

收文編號：1050001717

議案編號：1050302071000400

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)
中華民國105年3月23日印發

院總第 887 號 政府提案第 15350 號之 746

案由：交通部函，為 105 年度中央政府總預算決議，「航政業務規劃及督導」經費 4 億 1,619 萬元，凍結五分之一，提出書面報告後始得動支，檢送書面報告，請查照案。

交通部函

受文者：立法院

發文日期：中華民國 105 年 2 月 26 日

發文字號：交航字第 1055002168 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨

主旨：有關中華民國 105 年度中央政府總預算案審查總報告（修正本）歲出部分第 14 款第 1 項交通部決議（四十三），請本部檢討自由貿易港區之發展目標及產業定位，爰就本部 105 年度「航政業務規劃及督導」經費 4 億 1,619 萬元，凍結五分之一，俟向大院交通委員會提出書面報告後始得動支乙案，謹檢送本部書面報告如附，請查照。

說明：依據中華民國 105 年度中央政府總預算案審查總報告（修正本）之會議決議辦理。

正本：立法院

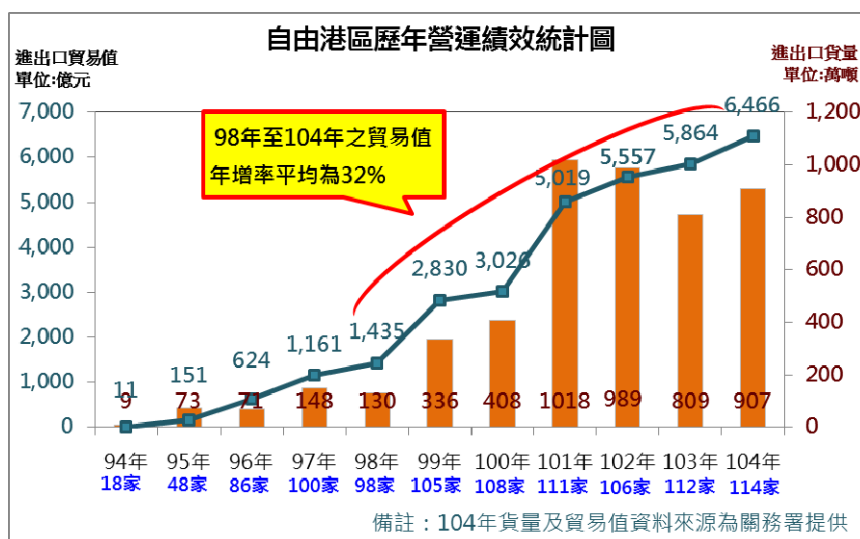
副本：立法院交通委員會、本部部、次長室、航政司、公共關係室、會計處（以上均含附件）

自由港區之發展目標、產業定位及招商機制報告

壹、前言

自由港區（以下稱自由港區）推動目的，係為發展全球運籌管理經營模式，於既有國際港口、機場管制區內或其毗鄰區域劃設管制範圍，並在區內採行低度行政管制及高度廠商自主管理方式，透過法規制度之鬆綁、市場開放，促進貨物流通及人員之便捷作為其發展核心。

交通部自 98 年擔任自由港區主管機關後，目前已有 7 處（6 海 1 空）自由港區，包括基隆港、高雄港、臺中港、臺北港、蘇澳港、安平港及桃園空港等，共計 114 家事業進駐營運，依海關發布 104 年進出口貿易值為 6,466 億元，貨量 907 萬噸，歷年營運績效如下圖。



此外，自由港區已發展國際貿易、多國加值再出口、國際物流配送、檢測維修服務及轉口/轉運等多元營運模式，成功建立區內外產業供應鏈（如汽車物流、腳踏車零件組裝、鑽油平台組裝、半導體機台檢測維修……），帶動國內經貿及就業發展，相關重點工作及未來規劃如下說明。

貳、現況工作推動情形說明

一、區內進駐事業及就業人口發展情形

自由港區劃設在既有國際商港、機場管制區內，目前總申設面積約 1522.03 公頃，除安平港（103.7 獲營運許可）及蘇澳港（地處偏遠）仍有土地可出租外，基隆港、台北港、高雄港之土地出租率均已達九成以上，台中港及桃園空港亦達八成，爰在土地資源有限及未來擴展不易之情形下，現行招商除採審慎方式處理外，為解決土地資源有限，另規劃輔以「前店後廠—委外加工」機制，讓產品於區外進行深層加值，以充分發揮我國在高附

加價值產品製造方面的優勢，讓區內物流帶動區外關聯產業發展，整體強化我國全球運籌競爭力。

自由港區從 96 年之 86 家事業進駐及 1,224 人之就業，營運至目前 104 年第 4 季止，已發展至 114 家業者進駐及 2,253 位聘僱員工，如另以前店後廠建立之關聯產業就業更達 3.7 萬人，故其成效兼具區內外帶動之產業發展及就業效果。

二、自由港區與整體海空港之貨量發展情形

自由港區經營模式，係以貨物轉口或自外國進口加值後再出口運作模式為主，而傳統海港埠係以進出口貨物（以礦產品為大宗）之內需市場為主，二者在意涵上、貨種、價值創造上皆不相同。

以 104 年度各港裝卸貨量約為 7.2 億噸為例，同年度自由港區貨量為 907 萬噸，雖僅占整體港區裝卸量 1.3%，惟自由港區加值後之整體貿易值卻占全國進出口貿易值 4.03%，在 104 年全球經濟成長停滯及我國貿易環境日趨嚴峻下，自由港區以超過 10% 以上之幅度成長【註：如排除國際油價及禁止海上加油因素影響，貨量及貿易值更可分別成長 52.15% 及 29.39%】，除高於 104 年全國 GDP 成長 0.85% 外，更高於當年國內進出口成長（-9.37%），顯見自由港區扮演的角色非在量的創造，而在於價值的提升。

另查近年來我海空港埠整體貨物裝卸量僅呈現微幅成長，主因在於我海空港營運遭受大陸港口崛起、金融風暴等因素影響所致。為因應國際經貿情勢之快速變化，本部對海空港之發展思維與策略早已有所轉變，已突破過往以「量」（volume）為導向之傳統觀念，改以創造具價值不可替代性之價值轉換門戶（Value Hub）取代，意即臺灣港埠必須在全球價值鏈、供應鏈中，尋求高附加價值之機會才能進一步發展。

三、自由港區「前店後廠—委外加工」辦理情形

「前店後廠—委外加工」制度是自由港區事業依其自身及市場發展需要，選擇其協力廠商進行產品之加工或技術服務，因此該等營運模式僅是提供其多元發展選項之一，而其發展之良窳應從創造產業供應鏈整體加值效果評析，而非單以區外受託業者家數衡量成效，例如台北港 104 年出口汽車 8 萬 3 千餘輛，整體產業鏈創造約 415 億元以上產值；而高雄港鑽油平台組裝、臺中港自行車零組件檢測、基隆港觸控面板薄膜組裝，及桃園航空半導體曝光機台檢測維修……等，104 年委外加工共創造 13 萬噸貨量及 620 億元貿易值，創造之經濟效果顯著。

如從申請件數評析，海關 98 年至 102 年 9 月（約 4 年）僅受理 38 件委外加工申請（約 9 件/年），此期間交通部亦負責 10 件專案審核受理；102 年 9 月以後，配合自由經濟示範區政策發展，交通部負責委託加工申請案受理，迄 104 年止，2 年 3 個月期間已受理

37 件申請案（15.83 件/年），管理機關審理效率提升已讓該項措施發揮具體成效。

四、自由港區法規鬆綁及創新營運模式發展情形

為提升自由港區營運績效，本部積極朝提升區內物流作業效率、降低企業營運成本、簡化租稅申請機制及明確租稅負擔風險等面向努力，從示範區政策推動迄今，計已協調財政部關務及稅務等單位鬆綁 16 項重大行政法規，包含簡化修檢測申請之關務作業、開放承攬業申報分艙單、委外加工貨物可逕行申報通關、建議簡易加工預審作業機制、租稅貢獻程度明確化計算……等等，成功吸引 30 家業者投資 66.4 億元，並在基隆港及高雄港成功開展多國貨物集併櫃（MCC）營運模式、台北港開展海運快遞營運模式，有助未來拓展跨境電商及區對區合作新商機。

參、自由港區產業發展定位及招商機制

一、產業發展定位

目前 7 個自由港區，已依其所在區域及鄰近產業特性，訂定不同之發展策略與產業定位，期能與鄰近產業及加工出口區、科學園區等形成產業群聚，發揮產業供應鏈綜效。

（一）北部地區：以基隆港、臺北港、蘇澳港、桃園航空自由港區為核心，連結北部相關工業區等製造區位。例如台北港以汽車加值組裝，冷鏈物流及海運快遞為發展重心；基隆港因港區面積限制，則以輕薄短小之商品及太陽能組件為主；蘇澳港目前港區事業有從事電動車製造，綠能產業則是其規劃發展之重點；桃園航空自由港區以高科技運籌及逆物流中心為發展方向。

（二）中部地區：以臺中港自由港區為核心，連結中部加工出口區、科學園區及彰濱工業區等製造區位；目前以油品之摻配為重心。

（三）南部地區：以高雄港自由港區為核心，連結高雄港加工出口區（中島、臨廣）、南部科學園區等製造區位；亦可連結屏東農業生技園區等產業園區，以貨櫃運輸、轉口轉運及 LME 金屬儲轉為發展重點。另台南安平港將以農業加值及散雜貨樞紐為發展目標。

二、招商機制

（一）訂定年度行銷招商計畫，並設有海、空港自由港區網站，適時提供招商訊息，擴大招商的廣泛度。

（二）招商管道多元化，包含主動拜會指標性廠商，提供客製化招商計畫；舉辦招商說明會與論壇，邀集產官學界參與；參加國、內外物流展覽、行銷會、研討會等；召開業者座談會，加強輔導並協助解決；此外，亦經常性主動拜訪潛在廠商，積極了解業者需求，改善公共設施及環境，以提升招商效果。

(三)配合自由經濟示範區招商策進作為

1. 104 年擴大自由港區營運面積：高雄港自由港區增設第六貨櫃中心後方 A5 區 26.63 公頃、南星計畫區 49.21 公頃、台中港石化專區 32 公頃等。
2. 跨單位合作：與國發會、海關、地方政府合作，共同招商，促進整體經濟發展。

肆、結論

交通部以自由港區作為自由經濟示範區發展核心，除利用「境內關外」利基優勢，及「前店後廠」、「委託加工」營運模式積極發展外，更將積極完善自由港區法規制度，建立跨境連結便捷措施，拓展轉口及轉運營運效能，以帶動航港產業發展新契機，另將運用快遞模式建設區對區物流合作新模式，搭配臺灣港務公司及桃園機場公司基礎建設、管理效能提升、營運彈性強化、多元營運模式發展、強化招商機制等策略面向，再創海空聯運、電子商務發展新商機。

立法院第 9 屆第 1 會期第 6 次會議議案關係文書