

出國報告（出國類別：其他）

參加「高雄港-釜山港締結姊妹港簽約典禮」暨參與韓籍貨櫃航商 HMM 重大商務合約簽約典禮

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：總公司 李賢義董事長

王錦榮執行副總經理

黃一民資深處長

楊明樺管理師

高雄分公司 吳綺婕助理管理師

派赴地點：韓國

出國期間：112年8月28日至112年9月1日

報告日期：112年11月8日

內容摘要

隨著全球疫情趨緩，我國國門重新開放，與其他國家港口管理及經營單位、貨櫃航商業者交流也漸趨頻繁。透過與全球各港埠建立合作關係，吸取各港成功經驗作為借鏡，並與貨櫃航商業者維持友好關係，瞭解國際航運趨勢與業者的經營方向，使台灣港群提升競爭力，促進我國航運產業發展。

高雄港及釜山港分別為台灣及韓國第一大港，也於全球前 20 大貨櫃港口中佔有一席之地，雙方在港口營運管理、物流園區發展及郵輪產業推廣等領域皆有相互學習及發展合作關係之潛能，期盼藉由姊妹港協議書之簽訂，增進雙方互相交流、合作的機會，共同促進兩港的發展與繁榮。

HMM(韓新遠洋)公司為韓國第一大航商，為鞏固高雄港貨櫃裝卸量及維持樞紐港地位，臺灣港務公司(下稱港務公司)積極與 HMM 公司協商，並成功達成協議簽訂長達 20 年長約，HMM 公司繼續租用高雄港 76、77、78 號三座貨櫃碼頭。藉由本次簽署契約，可望為高雄港增裕貨量及轉口貨源。

目 錄

| | |
|--|----|
| 壹、 出國目的..... | 4 |
| 貳、 出國期間及行程..... | 5 |
| 一、 出國期間..... | 5 |
| 二、 出國行程..... | 5 |
| 參、 拜會暨考察內容..... | 5 |
| 一、 參加「高雄港-釜山港締結姊妹港簽約典禮」與考察釜山港舊港區..... | 5 |
| 二、 拜會韓進集團..... | 14 |
| 三、 拜會陽明韓國株式會社..... | 16 |
| 四、 拜會 HMM 公司總部暨參加與 HMM 重大商務合約簽約典禮..... | 19 |
| 肆、 心得與建議..... | 23 |

壹、出國目的

一、與釜山港灣公社簽署「高雄港－釜山港締結姊妹港協議書」

港務公司與釜山港灣公社擁有多年之情誼，雙邊交流密切，為強化港務公司與釜山港灣公社之夥伴關係，港務公司前於 108 年 3 月 6 日與釜山港灣公社簽署合作備忘錄，希望雙方就貿易、航運及郵輪產業進行深入之交流，並期盼於策略規劃及業務領域探討後續合作之模式與可能性。今(112)年釜山港灣公社社長、副社長分別於 3 月、6 月來訪港務公司，針對相關業務交流，兩位正副首長皆提到，因高雄港及釜山港分別於全球前 20 大貨櫃港口中佔有一席之地(高雄港排名第 18，釜山港排名第 7)，且雙方在港口營運管理、物流園區發展及郵輪產業推廣等領域皆有相互學習及發展合作關係之潛能，期盼可促成高雄港及釜山港締結姊妹港。港務公司也希望透過雙方締結姊妹港，未來能持續且深入的交流，提升兩港的全球競爭力。

二、與 HMM 公司簽署 20 年碼頭租賃契約

HMM 公司為韓國第一大航商，也是全球第八大航商，為持續深耕高雄港以其作為亞太地區營運中心，規劃進行櫃場整建及汰換老舊高汙染機具，以利提供更優質之服務品質及作業效率，在與港務公司協商後，同意未來 20 年繼續租用 76、77、78 號三座貨櫃碼頭。港務公司也希望藉由此次簽署 20 年碼頭租賃契約，能吸引超大型貨櫃船定期到靠，除鞏固高雄港貨櫃裝卸量，也爭取新航線及轉口貨源，與 HMM 公司攜手共創亮麗營運績效。

三、因應公司多元化業務拓展，拜訪潛在業者

港務公司及轄下投資公司跨足土地開發、風力發電及港口相關業務，並積極向海外擴展。為提高港務公司經營多元性，2018 年分別於印尼泗水成立臺印倉儲物流公司，於新加坡成立台源國際控股公司，並積極在台灣及世界各地尋覓適當投資標的及合作夥伴。韓進集團(Hanjin Group)跨足多項物流產業，不僅是韓國第一大物流公司，也是全球知名的物流公司。該公司目前於印尼設有分公司從事物流服務，本次係港務公司第一次拜會韓進集團總部，希望能藉此開啟雙方在印尼或其他地區的合作機會。

貳、出國期間及行程

一、出國期間

112年8月28日(一)至9月1日(五)

二、出國行程

| 日期 | 內容 |
|----------|---|
| 8月28日(一) | 自高雄出發，搭機前往韓國釜山 |
| 8月29日(二) | 1. 拜會釜山港灣公社暨姊妹港簽約典禮 2. 考察釜山港舊港區與國際客運碼頭 |
| 8月30日(三) | 1. 自釜山出發，搭 KTX 前往首爾 2. 拜會韓進集團 3. 拜會陽明韓國株式會社 |
| 8月31日(四) | 1. 拜會 HMM 公司總部 2. 與 HMM 重大商務合約簽約典禮 |
| 9月1日(五) | 自韓國首爾出發，搭機返抵高雄 |

參、拜會暨考察內容

一、參加「高雄港-釜山港締結姊妹港簽約典禮」與考察釜山港舊港區

(一) 釜山港簡介

1. 釜山港位於朝鮮半島東南端，面向日本長崎縣對馬市，是韓國第一大港，目前為世界港口貨櫃量排名第 7 名(至 2023 年 7 月排名)。1407 年以釜山浦之名開港，於 1876 年對外開放國際貿易，經過不斷的發展，已成為現代的國際大港。
2. 釜山港港區可分為釜山北港(舊港)、甘川港、釜山新港與多大浦港。
 - (1) 釜山北港：具有 147 年(1876-2023)歷史，為重要客貨進出港區，有神仙台、勘蠻、新勘蠻及子城台等 4 個貨櫃碼頭，另有國際客運碼頭、沿岸旅客碼頭及國際郵輪碼頭等 3 個客運碼頭；目前正

在進行北港重建計畫，將引入新型態商業商務區、休閒娛樂海洋文化區、資訊科技展覽區，以及發展郵輪觀光產業，規劃打造成國際港灣旅遊勝地。

(2) 甘川港：位於釜山沙下區的一個矩形港口，建有 8 座碼頭，分別為第一～第七碼頭與中央碼頭，作為處理水產、水泥、沙子、鋼材等沿海貨物的多功能港口，如今甘川港已成為漁業基地和中小型船舶修理區。近年來，釜山市政府和韓國海洋水產部致力於將該地區發展為海鮮市場中心，陸續建立了海鮮加工開發園區和海鮮物流園區。

(3) 釜山新港：釜山港灣公社為因應釜山港貨櫃裝卸量日益增加趨勢，於距離釜山北港大約 25 公里處建設釜山新港，於 1997 年啟動建設，規劃建造 59 席貨櫃船席，至 2022 年已完工 26 席泊位，預計全面完工後目標為 2040 年釜山港年貨櫃處理量能達 3,400 萬 TEU。

(4) 多大浦港：位於釜山沙下區的一個漁港，面積較小，僅有一個碼頭，名為多大碼頭。多大浦港原來用途為運送木材貨物，自 1971 年被指定開發為漁港後，現為釜山地區前兩大漁港之一。



圖 1：釜山港港區分布

(二) 拜會釜山港灣公社暨高雄港與釜山港締結姊妹港

1. 釜山港灣公社：釜山港灣公社(BPA)於 2004 年成立，為韓國政府海洋水產部轄下之國營事業。釜山港灣公社分為 5 個部門，即管理部、運營部、建設部、國際業務部、港口再造部，主要負責釜山港口設施的開發管理、釜山港口腹地建設管理、釜山港口重建及碼頭設施建設及國家與地方政府委託項目等，近年來也持續向海外拓展業務，分別在荷蘭鹿特丹、西班牙巴塞隆納及印尼龐越成立物流中心。
2. 高雄港與釜山港締結姊妹港

自港務公司成立以來，不斷透過與國際各港口交流，建立合作關係及友好關係，吸取各港成功經驗作為借鏡，以使我國航運產業可以蓬勃發展，並促進地方經濟繁榮。

在此次高雄港與釜山港締盟姊妹港之前，港務公司為擴展郵輪業務經驗、技術、資源及客戶，曾於 107 年 4 月、108 年 3 月分別與釜山國際郵輪研究所及釜山港灣公社簽署合作備忘錄；另為響應政府新南向政策及尋求東南亞市場的潛在投資機會，於今(112)年 3 月也透過轉投資的台源國際控股公司與釜山港灣公社簽署合作意向書，共同謀劃發展印尼主要港口貨櫃碼頭及堆場物流倉庫等開發案。

姊妹港締盟儀式由港務公司執行副總經理兼高雄分公司總經理王錦榮及釜山港灣公社副社長具滋琳代表簽署，港務公司董事長李賢義、釜山港灣公社社長姜俊錫及外交部領事事務局駐韓國臺北代表部釜山辦事處處長郭承凱擔任簽約見證人。透過兩港正式締結成為姊妹港，讓雙方後續在港埠管理與航運專業技術方面可以更深入交流，提升兩港的全球競爭力，增進港口的繁榮與發展。

高雄港與釜山港成功簽署姊妹港，不僅是台灣商港第一個與韓國簽署姊妹港，釜山港也是高雄港第 18 個姊妹港，除了在台灣媒體大篇幅報導外，在國際間也成為媒體報導的焦點¹。

¹ 註：如韓國新聞媒體「韓聯社」(<https://www.yna.co.kr>)、海運新聞媒體「Port Technology」(<https://www.porttechnology.org/>)等。



圖 2：釜山港灣公社副社長具滋琳(前排左)、港務公司執行副總經理兼高雄分公司總經理王錦榮(前排右)代表簽署，釜山港灣公社社長姜俊錫(後排左)、港務公司董事長李賢義(後排右)見證。



圖 3：完成簽署姊妹港儀式(自左而右依序為釜山港灣公社社長姜俊錫、副社長具滋琳、港務公司執行副總經理兼高雄分公司總經理王錦榮、董事長李賢義、外交部領事事務局駐韓國臺北代表部釜山辦事處處長郭承凱)。



圖 4：雙方代表致贈簽約紀念禮品



圖 5：雙方出席人員合影



圖 6：簽署姊妹港之前與釜山港灣公社意見交流

(三) 考察釜山港舊港區與國際客運碼頭

1. 考察釜山港舊港區

釜山港於 2008 年開始推動釜山北港(舊港區)重建計畫，將部份貨櫃業務轉移至釜山新港，規劃將釜山北港開發為商業商務區、國際郵輪碼頭及資訊媒體會展區，把空間與旅遊、休閒運動、文化藝術融為一體，培育出新型水岸觀光與國際商務的新據點。該計畫預計於 2027 年完工，興建費用約 2,300 多億台幣，並分別由政府及民間企業共同分擔。



圖 7：與釜山港灣公社一行人合影於該社遊港貴賓船前

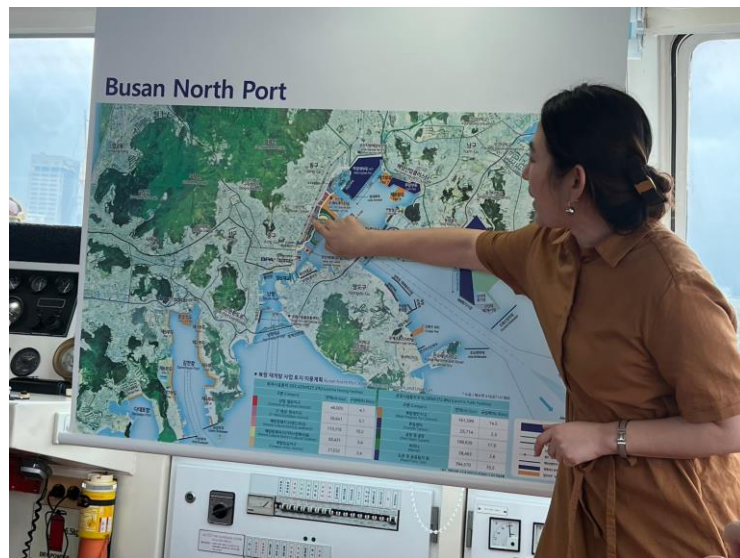


圖 8：釜山港灣公社人員說明釜山北港重建計畫



圖 9：未來釜山北港重建後鳥瞰模擬圖

2. 考察釜山港國際客運碼頭

- (1) 釜山港國際客運碼頭位於釜山北港，距離釜山火車站約 800 公尺，2012 年開工並於 2015 年 7 月完工啟用，建築總坪數為 93,932 平方公尺，共有 B1~5F 樓層(1F 停車場；2F 入境；3F 出境；4F 辦公；5F 展覽中心)，每年可服務約 280 萬名旅客，釜山港因地理鄰近日本，現行韓日共有 4 條渡輪航線，郵輪業務部分以掛靠港為居多，內停渡輪，外靠郵輪，最大可停泊 17 萬噸級郵輪。



圖 10：釜山港國際客運碼頭

(2) 釜山港國際客運碼頭樓層介紹：

| 樓層 | 面積(m ²) | 介紹 |
|----|---------------------|--|
| 5F | 13,619 | 會議中心、VIP 休息室、天空花園等設施。 |
| 4F | 8,003 | 辦公室。 |
| 3F | 17,201 | 出境大廳、便利商店、餐廳、免稅店、渡輪公司售票櫃台、醫療旅遊服務中心、CIQ 辦公室等。 |
| 2F | 17,340 | 入境大廳、便利商店、服務台、旅遊諮詢處、CIQ 辦公室等。 |
| 1F | 22,133 | 停車場、清關區、行李寄放區 |
| B1 | 507 | 機房 |

(3) 釜山港－韓日渡輪航線：

| 項次 | 航線 | 營運方式 | 航行時間(單程) |
|----|--------|---------|------------|
| 1 | 釜山↔比田勝 | 不固定 | 1 小時 30 分鐘 |
| 2 | 釜山↔福岡 | 每日 1 航次 | 3 小時 40 分鐘 |
| 3 | 釜山↔大阪 | 每週 3 航次 | 19 小時 |
| 4 | 釜山↔下關 | 每日 1 航次 | 11 小時 |

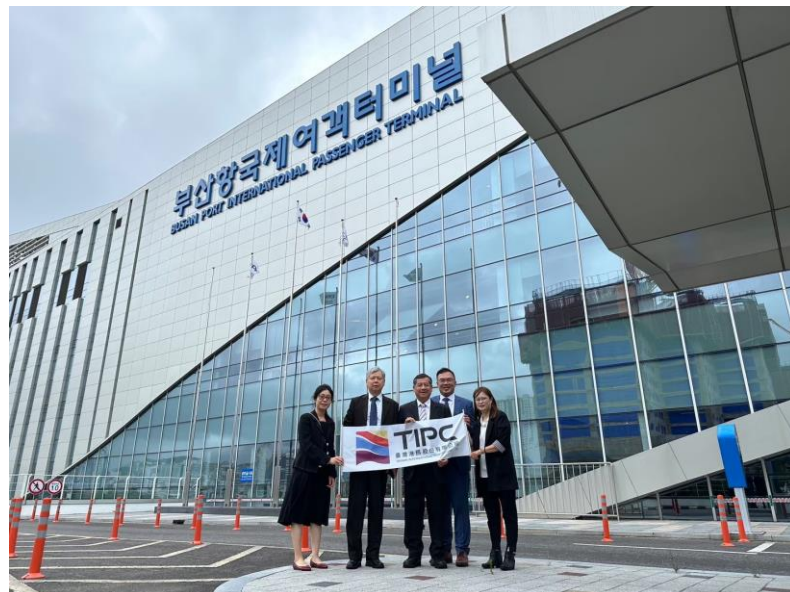


圖 11：本團人員於國際客運碼頭前合影



圖 12：釜山港國際客運碼頭 2 樓入境大廳與入境航班看板



圖 13：釜山港國際客運碼頭 3 樓出境大廳與出境航班看板



圖 14：限高 63 公尺的釜山港大橋

二、拜會韓進集團

(一) 韓進集團簡介

韓進集團成立於 1945 年，總部位於韓國首爾，投資項目跨足航空、物流、旅遊、飯店、醫院、學校等項目，主要與運輸物流相關投資臚列如下：

1. 大韓航空：成立於 1962 年，原為韓國國營航空公司，於 1969 被韓進集團收購，大韓航空另於 2020 年宣布併購韓亞航空，躍居全球前 10 大航空公司。
2. 貨櫃碼頭：於韓國釜山、仁川及平澤港皆有貨櫃碼頭運營。

| 港口 | 裝卸能量（年） | 備註 |
|----|------------|---------|
| 釜山 | 300 萬 TEUs | 場地自動化作業 |
| 仁川 | 120 萬 TEUs | |
| 平澤 | 100 萬 TEUs | |

3. SIFT：全名 Seoul Integrated Freight Terminal，為韓國最大的物流集群，提供完整的冷凍和冷藏儲存服務。
4. 海運：原轄下有韓進海運進行貨櫃運輸服務，當時運量世界排名第 7 位，惟受到國際貿易不景氣、海運市場欠佳的影響，已於 2016 年宣告破產。韓進集團現有船舶以 9 艘 70,000 噸級之散裝船進行運營。

(二) 拜訪紀要

1. 韓進集團跨足多項物流產業，包含航空公司、碼頭運營及物流倉儲管理等，具有完整運輸供應鏈，是韓國第一大物流公司。該公司目前於印尼設有分公司從事物流服務，而港務公司於 2018 年在印尼泗水成立臺印倉儲物流公司，希望能藉此會議搭起一座橋梁，開啟雙方未來合作契機。
2. 本次拜會為雙方第一次會面，後續將持續保持聯絡，互相交流，並進一步探討雙方在物流服務或碼頭經營等各項業務合作的可能性，共同增進雙方的營運實績。



圖 15：與韓進集團一行人討論相關業務



圖 16：港務公司董事長李賢義與韓進公司 CMO 趙顯旻(Emily Cho)互贈紀念禮品



圖 17：港務公司執行副總經理兼高雄分公司總經理王錦榮致贈韓進集團 CEO 盧三碩紀念禮品



圖 18：與韓進集團一行人合影

三、拜會陽明韓國株式會社

(一) 陽明韓國株式會社簡介

陽明海運前於 1978 年將運送業務擴及韓國，由韓國世邦公司代理其業務，後為加強服務客戶與提升作業效率，同時為開拓新客源及整合各項資源，復於 2006 年 4 月 1 日由陽明海運與韓國世邦公司合資成立陽明韓國株式會社。現員工人數為 76 人。

(二) 高雄與釜山間之航線數

高雄與釜山間之航線數共計 31 條，其中陽明海運有投入營運或聯營者，共計 2 條歐洲線、3 條美洲線及 2 條亞洲線(如下表標示黃色部分)。

| 歐洲線 | | 航線代號 | 區域 |
|-----|-----------------------------------|-------------------------|--------|
| 1 | THE | MD2 | 地中海 |
| 2 | THE | MD3 | 地中海 |
| 美洲線 | | | |
| 3 | OCEAN | PNW4 | 美西 |
| 4 | THE | PN3 | 美西 |
| 5 | THE | EC1 | 美東 |
| 6 | THE Alliance / Evergreen | EC6 / AUG | 美東 |
| 7 | CMA CGM | ACSA1 | 墨西哥、南美 |
| 8 | Wan Hai / Evergreen / PIL / COSCO | ASA / WSA2 / WS2 / WSA2 | 墨西哥、南美 |

| | | | |
|----------|---------------------------------------|------------------|---------|
| 9 | ZIM | ZNP | 美西 |
| 美洲線 | | 航線代號 | 區域 |
| 10 | Evergreen | NSB | 東北亞-東南亞 |
| 11 | KMTC / TS Lines / Yang Ming | KTH | 東北亞-東南亞 |
| 12 | Wan Hai | KSS | 東北亞-東南亞 |
| 13 | Wan Hai | JSV | 東北亞-東南亞 |
| 14 | Wan Hai | KVS | 東北亞-東南亞 |
| 15 | ONE | JVH | 東北亞-東南亞 |
| 16 | Ehime Ocean Line | ITX | 東北亞-東南亞 |
| 17 | HMM | TTP | 東北亞-東南亞 |
| 18 | YML/ TSL | PAS | 東北亞 |
| 19 | Maersk / Sealand Asia | PH3 | 東北亞-東南亞 |
| 20 | MSC | New Origami | 東北亞-東南亞 |
| 21 | Maersk / Sealand Asia | PH1 | 東北亞-東南亞 |
| 22 | HMM | ICN | 東北亞-東南亞 |
| 23 | Evergreen | KTH | 東北亞-東南亞 |
| 中東、南亞及非洲 | | 航線代號 | 區域 |
| 24 | HMM | CIX | 南亞(含印度) |
| 25 | THE | AG3 | 中東 |
| 26 | Wan Hai / Interasia Line / KMTC / BTL | CI5 / FME2 / CCS | 南亞(含印度) |
| 紐澳大洋洲 | | 航線代號 | 區域 |
| 27 | Asia Aaustralia Consortium (A3) | A3N | 澳洲 |
| 28 | Swire | Swire Bali Hai | 太平洋島國 |
| 29 | Swire | NAT | 紐西蘭 |
| 30 | AAL | AUWC | 澳洲 |
| 31 | ZIM / GSL | CAX | 澳洲 |

(三) 拜訪紀要

1. 疫情過後因歐美通貨膨脹，導致商品消費需求下降，貨量減少，全球航運運費持續下跌，亞洲區間線運費至今年已從原來每 TEU 約 1,000 美元暴跌至每 TEU 不到 100 美元，甚至出現 0 運費之情況。
2. 陽明韓國株式會社在韓國的貨櫃進出口量約佔全部貨櫃量之 70%，轉口量約佔 30%。
3. 為減輕船舶進港汙染，響應低碳永續發展，全球不少港口紛紛推動岸電系統，如美西港口岸電使用率幾乎 100%，陽明韓國株式會社劉代表認為這是因為美西港口裝卸時間較長，約 2-3 天，而亞洲港口裝卸速度較快，經常不到 24 小時就已完成，導致岸電使用率較低。另歐洲港口有給予航商低硫油優惠措施，惟在韓國並沒有該項優惠措施。



圖 19：與陽明韓國株式會社業務交流



圖 20：港務公司董事長李賢義與陽明韓國株式會社代表劉學文互贈紀念禮品



圖 21：與陽明韓國株式會社合影

四、拜會 HMM 公司總部暨參加與 HMM 重大商務合約簽約典禮

(一) HMM 公司簡介

1. HMM 公司前身為現代商船株式會社，成立於 1976 年，總部位於韓國首爾，2020 年更名為 HMM 公司，為韓國最大貨櫃航運公司，目前主要股東為韓國開發銀行(KDB)及韓國產業銀行(KOBC)，並擁有管理權。
2. 依據 Alphaliner 最新數據，HMM 公司為全球第八大航商，共營運 72 艘船舶，船隊運力達 79.2 萬 TEU。目前 HMM 公司於高雄港共佈署遠歐 FE3、越太平洋 EC1 與中東、南亞及非洲 AG3 共 3 條 THE 聯盟遠洋航線，及 2 條自營航線(中東、南亞及非洲 CIX 與亞洲區間 ICN)，定期靠泊高雄港。

(二) 高雄港 HMM 公司碼頭

目前承租第五貨櫃中心 76-78 號碼頭及第四貨櫃中心 118、119 號碼頭共 5 座碼頭。



圖 22：HMM 承租高雄港碼頭區位圖

(三) 與 HMM 公司簽訂重大商務合約

HMM 公司為全球第八大航運公司，自 1996 年起即經營高雄港專用貨櫃碼頭迄今 25 年，目前承租高雄港 76-78 及 118-119 號共 5 座碼頭。2020-2022 年平均作業量佔高雄港整體作業量約 10%~20%。

為鞏固高雄港貨櫃裝卸量及維持樞紐港地位，港務公司積極與 HMM 公司協商，成功達成協議簽訂長達 20 年長約，將 HMM 公司續留高雄港，繼續租用 76、77、78 號三座貨櫃碼頭。

外籍航商投資臺灣對於高雄港及臺灣港群具有指標性意義，為展現合作誠意與重視，此次簽約於 HMM 公司總部進行，由港務公司執行副總經理兼高雄分公司總經理王錦榮及 HMM 公司資深副總裁金新代表簽約，港務公司董事長李賢義及 HMM 公司董事長金京倍擔任簽約見證人。

HMM 公司為宣示持續深耕高雄港作為亞太地區營運中心之企圖心，將投資進行櫃場改建及機具購置，並同步規劃發展全球海運市場，提供更綿密及優質的服務網絡。另 HMM 公司於 109 年 4 月 1 日起加入由陽明海運、Hapag-Lloyd(赫伯羅德)及 Ocean Network Express(ONE,

海洋網聯船務)組成之 THE 聯盟，藉由本次簽署 20 年碼頭租賃長約，除吸引超大型貨櫃船定期到靠，鞏固 THE 聯盟及 HMM 在高雄港的市場，並持續爭取新航線及轉口貨源。

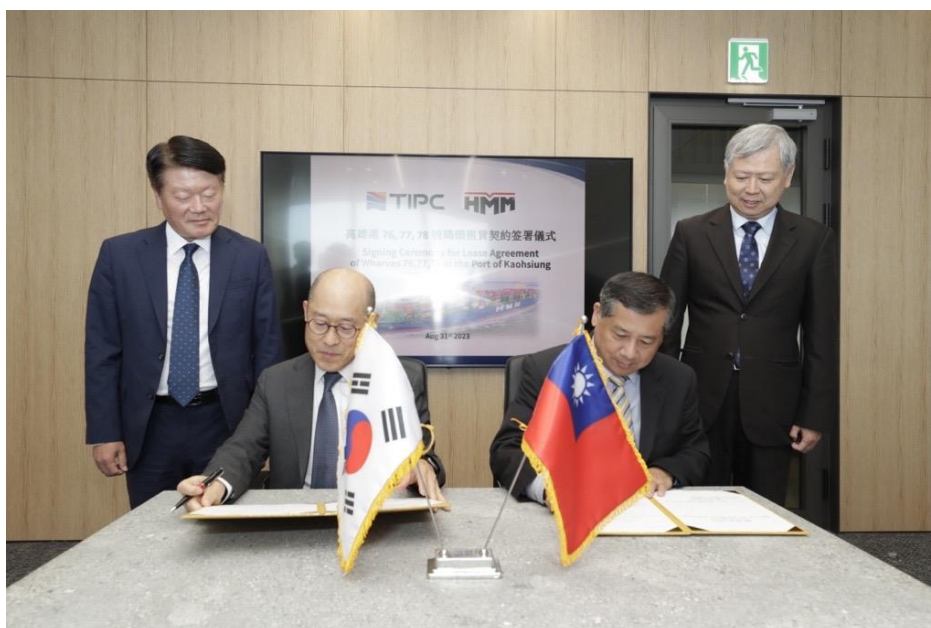


圖 23：HMM 公司資深副總裁金新(前排左)、港務公司執行副總經理兼高雄分公司總經理王錦榮(前排右)代表簽署，HMM 公司董事長金京倍(後排左)、港務公司董事長李賢義(後排右)見證。



圖 24：雙方完成簽約儀式後合影留念

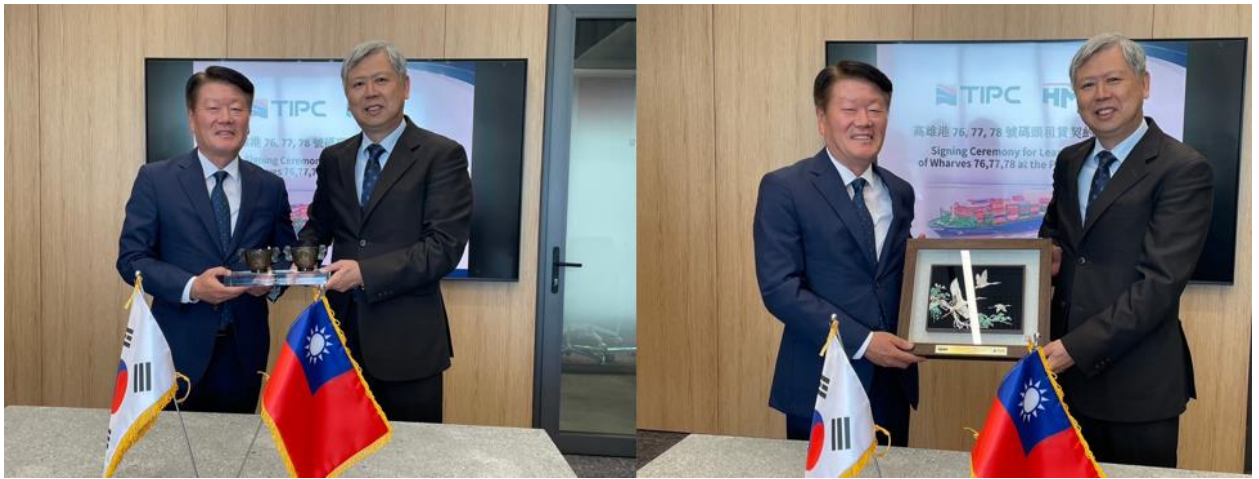


圖 25：港務公司董事長李賢義與 HMM 公司董事長金京倍互贈紀念禮品

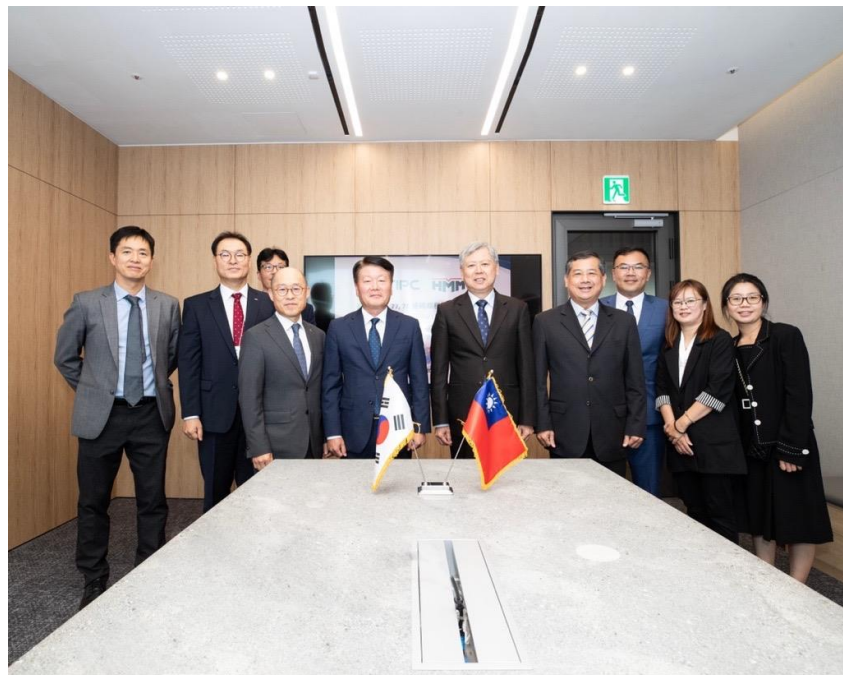


圖 26：與 HMM 公司一行人合影



圖 27：與 HMM 公司一行人合影

肆、心得與建議

- 一、 本次至韓國與釜山港灣公社進行締結姊妹港儀式，藉由國內外媒體發布相關新聞，有效提升港務公司知名度與曝光率；另實際考察釜山港舊港區與國際客運碼頭之營運狀況與設施，瞭解釜山北港(舊港區)重建計畫執行過程與遭遇之難題，值得作為港務公司推動高雄港舊港區(1-21 號碼頭)轉型開發之借鏡。
- 二、 韓進集團為韓國數一數二之大企業，本次為港務公司第一次拜訪該集團總部，尋求未來於印尼及其他地區合作發展事業之契機。會議上雖未對雙方業務深入討論，惟該公司對之後與港務公司的合作給予正面回應，後續將持續與韓進公司交流，就發展物流業務探詢合作的可能性。
- 三、 藉由拜會陽明韓國株式會社，瞭解陽明海運於韓國的相關運輸業務，並請教有關未來海運趨勢及永續經營相關作為，對港務公司推動岸電及研議符合貨櫃航商需求之相關策略、措施有所助益。
- 四、 與韓國第一大航商 HMM 公司簽訂高雄港 76-78 號碼頭租賃契約續約，藉由媒體發布相關新聞，宣傳港務公司為鞏固高雄港貨櫃裝卸量及維持樞紐港地位，積極招商之決心，並藉此達到鼓勵外籍航商投資高雄港之成效。後續為吸引超大型貨櫃船定期到靠高雄港，需加快速度更新與加強碼頭硬體設施(如碼頭浚深、將水深加深至 17 公尺)。