

專案研究報告

# ECFA 簽署後兩岸自由貿易區 發展策略之研究

研究主持人：馮正民教授



行政院大陸委員會委託研究

中華民國 102 年 8 月

專案研究報告

# ECFA 簽署後兩岸自由貿易區 發展策略之研究

(案號：經創 1010300247 號)

研究主持人：馮正民教授  
協同主持人：謝承憲、袁劍雲  
研究員：戴輝煌  
兼任研究助理：廖柏瑞、邱展煜

本報告純為學術研究，不代表委託單位立場



行政院大陸委員會委託研究

中華民國 102 年 8 月

# 目錄

目錄.....	I
圖目錄.....	III
表目錄.....	V
中文摘要.....	VII
<b>第一章 緒論.....</b>	<b>1</b>
1.1 計畫背景與動機.....	1
1.2 研究目的與課題.....	2
1.3 研究範圍.....	3
1.4 研究方法與流程.....	4
<b>第二章 我國自由貿易區之發展歷程與瓶頸.....</b>	<b>7</b>
2.1 我國自由貿易港區發展歷程.....	7
2.2 我國自由貿易港區的功能.....	11
2.3 自由貿易港區營運情勢與現況.....	16
2.4 由企業觀點檢視我國自由貿易港區的拓展障礙.....	25
2.5 以政府觀點探究我國自由貿易港區拓展新課題.....	29
2.6 小結.....	36
<b>第三章 亞太地區重要競爭國家自由貿易區發展.....</b>	<b>39</b>
3.1 香港自由貿易區.....	39
3.2 新加坡自由貿易區.....	40
3.3 日本沖繩(特別)自由貿易區.....	41
3.4 韓國自由經濟特區.....	43
3.5 中國大陸.....	49
3.6 自由貿易協定發展情形.....	55
<b>第四章 ECFA 簽署後兩岸自由貿易區之發展機會與威脅.....</b>	<b>65</b>
4.1 ECFA 對兩岸貿易之影響.....	67
4.2 ECFA 之機會與威脅.....	81
4.3 臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之優劣勢分析.....	86
4.4 ECFA 對臺灣自由貿易區營運之影響.....	92

<b>第五章 ECFA 對我國自由貿易港區之影響調查 .....</b>	<b>97</b>
5.1 問卷設計架構與調查內容 .....	97
5.2 敘述統計分析 .....	101
5.3 差異分析 .....	109
5.4 政策意涵與趨勢 .....	117
<b>第六章 臺灣自貿區之發展與兩岸合作策略 .....</b>	<b>121</b>
6.1 臺灣自由貿易島之發展要件 .....	122
6.2 臺灣產業經營的需求鏈與 ECFA 下的貿易便捷化協定 .....	131
6.3 臺灣自由貿易港區因應 ECFA 發展之兩岸策略分析 .....	135
<b>第七章 結論與建議 .....</b>	<b>159</b>
7.1 結論 .....	159
7.2 建議 .....	163
<b>參考文獻 .....</b>	<b>169</b>

# 圖目錄

圖 1.1 兩岸自由貿易區研究範疇.....	3
圖 1.2 研究流程圖.....	6
圖 2.1 港口功能之演進及自由港區之願景.....	10
圖 2.2 自由港區所代表意義與定位.....	11
圖 2.3 全臺各自由港區廠商進駐家數與增長變化.....	20
圖 2.4 全臺各自由港區進出口貿易量與增長變化.....	22
圖 2.5 全臺各自由港區進出口貿易值與增長變化.....	22
圖 2.6 全臺各港進出口實櫃增長變化.....	23
圖 2.7 全臺各港轉口實櫃增長變化.....	23
圖 2.8 自由港區貨物通報與通關流程.....	26
圖 2.9 2011 年全球主要 RTA 之便捷化措施概觀.....	31
圖 2.10 政府因應自由港區與區域發展所衍生的新課題.....	33
圖 2.11 由聯結度/自由度/貨源數量所衍生之未來規劃方向.....	37
圖 3.1 仁川自由經濟區.....	45
圖 3.2 光陽灣圈自由經濟區.....	47
圖 3.3 全球各區域性經貿組織.....	56
圖 4.1 我國對大陸(不含港澳)地區貿易量.....	67
圖 4.2 我國對非大陸地區貿易量.....	68
圖 4.3 兩岸貿易進出口統計.....	69
圖 4.4 早收清單商品(玻璃金屬類)對大陸出口貿易值.....	71
圖 4.5 早收清單商品(紡織纖維類)對大陸出口貿易值.....	71
圖 4.6 早收清單商品(化學原料類)對大陸出口貿易值.....	71
圖 4.7 早收清單商品(能源類)對大陸出口貿易值.....	72
圖 4.8 早收清單商品(農漁產品類)對大陸出口貿易值.....	72
圖 4.9 早收清單商品(化學製品類)對大陸出口貿易值.....	72
圖 4.10 早收清單商品(車輛零件類)對大陸出口貿易值.....	73
圖 4.11 早收清單商品(機械裝置類)對大陸出口貿易值.....	73
圖 4.12 早收清單商品(其他儀器類)對大陸出口貿易值.....	73

圖 4.13 進出中國大陸地區貨物國輪與外輪承運量 .....	74
圖 4.14 臺灣機場總貨運量 .....	76
圖 4.15 桃園國際機場貨運量 .....	76
圖 4.16 兩岸空運直航貨運量 .....	77
圖 5.1 交叉分析圖 .....	108
圖 6.1 自由經濟示範區合作策略示意圖 .....	130
圖 6.2 兩岸合作策略目標與策略 .....	150
圖 6.3 兩岸客運直航與中轉策略 .....	153
圖 6.4 兩岸電子商務之物流配送模式 .....	155
圖 6.5 關鍵瓶頸與策略 .....	158

## 表目錄

表 2.1 全球自由貿易區類型與功能.....	12
表 2.2 自由港區在國家經濟重要性分析.....	13
表 2.3 全臺自由貿易區發展歷程與現況.....	19
表 2.4 全臺各自由港區績效指標增長變化.....	21
表 2.5 全臺各港海運貨櫃運量增長變化.....	24
表 2.6 企業界對於自由貿易區產生拓展障礙之關務部分.....	27
表 2.7 企業界對於自由貿易區產生拓展障礙之經營環境部分.....	28
表 3.1 韓國自由經濟特區獎勵投資之措施.....	47
表 3.2 我國及亞太地區自由貿易區類型與內容.....	52
表 3.3 東亞主要貿易國簽訂 FTA 之情形.....	57
表 3.4 東亞貿易國推動區域整合的進程.....	58
表 3.5 韓國與東協、星國、智利簽 FTA 對我國出口影響.....	61
表 3.6 日本與星、馬、泰簽訂 FTA 對我國出口影響.....	61
表 4.1 兩岸直航海運貨櫃裝卸量.....	75
表 4.2 ECFA 生效前臺灣各自由港區營運績效.....	78
表 4.3 ECFA 簽署後臺灣各自由港區營運績效.....	78
表 4.4 臺灣自由貿易區因應 ECFA 架構之 SWOT 分析.....	92
表 5.1 臺灣自由貿易區與 ECFA 影響之問卷題項.....	98
表 5.2 所有樣本之衡量變數敘述統計.....	102
表 5.3 自由貿易港區事業之衡量變數敘述統計.....	103
表 5.4 海空運承攬業之衡量變數敘述統計.....	105
表 5.5 財政部及所屬之衡量變數敘述統計.....	106
表 5.6 交通部及所屬之衡量變數敘述統計.....	107
表 5.7 衡量變數 ANOVA 分析.....	110
表 5.8 產業界認知問項 ANOVA 分析.....	113
表 5.9 產業界與財政部及所屬認知獨立樣本 <i>t</i> 檢定.....	115
表 5.10 產業界與交通部及所屬認知獨立樣本 <i>t</i> 檢定.....	116
表 6.1 臺灣各項高附加價值產業之產品類項與全球市場排名.....	122
表 6.2 大陸各保稅功能區比較表.....	138





## 中文摘要

兩岸經濟合作架構協議(Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA)之簽署，對臺灣經貿發展影響甚鉅。臺灣自由貿易港區(Free Trade Zone, FTZ)如何掌握 ECFA 簽署後之契機，在商品與服務貿易的優勢中，突破既有限制進一步發展，以為自由經濟示範區之濫觴並成就自由貿易島，實為刻不容緩之議題。據此，本研究計畫首先蒐集與評析既有自由貿易港區之營運狀況與面臨課題、亞太競爭地區自由貿易港區之優劣勢、及 ECFA 簽署對臺灣地區貿易自由化之機會與威脅等相關文獻，依據文獻彙整內容，並參考座談會公部門、業界等專家及學者意見，釐清 ECFA 體制下臺灣地區自由貿易港區發展瓶頸，自由貿易經濟示範區相關空間、產業範疇與執行模式，及自由貿易島發展項目與時間規劃等具體執行議題。而後，本研究計畫整合深度訪談、大陸保稅區參訪及自由貿易區潛在進駐業者之問卷填答結果，研擬解決自由貿易區發展課題之策略，進一步探討兩岸自由貿易區合作發展模式，與因應 ECFA 簽署後臺灣地區發展自由經濟示範區及長程自由貿易島目標之政策。本研究計畫有助於決策者擬定 ECFA 後續簽署相關項目、空間範疇與合作策略之參考依據。

關鍵詞：ECFA；自由貿易港區；自由貿易示範區；自由貿易島；發展策略。

# 第一章 緒論

## 1.1 計畫背景與動機

廿一世紀以降，國際政治與經濟形勢產生極大變化，企業經營更跨越國界，自研發、設計、接單、生產、組裝、直至交運市場，形成國際分工體系，全球生產活動與貿易愈發密切，且隨著科技進步，人員、資金、貨物迅速地流轉於世界各地。新一波經濟變遷環境中，世界各國都必須面對自由化、全球化的挑戰，也在尋求各自生存與發展空間，對於以經貿為主體的臺灣而言，更是面臨嚴峻挑戰。

臺灣推動「亞太營運中心計畫」發展製造、海運轉運、空運轉運、金融、電信及媒體共六大中心過程中，為促使國內產業發展及貨物快速流通，以原有製造中心之產業製造能力基礎，將獨自發展之海、空運中心，整合為複合運具運輸(multimodal transportation)，積極發展物流通路「全球運籌發展計畫」。此外，為顧及東亞各國積極發展自由貿易協定(Free Trade Agreement, FTA)，而臺灣卻因中國大陸制約及兩岸特殊性，遲遲無法突破，因此特別規劃自由貿易港區(Free Trade Zone, FTZ)，期以試點方式，結合物流中心簡易通關效率，及加工出口區、科學園區深層加工優勢，將地區之物流、金流、資訊流突破現行限制，創造國際貿易之無障礙空間，提升產業全球運籌競爭力，以迎接亞太鄰近國家積極設置自由貿易區之挑戰，並擺脫臺灣被邊陲化的命運 (Feng and Hsieh, 2008)。

根據世界貿易組織(World Trade Organization, WTO) 2010 年報告顯示，截至 2010 年 6 月為止，全球已有 274 個自由貿易協定，其中對臺灣最具威脅性的莫過於 2010 年東南亞國協(新加坡、泰國、印尼、馬來西亞、菲律賓、汶萊、越南、寮國、緬甸與柬埔寨共 10 個，簡稱東協 ASEAN)與中國大陸自由貿易區，亦即東協加一，正式啟動，雙邊絕大部分貨物進出口關

稅將免除，而臺灣進入中國大陸的大部分貨物仍需繳納關稅，造成臺灣出口競爭力下降，這對臺灣整體經濟將產生甚大負面影響。未來，更擴大為東協加三(東協與中、日、韓形成自由貿易區)後，可能對臺灣出口市場造成更大衝擊，短期內將面臨鄰近主要貿易國家競爭對手的挑戰。因此，為避免臺灣被國際經濟整合趨勢所孤立，簽署兩岸經濟合作架構協議(Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA)，對臺灣經貿發展更顯關鍵。

## 1.2 研究目的與課題

面臨全球產業結構變遷、電子商務及物流服務快速發展，於中國大陸投資之產業供應鏈也隨之發生結構性變化。臺灣自由貿易區如何掌握 ECFA 簽署後之契機，在商品與服務貿易的優勢中，突破既有限制進一步發展，以為自由經濟示範區之濫觴並成就自由貿易島，實為刻不容緩之議題。據此，本研究計畫將針對 ECFA 實施生效後，兩岸自由貿易區未來發展策略，及對於我國成立自由經濟示範區與自由貿易島之影響等問題進行研究分析。研究主題包括：

- 一、分別以企業觀點與政府觀點，探討我國自由貿易區發展之瓶頸；
- 二、分析亞太地區重要競爭國家相關自由貿易區發展之情勢；
- 三、釐清 ECFA 簽署後兩岸自由貿易區之發展機會與威脅；
- 四、界定 ECFA 簽署後兩岸自由貿易區之合作發展策略與發展模式，及對我國發展自由經濟示範區及自由貿易島之影響及因應策略；
- 五、提供 ECFA 後續簽署之建議。

預期透過研究團隊蒐集、彙整，探討 ECFA 簽署後兩岸自由貿易區發展現況、機會與威脅，並就兩岸自由貿易區發展策略及模式加以研析，隨之分析 ECFA 對我國發展自由經濟示範區及自由貿易島之影響並研提因應方案，以作為兩岸經貿政策之參考。

### 1.3 研究範圍

為完成上述研究主題，本研究相關範疇與內涵如圖 1.1 所示。

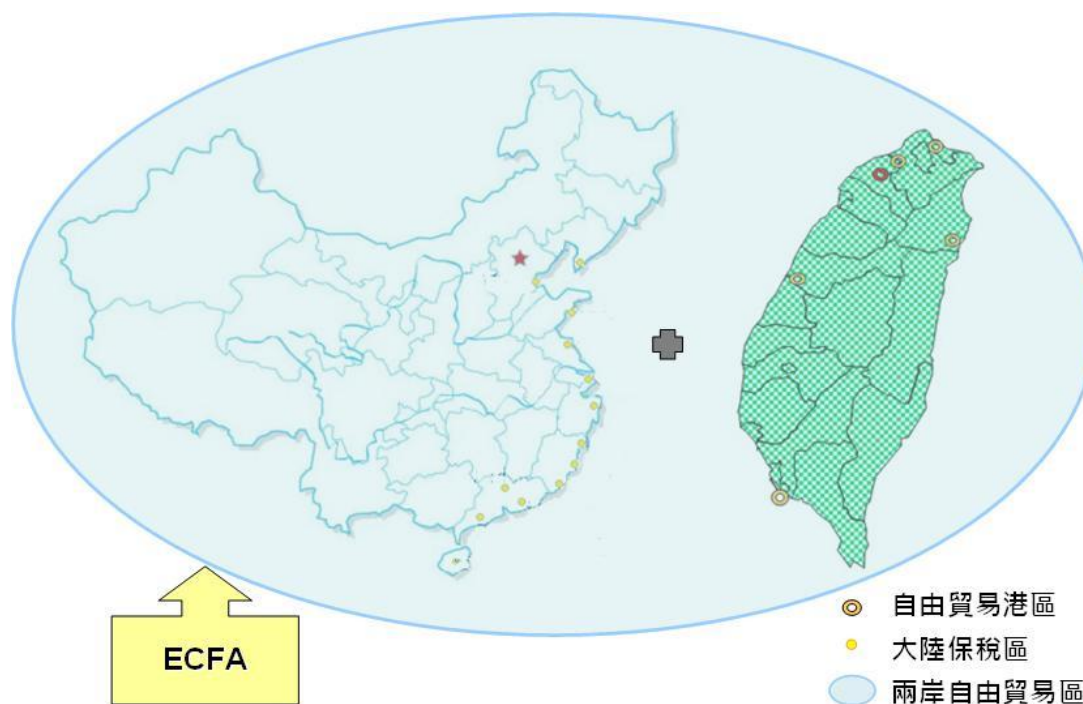


圖 1.1 兩岸自由貿易區研究範疇

研究範疇主要包括二大類：臺灣地區可自主調整與改善條件，及臺灣企業在大陸地區可以經營之項目。其中，「臺灣自主改善部分」將探討自境外航運中心發展至目前自由貿易港區所面臨之瓶頸，並分析擴大為自由經濟示範區之影響，最終發展為自由貿易島之條件。「臺灣企業於大陸地區可經營項目」則著重於商品、服務貿易及投資之建議，包括開放進口與上架販售之配套策略、可開放臺商投資或營運之保稅區範圍、及最終兩岸的合作方式；研究架構亦依據此範疇基礎進行規劃。本研究中以 ECFA 為兩岸自由貿易區(Free Trade Area)之範疇進行探討，分析對象包括大陸各類保稅功能區、臺灣自由貿易港區及推動中的自由經濟示範區與未來願景自由貿易島，以自由貿易港區為核心，而非目前廣泛討論之自由貿易協議所涵蓋之區域範圍。

## 1.4 研究方法與流程

本研究計畫針對自由貿易區既有瓶頸之探討，所採用之研究方法包括文獻評析法、專家會診法、深度訪談法及問卷調查四種；並根據上述方法所界定課題，利用策略方法分析發展模式並提出相關建議。相關研究方法分述如下：

### 一、文獻評析法

本研究計畫係針對下列資料進行蒐集與評析，包括：既有自由貿易港區(簡稱自由港區)之營運狀況與面臨課題、亞太競爭地區自由貿易區之優勢評估、ECFA 簽署對臺灣地區貿易自由化之機會與威脅、以及與研究問題相關之政府單位規劃報告、公文函件，以及法規、研究計畫與報章雜誌等。

### 二、專家會診法

為進一步釐清發展自由貿易區之瓶頸與契機，本研究計畫擬邀集自由貿易區營運及管理相關之專家，包括學者、企業代表及政府機關專家，分別於期中報告前、後各舉辦一場座談會，針對本研究計畫之成果進行會診，進一步找出缺失，提供修正意見，使本研究計畫成果更為完善。

### 三、深度訪談法

各種非量化的研究方法中，深度訪談屬應用最為廣泛之一，透過雙方互動過程之經歷、選取、與感染所重新建構的意見與情緒。為了解政策制定、策略執行與營運實務困境，本研究計畫擬拜訪產官學各方專家，透過深度訪談法對於研究標的進行探討。訪談對象中公部門將包括陸委會、經建會、經濟部、交通部與財政部等自由貿易區相關業管單位主管；產業界則包括產業同業公會與自由貿易區目標產業中代表性大型企業；學界部分包括國內 ECFA 與自由貿易區學者，及參訪大陸地區海西經濟圈及天津港

口與物流專家。

#### 四、問卷調查法

除深度訪談外，本研究計畫擬發放 200 份問卷以瞭解多數中小型自由貿易區相關企業之認知與意見，除根據深度訪談所獲資訊修正問卷內容外，並預作前測確認問卷信、效度。問卷發放對象包括公部門相關業務承辦人員、自由貿易區相關中小型企業、及自由港區業者。除敘述統計外，並嘗試推論影響自由貿易區發展相關因子之重要性。

#### 五、策略分析

除根據前述方法了解實務發展困境，利用落差分析方法確認發展課題外，本研究計畫並嘗試界定 ECFA 對自由貿易區發展之影響機會與威脅，透過國內自由貿易區優劣勢分析，提出在 ECFA 體制下得使臺灣對外貿易進一步自由化，且滿足 2020 年加入 TPP 相關條件之改善策略。

研究流程如圖 1.2 所示。

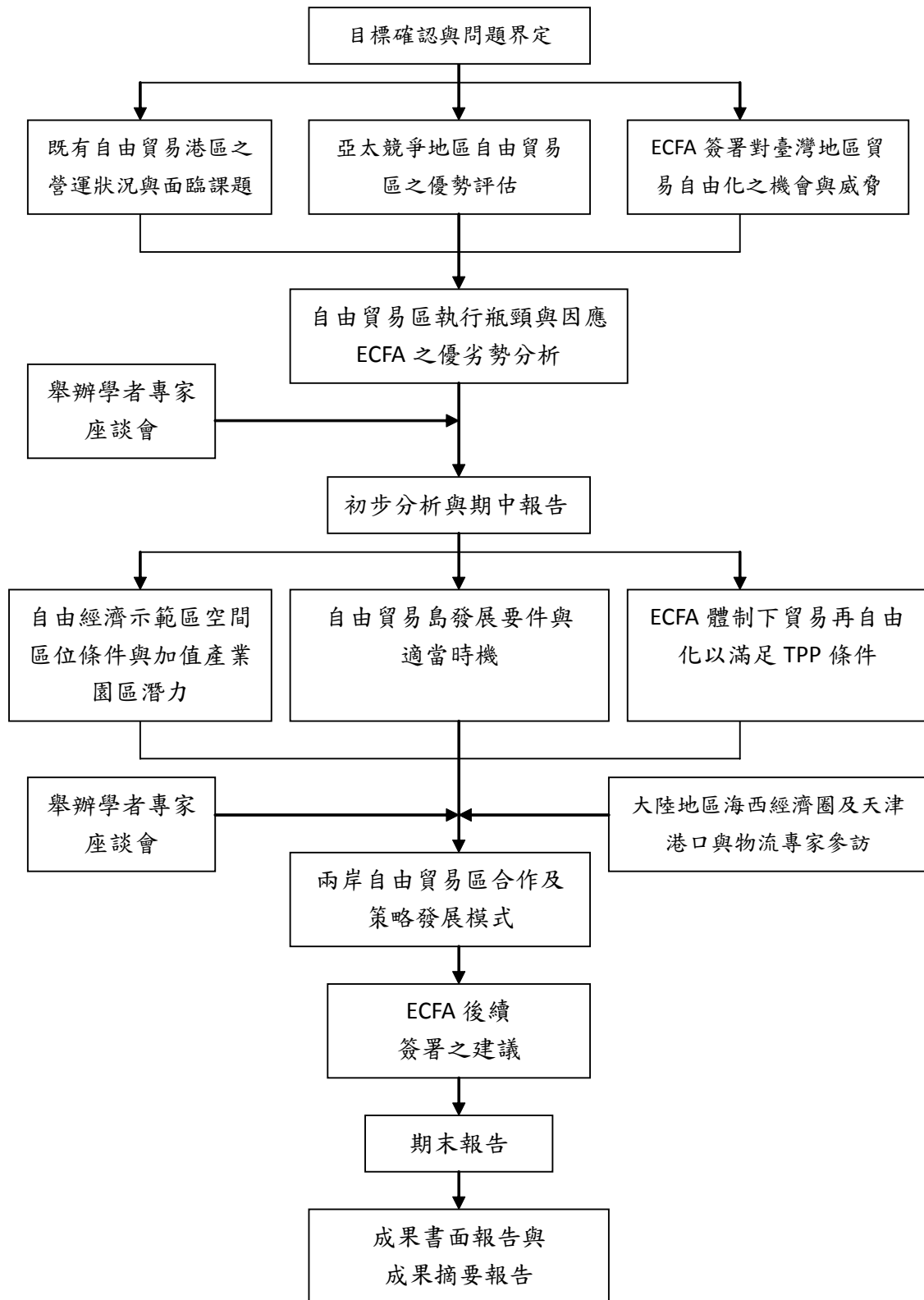


圖 1.2 研究流程圖

## 第二章 我國自由貿易區之發展歷程與瓶頸

我國自由港區已實施近九年，此期間由於進駐企業、貨量增長、價值創造上，俱有發展上的瓶頸產生；本章將依序介紹我國自由港區發展歷程與功能，第 2.3 節將進行各自由港區營運情勢與現況檢討，並將各區的廠商家數、貿易進出口數量與價值、各港口的進出口與轉口櫃量，配合兩岸直航/金融海嘯/ECFA 簽訂時期的加入，約略檢視各期間貿易數量的變化。第 2.4 節則由企業的觀點，以分析目前我國自貿區的拓展障礙。第 2.5 節則由改由政府觀點，以探討未來我國自貿區可再拓展的新課題，以利本研究計畫進行後續未來臺灣地區有關貿易擴展之重要策略研擬。最後第 2.6 節則進行本章之小結與討論。

### 2.1 我國自由貿易港區發展歷程

#### 一、自由貿易港區之定義

自由港區係整合自由港及自由貿易區而來，自由港(Free Port)又可稱為自由貿易港(Free Trade Port)，包括整個港口及其周圍地區。外國貨物進入自由港範圍時，通常毋需繳稅，且貨物卸裝、儲存、改裝、裝配、加工後轉運他國，均不受海關管制，並可免除種種繁複的行政手續(黃文吉等，2002)。自由貿易區亦稱免稅貿易區，指在某一特定區域內，無論是原料、零件、半成品或成品，均可自由進出，此區域內貨物可以陳列、儲存、拆裝、改裝、加標籤、分類或與其他貨物混合加工，以便再轉運出口，皆無須繳納關稅，僅在貨物離開由自由貿易區運至地主國其他課稅區域使用或消費時，才徵收關稅及採取進口管制措施。除免除關稅外，部分自由貿易區尚得減免所得稅，而部份則僅對加工或製造後出口之貨品予以免稅。一般自由貿易區對於貨物儲存在區內時間並無限制，因此業者經常將自由貿易區當作貨物轉運場所，貨物可自由進出並經營包括運輸、儲存、包裝、



分類、及加工製造等活動，不受海關及各種繁複稅制與程序之限制，僅在貨物由自由貿易區海關進入地主國時，方需繳納關稅，故可稱為「海關監視下的非關稅區」。

## 二、緣起與歷程演變

1970 年代後期，全球海運及貨櫃運輸快速發展，國際港埠之業務經營，除進出口貨櫃業務外，亦將鄰近國家零散或小量貨物集中於轉運港口，再依貨物之目的港予以併櫃，進行多國配送(Multiple Country Distribution, MCD)之多國拆併櫃(Multiple Country Consolidation, MCC)業務，由於此舉可降低廠商運輸成本而逐漸盛行。臺灣地區海港擁有絕佳的地緣位置及完善港埠基礎建設，具有成為亞太海運轉運中心條件。迄 1995 年，我國意識到轉運業務之重要性，提出發展高雄港成為「亞太海運轉運中心」政策，同時亦於 1997 年於高雄港成立「境外航運中心」，以爭取中國大陸轉運貨。但因韓國、日本及菲律賓同期亦發展各類轉運業務，轉運貨源亦皆主要來自中國大陸華東、華南地區，導致在臺轉口貨物與櫃量成長受限。迄 2002 年臺灣正式加入 WTO 後，各項經濟活動之國際競爭更加劇烈，由全球經濟發展態勢觀之，亞太已然成為歐、美民生工業製品主要供應區與全球經貿發展重心，而我國國際商港與空港，又位居亞洲太平洋連接東南亞要衝，島內各種加工出口區與科學園區之腹地寬廣等優良因素，具有發展優勢，故行政院經濟建設委員會始規劃推動臺灣自由貿易港區，以與全球各類經貿特區同步接軌，並於 2002 年 5 月 31 日核定「挑戰 2008 國家發展重點計畫」，其中訂定「規劃自由貿易港區」及建設「高雄雙港計畫」，以發揮高雄海、空港優勢，強化運籌功能，在中央政府則全力發展全球運籌管理經營模式，積極推動貿易自由化及國際化。

因之，我國於 2003 年 7 月 23 日公布「自由貿易港區設置管理條例」，

明訂可於國際航空站、國際港口管制區域內或毗鄰地區劃設自由貿易區，以從事貿易、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、修配、加工、製造、展覽、或技術服務之事業，並簡化貨物及人員進出通關程序、免除關稅限制，期以時間短、效率高及成本低等條件，吸引國外企業至臺灣之自由港區內從事各種活動。2009年7月8日總統公布修正「自由貿易港區設置管理條例」，讓自由港區事業享有更大的自主空間，包括改善營運環境、提升業者競爭力並強化服務效能，將政策推動、業務協調與實際管理之機關合一，並明訂主管機關為交通部。

### 三、自由港區是轉運與再出口的加值行為

傳統上，貨物自不同國境進出我國之轉口與轉運行為，其差異在於轉口是增量的行為，而轉運是增值的運作模式，因為據林欣怡(2013)之描述：貨物轉運過程中，因應貨主之貿易或加工需求，所產生之潛在效益與再出口發展模式，即衍生出自由港區作業模式。此類介於轉運與轉口間之再加值模式，類似國際既有之保稅區或經濟特區，透過自由港區的加值作用，方能提振海空港之國際使用價值與效用。

財政部關稅總局對於轉運貨物的定義為，貨物由甲港口(機場)之 A 船機卸下後，轉運國內乙港口(機場)後，再報運之進口行為。亦即國外貨物藉運輸工具抵達本國之口岸，卸貨後轉往國內其它港口者稱為轉運貨物。以貨櫃而言，其在抵港卸櫃後，向靠港之起運地海關申請轉運准單放行，放行後得以路拖或海上走廊方式運輸至目的地關區報運進口，另也可於轉運准單放行後，先於起運地關稅局投單；起運地與目的地關稅局間設有勾稽機制，起運地關稅局將資料傳送至目的地關稅局，目的地關稅局接收資料後，立即傳送至分估或驗貨單位，於貨主正式報關時予以核對。轉口貨物則指國外貨物由運輸工具運抵我國口岸後暫時卸存貨棧，在同一關稅局

區內，等待轉裝另一運輸工具運送至國外目的地者；轉口貨櫃(物)跨港口或機場之管制區以內陸運送者，應依照海關公告之「貨櫃(物)運送路線暨運送時間限制表」辦理，載運途中不得無故逗留或繞道他處，逾時到達者，由海關依據有關規定處理(財政部關稅總局，2010)。陳春益、周宏彥(2008)進一步闡釋，我國港口在傳統上的功能與附加價值，將會因為自由港區的設立與成功運作，而產生多元附加價值，港口不再僅扮演貨櫃的轉運港，而是轉型為物流港、增值轉運港(自由貿易港)，甚至也可以是綠能港及知識港等多功能港口，如圖 2.1 所示。

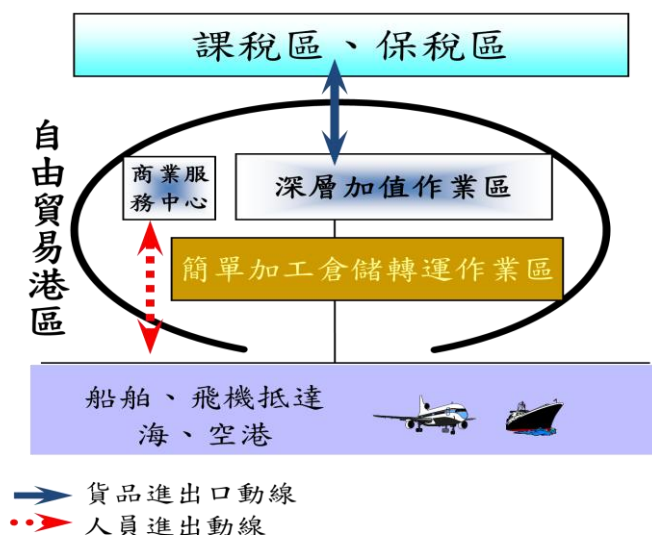


資料來源：陳春益、周宏彥(2008)

圖 2.1 港口功能之演進及自由港區之願景

綜合前述，自由港區所代表意義與定位，則如下述與圖 2.2 所示：

1. 境內關外之特區：降低企業跨國營運中物流、商流與人流之障礙，提供良好環境。
2. 物流轉運及加值之特區：結合海空港功能與供應鏈管理需求，強化企業競爭優勢。
3. 全面貿易自由化試點之特區：強調廠商自主管理，透過點及線的試行，擴展到面的自由島。



資料來源：行政院經濟建設委員會法協中心

圖 2.2 自由港區所代表意義與定位

## 2.2 我國自由貿易港區的功能

自由貿易港區在定義上可分為廣義與狹義二種，廣義的自由貿易港區泛指符合前述全部或部分條件的自由港區，包括自由港、加工出口區與保稅區等；而狹義的自由貿易港區，則特指以轉口貿易為主體的自由經濟區，與加工出口區、保稅區處於同等的地位。按自由港區之類型與功能之不同，黃文吉等(2002)學者將其區分為八大類(如表 2.1)。

雖然各國對於自由港區之稱呼或有不同，但「境內關外特區」的基本精神是相似的，泛指為創造自由流通的貿易環境以吸引外商投資或發展對外貿易，政府於港區附近劃定一特定區域，範圍內的人貨可以免除種種繁複的行政手續，自由進出不受海關管制，且進駐廠商可於稅費減免優惠下進行裝卸、儲存、製造、加工、組裝、貿易等各種商業或物流活動。

表 2.1 全球自由貿易區類型與功能

類型	功能
對外貿易區 (Foreign Trade Zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎設於進口港埠或機場附近。</li> <li>◎以倉儲、加標籤、裝配或轉運分銷為主要業務。</li> <li>◎被視為關稅領域外。</li> <li>◎除關稅外當地法令可適用於區內。</li> <li>◎美國地區之自由貿易區以此類型居多。</li> </ul>
自由貿易港 (Free Trade Port)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎包括整個港口及其周圍地區。</li> <li>◎裝卸、儲存、改/分裝、裝配、加工後再轉運他國，不受海關限制。</li> <li>◎以香港為代表。</li> </ul>
轉口區 (Transit Zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎設於海岸國家的海港入口。</li> <li>◎作為貨物儲存及分銷中心。</li> <li>◎優惠措施不如一般自由貿易區，僅供貨物儲存轉運。</li> <li>◎以泰國轉口區為代表。</li> </ul>
自由貿易特區 (Free Perimeter)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎限制在某一偏遠或未開發的地區內。</li> <li>◎其功能在於滿足當地的消費，僅關稅予以降低。</li> <li>◎僅處理某些特定的進口貨物。</li> <li>◎以東祕魯自由貿易特區為代表。</li> </ul>
加工出口區 (Export Processing Zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎容納製造加工或裝配外銷、倉儲、運輸、裝卸、包裝、裝修等事業。</li> <li>◎機器設備、原料或半成品均可免除關稅及進口管制。</li> <li>◎區內外銷事業生產的產品僅限於外銷。</li> <li>◎其功能乃是為促進投資，發展外銷以及增加產品與勞務的輸出。</li> <li>◎以工業產品加工製造的收益為主。</li> <li>◎以臺灣的高雄加工出口區為代表。</li> </ul>
關稅特區 (Special Custom Privileges Facilities)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎設在沒有自由貿易區或類似措施的工業化國家內。</li> <li>◎允許外國貨物暫時進口以備再出口，或在進入當地市場前暫時運入該區儲存、加工、裝配等生產作業。</li> <li>◎以智利西北角西加利港為代表。</li> </ul>
經濟特區 (Special Economic Zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎為達成吸引外資，而積極開發之一種新型態且大範圍之特區。</li> <li>◎訂有各項投資優惠政策，如外資、稅收、進出口貿易、金融等方面。</li> <li>◎土地使用及開發實行有償出讓制度及成片開發方式。</li> <li>◎區內劃設一些重大開發區，以刺激整個區域之經濟繁榮。</li> <li>◎有特定之範圍，但隔離措施不若自由貿易區嚴密。</li> <li>◎以工業為主並結合貿易、通訊、科技、金融及旅遊之功能。</li> <li>◎以中國大陸的經濟特區為代表。</li> </ul>
保稅區 (Free Trade Zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎有完善的隔離設施，係封閉式綜合型對外的開放區域。</li> <li>◎利用區內港口優勢，發展對外貿易、轉口貿易、加工出口、倉儲轉運、分類包裝及各類服務業務。</li> <li>◎以中國大陸的保稅區為代表。</li> </ul>

資料來源：黃文吉等(2002)

目前我國自由港區之功能，代表境內關外之特殊區域，即「指一國的部分領土，在這部分領土內運入的任何貨物，就進口稅及其它各稅而言，被認為在關境以外，並免於實施慣常的海關監管制度。」，其與現行加工出口區、科學園區的最大不同，在於貨物及人員進出通關程序的大幅簡化。然而自由港區並非只是抽象意義的改變，它更包含貨況追蹤系統等資訊科技的建置，以及深層加工、展覽、外匯業務等區內事業的營運。因此，自由港區可說兼具理念更新及實體建設。左珩(2006)依據聯合國亞太經濟社會委員會 2004 年對日本、南韓、新加坡、香港、中國大陸等 9 個國家之調查，整理自由港區在國家經濟扮演角色之重要性變化，如表 2.2 所示。

表 2.2 自由港區在國家經濟重要性分析

	目前排名	未來排名	排名變化
吸引投資資本	1	1	不變
提升就業	2	2	不變
創造出口	3	2	+1
提升港埠運輸功能	4	4	不變
促進技術移轉	5	4	+1
藉由原物料匯集，創造事業連結效果	6	5	+1
藉由契約關係，創造事業連結效果	7	6	+1

資料來源：左珩(2006)

黃文吉等(2002)學者認為，各國設置自由港區之設立類型與功能雖略有不同，但大致上自由港區具有下列功能：

1. 倉儲功能—利用自由港區貨物自由進出、免徵關稅、不受進口配額限制、通關簡便、縮短進倉時間以及區內低廉倉租費用等特性，吸引世界各地貨物轉至區內儲存，發展為一國際配銷倉儲中心，以利適當時機將貨物售入當地市場或轉售其他區域，獲取最大利益。

2. 轉運功能—發展國際轉口貿易業務，自由港區之轉運功能與倉儲功能關係甚為密切，若無倉儲設施服務，即無轉運業可言。反若無轉運業務，則倉儲業亦受影響，兩者相輔相成，此二者亦屬自由港區最原始及最主要的功能。自由港區內貨物可免除進口再轉運出口的繁瑣通關報驗手續，加上區內低廉的倉儲設施，商品儲存、整理、分裝、加標籤或改標籤，然後再轉運各地，可以大量減少貨物運送的時間及資金的積壓，對國際貿易轉運業務極具吸引力。
3. 工業性功能—國內外投資人利用自由港區自國外運入區內供營運之貨物及設備免關稅、免所得稅及其他賦稅之優惠，以及貨物與資金可在區內自由流通，本金淨利及孳息可自由匯出等投資環境與條件，投資人樂於自由港區內投資設廠，經營各類製造加工等生產事業。
4. 國際金融中心功能—自由港區內的外匯資金不必適用國內的外匯管理辦法，本身具有獨立的金融體系以及外匯操作系統，資金可自由進出，且區內銀行業之各種限制性低，並可豁免各項稅負，有助於吸引國內外金融機構進駐，從事大規模國際金融活動，有利僑外資金之吸收及金融中心的成立。
5. 休閒消費功能—自由港區本身即是一個多元化活動的區域，除了工業、商業、貿易等活動外，亦因此諸多活動而吸引了國內外之人潮，帶動消費、娛樂及休閒等觀光需求，因此自由港區應配合都市發展，規劃提供休閒消費活動之必要區域和設備，如大型購物專區或遊樂專區等。

實際上，我國自由港區皆有提供上述功能之能力，若加上地理位置與轉型加工能力，國際貿易貨主可以臺灣作為其全球供應鏈重要環結，充份利用臺灣世界級的製造、加工及研發能力，然依「自由貿易港區設置管理條例」規範，我國自由港區尚具備下列特色。

1. 境內關外設計：此觀念使得區內事業可享受高效率的物流服務，貨物在此區域內流通，不致像在保稅倉庫之間貨物流通有層層申報之限制。
2. 港區事業自主管理：自由港區內事業管理，以高度廠商自主管理制度，取代政府管理現制，降低政府實質介入程度，以使自由港區內之貨物及人力得以迅速流通，進而增加廠商進駐之意願。
3. 區內貨物、設備免稅：自由港區事業自國外運入區內供營運之貨物及自用設備免稅(包括免徵關稅、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)。
4. 貨物自由流通：貨物(含中國大陸貨品)由國外或國內其他自由港區進儲，或自由港區貨物輸往國外或其他自由港區，僅須依照規定之標準格式或書表向海關通報，經海關電子訊息回復完成檔案紀錄後，即可將貨物進儲或運往國外。
5. 貨品深層增值：自由港區可從事零組件組裝等深層委外加工，充分發揮我國在高附加價值產品製造優勢，強化我國全球運籌競爭力。
6. 引進商務活動：自由港區提供展覽、貿易活動機能，為便利外籍商務人士進入自由港區從事商務活動，並可協調相關主管機關於現行法令制度下，彈性放寬國際商務人士申請入境簽證之程序。
7. 勞動條件彈性化：自由港區事業僱用本國勞工人數，不得低於僱用員工總人數 60%；亦即放寬外勞僱用比例可達 40%。
8. 活絡資金流通：得從事外幣匯兌及外匯交易，國際金融業務分行亦得辦理自由港區事業之外幣信用狀、通知、押匯、進出口託收、外幣匯兌及外匯交易業務。
9. 得設控股公司從事海外投資：外國人得向自由港區管理機關申請設立以境外投資為專業之控股公司。
10. 行政單一窗口化：港區內的行政管理及行政輔助事項，多由授權港區管理機關自行辦理，如其他法規限制而不宜直接授權者，則由目的事業主管機關以委任或委託方式交由港區管理機關辦理；如該事項仍不適宜委任或委託者，則由目的事業主管機關於區內設立辦事處專責處理，以提升行政效率，達到單一窗口的目標。



## 2.3 自由貿易港區營運情勢與現況

本研究計畫分別以設立時間、區域與面積、區位優勢、主要功能、主力產業結構方面，探討目前臺灣地區自由港區的營運情勢與現況，並彙整如表 2.3 所示。

1. 高雄港自由港區：其範圍為港內第一~六貨櫃儲運中心，始於 2005 年 1 月 1 日營運，總面積達 397.69 公頃，由於先前之棧埠作業民營化效率佳，加上民國 2012 年 3 月臺灣港務公司成立後，港區具有作業效率高、成本低、服務品質佳之特性，加上可結合兩岸直航後之貨源重整，及原有加工等附加價值作業功能，加上毗鄰港區土地，故可發揮乘數效應。目前各貨櫃中心距高速公路約 2 公里；距小港國際機場 3 公里，交通便捷。在境內聯結對外之課稅區，則設置自動化門禁管制系統與關貿網路公司(TradeVan)櫃動庫系統結合，貨物可透過資訊平臺，辦理電子資料傳輸作業，縮短車輛進出站時間，加速轉運作業時效，免除轉口櫃人工押運作業。高雄港自由港區之作業內容，主要係轉運、轉口及配銷中心，產業結構上則包括石化、鋼鐵、電子類別，及南科之光電、半導體、機械、食品、生技、環保產業等。
2. 臺中港自由港區：範圍分成兩期三區域，開發總面積共 536 公頃(區域一為 1~18 號碼頭後線 181 公頃，區域二為 20A~46 號碼頭後線 278 公頃，區域三為西 1~7 號碼頭後線 77 公頃)，臺中港是目前兩岸直航業務營運最佳的港口，在地理位置與大陸東南沿海各港距離最近，港區範圍遼闊，具發展區域性加工再出口及物流中心之潛力，且鄰近多處工業區、加工出口區，聯外公路系統完善，有五條連外公路、縱貫鐵路海線、近中部國際機場，便利海空聯運。其增值服務著重在能源、重工、石化進口港、及油品配銷中心，產業結構含括能源/重工/石化原料/油品配銷，並可涵括雲科之紡織、光電；與中科之光電、精密機

械、奈米材料、航太產業...等。

3. 基隆港自由港區：業務核定甚早，以基隆港東岸 6~22 號碼頭後線約 14 餘公頃；及西岸 11~33 號碼頭後線約 53 餘公頃，合計有 68 公頃。其優勢為直接連接國道一及三號高速公路，東西岸皆各有聯內道路，便利區內交通。此外，鄰近北部政經與消費中心，擁有全臺 52% 貨源。又位於泛太平洋與亞洲航線交會點，為近洋航線主要靠泊港及遠洋航線轉運港。港區鄰近貨櫃集散站與三大工業區，擁有足夠倉棧設施因應各類貨物作業需要。目前港內建置車道辨識管理系統，自動化管制門哨，並已實施貨櫃(物)動態系統掌握貨櫃(物)即時資料，並備有現場作業監控系統 CCTV。整體而言，主力產業結構上屬整合型物流港，具有公共倉儲特性，且鄰近南港軟體園區與汐止科技園區，以軟體及知識產業為主。
4. 臺北港自由港區：於民 2005 年 9 月開始營運，第一階段營運範圍，包括已填築完成陸域，現有管制區後線 79 公頃之區域，其中包括一~三散雜貨中心、臨時油品儲運中心及車輛物流中心，整體規劃陸域面積達 1,038 公頃。經濟腹地大、港池水深足夠。且接近大臺北都會區，因此貨源十分充沛，由於該港口係依促參法第八條採 BOT 營運方式，故企業化、資訊化、自動化經營理念比其他港口為佳，鄰近桃園國際機場。地理條件優越，東距基隆港 34 哩，南距臺中港 87 哩，西距大陸福州港 134 哩，海運航線便捷。且鄰近林口、五股、觀音三大工業區，最適合海空聯運並經營國際型物流配銷及增值服務中心，鄰近大臺北都會區與南港軟體園區，故主力產業結構以汽車物流/化學油品為主。
5. 蘇澳港自由港區：2010 年 9 月方始營運，範圍含括港內管制區第 1~13 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。由於位居東北亞與東南亞海運要道，亦鄰近龍德、利澤兩大工業區及宜蘭科學園區。利用國道五號連結，只要 40 分鐘即可直抵達鄰近北部都會區，亦可利用臺 9 及蘇花改與花東地區相連，交通便利。目前產業結構以綠能產業增值服務為主。

6. 桃園空港自由港區：2005 年 5 月奉行政院核准籌設，2006 年 1 月正式營運。範圍東至大園鄉行政轄區界線，南以臺北至臺灣桃園國際機場捷運系統預定路線為界，西至南崁溪河岸東側堤岸，北距臺灣桃園國際機場北跑道禁限建區域南側約 50 公尺，劃定面積為 45.02 公頃，扣除環區道路、堤防及防汛道路等河川用地及變電站用地後，面積為 34.79 公頃。為全球少數整合航空貨運、物流、增值、運籌、倉辦功能之自由港區，且因位居亞太中心及東北亞、東南亞航線必經之路，亦是亞太五大主要港口城市(香港、新加坡、馬尼拉、上海、東京)間，平均航行時間最短之機場，物流服務業或製造業者可利用自由港區貨物自由流通特性，結合臺灣桃園國際機場航空運輸優勢，提供更有效率的服務。產業結構主軸以貨物轉口、增值服務、物流配送為主，亦包括竹科的電子資訊、軟體、光電產業。

表 2.3 全臺自由貿易區發展歷程與現況

現況分析	高雄港	臺中港	基隆港	臺北港	蘇澳港	桃園空港
定位功能	轉運/轉口 配銷中心	加值服務 能源/重工 石化 油品配銷	整合物流 港、公共倉 儲/以亞洲 為腹地的 配銷中心	海空聯運 國際型物 流配銷及 加值服務 中心	綠能產業 加值服務 中心	空運為主、海 運為輔的高 科技業運籌 中心、加值服 務、物流配送
主力產業 結構	以石化/鋼 鐵/電子為 主。可配合 南科之光 電、半導 體、機械、 食品、生 技、環保產 業	雲科以紡織、光 電為主。中 科以光電、 精密機械、 奈米材料、 航太能源為 主。港口本 身則有重工 、石化原料 、油品配銷 業務	近汐止科 技園區與 南港軟體 園區，以軟 體、知識產 業為主	近大臺北 都會區與 南港軟體 園區，以汽 車物流/化 學油品為 主	以綠能產 業為主	以國際物流 倉儲產業， 以及竹科之 電子資訊、 軟體、光電 產業為主。
貿易業	★	★	★	★	★	★
倉儲業	★	★	★	★		★
物流業	★	★	★	★		★
貨櫃(物)集 散業	★	★	★	★	★	
轉口	★	★	★	★		★
轉運	★			★	★	★
承攬運送	★	★	★	★		★
報關服務	★	★	★	★	★	★
組裝業	★	★	★	★		★
重整業	★	★	★	★		★
包裝業	★	★	★	★		★
修理業	★	★	★	★		★
裝配業	★	★	★	★	★	★
加工業	★	★	★	★		★
製造業	★	★	★	★		★
檢驗業	★	★	★	★	★	★
測試業	★	★	★	★		
展覽業	★	★	★	★		★
技術服務	★	★	★			

資料來源：靜宜大學企業管理學系 (2006)、交通部航政司 (2012)、中華經濟研究院 (2012)、  
林欣怡(2013)、本研究計畫整理

若檢視臺灣各大自由港區的營運實績，表 2.4 為全臺各自由港區績效指標增長變化(單位為家數/萬噸/億元)，相對應於圖 2.3 至圖 2.5 內容，可以發現全臺以桃園航空自由港區進駐家數最多，但單就海港而言，則以臺中進駐之家數最多。在各自由港區進出口貿易量與增長變化上，以臺中港表現最佳，且貿易貨運量持續上升，次則為臺北港與高雄港。在各自由港區進出口貿易值與增長變化上，桃園航空、臺北港、臺中港三大自由港區的進出口貿易值最多，但前二者在 2010 年後有下滑趨勢，僅臺中港貿易值呈現持續增長。在此分析過程中，本研究計畫將兩岸直航/金融海嘯/ECFA 簽訂等時間，皆納入圖 2.4 與圖 2.5 內，結果顯示出金融海嘯時期，的確對於海港自由港區貨物的重量與價值上，產生衝擊影響，其他如兩岸直航與 ECFA 等效應，則需待未來進行更細之因果分析。

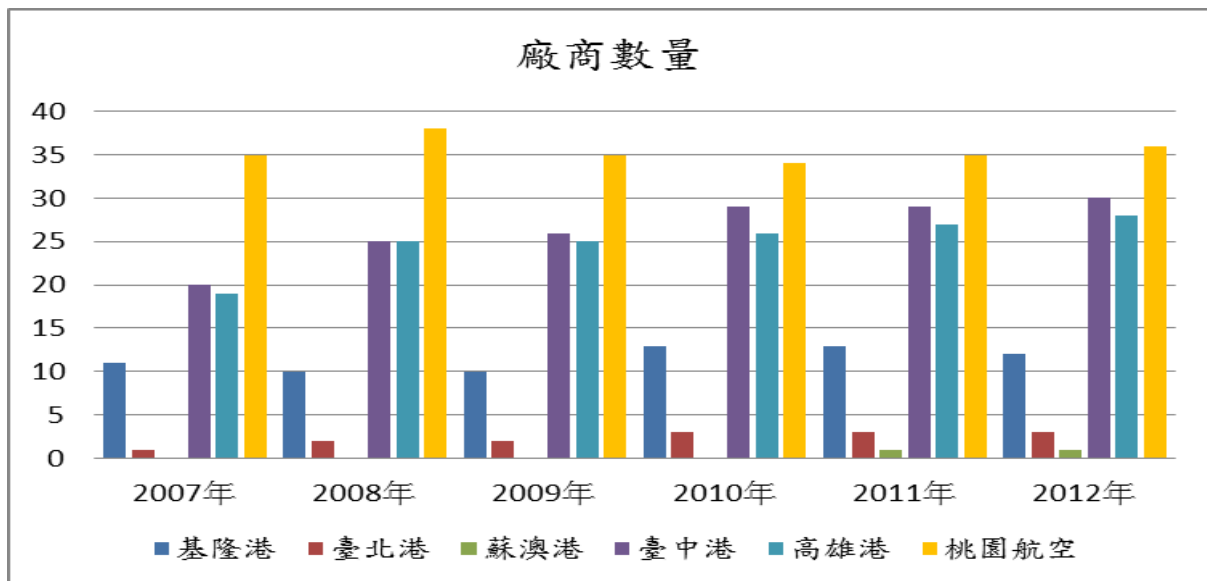


圖 2.3 全臺各自由港區廠商進駐家數與增長變化

表 2.4 全臺各自由港區績效指標增長變化

單位：家數/萬噸/億元

年度 指標	2007 年			2008 年			2009 年			2010 年			2011 年			2012 年		
	進駐 廠商	貨物量	貿易值	進駐 廠商	貨物量	貿易值	進駐 廠商	貨物量	貿易值	進駐 廠商	貨物量	貿易值	進駐 廠商	貨物量	貿易值	進駐 廠商	貨物量	貿易值
基隆港	11	1.24	18.17	10	1.96	41.36	10	1.39	9.43	13	1.01	17.68	13	2.99	48.25	12	4.89	128.95
臺北港	1	3.42	47.75	2	4.8	62.39	2	5.99	96.96	3	27.68	338.7	3	69.66	592.92	3	37.3	564.99
蘇澳港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.0011	0.06	1	0.00063	0.04
臺中港	20	61.94	135.74	25	118.19	372.28	26	94.64	225.38	29	266.62	611.14	29	290.31	909.63	30	915.13	2905.36
高雄港	19	5.73	41.13	25	11.95	89.49	25	40.83	155.06	26	38.23	204.54	27	42.48	209.07	28	58.4	300.15
桃園航空	35	0.74	355.88	38	0.594	563	35	1.59	1022	34	2.22	1657.62	35	2.14	1266.52	36	2.26	1119.8
總 計	86	73.07	598.67	100	137.49	1128.5	98	144.4	1508.83	105	335.78	2829.68	108	407.58	3026.43	110	446.75	5019.29

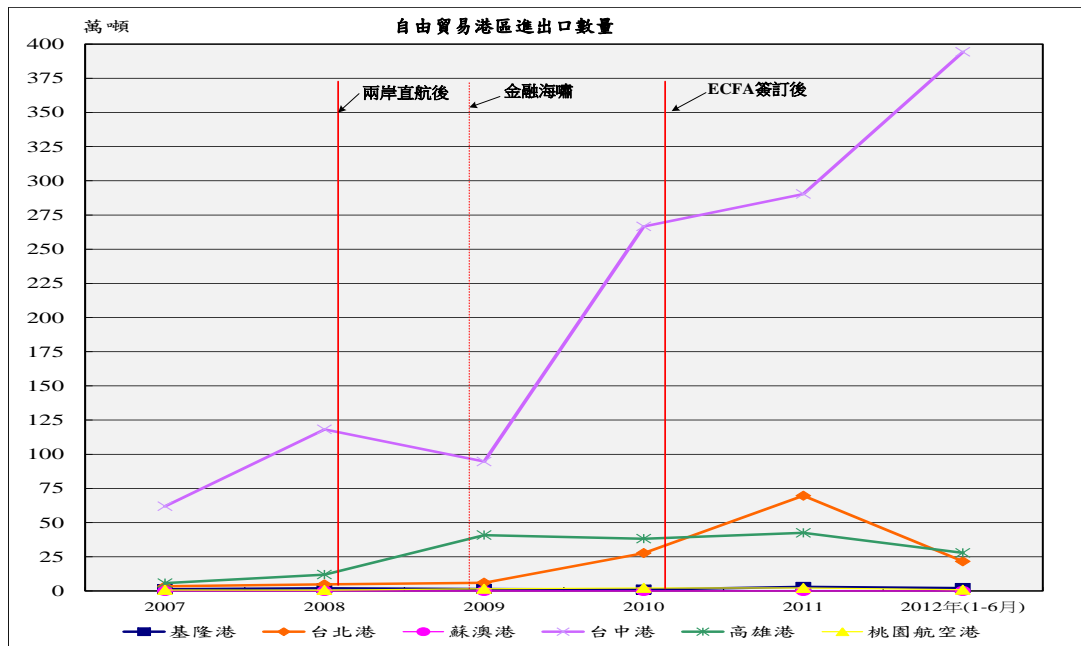


圖 2.4 全臺各自由港區進出口貿易量與增長變化

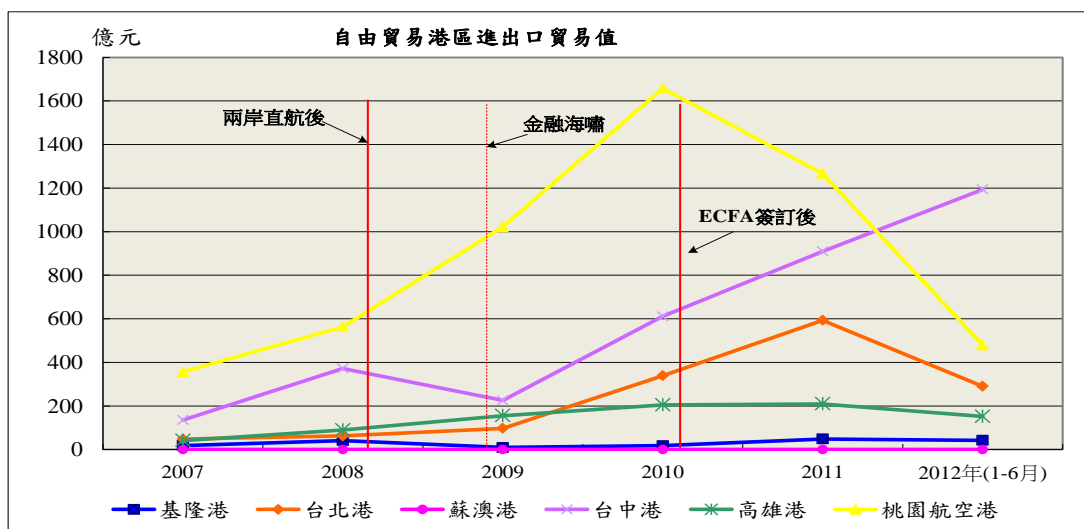


圖 2.5 全臺各自由港區進出口貿易值與增長變化

此外，若藉貨櫃運量代表某地區之製成品/半製成品之進出口貿易實力，則由表 2.5 及圖 2.6 與圖 2.7 所示，近 5 年來全臺各港海運貨櫃運量(含進出口與轉口櫃)增長變化，可發現在自由港區政策實施後，臺灣整體櫃量一直是有增量的，但此期間面對兩岸直航與 ECFA 簽訂後，則並未有顯著地造成各港進出口與轉口櫃量之增長，僅是顯示出金融海嘯時期，的確對於海運櫃量產生影響而已。

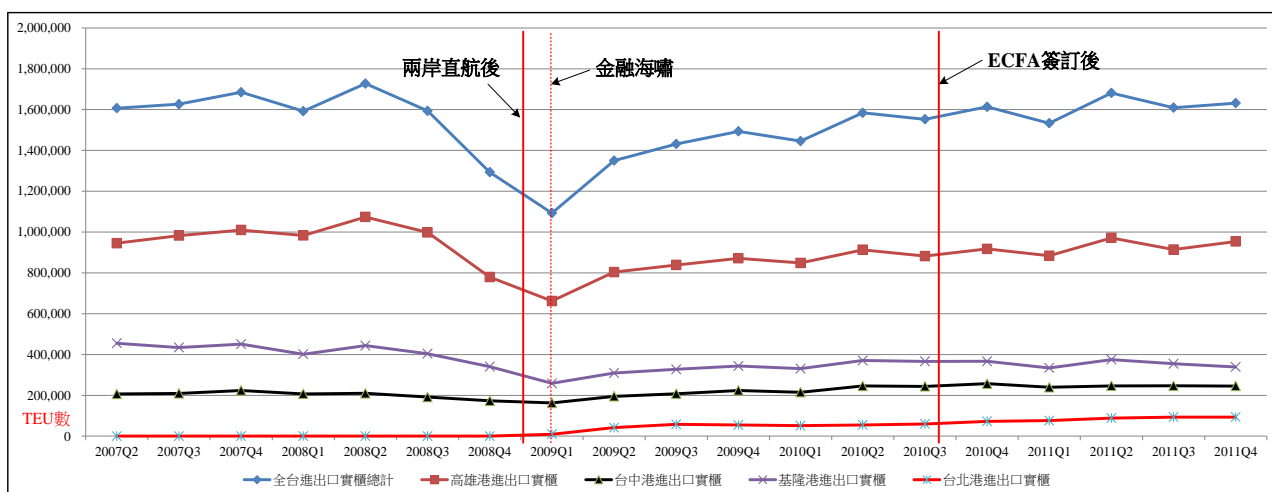


圖 2.6 全臺各港進出口實櫃增長變化

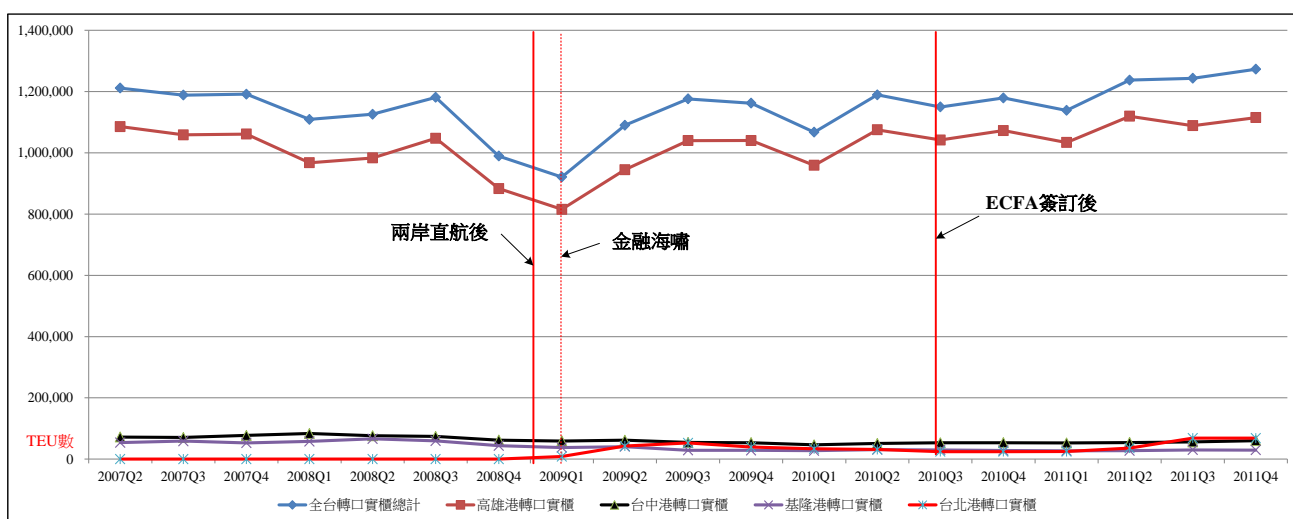


圖 2.7 全臺各港轉口實櫃增長變化

而兩岸服務產業變化部分，中華經濟研究院(2013)認為海峽兩岸服務貿易協議生效後，估計將使我國對中國大陸服務輸出值約增加 4.02 億美元(成長 37.2%)；相對於此，自中國大陸的服務業輸入值增加約 9,200 萬美元(成長 9.08%)。在產值及就業需求之效益上，海峽兩岸服務貿易協議對我國服務業產值具正向成長效益，估計總產值將增加約 3.9 億至 4.28 億美元，成長幅度平均介於 0.10 至 0.11% 間。其中商品買賣業的產值增加最多，約可增加 1.35 億至 1.43 億美元之間(成長 0.17%)，而空運業產值估計約成長 0.55%，產值增加約 3,500 萬美元左右，成長幅度最大。



表 2.5 全臺各港海運貨櫃運量增長變化

單位：千 TEU

年別	96 年			97 年				98 年				99 年				100 年			
進出口櫃	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
總計	1,607	1,627	1,685	1,592	1,727	1,594	1,293	1,093	1,350	1,432	1,493	1,446	1,584	1,552	1,614	1,533	1,681	1,609	1,632
高雄港	946	983	1,010	983	1,074	998	779	662	804	838	871	849	913	882	917	884	971	914	954
臺中港	206	210	224	207	210	191	173	163	195	208	224	215	246	244	257	240	246	247	245
基隆港	455	434	451	401	444	404	341	259	309	328	343	331	371	366	367	334	375	355	339
臺北港	0	0	0	0	0	0	0	9	42	58	55	51	55	60	73	76	89	93	93
轉口實櫃	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
總計	1,211	1,188	1,191	1,109	1,126	1,181	989	921	1,090	1,176	1,162	1,067	1,189	1,150	1,179	1,138	1,237	1,243	1,273
高雄港	1,085	1,059	1,061	967	983	1,047	883	815	945	1,040	1,040	959	1,075	1,042	1,073	1,033	1,119	1,089	1,115
臺中港	72	71	78	84	76	74	62	59	62	54	54	47	51	53	54	53	54	56	60
基隆港	54	59	53	58	66	60	44	38	41	29	29	28	31	30	28	27	28	30	30
臺北港	0	0	0	0	0	0	0	9	43	53	39	34	32	25	25	25	36	68	68

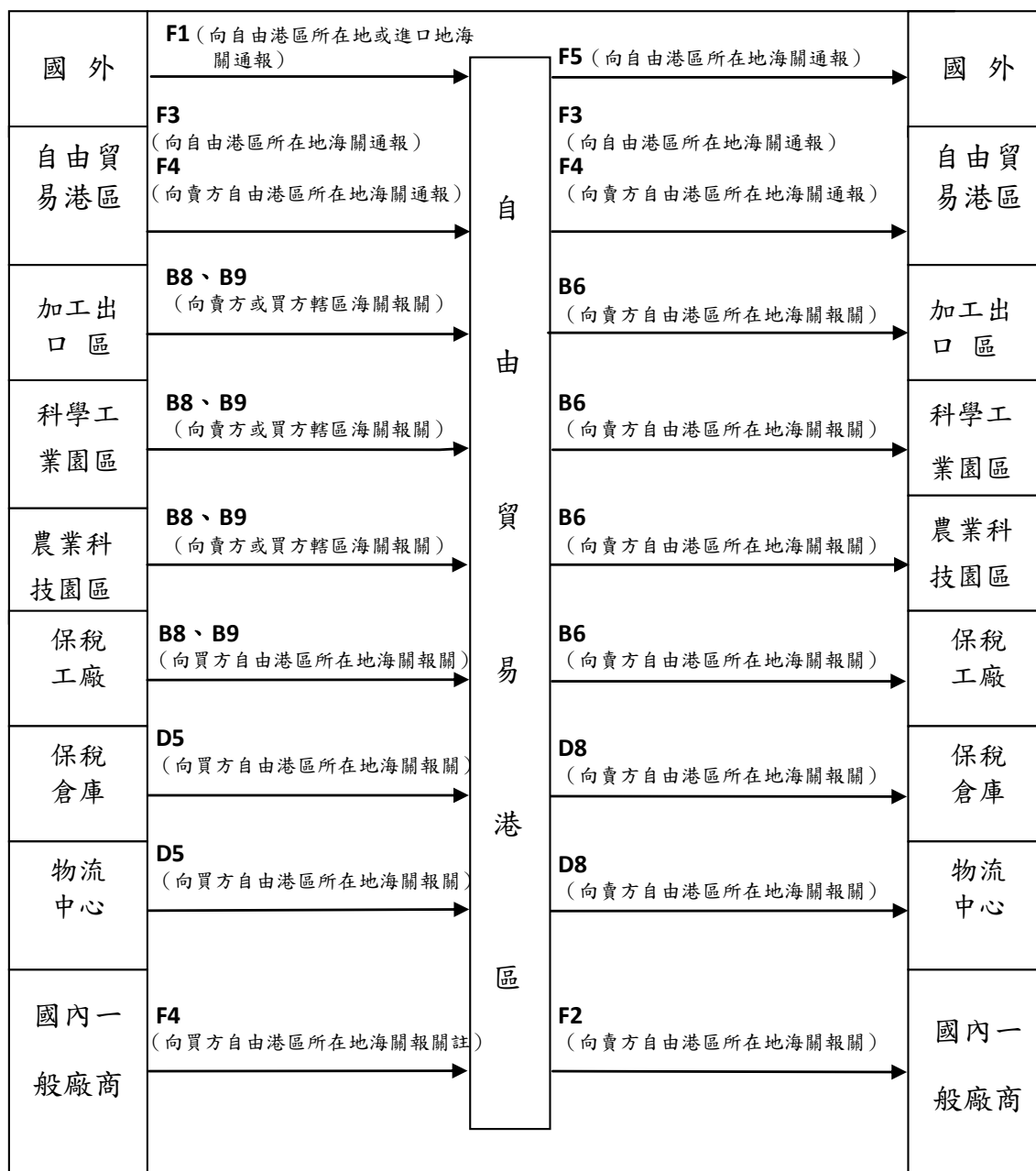
## 2.4 由企業觀點檢視我國自由貿易港區的拓展障礙

### 一、關務之障礙

根據我國 2009 年 7 月 8 日公告「自由貿易港區設置管理條例」，進駐自由港區的企業，得享有前列章節所述之自由港區專屬優惠，自由港區內免徵關稅、貨物稅及營業稅，自由港區事業申請從國外進入自由港區內的物品，包含機器設備、原物料、半成品、成品及大陸限制物品均得免審免驗；同時允許廠商在自由港區內進行各種增值行為，例如深層次加工、廠商自主管理、貨物自由流通、商務活動引進等相關措施。其中有關「境內關外」之觀念是指區內事業可享高效率之物流服務，貨物在區域內流通，不同於保稅倉庫之間貨物流通需受層層申報之限制。所有進出自由港區的貨物均可享有寬鬆的邊境管制優惠措施，免除海關現有的關務審核機制，提高廠商貨物進出的便利性。

根據圖 2.8 所示海關現行針對進出自由港區與其他各種經貿區之貨物的各類通關流程圖(英文字表示報單類別)，為達到快速便捷之通關效率，貨物不論由國內外進入自由港區，或由自由港區運出至國內外，海關皆設有不同的自動化通關流程以因應之。例如：因衡量貨控安全等級之不同以及考量是否免徵稅費，國外運入自由港區貨物只需傳輸線上 F1 報單通報海關而免報關，但自由港區區內貨物賣至國內一般廠商，則應傳輸 F2 報單向賣方自由港區所在地的海關辦理報關。

上述看似甚為自主的貨物通報與海關通關流程，其實也是國內各企業對於界定我國自由貿易區發展障礙時，最容易引發爭議之所在。由於財政部關稅局係職司國家大門之嚴格把關工作，但其職權對於企業自由貿易化產生莫大障礙。



資料來源：關稅總局 (2009)

圖 2.8 自由港區貨物通報與通關流程

本研究計畫蒐整過去文獻中，相關企業對於關務障礙之瓶頸，約略可以分成關務手續難簡化、難以放寬管制思維、企業自主管理難落實、作業內容不易活化等四大類，如表 2.6 所示。

表 2.6 企業界對於自由貿易區產生拓展障礙之關務部分

項目別	業者認定之障礙
關務手續之簡化	貨物不能跨區運送或經內陸通報出口，且報單填寫欄位繁雜。
	自由港區監管法令煩雜，難以遵循，例如空車入區提領貨物須填報「空車入區運送單」等。
	業者需以專用車隊跨區運送貨物，押運行為繁瑣。
	自由港區貨物運往課稅區時，關稅核算公式太複雜。
	業者向海關傳輸通報進出口貨物時，雙方電腦延遲回應，影響商機。
管制思維之放寬	開櫃查驗比例過高。查驗比例，與業者期望的免審、免驗比例有落差。
	未能簡化入出港區運送手續，造成自由港區業者困擾。
	業者貨物產地認定要件之標準查核太嚴，影響加值產業發展。
	海關規定進、出口倉庫必須要用顯著的圍牆做為阻隔。
	海關未能准許貨物放行、後補文件。
自主管理之落實	對於業者之遠端查核、實地盤點、年度存量盤點等法令，實施太嚴。
	港區事業之查核項目太細，會降低整體國際物流之自由度。
	港區事業需採行之帳冊管理過於複雜。
	業者之 F1 及 F5 報單需按月彙報之制度，難以切實施行。
作業內容之活化	要求 F1 報單通報人限港區事業，導致國外貨主貨物所有權被迫移轉之疑慮。
	未簡化對於自由港區的轉口櫃作業流程。
	對於業者的貨物進、出口價格核估過於主觀。
	海關無法與業者所需的簽審機關，進行無障礙的連線作業。

資料來源：本研究計畫整理自陳善助(2010)、林欣怡(2013)。

## 二、經營環境的障礙

臺商目前已在世界各國建立起各類產業之生產基地，自由港區的策略若可以結合我國企業的製造能力與經營規模，臺灣絕對具有成為企業全球營運中心的條件與特有競爭優勢，若同時應用資訊通訊科技(Information and Communication Technology, ICT)與加強貨物流動資訊的實質掌握，再應用風險管理等技巧，應可達到營運便利及安全控管效果，藉以發展全球

運籌管理，以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，並提升國家競爭力並促進經濟發展。如表 2.7 所示，企業界目前對於自由港區之經營環境部分，無論是自由港的內部營運條件、外部經營環境、與進駐企業的營運瓶頸部分；及其他有待突破處，共約有 15 項障礙項目，這些項目亦皆包含了自由港區的基礎建置、管制事項與法規、政府再協助事項、相關稅費結構與對外整合聯結的策略上。

表 2.7 企業界對於自由貿易區產生拓展障礙之經營環境部分

項目別	業者認定之障礙
內部營運 條件上	可用之海港區相關土地與進駐腹地仍不足
	港區土地在整合上不符合企業的需求
	進駐地區之軟硬體建設，尚待補強
	欠缺整體性的專案行銷計畫的推動人才
外部經營 環境上	難以結合自貿區鄰近區域的產業鏈
	難以推展港區事業之委外加工
	國際海港部分欠缺港區專用聯結系統
進駐企業 的營運瓶 頸	國內製造業的利基流失嚴重，提不起進駐的誘因
	缺乏多國併貨 MCC 利基，難以吸引現有航運業者
	臺灣對外的區域整合協議(RTA)仍不夠
	在法令要求與適應上，有些會增加業者的營運成本(如押運與區隔)
其他有待 突破處	新成立港務公司之監管權責，仍不明確
	各類關務措施仍亟需更簡化(如上表)
	單一窗口作業管理，猶待落實
	地方相關法令難與港區配合

資料來源：本研究計畫整理自陳阿木(2012)、林欣怡(2013)。

### 三、小結

無論由關務或經營環境面觀之，企業在進駐自由港區並營運上，皆有亟需立即解決的關鍵問題與障礙，其主要項目約略彙整如下二項：

#### 1. 各類關務措施仍亟需更簡化

長期以來，企業界對於我國推展自由港區之整體關鍵問題中，咸認為若能立即解決自由港區內進駐企業能夠與國外、其他自由港區、課稅區、保稅倉庫(含物流中心)及科學園區(含加工區、保稅工廠與農科園區)間，在通報、通關法令上進行鬆綁，並簡化相關措施規定，是最具迫切性的關鍵項目。

## 2. 為配合適應相關法令，造成業者營運成本增長

發展自由港區業務，須與當地產業密切結合方能增加就業，達成促進經濟發展之宗旨。然公部門常陷法律權屬中央或地方之灰色地帶，尤其自由港區法令甚多，包括區內劃設與管理、貨物自由流通、業者自主管理、租稅措施、入出管制，並述及外勞聘用比例、原住民雇用下限，與通關、帳冊管理等，相關業者為配合或適應不同中央與地方法令，徒增營運成本，更時因法令規章與解釋問題而使發展與投資受阻，亟需儘速鬆綁，以避免影響國際企業進駐之意願。

## 2.5 以政府觀點探究我國自由貿易港區拓展新課題

### 一、因應自由港區事業發展障礙相關課題

上節由企業觀點探討我國自由港區拓展障礙時，後續所衍生課題皆以關務及政府塑造的法規與環境為主，企業認定的拓展問題，其實悉數相關於政府作為。故統整以政府觀點探討我國自由貿易區發展障礙相關議題，需要注意事項約略如下：

#### 1. 欠缺專案行銷計畫推動人才

政府對於任何專案行銷計畫推動，均需有專業人才之養成，除需瞭解不同進駐企業之營運模式，更需具備對自由港區業務之熟稔度，才能將企業營運模式與自由港區設管條例相關規範無縫(seamlessly)接軌，創造具利潤可圖之商機。我國機場營運機構公司化後，海港亦自

2012年3月1日起港務公司化，開始晉用民間專業人才，當務之急，亟需訓練其對自由港區業務之嫻熟，此部分之專業訓練已箭在弦上，其迫切性與有效性之程度自無可議。

2. 政府應重視製造業利基流失問題，積極擴展各種區域貿易協議(RTA, Regional trade agreement)以廣拓企業佈局

我國製造業面對大陸與東南亞市場之競爭性與原料供應便利性，以及租稅優惠與各項吸引措施、及語言相近溝通容易等因素吸引，國內製造業轉向大陸與東南亞投資，導致推展自由港區之整體關鍵問題中，受大陸與東南亞市場的磁吸效應，業者利基流失已是不爭事實，所以政府要如何擴展 RTA 以輔導企業因勢利導，並與我國自貿區接軌，實是刻不容緩之進程。

據此，本研究計畫針對 RTA 對國貿活動拓展的好處；與政府要如何因應自由港區與發展各種 RTA 之拓展新課題進行課題分析，並利後續自由經濟示範區及自由貿易島發展之議題探討。

## 二、區域貿易協議(RTA)的盛行與對國際貿易的助益

聯合國貿易暨發展會議(United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) 2011年對於與WTO平行的各類區域與貿易便捷化協議，進行諸多解釋與說明，其認為各種 RTA 可以讓各國間在不違反WTO原則下，與鄰近同地理區位間貿易夥伴間，採取經濟拓展、技術交流、運輸設施、物流活動的便捷化等措施，使彼此間相互受益。縱然其含蓄地帶有對其他非 RTA 成員之貿易差別對待(discriminatory)行為，但比起WTO，RTA 確實有效地讓成員國間之國際貿易運輸、運輸設施建設與拓展、及運輸政策之推動，產生市場刺激的極大效益。

圖 2.9 為 2011 年全球重要的「類 WTO (WTO-like)」之 RTA 對於貿易

便捷化行動的目的分類與數目統計，其顯示出以「合作信息交換及貿易(超過 50 種)」、「海關通關便捷化(接近 40 種)」及「相互公佈市場調查(超過 35 種)」等為目的之協議為最多項的前三大類，而運輸類的協議亦甚多(第 7~10 項加總，超過 50 種)，但最終的目的，都是希望能夠藉由這些 RTA，以壯盛參與國與其他成員國之間的貿易交流與國際物流產業活動。

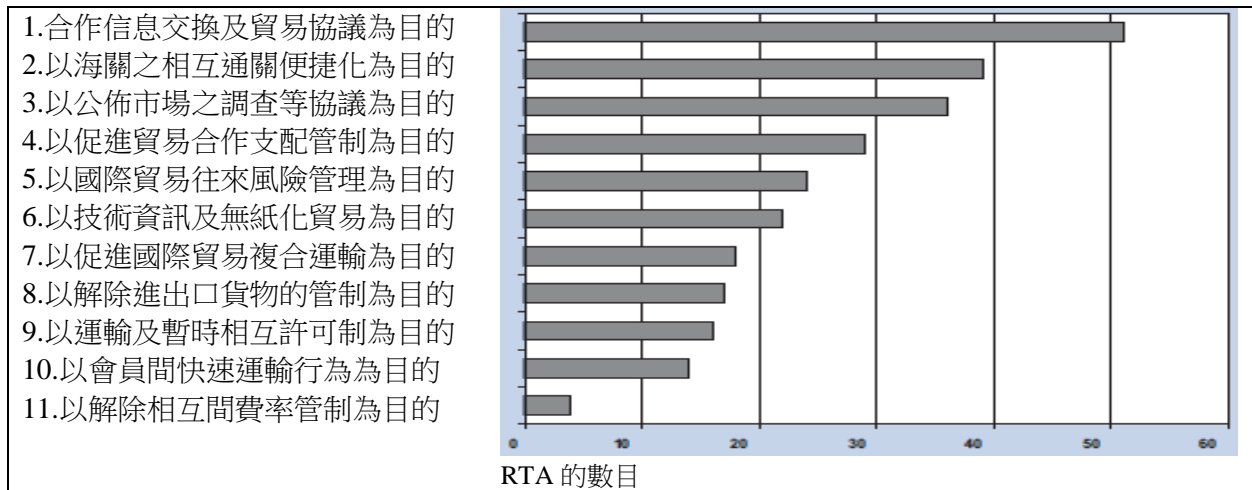


圖 2.9 2011 年全球主要 RTA 之便捷化措施概觀

資料來源：綜合 UNCTAD(2012)及林欣怡(2013)相關內容

近年來，我國一直重申有關跨太平洋夥伴協議 (Trans-Pacific Partnership, TPP) 之議題，其全名為泛太平洋戰略經濟夥伴關係協定 (Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement)，其與 ECFA 一樣，亦是 RTA 的一種，TPP 為 2005 年時新加坡、汶萊、智利與紐西蘭等四個原亞太經濟合作會議 (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) 成員國 (簡稱 P4) 所發起的協議，形成一多邊關係的自由貿易區，其主旨在促進亞太地區的貿易自由化，後有美國在 2008 年加入，加上澳洲、秘魯、越南締結成 P8，馬來西亞、日本、加拿大、墨西哥與我國，都正積極爭取加入中 (陳于風，2012)，TPP 亦可視為我國參與非有中國大陸加入之較具國際性之貿易與產業交流活動的 RTA。

### 三、政府對於自由經濟示範區與自由貿易島的發展議題



臺灣製造業和服務業面臨此一嚴峻挑戰，唯有開展新一波的經濟自由化，才能強化產業結構調整，為臺灣經濟注入新的成長動能。有鑑於此，總統於「黃金十年 國家願景」活力經濟施政主軸中揭示，研究規劃「自由經濟示範區」，讓世界走進臺灣，也讓臺灣走進世界。政府藉由主動開放與鬆綁，加速自由化的進程，以建立高度自由化的經濟體，俾及早融入區域經濟的整合。惟為降低國內對經濟全面自由化的疑慮，同時也讓產業能夠有所調適及準備，乃以示範區先試先行，並期許能將成功的經驗逐步推動至全國。

自由經濟示範區係以「自由化」、「國際化」與「前瞻性」為核心理念，大幅鬆綁對物流、人流、金流、資訊流及知識流的各項限制，落實市場開放，以創造加入 TPP 與 RCEP 的條件。此外，自由經濟示範區也會選擇新形態的經濟活動，引導產業發展方向，讓臺灣加速走向自由貿易島。基於前述三大核心理念，自由經濟示範區之推動策略，將聚焦「突破法規框架，創新管理機制」，以建構全面自由化、國際化的優良經商環境。諸如：放寬國外白領專業人士工作限制、農工原料及貨品免稅自由輸出入、開放市場並放寬投資限制、便捷土地取得並提供租金優惠，以及建置高效率的單一窗口服務等措施。此外，在符合實質投資的條件下，也允許區內企業在海外所得匯入、取得專利技術、聘僱國外人才、從事研究發展及設立營運總部等方面，享有合宜的租稅待遇。

制度改變勢必衝擊臺灣產業經營環境，故經濟自由化之推動，係採部分地區先行先試的階段性做法，循序漸進。未來自由經濟示範的意涵，則可從示範產業自由化、及示範新型態經濟活動二層面進行說明。在示範區內先行先試推動的各項制度與措施，最主要目的便是為了評估可能的效益或衝擊。某項自由化措施試行後若產生正面綜效，則可推廣全國，擴大適用；相對地，若該措施試行後產生負面衝擊，則可藉此理解相關的負面影

響，未來在政策上將可知所取捨。示範區的另一個意涵，是為了示範具有前瞻性但目前尚未有效運作的產業活動，例如：將電子化的雲端平臺納入現行自由貿易港區，推動智慧運籌產業，以彰顯前瞻效益。此外，某些外界仍有疑慮的產業活動，例如國際醫療，亦可透過示範區試行的結果來解除社會大眾的疑慮。

#### 四、政府因應自由港區與區域發展所衍生的新課題

前述目前我國海關關務與企業經營環境面之拓展障礙，是目前臺灣各種企業在進駐自由港區營運時，亟需立即解決的問題。但在實際上，這些問題也是政府的問題所在，只是目前由企業營運來承擔後果而已，且此二問題根源，都在「境內」，也未考量要如何藉由「境外」之力量，來拓展更多 RTA 之交流，以壯盛臺灣本島對外貿易之交流及國際物流產業的繁榮。圖 2.10 為本研究計畫建議我國政府因應自由港區與區域發展，由點/線/面依序衍生的三大重要新課題。



圖 2.10 政府因應自由港區與區域發展所衍生的新課題

## 課題一：規劃更自由的經濟特區模式

我國海關關務對於自由港區之拓展障礙(如表 2.6)，自此政策開始執行迄今，長久以來一直都是政府跨部會之間召開無數次會議後，仍舊無法根本解決的問題，則此一「境內」關外的運作模式，就只能改成「境外關外」的絕對貿易自由模式，才能解決。以在大陸的臺商為例，當初自由港區執行之另一目的，亦是想趁此時機，祈能讓臺商回流或稱鮭魚返鄉，但據東莞臺商協會委託臺北經營管理研究院於 2007 年所做之「設立自由經貿特區吸引臺商回臺投資研究報告」研究報告顯示：臺商在大陸已面臨經營環境變化，我國可以規劃設立「自由經貿特區」以吸引臺商回臺投資，但相關具體配套措施，基本上需放寬現有自由港區法令的種種限制為前提，例如：大陸臺商投資的資本淨值的調整、更改部分兩岸人民關係條例、開放區內大陸金融匯兌以及大陸商務人士的入境簽證，允許僱用包括陸勞在內的外勞等，才能夠創造臺商回臺投資的誘因。此外，並需採用現行自由港區的體制為基礎，但需跳脫「境內關外」思維，進一步整合成「境外關外」方向，規劃成更為開放與自由色彩的「自由經貿特區」，允許特區之金融，人員、貨物及資訊的自由和便利，才能吸引臺商回臺。

## 課題二：創造臺灣產業經營的需求鏈

前述目前我國企業在自由港區內的經營環境面之拓展障礙上(如表 2.7)，無論是內部營運條件、外部經營環境、進駐企業營運瓶頸與各項有待突破處，自由港區之企業受限於區內的場地、經營類別與專業分類，委外加工一直是外部經營環境內之最難拓展項目，此項業務甚難執行之主要原因，縱然與海關關務認定有關，但最基本之關鍵問題，仍是臺灣企業界對於產業有無「需求鏈」之存在問題，與本研究計畫第一次專家學者座談會所提出之關鍵問題一致。表 2.3 整理我國各自由港區發展現況與個別主力產業結構，然此重要產業與其在臺灣發展所需之需求鏈，才是政府須個

別引領與強力建構的不同標的，否則仍只是把產業項目列出，但卻無強力輔導能力，則分地/分項進行所促成之推廣力道，恐難以成就原先的發展目標。

### 課題三：促進臺灣地區的貿易便捷化

自 2008 年直航迄今，兩岸往來貨量成長對我國港口之挹注貨源有限，兩岸彼此間各種保稅區(如我國自由港區與大陸保稅區間)一直無對接的明顯效果產生，自由港區的關務與企業經營問題，政府亦無單一部門可以解決，ECFA 模式之 RTA 執行成效仍未全面顯現。上述內部與兩岸問題，目前仍無法為我國注入更多貿易活水，只有以「對外」模式，採取加入更多類似 WTO 但與之平行的 RTA 方式，祈能藉由成員國彼此簽署 FTA，相互同意消除關稅、貿易配額和優先順序別的一些組合，或許將更有效果。據林欣怡(2013)資料顯示：RTA 亦可適用於形容多個消除關稅和貿易配額、並且對經濟行政干預較小的區域，而我國為了促進臺灣地區的貿易便捷化與國際貿易繁榮，未來必需要與各區域或國家，進行多面向 RTA 的擴展，方為對外拓展貿易與物流產業之策略重點。以 TPP 為例，係為一高度開放的 FTA，可確保各成員間在嚴格執行相關法規前提下，以超越成員國間在 WTO 的重要承諾，達到消除非關稅措施的貿易障礙，解決各成員國間貨物通關、貿易關稅等問題。預計 TPP 可在 2015 年，達到成員國區域內零關稅目標，亦是亞太地區少數沒有中國大陸參與的區域經貿協議，故對整個亞太區域經濟發展有極大影響。目前，TPP 被認為是可以發展成為全球最大自由貿易區，由各國政府所簽發的協定。主要目的是為了消除商品和服務的貿易關稅，以及非關稅的壁壘，簡化文書作業及海關程序，讓投資貿易流動更加便利，涵括多數圖 2.9 所臚列之 RTA 優勢。其中，對臺灣最重要的吸引力，是在於成員國的區域間，95% 貨品須降至零關稅，範圍涵蓋工業、農業、紡織成衣等約 11,000 項稅目(謝明瑞，2011)。加入 TPP 後市場

的開放程度，將遠大於加入 WTO 及簽署 ECFA 之影響，獲得新的海外市場。惟相對地，國內市場也將面臨須對與我國締結 TPP 的國家間，進一步相互開放，故產業界亦將無可避免地面臨許多新的挑戰。

## 2.6 小結

本章旨在分析我國自由港區之發展歷程與瓶頸，並歸納未來我國須持續改善的新課題。因為自由港區實施迄今，不論在進駐企業、貨量、價值的增長，均產生拓展上的瓶頸，以 2.5 節由政府觀點探討未來我國自由港區可再拓展的三大新課題上，有助於後續未來重要策略之研擬。並參考本研究計畫第一次專家學者座談會所提出之關鍵問題，發覺這幾年以來，我國自由港區的實行，過去都只著重在整體企業進駐與貨源之成長部分(如圖 2.11 之 Y 軸)，忽略了若能透過各種 RTA 或 FTA 的區域聯結模式(如 X 軸)，未來或將更能夠創造出更多的貿易貨源與臺灣產業的需求鏈(如課題二所示)。而若將 Y 軸與臺灣貿易自由度的擴展相互結合後(如 Z 軸)，亦能再藉由擴充境內關外方式；轉化成境外關外模式，利用類似經濟特區或是自由貿易島的概念，創造出更多的貿易貨源(如課題一之概念)。此外，若能透過 X 軸所示之各種 RTA(如 TPP 等)的區域聯結模式，與 Z 軸之臺灣貿易自由度的擴展結合，則將來臺灣就能夠加速地拓展地區貿易的便捷化模式，產生如課題三之重要發展方向。

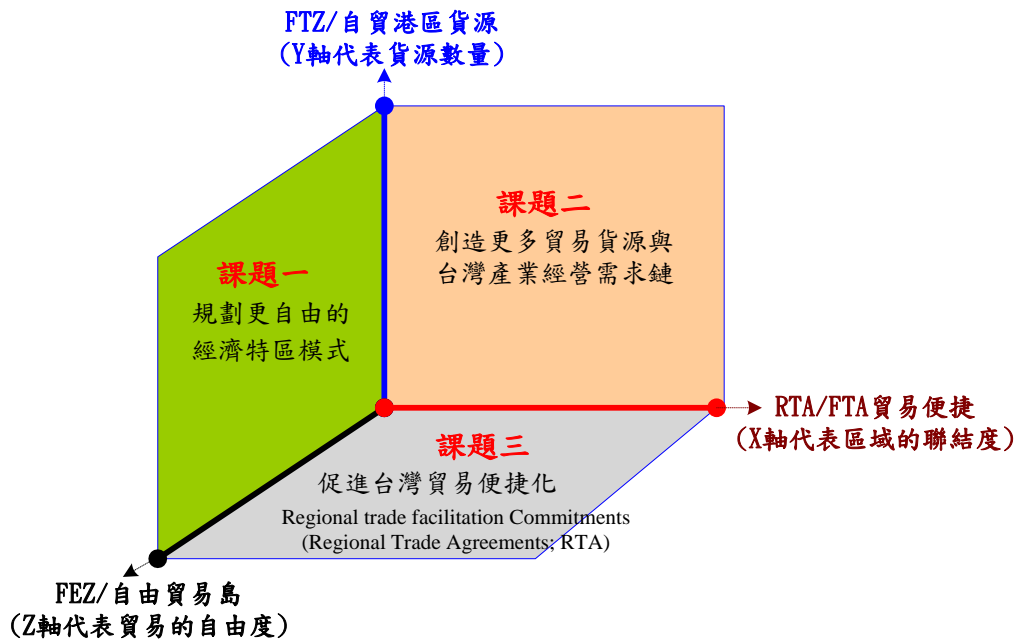


圖 2.11 由聯結度/自由度/貨源數量所衍生之未來規劃方向

綜論之，未來我國可以透過圖 2.11 內由我國貿易的聯結度、自由度與產生貨源數量此三大主軸，具體地衍生出未來我國自由港區的規劃方向，以解決整體發展歷程所產生的瓶頸，並據以規劃未來策略。



### 第三章 亞太地區重要競爭國家自由貿易區發展

在全球化的趨勢下，各國競相發展自由貿易區以提升國際競爭力，我國自由貿易區發展過程中，所需面對之挑戰主要為亞太區域之競爭，如東協的興起，中國大陸沿海港口開發，韓國、香港及新加坡等國際港埠自由貿易區的競爭，使我國發展自由貿易區面臨極大競爭壓力。據此，本章分別以自由港區與自由貿易協定之層級，探討亞太地區主要競爭國家自由貿易區發展情況。本研究計畫彙整相關文獻(Feng and Hsieh, 2008; 翁博志，2009；謝慧娟，2010；中華經濟研究院，2012；交通部運輸研究所，2006)所提及亞太地區主要競爭國家自由港區發展現況，分析如下。

#### 3.1 香港自由貿易區

香港政府並沒有劃設特定區域或制定特別法令以發展「自由貿易區」、 「自由貿易港區」或「保稅倉庫」，而是將香港全區發展為一自由港。香港自始即以建設成「國際物流中心」為目標，整個香港就像是一個保稅區，免關稅及低廉而便利的報關手續，使得香港物流業的效率非常高。除優越地理位置外，香港政府提供各項便利設施，齊全之海、陸、空運輸設備與相關配套措施、簡化海關稅制及關稅減免等。一般進口貨物均無須繳付任何進口關稅，也沒有任何關稅限額或附加稅。此外也不加收任何增值稅或一般服務稅，但對酒類、菸草、碳氫油類及甲醇等四類商品，無論進口或在本地生產，均須繳付消費稅。香港海關隸屬於財政司，主要負責執行應課稅品的稅收、貨品查驗和保障應課稅品的稅費徵收工作。香港海關出入境管理制度對貨物進出香港管制得宜。為便利貨物流通，海關採取風險管理的方式，利用產地來源、國家分類等經驗值，挑選查驗標的，集中打擊一小部分不法商人或物品，而讓所有合法貿易暢通無阻。



因香港具備良好的海港條件，發達的貿易、製造業，以及擁有自由開放的貿易港制度，使香港在物流運輸產業奠定了良好基礎，若加上深圳港的輔助配合、赤臘角機場健全的貨運功能，香港便能成為航運業的重要據點。為減少海關之干預，香港政府授權業者高度自主管理與免稅賦的競爭策略，不僅提高工作效率與貨物流暢性，亦達到自由貿易的目的，因此奠定香港成為世界主要貨運港地位。由於報關手續便利且費用低廉，其物流業效率非常高，功能純化為處理進出口貨物及轉口貿易的物流平臺。

### 3.2 新加坡自由貿易區

新加坡本身即為一自由港，因國際貿易活動熱絡，亦帶動國際物流業務的發展。新加坡政府為吸引貨源，促進倉儲貿易和轉口貿易發展，於海空港及鄰近區域設置 7 個自由貿易區。除座落於樟宜機場之自由貿易區負責空運貨物外，其餘 6 個自由貿易區皆負責海運貨物。在區內貨主可免繳相關租稅及規費，即可將貨品在該區內陳列、儲存、拆裝、改裝、加貼標籤、分類、重新包裝或與其他貨物混合加工等增值服務，以便轉運出口，均無須繳交關稅及保證金。僅在貨物運往課稅區時，才需繳交關稅及 4% 的消費稅，提供了倉儲和轉口貿易的方便性。

新加坡自由港區允許外商直接投資經營工商業，且多數進口商品免徵關稅，金融服務、人員、資金、物流進出相當自由；開放進口政策下亦持續改善港口、機場設施，並極度重視人才教育及高效率的服務，上述原因使新加坡於 2005 年超越香港成為世界第一大的整合型貨櫃港口。新加坡自由港區除在轉口及進出口遠東與歐亞地區業務有所發展外，亦以成為世界級港埠及國際海運中心為目標，提供貨主各項海上交通、海港及港埠設施服務，設置單一櫃檯服務中心以處理船舶管理、補給、融資及貨物通關等各項港埠服務之作業支援，增加物流處理之效率。為吸引轉口貨，新加坡

港提出裝卸費優待、儲存時間優待、船席優待及轉口貨物優惠等誘因。

為促進新加坡轉口港貿易發展，新加坡政府全面採行貿易自由開放政策，透過簡化通關程序、高效率貨物裝卸及運送安排，使貨物快速移轉或出口。相關政策包括規劃完善之機場及港口道路交通；電子化 TradeNet 系統、TradeXchange 系統，利用海關文件作為貨物流向之控管方式，有效提高貨物流動性；定期為貿易商舉辦貨物通關課程，有助於通關文件之正確性，簡化通關作業程序。新加坡自由港區亦採境內關外作法，授權部長視地區發展之需要，在政府公報中宣佈可成為自由港區的地區，部長並可依法指定政府某單位或公司為自由港區主管或經營機關，並在政府公報中任命自由港區諮詢管理委員，由諮詢管理委員成立諮詢管理委員會，作為經營機關的諮詢機構。

自由港區以圍牆和外界區隔，其出入口設有海關檢查站加以控管，物流公司或貨運承攬業者若欲在自由港區內設立據點，必須符合貨運量、資本額及其他經營特定條件。新加坡自由港區進駐廠商可暫不繳納關稅及其他稅款，貨物進出或轉口自由港區必須通過 TradeNet 系統向海關申請許可證；除管制貨物外，可在區內自由移動，不需另行取得海關許可證，可減少準備資料且海關手續亦較簡便，自由港區貨物可重新包裝、分類和重整貨物，但是必須先得到海關許可，出口商可以合併來自不同國家以及不同批次貨物，裝船運往新的目的港，對貨物有重整需求的公司非常方便。

### **3.3 日本沖繩(特別)自由貿易區**

為改善沖繩當地企業環境及促進貿易投資活動，日本當局先後在沖繩地區設置沖繩自由貿易區(Naha Free Trade Zone)及沖繩特別自由貿易區(Okinawa Special Free Trade Zone)。該二個自由貿易區域均具有加工製造、轉口倉儲、改裝調整、展覽交易等功能，在該區設立工廠者可享減免 35%

的法人稅，加上設立最初享有五年 22.9% 的租稅優惠及提供 1/3 的工資雇用補貼制度等優惠條件，對在日本投資設廠、內銷日本之業者而言，具有極大的優勢。

沖繩縣活用其地理位置上之優越性，以加工貿易型產業、觀光及休閒遊樂產業、資訊通信產業等作為重點發展領域，積極致力於產業的振興。沖繩自由貿易區係以促進企業在沖繩開廠設點和振興沖繩的貿易為目的，地理位置鄰近機場、海港十分優越，同時享受關稅法上的保稅功能，以及稅法上的優惠措施，結合保稅地區、保稅場所及保稅工廠於一體，外國貨物進出自由，手續簡便。沖繩特別自由貿易區乃是促進沖繩地區產業及貿易之振興為目的，該地區是加工貿易型產業之基地，投資設廠可以享有法人稅減免措施，以及沖繩振興開發金融公庫所提供的低息融資。

由於沖繩自由港區係依照沖繩振興開發特別法規建立之保稅區制度，該制度為稅制及金融上之優惠措施，只有沖繩地區之企業能受益。在沖繩自由港區內可從事之機能有原料、零件、半製品的加工、製造及組成，外國貨物可儲存於區內，視市場情況需要再行輸出、轉口、檢查、測試、改裝至完工的品質檢驗與調整；外國貨物亦可於區內進行展示或進行商品貿易的商業活動等。沖繩自由港區是賦予廠商稅率的優惠使其增加競爭優勢，如最大的優勢則是「Made in Japan」的品牌優勢，因為日本製造一直是品質與信賴的保證。

沖繩特別自由港區的法人稅雖為全日本最低，但仍較某些亞洲國家的貿易特區稅率為高，其為沖繩特別自由港區之相對劣勢。世界各國僅依靠稅率的優惠、土地取得的便利等主要基本條件，並無法獲得國外廠商的青睞。是故，沖繩特別自由港區其通關作業的手續亦應符合國際需求，才能與其稅率的優惠措施相輔相成，達到振興沖繩縣長期落後於日本本土的產業與經濟。

### 3.4 韓國自由經濟特區

自由經濟特區(Free Economic Zone, FEZ)是以集中開發的方式，於特區內紮根開發後，讓商業體系擴展至全國其他地方。在自由經濟特區中，外人投資公司及其員工可以享受相較於韓國其他地方特別之利益及誘因，包括租稅優惠、擴展之外匯流通、語言服務、勞工彈性、鬆綁、成立外國教育及醫療機構(中華經濟研究院，2005)。韓國政府希望善用橋接之區域優勢，將韓國自由經濟特區開發成為東北亞是領導的經濟中心。

韓國政府決定開發仁川國際機場及鄰近區域為全世界第 3 大貨物處理中心，並強化全世界第 5 大之貨櫃港釜山及附近新興的光陽港，使韓國具有成為世界級水準之物流核心的潛力。韓國政府優先指定 3 個地區為自由經濟特區，全力配備主要設施擴張及行政管理系統。

#### 1. 仁川自由經濟特區

- (1) 松島：資訊科技、寬頻網際網路科技、國際商務中心
- (2) 永宗：航空、國際物流
- (3) 青蘿：觀光、休閒、國際金融

#### 2. 釜山鎮海自由經濟特區

- (1) 海運物流中心
- (2) 大型製造業複合園區及研發中心
- (3) 國際商務中心

#### 3. 光陽自由經濟特區

- (1) 亞洲轉運中心
- (2) 石油與鋼鐵產業聚落

(3) 觀光及休閒(左珩，2005；交通部運研所，2006)

針對以上三個自由經濟特區，簡介說明如下：

### 一、仁川自由經濟區

韓國於2003年8月指定仁川國際機場、仁川港、松島、永宗及青蘿地區，成立仁川自由經濟區。統合松島(Songdo)、永宗(Yeongjong)與青蘿(Cheongna)三個現代都市建設。總面積達209平方公里，計畫人口達475,000人。除發展為自給自足的都市，並分別開發為國際商業與高科技產業中心、國際物流中心與旅遊勝地及國際金融與休閒娛樂中心(吳玉珍，2007)。規劃松島地區為商業、高科技產業及商務中心用地；永宗地區則為物流、旅遊用地；青蘿地區為業務、金融、休閒、尖端產業用地(財政部；2012)。

仁川自由經濟區是為了推動經濟全球化，提供國際企業便利的投資與居住環境，不僅提供外國企業租稅減免等各項優惠，也設置外國學校、醫院與各項觀光設施。除了外國企業，韓國政府亦積極招攬國內企業與各知名大學共襄盛舉，讓韓國人無須遠渡重洋，亦可在此就讀外國學校。仁川市為透過經濟自由特區打造東北亞商務中心城市，結合了人、企業與自然，訂定四大指標，朝向「未來新都市」發展願景而努力：

1. 商務重鎮：招攬全球化企業的營運本部到此設立、活用中國與北韓的生產基地。
2. 物流中心：仁川國際機場與仁川新港灣、海空複合物流系統。
3. 資訊、生化研究中心：保有世界最頂級的IT/BT建設與事業基礎。
4. 觀光休閒勝地：世界級水準的飯店與休閒設施、親環境的觀光設施(臺灣新社會智庫，2011)。

仁川自由經濟區在基礎設施上的優勢主要是具備仁川國際機場、仁川港與完整的交通網。並因靠近政經中心首爾，及先進研究製造設備的仁川，故容易延攬高水準資訊與生化科技人才，滿足國際商業與高科技產業的需要。松島區定位為國際城，採分期分區開發，首期引進國際會展中心、產業園區及國際學校、醫院等高品質生活機能，吸引跨國企業與人才進駐。永宗之定位係航空城，以物流及觀光產業為發展主軸。青蘿定位為休閒城，擁有廣大的發展腹地，朝向發展主題樂園、運動休閒與觀光產業為主(中華民國都市計畫學會，2011)。圖 3.1 為仁川自由經濟區之空間區位，然而，仁川自由經濟區多數優惠措施僅針對外國廠商，區內具備保稅功能之自由貿易港區所佔比例很低，與香港、新加坡多有差異，反而與天津空港經濟區之規劃較為雷同。

登記事業者在關稅自由區內無需作進口申報與關稅繳納，因關稅法上被視為在國外交易行為，故得免稅使用與消費外國商品。自國外輸入貨物無需繳納對各種進口貨物所課征的關稅、附加價值稅與特別消費稅。自韓國境內進駐關稅自由區的貨物，得退還出口相關稅金之並免除適用零附加價值稅。在關稅自由區投資超過美金三千萬以上，新設相關設施之外國企業得依照租稅特例限制法給予法人稅、登記稅財產稅、綜合土地稅等直接稅之減免。



圖 3.1 仁川自由經濟區

## 二、釜山鎮海自由經濟區

釜山為韓國第 2 大都市，規劃在 2020 年前能吸引多於 150 億之外人投資金額，為跨國物流公司提供一橋接的服務。釜山及鄰近的鎮海市相連結起來形成一個面積達 105 平方公里，內含物流公司及相關商業的特別工業複合式園區。釜山鎮海自由經濟特區涵蓋新港灣區規劃為物流區、熊東地區為尖端商務及住宅區、頭洞區為尖端產業及輔助區、智士區為科技園區、鳴旨區為專技教育及休憩區等。特區開發方向以國際物流及流通為主，開發重點包括：構築海運物流及陸運、航運統一物流產業基礎、國際業務及海事功能支援體系、東南圈產業集群形成的後方支援功能，引進跨國企業的東北亞地區總部，以營造外國人投資及生活環境。

## 三、光陽灣圈自由經濟區

光陽港自 2004 年起將製造業為中心的自由貿易地區和物流業為中心之關稅自由地區，整合形成一元化經濟自由區。光陽自由經濟區包括光陽、河東、華陽、栗村、新德五區。規劃光陽區為物流區、河東區為造船區、華陽區為旅遊休閒區、栗村區為新材料及造船鋼鐵生產基地、而新德區則為住商合併區。過去關稅自由區只允許裝卸、保管、單純加工業加入，擴張到製造業，故吸引從屬製造業與貨物流通的大規模外國投資企業。

韓國光陽港 2011 年吞吐量為全球第 16，也是韓國新興港口，2003 年設立自由經濟區，入駐企業將分二年、三年、五年、十五年採最高 100% 免稅政策。由於交通便利，加上為該國最大生產基地地理優勢，正積極吸引外資投入開發，以成為世界級產業物流中心，並擴大建立物流、商業、休閒、教育旅遊中心。光陽港期望在 2020 年達到 1,200 萬 TEU 的吞吐量，並發展南區事業，期與釜山港做一區隔，外資進駐租約最長可達五十年，並可延期(臺灣新生報航運網，2012)，圖 3.2 為光陽自由經濟區空間區位。



## “ Gwangyang Free Economic Zone ”

● Total Area : 88.98 km<sup>2</sup> ● 5 Major Districts

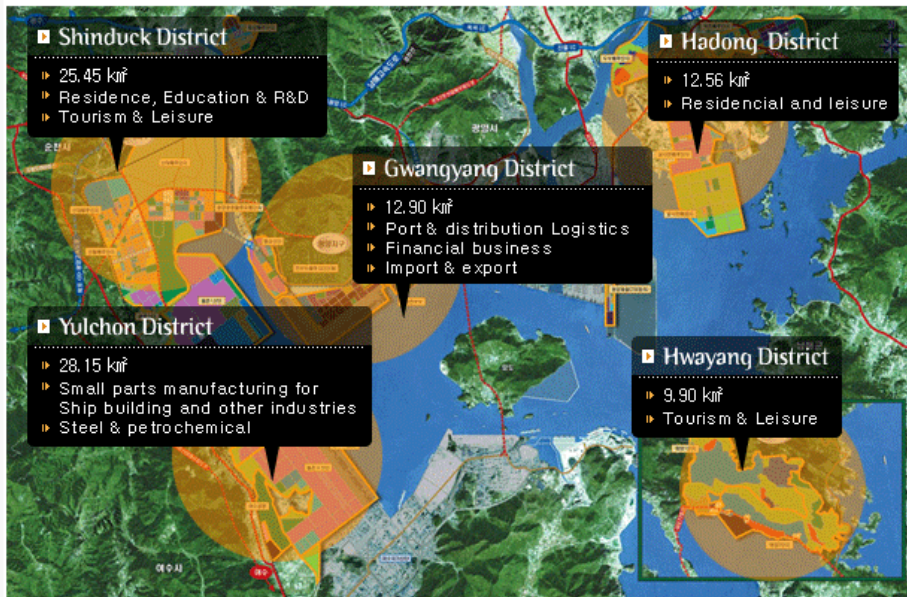


圖 3.2 光陽灣圈自由經濟區

為了達到吸引外資的目的，韓國政府在這些自由經濟特區中，提供了多元的獎勵措施，包括租稅減免、現金補助、財政制度等，主要投資優惠內容如表 3.1 所示。

表 3.1 韓國自由經濟特區獎勵投資之措施



項目	主要優惠內容				
租稅優惠	國稅	關稅	5 年 100%免稅 (指機器、設備等)	1 千萬美元以上	
		法人稅	3 年內 100%免稅, 第 4 年及第 5 年再減免 50%		
	地方稅	取得稅	15 年免稅 100%		
		財產稅	7 年內 100%免稅, 第 8 年、第 9 乃及第 10 年減免 50%		
	租賃費	國有土地	100%免繳	5 百萬美元以上	
		公有土地	100%免繳	2 千萬美元以上	
			75%免繳	1 千萬~2 千萬美元	
			50%免繳	5 百萬~1 千萬美元	
		-企業所得稅：首三年 100%免稅，未來兩年減稅 50%。			
		*擴展業務資格(與外人投資特區，Fizs 相比)			
	-製造業：1,000 萬美元(Fiz:3,000 萬美元)				
	-物流業：500 萬美元(Fiz:3,000 萬美元)				
	-旅遊業：1,000 萬美元(Fiz:2,000 萬美元)				
	前 3 年豁免資本貨物進口關稅、採集稅、登記稅、財產稅、綜合土地稅，未來 2 年內減徵 50%。				
	所得稅外籍勞工福利：30%駐韓收入免稅或 17%稅率適用單一個案申請。				
現金補助	-土地開發出租外國公司，減免或免除土地租賃費，支持興建公共設施。				
	-供公眾或國有財產的租金費用減免，允許私人承包的收益				
	-財政支援農村道路等基礎設施建設。				
財政制度	-允許直接以國際貨幣交易，金額在 10,000 美元以內。				
降低進入障礙	-緩解漢城都市圈的法規(工廠配額、新建在人口稠密的地區之費用)。				
	-解除中小型企業特定業務限制，豁免禁民、殘疾人、老年人等義務聘僱。				
就業與勞動議題	-允許無薪假期和月經期間的休假				
	-業務類別和員工工作時間，可以透過自由經濟特區委員會擴大和延長				
語言障礙	-公文可以提交外文出版				
人力資源	-經教育部及經濟區委員會審議後，外國教育基金會可設立教育機構。				
	-限制韓國人入學之外國學校將被禁止。				
	-財政援助購買土地、興建設施或辦學、提供免費土地供外商或教育機構。				
	-外籍教師得聘任於國際高中學校。				
問題排解單位	-為外國投資者設立視察官辦公室				
	-國際商事仲裁組織 ( International Commercial Arbitration Organization ) : 韓國商業仲裁委員會分會 ( a chapter of Korean Commercial Arbitration Board)				
行政支援	-自由經濟特區規劃辦公室的直接指揮下,提供快速行政服務系統				
醫院和藥房	-外資獲准建立專供外國人的醫院和藥店。				
	-允許外國醫生和藥房持有許可證供國內某些標準及情況使用。				
外語廣播服務	-國外廣播頻道將增加(多達 20%的頻道)				

資料來源：中華經濟研究院(2007)、財政部(2012)

韓國自由經濟區內涵蓋生產、物流、研發、休閒、娛樂、學校、醫療、五星級飯店等具生產與生活機能設施，範圍較廣泛，其目的在提供外商具有自由貿易區功能之經營空間，及完整、方便、舒適之生活機能，因此，除提供投資事業各項稅賦上之優惠，以及製造、加工、轉運、國際物流等事業提供最便利之經營環境，區內進行製造、加工、物流等廠商，其為出口加工之零組件及原材料，以及再出口之貨品，均可獲保稅待遇。此外，更提供外商生活上所需之子女教育(外語學校)、外人專用醫療病院、先進之休閒(划船、遊艇)等設施，藉以吸引外資在韓國持續投資經營事業。而韓國自由貿易區則僅具備促進業務發展之功能，亦即經濟自由區涵蓋自由貿易區，自由貿易區內具生產功能或輔助功能之機器設備等，同樣享有特定期間免除進口關稅或減免關稅之優惠(財政部，2012)。

韓國案例可給我國之借鏡包括，仁川與釜山之分工，韓國仁川比較強調空港，釜山比較強調海港，而仁川的經濟示範區是位於空港旁邊鄰近地區所畫一個的經濟區，有助於海空聯運之成形，此外，大陸地區居民可利用韓國機場中轉至美洲各地區，韓國並提供過境免簽、優惠票價、班機銜接時間短及海關效率較高等有利因素吸引大陸客源；再者，韓國各港口亦積極與大陸沿海二線港口合作，以期創造利基與一線港口競爭。

### 3.5 中國大陸

中國大陸並未設置自由港區，但自 1990 年以降，中國大陸設立 15 個保稅區及 16 個加工出口區，其中因保稅區鄰近港口，且在區內可進行一般貿易、轉口貿易等功能，較符合自由港區概念。自 2003 年保稅物流開始發展，在毗鄰保稅區的港區畫出專門供發展倉儲物流產業的區域，區港聯動目的是將保稅區的政策優勢、功能優勢與港口的區位優勢進行整合，海關通關區域化、網路化、電子化通關管理，優化海關監管模式，打破保稅區

與港區長期以來的分離機制與瓶頸制約；特點為「境內關外、適當開放、物流主導、綜合配套、區港結合、協調發展、統一領導、屬地管理」。後序逐漸發展為保稅物流園區，將保稅倉儲功能和鄰近港口的裝卸、運輸功能整合起來，重點發展倉儲和物流業，並賦予其國際中轉、國際配送、國際採購中心和國際轉口貿易四大功能流園區。具有七大功能，儲存進出口貨物及其他未辦結海關手續的貨物；對所存貨物展開流通性簡單加工及增值服務；進出口貿易包括轉口貿易；國際採購、分銷和配送；國際中轉；檢測維修；商品展示。最終並整合為保稅物流中心，保稅物流中心是由一家或多家物流企業經營，可存放進出口貨物，能夠將運輸、倉儲、轉口、簡單加工、配送、檢測、信息等方面結合，形成完整的供應鏈，具有一定規模和綜合物流服務功能的結合國內、國外市場的保稅物流場所。

保稅區之建成目標包括：與世界市場接軌，按國際慣例辦事，實現投資自由、貿易自由、貨幣流通自由、人員進出自由、貨物儲存自由，高度開放的綜合性特區。保稅區外匯管理辦法為保稅區內企業創造有利條件，但進口付匯方面規定仍較嚴格，雖有助於減少逃匯現象，卻也使區內企業增加許多不便。物流產業部分，涉及貨運代理、貨櫃運輸、鐵路貨運、公路貨運、航空運輸、倉儲等不同領域，由不同政府部門主管，若想經營綜合性物流服務，須向不同主管部門申領開業許可證，手續繁複。缺乏大型物流企業將限制保稅區轉型發展為自由港區，相關政策應簡化保稅區內設立物流企業的審批手續，並允許外商投資提早進入保稅區物流服務業。此外，保稅區都是臨港而建，但管理上分屬不同部門，多與港區分離，貨物進出港口和保稅區要經過二次海關。

2005 年以降，大陸則進入以保稅港區主導的功能整合創新期，全球化對海關特殊監管區的發展創新提出了更高的要求，主要表現在兩方面：一是各類海關特殊監管區域享受不同的政策、定位於不同功能，且彼此相互獨立、封閉；二是國際港口競爭的壓力，「『港口』+『自由貿易區』模式已經成為國際港口競爭的重要制度模式」。保稅港區結合港口的物流功能

和保稅區的特殊政策，實行出口加工區、保稅區和港區的「三區合一」，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(楊建文、陸軍榮，2008)。

保稅區海關對保稅區實施特殊的監管方式，對保稅區與境外之間進出的貨物、物品以及保稅區流轉的貨物實行備案、稽核制度；對保稅區與國內非保稅區之間進出的貨物、運輸工具、物品實施常規的監督管理。區內企業與海關實行電腦網路，貨物進出採取電子資料交換(Electronic Data Exchange, EDI)報關。區內無居民居住，進出保稅區人員應經海關指定的出入口進出，並接受海關檢查，商務人員得自由出入。

根據上述亞太地區競爭自由港區案例可以發現，國際類似制度實際設置情形，以香港最為特殊，全國即為一經濟貿易實體，優惠最大也最多，免徵關稅及營業稅，所得稅部分僅課香港境內所得。其餘國家大部分均選定特殊地點設置，而且選定區位多為海空港區域內或其週邊土地。而這些區域之設置，為達特殊政策目的，除香港以一般法處理外，均以特別法方式，給予該區域在通關、人員進出、稅賦負擔上不同程度的優惠。其中稅賦優惠以關稅的暫免繳納為最基本，香港、大陸免課，日本、韓國等減徵。而所得稅則有韓國、中國大陸、日本減徵。就貨物部分，因大部分之國家以轉口作為主要引進營運模式，因此其產業的引進及商品流通多屬可快速的流通的簡單加值作業為主。此外部分國家提供行政單一窗口，甚至以專責單位協助辦理招商作業。亞太地區自由貿易區類型與內容彙整如表 3.2 所示。

表 3.2 我國及亞太地區自由貿易區類型與內容

地區功能		臺灣	香港	新加坡	日本(沖繩)	韓國	大陸
設置目的		發展全球運籌管理經營模式提昇國家競爭力	發展成全區皆自由的貿易實體，建構香港作為國際物流中心	成為物流中心	成為日本南方國際交流據點	成為國際物流中心的基地	吸引外資、發展高新技術，成為東亞商品集散和物資分發中心
設置法源		特別法(自由貿易港區設置管理條例)	依香港基本法令	特別法(自由貿易區法，Free Trade Zones Act)	特別法(沖繩振興開發特別措施法)	特別法(東北亞商貿中心國家實現方案)	行政命令(上海外高橋保稅區管理辦法)
營運內容	產業引進	進出口、轉口貿易，亦可從事儲存、標示、拆櫃、重新包裝、組裝、測試、分類及深層加工製造	進出口及轉口貿易	主要為轉口	加工、製造；轉口、倉儲；改裝、調整；展覽、交易	保管、銷售、單純加工、產品維修	加工、製造及國際貿易
	商品流通	自由流通、廠商自主管理	自由進出、自主管理	自由進出、自主管理、重新包裝、貼標籤、組裝	自由進出、保稅、重新包裝、貼標籤、組裝	自由進出、自由管理、轉口、倉儲、貼標籤、重新包裝、加工、展示再出口	自主管理、保稅、貼標籤、組裝
行政管理	營運機關	民營、單一窗口	民營、單一窗口	民營、單一窗口	地方政府	中央或地方政府、單一窗口	地方政府
	通關方式	海空運貨物通關自動化，原則採免審查免檢驗方式，與國內課稅	採風險管理方式，以產地、國家分類等，挑選查驗標的。24小	24小時通關，以TradeNet System通關，區內不申報	通關申報	通關申報	免除常規海關監管手續，僅實行備案稽核制度；出口貨物全天

		區與保稅區間之貨物流通採按月彙報制度	時通關，進出口報關以 EDI 方式辦理。若干受工業貿易署簽證措施所管制貨物，可由貨物豁免方案得到豁免簽證				候、節假日 24 小時預約值班通關制度；不需查驗之貨物，海關在接受申報起 2 小時內辦結全部通關手續
	人員進出	外籍商務人士(包括大陸人士)得經自由港區事業代向管理機關申請，辦理選擇性落地簽證，簡化入境作業	簽證政策寬鬆，符合規定者入出境免簽證	採開放策略	--	--	採核准制，進出保稅區人員應經指定出入口進出 商務人員自由出入
賦稅優惠	關稅	自國外運入區內供營運之貨物(含為他業者從事倉儲、物流、組裝、重整之貨物)、自用機器、設備免徵關稅、貨物稅、營業稅、推廣貿易服務費及商港服務費等相關稅費	不徵收關稅	區內活動不課稅，進口國內才課稅，但部分貨品如屬免徵關稅，則免課	採關稅選擇課徵制，得選則原料課稅或產品課稅較低之一方 再出口之外國貨物，免徵關稅 保稅區內銷毀之不良品得減輕關稅	國內貨品運送至關稅自由地區視為輸出物品，可退還、減免關稅；非營業用途之外國物品、核心事業得不經申告海關及繳納關稅即可消費、使用	進口物品免關稅 除限制出口產品外，免徵出口關稅
	營利事業稅率	17%		17%	30%	22%	22%

	營業稅	國內課稅區或保稅區銷售與自由港區事業供營運之貨物、機器設備或勞務適用營業稅零稅率	不課徵營業稅 (value-added tax"VAT)	--	--	營業稅率為零	在中國境內提供應稅勞務者，需繳納營業稅。
	所得稅	外國營利事業自行申設或委託自由港區事業於自由港區內從事貨物儲存或簡易加工，並將該外國營利事業之貨物售與國內外客戶者，其所得免徵營利事業所得稅	· 僅香港所得收入課利得稅 (profit Tax) · 公司的最高所得稅率為 17.5%，而且可無限次結轉虧損	暫免繳納	正式員工 20 人以上者，成立後 10 年內所得之 35%，可從法人之課稅所得中扣除	投資一定金額以上之外國企業減免一定比率之所得稅、財產稅、登記稅等	· 全國一致：所得稅率 15% · 生產性企業所得稅 1-2 年免徵，3-5 年減半徵收
	優惠措施	具優惠措施	與他國協調消除雙重課稅協定	具優惠措施	稅賦優惠、補助金、低利融資及開發地區優惠	租稅減免及投資獎勵措施	包括全國一致性及地方自訂優惠
	招商方式	專責單位負責，合作招商	專責單位負責 (香港招商局及香港貿易發展局)	專責單位負責 (新加坡經濟發展局)	--	--	--

資料來源：臺灣海港自由貿易港區網站(2012)、Feng and Hsieh (2008)、交通部運輸研究所(2006)。

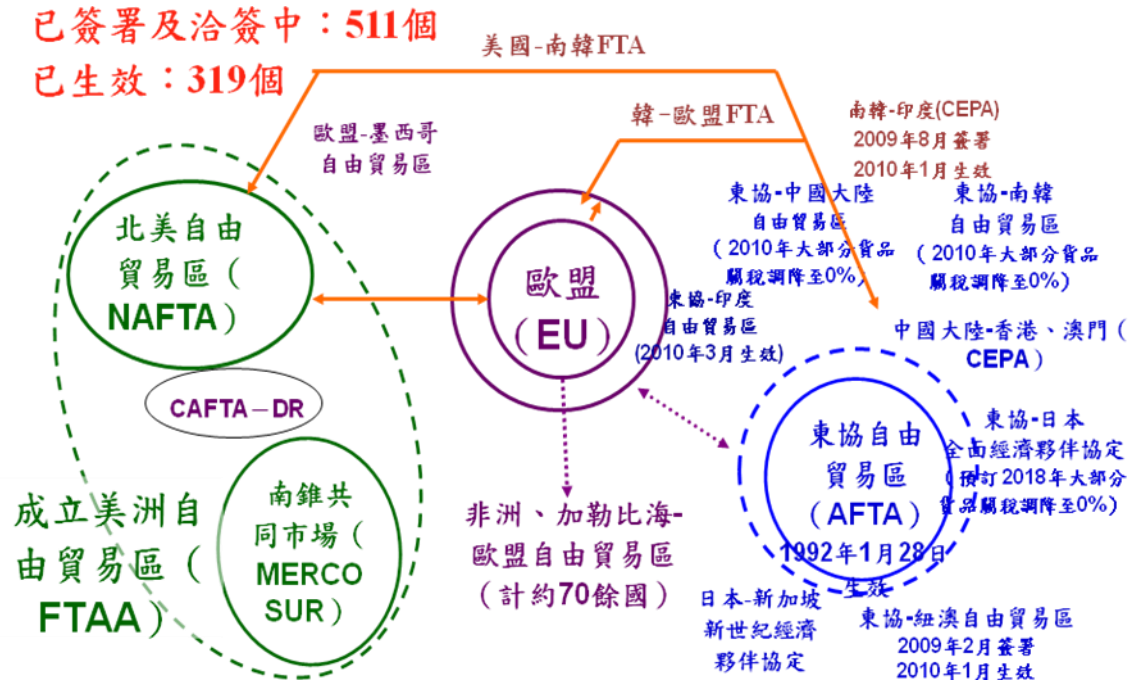
### 3.6 自由貿易協定發展情形

自由貿易協定(Free Trade Agreement, FTA)意指兩個或兩個以上的經濟體或主權國家，藉由降低彼此關稅、或減少其他規費，或排除妨礙彼此進行自由貿易的障礙，進而促進彼此貿易活動之協定，依其促進經濟整合程度，又可分成「優惠性貿易」、「自由貿易區」、「關稅同盟」、「共同市場」、「經濟同盟」等型態。相較於 WTO 在多邊貿易自由化談判的緩慢結果，各經濟體遂尋求在雙邊架構下，進行雙邊或區域型的經濟整合，例如涵蓋美洲三十四個國家的美洲自由貿易區(FTAA)、歐盟(EU)、北美自由貿易區(NAFTA)、南錐共同市場(MERCOSUR)、中美洲共同市場(CACOM)、安地諾集團(ANDEAN GROUP)…等。形塑自由貿易區的前提便是簽署雙邊或多邊的 FTA (行政院經濟建設委員會，2012)。

#### 一、全球及東亞區域經濟整合趨勢

全球化是 20 世紀末世界政治、經貿發展中一顯著趨勢，此趨勢廣泛影響主要經濟市場以外的全球各領域。近年來，全球化經濟活動趨向區域化整合方式發展，主因為各國間貿易活動因市場開放，競爭更為白熱化，所衍生之問題日益增加，為消弭貿易衝突，各國間紛紛興起聯盟、整合之共識。全球各國簽署的 RTA，包括 FTA、經濟整合協議(Economic Integration Agreement, EIA)、關稅同盟(Custom Union, CU)、部分貨物關稅減讓協議(Partial scope FTA, PTA)等，目前已生效之 FTA 共 319 個，已簽署及洽簽中的共 511 個，如圖 3.3 所示(經濟部經貿談判代表辦公室，2012)。





資料來源：經濟部經貿談判代表辦公室(2012)

圖 3.3 全球各區域性經貿組織

過去 10 年來，由於 WTO 所推動的杜哈回合多邊貿易談判進展十分緩慢，各國為了協助廠商拓展市場，並強化國家整體競爭力，已逐漸將貿易政策的重心，轉為推動洽簽雙邊或複邊之 FTA 或經濟合作協定(Economic Cooperation Agreement, ECA)。其中，東亞地區為目前全球洽簽經濟合作協定最多的區域之一，如美國主導之 TPP，及東協國家倡議之「東協區域廣泛經濟夥伴架構(ASEAN Framework for Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP)」等，RCEP 是由東協十國發起，邀請中國、日本、韓國、澳大利亞、新西蘭、印度共同籌組「10 加 6」，意即東協加六，通過削減關稅及非關稅壁壘，建立 16 國統一市場的自由貿易協定。RCEP 將自 2013 年開始推動自貿談判，目標在 2015 年底完成，若順利談成，它將涵蓋約 35 億人口、占全球總人口的一半，GDP 總和將達 23 兆美元、約佔全球年生產總值的 1/3，所涵蓋區域也將成為全球最大的自貿區。而我國競爭對手國如韓國、日本等，除競相對外洽簽經濟合作協定外，彼此間亦

積極推動簽署經濟合作協定(ECFA 網站，2012)。東亞包括新加坡等 12 個主要貿易國簽訂 FTA 之情形，如表 3.3 所示。

表 3.3 東亞主要貿易國簽訂 FTA 之情形

國家	已簽署 FTA	國家	已簽署 FTA
新加坡	東協、紐西蘭、日本、澳洲、歐洲自由貿易協會(EFTA)、美國、約旦、印度、韓國、巴拿馬、P4、秘魯、中國大陸、海灣合作理事會、哥斯大黎加	印度	阿富汗、新加坡、南亞自由貿易協定(SAFTA)、泰國、智利、南錐共同市場(MERCOSUR)、東協、韓國、日本、馬來西亞
紐西蘭	澳洲、P4、新加坡、泰國、東協、中國大陸、馬來西亞、香港	韓國	智利、新加坡、歐洲自由貿易協會(EFTA)、東協、美國、印度、歐盟、秘魯
澳洲	紐西蘭、新加坡、泰國、美國、智利、東協	馬來西亞	日本、巴基斯坦、東協、D8、紐西蘭、智利、印度
日本	新加坡、墨西哥、馬來西亞、菲律賓、泰國、汶萊、智利、印尼、瑞士、東協、越南、印度、秘魯	中國大陸	香港、澳門、新加坡、巴基斯坦、智利、東協、紐西蘭、秘魯、哥斯大黎加
印尼	東協、日本、D8(開發中 8 國集團)、巴基斯坦	汶萊	東協、日本、P4
菲律賓	東協、日本	越南	東協、日本、智利

資料來源：經濟部經貿談判代表辦公室(2012)

近年來東亞地區經濟合作有加速的趨勢，東亞貿易國推動區域整合的進程，如表 3.4 所示。其中，東協與日本經濟夥伴協益(Economic Partnership Agreement, EPA)於 2008 年 12 月 1 日生效、東協及澳紐之 FTA 及東協與印度之 FTA 皆於 2010 年 1 月 1 日生效、日本+越南 EPA 於 2009 年 10 月 1 日生效，預期達成目標為超過九成貨品降至零關稅。除此之外，東協加三及東協加六也都在持續進行政治對話中。

表 3.4 東亞貿易國推動區域整合的進程

自由貿易區	預訂達成期程
東協+日本 EPA	2018 年 91% 貨品⇒0%
東協+澳紐 FTA	2020 年 96% 貨品⇒0%
東協+印度 FTA	2013 年-2016 年間將相互調降 80% 貨品進口關稅
日本+越南 EPA	2019 年佔雙邊貿易總額 92% 之貨品⇒0%
ASEAN+3(中國大陸+日本+韓國) ⇒持續進行政治對話	
ASEAN+6(中國大陸+日本+韓國+澳洲+紐西蘭+印度)⇒持續政治對話	

資料來源：經濟部經貿談判代表辦公室(2012)

另外，由東南亞國協(ASEAN)及中國大陸組成的自由貿易區已於 2010 年元月正式啟動，成為當前全球涵蓋人口最多的自由貿易區。澳大利亞前總理陸克文及日本前首相鳩山由紀夫先後提出亞太共同體及東亞共同體等概念；APEC 會員體倡議成立亞太自由貿易區(FTAAP)，FTAAP 希望將擁有超過 27 億人口的 21 個會員體整合成一個自由貿易區，依 2009 年統計資料，其貿易量占全球 43.7%，GDP 更占全球 54.2%，如果整合成功，將成為全球最大的單一自由貿易區。而新加坡、紐西蘭、汶萊及智利等四國共同簽署 TPP，這些都是著眼於東亞地區的未來經濟發展潛力而規劃不同形式的自由貿易協定(交通部運輸研究所，2011)。

目前亞太地區各國對 FTAAP 並未形成共識，各會員有各自經濟整合之規劃與目標，如中國傾向支持以「東協加三」為基礎，建制東亞自由貿易區；日本傾向支持兼顧「東協加六」的全方位發展，以降低中國的影響；東協則以成立東協經濟共同體為優先，並將成立時間由 2020 年提前至 2015 年完成。此外，南韓也有其規劃的東北亞自由貿易網絡，因此亞太地區呈現 FTA 激增，而且個別 FTA 之間差異極大的現象，此一情勢發展使得亞太國際貿易環境複雜化、同時增加不少交易成本。

TPP 係由新加坡、紐西蘭、汶萊及智利等四國於 2005 年 6 月共同發表簽署之聲明，協定自 2006 年 5 月 1 日起陸續生效。並原則規範於 2015 年前達成零關稅之目標。TPP 之特點係列有開放參與之條款，即「本協議開放給任何 APEC 會員及任何國家加入，前提是全體簽署國同意該經濟體或該國加入」。美國、澳洲、秘魯及越南四國於 2008 年 9 月下旬陸續宣布加入 TPP 擴大談判。馬來西亞、墨西哥、加拿大與日本已加入 TPP 談判，使得 TPP 成員數擴增至 12 個會員，此外，表態有意參與談判的經濟體還包括菲律賓、寮國、哥倫比亞、哥斯大黎加、泰國等。

TPP 強調全面及快速調降關稅，加入成員必須準備於短期內逐步消除關稅。首先在農業方面，在 ECFA 與臺星 FTA 中，農業均非談判重點，臺紐 FTA 雙方關注之農業項目亦有限，但未來 TPP 則截然不同。TPP 成員中例如美國、加拿大、澳大利亞、紐西蘭、智利與越南等，均為農業出口大國，未來臺灣農業必須做大幅之開放。在工業方面，我國目前工業產品平均關稅雖然只有 4%，低於大多數 TPP 現有成員，未來在彼此開放市場下，工業部門整體必然受益；但仍有少數項目，例如汽車、成衣及食品等，未來也會面臨開放的壓力，政府也應該預作準備。

TPP 協定在服務貿易市場與投資領域開放程度也不低，我國服務業雖然在加入 WTO 時已大幅開放；但仍有一些產業，例如教育、醫療、金融等為外國期待可以進一步開放的項目，這些項目也是未來臺灣所面臨的開放壓力。未來 TPP 協定除了強調市場開放外，也強調各國國內法規的調整與制度的接軌。重要項目包括金融電信法規之改進、公營事業之規範與改革、郵政保險之適用範圍、電子商務法規、資訊流及人才流的自由移動、政府採購制度之進一步開放，政府宜及早因應規劃（劉大年，2013）。

而美國與歐盟「跨大西洋貿易暨投資夥伴關係」(Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP) 是要藉由互相削減關稅並融合產業法規，以提

升企業效率並促進貿易，刺激經濟成長。據美國商會估計，完成這項協定後，五年內將使歐、美雙邊貿易額由目前每年約 1 兆美元，至少再增加 1,200 億美元。涵蓋農業、投資、服務、能源、原物料、市場通路、政府採購及金融服務等多項議題，未來的挑戰主要是在食品安全及農業法規方面。歐盟要求食品生產廠商須證明各種食品添加物的生產方式安全無虞，而且歐盟對經過基因改造的農產品也嚴格限制。不過美國法規對製藥、醫療及金融業的管理較歐盟嚴格。

中國大陸於 1996 年成為東協全面對話伙伴，與日本、韓國通過東協加三會議與東協成員國進行協商對話。印度與東協自 2001 年開始自由貿易談判，於 2009 年 7 月 17 日敲定 FTA 最終文案，該協定正式簽署之後，已於 2010 年 1 月 1 日正式實施。2009 年東協及澳洲、紐西蘭的經濟部長在泰國舉行會議且簽署東協-澳洲-紐西蘭自由貿易區協(AANZFTA Agreement)。AANZFTA 協定對東協、澳洲及紐西蘭而言，係第一個區域對區域的 FTA。關稅調降部分，2010 年 1 月 1 日起逐步實行，預計在 2015 年全面調降至零關稅；東協的四個新進成員(柬埔寨、寮國、緬甸及越南)則有較長的緩衝期。

## 二、東亞區域經濟整合趨勢對我國之影響

### 1. 韓國與東協、星國、智利簽 FTA 對我國出口影響，參見表 3.5。

韓國－東協 FTA 於 2007 年 6 月生效後，我國對東協 10 國出口成長率由 20.1%降為 11.8%，韓國之成長率則由 16.6%升為 24.0%。韓國－新加坡 FTA 於 2006 年 3 月生效後，我國對新加坡出口成長率由 20.4%降為 13.2%，韓國成長率由 20.9%提高為 30.1%。

表 3.5 韓國與東協、星國、智利簽 FTA 對我國出口影響

單位:出口成長率(%)

FTA	韓國與東協 10 國市場		韓國與智利市場		韓國與新加坡市場	
	生效前	生效後	生效前	生效後	生效前	生效後
期間	2004-2006	2007.6(生效) 2007-2008	2001-2003	2004.4(生效) 2004-2008	2003-2005	2006.3(生效) 2006-2008
臺灣	20.1	11.8	-5.2	10.9	20.4	13.2
韓國	16.6	24.0	-3.4	46.4	20.9	30.1

資料來源：經濟部經貿談判代表辦公室(2012)

2. 日本與星、馬、泰簽訂 FTA 對我國出口影響，參見表 3.6。

日－星 FTA 於 2002 年 11 月生效後，我國對星國出口成長率雖由 9.9% 增為 15.8%，但日本之成長率則由 2.5% 大幅增加為 11.2%。日－馬 FTA 於 2006 年 7 月生效後，我國對馬國出口成長率由 16.6% 劇降為 5.7%，日本對馬出口成長率則由 7.8% 大幅成長為 22.5%。日－泰 FTA 於 2007 年 11 月生效後，我國對泰國出口成長率由 16.2% 轉為 -5.6%；日本對泰國出口成長率則由 8.2% 大幅成長為 15.2%。

表 3.6 日本與星、馬、泰簽訂 FTA 對我國出口影響

單位:出口成長率(%)

FTA	日本與新加坡市場		日本與馬來西亞市場		日本與泰國市場	
	生效前	生效後	生效前	生效後	生效前	生效後
期間	2000-2002	2002.11(生效) 2003-2008	2004-2006	2006.7(生效) 2007-2008	2005-2007	2007.11(生效) 2008
臺灣	9.9	15.8	16.6	5.7	16.2	-5.6
韓國	2.5	11.2	7.8	22.5	8.2	15.2

資料來源：經濟部經貿談判代表辦公室(2012)

### 三、我國現階段推動參與經濟整合之策略

為因應國際間各國簽署 FTA 及 RTA 之行動日趨積極，我國亦積極在 WTO 架構下依循 WTO 原則，展開與其他國家洽簽 FTA 或 RTA 的努力。除已分別與巴拿馬、尼加拉瓜、瓜地馬拉簽署雙邊 FTA 之外，並與薩爾瓦多及宏都拉斯共同簽署「臺薩宏自由貿易協定」，為我國與友邦簽署並生效的第 4 及第 5 個自由貿易協定。同時，由於 WTO 杜哈回合談判停滯不前，東協加一已於 2010 年 1 月 1 日生效，韓國與歐盟、美國的 FTA 已於 2012 年生效，為維持我國國際競爭力，避免在區域整合潮流中被邊緣化，我國除與中國大陸簽署 ECFA 之外，亦持續積極推動與美、日、歐盟、新加坡及東協國家等主要貿易夥伴洽簽 FTA。

另一方面，為因應此波經濟整合趨勢，經濟部正推動以下政策，以排除我國參與整合之障礙，並創造有利產業發展之環境：

1. 採取務實作法，與重要經貿夥伴啟動洽簽 ECA，以利我國逐步調整經貿體制，以及讓產業在衝擊較小的情況下，逐步調適：新加坡及紐西蘭為我國重要貿易夥伴，我國與紐西蘭已於 102 年 7 月 10 日簽署臺澎金馬個別關稅領域與紐西蘭經濟合作協議，並持續與新加坡等貿易夥伴展開 ECA 之談判，進展良好；鑒於星、紐二國是東亞區域中簽署 ECA 最積極的國家之一，且其貿易體制甚為自由化，與其簽署 ECA 將有助我國體制規範與國際接軌，為我進一步融入區域經濟整合，提供有利條件。
2. 以可行性研究逐步創造有利條件：許多國家在決定是否展開洽簽 FTA 前，通常先透過進行個別研究與共同研究，以評估洽簽 FTA 可能創造之經貿利益，並據以評估是否正式展開談判。目前我國循此方式推動洽簽 ECA 之國家包括印度、菲律賓、以色列、印尼等。
3. 適當運用「堆積木」策略：「堆積木」策略係指：針對 ECA 之部分章

節內容，與目標國簽署雙邊協定，以作為未來雙方洽簽全面性 ECA 之基礎。例如，美國、歐盟及日本為我主要貿易夥伴，在短期內不易與該等國家簽署 ECA 的情形下，便可適時運用「堆積木」策略。我國與日本即於 2011 年 9 月簽署「臺日投資協議」，提升日商來臺投資誘因。

4. 以加入 TPP 為目標：美國主導之 TPP，談判成員目前已有亞太地區 12 個國家，而有意參與談判的經濟體還包括及菲律賓、寮國、哥倫比亞、哥斯大黎加、泰國等。TPP 一旦談判完成，很可能成為全球最大的市場之一，並成為亞太區域經濟整合之典範。經濟部已成立推案之專案小組，將多方努力，以營造有利環境，促進我國加入 TPP 的時間與條件。
5. 積極與產業界溝通，逐步創造經貿自由化及國際化的有利條件：由於目前許多國家洽簽之 ECA 均屬高品質、高標準的協定，須在貨品及服務貿易作出大幅度之市場開放，爰我國未來推動洽簽相關協定時，亦需對國內的敏感性產業作適當的輔導，以降低衝擊。目前經濟部具體作法，係委託國內專業學術研究機構，對相關議題進行研析，以做為決策參考；此外，亦透過實地訪談、舉行座談會等方式，持續與國內各產業部門進行對話，除瞭解業者需求，亦協助業界調整心態，因為要融入區域經濟整合，我們需有做好開放市場的心理準備才行(經貿談判代表辦公室，2012)。





## 第四章 ECFA 簽署後兩岸自由貿易區之發展機會與威脅

過去十幾年間，兩岸貿易往來已大幅快速成長，雖臺灣於安全前提下對大陸產品進口仍有所限制，但與大陸進出口貿易總額已達千億美元。未來若解除管制及雙方進一步開放市場後，相互貿易比例應可進一步增加。對大陸投資方面，根據統計，截至 2008 年底止，臺灣對中國大陸的投資已達 756 億美元(中華經濟研究院，2009)。ECFA)形式上雖只是海峽兩岸之經濟合作，實際上則是觸動兩岸經濟發展最重要的里程碑。臺灣以貿易立國，ECFA 主要目的係為臺灣產品爭取大陸市場，並藉此與全球市場接軌，重建臺灣在世界貿易的重要地位。以協議內容而言，ECFA 主要是參考大陸和東協國家簽署的 FTA，但基於兩岸關係的特殊性，ECFA 又有不同於一般 FTA 的安排。

ECFA 係為兩岸間經濟合作活動的基本協議，它只規範兩岸經濟合作事項，而不涉及主權或政治問題，其非為一般的 FTA，亦不採港澳模式，而是兩岸特殊性質的經濟合作協議，且初步僅擬定架構及目標，具體實質內容於 2010 年 8 月以後，陸續在進行協商中，主要內容包括了貨品貿易、服務貿易、早期收穫、投資保障以及其他。其中，貨品貿易部分，係指兩岸雙方若能夠達成協議，即可排除各類商品的關稅與非關稅障礙，不僅有利廠商經營成本降低，更可藉此加速臺灣產業升級或轉型。而在服務貿易部分，因減少或消除了服務貿易限制，可增進雙方在服務貿易領域的合作。在投資部分，由於兩岸雙方減少對投資的干涉，並設立保障機制，使兩岸投資更便利，有效吸引跨國企業進駐，創造更多就業機會。

近年臺灣經濟受到金融風暴與對外區域經濟整合的衝擊，因此經濟合作對臺灣極為重要。現階段合作範圍包括了關務合作、智慧財產權保護及產業合作、金融合作、電子商務合作等領域，港口與物流產業並未單獨列

示，但若以兩岸間合作宣示，未來即可能因兩岸經濟交流日益頻繁下，陸續會新增更多的經濟合作項目。這種機制會促使臺灣兩岸雙方的資源互補與產業分工，有利兩岸產業互利互惠；雙方並於 2012 年 8 月份第八次江陳會談，簽訂投資保障和促進協議、海關合作協議及人身自由與安全保障共識，進一步提升雙方經濟合作層次。

早期收穫清單就是雙方議定要提早互降關稅的清單，兩岸雙方在簽訂 ECFA 時，雙方列出開放對彼此有利的關稅項目，以進行降稅或減免。臺灣同意對大陸降稅項目共 267 項，相對地，大陸同意對臺灣開放降稅項目共 539 項，預定分 2 年 3 期降為零關稅，其中立即降稅項目計達 108 項。從項目上而言，大陸貨品早收開放項目是臺灣貨品早收開放項目的兩倍，其開放項目包括機械、紡織中上游、石化、運輸工具業等；所有貨品關稅自 2013 年 1 月起皆降為零，且早收清單係因品項無法一次全部開放，現今已邁入貨品貿易、服務貿易之談判，以全面談判為原則，不再臚列早收清單。

為了解兩岸自由貿易區在 ECFA 簽署後所受到營運與產業架構上之影響，本研究計畫分別針對 ECFA 對兩岸貿易之影響、ECFA 所導致外部相關機會與威脅、臺灣自由港區因應 ECFA 架構之優劣勢分析進行探討，並進一步彙整出 ECFA 對臺灣自由貿易區營運之影響，最終，透過大陸資料蒐集與深度訪談內容，了解 ECFA 對大陸保稅區營運之影響。



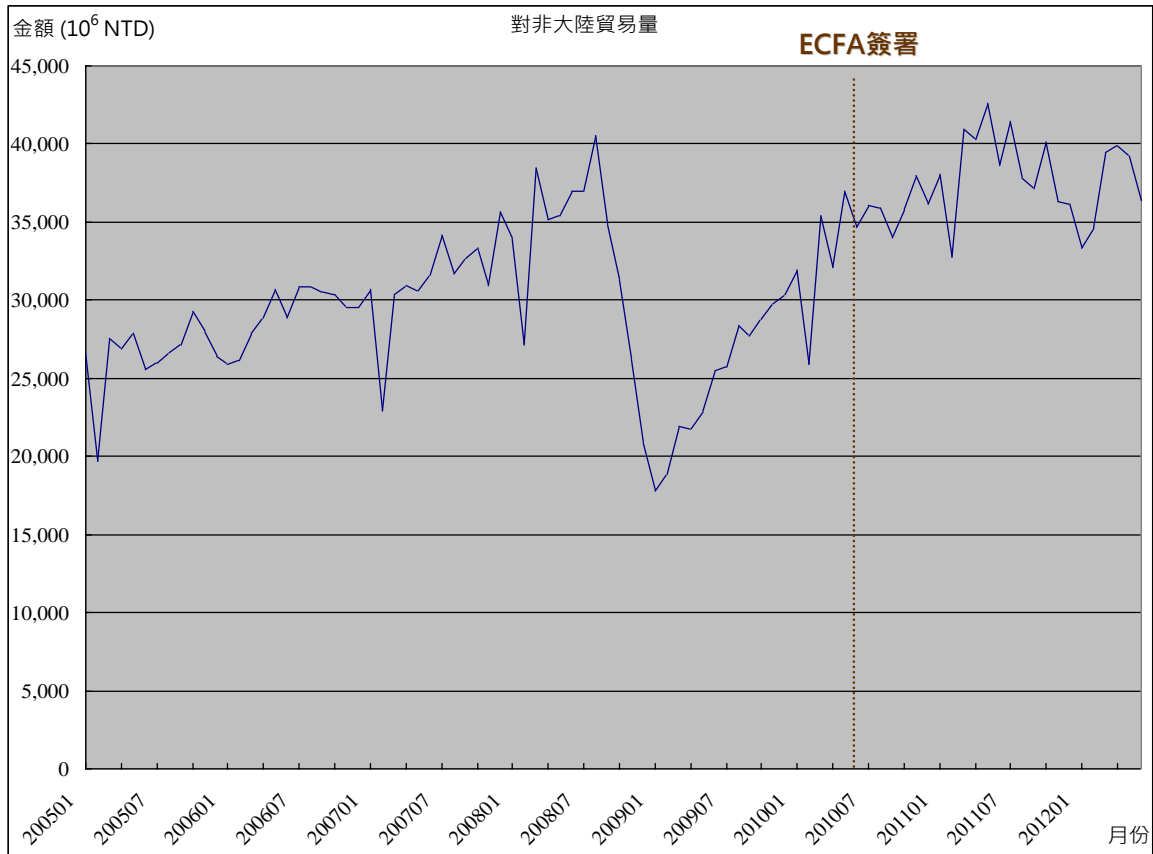
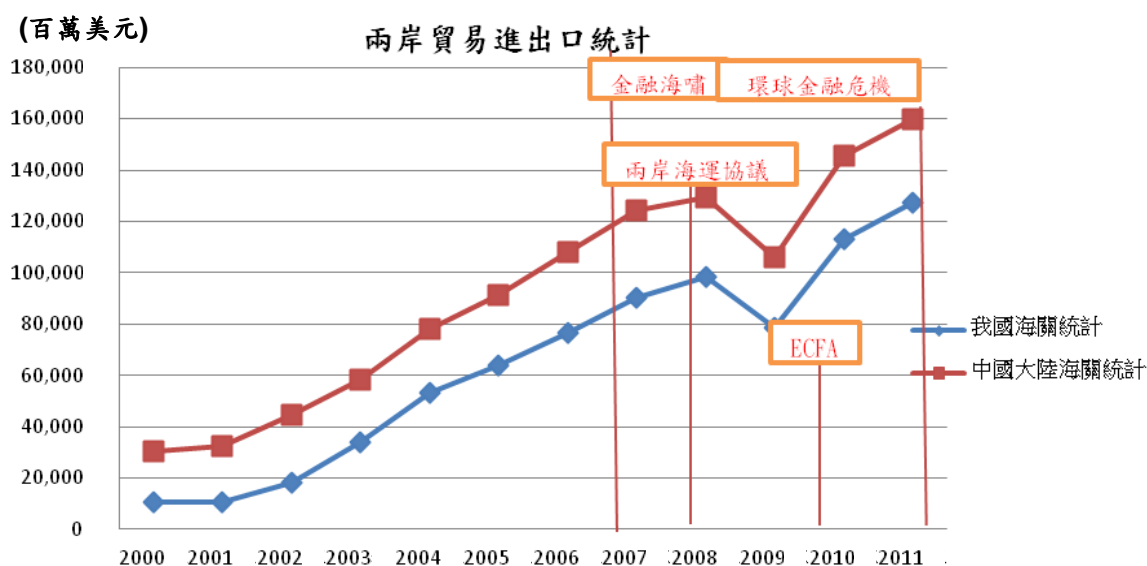


圖 4.2 我國對非大陸地區貿易量

ECFA 實際成效部份，行政院大陸委員會(2012) ECFA ㄟ攔發！早收清單成效說分明新聞參考資料顯示，2011 年 1 至 11 月大陸自臺灣進口總額為 1,141.6 億美元，較去年同期成長 8.66%；同一時期，陸方給予我方早期收穫清單內貨品之進口額為 182.77 億美元，較去年同期成長 11.32%，獲減免關稅逾 1.14 億美元。另依據經濟部統計，ECFA 原產地證明書從 2011 年 1 月 1 日起至 2012 年 1 月 5 日止累計核發 38,789 件，總金額約 52.55 億美元。其中農產品 1,020 件計 2,347 萬美元，工業產品 37,769 件共 52.31 億美元。以 ECFA 貨品貿易原產地證明件數論之，申請廠商家次與金額同時成長。其中我方超過一半的廠商，過去並無對大陸出口 ECFA 早期收穫清單內貨品的經驗，但在 ECFA 早期收穫計畫推出後，即利用早期收穫優惠措施進行出口，顯示早收計畫已為其開創了新的商機。

然而，進一步檢視兩岸貿易金額變化部份，2000 年至今兩岸進出口貿易總額皆呈現持續成長趨勢(如圖 4.3 所示)，惟 2009 年受金融海嘯之影響，呈現約 20% 之大幅衰退。ECFA 的貨品貿易早期收穫計畫於 2011 年 1 月 1 日生效實施，依 ECFA 貨品貿易早期收穫產品清單我方給予中國大陸及中國大陸給予我降稅安排，分 2 年 3 階段降稅至零關稅，預期貿易效益已逐漸顯現。依據中國大陸海關統計，2011 年自臺灣進口總額為 1,249.2 億美元，較 2010 年成長 7.97 %。另依據我國海關統計，2011 年我國自中國大陸進口值總計約為 435.97 億美元，較 2010 年成長 21.28%。



資料來源：整理自行政院大陸委員會兩岸經濟統計月報

圖 4.3 兩岸貿易進出口統計

根據中華民國運輸學會(2012)之分析，ECFA 簽署後九大產業出口部分，除其他服務業於 2010 年對大陸有顯著增加外，剩餘產業出口量及其趨勢與其他國家並無顯著差異，與本研究計畫分析結果一致。但在進口貿易部分，除金屬機械工業、民生工業、礦業、農林漁牧業及批發零售住宿餐飲業維持一致趨勢外，資訊電子工業、化學工業、運輸倉儲及資信業、與其他服務業自大陸進口成長之趨勢，相較於其他國家進口貿易趨勢皆呈明顯成長。

自 2012 年 1 月 1 日起，ECFA 早收清單內有 90% 的貨品享有零關稅，其中中國大陸給予臺灣之早收清單內包括有機化學產品、染料、顏料、塑膠及其製品、棉製品、人造纖維絲、人造纖維棉、不織布、針織品、銅製品、卑金屬製工具、運動用品及非機動腳踏車之零組件等，均由原關稅 5-15% 降為零關稅，預估將進一步促進早期收穫清單內貨品之出口，使更多臺灣廠商受益。然而，由於環球金融危機未解除，且我國仍未與主要經濟體簽訂自由貿易協定之不確定因素下，未來兩岸貿易發展趨勢是否受影響，仍有待觀察。

本研究計畫根據早收清單中八碼稅號進行區分，亦將早收清單貨品貿易區分為農漁產品、化學原料、化學製品、機械裝置、車輛零件、能源、紡織纖維、玻璃金數及其他儀器九類商品，依經濟部國際貿易局 FSC3020R 國家\_貨品表，統計自 2005 年 1 月起至 2012 年 6 月止相關商品對大陸地區(不含港澳)之出口及復出口貿易值。同一稅號商品，除農漁產品外，統計年期(共 90 月)間出口及復出口總額不足 100 萬美元者予以忽略不計；其中，除玻璃與金屬商品之出口貿易量(如圖 4.4 所示)僅回復至金融海嘯前水準，紡織纖維(如圖 4.5)呈明顯週期性但略為成長，而化學原料(圖 4.6)與能源(圖 4.7)波動較大但基線仍呈上揚趨勢外，其餘如農漁產品(圖 4.8)、化學製品(圖 4.9)、車輛零件(圖 4.10)、包括中部科學園區群聚精密機械之機械裝置(圖 4.11) 及涵括南部科學園區群聚金屬加工高階醫療器材之其他儀器(圖 4.12) 類商品，其出口貿易金額皆明顯因 ECFA 簽訂而有所增加。

單位：美元

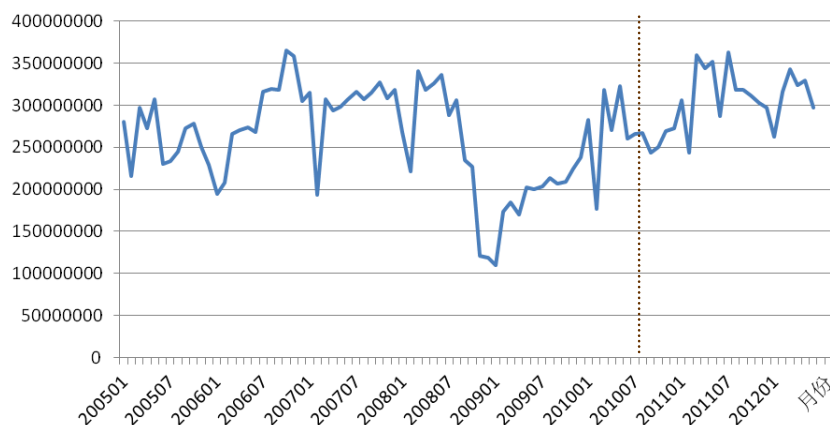


圖 4.4 早收清單商品(玻璃金屬類)對大陸出口貿易值

單位：美元

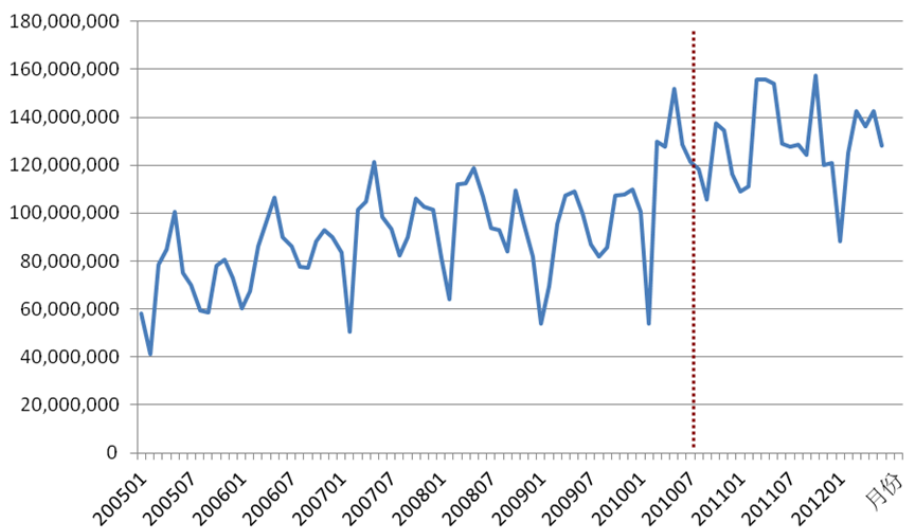


圖 4.5 早收清單商品(紡織纖維類)對大陸出口貿易值

單位：美元

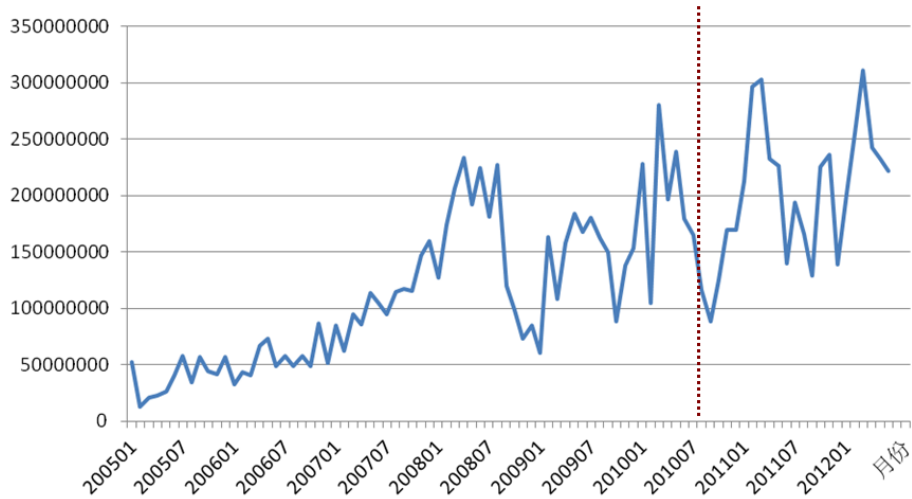


圖 4.6 早收清單商品(化學原料類)對大陸出口貿易值



單位：美元

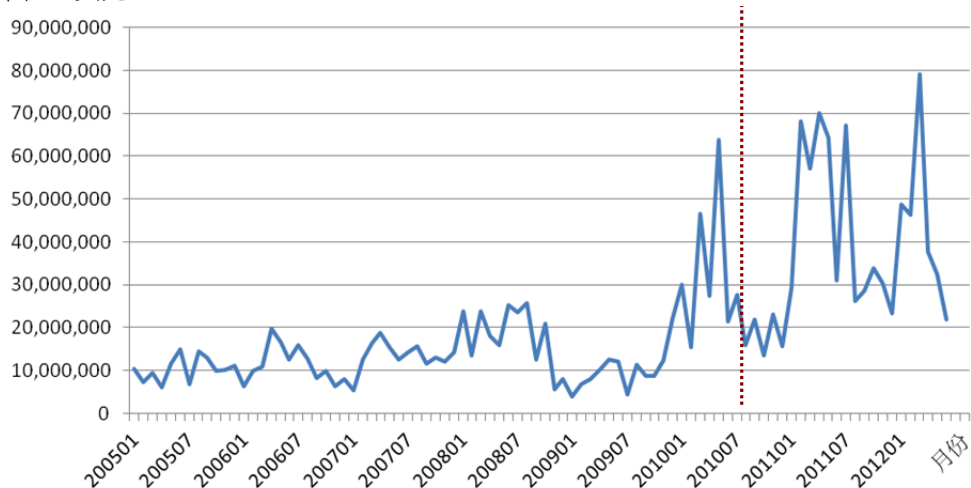


圖 4.7 早收清單商品(能源類)對大陸出口貿易值

單位：美元

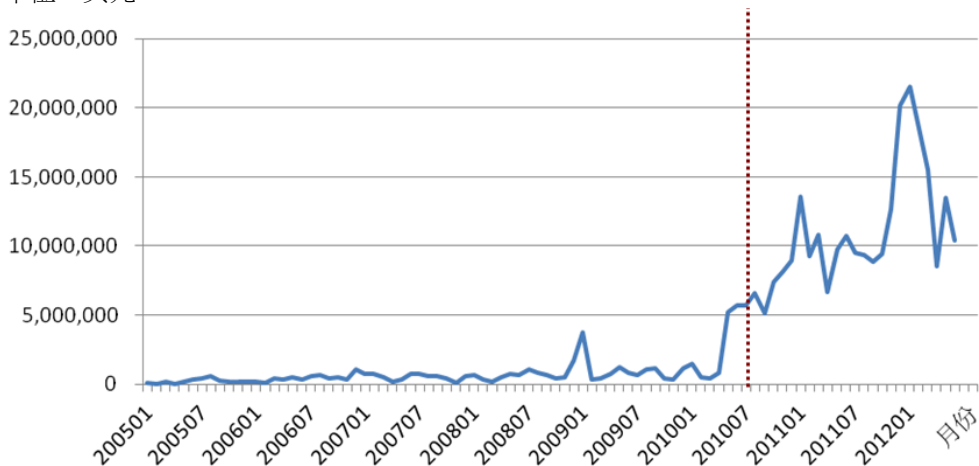


圖 4.8 早收清單商品(農漁產品類)對大陸出口貿易值

單位：美元

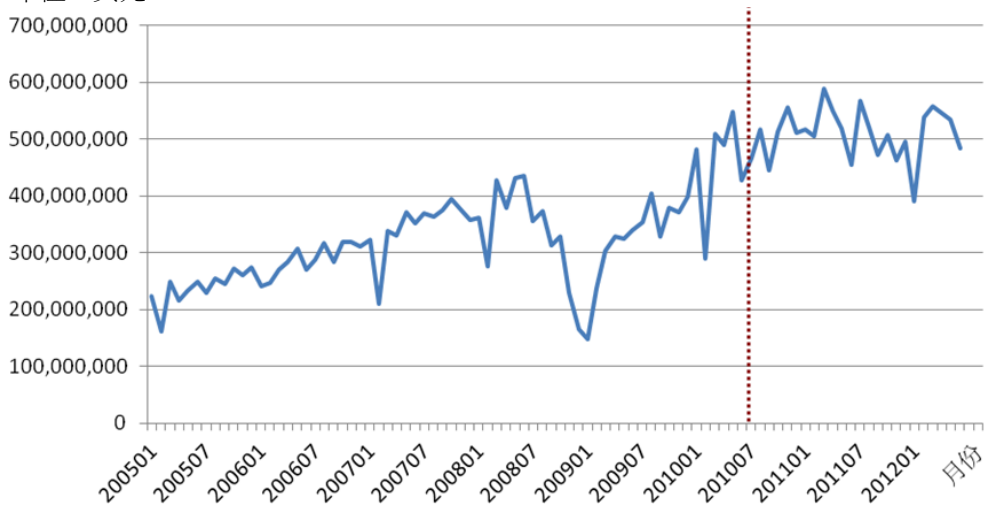


圖 4.9 早收清單商品(化學製品類)對大陸出口貿易值

單位：美元

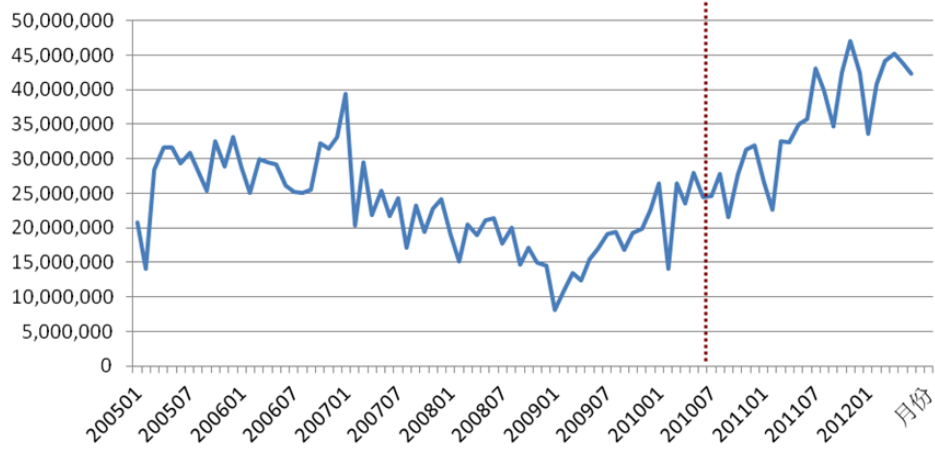


圖 4.10 早收清單商品(車輛零件類)對大陸出口貿易值

單位：美元

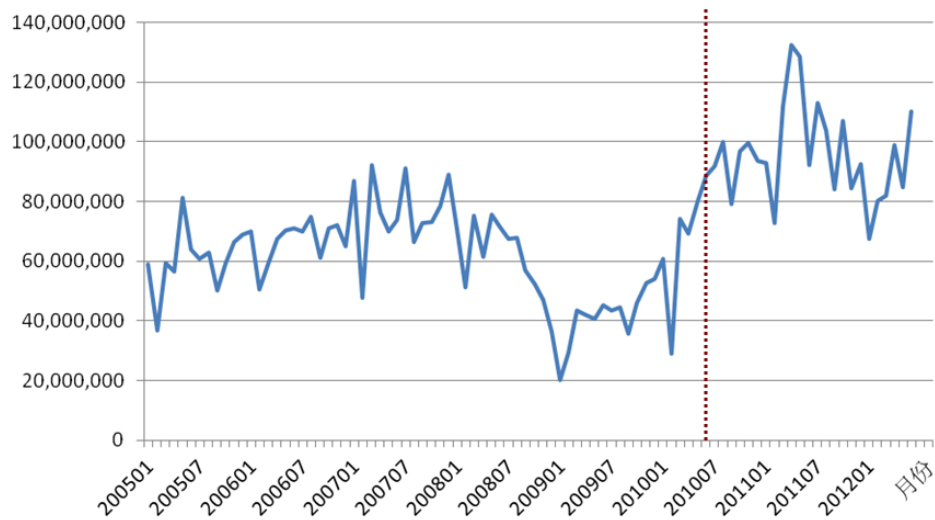


圖 4.11 早收清單商品(機械裝置類)對大陸出口貿易值

單位：美元

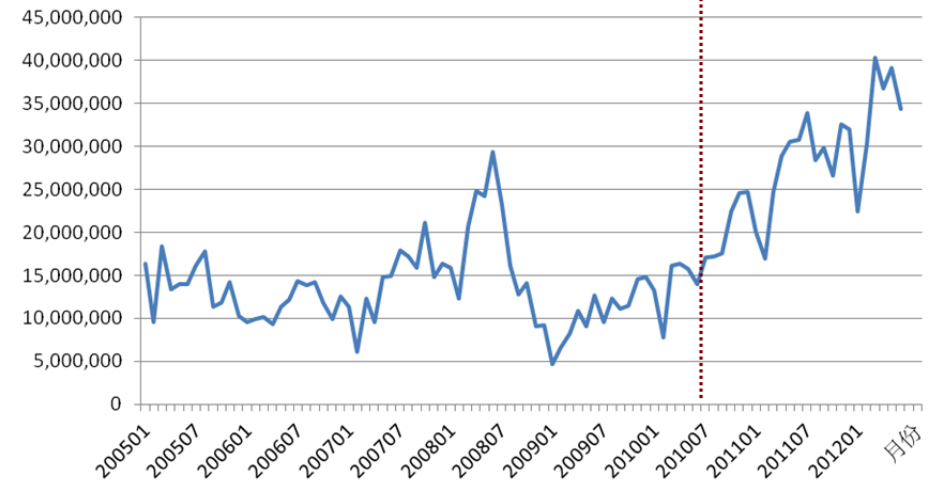
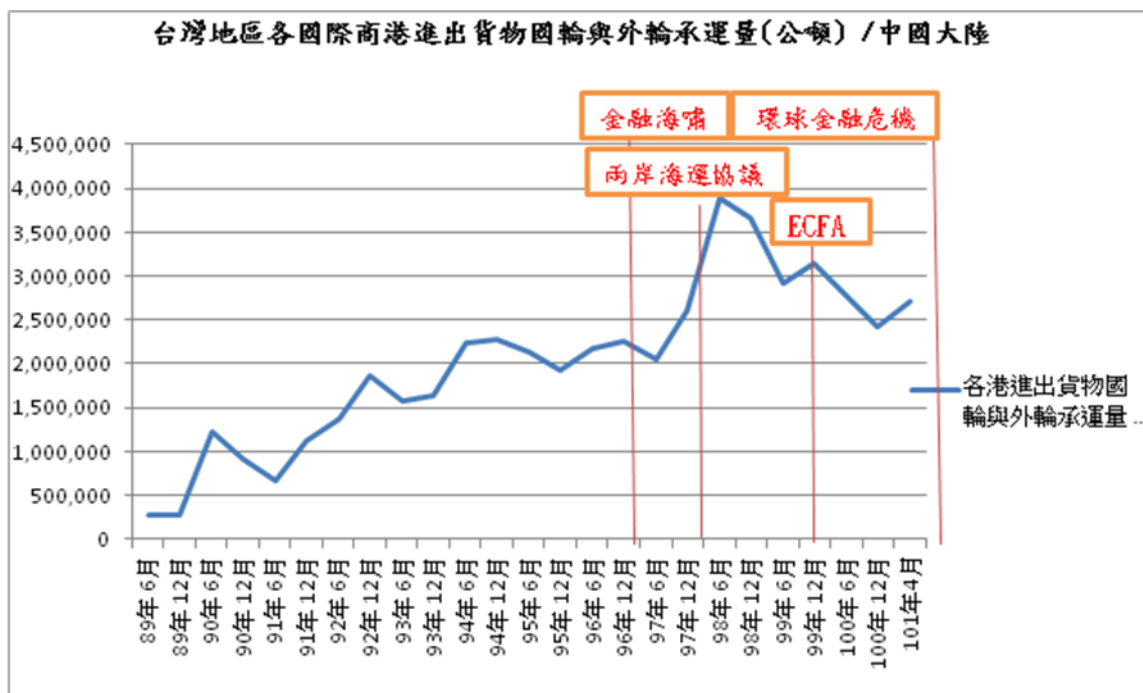


圖 4.12 早收清單商品(其他儀器類)對大陸出口貿易值

## 二、ECFA 簽署後兩岸海空運輸貨量之變化趨勢

海運方面，由圖 2.6 與圖 2.7 可發現，在自由港區政策實施後，臺灣整體櫃量(含進出口與轉口)一直是有增量的，但此期間面對兩岸直航與 ECFA 簽訂後，則並未有顯著地造成各港進出口與轉口櫃量之增長，僅是顯示出金融海嘯時期，的確對於海運櫃量產生影響而已。進一步探討臺灣各國際港口對大陸地區之進出口貨運量，雖然於 2010 年下半年及 2011 年下半年因全球金融危機出現衰退現象，但依據 2012 年 1-4 月統計，對大陸地區之進出口貨運量 270.5 萬公噸已超越 2011 年全年之 241.9 萬公噸(如圖 4.13 所示)。



資料來源：整理自交通部統計月報

圖 4.13 進出中國大陸地區貨物國輪與外輪承運量

而 2009 年 12 月兩岸海運協議生效，開啟兩岸航運直航，以及簽署 ECFA 之影響，兩岸直航海空運量近年皆是呈現成長趨勢。由表 4.1 顯示，海運直航貨櫃裝卸量 2010 年 191.8 萬 TEU，較 2009 年 156.7 萬 TEU 大增 22.4%，成長逾兩位數。雖受全球金融風暴影響，2011 年兩岸直航貨櫃裝

卸量 196.5 萬 TEU，也較 2010 年成長 2.45%。兩岸直航貨櫃裝卸量近三年佔各港貨櫃裝卸總量之 13.4%~15.1% 之間。

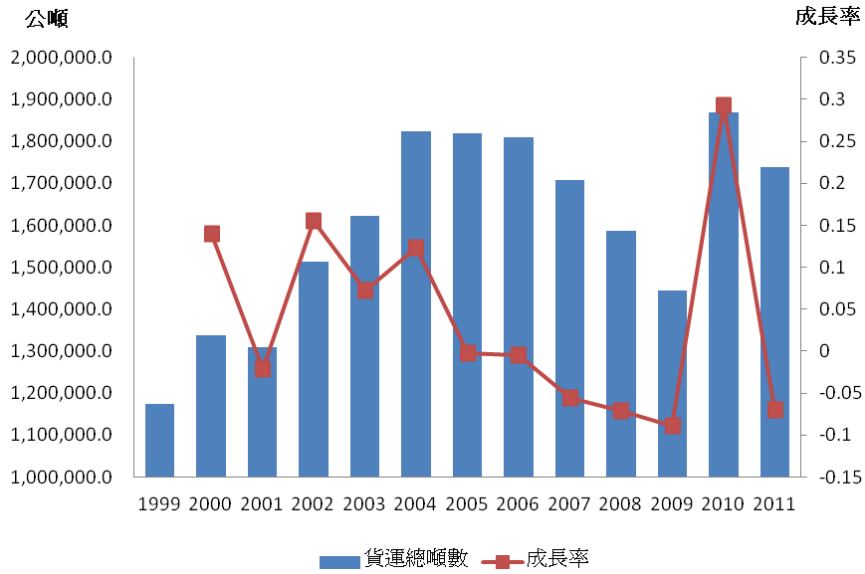
表 4.1 兩岸直航海運貨櫃裝卸量

單位：萬 TEU

年別	海運貨櫃量					兩岸貨櫃量 (佔比%)				
	總計	高雄	基隆	臺中	臺北	總計	高雄	基隆	臺中	臺北
2007	1,373	1,026	222	125	--	--	--	--	--	--
2008	1,298	968	206	124	--	--	--	--	--	--
2009	1,171	858	158	119	36	157 (13.4)	98 (11.4)	33 (20.8)	26 (22.1)	0.05 (-)
2010	1,274	918	176	136	43	192 (15.1)	112 (12.2)	43 (24.3)	36 (26.2)	1.1 (2.6)
2011	1,342	964	175	138	65	196 (14.6)	113 (11.7)	40 (23.0)	37 (26.8)	6.0 (9.2)
增減率 (%)	5.4	5.0	-0.8	2.0	50.3	2.5 (-0.4)	0.8 (-0.5)	-6.0 (-1.3)	4.4 (0.6)	439.6 (6.6)

- 說明：1. 總計包含安平港  
 2. 2008 年 12 月 15 日起實施兩岸海運直航  
 3. 2009 年 2 月 18 日臺北港貨櫃碼頭正式營運  
 4. 資料來源：交通部統計處重要交通指標分析

空運部分，圖 4.14 顯示臺灣機場總貨運從 2005 年開始負成長直到 2010 年才由負轉正，適逢 2008 年金融海嘯爆發，2009 年之成長率衰退最為嚴重達 -8.93%。桃園國際機場貨運量佔臺灣機場總貨運量平均而言超過 90%，其趨勢與總量相近，如圖 4.15 所示。



資料來源：中華民國運輸學會(2012)

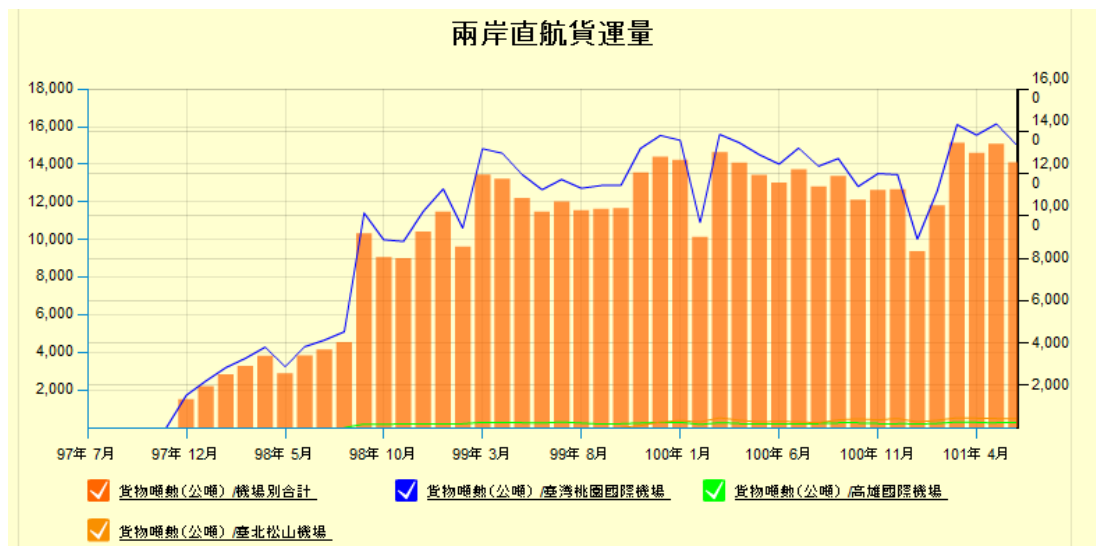
圖 4.14 臺灣機場總貨運量



資料來源：中華民國運輸學會(2012)

圖 4.15 桃園國際機場貨運量

在兩岸空運直航貨運量方面，2008年12月起實施貨運包機，2009年8月31日開始兩岸貨運定期航班，並開放客運定期航班腹艙載貨。2009年出現了從2008年的1,517公噸增加至66,274公噸，達42倍成長的驚人數據；2010年直航貨運量14.62萬公噸，較上年大增1.2倍。ECFA生效後，2011年直航貨運量56.8萬公噸，較上年小幅增長7.23%（如圖4.16），卻為空運直航以來之新高點，但是否會維持穩定的成長，關係到雙方政府政策的發展。正因如此，兩岸經濟、貿易、政治等關係的發展可視為航空運量的重要因素之一。



資料來源：交通部統計資料查詢網

圖 4.16 兩岸空運直航貨運量

### 三、ECFA 簽署前後自由港區營運績效

本研究計畫將表 2.4 依 ECFA 生效時間區分為生效前與生效後進行比較，表 4.2 及表 4.3 分別說明臺灣地區各自由港區在 ECFA 生效(2010年9月)前後之營運績效；由表 4.2 可以發現，2009年因金融海嘯，使得基隆港自由港區與臺中港自由港區貨物及進出口貿易值呈衰退現象，但2010年前九個月即顯復甦。

表 4.2 ECFA 生效前臺灣各自由港區營運績效

年 度	2008年			2009年			2010年(1-9月)		
	累計進駐廠商(家)	貨物量(萬噸)	進出口貿易值(億)	累計進駐廠商(家)	貨物量(萬噸)	進出口貿易值(億)	累計進駐廠商(家)	貨物量(萬噸)	進出口貿易值(億)
基隆港	10	1.83	41.49	10	0.99	9.40	12	0.78	11.7
臺北港	2	2.83	67.23	2	3.18	96.22	3	16.29	201.12
臺中港	25	133.18	404.93	26	96.04	224.06	30	167.08	384.86
高雄港	25	9.07	69.30	25	28.19	104.40	25	29.23	157.28
桃園航空	38	1.06	578.28	35	1.58	1,000.6	34	1.63	1305.79
總 計	100	147.97	1161.23	98	129.98	1434.68	104	215.01	2060.75

資料來源：交通部航政司 (2012)

表 4.3 ECFA 簽署後臺灣各自由港區營運績效

年度	2010 年			2011 年			2012 年		
	進駐廠商(家)	貨物量(萬噸)	進出口貿易值(億)	進駐廠商(家)	貨物量(萬噸)	進出口貿易值(億)	進駐廠商(家)	貨物量(萬噸)	進出口貿易值(億)
基隆港	13	1.01	17.68	13	2.99	48.25	12	4.89	128.95
臺北港	3	27.68	338.7	3	69.66	592.92	3	37.3	564.99
蘇澳港	0	0	0	1	0.0011	0.06	1	0.00063	0.04
臺中港	29	266.62	611.14	29	290.31	909.63	30	915.13	2905.36
高雄港	26	38.23	204.54	27	42.48	209.07	28	58.4	300.15
桃園航空	34	2.22	1657.62	35	2.14	1266.52	36	2.26	1119.8
總 計	105	335.78	2829.68	108	407.58	3026.43	110	446.75	5019.29

資料來源：交通部航政司 (2012)

比較表 4.2 與表 4.3 得知，2010 年第四季各自由港區仍呈穩定成長趨勢；2011 年基隆港自由港區、臺北港自由港區與臺中港自由港區，無論在貨運量或進出口貿易值部份，皆有大幅度增加，並新增以綠能產業為主之蘇澳港自由港區；高雄港自由港區大致持平，而桃園航空城自由港區則呈衰退；基隆港自由港區於 2012 年前半年之貿易值已近 2011 年總額，臺中

港自由港區更大幅超過 2011 年貿易總額。然而，由於統計數據仍較為不足，無法判斷簽署 ECFA 對我國既有自由港區營運是否具顯著影響，須蒐集更完整之資訊方得分析之。

根據交通部航政司(2012)資料顯示，基隆港自由港區進駐廠商除一港商貿易公司外，多為國內物流及倉儲業者，其中超過半數(7 家)資本額不足新臺幣 1 億元。臺北港自由港區進駐廠商均為國內物流及倉儲業，資本額自新臺幣 1 億 5 千萬元至 950 億；蘇澳港自由港區則係由資本額 7 億之國內組裝製造業進駐。臺中港自由港區進駐廠商業別除包括物流、倉儲與貿易外，尚有加工儲轉、承攬運送及技術服務業進駐，含 2 家外資，與基隆港相似，超過半數(16 家)資本額不足新臺幣 1 億元。高雄港進駐廠商業別與臺中港相仿，但外資(含僑資及外國公司)比例較高達 43%，資本額未達新臺幣 1 億元之廠商佔 60.7% (17 家)。桃園航空城自由港區部份，加工製造業廠商比重明顯較高達三分之一強，外資(含僑資及外國公司)比例更達二分之一強(18 家)，但資本額未達新臺幣 1 億元之廠商亦佔六成，其中更有資本額僅新臺幣 50 萬元之國內物流廠商進駐。顯示自由港區事業對中小企業較具有吸引力。誘因為我國自由港區無資本額、保證金限制，自由港區事業設立只要合資興建、租用倉棧，通過營運計畫書審核，建置通關作業系統及倉棧全天候監管等設備即可設立，相較於工業區、科學園區必須自建廠房，保稅工廠、保稅倉庫需有保證金與資本額之門檻，對中小企業而言提供物流作業的新選項。此外，對於想利用自由港區稅賦優惠條件之廠商，除自行操作自由港區貨物之外，亦可透過委託自由港區事業操作，達成享受優惠之目的。

此外，自由港區貿易值量之增加受其他外生變數影響，例如，日本貨物受釣魚臺事件影響，日貨直接銷售大陸恐有阻力，可能利用臺灣作為輸出大陸之跳板，並兼將此地做為發貨中心、品管檢測及維修中心，經營大



中華市場。另一方面，在大陸生產的廠商，其貨品遭徵反傾銷稅後，須尋求解決方案，利用大陸禁止輸入商品可在自由港區運作之特性，可應用臺灣增值服務生產後行銷全球。若以個別產業論之，ECFA 對於機械產業有所幫助，臺中港出口量上升；原本經香港、新加坡轉口貨物，轉而利用臺灣進行轉口。但另一方面，汽車屬於高關稅商品，尤其是整車出口目前仍課 25% 關稅，汽車產業並沒有因為 ECFA 而受惠，雖早收清單中包括汽車零組件，但現實狀況反而由大陸進口零件日益增加，國內小廠明顯受到衝擊，甚至可能危及產業經營。

#### 四、小結

本研究計畫分別以我國對外貿易量、國際海空港運量、及我國自由港區營運量，探討 ECFA 對兩岸貿易之影響。以宏觀角度論之，不論是整體貿易量趨勢，或是自由港區整體績效，統計資料皆顯示，ECFA 簽訂對於我國總體貿易量及自由港區之影響實為有限；主要原因係 ECFA 屬整體性的協議，在其架構下，進出口貨品通常會直接進到市場，無須經由自由港區仍享有優惠與減免，況且當初自由港區之設置著眼於國際物流，與後續相關自由貿易協定 FTA 與 TPP 並無相關。是以 ECFA 之簽署係對臺灣整體貿易之全面影響，並非自由貿易港區營運之必要條件，然而，確有助於提高自由貿易港區之相對優勢。

然以早收清單商品之微觀角度論之，仍可發現 ECFA 實有助於早收清單商品之對大陸出口貿易值，其中又以農漁產品、化學製品、車輛零件、機械裝置及其他儀器之正向影響較為顯著。同時期兩岸間港口之運量及以早收清單商品進出為主的自由港區營業績效皆有所提升，雖其貿易值量增加，可能並非僅受單一變數影響，但根據理論推演，在其他影響因素條件不變之前提下，ECFA 對於早收清單內部份商品，確實存在正面的提升作用，進而影響兩岸之間港口運量及相關自由港區之營運績效。

## 4.2 ECFA 之機會與威脅

### 一、ECFA 之契機

臺灣為出口導向的海島型經濟，對外貿易更是影響臺灣經濟發展命脈，過去因出口順暢，外匯存底因貿易順差而不斷累積。出口佔臺灣 GDP 總額的比重為 73.48%，我國經濟發展對出口的依賴遠高於韓國(38.25%)、大(37.13%)及日本(15.75%)。中國大陸是臺灣目前主要貿易的順差來源，更是主要的出口市場，目前大陸在經濟成長加上市場逐漸開放下，我國對中國大陸之投資貿易更見擴大。以 2008 年為例，若排除中國大陸順差項 425.8 億美元，我國當年度的貿易逆差達 275 億美元(交通部運輸研究所，2010)。此外，大陸與東協、臺灣及其他國家陸續簽訂 FTA 後，在大陸投資廠商一方面可免除自東南亞進口原物料及自臺灣進口關鍵零組件的關稅，另一方面亦可享有出口至各貿易夥伴國零關稅的優惠，因而具有極大競爭優勢。

除此之外，ECFA 吸引外商來臺直接投資的效果，除因雙方投資與服務貿易自由化所引申之投資增加效果外，由於臺灣得以參與區域經濟整合活動，因而提高區位優勢，成為跨國企業的進駐選擇，促使外資企業將臺灣作為其在東亞地區生產、行銷、研發與營運的基地平臺，因此更具有吸引外人直接投資來臺的外部效果(中華經濟研究院，2009)。ECFA 主要依據原 WTO 架構下的兩岸經濟特殊性，以規劃並推動兩岸經濟合作議題，所以此協議提供了兩岸間的經貿談判平臺，並用以解決重要的經濟爭議。因此，未來兩岸運輸產業活動所衍生的港埠與物流設施之投資與合作議題，勢必也會在此架構下進行規劃與運作。104 人力銀行(2009)調查結果顯示，國內企業認為 ECFA 可以刺激兩岸年輕人提升競爭力、促進臺灣經濟發展、吸引外資投資，及加強兩岸關係；上班族則對 ECFA 可促進臺灣整體經濟發展顯得更有信心。

除藉由關稅調降促使資源配置更具效率外，臺灣亦希望透過 ECFA 洽簽，提升區位優勢，不僅有助於產業供應鏈根留臺灣、提升產業競爭力、加速發展成產業運籌中心、並可成為外商進入中國大陸市場的優先合作夥伴及門戶。此外，ECFA 簽署更可能使兩岸產業重組，若結合兩岸力量引導產業相輔相成，可為兩岸創造合作轉型發展之良機。臺灣所採取代工生產模式，過去雖對經濟發展貢獻良多，然而在全球金融危機後，此一代工生產模式已出現困境。歐美需求大幅下滑，短短幾個月就使得兩岸的出口達到谷底。臺灣因代工生產追求低生產成本，不僅帶動對外投資且促進廠商進行「臺灣接单、海外生產」的操作，也因此使臺灣生產逐漸往供應鏈的上游移動。在金融風暴中，受到長鞭效應(bullwhip effect)影響，不論在出口下跌的速度或幅度上，都比其他國家來得大。雖然在國際需求回升之際，臺灣出口反彈的速度也比其他國家來得快，但對外貿易的大起大落，突顯以加工出口帶動經濟成長之脆弱度。

根據日本與亞洲四小龍過去發展經驗，仰賴出口所帶動成長顯然有其極限，中國大陸的出口在這次全球金融危機中受到很大的衝擊，亦證實與西方經濟高度掛鉤所產生的問題。大陸近年貿易順差不斷擴大，雖累積可觀外匯，卻屢遭外國反傾銷控訴與要求貨幣升值。兩岸顯然皆需積極改變經濟成長模式。臺灣內需市場太小，難由內需帶動經濟成長，出口導向仍是無可避免之經濟發展策略；中國大陸廣大的內需市場及未來高度成長潛力，可彌補臺灣內需之不足(劉碧珍，2010)。且可能因 ECFA 之架構，使我國出口至大陸及東南亞市場相關商品，得與他國享受相同優惠關稅待遇，而與日本、韓國及東協國家站在相同競爭地位，使臺灣免除被邊緣化危機，並因與大陸密切往來，而成為國際貿易體系的核心。並可提升出口競爭力，而在出口商品與地區高度相似的國家中脫穎而出。

## 二、ECFA 之威脅

2011 年就兩岸交流而言，經濟持續成長，但 1~4 月臺灣對中國大陸出口成長呈現趨緩走勢；其貿易總額為 560.6 億美元，成長 19.8%，其中出口 413.5 億美元，成長 14.5%；進口 147.1 億美元，增加 37.6%，貿易出超 266.4 億美元，成長 4.7%。臺灣對大陸出口比重，由 2010 年 4 月的 44.2% 高峰，逐月下降至 2011 年 4 月的 40.9%。儘管如此，目前大陸仍為臺灣第一大出口市場、第二大進口來源，及最大出超地區（林建甫、李俊緯，2011）。

兩岸投資規模日益擴大，臺商赴中國大陸投資產業已由勞動密集型的傳統產業轉往資本技術密集的電子產業，除非政府能在臺灣形成有助於產業升級及「根留臺灣」的競爭優勢，否則 ECFA 後續可能產生虹吸效應，加速臺灣產業外移並空洞化。中國大陸與臺灣產業發展方向相似度愈來愈高，出口商品越趨於集中與臺灣互相競爭之電機產業，意謂著兩岸在國際市場之競爭態勢將會趨於明顯；大陸隨著外資進入，技術移轉和管理知識之擴散，更增強其產業競爭力，未來可能與臺灣產業形成互相競爭之局面，對臺灣產品在國際市場之競爭力帶來影響，臺灣出口市場已逐漸被大陸取代即是一個警訊(黃朝琴，2009)。因之，兩岸簽署 ECFA 後，臺灣部分產業受到臺灣開放中國大陸貨品早收的影響下，大陸產品可以較低的關稅進入臺灣市場，加上生產成本較低，對於臺灣地區產業競爭力較弱、或屬於內需導向型的產業將造成衝擊，而影響就業機會，故政府勢必得採取包括輔導企業轉型、升級、協助業者運用貿易救濟措施、延緩降稅時程等應對措施，以利臺灣之勞工就業市場的順利調整與因應(交通部運輸研究所，2010)。

此外，ECFA 為雙向開放，大陸部份低價品將可能傾銷臺灣，對於臺灣相關產業造成衝擊。根據 104 人力銀行(2009)調查發現，臺灣上班族對於 ECFA 簽署之威脅包括大陸廉價產品傾銷臺灣(62.7%)、工作機會變少

(58.7%)、本土資金與技術轉移(36.9%)、擔心更多臺商外移(37.3%)，及臺灣勞工薪資降低(29.6%)。尤其在工作機會變少、更多臺商外移、及薪資水準降低的擔憂明顯比企業要高出許多。經濟部商業司(2012)舉辦產業運籌發展焦點座談會中，提出 ECFA 兩岸關務之可能威脅，由於兩岸品項可能名稱不同，造成通關問題。若談判僅針對單一問題「點」進行，而缺乏整體線與面之配套考量，將可能導致雖開放商品進口，卻無法取得「產證」、「檢疫」、「檢驗」、「衛生證」及「產品銷售許可證」等相關認證而無法上架販售，或需重覆認證曠日費時，影響商品銷售。

另一方面，ECFA 簽訂將可能增加臺灣對於大陸之依存程度，兩岸貿易目前仍呈現出臺灣經濟體對兩岸經貿往來之依賴程度明顯高於中國大陸經濟體之「不對稱依賴」關係。惟隨著臺灣從大陸進口之貨品結構有逐步升級之現象及臺商當地化發展程度日益提高，導致臺商回購比例下降，均將造成臺灣對中國大陸出口與貿易順差之動能逐漸縮減。是以，簽署 ECFA 後，臺灣若未積極加速產業結構調整的腳步、掌握全球產業中優勢位置及致力於創新技術，面對中國大陸企業，不僅可能喪失國際市場與中國大陸市場，國內市場亦可能淪陷，簽署 ECFA 是機會，也是威脅，關鍵在於臺灣產業能否升級(黃朝琴，2009)。

如以大陸與香港之 CEPA 模式為前車之鑑，自 2004 年起實施至今，香港經濟反愈陷邊陲化困境，可能為臺灣未來發展隱憂。此外，ECFA 可能決定國家未來走向，政治與經濟會互相牽連，自由貿易協定並不一定能夠幫助一國的經濟，尤其目前世界上的案例，小國很難由 FTA 中獲益(如芬蘭與俄羅斯)，除非大國照顧讓利(如墨西哥與美國)，據此，臺灣是否可能因貿易條約而受限於大陸成為另一項威脅。然而，朱敬一(2009)認為，整體而言，由於大國本即坐擁市場，但小國原本坐困愁城，市場規模之擴大效果將優於大國，是以區域協定對於國外直接投資的流入效果，對於小國較

為顯著。

### 三、小結

貿易自由化善加利用各國豐富資源，可能產生縮小雙方要素價格差異之趨勢。然而 ECFA 並非拉平兩岸工資之必要或充分條件，其關鍵為臺灣技術提升之速度。若臺灣技術停滯，但中國大陸在生產技術上急起直追，致使兩岸技術差距逐漸縮小，缺乏自由貿易情形下兩岸工資差距仍將縮小；但若臺灣繼續努力提升生產技術，使得臺海兩岸技術差距擴大，兩岸工資差距反而會擴大。此外，貿易自由化定將產生所得重分配效果，兩岸貿易自由化將對資本家與技術工有利，但對低技術工及弱勢產業產生不利之衝擊。因此，國內產業應更仔細評估對岸產品競爭對手的狀況，據以創造更具差異性的產品或服務，未來才有可能替產業帶來更大商機；公部門則應致力採取配套措施協助產業升級轉型，提供調整協助等，都是降低衝擊的有效方法。

ECFA 的簽署為兩岸創造合作解決與轉型發展之契機。兩岸市場相互開放，撤除關稅與非關稅障礙，使廠商更願意聚焦在大陸市場，藉由兩岸生產分工、合作發展品牌、合作制定標準等方式，提升大陸內需市場，不僅有助於兩岸走出為西方國家代工生產、賺取微薄利潤的困境，且可逐漸與西方經濟脫鉤，降低西方國家景氣循環與危機對於兩岸經濟所帶來的負面衝擊。兩岸關係改善除提供臺灣經濟發展之機會，亦可能衍生相關挑戰與風險。臺灣目前對外投資累計七成集中在大陸，而近年臺灣對大陸出口比重更是屢創新高，2009 年已超過 40%。兩岸貿易自由化將促使生產與投資更朝向具有規模經濟的中國市場集中，使臺灣邊陲化問題更顯嚴峻。據此，臺灣應更積極的融入區域整合，簽署 ECFA 後盡快與其他國家啟動 FTA 協商，降低對外投資與貿易過度集中之風險。

### 4.3 臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之優劣勢分析

兩岸完成 ECFA 簽署後，雖然進出口貨品通常會直接進到市場，無須經由自由港區仍享有優惠與減免，且統計資料顯示，ECFA 簽訂對於我國總體貿易量及自由港區之影響實為有限。但由於 ECFA 生效後迄今僅約兩年時間，短期資料無法確認其成效，尤其總體成效可能具有時間延遲性；再者，以微觀角度之商品論之，仍可發現 ECFA 實有助於早收清單商品之對大陸出口貿易值。據此，本研究計畫仍針對自由港區在 ECFA 架構下，內部環境所具備之優勢與劣勢進行探討。

#### 一、臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之優勢

首先，臺灣地理區位優越，位在亞太地區中心位置，北有日本與韓國兩大貿易國，南接積極發展國際貿易的東南亞與南亞國家，東面向太平洋彼岸的經濟大國—美國與加拿大，西有近二十年來經濟快速成長的中國大陸。雖然遠洋航線樞紐優勢已不及新加坡，但位居黃渤海、東海通往南洋的軸幅中心，ECFA 簽署更有助於兩岸經貿往來，有助於臺灣免於被排除於東亞區域外遭邊緣化，並爭取重回東亞集散中心地位。尤其自由港區相關經濟誘因，有利於吸引轉口，ECFA 架構下除進出口貨物逐步降至免關稅水準外，兩岸海關合作協議之簽訂，更有助於自由港區與課稅區間關務之簡化，進一步提升營運效率與貿易競爭力。此外，臺灣主要廠商大多具有高水準之加工、製造與研發能力，貨物經過自由港區中所謂增值園區進行深部加工作業，改變貨物本質，可增加貨物在國際市場之價值與品質(交通部運輸研究所，2006)；而 ECFA 架構下商品貿易之開放，有助於臺灣精緻加工技術應用於大陸農漁產品，開放輸入之產品無須為最終消費商品直接進入臺灣市場，而可以輸入自由港區進行深層加工後再出口至大陸或轉輸出其他國家，為兩岸商品與產業創造雙贏。ECFA 簽訂之後，大陸貨品在部份市場遭徵反傾銷稅，利用大陸禁止輸入商品可在自由港區運作特

性，可用臺灣自由港區之加值服務生產後行銷全球，以為廠商解決方案。

兩岸海運直航從禁航、直運不直航(船舶須行經第三地的港口)、開闢境外航運中心，即船舶航於廈門港與高雄港之間、貨物直運但船舶不直航的過渡時期，到如今兩岸的船公司可以所有之權宜船舶航行於兩岸港口之間，從事各種貨物的裝卸等業務。兩岸政府對兩岸航線具有不同的見解，但是在兩岸談判時，盡量「存異求同」的原則，各自表述的堅持下，仍能針對兩岸直航議題達成部分協議(商業服務研究所，2011)。兩岸直航後，臺灣自由港區更直接反映航線密集之優勢(交通部運輸研究所，2011)，並可結合海空聯運機制，創造物流新模式，配合海空聯運模式，降低運輸成本，並配合自由港區運作機制，即時組裝、加工、快數出貨，達到零庫存之標準；藉由自由港區貨暢功能，垂直整合供應鏈，將全球半成品或零件組(包含大陸限制品)，進區加工重組後出口，提升產品價值。尤其相關規費成本低廉，且利用 EDI 通報，快速通關，作業效率高，區內自主管理，提升貨物流通服務，ECFA 簽署後，自由港區內保稅作業區可申請委外加工，免徵相關稅賦。

兩岸經貿合作議題方面，福州保稅港區正積極推動與高雄、臺中、基隆等自由港區對接合作，爭取儘早實現兩岸自由貿易港區的聯動發展。福州將利用福州保稅港區與臺灣自由貿易港區地域相近、性質相同、功能相似的優勢，允許來自臺灣的貨物或臺資企業經營的其他貨物經保稅港區運往大陸其他地區時，實行「分批出貨、定期集中報關」；對臺灣地區與保稅港區之間往來貨物，進入保稅港區後，實施「一次申報、一次查驗、一次放行」的通關模式；實現臺灣貨物和大陸貨物通過福州保稅港區與基隆自由貿易港區間的綠色通道分別進入臺灣和大陸市場，推進兩區政策功能互享、優勢互補、企業互動、資源互用，共同打造面向東南亞的區域航運物流中心。福州保稅港區於 2013 年 4 月 30 日宣布與臺灣自由港區對接，涉



及「兩區通關無紙化、互設辦事處和互為中轉口岸及開展金融合作」等四項合作內容。福州保稅港區目前已建置保稅港區電子資訊平臺，其中預留「對接臺灣自由港區系統」接口。

進駐臺灣自由港區並無資本額與保證金限制，自由港區事業設立只要合資興建、租用倉棧，通過營運計畫書審核，建置通關作業系統及倉棧全天候監管等設備即可設立，相較於工業區、科學園區必須自建廠房，保稅工廠、保稅倉庫需有保證金與資本額之門檻，對中小企業而言提供物流作業的新選項。此外，對於想利用自由港區稅賦優惠條件之廠商，除自行操作自由港區貨物之外，亦可透過委託自由港區事業操作，達成享受優惠之目的。除此之外，臺灣冷鏈技術較大陸好，以此議題切入大陸、根留臺灣，強化人力資源培育及研發能力、Made in Taiwan (MIT)臺灣創新品牌利基點、招商引資讓臺商及外資回流、民間及政府轉型升級思維、鼓勵發展採購中心及貿易中心獎勵措施。促進農產及冷鏈發展模式、轉運報關優惠政策、增值稅、進出口通關、檢疫機制。因此，ECFA 簽署後自由港區可趁勢發揮冷鏈、精緻農業、休閒農業、有機農業等優勢、強化 MIT 臺灣商品認證及售後服務，應善用優勢增加未來自由貿易協定之談判籌碼(經濟部商業司，2012)。以臺灣企業觀點論之，其認為產品品質優良、具備創新能力、售後服務較完整、人力素質較高，及品牌知名度較高是臺灣企業具備的產品優勢(104 人力銀行，2010)。而兩岸經濟發展階段與資源稟賦之差異，形成兩岸資源比較優勢之互補性，臺灣相對於中國大陸在資本、技術密集型產業上仍具有一定之比較優勢(黃朝琴，2009)。

## 二、臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之劣勢

臺灣自由港區對企業投資之優惠遠比周邊亞洲國家失色，相對地企業所負擔稅賦較沉重，尤其在 ECFA 架構下兩岸除商品貿易外，服務貿易與未來投資項目之開放，將更不利於企業來臺設立營運據點或臺商回流。此外，自由港區內尚未達到完全自由化且缺乏國際性專業人才，而國內自由港區營業所得稅自 2010 年 5 月 28 日所得稅法三讀通過後，由原來的 25% 降低為 17%，拉近與香港與新加坡之距離，然而，虧損扣抵年期的限制、未分配盈餘稅及股利匯出稅的課徵，仍不利轉運業務之競爭；尤其與臺灣簽定貿易協定國家不多，且所得稅並未完全遵循 OECD 情形，對國外貨主或廠商之營利事業所得稅易造成重覆課稅之疑慮(交通部運輸研究所，2006)。另外，自由港區內委外加工認可不易，除了 3K 產業外，海關方面常不願核准，尤其是服務貿易方面，財政部要求所有機關須簽證共同認可；然而若自由港區內不允許委外加工業務，將侷限產業競爭力。

我國由於政府組織水平聯繫上協調不易，對外談判時常囿於本位業務執掌而無法進行全面性的突破。自由港區業務相關之中央目的事業主管機關，包括：1. 國際海空港管制區：交通部，2. 毗鄰地區：當地縣市政府，3. 工業區：經濟部工業局，4. 加工出口區：經濟部，5. 科學工業園區：國科會，6. ECFA 服務中心：經濟部國際貿易局，然依所轄業務，需整合經濟部商業司、工業局、標檢局；行政院衛生署食品藥物管理局、農委會防檢局、金管會；及財政部關政司與關稅總局，然兩岸協議簽定又有賴行政院陸委會局海基會進行。因此 ECFA 架構下之自由港區管理機關是多部會的主管機關。此外，限制產業別之外勞僱用比例及外勞工資不得低於勞動基準法基本工資，及原住民僱用比例限制過高，皆不利於 ECFA 架構下自由港區之競爭力。

原自由港區之立意冀望能以多元性經營型態帶動臺灣整體供應鏈，其中包含可進行重整、加工、製造之各項產業。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，否則進駐自由港區進行再加工出口之意願薄弱。但除臺中港外，各海港自由港區皆面臨土地不足問題，未能提供廠商有大面積土地之困境，較不易吸引國際型大廠商進駐，臺中港雖尚有可供出租土地，惟全球經濟不景氣，業者對投資興建倉庫裹足不前，倘循都市計畫變更或個案檢討方式擴增土地面積，因其程序甚為耗時(交通部運輸研究所，2009)。104 人力銀行(2010)調查，臺灣企業自認的產品弱勢則包括產品生產成本較高、及產品定價較高；與黃朝琴(2009)所提我國產業在勞動密集型製造業方面趨於劣勢一致。

科學工業園區設置管理條例及加工出口區設置管理條例針對區內相關務作業程序均規定由中央目的主管機關(國科會及經濟部)會商財政部定之，但自由港區設置管理條例卻由財政部會商有關機關定之；因此自由港區管理機關對於港區內之關務作業簡化並無主導權，導致目前自由港區事業尚須會同會計師辦理年度存貨盤點及按月彙報等海關查核作業。貨物明細及規格均須按月逐筆申報，且報關單中之項目繁多，報單手續繁雜。另抽驗比例過高也導致整體物流時效性喪失，自由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，影響業者進駐意願(交通部運輸研究所，2011)。自由港區境內關外概念中，雖已界定為「關外」，但由於其他部會管理法規仍以「境內」概念運作，導致部分轉口業務在推展上產生窒礙難行之處。如海關仍舊以境內法規規範自由港區事業貨物之自主空間，徒增廠商行政作業成本而失去自由港區之誘因。

大陸地區人民來臺從事商務活動許可辦法第 9 條第 1 項特別規定，自由港區事業得邀請大陸地區人民來臺從事商務活動，但以從事商務訪問、

商務考察、商務會議、演講、參加商展及參觀商展(其停留期間不得逾十四日)與為邀請單位提供驗貨、售後服務、技術指導等履約服務活動(其停留期間不得逾三個月)為限，不得從事商務研習(含受訓)活動，且依跨國企業自由港區事業臺灣地區營業達一定規模之企業邀請大陸地區人民來臺從事商務活動許可辦法第 9 條第 2 項規定，大陸地區人民來臺活動區域以自由港區為限。目前全世界前五百大企業都已在大陸設廠，雇用為數眾多大陸人士為其高階經營管理人，若依兩岸關係相關法規辦理，陸籍管理人員於臺灣自由港區從事商務活動限制頗多；故許多跨國企業把總部設在香港而非臺灣，其著眼點就是兩岸商務人員往來的便捷化因素(交通部運輸研究所，2009)。

經濟部商業司(2012)座談會結果發現，目前臺灣檢驗單位並未統一，導致醫藥與餐飲業者無所適從，空有 ECFA 商品開放與自由港區優勢，卻無助於商品在大陸地區上架販售。另外，缺乏專門團體蒐集大陸情資，包括物流、流通、中國通關作業等情資供業者及自由港區事業參考。以農產品為例，大陸雖然開放臺灣農產品進口，但時常因為檢驗、檢疫問題而無法通關，大陸偏頗保護自有農業，雖然開放進口，卻以後續上架所需的衛生證、銷售許可等管制方法設限，故臺灣農產品常無法進入大陸市場。另外以航空器適航證明為例，根據我國民航法規定須由官方出具證明，然由於大陸不願承認民航局標準組官方地位，造成認證上困難。另外，除香港之外，大陸在藥品與保健食品尚未與其他國家相互承認，且藥品在臺灣進行之臨床實驗不受大陸承認，對於廠商重新在大陸進行臨床實驗之貨幣與時間成本皆高，審批時間需耗時年餘。

## 4.4 ECFA 對臺灣自由貿易區營運之影響

### 一、臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之 SWOT 分析

根據 4.2 節與 4.3 節之蒐整，本研究計畫進行 ECFA 對臺灣自由貿易區營運影響之策略分析，其 SWOT 矩陣如表 4.4 所示。

表 4.4 臺灣自由貿易區因應 ECFA 架構之 SWOT 分析

SWOT	分析
優勢 (Strengths)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地理區位優越</li> <li>2. 航線密集</li> <li>3. 使用成本低廉</li> <li>4. 作業效率高</li> <li>5. 電子資料交換(EDI)機制完備</li> <li>6. 高水準之加工、製造與研發能力</li> <li>7. 進駐廠商無資本額與保證金限制</li> <li>8. 冷鏈物流技術水準高</li> </ol>
劣勢 (Weaknesses)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自由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</li> <li>2. 國際性專業人才流通仍存在障礙</li> <li>3. 委外加工認可不易</li> <li>4. 政府組織水平協調不易</li> <li>5. 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</li> <li>6. 勞動力身分限制（如外籍與原住民僱用比例）及工資限制</li> <li>7. 生產成本較高</li> <li>8. 部份產業製造部份已移至大陸地區，臺灣僅保留研發及營運部門，不利再加工出口之發展</li> <li>9. 部份產業供應鏈已不在臺灣，欠缺上下游整合優勢</li> </ol>
機會 (Opportunities)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 參與區域經濟整合活動，並進一步爭取其他經濟貿易夥伴國簽訂自由貿易協議</li> <li>2. 吸引外商直接來臺投資</li> <li>3. 刺激兩岸人資競爭力</li> </ol>

SWOT	分析
	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. 成為外商進入中國大陸市場的優先合作夥伴及門戶</li> <li>5. 促進兩岸產業重組，分別引導產業相輔相成，可為兩岸創造合作轉型發展之良機</li> <li>6. 大陸廣大的內需市場及未來高度成長潛力，可彌補臺灣內需之不足</li> <li>7. 產生所得重分配效果，兩岸貿易自由化將對資本家與技術工有利</li> </ol>
<p style="text-align: center;">威脅 (Threats)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大陸主要港口附近設置之保稅港區與我國自由港區功能相似</li> <li>2. 經濟上對大陸依賴程度加深，並可能產生虹吸效果，使臺灣產業與港口加速邊陲化，一如香港 CEPA 邊陲化困境</li> <li>3. 大陸商品與臺灣主要出口商品同質化高，並使臺灣商品競爭力降低，影響廠商進駐臺灣自由港區意願</li> <li>4. 兩岸關務缺乏配套考量，部份商品檢驗認證未獲大陸認可，導致開放商品仍無法上架販售</li> <li>5. 若未積極加速產業結構調整的腳步、掌握全球產業中優勢位置及致力於創新技術，不僅可能喪失國際市場與大陸市場，國內市場亦可能淪陷；對於臺灣地區產業競爭力較弱、或屬於內需導向型的產業將造成衝擊，而影響就業機會</li> <li>6. 因對外投資與貿易過度集中，臺灣經濟可能因貿易條約而受限於大陸</li> </ol>

## 二、臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之整體發展策略

SWOT 分析為進行策略規劃經常使用之分析工具，依據分析標的本身內部本質條件檢視其優勢及弱勢，進而再依外在經營環境來確認其機會與威脅，藉由知己知彼，掌握經營環境發展趨勢，來訂定未來之發展策略。具體策略方案則考量 ECFA 對大陸保稅區營運影響，並擬定相關營運課題後，於後續章節提出。

以整體策略方針論之，自由港區之發展策略可區分為對內與對外兩部分，往國內應發展更大腹地，往國外應盡速與外國連結，並應針對相關法規鬆綁與認定上之調整，如倫敦金屬交易所(London Metal Exchange, LME)在高雄設發貨中心，LME 因考量海關認定金屬所有權部份而裹足猶豫。臺灣目前所建置的平臺對於大陸方面具有誘因，貿易協定需兩邊都有利基才能談合作，所以應找到切入點，讓雙方業者先到對方區位投資，找到雙方的利基才能進一步合作創造雙贏。

目前臺灣產業面臨的主要問題，是有些產業鏈已經離開臺灣，僅以供給面策略，難以將「鏈」拉回臺灣。但如能以整體需求為考量前提，由公協會根據產業狀況提出需求，確認需求後由海基會率同主管機關與公協會代表，以整體性觀點自進出口到貨品(服務、技術)上架販售，於簽訂協議時一併解決。商品除了進口開放外，上架前尚需要衛生證、產品銷售許可證、檢驗與檢疫證明；關稅降了，還有其他費率，大陸利用其他手段保護自有產業，所以行政流程要簡化。且目前多數談判與協議多著重在點的突破，卻沒有達到全面性的進展，對產業而言與協議前並無二致。因此，除了從點突破外，並應由自由港區與大陸港口(保稅區)、市場通路串聯成線性與網絡。尤其大陸產銷緊密合作，免稅及海關合作協議簽署之後相關配套工作方為發展重點。或可師法韓國政府，由相關單位協助赴大陸設置商貿中心，以為國內企業接軌大陸市場之物流通路。

商品部分，如何發展具差異化之商品、提高產品或服務品質、加強人力競爭力，政府勢必得採取包括輔導企業轉型、升級、協助業者運用貿易救濟措施、延緩降稅時程等應對措施，以利臺灣之勞工就業市場的順利調整與因應，方得以發揮產業技術優勢。此外，公部門應就自由港區設置管理條例進一步規範相關部會之作業，依轉口作業特殊性加以排除國內規定之適用，符合國際實務潮流與作法，增加港口之競爭力。透過設管條例修法，並將審核權責由海關移回交通部，同時透過罰則訂定給予主管機關相關執行權力，在重賞重罰原則下鼓勵業者朝良性方向發展。其中，多國拆併櫃 MCC 為我國海運貨運承攬業之業務強項，過去均利用新加坡、香港等港口操作。我國港口目前僅船舶運送業會利用其自營碼頭集散站從事此項操作，貨運承攬業，因未具運送人身分，無法以轉口倉單申報；MCC 轉口貨物現有報單申報內容過多，業者無法自貨主處獲得，需要簡化。





## 第五章 ECFA 對我國自由貿易港區之影響調查

奠基於臺灣自由貿易港區相關分析，本研究研擬相關問卷調查自由貿易港區相關業者與公部門之意見，茲與現階段研究成果相互比較，以為驗證或後序調整策略方針之依據。是以本章針對相關調查之問卷設計架構與調查內容、基本敘述統計分析及差異性分析結果進行統整，並據以說明相關政策意涵與趨勢。

### 5.1 問卷設計架構與調查內容

本研究利用問卷調查方式，並根據文獻與深度訪談分別進行自由貿易港區營運、關務、產業群聚、進駐誘因、ECFA 與其他 FTA 及 RTA 影響等議題界定，參考相關文獻及調查等研究，研擬本研究所採用之問卷題項，以期望能適切測量自由貿易港區相關業者與公部門對於自由貿易港區發展與 ECFA 影響之認知。問卷內容區分為三大部份，第一部分以顯示性偏好 (revealed preference) 方式調查受訪者對自由貿易港區相關議題的認知；第二部分以敘述性偏好 (stated preference) 的開放式問項，了解受訪者對於 ECFA 簽署效益的期待，及未來 ECFA 的談判議題；第三部分為受訪者個人基本資料，針對服務單位、年資及擔任職級等進行調查。

#### 一、自由貿易港區面臨的瓶頸與相關議題

本研究彙整近年在國際商港與自由貿易港區之經營管理領域中，常使用之營運流程瓶頸與競爭力調查量表，於第一部分針對六項構念 (construct) 設計 27 個問項，調查受訪者對於自由貿易港區發展與 ECFA 影響之認知。題項內容採李克特 (Likert) 五尺度量表，由受訪者依據實際情況勾選最適當之項目。故每一題分為五個尺度並給予計分，依感受程度強弱：1 分表示「非常不同意」、2 分表示「不同意」、3 分表示「普通」、4

分表示「同意」及 5 分表示「非常同意」，茲將題項內容彙整如表 5.1 所示。

表 5.1 臺灣自由貿易區與 ECFA 影響之問卷題項

	非常不同意	不同意	普通	頗同意	非常同意
<b>A. 自由港區法令與作業流程議題</b>					
A1. 我國發展自由貿易港區 (自由港區) 業務確實與當地產業密切結合，有助於 <b>產業鏈之建構</b> 及產業優勢之提升。					
A2. 我國自由港區業務之推行，滿足自由貿易港區設置管理條例之特許性質，與我國其他境內及地方法令 <b>明確脫鉤</b> 。					
A3. 我國對於自由港區業者進行 <b>淺層加工</b> 、委由港區外廠商負責深層加工與 <b>製造</b> 之合作方式，沒有明確且專屬的法令規範可茲依循。					
A4. 我國自由港區業者所需之簽審過程，在未來報關、檢驗、檢疫 <b>單證合一</b> (關港貿單一窗口) 後將更有效率。					
<b>B. 關務法令與作業流程議題</b>					
B1. 我國自由港區與課稅區、保稅倉庫 (含物流中心) 及科園區 (含加工區、保稅工廠與農科園區) 間，報、通關作業及海關監管法令 (如出入港區、空車與專用車隊跨區運送貨物...等)，較非自由港區為便捷，確實達到 <b>境內關外</b> (海關特殊監管區) 的自由度與效率。					
B2. 進儲自由港區的海關作業流程，能比照運輸業辦理轉口貨物作業的規定，確實比其他一般保稅區 <b>轉口通關作業</b> 更加方便。					
B3. 海關對於自由港區事業之 <b>查核項目</b> 太細，降低整體國際物流之自由度。					
B4. 我國自由港區業者之貨物運往課稅區時，各 <b>關區</b> 對於貨物進、出口價格核估、關稅核算與查驗比例之 <b>標準</b> 已達 <b>客觀一致</b> 。					
B5. 海關要求 F 類報單之通報人，僅限於自由港區事業單位，會導致非港區事業單位之國外貨主產生貨物 <b>所有權被迫移轉</b> 之疑慮。					

表 5.1 臺灣自由貿易區與 ECFA 影響之問卷題項 (續)

<b>C. 自由港區鄰近區位功能整合議題</b>				
C1. 臺灣各自由港區進駐業者，可在自由港區內取得足夠的 <b>作業基地面積</b> 。				
C2. 臺灣自由港區在 <b>週邊土地使用整合</b> 上，得以符合業者需求，並形成群聚效應。				
C3. 如果將 <b>鄰近加工出口區</b> 等部分特許業者納入自由港區之許可加工營運範圍，有助於提升自由港區之發展能量。				
C4. 臺灣應設立法令更鬆綁的 <b>特區</b> (如自由經濟示範區) 以擴大貿易自由度，提供理想投資環境及實質優惠措施，吸引外資進駐、促使產業升級轉型與增加外匯收益。				
<b>D. 進駐誘因議題</b>				
D1. 我國具備熟稔自由港區的 <b>專案行銷計畫人才</b> ，有助於吸引業者進駐。				
D2. 目前自由港區相關 <b>稅費的減免</b> ，已能解決我國業者受租金、勞工與土地取得等經營成本過高之問題。				
D3. 我國法制規定不得將 <b>承攬業者</b> 列為自由港區貨載或轉口貨載之 <b>收貨人</b> ，會危及我國多國籍拆併櫃(MCC)作業優勢，並阻礙自由港區發展。				
D4. 若海關對轉口貨或自由港區貨物，可進行 <b>24 小時作業</b> ，或准許貨物先放行再後補文件，將有助於提升業者進駐自由港區之意願。				
D5. 我國海關對於遠端查核、實地盤點、年度存量盤點等法令，相對其他鄰近港口自貿區 (大陸、香港、新加坡)，更具備 <b>誘因與競爭力優勢</b> 。				
D6. 我國自由港區 <b>人力資源應用</b> ，如外籍 (含大陸) 勞工引入比例、及國內原住民勞工比例等規範，較非自由港區而言更具彈性。				
D7. 我國自由港區之外匯 (含大陸) <b>金融業務</b> 之往來便利，有助於廠商在臺上市、上櫃及融資貸款等各項金融活動。				
<b>E. ECFA 之影響議題</b>				
E1. ECFA 實施後，有助於自由港區 <b>產業進駐</b> 與發展。				
E2. ECFA 實施後，可以強化 <b>直航的效益</b> 以活絡臺灣航運市場。				
E3. ECFA 實施後，配合自由港區或自由經濟示範區之各種獎勵措施，有助於 <b>產業回流</b> ，並吸引國內外產商進駐投資。				
E4. ECFA 實施後，有助於兩岸商品往來之 <b>報關、檢驗、檢疫與上架之效率</b> 。				

表 5.1 臺灣自由貿易區與 ECFA 影響之問卷題項 (續)

F. 擴展區域或貿易便捷化協定議題					
F1. 簽署 ECFA 有助於我國與其他國家簽訂更多區域或貿易便捷化協定 (如 TIFA)，並擴展大陸以外的世界各國市場。					
F2. ECFA 實施後，若未能同時加入其他區域性貿易協定 (RTA)，將導致我國輸出過度集中於大陸市場。					
F3. 我國多方簽署或締結以物流運輸為主軸的區域或貿易便捷化協定，有助於我國海空港轉型，成為提供整合服務型供應鏈的樞紐海空港。					

根據表 5.1，本研究設定 B3. 查核項目、B5. 所有權被迫轉移之疑慮、D3. 承攬業者不得為收貨人…等三項為反向問題，主要用以檢驗受訪者填答的有效性。

## 二、對 ECFA 簽署之期待與任職資訊

第二部分採取開放問卷填答方式，由受訪者針對「期望 ECFA 簽署可以帶來什麼效益？後續又應朝哪些方面的鬆綁進行談判？」進行論述，後續本研究將進行整理，將多數受訪者提出的議題與瓶頸進行歸納。第三部分則為受訪者個人任職於自由貿易港區相關產業或公部門之特質基本資料，為了解不同類別業者或業者與公部門間，對於自由貿易港區所面臨之瓶頸與議題是否有所差異，故後續針對受訪者相關特質進行統計，主要包括任職機構的分類、擔任工作職稱、及在相關產業的服務年資共三項；其中，任職機構的分類區分為 (1) 自由貿易港區事業、(2) 海空運承攬業者、(3) 貨主、(4) 公協會、(5) 財政部及所屬機關、(6) 交通部及所屬機關、及 (7) 其他公部門，共七類。服務機關之填答採單選方式，若同時符合多個以上請以排列順序在前者為準，例如位於自由貿易港區內之承攬業者，應選擇自由貿易港區事業。

### 三、問卷調查方式

本研究於 2013 年 2 月 18 日起，採紙本問卷與電子問卷並行方式，且以分層抽樣 (stratified sampling) 方式，以確保各類別受訪者的意見表達均能獲得採計。調查時間共計二個半月，至 2013 年 5 月 3 日截止，發放問卷共 531 份，回收問卷 228 份，回收率為 42.9%，其中有效問卷為 216 份，有效率達 94.7%。有效問卷中，以受訪者任職機構為類別變數進行區分，包括自由貿易港區事業 54 筆 (25%)、海空運承攬業 51 筆 (23.6%)、貨主 11 筆 (5.1%)、公協會 5 筆 (2.3%)、財政部及所屬 34 筆 (15.7%)、交通部及所屬 53 筆 (24.5%)、及其他 8 筆 (3.7%)。受訪者平均年資為 15.14 年，顯示受訪者對自由貿易港區均具備一定程度了解、及填答本研究問卷所需的專業素質。此外，任職機構類別的回收比例，亦滿足分層抽樣的假設、並使特定類別機構受訪者的意見不會遭到忽視。

### 5.2 敘述統計分析

樣本結構之敘述性統計主要為受訪者對於自由貿易港區發展與 ECFA 影響之認知相關特性分析，首先針對所有樣本 (216 份) 之題項進行統計分析，所有樣本之衡量變數敘述統計如表 5.2 所示。表 5.2 顯示，所有受訪者認同比例最高的包括 C4. 臺灣應設立法令更鬆綁的特區、及 F3. 多方簽署 FTA/RTA 有助於我國海空港轉型，其平均得點超過 4 分，其中在設立法令更鬆綁的特區部分，高達 75% 受訪者表示同意，其中更有 45% 認為非常同意設立法令更鬆綁的特區；而僅有 6.4% 受訪者不同意多方簽署 FTA/RTA 有助於我國海空港轉型。不認同比例較高的題項包括 B4. 關區標準客觀一致、C1. 自由港區內可取得足夠的作業基地面積、D2. 稅費減免可解決成本過高的問題、D5. 我國海關法令相較於鄰近港口具備誘因與競爭力優勢、及 D6. 自由港區人力資源已較其他地區更具彈性共五項，加上反向的

B3. 查核項目、B5. 所有權被迫轉移之疑慮、D3. 承攬業者不得為收貨人，共有八項的表現在普通以下的水準。其中又以 B3. 查核項目太細降低自由度的比例（反向得點 3.82，轉換為正向得點僅為 2.18）最明顯，64.36%的受訪者皆認為現行海關的查核項目太細，並影響物流自由度。

表 5.2 所有樣本之衡量變數敘述統計

項目	平均值	標準差	頻次 (%)									
			1.00		2.00		3.00		4.00		5.00	
A1	3.39	1.07	12	5.56	34	15.74	56	25.93	86	39.81	28	12.96
A2	3.00	1.06	20	9.26	46	21.30	81	37.50	53	24.54	16	7.41
A3	3.71	0.92	2	0.93	24	11.11	49	22.69	101	46.76	40	18.52
A4	3.74	1.01	9	4.17	17	7.87	42	19.44	102	47.22	46	21.30
B1	3.14	1.12	24	11.11	33	15.28	64	29.63	78	36.11	17	7.87
B2	3.33	1.06	18	8.33	24	11.11	62	28.70	92	42.59	20	9.26
B3	3.82	1.12	6	2.78	25	11.57	46	21.30	63	29.17	76	35.19
B4	2.96	0.96	17	7.87	44	20.37	96	44.44	49	22.69	10	4.63
B5	3.35	1.09	12	5.56	37	17.13	59	27.31	79	36.57	29	13.43
C1	2.89	0.99	17	7.87	61	28.24	73	33.80	58	26.85	7	3.24
C2	3.06	1.08	14	6.48	55	25.46	72	33.33	53	24.54	22	10.19
C3	3.86	0.91	2	0.93	19	8.80	39	18.06	104	48.15	52	24.07
C4	4.09	1.03	4	1.85	17	7.87	31	14.35	67	31.02	97	44.91
D1	3.16	1.09	13	6.02	51	23.61	66	30.56	61	28.24	25	11.57
D2	2.72	0.95	19	8.80	74	34.26	76	35.19	42	19.44	5	2.31
D3	3.41	1.05	8	3.70	34	15.74	70	32.41	70	32.41	34	15.74
D4	3.81	0.98	4	1.85	20	9.26	44	20.37	94	43.52	54	25.00
D5	2.81	0.99	22	10.19	55	25.46	88	40.74	43	19.91	8	3.70
D6	2.98	0.96	16	7.41	44	20.37	93	43.06	54	25.00	9	4.17
D7	3.32	0.96	11	5.09	25	11.57	80	37.04	83	38.43	17	7.87
E1	3.20	1.01	14	6.48	35	16.20	76	35.19	76	35.19	15	6.94
E2	3.37	1.05	16	7.41	25	11.57	59	27.31	95	43.98	21	9.72
E3	3.24	1.07	18	8.33	34	15.74	60	27.78	87	40.28	17	7.87
E4	3.18	1.06	20	9.26	28	12.96	79	36.57	71	32.87	18	8.33
F1	3.59	1.08	14	6.48	18	8.33	50	23.15	94	43.52	40	18.52
F2	3.99	0.94	6	2.78	11	5.09	28	12.96	106	49.07	65	30.09
F3	4.01	0.95	7	3.24	7	3.24	34	15.74	97	44.91	71	32.87

\* 附註：本欄題項代碼之詳細內容請參見表 5.1。

為了解不同行業別人員對於自由貿易港區發展與 ECFA 影響認知程度是否存在差異性，本研究針對不同職業別進行問項基本統計分析，其中，表 5.3 為自由貿易港區事業從業人員所認知的自由貿易港區發展與 ECFA 影

響衡量變數水準。由 54 份自由港區事業從業人員的問卷可以發現，將近八成的受訪者認為政府應該成立法令更鬆綁的特區，並以多方締結 FTA/RTA 以協助我國海空港轉型，並可避免輸出過度集中於大陸市場。

表 5.3 自由貿易港區事業之衡量變數敘述統計

項目	平均值	標準差	頻次 (%)									
			1.00		2.00		3.00		4.00		5.00	
A1	3.63	0.95	1	1.85	7	12.96	11	20.37	27	50.00	8	14.81
A2	2.96	1.10	6	11.11	12	22.22	18	33.33	14	25.93	4	7.41
A3	3.67	0.98	0	0.00	8	14.81	14	25.93	20	37.04	12	22.22
A4	3.74	1.13	4	7.41	3	5.56	10	18.52	23	42.59	14	25.93
B1	3.00	1.11	8	14.81	7	12.96	18	33.33	19	35.19	2	3.70
B2	3.04	1.00	5	9.26	9	16.67	21	38.89	17	31.48	2	3.70
B3	4.15	1.03	1	1.85	4	7.41	7	12.96	16	29.63	26	48.15
B4	3.04	1.04	5	9.26	9	16.67	23	42.59	13	24.07	4	7.41
B5	3.28	1.06	3	5.56	10	18.52	16	29.63	19	35.19	6	11.11
C1	2.78	1.03	6	11.11	16	29.63	18	33.33	12	22.22	2	3.70
C2	3.13	1.22	5	9.26	13	24.07	15	27.78	12	22.22	9	16.67
C3	3.89	0.94	1	1.85	4	7.41	9	16.67	26	48.15	14	25.93
C4	4.22	0.94	0	0.00	4	7.41	7	12.96	16	29.63	27	50.00
D1	3.43	1.08	1	1.85	11	20.37	17	31.48	14	25.93	11	20.37
D2	2.56	1.05	8	14.81	21	38.89	14	25.93	9	16.67	2	3.70
D3	3.46	1.10	3	5.56	7	12.96	16	29.63	18	33.33	10	18.52
D4	3.89	0.97	1	1.85	4	7.41	11	20.37	22	40.74	16	29.63
D5	2.80	1.04	9	16.67	7	12.96	26	48.15	10	18.52	2	3.70
D6	2.83	0.90	5	9.26	11	20.37	27	50.00	10	18.52	1	1.85
D7	3.39	0.89	1	1.85	7	12.96	21	38.89	20	37.04	5	9.26
E1	3.37	0.93	2	3.70	6	11.11	21	38.89	20	37.04	5	9.26
E2	3.46	1.05	5	9.26	1	1.85	19	35.19	22	40.74	7	12.96
E3	3.33	1.05	5	9.26	4	7.41	18	33.33	22	40.74	5	9.26
E4	3.04	1.09	7	12.96	7	12.96	20	37.04	17	31.48	3	5.56
F1	3.87	1.09	4	7.41	2	3.70	6	11.11	27	50.00	15	27.78
F2	4.15	0.83	1	1.85	1	1.85	6	11.11	27	50.00	19	35.19
F3	4.20	0.97	2	3.70	0	0.00	9	16.67	17	31.48	26	48.15

\* 附註：本欄題項代碼之詳細內容請參見表 5.1。

相對地，受訪者並不認同稅費減免已解決成本過高問題（平均值 2.56）、港區事業可以取得足夠作業面積（平均值 2.78），人力資源的鬆綁與金融業務的便利性尚有不足；承攬業不得為收貨人及非港區事業貨主所有權被迫轉移的疑慮也是目前應解決課題之一，此外，B3. 查核項目太細降



低自由度的比例（反向得點 4.15，轉換為正向得點僅為 1.85）最高，77.78%的自由貿易港區從業人員皆認為現行海關的查核項目太細，會影響物流自由度。

表 5.4 為海空運承攬業從業人員所認知的自由貿易港區發展與 ECFA 影響衡量變數水準。由 51 份海空運承攬業從業人員的問卷可以發現，超過八成的受訪者認為政府應該多方締結 FTA/RTA 以協助我國海空港轉型，並可避免輸出過度集中於大陸市場，近八成受訪者認為應成立法令更鬆綁的特區。上述與自由港區業者的認知相近。然而，相對於自由港區業者，承攬業更為重視海關對轉口貨或自由港區貨物是否可進行 24 小時作業、或准許貨物先放行再後補文件，受訪者認為關務效率的提升有助於提升業者進駐自由貿易港區之意願。

由於貨主與公協會的有效樣本數僅分別為 11 份與 5 份，故未單獨列表，貨主所認知自由貿易港區發展與 ECFA 影響之 27 項衡量變數水準均高於普通水準，三個反向問題轉換正向得點後雖低於 3 分，但約在 2.5 分的水準，顯示相較於自由港區事業與承攬業者，貨主在這三個項目的不滿意程度較低。貨主較重視的部分包括單一窗口、法令更鬆綁的特區、及海關 24 小時作業、或准許貨物先放行再後補文件。公協會部分，所有受訪者一致非常同意政府應設立法令更鬆綁的特區，此外，僅有頗同意與非常同意等完全正向認知的項目包括 B3. 查核項目太細，降低整體國際物流之自由度；C3. 將鄰近加工出口區等部分特許業者納入自由港區之許可加工營運有助於提升發展能量；D3. 承攬業者不得為收貨人危及 MCC 之優勢；D4. 海關 24 小時作業、或准許貨物先放行再後補文件有助於提升業者進駐意願；及 F3. 多方締結以物流運輸為主軸的 FTA/RTA，有助於我國海空港轉型。

表 5.4 海空運承攬業之衡量變數敘述統計

項目	平均值	標準差	頻次 (%)									
			1.00		2.00		3.00		4.00		5.00	
A1	3.25	1.31	8	15.69	7	13.73	8	15.69	20	39.22	8	15.69
A2	3.10	1.19	5	9.80	12	23.53	14	27.45	13	25.49	7	13.73
A3	3.73	0.86	1	1.96	2	3.92	16	31.37	23	45.10	9	17.65
A4	3.75	1.08	2	3.92	6	11.76	8	15.69	22	43.14	13	25.49
B1	3.08	1.27	8	15.69	8	15.69	14	27.45	14	27.45	7	13.73
B2	3.20	1.31	8	15.69	7	13.73	12	23.53	15	29.41	9	17.65
B3	4.02	1.00	1	1.96	3	5.88	10	19.61	17	33.33	20	39.22
B4	2.71	0.96	6	11.76	13	25.49	24	47.06	6	11.76	2	3.92
B5	3.71	1.13	4	7.84	2	3.92	12	23.53	20	39.22	13	25.49
C1	2.90	1.01	4	7.84	14	27.45	19	37.25	11	21.57	3	5.88
C2	3.04	1.17	4	7.84	14	27.45	17	33.33	8	15.69	8	15.69
C3	3.84	0.89	0	0.00	4	7.84	13	25.49	21	41.18	13	25.49
C4	4.22	0.89	0	0.00	2	3.92	10	19.61	14	27.45	25	49.02
D1	2.94	1.23	6	11.76	15	29.41	13	25.49	10	19.61	7	13.73
D2	2.55	0.87	5	9.80	20	39.22	20	39.22	5	9.80	1	1.96
D3	3.61	1.07	1	1.96	8	15.69	13	25.49	17	33.33	12	23.53
D4	4.04	0.99	1	1.96	4	7.84	6	11.76	21	41.18	19	37.25
D5	2.57	1.03	8	15.69	17	33.33	17	33.33	7	13.73	2	3.92
D6	2.73	1.05	7	13.73	13	25.49	21	41.18	7	13.73	3	5.88
D7	3.22	1.21	8	15.69	2	3.92	19	37.25	15	29.41	7	13.73
E1	3.02	1.08	6	11.76	8	15.69	19	37.25	15	29.41	3	5.88
E2	3.25	1.10	4	7.84	10	19.61	10	19.61	23	45.10	4	7.84
E3	3.08	1.19	6	11.76	11	21.57	12	23.53	17	33.33	5	9.80
E4	3.08	1.17	7	13.73	6	11.76	20	39.22	12	23.53	6	11.76
F1	3.45	1.14	4	7.84	6	11.76	13	25.49	19	37.25	9	17.65
F2	4.04	0.88	1	1.96	3	5.88	4	7.84	28	54.90	15	29.41
F3	4.02	0.94	2	3.92	2	3.92	4	7.84	28	54.90	15	29.41

\* 附註：本欄題項代碼之詳細內容請參見表 5.1。

財政部及所屬機關部分，認知的自由貿易港區發展與 ECFA 影響衡量變數水準如表 5.5 所示。由表中可以發現財政部相關公務人員填答時較少有極端的選項出現，且 27 項中有 16 個問項的平均值低於 3，34 份問卷中，超過六成以上受訪者同意的僅有 A3。自由港區業者進行淺層加工、委由港區外廠商負責深層加工與製造之合作方式，缺乏明確且專屬的法令規範可茲依循，此外，超過五成的受訪者不認同 F 類報單通報人僅限自由港區事業單位，會導致非港區事業單位之國外貨主產生貨物所有權被迫移轉之疑慮；也有半數的受訪者不認為自由港區事業可以取得足夠的作業用地。

表 5.5 財政部及所屬之衡量變數敘述統計

項目	平均值	標準差	頻次 (%)									
			1.00		2.00		3.00		4.00		5.00	
A1	2.82	0.78	1	2.94	10	29.41	18	52.94	4	11.76	1	2.94
A2	2.94	0.80	1	2.94	8	23.53	18	52.94	6	17.65	1	2.94
A3	3.59	0.77	0	0.00	4	11.76	8	23.53	14	41.18	8	23.53
A4	3.18	0.92	0	0.00	3	8.82	11	32.35	17	50.00	3	8.82
B1	3.18	0.92	1	2.94	7	20.59	13	38.24	11	32.35	2	5.88
B2	3.44	0.88	1	2.94	4	11.76	10	29.41	17	50.00	2	5.88
B3	2.88	1.08	1	2.94	15	44.12	9	26.47	5	14.71	4	11.76
B4	3.26	0.95	2	5.88	4	11.76	13	38.24	13	38.24	2	5.88
B5	2.62	1.09	4	11.76	14	41.18	10	29.41	3	8.82	3	8.82
C1	2.71	1.02	3	8.82	14	41.18	8	23.53	8	23.53	1	2.94
C2	2.82	0.89	2	5.88	10	29.41	15	44.12	6	17.65	1	2.94
C3	3.32	0.79	0	0.00	6	17.65	12	35.29	15	44.12	1	2.94
C4	3.12	1.05	2	5.88	8	23.53	11	32.35	10	29.41	3	8.82
D1	2.88	0.93	2	5.88	10	29.41	13	38.24	8	23.53	1	2.94
D2	2.94	0.80	1	2.94	9	26.47	15	44.12	9	26.47	0	0.00
D3	2.88	0.96	1	2.94	12	35.29	14	41.18	4	11.76	3	8.82
D4	2.97	0.89	0	0.00	12	35.29	13	38.24	7	20.59	2	5.88
D5	2.94	0.68	1	2.94	6	17.65	21	61.76	6	17.65	0	0.00
D6	2.97	0.79	1	2.94	7	20.59	19	55.88	6	17.65	1	2.94
D7	3.06	0.76	1	2.94	6	17.65	17	50.00	10	29.41	0	0.00
E1	2.76	0.94	3	8.82	10	29.41	14	41.18	6	17.65	1	2.94
E2	2.97	0.92	3	8.82	6	17.65	14	41.18	11	32.35	0	0.00
E3	2.79	0.87	3	8.82	8	23.53	16	47.06	7	20.59	0	0.00
E4	2.85	0.94	3	8.82	8	23.53	15	44.12	7	20.59	1	2.94
F1	3.21	0.90	2	5.88	4	8.82	14	41.18	13	38.24	1	5.88
F2	3.62	1.03	1	2.94	4	11.76	9	26.47	13	38.24	7	20.59
F3	3.50	0.98	1	2.94	4	11.76	11	32.35	13	38.24	5	14.71

\* 附註：本欄題項代碼之詳細內容請參見表 5.1。

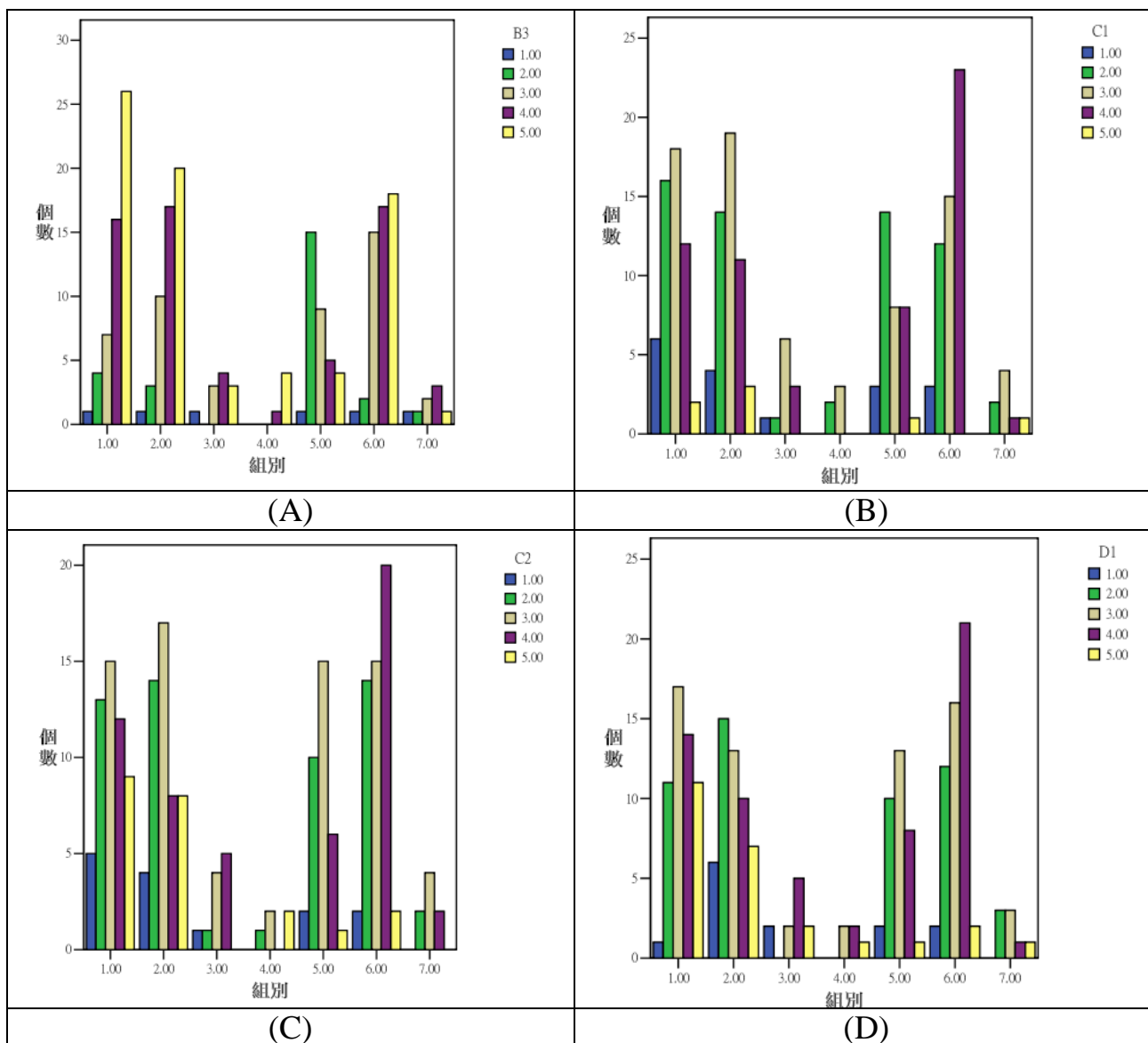
表 5.6 係交通部及所屬機關人員所認知的自由貿易港區發展與 ECFA 影響衡量變數水準，其中超過八成的受訪者皆同意將鄰近加工出口區等部分特許業者納入自由港區之許可加工營運有助於提升發展能量、應設立法令更鬆綁的特區、若未能同時加入其他 RTA 將導致我國輸出過度集中於大陸市場、及多方締結以物流運輸為主軸的 FTA/RTA 有助於我國海空港轉型為樞紐。另外，交通部及所屬機關受訪者認同度未達普通門檻的題項包括：自由港區具特許性質、法令明確脫鉤；關區標準課觀一致；稅費減免已可解決成本過高問題；海關法令相較於鄰近港口具誘因及競爭力優勢，加上

反向題的查核項目、所有權被迫轉移之疑慮、承攬業者不得為收貨人危及 MCC 優勢，共有七項。其中，又以查核項目太細降低自由度的得點（反向得點 3.92，轉換為正向得點僅為 2.08）最低。

表 5.6 交通部及所屬之衡量變數敘述統計

項目	平均值	標準差	頻次 (%)									
			1.00		2.00		3.00		4.00		5.00	
A1	3.58	0.92	1	1.89	6	11.32	14	26.42	25	47.17	7	13.21
A2	2.94	0.94	5	9.43	9	16.98	24	45.28	14	26.42	1	1.89
A3	3.70	0.88	0	0.00	8	15.09	7	13.21	31	58.49	7	13.21
A4	3.72	0.90	1	1.89	5	9.43	10	18.87	29	54.72	8	15.09
B1	3.25	1.01	4	7.55	8	15.09	14	26.42	25	47.17	2	3.77
B2	3.47	0.84	2	3.77	4	7.55	16	30.19	29	54.72	2	3.77
B3	3.92	0.97	1	1.89	2	3.77	15	28.30	17	32.08	18	33.96
B4	2.87	0.73	2	3.77	12	22.64	30	56.60	9	16.98	0	0.00
B5	3.43	0.86	0	0.00	9	16.98	16	30.19	24	45.28	4	7.55
C1	3.09	0.94	3	5.66	12	22.64	15	28.30	23	43.40	0	0.00
C2	3.11	0.96	2	3.77	14	26.42	15	28.30	20	37.74	2	3.77
C3	4.00	0.85	0	0.00	5	9.43	4	7.55	30	58.49	14	26.42
C4	4.32	0.93	1	1.89	3	5.66	2	3.77	19	35.85	28	52.83
D1	3.17	0.95	2	3.77	12	22.64	16	30.19	21	39.62	2	3.77
D2	2.79	0.94	4	7.55	17	32.08	19	35.85	12	22.64	1	1.89
D3	3.38	0.85	2	3.77	4	7.55	22	41.51	22	41.51	3	5.66
D4	3.92	0.72	1	1.89	0	0.00	10	18.87	33	62.26	9	16.98
D5	2.89	0.98	3	5.66	17	32.08	19	35.85	11	20.75	3	5.66
D6	3.36	0.91	2	3.77	7	13.21	17	32.08	24	45.28	3	5.66
D7	3.40	0.81	0	0.00	9	16.98	16	30.19	26	49.06	2	3.77
E1	3.38	0.94	2	3.77	7	13.21	17	32.08	23	43.40	4	7.55
E2	3.47	0.94	2	3.77	7	13.21	12	22.64	28	52.83	4	7.55
E3	3.45	1.04	3	5.66	7	13.21	12	22.64	25	47.17	6	11.32
E4	3.43	0.86	2	3.77	4	7.55	19	35.85	25	47.17	3	5.66
F1	3.66	0.97	2	3.77	4	7.55	13	24.53	25	47.17	9	16.98
F2	4.02	0.90	2	3.77	1	1.89	6	11.32	29	54.72	15	28.30
F3	4.06	0.81	1	1.89	1	1.89	7	13.21	29	54.72	15	28.30

\* 附註：本欄題項代碼之詳細內容請參見表 5.1。



附註：1. 題項代碼之詳細內容請參見表 5.1。

2. 組別 1-7 分別為自由貿易港區事業、海空運承攬業、貨主、公協會、財政部及所屬、交通部及所屬、及其他

圖 5.1 交叉分析圖

由上述可以發現不同業別從業人員的認知似乎有所不同，為了使後續差異分析更具正當性，本研究先以 27 題項中各不同職業類別受訪者的認知進行交叉分析，並將可能具有差異的項目提出，圖 5.1 表示 27 題項中初步判斷有所差異的四個問項。由圖 5.1 (A) 中可以發現在查核項目太細會降低整體國際物流自由度部分，財政部及所屬機關人員不同意比例高於其他類別受訪者；圖 5.1 (B) 則顯示，相較於其他受訪者，交通部及所屬機關

人員傾向認為自由港區事業可取得足夠作業面積；而圖 5.1 (C) 與 (D) 分別顯示，相較於其他受訪者，交通部及所屬機關人員傾向認為臺灣自由港區在週邊土地使用整合上，得以符合業者需求，並形成群聚效應；且具備熟稔自由港區的專案行銷計畫人才，有助於吸引業者進駐。然而圖 5.1 (D) 也同時顯示出，承攬業者對於專責行銷人才的不同意比例偏高。

### 5.3 差異分析

根據上節敘述統計分析結果，顯示不同部門與業者之間確實可能存在差異性，是以本小節利用變異數分析 (analysis of variance, ANOVA) 進行差異分析。首先，以七個任職機構為類別變數，探討各類別機構間對於 27 項認知衡量問項有無顯著差異，其結果如表 5.7 所示。

依表 5.7 結果，可以發現 27 題項中有 12 項之顯著性小於 0.05 門檻值，分別是 A1. 自由港區有助於產業鏈之建構及產業優勢之提升 (顯著水準  $p=0.004$ )、B2. 自由港區轉口通關作業流程比一般保稅區更加方便 (顯著水準  $p=0.039$ )、B3. 查核項目太細降低整體國際物流之自由度 (顯著水準  $p=0.000$ )、B5. 非港區事業單位之國外貨主產生貨物所有權被迫移轉之疑慮 (顯著水準  $p=0.000$ )、C3. 納入鄰近加工出口區等部分特許業者有助於提升自由港區之發展能量 (顯著水準  $p=0.005$ )、C4. 應設立法令更鬆綁的特區 (顯著水準  $p=0.000$ )、D3. 承攬業者不得為收貨人為及 MCC 優勢 (顯著水準  $p=0.005$ )、D4. 海關 24 小時作業或准許貨物先放行再後補文件有助於提升廠商進駐自由港區意願 (顯著水準  $p=0.000$ )、D6. 自由港區人力資源已較其他地區更具彈性 (顯著水準  $p=0.008$ )、E1. ECFA 實施後有助於自由港區產業進駐與發展 (顯著水準  $p=0.026$ )、E4. ECFA 實施後有助於兩岸商品往來之報關檢驗 (疫) 與上架之效率 (顯著水準  $p=0.029$ )、及 F3. 多方締結以物流運輸為主軸的 FTA/RTA 有助於我國海空港轉型 (顯著水準  $p=0.027$ )。

表 5.7 衡量變數 ANOVA 分析

		平方和	自由度	平均平方和	F 檢定	顯著性
A1	組間	21.177	6	3.529	3.274	.004
	組內	224.219	208	1.078		
	總和	245.395	214			
A2	組間	.922	6	.154	.133	.992
	組內	241.078	208	1.159		
	總和	242.000	214			
A3	組間	3.963	6	.660	.761	.602
	組內	180.577	208	.868		
	總和	184.540	214			
A4	組間	3.533	6	.589	.581	.746
	組內	210.905	208	1.014		
	總和	214.437	214			
B1	組間	4.671	6	.779	.609	.723
	組內	265.859	208	1.278		
	總和	270.530	214			
B2	組間	14.943	6	2.491	2.266	.039
	組內	228.610	208	1.099		
	總和	243.553	214			
B3	組間	45.160	6	7.527	7.028	.000
	組內	222.765	208	1.071		
	總和	267.926	214			
B4	組間	10.989	6	1.831	2.019	.065
	組內	188.714	208	.907		
	總和	199.702	214			
B5	組間	29.917	6	4.986	4.652	.000
	組內	222.920	208	1.072		
	總和	252.837	214			

表 5.7 衡量變數 ANOVA 分析 (續)

		平方和	自由度	平均平方和	F 檢定	顯著性
C1	組間	4.860	6	.810	.814	.560
	組內	206.889	208	.995		
	總和	211.749	214			
C2	組間	4.318	6	.720	.617	.716
	組內	242.492	208	1.166		
	總和	246.809	214			
C3	組間	14.991	6	2.499	3.164	.005
	組內	164.246	208	.790		
	總和	179.237	214			
C4	組間	41.389	6	6.898	7.635	.000
	組內	187.932	208	.904		
	總和	229.321	214			
D1	組間	12.252	6	2.042	1.724	.117
	組內	246.371	208	1.184		
	總和	258.623	214			
D2	組間	10.457	6	1.743	1.993	.068
	組內	181.897	208	.875		
	總和	192.353	214			
D3	組間	19.822	6	3.304	3.214	.005
	組內	213.778	208	1.028		
	總和	233.600	214			
D4	組間	33.048	6	5.508	6.632	.000
	組內	172.747	208	.831		
	總和	205.795	214			
D5	組間	5.663	6	.944	.974	.444
	組內	201.621	208	.969		
	總和	207.284	214			
D6	組間	15.709	6	2.618	3.006	.008
	組內	181.175	208	.871		
	總和	196.884	214			
D7	組間	5.868	6	.978	1.065	.385
	組內	190.987	208	.918		
	總和	196.856	214			



表 5.7 衡量變數 ANOVA 分析 (續)

		亞吉和	自由度	亞均亞吉和	F 檢定	顯著性
E1	組間	14.283	6	2.381	2.443	.026
	組內	202.712	208	.975		
	總和	216.995	214			
E2	組間	10.919	6	1.820	1.667	.131
	組內	227.053	208	1.092		
	總和	237.972	214			
E3	組間	13.976	6	2.329	2.075	.057
	組內	233.448	208	1.122		
	總和	247.423	214			
E4	組間	15.457	6	2.576	2.395	.029
	組內	223.725	208	1.076		
	總和	239.181	214			
F1	組間	11.065	6	1.844	1.604	.147
	組內	239.093	208	1.149		
	總和	250.158	214			
F2	組間	7.334	6	1.222	1.392	.219
	組內	182.592	208	.878		
	總和	189.926	214			
F3	組間	12.845	6	2.141	2.431	.027
	組內	183.137	208	.880		
	總和	195.981	214			

ANOVA 分析結果顯示七組不同機構任職人員對於上述 12 個問項至少有一組存在顯著差異，但由於公協會一組僅有五個有效樣本，進行兩兩比較的事後 (Post Hoc) 分析將可能產生偏誤，是以本研究先將受訪者區分為產業界與公部門兩大類，確認業界之間對於各問項衡量認知是否已存在顯著差異，若未存在顯著差異則可視為同質，後續整併成產業界再與公部門進行差異比較檢定。

本研究將自由港區事業、承攬業、貨主與公協會等四類機構共 121 位受訪者資料整併為產業界群組，再進行一次 ANOVA 分析，僅餘 B2. 自由港區轉口通關作業流程比一般保稅區更加方便、及 D2. 稅費減免已解決我國業者經營成本過高之問題兩項具顯著差異，結果如表 5.8 所示。

表 5.8 產業界認知問項 ANOVA 分析

B2	組間	11.556	3	3.852	2.890	.038
	組內	155.965	117	1.333		
	總和	167.521	120			
D2	組間	8.112	3	2.704	2.828	.042
	組內	111.888	117	.956		
	總和	120.000	120			

後續採獨立樣本  $t$  檢定後發現，承攬業與公協會在通關作業流程是否較便利認知上存在顯著差異，承攬業者的認同程度明顯低於公協會（顯著水準  $p=0.047$ ）；而貨主在稅費減免已解決經營成本過高之問題一項上，其認知水準顯著高於自由港區業者及公協會（顯著水準分別為  $p=0.036$  及  $p=0.043$ ）。這些差異恰達到顯著門檻，也因為公協會樣本較少，故後續分析將其排除於產業界群組中；此外，並非所有貨主均接觸第一線的自由港區作業，對於稅費減免與經營成本的感受與認知可能較為間接，是以相較於自由港區業者而言，認為目前的稅費減免已經可以解決我國業者所面臨成本過高的問題。

將 5 筆公協會樣本排除後，將自由港區業者、承攬業及貨主等三機構從業人員整併為一個 116 份有效樣本的群組，將之與財政部及所屬機構、與交通部及所屬機構之受訪者進行獨立樣本  $t$  檢定，以釐清產、官從業人員在前述 12 項 ANOVA 具顯著性的問項認知上之差異。表 5.9 係產業界群組與財政部及所屬的獨立樣本  $t$  檢定結果，由於不考慮變異數相等，僅針對平均數部分進行  $t$  檢定，結果顯示除了 B2. 自由港區轉口通關作業流程比一般保稅區更加方便、D6. 自由港區人力資源已較其他地區更具彈性、及 E4. ECFA 實施後有助於兩岸商品往來之報關檢驗（疫）與上架之效率等三項外，其餘 9 個問項均達顯著水準，其中，僅 E1. ECFA 實施後有助於自由港區產業進駐與發展之得點差異未達 0.5 個尺度水準外，顯著性  $p$  均小於 0.002，其中，B3. 查核項目太細降低整體國際物流之自由度、C4. 應設立

法令更鬆綁的特區、D4. 海關 24 小時作業或准許貨物先放行再後補文件有助於提升廠商進駐自由港區意願等三項之差異更超過 1 個認知尺度。所有指標的認同度，皆是業界群組顯著高於財政部及所屬機構，值得注意的是，查核項目太細降低整體國際物流之自由度屬於反向指標，財政部及所屬機構人員相對不認同該問項（平均值為 2.882），但業界從業人員認同查核項目確實為影響自由度的關鍵因素（平均得點為 4.083）差距最大。

表 5.10 係產業界群組與交通部及所屬的獨立樣本 *t* 檢定結果，結果顯示僅有 D6. 自由港區人力資源已較其他地區更具彈性、及 E4. ECFA 實施後有助於兩岸商品往來之報關檢驗（疫）與上架之效率兩項存在顯著差異，顯示交通部認同人力資源應用，如外籍（含大陸）勞工引入比例、及國內原住民勞工比例等規範，較非自由港區而言更具彈性的程度（平均得點 3.359）顯著高於業界從業人員的認知（平均得點僅 2.818）；此外，交通部及所屬機構受訪者咸認為 ECFA 簽署之後對於提升兩岸商品報關、檢驗、檢疫與上架效率有實質幫助，而業界從業人員則認為目前雖已逐步開放，但實際運作程序中仍有許多技術問題需要克服。

比較表 5.7、表 5.9、及表 5.10 可以發現，全部樣本的 12 題存在認知顯著差異的問項中，財政部及所屬機構受訪者與業界從業人員在 9 個題項存在不同的看法，且認同程度均高於業界人士；而財政部及所屬機構受訪者，在與財政部不同的 2 個題項中，與業界從業人員有不同的認知，認同程度也都高於業界人士。表 5.9 與表 5.10 均不顯著的是 B2. 自由港區轉口通關作業流程比一般保稅區更加方便，根據表 5.8 的結果，係因為承攬業者的認同程度明顯低於公協會，但由於公協會排除在後續獨立樣本 *t* 檢定中，故呈現不顯著的情況。

表 5.9 產業界與財政部及所屬認知獨立樣本 t 檢定

		變異數相等的 Levene 檢定		平均數相等的 t 檢定						
		F 檢定	顯著性	t	自由度	顯著性 (雙尾)	平均差異	標準誤差異	差異的 95% 信賴區間	
									下界	上界
A1	假設變異數相等	9.299	.003	3.144	153	.002	.66407	.21122	.24679	1.08136
	不假設變異數相等			3.853	76.230	.000	.66407	.17234	.32086	1.00729
B2	假設變異數相等	3.526	.062	-960	153	.339	-.20977	.21851	-.64147	.22192
	不假設變異數相等			-1.120	68.775	.266	-.20977	.18722	-.58328	.16374
B3	假設變異數相等	.483	.488	5.924	153	.000	1.20029	.20261	.80002	1.60056
	不假設變異數相等			5.723	50.587	.000	1.20029	.20974	.77914	1.62144
B5	假設變異數相等	.049	.825	4.024	153	.000	.86169	.21415	.43863	1.28476
	不假設變異數相等			4.029	53.092	.000	.86169	.21388	.43272	1.29067
C3	假設變異數相等	.020	.887	3.332	153	.001	.58556	.17576	.23834	.93278
	不假設變異數相等			3.613	60.053	.001	.58556	.16209	.26134	.90978
C4	假設變異數相等	.577	.449	6.043	153	.000	1.13029	.18706	.76074	1.49983
	不假設變異數相等			5.606	48.125	.000	1.13029	.20162	.72493	1.53564
D3	假設變異數相等	2.969	.087	3.356	153	.001	.70442	.20987	.28980	1.11905
	不假設變異數相等			3.602	59.019	.001	.70442	.19557	.31309	1.09576
D4	假設變異數相等	.023	.881	5.473	153	.000	1.03768	.18959	.66313	1.41222
	不假設變異數相等			5.780	57.498	.000	1.03768	.17954	.67823	1.39712
D6	假設變異數相等	4.126	.044	-836	153	.404	-.15241	.18231	-.51257	.20776
	不假設變異數相等			-935	63.468	.353	-.15241	.16292	-.47792	.17311
E1	假設變異數相等	.384	.536	2.227	153	.027	.44191	.19846	.04982	.83399
	不假設變異數相等			2.336	56.911	.023	.44191	.18917	.06309	.82072
E4	假設變異數相等	1.647	.201	1.213	153	.227	.26276	.21667	-.16529	.69081
	不假設變異數相等			1.348	62.670	.183	.26276	.19499	-.12693	.65245
F3	假設變異數相等	.931	.336	3.330	153	.001	.63223	.18986	.25714	1.00732
	不假設變異數相等			3.295	52.237	.002	.63223	.19186	.24728	1.01718

表 5.10 產業界與交通部及所屬認知獨立樣本 t 檢定

		變異數相等的 Levene 檢定		平均數相等的 t 檢定						
		F 檢定	顯著性	t	自由度	顯著性 (雙尾)	平均差異	標準誤差異	差異的 95% 信賴區間	
									下界	上界
A1	假設變異數相等	3.697	.056	- .541	172	.589	-.09730	.17987	-.45234	.25774
	不假設變異數相等			- .589	122.081	.557	-.09730	.16527	-.42448	.22987
B2	假設變異數相等	7.580	.007	-1.337	172	.183	-.24029	.17971	-.59501	.11442
	不假設變異數相等			-1.519	135.857	.131	-.24029	.15823	-.55321	.07263
B3	假設變異數相等	.058	.810	.947	172	.345	.15812	.16704	-.17159	.48782
	不假設變異數相等			.966	104.135	.336	.15812	.16368	-.16646	.48270
B5	假設變異數相等	3.001	.085	.215	171	.830	.03703	.17248	-.30344	.37750
	不假設變異數相等			.236	120.956	.814	.03703	.15719	-.27417	.34824
C3	假設變異數相等	2.022	.157	- .607	172	.544	-.09091	.14967	-.38633	.20451
	不假設變異數相等			- .628	107.488	.531	-.09091	.14474	-.37783	.19601
C4	假設變異數相等	.350	.555	- .473	172	.637	-.07282	.15388	-.37656	.23092
	不假設變異數相等			- .473	99.041	.637	-.07282	.15404	-.37846	.23282
D3	假設變異數相等	6.376	.012	1.223	172	.223	.20942	.17120	-.12850	.54733
	不假設變異數相等			1.349	126.213	.180	.20942	.15524	-.09779	.51663
D4	假設變異數相等	5.073	.026	.550	172	.583	.08374	.15212	-.21652	.38399
	不假設變異數相等			.620	133.045	.536	.08374	.13507	-.18344	.35091
D6	假設變異數相等	.013	.909	-3.420	172	.001	-.54031	.15797	-.85211	-.22850
	不假設變異數相等			-3.496	104.533	.001	-.54031	.15455	-.84676	-.23385
E1	假設變異數相等	.254	.615	-1.024	172	.307	-.17075	.16676	-.49991	.15841
	不假設變異數相等			-1.063	108.567	.290	-.17075	.16061	-.48909	.14760
E4	假設變異數相等	3.104	.080	-1.794	172	.074	-.31826	.17735	-.66833	.03181
	不假設變異數相等			-2.005	130.396	.047	-.31826	.15876	-.63233	-.00419
F3	假設變異數相等	2.447	.120	.494	172	.622	.07563	.15316	-.22670	.37795
	不假設變異數相等			.528	117.038	.598	.07563	.14311	-.20780	.35905

## 5.4 政策意涵與趨勢

根據上節 ANOVA 分析結果，顯示不同部門與業者之間確實存在顯著差異性，公部門（財政部及所屬、與交通部及所屬）的認知程度，均較在第一線操作的業者來得樂觀，可能導致情勢上的誤判及無效率甚或錯誤政策之執行。據此，本節將議題與發展情勢區分為自由貿易港區發展課題、與 ECFA 實施後臺灣貿易擴展議題兩方向進行討論。

### 一、自由貿易港區發展課題

根據表 5.1 的構念，屬於自由港區發展課題的包括自由港區法令與作業流程、關務法令與作業流程、自由港區鄰近區位功能整合、及進駐誘因議題等。業者普遍認為自由港區應該要確實與當地產業密切結合，方有助於產業鏈之建構及產業優勢之提升，但目前國內產業面臨的困境，需要加強與國際的經貿來往，公部門亦須與國內相關產業確實溝通，提高產值並提升核心技術。在關務的部分，業者在操作過程中，有感海關對於自由港區事業之查核項目太細，降低整體國際物流之自由度；且海關要求 F 類報單之通報人，僅限於自由港區事業單位，會導致非港區事業單位之國外貨主產生貨物所有權被迫移轉之疑慮。如何落實境內關外，甚或以境外關外的方式，在考量公平性及效率的前提下，排除不合宜的法令適用，對廠商提供誘因、以提升參與與進駐意願。

由於業者認為，土地取得為一個基礎的問題，如無法先就土地法令鬆綁，在自由港區就無法取得足夠的作業基地面積，故調查結果顯示，業界退而求其次企盼能將鄰近加工出口區等部分特許業者納入自由港區之許可加工營運範圍，有助於提升自由港區之發展能量；在設立法令更鬆綁的特區以擴大貿易自由度，提供理想投資環境及實質優惠措施，吸引外資進駐、促使產業升級轉型與增加外匯收益方面，更是一面倒地認為我國經建

會正在規劃的自由經濟示範區應該提供更彈性的規範。土地徵收問題，在不違背法規條件下，應可循租賃方式因應之；法律鬆綁則需要立法，建議以特別條款克服之。例如，可以擇定特定區域，並在法令上整合自由經濟示範區及航空城計畫設置條例，讓臺灣在部分區域可達到完全自由化。

進駐誘因部分，除了持續加強賦稅減免與優惠外，業者針對承攬業者不得為收貨人的法令限制將危及我國多國籍拆併櫃(MCC)作業優勢多表贊同，且認為若海關可進行 24 小時作業、或准許貨物先放行再後補文件，將有助於提升業者進駐自由港區之意願；尤其是當臺灣成為亞太發貨中心後，海關需提供配套方案針對第三收貨國海關所需的轉口證明。但對於人力資源彈性應用部分，則認為開放仍顯不足。是以建議自貿易港區應放寬進口人政策，開放外籍運送人可承攬及運送中轉貨、減少外勞進入自由港區內的勞動產業工作之限制以增加出口量、同時在未來自由經濟示範區中開放生活支持產業以增加人流量並啟動商流。

## 二、ECFA 實施後臺灣貿易擴展議題

根據表 5.1 的構念，屬於 ECFA 實施後臺灣貿易擴展議題範疇的包括 ECFA 對我國產業之影響、及擴展區域或貿易便捷化協定等。業者對於 ECFA 之簽署與實施持相對樂觀的態度，認為 ECFA 將有助於自由港區產業進駐與發展；並有助於兩岸商品往來之報關、檢驗、檢疫與上架之效率。由於本研究經兩岸專家學者參訪、座談、及深度訪談後發現，不同地區之管理制度差異，導致各港、區、海關認證標準並不一致，尤其往來兩岸商品上架前尚需要衛生證、產品銷售許可證、檢驗與檢疫證明，海關通關方面亦仍存在許多限制，導致具時效性的商品因存放海關太久而喪失價值。

是以，除了逐步增加兩岸免稅商品項目外，如何利用 ECFA 取道大陸進入東南亞市場，使臺灣、大陸產業水平垂直分工、並避免雙重課稅，成為 ECFA 後續談判的重要課題之一。並有助於將原本 Made in China 的零組

件，加值轉型為 Made in Taiwan 的產品，提升臺灣產品在國際市場上的競爭力。尤其在 ECFA 架構下，應降低陸資來臺（尤其在自由港區或是自由經濟示範區）的投資及營運管理資格門檻。此外，加速落實兩岸通關、質檢的便捷性，包括兩岸通關訊息資料交換，雙方海關提早取得通關訊息進行風險評估，讓風險低的貨物快速放行；研究及開放檢驗檢疫作業在出口國預檢，降低檢驗檢疫作業的時間。以廈門為例，金門酒廠以 WTO 架構模式，通過大陸檢驗檢疫主管機關認證，其貨物運送至大陸即毋須再經國檢流程，然目前僅有以個案完成免驗之程序，未來可朝向建立兩岸共通 AEO 優質企業認證方向努力，除可避免兩岸官方認證衝突外，並有效提升臺灣出口產業之競爭力與經營彈性。

在擴展區域或貿易便捷化協定方面，雖然除了「我國多方簽署或締結以物流運輸為主軸的區域或貿易便捷化協定，有助於我國海空港轉型，成為提供整合服務型供應鏈的樞紐海空港」項目，業者的認知明顯高於財政部及所屬機構受訪者外，本構念三個問項的平均值皆高於 3.5，顯示 216 未受訪者普遍認同「簽署 ECFA 有助於我國與其他國家簽訂更多區域或貿易便捷化協定（如 TIFA），並擴展大陸以外的世界各國市場」、及「ECFA 實施後，若未能同時加入其他區域性貿易協定（RTA），將導致我國輸出過度集中於大陸市場」。政府應與大陸在與其它國家簽定互惠方面取得共識，大陸雖然是未來的主要市場，但是過度的依賴將有礙國內產業的發展，是以我國經濟比重應適當比例於各外銷國家，更積極加入其他經濟體系組織，就自由貿易港區周邊產業或服務業提供更進一步之市場開放措施，甚至是 WTO plus 模式，ECFA 簽署後，一些與中國在經貿合作有困難或有障礙的國家，如：日本等，可藉由與我國經貿業者做生產，再將產品銷往中國，以享受 ECFA 的利益，如此可強化臺日的產業合作，強化後續 ECFA 服務與貿易協議、臺星、臺紐經濟合作協議及 TIFA 協議之簽署甚至未來



加入 TPP。

## 第六章 臺灣自貿區之發展與兩岸合作策略

前述各章內容中，曾由企業觀點，檢視我國自由貿易港區的拓展障礙，並述明未來應由下列二個方向因應之：

1. 關務措施的簡化：由文獻發現企業界對於我國推展自由貿易港區之整體關鍵問題中，主要是以解決自由貿易港區內進駐企業的對外問題為主，其中含括了能夠與國外、其他自由貿易港區、課稅區、保稅倉庫（含物流中心）及科園區（含加工區、保稅工廠與農科園區）間，在通報、通關法令上，進行鬆綁，並把相關措施規定進行更簡化，將會是最具迫切性的關鍵項目。
2. 業者之法令適應性與營運成本問題：此部分是指由於發展自由貿易港區業務，須與當地產業密切結合，才能促進經濟發展宗旨。然在公部門權責單位，常陷法律究屬中央或地方之灰色地帶，包括區內劃設與管理、貨物自由流通、業者自主管理、租稅措施、入出管制、與通關及帳冊管理等，時因法令規章與解釋問題而受阻並產生營運成本增生問題。

若再由政府觀點，探究我國自由貿易港區拓展新課題方向上，我國自由港區可再拓展的三大課題方向，主要為：

1. 規劃更自由的經濟特區與自由貿易島模式
2. 創造更多貿易貨源與臺灣產業經營需求鏈
3. 利用各種區域貿易協定以達成貿易便捷化

由於本文第五章已完成我國自由貿易區發展與 ECFA 影響之普遍性問卷調查，並已了解很多政策意涵與重要發現，特別是自由貿易區之目前發展情勢，以及 ECFA 實施後之臺灣貿易擴展議題，故本章將延續各重要課題，以了解臺灣自由貿易島之發展要件，以及臺灣產業經營需求鏈與 ECFA 下的貿易便捷化問題。最後，奠基於圖 2.10 與圖 2.11 所研擬之策略

方針，進行臺灣自由貿易港區因應 ECFA 發展之策略；與兩岸自貿區的可能合作方式與建議。

## 6.1 臺灣自由貿易島之發展要件

### 1. 由企業觀點檢視之發展要件

由於企業網路通訊與技術的進行，加上經濟自由化與集中性資本市場形成的氣氛，導致在臺灣地區，高附加價值之重要優勢產業(如表 6.1)對於全球化經濟策略的施行更普遍，日益提升國際貿易、海空運港口發展以及跨國企業角色的重要性。

表 6.1 臺灣各項高附加價值產業之產品類項與全球市場排名

全球第一	全球第二	全球第三
1.晶圓代工	1.Xdsl CPE	1.Ethernet LAN Switch
2.Mask Rom	2.Cable Modem	2.DRAM
3.IC 封裝	3.IC 設計	3.發光二極體
4.無線區域網路 WLAN	4.大型 TFT LCD	4.筆記型電腦
5.SOHO Router	5.小型 TFT LCD	5.PDP

資料來源：陳松造(2012)，頁 6。

本研究根據第四章 SWOT 條件與第五章問卷調查後，發現以自由港區事業、海空運承攬業及貨主為主的產業界受訪者，建議未來發展自由經濟示範區與自由貿易島的必要發展條件包括：

#### (1) 地理區位良好

一直以來，我國自由港區在執行過程中，一直強調國際商港與空港位居亞洲太平洋連接東南亞要衝，島內各種加工出口區與科學園區之腹地寬廣等優良因素，具有發展優勢；臺北至西太平洋 7 大城市的平均飛行時間最短只要 2 小時 55 分，高雄港位於亞太地區之中心，與亞太五大主要港口間平均航行時間僅需 53 小時(經建會網站

資料)；此一以地理區位為引導主題之物流優勢與趨勢，應再加上其他確切的發展要件，以利爭取中國大陸轉運貨。但因韓國、日本及菲律賓同期亦發展各類轉運業務，轉運貨源亦皆主要來自中國大陸華東、華南地區，導致在臺轉口貨物與櫃量成長受限。是以 ECFA 後續可針對開放外籍運送人可承攬及運送中轉貨、最終以爭取開放第五航權方向為談判主軸。

## (2) 營運作業自由

自由貿易港區自執行迄今，進駐組織與型態，可以是分公司、辦事處或營運部門等型態，以進入自由港區營運，而且可選擇的項目多達 19 種，包括了物流、加工、維修、製造等各種多樣態勢的營運範圍，但本文前述章節已發現：目前港區內的既有貨櫃航商、船務代理、碼頭營運業者等各種國際物流業者，仍是主體。未來發展要件，並非把既有海/空港內的物流業者，直接轉化成自貿業者再擴展之，即可滿足，而是應該要以吸引可以產生「前店後廠」的國際性產品實體製造企業，做為吸引的主軸。經營者多認為，針對自由港區土地使用、進駐產業型態、委外深層加工、國內外人力資源、外(陸)資金融服務等進行實質鬆綁，建議以負面表列取代正面表列以提升效率與相關自由度。

## (3) 行政管理自主

設有單一窗口行政服務及管理機制，可以專責交通部之審議政策與跨區業務之協調作業，提升服務面之效益。除此之外，自由貿易區更應進一步與我國其他境內及地方法令明確脫鉤，尤其是我國目前地方自治與各中央部會依法行政之權責劃分的難題，以特區條件立法則需要中央部會與地方政府之支持。

#### (4) 獎勵誘因充分

以成本面而言，區內的貨物與機器皆免徵以往的進口與出口相關稅費，此一賦稅優惠方式，再配合放寬外勞僱用的比例，可以大幅減少區內業者的成本支出。落實境內關外，甚或以境外關外的方式，在考量公平性及效率的前提下，排除不合宜的法令適用，對廠商提供誘因、以提升參與與進駐意願。業者針對承攬業者不得為收貨人的法令限制將危及我國多國籍拆併櫃(MCC)作業優勢多表贊同，且認為若海關可進行 24 小時作業、或准許貨物先放行再後補文件，將有助於提升業者進駐自由港區之意願；尤其是當臺灣成為亞太發貨中心後，海關需提供配套方案針對第三收貨國海關所需的轉口證明。並建議自貿易港區減少外勞進入自由港區內的勞動產業工作之限制以增加出口量、同時在未來自由經濟示範區中開放生活支持產業以增加人流量並啟動商流。

#### (5) 關務作業簡化

以海關免審/免驗/免押運;採通關之按月彙報(但有輸出管制之貨物不可按月彙報，通報亦不行按月彙報)制度下的貨物自由流通，以及便利商務人士入境落地簽證，提供展覽、貿易等活動機能的效率展現，但在五海一空各區內的實際作為上，仍存在著對業者與貨物認定作業上的差異性。對於關務措施的簡化部分，主要著重在如何強化跨區執行的效率，以及如何發展客觀的驗估模式來認定貨物稅，以提升我國關務流程在國際物流的優勢。

- A. 強化跨區執行效率：目前我國自由港區與課稅區、保稅倉庫、各物流中心、科園區、各加工區、保稅工廠與農科園區之間，報關與通關作業及海關監管法令，透過「創新關務機制」的執

行，可以提升效率。進出自由港區與未來示範區的海關作業流程，能夠比照運輸業辦理轉口貨物作業的規定，也可以比其他一般保稅區轉口通關作業，更加便利。

B. 客觀的貨物稅則認定與驗估模式：我國自由港區業者之貨物運往課稅區時，各關區對於貨物進、出口價格核估、關稅核算與查驗比例之標準，逐漸達致客觀一致。此外，海關要求 F 類報單之通報人，僅限於自由港區事業單位，會導致非自由港區事業單位之國外貨主產生貨物所有權被迫移轉之疑慮。業者之法令適應性與營運成本問題，應立即設法改善之。

C. 應提升我國關務流程對國際物流的優勢：根據問卷調查結果，業者普遍認為我國海關對於遠端查核、實地盤點、年度存量盤點等法令，相對其他鄰近港口自由港區（大陸、香港、新加坡），並不具備誘因與競爭力優勢（平均得點 2.81）。若海關對轉口貨或自由港區貨物，可進行 24 小時作業，或准許貨物先放行再後補文件，將有助於提升業者進駐自由港區之意願。海關若對於自由港區事業之查核項目太細，可能會降低整體國際物流之自由度。

## 2. 由自由經濟示範區拓展至自由貿易島之策略

通常在經濟自由度愈高的國家，整體貿易與經濟發展局勢及程度亦愈好，過去多年以來，臺灣由各類亞太營運中心的發展規劃，都是以自由化為條件下為臺灣帶來了不同階段的貿易條件的改善與提升，特別是在全球化趨勢下，縱然這些年我國臺灣地區有推展自由貿易港區的策略，再配合 ECFA 之兩岸間貨物往來的相互開放，但對我國的製造業與服務業而言，仍面臨不少的現實挑戰。所以我國於今（2013）年為求進一步開放與吸引更多的投資，乃透過「自由經濟示範區」之規

劃方式，以求創造經濟成長與產業轉型升級的新動能。

我國在面臨自由經濟趨勢時，應是利用積極因應的手法，才能由效益面來提升本國的經濟利益，例如：如何透過此一自由貨趨勢以健全國內產業體質及增加產值，創造高端就業機會與便利的投資環境，並可以提升自身產業技術水準及誘發創新經營模式，才是重點。因此「自由經濟示範區」之發展重心，乃著重在「智慧運籌、國際醫療、農產加值、產業合作」四大項目：

- 智慧運籌：主要是利用我國優越的地理位置與優質海空港及技術條件，以整合並提供企業最佳的物流方案，並趁此連結統籌更便捷的創新關務機制。
- 國際醫療：目的為利用我國醫療技術水準與價格，來推動臺灣醫療服務產能的多元化與國際化。
- 農產加值：我國有優質的農產加工技術與市場開拓經驗，以及各種關鍵技術及研發能量可以提升價值鏈，透過整合方式，可以建立出立足全球之農業品牌並增加整體收益。
- 產業合作：由於我國創新商品的能力較強，可藉由跨國合作以提升技術並帶動產業結構轉型，為我國產業在大陸與新興市場進行更多的合作機會。

而有關自由經濟示範區推動措施，乃著重在「促進人員、商品與資金自由流動」、「開放市場接軌國際」、「打造友善租稅環境」、「提供便捷土地取得」、「建置優質營運環境」與各項重點產業的不同推動措施。但其中的「產業合作」並非真正產業，只是將產業在臺灣的設立方式，定位為國際合作型態。因此，此一自由經濟示範區的內涵，還是在摸索的階段。要發展何種重點產業，仍有必要強化和國內公協會

及外國商會的互動關係，才能增添最有價值的生產及商業活動。所以，未來我國重要的自由化策略方向如下：

### (1) 提升自由經濟示範區的產業群聚效能

目前臺灣著手設立自由經濟示範區，第一階段推動計畫已呈報行政院，待行政院核定後，預定 2013 年 7 月底前，由各部會完成行政命令增修，第一階段計畫即可上路執行，第二階段預計 2013 年 9 月待自由經濟示範區特別條例通過後即可推動。亦由於地方政府對於自由經濟示範區之期待不同，自由經濟示範區第二階段可由地方政府申設；擴大了我國特定產業的貿易自由度，提供理想投資環境及實質優惠措施，吸引外資進駐、促使產業升級轉型與增加外匯收益。然地方政府申設應考量配合鄰近既有自由港區之產業鏈，提供互補式之支援，此部分是我國自由貿易港區業務推行之後，另一更高層次之滿足自由貿易與部分特許業務之措施，未來更宜與我國其他境內及地方法令明確脫鉤之外，更需地方政府之支持。自由經濟示範區應考慮當地優勢產業，並以整合產業供應鏈的概念，將優勢產業的上下游一併納入考量；並將鄰近加工出口區製造、深層加工業者納入自由經濟示範區範圍，有助於提升整體能量。

### (2) 自由經濟示範區法規特殊化

在選取自由經濟示範區之區位時，應考慮當地優勢產業，並以整合產業供應鏈的概念，將優勢產業的上下游一併納入考量，並在法規上進可能鬆綁，例如，以負面列舉方式取代正面表列方式，將更有助於產業的彈性與競爭力。除此之外，地方政府如仍以「境內」而非「特區」的概念，仍不肯鬆綁都市計畫與土地使用分區變更權限，可能導致示範區內的建築執照、使用執照申請曠日廢時，甚而不符地方政府規範之使用目的，對於廠商進駐的吸引力將大幅下



降。由此亦可知，除了 2013 年八月即將上路的關港貿單一平臺外，招商單位是否具備整合單一窗口的能力成為關鍵的課題。

以大陸天津為例，1984 年成立天津經濟技術開發區，公部門利用低息貸款、財政收入及土地出讓收入，完成公共基礎設施建設；1991 年設立天津港保稅區，面積約 5 平方公里；1994 年確定濱海新區空間範圍（塘沽、漢沽、大港等三行政區，及天津經濟技術開發區、天津港保稅區及天津港區），以大型外資及國營工業為主，屬外向型經濟模式；2000 年成立濱海新區管理委員會，屬市政府派出機構，代表市政府行使濱海新區建設之管理權，產業部分逐漸形成電子資訊、石油與海洋化工、汽車與裝備製造、鋼材、生技醫藥、新能源與新材料等群聚優勢。2007 年設立東疆保稅港區，2009 年進一步調整行政區劃分，取消新區範圍內三個行政區，設立天津市濱海新區，使整個發展空間權屬一致。

若不以大範圍行政區論之，而以類似於我國航空城規劃的天津空港經濟區為例，2002 年天津空港經濟區（占地 70 平方公里）成立，由於土地有限，將招商項目區分為進區項目與註冊項目二類。進區項目所需土地較大、規劃時限較長，以重工製造業為主，給予 500 強項補貼，利用較高之稅收補貼進區企業以降低營運成本，並利用產業鏈招商方式經營，如 2006 年空中巴士設置 A320 生產線；註冊項目部分，允許企業區內註冊、區外經營以克服土地不足問題，多以金融服務業為主，與區內廠商同享有通關優惠、投資環境與同樣的服務窗口。空港經濟區整體規劃除了產業及研發空間外，並提供商貿及生活配套服務，如住宅、學校、醫院及養老院等，類似發展區模式而非僅產業特區，海關特殊監管保稅區範圍更僅餘 1 平方公里餘。

### (3) 由自由經濟示範區擴展至自由貿易島

我國對自由港區業者所需之簽審過程，與報關、檢驗、檢疫單證等關港貿單一窗口之運作後，將會更有效率，未來業者在進行淺層加工、或委由港區外廠商負責深層加工與製造之合作方式，在逐漸進行專屬法令規範依循之後，未來更應結合前店後廠、臺商營運模式與國際化，擴展至自由貿易島之規模，具體方針包括：

#### A. 功能分工：前店+後廠

自由貿易島並非全面零關稅，且並非把既有海/空港內的物流業者，直接轉化成自貿業者再擴展之，即可滿足；而是使自由貿易特區與其他課稅區、保稅倉庫、各物流中心、科學園區、各加工區、保稅工廠與農科園區之間，報關與通關作業及海關監管法令，透過「聯動」概念的創新關務機制的執行，採直提直放方式，並整合港、區、海關認證之一致標準。除可提升效率外，並以吸引可以產生「前店後廠」的國際性產品實體製造企業，做為吸引的主軸。

#### B. 廠商合作：臺商+本土+外資

根據前述分析與政策方針，本研究認為要加強目前自由貿易港區之功能、進一步整合發展為自由經濟示範區、最終達成自由貿易島的理想，主要仍有賴國內公部門的相關策略支持，包括放寬管制、利用租稅再減免鼓勵跨國營運總部之進駐、基礎設施之建設、補貼、土地使用規劃、並扮演協調的角色以單一窗口提升作業效率，以全球運籌的觀點，除吸引高附加價值的本土產業進駐外，並藉由 ECFA 簽署之契機與優惠吸引臺商回流，再輔以自由經濟示範區吸引外資進駐，提供外資前進大



進一步之市場開放措施，甚至是 WTO plus 模式，ECFA 簽署後，一些與中國在經貿合作有困難或有障礙的國家，如：日本等，可藉由與我國經貿業者做生產，再將產品銷往中國，以享受 ECFA 的利益，如此可強化臺日的產業合作，強化後續 ECFA 服務與貿易協議、臺星、臺紐經濟合作協議及 TIFA 協議之簽署甚至未來加入 TPP。

綜論由自由經濟示範區拓展至自由貿易島之策略課題上，雖然示範區現行規劃以智慧運籌、國際醫療、農業加值及產業合作為推動重點，但基於持續檢討之必要性與時效性，示範區第一階段從自由貿易港區開始推動並經特別立法後，規劃各地方政府視自身條件申設，且並未排除任何地方設置示範區的可能之下，最終目的就是自由貿易島的終極目標。因為「示範」的目的，就是要了解正面綜效下，要如何推廣至全國並擴大適用性，反之，若有負面綜效，則即可藉此理解相關的衝擊所在。

## 6.2 臺灣產業經營的需求鏈與 ECFA 下的貿易便捷化協定

如前述訪談所得，目前臺灣產業面臨的主要問題，是有些產業鏈已經離開臺灣，僅以供給面策略，難以將「鏈」拉回臺灣。是以，本研究根據策略分析與問卷調查結果，分別對臺灣產業經營的需求鏈拓展方針及簽訂 ECFA 後如何拓展與其他國家的貿易便捷化協定進行探討。

### 1. 臺灣產業經營的需求鏈拓展方針

關於自由貿易港區配合示範區的措施與議題下，臺灣產業要如何透過需求鏈的展延問題，當以業者之意向為主要參考諮議內容。以本文第五章之調查結果為例，由自由港區事業、承攬業者、各類貨主與公協會組成的「臺灣產業」類別所獲得的調查結果，相對於官方(財政部所屬關務署)的意見，就有明顯的不同。

由自由港區之法令與作業流程議題觀之，臺灣各產業團體對於我

國發展自由貿易港區業務時，是否確實地與當地產業密切結合，並有助於產業鏈之建構及產業優勢之提升，業者均認為此一「產業鏈建構優勢」是確實存在的。而在關務法令與作業流程議題上，海關對於自由港區事業之查核雖被業者稍嫌過細，有可能會降低整體國際物流之自由度，但對於進儲自由港區的海關作業流程，會確實比其他一般保稅區轉口通關作業來得便利，這是極為有助臺灣產業經營的需求鏈拓展的良機。惟對於海關某些要求，可能會導致非港區事業單位之國外貨主，產生貨物所有權被迫移轉之疑慮問題，當是應極力改善的策略方向，否則難以擴展國際產業透過自由港區或示範區的策略，與我國產業進行聯結。

臺灣產業要透過需求鏈的展延，尚必需面對自由港區與鄰近區位功能的整合議題，特別是如如何納入臨近加工區產業之能量與設立法令更鬆綁的特區此一議題，目前經濟示範區的做法，是極為符合我國產業鏈升級的方向，亦即如果將鄰近加工出口區等部分特許業者，未來一併納入自由港區之許可加工營運範圍，或示範區內「產業合作」的範圍，則有助於提升我國產業鏈的發展能量。事實上，目前臺灣所設立法令之如自由經濟示範區等更鬆綁的特區，將可以以擴大貿易的自由度，以提供理想投資環境及實質優惠措施，才能更能吸引外資進駐，並促使產業升級與轉型。

但是，關於自由港區業者與未來示範區之進駐業者的誘因提供上，本文前章節之調查結果發現，目前我國國際物流業中，同時身兼貨主與運送人雙重身份且是最重要貨源關鍵的海運承攬運送業者，目前在我國不得做為收貨人的身份，此法規將會危及我國相關業者利用各大港口做為物流產業集貨中心的發展，此外，24 小時作業方式有助於提升業者進駐意願，但是，在自由港區人力資源應用上，對於國內

原住民勞工比例的規範，是否會對自由港區業者更具彈性，則有待相關單位後續深入分析之。

綜合上述有關臺灣產業經營的需求鏈問題，約略可以整理出未來的二大發展重心：

#### (1) 以示範區先試先行之四大產業為重心

示範區以智慧運籌、國際醫療、農業加值及產業合作為推動重點，其中智慧運籌與國際醫療項目係我國在全世界極富競爭優勢之產業，特別是在智慧運籌部分之國際海空港與運輸產業中，由於早已確實與相關產業進行密切結合，亦早已有助於產業鏈之建構及產業優勢之提升。但未來仍宜在發展對象上擴大開放之範圍，例如：我國法制規定不得將承攬業者列為自由港區貨載或轉口貨載之收貨人，此部分會危及我國多國籍拆併櫃(MCC)作業優勢，並阻礙自由港區與未來拓展的障礙。國際醫療部分降低人員與金流的障礙，以我國先進的醫療技術與完善的體制，吸引國際醫療需求，並支援國際醫療相關上下游產業。

農業加值部分，應考慮 ECFA 後續談判，引進大陸農產品中轉機制，進行農產品加值後復以出口，除有助兩岸商品往來外，並吸引農業加值技術之升級與回流。而我國在發展自由貿易港區業務時，應配合目前自由經濟示範區之規劃，建議可以由「產業合作」此一項目進行深入的發展，因為我國創新商品能力強，未來可藉跨國合作以提升技術並帶動臺灣各類型的產業結構轉型，為我國產業在不同市場進行更多的合作契機。

#### (2) 滿足產業界之土地/人力/金融/稅費之需求

為提升臺灣產業經營需求鏈之拓展，相關法制、稅費、產業群聚與區位優勢應一併考量，目前臺灣各自由港區進駐業者，基本上對自由港區內取得足夠的作業基地面積；在與周邊土地使用之整合上，得以符合業者需求並形成群聚效應。現今自由經濟示範區的作法，係將鄰近加工出口區等部分特許業者一起納入、加上各地方政府對自身的產業特性與需求進行調整，如此一來，未來自由港區與示範區之許可加工營運範圍才可以更加擴大，且有助於提升整體發展能量。加上目前在人力資源應用、外匯（含大陸）金融業務、相關稅費的減免，應能夠解決相關業者經營成本之問題。

## 2. ECFA 下的區域貿易/貿易便捷化協定

本文透過文獻與問卷調查，發現自由港區事業、承攬業者、各類貨主與公會所組成的「臺灣產業」類別，相對於管方所獲得的調查結果，在 ECFA 之下的貿易便捷化問題，亦有明顯的差異存在。例如：關於 ECFA 實施後，有助於其他自由港區相關產業的進駐，以及有助於兩岸商品往來之報關、檢驗、檢疫與上架之效率，在某些部分是被肯定的。

此外，在擴展區域或貿易便捷化協定的議題上，大部分業者並非很認同簽署 ECFA 後，可以有助於我國與其他國家簽訂更多區域或貿易便捷化協定，亦不認為若未能同時加入其他區域性貿易協定，會導致我國輸出過度集中於大陸市場。但是，我國若多方簽署或締結以物流運輸為主軸的區域或貿易便捷化協定，絕對有助於我國海空港的轉型，並成為提供整合服務型供應鏈的海空港樞紐。

綜合上述有關臺灣在簽署 ECFA 後相關的區域貿易/貿易便捷化協定問題，約略可以整理出未來的二大發展重心：

### (1) 由 ECFA 邁向 WTO

自 ECFA 實施後，特別是若在具備有專案行銷人才之條件下，我國應可以更有助益於自由港區產業進駐與發展，以及強化直航效益以活絡航運市場的效果，更應以提升海峽兩岸間商品往來之報關、檢驗、檢疫與上架效率為目標。未來若能配合自由港區或自由經濟示範區之各種獎勵措施，仍有助於產業回流，並吸引國內外產商進駐投資，讓 ECFA 邁向 WTO 機制之運行。

## (2) 由 WTO 邁向 FTA/TPP

由於 ECFA 實施後，若未能同時加入其他區域性貿易協定 (RTA)，將會導致我國輸出過度集中於大陸市場。加上擴展區域或貿易便捷化協定議題，是目前全球的經貿發展趨勢，所以我國可以再透過各種國際貿易平臺，與其他區域簽訂更多區域貿易便捷化協定 (如 TIFA)，可以擴展與大陸以外的世界各國市場聯結。我國若再進一步多方簽署或締結以物流運輸為主軸的區域或貿易便捷化協定，更有助於我國海空港轉型，成為提供整合服務型供應鏈的樞紐海空港。

## 6.3 臺灣自由貿易港區因應 ECFA 發展之兩岸策略分析

過去 10 年內生效實施的協定共有 229 個，超過前述總數的一半；而經由 FTA 協定所進行的跨國貿易，已超過全球貿易總額的 50% (經濟部經貿談判代表辦公室，2012)。因應全球化及區域化，兩岸簽定 ECFA 後，應尋求兩岸共同參與全球及東亞區域經濟整合，擴大經貿空間。以下由兩岸經濟合作與自由貿易港區合作相關議題，考量第五章的問卷調查與兩岸專家學者訪談意見，進一步整理第四章 SWOT 中的優、劣勢與契機，利用知彼、



知己概念進行區分，據以提出策略性之分析。

## 1. 知彼

### (1) 大陸推動兩岸自由貿易港區對接之現況

兩岸經貿合作議題方面，福州保稅港區正積極推動與高雄、臺中、基隆等自由港區對接合作，爭取儘早實現兩岸自由貿易港區的聯動發展。以福州保稅港區為例，福州市政府於 2011 年 11 月發布《福州市“十二五”現代物流業發展規劃》。其中，福州將在福州保稅港區與基隆自由貿易港區間以兩岸現代物流為基礎之廣泛合作，以為兩岸自由貿易港區對接之先驅。

據規劃，福州將利用福州保稅港區與臺灣自由貿易港區地域相近、性質相同、功能相似的優勢，允許來自臺灣的貨物或臺資企業經營的其他貨物經保稅港區運往大陸其他地區時，實行「分批出貨、定期集中報關」；對臺灣地區與保稅港區之間往來貨物，進入保稅港區後，實施「一次申報、一次查驗、一次放行」的通關模式；實現臺灣貨物和大陸貨物通過福州保稅港區與基隆自由貿易港區間的綠色通道分別進入臺灣和大陸市場，推進兩區政策功能互享、優勢互補、企業互動、資源互用，共同打造面向東南亞的區域航運物流中心。

福州將通過兩岸自由貿易港區對接所產生的便利，依託福州臺商投資區、海峽兩岸(福建)農業合作試驗區、福州青口汽車城與臺灣汽車產業對接、福清臺灣機電園與臺灣機電產業對接，重點建設冶金、建材、電子、機械、汽車產品和水產品等榕臺物流樞紐。與此同時，福州將利用全面建設「海峽兩岸(福建)農業合作試驗區」的契機，引進臺灣農產品物流企業，加強與臺南果蔬協會等農業協會合作，把臺灣一些高品質農產品輸送到福州，擴大臺灣農副產品在福

州及省內其他地區的銷售和分銷(中國新聞網, 2011)。福州保稅港區於 2013 年 4 月 30 日宣布與臺灣自由港區對接, 涉及「兩區通關無紙化、互設辦事處和互為中轉口岸及開展金融合作」等四項合作內容。福州保稅港區目前已建置保稅港區電子資訊平臺, 其中預留「對接臺灣自由港區系統」接口 (福州保稅港網站, 2013)。

## (2) 兩岸特區對接, 啟動 ECFA 升級版

針對兩岸經貿合作方向, 大陸國家發改委學術委員會秘書長、企業投資協會副會長張燕生建議兩岸可以透過「特區對特區」的自由化試點, 啟動 ECFA「升級版」。張燕生在 2013 年 5 月 20 日「2013 首屆投資臺灣論壇」上表示, 臺灣的自由經濟示範區與大陸的自由貿易港區可以合作, 共同形成境內關外的自由貿易港區, 以作為雙方共同的試點。該試點可以開放兩岸服務業, 並擴大人民幣的境外使用。目前兩岸都選定特定城市推動經貿自由化, 包括臺灣各海空港之自由貿易港區, 與規劃在高雄建立之自由經濟示範區; 大陸則在上海及對外口岸推動自由貿易(港)區。

建議兩岸可在此基礎上建立 ECFA 升級版, 以顯著降低跨境生產的交易成本, 並整合供應鏈上下游與內外貿易。同時, 兩岸要共同維護良好的市場秩序, 生態秩序和社會秩序, 來建立兩岸的統一大市場; 為建立法治環境, 這個試點還必須探索建立兩岸貿易爭端仲裁機制, 著力完善兩岸的法制環境和透明度。在上述架構下, 兩岸可以嘗試以發展為基礎, 以高標準市場規則和法治為準則, 以開放為方向的國際合作新機制 (中時電子報, 2013)。

## (3) 大陸各類保稅制度與港區分類

大陸地區目前沒有自由貿易區、自由貿易港區等名稱, 但具有相關保稅或自由貿易功能之管制區位, 包括保稅區、出口加工區、

保稅物流園區、綜合保稅區、及保稅港區等。因其發展時代背景與功能而不盡相同，各功能區間亦不存在新陳交替或空間區位之必然關係。相關歷史脈絡與功能如 3.5 節所提。其中，綜合保稅區功能與保稅港區完成相同，唯一差別僅在於綜合保稅區不臨港，是內陸的貨物集散中心，故大陸又稱無水港或陸地港；各保稅功能區之比較，如表 6.2 所示。而臺灣的自由貿易港區，在功能上與大陸保稅港區（綜合保稅區）相近，除加工製造需限定產業、及沒有入區退稅的策略外，其餘均與保稅港區相同。

以福州為例，福州保稅區於 1993 年正式營運，2007 年由福州海關自行制定保稅區貨物通關管理暫行規定，對進出口貨物採取直通式通關，分別管理區（特殊監管區）港（港口）的兩個海關實施區港聯動、直提直放。2003 年，保稅區管理委員會獲得規劃、外貿經濟、國土、建設、人事等行政審批管理授權，獨立行政管理體制與直放式通關模式解除保稅區發展的體制障礙。2008 年，已營運五年的福州新港（江陰港區）鄰近區塊，以區港聯動為前提成立福州保稅物流園區；2010 年成立福州保稅港區，並進一步提升海關合作，與香港海關相互承認。由於大陸的法令與制度會因不同的地區而有差異，且隨著時間而做改變，也會發展出不同的保稅區，然而，新制的出現並不影響舊有保稅功能特區之運作，雖然目前保稅港區已為優惠最多，層次最高，功能最齊全的保稅區，其可能發展原因為，大陸不同地區之管理制度差異，導致各港、區、海關認證標準並不一致，甚至連比鄰的港區亦若是，為克服此一瓶頸以提升運作效率，故目前以區港一體之保稅港區為發展重點。

表 6.2 大陸各保稅功能區比較表

項目	保稅區	出口加工區	保稅物流園區	保稅港區 (綜合保稅區)
港口作業	無	無	有	有

項目	保稅區	出口加工區	保稅物流園區	保稅港區 (綜合保稅區)
與港口關係	無	無	港口與園區藉 專門通道聯動	港口在保稅區 內
海關	港區與保稅區 分屬兩個海關 監管	港區與出口加 工區分屬兩個 海關監管	港區與保稅物 流園區分屬兩 個海關監管	一個海關監管
貿易	有	無	有	有
物流	有	無	有	有
加工製造	有	有	無	有
國外貨物入區 保稅	有	有	有	有
國內貨物入區 退稅	無	有	有	有
區內貨物交易 不課徵增值稅 及消費稅	有	有	有	有

資料來源：本研究計畫整理

大陸近年西南地區一積極爭取相關保稅特區之成立與營運，其中，2010年重慶西永綜合保稅區的規劃建設與營運，更造就一個「整機+配套」、「製造+研發」、「生產+結算」的亞洲最大筆記型電腦基地，規劃占地面積 10.3 平方公里，第一期管制面積 5.67 平方公里，是大陸第一個內陸綜合保稅區，西永綜合保稅區並沒有採用先設立再引進專案的傳統模式，而是為進駐的龍頭產業量身打造，提供適合的發展基地，再為其發展所需的運籌硬體連結。目前是重慶市打造筆記型電腦基地的主要載體和建設內陸開放高地的重要平臺，為滿足企業需求，重慶海關對於進駐企業相關加工貿易手冊與減免稅專案採報備制，在資料齊全、符合政策前提下，採取「先報備後驗廠」方式，三次驗廠一起完成；針對部分 IT 企業「邊生產、邊裝箱、邊集結、後集中辦理通關手續」的運作模式，主動協調鐵路、機場和物流、報關等有關單位，協商貨物監管通關事宜，採取派員到現場實施動態監管方式，給予企業最大的通關便利。

目前已經吸引惠普、富士康、英業達、廣達等 IT 產業領導者進駐，預計將形成 8000 萬台以上的筆記型電腦生產能力，以及筆記型電腦零組件、伺服器、印表機等關聯項目。到 2015 年，將形成 5000 億人民幣產能。筆記型電腦工廠對於國際中轉、配送、採購、轉口貿易和出口加工等業務需求巨大，西永綜合保稅區與兩路寸灘保稅港區形成保稅組團，為這些企業和專案提供聯動服務。重慶海關並積極開展海關區域聯動，主動協調配合，為西永綜合保稅區先後開闢出鐵海聯運、歐洲國際貨運航線及國際鐵路聯運等通道，使重慶造貨物出口速度不斷提升，往美洲地區貨物更可利用長江直達上海港出口。

從境外進入平潭與生產有關的貨物給予免稅或保稅，以高科技、新技術產業與現代服務業為主；由企業自主選擇應稅貨物狀態，按其對應進口料件或實際報驗狀態徵收關稅；出口退稅。為對台特殊示範區（試點），希望由兩岸共管方式進行，希望推動產業合作與資本融合；在通關方面，採取一線放寬、二線管住、人貨分離、分類管理之原則，減免台籍投資租金；企業所得稅和個人所得稅優惠，由福建省政府補貼；設立口岸免稅店，每人每日 6,000 元人民幣購物總額內予以免稅。允許平潭的銀行機構和臺灣地區銀行之間開立人民幣同業往來賬戶和新台幣同業往來賬戶；允許平潭符合條件的銀行機構為境內外企業以及個人開人民幣帳戶和新台幣帳戶，海峽兩岸的船舶可以直航，甚至允許臺灣車輛在平潭綜合實驗區自由行駛。

深圳前海部分，前海深港現代服務業合作區定位為深港合作先導區、體制機制創新區、現代服務業聚集區和結構調整引領區；以創新、市場化、與國際接軌為指導思想，堅持開放合作、互利共贏，體制創新、科學高效，高端引領、集約發展，統籌規劃、輻射示範

的原則，在一國兩制框架下，努力打造粵港現代服務業創新合作示範區。前海的功能定位為現代服務業體制機制創新區，現代服務業發展集聚區，香港與內地緊密合作的先導區，珠三角產業升級的引領區。重點發展金融、現代物流、資訊服務、科技服務及其他專業服務四大產業。前海灣保稅港區享有國家有關保稅港區的一系列特殊優惠政策，同時享受前海現代服務業示範區的相關優惠政策。封關運作以來，保稅港區各項業務迅猛發展，形成了以出口集拼、離岸配送中心、全球/區域配送中心、出口轉內銷為核心，覆蓋一般貿易、國際中轉、轉口貿易、採購分銷、一日遊等多種類型的業務模式。根據前海總體發展規劃要求，保稅港區將重點發展現代物流、供應鏈管理、航運服務、創新金融等現代服務業，並積極探索建設與國際通行慣例接軌的自由貿易港區。

惟地理區位相近的保稅區之間，因招商而存在競爭，臺商前往投資時選擇保稅區應考量其相關腹地產業鏈結構以獲得較佳效益，並隨時注意更新最新的法令制度與新的保稅區類型。在激烈的競爭下，各保稅港區祭出各項優惠以吸引廠商進駐，例如入區退稅與出口退稅最主要的優勢在於時間差，雖然貨物最終出口皆會獲得退稅，然對於在區內集貨倉儲、國際配送之大宗散雜貨而言，其效益較大，且入區退稅亦使以內需市場為主之大陸保稅港區更有操作空間。實務上，在出口退稅結合進口品牌之利基，大於應繳納關稅時，廠商為獲得貨物出口退稅及進口證明，常將貨物裝運至香港後返回，入區退稅直接替廠商省卻此一裝卸運輸無謂成本，以為保稅港區爭取更多廠商進駐意願。大陸海西地區保稅港區的營運以進口內需為大宗業務，其經營模式包括：

#### A. 國際配送 (international delivery)

國際配送簡化原大陸企業出口零組件至國外，經國外組裝後以整件成品運回大陸港口進口報關之程序。待出口之零組件運至保稅港區視同出口，且享有入區退稅。再者，挾港區內倉儲成本低廉的優勢，使得國外企業得以將主要核心產品(國外製造)運至港區內儲存，並享有入區保稅優惠，再於港區內進行最後組裝成套、繳納關稅成為進口貨物。

#### B. 國際採購 (international procurement)

位在大陸境內不同地區之產業鏈供應商，原先需將各自貨物運往不同國家，外國貨主須辦理多次提貨手續，港區除提供入區退稅外，並可進行分揀、集貨、流通加工以增加貨物價值，類似以延滯策略 (postponement) 以滿足外國貨主不同需求，並以集運分銷方法簡化貨主提貨手續。

#### C. 國際中轉 (international transshipment)

國外貨物利用入區保稅前提，及港區內低廉之倉儲成本，排除整進整出之限制，可以拆櫃入庫，以多國籍拆併櫃 (MCC) 方式運往境外地區。

#### D. 轉口貿易 (entrepot trade)

轉口貨物享有入區保稅及低廉的倉儲成本，且以備案方式進行管理，無須報關，免稅免證，拆裝集併後運往其他國家或地區。以福州港區為例，法國紅酒商及利用轉口貿易方式，將運往香港及東南亞之酒品至於保稅港區內，待實際需求產生時提領適當數量酒品運送。

#### E. 出口復進口 (export and re-import)

出口復進口可省卻貨物境外遊流程，節省物流成本、縮短

供貨時間。此一模式對於非大陸品牌之大陸製產品創造利潤，非大陸品牌廠商將原須出口之商品運至保稅港區，入區即出口，完成報關、核銷及退費；再由大陸境內廠商完稅進口，以進口商品販售之。以福州港為例，合作關係密切之華映與冠捷即以此一方式進行 LCD 之進出口行為。

由上述營運模式可以發現，屬於公部門的保稅港區管委會利用諸多策略為業者創造效益，然部份模式在臺灣囿於法令限制並不恰當，是以兩岸自由貿易區合作部分，仍以降低往來障礙為首要目標。值得一提的是，雖大陸持續引進海外投資，然由於港區內的經營主導權（尤其是碼頭及陸運物流）仍掌握於大陸公營企業，經營保稅港區的控股公司甚至可提供金融服務，例如代理採購、開立信用狀（LC）融資...等，目前臺商或外商較大規模的投資仍以製造業為主。

2013 年 2 月設立昆山深化兩岸產業合作試驗區，昆山是大陸台資最密集的地區之一，截至 2012 年底，累計批准台資企業 4,234 家，總投資額 521.2 億美元。臺商和外商的大量聚集，使昆山成了大陸經濟成長最為迅速的地區，二十年間，臺商投資領域，也已從早期紡織、製造業等傳統產業發展至包羅金融、醫療、職業教育、電子商務等現代服務業，形成了一個完整的配套網路。在兩岸產業技術交流、商品檢驗檢測、產品認證、技術標準等領域交流合作都將享受支援政策。針對當前臺商轉型升級發展迫切需求，尤其在金融業合作領域，將給予更多先行先試的特惠，如允許開展個人跨境人民幣業務試點，允許區內企業與臺灣地區企業在企業集團內部試點開展人民幣借貸業務，允許臺灣地區金融機構在昆山試驗區以人民幣進行新設、增資、參股等直接投資活動；支持試驗區內的外資銀行開展兩岸金融創新試點，在符合條件的情況下經營人民幣業務；支援



台資金融機構在試驗區設立合資證券公司、合資基金管理公司，支持在大陸證券業逐步擴大對台資開放的過程中開展試點等。

2013年7月，上海自由貿易試驗區總體方案審議通過，宣布在上海外高橋保稅區等4個海關特殊監管區域內建設中國（上海）自由貿易試驗區。這意味著大陸首個真正意義上的自由貿易區正式啟航，上海自貿區涵蓋上海四個海關特殊監管區：外高橋保稅區、外高橋保稅物流園區、洋山保稅港區和浦東機場綜合保稅區。正是目前上海市綜合保稅區的統管範圍。

據此，可以歸納大陸地區為吸引廠商進駐，多採取放寬管制、稅費減免並提供金融服務等措施，以低價物流倉儲吸引國際採購、國際中轉、及轉口貿易等商業行為，然而，相關規範亦可因地制宜，導致不同關區出現不一致標準，臺商前往投資須更加謹慎。

## 2. 知己

我國自由貿易港區部分，本研究整理問卷調查結果與專家座談內容，歸納我國目前自由貿易港區仍有所不足之處，包括：

### (1) 以負面表列取代正面表列

目前法律明文可於自由港區經營的業者型態為19種，但若業者為混合經營模式，可能會遭主管機關主觀認定而不符定義，故容許業別項目之法律規定宜改正面表列為負面表列。負面表列將有助於自由度的提升，國際上採負面表列國家主要有杜拜、新加坡、香港等，其中，新加坡更僅對菸酒、武器等項目進行管控，其餘商品與產業皆不設限、得以自由貿易。公部門應就自由港區設置管理條例進一步規範相關部會之作業，依轉口作業特殊性加以排除國內規定之適用，符合國際實務潮流與作法，增加港口之競爭力。

### (2) 檢討 MIT 品牌深層加工之認定

目前不同單位對於深層加工之認定標準均不一致，以經建會認定（原產地證明）標準而言，應達附加價值超過 35% 方視為深層加工，而韓國則認定超過 5% 即可。若以品牌附加價值為深層加工評估標準，建議臺灣可從目前 35% 降至 20% 較為合理，此舉有助於臺商回流。此外，其他的原產地判定標準，如一旦使用重機械作業，則可認定其產品為該國出產的部分，則應進行檢視、盡量避免多重標準。

### (3) 加強自主管理與分級管理

落實「境內關外」，強調自主管理，港區內的行政管理及行政輔助事項，由授權港區管理機關自行辦理；進而鬆綁管制，排除適用部分法規限制導致多頭馬車而損害行政效率，背離單一窗口的目標。進而將廠商分級管理，目前雖有 AEO 認證形式，但獲 AEO 認證廠商實質上並無優惠，建議不要儘由「修法」方向進行，而應朝著創立新法以因應，如特區條例等，自由貿易發展才能有大突破。

既有自由貿易港區部分，透過設管條例修法，並將審核權責由海關移回交通部，同時透過罰則訂定給予主管機關相關執行權力，在重賞重罰原則下鼓勵業者朝良性方向發展。其中，多國拆併櫃 MCC 為我國海運貨運承攬業之業務強項，過去均利用新加坡、香港等港口操作。我國港口目前僅船舶運送業會利用其自營碼頭集散站從事此項操作，貨運承攬業，因未具運送人身分，無法以轉口艙單申報；MCC 轉口貨物現有報單申報內容過多，業者無法自貨主處獲得，需要簡化。如何落實境內關外，甚或以境外關外的方式，在考量公平性及效率的前提下，排除不合宜的法令適用，對廠商提供誘因、以提升參與與進駐意願。

### (4) 發展「逆物流」

由於臺灣高科技產品技術佳，有機會成為全球維修中心，然目前記帳皆以正向物流方式考慮，亦即原料組合方得產品，卻缺乏拆卸產品為堪用零件之概念，而導致若國際商品送至為於特區內廠商進行維修等逆物流行為時，因屬關外問題較小，但國內商品送至特區內維修，則進出口各算一次缺乏效率，更將產生申報無法詳實的弊端。

#### (5) 放寬土地與委外加工之限制

由於業者認為，應設立法令更鬆綁的特區以擴大貿易自由度，提供理想投資環境及實質優惠措施，吸引外資進駐、促使產業升級轉型與增加外匯收益方面，更是一面倒地認為我國經建會正在規劃的自由經濟示範區應該提供更彈性的規範；土地徵收問題，在不違背法規條件下，應可循租賃方式因應之。由於土地取得為一個基礎的問題，如無法先就土地法令鬆綁，在自由港區就無法取得足夠的作業基地面積，故調查結果顯示，業界退而求其次企盼能將鄰近加工出口區等部分特許業者納入自由港區之許可加工營運範圍，有助於提升自由港區之發展能量。

此外，並應將現行一對一委外加工，放寬為允許一對多之委外加工，並簡化相關程序以按月匯報方式進行方得提升效率。以階段性而言，首要工作是先讓自由港區得以進一步再自由化，法律鬆綁則需要立法，建議擇定特定區域，逐步將自由港區面積擴大並納入鄰近產業園區，配合自由經濟示範區相關條例，例如，自由經濟示範區及航空城計畫設置條例，讓臺灣在部分區域可達到完全自由化。

#### (6) 避免「雙重課稅」

雖然依現行自由貿易港區設置管理條例第 29 條第 2 項規定，在中華民國境內無固定營業場所之外國、大陸地區、香港或澳門營利

事業銷售經認可之國際金屬期貨交易所認證且經主管機關核定之商品或同一稅則號別之商品，如該商品儲存於自由港區事業經自由港區管理機關核准之自由港區內之處所，其售與國內、外客戶之所得免徵所得稅，不受總額百分之十之限制。然而，在非上述正面表列項目內的商品與服務，由於臺灣針對有從事加值作業的部分，會額外向貨主或廠商課稅，此部分也待謹慎思考。「售出課稅」於 2000 年，通過第 19 種經營業者型態時，公辦部門可售出才課稅，但私辦則不行。

### (7) 放寬人力資源限制

自貿易港區應放寬進口人政策，開放外籍運送人可承攬及運送中轉貨、減少外勞進入自由港區內的勞動產業工作之限制以增加出口量、同時在未來自由經濟示範區中開放生活支持產業以增加人流量並啟動商流。尤其，公營事業對於原住民僱用比例之限制，就國外經驗而言，並不適用於民間企業，故未來應一併考慮排除原住民條款之適用，以利民間企業之人力資源彈性與績效。

總而言之，自由化之關鍵在於制度的合理性與技術程度，在此前提下管制化，才能互為其利。

### 3. 兩岸經濟合作與東亞區域經濟整合新契機

東亞經濟整合在最近十年發展迅速，各國均積極簽署雙邊的經濟合作協議，主要原因之一，在於中國大陸與東協國家的態度積極。1997 年亞洲金融風暴時，中國大陸對東協國家適時伸出援手，2002 年簽署中國大陸與東協全面經濟合作架構協定(The Framework Agreement of Comprehensive Economic Cooperation Agreement，以下簡稱中國—東協 CECA)，倡議 2010 年中國大陸與東協六國、2015 年與東協十國完成貿易自由化的具體目標。同時，2004 年 1 月中國大陸與東協提出早期

收穫計畫，提早讓東協產品進入中國大陸，2010 年中國大陸與東協六國，已如期完成成立自由貿易區的進程。其他國家為因應此趨勢，也積極與東協簽署協議。韓國與東協在 2005 年簽署架構性協議，提出 2010 年品關稅降至 5% 以下，2007 年與東協簽署貨品貿易協定，2009 年則簽署服務貿易協定。日本在 2008 年與東協簽署東協與日本全面經濟夥伴關係協定（ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership Agreement, AJCEPA），除了十年內將達成調降關稅目標之外，並在 2011 年進一步將服務貿易與投資自由化納入其中。此外，大洋洲的澳洲與紐西蘭，於 2009 年 2 月與東協簽署自由貿易協定，並計畫於 2018 年完成自由貿易區全面降稅；印度則於 2009 年 8 月與東協簽署 FTA，預定 2016 年完成自由貿易區全面降稅。

東亞地區從 2000 年至 2010 年之間簽署 FTA 的變化，我們可以很清楚地發現十年來東亞各國之間積極簽署 FTA 的事實。根據世界貿易組織（WTO）之統計，2000 年之前，東亞地區只有 5 個生效的區域貿易協定（RTAs），包括東協自由貿易區（ASEAN Free Trade Area, AFTA）、開發中國家全球貿易優惠系統協定（Global System of Trade Preferences among Developing Countries, GSTP）、亞太貿易協定（Asia Pacific Trade Agreement, APTA）等。而且，東亞各國不但與東亞區域內的國家積極簽署 RTAs，亦與區域外的貿易伙伴積極洽簽 RTAs(林祖嘉等人，2011)。

東亞地區為目前全球洽簽經濟合作協定最多的區域之一，我國競爭對手國如韓國、日本、東協等，除競相對外洽簽經濟合作協定外，其彼此間亦積極推動簽署經濟合作協定，如韓國已正式開始與中國大陸進行 FTA 談判，而中國大陸、日本與韓國也共同宣布，將於今年

(2013 年)內展開 FTA 談判。上述發展，恐使我業者未來在拓展國際市場上，逐漸失去公平競爭的環境，對我國經濟發展及全民福祉造成極為不利的影響(經濟部經貿談判代表辦公室，2012)。

兩岸應當在簽署 ECFA 之後，因應全球化及區域化，尋求兩岸共同參與全球及東亞區域經濟整合的可行途徑，一同融入東亞區域整合，擴大經貿空間。臺灣除了與新加坡等主要貿易夥伴積極洽簽經濟合作協議之外，兩岸應加強與東南亞各國雙邊與多邊經貿互動，尋求一同參與東亞多邊經貿組織的可能性，如清邁協議、東協加三、東協加六等東亞區域經濟整合等。同時，並考量支持 APEC 將「亞太自由貿易區」(FTAAP)作為長期區域經濟整合之目標，並一同討論加入泛太平洋戰略經濟夥伴關係協定 (TPP) 的可能性。

臺灣若能維繫經貿實力，並能做好全球佈局，則可以透過簽署自由貿易協定，在外商看好商機下，將會進駐臺灣投資，此外，除了吸引外資流入之外，更重要的是可以引進歐美先進技術，再透過兩岸經濟深化合作，把此一技術再轉進大陸，從而同時提升兩岸技術水準，長期下對於大陸而言，也必然是有利的。因此，簽署 ECFA 之後，透過拓展臺灣經貿空間，可以先吸引外資來臺投資，再進一步以臺灣做為橋樑，靈活運用中國大陸轉為世界市場的潛力；另外，也可以建立兩岸品牌與產業標準，並提升兩岸技術水準，再透過兩岸產業優勢互補，將可透過拓展臺灣經貿空間，同時增強兩岸競爭力(國家研究報告，2011)。

#### 4. 臺灣自由貿易港區與兩岸合作策略分析

根據表 4.4 臺灣自由貿易區因應 ECFA 架構之 SWOT 分析，及第五

章的問卷調查，本節統整相關重要課題，並據以研擬兩岸合作策略。兩岸合作策略目標與策略如圖 6.2 所示。

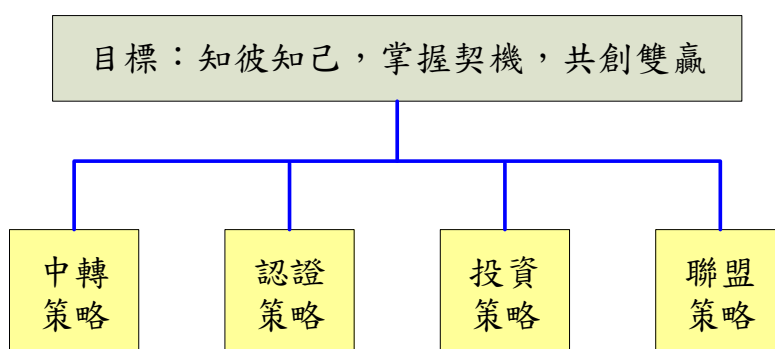


圖 6.2 兩岸合作策略目標與策略

### (1) 中轉策略

目前臺灣產業面臨的主要問題，是有些產業鏈已經離開臺灣，僅以供給面策略，難以將「鏈」拉回臺灣。尤其 2010 年東協加一上路後，許多臺灣企業為維持在東南亞的競爭力，勢必將生產基地轉進大陸以避免遭邊緣化。引進大陸農產品中轉機制，進行農產品加值後復以出口，除有助兩岸商品往來外，並吸引農業加值技術之升級與回流。而我國在發展自由貿易港區業務時，應配合目前自由經濟示範區之規劃，建議可以由「產業合作」此一項目進行深入的發展，因為我國創新商品能力強，未來可藉跨國合作以提升技術並帶動臺灣各類型的產業結構轉型，為我國產業在不同市場進行更多的合作契機。

兩岸海運從禁航、直運不直航、開闢境外航運中心、到如今兩岸的船公司可以所擁有之權宜船舶航行於兩岸港口之間，從事各種貨物的裝卸等業務。兩岸直航後，臺灣自由港區更直接反映航線密集之優勢，並可降低運輸成本，並配合自由港區運作機制，即時組裝、加工、快數出貨，達到零庫存之標準；藉由自由港區貨暢功能，

垂直整合供應鏈，將全球半成品或零件組（包含大陸限制品），進區加工重組後出口，提升產品價值。尤其相關規費成本低廉，且利用 EDI 通報，快速通關，作業效率高，區內自主管理，提升貨物流通服務，ECFA 簽署後，自由港區內保稅作業區可申請委外加工，免徵相關稅賦。然而，要增加海運貨運量，外籍商船經營者希望不只要提供兩岸權宜輪與國籍輪經營兩岸業務，應該要開放讓外籍輪經營兩岸貨運中轉的業務。此現狀目前雖未能達成，但兩岸間已經於 2013 年 1 月(在新竹)與 4 月(在北京)期間，透過海峽兩岸海運協議後續協商機制，陸方已同意：開放實載率較高之華北航線，對於兩岸航商所屬船舶，進行試點捎帶往來兩岸的中轉貨櫃，初期限定每航次不得超過 400 TEU。此舉已為臺灣對大陸中轉業務的重行開拓上，帶來新的契機。

商品部分，如何發展具差異化之商品、提高產品或服務品質、加強人力競爭力，政府勢必得採取包括輔導企業轉型、升級、協助業者運用貿易救濟措施、延緩降稅時程等應對措施，以利臺灣之勞工就業市場的順利調整與因應，方得以發揮產業技術優勢；並需要加強與國際的經貿來往，公部門亦須與國內相關產業確實溝通，加快設備的更新與升級、提升核心技術以轉型再造並提高產值。另外，介由 ECFA 將原本大陸製造的零組件，增值轉型為 Made in Taiwan 的產品，提升臺灣產品在國際市場上的競爭力。由於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；對此，可利用兩岸產證資料之交換，建置電子閘門以傳送一般及 ECFA 產證，上線後再以亞太電子商務聯盟簽章加簽訊息來增加其可信度及公信力。尤其是當臺灣成



為亞太發貨中心後，針對第三收貨國海關所需的轉口證明，海關需提供相關的配套方案。

業者可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由港區內自行進行淺層加工，或經由物流業者委託之其他製造業進行淺層加工，可對物流業者、該產品之供應鏈及自由港區進行增值。我國本土傳統產業可以透過靈活運用「委託加工」模式，運用自由港區對於產業供應鏈進行增值，有效提升產業競爭力。或是業者利用免稅機制進行轉口之際，經由物流業者委託其他製造業進行深層加工，以造就 35% 以上之增值，取得臺灣原產地證明出口，除對物流業者、周邊相關製造業及自由港區有所增值外，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。

另外在客運部分，相關直航與中轉策略如圖 6.3 所示，其中客運部分系以航空運輸居多，且根據 3.4 節中韓國成為大陸地區民眾前往美國等地區之重要中轉機場，臺灣勢必更應積極爭取陸客來臺轉機第三地之延遠權為談判重點；另外為爭取國籍航空前往歐洲航線之效率並縮短飛航時間，除兩岸目的地直航外，並應針對飛越大陸空域之第一航權進行協商。兩岸客機直航部分，並應開放更多航點與航班數、爭取較佳之航班時段，並使直航通關作業正常化，有助於兩岸人流之往來互動與效率。

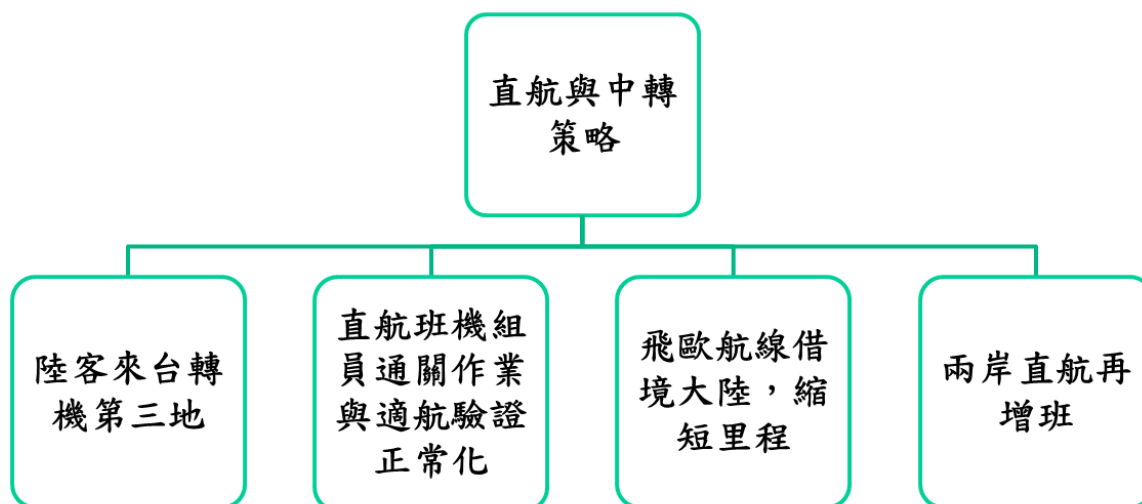


圖 6.3 兩岸客運直航與中轉策略

## (2) 關稅檢疫認證策略

應以整體需求為考量前提，由公協會根據產業狀況提出需求，確認需求後由海基會率同主管機關與公協會代表，以整體性觀點自進出口到貨品(服務、技術)上架販售，於簽訂協議時一併解決。商品除了進口開放外，上架前尚需要衛生證、產品銷售許可證、檢驗與檢疫證明。且目前多數談判與協議多著重在點的突破，卻沒有達到全面性的進展，對產業而言與協議前並無二致。是以，建議在 ECFA 經濟合作委員會海關合作工作小組架構下，AEO 工作分組依世界海關組織所訂定的 AEO 相互認證標準作業程序，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，並簽署 AEO 相互認證協議。此外，通過 AEO 認證之優質企業並應給予實質獎勵與便利，使其得免審免驗通關。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，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。

尤其，臺灣冷鏈物流發展較完善，冷鏈產品全程冷控並形成冷鏈市場，ECFA 實施後，包括生鮮農產品及其他冷鏈產品的兩岸經貿愈發頻繁，建議可應用先進的冷鏈技術提升營運管理水準，建構冷鏈物流設施設備及資訊化系統，建立綠色通道，實施快速通關。農特產品的綠色快捷通道，臺灣自由港區與大陸保稅港區對接將是兩岸產業合作的方向與選擇。然而，兩岸冷鏈技術不對等、大陸地區運輸過程技術不成熟、農產品物流成本較高，都是有待克服之議題。要開闢綠色快捷通道，標準化流程之規範相當重要，品質檢驗檢疫與相關單位應積極制定兩岸輸入輸出的檢疫檢驗作業規章與標準、建構兩岸電子化快速通關機制、改善冷鏈物流系統，並針對農特產品減免進口稅、擴大運輸補貼策略，有助於提升臺灣農特產品之競爭力。

### (3) 投資策略

為了強化兩岸服務業的合作，應降低陸資來臺（尤其在自由港區或是自由經濟示範區）的投資及營運管理資格門檻，以使兩岸物流業者及外資共同出資，利用多方持股之舉，可分散在大陸之投資風險。並透過公部門（港務公司）資金之主導，透過臺灣物流業者豐富之經驗強化經營，並運用靈活之商業模式，增進效率承攬臺商業務之機會。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。由於大陸之各項優惠及關務、稅務等機制常因地而易，其資訊繁瑣且不透明，透過港務公司之子公司進行轉投資，將具有明確合法之立足點與大陸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。

海峽兩岸服務貿易協議增強我國業者進入大陸設置電子商務網站之主導性及降低風險。ICP 經營許可證持股達 55%，是超越陸方目前對世界所有國家或地區所設定之持股條件，有利臺灣業者布局中國大陸；但未來應針對網站有很多沒有介接金流、沒有跨境物流及臺灣網站曝光度不足問題，建立臺灣導航網頁加以宣傳，預計將臺灣網站黃頁在大陸入口網站曝光，並協助金流介接與物流合作媒合，提供後勤支援。另針對廠商適合應用不同的模式進行輔導及招商，並進行教育訓練，使廠商更有競爭力。兩岸電子商務物流之配送模式，如圖 6.4 所示。

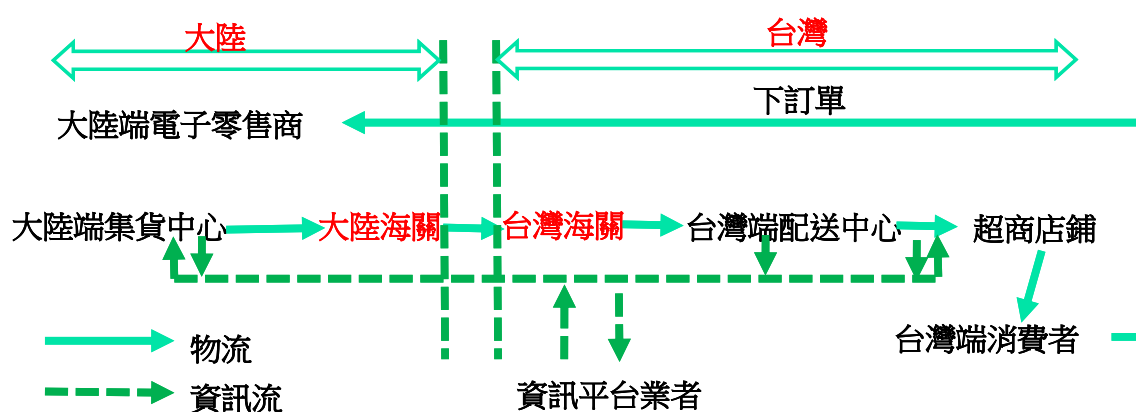


圖 6.4 兩岸電子商務之物流配送模式

長期以來，兩岸往來在物流方面成效顯著，金流部分相對落後，兩岸金流往來有助於企業降低交易成本，2012 年 6 月，中國銀行臺北分行開幕，為兩岸金流互通揭開新里程碑，也為將來建立兩岸貨幣清算機制建立基礎。福州保稅港區並設立對臺離岸金融中心，推行新臺幣與人民幣計價結算，落實全面兌換新臺幣、拓寬臺資企業融資管道、建立兩岸貨幣清算與互換機制，並建置境外外匯資金融通中心。提供外匯資金開戶、融資、擔保及抵押。尤其臺灣地區金融業發展成熟、市場化程度高、競爭激烈，多有意開拓大陸市場，在 ECFA 體制下建議以提供大陸臺商資金貸款、貨幣匯兌、出口信

保、及上市融資等金融服務為考量。除銀行業務外，後續並可考慮合資企業在香港上市的證券市場合作、甚至是保險交流與人力資源之往來互動合作等。

#### (4) 聯盟策略

臺灣物流企業在營運體制與技術上皆優於大陸廠商，但要在大陸建立獨立路網所費不貲，如何利用大陸已經建置完成的網絡與相對廉價勞動力，在與對岸合資、交叉持股或策略聯盟等合作中仍保有經營管理、資金、技術與營運經驗之優勢，應是 ECFA 後續投資保障積極洽商的一部分。在資訊與顧問產業部分亦如是，除兩岸市場外，攜手進軍國際市場，提升兩岸知識經濟水準與獲利，有賴海峽兩岸服務貿易協議及相關施行細則之簽訂。

透過 ECFA 取道大陸進入東南亞市場，使臺灣、大陸產業水平垂直分工、並避免雙重課稅為目前極需協商的目標，在投資受到保障的前提下，企業可與大陸既有出口至東協的廠商進行合作或交叉持股，重新整合兩岸在東協各國家的品牌與行銷網絡，使資源配置得以最佳化，共同經營國際化品牌。為達成此一目標，兩岸應針對優勢重點產業進行扶植與協助，使其得以在東協市場具備較佳競爭力與品牌效果。除東協之外，並可利用臺灣多元航線選擇運往歐美或其他市場。政府應與大陸在與其它國家簽定互惠方面取得共識，大陸雖然是未來的主要市場，但是過度的依賴將有礙國內產業的發展，是以我國經濟比重應適當比例於各外銷國家，更積極加入其他經濟體系組織，就自由貿易港區周邊產業或服務業提供更進一步之市場開放措施，甚至是 WTO plus 模式，ECFA 簽署後，一些與中國在經貿合作有困難或有障礙的國家，如：日本等，可藉由與我國經貿業者做生產，再將產品銷往中國，以享受 ECFA 的利益，如此可

強化臺日的產業合作，強化後續 ECFA 服務與貿易協議、臺星、臺紐經濟合作協議及 TIFA 協議之簽署甚至未來加入 TPP。

尤其國際貿易無界線，重點在於貿易鏈之整合程度，相關聯盟策略（包括 ECFA 與其他 FTA）皆有助於國際貿易鏈瓶頸之突破，若無法利用 ECFA 過渡至與其他國家之 FTA，將影響我國與其他地區之貿易障礙，換言之，若缺乏 ECFA 恐將影響其他國家與臺灣簽署 FTA 之意願。以紐西蘭為例，紐西蘭為 TPP 及 RCEP 成員國，並為一高度貿易自由化的國家，臺灣與紐西蘭洽簽 ANZTEC 有助於融入亞太區域經濟整合，紐西蘭農產品亦有機會利用臺灣之 MIT 加值品牌叩關大陸市場。ANZTEC 除農工產品開放外，服務業市場採取負面表列開放方式，僅保留兩國擬定政策空間而暫緩開放市場，另外在智財權、勞工、環境，以及影視共同製作及原住民合作上初步具備 TPP 相關專章雛形，對於臺灣將來準備加入 TPP 有相當大的助益。其次，RCEP 希望在 2015 年前將目前現有的五個東協加一協定內容做一合併，以自由化程度論之，其方向將會朝向以東協加澳紐協定的自由化程度靠攏。因此，臺灣先行與紐西蘭完成 ANZTEC 有助於臺灣提早因應 RCEP 開放方向。

再者，FTA 具有骨牌效應，FTA 簽署完成後，除相關法令及制度與國際接軌外，也會引發其他國家洽簽 FTA 的興趣。ANZTEC 完成洽簽後，其他農牧大國進口臺灣的農產品將會有所排擠，誘發這些國家想跟臺灣洽簽 FTA 的可能性，對於臺灣積極推動融入區域經濟整合有很大的幫助。不但各國會看到臺灣對於促進貿易自由化的決心及魄力，若配合 ECFA 後續協議的積極簽署，繼海峽兩岸投資保障和促進協議以及海峽兩岸服務貿易協議完成簽署之後，進一步積極洽談海峽兩岸貨品貿易協議，並致力於加入亞太地區任何正在

進行當中的區域貿易協定，如 RCEP、TPP 等，相信亞太區域經濟整合更具完整性及經濟效益。

綜合上述討論與相關策略研擬，本研究統整相關關鍵瓶頸與議題策略如圖 6.5 所示。

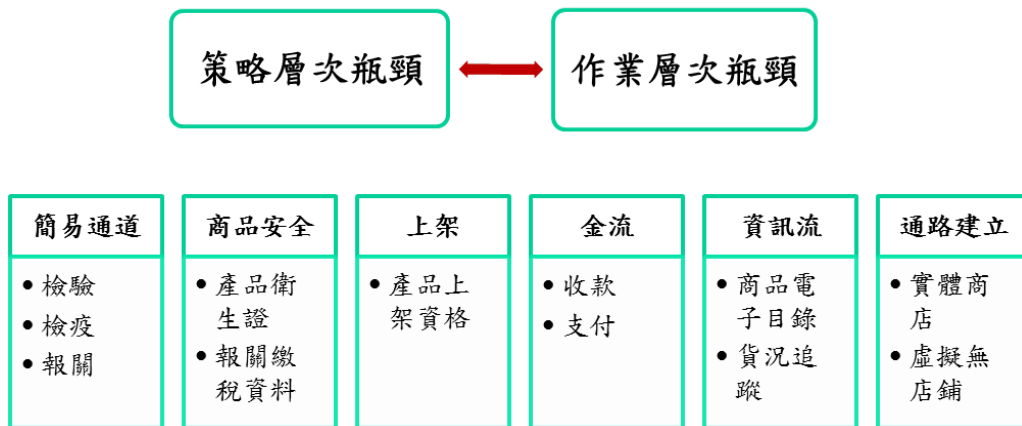


圖 6.5 關鍵瓶頸與策略

## 第七章 結論與建議

本計畫旨在針對 ECFA 實施生效後，有關我國自由貿易區發展瓶頸與亞太各國相關自由貿易區發展情勢之探討，並釐清 ECFA 簽署後兩岸自由貿易區之發展機會與威脅，再則進行 ECFA 簽署後兩岸自貿區之合作策略，以及我國成立自由經濟示範區與未來自由貿易島之影響等問題進行研究分析，以提供 ECFA 後續簽署之建議，並作為兩岸經貿政策之參考。主要結論與建議，示之如下二節內容。

### 7.1 結論

針對本研究所作調查與分析，將結論歸納為下列五大類進行說明：

#### 1. ECFA 簽訂前後兩岸貿易比較分析

- (1) 本計畫將兩岸直航/金融海嘯/ECFA 簽訂等時間，納入全臺自由港區貿易量與貿易額的增長變化觀察，結果顯示，金融海嘯時期，的確對於我國海港所屬自由港區貨物的貨量與價值上，產生衝擊影響，其他如兩岸直航與 ECFA 等效應，則未來有顯著之影響產生。若再檢視全臺各港海運貨櫃運量之增長變化，可發現在自由港區政策實施後，臺灣整體櫃量一直是有增量的，但此期間面對兩岸直航與 ECFA 簽訂後，則亦並未有顯著地造成各港進出口與轉口櫃量之增長，僅顯示出金融海嘯時期，的確對於海運櫃量產生影響。
- (2) ECFA 簽署後，兩岸間的貿易趨勢上，不論對大陸地區或非大陸地區尚屬一致，對大陸地區之貿易量亦未因 ECFA 簽訂後而出現顯著成長之趨勢。但若進一步檢視兩岸貿易金額變化部份，ECFA 的貨品貿易早期收穫計畫於 2011 年 1 月 1 日生效實施，依貨品貿易早



期收穫產品清單之雙方降稅安排，分 2 年 3 階段降稅至零關稅，則預期在短期上的貿易效益已逐漸顯現，因為據我國海關統計，2011 年我國自中國大陸進口值，已較 2010 年成長 2 成以上。

- (3) ECFA 簽署後，兩岸海空運輸貨量之變化趨勢上，若由自由港區政策實施後之臺灣整體海運櫃量(含進出口與轉口)表現觀之，一直是有增量的，但此期間面對兩岸直航與 ECFA 簽訂後，則並未有顯著地造成各海港進出口與轉口櫃量之顯著增長，僅是顯示出金融海嘯時期，的確對於海運櫃量產生負面影響而已。在空運部分，直航為空運帶來新高點，ECFA 簽訂後，亦仍使運量維持穩定成長。
- (4) ECFA 簽署前/後，我國自由港區營運績效之展現上，基隆港、臺北港與臺中港自由港區，無論在貨運量或進出口貿易值部份，皆有大幅度增加，並在 2012 年新增了以綠能產業為主之蘇澳港自由港區。高雄港自由港區則大致持平，而桃園航空城自由港區則呈衰退現象。然而短期內仍無法判斷簽署 ECFA 對我國既有自由港區營運，是否真具顯著影響，但自由港區貿易值量，受其他外生變數影響之情況(如釣魚臺事件之日本對我之轉口量；大陸受反傾銷稅影響)，確實顯著。

## 2. 以企業觀點以檢視我國自由貿易港區的拓展障礙

- (1) 本計畫以參訪及座談的方式，得到自由港區主要瓶頸在於，關務手續難簡化、難以放寬管制思維、自主管理難落實、作業內容不易活化等關務上的障礙。在經營環境的障礙上；則可以由自貿區內部之營運條件、外部之經營環境、進駐企業營運瓶頸與其他待突破處等為主因。因之，除了各類關務措施仍亟需更簡化之外，自由港區主管單位更需配合業者進行適應相關法令，以避免業者營運成本增長。

- (2) 而問卷調查結果顯示，所有受訪者認同比例最高者，為臺灣應設立法令更鬆綁的特區、以及多方簽署 FTA/RTA 有助於我國海空港轉型。此外，大部分受訪者認為我國自由港區內，現行海關之查核項目太細，會降低並影響物流自由度。而單就自由港區事業從業人員的問卷可以發現：近八成的受訪者認為政府應該成立法令更鬆綁的特區，並以多方締結 FTA/RTA 以協助我國海空港轉型，並可避免輸出過度集中於大陸市場。
- (3) 海空運承攬業從業人員之觀點，承攬業更為重視海關對轉口貨或自由港區貨物是否可進行 24 小時作業、或准許貨物先放行再後補文件，且受訪者認為關務效率的提升，有助於提升業者進駐自由貿易港區之意願。

### 3. 以政府觀點探討自由貿易港區的瓶頸

- (1) 我國政府為了因應自由港區事業發展上的障礙，所需面對的相關議題，包括提升專案行銷計畫推動人才、重視製造業利基流失問題、擴展各種區域貿易協議(RTA)為重心。此外，RTA 的盛行對我國國際貿易發展助益甚大，亦有助於政府執行自由經濟示範區；甚或未來之自由貿易島的佈局。所以，我國政府為因應自由港區與區域發展所衍生的三大主要新課題，分別為規劃更自由的經濟特區模式、創造臺灣產業經營的需求鏈、促進臺灣地區的貿易便捷化，才能具體地衍生出未來我國自由港區/自由經濟示範區的規劃方向，並可解決發展歷程的瓶頸並據以規劃未來策略。
- (2) 以交通部及所屬機關人員之問卷可以發現，大部分受訪者皆同意將鄰近加工出口區等部分特許業者，納入自由港區之許可加工營運，會有助於提升發展能量，此外，應設立法令更鬆綁的特區，且若未能同時加入其他 RTA，將導致我國輸出過度集中於大陸市

場。我國應多方締結以物流運輸為主軸的 FTA/RTA，可以有助於我國海空港轉型為樞紐。

(3) 然而，調查發現不同受訪者之間，例如公部門與業者間，確實存在顯著差異性。特別是公部門(財政部與交通部及所屬單位)的認知程度，大部分均屬報喜不報憂、不看業者之深層與真實操作的情勢，所以顯現的調查數據，均較之於自貿區業者與承攬業者來得樂觀。此情況對於未來對於我國政府而言，可能會導致我國在政策實施的情勢誤判，以及無效率甚或錯誤政策之執行產生。

4. 本文整理出臺灣自由貿易區因應 ECFA 架構之 SWOT 分析表，顯示出優勢與劣勢條件皆俱備，雖有威脅條件但機會更大。臺灣自由貿易港區因應 ECFA 之優劣勢，結論如下：

(1) 因應 ECFA 簽署，將更有助於兩岸經貿往來，有助於臺灣在潛在中爭取重回東亞集散中心地位。尤其自由港區相關經濟誘因，有利於吸引轉口，ECFA 架構下除進兩岸間出口貨物逐步降至免關稅水準，兩岸海關合作協議之簽訂，更有助於自由港區與課稅區間關務之簡化，進一步提升營運效率與貿易競爭力。

(2) 反之，在 ECFA 架構下，兩岸未來若就服務貿易與投資項目進行相互開放，將不利於企業來臺設立營運據點或臺商回流。此外，自由港區內尚未達到完全自由化且缺乏國際性專業人才，而國內自由港區營業所得稅遠高於香港與新加坡，不利轉運業務之競爭；尤其與臺灣簽定貿易協定國家不多，對國外貨主或廠商之營利事業所得稅易造成重覆課稅之疑慮。另外，自由港區內委外加工認可不易，除了 3K 產業外，海關方面常不願核准，因為在核准後，海關人員可能會在事後，受到違法之質疑與被訴訟，導致服務貿易方面，財政部要求所有機關須簽證共同認可；然而若自由港區內不允許委外加工業

務，將侷限我國產業競爭力。

(3) 東亞地區經濟合作有加速的趨勢，東亞各主要貿易國之間推動區域整合的進程開始加溫後，這些情況對我國出口市場產生極大的威脅性，且此一影響在甚短時間內，即產生出口急遽縮減的負面衝擊，值得我國注意。

5. ECFA 簽署為兩岸創造合作與轉型發展之契機，臺灣應更積極的融入區域整合，簽署 ECFA 後盡快與其他國家啟動 FTA 協商，降低對外投資與貿易過度集中之風險。

(1) 由於臺灣目前對外投資累計七成集中在大陸，而近年臺灣對大陸出口比重更是屢創新高，是以 ECFA 可能對我國衍生相關挑戰與風險，兩岸貿易自由化將促使臺灣的生產與投資，更朝向具有規模經濟的中國市場集中，使臺灣邊陲化問題更顯嚴峻。

(2) 未來我國加入各項經濟合作協議，其主要的顧慮可能為，應如何降低大陸對我國簽訂其他 FTA/RTA 合作模式的影響力、與其對我國的排擠。緣於 TPP 有開放給任何 APEC 會員及任何國家加入的條款，遂成為我國努力意欲加入的最大目標，並可以減緩東亞區域經濟整合對我國之負面影響。

(3) 尋求兩岸共同參與區域經濟整合的可行途徑方面，兩岸在簽署 ECFA 後，應再一起融入東亞區域整合，擴大經貿空間，尋求一同參與東亞多邊經貿組織的可能性，並考量支持某些長期區域經濟整合之目標體，並或可一同討論加入 TPP 的可能性。

## 7.2 建議

依據前節結論，本研究針對國內自由貿易港區、自由經濟示範區及自由貿易島的發展提供策略，對外則以兩岸後續 ECFA 簽署方向進行建議，

最終提出後續研究建議。

## 1. 關於臺灣自由貿易區之發展要件與策略分析

(1)有關我國與亞太地區各國自由貿易區在類型與內容之比較上，其在設置法源與目的上均很類似，皆是利用特別法源以求提升國家競爭力為目的。但我國在產業引進上，包容較大；在行政管理之通關方式上，採與課稅區分離之按月彙報制；在賦稅優惠上優於其他國家；其他優惠措施與招商方式，皆與其他國家相類似。未來可以利用「境外關外」的方式，在考量公平性及效率的前提下，排除不合宜法令之適用，對廠商提供誘因以提升參與進駐意願。因為目前業者普遍認為自由港區，應該要確實與當地產業密切結合，方有助於產業鏈之建構及產業優勢之提升。但目前國內產業面臨的困境，需要加強與國際經貿來往，公部門亦須與國內相關產業確實溝通。特別在關務的部分，業者在操作過程中，有感海關對於自由港區事業之查核與自由度上，難以落實境內關外的想法。

(2)我國應善用良好的地理區位，進一步提升營運作業之自由度，落實境內關外自主行政管理，排除不合宜法規之適用，提供充分獎勵誘因以提升進駐意願，最後需簡化關務作業，特別是強化跨區執行效率；並採取客觀的貨物稅則認定與驗估模式；以提升我國對國際物流的優勢，才能解決由企業觀點檢視之發展障礙。往國內應發展更大腹地；或往國外盡速進行區域協議的連結，並應針對相關法規鬆綁與認定上之調整。因為臺灣目前所建置的平臺對於大陸方面具有誘因，但是貿易協定需兩邊都有利基才能談合作，所以應找到切入點，讓雙方業者先到對方區位投資，找到雙方的利基，才能進一步合作創造雙贏。

(3)由自由經濟示範區拓展至自由貿易島之策略上，則應以功能分工、廠

商合作、及協議互補以達成由示範區擴展至自由貿易島的目標，其中功能上應落實前店後廠概念，並鬆綁相關法令限制，提升廠店聯動程度；利用自由貿易區優惠誘因，吸引本土優勢產業廠商進度，配合 ECFA 吸引臺商回流、及意欲進軍大陸之外資企業進行合作；並配合協議互補，以 ECFA 為與其他國家洽談 FTA/RTA 的跳板，並朝成為 TPP 成員目標邁進，以收 ECFA+TPP 之綜效。然而，臺灣面對區域經濟整合後導致的孤立風險，相信並無法利用去管制化而解除，後續對於因應 TPP 或區域整合所導致的孤立風險值得進一步探討。

- (4) 對於臺灣產業經營的需求鏈與 ECFA 下的貿易便捷化協定，我國產業要透過需求鏈的展延，尚必需面對自由港區與鄰近區位功能的整合，特別是要如何納入臨近加工區產業之能量與設立法令更鬆綁的特區，則目前經濟示範區的做法，是極為符合我國產業鏈升級的方向。在推動參與經濟合作策略上，未來必需採取很務實的作法，最好排除政治層面的思考，或可以利用可行性研究方式，逐步創造有利條件，並適當運用「堆積木」策略，先以加入 TPP 為目標，並積極與產業界溝通，才能逐步創造經貿自由化及國際化的有利條件。我們可以先由示範區先試先行之四大產業為重心；並以滿足產業界之土地/人力/金融/稅費之需求為優先，才能夠由 ECFA 邁向 WTO，再由 WTO 邁向 FTA/TPP。

## 2. ECFA 體制下兩岸合作策略與協議簽訂建議

- (1) 臺灣自由貿易港區因應 ECFA 發展之兩岸策略分析上，首先了解大陸推動兩岸自由貿易港區對接之現況，包括海西地區保稅港區、天津濱海新區、及重慶西永綜合保稅區等；與未來升級 ECFA 之可能趨勢，

並針對大陸各類保稅制度與港區分類及營運模式進行分析，並以他山之石師法相關法規與制度鬆綁策略。

(2) 檢視我國相關不足處以為改善之依據，包括法規限制應以負面表列取代正面表列、檢討 MIT 品牌深層加工之認定、加強自主管理與分級管理、發展「逆物流」、放寬土地與委外加工之限制、避免「雙重課稅」、放寬人力資源限制等項目。除了逐步增加兩岸免稅商品項目外，應研擬如何利用 ECFA 取道大陸進入東南亞市場，使臺灣、大陸產業水平垂直分工並避免雙重課稅，將是 ECFA 後續談判的重要課題。如此，才有助於將原本中國大陸的零組件，加值轉型為 Made in Taiwan 產品。尤其在 ECFA 架構下，利用自由經濟示範區先試先行方式，更應降低陸資來臺投資及營運管理資格門檻。

(3) 最後據以掌握兩岸經濟合作與東亞區域經濟整合新契機，以中轉、關稅檢疫認證一致性（如 AEO 互認並具實質優惠）、策略聯盟及交叉持股與投資等方向，為兩岸自由貿易區合作策略之建議。尤其在兩岸海運協商開放外國權宜輪於國際航線載運兩岸貨之相關事宜，應積極會商處理，另應加快落實兩岸間的通關與質檢的便捷性，包括兩岸通關訊息資料交換，雙方海關提早取得通關訊息，讓風險低的貨物快速放行；並開放檢驗檢疫作業在出口國預檢，方可降低檢驗檢疫作業的時間，有助兩岸間的經貿往來的便利性。

(4) 未來政府應透過兩岸協商方式，致力於利用中國大陸已經建置完成的商貿網絡平臺與相對廉價勞動力，但需在與對岸合資或合作中，仍保有經營管理、資金、技術與營運經驗之優勢，應是 ECFA 之後續，有關投資與保障我國利益所需積極洽商的重心。雖然大陸部份特區（如福州保稅港區）與臺灣自由港區進行洽談，並於電子資訊平

台中預留對接臺灣自由港區系統接口，然臺灣港務營運是否積極呼應或提供對接與否，有待未來更高層次策略與技術措施進一步探究。

### 3. 後續研究建議

- (1) 本計畫調查過程中發現，財政部相關公務人員填答時，較少有極端的選項出現，以至於難以深入分析或了解自由港區之許可加工議題、立法令更鬆綁議題、加入其他 RTA 等議題之主軸與想法。未來或可僅針對關務署之海關關員，進行自由港區與自由經濟示範區發展之特定課題的研究與調查。
- (2) 由於 ECFA 實施後迄今期程仍短，相關效益並不明顯且無法以統計方法檢定之，建議應長期整理兩岸往來商品服務貿易數量與金額，以利以時間序列介入模式探討兩岸貿易因 ECFA 所產生之影響。此外，已改制之臺灣港務公司實績評估有助於瞭解體制面是否存有改革需求，然港務公司改制後時間尚短，需要更多的實際資料以進行改制前後之驗證分析，建議納入後續研究辦理；另臺灣面對區域經濟整合後導致的孤立風險，無法以解除管制而降低或免除，後續因應 TPP 或區域整合所導致的孤立風險值得進一步探討。
- (3) 建議以產業鏈為分析基礎，選取國內具有優勢或發展潛力的相關產業，並蒐集相關個案，尤其是每一個自由貿易港區之貨源與關鍵價值鏈之建構，以 ECFA 為事件時間點，進行簽署前後差異分析 (before and after analysis)，以了解特定產業個別業者在兩岸貿易往來所受 ECFA 之影響。





## 參考文獻

1. 104 人力銀行(2009)，2010 職場關鍵事件大報告，民意調查報告。
2. ECFA 網站：<http://www.ecfa.org.tw/index.aspx>。
3. 中華民國運輸學會(2012)，桃園國際機場未來之發展策略與展望(期中資料)，交通部運輸研究所委託研究計畫。
4. 中華經濟研究院(2005)，15 國全球布局投資策略研究報告-韓國投資環境簡介，經濟部投資業務處委託研究案。
5. 中華經濟研究院(2009)，兩岸經濟合作架構協議之影響評估，經濟部委託研究案。
6. 中華經濟研究院(2012)，安平港自由貿易港區發展規劃可行性評估之研究，臺南市政府委託研究案服務建議書。
7. 中華經濟研究院(2013)，兩岸簽署兩岸服務貿易協議之經濟影響評估報告，經濟部委託研究案。
8. 左珩(2005)，韓國經濟特區開發及其策略之運用，行政院經濟建設委員會因公出國人員出國報告書。
9. 臺灣新社會智庫(2011)，遇見未來的仁川經濟自由特區-結合科技與綠能的松島智慧城，[http://www.taiwansig.tw/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3229&Itemid=117&userid=92&content\\_type=article](http://www.taiwansig.tw/index.php?option=com_content&task=view&id=3229&Itemid=117&userid=92&content_type=article)。
10. 臺灣新生報(2012)，韓光陽港抵臺招商，[http://59.124.224.169/iuser/newsCenter/newsDetail.aspx?news\\_id=616](http://59.124.224.169/iuser/newsCenter/newsDetail.aspx?news_id=616)。
11. 行政院大陸委員會(2012)，ECFA ㄟ攔發！早收清單成效說分明新聞參考資料：  
<http://www.mac.gov.tw/ct.asp?xItem=100973&ctNode=5650&mp=1>。
12. 行政院經濟建設委員會網站：<http://www.cepd.gov.tw/>。

13. 交通部運輸研究所(2006)，境外航運中心與自由貿易港區發展之研析，交通部運輸研究所。
14. 交通部運輸研究所(2009)，海峽兩岸直航對自由貿易港區影響之研究，交通部運輸研究所。
15. 交通部運輸研究所(2011)，100 年度我國參與 APEC 運輸部門活動之業務支援與知識管理平臺規劃、建置與維護，交通部運輸研究所。
16. 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，交通部運輸研究所。
17. 交通部航政司(2012)，自由港區推動現況，業務簡報。
18. 朱敬一 (2009)，ECFA 不只影響貿易，也影響投資，  
<http://idv.sinica.edu.tw/cyrusweb/articles/86.pdf>。
19. 吳玉珍(2007)，韓國 u-City 參訪報告，交通部運輸研究所因公出國人員出國報告書。
20. 林建甫、李俊緯(2011)，「ECFA 與臺灣經濟發展」，*產業苗栗季刊*，11，12-17。
21. 林欣怡(2013)，我國自由貿易港區之發展瓶頸與後續拓展策略，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所，碩士論文。
22. 林祖嘉等人(2011)，「兩岸經濟合作與東亞區域經濟整合新契機」，國政研究報告，財團法人國家政策研究基金，  
<http://www.npf.org.tw/post/2/9416>。
23. 翁博志(2009)，我國自由貿易港區之發展問題分析，國立臺灣海洋大學航運管理學系，碩士論文。
24. 財政部(2012)，拜會韓國海關洽談臺韓關務合作協定並考察韓國海關管理自由貿易區、執行簽審規定、辦理外銷品沖退稅作業細節與離島免稅商店運作情形之出國報告。

25. 陳春益、周宏彥(2008)，我國港口之發展與轉型，發表於 2008 年臺灣港埠因應航運發展趨勢研討會，臺中。
26. 陳善助(2010)，海關因應自由貿易港區之關務配合措施與業者之認知差異分析，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所，碩士論文。
27. 商業服務研究所(2011)，2010 商業服務業年鑑，經濟部商業司。
28. 陳于風(2012)，「加入 TPP 是臺灣必走之路嗎？」，貿易雜誌，249 期，54-56。
29. 陳阿木(2012)，高雄港推展自由貿易港區面臨待突破關鍵問題之探討，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所，碩士論文。
30. 黃文吉、李國良、吳勝傑(2002)，高雄港都發展自由貿易港區之策略規劃，發表於 2002 年航運管理研討會，高雄。
31. 黃朝琴(2009)，兩岸產業結構與競爭力之分析-兼論兩岸經濟合作架構協議對臺灣經濟之影響，立法院法制局專題研究報告。
32. 楊清喬(2003)，廠商在自由貿易港區內投資之影響因素研究，國立成功大學交通管理科學研究所，碩士論文。
33. 楊鈺池(2004)，亞洲國家案例對高雄港發展自由貿易港區之啟示，<http://mail.nkmu.edu.tw/~hgyang/pm010.pdf>。
34. 楊建文、陸軍榮(2008)，中國保稅港區：創新與發展，上海社會科學院出版社。
35. 福州保稅港網站(2013)，福州保稅港區推動與臺灣自由港區對接，<http://www.fzftz.gov.cn/>。
36. 經濟部國際貿易局網站：<http://www.trade.gov.tw/>
37. 經濟部經貿談判代表辦公室(2012)，我國參與經濟整合之策略與因應，業務簡報。
38. 經濟部經貿談判代表辦公室(2013)，我國與主要貿易國家(美國、新加

- 坡、歐盟、東協、日本、紐西蘭、印度、澳洲等國)之 FTA 洽簽進展情形，<http://www.moea.gov.tw/>。
39. 靜宜大學企業管理學系(2006)，從國際產業分工觀點探討臺中港自由貿易港區的經營策略，行政院經濟建設委員會委託研究案。
  40. 蕭丁訓、張志清、林光、陳基國(2007)，「臺灣港埠發展加值型服務港埠之啟思」，*航運季刊*，16(4)，61-80。
  41. 蕭忠輝(2003)，從「境外航運中心」轉型「自由貿易港區」之研究 - 以高雄港為例，義守大學管理科學研究所，碩士論文。
  42. 謝慧娟(2010)，自由貿易港區核心產業的選擇，國立交通大學交通運輸研究所，博士論文。
  43. 謝明瑞(2011)，黃金十年與 TPP，財團法人國家政策研究基金會國政研究報告，財金(研)100-033 號。
  44. 謝瓊竹(2013)，兩岸特區對接 啟動 ECFA 升級版，中時電子報，<http://news.chinatimes.com/mainland/>。
  45. 顏銘志(2011)，影響後 ECFA 時期兩岸貨櫃運輸產業發展與櫃量成長之探討，國立高雄海洋科技大學航運管理研究所，碩士論文。
  46. 臺灣海港自由貿易港區網站：<http://taiwan-ftz.com/mp.asp?mp=1>。
  47. 劉大年(2013)，台灣加入 TPP 之挑戰，財團法人國家政策研究基金會國政研究報告，科經(析)102-007 號。
  48. Feng, C. H. and Hsieh, H. C. (2008), "Creating value-driven port logistics in free trade zones," presented at the 2008 International Forum on Shipping, Ports and Airports. Hong Kong.
  49. UNCTAD(2011), Review of Maritime Transport, United National Conference on Trade and Development, UNCTAD/RMT/2011, UN Publication, Sales No. E.11.II.D.4.
  50. UNCTAD(2012), Review of Maritime Transport, United National

Conference on Trade and Development, UNCTAD/RMT/2012, UN  
Publication, Sales No. E.12.II.D.17.

