


桃園市運籌商貿產業示範提升及擴散發展計畫

桃園地區物流業盤點報告

桃園市運籌商貿產業示範 提升及擴散發展計畫示意圖



主辦單位：  桃園市政府經濟發展局

執行單位：  社團法人臺灣全球運籌發展協會

中華民國 107 年 10 月 31 日

目錄

壹、前言.....	2
一、物流外部環境.....	3
二、桃園市現況.....	4
(一)在地方資源特色上.....	4
(二)在產業面上.....	6
1.物流產業發展基盤.....	7
2.物流競爭力分析.....	10
3.物流產值及分布.....	11
4.產學研能量.....	12
5.物流產業發展政策及計畫資源.....	12
(三)在人才發展上.....	14
1.人才分析.....	14
2.物流業以H大類看就業狀況.....	15
貳、臺灣物流行業總體概況分析.....	17
參、桃園物流行業總體概況分析.....	23
肆、桃園市物流產業發展概況.....	27
一、桃園市的物流業發展優勢.....	28
二、人力資源質量兼備.....	29
三、全國電商物流重鎮在桃園.....	30
伍、結論與建議.....	31
一、交通方面.....	31
二、土地方面.....	31
三、人力方面.....	32
四、後續預期目標與推動作法.....	32

壹、前言

根據市場調查研究機構 QYResearch 分析所發布的「2017 年全球物流市場發展現狀和未來趨勢報告」指出，物流服務「3PL 和 4PL」行業市場發展快速且客製化服務程度愈來愈高且多元，市場的需求受到經濟活動影響，導致物流服務型態的改變，企業為了專注在核心的競爭力，將部份業務轉向外包，因此大幅度加速第三方物流服務成長的趨勢。而物流外包在國際市場上以歐洲最高，但在亞太地區也有逐漸上升的狀態，主要是受到電子商務已在全球蔓延，使企業需配合此一趨勢而創造出屬於跨境電子商務其供應鏈新模式及作業流程的改變，因而讓國際物流朝向客製化、區域化、聯網化以及智慧化的趨勢發展。根據媒體揭露，物流業者營收表現亮麗，其中空運部分是雙位數成長，這與全球盛行電商發展有關，直接因電商貨物無國界到處流竄，帶動電商包裹轉口業績之成長。

為迎接龐大的商貿運籌商機，臺灣近期有幾個比較大的策略聯盟合作案，主要是區域市場的活絡及電商蓬勃，在此趨勢下桃園機場近期整合幾家航空貨運業者。

另，隨著大數據、雲計算、物聯網、VR/AR 等先進技術在行業內大幅應用，促進行業持續朝自動化、智能化水平提升，使得自動分揀、無人機、無人倉、無人車作業高效化備受關注，讓已洞察未來及有財力之大型企業早開始積極在其內部進行研發、導入，無不冀望收到參與世界商業競賽的入門票，拔得頭籌提升經營績效與獲利能力。然，上述應用，其背後還是屬於數據之爭，因數據化程度已經成為內外網絡可精準掌握需求鏈的重要來源。在這些智慧商業與智慧物流的時代，數據不僅僅是表面上所呈現的數字，更多時候也是企業掌握需求、滿足需求、創造需求的重要來源。

眾所皆知，物流業是國家及產業市場發展的重要命脈，也肩負著社會運作機能與人民生活水準的重要角色。今從海內外物流發展可發現其端倪，各行各業刻正以物流科技為核心，將上述因科技影響終端消費、迫使企業配合趨勢化改變調整商業模式，開創出新服務商機。

尤其配合國際趨勢，有些國家因區域經濟差異化，也發展出該國具特色的物流標的符合趨勢的物流模式。例如：

一、物流外部環境

- (一) 日本物流業因空車率過高形成資源浪費問題，所以推出智慧商業系統，以共配或是物流媒合服務解決日本超過一萬家以上的空車經營瓶頸，此政策實施後有效提升物流服務效率、降低空車導致碳排空汙問題，其創新經營模式與高值化轉型，為日本在推動「綠色物流」與「綠色供應鏈」卓越的國家。
- (二) 美國早在 2011 年開始探討「緊急救災物流」的議題，近期透過無人機向地處偏遠或國防軍隊難以抵達的區域投遞緊急醫療用品為其核心業務。因其經營模式前瞻且對社會貢獻顯著，因此在 2016 年成功取得融資及眾籌吸引超過 20 家投資機構挹注，奠定了美國在緊急急難救援物流的國際地位。
- (三) 由於國際上因保存不佳、效期問題導致食物大量被浪費，在環保及有心人士推動下逐漸將可食無害的食品重新進行配置，「剩食經濟或循環經濟」是目前各界所關注議題。目前德國物流巨擘 DHL 與英國航空空廚合作，在倫敦希斯洛機場建置新型態物流中心。DHL 提供英國航空從食材採購、菜單設計、食物組合、食材儲存、末端配送到食餘回收處理與逆物流的整體解決方案，預估可降低剩食餘量達 70%。對剩食及循環引發商業新課題，包括美國新創 Food Cowboy 公司、英國 Owl Organic Waste Logistics 公司等，都鎖定循環經濟龐大逆物流需求，有效降低大量食物的浪費。

上述介紹在說明符合潮流及趨勢所創造出新形態商業物流服務模式，這類模式若無導入科技恐無具體呈現而事倍功半。今，在高度導入科技化應用的同時，智慧化程度已成為各行各業代名詞，在智慧商業最後一哩路的物流，其所謂的智慧物流就是利用資訊技術使得各項作業流程得以智能化完成每項物流活動。在伴隨人工智慧 AI 已全面啟動，人工智慧與物聯網之聯網經濟所產生新的藍海，在於智慧化用運用程度高，讓臺灣具有智慧化、智動化發展空間。在物流自動化

方面，在自動化設備上加裝智慧感應系統，讓整個物流中心都聯網化，隨時能夠感知實際的動態，感知的信息透過大數據分析，得到高效益的運營方式。特別是智能化無人飛機、無人駕駛、機器人小車(AGV)、機器人與自動化系統的整合應用，已大幅度開始被試用或是探討在物流業的運用，這話題已成為全球所關注。

從桃園市因其環境、產業及人才亦有獨特發展面貌，因此在於對應內外部之產業發展上具有很大的應變彈性與優勢，如下說明：

二、桃園市現況

(一)在地方資源特色上

1.自然環境

桃園市全市面積 1,220 平方公里，其西面臺灣海峽、東臨宜蘭縣、北接新北市、南與新竹縣為界。市內大部分是連綿不斷的丘陵臺地，地形呈西北向東南之狹長形，臨山面海，自石門水庫起經大溪區東北出市境之大漢溪，將桃園市劃分為東南和西北兩大部分。

東南部分為標高 300 公尺以上之丘陵地、階地及山嶽，地勢向東南漸次升高，山勢峻峭，河谷窄狹。西北部地勢則較為平緩，臺地、階地甚為發達，河流短而呈放射狀入海。

由於地形、地質的關係，桃園台地最主要的地理特色，就是遍布供農田灌溉用的人工埤塘，1963 年石門水庫完成時埤塘曾達 8,845 個，贏得「千塘鄉」的美稱。有埤塘的地方往往發展成為聚落，埤塘的作用包括蓄水灌溉，養魚休閒，甚至是風水景觀兼具，因此，昔日桃園農漁牧興盛，物產富饒。即便迄今，許多桃園重要建築皆由埤塘闢建而來，也因此造就了桃園的「埤塘文化」。

2.行政區域

桃園於 2013 年 1 月 3 日行政院第 3330 次院會公布桃園縣於 2014 年 12 月 25 日改制為直轄市，名稱定為「桃園市」，成為臺灣北部第三個直轄市，並將原縣轄鄉鎮市

一併改制為區，目前有 13 區，包括 12 個區和 1 個直轄市山地原住民區，分別為桃園、中壢、平鎮、八德、楊梅、蘆竹、大溪、龍潭、龜山、大園、觀音、新屋、復興等區。

而就生活圈來說，由於桃園市位於臺灣西北部，故亦是「桃竹苗生活圈」的一部分，也是「北北桃生活圈」的一部分。其核心區為桃園區與中壢區，並依族群分布及生活圈分為北桃園和南桃園。北桃園屬於大臺北生活圈，南桃園則是屬於桃竹苗生活圈。

3. 資源特色

(1) 交通網絡發達：包含一機(臺灣桃園國際機場)、二港(臺灣桃園國際機場、臺北港)、三快(東西向快速道路、西濱快速道路、高鐵橋下道路)、四高(中山高速公路、中華民國福爾摩沙高速公路、國道二號桃園內環線、桃園航空城北側聯外高速公路)、四鐵(高鐵、臺鐵、桃園捷運、臺北捷運)、五道(臺 1 線、臺 3 線、臺 4 線、臺 7 線、臺 15 線)，提供物流行業相當綿密的運輸資源。

(2) 勞動人口充足：桃園市設籍人口約 211 萬人活動人口約 250 萬人、外籍居民約 12 萬人，是中華民國設籍人口第五多的直轄市，從升格直轄市後至今年，人口增加了約 16 萬人是「全國第一」，人口年齡平均 38.7 歲，是六都之中最年輕的都市，同時因為工業發達，故亦是臺灣引入外籍勞工人數最多的城市，故人力資源相當充足。

(3) 工業區規劃密集：桃園市內目前共有 29 個報編工業區，市內非都市土地工業用地 3,696 公頃，都市計畫工業區 3,131 公頃，全市可供設廠工業用地超過 6,827 公頃。提供第二級產業充分發展的空間，臺灣五百大製造業有超過三分之一在桃園設廠，工業產值超過 3 兆元，居全臺之冠。而隨著科技產業興起，又在桃園科技工業區、華亞科技工業園區、龍潭渴望園區、龍潭科學園區等高

科技園區，驅使產業逐漸由勞力密集轉型為高科技產業。

- (4)多族群融合文化的觀光資源：桃園呈現為閩、客、外省、原住民族等多族群融合之貌，故市內各鄉鎮各有其生活特色，由此，市府推動包括 101 年度「二線三星四軸點楊梅健康休閒新體驗」、102 年度「龍潭養生好食行銷發展計畫」及「客庄幸福味—桃園縣客家餐廳整合行銷輔導計畫」、104 年度「桃園跨族裔飲食文化產業-穿越南絲路整合行銷發展計畫」、105 年度「桃園市『海客原鄉·蠶味傳香』濱海客家漁村整合行銷發展計畫」等，即是利用各地方文化資源發展觀光產業。

(二)在產業面上

桃園市是臺灣國門之都，工業產值居全國之冠，一年工業產值 3 兆元，ICT 產業 1 兆，在硬體製造已經具有相當優勢，擁有完整產業聚落，扮演帶動臺灣經濟發展的火車頭。在產業鏈完整下造就桃園另一蓬勃發展的產業-物流業。在全球智慧化的趨勢下，傳統物流產業已經逐漸往智慧物流蛻變，甚至是往全球商貿運籌產業邁進，塑造全國第一的智慧物流聚落在桃園，已是全國物流產業發展的重鎮，鑒於桃園交通區位便利、鄰近桃園國際機場及臺北港，在「雙港效益」的加值下，非常適合國內外物流相關業者的進駐。而桃園市洽好處於臺灣的中間，車程均在 2.5 小時以內，挾雜著地利持續迄今仍然有業者進駐並投入大型物流發展計畫，產業發展蓬勃興盛，桃園市嚴然已成為物流產業生態鏈孕育之地。

為了解臺灣及桃園區內物流業整體發展，加上過去尚無相關數據調查，故無法實際掌握對於物流服務整體產值，僅從一些次級資料或是臺灣官方(工商普查、官方公布數據)所發佈之資訊來推估臺灣物流重鎮相關發展的數據及其關聯性，藉以了解哪些政策須跟進、哪些業態需扶植、或是應扶持具潛力業者以利未來成功複製擴大產業整合效益及作為桃園市政府在調整產業結構之參考。其不論在物流的範疇或

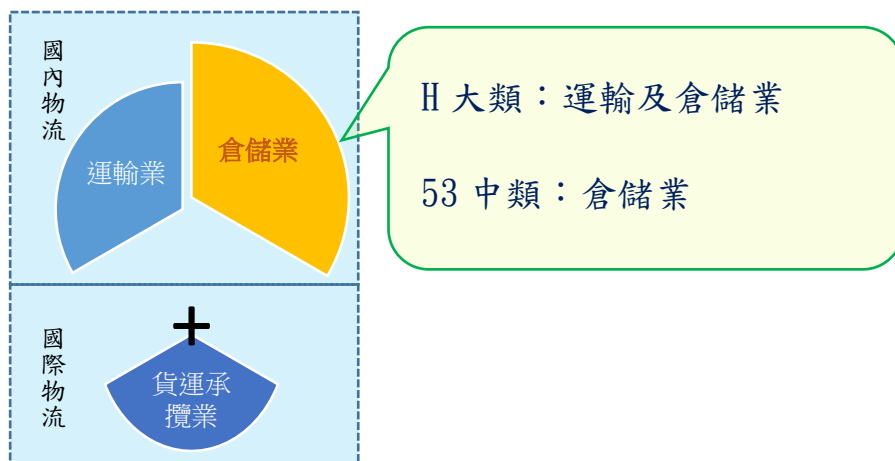
是產業發展的狀態是否有因國際趨勢、商業模式改變或其他內外因素而造成物流相關指標的改變，本盤點分析報告最終目的地仍以桃園市政府成為國際中轉重要節點、臺灣物流產業發展重鎮及標竿城市為目標，進而帶動產業高效蓬勃發展。

1. 物流產業發展基盤

本報告盤點內容是以物流業為主，但不涵蓋運輸及倉儲業中的公共汽車客運業、計程車客運業、其他汽車客運業、其他陸上運輸業及停車場業。本報告之資料來源係以財政部財政資料庫為主，依中華民國稅務行業標準分類進行行業分類，財政部於 105 年 1 月公布第十次修訂範疇作為對此行業的界定與盤點的業種與業態，以下將針對本行業 H 大類運輸與倉儲、定義、架構與其相關之經濟活動進行介紹。

但依行政院主計處之中華民國行業標準分類來看，行業分類分為大、中、小、細類等 4 個層級，其編碼方法依聯合國 1990 年頒訂標準，自民國 80 年本行業標準分類第 5 次修訂起，大類改採英文字母編碼，中、小、細類分別採用 2、3、4 位數編碼；小、細類代碼若為「0」，表示該層級不再細分。

物流相關產業若依目前分類原則屬於 H 大類：運輸及倉儲業，相關次產業細分包括 5301-2「倉儲業」、4940「汽車貨運業」、5231-3「貨運承攬業」及 5210「報關業」等(中華民國行業標準分類)，物流產業分類如下圖：



- (1) 行業名稱以 H 大類-運輸及倉儲業
- (2) 定義從事以運輸工具提供客貨運輸及其運輸輔助、倉儲、郵政及快遞之行業；不符本次盤點業別則不被列入報告說明的內容。
- (3) 中類架構，其架構有小類及細類，本報告將以物流業為主，作為探討與盤點的業別。

i. 49 中類

陸上運輸業：從事鐵路、大眾捷運、汽車等客貨運輸之行業；管道運輸亦歸入本類，小類、細類及主要經濟活動，主要經濟活動則只列出與物流有關之類別，與物流服務無關者將不列出其主要經濟活動。

小類	細類	主要經濟活動
491	鐵路運輸業	鐵路貨運
492	大眾捷運系統運輸業	-
493	汽車客運業	-
494	汽車貨運業	搬家運送服務、汽車貨運、汽車貨櫃貨運
499	其他陸上運輸業	-

ii. 50 中類

水上運輸業：從事海洋、內河及湖泊等船舶客貨運輸之行業；觀光客船之經營亦歸入本類。

小類	細類	主要經濟活動
501	海洋水運業	海洋船舶貨運
502	內河及湖泊水運業	內河船舶運輸、湖泊船舶運輸

iii. 51 中類

航空運輸業：從事文件或物品等收取及遞送服務之行業。

小類	細類	主要經濟活動
510	航空運輸業	定期貨運班機經營、貨運包機經營

iv. 52 中類

運輸輔助業：從事報關、船務代理、貨運承攬、運輸輔助之行業。

小類	細類	主要經濟活動
521	報關業	報關服務
522	船務代理業	代辦航政手續、代辦商港手續、代辦船舶檢修手續、船務代理
523	貨運承攬業	陸上貨運承攬業、海洋貨運承攬業、航空貨運承攬業
524	陸上運輸輔助業	陸上貨物裝卸
525	水上運輸輔助業	港埠業、其他水上運輸輔助業
526	航空運輸輔助業	航空貨物裝卸
529	其他運輸輔助業	船舶除外之貨物運輸理貨服務、貨櫃集散站經營、貨物集散站經營、貨物運輸打包服務

vi. 53 中類

倉儲業：從事提供倉儲設備及低溫裝置，經營普通倉儲及冷凍冷藏倉儲之行業；以倉儲服務為主並結合簡單處理如揀取、分類、分裝、包裝等亦歸入本類。

小類	細類	主要經濟活動
530	倉儲業	普通倉儲業、冷凍冷藏倉儲業

vii. 54 中類

郵政及快遞業：從事文件或物品等收取及遞送服務之行業。

小類	細類	主要經濟活動
541	郵政業	郵政業務服務
542	快遞業	宅配遞送服務、航空快遞服務、陸上快遞服務

2. 物流競爭力分析

物流是各級產業重要的「接」點，隨著商業環境翻轉，物流也呈高度蓬勃榮景，但因少子化問題，以及物流對貨物活動是少量、多樣、快速彈性需求，讓目前就業市場產生人力缺口，及對物流服務樣貌出現疲軟，台灣因市場規模小，導致業者無法轉型升級(智慧物流)；而當今新零售帶動了電子商務活躍，根據市場推估，2018 年全球零售市場規模超過 25 兆美元、台灣零售規模約 650 億美元；看面對消費市場如此活絡，對物流而言，訂單履行 (Order Fulfilment Process, OFP) 交付能力則是挑戰。畢竟電子商務追求速度，加上貨物品項高達上萬，企業恐難負荷，更難只靠人力解決物流需求。

物流產業在經濟發展中扮演著貨暢其流的重要角色，但因應現代消費型態改變，以及產業人力缺口問題，未來企業應思考適度導入智慧化科技應用，例如、大數據、人工智慧 (AI)、物聯網 (IoT)、自動化等科技，透過物流智慧化與自動化提高

作業效率，才能解決物流缺工問題，透過科技應用，讓物流產業從進貨到交貨朝高效化、高質化、省力化發展，帶領國內物流產業全面升級轉型，邁向智慧物流新視界。

3. 物流產值及分布

依 105 年桃園市普查統計，桃園市航空運輸業生產總額為 236 564 百萬元、倉儲業生產總額為 16 085 百萬元，均為全台之冠，其中航空運輸業主要生產區域為大園及蘆竹，分別占全市該業比率為 53.33%及 46.64%；倉儲業主要生產區域則為大園、中壢與蘆竹三區，分別占全市該業比率為 27.44.%、18.45% 及 18.35%。

桃園是物流重鎮，根據新聞發布，截至今年 2019 年桃園市至少已有 2000 家物流業者進駐，大型物流業者慶州、富邦 MOMO、國泰集團子物流共和國陸續開張；全球第 4 大的 SDV 物流公司也在觀音成立全台最大據點。2000 家物流業每年的產值逾新台幣 1800 億元。桃園有機場和台北港兩大港的地利之便，吸引物流業群聚，「物流首都」名副其實，未來將在大園沙崙產業專區，打造物流產業為主的園區，建立桃園成為東北亞最重要的物流基地。

2019 年是桃園物流大力度昂首闊步起飛元年；大型者紛紛進駐；自貿業者遠雄集團在海關、貨運站等單位派駐下，吸引國外知名科技、物流大廠進駐生產、物流基地，今年又啟動新廠區建置案，預估建置營運後產值將超過 8000 億元，提供 8000 多個就業機會；行政院農業委員會與桃園市政府簽訂合作備忘錄，在桃園國際機場附近的「沙崙產業園區」與「沙崙油庫東側桃 25 道路與中央路間國有土地」，設立 16 公頃農業物流園區，建構冷鏈物流系統，協助農產品出口，預計 4 年後正式營運，粗估帶動每年 10 億產值；全球國際快遞服務品牌 DHL 桃園服務中心全新落成，全新服務中心總面積超過 4,000 平方公尺，為目前 DHL 國際快遞在台灣最大的服務中心。其貨件處理效率及倉儲空間等皆有大幅提升，將可為 DHL 桃園客戶提供更高品質的國際快遞服務、協助桃園進出口貨件

快速流通至全球超過 220 個國家及地區。其餘桃園物流近五年產值及各業別分布如表 5 桃園物流行業近五年銷售額統計 (p.23)所示。

從上述大型業者紛紛加碼投資進駐，對於桃園市物流推動及效益上，深信可以讓更多業者將桃園市為指標性物流專區，而跟進設立，此舉應可為桃園市帶來可觀的物流產值及物流地位聲望。

4. 產學研能量

桃園市市內擁有 17 所大專院校及國家中山科學研究院、行政院原子能委員會核能研究所等學研機構，每年培育超過 25,000 多名專業學子，且地處北臺灣中心位置，可運用鄰近臺北、新竹的育成資源，並透過與中央政府、學界、企業的合作，蓄積桃園產業人才資源，提供產業界源源不絕的戰力。例如：中原大學啟動亞洲·矽谷產學研發基地「知行領航館」提供企業智慧轉型，成為桃園智慧製造的人才育成基地；海洋大學觀音校區建置物流運輸、食品安全、電資通訊、人工智慧等領域科系，未來在推動冷鏈物流、物流 4.0 等智慧化自動化的發展，協助臺灣產業升級；明新科大以地利與研發能量優勢進駐幼獅工業區提供產業輔導諮詢中心；在產業則有鄭市長發起之「臺灣物流聯盟」，已成功吸引超過 330 家會員加入，其中不乏來自全台灣產、官、學、研各界加入，提供桃園巨大的產業發展服務能量。

5. 物流產業發展政策及計畫資源

台灣企業結構屬中小型，截至目前已超過 140 萬家，中小企業發展往往受限於規模，但往往中小企業也是撐起台灣經濟的主要來源，為了扶植具潛力及具規模之中小企能與時俱進，各部會無不提供資源以利有資質企業能因資源挹注轉型或升級而脫胎換骨，讓企業得以永續經營。計畫資源會依中央政府年度經費補助執行結果或政策而有所調整，廠商應依擬申請政府公告為主，目前在中央資源上如下表所示。至於桃園市地方

資源計有產業創新研發推動計畫(地方型 SBIR)、桃園市青年創業及中小企業信用保證融資貸款、桃園市產業發展獎助措施等,經費支援亦會地方因受到中央資源變異因素不同而有實質補助上的差異。

類別	計畫名稱	主辦單位
品牌行銷	品牌台灣發展計畫	工業局
	補助公司或商號參加國際展覽業務計畫	貿易局
	亞洲矽谷智慧商業服務應用推動計畫	經濟部商業司
創新研發	協助傳統產業技術開發計畫	工業局
	產業升級轉型創新平台輔導計畫	工業局
	小型企業創新研發計畫(SBIR)	中小企業處
	A+企業創新研發淬鍊計畫	技術處
創意設計	台灣設計產業翱翔計畫	工業局
技術協助	學界協助中小企業科技關懷跨域整合計畫	技術處
	中小企業即時暨加強輔導型產業技術升級轉型個案輔導計畫	工業局
智慧財產	專利商品化及智慧財產專業人員培訓計畫介紹	智慧財產局
	智慧財產價值躍升計畫	工業局
	強化企業智慧財產經營管理計畫	工業局
財務融通	中小企業財務融資輔導資源介紹	中小企業處
	青年創業及中小企業信用保證融資貸款專案	桃園市
永續發展	產業節能減碳暨綠色技術輔導計畫	工業局
品質管理	創新中小企業高質成長計畫	中小企業處
資訊管理	製造業價值鏈資訊應用計畫	工業局
	提升偏鄉企業數位行銷應用能力計畫	中小企業處

在產業政策發展上,桃園市設有產業發展自治條例;由於物流不是一個行業,所以在產業政策上相對較其他業態少,也較不被重視,都將物流是為支援性產業;但曾幾何時物流已成為策略性產業,沒有物流的活動,所有的「物移」均被限制甚至無法發揮實質功能。

蔡總統在 5+2 創新產業政策中皆與物流產業相關。而物流屬「重資產型」產業,政府為扶持此一產業升級轉型,當應提供優惠低率貸款包括:物流中心、倉儲設施、智慧與節能車輛之投資抵減等低利融資、投資抵減方案等,針對有意投資自動化、高科技、AIOT 相關設備的業者給予一定期間的地價稅、

房屋稅減免。畢竟物流投資額不低，若能給予廠商投資抵減，對廠商經營物流業是一大福音。

(三)在人才發展上

隨著物流產業持續蓬勃發展，其就業人口也逐漸成長，但仍無法支撐產業的快速擴張，目前產業人才荒嚴重與因能力缺口造成的人才良莠不齊問題，尤其桃園市是台灣物流重鎮，具有 2000 多家業者進駐區內提供各級產業服務，因此在如此人力大缺口的情況下，對物流業的整體成長與競爭力造成威脅。而經濟部商業司於民國 100 年的研究報告指出物流人才需求每年以 3% 速度成長，顯見目前人才供過於求。

1. 人才分析

由於物流之功能包括產品或服務之集散、採購、保管、加工、暫存、分類、揀貨及配送等，業已涉及如運輸、倉儲等範疇，實質上該行業具備倉儲、運輸、批發販售之機能，屬於複合性質且具整合機能之跨行業經營體，在定位上應為新興行業之一種，因此物流業之發展與效率化，對於支援產業升級、促進國家總體及地方經濟成長具有密切關連性與正面意義，且因具有創造產品、資訊、服務等附加價值之功效，在企業產銷組合中已成為最重要的經濟活動之一，對於提升我國產業在全球市場之競爭力，科技化之智慧物流業實扮演積極而不可或缺之重要角色。

因此如上所述物流業一般會包含倉儲業及運輸業，台灣是一個海島型國家，對外貿易的活絡使台灣的經濟愈來愈加蓬勃發展，因此貨運承攬業及報關功能，也是非常重要的一

倉儲業	運輸業	貨運承攬業
<ul style="list-style-type: none">• 存貨管理功能• 儲存保管功能• 流通加工功能• 包裝功能• 盤點作業	<ul style="list-style-type: none">• 運輸功能• 區域配送(宅配)功能• 調派作業(司機、車輛管理)	<ul style="list-style-type: none">• 貨運承攬功能• 報關功能• 保稅功能• 國際運輸規劃功能

環，因此若將物流業依作業型態的特性又可分為三大業態來看，其中包含倉儲業、運輸業及貨運承攬業，如下圖所示。

由於新經濟體的崛起(例如，電商、新零售、全通路、無人商店…)，使得企業對全球市場佈局的能力越來越重要，而物流人才訓練對產業發展的影響也越來越大。檢視我國經濟發展政策之規劃，以及產業營運之現況，不論是為了滿足企業跨國營運發展的需求，或是為了提升國內物流服務品質與滿足量的需求，發現最大的問題大都來自於物流人才的不足。在此變異性大商業環境中，人才是企業重要的資產，為了要提升物流產業之競爭力，物流人才品質的提升，不僅是考量技術面，更重要的是如何推動策略性佈局，因此人才缺口勢必是各界首要任務。目前物流人才可就業的選擇如下表：

	說 明
傳統運輸公司	例如倉儲公司、運輸公司、快遞公司，提供儲存、運輸配送服務
對物流服務需求較大的企業	俗稱企業物流，把本身的物流部門分拆或擴大，除了應付企業自身的物流需求以外，還為其他企業提供物流配送等等服務
專業第三方物流服務公司	俗稱第三方物流服務(3PL)，這類公司通常是跨國物流管理公司開設的獨資公司或合資公司，提供貨物進出口或轉口清關、倉儲、配送、分發、存貨量控制等等「一站式服務」
第四方物流服務公司	俗稱第四方物流服務(4PL)，主要提供物流諮詢服務，並且倚賴資訊科技，提供供應鏈解決方案

2. 物流業以H大類看就業狀況

下列則是以H大類運輸及倉儲業為主之最新工商普查結果，其普查內容針對從業人數進行分類，以了解H大類業態的結構：

(1) 運輸及倉儲業從業員工

年度	90 年度	95 年度	100 年度	105 年度
人數	364,182	361,140	356,077	376,646
增減%	2.0	-0.8	-1.4	5.8

(2) 105 年度年底從業員工人數

項目 行業	從業員工人數
運輸及倉儲業	376,646
陸上運輸業	206,578
水上運輸業	9,322
航空運輸業	24,817
運輸輔助業	86,682
倉儲業	12,597
郵政及快遞業	36,650

貳、臺灣物流行業總體概況分析

臺灣從 80 年物流的啟蒙期開始迄今，已發展出屬於臺灣地區產業發展特性之物流服務模式，不論是企業物流或是物流企業的模式來看，已成熟發展出屬於臺灣物流服務的獨特性。但由於物流並非一個產業，因此主計處無法針對物流所涵蓋的陸海空相關領域及作業行業數據，致使臺灣物流產業發展現況仍處於，物流行業發展之家數、銷售額等方面探討臺灣總體物流行業的現況，以了解臺灣現行從事物流相關行業之現況，藉以探討行業特性及產業發展投入程度。下列則是以近 4 次以 H 大類之運輸及倉儲業為主之工商普查結果，其普查內容針對企業家數、從業人數、營業收入、營業利潤及企業經營年資進行分類，以了解 H 大類業態的結構。

一、運輸及倉儲業家數

年度	90 年度	95 年度	100 年度	105 年度
家數	63,384	59,453	54,614	47,816
增減%	3.2	-6.2	-8.1	-12.4

二、運輸及倉儲業收入總額

單位:百萬元

年度	90 年度	95 年度	100 年度	105 年度
收入總額	846,585	1,151,678	1,326,127	1,425,302
增減%	24.6	36.0	15.1	7.0

三、運輸及倉儲業利潤率

單位:百分點

年度	90 年度	95 年度	100 年度	105 年度
利潤率	2.7	5.8	1,326,127	1,425,302
增減%	-4.8	3.1	15.1	7.0

四、運輸及倉儲業 105 年負責人性別

單位:人

女生			男生		
家數	占該業比率	較 100 年底增減%	家數	占該業比率	較 100 年底增減%
7 585	15.9	2.1	40 231	84.1	-2.1

五、H 大類 105 年度經營概況

項目 行業	年底企 業家數	年底從業 員工人數	全年收入總額 (千元)	全年支出總額 (千元)	利潤率 (%)
運輸及倉儲業	47,816	376,646	1,425,301,503	1,336,668,628	6.2
陸上運輸業	38,084	206,578	466,987,908	421,401,724	9.8
水上運輸業	363	9,322	221,805,369	242,340,886	-9.3
航空運輸業	51	24,817	314,196,873	306,926,090	2.3
運輸輔助業	8,050	86,682	320,168,290	269,803,282	15.7
倉儲業	765	12,597	36,027,689	32,567,340	9.6
郵政及快遞業	503	36,650	66,115,374	63,629,306	3.8

六、企業經營年數結構

年度	5 年以上	10 年以上	30 年以上	60 年以上
家數	33 993	22 793	5 759	91
占該業比率	71.1	47.7	12.0	0.2
較 100 年底增減(百分點)	4.7	11.0	3.5	0.1

七、臺灣物流行業家數

表 1 臺灣物流行業近五年家數統計表

單位：家數

業別	第六次 修訂	第七次修訂				各業 占比	成長率
	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2016 年	2015-2016 年
鐵路運輸	61	59	62	65	63	0.40%	-3.08%
汽車貨櫃貨運	594	607	615	644	655	4.16%	1.71%
其他汽車貨運	5845	5880	5938	5995	6,061	38.52%	1.10%
海洋水運	351	352	342	339	339	2.15%	0.00%
其他海洋水運	51	10	13	18	23	0.44%	27.78%
內河及湖泊水運	35	86	76	75	70	0.15%	-6.67%
航空運輸	164	165	169	167	167	1.06%	0.00%
報關服務	1,266	1,264	1,271	1,264	1,238	7.87%	-2.06%
船務代理	339	340	344	349	351	2.23%	0.57%
鐵路、陸路貨 運承攬	301	238	258	256	247	1.57%	-3.52%
海洋貨運承攬	533	548	560	556	578	3.67%	3.96%
航空貨運承攬	626	627	606	603	606	3.85%	0.50%
其他陸上運輸 輔助	1,699	1,432	1,342	1,330	1,331	8.46%	0.08%
港埠管理	14	13	12	11	11	0.07%	0.00%
拖駁船經營	23	20	24	24	26	0.17%	8.33%
船上貨物裝卸	184	289	287	279	269	1.71%	-3.58%
船舶理貨	105	175	172	172	180	1.14%	4.65%
未分類其他水 上運輸輔助	37	47	52	54	64	0.41%	18.52%
航空運輸輔助	21	33	35	37	38	0.24%	2.70%
運輸公證服務	64	141	202	182	177	1.12%	-2.75%
貨櫃及貨物集 散站經營	154	131	127	126	120	0.76%	-4.76%
未分類其他運 輸輔助	1,128	1,263	1,328	1,380	1,415	8.99%	2.54%
普通倉儲經營	649	642	638	658	666	4.23%	1.22%
冷凍冷藏倉儲 經營	177	185	195	207	212	1.35%	2.42%

郵政服務	969	555	554	552	545	3.46%	-1.27%
宅配服務	38	39	43	38	45	0.29%	18.42%
其他快遞服務	201	243	243	241	239	1.52%	-0.83%
總計	15,629	15,384	15,508	15,622	15,736	100%	0.73%

資料來源：財政統計資料庫

就臺灣整體物流業而言，2016 年企業家數約為 15,736 家。其中以其他汽車貨運業共 6,061 家最多，約占 38.52%；其次為未分類其他運輸輔助約占 8.99%，第三則為其他陸上運輸輔助約占 8.46%。

八、臺灣物流行業銷售額

表 2 臺灣物流行業近五年銷售額統計

單位：千元

業別	第六次修訂		第七次修訂			各業 占比	成長率
	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年		
鐵路運輸	43,953,704	46,616,407	49,899,112	63,585,983	52,964,337	5.45%	-16.70%
汽車貨櫃貨運	35,890,869	37,677,041	38,580,857	38,152,215	37,355,464	3.84%	-2.09%
其他汽車貨運	167,648,738	175,413,904	184,809,730	183,554,242	186,329,978	19.17%	1.51%
海洋水運	61,938,125	58,467,079	74,926,051	95,282,190	88,924,532	9.15%	-6.67%
其他海洋水運	22,961	***	25,107	53,639	61,425	0.10%	-31.57%
內河及湖泊水運	2,206,620	2,393,875	2,540,003	1,456,464	996,667	0.01%	14.52%
航空運輸	154,909,084	162,379,155	176,945,675	181,688,001	187,270,781	19.27%	3.07%
報關服務	44,686,826	39,221,402	40,315,209	42,380,792	39,931,238	4.11%	-5.78%
船務代理	73,250,723	65,847,176	65,314,879	61,635,674	56,805,063	5.84%	-7.84%
鐵路、陸路貨運承攬	7,172,102	4,023,965	4,217,609	5,059,339	6,206,358	0.64%	22.67%
海洋貨運承攬	60,495,463	58,311,510	61,078,830	58,596,390	54,562,351	5.61%	-6.88%
航空貨運承攬	61,386,382	61,103,455	63,497,897	60,006,100	54,983,965	5.66%	-8.37%
其他陸上運輸輔助	33,497,083	31,149,189	29,519,956	28,817,446	29,456,508	3.03%	2.22%
港埠管理	2,506,723	4,515,632	2,965,459	2,982,161	2,996,432	0.31%	0.48%
拖駁船經營	5,698,194	5,471,109	6,153,584	5,951,941	2,769,783	0.28%	-53.46%
船上貨物裝卸	7,044,227	9,608,311	9,670,222	9,281,203	9,104,032	0.94%	-1.91%

船舶理貨	1,136,719	1,940,010	1,824,043	1,949,829	2,378,273	0.24%	21.97%
未分類其他水上運輸輔助	785,725	959,648	1,088,876	1,113,864	1,152,117	0.12%	3.43%
航空運輸輔助	2,756,144	2,892,189	3,031,072	2,997,398	3,318,218	0.34%	10.70%
運輸公證服務	814,551	1,526,696	2,214,849	2,077,126	1,872,707	0.19%	-9.84%
貨櫃及貨物集散站經營	24,812,699	30,230,498	36,309,153	34,233,959	35,015,993	3.60%	2.28%
未分類其他運輸輔助	12,075,736	13,465,319	9,445,308	9,473,141	9,895,854	1.02%	4.46%
普通倉儲經營	78,732,724	77,042,706	84,365,132	57,735,859	52,468,737	5.40%	-9.12%
冷凍冷藏倉儲經營	31,907,279	31,608,067	34,518,983	35,490,681	36,379,726	3.74%	2.51%
郵政服務	19,402,545	17,298,917	14,684,612	14,157,904	13,970,878	1.44%	-1.32%
宅配服務	890,227	1,007,858	1,233,043	1,414,652	1,511,047	0.16%	6.81%
其他快遞服務	2,970,316	3,352,066	3,263,606	3,383,819	3,264,007	0.34%	-3.54%
總計	938,592,489	943,523,184	1,002,438,857	1,002,512,012	971,946,471	100.00%	-3.05%

資料來源：財政統計資料庫

從上述資料發現，就臺灣整體物流業而言，2016年企業銷售額約為9,719億。其中以航空運輸業共1,872億最多，約占19.27%；其次為其他汽車貨運業約占19.17%，第三則為海洋水運業約占9.15%。從數據，臺灣仍以國際物流為主要貿易服務型態。再者，從數據顯示，可以發現因電子商務蓬勃發展，也帶動以下產業在業務量的增長，如下說明：

- (一) 跨境電商蓬勃發展：由於電子商務蓬勃發展，使得宅配業及快遞業逐年大幅增長，電商貨件相對在於時效性具有要求，因此商品採行空運快遞居多，以目前國內電商已有4小時到6小時到貨時間，其他若未指定到貨時間者，平均也都會在24小時內將商品送達終端消費者手上。至於跨境電商目前平均從訂單到收貨大約3至5天，與因此對於跨境電商對於空運明顯增長。
- (二) 海運快遞：兩岸貿易逐步開放後，帶動各類型商品大量銷往中國，同時中國大陸因製作成本低也大量進口來台銷售，在量體大的商品中多採行海運方式進行運輸，過去以小三通為主要運輸工具，透過小三通帶動海運蓬勃，後因兩岸貨物透過小三通過度被業者

濫用，導致小三通逐漸式微甚至停止迄今。轉而代之海運快遞，以平潭、廈門為主要貨點對接臺灣台中、八里港及基隆港，跨境電商對於海運有具有增量的影響與貢獻。

(三) 郵政及宅配：如上述說明，因電子商務暴增，對於此類型服務需求增加，帶動宅配業者在城市配送的業務一片榮景；另外，郵政屬於萬國郵政聯盟成員之一，加上臺灣國際航線網絡綿密，因此來自各國商品或是中國大陸轉運之貨量不斷增加，透過郵政系統進行轉運。

由上述較明顯的業態因電子商務蓬勃發展直接帶動其服務模式，因此求快、求變的業者會不斷創新其營運模式，以提供最後一哩物流運籌服務模式。臺灣因地理位置、國際航運網絡綿密，對發展國際物流服務具有優勢，明顯從陸海空與城市配送的業務持續增長可看出，未來殂臺灣的角度，仍須加速提供更多服務不同樣貌商業模式，以有效發揮地理優勢，成為國際轉運中心。

九、國際航空貨運進出口運量

表 3 臺灣近五年國際航空貨運進出口運量統計表

單位：公噸；%

臺灣	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2015 年占 總運量比	2014-2015 成長率
進口	370,960	362,625	351,112	355,662	357,392	43.8%	0.4%
出口	452,481	441,697	445,099	464,856	459,042	56.2%	-1.2%
總計	823,441	804,322	796,211	820,518	816,434	100%	-0.4%

資料來源：交通部

2015 年國際航空貨運進出口總運量達 81 萬 6,434 公噸，其中進口運量計 35 萬 7,392 公噸，占進出口總運量之 43.8%，較上年增加 0.5 個百分點，出口運量計 45 萬 9,042 公噸，占 56.2%。若與上年比較，進出口總運量減少 4,084 公噸(-0.4%)，其中進口運量增加 1,730 公噸(+0.4%)，出口運量則減少 5,814 公噸(-1.2%)。

參、桃園物流行業總體概況分析

桃園市作為國家經濟發展重要的產業基地，加上桃園國際機場成為對接國外商務與貨物的主要門戶，促成了落籍桃園地區的物流產業蓬勃發展，成為全國舉足輕重的新興產業。而桃園國際機場身為臺灣的國家門戶，位置居中，享有距亞太地區重要城市平均航程最短的先天優勢，平均 2.55 小時可到達亞太各大主要城市，區位占盡優勢。桃園市也恰好處於北臺灣的中間，距離主要產品製造地車程都在 2.5 小時以內，歷年在鄭市長敦促下陸續投入各項大型經濟建設計畫，產業發展蓬勃且興盛，再加上桃園機場、臺北港的加值，讓物流產業在桃園地區成功的大量設立，桃園已成為了物流的孕育地。以上優勢，不論是從國際物流或是國內產業發展角度，讓桃園市成為臺灣各大城市重中之重，任重道遠。

為了瞭解桃園市內現況，而物流又是各級產業最後一哩策略性產業，因此，以下針對桃園物流行業之家數、銷售額等方面探討桃園物流行業的現況，以作為國家產業政策發展之參考或是有利於業者進駐桃園市之評估指標。

一、桃園物流行業家數

表 4、桃園物流行業近五年家數統計表

單位：家數

業別	第六次 修訂	第七次修訂				各業 占比	占臺灣 整體比	成長率
	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2016 年	2016 年	2015-2016 年
鐵路運輸	1	1	1	1	1	0.07%	1.59%	0.00%
汽車貨櫃貨運	59	60	63	62	62	4.18%	9.47%	0.00%
其他汽車貨運	667	670	677	699	729	49.16%	12.03%	4.29%
海洋水運	2	3	3	3	3	0.2%	0.88%	0.00%
其他海洋水運	44	-	-	-	-	-	-	-
內河及湖泊水運	-	46	54	53	49	3.3%	70.00%	-7.55%
航空運輸	10	10	10	10	9	0.61%	5.39%	-10.00%
報關服務	79	78	80	71	70	4.72%	5.65%	-1.41%
船務代理	-	-	-	-	-	-	-	-
鐵路、陸路貨運	19	15	18	18	19	1.28%	7.69%	5.56%

承攬									
海洋貨運承攬	3	4	2	3	2	0.13%	0.35%	-33.33%	
航空貨運承攬	58	56	49	54	54	3.64%	8.91%	0.00%	
其他陸上運輸輔助	253	165	144	150	151	10.18%	11.34%	0.67%	
港埠管理	-	-	-	-	-	-	-	-	
拖駁船經營	-	-	-	-	-	-	-	-	
船上貨物裝卸	10	39	34	30	30	2.02%	11.15%	0.00%	
船舶理貨	2	8	9	11	11	0.74%	6.11%	0.00%	
未分類其他水上 運輸輔助	-	-	-	-	-	-	-	-	
航空運輸輔助	2	3	3	4	4	0.27%	10.53%	0.00%	
運輸公證服務	1	1	9	8	8	0.54%	4.52%	0.00%	
貨櫃及貨物集散站 經營	13	12	12	11	11	0.74%	9.17%	0.00%	
未分類其他運輸 輔助	84	86	101	113	121	8.16%	8.55%	7.08%	
普通倉儲經營	81	81	86	94	96	6.47%	14.41%	2.13%	
冷凍冷藏倉儲經營	2	3	3	5	6	0.4%	2.83%	20.00%	
郵政服務	55	34	34	34	34	2.29%	6.24%	0.00%	
宅配服務	1	2	3	2	2	0.13%	4.44%	0.00%	
其他快遞服務	5	9	10	12	11	0.74%	4.60%	-8.33%	
總計	1,451	1,386	1,405	1,448	1,483	100%	9.42%	2.42%	

資料來源：財政統計資料庫

註：***表示不陳示數值以保護個別資料；-表示無數值

就桃園物流行業而言，2016年企業家數約為1,483家。其中以其他汽車貨運業共726家，約占49.16%；其次為其他陸上運輸輔助業約占10.18%，第三則為未分類其他運輸輔助約占8.16%。在內河及湖泊水運業、普通倉儲經營業、其他汽車貨運業中，桃園分別占臺灣70%、14.41%、12.03%，顯示出臺灣這三項行業，多集中在桃園發展。

二、桃園物流行業銷售額

表 5 桃園物流行業近五年銷售額統計表

單位：千元

業別	第六次修訂	第七次修訂				各業 占比	占臺灣 整體比	成長率
	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2016 年	2016 年	2015- 2016 年
鐵路運輸	***	***	***	***	***	-	-	-
汽車貨櫃貨運	6,242,330	***	***	6,230,072	6,265,626	4.33%	16.77%	0.57%
其他汽車貨運	27,598,102	29,388,263	31,214,721	32,195,842	35,114,399	24.24%	18.85%	9.07%
海洋水運	***	***	***	***	***	-	-	-
其他海洋水運	***	***	-	-	-	-	-	-
內河及湖泊水運	-	-	***	***	***	-	-	-
航空運輸	54,991,696	54,674,955	60,995,562	68,970,458	78,762,903	54.37%	42.06%	14.20%
報關服務	1,266,373	1,424,494	1,328,795	1,272,827	1,168,358	0.81%	2.93%	-8.21%
船務代理	-	-	-	-	-	-	-	-
鐵路、陸路貨運承攬	***	***	***	499,048	1,372,662	0.95%	22.12%	175.06%
海洋貨運承攬	***	***	***	***	***	-	-	-
航空貨運承攬	3,146,033	3,338,642	3,635,598	3,858,452	4,322,040	2.98%	7.86%	12.01%
其他陸上運輸輔助	5,876,375	3,615,601	3,699,372	3,636,768	3,707,626	2.56%	12.59%	1.95%
港埠管理	-	-	-	-	-	-	-	-
拖駁船經營	-	-	-	-	-	-	-	-
船上貨物裝卸	99,466	1,599,319	1,519,169	1,466,055	1,518,202	1.05%	16.68%	3.56%
船舶理貨	***	***	***	***	107,235	0.07%	4.51%	-
未分類其他水上運輸輔助	***	-	-	114	-	-	-	-
航空運輸輔助	***	***	***	***	917,594	0.63%	27.65%	-
運輸公證服務	***	***	***	81,072	72,614	0.05%	3.88%	-10.43%
貨櫃及貨物集散站經營	2,387,813	2,451,436	2,578,307	2,643,978	2,771,975	1.91%	7.92%	4.84%
未分類其他運輸輔助	1,349,307	957,516	1,484,012	924,355	835,954	0.58%	8.45%	-9.56%
普通倉儲經營	3,723,406	***	***	***	6,011,760	4.15%	11.46%	-

冷凍冷藏倉儲經營	***	***	***	***	715,451	0.49%	1.97%	-
郵政服務	993,529	1,026,763	1,036,451	1,105,156	1,204,089	0.83%	8.62%	8.95%
宅配服務	***	***	***	***	***	-	-	-
其他快遞服務	***	***	***	***	***	-	-	-
總計	107,674,430	98,476,989	107,491,987	122,884,197	144,868,488	100%	14.90%	17.89%

資料來源：財政統計資料庫

註：***表示不陳示數值以保護個別資料；-表示無數值

就桃園物流行業而言，2016年銷售額約為1,448億。其中以其他航空運輸業共787億，約占54.37%；其次為其他汽車貨運業約占24.24%，第三則為普通倉儲經營業約占1.15%。在航空運輸業、航空運輸輔助業、鐵路、陸路貨運承攬業中，桃園分別占臺灣42.06%、27.65%、22.12%，顯示出臺灣這三項行業之銷售額，多來自桃園。

三、臺灣桃園國際機場國際航空貨運進出口運量

表5 臺灣桃園國際機場近五年國際航空貨運進出口運量統計表

單位：公噸；%

	2011年		2012年		2013年		2014年		2015年		2014-2015年成長率
	數值	占臺灣比	數值	占臺灣比	數值	占臺灣比	數值	占臺灣比	數值	占臺灣比	
進口	348,812	94.0%	338,597	93.3%	330,670	94.1%	336,967	94.7%	340,148	95.2%	0.94%
出口	434,401	96.0%	424,389	96.1%	427,826	96.1%	446,043	96.0%	440,300	95.9%	-1.29%
總計	783,213	95.1%	762,986	94.9%	758,496	95.3%	783,010	95.4%	780,448	95.6%	-0.33%

資料來源：交通部

臺灣桃園國際機場占我國9成以上之國際航空貨運量，以2015年國際航空貨運進出口總運量而言，「臺灣桃園機場」達78萬448公噸，較上年減少2,562公噸，約0.3%，占進出口總運量之95.6%，較上年增加0.2個百分點，若就進出口別觀察各機場之貨運量，其中「臺灣桃園機場」進口之貨運量為34萬148公噸，較上年增加3,181公噸，約0.9%，占進口總運量之95.2%，較上年增加0.5個百分點。

肆、桃園市物流產業發展概況

桃園市之所以適合發展物流、運輸產業，主要是因為地理環境優越，轄區內的桃園國際機場更居亞太航空樞紐，飛往亞太各主要城市，平均 2 小時 55 分可到達，與亞洲主要 7 大都市距離最近，時間節省、貨物流通迅速。再加上，其地理位置居於北臺灣科技軸帶中心，北串南港軟體園區、內湖科學園區，南接新竹科學園區，以高速公路連接桃園國際機場的航空城與自由貿易港區，均在 35 分鐘車程內可以抵達，未來更能透過三環五快的快捷交通網，促進物流效率加速發展，讓企業營運脈動加快。

桃園市位居臺灣北部交通及產業發展樞紐，具有無可取代的物流產業優勢，包括：全臺唯一國際機場，可與外界頻繁且快速的聯繫，為減低企業營運成本，增加臺灣產業競爭力之必要途徑；北鄰大台北會區，提供廣大發展腹地；南接臺灣科技產業發展重鎮—新竹科學園區，以便捷交通網路，供給科學園區無可或缺之後援。位居北臺灣消費人口之中心的桃園市，致力推動產業發展成果卓越，目前產值已突破新臺幣兩兆元，各種經濟活動極度活躍。在多方利基條件配合下，發展物流產業具有難以撼動之優勢及重要性。

桃園市為各產業軸帶之樞紐，奠定由農業轉型為工業的基礎，並在政府經濟建設計畫持續的推動下，各大工業區陸續成立，至今有 30 個工業區，桃園市工業年產值新台幣 3.06 兆元，連續 12 年全國第 1。在早期的工業發展過程中，桃園以製造、代工、降低成本的發展策略，在電子、工具機、紡織等領域建立了深厚的基礎，直到汽車、ICT 資通訊產業到物流、電動車、雲端，以及現在傲視全球，創新格局的航空城計畫，搭配既有的產業資源、結合桃園的優勢，目前發展以低污染、低耗能、低用水及高附加價值（三低一高）產業型態主要發展軸心。桃園市的產業面貌型態多元，有食品、紡織、化學、汽車及零配件、物流、電子商務發貨中心、航空、光電、生技、綠能、醫療等，更不乏頭角崢嶸的臺灣知名企業及前 100 大世界品牌的 3M、可口可樂(Coca Cola)、杜邦(Dupont)、豐田汽車(Toyota)等國際大廠，創造桃

園工業產值高達新台幣 3.06 兆元，使得桃園的工業產值連續 12 年獲得全國第一。

一、桃園市的物流業發展優勢

- (一) 區位優勢與國際接軌：本市近北臺灣消費生活圈，另有桃園國際機場便捷國際物流群聚，同時往北往南分別串聯台北金融政經中心及新竹科技園區，具有產業群聚效應。港口設施基礎完善，並位於東亞地區和各航線中心的位置，地理位置具優勢。
- (二) 立地條件佳：桃園國際機場位居亞太地區中心，與亞太主要港口間平均航程最短，僅需 53 小時；與西太平洋七大城市平均飛行時間最短，只需 2 小時 55 分鐘；且本市地價、租金相較於新鄰近的大台北地區低廉許多。
- (三) 陸空交通網路便捷：機場、高鐵、大桃園捷運及桃園國際機場聯外捷運規劃完善。
- (四) 工業區分布綿密：市內擁有多個工業區，高科技園區林立，較其他市具產業競爭力。
- (五) 緊鄰北臺灣消費、生活都會區：物流的服務客戶主要是流通的零售店，大部分是分布在人口密集的都會區域城市地區，物流中心為提高服務水準及降低配送成本，應在附近。本市為北台人口密集區之一環，為五大都會生活圈之一，甚屬適合物流中心、產業發展。
- (六) 物流群聚優勢成形：臺灣的物流在北台，北台的中心在桃園，無論是國際型物流、國內型物流均具有產業群聚效應。目前桃園市政府在經濟發展政策有效推動下，各項表現領先其他縣市：
 1. 桃園市各地工業區陸續成立，至今有 32 個報編工業區，非都市土地工業用地 3,704 公頃，都市計畫工業區 3,131 公頃，可供設廠工業用地超過 6,835 公頃，工商綜合區計

11 處(約 62 公頃)為全國之冠，足見桃園致力成為工商大市之藍圖。

2. 桃園公司及商號登記家數約 10 萬多家，其中廣達電子、神達電腦、友達光電、華亞科技、南亞科技、宏達電、友達、國瑞汽車(TOYOTA)、福特汽車(FORD)、中華汽車(MITSUBISHI)等知名廠商皆選擇落籍桃園設廠或擴廠；在電子商務巨頭部分，PChome、Yahoo、富邦 momo 也選擇桃園為發貨中心及跨境電商物流中心；而臺灣前三大醫藥物流中心大昌華嘉、裕利及久裕也選擇落腳桃園。桃園已成為臺灣在電子製造、光電、半導體、汽車產業、電子商務、醫藥物流的重鎮。
3. 桃園的支援性服務產業需求龐大，基礎設施完善，例如：轄內擁有一座臺灣空運門戶桃園國際機場，五座 24 小時運作的陸地港(貨櫃場:東海、中遠、新隆、貿聯、長榮)，且鄰近台北港，便捷的海空運交通網及區位優勢、產業群聚、貨源充足，適合發展國際物流產業的唯一城市。
4. 前瞻的「運籌」思維，係從「消費者」到「生活者」的「需求管理」新觀念，未來必在「聯網社會」逐漸形成的情境下，「供應鏈管理」模式必然往「需求鏈管理」的方向轉移，一種結合趨勢流(潮流)、銷售流(商流)、運籌流(物流)、資金流(金流)、資訊流(情流)「五流合一」的全新生態系，亦即從製造業的訂單取得、到生活者的需求滿足的「商貿運籌」營運模式，將蓬勃發展。

二、人力資源質量兼備

桃園市擁有 211.7 萬以上人口(2016)，桃園青壯年人口比例 75%，高於全台平均，整體仍處於人口紅利期，人口平均年齡 37.45 歲(2016)，市內多所大學培訓專業人才，充分支援高品質物流需求人力。

桃園市也藉由快速便捷的交通網絡，整合了航空運輸業、承攬與報關業、倉儲業、快遞服務業、汽車貨運業等蓬勃發展，其

中航空運輸業配合機場的需求，以大園區為主；汽車貨運業分布平均，以桃園區、中壢區、平鎮區和龜山區居多；承攬與報關業和貨物進出口有關，散布於機場周邊的大園區、蘆竹區與桃園區；倉儲業因龜山區、楊梅區有工業區，且近高速公路，為重要集中地；快遞服務業以桃園區最多，蘆竹區與龜山區次之；其他運輸輔助業則以桃園區、中壢區、大園區、龜山區為多，相關產業發展多元且平均，形成完整的國際物流服務鏈。

三、全國電商物流重鎮在桃園

臺灣網購市場快速成長，帶動物流業投資工業用地成長，根據近期公布臺灣物流白皮書調查顯示，2016 年臺灣物流用於桃園地區工業用地投資額達 76.2 億元，約佔全年工業不動產交易量的 25%，未來物流投資工業用地在桃園仍有持續成長的空間。

該調查指出，過去 10 年網購營業額成長約 5 至 15%，2016 年營業額已佔臺灣全年零售業營業額的 5.4%，為此吸引大企業包括長榮集團(跨境物流)、富邦媒體(momo)、網路家庭(PChome)、中華郵政 A7 物流中心等大型企業投資物流倉儲、自動化倉儲所需工業用地。另外，以過去 8 年工業地產交易量來看，多數物流業者的工業用地集中在桃園地區，桃園工業土地價格從 2012 年每坪 6 萬元，成長到 2016 年 13.8 萬元。另倉儲用工業建物月租租金，由 2015 年每坪約 200 元到 450 元不等，到了 2017 年第 1 季上升到每坪 500 元到 800 元，顯示物流業投資桃園工業用地顯著成長。桃園有國際機場和高速公路國內外運輸便利的優勢，且桃園捷運更加速往返台北便利性，包括 DHL、FedEx、UPS、順豐、嘉里大榮，新竹物流等物流業者，都選擇在桃園地區設倉儲貨物集散中心。

伍、結論與建議

桃園市位居臺灣北部交通及產業發展樞紐，具有無可取代的物流產業優勢，包括：全臺唯一國際機場及航空城、空港行自由貿易港區，可與世界各國直接接軌，頻繁且快速的聯繫，早為減低企業營運成本，增加臺灣產業競爭力之必要途徑；北鄰大台北會區，提供廣大市場發展腹地；南接臺灣科技產業發展重鎮新竹科學園區，以便捷交通網路，供給科學園區無可或缺之後勤支援。位居北臺灣消費人口之中心的桃園市，致力推動產業發展成果卓越，各種經濟活動極度活躍。在多方利基條件配合下，發展物流產業具有難以撼動之優勢及重要性。

桃市雖具有物流產業發展優勢，但在物流業經營上仍遭遇些問題，概述如下：

一、交通方面

- (一) 長榮、東海、中遠、欣隆、茂聯等貨櫃場設置在市區，進出口貨櫃、大貨車進出頻繁，影響當地交通及增加碳排放。
- (二) 高速公路塞車狀況，無法提昇業者車輛迴轉率。
- (三) 市計畫地區多缺乏貨車運轉、卸貨空間。
- (四) 宅配作業形成臨時性違規停車。

二、土地方面

- (一) 整合大型物流用地取得甚為困難、耗時。
- (二) 市計畫區內不易取得大面積合法使用之土地供物流使用。
- (三) 允許物流使用之分區與用地，其土地價格與租金較高，非法業者土地成本較低，造成合法物流不公平競爭。
- (四) 設置於非法用地，影響周圍環境及造成交通衝擊，且不易政府統一管理及相關政策之執行。
- (五) 市計畫土地現行分區之規劃，不利物流業大規模發展。
- (六) 物流廠商土地、廠房大部分為租用，法令/地目使用限制不利用地調整變更。

三、人力方面

- (一) 物流專業人才難覓、基層人員招募須與高科技產業競爭。
- (二) 大型物流中心區位偏遠，人員招募不易。

四、後續預期目標與推動作法

本計畫預計將持續於未來計畫期間，進行本報告資料的更新，亦會就最新指標性機構所發佈統計資料做為資料來源的撰述。例如，106年發佈的普查資料、依三年計畫所需訪視 45 家重點企業，從其經營內涵調查等方式進行產業盤點與調查，收集貼近實務現況的資訊、其他次級資料的來源，並依上述調查結果彙整物流產業政策資源與產業、技術發展方向等內容進行報告更新來源。以下是就計畫面所進行的更新作法及說明：

年度 分析資料來源	106年	107年	108年
次級資料 蒐集政府、專業機構 相關出版品	1. 參考臺灣物流年鑑 2. 100年行政院工商及 服務業普查料	1. 臺灣物流年鑑 2. 105年行政院工商及 服務業普查資料 3. 其他單位(如海關、 稅務機關)手冊	—
廠商訪視 透過面對面訪談指標 性業者蒐集商貿運籌 產業現況	累計訪視15家指標性業 者	累計訪視30家指標性業 者	累計訪視45家指標性業 者
廠商諮詢 彙整計畫執行(服務專 線、會議)廠商諮詢需 求與回饋	定期整理廠商諮詢問題		
盤點報告 繳交時間	第1版(106年6月)	第2版(107年6月)	第3版(108年6月)

(一) 依 105 年普查資料持續進行更新

臺灣每 5 年，由行政院主計總處辦理一次工業及服務業普查，前次辦理在 100 年，本次辦理已於 105 年 4 月 15 日至 6 月 15 日完成，資料將在 106 年下半年公佈，工業及服務業普查結果讓政府及民間更加掌握經濟現況與產業動態，以適時調整決策方向，可稱作是「全國工商企業的總體檢」。有鑑於 105 年工業及服務業普查資料將在 106 年下半年公

佈，本次盤點將暫時先以 100 年普查資料為基礎進行，另將於 106 年度下半年，依所公佈之 105 年度普查之下列產業資料陸續進行更新。

(二)重點廠商經營內涵調查

本計畫預計訪視 45 家業者，並就其企業經營現況進行診斷或輔導項目，計劃期間針對 45 家業態及需求，遴選專家赴廠進行訪視或診斷，本計畫將搭配訪視診斷問卷，於訪視診斷時進行重點廠商經營內涵調查，瞭解廠商需求與困境，以及該廠商與運籌商貿經營相關之項目，以利建議可以引用政府或政策，加速其現況改善及市場拓展，並彙整作為盤點報告內容及解決受訪廠商需求與困境建議作法。

(三)物流人才職能藍圖及基準

物流服務所涵蓋的範圍極為廣泛，從實體物品在倉儲運輸的運作管理、結合物品資訊的物流配送服務、整合財務金融的企業物流營運、到整合型供應鏈的物流營運管理等。考量產業發展之前瞻性與未來性，並兼顧產業中不同企業對於物流專業人才能力之要求的共通性，透過職能藍圖與職能基準之建立，反應出從事相關職業具備專業能力之必要性。人才職能藍圖及基準建立有如下必要性

1. 對企業而言：可適度以職能基準為企業人才培育之基礎，可供企業自行調整內部人力資源選育用留的參考依據，協助中小企業或無能力發展個別職能者參考應用。
2. 對學校而言：參考職能基準，藉以瞭解產業與職場對能力的實際要求，進而反應於學校課程與教學上之學習目的，並可作為學生就業輔導的依據。
3. 對政府而言：依據產業與勞動力之需求發展，建立物流倉儲業職能基準，符合政府產業政策發展方向及產業應用效益。
4. 建議透過政府的政策配合業界的力量，建立由國家推動或業界認同的證照或職照，培養更受業界認同的專業人才。

(四)物流業正名

因為物流產業重要性愈來愈高，隨著台灣全球化，再加上電子商務產業的蓬勃發展，進出口貿易量也成長迅速，但在政府的職業規範中，依然停留在運輸與倉儲業的名稱，從主計處的分類即可得知現行對物流的定位，與其他國家將物流業定為政府政策推動的重點產業，似乎有所不足，建議將物流業的名稱予以正式化，以利台灣推動物流產業使之成為策略性後勤支援，強化台灣物流的國力。

資料來源:

1. <https://www.logisticnet.com.tw/newsDetail.asp?id=592>
2. 交通部航空貨運統計數
3. 財政統計資料庫行業統計
4. 主計處行業統計
5. https://ieknet.iek.org.tw/iekrpt/rpt_more.aspx?rpt_idno=229511199
6. 105 年工業及服務業普查資料
7. 桃園市產業發展自治條例