

行政院及所屬各機關出國報告

出國類別：考察

參加「中國航海日·海峽兩岸港口合作與發展峰會」

暨參訪太倉港及上海港

出國報告

出 國 人：服務機關：交通部

職稱及姓名：會計處科長陳榮貴

服務機關：交通部基隆港務局

職稱及姓名：港務長黎瑞德

營運科科長葉國宏

服務機關：交通部臺中港務局

職稱及姓名：主任秘書梁善柏

服務機關：交通部高雄港務局

職稱及姓名：港務長蔡丁義

專員曾立安

出國地區：中國大陸

出國期間：民國 97 年 7 月 9 日至 97 年 7 月 15 日

報告日期：民國 97 年 8 月 11 日

目 錄

第一章	緣起及目的	1
第二章	會議暨參訪行程	2
第三章	太倉港	3
一、	港口現況	3
二、	貨櫃碼頭現況	4
三、	對台航運優勢	5
四、	未來發展	6
第四章	上海港	8
一、	港口現況	8
二、	貨櫃碼頭現況	9
三、	物流發展現況	16
四、	未來發展	18
第五章	參訪心得與建議	21
一、	參訪心得	21
二、	建議	26
附 錄	31

第一章 緣起及目的

目前兩岸政府正積極推動兩岸直航政策，有關海運直航部分，中國大陸以舉辦研討會方式邀集兩岸港口、航運物流業者，共同探討兩岸直航之技術議題。因此，大陸主辦單位－「中國航海日·海峽兩岸港口合作與發展峰會」組委會透過協辦單位－工商時報，邀請台灣港口、航運及物流單位參加於 97 年 7 月 10 日至 7 月 12 日，假江蘇太倉錦江國際大酒店舉辦之「中國航海日·海峽兩岸港口合作與發展峰會」，並與中國大陸官方及航運、物流公司共同探討兩岸海運直航之相關議題。主辦單位另邀請高雄港務局於 7 月 11 日「港口合作與發展研討會」發表「高雄港的現況與未來發展」之演講。

近年來，上海港各項港埠建設發展迅速，隨著洋山港區一、二期及三期 A 段碼頭建成啟用及外高橋保稅物流園區與洋山保稅港區之開發，上海港貨櫃量增加新的動能，預估今（97）年上海港貨櫃量將可望取代新加坡港，成為全球第一大貨櫃港，故於會議結束後，順道參訪上海港暨拜訪當地航商，俾瞭解及蒐集上海港的發展現況，並拜訪當地航商業者，做為各港務局未來業務拓展之參考。

第二章 會議暨參訪行程

本次出國係由交通部、基隆、臺中與高雄港務局等代表計 6 員，自民國 97 年 7 月 9 日起至 7 月 15 日止，為期 7 天，共同赴中國大陸江蘇省太倉市參加「中國航海日·海峽兩岸港口合作與發展峰會」，並順道參訪上海港及拜訪當地航商，出國行程及內容如表 1 所示。

表 1 參加會議暨參訪中國上海港行程及內容表

日期	行程	內容
7 月 9 日	台灣-香港-上海-太倉	去程
7 月 10 日	太倉	參訪太倉港貨櫃二期碼頭設施暨會議報到
7 月 11 日	太倉	參加中國航海日慶祝大會暨「港口合作與發展研討會」
7 月 11 日	太倉	參加「兩岸海上通航座談會」暨「兩岸港口直航技術研討會」
7 月 13-14 日	上海	拜訪上海港當地之長榮海運公司與參訪洋山深水港區一、二期與外高橋一期貨櫃碼頭設施
7 月 15 日	上海-香港-台灣	回程

第三章 太倉港

一、港口現狀

太倉港，古稱劉家港，700年前就被稱為「六國碼頭」、「天下第一碼頭」，為鄭和下西洋的揚帆起錨港，亦為中國大陸一類口岸、貨櫃運輸中轉港、江蘇省重點建設的第一外貿大港及上海國際航運中心北翼貨櫃幹線港。

太倉港開發建設於西元 1992 年初，1993 年 11 月太倉港港口開發區成為省重點港口開發區，1996 年 11 月太倉港一類口岸通過驗收，正式對外國籍船舶開放，並於 1997 年 1 月 18 日開港。

目前太倉港現由「江蘇太倉港口管理委員會」經管，貨櫃碼頭部分則交由公民營合資公司投資經營。太倉港係由貨櫃、乾散貨及石化三大港區組成，截至 2006 年底已建有碼頭船席 32 個，其中萬噸級以上 16 個，分別是貨櫃船席 6 個、多功能船席 2 個、石化船席 3 個、煤炭船席 5 個；設計吞吐能力 4,600 萬噸。建成各類倉庫 13.5 萬平方公尺、堆場面積 125 萬平方公尺、儲罐 50 萬立方公尺，擁有各類營運裝卸機具 170 多台。

2007 年太倉港貨物吞吐量 3,043 萬噸，成長 35%，貨櫃吞吐量 101.88 萬 TEU，成長 70%。現已闢有至台灣近洋航線 1 條（民生

輪船經營)，貨櫃內貿線 5 條、外貿線 5 條、其他內支線 29 條。2008 年預估全港貨物吞吐量可突破 4,000 萬噸，貨櫃吞吐量將達 160 萬 TEU。

二、貨櫃碼頭現況

太倉港一、二期碼頭共 6 個貨櫃船席，總長 1,490 公尺，設計吞吐能力達 235 萬 TEU (詳表 2)，自 2008 年 5 月 26 日貨櫃三期工程開工起，將陸續興建貨櫃四期工程，至 2010 年，將累計建成貨櫃船席 16 個，設計吞吐能力超過 700 萬 TEU。

表 2 太倉港貨櫃碼頭現況

貨櫃碼頭期別	貨櫃一期	貨櫃二期	總計
經營者	太倉國際集裝箱碼頭有限公司	蘇州現代貨箱碼頭有限公司	
貨櫃船席數	2 個	4 個	6 個
岸線長度	500 公尺	1,100 公尺	1,600 公尺
前沿水深	-12.5 公尺	-12.5 公尺	-12.5 公尺
GC 數	4 台	9 台	13 台
輪胎式貨櫃門型機 RTG	10 台	29 台	39 台
貨櫃堆場面積	18.3 萬m ²	53.7 萬m ²	70.0 萬m ²
冷凍櫃電源接頭	100 個	2,544 個	2,644 個
可接最大船舶	1,800TEU	4,250TEU	4,250TEU
設計吞吐運能	55 萬 TEU	180 萬 TEU	235 萬 TEU

資料來源：江蘇太倉港口管理委員會 (2008)。

(一)太倉港貨櫃一期

太倉港貨櫃一期碼頭共有 4 個船席 (1#、2#、3#、4#)，其中一般船席 2 個、貨櫃船席 2 個，碼頭全長 930 公尺、寬 50 公

尺，年設計吞吐運能 55 萬 TEU、貨物 100 萬噸，由「太倉國際集裝箱碼頭有限公司」經營，主要股東包括香港現代貨箱碼頭(持股 51%)及中遠集團(持股 46.87%)等，其餘少數股權由當地投資者及機構擁有，總投資額為人民幣 13.5 億元。

(二)太倉港貨櫃二期

太倉港貨櫃二期碼頭，於 2007 年 9 月完工啟用，共有 4 個貨櫃船席(5#、6#、7#、8#)，其中 2 萬噸級與 5 萬噸級各 2 個，最大靠泊能力 7 萬噸級，碼頭全長 1,100 公尺、寬 50 公尺，碼頭前沿水深-12.5 公尺，年設計吞吐能力 180 萬 TEU。現由「蘇州現代貨箱碼頭有限公司」經營，主要股東為香港現代貨箱碼頭及蘇州市政府合資組成，總投資額為人民幣 23.5 億元。

三、對台航運優勢

(一)緊鄰經濟腹地

蘇州市現有台資企業 7,933 家，2007 年對台貿易額達到 270 億美元，占大陸對台貿易總額的 21.7%；貨櫃產生量為 40 多萬 TEU。2008 年 1-5 月對台貿易總額為 123.71 億美元，較同期成長 27.2%，蘇州市對台貿易額持續成長，為兩岸海運直航提供更大的市場潛力。依中國國際海運網和大連海事大學世界經濟研究所共同提出的「2006 中國港口綜合競爭力指數排行榜」報告中，

蘇州港名列第十四。屬於爆發式成長的港口，係中國大陸內河第一大港口。在其所評比之十三項指標中，蘇州港「外商投資額」、「總投資額」、「裝卸效率」、「利潤額」、「貨物吞吐量」五項指標排在前十位。整合之後的蘇州港，優勢明顯，近年來港口的吞吐量增長率均高達 30% 以上。

(二) 物流成本的優勢

因緊鄰經濟腹地，陸路運輸距離縮短，較從上海外高橋港區進出節省每 TEU 約人民幣 300 元，可為當地企業降低綜合物流成本。另在蘇州地區家用製造業企業貨物運輸上，20 呎貨櫃的拖車運費，從無錫到太倉比到上海洋山港區節約 40-60% 費用，大大提高太倉港長三角的航運地位。

(三) 通關時效優勢

在蘇州區域內實施「區港聯動」。進出境貨物的報關、報檢、查驗、徵稅、放行等通關程序實施「一次申報、一次查驗、一次放行」的快速通關模式，較從上海外高橋港區進出可節省 12-24 小時。

四、未來發展

依據「蘇州港總體規劃」，太倉港最終可興建營運船席 196 個，

其中萬噸級以上船席 82 個（含貨櫃船席 53 個），貨物設計吞吐能力 3.0 億噸，貨櫃設計吞吐能力 2,400 萬 TEU，成為現代化國際大港，擠身全球 10 大港口之列。

太倉港港口開發區規劃開發面積 180 平方公里，岸線規劃分為生活、旅遊、漁業岸線、深水液體散貨專用碼頭岸線、大型貨櫃和件雜貨等公用碼頭岸線、深水乾散貨物專用碼頭岸線、預留建港岸線五類，陸域規劃分為中遠國際城區、石化工業區、臨江基礎工業區和旅遊度假區四個功能區。

目前正在實施的上海洋山港區建設、上海黃浦江碼頭外移、長江口深水航道二期整治等，均為太倉市的發展機會。太倉市挾其豐厚的天然海港資源，積極招商引資發展物流運籌、精密機械、軟體服務外包等產業。

第四章 上海港

一、港口現況

上海港地處長江三角洲東岸的上海市，居中國大陸南北海岸線中心，水路交通發達。港區總面積 3,620.2 平方公里，其中長江口水域 3,580 平方公里、吳淞口內黃埔江水域 33 平方公里，港區陸域為 7.2 平方公里。上海港營運碼頭長度 22.2 公里，共有營運船席 121 個，其中萬噸以上船席 80 個，貨櫃船席 39 個，全年貨物通過能力為 17,051 萬噸，貨櫃通過能力為 1,606 萬 TEU。上海港現有各類裝卸機械 5,425 台，其中貨櫃起重機 134 台，營運倉庫 26.6 萬平方公尺，堆場 591.8 萬平方公尺（含貨櫃場 482.6 萬平方公尺）。

上海港 2007 年貨物吞吐量達 5.6 億噸，貨櫃吞吐量達 2,615 萬 TEU，為全球第二大貨櫃港。

上海港業於 2003 年初實行政、企分離體制，「上海市港口管理局」由上海市政府管理，主要職責包括：研究制定上海港發展策略及規劃；有效整合及配置港口資源；制定與執行港口行政法規；培育、規範與監管航運市場等事項；上海市政府為提升「上海國際港務(集團)有限公司」的競爭力，提供完善的碼頭及貨櫃經營為主體的營運機制與具備更多營運資金，已於 2004 年底改制為上海國際

港務(集團)股份有限公司 SIPG，現為公開上市的公司，以企業化、多角化方式經管上海港，並引進國內外大型航商或碼頭營運人共組合資公司投資經營各項港埠與物流設施。

最近新建完成上海港國際客運中心、羅涇二期碼頭等設施，簡述如下：

(一)上海港國際客運中心：碼頭岸線長 880 公尺，水深-8.5~ -12 公尺，可同時彎靠 7 萬噸級超大型豪華郵輪 3 艘，年運能約 100 萬人次，已於 2007 年啟用。

(二)羅涇二期公用散雜貨碼頭：位於長江口南支河段南岸，係為解決黃浦江港區散雜貨碼頭搬遷之替代運能，包含新建煤炭、礦石、鋼鐵雜貨等三大作業區計 33 個船席，包括 9 個大型深水船席（含 2 個 20 萬噸級礦石船席、1 個 7 萬噸級煤炭船席及 6 個 3-5 萬噸級鋼雜碼頭）以及 24 個水中轉船席，岸線長 2,720.1 公尺，由上港集團投資興建，投資額約人民幣 46.88 億元，用地面積 144.9 萬平方公尺，工程年設計運能達 4,380 萬噸。

二、貨櫃碼頭現況

近十年來，上海港致力發展貨櫃運輸，現有吳淞口港區及外高橋港區 1-5 期港區、洋山深水港區 1-3 期等貨櫃碼頭區，計 39 個船席，岸線長 10,500 公尺，已分別與香港和記黃埔港口集團 HPH、

中遠太平洋 Cosco-Pacific、丹麥 APM Terminals 等國際性碼頭營運公司共組合資公司興建、經營貨櫃碼頭業務(碼頭資料詳表 3)。

(一)吳淞口港區

吳淞口之張華濱、軍工路、寶山港區貨櫃碼頭係由上海港集裝箱(股)公司、和記黃埔港口集團合組「上海集裝箱碼頭有限公司 SCT」經營，總面積 83 公頃，共 10 個船席，岸線長 2,281 公尺，19 台 GC 及 56 台 RTG，年設計運能 170 萬 TEU。

表 3 上海港外貿貨櫃碼頭資料

碼頭	吳淞口港區			外高橋港區			
	No.9 張華濱	No.10 軍工路	No.14 寶山	第一期	第二、三期	第四期	第五期
經營者	上海集裝箱碼頭有限公司			上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司	上海港集裝箱股份有限公司	上海滬東國際集裝箱碼頭有限公司	上海明東集裝箱碼頭有限公司
營運年份	1985 年	1981 年	1993 年	1994 年	二期 1999 年 三期 2002 年	2003 年	2004 年
總面積m ²	304,589	307,375	218,051	498,000	1,617,000	1,630,000	1,629,000
CY面積m ²	198,809	197,916	125,110	200,000	—	1,550,000	758,000
船席數(個)	3	4	3	3	5	4(含 2 個駁船船席 186m)	4 個 5 萬噸級海輪船席及 2 個駁船船席
船席長度 m	784	857	640	900	1,565.6	1,436	1,290
水深 m	-12.5	-10.5	-10.5	-12.0	-13.2	-14.2	-12.8
GC 數(台)	19			11	25	13	14
主要參與者	和記黃埔港口集團(HPH) 上海港集裝箱(股)公司			HPH、 中遠集團	上海國際港務集團	APM Terminals 上海港集裝箱(股)公司	HPH、 上海國際港務集團

資料來源：本文整理。

(二)外高橋港區一期碼頭

浦東外高橋港區第一期貨櫃碼頭有 3.5 萬噸級船席 3 個，碼頭岸線 900 公尺，貨櫃堆場面積 50 萬平方公尺，年設計吞吐能力 45 萬 TEU。2003 年 3 月由上海外高橋保稅區港務公司、和記黃埔港口集團、中遠太平洋與上海實業基建控股公司等四家公司，以 4:3:2:1 的投資比例共組合資公司「上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司」經營該碼頭，資本額為人民幣 19 億元，為期 50 年。目前有國際航線及國內支線近 20 餘條，每月有貨櫃幹線航班近 100 班，客戶包括 APL、OOCL、CMA CGM、NYK、Hapag Lloyd、HMM、MOL 及 PIL 等全球知名的貨櫃航商。

(三)外高橋港區二、三期碼頭

該二碼頭現由上海國際港務集團投資之「上海港集裝箱股份有限公司」經營。

- 1.外高橋港區二期碼頭 1999 年 9 月完工啟用，有 3.5 萬噸船席 3 個，碼頭長度 900 公尺，貨櫃場面積 100 萬平方公尺，年設計吞吐運能 60 萬 TEU。
- 2.外高橋港區三期碼頭於 2002 年完工營運，現有 3.5 萬噸級船席 2 個，碼頭岸線 680 公尺，碼頭後方陸域 63 萬平方公尺，年設計吞吐運能 65 萬 TEU。

(四)外高橋港區四期碼頭

浦東五號溝之外高橋港區第四期工程於 2002 年底完工，2003 年 2 月啟用，有 4 個貨櫃船席，碼頭岸線 1,436 公尺，水深 -14.2 公尺，碼頭後方陸域 163 萬平方公尺，年設計吞吐能力 180 萬 TEU，由上海港集團與丹麥 APM Terminals 以 51:49 的投資比例共組合資公司「上海滬東國際集裝箱碼頭有限公司」經營該碼頭。現有 Maersk、MSC、CMA CGM、K-Line 與陽明海運等航商提供定期航線服務。

(五)外高橋港區五期碼頭

外高橋五期碼頭位於長江口的浦東五號溝地區，2004 年 9 月 29 日和記黃埔港口控股集團與上海港集團以 50:50 比例合資成立「上海明東集裝箱碼頭有限公司」，資本額人民幣 40 億元，營運上海港外高橋第五期碼頭 50 年，有 4 個萬噸級貨櫃船席，岸線長 1,110 公尺及 2 個 3,000 噸級集貨船席，岸線長 190 公尺，水深 -12.8 公尺，陸域總面積 163 萬平方公尺，配備 14 台 GC、48 台 RTG，年設計運能 280 萬 TEU，2004 年底完工營運。

(六)洋山深水港區現況

上海洋山港區是中國大陸發展「上海國際航運中心」一航空港、資訊港及深水港計畫之一項，洋山深水港區在作業場地及碼頭水深等方面，均較原有黃埔江及外高橋碼頭區條件為佳，對解

決上海港舊港區貨櫃運輸擁擠及航道水深無法因應新一代 5,500TEU 級以上貨櫃輪作業極有助益。

大、小洋山港區位於杭州灣口、長江及錢塘江入口交匯處外的浙江省嵊泗縣崎嶇列島，距上海蘆潮港最近處僅 27.5 公里、距國際遠洋航道約 104 公里，航道水深-16 公尺以上，是離上海最近的天然深水港址。水域面積約 30 平方公里，現在陸域面積 10.5 平方公里，港域水深在-20~ -60 公尺之間，常年不凍不淤，避風條件等天然條件優良，可作業時間長達 315 天左右。

新發展之洋山港區位於上海市東南方外海，由全長 32.5 公里雙向 6 線車道之東海大橋與上海市運輸路網連接，計畫至 2020 年底，該港區將興建 52 個水深超過-15 公尺的貨櫃船席、總長度超過 19 公里，年貨櫃吞吐運能超過 2,500 萬 TEU。

2005 年 12 月 10 日，上海洋山深水港區正式開港。同日，洋山保稅港區正式啓用。2006 年洋山深水港區貨櫃吞吐量超過 300 萬 TEU，2007 年超過 600 萬 TEU，預計 2008 年可達 1,000 萬 TEU 的吞吐量；洋山深水港區全部建成後，上海港的貨櫃吞吐能力將達 3,000 萬 TEU 左右。

洋山深水港區總體規劃係依據大、小洋山島鏈形成南、北兩二港區，規劃至 2012 年小洋山一側北港區可形成 10 公里左右的

深水岸線，約 30 個船席，貨櫃吞吐運能達 1,500 萬 TEU 以上；

大洋山一側南港區有約 10 公里的深水岸線，將作為港區遠期發展預留岸線，建設時間視港區貨櫃吞吐量發展而定。

目前興建中之洋山深水港區係屬為洋山北港區，西起小烏龜島，東至沈家灣島，總岸線長 13,000 公尺，其中貨櫃碼頭岸線長 8,450 公尺，能源港區岸線長 3,550 公尺，其他輔助碼頭區岸線長 1,000 公尺，共規劃 4 個作業區，包括：小洋山西港區、小洋山港區、小洋山中港區及小洋山東港區（其中小洋山港區、小洋山中港區工程計畫詳表 4），其中洋山港區一期工程，包括洋山深水港區工程、跨海大橋、蘆潮港輔助配套工程。以下簡述洋山港區（北港區）碼頭現況：

表 4 上海港洋山港區（北港區）工程計畫

項目	洋山港區（北港區）			
	小洋山港區		小洋山中港區	
	第一期	第二期	第三期 A 段	第三期 B 段
經營者	上海盛東集裝箱碼頭有限公司		上海冠東集裝箱碼頭有限公司	—
營運年份	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年底
貨櫃船席數(個)	5	4	4	3
船席長度(公尺)	1,600	1,400	1,350	1,300
水深(公尺)	-16		—	—
設計運能	550 萬 TEU		450 萬 TEU	
主要參與者	上海國際港務集團、上海港集裝箱(股)公司	上海國際港務集團、HPH、APM Terminals、中遠集團及中海集團		

資料來源：本文整理。

1.小洋山港區

小洋山港區一、二期碼頭，現由上海國際港務(集團)股份有限公司投資成立之「上海盛東國際集裝箱碼頭有限公司」負責經營管理。一期碼頭於 2005 年 12 月 10 日啟用、二期碼頭於 2006 年 12 月 10 日啟用。碼頭岸線全長 3,000 公尺，設計年吞吐能力 430 萬 TEU，港區陸域面積 240 萬平方公尺，其中貨櫃場面積 139 萬平方公尺，儲櫃容量 15 萬 TEU，包括冷藏櫃 2,556TEU、危險品櫃 1,000TEU。碼頭配置 34 台 GC (含雙吊具 13 台)、120 台 RTG。港區管理採用上港集團自主研發的 TOPS 4.0 作業系統及大型設備遠端監控系統。

2.小洋山中港區：

小洋山港區三期碼頭，規劃 7-15 萬噸級遠洋貨櫃輪船席 7 個，全長 2,650 公尺，設計水深-17.5 公尺，貨櫃通過運能 450 萬 TEU，其中三期 A 段 4 個船席，碼頭岸線 1,350 公尺，已於 2007 年 12 月 3 日啟用，現由「上海冠東國際集裝箱碼頭有限公司」負責經營管理。三期 B 段 3 個船席，碼頭岸線 1,300 公尺，計畫在 2008 年底完工。

另外值得注意的是，洋山港區未來規劃在一期碼頭東側興建 Feeder 碼頭，以配合長江沿岸甚或近洋航線貨輪作業之需求。

三、物流發展現況

(一)洋山保稅港區

洋山保稅港區是中共「國務院」2005年6月批准設立的第一個保稅港區，由小洋山港口區域、東海大橋及與之相連的陸上特定區域（蘆潮港區）組成，規劃面積8.14平方公里。洋山保稅港區是海關特殊監管區域，採行一次規劃、分期開發，首期開發面積7.2平方公里，其中小洋山港區面積2.14平方公里，而蘆潮港區規劃面積6平方公里，首期封關面積5.06平方公里。保稅港區享有保稅區、出口加工區相關的稅賦及外匯管理政策，具有港口作業、國際中轉、國際配送、國際採購、轉口貿易、出口加工、商品展示七大功能，有利於拓展國際中轉業務。

東海大橋起始於洋山保稅港區的陸地區域，跨杭州灣口寬闊的海面直抵小洋山島，總長32.5公里，是目前世界上最長的跨海大橋之一。大橋海上部分以60-70公尺跨徑的混凝土連續梁橋為主，設有5,000噸級主通航孔斜拉橋一處、1,000噸級輔通航孔一處、500噸級輔通航孔兩處。大橋按雙向六車道加緊急停車帶的高速公路標準設計，橋寬31.5公尺，設計車速80公里/小時，設計基準期為100年。大橋建有全覆蓋的CCTV監控系統和監控中心，可滿足海關、檢驗檢疫等口岸單位以及公安、養護等部

門的監管要求。海事管理部門可通過 VTS 系統監控大橋區域的海上通航安全。

上海洋山保稅港區，主要運作方式如下：

1. 實行封閉式管理，確保保稅港區政策功能的有效發揮。
2. 實行資訊化管理，確保現代物流的高效運作。
3. 實行集約型管理，確保管理效能的整體提升。
4. 實行分類管理，努力實現嚴密監管和高效運作的監督設想。

(二) 上海外高橋保稅物流園區

中共「國務院」於 2003 年 12 月 8 日批准上海外高橋保稅區與外高橋港區辦理「區港聯動」，將港口與保稅區結合，簡化海關監管手續、加速區內貨物自由流通，逐步將上海港塑造為自由港。

「區港聯動」係指保稅區與鄰近的港口合作，在毗鄰保稅區的港區劃出專門供倉儲物流產業的區域(不含碼頭船席)，實行保稅區的政策，充分發揮保稅區的政策與港口的區位優勢，形成「前港後區」格局的一種緊密聯繫的區域經濟安排。此一「區港聯動」亦如同我國「境內關外」的自由貿易港區功能，以發展具有國際轉運、國際配送、國際採購與國際轉口貿易等功能之國際物流中

心，並採行「一次申報、一次查驗、一次放行」的通關模式，藉由資訊網路構建海關、港務、貿易整合資訊平台。

目前上海外高橋保稅物流園區開發建設、項目經營及營運管理的主體是上海外高橋保稅物流中心有限公司，係由上海外高橋集團及上海國際港務集團合資組成。實施情形略述如下：

- 1.第一期保稅物流園區鄰近外高橋港區第二、三期碼頭腹地，面積 1.03 平方公里，倉儲面積 5 公頃，貨櫃場面積 14 公頃，分三期興建總面積 70 萬平方公尺物流倉庫三座，年貨櫃處理能力為 100 萬 TEU。現已吸引超過 19 家跨國性採購中心、航運公司與第三方物流公司進駐，以發展國際物流為主，具有國際中轉、國際配送、國際採購與國際轉口貿易等四大功能。
- 2.規劃中之第二期保稅物流園區鄰近外高橋港區第四、五期碼頭，面積 2.73 平方公里。

四、未來發展

「十一五」期間，上海國際港務集團將推動上海港在長江、東北亞及國際化三大戰略，以加速發展貨櫃核心產業，積極推進各項工作，成為全球性碼頭營運人：

- (一)加速整治長江口航道第三期工程：自 2006 年起以 4 年期間完成，最終使全長 48 公里的航道水深-12.5 公尺，滿足第三、第

四代貨櫃船全天候、超大型貨櫃船及 10 萬噸級貨櫃船滿載乘潮進港的要求。

(二)建設洋山港區：計畫至 2020 年底，該港區將興建 52 個水深超過-15 公尺的船席、總長度超過 19 公里，年貨櫃吞吐運能超過 2,500 萬 TEU。未來上海港的貨櫃作業將集中在吳淞口、外高橋及洋山深水港區等三大港區。

1.小洋山西港區：貨櫃近洋、沿海、長江航線作業港區及輔助工作船碼頭作業區，規劃 13 個貨櫃船席，碼頭全長 3,850 公尺、其中貨櫃碼頭岸線 2,850 公尺，水深-10~ -13.5 公尺，貨櫃通過運能 4,400 萬 TEU，輔助碼頭岸線 1,000 公尺，佈置工作船及公用客運船席若干個。

2.小洋山東港區：為洋山深水港區配套的能源作業港區，其中液化天然氣 LNG 接收站作業區碼頭岸線 1,650 公尺，油品碼頭作業區岸線 1,900 公尺。

3.大洋山港區：預估 5 年後再行開發。

(三)興建外高橋六、七期碼頭

1.外高橋六期碼頭：為一多用途碼頭，總岸線長 1,538 公尺，陸域面積達 194 萬平方公尺，設計吞吐能力為 780 萬噸，目前仍在施工中。業務範圍包括件雜貨、汽車駛上/駛下、貨櫃等，是

順應現代港口發展需求的物流型碼頭，包括：新增約 1,000 公尺貨櫃船席，由上港集團經營；另興建汽車駛上駛下專用船席，岸線長 600 公尺，將由南通集團經營。

2.外高橋七期碼頭：岸線長 1,600 公尺，正在做先期整地工作。

第五章 參訪心得與建議

一、參訪心得

(一)兩岸海運直航議題

- 1.依據學者認為兩岸海運直航對兩岸經濟發展的效益，包括：
 - (1)兩岸直航能縮減物流運輸環節，降低物流成本，提高整體營運效率。
 - (2)兩岸直航能提供兩岸產業分工，優化產業結構調整，促進兩岸市場共同發展。
 - (3)兩岸直航能夠吸引國際性企業投資兩岸建設，提升產業發展水準。
- 2.面對兩岸海運直航所帶來貨量成長，基隆、臺中、高雄港務局散雜貨與貨櫃船席使用率尚未達飽和，對於直航後可能增加之船席需求，可以充分因應；而現有裝卸承攬業具有各類船型裝卸作業能力，在實務作業上，並無困難。另目前所有經第三地往來兩岸之船舶直航後，節省彎靠第三地之成本、時間，在實際裝卸作業與船席指泊上，與一般船舶並無差異，各港務局可以因應無虞。
- 3.據高雄港務局預估兩岸海運直航可為高雄港增加 10%的貨量。而基隆港部份，依據經建會於委託中華經濟研究院評估構建台

灣成為營運總部之專案研究中曾提出，於台灣設立營運總部，將可以透過產業分工而增加每年 30 萬 TEU 之運量。若援用此運量作為直航所能新增之全台貨櫃運量，並按目前基隆港貨櫃量占全台全年總貨櫃裝卸量之比率予以分配，惟迄民國 100 年基隆港僅可因此增加約 3.1 ~ 6.1 萬 TEU 運量。而依據基隆港務局 97 年 5 月對於該港 20 大航商瞭解直航後對於航商調度的影響可知，由於兩岸航線相當競爭且運價低，故即使全面開放，亦僅有 2 家業者有打算新闢兩岸航線，另有 4 家業者考量調整航線加靠基隆港，因此可知現階段兩岸直航對於貨量的增加幅度仍待進一步觀察。

4.各港因應兩岸海運直航，未來的船席規劃簡述如下：

- (1)高雄港現有 118 個船席，未來將新建第六貨櫃中心 4 個貨櫃船席，其中民國 100 年將有 2 個水深-17 公尺的船席營運、103 年再添 2 個，屆時能通行 1 萬 TEU 的大型船舶。
- (2)基隆港現有 57 個船席，軟硬體設施完善，已在離基隆 30 海里處新建台北港，現有 6-7 個散雜貨船席營運，預計 98 年 1 月 1 日 2 個貨櫃船席啟用，99 年再新增 2 個貨櫃船席，至 103 年時 7 座碼頭全部完成，合理裝卸能量達 264 萬 TEU。7 座貨櫃碼頭船席長 2,366 公尺，計有 110 公頃可供作為貨

櫃儲運場，水深可達-16公尺以上，足可供 15,000 TEU 的大型貨櫃船安全靠泊，可有效成為遠洋航線的母港。

- (3)臺中港現有 47 個營運船席（已完成 49 個船席），未來則逐步規劃全港為 83 個船席，目前港區航道已浚深至-16 公尺，航道拓寬至 400 公尺，可供 4,000TEU 貨櫃輪及 12.5 萬噸散裝貨輪進港泊靠。另未來將在現有 2 個貨櫃中心的基礎上，考量評估營運發展需求再闢建第三貨櫃中心。

(二)太倉港

- 1.太倉港為長江流域之內河港口，現為大陸江蘇省重點發展的二個港口之一，該港企盼未來兩岸海運直航後，能與台灣港口建立直接轉運合作關係。太倉市政府已申請將該港作為第一批直航之內河港口，若獲得批准，未來太倉的貨物可直接以集貨船運到台灣港口，接母船轉運到歐美港口。
- 2.太倉港對台航運優勢，包括具有緊鄰經濟腹地、物流成本的優勢、通關時效的優勢等 3 項；太倉港亦積極營造寬鬆自由的政策環境、以及推動「以港興市」的戰略。
- 3.中共「交通部」已批准上海民生輪船、福建華榮海運等二家航商開闢太倉港至台灣港口兩岸三地定期貨櫃航線，97 年 7 月底可加密至每週 2 航次，至 97 年底加密至每週 4 航次。

- 4.當前蘇州地區進出貨物仍須借助上海等港口轉運進出，通關仍存在「二次報關、二次查驗」的現象，為簡化通關程序，蘇州-太倉港「區港聯動」的快速通關模式已於97年2月底試行，蘇州海關轄區昆山、太倉、常熟、吳中、吳江及高新區等6個直通式監管點，與常熟、吳中、吳江、高新區及昆山等5個出口加工區及蘇州高新保稅物流中心(B型)全部與太倉港以「一次申報、一次查驗、一次放行」無縫銜接，簡化進出口通關手續、提高物流效率、並可為企業節省至少48小時，亦較從上海外高橋港區進出可節省12-24小時。
- 5.從太倉港對於航運業的優惠措施可看出，此種優惠制度，從中央、省、市以及港口管理當局，都各自提出可行的優惠措施。此種結合中央到地方的優惠措施，可以作為參考。

(三)上海港

- 1.上海國際港務(集團)公司現為股票公開上市公司，為尋求公司、股東之利益，在國際化之戰略已朝向國際性碼頭營運人之經營模式，並逐步形成以碼頭及貨櫃經營為主體，輻射中國大陸國際市場的跨地區、跨國經營格局。目前已在齊布律格港投資經營碼頭業務。
- 2.長江中、下游的出口貨櫃多載運初級產品或半成品，每只貨櫃

價值約 5 萬美元，然而上海出口多為高階成品，每只貨櫃價值約數百萬美元。因此，上海國際港務集團之長江戰略，將加強與長江沿岸港口投資合作，已在重慶南岸區碼頭建造 13 個船席之新碼頭、武漢港則控股 50%、鎮江港新碼頭控股 91%、另在長沙港及南京龍潭港碼頭亦有控股。日前亦傳出擬投資太倉港貨櫃碼頭。

3.上海洋山保稅港區是中共「國務院」民國 94 年 6 月批准設立的第一個保稅港區，規劃面積 8.14 平方公里，首期封關面積 5.06 平方公里；保稅港區享有保稅區、出口加工區相關的稅賦及外匯管理政策，具有港口作業、國際中轉、國際配送、國際採購、轉口貿易、出口加工、商品展示七大功能，有利於拓展國際中轉業務。

4.上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司經營之外高橋一期碼頭去年(96)年完成 270 萬 TEU，淨利為人民幣 5.6 億元，公司經營理念為「精誠服務創品質 追求卓越促發展」，故積極推動技術創新及人才戰略，塑造「一流服務、一流效率」的企業品牌，不斷提升企業核心競爭力。

二、建議

(一)兩岸政府開放海運直航議題，就港口及航商的立場，可作為我方未來談判之參考，簡述如下：

1.航商：兩岸海運直航可降低航商經營成本，包括：節約油價及減少彎靠第三地之文件費等，並縮短航行時間，亦可能引發航商對相關航線的重新佈局。依陽明海運表示：以歐美到中國華北地區的貨物為例，以往是用大船直接停靠華北港口，在兩岸海運直航之後，歐美線的貨物可先掛靠高雄港，再以小型集貨船轉運至華北港口，可降低大船彎靠華北港口之成本。

2.港口：

(1)目前台灣與大陸間的海運航行方式，計有境外航運中心、兩岸三地、及金門、馬祖及澎湖與福建沿海港口間之海運小三通等三種海運方式。以台灣港口為例，基隆、臺中、高雄之現有港埠設施及未來開發完成之港埠設施，將可因應兩岸海運直航之後所帶來新增的貨物量，並均已規劃一套作業流程，期盼兩岸海運直航能早日到來。

(2)兩岸直航主要效益將係節省航商與產業成本，至於開放直航後對於台灣港埠所能增加之作業量，由於牽涉各航商船隊調

配、航線規劃暨屬商業機密之營運政策，故目前並無法取得具體資料，仍待進一步觀察。其次，港口與物流業結合，已成為現代港口發展必然的趨勢。目前各港雖然已開啟自由貿易業務，但在自由貿易加量與加值部分，仍有發展的空間。

(二)太倉港貨櫃一、二期碼頭之經營者分別為「太倉國際貨櫃碼頭有限公司」及「蘇州現代貨箱碼頭有限公司」，但香港現代貨箱碼頭有限公司為該二碼頭之大股東，故香港現代貨箱碼頭有限公司 MTL 以資源共享的原則經營，充分利用該二碼頭現有船席、倉儲、機具等設施，創造最大的經濟效益，此舉亦值得台灣港口予以借鏡。尤其我國國際商港依循傳統的供應鏈思維，各港只追求個別的最大利益，在講求垂直整合、水平分工，追求夥伴間最大利益做法的現代供應鏈，各港應首先清楚的定位其功能，藉由資訊流、金流的整合，提供航商、貨主、港埠企業一個全新的供應鏈平台。

(三)太倉港未來開發興建之貨櫃三、四、五期碼頭設施，江蘇太倉市政府正積極尋求大型航商業者或碼頭營運人合作投資經營，並透過此次研討會期間行銷太倉港的優勢，並已與中外運、陽明海運、台北市輪船商業同業公會、台灣物流協會等多家業者簽訂合作備忘錄，行銷成果輝煌。未來各港務局亦可藉由此一

行銷模式，除了注重一般商品行銷傳統的 4P（產品、價格、通路、促銷）外，應加上人員、實體設備及程序管理成為 7P，可以再進一步的提出具有宏觀、長遠的行銷計畫。為提高各港於國際社會之能見度，建議各港應積極參與類似 IAPH（國際港埠協會）、APP（太平洋港埠協會）及其他工程....等相關國際組織所召開之會議或研討會，並應儘可能爭取於會中發表專論或擔任要角，大力促銷港口優勢與港埠設施，吸引國內外業者投資。不僅有利國內各單位就近吸取新知與經驗，更能與前述建議一相互呼應，進一步提升國家形象。

(四)上海盛東公司積極提升作業效率，並提出具有洋山深水港區特色「5-2-25」的服務承諾，亦即駁船作業時間不超過 5 小時、幹線船舶作業時間不超過 20 小時、外部貨櫃拖卡車提櫃時間不超過 25 分鐘。目前基隆港類似亦執行有貨櫃場裝卸效率服務保證之措施，仍可進一步推廣，各港務局亦可參考並促請所屬各租用貨櫃碼頭之航商提出其服務承諾事項，積極提升服務效率，俾增加碼頭運能。

(五)長榮海運集團現有歐洲線及南美線等 2 條航線在洋山港區作業，其餘航線多在外高橋二、三期碼頭作業，預估在洋山港區作業量今年可達 1 百萬 TEU，上海盛東公司提供費率折抵優惠

措施，依據作業量之級距給予航商不同的費率折扣優惠，最高享有 8% 之優惠，俾吸引航商爭取貨量在洋山港區作業。針對不同作業量給予不同程度優惠之作法，目前基隆港在交通部授權彈性費率範圍內推動有簽訂貨櫃服務協議書、各項成長優惠方案之機制，期能達到雙贏的目的；其他臺中、高雄港亦依航商作業量提供費率折扣優惠，俾吸引航商增加港口貨量。

(六) 中國大陸港口係以本地進、出口貨量為主，其國際轉運量不多，但隨著港口設施的日漸完善，上海洋山港區等沿海港口持續有擴建貨櫃船席計畫，在未來 5-10 年內，國際轉運貨源之爭奪戰亦將展開，屆時在轉口費率競爭方面將更為激烈。建請各港務局業務單位隨時掌控鄰近港口費率變動訊息，俾能及時因應。

(七) 上海洋山深水港區的建成，長遠將改變全球現有的貨櫃港排名，預估今（97）年上海港貨櫃量將可望取代新加坡港，成為全球第一大貨櫃港，上海港貨櫃中轉量將逐年增加，而超大型的 8,000TEU 級以上貨櫃輪將密集出現在東亞與歐美航線上，全球航運、貿易、金融等中心的地位將逐漸在東亞出現。

(八) 上海港的地理位置與高雄港相近，隨著上海洋山深水港區的營運開發已對高雄港爭取航商新闢航線及轉運貨源產生衝擊。因

此，建議高雄港加速推動第六貨櫃中心、洲際貨櫃中心近程第二期與遠程開發計畫，並與航商以 BOT 模式合作開發現代化貨櫃碼頭，並提升現有港埠軟、硬體設施服務水準、提供客戶更具競爭性的招商條件等措施，以吸引航商及開拓業務。

附錄



附圖 1：參訪太倉港聽取簡報



附圖 2：江蘇太倉港貨櫃二期碼頭



附圖 3：江蘇太倉港後線 B 型保稅物流園區



附圖 4：與陽明海運及中國港口協會合影



附圖 5：「海峽兩岸港口合作與發展研討會」開幕之推桿儀式



附圖 6：高雄港務局蔡港務長演講(一)



附圖 7：高雄港務局蔡港務長演講(二)



附圖 8：出國人員於研討會現場合影



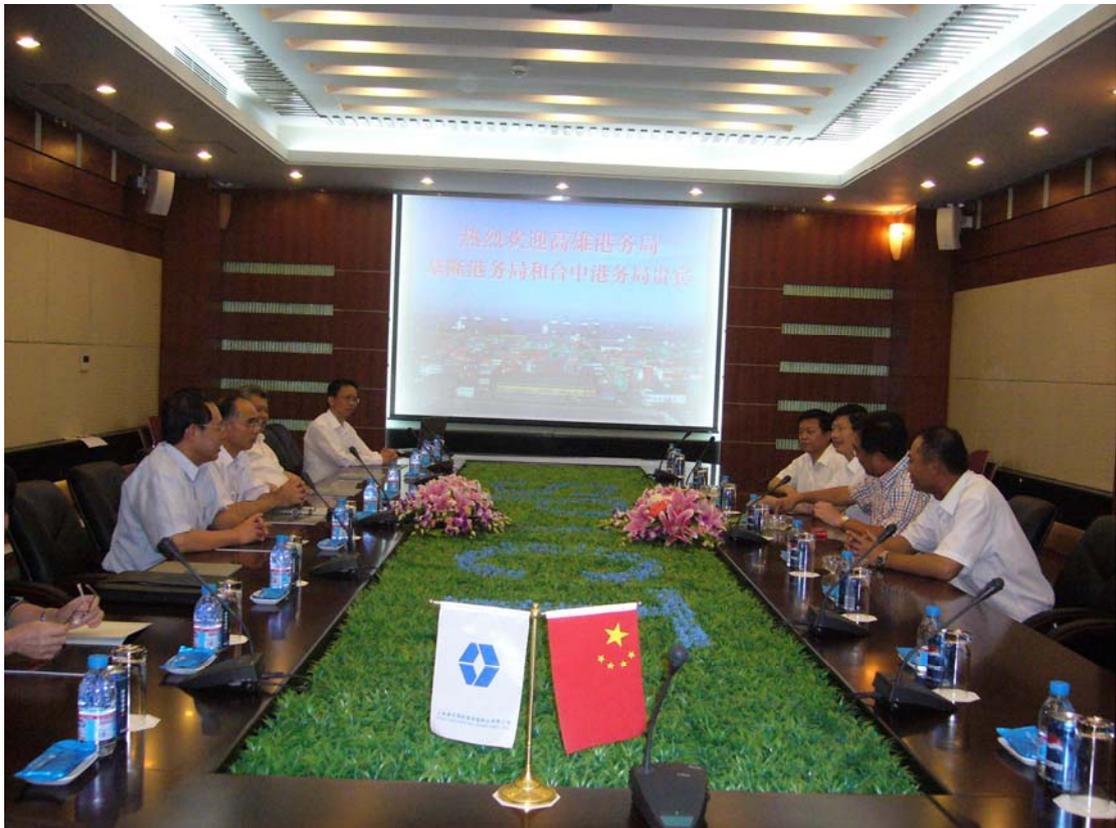
附圖 9：上海洋山深水港區一期碼頭



附圖 10：上海洋山深水港區二期碼頭



附圖 11：拜訪上海國際港務(集團)股份有限公司陳立身副總裁



附圖 12：聽取上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司簡報



附圖 13：上海外高橋一期貨櫃碼頭



附圖 14：上海外高橋二、三期貨櫃碼頭