

出國報告（出國類別：考察）

中國大陸臺商製造業生產營運及物流 環境參訪

服務機關：經濟部加工出口區管理處

姓名職稱：張秀貞科長

派赴國家：中國大陸

出國期間：100年8月7日~100年8月13日

報告日期：100年9月2日

摘 要

近年來，物流為產業營運與交易活動的一部分，為生產、銷售競爭力提升之一關鍵因素。而企業在全球供應鏈分工下，營運活動範圍擴大，物流支援企業營運之困難度提高，使得物流產業也成為產業國際化發展之重要關鍵。「物流」活動與其系統的改善及改變，可協助產業結構的調整，提升國內業者整合之競爭力。因此，扮演著串聯、整合國際貿易、供應鏈活動或商業流通夥伴間角色的物流活動，已由「作業技術」與「效率」進入「整合服務」與「戰略」的思維層次，成為協助區內產業面臨國際化時強化競爭力的重點。

另 ECFA 簽署後，有利於兩岸經貿關係穩定發展，及整合兩岸產業供應鏈，並使臺灣取得領先競爭對手國進入中國大陸市場之優勢，成為外商進入中國大陸市場之優先合作夥伴及門戶，加速臺灣發展成為產業運籌中心，以及臺商全球布局。因此，本次參訪中國大陸深圳與上海等地區之工業園區與物流環境，係為了解當地軟硬體設施、區位、投資與營運策略等。並參訪大陸臺商製造業之生產營運與物流運作模式，以了解臺商原物料供應與成品出貨之營運現況與物流服務需求，以作為推動園區產業物流服務化，帶動園區產業物流整合效益及物流產業升級之參考。

目 次

壹、 緣起.....	1
貳、 目的.....	3
參、 行程.....	4
肆、 出國內容概述.....	6
伍、 心得與建議.....	38
附錄.....	44
一、參訪單位一覽表	44
二、參訪摘要表	45
三、活動照片	59

壹、緣起

我國加工出口區自 1966 年創設至今歷經 45 載，融合自由貿易區、保稅區與工業區多功能特區，以拓展對外貿易、吸引工業投資、引進最新技術、增加就業機會為設立宗旨，提供關務、稅務、勞工、投資、外貿、工商、建管、環及物流所需之單一窗口一元化的行政便捷服務，陸續開發至今營運中的加工出口區已拓展為 8 個園區。

過去，加工出口區給人傳統加工之印象，然在不斷蛻變與升級轉型，區內事業已由勞力密集的傳統產業，晉升為技術及資本密集的高科技產業，成功轉型為高附加價值的產業加值區，對臺灣產業發展之影響，及對臺灣經濟之貢獻，實有目共睹。近年，加工區戮力招商引資，包括完成楠梓第二園區開發及招商、引進知識密集型產業進駐高軟園區，並全力擴大招商引資，強化重點產業群聚，提升就業機會；整備優質投資環境，提升土地產值，強化園區公共設施；因應產業發展新需求，提供園區加值服務，協助廠商研發創新；落實節能減碳政策，推動水資源永續再生利用，營造低碳產業園區。

然近年來，物流為產業營運與交易活動的一部分，為生產、銷售競爭力提升之一關鍵因素。而企業在全球供應鏈分工下，營運活動範圍擴大，物流支援企業營運之困難度提高，使得物流產業也成為產業國際化發展之重要關鍵。「物流」活動與其系統的改善及改變，可協助產業結構的調整，提升國內業者整合之競爭力。因此，扮演著串聯、整合國際貿易、供應鏈活動或商業流通夥伴間角色的物流活動，已由「作業技術」與「效率」進入「整合服務」與「戰略」的思維層次，成為協助區內產業面臨國際化時強化競爭力的重點。

另 ECFA 簽署後，有利於兩岸經貿關係穩定發展，及整合兩岸產業供應鏈，並使臺灣取得領先競爭對手國進入中國大陸市場之優勢，成為外商進入中國大陸市場之優先合作夥伴及門戶，加速臺灣發展成為產業運籌中心，以及臺商全球布局。

因此，本次參訪中國大陸深圳與上海等地區之工業園區與物流環境，係為了解當地軟硬體設施、區位、投資、法規限制、產銷合作與營運策略等。並參訪大陸臺商製造業之生產營運與物流運作模式，以了解臺商原物料供應與成品出貨之營運現況與物流服務需求。

貳、目的

- 一、了解大陸深圳、上海、蘇州等地區之工業園區開發與營運現況及物流環境，作為後續政府組織改造後，對於經濟部現有 69 處產業園區(含 61 處工業區及 8 處加工出口區)，協助產業服務項目及物流營運模式之規劃與推動參考。
- 二、了解大陸臺商製造業之生產營運與物流運作模式，以作為後續協助與提供區內事業整合兩岸物流運籌模式之參考，並提供區內事業在大陸地區從事生產營運時與臺商物流業整合拓展之可能模式與機會。

參、行程

日期	國家	參訪地點/機構名稱	工作事項
8/7 (日)	臺灣→中國 大陸	啟程：高雄→桃園→赴中國大陸(深圳)	啟程
8/8 (一)	中國大陸	深圳 1. 福漢興國際運輸有限公司 2. 泰華房地產有限公司 3. 賽易達保稅物流有限公司	參觀/訪談/ 意見交流
8/9 (二)	中國大陸	深圳/東莞 1. 深圳邦達興國際物流有限公司 2. 東莞寮步詮訊電子廠 3. 東莞松山湖高新技術產業開發區 4. 國雲科技股份有限公司	參觀/訪談/ 意見交流
8/10 (三)	中國大陸	移動行程：深圳→上海浦東 日月光半導體(上海)股份有限公司	參觀/訪談/ 意見交流
8/11 (四)	中國大陸	上海/蘇州 1. 上海邦達天原國際貨運有限公司 2. 蘇州新寧物流有限公司	參觀/訪談/ 意見交流

日期	國家	參訪地點/機構名稱	工作事項
8/12 (五)	中國大陸	蘇州 1.虹光精密工業(蘇州)有限公司 2.蘇州邦達新物流有限公司 3.上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司	參觀/訪談/ 意見交流
8/13 (六)	中國大陸→ 臺灣	返程：上海→桃園→高雄	回程

肆、出國內容概述

一、福漢興國際運輸有限公司(深圳福田保稅區)

(一) 公司簡介：

福漢興國際運輸有限公司經深圳市保稅區管理局批准成立，經工商部門及深圳海關註冊備案的一家中外合資的物流服務企業。自 1996 年公司成立以來，從事加工貿易企業保稅倉儲物流業務，目前發展成為具有倉儲、進出口貿易、國際貨運，物流方案設計等服務項目的集團企業。

該公司負責經營福田保稅區，一線口岸（皇崗，文錦渡，沙頭角，機場），蛇口碼頭及國內相關之物流服務，深圳市福漢興進出口有限公司為其配套的貿易服務商；深圳市東域物流有限公司負責經營鹽田港保稅物流園區、鹽田港、平鹽鐵路、內河海洋、公鐵聯運及國內相關之物流服務，深圳市巴比倫進出口有限公司為其配套的貿易服務商；廣州福漢興業保稅倉儲有限公司負責經營廣州保稅物流園區、黃埔港、內河海洋、公鐵聯運及國內相關之物流服務，香港永和貿易有限公司係負責香港及國際的物流、貿易之業務。

該公司在香港葵涌、深圳福田保稅區、深圳鹽田港保稅物流園區、廣州保稅物流園區內擁有面積 20,000 平方米的倉庫及 2,000 平方米的貨櫃堆場，作為集貨與分散轉運中心，各倉庫配有 WMS 倉庫管理系統。公司擁有集裝箱貨櫃車，廂式貨車等自備貨運車輛 150 部，可承運海關監管貨物，同時有合作專業港澳運輸車輛 20 部。

(二) 營運說明：

福田保稅區因臨近香港，俱有較優的地理條件，與香港間有一路陸通道，採免證和免稅制。進入保稅區之貨物跟海關備案，只要倉儲數量資訊與海關相符，就能夠通關，使用電腦連線且不需報關。早期沒有資訊化時是使用手冊做登記，然而現今已有改善，不論進出關均使用相同的程序。可視為香港延伸的

一個倉庫，在深圳各口岸的貨物都可以使用相同的手法，不用清關直接轉換貨物可相互流通，採用備案制即可。

因為這功能起先由香港境外、關外海關監管區的概念，通過香港的流通，來實現所謂保稅物流園區的概念，但這一塊是對於品項物基本型態的流通，而對於加工、增值是沒有這些功能的，不過今年中國海關總署的新任署長，與廣東省政府有所協議，在廣東省設立 5 個「進行保稅維修非升加工類」的據點，進而對於保稅倉有新的演進，目前該公司就在思考做此項業務，如此對於中國海關監管區的模式上就會有新型態的業務，進行保稅維修的業務，除了物的流通的實現外，並可進一步實現物的增值，此保稅區與香港進行比較，這裡的人工、土地成本相較是低的，所以此保稅區之優勢為香港通關開出延伸的地帶，若不在香港租倉庫而到此保稅區承租倉庫，能夠提供較低的成本，但對於海港的優勢不見得會比在香港當地的倉庫來得差，因珠江區域各臨近海港及深圳機場、鐵路等基礎建設的興起，會逐漸替代香港海港對外物流的優勢，與香港以專業同等類型倉庫相比，此地之倉庫只需要香港當地的三分之一，薪資部份，一般倉儲工人也較香港低五分之一左右，但管理階層相差較小。

正常來說海關監管區有「保稅工廠」、「出口監管倉-出口型、截轉型」、「公共保稅倉」、「保稅區」、「出口加工區」、「區港連動保稅港區」、「保稅物流中心-A 型、B 型」、「保稅港區」、「綜合保稅區」、還有「出口加工區疊加物流園」，這些區域之設置屬申請制，地方政府建設再根據填寫條例表交由海關申請，並進行驗收，目前最熱的就是「保稅港區」、「綜合保稅區」，「珠港澳跨境工業區」為一特例，特別為了此區而單獨設立的區域。

(三)未來發展：

福漢興國際運輸公司對於貨物的資訊追蹤，早起是利用電話及電子郵件的方式做追蹤，去年開始與南北軟件合作，將分散各地的倉庫資訊統一在一個資訊平台上，第一種是透過郵件模式自動發送訊息；第二種是透過 MS 郵件資訊中心代碼；第三種透過手機訊息進行通知，但在資訊平台上還是會因為物流作業

的特性產生部份的資訊不對稱，目前主要能夠對於海關的關卡查驗作業或是預計到廠時間，其實大致上都能夠掌握，未來將會把 RF 及 EDI 理貨、倉儲資訊做為未來目標，因為客戶群龐大整合 EDI 不容易，目前電子產品及日用產品較多的客戶多會進行 EDI，採購倉儲、VMI 等是最需要 EDI 相關的服務。

近年來從事採購、物流第三方的嘗試，包含了車隊、報關的外包等服務，在合約中就會保證最低倉庫的安全庫存的限量，以進行監督保證最低庫存量額，不過於些供應鏈外包的業務概念還需要企業慢慢去接受。

對於電子元件較穩定的零件廠家代理部份，有進行 VMI 的業務，對於第三方服務的安全補貨通知是交由供應鏈的廠家進行，只負責提供相關資訊，然而主要提供的服務為運輸卡車的海關訊息平台。

對於目前貨車卡車到口岸的查驗是使用電話進行回報，因為該地深圳目前環境，對於相關資訊化平台作業的建設是較不明確的，因為珠三角區域及華南地區之車隊許多已賣給司機個人，對於 GPS 相關資訊化的建設必需還是要經過成本的考量，是需要協會或是政府進行相關措施或許才能進一步改善目前卡車貨車的資訊化問題。

該地物流取代香港物流的部份目前還是在發展進行當中，雖然在相關的人事、倉儲成本比香港來的還低，但整體通關環境還是比香港來的要差許多，還需考量整體貿易的環境而定，在運輸環境而言，運輸的快慢還需考量是否會發生異常來決定運輸的速率。

在第三方服務中，對於品質控管議題，能夠提供場地，但相關之設備、人員需要自己技術做認證，倉庫庫存量透過 EDI 通知客戶的資訊中，其頻度方面，通常會以庫存量變動時才會進行通知。

二、泰華房地產有限公司(寶安科技創新園區-梧桐島智能工程)

(一)公司簡介：

「梧桐島智能工程」是泰華房地產有限公司秉持「讓自然回到城市，讓人回到自然」理念的廠辦建案，由臺灣半畝塘團隊進行設計，梧桐島智能工程由生態湖和春夏秋冬四島兩大部分組成，24棟獨棟建築以24節氣分別命名，內設人文會館等區域。梧桐島佔地面積86,303平方米，總建築面積240,700平米，其中辦公面積112,000平方米（包括22棟獨棟辦公總部）、人工生態湖面積20,000平方米、酒店面積27,800平方米（包括1棟10層五星級酒店），配套商業面積4,700平米，地下室面積96,200平米，地下停車位1,700個。

梧桐島智能工程力求打造成一個低碳生態園區，該園區未來將由高科技生產、研發企業、物流業、新能源、文化產業、高端企業總部基地等低碳、高產出行業組成，面對寶安區產業的升級換代需要「低碳生態」辦公環境吸引高附加、低污染產業進駐。將對寶安環境改善，提升區域整體品質及形象，高新產業聚集，區域產業轉型升級發揮作用，整個相關的項目將在2011年的12月動工，預計於2013年開始使用。

(二)深圳發展現況：

深圳在廣東省可以稱的上最有經濟實力的一個大市，深圳的南側則是緊鄰著香港，有多個通道可以通達至香港，至於深圳的物流行業而言，蛇口港是深圳的第一個物流業為主的一個港口，也是深圳發展的一個起源，到了1990年代開始形成了有空港、海港，空港像是深圳機場，海港則是蛇口港、鹽田港等，造成了有空、海港的一種物流基礎設施的格局，到了2000年之後，深圳市政府重視物流行業，將物流業、高科技產業與金融業被列為三大重點的行業，所以從這時候開始深圳當局對於物流的投入也非常龐大。

深圳比較重點的物流區域，包含了深圳機場是比較重要的一個空運地區，海運則是大鵬灣碼頭以及蛇口港，這二個都是海運港口，還有一個就是深圳至香港的一個通道，則包括了西部通道和文錦渡相關的通道，然而在東部的鹽田

港是屬於一個保稅的物流園，在鐵路運輸這一部份有平湖的鐵路物流，這是一個大的園區，在公路運輸裡頭，可以看到在關南區有一個和記 黃埔大的倉儲區，龍華物園區，都是比較以公路運輸為主。

(三)未來發展：

深圳未來的物流發展，由目前的十二五規劃已通過評審，未來五年深圳會更重點的發展高端的物流業，並把他建設成為亞太重要的多式聯運中心，與香港共同建設國際航運中心，目標在 2015 年將會提升深圳在物流業的整體產值。

在交通規劃方面，港口方面：福永碼頭旁的疏港通道都是可以直接通往香港及澳門的，從高速公路方面：廣深高速、機荷高速、廉江高速，這幾條高速公路其實是拉通了整個珠三角，可以去到幾個經濟實力較強的幾個主力城市，在寶安大道、107 國道及未來規劃的濱海大道，是可以貫穿整個深圳市的，所以在這樣的區域地理環境之下，已經形成了以機場港口為樞紐以高速公路幹線為框架，東西南北都貫通的海運、陸運、空運及鐵路的地理交通網路。

物流發展情況：航空城深圳機場這一塊，並有大鵬灣碼頭及寶安科技創新園、淺海中心區。

寶安科技創新園區發展：由當地政府進行規劃，總規劃面積有 5.55 平方公里，目前已開發 1.574 平方公里，政府引進的一些高科技企業，會在此區域集中辦公。

淺海中心是除了深圳特區之外，再重新規劃的一個淺海中心區，未來會是深圳特區中的特區，會由香港及深圳共同開發的一個中心區，在此區域當中的建設重點發展包括：現代物流、科技創新、資訊服務等產業。

整個深圳的寶安區的經濟總量已超過了海南、青海、臨夏、新夏這四個省的經濟總量，在總個珠三角的城市群當中，總體產業產值也是相當高的，目前已形成電子及通訊設備為龍頭的電子機械製造業儀器、儀表、文化辦公製造業等輔助的一個工業結構，因為整個寶安發展的工業原料，是工業都在內地、銷

售都在海外，所以整個寶安而言對物流行業來說，是供應鏈當中的源頭，也是國內供應鏈當中最核心的一個環節。

三、賽易達保稅物流有限公司（深圳機場物流保稅中心）

（一）深圳機場物流保稅中心簡介

深圳航空物流園是深圳市規劃建設的七大物流園區之一，位於機場區域內，緊鄰機坪，規劃佔地面積 116 萬平方米，由國際貨運村、國內貨運村、物流大廈等基礎設施組成，提供航空運輸和物流業一站式通關事務的服務。

2009 年 2 月 11 日獲得「海關總署」、「財政部」、「國家稅務總局」、「國家外匯管理局」四個部門聯合批准，2010 年 5 月 12 日通過以上四部門聯合驗收，2010 年 5 月 18 日正式封關運作，距離空運口岸 1.8 公里，佔地 11.5 萬平方米，總建築面積 56,881 平方米，主要由綜合辦公區、海關監管查驗庫區、場站區、倉庫區四個功能區域組成，場站區用來做車輛進行等待地區，倉庫可承載重型貨架，倉庫外具有良好的卸貨平台可進行相關作業，並具有升降平台，每二個車位就具有一個升降平台，可方便做卸貨作業，消防採用自動巡弋，透過光感能夠感測到火源，並針對火源做噴射，可避免造成其他貨物的毀損。

深圳機場保稅物流中心於 2010 年 10 月 18 日正式投入運營，是深圳機場四大核心物流區域之一，總規劃控制面積 41.74 萬平方米，第一期佔地面積 11.5 萬平方米，建築面積約 5.8 萬平方米，其中倉庫面積約 4.6 萬平方米。

除了當地區位和交通綜合優勢外，提供 365 天×24 小時貨物通關操作；5 分鐘之內可到達主交通網絡，30 分鐘可到達公路口岸；可利用跨境快速通關模式，實現與香港之間貨物的快速流轉；可對空、陸、海不同的運輸方式進行自由組合。

（二）管理模式

深圳機場保稅物流中心內的企業在經海關同意後，出入均可集中報關。同

時，該中心與 UPS 亞太轉運中心和深圳空港聯動運作，貨物可通過機場密集的國內航班和 UPS 密集的國際航班，達到國際與國內的快速流轉。此外，機場保稅物流中心將與現有的海關監管區（空運中心）及 UPS 亞太轉運中心之間的貨物無障礙調撥。

海關對深圳機場保稅物流中心實行封閉式雙卡口驗放管理、中心資訊化管理和立體監控管理—「物流帳冊管理+雙卡口資訊化管理」。此一監管模式特色為：一、「一日遊」進出中心手續同時辦理，「原車進原車出」，無需卸貨；二、轉入和轉出集中報關；三、機場範圍內各個海關監管點無障礙調撥。實行 24 小時監管和預約通關，中心通過採用「入中心即退稅」政策，幫助國內客戶可辦理「非離境退稅」，大幅度降低企業物流成本，提高資金周轉率；可有效解決企業保稅「境外一日遊」問題，滿足深圳及周邊地區外向型製造業對保稅物流服務的需求；此外，保稅物流中心靈活的外匯政策，可有效解決三方及多方貿易收付費等問題。

深圳機場保稅物流中心的業務特點則有國內貨物進入中心立即退稅，不需實際離境，國際貨物進入中心享受免稅倉儲 2 年的保稅政策，「一日遊」業務進出口通關手續同時辦理，貨物入中心立即退稅不需實際離境，不需卸車、2 小時內辦理完畢所有手續，可開展集中報關業務，使企業提高配送效率的同時節省大量關務成本，中心與空港口岸之間貨物實現無縫調撥（無需轉關），解決其他保稅區域業務運作過程中無法解決的空運二次轉關難題，出中心貨物可調價，解決市場價格變動後貨物進出口價格不一致問題，進出口貨物同庫存放同庫操作，根據需要可採用分批進集中出、集中進分批出等各種方式自由配送至國內外，流通性簡單加工業務，採取集中審批方式開展業務，不需要逐票審批。

(三)業務模式：

其業務特點，則包括了：國內貨物進入中心立即退稅，不需實際離境；國際貨物進入中心享受免稅倉儲 2 年的保稅政策；「一日遊」業務進出口通關手續同時辦理，貨物入中心立即退稅不需實際離境，不需卸車、2 小時內辦理完畢

所有手續；可開展集中報關業務，使企業提高配送效率的同時節省大量關務成本；中心與空港口岸之間貨物實現無縫調撥（無需轉關），解決其他保稅區域業務運作過程中無法解決的空運二次轉關難題；出中心貨物可調價，解決市場價格變動後貨物進出口價格不一致問題；進出口貨物同庫存放同庫操作，根據需要可採用分批進集中出、集中進分批出等各種方式自由配送至國內外；流通性簡單加工業務，採取集中審批方式開展業務，不需要逐票審批。

在貨運服務方式，境外進口航空貨物運抵香港後，以卡車運至深圳皇崗陸路口岸辦理快速轉關手續運至深圳機場貨站，除非有舉報，海關一般不對過境貨物進行查驗，深圳機場海關接受轉關，再次辦理轉關手續後，即可打板或裝箱，拖運至機坪上國內貨機運往內地城市。境外航空公司與國內航空公司簽訂有一單到底結算協議，貨物在抵達機場貨站後 3 小時內即可完成機場所有流程，裝機運往內地城市。

深圳機場保稅物流中心可開展的業務包括了全球採購與分撥業務、保稅物流配送業務、中心內「一日遊」業務、轉口貿易業務、流通性簡單加工和增值等服務。

在中心的運作環境特點，中心駐設的聯檢單位全年 365 天通關保障服務，進出中心通關手續一站式辦理，擁有多元化的業務通道體系，可實現空運、陸運、海運等多種運輸方式聯運，航空運輸網路發達，公路交通網路完善，5 分鐘之內可達到主幹交通網路，30 分鐘內直達公路口岸，周邊海港資源豐富，為海運貨物運輸提供多種選擇，利用跨境快速通關模式，實現與香港之間的貨物快速流轉。

(三)未來發展：

深圳機場物流中心投入運營將成為深圳市對外開放和外向型經濟發展一個新亮點，該中心毗鄰香港，還貼近珠三角地區密集的加工貿易製造企業群，通過深圳機場密集的國內航線與國際航線相結合，可全面連接國際和國內兩個市場，具有快速服務的地理優勢。真正實現深圳「以港興市、兩港齊飛」的發展

戰略、為將深圳打造成全球性「物流中心」和「貿易中心」發揮重要的功效。同時，保稅區的運作還能延長深圳空港物流增值鏈，有利於提升深圳機場的競爭力。

跨境快速通關模式是深港兩地之間貨物便捷運輸的一種方式，關務和檢務手續在深圳機場一次性辦理完畢，在皇崗口岸不需要辦理報關和檢務手續，在皇崗口岸免於查驗，車輛通過皇崗口岸時使用專用通道，實行自動快速核放，自動施加（解除）電子關鎖。

二級監管倉緊臨國際貨站，在封閉海關監管區域內，24 小時閘口管理，配有全方位 CCTV 監控系統，為國際貨運代理企業與專業物流企業提供安全獨立的貨物交接、理貨、倉儲和辦公場所。國際進出口貨物可在監管倉庫內同庫操作，代理人可自行在庫內完成貼標籤、拼裝、分拆、重新包裝等初步理貨操作，大幅提高國際貨物處理效率。

企業可選擇自行入駐中心開展業務，也可選擇委託公司開展相關業務。公司下設了具備獨立法人資格的專業保稅物流公司（深圳市賽易達保稅物流有限公司）和專業的報關公司（機場保稅報關行），承接各類倉儲、配送、一日遊、報關、報檢等服務。

四、深圳邦達興國際物流有限公司(深圳華南物流園)

(一)物流作業簡介

深圳華南物流園區內進口倉庫為 1 萬 2 千平方米，出口倉有 38 萬平方米。深圳邦達興國際物流有限公司位於華南物流園內，客戶出口貨物的運送會按照客戶最小的訂單要求來做分檢，目前的作業系統與 UPS 快遞公司連線，經打包處理後的貨物到了 UPS 快遞公司，只需要掃描條碼，規劃運送路線即可，

(二)運作簡介

1. 倉儲作業說明：

客戶出口成品先集中至倉庫收貨，收到出貨通知後，依出貨指示產生揀貨單據，作業人員依據揀貨單，進行拆箱、揀貨、再彙整至出貨區組裝成一箱，每張出貨單都是送到商店或是訂購家庭。

2. 出口作業：

整個物流分為二部份，第一部分是邦達興倉儲將出貨單作業完成後，經由海運貨櫃送至美國 UPS 轉運站，到了美國 UPS 的 DC 後，由 UPS 接手處理。

3. 作業模式：

倉庫依照客戶他們的 Check Number 進行貨物分檢，同類型貨物在珠三角地區有十多家工廠，會先在此集結，倉庫根據客戶的需求，來做派送。以運動鞋為例，一個品項會有不同的顏色、大小、數量，可能是以家庭為單位做訂購的，需要 5 雙不同的鞋子，就出不同的雙數。本處幾乎等於國際快遞的倉庫，而不是在國際快集結，集結後去做理貨的動作。

4. 管理模式：

進來此倉庫當中貨物物權的部份，從海關的角度而言，物權是屬於邦達興負責，但貨物真正的貨權還是屬於國外客戶所擁有。邦達興公司代客戶處理集結與分檢包裝，每一個貨物會有貿易商在國內找不同的工廠做採購，物權部份屬該貿易商的，這些貨物因為是由邦達興所監管，所以海關的概念，物權是屬於倉庫，貿易商會再委託不同的銷售單位來進行銷售。

5. 原物料倉庫：

供應商的零件，像是相機的部份，裡頭的原件可能超過 300 個，可能是國外 20 家工廠生產，在這個時候會把這些元件，組合在倉庫當中，根據客人實際的生產需求，給予一個 JIT 的配置籃，再依時間送至生產線所在的工廠。

6. 專用倉庫：

目前若客戶的產品如相機、手錶較貴的單品，會給予較特別的一個設置方式，空調或是其他的事項都是還可以調整。

7.VMI 倉庫：

依客戶的供應商需求，配合進行 VMI 作業，由供應商決定出貨資訊，邦達興產生的報關費由供應商負責。同時，依客戶對於供應商的控制能力，若這個客戶很大，他的採購量也很大，這個時候供應商就會願意去配合我們的客戶，這個時候客戶就會去指定物流倉，能夠提供得好的服務，並把產品並交給邦達興保管。保管貨物時，貨權是屬於供應商的，不屬於客戶的，費用直接跟供應商收取，發貨則按照客戶的需求發貨。目前主要客戶像是台塑、TYCO(泰科)、還有一些做二極管的供應商。

五、東莞寮步詮訊電子廠

(一)公司簡介

東莞寮步詮訊電子為臺灣股票上市企業佳能企業股份有限公司之全資子公司，公司隸屬華碩集團（ASUS Group）旗下和碩聯合科技之轉投資。

佳能成立於 1965 年，目前專營數碼相機之專業設計代工製造（ODM），旗客戶囊括日韓等一線的數碼相機品牌大廠，以成為全球數位影像產品代工領導地位為前景，佳能企業為全球數位影像產品的設計及製造廠商，專業設計製造中/高階數碼相機，外銷出口量排名首居全球第一位。2009 年更實現了代工製造出貨全球第一的成績，今年以卓越的表現位居科技百強的領先地位，入選數位時代雜誌《臺灣科技 100 強》的前 10 強之內。

佳能公司在大陸持續擴產，計劃延展生產技術的生根，培植研發實力，期望成為佳能持續發展環節中的重要地位。集團秉持合理化的管理制度，豐富的員工文化生活，提升國際化視野，充分體現集團優良之企業文化。

佳能企業於 2004 年與相機廠詮訊科技進行合併，佳能並藉由詮訊進軍大陸市場，佳能投資的另一家數位相機廠明騰工業將與詮訊於大陸創造更好的業績，而佳能本身則協助爭取日本佳能（Canon）訂單。

與詮訊合併之後，佳能公司未來將會有包括光學製造商與通路事業兩大部門，合併之後的新佳能資本額及營業額都大幅提升。佳能集團積極進軍數位相機領域，與明騰工業相互投資更與詮訊合併，則稱得上是佳能正式從投資者身份成為生產者。合併後兩家公司後將取得詮訊科技在數位相機的製造能力，同時會藉由與日本佳能的關係，為詮訊科技爭取日本客戶。

佳能轉投資數位相機等光學製造廠商計有廣東聯合、亞光及明騰等三家，而應華及精熙國際則為光學零組件製造商。與明騰合併後詮訊，光學訂單將會明確劃分不會衝突。

佳能集團主要客戶為：CASIO、SONY、SAMSUNG、NIKON、APPLE、Concord、Comb、Pen tax、海爾、聯想、北大方正等國內外知名企業。集團總人數達 130,000 餘人，東莞數碼相機生產工廠現有員工 10,000 餘人。集團重視人力的科學組合及群體合作力量，生產廠區為花園式環境，全空調的工作環境，人性化的管理制度，豐富的員工文化生活，充份體現集團優良之企業文化。

業務範圍包涵了光學設計、鏡頭組裝與調教，機殼零組件製造、射出成型與模具開發、數位相機專業設計代工製造等。

(二)工廠現況

東莞寮步詮訊電子廠廠房長 105 米，寬為 50 米左右，面積大概為 13 萬 3 千平方米，樓層面積為 118 平方米，辦公室面積為 4 千 7 百平方米，宿舍面積為 58 平方米，建築樓總面積為 5 萬 5 千 3 百平方米，數位相機組裝線有 58 條，IC 手機鏡頭模組有 23 條，伸縮鏡頭有 13 條，DHC 包裝線有 36 條，SHDL 有 9 條，最大產能為 DHC 有 250 條一個月，手機的鏡頭模組大約為 2.8kk，伸縮鏡頭約為 800k，員工約為 8 千 7 百人上下，曾經最高為 1 萬 2 千人，台籍主管 30 人。

從 1999 年 10 月在長安鎮開始建立生產基地，2000 年 1 月生產了一些設備，到 3 月份開始 FEEL MORE 量產，12 月開始有真正的數位相機的產品出現，到了 2002 年 4 月第二分工廠設立，2003 年 DHC 開始量產，內部包括人事部、工程部、

品保部、資材部、製造工程等，擁有多家光學變焦鏡頭模組含 CPP 組裝，為了綠色的產品使用無鉛製程，並通過臺灣 ISO 的通證，目前除了自己本的研發外，客戶群大部份是日系廠商，歷年來也通過許多品質的認證，廠房具有包裝區、成品倉、電子倉、組裝區等區域。

(三)物流作業

1.進口作業：

工廠目前主要從香港進口原物料，目前因工廠生產產品的特性，包括從國外進口的材料，從香港的天馬行倉庫做結集，所有的貨物供應商不論是從世界的哪一個國家，透過海運或是空運等都會先到天馬行的倉庫，同時在去年時已導入 ASN 平台，供應商會登入平台後，發送簽核資料，在天馬行收到此資料會做一個登錄動作並發送簽可的資料，在天馬行將貨物做入倉動作後，也會發送資料給工廠，收到資料後，進出口人員會整合成報關的資料，貨物的流程基本上是送到天馬行後進出口人員會做一個報關資料，請天馬行人員做一個檢收，包括貨物的重量、件數、品名是否符合，接著天馬行會發送貨物到皇崗海關，同時也會發送資料至海關的平台，去做陸運的動作，通關後若並未出現異常，就不會進行查車的動作，會直接到東莞的寮東海關，再放行至工廠當中，若在途中有查車的動作，會通知工廠並安排報關員及倉庫人員去進行現場查貨的過程，整個過程從天馬行開始一直到工廠的話，若沒有查車是需要 6 個小時，進口的部份是保持一個較傳統的模式，在香港集結，再由香港發送至工廠。

2.出口作業：

出口的流程部份，也是採取香港天馬行倉庫做集結至香港再出去，有 85% 貿易的方式基本都是 FOB 香港，其基本上是依進口的流程做反向的運送，工廠這會接到業務所取出的 DN，再安排車輛，預計上午 10 點鐘左右會到達工廠，倉庫的成品倉，會進行包裝、秤重等流程再發送出去，若途中有查車的動作也一樣會經由工廠派出報關人員及倉儲人員做貨物查貨的動作，若在我們的二線海關皇崗部份若發生需要查車的動作，因為距離較遠，會由天馬行的辦事處，來

做查核的動作，與進口時間相同，不查車是需要 6 個小時，若有查車的動作，時間會遞延 2-3 小時左右的時間，基本上會在一天之內能夠完成，但需配合海關的時間，及指定到達時間，才能夠在時間內能夠順利完成進、出口通關的流程。

六、東莞松山湖高新技術產業開發區

(一)松山湖開發區簡介

東莞松山湖科技產業園區是 2001 年 11 月經大陸廣東省人民政府批準的省級高新技術產業開發區；園區規劃面積 72 平方公里，坐擁 8 平方公里的淡水湖和 14 平方公里的生態綠地，生態環境優越。2002 年被大陸國家科技部科技促進發展研究中心評為「中國最具發展潛力的高新技術產業開發區」，2004 年被大陸國家信息產業部授予「國家信息產業基地」稱號。2007 年被大陸國家科技部列入「部省市共建國家火炬創新創業園試點計劃」。

東莞松山湖科技產業園區位於大朗、大嶺山、寮步三鎮之間，地處東莞市的幾何中心，控制面積 72 平方公里。開發建設五年多來，已建成 130 多公里道路和 100 萬平方米設施。其中，建成生產力促進基地、留學人員創業園、國家電子資訊產業基地、中國青年留學人員創業基地、虛擬大學園和中小科技企業創業園等一批科技創新載體，吸引了武漢大學、華中科技大學、東莞理工學院、廣東醫學院等一批院校及培訓機構，引進了廣東電子工業研究院、廣東華南工業設計院、華中科技大學製造工程研究院、東莞中子科學中心等一批科研機構和科技企業，建立了電路設計與實驗中心、電子產品標準研究與測試中心等公共創新技術平臺以及積體電路設計、納米技術、電化學等一批重要實驗室。

根據東莞港資企業眾多、香港產業支援服務業發達的特點，松山湖園區密切加強與香港政府合作，以莞港政府合作專案—莞港生產力促進基地為主要載體，加快建設創新及知識產權管理中心、設計及科技創建中心、清潔生產及持續發展中心、精益製造及管理中心、生產力培訓學院等服務功能平臺，為東莞

產業發展提供全方位生產力提升服務。同時，東莞市政府正在積極爭取香港創新科技署、香港生產力促進局的支持，聯合共建松山湖園區，為促進香港、東莞兩地經濟社會共同繁榮創造良好條件。

松山湖以科技創新為園區核心功能，努力建設成為東莞的科技中心、研發中心、設計中心，為推進東莞轉型發揮更加突出的帶動作用。其內部還有規劃出臺灣高科技園，主要針對台資企業做進駐，已跟許多台資企業做進一步的洽談，但在這要求是比較高的，目前產房已經建好，進駐廠商有勝華科技。

(二)管理模式

就園區生態而言，松山湖園區為中國國內最新的園區，再加上建築設計的部份也是最好的，環境相對而言都是相當優良，企業進駐園區後也不用擔心未來子女教育的問題，臺商的子女也會享有中國的九年義務的教育，針對園區的人也會有相關的優惠，像是安家費、購物優惠等。其它優惠如下：

1. 優惠補貼：園區有專用的基金來獎勵，是以專款來處理，擁有符合園區企業的資格可提出申請。
2. 一站式服務：進駐企業所需行政業務服務項目集中於服務大樓，所有金融、執照申請等業務均可一次完成，無須各自前往行政單位辦理。
3. 公共建設分擔費用：全部都由當地政府負擔，且企業旁道路部份也都是不需負擔，企業只需負責廠房的部份，在園區中有一千多人來做維護這些環境及公共設施。
4. 應付費用：廠房租金、管理費、水電費。
5. 保證項目：園區拒絕有污染的企業，並且園區內是永遠不斷電的園區，東莞對於松山湖園區的供電，在簽約時是可以保證不會斷電的，也不會發生電壓不穩的情況，會根據企業規劃園區再做相對應的處理。
6. 其他：園區內有提供企業融資服務，但是稅的優惠方面較難，不論是地稅、國稅都是統一收的，但會依某些其他方式做回饋，在購地方面，購買之後

的土地除了規劃要興建的廠房外，也開放 7%-10%做為生活用地，像是員工宿舍等等。

七、國雲科技股份有限公司

(一)公司簡介

國雲科技股份有限公司是中國的雲計算解決方案與服務提供商，公司成立於 2010 年 5 月，在中國科學院計算技術研究所、松山湖控股有限公司、廣東電子工業研究院(廣東電子工業研究院創建於 2005 年，是中國科學院計算技術研究所、廣東省科技廳和東莞市政府為了進一步推進自主創新，探索應用性開放性科研新模式，有效促進東莞市乃至粵港地區電子工業的發展，聯合創建的大型院地合作機構)、東創投等多方共同投資下，成立了國雲科技股份有限公司。公司註冊資金 5000 萬元人民幣。國雲科技公司總部坐落於風景秀美、景致迷人的東莞市松山湖科技產業園區內(國家 AAAA 級景區)，辦公面積達 5000 平方米，現有員工近 200 人，90%以上的員工擁有本科以上學歷，20%以上的員工擁有博士學歷。國雲科技擁有自主研發雲計算平臺與自主核心雲終端等產品解決方案，並在融合多家雲平臺基礎之上，構建了其獨有的、自主研發的並中立的雲計算平臺。通過國雲 科技創建的自主雲平臺，可為用戶提供私有、公有及混合雲平臺的多種服務模式；可平穩掛接各國際主流廠商的雲計算產品和服務；並在此基礎上提高雲與雲之間的互操作性，支持企業混合雲計算的服務策略；特別能夠為客戶提供面向各家雲計算和服務優勢特點的定制化雲平臺解決方案。

(二)設施項目

1. 硬體基礎：雲電腦房，是平臺雲資料中心的重要組成部分，目前已建成 230 平方米的機房，具備消防系統、環控系統、監控系統、門禁系統及不間斷電源、精密空調、防雷接電設施等，配置了 108 台高性能曙光伺服器，可進行 10 億萬次高性能計算。

2. 軟體基礎：已初步完成支撐雲計算平臺的基礎軟體環境，研製出自主知識產權的雲作業系統(CN Cloud v1.0)，可提供用戶管理、虛擬機生命週期管理、鏡像管理、網路管理、存儲管理、資料安全、雲資源調度及監控等功能。
3. 技術支援：提供高性能的網路設備和豐富的人力資源、軟硬體基礎，確保高速、安全和可靠的網路服務
4. 網路環境：機房按照電信級機房標準建設，在電力、空調、門禁和防火設施等方面採用自動化管理系統，採用雙路供電系統，選用大容量 UPS 系統，提供用戶可靠、安全、穩定的專業化網路運行環境。
5. 機房介紹：機房位於松山湖國家高新技術產業開發區，地理位置優越和優質基礎建設之雲電腦機房。機房大樓為框架結構，抗震強度八級，每平米承重為 650 至 1000 公斤。
6. 電力保障系統：提供雙路市電與電力供應保證。
7. 環境控制系統：採用恒溫、恒濕機房專用空調設備，冗餘設計 7x24 的下送風上回風系統，可靠性與安全性高。
8. 高架地板系統：採高架地板系統結構體系走線，保護網路及其配套系統免受破壞。
9. 消防系統：智慧型溫感、煙感火災自動報警系統。先進的環保型氣體滅火系統。當溫感及煙感探測器同時報警時，自動釋放氣體，迅速滅火。採大陸國家標準的分區防火管理。
10. 可加鎖式機架系統：全部設備均放在第三方的電信級封閉式標準機櫃中，並可進行加鎖管理。
11. 安全防範系統：防盜、防非法闖入報警系統、機房及重要出入口均裝有雙監探測器、隨時進行佈防和撤防，能及時報警及列印報警資訊。
12. 電視監控系統：在公共區域和出入口處、機房內均裝有高清晰度攝像機，並進行 7x24 全方位閉路電視監控錄影。專業保安人員 365 天 24 小時保衛大

樓。

13. 伺服器安全：採用知名品牌伺服器、冗餘電源設計、Raid 資料存儲。

八、日月光半導體(上海)股份有限公司

(一)公司簡介

日月光半導體(上海)股份有限公司自 2003 開始營運，資本額約\$140M USD。2009 年營業額為\$150M USD、2010 年營業額為\$200M USD、2011 年營業額(預計)為\$253M USD。目前產能：400kk pcs /Month (PKG 7.5mm x12.5mm)，產品線比例：BOC 佔 30%、PBGA 佔 34%、TFBGA 佔 32%，Module 佔 4%。工廠總人數為 1,750 人，包括工廠生產作業：1,300 人，PE、RD 與 QA 約 280 人。

廠房位於張江工業園區 6 號樓當中，工廠有 4 棟建築，分別是 1-4 號樓，各具有產線的部份，目前產品結構有 PBGA、VOC、電子元件銷售、中低階封裝與測試、封裝基板生產等項目，去年營業額部份有 2 億 5 千上海廠的部份，不包括高雄，今年預計成長 25%，到 2 億 4 千 5 百萬，明年則預估能到達 3 億 1 千萬，目前產能 Q3 為 42kk，Q4 將會成長到 45kk。上海廠每個月營業額有 1,800 萬 USD，在高雄的部份每個月有 650 萬 USD。

主要的客戶群分歐洲區與亞洲區，歐洲區有德國、葡萄牙、法國、義大利等、美洲、亞洲部分則有馬來西亞、韓國、日本、中國內部、新加坡等地。

(二)採購模式

材料部份主要以日本線為主，韓國也佔一部分，有一些比較重要的材料，在議價時會比較有力量，除了這些外，區域性的項目會由自己來採購，機台設備的部份會統一由高雄做採購，關鍵性的材料像是 PP、BT、Ink、乾膜等主要的材料，是由高雄的部份來進行議價。目前陸陸續續都會有新機台進來，進行裝機的動作，今年預定的產能擴充大約為 25%左右。

(三)供應模式

原則上以客戶認知為主，雖然在高雄廠已經認可了，可是到底上海廠商有沒有認可，就需要通過認證程序，只要通過認證的話，上海廠變成接單單位，會做一個分類，上海廠的訂單量會比高雄來的要大一倍，有些有比較特殊產品的需求，高雄會比較傾向提供整個臺灣的客戶群，但在這就是針對大陸及海外，就以總公司的政策為主。有些客戶會對廠房有特殊的要求，可能就會連認證都不要，改由其他廠來做。就材料部份，是經由高雄進行分單，具有一個 GPC 的角色，若已確定這家客戶只有上海廠可以接，客戶群就會直接跟公司做交流，就會直接認定是上海廠。

(四)製程與材料簡介：

IC 載板是一種溝通晶片與電路板的中間產品，其內部有線路連接晶片與電路板。IC 載板在歸類上是屬於最初階的電子構裝，即 IC 封裝製程中使用，其目的在於保護電路、固定線路與導散餘熱。IC 載板一般因產品特性不同，將其分為 BGA、CSP 與覆晶 (Flip Chip, FC) 三大類載板，其中 BGA 架構是載板的基本設計概念。IC 載板主要原物料介紹如下：

1. 銅箔

銅箔主要用於 IC 載板上的線路材料，於製程中和銅箔基板、乾膜（硬式光阻劑）等以似三明治層疊狀壓合，經黃光製程（薄膜-曝光-顯影）依佈線設計製作線路。應用的銅箔厚度有 1/3oz、1/2oz、1oz 等等規格，應用時需考慮阻抗與線路寬度，線路愈細則薄銅較適用。

2. 金鹽

主要的材料有金氰化鉀等，此類金化合物塗佈於 IC 載板外露的金屬線路或金屬面上，形成一層薄狀“金保護層”（Solder Mask），主要的功用在於保護 IC 載板表面金屬露出部份。其它如鎳等金屬，亦常與金鹽同時用於保護 IC 載板表面，形成金屬保護層，這類的鍍金屬方法，在物件表面處理的工藝上是常見的手法。

3. 乾膜

乾膜是固體式的光阻劑以貼合的方法與金屬面壓合作黃光製程，製作細線路。

4. 銅箔基板

在 IC 載板製程中的銅箔基板又稱為樹脂基板，由樹脂原料薄膜層和銅原料層貼合。其中樹脂多半為複合材料，常見有 BT (Bismaleimide Triacine) 類和 ABF (Ajinomoto Build-up Film) 類，其中 BT 類材料是由日本 Mitsubishi 商社所研製生產的樹脂材料，較 ABF 材料常用於 IC 載板的生產，尤其是 PBGA 等大量的 IC 載板應用大量的 BT 材料。ABF 材料是由 Intel (美商英特爾公司，CPU 及晶片組生產商) 所主導的材料，用於導入 Flip Chip 等高階載板的生產。BT 與 ABF 兩類材料最大的差別在於 BT 類銅箔基板具有玻纖紗層，可以穩定尺寸，防止熱脹冷縮影響線路良率，但有厚度及價格較不利的因素，而 ABF 樹脂雖具有發展潛力，但亦有製程尚未穩定的問題，因此兩類基板可說是各擅勝場，端看使用者的選擇而定。

5. 綠漆

主要用於保護 IC 載板表面不受侵蝕的材料，因其常呈綠色，故稱綠漆，但其它有黃色、紅色和藍色等材料。

6. 鑽針和銑刀

鑽針主要用於多層板間線路鑽孔連接用途，銑刀用於裁切基板，兩者皆為機械的耗材，但因其損耗金額佔一定成本比例，故亦列為使材料之一。

九、上海邦達天原國際貨運有限公司

(一) 公司簡介

公司於 1984 年成立在臺灣，在 1992 年時成立上海分公司，1997 年在上海成立中國區總部，連續五年被連續評為 A 類企業。在大陸各城市設立了 50 個分

公司，其範圍涵蓋了主要的口岸以及內陸城市，全集團約計 2000 餘員工，擁有極其富有業務經驗的業務團隊。

主要業務包括了海、空運服務、報關報檢關務諮詢、第三方物流倉儲服務、運輸服務，報關服務涵蓋了全國主要口岸、保稅物流園，均可自營代理報關，至於物流倉儲/運輸服務方面則擁有物流倉庫及保稅倉庫約計 85,000 平方米，包括上海、蘇州、無錫、南京、天津、青島、煙台、寧波、長沙、成都、重慶、深圳、廈門、福州等，各分公司皆可提供普通車/監管車運輸服務，擁有國家道路貨物運輸四級企業資質。

其海、空運具有一級貨代資質，是 FIATA/IATA 會員，與大多數的船公司和航空公司建立良好的合作關係，直接與船公司 EDI 訂艙，中國航協會員成為多數航空公司的貨運代理。提供國際海運整櫃，拼箱，NVOCC 服務，國際空運，包機往來世界各地主要機場。國內主要空港擁有進出口保稅倉庫，進口貨物可以直接分撥，並可保稅卡車轉關到內陸點清關。

國內物流部分，以第三方倉儲物流業務為主，在國內多個城市擁有物流倉庫和保稅倉庫，依托資源網絡和卡車，滿足客戶的不同需求。擁有先進的倉庫 WMS 管理系統，通過系統可以對貨物進、出庫及時庫存管理，與客戶進行 EDI 數據交換，同時，客戶可以通過在線查詢了解到貨物的各種狀態，及時庫存以及下載各類報表等數據信息。根據客戶的需求，為客戶度身訂製 VMI，WMS 等物流方案，提供全方位的物流供應鏈服務，並與多家知名電子客戶建立合作關係。

邦聯股份有限公司在臺灣成立於 1984 年，原先合資有海城邦達、邦達天原，然而在邦達興的定位的業務就是做第三方物流，以第三方物流業務為主，在 1990 年進入中國大陸，1992 年成立上海公司，是一個 100% 的台資企業。

十、大聯大商貿有限公司與蘇州新寧物流有限公司(蘇州物流園)

(一)公司簡介

1. 大聯大商貿有限公司

大聯大集團總部位於台北，結合世平集團、品佳集團、富威集團、凱悌集團、詮鼎集團及友尚集團等亞太區半導體通路領導品牌，員工人數逾 5,900 人，代理產品線逾 270 條，服務網遍佈亞洲四十多個據點；2010 年營業額近 81.9 億美金，是亞洲區市場份額最高之半導體零件通路商。

大聯大持續強化技術支持的專業形象，滿足客戶需求創造 (DemandCreation)，提供完整解決方案(TurnkeySolution)。連年獲得天下雜誌、商業周刊、今週刊等評選為「IC 通路產業 No.1」；2010 年並再度蟬聯專業網站 EETimes 評選為「亞洲最大最佳之 IC 通路代理商」，穩踞全球第三大電子零件通路商。

大聯大集團一直扮演著供應商與客戶間經營的橋樑，不斷專精於亞太電子零件市場的分銷整體佈局，持續加強服務品質、電子商務通路商的定位，經濟規模正持續發揮綜效中。大聯大身為亞洲第一電子通路，其終極價值在於滿足客戶的差異化服務，舉凡在技術支援、運籌管理與電子化服務上，均可為同業之翹楚；對外提供 e-Services 及成功建置 SCM(SupplyChainManagement)產業供應鏈，透過與上下游客戶間共同打造之產業「虛擬供應鏈」架構，以減少整體庫存成本，提供最滿意的客戶服務。

2. 新寧物流公司

新寧物流公司是電子元器件物流服務專業提供商，公司的經營範圍是進出口貨物的倉儲、集裝箱堆存及有關配套業務；保稅倉庫內貨物的代理報關業務；庫內貨物的分級、分裝、挑選、貼商標、整理等。

其主營業務以電子元器件保稅倉儲為核心，並為電子信息產業供應鏈中的原料供應、採購與生產環節提供第三方綜合物流服務，主要包括進出口貨物保稅倉儲管理、配送方案設計與實施，及與之相關的貨運代理、進出口通關等。並且在近年來大聯大陸續投資新寧物流，將其香港貨量逐步移至位於深圳的新

寧保稅倉當中，運用新寧物流在電子零組件的倉儲管理、配送設計與地區等優勢，為大聯大公司創造且提供更優良的服務。新寧物流公司與大聯大集團有兩個原因，一是大聯大對於物流的經驗非常豐富，但沒有人去做一個很好的整合，二是新寧的管理能力。

在華東區的部份，新寧應該是可以代表大聯大物流的營運及管理，目前一共有二十個分公司，1997年成立，員工1,739人，倉庫面積有22萬平方米左右，現在服務的客戶有1,300多家，其中有三十家有跟我們做EDI，2009年在深圳上市，目前在北京、華東地區為主、成都、重慶都有設點，在深圳、香港都有分公司，業務部份主要有四塊部份，境內、境外的供應商，非保稅區但為保稅貨物、還有境內保稅區、一般貿易供應商，可以做貨權轉移、出口退稅、核銷、多方貿易、其他增值服務貼標籤等都可操作，可以再幫客戶做配送至境外。

(二)運作模式

目前運作VMI的一個模式為有中心製造廠，屬於OEM的加工廠，發一個出貨指示給他的供應商，供應商可能只是他的一個貨物代理商，再去發PO給原廠，原廠告知他一個大概出貨的一個數量、日期等資訊，再做貨物接收後，發貨、入貨指令給供應商貨已進倉，同時把報表發送給中心廠，中心廠看到此報表主要有二部份的內容，包括物流的資料，以及最低安全庫存等資訊，當這些資訊進入系統後，在這報表上都會傳給中心廠，包含一些貨物低於安全庫貨時的資訊，都會有不同顏色來做標示。

報關時會發出貨簡訊給我們，相關的出貨資訊來做備貨、出貨，出貨之前會發訊息告知有多少數量，貨到收料區時有一個Shipping Notice的條碼，所有的資料都會被輸入，所有的出貨、入庫都完成之後，中心廠是安排先收貨，再做週結或是月結的報關手續，一個月或是一個禮拜報關一次，在做報關時，就會從系統當中撈出出貨的明細清單，接著發給供應商，供應商再拿著此明細去跟中心廠做核對，核對無誤時，才把報關資料提供給中心廠做報關文件給我

們，接著再拿去報關，同時把付款的資料提供給中心廠，中心廠再去付款，我們跟中心廠是透過一個資訊交換實現對接，供應商的部份就是到 web 上去登錄做一些資料，中間有一段就是撿貨的部份，在這裡做的有華碩、佳能等企業，再經由 QC 做品質檢驗，出貨時，給予我們出貨指令，是按照相關的產線來做發送，跟據客戶的每一條產線，將所有物料配套齊全，打包好之後，再送到產線邊，並能夠實現零庫存，在工廠的是沒有庫存，在供應商發貨的部份，我們會做包裝是否有破損變形檢查，若有則通知給供應商，再做相關的處理，收貨結束後，再把資訊發給中心廠，中心廠再跟據工廠庫存產生缺料表，不良品、良品都會做區分來管理。

出完貨後，我們會把對帳資料提供給供應商，同時中心廠會提供一個編料資料給供應商，供應商會再去對帳，看這二個帳是否一致，若有差異，會根據當時的簽收單做確認，是不是入帳時差的問題，最後會根據實際的簽收單做調整，調整完後會繼續送這個貨，接著進行報關。

我們主要做的業務可分為四個部份，一個為 VMI、第二個就是分貨中心，成品配送、維修中心，包括了倉庫、報關、運輸、資訊管理這幾塊，在外面設的倉庫只要超過一年以上，都會跟海關申請升級，所有報關的文件、發票，我們系統可以做為海關認可的一個公關文件，貨運代理主要做臺灣、香港到國內的空運海運，還有國內的運輸，保險為集團統一做購買，當發生事故理賠金額是相當高的。

十一、虹光精密工業(蘇州)有限公司(蘇州工業園區)

(一)公司簡介

臺灣虹光公司於 1991 年成立於新竹科學園區，實收資本額新台幣 1,500 萬元，致力於高性能光學掃瞄器及傳真機組件之研發、製造與行銷，專業從事影像輸入及數位辦公設備的研發、製造與行銷。經過十多年成長，虹光已成為全球影像輸入及數位辦公設備的知名製造商

，目前為全球掃瞄器產業的領導者之一。

虹光在 1993 年通過 ISO 9001 的認證，並且在 2002 年初通過 ISO 14001 的認證。虹光產品從掃瞄器擴展至多功能事務機(MFP)，並在中國大陸設立第一與第二廠房增加產能。

蘇州虹光精密工業有限公司由臺灣虹光精密工業股份有限公司全額投資，設立於 1999 年 12 月，註冊在蘇州工業園區，並且是第一家進駐蘇州工業園區的台資公司。蘇州虹光註冊資金 2,000 萬美元，總投資額達 6,000 萬美元，專注於多功能一體機、掃描儀和其它數碼辦公產品的研發和製造，工廠佔地 30,253 平方米，現有員工約 500 人，擁有生產線 3 條，產能達 30 萬台/月。

蘇州虹光致力於技術和管理的不斷進步，於 2001 年通過了 ISO 9000 認證，並於次年通過了 ISO 14000 認證。蘇州虹光立足於自主開發，2003-2005 年連續三年發明專利申請數名列園區前茅，多款產品獲得「江蘇省高新技術產品」稱號，公司並獲得「江蘇省高新技術企業」稱號及於近日獲得「江蘇省外商研發機構」的認證。除了自有品牌外，公司還為許多國際大廠提供優質的產品和服務。

(二)營業項目

主要營業項目包涵了影像處理系統研發、製造與行銷，主要產品有彩色數位複印機(digital copier)、雷射印表機(laser printer)、商用高速掃描器(document scanner)、雷射多功能事務機(MFP)、光學引擎(optical engine)、彩色光機模組等數位化影像輸出輸入產品，並自行開發 ASIC、影像處理軟體及數位訊號處理(DSP)之演算法(algorithm)，目前多項產品已開發為 embedded system，成功的推進到影像與文件自動化處理的市場。

(三)研發能量

在蘇州這裡虹光定位在高新、高品質數碼化的研發與製造，虹光精密總部在臺灣，除了在中國設有二家工廠外，在美國、德國、中東等地，都有一些銷

售、售後維修的點，優勢有三個方面，第一個擁有領先的技術、優良的品質系統以及實力雄厚的研發團隊，領先的技術主要做掃描的一些廠商，起先在高速掃描、品質穩定的自動送紙結構，我們的產品系統包括了，多功能事務機，也就是結合了影印、複印、掃描、傳真多功能的複合機，第二個就是多功能掃描工作站，通過直掃描 E-mail 的一些產品，還有高速文檔掃描儀，包括單面、雙面、自動進紙、平台式的，從低速、高速，大小從 A5 到 A3 各種類型產品都有。

虹光從 1991 年臺灣創辦以來，與國際上許多大廠有做合作，比較知名的有佳能、Xerox、Lexmart、Fujitsu 及 Pentax 等公司，掃描的大小來講從 A6 至 A3 的都有，在這當中是高速文檔掃描，主要都是一些饋紙式的，有單面、雙面的，掃描速度有 15ppm 的 50ppm 的都有，一分鐘可進紙 50 張，若是雙面的話，一分鐘可掃描一百個影像，至於掃描工作站，連通至網路上，可直接掃描後就發送至 e-mail 信箱或是到文件服務器，甚至連到複印的平台，就可以做複印機的功能來使用，在前幾年逐漸轉型開發多功能事務機，除了以往掃描相關的功能外，還有感應器的這個功能，可以做到影印、複印、傳真等，比較自豪的部份就是，我們在掃描器的廠商當中，做到了第一及領先的位置，是臺灣第一家高速文檔掃描器的製造廠，也是臺灣第一家多功能掃描工作站的製造廠，也是臺灣第一家彩色事務機的製造廠。

(四)營運發展

整個虹光的產能，在新竹科學園區，在臺灣除了經銷總部的功能外，也保留了除了研發外，一些精密的製造，是臺灣唯一還保留在當地生產掃描機的廠商，而且做較高端的產品，單價比較高的、50ppm 的產品等，在臺灣部份，工廠面積大約有 3 萬平方米，產線部份有 14 條，產能每個月則達到 4.8 萬台/月，蘇州一廠佔地有 6 萬 7 千平方米，目前廠房建構面積有 3 萬多平方米，在這的產能則有 30 萬台/月，在蘇州二廠的部份，也在蘇州工業園區當中，土地面積有 50 畝，廠房建構面積有 5 萬 8 千平方米，設計的產能在自動送稿器 10 萬台/月、掃描儀 10 萬台/月、多功能事務機 5 萬台/月，在品質部份，蘇州工廠從設

立時，就購置了一整套與臺灣相同保障生產品質的儀器設備，能夠保障任何在蘇州，尤其是剛投入量產，在試產階段這些產品的能夠達到研發時的性能，或是直接在這做測試，不用再回臺灣做測試。

在供應鏈方面，從 1999 年到蘇州經歷了好幾年，原本是一家單純的系統加工工廠，隨著環境的變化，在蘇州也在做一些動作，目前有系統組裝廠、塑膠成型射出廠、板金沖壓廠、模製廠等廠房，基本上會用到的關鍵零組件，目前是可以自己提供的，這些相關的產品除了提供給蘇州的產品外，臺灣廠房有需要的部份，也是可以做一個製程。

十二、蘇州邦達新物流有限公司(蘇州綜合保稅區-唯亭鎮)

(一)公司簡介

2004 年 8 月，蘇州保稅物流中心通過國際海關總署，稅務總局和外匯管理總局的聯合驗收，成立了國內第一個 B 型保稅物流中心，2006 年，中國國務院同意批復蘇州工業園區整合出口加工區，監管點和保稅物流中心，成立中國第一個綜合保稅區，享受和保稅港一樣的優惠政策，是目前中國政策最開放的區域之一。

蘇州邦達新物流有限公司首批入駐蘇州保稅物流中心開始運作，有 5,200 平米的倉庫，倉庫內採立體式料架倉儲，有防靜電環氧樹脂塗層，採條碼進出庫管理以及倉庫管理系統，可以支援 VMI 運作以及和客戶系統對接，有獨立的海關 EDI 埠和獨立的海關聯網監管系統埠，為客戶提供一條龍的專業物流服務。

蘇州邦達新物流有限公司為「邦達天原」與「日一新物流」合資成立這樣的物流公司，邦達天原佔了 51%的股份，邦達新公司於 2004 年 12 月正式成立於區內的獨立法人公司，物流園則是在 2004 年 8 月獲得國家的批准，成為中國首家物流倉，邦達新是第一批入駐企業之一。

(二)物流網絡

邦達新致力於發展保稅物流網路，並先後進駐上海洋山保稅港，無錫出口加工區，青島保稅物流園區，煙臺出口加工區，西安出口加工區，深圳蛇口保稅港，長沙保稅物流園區等，在全國擁有 3 萬多平方米的保稅倉庫，和國內外知名工廠密切合作。

(三)服務項目與客戶

1. 保稅倉儲：可保稅存放各種貿易方式的進口商品和已申報出口商品。
2. 國際配送：貨物可自由配送給境內、外企業，也可與國內其他海關監管特定區域間進行轉移。
3. 簡易加工：簡單加工和增值服務。可從事不改變貨物化學性質和不超過海關規定增值率的簡單加工。
4. 國際轉口貿易：國際轉口貿易是進口貨物在區內存儲後不經加工即轉手出口到其他目的國和地區。
5. 口岸功能：實現內陸地區保稅物流中心與港口的聯動，企業直接在保稅物流中心海關報關。境內貨物進入保稅物流中心視同出口，可以享受出口退稅政策，並在進入物流中心環節退稅。
6. 物流信息處理：物流資訊的交流、物流方案的設計、物流資訊的傳遞、物流政策的介紹。
6. 服務客戶：提供客戶“香港遊”、“深加工結轉”、“VMI”、“國際採購中心”等專業的解決方案，和天弘、飛利浦、明基、仁寶、日立、華宇、松下、三菱、海信、三星、東麗、丸紅、富士康、泰金寶、杜邦、YKK、富士、尼康等全球知名廠商合作，服務產業跨電子、紡織、機械、化工等多種行業，積累了豐富的操作經驗，業務量在蘇州綜合保稅區內名列前茅。並被中國海關評為 A 類企業、省重點物流企業、技術先進型服務企業。

(四)倉庫設施

1. 貨架標準大小(共四層) 長 2.7M*寬 1M(高度可以調節)

2. 邦達新倉庫貨架可放置 3000 個托(建議託盤大小如下)1.2M*寬 1.1M
3. 自然採光和電力照明系統
4. 可控制的通風設備，可調節濕度
5. 配備消防噴灑系統的
6. 搬運設備：3 台 5 噸的電動叉車、1 台 2 噸的堆高機、5 台液壓車
7. 資訊系統：開發專業的保稅物流倉庫管理系統(BWMS)，可與海關系統對接，系統化、資料化的跟蹤每票貨物的狀況，即時查詢每票貨物的庫存量、進出庫情況以及庫位等，系統功能包括入庫作業、出庫作業、庫存管理、報關作業、物流帳務、客戶資料、系統管理、統計分析等。

十三、上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司(KONICA MINOLTA 倉)

(一)公司簡介

上海邦達天原國際貨運有限公司目前在無錫的倉庫總共有 8 萬平方米，無錫分公司於 2001 年與新區政府合作設立，具備一級國際貨運代理和「無船承運人」、民航總局的空運資格銅牌及代理報關、代理報檢資格，現有員工 600 餘人，係無錫地區一家以國際運輸代理為基礎，以報關為導向，以供應鏈保稅庫存管理為發展重點的現代物流企業，以及是「無錫市優秀國際貨運代理企業」、「海關 A 類報關企業」和「誠信報關行」。

有 160 多個分支機構和代理分佈世界各地，尤以北美、東南亞、日韓台最強，而中國大陸就有 60 餘家分公司。依靠這些網絡優勢，擅長全球門點的 DDU、DDP 條款運輸，EX-WORKS 最具特色。迄今為止，已擁有室內倉庫 42,000 平方米，各種作業設備 300 多台（套），自行開發的海空運、報關、物流倉庫 5 套 ERP 操作系統，居國內領先地位。

2004 年起 AIR-SEA 在中國大陸經營規模已進入 12 強。無錫公司是一家保稅型專業物流公司，服務面涉及海運（櫃、散貨）、空運、陸運。

(二)服務項目

服務項目包括了對工廠供應鏈總體方案的規劃、設計，以最經濟合理的貨物運送路線安排和服務項目為中心製造廠節省時間和物流費用，工作項目包括：

1. 海關、商檢事務，如減免稅、手冊核銷、HS 編碼初歸類、舊設備裝運前預檢驗、單證製作等
2. 無錫、上海等口岸貨物清關、結轉
3. 國際、國內段的海空陸、輸
4. 為工廠設立全球或全國的貨物分撥、集散中心
5. 對零件的倉儲、分揀、包裝、集運、配送直達生產線，使工廠保持零庫存
6. 大件設備進、出廠拆卸、調試、就位、安裝等技術作業
7. 第三方庫存監管業務，以公司在銀行的授信額，幫助企業解決貸款融資問題。

(三)服務特色：

1. 運用本司自有車隊，陸運貴重貨物安全係數高。公司還於 2002 年初獨家開通了台北-無錫的零擔海運直拼箱全程特色航線，每周定點定時班輪，水-水運輸，非常經濟。海關商檢錄入終端、高標準倉庫、海關監管車輛、以庫存管理為基點的無線射頻技術軟件系統一應俱全。
2. 在海關直通點及出口加工區有兩處報關終端及結轉 QP 系統和商檢預錄系統，持證報關、報檢員近 50 名，擅長複雜單證作業，業務量居無錫直通點 20 多家同行的前 3--4 名，年報關作業量維持在 2.5 萬票以上。
3. VMI 管理：無錫分公司「供應商存貨管理」(VMI)的先行者，以「工廠自用型保稅倉庫」形式存儲加工貿易部品，工廠零件倉庫外包物流業者，能為 consignee 帶來最大的資金使用效益，同時對零部件的巡迴接收、檢品、包裝、配送提供增值服務。
4. 產學合作：公司與無錫城市職業技術學院、無錫信息學院、無錫技師學院聯

合辦學，分別在校內設有「天原國際物流班」，每年吸收數十名畢業生為本企業服務。

(四)專倉服務作業說明：

柯尼卡美能達商用科技(無錫)有限公司，2004年12月坐落在無錫新區，年產量50萬台，原材料全部都為保稅進口，產品以出口為主，部份產品轉到出口加工區再轉入，每天的托運量大約為1,200個托台以上，有提供4萬平方米的倉儲面積，所有原材料供應商，包括進口的客戶貨物，集中在倉庫當中，倉庫再進行整體的分檢、配送，再直接送到工廠甚至是生產線上，目前60%原物料都採VMI模式的供應商，目標是100%採用VMI模式，送到產線後，中心廠才會把費用給付供應商。

柯尼卡美能達國內供應商有二百多家，國外主要集中在香港、日本二個集散地會發貨到中國，國外的供應商較難區分，與國內供應商家數接近。

1. 作業流程：員工會根據打入的檢貨清單，按照機種、工程、數件整理到托台上，托盤上也有一個清單，目前有二道確認的工序，有公司內部的QC人員進行一個審核動作，未來工廠確認訂單後，托台的資訊內容若都能正確，就可進行直接收貨的動作，目前倉庫有1萬5百個品項，常規使用有4千-5千左右，目前採二十四小時全天作業，分為二個班，一個班為十二小時，員工的薪水是按照進出口的貨量及其它項目來計算。
2. 品檢作業：在這裡的管理模式也會經由客戶多年的時間，互相交流指導，像在這的品質的方面，也是因為日本客戶的關係，所以才額外有品質的部份，像是現場檢查、客戶投訴等，若是有異常產生較大的，都需即刻進行處理，廠商大約國內外相加有400家，有一萬多個品項，一萬多個物品做VMI的有65%，
3. 目前工廠在設置上，戰略是利用第三方物流，轉移風險與營運成本、倉儲的土地成本等等，現在土地取得越來越難，產量越來越大，將中心廠場內倉庫拿來當工廠，除非是往內陸移動，另尋廠址。物流業者則尋找閒置工廠廠房，

改成倉庫當作儲存空間，倉庫外包或是到外面再去租倉庫，這將是未來發展趨勢。

伍、心得與建議

一、心得

(一) 中國大陸臺商製造業生產營運及物流環境成功因素

1. 寬廣的經濟腹地：中國之經濟從「世界工廠」，已轉換成「世界市場」，人口眾多、龐大的內需市場，提供臺商企業茁壯成長的環境（受訪臺商反映獲利成長為 300 倍）。
2. 地大幅員遼闊：發展產業物流或物流產業，皆需實體物流園，然中國地大幅員遼闊，解決臺商用地之需求。另企業至中國投資，相對會帶動物流企業一併至中國投資。
3. 龐大勞力需求較無虞：中國大陸人口眾多、勞力密集，較無缺工之虞，且中國大陸官方可無償提供臺商招募、訓練及管理員工(不限人數)，並由政府出資蓋員工宿舍提供臺商使用。
4. 中央制定大原則、地方因地制宜（一事一議）：各地方政府可依地區之特性、投資廠商規模及其貢獻（例如稅收、就業及都市發展…等），訂定相關細則，彈性調整各項招商優惠措施或投資補助金額，具有部分決策權及補助權，有利於各地方政府招商，及臺商融資與投資發展。人制及因地制宜作法相對較有彈性、效率。
5. 計畫經濟、正面表列：政府擁有資源，並分配資源，相對主控權較大。爰較具規模之臺商，可爭取較多之政府資源擴展業務。
6. 政府建構基礎建設：因中國大陸集權而較有效率，政府可完全投入補助，例如政府支付公共建設分擔費用等，爰可減少臺商之投入成本。
7. 「點線面」方式快速擴展：中國大陸係以「點線面」方式發展，先以試點示範（例如綜合保稅區示範），成功後再複製擴及全國，另其看好臺商之實力，積極吸引臺商投資（例如劃設臺商專用特區），期借重臺商實力，成功後再複製全國。

8. 建立良好關係：臺商與當地政府平日建立、經營關係，藉由維持良好的關係，俾利於爭取優惠措施與補助，以及瞭解相關政策與規範，另對投資或營運等問題之解決亦有相當助益。
9. 與時俱進、不斷變革：由沿海地區開始發展，成長茁壯後轉向內陸持續發展，而沿海地區則續以升級轉型，例如產業當地升級為高科技產業，現有園區整併直接升級轉型，例如出口加工區+物流園=綜合保稅區，從過去之加工貿易，到現今全力發展高科技產業、升級轉型、內需移轉至內地、物流鏈移內陸或西北(新疆)發展，產業升級與園區功能提升皆有利於臺商發展。
10. 貼心的附加價值服務：臺商會為顧客多構思一些附加價值服務，增加競爭力，例如與日本技術合作，提供顧客科技化品質檢驗之附加價值服務。

(二) 臺灣的不同之處：

1. 土地、勞動人力相較有限。
2. 法令規章多以負面表列。
3. 生產用水用電相較穩定：臺商在中國大陸生產用水無虞，惟停電問題較嚴重，平均一週無預警 2 次，如規模較小之企業，情形則更為嚴重，爰臺商需利用晚上及假日加班，並多備料以防無預警停工致原物料毀損，相形之下，臺灣生產用水用電較為充裕及穩定。
4. 法制社會：相關政策（含兩岸經濟合作政策）需考量國家整體利益，制定前，需廣納參考各界意見，制定後，依法行政，無人制或台面下之不同作法。

二、建議

(一) 臺商之建議：

1. 臺灣勞動人力較缺乏：期透過開放外勞、薪資脫勾來解困。

2. 政府對談：過去臺商孤立奮戰，例如大陸官方為保護當地報關業，始終不審批同意臺商於當地之報關、兩岸稅則號列不一致影響通關效率等，如今兩岸關係已獲改善，可善用此時機，藉由政府對談與直接介入協助，為臺商爭取投資優惠與補助，共同協助解決臺商於中國大陸之投資障礙或經營所面臨之相關問題。
3. 注重人才流失問題：中國大陸政府高薪挖角，我方應審慎注重留才問題。
4. 臺商回流：臺商亦亟思如何分散經營風險，擺脫偏重投資中國大陸，建議善用中國大陸人力成本提升之時機(勞動合同法)及臺商回流相關配套措施，向臺商招手吸引回流臺灣。
5. 臺灣未來發展：可朝金融中心、研發中心、企業總部發展，或發展全台為自由貿易區。

(二) 參訪建議

臺商在中國大陸的營運方式為傳統營運模式，在採購、製造、存貨管理、物流作業、倉儲管理、成品管理…等作業，都是由企業內部人員自行來操作執行。

1. 臺商企業目前對物流委外的觀念逐漸開放與嘗試，對於 3C 產業在原物料的供應及成品的運送時，包括產品的儲存環境、運送管控、貨品的價值與保密性…等要求，目前物流業者也逐漸符合製造廠要求。臺商 3PL 若想跨入中國大陸市場，建議可朝向下列幾點方向進行：
 - (1)可與中國大陸當地業者進行策略聯盟，由臺商 3PL 在臺灣接受製造商的訂單，再依訂單需求，請當地配合的 3PL 進行當地服務作業；也就是將 3PL 的角色轉變為 4PL，提供企業更多解決的方案。
 - (2)可針對港口進出口報關作業與內地各區域間報關與保稅作業等提供相關服務，企業在內陸報關的複雜度與運輸通關需求服務甚多，企

業對此方面作業較不熟悉，需透過此方面專業的服務業者來處理；而關務作業牽連當地政府政策與規範，建議臺商若要跨足此領域，需與當地政府維持相當良好的關係，才能快速抓到作業要領。

(3)若想跨入企業內部物流作業服務市場，必須提升本身對製造物流服務相關技術與知識，包括：人員專業素養、倉儲設備的更新、資訊系統串聯、整合策略的服務，來配合製造廠的生產物流作業上的需求，提供整體策略性的服務，並能即時提供物流作業資訊的狀態更新，與當地 3PL 業者之服務，作專業性區隔，將可為臺商 3PL 帶來另一番營運契機。

2. 目前看來，在大陸地區要進行具有實體設備(倉儲、車輛等)的 3PL 營運實有困難，最主要是大陸物流企業的競爭、幅員遼闊、法規變化不確定性等，建議臺灣物流業者在大陸地區應以 4PL 的系統整合為主，配合當地的大陸 3PL 業者，提供大陸臺商製造業物流需求服務。
3. 中國大陸開放各地物流業者申請執照，但隨即會再進行設限，即採用地方設限的方式不發予執照，所以就是會依照不同地區的發展特性，若需要被保護就會給予保護，每一個地區有區域性，會依照中國當地政府主觀需求進行保護。以這樣的觀點來看，中國國家計畫經濟採正面表列，仍是政府批准才發予執照，爰臺商仍需注意各地政府機關的政策發展。
4. 臺商在大陸發展成本增加或是臺灣產業發展環境對臺商有利時，臺商回流是未來發展趨勢，中國大陸這些年的改變、幣值升值等，還需一段時間，其環境才能完善發展，中國大陸要求企業支付社會保險約占個人及公司薪水的 48%，臺灣則是 20%，沿海城市人工薪資已不輸臺灣了，在中國內陸的成都、重慶的成本也可能在三年就追到上海，有許多臺商都考慮先不設廠，臺灣產業應掌握此一機會。
5. 中國企業的複製改造的能力極強，臺商及外資也擔心，然而在臺灣智慧財產權、研發人才素質及忠誠度，皆優於中國大陸，有利於吸引外資來

台投資設立核心研發中心、營運總部等。另中國大陸也不斷利用高薪挖角產業人才，雖然代工業的人力成本不斷的往上漲，但在中國最大的成本將是物流成本，臺商企業應從供應鏈營運角度來思考未來的發展。

6. 企業為降低生產人力成本而被迫移動至內陸，造成離沿海越來越遠，許多原物料從國外進口、成品出口，無論空運或海運，相對的物流成本將越來越高，於是，在供應鏈的模式上，存貨模式的改變已是重要的考慮要項，存貨是重要成本之一，企業需要去思考這個問題，若有快捷運輸路線能取代傳統貨運運輸時間，將會對企業之供應鏈營運效能產生重大效益。
7. 目前中國企業要到第三國推動工業園區與物流園區，也會帶著物流業者一同前往，同時補助產業，透過中國政府出面協調管委會、物流園區等一系列的行政業務支援，相關的產業就會越做越大。日本政府已在檢討是否要與韓國相同，要用政府的力量灌注在幾個產業上來發展，因為發現日本的企業漸漸被韓國超越，日本也在想是否要這樣子做。目前官方與官方不適宜接觸的範圍，業者可以先行準備，有些能做的但是還沒有辦法簽署協議，若佈局都已佈好，可先進行戰略性思考。
8. 利用 business 去驅動相關產業(例物流業、資訊業、供應商)做供應鏈的整合，即製造業或服務業驅動產業物流，即由 business 驅動相關業者整合。
9. 兩岸對接合作：
 - (1)發展產業全球運籌中心，整合產業供鏈鏈，包括供應商管理、顧客管理、商流、金流、物流(含採購、倉儲、運輸、VMI、JIT…)、人資等，並建立對接合作平台。
 - (2)以臺灣為總運籌中心：貨品以短小輕薄貨品、週轉快速貨品、研發測試貨品、關鍵零組件製造加工、高單價之原物料等為主，主控物流、金流、商流、資訊流、人流等資訊。

(3)資訊科技之輔助：藉由臺灣資訊科技之軟實力，提供供貨之準確度、預測精準，包括供應商管理庫存（VMI）、電子詢價報價與採購、即時貨況追蹤、電子訂單管理、供貨時間點、電子對帳及相關資源的掌控(排程派工、交通工具運送…)。透過 e 化資訊平台，建構更具彈性與時效性之 e 化服務，可以助企業快速回應多變的市場競爭，藉以獲取最大的利益，更能提升客戶服務的效率與品質。

(4)產業合作：善用兩岸之資源與優勢，於大陸淺層加工，再運至臺灣深層加工(關鍵零組件與原物料、關鍵機器設備、核心軟體等)後，出口至大陸或各國，達到互補互利之目的。

三、結語

全球化、自由化及知識經濟時代裡，加工出口區雖歷經多次轉型，然而對面對全球化與全球分工的發展趨勢，使國際競爭已不僅僅是個別企業之間的競爭，事實上早已邁入了供應鏈對供應鏈的競爭。而供應鏈的效率則取決於產業物流服務的模式，物流業者如何提供創新的物流營運模式，如何運用創新 e 化科技，提供產業上、中、下游供應鏈整合性增值服務以滿足企業客戶，是為關鍵性因素。

另 ECFA 簽署後進入黃金十年，對改善我國內投資環境、提升國際競爭力均有正面效應，在多方面皆已顯示對臺灣整體有正面影響，例如產證申請的廠商家次持續成長、申請金額也逐漸增加，新廠商之加入對中國大陸的出口拓銷工作，顯示 ECFA 早收計畫為其開創了新的商機，對於兩岸經貿關係也是一個正面的發展趨勢。爰可藉此時機良性互動，循序推動後續協議，以及貨品貿易、服務貿易、投資、爭端解決、產業合作、海關合作等經濟合作事項的協商，以逐步擴大 ECFA 的效益，並同時協助解決臺商相關問題，因應中國大陸投資環境快速變化所要面臨經營的挑戰，不斷提升國際競爭力以永續發展。

附錄

一、參訪單位一覽表

前往地區：深圳、上海、蘇州		
拜訪機構名稱	主要洽談人	職稱
1. 福漢興國際運輸有限公司 (深圳福田保稅區)	陳軍 舒學強	董事長 副總經理
2. 泰華房地產有限公司 (寶安科技創新園區-梧桐島智能工程)	曾仁育	運營長
3. 賽易達保稅物流有限公司 (深圳機場保稅物流中心)	蘇安	總經理
4. 深圳邦達興國際物流有限公司 (深圳華南物流園)	唐訶 彭遠羿	總經理 物流部經理
5. 東莞寮步詮訊電子廠	陳建興 成保玉	協理 資財部經理
6. 東莞松山湖高新技術產業開發區	賈高鵬	
7. 國雲科技股份有限公司	季統凱 賈民	董事長 國雲在線營運總監
8. 日月光半導體(上海)股份有限公司	陳淑芬	採購部經理
9. 上海邦達天原國際貨運有限公司	邢台明 饒嘉安	董事長 上海站總經理
10. 大聯大商貿有限公司與蘇州新寧物流有限	張艷玲	上海及外點運籌

公司(蘇州物流園)	周博	課副理 協理
11.虹光精密工業(蘇州)有限公司 (蘇州工業園區)	陳文哲	經理
12.蘇州邦達新物流有限公司 (蘇州綜合保稅區-唯亭鎮)	楊芳 布秋妹	總經理 副總經理
13.上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司(日商 KONICA MINOLTA 專用倉)	何曉華 蔣誠	總經理 副總經理

二、 參訪摘要表

拜訪機構	序號 1：福漢興國際運輸有限公司（深圳市福田保稅區）				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	陳軍 舒學強	職 務	董事長 副總經理
摘要說明	<p>福漢興國際運輸有限公司成立至今已有 15 年的時間，從事加工貿易企業保稅倉儲物流業務，從過去物流模式與現今物流模式相比較之下，經營模式也根據市場的需求逐步變化。早期對於保稅倉儲之概念還不明確，少數日本企業使用保稅倉庫相關的名稱，後期也許從富士康企業開始使用供應鏈庫存(VMI)後，接著陸續有企業開始配合政府保稅政策推動，保稅倉儲業務逐年發展越來越好，而至今許多企業皆採用這些保稅倉儲服務模式。</p> <p>整個福田保稅區的發展來說，最早只是個出口加工區，當時福田保稅區之政策發展是較模糊的，以工廠和零售業這些模式為主，因具備許多物流之環境，而吸引一些較大型物流公司陸續到福田開始從事保稅倉儲物流等業務，當時經由設立「保稅區管理條例」，奠</p>				

拜訪機構	序號 1：福漢興國際運輸有限公司（深圳市福田保稅區）
	<p>定了物流業在此地區的基礎。但自 1997 年後，因相關加工成本等較貴之因素，深圳一些外資企業開始往東莞遷移，並設立保稅區，目前僅高科技企業如：IBM、聯想、日立等，較大規模的工廠還在當地。</p> <p>該福田保稅區因臨近香港，對於多數的物流服務模式都俱有較良好的地理條件，對於香港而言，有專用的一號通道直通，是採免證和免稅制的，進入保稅區之貨物向海關備案，只要倉儲數量資訊與海關相符即可通關，目前已使用電腦連線，幾乎可以成為香港延伸的一個倉庫，同時，在深圳各口岸的貨物都可以使用相同的手法，不用清關直接轉換貨物可相互流通，採用備案制即可。</p>

拜訪機構	序號 2：泰華房地產有限公司(寶安科技創新園區-梧桐島智能工程)				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	曾仁育	職 務	運營長
摘要說明	<p>泰華房地產有限公司推動寶安科技創新園區「梧桐島智能工程」，是由臺灣半畝塘團隊進行設計，梧桐島智能工程由生態湖和春夏秋冬四島兩大部分組成，24 棟獨棟建築以 24 節氣分別命名，內設人文會館等區域。</p> <p>梧桐島佔地面積 86,303 平方米，總建築面積 240,700 平米，其中辦公面積 112,000 平方米（包括 22 棟獨棟辦公總部）、人工生態湖面積 20,000 平方米、酒店面積 27,800 平方米（包括 1 棟 10 層五星級酒店），配套商業面積 4,700 平米，地下室面積 96,200 平米，地下停車位 1,700 個。</p> <p>梧桐島智能工程規劃成一個低碳生態園區，該園區未來將由高科技生產、研發企業、物流業、新能源、文化產業、高端企業總部</p>				

拜訪機構	序號 2：泰華房地產有限公司(寶安科技創新園區-梧桐島智能工程)
	基地等低碳、高產出行業組成，面對寶安區產業的升級換代需要「低碳生態」辦公環境吸引高附加、低污染產業進駐。將對寶安環境改善，提升區域整體品質及形象，高新產業聚集，區域產業轉型升級發揮作用，整個相關的項目將在 2011 年的 12 月動工，預計於 2013 年開始使用。

拜訪機構	序號 3：賽易達保稅物流有限公司（深圳機場物流保稅中心）				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	蘇安	職務	總經理
摘要說明	<p>深圳航空物流園是深圳市規劃建設的七大物流園區之一，位於機場區域內，緊鄰機坪，規劃佔地面積 116 萬平方米，由國際貨運村、國內貨運村、物流大廈等基礎設施組成，提供航空運輸和物流業一站式通關事務的服務。</p> <p>2009 年 2 月 11 日獲得「海關總署」、「財政部」、「國家稅務總局」、「國家外匯管理局」四個部門聯合批准，2010 年 5 月 12 日通過以上四部門聯合驗收，2010 年 5 月 18 日正式封關運作，距離空運口岸 1.8 公里，佔地 11.5 萬平方米，總建築面積 56,881 平方米，主要由綜合辦公區、海關監管查驗庫區、場站區、倉庫區四個功能區域組成，場站區用來做車輛進行等待地區，倉庫可承載重型貨架，倉庫外具有良好的卸貨平台可進行相關作業，並具有升降平台，每二個車位就具有一個升降平台，可方便做卸貨作業，消防採用自動巡弋，透過光感能夠感測到火源，並針對火源做噴射，可避免造成其他貨物的毀損。</p> <p>深圳機場保稅物流中心於 2010 年 10 月 18 日正式投入運營，是深圳機場四大核心物流區域之一，總規劃控制面積 41.74 萬平方</p>				

拜訪機構	序號 3：賽易達保稅物流有限公司（深圳機場物流保稅中心）
	<p>米，第一期佔地面積 11.5 萬平方米，建築面積約 5.8 萬平方米，其中倉庫面積約 4.6 萬平方米。</p> <p>除了當地區位和交通綜合優勢外，提供 365 天x24 小時貨物通關操作；5 分鐘之內可到達主交通網絡，30 分鐘可到達公路口岸；可利用跨境快速通關模式，並可與香港之間貨物的快速流轉；可對空、陸、海不同的運輸方式進行自由組合。</p>

拜訪機構	序號 4：深圳邦達興國際物流有限公司（深圳華南物流園）				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	唐訶 彭遠羿	職 務	總經理 物流部經理
摘要說明	<p>深圳邦達興國際物流有限公司位於華南物流園內，深圳華南物流園區內進口倉庫為 1 萬 2 千平方米，出口倉有 38 萬平方米。客戶出口貨物的運送會按照客戶最小的訂單要求來做分檢，目前的作業系統與 UPS 快遞公司連線，經打包處理後的貨物到了 UPS 快遞公司，經掃描條碼取得物品資訊，逕行路線規劃與運送作業：</p> <ol style="list-style-type: none"> 倉儲作業說明：客戶出口成品先集中至倉庫收貨，收到出貨通知後，依出貨指示產生揀貨單據，作業人員依據揀貨單，進行拆箱、揀貨、再彙整至出貨區組裝成一箱，每張出貨單都是送到商店或是訂購家庭。 出口作業：整個物流分為二部份，第一部分是邦達興倉儲將出貨單作業完成後，經由海運貨櫃送至美國 UPS 轉運站，到了美國 UPS 的 DC 後，由 UPS 接手處理。 				

拜訪機構	序號 5：東莞寮步詮訊電子廠				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	陳建興 成保玉	職 務	協理 資財部經理
摘要說明	<p>東莞寮步詮訊電子為臺灣股票上市企業佳能企業股份有限公司之全資子公司，公司隸屬華碩集團（ASUS Group）旗下和碩聯合科技之轉投資。</p> <p>佳能成立於 1965 年，目前專營數碼相機之專業設計代工製造（ODM），旗下客戶囊括日韓等一線的數位相機品牌大廠，成為全球數位影像產品代工領導地位，佳能企業為全球數位影像產品的設計及製造廠商，專業設計製造中/高階數位相機，外銷出口量排名居全球第一位。2009 年代工製造出貨全球第一，今年表現卓越位居科技百強的領先地位，入選數位時代雜誌《臺灣科技 100 強》前 10 強之內。</p> <p>佳能企業於 2004 年與相機廠詮訊科技進行合併，佳能並藉由詮訊進軍大陸市場，佳能投資的另一家數位相機廠明騰工業將與詮訊於大陸創造更好的業績，而佳能本身則協助爭取日本佳能（Canon）訂單。</p> <p>與詮訊合併之後，佳能公司未來將會有包括光學製造商與通路事業兩大部門，合併之後的新佳能資本額及營業額都大幅提升。佳能集團積極進軍數位相機領域，與明騰工業相互投資更與詮訊合併。合併後兩家公司後將取得詮訊科技在數位相機的製造能力，同時會藉由與日本佳能的關係，為詮訊科技爭取日本客戶。</p>				
拜訪機構	序號 6：東莞松山湖高新技術產業開發區				

拜訪機構	序號 6：東莞松山湖高新技術產業開發區				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	賈高鵬	職 務	
摘要說明	<p>東莞松山湖科技產業園區是 2001 年 11 月經大陸廣東省人民政府批準的省級高新技術產業開發區；園區規劃面積 72 平方公里，坐擁 8 平方公里的淡水湖和 14 平方公里的生態綠地，生態環境優越。2002 年被大陸國家科技部科技促進發展研究中心評為「中國最具發展潛力的高新技術產業開發區」，2004 年被大陸國家信息產業部授予「國家信息產業基地」稱號。2007 年被大陸國家科技部列入「部省市共建國家火炬創新創業園試點計劃」。</p> <p>東莞松山湖科技產業園區位於大朗、大嶺山、寮步三鎮之間，地處東莞市的幾何中心，面積 72 平方公里。開發建設已 5 年，已建成 130 多公里道路和 100 萬平方米設施。其中，建成生產力促進基地、留學人員創業園、國家電子資訊產業基地、中國青年留學人員創業基地、虛擬大學園和中小科技企業創業園等，進駐院校有武漢大學、華中科技大學、東莞理工學院、廣東醫學院等院校及培訓機構，研究單位包括廣東電子工業研究院、廣東華南工業設計院、華中科技大學製造工程研究院、東莞中子科學中心等，建立電路設計與實驗中心、電子產品標準研究與測試中心等公共創新技術平臺以及積體電路設計、奈米技術、電化學等實驗室。</p> <p>松山湖園區與香港政府合作，以莞港政府合作專案—莞港生產力促進基地為主要載體，加快建設創新及知識產權管理中心、設計及科技創建中心、清潔生產及持續發展中心、精益製造及管理中心、生產力培訓學院等服務功能平臺，為東莞產業發展提供全方位生產力提升服務。同時，東莞市政府正積極爭取香港創新科技署、香港生產力促進局的支持，聯合構建松山湖園區，促進香港、東莞兩地經濟社會之繁榮。</p>				

拜訪機構	序號 7：國雲科技股份有限公司				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	季統凱 賈民	職 務	董事長 國雲在線 營運總監
摘要說明	<p>國雲科技股份有限公司是中國的雲計算解決方案與服務提供商，公司成立於 2010 年 5 月，在中國科學院計算技術研究所、松山湖控股有限公司、廣東電子工業研究院、東創投等多方共同投資下，成立了國雲科技股份有限公司。</p> <p>公司註冊資金 5000 萬元人民幣。國雲科技公司總部坐落于風光秀美、景致迷人的東莞市松山湖科技產業園區內（國家 AAAA 級景區），辦公面積達 5000 平方米，現有員工近 200 人，90%以上的員工擁有本科以上學歷，20%以上的員工擁有博士學歷。國雲科技擁有自主研發雲計算平臺與自主核心雲終端等產品解決方案，並在融合多家雲平臺基礎之上，構建了其獨有的、自主研發的並中立的雲計算平臺。通過國雲 科技創建的自主雲平臺，可為用戶提供私有、公有及混合雲平臺的多種服務模式；可平穩掛接各國際主流廠商的雲計算產品和服務；並在此基礎上提高雲與雲之間的互操作性，支持企業混合雲計算的服務策略；特別能夠為客戶提供面向各家雲計算和服務優勢特點的定制化雲平臺解決方案。</p> <p>設施項目包括：1.硬體基礎 2.軟體基礎 3.技術支援 4.網路環境 5.機房管理 6.電力保障系統 7.環境控制系統 8.高架地板系統 9.消防系統 10.可加鎖式機架系統 11.安全防範系統 12.電視監控系統 13.伺服器安全等。</p>				

拜訪機構	序號 8：日月光半導體(上海)股份有限公司				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	陳淑芬	職 務	採購部 部經理
摘要說明	<p>日月光半導體(上海)股份有限公司自 2003 年開始營運，資本額約\$140M USD。2009 年營業額為\$150M USD、2010 年營業額為\$200M USD、2011 年營業額(預計)為\$253M USD。目前產能：400kk pcs /Month (PKG 7.5mm x12.5mm)，產品線比例：BOC 佔 30%、PBGA 佔 34%、TFBGA 佔 32%，Module 佔 4%。工廠總人數為 1,750 人，包括工廠生產作業：1,300 人，PE、RD 與 QA 約 280 人。</p> <p>廠房位於張江工業園區 6 號樓當中，工廠有 4 棟建築，分別是 1-4 號樓，各具有產線的部份，目前產品結構有 PBGA、VOC、電子元件銷售、中低階封裝與測試、封裝基板生產等項目，去年營業額部份有 2 億 5 千上海廠的部份，不包括高雄，今年預計成長 25%，到 2 億 4 千 5 百萬，明年則預估能到達 3 億 1 千萬，目前產能 Q3 為 42kk，Q4 將會成長到 45kk。上海廠每個月營業額有 1,800 萬 USD，在高雄的部份每個月有 650 萬 USD。</p> <p>主要的客戶群分歐洲區與亞洲區，歐洲區有德國、葡萄牙、法國、義大利等、美洲、亞洲部分則有馬來西亞、韓國、日本、中國內部、新加坡等地。</p>				

拜訪機構	序號 9：上海邦達天原國際貨運有限公司				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	邢台明 饒嘉安	職 務	董事長 上海站 總經理

拜訪機構	序號 9：上海邦達天原國際貨運有限公司
摘要說明	<p>公司於 1984 年成立在臺灣，在 1992 年時成立上海分公司，1997 年在上海成立中國區總部，連續五年被連續評為 A 類企業。在大陸各城市設立了 50 個分公司，其範圍涵蓋了主要的口岸以及內陸城市，全集團約計 2000 餘員工。</p> <p>主要業務包括了海、空運服務、報關報檢關務諮詢、第三方物流倉儲服務、運輸服務，報關服務涵蓋了全國主要口岸、保稅物流園，均可自營代理報關，至於物流倉儲/運輸服務方面則擁有物流倉庫及保稅倉庫約計 85,000 平方米，包括上海、蘇州、無錫、南京、天津、青島、煙台、寧波、長沙、成都、重慶、深圳、廈門、福州等，各分公司皆可提供普通車/監管車運輸服務，擁有國家道路貨物運輸四級企業資質。</p> <p>其海、空運具有一級貨代資質，是 FIATA/IATA 會員，直接與船公司 EDI 訂艙，中國航協會員成為多數航空公司的貨運代理。提供國際海運整櫃，拼箱，NVOCC 服務，國際空運，包機往來世界各地主要機場。國內主要空港擁有進出口保稅倉庫，進口貨物可以直接分撥，並可保稅卡車轉關到內陸點清關。</p> <p>國內物流部分，以第三方倉儲物流業務為主，在國內多個城市擁有物流倉庫和保稅倉庫，資源網絡和卡車，滿足客戶的不同需求。自行開發倉庫 WMS 管理系統，通過系統可以對貨物進、出庫及時庫存管理，與客戶進行 EDI 數據交換，同時，客戶可以通過在線查詢了解到貨物的各種狀態，及時庫存以及下載各類報表等數據信息。根據客戶的需求，為客戶度身訂製 VMI，WMS 等物流方案，提供全方位的物流供應鏈服務，並與多家知名電子客戶建立合作關係。</p>

拜訪機構	序號 10：大聯大商貿有限公司、蘇州新寧物流有限公司(蘇州物流園)				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	張艷玲 周博	職 務	上海及外點 運籌課副理 協理
摘要說明	<p>1. 大聯大商貿有限公司：</p> <p>大聯大集團總部位於台北，結合世平集團、品佳集團、富威集團、凱悌集團、詮鼎集團及友尚集團等亞太區半導體通路領導品牌，員工人數逾 5,900 人，代理產品線逾 270 條，服務網遍佈亞洲 40 多個據點；2010 年營業額近 81.9 億美金，是亞洲區市場份額最高之半導體零件通路商。</p> <p>大聯大持續強化技術支持的專業形象，滿足客戶需求創造 (Demand Creation)，提供完整解決方案(Turnkey Solution)。連年獲得天下雜誌、商業周刊、今週刊等評選為「IC 通路產業 No.1」；2010 年並再度蟬聯專業網站 EETimes 評選為「亞洲最大最佳之 IC 通路代理商」，穩踞全球第三大電子零件通路商。</p> <p>2. 新寧物流公司：</p> <p>新寧物流公司是電子元器件物流服務專業提供商，公司的經營範圍是進出口貨物的倉儲、集裝箱堆存及有關配套業務；保稅倉庫內貨物的代理報關業務；庫內貨物的分級、分裝、挑選、貼商標、整理等。</p> <p>其主營業務以電子元器件保稅倉儲為核心，並為電子信息產業供應鏈中的原料供應、採購與生產環節提供第三方綜合物流服務，主要包括進出口貨物保稅倉儲管理、配送方案設計與實施，及與之相關的貨運代理、進出口通關等。</p> <p>近年來大聯大陸續投資新寧物流，將其香港貨量逐步移至位於</p>				

拜訪機構	序號 10：大聯大商貿有限公司、蘇州新寧物流有限公司(蘇州物流園)
	深圳的新寧保稅倉當中，運用新寧物流在電子零組件的倉儲管理、配送設計與地區等優勢，為大聯大公司創造且提供更優良的服務。

拜訪機構	序號 11：虹光精密工業(蘇州)有限公司（蘇州工業園區）				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	陳文哲	職 務	經理
摘要說明	<p>蘇州虹光精密工業有限公司由臺灣虹光精密工業股份有限公司全額投資，設立於 1999 年 12 月，註冊在蘇州工業園區，並且是第一家進駐蘇州工業園區的台資公司。蘇州虹光註冊資金 2,000 萬美元，總投資額達 6,000 萬美元，專注於多功能一體機、掃描儀和其它數碼辦公產品的研發和製造，工廠佔地 30,253 平方米，現有員工約 500 人，擁有生產線 3 條，產能達 30 萬台/月。</p> <p>主要營業項目包涵了影像處理系統研發、製造與行銷，主要產品有彩色數位複印機(digital copier)、雷射印表機(laser printer)、商用高速掃描器(document scanner)、雷射多功能事務機(MFP)、光學引擎(optical engine)、彩色光機模組等數位化影像輸出輸入產品，並自行開發 ASIC、影像處理軟體及數位訊號處理(DSP)之演算法(algorithm)，目前多項產品已開發為 embedded system，成功的推進到影像與文件自動化處理的市場。</p> <p>虹光蘇州定位在高新、高品質數碼化的研發與製造，虹光精密總部在臺灣，除了在中國設有二家工廠外，在美國、德國、中東等地，都有一些銷售、售後維修的點，優勢有三個方面，第一個擁有領先的技術、優良的品質系統以及實力雄厚的研發團隊，領先的技術主要做掃描的一些廠商，起先在高速掃描、品質穩定的自動送紙結構，產品系統包括了，多功能事務機，也就是結合了影印、複印、</p>				

拜訪機構	序號 11：虹光精密工業(蘇州)有限公司（蘇州工業園區）
	掃描、傳真多功能的複合機，第二個就是多功能掃描工作站，通過直接掃描 E-mail 的一些產品，還有高速文檔掃描儀，包括單面、雙面、自動進紙、平台式的，從低速、高速，大小從 A5 到 A3 各種類型產品。

拜訪機構	序號 12：蘇州邦達新物流有限公司(蘇州綜合保稅區-唯亭鎮)				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	楊芳 布秋妹	職 務	總經理 副總經理
摘要說明	<p>邦達新物流有限公司是邦聯集團和日立物流集團合資成立的專門從事保稅物流供應鏈解決方案的公司。先後進駐蘇州綜合保稅區，上海洋山保稅港，青島保稅物流園區，煙臺出口加工區，西安出口加工區等，在各地形成保稅物流的網路。</p> <p>蘇州邦達新物流有限公司於 2005 年 1 月首批入駐蘇州保稅物流中心（現為蘇州綜合保稅區），有 5200 平米倉庫。在將近 4 年的運作中，為客戶提供「境外遊」、「深加工結轉」、「VMI」、「國際採購中心」、「保稅維修」等供應鏈解決方案，並和多家知名廠商密切合作，擁有一個專業素養高，服務意識強的專業團隊，業務量在蘇州綜合保稅區內名列前茅，並被中國海關首批評為 A 類企業，省重點物流企業，技術先進型服務企業。</p> <p>2004 年 8 月，蘇州保稅物流中心通過國際海關總署，稅務總局和外匯管理總局的聯合驗收，成立了中國國內第一個 B 型保稅物流中心，2006 年，國務院同意批復蘇州工業園區整合出口加工區，監管點和保稅物流中心，成立中國第一個綜合保稅區，享受和保稅港一樣的優惠政策，是目前中國政策最開放的區域之一。</p>				

拜訪機構	序號 12：蘇州邦達新物流有限公司(蘇州綜合保稅區-唯亭鎮)
	從 2004 年 12 月開始至今，邦達新客戶包括：天弘、飛利浦、明基、仁寶、日立、華宇、松下、三菱、海信、三星、東麗、丸紅、富士康、泰金寶、杜邦、YKK、富士、尼康等全球知名廠商，業務跨電子、紡織、機械、化工等多種行業。

拜訪機構	序號 13：上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司(日商 KONICA MINOLTA 專用倉)				
主要任務	參觀訪問	主要洽談人	何曉華 蔣誠	職 務	總經理 副總經理
摘要說明	<p>上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司於 2001 年與新區政府合作設立，目前在無錫的倉庫總共有 8 萬平方米，具備一級國際貨運代理和「無船承運人」、民航總局的空運資格銅牌及代理報關、代理報檢資格，現有員工 600 餘人。2004 年起 AIR-SEA 在中國大陸經營規模已進入 12 強。無錫公司是一家保稅型專業物流公司，服務面涉及海運（櫃、散貨）、空運、陸運。</p> <p>服務項目包括：1 海關、商檢事務，如減免稅、手冊核銷、HS 編碼初歸類、舊設備裝運前預檢驗、單證製作等。2. 無錫、上海等口岸貨物清關、結轉。3. 國際、國內段的海空陸運輸。4. 為工廠設立全球或全國的貨物分撥、集散中心。5. 對零件的倉儲、分揀、包裝、集運、配送直達生產線，使工廠保持零庫存。6. 大型設備進、出廠拆卸、調試、就位、安裝等技術作業。7. 第三方庫存監管業務，以公司在銀行的授信額，幫助企業解決貸款融資問題。</p> <p>專倉服務：目前以專倉服務柯尼卡美能達商用科技(無錫)有限公司，工廠年產量 50 萬台，原材料全部都為保稅進口，產品以出口為主，部份產品轉到出口加工區再轉入，每天的托運量大約為 1,200</p>				

拜訪機構	序號 13：上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司(日商 KONICA MINOLTA 專用倉)
	個托台以上，有提供 4 萬平方米的倉儲面積，所有原材料供應商，包括進口的客戶貨物，集中在倉庫當中，倉庫再進行整體的分檢、配送，再直接送到工廠甚至是生產線上，目前 60%原物料都採 VMI 模式的供應商，目標是 100%採用 VMI 模式。

三、活動照片



1.參訪福漢興國際運輸有限公司(深圳福田保稅區)



2.參訪泰華房地產有限公司



3. 參訪賽易達保稅物流有限公司(深圳機場保稅物流中心)



4. 參訪深圳邦達興國際物流有限公司(深圳華南物流園)



5. 參訪東莞寮步詮訊電子廠



6. 參訪東莞松山湖高新技術產業開發區



7.參訪國雲科技股份有限公司



8.參訪日月光半導體(上海)股份有限公司



9.參訪上海邦達天原國際貨運有限公司



10.大聯大商貿有限公司與蘇州新寧物流有限公司(蘇州物流園)



11.虹光精密工業(蘇州)有限公司(蘇州工業園區)



12.蘇州邦達新物流有限公司(唯亭)



13. 上海邦達天原國際貨運有限公司無錫分公司

(日商 KONICA MINOLTA 專用倉)