

我國海空港應積極朝向物流港發展

會員：陳春益

過去海空港多僅為起迄港，然因運輸工具之大型化、載具之標準化(如海運之貨櫃化、空運之盤櫃化)，而使主要海空港增加了「轉運功能」，如高雄港轉口貨櫃高達五成，中正機場轉口貨物亦達三成。因此，海空港可以不再單單僅具「起迄功能」，可以增加「轉運功能」而提升為轉運港。如海空港成為轉運港，對運輸業者有頗多助益，如可擴大服務地域，以及提升運輸工具之使用效率，並據以降低營運成本；然對海空港而言，轉運所增加之附加價值有限，如擬創造更高之附加價值，則應增加「物流功能」，據以提升海空港為物流港。個人於民國 87 年承接「發展高雄港為國際物流中心委託調查分析」研究案之際，即殷切地期盼高雄港能由轉運港轉型為物流港，而成為兼具起迄功能、轉運功能、以及物流功能之「全功能」國際海港，實不必為世界貨櫃港之排名而費心。

「物流功能」與屬運輸範疇之「起迄功能」、「轉運功能」相較，主要差異在於其可提供多元服務，除運輸外，亦可提供流通加工、倉儲等服務，增加貨主處理貨物之彈性，並據以降低其物流總成本。然「物流功能」之提供，將大幅增加作業之複雜度，如海空港營運單位提供「起迄功能」、「轉運功能」時，僅需面對運輸業者與交通監管單位；然如增加提供「物流功能」時，則尚需面對貨主之作業需求、以及財政部、內政部、經濟部等單位之監管，因此，需有高自由度之作業環境才能竟其功，如推動設置自由港(Free Port)、或是設置有限定範圍之自由港區(Free Port Zone, FPZ)。

相當幸運的是，行政院為落實「全球運籌發展計畫」積極推動自由貿易港區設置管理條例之制訂，該條例業於前(92)年經立法院通過。對國內海空港而言，此一條例可謂是天上落下來之「禮物」，海空港可依據該條例設置高自由度之自由貿易港區，相當有助於海空港從事物流業務，不似過去業者需備有資本額三億元才得以申請設立國際物流中心在港區內從事物流業務，因而大幅降低從事物流之門檻，對海空港發展為物流港頗有助益。

然依該條例所設置之「自由貿易港區」主要乃是有利於貿易、深層加工之作業，即「自由貿易港區」相當於自由貿易區(Free Trade Zone, FTZ)，有別於以運輸、簡易加工為主之自由港區(FPZ)。自由貿易區與自由港區雖皆屬「境內關外」，但管制方式不同，如以自由貿易區之通關辦法監管貨物轉運作業，甚至比尚未實施自由貿易港區制度還要嚴格，以致目前雖有高雄、基隆、台中等三港設置自由貿易港區，並於去(93)年 9 月起陸續運作，然加入營運之業者不多，多採觀望角度。但海空港朝向物流港已是發展趨勢，而且可大幅提升海空港之服務品質與附加價值，因此，行政院所給之「禮物」- 自由貿易港區制度 - 不一定是完成符合海空港發展物流港之需，但對海空港而言，仍是絕佳機會，應加以珍惜，並努力爭取更多之「誘因」，使國內之海空港皆朝向物流港發展。

至於爭取之「誘因」，以個人淺見主要有下列數項¹：

1. 運具/載具作業自由度至少維持不變：海空港設置自由港區(FPZ)主要應在增加「貨物」流通加工之作業自由度，而不應降低船舶/飛行器、貨櫃/盤櫃運作之自由度。
2. 轄區一致化、擴大化：自由港區之範圍宜與海空港行政單位之管轄區一致，以利組織一體

¹ 部分意見參考「國際海空港設置自由貿易港經營策略之研究」(交通部委託研究案)，長榮大學航管系，民國 94 年。

化，甚至將毗鄰之土地(如中正機場之貨物園區)、或是港區外貨櫃場劃為自由港區，以利納入相關產業(如國際物流業、承攬運送業)擴大貨物之流通加工。

- 3.行政/營運分離、港區行政一體化：目前港務局/航空站之行政與營運角色混淆，未來應朝向行政與營運分離，並將營運單位予以公司化，以利提升自由港區之營運效率。
- 4.強化基礎建設：發展自由港區須有健全之基礎建設配合，包括資訊系統(含貨況追蹤、門哨管制及資訊平台之建置)、港區之聯外道路等。
- 5.兩岸三通：中國大陸業已成為世界工廠，即其掌握不少貨源，如未能及早三通，對推動自由港區應有所影響，因此，建議在不影響國家尊嚴、以及國家安全之下，建議及早三通。