

出國報告（出國類別：考察）

98 年度新加坡及中國大陸船舶與港口設施保全（ISPS）、港口國管制（PSC）業務情形及港埠發展策略與相關建設考察報告

機關/姓名職稱：	交通部	司長	尹承篷
	交通部	技正	林上閔
	交通部	科員	祁天健
	基隆港務局	主任	張興旺
	基隆港務局	科長	宋益進
	臺中港務局	科長	熊士新
	臺中港務局	課長	林春福
	高雄港務局	組長	鄭葉華
	高雄港務局	科長	張紋英
	花蓮港務局	組長	李順益
	花蓮港務局	技士	陳體濟

赴派國家：新加坡、中國大陸

出國期間：98 年 9 月 13 日至 98 年 9 月 19 日

報告日期：98 年 12 月 19 日

報告名稱：98 年度新加坡及中國大陸船舶與港口設施保全（ISPS）、港口國管制（PSC）業務情形及港埠發展策略與相關建設考察報告

主辦機關：交通部

聯絡人／電話：祁天健／2349-2314

出國人員：尹承蓬 交通部 司長；林上閔 交通部 技正；祁天健 交通部 科員；
張興旺 基隆港務局 主任；宋益進 基隆港務局 科長；熊士新 臺
中港務局 科長；林春福 臺中港務局 課長；鄭葉華 高雄港務局 組
長；張紋英 高雄港務局 科長；李順益 花蓮港務局 組長；陳體濟
花蓮港務局 技士

出國類別： 考察

出國地區： 新加坡及中國大陸

出國期間： 民國 98 年 9 月 13 日 -民國 98 年 9 月 19 日

報告日期： 民國 98 年 12 月 19 日

分類號/目： H3／航運港埠管理 H3／航運港埠管理

關鍵詞： 港口國管制、國際船舶及港口設施保全及港埠發展策略

內容摘要： 為持續與國際港埠交流及瞭解其管理方式與經營理念，並汲取港口國管制（PSC）及國際船舶與港口設施保全（ISPS）發展經驗，本部於 98 年 9 月 13 日至 9 月 19 日參訪新加坡港、中國大陸虎門港、鹽田港、蛇口港及海口港，除考察其 PSC 及 ISPS 之現況外，並就港埠發展策略及經營管理等主題進行交流，共計拜訪新加坡海事及港務管理局（MPA, MARINE AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE）、新加坡國際港務集團（PSA International Pte Ltd）、東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司（PSA DGCT）、鹽田港務集團、招商局蛇口集裝箱碼頭有限公司、海南港航控股有限公司及海南港航管理局等單位，本次參訪所獲取之經驗與相關資訊，將可作為未來我國航港體制改革及港埠規劃發展之參考。

出國報告審核表

出國報告名稱：98 年度新加坡及中國大陸船舶與港口設施保全（ISPS）、 港口國管制（PSC）業務情形及港埠發展策略與相關建設考察 報告		
出國人姓名（2 人以上，以 1 人為代表）	職稱	服務單位
尹承蓬	司長	交通部
出國期間：98 年 9 月 13 日至 98 年 9 月 19 日		報告繳交日期：97 年 12 月 19 日
出 國 計 畫 主 辦 機 關 審 核 意 見	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 1. 依限繳交出國報告 <input checked="" type="checkbox"/> 2. 格式完整（本文必須具備「目的」、「過程」、「心得」、「建議事項」） <input checked="" type="checkbox"/> 3. 內容充實完備 <input checked="" type="checkbox"/> 4. 建議具參考價值 <input type="checkbox"/> 5. 送本機關參考或研辦 <input type="checkbox"/> 6. 送上級機關參考 <input type="checkbox"/> 7. 退回補正，原因：<input type="checkbox"/> 不符原核定出國計畫 <input type="checkbox"/> 以外文撰寫或僅以所蒐集 外文資料為內容 <input type="checkbox"/> 內容空洞簡略 <input type="checkbox"/> 電子檔案未依格式辦理 <input type="checkbox"/> 8. 本報告除上傳至出國報告資訊網外，將採行之公開發表： <input type="checkbox"/> 辦理本機關出國報告座談會（說明會），與同仁進行知識分享。 <input type="checkbox"/> 於本機關業務會報提出報告 <input type="checkbox"/> 9. 其他處理意見及方式： 	

層 轉 機 關 審 核 意 見	<input type="checkbox"/> 1. 同意主辦機關審核意見 <input type="checkbox"/> 全部 <input type="checkbox"/> 部分_____（填寫審核意見 編號） <input type="checkbox"/> 2. 退回補正，原因：_____ <input type="checkbox"/> 3. 其他處理意見：
--------------------------------------	---

說明：

- 一、出國計畫主辦機關即層轉機關時，不需填寫「層轉機關審核意見」。
- 二、各機關可依需要自行增列審核項目內容，出國報告審核完畢本表請自行保存。
- 三、審核作業應儘速完成，以不影響出國人員上傳出國報告至「出國報告資訊網」為原則。

目 錄

壹、考察目的.....	5
貳、考察行程.....	6
參、考察拜會情形.....	7
一、拜會新加坡國際港務集團.....	7
二、拜會新加坡海事及港務管理局.....	16
三、拜會東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司.....	27
四、拜會鹽田港務集團.....	30
五、拜會招商局蛇口集裝箱碼頭有限公司.....	35
六、拜會海南港航控股有限公司.....	40
七、拜會海南港航管理局.....	44
肆、心得.....	46
伍、建議.....	49
陸、附錄.....	52

壹、考察目的

為持續與國際港埠交流及瞭解其管理方式與經營理念，並汲取港口國管制（PSC）及國際船舶與港口設施保全（ISPS）發展經驗，本部於 98 年度航港建設基金編列出國旅費預算，並於 98 年 9 月 13 日至 9 月 19 日參訪新加坡港、中國大陸虎門港、鹽田港、蛇口港及海口港，共計新加坡海事及港務管理局（MPA, MARINE AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE）、新加坡國際港務集團（PSA International Pte Ltd）、東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司（PSA DGCT）、鹽田港務集團、招商局蛇口集裝箱碼頭有限公司、海南港航控股有限公司及海南港航管理局等單位，本次考察內容除 PSC 及 ISPS 外，並就港埠發展策略及經營管理等主題進行交流與經驗分享，考察團由交通部航政司尹司長承篷領隊，率林技正上閔、祁科員天健、基隆港務局張主任興旺、宋科長益進、臺中港務局熊科長士新、林課長春福、高雄港務局鄭組長葉華、高雄港務局張科長紋英、花蓮港務局李組長順益及花蓮港務局陳技士體濟，本次考察行程新加坡部分由陽明海運（新加坡）有限公司林總經理健治陪同，至中國大陸部分則由陽明海運有限公司楊協理正行及陽明海運（香港）有限公司曾首席代表賓堯、王代表世良、劉代表季芳陪同參訪。

貳、考察行程

- 一、98年9月13日：由臺灣啟程前往新加坡。
- 二、98年9月14日：上午拜會新加坡國際港務集團（PSA International Pte Ltd）、下午拜會新加坡海事及港務管理局（MPA, MARINE AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE），並分別與其高階主管進行座談，另參觀新加坡港港埠設施及其他交通建設。
- 三、98年9月15日：由新加坡經香港前往中國大陸，拜會東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司（PSA DGCT）及參觀虎門港港埠建設。
- 四、98年9月16日：上午拜會鹽田港務集團及參觀鹽田港，下午拜會招商局蛇口港務有限公司及參觀蛇口港之港埠建設。
- 五、98年9月17日：由深圳搭乘渡輪前往香港，再搭機前往海南島，拜會海南港航控股有限公司，並參觀海口港港埠建設暨其他相關交通建設。
- 六、98年9月18日：參觀秀英港及馬村港港埠建設暨其他相關交通建設，並與海南港航管理局進行座談。
- 七、98年9月19日：返國。

參、考察拜會情形

一、拜會新加坡國際港務集團

98年9月14日上午10時由尹司長承蓬率團拜訪新加坡國際港務集團，該公司由 Mr.KUAH BOON WEE (CEO SOUTHEAST ASIA & SINGAPORE TERMINALS)及 Mr.Oh Bee Lock(Senior Vice-President SINGAPORE TERMINALS)接待，首先由 Mr.Oh 簡介新加坡之港埠建設，嗣後，以精緻影片說明該集團之願景、核心價值、組織編制、營運概況及發展重點，並討論新加坡管理體制變革之歷程，及其與新加坡海事及港務管理局之分工，以及其經營管理新加坡港之方式，另亦探尋該集團全球佈局策略，以為我國未來港埠公司化經營管理之參考。(相關簡報資料詳附件1)



圖 1 新加坡國際港務集團簡介新加坡港埠建設



圖 2 聽取新加坡國際港務集團簡報及座談



圖 3 尹司長承蓬致贈新加坡國際港務集團 Mr. KUAH BOON WEE 紀念品

謹依參訪瞭解及新加坡港相關資料，綜整該港之現況及發展特色如下：

(一) 地理區位

新加坡位於馬來半島南端，毗鄰麻六甲海峽南口，南隔新加坡海峽與印尼遙望，北以柔佛海峽與馬來西亞相鄰，惟星馬兩國間建有新柔長堤方便兩岸交通；新加坡港地處新加坡島南端，居太平洋及印度洋之國際海運洲際航線樞紐位置，地理位置優越，因而成為全球海運中心，其逾 200 多條航線來往世界各地 123 個國家和地區，以及約 600 個港口，平均每 12 分鐘就有一艘船舶進出，有“世界利用率最高港口”之稱，2008 年新加坡港之貨櫃吞吐量高達 2,991.8 萬 TEU，較 2007 年 2,793.5 萬 TEU，成長 7.1%，全球排名第一。



圖 4 新加坡港地理位置圖

(二) 港口營運與設施現況

新加坡港現有 6 個港區，除森巴旺港區 (Sembawang Wharves) 為於新加坡島北部外，其餘 5 個港區皆位於新加坡島南部，由東向西依序為裕廊港區 (Jurong Port)、巴西班讓港區 (Pasir Panjang Wharves)、峇巴港區 (Keppel Wharves)、單戎巴葛港區 (Tanjong Pagar Wharves) 及布拉尼港區 (Brani Wharves)，合計水域面積約 285 公頃，陸域面積約 339 公頃，船席數 49 座，碼頭水深為 -9.6 至 -15 公尺。

新加坡港迄 2007 年底計有 49 座船席，貨櫃處理能量約 2,610 萬 TEU/年，新加坡國際港務集團前於 2004 年為解決新加坡港巴西班讓港區壅塞問題，投入約 50 億元新元推動該港區第一、二期碼頭擴建工程，以擴充港埠作業能量，預訂增建 26 座船席，其中 13 座船席已投入營運，另 13 座船席則預訂於 2009 年底啟用，屆時該港貨櫃處理能量將提升至 3,500 萬 TEU/年。



圖 5 鳥瞰新加坡港巴西班讓港區

為因應持續成長之航運需求及提升港埠競爭力，新加坡國際港務集團自 2007 年起另投入約 20 億元新元推動新加坡港西班牙讓港區第三期及第四期擴建工程，預訂 2013 年完工，屆時新加坡港將再增加 16 座船席，使新加坡港船席總數達 78 座，而貨櫃處理能量將再增加 1,400 萬 TEU/年，使該港貨櫃處理能量達 4,900 萬 TEU/年。

(三) 港口管理組織

1. 歷史背景與沿革

1996 年以前，新加坡政府與航運相關之部門包括港灣部 (Marine Department)、國家海事委員會 (National Maritime Board) 及港務局 (Port of Singapore Authority)，其中港灣部係交通部之行政部門，負責船舶之登記註冊、航行安全及防止船舶污染環境等相關行政業務，國家海事委員會負責管理船員之遴選、福利與培訓等相關業務，至港務局則負責港埠之經營與管理。

1995 年底，新加坡通過法案將港灣部、國家海事委員會及原屬新加坡港務局之行政公權力部門 (The Regulatory Departments of PSA) 正式合併成立「新加坡海事港務局」(Maritime and Port Authority of Singapore, MPA)，並於 1996 年 1 月進行「政商分離」之航港經營管理體制改革，期藉由公司化之港務組織強化港埠營運活力，以因應馬來西亞、印尼等鄰近國家新興港埠開發之競爭壓力，且為原新加坡港務局之港埠相關業務部門，尋找新業務發展機會，以保障原新加坡港務局近萬名員工之工作權。

1997 年 10 月 1 日原港務局所屬之事業與作業相關部門改制為「新加坡港務有限公司」(PSA)，成為世界主要貨櫃碼頭經營公司之一，惟初期所有股份均由政府持有，同時另成立 PSA 海事公司 (PSA Marine Ltd)，經營港勤業務；改制後之新加坡港務有限公司和香港

和記黃埔集團及澳洲 P&O 港口集團並列全球三大貨櫃碼頭營運集團，近年來積極配合全球各港口碼頭民營化之潮流，爭取於各港口建造、經營與管理貨櫃碼頭。

2. 現況與未來發展

新加坡港務公司於 2003 年 12 月進行重組，並成立新加坡國際港務集團(PSA International Pte Ltd)，定位為「全球性的港埠經營公司」，也就是除經營新加坡港港埠事業，更強調其於全球之投資與聯營，其母公司為新加坡國有投資企業淡馬錫控股公司(Temasek Holding)；新加坡國際港務集團最高決策單位為董事局，其成員包括交通、科技、貿易、企業、財務、國防及銀行等專業人才；該集團設總裁一人綜理集團事務，並由三位集團副總裁輔佐總裁綜理集團業務。

新加坡國際港務集團之業務部門分為策略事業部 (Strategic Business Group) 及策略開發部 (Strategic Development Group)；其中策略事業部又分為倉儲物流署 (Warehousing and Logistics Division, WLD)、貨櫃碼頭署 (Container Terminal Division, CTD) 及國際事業署(International Business Division, IBD)等三個署；策略開發部則分為財產、工程、資訊科技、合作開發、財務及人力資源等六個署；除集團本身組織外，新加坡港務集團集團計有 15 個公司、100 多個子公司及合資公司，總公司設置及主要營業地點均在新加坡，而子公司及合資公司則分散於國內外，如中國大陸、義大利、葡萄牙、印度、葉門、汶萊、美國及香港等地。

在港灣與海事業務經營方面，新加坡國際港務集團另成立「PSA 海事公司」(PSA Marine) 經營港灣與海事業務。該公司總部也在新加坡，其主要業務為拖船、引水、加水、交通船、海洋環境服務、機

艙服務及海事諮詢等，分別由海事服務部(Marine Services)、海事物流(Marine Logistics)、公司服務(Corporate Service)及企業發展(Business Development)等四個部門負責相關業務。

(四) 港口優勢與特色

新加坡國際港務集團之中心理念為「以科技為中心，以客戶為後盾」，該集團除掌握地理優勢，持續進行碼頭、聯外交通及其他基礎設施之投資與建設外，並藉由各項管理與優惠措施，與航商、貨主保持穩固關係，且積極導入資訊科技推動港埠作業及管理自動化與資訊化，以強化其港埠競爭力，維持其國際海運洲際航線樞紐地位。以下謹說明其經營策略及資訊系統發展之重點：

1. 經營策略

(1) 持續強化新加坡港業務

- 長期碼頭服務協定：新加坡國際港務集團與航商簽定長期碼頭服務協定 (Terminal Service Agreement, TSA)，除保證作業效率外，並給予減價之契約費率，以換取航商每年最低保證運量之承諾，本項措施已為該港留住既有航商之利器。另設置專戶經理(Customer Service Manager)，個別服務特定的主要客戶。
- 費率政策：打破單一服務及單一價格之費率政策，針對不同之客戶提供彈性費率以滿足顧客需求。
- 多角化經營：新加坡國際港務集團及其子公司或合資公司除經營港埠相關業務，並投資港埠建設或其他事業，以拓展事業版圖。
- 設置國際顧問委員會 (International Advisory Council, IAC)：該委員會由航運公司船東組成，其成員提供

新加坡國際港務集團全球性之港埠、航運經營趨勢及策略建議，並回應顧客之意見與看法，另該集團亦參考並評估採納相關意見，以提升公司之服務品質及競爭力。

- 加強員工訓練：新加坡國際港務集團十分重視員工訓練，每年約支出 1,600 萬新元之訓練費用，除與時精進其港埠作業技術外，並期員工熟悉專業技能俾滿足顧客需求。

(2) 擴展海外之投資業務

新加坡國際港務集團除致力於提升新加坡港埠之競爭力外，並積極拓展其經營據點，以邁向全球化企業之列，該集團之國際事業署即負責尋找全球適合成為其營運夥伴之港口，藉由投資興建港埠設施，與其營運夥伴共同打造世界級之碼頭及物流中心，且提供其他港口港埠經營管理之專業技術諮詢。

(3) 加強國際運銷業務

新加坡國際港務集團倉儲物流部提供顧客一貫作業之運送、倉儲及物流服務，其業務範圍不僅限於新加坡港，並與各國公司合資成立物流中心以擴展至其他國家。

2. 資訊系統發展

- (1) 新加坡政府為提高港口貨櫃裝卸效率及縮短通關時間，至少投資 1.6 億新元於發展港口資訊科技，現有超過 350 個應用系統分別處理各項港埠管理、規劃及作業，其中新加坡國際港務集團於 1984 年建置完成港埠務服務網(Portnet)，此服務網包含物流處理、供應鏈解決方案及海運等多種港口作業相關之增值服務系統，目前航運相關業者均直接使用 Portnet 與所需之服務系統連接，直接於線上處理貨物裝卸相關業務，不再使用書面文件，已逐漸達成無紙化港埠(Paperless

Port)之目標。

(2) 新加坡政府為力保其世界 10 大貿易國之地位，並持續強化貿易與物流中心之競爭力，自 2006 年起委外開發一全新之全國性貿易及物流資訊平台，稱為 TradeXchange™，打破以往貿易商需於不同系統重複輸入相同資料，方能逐步完成進口/出口許可、海運或空運載貨單等作業，TradeXchange™以單一介面之用戶登錄，只需一次性輸入即可將相關訊息發送至各單位，該平台並整合港口、機場、海事、關稅等政府機關之工作流程，有效串聯連接貿易、航運業與政府機構，TradeXchange™已於 2007 年開始營運，預計新加坡國內在該平台註冊之貿易商將達 90,000 家。

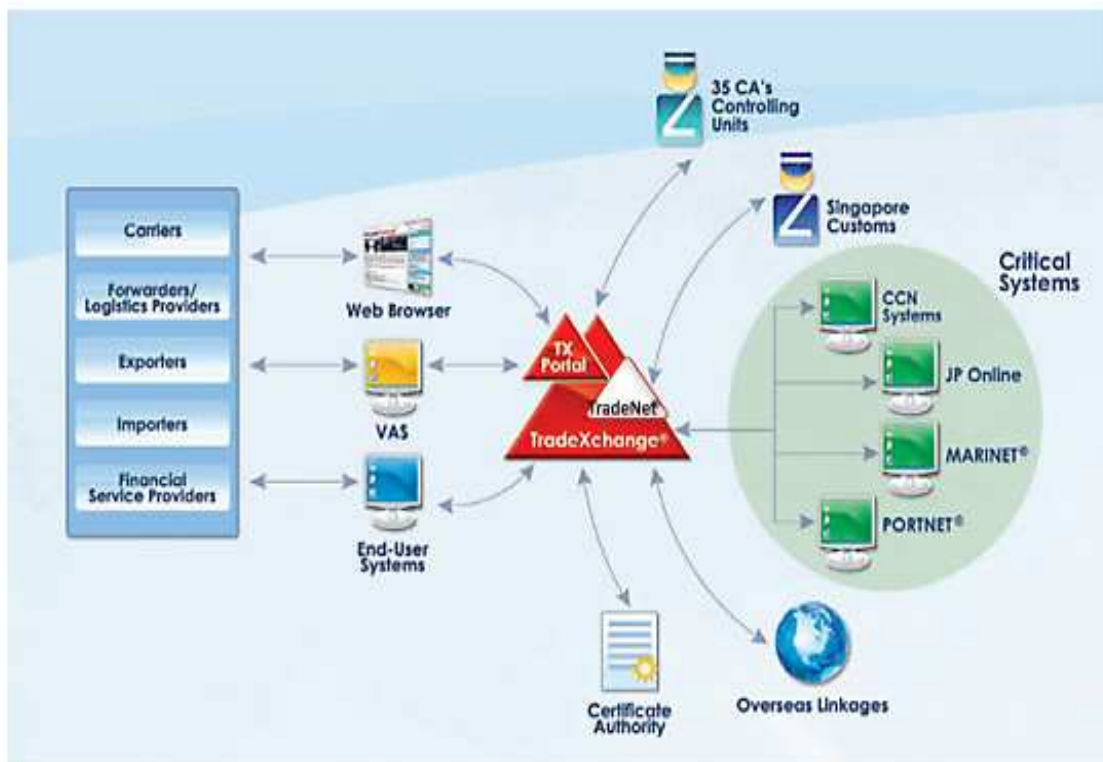


圖 6 TradeXchange™現行架構圖

二、拜會新加坡海事及港務管理局

98年9月14日下午2時由尹司長承蓬率團拜訪新加坡海事及港務管理局，該局由 Mr.KHONG SHEN PING (Assistant Chief Executive)接待，除簡介該局之願景、組織編制及業務重點，並討論新加坡目前海事及商港管理體制之權責分工及海運政策，以為我國未來成立航港局之參考。(新加坡海運2008年年刊詳附件2)



圖 7 聽取新加坡海事及港務管理局簡報及座談

謹依該局簡介及座談相關資料，綜整說明其組織沿革、業務執掌、港口國管制與港口設施保全業務執行現況及新加坡國際海運政策如下：

(一) 組織沿革

新加坡海事及港務管理局隸屬於為新加坡政府，該局係1996年2月依「新加坡海事及港務局法」(Maritime and Port Authority of

Singapore Act 1996) 合併新加坡政府之港灣部 (Marine Department)、國家海事委員會(National Maritime Board)及原屬新加坡港務公司 (現為新加坡國際港務集團) 航港行政公權力部門 (Regulatory departments of the former Port of Singapore Authority) 成立之公法人組織，其主要任務係執行海事及港務之公權力管理，採委員會制，組織包括航業部 (Shipping Division)、訓練部(Training Division)、港埠部(Port Division)、綜合部(Corporate Service Division)、技術部(Technology Division)及政策部(Policy Division) 等六個部門。

其財務自給自足，主要的收入來源為商港服務費 (port dues) 及提供港灣服務之收入 (marine services)。主要收入來源為商港服務費(port dues)及提供港灣服務之收入(marine services)，其願景與使命為發展和促進新加坡成為全球主要之樞紐港及國際航運中心，以維護新加坡海運之利益。

(二) 業務執掌

1. 管理新加坡港各港區內之船舶交通、港口特許事業及海事設施，以確保航行安全，並維持海洋環境清潔。
2. 營造友善之航運環境，與航運業者建立夥伴關係，以持續吸引航運業者投資及常駐新加坡，維持其全球主要樞紐港及國際航運中心之地位，另亦促進海事服務相關產業設立，改善海運工業及商業環境，扮演開發與促進之角色。
3. 為國家運輸代表，保護新加坡海運與港口之利益，並提供有關政府海洋運輸、海事與港口設施服務之諮詢。
4. 管理港埠之商業活動及新加坡籍之商用船隊。
5. 提供或促進海事事業發展與辦理港埠相關事業教育訓練。

6. 管制港區及航道之航行、並發佈航運相關公告。

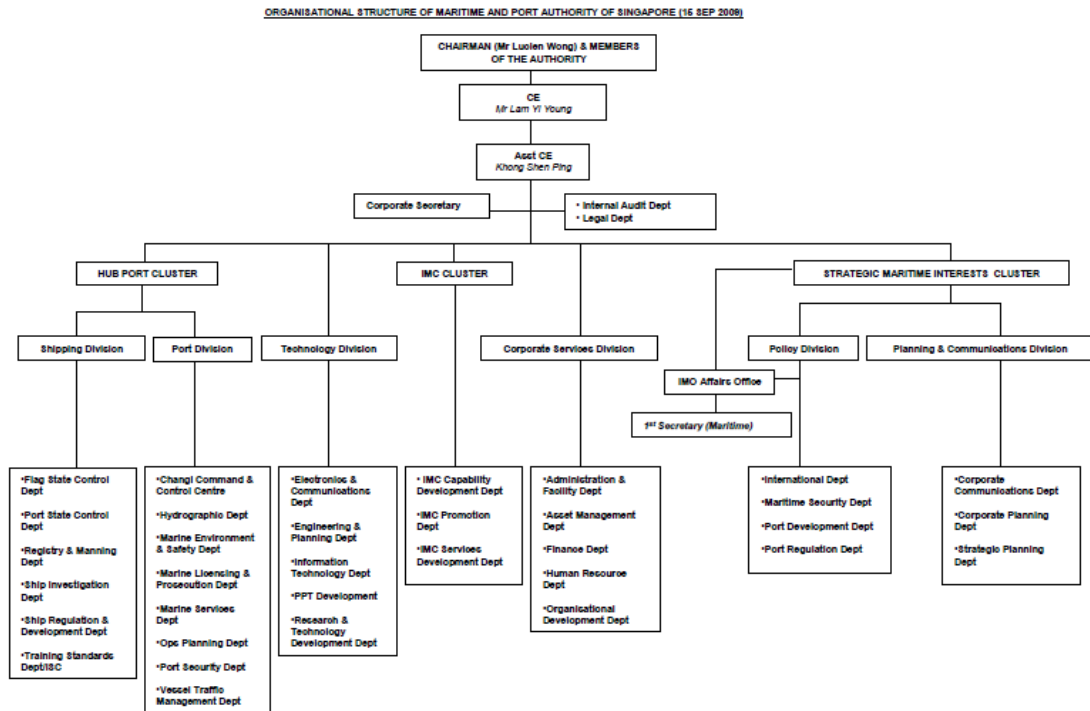


圖 8 新加坡海事及港務管理局組織圖

(三) 港口國管制與港口設施保全業務執行現況

1. 港口國管制官員之背景及檢查方式

新加坡係亞太地區實施港口國管制之創始國之一，其港口國管制官員係由新加坡海事及港務管理局遴選，均來自於具有豐富經驗之船長、輪機長及造船背景等專業人士，除具備良好之學經歷及品德操守外，新進之官員尚須經過港口國管制之專業訓練，並在資深官員指導下，學習執行港口國管制之檢查業務，通常港口國管制檢查作業由 1 至 2 位官員負責，登輪後就甲板、船舶外殼等外觀狀況及底層結構進行檢查，並依據每年東京備忘錄指定之重點集中檢查活動（CIC, CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN）執行檢查業務，另為即時查詢及登錄資料，該等人員皆配攜手機、PDA 等無線通訊裝備及檢查表(Checking List)，以連線新加坡海事及港務管理局之資訊系統。

2. 遴選目標船之方式

新加坡海事及港務管理局對有害及檢查紀錄不良之外籍船舶，除透過東京備忘錄（TOKYO MOU）之官方網站獲悉外，並由其內部建立之監督系統列管檢查紀錄不良之船舶訊息，另船籍管理單位對入籍新加坡船舶所填具之表格，亦為執行港口國管制之重要資訊來源，此外，該局並利用計點方式輔助其遴選受檢之目標船。

3. 執行港口國管制之依據：

國際海事組織（IMO, INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION）所規定之相關公約如下：

- (1) 1974 年海上人命安全公約（SOLAS 74）。
- (2) 1974 年海上人命安全公約 1988 年之議定書（SOLAS PORT. 88）。
- (3) 國際噸位公約 1969（TONNAGE 69）。
- (4) 防止船舶污染國際公約 1973/1978（MARPOL 73/78）。
- (5) 國際避碰規則 1972（COLREG 72）。
- (6) 1978/1995 年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約（STCW 78/95）。
- (7) 國際勞工組織 147 決議案，1996（ILO 147, ILO 147 PORT 96）。

4. 對外籍船舶之扣船及放行之標準

新加坡港口國管制官員檢查受檢之外籍船舶時，倘發現該船有危及船上人命安全或破壞環境之情況，會令其駛往外海錨泊區扣留，直至該船之缺失補正並經相關官員複檢合格後方予以放行，新加坡每年約有 1,400 艘次外籍船舶受檢，依據新加坡海事及港務管理局對外公佈之統計數據，2008 年抵達新加坡港之船舶計有 131,695 艘，其中受檢之外籍船舶有 1,298 艘，並有 21 艘船舶被扣留，扣船率為 1.62%。

（四）新加坡國際海運政策

1. 政策目標

根據新加坡經濟檢討委員會所屬物流業工作小組建議，新加坡應以國際海事中心倫敦為典範，進一步提升海事附屬服務業，發展成為一個「超越倫敦」的國際海事中心及綜合物流中樞。由新加坡海事及港務管理局（MPA）為統籌機構，與船公司和船東建立完善網絡，協助廢除妨碍發展成為國際海事中心的相關法令，並與業界和其它政府部門密切合作，確保國際海事中心相關措施得以成功。而新國政府已認知海運業係一高資本密集的國際性產業，為吸引更多國際航運公司在新加坡建立常設據點，並進一步發展海運與物流領域相關之業務，以面對鄰國的競爭，因此其國際海運政策規劃了一系列包含財務及非財務性的獎勵配套措施，以提供實施誘因讓航運企業在新加坡各階段的經營發展皆能受惠。

2. 財務性配套措施

（1）註冊新加坡船舶（Singapore Registry of Ships, SRS）

- 註冊新加坡船舶優勢：新加坡是亞洲最大及全球前 10 大船舶註冊國，新籍船受歡迎之因素有多項包括：新國的政治穩定及法規透明、優越的基礎設施及通訊網絡、有利經商的財政政策，另新籍船有良好的港口國管制（PSC）紀錄，在亞洲區東京備忘錄及歐洲區巴黎備忘錄中保持低滯留率，享有「白名單」資格。註冊新加坡船舶能為船東提供各種優惠減少經營成本，包括免除船舶經營的所得稅、免除海外貸款利息預扣稅（限集體註冊計畫船舶）、承認外國政府簽發的船員適任證書而不限制船員國籍、提供船東具有競爭力的船舶註冊費，從 2004 年 3 月起，船公司的註冊基金已調降至 5 萬新幣。

- 新加坡船舶註冊費用：
 - a. 普通註冊費：每淨噸新幣 2.5 元(不超過 5 萬新元)。
 - b. 集體註冊計畫註冊費：每淨噸新幣 0.5 元(不超過 2 萬新元)。
 - c. 另新加坡船每年須繳交每淨噸新幣 0.2 的船舶噸位稅，總數不超過 1 萬新元。
 - d. 集體註冊計畫(Block Transfer Scheme)合格條件：註冊 1 或 2 艘船，總淨噸至少達 4 萬；註冊 3 艘船，總淨噸至少達 3 萬；註冊 4 艘船，總淨噸至少達 2 萬；或註冊 5 艘船舶及以上。為鼓勵更多船東前來新加坡，從 2004 年 1 月起，符合該計畫的船舶，免繳海外貸款或收益匯出的預扣稅 (withholding tax，該項優惠的有效期已延至 2013 年底)，確實減輕了船東的財務負擔，也鼓勵他們在新加坡註冊船舶。

(2) 特許國際航運企業計畫 (Approved International Shipping Enterprise, AIS)

- 計畫目的：自 1991 年開始實施，目的在吸引更多國際航運企業在新加坡成立外籍船舶的經營業務。
- 特許企業取得 AIS 計畫之資格：
 - a. 在航運界擁有良好信譽及營運記錄的國際航運公司。
 - b. 特許企業也必須為新加坡的經濟發展作出貢獻，每年在本地消費支出需達至少 400 萬新幣(包括人事費用、辦公室租金、其他營運成本，及向新加坡石油供應商採購燃料的成本)。
 - c. 實際管理與業務經營必須在新加坡。

- 在 AIS 計畫下，特許企業能享有優惠：
 - a. 免除經營外籍船舶所得稅。
 - b. 免除船舶租金預扣稅 (Withholding Tax)。
 - c. 從特許子公司收取的股息，可免徵稅。
 - d. 自 2004 年起，出售船舶所得收益被視為資本收益，因此可免稅 (此項優惠的有效期已延至 2013 年底)。
 - e. 特許企業可享有 10 年的 AIS 資格，並可在資格期滿之前申請通過後再延長 10 年。
- (3) 海事群組基金 (Maritime Cluster Fund, MCF) 下轄計畫
- 海事企業發展計畫 (Maritime Business Development Program)：本計畫主要目的為鼓勵各海運企業，包括航運公司、海運輔助服務公司、和海運非官方機構，在新加坡推出新的海運服務和產品，推出該等服務和產品所需支付的合格消費 (包括公司成立的費用、顧問費、高層員工薪資、辦公室租金，及設置相關資訊軟硬支援系統費用等) 將能得到高達 50% 的財務援助，每個計畫給予的援助金額上限與年限可與 MPA 洽商。
 - 海事人員培訓計畫 (Maritime Manpower Training Programs)：海運事業是新加坡重要的經濟領域之一，總產值佔全國的 7%，為吸引更多優秀人才加入海運業和提高海事人員的技能，新加坡推出一系列的培訓計畫。其中，MPA 成立了一個新幣 8 千萬的海事培訓基金，支持各海運企業人員的培訓及教育，在新加坡各大學成立博士基金，邀請知名海事專家授課。另利用 MCF 基金下的 5 個計畫來協助設於新加坡的海運相關公司進一步發展人力資源規劃，該等計畫如下：

- a. Joint Postgraduate Maritime Scholarship Scheme (JMSS): MCF 補助每位 60%的費用(上限 6 萬新元)給海運公司指派的新加坡籍及具永久居留權之員工在當地或赴海外受相關訓練。
- b. Maritime Attachment Program: MCF 補助每位 50%的費用(上限 5 萬新元)給海運公司指派的新加坡籍及具永久居留權之員工赴海外總公司或分公司實習或受相關訓練。
- c. Overseas Trainer Attachment Program (OTAP): MCF 補助每位 50%的費用(上限 1.7 萬新元)給海運公司邀請的總公司或海外分公司員工或講師來新加坡授課與訓練當地員工。
- d. Maritime Short Courses and Executive Programs: MCF 設計各種短期相關訓練課程給海運公司指派的新加坡籍及具永久居留權之員工來參與。
- e. Local Maritime Part-time Postgraduate Scholarship Scheme (LMPS): MPA 補助海運公司指派於新加坡國立大學、南洋理工大學、新加坡管理大學部分時間修讀碩士學位的新加坡籍及具永久居留權員工，最長為期 2 年之 60% (最高 1 萬 5 千新元) 的學費及教材費用。

(4) 海事金融優惠計畫(Maritime Finance Incentive, MFI)

- 計畫目的：結構融資模式係透過特定投資機構於證券市場上籌集資金，跟傳統的貸款模式大不相同，在船舶融資市場中近來備受歡迎，為投資者和船東帶來雙贏局面。為發展新加坡的船舶融資和租船行業，讓國際船務公司在新加坡尋找融資時有更大的選擇性，爰新加坡推出該計畫。該計畫對象主

要是船舶租賃公司、船舶投資基金或船舶商業投資信託，没有限定船舶種類，所以石油及天然氣船舶也可申請。

- 資格條件：
 - a. 從事船舶租賃活動的新加坡非納稅居民。
 - b. 所經營的租賃船舶註冊地不一定要在新加坡。
 - c. 租賃的船舶由 AIS 計畫支援下的公司經營。
- 優惠內容及相關利基：
 - a. 船舶租賃公司、船務基金或船務信託在 10 年優惠期內買下的船舶所賺取的租賃收入包括船舶的營運租賃 (operating lease) 以及融資租賃 (finance lease) 收入，只要符合條件，將永久免稅，直到有關船舶出售為止。
 - b. 負責管理船務基金或公司的投資管理人，所收取的管理相關收入，只要符合條件可享有 10% 的優惠稅率，為期 10 年。
 - c. 在 MFI 計畫下，船東可分別設立「船舶投資媒介機構 (Ship Investment Vehicle)」及「船舶投資經理 (Ship Investment Manager)」，在資產證券化的過程下，把船舶出售給「船舶投資媒介機構」，讓媒介機構或零售投資者通過對「船舶投資媒介機構」的投資得到回報。而「船舶投資經理」則是為「船舶投資媒介機構」提供管理服務賺取管理費。
 - d. 透過此計畫，航運企業可以將融資風險控制得較低，與貸款購船相比，雖然融資時間更長（承租人的租費支付可長達 15 年），但可使船舶使用期的前期階段，產生優越現金流量，更可緩解貸款購建船舶前幾年需償還巨額本息的財務壓力。

(5) ASL 優惠計畫 (Approved Shipping Logistics Enterprises

Scheme, ASL)

- 計畫目的：為吸引更多船舶代理公司、船舶管理公司以及海運物流公司到新加坡設立業務，以提升新加坡加值型物流服務的水準。
- 資格條件：
 - a. 須是船舶代理公司、船舶管理公司以及海運物流公司。
 - b. 願以新加坡為基地來發展業務。
 - c. 為新加坡經濟發展做出實質貢獻。
- 相關優惠：
 - a. 減稅優惠。
 - b. 免除股息稅。
 - c. 優惠長達五年(可於資格期滿前申請延長 5 年)。

3. 非財務性配套措施

(1) 有利的貿易與投資環境

新加坡政府為擴張市場，提供給企業一個低風險、高報酬的貿易與投資環境，積極推動與主要貿易夥伴國，互相簽訂下列協定：

- 投資保障協定。
- 避免雙重課稅協定（目前有 67 個協定國）。
- 雙邊海運協定（目前有 6 個協定國）。
- 自由貿易協定（目前有 18 個協定國或地區）。

(2) 東南亞主要的船舶金融中心

- 成熟且完善的金融市場。
- 鼓勵各種船舶金融服務的推出，帶動金融業的發展。

(3) 新加坡海事保險服務

- 相關的船東保險協會：UK P&I Club, Standard P&I Club, TT

Club。

- 船身和相關債務保險及再保公司：Groupama, AXA, Seiss Re, Munich Re。

(4) 海事培訓及教育

鑒於海運公司的競爭優勢來自於有技能的人力資源與後續的人才教育(包含海上船員與岸勤員工)，新加坡政府積極訓練培育高素質的海事人才與專家：

- 南洋理工大學與挪威卑爾根大學自 2004 年 7 月起合辦專業課程 (NTU-Bergen Institute) 提供海運專業本科系與碩士學位。
- 新加坡海事學院(SMA)提供海上運輸管理理工學位。
- 成立 4 個海事教授基金，邀請專業領域包括海事法律、航運經濟及船舶管理等之知名海事專家前來授課。

(5) 海事研究及科技發展

- 推動海事研究與科技開發事業：設立 1 億新元的海事創新與科技基金(Maritime Innovation and Technology Fund, MINT) 讓大專院校、科研中心或私人企業利用新加坡港口及其他海事設施，進行各種海事研究工作與科技測試。
 - 提升海事中小型企業的資訊科技能力：設立 2 千萬新幣的海事中小型企業的資訊科技提升計畫，協助中小型企業提升資訊科技能力。
4. 相關措施實施成效

(1) 新加坡船舶註冊(SRS):截至 2008 年底，新加坡商船隊註冊噸位超過了 4,370 萬總噸，其中有超過 3,800 艘船舶。

(2) 特許國際航運企業計畫(AIS):截至 2009 年，AIS 計畫已經

吸引超過 100 家國際航運集團在新加坡設立區域總部及相關的船舶經營業務，包括：AP Moller, ANL, BP Shipping, 中遠, Eitzen Group, IMC Shipping, K Line, NOL, NYK Bulkship, Odjfell, Pacific Carriers Ltd, PIL, Shell Tankers, Cargill, Glencore Clipper bulk, Armada，及我國的萬海航運和長榮海運等大型航商。

- (3) 海事金融優惠計畫(MFI)：目前有新加坡太平船務(PIL)將本身擁有的 8 艘貨櫃船成立一個船務信託基金，在新加坡股票交易所上市，集資金額高達 1.15 億美元。由太平船務成立的信託基金，發行 2.22 億新股，每股售價約 0.5 美元，成為新加坡股市首家掛牌的信託基金股。另外，新加坡本地私營的船隻租賃與融資公司(First Ship Lease, FSL) 私人有限公司，把擁有之 13 艘船，注入一個稱為「首航融資信託(FSLTrust)」的新商業信託，共發售 5 億股，每股 0.98 美元，以籌集 4 億 9000 萬美元的資金，是目前在新加坡交易所上市的最大商業信託。

三、拜會東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司

98 年 9 月 15 日下午 4 時由尹司長承蓬率團拜訪東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司，該公司由劉總經理敏華及肖副理建勳接待，並由肖副理簡報說明虎門港之港埠建設、運量及經營策略(相關簡報資料詳附件 3)，謹依參訪瞭解及虎門港相關資料，綜整該港之現況及發展特色如下：

(一) 地理區位

虎門港位於廣州-東莞-深圳-香港城市發展軸帶之中間位置，亦

位於珠江三角經濟區中心及廣州港出海航道之要衝，具有地理區位及經濟集聚之優勢，虎門港係中國國家一類港口，劃分為麻涌、沙田、沙角、長安及內河等五大港區，其中沙田港區係虎門港之主體港區，主要經營大型石油化、臨海重工業及貨櫃，並發展倉儲保稅業務及物流中心，虎門港國際集裝箱碼頭有限公司為新加坡國際港務集團投資，經營沙田港區之貨櫃及倉儲保稅業務，目前已有 2 座貨櫃碼頭，營運面積 48.5 公頃，岸線長度 678 公尺，航道水深-13 公尺，未來營運目標為 470 萬 TEU/年。



圖 9 虎門港地理位置圖

(二) 港口優勢與特色

虎門港東有貨櫃吞吐量位居國內沿海港口第二位之深圳港口群，西有歷史悠久、貨物吞吐量排行國內港口第三位之廣州港口群，為強化其港埠競爭力，除憑藉東莞市良好之經濟基礎及產業結構，以提供港埠充足之貨源外，並因廣深高速公路、京珠高速公路、107 線國道、港口大道、松山湖大道與東部快速公路等完整之公路路網，以

及廣深準高速鐵路、廣梅汕鐵路與大京九鐵路等三條鐵路匯集於東莞市，使虎門港具備發展為裝卸儲存功能完備、中轉效率快捷及物流運送通達之現代化港口條件，主要航線為東亞、東南亞之近洋運輸。

依據中國政府「虎門港總體布局規劃」，將分別賦予前述虎門港麻涌、沙田、沙角、長安及內河等五大港區不同定位，其中麻涌港區係多功能港區，主要經營糧食、建材等散雜貨運輸，沙田港區仍以石化、重工業、貨櫃及物流為主，沙角港區則兼負工業運輸、客運、漁業等功能，長安港區因位於虎門港最南端，亦規劃作為貨櫃運輸基地、臨海大型工業港區及保稅倉儲區等用途，至內河港區則經營散雜貨運輸，另近期亦開發麻涌新沙南散雜貨、立沙島石化、西大坦貨櫃三大作業區。

截至 2008 年底，虎門港已引進 38 項投資，總投資額約 301 億人民幣，已有 17 座深水船席，包括貨櫃、油氣化工、散雜貨、煤炭等專用碼頭，除新加坡國際港務集團外，中海油、中石化、深赤灣等中國內外大型知名企業業相繼於虎門港投資，爰目前虎門港已進入全面開發階段，至 2010 年總吞吐量之目標期達成 7,000 萬噸。

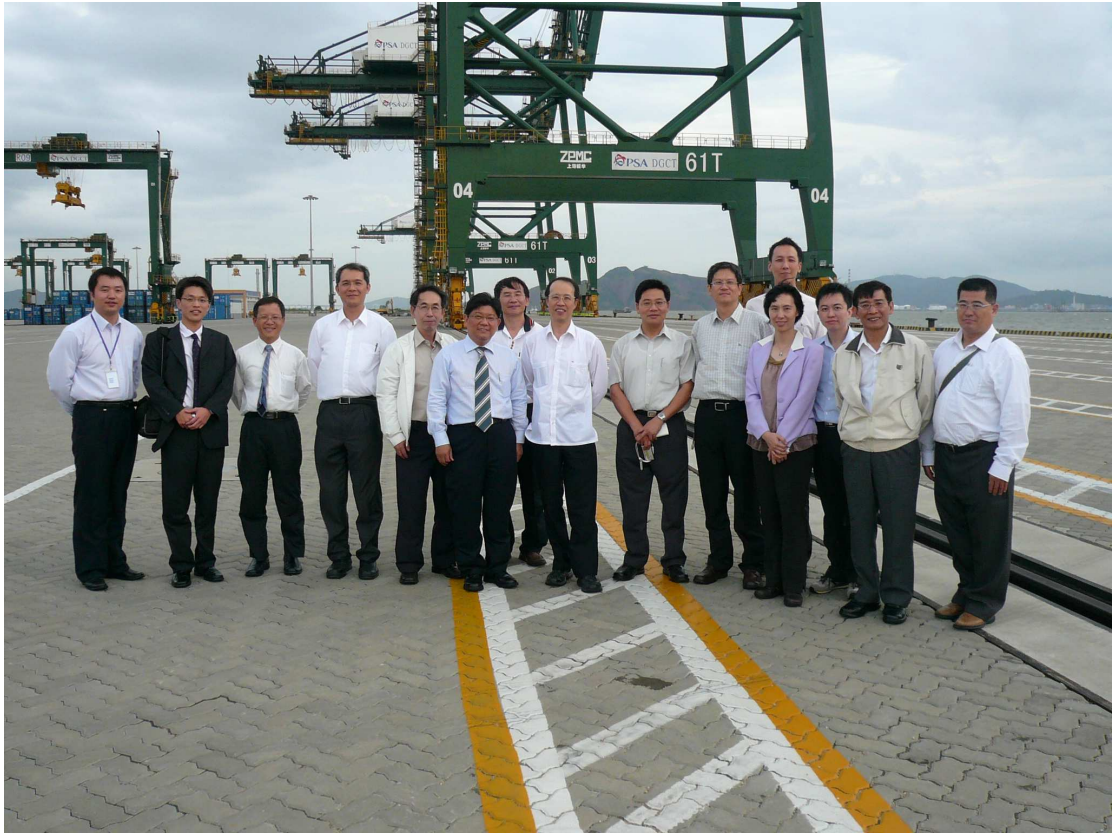


圖 10 參訪團於虎門港沙田港區 PSA 投資興建 5、6 號碼頭前留影

四、拜會鹽田港務集團

98 年 9 月 16 日上午 10 時由尹司長承蓬率團拜訪鹽田港務集團，該集團由姜常務副總經理宴生及商務部陳經理卓佳接待，並透過影片說明該集團之願景、核心價值、營運概況與發展重點，及討論其港埠建設與經營管理，期為我國未來港埠公司化經營管理之參考。

(相關簡報資料詳附件 4)，謹依參訪瞭解及鹽田港相關資料，綜整該港之現況及發展特色如下：

(一) 地理區位

深圳港位於廣東省珠江三角洲南部，港群分佈於深圳市兩翼，其東部港群位於南海大鵬灣西北部，主要包括鹽田、沙漁湧、下洞及內河等港區，本次考察之鹽田港區由大鵬半島與九龍半島環抱，形成天然屏障，距大鵬灣 14 海浬，港區水深達-17 公尺，港區內水

域具有水深、浪小、不淤等特性，是少有之天然良港，因毗鄰國際金融、貿易及航運中心之香港，且背靠中國最大之出口加工基地珠江三角洲，現已成為中國華南地區集裝箱主樞紐港。



圖 11 鹽田港地理位置圖

(二) 港口營運與設施現況

鹽田港係由鹽田港務集團與香港和記黃埔港口集團合作開發，目前已完成該港第一、二、三期開發工程，岸線長度達 7,000 公尺，計有 15 座貨櫃船席，目前正進行第三期擴建工程，其完工後將增加超過 3 公里岸線及 10 座船席，截至 2009 年 8 月底該港有 34 家航商經營 82 條國際航線；鹽田港 2007 年之貨櫃吞吐量已突破 1,000 萬 TEU，2008 受到全球金融海嘯之影響，貨櫃吞吐量略減為 968 萬 TEU，2009 年截至 8 月底貨櫃吞吐量約 531 萬 TEU，惟該港已連續 5 年獲得中國大陸單一港口貨櫃吞吐量第 1 名。



圖 12 俯瞰鹽田港貨櫃碼頭



圖 13 尹司長承蓬致贈鹽田港務集團姜常務副總經理宴生紀念品

鹽田港務集團主業務範圍包括碼頭之開發與經營、貨物裝卸與運輸、港埠相關交通設施建設與經營、倉儲及工業設施建設與經營、貨櫃修理、轉口貿易及貨物與技術進出口等項目，其經營宗旨為充分發揮上市公司之市場優勢，持續建設經營港口及相關設施，並全力發展港口物流業，以提高經濟效益及社會效益，且使股東獲得良好之投資回報。

(三) 鹽田港保稅物流園區

1. 簡介

鹽田保稅物流園區類似我國自由貿易港區，中國內地貨物進入園區即視同出口，可辦理出口退稅，以減少物流成本，而區內貨物可自由流動，且境外貨物可先運至區內裝卸及整理，再進行轉口，無須徵收增值稅與消費稅。該園區規劃面積約 96 公頃，因鹽排高速公路穿越劃分為南、北二區，並以封閉式之高架橋相連，南區 17 公頃，位於鹽田港區內，北區 79 公頃，位於鹽田港區外高速公路之東側，區內倉庫總面積 44.87 公頃，每年可為增加鹽田港約 50 至 80 萬 TEU 之貨櫃吞吐量。



圖 14 鹽田港保稅物流園區(南區)

2. 經營管理

鹽田港保稅物流園區原由深圳市保稅區管理局管理，該管理局係深圳市政府之派駐機構，統一管理三個保稅區和鹽田港保稅物流園區之行政事務，園區內設有海關和出入境檢驗檢疫部門，為區內企業提供通關和商品檢驗、檢疫服務，惟 2009 年 7 月，深圳市政府物流園區管理單位改組，改由市政府成立之管理委員會管理，海關業務則由海關總署管理，另成立口岸辦公室，負責協調解決海關、安檢等政府部門待協調事項，園區管理單位或碼頭經營業者，不參與此業務。

園區之門禁則由委外之保全公司管制，不另設港警，各項資料之傳輸與查驗，透過單一資訊平台，即時提供予海關、安檢等單位，並輔以自動化之監控設備，必要時方進行實體查驗。

3. 現況及未來展望

依附鹽田港、毗鄰港澳、輻射珠江三角洲之鹽田保稅物流園區，

已成為深圳、廣東省乃至泛珠江三角洲物流業發展的火車頭，有助於促進廣東省乃至珠三角地區對外開放及經濟發展，其與鹽田港之區港聯動除使傳統保稅區轉型邁向自由貿易區，並大幅提昇深圳港群之國際競爭力，增強鹽田港之輻射功能，且進一步提昇鹽田港國際樞紐港地位；該園區運作以來，已吸引原本利用香港進出口之貨櫃改至鹽田港進出口，有效提升鹽田港之貨櫃吞吐量。

未來深圳市政府將拓展鹽田保稅物流園區為鹽田綜合保稅區，其範圍涵蓋沙頭角保稅區、鹽田港保稅區、鹽田保稅物流園區、鹽田西港區及中港區，總用地面積約 693 公頃，將分為 A、B 二區，其中 A 區面積約 172 公頃，B 區面積約 521 公頃，該綜合保稅區將具備中國境內保稅區、出口加工區、保稅物流園區、跨境工業區、保稅港區及綜合保稅區等六種特殊區域所執行之所有優惠政策與業務功能，主要發展業務為港口作業、國際中轉與轉口、國際採購與分裝、保稅加工、物流增值服務、國際貿易代理、臨港金融資訊、現代商貿服務、保稅多式聯運等項目，期打造為中國開放型經濟新一輪發展之先驅。

五、拜會招商局蛇口集裝箱碼頭有限公司

98 年 9 月 16 日下午 3 時由尹司長承蓬率團拜訪招商局蛇口集裝箱碼頭有限公司，該公司由周董事總經理健及嚴副總經理剛接待，並透過影片說明該公司之願景、核心價值、營運概況與發展重點，及討論其港埠建設與經營管理，期為我國未來港埠公司化經營管理之參考。(相關簡報資料詳附件 5)，謹依參訪瞭解及蛇口港相關資料，綜整該港之現況及發展特色如下：

(一) 地理區位

深圳港西部港區位於珠江入海口伶仃洋東岸前緣，主要包括蛇

口、赤灣、媽灣、東角頭及福永等港區，南距香港 20 海浬，北至廣州 60 海浬，經珠江水系可與珠江三角洲各縣市相連。蛇口港為深圳港西部港群之一，係深圳市重要之水、陸客貨運輸樞紐及綜合性、多功能之對外開放港口，主要經營散雜貨、客運、貨櫃、油氣品和船舶維修。



圖 15 蛇口港地理位置圖

(二) 港口營運與設施現況

蛇口港碼頭岸線長 5,405 公尺，現有 500 噸以上船席 43 座，其中萬噸級以上深水船席 13 座，散雜貨吞吐能量約 1,316.5 萬噸，貨櫃吞吐能量約 65 萬 TEU，另該港尚有香港、澳門、珠海及海口等客運航線。該港倉庫面積約 4.4 公頃，貨物堆場面積約 15.8 公頃，貨櫃存放場面積約 12.9 公頃，各類主要裝卸機械 211 台，其中起重機類 41 台，裝卸搬運機械 101 台，運輸傳送機械 51 台，專用機械 18 台。



圖 16 俯瞰蛇口港貨櫃碼頭



圖 17 前海灣保稅港區大門

(三) 前海灣保稅港區

1. 簡介

前海灣保稅港區位於蛇口半島西側前海灣，港區範圍包括媽灣港區第5、6、7號碼頭及堆場，距媽灣港1.5公里、蛇口港5公里，其規劃總面積為371公頃，其中118公頃位於媽灣港區內，另媽灣港區外之保稅作業園區約253公頃，目前正進行第一期興建工程，總面積約118公頃，包括媽灣港區5、6、7號碼頭後線46公頃及保稅作業園區72公頃，現已有5座倉庫，倉儲面積達20公頃，後續工程完工後，倉儲面積將擴至50公頃。

該保稅港區以保稅倉儲業務為主，倉儲物流中心與媽灣港區相連，集港口作業、物流及製造加工為一體，係屬據港口功能之海關特殊監管區域，其經營之業務如下：

- (1) 國際中轉業務：進行貨櫃裝卸、堆存、拆拼櫃及中國境內進出口貨物中轉與貨櫃複合聯運業務。
- (2) 採購與配送業務：從國內外採購之貨物在區內進行倉儲及簡單加工或增值加工，並依據客戶需求分別向中國內、外兩個市場進行分裝和配送，包括對珠江三角洲地區大型製造企業提供庫存管理。
- (3) 進出口和轉口貿易：進行進出口貿易、轉口貿易、保稅商品展示、商品交易及維修等相關技術服務。
- (4) 出口加工和維修：進行航運裝備、船舶、海洋工程與高附加值貨物之出口加工、維修及產品開發研究等工作。
- (5) 其他業務：船代、貨代、報關報檢、運輸、金融、保險等業務。

2. 經營管理

前海灣保稅港區由深圳市政府設立之前海灣保稅港區管理機構管理其行政事務，至其第一期興建工程及經營主要由招商局集團下之赤灣集裝箱碼頭公司辦理，並透過該局持股 60%之深圳招商局海運物流有限公司經營倉儲業務，且為保持中立，倉庫興建完成後由招商局海運物流公司出租予第 3 方物流公司（如 DHL、飛利浦、澳洲郵政、中國郵政、家樂福等），主要經營管理單位不與最終客戶接觸，另為充分發揮該保稅區之功能，媽灣港區內碼頭後線不設集散站，貨櫃拆、併作業在保稅作業園區進行。

該保稅港區與其他區域間設置符合海關監管要求之隔離設施及出入門哨，實行封閉管理，進出保稅港區之人員、車輛及貨物必須經海關確認之門哨進出，並接受海關監管。其第一期開發範圍內之媽灣港區與保稅作業園區間相隔 1.5 公里，未來將設置專用封閉通道，預計於 2010 年完成，於該專用通道完成前，採電子監管方式，透過電子地磅蒐集貨櫃重量、箱號等資訊，於出入之門哨進行資料比對，配合電子封條、GPS 及閉路電視監控等措施，落實全程監管。

3. 現況及未來展望

為提升前海灣保稅港區之營運績效，深圳市政府除積極發展海鐵聯運、江海聯運，將港口功能延伸至內陸地區，擴大內陸地區對外開放，以促進經濟發展外，並推廣第二船籍登記制度，於不改變原有船舶登記制度之前提下，採優惠之船舶登記制度，以提供類似權宜船隊之優惠，吸引移籍海外之中國船舶及外國船舶回流註冊；另於法制面，訂定「深圳前海灣保稅港區條例」規範保稅港區有關事項及管理部門之職責，為保稅港區之發展提供法律保障；且全面運用資訊監管及電子商務，串聯海關、檢疫、外匯、經貿、國稅及港口等部門之資

訊系統，對保稅港區進行網路化之管理，落實保稅貨物與保稅物流之資訊分享，俾提高物流效率，亦促進深圳及珠江三角洲地區對外經濟之進一步發展。

前海灣保稅港區面積廣大，以遼闊之珠江三角洲為經濟腹地，交通便捷，並具有緊鄰蛇口港、媽灣港之地理優勢，由招商局國際集團經營管理，與碼頭營運公司獨立經營，未來將建設成為一個覆蓋珠三角、輻射大陸西南，並與國際物流網路無縫銜接之保稅物流基地，具有發展為亞太區國際航運中心之潛力。



圖 18 前海灣保稅港區規劃鳥瞰圖

六、拜會海南港航控股有限公司

98年9月17日下午3時及次日上午由尹司長承蓬率團拜訪海南港航控股有限公司，該公司由李董事佛接待，並明該公司之願景、核心價值、營運概況與發展重點，及討論其港埠建設與經營管理，期為我國未來港埠公司化經營管理之參考。謹依參訪瞭解及海口港相關資料，綜整該港之現況及發展特色如下：

(一) 地理區位

海南省面積 33,900 平方公里，人口約 800 多萬，地形以丘陵、平原為主，四面環海，擁有 1,617 公里長的海岸線，其市場、技術、資金、人才等因素在很大程度上依賴島外資源，係典型之島嶼經濟。因此，港口於海南經濟發展中占有重要地位，並為經濟發展之命脈，海南藉由北、南、東、西分別有海口港、三亞港、清瀾港、八所港及洋浦港，構建其「四方五港」之格局，至 2008 年底，全省港口共擁有生產性船席 156 個(包含萬噸級深水船席 34 個)，貨物吞吐量達 7,650 萬噸，貨櫃吞吐量達 46.3 萬 TEU，客運量 1,429 萬人。

其中海口港位於海南島北部省會海口市，北隔瓊州海峽與廣東省雷州半島相望，地處南海航運中樞，素有「瓊州門戶」之稱。



圖 19 海口港地理位置圖

(二) 港口營運與設施現況

海口港現有新港、秀英、新海、馬村四個港區，自 1994 年起

由海南港航控股有限公司負責營運及管理，該公司從事港口裝卸、倉儲、海上客貨運輸、貨櫃運輸、外輪理貨、商業貿易、旅遊及房地產開發等多項行業，擁有 11.4 億人民幣固定資產，係經濟實力雄厚之國有企業。以下分述各港區主要經營業務：

1. 新港港區

以散雜貨裝卸、客船運輸、客貨服務及倉儲等業務為主，該港區係 1976 於海口內港入海口處新建碼頭營運後，併同原先內港之碼頭稱為「海口新港」。

2. 秀英港區

以散雜貨裝卸、貨櫃裝卸、客船運輸、客貨服務及倉儲等業務為主，該港區於 1954 年 5 月竣工營運，現為海南島出入之主要門戶及對外貿易之重要港口。

3. 新海港區

以貨物裝卸及倉儲服務等業務為主。

4. 馬村港區

以貨物裝卸及倉儲服務等業務為主，該港區港已定位為未來海口港之中心港區，將發展成為能源、貨櫃、雜散貨及危險品運輸為主，且設備先進、功能完善、文明環保之現代化綜合性港區，其港區自然海岸線長約 20 公里，現已開發利用之岸線約 4 公里，剩下之岸線尚可建設約 50 座之深水船席，預估未來整個港區年吞吐量可達億噸。



圖 20 海口港秀英港區



圖 21 海口港馬村之未來開發說明

七、拜會海南港航管理局

98年9月18日下午3時由尹司長承蓬率團拜訪海南港航管理局，該局由黃局長飛舟率相關業務主管接待，並簡要說明該局之主要業務、海南各港口營運概況與未來發展重點，及討論其港埠建設與經營管理，以為我國未來成立航港局之參考。另亦蒐集其組織沿革與業務職掌資料如下：

(一) 組織沿革

海南省港航管理局隸屬海南省交通廳，係2007年1月由海南省航道管理局改制而成，成立之目的為統一管理港口建設及航運事業及健全港航管理體制，其年度工作目標為：完成徵收3000萬元港航規費之任務、完成航道航標養護計畫並確保航道安全暢通、全年服務意識及管理水準提升、行政許可及行政執法行為逐步規範化、全面加強各項基礎管理工作。

(二) 業務職掌

海南省港航管理局設秘書室、規劃財務科、港口管理科、航運管理科、人事教育法制科、航道航標科、規費徵收科等7個單位，除秘書室、規劃財務科及人事教育法制科非屬業務單位外，其餘單位之執掌均與港航業務有關，分別說明如下：

1. 港口管理科

執行有關港口法律、法規及規章之規定，對違反港口管理規定之違法行為進行裁罰，負責編制港口總體規劃，建設、維護及管理港口公用基礎設施（防波堤、錨地、航道等），劃定及監督港區內危險品作業船席及場站之範圍，另亦負責港埠相關業務之資格審查，及監督管理港埠之經營秩序、安全與環境保護，且須負責招商投資，並彙整、統計港埠經營管理之資訊。

2. 航道航標科

執行國家有關航道、航標方面之法律、法規及規章，對違反航道、航標法規之違法行為進行裁罰，負責制定、監督海南省有關航道航標規劃、建設及維護管理之各項制度及規定，負責航道行政審核工作，負責指導籍檢查下屬單位之航道、航標相關業務，負責航道測量及航道、航標之資訊統計，另參與有關航道之重大事故緊急應變作業及調查工作。

3. 航運管理科

執行國家有關水路運輸之政策、法律及法規，並受省交通廳之委託對水路運輸違法行為進行裁罰，負責管理及監督水路運輸之經營秩序及安全，負責協調國家重要物資、軍用物資及救災物資之運輸工作，負責調查研究海南省之水路運輸經營情況並彙整、統計水路運輸之資訊，負責水路運輸之招商工作，另參與省政府之水上運輸重大事故緊急應變作業及調查工作，且對各市縣水運管理機構及相關行業協會進行指導及監督，亦管理監督各縣市鄉鎮渡口之渡船及規範其安全管理。

4. 規費徵收科

負責海南省港航規費（包括航道養護費、港口貨物港務費、港口建設費、水路運輸管理費以及港口設施保安費）之徵收、稽查以及解繳工作，並制訂港航規費徵收稽查之各項管理辦法，負責擬訂年度港航規費徵收計畫，及監督、稽核下屬單位與代收單位之港航規費徵收情形、航運業之規費解繳情況，另亦負責海南省港航規費票證票據管理及港航規費征稽之協調工作。

肆、心得

一、學習「以科技為中心，以客戶為後盾」之經營理念

優越之地理位置及良好之天然環境確為建立國際航線轉運中心所不可或缺之要件，惟港埠之永續經營，仍需有符合經濟發展之航運政策、具備彈性之費率措施、滿足航商需求之港埠設施及擁有科學技術之管理方法等要件支持，方能吸引大型航商持續經營投資，並帶動航運相關之產業發展，新加坡國際港務集團「以科技為中心，以客戶為後盾」之經營理念，已融入前述各項港埠永續經營之要件，其針對不同客戶提供彈性費率、結合倉儲物流業之一貫作業物流服務及持續建置航港與物流之資訊系統等 3 項，尤其可供我國各商港管理機關借鏡與學習。

二、新加坡之海運政策值得我國參考

新加坡國際海運政策係以「超越倫敦」之「國際海事中心」為願景展開架構，相關措施面面俱到，且仍持續推出更具領先性及新觀念之相關政策措施，其以低廉之規費及租稅優惠等措施吸引全球許多主要航商前往新加坡設立區域總部，表面上雖有稅基等收入流失及政府支出增加之問題，惟藉由吸引大量優質航商進駐，已提供新加坡整體海運產業約 10 萬人次之工作機會，並藉由政府部份補助公司人員教育訓練費用之措施，大幅且穩定的提升新加坡本地人力素質，以為因應全球金融風暴推出之政府僱用補助計畫（Job Credit）為例，新加坡政府於 2009 年起，補貼企業抵減員工薪資費用 12%（每人每月最多 300 新元），以避免企業大規模裁員造成社會不安，間接減少政府在失業問題上應付出之成本，另外國人在新加坡之個人所得稅雖享有優惠，但新加坡政府藉由其在當地消費需繳交 7%消費稅來回收流失之稅基，據估

計各海運公司在新加坡之常年商業開支約達 30 億新元（折合新台幣約 660 億元），對促進當地經濟發展有重大貢獻，長期之外溢效果驚人。綜上，我們可以說新加坡政府擬訂政策之邏輯係放長線釣大魚之投資策略，且該策略經實證確已發揮效果，值得與新加坡具有類似條件之我國參考。

三、持續推展海港自由貿易港區以強化港埠競爭力

中國保稅區等經濟特區之發展，與我國推動之保稅區、物流中心及自由貿易港區所規劃之目的大致相同，中國藉由其土地資源優勢，爭取各式各類產業進駐，擴大經濟特區之貨源以支援港口發展，是項優勢係我國自由貿易港區望塵莫及之處，惟我國擁有成熟之經濟貿易環境，且具有創新及優越技術之各類製造廠商，以為發展自由貿易港區之堅強後盾，因此得以持續擴大自由貿易港區之發展。下表為我國海港自由貿易港區與深圳港保稅物流園區之比較：

項目	鹽田 保稅物流園區	前海灣 保稅港區	我國海港 自由貿易港區
境內關外	✓	✓	✓
可否加工	×	✓	✓
主管機關	深圳市政府	深圳市政府	交通部
經營管理機關	市政府委員會	招商集團物流公司	各港務局
位置	港、內外均有	港、內外均有	均在海港內
面積	大而完整	大而完整	既有港區內，較為零散
與海關、安檢之協調	政府設有口岸辦公室負責	政府設有口岸辦公室負責	商港管理機關
港區設置程序	地方政府申請，中央審核	地方政府申請，中央審核	港區管理機關申請，中央核准
委託區外廠商	×	×	✓

進行深層加工			
進出區貨物得採按月彙報	×	×	✓
與鄰近特區(出口加工區、物流中心、保稅區等)之關聯性	結合沙頭角保稅區、鹽田港保稅區、鹽田港保稅物流園區、鹽田西港區及中港區一併申設	新設之獨立完整區塊	分由不同機關主管，海關亦分設單位管制
產業特性	物流為主	物流為主	物流為主
實體區隔	✓	✓	✓
貨物申報單位	海關	海關	海關
國內各保稅特區競合關係	彼此競爭	彼此競爭	協調分工

四、落實港口國管制作業以強化船舶航行安全

新加坡及中國從事港口國管制檢查業務之成員，部分來自於具有豐富海上經驗之船長、大副、輪機長及輪管，其他則來自於海事院校航海、輪機及造船等科系畢業生，經通過公務員考試及格後，並經後續之課程及實務等專業訓練後，專門執行港口國管制檢查業務，因其檢查員人力資源充足，且不受外界不當壓力影響，故其執行成效佳，鑑於我國港口國管制檢查業務係由各商港管理機關員工兼辦，未來航港體制改革時，或可參考新加坡或中國之模式，以特殊資格人員轉任、特考或受訓合格等方式招募人員從事港口國管制檢查業務，俾減少政府財政負擔及提升港口國管制人員之執行績效。

伍、建議

一、確立自由貿易港區主管機關，深耕自由貿易港區業務

我國原自由貿易港區之規劃方向，除欲強化台灣整體港埠運籌物流功能外，並強調將結合我國加工、製造優勢，推動有別於新加坡、香港僅作單純簡易加值之深層加值型態自由港區；故除海空港區外，亦開放加工出口區、科學園區、工業區等特區為可申設自由港區之區域，期許最終能朝向台灣自由島之長期目標發展。自 2009 年 6 月修法後由交通部主導，為免限縮自由港區業務於本部主管之海、空港區內，宜藉由本次考察深圳市政府推動綜合保稅區，整合各式保稅區、跨境工業區、出口加工區、保稅物流園區、綜合保稅區及保稅港區等各式海關特殊監管區，拆除各區域有形、無形之藩籬，以便捷貨物流通之作法，請財政部、經濟部配合本部持續推動海空自由港區，俾達成台灣自由島之目標。

二、與國際接軌，持續運用資訊技術及科技設備強化港埠營運績效

行政院經濟建設委員會為配合世界關務組織(World Customs Organization ,WCO) 推廣「全球貿易安全與便捷化標準架構(Framework of Standards to Secure And Facilitate Global Trade , SAFE Framework)」，發展國際運籌業務與物流、通關智慧化之環境需求，依「便捷化」、「安全化」、「智慧化」、「國際化」等 4 個核心要素擬訂「優質經貿網絡計畫」報奉行政院核定，其中財政部推動之「關港貿單一窗口」，即規劃整合我國目前通關、貿易簽審及航港等三大資訊平台，期藉由單一窗口一次輸入自動分送之機制，改善業者分別登入各個資訊平台方能完成報關、簽審及進出港之業務申辦流程，本部維運管理之航港單一窗口服務

平台 (MTNet)，為充分配合關港貿單一窗口建置及提升其與各港 PortNet 之服務品質，已於 98 年度依報奉行政院核定之依行政院核定之「航港資訊系統整體發展計畫(96-100 年)」，推動 MTNet 一次輸入自動分發功能建置，期簡化船舶進出港所需申辦之航政監理及港棧業務流程，並加速各項申辦作業之資料傳遞與審核，並為與國際接軌，以世界關務組織資料模組 (WCO Data Model Version 3) 及聯合國貿易便捷化與電子商務標準委員會 (UN/CEFACT) 之資料格式為基礎進行航港資料調和，俾節省航運業者申辦時間。

三、儘速完成航港體制改革，並多角化經營拓展業務

民間參與港埠建設與營運在國內已行之有年，早期依商港法以約定興建、租賃經營及約定經營之方式參與投資，因業者無法取有地上物之所有權，影響業者投資意願，在促參法公佈實施後允許民間業者在特許年限內擁有港埠建設之地上權，並享有重大公共工程之各項優惠條件，因此提高業者投資港埠建設之意願，我國第 1 座以 BOT 模式開發之港口-臺北港已於 98 年正式營運，惟為導入企業經營之彈性及效率，以提升港埠國際競爭力，本部現亦積極推動航港體制改革，以政企分離之方式將商港管理機關由港務局改制為港務公司，至公權力執行部分則另成立航港局負責；未來倘港務公司順利成立，可參考新加坡及中國之港務集團多角化經營理念，除經營港埠相關業務，並投資他國之港埠建設或相關事業，以拓展事業版圖，獲取更高之利益。

四、密切注意中國港埠發展，建立雙贏之合作關係

鑑於兩岸海運直航已正式展開，雙方在各層面之交流日益頻繁，無論交流形式、管道及層次，均持續擴增與提升，兩岸藉由

國際組織、國際規範等架構模式，展開不同層面之互動，不論處於競爭狀態或合作關係，都須知己知彼，方能百戰不殆，故在主、客觀環境經相當變化之情形下，如何增進瞭解對方管道並避免與現實環境脫節，誠與國家整體利益及長遠目標，深具關聯性；準此，與時俱進，實際瞭解大陸地區新近發展，以掌握兩岸關係之契機，應屬要務且具可操作性，建議不定期派遣人員前往大陸地區從事考察活動，蓋藉由接觸實況，誠利於業務參考。

陸、附錄