

# 出國報告（出國類別：業務拜訪）

## 前往中國大陸華中地區 拜訪貨櫃航商及台商

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：總公司執行副總經理 陳劭良

總公司副管理師 楊明樺

台中分公司高級管理師 許哲維

基隆分公司助理管理師 陳倩怡

高雄分公司副管理師 吳大維

出國地區：中國大陸

出國期間：107年11月18日至107年11月22日

報告日期：108年1月10日

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：13 本文含附件：否

出國報告名稱：前往中國大陸華中地區拜訪貨櫃航商及台商

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：

陳劭良/臺灣港務股份有限公司/ 執行副總室/執行副總經理 / 07-5219000

楊明樺/臺灣港務股份有限公司/業務處/副管理師/07-5219000#3253

許哲維/臺灣港務股份有限公司(台中港務分公司)/業務處/高級管理師/  
04-26642224

陳倩怡/臺灣港務股份有限公司(基隆港務分公司)/業務處/助理管理師/  
02-24206365

吳大維/臺灣港務股份有限公司(高雄港務分公司)/棧埠事業處/副管理師  
/07-5622903

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他： 業務拜訪

出國地區：中國大陸

出國期間：107年11月18日至107年11月22日

報告日期：108年1月10日

分類號/目：

關鍵詞：上海、南京、貨櫃碼頭、龍潭港

內容摘要：

- (一) 考察南京龍潭港集裝箱有限公司
- (二) 拜訪航商客戶。
- (三) 了解中美貿易摩擦對航運市場影響。

## 目 次

第一章	緣起及目的	4
第二章	行程規劃	4
第三章	考察內容	
	第一節、南京龍潭港集裝箱	5
	第二節、業務拜訪	
第四章	心得與建議	13

## 第一章 緣起及目的

- (一)鑒於中美貿易摩擦將重新定位中國大陸於全球供應鏈的角色，及影響貨櫃航商定期航線布局。對於未來遠洋航線與亞洲區域航線銜接方式及貨源流向變化，有先行拜會國輪業者大陸上海總部之必要，以為因應。
- (二)中國陸籍航商中外運集裝箱公司、中聯航運等航商乃為基隆、高雄港自營櫃場重要客戶，定期安排業務拜訪，以強化雙方合作關係，爭取航線貨源。
- (三)南京港龍潭集裝箱有限公司於107年5月中旬來臺拜訪本國航商業者及本公司基隆分公司自營櫃場，研議開闢「南京-臺灣」貨櫃定期航線，藉由本次回訪了解此案後續發展及未來可行性。

## 第二章 行程規劃

日期	地點	主題
11/18(日)	桃園-南京	去程
11/19(一)	南京	南京龍潭港集裝箱
11/20(二)	上海	1. 陽明海運 2. 長榮海運 3. 東展航運
11/21(三)	上海	1. 中外運 2. 中聯航運
11/22(四)	上海-桃園	返程

### 第三章 考察內容

本次考察內容主題以兩大主題「南京龍潭港集裝箱有限公司」、「業務拜訪」進行分類。

#### 第一節、「南京龍潭港集裝箱有限公司」

- (一) 南京港龍潭集裝箱有限公司位於長江南京段龍潭水道，碼頭前沿長年水深 12.5 公尺，最大水深達 14.5 公尺，距吳淞口約 300 公里，離南京市 30 公里，而南京市亦投資人民幣 3 億餘元，建設全長 15 公里、雙向八車道的疏港公路，以配合港區交通運輸需求。貨源腹地廣大，交通條件優良，陸地、水路運輸十分便利，具有得天獨厚的地理條件。
- (二) 由南京港(集團)有限公司(20%)、上海國際港務(集團)股份有限公司(25%)、中遠碼頭(南京)有限公司(20%)、南京港股份有限公司(25%)、中國外運(香港)物流有限公司(10%)合資組建，2005 年 9 月正式投入營運。港區內駐有海關、海事、邊檢、檢驗檢疫等聯檢機構，查驗設施齊全、查驗機構完備，物流監控、查驗系統、熏蒸業務等全面實施，進出口手續簡單便捷，通關效率顯著提高。
- (三) 龍潭港區的龍潭物流基地（南京地區最大的物流基地）規劃占地 10.5 平方公里，目前已建成 1.28 平方公里內外貿物流集散區，其中擁有占地 0.86 平方公里的國家級南京龍潭港保稅物流中心（B 型）已封關運作。龍潭深水港沿江港口帶，構築龍潭綜合保稅區、多式聯運區，發展綜合物流中心、光電顯示物流中心、裝備製造物流中心、糧食物流中心、城市配送中心、綜合服務中心。
- (四) 目前龍潭港直航航線僅有日本(每周 4 班)、韓國(每周 5 班)，其餘出口航線皆運送至上海(每周 60 班)、寧波轉口(每周 5 班)。針對南京與台灣直航航線業務研討，貨源以台積電的進出口貨載為大宗，尤其 2018 年此類貨源增長 18%，若貨源穩定成長，將可不須透過太倉港、上海港進行轉運，開闢直航航線。



圖 1、碼頭現場參訪



圖 2、櫃場全景



圖 3、交流會議



圖 4.陳執行副總與龍潭港狄董事長合照

### 第三節、「業務拜訪內容」

#### 一、陽明海運上海及南京代表處：

##### (一)公司概要：

陽明海運上海代表處為陽明中國區的總部並於南京代表處派駐一位台籍幹部林培正經理，此次拜訪，係由陽明海運林培正經理及胡忠洋副理介紹整體長江流域的海運運輸模式、進出口產業生態及相關業務交流。

##### (二) 長江流域航線概要：

長江流域航線從最上游的安慶市開始途經合肥、馬鞍山、鎮江、揚州、常州、南通、太倉等 14 個江港。主要產業有紙業、電池、玩具、家具、太陽能等，其中合肥的許多工廠係因華南地區基本工資上漲而內移的產業。



圖 5.長江三角洲示意圖(網路擷取)

### (三)業務交流：

#### 1.長江港口直航及透過海港出口的比例?

除南京港有日、韓直航航線(日商、韓商產業聚落)、太倉港有直航台灣航線外，98%的貨載透過上海港轉運出口。

#### 2.中國大陸實施限制廢料進口後，船公司因應措施：

限制廢料進口後影響最大的莫過於紙業客戶的廢紙進口，原先運補空櫃的廢紙進口櫃大量下滑，以需耗費額外空櫃搬運成本，故目前加強進口櫃的攬收以提供出口空櫃的需求。

#### 3.各家船公司在江蘇地區的市佔率:

江蘇地區以 COSCO 中國遠洋的市佔率 18%為最高，因該集團旗下物流公司(貨代)設點普及，市場滲透率高，其次為海運龍頭 Maersk 快桅公司的 15%，其餘如 CMA CGM、ONE、MSC 大約在 8%左右。本國籍的長榮約 6%、陽明約 5%。



圖 6.本團與陽明海運南京代表處合照

## 二、長榮海運：

### (一)公司概要：

此次拜訪長榮海運，由上海代表處台籍幹部田本源經理接待。交流內容以中美貿易戰對海運市場的影響及東南亞發展的趨勢作研討。

### (二)訪談內容：

- 1.中美貿易關稅調整生效前，上海港的出口需求暴增，許多業者紛紛趕在新關稅政策前出貨，導致船公司在上海港加開 20 幾個航次的加班船來因應。但隨著關稅調整生效後，中國大陸會以人民幣貶值、出口退稅、進口降低關稅等措施來降低衝擊。未來台商因應措施可能會將會把半成品帶到台灣或東南亞進行加工再出口至美國，故估計 2019 年起兩岸航線貿易量及亞洲區間航線貨量可能增加。
- 2.關於東南亞國家應屬越南及印尼最具有發展潛力，其中以印尼更是有人工便宜及內需市場的優勢。其餘如馬來西亞、緬甸則須考量當地政治局勢不穩及基礎設施不足等因素，較不具投資吸引力。



圖 7.陳執行副總與長榮田本源經理合照

## 三、中外運集運：

### (一)公司概要:

中外運集裝箱運輸有限公司(簡稱：中外運集運)於 1998 年 5 月 28 日在上海成立，目前是中國外運長航集團旗下的貨櫃船公司，主要負責集中經營並統一管理中國外運長航集團國際定期貨櫃輪船運輸業務。

中外運自成立以來，主要承辦國際海上貨櫃運輸業務、進出口貨物的國際運輸業務，主要經營航線由中國大陸主要港口到日本、韓國、香港、台灣、東南亞、澳洲等國家和地區。2015 年，中國國務院批准招商局集團有限公司與中國外運長航公司實施戰略重組，中國外運長航公司整體併入招商局。

(二)中外運與台灣定期航線:

目前在基隆港、高雄港自營碼頭有三條聯營航線及一條自營航線如下:

1.華北部分

(1)NCT 華北航線：上海-大連-天津-青島-高雄-台中-基隆-上海

本航線與萬海聯營，該公司派船為「中外運基隆快航」輪，本航線在基隆港係靠泊在基隆港務分公司自營碼頭作業。

(2)NCT2 華北二航線：上海-天津-青島-連雲港-基隆-台中-高雄(雙靠萬海、陽明)-台北-上海。

2.華中部分

SCT 華中航線：寧波-上海-基隆-台中-高雄-寧波，該公司派船為「東方富」輪，本航線在基隆港係靠泊在基隆港務分公司自營碼頭作業。

3.華南部分

FTX 台灣福建航線：福州-廈門-基隆-台中-廈門-台中-基隆-福州

(三)直航船舶裝卸量:

	基隆港	台中港	高雄港
2015	82,323	51,925	91,519
2016	80,437	47,016	89,454
2017	80,410	53,655	91,629
2018	56,313	37,101	73,457

1-9月
1-10月
1-10月

(四)業務訪談

1.上海港 2018 年 10 月 1 日起啟動低硫油措施，船舶改裝設備耗費約 20 萬美金左右，故對於營運成本有相當大的影響。

- 2.與招商局集團合併後，可能在航線拓點上會以招商集團投資的碼頭為優先考量，但近洋線為主軸的營運方針不受影響。
- 3.近年中外運在外貿業務持續有盈利的表現，為內支線因大陸航商內部競爭而持續虧損。

#### (五)雙方交流內容

- 1.對本公司基隆東櫃西遷後是否自營及相關改變趨勢表達關切，希望能夠隨時與他們保持密切溝通，以便能夠提前預做準備及因應。
- 2.對於高雄港第七貨櫃中心的建設進度及未來碼頭板塊的變動表達關切。



圖 8.本團與中外運團隊合照

#### 四、東展航運

##### (一)公司概要

東展航運總經理蔡邦成為台灣正德海運董事長蔡邦權先生的胞弟，在上海主要負責經營上海環永國際船舶代理有限公司，為正德海運船隊在大陸地區船舶總代理。蔡邦成總經理近年來陸續回台成立東展航運、自貿通運，承攬冷凍肉品及大宗物資的貨櫃運輸，2017年起與高雄自營櫃場有業務上的配合，2018年下旬以「自貿通運股份有限公司」得標「安平港第8、9號碼頭後線場地」，將作為貨櫃集散站之用。

##### (二)雙方交流內容

- 1.蔡總經理表示正在中國招攬相關貨源及業務，希望能至台灣進行轉口轉運。

2.關於安平港的相關場地得標後的建設進度，希望本公司能提供協助及指導，以期能盡速營運。



圖 9.陳執行副總與東展蔡總經理合照



圖 10.本團與東展蔡總經理合照

## 五、中聯航運

### (一)公司概要：

中聯航運有限公司(中文簡稱"中聯航運",英文簡稱"CULines")成立於2005年9月1日,由中聯運通控股集團有限公司(簡稱"中聯運通")控股經營,公司主要從事國際貨櫃運輸、臺灣海峽兩岸定期貨櫃輪船直航運輸、中國沿海及長江內貿集裝箱運輸、內支線運輸和租船業務。

中聯航運主要經營海峽兩岸海上直航航線及東南亞航線運輸業務,建立了臺灣海峽兩岸直航航線和亞洲區間貨櫃航運運輸網路,業務覆蓋兩岸、印度、馬來西亞、新加坡、韓國、菲律賓、孟加拉、巴基斯坦等東亞、東南亞、南亞、中亞地區。

中聯航運有限公司在臺灣之代理業務最初係委託怡和船務公司辦理,至2015年9月才正式成立中聯船務代理股份有限公司,作為中聯航運有限公司在臺灣之總代理。

### (二)中聯航運公司於台灣之航線及櫃量

#### 1.華南部分：

(1)華南/臺灣航線(STD):高雄-台中-汕頭-鹽田-惠州-汕頭

(2)華南/臺灣航線(NSCT1):台中-高雄-赤灣-虎門-黃埔

(3)華南/臺灣航線（SCT3）：基隆-台中-高雄-汕頭-蛇口

2.華中部分：

華東/臺灣航線（HDT）：上海-寧波-高雄-台中-臺北

3.近年櫃量

	基隆港	台中港	高雄港
2015	3,734	34,163	90,229
2016	14,189	36,798	107,176
2017	18,109	43,034	105,917
2018	13,132	29,877	76,914
	1-9月	1-10月	1-10月

(三)業務訪談

- 1.有關於高雄港公用貨櫃碼頭靠泊的 HDT 航線，希望在本分公司能提供免費翻艙的額度。
- 2.中聯航運目前的兩岸航線營運模式仍以 SOC 為主，大約有 60%的艙位是賣給台灣三大國輪業者使用。
- 3.因中美貿易摩擦的影響，看好未來亞洲區間的貨量增長，惟低硫油的政策，對於 1000TEU 左右的船舶，每 TEU 的成本有約 20 塊美金的漲幅。

(四)雙方交流內容

- 1.對本公司基隆東櫃西遷後是否自營及相關改變趨勢表達關切。
- 2.對於台中港貨櫃碼頭裝卸費用漲價的議題進行了解。



圖 11.本團與中聯航運團隊合照

## 第四章 心得與建議

一、中國大陸為出口導向的國家，在政策限制廢料進口後，原先運補空櫃的廢紙進口櫃大量下滑，以致航商需耗費額外空櫃搬運成本，故現今若航商能掌握進口中國大陸的貨源，便能以低成本及充足空櫃招攬出口貨源；台灣港口鄰近中國大陸主要港口，應可思考如何利用地利之便發展成為航商空櫃轉運樞紐港。

二、中美貿易摩擦帶動各航商在 107 年第四季的中美航線貨量暴增，但 108 年起，上海出口至美國的貨量恐會大幅縮減。因高關稅因素，製造商將轉移生產基地至東南亞、台灣，屆時亞洲區間的貿易將因原料、半成品的運輸大幅增加，若能針對亞洲區間航線加強招商，提升東南亞、東北亞轉運櫃量。

三、兩岸航線如何能幫台灣港群創造貨量

兩岸航線的營運特性是寡占及被掌控的，除了兩岸國籍航商外並無其他競爭對手。兩岸的進出口貿易量正逐年成熟並以有緩慢成長的趨勢，但若能利用台灣港群在美、亞洲龐大的航線數量，針對兩岸航線尤其是有台商設廠的二線港口航線(如南京港等)及替相關兩岸航商設計專屬轉口獎勵措施，或許能發揮台灣轉運樞紐港之功能，提升兩岸轉口櫃量。