

行政院及所屬各機關出國報告
出國類別：展覽、考察



參加「2011年中國廣州國際汽車零配件展」
暨考察廣州等直航港口、經濟特區

出國報告人：

服務機關	職稱	姓名
交通部基隆港務局自由貿易港區服務中心	主任	王佩平
交通部基隆港務局臺北港分局	秘書	夏海蓉
交通部臺中港務局	港務長	王克勤
交通部臺中港務局業務組	科長	陳玉琦
交通部臺中港務局業務組	管理師	謝大偉
交通部高雄港務局業務組	組長	張雅富
交通部高雄港務局業務組	科長	鄭淑惠
交通部高雄港務局會計室	科長	吳素華
交通部高雄港務局業務組	科員	陳文騰

出國地區：中國大陸

出國期間：100.11.21 至 100.11.26

報告日期：101.01.31

出國報告審核表

出國報告名稱：2011 年中國廣州國際汽車零配件展暨考察廣州等直航港口及經濟特區		
出國人姓名（2 人以上，以 1 人為代表）	職稱	服務單位
交通部臺中港務局	港務長	交通部基隆港務局臺中港務局
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：100 年 11 月 20 日至 100 年 11 月 25 日	報告繳交日期：101 年 2 月 10 日	
計畫主辦機關審核意見	<input type="checkbox"/> 1.依限繳交出國報告 <input 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 type="checkbox"/> 3.無抄襲相關出國報告 <input type="checkbox"/> 4.內容充實完備 <input type="checkbox"/> 5.建議具參考價值 <input type="checkbox"/> 6.送本機關參考或研辦 <input 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 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 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

目錄.....	2
壹、目的.....	3
貳、參與人員及行程.....	3
參、廣州港交流經過.....	4
一、廣州港規劃與發展現況.....	4
二、港區業務經營公司.....	6
肆、參加 2011 年中國廣州國際汽車零配件展.....	7
一、展場設攤與活動.....	7
二、展場招商情形.....	7
伍、虎門港拜訪經過.....	8
一、虎門港概述.....	8
二、貨櫃發展現況.....	9
三、東莞市保稅物流中心.....	10
四、虎門港對台直航.....	11
陸、鹽田港及蛇口港訪問經過.....	11
一、訪問鹽田國際集裝箱碼頭有限公司.....	11
二、訪問蛇口集裝箱碼頭有限公司.....	14
柒、主要心得與建議.....	16
一、參與展覽部分.....	16
二、參訪港口部分.....	17

壹、目的

本次活動主要係結合海港自由貿易港區聯合招商參加廣州國際汽車零配件展，以行銷並吸引業者投資臺灣自由貿易港區；且為瞭解珠江下游各港口之營運現況，特參訪廣州港、虎門港、鹽田港及蛇口港，就港埠發展策略及經營管理等主題進行交流，本次參訪所獲取之經驗與相關資訊，將可作為我國航港體制改革及港埠規劃發展之參考。

貳、參與人員及行程

一、參與人員

此次參加廣州國際汽車零配件展及參訪港口之行，由基隆、高雄及臺中港務局會同參加，由臺中、高雄港務局王港務長克勤、張組長雅富分別擔任團長、副團長，團員分參展組 3 人、參訪組 6 人。

二、行程說明

本次行程包括參加展覽及實地參訪兩大部分，內容詳如下表。在參展部分，「廣州國際汽車零配件展」於 11 月 22 至 24 日在中國大陸廣東省廣州市召開；至此行參訪部分，包括實地前往廣州港、虎門港、鹽田港及蛇口港。

時間	主要行程	住宿地點	備註
1 11/20 (日)	桃園國際機場-廣州白雲國際機場 14:30-16:35 南方航空 CZ3098	廣州	去程
2 11/21 (一)	1. 上午 拜會廣州港務局及廣州港務集團有限公司 2. 下午 佈置展場攤位	廣州	(A+B) (A+B)
3 11/22 (二)	1. 上午 開幕、全日參展 2. 下午 拜會廣州南沙保稅港區	廣州	(A+B) (A)
4 11/23 (三)	1. 全日參展 2. 上午拜會虎門港國際集裝箱碼頭有限公司(下轄集裝箱公司及保稅港區) 3. A 組(拜訪人員)宿深圳；B 組(參展人員)宿廣州	廣州 深圳	(B) (A)
5 11/24 (四)	1. 全日參展及閉幕 2. 上午 拜會鹽田國際集裝箱碼頭有限公司 3. 下午 拜會蛇口集裝箱碼頭有限公司 4. 參展人員閉幕後搭動車於深圳會合	深圳	(B) (A) (A) (A+B)
6 11/25 (五)	1. 上午 整理資料 2. 深圳寶安國際機場-桃園國際機場 17:30-19:15 南方航空 CZ4808		(A+B) 回程

註：A 組(拜訪人員)、B 組(參展人員)

參、廣州港交流經過

一、 廣州港規劃與發展現況

(一) 規劃

廣州港位於珠江入海口和珠江三角洲中心地帶，地跨廣州、東莞、深圳、珠海、中山五市，是大陸沿海主要港口和國家綜合運輸體系的重要樞紐，是廣東省能源、物資的主要中轉港。廣州港為確定持續發展方向，優化港口規劃佈局，合理、有效地開發港口資源，促進港口與城市、腹地經濟的協調發展，1999年，廣州港務局委託編制《廣州港總體規劃》（以下簡稱“規劃”）。2004年廣州港採「政企分離」制，港口行政管理由港務局執行，港區經營由港務集團公司辦理，2006年2月，廣州港務局負責執行該《規劃》，實施港口發展監督管理工作。



圖 1 廣州港區域圖(資料來源:網站)

該《規劃》以《全國沿海港口佈局規劃》和全國煤炭、石油、貨櫃等主要貨類運輸系統規劃為依據，以廣州港現狀為基礎，對廣州港港區範圍進行總體規劃。根據《規劃》，廣州港岸線總長約 400 公里，規劃港口岸線約 108 公里，現已使用約 60 公里，由內港港區、黃埔港區、新沙港區、南沙港區及珠江口水域組成。

(二) 發展現況

1. 內港港區

內港港區位於廣州市原八區範圍內的西河道、東河道和南河道，包括黃沙

碼頭、洲頭嘴碼頭、大沙頭碼頭、廣州造船廠等，主要為廣州市及珠江三角洲地區能源、原材料、糧食、散雜貨和貨櫃的裝卸及旅客運輸服務。近年來，隨著廣州市城市發展及船舶運輸大型化發展，該港區港口功能逐漸弱化，部分貨運碼頭逐步外遷或取消。根據《規劃》，內港港區今後將隨城市發展及綜合開發的需要逐步調整現有功能，只保留旅遊、輪渡、公務船碼頭和部分貨運碼頭。

2. 黃埔港區

黃埔港區位於廣州市黃埔區和羅崗區的珠江幹流兩岸，由黃埔老港作業區和黃埔新港作業區組成，是廣州港的傳統主力港區，包括黃埔老港碼頭、黃埔油庫碼頭、西基煤碼頭、新港碼頭以及鳳梨廟船廠、文沖船廠等，主要承擔沿海、近洋貨櫃運輸和糧食、煤炭、化肥、成品油等散雜貨運輸。

黃埔老港作業區位於黃埔水道北岸，航道水深約 5~9 米，可通航 1 萬噸級船舶，主要包括黃埔老港碼頭、洪聖沙碼頭、中外運黃埔倉碼公司碼頭和黃埔冷凍廠等，其岸線資源已開發，今後將主要以功能調整和技術改造為主。

黃埔新港作業區位於黃埔水道和東江交匯處，可乘潮通航 5 萬噸級船舶，主要由新港油碼頭、西基煤碼頭和新港碼頭等組成，主要承擔大宗散貨和件雜貨、貨櫃運輸。

3. 新沙港區

新沙港區位於東莞市境內、珠江幹流麻湧河口至破流水閘段東岸，可乘潮通航 5 萬噸級船舶，是以貨櫃、煤炭、礦石、糧食、化肥和汽車滾裝運輸為主的綜合性港區。該港區規劃港口岸線 3.5 公里，現已使用 2 公里，是廣州港今後發展的重點港區之一。

4. 南沙港區

南沙港為廣州港區之一，位于廣州市南沙區龍穴島上，珠江幹流獅子洋至伶仃洋段的西岸，南向南海,東望深圳,西靠南(海)、番(禺)、順(德)，地處珠江三角洲地理幾何中心,是廣州-佛山經濟圈通向海洋的必由之路，方圓 100 公里內覆蓋整個珠三角城市群,是連接珠三角兩岸城市群的樞紐性港區，由沙仔島、小虎、蘆灣、南沙等四個作業區組成，包括粵海石化碼頭、港發石油化工碼頭、珠江電廠碼頭、南沙新客運碼頭和南沙區等。其中，沙仔島作業區以汽車 RO/RO、雜貨運輸為主；小虎作業區以能源、液體化工運輸為主；蘆灣作業區以雜貨運輸為主；南沙作業區以外貿貨櫃運輸為主，相應發展保稅、物流、商貿等功能，並結合臨港工業開發承擔大宗散貨的運輸。

南沙港區新建一期貨櫃碼頭岸線長度 1400 米，陸域縱深 1300 米，船席年設計通過能力 140 萬 TEU，2004 年 9 月 28 日啓用 4 個 5 萬噸級深水船席，為一多用途碼頭。

南沙作業區（龍穴島）自然岸線長 32 公里，將採取順岸式和雙挖入式相結

合的平面佈置方案，規劃形成人工港口岸線約 60 公里，將是廣州地區主要的深水船席及臨港工業發展區。

南沙港區三期工程位於廣州港南沙港區南沙作業區，建設規模包括 6 個大型貨櫃深水船席。目前工程正在開展前期工作，計畫建設年限為 2011 年至 2014 年。

(三)營運績效

廣州港是華南地區綜合性主樞紐港。在腹地珠江流域經濟持續快速發展的推動下，廣州港貨物吞吐量持續增長。1999 年全港貨物吞吐量突破 1 億噸，到 2010 年全港貨物吞吐量達 4.11 億噸，位居大陸沿海港口第 3 位，全港貨櫃吞吐量超過 1254.6 萬 TEU，位居大陸沿海港口第 4 位。其中，2010 年廣州港集團完成貨物吞吐量 2.69 億噸，完成貨櫃吞吐量 984.5 萬 TEU。目前，廣州港已通達世界 80 多個國家和地區的 350 多個港口以及國內 100 多個港口。

二、 港區業務經營公司

(一)廣州港集團有限公司

廣州港集團有限公司是 2004 年 2 月 26 日經「廣州市人民政府」批准，由原廣州港務局依法按照現代企業制度的要求改制而成立的具有法人資格的「國有」獨資有限責任公司。

廣州港集團有限公司主要從事貨櫃、石油、煤炭、糧食、化肥、鋼材、礦石、汽車等貨物裝卸（包括碼頭、錨地過駁）和倉儲、貨物保稅業務以及國內外貨物代理和船舶代理；代辦中轉、代理客運；國內外船舶進出港拖輪服務、水路貨物和旅客運輸、物流服務。兼營港口相關業務。

廣州港集團現有萬噸級以上船席 50 個；萬噸級以上裝卸作業浮筒 14 個；萬噸級裝卸錨地 23 個（其中最大錨泊能力 30 萬噸）。

(二)廣州港南沙港務有限公司

廣州港南沙港務有限公司是廣州港集團有限公司與廣州市南沙資產經營公司聯合經營的合資企業，於 2003 年 3 月 17 日正式成立；主要經營南沙港貨櫃裝卸、貨物裝卸、裝拆櫃、代辦倉儲、製造、加工、維修等服務。

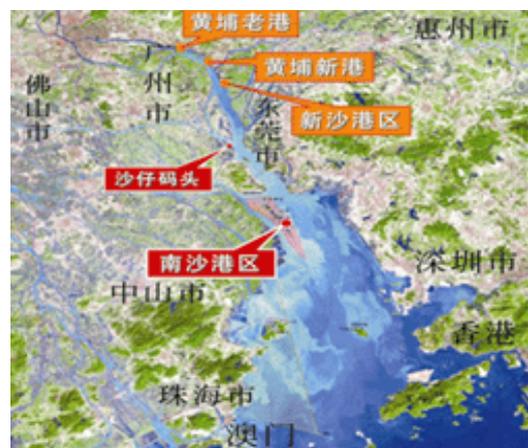


圖 2 廣州港與城市佈置圖(資料來源:網站)

肆、參加 2011 年中國廣州國際汽車零配件展

本次赴大陸主要的目的之一即是利用本項展覽與大陸相關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

本次展覽排名大陸第三大車展，為大陸南方最大國際汽車暨零配件展，僅次於北京汽車展及上海汽車展。本次參展由外貿協會為台灣對外聯絡之窗口，該協會統籌邀集國內有意願之汽車零配件廠商，參加本次展覽，因臺灣各港口近年來推廣自由貿易港區政策，汽車物流亦為自由貿易港區事業其中一項重要業務，遂由基隆、臺中、高雄港務局共同組團參展，聯合招商。

本次會展外貿協會設有 20 個標準攤位，由本聯合招商小組承租 2 個攤位(面積約 18 平方公尺)，其餘攤位大多為汽車零組件、配件、汽車用品、修護用品等業者。本聯合招商小組於 11 月 21 日進駐佈置展場，22-24 日駐場招商行銷，展位上除設製四幅自由貿易港區聯合招商看板(內容包括總體自貿港、基隆/臺北/蘇澳、臺中港、高雄港)外，並租借電視及 DVD 播放器，全程播放自由貿易港區聯合招商 DVD，及由參展人員現場接待解說並發送聯合招商文宣，增強會展行銷。

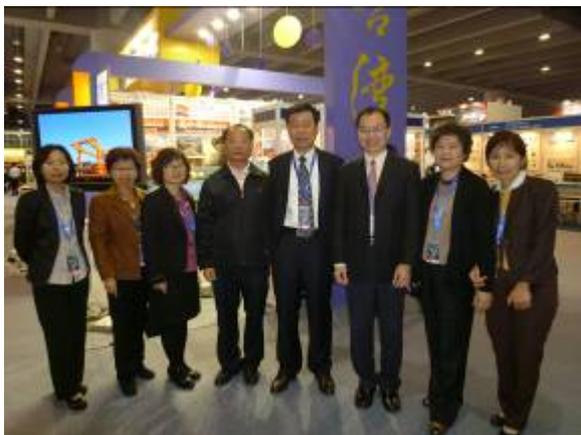


圖 3 台灣自由貿易港區招商攤位總覽



圖 4 於展場向往來廠商介紹台灣自貿港區業務

二、展場招商情形

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，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。

本次會展所接洽之廠商，尤以臺商居多，約佔 8 成左右，綜合歸納其經營業務大致可分二類，一類為汽車零組(配)件【包括電池(電源)、塑膠紙(橡膠)類製品、合金類製品(如引擎、汽缸、軸承、轉向器等)】之製造、加工、組裝及銷售，另一類

為油品儲轉(欲經營從新加坡進口油品至臺灣，再轉口輸往大陸)，該等廠商雖對自由貿易港區之概念不甚熟悉(僅了解加工出口區或保稅區)，但卻很有興趣，經參展人員詳細解說後，估計其中約有 3 成之廠商表達未來有考慮加入自由貿易港區事業之意願，從事區內或委外加工與組裝再出口或轉口業務，該等廠商希港區能提供現成廠房作裝配線或提供倉庫、倉儲設施、貨櫃暫存區等，經參展人員向其解說，初期可先利用現有港區內性質相近之自由港區業者代為處理，未來俟業務量穩定成熟或達經濟規模時，再向相關單位提出申請自行加入自由港區事業，洽談廠商大致上認同。至於對臺灣港口之建議，主要為臺商並不了解自由貿易港區法規及營運模式優點，政府宜加強對外宣導該項業務，並列出自由貿易港區較加工出口區或保稅區之異同供廠商參考。參展人員與廠商洽談後雙方互留聯絡資料，俾供日後跟催投資意願。

伍、虎門港拜訪經過

拜訪東莞市虎門港管理委員會郭副主任明海、蒙總工程師立軍；東莞市虎門港國際物流有限公司羅董事長、富全(東莞)物流有限公司蘇董事總經理隆德、東莞市臺商投資企業協會郭經理傳及東莞市虎門港集裝箱港務有限公司張營銷總監鍵輝等，除陪同至規劃物流發展區現場參觀外，雙方於虎門港管理委員會會議室座談交換意見及交換紀念品。



圖 5 王港務長致贈東莞市虎門港管委員會禮品

一、虎門港概述

(一) 虎門港是大陸一類口岸，廣東省重要港口之一，也是東莞市唯一的港口。虎門港區位優勢優越。處於廣州-東莞-深圳-香港城市發展軸帶的中間和珠三角經濟區中心位置，同時位於廣州港出海航道要衝，背靠外向型經濟發展最活躍的珠江三角洲東北部，具有得天獨厚的地理區位優勢和優越的經濟集聚優勢。



圖 6 虎門港整體規劃圖(資料來源:網站)

(二) 虎門港空間資源豐富。擁有珠江

口 53 公里的深水岸線，海域面積 79 平方公里，航道水深-13 米；後方陸域資源充足，具備發展臨港工業、倉儲物流的空間資源條件，相比周邊成熟港口更具開發潛力。

- (三) 虎門港基礎設施完善。東莞是大陸公路密度最大的城市，廣深高速、京珠高速和 107「國道」穿越區內；港口大道與松山湖大道、東部快速路形成“三線聯動”，並將與常虎高速相連接，從而進一步緊密虎門港與常平鐵路樞紐的聯繫；在建的沿江高速公路貫穿港區南北，使港口疏運道路四通八達，有效擴大了港區的經濟腹地。東莞還是廣深準高速鐵路、廣梅汕鐵路與大京九鐵路的交匯點。發達的交通網絡、現代通信網路以及口岸和通關設施將為虎門港的發展提供強有力的支撐。
- (四) 虎門港管理委員會將虎門港劃分為麻湧、沙田、沙角、長安和內河等五大港區，近期將重點建設麻湧新沙南散雜貨、立沙島石化、西大坦集裝箱三大作業區。
1. 麻湧港區主要發展糧食、煤炭以及建材等散雜貨運輸。
 2. 沙田港區：以發展大型石油化工、臨海工業及近洋集裝箱運輸為主，建立物流中心區並大力發展倉儲保稅業務。
 3. 沙角港區主要發展旅遊休閒的濱水商貿區。
 4. 長安港區側重發展大型深水泊位和臨海工業，為遠期發展區域。
 5. 內河港區主要為東莞市建材需求運輸服務。

二、貨櫃發展現況

(一) 沙田港區西大坦作業區規劃

西大坦規劃建設 12 個多用途泊位，泊位等級為 3-5 萬噸，預計建成後吞吐能力達到 600 萬 TEU。

(二) 沙田港區西大坦作業區招商情況

1. 沙田港區是虎門港的重點開發港區之一。沙田港區 5 號、6 號碼頭位於虎門港沙田港區西大坦岸線段，岸線 678 米，總用地面積 48.5 公頃，為 5 萬噸級船舶設計的多用途泊位，由東莞市虎門港控股有限公司與 PSA 國際港務集團（新加坡港務集團）合資企業東莞虎門港國際集裝箱碼頭有限公司（簡稱 PSA DGCT）共同投資，是虎門港成立至今引進的最大外商投資項目。惟合資股權在近期發生變化，東莞方與新加坡方的股權比例從之前的 20%和 80%變更為 51%和 49%，東莞市虎門港控股有限公司佔控股權。
2. 二期工程（即虎門港沙田港區 7、8 號碼頭）總縱深 1200 米，擁有國內港口稀有的縱深條件，岸線總長 678 米，碼頭前沿水深-14.3 米，港區陸域面積 485000 平方米，建有五萬噸級多用途泊位兩個，設計散雜貨年吞吐量 120 萬噸，集裝箱 10 萬 TEU。自 2011 年 5 月 28 日由虎門港獨資子公司--東莞市虎門港集裝箱港務

有限公司試營運至今，貨櫃業務量平均每月呈翻三倍的速度穩步攀升。故爲了滿足東莞地區的經濟發展需要，虎門港集裝箱公司將沿著二期碼頭現有碼頭岸線上游興建三期工程 5 萬噸級泊位兩個（兼顧 7 萬噸級功能），屆時，7 萬噸級的貨櫃輪全天候靠泊虎門港沙田港區，隨著珠江航道的疏浚，遠期將可以靠泊 10 萬噸級的大型船舶。

3. 虎門港集裝箱港務有限公司虎門港沙田港區二期碼頭與中海合作的內貿航線已經開通，而目前正在接洽的中遠也即將開通內貿航線，這將迅速提升虎門港的吞吐量以及整個碼頭的配套。再次，虎門港目前已經簽下收購 5、6 號泊位股份的合同，虎門港目前佔股提升至 51%，今後 5、6、7、8 號 4 個泊位規模化經營，對貨主和船公司更具吸引力。五年內集裝箱吞吐量突破 100 萬標箱

三、東莞市保稅物流中心

虎門港正在發展第三代港口，這就要求構築與虎門港港口物流業發展配套的現代綜合運輸網路與腹地市場體系，進一步拓展港口物流業務，結合保稅物流中心開展一體化的物流服務，提供貨物在港口與海保稅物流中心的最佳物流解決方案，提供腹地運輸、報關、報驗、包裝、庫存管理、提供金融、保險方面整合服務。

東莞市保稅物流中心（B 型）設在虎門港沙田港區西大坦物流基地內，地處西大坦集裝箱碼頭後方，首期開發建設面積 0.46 平方公里，北靠進港中路，南臨物流中路，東至穗豐年水道，西到作業區中路。東莞市保稅物流中心是整個港口乃至全市的核心物流專案，是廣東省重點建設工程。該項目以東莞龐大的加工貿易市場爲依託，利用虎門港的區位優勢，以保稅物流爲物色，大力引入標竿性的第三方物流企業，開展保稅倉儲、流通加工、國際配送、國際貿易和國際採購等現代物流業務，培養並規範東莞市的物流市場，服務並引領東莞市產業支援服務業發展，並進一步發展成爲珠江三角洲地區輻射能力最強，物流業務面向全國，輻射香港、臺灣、日本和東南亞的規模最大的物流樞紐之一。



圖 7 東莞市保稅物流中心鳥瞰圖(資料來源:網站)



圖 8 物流中心用地規劃圖(資料來源:網站)

四、虎門港對台直航

2010年12月17日，在東莞台協17周年慶典上，虎門港與高雄港正式簽訂對接合作協議，虎門港正式與臺灣高雄港簽訂合作協議。協議的重點是在已有直航航線基礎上，繼續延伸對台航線，通過高雄港的國際中轉，將莞貨運抵美國、歐洲乃至全球。與此同時，東莞保稅物流中心與高雄港自由貿易區也正式進行對接，雙方將共同推進資訊化和電子口岸的開發建設。

2010年3月31日，虎門港正式開通對台直航，虎門港與台塑海運於3月31日正式展開合作，並成功開通虎門港對台直航航線。在虎門港開通直航之前，如果貨櫃從香港中轉，1個貨櫃需要付2000元左右港幣的費用；從蛇口轉，1個貨櫃需要1300元左右人民幣，而開通直航後，每個貨櫃可節省600~700元人民幣，時間也由原來經香港轉駁的5~7天縮短至最快兩天。

物流成本的降低，使虎門港迅速成爲不少企業出口貨物的首選。據瞭解，自虎門港開通對台直航以來，貨櫃數量每月呈幾何式成長。但一週一班的班次已逐漸滿足不了市場需求，迫切需要增加班次。2010年12月17日，虎門港與高雄港簽訂港口對接協議，虎門港對台直航班輪有望從如今一週一班增加至一週三班。若班輪增至一週三班，不僅會加快貨物周轉的速度，單次班輪的費用也會降下來，今後莞台兩地往返的物流成本還將降低。

陸、鹽田港及蛇口港訪問經過

一、 訪問鹽田國際集裝箱碼頭有限公司

鹽田港區位於深圳東部大鵬灣，經過20多年的發展，取得了舉世矚目的成就，創造了諸多全國乃至世界第一，爲深圳港躋身世界集裝箱港口前4名作出了突出貢獻。

鹽田國際集裝箱碼頭（鹽田國際）是天然深水良港，憑藉著得天獨厚的靠泊條件、先進的碼頭倉儲設施、專用聯外鐵路、完善的高速路網，已經發展成爲連接世界的中國航運大門。

（一）公司簡介

由和記黃埔鹽田港口投資有限公司和鹽田港集團合資1993年10月成立，開創中國企業引進外資合資建港先河。1994年7月開港，是和記港口信託屬下的機構；



圖9 參觀鹽田港區模型

和記港口信託是全球首個集裝箱碼頭商業信託，在新加坡上市。鹽田國際是和記黃埔港口集團環球網路的一員，與其旗下港口及物流公司成員共享集團的資源。

(二)領先的操作效率

1. 裝卸：貨櫃碼頭16座，深14米至17.4米；貨櫃起重機74台，臂長65米能夠操作23列貨櫃；可停泊10萬噸級以上大型集裝箱船舶，70%的世界超大型集裝箱船舶掛靠鹽田國際，2010年共靠泊1,187艘次，裝卸量1,013.4萬TEU約佔深圳港近50%。
2. 倉儲：門式機200台；70台堆高機；貨櫃場面積373公頃，堆存能力40萬TEU，入閘42條，出閘34條，確保高峰期每日高達2萬輛貨櫃車高效進出港作業。
3. 核心——nGen系統：鹽田港區使用和記黃埔最新一代碼頭操作管理系統nGen，具有強大的堆場和船舶策劃功能。在nGen系統的幫助下，控制中心對港口的各組工作實行計畫和分配、對各路情況和設備進行即時監督和調控。比如，一艘大船即將靠泊，控制中心除了會根據船的大小和裝卸量，提前分配好泊位、岸吊、拖車等裝卸設備以外，還能將堆場門式機的目前位置和計畫出現位置同時在控制中心電腦螢幕上顯示出來（後者成為堆場策劃的依據），接著，控制中心通過電腦系統，對不同尺寸的貨櫃需要配備什麼樣的設備進行自動分配，使裝卸下來的貨櫃能夠迅速堆存到位。科學、嚴密，同時具備了預分配任務的nGen系統，使鹽田港區呈現給顧客世界級的操作效率。

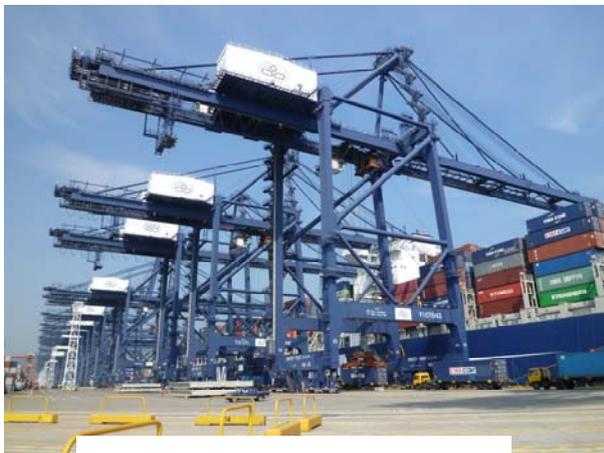


圖 10 鹽田國際碼頭貨櫃起重機



圖 11 控制中心-堆貨場監控系

(三)連接世界的中國航運大門

與全球近40家大型船公司緊密合作，提供每週109條遍及全球國際航線，全年及全天候服務，是華南貨物抵達歐美市場的首要港口。

(四)配套完善的物流網路

1. 海鐵聯運：鹽田國際積極拓展內陸市場及貨源，海鐵聯運每週多趟班次抵達粵北和內陸省份，開往東莞常平、廣東韶關、江西贛州、湖北武漢、四川重慶等地，為客戶提供工廠至碼頭的一站式服務。

2. 疏港高速路網：鹽田國際通過高速公路網連接鹽排高速、鹽壩高速、惠鹽高速，與惠州、東莞、廣州、珠海、中山等貨源地緊密銜接。



圖 12 疏港高速路網

3. 配套完善的臨港倉儲：後方陸域是華南地區最大的臨港倉儲和國際配送基地之一，具有保稅區、保稅物流園區、監管倉、普通倉等功能完善的配套設施，倉儲總面積超過100萬平方米。

(五)保護環境，關愛社區

1. 節能減排：節約能源既能幫助保護環境，又能令企業減少支出。鹽田國際使用環保技術，以低成本實現企業效益和社會責任的雙贏。
2. 天然氣拖車：鹽田港區是國內第一個使用天然氣拖車的碼頭，目前已有27部天然氣拖車在碼頭進行24小時運行。使用天然氣和和使用普通的燃油相比，最大的好處是減少廢氣的排放。經過測算，天然氣拖車可綜合降低廢氣污染排放量82.2%。
3. 海洋保護：港口是海洋資源的用戶。憑藉技術和嚴格管理，鹽田港區最大限度地保護水資源，使港口持續發展。
4. 溢油報警裝置：為防止海面被不慎洩露的船舶油污污染。碼頭前沿安裝有4台溢油報警裝置，24小時監測、感應海面是否有油污及擴散情況。監測結果將即時顯示到電腦的地理資訊系統中，為應急回應及清理提供指引。



圖 13 碼頭風速監測系統



圖 14 海事溢油監測系統

5. 污水處理：鹽田國際投資建設完善的污水處理設施，使港口生活和生產污水達標後排放。



圖 15 鹽田港地理位置圖

二、 訪問蛇口集裝箱碼頭有限公司

(一)公司簡介

蛇口集裝箱碼頭有限公司成立於1989年，註冊簡稱“SCT”，於1991年正式投入運營，是深圳市最早的一家專業化集裝箱碼頭。目前公司由中國最大的公共碼頭營運商招商局國際(CMHI)及香港現代貨箱碼頭共同投資擁有。

SCT地處於珠江入海口東岸，深圳經濟特區西南部，背靠有“世界工廠”之稱的珠江三角洲發達經濟腹地，是中外貨商及船公司進出華南地區的主要運輸“橋梁”。碼頭現有可靠泊第六代集裝箱大船專用泊位9個，年最大處理能力可達650萬TEU。隨著近幾年蛇口通關環境的大幅改善和珠三角腹地經濟的高速發展，SCT現已吸引了90餘條國際集裝箱班輪航線定期掛靠碼頭，服務覆蓋美洲、歐洲、地中海、東南亞、北亞、中東、南非、澳洲等國家和地區的大部分主要港口。

憑借其連接珠江三角洲水系的天然地理優勢，SCT碼頭還與鄰近的戰略伙伴攜手，大力開發了穿梭黃埔、中山、順德、江門、佛山、南海、番禺、珠海、湛江、茂名等華南地區主要內河港口與深圳西部港區之間的“華南公共駁船快線”，為當地貨主提供了一項更為經濟、便捷的水路中轉服務。

(二)港區交通

港區交通體系與廣深、沿江、深汕、莞深高速公路貫通，並通過深圳西部通道，最近距離直達香港。其中區港聯動快速通道將蛇口、赤灣、媽灣三大港區與前海灣保稅港區無縫連接，促進港區整體向保稅港轉型，進而提升港區的整體競爭力。

(三)駁船快線服務網絡

華南公共駁船快線自2001年發展至今，快線網路已覆蓋了華南地區14個港口城市，32個內河及沿海碼頭，開闢了20條定期定班的駁船支線服務及多條不定期的航線；服務網路已覆蓋珠江三角洲95%以上區域。

(四)物流支援

前海灣保稅港區提供全方位物流支援。該區於2008年10月18日獲得大陸「國務院」批准，成為中國十二個保稅港區之一，由招商局國際下屬公司招商海運物流營運，總規劃面積為3.71平方公里，擁有國際中轉、國際配送、國際採購、轉口貿易、出口加工、商品展示、港口作業、測試維修八大業務，是目前開放層次最高、優惠政策最多、功能最齊全、區位優勢與國際接軌程度最高的一種自由貿易港區模式，已於2009年7月通過驗收封關運作。

前海灣保稅港區地理位置優越，與SCT相距約五公里，直通107「國道」、廣深高速、西部通道、南坪快速等交通幹道，一小時車程內即可到達香港國際機場及深圳寶安機場。便捷的海、陸、空交通網絡為園區的發展奠定了穩固的基礎。

碼頭參數	
大船泊位	9
駁船泊位	5
總面積（公頃）	138
岸線長度（米）	3,440+650
水深（米）	-16
貨櫃起重機（台）	33
門式起重機（台）	89



圖 16 俯瞰蛇口港貨櫃碼頭



圖 17 蛇口集裝箱碼頭有限公司歡迎代表團

柒、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兩部分，綜合整理如后：

一、參與展覽部分

(一) 參展後勤支援重要

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，展覽過程中對洽談之廠商解說時，即時資訊之提供有其必要，故建立一套完整之行銷資料庫並藉由即時資訊顯示(利用筆記型電腦)供廠商閱覽有其必要性。

(二) 加強自由貿易港區政策之宣導(尤以臺商)

國內或國外之廠商，對自由貿易港區營運模式大多未曾接觸，亦不甚了解，但對加工出口區運作方式卻有初步認知，推測原因可能為政府推動加工出口區已歷時多年，而自由貿易港區乃為政府近年來推動之政策，尙未普及至產業界；建議相關單位可透過各種行銷場合加強自由貿易港區政策之宣導，並列出自由貿易港區較加工出口區或保稅區之優勢及利基，俾供業者了解及評估選擇。而招商對象之選定，初期可鎖定臺商，因臺商對政府較有親切感與信心，且對政府支持度亦較高。

(三) 展場佈置整體規劃得宜，並增租液晶電視播放自由港區介紹短片，宣傳效果佳

本次招商活動有關展場設計、設施配置及展場掛圖等由臺中港務局規劃、整合高雄港務局及基隆港務局相關文宣並分工完成作業。展場掛圖係委由臺灣廠商製作，中港局謝大偉管理師親自攜往展場，故構圖設計、排版、內容及色澤等美觀大方，同時展場佈置空間規劃得宜且深具現代感，與其他攤位比較，本攤位令人印象深刻。此外，為了行銷臺灣自由貿易港區，除了靜態文宣資料展示，並增租液晶電視現場播放自由港區介紹短片，增加宣傳效果。



圖 18 液晶電視現場播放自由港區介紹短片

(四) 建議展前妥善規劃安排看展人潮

本次展覽主題分爲國際汽車展及汽車零配件展兩個主題且分屬於兩個不同的展場，相較於國際汽車展場人滿爲患，本汽車零配件展場整體人潮不夠熱絡。建議未來從事本項展覽時，能事先知會當地台商協會，安排週邊有地緣關係的廠商前來參觀，除能增加人流及臺灣自由貿易港區的能見度，讓更多的台商瞭解自由港區的操作模式，同時對於其他參展的台灣廠商亦能接觸更多的客源以行銷其產品。

(五) 對展覽會客層分布分析應該作事先與事後調查分析

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。

(六) 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。未來爲推動自貿業務，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、參訪港口部分

(一) 港口組織體、管理與我國差異

大陸港口體制雖採政企分離，但港務局與港務集團卻是合作分工，如爲維護廣州港水域船舶進出及通過的安全及秩序，統一由廣州港務局所屬廣州港通訊調度指揮中心負責廣州港之通訊、引水、調度及錨地等四項統一管理，有別於臺灣港口之港口管理。

(二) 政府全力支持港口建設

廣州港南沙港區原爲孤島，僅花2年時間即完成第一期建設，目前已完成第一及第二期建設，一、二期亦分別賦予內貿及外貿運輸的角色；而其碼頭後線土地縱深達1,300公尺，有利物流之發展，該港口快速完成建設的主要原因除了地理位置優越及擁有廣大貨源腹地外，政府的全力支持，如只要是政府支持的建設項目，民間即可以取得土地長期的使用權，有利鼓勵業者紮根開發。

(三) 港口腹地廣、貨源充裕

珠江三角洲鞏固廣州港的內貿運輸貨源，形成廣州港與華北地區密集的南北航線，貨源充裕、貨櫃化(煤亦採貨櫃運輸)及運輸成本遠低於陸路，使得4,000TEU級貨櫃船亦航行該內貿航線，而其內貿航線亦僅限大陸國輪經營；而臺灣港口爲發展藍色公路，雖亦有條件開放外輪經營，惟礙於航程短，運輸成本遠高於陸路

運輸，著實發展不易。

(四) 台灣可學習珠江港口聯繫模式

忙碌的珠江水域交通，分別為各大港口帶來貨源，其資源如何整合，是維持水域及營運秩序的關鍵，為提高臺灣港口效率、縮短船舶等候及在港時間，各港應統合船席、拖船、引水人及信號台等作業單位。

(五) 藉由倉庫出租引貨：

塔吉特（Target）是美國第四大零售商，主要經營服裝、家庭用品、電器、衛生、美容品以及日常消費品，每年直接或者間接從廣東和深圳地區採購的數量佔大陸採購總量的50%以上，該公司將亞洲採購總部設在深圳，與之相關的上下游公司也積極跟進，該公司承租招商局於蛇口港興建之倉庫作為發貨中心，陽明公司隨即自蛇口港開闢各航線。

故興建倉庫出租係吸引廠商及航商進駐的主要策略，然亦要考慮腹地是否有貨源及其利基，否則可能淪為蚊子館。

(六) 加強與虎門港合作

廣東省東莞市台商雲集為龐大的加工貿易市場，臺灣物流業者利用虎門港的區位優勢在東莞成立商貿運籌中心，是兩岸最成熟的第一個共同物流中心，期許物流業務面向大陸，輻射香港、臺灣、日本和東南亞成為規模最大的物流樞紐之一。

但虎門港為二線港口，為使東莞企業的物流成本更低、航期更短、配套服務功能更完善，臺灣港口應與虎門港攜手合作，在已有直航航線基礎上增加班次，繼續延伸對臺航線，通過臺灣港口中轉，將東莞貨運抵美國、歐洲乃至全球。

(七) 落實節能減碳

鹽田港集團一貫加強節能環保工作，堅持可持續性的發展理念以建置綠色港口為目標。由各單位成立環保委員會，每月檢討統計減碳成果並將其數據化，其具體作法為完成龍門吊”油改電”及使用天然氣拖車以減少二氧化碳的排放量；堆置場及建物改設LED照明設施或以太陽能發電；通過採取污水處理、漂浮垃圾管理及海上溢油監測反應系統三項措施以防止海面被污染；於辦公室電源開關處貼上”長電或短電”以人人養成隨手隨時關燈的習慣等。

故臺灣港口推動綠色港口不應僅淪為口號，宜訂定可落實的具體作法，如業者興建倉庫時鼓勵其利用臺中港日照時間長之優勢於屋頂興建太陽能發電；又為鼓勵同仁搭乘大眾運輸上下班，宜擬訂相關配合措施如於上下班時間以公務車接駁員工等。

(八) 臺灣港口加強行銷

蛇口集裝箱碼頭公司以”世界工廠”之稱的珠江三角洲為發展腹地，港區交通體系完善又有前海灣保稅港區提供全方位物流支援，但其2010年裝卸量

3,980,169TEU僅佔深圳港約18%，反觀鹽田國際其裝卸量1,013萬TEU約佔深圳港的一半，其主要原因為鹽田國際是和記黃埔港口集團的一員，可與其旗下港口及物流公司成員共享集團的資源且共同行銷。故臺灣港口改制後應一致對外積極行銷拓展業務。

(九)增設液晶歡迎螢幕

於訪問團至廣州港、南沙港、蛇口集裝箱碼頭公司等單位參訪時，該等單位於門口設置液晶螢幕顯示”熱烈歡迎台灣港口代表到訪…”等字，讓參訪者感到賓至如歸，如此大大拉近雙方距離更易達到交流目的。故建議臺灣港口亦可比照辦理，又如歡迎詞以簡體字顯示，更能表現出臺灣港口的氣度與貼心。

(十)我國港口體制改革方面

港口發展，政府政策扮演非常重要的角色，港口體制改革在即，航港局及港務公司如何合作分工，是重要的課題，如何使港務公司擺脫營運束縛、建立港口營運秩序，當港務公司與民間業者營運有爭議時，如何協助排除，是未來航港局必要的任務，亦即國營公司與航港局仍為港口發展的生命共同體。

大陸港口採「政企分離」制，港口行政管理由港務局執行，港區經營由港務集團公司辦理，集團有限公司主要從事貨櫃等貨物裝卸、倉儲及國內外貨物代理和船舶代理等服務；反觀台灣港口港埠業務大部分已民營化，改制後核心業務為何及如何經營又不遭致現有業者反彈，乃是一值得深思的課題。