

91-102-1197

# 中國大陸福建省重要港口與機場 —兼兩岸小三通 考察報告



交通部運輸研究所  
中華民國九十一年十一月

中國大陸福建省重要港口與機場—兼兩岸小三通考察報告

著 者：倪安順、蘇振維、邱佩諄

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：台北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十一年十一月

印 刷 者：良機事務機器有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 150 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

三民書局重南店：台北市重慶南路一段 61 號 2 樓・電話：(02)23617511

三民書局復北店：台北市復興北路 386 號 4 樓・電話：(02)25006600

國家書坊台視總店：台北市八德路三段 10 號 B1・電話：(02)25787542

五南文化廣場：台中市中山路 2 號 B1・電話：(04)22260330

新進圖書廣場：彰化市光復路 177 號・電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號・電話：(07)3324910

GPN：1009104400

## 交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱：「中國大陸福建省重要港口與機場-兼兩岸小三通」考察報告			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號 1009104400	運輸研究所出版品編號 91-102-1197	版品編號
主辦單位：運輸計畫組 主管：林國顯 計畫主持人：倪安順 研究人員：倪安順、蘇振維、邱佩諄 聯絡電話：(02)2349-6802 傳真號碼：(02)2545-0428			研究期間 自 91 年 10 月 至 91 年 11 月
關鍵詞：貨櫃碼頭、境外轉運、國際機場、小三通、福建			
<p>摘要：</p> <p>本考察報告主要目的，係實地訪查福建省主要國際商港與國際機場之發展現況、組織與系統、港埠與機場營運，以及港埠與機場未來發展，並蒐集廈門國際商港與國際機場未來發展、運作、管理等相關資料，此行考察所獲致之資料與心得，整理於報告中，以供作未來相關研究之參考。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
91 年 11 月	84	100	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 限閱 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密【限】條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS  
INSTITUTE OF TRANSPORTATION  
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: Study Tour Report of Main Seaports and Airports' Development in Fuchien Province			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATION NUMBER <div style="text-align: center;">1009104400</div>	IOT SERIAL NUMBER <div style="text-align: center;">91-102-1197</div>	PROJCT NUMBER <div style="text-align: center;">7</div>
DIVISION: TRANSPORTATION PLANNING DIVISION DIVISION CHIEF: Kuo-Shian Lin PRINCIPAL INVESTIGATOR: An-Shuen Nir PROJECT STAFF: An-Shuen Nir, Cheng-Wei Su, Pei-Chun Chiou			PROJECT PERIOD FROM October 2002 TO November 2002
KEY WORDS: Container port, Cross-strait direct shipping, International airport, Kinmen and Matsu direct shipping ,Fuchien			
<p>ABSTRACT:</p> <p>For data collection in the study on airport system and seaport system in Fuchien Province, a field trip to the main seaports and airports of Ximen, Fuzhou in Fuchien Province was organized and conducted from October 11 to October 15, 2002. During this 5-day trip, the investigator exchanged opinions in operation system, development, and management with the port authority there. Collected information and suggestions were included in the report.</p>			
DATE OF PUBLICATION <div style="text-align: center;">November 2002</div>	NUMBER OF PAGES <div style="text-align: center;">84</div>	PRICE <div style="text-align: center;">100</div>	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

## 目錄

表目錄.....	VIII
圖目錄.....	IX
壹、前言與提要.....	1
1.1 考察目的.....	1
1.2 考察申請行政作業流程.....	1
1.2.1 案件申請.....	1
1.2.2 金馬證核發.....	2
1.3 辦理考察各項費用與時間支出.....	2
1.3.1 考察案申辦.....	2
1.3.2 兩岸運輸時間與費用.....	2
1.4 兩岸三地往返交通比較.....	6
1.4.1 國際（港澳中轉）間接走法.....	6
1.4.2 國內（金馬小三通）直接走法.....	7
1.4.3 港澳與金馬走法比較.....	7
1.5 大陸考察行程安排注意事項.....	7
1.6 兩岸小三通船舶與旅次運量統計.....	7
1.6.1 船舶艘次.....	8
1.6.2 旅次運量.....	9
貳、考察行程概要.....	11
2.1 考察概要.....	11
2.2 交通運輸概況.....	12

2.2.1 船舶.....	12
2.2.2 飛機.....	16
參、廈門市與福州市基本分析.....	17
3.1 廈門市.....	17
3.1.1 面積.....	17
3.1.2 人口.....	17
3.2 福州市.....	18
3.2.1 面積.....	18
3.2.2 人口.....	18
肆、廈門港考察紀要.....	19
4.1 港埠發展現況.....	19
4.1.1 基礎設施與建設.....	19
4.1.2 貨櫃航線.....	23
4.1.3 貨源運距分配.....	24
4.1.4 港埠發展定位.....	24
4.2 兩岸經營境外航運中心船舶分析.....	24
4.2.1 中華民國營運船舶.....	24
4.2.2 中國大陸營運船舶.....	24
4.3 營運分析.....	27
4.3.1 港口行業市場.....	27
4.3.2 貨物運量分析.....	27
4.4 港口管理組織與體制.....	28

4.5 港口發展目標.....	30
4.5.1 加速深水航道建設.....	30
4.5.2 增進貨物與貨櫃船席建設.....	30
4.5.3 設置物流園區.....	30
伍、福州港考察紀要.....	31
5.1 地理位置與交通概況.....	31
5.1.1 地理位置.....	31
5.1.2 交通概況.....	31
5.2 港口腹地經濟.....	33
5.3 港埠發展現況.....	33
5.3.1 基礎設施與建設.....	33
5.3.2 港口經營管理機構.....	37
5.3.3 輪船航線.....	37
5.4 營運分析.....	37
5.4.1 總量分析.....	38
5.4.2 貨櫃運量分析.....	38
5.4.3 福州港兩岸運量分析.....	39
5.5 港口運量預測與發展目標.....	41
5.5.1 貨櫃運量預測.....	41
5.5.2 港口未來發展目標.....	42
陸、廈門高崎機場考察紀要.....	43
6.1 機場發展現況.....	43

6.1.1 基本概述.....	43
6.1.2 機場設施與配置.....	43
6.1.3 航線分佈.....	47
6.2 機場環境.....	47
6.2.1 交通環境.....	47
6.2.2 旅遊環境.....	47
6.2.3 機場環保.....	47
6.3 機場服務提供與管理.....	48
6.3.1 客、貨運代理及貨站服務.....	48
6.3.2 航空配餐與酒店服務.....	48
6.4 財務與營運分析.....	50
6.4.1 資產概況.....	50
6.4.2 機場收益.....	50
6.4.3 歷年營運分析.....	51
6.5 機場管理組織與體制.....	53
柒、福州長樂機場考察紀要.....	55
7.1 機場發展現況.....	55
7.1.1 機場建設.....	55
7.1.2 機場設施與配置.....	56
7.1.3 航線分佈.....	57
7.2 機場運輸環境.....	61
7.2.1 交通環境.....	61
7.2.2 航空貨運站區.....	61



7.2.3 機場專線巴士車隊.....	61
7.3 機場財務與營運.....	62
7.3.1 機場收入.....	62
7.3.2 營運分析.....	62
7.4 機場管理組織與體制.....	63
7.4.1 宗旨與目標.....	63
7.4.2 組織.....	64
7.5 未來發展目標.....	65
7.5.1 機場未來發展目標.....	65
7.5.2 航空港新區域開發.....	66
捌、心得與建議.....	69
參考資料.....	72

## 表目錄

表 1.1	台灣到大陸福建省重要港口距離時間表.....	4
表 1.2	往返大交通方式比較表.....	6
表 1.3	金馬「小三通」船舶往來統計.....	8
表 1.4	金馬「小三通」旅次統計.....	10
表 2.1	考察行程概要表.....	11
表 3.1	廈門、福州人口與面積.....	17
表 4.1	廈門港主要碼頭設施.....	23
表 4.2	中華民國船舶運送業經營境外航運中心一覽表.....	25
表 4.3	大陸船舶運送業經營境外航運中心一覽表.....	26
表 4.4	廈門港歷年貨物與貨櫃運量.....	28
表 5.1	福州港歷年貨物與貨櫃運量.....	38
表 5.2	福州港試點直航貨櫃運量統計.....	39
表 5.3	福州港河沙與毛角石出口台灣運量統計.....	40
表 5.4	福州港分港區貨物運量預測.....	41
表 6.1	廈門國際機場航空港集團資產成長趨勢.....	50
表 6.2	廈門國際機場收益.....	51
表 6.3	廈門國際機場運量成長趨勢.....	52
表 7.1	長樂國際機場收益.....	62
表 7.2	福州長樂國際機場歷年運量.....	63
表 7.3	福州長樂國際機場未來發展規模.....	66

## 圖目錄

圖 1-1 中國大陸與台灣地區重要港埠都市區位圖.....	5
照片 2-1 水頭碼頭旅客服務中心.....	14
照片 2-2 水頭碼頭金龍輪靠泊情形.....	14
照片 2-3 金龍輪載客情形.....	15
照片 2-4 水頭碼頭馬可波羅輪靠泊情形.....	15
圖 4-1 廈門港區配置圖.....	20
照片 4-1 廈門和平港客運浮式碼頭.....	21
照片 4-2 廈門和平港大型渡輪停靠情形.....	21
照片 4-3 廈門港兩岸試點直航陽明公司貨櫃船停泊作業.....	22
照片 4-4 廈門港機具配置.....	22
圖 4-2 廈門市港務管理局組織結構.....	29
圖 5-1 福州港區配置圖.....	32
照片 5-1 福州港客運大廈外觀.....	35
照片 5-2 福州港客運大廈候船室.....	35
照片 5-3 福州港棧橋式碼頭.....	36
照片 5-4 福州港橋式機與貨櫃船作業.....	36
照片 6-1 廈門高崎機場導標.....	45
照片 6-2 廈門高崎機場長廊.....	45
照片 6-3 廈門高崎機場安檢.....	46
照片 6-4 廈門高崎機場候機室.....	46
圖 6-1 廈門國際航空港集團有限公司組織結構.....	54
圖 7-1 福州長樂機場航線分佈.....	58
照片 7-1 福州長樂機場候機大廳.....	59
照片 7-2 福州長樂機場櫃臺.....	59
照片 7-3 福州長樂機場貨棧設施.....	60

照片 7-4 福州長樂機場貨櫃存放.....	60
圖 7-2 福州長樂機場集團公司組織結構.....	65
圖 7-3 福州航空成規劃圖.....	68

# 壹、前言與提要

## 1.1 考察目的

本次赴中國大陸福建省重要港口、機場考察，目的有二：

### 一、了解金門、馬祖與廈門、福州互動及未來發展潛力

本次考察係配合「金馬地區發展交通運輸系統發展構想」計畫研究需求，了解台灣地區之金門、馬祖與中國大陸福建省廈門、福州港口、機場現況互動及未來發展潛力。

### 二、增進本所對大陸運輸研究了解

經由本次考察，除能收集基本大陸運輸基本資料外、更能增進本所對大陸運輸現況之了解，俾供未來相關研究之參考，及提供未來政策、決策之依據。

## 1.2 考察申請行政作業流程

### 1.2.1 案件申請

本所考察團員備齊相關基本資料（服務單位、職稱、出生年月日、戶籍地）向交通部提出考察申請，獲得交通部同意函後，接著向內政部入出境管理局提出赴大陸考察專案申請，由境管局進行專案審核。審核作業係經境管局專案會議討論通過後，核發核准函，時間約需花費 25~30 天。

### 1.2.2 金馬證核發

依據核准函填具金馬專用單次出入境証申請書向境管局提出申請，經過約 4~5 天審核作業，審核無誤後，核發團員金馬證。由於本案係專案申請，核准期限僅一個月，為密切配合小三通船班，使得行程安排較缺乏彈性，亦增加本案執行的難度。

## 1.3 辦理考察各項費用與時間支出

有關本次考察申辦作業各項費用與時間支出，分述如下：

### 1.3.1 考察案申辦

#### 1.境管局專案申請

本案審核時間已如上述，作業約需 25~30 天。

#### 2.金馬証核發

金馬單次出入境証核發作業時間約需 4~5 天。

#### 3.出入境費用

辦理前述出入境証花費新台幣 400 元，由內政部入出境管理局開立收據。

前述案件申請至核發時間約需 30~35 天。

### 1.3.2 兩岸運輸時間與費用

#### 一、台北—金門—廈門段

本次行程首先由松山機場搭乘國內線班機赴金門，搭機時間約 60 分鐘，機票 2,020 元。到達金門下機後，搭車約 15 分鐘到達水頭碼頭候船。在上船前需先經通關、檢疫作業查驗通過後，才能登船，前往廈門。由金門水頭碼頭搭船赴廈門，途中走金廈水道，海上航程約 40 分鐘即可到達廈門和平碼頭的浮動式客運碼頭，上岸經過通關、檢疫查驗無誤後即可出關入境廈門市。金門到廈門海上船票每人單程 1,000 元。當船舶接近廈門港水域，廈門港派出引水船領船進港，引水費採國際港標準收取（金龍輪）每次費用約新台幣 1,075 元（人民幣 250 元）。

## 二、馬尾—馬祖—台北段

大陸考察行程順利結束後，本案返程係由福州市馬尾港搭船先到馬祖南竿福澳港，下船再換船坐到北竿白沙港，接著搭車到北竿機場，然後再搭飛機返回台北，相關過程說明如下：

### 1. 馬尾到馬祖

在馬尾港經過通關、檢疫查驗無誤後，才能登船前往馬祖。由馬尾港上船出港（未派領港船），行經閩江河岸段到出海口後，才是海上段。馬尾到馬祖全部航程約 1.5~2.0 小時，航程中的海上段，風浪較內河段大許多，船到馬祖南竿，旅客經過通關、檢疫無誤後才能入境。馬尾到馬祖單程船票每人 1,500 元。

### 2. 馬祖到台北

自馬祖福澳港入境後，旅客須再搭船到北竿白沙港，航程約

15分鐘，下船後再搭車到北竿機場，然後搭機飛往台北，飛機票價單程每人1,850元，飛航時間約60分鐘。

有關台海兩岸重要港口、都市間距離、航行時間與運價，彙總如表1.1，及圖1-1所示。金門到廈門距離14海浬，海上航行時間約40分鐘（註：航速採22節）。馬祖到馬尾距離38海浬，海上航行時間約1小時45分鐘（註：航速採22節）。基隆到上海距離420海浬，海上航行時間約12小時（註：航速採35節）；若採空運，（台北）飛行時間1小時15分。高雄到廈門165海浬，海上航行時間約4小時45分（註：航速採35節）。台中到湄州距離110海浬，海上航行時間約3小時15分鐘（註：航速採35節）。

表 1.1 台灣到大陸福建省重要港口距離時間表

類別 起迄	航行距離 (海浬)	航行時間 (時：分)	票價 (人/元)	備註
金門-廈門	14	00:40	1,000	航速 22 節
馬祖-馬尾	38	01:45	1,500	航速 22 節
基隆-上海	420	12:00		航速 35 節
基隆-福州	150	04:30		航速 35 節
基隆-廈門	226	06:30		航速 35 節
高雄-廈門	165	04:45		航速 35 節
台中-福州	117	02:00		航速 35 節
台中-廈門	127	03:30		航速 35 節
台中-湄州	110	03:15		航速 35 節



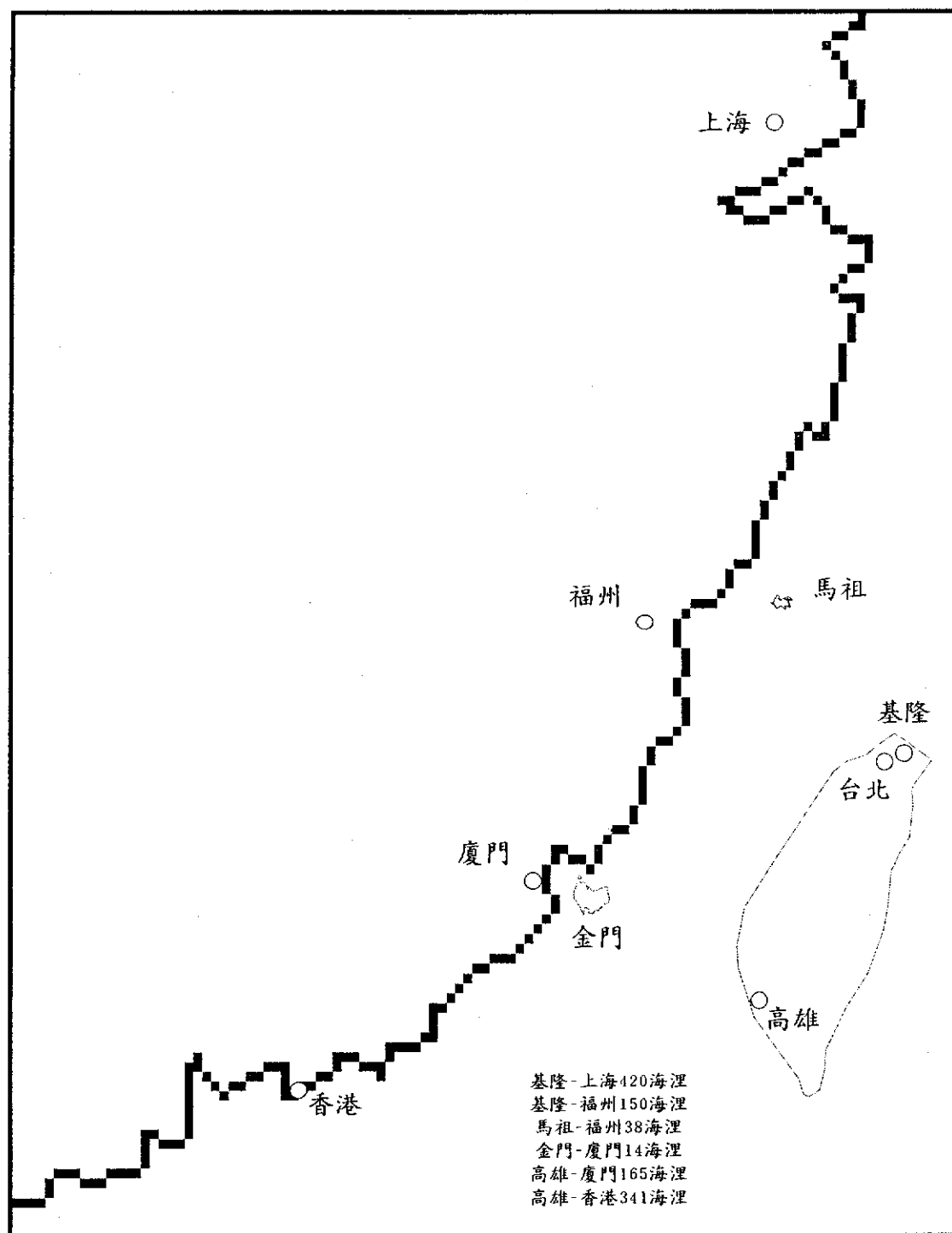


圖1-1 中國大陸與台灣地區重要港埠都市區位圖

## 1.4 兩岸三地往返交通比較

由台灣地區赴大陸地區的運輸方式可區分為國際（港、澳中轉）與國內（金、馬進出）的四種方式，前述四種方式相關運輸費用與時間，分別描述如下：

### 1.4.1 國際（港澳中轉）間接走法

國際走法可再依經由香港或澳門間接進出大陸，旅客若由港、澳中轉至大陸，運輸費用約 13,000 元，時間約花費 6.5 小時，詳如表 1.2 所示。

表 1.2 台北往返大陸福建交通方式比較表

行程	費用	時間
台北 -港澳 -福建	約 13,000 元 (含台北松山機場-中正機場 130 元、中正機場-港澳機票約 6,000 元、港澳至福建機票約 6,000 元)	6.5 小時 (含台北-中正機場 45 分、候機 2 小時、至港澳 1 小時 10 分、轉機 1.5 小時、至福州 1 小時)
台北 -金門 -福建 (廈門)	3,320 元 (含台北松山機場-金門機票 2,020 元、金廈船運費\$1,000、港區服務費\$100、尚義機場至水頭碼頭交通費\$200)	3 小時 20 分 (含台北-金門候機 30 分、飛行 1 小時、換車 15 分、金門-廈門候船 1 小時、航行 40 分)
台北 -馬祖 -福建 (福州)	3,740 元 (含台北松山機場-馬祖機票 1,850 元、兩馬（馬尾至馬祖南竿）船運費\$1,500、南竿至北竿船運費\$140、福澳港客服費\$100、北竿白沙港至北竿機場交通費\$150)	4 小時 40 分 (含台北-馬祖候機 30 分、飛行 1 小時、換車 10 分、南竿-北竿候船 15 分、航行 15 分、馬祖-福州候船 1 小時、航行 1 小時 30 分)

註：1 費用為依目前航空公司／船運公司之單程費用估算而得。

2 金門—廈門、馬祖—馬尾之航運時間須視海象而略有變化。

#### **1.4.2 國內（金馬小三通）直接走法**

國內直接走法係採小三通的方式，旅客若由金門或馬祖中轉，所需費用約需 3,320~3,740 元，時間約花費 3~5 小時，詳如表 1.2 所示。

#### **1.4.3 港澳與金馬走法比較**

上述四種赴大陸走法，若走金、馬兩種走法所需花費的時間與金錢約為港澳的一半（甚至更低），亦即可節省至少一半（甚至更多）的時間與金錢花費。

### **1.5 大陸考察行程安排注意事項**

大陸行政機關與設施考察拜訪，並非如台灣地區般開放，大陸旅行社受限於大陸政治體制，難以協助安排大陸行政機關（或部門）考察，因此考察大陸公部門機關、設施需透過市台辦、省台辦或中央台辦，亦即各級台辦係為台灣地區的對口單位（窗口），凡事透過台辦安排較能事半功倍，達到預期的效果。

### **1.6 兩岸小三通船舶與旅次運量統計**

兩岸小三通自民國 90 年 1 月開始實施，有關實施後船舶與旅次運量統計，分如表 1.3 與表 1.4 所示。

## 1.6.1 船舶艘次

### 一、中華民國船舶

我方船舶在 90 年金門-廈門航線運量計 83 艘次，馬祖-福州航線運量計 54 艘次，當年運量合計 137 艘次，詳表 1.3。91 年金門-廈門航線運量計 305 艘次，馬祖-福州航線運量計 165 艘次，當年運量合計 470 艘次，與 90 年比較成長倍率為 2.43 倍，顯示小三通確有需要。在我方使用的船舶方面，係以一般貨船為主。

表 1.3 金馬「小三通」船舶往來統計 單位：艘次

分類	中華民國船舶		中國大陸船舶	
月份	金門-廈門	馬祖-福州	金門-廈門	馬祖-福州
90 年	83	54	34	11
91 年 1 月	11	4	5	4
91 年 2 月	12	6	3	0
91 年 3 月	12	8	4	4
91 年 4 月	26	10	12	2
91 年 5 月	17	11	9	3
91 年 6 月	18	14	8	3
91 年 7 月	34	16	6	3
91 年 8 月	22	14	4	2
91 年 9 月	29	14	12	1
91 年 10 月	41	14	13	1
小計	305	165	110	34
合計	470		144	
總計	614			

資料來源：陸委會網站，2002 年 11 月 18 日

## 二、中國大陸船舶

中國大陸船舶在 90 年廈門-金門航線運量計 34 艘次，福州-馬祖航線運量計 11 艘次，當年運量合計 45 艘次。91 年廈門-金門航線運量計 110 艘次，福州-馬祖航線運量計 34 艘次，當年運量合計 144 艘次，與 90 年比較成長倍率為 2.2 倍，顯示彼岸亦認為兩岸小三通確有需要。在中國大陸使用的船舶方面，主要為砂石船、及客船為主。

### 1.6.2 旅次運量

#### 一、中華民國金馬旅次運量

我方金馬旅次運量在 90 年金門-廈門航線運量計 9,770 人次，馬祖-福州航線運量計 1,998 人次，當年運量合計 11,768 人次，詳表 1.4。91 年金門-廈門航線(1 月至 10 月)運量計 29,766 人次，馬祖-福州航線運量計 2,929 人次，當年(1 月至 10 月)運量合計 33,695 人次，與 90 年比較成長倍率為 1.86 倍，顯示小三通確有需要。在我方旅次目的方面，係以台商返鄉過年、過節、掃墓、宗教(進香團)為主。

#### 二、中國大陸旅次運量

中國大陸旅次運量在 90 年廈門-金門航線運量計 951 人次，福州-馬祖航線運量計 86 人次，當年運量合計 1037 人次，參表 1.4。91 年(一月至十月)廈門-金門航線運量計 1,824 人次，福州-馬祖

航線運量計 249 人次，當年運量合計 2,073 人次，與 90 年比較成長倍率為 1.00 倍，顯示彼岸亦認為兩岸小三通確有需要。在中國大陸旅次目的方面，係以返鄉探親、經貿考察（團）、戲劇表演（團）、協會交流（紅十字會、口岸協會）、觀光為主。。

表 1.4 金馬「小三通」旅次統計

單位：人次

分類	中華民國船舶		中國大陸船舶	
月份	金門-廈門	馬祖-福州	金門-廈門	馬祖-福州
90 年	9,770	1,998	951	86
91 年 1 月	592	70	84	0
91 年 2 月	647	36	26	26
91 年 3 月	1,220	114	15	45
91 年 4 月	1,891	252	59	0
91 年 5 月	2,380	151	112	65
91 年 6 月	1,549	70	218	0
91 年 7 月	4,243	697	95	0
91 年 8 月	1,837	218	71	0
91 年 9 月	1,833	51	64	20
91 年 10 月	3,804	272	129	7
小計	29,766	3,929	1,824	249
合計	33,695		2,073	
總計	35,768			

資料來源：陸委會網站，2002 年 11 月 18 日

## 貳、考察行程概要

### 2.1 考察概要

#### 一、考察行程與內容

本次大陸福建省主要港口與機場建設及發展狀況之考察行程共計五天，主要係以福建省廈門市的廈門港、高崎機場及福州市的馬尾港、長樂機場為目的地，於91年10月11日至15日分別前往廈門市、福州市的港口與機場進行實地參觀考察，行程內容，如表2.1所示。

表 2.1 考察行程概要表

日期	起迄地點	拜訪單位	工作項目
91年10月11日	台北→金門 →廈門	廈門機場、 港務局	瞭解機場、 港口現況及營運
91年10月12日	廈門	廈門火車站、 鼓浪嶼	瞭解鐵路建設 與發展
91年10月13日	廈門→福州	廈門大學	參觀公路建設
91年10月14日	福州	黃岐港、長樂機場	瞭解機場、 港口現況及營運
91年10月15日	馬尾→馬祖 →台北	馬尾港	瞭解港口 現況及營運

#### 二、參與單位及人員

本次考察團參與單位及人員，分述如下：

- 本所：蘇振維副組長、倪安順研究員、邱佩諄副研究員
- 成功大學：姜渝生教授、王小娥教授、陳佐倉助理
- 鼎漢公司：鍾慧諭協理、鍾智林規劃師

## 2.2 交通運輸概況

本次考察主要交通工具為船舶與飛機，有關船舶與飛機相關設施、載客量，分述如下：

### 2.2.1 船舶

#### 一、金門往廈門

由金門往廈門航班為固定班次，每週二班，分別為星期二與星期五，本次行程星期五搭乘金龍輪（註：1996年澳洲建造）船班時間 10：15 自水頭商港起程，11：00 到達廈門和平碼頭，行程約 45 分鐘。有關金龍輪設施規格，分述如下：

船體：單船體

船長：24.6 公尺

船寬：7.0 公尺

船深：2.25 公尺

吃水：1.25 公尺

載客量：186 人

上甲板：52 人

主甲板：134 人



船員：5 人

航速：25 節（浬／小時）

總噸：169

本航次海象良好，平均航速 22 節。有關金門往廈門之水頭服務中心、金龍輪、馬可波羅輪相關設施，展示分如照片 2-1~2-4 所示。

## 二、馬尾到馬祖

由馬尾往馬祖由於旅客數太少，採非固定航班，本團於星期二返程，搭乘閩珠 2 號，航班時間 12：10 自馬尾港起程，船舶在閩江段航行平穩，出了閩江口進入海上段風浪較大，航行亦較顛頗，於 13：45 到達馬祖福澳港，航程約 1 小時 35 分。有關閩珠 2 號設施規格分述如下：

船長：22.6 公尺

船寬：5.6 公尺

船深：2.3 公尺

吃水：1.2 公尺

主機：1,100 HP \* 2

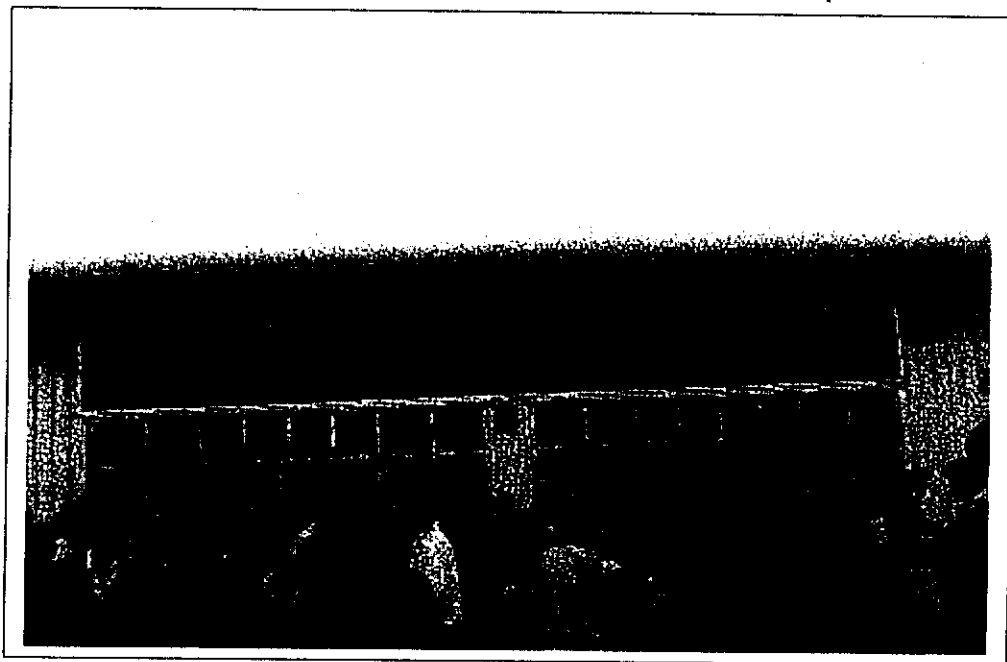
航速：26 節（浬／小時）

燃油容積：800 升

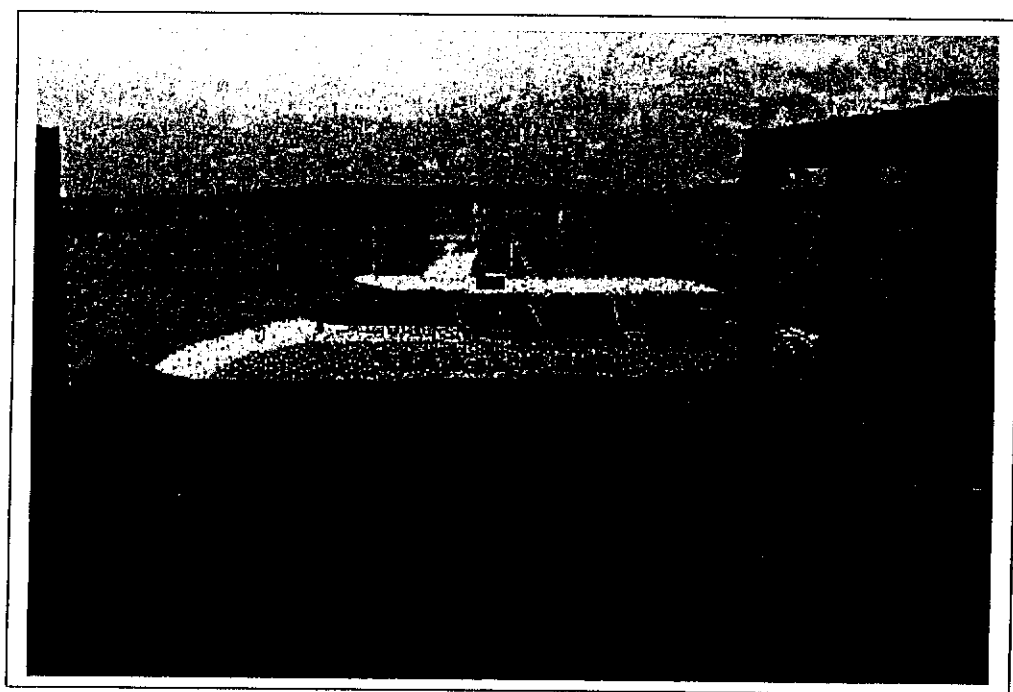
載客量：120 人

總噸：100

本航次天候佳，海象尚稱良好，船舶平均航速 21.9 節（海浬）。



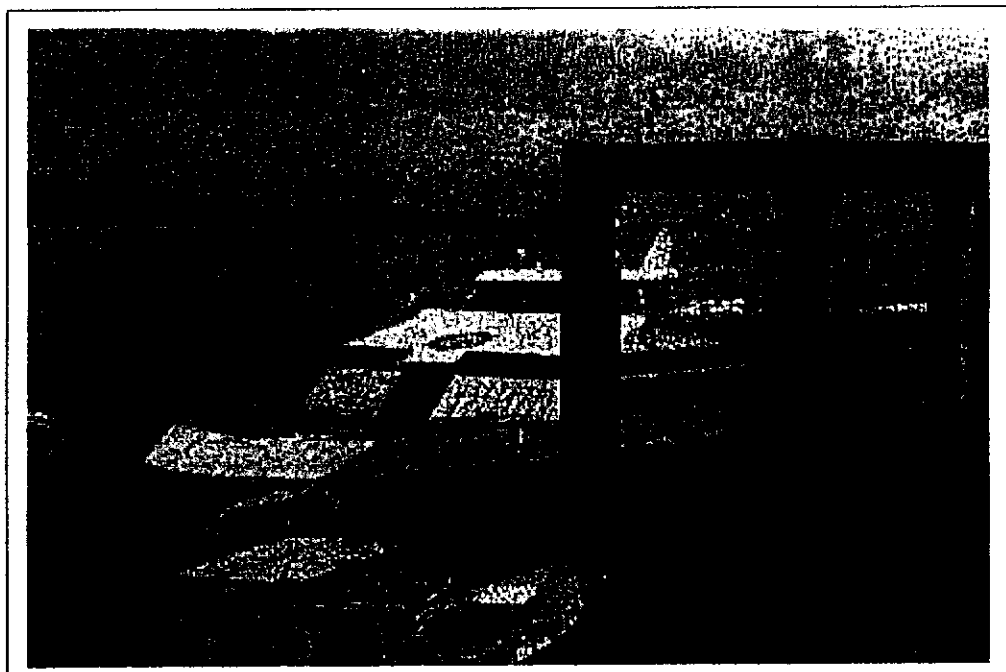
照片 2-1 水頭碼頭旅客服務中心



照片 2-2 水頭碼頭金龍輪靠泊情形



照片 2-3 金龍輪載客情形



照片 2-4 水頭碼頭馬可波羅輪靠泊情形

## 2.2.2 飛機

### 一、台北往金門

由台北往金門搭乘立榮航空 MD82 型機，該機約可載 154 人。

### 二、馬祖往台北

由馬祖往台北搭乘立榮航空 DASH8-200 型機，該機可載 37 人。

## 參、廈門市與福州市基本分析

### 3.1 廈門市

廈門市包含思明、開元、湖里、鼓浪嶼、集美、杏林和同安等七個行政區，外加一個海滄投資區，有關該市面積及人口分述如下：

#### 3.1.1 面積

廈門市面積 1,565 平方公里，廈門島屬於廈門市管理，該島面積 132.5 平方公里，詳如表 3.1 所示。

#### 3.1.2 人口

廈門市戶籍人口 134.4 萬，都市人口密度為 859 人/平方公里。

表 3.1 廈門、福州人口與面積

類別 地區別	面積 (平方公里)	人口數 (人)	人口密度 (人/平方公里)
廈門市	1,565	1,344,000	859
廈門島	133		
福州市	11,968	5,700,000	477
福州市區	1,043	1,400,000	1,342
台北市	272	2,630,000	9,670
金門縣	152	56,000	368
連江縣 (馬祖)	30	8,800	298

## 3.2 福州市

福州市包含五區六縣二市，分述如下：五區係指鼓樓區、台江區、滄山區、晉安區、馬尾區等五個區；六縣係指閩侯縣、連江縣、羅源縣、閩清縣、永泰縣、平潭縣等六縣；二市係指福清市與長樂市。有關福州市面積與人口分述如下：

### 3.2.1 面積

全市總面積 11,968 平方公里，市區面積 1,043 平方公里，城市建成區 70.5 平方公里，詳如表 3.1 所示。

### 3.2.2 人口

全市總人口 570 萬人，城市人口 140 萬人，城市人口密度為 1,342 人/平方公里。

## 肆、廈門港考察紀要

廈門港(Xiamen Port)係中國大陸東南沿海重要的深水良港，廈門港配合廈門市「以港立市」戰略的實施，港口生產建設不斷發展，港口規模日益擴大(廈門港務局，2001年)，已成為以外貿運輸與臨海工業為主的國際商港，該港在營運方面提供旅遊、客運、國際中轉，過境貿易、商貿等多功能與齊全的配套設施，目前已列入中國大陸國家大型一類港口、沿海貨櫃主要樞紐港、及國家基本港。

### 4.1 港埠發展現況

#### 4.1.1 基礎設施與建設

廈門港進出港航道計42公里長，主航道水深-14.5公尺，平均潮差3.98公尺，屬於潮汐港，大船需候潮進港。全港計有10個港區，如圖4-1所示，港區聯外運輸計有公路、鐵路、及國內海運系統。目前300公尺長巴拿馬級船已可進港。

廈門港在航道一期工程完成十萬噸級航道建設，十萬噸級船舶可乘潮進出港；目前該港計有生產性船席81座，其中萬噸級(註：吃水8公尺)以上深水船席有22座，貨櫃船席8座，有關廈門港主要碼頭設施如表4.1所示。

有關廈門港浮式碼頭設施、橋式機配置展示，分如照片4-1~4-4所示。

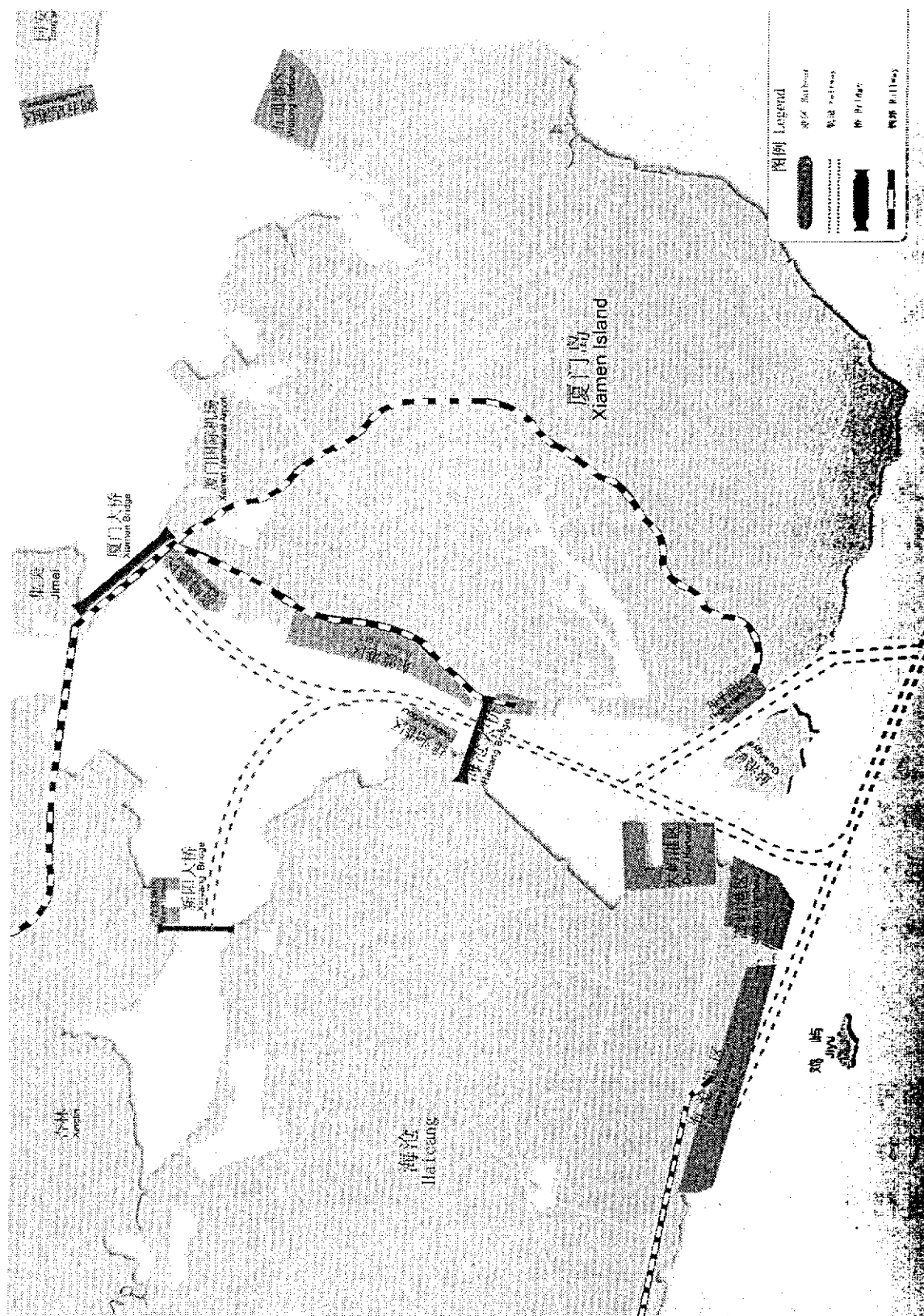
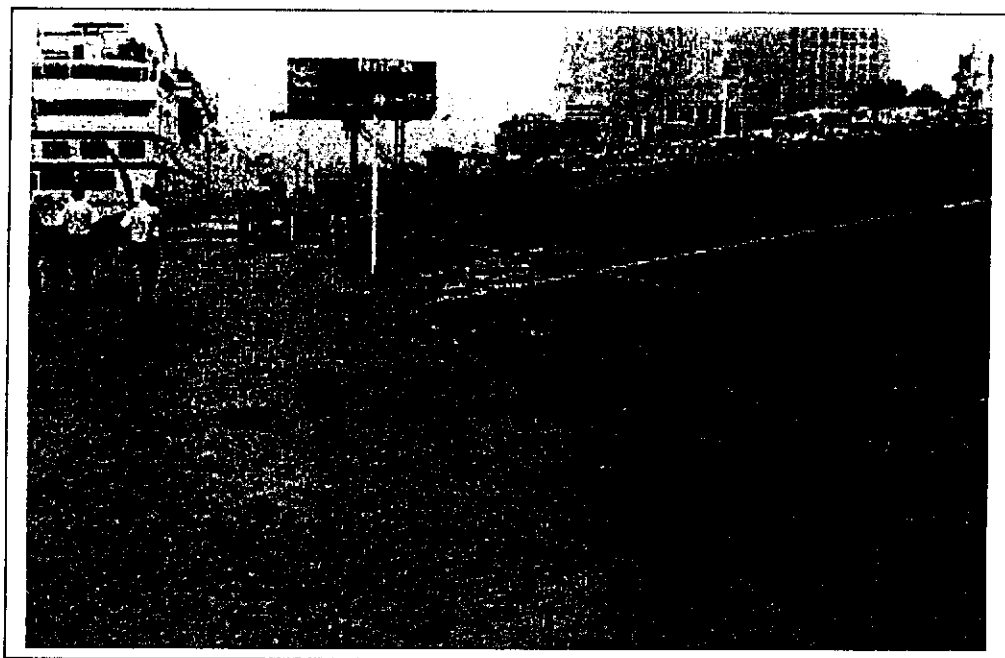


圖 4-1 廈門港區配置圖





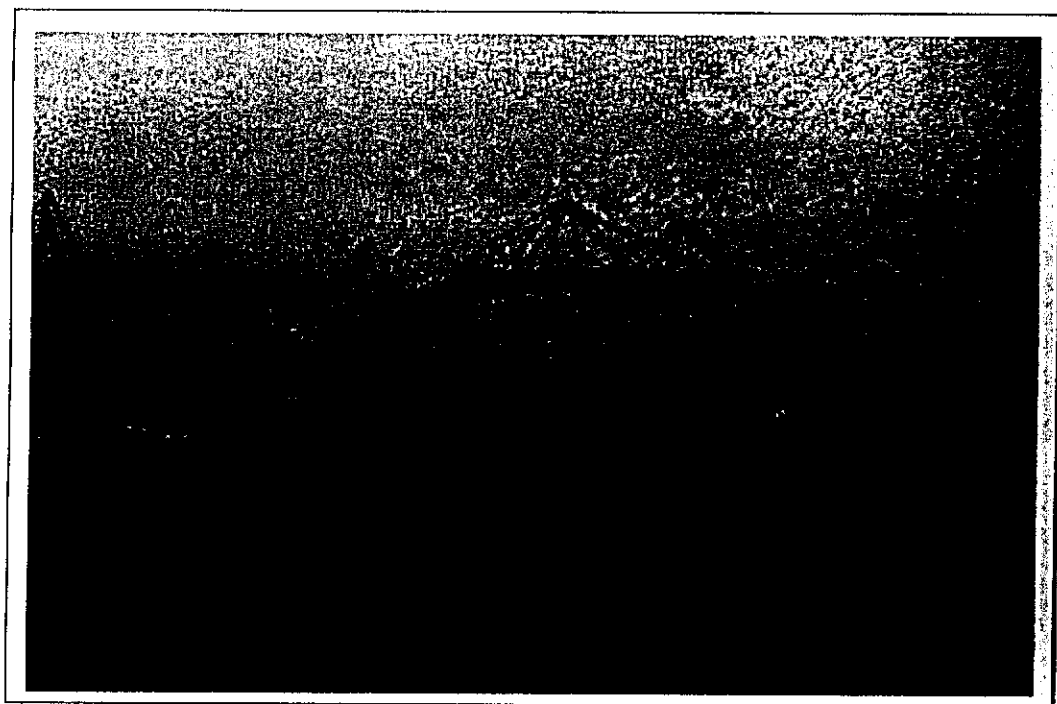
照片 4-1 廈門和平港客運浮式碼頭



照片 4-2 廈門和平港大型渡輪停靠情形



照片 4-3 廈門港兩岸試點直航陽明公司貨櫃船停泊作業



照片 4-4 廈門港機具配置

## 4.1.2 貨櫃航線

廈門港開關至歐洲、地中海、美國西岸、東南亞、東北亞等國家和地區的貨櫃近遠洋航線 50 條，其中外貿航線 43 條，內貿航線 7 條，每月貨櫃航線航次在 300 航班以上。該港在海洋運輸方面，與全球 40 個國家和地區的 60 多個港口建立海運往來關係，建立優質、便捷全球的海運網路。

表 4.1 廈門港主要碼頭設施

碼頭名稱	結構形式	建造年份 (西曆)	水深 (米)	貨種	碼頭長度 (米)	靠泊噸級	吞吐能量 (萬噸)
東渡港區					2733.5		
1 號泊位	重力式	1983	-10.6	貨櫃	166	10000	130
2 號泊位	重力式	1983	-12.6	糧食	254	50000	120
3 號泊位	重力式	1983	-11.7	散化肥	190	15000	50
4 號泊位	重力式	1983	-10.6	件雜貨	166	10000	30
6 號泊位	重力式	1994	-10.6	件雜貨	170.4	20000	50
7 號泊位	重力式	1994	-10.6	貨櫃	176.6	20000	150
8 號泊位	重力式	1994	-12.2	貨櫃	303	35000	100
12 號泊位	重力式	1996	-12.2	貨櫃	220	20000	100
19 號泊位	重力式	1994	-10.7	煤炭	270	25000	150
海達客運碼頭	重力式	1996	-4.9	滾裝	55	1000	
海滄港區					500		
海滄 2 號泊位	重力式	1996	-13.3	貨櫃	300	30000	180
海滄 3 號泊位	重力式	1996	-13.3	貨櫃	200	20000	150
嵩嶼港區					997		
嵩嶼油碼頭	重力式	1931	-10	成品油	21	1000	40
電廠煤碼頭	重力式	1995	-13.5	煤炭	350	35000	180
博坦油碼頭	重力式	1996	-16.8	石油倉儲	369	100000	500
客運碼頭					320		
和平 1 號泊位	浮碼頭	1988	-7.9	客貨	100	10000	17
和平 2 號泊位	浮碼頭	1981	-8.4	客貨	100	5000	8
和平 3 號泊位	浮碼頭	1988	-9.9	客貨	120	10000	10

資料來源：廈門港，廈門市港務管理局編印，2001 年 5 月

### 4.1.3 貨源運具分配

廈門港貨源依運具分配，國內水運佔 80%，公、鐵路運輸佔 20%，顯示廈門港仍以內貿運輸為主。

### 4.1.4 港埠發展定位

廈門港以貨櫃為其優勢貨種，港埠定位為沿海貨櫃幹線、及以海運中轉為戰略目標之港口。

## 4.2 兩岸經營境外航運中心船舶分析

### 4.2.1 中華民國營運船舶

我國經營境外航運中心的公司有 4 家，分別為東海航業公司、陽明海運公司、萬海航運公司、長榮海運公司，經營的航線主要為高雄-廈門或高雄-福州-廈門線，使用的船舶有 4 艘，貨櫃船舶載櫃能量為 270~1170 TEU。詳如表 4.2 所示。

### 4.2.2 中國大陸營運船舶

中國大陸試點直航的公司有 6 家，分別為福建外貿中心船務公司、福建省廈門輪船總公司、福建省輪船總公司、福州市馬尾輪船公司、中國外運福建集團公司、中遠集裝箱運輸公司，經營的航線亦以高雄-廈門、高雄-福州-廈門為主，使用的貨櫃船舶有 6 艘，載櫃能量為 336~603 TEU，詳如表 4.3 所示。

表 4.2 中華民國船舶運送業經營境外航運中心一覽表

經營人	中英文船名	船舶國籍	總噸位 TEUS	航線	總代理 港口代理
東海航業股份有限公司 TUNG HAI NAVIGATION CO., LTD.	JI YUAG 集遠	賴比瑞亞	4061 270	高雄—福州—廈門	中航 百利
陽明海運股份有限公司 YANG MING MARINE TRANSPORT CO., LTD.	KUANGMING KAOHSIUNG 光明高雄	巴拿馬	3994 338	高雄—廈門	陽明 陽明
萬海航運股份有限公司 WAN HAI STEAMSHIP CO., LTD.	OSG ALPHA 仁春	聖文森	7167 585	高雄—福州—廈門	海萬 萬海
長榮海運股份有限公司 EVERGREEN MARINE CO.	UNI ORDER 立順	巴拿馬	18337 1170	高雄—廈門	長榮 榮國際

表 4.3 大陸船舶運送業經營境外航運中心一覽表

經營人	中英文船名	船舶國籍	總噸位 TEUS	航線	總代理 港口代理
福建外貿中心船務公司 FUJIAN FOREIGN TRADE CENTRE SHIPPING CO.	WEN CHANG 華鷗 (EX 文昌河)	聖文森	7026 603	高雄—福州—廈門	華達 古士朋
福建省廈門輪船總公司 FUJIAN PROVINCE XIAMEN SHIPPING CO.	SHENG DA 2 盛達 2 號	聖文森	6764 490	高雄—廈門	世豐 海鑫
福建省輪船總公司 FUJIAN SHIPPING CO.	LIAN FENG 聯峰	巴拿馬	4839 336	高雄—廈門	中國遠洋企業 百利
福州市馬尾輪船公司 FUZHOU MAWEI SHIPPING CO.	MIN YUAN 1 閩遠 1 號	聖文森	4007 384	高雄—福州—廈門	華岡 昌和
中國外運福建集團公司 SINOTRANS FUJIAN GROUP CO.	CHU TIAN 楚天	巴拿馬	7828 580	高雄—福州—廈門	萬通 航昇
中遠集裝箱運輸公司 COSCO CONTAINER	PRETTY RIPPLE 麗漣	巴拿馬	4915 420	高雄—福州—廈門	中遠 百利

## 4.3 營運分析

### 4.3.1 港口行業市場

廈門市港口行業係由拖駁、裝卸、倉儲、理貨、代理等十餘種不同類別的 100 多家企業所構成的多元化市場。至於在經營體制上，則涵蓋國有、中外合資、內聯等多種形式。各別企業在開放的港口市場中發揮經營的優勢，共同促進港口成長，構成廈門市三級產業（服務業）的重要支柱。

### 4.3.2 貨物運量分析

#### 一、總量分析

1990 年全港貨物吞吐量約 529 萬噸，至 2000 年運量已達 1,965 萬噸，10 年間成長 2.71 倍，歷年運量如表 4.4 所示。再就貨櫃運量觀察，1990 年運量約為 4.53 萬 TEU，至 2001 年運量已達約 130 萬 TEU，年平均成長率 36.24%，歷年運量如表 4.4 所示，目前在中國大陸沿海港口貨櫃運輸量排名第六位。在貨櫃作業效率方面，依規定每小時要裝卸 26 個櫃子，目前平均每桿每小時約可達 25~30 個櫃子；其次，到港貨櫃船每船配置作業吊桿約 1~2 桿。

#### 二、兩岸貨櫃運量

1997 年初，中國大陸交通部批准廈門港為海峽兩岸「試點直航」港口，同年 4 月 19 日首開廈門港至高雄港貨櫃航線。1997

年以前，廈門港貨櫃運量約 40.02 萬 TEU，至 2000 年底廈門港試點直航貨櫃運量已達到約 90.93 萬 TEU，占中國大陸試點直航運量 70% 以上，除顯示廈門港對台航運的特殊區位優勢，更顯示出由於廈門港對台運量促成廈門港迅速成長。

**表 4.4 廈門港歷年貨物與貨櫃運量**

類別 年期	貨物		貨櫃	
	吞吐量 (萬噸)	成長率 (%)	運量 (萬 TEU)	成長率 (%)
1990	529		4.53	
1991	570	7.75	7.47	64.90
1992	648	13.68	10.65	42.57
1993	921	42.13	15.46	45.16
1994	1,141	23.89	22.47	45.34
1995	1,314	15.16	30.97	37.83
1996	1,553	18.19	40.02	29.22
1997	1,754	12.94	54.60	36.43
1998	1,639	-6.56	65.30	19.60
1999	1,773	8.18	84.85	29.94
2000	1,965	10.83	108.46	27.83
2001			130.00	19.86
平均		14.62		36.24

#### 4.4 港口管理組織與體制

廈門港於 1998 年以後政企分離，亦為中國大陸最早實施「政企分離」管理體制的港口之一。廈門港行政策理機關為廈門市港務管理局 (Xiamen Municipal Port Authority)，亦即港務局為市政府主管全市港口行業的行政部門，並依據 2000 年 1 月 13 日廈門市第十一屆人民代表大會常務委員會第二十二次會議通過之「廈



門市港口管理條例」，自 2000 年 3 月 1 日起行使港口行政管理職能，主要包括：港埠規劃、建設、經營、管理、保護、引水及其他與港口管理有關的活動。

廈門港務局設局長、副局長各一人，下屬單位包括：港務管理站、引航站、計畫財務處…等 9 個部門，組織結構圖如圖 4-2 所示。

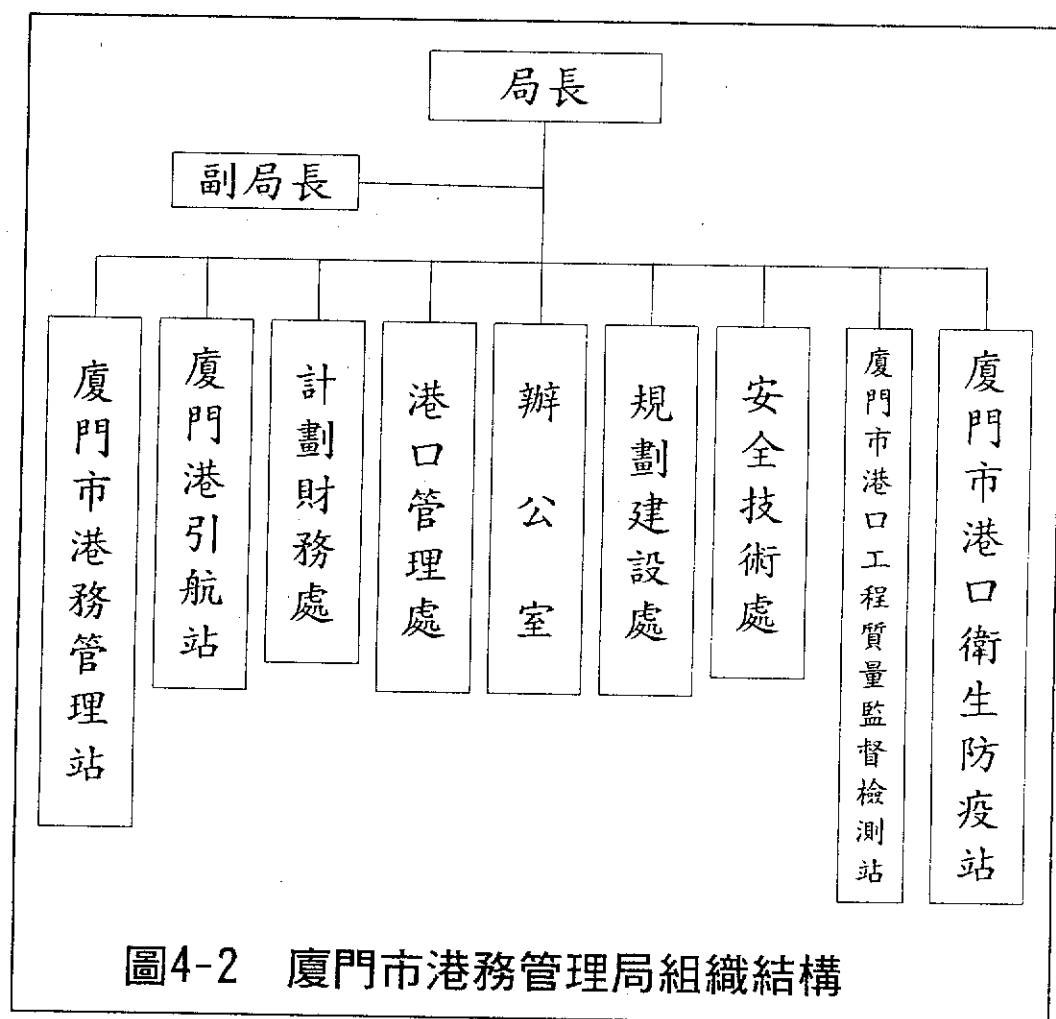


圖4-2 廈門市港務管理局組織結構

## 4.5 港口發展目標

廈門港在未來港區發展目標包括：加速深水航道建設、增進貨物與貨櫃船席建設、設置物流園區等，分述如下：

### 4.5.1 加速深水航道建設

目前部分港區支航道水深不足夠，影響港區發展，例如，海滄港區碼頭水深-13 米，支航道水深僅-11.2 米；東渡港區支航道水深-10.5 米，需候潮進港。未來需加速深水航道建設，在十萬噸級航道二期工程完工後，將使水深達到-14 米，俾利大船進出港。

### 4.5.2 增進貨物與貨櫃船席建設

預計在 2005 年興建 10 個深水船席，全港年貨物吞吐量預計約可達 3,500 萬噸，貨櫃預計約可達 250 萬 TEU。2010 年興建深水船席 12 個，全港吞吐量可達約 6,400 萬噸，貨櫃預計約可達 500 萬 TEU。

### 4.5.3 設置物流園區

廈門港配合地區經濟發展及運輸需求，準備設置東渡、海滄物流園區，並成立物流公司。

## 伍、福州港考察紀要

### 5.1 地理位置與交通概況

#### 5.1.1 地理位置

福州港位於中國大陸東南沿海的閩江下游、台灣海峽西岸(如圖 5-1 所示)，屬福建省會福州市轄區。港口分為河口港和海港二部分，河口港分布在閩江下游河口段，全長 66.6 公里；海港分布在閩江入海口南北兩翼的興化灣、福清灣、羅源灣。

#### 5.1.2 交通概況

福州港聯外交通便利；在公路方面，經由福州市與全省公路網聯接，並與上海、廣州、深圳等地有直達客運班車；在航空方面，福州至北京、上海、廣州、南京、西安、長沙、瀋陽、哈爾濱、大連、濟南、成都、武漢、蘭州、杭州、鄭州、合肥、海口、廈門、香港等均有客運班機；在水路方面，東出閩江口，可達沿海及長江各主要港口，北至上海 472 海浬，至秦皇島 1,132 海浬，南至廈門 201 海浬，至香港 420 海浬，東至基隆 149 海浬。

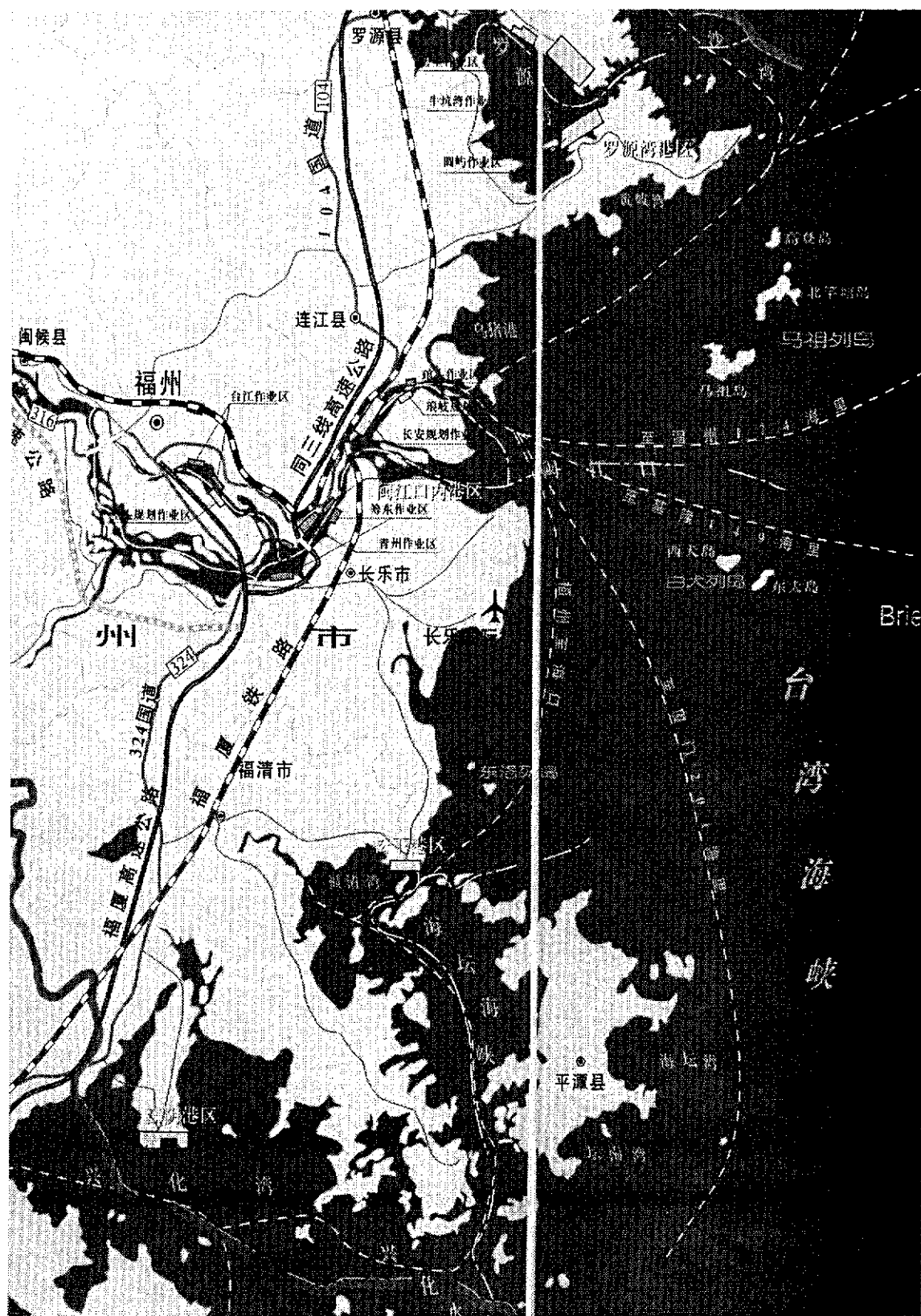


圖 5-1 福州港區配置圖

## 5.2 港口腹地經濟

福州港直接腹地為福州市、南平市和寧德市、莆田市及三明市部分地區，間接腹地包括：江西省中部、湖南省東部、及浙江省西部地區。

腹地經濟工業有造船、冶金、機械、化工、建材、電子、手工藝品，尤其以脫胎漆器、木雕、石雕、瓷雕等較著名。農業除糧油作物外，水果產量也甚豐。1984年，經中國大陸國務院批准，福州市成為全國14個對外開放港口城市之一。1988年建立馬尾經濟技術開放區，1989年更設立福州台商投資區。

## 5.3 港埠發展現況

### 5.3.1 基礎設施與建設

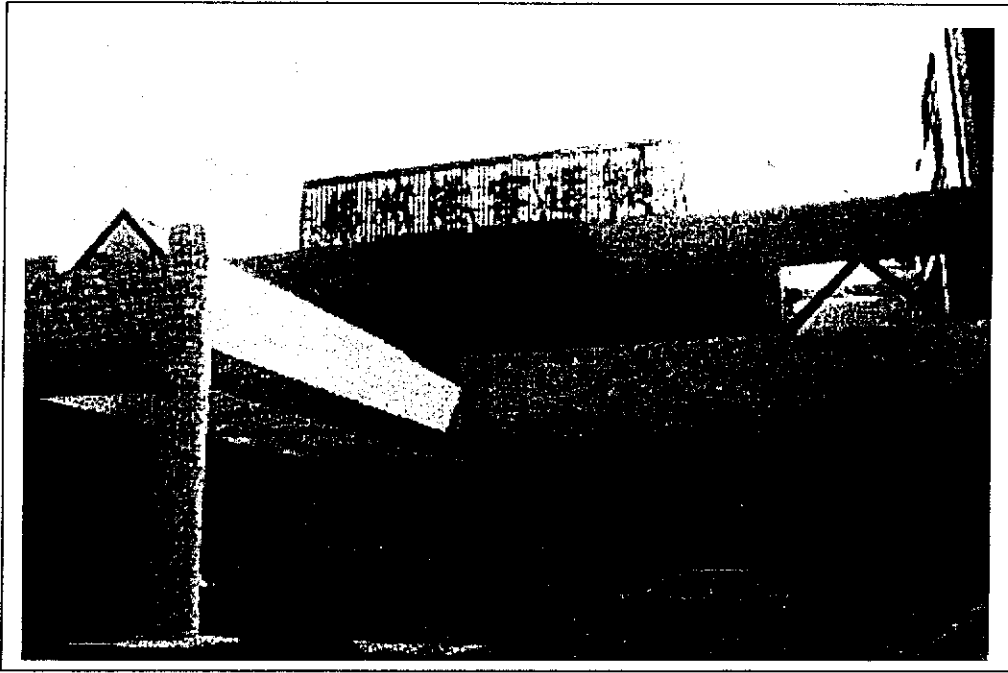
福州港目前為沿海20個主要樞紐港之一，現有碼頭岸線長度9,943.6公尺，2001年共有生產船席119個，千噸級以上船席71個，萬噸級以上深水船席19個，最大靠泊能力3萬噸級。年貨物吞吐能量為2,335萬噸，其中貨櫃吞吐能量36萬TEU。庫場總面積111.02萬平方公尺，鐵路專用側線長度3,168公尺，現有錨地6處，錨泊能力35艘。該港在閩江口有4個港區，分別為馬尾港區、江陰港區、松下港區、羅源港區，目前各港區招商碼頭工程如下：

#### • 羅源灣港區

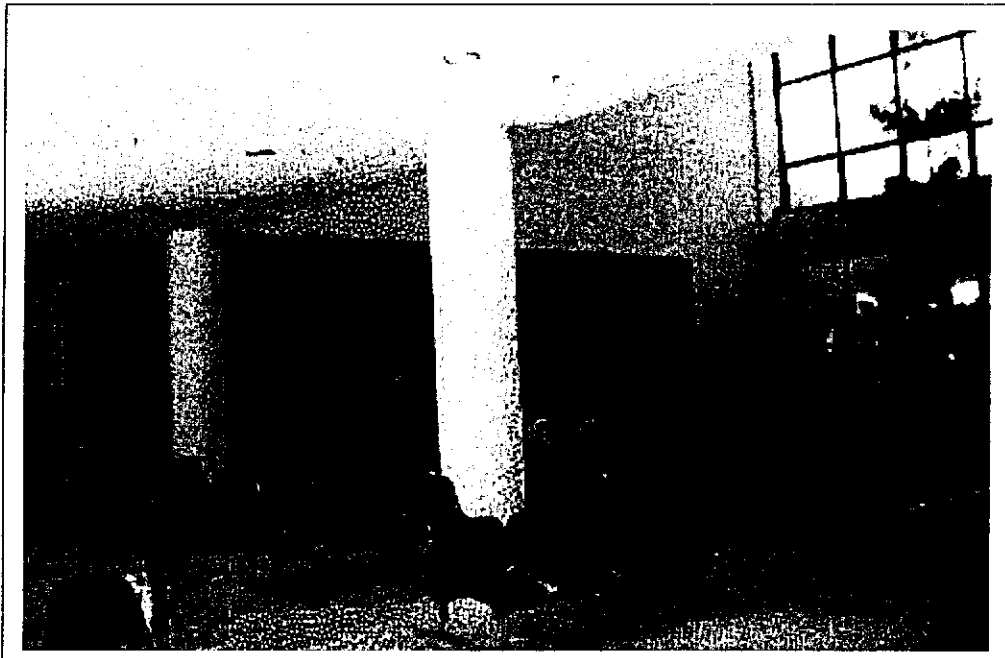
- 獅岐 3 萬噸級多用途碼頭
- 碧里 3 萬噸級多用途碼頭
- 可門 3.5 萬噸級多用途碼頭
- 閩江口內港區
  - 長安作業區一級工程
- 松下港區
  - 5 號、6 號三萬噸級多用途碼頭
- 江陰港區
  - 4 號、5 號五萬噸級貨櫃碼頭
  - 20 萬噸級礦石中轉碼頭。

福州港碼頭建設屬於棧橋式碼頭，平均潮差 3~5 米，漲潮時滿載 5,000 噸級船舶可進港。由馬尾港區至閩江口約 26 海浬，一般船舶航行至閩江口時間約 2 小時。

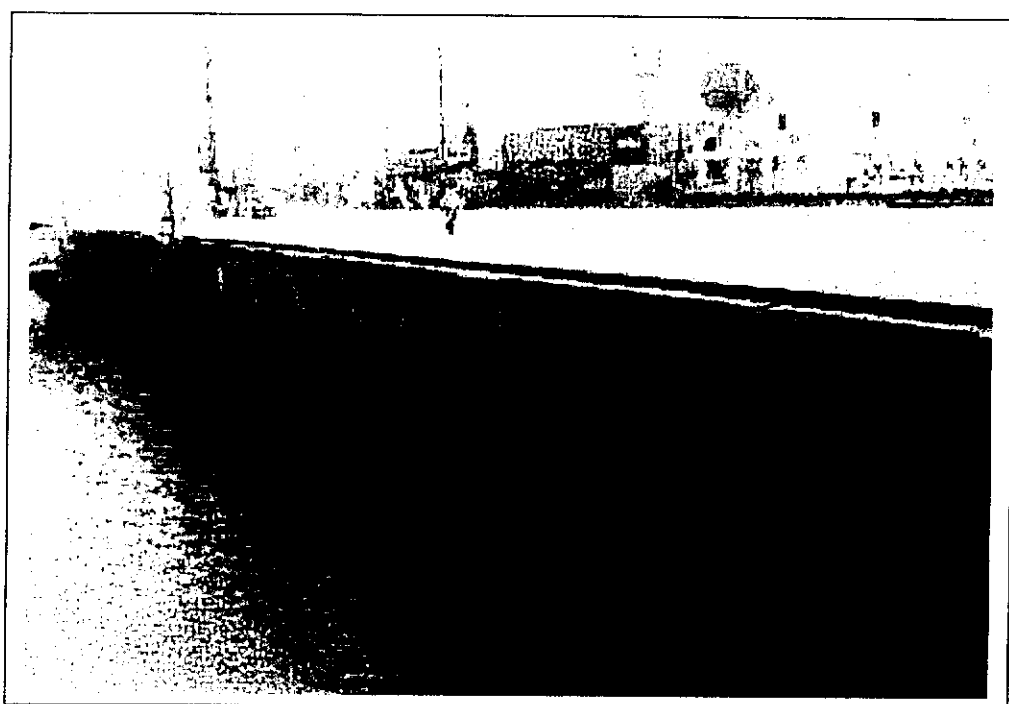
福州港客運大廈、候船室、棧橋式碼頭、貨櫃船作業設施展示，分如照片 5-1~5-4 所示。



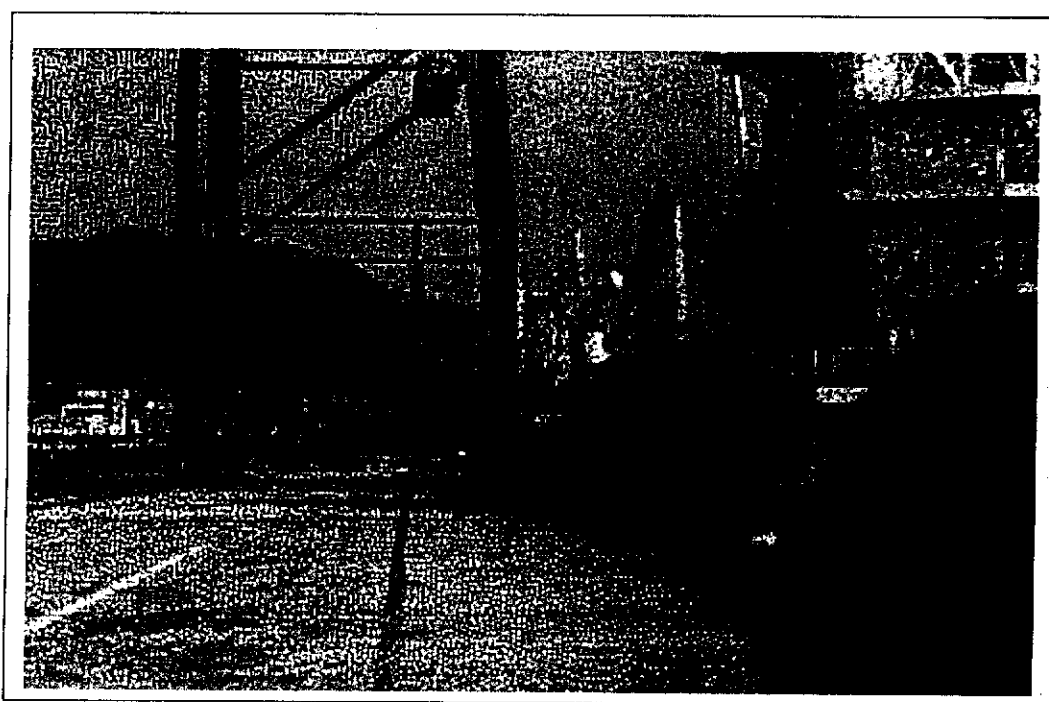
照片 5-1 福州港客運大廈外觀



照片 5-2 福州港客運大廈候船室



照片 5-3 福州港棧橋式碼頭



照片 5-4 福州港橋式機與貨櫃船作業



### 5.3.2 港口經營管理機構

#### 一、港務局及航政管理機構

福州港港務與航政管理機構主要為福州市港務局，以及港務局的引航科。

#### 二、港口裝卸及客貨運輸業

福州港裝卸營業作業大致上都由福州港務局馬尾港務公司、福州港務局台江港務公司、福州港務局松門港務公司，以及福州港務局客運站負責貨、客運業務。

### 5.3.3 輪船航線

福州港與全球 40 多個國家和地區港口具有貿易往來，已開闢日本、韓國、香港、高雄等港口貨櫃定期航線，每年到港船舶約 4,000 多艘次。

## 5.4 營運分析

福州港在 2001 年貨物吞吐量 2,961.29 萬噸，名列全國沿海港口第十一位。在貨櫃吞吐量方面，2001 年全港僅有的 2 個貨櫃專業化船席，2 個多用途船席，共計裝卸貨櫃 41.78 萬 TEU，名列全國沿海港口貨櫃作業量第十位。在該港貨櫃運量 41.78 萬 TEU 中有 20 萬 TEU 係屬兩岸境外轉運量，亦即境外轉運量佔該港 47.87

%，顯見兩岸境外轉運對該港的重要性不言可喻。

#### 5.4.1 總量分析

福州港在 1995 年全港貨物吞吐量約 1,032.38 萬噸，逐年成長至 2001 年約 2,961.29 萬噸，年成長率約 20.69%，歷年貨物運量，如表 5.1 所示。

表 5.1 福州港歷年貨物與貨櫃運量

類別 年期	貨物		貨櫃	
	吞吐量 (萬噸)	成長率 (%)	運量 (萬 TEU)	成長率 (%)
1995	1032.38		15.09	
1996	1247.44	20.83	17.70	17.30
1997	1371.39	9.94	22.56	27.46
1998	1287.12	-6.14	25.25	11.92
1999	1480.56	15.03	31.79	25.90
2000	2425.48	63.82	40.02	25.89
2001	2961.29	22.09	41.78	4.40
平均		20.69		18.81

資料來源：福州港招商指南，福州市港務局

#### 5.4.2 貨櫃運量分析

福州港在 1995 年貨櫃運量約 15.09 萬 TEU，逐年快速成長，至 2001 年運量約 41.78 萬 TEU，較 1995 年成長 1.77 倍，年平均成長率 18.81%，歷年貨櫃運量，如表 5.1 所示。

### 5.4.3 福州港兩岸運量分析

#### 一、試點直航貨櫃運量分析

福州港與高雄港間兩岸試點直航始於1997年4月19日，由福建外貿中心船務公司所屬貨榮輪首航。目前在福州-高雄航線試點直航船舶，包括：麗漣輪、仁春輪、聯峰輪、集遠輪、楚天輪、華鷗輪、閩遠1號，貨櫃運量如表5.2所示，逐年快速成長，由1997年約3.4萬TEU成長至2001年約16.2萬TEU，4年間成長3.76倍，歷年試點直航貨櫃運量如表5.2所示。

表 5.2 福州港試點直航貨櫃運量統計

年期	航次			貨櫃	
	合計	進口	出口	運量 (TEU)	成長率 (%)
1997	377	183	194	34,380	
1998	537	269	268	75,002	118.16
1999	500	250	250	97,185	29.58
2000	450	226	224	130,118	33.89
2001	610	303	307	162,787	25.11
2002				151,195	

註：2002年運量統計僅1月~9月

#### 二、河沙與毛角石出口台灣地區分析

中國大陸福州港砂石轉口出口台灣地區始於1997年7月2日，由我國權宜船富國新1號載運6,070噸河砂首航花蓮港。歷年大陸福州港轉口出口台灣地區砂石運量如表5.3所示。

表 5.3 福州港河沙與毛角石出口台灣運量統計

年期	河沙		毛角石 (萬噸)
	萬噸	成長率(%)	
1997	11.20		
1998	22.00	96.43	
1999	20.10	-8.64	14.55
2000	96.68	381.00	48
2001	167.01	72.75	
2002	310.52		

註：2002 年運量統計僅 1 月~9 月

### 三、福州港直航馬祖客運分析

福州港由馬尾港區運送乘客直航馬祖運具及運量，分析如下：

#### 1. 第一次 2001 年 1 月 2 日

中華民國台馬輪由馬祖首航馬尾，載客 507 人，同月 5 日由馬尾返航馬祖，載客亦為 507 人。

#### 2. 第二次 2001 年 8 月 2 日

由中國大陸曙光輪載客 11 人，由馬尾直航馬祖，並於 8 月 4 日返航。

#### 3. 在 2001 年全年馬祖-馬尾客運直航，共計完成 63 航次

由馬祖往馬尾 1,779 人次，而由馬尾往馬祖則為 1,749 人次。

4. 在 2002 年 1-8 月完成 76 航次，載客 3,433 人次。

#### 5. 現行兩馬使用客輪分析

目前在兩馬直航的客輪有中華民國所屬閩珠 1 號與閩珠 2 號，分別載客 90~110 人，及中國大陸提供福州客輪曙光號進行兩岸載客活動。

### 5.5 港口運量預測與發展目標

#### 5.5.1 貨櫃運量預測

福州港在貨物運量預測方面，預估在 2005 年全港貨物吞吐總量約可達 3,310 萬噸，至於貨櫃運量預測約可達 100 萬 TEU；預估在 2020 年全港吞吐總量約可達 6,670 萬噸，貨櫃約可達 390 萬 TEU。有關全港各分區運量預測，如表 5.4 所示。

表 5.4 福州港分港區貨物運量預測

年期 港區	2005		2010		2020	
	總量 (萬噸)	貨櫃 (萬 TEU)	總量 (萬噸)	貨櫃 (萬 TEU)	總量 (萬噸)	貨櫃 (萬 TEU)
羅源灣	60	0	280	10	630	30
閩江口內	2,660	53	2,685	60	2,700	70
松下	155	2	235	6	370	10
江陰	435	45	1,250	124	2,970	280
全港	3,310	100	4,450	200	6,670	390

資料來源：福州港招商指南，福州市港務局

### 5.5.2 港口未來發展目標

依據福州港總體規劃發展趨勢，福州港發展目標是進一步擴大港區規模，興建專業化船席，開發羅源灣港區、江陰港區、以及閩江口港區，松下港區深水船席，並利用深水岸線資源在羅源灣港區、江陰港區建設大型石油、化工、鋼鐵基地、興建 10~30 萬噸級石化、礦石專用碼頭，使福州港建設成為現代化功能齊全的港口。

## 陸、廈門高崎機場考察紀要

### 6.1 機場發展現況

#### 6.1.1 基本概述

廈門市高崎國際機場位於廈門島的東北部，地處閩南金三角的中心地帶，係由廈門國際航空港集團有限公司所經營，該集團有限公司係直屬於廈門市政府轄下的國有企業集團，集團現有 16 家子公司，資產總額人民幣 32.4 億元，經營業務項目如下：

主要業務：經營民用航空地面勤務、航空客貨運代理、航空站、貨運站。

兼營業務：商貿、酒店、廣告、投資、房地產開發。

以上業務係由市政府授權，行使機場管理當局的職務。

廈門高崎國際機場於 1983 年 10 月 22 日建成使用，目前為中國大陸十大繁忙機場之一。2001 年旅客運量約 373.74 萬人次，其中國際出入境旅客約 82.6 萬人次（佔 22.10%），客運量連續 15 年高居全國第 4 位；在貨（郵）運方面，年運量約 10.67 萬噸。

#### 6.1.2 機場設施與配置

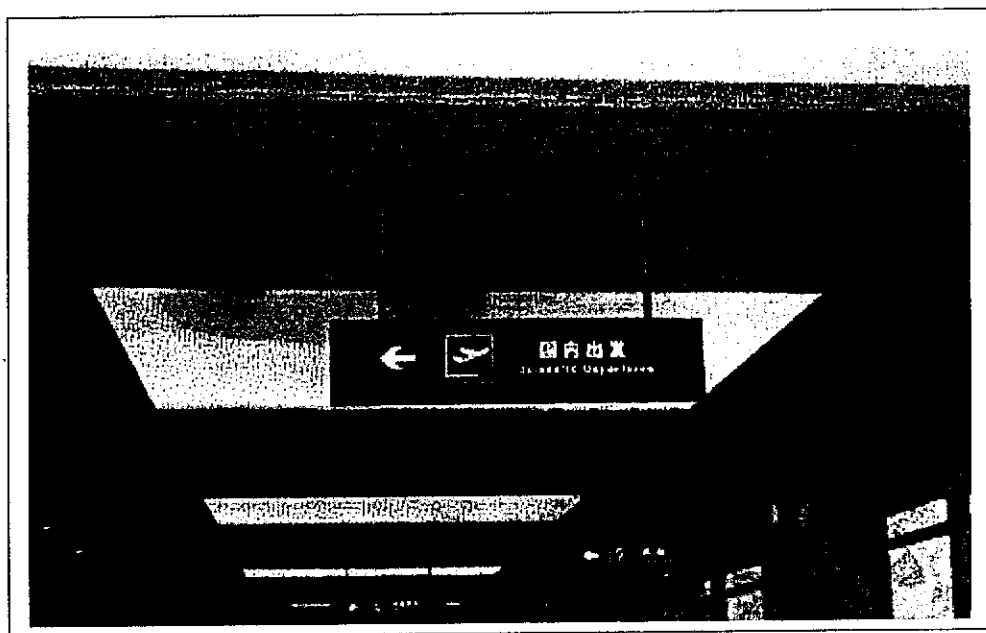
廈門機場在中國國家飛行區等級列為 4E 級，可起降波音 747-400 等大型客機。機場設施如下：

跑道：一條長 3,400 公尺  
滑行道：一條長 3,300 公尺  
聯絡道：7 條  
停機坪面積：25 萬平方公尺  
停機數量：40 架大型飛機  
候機室面積：14.9 萬平方公尺  
年吞吐總量：1,000 萬人次  
機場尖峰流量：8,000 人次／小時

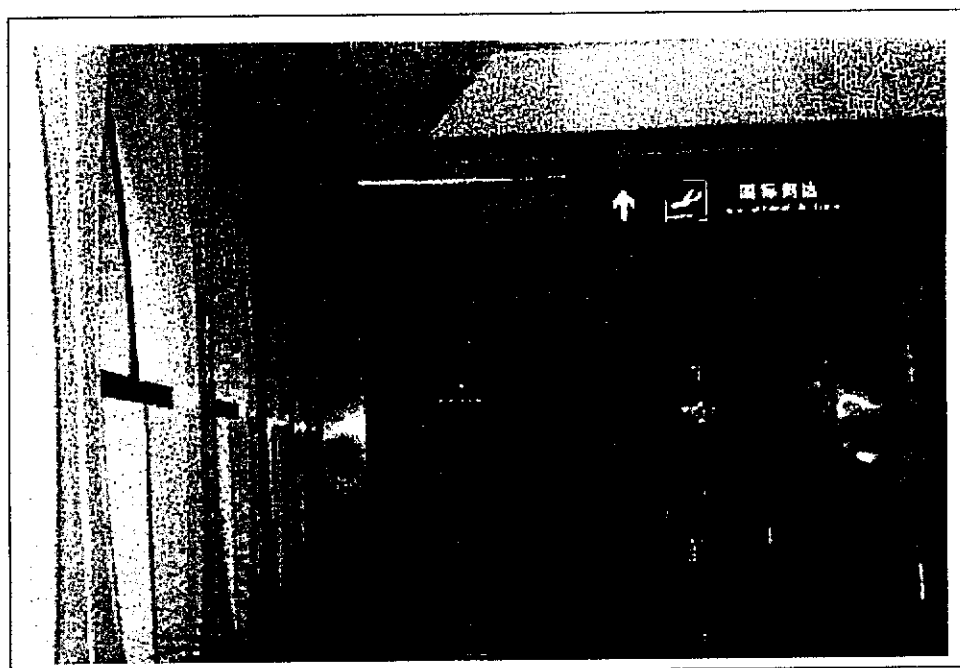
機場候機室於 1996 年 11 月 8 日開始營運，擁有設施功能完善的先進系統，包括：離港控制、閉路監控、綜合保安、航班動態顯示等多項管理服務系統，並設有手扶電梯 19 部、升降電梯 9 部、自動步道 7 條。候機室內商場、餐飲、通訊、娛樂服務設施齊全完善。在機場前庭規劃 15 萬平方公尺的站前園林廣場，是廈門市一大旅遊景點。

機場導標、機場長廊、機場安檢、候機大廳，分如照片 6-1～6-4 所示。





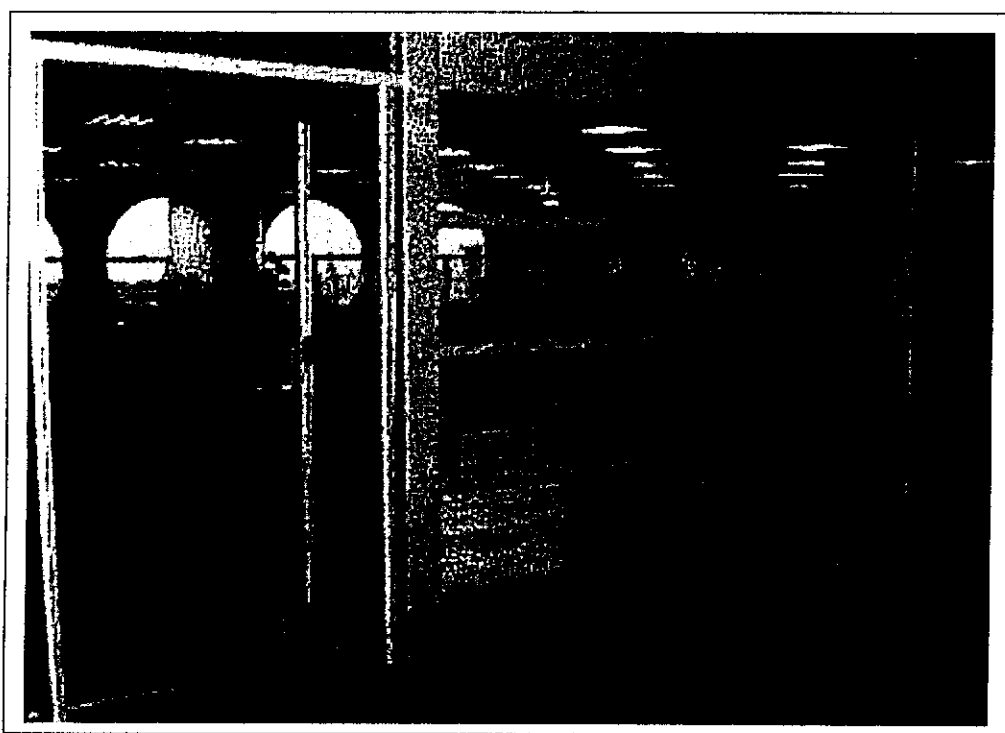
照片 6-1 廈門高崎機場導標



照片 6-2 廈門高崎機場長廊



照片 6-3 廈門高崎機場安檢



照片 6-4 廈門高崎機場候機室

### 6.1.3 航線分布

廈門機場現有 31 家國內外航空公司進駐，其中國際航空公司 10 家，國內航空公司 21 家，開闢經營 119 條國內與國際航線。屬於國家重要幹線機場，計有 110 條航線通達全國各地（僅青海未設航線）。在國際航線方面，以東南亞、日本、韓國為主，並為連接中國大陸全國各地和東南亞、日本、韓國的重要航空樞紐機場。

## 6.2 機場環境

### 6.2.1 交通環境

廈門機場距市中心區 8 公里，交通便捷，有多條公共交通巴士路線通往市區各主要地區，並提供租車與一票到底的機場班車運送服務。在停車方面，地面停車場提供 800 多個營運車輛停車位，地下停車場提供 600 個小汽車停車位。

### 6.2.2 旅遊環境

機場航站大廈站前廣場提供 15 萬平方公尺的景觀林園環境，構成為廈門市新的人文景觀。

### 6.2.3 機場環保

機場空港集團非常重視環境保護、航空垃圾與污水處理，且均按國際標準執行，並定期進行衛生防疫工作。

## **6.3 機場服務提供與管理**

### **6.3.1 客、貨運代理及貨站服務**

廈門機場提供下列各項機場服務活動：

#### **一、航空客運銷售代理服務**

提供代理銷售國內、國際機票服務、電話訂位、電話查詢、送票到府、機位再確認等服務。

#### **二、航空貨運銷售代理服務**

提供代理航空運輸、陸空聯運與地面運輸服務；並提供國內航線貨運包機、代理航空貨運保險、代理進出口貨物國際運輸業務。

#### **三、航空貨站服務**

提供到港與離港貨物的收貨、發運、入庫、提貨服務，並辦理貨物聯運，國內主要幹線貨物及門服務。

### **6.3.2 航空配餐與酒店服務**

#### **一、航空配餐服務**

廈門國際航空港食品有限公司爲一生產性中外合資企業，提供航機配餐服務、食品加工及機場餐飲服務。目前並爲多家國際及地區航空公司提供各種配餐服務。

## 二、酒店住宿服務

廈門國際航空港大酒店位於廈門高崎國際機場，距市中心約 8 公里，爲一家豪華三星級商務酒店。係由廈門國際航空港大酒店有限公司經營，提供各類客房服務、餐飲服務、各類會議服務、免費提前行李託運、免費接送機服務。

## 三、航站旅客服務

航站候機大廳提供貴賓室、育嬰室、商場、書店、電信、郵政、銀行、餐廳、醫療等各種旅客候機服務設施。

## 四、地勤作業

在地勤作業提供飛機維修、引導、拖曳、排污、加油、充電、停靠、客艙清潔、貨物裝卸…各項服務。

## 五、航務管理

目前廈門機場在航務管理方面，仍由中央民航總局負責管理。

## 6.4 財務與營運分析

### 6.4.1 資產概況

廈門機場在 1992 年資產為人民幣 18,265 萬元，投資快速成長，至 2001 年已增加為 233,600 萬元，成長倍率為 11.79 倍，平均年成長率 42.55%，詳如表 6.1 所示。另在淨資產方面，亦形成快速成長，在 1992 年淨資產為人民幣 12,254 萬元，至 2001 年已增加為 153,200 萬元，成長倍率為 11.50 倍，平均年成長率為 41.35%，詳如表 6.1 所示。

表 6.1 廈門國際機場航空港集團資產成長趨勢

類別 年期	資產總額		淨資產	
	人民幣(萬元)	成長率(%)	人民幣(萬元)	成長率(%)
1992	18,265		12,254	
1993	44,836	145.47	26,922	119.70
1994	88,940	98.37	37,817	40.47
1995	147,959	66.36	46,539	23.06
1996	265,650	79.54	115,181	147.49
1997	301,756	13.59	133,615	16.00
1998	330,000	9.36	150,000	12.26
1999	240,445	-27.14	109,672	-26.89
2000	225,836	-6.08	108,752	-0.84
2001	233,600	3.44	153,200	40.87
平均		42.55		41.35

資料來源：廈門高崎國際機場，廈門國際航空港集團有限公司

### 6.4.2 機場收益

廈門機場在 1992 年收入為人民幣 5,541 萬元，逐年成長，至

2001年已達44,600萬元，成長倍率為7.05倍，平均年成長率為27.92%，詳如表6.2所示。在經營利潤方面，1992年利潤為人民幣5,762萬元，至1995年達於最高峰為11,171萬元，爾後逐年遞減，並連續4年利潤為負數，最大利潤赤字發生在1997年，約虧損-6,798萬元，遲至2001年轉虧為盈，賺967萬元，詳如表6.2所示。

**表 6.2 廈門國際機場收益**

類別 年期	收入		利潤	
	人民幣(萬元)	成長率(%)	人民幣(萬元)	成長率(%)
1992	5,541		3,762	
1993	8,520	53.76	6,390	69.86
1994	12,801	50.25	8,329	30.34
1995	20,311	58.67	11,171	34.12
1996	25,458	25.34	4,214	-62.28
1997	32,739	28.60	-6,798	-261.32
1998	40,000	22.18	-6,500	-4.38
1999	40,204	0.51	-3,006	-53.75
2000	37,800	-5.98	-3,375	12.28
2001	44,600	17.99	967	-128.65
平均		27.92		-40.42

資料來源：廈門高崎國際機場，廈門國際航空港集團有限公司

### 6.4.3 歷年營運量分析

#### 一、起降架次

在1992年起降架次為19,652次，逐年成長至2001年已達46,123次，成長倍率為1.35倍，年平均成長率為10.19%，詳如表6.3所示。

## 二、客運量

在 1992 年旅客年運量 216.09 萬人次，運量逐年成長，至 2001 年已達 373.74 萬人次，年平均成長率 6.58%，詳如表 6.3 所示。

## 三、貨運量

在 1992 年貨運量為 31,550 噸，運量逐年成長，至 2002 年已達 106,700 噸，成長倍率為 2.38 倍，年平均成長率為 15.47%，詳如表 6.3 所示。

表 6.3 廈門國際機場運量成長趨勢

類別 年期	起降架次		客運量		貨運量	
	架次	成長率(%)	萬人次	成長率(%)	噸	成長率(%)
1992	19,652		216		31,550	
1993	23,639	20.29	256	18.31	40,124	27.18
1994	27,436	16.06	292	14.25	57,370	42.98
1995	32,592	18.79	349	19.42	76,674	33.65
1996	37,606	15.38	359	3.04	91,590	19.45
1997	37,457	-0.40	355	-1.32	89,690	-2.07
1998	38,000	1.45	350	-1.32	90,000	0.35
1999	41,800	10.00	338	-3.43	98,200	9.11
2000	44,500	6.46	355	5.03	99,400	1.22
2001	46,123	3.65	374	5.28	106,700	7.34
平均		10.19		6.58		15.47

資料來源：廈門高崎國際機場，廈門國際航空港集團有限公司



## 6.5 機場管理組織與體制

廈門機場係 1988 年第一個試點由廈門市政府管理的機場，亦即係中國大陸第一個由地方政府管理的國際機場。該機場於 1996 年股票上市，亦為中國民航第一個股票上市機場，並為第一個和台灣台勤合資投資貨棧的機場，投資金額人民幣一億多元。

廈門機場隸屬於廈門國際航空港集團有限公司，該公司的組織，如圖 6-1 所示，下設有總經理辦公室、黨群工作部、法律室、審計處、物資供應部、急救中心、人事部、計劃財務部、財務結算中心…等 14 個部、處、室及中心，此外並設有股票發展公司、保稅品公司、大酒店公司、食品公司、房地產發展公司、花木公司、混凝土公司、廣告公司…等 19 個子公司。各個子公司間財務獨立。

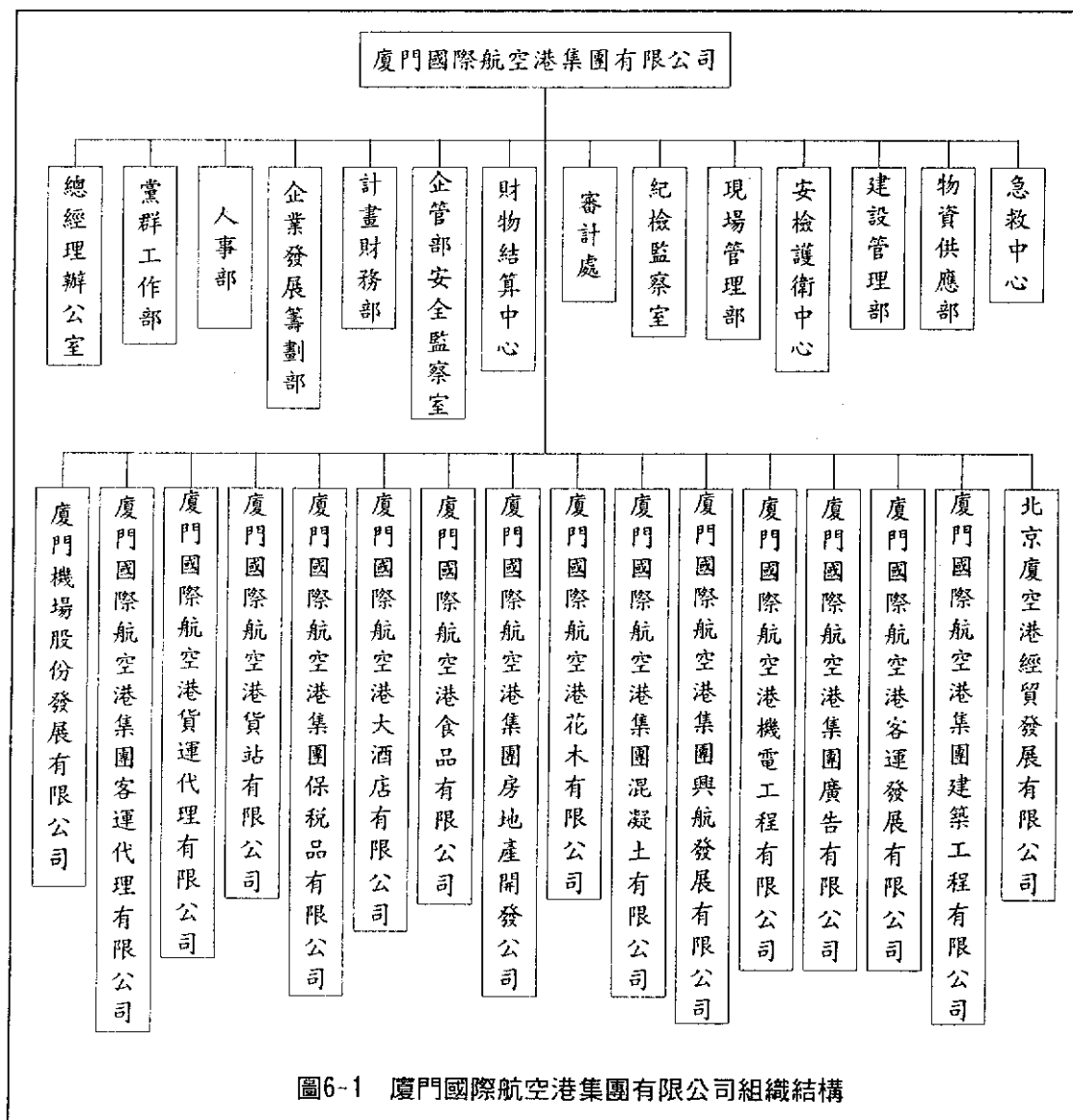


圖6-1 廈門國際航空港集團有限公司組織結構

## 柒、福州長樂機場考察記要

### 7.1 機場發展現況

#### 7.1.1 機場建設

長樂機場於 1991 年經福建省政府提議新機場建設事宜，同年 8 月向國務院、中央軍委提出報告，於 1992 年 6 月批准，並於同年 11 月由中國大陸國家計委批准工程可行性研究報告，於 1995 年正式列入國家新開工項目。

在機場規劃方面，福州長樂機場依短期、遠期、終端期，分三期劃分，採一次規劃、分期建設。短期在 2005 年按旅客運量預測 650 萬人次、貨郵運量 20 萬噸為標準進行機場設計與建設。目前已建設完成一條長 3,600 公尺、寬 45 公尺跑道，與一條長 3,600 公尺、寬 23 公尺的平行滑行道及相關的航管、導航、通訊、氣象、助航燈光、供油、貨運、消防、供水、供電、污水處理等設施，起降機型有 B747-400、A300、A310、A320、B767。

1993 年 1 月，福州長樂國際機場在漳港鎮舉行隆重奠基典禮，它是中國大陸第一座完全由地方政府自籌資金興建的大型現代化機場。建設機場計徵用土地 12,000 餘畝，徵地範圍廣及三個鎮、22 個村和部分國營企業，拆遷 10 個自然村，遷移農家 880 多戶 4,000 多人，修成 46 公里長的機場施工專用公路。1994 年 1 月，福州長樂國際機場總公司與新加坡雅思柏設計事務所雙方經過一年半努力，通過機場航站大廈審查，大廈樁基公司自 1994 年 12 月開始施工，建設高峰期進場大型機械設備 600 餘台，國家

級施工隊伍十餘支，施工人員達 4,000 餘人。1995 年展開大規模土建工程，1996 年進入安裝和裝修階段。1997 年 1 月中旬試飛，5 月中旬初驗，6 月中旬通過總驗收，1997 年 6 月 23 日經國家民航總局批准正式營運。

### 7.1.2 機場設施與配置

長樂機場在中國國家飛行區等級列為 4E 級，可起降波音 747-400、MC11 大型客機，機場規模與設施如下：

距市中心距離：50 公里

機場占地面積：9,200 公畝

跑道（4E 級）長寬：3,600 公尺 \* 45 公尺

滑行道長寬：3,600 公尺 \* 23 公尺

航站南北總長度：1,032 公尺

航站主樓南北向長：204 公尺

航站主樓東西向長：132 公尺

航站主樓高：26.2 公尺

航站面積：13.7 萬平方公尺

站坪停機位：24 個

航空公司機坪機位：10 個

貨機位：3~4 個

維修機坪：2 個

空橋：8 座

旅客年容量：650 萬人次

尖峰小時容量：3,000 人次

貨物吞吐容量：18 萬噸

尖峰小時架次容量：25～30 次

飛航燈光：CAT11 (03) / CAT1 (21)

年起降架次：5～6 萬次

機場候機大廳、作業櫃臺、貨棧設施、貨櫃存放展示，分如照片 7-1～7-4 所示。

### 7.1.3 航線分布

機場營運以來，吸引廈門航空、東方航空、中國國際航空、中國南方航空、港龍航空等 25 家國內、外航空公司開闢國內、國際航線 42 條（如圖 7-1 所示），國際線可達馬來西亞、泰國、新加坡。目前該機場以國內航線為主，通航城市達 44 個。2001 年機場旅客運量約 227 萬人次，貨郵運量約 5.63 萬噸，起降架次約 3.1 萬次。

長樂機場當初係為兩岸三通而興建，由長樂機場到台灣中正機場航程 180 公里。原先長樂機場規劃構想是若能三通，則每半小時一個班次，目前受限於兩岸政治因素，未能開航，使得該機場營運情況並不理想。

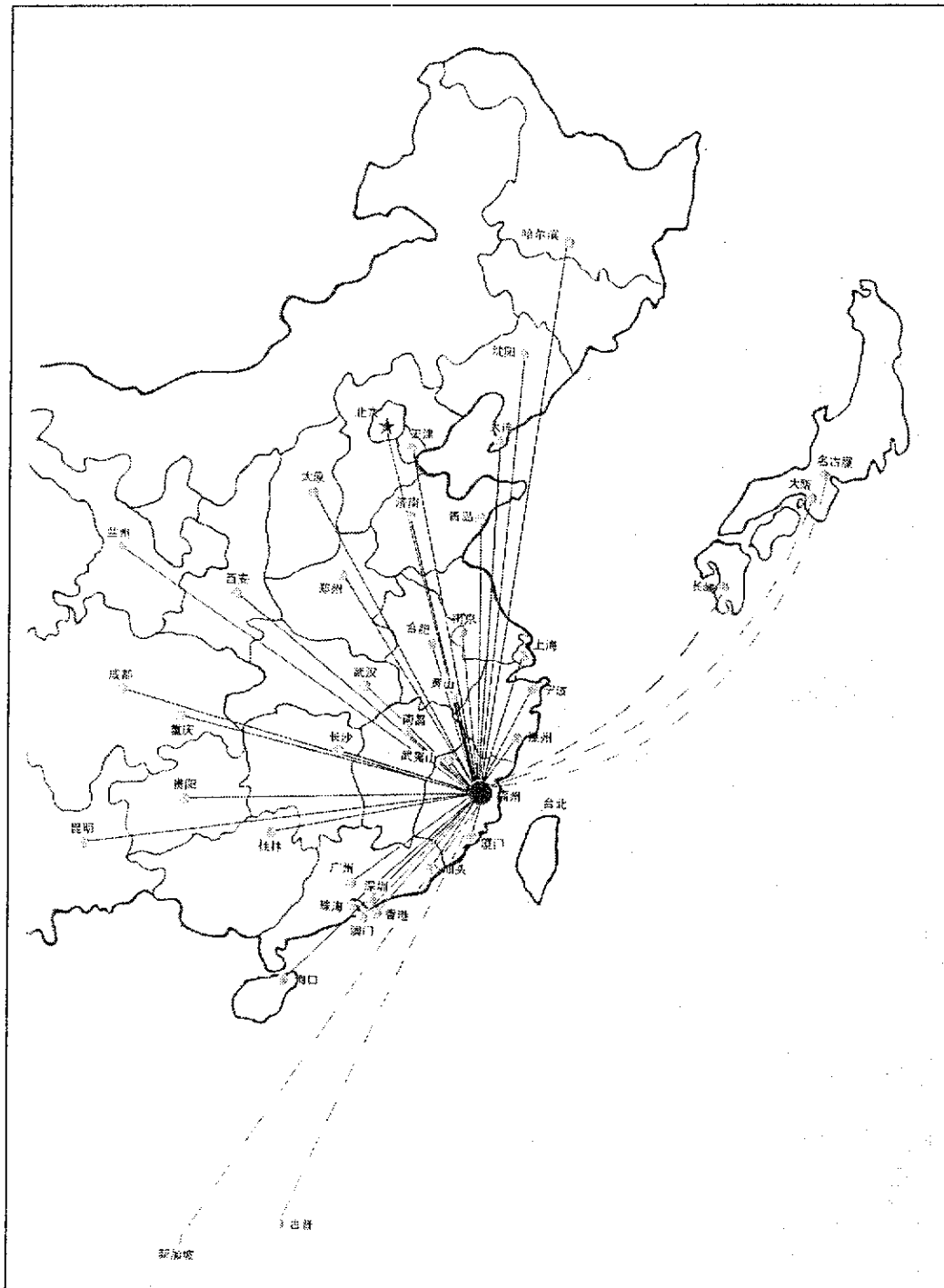
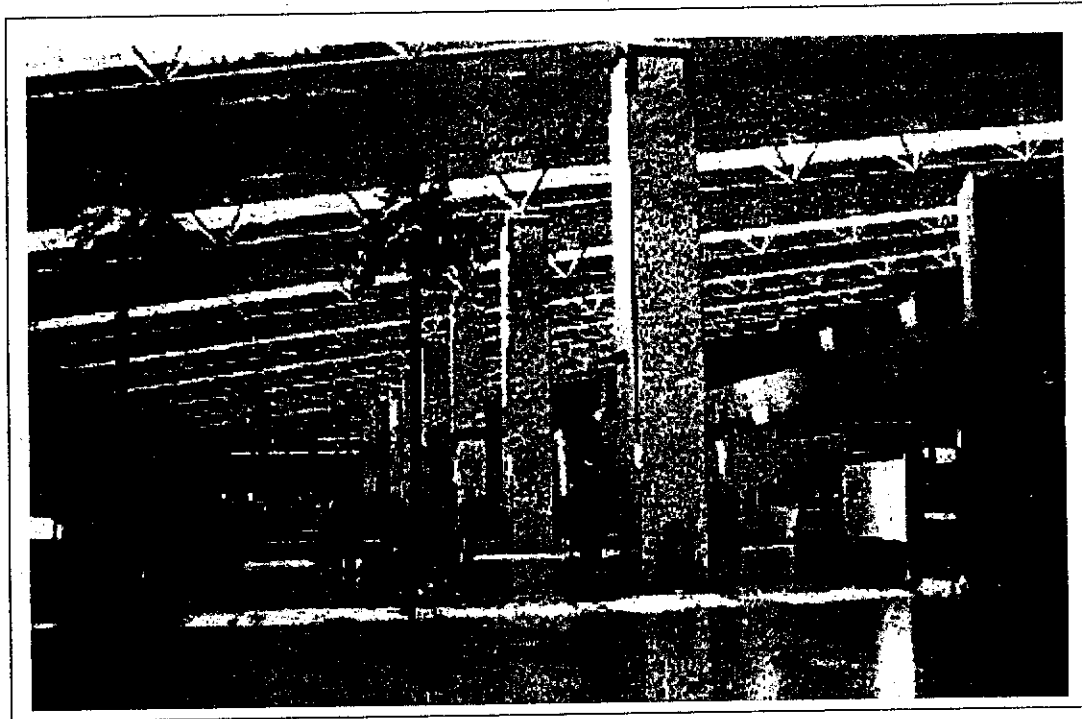
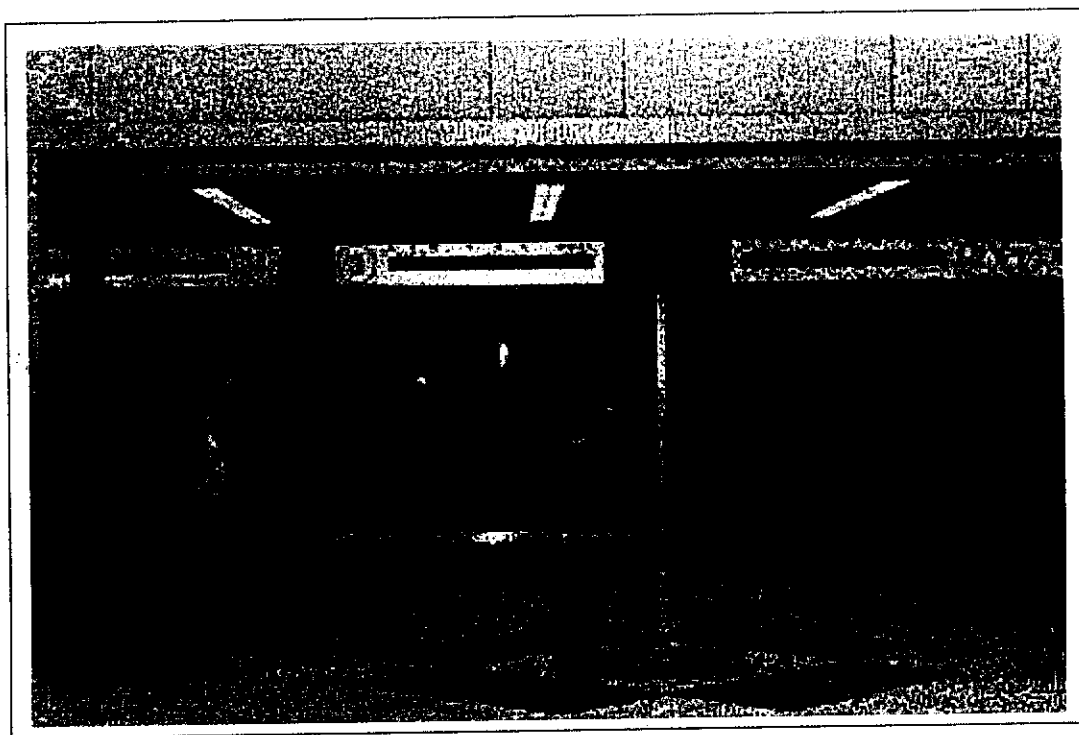


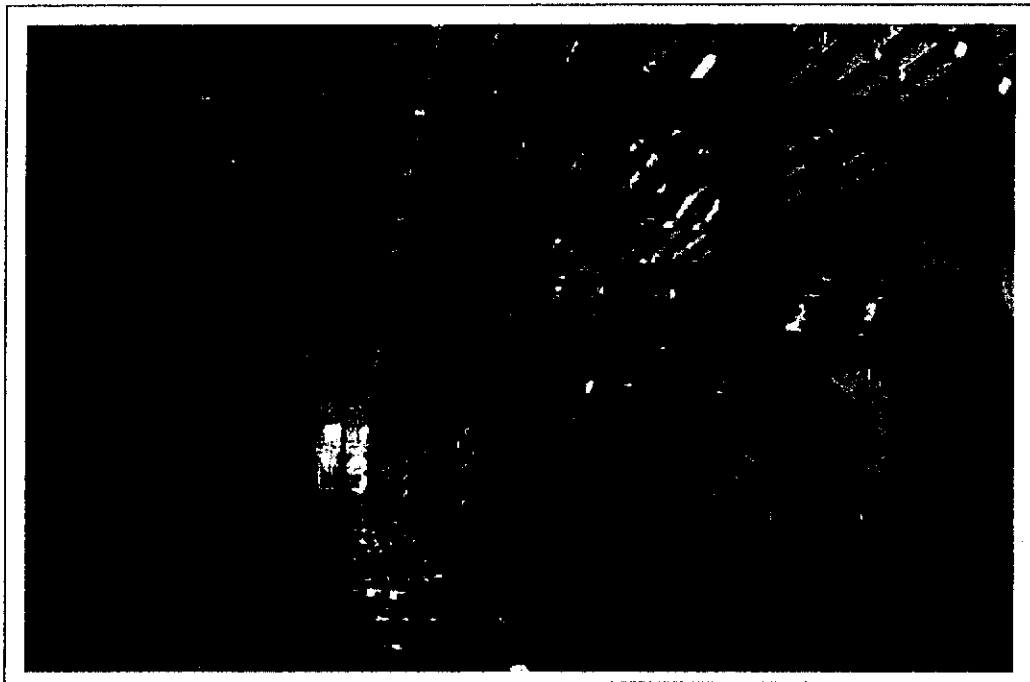
圖 7-1 福州長樂機場航線分佈圖



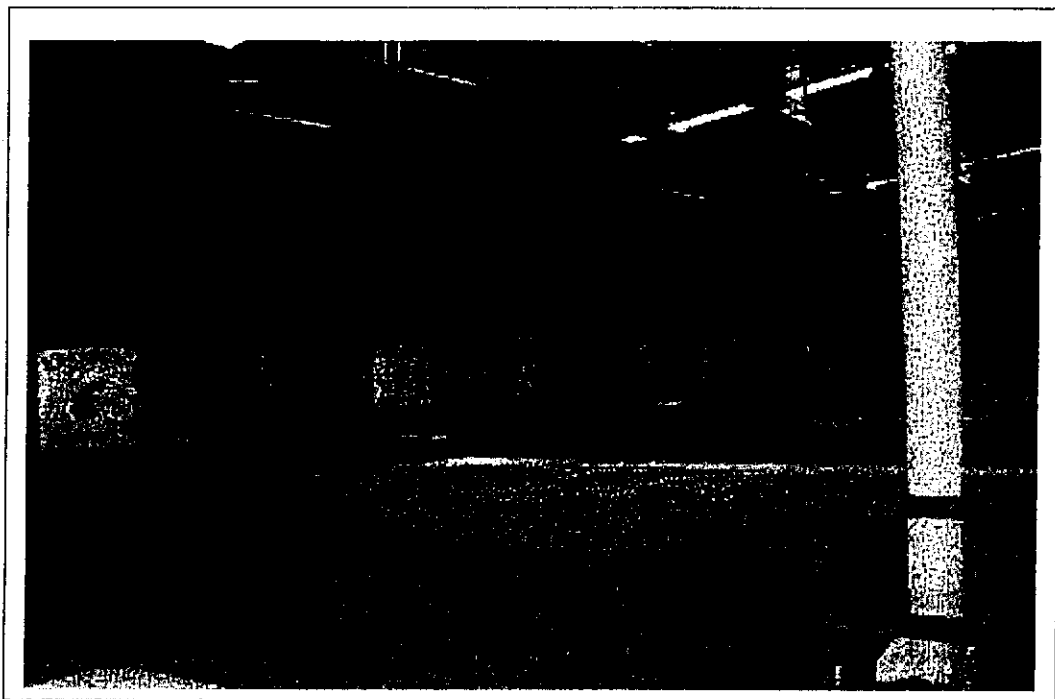
照片 7-1 福州長樂機場候機大廳



照片 7-2 福州長樂機場櫃臺



照片 7-3 福州長樂機場貨棧設施



照片 7-4 福州長樂機場貨櫃存放



## 7.2 機場運輸環境

### 7.2.1 交通環境

機場週邊水陸交通便捷，鄰近有馬尾、松下等良港、水路可通達上海、大連、香港、台灣等地；陸路有一級公路與市區相連，藉由 104 國道北達北京、324 國道南通廣州、香港；西面與 316 國道相連。機場與台灣中正機場直線距離 180 公里。

航空站陸側設有一個 3 萬平方公尺自動計費管理停車場，可停放車輛 1,319 台。

### 7.2.2 航空貨運站區

長樂機場航空貨運站建築面積 17,513 平方米，係由營業辦公大樓，一般倉庫、貨櫃集散倉庫所組成，年處理能量 18 萬噸，月、日尖峰係數 1.15。

### 7.2.3 機場專線巴士車隊

機場專線巴士車隊係專營福州市區至長樂機場旅客、職工運輸的運輸企業，經營業務係以地面交通運輸為主，並兼營包車業務。在設備方面，備有豪華金龍、黃海等大型巴士 25 輛及中型巴士 10 輛，並在機場內擁有停車場 10,000 平方公尺及大型客車維修場。

## 7.3 機場財務與營運

### 7.3.1 機場收入

長樂機場於 1997 年 6 月開始營運，當年收入人民幣計 4,399 萬元，在 1999 年持續成長，當年年收入人民幣 12,569 萬元，成長倍率為 1.86 倍，年平均成長率 84.98%，詳如表 7.1 所示。

在利潤方面，1997 年盈餘人民幣 747 萬元，在 1999 年更賺達 3,056 萬元，年平均成長率 149.5%，詳如表 7.1 所示。

表 7.1 長樂國際機場收益

類別 年期	收入合計		主營業收入		利潤	
	人民幣 (萬元)	成長率 (%)	人民幣 (萬元)	成長率 (%)	人民幣 (萬元)	成長率 (%)
1997	4,399.80		4,341.60		747	
1998	11,446.10	160.15	10,792.20	148.58	2,957	295.64
1999	12,569.00	9.81	11,691.30	8.33	3,056	3.35
平均		84.98		78.45		149.50

資料來源：金橋通四海，福州長樂國際機場集團公司

### 7.3.2 運量分析

#### 一、起降架次

自 1997 年開始營運，當年起降架次 23,244 次，在 1999 年已達 27,886 次，平均年成長率為 9.93%，詳如表 7.2 所示。

**表 7.2 福州長樂國際機場歷年運量**

類別 年期	起降架次		客運量		貨郵運量	
	架次	成長率(%)	萬人次	成長率(%)	噸	成長率(%)
1997	23,244		200.02		30,801	
1998	27,726	19.28	211.37	5.67	39,779	29.15
1999	27,886	0.58	201.44	-4.70	47,458	19.30
平均		9.93		0.49		24.23

資料來源：金橋通四海，福州長樂國際機場集團公司

## 二、客運量

1997 年客運量 200.02 萬人次，1999 年達 201.4 萬人次，居全國 142 個營運機場的第 17 位，並逐年成長至 2001 年已達 227 萬人次。

## 三、貨郵運量

在 1997 年貨郵運量計 30,801 噸，成長至 1999 年達 4.75 萬噸，居全國第 16 位，至 2001 年運量更達到 5.63 萬噸。

## 7.4 機場管理組織與體制

### 7.4.1 宗旨與目標

#### 一、宗旨

福州長樂國際機場集團公司經營宗旨在建立規範化的機場管

理，為旅客、貨主和航空公司提供盡善盡美的服務，創造最佳的經營效益與社會效益。

## 二、經營理念與原則

公司經營理念與原則，包括：

- 管理理念：建立規範化的基礎管理，協調有序、安全運行
- 服務理念：為顧客服務，從關心人開始
- 營運理念：為社會創造價值，為大眾帶來利益，為機構增加效益，為員工謀取福利
- 利潤原則：取之於機場，用之於機場
- 效益原則：經濟效益為基礎，促進生態效益平衡，達到社會效益優先。

## 三、戰略目標

依托空港發展為出口加工、保稅區、商貿、旅遊、渡假等行業，將機場建設成為一個大型國際航空城。

### 7.4.2 組織

福州長樂國際機場集團公司係屬國營公司組織（如圖 7-2 所示），亦即在營運設計上，屬於國家企業機場，集團公司總員工人數 1,562 人（在編人員 949 人），其中管理人員 185 人，生產人員 1,377 人，專業技術人員 324 人，學歷在大專程度以上 348 人。公司組織部門，包括：董事會、黨委、職代會、財務部、勞動人事部、…等 5 部及現場管理公司、水電管理公司、物資供應公司…

等 9 個子公司。

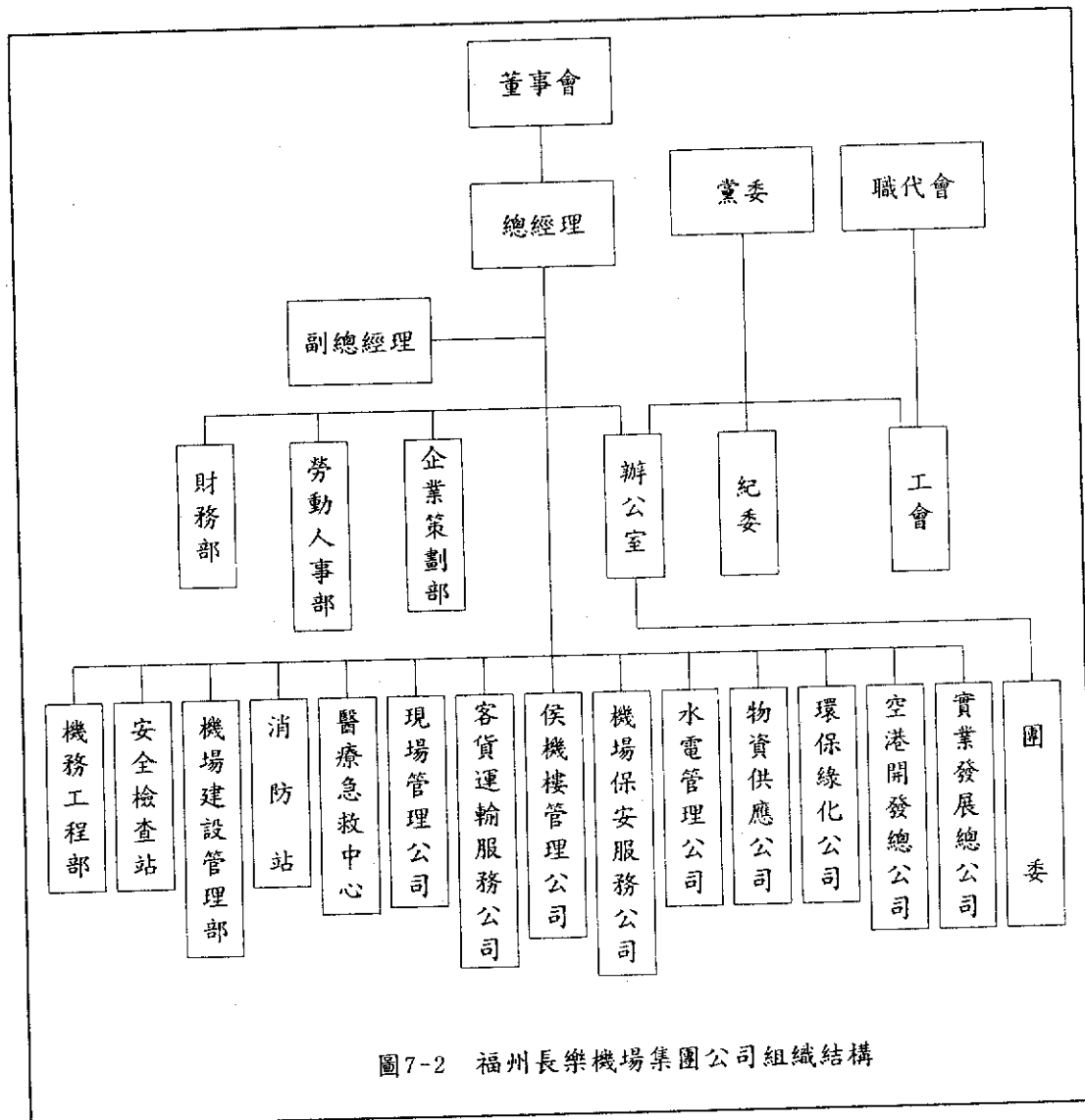


圖 7-2 福州長樂機場集團公司組織結構

## 7.5 未來發展目標

### 7.5.1 機場未來發展目標

長樂國際機場在最終發展目標，要使機場距市中心 39 公里，占地面積 20,200 公畝；跑道二條，其中一條長寬 3,600 公尺 \* 450 公尺，另一條 4,000 公尺 \* 60 公尺；航站面積 50 萬平方公尺以上，

站坪機位 100 個，年旅客容量 4,000 萬人次，貨物年容量 100 萬噸。  
有關長期規劃及最終發展目標，詳如表 7.3 所示。

**表 7.3 福州長樂國際機場未來發展規模**

項目	類別	長期規劃	最終發展目標
距市中心距離（公里）		39	39
機場占地面積（畝）		9,200	20,200
跑道（4E 級）長寬 （公尺*公尺）		3600*45 一條	3600*45 一條 4000*60 一條
航站大廈（萬平方公尺）		20	50
站坪機位（個）		48-60	80-100
航空公司機坪機位（個）		20	30
貨機坪機位（個）		5-6	10~12
維修機坪（個）		2	2
旅客空橋（座）		17	17
旅客年容量（萬人次/年）		1,500	3000~4000
尖峰小時容量（人/時）		7,500	15,000
貨物年容量（萬噸/年）		50	100
飛行架次（萬次/年）		15	25~30
尖峰小時架次（次/時）		50~60	100

資料來源：金橋通四海，福州長樂國際機場集團公司

## 7.5.2 航空港新區域開發

福州機場長期（2005~2015 年）開發用地約 25 平方公里，整個新區結構按“一區三片”形式配置，分述如下：

### 一、機場區

包括中心航務區和飛行區。

## 二、金峰片（組團）

主要功能為行政、商貿、居住、出口加工等，擬開發為生活配套區。

## 三、文嶺片（組團）

主要功能為傳統輕工業、航空加工業等，擬開發為航空港工業區。

## 四、漳港片（組團）

主要功能為旅遊、商貿、交通服務、機場生活配套及第三產業等，擬開發為旅遊渡假服務區。

未來將以長樂市金峰鎮為中心，發展成圍繞國際機場的組團式城鎮，並依托空港發展出口加工、保稅區、商貿、旅遊、渡假等行業，形成以福州為中心規劃的衛星城鎮--航空城，如圖 7-3 所示。





## **捌、心得與建議**

### **一、廈門港與福州港貨櫃運量成長迅速**

廈門港在 1990 年貨櫃運量 4.53 萬 TEU，至 2001 年已達 130 萬 TEU，成長倍率為 27.70 倍，年平均成長率更高達 36.24%。福州港在 1995 年貨櫃運量 15.09 萬 TEU，至 2001 年已達 41.78 萬 TEU，成長率倍 1.77 倍，年平均成長率 18.81%，顯示上述兩港在貨櫃運量快速成長。

### **二、廈門高崎機場快速發展**

廈門高崎機場在 1992 年客運量約 216 萬人次，至 2001 年已達約 374 萬人次，年平均成長率 6.58%。福州機場在 1997 年起用，當年客運運量約 200 萬人次，至 2001 年客運運量約為 227 萬人次，年平均成長率 10.49%；在貨運方面，則呈現快速發展，年平均成長率可達 24.23%。

### **三、境外轉運中心促使廈門港快速成長**

廈門港在 1997 年以前貨櫃年運量約 40 萬 TEU，自 1997 年 4 月 19 日成立境外轉運中心進行試點直航後，當年運量成長至 54 萬 TEU，至 2001 年更達 130 萬 TEU，其中有 90 萬 TEU 係來自境外轉運中心的運量（佔 69%），顯示境外轉運中心對廈門港成長發展貢獻卓著。

#### **四、 境外轉運中心已使高雄港漸成空櫃調度基地**

廈門港貨櫃運量快速成長，且多以重（實）櫃出口，為取得空櫃，造成高雄港出口櫃約六成九係以空櫃出口，顯示航運業者為謀利潤最大化，在現行「不通關、不入境」政策下，採取變通方式，利用高雄港境外航運中心作為空櫃調度基地，將空櫃運往福州港、廈門港裝貨直接出口。

#### **五、 廈門港區分散不利貨櫃發展**

廈門港分成 10 個港區，由於港區範圍大，各個港區較為分散，在進行不同港區間貨櫃轉運作業困難度較高，短期間運量小較無問題，長期發展有其隱憂。

#### **六、 廈門和平港客運浮式碼頭值得借鏡**

廈門和平港在客運旅客上下船方面，為克服潮差問題，設計大型浮式碼頭，在浮式碼頭與碼頭主體結構間以重型鋼樑及鋼索聯結，可隨漲落潮調整高度，便於旅客上下船，此種方式值得借鏡。

#### **七、 廈門港與福州港潮差大不利港口發展**

廈門港潮差 3.98 公尺，福州港潮差 3~5 公尺，由於潮差大，當航道水深不足，船舶需候潮進港，影響港埠整體作業，更影響到港口未來發展。

## 八、兩岸小三通航運金門候船室空間不足

目前兩岸小三通航運部分，在金門方面，旅客候船室空間狹小，當連續有二班船準備出港時，旅客由於候船室空間不足，不得不在候船室外候船，當遇下雨或大太陽，會導致旅客服務品質降低。

## 九、兩岸直航較轉機省時省費

經本次考察發現，若採小三通方式赴廈門、福州所需費用單程約 3,320~3,740 元，若採港澳再到福建所需費用約 13,000 元，顯示港、澳中轉較金、馬直航成本高約 9,260~9,680 元。在時間花費方面，若採小三通方式赴廈門、福州所需時間約需 3~5 小時；若採港、澳再轉到福建，所需時間約 6~7 小時（中南部甚至多於 8~10 小時），顯示港、澳中轉較金、馬直航時間多花費 2~3 小時（甚至以上）。就上述分析顯示，兩岸直航較港、澳轉機約節省一半時間與金錢。

## 十、中國大陸港口、機場組織仍未納入自由市場經濟

在中國大陸福建省的國際商港或國際機場的組織結構仍具有濃厚黨務管理色彩（例如，黨群工作部、黨委），且集團下又有各式營運子公司承包各項機場、港口作業，儘管已採政企分離，但仍具有濃厚的市場壟斷行為，似乎仍未脫離黨務控管，仍未走入自由市場經濟，在面對國際競爭，難以引入效率化觀念，亦難以面對全球化激烈的競爭衝擊。

## 十一、金門最適宜作為兩岸中轉地點

金門在兩岸海運位置適中，不但適宜作為兩岸海運客運轉運地點，就空運而言，台商自福建搭船到金門，再由金門搭機可赴台灣本島各地，不用再轉機，可謂相當方便，既節省運輸時間，成本花費又較港澳轉機為少，就現況兩岸轉運地點來說，係最方便不過的機場。此外，台商由金門回福建或其他地區，亦可由金門先赴廈門，再由廈門機場轉機到內陸各地亦相當方便。綜合而論，金門在兩岸三通應屬最適當不過的地點。

## 參考資料

廈門港，廈門市港務管理局，2001年5月

福州港招商指南，福州市港務局

福州長樂國際機場，福州長樂機場集團公司

金橋通四海，福州長樂機場集團公司

陸委會網站，2002年11月18日

GPN : 1009104400

定價 100 元