

財政部九十二年度自行研究報告提要表

研究報告名稱：和平工業區專用港通關自主管理之研究

研究單位：基隆關稅局花蓮分局

研究人員：董惠欣、林茂申

研究期間：92年1月至92年6月

報告內容提要：

一、研究緣起與目的

花蓮分局所轄和平工業區專用港位於蘇花公路中點之和平工業區，距花蓮港、花蓮分局約五十公里之遙，和平工業區專用港依促進產業升級條例而興建，並依該條例限制專供和平工業區內廠商原物料及成品輸出入之用，目前進口貨物不外燃煤、石膏、鐵渣、石灰石、爐石、砂石及少數發電廠零組件。九十年度僅徵收少許關稅，九十一年度關稅徵收為零，另徵收少量營業稅、推廣貿易費。

花蓮分局派駐一個課之人力於和平工業區專用港，薪資、加班費加上辦公室租金、設備，所費不貲，如果比照倉儲業者自主管理，由和平工業區專用港實業股份有限公司自行管理，海關不定期查核，可以精簡人力及經費。

二、研究方法及過程

蒐集資料，瞭解和平工業區廠商狀況、和平港腹地大小、交通運輸、天然與人力資源、評估營運展望。研討公權力委託民間團體之適法性與適當性問題，訪談港公司、工業局工業專用港管理小組、

海關長官及同仁，徵詢意見、比較貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫及物流中心業者自主管理，與工業區專用港自主管理之異同點，以研判是否宜於實施。

三、研究結論與建議

(一)結論：

和平港實施自主管理之效益評估連同可行性及不可行性分析後，由於目前自主管理當事人和平港公司反對自主管理，且自主管理事項尚涉及其他單位之職掌，須徵詢內政部、經濟部或層報行政院研考會統籌考量並研訂辦法，方能全盤解決。故目前和平工業專用港暫無法遽以推動實施自主管理制度。

(二)建議：

- 1、和平港營運量、海關業務量、和平工業港特性及成本效益考量；和平港海關辦公室可由一名關員常駐值勤，原稽查一、二課合併為稽查課，加強巡緝作業，業務需要時由稽查課派員支援。
- 2、和平辦公室改向工業局和平服務中心或民間租賃足夠一人使用之辦公空間即可。
- 3、經濟部工業局和平工業專用港管理小組於輔導和平港公司一段期間後授權由和平港公司自主管理。

壹、和平工業區專用港概述

- 一、為配合和平工業區各種原物料進出口所需，經濟部於八十五年十二月核准由「和平工業區專用港實業股份有限公司」（以下簡稱和平港公司）投資興建營運和平工業區專用港（以下簡稱和平港）。
- 二、八十六年十月和平港公司與經濟部工業局完成「和平港投資興建協議書」，由台北地方法院認證。
- 三、八十六年十一月和平港公司與經濟部工業局完成「和平港土地租賃契約書」公證手續。
- 四、依據促進產業升級條例第卅八條第二項規定，和平港專供花蓮和平工業區內廠商原物料及成品輸出入之用，並准許中華民國船舶及外國通商船舶出入。
- 五、和平港之港址位於花蓮縣秀林鄉和平村之和平工業區內，北與和平電廠為鄰，西以北迴鐵路為界，東鄰太平洋，離花蓮港及蘇澳港各約 35 哩（63 公里）。第一期工程興建六座碼頭，分別為燃煤專用碼頭一座、水泥專用碼頭二座、多功能碼頭一座、港勤碼頭一座。第二期則視第一期興建之碼頭總裝卸運量不敷需求時，再於預備碼頭場地興建四座碼頭。燃煤專用碼頭備有卸煤輸送設施，可直接送入燃煤倉庫。水泥專用碼頭備有裝船輸送設施，可直接從水泥工廠輸送至船艙。多功能碼頭備有裝卸設施，可裝卸灰石、砂石及其他貨物。
- 六、和平港之管理機構及其業務：
 - （一）工業專用港管理小組：

經濟部工業局依促進產業升級條例第卅七條規定於和平工業專用港設置工業專用港管理小組，主要業務為監督和平港公司執行各項作業，及進行政府各相關單位間之協調工作，並調節處理民營事業、貨主、航商等需待解決之事項。

(二)航政、海關、檢疫、檢驗、入出境、消防、警政及海岸巡防等業務管理單位-由各主管機關依規定設置。

(三)和平港公司-負責和平港之經營管理，並處理港灣業務及棧埠業務工作。詳如附件一、二。

貳、目前營運狀況及未來展望

一、和平港係依照民國八十四年頒行之「促進產業升級條例」第三十條第一項「工業主管機關於開發之工業區內，為經營需要，得報請經濟部會商交通部，經行政院核定設置工業專用港」之規定，配合和平工業區內各種物料之進出口之所需而設置，其主要服務對象為和平工業區內之各廠商為主。

本專用港原計畫由工業局主導開發完成後，再移轉各水泥廠共同使用及營運，建港投資成本則由水泥廠依運量比例分攤。惟和平工業區水泥廠用地經整地完成後並對外公告出售，僅有台灣水泥公司承購三個水泥廠區，以及燃煤、副料堆儲場用地，計畫投資興建年產 800 萬噸之水泥廠及年發電量 132 萬仟瓦之和平電廠。

二、建港規模、投資範圍及租賃設備：

(一)建港規模：

1. 第一期工程：

和平港初期計劃興建 N2、S1、S2、S3、S4 及港勤碼頭等六座碼頭，已於八十九年七月完成。船舶最大吃水達 8 萬噸級，可提供和平工業區內之產品及所需原物料輸出入之用。

2. 第二期工程：

規劃興建 S5、S6、N1 及 N3 等四座碼頭供水泥及其他原、物料輸出入之用。惟上述四座碼頭之施工時程，需視和平工業區內所興辦工業之產能及和平港碼頭運量之成

長狀況而定。

(二)投資範圍：

1. 水域設施：航道、迴船池、港勤船渠及其他港池等。
2. 堤岸設施：防波堤及淺水消波護岸。
3. 繫船設施：碼頭及棧橋。
4. 交通與補給設施：導航設施、道路及水電供應設施等。
5. 裝卸設施：卸煤機、砂石裝船機及帶運機等。
6. 倉儲設施：聯鎖倉庫及露置場。
7. 其他設施：排水箱涵、港勤船舶、港務大樓、警巡廳舍、南北碼頭作業室、及地震觀測井等。

(三)租賃設備：

S2 多功能碼頭：多功能裝、卸船機及帶運機等。

S3 水泥專用碼頭：水泥裝船機及帶運機等。

三、營運目標：

和平港營運初期計畫運量訂為 1,708 萬噸，終期目標則在達成 2,050 萬噸之規劃運量。為達成上述目標，在營運方法上希望藉由提供快速且便利之海運服務，為和平工業區內各興辦工業人開拓商機，並促進地方繁榮。

另為了提高營運初期之運量、有效降低運輸成本、及提升和平工業區內各興辦工業人之競爭力，除積極爭取和平地區每年 150 萬噸之砂石經由和平港輸往國內其他港口，以落實政府「東砂北運」之政策外，九十三年後，台泥和平廠亦將增產石灰石下腳料由和平港輸出，使和平港之初期運量能

達到 1,708 萬噸之預期目標。

四、和平港進出口原物料成品、運量及進出港船次預估：

(一)和平港進出口原物料及成品範圍僅限於和平工業區內各廠商(依促進產業升級條例之規定)，和平工業區外廠商不得適用。

1. 水泥(含熟料)：為台泥和平水泥廠之產品，裝卸方式係以帶運機輸送 (CONVEYER BELT)，並經連續式水泥裝船機裝船，裝卸快速，可全天候作業。載運船舶以散裝水泥專用船為主。
2. 燃煤：為供台泥和平水泥廠及和平電廠使用之進口物料，載運船舶以燃煤專用船為主。其作業方式先以和平港配置之連續式卸煤機卸船，之後再以帶運機藉由轉運塔送至台泥和平水泥廠或和平電廠之煤倉，輸送速度快速，可全天候作業。
3. 石灰石：自台泥和平水泥廠石灰石儲庫以帶運機運送，再以連續式裝船機裝船，裝船快速，可全天候作業。
4. 石膏、鐵(銅)渣、爐石：為製造水泥之進口副原料，以卸船機卸貨，再以帶運機直接輸送至台泥和平水泥廠各儲庫，可全天候作業。
5. 其他：如砂石、石灰石下腳料等物料。
6. 符合促進產業升級條例第卅九條規定工業區專用目的之使用。

(二)和平港運量及到(進出)港船次預估：

1. 運量隨台泥和平水泥廠及和平電廠之建廠工作逐步完成，由九十年之 560 萬噸增加到九十三年之 1,708 萬噸。
2. 到(進出)港船次方面則由九十年 309(618)船次/年增加到九十一年 763(1526)船次/年、九十二年 766(1532)船次/年、及九十三年(含)以後之 1127(2254)船次/年。
3. 和平港九十年至九十三年以後之預估運量暨船次彙總表如表(一)。

表一

和平港運量 (預估)表

單位：萬噸

項 目 期 別		出 口			進 口		合 計
		水 泥	石 灰 石	砂 石	燃 煤	副 料	
第 一 期	90 年	390	25	25	90	30	560
	91 年	580	100	150	350	60	1240
	92 年	580	200	150	365	60	1255
	93 年	870	200	150	398	90	1708

註：93 年以後，石灰石之出口運量 200 萬噸係納入石灰石下腳料 100 萬噸餘內。

和平港之預估運量暨船次彙總表

碼 頭	貨 品	船 級	90 年			91 年			92 年			93 年以後		
			使用 船席	運量 (萬噸)	到(進出) 港船次	使用 船席	運量 (萬噸)	到(進出) 港船次	使用 船席	運量 (萬噸)	到(進出) 港船次	使用 船席	運量 (萬噸)	到(進出) 港船次
S3	水泥	1-3 萬噸	1	390	195(390)	1	396	198(396)	1	396	198(396)	1	360	180(360)
S4	水泥	1-3 萬噸										1	360	180(360)
N2	燃煤	3-8 萬噸	1	90	18(36)	1	350	70(140)	1	365	73(146)	1	398	79(158)
S1、S2	石灰石 砂石 副料 水泥(含熟料) 石灰石下腳 料	5 千~3 萬噸	2	80	96(192)	2	494	495(990)	2	494	495(990)	2	590	688(1376)
合 計		船次/年	4	560	309(618)	4	1240	763(1526)	4	1255	766(1532)	5	1708	1127(2254)

五、財政部基隆關稅局花蓮分局統計，九十年全年度進出口船隻裝載貨物數量為進口貨物 1,006,214 噸，出口貨物 3,651,268 噸，進出口船隻數 226，九十一年全年度進口貨物 3,423,457 噸，出口貨物 4,695,880 噸，進出口船隻數 283，合計實際運量：九十年全年度進出口 465.7482 萬噸，為預估運量 560 萬噸之 83%，九十一年全年度進出口 811.9337 萬噸，為預估運量 1240 萬噸之 65.5%。九十年全年度進港船隻 226 艘，為預估數 309 艘之 73%，九十一年全年度進港船隻 283 艘，為預估數 763 艘之 37%，詳如表(二)，實際運量與預估運量落差甚鉅，顯示業務成長不如預期。

表二-1

基隆關稅局花蓮分局駐和平港辦公室
90 年度進出口船隻裝載貨物數量統計表

項目 項次	進 口 貨 物		出 口 貨 物		到港船隻數
	主要貨物名稱	噸重(M/T)	主要貨物名稱	噸重(M/T)	
90 年度 1 月 至 12 月數量	煤炭、礦渣、石 膏、矽砂、電廠 建廠機件設備	1,006, 214	水泥	3, 651, 268	226
備 註	和平港進出口貨物以大宗散裝貨物為主，進出口總運量 4, 657, 482 噸				

表二-2

基隆關稅局花蓮分局駐和平港辦公室
91 年度進出口船隻裝載貨物數量統計表

項目 項次	進 口 貨 物		出 口 貨 物		到港船隻數
	主要貨物名稱	噸重(M/T)	主要貨物名稱	噸重(M/T)	
91 年度 1 月 至 12 月數量	煤炭、礦渣、石 膏、矽砂、電廠 建廠機件設備	3, 423, 457	水泥	4, 695, 880	283
備 註	和平港進出口貨物以大宗散裝貨物為主，進出口總運量 8, 119, 337 噸				

六、未來展望：

和平港腹地狹小，資源僅限於礦石、砂石、水泥供需已趨平衡，在可預見之將來，難有第二家水泥業設廠，且電力需求亦趨緩和，燃煤需求不致增加，詳述如下：

(一)依據經濟部工業局資料(詳如附件三)，和平工業區總面積 486.73 公頃，其中港區面積佔 158.81 公頃，再扣除公共設施用地後剩餘可售面積 171.19 公頃，現已售 90.23 公頃，未售 80.95 公頃。亦即和平工業區僅餘 80.95 公頃未售出土地，台灣水泥公司則承購三個水泥廠區，未有其他水泥公司在區內設廠，另有砂石業者在區內設廠，尚有已購地未利用情形。和平港南北陸路交通均受限於蘇花公路隧道，和平工業區是唯一腹地。

(二)花蓮地區石灰岩蘊藏量非常龐大，而台灣西部水泥礦區已漸枯竭，加上西部人口眾多，民眾環保意識高張，致有水泥工業東移之議，但水泥業東移亦將遭遇東部地區環保人士之反對、抗爭，需以回饋、補償平息，在在增加成本，在環保考慮之下，產能以國內自給自足為優先考量。

(三)按水泥之製造，由採礦開始至鍛燒、研磨均需消耗大量能源，而台灣為能源缺乏國家，且水泥製造無需高度科技，故開發中國家亦可大量生產，且價格低廉，印尼、韓國曾於九十一年七月間傾銷水泥來台，經我國課以反傾銷稅，始維持產銷秩序。

惟水泥為國防工業，必需自給自足，不能全仰賴進口，致為國外所操控，然而水泥工業不必大肆擴充產能，殆無疑義。由是觀之，和平工業區水泥產量必有某一限度。

(四)砂石為花蓮地區另一龐大資源，工業區內現有一家砂石業者，開採和平溪砂石，就近利用和平港載用砂石至台灣北部，成本低廉，砂石輸出可維持相當期間。砂石與石灰石是和平港最大宗資源。

(五)設於和平工業區之和平發電廠所用燃煤直接由運煤船以輸送帶送入發電廠，運費低廉，其燃煤消耗量相當穩定。查和平電廠係八十八年時期民眾反對核能發電，偏逢電力短缺，當時政府鼓勵民間建設電廠，並由台電以高於自行發電成本價格購買電力，併入供電系統。根據台電估算，民國九十一年到九十五年電力平均年成長率為4.28%，九十六年至一百年平均年成長率為3.45%，現在興建中的大型發電廠有核四、中火九號、十號機，民營的有嘉惠、長昌、國光、星能、森霸及其它小型發電設備，大潭電廠所有機組全部完工加入運轉，將使當年的電力備轉容量率增加到18%，也就是至少有680萬仟瓦的發電裝置是處於閒置狀態(詳附件五)。和平工業區現餘80.95公頃土地未出售且分散零星，再建電廠可能性相當低，從而燃煤進口需求亦趨穩定。

(六)變更或附加為工商綜合港、自由貿易港、遊憩港之可能

性：地方政府、民意及學者專家，間有提議變更為工商綜合港，申請設立自由貿易港區或附設遊憩港，前二者限於腹地狹小，資源有限，未獲行政院經建會同意。遊憩港之建議則受惠於山明水秀，可能性較高，惟與海關業務無關(詳附件四)。

(七)交通部台灣區國道新建工程局宣布將在九十二年開工興建東部高速公路蘇澳花蓮段，預計民國一百年完工通車。和平地區將設交流道，如無變化，當然有利於和平港與外界之運輸。惟產業類別限於水泥、砂石，如無其他產業進駐，則和平港受益有限。

(八)綜上所述，和平港未來之營運量容有成長，亦不可能大幅成長，尤其傳統製造業西進大陸，已成沛然莫之能禦之趨勢，而高科技產業技術人才又偏聚於台灣西部，和平港縱有餘力擴增其港區規模，未來業務成長亦屬有限。

參、海關業務現況與未來評估

- 一、基隆關稅局花蓮分局於八十九年十一月廿二日增設稽查二課派駐和平港，由經濟部工業局和平港管理小組提供臨時辦公室，與引水人員、疾病管制局、標準檢驗局花蓮分局共用。聯合辦公港務大樓正興建中。
- 二、稽查二課配置課長一人、課員四人，廿四小時輪值。業務為運輸工具進出口通關管理(包括理船、結關、船舶進港登錄)、船舶檢查、進出口貨物監視、巡視港區、進出口貨棧監管、貨物查驗、出入境船員行李通關檢查。每勤僅安排一名關員當班。
- 三、海關聯鎖倉庫二間及露置場二處，已核准設置營運，可做為未稅貨物儲存之用，例如船用機具零件、潤滑油等。船用品儲存機率較高，工業區物品進儲率則偏低。
- 四、和平發電廠已正式運轉，與台電併聯發電，將來機具零件自和平港進口之機率不高(以貨櫃裝運從其他港口轉運進口運費較為低廉)，未來和平港之進出口貨物將維持大宗貨物型態，以輸送帶裝卸為主。海關監視裝卸貨物十分簡易，惟數量不易確定，如有必要，則以公證報告確認。故未來海關業務量將維持相同水準，不致大幅增加。
- 五、運輸工具進出口通關之一般過程如附件六，和平港未實施電腦連線，通關過程特點如下：
 - (一)進出口船舶所屬船公司未與海關連線。船隻之掛號由船公司於船隻進港前以書面向花蓮分局業務課提出申請。

(二)和平港公司尚未與關貿網路連線，無法以電腦連線方式傳輸「船舶進港通知」。船公司必須遞送「船舶入港報告單」予和平港海關辦公室(稽查二課)。稽查二課依據船舶入港報告單將船隻進港日期鍵入電腦。

(三)稽查二課將書面艙單送交業務課鍵入電腦，並代收鍵入費。

(四)船公司需申請普通卸貨准單(G.D.P.)及特別卸貨准單(S.P.)始准卸貨，尚未無紙化。

(五)平均到港船隻每日將近一艘。

六、進出口貨物通關一般流程、步驟(如附件七)。和平港因進出口貨物絕大部分屬於大宗貨物，其特點如下：

(一)無貨櫃進出口，一般商品、轉運貨物、轉口貨物均非屬營運項目。

(二)進出口貨物之收貨、發貨人為台泥公司或和平發電廠，屬績優廠商。通關方式大部份為免驗(C1及C2)。

(三)進出口貨物一律在花蓮分局業務課報關、分類估價，在和平港(稽查二課)查驗放行(C3)。

(四)目前進出口貨物共五種：煙煤、石膏、鐵熔渣、發電廠機械或零件、水泥。進出口其他貨物機率甚低，因貨物種類大宗且單純，通關簡易迅速。

七、各類業務統計表：

(一)九十年度進口報單46份，出口報單63份，查驗進出口報單(C3)74份，免驗報單(C1及C2)35份。

九十一年度進口報單 57 份，出口報單 76 份，查驗進出口報單(C3) 9 份，免驗報單(C1 及 C2)122 份。

(二)各項稅費收入如下表（單位：新台幣元）：

年度	關 稅	貨物稅	營業稅	推廣貿易服務費	商港建設費
九十	81,328	0	0	361,000	2,309,000
九十一	0	0	150,500,000	1,854,000	0

(三)進口貨物貨名、稅則、稅率如下表：

貨 名	稅 則	稅 率	備 註
煙 煤	27011200004	0	
石 膏	25201010003	2.5 或 0	
鐵 熔 渣	26180000000	0	
發電廠機械零件	84 章	專案免稅	發電廠已竣工，進口量稀少

(四)船員入境 96 人，出境 34 人。

肆、其他相關政府單位概況

一、經濟部工業局工業專用港管理小組：和平港係屬工業局和平工業區之一部分，以 BOT 方式由台泥集團所屬和平港公司建造營運，六十年後和平港產權將移轉予工業局，工業局依據促進產業升級條例第卅七條規定設置工業專用港管理小組，執行監督管理和平港公司，其業務分為經常性與非經常性業務。其中，經常性業務除港務行政業務督導外，另有船舶進出港之許可業務；而非經常性業務則有和平港營運前相關辦法、規章之訂定，以及營運後相關辦法、規章之執行、督導與處分等等。

(一)經常性業務：

1. 執行和平港港務行政等有關政府公權力之業務。
2. 船舶進出港同意。
3. 核發人員及車輛進出港區通行許可證。

(二)非經常性業務：

1. 協調政府相關業務單位順利推展業務。
2. 執行公權力依法規定之處罰等事項。
3. 和平港營運前相關規章、辦法之訂定。
4. 遇難及避難船舶進出港同意。
5. 船舶理貨業、船舶船員日用品供應業、船舶貨物裝卸承攬業、拖駁船業及船舶小修業等港區行業之管理。
6. 港區內施工許可。

工業專用港管理小組之設置為我國各國際商港之

所未見，其他國際商港皆由交通部港務局經營管理，和平港公司如能師法交通部港務局經營管理整個港區，業務上軌道，即無設置政府單位監管之必要。

二、航政單位：航政由交通部花蓮港務局所監管，項目如下：

船舶進出港簽證、船舶監理、航線管理、船員管理、引水管理、船舶運送業管理、船務代理業管理、船舶海事案件調查等。九十一年七月間曾有船隻自中國大陸直航和平港，途中未彎靠第三國港口，由花蓮港務局裁定罰鍰八百餘萬元。花蓮港務局原預定派員進駐和平港，嗣以人力不足及辦公室租金問題未派員進駐，惟遇有業務需要，花蓮港務局隨時將派員處理。

三、行政院衛生署疾病管制局第六分局和平辦事處：和平港船隻大部分自非疫區進口，檢疫之機會不多，故疾病管制局目前尚未派員進駐，如有業務需要，由駐花蓮港檢疫人員兼辦。

四、經濟部標準檢驗局花蓮分局：和平港進出口貨物以水泥原料、水泥砂石為大宗，非屬應實施檢驗項目。目前該分局未派員進駐，如有業務需要，始由該分局派員兼辦。

五、花蓮港務警察所：派駐員警約三十人，任務與其他國際商港相同，目前和平港僅設檢查崗哨一處於港區大門。

六、海巡署海洋巡防總局第六海巡隊及東部地區巡防局：派駐成員約四十人，任務與其他港區相同。

伍、法規問題探討：

海關依法執行課徵稅捐、查緝管制之公權力，行政機關權限之委託需以法規規定之。

一、行政法概要(附件八 P.70)：國家的公權依行政權作用可分為五種：

(一)命令權(二)制裁權(三)形成權(四)公法上物權(五)公法上之經營權。

其中與海關查緝有關者為命令權，命令權乃國家以意思表示支配其所屬公共團體、人民及私人團體，使其為特定行為或不為特定行為的權利。例如命令人民服兵役及納稅等，海關認為可疑之對象可以要求相對人交出物品受驗、搜查、製作筆錄時要求相對人答覆等等。其次為制裁權（包括強制權與處罰權），強制權如逮捕、拘禁、扣押、拆除違建等。處罰權乃是國家對於違反行政法上義務，不遵守法規命令者加以懲處的權力，包括各種行政罰。海關對走私貨物、違規物品之扣押、沒入、銷燬、罰鍰或命令退運等即是。

國家的公權依國家職能或行政內容可分為五種：

(一)警察權(二)軍事權(三)保育權(四)行政處罰權(五)行政裁決權。其中與海關查緝有關者為行政處罰權，類似制裁權，基於此種權力，國家得課予人民以容忍制裁的義務。

其次為行政裁決權，即依行政機關對專門業務案件依職權予以裁決而發生法律效果之行為，如海關對稅則之核定、異議、訴願案件之裁決、查驗貨物品質之認定即是。

二、行政授權(附件八 P.193)：行政職權應以由本機關或本人行使為原則，惟事實上基於各種原因維持業務運作，依據法令或本於職權將其職權交由其他人員代為行使。

行政授權所應具備的要件：採取行政上授權措施，必須具備各種要件，始能發生合法的效力，此等要件如下：

(一)授權者所作授權行為必須有法令的依據。因採取授權措施的結果，等於變更有關雙方職權的行使，為使此舉合法化，故在原則上應具有法令的依據。

(二)所作授權範圍，應以授權者自身職權範圍內的事項為限，否則若逾越其本身職權範圍，授權者既無權授權，其所作授權行為自不具有合法效力。

(三)授權行為須符合法定情形，若未具有法定情事或條件，自不得濫用授權措施，且被授權者亦應按照法定情形代行職權並負擔其責任。

三、行政授權區分為代理、委任、委託三種。

委託關係的對象不限於同等級的機關，亦不限於政府機關，而可包括公共團體及人民在內。

行政機關將其權限之一部，委託人民(包括自然人及私法人)以人民自己名義執行者，稱為行政委託(Beleigung)。

行政程序法第十六條：

行政機關得依法規將其權限之一部，委託民間團體或個人辦理。

前項情形，應將委託事項及法規依據公告之，並刊登政府公報

或新聞紙。

第一項委託所需費用，除另有約定外，由行政機關支付之。
行政授權(包含行政委託等)似應即為公權力授權、公權力委託。

舉例來說：

我國大法官會議解釋針對受委託行使公權力團體或個人(行政委託)制度亦作出幾號代表性之解釋，茲摘錄如下：

(一)釋字第二六九號：

「依法設立之團體，如經政府機關就特定事項依法授與公權力者，以行使該公權力為行政處分之特定事件為限，有行政訴訟之被告當事人能力……」。

(二)釋字第三八二號解釋理由書：

「私立學校依私校法之規定係私法人，但仍須經主管機關許可設立並製發印信授權使用，在實施教育權範圍內有錄取學生、確定學籍、獎懲學生、核發畢業或學位證書等權限，係屬由法律在特定範圍內授與行使公權力之機構……」。

(三)釋字第四六二號：

「各大學校、院、系(所)教師評選委員會關於教師升等評審之權限，係屬法律在特定範圍內授予公權力之行使……」。

四、關稅法第九十二條：

依法登記之貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫、物流中心及

其他經海關指定之業者，其原由海關監管之事項，海關得依職權或申請，核准實施自主管理。

海關對實施自主管理之業者，得定期或不定期稽核。

第一項自主管理之事項、範圍、應備條件及其他應遵行事項之辦法，由財政部定之。

五、和平工業區專用港如由和平港公司自主管理屬於行政法之行政授權中之行政委託，經制定法規公告後方可據以實施。

六、公權力之委託前提在於必須有法令的依據，然並未明定不得委託之事項，即使命令權、制裁權及行政裁決權等一般人認為專屬國家之公權力尚無不得委託之規定。

陸、實施自主管理案例分析

貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫及物流中心業者自主管理：其法令依據為貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法，本法之產生及要旨：

(一)自主管理實施以前，各貨櫃集散站派駐海關關員工作項目分為：

1.操作貨控系統：

基隆關稅局於八十七年七月以新「進口貨櫃追蹤查核系統」取代原使用之貨控系統，並正式在碼頭與貨櫃集散站間使用。該系統在貨櫃場作業部份共有四十七項功能(表 1)，駐站關員操作該等功能做為監管貨櫃動態之輔助工具。

2.進口貨櫃(物)放行核章：

本項為駐站關員主要工作項目之一，自八十三年實施貨物通關自動化之後，貨櫃站由關貿網路擷取簡 5116S 放行訊息核對相關船名、航次、嚙頭、件數或貨櫃號碼及艙單、提貨單及收貨人確認貨物放行無訛後簽發出站准單，再經駐站關員電腦查核無誤後核章准予提領貨櫃(物)出站。其中含 CY 及 CFS 貨物，工作量十分龐大。

3.抽核：

抽核工作為駐站關員工作重點之一，內容包括進站貨櫃於儲站期間過濾艙單開櫃檢核、抽核併裝貨櫃拆

櫃進倉、抽核已放行未經查驗之 C1 及 C2 貨櫃及聯鎖倉庫、保稅倉庫、存貨倉庫等，上述工作駐站關員皆利用較空檔時間辦理。

4. 出口貨櫃放行核章：

倉儲業者憑海關電腦放行訊息及參照船公司提供海關列印之「出口報單放行清表」辦理出倉裝櫃，駐站關員查核電腦放行訊息及貨櫃清表無訛後於三合一貨櫃運送單核章出站。(本項作業部分貨櫃集散站已自主管理，惟駐站關員仍應抽核)

5. 其他由駐站關員自行辦理事項：(表 2)

註：(表 2) 駐站關員自行辦理事項表(資料來源：政字第一一五四八號函)

6. 倉儲業者派員辦理，關員巡視查核事項：(表 3)

註：(表 3) 倉儲業者派員辦理，關員巡視查核事項表(資料來源：第一一五四八號函)

表 1-1

進口貨櫃追蹤系統(四)

- 01 進站作業
- 02 逐櫃配對/列印運送單/出站作業
- 03 放行訊息查核
- 04 逾時貨櫃核准進站作業
- 05 逾 X 日未辦理結案查詢
- 06 短溢卸貨櫃查詢
- 07 貨櫃動態查詢作業
- 08 貨櫃動態簡要查詢作業
- 09 貨櫃進出站總數查詢
- 10 櫃場進出站狀態查詢
- 11 更改貨櫃運送資料
- 12 貨櫃動態回復作業
- 13 逐櫃出站資料補登
- 14 整批進站補登作業
- 15 貨櫃逾時未進站查詢
- 16 貨櫃中心、碼頭、集散站回復作業
- 17 貨櫃結案作業
- 18 封條號碼查詢作業
- 19 封條對調/回復作業
- 20 封條異動一整批作業

- 21 封條異動一單筆作業
- 22 封條遺失通報作業
- 23 封條遺失查詢
- 24 封條基本檔案查詢
- 25 列印進口貨櫃清單
- 26 列印出站貨櫃清表
- 27 列印進站貨櫃清表
- 28 列印逾時進站貨櫃清表
- 29 列印逾 X 日未辦理結案貨櫃清表
- 30 列印貨櫃運送單
- 31 列印進口貨櫃動態表
- 32 列印結案狀態清表
- 33 列印進口貨櫃統計表
- 34 列印未出站貨櫃清表
- 35 列印已核發准單之船隻清表
- 36 列印放行訊息清表
- 37 資料異動列表作業
- 38 列印未進站貨櫃清表
- 39 列印逾時未進站貨櫃清表
- 40 查緝貨櫃通報作業
- 41 查緝貨櫃查詢
- 42 押運貨櫃查詢
- 43 傳送記錄檔及異常作業

- 44 移倉申請作業
- 45 動態基本資料查詢
- 46 貨櫃進出站總數查詢(By S/P)
- 47 轉運櫃出站作業

表 2-1

海關駐站(庫)關員自行辦理事項表

必須由駐站(庫)關員自行處理事項：

- 1.貨櫃站及進出口貨棧之巡視。
- 2.進出口貨棧連鎖之啟閉。
- 3.進口貨櫃進站，貨櫃標記、號碼、封條之核對及運送單進站時間之繕打與查核(台中關、高雄關)
- 4.移棧(站)或轉運其他關區貨櫃之加封。
- 5.已放行之提貨(或裝船)單證、關防及簽放人員印鑑之核對及提領人身分證之登記。
- 6.保稅貨物出棧(站)之加封。
- 7.進口整裝貨櫃放行出站、貨櫃標記、號碼、封條之核對與登記。
- 8.出口貨櫃進站之監視及由其他關區轉來出口貨櫃之驗封。
- 9.出口貨櫃出站，貨櫃標記、號碼封條之核對與運送單出站時間之繕打。
- 10.空貨櫃出站之檢查。
- 11.出口貨物退關及註銷報關貨物之查對。
- 12.出口貨物退關或註銷報關提領出站之監視。
- 13.貨櫃運送單內容之核對與簽證。
- 14.貨櫃運送單之查核與追蹤。
- 15.經核准看樣、取樣及公證之監視(對一般廠商)。
- 16.經核准換櫃之監視。
- 17.破損貨物之查對及簽證。

- 18.短溢卸報告之查對及簽證。
- 19.逾期貨或聲明放棄貨物之查對與登記。
- 20.扣存、沒入貨物之查對與登記。
- 21.存站(庫)已列拍賣清單貨物之查對。
- 22.驗關卡上貨櫃號碼及封條號碼之查證。
- 23.違章案件之簽報。
- 24.憑已蓋關防之進口貨物放行提單核銷艙單及進口實櫃動態表，並核簽進口貨櫃運送單及進口貨櫃核准出站清單。
- 25.憑進口貨櫃運送單核對貨櫃標誌號碼與封條號碼無訛後准予進站。
- 26.憑放行轉運至其他關區之轉運報單簽註貨櫃標誌號碼及封條號碼簽發貨櫃運送單及進口貨櫃核准出站清單。
- 27.憑 S/P 監視轉口貨櫃重整轉口貨物或加裝出口貨物。
- 28.憑派驗進口報單簽發進口貨櫃運送單，並於驗畢再憑該運送單上之封條異動欄更改進口貨櫃動態表上封條記錄欄。
- 29.貨櫃出站申請書之核對與簽證，憑以核對貨櫃及封條號碼准予出站。
- 30.空貨櫃進站之檢查。
- 31.轉運其他關區進口貨櫃清表之編製(基隆關、台中)。

表 3-1

由站(庫)業主派員辦理關員巡視或查核事項：

- 1.進出口貨物進出貨棧之監視。
- 2.進口貨櫃進站貨櫃標記、號碼封條之核對及運送單進站時間之繕打與查核(基隆關)。
- 3.進口併裝貨櫃拆櫃進倉之監視。
- 4.已放行之提貨(或裝船)單證、海關關防及及簽放人員印鑑之核對及貨物標記號碼、船名、航次、件數之核對及提領人身分證件之登記。
- 5.外銷國產貨櫃進站之監視。
- 6.「出口貨物進倉申請書」之簽證。
- 7.出口貨物經核准重新包裝、打件或先行裝櫃之監視。
- 8.已放行出口 CY 貨櫃加裝出口貨物之監視與加封。
- 9.已放行出口 CFS 貨物裝櫃之監視與加封。
- 10.已放行出口 CFS 貨物打件之監視與加封。
- 11.經核准進口貨物加做或更正嘜頭、箱號之監視。
- 12.經核准看樣、取樣及公證之監視(政府機關或公營事業)。
- 13.經核准更改貨櫃標記及號碼之監視。
- 14.驗或登記簿之繕寫。
- 15.憑 GDP(普通准單)核對卸岸貨櫃號碼，監視加封並簽證進口實櫃動態表及進口貨櫃清單。
- 16.憑出口貨櫃運送單及出口貨櫃清單監視裝船並予簽證。
- 17.憑 SP 特別准單核簽「貨櫃運送單」及「進口貨櫃核准出站清

單」，憑以拖往內陸聯鎖 CY 卸存。

18.進站日報表之編製(包括已封實櫃及未封實櫃日報表兩種)。

19.編製存貨簿冊並製作日報表。

20.貨櫃運送單內容及封套之繕寫。

21.由其他站(庫)業主派員辦理並向海關負責事項。

(二)以上所列工作項目，原係為防止業者走私漏稅逃避管制而制定，可謂巨細靡遺，一網打盡，然而各貨櫃集散站所派駐站關員僅二至四名，即使書面審查監督集散站內上百員工日以繼夜繁忙之業務，已屬不可能之任務，遑論主動出擊，抽核貨櫃及倉間貨物。且防禦之漏洞總是愈堵愈多，不如採風險管理，集中人力作重點抽核工作。

(三)倉儲業者自主管理制度於焉產生，財政部於 90.12.30 臺財關字第 0900550915 號令發布「貨棧貨櫃集散站保稅倉庫及物流中心業者實施自主管理辦法」(附件九)，其要旨如下：

- 1.本辦法依關稅法第九十二條第三項規定訂定，意即本辦法源於關稅法所賦予行政授權之行政委託。
- 2.自主管理業者須設置專責人員辦理本辦法所訂有關自主管理事項，排除兼差兼辦行為。
- 3.實施自主管理需有獨立之警衛部門，負責執行貨櫃(物)進出站(倉)之查對、門禁管制、櫃場(倉棧)巡邏；警衛人員需著制服以資識別。
- 4.自主管理業者資格：具備充足機具、管理良好、電子資料傳輸、電腦控管等優良業者。
- 5.規定發生特定事項須向海關報告：大都屬走私、掉包、既遂或有嫌疑或異常情形，必需由海關處理。
- 6.訂定自主管理事項：貨櫃(物)進出集散站(倉)之一切管理事項。
- 7.海關得定期或不定期實施稽核：海關機動查核業者自主管

理事項，諸如出口貨櫃(物)進倉簽證、破損貨物簽證、短溢卸簽證是否確實，放行出站(棧)貨物是否已完成手續等等。海關另機動抽核貨櫃(物)，舉凡開櫃、搬移、開箱、扣押貨物等均由海關辦理，亦即涉及公權力之命令權、制裁權均未列入業者自主管理項目，仍由海關執行。

- 8.業者自主管理項目中檢查空貨櫃進出站(棧)不應屬於公權力之命令權。因貨櫃是運輸工具，在運輸過程中，運輸業者(船公司或航空公司)為其所有人或保管人，貨櫃進入集散站(倉棧)後，倉儲業者為保管人。在進出貨櫃集散站或進出口貨棧之際，業者必需查明貨櫃情況有無損壞並簽證以明責任。而且既屬空貨櫃，進出站(棧)時，業者如查有夾藏物品，則可能係誤裝或偷竊案件，或危安物品。對業者有保障，是則為業者自保行為，不屬於公權力之執行。萬一有夾藏、夾層，亦屬「專責人員應向海關報告事項」，報告之後由海關處理。

(四)綜合言之，貨棧、貨櫃集散站、保稅倉庫及物流中心業者自主管理為行政授權之委託行為，權限性質類似行政法中公法上的經營權之委託，亦似公共團體對所屬人民的公權中之會員管理權或業務經營權。至於國家公權力之命令權與制裁權則靳而不與。

柒、國際機場旅客檢查業務與公權力委託現況

目前各國海關均對機場入境旅客施以檢查，對出境旅客常由航空公司檢查，航空公司為確保飛行安全，針對武器、彈藥等危險物品嚴密檢查，如發現管制出口物品，亦通知海關查扣究辦。海關仍為查緝主辦機關，這種檢查旅客方式已成為國際趨勢。

我國國際機場入境旅客由海關檢查，出境旅客多由航警局檢查，如有需要方由海關處理。各國國內航線旅客登機之檢查大多由航空公司自行負責(亦有由治安人員負責者)。

嚴格來講，此類公權力之委託應有法令明文規定，尤其涉及命令權、強制權等需要人民服從之事項，惟一般民眾出入境、上下飛機為安全考量均以接受檢查為天經地義，公權力由何者執行，在所不計。

捌、相關各界意見調查

以訪談或電話徵詢方式，請與研究題目有關之各界人士（包括港口各單位主管或副主管），對各港公司自主管理表示意見。

- 一、和平港公司：反對由港公司自主管理，因目前該公司未設置警衛部門，如增僱保全人員，勢必增加成本支出。其次為增加責任負擔，如有疏失，難以免除責任。
- 二、和平工業專用港管理小組：反對由港公司自主管理，公權力不宜委託民間執行。
- 三、台中關稅局麥寮支局：反對由港公司自主管理，理由同上。
- 四、麥寮工業專用港管理小組：民營企業經營效率遠勝於公家機關，若由港公司執行自主管理，甚至全盤接管管理小組之業務，該小組樂觀其成。
- 五、麥寮工業區專用港管理股份有限公司：進出口貨物通關涉及專業性，不宜由港公司自主管理。該公司現有保全人員百餘人，專司門禁檢查。有關港區門禁及巡邏查緝業務如經授權委託，該公司保全人員可以勝任。工業專用港管理小組監管業務係執行公權力，如經授權，委託該公司自行管理，該公司可以接受。
- 六、海關同仁包括副總局長（廖）、組長、副組長、科長、課長、股長、股員數十人之意見：
 - （一）目前未達自主管理時機。
 - （二）公權力委託民間團體不適宜。

(三)自主管理如欲實施，要加強查核業務。

玖、和平港實施自主管理之預定內容

- 一、運輸工具進出口通關：除了船隻掛號由船公司向花蓮分局業務課(位於花蓮港口)申請外，其他程序由和平港公司自行辦理。
- 二、進出口貨物查驗：查驗案件(C3)由和平港公司專責人員依花蓮分局業務課課長批示辦理船邊驗放，倉庫驗放或先行查驗手續；至於其他通關手續仍由花蓮分局業務課負責辦理。
- 三、船員出入境檢查：由和平港公司僱請保全人員辦理，如有緝案報由花蓮分局稽查課處理。
- 四、港區門禁及人員出入碼頭之檢查：同上。
- 五、碼頭船舶、貨物動態之監視及港區巡邏：同上。
- 六、聯鎖倉庫進出倉貨物之監視及核對。

拾、和平港實施自主管理可行性分析

一、和平港實施自主管理可行之理由

(一)和平港腹地狹小，水泥供需漸趨平衡，燃煤進口需求亦趨穩定。致和平港營運量擴增不易，基隆關稅局花蓮分局駐和平港之稽查二課業務量將維持目前水準。

稽查二課共配置五名關員輪值，其辦公室及備勤宿舍於九十二年度編列歲出計畫預算租金，支出六十四萬五千元，水電費一萬二千元(詳附件十)。電腦及辦公設備約三萬元，每年關員薪資及加班費支出約近五百萬元。如由和平港公司自主管理，海關撤出和平港，上列支出可節省。

(二)海關撤出，由民營企業自主管理，則原監管事項不存在，干預減少，有利該民營企業之經營。

(三)和平港進出口貨物稅捐金額甚少，海關不敷成本，不如依

風險管理原則，取消常態性監管，代之以不定期查核。

(四)海關因人手不足，各關區關員巡視港區(碼頭)，大多非定

點定時，而採不定時機動巡視。由港公司自主管理時，花

蓮分局仍可不定時機動派員抽核業務，另花蓮分局配屬之

海清艇亦可隨時巡弋附近海面，並進入港區巡緝。故海

關

主導權責並未喪失。

(五)和平港進出口廠商係績優廠商，進出口貨物多為零關稅之

大宗貨物，種類僅五種，通關過程簡易，如由和平港公司

自主管理，應屬可行。

(六)響應政府組織再造，縮減編制，減少組織員額。

(七)我國國際機場出境旅客，國內線機場旅客由航警局及航空公司人員檢查。世界各國機場多類此作法，可見公權力授權將為時代潮流。

(八)行政授權、公權力之委託需要有法令的依據，行政法或行政程序法尚無不得授權、委託事項之規定。某種公權力是否可以授權、委託及其授權、委託之程度由法令訂定者決定。和平港實施自主管理所涉及公權力之授權委託，在法理上並非不可行。

二、和平港實施自主管理不可行之理由：

(一)關稅收入在國家稅收所佔比重日趨降低已是潮流所趨。開發中國家所倚重之財政關稅逐漸蛻變為經濟關稅，為邁進已開發國家之象徵。關稅稽徵之重要性逐漸減低，查緝走私之重要性卻日益重要。現在麻醉藥品、武器、彈藥走私盛行，導致社會風氣敗壞，道德淪喪，治安不良，甚至恐怖份子囂張，故查緝走私責無旁貸，

急需加強。海關肩負國家賦予公權力重責，不應委託他人以卸責。

(二)依海關緝私條例第二條：本條例稱通商口岸，謂經政府開放對外貿易，並設有海關之港口、機場或商埠。和平港亦屬通商口岸，依法應設海關，不宜撤出。依據 92.3.7 財政部台財關字第 0920013323 號函(附件十一)：本部「台灣地區查緝走私分工與執行配套措施」業經報奉行政院核定實施，請確實辦理。該函規定查緝走私分工執行事項(一)、通商口岸(含港區、錨地及其鄰近水域)及小三通通航口岸。分工依據及原則為：

1. 依「海關緝私條例」第一條、第六條、第十六條及「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」第二十六條、第二十七條等規定辦理。
2. 依「臺灣地區國際港口及機場检查工作聯繫作業規定」及「通商口岸毒品查緝聯繫作業要點」規定，由海關或會同相關機關辦理。主辦機關為財政部(關稅總局)，海關責無旁貸。

(三)海關駐和平港監管業務，主要為運輸工具進出口通關及巡邏查緝，所監管和平港公司聯鎖倉庫貨物進出倉數量稀少，業務量不多。海關業務接觸對象以船員、出入港區人員、船公司、報關行為主，難有機會監管和平港公司，不影響其業務之進行。

(四)和平港公司持反對意見：過去海關推行貨棧、貨櫃集散

站、保稅倉庫及物流中心業者自主管理、業主無不爭先恐後，希望早日自主管理。和平港公司卻表示反對自主管理，究其原因乃自主管理對該公司業務助益不大。

1.運輸工具進出口通關：和平港進港船隻平均每日未逾一艘，現行辦法均由船公司向海關申辦。和平港公司唯一業務僅在「進港報告單」簽章，或在與海關電腦連線網路鍵入進港報單資料即完成其任務。如由和平港公司承受運輸工具進出口通關業務，因和平港營運量擴增不易，進港船隻無法增多，徒增業務人手成本。該公司並未獲得任何實際利益或便利。

2.船員、人員出入碼頭之檢查：要僱用保全人員，不但增加支出，未獲實益，如有疏失，且有責任。

(五)公權力不宜委託民間執行。縱使將來或許有此可能性，目前委託時機未至。

(六)依行政程序法第十六條第二項「委託所需費用，除另有約定外，由行政機關支付之」。和平港通關自主管理如經實施，和平港公司可向海關要求委託費用。其計費方式、金額將有爭議。海關可能欲節省經費卻支出一大筆經費。

(七)海關各單位對委託外包業務之適當性具有共識：

1.基隆關稅局於民國九十年八月間奉關稅總局轉據財政部指示：為配合政府改造及員額精簡並落實推動業務委託民間辦理，以期節省人力，由各組、室、分支局簽擬委託民間辦理之項目；稽查組、機動隊、各驗貨

課及分估課均表示有關驗貨開箱、檢驗(檢查、勘驗、查驗、化驗、鑑定)及貨櫃監視工作均不宜委託外包辦理。該簽擬層奉局長核准呈報總局，並會三關稅局表示相同意見。(詳附件十一—1及附件十一—2)

2.九十年十月二十三日財政部關稅總局及所屬各關稅局推動委託外包業務專案小組第二次會議將上述案件列入第二項討論提案(詳附件十一—3)；高雄關稅局、台中關稅局均簽復贊同基隆關稅局意見。

3.九十年十一月一日財政部關稅總局台總局人字第90106786號函附該次會議結論(二)：基隆關稅局研提「驗貨開箱、檢驗及貨櫃監視工作等業務，經討論後決議：暫不列為委託民間辦理項目」。(詳附件十一—6)

(八)海關、移民機關、檢疫機關(C. I. Q.)共為國家主權象徵，長駐港口較為適當。

拾壹、結 論

- 一、和平港公司將是和平港自主管理之執行者，該公司反對由其自主管理，實因目前海關已依法執行各項查核及通關業務，公司業務進行順利，無窒礙壅塞，即使由該公司自行管理，亦無發揮之餘地。易言之，自主管理對該公司並無任何利益可言，甚至必需增加人力、物力成本及擔負疏失責任。貨櫃集散站、倉儲業在實施自主管理之前，海關派員監督，介入管理。譬如為書掣肘，礙手礙腳，又要負責提供海關關員辦公室及交通費用，致業者欲去之而後快，莫不極力爭取自主管理，與和平港反對自主管理之情況截然不同。
- 二、和平港公司既無自主管理意願，勢必不能強人所難，課以自主管理義務。依學者黃源銘君見解：委託為不相隸屬關係，故被委託者可以拒絕(詳附件十二-2)。眾所週知，人民享受權利，負擔義務須以法律明文規定。因此，在尚無法令依據可課以自主管理責任之前，和平港自主管理暫不宜實施。

拾貳、建 議

一、基隆關稅局花蓮分局和平港辦公室派駐之稽查二課可以考慮精簡，與花蓮分局稽查一課合併為稽查課。稽查課派關員一人常駐和平港辦公室：

(一)民國九十年三月間，和平港建港尚未完成，和平電力公司即開始建廠，當時台泥和平廠亦已開始生產水泥。進口機械及零件種類數量甚多，加上水泥原料及水泥進出口，九十年度 C 3 (查驗報單)達七十四件。當時和平港辦公室僅派關員一人值日勤，亦可達成任務。九十年度到港船隻共 252 艘，九十一年度到港船隻共 283 艘。二年期間平均每日不及一艘。進出口貨物為大宗貨物，種類單純，無進出口貨櫃、轉運貨櫃、轉口貨櫃，查驗作業簡易，如派駐一名關員處理經常性業務亦可勝任。

(二)配套措施：海關多餘人力可歸建或改派其他新增業務單位。和平港辦公室可向工業局和平工業區服務中心或民間承租足敷一人使用之辦公室（該中心未使用之空間仍不少）。該名值勤關員服勤時間與一般公務員相同，（正常上下班）。非上班時間及請假時，如有業務需要，由花蓮分局稽查課處理或派員代理、支援。

(三)效益：原承租和平港公司港務辦公大樓則予以退租，新租辦公室年租金估計約六萬元，水電費年約三千元，電腦及辦公室設備租金及折舊約一萬元，年薪資約七十萬元，加班費全免。總計節省約四百九十一萬四千元。

二、麥寮工業專用港現有碼頭二十座，預計年進出口載運量最大可達 6000 萬噸。九十一年進出口載運量約 3400 噸，每日進出港船隻各約 6 艘。二期工程完成後碼頭可達三十座，載運量至為龐大。其腹地 麥寮工業區面積廣達二千餘公頃，目前進駐工廠達四十九家，除石化業之外，尚有電漿電視工廠等。產品多元化，展望未來不可限量（詳附件十三）。

經濟部工業局麥寮工業專用港管理小組在監督輔導一段時期之後，麥寮工業區專用港管理股份有限公司(麥寮港公司)對一切業務可望嫻熟，可以師法交通部港務局全盤經營管理麥寮工業專用港。宜由工業局研議其可行性。

三、經濟部工業局和平工業專用港管理小組於和平港正式營運一段時期後，讓和平港公司自主管理：

(一)和平港公司興建和平港並經營管理之，和平工業專用港管理小組則依促進產業升級條例第三十七條規定，監督和平港公司。該小組任務包括船舶入港許可、港勤作業規定、船席錨地之指定調配等等(詳附件一一 2)，均屬國際商港港務局之業務。

(二)和平港公司在管理小組監督輔導一段時期之後，對一切業務可望嫻熟，可以師法交通部港務局全盤經營管理和平港。

四、麥寮工業專用港目前由台中港務警察局派駐大批員警執行港區車輛、人員及貨物進出之門禁管制。惟麥寮港公司本身

亦設有獨立之警衛部門，並配置上百位保全人員執行是項任務。因雙方所負工作性質相同，任務重疊，易衍生磨擦。因此，麥寮港公司頗贊同實施自主管理。又經濟部工業局麥寮工業專用港管理小組亦贊同於監督輔導一段時期之後，開放由麥寮港公司實施自主管理。綜上，麥寮工業專用港全面實施自主管理之阻力較小，而配置於該港區之政府單位所能獲致之員額精簡效益則甚為可觀。爰謹建請層轉行政院研考會進一步統籌研議其全盤實施自主管理之可行性。

拾參、參考資料

- | | | |
|-------------------|-------|---------|
| 一、行政法 | 林紀東著 | 三民書局出版 |
| 二、行政法 | 管 歐著 | 五南出版社出版 |
| 三、行政法概要 | 張家洋著 | 五南出版社出版 |
| 四、行政程序法 | | 法務部出版 |
| 五、行政程序法講習 | 黃源銘編 | 關稅總局出版 |
| 六、保稅工廠存廢之研究 | 張廷漢等著 | 關稅總局出版 |
| 七、全面開放倉儲業者自主管理之研究 | | 林政雄著 |
| 八、貨櫃追蹤查核系統之改進 | | 江安雄等著 |