

出國報告（出國類別：參訪）

2012 年大陸長江三角航港產業交流考察

單位	職稱	姓名
交通部	簡任技正	劉志鴻
交通部	科員	張謙德
交通部	聘用研究員	鄭亦真
交通部航港局	主任秘書	林昌輝
交通部航港局	科長	胡凱程
交通部航港局	科長	陸宜翔
交通部航港局	技正	潘篤誠
臺灣港務股份有限公司	副總經理	張國明
臺灣港務股份有限公司	督導	葉國宏
臺灣港務股份有限公司	資深事務員	陳雅婷
出國地點	大陸上海市、江蘇省（南京市）、浙江省（寧波市）	
出國期間	101 年 12 月 9 日至 101 年 12 月 15 日	
報告日期	102 年 3 月 15 日	

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數 58 含附件：是否

出國報告名稱：2012 年大陸長江三角航港產業交流考察

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

劉志鴻/交通部/簡任技正/02-23492321

張謙德/交通部/科員/02-23492353

鄭亦真/交通部/研究員/02-23492328

林昌輝/交通部航港局/主任秘書/02-89781266

胡凱程/交通部航港局/科長/02-89782578

陸宜翔/交通部航港局南部航務中心/科長/ 07-2620585

潘篤誠/交通部航港局北部航務中心/技正/ 02-89783507

張國明/臺灣港務股份有限公司/副總經理/038-333710

葉國宏/臺灣港務股份有限公司/督導/02-24206281

陳雅婷/臺灣港務股份有限公司/資深事務員/07-5622637

出國類別：1.考察 2.會議

出國期間：101 年 12 月 9 日 至 101 年 12 月 15 日

出國地區：大陸上海市、江蘇省（南京市）、浙江省（寧波市）

報告日期：102 年 3 月 15 日

分類號/目：

關鍵詞：南京港龍潭碼頭、上海國際客運中心、新港物流園區、外高橋保稅物流園區、
港區聯動、國際郵輪、上海海事局、寧波海事局、梅山保稅港區

內容摘要：

- 一、參訪大陸長江南京地區港埠與碼頭設施，並拜會港埠經營事業單位，以瞭解大陸內河港口運作模式、貨源集散及相關經營策略，以供我國航港體制改革後臺灣港務股份有限公司推動港埠多角化事業經營之參考。
- 二、參訪大陸上海國際客運碼頭，瞭解其發展國際郵輪及觀光遊憩業之策略及成功因素，並思考與臺灣港口合作開發郵輪航線的可行性。
- 三、參觀大陸上海、南京、寧波等地區之物流園區、保稅物流園區及保稅港區，就其港區貨物聯動運作模式及吸引物流產業進駐之成功因素進行瞭解，以供我國發展自由貿易港區之借鏡。
- 四、拜會上海及寧波海事局，瞭解大陸海事管理體系及其運作模式，並就船舶管理、船員管理、通航監理、水域安全防護措施與海上搜救等實務進行進一步交流，以供我國航港改革後航港局推動航政監理及港埠營運安全相關業務之規劃參考。

2012 年大陸長江三角航港產業交流考察

<u>內容大綱</u>	<u>頁次</u>
壹、參訪緣起與目的	1
貳、出國期間	2
參、參訪行程	2
肆、參訪過程與議題討論	4
一、南京港龍潭碼頭及南京龍潭碼頭	4
二、新港物流園區與中國外運物流公司	7
三、上海國際客運中心	11
四、上海海事局	17
五、上海外高橋保稅物流園區及外高橋物流中心公司	22
六、寧波海事局	26
七、寧波梅山保稅港區	32
伍、心得與建議	35
陸、附錄	40
一、參訪相關接待單位與人員資料	40
二、參訪活動照片介紹	41

壹、參訪緣起與目的

大陸近年來港埠發展快速，沿海各省主要港口競相投入港埠建設，華東地區港埠為大陸地區營運量最高之區域，其中上海港、寧波港貨櫃裝卸量分居世界第 1 及第 6，成長率均為 9% 以上，探究其貨運量之快速成長，除了有廣大的內需市場吸引全球航線靠泊外，自從 2004 年大陸實施「港口法」推動「航港政企分離」及「區港聯動」等政策後，將政府港務單位區分為港口管理局（行政體系）及港務集團公司（企業體系），除大陸中央及地方政府持續於各地增（擴）建現代化港埠建設外，並由企業化之港務公司推動港埠營運，活絡航港經營環境，以發展自由港及國際中轉港模式，吸引航商在大陸航線佈局及進駐投資，將航商原本在亞洲以香港、釜山、高雄及新加坡等港為基地之航線紛紛轉移至大陸沿岸港口，對全球海運業及亞洲地區港埠營運版圖產生極大的影響。

我國甫於 2012 年 3 月 1 日起實施航港政企分離政策，各港將以「港群」概念統合既有功能與優勢，發揮「對內協調分工、對外統籌競爭」之營運綜效，並成立「航港局」及「臺灣港務股份有限公司」，落實航、港業務分工，以提升航政行政效率及港埠競爭力；惟相較於國際先進港埠，因我國實施航政分離政策起步較晚，為落實航港行政管理，並靈活港埠營運策略，現階段應以積極的態度，多加交流國際上實施航政分離具有成效之成功經驗，並結合我國未來經貿策略，開拓臺灣港埠新市場；有鑑於大陸實施航政分離政策多年後港口貨運量與建設量均持續成長，為進一步瞭解其成功因素，本次特別選定以大陸貨運吞吐量最大之長江三角洲地區，分別於上海、南京、寧波三大城市之拜訪相關航港單位與產業（包含南京港集團、上海海事局及寧波海事局），以瞭解其港埠經營策略、航政監理相關措施及規定，以提供我國航港局及臺灣港務股份有限公司未來業務推動時之參考。

其次，近年來大陸各大港口均積極推動「區港聯動」策略，將港埠與保稅物流專區做連結，提供國際貨物中轉及加工之優勢環境；對於積極推動自由貿易港區的臺灣，大陸的發展經驗也值得我國學習，因此配合本次參訪長江三角洲地區航港產業之機會，拜訪上海、南京及寧波等地之保稅物流區，以掌握該大陸港埠及物流企業經貿營運模式，做為我國發展自由貿易港區政策與拓展自由貿易業務之借鏡。

此外，隨著國際海上休閒事業之快速發展，郵輪事業已逐漸由歐美移轉至亞洲，基於大陸地區對郵輪產品的消費潛力，世界主要郵輪集團也紛紛開發大陸這片新興郵輪市場；我國近年來也積極投入國際觀光產業，配合航港體制改革，開發臺灣國際郵輪航線也為臺灣港務股份有限公司未來營運策略之一，配合本次參訪機會，特別安排大陸第 1

座以發展國際郵輪業務為主之上海國際客運中心，就其營運設施規劃及相關發展經驗進行觀摩學習，以供我國發展國際郵輪業務之借鏡。

基於前述觀摩學習之標的，本次參訪行程將達到以下目的：

- 一、參觀大陸長江三角洲地區港埠及貨櫃碼頭設施等，並拜會港埠經營事業單位，以瞭解大陸內河港口運作模式、貨源集散及其經營策略，以供我國航港體制改革後商港經營事業機構多角化經營之參考。
- 二、參訪大陸上海國際客運碼頭，瞭解其發展國際郵輪及觀光遊憩業之策略及關鍵成功因素，並思考與臺灣港口合作開發郵輪航線的可行性。
- 三、參觀大陸長江三角洲南京、上海、寧波等地區之物流園區、保稅物流園區及保稅港區，就其港區貨物聯動運作模式及吸引物流產業進駐之成功因素進行瞭解，以供我國發展自由貿易港區之借鏡。
- 四、拜會上海海事局及寧波海事局，瞭解大陸海事管理體系及其運作模式，並就船舶管理、船員管理、通航監理、水域安全防護措施與海上搜救等實務進行進一步瞭解，以供我國航港改革後航港局推動航政監理及港埠營運安全相關業務之規劃參考。

貳、出國期間

101 年 12 月 9 日至 101 年 12 月 15 日，共計 7 天。

參、參訪行程

日期	地點	行程內容	備註
101.12.9 (日)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 桃園→上海 ■ 上海→南京 	一、去程：自桃園（二航廈）機場出發至上海浦東國際機場。 二、由上海搭車前往南京	當日晚上與陽明海運公司南京營業處代表餐敘。
101.12.10 (一)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 南京港龍潭碼頭 ■ 南京港集團龍潭碼頭貨櫃裝卸公司 	一、參觀南京港龍潭碼頭區及拜訪南京港龍潭碼頭裝卸公司 二、參訪新港物流中心及參訪	上午參觀南京龍潭港，並拜訪南京港集團之龍潭碼頭貨櫃裝卸公司，瞭解集團經營現況；下午拜訪南京出口

日期	地點	行程內容	備註
	■ 新港物流園區中國外運物流公司	中國外運物流公司	加工區新港物流園區及中國外運物流有限公司，就成立概況、經營業務內容等議題交換意見。
101.12.11 (二)	■ 南京→上海 ■ 上海國際客運中心 ■ 與上海臺灣航商交流	一、南京搭車前往上海 二、參訪上海國際客運中心 三、與上海當地臺灣航商餐敘與業務交流	下午參觀上海港國際客運碼頭及客運中心各項軟、硬體設施；晚間與國內航商（陽明、長榮、萬海、德翔及正利等）上海地區總代理之高階主管進行餐敘。
101.12.12 (三)	■ 上海海事局 ■ 上海外高橋保稅物流園區	一、參訪上海海事局 二、參訪上海外高橋保稅物流園區 三、與陽明海運代表餐敘與業務交流	上午拜會上海海事局就船舶檢測、人員培訓及海難救助等議題互相交流；下午參訪外高橋保稅物流園區，就園區運作概況、物流產業進駐及未來發展策略交換意見。
101.12.13 (四)	■ 上海→寧波 ■ 與寧波當地臺商交流	一、上海搭車前往寧波 二、與寧波當地臺商餐敘交流	下午與陽明、長榮、萬海等國內航商寧波當地代表及部分臺商進行業務交流與經驗分享。
101.12.14 (五)	■ 寧波海事局 ■ 寧波梅山保稅港區	一、參訪寧波海事局 二、參訪寧波梅山保稅港區	上午拜會寧波海事局討論航道安全管理、PSC 檢查作業等實務；下午參觀寧波梅山保稅港區，瞭解其大陸國家級保稅港區與地方產業集結之發展作法。
101.12.15 (六)	■ 寧波→桃園	返程：由寧波櫟社機場搭機返回桃園（二航廈）機場	

肆、參訪過程與議題討論

一、南京港龍潭碼頭及南京龍潭碼頭

(一) 現況簡介

1. 南京港地處長江下游，位於長江三角洲與中西部地區的交接點、長江下游和東部沿海經濟發展戰略地帶，具有承接東西、呼應南北的區位優勢，是大陸沿海主要港口之一；港區範圍 208 公里，北岸岸線長 110 公里，南岸岸線 98 公里，目前擁有泊位共 257 座，其中萬噸級泊位 44 座，總貨物通過能力 1.6 億噸；港口資源完善、經濟腹地廣闊，為南京市參與國際競爭的重要平台，長江三角地區的能源、原物料等戰略物資，可接透過南京港中轉進入長江中、上游等城市，中、上游城市貨運也可藉由長江輸運至南京港，再中轉至上海地區轉口至國外，為長江流域物資轉運重要節點。
2. 南京港（集團）有限公司為南京港的經營事業主體，也是南京港最大的公共碼頭經營人，年貨物輸送量目前居長江沿岸港口第 1 位；該公司原為南京港務管理局，2003 年大陸實施航港政企分離，航政公權力部分併入南京市交通局，企業營運部分併入南京港口集團公司。2010 年南京港口集團改制重組，組建南京港（集團）有限公司。南京港集團現有七壩、浦口、上元門、新生圩、西壩、棲霞、龍潭、儀征等八大港區（如圖 1），主要從事石油化工、煤炭、礦石、件雜貨、貨櫃等貨種的港口物流服務。
3. 本次參訪的南京港龍潭碼頭位於南京市東部棲霞區沿江，2004 年 3 月正式投入運營，碼頭區共分 7 期建設，現正運營的 1 期碼頭工程係採合資興建，碼頭長 950 公尺，共 3 個 5 萬噸級泊位和 2 個千噸級貨櫃專用泊位；2005 年 11 月同時動工建設之 2 期（3 萬噸級、4 萬噸級及 5 000 噸級通用泊位各一個）、3 期（3.5 萬噸級、5 萬噸級散貨泊位各一個）碼頭工程已完成，港區 4 期碼頭工程（碼頭長 1340 公尺，5 個 3 萬噸級貨櫃泊位，最大可供 1,100TEU 貨櫃船靠泊）已完工待驗收。

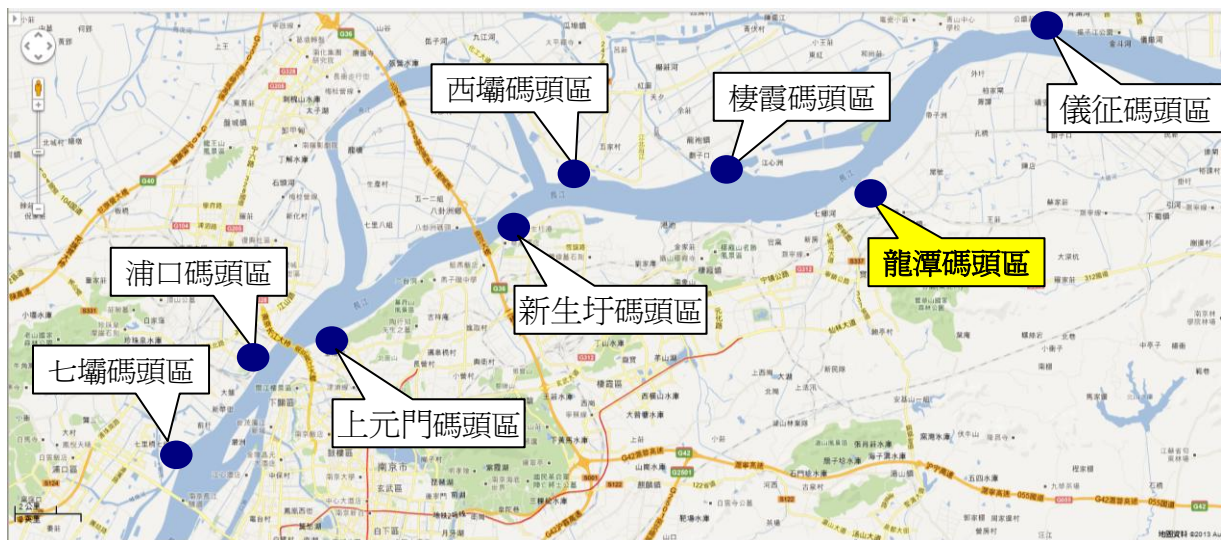


圖 1 南京港（集團）有限公司港區分布

4. 南京龍潭貨櫃裝卸有限公司，是長江上最大的港口合資企業；最初由 3 家控股公司（南京港集團、上海港集團及中遠集團）合資，101 年 3 月後，中國外運公司正式簽約參股南京貨櫃裝卸有限公司，提供貨櫃（物）進出口、中轉、拆裝箱、鐵路聯運業務，另提供保稅、倉儲等物流增值服務，近洋航線每週 5 班（日本線每週 1 班，韓國線每週 4 班），內貿江海直達航線每週 8 班（南京－廣州每週 5 班，南京－泉州每週 3 班），南京－上海洋山外貿內支線每週 24 班，南京－上海外高橋外貿內支線每週 40 班；2009 年南京港貨櫃年運量 120 萬 TEU，2010 年貨櫃年運量 141 萬 TEU，2011 年貨櫃年運量 180 萬 TEU；2012 年貨櫃年運量將可達 225 萬 TEU。

（二）服務內容

南京港集團有限公司除了傳統的港口貨物（櫃）裝卸業務外，還以參與股份或全投資方式多角化經營綜合物流運輸、貨櫃集散、臨港產業、港埠機械製造、航運代理、拖船業務、船舶代理、船務代理、港務工程承包、港區鐵路等相關業務。

（三）相關營運策略

南京港集團有限公司鑑於南京港位處長江下游，且鄰近上海地區，具備銜接國際貨物中轉進入長江中上游之優勢，為充分發揮其港埠優勢，目前集團以戰略布局考量分別提供石化、煤炭、礦石、散雜貨、貨櫃等不同貨種之港口物流服務，並透過對船舶進出港指泊權，統籌調度船舶進出，以「港群」概念發揮各港功能，並可彈性運用所轄各港資源，使國際（內）貨物可快速進出南京地區，有助於提

升南京港與南京市對外競爭力。

(四) 參訪議題討論

1. 南京港與其他長江河港、內陸無水港、及沿海一線港口之合作機制？

【南京港集團回應】

目前與長江中下游各主要港口有業務協調機制，其中與上海港的關係更是密切，不僅南京港集團與上海港集團有一定的資本合作關係，更透過港口橫向聯繫讓部分可駛進長江流域的國際航線船舶轉進南京港靠泊，提升南京港各碼頭貨運量，並同時紓解上海港貨運吞吐負荷。

2. 集團在碼頭建設及經營方面如何與航運業者合作？

【南京港集團回應】

在航港政企分離後，碼頭建設部分係由南京市交通局主導建設，南京港集團考量港口戰略布局，也會以投資方式參與部分碼頭建設；在經營方面也以戰略投資角度，積極與航運、物流等業者合資，例如整個集團係和中外運長航集團的合作、龍潭碼頭公司和中遠集團、中外運集團的合作；天宇碼頭和香港太平洋航運的合作，都是資本經營層面的合作。

3. 南京港集團是南京港最大的公共碼頭經營人，對於船席指泊、港埠設施作業的主導權限為何？

【南京港集團回應】

南京港集團對船舶之指泊（尤其是散雜貨船舶）具有管理權，所有靠泊南京港之船舶，原則都透過南京港集團調度中心進行指泊，相關港埠設施之操作作業也由南京港集團統一安排。

4. 長江航道延伸至南京，南京港未來對於貨櫃業務發展規劃及配合措施？

【南京港集團回應】

目前長江 12.5 公尺航道已延伸到南京港，此舉已大幅改善南京港船舶進出條件，尤其是 3 萬噸以上的船舶已可順利進入南京港靠泊；另貨櫃船部分則受限航道水深，即使現有航道以浚深方式改善，4,000TEU 以上的船舶也無法駛至南京港，然 4,000TEU 以下船舶，不適合做遠洋航行，但倘若深水航道能疏通到南京，南京港於近洋貨櫃航線方面將有開發機會。

5. 南京港集團經營範圍廣泛，跨足不同領域事業之考量為何？就經營港務集團而言，其成功之關鍵經營策略為何？貴集團跨國投資之情形如何？

【南京港集團回應】

南京港集團除了傳統的港口裝卸業務外，還涉及港機製造、船舶代理、拖船等相關業務，這些都有助於港口業務之推展；目前南京港集團尚無進行跨國投資規劃，僅與部分國外港口締結友好港口，雖然集團一直致力港口業務的成長發展，然截至目前為止還有很大發展空間，未來仍須積極向國際成功港口借鏡學習。

6. 集團未來是否有與臺灣港口合作之可能性？

【南京港集團回應】

在兩岸雙方政策與法規允許範圍內，南京港集團也有意願與臺灣各港口進行多層次面向之合作，倘臺灣港務公司在業務方面有合作意願，雙方可再就合作細節進行磋商研究。

二、新港物流園區與中國外運物流公司

(一) 現況簡介

1. 新港物流園區（原為王家灣物流園區）位於南京港旁南京出口加工區，主要以定位服務新港與南京市地區為主之綜合物流園區，該區於 2003 年 3 月 10 日經大陸國務院批准設立，同年 9 月 28 日正式運作，面積 2.5 平方公里，緊臨龍潭港和南京長江二橋，距南京市區僅 10 公里（如圖 2）。
2. 新港物流園區內設有一般物流中心（國內貨物儲存）與保稅物流（主要從事 VMI、JIT 業務）功能，並規劃做為龍潭港區貨櫃因天候無法裝船，利用陸運轉往上海港之輔助公路轉運點；另外也提供中、韓航線、或來自山東青島、日照等地之貨物處理服務，可由新港物流園區報關後直接配送至工廠生產線。



圖 2 新港物流園區位置

3. 中國外運物流公司（簡稱中國外運 SINOTRANS & CSC）成立於 2002 年 11 月 20 日，於 2003 年 2 月 13 日在香港上市，為中國外運長航集團有限公司（簡稱中國外運長航）控股之全資子公司；其公司經營投注集團於香港、廣東、福建、上海、浙江、江蘇、湖北、連雲港、重慶、江西、安徽、山東、天津、遼寧等地及其他戰略性地區之核心業務和專業化團隊，承繼了集團 50 多年從事物流運輸服務所積累的豐富經驗、客源基礎和全球物流運輸優良品牌，為中國外運長航發展綜合物流的旗艦代表。

（二）服務內容

1. 中國外運物流公司集合海、陸、空貨運、倉儲碼頭、快遞、船務代理及貨運代理等業務資源，為廣大客戶提供綜合物流服務，其業務主要由所屬子公司（含控股）執行專業經營，透過堅強的物流實力及集團旗下運輸資源，為客戶提供全程物流運送方案之設計、組織、協調、管理等綜合服務；在集團運輸資源方面，旗下公司擁有齊全、結構均衡之戰略資產，包含自營碼頭（吞吐能力達 335 萬噸）、船舶 120 艘（總運載量達 61 萬噸）、貨櫃集散場 89 座（面積約 187 萬平方公尺）、倉庫 374 座（倉儲面積 168 萬平方公尺），另於北京、廣州、成都、上海、瀋陽及南京等城市設有貨物配送中心，自營貨運車輛 2,949 輛、專用鐵路 8 條，運輸資源完整豐富，可為其綜合物流提供完整且有效率之服務。公司注重一體化行銷體系和標準化業務操作平臺之建設，以一體化經營模式打造海、陸、空立體貨運體系與綜合物流服務平臺。
2. 服務項目包括傳統貨代業務（海運、空運、訂艙、報關等）、綜合物流（VMI 供應商庫存管理、JIT 廠商及時生產管理、金融物流、保稅物流、流通加工、廠

內物流等)、物流中心管理(RDC 區域分發中心、倉棧運作、理貨、分檢貼標等增值服務)及運輸配送服務(幹線運輸、及戶運送、海關監管運輸、車隊管理等),目前有 60 家契約物流客戶,包含 LG、易立信(Ericsson)、夏普(SHARP)、博世(BOSCH)等知名國際電子大廠,該公司挾其強大與完整的物流與運輸資源,可為不同客戶提供多樣化、客製化、即時化之物流解決方案,以降低客戶物流運送與生產成本來創造客戶營收價值(如圖 3)。



圖 3 中國外運物流公司業務布局示意

3. 以公司營收及利潤為兩大基礎,傳統貨物代理之營收面雖佔總公司營收 90%,但利潤很低,反觀物流中心業務雖只佔總公司營收 10%,但利潤可達 45%;未來公司將積極發展物流中心業務,以兼具營收及利潤。

(三) 相關營運策略

1. 中國外運物流公司透過垂直體系整合服務,從客戶手中收取貨物開始,皆由中國外運的子公司一手包辦;此外,該公司位處保稅園區範圍,藉由園區內稅率優惠,可提供客戶保稅增值型物流服務,節省企業庫存與增加運送效率,不僅突破傳統物流運作模式,藉由兼營運輸與物流中心,規劃 4 棟倉庫分為保稅及非保稅之用途靈活運用,依據貨物價值差異收取不同價格,使其具備提供客戶專屬供應鏈之實力,充分發揮保稅園區優勢,吸引更多客戶委託該公司提供服

務。

2. 中國外運物流公司之服務網路覆蓋大陸及全球主要經濟區域，除公司自身擁有一個覆蓋中國重要戰略和沿海地區的服務網路外，透過控股子公司中外運空運發展股份有限公司設立的分支機構，擁有覆蓋國內主要城市和經濟活躍地區的航空貨運和快遞服務網路，並與母公司中國外運長航訂立的多項服務協定，得以利用其所屬大陸最龐大的服務網路；同時，透過與國際戰略合作夥伴的結盟關係，也可在世界主要經濟區域建立起強大的海外代理網路。

(四) 參訪議題討論

1. 新港物流園區產業質量大幅提升之關鍵成功因素？

【中國外運物流公司回應】

新港物流園區主要功能為倉儲及保稅，除有傳統業務外亦包含綜合物流運作、物流中心管理及運輸配送服務，具有多面向運輸物流資源（車隊子公司、報關子公司、倉儲子公司及航運公司等），可提供客製化專業物流服務，客戶只須生產產品，後續的物流作業皆可由新港物流倉儲中心籌備；此外，倉儲中心內之貨物多以中轉為主，報關專業能力強，可提供客戶高效率且值得信賴之物流服務。

2. 為推動物流業務績效卓著，在服務面及成本租稅面的具體措施？

【中國外運物流公司回應】

(1) 在效率服務方面，中外運物流公司所屬物流倉庫中心占地面積 80,000 平方公尺，已建成 4 棟倉庫共計 35,000 平方公尺，同時具備保稅和非保稅兩類倉庫，物流中心配備有貨櫃拖車、翼展式廂式貨車、工業滑升門、自動裝卸平臺及 24 小時監控錄影等設備，符合現代物流需求，且資訊系統完備，客戶只須登入一個介面就可得知所有貨物資訊（含括倉儲、陸上運輸及海運情況）。

(2) 在成本租稅方面，客戶生產所需的機器、設備、模具、維修用零配件、基礎設施建設所需的機器、設備、建設用基建物資，自用的辦公用品，進口時在園區內可免徵海關關稅和進口稅；在出口時可享受境內關外的出口退稅的優惠，另從區外進入區內之的國家機器、設備、原材料、零件、包裝物料、建料等，也可按出口量辦理退稅。

3. 在多數國家裡，繁雜、封閉的關務手續往往是貨物快速流通的絆腳石，請問貴公司對於物流管理單位及關務單位如何配合？

【中國外運物流公司回應】

有關海關作業部分，新港物流園區之海關區域內有圍網，每次貨物進出海關會詳查，海關每 180 天會查帳區域內所有貨物，位提升查驗效率要，對於企業物流所代理貨物，係以分類方式執行不同程度的檢查作業，分為 A 類、B 類及 C 類級，A 類為海關信任度最高之類別，以此類推；另為確保貨物落地後通關順利，物流倉庫中心員工會先將貨物清單與海關事先溝通及協調，以保有通關效率。

三、上海國際客運中心

(一) 現況簡介

1. 上海港國際客運中心開發有限公司位於上海市北外灘黃浦江邊（如圖 4），係為上海國際港務集團（SIPG）於 2004 年投資興建，總投資額 2.6 億美元，由轉投資之上海國際客運中心開發有限公司負責經營；客運中心陸域土地面積 13 萬平方公尺，水域岸線長度 882 公尺（另含輔助岸線 247 公尺），水深 9~13 公尺，碼頭區域面積 2 萬平方公尺，碼頭區擁有 4 個大型泊位，其中包括 3 個 7 萬噸級郵輪泊位、1 個 5 萬噸級備用郵輪泊位；營運區域包含國際客運碼頭、客運綜合大樓、上海國際港務集團大樓及與國際客運配套的賓館、商業、辦公等建築和設施組成。



圖 4 上海港國際客運中心位置

2. 客運中心綜合大樓總面積為約 5.9 萬平方公尺，為三層樓高建築，為因應國際郵

輪客運發展需要，係按第 4 代郵輪母港的要求建設景觀優美的國際級客運碼頭，既能滿足出入境通關要求，又能為所有長江客運航線及國際郵輪航線提供便捷、安全、舒適及人性化旅客服務，同時充分考量綠化及開放空間，為旅客提供親水觀光及休閒場所；大部分客運設施均佈置於地下或半地下室，並增加沿江開放空間及綠化面積，在建物主體採不規則橢圓狀玻璃半球體設計玻璃幕牆設計，造型彷彿上海黃浦江上的「一滴水」，已經成為上海市具地標性建築物；設計年客運量為 100 萬人次，可同時滿足載客量 3,000 人次之超大型郵輪旅客候船及通關需求。

3. 上海國際客運中心自 2008 年 8 月 5 日開通啓用後，已成為上海郵輪母港建設的重要指標，開啓大陸「郵輪經濟」已邁入全新發展時期，除世界知名的郵輪集團（皇家加勒比、歌詩達、麗星和地中海等 4 家）在上海市已成立辦事處外，世界各大郵輪航線都紛紛彙集上海港，上海市正積極發展成為亞洲最大的國際郵輪母港；此外，上海港國際客運中心開發有限公司已通過英國勞氏驗船協會（Lloyd's Register）品質認證，成為大陸首座通過品質認證體系之郵輪碼頭。

（二）服務內容

1. 碼頭客運服務

提供郵輪/客船靠泊、旅客上下船、行李裝卸等相關服務，其碼頭營運收入包括碼頭服務費、行李裝卸費、船舶供水服務費、停泊費、繫解纜費及港站使用費等。

2. 郵輪綜合服務

此為上海港國際客運中心主要服務項目，係由上海國際港務集團成立全資子公司「上海國際郵輪旅行社」，以電話專線及網路平台之營運媒介，提供郵輪票務銷售、郵輪套裝產品之服務；近年來上海國際港務集團更積極與「歌詩達（Costa）」、「皇家加勒比（Royal Caribbean）」等知名郵輪集團，以合資或簽署合作備忘錄方式，成立郵輪旅行分社，並積極與旅遊集團合作，加大郵輪產品營銷力度，努力打造「上港郵輪、上乘服務」的品牌，將郵輪旅遊大力推廣於在上海或其他大陸地區；近 2 年來該旅行社透過向知名郵輪（歌詩達、皇家加勒比）包船方式經吸收郵輪航線客源，已累積銷售 12,000 餘人次，平均營業收入達 3,000 萬人民幣。

3. 碼頭商業活動規劃

上海港國際客運中心為充分利用上海市北外灘黃金岸線的資源，積極與大型知名品牌（如 Mercedes BENZ、BMW、Cartier、Ferragamo、Swarovski、IBM 等）舉辦推廣碼頭商業活動，為該公司帶來了新的經濟效益，也擴大了一滴水郵輪碼頭在國際郵輪市場的影響。

4. 免稅店服務

為充分利用上海港國際客運中心國際化郵輪服務，增加經營綜效，上海港國際客運中心特與中國免稅品集團（China Duty Free Group, CDF）以合資方式成立「上海港中免免稅品公司」，正式跨足免稅店經營事業，除在國際客運中心出入關口設立免稅展示窗口，藉由眾多郵輪進出旅客提高免稅品銷售業績外，也積極在上海各碼頭、酒店、鐵路等據點設立免稅店，如圖 5。

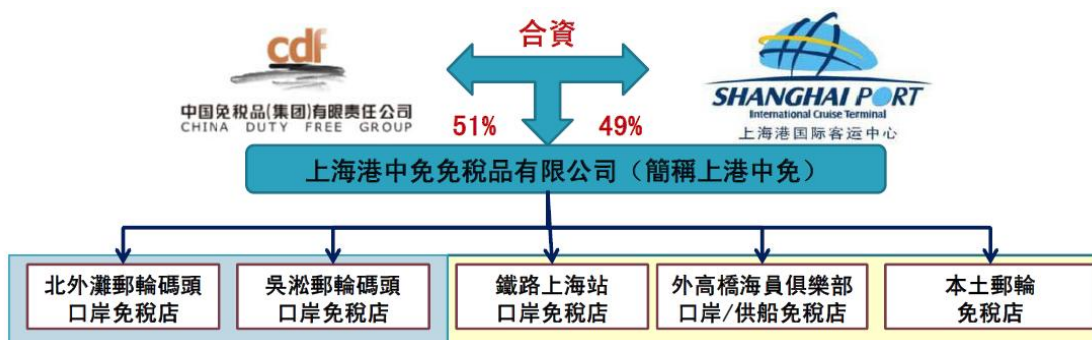


圖 5 上海港國際客運中心發展免稅事業規劃

(三) 與相關營運策略

1. 上海港國際客運中心自 2009 年起已逐步加大對郵輪上、下游產業鏈之業務投入，除本身碼頭營運業務外，更以期許成為亞洲最大郵輪母港為營運目標；透過與國際知名郵輪集團合作及憑藉大陸地區豐富旅遊人口，來爭取國際郵輪航線靠泊，並為上海地區及其他大陸設計多樣化郵輪產品，擴大國際郵輪事業在大陸地區的發展契機；此外，集團以全資或合資方式積極與旅行業合作，建立郵輪產品銷售管道，提供穩定郵輪客源，增加國際郵輪集團開闢大陸定點郵輪航線之意願。
2. 另為蓬勃郵輪產業，並培養大陸地區郵輪事業經營人才，上海港國際客運中心與上海市旅遊局、亞洲郵輪協會定期舉辦郵輪大會，與各國交換郵輪產業機會，並與海貿集團（Seatrade）及上海海事大學籌建亞洲郵輪學院，以 MBA/EMBA 教育課程，培養國際級一流郵輪經營管理人才，充實大陸郵輪事業人力資源，

如圖 6。



圖 6 上海港國際客運中心發展籌辦郵輪學院規劃

3. 身為中國郵輪產業的領頭羊，上海港國際客運中心已逐步從單一的郵輪碼頭營運公司轉變為郵輪產業綜合服務商，雖然過去也曾經歷虧損及慘淡過程，但上海港集團憑藉著明確目標定位及國家政策支持，並順應國際郵輪市場逐漸朝亞洲發展趨勢，積極爭取國際郵輪航線靠泊，在上海地區廣大旅遊市場誘因下，已吸引國際郵輪航商將上海市場納入郵輪版圖，目前上海港在發展國際郵輪航線母港已有不錯的成績。

(四) 參訪議題討論

1. 上海港國際客運中心對於郵輪及觀光遊憩事業之發展策略？

【上海港國際客運中心回應】

在郵輪產品銷售上，有別歐美以客戶群體為服務對象，建立詳細客戶資料並由旅行社針對特定族群客戶進行銷售；上海港國際客運中心為普及郵輪產業，採取包船銷售方式，針對不同客層、不同訂票期間之旅客訂有不同的銷售策略，以保證郵輪人數及收入前提下進行銷售，創造郵輪公司最大利益，經營策略有下（如圖 7）：

- (1) 單航次包船策略：包租單航次國際郵輪，深入瞭解郵輪運營的細節設計航線，並自主參與岸上遊產品的設計，自主進行市場推廣和行銷。

- (2) 船舶定期期貨策略：期租豪華郵輪，自主開展連續整個航季的郵輪業務，包括部署航線、市場推廣，發展銷售網路等重要內容。
- (3) 購買郵輪自營策略：通過購買豪華郵輪，甚至建造郵輪的方式，建立自己的郵輪船隊，真正實現郵輪產業本土化。

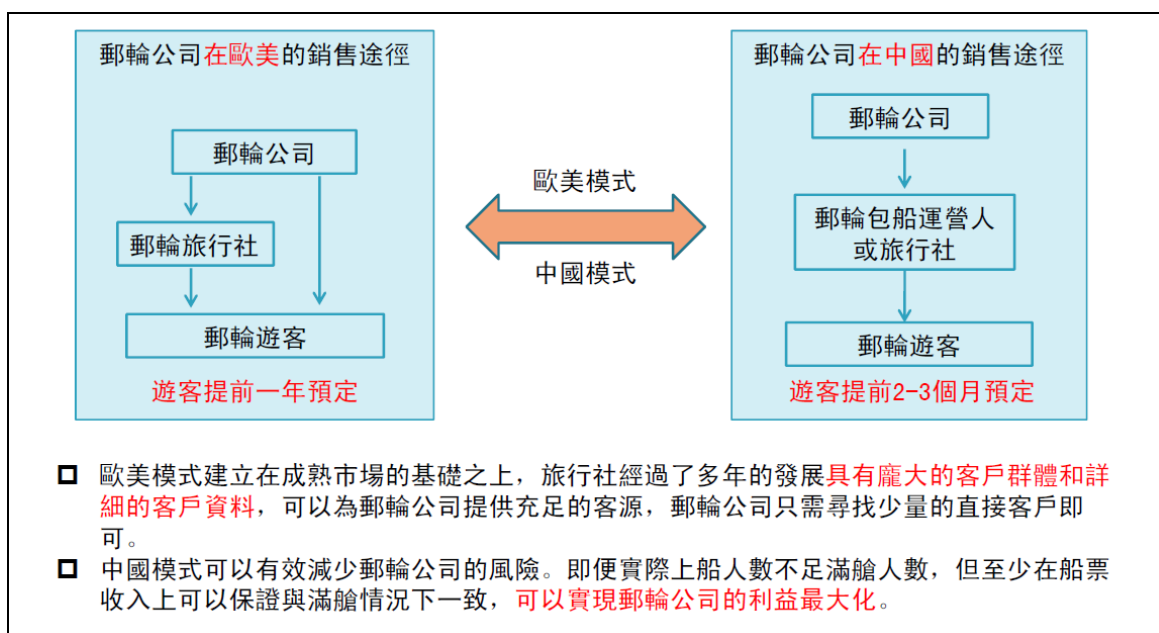


圖 7 上海港國際客運中心郵輪經營策略

2. 大陸交通運輸部及上海市政府之政策協助及相關措施為何？

【上海港國際客運中心回應】

2011 年國家旅遊局公佈「國際郵輪口岸旅遊服務規範」行業標準，對規範上海國際郵輪港服務發揮了推動作用，且透過交通運輸部公佈外商獨資船務公司審批政策，允許經批准的外國郵輪公司在華獨資設立經營性機構，積極打造上海建設成為世界著名旅遊城市、航運中心及客運中心。

3. 上海港國際客運中心未來開發與客運行銷策略為何？

【上海港國際客運中心回應】

集團為打造上還成為國際郵輪母港及活絡大陸郵輪產業，未來將以下列策略目標持續努力：

- (1) 組建本土郵輪船隊，成功運營 1-2 艘以上海為母港的郵輪。
- (2) 郵輪碼頭管理系統化、標準化及管理輸出。

- (3) 打造成爲全國最大的郵輪票務銷售管道商。
- (4) 打造成爲國內主要的郵輪船舶供應商。
- (5) 打造成爲郵輪勞務輸出基地，爲亞洲郵輪提供勞務輸出。
- (6) 建立大陸及亞洲郵輪學院，培養郵輪產業管理人才。
- (7) 繼續增強自身軟實力，提升國際知名度和認可度。

4. 與臺灣港口合作開發郵輪航線之可能性？

【上海港國際客運中心回應】

目前大陸官方對兩岸直航航線，只能通過交通運輸部特批，採取包船的方式運營臺灣航線，在此之前，大陸港口出發的臺灣航線均由國際客運中心包船從上海出發，至香港部分則由於其特別行政區之地位，不受兩岸直航協議的限制，因此部署在大陸郵輪在冬季通常會選擇以香港做爲母港來經營臺灣航線。

對於將臺灣加入郵輪目的地，本集團也有研究，在港口部分，初期建議放開外籍郵輪經營兩岸航線，並選定如上海港、廈門港等做爲開放爲兩岸航線之試點港口，再進一步探討允許方便郵輪直航臺灣的問題；在郵輪航線產品包裝上，初步可選定以上海港及基隆港等具有市場潛力和豐富旅遊資源的港口城市，規劃 6 天 5 夜之兩岸渡輪航線，產品定位上可採「交通+出境遊+娛樂城+海上免稅店」之設計，充實產品內容，以吸引更多遊客及推動兩岸間文化交流。

5. 上海客運中心對外與大陸沿海天津、廈門、青島，甚至三亞郵輪港口之競合，對內與外灘吳淞口碼頭如何分工？與國外郵輪港口之合作等措施爲何？

【上海港國際客運中心回應】

(1) 要成爲國際郵輪的母港，港口的城市經濟、地理形勢、旅遊資源和港口軟環境等各方面因素，都是必須考量；上海港城市經濟及旅遊資源豐富，地理形勢因素（包括交通便利條件和碼頭設施兩個方面），就交通便利條件而言，上海市交通是全大陸發展最好的，而上海郵輪產業是上海建設國際航運中心的重點工作之一，自然受到政府的廣泛關注，目前已陸續成立各類郵輪研究推進機構，例如郵輪經濟研究所，該所發佈的郵輪市場研究報告也提供了交流和發展郵輪經濟之重要參據；另外，集團也積極與學校、政府合作，爲郵輪產業培養專業的人才；上海港無論在經濟條件或是地理形勢、旅遊資源和政府政策方面，已爲國際郵輪母港具備很大的競爭優勢。

- (2) 在碼頭分工部分，目前北外灘郵輪碼頭以班輪、渡輪、訪問港郵輪為主，吳淞郵輪碼頭則以大型母港郵輪及大型訪問港郵輪為主，碼頭服務對象有所區隔。

四、上海海事局

(一) 現況簡介

1. 上海海事局簡介

- (1) 大陸上海海事局(原交通部上海海上安全監督局)於 1999 年 6 月 18 日成立，為中國海事局直屬單位，依據「中華人民共和國海上交通安全法」、「中華人民共和國海洋環境保護法」、「防治船舶污染海洋環境管理條例」、「中華人民共和國船員條例」等法律及國際公約相關要求，執行上海市沿海海域和港口之水上安全維護、船舶污染防制與執法、水上安全監管、船員管理工作、水上交通安全，水上環境清潔維護，船舶和海上設施檢驗管理、航標管理、港口航道測繪、岸台通信、船員整體權益保護、維護國家海上主權等職責。
- (2) 上海港貨物輸送量多年來位居世界第 1，進出港船舶流量大、密度高、種類多（包含貨櫃船、郵輪、LNG 船、散裝船、油船、滾裝船、旅遊船、客渡船等），且上海轄區水域通航環境複雜，航道交織錯綜、水深變化快，面對繁重的航道交通，上海海事局借助科技與專業人才，利用立體化巡航模式、資訊化助航體系、智慧化管理系統等多種手段，為航港單位提供有效監管和優質服務，保障轄區水上交通安全和水域環境清潔，其主要職責包括：
- 在公權力執行部分，負責貫徹和執行國家水上交通安全、船舶污染防治、航海安全保障等法規，並制定所轄區域內相關航安、船舶、船員等管理規定並監督執行。
 - 在船員管理部分，按照交通運輸部海事局船員管理工作之授權，負責轄區船員、引水人培訓、考試和發證、船員註冊及服務狀況管理、轄區海員出入境證件管理、轄區船員服務機構、海員外派機構和船員培訓機構管理、船員培訓機構之培訓品質管制體系審核工作。
 - 在船舶管理部分，負責上海地區所有海上及內河營運船舶之登記、審批高速客船安全操作證書、船舶最低安全配員、船上油污應急計畫、船上

垃圾管理計畫、貨物繫固手冊等船舶法定配備的操作性手冊和文書審查、港口國監督檢查、船舶安全檢查工作、船舶進出口岸查驗、國內航行船舶進出港簽證、監督執行引航制度等工作。

- 在海（水）域環境管理部分，負責轄區內船舶裝運危險貨物和其他貨物安全、防止船舶污染水域、監視港區水域污染情況，擬定和執行港口油污應急計畫等工作。
- 在海（水）域安全管理部分，負責轄區內禁航區、航道、交通管制區、錨地、安全作業區等水域之審核、航行通告發布、審核轄區水上、水下施工和大型設施的安全技術狀況、港區內工程審核、執法船艇管理調度、水上巡邏等工作。
- 組織、協調轄區內船舶防颱、水上搜救工作。負責轄區內通航環境、通航秩序的維護工作，對重要航區實行交通管制。管理沉船沉物的打撈，強制清除航行障礙物等工作。負責轄區內水上交通事故、船舶污染事故及水上交通違法案件的調查、處理。根據中國海事局（交通運輸部海事局）的授權，負責一定區域內的船舶、海上設施檢驗工作的監督管理。
- 在船舶業審檢部分，負責審核、監督船舶所有人之各項營運安全條件、航運業安全管理體系查核、船檢管理機構品質檢驗等工作。
- 在港區設施管理部分，依據中國海事局授權，負責規定區域內主要港口及其附近水域，沿海重點航道和港灣、錨地及其他指定水域之檢測與測量；通報海象變化情況；編輯、繪製、發行港口、航道和錨地檢測圖與航行圖集；航標之管理與規劃建設，編制航標表；港口水域之潮汐流、水文資料觀測與收集等工作。
- 在其他部分，尚有負責轄區內的船舶港務費之徵收、承辦法規制定及辦理各項上級指派任務等工作。

(3) 組織編制：目前上海海事局設有 23 個機關處室，下轄 21 個處級基層單位，並設有洋山港、吳淞、崇明、外高橋、寶山、金山、董家渡、蘭州路、吳淞等辦事處，及航海圖書印製中心、上海海岸電臺、上海航標處等外駐單位。

(二) 參訪議題討論

1. 上海海事局對散裝船裝載煤炭、礦砂等散裝貨物時，船舶裝載計畫是否需要做實質審查？卸貨時是否需卸載計畫？

【上海海事局回應】

- (1) 在散裝貨物的管理，上海海事局嚴格按照國際公約及國內法律來執行，但針對散裝貨物積載計畫並未作特別檢查與管理。
 - (2) 貨物裝卸是企業自身責任，上海海事局屬監管性質，部份特種貨物裝載，船舶須備有裝載手冊，並嚴格要求按手冊執行，在大陸離靠進出港口都必須進行簽證，若發現超載定嚴加處理。
 - (3) 大陸對於裝載散裝貨物之內河船舶或遠洋船舶到港後，必須至大陸海事單位辦理進港與出港船舶簽證作業，對當航次之人員、配備、相關證書、裝載貨物內容與裝載方式進行嚴格把關，確保船舶在海域或大陸境內水域航行安全；相關簽證資料均與全國 14 個直屬海事系統互相聯通，凡船舶在某港辦理簽證紀載相關資料，其他各港均能獲得相同資訊，隨時可於船舶到港後進行裝載檢查；另裝載危險貨物船舶必要時對裝載船舶實施監裝或監卸措施。
2. 臺灣因高速客船之船員短缺，高速客船之船員如有請假離船，是否有權宜作法？例如補作訓練或全船允許多少比例船員可不具高速客船船員資格等？

【上海海事局回應】

關於高速客船船員管理部分，一般船員須經過高速船培訓並考試合格後，由海事單位簽發合格證書加以管理；目前大陸境內因船員數多，參加高速客船培訓及考試人數也多，然大陸海事單位對人員資格部分，其要求較國際公約來得嚴格（超過 45 歲即無法參加培訓考試），因此高速客船的船員總數仍有限；對於航商高速船舶配員規定，均要求業者依「船舶最低安全配員表」配置船員，並在辦理航次簽證時由海事單位進行嚴格把關，以確保業者能隨時維持符合船舶航行要求之船員數。

3. 上海海事局對引水人所需具備之資格為何？臺灣因每一個港均設有一個引水人辦事處，人數也不多，航商對其服務並不十分滿意，且引水人需具有船長資格，門檻高收入也高，不知上海海事局對引水人如何培訓？是否須經國家考試？航商可否指定引水人？

【上海海事局回應】

- (1) 國內引水人分海港引水人及內河引水人兩種，各分 1 級 2 級與 3 級引水人，另有助理引水人但不可單獨引航，並分級實施考試。

- (2) 海港引水人由上海及大連兩所海事大學培訓，內河引水人由武漢理工大學培訓，大陸海共有為上海及大連、武漢理工與集美等 4 所海事大學。
 - (3) 取得遠洋 1 等 2 副證書及內河 1 等 2 副證書後可申請培訓為引水人，合格後成為 3 級助理引水人，經 18 個月見習及格後成為 3 級引水人；或取得遠洋 1 等船長證書 36 月，見習 24 個月後可報考 2 級引水人。
4. 壓艙水之管理，目前臺灣尚未對其管理，根據國際公約約 1 年後即將實施壓艙水之管理，未免生態遭受不良影響，不知大陸何時將加入此公約？

【上海海事局回應】

- (1) 外籍船舶實施強制引水，本國籍船在一定條件下可免強制引水，兩岸直航船掛國旗之船舶比照國籍船，沿海港口引水站由當地港口機關或當地機關管理。
 - (2) 壓艙水公約大陸目前無意願加入，其原因為目前世界只有 35% 船舶、30 幾國加入，且壓艙水處理設備費用高昂。
 - (3) 作為船旗國不加入公約可不檢查自己及他國船舶，我國自有一個經 CCS 認可 RO 組織核發壓載水證書，進出港都需檢查簽證。
 - (4) 我國僅有國際航線船舶須航行至簽約國有此設備，需配備壓載水處理系統。
 - (5) 壓艙水公約四大主要項目為：船舶有壓艙水處理設備、持有合格證書、港口需有壓艙水接受設施及海事機構要實施檢查，大陸依據 IMSBC 規定，運輸散裝固體貨物 A 類易液化貨物之裝運處理指南，船舶裝載此類散裝貨物時，裝貨港在裝載散裝貨物時須滿足某些要求，例如貨物含水量之多寡，須由第三方出具證明，以保障航行安全；船舶須有適貨性、適航性、適任性來保障船舶航行安全，船舶抵卸貨港後就沒有檢查的意義，只有一個例外，長江口因受水深限制（約 12.5 公尺），抵達長江口的大船需換小船接駁，國檢局會派員按公約要求手持儀器測量散裝貨物之含水量，目的也是防止自由液面產生，避免船體傾覆。
5. 臺灣冬天受東北季風影響，夏天又有颱風吹襲，船舶遇險機率高，現在兩岸已有搜救連繫平台，提供船舶遇險救難服務，想要了解上海海事局有何作法？是否自有搜救船隊、人員與裝備？

【上海海事局回應】

- (1) 大陸搜救單位很多，整合協調在 14 個涉水省分設有國家海上搜救中心，辦公室值班室均設在海事局，保持二十四小時值守，隨時處置責任區內海上突發險情，有狀況時上報上層單位並橫向報告市委、应急管理辦公室等單位。
 - (2) 搜救中心下轄救助打撈局及救助飛行隊，是大陸海上救護之政府專業力量的來源；目前設有救助局有 3 個（北海救助局、東海救助局及南海救助局）。打撈局有 3 個（煙台打撈局、上海打撈局及廣州打撈局）；救助飛行隊有 4 個（北海第 1 救助飛行隊、東海第 1 救助飛行隊、東海第 2 救助飛行隊及南海第 1 救助飛行隊）。
 - (3) 各級（中央與地方）搜救中心負責海難訊息之傳送及相關機構間之協調任務，救助局與救助飛行隊為執行人道救援之工作，以公益為主是不收費的。對於重大海難之搜救則由打撈局協助支援，是救財產的偏向商業色彩。
6. 2013 年 8 月生效之 MLC 國際海事勞工公約對船員休息時數，工作環境，船上設備上海海事局有何因應作法？

【上海海事局回應】

有關 MLC 國際海事勞工公約中方尚未加入，但對於其他港口國檢查中國船舶可能會有問題，長遠來看還是參加比較有利。

7. 國際運輸聯盟組織 ITF 有要求各港口應提供場所供船員休息，係由何單位負責？

【上海海事局回應】

對於船員的休息，我國是在海員工會及海員俱樂部。不過現在大多式微，船員不是回家就是可以娛樂休閒的地方太多了所以少去了。一般而言係由海員工會來推動，地方航政機關來配合。

8. 上海海事局負責船員考試及發證業務，上海海事局所發證書與其他海事局所發證書效力是否相同？

【上海海事局回應】

- (1) 船員考試事務是中國海事局統一辦理，地方海事局只負責現場操作，考題與閱卷由中央負責，各海事局經電腦連線收到考卷後僅負責考生應考事宜。
- (2) 證書根據公約要求由中國海事局統一印製，再交由地方海事局頒發，各海事局頒發之證書都是一樣的。

9. 執行出港之檢查與海上巡邏，其功能上是否有重疊之處？

【上海海事局回應】

出港檢查與海上巡邏功能不同，巡邏艇主要工作為通航秩序之維護，較少主動登船檢查，除非有明顯違規（例如載重線全沒入水面等）才會強制執行登船檢查；此外海事局設有飛行隊每年至少巡邏 200 小時，透過海、空聯合巡邏將可有效且即時發現海域內之各項不法行爲。

10. 進出港簽證是否可以一港簽證後多港均可進出？AIS 裝設情形為何？上海海事局是否派人檢查船舶超載？

【上海海事局回應】

(1) 凡國際航線船舶離岸出港經口岸查驗後會出具出港許可，通常透過船務代理行辦理；從上海港到他港一定要辦簽證，從海事監控角度來看一定要辦理簽證檢查。

(2) 近年大陸投下巨資裝設 AIS 系統，凡 200 總噸以上船舶均需裝設 AIS，200 總噸以下客船免費安裝。另長江 100 總噸以上船舶與 100 總噸以下客船亦需裝設 AIS，目前從長江從重慶以下基地台皆全部涵蓋，明年從四川省宜賓市以下長江兩千多公里基地台全部涵蓋。

(3) 船舶超載問題要從源頭港管制，海事局要求港口單位在船舶裝載後提送回執，以了解裝載情形。海事局並未派員至現場 100% 監督，而是重點式檢查。

11. 對於外籍船舶實施 PSC 檢查，對於懸掛國籍之船舶實施何種檢查？

【上海海事局回應】

大陸籍船舶為減少國外滯留率，離港國際線船舶實施嚴格檢查，經過上海海事局檢查的船沒有一條被國外滯留，本國籍比照 PSC 檢查實施 FSC 檢查，上海港之船旗國檢查比港口國還嚴格，原則上 6 個月檢查 1 次，但對某類船舶情形會增加檢查頻率。

五、上海外高橋保稅物流園區及外高橋物流中心公司

（一）現況簡介

1. 上海外高橋保稅物流園區啓用於 2004 年 4 月 15 日，為大陸國務院正式批准設

立之第一家「區港聯動」保稅物流試點區域，也為上海市「十五」期間重點規劃之現代物流園區，佔地 102 公頃，總投資金額為 33 億人民幣；園區緊鄰上海外高橋港區一、二、三期碼頭，設有直通關口直接相連，外圍毗鄰外環主幹道，距保稅區 3 公里，浦東機場 30 公里，虹橋機場 30 公里，洋山港 100 公里（如圖 8），交通位置便利。



圖 8 上海外高橋保稅物流園區位置圖

2. 園區可經營土地 77 萬平方公尺，道路長 9 公里，隔離圍網 6 公里，已建構 45 萬平方公尺的物流倉庫，擁有 14 萬平方公尺貨櫃轉運區（如圖 9），曾榮獲大陸最佳物流園區服務創新企業頭銜，在大陸地區 50 大物流園區中排名第 2 名，2010 年榮獲 10 大物流企業、大陸 10 大物流園區等殊榮，綜合經濟指標位居第 1 名；目前引進中外物流企業 29 家，貿易公司 54 家，累計引進外資 3 億美元，倉庫的租賃率始終保持在 95% 以上。
3. 上海外高橋保稅物流園區之開發建設、經營和營運管理，係由上海外高橋集團和上港物流集團合資組建之「上海外高橋保稅物流中心公司」負責，公司具備房地產開發、港埠經營、國際貨物代理等經驗。

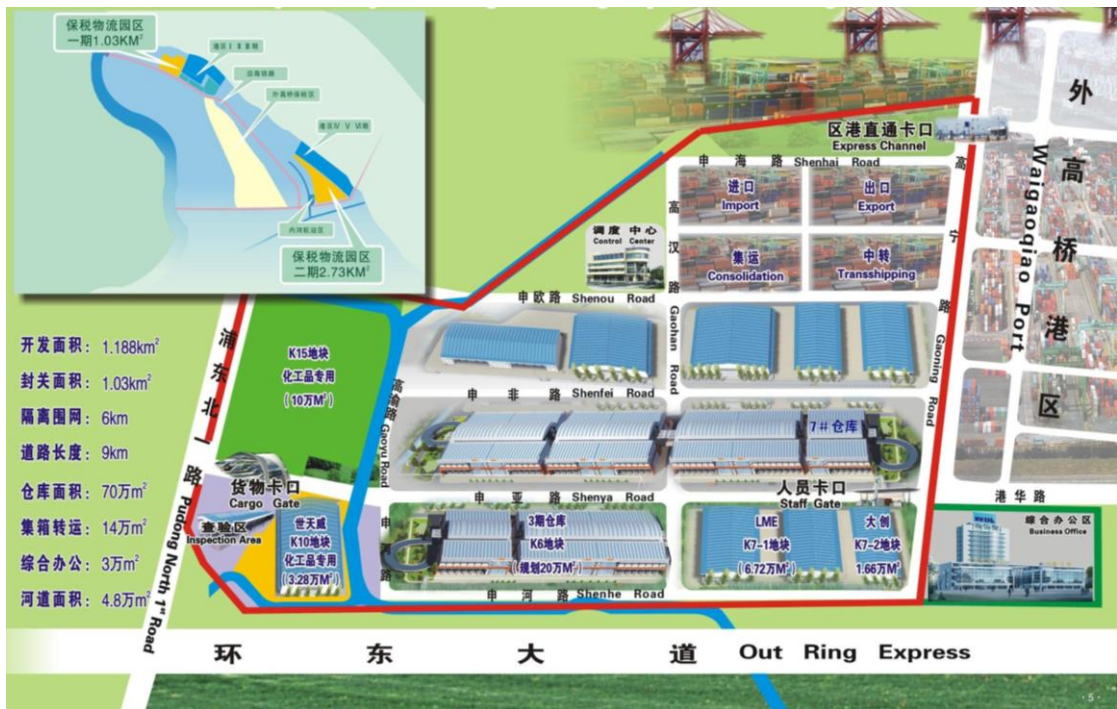


圖 9 上海外高橋保稅物流園區平面配置圖

(二) 服務內容

1. 外高橋保稅物流園區之運作

- (1) 海關管理：園區與鄰近外高橋港區及洋山港區均建立海運直通模式，客戶可憑提單在園區內提貨；另外在園區內設有倉儲物流服務，區內可發展進出口貨物分檢配送服務，經由海關核准，可執行「分批進出園區、集中報關」之服務，為企業節省配送時間與效率；除此之外，園區內也提供貨物中轉區域，客戶可在此區域內操作轉運、換裝或分運等業務。
- (2) 稅務管理：進區貨物視同出口，客戶可憑海關簽發之退稅單辦理退稅；另進口貨物若屬自用基礎設施物資、倉儲設施、維修零件、辦公用品等也可在園區辦理退稅。
- (3) 貨物保稅加工：區內加工企業可以進口原料進行保稅加工，僅需使用保稅手冊備案登記，產品出口或國內保稅轉移無支付任何稅費；若區內加工企業採用進口原料及國產原料合成加工，亦可經申請批准後按比例徵收進口關稅後可直接內銷。
- (4) 外匯管理：區內企業可開設外匯帳戶和人民幣帳戶，允許區內企業和非保稅區企業間以外匯或人民幣結算；區內企業收取外匯可現匯留存，不須實行強

制結匯制度；另合法經營、行爲良好的企業也實行較寬鬆的收、付核銷制度，對人民幣換彙額度不受限制。

- (5) 資訊管理：園區建立開放資訊系統，將企業、海關、港口等相關訊息透過系統平台串連分享，並可與上海電子口岸數據平台連接，以利企業透過平台查詢貨物報關、查驗、放行等資訊，並提高貿易效率。

2. 外高橋物流中心公司業務內容

主要營運業務包括倉庫租賃、辦公室租賃、商務諮詢、註冊代理、報關報檢、公共倉庫、區內運輸、查驗服務、機械使用、理貨服務、堆場作業、物業管理、後勤保障；未來將逐步開發其他業務功能，爭取將該物流園區建設成爲集結國際中轉集運、國際採購集散、國際配送分撥、國際轉口分銷等 4 大功能相結合之綜合物流服務運作平臺。

(三) 相關營運策略

1. 外高橋保稅物流園區的服務功能包括國際中轉、國際配送、國際採購、國際轉口貿易四大功能，透過「一次申報、一次查驗、一次放行」之通關模式，讓資訊流與貨物流相統一、通關管理與園區倉儲聯網相統一、關區代碼與貿易方式相統一等運作模式，在園區構建關、港、貿資訊平臺，實現 EDI 無紙報關、無人自動關卡放行之資訊共用模式，將園區、海關、港區之管理融爲一體，落實「港（海港）、區（物流園區）聯動」綜合管理，讓外高橋港區得藉由物流園區提供穩定貨源，而外高橋保稅物流園區也可藉由港區運輸功能爲企業爭取更多競爭優勢，「區港聯動」策略對提升港口增值和區域經濟具有絕佳助益。
2. 上海外高橋保稅物流園區年度作業量達 42 萬 TEU，貨物價值約 690 億美元，靠的就是極具效率的物流中心倉棧設計，2 層樓設計的物流中心可在有限土地空間內創造更多倉棧空間，並透過外部匝道設計連接上下樓層，所有道路皆設計爲雙向通行，道路兩側皆爲獨立運作倉間，可提供貨櫃車倒車入庫或側靠方式，行車動線配置彈性有效，其設計應可提供高雄港及臺中港規劃中之 MCC 倉庫之設計借鏡。

(四) 參訪議題討論

1. 外高橋保稅物流園區產業質量大幅提升之關鍵成功因素？

【外高橋物流中心公司回應】

外高橋保稅物流園區為大陸地區第一家保稅區港聯動園區，聯外交通便捷，港區相鄰的優勢，減少時間成本與運輸成本；在園區可進行國際中轉、國際採購、國際配送、國際轉口作業，進港區貨物也可在此進行淺層加工（重新包裝、貼標籤），為企業解省成本與時間，對港口及週邊產業均能提高其競爭力。

2. 園區推動物流業務績效良好，請問園區在效率服務面及成本租稅面之具體措施為何？

【外高橋物流中心公司回應】

園區內倉儲物流可實行「分批進出區、集中報關」業務，園區和外高橋港區、洋山港區之間開闢海運直通模式，客戶憑海運提單可在園區堆場提貨，中轉貨櫃於園區可進行拆拼箱，儲存無時間限制。

在稅金部分，進區貨物即視同出口，可憑海關簽發的出口退稅聯辦理退稅；倉庫租金費用為每天每平方公尺 1 塊 5 毛，其他費用則尚未包括。

3. 在多數國家裡，繁雜、封閉的關務手續往往是貨物快速流通的絆腳石，請問貴公司對於物流管理單位及關務單位如何配合？

【外高橋物流中心公司回應】

園區內的業務系統有一套共同使用之系統，包括企業系統網、園區營運操作網、海關國檢監管專用網和公共信息網四網合一的開放式信息系統，以供物流中心公司與海關共通使用，另園區內客戶可依企業特性需求自行設置專用系統。

進出港區及園區之貨物須事先經過一個海關報備程序，再透過操作部門安排進入園區或者進入港區裝船，並有訊息平台供海關查詢。

六、寧波海事局

（一）現況簡介

1. 大陸寧波海事局（原交通部寧波海上安全監督局）於 2001 年 2 月 8 日成立，原屬交通運輸部寧波海上安全監督局，為浙江海事局下屬分支機構，組織包含 13 個局本部單位、5 個直屬機構、10 個派出機構，現有在職員工近 600 人。

2. 轄區範圍主要包括寧波市行政區沿海、內河水域及部分舟山群島水域，海岸線北起餘姚市，南至三門灣，海岸線總長 1562 公里，另有大小沿海島嶼 630 餘個，轄區海域面積 9800 平方公里。內陸有甬江、餘姚江及奉化江與東錢湖等大中型水庫 10 餘座，內河通航里程達 1,203 公里。
3. 寧波海事局依據「中華人民共和國海上交通安全法」、「中華人民共和國海洋環境保護法」、「防治船舶污染海洋環境管理條例」、「中華人民共和國船員條例」等法律及國際公約相關要求，執行「三保一維護（保護水上交通安全、保護水域環境、保護船員權益、為國家主權）」，負責對轄區水域內的交通安全、對防治船舶污染實施統一監督管理、依法對進出港支中（外）籍船舶實施查驗和監管，並承擔浙江省寧波市海上搜救中心辦公室的日常工作。

（二）組織概況

1. 寧波海事局局本部

- (1) 指揮中心（總值班室）：為局本部內設之綜合性部門，主要負責轄區通航環境維護、通航秩序管理、季節性及綜合性安全管理、海上搜救、海事調處制度的建立和完善、事故調查等工作，實行 24 小時雙人雙崗值班制度。中心下設 VTS 監控室，對核心港區進出港船舶實施交通流組織和監控，並提供船舶安全資訊服務。
- (2) 監管一處：為業管船舶監督之部門，主要負責轄區船舶登記、船舶進出港口簽證、進出港查驗、港口開放及封閉、航運公司安全管理體系審核、船舶重要日期確認和噸位丈量覆核等海事靜態監管業務管理，同時負責外國籍和中國籍船舶安全檢查工作。
- (3) 監管二處：為業管轄區內防止船舶污染水域和危險貨物監督之部門，負責貫徹執行國家海上防污染法律法規，履行相關國際公約等，並組織實施審批轄區內船舶污染物接收單位、船舶供油單位分級監管等工作。
- (4) 監管三處：為負責船員管理之部門，主要職責包括辦理船員考試、評估和發證工作；實施船員註冊管理、海員出境證件管理、船員檔案管理、船員服務機構和培訓機構監管等工作。
- (5) 督察處：負責全域的法制管理工作，主要包括行政行為合法性審查、行政執法監督、海事法規研究及宣貫、海事規範性檔制定及審核、海事行政救濟等工作。

- (6) 辦公室：負責處理局長各項行政工作之部門，協助局長處理日常工作，主管文、綜、查、政、規、政、會、檔、來、對。即：文、綜、查、辦、督、辦、政、策、研、析、規、劃、編、制、政、務、資、訊、會、議、籌、劃、檔、案、管、理、來、賓、接、待、對、外、事、務、協、調、與、處、理、等、工、作。
- (7) 人事教育處：負責局內單位機構編制、教育培訓、職工考核、專業技術人員評聘、工人技術等級的考核和海事職務等級標識制的實施等，同時負責勞動安全、勞動保護、制服裝具和人事檔案管理。
- (8) 財務處：負責全局日常會計核算、結算等基本賬務處理，實行「統一領導、分級管理、集中核算」之財務管理體制，嚴格制定落實局內財務規章制度，為局長足發展做好財務保障工作。
- (9) 規費徵稽處：貫徹執行有關法律法規和港口建設費徵收政策，指導全域港口建設費徵管工作、對局屬各徵收地點執行情況進行監督檢查、審核轄區代收單位資質，簽訂代收協議，簽發委託代收證明，負責對轄區代收單位的代收行為實施監督管理；對港口建設費相關繳費人、船舶代理公司、港口經營人、貨物承運人等進行現場稽查；負責港口建設費票據、統計報表等管理工作；負責港口建設費經費預算編報及會計核算等工作。
- (10) 裝備與資訊處：負責船艇規劃編制、船艇管用養修考核、新船監造和驗收、船艇報廢鑑定、船艇資料歸檔等工作，並參與船艇事故調查。
- (11) 黨群工作部（組織部）：黨群工作部屬局黨組的日常辦事機構，主要負責幹部管理、文、組、精、新、綜。即：文、秘、組、織、建、設、精、神、文、明、建、設、新、聞、宣、傳、和、綜、合、治、理、等、工、作，並指導局工會、團委獨立發展工作。
- (12) 紀檢監察處（審計處）：行使行政監察職責，負責組織制定相關規章制度；對局屬單位部門及其領導幹部履行監察；受理、查辦對違紀違法行為之舉報，並根據法規許可追究當事者責任，及辦理廉政教育等工作。
- (13) 工會：依工會章程履行職責，發揮好單位與員工的橋樑作用，接受和處理勞員工各項申訴、建議，組織員工勞動競賽、技術革新和技術活動，及辦理各項離退休等事宜。

2. 寧波海事局直屬機構

- (1) 政務中心：為局對外執法窗口，負責涉及水上安全監督管理的行政許可、審批、登記、註冊等共計五大類 54 項政務專案的統一受理、證書（件）發放、收費等工作，並為行政相對人提供海事業務諮詢服務。

- (2) 船舶交通管理中心：主要承擔轄區船舶交通管理設備（VTS、CCTV）、海上船舶遇險通信保障設備（DSC、VHF）的日常維護管理及技術更新，船舶通信導航設備之維護管理等工作。
 - (3) 通信資訊中心：負責制定局資訊化管理規定，編制和實施局資訊化建設總體規劃，管理網路和資訊設備，組織實施資訊化專案建設，資訊系統設備之日常維護及管理等工作。
 - (4) 服務中心：服務中心主要負責轄區所屬設施之建設、施工、修繕、維護管理；油料、設備等物資的採購發放服務、車輛採購、調配、維修服務以及駕駛人員的管理考核；另辦理人員招募、考核等後勤管理服務工作。
 - (5) 海事審驗中心：為局本部入駐寧波國際航運服務中心的直屬派出機構及對外聯絡窗口，主要負責轄區國際航行船舶載運危險貨物適裝許可、處理疑似危險貨物謊報、海事業務諮詢、服務、資訊發佈等工作。
3. 寧波海事局派出機構：寧波海事局因轄區岸線範圍長達 1200 公里，為有效執行航道及船舶安全監督、通航秩序管理、船舶污染防治、巡邏、危險貨物申報批審、搜救及突發性水上安全處理等工作，分別於北侖、鎮海、大榭、三江口、象山、鄞奉、寧海、穿山、梅山等 9 處設立分支海事處，另設有一支巡察執法支隊，辦理海上公權力執法及搶險救災等工作。

（三）參訪議題討論

1. 寧波港進出港船舶之總類數量多，海事局如何劃設進出港安全航道？

【寧波海事局回應】

港區內船舶分道雙向航行非常重要，目前設置航道寬約 330 公尺，寧波港外面為沿海大通道，商船與漁船採分流分道航行，航行方向明確，此外，海事局也訂有寧波港至舟山港間核心港區深水航路船舶定線管理規定，如圖 10。



圖 10 寧波—舟山間港區深水航路船舶定線圖

2. 海上或水域上污染管理問題是海事局處分或地方環保單位處理？

【寧波海事局回應】

船舶污染如海上偷排污染物為海事局職責，大面積污染主要則為當地地方政府權責，地方環保單位會介入處理。

3. 空氣污染超過容許濃度是否也由海事局來處分？

【寧波海事局回應】

空氣污染亦屬於海事局權責，惟目前檢測技術條件還未成熟，未來將透過設備建置輔助檢測，確保港區空氣品質。

4. 污染防治器材設備是否為地方政府負責？

【寧波海事局回應】

(1) 污染防治器材設備是由中央政府主導，國家級大型器材（如儲油設備）存放於寧波港，以供緊急支援使用。

(2) 污染防治設備購置係由民間機構投入資金，各碼頭單位再投入資金，購置後統一納入搜救中心管理，使民間污染防治設備能量亦分佈於各港口站。

5. 遊艇出港檢查方式或檢驗程序？

【寧波海事局回應】

- (1) 目前大陸遊艇產業才剛起步，各地發展程度不一，相關法規亦正處逐步建制階段，目前相關檢查程序刻由交通運輸部海事局制定中。
- (2) 目前遊艇來源可分國內建造與國外進口，其安全性檢驗均由國內驗船機構認定。

6. 寧波海事局對水域分道航行如何管理？

【寧波海事局回應】

- (1) 本局對所轄水域劃設 5 個警戒區，提供安全性服務，保障船舶航行安全，並於特定時間、重點時間時段實施管制，小型船舶均一律規定於航道邊側航行。
- (2) 另在所轄區域範圍內亦依不同船種、船速訂定相關管理規定，對違反規定之船舶均由海事管理機關實施行政處罰或採取強制措施。

7. 因引水人疏失而導致海事案件發生，對引水人有何處分？

【寧波海事局回應】

- (1) 引水人只承擔行政法責任，並不承擔民事方面的責任，亦適用對船員的處罰，包含記過、申誡，有扣證與吊銷證書，吊銷證書則完全喪失資格，跟大學畢業證書一樣，一旦吊銷須從引水人最低層級開始考試。
- (2) 引水人若造成大事故，則吊銷領航員證書，若為小事故，扣留領航員證書若干月，相關法規均有明文規定；至於事故較輕微者則以申誡方式處理。

8. 商船船員與工作船船員屬性不同，遠洋與近洋工作及值班環境都不一樣，是否適用相同法規規範？

【寧波海事局回應】

- (1) 目前大陸對商船、公務船之船員管理，均依國際公約 STCW 架構所發證書加以控管，大陸官方亦認同臺灣發的證書。
- (2) 日後馬尼拉公約修正案過後，大陸對公務船考試發證辦法修正後會有不同之管理制度。

9. 對中國籍船舶有無實施 PSC 檢查？

【寧波海事局回應】

中國籍船舶檢查可分國內與國際航線船舶，對於國內航線船舶執行 FSC 檢查，格式報告與 PSC 不同，係使用交通運輸部海事局所頒發之 FSC 相關檢查規定，檢查船上設備及船員操作及適任情況；對於國際航線船舶，則根據航運公司要求申請開航前檢查，依國內法規、目的地港之法律規定進行檢查；目前大陸屬於白名單國家，以將強制性檢查改變為服務性之檢查

10. 中國籍船舶於國外 PSC 檢查不合格，後續追蹤處理方式為何？

【寧波海事局回應】

- (1) 若船舶被滯留於國外港口，船公司應於第一時間通知船旗國，船旗國將積極協調當地 CCS 進行技術上之支持，並採取一切可能之方法讓中國籍船舶得到必要之救助。
- (2) 若船舶滯留已成定局，後續該船舶回國內第一個船籍港後會讓相關的 PSCO 登船驗證。
- (3) 未來大陸將建立有「派員飛往滯留國協助檢查」制度，一旦船舶發生滯留，且當地 CCS 無法第一時間支持，會派 PSCO 以中國海事局授權之身分給予幫助，該船於外國外港口做 FSC 檢查（船旗國監督安全檢查），一方面可對該船實際情況做驗證，另一方面以船旗國身分對港口國做必要之溝通與保障。

七、寧波梅山保稅港區

（一）現況簡介

寧波梅山保稅港區是浙江省寧波市一個保稅港區，位於北侖區梅山鄉，為寧波舟山港之一部分，毗鄰國際主航道，位處「寧波港－舟山港」核心區域，距上海約 300 公里（如圖 11），該港區係於 2008 年 2 月 24 日由大陸國務院批准設立，是繼上海洋山、天津東疆、大連大窯灣、海南洋浦後第 5 個保稅港區，也是浙江省唯一的保稅港區，該保稅港區以國際貿易貨物為主，並以全球航運及現代物流為主導，充份發揮保稅港區功能優勢的一個新興經濟區，以發展成為浙江省最具規模之自由貿易港（園）區為目標。



圖 11 梅山保稅物港區位置圖

(二) 服務內容

1. 寧波梅山保稅港區規劃面積 7.7 平方公里，1 期面積 2.5 平方公里，主要經營貨櫃業務，梅山港區貨櫃碼頭 1~2 號泊位提供貨櫃船靠泊，碼頭後線設置貨櫃堆置場、安檢區域，進出港貨物可透過梅山大橋及區內集疏運道路與寧波市連結。
2. 為有效管理梅山港及保稅港區，並積極推動「梅山保稅港區」周邊產業進駐，寧波市政府特成立「梅山港口事務管理局」，負責辦理港口管理工作；並有「梅山港開發公司」負責辦理各項港區招商及開發等工作；並由寧波市政府、梅山港口事務管理局與進駐相關企業成立「梅山保稅管理委員會」，定期對梅山保稅港區之各項推動業務及進駐廠商各項措施進行討論。
3. 港區內目前已陸續有物流公司、碼頭裝卸公司、貨櫃集散公司等進駐，並設有物流中心，並設有物流中心，於保稅港區內可進行進口分貨、出口配送等保稅物流及區內淺層加工製造。

(三) 相關營運策略說明

1. 未來梅山保稅港以保稅港區功能發展主體，堅持保稅功能與非保稅功能聯動發展、港口物流與市場交易、國際貿易聯動發展、產業培育與城市建設聯動發展、區內與區外聯動發展，充分發揮保稅港區在浙江省對外開放新格局中的輻射作用，形成倍增效應；並以低碳和綠色發展的理念為引領，以建設綠色生態港灣

和生態海島為目標，大力發展綠色生態產業。

2. 另配合浙江省開發梅山島，未來將以該港區為起點吸引國際金融、高價值製造、醫療、類金屬、綠能產業、旅遊休閒產業等臨港產業集聚，以梅山港為對外進出港口，以港引領帶動梅山島新城鎮開發，開發成為國際級濱海新城。
3. 目前梅山島尚處浙江省新興開發區域，但寧波市政府以開放的態度積極推動「梅山保稅港區」與周邊產業進駐招商，並透過「寧波保稅管理委員會」有效管理港區各項事務，並制定各項管理規則，使港口單位與進駐廠商透過開放溝通管道，共謀保稅港區永續成長，此外，寧波市政府也對保稅港區域實施 20 年免徵地方稅（即應繳交地方稅全部留由保稅港區的公司經營規劃使用）之優惠，以吸引更多廠商進駐梅山、開發梅山，全力促成「梅山保稅港區」與「梅山濱海新城」之成功。

（四）參訪議題討論

1. 保稅港區產業質量逐漸提升之關鍵成功因素？

【梅山港口管理局回應】

梅山保稅港區結合了保稅區、保稅加工出口區（材料配件源自海外，產品銷售海外為主）及保稅物流園區（注重在物流倉儲功能，依據市場變化配送產品）三大項功能，於封關區域內自有碼頭，進行區港聯動。

2. 推動物流業務績效卓著，在效率服務面及成本租稅面之具體措施，在多數國家裡，繁雜、封閉的關務手續往往是貨物快速流通的絆腳石，請問梅山港對於物流管理單位與關務單位如何配合？

【梅山港口管理局回應】

- (1) 梅山保稅港區內可進行國際貨物中轉業務，其中進口大型機器設備、維修服務零件等貨物，均免徵增值稅，如有企業自建自用所需設備，其進口貨物亦免徵稅，出口貨物可退稅；除此之外，為免上繳地方稅 20 年。
- (2) 區內稅收政策部分，貨物從港區進出入均與一般貨物進出口相同，而國外貨物進入港區則享受零關稅待遇，國外貨物入港區保稅，貨物出港區進入國內銷售按貨物進口相關規定辦理報關，並按貨物實際狀態徵稅，國內貨物入港區則視同出口予以退稅；港區內企業之間的貨物交易均不徵收增值稅和消費稅；此外，保稅港區承襲保稅區、出口加工區和保稅物流園區之稅收和外匯政策，在區位、功能和政策上優勢更顯現其對進駐企業之優勢；截至目前，

已陸續有韓國、西非、南美等 26 條國際航線靠泊梅山保稅港區，並啓動開發保稅業務。

伍、心得與建議

綜合歸納本次參訪行程，茲就我國航港政企分離後相關業務推動層面提供下列心得與建議，俾供交通部、航港局及臺灣港務股份有限公司日後在推動各項航政與港埠業務時之參考依據。

一、有關港埠產業經營部分

- (一) 南京港集團自 2003 年政企分離後，以南京港所具備銜接國際貨物中轉進入長江中上游之優勢，以「港群」概念彈性運用所轄各港資源，經營石化、煤炭、礦石、散雜貨、貨櫃等不同貨種之港口服務，並透過對船舶進出港指泊權，統籌調度船舶進出，使國內(際)貨物可快速進出南京地區，顯見大陸航港政企體制改革後，藉由港埠作業方式之調整與港群協調分工，已充分凸顯港埠優勢，連帶提升南京港與南京市於國際貨物中轉之競爭地位。
- (二) 南京港集團除傳統的港口裝卸業務外，還以多角化經營綜合物流運輸、貨櫃集散、臨港產業、港埠機械製造、航運代理、拖船業務、船舶代理、港務工程承包、港區鐵路等相關業務，除有助提升港口貨運量外，並可以戰略布局角度參與大陸各地港口相關事業，擴大集團營運績效，雖然部分產業尚處成長階段，但多角化經營模式，使集團經營布局更具彈性；此臺灣港務公司而言，未來除思考如何發揮既有港埠優勢提升貨運裝卸量外，或許可參考南京港集團多角化經營模式與項目，對外尋求投資機會，增加公司經營綜效及競爭力。
- (三) 鑑於臺灣各港與大陸沿海大港之競爭關係，臺灣港務公司除思考如何提升自身港口國際貨物轉運外，面對廣大中國內需市場，應把握兩岸二線港口發展之合作契機並積極佈局；南京港為長江沿岸重要港口，並為大陸公告之直航港口，目前雖未開闢直航航線，著眼於大陸龐大內需市場、充足貨源及台商產業西進之布局，應把握兩岸目前情勢，在政策允許範圍內增加與該港合作機會，利用國內各港口對內協調分工原則，並整合及協調航商配合靠泊指定港口，以使航線順利開航，把兩岸二線港口的餅做大。

(四) 本次交流見證大陸港埠與物流產業之興盛，未來臺灣港務公司應可嘗試朝跨足兩岸港口物流合作之方向發展（例如基隆港與中外運物流臺灣分公司在港區公共倉儲的合作議題），以藉此累積跨國合作經驗，做為未來邁向多角化經營的試金石。

二、有關自由貿易港區發展部分

(一) 大陸物流發展，大體上分為加工出口區、保稅區、保稅物流園區及保稅港區等四種型態，其間的功能及目的雖有些不同，但基本上都是「境內關外」的觀念，藉由海關及國檢等單位駐點，使成為一個封閉型的區域；近年來大陸大力推動「區港聯動」政策，將保稅區設於港區內，並輔以關卡連結陸運及水運通道，使國際貨物能在保稅區內迅速完成加工或裝配後輸運至國內或國外，提升整體物流效率，此作法與我國「自由貿易港區」之經營方式不謀而合；惟臺灣並無似大陸有很大的內需市場，出口與轉口應為國家未來主要的經貿項目，對於我國經濟發展，如何藉由港口為企業創造價值，應是未來經濟、貿易、港口管理等單位必須共同思考的問題。

(二) 本次參訪新港南京出口加工區「中外運物流公司」為中國外運長江有限公司全資子公司，服務項目包括傳統貨代業務、綜合物流（客戶 VMI 與 JIT 供應鏈管理、金融物流、保稅物流）、物流中心管理及運輸配送服務等，目前有 60 家契約物流客戶，該公司挾其強大與完整的物流與運輸資源，為不同客戶提供多樣化、客製化物流解決方案，並透過垂直整合服務體系，自客戶手中收取貨物開始至運送完成，皆由該公司及所屬子公司一手包辦，並藉由保稅區內稅率優惠，提供客戶保稅增值服務，節省企業庫存壓力及增加物流效率，其經營模式不僅突破傳統，更具備提供客戶專屬供應鏈之實力；未來我國「自由貿易港區」之發展，除著眼於提供港區內稅率優惠外，各單位間之溝通協調及適度法令鬆綁，應是讓進駐業者彈性整合資源、發揮「前店後廠」功效之關鍵。

(三) 本次參訪上海市「外高橋保稅物流園區」內之倉棧空間設計極具效率，以上下樓層設計在有限土地空間內創造更多倉棧空間，並以雙向匝道連接上下樓層，讓進出車輛能在最短時間完成裝卸，行車動線配置彈性有效，其設計方式應可提供高雄港及臺中港規劃中 MCC 倉庫做參考。

(四) 本次參訪寧波市「梅山保稅港區」為大陸第 5 個保稅港區，係屬新興開發區域；藉由保稅港區的設置，未來該區域將吸引國際金融、高價值製造、醫療、類金屬、綠能產業、旅遊休閒產業等臨港產業集聚，以開發成為國際級濱海新城；為此，寧波市政府以開放的態度積極推動「梅山保稅港區」與周邊產業進駐，除設立「寧

波保稅管理委員會」負責該地區之招商外，並對於該區域施予 20 年免徵地方稅之優惠，全力促成「梅山保稅港區」與「梅山濱海新城」之發展；雖然目前開發區域內仍有大部分面積土地尚待開發、許多規則也仍在摸索中，但當地政府全力扶植並給予政策優惠之作法，值得持續關注。

- (五) 考量未來台商拓展大陸內需市場之前景，我國「自由貿易港區」與大陸各類型保稅區間，應可進一步思考配套對接之可能性，並研究如何善用大陸保稅區增進國內業者或台商在大陸的競爭優勢，作為政府提供台商投資大陸之參考。
- (六) 自由貿易港區無論是採「委外加工」或「前店後廠」模式運作，如何確實掌握產業的特性，並鎖定知名標竿企業進駐，應是未來臺灣港務公司招商時須面對的課題，特別是產業鏈需求面部分，瞭解廠商需求並適時提供優惠措施，才是吸引廠商進駐之關鍵；大陸對於新興保稅區（如梅山保稅港區）的發展也是循此一模式，對產業進駐與發展定位，皆有其明確推動方向，雖然其推動成效須待時間驗證，但其政策推動做法與相關優惠措施，仍有值得借鏡之處。

三、有關發展國際郵輪產業部分

- (一) 目前上海港在發展國際郵輪航線母港已有不錯的成績，雖然過去也曾經歷虧損及慘澹過程，但憑藉著上海港集團明確目標定位及國家政策支持，並順應國際郵輪市場逐漸朝亞洲發展趨勢，積極爭取國際郵輪航線靠泊，在上海地區廣大旅遊市場誘因下，已成功吸引國際郵輪航商將上海市場納入郵輪版圖。
- (二) 對於郵輪產業之關鍵成功要素，應著重於「產品包裝」，上海港集團結合旗下專業行銷團隊與旅行社，分析民眾旅遊偏好並設計不同種類郵輪套裝產品供其選擇，由此可知，發展國際郵輪產業不僅只是單純將航線引進靠泊，更應以垂直整合角度，著重顧客喜好分析與產品設計，包裝不同種類郵輪套裝行程，以培養民眾利用郵輪觀光的習慣，循序漸進建立市場規模，才能吸引更多國際郵輪靠泊臺灣港口，維持郵輪產業永續經營；對於未來臺灣港務公司積極開發郵輪產業之規劃，上海港集團的務實作法值得借鏡。
- (三) 上海港國際客運中心為建立郵輪產業規模，除本身自營的碼頭業務外，更以合作或合資方式投入旅行社、郵輪船舶代理及免稅店經營等業務，逐步擴展上海地區甚至大陸地區之郵輪產業版圖，可見其經營企圖甚大；對於未來臺灣發展郵輪產業之作法，除著眼於爭取航線靠泊外，亦可朝其國際觀光產業之潛在商機進一步探索，例如透過與郵輪公司（或旅行社）、國際郵輪協會，甚或國際郵輪港口間

相互合作，爭取換季或包船郵輪靠泊，待市場規模建立後，進而爭取國際郵輪航線靠泊或郵輪子（母）港；其次，中央與地方政府應協力整合在地觀光資源，透過郵輪航線包裝臺灣獨特賣點，以達共同行銷之效；最後，臺灣港務公司的客運業務經營角色應逐步朝「郵輪產業服務商」之方向進行轉變，積極跨足郵輪產業之上中下游事業，創造臺灣郵輪產業經濟規模。

- (四) 上海港集團為蓬勃發展郵輪產業，已與上海海事大學籌建「亞洲郵輪學院」，透過短期培訓方式培養專業郵輪經營人才，其課程包含郵輪建造、船舶交易、郵輪業經營管理、產品行銷等；雖然臺灣發展郵輪產業尚在起步階段，但未來發展倘有初步成效，應可適時透過建教合作方式培訓郵輪專業管理人才，以活絡臺灣郵輪產業人才需求。

四、有關海事監理部分

- (一) 大陸海事單位係依據「中華人民共和國海上交通安全法」、「中華人民共和國海洋環境保護法」和「中華人民共和國內河交通安全管理條例」等法律授權，執行所屬水（海）域水上安全、船舶污染防治執法權，另負責轄區內船員管理、船舶和海上設施檢驗管理、航標管理、港口航道測繪、岸台通信等工作等；本次參訪上海市與寧波海事局，所管轄水域屬大陸最繁忙的長江水域與舟山水域，進出船舶數量多，除國際貨船外，尚有內河船舶、漁船行駛，相關水域安全與船舶管理非常複雜，如何做好管理工作，端賴功能齊全的業務分工及中央、地方政府協調分工；鑑於大陸航政管理單位之成立遠早於臺灣，對於甫實施航港政企分離的航港局，大陸海事體系分工應可供其未來發展業務與組織體系時之參考。
- (二) 大陸對於裝載散裝貨物之內河船舶或遠洋船舶到港後，必須至大陸海事單位辦理進港與出港船舶簽證作業，對當航次之人員、配備、相關證書、裝載貨物內容與裝載方式進行嚴格把關，確保船舶在海域或大陸境內水域航行安全；相關簽證資料與全國 14 個直屬海事系統互相聯通，凡船舶在某港辦理簽證記載之資訊，其他各港均能在同一時間獲得相同資訊，以利於船舶到港後進行必要之裝載檢查；另對於裝載危險貨物船舶，大陸海事單位在必要時也會對其實施監裝（卸）措施，以確保航行安全。
- (三) 關於高速客船船員管理部分，一般船員需經過高速船培訓並考試合格後，由海事單位簽發合格證書加以管理；目前大陸境內因船員數多，參加高速客船培訓及考試人數也多，然大陸海事單位對人員資格部分，其要求較國際公約來得嚴格，因此高速客船的船員總數仍有限；對於航商高速船舶配員規定，均要求業者依「船

船最低安全配員表」配置船員，並在辦理航次簽證時由海事單位進行嚴格把關，以確保業者能隨時維持符合船舶航行要求之船員數。

- (四) 大陸各海事單位均有配有專用船舶及飛機，負責轄區空中偵防、搜救、水上巡邏檢查、船舶(員)出港檢查管制、船舶於轄區水域航行與進出航道之管制等工作，其管理制度係屬一條鞭制，事權統一使各項任務容易貫徹執行；而臺灣對空中及海上搜救、偵察、海上巡邏及進出港檢查，目前分屬不同管理單位負責，而船舶(員)進出港證件檢查係委託行政院海岸巡防署協助，並非專職工作，其專業性易受質疑，且管理單位不同容易造成事權無法統一，遇事爭功諉過為常有現象，大陸海事搜救管理體系，值得我方參考，建議可成立專責海洋事務機關，以統籌管理資源管理，提升海域管理與海上搜救執行效率。
- (五) 大陸對本國籍航行國際線之船舶，係根據業者所要求之航線申請施行開航檢查，檢查項目為目標港國家對國際公約所要求項目實施服務性之檢查；另對於滯留於外國港口船舶，未來也將實施「派員飛往滯留國協助檢查」制度，執行船旗國監督安全檢查，以驗證該船實際狀況，並以船旗國身分與港口國進行溝通，以保護本國籍船舶權益；我國並非白名單國家，但仍應與國際各港口國建立溝通管道，並培養專業之溝通人才，以保障我國籍船舶之權益。
- (六) 馬尼拉公約修正後，大陸未來將對於不同船舶種類實施不同管理制度，其因應國際公約規範適時調整管理措施之作法值得學習；建議我國相關船舶法規亦應與時俱進適時修改，以建立國內、國際及各船種不同管理制度，符合實務需要。
- (七) 大陸近年來在海事管理制度日趨健全，對水上安全監督、船舶污染防治、船舶及海上設施檢驗、航海保障管理和行政執法均有長足進步，且適時與國際公約接軌，值得我方借鏡。

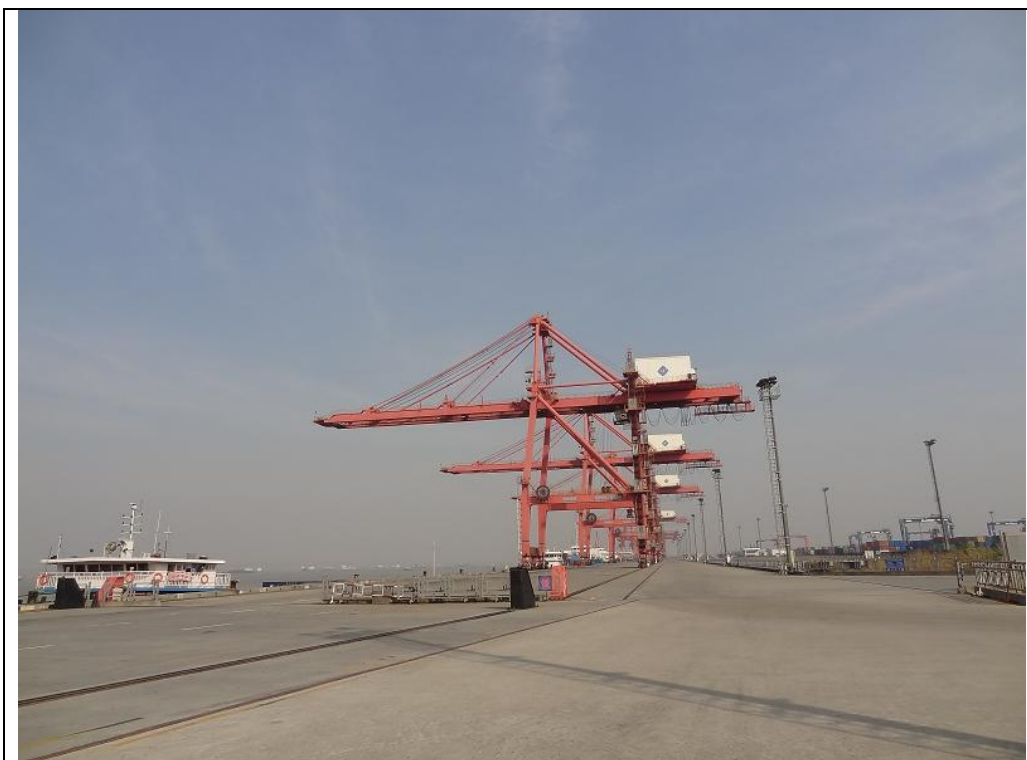
陸、附錄

一、參訪相關接待單位與人員資料

參訪單位		職稱	姓名
南京港龍潭貨櫃裝卸公司	董事會	總經理	張朝富
	業務部	副總經理	唐文
	商務部	經理	衡強
中國外運長航集團	中國外運物流公司	總經理	吳健
		副總經理	姚海鵬
上海海事局		副局長	劉亮
上海港國際客運中心開發有限公司	總經理辦公室	總經理特別助理	徐鈺慧
	企劃發展部	經理	郭佳
上海外高橋物流中心有限公司		總經理	榮堅崗
		研究員	俞俊君
寧波海事局		主任	胡衛立
梅山港口管理局		科長	黃少杰

接待單位		職稱	姓名
陽明海運股份有限公司		副總經理暨策略長	余華明
陽明海運股份有限公司	中國總代理	總經理	吳清泉
	中國總代理	資深副總經理	魏標昌
	香港及華南總代理	董事總經理	李榮升
	南京代表處	資深協理	陳奕政
	上海代表處	協理	易錕枰
	上海代表處	協理	黃漢斯
	寧波代表處	資深協理	黃世男

二、參訪活動照片介紹



圖片說明：南京港龍潭碼頭區裝卸設施。



圖片說明：南京港龍潭碼頭貨櫃裝卸公司衡經理介紹碼頭設施。



圖片說明：南京港龍潭碼頭貨櫃裝卸公司衡經理介紹港區發展現況。



圖片說明：參訪團成員交通部代表劉簡任技正、航港局林主任秘書、臺灣港務公司張副總經理與陽明海運公司南京代表處林副總經理等人向南京港集團張董事致贈紀念品。



圖片說明：中國外運物流公司吳總經理介紹新港物流園區與中國外運集團事業發展情形。



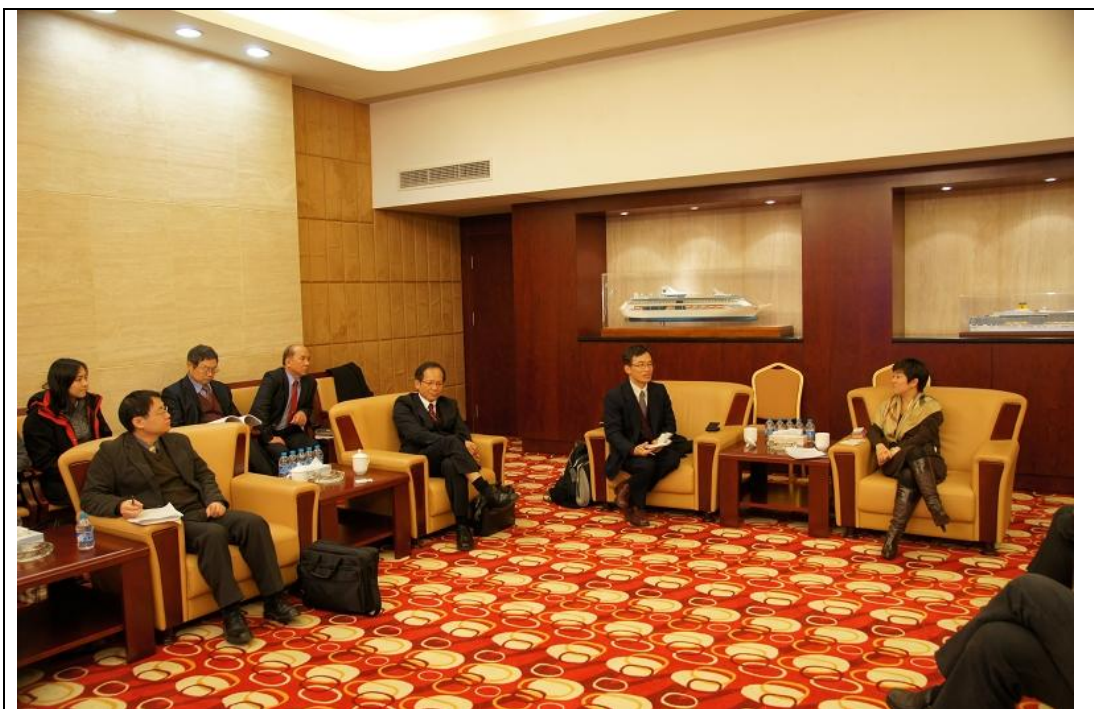
圖片說明：參訪團成員交通部劉簡任技正、航港局林主任秘書、臺灣港務公司張副總經理與陽明海運公司南京代表處陳副總等人向中國外運物流公司吳總經理致贈紀念品。



圖片說明：新港物流園區內中國外運物流公司自營物流倉庫。



圖片說明：新港物流園區內海關監管倉庫。



圖片說明：上海國際客運中心徐特別助理向參訪團說明國際郵輪事業發展情形。



圖片說明：參訪團成員交通部劉簡任技正、航港局林主任秘書與臺灣港務公司張副總經理等人向上海國際客運公司徐特別助理致贈紀念品。



圖片說明：上海國際客運中心碼頭岸線。



圖片說明：上海國際客運中心與上海港務集團大樓。



圖片說明：上海國際客運中心內海關檢查（疫）設施。



圖片說明：上海國際客運中心內海關查驗窗口。



圖片說明：上海國際客運中心內免稅商店一隅。



圖片說明：參訪團成員與上海國際客運中心徐特別助理合影留念。



圖片說明：參訪團與上海當地臺灣航商餐敘（陽明海運公司中國總代理吳總經理致詞）。



圖片說明：上海海事局劉副局長向參訪團說明海事局業務現況。



圖片說明：交通部航港局林主任秘書向上海海事局進行業務交流。



圖片說明：參訪團成員交通部劉簡任技正、航港局林主任秘書與臺灣港務公司張副總經理等人向上海海事局劉副局長致贈紀念品。



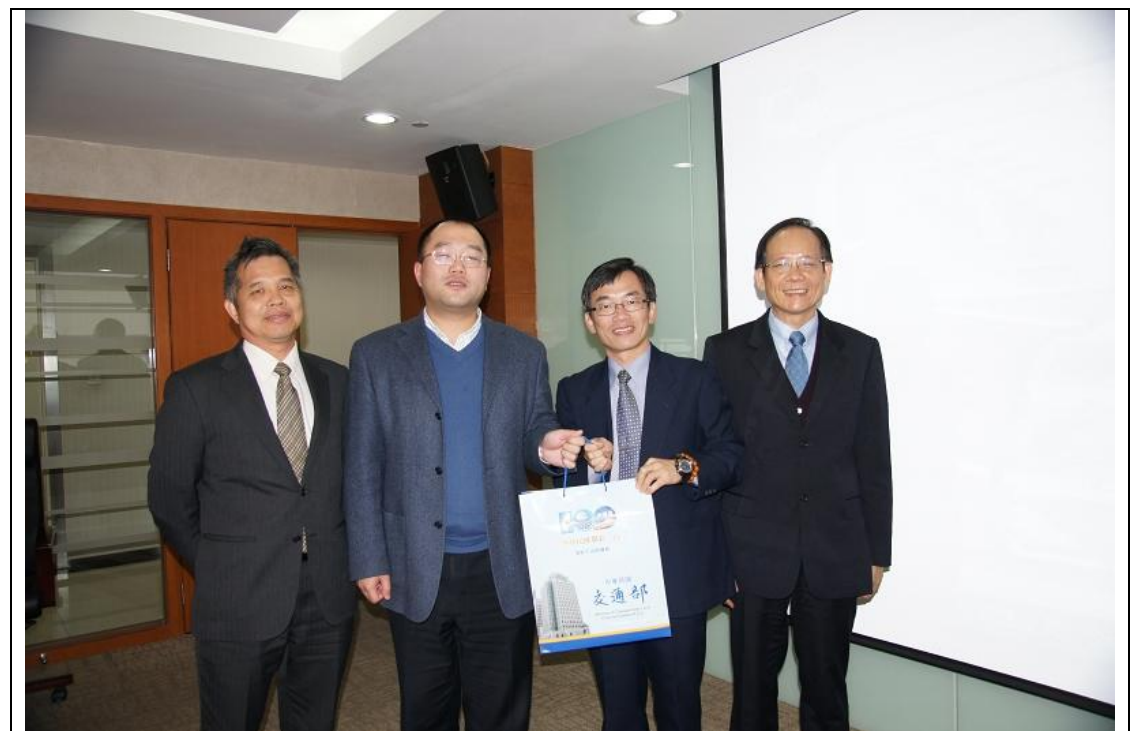
圖片說明：參訪團成員於上海海事大樓前合影留念。



圖片說明：上海外高橋保稅物流園區入口。



圖片說明：上海外高橋物流中心公司榮總經理向參訪團介紹保稅物流園區。



圖片說明：參訪團成員交通部劉簡任技正、航港局林主任秘書與臺灣港務公司張副總經理等人向上海外高橋物流中心公司榮總經理致贈紀念品。



圖片說明：上海外高橋物流中心。



圖片說明：上海外高橋物流中心內兩線輸送用車道。



圖片說明：參訪團與寧波當地臺灣航商餐敘（交通部劉簡任技正致詞）。



圖片說明：寧波海事局胡主任向參訪團說明海事局業務現況。



圖片說明：參訪團成員交通部劉簡任技正、航港局林主任秘書與臺灣港務公司張副總經理等人向寧波海事局胡主任及業務主管致贈紀念品。



圖片說明：寧波海事大樓。



圖片說明：梅山保稅物流港區出入口。



圖片說明：梅山港口管理局黃科長向參訪團說明梅山保稅港區發展現況。



圖片說明：參訪團成員交通部劉簡任技正、航港局林主任秘書與臺灣港務公司張副總經理等人向梅山港口管理局黃科長及業務主管致贈紀念品。



圖片說明：梅山保稅物流港區內海關監管貨棧區。



圖片說明：梅山港碼頭貨櫃裝卸實景。



圖片說明：梅山保稅物流港車輛出入口自動門哨。