

元智大學

物流運籌專業管理技能訓練班

國際物流---資訊實務

物流中心貨物通關辦法相關問題研討

指導教授:鮑學超 教授

組長:王明能

學員:巫俊賢

陳世偉

陳冠名

楊祖偉

劉學榮

中華民國九十年六月

壹、前言：

為迎合全球性新經濟革命，行政院於二〇〇〇年一月廿日通過經建會所提發展「全球運籌中心」草案，除了發揮亞太營運中心之整體效益外，未來將結合兩岸航運，擴大加工出口區境外航運中心業務，以吸引全世界跨國企業利用台灣的地理優勢，作為結合各國產品下單、供應、銷售的運籌中心，全球運籌管理是企業程序改造與創新的重要工作，其內涵因為企業所處之經營環境與所面對之問題，而有所差異。特別是在全球化、數位化與快速化時代下，全球科技創新、資訊與通信科技快速發展、網際網路興起、產業國際化分工以及國際競爭激烈環境中，吾人有必要在全球運籌管理的定義與內涵的基礎上，探討全球化、數位化與快速化環境趨勢與對產業的影響，進而討論台灣產業的全球運籌活動與所面對的挑戰。然而，受到政治、經濟環境、法令等因素影響下，國家推動全球運籌的進展效率緩慢，加上土地、勞工成本太高，導致產業大量外移而國內經濟嚴重衰退，相對於日本、新加坡、香港及中國大陸等積極地規劃全球運籌發展計畫，台灣恐將錯失發展良機而喪失競爭優勢。為消除企業發展全球運籌管理所遭遇之相關問題，使台灣成為國際供應鏈之重要環節，並運用台灣製造優勢，發展高附加價值之轉運服務，政府必須營造健全的全球運籌管理相關法制環境及作業環境。

貳、國內全球運籌管理相關法制環境及待整合問題：

(一)整體環境：

以往業著經營轉口物流業時，貨物由國外輸入時，視同進口貨物，必須依進口通關程序辦理，貨物輸出至國外時，則視同出口貨物，必須依出口通關程序辦理。如此煩瑣之進出口通關程序，造成廠商直接通關成本增加與自由度之降低，未來在通關體系設計上，貨物由國外進入國際物流倉庫時，建議將貨物視為轉口，如須本國市場，國內貨物申報出口至國際物流倉庫後，即可自由的轉至國外。近年來國際物物流之迅速發展，目前政府相關單位除了應積極推動相關法規之制定與修正外，更應加緊建構相關配套措施以達全球運籌之水準。以下為整體配套措施：

一、電子商務面：

1. 立法確立電子簽章、電子文件、電子契約之效力。
2. 於安全無虞之情況下，由銀行自行採用適當之安全機制，並檢討網路銀行與使用者之風險分擔、注意義務與舉證責任。
3. 推動電子發票制度。
4. 協助企業、政府訂定 free format 的資料交換格式（如 XML/EDI），並放寬加值網路業者加入經營之條件或改採網際網路系統。
5. 增訂有關網路名稱管理、爭議處理法律適用規範。

二、 物流面：

1. 建立運籌業者經營環境，建立物流中心公平競爭及便利之作業環境。
2. 提昇貨物在不同管制區域流通效率，包括：規劃延伸高雄機場跑道長度，以整合空港、海港聯運功能；整合跨關區關務作業；取消貨物流通須押運的限制。
3. 機場通關作業時間配合業者需求，研究海關作業配合業者需求採取二班制。
4. 健全保稅貨物作業環境，如簡化保稅貨物通關程序以及保稅貨物在不同保稅區域間流通時之限制、放寬管制區外自主管理保稅倉庫須為自有土地及建築物之限制。
5. 推廣棧板尺寸標準化與物流條碼之使用，以促進物流效率。
6. 提供適用土地，包括：規劃協助業者取得物流用地之輔導機制、研究由政府推動設置物流專區之可行性、加速工業區更新，規劃提供工業區內物流用地、加速桃園航空城貨運園區開發。
7. 檢討營利事業所得稅所得之認定標準。
8. 商品檢驗部分：簡化電磁相容檢驗作業程序、推動商品檢驗相互承認協定、簡化免驗商品申請程序，並放寬同一規格型式樣品數量限制。
9. 改善都會區物流配送系統停車位不足問題。
10. 整合政府、學界與業界資源，合作設立全球運籌及物流相關專業人才培訓單位，提供專業訓練課程。

三、 基礎設施面

1. 擴充機場貨運作業能量。
2. 改善港口與機場聯絡道路基礎設施。

(二)法制問題：

- 一、 貨物通關部分，貨物由港口進入後改由機場再出口，仍有法令尚待進一步鬆綁。財政部關稅總局制定的「物流中心貨物通關管理辦法」，航政司說明，此項辦法有三大嚴重不合理處：
 - ◎ 辦法中規定，僅有物流中心業者（倉儲）才可以申請國際物流業務，實際上歐美各國物流作業主角為承攬運送人，有關國際運輸、倉儲、裝卸、包裝、重裝、流通加工、展示、配送等，承攬運送業都是以契約運送人身分為之。
 - ◎ 辦法第十五條，規定物流中心業者對運送人涉及違章或走私，應付連帶責任，此種連坐法不合理且影響投資意願
 - ◎ 辦法第四條將最低資本額訂為三億元，阻礙現有海運承攬運送業、貨櫃集散站業與保稅倉儲業參與國際物流，而實際上辦理國際物流可透過策略聯盟方式進行，並不是每一項設施都需要自行投資，門檻太高將阻礙物流業發展，讓物流業成為少數大企業經營的事業，將造成缺乏競爭現象。現有物流業者雖然不依據該辦法登記也可以辦理物流業務，但是將無法享有

辦法中所列的廿四小時通關作業、自主管理、電腦連線無須抽驗、貨物倉儲時間不受限制、一段式通關等

- 二、海、空運間電腦系統尚待整合，跨關區須兩段式報關的程序簡化。
- 三、承攬業提供他人專業發貨服務，卻不得申報為受貨人的限制解除。
- 四、貨物流通有押運及加封限制規定放寬。
- 五、機場（港口）通關無法配合業者二十四小時作業需求。
- 六、資訊流動與資金流動部分，相關之電子商務環境配合與予一併規劃及建立，如電子簽章的立法，都有待逐一推動。
- 七、在其他物流通關部分，企業交易必須透過不同的網路系統如 E D I、T R A D E V A N 影響交易效率；國外供應商利用境內交易須繳營所稅；電磁相容性檢驗之程序費時；搬運之機具與棧板規格不一；相關之用地取得不易；相關之運籌人才不足。

參、政府具體作法：

政府為持續加速提昇通關作業效率與服務品質，以強化台灣成為全球運籌據點的能力與優勢，近期有下列成果：

- 一、自今年七月一日起，實施海空、空海聯運轉運口一段自動化通關作業，此重大開放結合電腦連線作業系統，將有利運輸業者提高通關及運輸上的效率外，更可降低其營運成本，對我國躍升為亞太地區空運、海運之轉運中心，有相當助益。
- 二、今年五月十六日公佈“轉口貨物通關及管理作業要點”除擴大轉口作業層面，放寬國際機場、港口的海空聯運地點限制，讓貨主有更多運輸方式選擇外，並降低轉口貨物須運經碼頭或機場管制區以外的地區時之押運限制，只要經海關認定低危險群或經海關核准自主管理之運輸業者，所載運之貨物，得以加封海關封條替代押運，這項作業要點的實施將有助加速轉口貨物通關並利管理，並將研擬採用電子封條或車流衛星定位方式，以替代押運，俾強化提昇貨物運輸的效率。
- 三、關稅總局同意將於今年十一月三十日前，完成解除“海關管理進出口貨棧辦法第五條”、“海關管理貨櫃辦法第四條第一項”，及有關經營貨物貨棧設置地點之限制，並放寬轉口貨物可運送至內陸貨櫃集散站所設保稅倉庫，進行拆、併櫃等保稅作業後再轉運出口，而在法規尚未修改前，承攬業者可在具名擔任受貨人的情形下，轉口貨物運送至內陸貨櫃集散站所設保稅倉庫，進行拆、併櫃等保稅作業後再轉運出口。
- 四、當船商事先申報的裝櫃計畫表如與實際裝櫃發生差異時，業者可採事後報備方式，即時向海關指定窗口報備，關稅總局對種種政策的修訂及鬆綁，將加速審視與落實。

五、 為健全網路法制環境，法協中心積極推動“網際網路法制發展計畫”，深入探討網路法律議題，就網路法制環境、電子商務市場等層面加強研究、協調與服務，從電子交易、智慧財產權、網路金融、消費者權益、網路犯及電子政府等議題著手。

肆、未來方向（檢討與評估）

1:法規制度方面：目前國內可經營國際物流中心者，海關管制區內以轉口倉為主，海關管制區外則包括倉儲轉運專區，科學園區與獨立倉庫等，未來無論是修訂現有的法規或是獨立制定國際物流中心管理辦法，皆應皆整體納入考量。

2:國際物流中心設立方面：未來開放業者經營國際物流業務時，對於經營資格的審查，貨物收貨人可否變更等課題宜加以釐訂清楚。

3:通關流程設計方面：貨物通關時若申報為“一般貨物”，對於廠商經營較為方便，若須申報貨物明細，則對海關較易控管貨物，兩者應如何取舍宜加以考量，令有關押運之程序，通關制度之規定亦值得加以探討。

4:與其他相關法規之整合：國際物流中心之功能可能與加工出口區，保稅倉庫等之經營形態有所重疊，未來對於此類法規的適用條件宜加以區隔。

伍、結論：

政府應加強健全全球運籌管理相關之電子商務、實體物流及基礎建設環境，消除企業發展全球運籌管理過程所遭遇之相關問題，使台灣成為國際供應鏈之重要環結。運用台灣製造優勢，發展高附加價值轉運服務。提昇通關效率與服務品質，將有利運輸業者提高通關及運輸上的效率，降低營運成本，相關配套法令應隨時檢討修正，以符合商情、順應時勢所需，進而營造有利條件。