

亞洲國家案例對高雄港發展自由貿易港區之啟示

楊鈺池

高雄海洋技術學院航運管理系系主任

hgyang@mail.nkimt.edu.tw

摘要

台灣政府所推動自由貿易港區的設置是「挑戰 2008：國家發展重點計畫」所列重要計畫之一，是配合企業「全球佈局、深耕台灣」需要設計。規範自由貿易港區運作的「自由貿易港區設置管理條例」於 91 年 12 月 23 日獲立法院審查通過。為繁榮當地經濟與創造就業機會國際商港如基隆港、台中港、高雄港甚至麥寮港，皆紛紛向行政院經建會提出設置自由貿易港區申請案。然而，單從過去類似自由貿易港區功能之出口加工區與科學園而觀，自由貿易港區真的可被視對國內外企業招商來台投資之萬靈丹，特別是吸引台商回流投資，到底多少成效仍待評估。

事實上，自由貿易港區並非新創名詞，無論是自由港、自由貿易區、關稅自由區等用語流行多時，其主要功能在於獎勵民間廠商加工再出口或轉口流通加工，以利國家創造外匯增加營收。台灣鄰近亞洲週邊國家或地區皆先後設立類似區域，例如日本自由貿易區、韓國關稅自由區、大陸自由貿易區、香港自由港以及新加坡自由貿易區皆是如出一轍，相較台灣卻是較晚設立。因此，本文擬利用外國實施數十年自由貿易港區寶貴經驗來作為台灣再規劃相關政策之參考，以收他山之石可錯效過。

關鍵辭：自由貿易港區、海運、港口、海關

一、前言

台灣政府所推動自由貿易港區的設置是「挑戰 2008：國家發展重點計畫」所列重要計畫之一，是配合企業「全球佈局、深耕台灣」需要設計。規範自由貿易港區運作的「自由貿易港區設置管理條例」(草案)於 91 年 10 月 1 日由行政院函請立法院審議，在 91 年 12 月 23 日獲立法院經濟及能源、交通、財政等三委員會聯席會議審查通過。根據已審峻條文，已獲高度共識議題包括，自由貿易港區將提供單一服務窗口、廠商自主管理、以及商品自由進出等。立法院新會期於 92 年 2 月 25 日開議。行政院決定優先推動經建會所草擬的「自由貿易港區設置管理條例」(草案)完成立法，以進一步提升台灣全球運

籌能力。

「自由貿易港區」主要目的及定位為：一、延伸「全球運籌發展計畫」既有成果；二、迎接亞太鄰近國家積極設置自由貿易港區之挑戰；三、鬆綁現行轉口、加工再出口管制作業；以及四、活絡港口、機場相關範圍營運效益。經建會強調，規劃中「自由貿易港區」最大特色，著重貿易層次程序簡化，規劃提供區內貨物自由流通，免除關務行政及通關申報，以及在區內從事商務活動之外籍商業人士 72 小時落地簽證等優惠。

在行政院第二八〇五次院會通過「自由貿易港區設置管理條例(草案)」，分為總則、港區之劃設及管理、貨物自由流通、港區事業主管理、租稅措施、入出境及入出區之許可、罰則及附則八章，計三十七條。其次，在 2003 年 1 月 15 日經立法院委員會審竣通條例草案，揭示自由貿易區第一章總則第一條規定：「為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，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，提升國家競爭力並促進經濟發展，特制定本條例。」

所謂自由貿易港區：指經行政院核定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制區域進行國內外商務活動之工業區、加工出口區、科學工業園區或其他區域(同條例第三條第一款)。

國際港口：指國際商港或經核定准許中華民國船舶及外國通商船舶出入之工業專用港。(同條例第三條第四款)

至於進駐事業自由港區事業：指經核准在自由港區內從事貿易、倉儲、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(同條例第三條第二款)。自由港區事業以外之事業：指金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他前款以外經核准在自由港區營運之事業(同條例第三條第三款)。

根據經建會委託中華經濟研究院評估，政府成功推動設置自由貿易港區之後，在 2003-2007 年間，平均每年可帶動出口及產值各增加新台幣 1,200 多億元，進口增加 880 多億元，並累計創造近 17 萬人次就業機會，加速開發台北港、高雄雙港計畫、桃園航空貨運園區及高雄航空貨運城等，預估 2008 年前可以降低貿易及物流成本超過 NT\$ 2,000 億元。

事實上，自由貿易區並非新名詞，鄰近亞太週邊國家如新加坡有七個自由貿易區(Free Trade Zone)、香港自由港(Free Port)、日本本島二十二個輸入促進區域(Foreign Access Zone: FAZ)與沖繩島自由貿易區、韓國關稅自由區(Custom Free Zone)、大陸自由貿易區等國家或地區早已經制定自由貿易區特別法，更依序設立專門機構來招商引資。

與其他亞洲競爭對手國港口自由貿易區相較，台灣設立時間目前仍屬於申請案送件階段，仍要真正實施仍待明年(2004 年)初，在時效上似乎更趨落後。台灣配合出口獎勵政策先後設立出口加工區與科學區，皆因台商為尋求接近行銷市場或低廉投資條件，紛紛前往大陸設廠之際，台灣所實施自由貿易港區政策真的可挽回頹勢吸引台商回流進駐或是提供國外企業進駐大陸市場之前哨站，皆待時間逐一驗證此為本文研究之背景。

二、自由貿易港區之定義與概念

(一)自由貿易港區之定義

自由貿易港區之意義，係指在機場與港口鄰接區域，免除關稅之非關稅區，並且適用與一般區域不同的通關程序與制度的區域而言(白種實，2001)。自由貿易港區：指經行政院核定於國際機場、國際港口管制區域內或毗鄰地區劃設管制範圍，進行國內外商務活動之區域(自由貿易港區設置管理條例第三條第一款)。

自由貿易港區是免稅區域設立在一國境內之外國商輸入之一個或多個進入點(Entry Points)，外國商品得在該區作某種程度的保存、加工以及再出口而免徵關稅(Ballou, 1987)。所謂自由貿易區，係指位於國家關稅線之外圍，被限制的非關稅區而言，給予通關程序、關稅與其他課稅等之面稅優惠，貨物進出與仲介等能夠自由執行的法律上與地理上經濟活動特區而言(白種實，1999)。自由貿易區(Free Trade Zone)，係設於連接機場或港口連接區域，免除關稅區域而言，與一般區域相較適用其他通關流程與制度而言(白種實，2001)。

自由貿易區按照其區位條件與設置目的來區隔其自由貿易區之機能，大抵可分為物流中心型、生產中心型與複合型自由貿易區等三種類型，然而近來國際物流系統之複雜化與多功能化造成區分機能之種類毫無意義，逐漸以邁向具備物流中心與生產中心功能之複合機能發展(吉光受，2001)。

自由貿易區設置效果，大抵有以下幾點：(鄭勳仁，2000)

- 免稅與關稅障礙之去除
關稅免除之優惠與進出口貨物之自由搬出入保障，除了僅對酒類與香菸類特定商品課征關稅與進口管制之外。
- 促進自由物流與流通活動
降低因通關流程所需時間損失將速貨物流通，保障長期間貨物儲藏所同意必要的貨物流通活動。
- 吸引轉口貨物與中繼貨物
透過愛空海港內物流效率或與貨物流通活動促進，來吸引轉口與中繼貨物，例如給予延長免費儲存時間與降低港口設施使用費之優惠。
- 支援產業活動
依照貨物之保管、加工、製造與展示按照國內生產與需求情況，來調整貨物之國內出貨與使用時間。

自由貿易區之進駐業者，得執行(1)碼頭、倉庫、物流中心等生產與物流活動相關的營運與管理 (2) 貨物輸出入申報等全部申報與許可業務 (3) 貨物存貨管理 (4) 退稅業務之外的 CIQ，對於固有業務執行。

(二) 自由貿易港區之特性

全球化企業伴隨著國際物流管理之重要性增強，從過去單純進出口物流系統→當地物流系統→據點物流系統，同時因國際物流系統之複雜性與多樣化，自家物流系統→當地國物流系統→利用專業物流業者之型態的物流策略。

自由貿易區對於進出外國貨物排關稅行政與管制外，促進物流、中繼與委託貿易、創造就業與物流附加價值、吸引外國資本與技術移轉、活絡區域經濟等為主要目的。鄭勳仁(2000)主張自由貿易區設置目的，按照設立目的與類型，同意搬入貨物之貼標籤、併貨、加工、組合、製造、再包裝、展示、再輸出等多樣化追加機能。林上根(2002)又指出自由貿易港區(Free Trade Port Zone)是一自由港(Free Port)的說法，係包括整個港口及周邊地區，在某些情況下，自由港海關特惠措施可適用於整個領域。外國貨物進入自由港時通常毋需繳稅，而且貨物的裝卸、儲存、改裝或分裝、裝配、加工或轉運他國，均不受海關控制，可免除種種繁複的行政手續，例如香港。

吉光受(2000)教授認為自由貿易區設立目的會因各國產業政策或經濟水平不同而有所差異，大抵可分為：(1)促進進出口貿易(2)吸引外國投資之活性化 (3)藉由物流與流通機能而具備物流據點之基地化。

根據韓國海洋水產開發院所界定自由貿易區的一般性機能，大抵可區分為基本機能與附屬機能，前者可區分為物流機能、物流促銷機能、生產機能、製成品重整、交易機能、交易促進機能、資訊傳遞機能；後者則可分為業務支援與公共服務機能、交流機能、娛樂機能、人才實習機能等機能。

表 1 自由貿易區之一般性機能

區分	機能類型	細項機能
基本機能	物流機能	裝卸、儲存、堆放、保管、分配、分類、併櫃
	物流促銷機能	物流業、配送業、承攬業、存貨管理
	生產機能	加工、組裝、製造、併櫃
	製成品重整	改裝、樣本、品質調查與調整、給予分級、貼標、檢驗、理貨、維修、解體、設計、再包裝
	交易機能	中繼貿易(再輸出)、進出口貿易、銷售、競標、訂單處理
	交易促進機能	展示、洽商室、交易結算系統
	資訊傳遞機能	EDI 物流與商流資訊系統、POS、VAN、Stock Recording System、資訊資料中心
附屬機能	業務支援與公共服務機能	CIQ、共同管理營運建築物、會議室、停車場、研究開發、顧問、保險、法律、金融服務
	交流機能	國際交流中心、國際會議中心
	娛樂機能	餐廳、娛樂、休閒設施、公園、綠地
	人才實習機能	實習室、住宿設施

資料來源：韓國海洋水產開發院(1998)，為將台灣育成東北亞物流據點投入國稅自由貿易區方案之研究。

自由貿易區之基本機能，主要有物流與物流促進、補充生產、製成品調整、買賣與買賣促進、資訊傳遞等機能，副屬機能包含業務支援、公共服務、國際交流支援、教育訓練與實習等功能。過去以轉口貿易為中心的自由港概念，今日已經逐漸轉變成自由貿易區，並將其功能從單純的轉口貿易擴大到複雜且多樣化之機能，包括生產機能、物流機能、交易與物流促金機能。因此自由貿易區已經無須再區分為生產中心型、物流中心型、生產與物流綜合型之類型。自由貿易區已經逐漸轉扁成多功能與自主管理和營運之趨勢。

Ballou(1987)認為自由貿易區之重要優點，大抵有以下幾點：

1. 進口產品能夠在該區內儲存、加工、組合、下單製作、生產、其他服務，並未經通關程序或監管得再轉運到其他國家去。
2. 在該區內外國商品僅有再搬入國內海關領域內方課征關稅。
3. 外國商品進入國內需貼標時，能在該區內補作以避免課罰金。
4. 商品能夠再包裝成較小或較大的數量。
5. 進口商品能夠在該區內作加工組合。
6. 商品因損壞、蒸發、破壞造成損失數量不可徵關稅
7. 進口商得取外國優惠地位關稅被凍結
8. 生產時所生關稅僅發生在於完成品使用進口原物料與零組件時進入國內時才會課征。

一般而言，為保護國際產業為目的，對進口品採取海關檢查與課征關稅等複雜的通關程序是有其必要性，但是為促進轉口貿易港與加工貿易，在特定貿易港之一定區域內，對於進口品之買賣與加工排除關稅法適用而設計出來的制度而言。在該區內自國外輸入貨物得自由進行裝卸、保管與加工；從該區再出口貨物亦不課征稅。

自由港按照範圍大小，可分為自由港市(Free Port City)、(Free Port Quarter)、自由地區(Free Port Zone)、自由貿易區(Free Trade Zone)等四種(汪正仁，1999)。

- 自由港市為本來的自由港，範圍最廣，將港市全部區域視為歸稅區域之外。自由港市內貨物進出口與進口品再加工，不課征關稅，外國人與市民得自由居住。由於全港市被視為關稅法上之外國區域，因此取締走私困難，並且市民與外國人之間相處容易發生摩擦。
- 自由港區，範圍較自由港市小，係將開港地區或其一部分地區劃為非關稅區，在該區得自由進出口與保管貨物，對其加工亦被允許，但不同意居住行為。
- 自由區比自由港市規模更小，得允許進出口貨物之儲藏與交易。
- 自由貿易區與自由港相似的保稅倉庫與保稅工廠，促進轉口貿易與加工貿易活動，該區內得同意兩年內貨物之儲存與加工，因此比自由港更具有彈性。

自由區(Free Zones)，係指締約方之部分領土內運入之貨物，就各項進口稅捐而言，通常被視為關稅領域之外。(京都公約特定附約 D 第二章)

自由貿易區之競爭力決定要因，大抵得區分為(1)自由貿易區之機能(全球化企業之

經營包容能力、自由貿易區之機能與類型)、(2)市場導向(背後腹地經濟圈之規模)、(3)法律與制度(投資條件之完備性)、(4)基礎設備之效率性(5)經濟與文化的特性。

表 2 自由貿易區之競爭力決定要因

	競爭力決定要因
全球化企業之經營包容能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 全球化企業之供應鍊系統、國際物流管理機能支援 ● 專門物流機能
自由貿易區之機能與類型	<ul style="list-style-type: none"> ● 生產、物流、銷售等全球化網路方面，對於經濟活動支援之可能機能與類型
背後腹地經濟圈之規模	<ul style="list-style-type: none"> ● 背後腹地經濟圈之市場規模 ● 背後腹地經濟圈之產業與經濟規模
投資條件之健全性	<ul style="list-style-type: none"> ● 外國人投資制度與獎勵措施 ● 貿易與外匯制度之國際化
基礎設備之效率性	<ul style="list-style-type: none"> ● 港口、機場與背後物流園區規模與效率性 ● 國際複合運送體系之效率化
經濟與文化的特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 專門人力供給能力 ● 經濟與社會習慣建立

資料來源：韓國海洋水產開發院(2000)，光陽港關稅自由區指定與營運之研究。

Spebcer(2002)認為自由貿易區之成功因素主要有三個，分別為價格(Price)、可利用性(Availabilty)、無形(Intangibles)。

自由區在國際上通用名稱為自由貿易區，其主要目的在於將自出口外國貨物之關務行政與管制鬆綁，以促進物流、轉運與委託貿易、創造就業與物流附加價值、外國資本引進、技術移轉、振興區域經濟為目的。

自由貿易區發展型態，通常係因應當地政府特別的目的與政策需要，而發展出不同的自由貿易區型態，例如加工出口區、特別經濟區及關稅自由區等。一般可分為出口導向、進口導向或二者兼具。通常在發展中國家大多發展出口導向之自由貿易區；而在已開發國家須依賴進口設備及物料，故發展進口導向之自由貿易區(曾立安，2002)。亞洲主要國家自由貿易區發展型態表詳如表 3。

表 3 亞洲主要國家自由貿易區發展型態表

國家	自由貿易區名稱	發展型態
日本	輸入促進區域 (Foreign Access Zone; FAZ)	進口導向
	沖繩自由貿易區 (Free Trade Zone; FTZ)	出口導向
南韓	關稅自由區 (Customs Free Zone Area)	進口導向

國家	自由貿易區名稱	發展型態
香港	自由港 (Free Port)	進口、出口導向
新加坡	自由貿易區 (Free Trade Zones; FTZ)	出口導向
中國大陸	保稅區 (Free Trade Zones; FTZ)	進口導向
	加工出口區 (Export Processing Zone)	出口導向
中華民國	加工出口區 (Export Processing Zone)	出口導向

資料來源：曾立安(2002)，前揭書。

三、 亞洲國家自由貿易港區之發展現況

(一)、 新加坡

新加坡之港埠所有權為國有，航政主管機關為 MPA，即所有之港埠政策、規劃、設計、施工、營運及督導均由 MPA 執行；而港勤、及棧埠作業如加水、引水、拖船由採民營方式由 PSA 經營，僅部份裝卸作業採外包方式委託給民營裝卸公司經營。新加坡設有碼頭工人之職業總工會，工人有固定雇主，其雇主為 PSA 或裝卸作業承包商，採用契約制，領港及倉儲管理均為 PSA 經營管理。新加坡以處理轉口貨物為主之港埠營運特性，所處理貨櫃量有 75-80% 為轉口貨物，因此如何提高 CY 內之貨櫃裝卸作業成為其重點。近來為因應激烈之港口間競爭，提高生產力，乃致力於港埠物流效率化與資訊化系統之建構。該港所採取營運方式有 1. 將貨櫃自船舶裝卸運送到貨櫃中心內之堆棧場時，所採行雙層拖車作業。2 貨櫃中心內起重機之運轉率極大化，對於進出口貨櫃設定每個 Transtainer Time，利用 PortNet 來指定貨櫃搬出與搬入之時間。3. 在檢查站設置自動回答設備，達到完全無紙化之檢查站通關，以大幅縮短每個貨櫃之處理作業時間(海洋水產開發院，2001)。

為吸引轉口貨櫃，新加坡港提出許多優惠措施，如 1. 裝卸費優待措施：比本國貨物更為優待之裝卸費率來吸引轉口貨物 2. 儲存時間優待措施：在貨櫃場內所儲存轉口貨物之保管免費期間之存儲許可時間延長到最大。3. 船席優待措施：對於在貨櫃中心運送一定貨物量以上之船公司，得享有保證船席優先使用權。4. 轉口貨物給予優惠(Incentive)：如儲存費、裝卸費、貨櫃處理費等皆比一般貨物之收費更為低廉。此外，港口設備與 Port Net 促成營運技術之先進化，使得只要在 8 小時以前申請，便可進行轉口業務。本研究將新加坡貨櫃中心現況整理如表 9：

表 4 新加坡貨櫃中心現況

	Tanjong Pagar Terminal	Keppel Terminal	Brani Terminal	Pasir Panjang Terminal
規模(ha)	80	96	79	84
水深(m)	11.0-14.8	9.6-14.6	12-15	15
船席數	6 Main 2 Feeder	3 Main 11 Feeder	5 Main 4 Feeder	6 Main
碼頭延長(m)	2,142	2,785	2,375	1,450
岸邊吊桿	29	36	30	24
Yard Crane	95	117	98	44
Yard 拖車	191	198	142	N/A
拖車架	179	164	156	N/A
陸上 Slot	15,940	19,428	15,590	14,443
冷凍電源插座	840	936	1,344	588

資料來源：PSA，Annul report 1999，2000。

新加坡有 500 個以上之國際企業進出，6000 餘家之物流企業進駐，自關稅自由區設置後，創造出 22 億 7,100 萬新加坡幣之附加價值。目前新加坡之關稅自由區，在海港有四個據點，其中在國際機場之據點，大約有 130 萬坪的規模，建構為海運與空運轉運中心型之關稅自由區。

新加坡自 1969 年起實施自由貿易區(Free Trade Zone)制度，貿易商得免費將貨物在自由貿易區內重包裝及再出口，提供廣範圍的設施與服務。一旦貨物在未運送到市場之前，無須任何報關資料可以儲存，且需最少的通關程序加工或再出口，海關並未作任何干預。

在 FTZ 內關稅品之儲存與再出口自由貿易區設置之主要原因為吸引貨源，讓全世界銷往亞太地區的貨物均能集中於新加坡運作，其誘因在於(中華民國企業管理學會，民國 89 年)：

- 進出口貨物均得於七十二小時內自由進出。
- 外銷之貨物得在七日內自由進出。
- 轉運或再出口之貨物得在二十八天內自由進出。
- 貨物停留在自由貿易區內時免繳關稅及無須辦理通關文件。
- 在市場條件較為不利或在新加坡境內使用時，貨物得繼續儲存。
- 容許貨品得以陳列。

新加坡有五個自由貿易區：Changi、Keppel、Tanjong Oahar、Brani、Pasir Pantang、Jurong 以及 Semabawang 等，其儲存區貨物無須遞送任何通關文件，譬如由停泊在碼頭

船舶直接卸存區內之應稅貨物和轉口貨物可逕憑過境提單辦理通關，經海關及港務單位許可。進口貿易商可以辦理簡易加工，重整、分類、樣品展示等業務。依規定煙、酒等產品不得進出儲存區內，船舶如進入區內，需在船舶抵達日起十四日內轉儲到依關稅法核准登記之其他倉儲地點。新加坡自由貿易區內幾無製造業，其區內事業營業內容類似台灣重整保稅倉庫。

「自由貿易區」，係指依據自由貿易區法已經被指定為自由貿易區之新加坡任何區域而言(新加坡海關法第三條)。財政部長得利用政府公報通知宣告新加坡任何區域為自由貿易區。並且每個通知應該界定自由貿易區之限制。財政部長得指派法定實體或政府部門或者企業來管理、維持與營運任何已被宣告自由貿易區(自由貿易區法第三條)。

外國自由貿易區之營運特性，可分為名稱、設置區域、設置目的、主要機能、指定主體、申請者、指定與設置條件、管理與營運主體、可稅與非課稅對象、主要獎勵條件等十個特性。

新加坡之自由貿易區位於海空港與貨櫃場站，港口之自由貿易區有四個分別為 Keppel FTZ、Pasir Panjang FTZ、Jurong FTZ、Sembawang FTZ；機場自由貿易區僅有一個為 Changi FTZ。新加坡自由貿易區集中於港口區內，得方便處理轉運、保管與處理業務。此外座落於港口腹地之最新設施之貨物流通中心(Kepple Distripark、Pasir Panjang Disrtipark)，不僅可提供 CFS 功能，同時能夠支援分類、加工、包裝等附加價值活動。FTZ 之外有 70 餘座保稅倉庫，以補強自由貿易區之角色。

新加坡自由貿易區之功能有別於以進出口為導向的美國自由貿易區，而是在吸引轉口貿易與提供物流附加價值為實施目的。新加坡為世界第二大貨櫃處理港，貨物處理港大約有 89% 以上之轉運貨物。

表 5 新加坡物流專區

區分	規模	主要設施
Kepple FTZ	2,590M2(783 千坪)	三個貨櫃中心為 Kepple。Tangjian Pagar, Brani。30 座船舶席位
Pasir Panjang FTZ	650 千 m2(197 千坪)	貨櫃場有四座船席、雜貨船，預定未來擴充到 50 座船席。
Jurong FTZ	615 千 m2(186 千坪)	傳統碼頭(建設貨物)
Sembawang FTZ	199 千 m2(60 千坪)	汽車等散裝貨物
Changi FTZ	240 千 m2(73 千坪)	6 座航空貨運站

新加坡自 1819 年初英國人擔任總統 Sir Faffles 發表自由港宣言，惟在 1965 年獨立時採取社會主義路線因此拋棄所謂自由港制度，1969 年制定自由貿易區法(Free Trade Zones Act)，歷經 1970 與 1985 年修正，引進自由經濟制度。新加坡投資型態可分為企業、分支機構或子公司、代表處、合夥以及獨資等五種方式。

新加坡為保護國內企業對於外國企業幾乎無優惠措施可言，但是為謀求就業增加、總生產額提高、擴大附加價值，提振資訊、技術業、製造業與物流業者等投資，提供諸多稅則上優惠措施。其優惠措施包括

- 租稅減免：依據經濟擴張促進法與所得稅法對於 EBD 提出優惠申請
- 先導企業優惠：5-10 間免法人稅
- 事後先導企業優惠：5 年間法人稅全免
- 擴張優惠：10 萬元以上之海外借款免稅
- 投資扣出：新投資時所得稅可扣除到 50%
- 承認海外借款：20 萬以上之海外借款免稅
- 新興資本優惠
- 海外投資優惠
- 服務輸出：輸出額達到 20% 以上時，輸出額之 90% 以內得免稅
- 營運總部：50 萬以上資本之營運總部(全球化企業總部)得享有 10 年之所得稅 10% 的優待稅率。
- 扣除研發雙重稅額

(二)、香港

香港港口設施計有葵涌、昂船洲貨櫃碼頭的停泊處，8 座碼頭 18 個泊位，總長 6,059 公尺；公眾貨物裝卸區的停泊處，總長 7,756 公尺；以及 59 個遠洋船繫泊浮標，總面積為 201 公頃。在貨櫃碼頭靠泊的貨櫃船，例行周轉時間為 10 小時以內，而繫泊在浮標裝卸貨物的普通船隻，平均留港期僅為 1.8 天。香港貨櫃港可容納當前全球最大之貨櫃船，港口位於公路網之中心點，交通便利可直達香港的工業區及市區以至通往中國大陸。香港港口的優點在於能夠靈活經營。根據香港經濟局之統計資料 2000 年香港之貨櫃總吞吐量應為 1,810 萬 TUE，比上期增加 11.7%。香港主要有三種處理貨櫃的經營模式，迎合不同顧客的需要，而且是互相有所競爭的。這三種模式就是貨櫃碼頭、中流作業及內河貨運。

70 年代初期，香港在葵涌興建第一個貨櫃碼頭。目前，葵涌共有 8 個貨櫃碼頭，18 個泊位，岸線總長 6059 公尺，約有 1,150 萬個標準貨櫃單位的處理能力。香港的貨櫃碼頭向以高效率著稱。葵涌貨櫃港其中一個單一泊位碼頭一年便處理了超逾 100 萬個標準貨櫃單位，是一般世界標準的兩倍有多。1999 年，葵涌的貨櫃碼頭共處理了 1,030 萬個標準貨櫃單位，約佔香港全年吞吐量的三分之二。經營這些貨櫃碼頭設施的企業是香港國際貨櫃碼頭有限公司(Hong Kong International Terminals Ltd 簡稱 HIT)、現代貨櫃碼頭公司(Modern Terminal Limited 簡稱 MTL)、海陸貨櫃碼頭有限公司(Sea-Land Orient Ltd 簡稱 SOL)、中遠國際 (COSCO-HIT) 等。

以下將香港之貨櫃碼頭經營商及其港埠設施比較如下：

表 6 香港之碼頭經營商與港埠設施比較

	HIT	MTL	SOL	COSCO-HIT
碼頭	4、6、7	1、2、5、8(西)	3	8(東)
面積 (公頃)	89	80.7	16.7	30
船席數	10	5	1	2
駁船船席	2	1	-	4-5
船席長度 (公尺)	3,292	1,822	305	640
最淺水深 (公尺)	12.2-14.5	12.2-15	12.2	15
Quay 起重機	32	19	3	9
經營商 設施	HIT	MTL	SOL	COSCO-HIT
RTG 起重機	92	66	11	32
貨櫃堆置能量 (TEU)	73,345	51,418	7,146	23,814

資料來源：HIT、MTL、SOL。

隨著香港航運與貨櫃運輸之蓬勃發展，香港之各貨櫃碼頭營運公司(香港國際貨櫃碼頭有限公司、現代貨櫃碼頭公司、亞洲貨櫃碼頭有限公司)於 1998 年底簽署批地協議，開發第 9 號貨櫃碼頭，總投資金額約 100 億港幣，預計於 2001 年底完成第一個泊位，2004 年 9 月完工，屆時將會有 4 個貨櫃船席及 2 個駁船船席，碼頭總長度 1,900 公尺，總面積 68 公頃，水深可達 15.5 公尺，其設計之總處理能力每年約為 260 萬 TEU。

一直以來香港以自由貿易為其自由港政策之首要標誌，進出口之有形貿易，原則上採取「放任主義」政策，一般進口貨物均毋須繳付任何進口關稅，亦無任何關稅限額或附加稅。此外亦不設任何增值稅或一般服務稅。但對於酒類、煙草、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。該稅項由賣方預繳，並計入售價，因此通常不為人注意。對於至轉口貨物則仍然免稅，但要辦理一定之手續。若已納稅之進口貨物，在運輸途中破損或在使用前發現損害不堪使用，均可以辦理退稅。而若使用以納稅之進口原料在香港生產之商品，出口時可退回一部份之稅款。

根據香港法規第 60 章進出口（登記）規例的規定，不論貨物進口或出口，除豁免報關物品外，必須在物品進口或出口 14 日內向海關關長遞交一份正確及齊備的進口或出口報關表格。進出口之貨主如未有遞交所需報關表格或在報關表格上故意虛報或過失填錯任何重要細節，均有可能被檢舉處罰。海關關長亦已授權政府統計處人員，執行對遞交資料正確及齊備的進／出口報關表有關的法規。即使毋須就豁免報關物品遞交進／出口報關表時，進出口商仍須囑咐貨運公司在貨物倉單上清楚註明豁免物品所屬的類別，以方便貿易文件處理及覆核工作。

香港進出口通關手續相當簡便，一般貨物進出口均不需事先申請批准，僅於在貨物進、出口後 14 天內巷申報即可，進口酒類、煙草、碳氫油類及甲醇到香港均須繳付稅

款。進口商應先申請進出口牌照。此外，亦須持有移走許可證。禁運貨品乃指進出口條例（香港法例第 60 章）及其他香港法律禁止或管制進口之貨品。進口商如有意進口禁運貨品，須事先取得進口證、許可證或證明書。

香港在早期尚未貨櫃化時，倉儲業早已形成用來儲存南北雜貨，但隨著貨櫃港營運後，專業之碼頭營運公司為方便貨櫃之暫存及拆併櫃，均在其碼頭建立貨櫃集散站及貨倉大樓。

香港特別行政區基本法第一一四條規定：「香港特別行政區保持自由港地位，除法律另有規定外，不徵收關稅」；第一一五條規定：「香港特別行政區實行自由貿易政策，保障貨物、無形財產和資本的流動自由」。

香港特別行政區參照原在香港實行的低稅政策，自行立法規定稅種、稅率、稅收寬免和其他稅務事項(基本法第一〇八條)。

香港對於外國投資優惠措施，主要有以下幾點：

- 採取所得發生地原則，僅對領土內發生所得課稅
- 關稅與商品稅僅對菸酒、石油等少數項目課稅
- 所得稅採累積計算
- 營業稅之法人稅為 16% 與個人稅為 15%
- 財產稅以 15% 單一價格來計算

香港位於大陸珠江三角洲之港灣都市，接連華南經濟圈(面積為 945km²，人口三億名)扮演對大陸交易之重要關卡。香港保有大規模的港口與機場。海運利用港口運輸來吸引進出口與轉口貨物，都市全體得視為自由都市。換言之，一般進出口與轉口貨物之通關流程免除，得依照貿易習慣自由進行自由貿易進出口業務。香港得視為全世界最大規模的唯一貨櫃碼頭，利用背後腹地的物流園區，提供多樣化附加價值物流服務。香港全部貨櫃碼頭由四家民間企業所有與經營，港務局與碼頭工會並不存在。為吸引進出口與轉口貨物對於轉運貨物免費儲存時間為 14 日，超過年間貨物量之超過部份則適用數量優惠待遇。

Chep Lap Kok 機場是由在 1990 設立的機場管理局所有與管理，全部航空貨運站由兩家民間企業 HACTL 與 AAT 來營運。

表 7 香港之貨櫃碼頭規模

	HIT	MTL	Sea-Land	HIT-COSCO
船席數(座)	10	5	1	2
船席長度(M)	3,292	1,082	305	
面積(千坪)	275	245	51	
儲存能力(TEU)	68,954	46,529	6,444	
CFS(千坪)	20,000	6,000	42,000	6,000

(三)、 日本

日本自由貿易港區得分為輸入促進區域 (Foreign Access Zone: FAZ) 與自由貿易區 (Free Trade Zone: FTZ) 兩種。前者適用於全國；而後者僅用於沖繩島。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。

輸入促進區域之規劃範圍，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。

表 8 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. 青林縣	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/zxzxztop-j/faz/whats.html

日本輸入促進區域之規劃範圍，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。

4. 日本輸入促進區域之引進產業

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。

5. 日本輸入促進區域之優惠措施

日本輸入促進區域之優惠措施，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瀉間的國內運送費與從歐洲到東京間的海運費用相若。

(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。

- 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
- 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。

- 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。

- 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%。

其次，再論及沖繩自由貿易區(Free Trade Zone: FTZ)，日本為活絡沖繩島之區域經濟，在 1972 年制定沖繩振興開發特別措施法實施開發計畫，歷經一兩次的開發計畫，但是沖繩島區域發展仍未見起色，因此在 1987 年投入自由貿易區制度。日本政府為加強沖繩島經濟發展所引進此制度，在於吸引日本與外國企業之投資，培養製造業、資訊通訊產業、國際觀光業與休閒產業之外，並發展貨物流通產業為其策略

所謂沖繩自由貿易區，係指按照 2002 年 3 月 31 日公佈沖繩振興特別措施法規定對於關稅法上之保稅區制度包括指定保稅區、保稅倉庫、保稅工廠暨多樣化保稅區所集合的場所，提供進駐企業在稅制與金融上優惠措施，吸引企業選擇沖繩為投資地點，並且幫助振興貿易，因此在全日本僅指定沖繩縣為特定自由貿易區域而言。

在 1959 年 10 月在沖繩將那霸港三重城指定為最初的自由貿易區，1972 年 5 月日本接管沖繩後，琉球群島美國政府令所設置的舊自由貿易區被廢除，改由沖繩振興開發特別措施法第四章規定新的自由貿易區制定。1987 年 12 月沖繩開發廳長制定那霸機場附近指定為自由貿易地區，1988 年 7 月那霸自由貿易區開張營運，現在吸引 14 家企業進入，從事各種商品的製造與流通等事業活動。1998 年為謀求加工交易型產業的群聚效應，創設所謂特別自由貿易區，在該區內入駐製造業者能夠享受 35%的法人所得稅的減免，其他皆適用自由貿易地區之優惠措施。1999 年 3 月為整備流通加工港灣，在中港灣港新港一部指定為中港灣新港特別自由貿易區。

那霸自由貿易區係在活用沖繩地理特性建構以物流轉口加工型產業，其主要功能依序如下：

- 轉口與儲運
為調整轉口貿易的據點與貨物之供需，建立成為保管與配送基地。
- 加工與製造
從國外進口原物料或半成品進行加工製造在出口國外或日本本島。
- 常設展示與交易
具備外國商品之常設樣品展示與交易機能。
- 品質調整
為使尺外國製品符合消費者新聞與國內相關法規之規定檢查與規格，來調整產品內容的機能。

2. 沖繩自由貿易區之優惠措施

關於國稅、關稅和地方稅的優惠政策

	優惠項目	優惠措施概述	備註
國稅	① 所得稅扣除制度	在特別自由貿易區內新成立的正式員工數為20人以上的企業，成立後10年內所得的20%，可從法人稅的課稅所得扣除（法人事業稅、住居稅法人稅率也同樣）	註1：應從①②③的三種優惠項目中任意選擇一種
	② 投資減稅制度	在特別自由貿易區內增設新設備的企業，可從法人稅扣除機械設備15%、建築物8%的稅額（以法人稅總額的20%為限，可結轉4年，投資的上限額為20億日圓）投資下限額為1,000萬日圓（建築物、機械、裝置等）	註2：①項的對象行業限於製造業、包裝業和倉庫業
	③ 特別折舊制度	機械設備50%、建築物25% 投資下限額為1,000萬日圓（建築物、機械、裝置等）	註3：②③兩項的對象行業為製造業、倉庫業以及國際貨物運輸業、批發業
	投資動機標準適合制度	日本國內法人對特別自由貿易區內的固定法人，於固定日誌5年以內進行投資時，允許該日本國內法人將取得股票費用的40%買入費用扣除	
關稅	關稅的選擇徵稅制	除特定品目之外，可以選擇原料課稅或產品課稅。特定品目：捲煙、配糖、國家貿易、關稅配額和價格補貼品目	
	保税區的制度	對於再出口外國的外國貨物免徵關稅和國內消費稅 外國貨物在倉庫貯藏免徵關稅和國內消費稅（酒稅等暫稅） 在保税地區內對保税貨物進行品質檢驗，不良品可進行削毀處分，該部分的關稅等可以減輕。	
地方稅關	事業稅的免徵	在特別自由貿易區內，新建提供工業等使用的設備時，5年內免徵事業稅	註：投資下限額為1,000萬日圓
	不動產所得稅的免徵	在特別自由貿易區內，取得用於供工業等使用的設備的建築物及其土地時，免徵不動產取得稅	
	固定資產稅的免徵	對用於供工業等使用設備機械、建築物及其土地，在最初5年內免徵固定資產稅（包括附屬的固定資產稅）	
	特別土地保有稅的免徵	在特別自由貿易區內取得供工業等使用的土地，並在該塊土地上增設新設備時，免徵特別土地保有稅	

※除了所得稅制度①以外，也適用於離群自由貿易區。

(四) 韓國

韓國推動關稅自由區是根據「為培養國際物流基地之關稅自由區指定與營運相關法」在1999年12月公佈後，自2000年3月29日起實施。同法之施行令與施行規則分別於2000年5月29日與2000年6月1日公佈，關稅自由區內搬入物品之管理相關告示制定與施行則於2000年12月1日發表。2001年3月中向財政經濟部提出關稅自由區指定申請，2001年下半年關稅自由區正式被指定與營運。

關稅自由區之推動是根據「為育成國際物流基地所指定與營運關稅自由區相關法」在1999年12月公佈後，自2000年3月29日起實施。同法之施行令與施行規則分別於2000年5月29日與2000年6月1日公佈，關稅自由區內搬入物品之管理相關告示制定與施行則於2000年12月1日發表。2001年3月中向財政經濟部提出關稅自由區指定申請，2001年下半年關稅自由區正式被指定與營運。

所謂「關稅自由區」，係指從搬入貨物之儲存、保管、儲藏起到貼標籤、拆併、再包裝、製造、展示、再輸出等多樣化綜合物流活動之促進，排除關稅法之適用，免除通關程序與關稅之區域而言。目前韓國政府的關稅自由區之指定港口是釜山港、仁川港以及光陽港。被指定為關稅自由區之港口需具備(1)定期國際貨櫃船舶之開闢 (2)每年需有1千萬噸以上貨物之處理能力(3)擁有3萬噸級以上之貨櫃船專用碼頭 (4)港灣法之陸上區域面積與背後面積合併達10萬m²以上者方適格

成為指定對象。

進駐關稅自由區之登記事業，係包括物品之裝卸、運送、保管、展示、銷售與加工業、國際運送承攬業、國際船舶交易、國際物流相關產業等而言，在關稅自由區內，得無須作進口申報與關稅繳納，並且能使用與消費外國商品等優惠措施。其次，所謂支援事業，則有金融業、保關業、稅務業、廢棄物收集與處理業、資訊處理業等與規稅自佑區域內之營運與登記業者之支援有必要的產業而言，但在稅賦上並無優惠。如欲成為登記事業者，得與管理機關(海洋水產部、港務局、第三者法人等)簽定進駐契約後，在向海關登記便得營運。相對的，支援產業則無須向海關登記，只要與管理機關簽訂進駐契約後即可營業。

所謂「關稅自由區」，係指從搬入貨物之儲存、保管、儲藏起到貼標籤、拆併、再包裝、製造、展示、再輸出等多樣化綜合物流活動之促進，排出關稅法之適用，免除通關程序與關稅之區域而言。目前韓國政府的關稅自由區之指定港口是釜山港、仁川港以及光陽港。被指定為關稅自由區之港口需具備(1)定期國際貨櫃船舶之開關 (2)每年需有1千萬噸以上貨物之處理能力(3)擁有3萬噸級以上之貨櫃船專用碼頭 (4)港灣法之陸上區域面積與背後面積合併達10萬m²以上者方適格成為指定對象。

得進駐關稅自由區之登記事業，係包括物品之裝卸、運送、倉儲、展示、銷售與加工業、國際運送承攬業、國際船舶交易、國際物流相關產業等而言，在關稅自由區內，得無須作進口申報與關稅繳納，並且能使用與消費外國商品等優惠措施。

其次，所謂支援事業，則有金融業、保關業、稅務業、廢棄物收集與處理業、資訊處理業等與規稅自佑區域內之營運與登記業者之支援有必要的產業而言，但在稅賦上並無優惠。如欲成為登記事業者，得與管理機關(海洋水產部、港務局、第三者法人等)簽定進駐契約後，在向海關登記便得營運。相對的，支援產業則無須向海關登記，只要與管理機關簽訂進駐契約後即可營業。

根據韓國海洋水產部之資料得悉，釜山港、光陽港以及仁川港被指定為關稅自由區時，一年得創造2萬3千名就業機會與20億7千萬美金之附加價值，值得拭目以待。

表 10 關稅自由區之概念與特色

項目	關稅自由區之特色
依據法律	◦ 為培養國際物流基地之關稅自由區指定與營運相關法
概念	◦ 自該地區所搬出入之貨物與提供之服務，給予關稅法、附加價值法、特別消費法與租稅法等稅法之特別優惠許可區域。
對象區域	◦ 指定區域為： 機場、港口與腹地、流通用地、貨物場站 ◦ 總統所規定面積以上 (定期國際貨櫃航線開關，每年有1千萬噸貨櫃處理能力、

	3 萬噸級以上船舶專用碼頭、港口與腹地面積在 100 萬坪以上。)
登記事業 (進駐事業)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 登記事業 <ul style="list-style-type: none"> ① 裝卸、運輸、倉儲、展示、銷售、單純加工 ② 國際運輸承攬、國際船舶交易 ③ 物流業為中心 ◦ 進駐程序 <ul style="list-style-type: none"> 與管理權者締結進駐契約後，再向海關長辦理登記。
指定程序	◦ 縣市首長或是中央行政機關首長與相關中央機關長協議後，向財政經濟部要求指定，歷經委員會審查通過後，由財政經濟部指定。
管理權者	◦ 根據港灣法等相關法律對該區域之管理者，即意味該管理權者具有維持、維護、改良該區域之公共用地與設施之人而言，如想進駐者須與該管理權者簽訂契約。
委員會	◦ 以財政經濟部長為委員長，其他相關部會長官為委員會成員。
企業支援措施	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 直接稅支援 <ul style="list-style-type: none"> ① 按照登記事業體所規定租稅特別法所規定之法人稅、所得稅、取得稅、登記稅、財產稅等租稅給予減免。 ② 對給予法人稅減免之登記事業體得減免國有財產租賃費。 ◦ 間接稅支援 <ul style="list-style-type: none"> ① 對於搬入申告的本國貨物，對關稅、臨時輸入附加稅，租稅、特別消費稅、交通稅、農漁村特別稅與教育稅給予免除或退稅。 ② 對搬入申告的本國貨物，得適用與對登記事業體間供給或加工之外國貨物與服務之附加價值稅為全免之優惠。

資料來源：韓國海洋水產部，港灣關稅自由區投入措施，2001.2.26.

韓國釜山港與光陽港之部分指定區域在 2001 年 12 月 6 日經由關稅自由區域委員會之決議，自 2002 年 1 月 1 日正式營運。所謂關稅自由貿易區，係指不適用關稅法之區域，對於通關流程與海關等課征關稅給予減免，貨物搬出入與轉運得自由進行。

全世界以「Free Zone」或「Free Trade Zone」等與關稅自由區相類似概念 營運區域無論是在歐美日等先國家甚至中國大陸等開發國家等大約已經設置有 600 個場所以上。

1. 登記事業登記事業業者與管理權者簽訂入駐契約後必須向轄區海關辦理登記海關登記時對於電腦與設施規模並無特別限制如無特別缺格事由如非未成年者或禁治產者則可自由營運事業
2. 主管機關

表 11 港灣關稅自由區之管理機關

	管理權者	管轄海關
--	------	------

釜山港	神仙台貨櫃碼頭 甘泉西邊韓進貨櫃碼頭	釜山地方海洋水產廳長	釜山海關
	甘泉西邊 舊第一製糖腹地	釜山廣域市長	釜山海關
光陽港		麗水地方海洋水產廳長	麗水海關光陽辦事處

3. 關稅優惠

登記事業者在關稅自由區內無需作進口申報與關稅繳納得使用與消費外國商品因關稅法上被視為在國外交易行為

自國外輸入貨物得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

自國內搬入到關稅自由貿易區的貨物被視為產品輸出 關稅與特別消費稅等出口相關稅金之退還與免除 適用零附加價值稅

4. 登記事業之租稅優惠

在關稅自由區投資在美金3千萬美金以上設置新的相關設施之外國人投資企業得依照「租稅特例限制法」之規定，給予法人稅、登記稅財產稅、綜合土地稅等直接稅之減免。

(1) 法人稅與所得稅：七年內是100% 七年以後三年間是50%

(2) 取得稅 登記稅財產稅與綜合土地稅：五年以內100% 以後三年間50%

(3) 國有財產租賃費：最大得享有100%之減免。

5. 其他優惠

關稅自由區內登記業者間之貨物移轉與轉讓外國商品之使用與消費 保籌作業等無需向海關申報對於商品移動與使用情況得自主庫存管理海關對該登記事業則事後作確認即可

(1) 搬出入申報

(2) 加工保籌包裝貼標籤等作業時通關流程省略

6. 登記事業

(1) 保管業：單純保管以外的保管功能，包括冷凍與冷藏倉庫。

(2) 買賣業：

(3) 加工業：單純加工業

(4) 商品報酬業：

(5) 國際物流相關業

船舶或船舶營運必要設備之修理、維護與加工業。

表 12 韓國關稅自由區之類型

區分	關稅自由區類型	類型選定基準	適用理由
釜山港	轉運中心型	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心港 ● CFS、CY、倉庫保有 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心港條件充裕 ● 貨櫃碼頭能力

		<ul style="list-style-type: none"> ● 保有高效能港口物流服務能力 	<p>優秀</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 背後腹地擴充不利 ● 單純附加物流服務機能可能
光陽港	轉運與綜合附加物流服務中心型	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心港 ● 充分的 CFS、CY、倉庫保有 ● 專門物流業保有 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心港條件充裕 ● 貨櫃碼頭能力優秀 ● 背後腹地擴充可能 ● 加工與組裝產業吸引可能
仁川港	單純附加物流服務中心型	<ul style="list-style-type: none"> ● 無中心港可能性 ● 進出口、附加物流服務需要物流貨物流通容易之港口 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心港條件不利 ● 對中國交易有利 ● 首都圈貨物處理可能性 ● 轉運機能強化

資料來源：韓國海洋水產開發院(2000)，韓國港口區內設置關稅自由區之研究，p20。

(五) 中國大陸

自 1990 年以來，中國大陸「國務院」設立 15 個保稅區 (Free Trade Zones) 及 16 個「加工出口區」(Export Processing Zone)，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「自由貿易港區」的功能，因此本文即以「保稅區」做一探討。中國大陸保稅區經過 10 多年的建設開發，功能日趨完善，在招商投資、倉儲運輸和發展國際貿易等方面都十分成功。目前中國大陸全國保稅區面積已超過 30 平方公里，累計投入基礎建設資金近 400 億元，許多國內外企業進駐保稅區，合約投資金額達 160 多億美元。2001 年國內生產總值為 800 多億美元，進出口總值為 214 億美元。中國大陸保稅區主要效益為：

- 降低物流成本：保稅區進行進出口物流，因接近港口、完善的進出口物流管道、貨物在銷售時才須向海關繳納進口關稅等因素，可節省企業物流成本。
- 區內企業無銀行保證金台帳制度，企業在海關分類管理中按 A 類企業對待。
- 企業將進口原材料儲存於保稅區未領用前視同未進料、企業生產的成品出口到保稅區視同出口，可辦理核銷手續，節省企業資金週轉率。
- 允許來（進）料加工的產品在徵收海關關稅後內銷，且不受比例限制。
- 保稅區內所有加工貿易專案之設備、辦公用品全部免稅、免進口許可證，生

產原材料等予以保稅。

目前中國大陸有廣州、上海外高橋、天津港、大連、深圳福田、深圳沙頭角、深圳鹽田港、珠海、青島、福州、廈門象嶼、張家港、寧波、海口等 15 個保稅區，均鄰近港口。中國大陸現正擬定「中國自由貿易區管理條例」，擬將現有的保稅區逐漸轉型為自由貿易區之經營型態，並計畫由發展快速、國際化的上海外高橋保稅區先行試辦。

建立於一九九〇年的外高橋保稅區，是國務院批准成立的中國第一個保稅區，是浦東開發最早啓動的四大功能小區之一，規劃建設面積 10 平方公裏，已開發面積 7.5 平方公裏。經過十二年的建設，外高橋保稅區的展示、貿易、加工和研發功能初具規模，IT 芯片封裝、第三方物流、高科技的機電一體化、新材料產業發展迅速，這裏已成為世界經濟登陸中國的橋梁，中國經濟向外輻射的窗口。目前，外高橋保稅區的 GDP、工業生產總值、進出口額、集裝箱吞吐量、稅收收入在全國十二個保稅區中排名第一。

2001 年外高橋保稅區經濟繼續呈現快速、健康、穩定增長的態勢：招商引資創新高。全年累計批准投資項目 639 個，吸引投資 10.1 億美元，合同外資 5.54 億美元，同比分別增長 121.2% 和 109.8%。綜合經濟躍上新台階。全年保稅區累計完成經濟增加值 165 億元，同比增長 36.8%；工業產值 212 億元。同比增長 17.4%；銷售收入 1150 億元，同比增長 36.6%。對外貿易實現新增長。全年實現進出口貿易總額 34.7%。四是固定資產投資出現新高潮。保稅區全年完成固定資產投資總額 19.4 億元，同比增長 37.5%。稅收總量實現新突破。全年實現各類稅收 118 億元，同比增長 42%。港口吞吐量又創新記錄。外高橋一期港口吞吐量 1186 萬噸，同比增長 23%，集裝箱裝卸量 144.1 萬標箱，同比增長 19.2%。

上海外高橋保稅區企業除了可享受國家對經濟技術開發區、浦東新區及其它經濟特區規定的優惠政策外，還具有以下特殊優惠：

- 投資政策

在保稅區內可設立中資、外商獨資或中外合資的生產加工、倉儲、貿易、運輸及其它服務貿易領域的公司。區內企業可一業為主，多種經營，經營範圍比較寬松。

- 外匯管理

區內企業的外匯收入實行現匯管理，年終如無盈餘則毋須辦理結匯或分成；可根據投入的不同幣種開立帳戶，正常的業務開支不必向管匯部門報批而由開戶銀行按合同辦理。

區內企業可持外匯局核發的《保稅區外匯登記証》，選擇一家區內金融機構，建立一個辦理日常轉帳結算和現金收付的外匯基本帳戶，或在區內金融機構開立特定用途的專用外匯帳戶。

允許外資金融機構在保稅區設立分支機構，允許外幣在區內自由兌換。以及貨物進出口管理，貨物存儲管理等其它優惠措施。

● 稅收政策

保稅區貿易、倉儲等非生產性企業，按 15% 稅率計征企業所得稅。經營在十年以上的，從開始獲利的年度起，第一年免征企業所得稅，第二年至第三年減半征收企業所得稅。

綜合日本、韓國、香港、新加坡、中國大陸等國家地區的自由貿易區名稱及運作範圍，如下表 4 示。上述國家的自由貿易區大多設置在港口、機場區域內或其鄰近區域，與目前政府擬規劃在港口、機場區域（包括桃園航空貨運園區、高雄航空貨運園區）及其他機場、港口鄰近區域，設置「自由貿易港區」的營運、發展模式相近。未來「自由貿易港區」計畫如能順利推動後，將可為台灣地區帶來更多資金投入、增加就業機會、技術移轉、創造附加價值等多項效益，亦可為台灣各港口、機場帶來額外的運量，大幅提昇港埠、機場的競爭力。

表 13 亞洲主要國家港口地區之自由貿易區運作型態表

地區	名稱	運作範圍	面積	效益
日本	1.輸入促進區域 FAZ 2.沖繩自由貿易區	1.全國 22 個機場及港灣 FAZ 2.沖繩自由貿易區（含沖繩自由貿易區、中城灣新港特別自由貿易區）	1.沖繩自由貿易區為 2.7 公頃 2.中城灣新港特別自由貿易區為 98.7 公頃	1.FAZ 效益 (1)低物流成本。 (2)提高進口的效率。 (3)提供進口相關業務支援設施。 (4)FAZ 提供額外的優惠措施。 2.沖繩自由貿易區之效益 設立工廠者享有減免 35% 法人稅及設立 5 年內享有 22.9% 的稅賦優惠。
南韓	關稅自由區	釜山港、光陽港及仁川港與仁川國際機場	1. 釜山港 約 128 公頃。 2. 光陽港 約 139 公頃	1.在關稅自由區內，自由進出移動，且事前無須繳納關稅。 2.免支付直接稅等租稅優惠措施。 3.創造就業機會及增加附加價值。
新加坡	自由貿易區 FTZ	6 個海港貨運及 1 個機場貨運區，總計 7 個自由貿易區	—	貨品在該區內重新包裝再出口者免繳付相關關稅及規費及其他相關誘因。
香港	自由港 Free Port	包含機場、港口	—	貨物進出香港，免繳關稅。

地區	名稱	運作範圍	面積	效益
中國大陸	保稅區 FTZ	總計 15 個保稅區	—	1.降低物流成本。 2.節省企業資金週轉率。

資料來源：曾立安(2002)，前揭書。

四、 高雄自由貿易港區之設立

行政院應設自由港區協調委員會，審議自由港區發展政策、自由港區劃設案件、跨自由港區業務協調，及其他經行政院指定之重要事項。前項委員會由相關部會首長及相關業者代表組成(同條例第四條)。

所謂毗鄰：指下列情形之一者：

- 與國際航空站、國際港口管制區域土地相連接寬度達三十公尺以上者。
- 土地與國際航空站、國際港口管制區域間有道路、水路分隔，仍可形成管制區域者。
- 土地與國際航空站、國際港口管制區域間得闢設長度一公里以內之專屬道路者。(同條例第三條第三款)

國際航空站、國際港口之管理機關，得就其管制區域內土地，擬具自由港區開發之可行性規劃報告及營運計畫書，向中央目的事業主管機關提出申請；經中央目的事業主管機關徵詢所在地直轄市、縣(市)政府及財政部之意見，經初步審核同意，並選定自由港區之管理機關及加具管理計畫書後，核轉行政院核定設置為自由港區。(同條例第六條)。

政府對於進駐自由貿易港區之事業體所享受優惠措施，優惠措施僅對於貨物並非對於企業大抵有自由港區事業自國外運入自由港區內供營運之貨物，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(同條例第十八條)。

- 自由港區事業自國外運入自由港區內供營運之貨物，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(同條例第十八條)。
- 自由港區事業自國外運入自由港區內之自用機器、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(同條例第十八條)。
- 自由港區事業免稅之貨物、機器、設備，因修理、測試、檢驗、委託加工而須輸往課稅區，經向海關申請核准者，得免提供稅款擔保。但應於核准後六個月內復運回自由港區者，辦理結案手續；屆期未運回自由港區者，應向海關申報補繳稅費(同條例第二十條)。
- 課稅區或保稅區之營業人銷售至自由港區事業供營運之貨物，其營業稅稅率為零(同條例第二十三條)。
- 自由港區事業或外國事業、機關、團體、組織在自由港區內銷售貨物或

勞務與該自由港區事業、另一自由港區事業、國外客戶或其他保稅區事業，及售與外銷廠商未輸往課稅區而直接出口或存入保稅倉庫、物流中心以供外銷者，其營業稅稅率為零(同條例第二十三條)。

自由貿易港區之管理機關根據同條例第六條規定：「國際機場、國際港口之管理機關，得就其管制區範圍土地，擬具自由港區開發之可行性規劃報告及營運計畫書，向中央目的事業主管機關提出申請；經中央目的事業主管機關徵詢所在地直轄市、縣(市)政府及財政部之意見，經初步審核同意，並選定自由港區之管理機關及加具管理計畫書後，核轉行政院核定設置為自由港區」。換言之，自由貿易港區位於國際商港內由交通部港務局為管理機關，位於國際機場內或毗鄰區域則屬於交通部民航局，位於加工出口區則屬於經濟部加工出口管理處、位於新竹或台南科學園區則屬於國科會科學園區管理局所管轄。

高雄港水域及陸域全區面積總計 26.8 平方公里，包括水域面積 14.4 平方公里及陸域面積 12.4 平方公里。為便利自由港區之門禁管理，高雄港自由港區設置範圍以扣除工業專區(含經濟部高雄加工出口區)、漁業專業區及國防設備專業區後之港區範圍。亦即「高雄港自由貿易港區」範圍包括高雄港蓬萊、鹽埕、苓雅、中島、前鎮、小港、中興、大仁商港區等港區範圍，各商港區之間以海域連接，視為一整體區域。由於該八個商港區均在管制範圍內，符合「自由貿易港區設置管理條例」(以下簡稱本條例)第三條第一項之規定。

高雄港自由貿易港區實施之區域，以現有高雄港營運之蓬萊、鹽埕、苓雅、中島、前鎮、小港、中興、大仁商港區等港區範圍作為實施範圍。「高雄港自由貿易港區」港區範圍及功能如下：

表 14 高雄港自由貿易港區實施範圍及功能資料表

港區別	功能
蓬萊商港區	1. 深層加工、觀光遊憩及免稅商店。 2. 組裝、加工、轉運、包裝、倉儲、配銷等國際物流業務。
鹽埕商港區	
苓雅商港區	
中島商港區約 40 公頃 (含第一貨櫃中心 10.5 公頃)	3. 第二、三、四、五貨櫃中心(283 公頃) 為貨櫃轉運中心，區內可從事拆、併櫃、轉運、包裝、倉儲、簡易加工等國際物流功能。
前鎮商港區 (含第二貨櫃中心 45 公頃)	
小港商港區 (含第三貨櫃中心 48 公頃)	
	4. 大宗散裝貨物、液體貨儲轉、轉運、

中興商港區（含第四貨櫃中心 100 公頃）	配送、簡易加工。
大仁商港區（含第五貨櫃中心 90 公頃）	

高雄港現有可利用的土地面積有限，因此，將以運輸增值活動、生產增值活動等物流活動為主，故研擬之「高雄港自由貿易港區」分區規劃構想，以貨櫃及散雜貨作業整體綜合使用為原則。至於土地使用計畫部分則仍以現行本港各商港區土地之原有作業功能為原則。

為符合本「高雄港自由貿易港區」之分區規劃一以運輸增值活動、生產增值活動等物流活動為主，因此，招商對象將包括自由港區事業、自由港區事業以外之事業等二大類事業之國、內外投資業者，以吸引廠商前來投資：

1. 自由港區事業

自由港區事業依「自由貿易港區設置管理條例」第三條之定義為：「指經核准在自由港區內從事貿易、倉儲、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」。因此只要自由港區事業在「高雄港自由貿易港區」之營運範圍，符合前述定義所列一項(含)以上之功能，並經核准在案時，即可稱為自由港區事業。

2. 自由港區事業以外之事業

自由港區事業以外之事業係指金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他前款以外經核准在自由港區營運之事業。其主要目的係實現自由貿易港區所必要之自由貿易港區事業外之周邊支援性及輔助性事業。因此，只要申請業者符合「自由貿易港區設置管理條例」第三條之自由港區事業以外之事業定義，且經核准在自由港區營運之事業，即為「自由港區事業以外之事業」。

現有港航業者或有意願申請經營自由港區事業，係以申請制，依「自由貿易港區設置管理條例」第 12 條規定，申請入區營運許可。另針業自由港區業者進駐新增設之「高雄港自由貿易港區」利基與租稅規劃及對現有港航業者營運及其影響情形，整理如表 15:

表 15 進駐「高雄港自由貿易港區」利基與租稅規劃

業者別	適用法規	港區作業功能	利基與租稅規劃
自由港區業者	自由貿易港區設置管理條例	可從事貿易、倉儲、貨櫃(物)之集散、轉口、轉運、	1. 自由貿易港區視為保稅區，免徵進口關稅、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。

		承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修配、加工、製造、展覽或技術服務等事業；與金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運等事業。	<p>2. 港區貨物輸往課稅區者，應依進口貨物之規定，課徵進口關稅、貨物稅、營業稅及相關稅費。</p> <p>3. 港區之貨物、機器、設備及其他物品因修理、測試、檢驗、委託加工貨提供勞務目的輸往課稅區，復運回港區者，免徵進口關稅、貨物稅及營業稅。</p> <p>4. 課稅區之營業人銷貨物至港區內，視為外銷貨物，其營業稅稅率為零；港區事業或外國事業在港區內銷售貨物或勞務，或與其他港區、國外客戶間之交易，其營業稅稅率為零。</p> <p>5. 土地取得：由本局提供土地。</p>
現有港航業者	商港法	-	<p>1. 提供租稅優惠規定：可援用「促進產業升級條例」等法令辦理。</p> <p>2. 土地取得：由本局提供土地。</p>

五、 對高雄港自由貿易區之啟示

本文經由前述國外自由貿易港區設置案例分析，得以下幾點建議供參考：

1. 貨源創造

亞洲國家自由貿易港區設置主要目的在於進口加工後再出口者眾，主要利用自由貿易港區貨物加工處理便利性，不像現行保稅區貨物之重組加工皆須向海關申報管理重重。目前高雄港自由貿易港區行銷對象仍以現有貨櫃中心的航商、船務代理、海運貨運承攬業等國際物流為主，如果未能在特區內引進製造業或貨物流通加工業進駐以創造本身貨源，否則端賴期望服務業投入便能創造自由貿易港區榮景恰似緣木求魚，韓國關稅自由區吸引對象限定於國際物流與物流加工業，據筆者專訪釜山港港務局長所悉目前僅有一家國外倉儲業者進駐成效不佳，未來將考慮擴及吸引製造業，此案例可得證製造業創造貨源重要性。

2. 人事放任

依據自由貿易港區設置條例第十一條規定：「自由港區事業僱傭勞工總數中，應僱傭百分之五原住民身分者。未依前項規定者足額僱用者，應依差額之人數乘以每個月基本工資，定期向各目的事業主管機關設立之就業基金專戶繳納差額補助費」。既然台灣所規劃自由貿易港區作為國內外廠商或物流業者進駐，除了促進貨物流通自由度之外，更因尊重企業採用僱用勞工之自由裁量權，而非硬性規定凡想進入該區事業體，符合百分之五規定方能進駐。其次，一百人企業需採用五位原住民，十家便需要五十位如何去尋找合格原住民投入職場亦是困難重重。此政策若未能尊重企業單位用人原則相信會讓中外投資者卻步裹足不前大幅度降低投資意願，值得政府重新修正此條例或採取補救措施。

3. 優惠措施

依據同條例第二十一條規定：「自由港區事業自國外運入自由港區內供營運之貨物、免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、煙品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費」。足見該條例優惠對象僅限定於貨物，但對於企業並未類似新加坡提供企業租稅減免、企業 5-10 年法人稅全免、新投資所得稅可扣除到 50%、營運總部資本額為 50 萬元以上可享有十年之所得稅 10% 優惠措施。尤其海外投資者最需要融資方便性，類似日本政府提供業者低利融資制度與產業基礎整備基金所提供債務保證制度取得營運資金，相信對於吸引海內外企業投資有一定立竿見影之效。

4. 通關便利

自由貿易港區申請辦法第六條規定：「貨櫃(物)運送控管機制：自由港區與其他自由港區或海空港管制區之貨櫃(物)運送，應採用科技設施或其他控管機制，有效監督貨櫃(物)入出區及運送期間之路徑、運輸狀況等動態訊息。但未建立運送控管機制者，其貨櫃(物)應辦理通關後始得運送出區」。一般而言，筆者所參觀過新加坡或韓國貨櫃管控系統僅設於港區貨櫃中心或港區管制站，並未像台灣將港區與港區或貨櫃中心到貨櫃中心間轉運從過去需要押運制度到未來電子封條、電子櫃動系統等複雜措施來防堵走私，海關在保稅區所推行貨櫃場站與物流中心自主管理制度、風險管理制度以及事後稽核制度似乎仍嫌不夠，在所謂自由貿易港區仍需推行所謂櫃動系統，不僅提高業者採購新科技產品設備負擔，同時為了少數走私廠商而製造更大防堵措施影響貨物流通效率，難道真的可証證不會走私嗎？結果自由貿易區管制更比保稅區複雜，又何來自由度可言呢？值得海關當局需要三思而後行建議提高自由度降低干預方能便民，否則只會讓自由貿易港區滯礙難行而已。

5. 兩岸三通

兩近來兩岸海運貨運藉由福州/廈門到高雄港之直接航行與彎考第三地的間接航行兩種運輸方式活絡起來，但礙於現行兩岸政治角力與「一中原則」前提下仍未解。大陸地區已經成為全球工廠進出口量興旺驚人，上海港與深圳港預估將會於今年(2003)躍居全球第三大與第四大貨櫃港，反觀高雄港雖有一定幅度成

長，但由於傳統產業外移到大陸海運貨量漸少與高科技產業高單價貨物採取空運替代效應，單靠轉口櫃成長量有限，再加上國內進出成長幅度趨緩，因此如何兩岸政府能夠放下身段營造合諧氣氛早日回到談判桌商議大三通事宜，相信不僅對於兩岸商港貨運量提升有助益，亦對於高雄自由貿易港區設立與台商回流投資產生積極效果。

參考文獻

一、中文資料

1. 財政部關稅總局(2000)，京都公約專題研究報告。
2. 吳萬益與林清河(2000)，企業研究方法，華泰事業文化公司。
3. 白種實(2001)，關稅自由區吸引全球物流企業之強化方案研究，韓國海洋水產開發院。
4. 白種實(1999)，「為培育韓國成為東北亞國際物流據點之關稅自由區設置方案」，韓國海運學會誌，韓國海運學會，p.78。
5. 吉光受(2000)，「韓國關稅自由區之理解」，海洋水產月刊(5月)，韓國海洋水產開發院，pp.23-24。
6. 吉光受(2001)，「韓國港區內設置與營運關稅自由區之方案」，海洋水產月刊(4月)，韓國海洋水產開發院，pp.20-21。
7. 汪正仁(1999)，東亞國際物流之知識，日本京都：文理閣，pp.14-15。
8. 鄭勳仁(2000)，關稅自由區之設置意義與必要性，國際物流系統之建構策略研討會，韓國海洋水產開發院，p75。
9. 行政院經濟建設委員會(2002)，自由貿易港區 (Free Port) 規劃簡報。
10. 曾立安(2002)，亞洲國家港埠自由貿易區現況概述，高雄港務局。
11. 韓國海洋水產開發院(2000)，光陽港關稅自由區指定與營運之研究。
12. 韓國海洋水產開發院(2000)，韓國港口區內設置關稅自由區之研究。
13. 市來清也(1991)，國際物流之 keyword，東京都：Pharaom 企劃。
14. 市來清也(1989)，國際物流要論，東京都：東洋經濟新報社。
15. 成功大學管理科學研究所(1999)，發展高雄港為國際物流中心委託調查分析，高雄港務局委託計畫。
16. 河東佑與韓廣錫(1998)，韓國貨櫃港灣行銷策略建立之有關研究，韓國海洋水產開發院。

17. 韓國海洋水產開發院(2000.1.31)，KMI 海事情報週刊。
18. 韓國海洋水產部(1999.12)，KMI 世界海運展望 2000。
19. 韓國海洋水產開發院(1998)，巫山新港灣營運系統建立方案。
20. 田一秀等(1993)，我國貨櫃港之國際競爭力提高方案之研究，海運產業研究院。
21. 韓進集團綜合物流研究所(1997)，國內外物流環境之變化與展望，物流學校教材。
22. 三木盾彥(1990)，物流系統之構築，白桃書房，修訂版。
23. 白種實(2002)，國內物流業產業亦需為養成 4PL 調整基礎建設，海洋水產動向。
24. 林上根(2002)，階段式發展台灣全球運籌特區之研究，財政部高雄關稅局。
25. 江淙熙(2000)，21 世界全球化海運與物流—理論與實務之新方法，韓國海洋水產開發院。
26. 丁立言(2000)，國際物流學，北京：清華大學出版社。
27. 鈴木曉(2001)，國際物流之理論與實務，東京：成山堂書店。
28. 林上根(2003)，自由貿易港區運作與國際物流前景，國立高雄海洋技術學院專題演講。
29. 國領英雄(2001)，現代物流概論，成山堂書店。
30. 陳文光(2000)，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。
31. 丁雯靜(1997)，台商對外投資的區位選擇，國立台灣大學碩士論文。
32. 沈宏谷(2001)，資訊產業廠商區位選擇關鍵要素與策略之研究，國立成功大學碩士論文。
33. 靳惠如(2001)，模糊多準則應用於台灣國際商港港區物流中心區位評選之研究—以基隆港為例，國立台灣海洋大學碩士論文。
34. 王昭傑(2001)，高雄港發展國際物流營運策略之研究，國立中山大學碩士論文。
35. 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。
36. 日本貿易振興會網頁，<http://www.jetro.go.jp/>。
37. 中國物流電子商務網頁，<http://www.elogistics.com.cn/>。
38. 行政院經濟建設委員會(2002)，自由貿易港區 (Free Port) 規劃簡報。
39. 何俊輝、李惠錦(2001)，新加坡推動全球運籌管理中心之作法評析。
40. 林桓(2002)，淺談「自由貿易港區」之規劃簡報。
41. 陳振賢(2004)，邁向國際經貿舞台—大陸著手建立自由貿易區，投資中國月刊第五期。
42. 黃文吉、郭塗城、鄧振源，李國良等(2001)，基隆港區開辦物流業務行

動計劃及運量之開發及分析，交通部基隆港務局委託海洋大學港埠與物流規劃研究室辦理。

43. 楊鈺池(2002)，亞太地區自由貿易港區之比較研析，航運物流研究室，
<http://home.educities.edu.tw/hgyang>。

二、英文資料

2. Bradley, P. (1994), "Contract logistics: it's all about costs", *Purchasing*, 20 October, pp. 56A3-A14.
3. Chang Cheng Sheng(1998), " Outsourcing of logistics functions: a literature survey", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.28, No. 2.
4. Cohen, M. A. & Lee, H. L.,(1989), "Resource deployment analysis of global manufacturing and distribution networks", *Journal of Manufacturing and Operations Management*, Vol. 2, pp. 81-104.
5. Douglas Babe, James Mueller, and Bryan Youd(1999), "Technology in the next generation of Supply Chain Outsourcing - Leveraging Capabilities of Fourth Party Logistics, Ascet Volume 1.
6. Dow N. Bauknight and John R. Miller(1999), "Fourth Party LogisitcsTM : The evolution of Supply Chain Outsourcing", *Supply chain & logistics journal*, summer.
7. Francis M. Ulgado(1997), "Location Decision-Making characteristics of foreign direct investment in the United States", *International Business Review*, Vol. 6, No.3,pp.271-293.
8. Freidman, J., Gerlowski, D. A. and Silberman, J.(1992), "What attracts foreign multinational corportation? Evidence from branch plant location in the United States", *National Tax Journal*, Vol 32, pp.475-487.
9. 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* ,Vol26 No3,pp40.
10. Hokey Min and Emanuel Melachrinoudis(1996), "Dynamic location and Entry Model Selection of Multinational Manufacturing Facilities under Uncertainty: A Chance-constrained Goal programming approach", *International Transactions in Operational Research*, Vol. 3, No. 1, pp. 65-76.
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.
12. Michael R. Czinkota, Ilkka A. Ronkainen and Michael H.

- Moffett(1999),International Business, 5th edition, The Dryden Press..
13. MaCarthy , E., “To outsource or not to outsource—what’s right for you?”, *Pension Management*, Vol.32, No.4, 1996.
 14. Muller, E. J., “The top guns of third party logistics”, *Distribution*, March,1993.
 15. PSA(2000) , Annul report 1999 ◦
 16. Pual S. Bender(1994) , “International Logistics”, The Distribution Management Handbook, McGra, -Hill, pp.8.5-8.6.
 17. Ronald H. Ballou(1987), Basic Business logistics, Prentice-Hall international, 2rd edition.
 18. Schiederjans, M. J. & Hoffman, J.(1992), “Multinational acquisition analysis: a zero-one goal programming model”, *European Journal of Operational Research*, Vol.62,pp.175-185.
 19. Schmenner, R. W.(1982),Making Business Location Decisions, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.
 20. Shigeru Yurimoto and Tadayuki Masui(1995), “Design of a decision support system for overseas plant loctation in the EC”, *International Journal of production economics*, 41,pp.411-418.
 21. The WERC Sheet(1997), “The party’s getting bigger(Fourth party logistics)”.
 22. William M. Lankford and Faramarz Parsa(1999), “ Outsourcing: a primer”, *Management Decision*.
 23. UNCTAD(1992), Port Marketing and The Challenge of the Third Generation Port.
 24. UNCATD (1998) ◦ Added-Value logistics services to be offered in developing countries ◦