

出國報告（出國類別：考察）

參加「香港亞洲物流及航運會議暨 廈門海峽物流節」出國報告

服務機關：交通部航港局

姓名職稱：張家豪副主任、沈淑賢科長、江滢秀科員

出國地區：香港、廈門

出國期間：103 年 11 月 17 日至 103 年 11 月 22 日

報告日期：104 年 1 月

摘要

2014(第4屆)香港亞洲物流節及航運會議，主要匯聚全球物流服務供應商及使用者，包括生產商、貿易商及批發零售商等業界精英，共同分析全球物流、航運及供應鏈管理趨勢，並探討亞洲各地的商機；臺灣全球運籌發展協會為第7屆廈門海峽物流節主辦單位之一，結合兩岸三地物流業界，針對深化兩岸產業合作，推進兩岸自貿區對接等進行實務經驗分享。

本次臺灣全球運籌發展協會除邀集臺灣產、官、學界等菁英共同參與2014香港亞洲物流節及航運會議及第7屆廈門海峽物流節外，另安排見習觀摩4種不同類型之物流轉運中心，計有嘉里物流、國泰航空貨運站、DHL 敦豪供應鏈及廈門象嶼保稅園區，以瞭解當地產業發展現況及先進的物流技術、知識與管理。

本次派員參訪主要希望能藉由參與重要國際會議論壇，瞭解國際經貿物流情勢外，並以實地見習各類物流運作模式，由完善且成熟的物流經驗中，省思我國自由貿易港區甚或自由經濟示範區相關產業發展及改善面向，俾做為我國未來相關業務推動之參考。

目次

壹、 目的.....	3
貳、 考察行程及參與人員.....	4
一、 考察行程.....	4
二、 參與人員.....	6
參、 過程.....	7
一、 11月17日.....	7
二、 11月18日.....	10
三、 11月19日.....	12
四、 11月20日.....	19
五、 11月21日.....	22
肆、 心得及建議.....	25
一、 心得.....	25
二、 建議.....	25

壹、目的

本次臺灣全球運籌發展協會除邀集臺灣產、官、學界等菁英共同參與 2014 香港亞洲物流節及航運會議及第 7 屆廈門海峽物流節外，另安排見習觀摩 4 種不同類型之物流轉運中心，計有嘉里物流、國泰航空貨運站、DHL 敦豪供應鏈及廈門象嶼保稅園區，以瞭解當地產業發展現況及先進的物流技術、知識與管理。

本次派員參訪主要希望能藉由參與重要國際會議論壇，瞭解國際經貿物流情勢外，並以實地見習各類物流運作模式，由完善且成熟的物流經驗中，省思我國自由貿易港區甚或自由經濟示範區相關產業發展及改善面向，俾做為我國未來相關業務推動之參考。

貳、考察行程及參與人員

一、考察行程

日期	時間	活動內容
11月17日 (一)	上午	臺北→香港 CI909 1050/1235
	下午	參訪嘉里物流聯網有限公司
11月18日 (二)	2014 亞洲物流及航運會議	
	09:30-11:00	主題論壇：變革動力—探討新競爭形勢
	11:15-12:45	物流論壇 1：大陸電子商務騰飛—推動物流革新時代
		航運論壇 1：專家卓見—油船及液化氣船貿易前景
	14:00-16:00	供應鏈管理論壇 1：零售及快速消費品—把握潮流先機
		供應鏈管理論壇 2：啟動生機勃勃的電子產業供應鏈
航運論壇 2：專家卓見—班輪及乾散貨航運前景		
11月19日 (三)	09:00-11:00	供應鏈管理論壇 3：時裝供應鏈重新設計
		物流論壇 2：新絲路戰略—聯通亞洲與世界
		航運論壇 3：國際海事仲裁研討會—海事仲裁的最新趨勢
	10:50-12:30	航運論壇 4：新觀察：海上絲綢之路戰略下的亞洲物流網絡—北部灣構築海絲新樞紐帶來的雙通道機遇
	12:30-17:30	參訪國泰航空貨運站及 DHL 敦豪供應鏈

日期	時間	活動內容
	晚間	香港→廈門 KA616 2150/2300
11月20日 (四)	上午	參訪象嶼集團保稅園區及大嶼小鎮對臺小額商品交易市場
	下午	參訪廈門中埔水果批發市場
11月21日 (五)	09:30-10:30	2014 海峽物流節暨第 6 屆海峽兩岸(廈門) 物流與供應鏈博覽會開幕、開館儀式、簽約儀式
	10:30-11:30	集中觀展
	13:00-14:00	中瀛傳媒智匯沙龍·供應鏈金融
	13:00-14:00	中瀛傳媒智匯沙龍·自貿區與產業變革
	14:30-17:30	第 7 屆海峽物流論壇 主題議題： 1. 深化兩岸產業合作，推進兩岸自貿區對接 2. 上海自由貿易區的政策解讀及分析 3. 臺灣自由經濟示範區發展與分析 4. 利用自貿區政策，扶持跨境電商發展 5. 兩岸自貿區對接，促進口岸通關便利化 6. 兩岸自貿區的稅收協調機制
	18:30-20:30	晚宴暨第 6 屆「金鷺獎」頒獎典禮
11月22日 (六)	上午	廈門→金門→臺北

二、參與人員

(一) 香港

由臺灣產、官、學界代表共同組成臺灣代表團約 20 人，臺灣服務業聯盟協會常務理事戴良川擔任團長，經香港貿易發展局安排參加「2014 亞洲物流及航運會議」並參訪嘉里物流、國泰航空貨運站及 DHL 中亞轉運中心。

(二) 廈門

1. 社團法人臺灣全球運籌發展協會理事長游文相
2. 亞洲物流與供應鏈管理協會臺灣主席蘇隆德
3. 社團法人臺灣全球運籌發展協會秘書長王亮
4. 社團法人臺灣全球運籌發展協會主任林鳳蘭
5. 一路發國際物流股份有限公司董事長張聰聯

(三) 本局

1. 北部航務中心副主任張家豪
2. 港務組科長沈淑賢
3. 港務組科員江滢秀

參、過程

一、11月17日

(一) 參訪嘉里物流聯網有限公司(Kerry Logistics)

1. 公司簡介與營運概況

總部設於香港，事業範圍遍及六大洲，於大中華及東盟地區擁有龐大及密集的配送網絡和物流樞紐。核心業務包括綜合物流、國際貨運及供應鏈解決方案等，為各類型商品、非商品及輔助銷售材料，提供專業物流服務。其客戶業別包括：時尚服飾及精品、電子科技、食品及飲料、工業及物料科學、汽車、醫藥等行業。

嘉里物流於1981年成立，在香港共有12座物流倉庫，參訪的嘉里貨運中心位於荃灣區，樓高20層於1999年建成，車道可容納2部40呎貨櫃車同時上下。目前香港有近47%冷凍食品係透過嘉里物流進出口。

嘉里物流收購臺灣大榮貨運後，將其更名為嘉里大榮，在臺擁有8大業務核心，分北、中、南、東4大區域，319個鄉鎮有148個據點，18個營業所，平均1天約40萬件貨量，標榜今天收貨明天中午到貨。

嘉里物流致力佈局東盟配送網絡(KART)，係連接東盟國家及大陸之跨境陸路運輸網絡，提供高效能長途陸運、海陸、空陸聯運服務。嘉里物流在泰國具私有港口碼頭，KART總部設於曼谷，共有7條營運路線，200多位員工，150多部自有貨櫃車輛。

2. 為顧客提供增值服務

嘉里物流提供客戶各式增值服務，以國際精品服飾為例，高級時裝講求時效性，服飾分店在中午下單銷售，晚上即安排空運隔天中午讓客戶可以取貨，另外如遇區域退貨20%或滯銷之情況，可協調調貨至其他區域分店銷售，幫客戶將庫存降到最低；珠寶的運送業務項目，甚至在車內配有保險箱設備。



圖 1-1 嘉里物流提供客戶各式增值服務，包含掛衣、燙衣、禮品包裝、更換標籤、電子產品退換貨測試等。

食品及飲料的運送倉儲環境，從室溫到-25 度 C 皆有，例如代客包裝巧克力業務，講求快速且作業精細繁瑣，從解凍就開始計算效期，必須分 3 階段解凍，包裝室內溫度維持在 4 度 C，員工每工作 2 小時換班休息，1 天約處理 70 噸巧克力，包裝處理 1 萬 3,000 至 1 萬 5,000 件的巧克力禮盒，103 年已配置 460 輛低溫(-25 度 C) 運送車，104 年預計將達 600 輛。

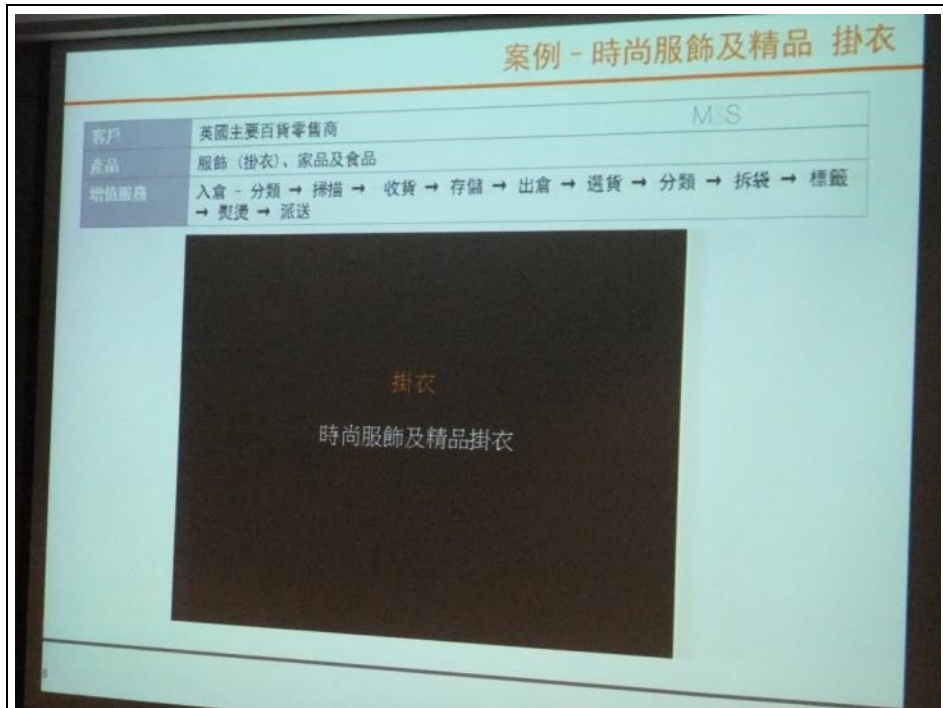


圖 1-2 M&S 服務流程：入倉→分類→掃描→收貨→存儲→出倉→選貨→分類→拆袋→標籤→熨燙→派送。

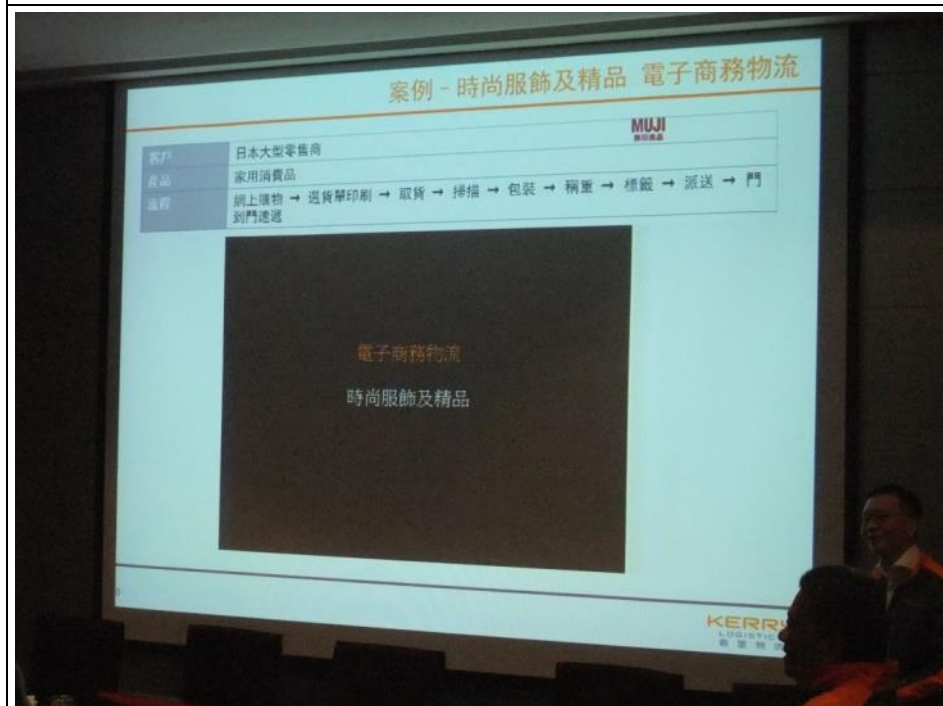


圖 1-3 日本 MUJI 與英國 M&S 雖同屬時尚服飾與精品類客戶，但增值服務流程仍有所不同，必須各依該公司要求提供客製化物流服務，例如 M&S 服飾必須先經熨燙才派送。

3. 參觀電子業客戶測試專區



圖 1-4 提供某大電子業客戶產品測試專區，將有問題遭退貨之產品進行測試，簡單修復重整包裝後，再行出貨販售或退回原廠處理。

二、11月18日

(一) 2014 亞洲物流與航運會議

1. 簡介

亞洲物流及航運會議匯聚全球物流服務供應商及使用者，包括生產商、貿易商及批發零售商等業界精英，共同分析全球物流、航運及供應鏈管理趨勢，並探討亞洲各地的商機。

第4屆亞洲物流及航運會議吸引來自32個國家和地區1,700多名與會人士出席，邀請58位世界演講嘉賓，討論區域經濟融合、電子商務發展、海事仲裁的最新趨勢、新絲綢之路的機遇，以及其對亞洲區內物流、航運及供應鏈管理的影響。

在會議期間舉行的展覽吸引了來自11個國家和地區超過80位參展商，在場內展示電子物流、物流、航運及相關服務；主辦機構亦安排超過110場參展商和與會人士進行即場業務配對會議，幫助業界洽談交流。

2. 各場會議重點

(1) 主題論壇：變革動力—探討新競爭形勢

由前世界貿易組織首席經濟師及經綸國際經濟研究院學術研究副總裁羅柏年博士 (Dr Patrick Low) 擔任主持，與眾專家討論影響全球貿易形態的主要因素，講者包括世界貿易組織首席統計師休伯特·艾斯基夫博士 (Dr Hubert Escaith)、聯泰控股有限公司行政總裁陳亨利博士及聯邦快遞南太平洋區域副總裁 Karen Reddington 博士。

會中談到，大陸已開始蛻變成創新者，並成立自己的品牌，由純粹的「世界工廠」轉至更多成為「消費動力」。大陸是 120 個國家的貿易夥伴，短期內供應鏈並不會馬上改變，臺、日、韓則各有專業技術不易遭到取代。

以新加坡與香港作比較，兩者同樣以物流中心及高端生產作定位，一樣允許貨物自由流通，但貨櫃於新加坡清關只需 13 分鐘，供應鏈因而加快，印證合適的系統軟體有助貿易加快，而香港以貿易作為經濟命脈，只有提升系統軟體及資訊的互通程度，才能進一步邁向繁榮。

在開放新興市場如非洲及印度，以往焦點放在實質的基礎建設上，但現在需要加上系統軟體的建設，才能成功開發新市場，抓住機遇。在設廠方面，菲律賓、越南及柬埔寨均為合適遷廠的國家，其中越南工人供應充足、基礎建設及政府運作穩定，相信越南為上佳的選擇。非洲未來有機會成為發展的市場趨勢，但由於沿海城市人口過盛，有需要發展內陸貿易，並改善沿海城市所面臨的壓力。

整場論壇所強調的重點在於系統軟體的建設與發展，包含資訊的透明度與互通性，有助貨物自由流通、便捷通關及跨境電子商務之發展，系統軟體建設必將成為未來各國發展貿易相互競爭的致勝關鍵。

(2) 物流論壇 1：大陸電子商務騰飛：推動物流革新時代

大陸的跨境電子商務呈現蓬勃發展態勢，海購目前已占大陸地區貿易的 14%，食品及健康用品是電子商貿中，增長最快的行業。尤其如

三大電商－百度、阿里巴巴及騰訊，已積極建立其線上到線下模式(O2O)，而物流在電子商務中又扮演相當重要的一環。

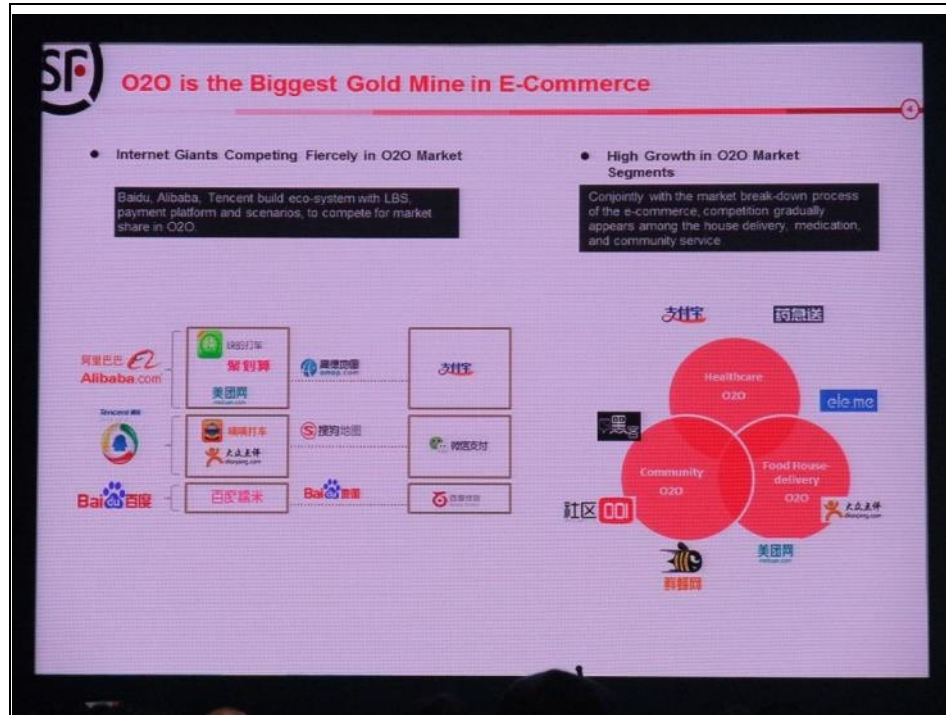


圖 2-1 O2O 合作模式的建立以及市場間的區隔，成為各電商發展業務之重要課題。

大陸地區的快遞量已連續 44 個月成長 50% 以上，傳統物流模式無法滿足電子商務需求，透過本地倉落地配的方式，輔以動態系統，藉由多倉儲存來符合新型態的電子商務物流配送，但最重要的關鍵仍在於系統軟體的發展及資訊的交換。

三、11 月 19 日

(一) 2014 亞洲物流與航運會議

1. 航運論壇 4：新觀察：海上絲綢之路戰略下的亞洲物流網絡——北部灣構築海絲新樞紐帶來的雙通道機遇

大陸近來積極倡議「一路一帶」策略，「一帶」指的是橫貫歐亞的「絲綢之路經濟帶」，也是古代的絲綢之路；「一路」是指將大陸和東南亞國家臨海港口城市串起來，通過海上互聯互通、港口合作及海洋經濟合作途徑，最終形成「海上絲綢之路經濟帶」。

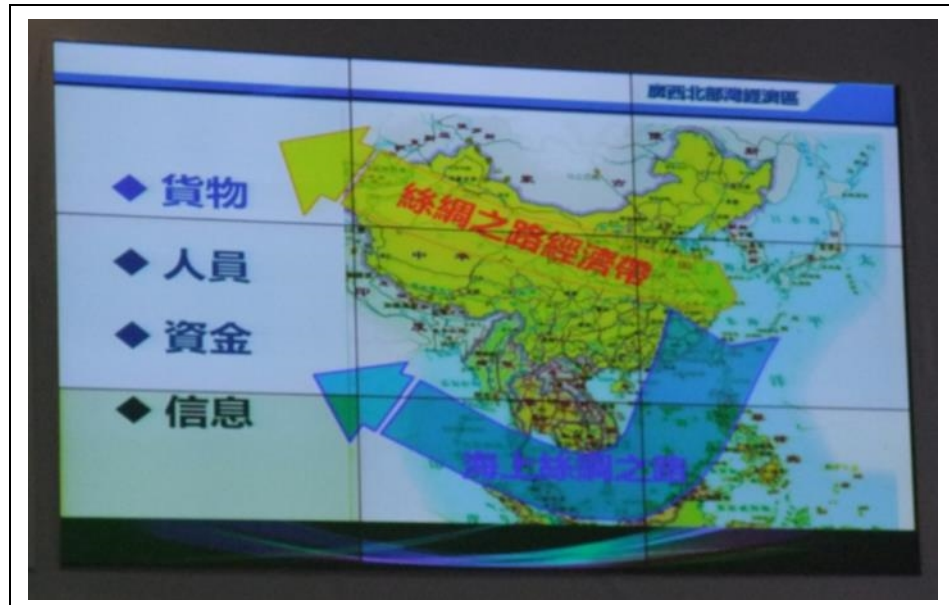


圖 3-1 「一帶」絲綢之路經濟帶；「一路」海上絲綢之路。

大陸預計將投入 400 億美元基金，進行一路一帶策略布局，研究顯示未來陸海的相接將可縮減約 1,700 公里之路程，此外，沿邊(境)金融亦可能優於上海自貿的發展，中越跨境經貿合作即將於今年初開始，未來由 10 個國家的交通部門共同建構 China Asia Logistic Network。

「一路一帶」及海上絲綢之路並非純粹關乎運輸連接，亦是龐大資訊、資金、人才及產品的流通，在互聯網、快遞及經濟下滑的情況下，以電子商貿作為支持的「速度經濟」正持續增長，速度經濟即是以快速滿足顧客要求，而賺獲可觀利潤。未來速度經濟配合「一路一帶」的發展，將會為物流及運輸行業開發出全新機遇。

廣西南寧將會更緊密連接海上絲綢之路及絲綢之路經濟帶，同時，北部灣將發展為貨物年吞吐量達 5 億噸和 1,000 萬個標準貨櫃的港口，以面對與東盟等地更頻繁的交易。

廣西北部灣國際港務集團公司分別與新加坡國際港務集團(PSA)、太平洋船務有限公司(PIL)簽署戰略合作協議，規劃以欽州港為匯集點，預計 2015 年第 3 季完成階段性合作建置計畫。

此外，未來大陸及東盟信息通訊技術平台如建置完成，屆時可即時查詢運輸時間表、航運資訊、貨物追蹤，以至恐怖主義活動及非法交易

等保安危機，分享航運資訊及無紙化交易。



圖 3-2 大陸積極主導東盟經濟圈，規劃廣西北部灣為進入東盟市場之重要樞紐門戶。



圖 3-3 廣西北部灣國際港務集團將欽州、防城及北海港，分別定位為貨櫃、大宗散貨及旅遊港，並發展「散改集」業務，發展第四方物流平臺，組建北港物流公司。

(二) 參訪國泰航空貨運站(Cathay Pacific Cargo Terminal, CPCT)

1. 簡介

國泰航空於 1946 年成立，時至今日已發展成全球最大規模貨運航

空公司之一。國泰的貨運業務由國泰貨運部管轄，佔國泰營運收益約 21%，是香港躋身全球貨運樞紐的重要支柱。目前國泰貨運服務覆蓋全球 44 個航點。

國泰位於香港國際機場的新航空貨運站，於 2013 年 2 月 21 日投入運作。斥資 59 億港元興建的新設施，配備全球最先進的貨運處理系統，有助提升香港的貨物吞吐量，鞏固香港在國際航空貨運業的領導地位。

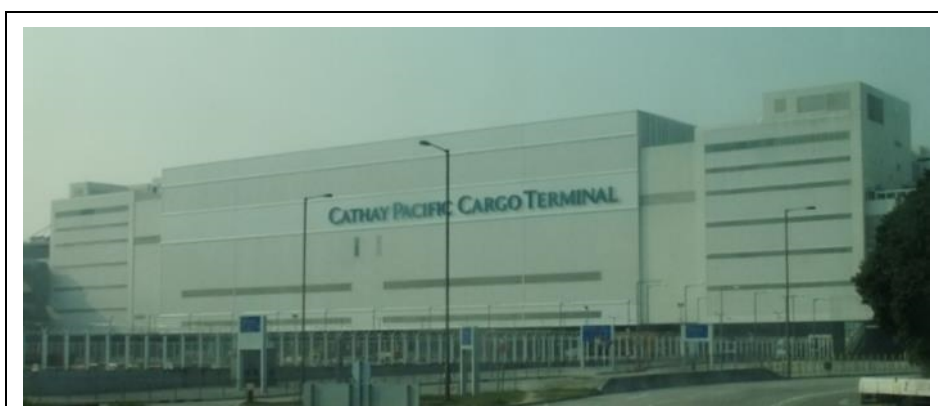


圖 3-4 國泰航空貨運站外觀。



圖 3-5 由國泰航空貨運站專員解說介紹貨運站各區域位置用途，整體貨運動線採東進西出方式，車道配有 RFID 車輛辨識監控系統，載貨車輛必須經由 3 樓或 5 樓裝卸運進出口貨物。

由國泰全資擁有的國泰航空服務有限公司，獲得在香港興建及營運新航空貨運站的 20 年專營權。新貨運站年吞吐量可達 260 萬公噸，並將開放予其他航空公司客戶使用，目前共服務 6 大客戶，3 家為關係企

業，為香港國際機場的總處貨能力提升達 5 成至每年 740 萬噸。

航空貨箱處理系統是物料處理系統的子系統，提供超過 2,400 個貯存位置。散貨箱處理系統提供超過 4,200 個貯存位置，並連接海關驗貨大堂。工作台保安嚴密，全面配置高解析閉路電視，監視裝拆貨物處理的流程。

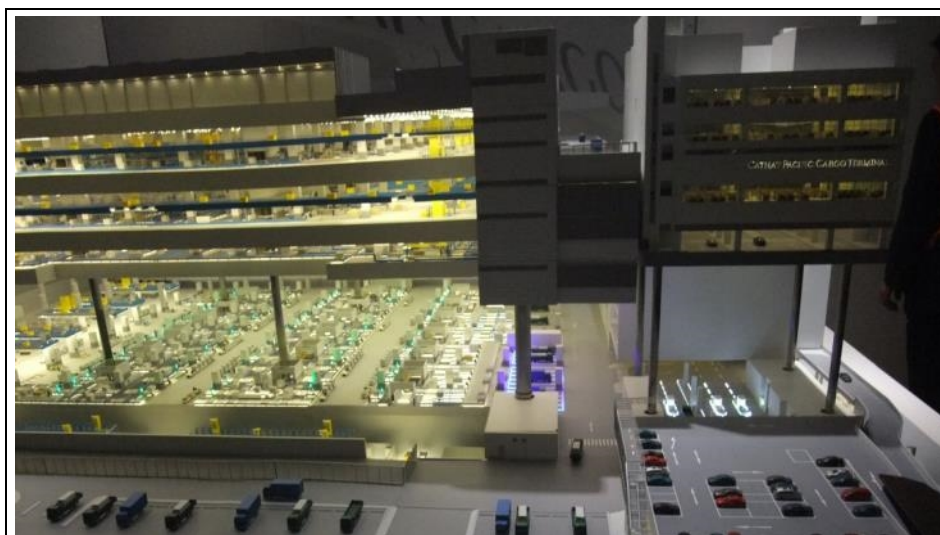


圖 3-6 貨運模型展開內部空間規劃運用，圖右為辦公大樓區域，海關進駐於內，系統 24 小時連線，如需進行貨物抽檢(驗)可直接透過貨箱處理系統，由圖左區域將貨箱拉至圖右辦公區域進行抽檢(驗)。

貨運站設施資料(摘自國泰航空官網)

設施	配置數量
● 貨運站設計處理貨量	每年 260 公噸
● 總佔地面積	109,000 平方公尺
● 總樓面面積	246,000 平方公尺
● 航空貨箱處理系統位置	2,445 個位置
● CHS 升降轉載車	18 架
● CHS 橫向轉載車	4 架

設施	配置數量
● CHS 載具升降機	31 個
● 散貨箱處理系統位置	4,224 個位置
● 冷凍庫房貯存位置	48 個位置
● 危險物品倉庫	3 個
● 牲口處理中心	1 個
● 轉運牲口處理中心	1 個
● 固定工作台	119 個位置
● 貨車裝卸停泊位置	170 個
● 貨車停車位	59 個位置

2. 參觀中央控制中心

國泰航空貨運站設有精良的貨站控制中心。作為貨運站的中樞神經，貨站控制中心密切監控貨運站內所有活動，涵蓋營運、系統控制及資訊管理層面，高效追蹤貨物處理情況。

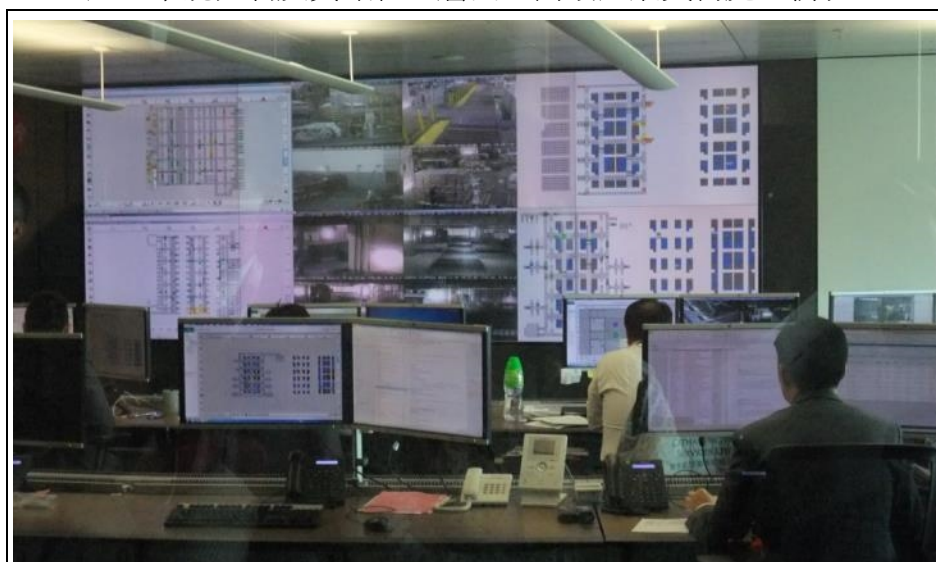


圖 3-7 中控中心配置 1 名值班經理，隨時掌握調度整個貨運站之運作情形，各小組分工監看自己值班座位上電腦螢幕所呈現之運作狀況，並以中控室前大螢幕作為輔助監看畫面。

3. 參觀貨運站

貨運站內轉口貨占 45%，以近期貨量較大的 iPhone 6 為例，平均 1 天約需處理 100 萬噸的貨量，高效率的理貨速度，讓客戶約可在 2 小時內提領貨品；貨運站除了處理一般及生鮮貨物外，亦提供轉運牲口處理，包含馬及蜜蜂，皆須擁有專業的倉儲設備(馬要有安靜的倉庫)及技術(蜜蜂要澆冷水降溫)，以滿足客戶的需求。

貨運站劃分為東面進口、西面出口之作業區域，分別由不同的外包公司(人員)進行作業，避免工會力量凝聚結合進行罷工或其他干擾貨運站作業之措施。

(三) 參訪 DHL 敦豪供應鏈

作為世界領先的物流解決方案供應商，DHL 供應鏈於 2012 年開設青衣倉庫 MegaHub，投資總額達 603 億港元(6,300 萬歐元)，提供近 90 萬平方英尺的倉庫空間。

DHL 供應鏈 MegaHub 整合公司在香港的業務，並為客戶提供了更大的業務靈活性和成本效率。DHL 供應鏈在北亞洲區域興建基礎項目，至目前為止共投資 2.24 億歐元。在未來的 3 年中直至 2015 年，DHL 將繼續投入 3 億歐元。

位於青衣區的 MegaHub 樓高 25 層，車道寬度可供貨櫃車駛入，樓面亦採挑高設計，利於倉庫貨品儲放，主要業務包含本地、區域及全球配送、越庫操作、備件儲存中心、技術支援服務中心、運輸配送管理、存貨管理、訂單管理、逆向物流管理及運輸控制中心。

以備件儲存為例，當香港鄰近國家(如：臺灣、新加坡)提出需求訂單時，客戶便通知 DHL 立即將備件以空運方式隔日送達，迅速滿足客戶需求；參訪過程中，該公司特別重視安全的措施，以及員工必須配合 5S 現場管理並主動即時提出改善檢討措施，進行問題的快速回饋修正。

四、11月20日

(一) 參訪象嶼集團保稅園區及大嶝小鎮對臺小額商品交易市場

象嶼集團的主要業務包含大宗商品採購供應及綜合物流服務、土地開發及房地產、類金融服務及股權投資、民生服務四大項；保稅區內辦公大樓建設分期完成，第一期為廈門國際航運中心，面積約15萬平方公尺，自2010年5月啟用，集口岸聯檢、通關服務、物流企業辦公及商務服務為一體之多功能大規模物流服務中心，現已進駐14家公共服務部門，地下一樓設有170多家報關行，1樓設立200多個服務窗口，標榜為物流企業、貿易公司和航運公司，提供高效便捷一條龍服務。

東渡港區未來定位發展散雜貨、漁貨業務；海滄港區以貨櫃業務為主；翔安區則為現代物流園區，以「一區三中心」的概念，由兩岸貿易中心協同兩岸金融中心及東南航運中心與合作示範區相互合作發展。



圖 4-1 象嶼集團保稅園區內之廈門國際航運中心。

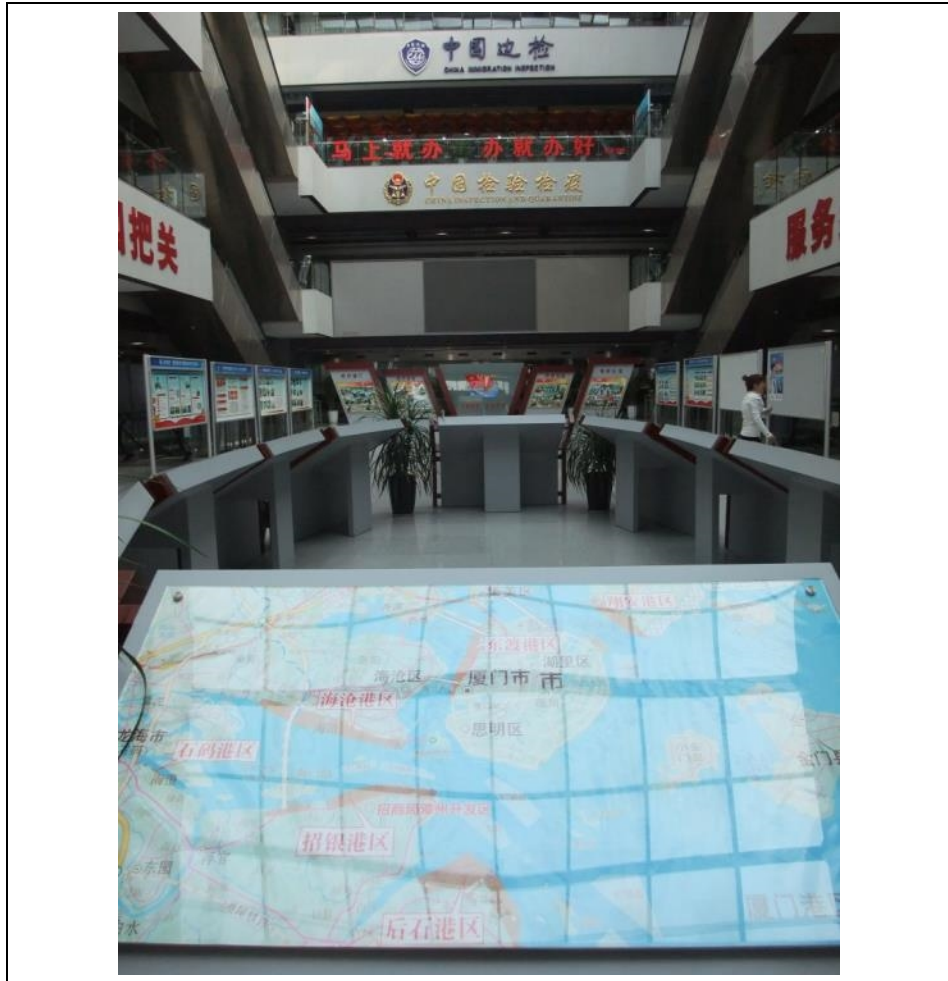


圖 4-2 廈門國際航運中心 1 樓-海關行政服務受理窗口。



圖 4-3 廈門國際航運中心 B1-約 170 多家報關行櫃檯。

另有面積 2,720 平方公尺之兩岸貿易中心，於 2013 年 4 月中旬啟用，透由接待人員介紹，該中心業有高達 96% 之進駐率，但實地觀察發現各單位進駐僅以掛牌居多，並非人員及業務之實質進駐。



圖 4-4 大嶝小鎮對臺小額商品交易市場面積約 8 萬平方公尺，自 2011 年 9 月 6 日開業，入駐商品為原產地臺灣之糧油食品、土產畜產、紡織服裝、工藝品、輕工業品及醫藥品等，免徵進口關稅和增值稅。



圖 4-5 遊客通關進入大嶝小鎮，部分商品免徵消費稅，消費者可在區內購買不超過 6,000 元人民幣的臺灣免稅商品。

(二) 參訪廈門中埔水果批發市場

臺灣農產品中轉集散中心：該水果批發市場是大陸對臺農產品、水果最重要的中轉集散中心及銷售大陸各地的中轉中心，提供完整報關、檢驗檢疫作業，為臺灣水果零關稅輸入大陸後提供銷售便捷服務，並由廈門廈商農產品集團有限公司負責維運。



圖 4-6 由廈門臺灣水果銷售集散中心吳曉杰副經理(右一)介紹說明集散中心業務情形，惟因通關檢疫及運送問題，目前實際由臺灣直接運往廈門銷售之農產品數量甚少。

五、11月21日

(一) 2014 海峽物流節暨第 6 屆海峽兩岸（廈門）物流與供應鏈博覽會

為推動海峽兩岸物流行業在產業聯動、區域合作、技術創新及成果共享等領域之合作，促進兩岸現代物流業的發展與交流，2014 年第 3 屆海峽物流節在廈門舉行，臺灣方面主辦代表為社團法人台灣全球運籌發展協會。

本次論壇及博覽會於廈門國際會展中心舉行，現場約有 200 多個廠商攤位，惟臺灣廠商幾乎皆無派員參展，僅見高雄市百貨商業同業工會，致使此活動失去兩岸交流之意義。

(二) 第 7 屆海峽物流論壇

本屆海峽物流論壇，主要議題有：

1. 深化兩岸產業合作，推進兩岸自貿區對接。
2. 上海自由貿易區的政策解讀及分析。
3. 臺灣自由經濟示範區發展與分析。
4. 利用自貿區政策，扶持跨境電商發展。
5. 兩岸自貿區對接，促進口岸通關便利化。
6. 兩岸自貿區的稅收協調機制。
7. 自由貿易協定對供應鏈管理的影響。



圖 5-1 主辦單位社團法人台灣全球運籌發展協會游文相理事長代表致詞。

論壇重點主要談到上海自由貿易區為先行先試之示範區域，成立 1 年多來，業成為大陸各地規劃自貿港區發展之重要參考標竿，目前大陸經濟發展策略規劃，以「一帶一路」為主軸，藉由海上運輸及陸路鐵路交通之建設，打通東南亞門戶，企圖成為東南亞區域全面經濟夥伴協定(RCEP)的主導者。

大陸第 2 批自由貿易試驗區預計將開放天津、廣東及福建三個試點區域，其中以福建為主要對臺經貿交流的區對區合作試點。此外，跨境電子商務亦成為本屆論壇中相當熱門之議題，無論是自由貿易或是跨境電商等業務，突破關務障礙，建立單一窗口，皆為兩岸所努力之目標。

(三) 第 6 屆「金鷺獎」頒獎典禮

金鷺獎係由大陸海西物流網與海西物流雜誌社所共同舉辦之評選活動，獎項設置包含：

1. 海峽兩岸十大物流傑出貢獻人物。
2. 海峽兩岸十大最具影響力物流企業。
3. 海峽兩岸十大最具成長性物流企業。

本屆臺灣獲獎之企業為：

- (1). 長榮物流股份有限公司(海峽兩岸物流與供應鏈管理十大品牌企業)。
- (2). 日物流股份有限公司(海峽兩岸物流與供應鏈管理十大品牌企業)。
- (3). 世倉國際股份有限公司(海峽兩岸十大創新物流設備-高密度存儲貨架)。

肆、心得及建議

一、心得

(一)嘉里物流提供多元化附加服務，作為物流業轉型升級的良好典範

臺灣自由貿易港區業者多屬物流業，未來自貿區亦以朝向增加貨物附加價值之方向為目標，參觀嘉里物流後，更加深刻感受到物流業所創造的附加價值，可以遠大於單純的運輸配送，為產業轉型升級提供另一條出路，值得我們效法學習。

(二)大陸活動之參考價值須再衡酌

經實際瞭解，象嶼集團在海運快遞業務與臺灣的合作對象仍尚未確定，臺灣各單位都僅止於與其一次性之接觸，非如媒體或業界所稱已確立合作關係，今(103)年7月31日由「中遠之星」從臺中港出發到廈門國際郵輪碼頭之海運快遞貨件，僅為單一宣示性活動，爰日後在獲取消息時，可加以評估並且求證。

二、建議

(一)對本局的建議

1. 可對香港物流發展局、航運發展局及港口發展局三個諮詢組織進行瞭解，尋求機會拜訪。

香港政府為物流、航運及港口業的發展擬訂長遠策略，提供所需基礎建設及有利營商的環境，設有香港物流發展局、香港航運發展局及香港港口發展局三個諮詢組織，為政府與私營機構提供議事機制，以便共同勾畫有關行業的發展方向，提升競爭力。三個諮詢組織由運輸及房屋局局長擔任主席，成員包括業界領袖、知名學者、專業人士及高層官員，均由政務司司長委任。組織大部分成員來自私營機構，方便政府徵集資深業界及商業的專業意見，集思廣益。

2. 未來大陸地區考察拜訪單位可避免侷限於港務集團

本次廈門參訪對象為象嶼集團，經由其介紹大陸港口經營業

務的分工後，瞭解大陸港口事業及管理單位定位明確分工精細，以廈門為例，海事監理部分管理單位為海事局，業務經營管理單位為港務局，業務經營單位另有港務集團(負責港口貨櫃業務)及象嶼集團(負責物流、房地產、文創、電子商務等業務)，建議日後赴大陸考察時，可規劃拜訪港務集團外之其他單位，俾以對港口經營有更廣泛性之通盤瞭解。

3. 建立自貿專業研究機構，培養專責研究人才

據亞洲物流論壇講座轉述，大陸知名手機通訊廠商—華為技術有限公司，內部擁有研究世界各處 FTA 之專責人員，可迅速確實掌握市場趨勢脈動，瞭解各國關稅優惠措施，俾以進行正確的採購決策市場佈局，建議本局可輔導或與我國大型航商、物流業者合作，建立自貿專業研究機構，培養專責研究人才，以提升產業競爭力。

4. 對世界先勢的掌握及二線區域(北非、東盟及廣西北部灣)的關注

以往港口或是自貿區考察地區，多半集中於香港、新加坡、東南亞、大陸、日韓等地，鮮少對北非、東盟(如馬來西亞、印尼等)及大陸二線城市進行關注，考察一線的標竿城市固然重要，但應當同時掌握市場政策先驅，關注未來具發展潛力之區域，才不致永遠居後追趕。

在亞洲物流論壇中，講座曾談到製造市場板塊的移動，部分成衣業者已開始轉往北非設廠生產，藉由鄰近歐洲的自由貿易協定降低成本，再將成品轉銷歐美或全球。

此外，大陸積極主導東盟經濟圈，規劃廣西北部灣為進入東盟市場之重要樞紐門戶，其主要政策「一帶一路」之相關樞紐城市包含：南寧、欽州、防城、北海等，建議皆應至該地進行考察，瞭解其開發程度及大陸之策略佈局。

5. 物流園區的建置

物流業係為港區事業中最能創造附加價值之產業，建議可透過政府單位的整體規劃設置物流園區，發揮產業群聚效益，帶動港區發展。以臺北港為例，港區土地利用尚有開發空間，良好位置可做海空聯運，且鄰近大臺北地區，為臺灣打造物流園區之最佳地點之一。

(二) 對臺灣港務股份有限公司的建議

1. 立體倉儲的建置，可使港區土地獲得更有效之利用

香港發展條件與臺灣相似，港區可開發土地十分有限，必須有效的規劃利用，香港的倉儲大樓皆為立體高樓層挑高建築，可以發揮物流中心效用，增加倉儲空間並利於貨物的流通轉運，建議未來港務公司在進行公共倉儲的建置時，可效法香港。

2. 可參考大陸港口經營業務之競合模式

臺灣港口之經營僅以一家臺灣港務股份有限公司為主，但在大陸地區此次參訪單位象嶼集團主要以物流業務為主，並從事房地產、文創等多項業務，且另有港務集團負責港口及貨櫃之經營，這種多元化的經營模式，以及港口業務多單位的競合模式，可值得我們效法學習，使臺灣港口未來朝多角化經營發展，但多元化的發展前提下，港務公司應先尋求本身的定位明確，才能使目標清楚準確。