

自由貿易港區邁向自由經濟示範區

國發會於 102 年 8 月發布自由貿易港區為自由經濟示範區第一階段推行重點之一，而行政院正式於 103 年 2 月核定自由經濟示範區第一階段推動計畫，為增進各界對於自由貿易港區與自由經濟示範區之認識，本文就兩區之間的關聯性及運作狀況做一簡介。

張紋英（臺灣港務股份有限公司行銷運籌處資深副處長）

壹、前言

民國 92 年起政府積極規劃及推動「自由貿易港區」（以下簡稱自由港區）政策，目的在於善用我國港口地理位置及高質加工製造技術的優勢，配合「境內關外」管理概念、鬆綁法令限制、降低行政干預，營造貨暢其流的經營環境，以發展國際物流、提升國家競爭力、促進經濟發展；執行迄今

（103 年 6 月底），已完成設置並投入營運計有基隆、臺北、臺中、高雄、蘇澳及桃園空港等五海一空「自由港區」作業基地，102 年 8 月核准安平港籌設申請，而花蓮港也正籌備加入自由港區的營運。

而「自由經濟示範區」係政府因應臺灣經濟結構轉型之需要及國際區域經貿整合之趨勢，為強化臺灣國際競爭力而規劃的重要經濟政策之一，以

「自由化」、「國際化」與「前瞻性」為核心理念，透過大幅鬆綁法令限制，活絡人流、物流、金流、資訊流等活動，發展具前瞻性的高端服務業，達成企業營運效能的提升、吸引國內外投資，成為我國經濟成長的領舵手之一，並助於建置臺灣融入區域經濟整合的有利環境之中。

為掌握政策推行時效及契機，行政院規劃兩階段推動「自

論述》預算·決算



由經濟示範區」政策；第一階段係以增修訂行政法規即可推動之措施為主，並以六海（基隆、臺北、蘇澳、臺中、高雄、安平）一空（桃園）自由港區、屏東農業科技園區為第一階段實質區域的示範區，並透過委外加工機制，擴大產業活動範圍及效益，本階段已於 102 年 8 月正式啟動。

第二階段則於「自由經濟示範區特別條例」立法通過後啟動，可擴大自由化程度及增加示範產業創新活動，並可由中央劃設或地方政府申設示範區；此階段訂有 5 大經濟產業活動，分別為「智慧物流」、「國際健康」、「農業加值」、「金融服務」及「教育創新」等。

每項產業活動各自有主管機關及相關配合機關，如交通部主管智慧物流、衛生福利部主管國際健康、農委會主管農業加值、金管會主管金融服務及教育部主管教育創新等，本文則以「智慧物流」為範圍，臚列自由港區發展現況及自由經濟示範區智慧物流的規劃。

貳、現況

源於自由經濟示範區第一階段以自由港區為實體示範區，後續重點簡述自由港區現況。

一、自由港區發展狀況

（一）法令依據

「自由港區」政策的實施依據是 92 年 7 月 23 日公布「自由貿易港區設置管理條例」，隨後發布「自由貿易港區申請設置辦法」、「交通部自由貿易港區事業營運管理辦法」等相關作業規定，以完備自由貿易港區作業的準據。

（二）港區事業及業務範疇

1. 自由港區事業指在自由港區內透過港區貨棧（須經核准），從事貿易、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、技術服務等業務之事業。
2. 自由港區事業以外之事

業，指在自由港區內經核准從事金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他前開業務以外之事業。

（三）自由港區利基及優勢

1. 利基

- (1) 快速通關：貨物在自由港區內可自由流通、免審、免驗、並得申請按月彙報，具有快速通關的作業環境。
- (2) 可實質轉型為臺灣品牌：貨物可分裝、改裝、貼標籤、分類、組裝加工，並可透過委託加工送往區外深層加工，達實質轉型者，可依規定申請臺灣品牌出口。
- (3) 免相關稅費：進儲國外貨物免徵關稅、營業稅、貨物稅、貿易推廣服務費、商港服務費。
- (4) 出口退稅：出口貨物進儲自由港區即可辦理退稅；他區域貨物隨船出港後方得申請退稅；免除資金積壓、稅捐退還申報程序及等待時間。

2. 優勢

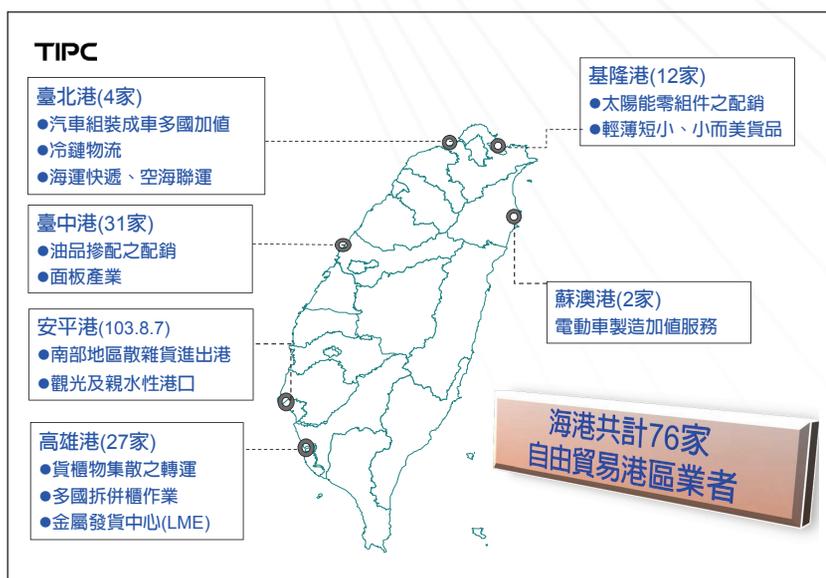
- (1) 航線密集：自由港區與臺灣港口合而為一，臺灣港口航線超過 400 條、兩岸航線超過 100 條，密集航線、航班提供貨物無遠弗屆的運輸網絡，達到如期如質的運送目標。
- (2) 節省陸運成本：國內外半成品在自由港區從事組裝、重整、拆、併、包裝等簡易加工作業，免除國外半成品運往區外加工再出口之內陸運輸成本。

資料，詳圖 1 所示。

五海一空自由港區自 95 年至 102 年營運量及貿易值如圖 2。當中 102 年進出口貨物

三、自由港區營運績效

圖 1 海港自由港區設置地點、營運期、港區事業家數



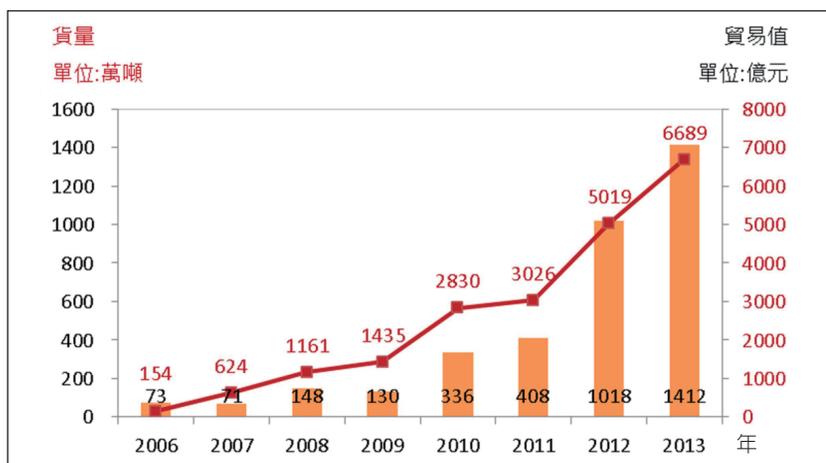
資料來源：臺灣港務公司。

二、自由港區設置地點

目前計有五海（分別為基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港）及一空（桃園機場）自由港區，營運期自 93 年 9 月起陸續展開；而最近一區則為安平港，於 103 年 8 月取得營運許可。花蓮港目前正籌備劃設自由港區。

海港自由港區設置地點、營運期、港區事業家數（迄 103 年 9 月底）及營運定位等

圖 2 自由港區 2006 - 2013 年營運績效



資料來源：臺灣港務公司。

論述》預算·決算

量及貿易值分別達 1,412 萬噸及 6,689 億元，較 101 年成長 38.70% 及 33.27%。

參、自由港區營運模式

自由港區已發展四項成熟的營運模式，分別為國際貿易、多國增值再出口、國際物流配銷、檢測維修等，以下就其重點簡述之。

一、國際貿易

自國外進儲成品，利用密集航線、航班、船舶，轉運出口，例如袋裝石化品，營運模式如圖 3。

二、國際物流增值再出口

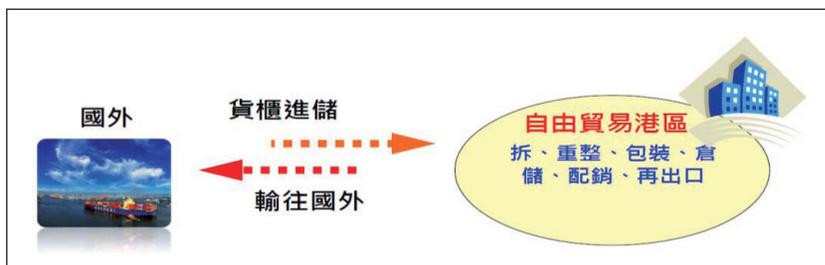
自各國進儲零組件，加入臺灣採購配件，透過港區外製造廠加工為中端成品，

運回港區再出口，例如鑽油平台機組設備，營運模式如圖 4。

三、國際物流配銷

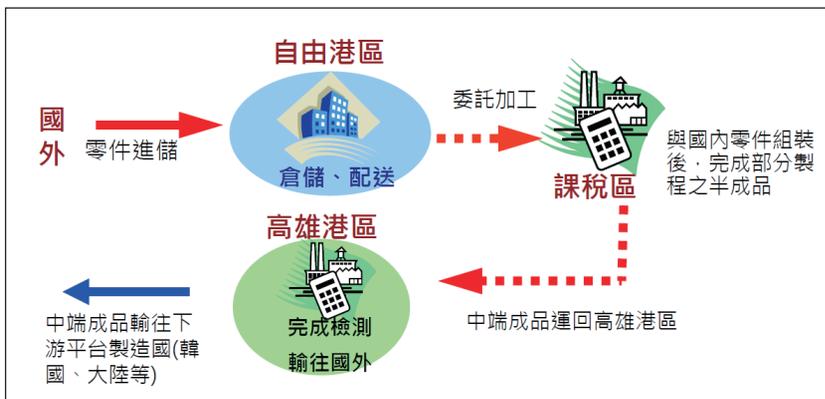
結合國內科技與港區事業物流服務，建立 VMI (Vendor Managed Inventory) 及 JIT (Just In Time) 管理，提高物流效率，滿足跨國企業供應鏈管理之需求，並解決客戶倉間不足等問題，營運模式為港區作為零組件、配件庫存及配銷中心，透過系統及時性提供區外廠商生產用料，製成後運回港區再出口，例如自行車組件，營運模式如下頁圖 5。

圖 3 自由港區國際貿易營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

圖 4 自由港區國際物流增值再出口營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

四、檢測維修

自國外進儲半導體設備相關零件的新品及備用品，於自由港區提供該等半導體設備國內外廠商之售後服務及區域維修作業，營運模式如下頁圖 6。

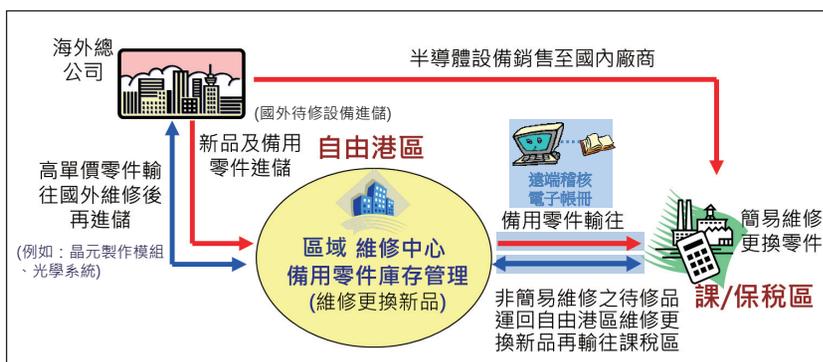
肆、蛻變－自由港區升級為自由經濟示範區

圖 5 自由港區國際物流配銷營運模式



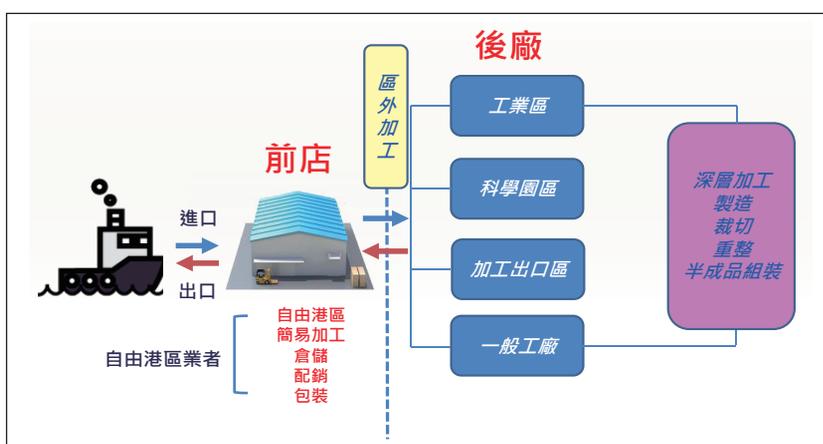
資料來源：臺灣港務公司。

圖 6 自由港區檢測維修營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

圖 7 前店後廠營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

如前言所述，自由經濟示範區第一階段以實體區域為發展主軸，指定六海一空一園區為示範區，基此，第一階段示範區奠基於自由港區的既有基礎之下，朝向前店後廠營運模式的開發，並積極建構便捷的物流作業環境。

第二階段自由經濟示範區智慧物流的規劃則係以整合雲端E化服務、發展新的營運模式、建置完善基礎設施，以達區域連結與加值的目標。

以下就前店後廠架構、便捷措施、創新關務、創新營運模式等部分，重點說明。

一、前店後廠架構

簡言之就是自由港區事業為前店，自由港區外的廠商為後廠，藉由兩區業者專業分工及合作，共同爭取外銷訂單；而基於區位優勢及利基，在前店從事簡易加工、倉儲、配銷、包裝等作業，在後廠則透過既有廠房、人力、技術、生產線等，提供製造、裁切、重整、組裝等具有實質轉型及深層加工效益的作業，而加值達

論述》預算·決算



到 35% 以上，則可申請臺灣品牌出口，前店後廠營運模式如上頁圖 7。

二、便捷措施

(一) 前店後廠案件審核單一化

自由港區設有主管機關（交通部）、管理機關（航港局、民航局）、貨物通關主管機關（財政部海關），為便利業務推展，由航港局、民航局統籌受理及審查海、空港自由港區前店後廠案件。

(二) 簽審作業單一通報窗口

政府對於某些貨物訂有簽審規定，例如事業廢棄物、放射性物品、未經檢疫合格之動植物或其產品、其他經目的事業主管機關公告之物（貨）品等，為利該等貨物通關需要，由港口、機場營運機構作為預報簽審統籌受理單位，以提供 24 小時服務環境。

(三) 儲位管理代替實體區隔

為區隔自由港區免稅貨物及一般完稅貨物、保稅貨

物，原訂有倉間實體區隔之規定，藉由科技系統的輔助，得以電腦儲位管理代替實體隔離。

三、創新關務作業

(一) 電子帳冊

為加速貨物進出效率及快速查核的需求，第二階段自由經濟示範區將透過電腦電子帳冊系統，追蹤未稅貨物流向及其貨物相關資訊如：貨種、進料、領料、用料、庫存、廢料、下腳品等帳務事宜。

(二) 遠端稽核

搭配電腦電子帳冊資料，輔以電腦線上稽核系統，供海關查看貨物流向，即時掌握貨物帳冊相關資料及異常狀況。

(三) 分級管理

依據港區事業從事業務性質及營運規模、自主管理程度、營運評價等相關條件，參採風險管理概念，訂定港區事業分級管理標準，以強化政府企業互信基礎，降低政府行政干預。

(四) 虛擬海關

基於科技系統的建立與管控，逐步取代海關人工實地查核，降低營運成本、提高作業效率並達到確實掌控貨況的目標。

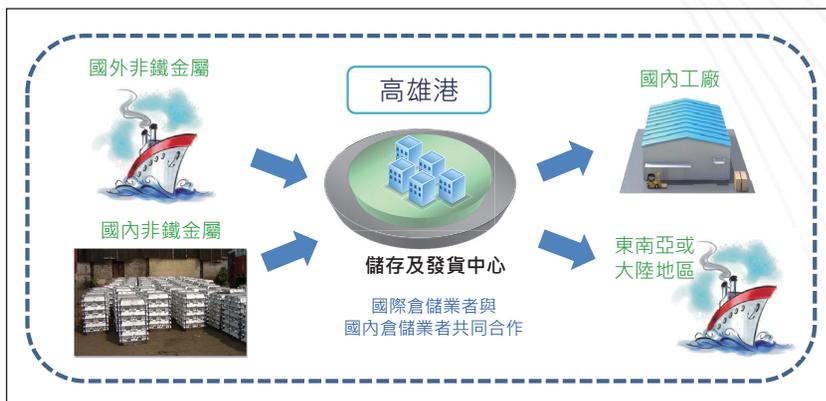
四、創新營運模式

(一) 倫敦金屬交易中心 (LME-London Metal Exchange) 遞交港

LME 是目前全球規模最大非鐵金屬（如銅、鋁、鉛、鋅、鎳、錫、鋁合金等）商品交易平台，實體貨物則儲存於經 LME 所核准及認可之遞交港倉儲設施中；目前在亞洲含臺灣高雄港總計 9 個遞交港，分布於日本、韓國、新加坡及馬來西亞。

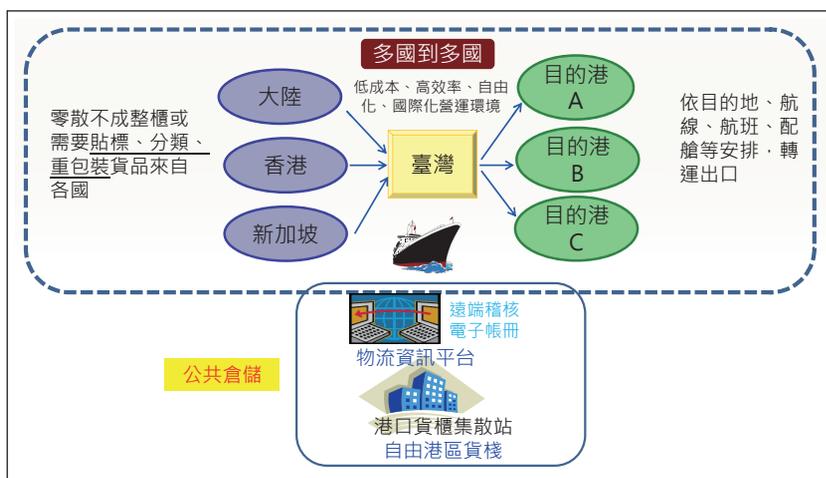
高雄港於 102 年 6 月 17 日經 LME 公告成為其遞交港，102 年 11 月 21 日正式進儲 LME 期貨交易商品，截至 103 年 6 月 LME 倉儲會員如 Pacorini、H&M、Steinweg、NEMS、CTW 等 5 家，已分別與臺灣 7 家倉儲業者合作，在高雄港經營

圖 8 LME 營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

圖 9 MCC 營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

(二) 多國拆併櫃營運模式 (Multi-Nation Cargo Consolidation, MCC)

來自各界各港口的零散不成整櫃的成品、半成品或需要貼標、分類、重包裝等貨品，透過攬貨公司的服務，安排航線、航班、配艙等作業，選擇低成本、高效率作業港口，進行拆併櫃作業。

本項營運模式除航線、貨源基本條件充足外，競爭關鍵因素在於成本、效率，因此，臺灣港務公司配合政府政策，在高雄、臺中、基隆、臺北等港口均將建置公共倉儲，以具競爭力的成本，協助攬貨公司爭取各國拆併櫃業務；而在貨物拆併效率方面，則在交通部指導下建置 MCC 資訊平台；本項營運模式如圖 9、公共倉儲基本資料如下頁圖 10。

(三) 海運快遞專區營運模式

基於近期電子商務蓬勃發展、海空聯運貨物的開發需要，業者對於輕薄短小、量少多樣化如包裹、網購商品、3C 等產品，透過海運快

交易商品的儲轉業務。

本項營運模式對於國內金屬製造商、金屬消費製造廠商、期貨交易商、保險、金融、貿易商等均具有連動性

的助益，例如，金屬製造商交倉便利降低運輸成本、金屬消費製造廠商提貨便利節省時間及成本、金融業具融資商機等，營運模式如圖 8。

論述》預算·決算

遞運送需求提升，因而，海關於 102 年 11 月 29 日發布「海運快遞貨物通關辦法」，協助業者及港口拓展海運快遞營運模式。

兩岸間除一般貨櫃、散雜貨運輸外，近 2 年來，逐步發展快速客滾船運輸，不僅載客、載貨、載車輛，同時因航速快，每日可往返臺灣與海西平潭之間，建立兩岸之間客貨另類運輸模式。

源於臺北港目前與海西平潭已有兩艘客滾船（海峽號、麗娜號）往返，每周各 3 航次，又臺北港距離桃園機場僅 20 分鐘車程，非常具有發展海運快遞及海空聯運業務之優勢，因此，海運快遞專區以臺北港為示範據點。

臺灣港務公司亦積極投入硬體設施的建設，規劃於東 1 號碼頭後線興建旅客通關大樓及海運快遞專區，以因應新的營運模式運作，海運快遞營運模式如圖 11。

圖 10 臺灣港務公司興建公共倉儲資料

自由港區	位置	樓地板面積	預訂完工日期
高雄港	前鎮商港物流專區	2.16公頃	2014年6月
臺中港	39號碼頭後線	1.41公頃	2014年8月
臺北港	東1碼頭後線	0.3 公頃	2014年12月
基隆港	西18號碼頭後線	0.33公頃	2015年6月



資料來源：臺灣港務公司。

圖 11 海運快遞專區營運模式



資料來源：臺灣港務公司。

伍、結語

自由經濟示範區第一階段在各政府部門通力合作下，已進入執行期，第二階段立法程序雖尚無完成的時間表，基於商機稍縱即逝，臺灣港務公司

仍秉持一貫傳道（道—政府政策）、授業（業—自由港區招商引資）、解惑（惑—廠商相關疑問的處理）的態度，持續推動自由港區及自由經濟示範區的業務發展。❖