

行政院及所屬各機關出國報告

出國類別：展覽會議



參加第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會

出國報告人：

服務機關	職稱	姓名
交通部高雄港務局棧埠管理處	處長	沈乃壽
交通部基隆港務局自由貿易港區服務中心	副處長	曹至宏
交通部基隆港務局業務組營運科	科長	王萬盛
交通部高雄港務局棧埠管理處倉儲課	課長	李瞻憲
交通部臺中港務局業務組客戶服務科	科長	陳玉琦
交通部高雄港務局業務組業務拓展科	科員	陳文騰

派赴國家：中國大陸

出國期間：99.06.16 至 99.06.21

報告日期：99.08.12.

出國報告名稱：**參加第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會**

頁數 68 含附件：是

出國計畫主辦機關：交通部基隆港務局/聯絡人 曹至宏/
電話 02-24206283

出國人員：

姓名	服務機關	職稱
沈乃壽	交通部高雄港務局棧埠管理處	處長
曹至宏	交通部基隆港務局自由貿易港區服務中心	副處長
王萬盛	交通部基隆港務局業務組營運科	科長
李瞻憲	交通部高雄港務局棧埠管理處倉儲課	課長
陳玉琦	交通部臺中港務局業務組客戶服務科	科長
陳文騰	交通部高雄港務局業務組客戶服務科	課員

出國類別：**展覽會議**

出國期間：99.06.16.-99.06.21.

出國地區：中國大陸

報告日期：99.08.12.

內容摘要：

本案為結合海港自由貿易港區聯合招商所辦理之海外招商活動，以及基隆港務局與福州保稅港管理委員會簽署合作意向書後，雙方進行交流互訪行程。行程中與福州保稅港有兩次交流活動，分別為訪問該港管理委員會與利用博覽會與論壇期間，舉辦雙方圓桌會議。其次，利用參與第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會與大陸相關物流產業進行交流與面對面接觸，藉由文宣、海報與攤位展場人員之介紹使業者對我國自由貿易港區之功能有所了解，進而進行後續洽談進駐設廠(倉)、使用港區事業服務等活動，達到行銷的目的。另外有拜訪平潭、莆田港、廈門海天碼頭與廈門象嶼保稅區現代物流園區等單位。本報告心得分為三部分，在參與物流博覽會方面建議展場布置未來宜增加多媒體播放設備以吸引參觀人員與傳播效果、對展覽會客層分布分析應該作事先與事後調查分析並應該增加參展頻率以累積招商經驗。在參與論壇與交流方面，發現雙方在交流方式與具體合作模式仍待溝通、資訊交流與合作之具體方案，雙方應再行邀集資訊部門討論後確認，而兩岸保稅區/自貿區合作初期建議先就雙方研究調查開始起步。至於參訪港口及物流機構(設施)方面，

建議我國在港口分工與戰略上應有明確指導原則與方針、並應更新港口設施、對平潭設立為兩岸實驗特區、自由貿易港區發展逆物流、再生資源物流中心應評估其可行性，最後就海滄保稅港區功能較台灣自由貿易港區強之問題上，應該思考如何將台灣劃設為自由島，以面未來之挑戰。

關鍵字：自由貿易港區、保稅港區、物流、供應鏈管理

本文電子檔已上傳至出國報告資訊網(<http://report.gsn.gov.tw>)

行政院及所屬各機關出國報告審核表

出國報告名稱： 99 年度考察大陸港埠規劃建設		
出國人姓名 (2人以上，以1人為代表)	職稱	服務單位
曹至宏	副處長	棧埠管理處
出國類別	<input checked="" type="checkbox"/> 考察 <input type="checkbox"/> 進修 <input type="checkbox"/> 研究 <input type="checkbox"/> 實習 <input type="checkbox"/> 其他_____ (例如國際會議、國際比賽、業務接洽等)	
出國期間：99年6月16日至99年6月21日		報告繳交日期：99年8月12日
計畫主辦機關審核意見	v1.依限繳交出國報告 v2.格式完整(本文必須具備「目的」、「過程」、「心得及建議事項」) v3.無抄襲相關出國報告 v4.內容充實完備 v5.建議具參考價值 <input type="checkbox"/> v6.送本機關參考或研辦 <input type="checkbox"/> v7.送上級機關參考 <input type="checkbox"/> v8.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"/> 內容空洞簡略或未涵蓋規定要項 <input type="checkbox"/> 抄襲相關出國報告之全部或部分內容 <input type="checkbox"/> 電子檔案未依格式辦理 <input type="checkbox"/> 未於資訊網登錄提要資料及傳送出國報告電子檔 v9.本報告除上傳至出國報告資訊網外，將採行之公開發表： v 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"/> 其他_____ <input type="checkbox"/> v10.其他處理意見及方式：	
審核人	一級單位主管	機關首長或其授權人員
		

說明：

- 一、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。
- 二、審核作業應儘速完成，以不影響出國人員上傳出國報告至「政府出版資料回應網公務出國報告專區」為原則。

目錄

內容摘要：	i
目錄	iv
圖目錄	vi
表目錄	ix
壹、前言	1
貳、出國日程	1
參、福州保稅港交流經過	2
一、訪問福州保稅港管理委員會	3
二、進行福州保稅港區對接台灣自貿港區圓桌會議	11
肆、參加第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會	16
一、展場設攤與活動	16
二、第三屆海峽物流論壇開幕式暨主題論壇	20
三、三一集團技術交流會	23
伍、平潭港拜訪經過	25
一、平潭綜合實驗區地理環境簡述	27
二、平潭綜合實驗區架構簡介	29
三、考察項目	29
陸、莆田港訪問經過	33

柒、廈門港訪問經過.....	38
一、福廈高鐵建設.....	38
二、訪問廈門海天碼頭.....	41
三、訪問廈門象嶼保稅區現代物流園區.....	44
四、訪問廈門海滄保稅港區.....	47
捌、主要心得與建議.....	51
一、參與物流博覽會部分.....	52
二、參與論壇與交流部分.....	54
三、參訪港口及物流機構（設施）部分.....	55
附錄一：王局長主題論壇簡報備忘稿.....	59

圖目錄

圖 1	陳承茂主任（左 1）介紹港區功能與現況.....	3
圖 2	福州保稅港與福州保稅區之相對位置.....	4
圖 3	福州保稅港區規劃示意圖.....	6
圖 4	福州新港相關區位布置圖.....	7
圖 5	陳承茂主任（右 3）、海西雜誌社蔡遠游總編輯（右 1）與本代表團 主要團員合影.....	9
圖 6	福州新港港區貨櫃碼頭設施.....	9
圖 7	福州新港港區正改建中滾裝碼頭設施.....	10
圖 8	福州市胡孝輝副秘書長主持歡迎晚宴.....	10
圖 9	福州保稅港區對接台灣自貿港區圓桌會議福州港機關代表.....	15
圖 10	福州保稅港區對接台灣自貿港區圓桌會議台灣機關代表.....	16
圖 11	台灣自由貿易港區招商攤位總覽.....	17
圖 12	第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會攤位圖.....	18
圖 13	台灣自由貿易港區招商攤位-整體介紹與台中港介紹.....	19
圖 14	台灣自由貿易港區招商攤位-高雄與基隆/台北/蘇澳港.....	19
圖 15	福州保稅港協助介紹台灣自貿港燈箱.....	20
圖 16	台灣代表團團員於展場向往來廠商介紹台灣自貿港區業務情形..	21
圖 17	基隆港務局王俊友局長於主題論壇中發表演講.....	22

圖 18	主題論壇海峽兩岸與會人員參與之盛況	23
圖 19	台灣訪問團參與三一集團技術交流會	24
圖 20	三一集團於會場外廣場展示相關港口機械	25
圖 21	三一集團技術交流會簽約儀式場景	25
圖 22	於平潭綜合實驗區管委會前合影	26
圖 23	與綜合實驗區管委會座談情形	26
圖 24	平潭島地理位置圖	27
圖 25	平潭島位置關係圖	27
圖 26	平潭島交通船舶	28
圖 27	平潭島碼頭規劃位置圖	30
圖 28	施工中的平潭海峽大橋	32
圖 29	李局長致贈楊副縣長禮物	32
圖 30	參觀平潭港規劃中碼頭	32
圖 31	於東吳港區與莆田港口管理局人員討論該港規劃建設	35
圖 32	莆田港東吳港區	35
圖 33	湄洲灣港區規劃圖	36
圖 34	與莆田港交換紀念品	37
圖 35	與莆田港座談會情形	37
圖 36	王局長與湄洲灣港口管理局陳宜國局長於渡輪上意見交換	38

圖 37	福州火車站外貌.....	39
圖 38	福州火車站候車廳.....	40
圖 39	福州站月台與列車上下客情形.....	40
圖 40	高鐵軌道與列車.....	41
圖 41	海天、海潤碼頭在廈門港位置圖.....	42
圖 42	參觀廈門海天碼頭.....	43
圖 43	廈門港海天、海潤碼頭歷年貨櫃裝卸量.....	44
圖 44	於廈門象嶼保稅港區簡報及座談會情形.....	45
圖 45	廈門現代物流園區簡圖.....	45
圖 46	游理事長致贈禮物給王副主任.....	48
圖 47	廈門海滄保稅港區佈置圖.....	49
圖 48	廈門海滄保稅港區.....	49
圖 49	海投物流公司進口廢紙.....	51
圖 50	福州市現代物流展位布置.....	52
圖 51	福州保稅港展位布置.....	53

表目錄

表 1 出國行程表.....	2
表 2 福州新港碼頭參數.....	5

壹、前言

本次活動主要係結合海港自由貿易港區聯合招商須辦理相關海外招商活動，以及基隆港務局與福州保稅港管理委員會簽署合作意向書後，雙方進行交流互訪行程。本案在基隆港務局積極籌劃自由貿易港區華中地區與海西地區聯合行銷業務下，經台灣全球運籌發展協會邀請，並協助聯絡展場相關事務，由基隆港務局指派基隆港自由貿易港區服務中心副處長曹至宏、業務組營運科王萬盛科長；臺中港務局指派業務組客戶服務科陳玉琦科長；高雄港務局指派棧埠管理處沈乃壽處長、棧埠管理處倉儲課李瞻憲課長與業務組業務拓展科陳文騰科員六員擔任本次聯合行銷與展場任務。

另外，為彰顯活動效果，基隆港務局王俊友局長率業務組企劃科葉國宏科長；臺中港務局李泰興局長率業務組張溢源組長隨行帶隊，拜訪相關單位與參與有關之會議與活動。

貳、出國日程

經過妥善的聯絡後，本次參加第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會之參訪團於 99 年 6 月 16 日出發，6 月 20 日王局長與李局長等 4 人趕赴天津與交通部葉政務次長所率訪問團會合，參展團則於 6 月 21 日完成任務返國。相關行程表如表 1 所示。以下將針對主要活動，區分章節進行報告。

表 1 出國行程表

日期	行程安排
6/16(三)	下午: 13:00-14:30 搭乘:復興航空 GE3142 臺北松山機場-福州(直飛) 參觀福州保稅港區及福清市福州新港 宿:福州
6/17(四)	上午: 展場整理與籌備 下午: 拜訪平潭綜合實驗區 莆田港東吳港區 宿:福州
6/18(五)	上午: 參加海峽物博會開幕式 福州保稅港區與臺灣自由貿易港兩區對接圓桌會議 展場人員派駐 下午: 第三屆海峽物流主題論壇 展場人員派駐 宿:福州
6/19(六)	上午: 三一集團技術交流會 展場人員派駐 下午: 展場人員派駐 宿:福州
6/20(日)	上午: 0822~0950 搭乘福廈高速鐵路前往廈門,了解海鐵運輸建設 下午: 拜會廈門保稅區 搭乘 2127-2318 福廈高速鐵路返回福州 宿:福州
6/21(一)	上午: 資料整理 下午: 16:30-18:00 搭乘:復興航空 GE3141 福州--松山機場

參、福州保稅港交流經過

本次訪問共與福州保稅港有過兩次交流活動，分別為訪問該港管理委員會與利用博覽會與論壇期間，舉辦雙方圓桌會議。以下針對經過情形，

分述如後：

一、訪問福州保稅港管理委員會

本次訪問之首站，即於 6 月 16 日下午到達福州後便到福州保稅港訪問，由該管理委員會主任陳承茂親自迎接，先在該委員會辦公室六樓鳥瞰全港區，並由陳主任就該保稅港之區域與功能進行介紹（圖 1）。



圖 1 陳承茂主任（左 1）介紹港區功能與現況

福州新港位於福建省福清市，位置圖如圖 2，在交通條件上，連接福廈高速公路和籌建中的鐵路支線直達江陰港碼頭，建成後能滿足物流園區和港區的貨物運輸需要。疏港公路直達港區。距福州市園區 85 公里，距 324 號國道 4 公里，距長樂國際機場 81 公里，與臺灣海峽中心航道僅 21 海浬。港口條件乃屬天然深水良港，港區岸線長達 8.37 公里，港區 10 米以上深水區域達 1 至 3 公里，岸線可建 3 至 30 萬噸泊位 30 餘個，其年吞吐量最終

可達 7500 萬噸，已開通至西非、美國西部、歐洲地中海和日本等國際航線十餘條。



圖 2 福州保稅港與福州保稅區之相對位置

福州保稅港標榜具有七大功能，包括港口作業、國際中轉、國際配送、國際採購、轉口貿易、出口加工、商品展示等。因此適合開展以下業務：

- 存儲進出口貨物和其他未辦結海關手續的貨物；
- 對外貿易，包括國際貿易和轉口貿易；
- 國際採購、分銷和配送；
- 國際中轉；
- 檢測和售後服務維修；
- 商品展示；
- 研發、加工、製造；
- 港口作業；

- 國際航運配套的金融、保險、代理、
- 理賠、檢測等服務業務等

表 2 福州新港碼頭參數

		1 號泊位	2 號泊位	3 號泊位	4、5 號泊位	總計
陸域面積	(公頃)	35	33	33	67	168
岸線長度	(米)	320	331	332	667	1,650
碼頭水深	(米)	-14	-16	-16	-17.5	-
堆場面積	(公頃)	25	25	25	50	125
設計吞吐量	(標箱)	400,000	400,000	400,000	800,000	2,000,000
超巴拿馬型岸橋	(台)	3	3	3	6	15
輪胎式場橋	(台)	7	8	8	16	39
投入運營時間		2002 年 12 月	2006 年 11 月	2007 年 9 月	2009 年 5 月	

福州保稅港位於福州新港（江陰港區），規劃示意圖如圖 3，碼頭參數如表 1。福州保稅港之區域功能劃分為商貿服務區、臨港加工區、國際物流區、鐵路物流區、港口集散區。

- **商貿服務區**：面積 0.8 平方公里，主要開展商貿物流，商品展示、城市配送、現代服務和總部經濟等業務。
- **臨港加工區**：面積 3 平方公里，主要開展研發、加工、製造、檢測和售後服務維修等業務。
- **國際物流區**：面積 1.2 平方公里，主要開展國際貿易、國際中轉、國際配送、國際採購和保稅倉儲等業務。
- **鐵路物流區**：面積 0.5 平方公里，主要開展集裝箱的海鐵聯運和散貨運輸等業務。
- **港口集散區**：面積 4.5 平方公里，主要開展港口作業、海陸運輸、國際中轉等相關業務。



圖 3 福州保稅港區規劃示意圖

此外，福州保稅港管理委員會亦管理位於馬尾港區，並已營運中的國際物流區（福州保稅物流園區）。該園區面積 1.2 平方公里，首期 0.68 平方公里建設 15 座公共倉庫、6 萬平方米堆貨場以及配套的驗貨倉庫、海關監管和辦公大樓等。主要物流功能為國際中轉、轉口貿易、貨櫃拼櫃等，14 家各類物流企業登記註冊營運。二期 0.52 平方公里，其填海工程已經啟動，明(2011)年上半年完成基礎設施建設。

●



圖 4 福州新港相關區位布置圖

就保稅港之政策優惠而言，大致上可分為稅收政策、免稅政策、通關便利與外匯政策等。

1. 稅收政策

- 國外貨物進入保稅港區保稅；
- 貨物出保稅港區進入國內銷售按貨物進口的有關規定辦理報關手續，並按貨物實際狀態徵稅
- 國內貨物進入保稅港區視同出口，實行退稅
- 港區內企業之間的貨物交易不課徵增值稅和消費稅。

2. 免稅政策

- 保稅港區內生產性的基礎設施建設項目所需的機器、設備和建設生

產廠房、倉儲設施所需的基建物資；

- 企業生產所需的機器、設備、模具及其維修用零配件；
- 企業和行政管理機構自用合理數量的辦公用品予以免稅。

3.通關便利

- 對保稅港區和境外之間進出的保稅倉儲、配送、分撥和加工的貨物，實行電子報備管理；
- 出口貨物入區即可簽發出口退稅證明；
- 在保稅港區內從事保稅加工業務不實行加工貿易銀行保證金台賬和合同核銷制度，不實行單耗標準管理。

4.外匯政策

- 區內與境內區外之間貨物貿易項下交易，可以人民幣計價結算，也可以外幣計價結算；
- 企業均可開立外匯現匯帳戶，企業經營所得外匯實行意願結匯；
- 從事保稅港區與境外之間貿易不需辦理收付匯核銷手續。

在參觀現場實況方面，其貨櫃碼頭橋式起重機均屬大跨距，如圖 6，可承載 61 噸之貨櫃，並可裝卸 18 排寬以上之超巴拿馬極限型船舶。



圖 5 陳承茂主任（右 3）、海西雜誌社蔡遠游總編輯（右 1）與本代表團
主要團員合影



圖 6 福州新港港區貨櫃碼頭設施

另外，針對兩岸客滾輪(Roll On/Roll Off/RO/RO)需求，該港已於碼頭尾

端改建 RO/RO 跳板與碼頭(圖 7)，並將由民間興建新的客運碼頭，以進一步吸引客貨兩用船使用福州新港。



圖 7 福州新港港區正改建中滾裝碼頭設施

6月17日晚間，由福州市政府宴請我台灣代表團，由胡孝輝副秘書長主持歡迎晚宴，福州保稅港管理委員會相關主管陪同。會中，雙方就如何加強福州保稅港與台灣自由貿易港區之分工與合作，如何簡化相關作業流程與秩序等廣泛交換意見。



圖 8 福州市胡孝輝副秘書長主持歡迎晚宴

二、進行福州保稅港區對接台灣自貿港區圓桌會議

2010年6月18日上午10:30—12:00，於本訪問團下榻之福州世紀金源大飯店三樓第一會議廳，由福州保稅港區籌辦，全球運籌發展協會榮譽理事長蘇隆德主持。參加單位除臺灣自貿港區代表團外，政府機關有福建省省外經廳、福州市台辦、福州市外經局、福州港務局、保稅區海關、保稅區國檢局、省電子口岸公司、保稅區管委會領導及相關部門負責人、保稅港碼頭業主單位代表等，總規模約50人左右。

本次圓桌會議主題圍繞如何利用福州保稅港與臺灣自貿港區政策功能類似、區位相近的特點與優勢，希望透過先行先試之原則，加快福州保稅港與臺灣自貿區之間涉及港口、海運等物流、資訊、技術等方面的合作交流。

會議包括下列五大議題，首先由主持人請保稅港區、我方基隆、臺中與高雄港代表分別就港區發展特色作簡短之介紹後，即依據討論議題與各方代表討論交流，各方發言之大致內容分述如下。

1、探討嘗試在兩岸相同功能的保稅港區及自貿區之間率先建設閩台兩地貿易通關電子資料交換平臺。

會議中我方之意見為：

(1) 在台灣，港口現階段是以航港資訊系統 MTNet 為主體架構，該功能

目前偏重於船舶、船員與船舶航行有關之港灣、倉儲資訊為主。將透過此系統串接一套資訊交換平台與福州保稅港之資訊平台進行資料交換。

(2) 未來將透過此平台與貨況為主之關務資訊，以及其他貿易簽審機關，擴大電子交換之規模與範圍。

(3) 兩岸間資訊平台，應該考量未來擴大到與國際接軌，故應儘量採用聯合國所訂定共通性標準，以利將本成果擴大到其他各省與其他國家。

與會代表則亦對此問題之反應兩極，航運業者主張要待政府部門完成平台後配合辦理，但是保稅港方面態度則較為積極，希望能儘速建立訊息平台以利貨物交流。特別是福建電子口岸公司業已與廈門港從事多項合作，已建置港口方面有關配艙、儲位管理、船期與船舶動態等系統，期望能夠透過雙方界接，使貨物更順暢。

2、探索交流如何積極推進開展兩岸間國際中轉業務，拓展相關產業，繁榮兩地港口。

會議中我方之意見主要認為：自由貿易港區或保稅港應該先培養貨源才能提高其營運績效，因此：

(1) 應該就雙方目前之港區事業作調查與研究，了解與分析其營運的模式。建議分以下幾階段進行開發：

A. 針對兩岸已有之分工模式，協助其流程之順暢並試圖擴大其利基。

B.鼓勵具有相似模式之廠商加入港區營運。

C.爭取其他產業可以從事類似之操作模式業者加入。

(2)對於雙方航線特性進行交流，進行兩區航線整合，以利轉口（中轉）業務拓展。

(3)協議兩方均給予適當獎勵措施，以助雙邊接駁(FEEDER)航線之開闢與營運。

至於福州保稅港區認為，現在福州大部分之進出口貨載大部分透過高雄港轉運，希望我方能夠放寬部分航線貨櫃能夠到福州港轉運。我方回應此議題應該在於福州港國際班輪密度不足，航運公司基於便利性考量會選擇高雄或基隆港轉運。未來達到規模與增加航班密度後，自將有航運公司選擇其有利之轉運點，應與政策管制無關。

3、探討如何利用各自功能區域佈局，承接與兩地高科技製造業相銜接的保稅加工、料件及產品採購、配送、分撥等對接業務。

會議中我方之意見認為：以基隆港所轄基隆、台北、蘇澳等港區與福州港之馬尾、福清等港區間進駐之廠商進行分析，大致上來說：

(1)**基隆港**：主要為大宗物資之進出港口，相關物資運送均採貨櫃化，故主要發展公共倉儲與第三方物流之作業港口。故與福清港區與馬尾青州港區週邊產業可利用快速直航之運輸達成中轉與簡易加工串接。

(2)**台北港**：有以東立物流為主之統合性物流服務，以及以石化產業為主之

台塑石化與友亦實業兩家港區事業，可發展化學品倉儲轉運與摻配業務。將可與福清港區腹地相關之汽車工業供應鏈結合。至於石化產業，可利用福州港與台北港間可作相互撥補與配銷之基地。

(3) **蘇澳港**：未來將發展綠能、電動車與電動車相關之周邊產業之物流加工作業基地。將視未來發展狀況，開發新的供應鏈模式。

(4) **臺中港**：腹地廣大為其自由貿易港區之特點，可發展前店後廠之營運模式，並進駐深層加工之產業。

(5) **高雄港**：國際航線密集，可發展國際轉口轉運業務與多國拆拼櫃業務。

福州保稅港因具有鐵路支連進港區，可利用海鐵複合運輸之作業模式，以及其廣大的腹地條件吸引產業進駐。再以其保稅港區制度上提供之優惠條件，發展產業適合之商業模式。

4、探討兩地間如何優勢互補，加強金融、保險等其他服務貿易業雙向交流。

會議中我方之意見為：依據 2008 年統計資料，基隆、台北與蘇澳三港進口貨物以「礦產品」、「卑金屬及其製品」與「化學或有關工業產品」為主，至於出口貨物則以「塑膠橡膠及其製品」、「化學或有關工業產品」及「卑金屬及其製品」為主。

有關兩地加強金融、保險等其他服務貿易業雙向交流部分，由於涉及財政部權責，非屬港務局（交通部）專業範疇，但可就相關業者貿易活動與航運實務，相互依各案進行研討。

5、探討如何推進幾個區域間互設辦事處，聯絡與協調相關業務開展。

會議中福州保稅港強烈希望能夠互設辦事處，以利雙方交流與發展。我方之意見為：因為目前兩岸海運協議中僅就航運公司可於兩岸互設辦事處，港口部分目前並無規範。建議在避免逾越兩岸海運協議精神，暫不就本議題進行探討，但本局將本合作意向書之精神，協助貴港處理相關港務事務。



圖 9 福州保稅港區對接台灣自貿港區圓桌會議福州港機關代表



圖 10 福州保稅港區對接台灣自貿港區圓桌會議台灣機關代表

肆、參加第三屆海峽兩岸物流與供應鏈博覽會

本次赴大陸主要的目的之一即是利用本項博覽會與大陸相關物流產業進行交流與面對面接觸，同時藉由文宣、海報與攤位展場人員之介紹使業者對我國自由貿易港區之功能有所了解，進而進行後續洽談進駐設廠(倉)、使用港區事業服務等活動，達到行銷的目的。

一、展場設攤與活動

本次展場主辦單位依各個參展單位特性進行分區，共分為 A~J 區，我自由貿易港區與福州保稅港區相對，並與台灣萬海航運、陽明海運 (F 區)、京揚物流(H 區)等公司在相同與相近之區塊，我方之攤位計三單位，如圖

11，位置在 H 區如圖 12 黃色標示區域。同時於第三屆海峽物流論壇大會資料中，亦以半頁篇幅介紹台灣自由貿易港區之功能與特色。

本聯合招商小組於 6 月 17 日進駐進行展位布置，6 月 18-19 日派員布展及解說。我方三個展位計有四面牆，分別設製總體自貿港、台中港（如圖 13）高雄港與基隆/台北/蘇澳港（如圖 14）。

福州保稅港區為共同合作宣導保稅港/自由港區的合作效益，也於該港燈箱中，將台灣各自由貿易港區之特色作介紹，如圖 15。



圖 11 台灣自由貿易港區招商攤位總覽



圖 13 台灣自由貿易港區招商攤位-整體介紹與台中港介紹



圖 14 台灣自由貿易港區招商攤位-高雄與基隆/台北/蘇澳港



圖 15 福州保稅港協助介紹台灣自貿港燈箱

有鑑於目前兩岸關係尚未開放大陸企業在港區內從事投資經營相關物流服務業，因此本次招商活動之重點在於宣揚台灣自由貿易港區之優點與特色（代表團於展場活動如圖 16 所示），至於陸商若有意將貨物送到台灣加工與物流操作，可透過現有港區事業協助從事相關業務，由港務局作為招商平台，引介業者與港區事業接觸。

二、第三屆海峽物流論壇開幕式暨主題論壇

本次會議主題論壇為：「中國物流調整與振興規劃實施回顧」、「海西經濟區物流與經濟發展新思路」、「現在物流企業商業模式與策略選擇」、「製造業、商貿業與物流業聯動發展」、「海峽兩岸物流與供應鏈協作發展」、「發展福州現代物流業，助力海西經濟大發展」。



圖 16 台灣代表團團員於展場向往來廠商介紹台灣自貿港區業務情形

專題論壇為：海峽兩岸物流產業的對接與合作、物流企業上市與投融資、產業供應鏈的協作、冷鏈物流發展與城市配送、中國物流的國際化、現代物流與新技術。會中邀請全國人大常委、內務司法委員會副主任委員、民建中央專職副主席、著名經濟學家辜勝阻，福建省政協副主席、民建福建省委主委、福建省新聞出版局局長郭振家，國家發改委經濟運行調節局副局長王慧敏，福建省經濟貿易委員會副主任馬鑒康，福州市副市長陳為民及福建省台辦、福建省外經貿廳、福建省交通廳、福建省運管局、福州市貿發局、福州市物流辦公室、福州保稅港等相關部門領導出席開幕式。

論壇演講嘉賓除基隆港務局王俊友局長外，還有本屆海峽物流論壇開幕式邀請到大陸國務院國家發展和改革委員會經濟運行調節局王慧敏副局長以「建立服務區域經濟發展的現代物流體系」發表專題演說。此外，國務院研究室綜合司司長陳文玲，中國交通運輸協會常務副會長王德榮，物流與採購聯合會副會長賀登才，中國外運長航集團副總裁董建軍，福建省物流協會常務副會長李興湖，福建省人大常委、福州大學副校長王健等均提出 10-30 分鐘專題演說。王局長之演說投影片與備忘稿如附錄一。



圖 17 基隆港務局王俊友局長於主題論壇中發表演講

本次論壇得到了 30 多個海內外著名物流事業協會、團體組團的支持和參與。台灣全球運籌發展協會、台灣國際物流與供應鏈協會等多家台灣物

流行業團體組團近百人參會，台灣基隆港、台中港、高雄港三大港口特地組團參與相關會議，並在福建省開展一系列交流活動。台灣新生報社副社長劉長裕、台灣「中央通訊社」等台灣媒體赴福州參加報導。



圖 18 主題論壇海峽兩岸與會人員參與之盛況

三、三一集團技術交流會

總部為於湖南長沙之三一集團始創於 1989 年。主業是以工程為主題的機械裝備製造業，目前已全面進入工程機械製造領域。主導產品為建築機械、路面機械、挖掘機械、樁工機械、起重機械、非開挖施工設備、港口機械、風電設備等全系列產品。其中混凝土機械、樁工機械、履帶起重機為國內第一品牌，混凝土泵車全面取代進口，國內市場佔有率達 57%，為

國內首位，且連續多年產銷量居全球第一。在大陸，三一建有上海、北京、瀋陽、昆山、長沙等五大產業園。在全球，三一建有 30 個海外子公司，業務覆蓋達 150 個國家，產品出口到 110 多個國家和地區。目前，三一已在印度、美國、德國、巴西相繼投資建設工程機械研發製造基地。

本次展覽館於 6 月 19 日上午 9 時辦理技術交流會（圖 19），我方訪問團到場參與（圖 21），了解該公司生產、銷售之作業流程。本次博覽會該公司主要從事港口機械、混凝土幫浦車等機械之展銷，包括大會外廣場亦有該集團之實車展示，如。未來其擴展其海外市場後將有機會利用台灣自由貿易港區內相關港區事業，協助該集團得到更好優勢之服務。



圖 19 台灣訪問團參與三一集團技術交流會



圖 20 三一集團於會場外廣場展示相關港口機械



圖 21 三一集團技術交流會簽約儀式場景

伍、平潭港拜訪經過

本訪問團一行人於 6 月 17 日上午由臺中港務局李局長會同台灣全球運籌協會游文相理事長及經建會左主任（圖 22）拜訪平潭縣人民政府楊副縣長；楊副縣長除陪同至規劃港埠建設及國際旅遊發展區現場參觀外，雙方

更於福州（平潭）綜合實驗區管委會辦公室座談交換意見（圖 23）。



圖 22 於平潭綜合實驗區管委會前合影



圖 23 與綜合實驗區管委會座談情形

一、平潭綜合實驗區地理環境簡述

(一)基本資料

平潭縣係福建省福州市下轄一縣，位於福建省東部海域，東瀕臺灣海峽，西臨海壇海峽，南近南日島，北望白犬列島，由 126 個島嶼和近千個岩礁組成，主島海壇島為中國第五大島，約相當於香港本島面積的 4 倍、廈門本島面積的 2 倍，新加坡的一半，陸地面積 371.1 平方公里，海域面積 6,064 平方公里。

(二)地理位置

平潭東濱臺灣海峽，與臺灣新竹港僅距 68 海浬（126 公里），為大陸距離臺灣最近處（圖 24），西鄰海壇海峽，與長樂、福清、莆田 3 市隔海為鄰（圖 25），為大陸最早設立臺胞接待站、臺輪停泊點的區域。

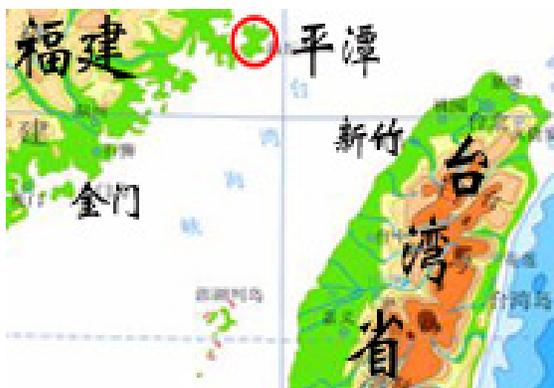


圖 24 平潭島地理位置圖



圖 25 平潭島位置關係圖

(三)交通

目前平潭島對外公路運輸的惟一通道係娘宮至福清小山東的車輪渡（圖 26），再接省道真大線與福廈公路連接，通行能力已趨飽和狀態。娘宮港受航道、場地限制，難以開闢新碼頭渡口，若改它處建

渡口，還須建渡口接線等設施，汽車要繞行，無法根本解決交通落後狀況，興建大橋將根本有效解決平潭島與大陸本島基本陸運交通需求。



圖 26 平潭島交通船舶

(四)經濟

平潭縣是以漁為主的島縣，海洋捕撈是平潭的支柱產業，雖然是福建省的經濟窮縣，主要產業為「打隧道、進出口貿易」，在長久的兩岸軍事對壘期間，平潭縣維持了美麗的風景，也保持平潭的原始風貌，至今平潭仍是福建省經濟小縣，財政窮縣，工業化程度偏低、傳統農漁業為主而尚未發展之縣。

二、平潭綜合實驗區架構簡介

大陸福建省在 98 年 5 月獲國務院頒布「關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見」，支持福建省加快建設海西經濟區。7 月底，中共福建省委第 8 屆 6 次全會正式決議設立福州（平潭）綜合實驗區，有計劃、階段性建設成為海西經濟區。

在海西經濟區的大前提下，福建省規劃福州市平潭縣為兩岸實驗特區，將爭取設立海關特殊監管區，其規格將高於廈門特區，享有部分屬於省級的權限，平潭縣將重點規劃設為 6 大區：國際旅遊發展區、兩岸貿易合作區、大型物流園區、城市建設發展區、文化產業園區、高新技術合作區。並打造成為兩岸投資貿易便利化、人員往來便利的先行先試區等重要措施。目前其相關建設項目，甚至標榜兩岸「共同規劃、共同投資、共同管理、共同建設、共同受惠」，因而其「兩岸共同」成分之大，為全大陸之冠，堪稱為兩岸經貿型態更新升級的標竿。該規劃案由台灣中興工程公司取得國際標。

三、考察項目

(一) 整體規劃

「福州（平潭）綜合實驗區」的發展定位構想模式，主要是參照香港模式，發展轉口貿易與出口加工，藉由地緣及區位優勢，對臺實施「免稅、退稅、保稅」。

目前平潭的定位是一種境內關外的自由貿易港區之概念，以這樣的概念「建立兩岸合作的海關特殊監管區域」，創新通關制度和查驗監管模式，實行海關特殊監管區域和稅收政策、外匯管理政策，推進兩岸投資貿易和人員往來便利化。做為「兩岸區域合作前沿平臺」，加快中共中央支持海峽西岸經濟區建設的政策在平潭先行先試，開展

兩岸區域合作綜合試驗，實行更加開放的產業政策。

在交通方面則是「建立兩岸直接往來新的便捷通道」，推動交通發展先行，開闢兩岸海上客貨滾裝航線，開展海峽兩岸橋隧通道前期研究，建設開放通達的交通運輸體系，發展中轉貿易和國際航運。

(二)港埠建設

依據福州(平潭)綜合實驗區規劃，準備興建 5 座碼頭 (圖 27)：



圖 27 平潭島碼頭規劃位置圖

1. **流水灣 30 萬噸級綜合碼頭**：位於流水鎮東面，計畫從流水碼頭—小嶼島—東岸島圍堤，形成流水灣港區，為兩岸物流碼頭，後線規劃為海關特殊監管區，再逐步開放全島免稅。
2. **草嶼島 30 萬噸級補給碼頭**：位於南海鄉草嶼島，計畫建設大型海上補給加油中心。
3. **蘇澳港北區 20 萬噸級多功能碼頭**：位於蘇澳鎮北面連街澳至白青鄉玉堂灣，岸線長達 3 公里，可用港區腹地 3,000 畝 (200 公頃)，規

劃建設大型船舶修造、海上補給加油和多功能碼頭。

4. **少雄山 2 萬噸級兩岸貿易物流碼頭**：位於澳前鎮少雄山，為 1,000 級兩岸貿易專用碼頭，可用岸線 1 公里，港區約 1000 畝（約 67 公頃）。
5. **金井碼頭**：擴建金井碼頭為 2 萬噸級散雜貨碼頭。

(三)橋樑建設

平潭縣儘管地理位置特殊、海島資源豐富、旅遊風光迷人，但受交通瓶頸制約十分明顯，目前出入島汽車交通仍依靠輪渡，交通條件的落後已嚴重制約平潭縣的經濟發展。基此，為使海潭島與大陸交通直接相連，修建平潭海峽大橋已成為平潭縣經濟發展及人民生活的迫切需要。

平潭海峽大橋於 2005 年 10 月經大陸國家發展和改革委員會批准後，隨即辦理前期籌備工作。依據大陸交通部門最定案方案，平潭海峽公路大橋及接線工程，起自福建省福清小山東，接省道 305 線，跨海壇海峽（圖 28），止于平潭娘宮，接省道 305 線，全長 4,976 公尺。其中跨越海峽橋樑長 3,510 公尺，兩岸引道長 1,466 公尺，全線設計時速 80 公里，大橋及引道路基寬度 17 公尺，雙向 4 車道，總計劃投資金額約為人民幣 11.39 億元。預計 2010 年 10 月正式完工通車。



圖 28 施工中的平潭海峽大橋



圖 29 李局長致贈楊副
縣長禮物



圖 30 參觀平潭港規劃中碼頭

平潭海峽大橋之興建，將從根本上解決長期困擾平潭發展的交通制約問題，使平潭躋身閩東南沿海重要交通樞紐，客貨運的過海能力擴大數十倍，從而為廣大民眾進出島提供便利條件，進一步推動全縣旅遊及其配套產業的發展，加速海洋經濟強縣和現代濱海旅遊城市的成形，促進全縣經濟社會和諧發展，同時進一步密切兩岸經貿合作事宜。

陸、莆田港訪問經過

從 2009 年 8 月 3 日起，福建省湄洲灣內泉州市港口管理局所轄的肖厝、鬥尾港區，與莆田市港口管理局所轄的秀嶼、東吳港區合併組成新的湄洲灣港，成立福建省湄洲灣港口管理局。新組成的湄洲灣港各港區對外統稱為湄洲灣秀嶼港區、湄洲灣東吳港區、湄洲灣肖厝港區、湄洲灣鬥尾港區。依據大陸《港口法》、《福建省港口條例》等法律、法規、規章的規定，福建省湄洲灣港口管理局為福建省交通廳直屬事業單位，負責湄洲灣內港口、航道的管理、規劃、建設、養護等工作。福建省湄洲灣港口管理局下設秀嶼港務管理站、肖厝港務管理站和引航站、航道管理站 4 個直屬事業單位。同時，撤銷泉州、莆田市港口管理局在湄洲灣內所屬的相關港口管理機構：湄洲灣內港政航政、水路運政、港口航道規劃建設、引航、規費徵收等功能統一由湄洲灣港口管理局行使。

本訪問團一行人於 6 月 17 日上午由王局長率領基隆與高雄港務局團員拜訪該港東吳港區，由福建八方港口發展有限公司黃德斌顧問主持、陳江滔副總經理與省交通運輸廳台辦何倩副調研員陪同，湄洲灣港口開發有限責任公司綜合部吳釗灝副經理作簡報。

湄洲灣位於福建省中部沿海，莆田市仙游縣與泉州市泉港泉港區兩地間，水路北距福州馬尾港 132 海浬，上海 510 海浬，南距廈門港 96 海浬，

廣州 484 海浬，是長三角與珠三角之中點。東距基隆港 178 海浬，臺中港 72 海浬，高雄港 194 海浬，是台灣與大陸直線距離最短的港口，港區因灣口有湄洲島而得名。自然海岸線總長為 217.3 公里。

誠如前述，湄洲灣港分設肖厝、斗尾、秀嶼與東吳四個港區，其中秀嶼、肖厝與湄洲港等三個港區為對外國國籍船舶開放之口岸，目前已與世界上 29 個國家，50 個港口通航。

2009 年底已有 53 個營運船席，貨種以散裝運輸為主，10 萬噸級以上碼頭 4 座，最大可靠泊 30 萬噸級原油油輪，全港總吞吐量達 2655 萬噸。該港潮差 4-8 米，陸域面積約 200 平方公里，有重工業區、煉油廠，因有天然屏障，故無需打樁及建設防波堤。

該港區聯外道路包括沉海高速公路、福廈鐵路、324 國道橫貫湄洲灣區；2012 年向莆鐵路通車後將在港區與福廈鐵路交匯，可直達內陸江西、浙江、湖南等腹地。

目前營運組織為福建省港口管理局，負責湄洲灣港口轄區內港口、航道之規劃、建設、養護、管理及水路運輸管理工作。下設秀嶼港務管理站、肖厝港務管理站、引航站、航道站等 4 個附屬單位。

湄洲灣未來將規劃於羅嶼作化學品船中轉業務，成立發貨中心，大型油輪在本港區減載後再運往台灣，並規劃滾裝船於秀嶼港區從事客貨業務。



圖 31 於東吳港區與莆田港口管理局人員討論該港規劃建設



圖 32 莆田港東吳港區

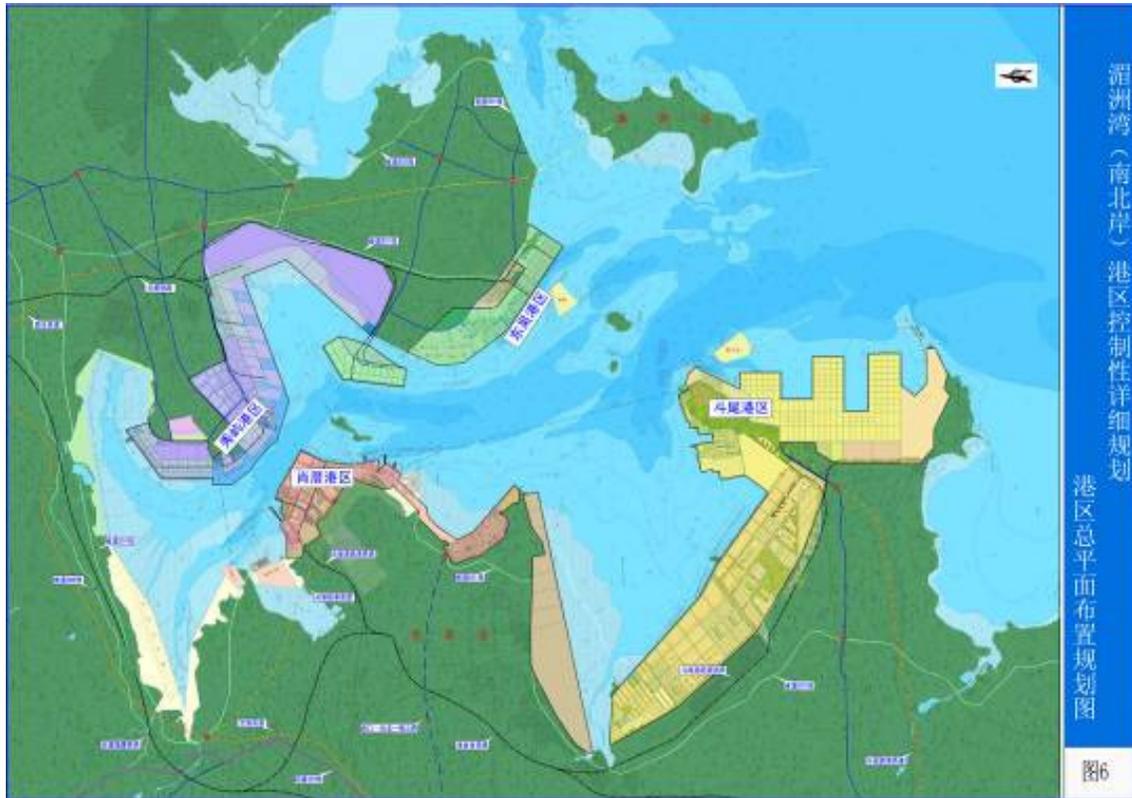


圖 33 湄洲灣港區規劃圖

午餐後，由湄洲灣港口管理局局長兼湄洲灣港口開發有限責任公司董事長陳宜國偕該局副局長陳文雄與我方代表團進行意見交流。由於湄洲灣之發展未來將以大宗散貨為主，因此建議該港口應將相關產業能吸引至港口內投資，以將貨源鞏固在其灣區。基本上，由於湄洲灣具有港灣條件之優勢，應該針對腹地產業群落進行整體性之規劃布局，讓港區內廠商或倉棧與腹地產業能夠有效結合，並透過港口間合作使通關作業更加順暢，以吸引廠商運用港口機能創造效益。

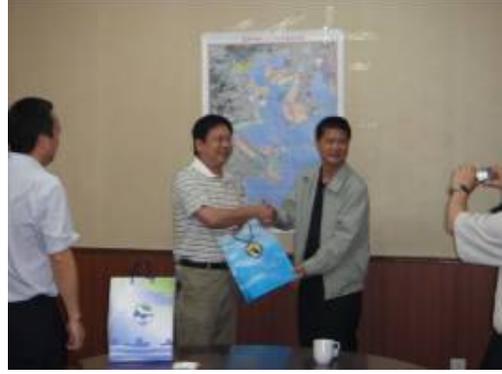
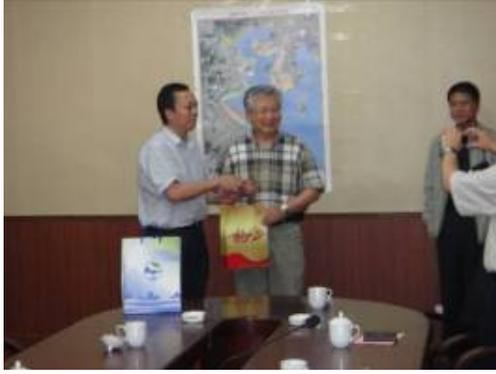


圖 34 與莆田港交換紀念品



圖 35 與莆田港座談會情形



圖 36 王局長與湄州灣港口管理局陳宜國局長於渡輪上意見交換

柒、廈門港訪問經過

6月20日，本訪問團搭乘福州 07:12 開往廈門之 D6201 次動車前往廈門，前往拜訪廈門海天碼頭、廈門象嶼保稅區現代物流園區與廈門海滄保稅港區。並於當日 20:40 搭乘 D6214 次動車返回福州。

一、福廈高鐵建設

以福州站來看，該市設有北站（接近市區，圖 37 至圖 39）與南站（位於外圍新開發區），就整體規模而言，隨著高速鐵路建設，其規模相當龐大。惟因福州北站仍在進行相關擴建工程，站內空間圍籬多處且未有適當之無

障礙設施頗為缺憾。車站內由於搭乘人數眾多，設有長條椅之候車廳（圖 38）提供旅客休息，並兼作為剪票口之分流設施。軌道採標準軌距，並以鋼筋混凝土枕布設全線。

高鐵列車全長 16 節車廂，區分不同艙等，分級收費。並備有長途臥鋪與餐車等服務性設施。車速目前已達成時速 240 公里，未來待滬廣鐵路全線連通後，將提高速度至 350 公里/小時。對於人流運輸與經濟發展將具有帶動作用，值得再做密切觀察。

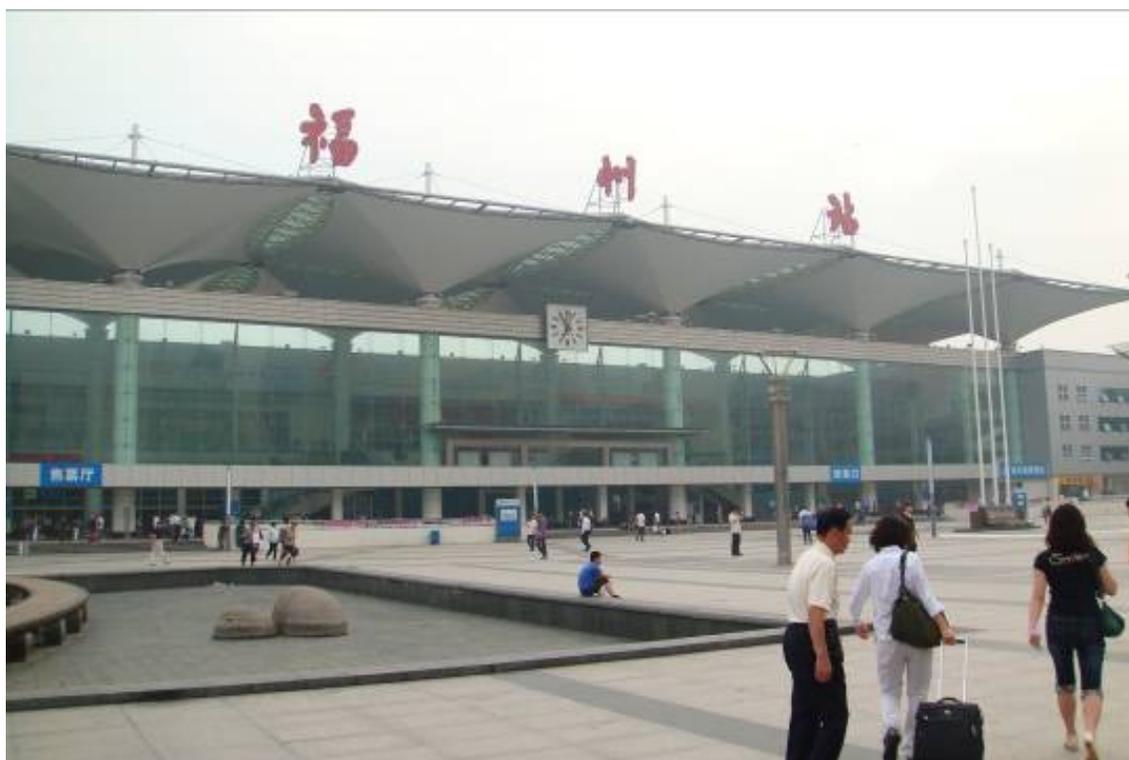


圖 37 福州火車站外貌



圖 38 福州火車站候車廳



圖 39 福州站月台與列車上下客情形



圖 40 高鐵軌道與列車

二、訪問廈門海天碼頭

6月20日上午11時許，由廈門港務集團海天集裝箱有限公司許副總經理旭波簡報並帶領大家參觀海天碼頭。

海天集裝箱有限公司是廈門國際港務股份有限公司的骨幹成員企業，專業從事國際海運集裝箱的裝卸、堆存、中轉業務，旗下經營管理著海天碼頭和海潤碼頭兩個專業的國際集裝箱碼頭，其位置圖如圖 41，共有 10 個泊位，總長 2,229 米。



圖 41 海天、海潤碼頭在廈門港位置圖

海天碼頭位於東渡港區（圖 42），前沿水深為-12.2~13.8 米，能夠同時接納兩條 8,500TEU 以上集裝箱船舶靠泊作業。碼頭占地面積 65 萬平方米，交接庫面積 9,345 平方米，冷藏箱插座 1,052 個，14 條進出場通道，擁有岸邊集裝箱裝卸橋 13 台、龍門吊 30 台，跨運車 11 台、以及正面吊與堆高機等其他大型集裝箱機械設備，配備有先進快捷的清華同方「威視 MB1215HS」大型集裝箱檢查系統，近百部集裝箱拖車為場內平面運輸和碼頭的集疏運提供強有力的保障。



圖 42 參觀廈門海天碼頭

由該集團投資經營之另一港區海潤碼頭位於海滄港區，前沿水深-15.3米，通航航道深達-14米，可供巨型集裝箱船舶全天候進出港區靠泊作業、可同時靠泊兩艘10萬噸級大型集裝箱船舶。海潤碼頭配備有前伸距63米、起重量65噸的超巴拿馬岸橋8台，輪胎式龍門吊18台，堆場面積達25萬 m^2 ，碼頭配套的設施設備齊全，通關條件快捷完備。

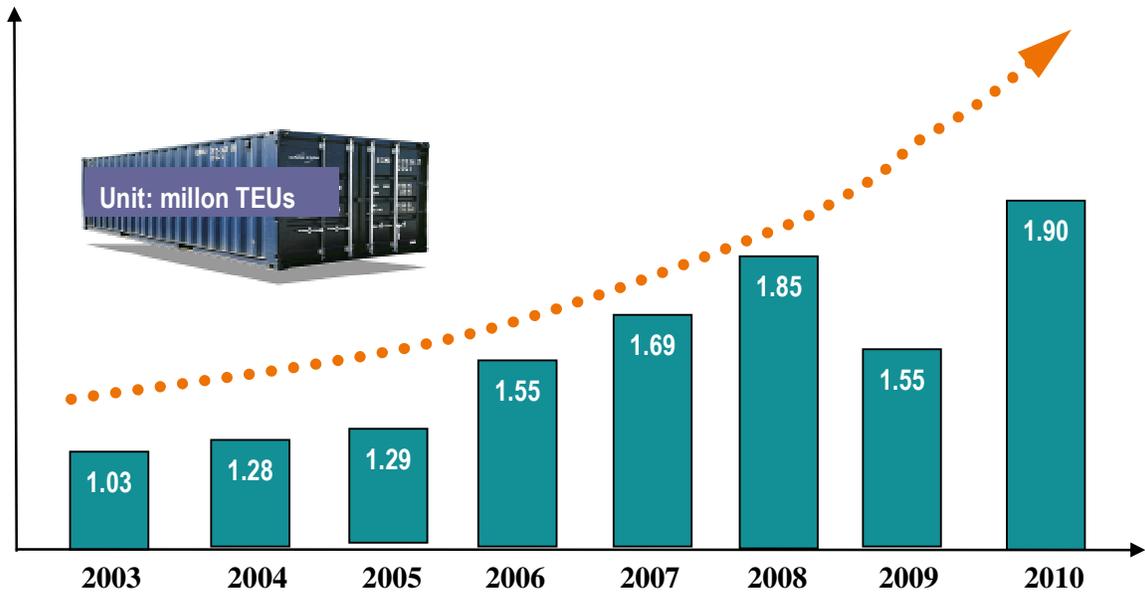


圖 43 廈門港海天、海潤碼頭歷年貨櫃裝卸量

三、訪問廈門象嶼保稅區現代物流園區

6月20日上午10時許，由廈門象嶼保稅區管理委員會馬副主任自力介紹現代物流園區（圖44），並至Shenker之Dell發貨暨維修中心參觀，該中心嚴禁照相攝影，於參觀完畢由保全人員進行搜身。

廈門現代物流園區位於廈門島西北部(圖45)，總面積9平方公里、集港口、航空、公路、鐵路交通為一體，是海峽西岸重要的物流集散中心。現代物流園區包括五個區域，它們分別是：保稅區、保稅物流園區、港區、象嶼物流園區和機場物流園區。港區、象嶼物流園區、機場物流園區是普通的物流園區，功能與政策與普區一樣。以下主要重點是象嶼保稅區之功能。



圖 44 於廈門象嶼保稅港區簡報及座談會情形



圖 45 廈門現代物流園區簡圖

(一)象嶼保稅區政策優勢及主要功能：

1. 企業可選擇在區內從事貨物拆裝箱、貨櫃堆存、進口貨物分撥、境外貨物寄倉。
2. 進口貨物在區內存儲可緩徵關稅，實行保稅管理。
3. 區內貨物分撥可實行批量進口、分批銷售、售後核銷。
4. 海關對區內企業貨物實行直通式監管。
5. 象嶼保稅區可同時經營保稅及非保稅業務、物流加工及貿易業務。
6. 有類似臺灣自貿港區按月匯報的功能。

(二)目前廈門象嶼保稅區積極發展

1. **臺灣商品集散中心**：ECFA 之後，大登島小額貿易(每人限購 RMB3,000 以下免稅)將式微，廈門已改制為全島特區，所以廈門將成為台商商品集散中心，目前臺鹽、臺酒、東元集團(摩斯漢堡、樂雅樂)，貴族世家、永和豆漿都已經進駐。
2. **酒品恆溫倉儲中心**。
3. **電子組裝及維修中心**：Schenker 之 Dell 發貨暨維修中心。
 - (1) 佔地 8,000 平方公尺，挑高 12.5 公尺，間距 13 公尺。
 - (2) 庫存周轉天數：15 天。
 - (3) 貨物出口到韓國、澳洲使用 Schenker 服務、出口到日本使

用日商或代服務、內銷採用家裡大通及中國速遞。

(4) **退貨維修**：只有內銷及出口至日本及韓國的貨品，若發生商品壞損可以退回廈門物流中心維修。每一季退貨一次，每一次退貨量約 2 個 20 呎貨櫃，所有退貨必須在 10 天內維修完畢並退回原地。

(5) **海鐵聯運**：在保稅區內拆櫃、併櫃，小包裹可以使用貨櫃集中裝載，分播運送至福建內地與江西省南昌與贛州，內地報關(無水港)直截轉運至廈門即可出口。

四、訪問廈門海滄保稅港區

由廈門海滄保稅港區管理委員會王副主任玉龍及台灣工作辦公室王主任建軍熱情招待（圖 46），先至港區哨口再至海投物流公司參觀，後方至管理委員會辦公室聽取簡報。

(一)海滄保稅港區規劃

面積 9.5092 平方公里分三期建設，由嵩嶼碼頭、海滄港區、#14-19 泊位、物流園區及綜合查驗區、廈門出口加工區等五個部分組成；內部劃分為保稅加工區、保稅物流園區、現代港區等三個區域，各個區域間以全封閉高架道路(地道)連接形成封閉的統一監管區域。目前港區共有 25 條國際遠洋航線，到達世界各地主要港口，現有及規劃、在建的深水

泊位有 21 個，可停靠十萬噸級貨輪，設計年吞吐能力 1 億噸，其中年貨櫃吞吐能力達 1,000 萬 TEU。2009 年港區進出境船舶 2,100 餘艘，進出口貨櫃達 192 萬 TEU。



圖 46 游理事長致贈禮物給王副主任

廈門海滄保稅港區（圖 47 與圖 48）一期建設—2008 年 9 月 8 日正式開工建設、2009 年 9 月竣工，一期項目佔地面積 4.65 平方公里，在一期建設中，嵩嶼港區、海滄港區 9 個泊位、物流園區、出口加工區一期等已經建成營運，所以，建設重點便是將這些區域「封閉連接」，並設立集中查驗區。



圖 47 廈門海滄保稅港區佈置圖

一期工程建成總長 3 公里多的 4 座跨線橋和 2 個下穿隧道、11 公里的圍網，並配置 1000 多個監控和紅外線報警系統；約 3 萬平方米的集中查驗區的開口、房屋土建、查驗平臺等設施也基本建成；二期海滄港區 14 號到 19 號貨櫃碼頭正在建設中，預計 2010 年建成投產。三期嵩嶼港區的泊位也已開展前期工作。



圖 48 廈門海滄保稅港區

(二)海滄保稅港區發展

2010年1月份，國務院批准設立的海滄保稅港區一期順利通過驗收。保稅港區的功能特殊，與已有的保稅區、出口加工區等海關特殊監管區域相比，保稅港區兼有港和區的雙重特性，它將口岸、物流和加工貿易的三大功能集於一身，是保稅區、出口加工區和保稅物流園區以及港口碼頭通關等相關政策功能的疊加，優勢更加突出。可以開展存儲進出口貨物和其他未辦結海關手續的貨物，對外貿易，國際中轉，檢測和售後服務維修，商品展示，研發、加工、製造等九大類業務；可以享受國外貨物入港區保稅，國內貨物入港區視同出口、實行退稅，港區內企業之間的貨物交易不徵增值稅和消費稅等多項優惠措施，其功能與臺灣自由貿易港區雷同。

目前大陸正式運行保稅港業務的有上海、大連、天津，廈門海滄最快將在今年2010年8月開始正常運行，成為大陸14個保稅港封關執行後，可能是第四個開始運行之保稅港。

主力扶植產業科技、生物，其產值佔整個福建的3/5，其次是電子業，緊鄰港區的出口加工區已有知名廠商進駐：KODARK、Black & Decker、台商豐隆冷凍(供應台灣麥當勞肯德基的上游食品原物料)、臺企崇仁醫療器械有限公司等。2009年出口加工區進出口總額達6.43億美元，進出口貨物5.46萬噸。

(三) 海投物流公司

廈門海投物流有限公司在保稅港區擁有 2,500 平方米倉庫和 5 萬平方米倉儲加工庫，可以為客戶提供專業化保稅物流服務。

最特別是該公司通過 ISO14000 認證，投資經營的綠色環保產業--再生資源物流中心，佔地面積 13 萬平方米，其中查驗中轉倉 25,000 平方米，擁有衛生處理區、檢驗查驗區、貨物中轉區，為進口廢紙、廢塑料、廢五金等再生資源（圖 49）提供報關報檢、衛生處理、拆裝、運輸、倉儲、代繳稅費、代理資金結算等專業物流服務。是福建省首家現代化、專業化、信息化、集成化、規範化的再生資源物流中心。再生資源中心每年可為國家節省木材 200 萬立方米。



圖 49 海投物流公司進口廢紙

捌、主要心得與建議

本次活動係各港務局海港自由貿易港區聯合行銷活動海外招商之一部分，活動行程緊湊而充實。本報告將心得分為以下三部分，綜合整理如后：

一、參與物流博覽會部分

(一) 展場布置未來宜增加多媒體播放設備以吸引參觀人員與傳播效果

由於本次係於境外布展，事先必須先行就展覽文宣、展場布置海報製作與相關後勤支援一併完成。因屬聯合行銷之首例，由基隆港務局整合臺中與高雄港務局相關文宣與作好協調分工以竟其功。整體而言，可算順利圓滿，惟相較於地主的福州市現代物流(圖 50)與福州保稅港(圖 51)等單位有整體裝璜布置明顯遜色不少。未來若在經費許可之情況下，應可考慮增加多媒體播放設備，以吸引人潮及提高傳播效果。



圖 50 福州市現代物流展位布置



圖 51 福州保稅港展位布置

(二) 對展覽會客層分布分析應該作事先與事後調查分析

由於本次配合海港聯合行銷任務之推展同時進行展覽與論壇任務，惟就展覽館客戶來源分析主辦單位海西物流雜誌社規劃不周，或許遭逢6月份連日豪雨影響廠商參觀意願，整體人潮不夠熱絡。且部分大陸廠商主要洽詢之重點仍在於散雜貨與進出口貨物流通配銷，對自由貿易港區業務之功能與利基尚未充分應用。故未來從事本項展覽業務推廣時，除先作事前參觀人員與客戶種類預估，展覽時亦應設計問卷調查表供來訪廠商/民眾填寫，以便展後從事客戶群意願調查與分析，並作日後跟催投資意願之措施，強化展覽效果。

(三) 應該增加參展頻率以累積招商經驗

有關自由貿易港區招商經驗雖已推展近五年，每年亦或多或少在國內有過參展經驗，然而在國外之行銷經驗並不多，三港共同行銷之經驗更少。未來為推動自貿業務，增加能見度與產業對自貿優勢之了解，應廣泛洽詢國內外展覽會檔期。尋覓適合之展覽會參與展覽，同時對參與者應給予經驗交流與傳承，俾能熟稔此項業務技巧，提高參展效益。

二、參與論壇與交流部分

(一) 雙方在交流方式與具體合作模式仍待溝通

兩岸相隔六十年後雖有相同語言，但對於經營環境與業務推動作法上仍存有不同。我方對於簽署具正式協議文件仍須循行政程序報請大陸委員會許可或備查，因此對於合作之方式與具體之作業框架應先行確認，以利後續實質合作工作之推展。由於雙方組織不同、權責迥異，制度亦有許多不同之處，加上關務、貿易等簽審機關兩岸作法也存有相異之處，因此須增加溝通之機會，建議可利用金門與馬祖作為商談地點，兩岸可定期商討相關業務經驗與討論共同關切議題，待有明確共識再就合作內容簽訂文字備忘錄或相關文書。

(二) 資訊交流與合作之具體方案，雙方應再行邀集資訊部門討論後確認

本次圓桌會議討論到之資訊交流合作，誠如我方所提應以 MTNet 之

航港資訊平台與福州保稅港對接，但因本次會議 MTNet 並未參與。未來宜請 MTNet 對於合作構想、網路透通性、防火牆以及相關技術面課題與保稅港區所委託之福建電子口岸公司共同商討，俾凝聚共識。

(三) 兩岸保稅區/自貿區合作初期建議先就雙方研究調查開始起步

目前兩岸保稅區均處於招商之成長期，對於引進產業類型、營運模式與最適配置應均在摸索階段，故建議初期兩岸保稅區/自貿區之合作方式應先由協助雙方進行市場調查，共同研究雙方優勢並尋找可分工互補之產業與營運模式，以利永續發展。

三、參訪港口及物流機構（設施）部分

(一) 我國在港口分工與戰略上應有明確指導原則與方針

由福建省眾多港灣與港口積極開發建設之同時，該省已發現必須有計劃培植重點區域，因此，已訂定「兩集兩散」的港埠政策，即是由廈門港與福州港重點放在發展貨櫃（集裝箱），羅源灣與湄洲灣則將主力放在散雜貨。此與台灣目前所強調「對內協調分工，對外統合競爭」相似，均須在此明確的指導原則下，各港努力去發展個自作業特色與港埠功能。

(二) 我國在港口設施更新與提升上應再檢討與加速

大陸沿海港口在各地方政府全力建設下，其港埠規模已超出過往十年，港口設備也在民間企業大力發展下，不斷推陳出新，提供許多廉價

與性能優異的港口機械，提高港口作業效能。台灣雖在港口機械方面不敵大陸大型設備製造廠，但未來除在港口規劃上應再求更新與功能完善外，透過台灣優異的電子控制技術，鼓勵民間業者汰換取代人力與提高效率、增進安全，亦可持續維持台灣港口效能不墜。

(三)研商建立平潭為兩岸實驗特區

平潭島為大陸距離台灣最近處，故在 2009 年 5 月獲中共國務院公布支持福建省加快建設海西經濟區意見後，福建省即據此規劃福州市平潭縣為兩岸實驗特區，並將其發展定位為(1)探索兩岸合作新模式的示範區、(2)海峽西岸經濟區科學發展的先行區。現正在加緊改造現有金井碼頭為客貨輪快捷碼頭，以開闢兩岸客貨滾裝直航航線。而依本次參訪結果得知，該碼頭預計 2 年後完成。實很難想像，現仍是小聚落的漁村如何於 2 年內建竣碼頭及發展物流園區？不過於共產國家應該是沒什麼不行的。反觀台灣，高雄紅毛港遷村案一搞就 20 多年，如此效率如何與大陸相比？

行政院吳敦義院長曾於日前表示，建議和大陸方面共同開發平潭島，並評估找出雙方產業可茲互補項目研商未來可能合作方向。故與平潭在經濟上如何合作尚有待研究。

(四)自由貿易港區發展逆物流之可行性

參觀 Schenker 之 Dell 發貨暨維修中心，深感海港自由貿易港區如要

單純發展逆物流是不可行的，逆物流應是物流發貨中心附帶的服務之一。因逆物流所需空間很小，又一知名有品牌的公司其維修的貨量必少之又少，如 Dell 中國大陸及日本、韓國每一季退貨量僅約 2 個 20 呎貨櫃而已；且為達時效，維修完成的物品往往以空運送達客戶。故於海港設置逆物流，因其承租面積小、貨物量少、附加價值低，實不適宜發展。

(五)港區設立再生資源物流中心之可行性

中國大陸為預防暖化現象越來越嚴重，嚴禁砍伐森林，所以，除進口紙漿外，亦進口廢紙、廢塑料、廢五金等，故於港區內成立再生資源物流中心。參觀海投物流公司所設置之再生資源物流中心，該中心之處理區乾淨具專業化，完全擺脫回收中心又髒又亂的舊有觀念。故為響應環保，於港區設置再生資源物流中心似無不可。

(六)海滄保稅港區功能較台灣自由貿易港區強

海滄保稅港區擁有「全國四大之最」。一是它的功能最全，含出口加工、保稅、港區全部成分；二是監控系統全國最長，20 公里的監控線佈置了 400 多個探頭，實現了無縫無盲區的自動報警監控帶；三是建設難度最大，拆掉了 300 多棟樓；四是發展潛力最大，其設計年吞吐能力為 1 億噸，其中貨櫃年吞吐量 1000 萬 TEU。

海滄保稅港區貨物進、出港時，要進行查驗。集中查驗區，設有卡口、監控中心。卡口實行雙控制，第一道為預檢，第二道放行，全部自

動控制。因其採集中查驗與卡口的雙控制機制，故不會發生像台灣海港自由貿易港區進出門哨貨車堵塞之情形。

(七) 研討台灣劃設為自由島之可行性

廈門出口加工區於 2002 年 9 月 8 日正式營運，區內與台灣加工出口區相同，設置電力、自來水、排水、廢（污）水處理廠、數位電信資訊網路系統等公共設施。於海滄保稅港區運作後，將其融入保稅港區一部分，而享有保稅港區所有優惠政策。

反觀，台灣於 94 年成立自由貿易港區，其功能與現有特區（加工出口區、科學園區）大同小異，但因依據法令、主管機關、收費標準等不同，導致投資業者洽租時無從遵循。尤其台灣小小一個島竟成立那麼多特區，致行政效能降低、招商資源分散，故建議將現有特區整合或直接比照香港、新加坡將台灣全島劃設為自由島，以避免投資形成多頭馬車現象。

附錄一：王局長主題論壇簡報備忘稿



第三屆（2010）海峽物流論壇

整合兩岸自貿港區
促進海峽經濟融合發展

基隆港務局局長 王俊友

時間：2010年6月18日下午 14:00~15:00
地點：福州世紀金源大飯店

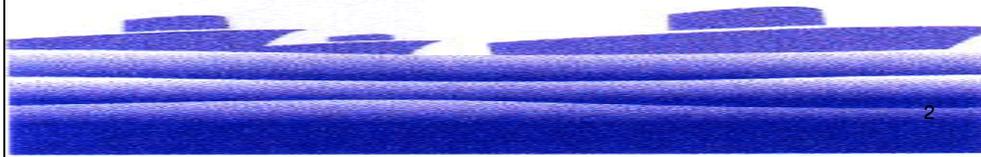
1

各位下午好

以下由我本人以台灣的觀點就「整合兩岸自貿港區，促進海峽經濟融合發展」為題，提出淺見，其望拋磚引玉，與各位先進交流，促進保稅區與台灣自由貿易港區間之合作，為開創大中華經濟圈創造另外一項新的契機。

大綱

- 前言
- 保稅港與自由貿易港區比較
- 兩區對接與合作有助雙贏
- 閩台兩區合作構想與效益
- 如何結合兩岸供應鏈網絡
- 未來展望



以下將分為六大部分跟各位先進提出 10 分鐘

前言

- 距離拉近了！
 - 2008年12月15日開啟兩岸直航新局
 - 2009年9月11日中遠之星客貨滾裝輪首航
 - 2010年即將簽訂兩岸ECFA
- 海峽區位重要
 - 海西經濟區與台灣經濟往來密切
 - 兩岸分工，資源互補



從 2008 年 12 月 15 日兩岸開啟直航新局以來，兩岸船舶不用再彎靠第三地，航行時間縮短、航運成本節省、配置船舶相對可以減少或是可以增加彎靠港口。

2009 年 9 月 11 日「中遠之星」客貨滾裝輪以定期航線的方式首航基隆港，

開始有往來廈門-基隆與廈門-台中之定期航班，為兩岸旅客與貨物提供了「夕發朝至」的運輸模式，讓航空運輸之外，增加一種快速經濟的運輸方式。未來快遞貨物與大型旅行團均可以利用此種方式往來兩岸。這顯示出我們的距離都拉近了！

2010 年海基會與海協會即將簽訂兩岸 ECFA，雙方在關稅互讓的情況下，對於兩岸經貿往來將會更加密切。

台灣海峽區位的重要性是不用爭辯的事實，位處東亞運輸的要衝上，在世界經濟最活絡地區東亞地區受台灣屏障的海域內，商輪往來頻繁。透過兩岸經濟活動的增加，勢必使兩岸交流更為密切，運輸活動相對也會更為綿密。再加上兩岸產業分工與資源互補，突顯出海峽西岸與東岸間經濟地位的重要性。

例如寶成實業設計 NIKE 運動鞋，創造「[花瓣型產業統合模式](#)」：就是以運動鞋及休閒鞋為中心，垂直整合鞋楦、EVA 鞋底、模具、人造纖維、射出型鞋底、移動式鞋墊等原料，再水平地整合鞋材貿易商、紙盒供應商等，成功地統合各地知識與技術，構成一種花瓣型產業，並持續引進新科技加強生產流程自動化及[電腦化](#)，創造出無法取代的獨特競爭力。我們可以利用兩岸各有的特色，

台灣國際商港2010年1至4月與 2009年同期兩岸直航績效比較表

項目與 港別	單位	98 年		99 年		
		全年	1~4 月	1~4 月	較上年同期增減%	
總量	萬 TEU	156.7	30.2	57.5	90.7	
貨		基隆港	32.8	6.7	11.6	72.9
櫃		台北港	0.1	0	0.04	--
量		台中港	26.3	4.5	10.6	137
		高雄港	97.5	19.0	35.3	85.9

4

兩岸直航對於航商來說，節省約一半的運輸時間，每航次可節省 16-27 小時。以福建—基隆間航線而言，若採區域性渡輪運輸，僅約 8-10 小時便可抵達。節省支付石垣島(1)寄港費每淨噸 36 日元及(2)船務代理費每次 7 萬日

幣。若以 2 萬淨噸級船舶估算，每航次可節省新台幣約 20 萬元。而對於基隆港的貨量而言，若依據經建會委託「中華經濟研究院」評估數據予以推估，貨櫃運量約可增加 3.1~6.1 萬 TEU。而實際的資料顯示，以 98 年 1 至 4 月與 99 年同期比較，由 6.7 萬 TEU 成長為 11.6 萬 TEU，增幅 72.9%，臺中港與高雄港的成長幅度更大，此數據不僅顯現出與大陸地區往來更加密切，亦顯示經濟景氣的回春，以及兩岸直航的正面效應正逐步浮現。



目前福州保稅港區與基隆港區業已簽訂合作意向書，廈門港與高雄港亦有簽訂類似協定，顯示出兩岸間對於保稅港或自由貿易港區間合作已經踏出了第一步。緊接著必須就雙方合作之具體事項進行研討，透過兩方間合作的密切，互相增加雙方貨物與旅客流動的能量，相信對於雙方經濟發展與國際貿易均將有正面之影響。

保稅港與自由貿易港區之功能比較

保稅港	自由貿易港區
港口作業	倉儲、貨櫃（物）之集散
國際中轉	報關服務
國際配送	物流、承攬運送
轉口貿易	轉口、轉運、貿易
出口加工	組裝、技術服務、製造、裝配、修理、加工
商品展示	展覽
國際採購	(貿易)、重整、包裝、檢驗、測試

6

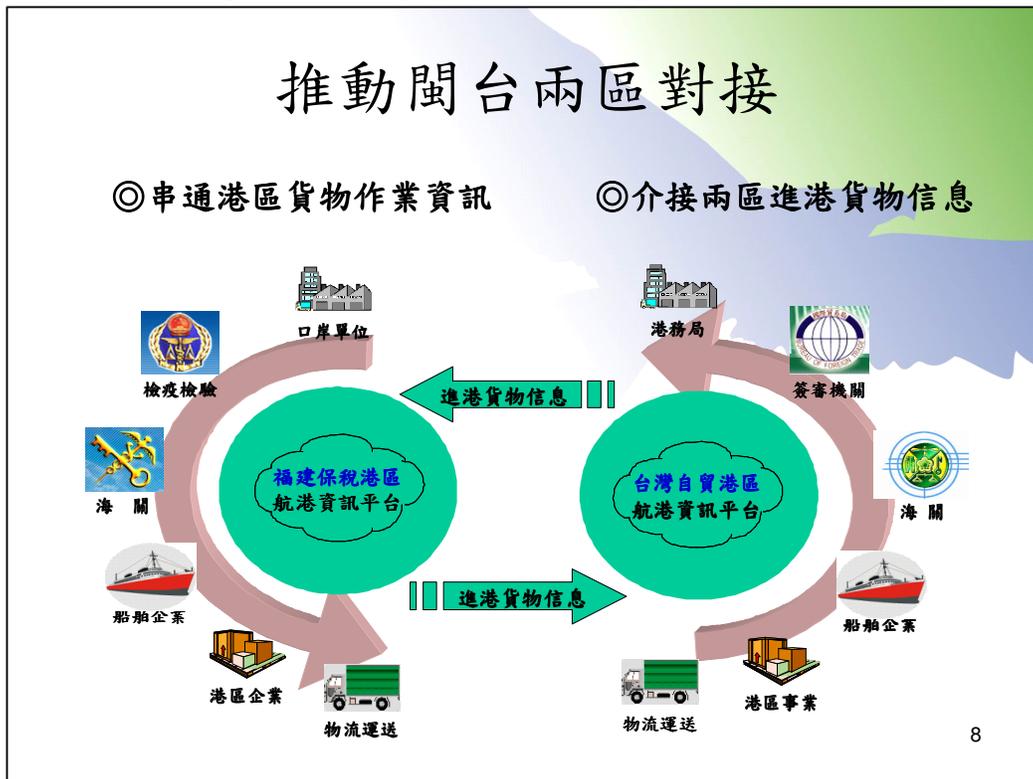
緊接著比較兩岸間保稅港與自由貿易港區之功能，基本上就前面有關港口作業、國際中轉、國際配送、轉口貿易、出口加工等項目，雙方是相差無幾的；但是就國際採購方面為保稅區所特有的經營業別，而自由貿易港區是在重整、包裝、檢驗、測試等項目是比保稅港有彈性之營運項目。

兩區對接與合作有助雙贏

- 交流互訪，建立雙方聯繫管道。
- 開辦座談會交換業務心得與經驗。
- 合作建立服務平台，吸引腹地貨源。
- 建立合作典範，成為大中華運營標竿。

7

事實上，兩區對接與合作是有助於達到雙贏之目的。首先，就如同這次我們來到此地與福州保稅港進行交流互訪，建立雙方聯繫管道，就有助於增進雙方對策略、作業層面上之了解。今年也將開辦相關之座談會交換彼此業務心得與經驗。另外也可以合作建立一個良好的服務平台，讓貨主、航運公司以及相關簽審機關一起來使用這裡面的資源，透過順暢與快速的通關流程，吸引腹地貨源利用我們兩方的港口與保稅港/自由貿易港區。也希望在這些連接與作業能夠在國際化與標準化的前提下，可以建立港口間合作典範，儘速讓兩區合作成為大中華運營標竿。



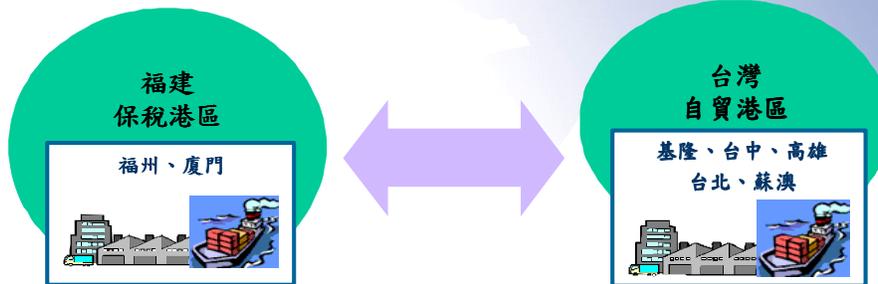
在推動福建與台灣兩區對接的作法上，初步構想是以福建保稅港區與台灣自由貿易港區各自先指定一個資訊平台，台灣是以 MTNet 指定資策會作為平台，與福州保稅港進行資料交換。

雙方之資訊平台並同時在各方整合港口管理機關、簽審單位、海關、與民間企業(包括航運公司、港區事業、物流公司等資料與對方平台進行交換，達成雙方港區貨物動態資訊可及時掌握，有助於加速通關速度，達到綠色通關的目的。

閩台兩區對接效益

◎建立貨物快速通道

◎貫通兩岸自貿港區



- 1.加速通關簽審作業
- 2.協作兩岸物流供應鏈
- 3.促進閩台兩地商貿活動

9 9

至於談到福建與台灣保稅港與自由貿易港兩區對接的效益，我們認為因為雙方可以建立貨物快速通關的管道，相對地也就貫通了兩岸自由貿易之活動環節，因此，至少可以獲得以下的效益：

1.加速通關簽審作業

就因為採取電腦化線上簽審作業，民間企業與政府機關可以共享資訊，減少重覆繕打資料，加上減少文書紙上作業與傳遞時間，可以加快通關與簽審的速度。

2.協作兩岸物流供應鏈

由於資料已於平台上充分交換，供應鏈上各個廠商只要有權限運用資訊平台的資訊，就可以透過查詢或轉換至他們內部的資訊系統掌握到貨物目前的流向、狀態與位置，提高整體供應鏈的運作效率。

3.促進閩台兩地商貿活動

在此高效能的兩岸物流環境之下，對於服務兩岸的企業，無論是從事生產的製造業、提供運輸倉儲之物流業或是與國際貿易有關的政府機關均將有所助益，自然而然在可為他們降低成本、增加他們效能的情形下，會有更多的業者將其活動引進到海西地區與台灣進行商貿往來，促進這地區進一步的發展。

如何結合兩岸供應鏈網絡

• 貫通兩區供應鏈

- 運用兩岸產業分工合作模式，帶動產業進駐雙方保稅/自由貿易區內營業
- 藉由雙方保稅/自由貿易區之流通，促進兩岸海運蓬勃發展
- 雙方保稅/自由貿易區合作創立資訊平台，提供產業供應鏈透明化之服務

• 提供良好資訊保全環境

- 應有防範資訊竄改、駭客入侵之完善機制
- 保全企業資訊隱私，建立簽審資料之不可否認性

10

至於如何結合兩岸供應鏈網絡，可以分別由**貫通兩區供應鏈**與**提供良好資訊保全環境**兩方面進行：

1. 貫通兩區供應鏈部分

建議運用兩岸產業分工合作模式，引進關鍵性廠商進駐保稅港/自由貿易港區，帶動其相關連上下游產業進駐雙方保稅/自由貿易區內營業。

其次，藉由雙方保稅/自由貿易區資訊之流通，讓實體之貨物流也能因為兩岸貨物之分撥、互補，促進兩岸海運蓬勃發展。

最後，雙方保稅/自由貿易區利用合作創立之資訊平台，提供產業供應鏈透明化之服務，增加廠商對港口之依存。

2. 提供良好資訊保全環境

則是期許未來建立之資訊平台具有保全資料的功能，可以防範資訊遭竄改、駭客入侵之完善機制，確保資料的安全性。

而且，由於業者對於保全企業資訊隱私有極高的要求，因此不容個別業者資料遭無關人員之瀏覽與利用。此外，政府機關對通關與進出口簽審結果，也應該建立簽審資料之不可否認性，達到無風險之要求，才能使業者有意願加入此串接。

策略作法

- 雙方協助對方進行調查研究，分析供應鏈分工與互補關係
- 建立兩區標竿型產業與供應鏈典範
- 協助發展目標客戶之新營運模式
- 建立兩區往來之綠色通道

11

- 一、雙方協助對方進行調查研究，分析供應鏈分工與互補關係
- 二、建立兩區標竿型產業與供應鏈典範
- 三、協助發展目標客戶之新營運模式
- 四、建立兩區往來之綠色通道

未來展望

- 透過複合運輸聯結廣大腹地
 - 海鐵聯運網
 - 內貿航線延伸
 - 海空運快遞
 - 滾裝客貨聯運貨物
- 深化兩區貨源交流
 - 輔導業者利用兩區優勢進行分工
 - 協助簡化作業環節



12

最後，在對整合兩岸自貿港區促進海峽經濟融合發展的展望，我個人認為：

1.可透過複合運輸（多式聯運）聯結廣大腹地

包括海西利用海鐵聯運網、內貿航線與江西、浙江、廣東北部等腹地延伸。台灣自由貿易港區，則可利用海空運快遞、滾裝客貨聯運貨物，在綠色通關的環境下快速將貨物集散到世界各地。

2.深化兩區貨源交流的概念上

則是利用行銷管道輔導業者利用兩區優勢進行分工，利用兩地區生產要素之優勢條件進行整合；同時協助簡化各項作業環節，讓貨源可以順利往來兩岸，並達到招商引資至保稅區/自由貿易港區的目標。



簡報到此，敬請指教。並希望有機會各位與會嘉賓可以蒞臨基隆、臺北、蘇澳港，並到台灣投資與交流合作。