

2023
春夏刊



台北郵局許可證
台北字第49號

雜誌

中華郵政台北雜字第21號
執照登記為雜誌交寄



空運

| 空攬 · 報關 |

AIRFREIGHT FORWARDERS & LOGISTICS



台北市航空貨運承攬商業同業公會



台北市報關商業同業公會

賦能全球 物流業的 雲端科技

CargoWise 幫助您簡化複雜的物流事務，管理貨運和海關業務。

隨時隨地訪問面向全球物流業的雲端平台，以數位化運營提高生產力，消除貿易合規的複雜性，享受 7x24 業務連續性。



強大的全球合規能力，為您的業務保駕護航。



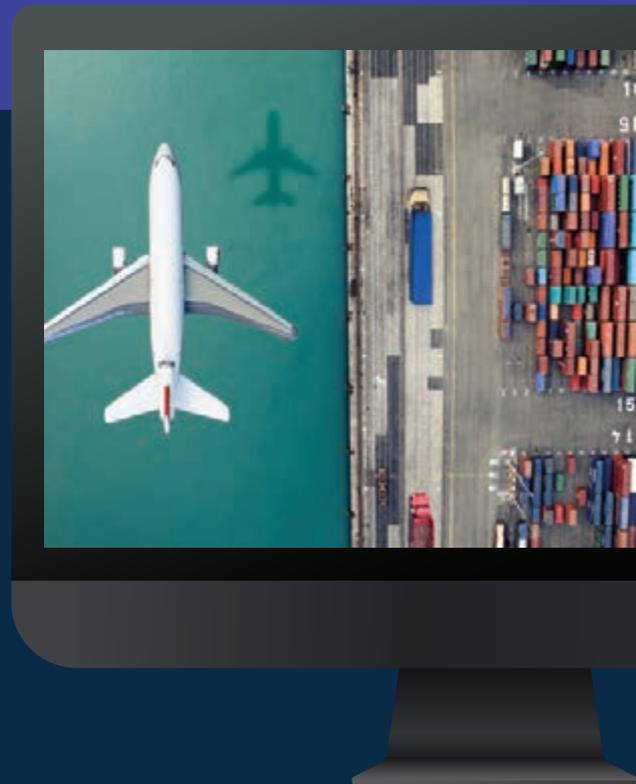
單一平台物流軟體，將您的分支機構、部門和員工聚集在一起。



資料的即時可見性，助您提高生產力和運營效率。



授權使用者遍及超過 165 個國家/地區，支持 30 種語言。



公司名稱：台灣慧諮環球股份有限公司
電話：+886 2 5555 6689

地址：臺北市松山區民生東路四段 133 號 3F-1
郵箱：Marisa.Wang@wisetechglobal.com

開拓空運業務 數位化體驗的 新一章

全新

EzyCargo™ 高效便捷 線上訂艙平台

簡易訂艙3步曲

- 1 搜尋 
- 2 比較 
- 3 確認 

線上運營的升級體驗

- ✓ 自動化預訂及報價，簡化繁複步驟
- ✓ 24/7快速確認預訂，縮減等候時間
- ✓ 操作過程極人性化，提昇作業效率
- ✓ 無縫接軌EzyCargo™其他運營功能

GLS數位解決方案，全方位覆蓋空運運營程序



GLS(傳訊香港有限公司)的國際軌跡廣泛遍佈全球70多個國家，連接的合作伙伴包括：
航空公司逾90家、活躍貨代逾3,700家、海關系統逾45個、郵局逾45家。

GLS是國際航空運輸協會(IATA)之策略性合作伙伴，我們致力為空運業界數位化及可持續性的發展作出努力，現時支持的項目包括：

CargoIQ、eFreight/eAWB、ACI/PLACI、ICS2、ONE Record等。

追蹤
GLS



www.glsk.com

如欲了解更多GLS資訊，歡迎聯絡傳訊香港有限公司 郵箱: sales@glshk.com 或
關貿網絡有限公司 服務諮詢電話: (02) 2655-1188 / 郵箱: cs885@tradevan.com.tw



2023 春夏刊目錄

- 03 理事長的話 | 接軌國際經貿復甦 黃啟明理事長
- 04 理事長的話 | 驥老伏櫪 志在傳承 陳坤龍理事長
- 05 焦點領航 | 合約物流服務管理財報解析 鄭樹人
- 09 焦點領航 | 2022年版國際商品統一分類制度(HS)的修正與探討 陳仁敦
- 12 焦點領航 | 桃園機場航空貨運預期落底 緊密關注製造業庫存去化 陳慶隆等4人
- 14 國際廣角鏡 | 2022 年IATA 航空貨運趨勢分析 編輯部
- 16 國際廣角鏡 | 電子提單一完成交付? 楊瑞如編譯
- 18 專題報導 | 跨境電商海外倉物流模式 賀光輝、李宗翰
- 20 會員園地 | 天時地利人和 劍心
- 22 教育中心 | 危險品復訓學習心得分享 鄭永三
- 23 訓練中心 | IATA CBTA種子師資培訓課程分享 李惠民
- 25 公會訊息 | TCBA-DGR課程集錦
- 26 公會訊息 | 會員大會圓滿成功 陳坤龍獲選報關新任理事長
- 27 公會訊息 | 公會春酒冠蓋雲集 齊祝產業業績長紅
- 28 公會訊息 | 危險物品規則培訓班招生簡章
- 08 公會訊息 | 報關專責輔導平日班
- 11 公會訊息 | 公會與開南大學簽署產學
二公會拜訪關務署彭英偉署長協調快遞事宜
- 15 公會訊息 | 民航局績優從業人員頒獎
- 21 公會訊息 | 拜會新任臺北關方國賢關務長
開南大學邀請專題演講
- 24 公會訊息 | CBTA 危險品複訓高雄班

發行人
編輯委員
發行所

黃啟明、陳坤龍
楊曜州、陳坤龍、黃南生、
嚴靜蘭、吳榮達、蕭禹新
台北市航空貨運承攬商業同業公會
台北市報關商業同業公會
台北市南京東路五段 343 號 8 樓之 3

網 址
公會電話
公會傳真

<http://www.tafla.org.tw>
<http://www.tcba-roc.org.tw>
02-27601970
02-27640295

接軌國際經貿復甦

文 / 黃啟明

經過三年來疫情的影響，國際貿易快速地在重組與恢復供應鏈的秩序，也反應在國際物流業的貨暢其流。

近年來由於海外網購、跨境包裹寄送商業模式盛行，快遞貨物簡易報單量居高不下，逐年增長，海關為兼顧速度與安全的考量，實施空運快遞包裹的總量控管，要求業者根據海關總量規範、考量合理倉庫容量，協助進行快遞包裹配速。業者在包裹裝機運送來台前，必須先通知貨棧業者，由貨棧業者向海關登錄有多少件包裹將在何時抵達，經海關核准後才能寄送，數量需符合總量控管限制。

不過隨著國際貿易的復甦，供應鏈往來的各項成品、原材料、半成品之間的物流活動也快速地蓬勃成長，若仍在總量管制的架構下進行，實與貿易的精神相違背。建議主管機關適時地放寬此限制，透過產官雙方的合作，提升上下管理效能，空間與設備的提升，來滿足電商快遞貨物快速成長的需求，避免被國際組織認為有限制貿易之嫌。

兩岸隨著航點的開放，希望經貿的往來也能重啟往日的盛況，尤其是實名制實施至今已超

過500萬人登錄，建議此管理模式中確認實名制的付費作業，應由實名制客戶本身支付，而非現今是由業者付費的不合理現象。

春暖花開，隨著疫情的解封，展望2023年，將會是一個重新出發，開展新局的一年，祝福全體會員鴻圖大展，事業暢旺。 



驥老伏櫪 志在傳承

文 / 陳坤龍

誠如在55年前，因為承接家業而踏入報關業，從來沒有要站在第一線的念頭，感謝大家的支持，在七十多歲的年紀，仍能受選擔任理事長，回想當初加入公會的初衷，希望能貢獻自己在行業的經驗，協助提升行業的程度，如今也是抱持為會員服務，照亮別人，成就產業的想法，接下這個重要的職務。未來希望把理事長做小，而強化管理監事的委員會。大家分工合作，壯大公會。

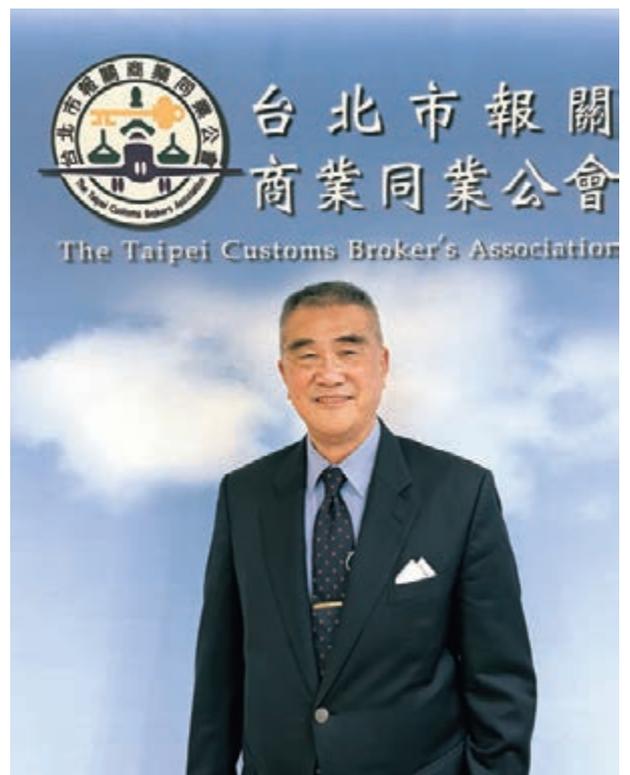
一路走來，因為搭上台灣經濟起飛的順風車，傳統的報關隨著經濟結構的改變與成長，帶來不同的產業內容，也因服務不同型態的客戶，從大宗貨物、腳踏車、電子零件、電腦主機及配件、大型機組、手機、基地台、化粧保養品等等，而接觸到承攬、倉儲、溫控等物流服務的各種不同面向，也見證了台灣錢淹腳目的年代。

報關行業從早期的紙本紀錄、事必躬親，到如今以資訊傳輸、系統化管理為主力，面對大環境及供應鏈結構的改變，報關業者不能只是被動的固守傳統的服務項目，也必須隨著客戶的多元化，進行多面向的發展與創新，以客戶的角度出發，提供更即時與系統性的服務，來拓展商機。

台灣在國際貿易的地理位置十分重要，建議

主管機關因應國際時勢的需要，對於不合時宜的法令進行鬆綁，只要在毒品及槍械等危害國家安全及社會秩序的品項上加強查緝，做到滴水不漏，其他的品項，都應在符合國際貿易，貨暢其流的精神下，給予各項進出口的協助與服務，提升台灣及業者在國際供應鏈中扮演更重要的角色與地位。

邀請各位報關同業，攜手同行，同心協力為行業開創新局。



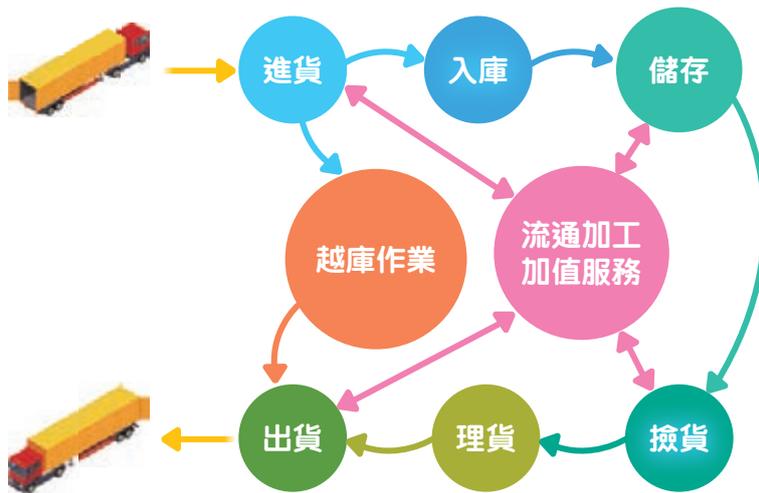
合約物流服務管理財報解析

文 / 鄭樹人

一般而言，貨運承攬商的服務範圍，泛指海運、空運及陸運的運輸承攬服務，然而，國際貿易活動日趨複雜及全球化。身為貨運承攬業者應積極提供多元化的服務，以滿足客戶高度的需求。其中開發合約物流（Contract Logistics）產品為非常重要的服務解決方案之一，值得同業對此服務項目進行了解。藉此，筆者對合約物流的財務面做一詮釋解析，提供業界參考。

合約物流是一種物流管理方式，其核心在於企業透過長期合約與供應商簽訂協議，確保企業能夠長期穩定地獲得物流服務。這種方式通常適用於企業需要長期大量的物流服務，例如製造業、零售業、批發業等。

合約物流的一般作業流程示意圖：



合約物流的損益表中最重要的是營業利益(或損失)，主要是反映企業營運的成果與經營績效，它是由營業收入減去營業成本再減去營業費用得出之淨額。

其中營業收入大致可分為：

1. 倉儲物流：包含出、入庫盤點，掃描入資料庫；上、下貨架及庫存管理等。
2. 貨運運輸：包含上、下車交接盤點；貨車運送等。
3. 增值服務：包羅萬象，通常涉及簡易包裝、貼標籤或重新組合，甚至負責回收退貨品及損壞品檢修等。

營業成本則是提供上述服務所產生的直接人

力成本、倉儲租金、機器設備租金或投資機器設備分期間攤銷的折舊等。

營業費用主要為提供營業所需的銷貨或管理人力費用、辦公設備租金及折舊費。

至於利息收入、轉投資的股利收入和匯兌損失及收益等，因與本業營運為間接關係，通常都列入營業外收入與支出，與營業利益(或損失)相加減後得出稅前淨利，最後再扣除所得稅費用後算出本期淨利(或損失)。

國內合約物流公司一般會在營業成本項下，加列營業毛利藉以求得毛利率及直接成本的參考；但也有很多國外的物流公司則跳過營業毛利，甚至是營業淨利(或損失)，直接將收入類

(一)

營業收入
減：營業成本
營業毛利
減：營業費用
營業利益（或損失）
營業外收入及支出
稅前淨利（或損失）
所得稅費用
本期淨利（或損失）

(二)

營業收入
營業外收入
減：營業成本
營業費用
營業外支出
稅前淨利（或損失）
所得稅費用
本期淨利（或損失）

與成本及費用類分開列示。以上為二種常用方式簡易列表提供參考。

若要進一步分析數據，光看各項目的數值是不夠的，所以通常財務報告會增加百分比的項目，藉以檢查支出金額是否恰當；另外將兩年度甚至是五年度的金額做比較，則可看出成長或衰退的跡象或趨勢。如以下以嘉里大榮公司的簡表為例，雖然營業收入與前一年同期差不多，但主要成本無法下降，使營業利益（或損失）縮水接近8%。（資料來源：公開資訊觀測站；貨幣單位：新台幣百萬元，以下各表均同）

會計科目	2022 YTDQ3	佔收入比	與去年同期比	2021 YTDQ3	佔收入比
營業收入合計	9,569	100.0%	-0.5%	9,616	100.0%
營業成本合計	7,820	81.7%	1.2%	7,727	80.4%
營業毛利（毛損）	1,749	18.3%	-7.4%	1,889	19.6%
營業費用合計	508	5.3%	-6.3%	542	5.6%
營業利益（損失）	1,241	13.0%	-7.9%	1,348	14.0%
營業外收入及支出合計	12	0.1%	-	(31)	-0.3%
稅前淨利（淨損）	1,253	13.1%	-4.9%	1,317	13.7%
所得稅費用（利益）合計	238	2.5%	-15.9%	283	2.9%
本期淨利（淨損）	1,015	10.6%	-1.8%	1,034	10.8%

由上可觀察出營業收入是影響營業利益（或損失）最關鍵性的因素，因人事與租金、折舊成本有其僵固性，較難在短時間做調整，所以大部分的投資大眾會特別注意其趨勢與發展；反過來說，如果營業利益成長率長期顯著超過營業收入成長率，必定是有特別的原因值得觀察。

評估公司財務是否健全，就要看資產負債表。合約物流公司的特色是自有的存貨很少，大多營業活動都是處理客戶的存貨。

因為所面對的客戶眾多與繁雜，應收帳款的控制與管理非常重要，更是影響現金收支的決定性要素。若對客戶授信的天數為60至120

天，通常會對帳齡超過120天的帳款所產生預期的信用損失，提列較高比例的備抵呆帳。

不動產、廠房與設備則集中在倉庫或貨車運輸設備的投資，大型的合約物流公司更是向海關申請成立自主管理的物流中心，為提供客戶更快速便捷的通關服務。累計折舊中所提到的折舊方式一般採用直線折舊法，即（購置成本－估計殘值）/耐用年限，因為保守與穩健獲得大多數公司採用。

很多合約物流公司因營運策略、自有資金之限制或客戶地點的要求，會大量以營業租賃的方式承租倉庫設備，自2019年起會計準則公

報要求營業租賃的條件更為嚴格，除非一年以內的租約或低價的金額，否則應估列使用權資產與租賃負債，以下以嘉里大榮公司的簡表為例，融資租賃所潛藏的責任與義務超過45億元，金額確實龐大。

一般而言，合約物流公司的業務量較為穩定，較少有大起大落，所以負債比宜維持在70%以下，減少不必要的利息負擔。

會計科目	2022年9月30日	佔資產比	會計科目	2022年9月30日	佔資產比
現金及約當現金	1,426	5.9%	短期與長期借款	5,038	20.8%
應收票據、應收帳款及其他應收款	1,810	7.5%	應付票據、應付帳款及其他應付款	1,763	7.3%
存貨	68	0.3%	租賃負債—流動與非流動	4,511	18.6%
不動產、廠房及設備	15,050	62.1%	其他流動與非流動負債	1,238	5.1%
使用權資產	4,669	19.3%	負債總額	12,550	51.7%
其他流動與非流動資產	1,230	5.1%	權益總額	11,703	48.3%
資產總額	24,253	100.0%	負債及權益總計	24,253	100.0%

現金如同人體的血液，所以公司營運的首要為是否能持續創造現金，我們可以從現金流量表觀察出資金的流入與流出是否適當。如果公司的營業收入增加，卻無法收回貨款，通常是公司陷入營運困境的先兆。

首先最重要的是能看出企業是否能自行產生現金的營業活動之現金流，一般均採用間接法，也就是從稅前（或稅後）淨利開始，加回不影響現金支出的折舊與攤銷等，再加減流動資產與流動負債與前期的差額，以及收取的股利收入及利息支出等，就構成營業活動的淨現金流入（流出）。

會計科目	2022 YTDQ3
本期稅前淨利	136
折舊與攤銷費用	123
其他呆帳、處分設備損失及利息費用等	1
應收票據、應收帳款及其他應收款（增加）減少	(25)
應付票據、應付帳款及其他應付款增加（減少）	(3)
其他與營業活動相關之負債之淨變動合計	(5)
收取之利息、股利及支付利息、所得稅等	(19)
營業活動之淨現金流入（流出）	208
取得透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產	(190)
取得及處分不動產、廠房及設備	(48)
投資活動之淨現金流入（流出）	(238)
發放現金股利	(115)
租賃本金償還	(73)
籌資活動之淨現金流入（流出）	(188)
本期現金及約當現金增加（減少）	(218)
期初現金及約當現金餘額	1,057
期末現金及約當現金餘額	839

購買或處分廠房及設備等投資及其他非流動的資產的增減皆在投資活動之現金流項目中，有的財務分析喜歡用自由現金流量，即營業活動的現金流減去不動產、廠房及設備的投資，代表可以從公司取走而不影響營運可自行運用的資金，例如：可用於發放現金股利回饋股東或購回在外流通的股票為員工認股權準備等。以宅配通公司為例，營業活動之現金流入2.08億元 - 不動產、廠房及設備的投資0.48億元 = 自由現金流量1.6億元，足以支應現金股利支出1.15億元。（詳上列附表）

籌資活動的現金流，牽涉公司外的銀行借款或償還租賃款等，或是向公司內的股東發行增資或現金股利。如公司經常舉債籌措資金來源，籌資活動之淨現金流入（流出）會呈現正數，很可能代表在正常的營業活動中無法取得足夠的營運資金周轉，未來將背負較大的營運風險。以宅配通公司為例，其籌資活動之淨現金流入（流出）則為負數，通常代表好現象，不需額外舉債支付股息或償還租賃款。

綜上所述，理想的合約物流公司通常具有穩健的財務架構及持續性的成長，於財務報表有以下特徵：

一、損益表：營業收入逐年成長，營業利益率也同步上揚。

二、資產負債表：

1. 應收帳款的管控是維持正常營運周轉的關鍵，若管理得當，預期的信用損失應收款比例很低。

2. 負債會隨著公司規模擴大而增加，但佔總資產比例不宜超過70%，否則會有沉重的利息負擔。

三、現金流量表：

1. 因加回折舊與攤銷費用足以與其他減項抵銷，營業活動之現金流至少要大於稅前淨利。

2. 資本支出應投注在倉庫或貨車等物流設備，不適合過度擴充行政辦公大樓的建置。

3. 自由現金流量應維持正數且要妥善運用創造企業價值。

籌資活動的現金流最好是維持負數，避免額外負擔沉重的利息。

本文對合約物流的主要三種財務報表進行解析，建議業者依照營運的策略，自行訂定以何種方式進行開發「合約物流」產品，以提供企

業客戶多元化及一段式的服務。以筆者多年從事貨運承攬工作經驗，「合約物流」產品，是我們業者營業利潤的重要來源之一。其主要特點，長期合作合約，客戶黏著度高。不同於貨運承攬，客戶錙銖必較運費。而業者運用專業化倉儲及配送物流的服務流程及解決方案，有效整合資源，提高企業客戶的核心競爭力，達成其貨暢其流的最高宗旨。 

勘誤說明

2022年秋冬刊由鄭樹人主委撰寫的「焦點領航談空運危險物品教育訓練課程的重大變革」(P.08~P.09)一文，在有關「訓練計畫工作流程」子標題中的內文，由於編輯台上排版的疏失，造成部分文字的遺漏，在此致重向作者鄭樹人主委致歉，也向會員讀者們致歉。

*** 正確版本請大家以公會官網的版本為主。***

2022年秋冬會刊連結

<http://www.tafla.org.tw/Periodical/Pdf/1112>

「焦點領航談空運危險物品教育訓練課程的重大變革」(P.08~P.09)

公會訊息

111年10月3日報關專責輔導平日班



鄭樹人主委主持開訓勉勵學員。



邀請學長學姐分享應試心得。

2022年版國際商品統一分類制度(HS) 的修正與探討

文 / 陳仁敦

前言

HS (The Harmonized Commodity Description and Coding System) 是第2次大戰後，世界關稅組織(簡稱 WCO) 為重建世界經濟、貿易自由及關稅的標準化，所編纂一套國際公認的商品分類表。我國為順應國際貿易的全球化及自由化，自民國78年起便採用這套制度作為關稅稅則分類之依據，中文譯為「國際商品統一分類制度」。

此套分類制度的演進為：1959年採海關稅則貨品分類公約的布魯塞爾稅則分類(BTN)；隨之為以4位碼為基礎的關稅合作理事會稅則分類(CCCN)，供國際使用。1970年各國同意關稅合作理事會(簡稱 CCC，WCO 前身) 就 HS 新分類表議題進行研究，將4位碼的貨品分類擴大為6位碼，1973年開始進行籌備工作，1983年6月採認 HS 公約，1985年6月編定 HS 註解(即官方解釋)，1987年9月計有26個締約國參加簽署儀式，至2018年7月增加到157個締約國，目前有211個經濟體(其中158個是 HS 公約的締約國) 使用這套分類制度。

實則 HS 並非關稅清單，而是國際商品分類系統。蓋以國際貿易商品龐大而繁雜，HS 依其嚴謹的分類層次架構將個別商品做有系統的分類，以利各主管機關決定如何處理。其功能包括：依特定稅率徵收關稅(charge a particular rate of duty)、要求進口許可(require an import permit)、檢查昆蟲汙染(check for

insect contamination)，以及其他措施(whatever else is appropriate) 等。

HS 2022 修正

HS 自2002年起，依商品科技與貿易型態的改變每隔5年修正1次，刪除貿易量過低的4位碼「節」(heading)或6位碼「目」(subheading)的商品。本次(第7次) 修正已被所有締約國所接受，於2022年1月1日生效(即 HS 2022 版)。修正內容包括貨品分類及所有輔助工具(HS 註解、HS 委員會過去30年召開64次會議做出的2,555項分類決定及906項分類意見彙編)。

新版 HS 2022對 HS 進行了重大更改，共修正351組，涵蓋範圍廣泛的跨境貨物。修正案的主要特徵是，通過承認新產品流和解決全球關注的環保和社會問題來適應當前貿易。許多備受矚目的產品流將導入修正以識別不斷變化的貿易模式，例如：《巴塞爾公約》的電氣電子廢棄物(電子垃圾)，是一重大的污染問題及高貿易價值，因此予以明確分類(heading 8549)以協助各國管控。又新型菸草和尼古丁產品(如加熱菸) 因歸類困難、統計缺乏可見性以及極高貿易價值，乃新增專節(heading 2404)。無人駕駛飛行器(UAV)，通常稱為無人機，也新增了特定專節(heading 8806)以簡化這些飛機的分類。目前人手一智能手機(Smartphone) 在 heading 8517下，也獲得自己的專目(subheading 8517.13) 和章註新規

定。另外，對於 heading 7019 的玻璃纖維及其製品和 heading 8462 的金屬成型機械，也增加新的 subheading。HS 2022 也已解決了多用途中間組件的分類，例如，平板顯示模組 (flat panel display module) 依照其最終用途來歸類以資簡化。HS 2022 也注意到健康和安全的危險，而對此類診斷工具的分類進行了簡化及修改；以及用於醫學研究的安慰劑和臨床試驗試劑盒可在沒有安慰劑成分信息下進行分類 (subheading 3006.93)，這將有助於促進跨境醫學的研究。再者細胞培養物和細胞療法產品，也在 heading 3002 下獲得新的規定 (subheading 3002.5)。保護社會安全和打擊恐怖主義對海關顯得更重要，許多可能被轉作未經授權使用的兩用物品而新增 subheading，例如，放射性材料和生物安全櫃，以及用於製造簡易爆炸裝置所需的物品，例如雷管。HS 2022 還更新了受各種公約特別管制的商品，如《化學武器公約》(CWC) 的特定化學品、《鹿特丹公約》的某些危險化學品和《斯德哥爾摩公約》的某些持久性有機污染物 (POP)，均在相關的 heading 下增加新的 subheading。此外，應國際麻醉品管制局 (INCB) 的要求，用於監測和控制芬太尼 (fentanyl) 及其衍生物以及兩種芬太尼前驅物、還有對《蒙特婁議定書》基加利修正案破壞臭氧層的氣體，都進行了重大修正，包括第 6 類的新標題、類註 4 和 heading 3827 等。

HS 2022 修正案並不局限於為各種商品訂定新的明確專節或專目。還包括對文本的澄清，以確保術語的統一應用。例如為釐清 heading 4403 法語和英語測量原木的適當方法，更正原木尺寸用詞為「最小橫斷面」。

HS 探討

根據 WCO NEWS 第 86 期節錄文章摘要報告主題「各個角度的 HS (The Harmonized System

from every angle)」，2017 年加拿大審計長報告稱，過去 15 年來，進口商對商品錯誤分類超過 20%，有問題的產品錯誤率可能更高。例如，進口 container 歸列於哪一 heading，須依據各個 heading 不同的要件考量，包括材質、容量、功能、用途 (家用、工業用或車輛用)、作為裝飾物、零件或配件等，再根據 HS 各種解釋準則辦理分類，其中有些選擇以 HS 注解，甚至需要外部輔助工具如 WCO 分類意見彙編給予解決。HS 過度依賴各種複雜的解釋性規定、外在的輔助手段及以前的分類決定，還有各國主管機關的行政裁決，或司法機關的判決，導致最後結果是，分類正確性及一致性相對的低。再舉一例，HS 第 29 章的「有機化合物」，有超過 7 百萬種有機化合物要分類，一種化合物可以有多種合理的分類，目前第 29 章的結構是以各種方法作為 heading 的基礎，例如：共通功能類、成分或化學類別、碳含量、經由物理或生物過程 (如酸 / 脂 / 鹽)、以及化合物的活性 / 功能等，頗為複雜。經過歷來的 HS 修正，針對某些特定化學品可優先考慮其中的一 heading，但普遍仍然對業者造成混淆。

在產品定義方面，許多上個世紀上半葉產生的產品，也留給我們過時的術語，如 heading 8471 名稱為自動資料處理機而不是電腦；及對基本或完成商品的傾向，難以將過去 20 年來日趨重要的中間製品及多功能組合商品加以整合。產品的複雜性增加分類的困難度，如即時餐點、醫療食品 (添加植物固醇的抹醬)、穿戴式電子產品等，不易歸類於舊有稅則。

根據 HS 公約，變更需要所有締約國同意，HS 委員會 1 年只開 2 次會，但只討論締約國間有不同分類意見的商品，或需要修改法律的貨品群，不是那種可以進行整體審查、重大變革的會議。總而言之，沒有一個制度是完美的，也不可能適合每個人或解決所有問題。有缺陷

不意味需要進行重大改革，HS 已經深深嵌入全球貿易體系及程序中，結構性改變涉及修改法律、軟體、文檔、資料庫及培訓工作，其工作將是巨大且具破壞性。我們瞭解使用 HS 所面臨的困難，並相信能使其更加容易使用，從最簡單到最根本的改變，最簡單的改變例如編撰涵蓋 HS 分類表全範圍的歸類註解，最根本的變更例如仿照國際電工委員會的電子百科全書 (Electropedia)，編撰以國際間認可的語言翻譯的術語詞彙表等。是時候考慮如何使 HS 更適用於 21 世紀了！

我國稅則稅率修正

本次稅則修正草案配合 HS 2022 進行貨品分類中性轉換，以稅率維持不變為原則；至於稅率不一致之數項稅號整併成一項稅號者，該

合併後之稅則稅率採符合世界貿易組織 (簡稱 WTO) 規範，按該等被轉換稅號中最低稅率、最大貿易值稅率、貿易加權平均稅率或算術平均稅率等方法，並參據產業主管機關意見訂定。修正後除可與國際經貿接軌外，並利後續與其他國家洽談自由貿易協定 (FTA) 或經濟合作協議 (ECA) 時，有共同一致的減讓基礎，不必另外制定稅則對照表相互說明，有助於後續談判的加速進行。

本稅則修正草案於去 111 年 8 月 11 日經行政院第 3,815 次會議決議通過，行政院已送請立法院審議，已排入今年第 10 屆第 7 會期財政委員會待審議案，財政部會積極與立法院朝野各黨團溝通，俾早日完成修法程序，儘快與國際接軌。(本文作者曾任台中關、高雄關副關務長) 

公會訊息

111 年 11 月 29 日 公會與開南大學簽署產學



黃啟明理事長代表公會與開南大學簽署產學。

111 年 12 月 22 日 二公會拜訪關務署彭英偉署長協調快遞事宜



拜會彭英偉署長 (右三) 後全體合影。



全體參與貴賓合影，右三為黃啟明理事長。

桃園機場航空貨運預期落底 緊密關注製造業庫存去化

文 / 陳慶隆、劉志明、劉佳昀、梁秩璋

有別於疫情首兩年2020及2021年為臺灣航空貨運成長時期，2022年初全球經濟即轉向下行，2月爆發俄烏戰爭，各國對俄經濟制裁，加重長年量化寬鬆（QE）政策環境所推升之通貨膨脹，3月由美國起帶領的升息政策形成全球性消費力走弱、製造業庫存去化周期延長之趨勢。此外，客機逐漸從疫情解封回歸進而提升載貨運能，然而全球海運因運價自2022年第二季開始回跌且逐漸恢復準點秩序產生市佔排擠效應，航空貨運因而呈現供過於求。2022年桃園機場航空總貨郵量253.9萬噸，與去年相比年減9.72%，但仍然比疫情前（2019年）相比年增16.33%。

細看臺灣2022年貨量表現，主因出口量下跌（跌幅15.8%），反映全球市場消費需求轉弱，

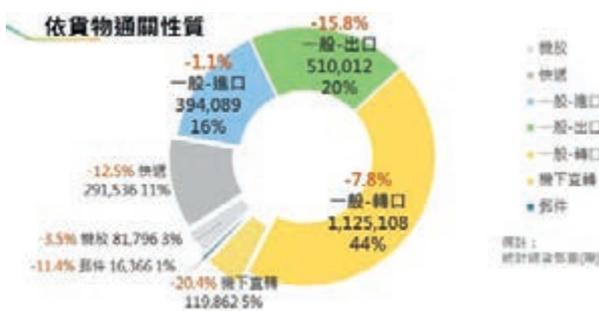


圖1：2022年桃園機場航空貨運依貨物通關性質。



圖2：2022年桃園機場航空貨運依航空公司。

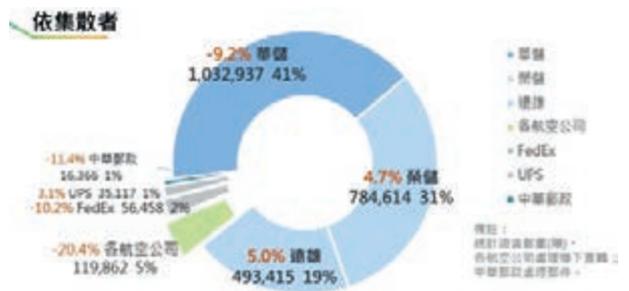


圖3：2022年桃園機場航空貨運依集數者。



圖4：2022年桃園機場航空貨運依集數者。

以電子製造業外銷見長的臺灣因長鞭效應衝擊出口貨量（如圖1）；國籍航空近年皆有嶄新貨機交付，運力增加搭配靈活航機安排讓長榮航空在經濟逆風下仍有1.9%貨量成長（如圖2），同集團之榮儲也有年增4.7%表現（如圖3），中華航空因貨運機齡高，面臨維修而限制運能，對比2021年高基期，2022年有11.8%衰退，同集團之華儲亦受影響（年減9.2%）。

綜觀亞洲主要機場，亦不可避免地面臨疫情高基期後需求減緩，2022年各機場國際貨運量（不含郵件及國內貨物）與2021年相比皆呈衰退，其中以中國浦東機場因封城政策下跌最深（-22.1%）；以中國為主要外銷市場的韓國表現

機場	2019	2020	20/19YoY	2021	21/19YoY	2022	22/19YoY
香港	4,809,485	4,420,312	-8.09%	4,986,256	3.68%	4,437,000	-7.74%
仁川	2,764,369	2,759,467	-0.18%	3,273,004	18.40%	2,907,420	5.18%
上海	3,634,230	2,952,602	-18.76%	3,245,548	-10.70%	2,576,739	-29.10%
桃園	2,165,216	2,323,912	7.31%	2,793,584	29.02%	2,522,403	16.50%
成田	2,039,905	1,958,505	-3.99%	2,591,755	27.03%	2,356,119	15.50%
棉蘭	2,010,000	1,544,000	-23.18%	1,946,700	-3.15%	1,853,300	-7.80%

圖5：2020~2022年亞洲主要機場航空國際貨量表現（以2019為比較基準）。

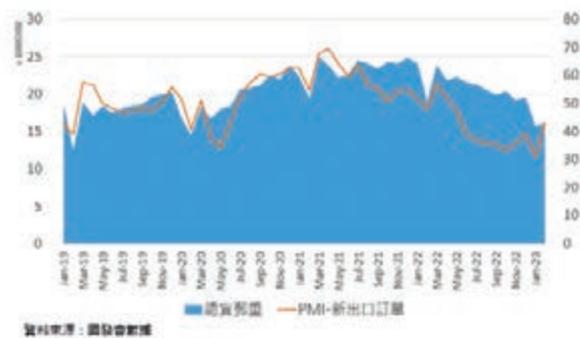


圖6：臺灣 PMI 新出口訂單指數表現。

Company type	Starting quarter of downcycle	Recovery timeline
PC OEMs	Q3 2022	Q3 2023
Display panels	Q4 2021	Q2 2023
Memory	Q1 2022	Q3 2023
CPU	Q3 2022	Q3 2023
Semi foundry	Q4 2022*	Q4 2023

圖7

亦受牽連。臺灣在亞洲主要機場航空貨運表現則是表現相對抗跌，（如圖4）。

雖2022年開始因通貨膨脹惡化而升息後衝擊民眾消費力以及地緣政治等因素，世界貿易隨經濟下行而下滑，然而若僅觀察YoY（與前一年同期相比成長率）並結論2022年進入負成長區塊，將會陷入基期的誤區。換個角度觀察，將疫情首兩年視為疫情特殊週期不作為比較基準，而取疫情前之2019年為基準，可發現桃園機場是亞洲重要機場中唯一連續三年（2020~2022年）相較2019年皆呈正成長者，如圖5，仁川機場與成田機場則在2021及2022

年直追，是以仁川機場贏過因封控而犧牲貨運之上海浦東機場，而去年桃園機場離上海浦東差距僅僅5萬噸，成田機場離桃園機場差距縮小不到20萬噸。

觀察全球航空貨運市場，依據IATA市場研究報告¹，以延噸公里計算之全球航空貨運需求2022年相比2019年衰退1.6%，而最新的2023年1月數據與2019年1月相比衰退擴大到-11.4%，由此觀之，桃園機場的連續三年相對2019年皆呈正成長表現實屬不易。

2023年初中國宣布解封後，商品消費逐步復甦，使臺灣製造業採購經理人指數（PMI）在經歷7個月衰退後，首度於2023年2月迎來擴張達51.4水準²，其中作為航空貨運領先指標的PMI新出口訂單指數也自前月31.1爬升至42.9（圖6）。細部觀察航空貨運主要電子零組件貨物類別的電子產業今年發展預估，依據專注電子科技產業之Canalys市場研究公司於2月公開之分析報告³，以面板產業最快有望在2023Q2提早結束去庫存，Q3可恢復正常的有PC、記憶體和CPU，而最晚進行去庫存的晶圓代工產業則預估Q4完成庫存調整（圖7）。

展望桃園機場2023年航空貨運量表現，雖全球經濟仍處下行，預期已在落底區間，面對中國解封與電子產業可望走出庫存調整期等可能正面因素，以及美國1月零售數據意外強勁且就業市場表現熱絡，也讓庫存壓力有所好轉，地處中美間亞太樞紐的桃園機場今年預估不亞於2020年表現，惟仍須持續關注美國消費市場連動庫存去化實際情形。

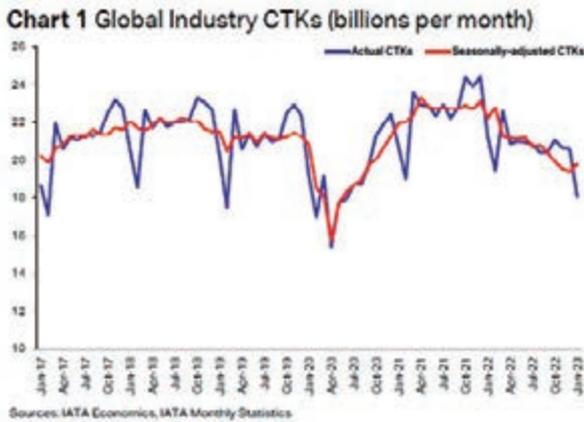
- 資料來源：
<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis---january-2023/>
- 資料來源：https://index.ndc.gov.tw/n/zh_tw/PMI#/
- 資料來源：
<https://canalys.com/insights/What-stage-of-PC-inventory-correction-are-we-in->

2022年 IATA 航空貨運趨勢分析

文 / 編輯部摘譯

由於全球經濟的多重逆風，航空貨運在年底傳統旺季表現不如預期。在2022全年，全行業運量CTK比2021年水準低8.0%，比2019年水準低1.6%。

2022年全球全年需求(以貨運噸公里數(CTK)衡量)與2021年相比下降了8.0%(國際為-8.2%)。與2019年相比，它下降了1.6%(全產業和國際)。疫情後運量在2021年達到高峰，2022年持續下跌(見下圖)。



以可用貨物噸公里(ACTK)衡量，2022年的全產業運力比2021年高出3.0%(國際為+4.5%)。與2019年COVID前相比，運力下降了8.2%(國際為-9.0%)。



12月全球貿易同比下降3.0%，連續第二個月下降(詳見下圖)。全球貿易及航空貨運自2021年4月達到高點以來，持續下滑，甚至已低於疫情前2019年的水準。



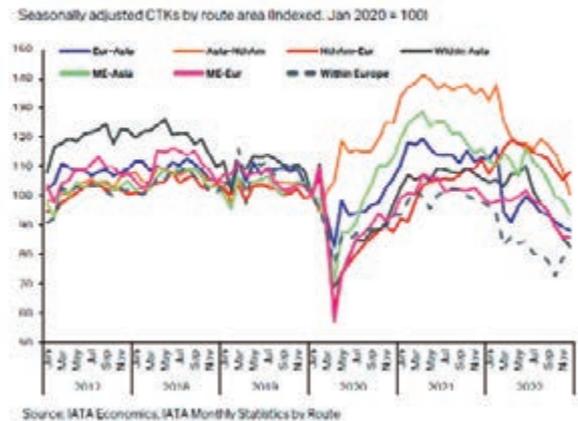
2022年區域表現，與2021年相比，亞太地區航空公司2022年的需求下降了8.8%(國際運營為-7.4%)，運力增加了0.5%(+5.8%國際運營)。與2019年(疫情前水準)相比，需求下降了7.8%(國際業務為-3.9%)，運力下降了17.2%(國際業務為-12.2%)。12月，亞太地區航空公司的表現在所有地區中表現最差，與2021年相比，需求下降了21.2%(國際運營下降了20.4%)。同期運力下降3.9%(國際業務下降1.4%)。由於中國新冠肺炎病例的增加，該地區的航空公司繼續受到貿易和製造業活動水準下降以及供應鏈中斷的影響。(詳見下表)

亞洲—北美和北美—歐洲仍然是僅有的兩個能將CTK保持在疫情前水準以上的航線區域。(詳見下圖)

展望2023年，預計今年航空貨運充滿挑戰的經濟環境將持續下去。預計全球經濟增長仍

	CTK, 2022 %		ACTK, 2022 %		CLF		
	2019	2021	2019	2021	2022 level	%-pt versus 2019	%-pt versus 2021
TOTAL	-1.6%	-8.0%	-8.2%	3.0%	50.1%	3.3%	-6.0%
Africa	8.3%	-1.4%	-15.3%	0.3%	46.3%	10.1%	-0.8%
Asia Pacific	-7.8%	-8.8%	-17.2%	0.5%	58.3%	6.0%	-5.9%
Europe	-8.7%	-11.5%	-16.5%	0.5%	56.7%	4.9%	-7.7%
Latin America & Caribb.	-4.3%	13.1%	-14.3%	27.1%	39.2%	4.1%	-4.9%
Middle East	-1.0%	-10.7%	-6.3%	4.3%	49.0%	2.3%	-8.2%
North America	13.7%	-5.1%	8.2%	4.2%	41.5%	2.0%	-4.1%
INTERNATIONAL	-1.6%	-8.2%	-9.0%	4.5%	56.1%	4.2%	-7.8%
Africa	9.4%	-1.4%	-14.2%	-0.2%	47.3%	10.2%	-0.6%
Asia Pacific	-3.9%	-7.4%	-12.2%	5.8%	64.5%	5.5%	-9.2%
Europe	-9.1%	-11.8%	-17.3%	0.5%	58.9%	5.3%	-8.2%
Latin America & Caribb.	-2.6%	15.0%	-10.8%	27.8%	47.1%	4.0%	-5.3%
Middle East	-1.6%	-10.7%	-6.1%	4.5%	49.3%	2.2%	-8.4%
North America	12.7%	-6.3%	5.1%	4.9%	50.0%	3.4%	-6.0%

Chart 9: Seasonally adjusted CTKs by route area



疲軟，主要經濟體的經濟活動放緩是不可避免的。高通脹將繼續削弱購買力，抑制消費和全球貿易。這些貨幣相對於美元貶值加劇了影響，這增加了以美元採購的商品的當地價格。由於歐盟禁止俄羅斯原油和石油產品的海上運輸，油價波動可能會在2023年繼續升高。烏克蘭正在進行的戰爭仍然是全球經濟面臨的最大地緣政治風險。

預估全球貨物貿易繼續下滑，而航空貨運表現趨於穩定。

公會訊息

民航局績優從業人員頒獎



111年10月20日會員大會中頒發績優從業人員獎狀，以資鼓勵。



112年1月16日交通部民航局76年局慶會中頒發「航空貨運承攬業績優從業人員楷模獎」給公會所舉薦的會員公司資深績優人員。

電子提單—完成交付？

文 / 楊瑞如編譯

約25年前開始，人們一直期待電子提單時代的到來。疫情期間所遇到的困難無疑促進了電子提單的發展和對它的接受程度，以期提高商業效率。那麼，電子提單是否已準備好在塑造運輸行業的未來發揮重要作用了呢？

人們普遍認為，雖然紙本提單對本行業的作用很大，但電子提單將緩解更多令人沮喪的低效率問題。在全球範圍內電子提單的交付呈明顯增長，不僅是因為受到不確定時期和成本效率的影響，也被認為具有實現零排放的附帶作用。隨著企業越來越需要評估其碳排放，這將是從經營效率出發的實用點。

在疫情之前，許多企業已經開始接受電子提單。數位化貨櫃航運協會（DCSA，由幾家最大的船公司于2019年成立）已認識到標準化的必要性，所以致力於成為本行業中的數位化標準機構，包括為建立交互操作的IT解決方案奠定技術基礎。

雖然船公司顯然是廣泛採用電子提單不可或缺的主體，但TT Club早就認識到貨運代理人 and 無船承運人才是行業中主要的交易團體。因此，TT Club在一些有影響力組織的支援下，在領英網路社群（LinkedIn）進行了一項意見調查活動，以更清楚地瞭解貨運代理人 and 無船承運人的看法。以下是調查結果。

預期的益處

交易速度和安全性被認為是電子提單最顯著的好處。如今，每個行業都在尋求快速完成交易，但航運業最近遇到的瓶頸是延遲和常見的低效率，這使人們更加關注是否有一種更方便、更快捷的電子替代品，以取代傳統的紙本提單。

交易速度不僅要考慮到一般情況下的運輸進程，還要考慮當需要修正錯誤的時候。同樣，在涉及跨國交易時，是否能更容易地取得準確的預檢和貨物資訊，以便於提高業務效率。

與紙本提單相比，電子提單的安全問題可能較少，雖故障不常有，但更重要的是需要擔保。網路風險是所有行業都高度關注的問題，尤其對那些電子提單方案供應商而言。考慮到萬一發生故障可能會對電子提單喪失信心，由此支援電子提單的平臺可能被認為提供了最安全的網路。

網路風險是所有行業都高度關注的問題，尤其對那些電子提單方案供應商而言

採用電子提單有望節省成本，但由於企業收入來源越來越多樣化，這仍然是一個複雜的問題。儘管運營效率很高，電子提單必然會產生交易費用，並在整個供應鏈中傳遞，這使得任何既定的參與人在此獲得的利益都不太明晰。

然後，考慮到電子提單更方便和可靠，由此可以減少因單證延遲而產生的延滯費和滯櫃費。

雖然沒有直接考慮到操作安全性，但透過電子提單交易更為透明，且必然有助於稽核追蹤，從而影響到未來的決策，包括訂艙和盡職調查程序，以及對貨物的積載和分隔方案。

有哪些障礙

電子提單有許多強大的好處，為什麼它們沒有被廣泛使用呢？一些人認為是客戶需求不足。然而，要去理解這一點，以及它如何能影響電子提單是否被廣泛採用，這並不簡單，特別是考慮到全球供應鏈的複雜性，以及提單簽發人的客戶可能是貨物受益人、或貨運代理人、或無船承運人。當企業必須以客戶為中心

時，這就引出了誰是客户的問題。

有人可能認為，最有效的方法是讓具有影響力的行業有關人員根據公認的行業標準部署以市場為先的解決方案，並簡單地停止供應紙本提單。但是，誰是最具有影響力的行業有關人員呢？最近的經驗可能顯示，船公司已經採取了這一立場。但是，“船公司”是否最適合來開發在客觀上對整個供應鏈都有利的解決方案呢？

調查顯示，全球法律對電子記錄的接受程度令人擔憂。歷史上，電子提單的提供方一直透過契約或“規則手冊”來解決這一問題，但一些司法管轄區正在尋求更全面地解決這一問題，如英國和新加坡等國都展開了開拓性工作。

執行成本可能會擋住一批人，儘管這是另一個複雜的問題，因為個人的經驗會有很大的不同。根據業務規模可能大型企業會是早期的電子提單採用者，而中小型企業（SMEs）可能難以確認支出的合理性。為了減低風險而進行的變革管理對所有企業都是挑戰，特別是在決定取消紙本提單前，兩種作業系統同時並存時。此外，確保所有交易對方和潛在的客户是否拿到電子提單這點至關重要。

另一個需要解決的障礙是如何將其他貿易文件也電子化。雖然電子提單提高了效率，但如果其他文件仍依賴於紙質形態（在某些貿易或商品中很普遍，如危險品），那麼這種效益可能會化為烏有。

不應忽視地是，在提單問題上還有其他利益相關人，特別是銀行。毫無疑問，銀行能意識到電子提單的好處，不僅在於單純的交易成本降低，還在於不需花費較多專業能力來處理複雜的紙本文件。

總結

目前可用的系統和平臺都具有大規模運行的能力。然而，說服客戶（無論他們是誰）採用

這項技術，還需要能證明它有能力處理那些異常的出運貨物：如複雜的、有問題的、需要其他紙本文件的貨物。

電子提單的供應商應努力從成本和流程的角度使他們的系統和平臺運行無障礙，且需要提高對中小型企業的吸引力。

TT Club 在領英（LinkedIn）展開意見調查後，後續的廣泛討論表明，儘管電子提單被認為有可能每年為整個行業節省數十億美元，但採用電子提單的進程明顯很緩慢，可能是因為複雜的商業關係和一系列誤解。毫無疑問，加強與中小企業的合作是可以採取的審慎策略。

儘管如此，還是有近四分之三的受訪者認為電子提單將在未來五年內取代紙本提單。不管原因是認為這是電子提單發展的必然性，還是對其有信心，經驗表明，要做到這一點不是一件容易的事，需要所有的參與者都接受這一理念。



資料來源：TT Talk 294

跨境電商海外倉物流模式

文 / 賀光輝、李宗翰

物流是跨境電商最關鍵的一環，完善的物流服務除了可以減少客戶等待時間，並確保商品是完好品質送到客戶手中。所以，跨境電商不僅是商品之戰，更是一場物流實力的拚搏戰。

企業如何選擇跨境物流模式是一門學問，因為通常沒有最好，只有最合適的。企業可以根據營運目標和商品特性選擇合適的物流模式，如成本考量、快速送達、商品尺寸、安全性或通關便利性等，選擇方便買家，也適合自己的物流方式，建立最適合的物流模式，才能最大化物流效益，提高企業經營跨境電商的競爭力。

現階段跨境電商物流服務大致包括倉儲、通關、運送三大環節，其中倉儲服務有直郵（無倉儲）、海外倉（第三方或自有）、集運模式。而不論是哪種倉儲模式，企業要將商品送到買家手中可以選擇的運送方式有郵政物流（國際包裹或國際快捷 EMS）、國際快遞以及物流公司。

無論是郵政物流還是國際快遞，都存在有運費高或時效長等缺點，成了跨境電商物流最大的弱點，也成為限制跨境電商發展的關鍵。而海外倉可說是為了解決這些問題而興起的創新物流服務，也是目前業內普遍認為一個比較好的物流模式，故本文主要介紹海外倉。

海外倉定義

海外倉依字面意義係指企業在本國以外的國家或地區建立或租用倉庫。簡單說，海外倉就是海外物流中心。根據經濟部商業司（1994）的定義：「物流中心係針對銷售物流，使該項活動能有效處理而設置；故凡從事將商品由製造商或進口商送至零售商之中間流通業者，有連結上游製造業至下游消費者，滿足多樣少量之市場要求，縮短流通通路及降低流通成本等關鍵性機能的廠商，即可稱之為物流中心。」故

一個完整的物流中心包括裝卸、倉管、配送、資訊及流通加工等活動，物流中心在商品實體之配銷過程中扮演了集中分配的角色，負責先將製造商的商品集中起來，再按各零售商的需求數量與種類，將商品重新組合後，再依配送計劃運送給零售商，物流中心是製造商與零售商之間的橋樑。

海外倉並非只是單純的「倉庫」，而是全面整合物流服務，也就是說「整合」才是海外倉作為解決跨境物流問題最大的價值。當有大量商品必須送至某一個國家或地區時，賣家即可考慮在當地建立或租用倉庫，先將大批量商品透過正常通關方式運送至當地倉庫，再根據銷售訂單，委託海外倉完成揀貨、包裝與遞送服務。海外倉可以告別傳統的快遞模式，降低物流成本，大幅度提升賣家利潤，故海外倉被認為是解決跨境物流成本、時效和通關的最佳方案。

海外倉種類

1. 第三方海外倉

規模小的企業因人力和資金不足，可以使用由專業物流業者或電商平台業者建立並運營的海外倉。目前世界主要電商平台如亞馬遜、eBay、Lazada、阿里巴巴等都有自己經營或配合的海外倉儲服務。專業物流業者自建的海外倉中，目前比較著名的有飛鳥國際、出口易（CK1）、遞四方（4PX）等，專業物流業者的海外倉通常也會與電商平台合作，為平台商家提供物流倉儲服務。

特別值得一提的是，電商龍頭亞馬遜即是以 FBA 物流服務享譽盛名，其以強大的全球物流倉儲服務作後盾，大幅提高電商購物的服務品質與買家體驗。FBA 英文全名為 Fulfillment by

Amazon，是亞馬遜提供包括倉儲(Storage) → 揀貨打包(Pick & Pack) → 遞送(Delivery) → 收款(Payment Receiving) → 客服(Customer Service) 與退貨(Order Return) 處理的一條龍式物流服務。

賣家只須將商品發送至亞馬遜 FBA 倉庫後，即由亞馬遜安排後續的物流服務，賣家只需專注在銷售上，無須擔心買家無法在承諾的時間內收到包裹，影響賣家的商譽。但是 FBA 的費用並不便宜，而且當買家對收到的商品不滿意而退貨，則只支援退回當地 FBA 倉庫，FBA 倉庫在收到退貨後不做商品損耗程度的鑒定，而是直接做退款服務處理，再由賣家決定退回賣家還是銷毀，所造成的損耗由賣家自己承擔。

2. 自有海外倉

企業自己或海外代理商自行建立或租用倉庫，通常實力雄厚的企業會嘗試自行在目的地市場自建或租用倉儲設施，簡稱為「賣家物流」(Fulfillment by Merchant, FBM)。採用 FBM 模式的企業，除了因為第三方海外倉的價格較高，也可能是企業自身的倉庫更具彈性且更符合商品特性，可配合企業自身的經營策略。但也有可能會因沒有與亞馬遜、eBay 等大型電商平台對接，而降低物流效率與服務品質。

鑒於平台海外倉與 FBM 各有優劣，因此有不少企業會同時採用兩種模式，彼此相互搭配、支援，建立企業最佳化物流模式。例如，在 FBM 倉庫可以更彈性的包裝、分裝、理貨，並維持部分庫存，當平台海外倉突然缺貨或退貨時，可由 FBM 出貨或承接，避免無法即時供貨以及處理退貨的風險。

海外倉主要優勢

1. 海外倉可以降低物流成本，從海外倉發貨，特別是在當地發貨，物流成本遠遠低於從國內發貨。
2. 從海外倉發貨，可以節省報關時間，大大的縮短運送時間，加快物流的時效性。

3. 海外倉可以配合退貨、換貨、重發等情況，提升客戶滿意度，也能為企業節省運送成本，減少損失。

當然，海外倉也不是萬能的。海外倉的倉儲費用並不便宜，不同的國家費用也不同，企業在選擇海外倉時，應與目前發貨方式所需成本比較，再行選擇。而使用海外倉的商品最好是暢銷品，因為庫存周轉快，而滯銷品除占用資金，同時還會產生相應的倉儲費用。

海外倉操作流程

海外倉操作流程一般是「先備貨、後訂單、再物流」。先備貨至海外倉後，根據訂單資訊分揀，再進行轉運。

1. 賣家先以一般貿易出口方式，將商品運往海外倉儲存，這段國際貨運可採取海運、空運或國際快遞方式。
2. 賣家再以資訊系統管理海外倉。
 - ✦ 收到訂單後，賣家將訊息通知海外倉進行訂單操作處理。
 - ✦ 海外倉收到指令後，依照指示對商品進行揀貨、包裝與遞送等操作。
 - ✦ 海外倉扣除相關費用後，發貨至客戶。
 - ✦ 發貨完成後及時更新資訊系統，以顯示庫存狀況，讓賣家時時掌握。

海外倉主要費用

海外倉分為頭程運送、倉儲管理和本地配送三大部分，故主要費用為頭程費用、倉儲管理費用及本地配送費用三項。

1. 頭程費用係指國際運費，商品從國內到海外倉庫的運費。
2. 倉儲管理費用係指商品儲存在海外倉庫和處理當地配送時產生的費用。
3. 海外本地配送費用係指對客戶進行商品配送所產生的本地快遞費用。

(本文為德明財經科技大學國貿系精進師生實務職能方案成果報告) 

天時地利人和

文 / 劍心

我們自小老師就教導我們做人處事要注重「天時、地利、人和」，有了好時機的配合，再加上地利與人和，凡事就能無往不利，沒有這三件事，再怎麼努力都不會有好結果。

易經繫辭下云：「有天道焉，有人道焉，有地道焉，兼三才而兩之。」，易經可說是中國史上最早、最明確、最系統化的提出「天、地、人」三才之道的思想。陰陽家鬼谷子也曾說：「一曰天之，二曰地之，三曰人之。」，「見天時之盛衰，制地形之廣狹，阻險之難易，人民貨財之多少，諸侯之交孰親孰疏，孰愛孰憎。」，兩國爭鋒，輸贏勝負也是要看雙方「天、地、人」的優勢，三者兼備者就會是贏家。

故「天時、地利、人和」可說是成功的三要素，當企業陷入困境或無法突破現狀時，可能就是不得「天時、地利、人和」的問題；當企業要改革突破困境與現況卻還是不成功時，也可能是「天時、地利、人和」出了問題。而「天時、地利、人和」的說法最早出至於孟子公孫丑篇下：「天時不如地利，地利不如人和。」孟子的這話說得很富哲理，可謂是千古名言。

企業經營總不可能永遠都是順風順水一帆風順，當公司業績停滯不前、員工也無法突破自身瓶頸，甚至組織內因長期穩定因而瀰漫著一股安逸的氛圍，領導者難免感到憂心忡忡，此時多會運用管理學中的「鯰魚效應」(Catfish effect)，來刺激一下員工，再繼續努力向上成長。

所謂的「鯰魚效應」(Catfish effect) 是源自於北歐挪威的漁業，活的沙丁魚因口感鮮美，售價比冷凍沙丁魚高出許多，但是漁民每每從外海回到港口時，所捕獲的沙丁魚多是奄奄一息甚至死亡，無法賣個好價錢。但有漁民不經意發現只要在沙丁魚群中放進一條鯰魚，回航時多數的沙丁魚都還能活蹦亂跳。原來鯰魚是沙丁魚的天

敵，沙丁魚因深怕被這個掠食者吃掉，所以產生了危機意識，紛紛四處竄逃，也因此激發求生意志而存活了下來，這就是「鯰魚效應」的由來。

而這樣的原理也經常被企業主運用在經營管理上，透過「競爭」與「危機感」，來激發員工的鬥志。因為人天生有惰性也容易沉溺於安逸，對工作的熱情也會隨時間消退與冷卻，適時引入具有不同能力或特質的新成員到組織中，通常可刺激原有缺乏活力與創新能力的人員。而擔任「鯰魚」角色的人通常是積極主動、劍及履及且有執行力的人，當然也善於給他人壓力。相對的「鯰魚」也可能有下列缺點，如說話較強勢、愛表現、喜歡挑剔，多數直言不諱，所以容易得罪人。



但不論是經營家庭、企業還是國家，都是需要人和，只要有人和，當危機與困難出現，成員才會眾志成城、團結一心、同仇敵愾，因為人和了，心才能在一起，人不和不會同心齊力，心不在一起，組織就分崩離析了。

當然「鯰魚效應」也有失敗的時候，可能是「鯰魚」不夠強，還是沙丁魚多數太廢已無可救藥，或是沙丁魚群中暗藏有「鯊魚」等等...，有時候光靠一條外來的「鯰魚」可能孤掌難鳴，猛虎難擋群猴。組織變革除了需要高層的支持

外，還需要有策略、有組織與有計劃的進行。春秋戰國群雄林立，秦孝公迎商鞅變法，間接促使後來秦始皇的統一六國，但商鞅變法成功卻失去人心，商鞅為協助秦孝公稱霸，採用的是法家「急功好利、刻薄寡恩、嚴刑峻法」的方式進行改革，完全投秦孝公所好當然得到全力支持，運用法家的「法、勢、術」的思想基礎進行推進，但商鞅雖有了「天時」與「地利」，但卻沒有得到「人和」，結果是成就了大秦帝國，但也「作法自斃」死於自訂的法律，慘遭「五牛分屍」，看來「鯰魚」絕對是不討喜也不討好的差事，也算是高度風險的職業吧。

范仲淹曾說：「生於憂患，死於安樂。」，人

確實是需要在憂患中發憤圖強才能得以生存，長期處於順境沉湎於安逸容易導致滅亡，我們在職場也只有不斷地透過競爭，才能不斷向上發展，如果過度安逸於現有的舒適圈，結果可能是向下沉淪自毀職涯長城。企業的變革有時就像是年輕孩子要「轉骨」成為大人的過程，他需要足夠的時間來醞釀、培育與積累，才能有健全的骨骼與強壯的體魄。所以當一個企業或「鯰魚」想要進行變革管理時，請先思考該如何布局、計劃與進行，否則一味揠苗助長恐導致反效果，除了可能犧牲了一條「鯰魚」外，甚至會錯失「轉大人」的好時機。 

公會訊息

112年3月15日開南大學航管系碩專班



邀請本會黃啟明理事長（右7）及牛春山理事（右5）專題演講後合影。

112年3月2日拜會新任臺北關方國賢關務長



卸、新任關務長由彭署長英偉監交。



拜會新任臺北關方國賢關務長。

危險品複訓學習心得分享

文 / 鄭永三

我報名參加了公會所舉辦的空運危險物品操作複訓課程，這三天的內容，如同以往般緊湊，學生們在短短三天內除了學習新知識外，也要把兩年前的上課內容補捉回來。每年精采的複訓課程都是由民航局的長官揭開序幕，雖然內容相似，但隨著長官強調都覺得格外重要。

這次複訓的課程內容比以往更加全面和詳盡。除了紮實的課程內容以外，新增了團隊討論與實際操作的環節，讓學生們可以更融入上課氛圍。上課內容從今年所變更的危險品規範內容開始導入，等大家漸入佳境後，著實從第一章節開始複習。每一章節老師都會提點該注意的事項，提及重點後搭配著考題比對，讓印象更深刻。

與往年不同的經驗是在課堂中隨機分組後，大家要聚在一起討論老師每天出的考題，團隊中各個深藏不露，大家互相提醒有沒有忽略的地方，最後派出團隊代表上台報告大家腦力激盪的內容。這樣有甚麼好處呢？首先是已經能體會上課不是一個人奮鬥，團隊合作一定比單打獨鬥好；第二、之前上課時各公司的菁英齊聚一堂，實在鮮少時間可以彼此互相認識了解，此次的分組討論提供了一個很好的好機會。第三、除了自己小組的答案以外聽聽其他組別的答案，也更能加深印象。

每年都要教授複訓危險品課程的教官與老師們，對於教材已經掌握的爐火純青，他們不僅對課程內容非常熟悉，還有豐富的實作經驗可以與我們分享。從今年起課程的調整，讓我覺得課程比以往更加有趣。希望能更有效率地將老師課堂中的教學內容吸收，並在工作中發揮的淋漓盡致。 

(本文作者為祥輝報關航空貨運代理有限公司事業發展部經理)

溫馨提醒：

以職能為本型態的危險物品規則班
2023年5月~7月開課資訊請參見本刊 P.28



複訓課程專題報告成功學生欣喜。



陳亞峇老師親自由新加坡來台授課。

IATA CBTA 種子師資培訓課程分享

文 / 李惠民

前言

國際民航組織 (ICAO) 在 2019 年 9 月召開危險品專家組會議 (Dangerous Goods Panel) 中，針對空運危險物品作業，通過了基於「以能力為基礎的訓練與評估方法」(Competency-Based Training and Assessment Approach – CBTA) 計畫修訂。此作業過渡期為 2 年 (2021-2022)，預計於 2023 年 1 月 1 日正式實施。

為了因應這一即將到來的重大訓練變革，應了解其意涵及積極準備轉型。

在國內主管機關交通部民航局的合規要求下，台北市航空貨運承攬公會經 IATA 協會評審，於 2022 年 9 月 12 日成功通過認證，取得 CBTA CENTER-PROVIDER 級的認證。同時也由現行的「授權訓練學校」Authorized Training School 資格轉型成「CBTA 中心」Competency-based Training and Assessment Center 的資格。

CBTA 的目標是提供學員聚焦性的訓練 (Focused Training)，培養有勝任能力的員工團隊。通過確定要達到的關鍵性勝任能力和熟練程度，以建立最有效的方法，並配合有效和可靠的評估工具，來評量其成效。人員必須接受量身訂製的訓練課程內容，以確保可以勝任所指派的工作任務。

實施 CBTA 計畫，企業雇主可以委外方式 (Outsourced) 請第三方訓練機構提供認證服務。而在職訓練的執行，由雇主自行實施，在企業內部邀請有經驗的同事，觀察結訓學員的表現，予以督導協助其任務的執行。雇主對其人員的整體訓練計畫負有最終責任，其中包括分析訓練需求，維護持續性評估計畫並保有相關記錄。

公會透過此次轉型，也開始積極地規畫 2023 年新的訓練項目課程，首先上場的就是 CBTA 種子師資的培訓，將可為業界提供最佳的教育訓練計劃，並透過優良的師資陣容以及學習環境，成為國內推動航空貨運危險品運送訓練教育的搖籃。

公會將秉持一貫的承諾及服務熱誠，努力推廣各項訓練課程，同時期待藉由此一新訓練方式，能於未來替國家、會員提供更優質且務實的服務。

以下邀請此次參加受訓的李惠民先生，分享其參加 CBTA 培訓的心得：

時間過得很快，CBTA 種子師資五天的培訓，上課過程很緊密，在完成課程作業後，緊接著就到了考試的日子。

整體來說，CBTA 這堂課使我們獲益良多，Mr. Ong 的教學很有條理，每堂課都準備了投影片及與課程相關的影片，上課時如果我們有任何疑問，Mr. Ong 也都不厭其煩的解說。也會強力的鼓勵同學與老師之間的互動，著實地感受到 Mr. Ong 對教學的用心與認真。

除了生動實用的教學模式，下課後也有許多的課後習題，並在每天的上課前討論前一天晚上的作業。間接地督促我們，不只在上課時專心，課後作業也要更用心，才不會辜負老師對我們的一番努力。

除了教科書的東西以外，Mr. Ong 也時常在課堂中穿插提供一些補充教材，在一些特別有趣的題目時，Mr. Ong 就會更深入的討論一些單元上的主題，並分享市場時事。此舉讓我印

象非常深刻，同時也會去思考一些，平時與學員互動時，平時易忽略的狀況。

其實，一開始看到 CBTA 的教材時，第一個念頭是「天啊！怎麼這麼多資料」，尤其是一方面上課，同時還有工作綁在身上，實在是挺沉重的。但，從另一個角度來想，在完成此堂課後，我們可以得到許多更實際的收獲，是和從一般 DG 教科書上所得到的知識絕對不同的。像最後每個人錄影 / 音的教學演示，大家在準備的過程中花了相當多的時間，也一直在課堂內、課後與 Mr. Ong 做了很多的討論與修改。雖然最後演示的教學影片結果不一定是最專業

的，但是這對於較缺乏教學經驗的大家的確是一項很寶貴的經驗。我們可以藉由這個機會，觀摩不同主題及不同講師的科目及報告方式，並從中接受不同角度的評析與建議。也因為有這個報告，讓大家更有當講師的臨場感，並且加強了學習的態度與期待。

再怎麼辛苦，CBTA 師資培訓順利的結束了，對於自己在這堂課的表現，雖然可能還有很多要改進的地方，但也謝謝老師的用心及耐心來引導我們對 DG 的教學有更多的認識與想法。

（本文作者為金匯國際物流股份有限公司 海外事業部經理）



Mr. Ong 利用線上授課。



CBTA 師資培訓，大家上課十分認真。

公會訊息

112 年 3 月 8 日至 10 日 CBTA 危險品複訓高雄班



老師帶領學生進行實境學習。



高雄班全體合影。

訓練中心，TCBA-DGR 課程集錦

111年12月5日至9日，於公會舉辦危險品CBTA初訓。



上圖：全體學員合影。
左圖：學員認真查考資料與討論。

111年12月12日至14日，於公會舉辦危險品CBTA複訓。



上圖：全體學員合影。
左圖：學員代表進行簡報。

112年1月9日至13日，於公會舉辦危險品CBTA初訓。



上圖：全體學員合影。
左圖：學員代表進行實例分享。

112年2月6日至8日，於公會舉辦危險品CBTA複訓。



上圖：上課踴躍討論熱烈。
左圖：課堂實務演練。

112年2月13日至17日，於公會舉辦危險品CBTA初訓。



上圖：全體學員合影。
左圖：陳亞峇老師自新加坡遠道而來授課。

112年2月20日至22日，於公會舉辦危險品CBTA複訓。



上圖：課程開班即額滿。
左圖：黃啟明理事長主持開訓。

二公會會員大會圓滿成功，陳坤龍獲選報關新任理事長



會員大會報到現場踴躍。



會員大會會場座無虛席。



新任報關公會陳坤龍理事長交接。



理事長主持會議，署局長蒞臨指導。



新任報關公會全體理監事合影。

公會春酒冠蓋雲集，齊祝產業業績長紅



黃啟明理事長及陳坤龍理事長共同主持2023年春酒晚會。



蘇淑貞副署長上台勉勵。



各局處首長蒞臨，共同祝福產業鴻圖大展。



羅明才立委高歌一曲表達祝賀之意。



前台北市商業會王應傑理事長應邀與會。



公會春酒冠蓋雲集氣氛熱鬧。



來自新加坡的危險品老師陳亞峇剛好來台授課，受邀參加春酒與會務人員合影，感受公會的熱情與溫暖。



台北市航空貨運承攬商業同業公會 國際航空運輸協會台灣區認證訓練中心



Competency-based Training and Assessment (CBTA)
以職能為本型態的危險物品規則培訓班招生簡章

【 Personnel preparing dangerous goods consignments 7.1 Course Outline 】

初一 複訓班課程大綱	初訓 5Days 40HRS / 複訓 3Days 24HRS	【 Understanding the basics of dangerous goods 】	【 Activities 】
		▶ Recognizing dangerous goods	
		▶ Understanding general limitations	
		▶ Identifying different roles and responsibilities of stakeholders involved	
		▶ Understanding the importance of classification & packaging	
		▶ Understanding hazard communication	
		▶ Familiarizing with basic Emergency Response	
		【 Classifying dangerous goods 】	
		▶ Evaluate a substance or an article against the classification criteria	
		▶ Determine dangerous goods description	
▶ Review special provisions	▶ Built-in quizzes for practical, Written exercises, presentation, formative and summative assessments & Other Plan: Observation at work sites during OJT to reinforce KSA		
【 Preparing dangerous goods shipment 】			
▶ Verifying labels on package			
▶ Assess packing options including quantity limitations, use of overpack			
▶ Apply packing requirements, marks and labels			
▶ Prepare documentation			
▶ Acceptance checklist			
【 Review and final assessment 】		【 Assessments and passing notes 】	
★ Final assessment / exam ★		▶ Performance will be assessed by 50% of formative assessments and 50% of summative assessments	
		▶ Passing note in final test: minimum 80%	

• 講師介紹：施錦和、蕭禹新、賴皆鎔、新籍講師 Eric Tan。

• 上課日期：

上課日期	7.1 初訓 (5日 40HRS)	7.1 複訓 (3日 24HRS)
第 1 梯次	112 / 05 / 08 ~ 12	112 / 05 / 17 ~ 19
第 2 梯次	112 / 06 / 05 ~ 09	112 / 06 / 26 ~ 28 (已額滿)
第 3 梯次	N / A	112 / 07 / 03 ~ 05

為提升教學品質，每班人數有限，如有上課需求請儘速報名**完成繳費**，建議授課學員有基礎英文的閱讀能力。

• 結業證書：凡通過考試者核發 IATA 證書電子版。

• 上課時間：每天 8：30AM- 5：30PM (初訓班 5 天、複訓班 3 天)

• 上課地點：**台北市航空貨運承攬商業同業公會會址** / 台北市南京東路 5 段 343 號 8 樓 -3。

• 上課費用：初訓班：會員 NT\$12,000 元 / 人；非會員 NT\$13,650 元 (含稅) / 人
複訓班：會員 NT\$7,000 元 / 人；非會員 NT\$8,400 元 (含稅) / 人

• 上課教材：請自備 64 期 DGR，或由公會代購，書籍費為會員 NT\$8,100 元；非會員 NT\$8,505 元 (含稅)，112 年 05-06 月課程代購書籍登記日期自即日起至 112 年 04 月 06 日止，逾時不候。

• 報名方式：(1) Email 或傳真報名表至公會並確認是否報名成功。
(2) **報名經確認後** 7 個工作天完成繳費，逾期未繳費者將取消報名資格。

• 繳款方式：繳納現金、支票或匯款：戶名【台北市航空貨運承攬商業同業公會】
帳號：【合作金庫松興分行 # 0899-705-058-931】。

• 注意事項：112 年 07 月到期者可報 112 年 05~07 月間的課程；112 年 08 月到期者可報 112 年 06~08 月間的課程，完成受訓效期自動展延至 114 年 07 月或 114 年 08 月。

• 洽詢專線：電話 02_2760-1970 傳真 02_2764-0295 韓佳霓小姐 nicole.han@tafla.org.tw

★課程申請異動及退款須知：依據本會 106/05/14 教育委員會議紀錄辦理

★班級異動：因個人因素申請變更班級，請於課前**三週**提出，如因額滿無法異動，可協助辦理退款。

★退費標準：完成上課報名繳費後，因個人因素不能出席課程，可申請退費。

1. 於課前**7 個工作天**提出，可全額退款。

2. 開課日前**1~6 個工作天**提出申請，需扣除行政費用並退還所繳費用三分之二。

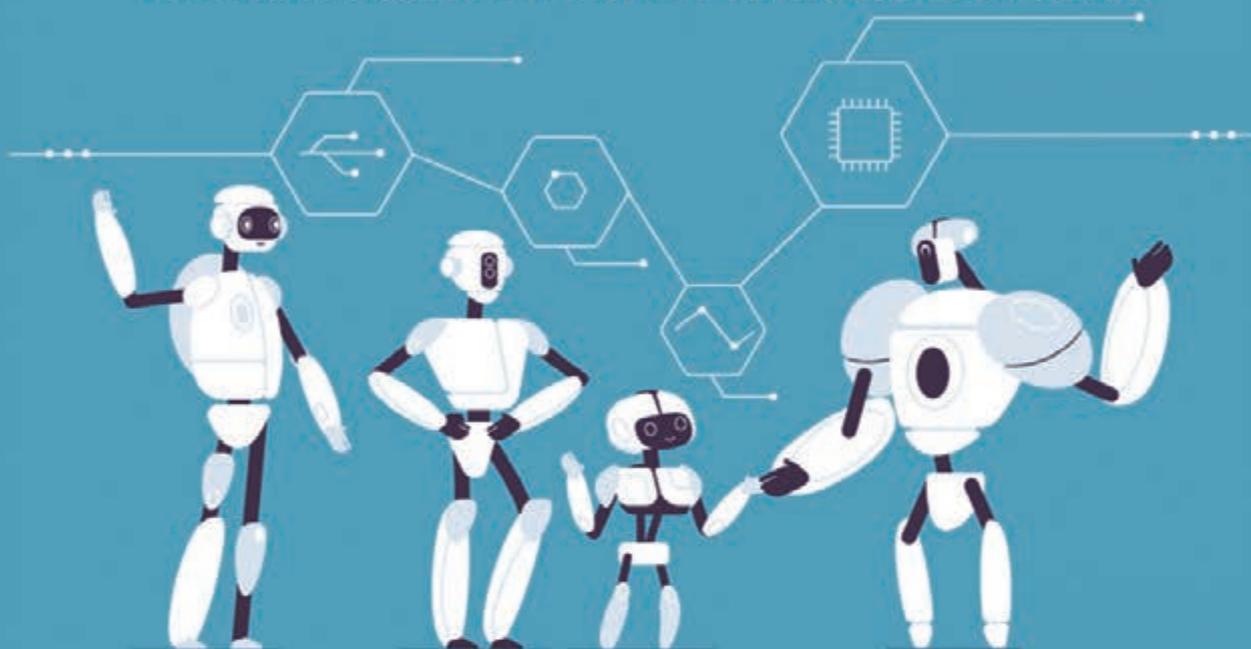
3. 開課後不予退費。

※ 公會得保留變更課程及講者之權利，若有任何未盡事宜，公會亦保有隨時補充、說明、修改之權利。

/ 協助業者自動化服務 /

量身打造專屬機器人

RPA流程機器人：AI助理+自動登打+資料核對



AIoT智慧倉儲

1、貨物控管 /
精準定位貨物位置
即時更新貨物動態
AI分析精準決策

2、人員控管 /
區域限制警示提醒
動態人員進出管控

3、智能設備 /
AI智慧影像辨識
自動化輸送機
行動PDA
3D材積量測器(AI)

RPA

流程機器人



適用於高頻率反覆執行、明確流程規則，將繁瑣流程自動化，助企業提升營運生產力，以大幅縮減人工作業時間，達到「僅需一鍵按下，即可完成作業」。

T-Cloud

雲機房



報關/承攬/帳務/行政系統全放上雲端，遠端網路連線即可執行作業，為客戶提供更安全、便捷的服務。

外銷品

沖退稅平台



協助企業外銷品透過此平台，一鍵產出原料核退標準及用料清表申請資料庫存及核銷報表產出，掌握資料讓資金周轉更靈活。



關貿網路股份有限公司

TRADE-VAN TRADE-VAN INFORMATION SERVICES CO.

服務諮詢電話：

(02)2655-1188 分機701 林小姐



專業信賴
完美達標



航空貨物運送首選 長榮航空貨運

長榮航空全面提高貨運運能，擴增777全貨機機隊，
以更綿密的航點/航班服務，
提供更迅捷、安全、可靠、準時的航空貨運服務。

EVA AIR Cargo 

歡迎使用長榮航空網站 www.brcargo.com 查詢全球航點、訂位運輸訊息與貨物運送狀況。