

出國報告（出國類別：考察）

韓國仁川釜山港口及地標建築考察



服務機關：交通部基隆港務局

姓名職稱：沈光青科長

葉國宏科長

派赴國家：韓國

出國期間：100年12月18日至100年12月23日

報告日期：101年2月21日

公務出國報告提要

出國報告名稱：韓國仁川釜山港口及地標建築考察出國報告書

頁數 34 含附件：是否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

交通部基隆港務局/沈光青/(02)24206309

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

沈光青/交通部基隆港務局/工務組/科長/(02)24206307

葉國宏/交通部基隆港務局/業務組/科長/(02)24206281

出國類別：考察進修研究實習其他

出國期間：100 年 12 月 18 日至 100 年 12 月 23 日

出國地區：韓國

報告日期：101 年 2 月 21 日

分類號/目：國外參訪

關鍵詞：港口地標、地標建築

內容摘要：

本次行程目的係參訪韓國仁川及釜山港埠設施及週邊地標建築，同時藉以瞭解該等亞太地區港埠競爭趨勢，加強客戶關係管理，期間透過與友港及客戶之介紹，汲取該等港埠業務發展、港口建築造型、功能及週邊地標景觀設施建設經驗，可為增長視野，並作為本局推動相關業務之參考。

韓國仁川釜山港口及地標建築考察出國報告書內容大綱

頁次

壹、緣起與目的	3
貳、出國期間及人員	5
參、出國行程	6
肆、仁川港及地標建築紀要	8
伍、釜山港及地標建築紀要	21
陸、心得與建議	32

壹、緣起與目的

為拓展本港業務服務空間、加強客戶關係管理，及因應新海港大樓地標性建築之興建，本局 100 年度原擬派二員出國拜訪韓國、日本兩國船舶運送業推展港埠行銷業務暨參訪港口地標性建築物及節能相關設施。惟因年度出國旅費預算有限，且考量本局新海港大樓計畫修正將海運客貨中心納入，未來基隆港發展客運、以及港務公司成立業務之拓展，有觀摩他國港口改制之情形，及國際旅運中心之必要，爰調整行程選定近年積極爭取國際舞台及拓展港口建設營運之韓國，參訪該國港埠及地標建築。

仁川港是韓國第二大港，2010 年貨物吞吐量 190 萬 TEU，也是韓國首都首爾(人口是臺北市的 3.7 倍、土地是臺北市的 2.2 倍)的外港，相距不到 40 公里，仁川港最大優勢之一就是特別靠近韓國政治和經濟中心的首爾。類似基隆港相距我國首都臺北市不到 25 公里，也是基隆港之優勢，為推廣觀光郵輪之基地。

釜山港位於朝鮮半島東南端，是韓國第一大港，世界貨櫃吞吐量佔第 5 名，釜山人口 400 萬人(臺北市 265 萬人)，為韓國第二大都市，除擁有繁忙之貨運量，亦因該國國際會議每每於釜山舉行，亦為國際旅客經常到訪的港口。

世界上貨櫃吞吐量排名前五位的港口:2010 年

	港口	國家或地區	貨櫃量(千 TEU)
1	新加坡港	新加坡	29,069
2	上海港	中國	28,431
3	香港	香港	23,611
4	深圳港	中國	22,509
5	釜山港	南韓	14,194

TEU: 20 呎標準貨櫃 (Twenty-foot Equivalent Unit)

然為配合全球運籌中心計畫，因應亞太地區港埠競爭趨勢，盱衡業務市場區隔及定位，積極加強客戶關係管理，且為「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」將於基隆港西三、四碼頭以國際競圖方式，委託國際優良建築團隊，興建符合國家形象之地標性新海港大樓，考量該建築須為現

代化、具有節能減碳、環保、景觀、客貨運等多功能綠建築大樓，爰為增長視野，汲取外國港口建築之造型、功能及港口景觀設施，故於國際競圖啓動前，選擇韓國仁川港及釜山港新舊港區先行考察國外相同類型港區更新案例。

貳、出國期間及人員名單

100年12月18日至23日，共6天，地點於韓國仁川及釜山。

(DEC 18 - DEC 23, 2011)

	姓名	單位
1	沈光青	交通部基隆港務局工務組設計科
2	葉國宏	交通部基隆港務局業務組企劃科



考察地點：韓國仁川釜山港地理位置圖

參、出國行程

本次出國考察行程重點除於 12 月 19 日拜會仁川港及 12 月 22 日拜會釜山港當局外，並安排拜會船公司及周邊地標建築等參訪行程，藉以瞭解韓國港口運作及建築設計理念。本次赴韓考察行程如下表：

日期	時間	行程
12/18 (日)	08:10	搭機前往韓國
	14:00	京畿道水原市光橋未來城(Gwanggyo city)參觀
	16:00	參觀京畿道城南市(Seongnam city)POSCO ICT IB 智慧型大樓
12/19 (一)	09:00	拜會高麗海運 KMTC 仁川事務所
	10:00	聽取 ICT 仁川貨櫃(PSA)公司簡報
	11:00	PSA 安排參觀碼頭裝卸貨物流設施
	13:00	拜會 IPA 仁川港務局及聽取簡報
	14:00	參觀仁川港碼頭及國際海客運中心
	16:30	參觀首爾地標首爾塔及觀景樓設施
12/20 (二)	09:30	參觀首爾市現代集團商住建築
	10:00	汝矣島地標建築 S - TRENUE 參觀
	11:00	首爾地標建築 63 大廈及汝矣碼頭參觀
	16:00	KTX 高鐵自首爾到釜山
12/21 (三)	10:00	拜會韓進海運物流中心、聽取簡報及交換意見 r
	11:40	參觀釜山新港運作
	14:00	拜會 Dongbu 貨櫃物流管理公司及聽取簡報
	15:00	參觀釜山北港及碼頭運作
	16:30	參觀釜山塔及觀景樓設施
12/22 (四)	08:50	參觀釜山地標影像中心
	13:00	拜會釜山港務局及交換意見
	14:00	搭船參觀釜山港區及聽取簡報

	15：30	參觀釜山港國際郵輪旅客中心
12/23（五）	09：20	參觀 APEC 會館建築
	14：30	抵達金海國際機場準備離境
	17：10	搭機返國

肆、仁川港及地標建築紀要

一、仁川港

仁川港是韓國首都首爾的外港，相距不到 40 公里，為韓國政府經營，港口附近設有出口加工區。仁川港市是韓國最大的經濟中心，又是韓國北部進出口貿易中心。仁川港有規模廣大的產業經濟腹地，主要有煉鋼、機械、汽車、造船、化工、電子、車輛製造、金屬加工、石油及紡織等。仁川交通發達，除京仁高速公路外，還有電氣化鐵路等多條線路。



仁川港區位置圖

仁川港區包含北港、內港、南港及仁川新港區，主要碼頭岸線總長 6024 米，泊位 33 個，在其對外貿易貨物總量中，亞洲占三分之二，中國占其七成，亦即中國的經濟高速發展，造就了如今的仁川港。由於物流倉儲等基礎設施功能齊備，仁川港不僅是木材、糧食的重要裝卸港口，也是英國倫敦金屬交易所的東北亞地區中心，該中心貿易交易的金屬種類有銅、鋁、鎳和鋼材等，每年交易上百萬噸。

該港自 2003 年 8 月開始建立自由經濟區，物流業得到快速發展，迄今仁川港已經建立總面積達到 1,700 公頃的五個物流園區。目前仁川港正在實施大規模港口開發建設，其中包括貨櫃碼頭工程，港口通道設施工程和

連接首都首爾以及內地商貿工業基地的龐大物流園區。據瞭解，目前正在建設的仁川新港專門用於裝卸貨櫃，至 2015 年仁川新港貨櫃碼頭泊位將增至 13 個，規劃至 2020 年將增至 23 個，這些貨櫃碼頭泊位大多可以停靠 8,000 箱級大型船舶



仁川港區碼頭配置圖

二、內港

仁川港區於 1974 年為克服潮汐影響及提供穩定靜穩水域，於內港口建設閘門以阻擋波浪長驅直入，港區也因此閘門而形成內港區多功能，提供泊位 48 個，含汽車碼頭 5 個、貨櫃碼頭 4 個、糧食穀物碼頭 7 個及雜貨 1、2、3、6、8 碼頭，適合裝卸汽車或精密儀器等貨物。汽車物流之發展仁川港係以通用汽車為主；現代汽車則以平澤為主要集散港；釜山港則以雷諾及三星為主。



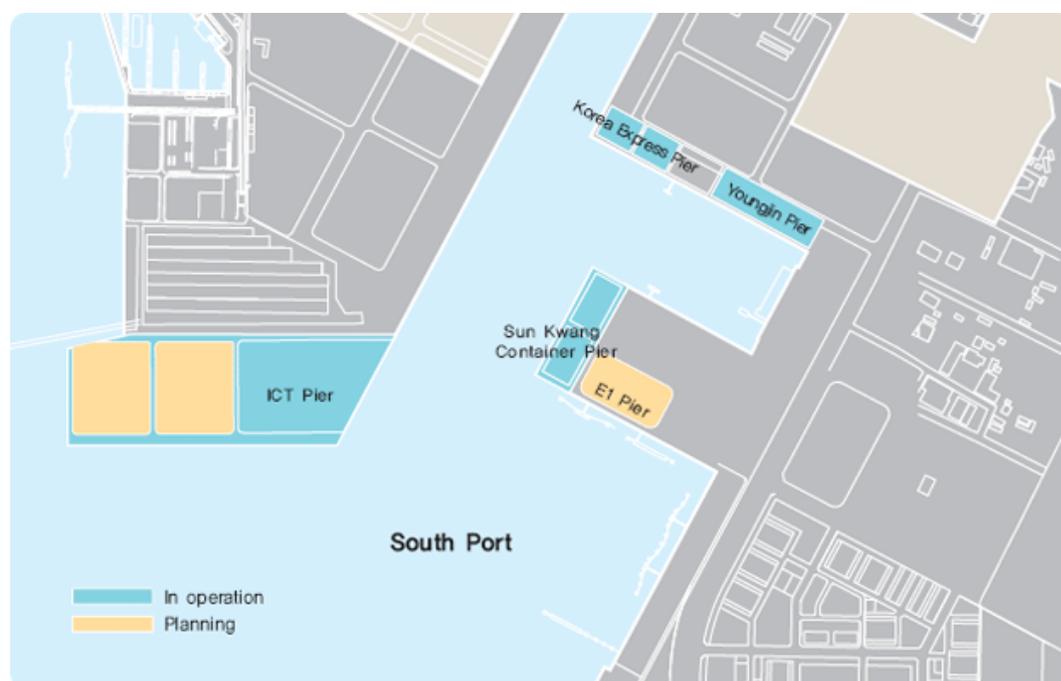
仁川港內港區空照圖



仁川內港留影

三、仁川南港區

	ICT Pier	E1 Container Pier	The Korea Express Pier	Youngjin Pier	SunKwang Container Pier
Cargo Type Handled	Containers exclusively	Containers exclusively	Containers, general cargo	General cargo	Containers, general cargo
Berth Length(m)	600	259	220.5	170	407
Berth Depth(m)	-14	-12	-9	-9	-11
Berth Capa. DWT(1,000t)xBerths	2 berth (40,000DWTx2)	1 berth (35,000DWTx1)	2 berths (5,000DWTx2)	1 berth (10,000DWT)	2 berth (18,000DWTx2)
Yards	270,000m ²	102,309m ²	15,000m ²	3,400m ²	75,538m ² (ON DOCK) 169,008m ² (OFF DOCK)
Handling Capacity(Annual)	900,000TEU	300,000TEU	80,000TEU	10,000TEU	30,000TEU
Operated by	Private capital	Private capital	Private capital	Private capital	Private capital



主要係參觀 PSA 碼頭，仁川貨櫃碼頭於 2004 年營運，PSA100% 持有股份；佔仁川港貨櫃裝卸量 28%，預定 2012 年計劃第 3 期工程。另 PSA 尚投資釜山新

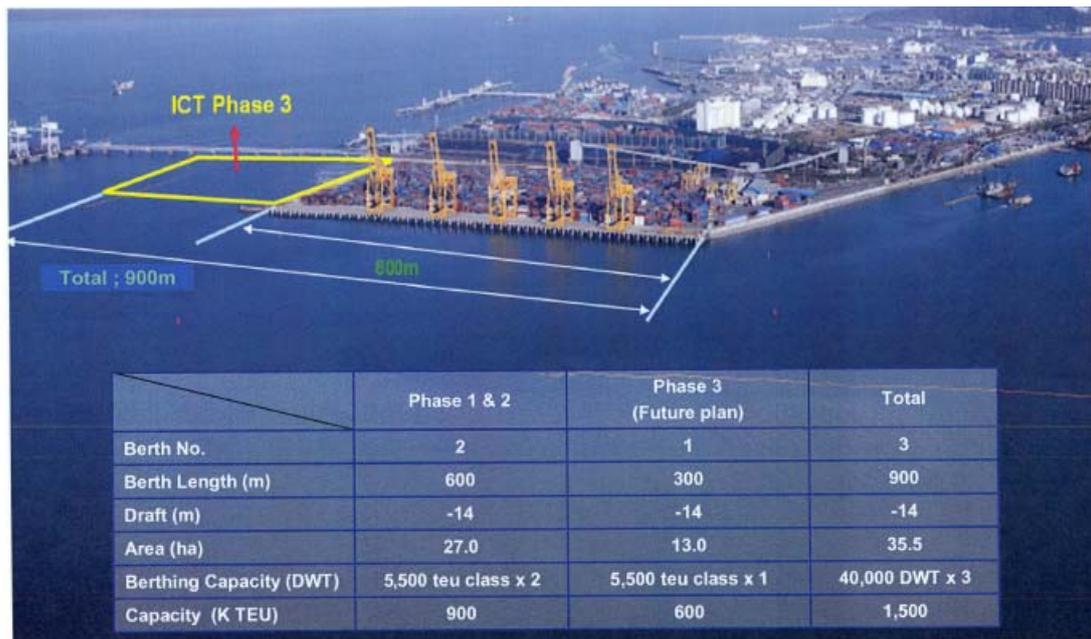
港國際碼頭，並於 2010 年開始營運，PSA 持股 60%，韓進 40%。



PSA ICT 解說櫃場裝卸情形



PSA ICT 櫃場作業監控系統。



PSA ICT 碼頭配置

仁川港之海空聯運模式：由天津港與韓國仁川海空兩港及船務公司聯手，開通“綠色通道”。以往韓國三星集團在天津生產的電子產品大都空運仁川機場而後發往世界各地，相對於海運方式成本較高。之後，三星集團嘗試陸海聯運新型運輸方式，以降低物流成本。天津港主動接洽韓國仁川海空兩港，並簽署面向韓國三星集團的遠洋出口合作協議。根據協定，今後韓國三星集團在津生產的電子產品，通過陸海聯運方式由天津港直輸仁川港，產品優先集港、裝載、接卸。

仁川港在地理上作為韓國首都圈的關口港,貨運量與中國之間的交易量一直不斷增長，貨櫃貨運量平均每年增長 19%以上，仁川港發展潛力與日俱增，新舊港區間之交通，興建有仁川大橋相連接，使港區對內對外交通能順暢無礙。但是仁川港潮水漲落差(10m)太大，大型船隻進港困難，並且港灣的設施落後，由此造成每年經濟損失就達 3000 億韓元。為解決這些問題，仁川港近年來則積極在仁川市延壽區松島新都市南部海域開展總 30 船席規模的仁川新港開發項目，與釜山港、光陽港一起發展成為國際中樞港(Hub-Port)，以提供大型船舶靠泊需求。



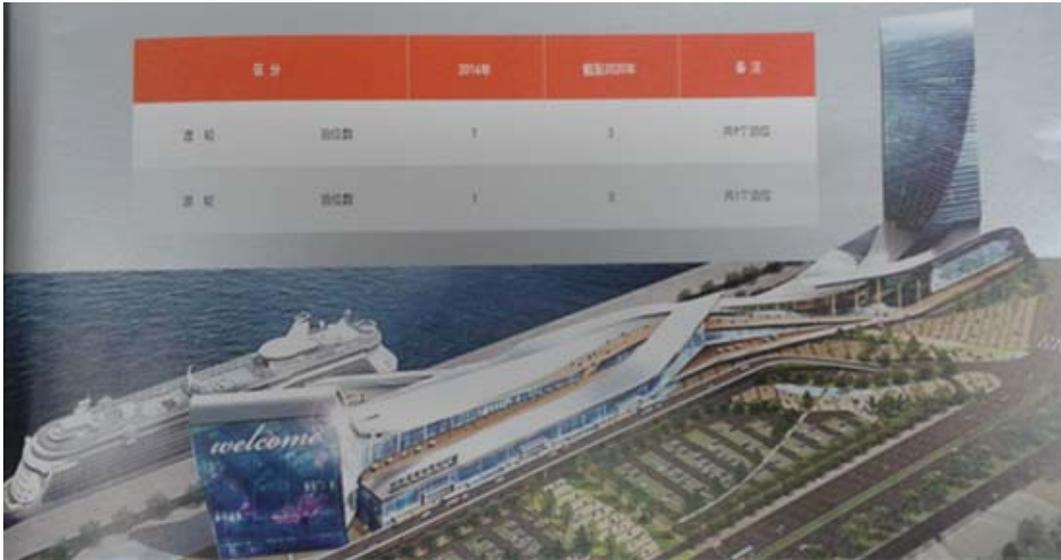
仁川新港鳥瞰圖

四、國際客輪旅客中心

仁川港國際客輪旅客中心主要提供往返中國大陸航線之定期客輪使用，該中國航線包括丹東，大連，營口，秦皇島，煙臺，石島，威海，青島，天津，連雲港，且為應對近年來急速上升之中國旅客，該港擬於亞岩物流園區再建設 7 個渡輪泊位及 1 個郵輪泊位，預定 2014 年啓用。



仁川港既有國際客輪旅客中心



仁川港規劃設計中之國際客輪旅客中心視覺模擬圖

在拜會仁川港務局時，雙方就港務局改制、業務拓展、新物流園區開發、雙方合作之可能性交換意見：

- (一) 改制後，港務局在預算、人事及經營效率上確實有較大之彈性。
- (二) 以地主港方式經營，營收仍以租金收入為主。
- (三) 目前尚未涉足多角化經營，及國外投資，惟已進行評估中。
- (四) 海空聯運主要透過輪渡運輸，年約一萬 TEU 左右，然未來考量航空成本相較於其他機場為高，不以海空聯運為主要發展方向，會朝陸海空聯運來發展；而物流園區之規劃，主要在支援其它碼頭發展。
- (五) 有關客運之發展主要是與當地市政府進行合作，目前國際知名郵輪公司如皇嘉加勒比、哥斯達等有初步之合作，未來是否發展郵輪母港，仍待進一步洽商。



拜訪仁川港務公司

五、仁川及首爾地區地標建築

1.水原—光橋新都市(未來城)

光橋新都市位於韓國首爾南部約 35 公里處，該建設目前雖未完全建成，然其整體規劃包括有住宅、辦公、文化、零售、休閒及教育空間，且建築外型呈現梯田外貌，細規畫設計團隊藉由火山爆發時熔岩噴出之樣子所得到啟發，旨在改善通風、減少能源和水的使用量。

因此，未來城將朝綠能環保做建築，全區綠覆率逾 50%，且城內每個塔區設有住宅、辦公區域、廣場、購物中心、博物館及休閒區域，是一個自給自足的城鎮。占地面積 11,304,823 m²，可容納 30,839 戶，77,000 人，預計完成發展期程至 2020 年。



光橋新都市(未來城)規劃設計圖及模型

2.大韓生命 63 大廈

此建築係座落於韓國首爾汝矣島之摩天大廈，由大韓生命保險規劃興建，現被韓華集團收購，建築於漢江下游汝矣島上，高度約為 249 米（817 尺），現為韓國第 3 高建築，63 代表大樓之正式樓層數目，其中 60 層在地面以上，頂層被視為第 63 樓。大樓於 1985 年落成，當時為全亞洲最高建築樓宇，曾以最高樓為該國地標建築。雖然這地位在一年後即為位於新加坡之華聯銀行中心所取代，但那時候仍是南韓最高的大廈，直至 2002 年韓國木洞海波利昂中心一期 A 座的落成為止。

汝矣島 Yeouido 係位於韓國漢江上的一個小島，面積約 840 公頃(相當於 5.5 個臺北市信義計畫區)，現屬首爾特別市永登浦區。1970 年，韓國政府興建大橋連接汝矣島，時至今日，汝矣島成為全韓國地價最高地方之一，因該島原來是一片沙地，只能用特殊的建築方法施工，63 大廈在地下 45m 之岩石中打入大型鋼柱做為基樁，第一層至 39 層外壁則呈現傾斜設計，39 層至頂樓才是垂直直線，可承受秒速 40m 強風及 7 級地震。此外，此建築於節能減碳設計上，於外牆覆蓋以 14,000 張金色玻璃，具保溫及隔熱效果，節能達 30 %。



大韓生命 63 大廈照片

3. S - TRENUE 辦公大樓

此建築同位於首爾汝矣島，建築物高 165M 共 36 層，基地面積 2,931 m²，總樓地板面積 39,899 m²，由 Mass Studies 建築師於 2006 年設計，工期自 2006 年至 2009 年完成，其獨特的高跟鞋造型設計，使此建築成爲引人注目的地標。

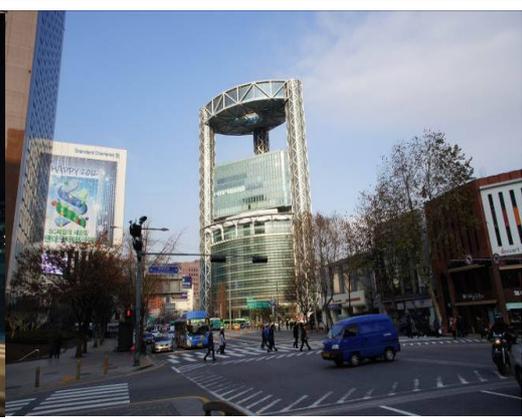


S - TRENUE 辦公大樓照片

4. 首爾地標建築



POSCO ICT 智慧型大樓 LED 外觀



首爾街景



清溪川



汝矣島小艇碼頭候船室



伍、釜山港及地標建築紀要

一、釜山港

自 1876 年建港，碼頭岸線長達 27.4km，擁有 184 座碼頭船席，釜山港於 1978 年開始正式處理貨櫃業務，並於 1984 年首次突破 100 萬 TEU，1998 年突破 500 萬 TEU，2003 年突破 1000 萬 TEU，爲了提供釜山港的開發、管理運營以及綜合物流功能的服務，以釜山港務局於 2004 年 1 月 16 日完成改制，近年貨櫃裝卸量達 1,400 萬 TEU 以上，每週有 66 家海運公司的 368 班貨輪開往全世界 500 多個港口。此外，其外觀似雪梨歌劇院之釜山港國際客運碼頭，目前則擁有 5 條定期國際航線，主要係對日本馬島、福岡、門司、下關及大阪等地。

爲解決貨櫃數量之日益增加問題，韓國政府在距離釜山港大約 25 公里的海邊建設一座嶄新的釜山新港，實現東北亞貨櫃樞紐港的計劃。釜山新港建築在瀕臨大海的丘陵山坡地附近，緊靠著韓國的自由貿易區、自由經濟區；附近周邊丘陵坡地是房地產開發的理想位置，尤其是適合開發物流園區和配送中心，巨大的港口碼頭堆場可以大量堆放轉口貨櫃，預計釜山新港貨櫃碼頭全面建成，年貨櫃吞吐量將超過 830 萬 TEU。

韓國政府爲提高港口業績，採行了多項優惠政策，如免收中轉貨櫃港口設施使用費，爲吸引陸運貨櫃能向海運轉換，將沿岸貨船港口使用費減免率從 50% 提高到 70%，尤值得一提的是，韓國政府還向沿岸貨櫃專用船提供全免港口使用費的優惠，各港則配合推行各項獎勵措施。

2011 年韓國港口貨櫃吞吐量達 2155.1 萬 TEU，同比增長 11.3%，成爲繼中國、美國、新加坡後第 4 個年貨櫃吞吐量突破 2000 萬 TEU 的國家，爲世界三大基幹航線裡亞洲貨櫃處理量及營業額最高者，亦爲北美與歐洲連結亞洲的要衝。其中，進出口貨物吞吐量 1,335.9 萬 TEU，同比增長 8.2%；轉口櫃量吞吐量 772 萬 TEU，增長 16.2%；沿岸貨物吞吐量 47.3 萬 TEU，增長 25.0%。按港口計前三大貨櫃港口依序，釜山港貨櫃吞吐量 1,617.5 萬 TEU，增長 14.0%，成爲世界上第 6 個突破 1500 萬 TEU 的港口；光陽港 206.4 萬 TEU，同比下降 1.1%；仁川港 198.6 萬 TEU，增長 4.4%。



釜山港區平面圖



釜山舊港區照片

釜山北港目前有二十一座船席，六家碼頭經營業者參與營運，年貨櫃裝卸量約八百萬 TEU 左右，航線仍以近洋為主。

Container Terminals in Pusan North Port														
Bnms	DPCT	HBCT	KBCT (PECT)	UTC	BGCT				SBTC (BCT)	Total				
					HGCT		Interlog							
Area	nr	277,095	647,566	1,038,534	183,956		148,750		148,750	297,500	2,916,858			
R/F	Flag	566	990	1,000	360		342		228	456	4,328			
Berth	L(m)	826	1,447	1,500	500	200	350		350	700	4,008			
	No	3	5	5	2		1		1	2	21			
Depth	m	15×2 12×1	10-15	14-16	11		15		15	15	-			
Gate	No	8	7	12	5		6		6	12	65			
G/C	Unit	7	3	14	-	2	5	-	1	1	7	1	81	9
		4	14		15	13		5	4	3		4		3
T/C	Unit	15	35	32	13		10		10	20	149			
OPEN		'02.5	'78.9	'91.6	'96.9		'98.4		'98.4	'98.8	-			
총합	2009	1,165,817	1,897,842	2,655,718	551,930		2,081,426				8,532,733			
	2010	1,227,836	1,597,438	2,685,817	611,973		1,887,652				7,992,716			

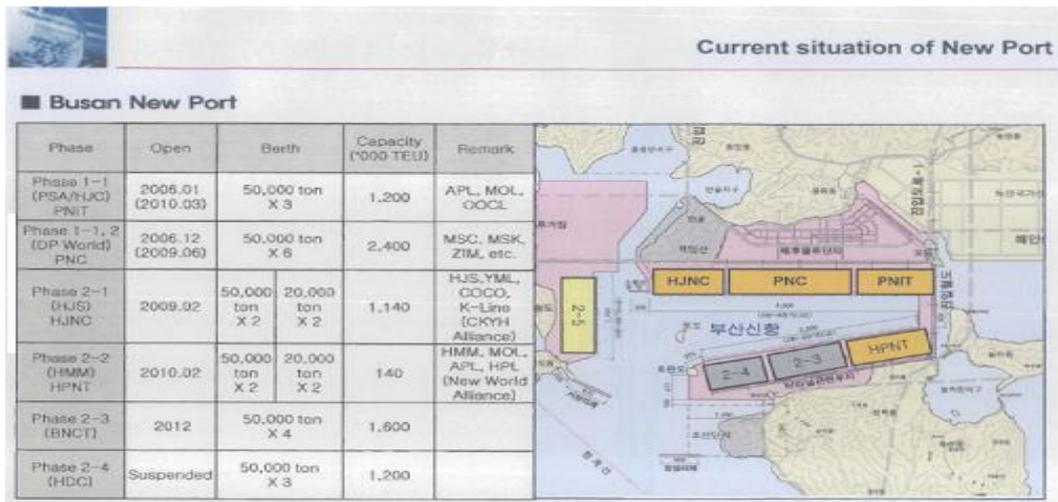
* Annual Volume : Statistical Data of Port-MIS

釜山北港貨櫃碼頭基本資料



參觀釜山北港區碼頭作業情形

釜山新港目前已完成並自 2006 年起陸續加入營運之碼頭計有 17 座，水深負 16-18 米，分別由 PSA、HJC、HMM、DP world 等經營，靠泊包括 APL、MOL、OOCL、MSC、MSK、ZIM、CKYH 及新世界聯盟所屬船舶，以遠洋航線為主，2012 年將還有由 KMTTC 及 CMA 投資之 4 座碼頭加入營運。

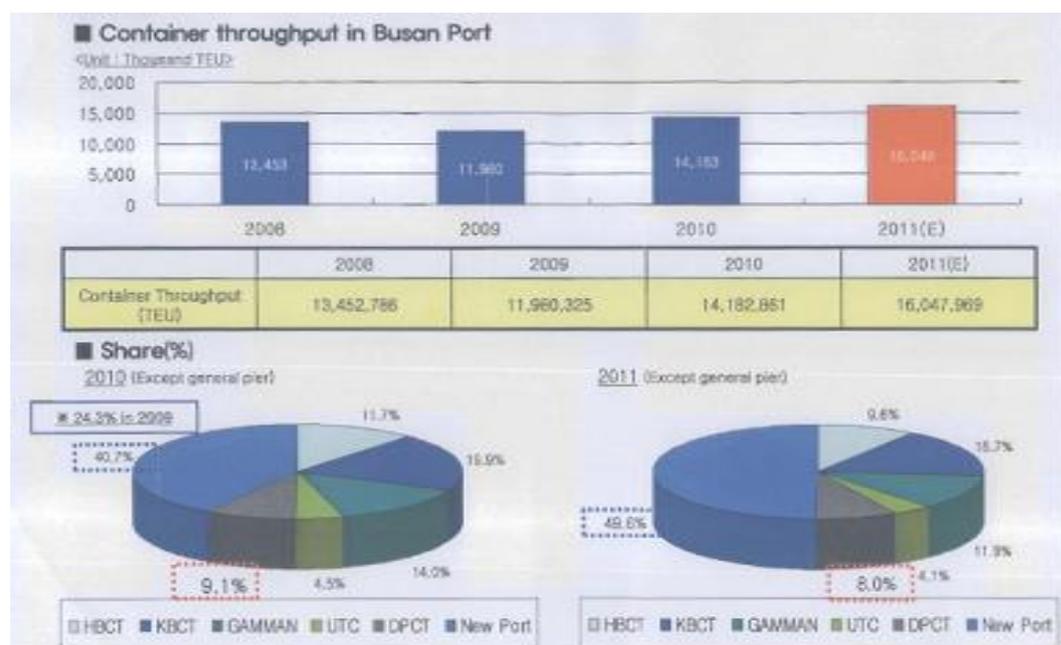


釜山新港各期配置圖



釜山新港區自動化櫃場照片

釜山港年貨櫃裝卸量新港約佔 49.6%，港口規劃預期到 2015 年，新港可處理釜山港 70%的貨櫃業務，目前預計將在 2012 年達 50%。另外在北港與新港間正興建聯外大橋，以連接既有之南港大橋，貨櫃車可避免行經市區，更便利雙港間貨物之吞吐。



據韓國《國際新聞》報導：韓國港口今後不再把主要精力放在數量競爭方面，而通過大力增強釜山港和光陽港的基礎設施，提高服務水準，吸引中國產品在兩港口進行再加工或再分流，創造高附加價值後最終運往北美及其他需求國——韓國政府期望通過這項名為“貨物創出型大陸中繼港灣”的戰略，韓國一直希望以釜山港和光陽港為中心建設“東北亞物流中心”。韓國處於把來自美國和歐洲的產品輸送到中國大陸的中間集配送基地的地位，所以有必要開發物流中心事業，

釜山港增長的主要動力來自中轉貿易，主要來源是華北，以大連、天津及青島為主，中轉箱量占其總吞吐量的 45%。近年來，東北亞中轉運輸，尤其是貨櫃運輸中心已逐漸南移，借助中國經濟的高速發展，東北亞地區的貨櫃貨運量已占世界貨運總量的 30%以上，成為世界最大規模的物流市場，爭奪中轉中心地位的激烈競爭也由此展開。韓國港口改變經營策略，目的就是通過優惠政策和服務吸引貨源，組織或者延緩轉移的發生。甚至

還提出這樣的策略：“船不到韓國來，韓國就要努力到船所到的地方去。”

1.新港口擬借物流園區吸引貨源

釜山新港背後還將建設韓國國內最大的物流園區（超過 11 萬平方米），園區的作用是港口運來產品後在園區內加工並立即出口，開展吸引國際物流企業的戰略，且靠近碼頭後線堆場有鐵路支線連接，更便利發展海空聯運。新港周邊已經是自由貿易區，跨國企業的場地租費為每平方米 480 韓元，而且有最長可簽 50 年的優惠。



2.外資參與仁川港與釜山港經營之情形

目前釜山及仁川港均以地主港型態經營，碼頭經營者以國內企業居多，外資目前僅有新加坡港務集團、DP World 及 CMA。

拜會釜山港務局時，雙方就港務局改制、新舊港區間之分工、業務拓展等交換意見：

- （一）改制後，經營較有彈性，營收有明顯之增長；
- （二）目前並無具體之海外投資計畫；
- （三）未來新港引資對象，傾向以船公司為方向；

- (四) 郵輪母港為未來規劃目標；
- (五) 釜山港的競爭力，在於其區位，及成本優勢，將會更善用其區位優勢，爭取中轉貨；
- (六) 未來港口規劃以活化舊港區，並朝綠色港口發展；
- (七) 釜山新港與舊港間之發展，仍尊重市場機制；
- (八) 臺灣和香港輪船公司，在釜山港處理的貨物量較小，因此將積極宣傳釜山港的優勢，增加他們在釜山港處理的貨物量。



參觀釜山港務公司照片

二、釜山國際渡輪旅客中心

釜山國際旅客碼頭擁有開往日本下關之釜關渡輪“Hamayuu”號及“星希”號，開往日本福岡之高麗渡船 2 萬噸“New camellia”號，前往下關之釜關渡船 1.6 萬噸“Beatle”號，釜山至大阪 2.1 萬噸 PAN STAR 等船舶，每年旅客量達 200 萬人次，往返日本渡輪旅次達 130 萬人次。惟因目前使用之 1970 年興建之旅客大樓已顯老舊，該港正規劃興建新的郵輪旅客中心，以提升旅客服務設施。



釜山港區客輪靠泊照片



釜山港國際渡輪旅客中心照片



參觀旅客候船大廳及通關設施照片



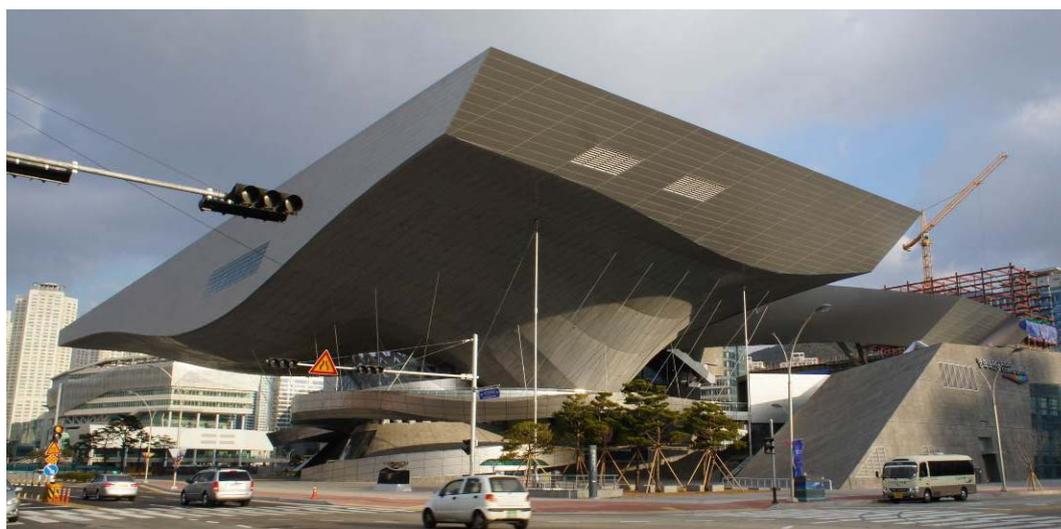
釜山港規劃興建之新郵輪旅客中心視覺模擬圖

三、釜山地標建築

1.釜山影像中心

海雲台韓國釜山之釜山影像中心，係與西班牙畢爾巴鄂 Guggenheim 博物館及澳洲雪梨大劇院相媲美之場館，其由韓國中央與地方政府共同出資，韓進重工業為舉辦釜山國際電影節而特意建造，占地面積 9,772 坪，建築面積 8,374 坪，由 3 個建築和一個室外公演場地組成，斥資 1,700 億韓元，費時 3 年於 2011 年 9 月完工，2011 年 10 月 6 至 14 日，已成功地舉辦了第 16 界釜山國際電影節。

釜山影像中心是由澳大利亞的名建築師 Coop Himmelblau 設計，整棟建築採用鋼結構建造，沒有一處是對稱的，建物使用 2 個大型屋頂覆蓋於上方，其中最大的一個是長 163M 寬 62M，重量 4,000 噸的屋頂，採用非對稱比例架設於建物上方，讓人聯想到學士帽。該建築除透過舉辦國際電影節打響知名度外，目前並計畫以該建築獨特又最長的懸臂鋼構屋頂，申請世界金氏紀錄，來更加鞏固其地標建築之地位。



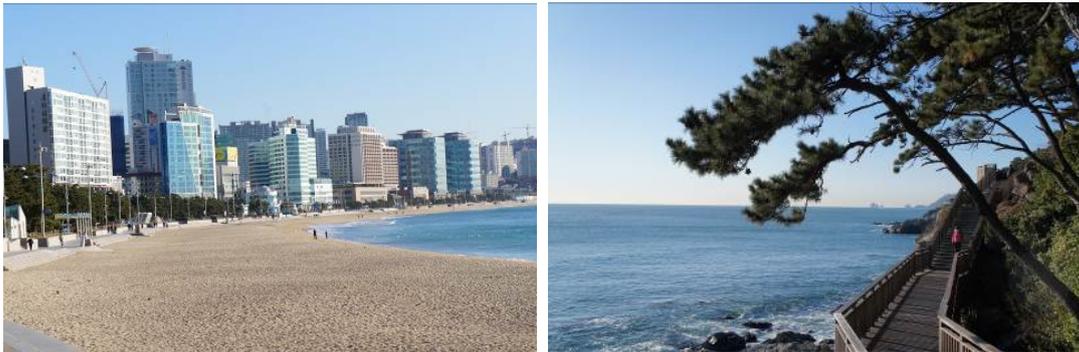
釜山影像中心照片

2. APEC 會館

韓國政府藉申辦國際會議將釜山成功行銷世界，塑造釜山地標建築的例子，首推釜山 APEC 會館，該建築規模雖不大，然因特殊八角亭建築，且位處韓國聞名之海雲台風景區，又保留亞太經合會各國領袖駐足釜山開會之場景，以致成爲當地有名的建築。



APEC 會館照片



APEC 會館旁之海雲台風景照片

陸、心得與建議

本次有機會至韓國考察港口及地標建築，得見韓國經濟力顯現於港埠與工程，除釜山港口吞吐量為世界前五大外，該國地標建築也具國際水準，該國透過造船、汽車、半導體、無線通訊、機械、LCD、鋼鐵、石化等多元產業的發展，使港埠發展得以持續，相關建設亦不斷推動。

臺韓兩國的十年賽跑，韓國在哪些地方贏過臺灣？為何韓國能從四小龍畢業，人均GDP超越臺灣？韓國在2010年國民平均GDP為US\$20,759元已超過中華民國國民平均GDP US\$18,303元。過去十年韓國卻從臺灣均GDP的七成七，追平並一度超越臺灣兩成六。韓國贏在比臺灣穩，單純從GDP成長數字來看，過去十年臺韓剛好五勝五敗，互有優劣。

近十年，臺灣平均的成長率已經輸給韓國，因為R&D投資比例高，使得韓國產品在世界上的技術與品牌提升，有利出口。從出口產業來看，臺灣只有電子高於韓國一枝獨秀，反觀韓國有造船、汽車、半導體、無線通訊、機械、LCD、鋼鐵、石化，多元發展，百花齊放。相對風險分散和市場拓展能力都比臺灣強。政府是韓國企業最強靠山，韓國政府是幫助韓國經濟度過金融海嘯的第一功臣。從2003年8月，南韓政府指定距首都首爾市28公里的西海岸港口仁川為這個國家的第一個自由經濟區，同年10月又指定南海岸的釜山和光陽灣為自由經濟區，並且雄心勃勃地提出了“Make it Big in Asia”的行動口號，南韓政府通過這句口號清楚地表明瞭建立自由經濟區的雙重目的；一是向國民發出資訊，即這個國家在過去50年間從世界上最貧窮的國家之一發展成世界第十大經濟體的非凡成就證明它有能力成為東北亞的經濟中心；二是向外國投資者展示成功的前景，即他們能夠通過向南韓自由經濟區投資而獲得巨大的成功和增加更多的財富。

在全球化發展趨勢下，各國為確保國際競爭力及發展之自主性，無論在產業、研發及基礎設施等方面，都有必要形成具有規模經濟之超廣域開發圈。南韓所提出的超廣域開發圈戰略思維除著眼於提升國家及地區整體發展之外，亦有因應全球化趨勢及東北亞時代來臨之考量，從超廣域開

發圈的設定、產業群聚的建立、世界級基礎設施之擴充並使其發展成爲全球投資據點。韓國政府表現反映到企業信用融資、市場適應力、和全球化佈局能力，韓國企業全球排名都在前三名。

謹就本次參訪分就地標及港口營運，提出以下幾點建議：

- (一) 在營建規劃與施工水準上，因韓國於國際性公共工程投資上較臺灣豐富，利於與國際接軌，以致包括新港口開闢與親水性港口開發、爲奧運及亞運興建體育設施、爲 APEC 會議於釜山興建會館、爲國際電影節於釜山興建影像中心、爲國際郵輪改造港口興建旅運中心，此等企圖應是值得學習之處。
- (二) 對地標建築之創造與行銷，由此行可見韓國或採不惜成本興建世界之最，或透過辦理國際活動，申辦國際性會議，申請金氏紀錄，以不遺餘力地形塑地標建築暨觀光景點，該國作法可謂放長線釣大魚的投資，以硬體的地標建設，換來往後持續源源不絕之觀光收益。
- (三) 在環保節能減碳之運用上，該等地標建築除使用節能建材外，令人印象深刻的是，該國採用了智慧型辦公大樓管理系統，配合人車的移動，自動開關電力等能源，可節省許多不必要的浪費，此應是值得本局未來興建地標暨合署辦公大樓參採之處。
- (四) 對於地標建築之設計，此行心得以爲應建物不在大而在有特色，然特色需要旁人來認可，所以有必要透過國際邀標，集各方不同角度，不同文化之交流，才能設計出吸引外人駐足的地標建物，否則恐流於孤芳自賞，無法成就爲吸引外人的港口地標。
- (五) 在港口經營方面，碼頭從傳統裝卸向現代服務業轉型，要找到新的經濟發展方式，則必須創造新的業態，港口物流供應鏈的系統整合將是碼頭供應商的核心競爭力所在。而在現代港口發展有幾個面向亦值得關注：由區域一體化看港口效應的放大，由港口發展→臨港經濟的發展→港口經濟的發展，其次從區域港口資源整合-港口間合作值得進一步探索，而港口服務供應鏈則是港口企業轉型發展的選擇，重視綠色生態港-與環境的和諧發展，追求港口技術的跨越的智慧型港口，及對市場的需求的快速回應，柔性化的第四代港口。

- (六) 他山之石，可以攻錯：釜山及仁川分別於 2004 及 2005 年改制，仁川港之於釜山港，相對基隆港之於高雄港（距離、規模）；釜山新港之於釜山港，相對臺北港之於基隆港（距離、貨櫃發展）；仁川港之於仁川機場，相對臺北港之於桃園機場（車程、大陸貨源），新加坡港、釜山港、仁川港、神戶港等已併同樟宜機場、金海機場、仁川機場及神戶機場實施海空雙港之自由貿易區，將海空競爭模式轉為海空聯營新經營模式。為提高港埠整體競爭力，臺灣目前正採「政企分離」之改制做法，規劃設立「航港局」，專責辦理航政及港政公權力事項，港務局則改制為港務公司專營港埠經營業務。未來港務公司之經營，將以「整合國內能量，提升國際競爭」之精神，扮演國內港埠事業帶頭之角色，透過與既有港區內業者之夥伴合作、策略聯盟等方式，發揮產、港能量整合之功能，共同對外拓展國際港埠投資暨相關服務之業務，以打造優質輝煌港埠，讓全世界人流、物流、金流航向臺灣為使命，以創新為核心，走向世界，成為全球卓越港埠經營集團為願景。
- (七) 重視港埠行銷：優惠不是唯一的手段，要走出去，韓國港口當局一直致力於招攬新的業務和客戶，以保持中轉中心的地位，效法韓國港口的精神：“船不到韓國來，韓國就要努力到船所到的地方去。”，全面招商引資，走出去，引進來，將重心從船（航商）延伸或轉移至貨（貨主）。
- (八) 逐步落實自由貿易島政策：國內六大自由貿易港區已建立國際物流配送、檢測維修、及多國增值併貨等三種營運模式，未來港務公司港口發展方向，從量轉換為附加價值，以自由貿易港區為核心，以前店後廠、蛋白與蛋黃的思維，連結現有各類型園區並進行物流、創新研發、投資鬆綁等資源整合，形成一個在法令規定、優惠措施、經貿自由及行政效率等，均優於既有園區之具高度國際競爭力的商務活動區域，有效串連海關、機場、科學園區、農業園區、加工區及工業區等，運用現代化科技，便捷物流運輸，整合產業價值鏈，發揮綜效，並以達到全臺「自由貿易島」為長期目標。