

2019
春夏刊



國內
郵資已付

台北郵局許可證
台北市第 49 號

雜誌

台灣郵政台北誌字第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

世大交通有限公司

全省專業回頭車、長短途運輸

創新·安全·穩定



電話：412-8838(手機+02) 傳真：02-26884889
總公司：新北市樹林區俊英街219巷45弄22-1號



2019 春夏刊目錄

- | | | |
|----|-----------------------------|-------------|
| 02 | 理事長的話 迎戰金豬年的嚴峻考驗 | 黃啟明 |
| 03 | 焦點領航 2019年航空貨運業發展趨勢 | 林欣宜/林文馨/郭比筠 |
| 05 | 焦點領航 未提領貨-風險減損 | 楊瑞如 |
| 07 | 焦點領航 一帶一路 亞歐鐵路發展 | 鄭樹人 |
| 09 | 資訊最前線 倡議報關承攬業的營運平台 | 蕭禹新 |
| 11 | 資訊最前線 物流區塊鏈的應用 | 李建興 |
| 13 | 資訊最前線 企業資安 人人有責 | 李庭語 |
| 15 | 法律快譯通 航空貨運承攬業應列入適用彈性工時之探討 | 施克均 |
| 18 | 法律快譯通 預見性的後果 | 劉哲綸 |
| 20 | 國際與兩岸 無人機將成未來航空貨運發展利器 | 洪惟廷 |
| 22 | 會員園地 我的精采職涯(四) | 高振明 |
| 23 | 公會訊息 教育中心活動剪影 | 編輯部 |
| 24 | 公會訊息 FIATA課程續證活動剪影 | 編輯部 |
| 04 | 公會訊息 公會理監事代表連袂拜會民航局 | 編輯部 |
| 06 | 公會訊息 民航局72周年慶頒發空攬績優服務人員 | 編輯部 |
| 10 | 公會訊息 黃啟明理事長親臨恭賀遊輪產業發展協會成立 | 編輯部 |
| 10 | 公會訊息 蕭禹新理事代表公會赴運研所會議 | 編輯部 |
| 12 | 公會訊息 傳訊香港有限公司訪問公會 | 編輯部 |
| 14 | 公會訊息 2019春酒晚會剪影 | 編輯部 |
| 17 | 公會訊息 萬能科大、衛福部食品藥物管理署訪問公會 | 編輯部 |
| 19 | 公會訊息 國際航空運輸協會台灣辦事處代表拜會公會 | 編輯部 |
| 21 | 公會訊息 公會承辦永儲的危險品專班 | 編輯部 |

迎戰金豬年的嚴峻考驗

文 / 黃啟明

2018年10月選出的新一屆理監事，涵蓋老中青，肩負著承先啟後的新世紀團隊。在全體理監事與會務人員，同心合力，專業分工，持續與主管機關民航局及關務署溝通，為產業發聲與爭取權益。

航空貨運承攬與報關業者，可以說是第一線最能感受國內外景氣的產業。近年來隨著電子商務的崛起，快遞貨取代了普貨，改變了產業進出口品項的比重與生態；加上美中貿易戰至今仍然隱諱不明，同時中國經濟成長也明顯趨緩，國內外的整體經濟大環境對產業來說都是嚴峻的考驗。

2019年開始，台北關所推動的快遞收貨人實名認證（據關貿公司的統計，迄今已註冊3150人實際委任部分1月150筆、2月251筆、3月410筆，1~3月共計801筆）、空運進口貨物艙單預先申報等重要的政策，都將

更嚴格的執行；公會理監事也聯袂向民航局申請准予納入適用勞基法36條「彈性工時」的行業。

機場倉儲業者與航空承攬與報關業的關係密切，可說是不可或缺的夥伴，但隨著產業結構的改變、各式形態貨量的增加，四大倉儲紛紛呈現出各自在設備、空間、動線、流程、管理等不足的問題，公會希望能建立與四大倉儲有可公開透明研討的定期會議或溝通管道，探討具體的改善方法，來共同解決問題與預防問題。

期盼全體會員公司也能團結一致，不惡性削價競爭，共同挺過這一波產業的考驗，重新開啟產業的願景。在此率二公會全體理監事及會務人員，祝福所有會員諸事順利、朱玉滿堂、萬是豬運通、豬年到財運到。🍀



2019 年航空貨運業發展趨勢

文 / 林欣宜 林文馨 郭比筠

2019 航空貨運展望

國際航空運輸協會 (International Air Transport Association, IATA) 針對 2019 年航空產業前景抱持成長看法，但成長動能受到貿易保護主義影響以及貿易戰干擾，致使成長動能因而趨緩。IATA 主席 Alexandre de Juniac 指出，雖然看來產業當中仍有貿易戰陰影，但整體需求仍強勁，加上油價走跌，IATA 仍預期 2019 年航空公司可以交出平均約 4% 左右的毛利率水準，但預期成長幅度將較 2018 年衰退。在貨運方面，受到關稅與貿易保護主義影響，2019 年 FTK(貨運收益噸公裡數) 成長幅度約在 3.7%，估計將低於過去 20 年平均水準。

綜觀全球經貿與物流發展情勢，針對 Air Cargo World 2019 年世界航空貨運業發展趨勢評論，進一步分析如下：

一、電子化與資訊化驅動營運效率提升

近年來隨著物聯網 (IOT)、人工智慧 (AI)、大數據 (Big Data) 等科技日益進步，諸多產業在提高電子化與資訊化方面取得了大幅進展。為促進航空貨運業亦能加速電子化與資訊化的演進，IATA 宣布自 2019 年 1 月 1 日起電子空運提單 (e-AWB) 將成為所有空運貨物的默認運輸合約。除空運提單外，為強化即時、準確且效率化管理，各航空公司也逐步朝無紙化發展，建立電子化平台，支援危險品申報、定艙與貨況追蹤等作業，除大幅減少紙張使用量，提高貨物處理過程的效率和可靠性，亦降低錯誤率並提供更快的交貨

時間。

二、中美關係未解市場不確定性仍高

隨著中美間貿易戰的延長，以及美國宣布退出萬國郵盟牽動航空快遞貨運版圖，衍伸出的市場不確定性對行業帶來巨大挑戰。美中貿易戰波及跨國產業鏈的全球布局，除造成國際物流業者勢必得跟隨產業客戶調整營運據點，打亂原本運作體系外，由於市場出現提前囤貨心態，2018 年度秋冬季我國航空貨運需求不淡反增，但朝三暮四的情形下，2019 年航空貨運市場亦變幻不定；倘若中美貿易戰瞄準的是傳統外貿，美國退出萬國郵聯衝擊的則是跨境電商，依萬國郵聯 UPU 現行規定，發展中國家向發達國家寄送小件郵包，只需支付低廉的終端費給收件國的郵政部門，來完成最終投遞，導致中國大陸發往美國的國際郵件比美國國內的郵件費用還便宜，近年來中國大陸跨境電商發展蓬勃，大量貨物從中國湧入美國消費市場，也加劇了美國對於郵遞費用的補貼負擔，雖距離 2018 年 10 月美國退出萬國郵政聯盟後仍有一年談判時間，但中國大陸運往美國的小包裹運費提高是不可避免的趨勢，美國此舉對中國大陸跨境電商的影響最為直接且嚴峻。即便美中關係後續發展還在觀察中，航空貨運相關業者已相繼祭出因應措施，如中華航空利用其在東南亞、歐洲等市場的綿密網絡以及雄厚基礎作為籌碼，以因應跨國供應鏈改變而產生的貨物運送供需航線調整；或是承攬業

者以擴增合作的航空公司，新增新加坡、土耳其、俄羅斯、日本航空等合作對象，爭取多家航空公司艙位來分散營運風險。

三、支援跨境電子商務之航空貨運網絡

根據市場調查機構 eMarketer《2017 全球電子商務平台》研究報告指出，2017 年全球零售電子商務銷售額達 2.29 兆美元，預估到了 2020 年零售電子商務的銷售總額將可成長至 4.479 兆美元，約占零售總額的 16.1%。隨著消費者購物行為改變，為迎合電子商務營運需求，電商龍頭積極佈建物流網絡，如：阿里巴巴的物流子公司菜鳥宣布投入 120 億港元在香港國際機場打造世界級的物流樞紐，預計在 2023 年開始使用，屆時每年可處理數千萬件跨境電商包裹。除香港外，菜鳥也規劃於全球多地建立世界級物流樞紐，首批納入考慮的地點包含：杭州、吉隆坡、杜拜、莫斯科、列日等五大城市。另一方面，亞馬遜則持續建立亞馬遜航空樞紐網絡，2016 年成立的貨運航空公司 Prime Air，也計劃在得克薩斯州的沃斯堡聯盟機場 (Fort Worth

Alliance Airport) 自建地區性航空樞紐，支援亞馬遜電商的物流服務。隨著電商龍頭積極在全球布局航空貨運中心，以因應電子商務增長的跨境物流需求，原有主力在快遞市場的國際貨運承攬業宜多投注心力在此競合關係上。

結語

IATA 評估 2019 年航空產業成長動能將因貿易戰放緩，對產業前景仍抱持正面看法。長久以來全球產業供應鏈變革牽動著航空貨運業發展，中美貿易戰的持續及不確定性，導致全球供應鏈可能面臨重整，國際物流業者除需持續觀望以掌握趨勢，亦須強化企業營運體質，尋求因應措施。再者，新南向跨境電商崛起，以及生技醫藥的冷鏈空運需求增長等趨勢也不容小覷，或可成為國際物流業者下一個瞄準的標的市場，透過發展多元化的國際運輸服務，以分散營運風險，增加營運利基。

(本文作者為工業技術研究院服務系統科技中心專案團隊)

公會訊息

公會理監事代表連袂拜會民航局

2017 年 11 月 22 日，黃啟明理事長當選台北市航空貨運承攬商業同業公會理事長一職後，第一個行程，即率領理監事代表一行，到交通部民航局拜會林國顯局長。林局長特別勉勵，全球的空運市場競爭激烈，但台灣擁有東亞要衝的地理優勢，將全力支持業者共同努力，一起交出漂亮的成績單。



▲ 民航局林國顯局長(前排左二)與民用航空局空運組韓復華組長(後排左一)接待黃啟明理事長暨理監事代表

未提領貨 - 風險減損

文 / 楊瑞如 編譯



對於無船承運人來說，未提領貨是一個長期存在的問題，通常會產生大量的倉儲費用、貨櫃延滯費和處置費用。除此之外，為了解決問題還會消耗大量的管理資源。



未提領貨對於無船承運人來說並不是一個新的問題，但在世界許多地區，這似乎是一個日益嚴重的問題。尤其是無船承運人在簽發了提單作為承運人的情況下，其暴露的責任迅速加重。

一般來說，可能並沒有什麼萬靈丹，但我們依然可以實施控制流程，以幫助儘早識別該風險並減輕其後果。雖然 TT Club 提供相關的保險和全球理賠的支援，以減輕因收貨人未能提貨而產生的費用，但更有效的途徑是建立控制流程來避免問題的發生。

“建立控制流程來避免問題的發生”

在某種程度上，這僅僅透過良好的記錄和

對運輸貨物的管理控制就可以做到。未來我們可以期望任何貨運仲介人能使用電子系統來監控到貨日期等類似的資訊；圍繞這些資料構建資訊管理系統 (MI) 很簡單，可方便查看與運輸有關的關鍵資訊，如提單的交付。

不可避免地是，有些特定貨物更容易被棄貨，這可能是由於貿易波動或制裁問題引起的。此外，對廢棄物 / 廢料進口的政府政策加劇了這一過程的複雜性，可能在運輸鏈過程中一一暴露。同樣地，假冒產品也可能無人認領，尤其當進口商已經沒有銷貨的管道，或此一交易引起了當局的注意。我們應建立相關系統和流程，用經驗和建議來鑒別出此類商品或路線 / 目的地，在操作時多加小心或在銷售 / 訂艙時就予以拒絕。

如果提單收貨人在合理期限內沒有要求或提貨的意願，則該票貨物被視為“無人收貨”。這可能是在一段“免費”的使用期之後，在這期間需要您積極主動，因為過後相關利益人可能會面臨“延滯費”或其他費用的索賠。密切和有效地監控 MI 可能會避免這樣的結果。

值得注意的是，根據提單契約，即使貨物已經開始起運，托運人仍保留某些契約責任，包括運費的支付和對運送人的一般賠償責任。因此，除卻收貨人之外，在尋求解決方案和補救措施時，也應該與托運人保持聯繫。

採取行動！

當有警報時（特別是免費期滿之前），立即

採取行動是非常重要的。

- 同時與托運人和收貨人聯繫，要求他們支付任何未付的費用，並辦理清關；
- 在沒有採取行動的情況下，再次與托運人和收貨人溝通，要求立即指示改變收貨人或目的地，或重新安排裝船，甚至是棄貨，同時明確指出任何未付的或正在發生的費用。提醒當事人他們的契約責任和運送人的權利；
- 確保任何代理或分支機構對無人提領的貨物所產生的全部費用保留完整且清楚的記錄，並與托運人和收貨人保持聯繫。

“立即採取行動是非常重要的”

如果事態持續，儘量尋求方法減少成本或延滯費以及倉儲費用。在可能的情況下與當地代理溝通並安排一個更經濟的倉儲替代方式。密切關注對解決方案的任何回應和進展，並在卸貨後 45 天內發出第二次正式通知。最後通知必須在卸貨後的三個月內發出（

部分司法管轄區可能會延展至六個月）。在這一點上，明確表示若不採取任何行動將使無船承運人 / 運送人別無選擇，只能通知有關港務局，要求其採取必要的措施，包括出售或處置貨物，而在這方面發生的任何及所有費用均由客戶方承擔。

在一些司法管轄區，無船承運人可能有義務在 30 天屆滿後通知當局，表示貨方尚未或不太可能前來清關提貨。在發出最後通知後，一般有必要代表托運人和 / 或收貨人向有關部門發出“棄貨通知書”，要求有關部門指定處理或拍賣貨物的日期。

一般來說，未經托運人或收貨人的同意，不要出售任何無人提取的貨物—並且要諮詢您的責任保險人。如果托運人和 / 或收貨人同意棄貨，請確保該意向經書面確認，並寫明全額賠償的具體條款，同時正本提單已歸還。



公會訊息

民航局72周年慶頒發空攬績優服務人員

108年1月19日，民航局72周年慶，特別公開表揚航空貨運承攬業績優從業人員，交通部林佳龍部長也與會為航空業從業人員打氣。恭喜本會13家公司13名同仁獲獎。



▲交通部林佳龍部長頒發航空貨運承攬業績優從業人員獎項



▲黃啟明理事長親臨祝賀，與貴賓們合影。右三為民航局林國顯局長。

一帶一路 亞歐鐵路發展

文 / 鄭樹人

一、前言

中國近年來，因應國家「一帶一路」政策，直接推動了「亞歐鐵路」運輸的快速發展。現今，中歐鐵路已是海空運輸模式外，另一種新的運輸模式，連結中國及歐洲各主要城市，進而帶動了沿線各國家的商務貿易發展。2012年渝新歐首列貨運班車由重慶出發，駛往德國杜伊斯堡，開啟了亞歐鐵路貨運的新紀元。隔年2013年，中國鐵路總公司成立後，更積極推動這新的貿易運輸路線。



照片資料來源：中時電子報 <https://www.chinatimes.com/newspapers/>

二、鐵路貨運的效益

鐵路貨運服務的四大效益：

一、節省時間（比海運節省約3倍以上的時間、固定班列，由各中國主要口岸，按照固定車次、線路、班期開行）；

二、節省運輸成本（比空運節省成本、較少旺季附加費及鐵路公司不收取燃油費）；

三、永續經營（對環境更有善的運輸方式、鐵路運輸排放的二氧化碳比空運少約12倍及鐵路運輸排放的二氧化碳比海運少約4分

之1）；

四、覆蓋廣（提供歐洲全境目的口岸門到門服務、貨物集結點涵蓋中國主要出口口岸站點城市及中歐線雙向開通）。

三、路線分布網路

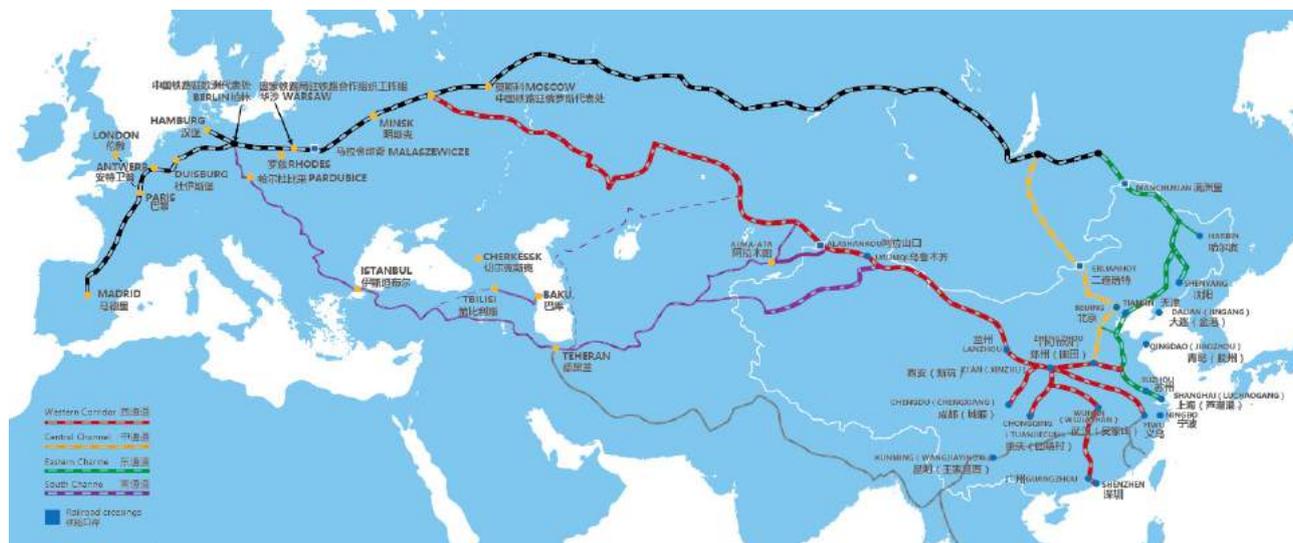
大致上，中國鐵路分成北線與南線兩大主幹。北線由內蒙滿洲里出入境，經俄羅斯、白俄羅斯、波蘭到達歐洲地區。其出口主要口岸有哈爾濱、瀋陽、天津和蘇州。南線（又稱西部通道 Western Corridor，主要吸引中國中西部地區與歐洲間的進出口貨源）由中國新疆阿拉山口出入境，途經哈薩克斯坦、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭抵達歐洲地區。其出口口岸主要有重慶（團結村口岸）、鄭州（莆田口岸）及成都（青白江口岸）裝貨出口始發。西行（中國重慶）口岸對口岸（德國杜伊斯堡）大約18至20天。東行（德國杜伊斯堡）口岸對口岸（重慶團結村）大約21至22天。由於途經國家鐵路軌距不同及各國不同的關務系統，必須進行轉關及換軌，分別



在中國阿拉山口、俄羅斯依列茨克及白俄羅斯不列斯特轉關，同時在哈薩克斯坦多斯托克及波蘭馬拉舍維奇換軌。

中國鐵路總局於 2016 年也將以往稱為渝新歐線（重慶）、鄭歐線（鄭州）、蓉歐線（成都）、漢歐線（武漢）、義新歐線（義烏）等統稱之「中歐班列」品牌推廣行銷。中歐班列（China Railway Express）旨在倡導安全快捷、綠色環保的貨運方式，促進中國與歐洲國際物流陸路運輸的發展，成為推動中國與沿線國家經貿交流的重要推手。目前，鐵路運輸的貨品種類非常多，台灣筆電大廠華碩也

運用此路線，產品由重慶發往歐洲銷售。許多大型物流公司應客戶所需，競相推出鐵路運輸產品，以整箱、併箱及多式聯運方式服務。2018 年，班列共開行了 6300 列。其中返程班列 2690 列，可通達歐洲 15 個國家、49 個城市，服務水平日趨穩定。班列每列可裝載約 40~41 個貨櫃箱，一般承載以 40 呎高櫃 (40' HQ) 為計價單位。中歐班列開行穩定，雙向對開。中國目前政策為加大開放進口力道，工業機械、酒類、汽車材料等製品，由歐洲進口數量與日俱增。



四、結語

有關天候影響開行情況，因班列公司增添「保溫箱」設備，已逐漸改善。筆者認為中歐班列產品服務，非常值得行銷推廣。其服務網路可由中國全境各大城市口岸提領，擴及

歐洲、中亞地區，實施門到門的提領及送貨服務。其中，跨境電商及冷鏈物流也是新的服務商機。現今，中歐班列雙向運行，國際物流商應積極規劃進出口的運輸物流解決方案，為客戶提供另一有效率運輸服務。



倡議報關承攬業的營運平台

文 / 蕭禹新

近年來有一個明顯的大趨勢，就是網路服務平台的興起，從 Amazon、Facebook、YouTube、Google、Booking.com、阿里巴巴，到人手一機五花八門的應用軟體，可說是千奇百怪，但應有盡有的內容卻都是別人的商品，而云云消費者不但都能欣然接受，更是盡情地在這些網站上不斷瀏覽，或毫不手軟地花錢採購自己喜愛的東西，當我們支付月租費給電訊公司後，便可隨意使用 Line、WhatsApp、WeChat 講電話、傳照片、看新聞、玩遊戲，較過去 2G、3G 時代的功能更廉價更方便。

三、四十年前，從事海空運報關及承攬業務的公司不過百家，在交通部開放登記後，由於經營門檻並不高，越來越多中小型公司如雨後春筍般大量增加，今天登記在案的海空運業者總數已經超過兩千家，大部份的資本額都在一千萬台幣之內，平均每家聘雇的人數亦多在三十人之內，三五個人的小公司比比皆是，由於成本考量，這些小公司根本不會成立資訊部門，就連聘用 IT 人員為公司電腦日常軟硬體的維護也有困難，更談不上能為公司量身訂製管理系統及操作軟體，因此不得不依賴電腦軟體業者提供的套裝軟體，相關費用動輒數十萬，超過百万元的系統亦不少，其實能花錢解決也就罷了，奈何這些電腦公司專長有限，會 Operations 的不見得會 Accounting、會海運的不見得會空運，同時也有人力物力和市場發展的問題，而面對 Windows 7/XP/10 的硬體升級，更換硬體

改版軟體，亦是一陣人仰馬翻，倒頭來吃虧受害的仍是承攬業及報關業。

所謂麻雀雖小五臟俱全，小公司也是公司，要經營就得使用電腦軟體和硬體，包括客戶銷售管理系統、海運承攬及提單系統、空運承攬及提單系統、報關及文件系統、會計帳及統計分析系統、資訊防毒及儲存檔案系統、網站設計經營及平日維修服務等，在彼此都有共同的需求，但手中資金又有限的情況下，若能找到合適的電腦系統供應商簽約當然最好，但事實上大家花了錢卻得不到預期的效果，想換還不見得容易，一切要從頭再來實在悔不當初，真是無奈又無奈。

外包機制盛行的誘因，就是免除自己對不熟悉項目投資的風險，論件計酬的概念可以從承攬貨物的併裝行為中亦顯出創造共同利潤的好處，再延伸到外包收送貨運卡車、外包文件快遞、外包物流倉儲、外包文件制作報關、外包會計記帳報稅等，都是節省成本的好方法，因此，若我們可以選擇或租用各種軟體，滿足公司日常管理及操作需求又有何不可呢。

以關貿為例，既是一個成熟穩定的網路公司，長久以來就是運輸產業的資訊服務平台，大家上網報關也已經習以為常，應可以研究擴張服務範圍的可行性，邀集各家電腦軟體公司將其軟體放在網路平台上，由我們使用者自由選用適合自己公司需求的軟體，並按照試用或使用的時間支付費用，而在過程中產生的檔案亦可選擇存放在雲端，如此不

但節省業界大筆投資失敗的風險，工作人員也可以從試用過程中找到合適個人習慣的軟體，公司免除購買昂貴的主機系統，服務不會因個別軟體的問題而中斷，更可得到防毒防駭的網路安全保障，若能加上翻譯功能，日後亦可以擴張連結到台灣以外地區的分公

司；從目前實際的經驗，我們可以用手機用電腦上網，不論使用不同的遊戲軟體，通訊軟體、通話軟體、攝影軟體、儲存軟體都輕鬆自如，可見在目前的技術而言應無太大困難，絕對值得一試。🌐

公會訊息

黃啟明理事長親臨恭賀台灣遊輪產業發展協會成立

國際遊輪旅遊市場增長快速，2018 年全球遊輪產旅遊人口已達 2800 萬人次，突破 3000 萬人指日可待。而亞洲市場是最有發展潛力的地區，目前已超過 400 萬人，成長率高於世界各地。中國大陸市佔率約 60%，為市場上第一位，2018 年台灣已突破百萬人次，超越新加坡，日韓與香港，排名第二。

本會曾俊鵬常務理事籌組台灣遊輪產業發展協會並擔任副理事長，黃啟明理事長 108 年 2 月 27 日親臨成立大會現場恭賀。



▲ 黃啟明理事長親臨「台灣遊輪產業發展協會」成立大會現場向曾俊鵬副理事長祝賀。並與受邀貴賓林佳龍交通部長合影。

蕭禹新理事代表公會赴運研所會議

108 年 11 月 23 日蕭禹新理事代表公會赴運輸研究所參加會議。自左而右為蕭禹新理事、桃園國際機場股份有限公司秘書處許家瑞處長、交通大學運輸與物流管理學系蕭傑諭教授於會後合影。



▲ 三人合影

物流區塊鏈的應用

文 / 李建興

區塊鏈 (Block chain) 將成為當代顯學，所謂區塊鏈是一串採用密碼學、數學、共識演算法等產生的關連資料塊，並同時儲存在多個分散節點中，由於資料被打包到區塊鏈後很難被竄改，所以能提供更透明、更安全及更可靠的方式來記錄各種交易資訊，簡化許多複雜的作業流程，故未來將被廣泛應用在許多領域之中，如：物流、食安溯源、金融、保險、醫療，甚至選舉投票時都可運用區塊鏈的技術。

過去很長的一段時間，區塊鏈這項技術一直與比特幣等虛擬貨幣聯繫在一起，但歷經去 (2018) 年虛擬貨幣價格暴漲暴跌，反讓許

多企業開始專注於區塊鏈在產業實務上的應用，我們發現區塊鏈技術正快速與各行各業產生交集並進行落地，提升這些行業的效率與安全性。

區塊鏈和物流業有什麼關係？這兩者看似不相關，其實大有關聯，由於區塊鏈技術讓資料不可否認、不可竄改以及分散式共同帳簿特性，搭配智能合約，不但可解決交易夥伴間資料不同步問題，也能確保物流公司、供應商、運輸公司等上下游單位彼此資料一致化，提升整體營運效率，除節約成本外，且可將更多人力運用於高價值的工作上，國外專家預言區塊鏈可能帶動一波物流業界的

區塊鏈+物流的優點



產業革命。

2018年12月發表了全台灣第一個物流區塊鏈平台，據平面媒體報導，該平台已導入智慧合約（Smart Contract），讓物流上下游的每個環節與流程數位化，解決使用紙本合約以及過程中資訊繁多需要人工介入的問題。而其分散式帳本可以跨系統同步上下游資訊，解決過去人工大量對帳的麻煩，區塊鏈去中心化的特性，讓每一個節點都能備份資訊，不僅無法竄改內容，上下游並同步追蹤紀錄資訊。

這個國內第一個物流區塊鏈平台是由資策會數位轉型研究所運用「以太坊」(Ethereum)的開源技術所協助開發的，但由於本案為政府補助案，雖已成功與物流業合作導入區塊鏈技術，由於國內物流區塊鏈運用尚在萌芽期，而導入區塊鏈最難的就是找出能運用區塊鏈特性的應用場景與有效解決企業業務痛點的應用，加上初期需投資的人力物力不斐，後續是否能快速擴散到其他物流業者，發展更多的物流區塊鏈應用，仍有待觀察。

所謂的「以太坊」，是市場上區塊鏈的主流之一，它是不僅是一個平台和一種程式語言，還能讓開發人員在上面編寫程式語言。以太坊提供各式各樣的模塊讓使用者搭建區塊鏈的底層，如果以蓋房子來形容，以太坊會提供了牆壁、屋頂、地板等模塊，使用者只需像堆積木一樣把房子組裝起來即可，所以在以太坊上建立區塊鏈環境，使用者可大幅降低成本且加快開發的速度。

而區塊鏈底層的兩大主流陣營，以太坊聯盟（Enterprise Ethereum Alliance, EEA）和Linux基金會旗下的Hyperledger也於去(2018)年底宣布合作，將透過成為對方的組織會員，以開放標準、程式碼以及跨平台進行協作，加速大規模區塊鏈技術採用，相信兩大陣營的強強結合，以太坊聯盟與Hyperledger將不再是敵人，讓企業與使用者不需要在兩者之間取捨或被不同聯盟標準所制約，在不被設限的區塊鏈疆界中，堆疊出更多的區塊鏈殺手級的應用。

公會訊息

傳訊香港有限公司訪問公會

108年2月22日傳訊香港有限公司 (GLS) 由首席執行官吳偉杰先生代表一行三人，訪問公會資訊委員會，由黃啟明理事長、教育委員會陳坤龍主委與資訊委員會吳榮達主委接待並進行交流。GLS是香港知名資訊系統，在航空貨運行業20多年，提供全球的電子數據交換服務；其有專為貨運代理設計的電子提單和電子貨運服務解決方案。國泰航空及其附屬的航空公司，在香港全面實行電子提單 (e-AWB)，就是使用GLS的服務。



▲黃啟明理事長(右二)、教育委員會陳坤龍主委(左一)與資訊委員會吳榮達主委(右一)接待來訪的傳訊香港有限公司吳偉杰首席執行官(右三)等三人

企業資安 人人有責

文 / 李庭語

資安即國安

台灣淪為網軍駭客攻擊的練兵場

中美貿易大戰，美國聲稱中國華為 5G 設備有資安疑慮，呼籲各國一同加入抵制行列，不管川普舞劍，意欲何指？但他確實再次點醒世人，資訊安全的問題的重要性，資安風險並非看不見就代表不存在。

我們更可從今 (2019) 年 3 月 7 日在發布的全球網路安全威脅報告 (Internet Security Threat Report, ISTR) 中發現，2018 年針對台灣的網路攻擊和惡意攻擊，台灣在全球的排名都是在前 10 名的重災區，分別是排行第 6 名與第 8 名，突顯了台灣網路資訊安全的情勢，比以往更加嚴峻。

雖說兩岸一家親，但對岸網軍對我各級政府機關發動計劃性的國家級網路資安攻擊也毫不手軟，據報載我公部門 2017 年遭網路攻擊成功的案例共 360 件，其中高達八成攻擊來自對岸。台灣已是全球對抗網路攻擊的最前線，更是中國駭客攻擊美國前的練兵場。

堅固的城牆可能是從內部被攻破的

但很多企業認為改善資訊安全，應由 IT 或 MIS 部門負責，並由資訊單位編列預算花錢買防毒軟體或設置防火牆，以減少資訊漏洞或中毒被駭的機率。所以當企業出現資安事件造成傷害時，IT 或 MIS 主管總是坐如針氈，或準備等著掉腦袋。這樣一刀切的想法其實是非常不正確的，企業不可能把 IT 或 MIS 當門神，或單靠防毒軟體或防火牆來擋掉所

有的病毒跟駭客，而企業資安問題也絕對不是 IT 或 MIS 部門能夠獨立負擔的責任。

中小企業從業人員普遍資安素養不佳，殊不知點擊不安全的網站、隨意下載文件及軟體或點擊不明來路不明的郵件及其附件，都是高風險的行為，甚至 USB 也是讓電腦感染病毒的一大媒介。

中小企業對資安軟硬體預算也嚴重不足，電腦中毒或被綁架病毒綁架也是時有所聞，遇到資安事件時，平日如有備份資料習慣的企業，還能趕緊找來配合的軟硬體公司，把中毒電腦主機的硬碟重新格式化並重灌軟硬體與資料，雖然是弄得人仰馬翻，但起碼電腦跟資料還能夠救回來繼續營運，但沒備份資料的企業，其下場如何淒慘？我們就不在本文想像與贅述。

亡羊補牢猶未晚矣

那資安事件發生時，到底該究責誰呢？當大家都大聲疾呼資訊安全重要性的同時，企業內各部門對資訊安全的了解有多少？高管階層對資訊安全的體認又有多少？其實一個企業的資訊安全人人有責。資訊安全是企業全體人員共同之責任，企業應藉由不斷地檢討與改進，提升資訊安全素養與在網路世界的自我防護能力，確保企業資訊安全無虞。

筆者初步建議企業應做好下列三項工作：

1. 落實資訊安全管理，以確保持續企業持續運營。
2. 加強資安訓練，降低資安事件風險。

3. 規劃好緊急應變措施，迅速完成災害復原。

只有做好事前安全防護、事中緊急應變及事後復原作業機制，在資安事件發生時，才能使企業降低資安傷害，快速化險為夷，讓企業可以永續經營。

企業資安 人人有責

資安即是現今企業所重視的重要課題，資安人才更是為企業資訊安全嚴格把關的靈魂

人物。然而資安人才難求，既然企業資安人人有責，我們每一個人都應該強化自身的資安素養。

為培養民眾資安素養與建立一個學習資訊安全的知識庫，我國教育部設置有「全民資安素養網」(<https://isafe.moe.edu.tw/>)，此網站應可協助大家在面對生活與工作中遇到資安問題時，提供一些參考與解決方法，歡迎本文讀者可以前往點擊閱覽，順便自我檢視目前自身的資訊安全素養認知程度。🌐

公會訊息

108年2月23日公會假兄弟飯店13樓舉辦2019春酒聯歡晚會，冠蓋雲集。



▲台北關陳依財關務長致詞



▲中華民國報關公會全國聯合會蔡銘鋒理事長致詞



▲產業代表熱烈同歡互祝新年新喜



▲黃啟明理事長與貴賓合照

航空貨運承攬業應列入適用 【彈性工時】行業之探討

文 / 施克均

本案緣由

2018 年一例一休再修法後（四個彈性、五個改變）

一、四個彈性：加班彈性、排班彈性、輪班間隔彈性、休假不發工資運用彈性。

二、五個改變：修法前後條文比較與解析：

1. 休息日加班費：改為核實計算。
2. 每月加班時數：改為單月上限為 54 小時，每三個月共計 138 小時。
3. 輪班換班間隔：輪班工作者休息間隔時間，以 11 小時為原則，但若因工作特性或特殊狀況縮短改為八小時。
4. 例假：所有行業均有可能調整為 14 休二。
5. 特別休假未休日數：經勞資協商可遞延一年，未修畢仍要結算工資。

修法後相關法制規範

• 取消休息日工資工時按實際發生時數計算（第 24 條）：原規定休息日若勞工出勤，未滿 4 小時一律以 4 小時計算加班費及工時，這次修法後取消，改為依實際工時計算。

• 每月加班工時上限提高（第 32 條）：每月加班工時由 46 小時提高至 54 小時、3 個月加班工時上限合計不得超過 138 小時，僱主旺季、急單時更有彈性可使用，但 30 人以上企業實施要報地方主管機關核備。

• 加班補休制度正式受勞基法規範（第 32 條之 1）：明訂勞資雙方同意後，加班費可換補休，且應依勞工加班時數計算換補休時數（1:1）。補休期限由勞資雙方協商，若勞工屆期末休完時，僱主應依法定標準換回加班費。

• 輪班制勞工於更換班次時之休息時間彈性化（第 34 條）：輪班間隔可從 11 小時縮短為 8 小時。

• 7 休 1 例假可挪移例假調整規定（第 36 條）：經工會或勞資會議同意，勞工每周 1 天的例假可在 7 天周期內挪移，形同最長可連上班 12 天。

• 特休假年度終結未休之日數，可經勞雇雙方協商遞延至次一年度實施（第 38 條）：特休假使用期限可遞延 1 年。

三、修法後之因應勞動檢查單位之稽核

勞基法一例一休再修法條文 3 月 1 日上路，雇主不得擅自運用彈性，否則將依法開罰、課以 2 萬元至 150 萬元不等的罰鍰金額。修正條文公告生效，勞檢將同步執行開罰。（落實嚴格把關、擴大勞動檢查）

勞動部提醒，輪班間隔、7 休 1 等例外規定適用對象，並非一經公告即可實施，企業必須取得工會或勞資會議同意等程序，才得依法變更適用例外規定。原本 7 休 1 係避免過勞，只有四周變形（彈性）及責任制人員才可例外 14 休 2。修法後非四周變形行業，符合某些條件雇主亦可與勞工約定 14 休 2，如此改變是否會造成過勞等問題爭議？面對多如牛毛的工時法令，事業單位應如何因應？如何使業者能夠針對相關法令有充分理解，即時避免觸法及勞檢後遭受罰鍰？真是頭痛問題？問題仍是一籬筐無解。

問題釐清

航空報關兩公會業者提出疑惑及爭議列舉

如後：

1. 航空貨運承攬業者屬國際運送，員工需代表公司至國外開發業務、開會、參展、或服務參展廠商，中間可能就跨越到例假日，週六或週日是否算休假還是加班，出差不能超過 7 天是業界的困擾因素。

2. (1) 一般進口、出口、機放等空運貨物均因班機抵達及離開、或飛機延遲等影響，繕打報單及併貨作業人員無法避免於晚上作業或週六、週日上班情形。

(2) 快遞業者 24 小時辦理通關作業，繕打報單人員從 00:00 到 24:00 隨時待命；無法避免於晚上作業或週六、週日上班。

(3) 負責機場現場通關人員須根據班機抵達後、起飛前處理進出口貨物通關及結關相關事務，工作是無法留到第二天再處理，故機場工作相關作業的員工均無法避免於晚上或假日加班；若員工在等待下一班機時在公司安排在機場的宿舍休息時間是否算加班？

(4) 飛機機艙容量有限，航空公司為讓裝載量達最高效能，會有貨物臨時被拉下飛機，在無法預知及確認貨物抵達時間，無法預估人力須求量；所以只能以現有人員做彈性調整。員工均願意配合以彈性工時方式來取代機場部份的人力，以減少公司負擔。

3. 民國 68 年松山機場遷移至桃園，遇颱風天上班與否均依各級縣市政府規定，一定會碰到桃園海關放假、台北上班，或桃園上班、台北放假情形，桃園或台北的員工的加班如何界定？

因本業並未被納入為主管機關指定適用勞基法 36 條「彈性工時」之行業，為應付產業作業實際需求，業者迫切需要納入指定適用彈性工時產業別，目前兩公會積極協助爭取將【航空貨運承攬運送業】及【國際機場相關服務業】納入彈性工時的產業別。

黃理事長責成法規組成立專案研究小組妥善處理。

申請准予納入主管機關納入指定適用「彈性工時」之行業三步驟：

一．召開說明會：讓業者了解彈性工時，及收集業者意見。

二．拜訪主管機關：具體將同業間對於「一列一休」工作上可能產生滯礙難行之處列出，再由理事長與業界代表拜訪主管機關，溝通整個產業確實有這樣的需求。

三．召開勞資協調會議：再邀請主管機關、資勞方代表雙向溝通，讓主管機關現場了解勞資方都希望能夠適用彈性工時，公會篩選出具體事實後檢具書面申請（檢附申請人簽署書）正式向勞工局提出申請納入適用彈性工時的產業。

勞動部於 107 年 2 月 27 日以勞動條三字第 1070130320 號公告訂定「指定勞動基準法第三十六條第四項行業」：

根據行政院公報，勞動部今天預告第 2 波適用鬆綁七休一行業別，符合型態分為「性質特殊」及「狀況特殊」。

符合「性質特殊」的行業別包含勞工於國外執行職務，以及海運承攬運送業及海洋水運業勞工於國外、船艦、航空器、闖場或歲修執行職務時可鬆綁七休一。

而海洋水運業、船務代理業、陸上運輸設施經營業之貨櫃集散站經營、水上運輸輔助業（船舶理貨除外）為因應天候、海象或船舶貨運作業等時，也能列入鬆綁適用範圍。

相關業者至所關心之焦點議題：

第一階段勞動部已經先就前年允許的三種例外檢視、盤整，增加符合「時間特殊」、「地點特殊」、「性質特殊」及「狀況特殊」等四類特定條件之一者也可適用，例如「時間特殊」包括年節、紀念勞動節日或是公務機關舉辦活動的協助疏運、或因應公眾生活便利之所需、或是辦理重要賽事轉播；「地點特殊」包括海上、高山、隧道或偏遠地區，交

通耗時。「性質特殊」指勞工於國外、船艦、航空器、闖場或歲修執行職務、或因應天候、施工工序或作業期程、或因應天候、海象或船舶貨運作業、或為因應表演、拍攝期程或修復藝術品需求；「狀況特殊」指的是辦理非經常性的活動或會議。第二階段則是未列入特殊情形者，若有必要突破七休一，則必須提出需求及具體理由，經中央目的事業主管機關同意及勞動部審議機制，評估確實有調整例假之必要後，再由勞動部公告。

建議方案

一例一休上路，許多行業認為法令限制太嚴苛，盼改適用變形工時輪班制，讓排班更

具彈性。因應加班事實需要，特殊的行業別；增列航空貨運承攬運送業（機放）、國際機場空運報關行服務業（365 天空運出口、機邊驗放、裝卸貨物）…等項皆應增加列入，彈性變形工時輪班制，讓排班更具彈性，因應加班事實需要。

「指定勞動基準法第三十六條第四項行業」：根據行政院公報，適用鬆綁七休一行業別，符合型態分為「性質特殊」指勞工於國外、船艦、航空器、或歲修執行職務。

航空、報關兩公會業者爭取將【航空貨運承攬運送業】及【國際機場報關服務業】納入彈性工時的產業別。 

公會訊息



▲ 108年3月19日萬能科大老師拜訪公會，由黃啟明理事長、陳坤龍主委、鄭樹人監事接待。



▲ 108年3月15日衛生福利部食品藥物管理署訪問公會，由黃啟明理事長(右三)、高振明常務理事(左二)、嚴靜蘭監事(右二)、(左一)接待。

預見性的後果

文 / 劉哲綸 編譯

2018 年九月份才由美國紐約南區聯邦地區法院宣布“MSC Flaminia”一案判決發現，有關貨物穩定性的大量資訊被忽略，且沒有向運送人披露。其中不難發現“災難是可預見的結果”。



事實

許多人在此次“MSC Flaminia”船上事故之後才瞭解到背後的事實。2012 年 7 月中旬，這艘滿載貨櫃的貨船穿越大西洋，前往比利時的安特衛普。該船是大約 14 天前，離開美國路易士安納州的紐奧爾良。

7 月 14 日，警報開始響起，警示船員某一貨艙中升起的煙霧。隨後消防程序啟動，但一場爆炸奪去三名船員的生命，大火持續燃燒了數周，而該船仍在海上。

在這一複雜且曠日持久的訴訟的早期階段，法院判定爆炸是由於艙內含二乙烯基苯（DVB）的貨物自動聚合失控導致的。在對因果關係作出結論之後，審判的較近階段是確立訴訟中當事各方的責任，主要是船東、船舶管理人和船舶本身的經營人、DVB 的托運

人，以及所牽涉的貨運代理人 and 無船承運人。

這種性質的案件很難公正地判斷當事各方提出的辯駁和反駁意見；判決書讀起來很有意思，提供了詳細的事實分析、物流行業流程、以及併入的強制法規和契約條款。

分析

法官很大程度上參考“DG Harmony”案（請參閱案件摘要 https://archive.onlinedmc.co.uk/in_re_m_v_dg_harmony.htm）的判決，指出違反謹慎責任“可能是源於不符合監管要求、或不符合行業標準或合理做法”，巧妙地平衡了規定的責任與一般疏忽之間的關係。因此，運送人有理由認為貨物是“已加工好，並以一種能使貨物在正常航行條件下安全抵達海外目的地的方式交付”；在沒有附加警告的情況下，期望運送人能意識到這種貨物比《國際海上危險貨物規則（IMDG）》中的詳細規定具有更大的危險性是不現實的。引申開來，托運人應有責任“警告運送人貨物所構成的危險”。且重要的是，法官結論認為“《國際海上危險貨物規則》並沒有規定托運人和無船承運人不能提供額外資訊”。

雖然該貨物被正確歸類為 UN 3082[1] 第 9 類，但這是一個通用清單，表明該貨物在缺少更具體資訊的情況下，不存在任何其他類別所涵蓋的危險。然而，這些情況被發現並不符合“正常、合理預期的情況”，因為與托運人的內部管理規定相違背，這批貨物被同意在更熱的地方裝載，沒有額外措施，諸如特定溫度監控或使用冷藏貨櫃。

這些因素再加上無船承運人使用有缺陷的基礎系統設施，無船承運人對系統設施錯誤的依賴，以及培訓不足，加上業界錯誤認為《危險品申報單 (DGD)》是“危險品安全處理資訊的主要來源”，而不是通常伴隨提單 / 運單的安全資料表，這些因素使情況更為複雜。關鍵是，DGD 需要包含足夠的資訊來警告運送人並允許其採取適當的行動，包括配載決定。

判決

法院發現托運人沒有考慮貨物的具體性質和具體裝運情況。無船承運人沒有對托運人提供的大量資訊採取行動，也沒有具體向實際運送人披露貨物的關鍵資訊。基於這一理由，根據美國《海上貨物運輸法》(COGSA)，托運人和無船承運人均負有嚴格責任，因為儘管實際運送人知道貨物構成的一般危險，但他仍沒有掌握具體的額外的“充分和危險相關資訊”(因此沒有責任)。

法官進一步分析了提單條款，發現了與危險貨物有關的具體承擔義務，以及對實際運送人有利的全額補償條款(包括“一切合理的法律費用和支出”)

評論

這個案子可能很罕見，因為托運人和無船承運人都是在美國註冊的有實力的公司。證據不僅足以將責任推到他們身上，而且在執行判決時也沒有常見的困難(一旦金額予以確定)。

對托運人來說，應建立並執行一個相關流程，並充分合理地考慮採取行動。法院同樣清楚地指出，無船承運人將因其過失，導致可以預見的損失。而所適用的提單條款對運送人特別有利，因為它很可能(在美國)超出 COGSA 的範圍得到賠償。

該判決可以上訴。

*判決內容: In re M/V MSC Flaminia No. 12-cv-8892 (KBF)

公會訊息

國際航空運輸協會(IATA)台灣辦事處代表拜訪公會

本會為「國際航空運輸協會 (IATA)」所認證之危險品訓練學校 (IATA Accredited Training School (ATS))，更是其授權的培訓中心 (IATA Authorized Training Center (ATC))。107 年 11 月 22 日國際航空運輸協會 (IATA) 台灣辦事處代表拜訪公會。



▲ IATA拜訪公會後合影。

自左而右為教育委員會陳坤龍主委、IATA人員、黃啟明理事、IATA人員、鄭樹人監事、吳榮達理事接待。

無人機將成未來航空貨運發展利器

文 / 洪惟廷

媒體已持續報導與討論許多無人機的應用，想像一下，一架滿載貴重貨物的貨機降落在機場，機上貨物不是卸載到卡車上，而是直接裝載到特制的無人機上；之後，無人機直接將貨物運到客戶手中。相比普通的陸路運輸，這種流程更快、更便宜。

國際航空運輸協會（IATA）貨運總監 Celine Hourcade 表示，這個概念正在迅速成為現實——可能在未來 5 年內，而且有待航空公司來抓住無人機技術給航空業帶來的機遇。

Hourcade 表示，利用無人機在客戶與貨運航站樓之間傳送貨物是可行的。她說：“航空公司自己決定是否在貨運部加入無人機的運營，它們可以把這種新型飛行器並入機隊，利用無人機飛得更遠。航司可以利用大型的無人機執飛那些對於傳統飛機來說價值太小的新航線，或那些不需要跑道或大型基礎設施的低頻率航線。這項科技為航司提供了拓展服務範圍的機遇。”

在航空業利用無人機並不新鮮，但能受到



航空業代表機構 IATA 的鼓勵實屬罕見。奧爾凱德表示，目前全球很多地區的公司都在測試無人機，其中包括沃爾瑪、亞馬遜和阿裏巴巴等零售和電商巨頭，敦豪國際和 UPS 等物流大咖，還有新加坡、澳大利亞、法國、瑞士、西班牙、烏克蘭、德國等地的郵政運營商。飛機制造商空客和波音也在進行發展無人機的項目。

小型無人機只是這項突破性科技的開端。美國初創公司 Natilus 正在制作一款與波音 777 飛機同等大小的貨運無人機。Natilus 的首席執行官 Matyushev 表示，這款無人機將由渦扇發動機和標準航油驅動，飛行高度約為 2 萬英尺，遠低於商業飛機的高度，但達到了能實現高效節油的高度。他表示，這款無人機執飛跨大洋航線的成本比商業貨機要低約 50%。

IATA 表示，商業無人機業務的發展需要統一的全球運行標準，因此需要發展一個新的空中交通管理系統將無人機運行並入現有的全球空管系統框架內。

IATA 空中交通管理基礎設施總監 Rob Eagles 說：“我們的目的是制定標準以支持無人機在空域系統內安全、高效、有序、可靠和可持續地運營，從而促進這一新航空分支的發展。”

IATA 目前聚焦於三個領域：安全性、空中交通管理以及無人機交通管理。

Eagles 說：“我們需要確保無人機能安全地在現有空域框架內運行，為此我們需要制

定規則和管制規定，尤其對於國際運行。目前國際民航組織（ICAO）正在研究這一點。”他表示 IATA 積極地參與遠程飛行員培訓、證照頒發和體檢標準的發展，以確保民用非隔離空域不會受到影響。

Hourcade 表示，運貨並不是無人機的唯一作用。目前，航空公司的飛機檢查大都需要具備資質的專業人員進行，同時還需要使用許多輔助工具。一般而言，一次檢查持續 6 到 8 小時，而一架飛機停在地面上的成本為 1 萬美元每小時。

自動化的無人機檢查比人力檢查快 20 倍，可減少飛機停在地面上的時間、提升檢查效率並確保檢查記錄和結果可被追蹤到。

很多人都認為無人航空貨運業務指日可待，確實是這樣，不過前提是航空貨運業已經準備好接受這樣的變革。毫無疑問，各種類型無人機的使用都具有巨大的潛力，能提高效率、降低成本和保障操作安全。

事實上，從一開始這項技術就有改變全球物流行業的能力，從製造業到儲存、到最終交付。雖然現在已經有大量的無人機開始執行有限的任務，例如建築檢查、地方航空攝影，而大型無人機的發展則完全集中在軍方的要求範圍內，每年都會出現新式獨特的軍用無人機。這是因為能提供這樣設備的航空公司，有能力研發出相應的無人機並具有足夠的財務預算。

縱觀全球，軍事發展進化出了強勁的技術，使得無人機可以在各種類型的環境中安全運行，其中也包括內部存儲和配送。然而，沒有任何技術被用於民用商業或者提交到任何民用航空管理局進行使用認證。這主要是因為無人機領域並不完全相信這裡是民用無人機的市場。

在過去的 15 年裡，無人機行業一直花費大量的時間同自己談話，卻沒有與潛在的客戶

接觸。

不過這些情況已經發生改變，來自物流、航空貨運和無人機產業的主要成員已經召開了圓桌會議，使得無人機行業和航空貨運領域雙方能夠交換彼此的信任和機會。知識與需求的交流將具有無可估量的價值，將有助於確定大型無人貨運飛機的形狀大小及操作能力，以及相關的貨物處理，例如，整個區域的貨物運輸和地方貨物的派送。

當然，在我們看到大型無人貨運飛機飛向天空之前，我們還需要更多的研發和測試，需要更多的指導。更重要的是，這也需要大量的資金。在一個真正的和可持續的市場被確認之前，什麼都不會發生，必須清楚市場需要什麼以及會如何發展。

不管怎樣，過去五年的經歷已經表明了金融領域對無人飛行系統的遠見和興趣。不過，這僅僅是開始。很快就會看到大型無人貨運飛機發展的方向和步伐，在需求的推動下進一步發展。我們不應該問無人貨運飛機能為航空貨運做些什麼？我們應該問航空貨運能為無人貨運飛機做些什麼？



公會訊息



▲公會於108年3月19日承辦永儲的危險品專班。由民航局空運組保安科吳英立科長及賴皆鐸老師授課。

我的精采職涯（四）

文 / 高振明

話說在 EDI 通關時代，當下環境除了出口旺盛 30 年以上不說，進口貨物更是千奇百怪，也是看潮流時代脈輪在進入台灣人的生活裡。從錄放影機大小帶、電視、皮鞋、衣服、化粧品，甚至吃的花旗蔘、烏參等無一不是一個時代進步所需的必須品。

當下大環境多報關行，只要有直接的相關客戶，往往就是相輔相成的互蒙其利，在那個時間點裡賺到時機財。

那時候進口報關行有分類別行，例如專精逃漏稅走私的報關行、退保稅工廠稅的報關行、做電器類的報關行、做衣服、名牌包的報關行等，不勝枚舉。

目前還在營運的報關行都是循規蹈矩的報關行，或者是那個時候台灣是代工加工廠的專屬報關行，也是非常少了，這個要說明一下，當年台灣出口非常旺盛之時，也是台灣黃金 30 年，整個台灣是家庭即是工廠環境下，台灣經濟實力起飛，因為台灣加工出口區成立，科學園區成立，進口零配件非常之多。在園區加工成成品後外銷出口到世界各國，以致台灣進出口工廠成相？的連帶關係，尤其年節假日前後機場提貨碼頭，出口進倉碼頭貨車大排長龍。現在 21 世紀了，台灣已經沒落了，看不到此一進口的盛況，也看不到出口的繁榮景象，在過去的報章雜誌，或我們曾經歷這年代的人，才知道當時台灣繁華的 30 年。

來到現在的年代台北關新建大樓報關也已 20 年了，在舊大樓報關人擠人的時代已過了

，在新大樓寬敞明亮樓層海關分層別類業務，更明確我們報關行要找到的服務類別。航勤北路 21 號新建大樓後，整個社會良心不一樣，台北關及總署海關開放了貨棧民營化，當下代表就是民用航空站倉棧改為華儲倉棧，後續遠雄倉棧、永儲倉棧、榮儲倉棧、松山中科倉棧等五倉棧。

我們報關行就累死了，要在這些倉棧間努力奔跑。通關以前的貨量是可以支持多家報關行的開銷，現在貨量是 3 至 5 家合請一家報關業者在跑關，真是十年河東十年河西呀，為何落得此結果？因為我們所得提高，在台加工成本及人事增加，以致工廠大量西移至大陸，那裡人工、地皮、稅金低，台灣整個產業供應鏈被帶走後，造成工廠原物料不進口，成品不多的情況下，再整個台灣生產環境改變，原本旺盛出口榮景不在，台灣倒退了 20 年，現在來看看我們台灣出口貨物，真是以前的 10 分之 3 啊！

進口更可憐，以前都是電子原物料進口，現在都少之又少，幾乎都是日常生活家用品進口而已。

在這 3 年中，中國大陸電子商務崛起，更打趴一堆業者，現在只剩快遞報關業是台灣旺盛的行業。此番快遞業的狀況，下次再來詳細論述其中的精彩情形，敬請期待，下回分解。



教育中心活動剪影

文 / 編輯部



▲ 108年2月21日- 25日公會舉辦危險品初訓。由蕭禹新老師授課。



▲ 108年3月11日-13日公會舉辦危險品複訓。由新加坡陳亞峇老師授課。



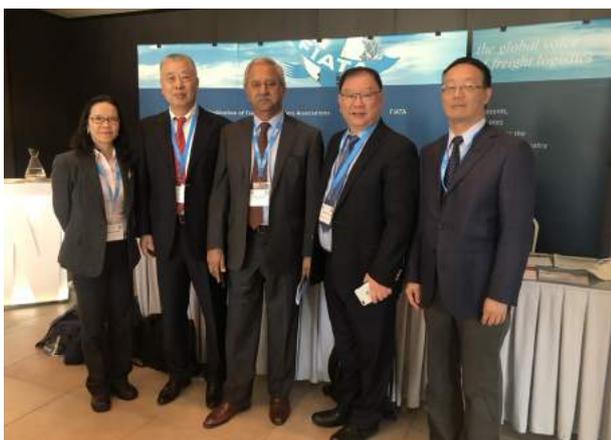
▲ 108年3月11日-15日於高雄舉辦危險品初訓，由賴皆鐔老師授課。

FIATA 課程續證活動剪影

文 / 編輯部

空攬公會成功通過FIATA課程續證

108年3月27日瑞士蘇黎世傳回捷報，空攬公會FIATA教育訓練課程成功續證。全球運輸物流最大的非官方及非營利性組織FIATA，3月28日~30日在瑞士舉辦總部會議，會期中也進行教育訓練課程認證／續證審查會。本會由鄭樹人監事代表參加，並接受FIATA教育委員工作小組提問通過認證，由教育委員會主席Mr. Thomas Sim頒發FIATA課程續證證書。



▲ 鄭樹人監事(右二)代表公會參加FIATA總部會議，與FIATA會長Mr. Babar Badat(居中者)合影。左一為FIATA副會長楊瑞如女士、左二為海攬公會陳木枝理事長、右一為中國貨代協會代表方健先生。



▲ 公會通過FIATA教育訓練課程審查，由教育委員會主席Mr. Thomas Sim(左二)頒發FIATA課程續證證書。



▲ 鄭樹人監事在FIATA工作會議中向主席團發言。



▲ 鄭樹人監事在FIATA ABVT教育委員會中簡報。

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學校



危險物品規則訓練班招生簡章

| | | |
|---------|--|---|
| 初訓班課程大綱 | Day-1 | Introduction for Dangerous Goods |
| | | How to use the regulations |
| | | Section 1_Applicability、Section 2_Limitation、Workbook-Unit 1 |
| | Day-2 | Section 3_Classification、Workbook-Unit 2 |
| | | Section 4_Identification、Section 5_Packing、Workbook-Unit 3 |
| Day-3 | Section 6_Packaging specification、Workbook-Unit 4、Section 7_Marking & Labelling、Workbook-Unit 5 | |
| Day-4 | Section 8_Documentation、Section 9_Handling、Section 10_Radioactive Material、Workbook-Unit 6、Workbook-Unit 7 | |
| | Workbook-Unit 8、Workbook-Unit 9 | |
| Day-5 | Workbook-Unit 10 exercise 1~3、Workbook-Unit 11 exercise 1 | |
| | Taiwan Regulations | |
| | Examination | |
| 複訓班課程大綱 | Day-1 | 60th DGR、Section 1_Applicability、Training Requirements & Recur、DGR Security、 |
| | | Highlight Recurrent & Exercise of、Section 2_Limitation & Hidden DG、Section 3_Classification、Section 4_Identification、DGR Training programme work book 1 |
| | Day-2 | Highlight Recurrent & Exercise of、Section 5_Packing、Section 6_Package Specification & test.、Section 7_Marking & Labeling、Section 8_Documentation |
| | Day-3 | Section 9_Handling、Section 10_Radioactive material、Review of Topics、Emergency Response, incidents & Accidents |
| | | DG by Law |
| | Examination | |

- 講師介紹：新加坡講師陳亞峇、施錦和、蕭禹新。
- 講師介紹：為提升教學品質，每班人數僅限 30 位，開課日期請洽公會。
- 講師介紹：依據 IATA DGR 1.5.5 規章，凡通過考試者核發 IATA 證書乙張。
- 上課時間：每天 8:30AM– 5:30PM（初訓班 5 天 40HRS、複訓班 3 天 24HRS）。
- 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\$11,000 元／人；非會員 NT\$12,600 元 (含稅)／人
複訓班：會員 NT\$6,000 元／人；非會員 NT\$7,350 元 (含稅)／人
- 上課教材：請自備 60 期 DGR，或由公會代購，書籍費為會員 NT\$7,200 元；非會員 NT\$7,560 元 (含稅)，代購書籍登記日期自即日起至 108 年 2 月 15 日止。
- 報名方式：(1.) 報名以繳費先後為優先，傳真匯款單及報名表至公會。
(2.) 或至公會繳納：台北市南京東路 5 段 343 號 8 樓之 3。
(3.) 報名繳費截止日期：名額有限額滿為止，繳費請於上課前一個禮拜完成，並建議授課學員有基礎英文的閱讀能力。
- 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：曾於 106 年 2~3 月完成受訓之學員證書已屆臨到期，務必參加複訓課程，公會再次提醒您請儘速報名。
- 洽詢專線：電話 02_2760-1970 傳真 02_2764-0295 黎巧雯小姐 tiffany.li@tafla.org.tw

專業冷鏈服務 完美直達



長榮航空溫控產品服務，專業載運藥物、疫苗及生技製品，
全程精準溫控，讓您的託付，完美直達。

EVA AIR Cargo 

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