

## 出國報告（出國類別：考察）

# 考察大陸海西地區港口（含廈門、泉州、福州、平潭）相關設施

單位	職稱	姓名
交通部	政務次長	葉匡時
交通部	司長	祁文中
交通部	科長	饒智平
臺灣港務（股）公司	董事長	蕭丁訓
臺灣港務（股）公司	董事	卓訓榮
臺灣港務（股）公司	經營策略委員	吳壽山
臺灣港務（股）公司	經營策略委員	王華特
臺灣港務（股）公司	副處長	王錦榮
臺灣港務（股）公司	助理管理師	葉昱劭
出國地點	大陸福建省（海西地區）	
出國期間	101年8月10日至101年8月14日	
報告日期	101年9月10日	

公務出國報告提要

出國報告名稱：考察大陸海西地區港口（含廈門、泉州、福州、平潭）相關設施出國報告書

數 30 含附件：是否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

臺灣港務股份有限公司/葉昱劭/07-2851000ext222

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

葉匡時/交通部/政務次長/02-23492010

祁文中/交通部/司長/02-23492300

饒智平/交通部/科長/02-23492330

蕭丁訓/臺灣港務（股）公司/董事長/07-2136900

卓訓榮/臺灣港務（股）公司/董事/07-2851000ext107

吳壽山/臺灣港務（股）公司/經營策略委員/07-2851000ext107

王華特/臺灣港務（股）公司/經營策略委員/07-2851000ext107

王錦榮/臺灣港務（股）公司（高雄港務分公司）/副處長/07-5622490

葉昱劭/臺灣港務（股）公司/助理管理師/07-2851000ext222

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他

出國期間：101年8月10日至101年8月14日

出國地區：大陸福建省

報告日期：101年9月10日

分類號/目：航運港埠管理

關鍵詞：

## 內容摘要：

基隆、臺中、高雄及花蓮港務局交通部於民國 101 年 3 月 1 日實施教企分離，正式成立臺灣港務股份有限公司與交通部航港局，基隆、臺中、高雄及花蓮港務局亦於同日改制併入臺灣港務股份有限公司，目的在建立統合機制，以港群觀念統合各港經營發展。為使臺灣港務公司改制運作順遂，得以發揮「對內協調分工，對外統合競爭」之綜效，是安排本次考察行程拜訪福建省海西地區主要對外港口，以了解廈門港區碼頭配置、郵輪中心發展，泉州客運碼頭與湄州灣港規劃與經營，福州港港區發展與競爭策略，除行銷臺灣港務公司經營策略，同時尋求具體合作與突破之道。另拜會平潭綜合實驗區管委會，了解新興對臺經濟特區海運基礎建設及周邊複合對外聯絡規劃，以供臺灣港務公司尋求未來垂直業務拓展及橫向業務整合新契機。

## 出國報告審核表

出國報告名稱：考察大陸海西地區港口（含廈門、泉州、福州、平潭）相關設施出國報告書		
出國人姓名 （2人以上，以1人為代表）	職稱	服務單位
葉匡時等9人	政務次長	交通部
出國期間：101年8月10日至101年8月14日		報告繳交日期：101年9月日
出國計畫主辦機關審核意見	■1.依限繳交出國報告 ■2.格式完整（本文必須具備「目的」、「過程」、「心得」、「建議事項」） ■3.無抄襲相關出國報告 ■4.內容充實完備 ■5.建議具參考價值 ■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 <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"/> 10.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「出國報告資訊網」為原則。

# 考察大陸海西地區港口（含廈門、泉州、福州、平潭）相關設施出國報告書

內容大綱	頁次
壹、依據	1
貳、目的	1
參、出國期間	1
肆、考察行程與過程	1
伍、考察心得	3
一、金門水頭碼頭	3
二、廈門港	5
三、泉州石井客運碼頭	9
四、湄洲灣港	10
五、福州港	13
六、福建省	16
七、馬尾對臺客運站	18
八、平潭綜合實驗區	19
九、平潭澳前客滾碼頭	22
十、海峽號	23
陸、結論與建議	24

壹、依據：依據交通部 101 年 7 月 30 日交人字第 10100285191 號函同意辦理。

貳、目的：基隆、臺中、高雄及花蓮港務局交通部於民國 101 年 3 月 1 日實行政企分離，正式成立臺灣港務股份有限公司與交通部航港局，基隆、臺中、高雄及花蓮港務局亦於同日改制併入臺灣港務股份有限公司，目的在建立統合機制，以港群觀念統合各港經營發展。為使臺灣港務公司改制運作順遂，得以發揮「對內協調分工，對外統合競爭」之綜效，是安排本次考察行程拜訪福建省海西地區主要對外港口，以了解廈門港區碼頭配置、郵輪中心發展，泉州客運碼頭與湄州灣港規劃與經營，福州港港區發展與競爭策略，除行銷臺灣港務公司經營策略，同時尋求具體合作與突破之道。另拜會平潭綜合實驗區管委會，了解新興對臺經濟特區海運基礎建設及周邊複合對外聯絡規劃，以供臺灣港務公司尋求未來垂直業務拓展及橫向業務整合新契機。

參、出國期間：101 年 8 月 10 日至 8 月 14 日，共 5 天。

肆、考察行程與過程：考察大陸海西地區港口行程一覽表。

考察大陸海西地區港口行程一覽表

日期	地點	行程內容	備註
8/10 (五)	松山(小港)-金門-廈門	自桃園(小港)機場出發經金門至廈門東渡碼頭。	考察兩岸小三通設施與經營模式
8/10 (五)	廈門	●參訪東渡郵輪中心滾裝碼頭暨廈金碼頭 ●海上參訪廈門港設施 ●拜訪廈門象嶼集團	拜會、座談與參觀港埠設施
8/11 (六)	泉州	●考察泉州石井對臺客運碼頭 ●海上考察湄州灣港(含東吳/羅嶼/石門澳/肖厝/秀嶼等港區)	拜會、座談與參觀港埠設施

日期	地點	行程內容	備註
8/12 (日)	福州	<ul style="list-style-type: none"> <li>●考察福州江陰港區</li> <li>●考察福州保稅港區</li> <li>●拜會福建省交通運輸廳</li> <li>●拜會福建省交通運輸集團</li> <li>●拜會福建省政府陳副省長</li> </ul>	拜會、座談與參觀港埠設施
8/13 (一)	福州、平潭	<ul style="list-style-type: none"> <li>●考察福州馬尾對臺客運站</li> <li>●參訪船政博物館</li> <li>●參訪平潭綜合實驗區規劃館並座談</li> <li>●參觀平潭澳前客滾碼頭及潭南灣</li> </ul>	拜會、座談與參觀港埠設施
8/14 (二)	平潭-臺中港-臺北(高雄)	自平潭澳前客滾碼頭返程回臺灣	考察直航臺中-平潭之客滾輪「海峽號」

## 伍、考察心得：

### 一、金門水頭碼頭：

金門水頭碼頭位於金門縣古崗區金城鎮，因為位於水頭村外所以被稱為水頭碼頭。碼頭面向金烈水道，以往開始這裡就是大、小金門間的重要交通水道。小三通開通後，逐漸擴建成為金門、廈門的主要港口。

從 90 年開航以來，因為節省旅費、旅程，小三通逐漸成為臺商往返兩岸的捷徑。開航當年的旅客數只有 2 萬人次，然 100 年已成長至 150 萬人次。小三通的施行對於兩岸貿易往返、金門馬祖往來臺灣、大陸的觀光上有顯著的成長，在金馬到臺灣本島的班機密度及參觀金馬的中國大陸觀光客方面提升許多。但因為經由小三通往返兩岸者大多只是把金馬當成中繼站，並沒有在當地消費，若能增加商業及觀光活動，將有助於金馬地區的經濟繁榮。

客運發展部分，目前金門水頭碼頭至廈門東渡每日開航 5 航次，出入境人數比例約 44.82%；至廈門五通每日開航 4 航次，出入境人數比例約 49.01%；至泉州石井每日開航 3 航次，出入境人數比例約 6.17%。就地理位置而言，金門水頭至廈門五通碼頭航程約 25 分鐘，五通與廈門高崎機場距離約 7 公里；金門水頭至泉州石井碼頭航程約 65 分鐘，石井至泉州晉江機場約 20 公里，皆具備發展客運海空聯運條件。

貨運部分，臺閩貨運於 90 年 8 月 27 日正式運作，目前共開闢福州、廈門、泉州、漳州和莆田到金門；福州、廈門、泉州、寧德到馬祖；廈門、泉州、漳州到澎湖 12 條不定期貨運航線，雙方共有 19 艘貨船(25,359 總噸)，其中臺灣投入 5 艘(4,670 總噸)，陸方投入 14 艘(20,689 總噸)；至 2012 年 6 月雙方共載運貨物 1,038.18 萬噸。





圖一：金門水頭商港旅客服務中心



圖二：金門水頭碼頭一隅

## 二、廈門港

廈門港位於臺灣海峽西岸，港內水域寬闊、水深浪小、不凍少淤。岸線總長 202.3 公里，適於建港的岸線 60.5 公里；錨地面積達 19 平方公里。進港航道全長約 42 公里，水深達到 14 米，10 萬噸級船舶全天候進出港。

廈門港是大陸沿海主要港口之一，是綜合運輸體系的重要樞紐、貨櫃運輸幹線港、東南沿海的區域性樞紐港口及對臺航運主要港口。廈門灣內廈門市的東渡、海滄、嵩嶼、劉五店、客運等五個港區與漳州市的後石、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，作為全廈門灣港口、航道和水路運輸實施行政管理的交通行政管理部門。相關港區介紹如下：

- (一) 東渡港區：為廈門港全港貨櫃運輸主體，同時發展城市旅遊、客運功能。配合保稅區管委會，發展保稅物流園區建設，開展區港聯動，以實現國際中轉、國際採購、國際配送、國際轉口貿易四大功能。遠期重點發展包含客運、旅遊、倉儲、商貿、後勤保障等港口業務。
- (二) 海滄港區：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。海滄港區未來將與嵩嶼港區共同構成全港貨櫃中遠洋運輸的主體，形成廈門外貿物資保稅集散中心和現代物流樞紐。
- (三) 嵩嶼港區：為廈門港散雜貨碼頭，目前規劃在現有煤炭、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，並為對臺經貿合作和「三通」服務。
- (五) 客運港區：主要發展海峽、海灣滾裝運輸與海空聯運，同時兼顧沿海、短途旅客運輸以及城市生活、旅遊服務。
- (六) 招銀港區：目前港區業務主要依託開發區和漳州市，遠期為廈門港區腹地服務，發展貨櫃、散雜貨和海灣、海峽客運和滾裝運輸。
- (七) 後石港區：為廈門港大型臨港工業港區，主要業務為處理重化工業之大宗散貨。

(八) 石碼港區：為廈門港內貿港區，以發展中小型船席為主，為漳州市和龍海市地方物資提供運輸服務。

廈門港除積極發展貨物運輸外，亦加速推展客運服務。97年6月28日廈門海峽郵輪中心(廈金客運碼頭)啓用，廈門航線靠泊碼頭從和平碼頭改移東渡客運碼頭後，完成提供旅客海運、空運無縫隙接駁運輸的出、入境相關服務整合，讓旅客更便捷。金門水頭碼頭到廈金客運碼頭全長20海浬(約為37公里)，搭乘廈金航線快速航班僅約需60至80分鐘左右。

此外，廈門港亦積極發展國際郵輪母港，並以構建海峽郵輪經濟圈、建造大陸第一艘國際郵輪及建設世界第一個第三代國際郵輪母港為其發展目標，相關說明如次：

(一) 構建海峽郵輪經濟圈：以上海、廈門、香港及臺灣之海峽兩岸經濟圈，向外拓展至日本、韓國之東北亞郵輪經濟圈及新加坡、馬來西亞、越南及菲律賓之東南亞郵輪經濟圈，整合為以大陸為核心之東亞郵輪經濟圈。

(二) 建造大陸第一艘國際郵輪：引進英國、芬蘭郵輪設計和建造團隊，打造中國元素之豪華郵輪「中國廈門號」，預計投入31億人民幣，船舶總噸10萬噸。

(三) 建設世界第一個第三代國際郵輪母港：打造廈門港為世界第一個第三代國際郵輪母港之旅運中心，整合郵輪業務經營與郵輪碼頭營運。目前廈門港務集團委托世界頂級設計公司英國Foster公司規劃設計，預定於101年底開工，3年後第一期工程完工啓用。第三代國際郵輪母港規劃用地面積74公頃，第一期用地面積44.2公頃，計畫建設4個大型郵輪船席，可停靠世界最大郵輪，旅運中心占地約100萬平方公尺，總投資金額約160億元人民幣。

未來廈門港將透過積極招商，延攬世界知名跨國娛樂集團進駐投資(如：美國米高梅酒店集團、美國皇家加勒比國際郵輪公司、美國好萊塢派拉蒙公司等)，預計每年可吸引1,000萬人次來港休閒度假，創造200億人民幣之經濟效益。



圖三：與廈門港務集團合照



圖四：廈門港一隅

為滿足小三通旅次需求，97年8月31日廈門五通海空聯運碼頭正式啓用，廈門港五通碼頭至金門水頭碼頭航線也隨之開通。取道廈門至金門海上客運直航航線的旅客，從此有了第二條航道可以選擇。五通碼頭位於廈門北側水道南岸，與劉五店港區隔灣（同安灣）相望，對外距金門水頭碼頭僅 9.7 海浬，是距離金門最近的大陸客運碼頭，從五通碼頭乘高速船到金門只需 15 至 25 分鐘；對內距廈門高崎國際機場 7 公里，下船後接駁至機場轉乘飛機十分方便。

廈門五通碼頭由廈門空港集團投資建設，佔地面積 32.22 萬平方公尺，投資概算 1.6 億元人民幣。目前已建成建築面積 6,004 平方公尺候船室、可停靠 3,000 噸級客輪鋼質浮碼頭和有 112 個車位的停車場。其設施包括一個駛上駛下碼頭、兩個三千噸級客運碼頭和兩個五千噸級貨運碼頭及候船室等配套設施，總投資人民幣逾三億元。客運中心建築面積約五千六百平方公尺，地上兩層、局部夾層。候船室按標準化設計，主要設有候船廳和海關、邊檢、檢驗檢疫、公安簽證區域以及方便海空聯運設置的值機接待櫃檯等。

五通碼頭候船室二期擴建工程將於 2012 年 8 月份建成投入使用，樓內相應規劃票務櫃檯 28 個、商業店面 6 個（含特產店、工藝品店、品牌店、數碼產品店、產品展銷店等）、餐飲店 2 個、貴賓接待區。

截至 2012 年 4 月，五通碼頭客運流量再創歷史新高，達 75,246 人次，單月首次突破 7 萬人次。自去年 12 月份市場佔有率首次突破 50% 以來，五通碼頭已連續 5 個月穩占 5 城市佔率，以目前航班每天 16 班估算，預計 2012 年客流量可達 75 萬人次，並將以每年 20% 以上的速度快速成長。

### 三、泉州石井客運碼頭

泉州石井港位於金門北方，與金門水頭碼頭相距約二十一海浬，離臺灣本島臺中港九十四海浬，是大陸到臺灣本島距離最近的港口之一。從金門發船航行時間約六十五分鐘可到達石井港，由石井港搭車到泉州市，時間約三十分鐘(對於往返金門和泉州的旅客來說，比目前經過廈門港進出可節省約一個半小時，此外，為配合金泉航線開通，石井港增加每半小時一班到泉州的公車。

97年石井港區對金門客運直航開通後，每天行駛往返金門和泉州各兩航次，由二百四十八人座泉州輪提供載客服務，航班時刻表已經由金門港務處核定，即一天來回四班船服務旅客，形成金泉小三通新航線風貌。

隨著金門和廈門、馬祖和馬尾兩條航線後，啟動第三條客運航線帶領兩岸小三通邁入新的里程。石井港94年共出入境貨運船舶四百六十五艘次，95年1月兩岸貨運直航已達六十八航次，為福建對金門、馬祖貨運量最多的港口。

石井港區發展年表

81年	石井港區被批准為二類港口，同時被批為臺輪停泊點和對臺小額貿易點。
94年10月23日	正式對外開放。
95年	大陸「國臺辦」批准為對臺客運往來定點碼頭，石井港區提升為一類港口，正式向全世界開放。
98年03月	泉州石井對臺客運碼頭增設第二條查驗通關通道。
98年12月	增加浮動客運碼頭船席。

#### 四、湄洲灣港

湄洲灣是一個深入大陸內陸的半封閉狹長海灣，南北長度 33 公里，東西寬 30 公里。平均低潮位以下的水域面積超過 374 平方公里。由於退潮速度大於漲潮速度，港灣自淨能力強。此外地理位置位於夾在泉州和莆田兩地半島地形間的海灣，歷史上曾以三灣十二港著名於世。現又開發了湄洲灣肖厝深水良港。成爲一個對外貿易的大型商業港口以及多種工業並重的工業基地。

依據 99 年大陸《海峽西岸城市群發展規劃》，湄洲灣港係以湄洲灣港爲主體，整合覆蓋泉州、莆田兩市的湄洲灣、泉州灣及興化灣南岸等港區，重點發展大宗散貨運輸，成爲服務臨港產業的地區重要港口。

湄洲灣港位於大陸東南沿海中部，北依福州，南臨廈門，三面環山，灣口朝東南方敞開，與臺灣基隆港隔海相望，背靠大陸廣闊的內陸腹地，處於「南北三角」（珠三角和長三角）與「東西兩岸」（臺灣與大陸內陸地區）的連接點上，具有拓展兩翼、對接東岸的獨特區位優勢，是海峽西岸經濟區向東輻射的前沿陣地，亦爲服務大陸中西部地區新的對外開放通道。

湄洲灣港建港條件優越，具有風小、潮大、水清、陸闊的特點，深入內陸約 18 海浬的半封閉狹長海灣，常年風平浪靜，平均潮差 5 公尺左右，不凍不淤。後方腹地面積廣闊，有利於碼頭開發及臨港產業進駐，地質多爲紅土台地，可有效降低建港成本。

湄洲灣港目前規劃港口及臨港工業岸線 134 公里，城市旅遊生活岸線 83.3 公里，灣內水域面積 516 平方公里。湄洲灣港東距臺中港 88 海浬、基隆港 178 海浬、高雄港 194 海浬；北距福州港 132 海浬、上海港 510 海浬；南距廈門港 96 海浬、香港 397 海浬。

湄洲灣港全港擁有生產性碼頭船席 61 個，其中萬噸級以上船席 15 個，年設計通過能力 7,000 萬噸，目前刻正規劃以整體開發方式建設萬噸級以上船席 50 個，未來 5 年將逐步新增吞吐能力達 1 億噸。相關港區規劃說明如次：

##### （一）東吳港區：

以大型乾散、能源商貿運輸爲主，目前正在建設 30 萬噸級鐵礦石專用碼頭，

以及年儲運配煤能力 3,000 萬噸的煤炭中轉基地。

(二) 秀嶼港區：

以發展 LNG、木材加工等散雜商貿運輸為主，擁有 10 萬噸級 LNG 碼頭和大陸首家海運木材檢疫除害區。

(三) 肖厝港區：

以發展石油及其產品為主，並兼顧貨櫃、件雜貨等運輸服務，具備海鐵聯運等多樣運輸能力。

(四) 斗尾港區：

以大型液散貨及船舶修造為主，擁有 30 萬噸級原油碼頭和具備 VLCC 船舶修造能力的船廠。

101 年 4 月總投資約 30 億元人民幣的福建莆田湄洲灣航道三期工程正式動工，為福建省歷年以來投資最大的航道項目，亦是該省第一個獲得世界銀行貸款的港航建設項目。

航道三期工程建設內容包括：主航道擴建至 30 萬噸級，肖厝、東吳航道擴建至 15 萬噸級，莆頭航道擴建至 7 萬噸級，並新建 5 萬噸級分道通航航道、石門澳 15 萬噸級航道、新設錨地、會船區等。整體工程預計將於 104 年全部建成，將可通航、靠泊目前世界上最大的 40 萬噸鐵礦砂船、45 萬噸原油船和 22 萬噸煤炭船等各類型散貨船，是少數幾個超大型深水航道之一。

福建省湄洲灣港口管理局於 2012 年統一行使泉州、莆田兩市行政區域內的港政、航政管理權，統一管轄湄洲灣港八大港區。廈門港、福州港，湄洲灣港確立《海峽西岸經濟區發展規劃》福建三大港口格局。





圖五：聽取湄州灣港口管理局簡報



圖六：葉次長與湄州灣港口管理局長互贈紀念品

## 五、福州港

### (一) 江陰港區

江陰港區為福建省福清市天然深水港區，航道水深負 15.5 公尺至負 17.2 公尺，10 萬噸級船舶可乘潮進出港。港區發展著重於生產性物流業為主的現代服務業、臨港新城核心區（重點發展為港口物流服務的商務經濟、總部經濟和為城市綜合配套的生活性服務業），福州港貨櫃業務即憑藉江陰港區向外海港發展。

101 年，江陰港區已建成 1 個 7 萬噸級煤碼頭、5 個 5 萬到 10 萬噸級貨櫃碼頭、4 個化工碼頭。目前正在進行前期工作的還有 5 個大型貨櫃碼頭及 6 個大型散雜貨碼頭。

江陰港區作為大陸一類港口，自 93 年起對外開放，現已開通至美洲、歐洲、西非、日韓、中東、東南亞等國際航線。世界十大航運公司中，有 7 家把江陰港區作為轉運點，世界著名的港口運營商新加坡港務集團（PSA）也入駐江陰港區。目前，江陰港區已被批准為大陸第 9 個保稅港區、第 5 個汽車整車進口港，為海峽西岸經濟區第一、也是唯一的汽車整車進口港，將為海西及周邊地區進口汽車整車開通一條新的便捷通道。100 年，江陰港區實際完成貨櫃吞吐量 75.4 萬個 20 呎櫃。

臨臺近港的獨特區位優勢使江陰港成為對接臺灣產業的最佳承載基地。港區整合福州（江陰）保稅物流園區、福清出口加工區、鐵路物流園區和江陰港區部分作業區，申報設立保稅港。作為福建省重點建設的國際貨櫃主樞紐港，江陰港區預期到 2015 年可建成 15 個貨櫃船席，達成年 500 萬 TEU 的吞吐能力，並兼具散雜貨和化工液體碼頭功能，向規模化、集中化方向發展，邁入大陸沿海十大港口和世界級貨櫃港口行列。



圖七：福州江陰港區簡報

## （二）福州保稅區

福州保稅區於 81 年經大陸「國務院」批准設立，地處大陸福建省閩江下游北岸的福州馬尾港內，規劃面積 1.8 平方公里，主要發揮港口優勢和臨近臺灣的優勢，從事國際貿易、保稅倉儲、出口加工、商品展示及對臺貿易，是大陸實行特殊政策，具有綜合經濟功能的特殊區域，也是目前大陸首推市場經濟最充分的地區。

自 90 年以來，福州保稅區大力發展國際物流業，將保稅區打造成爲福州市及周邊地區企業的進出口物資提供低成本、少環節、高時效的現代物流平臺，連接大陸境內國際市場的物流通道。目前已成功吸引伯靈頓物流、馬士基物流、日郵物流、外代儲運、大裕保稅倉儲、萬全物流等大型物流企業和物流業務進區運作，形成了出口併櫃、進口配送和貿易配送等三大物流特色。其中區內以機電產品配送、化工產品分配、進口鞋材配送、國際貨櫃運輸及場站服務等產業爲基礎，發展爲「保稅倉儲爲主導、第三方物流爲特徵」的現代物流產業，並已經成爲福州保稅區經濟快速成長的支柱。

福州保稅區包含兩大物流園區，其功能定位分述如下：

1. 福州保稅區青州港物流園區：以「國際貿易、保稅倉儲」功能爲特徵的保稅物

流業務和碼頭經營、貨物裝卸為主，並以國際中轉、國際配送、國際採購、轉口貿易為其發展定位。

2. 江陰港物流園區：為江陰港區「海關保稅物流中心」與「現代物流中心」，區位功能著重於免稅倉儲、國際物流配送、簡單加工和增值服務、進出口貿易和轉口貿易、港口功能和退稅功能、物流資訊處理等。



圖八：與江陰工業集中區管委會座談



圖九：福州保稅區一隅

## 六、福建省

### （一）福建省交通運輸廳

福建省交通運輸廳整合福建公路、水運、軌道交通等運輸資源，形成「客運零距離換乘」、「貨運無縫銜接」的綜合運輸體系。福建省交通運輸廳亦參與全省交通運輸總體規劃、地方民航規劃和建設等工作，增加了指導城市地鐵與軌道交通運營、計程車管理、有關部門建立綜合運輸體系協調配合機制、由省經貿委會同省交通運輸廳等部門擬訂並組織實施現代物流產業發展戰略和規劃等職責。

馬繼列副廳長負責港口、水路運輸、水路運輸安全、航政、對臺、民航事務協調等工作，具體分管地方民航事務協調處、涉臺交通事務辦公室，聯繫分管省港航局、省湄洲灣港口局、省航務軍代處，為本次參訪大陸全程接待代表。



圖十：與福建省交通運輸廳（李廳長、馬副廳長）座談

## (二) 福建省交通運輸集團

福建省交通運輸廳下轄福建省交通運輸集團，集團主業包含港口經營、海上運輸、道路運輸、現代物流、商貿倉儲等主業，擁有總資產 100 億，二級企業 12 家，全資及控股三級企業 87 家，並在大陸內外有各類三級及以下企業和機構 100 多家，員工總數逾 2 萬名。該集團是福建省唯一的 5A 級物流企業，所屬子企業中有 4 家企業為福建省「百大重點企業」。

集團主要經營業務包括港口服務、海上運輸、道路運輸、物流相關的配套服務、交通基礎設施建設、國際貿易、國際經濟技術合作、海員勞務派出、工程、技術培訓、汽車維修、旅遊等。



圖十一：福建省交通運輸集團組織架構圖

福建省交通運輸集團下轄港口建設、經營，投資開發、海運及陸運等多家子公司，並針對港區事業進行上下游垂直整合，相關事業經營未來可資臺灣港務（股）公司多角化投資經營發展借鏡。

## 七、馬尾對臺客運站

自 90 年臺灣地區「臺馬」輪載運 500 名香客從馬祖直航馬尾以來，福州港馬尾客運站致力於服務兩岸旅客經「兩馬」航線來往兩岸。航線不斷向臺灣本島延伸，馬尾-馬祖、馬尾-馬祖-基隆、馬尾-基隆幾條航線相繼開通，實現海上客運直航。「兩馬」航線開通以來，馬尾客運站已成為福建重要的對臺客運窗口。

為提供往來兩馬旅客更好地服務，從 97 年底開始，馬尾客運站進行了站體整體改造。一期投入 3,000 多萬元，主體工程於 98 年初完工並投入使用，改造後的馬尾客運站有下列特點：

- (一) 增加了一個出港大廳，聯檢大廳實行了進港和出港的分離，面積達到 2000 多平方米，通關速度加快。
- (二) 客運碼頭自動人行步道開通，增加了兩馬航線旅客出行的舒適性。是服務功能增加了，增加了資訊發佈臺、小超市等。



圖十二：考察福州馬尾客運站

## 八、平潭綜合實驗區

平潭島為海峽西岸第一大島，也是大陸距離臺灣最近的區域。平潭又稱「海壇」，主島海壇島在海上遠望如壇而得名，島上最高峰君山常年嵐氣瀰漫，亦稱東嵐山，故平潭別稱東嵐，簡稱嵐。平潭島屬福建省轄區，全區陸地總面積 392.92 平方公里，由 126 個島嶼、702 座岩礁組成；主島海壇島面積 324.13 平方公里，南北長 29 公里，東西寬 19 公里，為大陸第 5 大島，福建第 1 大島，相當於廈門面積的 2.5 倍。海域面積 6,064 平方公里，其中漁業經濟海域約 4,000 平方公里。

平潭地處福建沿海中心突出部，扼守海上走廊臺灣海峽和閩江口咽喉，為太平洋西岸航線南北通衢必經之地。平潭與臺灣新竹相距 68 海浬（126 公里），與福建省省會福州公路里程 120 公里；西臨海壇海峽，與長樂、福清、莆田三市隔海為鄰；北接長樂市海域，與長樂國際機場距離 60 公里；南連興化水道與廈門海上距離 130 海浬。

平潭綜合實驗區管委會依據海壇島及其附屬島嶼自然區位特性，針對加強兩岸經貿交流、規劃臺灣產業招商、促進兩岸科技文化教育合作等，進行整區統籌規劃與功能定位，相關功能分區說明如次：

（一）海壇島：海壇島為平潭綜合實驗區的核心區域，未來將透過團隊依序開發，逐步構建功能互補、協調發展的空間開發格局。

- 1.中心商務區：位於海壇島中部，主要包括潭城組團（現有城區）、嵐城組團、竹嶼組團等，重點發展兩岸合作的商務、金融保險、行政辦公、高級住宅及旅遊服務設施，以完善現有城區及中部新區市政基礎設施。同時著重於提升中心城區整體功能，以打造布局合理、生態宜居的中部核心區。
- 2.港口經貿區：位於海壇島西南部和東部，主要包括金開灣組團、吉釣港組團和澳前組團等，重點發展保稅加工、保稅物流、貨運代理、轉口貿易及港口物流業，建設商貿、水產食品加工及臺灣農產品交易中心。
- 3.高新技術產業區：位於海壇島北部的中原組團，重點布局發展電子訊息、新材料、新能源等戰略性新興產業，推廣應用低碳技術，建設成為兩岸高新技術產業基地和低碳科技應用示範基地。



- 4.科技研發區：位於海壇島西北部的幸福洋組團，主要發展研發設計、促進兩岸產學研緊密合作，建設兩岸合作的產業技術及應用基地，以建立兩岸合作的集智慧型交通、生活、建築為一體的示範新城區。
- 5.文化教育區：位於海壇島中北部的平洋組團及周邊地區，規劃建設兩岸教育合作園區，同時布局建設文化創意產業園、動漫遊戲城，促進成為兩岸設計、廣告、傳媒等文化創意產業合作示範基地。
- 6.旅遊休閒區：位於海壇島東南部的潭南灣組團及鄰近島礁，充分發揮天然海濱沙灘、海蝕地貌等獨特海島旅遊資源優勢，加強海峽兩岸旅遊合作，並積極發展海上運動、養生保健等旅遊休閒產業，同時加快濱海度假酒店及配套服務設施建設，逐步構建國際知名觀光旅遊休閒度假區。

(二) 附屬島嶼：

- 1.嶼頭島：主要發展高級住宅區、休閒度假區及海洋文物區，建設沉船博物館和海底文物研究中心、沉船打撈技術研究中心。
- 2.大練島：主要發展特色船舶（含遊艇）修造產業。
- 3.東庠島：主要發展海洋觀光漁業。
- 4.草嶼島：規劃建設臺灣海峽海上補給基地。
- 5.塘嶼島：規劃發展為高級度假區。



圖十三：與平潭管委會座談

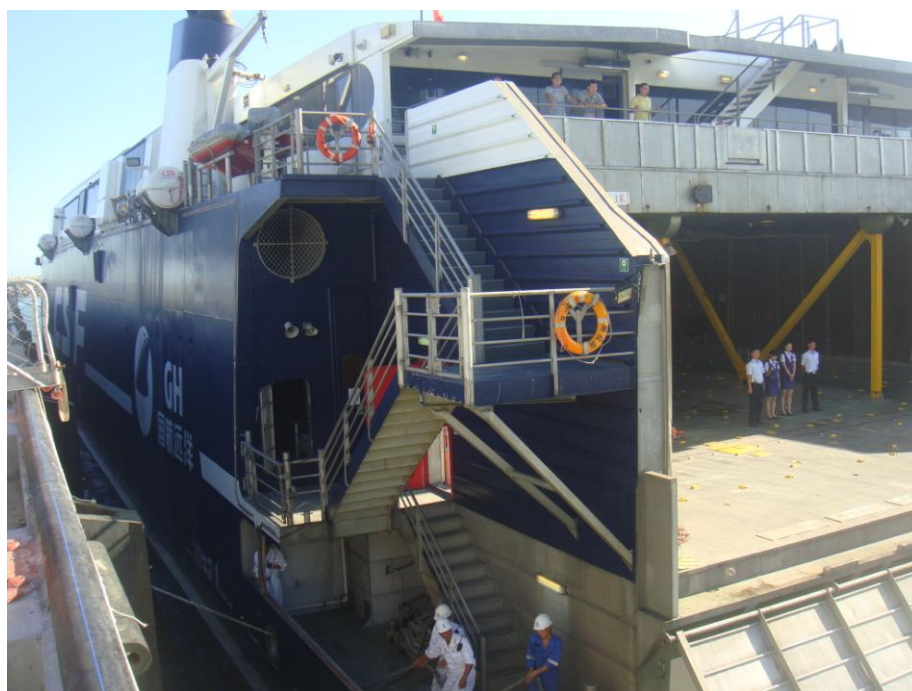


圖十四：平潭城市規劃簡介

## 九、平潭澳前客滾碼頭

海峽客滾服務為平潭綜合實驗區的重大項目，碼頭位於距臺灣僅 126 公里的平潭澳前鎮，對開闢兩岸直航快捷通道、促進交流、推動兩岸合作向更廣範圍、更大規模、更高層次邁進，對兩岸關係和平發展有重大意義。

為配合「海峽號」高速客滾船直航臺中常態化，澳前對臺客滾碼頭使得包括玉樓村在內的幾個臨近碼頭的漁村村民面臨著生活形態的改變。「海峽號」是目前大陸最先進、航速最快的高速客滾船，「海峽號」平潭至臺中航線是大陸首條對臺高速客滾航線，因此「海峽號」和澳前客滾碼頭成爲了平潭的新地標。



圖十五：海峽號靠泊澳前碼頭作業

## 十、海峽號

海峽號屬兩岸共同投資設立福建海峽高速客滾航運有限公司所有，為澳洲造船廠建造的全鋁合金雙體穿浪型高速客貨兩用船，亦為大陸第一艘高速客貨兩用船，時速高達43節，具有4部水流噴射引擎，重量輕、耗量少，船長97.22公尺、寬26.6公尺、船舶總噸位6,556噸。大艙內有共4層甲板可供裝載，第一、二層為載重汽車車道，可裝載小汽車260輛；第三、四層甲板分別為旅客層和駕駛艙，可供760多名旅客乘坐。

從福建平潭到澳前碼頭至臺中港，單趟只需3小時左右。平潭到新竹亦只需1.5小時，將大幅縮短兩岸的時間距離。海峽號於100年10月28日試航，並於同年11月30日首航；此外，自101年9月10日起至11月30日期間，往來於閩臺之間的「海峽號」，將從現行逢週一、二、四、六開航改為逢週一、二、四、五開航截至101年1至6月，已開航71航次，運送旅次達52,350人次。

因兩岸小三通主要以金門為重點，致使平潭未來的發展將仿效金門，並爭取更多郵輪停靠臺中港，以帶來更多觀光客。由於海峽號速度快，若旅客及貨運量足夠，還可成為每日定期航線，往返福建平潭及臺中，提供旅客新選擇。



圖十六：海峽號平面配置圖

## 陸、結論與建議

### 一、客運發展

#### (一) 小三通：

- 1.金門至廈門東渡碼頭每日 5 航次，至廈門五通 4 航次；臺灣共計 4 家業者、6 艘船投入經營，大陸共計 3 家業者、5 艘船投入經營。目前伴隨著兩岸開放，為因應兩岸人民往來福建省廈門、泉州、福州等地，在航空運能已臻飽和。
- 2.小三通營運時間為每日早上 8 時至晚間 7 時，金廈夜航則於晚間 7 時雙向對開，惟目前夜航仍有尚待解決事項，包含海空聯運無法搭配（夜航航班抵達金門時間約 8 點左右，機場已無航班可往返臺灣本島）、夜間航安問題、水頭碼頭尚未完成 VTS 建置等。
- 3.未來強化兩岸應持續強化臺灣至大陸目的地城市之小三通客運海空聯運運作機制，以有效紓解兩岸空運運力不足。此外，兩岸應建立公平合理之航線調控評估機制。例如：持續評估金門水頭－廈門五通航線載客率（40%以上持續 3 個月，可評估增加船班運力）。
- 4.夜航效益在於帶動地方觀光，使陸客可以在金門當地用完餐後再返回廈門，期以達成金廈一日生活圈之目標。為能有效發揮夜航效益，未來強化金廈夜航能力，延長夜航時間，相關作法建議如下：
  - (1) 儘速進行 VTS 系統及設備建置。
  - (2) 著手加強夜航設備提升事項。
  - (3) 解決船舶及航儀設備老舊問題。
  - (4) 提供金廈夜航與航空無縫銜接服務。
  - (5) 加強兩岸港口安全、聯檢及緊急應變機制與演練。

#### (二) 兩岸客運直航

- 1.目前兩岸大三通高速客船僅有臺中－廈門「中遠之星」每週 2 航次及臺中－平潭澳前「海峽號」每週 4 個航次。其中「海峽號」單航次平均乘載率已達 70%。然以定期客運航線而言，僅投入單一船舶須承擔船舶檢修、故障意外等停航風險，未來應就船舶載客率評估是否增加兩岸客滾輪航線、航點及運能並研擬可行性方案，例如輔導第 2 艘高速客輪加入臺中－平潭航線營運，同時積極評估開設臺北港－平潭島客滾航線，並強化台北港客滾碼頭設施之因應及配套措施。
- 2.未來可針對開放兩岸車輛互通議題進行可行性評估，建議以臺籍車輛進入大陸平潭先行試辦，據以掌握問題與需求，並作為後續納入「兩會」協商議題，擴大辦理兩岸機動車和駕駛人牌證互認協議，以提升國人赴陸自由行之便利性與自由度。

### （三）郵輪中心

廈門港刻正以發展海峽兩岸郵輪經濟圈為下一階段發展目標。而臺灣港務(股)公司自 101 年 3 月 1 日成立後，亦針對基隆與高雄兩港積極推動興建國際旅運中心，研議如何利用其後續整體配套及開發計畫(如高雄港 16－18、21 號碼頭、淺水碼頭、駁二庫區整體開發策略及其機會)建構海峽兩岸經濟圈，並藉由郵輪母港之發展，與大陸鏈結形成東北亞及東南亞郵輪圈。

## 二、貨運發展

### （一）小三通

臺閩貨運於 2001 年 8 月 27 日正式運作，目前共開闢福州、廈門、泉州、漳州和莆田到金門；福州、廈門、泉州、寧德到馬祖；廈門、泉州、漳州到澎湖 12 條不定期貨運航線，雙方共有 19 艘貨船共計 25,359 總噸，其中臺灣投入 5 艘共計 4,670 總噸，大陸投入 14 艘共計 20,689 總噸；至 2012 年 6 月雙方共載運貨物 1,038.18 萬噸。為加強兩岸小三通貨運發展，未來宜就是否擴大以小三通發展貨運進行研究評估，並作為港埠設施改善、航線擴增等工作推動之參據。

### （二）兩岸貨運直航

- 1.定期與不定期航線：定期航線目前共有福州、廈門、泉州等港口直航高雄、基隆、臺中等港口定期貨櫃航線 8 條，雙方共 10 家船公司 12 艘（6,679 TEU）參與營運，截至 101 年 1 至 6 月，直航貨櫃量已達 32.89 萬 TEU。不定期航運目前兩岸散雜貨船航線 23 條，臺閩共有 23 家船公司、85 艘船舶共計 106.75 萬總噸參與營運，截至 101 年 1 至 6 月，貨量已達 1044.50 萬噸。
- 2.為鞏固兩岸貨源並拓展轉口業務，臺灣港務（股）公司應以產業優勢為主力，確立各港口發展定位，並擬定大陸相對應港口，如高雄港→廈門港（貨櫃）、臺中港→湄洲灣港（大宗散貨）、臺北港（新港）→平潭綜合實驗區（客貨滾裝船），以具體落實兩岸港口合作機制。
- 3.高速客貨滾裝船發展機會：為有效發揮兩岸高速客滾船之運輸效率並降低成本，未來建議可先行評估以貨櫃車架運輸（臺灣車頭載運貨櫃車架至滾裝船後用掛，至大陸地區後再以大陸地區車頭連結運送），而貨櫃車架之流通範圍並僅限於特地區位（如大陸平潭綜合實驗區、保稅港區及臺灣自由貿易港區等）。

### 三、兩岸港口發展

#### （一）海西各港區發展情況

福建（海西經濟區）已確立三個港群的發展策略，閩北為福州港群、閩中為泉州與莆田市港群、閩南則為廈門與漳州市港群，與臺灣港口皆存在競爭與合作關係。

- 1.閩北：福州港貨櫃作業目前已逐漸移往江陰港區（興化灣，共計 5 個船席，水深可達負 16.2 公尺），透過鐵、公路內陸運輸，具有強大、便捷集貨能力，逐漸不再需要利用臺灣、廈門等港口進行貨櫃中轉，遠洋航線可直接連結歐洲、美西、北非等外貿航線，99 年貨櫃作業量已達 64 萬 TEU。
- 2.閩中：湄洲灣港以大宗乾散貨及礦產、能源為主力之作業港口。其中斗尾港區—大型液散、船舶修造為主；肖厝港區—石油及貨櫃作業；秀嶼港區—發展 LNG 及木材等散貨貿易；東吳港區—大型乾散及能源商貿運輸。

3.閩南：廈門港區可提供完善之內、外貿貨櫃運輸，周邊腹地有臺商投資區、工業區，貨源充足，兼具有泉州—高雄—美洲及歐洲線等發展中轉航線之契機。

(二) 擬定政策方向：確立以臺灣港務（股）公司為核心，對大陸港口拓展商機之發展方向。

1.高雄港及基隆港部分老舊碼頭區，應進行整體規劃，並積極進行開發，以尋求與海西各港口進行港口合作。

2.研議利用交叉投資、入股，以共同合作或投資經營方式進行大陸碼頭之經營。

3.廈門港具有資源多，吸引外資能力強之特點，目前亦積極吸引國際大企業集團（如米高梅、好萊塢等跨國集團）進駐，進行港區整體周邊經濟開發，朝多元化發展（發展郵輪母港，帶動周邊遊憩、觀光產業），以確保港口永續發展。依此經驗，臺灣港務（股）公司應該儘速進行資產價值化，以碼頭經營固化本業，朝周邊資產活化，開發具經濟力、永續發展之業務，作為未來發展之策略與目標。

(三) 臺灣港口發展機會

福州新舊港區遷移（福州馬尾→移轉至江陰港區）及其發展特性，與臺灣基隆與臺北港發展模式相同，臺灣應把握福州新、舊港區轉移之磨合競爭期，配合高密度航線優勢與費率優惠措施，以積極爭取大陸出口貨櫃至臺北及高雄港中轉，以提升臺灣港群競爭力。

#### 四、兩岸港口腹地與產業及區位合作

(一) 大陸發展概況

1.福州港區、湄洲灣港區物流發展情況

福州保稅港區、湄洲灣港區現階段正大力興建各類深水碼頭及發展保稅物流區，並極力邀請臺灣港務（股）公司參與投資及營運，未來雙方港口之競合，將會是機會也是挑戰。



## 2.平潭島綜合實驗區

平潭金井作業區目前正在興建 9 座內、外貿貨櫃與散雜貨碼頭；澳前作業區已有海峽號客滾船定期往來於平潭島—臺中港。整個平潭實驗區積極進行聯外交通及區位建設，並喊出「每天兩個億」的建設口號，惟據私下探訪，殷琪採取先建設後招商之作法，目前招商情況仍未明朗。

## 3.大陸物流企業發展

象嶼集團為大陸物流運輸排名第五之國營企業，其發展經驗為適時與國際指標業者合作，提供了包括物流園區開發營運、碼頭經營、類金融服務、採購供應及配送、資訊服務平台開發營運等整合物流、金流、資訊流的供應鏈服務，並進一步掌握需求端商流及貨源，開發城市物流、城際物流及國際物流業務，建立其集團競爭優勢。

## (二) 臺灣港口發展契機

- 1.積極評估於福州保稅港區及湄洲灣港區投資營運之機會。例如：可利用臺灣農漁產品之生產技術及價格、品質優勢，合作投資發展農漁產品物流、配銷中心，作為臺灣地區冷鏈物流前進大陸之沿海基地。
- 2.兩岸港口腹地及產業合作之倡議已經提出多年，然進展有限，究其原因為涉及層面太廣，牽涉權責機關太多。當前務實之作法為鼓勵兩岸業者於臺灣自由港區及大陸保稅港區設置物流園區進行實際運作，俾利檢視出期中之利基及問題，再透過 ECFA 中經濟合作協議，於後續談判中協調解決，以使該議題能有實質進展。

## 五、結語

101 年適逢臺灣各港務局改制整合為臺灣港務（股）公司，依象嶼集團過去發展經驗，其掌握了供應鏈貨源及需求，並逐步結合國內外資源發展了完整的物流服務機能。未來臺灣港務（股）公司的發展亦應朝向此方向進行，除進行上下游垂直整合外，更應探討橫向多角化之經營模式，以在不景氣的激烈競爭市場中確立發展價值。