



交通部航港局

Maritime and Port Bureau, MOTC

# 2016 海運論壇 會議實錄

中華民國 105 年 12 月



# 目錄

壹、前言 .....	3
貳、2016 海運論壇.....	4
一、會議議程： .....	5
二、開場致詞： .....	7
三、第一場：全球到臺灣 海運經貿新趨勢.....	12
四、第二場：東南亞經貿 南向運輸新契機.....	17
五、第三場：兩岸跨境通港灣物流新引擎.....	25
六、第四場：船舶避險術 海難救助新對策.....	29
七、第五場：海難案例庫 污染應變新機制.....	35



## 壹、前言

為延續各界對航港局於去(104)年舉辦海運青年論壇頗獲各界熱烈迴響，同時為傳遞海運政策與未來願景，今(105)年更配合政府大力推動新南向政策與布局東南亞新興市場契機，特別邀請英國BMT集團亞太區董事暨首席經濟學家蘇祐田博士、香港理工大學教授呂錦山、SMIT新加坡分公司總經理Reinder Peek等共計22位熟悉國內外海運脈動產、官、學界人士齊聚現場，以「海運經貿新趨勢」、「南向運輸新契機」、「港灣物流新引擎」、「海難救助新對策」及「污染應變新機制」作為五大核心議題，針對鞏固臺灣國際航運樞紐地位、運籌南向海上運輸新策略、創新國際航運物流業務及強化海難災害防救等，進行前瞻研討以及實務案例討論。

- 舉辦時間：105年10月26日(三)
- 舉辦地點：交通部運輸研究所 B1 國際會議廳

貳、2016 海運論壇

# 前進未來

開啟臺灣海運新格局

(105 年 10 月 26 日)

## 一、會議議程：

時間	議程
09:00-09:30	報到
09:30-09:50	貴賓致詞 交通部常務次長/范植谷 交通部航港局局長/謝謂君
<b>第一場 全球到臺灣 海運經貿新趨勢</b>	
09:50-09:55	【主持人引言】林文博 / 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會理事長
09:55-10:35	【專題演講】由國際航運中心板塊東移趨勢尋求發展契機 蘇祐田 / BMT Asia Pacific Ltd 董事暨首席經濟學家
10:35-10:50	休息時間
<b>第二場 東南亞經貿 南向運輸新契機</b>	
10:50-10:55	【主持人引言】祁文中 / 交通部常務次長
10:55-11:25	【講題】新世界工廠—東南亞地區經貿與航運的發展 呂錦山 / 香港理工大學物流及航運學系教授暨 董浩雲國際海事研究中心主任
11:25-11:45	【與談人】 戴輝煌 / 國立高雄海洋科技大學航運管理系教授 鄭德松 / 台灣國際物流暨供應鏈協會常務理事暨顧問
11:45-12:00	討論
12:00-13:00	午餐時間

(下午場議程接續下頁)

<b>第三場 兩岸跨境通 港灣物流新引擎</b>	
13:00-13:05	【主持人引言】廖超祥 / 財政部關務署署長
13:05-13:25	【講題】兩岸物流新引擎—海運快遞與跨境電商發展前景及通關作業規劃 林錦宏 / 財政部關務署基隆關股長
13:25-14:05	【與談人】 高傳凱 / 臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司港務長 洪辰冬 / 東立物流股份有限公司董事長 張陸生 / 關貿網路股份有限公司副總經理 柏幼林 / 中華民國無店面零售商業同業公會秘書長
14:05-14:20	討論
14:20-14:35	休息時間
<b>第四場 船舶避險術 海難救助新對策</b>	
14:35-14:40	【主持人引言】姚洲典 / 行政院海岸巡防署巡防處處長
14:40-15:10	【講題】國外海難救助體例探討 陳彥宏 / 國立高雄海洋科技大學航運技術系副教授暨 海事調查與鑑定中心主任
15:10-15:30	【與談人】 徐國裕 / 中華民國船長公會理事長 翁順泰 / 國立臺灣海洋大學商船系副教授
15:30-15:45	討論
15:45-16:00	休息時間
<b>第五場 海難案例庫 污染應變新機制</b>	
16:00-16:05	【主持人引言】謝謂君 / 交通部航港局局長
16:05-16:45	【講題】德翔臺北輪處理案例分享 Reinder Th. Peek / SMIT 海難救助與打撈公司亞太區總經理 劉志鴻 / 交通部航港局北部航務中心主任 宋欣真 / 行政院環境保護署簡任技正
16:45-17:05	【與談人】 Bas Wiebe / Resolve Salvage and Fire (Asia) Pte Ltd 業務經理 尹章華 / 文化大學兼任教授暨國立臺灣海洋大學退休教授
17:05-17:20	討論
17:20	論壇結束

## 二、開場致詞：

(一) 致詞貴賓：交通部航港局局長 謝謂君



### ◆ 致詞重點摘要：

今天非常歡迎各位來參加一年一度的「前進未來 開啓臺灣海運新格局的海運論壇」今天論壇針對五大課題，都是臺灣海運目前非常重要的議題，尤其是新南向，在各位踴躍地表達意見給予建言後，相信將能凝聚出活力，為臺灣海運開創新的格局。

近年來受到物流服務整合、貨櫃航商聯盟及貨櫃港營運全球化等因素影響，使得港口產業的市場結構已趨向複雜化，同時由於物流服務系統提高了運作效率、全球經濟地理區塊的改變，以及加上船舶大型化影響，導致傳統港口腹地範圍逐漸擴張，各競爭港口腹地之間已產生明顯的重疊現象。根據 Drewry 2015 年第 3 季貨櫃預測統計資料，從 2000~2015 年之 15 年間，亞洲(北亞、大中華及東南亞)貨櫃之總吞吐量由 1.05 億 TEU 成長到 3.79 億

TEU，成長達 3.6 倍，主要成長動能來自大陸；全球貨櫃總吞吐量亞洲所佔比例由 44.4%成長至 54.5%，全球一半以上貨櫃經由亞洲運輸。相較於此，我國港口同期之總吞吐量僅成長 1.08 倍，此消彼長下，我國港口在海運貨櫃運輸上之樞紐地位不斷受到挑戰，這將是我們今天需要面臨的重要課題。

航港局在交通部的指導之下，身為我國航運政策的執行者，我們面臨海運產業良好的經營環境以及促進海運產業健全發展的目標，接下來有五大使命要進行，第一個就是檢視航運法規跟國際無縫接軌，第二個就是爭取兩岸航運空間，擴大直航效益，第三個部分，配合我國與各國洽簽自由貿易協定(FTA)之規劃，積極參與國際組織，加速區域經濟整合推動工作，第四點是持續協調各目的事業主管機關，建立自由貿易港區單一服務窗口，廢除鬆綁自由貿易港區法規，解決關務、稅務、簽審等跨部會議題，方便航商，第五點則是積極發展「智慧運籌」產業，希望透過國內產業及國際供應鏈的串聯，為我國加入跨太平洋戰略經濟夥伴關係協定(TPP)奠定基礎，提升國家整體的海運競爭力。

蔡總統於 105 年 6 月 15 日成立新南向政策辦公室，揭示了我國發展新南向重要決心，昨日，院長強調各部會在此一政策上必須同心協力，不可缺席，臺灣海運的發展自然也將新南向作為目標之一要把東協當成臺灣內需市場的延伸，政府與民間同心協力，應可將以往臺商及僑胞經貿在當地所建立之基礎加以延伸帶動新一波產業榮景，這次論壇，利用上午 2 場次來探討新南向議題，感謝林文博理事長跟祁文中次長，共同來主持凝聚共識，運

籌南向海上運輸新策略，下午 3 場次針對創新國際航運物流業務及強化海難災害防救等課題，是由關務署廖署長、海巡署姚處長分別來主持，期望共同開創臺灣海運新格局，讓臺灣航運業在全球經貿的巨浪下穩固前行。

(二) 致詞貴賓：交通部常務次長 范植谷



◆ 致詞重點摘要：

今天很高興有這個機會前來參加這個一年一度的海運盛會，首先本人要代表交通部歡迎同時感謝各位航運業界的先進。今年的海運論壇算是已經邁入第三個年頭，回顧兩年多前，交通部為了傾聽產業界、學界的聲音，建構產官學之間的對話平台，在舉辦第一階段的「青年論壇」之後，接續辦理第二階段的「運輸產業論壇」，並且區分為陸運、海運、空運、物流四個場次同時間進行研討，獲得各界的熱烈迴響。航港局在去(104)年起接續海

運論壇之後，以走入校園的方式，在南北兩地的海事院校(海洋大學及高雄海洋科技大學)分別舉辦「海運青年論壇」，並針對未來進入海運職場青年所面臨的課題進行研討，同樣獲得豐碩的成果。因此，今年航港局在過去海運論壇的基礎上，特別配合新南向政策，以及國際海運的最新趨勢，規劃了五個場次的研討議題，相信一定與往年一樣精彩!

今年是國際海運情勢變化相當大的一年，我們看到許多新的機會還有各種挑戰出現，首先是巴拿馬運河擴建工程在今年6月完工啟用，讓14,000TEU的大型貨櫃輪可以直接由太平洋到達大西洋，促使全世界各大航商重新布局遠洋航線。另外一方面，受到全球經濟景氣復甦緩慢影響，整體航運市場艙位超額供給非常嚴重，各航線運價從2015年初開始就一路走跌，造成全球第7大、韓國第1大的韓進海運在今年的8月31日向韓國法院申請破產，也讓全球海運供應鏈面臨了空前的考驗和挑戰，在挑戰之外，我們也看到了機會，蔡總統為了推動臺灣經濟結構轉型，掌握東協和南亞新興市場成長和區域經濟整合的趨勢，提出「新南向政策」，將積極加強臺灣優勢產業和新南向18國供應鏈的連結，希望能夠形成臺商的群聚效應。其次，跨境電子商務市場的蓬勃發展，可以說方興未艾，如何善用臺灣的地理區位優勢，創造新的營運模式和商機，我相信這些對國內的航運業來講，絕對是值得深入探討和掌握的契機。

除了國際航運經貿環境的變化，今年3月不幸的在北海岸發生的德翔臺北輪擱淺事件，同樣是受到各界的關注。臺灣位於為

東亞海運交通要道，每年有超過 14 萬艘的各式船舶，從我們周邊海域通過，因此，維護航行安全一向是交通部的重要政策，我們賀陳部長上任後也一再強調運輸安全的重要，航行安全將成為優先的施政重點。德翔臺北輪事件承蒙非常多的單位共同努力，才能圓滿處理，包括行政院海巡署、環保署、農委會，以及新北市政府的協助，在航港局和 SMIT 團隊(打撈公司)的全力動員下，在 8 月初就把所有的船貨全部移除，把乾淨的海岸還給民眾，在海事案件的處理效率，以及海洋環境的保護上，可以說樹立了新的典範，當然，整個處理過程經過檢討後，仍然有許多可以精進的空間，因此，主辦單位也特別安排一個場次，希望和航運界的先進來共同探討。

多年來，臺灣在航運前輩與各位先進長期的努力下，已經成為名符其實的海洋大國。在世界前 30 大貨櫃船公司中，我們的長榮(第 5 大)、陽明(第 9 大)、萬海(第 18 大)、德翔(第 23 大)、正利(第 30 大)等 5 家名列其中，不但證明了臺灣的海運實力，更顯示航運是台灣對外經貿發的重要關鍵。展望未來，面對嚴峻的全球航運環境，本人深切期盼藉由今天的海運論壇，能夠集眾人的智慧，為我國海運的永續發展擘劃出新的方向，提出具有前瞻性、創新性的具體建議。

### 三、第一場：全球到臺灣 海運經貿新趨勢

#### (一) 引言貴賓：全國船聯會理事長林文博



#### ◆ 引言重點摘要：

近年海運發展有船舶大型化、航商海運聯盟及區域經濟發展往亞洲移動等三大趨勢，東南亞市場重要性已逐步提升，特別是 intra-Asian 的航運經貿呈現高度發展，政府與時俱進，推動新南向政策。本次主辦單位特邀 BMT 集團亞太區董事並兼首席經濟學家蘇祐田博士主講「由國際航運中心板塊東移趨勢尋求發展契機」。在過去 20 年，蘇祐田博士深入參與了亞太地區多項港口、海運、物流、工業以及貿易等有關的發展項目，並一直為政府和跨國集團就政策制定，投資與經營決策等，提供建議和諮詢。蘇博士對於東南亞的知名港口如巴生港、雅加達、泗水等國際港的航運、運輸、政經環境、供應鏈及複合運輸與多式聯運等擁有豐碩且精湛的專案研究及產業經驗；蘇博士亦參與了對中國經濟，

包括其貿易和工業政策的多項深入研究，特別是中國區域與海外投資，包括「一帶一路」，和製造業移轉等，其中亦包括了香港港口總體規劃、香港國際航運中心、區域分銷物流中心等的政策發展研究。借重蘇博士的經驗可提供臺灣交通、產業和航運界對於此新興市場未來發展的方向、佈局、先進的商業模式或全球策略規劃等新思維。

(二) 主講者：蘇祐田博士

專題演講：由國際航運中心板塊東移趨勢尋求發展契機



◆ 演講摘要：

1. 世界港口及航運市場發展的重要趨勢

(1) 亞洲正式崛起，與亞洲的貿易持續快速增長，intra-Asian 成長最快。各國均已進入東南亞市場，臺灣腳步已經晚了，應要加快。東南亞各國均求發展，

機會很多。

- (2) 亞洲區內貿易繼續快速增長，因中國大陸與東南亞之間的帶動，貨櫃貿易量以每年 6.6% 年成長率高於世界平均 4.6% 成長率。
- (3) 遠洋船舶大型化係追求規模經濟，但已有理論不可能無限制成長，因為邊際效應遞減。船舶大型化造成近年航運低迷，運費低使得韓進宣告破產。
- (4) 船舶大型化單一航運公司無如此多貨源，因而形成航運聯盟，產生不同碼頭之間的運輸情況。
- (5) 因東南亞生產成本較低，世界工廠由中國大陸向南遷移，目前東南亞已不傾向直接出口原物料，因為工廠設立開始直接出口成品。
- (6) 亞洲港口因 intra-Asian 貿易快速成長，面臨海外併購與激烈競爭，軸心-輻射模式運輸(hub and spoke)使海運承攬及物流更形重要。另外海事及離岸業務亦將快速成長。

## 2. 中國大陸、東南亞之相關政策與基礎建設

- (1) 東協-中國大陸自由貿易區(ACFTA)。
- (2) 中國大陸「一帶一路」政策以亞洲基礎設施投資銀行(AIIB) 1 千億美金資金作為後盾，係一長期戰略，加快港口基礎設施建設項目，促進沿線國家工業發展，使港口貨量增長。海上絲綢之路中國大陸已投資項目涵蓋歐洲、非洲、中東、南亞、東協與澳洲，建構起各大經濟板塊的市場鏈。
- (3) 中國大陸與馬來西亞組建「港口聯盟」(China - Malaysia 10+6): 大連、上海、寧波、欽州、廣州、福州、廈門、深圳、海南和太倉與 6 個馬來西亞港口 — 巴生港、馬六甲、檳榔嶼、柔佛 (Johor)、關丹和民都魯 (Bintulu)。
- (4) 泰國克拉地峽運河為中國大陸與泰國合作的項目，因

具政治性所以目前為規劃中還是已動工仍眾說紛紜。該運河對貨櫃船較無影響，對運油、散裝及工業之影響較大。

### 3. 東協(ASEAN)未來展望

#### (1) 人口優勢：

- A. 低齡化的人口結構代表勞動力比例較高，將為東協經濟增長提供所需的勞動力。
- B. 東協城市人口預計將在 2030 年前至少增加 9 千多萬。

#### (2) 經濟：

- A. 東協各國經濟自 2000 年以來保持持續高速增長。
- B. 東協國經濟增長高於全球平均。
- C. 東協國間貿易也增長迅速。

#### (3) 城市化：城市化進程將提高中產階級的人口數和購買力。

#### (4) 東協處於發展中階段：具提升價值鏈並增加出口值之潛力，目前只有新加坡排入世界前 30 出口多樣化國家。

### 4. 東協港口重要發展動態

#### (1) 馬六甲海峽港口的最新動向：新加坡將於 2027 年完成 6,000 萬 TEU 吞吐量的新港 Tuas，將造成東南亞區域間更激烈的競爭。

#### (2) 印尼港口的最新動向：印尼有 17,000 個島嶼，正推動內陸和駁船網絡與海洋公路計畫，將吸引外資進入促進發展。

#### (3) 越南、泰國因政治及經濟動盪，政策延續性需留意。

### 5. 機會

#### (1) 東協雖然成長快速，但基礎建設尚未跟上，臺灣航運、物流以及工業園區發展成熟，科學園區聞名世界，並

且有完整產業鏈，這些基礎對臺灣是一項利基，臺灣此時提出「新南向政策」迎接東南亞航運這塊市場大餅，有許多投資機會。

- (2) 東南亞的政治相當複雜，不可將東協視為一體！各別國家在政治地域上亦有區分。馬來西亞分為西馬、Sarawak 及 Sabah 三部分，各自行政獨立，往來還需持護照、過海關；印尼在港口管理上分 4 個港務局，相互競爭；菲律賓分北中南三部分，政策延續紀錄不佳。東南亞有此特性，因此在投資上需留意與瞭解當地文化、政治情勢。
- (3) 臺灣應秉持長期經營之理念，上下游整個產業供應鏈一起過去，發揮製造業、物流、航運、農業、工程及工業園區等優勢產業協同效應，應避免與中國大陸、日本及韓國直接競爭，找到利基市場專注於二線區域開發，同時掌握幾項原則：製造雙贏(win-win strategy) 把餅作大、不投機、善用臺商華僑軟實力、培育人才、國際標準、多樣化投資、建立官方和非官方關係及當地化。
- (4) 臺灣應結合既有在東南亞發展的臺商基礎，發揮群聚效應，官方、航運公協會、商會及臺商整合既有資源，瞭解市場、慎選夥伴、集體行動，時時謹記東協之不確定性與高風險。
- (5) 特別highlight BIMP-EAGA 為東協中增長最快的地區，包括馬來西亞東部(Sabah/Sarawak)、汶萊、菲律賓南部(Mindanao/Palawan)、印尼的北部和東部(Kalimantan/Sulawesi/Maluku/Papua)，為以上各國開發較慢較落後區域，因國家發展不能失衡，正以飛速開發此區，且其餘國家多投資東南亞西半部無多餘資金投入此區，為臺灣值得關注之二線區域。該區目前有潛力計畫有馬來西亞 SBP 實邦加港轉運中心、印尼西加里曼丹港、雅加達物流服務、中爪哇工業園區。

## 四、第二場：東南亞經貿 南向運輸新契機

### (一) 引言貴賓：交通部常務次長 祁文中



#### ◆ 引言重點摘要：

本次論壇有 2 主軸，蘇博士已 highlight 出來，我們要「前瞻導航 迎向未來」，剛剛蘇博士提到世界工廠及消費市場往東移到亞洲，這是我們的機會。大家知道過去 8、9 年海運業環境相當艱難，我們預期嚴冬即將渡過，可能明年開春後曲線將翻轉，但這段期間有些航商承受不了壓力而出局，海運業界是否能順利迎合國際趨勢反彈並提前反彈，為當前重要議題。第 2 個主軸為「紮根奠基 檢討精進」今年 3 月德翔輪海難事件，我們將 5 個月期間完整處理情形與業界分享，並聽聽大家的意見。

蘇博士提出 New thinking, approach, & mentality，以及 12 項基本原則，這些是未來海運產業需共同思考的地方，今天的議題圍繞於此發展，海運如何佈局東南亞、契機在哪？針對世界

工廠的東南亞剖析經貿與航運發展，如何攜手掌握機會。第二場次，邀請香港理工大學物流及航運學系暨董浩雲國際海事研究中心主任呂錦山教授，針對「東南亞經貿 南向運輸新契機」演講，帶領航運業界一起探尋海運布局東南亞新興市場的契機，並邀請2位與談人，國立高雄海洋科技大學航運管理系教授戴輝煌及台灣國際物流暨供應鏈協會常務理事暨顧問鄭德松，參與討論。期待藉由今天的論壇充分交換意見，更重要的是這9年來單打獨鬥時代有些航商已經出局，接下來要思考的是如何結合民間、政府及外地投資的臺商資源，找到最好的契機、最好的方式與當地合作，創造雙贏，也能夠清楚定位臺灣的機會在哪裡，找到非國際間共同認定的亮點。

(二) 主講者：香港理工大學物流及航運學系教授 呂錦山

講題：新世界工廠—東南亞地區經貿與航運的發展



## ◆ 演講摘要：

### 1. 前言

#### (1) 新世界工廠移轉：

中國是世界主要的工廠，但隨著生產成本持續上漲，促使製造商另覓生產基地，其中東南亞國家成為熱門的選擇，但各國政經情況不同，仍須注意投資風險。

#### (2) 航運市場新契機：

航運為國際性產業，國際貿易的延伸需求。在遠洋航運市場低迷下，東南亞市場興起，將成為未來的新契機。

### 2. 東南亞地區經貿發展分析

(1) 東南亞地區年平均經濟成長率為 5.5%，高於全球年平均經濟成長率 3.8%。

(2) 東協為全球第六大經濟體，僅次於美國、中國、日本、德國與英國，為亞洲第三大經濟體。

(3) 寮國、緬甸、柬埔寨近期經濟快速成長但政治風險高。

(4) 2015 年東協人口共有 6 億 2 千 9 百萬人，僅次於中國與印度。其中一半以上年齡低於 30 歲以下，47.7% 的人居住在都市。

(5) 2015 年東協 GDP 達 2 兆 3 千億美元，佔亞洲市場 24%。

(6) 新加坡、汶萊、馬來西亞 GDP 較高，購買力較高。

(7) 印尼、菲律賓、越南人口數較高，消費需求較高。

(8) 2015 年外國直接投資(FDI)東協金額達 1 千 2 百億美金，其中 62.5% 是服務業。占亞洲 18%。

### 3. 臺灣與東協貿易關係

(1) 2005 年臺灣主要出口地區，其中東協佔 14%，2015 年增加為 18%，另 2005 年及 2015 年臺灣主要進口地區，其中東協佔均維持 12%。

(2) 2015 年臺灣對東協出口值成長率-14.45%，另 2015 年臺灣自東協進口值成長率-16.97%。

(3) 2015 年臺灣對東協出口主要貨品機械及電機設備類所

佔比例最高約 50%，另 2015 年臺灣自東協進口主要貨品機械及電機設備類所佔比例最高約 38%。

#### 4. 東南亞地區航運發展現況

- (1) 東南亞國家船隊規模逐年成長，以散裝船與貨櫃船成長最多。2016 年東南亞船隊占全球比例 11.35%。
- (2) 東南亞國家定期航運連結力指數(LSCI)新加坡及馬來西亞優於臺灣，柬埔寨及緬甸該項指數很低。
- (3) 2014 年東南亞主要國家貨櫃吞吐量約達 9,367 萬 TEU，占全球量 13.68%，其中新加坡與馬來西亞分別占東南亞地區 37.2%與 24.3%。其中轉運為東南亞主要部分。
- (4) 航運聯盟影響港口選擇，航商會決定是否與當地港口結盟。

#### 5. 東南亞地區物流績效表現與風險評估

- (1) 物流績效表現方面，以新加坡、馬來西亞、泰國、越南與印尼表現較佳。相對而言，寮國、緬甸與柬埔寨物流基礎結構設施則較不完善。
- (2) 緬甸、柬埔寨與寮國在政治、衝突與基礎結構等項投資風險較高。

#### 6. 結論與建議

東南亞地區有些國家 GDP 成長高、人口多，但相對風險也高，建議臺灣海運發展可從教育著手，吸引東南亞學生來臺灣就讀，未來是臺灣出口相關產業的種子人力資源；其次，運用當地臺商作為合作的管道，透過政府、產業及相關公協會策略聯盟，發揮群體戰力，與當地業者共創雙贏，才能長久合作；最後可參考日本模式，製造業、物流服務業、船公司、碼頭業者一起過去，以整個產業鏈一條龍式的進入東南亞市場。

(三) 與談人：國立高雄海洋科技大學航運管理系教授 戴輝煌



◆ 與談摘要：

「南向：一場擇優與排序的策略」，是需注意風險的一場賽局-臺灣航港產業進入東南亞市場很早，1990 年代初期萬海航運已進入東南亞，馬來西亞、越南及泰國的 VICT 碼頭也都是臺灣過去投資經營，產業運作上相對成熟，除了可依附民間相關產業既有投資的基礎之外，新南向政策可藉由合作與投資形式的基金會，以及合資協定的成立作先鋒，突破過去 20 年來航商單打獨鬥的困境。首先為找誰合作，有潛力合作港口的先決條件為該國與他國貿易往來密切性、港口間貿易貨運流向與密度、港口所屬國之法令盟約政策、該港口所具備貨源種類特性、該港口基礎設施及管理制度、該港口可佈署船型作業條件、該港口可佈署的各種航線別等，不是找樞紐大港，而是要找出航線數目、可容納船型增長中的港口、可以配合碼頭操作機具更新的港口，這種跨國

合作投資應由政府帶頭，以最熟悉的產業、最熟悉的業者(例如長榮海運、陽明海運、萬海海運、東方海外)合作，強化新目標市場之航線、航商、碼頭、業者、官方的聯結，對於與我國航港產業較密切之航商，例如國輪航商與各類碼頭業者緊握、保護、輔導、溝通，讓大家成為共同體，離不開我們。

(四) 與談人：台灣國際物流暨供應鏈協會常務理事 鄭德松



◆ 與談摘要：

遠洋航運服務 (Long haul) 比起近洋航運服務 (intra-regional) 難經營，像 Maersk 這種外商公司，遠洋與區域間他都想要，但像 Intra-Asia 市場距離他太遠反應會比較慢，不像萬海海運靈活，Maersk 的操作模式就是併購亞洲航運公司並設立子公司把總部設在新加坡，複製這種成功模式 Maersk 在 Intra-Europe、Intra-American 相繼成立經營區域間的公司，這

些 intra-regional 的公司獲利都相當高。在港埠、航運發展政策方向上，我認為臺灣有 2 種目標情境，一種是具企圖心的貨櫃量成長(ambitious scenario-積極投資港埠基礎設施，追求高貨櫃量，每年 7%的成長，高於 GDP)、一種是穩定的貨櫃量成長(organic scenario-精緻化經營，高效率碼頭，每年1~2%的成長，與 GDP 一致)，不管是哪種，最重要的是政策一致性而且要走出去，剛剛幾位學者均提到一條龍臺商群聚效應，臺灣港務公司現有閒置資金，是適合帶領航商與 GTO/ITO 共同合作投資海外，另外一帶一路是危機同時也是商機，應避免直接在一線港口硬碰硬競爭，例如中國在馬來西亞巴生港已大規模投資，目標是作為中國大陸貨物的中轉地，因此二線港口或許更值得投資，培育人才也是一定要持續作的項目。

(五) 綜合討論摘要：



為避免直接競爭，臺灣可找尋具潛力的二線港口投資，但風險會比較高，政府與民間可蒐集航商經營二線港口的第一手航線資訊，利用既有資源，由政府、業界、當地臺商組成團隊南向發展，在東南亞尋找利基與商機，先有製造業進去、然後物流服務業、航商、碼頭業者一條龍式的開拓東南亞市場。從長遠角度來看，應從海事教育著手，多招收國際學生，畢業後成為認同臺灣的人力資源，由當地人管理當地人。

香港面臨臺灣相同的貨櫃量下滑問題，2年前提出4項航運高階服務政策-財務、租賃、管理與人力資源，不追求貨櫃量強調航運服務。香港無法向新加坡一樣有效率，因新加坡是政府走在前面出去投資，法律上不會有問題，香港與臺灣同樣面臨法治問題，臺灣港務公司100%政府投資是否走得出去，較缺乏彈性。臺灣應學習香港多成立國際學校，吸引外國人到臺灣，國際化臺灣才走得出去，多一點東南亞學生、多一點懂東南亞語言與文化的人才才是利基。

以港埠基礎設施投資來看，相較東南亞GTO/ITO已大幅投資，南亞或許為更好的選擇，但還是要看群聚效應，遵循行政院新南向政策18個國家的說帖，按照說帖往下走。

## 五、 第三場：兩岸跨境通港灣物流新引擎

### (一) 引言貴賓：財政部關務署署長 廖超祥



#### ◆ 引言重點摘要：

海關服務是與時俱進的業務，未來將運用資訊科技創新精進，即利用大數據、智慧化設備來創新關務，提升進出口通關措施及擴大跨境合作。

(二) 主講者：財政部關務署基隆關股長 林錦宏

**講題：海運快遞與跨境電商發展前景及通關作業規劃**



◆ 演講摘要：

近年大陸電子商務盛行，臺灣地理位置優越，兩岸海運航程距離短且載運量大，配合成熟的物流配送服務，海運快遞成本及速度與空運相比深具競爭及發展潛力。另外，臺北港與桃園國際機場車程甚短，海空港皆為自由貿易港區，更可充分運用上述優勢，發展海空聯運，另針對 OECD（經濟合作暨發展組織）將取消「低價免稅制度」，財政部關務署除研擬在快遞及郵包之外，開闢全新的電商通關管道，同時將透過源頭管理、電子商務通關服務平臺、清表通關自動彙總及簡易通關優惠措施，以降低稽徵成本，提升臺灣物流增值服務。

(三) 與談人：

1. 高傳凱/臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司港務長
2. 洪辰冬/東立物流股份有限公司董事長
3. 張陸生/關貿網路股份有限公司副總經理
4. 柏幼林/中華民國無店面零售商業同業公會秘書長

(四) 與談摘要：



因應跨境電子商務蓬勃發展，關務署刻檢討低價免稅制度，以維護國內市場公平競爭環境，同時規劃電子商務貨物通關制度，預計將降低報關成本、簡化電子商務貨物外銷退稅流程，未來有效結合海運快遞及自由貿易港區，有利發展多元通關環境並提升物流增值服務。

「新南向政策推動計畫」啟動，在交通部指導下，臺灣港務股與桃園國際機場已簽訂合作協議，將與業界共組國際行銷團隊，

以海、空運快遞現有基礎，推動跨境電商及海空聯運，建立臺灣成為電子商務貨物之國際物流中轉中心。

104年5月關務署開辦海運快遞通關業務，有關運力不足及通關問題，目前關務署已放寬海運快遞貨物可經小三通入出境，也將分階段開放自由港區出口貨物得移運至快遞貨物專區辦理通關。大陸105年4月調整跨境電商政策，臺灣將有機會成為大陸跨境電商設立海外倉的基地，關務署將持續研議法規鬆綁，健全產業經營環境。

## 六、 第四場：船舶避險術 海難救助新對策

(一) 引言貴賓：行政院海岸巡防署巡防處處長 姚洲典



### ◆ 引言重點摘要：

救難技術越來越好，為什麼海難還是會發生？首先會探討現行海難救助案例；接著透過案例說明海巡署在海難救助的職責；最後與各界專家探討海上救難的處理對策，期望創造海事安全文化，朝「離災優於防災，防災重於救災」方向努力。

(二) 主講者：國立高雄海洋科技大學航運技術系副教授暨海事調查與鑑定中心主任 陳彥宏

**講題：國外海難救助體例探討**



◆ 演講摘要：

1. 海難事故發生後應由何單位負責？

(1) 英國提出 SOSREP 之建議中，由於打撈作業係高信賴、高投資、高風險且高專業之工作，政府官員大多未具相關專業得以做出決策，爰此，訂定法源基礎，聘用一具有專業背景的客觀第三方，使其有權有責，針對海難事故發生後之處置做出決策，其主要職責在於海難事故之打撈及媒體應對，倘有決策失誤，予以解聘。

(2) 救助與環境污染處理方面仍由各權責機關負責執行。

2. 政府部門介入海難事故之時機應更為靈活，否則原本的拖曳作業，因文書作業時程變為救助作業，最後演變成打撈作業。

3. 我們應思考提出海事安全之上的海事安全文化，否則事故有一天就變成故事，遺忘的故事就又可能衍生出新的事故，然後就又有新的故事，於是事故跟故事就如此生滅相續不斷，臺灣的海難事故亦然，永遠有沉不完的船，出不完的事。海事安全的願景，希望我們的海巡都沒事做，航安部門也都沒事做。

(三) 主持人短講：行政院海岸巡防署巡防處處長 姚洲典

講題：Development of its SAR Capability and

Challenges-Experience Sharing of SAR Cases



◆ 演講摘要

1. 海巡單位執行救助熱點有 87%是位於領海區域，發生事

故有 60%是因為機械故障，其中我們所救助的有 86%屬於漁船，經統計多數事故均非處於極端天候。

2. 海巡署引進美國海巡單位之技術應用於搜索救助作業。
3. 海巡署巡防處已頒訂船舶擱淺暨油污染防處作業程序，區分警、擱淺、油污及求償四階段應處作為。
  - (1) 遇險人員及時救援：海難發生後，人命救助列為優先，應依 SOP 落實通報、派遣能量、指揮協調、及時援處。
  - (2) 船體漂流擱淺處理：屬船東責任，應啟動 P&I，由航政與環保主管機關依商港法第 53 條及海污法第 32 條，積極應處及開罰。
4. 交通部刻就臺灣北部、澎湖群島、恆春半島等易擱淺海域研議劃設警戒範圍及船舶離岸安全距離，以維航安。
5. 建請交通部積極推動海上交通安全法，涵蓋分道航行、禁航區等規定，加速立法進程。
6. 依據英國勞氏驗船協會資料，臺灣海域屬中度危險海域，行政院因應實需，決定海難衍生海污事故，均由交通部統籌應變，各單位應以新的思維，持續朝「離災優於防災、防災重於救災」方向檢討策進，以符民需。

(四) 與談人：

1. 徐國裕/高雄港引水人辦事處領港
2. 中華民國船長公會理事長
3. 翁順泰/國立臺灣海洋大學商船系副教授

(五) 與談摘要：



海難有高達八成比例是人為因素，海事安全需從預防開始，故任何風險評估都是為了防止海難發生，海上勤務的風險管理是未來努力的方向，另關於救助打撈是否成立專責機關辦理，參考大陸做法是有收費的，請權責單位審酌考量。

因應當前趨勢，船舶大型化後各項硬體設備更加先進，但由於船身龐大，航行水域相對受限，對於提高航行人員的安全管理文化與航安意識應為當前重要議題。

海上救難可分兩部分，短期我國和其他國家建立救助的聯繫管道，長期我國救難作業可以透過修法，來促進兩岸海上救難制度的長遠發展，以實務為例，翁教授曾參與金門地區一起漁船海難事故處理，訪談過程中瞭解目前漁民求救機制係以單邊帶或是多邊帶無線電話(SSB/DSB)向漁業電臺求救，漁業電臺再與國家搜救中心聯繫，倘若案發地點較靠近大陸，由於目前無陸方聯繫窗口，需透過中華搜救協會通知陸方海上搜救中心，如此一來便延遲訊息之傳遞，為改善此一機制，短期而言，國搜中心與陸方海上搜救中心可建立聯繫管道，漁民在近陸方海域遇難可以打1239，在臺灣海域打118；長期而言，臺灣地區與大陸地區人民關係條例第28、29條是否能透過修法讓兩岸船舶與航空器互相交流。

## 七、 第五場：海難案例庫 污染應變新機制

### (一) 引言貴賓：交通部航港局局長 謝謂君



#### ◆ 引言重點摘要：

航港局身為我國航運政策的領航者，以建立海運良好環境，促進海運產業健全發展為使命，海難發生後若能有效處理將有助於災害之減輕，亦可避免災情擴大及二次損害，邀請參與本次德翔臺北輪擱淺案之 SMIT 海難救助與打撈公司亞太區總經理 Reinder Th. Peek、航港局劉志鴻主任，以及環保署宋欣真簡任技正分享其行政處理過程及施工工法。

### (二) 主講者 1：SMIT 海難救助與打撈公司亞太區總經理

Reinder Th. Peek

**講題：德翔臺北輪處理案例分享**



◆ 演講摘要：

1. 現今的挑戰。

- (1) 船舶大型化。
- (2) 離岸設施將會有海上救助之需求。
- (3) 深水打撈作業之深度越來越深。

◆ 污染物。

◆ 殘骸(奈洛比公約)。

- (4) 主管當局介入案件處理之層級趨高。

2. 合作廠商的能力。

- (1) 拖船能量。
- (2) 浮吊能量。
- (3) 駁船能量。

(4) 人員能量。

### 3. 案例分析

(1) 打撈救助。

(2) 殘骸移除。

德祥臺北處理案例是海難救助公司與當地政府機關合作過程中最成功的案例，海難救助公司是協助當地政府、保險公司儘速處理海難的重要團隊，尤其在救難過程需要動用很多大型機械協助拆卸船體，擁有當地政府的支持是有助於海難處理的重要關鍵。

(三) 主講者 2：交通部航港局北部航務中心主任 劉志鴻

**講題：德翔臺北輪處理案例分享**



◆ 演講摘要：

1. 船舶擱淺原因分析及海難應變。
2. 殘油移除處置情形。
3. 貨櫃移除處置情形。
4. 船體移除處置情形

船隻擱淺的處理除了通報相關單位之外，更要快速成立專案小組，並於第一時間救出船隻上的人員，在間接處理船隻油污、船體移除等作業。處理過程應評估航行離岸距離、劃設海域安全警戒範圍等狀況，運用船舶自動識別（AIS）系統，以進行船舶動態管理，適時啟動海難救護機制。

(四) 主講者 3：行政院環境保護署簡任技正 宋欣真

**講題：德翔臺北輪處理案例分享**



◆ 演講摘要：

船舶擱淺所涉及的相關法令有三個部分，含災害防救法、商港法，若發生污染事件還有海洋污染防制法。德翔臺北輪事件發生時，環保署運用科學工具監控油污狀況，每日巡查油污分佈並清除油污。透過此案例，累積環保署海污應變處理的經驗並訓練因地制宜的救災特性。

(五) 與談人短講 1：Resolve Salvage and Fire (Asia) Pte Ltd

業務經理 Bas Wiebe

講題：Taipei, Shipping Forum-Emergency Response



◆ 演講摘要：

海上的緊急狀況涵蓋海上衝突、沈船、火災、船隻故障、漏油等事件，這些狀況可以透過事先預防與演練，包含建立事故指

揮中心、模擬場景演練、建立標準程序、人員角色分工等預防行動，來降低災害發生時所產生的風險。

(六) 與談人短講 2：文化大學兼任教授暨國立臺灣海洋大學  
退休教授 尹章華



◆ 演講摘要：

1. 布拉哥號油輪海難洩油污染案之探討
2. 阿瑪斯號海難洩油污染案之探討
3. 海研五號海事案之探討
4. 德翔臺北輪海難洩油污染案之探討
5. 法規修正建議：
  - (1) 修正海洋污染防治法第 10 條(增列第 4 項)：

船舶，適用前二項規定者，主管機關得準用商港法第五十三條至第五十六條之規定。

(2)修正海洋污染防治法第 32 條(增列第 3 項)：

適用前二項規定者，主管機關得準用商港法第五十三條至第五十六條之規定。

(3)修正海洋污染防治法第 35 條(增列第 2、3 項)：

外國船舶進入我國領海或內水範圍內，準用前項之規定者。但得提供理賠責任財務擔保書(Letter of Undertaking , LOU)，以代替提供擔保。

行使前二項請求權之程序及方式，準用船籍國之規定。

(4)修正商港法第 58 條(增列第 2 項)：

航港局對入、出商港之本國商船得準用前項規定實施檢查。

從國際相關海難的搜救標準，來檢討德翔臺北輪的搜救狀況，以強化重大海洋油污染緊急事件處理狀況。執行方式可分為：第一負責單位依據相關法規處理所屬範疇、第二注意搜救海域的海象與天氣狀況、第三釐清船舶所有人的責任歸屬問題、第四調整後續海難救助的法條內容。

(七) 與談人：

1. Resolve Salvage and Fire (Asia) Pte Ltd 業務經理 Bas Wiebe
2. 文化大學兼任教授暨國立臺灣海洋大學退休教授 尹章華

(八) 與談摘要：



人員救援是海難救援的第一要務，救援過程要評估船隻狀況穩定後依照 SOP 穩定步驟以減少因海難事故發生後，船上人員陷入恐慌衍伸的事故，所以在發生事件時就必須按通報程序通報，按部就班展開救援行動，以確保救援安全。

以德翔臺北輪的處理過程為例，「德」輪在擱淺前相關人員已開設應變小組，當日天候狀況相當惡劣，當「德」輪主機發生故障後立即嘗試故障排除，多次嘗試失敗，錨爪亦因風浪過大並

未抓緊而流錨，當時「德」輪也曾請求拖救，惟風浪過大以致港內拖船均無法出港，種種因素考量後，決定先以救人為第一要務，隔日到船上看的結果是發現船體已出現裂縫，當時便判斷船體會有斷裂的狀況，後續檢討也曾考慮是否應建置專業救難船等相關作為都在檢討會議中談論過，未來與海軍聯繫合作的部分可以再討論。

港務單位與相關單位緊密合作，協助船東聯繫拖船單位或當地的處理單位幫忙救援，讓災害損失降低到最小。

海難災害防救包含預防作為、事發及時處置及事後復原處理等3階段，今天有關德翔臺北輪擱淺案之分享內容，主要是關於事發及時處置及事後復原處理之過程與做法，這些寶貴經驗可作為未來海難災害預防作為及事後處理復原之重要參考。

海難災害危及人命、財產及海洋環境，有效的防範作為是第一道防線也是最重要的防線，如何務實提升船舶航行安全，是整體航運鏈，每一個航安環節都應是努力的目標，上自航政機制之政策作為，下至船舶營運管理，都是實質的海難防範作為，期待每一層面都能在自己的崗位上盡心盡力，使航運安全更為完善，也更期待藉由今天分享內容的啟發，帶動我國救助打撈業者在海事工程、救助打撈、油污染處理等海事相關技術能更為精進充實。