

台北市航空貨運承攬商業同業公會資訊委員會會議紀錄

時間：100 年 12 月 06 日下午 15 時 30 分

地點：台北市南京東路 5 段 343 號 8 樓之 3

主席：吳榮達 記錄：朱文星

出席：蕭禹新 魏慶利 黃南生

列席：鮑學超

| 項 | 目 | 備 忘 錄 |
|---|------|---|
| 壹 | 宣佈開會 | |
| 貳 | 主席報告 | <p>電子航貨配套應納入關港貿單一窗口規劃 20111206 台灣新生報航運版</p>  <p>【記者陳維強 / 台北報導】我國在民間爭取推動下，已成為國際航空運輸協會（IATA）國際航空電子貨運（e-freight）計畫的第四十二個參與國，台北市航空貨運承攬公會理事長鮑學超指出，該計畫目前雖處於國際合作發展階段，我國應積極推動以確保日後國際貿易順暢，並建請財政部關稅總局、交通部民航局將推動 e-freight 之相關配套，納入關港貿單一窗口規劃。</p> <p>鮑理事長於「二〇一一民航運輸發展研討會」中對於航空貨運運籌與物流發表諸多獨到看法，對於「安全智慧化海空港」相關規劃，認為交通部應再行補充國際發展趨勢相關資料，以彰顯計畫全貌；貿易便捷化網網整合計畫自民國一百年起，後續經費與工作應改列「關貿港單一窗口」子計畫項下執行。</p> <p>由中華科技大學航空服務管理系/航空運輸研究所，以及交通部民航局/台北市航空貨運承攬公會/台北市報關公會聯合舉辦的「二〇一一民航運輸發展研討會」中，應邀與會之產官學界討論熱烈（見圖），議題包括航空發展安全、便捷與智慧政策成功經驗分享，航空發展安全、便捷與智慧回顧與前瞻－技術端、航空發展優質經貿網路回顧與前瞻－商業端、航空發展安全、便捷與智慧回顧與前瞻－政府端等進行解析。與談人包括：關貿網路公司課長李冠緯、台北市航空貨運承攬公會委員李紫渝、華航貨運處專員魏映嵐、長榮航空資管部課長吳宏揚、台北關稅局長曾瑞育、民航局空運組副組長韓振華、國貿局執行秘書呂素慎。兩岸主要城市運輸發展趨勢則由民航局副局長陳天賜主持，國家政策研究基金會永續發展組召集人陳世圯主講，華航企業發展處長董孝行主講東亞地區航空發展趨勢。</p> <p>鮑學超指出，歐、美現今市場衰退現象，就是我們未來的縮影，競爭力環境逐漸消失、製造業外移生產擴大、人力資訊老化增加營運成功乏善可陳；創新生化、環保、限制性運籌</p> |

與物流藍海遨遊時期必然縮短。我國中小運籌服務提供者與需求者轉進國際運籌市場，必須充分運用發揮網際網路的全球資訊網路作用，更須應用系後勤支援。

台灣新生報航運網

<http://www.tssp.com.tw/news/airline/201112/2011120601.htm>

參 結 論

1. 前言

為防範全球恐怖攻擊行動，破壞社會及經濟安全，世界關務組織 WCO 於 2005 年 6 月通過 WCO 全球貿易安全與便捷化標準架構，在不損及貿易便捷的原則下，透過海關對海關之網路協議，與海關對企業之夥伴關係，進行調和進口、出口與轉口貨物之電子資訊與預先申報制度；一致性的風險管理系統，處理安全上的威脅；出口國海關配合進口國執行貨櫃出口安全檢驗；以及符合安全供應鏈管理之優質企業 (Authorized Economic Operators)，海關提供相對之便利措施等四大核心之運作，提供 WCO 會員共同遵循之最低門檻，以強化全球貿易移動之安全。

依據二月 13th, 2011 報導海關將導入雲端服務，創新「關港貿單一窗口」，擴大整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」、經濟部「便捷貿 e 網」等三大資訊系統，並進一步調和關港貿資料訊息及簡化進出口作業流程，預定今年至一〇一一年辦理委外建置，引進優質資訊整合服務業者，應用最新資訊技術及雲端運算概念，並參考國際最佳範例落實規劃成果，建置智慧化的單一窗口作業環境。世界主要貿易國已積極推動新一代電子化貿易單一窗口，強化對於進出口業者的貿易服務，提升對外經貿競爭力。為因應這項國際發展趨勢與挑戰，海關亦積極檢討現行經貿通關作業，藉由通關自動化、航港資訊化與貿易便捷化建置的成就基石，整合通關、航港與貿易簽審電子化服務，並配合政府「愛台十二建設」，推動「優質經貿網絡」計畫項下的「關港貿單一窗口」子計畫，整合「海關通關系統」、「航港資訊網」及「便捷貿 e 網」三大資訊系統，調和關港貿資料訊息及簡化進出口作業流程，除採行最新國際訊息標準，調和資料項目，規劃國際資料交換機制，提供政府機關跨國資料交換環境外，並運用雲端概念，規劃商品資料倉儲，提供機關(構)、業者及學術研究機構多元及彈性查詢功能，並規劃虛擬資料庫，建置「軟體即服務」雲端平台，將提供業者雲端化申辦與查詢作業環境。值得商業端航空運籌與物流業界鼓掌賀彩與期許等待。

檢視企劃工作項目與本業相關部份：

99 年辦理委外規劃：

- ✓ 召開相關研討及對外說明會，徵詢、評估及研議進出口相關業者在辦理通關、運輸、貿易簽審作業時所需業務需求。
- ✓ 分析、評估單一窗口業務面、系統面、技術面、訊息面、法制面、功能面、執行面、維運模式與國際接軌之各項業務需求。〈過去兩年 Source, Database set up/Business Layer, legal Layer and Tach Layer、現在四年建制 PDCA-Proof of concept, Pilot Test, message improve. Risk assessment, Best Practice and Ready for adopting checksit、導入 Adopt、透通 Penetratipn, 未四來年 Irregularity Improve program to increase of factor of Penetration〉
- ✓ 評估、研議單一窗口整體架構、業務整合與跨機關維運 (Call Center) 模式等方案，研提執行策略與方法。(產官學加入、法律、國企、運輸、環保、安全專家敦請)

- ✓ 調和關港貿資料訊息。
 - ✓ 研提關港貿單一窗口相關規劃報告。
 - ✓ 研擬委外建置（維運）案之廠商建議書徵求文件。
 - ✓ 100 年工作項目：
辦理委外建置（維運）案招標作業，辦理系統設計與建置。
 - ✓ 辦理委外建置（維運）案之招標作業。〈依據國際政府電子化彩購標準〉
 - ✓ 「關港貿單一窗口工作圈」，研討通關、航港及貿易簽審機關之業務流程、資料調和、法規增修、系統介接、商品資料倉儲、稅費繳納、國際接軌等相關配合作業。〈依據國際政府電子化彩購標準〉
 - ✓ 辦理系統細部規劃、分析、設計、建置及測試事宜。〈填補未規劃與缺失補正〉
 - ✓ 整合財政部「海關通關系統」、交通部「航港資訊網」及經濟部「便捷貿 e 網」三大經貿通關相關資訊系統。
 - ✓ 推動航港及貿易簽審機關與「關港貿單一窗口中央資料庫」直接介接（G2G）作業。〈G2Gscope 違反 WCO safe framework 兩大支柱基本精神除無法與國際接軌外，更缺乏誘因導入商業端，必步向失敗情境，建議邀請供需代表依據國際最佳運作，以免稅基流失步入歐豬風險，填補未規劃與缺失補正〉
- 8、研提建置案相關報告書與文件。建議依據 UNADR 標準完成以便國際比對與相互認證。〈填補未規劃與缺失補正〉
- 9、辦理教育訓練及宣導。〈以 ARCS 對能在課程中引起高度動機之教學者的實務觀察行歸納簡單與容易互動相關模組完成〉填補未規劃與缺失補正〉

依據〈WCS Safe framework〉關港貿單一窗口即是具備調和所有單位的功能，系統應有中央資料庫功能，始能整合及傳輸資訊：

- 1.達成適宜、透明、靈活與合作之要素，據查貿易便捷化之簽審系統似乎由關貿與泛宇執行、收費與管理，在流程規劃中似乎未顯示如何簡化流程；增加流速，並創造價值。航協電子貨運已完成國際標準文件如〈附件一〉
- 2.海關依據世界關務組織執行之兩大支撐為政府與政府、政府與商業相互認知與支援之精神並未顯示；
- 3.如何與「國際接軌」與「風險管理」為核心價值建議加入規劃；
- 4.航空貨運通用提單與資料庫精神由商業法規與技術分享績效因此必須參照國際政府組織，世界商業組織最佳運作報告排除失敗經驗使用成功經驗，本會已提供資訊在前未見引用參照；
- 5.如UCR在2001年已提出限制性運輸等文件，企劃單位如放棄商業考量必失去績效創造誘因，不論導入與透通將乏人問津，失敗率亦必然增大。

資訊流部份應立即規劃增列 UCR 標準資料項目，以預為因應，未來將視國際發展及國內需要推動其應用：國際關務組織在促進全球貿易便捷與安全之標準架構下，為落實對國際物流與供應鏈各個環節完整的追蹤管理，以確保供應鏈安全並促進全球貿易便捷，發展出一套全球標準的國際貨物編碼—UCR（國際貨物唯一追蹤碼 Unique Consignment Reference），取代國際供應鏈內的現有貨物編碼，作為共通資料的入口鑰匙，無縫地銜接從製造商、進出口商、中介商（如銀行、

保險業者、徵信業者、運輸業者、倉儲業者、貨物承攬業者），到相關政府機關（如海關、貿易簽審與檢疫機關）之實體物流。

為落實貿易自由化政策，迎合國際貿易發展趨勢，我國應在既有之優良經貿通關資訊基礎下，在相關貨物資訊流規劃增列 UCR 資料項目，以預為因應，未來將視國際發展及國內需要推動其應用，另整合各政府機關之商品與貿易統計資訊，建立快速、便捷之商品資料倉儲查詢服務，俾提供政府施政參考及進出口業者查詢運用，以提升整體經貿競爭優勢，未見規劃在案。

而本案如商業運轉時，業界無因支付介接成本，必缺少「關貿、泛宇」貿易便捷化系統後勤支援，將如何與海關做連結，請請企劃單位提出風險管理機制回應。

2. 依據資訊企劃專案標準草案各項規範因以“AS IS”“TO BE”找出缺口、創新建制、量化密化方式，審查「優質經貿網絡計畫」年度執行報告99.03.18會議紀錄「請財政部依據WCO SAFE 準則，將「無縫式貨物移動安全」作為貿易安全機制的主軸；除於櫃場或關區間之移動監控外，亦應包括國境內、國與國間之貨物移動，以達貨物全程移動之無縫監控。請財政部將今日會議討論內容及各機關、審查委員所提書面意見，就個別子計畫的問題，一併修正補強；並配合公共建設先期計畫預算審查作業期程，於3 週內完成修正後復送會審。九、我國在民間爭取推動下，成為國際航空運輸協會(IATA) 國際航空電子貨運(efreight)計畫的第22個參與國；該計畫目前雖處於國際合作發展階段，我國應積極推動以確保日後國際貿易之順暢。請財政部關稅總局及交通部民用航空局將推e freight 之相關配套，納入關港貿單一窗口規劃，並積極推動。

目標部份：智慧環境似乎各協辦單位均不甚瞭解，如計畫預報貨物資訊部份配合機關為航政司及港務局、民航局及國際航站、倉儲業者，實際進口資訊提供使用者為國際航站、航空貨物集散站經營業業者、航空公司、承攬業與報關業；出口為為國際航站、航空貨物集散站經營業業者、航空公司與報關業；轉口為航空貨物集散站經營業業者、航空公司與航空站地勤業。

精進關務管理，提升便捷效能：

- (一) 配合國際經貿情勢發展，檢討修正相關關務法規，俾與國際規範接軌。
- (二) 持續推動國際關務合作，建立實質多邊及雙邊關係。
- (三) 推動優質企業（AEO）認證及管理機制，促進國際互惠及互相承認優質企業之資格，以加速出口貨物在進口國之通關速度。〈對航空貨運承攬業遍離市場，公會反映百分之九十五資格不符，導入成本大於績效；至今未見最佳運作示範（Best Practice）通過認證出現，亦未見與國際接軌認證標準。參與理監事認為導入誘因不足，經濟低迷勉強宣導會員導入，必降低中小會員面對台灣國內競爭環境。建議應遵重市場反映與目的事業主管機關意見。〉
- (四) 推動貨物移動安全機制，運用科技化儀器及建置貨物風險控制系統及跨機關資料庫，提供快速、安全及透明的貨物運送移動環境。
- (五) 推動預報貨物資訊機制，應以進口優先。執行空通關系統再造、預報貨物資訊及採行 UNCE WCO SAFE 風險管理，俾利跨國資料交換。
- (六) 建立全面性監控系統，強化安全與效率兼顧之智慧化監控機制，以符合 WCO SAFE 無縫式貨況安全，及建物與人員安全之管控需求。航空保安實施控管人制度即無科技化儀器與資訊系統，更無進、轉口流程，建議關港貿單一窗口計畫應主動要求主管機關調合。

依據優質經貿網路計畫預報貨物子計畫：資訊屬貿易安全主政機關為財政部(關稅總局) 配合機關為航政司及港務局、民航局及國際航站、倉儲業者；海運 24 小時電子倉單預先申報制度 (the Advance Electronic Information Rule, 簡稱 24-Hour Rule) 不適合空運環境：國際貿易推廣首重行政程序之便捷，為因應國際經貿通關資訊化、整合化之發展趨勢，我國近年來積極推動「WCO SAFE 架構導入」、「預報貨物資訊」、「優質企業認證及管理機制」、「貨物移動安全」、「現代化查驗技術應用」...等「優質經貿網路計畫」相關工作，規劃建置智慧化設施與管控機制，整合運用衛星定位、3G 通訊、GIS (Geographic Information System)、光學識別、RFID (Radio Frequency Identification) 等先進智慧型科技，建立全面性監控系統，強化安全與效率兼顧之智慧化監控機制，確保貨櫃(物)運送全程安全無虞，以符合 WCO SAFE 無縫式貨況安全，及建物與人員安全之管控需求。推動查驗技術現代化，運用科技化儀器與資訊系統，施以非侵入性檢查，降低人工查驗比率。然航空保安實施控管人制度即無科技化儀器與資訊系統，更無進、轉口流程，依據關港貿作業代碼第二十八、航空公司部份來源為 IATA 但內容未

建議關港貿單一窗口計畫應主動要求主管機關調合，業界只見宣導而無任何績效產出，參與率偏低。

草案請加附註、業界意見、技術面意見，以及法規依據與績效預估。

3. (B2B) (B2G) (N2N) 請速定調

一、基於網路資訊科技之蓬勃發展與日趨便利，企業間進行之跨國商務交易，已產生革命性的變革，不再囿於時間與空間的限制，貿易資訊標準化、國際化儼然成為國際間推動貿易便捷化的主流觀念。

二、企業商務交易 (B2B) 之外，為進一步強化政府端在進出口貿易事務的服務效率，聯合國歐洲經濟理事會 (United Nations Economic Commission for Europe) 乃大力提倡設置貿易事務單一窗口環境 (Single Windows Environment) 的觀念，冀藉此整合、協調各類政府貿易事務，形成能在一處提供完整貨物進出口服務，並進行企業與政府間 (B2G)、國家與國家間 (N2N) 各類進出口資訊交換的實體或電子虛擬機制；而世界關務組織 (WCO) 所以研訂關務資訊標準-WCO Customs Data Model，其主要目的亦在建立一個以關務運作為核心的單一窗口環境。有鑑於此，建立進出口服務之單一窗口，已成為國際間降低非關稅障礙、促進貿易便捷化的主流觀念。

三、缺口探討 似乎規劃團隊未提出解決方法、建議依據國際規範應提供二個以上服務提供者〈以免電子航貨必需面對如無貨物資訊平台之窘態。〉建議加列可行性分析計畫缺口探討：

- ✓ 政府進出口管理機關間介接不足；關、港、貿網路企劃 B2W 網網不相連未見解決辦法
- ✓ 貨物進出口資料 RFP 中規劃 AS IS= TO BE, 績效難見，預報倉單部份未見與國際接軌部份，出口管制部份未見與 WCO Data Model 第 3 版調合；調合訊息、資訊與代碼、商業流程模式關乎企劃與執成效，建議遵循 UNCE ST-SG-AC10-1 -Rev17 -Corr1e 規範辦理。〈並同步修正〉
- ✓ 簽審及航港機關每年須支付數額龐大之資料傳輸費用，新舊系統斷層時未見企劃風險管理，修法未見與國際接軌。
- ✓ 只見政府端連接機制，未見通用核心資料庫實體對映應用、操作與系統建制，進出口資料將需重複輸入、登錄為見改善計畫。
- ✓ 依據 UNCE 總體供應鏈規範，因人力資源〈Resources〉不足，規範容量

〈Capacities〉不清，進出口申辦狀況，不易整合透通〈Penetration〉全程追蹤，將必須面對導入〈Adopting〉困難與透通風險〈Risky crisis〉。

四、進出口業務申辦入口龐雜

1. 隨著知識經濟的發展及產業結構的改變，服務業的發展已為世界各國所重視，我國資訊科技的發展成就也已奠定我國發展服務業的基礎，所擬「服務業發展綱領及行動方案」廣義的流通運輸服務業：指生產者完成商品及服務所涉及之移轉、連結活動，以及將商品完成後移轉至最終使用者（包括生產者和消費者）之經濟活動皆屬之。微利時代的來臨，使得企業致力於成本的控制，現代零售通路會依自己的需求來要求製造商和物流配送業者，能夠符合“多樣少量”的配送要求，為配合此要求，物流業者之運作模式也走向多樣、少量、高頻率之物流配送特性，以滿足客戶的要求。資訊技術基本上是物流活動進步的一個促成者，不僅構成現代物流體系重要部分，也提高整體服務效率之表現。尤其全球資料處理和網際網路整合系統發展迅速，以及無線射頻辨識（Radio Frequency Identification, RFID）二維條碼〈Quick Response Code〉技術應用之推展下，整個 IT 技術應用使得對於貨物控管掌握範圍，已經由公司內部經營管理層面拓展至所有合作者的供應鏈，甚至橫跨國界做為全球運籌的有利工具。

2. 國內業者經營範圍不斷擴大到資訊情報服務、流通加工、進、轉、出口承攬、報關、保稅倉與宅配等等加值服務，提供完整物流服務的方式，提昇資訊智慧以微差力支援使用者步入藍海以應付激烈變化的商業活動。然而，不論政府端、商業端或教育端機皆因資訊整合性服務機制與智慧不足，使中小企業倫為紅海，如：RFP 顯示貨物跨部會進出口整合性服務機制不足，欠缺整合性之商品與進出口中央資料庫及跨國介接與資料交換機制國際介接，建議本案應補足可行性分析及使用者需求風險與成本分析；治理〈Governance〉、風險〈Risky〉、遵循〈Compliance〉法規〈by Law〉、國際公約〈International Covenant〉、行業建議〈Business Recommend Practice〉與商業行為〈Business Activities〉分析；對生化醫學、醫學、環保與限制性進、出、轉口運輸電子海關〈CIQ〉規劃不足。

3. 為提昇議事效率及節省人力資源，請企劃單位改善目前會議模式，即勿將不同業別會議於同一時間內召開，會議內容依業別分別以精簡與效率原則執行。

4. 對海空一致化可行性分析

註：「同屬空運郵遞、快遞、契約運籌與航空貨運承攬業性質不同應屬異業、空海運差異更多，豈可削足適履建議關務流程益採差異為宜航空公司反映相同。當前全球各國對國際經貿關務之共識有二，一是去除各項關稅及非關稅障礙，另一是實行經貿通關電子化與無紙化，冀藉此塑造出便捷化的國際經貿通關環境，形成自由化的全球經貿競爭市場。」

整體經貿通關效率之增進不僅在於民間私部門的商務電子化，為求貨物進出口效率的提升，更應強化國與國間公部門的通關電子化合作，如世界關務組織 WCO 為促進資訊交換技術的普遍應用，乃在其所修訂之京都公約中，強化對跨國海關間電子資料交換的規範（總附約之第七章-資訊技術應用），冀藉此加速貨物通關、降低貿易成本。

請企劃單位必須提高專家素養，依法行政與遵循時代業已來臨，取得會員支持必須依據國際規範 Operation Goal: Governance, Facilitation ; Security: What Compliance UNCO/UNEP/ICAO/IMO/WCO/WTO; Why: Risky Business Activities

請勿為節省企化成本提供與空運無關的會議資料給本會，以免業界浪費無因與不必要之背書與人力成本。

5. 「關港貿單一窗口」希望落實在各部會之間形成政策共識，各機關並均須全力配合，以及業界之支持，**本會大會已決議完成法定程序對不參與之要件，懇請企劃單位注意**。運用現有資源，整合三大資訊系統，建置單一窗口中央資料庫及整合性服務與稅費繳納機制，建立 G2G/G2B/N2N（航港、簽審與電子關門使用機關）直接介接管道，並提供資料訊息交換與應用機制達到「一次申辦，全程服務」之便捷作業需求。整合通關、航港及貿易簽審服務，提供「一次申辦輸入，全程使用服務」之便捷服務外，使用雲端作業模式，並建置進出口整體供應鏈必能相關業者及政府機關（構）共同使用之關港貿單一窗口中央資料庫滿足貨物進出口資料交換、共用、管理與跨國連線介接之要求，俾逐漸形成一個國際貿易貨物資訊捷運中心。貿易運能在過度時期提供不低於標準需求之服務；關貿與汎宇取得預算聯接 G2G 部份，並等待「關港貿單一窗口」完成時，再擴展為全國國際貿易及物流產業間電子商務之訊息交換中心，及金融、保險業者主動加入服務登錄，而提供各式 B2B 的服務，將可大幅提升我國電子商務與對外貿易之競爭力。
- 企劃單位提供之書面文件應將目前執行、修正建議及預期績效並列，同時根據 AEO 標準加入風險管理自評表，以為實體認證(Proof of concept)。
6. 政府現今無法掌握核心技術，民間實際亦未被邀請參與運作，在關港貿單一窗口現今 RFP 可見一般，業界強烈要求政府必須：
成立「關港貿單一窗口工作圈」，邀集財政、交通及貿易簽審相關機關，及聘請專家學者與相關業者代表共同參與、推動本計畫。事先完成績效〈必須可以衡量〉與未來收費標準。績效必須大於成本請企劃單位查證。
- 註：依據世界關務組織報告：航協電子航貨率先完成航空貨運運輸、關務與貿易等文件與地區透通標準世界趨勢 2015 年航協電子航貨少紙化 Less Paper 完成。台灣至今無航空貨運作業平台，政府亦未規畫公共建設填補缺口。
- 資訊來源：蒐集及評估「建置優質單一窗口」、「整合三大資訊系統」、「調和經貿資料訊息」、「提供便捷整合服務」、「建立商品資料倉儲」、「推動國際接軌計畫」等相關業務需求。
7. 建議海關依企業型態制定規則、規範與流程，規則與規律應適宜、透明、靈活與合作，一套法規無法管理全民／憲法之層次不可規入實施細則／建議請法學專家列席。
8. 依據對專案審查要點規範
- 1、 Requirements 階段:首先，requirements 的內容被決定且其內容被使用供需雙方成員確認過。2、 Specification 階段:然後，規劃出產品的 specification；意思是說會有一份描述要作出怎樣產品的文件產生，當這一份文件由雙方確認過後，就完成了這個階段。一但 client 同意了 specification 的文件之後，Planning 階段就開始了。3、 Forecast Functionality 階段：一份詳細的軟體發展時間表必須要被規劃出來。同樣地，這一個時間表也必須要經過政府與商業端的確認。當確認了實體對映〈Entity mapping〉發展的時間表與流程、流速、流量、流通與流控評估所需花的價錢後，Design 階段就開始了。
- 執行
- 4、 Design 階段：相對於 specification 文件描述要作出怎樣的產品，design 文件則是描述要如何去作出這樣一個產品。在 Design 階段，有時會發現在 specification 文件中有錯誤。The specifications 可能不夠完整、相互矛盾或是定義不清造成混淆，在繼續發展軟體的程序之前，我們需要回到之前的階段作出必要的修正，經由 Design 階段可以回到 Planning 階段，同理，可以回到 Specification 階構成一個 feedback loop。5、 Implementation 階段：在 implementation 階段，

此模型因為有它自己的 feedback loops，假如必要的話可以允許對 design 文件、software project management plan 甚至 Specification 文件作更改。6、Integration 階段：將各人所負責的部份整合在一起。在 integration 階段，可能需要回到前一個階段，對 code 進行更改，甚至回到更前面的階段，對 specification 文件及 design 文件進行更改。當軟體發展者覺得產品已經成功地完成後便將產品交給 Pilot test member 進行一連串的測試，當 TAFAR 同意所完成的產品的確符合 specification 文件，就會將產品交接給會員，然後進入 Operations mode 階段。註五：（“關於限制性危險品運輸的建議與十六簽審單位必需接軌提供自動化邏輯檢查：測試和標準手冊”）(ST/SG/AC. 11/12/Rev7)，可從聯合國處獲得。該手冊包括：第1 部分：有關第1 類爆炸物的分類程序，試驗方法和標準。第2 部分：有關4.1 項自身反應物質和5.2 項有機過氧化物的分類程序，試驗方法和標準。第3 部分：有關第3 類、第4 類、5.1 項和第9 類的物質或物品的分類程序，試驗方法和標準。附錄：許多不同類型試驗通用的信息和提供試驗詳情的國家聯繫部門。1.1.2 國際原子能機構(IAEA)制定放射性物質安全運輸的推薦程序，該程序公布於《放射性物質安全運輸條例》(IAEA TS-R-1)。與空運有關的規則的要求請見第10 章。1.1.3 國際民航組織(ICAO)在這些建議的基礎上制定了危險品航空安全運輸規則。ICAO 規則編入了《國際民用航空公約》附件18 及其《危險品安全航空運輸技術細則》(doc 9284-AN/905)(《技術細則》)之中。1.1.4 IATA《危險品規則》(即規則)包括了技術細則的所有要求。基於營運和行業標準實踐方面的考慮，IATA 在規則中增加了比技術細則更嚴格的規定要求。這些要求由頁邊的“□”新符號指明。△修正符號指明。

業界反映：據聞政府預算不足，建議應調整硬體使用租賃，應用系統與商業接軌不宜延長執行流速，將增加導入與透通風險與成本。

參考文獻

Asia pacific

1. Post-crisis trade and investment opportunities 2011 UNCEaptir2596[1]
2. GHS ERev17_Recommendations 2011 UNCE ST-SG-AC10-1-Rev17-Corr1e
3. Transport of DG TI- Rev17_Volume1, 2
4. Country information (Competent Authorities, Notifications) - UNECE

請企業單位注意問卷調查對象應正確始能界定與釐清責任歸屬，請檢查代表性，公、協會請分離。

9. 請企劃單位勿以偏概全(閉門造車)應參考其他國家做法，聘請法律、商業、貿易等顧問，讓本案具邏輯性及透通性，並依據經建會會議決議將efreight列入關港貿單一窗口計劃。
10. 目前倉庫、航空公司、承攬與報關業界相互間皆未調合，致使進口量減少，請海關儘速改善，請參照message improve program 4.1 WCO mode 3 深入密化調合。
11. 建議有關國際接軌部份邀請國貿局電商小組呂素慎執秘參與，她可提供本案成功與失敗的最佳經驗與建議。
12. 16據查簽審單位無功能接受國際文件，〈請查證是否屬實〉如CITIES ENTITY UNCE，UNEP ISO ICAO IMO，ICAO，不論政府端或商業端文件，請務必以國際接軌為優先，貿易優先，否則商業端將無法配合運作，尙期慎思、明辯、督導企劃單位篤行。

理事長列席意見

感謝資訊委員會出席與提供寶貴意見之會員先進，航協電子貨運委員、關稅總局與台北關稅局自 2006 年來與諸位共同打拼，跨越前後政府目標一致值得鼓掌，然而受國家經濟政

| | | |
|---|----|---|
| | | <p>策、消費者購買能力和收支模式的變化因素，消費者支出模式的突變業已涉及國家、社會、市場及自然等多個領域。國家經濟政策是國家履行經濟管理職能，調控國家巨集觀經濟水平，結構，實施國家經濟發展戰略的指導方針是正確的，執行部會局處不論實施細則、作業流程、法規無法與國際市場接軌，對中小會員企業與經濟環境影響致劇。中小會員企業反對 AEO 與增加重複遵循成本、複雜的有紙程序必須修正，以及反對 ACFA 導致中小會員企業失業聲音可以理解，本會提出及完成解決方案正在進行中。</p> |
| 肆 | 散會 | |

附件一

e-freight Business Process & Standards

In order to remove the paper and use electronic messages it is necessary to have common and clear business process and standards, which are the foundations of e-freight as well as e-Freight Operational Procedures (e-FOP) that stakeholders can follow in an e-freight environment.

In this section you will find information on:

1. Cargo To-Be business process
2. e-freight operational procedures
3. e-freight functional specifications
4. Standard electronic messages

Business Process supporting e-freight

1. [List of e-freight standard messages](#) (pdf)
2. [Cargo To Be business process](#) (excel)
3. [e-freight Operational Procedures \(e-FOP\)](#) (pdf)
4. [Special Cargo Functional Specifications](#) (pdf)
5. [Transit and Transshipment Specifications](#) (pdf)
6. [Interlining under e-freight Functional Specifications](#) (pdf)
7. [Origin & Destination Freight Forwarders Communication Specifications](#) (pdf)
8. [Destination Freight Forwarder & Customs Brokers Communication Specifications](#) (pdf)
9. [FF-Carrier-GHA Functional Specifications](#) (pdf)
10. [Intra-Customs Regime Functional Specifications](#) (pdf)
11. [Domestic Korea Functional Specifications](#) (pdf)
12. [US Domestic e-freight Functional Specifications](#) (pdf)
13. [China Domestic e-freight Functional Specifications](#) (pdf)
14. [CSC Recommended Practice1670 - Carriage of Cargo Using Electronic Data Interchange \(EDI\)](#) (pdf)
15. [Cargo Shipment Record \(e-AWB\) Functional Specifications](#) (pdf)
16. [Questionnaire for Transit Locations \(FROB\)](#) (word)
17. [Direct Shipment Functional Specifications](#) (pdf)

Standard Electronic Messages supporting e-freight:

18. [WCO Data Model & Message Types Specifications](#)
19. [Cargo Interchange Message Procedures \(Cargo-IMP\) Specifications](#)
20. [Shippers Declaration for Dangerous Goods Specifications](#) (zip)
21. [Invoice Specifications](#) (zip)
22. [Packing List Specifications](#) (zip)
23. [Certificate of Origin Specifications](#) (zip)

24. [Code List Specifications](#) (pdf)
25. [Electronic Staple Functional Specifications](#) (pdf)
26. [XML IATA Waybill Specification Version 1.1](#) (zip)
27. [XML IATA House Waybill Specification Version 1.1](#) (zip)
28. [XML IATA House Manifest Specification Version 1.1](#) (zip)
29. [XML IATA Shippers Letter of Instruction Specification Version 1.1](#) (zip)
30. [XML IATA Flight Manifest Specification Version 1.0](#) (zip)
31. [XML IATA Freight Booked List Specification Version 1.0](#) (zip)
32. [XML IATA Status Message Specification Version 1.0](#) (zip)

Project information:

33. [e-freight Fundamentals](#) (pdf)
34. [e-freight Fact Sheet](#) (pdf)
35. [e-freight Brochure](#) (pdf)
36. [Scorecards](#)
37. [e-Air Waybill \(e-AWB\)](#)
38. [e-freight in the Media](#)
39. [e-freight glossary of terms](#)
40. [e-freight Business Case](#) (xls)
41. [e-freight Cost-Benefit Calculator](#) (xls)

Product information:

42. [e-freight Handbook \(ver 3.1\) - New!](#)
43. [e-freight Self-assessment Questionnaire](#) (pdf)
44. [e-freight Business Process & Standards](#)
45. [Message Improvement Program \(MIP\)](#)
46. [International Conventions & Standards](#)

- **Download the [e-freight Handbook](#) version 3.1**