

出國報告（出國類別：其他）

拜會國輪及法國達飛輪船公司等業者

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：張志清董事長等

派赴國家：法國、比利時、荷蘭

出國期間：105.07.15 至 105.07.21

報告日期：105.10.04

系統識別號：

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：12 含附件：是否

出國報告名稱：拜會國輪及達飛輪船公司等業者

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

臺灣港務股份有限公司/楊士毅/07-2136923

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

張志清/臺灣港務股份有限公司/董事長室/前董事長/

陳武藏/臺灣港務股份有限公司臺中分公司/港務長室/港務長/04-26642205

黃一民/臺灣港務股份有限公司高雄分公司/棧埠處/高級督導/07-5711225

楊士毅/臺灣港務公司/企劃處/高級管理師/07-2136923

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他：拜訪航商、港口當局

出國期間：民國 105 年 7 月 15 日至 7 月 21 日

出國地區：法國、比利時、荷蘭

報告日期：民國 105 年 10 月 4 日

分類號/目：

關鍵詞：

內容摘要：

- 一、 港務公司刻正辦理高雄港第七貨櫃中心興建填築工程，預計於 107 年度陸續填築完成，加以全球第三大貨櫃航運公司法國達飛公司於 2015 年底併購原新加坡商美國總統輪船公司，又逢美國總統輪船公司與港務公司高雄港簽訂之高雄港第 68、69 號貨櫃碼頭契約即將屆滿，為能瞭解主力航商對於七櫃投資想法，並鞏固達飛公司/美國總統輪船公司永續經營高雄港意願，本公司爰由董事長率隊前往達飛集團位於法國馬賽總部拜會。
- 二、 另，比利時安特衛普港貨櫃成長量迅速，由 2011 年的 866 萬標準貨櫃(TEU)迅速攀升至 2015 年之 965 萬 TEU，世界排名 14，與排名 13 的高雄港競爭日益激烈，由於該港為歐洲港口，與高雄港無直接競爭航線關係，值得雙方維持友好互動關係，相互交換爭取航商航線經驗，加以該港為歐洲著名石化工

業港，在石化危險品管理方面亦具有實務經驗，基於上述，港務公司特由董事長率隊前往交流，雙方並當場簽訂合作備忘錄。

目次

第一章	緣起與目的	4
第二章	行程安排	5
第三章	拜會重點	6
第四章	心得與建議	13

第一章 緣起與目的

港務公司刻正辦理高雄港第七貨櫃中心興建填築工程，預計於 107 年度陸續填築完成，加以全球第三大貨櫃航運公司法國達飛公司於 2015 年底併購原新加坡商美國總統輪船公司，又逢美國總統輪船公司與港務公司高雄港簽訂之高雄港第 68、69 號貨櫃碼頭契約即將屆滿，為能瞭解主力航商對於七櫃投資想法，並鞏固達飛公司/美國總統輪船公司永續經營高雄港意願，本公司爰由董事長率隊前往達飛集團位於法國馬賽總部拜會。

另，比利時安特衛普港貨櫃成長量迅速，由 2011 年的 866 萬標準貨櫃(TEU)迅速攀升至 2015 年之 965 萬 TEU，世界排名 14，與排名 13 的高雄港競爭日益激烈，由於該港為歐洲港口，與高雄港無直接競爭航線關係，值得雙方維持友好互動關係，相互交換爭取航商航線經驗，加以該港為歐洲著名石化工業港，在石化危險品管理方面亦具有實務經驗，基於上述，港務公司特由董事長率隊前往交流，雙方並當場簽訂合作備忘錄。

本次行程目的計有以下：

- (一)、了解潛在業者對投資高雄港第七貨櫃中心之意願與需求，以利後續招商參考。
- (二)、爭取達飛/美國總統輪船續租高雄港貨櫃碼頭。
- (三)、與安特衛普港交流港埠營運管理與爭取航商航線到靠經驗，並簽署合作備忘錄。
- (四)、拜會我國輪業者駐歐洲當地代表，聽取業者針對歐洲港口的實務營運經驗做為我國港埠營運參考。

第二章 行程安排

表 1 活動日程表

當地日期		行程
7月15日 (星期五)	23:40	搭機，去程
7月16日 (星期六)	上午	飛抵荷蘭史基浦機場
	下午	拜會陽明海運駐歐洲代表瞭解歐洲航運現況
7月17日 (星期日)	下午	搭機自荷蘭史基浦機場飛往法國馬賽機場
7月18日 (星期一)	全天	拜會達飛集團
7月19日 (星期二)	上午	自法國前往比利時安特衛普
	下午	與安特衛普港務局交流暨簽訂合作備忘錄
7月20日 (星期三)	下午	搭機返臺
7月21日 (星期四)	下午	返抵桃園機場

第三章 拜會重點

一、拜會法國達飛海運集團

(一)、達飛集團簡介

- 1、達飛集團於 1978 年 Jacques Saadé 在法國馬賽成立，經營迄今，服務全球超過 600 個據點、420 個港口、160 個國家，員工超過 29,000 人，迄 2016 年 6 月，運力總計約 233.2 萬 TEU，為全球第 3 大航商。
- 2、2015 年集團貨櫃運量達 1,300 萬 TEU，營收 210 億美元。
- 3、航線多達 200 條，服務範圍涵蓋歐洲、美洲、非洲、亞洲、紐澳等區域，以歐洲航線為主力，佔比約三成，中國、美洲、非洲皆為重要市場。
- 4、自有船隊 427 艘，其中 1.4 萬 TEU 以上船舶 14 艘，1 萬~1.4 萬 TEU 船舶 28 艘，目前最大船型為 6 艘 1.8 萬 TEU 級。目前有 3 艘 2 萬 TEU 級大船訂單，預計 2017 年 7 月起陸續交船，另有購買 9 艘 2 萬 TEU 級大船計畫。
- 5、達飛於 2015 年底併購了新加坡海皇航運集團(Neptune Orient Lines; NOL)，該集團為新加坡淡馬錫主權基金 65% 控股持有，NOL 旗下擁有 100% 持股的世界第 12 大航運公司美國總統輪船公司(APL)，APL 利基市場在越太平洋航線，這正是歐洲航運公司達飛集團急於拓展的市場，因此 NOL 方成為達飛併購標的，APL 目前於高雄港承租兩座碼頭。
- 6、達飛基本上屬於家族企業掌控，集團總裁為 Mr. Jacques Saade，現逐漸交棒給擔任集團副總裁的次子 Mr. Rodolphe Saade，主管航線佈局，而全球碼頭投資業務則由集團 CEO 兼董事、也是集團總裁內弟的 Mr. Farid Salem 負責主管，Mr. Salem 也是本次港務公司前往拜會的達飛方面接待代表。

(二)、拜會達飛集團重點

- 1、港務公司對達飛公司進行簡報，鼓勵該公司續租目前 APL 承租的高雄港貨櫃碼頭，以及進一步投資第七貨櫃中心的可能性
- 2、達飛初步表達對於 APL 高雄港碼頭具有高度意願。

- 3、針對第七貨櫃中心，達飛表示願意評估投資的可行性，但必須進一步考慮聯外交通的期程。
- 4、達飛針對港務公司推出的 2016 年度貨櫃航商客製化行銷獎勵措施，提出相關的建議，港務公司回應將在相關法規可行前提下可進行研究，明年度的獎勵方案也可考量各航商意見做適度調整。
- 5、達飛高層對於本次港務公司高層前往拜會，明顯感受到港務公司招商的積極度，這也是港務局/港務公司首次前往歐洲拜會達飛總部，集團 CEO Mr. Salem 會中並主動表達後續來台意願。



圖 1 港務公司一行與達飛公司代表合影

二、拜會安特衛普港務局

(一)、安特衛普港簡介

- 1、安特衛普港為歐洲第二大港，也是比利時的經濟引擎，港區總面積為 12,068 公頃，右岸港區面積為 6,784 公頃，左岸港區面積為 5,284 公頃，碼頭總長度為 157 公里。

- 2、安特衛普港屬於河港性質，現有港區主要分佈於斯海爾德河(The Scheldt)右岸，有別於高雄港主要將各個貨櫃、散雜貨中心(terminal)以外凸式方式配置泊位，安特衛普港為順應河港形態，大量採用船渠方式、內凹型式配置大大小小共 48 個船渠(當地稱為 dock)來，而每個船渠內分別配置若干泊位，船渠跟船渠之間以運河連通。
- 3、為避免受北海潮汐影響，各船渠與斯海爾德河之間再以船閘隔開，安特衛普港區目前有 7 個船閘，並正在新建 1 個船閘，港區船閘景象為世界港口中所罕見，其中，以位於港區最北端的參德夫利特船閘(ZANDVLIET LOCK)最大，長 500 公尺，寬 57 公尺，水深達 17.5 公尺，可供 15 萬噸級的船舶通過。



圖 2 安特衛普港區圖

4、安特衛普港現有 7 個貨櫃中心，主要由 PSA、MSC、DPW(Antwerp Gateway Terminal)及當地裝卸業者經營，最大水深達水下 16 公尺，港務局經營安特衛普港形態是採用地主港模式經營，與目前台灣大部分的貨櫃碼頭形態相同。安特衛普港務局聲稱該港為歐洲裝卸費用最低港口。

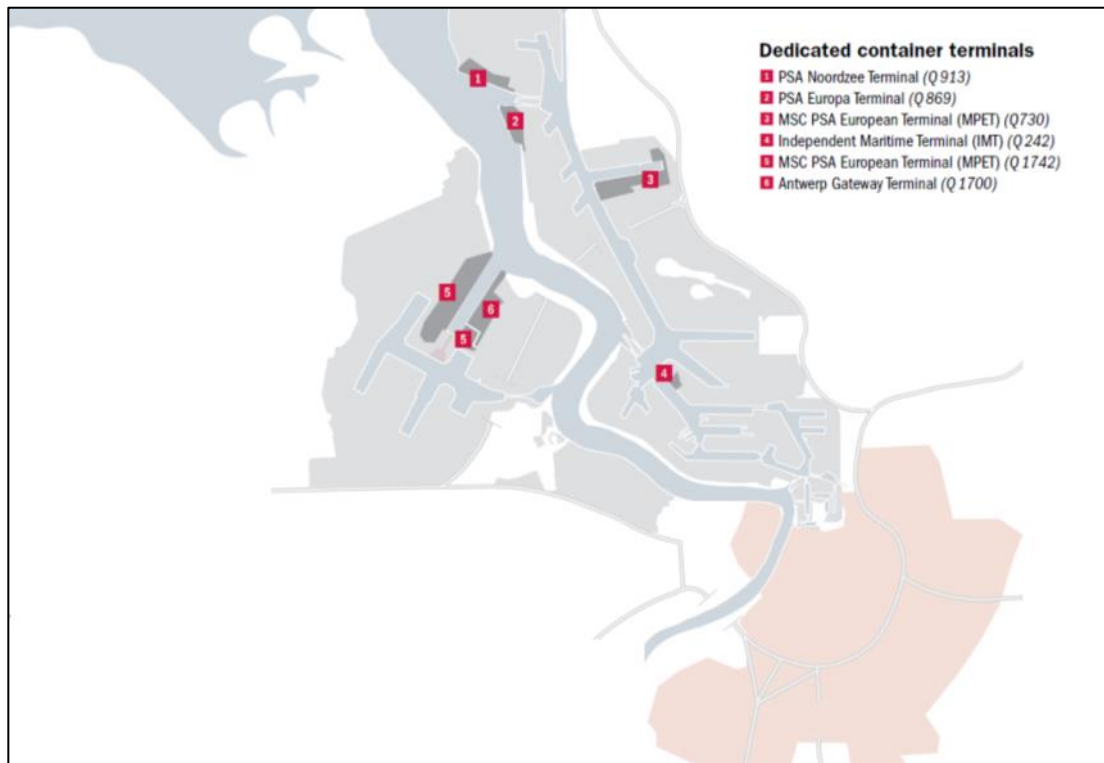


圖 3 安特衛普港貨櫃中心配置圖

5、就貨櫃貨而言，安特衛普港 2015 年裝卸量達 965 萬 TEU，全球排名 14，惟成長幅度高達 7.5%，成為世界排名 13 名的高雄港在港口排名表現的強勁對手。

6、安特衛普港是以港市合一型態經營，港務局為安特衛普市下轄的一獨立機構，擁有自主人事權與招商權，惟該局高階主管由安特衛普市指派，目前該局董事長 Mr. Marc Van Peel 即為安特衛普市的副市長兼任。

7、安特衛普港務局下有 7 大系統，其中行銷招商部門由該局商務長(Chief Commercial Officer; CCO) Mr. Luc Arnouts 負責，由於簽署合作意向書

也屬於該部門業務，因此本次前往安特衛普港參訪，係由 Mr. Luc Arnouts 率隊接待。

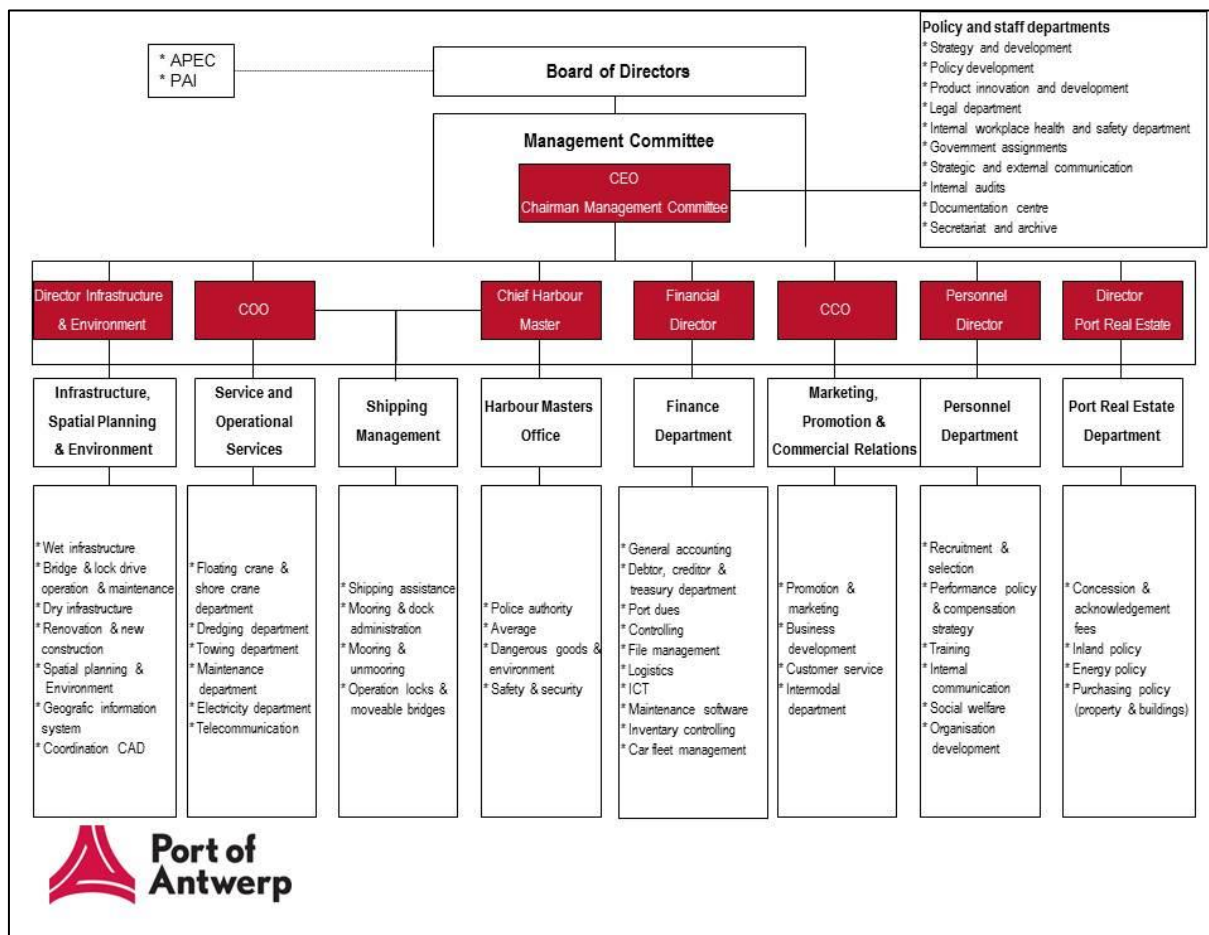


圖 4 安特衛普港務局組織圖

(二)、拜會安特衛普港務局重點

- 1、針對安特衛普港近兩年貨櫃裝卸量大幅成長，安特衛普港務局表示主要歸功於地中海航運(MSC)租用該港，在 2M 聯盟(由馬士基航運及地中海航運等全球運力排名第一、二位航商結盟成立)設立後，成功將 2M 聯盟航線匯集到安特衛普港。

- 2、雙方交流如何提升港口貨物量，安特衛普港表示培植物流產業很重要，因為物流業者進駐後，可以直接創造貨量，此做法與港務公司目前推動的自貿港區物流業發展方向相同。
- 3、針對安特衛普港務局本身有無培養自營碼頭，或與業者合資等計畫，該局表示考量到與現有港區客戶的競爭性，目前仍以積極輔助民間業者投資為主。此或許是因該局為安特衛普市政府下轄機構，仍肩負市府扶植業者的政策方向使然。
- 4、交流過後，雙方相互簽署合作備忘錄(Memorandum of Understanding)，港務公司由張(前)董事長志清代表簽署，安特衛普港務局則由該局商務長 Mr. Luc Arnouts 代表簽署。



圖 5 港務公司張前董事長與安特衛普港務局商務長 Mr. Luc 簽署備忘錄

三、拜會陽明海運駐歐洲代表

- (一)、為進一步了解歐洲海運市場，本次行程並藉於荷蘭史基浦機場轉機至馬賽而停留一晚期間拜會了陽明海運駐歐洲代表，由陽明海運駐歐洲區葉陳輝(前)總經理及朱介立副總經理接待。

- (二)、陽明表示，目前該公司每周共有 7 班來自亞洲或美國船隻停靠鹿特丹港，目前該公司與同屬 CKYHE 海運聯盟的船公司均使用鹿特丹港 Euromax Terminal 碼頭，該碼頭為歐洲知名貨櫃碼頭業者 Europe Container Terminals(ECT)所經營。
- (三)、鹿特丹港和安特衛普港相同，均屬於河港型港口，港區距離長達 42 公里，因此駁運運輸發達，由於高雄港亦有各貨櫃中心分散現象，且日後第七貨櫃中心啟用後分散程度將更大，因此進一步了解該港駁運運輸是否可供港務公司規劃參考。經過討論，鹿特丹港駁運運輸服務是因為該港為河港型，且有許多內陸貨櫃集散站，駁運主要的用途是利用於港口將貨物往內河的運輸，即便是港區內，也由於港區距離長達 42 公里，使得駁運具備了一定競爭力。然究其運輸模式，其較屬於集貨(Feeder)服務而非駁運(Barge)服務，集貨服務普遍見於香港跟珠三角地區間的運輸服務，與港區內各碼頭間的駁運(Barge)服務尚有不同。目前該港的集貨服務均為私人公司提供，約有 2、3 家私人企業，採用事先預約整船服務方式辦理。

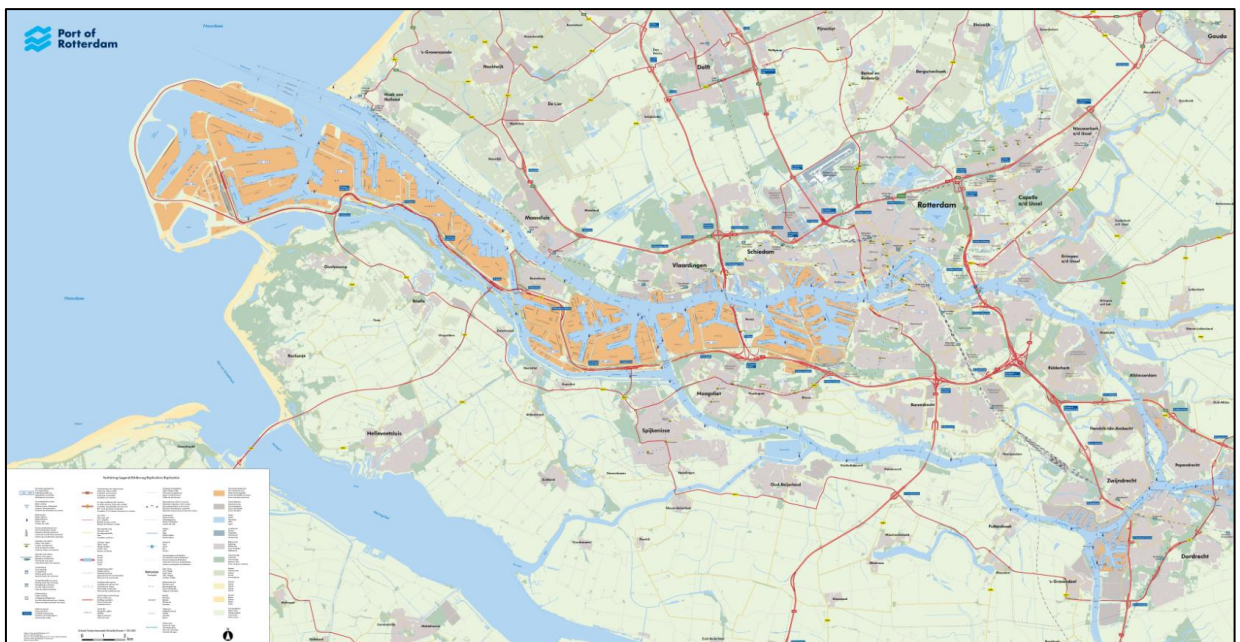


圖 6 鹿特丹港港區圖

第四章 心得與建議

- 一、本次港務公司主動拜會達飛集團總部，獲得該集團正面回應，希續租 APL 高雄港貨櫃碼頭，對於港務公司不啻為一劑強心針，港務公司後續應積極與達飛及 APL 公司進一步洽商，俾使達飛與 APL 公司根留台灣，永續經營高雄港。
- 二、有關七櫃招商議題，達飛認為聯外交通是關鍵，尤以國道七號為最，在興建完成前本公司宜有配套方案，方能提高業者投資意願。
- 三、過去港務局或港務公司初成立時期，較無拜會大型外籍貨櫃航商總部習慣，近兩年雖已經展開拜會亞洲籍船公司總部，如日本 NYK、K Line 或韓國韓進、現代商船等，但針對位於歐洲的大型貨櫃航商如全球前三大的(依序)馬士基、地中海及達飛公司總部，均較無往來，未來可考量設定相關招商主題，進一步前往馬士基、地中海總部拜會，提升港務公司知名度與探索合作契機。
- 四、安特衛普港發展物流創量的想法與港務公司發展自貿港區物流業的做法不謀而合，該港務局甚至為了亞洲區的市場而聘用專人在亞洲區(主要為中國大陸)拜會相關業者與機關，取得第一線的資訊並建立管道，未來港務公司倘有機會向海外拓展相關業務時，亦可參考類似模式。