

出國報告（出國類別：航運管理）

出席第四屆（2011）海峽兩岸物流論壇及參訪海西港口報告

服務機關：交通部基隆港務局

姓名職稱：劉詩宗 副局長

宋益進 科長

派赴國家：中國大陸

出國期間：100.06.18 至 100.06.23

報告日期：100.09.19

系統識別號：C10003456

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：26 含附件：是 否

出國報告名稱：出席第四屆（2011）海峽兩岸物流論壇及參訪海西港口報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：交通部基隆港務局/宋益進/02-2426575

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

劉詩宗/交通部基隆港務局/副局長室/副局長 02-242061020

宋益進/交通部基隆港務局/業務組/科長/02-24206575

出國類別：1.考察 2.進修 3.研究 4.實習 5.其他：

出國期間：民國 100 年 6 月 18 日至 6 月 23 日

出國地區：中國大陸

報告日期：民國 100 年 9 月 19 日

分類號/目：

關鍵詞：海西、廈門港、福州港、福州保稅港區、大麥嶼港區、海峽物流論壇

內容摘要：

- 一、海峽物流論壇最是台商物流產業進入大陸最重的橋樑，有鑑於船隨貨走，大陸港口建設日新又新，參加該論壇有助於瞭解大陸航運物流發展趨勢。另一方面，大陸海西地區鄰近台灣，是基隆港的要貨源地，其中廈門港、福州港是主要往來的貨運港，而廈門港及台州大麥嶼港區目前亦有定期客輪往來基隆港，如能在合作基礎下發展互利互補的關係，有機會提振本局所轄港口的客貨運量。
- 二、廈門客運碼頭結合後線土地由廈門港務集團聯合開發為國際郵輪城，著眼於郵輪母港的發展，值得借鏡。基隆港已是成熟的郵輪靠泊港，港口型態仍是舊停留在旅客進出的場站，郵輪經濟並未成型，根據研究，郵輪母港所創造的經濟效益是停靠港的 40 倍以上，如何朝郵輪母港發展，應是港市共同的課題。
- 三、福州保稅港區位為大陸第一個集商貿服務、臨港加工、國際物流、鐵路物流及港口集散等五大功能的保稅港區，其功能與我國的自由貿易港區規劃幾乎相同，如能利用兩地的保稅功能合作，建立上下游的供

應鏈合作體系，可避直接競爭並增加我方港口的運量。

- 四、平潭綜合實驗區開發定位旨在順應兩岸加強交流合作，探索兩岸「共同規劃、共同開發、共同經營、共同管理、共同受益」的合作新模式。目的在把平潭綜合實驗區建設成爲兩岸人民合作建設、先行先試、科學發展的共同家園。島內開發包括港口經貿區、旅遊休閒區、中心商務局及科技文教區等，同時爲開闢平潭與台灣的高速客輪航線，大陸交通部核准成立福建海峽高速客滾航運有限公司籌設經營，並已購買一艘雙胴體快速船命名爲「海峽號」。
- 五、台州港大麥嶼港區具有區位、港口、經濟、人文、與台灣貿易及旅遊等 6 大優勢，希望以基隆港爲該港區之中轉港，同時希望與本局合作：推動直航常態發展(客運)、共同開闢貨運航線、建立例會制度、互相學習的制度、建立物聯網、建立玉環縣台灣農特產品產銷中心等，兩岸海運直航後，與該等大陸二線港口合作，可提升我方港口績效，惟合作內容須再進一步探討。

出國報告審核表

出國報告名稱：出席第四屆（2011）海峽兩岸物流論壇及參訪海西港口報告		
出國人姓名（2人以上，以1人為代表）	職稱	服務單位
劉詩宗 等 2 人	副局長	交通部基隆港務局
出國類別	<input type="checkbox"/> 考察 <input type="checkbox"/> 進修 <input type="checkbox"/> 研究 <input type="checkbox"/> 實習 <input checked="" type="checkbox"/> 其他 航運管理（例如國際會議、國際比賽、業務接洽等）	
出國期間：100年6月18日至100年6月23日		報告繳交日期：100年9月19日
計畫主辦機關審核意見	<input checked="" type="checkbox"/> 1.依限繳交出國報告 <input checked="" type="checkbox"/> 2.格式完整（本文必須具備「目的」、「過程」、「心得及建議事項」） <input checked="" type="checkbox"/> 3.無抄襲相關出國報告 <input checked="" type="checkbox"/> 4.內容充實完備 <input checked="" type="checkbox"/> 5.建議具參考價值 <input checked="" type="checkbox"/> 6.送本機關參考或研辦 <input checked="" type="checkbox"/> 7.送上級機關參考 <input type="checkbox"/> 8.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 <input checked="" type="checkbox"/> 9.本報告除上傳至出國報告資訊網外，將採行之公開發表： <input type="checkbox"/> 辦理本機關出國報告座談會（說明會），與同仁進行知識分享。 <input checked="" type="checkbox"/> 於本機關業務會報提出報告 <input type="checkbox"/> 其他_____	
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

第一章 參訪目的.....	1
第二章 行程及活動內容.....	2
第三章 參訪活動及單位概述.....	2
3.1 廈門港務局及客運碼頭.....	2
3.2 參加第4屆海峽物流論壇.....	9
3.3 福建省交通運輸廳、交通運輸集團.....	11
3.4 福州保稅港區.....	12
3.5 平潭綜合實驗區.....	16
3.6 大麥嶼港務有限公司及浙江省台州市港航管理局.....	21
第四章 心得與建議.....	26

圖目錄

圖1 廈門港口佈局示意圖.....	4
圖2 廈門港國際郵輪城規劃想像圖.....	5
圖3 廈門港國際郵輪城實景.....	5
圖4 廈門港國際郵輪中心設施現況.....	6
圖5 福州港區分佈圖.....	11
圖6 福州保稅港區分佈圖.....	13
圖7 平潭綜合實驗區規劃功能分佈圖.....	16
圖8 海峽號泊於金井碼頭.....	17
圖9 海峽號客艙座椅.....	17
圖10 海峽號客艙吧台區.....	17
圖11 海峽號貨艙-1.....	17
圖12 海峽號貨艙-2.....	18
圖13 平潭高速滾輪碼頭佈置圖.....	18
圖14 客滾碼頭旅檢大樓透視圖.....	18
圖15 客滾碼頭施工現場.....	18
圖16 大麥嶼港區示意圖.....	20
圖17 大麥嶼港區對台灣直航圖.....	20
圖18 大麥嶼港區客運旅檢設施圖.....	21
圖19 台州港整體佈局圖.....	22

第一章 參訪目的

海峽物流論壇最早係於 2008 年召開第一次會議，其集合了大陸各主要的物流協會組織，除分享大家的物流經驗外，同時也共同探討現物流的新理念、新技術、新趨勢，也是台商物流產業進入大陸最重的橋樑。

大陸改革開放以來，一路從世界工廠到目前形成了世界市場，其連帶的物流航運需求也是跳躍式的成長，有鑑於船隨貨走，大陸港口建設日新又新，本局認為有必要瞭解大陸航運物流發展趨勢，同時主辦單位亦邀請本局 劉詩宗副局長進行專題演講，爰派員隨同參加。

另一方面，大陸海西地區鄰近台灣，兩岸直航以來，是基隆港的要貨源地，其中廈門港、福州港是主要往來的貨運港，而廈門港及台州大麥嶼港區目前亦有定期客輪往來基隆港，本局與福州港務公司、福州保稅港區及台州市港航局亦簽合作意向書，故安排回訪該等單位，期望能在合作基礎下發展互利互補的關係，提振本局所轄港口的客貨運量，讓合作有更進一步的實質成果。

第二章 行程及活動內容

本局參訪行程於 100 年 6 月 18 日出發，100 年 6 月 23 日返國，本次行程表如下表所示，參訪活動另於各章節報告。

表 1 參訪行程活動表

日期	主要行程	地點
6/18(六)	上午：去程 下午：拜訪廈門港口管理局、參訪廈門客輪碼頭	廈門
6/19(日)	上午：參加第 4 屆海峽兩岸論壇開幕式、主題論壇 下午：專題論壇	廈門
6/20(一)	上午：拜訪象嶼保稅區 下午：啓程赴福州	福州
6/21(二)	上午：拜訪福建省交通運輸廳、交通運輸集團 下午：參訪福州保稅區、福州港務集團江陰港區、平潭綜合實驗區	福州
6/22(三)	上午：福州-浙江台州 下午：參訪大麥嶼港務有限公司	台州
6/23(四)	上午：拜訪台州航港管理局 下午：回程	

第三章 參訪活動及單位概述

3.1 廈門港務局及客運碼頭

一、廈門港

廈門港原有港區包括廈門灣內廈門市的東渡、海滄、嵩嶼、劉五店、客運等五個港區，2006 年 1 月 1 日，根據福建省政府第 44 次常務會議決定，與漳州市的後石、石碼、招銀三個港區合併組成新的廈門港，設立廈門港口管理局，直屬於廈門市政府，負責全廈門灣港口、航道和水路運輸實施行政管理的交通行政管理部門。

廈門港目前，全港共有生產性泊位 122 個，深水泊位 33 個，包括貨櫃、石油、

煤炭等專用碼頭，第六代貨櫃船舶可直接靠泊作業。各港區的主要功能定位如后：

(一) 東渡港區

位於廈門島西北部，是建設最早、最完備的港區。近期仍將是全港貨櫃運輸主體，以既有設施調整、完善為主，同時發展城市旅遊、客運功能。

(二) 海滄港區

位於海滄台商投資區南部。重點發展貨櫃中、遠洋運輸，並為海滄投資區臨港工業發展服務。

(三) 嵩嶼港區

在現有煤炭、成品油運輸基礎上重點發展貨櫃幹線運輸，與海滄港區共同服務於全港貨櫃中、遠洋幹線運輸。

(四) 劉五店港區

是廈門港今後重點發展的港區，發展方向以貨櫃運輸、臨港工業開發為主，並為對台經貿合作和「三通」服務。

(五) 客運港區

擁有和平碼頭、國際旅遊客運碼頭和五通海空聯運碼頭。發展海峽、海灣滾裝運輸、海空聯運，沿海、短途旅客運輸以及為城市生活、旅遊服務。

(六) 招銀港區

目前主要服務開發區和漳州市，遠期為整個腹地服務，發展貨櫃、散雜貨和海灣、海峽客運和滾裝運輸。

(七) 後石港區

為後方重化工業配套的以大宗散貨為主的大型臨港工業港區。

(八) 石碼港區

以發展中小泊位為主，為漳州市和龍海市地方物資運輸服務。

入境一條龍服務，二樓免稅商場內琳琅滿目的免稅品將可滿足旅客的購物需求。

廈門客運碼頭結合後線土地由廈門港務集團聯合開發為國際郵輪城，該建設專案包括北段可停靠 14 萬噸的大型郵輪碼頭及廈南段岸線建設浮碼頭外，專案規劃範圍土地面積 31.9 公頃，客運服務中心大樓年旅客吞吐能力 150 萬人次。陸域規劃的配套包括星級酒店、商務金融、客運廣場等，其中各客運碼頭用地約 8.7 公頃，包括客運碼頭大樓（候船聯檢大廳）和碼頭陸域前沿用地；客運廣場用地約三公頃；商務金融用地約 4.9 公頃；星級酒店用地約 3.2 公頃。



圖 2、廈門港國際郵輪城規劃想像圖，來源：<http://www.xpicc.com/>



圖 3、廈門港國際郵輪城實景



中遠之星靠泊客運碼頭



客運大樓外觀



客運碼頭輔助跳板



旅客下船通道



客運大樓免稅店



旅行社及船公司櫃台



旅客大廳



行李托運及通關

圖 4、廈門港國際郵輪中心設施現況

三、參訪心得

- (一) 廈門港建於 1980 年代初的東渡港區，擔任了 30 年的貨物運輸的主體功能，為推動成為旅遊城市，已建有國際郵輪中心，而為發展郵輪經濟，計畫將東渡港區將進行搬遷改造，逐步搬遷、調整既有設施的佈局和功能，同時將後線區域合併郵輪碼頭開發。
- (二) 廈門港市規劃著眼於定位為國際旅遊風景城市發展而進行，為由現行的郵停靠港進一步成為郵輪母港，除已建成的郵輪中心外，結合後線區域聯合開發，將城市中的商業、辦公、居住、旅店、餐飲、交通等城市生活空間進行有效組合，不僅解決了郵輪碼頭自償性不足的問題，同時融合了港口與城市間原有的隔閡，形成相互依存、互動互利港市新風貌。
- (三) 基隆港已是成熟的郵輪靠泊港，每年有超過 30 萬的旅客進出，港口型態仍是舊停留在旅客進出的場站，郵輪經濟並未成型，根據研究，郵輪母港所創造的經濟效益是停靠港的 40 倍以上，如何朝郵輪母港發展，應是港市共同的課題，否則徒有新穎的旅客中心，周邊環境沒有及時的發展，無法發揮郵輪經濟的綜效。
- (四) 另對於目前兩岸航商尚無郵輪經營前，是否同意外籍郵輪直航兩岸港口，以培養郵輪旅遊風潮，帶郵輪港口發展，廈門港務局認為在「先試先行」的原則下，應可同意，惟仍待兩岸協商。

3.2 參加第 4 屆海峽物流論壇

- 一、海峽物流論壇是大陸與台灣物流業界交流的盛會，從 2008 年第一屆開始，迄今已連續舉辦 4 屆，本屆論壇以「聚集後 ECFA 時代兩岸現代物流合作與發展」為主題，主要探討大陸十二五規劃、現代物流業發展、兩岸港口整合與航運合作等內容，就現代物流的新理念、新技術和新趨勢，以及如何促進兩岸物流協作交流等內容，本局 劉詩宗副局長並於主題論壇發表「臺灣港口整合與兩岸航運、物流合作」專題演講，期望結合兩的軟實力與硬實力，攜手合作優勢互補，一起賺全世界的錢。
- 二、中國大陸十二五規劃計畫將海西地區建設兩岸經貿合作的緊密區域，其策包括（1）加強產業深度對接、拓寬兩岸產業對接領域，提升產業合作關聯度。（2）深化農業合作。（3）提升服務業合作水準。包括金融服務中心、物流業合作基地、加強旅遊合作。及（4）擴大對台直接貿易。
- 三、對於大陸西南沿海北部灣港口，目前仍是兩岸直航的處女地，雖有業者申請固定航線直航的許可，但一直未開航，現有的貨物往來均是以非固定直航的方式進行。在分場的論壇中有演講者提出「台灣航商服務兩岸經濟新策略」，認為粵西-廣西沿岸港口城市經濟和外貿的快速成長，對於貨櫃運輸需求節節攀升，以往粵西-廣西沿岸、近-遠洋航線貨櫃大部份採用車輛運輸方式轉運抵達黃埔-深圳等港口再藉由海運往交易地區，但貨櫃拖車運輸量龐大，對公路交通系統造成極大的壓力，且粵西-廣西進出口廠商需負擔高額內陸運輸成本，認為可利用高雄港作為轉口港，並以建立海上公共駁船運輸網的方式，接駁至高雄港轉口。
- 四、其實先前亦有航商認為廣西北部灣港口以直航方式到基隆港，再轉船運往東北亞港口的構想，而轉口櫃的操作決定權在航商，其間牽涉到航商間的貨物承攬、艙位交換、承租、轉船操作的成本等因素，港口如在轉口費用提供適度的優惠誘因，或可吸引航商實現建立公共駁船的構想，提供台灣港口的營運櫃量。

3.3 福建省交通運輸廳、交通運輸集團

一、福建省交通運輸廳

福建省交通運輸廳下轄港航管理局，負責福建省全省港口、航道行業管理，及規劃、監督、協調等工作，該廳目前因應平潭綜合經濟區的開發，受理海峽高速客滾輪船運有限公司所屬「海峽號」適航證書的申請，本局於互動中提醒有關快速船的國際公約只規範結構的安全性，但旅客船應另考慮搭乘的舒適性，且對於客輪航線的開闢，是否涉及兩岸運力的分配，或是市場實際的需求，宜由兩岸協會溝通磋商。

二、福建交通運輸集團

(1) 福建省交通運輸集團有限責任公司是福建省屬專業從事港口碼頭、交通運輸、倉儲物流和大宗商品經營的大型國有企業集團。集團總資產 170 億元人民幣，現有員工 2.3 萬人，經營港口、海上運輸、道路運輸、現代物流、商貿等主業，擁有福建省物資（集團）有限責任公司、福建省商業（集團）有限責任公司、福州港務集團有限公司、福建省輪船有限公司、福建省廈門輪船有限公司、福建省汽車運輸有限公司、福建省交通建設投資有限公司、福建東方海運有限公司、福建八方物流股份有限公司、福建八方港口發展有限公司、福建省羅嶼港口開發有限公司、福建省八方船舶交易中心有限公司、福建省湄洲灣港口開發有限責任公司、福建漳州古雷碼頭有限責任公司等 14 家全資及控股子公司，香港華閩船務有限公司、香港華閩旅遊汽車有限公司、駐臺灣辦事處等 3 家境外企業和機構，並有各類三級及以下企業和機構 130 多家。

(2) 福州港務集團係福建交通運輸集團的子公司，而福建交通運輸集團係福建省專業從事港口碼頭、交通運輸及倉儲物流經營的公營企業集團，該公司於 98 年 8 月 10 日與本局簽訂合作意向書，目前擁有經營福州閩江口內港區 6 大作業區，同時以控股合資方式，積極開發以貨櫃為主的江陰港區及以散雜貨為主的羅源灣港區。希與本局進一步合作或協助的項目包括：發展福州港為礦石、

煤炭配銷中心提供對基隆、台北港的分撥服務；充分利用兩地自由貿易港區及保稅港的功能，發展物流及轉口業務；協助來台投資，初步擬投資台北港貨櫃碼頭公司，後續除投資港口外，包括旅遊車等交通旅遊有關事業。

三、參訪心得

大陸國有企業目前發展方向是集團控股的方式發展相關事業，而現階段大陸人民來臺投資許可辦法規定，投資港埠事業須為 BOT 案件，投資限制陸資不可超過 50% 股份且不可為最大股東。該規定福建交通運輸集團瞭解與其投資原則相悖，但基於該省係大陸距離台灣最近的省分，認為來台投資這區塊不可缺席，仍極有投資意願，如可為台北港或基隆港帶進相當的轉口櫃量，以現有資本限制的規定，接受投資的風險有限。

3.4 福州保稅港區

一、福州港區分佈情況

福州港總體規劃將福州港劃分四個港區，即閩江口內港區、松下港區、江陰港區和羅源灣港區，福州保稅港區即位於江陰港區部分。

- (一) 江陰港區：是以集裝箱、化工品和散雜貨運輸為主和臨港工業等多功能、綜合性深水港區。
- (二) 羅源灣港區：是以散雜貨和集裝箱運輸為主的多功能、綜合性深水港區；
- (三) 松下港區：主要是為福清元洪投資區和長樂工業區物資進出口服務的臨港工業港區；
- (四) 閩江口內港區：閩江口內港區下轄台江、馬尾、青州、籌東、松門、長安、小長門、琅岐 8 個作業區，主要承擔能源物資、原材料、沿海及近洋集裝箱運輸任務，各作業區的功能為：1、台江作業區主要為福州市與閩江流域和沿海其他地區間的物資交流運輸服務，以裝卸小批量件雜貨為主，為適應城市規劃發展的需要，將逐步改造為商貿、旅遊、港口支援系統等泊位區；2、馬尾作業區近期以水泥、鋼鐵、木材及非金屬礦石等物資運輸為主的雜貨作業區，

遠期改造為港口管理用地或城市旅遊及商貿用地；3、青州作業區主要承擔沿海及近洋集裝箱、客運和海峽客滾運輸；4、籌東作業區主要承擔進口能源、出口河沙為主的大宗散貨裝卸作業；5、松門作業區主要承擔工業動力用煤炭及河沙、金屬礦石和成品油的接卸任務；6、長安作業區主要承擔近洋集裝箱和部分件雜貨裝卸任務；7、小長門作業區主要為油品及液化氣等危險品運輸服務；8、琅岐作業區是以油品及液化氣運輸為主的危險品作業區。



圖 5、福州港區分佈圖，來源：<http://www.fpa.gov.cn/>

二、福州港保稅港區

福州保稅港區係於 2010 年 5 月 18 日設立，是大陸的第 14 個保稅港區。福州保稅港區將建設對接台灣自貿區先行區，推進與台灣基隆港、高雄港等自由貿易港區的無縫對接。對臺經貿合作將重點發展臺貨集運分撥中心、台灣商品展銷中心、原輔材料配送中心等，福州保稅港區集保稅區、出口加工區、保稅物流園區和港口功能于一身，具備港口作業、國際中轉、國際配送、國際採購、轉口貿易、出口加工、商品展示以及研發、檢測和售後服務維修八大功能。

福州保稅港區總規劃面積 10 平方公里，共分爲五個功能區域，包括：

- (一) 商貿服務區：面積 0.8 平方公里，重點發展商貿物流、商品展示、城市配送、現代服務和總部經濟等業務。
- (二) 臨港加工區：面積 3 平方公里，重點發展化工、輕工、紡織、機械、電子、建材等加工貿易型支柱產業。
- (三) 國際物流區：面積 1.2 平方公里，重點開展國際貿易、國際中轉、國際配送、國際採購和保稅倉儲等業務。
- (四) 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。
- (五) 港口集散區：包括福州新港 1~9 號泊位，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和集裝場站及配套服務。

三、福州港保稅港區保稅政策

- (一) 境內外進入保稅港的貨物予以保稅，免徵關稅和進口環節稅。
- (二) 貨物出港區進入境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。
- (三) 境內貨物進入保稅港視同出口，予以退稅。
- (四) 保稅港與境外之間進出的貨物，除禁止進出口和實行出口被動配額管理之外，不實行進出口配額、許可證管理。
- (五) 放寬對保稅港進出貨物的外匯管制，無需辦理出口收匯核銷和進口付匯核銷。

• 福州保稅港區



圖 6、福州保稅港區分佈圖，來源：福州保稅港簡介

四、參訪心得

福州保稅港區位為大陸第一個集商貿服務、臨港加工、國際物流、鐵路物流及港口集散等五大功能的保稅港區，本局與福州保稅區管理委員會於 99 年 5 月 5 日簽訂合作意向書。福州保稅港區管理委員會於座談中表示希與本局進一步合作項目包括：因東南汽車於福州設廠，而台北港是台灣汽車物流主要基地，希能利用兩地的保稅功能合作設立汽車成車及零件的分撥中心；促進兩地通關便捷化，希望從在保稅港區對自由貿易港區開始試行，建立貨物綠色通道。目前該管理委員會建置完成信息化平台，已預留對台灣的資訊交換接口，可討論兩地資訊交換的機制。本局可視兩港互利互補部分予以考慮合作的方式。

3.5 平潭綜合實驗區

一、平潭綜合實驗區

- (一) 規劃範圍包括原平潭縣 15 個鄉鎮（潭城、蘇澳、澳前、嶼頭、大練、白青、平原、蘆洋、中樓、流水、東庠、嵐城、北厝、敖東、南海等）所轄行政區域，規劃陸域面積 392.92 平方公里，其中主島面積 324.13 平方公里。規劃到 2030 年人口總量規模控制在 100 萬人以內，主島發展總用地 128 平方公里，其中建設用地規模控制在 96 平方公里（其中含旅遊建設用地 13 平方公里）。
- (二) 平潭綜合實驗區開發定位，順應兩岸加強交流合作，充分發揮平潭連結兩岸的區位優勢，實施特殊靈活的對台政策措施。探索兩岸「共同規劃、共同開發、共同經營、共同管理、共同受益」的合作新模式。把平潭綜合實驗區建設成為兩岸人民合作建設、先行先試、科學發展的共同家園。
- (三) 平潭島內開發建設採取分區推進、分時序開發的空間發展模式，主島部分包括港口經貿區、旅遊休閒區、中心商務局及科技文教區等：
- 1、中心商務區，位於主島中部，重點佈局發展高端商務、行政辦公、金融保險、高尚居住及旅遊服務。包括：(1) 嵐城組團，規劃面積約 11.5 平方公里；(2) 竹嶼組團，規劃面積約 18.2 平方公里，這兩個組團定位發展商務會展、金融保險、行政辦公、酒店餐飲、購物休閒、生活居住等。(3) 潭城組團，即現有老城區，規劃面積約 18 平方公里，重點改造提升城區市政設施，定位為發展商貿服務、教育醫療、生活居住、旅遊服務等功能。
 - 2、港口經貿區，位於主島西南、東南部，充分利用未來陸海空交通便捷及兩岸人員、貨物、資金高效流動的優勢，建設具有特色、功能完備的現代港口經貿區。包括：(1) 金井灣組團，規劃面積 7.2 平方公里，規劃建設臺灣購物街、臺灣精品免稅街、臺灣飲食街及景觀商務區、水景住宅等，打造具有臺灣特色的高品質濱海商貿區。(2) 吉釣港組團，位於吉釣島及周邊區域，規劃面積 13 平方公里，以對台深水貨運碼頭為依託，規劃設立國家一類開放口岸及海關特殊監管區域，發展港口航運、保稅加工、保稅物流、貨運代理、轉口貿易等，著力提高產業附加值。(3) 澳前組團，位於主島東部澳前區域，規劃面積 5 平方公里，以對台客運碼頭、中心漁港為依託，主要發展綜合商貿、水產品深加工及臺灣特色農產品交易中心等，爭取近期開闢兩岸海上直

航快捷通道，未來與擬規劃建設的支線機場相結合，將有利於形成陸海空一體化便捷交通。

- 3、科技文教區，位於主島中北部，佈局發展高附加值的高新技術產業、低碳科技、文化教育和產業研發服務設施，建設兩岸合作的低碳科技示範區、高新技術產業園區和文化教育合作區。包括：(1) 中原組團，規劃面積 16.8 平方公里，主要發展電子資訊、海洋生物、清潔能源、高端機械裝備等高新技術產業，努力建設成為自主創新和科技轉化能力強的綠色低碳產業基地。(2) 平洋組團，位於幸福洋中北部，規劃面積 5 平方公里，重點發展高等教育、職業技術教育培訓、產業研發等，成為兩岸合作的文化教育基地和產業技術研發創新基地。(3) 幸福洋組團，位於幸福洋圍墾區，規劃面積 14.5 平方公里，主要發展服務高新技術產業、體現“智慧”特色、“智慧”經濟的濱海新區，構建智慧住宅、智慧節能、智慧交通體系，建設兩岸合作的“低碳智慧”示範城市。
- 4、旅遊休閒區，主要位於主島東南部海岸及鄰近島礁和海域，著力打造國際旅遊、休閒養生目的地，建設山海融合、自然與人文和諧共存的國際旅遊休閒度假區。規劃用地面積 26 平方公里（其中建設用地 13 平方公里）。包括：(1) 壇南灣組團，位於主島東南部的壇南灣、山岐澳一帶，開發建設高水準國際旅遊精品及觀光休閒養生景區，佈局發展高品質度假酒店、國際養生村、沙灘俱樂部、海洋主題公園、休閒度假樂園等，打造高端國際養生度假區。(2) 海壇灣組團，位於主島東部海壇灣一帶，依託天然海濱沙灘、國家級森林公園，主要發展海濱觀光產品和海上休閒運動，打造高層次的海濱觀光勝地和公眾休閒活動區。



圖 7、平潭綜合實驗區規劃功能分佈圖，來源：<http://www.pingtan.gov.cn>

二、海峽號

(一) 為開闢平潭與台灣的高速客輪航線，大陸交通部核准成立福建海峽高速客滾航運有限公司籌設經營，該公司係由臺灣華岡公司、福建國航公司和實驗區交投公司三方合作成立，並已購買一艘雙胴體快速船命名為「海峽號」，現暫泊於平潭金井作業區，該船長 97.2 米，船寬 26.6 米，總噸 6,556 噸，最高航

速 40 節，船體上層的豪華客艙可載客 900 人，兩層貨艙可載 260 輛小車，並規劃 2011 年 9 月 8 日開航（實際日期一直延後）。

（二）海峽現暫泊於平潭金井作業區，目前則於平潭縣澳前鎮觀音澳建設海峽高速客滾碼頭，總投資近 2 億元人民幣，用地面積 165 畝，目前正積極興建客滾輪碼頭及旅檢大樓，預計 2011 年 8 月完工。未來平潭港區重點規劃建設金井和澳前作業區，前者重點發展海峽客運及車輛滾裝、國際郵輪旅遊觀光和多用途運輸，後者重點佈局客滾、旅遊碼頭以及陸島交通。



圖 8、海峽號泊於金井碼頭



圖 9、海峽號客艙座椅



圖 10、海峽號客艙吧台區

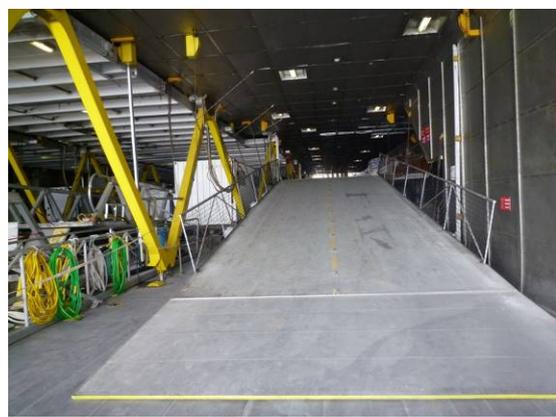


圖 11、海峽號貨艙-1



圖 12、海峽號貨艙-2



圖 13、平潭高速客滾船碼頭佈置圖

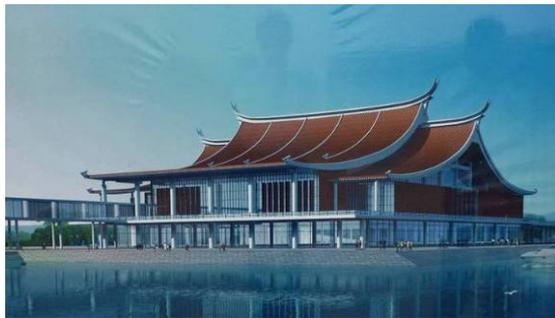


圖 14、客滾碼頭旅檢大樓透視圖



圖 15、客滾碼頭施工現場

三、參訪心得

- (一) 一天一個億、一天一個樣，是許多媒體對平潭建設的驚嘆，親臨現場，對該工地「白加黑、五加二」的工程進度，好像在追趕過去失落的建設，惟該規劃號稱 20 年再造一個廈門，除硬體建設外，軟體的建構是否可跟得上腳步，需要時間觀察。
- (二) 以平潭高速客輪碼頭的興建速度，預計應可如期於 2011 年 9 月 8 日前完成，但相對於客輪碼頭，其他各規劃區及聯外鐵、公路的建設路網，還未成型，要達成業者所稱的兩岸高速客輪一日生活圈的理想尚有差距。
- (三) 估計即使客輪成行，應只是觀光旅客居多，故初期可建議先客後貨的方式航行，視貨運環境成熟後再討論貨物的作業方式，惟應積極辦理基隆港西六號碼頭，結合現有西七、八庫區，建設為適合後開式客貨輪靠泊的快遞場站。

3.6 大麥嶼港務有限公司及台州市港航管理局

一、大麥嶼港區

大麥嶼港區係浙江省台州港的一個港區，位於玉環縣西南部，其後線設立大麥嶼經濟開發區，全區陸域面積 70.93 平方公里，大麥嶼港區具有得天獨厚的港口資源和優越條件，是大陸東海岸福建湄州灣港至寧波北侖港之間不可多得理想港址。港口可用海岸線長 35 公里，深水港區寬 4.5 公里，碼頭前沿水深在 11—12 米以上，其中 20 米以上水深岸線長達 4 公里，可建造 1 至 5 萬噸級泊位 30 多個，10 萬噸級以上泊位 20 多個。大麥嶼港區發展定位為“三港一中心”，即集裝箱運輸支線港、大宗貨物集散中轉港、對台貿易港和港口物流中心。現已建成 5 萬噸級碼頭(貨櫃)、2 萬噸級多用途碼頭、3 千噸級滾裝碼頭、3 千噸級客運碼頭、千噸級液化氣中轉碼頭、千噸級貨運碼頭等大小碼頭 14 座。

浙江大麥嶼港務有限公司由中國蘇泊爾集團、玉環縣交通投資集團共同出資組建的企業。公司的組織形式為有限責任公司，註冊資本 2.1 億元。自 2004 年 10 月 13 日成立以來，一直致力於促進港口集裝箱、件雜貨業務持續、快速、健康發展，公司下設綜合辦公室、市場開發部、生產經營部、工程部、財務部、物流實業等機構，現有 2 萬噸級、3 萬噸級（在建）和 5 萬噸級生產性泊位各一座，占地面積 50 萬平方米。港區內橋吊、門式機、正面吊、龍門吊、集卡車、集裝箱及集卡監控等裝卸設備先進。目前已開通了大麥嶼—營口、大麥嶼—廣州、大麥嶼-天津的集裝箱班輪航線。主要經營內外貿集裝箱、煤炭、沙、糧食、鋼材、熟料等件雜貨裝卸、儲存、中轉業務。

2009 年 5 月 16 日大麥嶼港區列入直航港口（港區），大麥嶼港成為大陸兩岸海運直航 68 個港口（港區）之一。2010 年 7 月開始，中遠之星客滾輪參與大麥嶼港至臺灣基隆港航線營運，每週定班往返，目前係使用大麥嶼港務公司之貨櫃碼頭。

台州港航局認為大麥嶼港區優勢包括：1、區位優勢：距基隆港僅 163 海里，航線順直；2、港口優勢：為大陸八大避風錨地之一，有 30 公里長深水海岸線；3、經濟優勢：產業與台灣有較強互補性；4、人文優勢：同屬福建移民聚居地；5、台貿優勢：對台小額貿易總量達台州市的 70%，浙江省的 49%；6、旅遊優勢：海上觀光旅遊航線，銜接兩地精品旅遊。

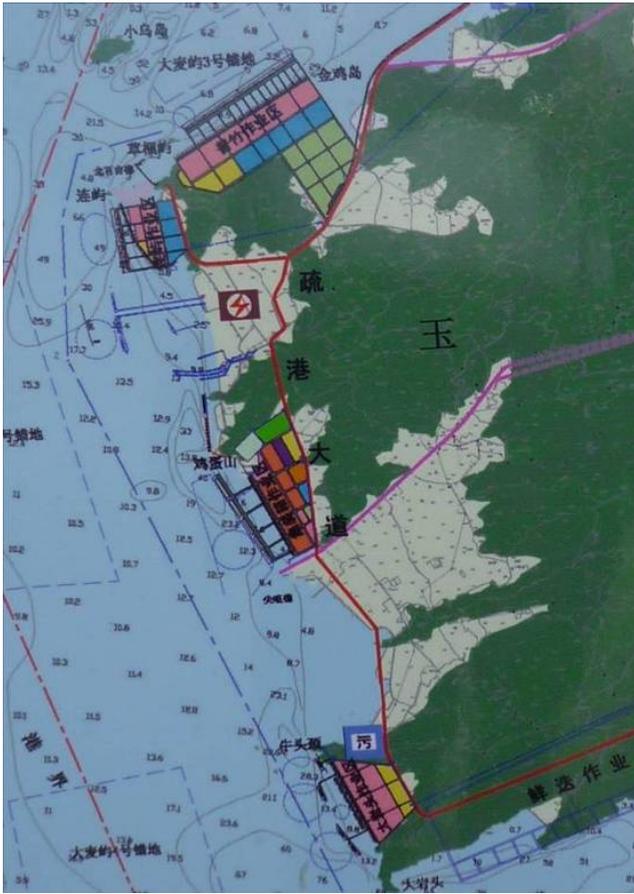


圖 16、大麥嶼港區示意圖
來源：台州市港航局



圖 17、大麥嶼港區對台灣直航圖
來源：台州市港航局



- 靠泊貨櫃碼頭，以大巴士接駁。
- 旅檢大廳48天完成。
- 候船廳可容納600人同時候船，設置8條通關口，能滿足600名旅客在1小時內完成通關。



圖 18、大麥嶼港區客運旅檢設施圖

二、台州市港航管理局

台州港包括健跳、臨海（頭門）、黃岩、海門、溫嶺、大麥嶼等六個港區，由浙江省台州市政府航港管理局負責台州港的港口規劃建設，該局在大麥嶼港區並設立王環港航分局，台州市港航管理局職責為貫徹執行有關港口、水路運輸、航道、船舶檢驗、水路交通建設、水路規費稽徵的法律、法規、規章及方針、政策；及負責全市港口規劃、水運規劃、航道規劃及相關計畫的編制報批和組織實施；承擔全台州市港口基礎設施和水路交通基礎設施及配套項目的建設；同時負責全台州市港口行政管理，對港口規劃建設、港口經營、安全生產等實行監督管理，負責對港口引航的行政管理...等等

本局於 99 年 6 月 10 日與該局簽合作意向書，該地區估計有 100 萬 TEU 的出口櫃量，目前均由寧波港出口，但該局認為大麥嶼港區距基隆港僅 163 海浬，而不論以陸運或內貿航運運送至寧波港出口都比自基隆轉口多出 200 海浬以上，且不符航海地理順道原則，故積極發展大麥嶼港區，並設定基隆港為該港之轉口港。

台州的經濟概況是以工業為主體，形成了以汽車摩托車整車及零部件件製造、醫藥化工、模具塑料、家用電器、服裝機械、閥門水泵、工藝禮品、食品飲料、鞋帽服裝等 9 大支柱產業的工業體系。有 48 個工業製成品市場佔有率為全中國大陸第一。大麥嶼港區所在地玉環縣區域內，汽車配件、水暖閥門、傢具、眼鏡等產業發達，更是中國大陸重要的汽摩配專業生產製造基地，汽車配件產值佔全國的 10% 以上，被稱為「中國汽車零部件產業基地」。

依台州市港航局介紹，台州地區一年的貨櫃生成量約 1 百萬 TEU，未來可利用正在興建的疏港公路直達大麥嶼港區，另外已規劃完成的樂清灣大橋的完工後，更可吸納溫州地區的 80-100 萬櫃量，未來以如以兩岸貨源為基礎，並吸收港區部分轉口櫃量，對基隆、台北港的櫃量應有助益。



圖 19、台州港整體佈局圖，來源：台州市港航局

三、參訪心得

- (一) 該局對與本局合作的期望甚高，希望合作或協助事項包括：推動直航常態發展(客運)；共同開闢貨運航線；建立例會制度；互相學習的制度；建立物聯網；

建立玉環縣台灣農特產品產銷中心；提供兩港直航船優惠措施(包括旅客及船舶)。

- (二) 據台州市港航部門統計，2011 年 1-6 月份台州口岸大麥嶼港區貨櫃吞吐量為 2,0629TEU，其中外貿箱 112TEU、內貿箱 20,517TEU，主要原因是大麥嶼港區尚未被大陸海關核定為一類口岸，目前後線已完成海關監管及商檢監管二座倉庫，貨櫃堆場則尚未完成造地，且該地的聯外道路系統仍未完善，尚無法為該地區貨源提供快速的集貨服務。
- (三) 短期如該地區有與台灣貿易貨物運輸的需求，由目前每週一班的中遠之星客滾輪提供服務，不失為一個較佳方案，中長期則可視該區建設及集貨的情況，鼓勵兩岸航商成立支線及幹線的合作航線，利用基隆或台北港為轉口港，達到雙方互利的目標。
- (四) 浙江省產業的出口貨物大部分適合貨櫃運輸，該省除寧波港外，無遠洋幹線港口，且該省屬廣義的海西地區，適合開闢集貨船至基隆港或台北港接轉遠洋航線，另外從航海技術而言，船舶從浙江地區的港口出發至基隆或台北港，避開台灣海峽水文不佳的區塊，有利小型集貨船舶航行安全與經濟效益。

第四章 心得與建議

- 一、海峽物流論壇自 2008 年舉行第一屆以來，雖氣勢不若以往，業者對該論壇參與的熱忱稍緩，但主辦單位主導物流發展議題的企圖心不減，其議程安排，展覽規劃及參訪活動也不是一成不變的，假以時日的經營，該論壇有機會成為物流業界招商、行銷及知識推廣、汲取的一個盛會，如果該論壇會成功，主要原因是官方機構的支持與參與。反觀台灣對物流的發展，顯少有針對物流各環節舉行綜合性的研討，各業界雖然各有出類拔萃的業者，但單打獨鬥並無法成就物流產業的成長茁壯，應明確的探討界定該產業的價值，並由主管機關輔導鼓勵類似物流國際論壇的例會，以使台灣的服務業可以有持續領先的優勢。
- 二、目前大陸對台灣諸多政策還是存有特別考量的情況，尤其在「先試先行」的指導原則下，應嘗試提出國際郵輪直航兩岸的暫行方案進行協商，以契合基隆港「內客外貨」的發展主軸，進一步建立基隆港發展郵輪母港的穩固利基。
- 三、以平潭高速客輪碼頭的興建速度，預計應可於 2011 年前完成，但相對於客輪碼頭，其他各規劃區及聯外鐵、公路的建設路網，還未成型，要達成業者所稱的兩岸高速客輪一日生活圈的理想尚有差距，估計即使客輪成行，應只是觀光旅客居多，故初期可建議先客後貨的方式航行，視貨運環境成熟後再討論貨物的作業方式，惟應積極辦理基隆港西五、六號碼頭遷移改建，結合現有西七、八庫區，建設為適合後開式客貨輪靠泊的快遞場站。
- 四、大陸一直以海西地區為台灣的主要對接區域，在十二五規劃也將海西列為發展重點，故福州保稅港區在多次場合中均提出發展兩岸綠色通道的論點，在台灣致力發展自由貿易港區的同時，如能適當的借力使力，使台商利用兩地的各別優勢，發展兩地供應鏈的整合，提供台灣自由貿易港區加值造量的機會，而貨物通關管理雖屬海關權責，利用適當時機與海關討論有關綠色通道的構想、原則及可行性，以適時回應對岸的訴求。
- 五、尋求大陸二線港口合作是兩岸海運直航後，各港務局為掌握直航契機、提升港口績效的首要目標，本局亦與部分航港相關單位簽有合作意向書，如何在雙方合作意向基礎下，進一步合作，使我方港口可達到加值造量的成果，在對方紛紛提出後續合作訴求時，應優先選擇對我方港口有利的合作項目。