



倉儲轉運專區，是經濟部加工出口區管理處，為配合亞太營運中心，擴增加工出口轉運功能及轉型而設置。但目前我國對於倉儲轉運專區的相關資料蒐集較少，而日本之倉儲轉運專區已行之多年，可為我國推動專區提供借鏡。

日本倉儲轉運專區之簡介

楊 鈺 池

義守大學國貿系副教授

一、前言

經濟部加工出口區管理處，為配合亞太營運中心，擴增加工出口區轉運功能及轉型，規劃設置倉儲轉運專區，特別設在港口、機場及周邊地區，其目的在於降低貨物之物流成本、促進加工出口區的轉型，以及吸引國內外企業，設立其國際營運總部或區域營運中心。根據加工出口區轉運處預估，2006 年的投資公司將超過 2000 家、年產值將達 600 億美元，員工數為 10 萬人。

倘若倉儲轉運專區能夠順利實施，相信對我國邁向二十一世紀的先進型經濟發展頗有助益。惟目前所蒐集倉儲轉運專區有關研究報告較少，且專區內物流中心仍屬規劃階段，僅靠少量資訊恐難研判其合理性，因此借助他國推行物流專區的政策及經驗來檢定之。

中、日兩國為達到貨暢其流的宗旨，分別設立倉儲轉運專區 (Warehouse Transshipment Special Zone : WTSZ) 與輸入促進區域 (Foreign Access Zone : FAZ)，雖然兩者設立宗旨迥異，前者在鼓勵出口，後者在獎勵進口，但彼此

專區之物流設施機能相似之處頗多。加之，日本倉儲轉運專區實行多年，相信定有若干良策可供我國推動專區借鏡。

為探究日本倉儲轉運專區的成效，本文擬按設立目的、規劃範圍、引進產業、優惠措施、推廣單位、物流機能等六個項目別來研析，並配合實例說明之，以期能供我政府在規劃、推動倉儲轉運專區時能得以參考。

二、日本倉儲轉運專區之設立目的

日本倉儲轉運專區稱為輸入促進區域 (Foreign Access Zone : FAZ)，其設立的宗旨在於修正日本對外國的貿易不均衡與振興區域發展。FAZ 係根據 1992 年「促進輸入及對內投資的圓滑化有關之臨時措施法」的規定來設立，其後 1995 年再次修定。換言之，就是意圖將過去集中於大都市圈的輸入貨物窗口，擴大到地方去。

三、日本倉儲轉運專區之規劃範圍

日本倉儲轉運專區之規劃範圍，依其決策流程得說明如下：

1. 指導方針

根據主務大臣（通商產業大臣、運輸大臣、農林水產大臣，以及自治大臣）共同商議，作成有關 FAZ 完整配置的指導方針（guidance line）。

2. 計畫制定

都道府縣或政令指定都市，根據中央政府主務大臣的指導方針作成計畫，該計畫內容主要如下：

- FAZ 的區域
- 在 FAZ 內的輸入貨物流通目標
- 輸入促進基礎整備事業及輸入貨物流通促進事業的內容
- 為促進國際經濟交流的設施配置有關事項

如果是有關設定特定聚集地區的計畫，則其制定原則為：

3. 承認與實施

都道府縣（地方自治團體）或政令指定都市所作成的計畫，需經由主務大臣承認後，方才可以根据所屬上級主管機關所承認的計畫內容，對各種設施整備事項給予各種支援。

截至 1998 年 2 月，日本政府所承認的 FAZ 共達 22 個地區，主要集中於機場、港口及其臨近地區，建立物流設施以處理輸入相關業務。對於入駐該專區的業者，則提供各種獎勵措施，以促進對內投資（參考表 1）。

表 1：日本 FAZ 地區分布表

地 區	規劃範圍	地 區	規劃範圍
1. 北海道	新千歲機場區域	12. 大分港	大分港區域
2. 青森縣	八戶港區域	13. 熊本縣	熊本港區域
3. 宮城縣	鹽釜港區域	14. 新潟縣	新潟港區域
4. 川崎市	川崎港區域	15. 石川縣	小松飛行場區域
5. 橫濱市	橫濱港區域	16. 京都府	舞鶴港區域
6. 靜岡縣	清水港區域	17. 鳥取縣	島根縣境港區域
7. 大阪市	大阪港區域	18. 岡山縣	岡山機場區域
8. 大阪府	關西新機場區域	19. 廣島縣	廣島機場區域
9. 神戶市	神戶港區域	20. 山口縣	下關港區域
10. 高知縣	高知港區域	21. 北九州市	北九州港區域
11. 愛媛縣	松山港區域	22. 長崎縣	長崎機場區域

資料來源：www.jetro.go.jp/top-j/faz/whats.html

日本倉儲轉運專區之規劃範圍，由 22 個專區組成，其中 17 個專區集中於港口，剩餘 5 個則分布於機場及其周邊地區。例如橫濱 FAZ 地處於橫濱港內；而專門處理進口貨物之 FAZ 的物流中心，即橫濱港流通中心（Yokohama Port Cargo Center：Y-CC），則座落在該港的第二大碼頭之大黑碼頭內。

四、日本倉儲轉運專區之引進產業

日本設立 FAZ 的目的在於獎勵國外貨物進口、降低各地區進口物流成本之故，所以在其專區內所引進的產業，係以輸入關聯產業為主。所謂輸入關聯產業，係指物流業、倉庫業、運輸業、貿易商、批發商、商社以及其他行業而言。譬如以日本橫濱港 FAZ 內的橫濱流通中心為例，在該物流中心內所入駐的公司共計 42 家企業中，主要以物流業、倉庫業、運輸業居多，其次再有商社及其它行業。惟近來因亞洲金融危機動搖日本經濟之故，造成國內消費市場胃納萎縮，直接波及進口關聯業者，當然日本倉儲轉運專區的入駐者意願亦受到很大的影響。

五、日本倉儲轉運專區之優惠措施

日本倉儲轉運專區之優惠措施，得簡要分述如下：

1. 物流費用更便宜

FAZ 在全日本有 22 個據點，將進口貨物直接運送到非常靠進市場的港口或機場的地區，可縮短國內運送時間及節省物流成本。例如，40 呎貨櫃運從東京到新潟間的國內運送費與從歐洲

到東京間的海運費費用相若。

2. 輸入貨物處理更具效率

FAZ 內設有物流設施建築物及輸入關聯業物集中於周邊之故，所以從通關、貨物裝卸，以致於加工及流通等程序，皆可有效率地來進行。此外，透過企業間的共同輸入、共同採購、共同開發等方式來合作時，更能使業務進行非常順利。

3. 輸入業務更方便

得利用 FAZ 內的國際樣品市場、國際會議場、展示會、商談會、研討會等諸多設施作為擴展商機之用。

4. 各種不同的優惠措施

對該區內的輸入關聯業者予稅制與金融上各種不同的優惠措施。

(1) 稅制上的優惠措施

- 不動產取得稅與國家法定財產稅之減免
- 特別折舊（建築物：12%；機械：25%）
- 特別土地保有稅的非課稅

(2) 債務保證制度

依照「產業基礎整備基金」的債務保證制度，提供業者的整備取得資金及日常運轉基金。

(3) 中小企業信用保險法特例制度

在專區內，民間中小企按照中小企業信用保險特例制度來給予保護。

(4) 低利融資制度

日本開發銀行的「輸入促進基礎強化融資制度」，以及中小企業金融公庫的「輸入品販賣圓滑化資金借貸制度」，為促進輸入所設立的低利率金融

制度。前者是對於外國企業在日本設置銷售據點時，或者是日本企業擴大處理輸入時，為此取得設備及設施所需資金，以低率融資為之；後者是以中小型的零售商或批發商，為擴大販賣輸入品所需設備資金及營運資金給予融資。例如：利息分別為日本開發銀行的 3.0%；中小企業金融公庫與國民金融公庫的 3.1%。

(5) 綜合保稅地區

在指定的綜合保稅地區的物流設施內所執行的貨物裝卸、搬運、保管及流通加工等程序，皆維持保稅狀態來處理。為達到貨暢其流之目的，應簡化保稅手續，縮短費用繳納期間以簡少營運成本。此外，對於貨物運出物流設施之外以前，保留國內消費稅之支付。

尤其是，對於建造物流中心的業者而言，由於現代化物流設施造價昂貴，以及投資回收期較長之故，若無一個穩定長期，且低利率的資金來源以支持業務進行，恐難成行，是故我國政府對於專區內物流設施的建造及經營者，應考慮是否得採行日本模式，除了業者自備資金為 30%，其餘 70%則由政府專款補助，或向銀行低利率融資方式取得資金，以購買土地，興建物流中心。

六、日本倉儲轉運專區之推廣單位

對於促進輸入，是由當地的政府及民間合資所成立的第三者 (third sector) 企業擔任推廣 FAZ 的活動，並提供在專區內國內外企業所需任何服務之用。例如建構輸入業務有關的基礎設施 (物流設施、商業支援設施、加工、裝卸業務設施、展示會、會議場所等)。此

外，就是舉辦對涉及輸入業務有關商務相關的各種支援及宣傳活動，來吸引企業入駐 FAZ。由於這種第三者企業主要工作在於整備及經營 FAZ 內的物流設施，因此有時又稱為第三者 FAZ 公司。

所謂第三者 FAZ 公司，得以經營橫濱港 FAZ 的橫濱港流通中心 (Y-CC) 之橫濱港國際流通中心公司，其主要大股東是由橫濱市政府、神奈川縣政府、日本開發銀行、財團法人橫濱港碼頭公社、橫濱銀行所組成。而該公司所經營的業務項目，包括：(1) 倉庫等物流設施的租賃及管理營運 (2) 辦公室、會議室等設施的租賃及管理營運 (3) 停車場的租賃及管理營運 (4) 餐廳、商店等的營運管理 (5) 展示會等主辦業務的企劃及開辦 (6) 損害保險代理 (7) 前項附帶的其他業務。

由當地自治團體與民間企業出資所組成的第三者企業，是以中心來進行建造及經營物流設施整備的工作，並對 FAZ 內的國內外企業提供以下之各種服務：

- 設備租借

在一定期間內，提供外國公營機關或企業進出日本市場所需的基本設備，以比較便宜的費用租借之。

- 情報提供

提供商業情報，以及交易對象的介紹服務。

- 展示會與商談會

舉辦輸入品展示會與商談會以介紹新產品，並且建立常設展示，並提供外國企業在日本設置辦事處的機會。

- 其他

提供保險業務、口譯、翻譯業務、

人材派遣業務，以及法律商談等輸入業務的協助。

除上述第三者 FAZ 公司強力推廣 FAZ 業務之外，JETRO（日本貿易振興協會）拓銷活動亦扮演重要的角色。

JETRO（日本貿易振興協會）分別在東京設有一處「JETRO 的 FAZ 綜合支援中心」，在全國設有 10 處的「JETRO 的 FAZ 支援中心」，從軟體方面給予 FAZ 地區發展支援。「JETRO 的 FAZ 綜合支援中心」，功能在蒐集全國 FAZ 地區的情報，向國內外企業作有效宣傳，並且提供 FAZ 的綜合情報。至於「JETRO 的 FAZ 支援中心」的功能，則除了提供輸入促進與對日投資有關商情之外，並向對於投資與貿易方面有興趣的國內外企業給予建議。

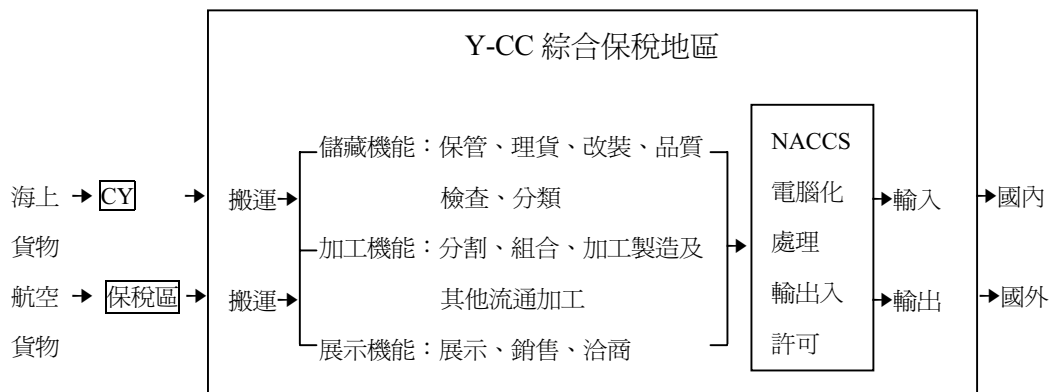
七、日本倉儲轉運專區之物流機能

日本倉儲轉運專區之物流設施機能，大抵可分為儲藏機能、加工機能以

及展示機能等三種，在 FAZ 核心物流設施內入駐的輸入關聯企業得處理貨物保管、搬運、流通加工、展示銷售、配送等多樣化的物流業務。

譬如橫濱港流通中心（Yokohama port Cargo Center：Y-CC）是目前日本 FAZ 中最大的綜合物流設施，總面積約為 32 萬平方公尺，該貨物流通中心位於橫濱港內兩大碼頭之一的大黑碼頭。物流設施主要是由物流大樓及辦公室大樓所構成，物流大樓總土地面積為 305,449.07m²，為五層建築物，第一層為貨物裝卸區；第二層為流通加工區；第三—四層為貨物保管；第五層為展示及銷售區，共有 55 個分區（33 分區供租賃，其餘 22 個分區為管理單位所有），此外在樓頂上有停車場。辦公大樓則有八層樓，總面積為 12,699.68 m²，有 63 個分區皆供租賃給進駐業者，有 260 個地上停車位（參考圖 1）。

圖 1：橫濱港內之 FAZ 核心物流設施



資料來源：橫濱港國際流通中心公司，橫濱港流通中心簡介，1999 年。

八、結論

經由上述對於日本 FAZ 之分析後，可得下列幾點結論，供我國推動倉儲專區政策之參考：

1. 我國倉儲轉運專區設立的目的，在於承襲過去加工出口區模式獎勵出口，僅將保稅區適用對象擴大到企業的對外採購、倉儲作業及其它出口關聯產業而已。惟我國已逐漸邁入先進內需型的國家之列，並且過多貿易順差勢必在未來導致貿易相對國的嚴重抗議，因此在設立專區時亦需考量鼓勵進口之可行性，對於在專區內經營進口貨作簡單物流加工後，內銷國內市場的業者，給予稅制上優惠，以吸引以國內市場作為行銷據點的國內外企業進駐意願。
2. 為避免在同一縣市內，有過多物流中心，易造成僧多粥少及劣幣驅除良幣的惡性競爭，日後政府在規劃新的倉儲轉運專區時，實應考量在擁有良好機場或港口條件的一縣市內，僅設立一個專區，較為妥適。
3. 為降低倉儲轉運專區之間貨物之通關檢查及海關費用問題，政府在日後規劃專區或自由貿易區的位置時，得評估設立在港口或機場內之可行性，實因港口或機場內屬於封閉性較強且較易管理的保稅區域之故。
4. 為順利推動倉儲轉運專區政策，政府應整合利害關係者勢力，由政府與民間共同出資所成的第三者企業(Third Sector)，委由第三者倉儲轉運企業來專責建造及經營物流基礎設施的話，相信能夠減少因專區各地林立而造成重覆投資浪費資源之弊端產生，一勞永逸。
5. 由於我國大部分的國營企業，缺乏建造物流設施及經營物流的人材，皆可能過份依賴民間合作企業來進行技術移轉，但由於諸多民間企業良莠不齊，是否皆能按約定保證物流中心工程施工品質，以及進行全套技術移轉，值得懷疑。政府應設立專責訓練機構，或透過與學校建教合作方式來培訓國營企業的物流人材，同時建立施工標準及審查合資案法規，以監督物流中心的興建品質，以及是否依約履行技術移轉。
6. 由於現代化物流設施造價昂貴及投資回收期限較長之故，若無一個穩定且低利率資金來源以支持業務進行，恐難成行，是故我國政府對於專區內物流設施的建造及經營者，應考慮參考日本模式，除了業者自備資金為 30%，其餘 70%則由政府專款補助，或向銀行低利貸款取得資金，以購買土地，興建物流中心。
7. 對於物流中心的服務項目、徵收租金及管理費標準，係由經濟部出口加工區管理處統籌制定或由各個專區內的國營事業單位來自定問題，也是一個待解的課題。政府應設立專責機構來處理收費標準及審核業務，並處理物流中心與顧客間糾紛協調的事宜。
8. 目前我國在推廣倉儲轉運專區政策，吸引國內外企業投資方面，仍由以經濟部出口加工區管理處為主導，各專區土地所有權的國營事業單位為輔，對國內外企業作推廣活動 (Promotion: PR)，例如客戶拜訪、網路行銷、刊登媒體、舉辦說明會、

商展等活動。事實上，除了管理處及國營事業單位本身進行拓銷之外，亦得配合縣市政府、港務局、外貿協會、商社組團等專區關聯團體，定期

到海內外進行招商投資活動，來整體促銷倉儲轉運專區形象，相信效果較佳。

參考文獻

1. 高雄市政府，高雄多功能經貿園區，1998年3月。
2. 台糖公司，台糖高雄物流園區，1998年。
3. 經濟部加工出口區管理處，加工出口區配合亞太營運中心計畫設置倉儲轉運專區簡報，1998年10月。
4. 經濟部加工出口區管理處，加工出口區投資簡介，1998年。
5. 高雄市政府工務局，高雄多功能經貿園區先期規劃，1996年2月。
6. 神戶市計畫調整局，第四次神戶市基本計畫，日本神戶市：1998年10月。
7. 神戶市計畫調整局，平成10年事業概要，日本神戶市：1998年10月。
8. 橫濱港國際流通中心公司，橫濱港流通中心簡介，1999年。
9. Charlie Young, *The introduction of Warehouse Transshipment Special Zone in Taiwan*, Soul Korea : The Fourteenth International Port Economics Conference, July 9-10, 1999.
10. 日本 FAZ 關聯網頁:
 - (1) www.miti.go.jp/past/dsanko8j.html
 - (2) www.ace-international.com/ftz
 - (3) www.motnet.go.jp/panfu/j10m_.htm
 - (4) www.nittsu.co.jp/news/
 - (5) www.jetro.go.jp/top-j/faz/whats.html

