

台灣物流服務業產業投資優勢

一、台灣物流服務業吸引投資理由

- (一) 台灣地理位置居亞太中心，至西太平洋主要 7 大城市平均最短飛行時間僅約 2.55 小時。從高雄港到海外五大主要港口海運平均約為 53 小時。
- (二) 兩岸海運新航網之建構、自由經濟示範區政策強化既有自由貿易港區功能，具發展國際物流條件。
- (三) 台灣物流服務業發展成熟，在物流管理體系、物流設備與技術等方面經驗豐富，且具備專業的人力資源。
- (四) 政府政策導向國際物流發展，創造優質國際營運平台，以支援貿易活動，打造臺灣成為亞太區域物流增值及供應鏈資源整合中心。
- (五) ECFA 簽訂使未來兩岸經貿合作更加緊密，有助台灣持續扮演全球跨國企業運籌大陸市場門戶地位之角色，並成為短中期內臺灣物流業者發展的主要動力。
- (六) 兩岸互動強化後，台灣產業將充分整合於大中華經濟圈，創造新投資商機，而台商於亞洲新興市場的營運發展經驗，更可成為跨國企業經營亞太地區策略聯盟夥伴之良好選擇。

二、台灣物流服務業現況分析

(一)台灣位居亞太地理樞紐

台灣位居亞太地理樞紐，到西太平洋主要 7 大城市的平均最短飛行時間僅約 2.55 小時。從台灣最大的國際港高雄港到海外五大主要港口（香港、馬尼拉、上海、東京、新加坡）的海運平均航行時間，約為 53 小時。係歐、美、日及亞太新興市場的連結樞紐與產業策略的重要橋樑，也是跨國企業在亞太地區營運總部的首選地位。故能成為吸引臺商與外商企業以臺北為營運中心，為臺灣的經濟發展注入了新的活力與動能。

(二)海、空國際運輸具發展國際物流條件

兩岸直航後，台灣位於東北亞、東南亞黃金雙航圈中心，向北可連結東京成田、首爾仁川、上海虹橋；向南連結香港赤臘角、新加坡樟宜，串連臺北、上海、東京與首爾四地一日生活圈已可具體達成，大幅提升了四大城市往來商旅的便利性，並透過黃金航圈內的航線串聯，為亞太區域內已相當活絡之經貿發展及交流互動，帶來新的契機。



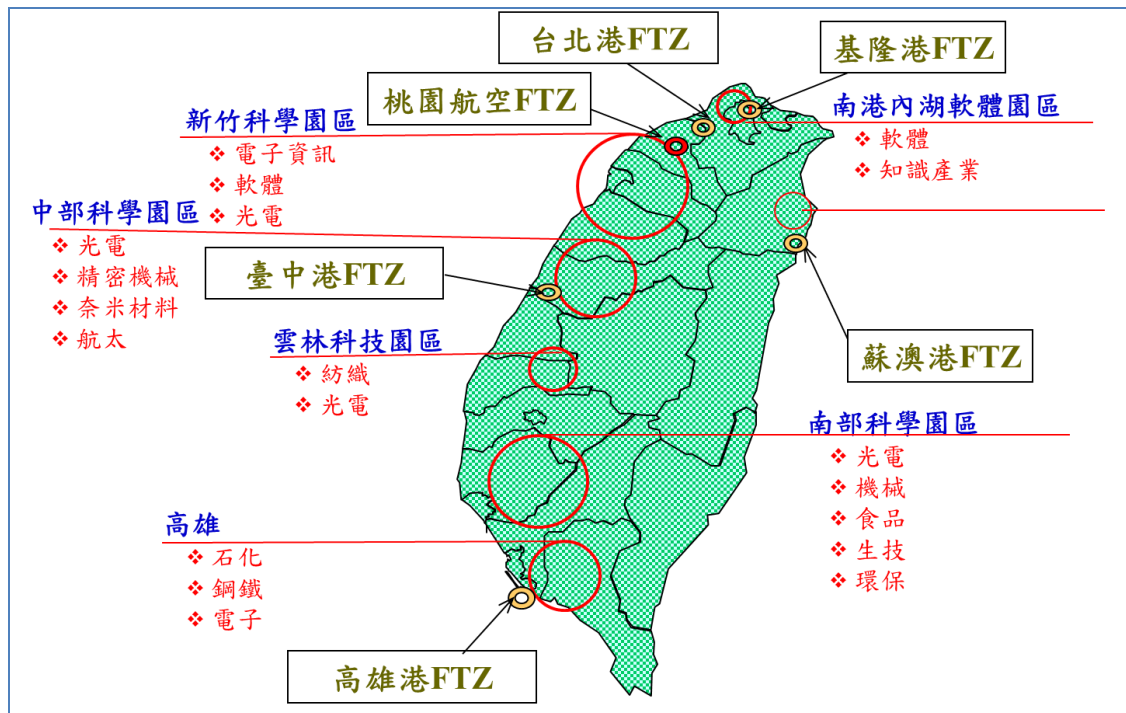
資料來源：桃園航空城

圖 6-1 「黃金雙航圈中心」概念示意圖

近年政府積極推動自由貿易港區業務，據交通部統計，6海1空（基隆港、蘇澳港、台北港、台中港、高雄港、安平港及桃園航空城）自由貿易港區 2013 年 1 到 9 月進出口貨量計 1038 萬噸，進出口貿易值約 5019 億元，分別較去年同期成長 55.5% 及 48.4%。

兩岸海運直航部分，102 年度直航兩岸港口船舶達 40,486 艘次，約成長 2.26%；總裝卸貨櫃 226.6 萬 TEU，總裝卸貨物 10,265

萬計費噸，成長 7.5%；載運旅客數 1,715,792 人次，約成長 2.68%。



資料來源：交通部

圖 6-2 台灣自由貿易港區分佈位置

三、台灣物流服務業發展成熟

(一) 物流績效指數世界排名具競爭力

根據 2012 年世界銀行 (World Bank, International Trade and Transport Departments) 針對 155 國進行物流績效指標 (logistics performance index, LPI) 調查：亞洲地區新加坡、香港排名全球第一與第二；台灣在 LPI 構面的呈現，均優於中國大陸。相較 2010 年，在通關效率、基礎設施、物流能力等指數上均有所進步，顯示政策之協助有助於提升物流效率及競爭力，而即時性部分之表現相當亮眼，顯示臺灣對於貨物流通情形掌握良好，及擁有完善的電子資訊系統。

表 6-1 2012 年亞洲各國 LPI 物流績效指數世界排名

國家	LPI	通關效率	基礎設施	國際運輸	物流能力	貨物追蹤	即時性	世界排名
新加坡	4.13	4.10	4.15	3.99	4.07	4.07	4.39	1
香港	4.12	3.97	4.12	4.18	4.08	4.09	4.28	2
日本	3.93	3.72	4.11	3.61	3.97	4.03	4.21	8
臺灣	3.71	3.42	3.77	3.58	3.68	3.72	4.10	19
南韓	3.70	3.42	3.74	3.67	3.65	3.68	4.02	21
中國	3.52	3.25	3.61	3.46	3.47	3.52	3.80	26

資料來源：World bank, 2012；商業發展研究院整理

*計分方式為 1 到 5 分，表現愈優異獲得分數愈高¹

(二) 物流服務業產值及主要廠商概況

根據行政院主計處及經濟部統計處資料，2012 年我國運輸及倉儲業總產值為 1 兆 5,850 億元。目前台灣主要上市、上櫃的物流服務業重要廠商及其營收情形，彙整如下表。

表 6-2 臺灣重要物流廠商及營收資訊

	2012 營業收入 (NTD 千元)	營業淨利/ 淨損(%)	2011 營業收入 (NTD 千元)	營業淨利/ 淨損(%)
台船	30,813,255	1.48	28,965,927	5.13
益航	184,988	-19.12	197,012	-0.83
長榮海運	16,220,232	-2.05	15,361,235	-5.05
新興	99,762	-175.49	157,236	-91.17
裕民	1,618,271	-13.82	1,592,672	-7.96
榮運	4,392,631	7.26	4,282,328	8.02
大榮	6,509,751	13.36	6,068,683	13.8
陽明	109,897,605	-4.6	98,029,207	-11.2
華航	132,608,831	0.26	132,240,469	-1.18
志信	2,882,287	39.8	458,916	-3.44
中航	1,420,191	-0.48	1,664,484	-2.35

¹ LPI 各項指標內容：(1) 通關效率：該國通關流程中的海關效率；(2) 基礎設施：維持運輸品質的物流資訊設施；(3) 國際運輸：提供國際裝運的容易度與價格合理性；(4) 物流能力：該國物流業的競爭力；(5) 貨物追蹤：貨物國際運輸的追蹤與定位能力；(6) 即時性：貨物是否能快速準時到達目的地。

中櫃	2,315,010	3.07	2,388,421	5.05
東森	3,733,398	-66.46	5,727,791	-15.52
萬海	56,591,314	4.87	62,697,925	-3.14
台航	2,093,619	13.76	1,793,720	12.56
長榮航	107,110,356	0.76	102,192,051	0.44
遠雄港	109,423	83.37	38,310	25.37
四維航	632,295	45.32	633,423	61.11
復興航空	9,498,922	-0.89	8,741,092	7.14
台驛	895,565	-0.49	1,040,925	0.65
台聯貨櫃	18,512	40.07	18,154	37.25
陸海	1,295,066	-2.06	1,489,264	-2.82
中連貨運	1,455,122	6.47	1,586,540	12.15
中菲行	1,218,282	0.9	1,109,425	-2.37

資料來源：本研究整理

四、政府政策積極支援國際物流服務業

(一)國際物流服務業發展策略

2010 年經建會統合行政院各部會提出國際物流服務業發展行動計畫，以「提升通關效率」、「完善基礎建設」、「強化物流服務」、「促進跨境合作」等四個面向為發展主軸，期望提昇臺灣經貿全球運籌的機會。該計畫預期達成以下三項目標：

1. 發展國際物流之核心實力，進行關、港、貿跨部會整合，以強化在臺企業之全球運籌能力。
2. 充分運用兩岸經濟互動與直航契機，建立物流運籌政策配套，推動臺灣與亞太地區產業供應鏈之串接合作。
3. 因應我國與中國大陸簽署「海峽兩岸經濟合作架構協議」(ECFA)，積極布建全球運籌服務網絡，開展臺灣經貿黃金10年；打造臺灣2020年成為亞太區域物流增值及供應

鏈資源整合重要據點。

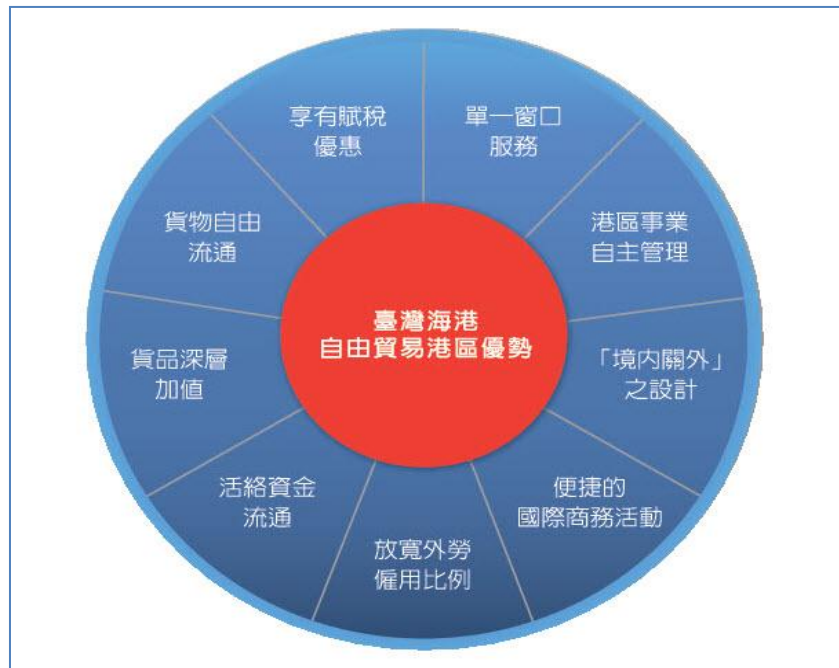
表 6-4 國際物流服務業發展行動計劃策略及方案

策略	行動方案
提升通關效率	<ul style="list-style-type: none"> ● 提升貿易便捷 ● 促進貿易安全 ● 建立智慧環境
完善基礎建設	<ul style="list-style-type: none"> ● 強化空港物流、港埠建設再造 ● 強化海空港之國際連結 ● 航政體制改革 ● 強化自由貿易港區發展 ● 促進轉運、強化倉儲設施
強化物流服務	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流網絡發展與整合 ● 依據 2010 世界銀行 LPI 評比，提升我國物流服務業能力與品質 ● 建立常規化之物流統計調查 ● 國際物流人才培訓 ● 促進產業升級與創新
促進跨境發展與合作	<ul style="list-style-type: none"> ● 針對 ECFA 簽署後衍生之產業需求，輔導物流業者朝向規模化與利基型發展，全力爭取後 ECFA 商機 ● 與民間團體協力，積極推動與國際標準介接 ● 推動物流雲端服務，加強資訊整合 ● 建立與國外（含大陸二線）海空港之聯結力與策略聯盟 ● 促進產業跨境合作

資料來源：經建會（2011）

(二)台灣自由貿易港區營運利基

由於經貿活動的樞紐在港埠，所以全世界主要經貿區域與國家，均廣泛的使用自由貿易港區（free trade zone, FTZ），做為全球供應鏈的運轉節點。



資料來源：交通部

圖 6-3 自由貿易港區營運利基

台灣的自由貿易港區透過九大措施，提供業者完整服務，並吸引業者進駐，說明如下：

1. 港區事業自主管理：自貿港區內透過高度廠商自主管理制度，減少政府的介入。藉由廠商自主管理，使貨物得以免審、免驗、免押運，加速自貿港區內部的貨物及人力流通。
2. 「境內關外」概念：自貿港區將視同本國關稅領域以外之經貿特區，貨物在區內可以自由流通，不受輸出入作業規定、稽徵規定等限制，降低企業跨國營運中物流、商流與人流障礙。
3. 便捷的國際商務活動：為便利外籍商務人士進入自貿港區從事商務活動，外籍商務人士（包括大陸人士）得經自貿港區業者向自貿港區管理機關申請辦理「選擇性落地簽證」，簡化其入境作業。同時自貿港區亦提供展覽、貿

易等活動機能。

4. 放寬外勞僱用比例：自貿港區製造業僱用外國勞工比例提高至 40%。
5. 活絡資金流通：自貿港區內業者得從事外幣匯兌及外匯交易，亦即國際金融業務分行可以辦理自貿港區業者之外幣信用狀、通知、押匯、進出口託收、匯兌及外匯交易業務；業者可以向自貿港區管理機關申請設立控股公司從事海外投資。
6. 貨品深層增值：業者可以對自貿港區內部貨品，進行較深層次的重整、加工或製造，充分發揮我國高附加價值產品製造優勢。自貿港區內部物流業者，得經專案核准進行實質轉型的加工，強化我國全球運籌競爭力。
7. 貨物自由流通：國外貨物進儲自貿港區、輸往國外或轉運其他自貿港區時，通關模式原則採免審查免檢驗的方式進行；其與國內課稅區與保稅區間之貨物流通則採按月彙報制度，以提高流通效率。
8. 享有賦稅優惠：自貿港區業者自國外運入自貿港區供營運貨物（包括從事倉儲、物流、組裝、重整之貨物）及自用機器、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稅費。國內課稅區或保稅區將貨物銷售給自貿港區業者亦適用營業稅零稅率。外國業者於自貿港區從事貨物儲存與簡易加工，售與國內、外客戶時，免徵營利事業所得稅。
9. 單一窗口服務：為推動自貿港區，交通部成立「自由貿易港區跨部會推動小組」，負責審議自貿港區發展政策及設

立案件，並協商跨部會事宜。另自貿港區管理機關成立「自由貿易港區工作小組」單一窗口，負責處理自貿港區相關業務

此外業者進入自由貿易港區時，其所需支付的租金與相關成本，則隨港區的差異而會有所不同，基隆港、台北港、臺中港、高雄港與蘇澳港等五個海港型自由貿易港區，需要負擔地租與管理費；至於空港型的桃園航空自由貿易港區因為僅有倉庫出租，故業者不需要負擔地租。

表 6-5 台灣自由貿易港區租金與相關成本

單位：美元/平方公尺/月				
自由貿易港區	面積 (公頃)	公司數量	地租/廠房租金	管理費
基隆港自由貿易港區	71.16	10	1-5	總租金之 15%
高雄港自由貿易港區	415.41	25	0.5 (未含設施租金)	總租金之 10%
台中港自由貿易港區	536	25	0.2 (未含設施租金)	2.5-3.3
台北港自由貿易港區	79	2	0.8-1	總租金之 15%
桃園航空自由貿易港區	35	83	12	30.25
蘇澳港自由貿易港區	71.5	-	-	-

資料來源：交通部

五、ECFA 簽訂降低兩岸貿易障礙

(一)市場先佔優勢

隨著 ECFA 的簽訂，兩岸可以進行三通直航，物流業者可以於台灣設立集貨中心，前進長三角、華東、華北等地；或是結合台灣製造業者位於全球生產供應鏈之關鍵位置，使得台灣成為全球發貨中

心，以服務全球市場。無論是直接提供大陸市場物流服務，或以臺灣作為投資大陸的中繼站（如物流中心），整體貨源成長可期，可彌補產業外移所造成貨源流失的現象。未來，臺灣除發展物流中心提供發貨、集貨、轉運、增值等功能外；可更進一步建構良好的物流環境，協助業者系統、技術升級，扶持承攬業者與華商或台商合作，以充分的貨源帶動商流，進而帶動品質卓越的物流服務。

(二)區域樞紐的優勢

台灣緊鄰中國大陸市場，佔有地理距離與華語文化的優勢，同時對新事物科技的接受度高，再加上台商與國際間綿密的網絡，可建立策略聯盟關係。其次，台商在中國大陸享有語言、文化優勢，也有助於跨國企業在中國大陸進行投資生產，或協助如歐美國家，共同進入其市場。由於中國大陸市場物流效率較台灣為差，台灣制定設計、園區建設、物流企業發展與電子商務在物流領域的因應，都比大陸強，故業者可以結合企業物流體系，及早切入具有潛力的大陸市場。

六、藉由策略聯盟鏈結國際加值鏈，達成共贏局面

目前的台灣物流業者有能力提供物流供應鏈整合服務，以提供貨主供應鏈控管、規劃與策略建議。由全球物流產業發展趨勢可以發現，目前物流業者積極進行策略聯盟與併購等措施，不斷朝大型化與利基化發展，大型的物流業者以傳統海、空運承攬與報關為基礎服務項目，應用 ICT 技術發展供應鏈管理服務，以強化顧客關係與建立競爭優勢。整體台灣物流服務業的價值鏈投資可以從進口與出

口兩個面向進行觀察。

(一) 進口面向：運輸業者與供應商庫存管理業者

1. 成功案例：企業引入國外先進管理系統與營運技術者，如統一速達與日本大和運輸、東元集團與日本運通、新竹物流與日本佐川貨運、及大榮貨運與日本西濃貨運。而新竹物流藉由外資的注入，以協助運輸業者引進宅配技術與管理系統，成功轉型為第三方物流業者。外資介入供應商庫存管理業者，則有瑞士大昌華嘉 DKSH 公司於 2010 年 3 月取得僑泰物流公司股權，僑泰物流是臺灣最大的物流公司，其提供超過 100 家知名企業的第三方物流服務，大昌華嘉併購僑泰有助於強化消費品部門之配送與物流服務水準。
2. 明日之星：物流服務業中的第三方物流服務業者常常會提供增值服務來提升競爭力。業者除自建或承租物流中心外，還會提供加工、包裝、貼標、促銷商品組合等物流服務，此類業者如寶僑、雅芳、或是超商、超市、量販店等供應商庫存管理業者，均值得僑、外資增加投入。

(二) 出口面向：貨運承攬與倉儲服務業者

1. 成功案例：成立於 1995 年的百及物流，提供國內與國際整合性物流服務、海空貨運承攬服務、以及海空運進出口報關服務，已建構完成全方位物流服務體系，並深獲國內、外客戶肯定，成為績效卓越的第三方物流公司。該公司於 2005 年被全球前十大的國際貨運承攬業者 UTi

所併購，成為國內少數能提供客戶全球供應鏈整合解決方案的物流公司。亦有港商嘉里物流看好 ECFA 效應，2008 年入股臺灣的大榮貨運。未來透過香港嘉里物流、中國大陸嘉里大通及臺灣嘉里大榮整合兩岸三地的物流運作，為 IBM、戴爾、3M 等重要客戶提供大中華地區供應鏈整合解決方案；同時利用東協加一的機會，進一步擴展東南亞業務，以成為東亞最大的第三方物流業者。

2. 新的營運模式中包括建立橫向物流配送服務，及縱向整合國際物流運輸之能力。對於原來在價值鏈中特定價值活動為主要營業範疇的業者來說，橫向或縱向整合將面臨如何串聯整合不同業者，牽涉到主導性、風險承擔、業務機會、甚至資料分享等問題。目前物流服務產業中，中小型業者成功完成整合的案例尚不多見，所以未來臺灣中小企業在中國大陸或是全球市場，都需要物流夥伴提供全面的物流解決方案。因此，具有區域或跨國物流解決方案之國際物流業者，可以擴大進入臺灣，結合臺灣物流業者，參與兩岸經貿整合，進而延伸拓展其事業版圖與全球布局。