

# 我國海運承攬運送業與第三者物流公司之異同

留啟林

義守大學管理研究所 研究生

楊鈺池

義守大學國際貿易系 副教授

前台北市海運承攬運送商業同業公會理事長陳文光先生在「為台灣國際物流發展撥雲見日—為早日實現亞太轉運中心的構想」，向行政院經濟建設委員會的建言中指出，所謂「國際物流業」是指依顧客的指示使貨物流通國際間，利用專業管理知識，有效結合運輸、倉儲、整理、分類、包裝、裝配、流通加工、資訊等相關機能性活動，協助顧客創造貨品更高價值及流通的便利，而獲取報酬的企業體。也就是目前盛行於歐美國家的第三者物流公司〔Third Party Logistics：3PL〕之謂也。

雖然目前國內礙於法令限制，未能有如前所言的國際性物流公司，但為因應政府提倡亞太運轉中心的構想，發展台灣成為亞太物流中心，陳理事長以他多年從事國際物流的經驗，認為台灣目前的海運承攬運送業實際上已是真正的國際物流運作人，但因政府不清楚誰是主流業者，故無法責成特定部門來推動，加上海關不當的關稅法規及行政命令細綁，使的業者雖有心拓展，卻心有餘而力不足矣。

另外，財政部在今年三月公佈的“物流中心貨物通關辦法”中規定，設立物流中心之公司實收資本額為新台幣三億元以上，且應設在國際港口，國際機場、加工出口區、科學工業園區內及鄰近國際港口、國際機場或經海關專案核准之地點。明顯將海運承攬運送業排除在外，忘卻了海運承攬運送業實際上已是真正的國際物流運作人之事實。

基於政府不清楚誰是主流業者，甚而把海運承攬運送業排除在外之故，因此本文希望藉由與第三者物流公司之比較，來確立我國海運承攬運送業的本質和地位。以下將依海運承攬運送業與第三者物流公司的定義、業務性質、業務功能來說明海運承攬運送業與第三者物流公司之異同。

## 一、定義

### 〔一〕海運貨物承攬業的定義：

所謂的「船舶貨運承攬業」依我國航業法的定義為：『指以自己的名義，為他人計算，使船舶運送貨物而受報酬之事業。』就名稱而言，似為民法所定之「承攬業」，而定義則同於民法第 660 條：『稱承攬運送人者，謂以自己之名義，為他人之計算，使運送人運送物品而受報酬為營業之人。』。又依日本海上運送法所做定義：『本法稱「海上運送取扱業」者，指以自己之名義，從事使船舶在海上運送物品經營之事業。』。所以我國民法第 660 條實係襲自日本商法第 559 條有關「運送取扱人」之規定，且與民法第 576 條所定：『稱行紀

者，謂以自己之名義，為他人之計算，為動產之買賣或其他商業上之交易，而受報酬之營業』相一致。

美國於1984年通過航運法，規定「海上貨運承攬業」係在美國從事透過公共運送人以快捷船運作業，並代表託運人為該項船運訂定或以其他方式安排艙位，及處理文件或執行隨附該項船運之相關作業。

但在歐洲若干國家，貨運承攬業則為 Forwarding Agent，與我國民法所定「承攬運送業」類似。以英國1965年 Langely, Beldon & Gaunt Ltd. 控 Morley 案為例，即明白指出『承攬運送人其所具責任為盡其一切合理之可能，作為促使貨物安全運達於目的地之受貨人，計包括施以適當之注意，妥洽履行運送者』，也就是當貨物在其佔有下時，即應負受託人〔Bailee〕之責，在裝運前應檢驗貨況，如需負責在目的地收貨，則在提貨時應明瞭貨物之情狀，若發現有貨損時，應給付可能需要之通知或文件給實際運送人，以避免申賠之逾越時限，若因其疏失未通知或忽於傳達有關貨物之指示予實際運送人而致延誤時，亦可能需負責任。

準此而論，英國之貨運承攬業在船運方面，宜為託運人之代理人，亦即我國民法所謂「他人之計算」，此與美國航運法所定之「海上貨運承攬業」顯有不同。

## 〔二〕 第三者物流公司的定義：

所謂第三者物流公司、委外處理或契約物流，通常都具有同樣的意義〔Lieb et al, 1993〕，依 A.T.Kearney 對第三者物流公司的定義：在契約的基礎上，不同物流功能的提供者策略聯盟成一物流服務的供應者，提供委託人多式的物流服務〔Bradely, 1994〕。另外依據美國芝加哥及伊利諾州，一群熟悉第三者物流公司服務的專家〔購買者〕對第三者物流公司的定義是：藉由物流不同功能服務提供者的外部組合，僭越所有權的方式，提供委託人多式的物流服務，以個別化專屬的服務方式，滿足了委託人需求，甚而超出他們的期望。〔Harry L. Sink, C. John Langley Jr, Brian J. Gibson(1996)〕。Bradely 在1994年發表的「契約物流」文章中，更明確地指出第三者物流公司至少提供組合及包裝兩項的服務，並將不同的資訊系統整合到物流過程中，藉以提供委託者個別的服務需求。

因此，第三者物流與傳統的物流服務主要的差別在於：第三者物流是針對委託者個別的需求來設計物流服務的；具有多重選擇的連結服務，包括了運輸、倉儲、存貨管理、資訊系統和其他相關的服務；主要的目標在減低物流的總成本而非傳統物流的單一運輸成本觀念；訂定較長期的契約和提供較優質、彈性的服務；轉換成本較高所以在訂約時有較長的考慮及談判時間；較廣泛的物流功能和分析技巧及較複雜的工作安排。也就是第三者物流公司必須要能針對不同的委託人，診斷出它們的問題與需求，並將之概念化，以個別化的服務為每一個委託者設計專屬的服務內容，來滿足顧客的需求，甚而超出它們的期望。

綜合以上所言，我國航業法所指之船舶貨運承攬業，已不限於傳統所指之 Forwarder，而屬歐洲系統之 Forwarding Agent，其性質已屬國際物流運送人。

而就海運承攬運送業與第三者物流公司兩者在名詞定義上而言，其精神與實質內容上早已是相同的，唯一的差別僅在涵蓋的範圍大小之不同而已。綜觀國外第三者物流公司歷史的發展，有不少例子證明第三者物流公司具有海運貨物承攬業的背景。因此建議政府相關單位修改有關設置物流中心的相關辦法，讓海運貨物承攬業有機會和能力能跨足國際物流，使其真正成為全方位的國際物流服務公司。

## 二、業務性質

### 〔一〕海運承攬運送業的業務性質：

海運承攬運送業業務的傳統性質，以美國立法規定為例：海運承攬運送業係代表託運人處理船運事務，便利船舶運送業使為運送，既可經營下列業務，但亦非僅以之為限，計〔海發會〕：

1. 送貨至港口之指導。
2. 出口申報之準備與處理。
3. 貨運艙位之洽定、安排與確認。
4. 碼頭收貨單或提單之準備與處理。
5. 海運載貨證卷〔Ocean B/L〕之準備與處理。
6. 領事單證之準備與處理及其簽證之安排。
7. 倉庫存儲之安排。
8. 貨物保險之安排。
9. 依照政府出口規章辦理船運貨載之通關手續。
10. 依需要準備及〔或〕發送船運預告與銀行、託運人貨收貨人。
11. 處理運費或託運人預付之款項，或匯付或墊付與船運貨載之運費或其他款項或賬務。
12. 船運貨載自原產地移運裝船作業之協調配合。
13. 提供出口商有關信用狀、其他書類、許可證或檢驗及貨物發送免遭困難之專家意見。

我國海運研究發展協會定義海運承攬運送業之主要業務為：替出口廠商選擇航運公司、定期船，指示貨物自原產地移運貨物至港口的有關裝船作業之協調配合，並代辦貨運上有關之文件、手續、提供提貨單、保險等。其收入乃來自整裝而得之差額運費、佣金及服務費。其服務項目如下〔海發會〕：

1. 出口報單之準備與處理。
2. 貨運艙位之洽定、安排與確認。
3. 碼頭收貨單或提單之準備與處理。

4. 海運載貨證卷〔Ocean B/L〕之準備與處理。
5. 領事單證之準備與處理及其簽證之安排。
6. 貨物存儲之安排。
7. 貨物保險之安排。
8. 依照各國政府出口規章辦理船運貨載之通關手續。
9. 依需要準備及〔或〕發送船運預告與銀行、託運人貨收貨人。
10. 處理運費或託運人預付之款項，或匯付或墊付與船運貨載之運費或其他款項。
11. 船運貨載自原產地移運裝船作業之協調配合。
12. 提供出口商有關信用狀、其他文件、許可證或檢驗。

而聯合國所出版之「貨運承攬業在發展中國家之職責」中，具體指出貨物承攬業之責任為：〔林光，1997〕

1. 裝貨條件之通知。
2. 出口費用之計算。
3. 各項費用之計算〔包括海上運費〕。
4. 打包、加印標誌、張貼標籤等之安排。
5. 運送方法及運輸工具之選定。
6. 貨物報線之代辦。
7. 貨運單據之製作。
8. 貨物之通關。
9. 貨運單據之寄送。
10. 最新運輸消息之提供。

#### 〔二〕第三者物流公司的業務性質：

第三者物流公司乃是結合傳統物流不同功能業者的服務，以現代化的資訊科技整合為一的一貫化物流服務之公司，其提供的服務範圍包含運輸、倉儲、存貨管理、訂貨流程、包裝及資訊系統，經營的業務項目計有承攬、併櫃、契約交貨、運費給付、貨物配置、承載提供、海關文件許可、物流系統/策略發展的諮詢與經紀、快速遞送、進出口協助、貨物發票支付、貨物費用及稅率交涉、國際通訊、信用狀、押匯、海外物流服務、為客戶挑選船公司或貨物承攬業及報關行、儲存、接收、組合、退回貨物、打麥頭/貼標籤、產品驗證、庫存管理、位置分析配置設計、網路諮詢、訂單登記/執行、EDI/VANS、路線/時間表、人工智慧、專家系統、設計、重組等項目。林林總總，皆為代理貨物委託者處理物流過程所可能遭遇的問題，提供一個“一次消費，全部滿足”的完整服務。

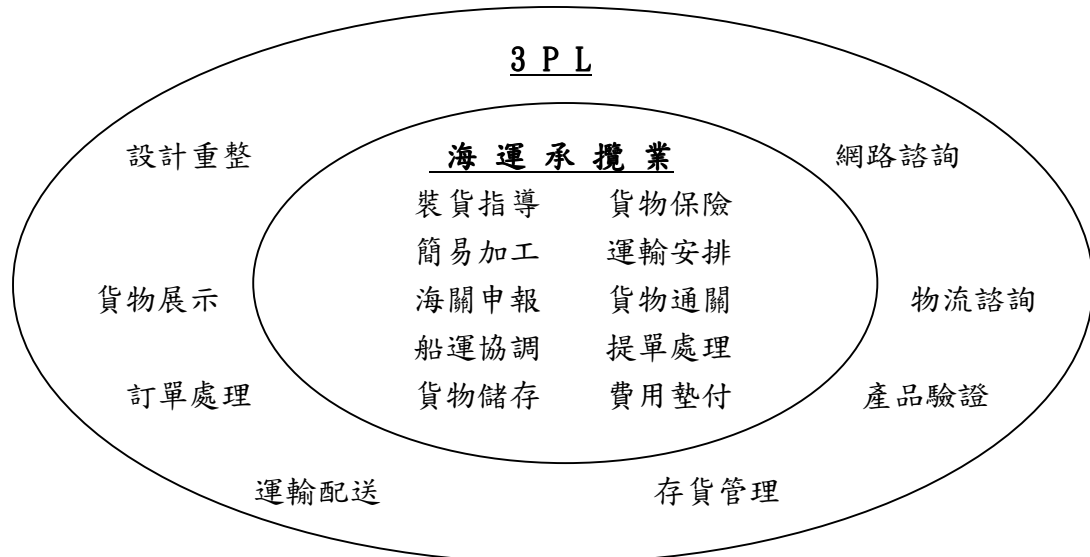
茲將上述兩者的業務範疇整理如下表

### 海運貨物承攬業與第三者物流業之業務範疇比較

海運貨物承攬業	業務範疇	第三者物流業
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 指示船公司自原產地移運貨物至港口，及有關裝船作業之協調配合。</li> <li>2. 貨物艙位之洽定、安排與確認</li> <li>3. 貨物保險之安排。</li> <li>4. 依需要準備及發送船運預告給銀行、託運人或收貨人。</li> <li>5. 提單準備與處理。</li> </ol>	運輸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 指示船公司自原產地移運貨物至港口，及有關裝船作業之協調配合。</li> <li>2. 貨物艙位之洽定、安排與確認</li> <li>3. 貨物保險之安排。</li> <li>4. 依需要準備及發送船運預告給銀行、託運人或收貨人。</li> <li>5. 運具提供</li> <li>6. 契約交貨</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 拆、併櫃作業。</li> <li>2. 庫存管理。</li> <li>3. 退回貨物。</li> <li>4. 貨物儲存之安排。</li> </ol>	倉儲	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 拆、併櫃作業。</li> <li>2. 庫存管理。</li> <li>3. 退回貨物。</li> <li>4. 貨物儲存與接收。</li> <li>5. 位置分析配置設計。</li> <li>6. 產品驗證。</li> <li>7. 網路諮詢。</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 打麥頭/貼標籤</li> </ol>	加工	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 打麥頭/貼標籤</li> <li>2. 設計</li> <li>3. 組合</li> </ol>
EDI/VANS	資訊系統	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. EDI/VANS</li> <li>2. 路線/時間表</li> <li>3. 人工智慧</li> <li>4. 專家系統</li> <li>5. 國際通訊</li> <li>6. 訂單登記/執行</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 處理運費貨託運人預付之款項，或匯付貨墊款給船運貨載相關之運費或其他款項。</li> <li>2. 提供出口商有關信用狀、其他文件、許可證或檢驗。</li> </ol>	金融服務	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 運費給付/管理</li> <li>2. 信用狀、押匯</li> <li>3. 貨物發票支付</li> <li>4. 貨物費用審查及稅率交涉</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 出口報單之準備與處理。</li> <li>2. 領事單證之準備與處理及證明之安排。</li> <li>3. 依照各國政府出口規章辦理船運貨載之通關手續。</li> </ol>	貨物通關	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 出口報單之準備與處理。</li> <li>2. 領事單證之準備與處理及證明之安排。</li> <li>3. 依照各國政府出口規章辦理船運貨載之通關手續。</li> <li>4. 進出口協助</li> </ol>
	物流諮詢	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 諮詢、經紀</li> <li>2. 物流系統/策略發展</li> </ol>

		3. 挑選船公司、貨物承攬業、報關行 4. 海外物流服務
	配送	1. 家具貨物配送 2. 快速遞送

本研究整理



圖三、海運承攬業與第三者物流業的比較圖

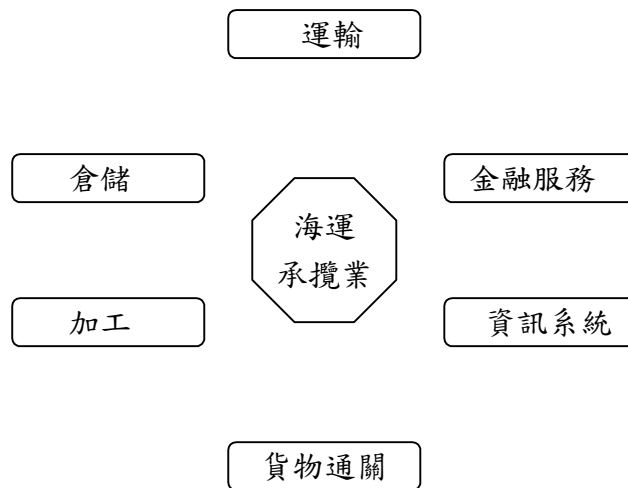
有此可知海運承攬運送業的業務涵蓋：訂艙；倉儲；貨物的監裝、監卸、併裝、拆箱；國際多式聯運；報關、報檢、保險；繕製有關單證；交付運費、雜費和結算等國際物流的多項業務。不論在理論或實務上都將貨物的「運送」、「儲存」、「通關」做一整體的安排與照顧，並能在一貫的控管及責任下，完成國際物流的任務，就其性質而言已是貨真價實的第三者物流公司。

### 三. 業務的功能

〔一〕海運承攬運送業的業務的功能：

國際物流的運作包括了倉儲與運輸兩大部分，海運承攬運送業結合了倉儲與運輸，達到貨物從製造商手中，依買方要求運送到最終消費者的手上，甚或包含廢料的回收與處理。其功能可大致整理如下：

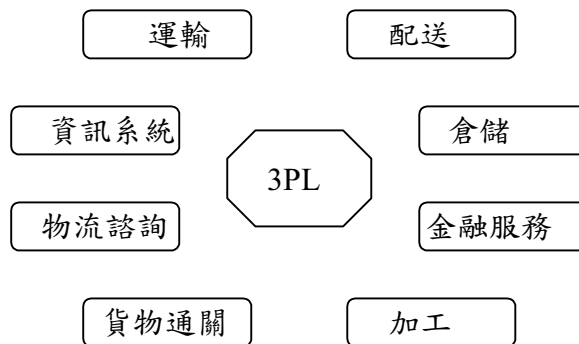
1. 節省轉口貨物運送的時間，降低物流的成本。
2. 替製造商做多國零件的儲存與轉運。
3. 倉儲內加工性的加值服務。
4. 多國性的貨物分類併裝及轉運。
5. 買賣雙方的出納人。
6. 國內外的貨物安排諮詢及配送。
7. 貨物交付及貨物毀損或滅失責任明確，廠商只需針對一個固定的對象。



圖一、海運承攬業功能圖

〔二〕第三者物流公司的業務功能：

使用第三者物流公司的物流服務，可使公司將資源應用在核心競爭力上，在適當的時間、適當的地點生產適當數量的產品，以適當的價錢在適當的場所提供給適合的顧客。因此第三者物流公司的業務功能涵蓋了行銷、顧客服務、降低成本、提高競爭優勢和強化核心競爭力等優勢，可以使委託者在有限的資金、技術和能力的條件下，發揮最大的效用來快速的適應市場的改變和滿足顧客的需求。



圖二、第三者物流公司功能圖

由此可知，不管是國內的海運承攬運送業或是國外的第三者物流公司，其對委託者所提供的服務和效用，皆在降低成本、提高競爭優勢和強化核心競爭力，免除他們自辦物流作業的種種不便與限制，並進而提昇其對顧客服務的品質與能力。



#### 四、結論

經由以上的比較，可知我國的海運承攬運送業已具備了第三者物流公司的基本能力，不論在倉儲、運輸、集貨、存貨管理、通關業務，文件準備等各方面，都已具備了國際物流的實際經驗，檢視台灣目前的條件，不管在地理位置或軟硬體設施上，我們皆有優於香港、新加坡、日本及中國大陸的優勢，更有世界一流的國際性海空承攬運送業的優秀人才。

然而自 1995 年行政院提出建設台灣為亞太轉運中心做為六大營運中心之一的構想之後，迄今已近五年，此構想還是停留在討論的階段，不能真正的落實在實際的運作上，顯然我們最大的原因，乃在於政府法令的細綁。因此建議政府，請重視海運承攬運送業所提出的諸多問題。自由經濟體制下，政府的責任在於健全市場的機制，並作適度的規範，而不是訂定許多的條件來限制業者的發展。唯有最少的法令限制，才能讓海運承攬運送業得到最大的發揮，也才能早日實現亞太物流中心的計劃，再創台灣經濟的發展。

另外在內部的組織能力與設備上，我國的海運承攬運送業目前尚有不足之處，以下將根據整理文獻研究所發現的問題點，對海運承攬運送業提出 2 點建議：

1. 在訂單處理及資訊系統和設計能力上，我國的海運承攬運送業目前較為不足，然而透過策略聯盟的方式，資源是可以整合應用的，以美國第三者物流公司為例，係在結合物流中心、運輸業、科技公司等相關行業後，將服務範圍擴展至全球而成為國際專業物流公司。
2. 依據學者過去對美國使用第三者物流公司服務的委託者和第三者物流公司的問卷調查，發現委託者最需要與第三者物流公司最常提供的十大服務竟出現不吻合的現象，主要的原因在於第三者物流公司常專注在聯合策略的運用，而忽略了委託者利益與認知。因此我國海運承攬運送業在轉型為第三者物流公司時，除了與相關業者做好策略聯盟之外，還需要時時與貨物的委託人溝通，確實了解委託人真正的需求與期望，才能設計出符合委託人真正的需求的服務，提供委託人最快捷便利的協助。

希望本文的 2 點建議能帶給海運承攬運送業在轉型為第三者物流公司時些許實質的幫助，也希望政府相關的主管部門能早日因應業界提出的問題，共同協商，找出雙贏的解決之道，使「發展台灣為亞太轉運中心」的計劃能早日實現，共創台灣經濟發展的大未來。



#### 參考資料

1. 陳文光，為台灣國際物流發展撥雲見日—為早日實現亞太轉運中心的構想，2000年3月。
2. 參閱我國物流中心貨物通關辦法第四條第一款、第二款。
3. 參閱我國航業法第二條第四款。
4. 參閱我國民法第660條。
5. 海發會，船舶貨運承攬業在航運事業中的角色，海運月刊，1990年4月，頁17。
6. 海發會，船舶貨運承攬業在航運事業中的角色，海運月刊，1990年4月，頁18。
7. 林光，海運學，華泰書局，第三版，1997。
8. Bradley, P. (1994), "Contract logistics: it's all about costs", Purchasing, 20 October, pp. 56A3-A14.
9. Bradley, P. (1994), "Contract logistics: it's all about costs", Purchasing, 20 October, pp. 56A3-A14.
10. Harry L. Sink, C. John Langley Jr, Brian J. Gibson (1996), "Buyer observations of the US third-party logistics market", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 26 No. 3, pp. 40.
11. Lieb, R.C., Millen, R.A. and Van Wassenhove, L.N. (1993), "Third party logistics services: a comparison of experienced American and European manufacturers", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 23 No. 6, pp. 35-44.