

出國報告（出國類別：國際會議）

出席 2017 年兩岸三地航運物流研討會 出國報告



服務機關：臺灣港務股份有限公司
高雄港務分公司

姓名職稱：張雅富 研究員

派赴國家：香港

出國期間：106 年 11 月 19 日至 11 月 21 日

報告日期：106 年 11 月 24 日

摘要

兩岸三地航運物流研討會係採年會方式輪流於臺灣、香港及中國大陸深圳等三地區舉行，已連續在三地舉辦九屆，本次研討會係 2017 年 11 月 19 日至 21 日期間由香港海運協會、深圳海運學會及中華航運學共同於香港紀利華木球會舉行，本次兩岸三地港航界及媒體約計 150 人參加。

本次研討會主題訂為：「開創兩岸三地合作契機」，論文邀稿內容包含大中華地區航運或物流的最新發展方向、航運和物流管理上的科技應用、郵輪/渡輪兩岸三地發展、有關的基建及政府的配合政策、航運和物流的高等教育、關於區內航運業或物流服務業經營者之間的合作競爭及共同發展策略等議題。會議中由兩岸三地學者及企業界提出目前發展論文結集出版外，也邀請本公司於會中作論文「臺灣港口的新機遇與挑戰」發表簡報供與會者參考。

由中華航運學會組團並邀請臺灣港務公司派員出席，本次由高雄港務分公司張雅富研究員代表出席本次於香港舉辦之兩岸三地航運物流研討會，藉由參與此研討會除可獲得香港的海運產業資訊做為未來公司經營的參考方向，並與中國大陸、香港的港口經營業者與國際海運業交流，交換未來合作意見。同時也藉此機會發表論文介紹臺灣新南向政策發展，並就中國大陸及香港港航業發展交換意見。

目次

壹、 目的

貳、 行程安排

參、 2017 兩岸三地研討會

肆、 發表論文

伍、 心得與建議

陸、 活動照片

壹、目的

本公司派員出席參加 2017 年兩岸三地研討會行程目的如下：

1. 持續性參與兩岸三地組織及活動，提升臺灣港群能見度並介紹發展情形。
2. 以兩岸三地年會為平台，與粵港兩地海運及港口業者交流港埠經營之心得，並由研討會安排的專題演講及參訪互動行程中，認識粵港的港埠目前經營及各港發展的趨勢，以提供本公司未來商港建設、經營管理、航運業趨勢、港埠物流政策等發展方向之參考。
3. 了解中國大陸「一帶一路」政策及粵港兩地航運物流市場需求、發展現況。
4. 繼今年參與機會於會中發表論文簡報，介紹臺灣「新南向政策」尋求潛在合作機會。

貳、行程安排

表 1、行程規劃

日期	時間	行程
11/19(日) 公務	上午	高雄-香港(港龍航空)
	下午	香港-研討會會場報到
11/20(一) 公務	上午	研討會論文發表
	下午	出席研討會討論
11/21(二) 公務	上午	研討會參訪-維多利亞港
	下午	研討會餐會
11/22(三) 休假	全日	私人行程
11/23(四) 休假	上午	私人行程
	下午	香港-高雄(港龍航空)

參、2017 年兩岸三地研討會

一、會議簡介

由中國大陸、香港和台灣航運單位合辦的「2017 年第十屆兩岸三地航運物流研討會」已連續在三地成功舉辦了九屆，2017 年移師香港舉行。籌委會將會審閱所有提交的學術論文，而從中挑選出較有代表性者安排在研討會上發表，所有提交的論文均會被編錄於論文集內。

大會主題是開創兩岸三地合作契機，而論文的題目應與主題有關，其中包括：

- 大中華地區航運或物流的最新發展方向
- 有關的基建及政府的配合政策
- 船舶管理或供應鏈的管理與革新
- 關於海事保險的發展
- 區內航運業或物流服務業經營者之間的合作，競爭及共同發展策略
- 航運和物流管理上的科技應用
- 航運和物流業從業員的培訓
- 多聯式運輸系統
- 航運和物流高等教育發展
- 郵輪/渡輪兩岸三地發展

「2017 年第十屆兩岸三地航運物流研討會」於 11 月 19 至 21 日為期三天在香港舉行，由香港海運學會主辦，中華航運學會與深圳海運協會協辦，會議中提出了多篇論文(臺灣方面 9 篇)，臺灣港務公司並獲邀在會中發表專題演講，希望分享研究成果並能進一步交流，促進台、港、中三方的互動與瞭解。

會議於 2017 年 11 月 20 日紀利華木球會舉行(香港跑馬地黃泥涌道 188 號)，上午與下午各由台灣、香港、大陸三方進行專題演講。會議翌日，安排遊艇參訪維多利亞港及南丫島。

肆、發表論文

臺灣港口的新機遇與挑戰

張雅富 博士

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司研究員

yafu@twport.com.tw

摘要

兩岸三地航運及港口業，自 20 世紀 80 年代開始引領東亞的海運與碼頭發展，重要沿海港口大多名列世界前 20 大貨櫃港之列。隨著海峽兩岸提出「一帶一路」及「新南向」經濟發展政策，對臺灣各港口未來對外發展與兩岸三地的航運物流合作契機將產生深遠的影響，本文試討論其互利合作機會與發展建議方向。

關鍵字：一帶一路、海上絲綢之路、新南向

壹、前言

「一帶一路」是「建設絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路」的簡稱，是中國大陸為進一步提高大陸對外開放水準與週邊地區合作，現任「國家主席」習近平於 2013 年 9 月、10 月在出訪中亞和東南亞國家期間，先後提出共建「絲綢之路經濟帶」和「21 世紀海上絲綢之路」的重大倡議。其中海上絲綢之路所經之東協為臺灣第二大出口市場，加上 2015 年 12 月 31 日東協共同體(包括新加坡、馬來西亞、泰國、菲律賓、印尼、汶萊、越南、寮國、緬甸、柬埔寨十國)正式成立，為亞洲第一大自由貿易區，更蘊含更大的區域多邊貿易機會。



圖 1、一帶一路路線圖(資料來源：一帶一路 Money 理財網)

自貿區的多邊談判與雙邊談判速度。福建成為海上絲路核心區，將對台灣、上海、香港產生強大的輻射帶動作用。

中亞：中國陸續與中亞 5 國簽署共建絲綢之路經濟帶雙邊合作協定，全面深化與拓展雙方在貿易、投資、金融和交通通訊等領域上的合作。中亞 5 國的國家發展戰略，與絲綢之路經濟帶之建設全面對接。

歐洲：中國與歐盟在一帶一路正式對接。中國加入「歐洲投資計劃」，預計投入 3150 億歐元，協助歐洲推動基礎設施、科技與設備。

西南絲綢之路：東協 10 國全數加入亞投行，全力打造新絲綢之路經濟帶。從「泛亞鐵路」到湄公河「黃金水道」，運能將達公路運輸的 20 倍。

南環經濟帶：金磚 5 國(中國、巴西、印度、俄羅斯和南非)全數加入亞投行，區域經濟合作效應持續擴大。而金磚國家銀行的籌備成立，更將為「南環經濟帶」的運作建立金融基礎，「南環經濟帶」的面貌，在一帶一路中更加清楚呈現。

「21 世紀海上絲綢之路」，重點路線是 2 條：一是從中國大陸沿海港口經過南海到印度洋，延伸至歐洲；二是從中國大陸沿海港口通過南海到南太平洋。隨著南線加入，海上絲綢之路將貫通印度洋與南太平洋經濟動脈，有助中國大陸打造「大洋經濟圈」。



圖 3、21 世紀海上絲綢之路(資料來源：一帶一路 Money 理財網)

參、臺灣的「新南向」政策

「新南向」政策的啟動是臺灣重新定位在亞洲發展重要角色，尋求新階段經濟發展新方向與動能，以創造未來價值的重要經貿戰略一環，於 2016 年公布政策綱領，向東協及南亞國家等傳達臺灣願意推動各項合作、展開協商和對話。

另在區域和平及發展上，海峽兩岸都肩負很大的責任，也存在很多共同的利

益，和東協、南亞及紐澳等國家的經濟合作，兩岸各具不同條件和優勢，若相互合作，可以發揮更大的力量。所以，未來不排除在適當時機，兩岸就相關議題及合作事項，展開協商和對話，促使「新南向」政策和兩岸關係能相輔相成，共創區域合作的典範。

一、東協發展概況

東協全稱是東南亞國家協會(Association of Southeast Asian Nations)，東協十國是指 1967 年 8 月 8 日成立，當時共有五個創始成員國，分別是新加坡、馬來西亞、泰國、菲律賓、印尼，後來增加汶萊、越南、寮國、緬甸、柬埔寨共十個國家。2010 年，與中國大陸建立中國-東協自由貿易區，形成「東協+1」規模為全球人口數最多，開發中國家最大的自由貿易區。2015 年 11 月 22 日，東協十國於馬來西亞召開的第二十七屆高峰會簽署共同聲明，成立東協經濟共同體(ASEAN Economic Community, AEC)。共同體於同年 12 月 31 日正式上路。

東協經濟共同體是東協十國經濟整合的終極目標，其目標在創造一個穩定、繁榮與具有高度競爭力的經濟區域，促成貨物、服務與專業勞力的自由流通，同時扶助各會員國之間有更自由的資本流動、平等的經濟發展，並能縮減貧富與社會經濟的差距。東協經濟共同體將把區域內多元的特色轉化成為互補的商業機會，令東協在全球供應鏈中更有一份地位，其經濟成長情形如表 1 所示。

表 1、東協經濟成長預測

GDP	2013	2014	2015	2016	2017	2018
柬埔寨	7.4	7.0	6.9	6.9	6.8	6.8
印尼	5.6	5.0	4.7	5.3	5.5	5.5
寮國	8.5	7.5	6.4	7.0	6.9	6.9
馬來西亞	4.7	6.0	4.7	4.5	4.5	5.0
緬甸	8.5	8.5	6.5	7.8	8.5	8.5
菲律賓	7.1	6.1	5.8	6.4	6.2	6.2
泰國	2.8	0.9	2.5	2.0	2.4	2.7
越南	5.4	6.0	6.5	6.6	6.3	6.0

資料來源：世界銀行(2016 網站資料)

東協近年隨著各國進行政治及經濟改革，已大幅開放外國的直接投資，連實行社會主義的國家也進行經濟改革開放，各國經濟成長逐年提升，隨著國內建設及內需的成長，以及外國製造業的投資設廠外銷，對外貨物的運輸及港口碼頭基礎建設等，更成為外國航運業的新興投資目標市場。

另一海運市場誘因，東協後來的經濟合作區域擴大為「東協+1」，係指東協與它國建立自由貿易區(FTA)；對台灣而言，影響最大的「東協+1」為中國大陸與東協建立「中國－東協自由貿易區」(China-Asean Free Trade Area, CAFTA)，又稱「東協 10+1」。由於中國大陸自 20 世紀 90 年代以來，與東協各成員國逐漸恢復外交關係，加上其國內經濟與對外貿易崛起，為區域整合帶來效益，以及在 1997 年亞洲金融風暴時，對備受衝擊的東協各國給予貸款援助，有助於各國穩定國內經濟情勢，皆使東協各國對中國大陸在經濟合作方面轉而信賴與支持。

「東協+1」，中國大陸於 1994 年加入「東協區域論壇」(ASEAN Regional Forum, ARF)、1996 年正式升格為東協全面對話夥伴國 (Dialogue Partnership)、2002 年與東協正式簽署《東協－中國 CECA 經濟合作架構協定》(Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-Operation Between ASEAN and the People's Republic of China)，隨後，中國大陸於 2004 年與東協簽署貨品貿易協定及爭端解決協定、2007 年簽署服務貿易協定、2009 年再簽署投資協定，而相關協定於 2010 年以前陸續生效，也代表「中國大陸－東協自由貿易區」(China-ASEAN FTA) 已經成型。

中國大陸和東協在貿易結構上互補性強，且當時彼此的貿易額占各自對外貿易總額的比重不高，雙方成立「中國－東協自由貿易區」，將有助於產生較大的貿易創造效應。例如對東協而言，中國大陸是一個深具出口潛力的龐大市場；對中國大陸來說，亦有助於其開發與東協各國鄰近的西南地區，並進一步擴展中國大陸在東南亞區域的影響力。

隨著區域經濟體的發展，東亞自由貿易區機制更加擴大，東協+3 (ASEAN Plus Three Cooperation, APT) 是原東協會員國與中國大陸、日本和南韓等三個東亞鄰近國家的合作機制，又稱「東協 10+3」、「ASEAN+3」等。三國分別於 1997 年 12 月 16 日在馬來西亞吉隆坡與東協發表聯合聲明，承諾基於相互的利益與責任，共同為亞太地區的区域和平穩定、經濟成長繁榮、社會文化發展等層面努力。2007 年第 11 屆東協加三高峰會 (新加坡) 決議通過東亞合作第二次聯合聲明與東協加三合作執行計畫 (2007~2017)，各國重申東協加三的合作機制將以實現東協共同體為目標，繼續支持東協的各項整合，並在推動東亞共同體此一長程目標上，扮演關鍵角色。

二、東協主要港口

東協各國過去因戰禍及政局動盪，對與外國直接貿易及允許國外投資港口碼頭等，都採取封閉政策且無力興築港口航道，故較大型貨櫃船無法直接彎靠，各國小型商港貨物需至此地區較大型港口接駁至遠洋貨船，區內國際貿易則以近洋小型貨船川航各國沿岸港口。近年除部分內陸國家尚需藉境外港口轉運，隨經濟起飛已吸引世界各貨櫃航商開發新深水碼頭及佈署大型遠洋貨櫃船，也影響原有至其他東亞港口轉運的需求，其主要港口貨櫃量近年成長情形如表 2 所示。

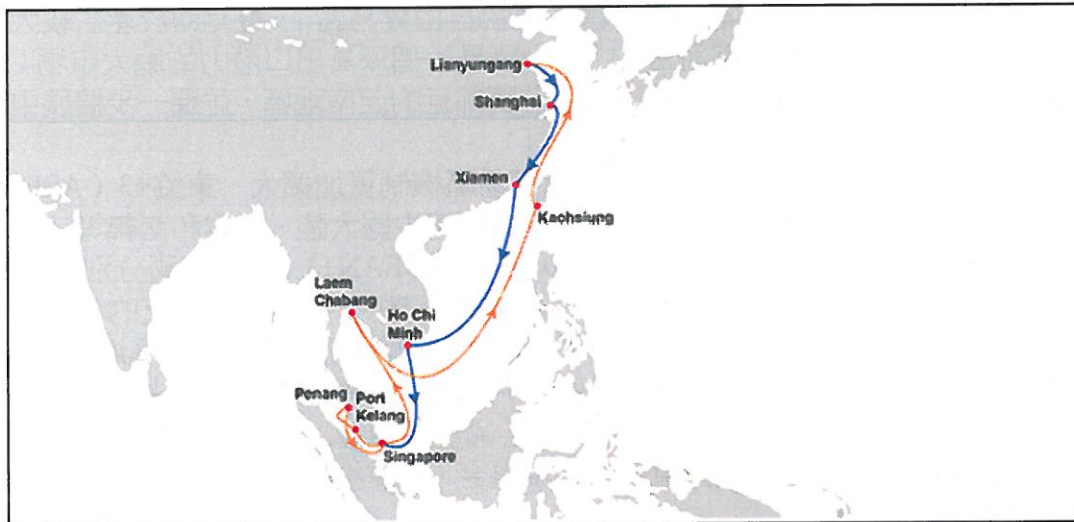
表 2、東協主要港口貨櫃量(百萬 Teu)與功能型態

港口	國家	2015	2014	2013	2012	2011	功能型態
新加坡	新加坡	30.92	33.87	32.60	31.65	29.64	全球樞紐港
巴生	馬來西亞	11.89	10.95	10.35	10.00	9.60	全球樞紐港
丹戎帕拉帕斯	馬來西亞	9.10	8.50	7.63	7.70	7.50	全球樞紐港
林查班	泰國	6.82	6.58	6.04	5.93	5.73	區域樞紐港
胡志明	越南	5.31	6.39	5.96	5.19	4.53	區域樞紐港
雅加達	印尼	5.20	5.77	5.47	5.53	5.50	區域樞紐港
可倫坡	斯里蘭卡	5.19	4.91	4.31	4.26	4.26	區域樞紐港
尼赫魯	印度	4.49	4.45	4.12	4.26	4.32	區域樞紐港
馬尼拉	菲律賓	4.23	3.65	3.77	3.71	3.46	國內主港口
海防	越南	3.87	3.45	3.02	0.96	1.01	國內主港口
泗水	印尼	3.12	3.13	3.02	2.89	2.64	國內主港口

資料來源：World Shipping Council, TOP 50 WORLD CONTAINER PORTS.

臺灣過去因地理位置位於東北亞及北美航線的交接處，且港闊水深、又採行開放中外航商承租或合作興建專用碼頭方式，吸引歐美日韓等世界大型貨櫃航商進駐，相對於東協各國除新加坡外，早期東協各港口多為機具簡陋、碼頭水深不足，故東南亞至遠洋線大都由航商安排至高雄港進行接駁轉運作業。

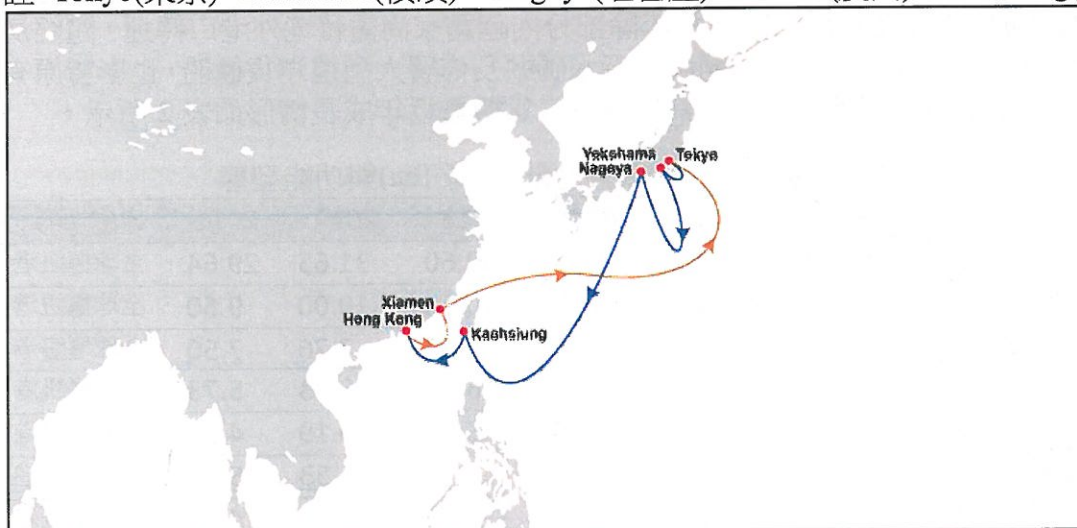
以香港的東方海外航運(OOCL)為例，其近洋航線川航彎靠東協主要港後，再以高雄港專用碼頭為作業基地，作為近洋與遠洋分流接駁的節點。以高雄港轉運櫃量約 40%主要來自東南亞，其他航商在高雄港的角色與功能也大致相同，惟當航商在東協港口基礎設施可配合船舶大型化作業，且當其內需與區域貿易增長後，後續可能影響轉運點及航商聯盟的航線安排。



註：Lianyungang(連雲港)、Shanghai(上海)、Xiamen(廈門)、Kaohsiung(高雄)、Ho Chi Minh(胡志明)、Lame Chabang(林查班)、Penang(檳城)、Port Kelang(巴生港)、Singapore(新加坡)

圖 4、香港東方海外航運近洋航線圖例 1

註：Tokyo(東京)、Yokohama(橫濱)、Nagoya(名古屋)、Xiamen(廈門)、Kaohsiung(高



雄)、Hong Kong(香港)

圖 5、香港東方海外航運近洋航線圖例 2

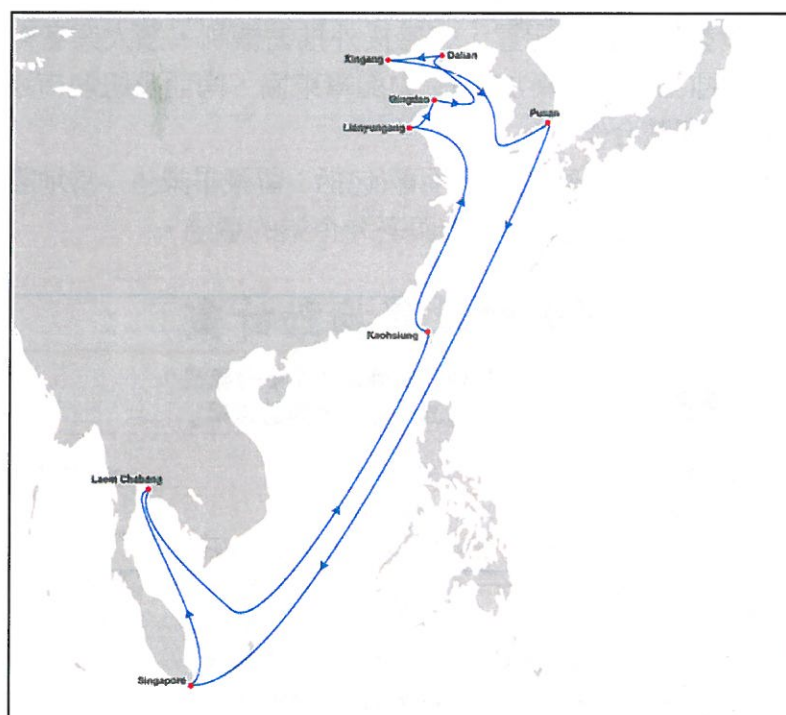
從前述航商航線圖 4 及圖 5 之圖例 1、2 可見，東協及中國大陸為東亞近洋航線的主要貨源市場，涉及該市場分屬進口原料及出口成品的考量，東協至中國

大陸、日韓等港口，在高雄港進行近洋航線接駁，亦可進行遠洋航線的轉運作業。

另從東協區域發展觀點，雖然有多數的沿海港口，航商在此仍依港口條件選擇區域型及全球型樞紐港作為貨物集散轉運點，如 OOCL 即以高雄港為東協(新加坡、蘭查邦)、南韓釜山、中國大陸華北(大連、天津、青島)為航線的連接點。

東協各國港口依據其經濟改革開放程度，經濟持續成長帶動對外貿運輸的需求，對港口發展及設施改善有助於吸引外籍航商的投資。但東協各國國內港口設施水準不一，其貨物集散至主要港口尚需藉鐵公路、河道進行疏運，其綜合運輸成本仍會為航商考量運送時間及費用的考量。

因此，航商在東協區域內基於運輸成本(時間及費用)、運量規模等，會在此選擇遠洋及近洋航線的不同轉運港，配合東協 10+1(中)、10+3(中日韓)自由貿易區的擴大，航商運用在高雄港專用碼頭或聯營使用，可擴大規模經濟的營運效果，並以高雄港銜接東協、兩岸三地、日韓等港口，配合船舶大型化充分運用艙位，並藉航運聯盟的聯營及共同派船提高使用率，其情形如圖 6 之圖例 3 所示。



註：Pusan(釜山)、Dalian(大連)、Xingang(天津新港)、Qingdao(青島)、Lianyungang(連雲港)、Kaohsiung(高雄)、Lame Chabang(林查班)、Singapore(新加坡)

圖 6、香港東方海外航運近洋航線圖例 3

肆、兩岸三地航港業的機遇

中國大陸近年所推動的「一帶一路」倡議，其中涉及海峽兩岸三地(沿海和港澳臺地區)項目：

- 加快推進中國(上海)自由貿易實驗區建設
- 支持福建建設 21 世紀海上絲綢之路核心區
- 充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用
- 打造粵港澳大灣區

- 推進浙江海洋經濟發展示範區、福建海峽藍色經濟實驗區和舟山群島新區建設
- 加大海南國際旅遊島開發開放力度
- 加強沿海城市港口建設
- 強化上海、廣州國際樞紐機場建設

臺灣的「新南向政策」在區域鏈結工作項目方面(如圖 7 所示)，擴大與夥伴國的多邊與雙邊制度化合作，加強協商及對話，並改變過去單打獨鬥模式，善用民間團體、僑民網絡及第三國力量，共同促進區域的安定與繁榮。

1. 區域整合：積極和東協主要貿易夥伴與印度洽簽 ECA 或個別經濟合作項目；更新及強化已簽訂的雙邊投資及租稅協定，並建立重大事件預警及應變機制，有效掌握可能風險。
2. 協商對話：推動與東協、南亞及紐澳進行多層次、全方位的協定與對話，並於適當時機和兩岸就相關議題及合作事項，展開對話及協商。
3. 策略聯盟：調整援外資源配置，完善援外推動機制，擴大業者參與當地國經建計畫；與第三國(如日本、新加坡)協力進軍東協、南亞及紐澳市場，並強化與民間企業及 NGO 團體合作。
4. 僑民網路：建立僑民資料庫與交流平臺(包括：留臺畢業生、當地臺商、僑民)；善用地僑商及臺商經貿網路，強化與臺灣企業的連結。

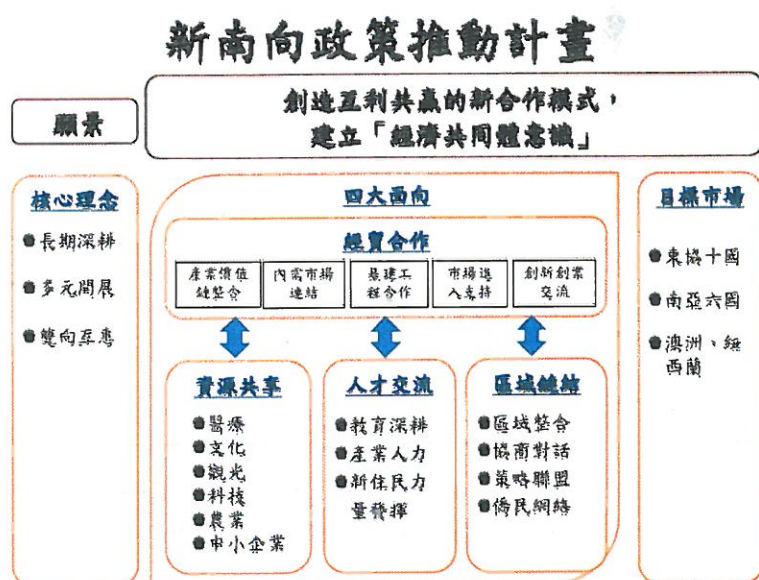


圖 7、新南向政策推動計畫(資料來源：新南向政策專網)

兩岸的區域經濟合作發展計畫(海上絲綢之路+新南向)有討論合作的空間，因在地理區位是相同，在目標是經貿合作，在方法是強調資源共享、人才交流、區域鏈結，在未來願景是建立經濟共同體。

大中華區的海上絲綢之路+新南向，從滬浙、臺閩、粵港至海南可共同面向東協及南亞、南太平洋，在自貿區、航運聯盟、港口物流、郵輪經濟圈進行產業多方的協商合作項目。

伍、結語與建議

在航運上，各主要航運公司持續在進行整併及聯盟化，營運船舶也朝大型化，以維持服務效率及提升獲利率。對港口業是面對逐漸整併的少數、單一而有強大議價能力的航商聯盟，同時未來要投資更多在港埠設施上以符合船舶更快、更安全環保的作業需求。同時貨主的跨國轉運及國際物流作業等需求，對簡便快速的貨物通關及航線接駁儲運作業需求，港口也要提供資訊化及自動化的網路環境。而兩岸所提出的「新絲綢之路」及「新南向」，東協及南亞隨著經濟發展衍生民眾旅遊需求，在港埠基礎建設及營運、近洋航線建構、港口物流、海洋藍色經濟及郵輪觀光等，將是富有許多待開發及合作機會。

21 世紀是亞洲各地發展奮進的年代，中國大陸有世界最大的製造及消費市場，香港是有效率的經貿及航運中心，臺灣擁有研發及先進製造的技術，隨著合作經濟體的成型、區域航運貿易興起、海洋藍色經濟發展等，面對兩岸及東協市場的發展，臺灣各港口已先在 2012 年先進行行政企分離及組織整合，並在港口物流、國外投資、參股航運、郵輪經濟、訓練交流等分階段推動進行。

面向東協及南亞，兩岸三地港航業除良性競爭外，在這富有潛力的未來目標市場，兩岸三地在實務上，可先行就物流倉庫、航線接駁、投資業務、郵輪觀光、訓練交流進行技術性的共同合作研討。

臺灣港口未來在面對「海上絲綢之路」及「新南向」政策，短期在尋求投資合作機會時，對此區域的法令、語言尚不熟悉，為減少風險需先借助華僑及物流業、航運公司的經驗及洽商合作機會；長期需設立專責市場調查單位，培育各項商機及尋求兩岸三地合作業者以掌握對外發展之契機。

參考文獻

- 1.AEC News Today, Thailand Weakest Asean Economy in 2016 – World bank, <http://aecnewstoday.com/2016/thailand-weakest-asean-economy-in-2016-world-bank/#axzz4E4exVVkq>
- 2.ASEAN Community, ASEAN Overview, <http://www.asean-community.au.edu/>
- 3.Intra Asia Trade Today, What's happening in Intra Asia? , <http://om.shippingazette.com/OM/OM1/OM1-Story3-2.asp>
- 4.Orient Overseas Container Line, OOCL announces new Intra-Asia service, <http://www.oocl.com/eng/aboutoocl/corporatemessages/2014/Pages/23dec14.aspx>
- 5.The Association of Southeast Asian Nations, “About ASEAN”, <http://asean.org/>
- 6.The Association of Southeast Asian, Nations, ASEAN +3, <http://asean.org/asean/external-relations/asean-3/>
- 7.World Shipping Council, TOP 50 WORLD CONTAINER PORTS, <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

- 8.2017 年一帶一路路線圖一覽，<https://read01.com/5kxOPB.html>
- 9.中國央視曝光官方版「一帶一路」路線圖 海陸串連全球 44 億人口，關鍵評論，<https://www.thenewslens.com/article/15329>
- 10.一帶一路專題介紹，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/ztindex.htm>，
- 11.一帶一路 Money 理財網，
<http://newjust.masterlink.com.tw/HotProduct/HTML/Basic.xdjhtm?A=PB301-1.html>
- 12.王義桅(2016)，一帶一路的機遇與挑戰，香港：中華書局。
- 13.吳士存(2016)，21 世紀海上絲綢之路與中國—東盟合作，南京：南京大學出版社。
- 14.梁二平(2016)，海上絲綢之路 2000 年，上海：上海交通大學出版社。
- 15.陳月英、王永興(2016)，世界海運經濟地理，北京：科學出版社。
- 16.新南向政策專網，
<https://www.newsouthboundpolicy.tw/index.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>
- 17.馮並(2015)，一帶一路：全球發展的中國邏輯，臺北：高寶出版社。
- 18.楊曉強、許利平(2015)，海上絲綢之路與中國—東盟關係，北京：社會科學文獻出版社。
- 19.葛劍雄、胡鞍鋼、林毅夫、喬良、湯敏、瞿振元(2016)，改變世界經濟地理的一帶一路，臺北：龍時代出版社。
- 20.福建師範大學福建自貿區綜合研究院(2015)，自貿區大時代—從福建自貿實驗區到 21 世紀海上絲綢之路核心區，北京：北京大學出版社。
- 21.劉瀾昌、何亦文(2016)，一帶一路：香港再起飛的最後一次機會？，香港：香港城市大學。
- 22.厲以寧、林毅夫、鄭永年(2017)，讀懂一帶一路，香港：中華書局。

伍、心得與建議

一、 研討會演講內容多元

本次年會共安排了 9 場的演講，就航運轉型與挑戰、港埠建設、港口物流發展、兩岸三地航運產業變遷及港口網路之建立等議題論文探討，本次研討會中各專題演講內容，可提供給本公司作為日後相關業務之參考。

二、 香港海運周表現特色

本次研討會為香港特區政府今年香港海運周為期一星期的活動，搭配當地海事教育、海洋娛樂、航運論壇等特色的安排，可作為本公司後續辦理相關國際活動的借鏡。

三、 大陸「一帶一路」政策

中國大陸正推動「一帶一路」政策，其中海上絲綢之路以福建為出發，經香港銜接東南亞港口至中東歐洲，有基礎建設、金融融資、自由貿易區、港口結盟及航運合作等，須持續注意尋求本公司對外投資及合作的機會。

四、 航運聯盟持續影響港口貨量

近年航運聯盟不斷重組，航商進行購併及建造大型船舶，各港也在進行碼頭的擴建，對船舶運能及港口碼頭供給已顯過剩，需加強轉運業務及市場行銷，並在港口貨量獎勵及作業效率持續加強以爭取貨源。

五、 郵輪業務發展可期

東南亞休閒產業極富發展潛力，政府及營運機構也積極推展郵輪產業，大陸現規劃於建置國際郵輪碼頭，並發展郵輪觀光航線，未來可進一步研商擴大兩岸三地郵輪業務並延伸至東南亞合作之模式與可能性。

陸、活動照片

研討會

The screenshot shows the website's navigation menu with 'Events' selected. The main content area displays the event details for 'The Cross-Strait Conference 2017'. The event type is 'Conference', scheduled for 20 November 2017 (Monday) from 9:00 am to 5:00 pm at the Groganower Cricket Club. The organizers listed are the Institute of Seafarers (Hong Kong), Maritime Shipping Association (Shenzhen), and Maritime Institute (Taipei). Below the text are icons for 'Map', 'Photo / Video', and 'Presentation'.

This screenshot shows the contact and target information for the conference. The contact person is Ms. Clair Wong, with telephone 2581 0908, email info@seatransport.org, and event website www.seatransport.org. The target participants are from Hong Kong, Macau, Shenzhen, Taiwan, and other cities in Mainland China. The fee is \$1900, the language is Mandarin/English, and the capacity is around 100. Registration is not available now, and the method is by registration but not yet fixed. At the bottom, there are logos for co-organizers (Maritime Museum, HKDC), partners (InvestHK), and media partners (Lloyd's List, TradeWinds, 經濟日報).

Contact Person	Ms. Clair Wong	Target Participants	Participants from Hong Kong, Macau, Shenzhen, Taiwan as well as from other cities in Mainland China
Telephone	2581 0908	Fee	\$1900
Email	info@seatransport.org	Language	Mandarin/English
Event Website	www.seatransport.org	Capacity	around 100
		Registration Deadline	Not available now
		Registration Method	By registration but method is not yet fixed



