年	20,969	-	4	-	34,839	0.01
95 年	29,971	42.93	14	224.88	38,254	0.04
96 年	44,096	47.12	38	165.91	44,693	0.08
97 年	90,663	105.61	69	79.86	48,427	0.14
98 年	281,857	210.88	104	50.65	35,038	0.29
99 年	382,342	35.65	204	95.92	44,583	0.45
100 年 9 月	318,397		157		36,130	

資料來源：高雄港務局



港區建築執照應參照加工出口區管理處自行核發，以爭取招商時效。

- (五) 放寬自由貿易港區貨物運往非自由貿易港區國際船舶之限制，以利行銷自由貿易港區船用品業務。
- (六) 整合關稅局、港警局和港務局等成立各港聯合辦公室，專責處理自由貿易港區業務，以節省業者申辦業務時間。
- (七) 自由貿易港區首重「自由」流通，關務係其關鍵點，可爭取建立RFID(Radio Frequency Identification) 監控貨物流通資訊系統科技，俾利關務人員能放心執行港區內、外貨物控管業務。
- (八) 積極結合鄰近加工出口區或工業區合作委外加工業務，以利提升轉口貨物價值並降低港區腹地不足之營運弱勢。

## 四、對於自由貿易港區所需的條件

高雄港的地理位置、設施及營運等，都有相當優異的表現；不過在海關流程以及自由貿易港區的設施空間、租賃及廠房設備費用等，都還有未竟之處，也須要多在國際上推廣與行銷，以吸引關鍵產業投資。

## 肆、未來努力方向

自由貿易港區是一個發展經濟的手段，並非決定經濟發展成功與否的要件，若要經濟的發展，仍有待其他相關條件的整體配合：

### 一、市場定位

配合高雄港定位為物流樞紐港的目標，積極建置貨暢其流、貨物增值、轉口貿易等作業環境，以期爭取更多貨源到港運作。

### 二、降低營運成本、提昇營運自由度

依據事業申設及營運所遭

遇各項議題，並隨業者經營環境變動與需求，持續進行法規鬆綁與修正，俾使自由貿易港區的運作更為順暢。

### 三、提高服務效能

提供單一窗口服務，簡化行政流程，協助廠商辦理進駐相關事宜，提升行政效率。

### 四、招商行銷

加強與港區週邊工業、加工出口區之合作機會，推動自貿區委託加工除能拓展自貿區業務，並解決港區土地不足、活絡區外土地利用價值。

### 五、辦理專責人員訓練

訓練內容包含自由貿易港區法令解說、政策宣導、關務作業的操作等，以利自由貿易港區業務推行。

## 伍、結語

高雄港開港後歷經多次擴建，民國 88 年曾位居世界貨櫃吞吐量第三大港，近來由於受到區域內其他港口之競爭挑

表 2 2001 年 ~2010 年世界前十五大貨櫃港排名

港口別 (國家)	2010 年	2009 年	2008 年	2007 年	2006 年	2005 年	2004 年	2003 年	2002 年	2001 年
上海 (中國大陸)	1	2	2	2	3	3	1	3	4	5
新加坡 (新加坡)	2	1	1	1	1	1	2	2	2	5
香港 (中國大陸)	3	3	3	3	2	2	1	1	1	1
深圳 (中國大陸)	4	4	4	4	4	4	4	4	6	8
釜山 (韓國)	5	5	5	5	5	5	5	5	3	3
寧波 - 舟山 (中國大陸)	6	8	7	11	13	15	17	22	33	49
廣州 (中國大陸)	7	6	8	12	15	18	22	23	28	32
青島 (中國大陸)	8	9	10	10	11	13	14	14	15	18
杜拜 (阿聯大公國)	9	7	6	7	8	9	10	11	13	13
鹿特丹 (荷蘭)	10	10	9	6	7	7	7	8	7	6
天津 (中國大陸)	11	11	14	17	17	16	18	21	25	28
高雄 (中華民國)	12	12	12	8	6	6	6	6	5	4
巴生港 (馬來西亞)	13	14	15	16	16	14	13	12	11	12
安特衛普 (比利時)	14	13	13	14	14	12	11	10	10	11
漢堡 (德國)	15	15	11	9	9	8	9	9	9	9

資料來源：高雄港務局

戰，99 年世界排名 12(如表 2)，港口發展趨勢亦由成長期進入成熟期。

金融海嘯後，2010 年世界前 15 名貨櫃港業績逆勢成長，

尤以中國大陸各港貨櫃量皆為 2 位數成長，表現最為耀眼；未來隨著國際經濟復甦，透過兩岸經貿往來，藉由自由貿易港區提供企業多種優惠措施與

環境、加值創新等活絡高雄港，再創榮景，以進入另一個新的港口生命週期。❖