

出國報告（出國類別：考察）

交通部 103 年度赴大陸海西地區參訪港口與當地政府機關交流

單位	職稱	姓名
交通部	政務次長	陳建宇
交通部	司長	陳進生
交通部	處長	洪玉芬
交通部	專員	張謙德
交通部	聘用管理師	董文財
交通部航港局	副局長	李雲萬
交通部航港局	副組長	饒智平
交通部航港局	科長	胡凱程
臺灣港務股份有限公司	總經理	李泰興
臺灣港務股份有限公司	處長	陳世鴻
臺灣港務股份有限公司	處長	宋益進
出國地點	大陸福建省（廈門市、莆田市、福州市）平潭綜合實驗區、浙江省（台州市、寧波市）	
出國期間	103 年 8 月 17 日至 103 年 8 月 23 日	
報告日期	103 年 11 月 22 日	

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數 50 含附件：是否

出國報告名稱：交通部 103 年度赴大陸海西地區參訪港口與當地政府機關交流

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

陳建宇/交通部/政務次長/02-23492010

陳進生/交通部/司長/02-23492300

洪玉芬/交通部/處長/02-23492600

張謙德/交通部/專員/02-23492353

董文財/交通部/聘用研究員/02-23492350

李雲萬/交通部航港局/副局長/02-89782999

饒智平/交通部航港局/副組長/02-89782554

胡凱程/交通部航港局/科長/02-89782578

李泰興/臺灣港務股份有限公司/總經理/07-2851000

陳世鴻/臺灣港務股份有限公司/處長/07-2851000

宋益進/臺灣港務股份有限公司/處長/02-24206279

出國類別：1.考察2.會議

出國期間：103 年 8 月 17 日 至 103 年 8 月 23 日

出國地區：大陸福建省（廈門市、莆田市、福州市）、平潭綜合實驗區、浙江省（台州市、寧波市）

報告日期：103 年 11 月 22 日

分類號/目：

關鍵詞：小三通、平潭綜合實驗區、兩岸物流、海運快遞、國際郵輪母港、港口合作、保稅港區、客滾船、廈門國際郵輪中心

內容摘要：

- 一、本次參訪經由金廈小三通，訪視廈門五通小三通客運碼頭，並瞭解旅客服務中心通關設施運作情形；經由參訪大陸廈門國際郵輪中心，對於其如何爭取國際郵輪航線靠泊、發展國際郵輪母港策略及與臺灣港口共同合作開發郵輪航線等議題進行交流。
- 二、拜會福建省政府及所屬交通運輸廳，瞭解福建省發展鐵、公路、交通運輸及港口建設、規劃與未來發展願景，作為我方後續規劃臺閩交通業務互動與合作之參考。
- 三、參觀福州保稅港區，就其園區汽車整車物流發展及陸方海關創新監管、便捷通關等運作模式，相互借鏡吸取經驗，並期盼透過交流瞭解其建設現況及未來發展方向，研商臺灣港口合作及中轉貨物之可行性。
- 四、另拜會福建省運輸集團、廈門港務控股集團、象嶼集團、湄州灣港口管理局、平潭島綜合實驗區管理委員會、浙江省玉環縣大麥嶼港及寧波港務股份有限公司，瞭解其經營理念及未來港口發展策略，除做為我國航港體制改革後商港經營事業機構多角化經營參考外，並就未來兩岸物流、電子商務、海運快遞及海空聯運等潛在商機洽談合作之可行性。

交通部 103 年度赴大陸海西地區參訪港口與當地政府機關交流

<u>內容大綱</u>	<u>頁次</u>
壹、目的	1
貳、出國期間	1
參、參訪行程	1
肆、參訪過程與心得	4
一、廈門五通客運碼頭及劉五店港區	3
二、廈門國際郵輪中心、廈門港務控股集團及象嶼集團	5
三、湄洲灣港區	10
四、福州保稅港區及平潭綜合實驗區	12
五、馬尾對臺客運站、拜會福建省交通運輸廳及福建省交通運輸集團	18
六、浙江省台州市玉環縣（台州港大麥與港區）	24
七、寧波港及寧波港股份有限公司	27
伍、結語與建議	30
陸、附錄	33
一、參訪、拜會單位相關人員資料	33
二、交流行程接洽單位與人員資料	35
三、參訪、拜會交流剪影	36

壹、 目的

- 一、實地搭乘客輪體驗金廈小三通，訪視廈門五通小三通客運碼頭，並瞭解旅客服務中心通關設施運作情形，以吸取運作經驗。
- 二、參訪福建省、浙江省地區相關港口設施建設及營運概況，期盼透過交流瞭解其建設現況及未來發展方向，並討論與臺灣港口合作及中轉貨物之可行性。
- 三、參訪大陸廈門國際郵輪中心，對於其如何爭取國際郵輪航線靠泊、發展國際郵輪母港策略及與臺灣港口共同合作開發郵輪航線等議題進行交流；另拜會福建省運輸集團、廈門港務控股集團、象嶼集團、湄州灣港口管理局、平潭島綜合實驗區管理委員會、玉環縣大麥嶼港及寧波港務股份有限公司，瞭解其經營理念及未來港口發展策略及合作之可行性。
- 四、參觀福州保稅港區，就其園區汽車整車物流發展及陸方海關創新監管、便捷通關等運作模式，相互借鏡吸取經驗。
- 五、拜會福建省政府及所屬交通運輸廳，瞭解福建省發展鐵、公路、交通運輸及港口建設、規劃與未來發展願景，作為我方後續規劃臺閩交通業務互動與合作之參考。

貳、 出國期間：

103年8月17日至23日，共7天。

參、 參訪行程：

日期	地點	行程內容	備註
8/17 (日)	臺北	松山---金門	
	金門	1、訪視馬山觀測所 2、金門---廈門五通碼頭	經由小三通

日期	地點	行程內容	備註
	廈門	1、抵達廈門五通碼頭並通關 2、訪視五通客運碼頭 3、五通碼頭---劉五店港區 4、參訪劉五店港區	
8/18 (一)	廈門	1、參訪廈門國際郵輪中心 2、拜會廈門港務控股集團 3、參訪象嶼集團	
	莆田	1、廈門---湄洲 2、參訪湄洲灣港口規劃 3、湄洲島客運碼頭---莆田	
8/19 (二)	江陰	1、莆田---福州江陰港區 2、參訪福州保稅港區	
	平潭	1、江陰---平潭 2、參訪平潭港金井碼頭 3、參訪小商品交易中心 4、參訪平潭澳前客滾碼頭 5、拜會平潭綜合實驗區管理委員會	
8/20 (三)	馬尾	1、平潭---福州馬尾 2、參觀馬尾對臺客運站 3、參觀船政博物館	
	福州	1、拜會福建省政府（於西湖大酒店） 2、拜會福建省交通運輸廳 3、拜會福建省交通運輸集團	
8/21 (四)	福州	福州南站---溫嶺站	搭乘動車
	玉環縣	1、溫嶺站---大麥嶼港區 2、參訪大麥嶼港區 3、拜會玉環縣相關單位	
	寧波	溫嶺站-寧波站	搭乘動車
8/22 (五)	寧波	1、參觀寧波港吉碼頭 2、拜訪寧波港務股份有限公司交流座談 3、市政參訪	
8/23 (六)	寧波/ 桃園	1、航商業務督導及意見交流 2、市政參訪 3、寧波—桃園機場	

肆、參訪過程與心得

一、廈門五通客運碼頭及劉五店港區（第 1 日）

（一）現況簡介

1、五通客運碼頭

五通碼頭位於廈門島東岸，距金門水頭 9.7 海哩，航程僅需 25-30 分鐘，目前金廈小三通航線每日共航行 36 個班次，尖峰時間每 30 分鐘 1 班、離峰時間每小時 1 班，五通碼頭目前設有 4 個泊位，未來將規劃擴建。

五通碼頭距離廈門高崎國際機場約 7 公里，距離市中心商業區約 12 公里，因距市區較遠、交通較為不便，廈門市已增加 2 條公車路線、2 條專線巴士因應，每日約可提供 300 個服務班次。



金廈小三通航線



五通客運碼頭

2、劉五店港區

廈門「劉五店港區」位於廈門灣東部海域同安灣口，東南向與大、小金門島隔海相望，相距約 7 海哩，目前港區岸線總長 2,950 公尺。

其功能定位以發展貨櫃運輸、臨港工業高科技產業、港口倉儲及現代化物

流為主，並兼具廈門港對臺三通重要口岸；劉五店港區規劃建造 3 個 5 萬噸級散雜貨泊位，陸域縱深約 1 公里，設計年吞吐量 300 萬噸，陸域總面積 47.38 公頃，碼頭前沿岸線總長 785 公尺，其中 6 號泊位總長 285 公尺，水工結構設計船型為 7 萬噸級散貨船，前沿設計底標高為-14.9 公尺，7 號、8 號泊位總長 500 公尺，前底標高為-13.5 公尺；迴船水域水深為-12.5 公尺，碼頭年設計作業量約 300 萬噸，其中石材約 200 萬噸（成品、半成品石材約 110 萬噸，石料約 90 萬噸），鋼鐵約 50 萬噸，礦建砂石約 50 萬噸。

另計畫建設 5 個 10 萬噸級貨櫃船泊位，長度 2,165 公尺，總面積 250 萬平方公尺，設計吞吐量 300 萬 TEU。



劉五店港區位置圖



劉五店泊位平面佈置圖

(二) 參訪過程與相關議題說明

- 1、本次係搭乘金廈小三通客輪前往廈門五通客運碼頭，並參訪五通客運碼頭通關設施，後續前往參訪廈門港劉五店港區，瞭解該港區目前開發概況及未來發展策略。
- 2、有關東渡港區因轉型發展，將部分貨運功能遷移至劉五店港區，惟航道水深不足，必須與我方討論借過金門間限制水域之問題，希我方同意放行。

- 3、有關劉五店港區後線區域將發展廈門對臺現代服務業示範區，希望與臺灣港務公司共同合作投資建造倉儲設施乙事，目前臺灣港務公司於各國際商港均設有倉庫，並刻於臺中及高雄新建新穎倉庫，未來規劃配合物流子公司之成立，以倉庫發展物流業務；基於與廈門港務集團雙方成本考量，未來雙方可發展公共倉儲，以倉庫之倉間需求容量互換使用方式，避免彼此於對岸再重複建造，另建議臺灣港務公司成立物流子公司後雙方可再就臺、廈間物流產業進行合作，創造商機及營收。
- 4、有關劉五店港區與臺北港發展兩岸海運快遞與物流貿易等合作乙事，目前我方推動海運快遞專區已配合關務法規鬆綁及通關程序簡化，提供 24 小時服務，惟陸方對海運快遞專區法令尚未配合調整，希望陸方能加快腳步，創造兩岸物流合作與互惠雙贏新局。

（三）心得

- 1、金廈小三通在廈門原於東渡碼頭作業，現改於五通小三通客運碼頭，因小三通旅客成長已趨於平穩，且相對金門旅遊配套及空運配合，開放夜航或延長航班至九點，尚無太大效益。
- 2、海運快遞業務港對港的合作，未來可交由國際物流公司結合郵政、物流、船運公司等，共同尋求商機，積極拓展潛在快遞貨源。

二、廈門國際郵輪中心、廈門港務控股集團及象嶼集團（第 2 日）

（一）現況簡介

1、廈門國際郵輪中心

廈門國際郵輪中心位於廈門島西海域港區南側的東渡路上，北至東渡碼頭，南至筭籬湖出水口。由廈門港務公司投資 1.28 億美元，於 2005 年 9 月 8 日開建，2007 年 1 月 1 日完成主體工程，並於 2008 年 6 月投入運營。

國際郵輪中心建築主體客運聯檢大樓共三層計 8.7 萬平方公尺，配有大型室內停車庫、候船大廳和聯檢大廳，海關、邊檢、出入境簽證、檢驗檢疫、海事局、外輪代理公司等單位可於現場辦公，並為旅客提供出、入境服務，二樓為免稅商場；國際郵輪中心岸線總長為 509.56 公尺，其中主體碼頭岸線為 463 公尺，碼頭前沿水深-12.4 公尺，可靠泊 14 萬總噸的大型郵輪兼靠 3 萬噸級貨櫃輪，設計旅客接待能力年吞吐 150 萬人次，平均每天 3,000 人次。

國際郵輪中心週邊規劃開闢為國際郵輪城，由廈門港務控股集團下屬子公司—廈門港務地產有限公司開發建設投資，為國際郵輪中心之功能性配套項目，國際郵輪城占地約 10 萬平方公尺，總建築面積約為 30 萬平方公尺，配套總建築面積約為 16.1 萬平方公尺，整體規劃涵蓋國際郵輪中心、頂級辦公樓、超五星級酒店、精品購物中心、高級住宅等多種物業形態。



廈門國際郵輪中心暨客運碼頭鳥瞰圖



廈門港運碼頭鳥瞰圖

2、廈門港務控股集團

成立於 1997 年 11 月 4 日，前身是廈門市交通國有資產投資有限公司，2006 年 4 月公司更名為廈門港務控股集團有限公司，為福建省港口龍頭企業、廈門市十大國有企業集團，旗下擁有「廈門國際港務股份有限公司」及「廈門港務發展股份有限公司」，所管轄廈門港 2013 年港口貨物吞吐量 1.9 億噸，貨櫃吞吐量 800 萬 TEU，為大陸東南沿海重要天然深水良港，主要發展項目為外貿運輸和臨海工業，並兼營旅遊、客運、國際中轉、過境貿易等多服務，為綜合運

輸體系重要樞紐、貨櫃運輸幹線港、東南沿海區域性樞紐港口及對臺航運主要口岸，港口基礎設施目前共有生產性泊位 122 個，深水泊位 33 個。

廈門港務集團主要的業務包括：

- (1) 貨櫃裝卸：擁有福建省最早最大的海天貨櫃碼頭及和記黃埔集團合資經營國際貨櫃碼頭；另與馬士基（MAERSK）合資經營嵩貨櫃碼頭及海潤貨櫃碼頭。
- (2) 散雜貨裝卸：目前東渡碼頭進口散裝化學肥料，並為最大糧食裝卸碼頭和進出口石材主要集散地；另石湖山碼頭的散雜貨年吞吐量在 1,000 萬噸以上，以金屬礦石和煤炭業務為主。
- (3) 倉儲物流：推動海西內陸 23 個城市業務布點與建設，以擴大產業鏈。
- (4) 外輪代理：提供優質服務成為海峽兩岸三通直航口岸之指定代理。
- (5) 外理理貨：負責經營國際航線船舶、及國際貨櫃裝拆箱等業務。
- (6) 拖船業務：為進出廈門港之船舶提供安全、優質、快捷、無污染拖船服務。
- (7) 港務地產：拓展商業房地產開發建設。

為加快建設廈門國際航運樞紐港，發展廈門港和廈門港務控股集團的同時，帶動和促進其他港口共同發展，共同提升福建港口整體競爭力，廈門港務集團提出 5 大發展措施：

- (1) 推動碼頭資源整合與優化：發展內貿貨櫃、石材、鋼材業務往島外轉移，島內發展郵輪配套、物聯網、高端物流和城市旅遊商業等業務。
- (2) 拓展港口貨源腹地：爭取引進國內外航商在廈門設點，全力推動海西內陸 23 個城市無水港的業務佈點與建設。
- (3) 推動兩岸產業和港口深度對接：推動廈門與臺灣 10 個領域產業對接專案，建立對臺大宗貨物中轉基地。
- (4) 發展特色臨港產業：發展郵輪經濟，開闢以廈門為母港的海峽郵輪航線。

(5) 提高綜合服務水準：加快廈門港主航道擴建三期工程，加強港口與其他交通方式之間的銜接。



廈門郵輪母港規劃圖

3、象嶼集團

象嶼位於廈門島西北角，與海滄隔海相望，設有「廈門象嶼保稅區」，並為開發建設該區域而成立「象嶼集團」，該集團成立於 1995 年 11 月 28 日，是廈門象嶼保稅區、廈門現代物流園區、廈門大嶝對臺小額商品交易市場的開發運營服務商，亦為廈門市國有獨資企業；截至 2013 年底，象嶼集團擁有 90 餘家投資企業，資產總額 280.65 億元，年營業收入 392.5 億元人民幣，該集團主要業務包括：

- (1) 物流（核心產業）業務：物流園區建設運營、供應鏈管理（貿易）、口岸物流服務（港口物流、碼頭經營）、綜合物流服務（城市/城際配送、冷鏈物流、多式聯運）。
- (2) 建設業務：土地成片開發、基礎設施建設、房地產開發。
- (3) 類金融業務：資產管理、擔保、期貨經紀、典當、基金管理。

象嶼集團正積極推動貿易業務向採購、配送延伸，形成整合全球資源、服務供應鏈管理能力，使物流園區平台網路化、多元化，在廈門構建多個以服務對臺貿易為主的專業集散平臺，在海峽西岸建立以城市配送、城際運輸為主的陸運樞紐網路，並在天津、上海、廣州各建設一個倉儲基地，形成以廈門現代物流園區為核心，聯接環渤海灣、長三角、海峽西岸及珠江三角的綜合物流平臺網路。

（二）參訪過程與相關議題說明

- 1、廈門國際郵輪中心為廈門港務控股集團興建，目前正積極爭取國際郵輪航線靠泊及發展成為郵輪母港；隨後拜會廈門港務控股集團，就兩岸共營郵輪航線及發展冷鏈物流、海運快遞等議題交換意見；隨後參訪廈門象嶼集團，並就兩岸電子商務合作議題進行交流。
- 2、廈門港務集團將在東渡碼頭區發展郵輪事業，期望與臺灣港務公司就郵輪這方面，以雙母港方式共同營銷，我方表示樂觀其成，惟考量臺灣郵輪旅客通路是包船成功與否之關鍵，建議廈門港務集團與臺灣港務公司推動郵輪包船合作應借重旅行社專業及通路，嘗試整合與旅行社合作，發展雙方郵輪包船，以確保業務推動順利。
- 3、廈門象嶼集團希望與臺灣港務公司可加強電子商務方面合作，該集團正積極推動貿易，業務向採購及配送延伸，提供整合行銷物流服務，並在廈門建成多個以服務對臺貿易為主的專業集散平臺，另在天津、上海及廣州各建設一個倉儲

基地，而臺灣港務公司在臺灣北中南東均有營運場所，因此象嶼集團與臺灣港務公司雙方可再就加強電子商務及兩岸商品採購與配送之業務合作，強化兩岸物流及貿易發展，未來雙方應有良好合作及經營條件，可嘗試進一步交流洽談合作細節。

（三）心得

- 1、郵輪旅客通路為包船成功與否之關鍵，未來兩岸郵輪包船合作應借重雙方旅行社專業及通路，並嘗試整合旅行社相關產業，基於郵輪觀光的推動，臺灣港務公司可先協助行銷推廣，並協洽臺灣地接旅行社偕同其香港合作夥伴，協助販售香港赴臺灣及廈門之航線，並提供郵輪到港的相關便利措施，以進一步達到共同包船的可能性。
- 2、廈門象嶼集團有限公司是廈門象嶼保稅區、廈門現代物流園區、廈門大嶝對臺小額商品交易市場之開發運營服務商，未來臺灣港務公司應可與該集團保持聯繫並尋求合作機會，發展海運快遞、電子商務及物流等業務，俟確定發展框架後進一步接洽商業模式，將可有效降低貨主物流成本，加速物流效率。

三、湄洲灣港區（第 2 日）

（一）現況簡介

湄洲灣港區以湄洲港為主體，整合覆蓋泉州、莆田兩市的湄洲灣、泉州灣、興化灣南岸等港區，重點發展業務為大宗散貨運輸，以成為服務臨港產業的地區重要港口；目前港區範圍包括秀嶼、東吳、尚厝、鬥尾等四個港區，其中秀嶼港區積極發展對臺客貨滾裝（RORO）船運輸，並加快拓展現代物流業及發展 LNG、木材等臨港工業、散雜貨及貨櫃運輸，形成依附莆田市、服務臨港工業的綜合性港區；東吳港區結合臨港工業發展及陸路綜合運輸通道建設，重點發展大宗散貨運輸，成為服務臨港工業、中西部地區、臺灣地區的重要海運口岸；尚厝港區是

湄洲灣石化基地的重要組成部分，為臨港工業發展的重要依託，主要發展成為以運送石油及其製品為主、兼具多用途泊位發展的綜合性港區；鬥尾港區是福建省湄洲灣石化基地的重要組成部分，將發展成為以大型液體散貨運輸為主的石化專業港區，並成為鬥尾地區修造船業發展的重要基地。

功能定位



四個港區共規劃碼頭岸線約 46.8 公里，佈置泊位 211 個，其中萬噸級以上泊位 149 個，總運能 5.7 億噸（含貨櫃通過能力 129 萬 TEU），千噸級以上生產性泊位 41 個、萬噸級以上深水泊位 23 個，總吞吐能力達到 1 億 548 萬噸（含貨櫃 9 萬 TEU），可靠泊 30 萬噸級原油船、21.5 萬方 LNG 船、10 萬噸級煤炭船，現有公用碼頭企業 9 家、專用碼頭企業 7 家、港口服務業 39 家，港口直接從業人員近萬人。

(二) 參訪過程與相關議題說明

- 1、參訪過程由湄洲灣港口局李擎局長接待，搭乘遊艇實地巡視湄洲灣港區，並於船上聽取湄洲灣港口管理局簡報該港區藍圖及發展石化、大宗散貨碼頭之營運經驗。
- 2、湄洲灣港口局表示期待與臺中港建立更緊密合作關係，例如雙方簽署合作意向書、締結姐妹港關係，搭建經常性交流、交往、合作的平臺，期待能在大宗散貨中轉服務方面，發揮湄洲灣港口優勢，並希望共同推動、參與湄洲島與臺灣客運航線經常化、常態化營運。



湄洲灣港區卸煤碼頭



湄洲灣港區水域

（三）心得

有關湄洲灣港口管理局有意與臺中港簽訂合作意向書部分，基於港口合作互蒙其利的情形下，我方表示歡迎，至於具體合作內容可再由臺灣港務公司與湄洲灣港口管理局建立窗口研議。

四、福州保稅港區及平潭綜合實驗區（第 3 日）

（一）現況簡介

1、福州保稅港區

福州保稅港區於 2010 年 5 月 18 日經中國國務院批准成立，為大陸第 14 個保稅港區，位於福建省福清市江陽半島，東臨臺灣海峽，西接江西、湖南、湖北等省，處於長三角、珠三角兩大經濟圈匯集中心，規劃面積 9.26 平方公里，包括加

工貿易區、國際物流區、港口集散區和鐵路物流區四個功能區；截至 2014 年 6 月，福州保稅區及福州保稅物流園區入駐企業 1,798 家（其中物流園區 37 家），註冊資本 19.24 億美元（其中物流園區 0.66 億美元），其中 70% 為物流貿易企業，保稅區累計實現財政收入 22 億元、上繳海關稅收 41.4 億元，進出口貨物總值 100 億美元，保稅物流園區累計實現財政收入 2.6 億元、進出口貨物總值 154 億美元。



福州保稅港區配置圖



福州保稅港區及平潭島相對位置圖

福州港保稅港區保稅政策包括：

- (1) 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。
- (2) 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。

- (3) 境內貨物進入保稅港視同出口，予以退稅。
- (4) 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。
- (5) 放寬對保稅港進出貨物的外匯管制，無須辦理出口收匯核銷和進口付匯核銷。

另有關港口集散區部分，原福州港務集團公司分別與不同公司合資經營，為整合最佳資源、提供最優服務，2013 年 5 月 30 日將福州新港國際貨櫃碼頭、福建江陰國際貨櫃碼頭及福州青州貨櫃碼頭整併完成福港貨櫃一體化經營。



福州港江陰港區貨櫃碼頭

2、平潭綜合實驗區

平潭綜合實驗區規劃陸域面積 392.92 平方公里，其中主島面積 324.13 平方公里，規劃 2030 年人口總量規模控制在 100 萬人以內，島內發展總用地 128 平方公里；平潭綜合實驗區開發定位係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，實施特殊靈活的對臺政策措施，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，將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；島內開發建設包括「港口經貿區」、「旅遊休閒區」、「中心商務區」及「科技文教區」等。

其中「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，主要發展重點為保稅加工、保稅物流、貨運代理、轉口貿易及港口物流等，建設商貿、海產品加工及臺灣農產品交易中心，區內「金井碼頭作業區」專案預計總投資約人民幣 25 億元，規劃建設 9 個泊位，泊位總長 3494 公尺，年吞吐量 1,360 萬噸、210 萬人次、50 萬車次，9 個泊位的港口作業區規劃用地面積 1.94 平方公里，陸域縱深 1 公里；金井碼頭作業區將以對臺深水貨運碼頭為依託，以對臺客貨滾裝、貨櫃、散雜貨運輸為主，重點發展對臺港口航運、保稅加工、保稅物流、貨運代理、轉口貿易等，同時還發展郵輪等旅遊客運，逐步成為客貨兼備、特色突出的現代化港區；另區內澳前海峽客滾船碼頭為目前平潭綜合實驗區最重要的項目之一，為兩岸海上直航通道對口港，目前兩岸有「海峽號」及「麗娜輪」往返「臺北-平潭」及「臺中-平潭」。



平潭綜合實驗區關口

2014 年 7 月 15 日平潭綜合實驗區正式封關運作，可享受六大優惠政策：

- (1) 「一線放寬、二線管住、人貨分離、分類管理」的分線管理模式。
- (2) 免稅、保稅、退稅及「選擇性徵收關稅」等四大稅收優惠政策。
- (3) 平潭對臺小額貿易市場購物免稅政策。
- (4) 靈活的貿易管制政策。
- (5) 構建具智慧、便捷的環島監管模式。

(6) 允許臺灣地區機動車在臨時牌照有效期內多次自由進出平潭的政策。

下一步福州海關將創新實踐，在平潭拓展跨境電子商務、兩岸海運快件、臺車入閩等業務功能。



平潭綜合實驗區規劃配置圖

(二) 參訪過程與相關議題說明

1、本日上午參訪福州保稅港區及拜會港區管委會，實地瞭解該港區汽車整車物流發展及陸方海關創新監管、便捷通關等運作模式；隨後參訪福州江陰港區，並與福州港口局、福州港務集團就港區發展、馬尾港區貨櫃中轉及與我方港口發展海空聯運等議題交換意見；下午則前往平潭島，實地參訪正在興建中平潭金井碼頭、對臺小額貿易交易中心及澳前海峽客滾船碼頭，最後拜會平潭綜合實驗區管理委

員會，瞭解平潭島近年來建設過程及規劃發展成為第 2 個香港之願景，並就兩岸車架互通、海運快遞、電子商務等議題交換意見。

- 2、福州保稅港區為大陸第 6 個核准汽車進口的口岸，目前以發展整車進口業務為主，因臺灣港口在汽車物流方面較有經驗，希望與臺灣進一步合作發展深化汽車物流業務，包括整車中轉、汽車零件及車用電子配送…等，臺灣港務公司表示願意與相關業者洽談未來三方合作可能性；另江陰港區連接向莆鐵路支線於 2014 年 8 月 25 日開通，貨源腹地將深入江西地區，福州港務集團表示未來希望可透過臺灣（歐美線）及江陰港（西非線）及自航線優勢，發展中轉業務。
- 3、福建交通運輸集團提議臺灣港務公司能共同投資平潭金井碼頭第 2、3 號碼頭，並與平潭合作發展海運快遞業務，利用海峽號與麗娜號高速船密集航班及運輸時間優勢，快速將貨物送至臺北港，再結合快速通關運輸至桃園機場，轉運歐美各地，以此模式臺灣方面將零組件及半成品運送至平潭加工為成品，雙方透過海空聯運合作。



平潭澳前海峽客滾船碼頭



平潭對臺小額貿易交易中心



平潭澳前海峽客滾船碼頭旅檢大樓



平潭金井碼頭（興建中）

（三）心得

- 1、針對發展兩岸海運快遞專區業務，臺灣已於 2013 年 11 月 29 日發布「海運快遞貨物通關辦法」，並於 2014 年 1 月 13 日訂定「申請設立海運快遞專區審查作業要點」，目前兩岸海運快遞直航航線亦有「海峽號」及「麗娜輪」往返「臺北－平潭」及「臺中－平潭」，臺灣方面在法令完備，惟福建省目前尚無相關法令依據可申請設立海運快遞專區，亦無相關法令依據可供相關業者依循，因此現階段所謂兩岸快遞貨物僅能透過機場空運快遞倉轉陸運之運作方式。
- 2、臺灣港務公司能共同投資平潭金井碼頭第 2、3 號碼頭部分，可先請福建交通集團提供合作意向書範本及金井 2、3 號碼頭完工基本資料，包含岸線、機具設備、投資金額等資訊，再進行後續相關評估陳報事宜。

五、馬尾對臺客運站、拜會福建省交通運輸廳及福建省交通運輸集團（第 4 日）

（一）現況簡介

1、福建省交通運輸廳

福建省交通運輸廳設有辦公室、政策法規處、計畫處、建設處、財務處（車輛購置附加費徵收管理辦公室）、科技教育處、運輸管理安全監督處、公路路政管理處、審計處、人事處等 10 個業務處（室），以及機關黨委、紀檢組（監察室）和公路運輸、海員工會、治理公路"三亂"辦公室，行政編制 73 名。全省 9 個設區市設 1 個交通委（廈門）、8 個交通局，各縣（市、區）設交通局。

廳直屬企（事）業單位包括省高速公路有限責任公司、福建交通職業技術學院、省公路管理局（省公路稽徵局、省公路路政管理局）、省港航管理局（省航道管理局、省地方海事局、省船舶檢驗處）、省運輸管理局、省交通科學技術研究所（省交通經濟科技資訊中心、福建汽車檢測設備計量檢定站）、省交通規劃設計院、省交通基本建設工程品質監督檢測站（省交通建設工程監理站）、省交

通工程造價管理站、省交通建設工程監理諮詢公司、省交通規劃辦公室、省交通資訊通信中心、中國交通報駐福建記者站、省交通廳人才交流服務中心、省交通職工培訓中心等 15 個附屬單位。

福建省交通運輸廳主要職責包括：

- (1) 貫徹國家公路、水路交通行業的發展戰略、方針、政策和法規，並監督執行。
- (2) 根據福建省國民經濟和社會發展需要，擬訂全省公路和水路交通行業發展戰略及規章制度，提出全省公路和水路交通行業方針、政策和法規，經批准後負責實施、協調和監督工作。
- (3) 根據全省的總體佈局，組織編制全省公路和水路交通行業發展規劃、中長期和年度計畫，並監督實施；組織、指導開展省重點和大中型交通基礎設施建設項目及中央投資、省投資、省地合資、利用外資建設專案的前期工作和後期評價工作，並對項目審批提出行業初審意見；另外也負責全省交通行業統計管理和資訊引導。
- (4) 管理全省公路、水路交通基礎設施建設市場，負責全省公路、水路交通建設工程招投標管理和工程品質管制、公路、水路交通戰備工程的組織實施，組織重點交通工程建設的實施，負責或會同有關部門組織公路、水路建設工程設計審查、竣工驗收、行使全省公路、運輸場站、港口、航道及其設施的建設、養護、管理等行業管理職能。
- (5) 負責全省公路路政管理工作，行使路政行政管理職能，依法制定公路路政管理規章制度，檢查、指導、協調全省公路兩側建築控制區、公路及橋樑限載標準、車輛監理及公路路產管理等工作。
- (6) 管理全省公路、水路交通運輸市場及客貨運輸（含城市計程車）、搬運裝卸、汽車船舶維修（含汽車綜合性能檢測站）、運輸服務業（含公路營運

車輛停發車場)等行業管理；維護公路、水路交通行業的平等競爭秩序；負責公路、水路交通運輸組織管理，並對重點物資運輸、緊急客貨運輸進行調控；負責公路、水路運輸業引進外資及涉外運輸的審批管理；引導交通運輸行業優化及協調發展。

- (7) 行使汽車駕駛學校和駕駛員培訓工作的行業管理職能，貫徹國家有關技術標準、教學大綱，負責制定管理規章和總體佈局規劃並實施監督檢查。
- (8) 受省國有資產行政管理部門委託，負責廳屬單位國有資產管理和保值增值監督；組織各項交通規費的徵收、管理、使用和監督。
- (9) 負責交通行業安全生產監督管理，包含內河水安全監督、內河船舶（不含漁業捕撈船舶）及水上設施管理、防止船舶污染、航行保障、救助打撈、通信導航等工作；並就船舶代理、外輪理貨、航道疏浚、港口及港航設施建設執行管理職能。
- (10) 負責廳機關、廳直屬單位的人事、工資、機構編制管理工作，按規定管理廳直屬單位領導幹部，指導交通行業勞動工資、勞動保護工作、交通行業人才預測、交流工作，並配合從事全省交通行業各工種工人職業技能培訓、鑑定、指導交通行業體制改革、企業改革等管理工作。
- (11) 擬定交通行業科技政策，制定科技發展專案中長期規劃和年度計畫；組織重大科技開發和科技成果推廣，指導交通企業的技術改造和車船更新，推動行業技術進步；負責交通行業的技術和品質監督，制定交通行業教育規劃和人才培訓計畫，指導交通行業職業技術教育以及成人教育。
- (12) 受省政府委託負責多邊和雙邊政府間有關交通方面的涉外工作，管理公路、水路與國際組織有關事宜，開展國際交通經濟技術合作與交流，並負責對臺有關交通具體工作。

2、福建省交通運輸集團

福建省交通運輸集團有限責任公司主營港口碼頭、海運、道路客運、現代物流、商貿和醫藥經營等六大主業，為福建省規模最大的綜合物流企業、公用碼頭經營企業、重要的海運企業、道路客運企業和瀝青供應商；截止 2013 年 6 月 30 日，集團總資產 225 億元，員工 2.5 萬人，在境內外有 21 家全資、控股及參股子公司，集團 2013 年位居中國 500 大企業第 450 位，中國 500 大服務業第 137 位，中國百大物流企業第 8 位，福建 15 大物流企業首位；該集團在福建省內福州港、湄洲灣、廈門及漳州古雷等沿海各主要港區開展公共碼頭建設及經營，初步形成福州江陰貨櫃港區、福州羅源灣及湄洲灣大型散貨港區和漳州古雷大型液散石化港區共同發展的格局。

(二) 參訪過程與相關議題說明

- 1、本日上午至福州馬尾港對臺客運站參觀其通關軟、硬體設施，該客運站係馬祖小三通航線之陸方靠泊點，隨後參觀馬尾中國船政博物館，該館為大陸第 1 個以船政為主題的博物館；中午則於下榻飯店禮貌性拜會福建省政府副省長並進行短暫會晤，並就福建省交通運輸發展、兩岸客滾船車輛（架）互通、兩岸海運物流合作、兩岸郵輪產業合作願景等議題交換意見；下午時段則赴福建省交通運輸廳進行拜會，瞭解福建省近年發展鐵、公路、海運交通現況，以及港口建設規劃與未來發展願景，並就兩岸客滾船車輛（架）互通、郵輪產業合作開發、我方郵輪獎勵措施、「馬祖－黃岐」航線通航事宜、金廈小三通夜航試辦、客滾船引水申請制度等議題交換意見；隨後赴福建省交通運輸集團就海運快遞、貿易物流電子商務合作、我方港務企業投資福建港口等議題交換意見。
- 2、有關兩岸客滾船車輛（架）互通部分，我方已依 102 年 9 月 2 日海運小兩會共識推動車架試行，並於 103 年 4 月 3 日實施「兩岸駛上駛下船舶運輸和車輛互通試辦計畫」，簡化行駛兩岸客滾船載運車架出、入境程序，縮短申請流程及所需成

本（車架進口保證金），試辦期間我方業者申請車架已於 5 月 27 日前往平潭，惟未駛離港區；該試辦計畫已於 103 年 9 月 30 日期屆，因試行成果有限且陸方尚未提供對等互惠之措施，並未依海運小兩會共識推行車架互通及完備相關作業機制、法令（如關務、車架管理等），已建議福建省政府應依海運小兩會共識先行推動，並配合完備相關作業機制與法令，儘速同意臺灣車架入閩；至車輛互通部分，涉及兩岸駕照文書承認及車輛監理制度，尚未正式透過協商平台進行討論，已建議福建省政府應循兩岸協商機制提請納入討論。

- 3、黃岐鎮為大陸地區距離馬祖最近的地方，航程僅約 25 分鐘，由於兩岸距離近，水域不受季風、潮水等因素影響，可提高旅途舒適度，並可減少海上航行的不確定性，除非颱風因素，基本上可全年通航，具備發展客運航線之潛力；為應小三通「馬祖－黃岐」航線通航，後續航班協商航港局與福建省交通運輸廳可建立對接窗口持續就相關議題進行接洽討論。
- 4、有關推動兩岸郵輪觀光，如何縮短旅客證照申請時間至為重要，目前陸客搭乘郵輪來臺須向我方申請入臺證及陸方申請大通證，我方目前核准入臺證申請僅需 2 天，陸方核准大通證卻需 14 天，建議福建省政府向陸方有關單位反映縮短申辦時間，福建省交通運輸廳表示將儘速向中央反映；至於是否提供郵輪旅客獎勵或補貼措施，目前交通部觀光局已有相關獎勵措施，後續將提供福建省旅遊局參考。
- 5、有關兩岸物流合作方面，雙方已就海運快遞、海空聯運達成推動共識，並責成指定雙方對接窗口聯繫推動；另有關陸方海運快遞法令尚未完備部分，我方已請對方增加力度加速對接。



馬尾港對臺客運站旅檢大廳



馬尾港對臺客運碼頭



馬尾船政博物館



福建省交通運輸廳

(三) 心得

- 1、福建省主要港口有廈門港、福州港、湄洲灣港、泉州港、漳州港等，各港間仍處競爭態勢，積極向省或中央爭取經費，造成重複投資，形成浪費，爰此，福建省交通運輸廳對於我國航港體制改革後，各港統一由臺灣港務公司經營及管理，且以港群分工概念進行未來整體規劃，甚感認同，並且可為未來福建省推動港埠建設加以借鏡之處。
- 2、本次參觀福建省相關港口設施及途經高速公路、高鐵車站，對於大陸硬體建設一日千里，執行效率甚感欽佩，但在軟體設備方面，欠缺詳細規劃及與軟硬體介面銜接，整體來說，大陸對各縣建設之軟實力仍有許多可向我方學習之處。
- 3、此次交流議題陸方單位多推動兩岸車輛互通議題，基於兩岸開放海運直航後客滾船航線已逐步發展，貨物、車輛可透過滾裝船之快速、低成本優勢進行運送，福建省政府機關與港口營運單位多以港口營運立場表達兩岸能積極推動兩岸車輛

互通作業，目前我方依 102 年 9 月 2 日海運小兩會討論結果，先以專案方式試辦由客滾船業者申請少量車架進行互通，惟經試辦後因陸方並未全面開放我方業者車架駛離港區，且業者基於作業效率，試辦意願不高，鑑於陸方並未依海運小兩會共識推動相關車架通關程序簡化及法令修正，基於兩岸平等立場，後續宜再就兩岸車架互通作業審慎評估，視陸方推動進度與相關法令完備狀況再行決定是否繼續推行；至兩岸車架常態化互通機制部分，涉及兩岸駕照文書承認及車輛監理制度，建議應循兩岸協商平台納入研議。

六、浙江省台州市玉環縣（台州港大麥嶼港區）（第 5 日）

（一）現況簡介

台州港港口的中心在椒江河口，港區分布在東海上的台州灣、樂清灣及三門灣，為長江三角洲最南端的港口；2013 年港口吞吐量達到 5,628 萬噸和 1 萬 6,6571TEU，較 2012 年分別增長 5.0%和 10.4%；台州港轄有 6 個港區，包括海門港區、健跳港區、臨海（頭門）港區、溫嶺港區、黃岩港區、大麥嶼港區，本次參訪重點即大麥嶼港區。

大麥嶼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」，即貨櫃運輸支線港、大宗貨物集散中轉港、對臺貿易港和港口物流中心，現已構建 5 萬噸級貨櫃碼頭、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。2009 年 5 月 16 日大麥嶼港區列入直航港口（港區），2010 年 7 月開始，「中遠之星」客滾船參與大麥嶼港至臺灣基隆港航線營運，每週固定班次往返。

（二）參訪過程與相關議題說明

- 1、本日上午由福州市搭乘動車前往浙江省溫嶺市，並轉乘接駁巴士至玉環縣；下午先赴台州港大麥嶼港區參觀對臺客運站相關軟、硬體設施，隨後與台州市政府、玉環縣政府及台州港港航局等單位就兩岸客滾船車輛（架）互通、「大麥嶼－基隆」中遠之星航線增加配額事宜、玉環縣列為開放來臺自由行城市、及「大麥嶼－基隆」貨運直航航線等議題進行交換意見，晚間搭乘動車前往寧波市。
- 2、有關兩岸客滾船車輛（架）互通議題，我方已依 102 年 9 月 2 日海運小兩會共識推動車架試行，並於 103 年 4 月 3 日實施「兩岸駛上駛下船舶運輸和車輛互通試辦計畫」，簡化行駛兩岸客滾船載運車架出、入境程序，縮短申請流程及所需成本（車架進口保證金），試辦期間我方業者申請車架已於 5 月 27 日前往平潭，惟未駛離港區；該試辦計畫已於 103 年 9 月 30 日期屆，因試行成果有限且陸方尚未提供對等互惠之措施，並未依海運小兩會共識推行車架互通及完備相關作業機制、法令（如關務、車架管理等），已建議玉環縣政府應先依海運小兩會共識推動；至玉環縣希望推動自駕車入臺部分，因涉及兩岸駕照文書承認及車輛監理制度，鑑於兩岸並未就此議題透過正式協商平台進行討論，已建議玉環縣政府應循兩岸協商機制納入海運大、小兩會議題討論。
- 3、基隆至台州大麥嶼海上航程約 163 海哩，與廈門至高雄或臺中距離差不多，目前客輪航線中遠之星航行約 8 小時；玉環縣政府希望台州港大麥嶼港區與臺灣港口具有區位優勢，可發展快遞業務，增加兩岸貨（櫃）運直航航線及國際中轉業務，發展兩岸海運物流合作，因目前已有「中遠之星」客滾船直航基隆港至大麥嶼港，我方建議可先以此做為雙方發展貨運業務基礎，並各自成立工作小組就貨源、航線及航商意願進一步聯繫推動。
- 4、為促進兩岸海運觀光，玉環縣政府希望將玉環縣列為開放來臺自由行城市，因開放陸客自由行涉及臺灣觀光部門業務，且開放來臺自由行之城市有其特定條件，

除了空運考量外，玉環縣對臺有海運優勢部分亦應該列入考量，我方將攜回請觀光部門研議。

（三）心得

- 1、兩岸開放海運直航後客滾船航線已逐步發展，貨物、車輛可隨船進行快速運送，本次交流玉環縣表達兩岸應積極推動車輛互通作業，目前我方係依 102 年 9 月 2 日海運小兩會討論結果，以專案方式試辦由客滾船業者申請少量車架進行互通，惟經試辦後因陸方並未全面開放我方業者車架駛離港區，業者基於作業效率，試辦意願不高，且鑑於陸方並未依海運小兩會共識推動相關車架通關程序簡化及法令修正，基於兩岸平等立場，後續宜再就兩岸車架互通試行作業審慎評估，視陸方推動進度與相關法令完備狀況再行決定是否繼續試行。
- 2、至於兩岸車輛互通部分，因兩岸人、車管理、通關作業規定不同，應由兩岸循程序透過正式協商平台討論，並就車輛管理機制研議可行作法及取得國內各界共識後再行評估推動，陸方亦應基於此架構配合落實，而非急於要求我方開放車輛互通。
- 3、經參觀台州港大麥嶼港相關貨櫃碼頭設施後，深覺陸方在港口規劃建設上，就是能蓋多大就多大，皆以最高規格方式從事建設，並未就未來運量預估及碼頭後線土地容量等因素納入考量，形成營運後，運量不足、設備閒置及原貨櫃堆置區卻改堆放煤炭等散雜貨等現象，此種錯誤示範我方應引以為鑑。
- 4、大麥嶼港區目前仍屬發展初期，對臺灣貿易貨物運輸有其需求，建議可由目前每週 1 班之「中遠之星」客滾船提供服務，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。

七、寧波港及寧波港股份有限公司（第 6 日）

（一）現況簡介

1、寧波港是大陸重要的貨櫃幹線港，同時也是大陸主要鐵礦、原油、液體化工中轉儲基地和華東地區主要的煤炭、糧食等散雜貨中轉和儲存基地，是大陸的樞紐港之一；全港由北崙、鎮海、大榭、穿山、梅山、甬江等港區組成，現有萬噸以上大型泊位 99 座，5 萬噸以上的特大型深水泊位 63 座，是中國深水泊位最多的港口。寧波港主要進港航道水深在 22.5 米以上，30 萬噸油輪可自由進出港，40 萬噸以上的超級油輪可候潮進出，是世界少有的深水良港。



寧波港區域示意圖

2、寧波港股份有限公司的前身為寧波港務管理局，成立於 1979 年，1987 年更名為寧波港務局；2004 年 4 月 8 日，寧波港務局實行政企分離，成立寧波港集團有限公司，2008 年 3 月 31 日，成立寧波港股份有限公司（其中寧波港集團占 90% 股份），2010 年 9 月 28 日，寧波港股份有限公司在上海證券交易所上市。

3、寧波港股份有限公司的經營範圍主要包括貨櫃、鐵礦、原油、煤炭、液化品、散雜貨等貨物裝卸業務，並提供拖輪助泊、碼頭租賃、船舶代理及物流等服務，此外該集團亦成立「地產開發公司」、「建設公司」與「財務控管公司」，分別負責開發、建設及集團所屬 30 餘家公司的各項投資資金之籌資業務；以貨櫃業務而言，集團業務部負責掌控業務的開發與規劃，各港區分公司僅負責實際作業，

集團亦投資杭州與義烏等無水港與 500 多輛卡車，並已併購寧波遠洋成立「聯合集海運輸公司」，利用 200 TEU 船舶將腹地延伸連接至內陸南京、太倉等港區，積極招攬與開發貨源。

(二) 參訪過程與相關議題說明

- 1、本日上午拜訪寧波港穿山港區，瞭解該港未來發展貨櫃碼頭運作情況；隨後拜會寧波港股份有限公司，除汲取該公司近年來多角化經營之成功經驗外，並就該公司規劃與臺灣港務公司簽署合作意向書等事宜進行意見交流；下午則進行寧波市市政參訪，晚間與陽明、長榮、萬海、華信等國內海、空運業者駐寧波當地代表進行業務交流。
- 2、寧波港務股份有限公司徐華江董事長將隨同寧波市市長到臺灣進行交流，並寧波港公司邀請臺灣港航、物流等相關的企業與公司開一個交流會。並希望寧波港股份有限公司和臺灣港股份有限公司簽署合作備忘錄。有關港口合作發展均表樂觀其成，至於合作備忘錄內容及簽訂時間可由臺灣港務公司與寧波港公司研商。



寧波港貨櫃碼頭進出管制口



寧波港貨櫃碼頭作業情形



寧波港貨櫃碼頭後線作業區



寧波港股份有限公司

（三）心得

本次參訪瞭解寧波港集團有限公司不僅港口本業發展快速，其經營理念及未來港口發展策略，甚至業務多角化範圍也擴張快速，發展經驗可作為臺灣港務公司推動多角化經營之參考。

伍、結語與建議

一、有關港埠經營面向部分

- 1、本次參訪可發現大陸港口具良好資源整合能力，各種服務功能，不論是由港務集團獨資，或是與其他公司、外資合資公司經營，運作上都非常地靈活，港務集團企業版圖包含垂直及水平之各類型港口服務；雖然大陸計畫經濟的管理體制與臺灣有所不同，港口政企分離的時程及背景也不一樣，但就港口服務及資源運用上，大陸港務集團發展模式仍有部分值得借鏡。
- 2、對於港口合作的議題，受訪公司都表示極大的興趣，惟相互投資部分仍應依相關法規規定來進行評估；轉口貨櫃合作部分，雙方都認同大陸港口有貨源的優勢，臺灣港口則有地理區位的優勢，很有合作的機會，所以未來於適當的機會應積極爭取大陸開放外商承載的出口櫃來臺灣港口中轉，以增加我港口貨量。
- 3、大陸港口實行政企分離後，沿海各省因港口競爭激烈，部分二線港口營運單位期望爭取兩岸合作機會，以提升客、貨運量，惟部分合作要求（例如爭取直航航線、開放觀光配額、客滾船車輛互通、關務等），除須考量是否對我方港口發展有幫助外，因涉及兩岸政策或相關法令規定，基於兩岸對等，仍應由陸方相關單位循程序提報中央主管單位，並於正式兩岸協商平台取得共識後方可落實。

二、有關兩岸發展國際郵輪產業部分

廈門港務集團將在東渡碼頭區發展郵輪事業，期望與臺灣港務公司就郵輪這方面，以雙母港方式，能夠共同營銷，我方臺灣港務公司非常樂觀其成；惟考量

郵輪旅客通路是包船成功與否之關鍵，雙方郵輪包船合作應借重旅行社專業及通路，嘗試整合當地旅行社資源，發展雙方郵輪包船，以確保業務推動順利。

三、有關兩岸發展客滾船運輸部分

- 1、兩岸開放海運直航後客滾船航線已逐步發展，貨物、車輛可隨船進行快速運送，本次交流玉環縣表達兩岸應積極推動車輛互通作業，目前我方依 102 年 9 月 2 日海運小兩會討論結果，先以試行方式由客滾船業者專案申請少量車架進行互通，惟因試行成效有限，且陸方並未對提供對等互惠措施，後續宜再就兩岸車架互通作業審慎評估，視陸方推動進度與相關法令完備狀況再行決定是否繼續推行。
- 2、鑑於有關兩岸車輛互通部分，因兩岸人、車管理、通關作業規定不同，應由兩岸須循程序透過正式協商平台討論，並就車輛管理機制研議可行作法及取得國內各界共識後再行評估推動，陸方亦應基於此架構配合落實，而非急於要求我方開放車輛互通。

四、有關航、港政策面部分

- 1、本次大陸之行，從參觀福建地區港口設施及考察過程發現，大陸對於推動海西經濟區及平潭綜合實驗區之策略與定位，對內係就平潭島經濟特區及福建地區港口採取重資開發，對外訴求對臺實施相關優惠條件，希冀臺灣及臺商共同投資開發，惟經實地考察後，感覺缺乏實質經濟內涵；面對大陸對臺策略佈局，未來進行交流投資時宜要求增訂相關保障協定，以確保我方權益。
- 2、大陸自 94 年 6 月經國務院批准第 1 個保稅港區設立的上海洋山保稅港區，陸續批准、大連大窯灣、海南洋浦、寧波梅山、廣西欽州、廈門海滄、福州、青島前灣、深圳前海灣、廣州南沙、重慶寸灘、張家港和煙台等 14 個保稅港區，我國則自 91 年推動自由貿易港區制度，目前亦已有 6 個海港、1 個空港自由貿易港區，刻積極推動自由經濟示範區條例立法，期透過建立、港口物流轉運、海空聯運及高附加價值服務功能，與其他經濟特區前店後廠模式，進一步連結產業帶動

港埠發展；隨著兩岸直航，運輸通路及區域經濟合作已有所進展，未來除留意大陸方面相關保稅或自貿港區發展動向外，亦應在兩岸對等前提下就港口（尤其福建、浙江地區及平潭島）、物流、海運快遞及相關產業鏈連結研議合作模式，以掌握航港發展契機。

陸、 附錄

一、參訪、拜會單位相關人員資料

參訪/拜會單位		職稱	姓名
福建省政府		常務副省長	張志南
		秘書長	張金鑄
		發改委副主任	俞開洋
	台辦三通處	處長	王志輝
	旅遊局	副處長	鄭芳
	公路管理局	局長	王增賢
	港航管理局	書記	莊和明
	運輸管理局	副局長	吳深相
	廈門市政府	市長	劉可清
	莆田市政府	副市長	傅東陽
福建省交通運輸廳		廳長	張兆民
		副廳長	梁金焰
		主任	湯銳華
	綜合規劃處	副處長	吳彬材
	運輸處	處長	周陳慈
		調研員	陳友
		主任科員	張祥斌
管理建設處	處長	艾四芽	
福建省交通運輸集團		總經理	李興胡
		副總經理	陳樂章
	駐臺灣辦事處	主任	鄭亞寶
	發展規劃部	經理	吳鼎汕
	資產運營部	副經理	阮劍平
	資產運營部	經理	高艷曦
	福州港務集團	副總經理	林建民
	福州港貨櫃公司	總經理	鄭明
廈門港口管理局		局長	吳順彬
		副局長	洪里專

參訪/拜會單位		職稱	姓名
		調研員	江景陽
廈門港務控股集團		總經理	陳鼎瑜
		副總經理	繆魯萍
	港務建設公司	總經理	魏建有
	國際郵輪母港集團	總經理	蔡培植
	投資部	經理	胡小進
	港務發展公司	副總經理	吳岩松
	港務發展公司	書記	吳傳建
	東渡分公司	總經理	林毓群
	劉五店港	負責人	鄭久清
廈門貨櫃碼頭有限公司		總經理	許旭波
象嶼集團有限公司		董事長	王龍雛
		副總裁	陳方
		總監	吳捷
	廈門現代碼頭有限公司	總經理	王春南
	商業發展有限公司	總經理	鄭毅龍
湄州灣港口管理局		局長	李擎
		副局長	陳文雄
福州港口管理局		局長	鄭蔚瀾
		副局長	鄧坤
福州保稅港區	管理委員會	副主任	李平
		副主任	黃武閩
	經濟發展局	局長	蘭祖向
	財政局	局長	翁則祥
	招商局	科員	蔡騰蛟
	物流發展有限公司	副總經理	李許增
	海關	副關長	嚴少敏
平潭綜合實驗區	國檢辦	副主任	李文舉
	管理委員會	副主任	王進足
	管理委員會	副主任	毛朝銀
	工作部	部長	金昌明
	交通與建設局	局長	賴德芳

參訪/拜會單位		職稱	姓名
	交通與建設局	副局長	丁玉仁
平潭綜合實驗區	區港務公司	董事長	林成蔭
	區招投標公司	副經理	楊哲安
浙江省台州市政府		副市長	董貴波
	臺灣事務辦事處	主任	柯善輝
	臺灣事務辦事處	處長	周晁利
浙江省玉環縣政府		縣長	林先華
		副縣長	陳昌筍
浙江省台州市港航管理局		局長	陳水明
寧波港股份有限公司		董事長	徐華江
		副總裁	陳國榮
		主任	費波
		部長	江濤

二、交流行程接洽單位與人員資料

接待單位		職稱	姓名
陽明海運股份有限公司	中國總代理	總經理	吳清泉
	廈門代表處	經理	朱家玉
	福州代表處	經理	何世傑
	寧波代表處	資深協理	黃世男
	寧波代表處	代表	甄至剛
	寧波代表處	經理	楊美真
萬海航運股份有限公司	寧波分公司	首席代表	曹忠毅
長榮海運股份有限公司	寧波分公司	經理	江國威
長榮航空股份有限公司	寧波代表處	總主任	胡淵欽
華信航空股份有限公司	寧波辦事處	總經理	余明德

三、參訪、拜會交流剪影



圖 1 廈門劉五店港區工作人員向交流團成員說明港區發展現況



圖 2 交流團與福建省交通運輸廳、廈門港口局、廈門港務集團等相關人員進行業務交流



圖 3 廈門港務集團蔡總經理向交流團說明廈門國際郵輪中心營運現況與郵輪母港發展規劃



圖 4 交流團與福建省交通運輸廳、廈門港務集團等相關人員進行業務交流



圖 5 交流團與福建省交通運輸廳、廈門象嶼集團等相關人員業務交流



圖 6 交流團與廈門象嶼集團等相關人員合影



圖 7 交流團與福建省交通運輸廳、湄州灣港口局等相關人員進行業務交流



圖 8 福州保稅港區工作人員向交流團成員說明汽車物流發展現況



圖 9 交流團與福建省交通運輸廳、福州保稅港區管委會等相關人員進行業務交流



圖 10 福州港江陰港區工作人員向交流團成員介紹港區業務發展現況



圖 11 交流團與福建省交通運輸廳、福州港口局、福州港務集團等相關人員就江陰港區發展進行交流



圖 12 平潭綜合實驗區管委會工作人員向交流團成員說明區內控制中心運作現況



圖 13 平潭金井碼頭工作人員向交流團成員說明碼頭工程現況



圖 14 平潭對臺小額貿易交易中心工作人員向交流團說明區內營運現況



圖 15 平潭澳前客滾碼頭工作人員向交流團說明碼頭營運現況



圖 16 平潭綜合實驗區管委會工作人員向交流團成員說明區內發展現況



圖 17 交流團與福建省交通運輸廳、福州港口局、平潭綜合實驗區管委會等單位進行業務交流



圖 18 福州馬尾港客運碼頭工作人員向交流團成員說明碼頭營運現況



圖 19 交流團與前大陸前交通運輸部徐副部長祖遠於馬尾船政博物館進行交談



圖 20 交流團陳政務次長、陳司長與福建省政府張副省長進行會談



圖 21 交流團與福建省交通運輸廳、港航局、福州港口局等相關人員進行業務交流



圖 22 交流團與福建省交通運輸廳、省交通運輸集團等相關人員進行業務交流



圖 23 交流團與福建省交通運輸廳、省交通運輸集團等相關人員合影



圖 24 台州港港航局工作人員向交流團成員說明大麥嶼港區現況



圖 25 台州港大麥嶼港區工作人員向交流團成員說明港區碼頭現況



圖 26 交流團與浙江省台州市政府、玉環縣政府、台州港港航局等相關人員進行業務交流



圖 27 寧波港穿山港區工作人員向交流團成員說明港區發展現況



圖 28 交流團成員與寧波港穿山港區工作人員合影



圖 29 寧波港股份公司徐董事長向交流團說明寧波港發展規劃



圖 30 交流團與寧波港股份公司進行業務交流