

公務出國報告

(出國類別：航運港埠管理)

「交通部及基隆港務局參加兩岸海運論壇暨寧波與上海港考察行程」

出國報告

服務機關與姓名職稱：

單位	職稱	姓名
交通部	會計長	洪玉芬
	簡任秘書	林雪花
基隆港務局	局長	陳福男
	航政組長	許國慶
	業務組長	陳榮聰
	會計室科長	李麗香

派赴國家：中國大陸

出國期間：100.12.16 至 100.12.22

報告日期：101.01.31

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：32 含附件：☐是 ☒否

出國報告名稱：「交通部及基隆港務局參加兩岸海運論壇暨寧波與上海港考察行程」出國報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：交通部基隆港務局/陳榮聰/24206279

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

洪玉芬/交通部/會計處/會計長/02-23492600

林雪花/交通部/會計處/簡任秘書/02-23492673

陳福男/交通部基隆港務局/局長/02-24206101

許國慶/交通部基隆港務局/航政組/組長/02-24206266

陳榮聰/交通部基隆港務局/業務組/組長/02-24206279

李麗香/交通部基隆港務局/會計室/資管科長/02-24206201

出國類別：☒1.考察 ☐2.進修 ☐3.研究 ☐4.實習 ☒5.其他：參加會議

出國期間：民國 100 年 12 月 16 日至 12 月 22 日

出國地區：中國大陸

報告日期：民國 101 年 01 月 31 日

分類號/目：

關 鍵 詞：海運直航、海難搜救、客運中心

內容摘要：透過參與海峽論壇之機會，與大陸官方及民間航運相關業者進行交流，並就目前海運協議內容實施成果、兩岸運力、海難搜救合作、建立兩岸船舶規範等議題充份交換意見，有助於兩岸航港界進一步合作及後續兩岸政策之研擬。另考察寧波港區及上海 2 座客運中心之相關設施及營運情形，其相關經驗與考察成果，則可作為未來港務公司經營策略擬訂時之參考。

<u>目錄</u>	頁次
目錄	3
圖目錄	4
表目錄	5
一、 依據	6
二、 考察團之組成與行程規劃	6
(一) 考察團之組成	6
(二) 行程規劃	6
(三) 活動集錦	7
三、 考察心得	10
(一) 海峽論壇重點記要	10
(二) 參訪記要	18
四、 建議	31

圖目錄

圖一：兩岸海運論壇留影	7
圖二：合作備忘錄簽約典禮	7
圖三：太倉港破億噸及 300 萬 TEU 慶祝典禮	8
圖四：寧波港鎮海分公司與參訪團交換意見	8
圖五：與上海港國際客運中心開發有限公司交換意見	9
圖六：上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司陳錫琪董事長親自導覽	9
圖七：太倉港(離岸式)貨櫃碼頭	20
圖八：寧波港鎮海港區配置圖	21
圖九：消防拖船靠泊碼頭	22
圖十：鎮海港區煤炭儲區防塵網及港區鐵路支線	23
圖十一：名為「一滴水」的上海港國際客運中心	24
圖十二：上海港國際客運中心平面圖	25
圖十三：上海港國際客運中心候船大廳前下車處與停車場	25
圖十四：上海港國際客運中心登船廊道旁的免稅店	26
圖十五：上海港國際客運中心的行李寄放處	26
圖十六：上海港國際客運中心的空橋	27
圖十七：上海港國際客運中心的行李轉盤與輸送帶	27
圖十八：上海港國際客運中心的行李提領區	27
圖十九：吳淞口國際郵輪碼頭的外觀	29
圖二十：吳淞口國際郵輪碼頭的登船廊道	30
圖二十一：無文創作品與電動人行步道的登船廊道	30
圖二十二：寬敞明亮的報到櫃臺與候船大廳	30

表目錄

表一：行程規劃表

6

一、依據

本次行程係依據大陸「海峽兩岸航運交流協會」及我國「臺灣海峽兩岸航運協會」共同具名邀請函及交通部核示與 100 年出國預算辦理。

二、考察團之組成與行程規劃

(一) 考察團之組成

1、參加兩岸海運論壇

由兼任「臺灣海峽兩岸航運協會」名譽董事長之交通部葉政務次長匡時率航政司長、4 港務局長及各局相關業務人員共同與會。

2、參加寧波與上海港考察行程

由交通部洪會計長玉芬與基隆港務局陳局長福男率交通部簡任秘書林雪花、基港局航政組長許國慶、業務組長陳榮聰及會計室資管科長李麗香同行。

(二) 行程規劃（如表一）

表一：行程規劃表

	時間	主要行程	住宿地點
1	12/16(五)	桃園機場-無錫機場 深圳航空 ZH9022 11:40/13:55 1、當日 17:00 前報到 2、報到地點：蘇州金雞湖凱賓斯基大酒店	蘇州金雞湖凱賓斯基酒店（蘇州工業園區國賓路 1 號）
2	12/17(六)	論壇	同上
3	12/18(日)	大會活動	同上
4	12/19(一)	搭車至寧波	寧波中信大飯店
5	12/20(二)	0900 參訪寧波港 1600 由寧波至上海	上海大酒店
6	12/21(三)	0900「上海吳淞口國際郵輪港」 1040「上海國際客運中心」	同上
7	12/22(四)	回程 上海虹橋-台北松山 中國國際航空(CA197) 12:00/14:00	

（三）活動集錦

1、參加兩岸海運論壇

本次兩岸各有來自政府部門、港務單位、航運及產業界代表共近 200 人參加。圖一為「海峽兩岸航運交流協會」、「臺灣海峽兩岸航運協會」及雙方高層留影。



圖一：兩岸海運論壇留影

（右六為台航會名譽董事長葉匡時、右七為海航會名譽理事長徐祖遠）

2、太倉港與基隆港簽訂合作備忘錄

為促進太倉港與基隆港雙邊航線之調度與運輸，以及有關產業調查與研究，基隆港務局與太倉港口管理委員會於論壇期間簽訂合作備忘錄（如圖二）。



圖二：合作備忘錄簽約典禮

3、參訪太倉港破億噸及 300 萬 TEU 慶祝典禮

本次論壇期間適逢太倉港舉辦貨物裝卸量破億噸及貨櫃首度超越 300 萬 TEU 之慶祝典禮，基於雙方已簽訂合作備忘錄，故應太倉港口管理委員會之邀，於論壇大會活動期間前往該港共襄盛舉（如圖三）。



圖三：太倉港破億噸及 300 萬 TEU 慶祝典禮

4、參訪寧波港鎮海分公司

本次參訪寧波港鎮海港針對化油品區之設置理念、防災、績效評估方式及港區規劃等交換意見（如圖四）。



圖四：寧波港鎮海分公司與參訪團交換意見

5、參訪上海港國際客運中心開發有限公司

圖五為基港局陳局長與該公司黃海東副總經理針對國際郵輪經營趨勢與兩岸郵輪、渡輪之船隊及航線開闢等交換意見。



圖五：與上海港國際客運中心開發有限公司交換意見

6、參訪上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司

圖六為該公司陳錫琪董事長親自導覽新建郵輪碼頭登船廊道與相關設施，並與參訪團長等交換意見。



圖六：上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司陳錫琪董事長親自導覽
（左一為陳福男局長；中間為陳錫琪董事長；右一為洪玉芬會計長）

三、考察心得

(一) 海峽論壇重點記要

1、蘇州蒲副市長

- (1) 蘇州建城距今已有 2500 年的歷史，世界 500 強企業在本地皆有投資，而目前台商有 9000 多家於蘇州投資，主要從事製造業及研發，與臺灣的產業優勢互補、共存共榮。
- (2) 蘇州的張家港、太倉港與常熟港列入兩岸直航開放口岸，擁有碼頭 218 座，其中萬噸級 109 個，總裝卸量 3.8 億噸（外貿 9600 萬噸），貨櫃 460 萬 TEU。

2、江蘇史和平副省長

江蘇省轄管南京等 13 個地級市，全省總面積 10.26 萬平方公里，人口 7800 萬人，連續 18 年保持 2 位數的經濟成長，是台商第 6 大投資的省市，全省的貨物吞吐量達 18 億噸，貨櫃有 1400 萬 TEU。

3、大陸交通部徐祖遠

- (1) 兩岸透過主管部門的坦誠、航商的合作，以「大處見高度、微觀見力度」的方式共同合作。
- (2) 以「微」字說明，以「微笑」化解兩岸對立實現兩岸和平關係，而「微小」的障礙則會影響兩岸發展，但幸賴兩岸相關人員的努力推動化解歧異。
- (3) 直航三年的成效顯著，值得說「讚」。
- (4) 全球貨物成長僅 7%，但兩岸貨物卻大幅成長 13%。
- (5) 海運界應有共同的漢字—「天」。「天」字是「二」+「人」，其代表兩岸同甘共苦，在天底下共挑一根扁擔。雖然國際航運趨勢不明，縱然天有不測風雲，但不必悲觀，記取 2008 年金融海嘯的教訓與經驗，善用航運市場的機運，「天者乾也，天行健，君子以自強不息」，兩岸航運界應該同心，朝以下 3 點建議而行：

A. 共體時艱

共商合作，加強對策；降低運輸與物流成本，並增強對抗風險的能力；加強運力調控，使客貨獲得優質服務與保障；同時兩岸港口協會應該提供必要的協調與服務。

B. 共同發展

落實兩岸協議，優化貨櫃與客運航線，並且做大做強。

C. 共襄盛舉

辦理活動設立平台，聯合舉辦搜救演練，做好事故處置工作與清污演練。

- (6) 2012 年未知世界盡頭，但絕對不是航運的末日，兩岸必須合作共渡寒冬。

4、葉名譽董事長匡時

- (1) 兩岸攜手共進，長長久「遠」。兩岸直航的貨櫃量堆疊起來直達外太空的「遠」。
- (2) 兩岸應該針對運力、航點與人力資源等進行調研，同時共同合作，制定航運產業的規則。
- (3) 兩岸的「自由貿易港區」與「保稅港區」應該結合，以優化兩岸產業供應鏈，促進港口與經濟的發展。
- (4) 兩岸目前對於國際郵輪的經營經驗尚待培養，故可考量先引進國際知名郵輪船隊開闢兩岸間的航線，以吸取經驗後再鼓勵兩岸業者投入經營。
- (5) 透過論壇與意見交換，可以讓兩岸 know how 相互交流、砥勵與提升。
- (6) 節能環保是國際航運發展趨勢，兩岸可以合作訂出規則。
- (7) 臺灣港口預計 2012 年 3 月 1 日起公司化，而大陸港口早已「政企分離」。故針對港口公司化的相關課題，臺灣必須向大陸學習。同時未來也可以透過公司化的彈性，進一步深化兩岸交流。

- (8) 兩岸值此景氣寒冬，除了抱團取暖之外，並須繼續勇往向前，讓兩岸航運振興、訂定海運規則，共同一起賺「世界的錢」。

5、議題一：回顧直航成效、兩岸共謀發展

- (1) 兩岸企業要進一步合作，擴大「深度」與「廣度」，達到另一個「高度」。
- (2) 運輸企業加強與港口及貨主合作，兩岸透過可以「合資」，進一步在建立「訊息中心」、「低碳運輸」、「船舶大型化」、「航運金融、保險」等議題整合資源，加強合作。
- (3) 除了業界之外，兩岸學校與研究機構及高端人才也要進一步交流與合作。人才「微、讚、天、遠」，逐步培養。
- (4) 兩岸航港業界應該創造「加值型產業」，同時可以在環保與搜救等議題制訂全球航運界可以遵循的法規，一起賺全世界的錢。
- (5) 中外運長航今年於臺灣成立辦事處，其貨櫃航線由直航前的 2 條，增加為直航後的 4 條，同時該公司亦加強與兩岸企業交流合作，其與陽明公司在大陸沿海、長江河運及物流業務等方面簽訂全面戰略合作。而萬海公司則指出，該公司於 1997 年正式投入兩岸航運，兩岸直航後，不僅節省 1700 海浬的航程，而因此節省的燃油成本亦顯著降低，船期更為準確，且裝載率因此提高，該公司 2010 年承載的兩岸貨櫃量比 2009 年更成長 28%。福建華榮公司亦指出，其福建臺灣航線所配置的 600TEU 船舶，兩岸直航後，航程由原 1400 海浬縮短 660 海浬，每航次節省 4.5 萬美元，該公司 2010 年承載的兩岸貨櫃量為 67.6 萬 TEU 比 2009 年的 57.4 萬 TEU 成長約 10 萬 TEU。而 2011 年預估又將達 69.2 萬 TEU。
- (6) 中外運長航致力於降低企業物流與庫存成本，降低比例已達 16.4%，以自接單到運送至使用人的時間為例，已

經由以往的 14.8 天縮短 9~10 天。

- (7) 航運業者建議兩岸運力仍應基於平衡參與的原則控制運力及運價，創造公平競爭的環境，同時制訂兩岸直航船舶的共同標準，並且嚴格把關，鼓勵兩岸航商購買經濟性與安全性高的船舶。同時兩岸應該於異中求同，提高彼此的競爭力，壯大兩岸的航運能力。
- (8) 萬 TEU 級的貨櫃船於 2010 年已佔 6%，估計於 2014 年將達 17%。以 2011~2013 年間交船的貨櫃船而言，萬 TEU 級的貨櫃船就占了 4 成，顯示了船舶大型化的趨勢，以及船噸過剩的情形。
- (9) 兩岸港口已成為全球或區域整合型物流中心，並成為遠洋航線的交叉點 (main line operator to main line operator)。
- (10) 兩岸簽訂 ECFA 的效益已逐步浮現，應該更進一步強化兩岸腹地產業供應鏈的合作。

6、議題二：加強港航合作、兩岸共克時艱

- (1) 兩岸航線已超過 30 條，而「合作」是兩岸提升國際競爭力的必然選擇。
- (2) 全球貨量預測僅增長 3.8%，但兩岸貨量的增長則是 3 倍多。
- (3) 「貨、船、港」等三方彼此牽引，缺一不可。未來兩岸合作的目標市場可鎖定逐漸蓬勃發展的「東南亞經濟圈」。
- (4) 臺灣航商建議應對於兩岸權宜船載運轉口櫃的限制予以鬆綁。
- (5) 廈門港對臺航運的 4 種型式中：
 - A. 貨櫃：於 2010 年有 13 條航線，載運 33 萬 7800TEU，而 2011 年前三季就已達 30 萬 7800TEU。
 - B. 客運：2010 年經由大、小三通的旅次人數達 128 萬人次，2011 年預估可達 135 萬人次。

C. 散雜貨：2010 年為 782 萬噸，2011 年前三季就已達 865 萬噸。

D. RO/RO：2010 年計有 3 萬 1700 人次、4900 TEU，2011 年前三季就有 4 萬 1000 人次、6800 TEU。

(6) 大陸航商建議加強兩岸深層合作可從幾個構面：

A. 監管層面：如何暢通與建立兩岸關檢機制，並促進訊息共享。

B. 航政層面：建立夜航、避風、海事管理…等航政事務的共同協商溝通機制。

C. 航商層面：對於運力、運量與運能的不平衡情形所產生的競爭問題，可以透過互換艙位的方式解決。

D. 碼頭經營層面：可以跨兩岸進行資本投資。

(7) 大陸航商建議維護兩岸黃金水道，攜手走向世界；致力於郵輪母港的建設；共建兩岸訊息平臺；希望臺灣方面能夠開放「劉五店—金門」水域。而本項涉及我方利益是否損失等議題，尚須進一步研議。

(8) 臺灣港口部門建議現階段兩岸合作議題可以先解決「駛進駛出」客船的相關問題、臺灣農產品運銷涉及的兩岸檢疫平臺與綠色通關問題、港口合作、航線開闢兼顧「量」與「質」的提升等問題。有關「兩岸港航合作」，應該由互動建立共識、相知共存共榮、牽手開創新局。至於「搭建物流供應鏈方面」，則要簡化通關審批、設置綠色通道、擴大港口投資、加深合作範圍、兩岸海運合作，辦理中轉貨物聯運。有關「共建資訊平台」方面，則要建立對話窗口、人員定期互訪、興辦航港論壇、發行交換刊物、公布港口統計，並進行工程技術交流。而「開發郵輪市場」部份，則應該准許一次航線申請、多次航班許可、國際郵輪特許、包船經營兩岸企業獎勵旅遊及團體研習會議行程。同時亦建議如下：

- A. 以「鬆綁取代限制」。
- B. 以「合作取代競爭」。
- C. 以「船為橋樑、客貨川流不息」。
- D. 讓兩岸港口「港港相連、航線更密集」。
- E. 讓兩岸自貿港區與保稅港區「區區合作、產業升級加
值」。
- F. 讓兩岸「攜手合作、再造海峽絲路」。

(9) 大陸船東協會則認為兩岸航運界已進入「大交流、大合作、大發展」的階段，並提出 7 項建議如下：

- A. 節能減排：目前使用岸電已具成果，大陸交通部並就本
項制訂標準，故兩岸應對本項深入探討與合作。
- B. 拆船企業：大陸拆船業在效率、環保與成本等構面皆具
有優勢，兩岸可就本項進行實質合作。
- C. 行業自律：目前兩岸航運業的經營，除由雙方政府加強
調控之外，兩岸船東應該避免低價的競爭行為。
- D. 海盜問題：兩岸應該更深入合作，以減少損失，並就如
何防範海盜之作法及裝備，研擬出具體的措施。
- E. 船舶規範的制訂：有關兩岸共同船舶規範，應該加快制
訂的進度。
- F. 化工品運輸：應該避免外籍船進行本項運輸。
- G. 兩岸應攜手提高兩岸航運在世界的發言權。

(10) 山東海豐於 1991 年成立，是國有企業第 1 家民營化，
2010 年在香港上市。目前有 52 條船，每週 280 個航次川
航於 40 個港口。該公司於 2003 年起開闢兩岸航線，目
前有 2 條自營、3 條合營的兩岸航線。2011 年 8 月起於
臺灣成立分公司。而兩岸直航對於該公司的效益包括，
湮程減少 177 海浬、油耗減少 20 噸，相當於節省每船每
年 300 萬美元的成本，同時每年也減排了 9574 噸的二氧
化碳（以 1000TEU 船舶為例）。該公司總裁並建議：

A. 臺灣應開放無船運送人業務。(本項涉及國內相關行業之競爭力與生計，必須配合政府開放陸資經營的政策逐步辦理。)

B. 加強運力控制。

C. 允許經營權的延伸。

D. 臺灣應落實雙邊稅收互免。

(11) 臺灣的船務代理業則為外籍船發聲，由於目前外籍船受內河航行權的影響甚大，而大陸 2012 年起又不同意外籍船經營兩岸三地業務，將不利於外籍航商航線調度。故建議適度開放外籍船參與兩岸航運業務，同時由於現行國際郵輪逐航次申請之作業方式，使得作業不易且不利攬客，故建請兩岸政府對於國際郵輪的業務進一步開放。

7、議題三：加強聯合搜救、打造平安海峽

(1) 福建海事局提出，臺灣海峽海岸線長，同時又受颱風與季風的影響，而直航後，船隻來往繁忙，加上漁業行為與海事工程等，致使船舶交叉事故頻傳。兩岸自從共同辦理防污、救助與聯合演練之後，迄今已共同救助 103 起事故，共計 534 人次。該局並建議兩岸應加強溝通，修正兩岸搜救機制，使其制度化與常態化；同時必須加大投入裝備水準，實施船上保安系統；雙方深化交流，擴寬合作領域，將安全機構先行先試，研究共同標準。

(2) 我國海巡署則舉出多起案例，除顯示兩岸海難救助的默契，以及應該加強通報系統之問題外，另建議未來應定期（每 2 年）舉辦聯合搜救演練、持續推動搜救人員交流、加強緊急聯繫窗口與持續落實兩岸海運協議等作法，以營造「平安海峽」的境界。而港務局則發現兩岸漁船噸位小且通訊設備差，致使訊息傳遞有所不足，亦突顯兩岸相互支援合作機制之確立有其急迫性。

(3) 大陸航運學會則建議為因應海峽水域人命安全與航運發

展需要，應該建立「海上安全保安隊」，至於後續重點措施包括進一步深化打撈、領航與船長公會技術、建立互聯網及將「媽祖」文化融入等。至於因為船舶、管道、鑽井平台溢油事件影響生態，故有必要跨部門、地區、行業及領域的聯動，謀求解決之道。

(4) 我國中華搜救協會指出搜救、救災對於「時間」與「SOP」的重要性。同時兩岸搜救應該秉持「就近」、「就便」的原則辦理，必須研擬「迅速通報機制」以因應海峽繁忙交通可能產生之事故。

(5) 大陸引航協會指出大陸引航業之隱憂如下，並認為我國以「先考後進」的辦法值得大陸借鏡，故該會將推動引航立法以完善引航制度、提高引航專業與服務水準。

- A. 領航人力不足 5 成。
- B. 船舶大型化致使引航技術不足。
- C. 專用引航船舶不足。
- D. 引航訊息化水準不足。
- E. 引航法規制度必須健全等問題。

(6) 我國引水協會則建議兩岸透過溝通協調，使得考試證書（符合 STCW）可以透過相互認證或互換的機制，讓兩岸所培訓的專業人員互為所用。

8、論壇結論

(1) 與會人員皆有認同直航 3 年來營運實績之成長率超越世界貨物量的成長率，雖然「完美有缺」，仍有一些問題有待解決，但成果來之不易，很珍貴且必須細心維護之共識。

(2) 本次論壇所提出的意見，必須由兩岸政府轉換成行動與政策。

(3) 兩岸皆認為應該共同合作俾於國際航運市場上取得發言權。

（二）參訪紀要

1、太倉港

（1）此行係於 12 月 18 日應太倉港港口管理委員會邀請，由國內 4 港務局長率相關人員參加太倉港貨櫃裝卸量突破 300 萬 TEU，同時貨物裝卸量創 1 億噸的慶祝典禮。

（2）太倉港發展概況

A. 歷史淵源與開發過程

（A）太倉港，古稱劉家港，建於隋唐。元朝時，為利漕糧北運，在劉家港沿線建大型碼頭，建立海運倉儲和海事機構，自此長江中下游地區、浙江溫台等沿海地、以及日本、琉球、高麗、安南等國的商船都集結於此。明朝，劉家港作為鄭和七下西洋起錨地，發展達到鼎盛，成為當時世界上重要的樞紐港。明朝以後，則逐漸沉寂。

大陸改革開放以來，蘇南外向型經濟快速發展，對港口的發展建設產生迫切的需求，而太倉港因地處長江入海口，擁有長江岸線 38.8 公里，其中可建萬噸級以上泊位的深水岸線達 25.7 公里，具有與上海外高橋港區相同的通航條件，能夠滿足 5 萬噸級船舶和第四代貨櫃船全天候進出，堪稱長江鄰近入海口的最佳港址。

（B）1992 年初，太倉縣委政府決定在沿長江地區建立港口開發區，決定將太倉港列為江蘇重點開發建設的港口。1993 年 11 月，江蘇省政府批准成立太倉港港口開發區。而後，在該省制訂的「江蘇省國民經濟、社會發展第九個五年計劃和 2010 年遠景目標綱要」中，明確提出要「重點開發建設太倉港，儘快使其成為長江口以集裝箱樞紐港為主體的商業性大港」，並專門成立了「江蘇省太倉港港口規劃建設領

導小組」。

- (C) 1996 年 11 月，太倉港作為一類口岸正式對外國籍船舶開放。1999 年 9 月，大陸海關總署正式批准太倉港為貨櫃中轉港。2001 年，大陸交通部、國家發展計劃委員會將太倉港定位為「上海國際航運中心」北翼貨櫃運輸的幹線港。為加快太倉港的建設，2005 年 11 月，成立江蘇太倉港口管理委員會，全面承擔太倉港口建設和發展等管理職能。

B. 營運情形

- (A) 於 2011 年 12 月 18 日正式邁入億噸大港，並成為大陸第 12 個貨櫃吞吐量突破 300 萬 TEU 的港口。開港 20 年，「跨越」成為太倉港最顯著的發展特性。根據數據顯示，該港貨櫃量達到第一個百萬 TEU 用了 16 年，但從 100 萬 TEU 成長到 200 萬 TEU 則只花了 3 年，而到 2011 年的 300 萬 TEU 更僅用了 1 年。該港設定營運目標為：於 2015 年貨物吞吐量達 1.5 億噸，貨櫃量達 700 萬 TEU，並成為江蘇沿江貨櫃運輸內貿轉運樞紐、近洋直達集散中心、遠洋中轉基地。
- (B) 根據「太倉港總體佈局規劃」，其功能分為貨櫃、乾散貨和石化等三大港區，規劃建設大小泊位 172 個，其中萬噸級以上泊位 82 個（貨櫃泊位 48 個），設計貨物吞吐能力 2.82 億噸，貨櫃吞吐能力 2210 萬 TEU。陸域規劃總面積為 261 平方公里，從下游至上游依次建設旅遊和高新技術產業園區、石化工業區、再生資源進出口加工區、新港城區（現代物流園區）、造紙工業區、能源和基礎原材料工業區等 6 個特色功能園區。目前隨著三期碼頭投產及長江口 12.5 米深水航道上延，太倉港已建成各類泊位

52 個，其中萬噸級以上泊位 28 個，貨櫃泊位 10 個。同時開闢 99 條航線佈局「江海聯運」，其中外貿航線掛靠日、韓、東南亞、臺灣等國家和地區的 13 個港口，內貿航線覆蓋沿海所有大港以及長江沿岸 17 個港口和運河 3 個港口。目前，太倉港貨櫃船每月靠泊近 1400 艘次，全球前 20 強班輪公司全部在此開發業務。



圖七：太倉港（離岸式）貨櫃碼頭

- (C) 太倉港已與我國基隆、臺中、高雄等三大港口締結合作港，並在航線開闢、貨物中轉、區域配送等方面展開合作。2011 年太倉港的台灣航線共運輸近 5 萬 TEU，同比增長近 20%。而蘇州企業貨物從太倉港進出口，在時間上能節省 1 天以上，成本則每 TEU 節省 200 元。
- (D) 該港擁有長三角唯一國家級進口木材檢疫除害處理區。同時實施「區港聯動、虛擬口岸」的通關模式，並實行「一站式辦公、一條龍服務」、365 天x24 小時全年無休工作制，執行「預約服務、提前報關（檢）、上門驗放、擔保放行、車船直取、綠色通道」等措施，為企業提供最快、最省的通關服務，並構建區域貨物進出口的新物流模式，營造太倉港的競爭優勢和特色。

(E)該港貨櫃碼頭第 1、2 期與香港現代碼頭公司(Modern Terminals Limited) 合資，其中 MTL 公司占第 1 期股份 51%，第 2 期股份則僅有 30%；至於第 3 期則由該港獨資經營。

2、寧波港鎮海港埠分公司

(1) 寧波港位於大陸海岸線中段、長江三角洲東南部，地處浙江省境內、杭州灣以南、東海以西、三門灣以北，毗鄰舟山群島，由海港和河港組成。海港主要由北侖港區、鎮海港區、大榭港區、穿山港區、梅山港區、象山港港區、石浦港區等水域和陸域組成。河港則由北侖海河聯運港區、鎮海海河聯運港區、寧波城西港區、餘姚東港區、餘姚西港區、慈溪澥山港區、奉化江方橋港區、奉化江鐘公廟港區等內河水域和陸域組成。

(2) 本次參訪鎮海港區（如圖八）的化油業務經營情況。該港區隸屬寧波港務集團，於 1978 年開始興建營運，最初主要係屬煤炭碼頭及業務。發展迄今，年貨物裝卸量已超過 4300 萬噸，其中煤炭（來自秦皇島）約占 50%，達 2100 萬噸，件雜貨則有約 600 萬噸、內貿貨櫃 45 萬 TEU。至於油品業務，則自 1986 年才開始營運，目前每日有 4 艘次，後線已建成 200 多座儲槽，營運量達 660 萬噸。



圖八：寧波港鎮海港區配置圖

(3) 該港區化油碼頭概況：

- A. 可服務 1000 噸至 5 萬噸級各類船舶，目前主要化油輪船型介於 8000 噸至 1 萬噸級，由於船席不足，故化油船壅塞的情形嚴重，正從改善甬江內泊位以因應大型船舶的方式著手，並可因此提升營運量。目前甬江側的碼頭水深 9 米，但潮差高達 3 米（而杭州灣側的碼頭水深介於 12~14 米，且無潮差問題）。
- B. 本港區內配置編制 50 餘人的專業消防隊，以及 2 個泊位專供 2~3 艘消防拖船靠泊（如圖九）。



圖九：消防拖船靠泊碼頭

- C. 原擬於本港區最尾端設置「高壓罐區」，雖然本區距離最近的民宅仍有 3 公里之遠，但最後仍於安全性考量後予以取消。
- D. 目前有 4 條鐵路化工線，另有完善便捷的公路網與水運等運輸工具。
- (4) 本港區靠近市區（招寶山）的煤炭儲區，礙於環保（目前屬露置場，以 25 公尺高的防塵網及灑水方式抑制揚塵，如圖十）及大型煤炭船的吃水需求，將移至靠杭州灣側的深水碼頭，原區域則轉型為件雜貨或貨櫃碼頭區。



圖十：鎮海港區煤炭儲區防塵網及港區鐵路支線

- (5) 本港區每年以 200~400 萬噸的速度增加貨物裝卸量。分公司的每年收入達人民幣 7 億元，利潤就達 3 億元。
- (6) 另為利港區及週邊土地開發，寧波港務集團亦成立「地產開發公司」、「建設公司」與「財務控管公司」，分別負責開發、建設及集團所屬 30 餘家公司的各項投資資金之籌資業務。而以貨櫃業務而言，集團業務部負責掌控業務的開發與規劃，各港區分公司僅負責實際作業，集團亦投資杭州與義烏等無水港與 500 多輛卡車，並併購寧波遠洋成立「聯合集海運輸公司」，利用 200 多 TEU 的船舶將腹地延伸連接至南京、太倉等港區，積極招攬與開發貨源。
- (7) 目前寧波港務集團約有 2 萬人，其中有 6000 人係由原公務人員轉任，該集團的營業額約為人民幣 80 餘億元，利潤約有 27 億元。
- (8) 該集團於評估各港區或分公司之績效，仍先以「安全」與「勞安事故」為第一優先考量因素，其次再考量年度目標的達成情形，至於年度目標則依不同港區之特性分別設定，而全年貨物吞吐量及收入係屬考核項目之一。

3、上海港國際客運中心開發有限公司

(1) 隸屬於上海港務集團公司。

(2) 上海港國際客運中心成立與營運情形概述

A. 現址位於黃埔江於陸家嘴的彎道上，右側是外灘，正面是東方明珠塔。於 1843 年時為英、美商碼頭，1949 年交由中共軍方管理。

B. 本客運中心相關的地產開發係為集「郵輪碼頭和商業辦公大樓」為一體的綜合型商務開發案，具體項目包括國際客運碼頭、港務大樓、寫字樓以及藝術畫廊、音樂文化中心等相關建築和設施。

C. 本客運中心形狀如「一滴水」(如圖十一、十二、十三)，碼頭總長 1192 公尺，平均水深 11 米（-9 至-13 米），可以同時停靠 3 艘 8 萬噸級豪華郵輪，年處理旅客量可達 100 萬人次。其設計係採國際標方式處理，建造經費人民幣 10 億元，全區有 8 萬平方米的綠化，主要設施則布置在綠地下面，而地上部分則為一個「飄浮」在綠化帶上的不規則玻璃球體，在提供客運服務的同時，也成為黃浦江邊又一道靚麗的風景線。



圖十一：名為「一滴水」的上海港國際客運中心



圖十二：上海港國際客運中心平面圖



圖十三：上海港國際客運中心候船大廳前下車處與停車場

- D. 目前皇家加勒比及哥詩達等 2 家國際郵輪公司已開闢上海至日本（九州、長崎、福岡、陸兒島）及韓國（濟州島、仁川）的定期航線，每周 2 班。2010 年因上海世博會的影響，當年旅客人數達 28.3 萬人次，2011 年則受日本地震影響，僅達 20 萬人次，預估 2012 年以 30 萬人次為目標。
- E. 本客運中心受揚浦大橋淨空高度的影響，致使船型 7 萬噸級以上船舶無法靠泊，也因此限縮本中心的發展。
- F. 該中心設有咖啡廳，由於旅客船艘次及人數尚處於低檔，為鼓勵業者提供服務與降低業者經營風險及成本，

故無論有無船舶靠泊，咖啡廳皆無需支付租金。至於本客運中心的免稅店（如圖十四），則巧妙地安排於上、下船的通道兩旁，並由中心自營。另該客運中心為便利旅客，亦貼心準備「行李寄放處」（圖十五），值得後續新建旅客中心時之參考。



圖十四：上海港國際客運中心登船廊道旁的免稅店



圖十五：上海港國際客運中心的行李寄放處

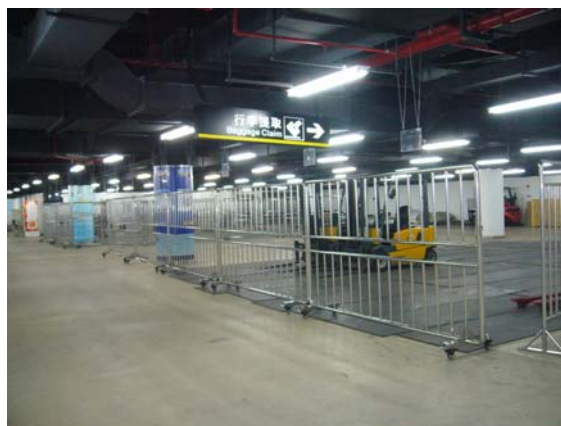
G. 設置 2 座空橋（圖十六），可伸長 27 公尺，造價各約 300~400 萬人民幣。而該中心為處理旅客行李，則配置行李轉盤與輸送帶（圖十七）與行李提領區（圖十八）。



圖十六：上海港國際客運中心的空橋



圖十七：上海港國際客運中心的行李轉盤與輸送帶



圖十八：上海港國際客運中心的行李提領區

H. 該中心所收取之旅客服務費為每人 100 人民幣(含旅客橋使用費)，客運中心全年收入介於 4000 萬至 5000 萬人民幣之間，但扣除營運成本之後，每年約虧損 3000 萬至 4000 萬人民幣。

(3) 該中心對於目前兩岸發展郵輪提出以下看法：

A. 目前入臺程序繁瑣，而大陸人士入臺又必須回原籍辦理，相關作業必須提前 1 個月作業，將因此影響郵輪業務的發展。

B. 目前大陸開放陸客異地組團，將有正面效益。

C. 上海港務集團公司有意出資 5 億人民幣購買或租賃郵輪經營兩岸客輪業務，臺灣的民間業者或是國營港務公司可以考慮合資之方式共同經營。

(4) 該中心為培養經營郵輪的管理人才，特選派年輕的人員至馬士基公司國外的訓練機構進行為期數月的密集訓練，同時養成外語能力及國際觀，此正為國內各郵輪碼頭必須急起直追之項目。

4、上海吳淞口國際郵輪港發展有限公司

(1) 由上海吳淞口開發有限公司（作為寶山區的出資主體）與上海長江輪船公司各出資 50% 所成立，主要職能是負責吳淞口國際郵輪港的建設及今後的營運管理。公司的經營範圍涵蓋國際客運業務、郵輪港區碼頭及配套項目的開發經營、相關旅遊、休閒、娛樂及商業服務項目開發經營、遊艇項目開發建設及經營、炮台灣區域經營性配套項目的經營，以及水上遊樂場的開發經營等。

(2) 吳淞口國際郵輪港概述：

A. 本港由引橋、水上平台、客運大樓和碼頭等四部分所組成。面積達 2.4 萬平方公尺的碼頭客運大樓建在水上平台之上，由 340 公尺長的引橋與陸地連接，客運大樓外形宛若水中生出的一只銀色巨貝（圖十九），恰似孕育

在三江交匯之處的一顆明珠。它與引橋呈「T」字形布局在吳淞口，遠遠望去又像個眼睛，故得「東方之睛」的美名，寓意「濱江新區，放眼世界」。



圖十九：吳淞口國際郵輪碼頭的外觀

- B. 碼頭岸線總長 1500 公尺，第一期花費 8.5 億人民幣新建兩個大型郵輪泊位（長 774 公尺、水深 13 公尺且不受淤沙影響，潮差約 3.4 公尺），可同時停靠 1 艘 10 萬噸級及 1 艘 20 萬噸級的國際郵輪，設計通關能力為每年 60.8 萬人，可同時處理 4000~5000 人次，等到第二期建成後（預估再花費 4.8 億人民幣），再增加兩個 10 萬噸級以上的泊位（長 726 公尺）。客運大樓第一期已於 2011 年 10 月 15 日完工，預計於 2012 年 2 月正式啟用，並將先後迎接 14 萬噸級的「海洋航行者號」及世界最大的 22 萬噸級「海洋綠洲號」的到港，至於未來航線，仍以日本與韓國為主。
- C. 登船廊道寬 5 公尺，但長達 340 公尺，兩旁無相關的購物設施或文創作品，同時並無設置電動人行步道（圖二十、二十一）。至於報到櫃臺與候船大廳則相當寬敞（圖二十二）。



圖二十：吳淞口國際郵輪碼頭的登船廊道



圖二十一：無文創作品與電動人行步道的登船廊道



圖二十二：寬敞明亮的報到櫃臺與候船大廳

- (3) 該公司擬規劃可停放 2000 艘遊艇的專區，並同時引進遊艇設計、培訓基地、修船與高級會所等業務，而基於該公司設立之宗旨，其亦擬將陸上地產開發為酒店及相關商業設施，並將規劃生態旅遊區及創意文化區等，以進一步擴大該公司業務範圍及收益。

四、建議

- (一) 直航三年的成效雖然顯著，但值此歐債危機與世界經濟混沌未明之際，兩岸仍宜攜手合作，才能做大做強。
- (二) 世界航運相關公約與規定以往皆由海運發達國家所制訂，而東亞區的船舶及貨物量已居世界之首，兩岸應該針對船舶運力、航點、人力資源與世界航運發展趨勢等進行調查研究，同時共同合作，並以研究制定世界航運產業規則為努力目標。
- (三) 鑑於國際郵輪業務日益蓬勃發展，且東亞地區隨著經濟開放國民所得增加及對於郵輪遊憩需求的增加，因此，兩岸業者進入郵輪市場的可行性增加。惟目前兩岸業者並無經營國際郵輪的經驗，故可考量短期先以開放國際知名郵輪公司所屬外籍船隊開闢兩岸間定期航線之方式，藉以吸取經驗，並同時可鼓勵兩岸業者先就合資經營進入市場之可行性及未來經營策略等進行研究。
- (四) 兩岸共同辦理防污、救助與聯合演練之成效卓著，但仍應以營造「平安海峽」的境界為終極目標。因此，兩岸應加強溝通，並適時修正兩岸搜救機制，使其制度化與常態化；同時必須就裝備水準、船上保安系統、安全機構等深化交流，擴寬合作領域。
- (五) 上海港中下游的兩個客運中心，雖各有優勢與利基，但目前郵輪業務的發展仍處於起步階段。而由於客運業務的收入無法自給自足，所以該等客運中心皆將周邊地產的開發及商業設施之引進，作為長期穩定收入的來源之一，此種作法，可作為我國研擬客運發展策略之參考。

- (六) 吳淞口客運碼頭的登船廊道長達 340 公尺，然而除未設有電動人行步道之外，亦未適時引進商業及文化設施，其利弊得失亦可作為國內新建客運中心規劃佈置設施時之重要參考。
- (七) 國內對於港埠績效評估常以運量或收入作為主要項目，而寧波港以「安全」為第一優先考量項目，再依據各港區或分公司之特性予以評估之作法，值得港務公司借鏡。
- (八) 為利港區及週邊土地開發，寧波港務集團成立相關開發、建設及財務控管公司，以負責開發、建設及集團所屬 30 餘家公司各項投資資金之籌資業務。未來港務公司成立後，於主業穩定發展之餘，亦應考量多角化事業經營，以增益財源。其中財務控管業務尤為重要，俾使公司財務健全永續發展。