

# 台灣海峽兩岸港埠運量之研究



交通部運輸研究所

中華民國八十二年十一月

# 交通部運輸研究所 合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱 中文：台灣海峽兩岸港埠運量之研究 外文：A Study on the Cross-Strait Marine Cargo Traffic			
國際標準書號（或叢刊號）		政府出版品統一編號 009104820720	運輸研究所出版品編號 82-85-466
主辦單位：本所運管組 主管：邱盛生 計畫主持人： 研究人員：倪安順		合作研究單位：國立台灣海洋大學 計畫主持人：林光、吳榮貴 研究人員：王旭堂、陳福照、李泰霆、簡進國 地址：基隆市北寧路2號 聯絡電話：462-2192	研究期間 自82年2月 至82年6月
關鍵詞：起訖運量、運量分配、重力模式、貿易依存度、估計方法與模式、比較利益、運量產生模式。			
摘要：我國自1987年開放台灣與大陸兩地間接貿易以來，台灣海峽兩岸貨載都必須經第三地區轉口或彎靠。由於台灣海峽兩岸禁止船舶直接通航，以致兩岸港埠間的貨運量無統計資料可資應用。本研究目的即在經由調查統計方法，採用重力模式估計兩岸港口間一般雜貨及貨櫃運量，然後再以實地訪查與郵寄調查表的方法調查未經香港轉口之台灣自大陸進口散貨運量，期能整編與建立兩岸港口間的運量統計。經過本研究發現，若不包括台灣對香港進出口之運量，綜合而言，在本研究估計與調查的兩岸間運量共約210萬噸中，在台灣方面以高雄港為主，其次為基隆港、花蓮港、台中港，蘇澳港所佔最低。至於大陸方面的港口則以秦皇島為最大宗，次為廈門、廣州、上海、北海、汕頭等港口。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
82年11月	124	340	凡屬機密性出版品均不對外公開。凡屬一般性出版品，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工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密      ( <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況辦理解密 ) <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：			

## 摘 要

針對台灣海峽兩岸禁止船舶直接通航以致兩岸港埠間的貨運量無統計資料可用的問題，本研究依據香港船運統計中所列的兩岸經香港轉船之運量，利用重力模式估計兩岸港埠間的一般雜貨及貨櫃貨之運量，然後再以實地訪查與郵寄調查表的方法調查未經香港轉口之台灣自大陸進口散貨運量，終得到兩岸「港到港」的貨運起訖運量（O/D）表。

本研究發現1992年兩岸三地的台灣對香港及大陸地區的港埠運量共約10.9百萬噸中，以台灣對香港之進出口的 677萬噸為最大宗，其中約有兩成（約 130萬噸）可能係經陸路轉進出其鄰近大陸地區者。另外台灣自大陸進口散貨共 266萬噸為第二大運量，本研究調查的樣本統計 144萬噸中顯示主要為秦皇島運到高雄的煤炭，其他主要的運量還有自廣東、廣西、福建的港口（諸如廣州、廈門）進口的花崗石及高嶺土，再次則為從山東及寧波進口水泥。這些貨載主要以琉球為中途彎靠港口，次為香港。

至於兩岸在香港轉船之運量，其在兩岸三地總運量所佔的比例並不高。在1992年總共才67萬噸，佔前述10.9百萬噸的6.1%而已。這指出縱使在兩岸直航之後這些貨都改為直航，其份量也不重，更何況這些大部份是貨櫃貨，可能仍有大部份仍會在香港轉口。如果包括上述在第三地區彎靠的 266萬噸，估計兩岸直航後會直接通航的按1992年的運量觀察應不超過 300萬噸，佔兩岸三地總運量不到三成。

若不包括台灣對香港進出口之運量，綜合而言兩岸間總運量按本研究估計與調查的共約210萬噸的貨物中，在台灣方面以高雄港為主，次為基隆、花蓮及台中，蘇澳港所佔最低。至於大陸方面的港口

，則以秦皇島爲最大宗，次爲廈門， 其他主要港口依序爲廣州、上海、北海、汕頭等港口。

有鑑於爲完成本研究所以遭遇之困難與限制，如果可以透過兩岸正式的交流管道進行合作，則將能有利於未來類似研究工作的推展。另外台灣地區的港埠似應及早將其對大陸地區的港埠運量納入正式統計編印。

# 台灣海峽兩岸港埠運量之研究

第一章 緒論	頁次
1.1 研究緣起	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究範圍	2
1.4 研究架構	4
1.5 研究方法	4
1.6 研究大綱	7
第二章 台灣海峽兩岸貿易的背景分析	
2.1 台海兩岸貿易關係之歷史背景	8
2.2 台海兩岸貿易商品結構之演變	14
2.3 台商對大陸投資及其對台海兩岸貿易的影響	20
2.4 未來可能之發展趨勢	24
第三章 兩岸港埠運量的估計方法與模式	
3.1 運量統計區分	26
3.2 經香港轉口之運量估計方法與模式	27
3.2.1 兩岸港埠運量產生模式	28
3.2.2 兩岸港埠運量分配模式	29
3.3 未經香港轉口之運量估計方法	31
3.3.1 調查目的	32

3.3.2 調查要項與調查表·····	32
3.3.3 調查對象·····	32
3.3.4 抽樣方法·····	33
3.3.5 問卷回收情況·····	34
3.3.6 調查結果之查核與追查·····	34
3.3.7 調查限制·····	35

## 第四章 兩岸經香港轉船的港埠運量分析

4.1 台灣及大陸經香港轉口之各別船運量分析·····	37
4.2 台灣及大陸經香港轉船之主要貨類分析·····	39
4.3 兩岸港埠間運量佔香港轉船貨運之地位·····	39
4.4 台灣出口至大陸之港埠間運量分析·····	42
4.5 大陸出口至台灣之港埠間運量分析·····	46
4.6 台灣與大陸之港埠間貨櫃運量分析·····	49
4.7 兩岸港埠間經香港轉船總運量分析·····	49

## 第五章 台灣自大陸進口散貨之港埠運量分析

5.1 運量調查結果·····	52
5.2 按裝卸貨港及貨種分析·····	52
5.3 按大陸裝貨港所屬省份分析·····	56
5.4 按裝貨港分析·····	56
5.5 按貨物分類分析·····	59
5.6 按中途彎靠港口分析·····	62
5.7 按卸貨港分析·····	62



5.8 運量調查結果的檢證.....	64
--------------------	----

## 第 六 章 兩岸三地港埠運量綜合分析與檢討

6.1 兩岸港埠貨運分類.....	71
6.2 台灣對香港及大陸港埠運量分析.....	73
6.3 香港進出口經陸路轉進出大陸地區運量分析.....	76
6.4 按香港及大陸主要港口分析運量.....	78
6.5 按台灣港口分析運量.....	81

## 第 七 章 結論與建議

7.1 台灣對香港及大陸兩地港埠運量估計結果.....	84
7.2 兩岸直航的可能情境.....	87
7.3 建議.....	88

參考文獻.....	92
-----------	----

附錄 A 「台灣海峽兩岸港埠運量之研究」問卷調查表.....	93
--------------------------------	----

附錄 B 「台灣海峽兩岸港埠運量之研究」香港及大陸地區實地訪查報告.....	95
--	----

## 圖 目 錄

圖 1-1	研究架構流程圖·····	5
圖 5-1	台灣自大陸進口散貨運量按省份分配統計圖·····	57
圖 5-2	台灣自大陸進口散貨運量按裝貨港分配統計圖·····	58
圖 5-3	台灣自大陸進口散貨運量按貨物分類分配統計圖·····	61
圖 5-4	台灣自大陸進口散貨運量按卸貨港分配統計圖·····	63



## 表 目 錄

表 2.1	台灣對大陸貿易金額·····	10
表 2.2	兩岸貿易依存度統計·····	13
表 2.3	大陸輸往台灣商品結構—按SITC一位數分類·····	15
表 2.4	歷年大陸轉口至台灣之重要商品—按SITC四位數分類··	16
表 2.5	台灣輸往大陸商品結構—按SITC一位數分類·····	18
表 2.6	歷年台灣轉口至大陸之重要商品—按SITC四位數分類··	19
表 2.7	台商赴大陸設廠對兩岸貿易貢獻的推估·····	22
表 2.8	台商大陸投資工廠分布情況—依地區分·····	23
表 3.1	台灣自大陸進口散貨運量調查回收情形統計表·····	35
表 4.1	1992年香港轉船船運量統計表·····	38
表 4.2	1992年台灣及大陸經香港轉船運量按主要貨物分類統計表·····	40
表 4.3	兩岸運量佔世界各地經香港轉船運量之比重分析表···	41
表 4.4	1992年台灣／大陸港埠運量分配比重估計表·····	43
表 4.5	海峽兩岸主要港口經香港轉船航程距離表·····	44
表 4.6	1992年台灣／大陸港埠間起訖運量（O／D）表·····	45
表 4.7	1992年大陸／台灣港埠運量分配比重估計表·····	47
表 4.8	1992年大陸／台灣港埠間起訖運量（O／D）表·····	48
表 4.9	1992年大陸與台灣港埠間雙向運量表·····	51
表 5.1	1991年台灣自大陸進口散貨港埠運量起訖表·····	53
表 5.2	1992年台灣自大陸進口散貨港埠運量起訖表·····	54

表 5.3	1991年及1992年台灣自大陸進口散貨港埠運量按貨物 分類統計表·····	60
表 5.4	1991年及1992年台灣自大陸、琉球及香港進口散貨運 量比較表·····	65
表 5.5	1991年及1992年台灣自大陸、琉球及香港進口散貨按 貨物分類之比較·····	67
表 5.6	1991年及1992年台灣自大陸、琉球及香港進口散貨按 卸貨港運量之比較·····	69
表 6.1	1992年台灣海峽兩岸三地港埠運量彙總表·····	74
表 6.2	香港陸路進出口及轉口貿易統計表·····	77
表 6.3	1992年台灣對香港進出口從陸路轉進出大陸地區的運 量估計表·····	79
表 6.4	1992年台灣對香港及大陸進出口運量彙總表·····	80
表 6.5	1992年台灣各港對香港及大陸進出口運量彙總表·····	82
表 6.6	1992年台灣各港對大陸進出口運量彙總表·····	83

# 第一章 緒 論

## 1.1 研究緣起

我國自1987年開放台灣與大陸兩地的間接貿易以來，台灣海峽兩岸的貨載都必須經第三地區轉口或彎靠。在這種間接通航的運輸型態下，以雜貨及貨櫃貨爲主的定期貨載按規定要經第三地區轉船，而不定期散貨船則可彎靠第三港口原船往來兩岸。現階段除了有彎靠像琉球之港口者外，大都是以香港爲轉口港。

在上述間接貿易及間接通航的型態之下，再加上兩岸政治上的隔閡，兩岸間的貿易與航運相關的研究及政府決策幾乎都僅能根據香港政府所編布的轉口貿易統計資料。該統計數字不但可能相當地忽略主要從大陸輸往台灣而彎靠琉球之大宗散貨，而且也未顯示台灣及大陸兩地各港間對應的運量。因此，未來兩岸間接通航的運輸型態若因爲政治因素而改變，則不但該等統計資料毫無用武之地，兩岸相關的研究與規劃工作也將失去統計依據。

預料現階段經香港間接通航的運輸型態在未來會有兩種可能的變因。首先，香港九七大限之後，倘若台港航線無法找到適當之定位而維持現況，則需要找尋其他的轉口港。這種可能性或許不高，但在「國家統一綱領」進入「中程階段」之後，現行間接通航的模式就要轉變爲直接通航。這個可能性不是沒有，只不過是時間的問題而已。面臨這些可能的變動，我國有必要及早研擬因應之道。

爲因應未來兩岸運輸型態的改變，當務之急而且也是最爲基礎的研究工作之一就是整編兩岸港口間的運量統計。在這種統計工作未納入我國政府編布統計系統之前，縱使明知有前述資料欠缺之困難，但

未嘗不可根據有限的統計資料，再輔以對業者的訪查先進行一項先導性的研究工作，期能做為未來兩岸通航相關政策與決策之參考依據。

## 1.2 研究目的

本研究之目的在於估計台灣海峽兩岸台灣對香港及大陸地區各主要港埠間的貨運流量，據以編製兩岸港埠間的貨運起訖表，即通稱的「O/D表」。

## 1.3 研究範圍

本研究之範圍如下：

1. 以台灣海峽兩岸三地（台灣對香港及大陸地區）港埠間之船舶雙向貨運為範圍，而不包括客運及航空運輸。
2. 台灣地區以現有五個國際港口為主，而大陸地區則包括事先認定的幾個主要對外通商口岸，諸如廣州（含黃埔港）、廈門、上海、青島、天津、大連、秦皇島、石臼所等港口，再視實際貨種及其流向加以增減。
3. 在貨種方面係按雜貨（含傳統雜貨及貨櫃貨）及散貨予以區分。
4. 兩岸貨運流量包括下列各項：
  - (1) 台灣與香港間的進出口貨。

因資料所限，這項運量還包括香港鄰近的大陸地區（如廣東，福建等地）經內陸運輸工具利用香港進出口的運量。縱使如此，本章也將在稍後利用「香港對外貿易統計」所提供之陸運貿易值來檢討區別之。

(2) 台灣與大陸經香港轉船的運量。

這就是本研究第四章所分析的兩岸間經香港「轉船」的運量，主要幾乎都是在香港轉船的貨櫃貨，而有少部份係傳統雜貨。在此所稱「轉船」係指「船轉船」，而不包括上述在香港經內陸轉運者。在香港船運統計中僅顯示該一「轉船」之統計，但無「陸轉」之資料可循。因此，在本研究中「轉口」可包括「轉船」及「陸轉」兩者。

(3) 台灣與香港間經香港轉口至大陸以外其他地區或自其他地區轉進台灣之運量。

(4) 台灣自大陸進口散貨。

此即為第五章本研究調查的運量，包括在中途需彎靠香港或琉球，而未包括在「香港船運統計」資料中之運量。不過由於本研究調查的樣本值可能低估其母體統計，故本章也引用台灣港口統計中自香港及琉球進口的散貨統計數值為比較參考之依據。然而所需注意者是台灣港口統計中自香港進口的散貨可能有部份已包括在上述「香港船運統計」中，如大陸地區用內陸運輸工具運經香港出口到台灣的花崗石、高嶺土等貨運。

5. 由於資料的限制與某些雜貨之運量調查的困難，本研究不包括下列三大貨流：



- (1)台灣與大陸間在第三地區彎靠而未列入「香港船運統計」及台灣港口統計中所列自香港與琉球進口散貨之運量。
- (2)台灣與大陸間經香港以外地區的港口轉船的運量，譬如在日本、韓國或其他港口轉船者。
- (3)台灣與大陸間非法直航及利用其他諸如漁船等工具進行交易及走私之運量。

6. 統計資料原則上以 1991及1992年之年資料為基準，視資料有無而定。

## 1.4 研究架構

本研究之架構詳如圖1-1。首先本研究對台灣海峽兩岸歷年來的貿易進行背景分析之後，即決定兩岸三地港埠運量估計的方法與模式。估計方法係將兩岸運量依統計資料來源區分為經香港轉口而有列入香港政府船運統計中的「轉船」運量者，及未經香港轉口兩者。前者視香港政府船運統計之內容而定，主要為雜貨（含貨櫃貨），可分別根據台灣對香港及大陸地區之既有港埠運量統計進行間接的推算；而後者，則可能大多為大宗散貨，需要進行查訪探尋其流向及流量。

## 1.5 研究方法

本研究依前述經香港及未經香港轉口之雜貨（含貨櫃貨）及散貨之區別，前者擬採用重力模式（gravity model）進行估計，而後者則選取主要的大宗散貨（如煤炭）尋線查訪其貨流狀況。然後再藉由兩

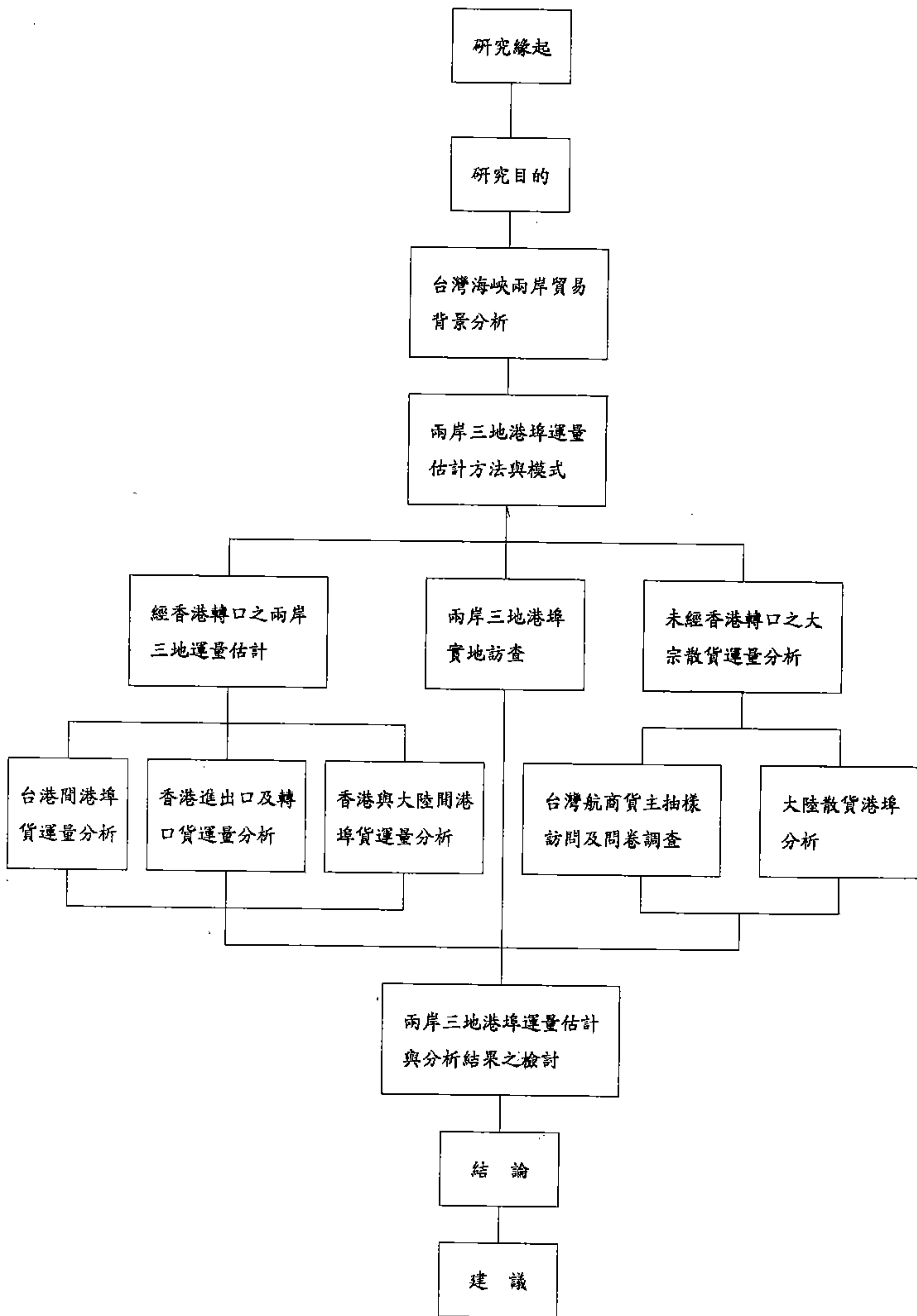


圖 1-1 研究架構流程圖



岸三地港埠的實地訪查補充及校正貨種與運量。茲分別將這三種研究方法說明如下：

(一) 經香港轉船之運量〔主要為雜貨(含貨櫃貨)〕

1、運量推估模式：

由於預知兩岸港口間並無對應之運量統計而大都是經由香港轉口，本研究採用重力模式估計兩岸台灣對大陸之港埠運量。本模式將在第三章介紹。

2、資料蒐集：

利用下列二種現成次級統計資料為上述統計之計算：

(1) 台灣地區港埠運量統計主要來自交通部交通統計要覽。

(2) 香港政府貿易與船運(含轉船)統計。前者為「香港對外貿易統計」(Hong Kong External trade). 後者則為「香港船運統計」(Hong Kong Shipping Statistics)。

上述第(2)及第(3)資料係透過實地查訪香港當局及大陸主要港口取得。

(二) 未經香港轉口之運量(主要為大宗散貨)

本研究擬採兩個方式取得資料進行統計整理。首先尋線查訪國內從事大陸船運之主要航商，然後再設計問卷郵寄進行運量調查。

(三) 兩岸三地港埠實地訪查補充及校正前述兩項運量估計。

經於1993年4月22日至5月8 日派員訪查下列8 個港口共17  
天：

香港—深圳—蛇口—廈門—上海—青島—天津—大連

## 1.6 研究大綱

本研究報告的內容共包括七章，茲將各章大綱條列如下：

第一章 緒論

第二章 台灣海峽兩岸貿易的背景分析

第三章 兩岸港埠運量的估計方法與模式

第四章 兩岸經香港轉船的港埠運量分析

第五章 台灣自大陸進口散貨之港埠運量分析

第六章 兩岸三地港埠運量綜合分析與檢討

第七章 結論與建議

## 第二章 台灣海峽兩岸貿易的背景分析

### 2.1 台海兩岸貿易關係之歷史背景

從1949年我國政府遷至台灣地區以來，已歷經了44年。其中，台灣與海峽對岸的中共政權，經過早期明顯敵對的階段，逐漸的演變到今日的間接通航、通商的階段。在這44年之中，由於所採取的經濟體制與政治體制不同，而致經濟與政治的發展產生了截然不同的結果。本章將就過去台海兩岸經濟發展的背景分析兩岸貿易、投資發生之成因、結果、趨勢以及其相互之影響。

1949年中共在大陸取得政權以後，其早期所依循的經濟發展模式，主要是以蘇聯為依歸。此一經濟發展模式為一中央控制的計劃型經濟模式。在共產世界中，基於其封閉的社會體制，以及偏重國防建設的一貫作風與意識型態，其建設過程中自然偏向於重工業的發展。從中共歷年的經濟發展態勢觀察，可以看出其在重工業方面的投資大約都佔其總投資額之40% 到60% 之間。這樣的發展型態自然地使得民生工業及輕工業的發展成為比較弱勢的一環。

然而自1978年中共宣布對外門戶開放以後，與外界的接觸逐漸頻繁，基於經濟發展、比較利益的原則，為有效運用廣大而廉價的勞工，中共在輕工業方面投資的比重逐年加重，也因而對輕工業中間原料的需求逐漸加強，而此類需求則有賴從國外進口的來源加以彌補。另外，為因應國內建設的需要亦須進口各種生產與非生產設備。而原料與設備進口所需之外匯除了一方面以貸款方式向國外機構取得外，另一方面則以發展出口之民生工業及輕工業，賺取外匯以為支應。在此一過程中由於人民所得逐漸改善，並在消費慾望壓抑多時以後得以解

禁，而使得國內民生用品的供應不足，引發大量消費性的進口。

在台灣方面，從 1949 年以來則一直秉持著市場經濟的發展模式，以具有比較利益之輕工業發展為優先。先後歷經了 1960 年代的進口替代發展階段，1970 年代進口替代以及出口導向並重的時代，1980 年代的出口導向以及自由化逐步進行的時代，並進一步進入 1990 年代出口及內需兼顧的時代。在整個經濟發展過程中，逐漸的在輕工業方面建立起一相當堅實的基礎，另一方面也在精密技術產業上有了相當的成就。

從兩岸互補性的產業結構，台灣海島型天然資源缺乏的經濟體系，以及大陸豐富的天然資源來觀察，兩岸之間貿易之潛在能量相當可觀。因此，從 1979 年中共宣布開放對台貿易以來，除了少數幾年因政治因素的影響外，兩岸之間的貿易量逐年快速增加（見表 2.1）。

然而，雙方政治敵對的狀態阻礙了直接貿易的可能，在雙邊相互利益的趨使之下，唯有透過第三地區來達成交易。而這第三地區，以目前之地理及經濟環境而言，自以香港為最佳之選擇。也因此，透過香港的中間運作成為兩岸貿易之主要方式。而在兩岸實際貿易統計資料付之闕如的情況下，香港轉口的統計資料乃成為研究兩岸貿易唯一可靠的資訊。

影響台灣對大陸出口之因素除了經濟性的，如：大陸發展進口替代產業之進展情形，中共外匯之支付能力，以及近年來由於台商大量在大陸投資而引發原料的需求等因素外，最重要的仍是政治性的原因，如中共對台貿易政策的演變，以及中共內部貿易管制措施的寬嚴等。從表 2.1 中可以看到 1979 年，當大陸初步發表「告台灣同胞書」提



表 2.1 台灣對大陸貿易金額

單位：百萬美元

年	台灣對外貿易總額		經 香 港 轉 口			
			台灣向大陸出口		台灣從大陸進口	
	金 額	與上年比較(%)	金 額	與上年比較(%)	金 額	與上年比較(%)
1979	77.76		21.47		56.29	
1980	311.18	300.18	234.97	994.41	76.21	35.36
1981	459.33	47.61	384.15	63.49	75.18	1.35
1982	278.47	-39.37	194.45	-49.38	84.02	11.76
1983	247.69	-11.05	157.84	-18.83	89.85	6.94
1984	553.20	123.34	425.45	169.55	127.75	42.18
1985	1102.73	99.34	986.83	131.95	115.90	-9.28
1986	955.55	-13.35	811.33	-17.78	144.22	24.43
1987	1515.47	58.60	1226.53	51.18	288.94	100.35
1988	2720.91	79.54	2242.22	82.81	478.69	65.67
1989	3483.39	28.02	2896.49	29.18	586.90	22.61
1990	4043.62	16.08	3287.26	13.18	765.36	30.41
1991	5793.18	43.27	4667.15	42.37	1125.95	47.11

資料來源：高希均等人(1992)，經濟部國貿局。

出「通商、通郵、通航」之三通政策時，台灣對大陸的出口只有2,147萬美元。但次年，中共商業部頒發「購買台灣產品補充規定」給予台灣商品優惠待遇，台灣對大陸之出口即以994.41%的幅度成長，而達23,497萬美元。而於1981年之中，成長率亦得保持在63.49%，達38,415萬美元。但在此同時，由於部分不肖外國廠商冒用台灣商品的價

惠利益，中共乃於1981年5月取消了對台灣商品的價惠，而使得 1982和1983年兩年之間台灣對大陸的出口又恢復為 169.55%的成長，而於1985年也保持在131.95%的成長。

在上述期間，由於大陸人民在過去五年來開放的結果，使其所得大幅成長，購買力增加。又加以快速的經濟成長，使原材料的需求擴大，並且在前段時間中，中共對信用貸款和外匯管制的放鬆使得其進口大幅成長，逆差轉鉅，外匯流失，不得已在 1985年4月間開始一連串的抑制進口措施。從1986年的資料顯示，在此一年之中由於中共抑制進口的措施使得台灣對大陸的出口又再度的出現了負成長。但到了1987年和1988年之間，台灣對大陸的出口基本上是持續成長的，而且成長率亦高達51.18%和82.81%。

1988年6月間，大陸在民主運動浪潮的襲捲之下，發生了「六四天安門」事件。使得國外對大陸的經商和旅遊活動大受抑制。在此一期間台灣對大陸的出口的成長雖然略有減緩的趨勢，但在1988年和1990年間仍能分別保持在29.18%和13.18%的成長率。

進入1991年以後，天安門事件的陰影逐漸化解，台灣對大陸的出口又回復到42.37%的成長率而達四十六億六千七百一十五萬美金。比較1979年到1991年，十二年之間，台灣對大陸經由香港的轉出口成長了217倍。

就大陸對台灣的出口而言，其最主要的影響因素在於我國政府對大陸所抱持的態度以及政策的運用。在1977年以前，我國政府基本上是禁止台灣人民與大陸有所接觸的。1977年行政院正式公布「取締匪

偽物品管理辦法」，規定除中藥材以及某些農工原料可由香港轉進口外，其餘大陸貨品一律不得進口，否則將由海關沒收。由轉往香港的統計資料來看，在1974年到1978年之間大陸經由香港出口到台灣的貨品金額大概在21,800萬元港幣到10,500萬元港幣之間，其中最主要的貨品項目大致為中藥材及農工原料，到了1979年，此一貿易金額成長為27,900萬港元（依國貿局之統計大約為5,629萬美元，見表2.1）。此後除了1981年由於大陸方面忽然取消對台灣商品的優惠，以及1985年，我國政府宣布「對港澳地區轉口貿易三項基本原則」，明令「三不」原則，而使台商對大陸物品的進口產生了嚇阻作用而造成負成長外，其他各年度皆持續成長。尤其在1987年之間，我國政府開放29項大陸農工原料的間接進口，而使得該年大陸經香港間接輸入台灣的貨品金額成長100.35%。而後政府又陸續於1988年以迄目前，逐漸擴大大陸間接輸台的貨品項目統計達257項。使得大陸經由香港輸台之金額於1991年，達112,595萬美元。比較1979年到1991年之間，大陸經由香港輸台的貿易金額成長20倍。

除以上兩岸間貿易金額的逐年擴大外，從表2.2中，亦可觀察出台海兩岸貿易相互倚賴的程度。從台灣方面而言，1979年台灣對大陸地區經由香港轉運的出口值僅佔台灣對世界各地總出口值的為0.13%，但1992年此項比例已增加到為7.72%。相對的由台灣向大陸進口的貨品總值佔台灣對世界的總進口值比重則由1979年的0.38%上升為1992年的1.55%。在這段期間總和進出口的貿易依存度則從0.25%上升為4.83%。另一方面從大陸地區而言，其對台灣貿易的倚賴程度如該表所示，亦顯著地上升。此一趨勢不但說明了兩岸關係在十多年來的發展下更形密切，且在表象的背後亦顯示大陸方面在世界貿易活動中日趨活躍。



表2.2 兩岸貿易依存度統計

單位：％

年	台 灣 對 大 陸			大 陸 對 台 灣		
	出口依存度	進口依存度	貿易依存度	出口依存度	進口依存度	貿易依存度
1979	0.13	0.38	0.25	0.41	0.14	0.27
1980	1.19	0.39	0.79	0.42	1.17	0.82
1981	1.70	0.35	1.05	0.34	1.74	1.04
1982	0.88	0.44	0.68	0.38	1.01	0.67
1983	0.63	0.44	0.55	0.40	0.74	0.57
1984	1.40	0.58	1.06	0.49	1.55	1.03
1985	3.21	0.58	2.17	0.42	2.34	1.58
1986	2.04	0.60	1.49	0.46	1.89	1.29
1987	2.30	0.83	1.38	0.73	2.84	1.83
1988	3.70	0.96	2.47	1.01	4.06	2.65
1989	4.38	1.22	2.94	1.12	4.90	3.12
1990	4.88	1.40	3.32	1.23	6.14	3.50
1991	6.12	1.79	4.16	1.57	7.32	4.27
1992	7.72	1.55	4.83	1.32	7.80	4.47

資料來源：行政院大陸委員會兩岸經濟統計月報，82年6月第24頁。

## 2.2 台海兩岸貿易商品結構之演變

由前面所述，台灣與大陸之間在產業結構具有相當的互補性。而大陸豐富而廣大的天然資源又為台灣所欠缺。因此，在兩岸之間的貿易商品結構上亦大約可以看出此一互補之趨勢。以大陸輸往台灣的商品而言，雖然我國政府在明文上僅准許 257項進口，但實際上卻有許多由大陸進口到台灣之商品不包含在此 257項之中，可見兩岸貿易在管制的實務上大有許多困難。

從表2.3 可以觀察到從1978年起以迄1991年之間，非食用原料一直在大陸出口到台灣的產品中佔了一個很重要的地位，尤其在1981年以前此一產品一直在大陸輸往台灣的貨品比重中佔了80% 以上。1980年代中由於我國政府逐漸的在進口項目上放寬，使得此一比重漸漸的下降，但到1991年為止，此一比重仍在17.83%。從表2.4 中，可以看出，實際上此一非食用原料，主要是 SITC2924 「用於香料、藥之物、殺蟲劑、殺菌劑之植物及植物部分、生鮮成乾製全件或壓碎或碾粉等」。

另外，從表2.3 中，亦可觀察到一項成長最為快速的產品，即按國際貿易標準分類 SITC第6項之「按原料分類的製成品」。此一產品在早期由大陸輸往台灣之貨品中所佔比重極小，以1978年和1979年來看，僅分別佔總進口量之0.37% 和0.99% ，但到了1991年，此一貨品的比重增加到22.20%，超過第2項之非食用原料。從表2.4 之SITC四位數分類來觀察，此一產品之最重要品目為SITC6513 的「棉紗」，在1978年中此一品目之進口只佔0.04% ，但到了1991年此一品目增長為2.84% ，由進口品目之前10名進升為前4 名。另外，「含棉狀合成纖維重量比低於85% 梭織布」(SITC 6534 )、「未列名紡織纖維紗」(SITC 6519 )、「加工之銅及銅合金以及含鐵合金」(SITC 6822

表 2.3 大陸輸往台灣商品結構—按 SITC 一位數分類

單位：百萬港幣、括弧中數字為比重(%)

SITC 商 品 名	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
0 食品及主要供食用之活動物	6.80 (3.11)	14.63 (5.24)	36.30 (9.37)	39.68 (9.30)	44.08 (8.07)	77.76 (11.14)	160.09 (16.03)	233.69 (25.85)	176.24 (15.67)	266.07 (11.81)	393.35 (10.53)	456.54 (9.97)	661.96 (11.09)	632.00 (7.20)
1 飲料及菸類									0.45	5.46	13.96	2.67	189.95	504.23
2 非食用原料(燃料除外)									(0.04)	(0.24)	(0.37)	(0.06)	(3.18)	(5.74)
3 礦物燃料、潤滑油及有關原料	206.33 (94.25)	246.55 (88.32)	324.11 (82.99)	343.55 (80.53)	430.90 (78.91)	492.54 (70.53)	599.82 (60.06)	443.69 (49.08)	493.89 (43.90)	1031.75 (45.78)	1454.56 (88.96)	1440.88 (31.48)	1239.30 (20.76)	1565.52 (17.83)
4 動植物油、脂及蠟			0.16 (0.04)	0.33 (0.08)	0.71 (0.13)	5.24 (0.75)	14.09 (1.41)	10.99 (1.22)	12.70 (1.13)	20.85 (0.93)	25.36 (0.68)	43.72 (0.96)	58.85 (0.99)	63.54 (0.72)
5 化學品及未列名有關產品						0.13	0.25	0.44	0.05	2.93	16.44	7.66	12.97	38.26
6 按原料分類的製成品	2.96 (1.35)	11.11 (3.98)	18.02 (4.61)	30.39 (7.12)	47.18 (8.64)	75.36 (10.79)	82.87 (8.30)	92.96 (10.28)	173.13 (15.39)	267.99 (11.89)	417.86 (11.19)	552.02 (12.06)	558.27 (9.35)	764.28 (8.70)
7 機械及運輸設	0.82 (0.37)	2.75 (0.99)	8.96 (2.29)	7.03 (1.65)	18.31 (3.35)	43.11 (6.17)	134.02 (13.42)	114.66 (12.68)	243.05 (21.61)	569.63 (25.28)	1016.22 (27.22)	984.86 (21.51)	1324.87 (22.19)	1931.36 (22.20)
8 雜項製品	0.02 (0.01)	0.38 (0.14)	1.19 (0.30)	3.70 (0.87)	2.38 (0.44)	1.40 (0.20)	0.63 (0.06)	0.80 (0.09)	13.52 (1.20)	30.81 (1.37)	222.96 (5.97)	445.12 (9.72)	796.33 (13.34)	1276.63 (14.54)
9 沒有分類的其他商品	1.64 (0.75)	2.85 (1.02)	1.37 (0.35)	1.83 (0.43)	2.11 (0.39)	2.32 (0.33)	5.59 (0.56)	5.60 (0.62)	8.85 (0.79)	56.78 (0.52)	169.88 (4.55)	638.38 (13.95)	1118.32 (18.73)	1995.83 (22.73)
總額	0.34 (0.16)	0.75 (0.27)	0.14 (0.04)	0.72 (0.17)	0.37 (0.07)	0.48 (0.07)	1.30 (0.13)	1.18 (0.13)	3.07 (0.27)	1.42 (0.06)	3.25 (0.09)	5.92 (0.13)	8.96 (0.15)	10.68 (0.12)
比重	218.91 100.00	279.17 100.00	390.54 100.00	426.59 100.00	546.05 100.00	698.33 100.00	998.66 100.00	904.03 100.00	1124.95 100.00	2253.69 100.00	3733.84 100.00	4577.83 100.00	5969.78 100.00	8782.35 100.00

資料來源：侯山林(1992)，香港政府統計資料。

表 2.4 歷年大陸轉口至台灣之重要商品—按 SITC 四位數分類

單位：%、括弧內為當年排名

SITC	商 品 名	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
2924	主用於香料、藥之物、殺蟲劑、殺菌劑之植物及植物部分（包括種子及果實），生鮮或乾製全件或壓碎或碾粉	90.35(1)	82.04(1)	72.64(1)	66.28(1)	69.42(1)	50.61(1)	37.48(1)	32.78(1)	27.97(1)	24.77(1)	22.24(1)	14.46(1)	12.05(1)	8.37(1)
2919	未列名其它動物原料	0.48(6)	0.48(6)	0.54(7)	0.79(7)	0.86(7)	5.85(2)	4.26(5)	3.00(7)	2.82(7)	13.48(2)	8.93(2)	8.73(2)	3.32(3)	5.20(2)
0341	生鮮（活或死）或冷藏魚（肉塊除外）	0.13(8)	0.06(9)	1.85(5)	2.94(5)	2.68(5)	5.83(3)	12.04(2)	20.28(2)	7.97(2)	7.28(3)	4.21(3)	5.44(3)	6.79(2)	1.92(6)
6534	含棉狀合成纖維重量比低於85%絨織布（起毛布除外）	0.04(9)	0.25(8)	0.00	0.21(10)	2.71(4)	1.58(9)	3.73(7)	4.94(3)	7.39(3)	6.71(4)	2.08(5)	3.10(4)	1.33(7)	2.95(4)
6519	未列名紡織纖維紗（包括紙紗及玻璃纖維紗、粗紙及條子）	0.00	0.00	0.02(10)	0.02	0.01	2.16(7)	4.78(4)	4.63(5)	4.11(4)	3.68(5)	1.93(8)	0.64	0.19	0.53
6513	棉紗	0.04(10)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	3.26(5)	3.60(6)	1.49(9)	1.28	2.87(4)	2.84(5)
6822	加工之銅及銅合金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.13	0.88	2.23(4)	0.20	0.21	0.36
2782	黏土及其它未列名耐火材料	0.56(5)	2.17(3)	3.47(2)	4.04(3)	3.42(2)	3.39(4)	3.61(8)	3.09(6)	1.87(10)	1.57(8)	2.02(6)	1.75(6)	1.12(9)	0.94
2683	未梳之細獸毛	0.82(4)	1.20(5)	2.86(3)	5.96(2)	0.36(9)	2.57(6)	4.83(3)	4.96(3)	2.98(6)	1.95(7)	0.97	0.98	0.31	0.44
2651	亞麻及苧麻、亞麻條束、苧麻下腳、以及兩者廢纖（包括拉鬆散之碎布得之下腳）	0.48(6)	0.28(7)	0.37(8)	0.71(8)	0.32(10)	1.50(10)	3.96(6)	1.34	1.11	0.07	0.02	0.07	0.05	0.01
5413	抗生素類，未形成5417所屬製劑	0.88(3)	1.74(4)	1.46(6)	2.11(6)	2.55(6)	3.29(5)	2.07(10)	2.65(8)	2.81(8)	1.49(8)	1.18(10)	1.09	1.06	0.90
0577	鮮或乾食用堅果（榨油用者除外）	1.69(2)	2.64(2)	2.84(4)	3.70(4)	3.19(3)	1.70(8)	2.17(9)	2.27(9)	1.79	0.99	0.83	0.69	0.89	1.75(7)
5225	其他無機鹽及金屬氧化物、氮氧化物與過氧化物	0.00	0.00	0.00	0.11	0.50(8)	0.69	0.95	1.37(10)	2.30(9)	1.47(9)	1.38	1.38(9)	0.77	0.62
5311	合成有機染料（包括顏料染料）	0.00	0.03(10)	0.04(9)	0.22(9)	0.31	0.64	0.55	0.47	1.38	0.82	0.79	1.05	0.82	1.06(10)
5911	殺蟲劑，零售包裝或配製品或成品	0.00	0.00	0.00	0.08	0.00	0.00	0.37	0.55	1.36	1.07(10)	0.88	1.11	0.59	0.35
6716	含鐵合金	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.45	0.25	1.28	1.53(8)	0.95	1.47(9)
7161	直流電動機與直流發電機	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.25	0.48	1.05	1.12(10)	0.98
7599	7512或7522所屬機械之配件及未列名零件	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.15	2.00(7)	1.68(7)	1.73(5)	0.96
8451	套頭衫、套裝、前開襟外套等，針織或鉤針織品	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.35	0.26	2.18(5)	2.56(5)	3.16(3)
8942	兒童玩具及戶內遊戲用具等	0.00	0.00	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02	0.06	0.07	0.15	0.39	1.33(10)	1.33(7)	1.67(8)
8994	雨傘、陽傘、手杖及類似物品及其零件	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.09	0.32	1.29	0.99	0.96

資料來源：同表 2.3。



)等的比重都在1980年代中有所增加。

除了上述按原料分類的製成品外，SITC第零項的「食品及主要供食用之活動物」，第5項的「化學品及未列名有關產品」，第7項的「機械及運輸設備」以及第8項的「雜項製品」等，在大陸經過十多年來的經濟發展成果下，對台灣的出口所佔比重都大為提高。這一現象除說明了近年來台灣逐漸放寬大陸貨進口項目的效果外，亦顯示台灣貨品和大陸貨品間之互補性在經過十多年的演進以後，已經逐漸走向競爭的趨勢。

另一方面，台灣在過去十多年來對大陸出口貨品的演變如表2.5及表2.6，由表2.5中可以觀察到過去十多年來SITC第6項的「按原料分類的製成品」在台灣出口大陸的貨品中一直佔有非常重要的地位，雖然其比重已逐漸的由1978年的83.33%下降到1991年的51.42%。此一現象印證了先前所提及的台灣與大陸產業結構互補的現象。在早期中，此項產品以SITC 6514的「含85%及以上重量比合成纖維紗，合成纖維之單絲條束及仿製貓腸線」為最重要，但近年來，其重要性已為SITC 6531的「絲狀合成纖維梭織布」所取代。

另外從表2.5中，亦可觀察到一項成長迅速的產品，即SITC第7項的「機械及運輸設備」，此項產品1979年在台灣輸往大陸產品的比重中僅佔9.36%，但到了1991年此一比重上升為23.25%。另外SITC第5項的「化學品及未列名有關產品」，在過去十多年中，比重亦有顯著上升，從整個台灣輸往大陸產品結構的演進來觀察，此一現象似乎顯示了台灣夕陽工業的紡織業已有部分廠商逐步的移往大陸生產，且製造業中的機械，運輸設備，化學品等產業在大陸市場上逐漸取得競爭的地位。同時亦顯示出大陸經過十多年的經濟發展，在生產事業上有相當的擴展，致使其機械運輸設備等的需求加大。

表 2.5 台灣輸往大陸商品結構—按 SITC 一位數分類

單位：百萬港幣、括弧中數字為比重(%)

SITC 商 品 名	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
0 食品及主要供食用之活動物		0.51	1.33	1.82	6.25	4.55	5.02	14.86	38.18	99.60	127.51	281.59	278.72	343.33
1 飲料及菸類	(0.00)	(0.48)	(0.11)	(0.08)	(0.49)	(0.37)	(0.15)	(0.19)	(0.60)	(1.04)	(0.73)	(1.25)	(1.09)	(0.94)
					0.14	0.10		0.01	0.03		0.36	0.10	4.01	58.40
2 非食用原料(燃料除外)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.01)	(0.01)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.02)	(0.16)
	0.03	0.09	67.11	41.72	21.57	15.45	101.47	97.90	144.95	190.73	350.70	435.62	486.30	692.20
3 礦物燃料、潤滑油及有關原料	(12.50)	(0.08)	(5.57)	(1.91)	(1.71)	(1.26)	(3.05)	(1.27)	(2.29)	(1.99)	(2.01)	(1.93)	(1.90)	(1.90)
						0.003	0.18	0.17	0.02	0.25	5.30	2.67	5.93	20.70
4 動植物油、脂及蠟	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.01)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.03)	(0.01)	(0.02)	(0.06)
						0.005		0.06	0.03	1.89	1.42	0.62	1.67	3.34
5 化學品及未列名有關產品	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.02)	(0.01)	(0.00)	(0.01)	(0.01)
		3.66	13.49	28.34	27.49	15.40	76.19	168.06	214.37	628.04	2027.71	2541.75	3234.81	5289.00
6 按原料分類的製成品	(0.00)	(3.44)	(1.12)	(1.30)	(2.17)	(1.26)	(2.29)	(2.18)	(3.39)	(6.56)	(11.59)	(11.25)	(12.65)	(14.53)
	0.20	91.89	779.00	1569.26	997.11	834.93	1965.66	4135.61	3772.32	5241.72	7689.61	10434.76	13397.12	18719.33
7 機械及運輸設	(83.33)	(86.27)	(64.63)	(71.91)	(78.89)	(68.07)	(59.07)	(53.73)	(59.61)	(54.79)	(43.97)	(46.19)	(52.39)	(51.42)
		9.97	306.17	473.67	166.28	195.40	910.69	2670.60	1698.15	2703.84	6216.83	7418.54	6214.33	8462.26
8 雜項製品	(0.00)	(9.36)	(25.40)	(21.70)	(13.16)	(15.93)	(27.37)	(34.70)	(26.83)	(28.26)	(35.55)	(32.84)	(24.30)	(23.25)
	0.01	0.37	38.11	67.16	44.67	159.42	263.39	598.03	444.11	674.19	1027.10	1409.38	1857.97	2682.09
9 沒有分類的其他商品	(4.17)	(0.35)	(3.16)	(3.08)	(3.53)	(13.00)	(7.92)	(7.77)	(7.02)	(7.05)	(5.87)	(6.24)	(7.27)	(7.37)
		0.02	0.19	0.31	0.56	1.30	4.85	12.04	16.27	26.62	42.77	65.56	89.52	133.21
	(0.00)	(0.02)	(0.02)	(0.01)	(0.04)	(0.11)	(0.15)	(0.16)	(0.26)	(0.28)	(0.24)	(0.29)	(0.35)	(0.37)
總額	0.24	106.52	1025.41	2182.31	1263.94	1266.54	3327.48	7697.33	6328.42	9566.89	17489.30	22592.60	25570.38	36403.85
比重	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：同表 2.3。

表 2.6 歷年台灣轉口至大陸之重要商品—按 SITC 四位數分類

單位：%、括弧內為當年排名

SITC	商 品 名	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
6531	絲狀合成纖維梭織布	0.00	3.74(3)	18.66(2)	20.17(2)	32.31(1)	17.77(1)	22.78(1)	18.09(1)	17.29(1)	16.65(1)	12.19(1)	10.70(1)	12.44(1)	11.24(1)
6514	含85%及以上重量比合成纖維紗，非零售用；合成纖維之單絲條束及仿製纖維	0.00	57.44(1)	21.91(1)	26.83(1)	14.91(2)	15.42(2)	13.86(2)	10.39(2)	9.93(2)	6.77(2)	4.49(4)	4.41(4)	5.17(4)	5.50(3)
6573	未列名經塗布或浸製織布及其製品	1.67	1.25(7)	1.71	0.58	1.73(8)	3.35(8)	3.81(5)	5.88(4)	4.39(5)	6.08(3)	5.82(2)	6.36(2)	7.53(2)	7.56(2)
6551	合成纖維針織或鉤針織布，非絮聚且未上膠	2.08	0.24	8.10(4)	12.82(3)	4.92(3)	4.60(4)	3.14(6)	1.96(9)	5.26(3)	5.09(4)	3.96(5)	4.08(5)	5.33(3)	5.13(4)
7284	未列名特殊工業之專用機械與機械用具及其零件	0.00	2.46(4)	0.47	0.33	0.88	1.26	1.84	4.12(5)	5.20(4)	3.94(5)	4.93(3)	4.42(3)	2.36(8)	2.44(8)
6534	含棉狀合成纖維重量比低於85%之梭織布（起毛布除外）	0.00	0.42	3.70(7)	1.49(9)	3.51(5)	2.56(9)	1.46	0.91	3.58(6)	3.25(6)	1.42	1.51	1.57	1.49(10)
7649	76所屬儀器及設備之配件及未列名零件	0.00	0.45	0.40	1.12	1.60(10)	0.99	3.13(7)	2.49(7)	3.49(7)	3.11(7)	2.83(9)	3.49(6)	3.53(6)	2.62(7)
5833	聚氣乙苯及其共聚物	0.00	0.00	0.00	0.04	0.11	0.00	0.27	0.31	0.16	0.89	3.24(7)	2.91(8)	2.77(7)	4.23(6)
5834	聚氣乙烯	0.00	0.70(9)	0.22	0.17	0.30	0.58	1.14	0.45	1.03	1.97(9)	3.14(8)	3.33(7)	4.29(5)	4.25(5)
7758	未列名電熱用具	0.00	0.00	0.01	0.21	0.03	0.11	0.72	9.06(3)	0.21	0.12	0.39	0.25	0.14	0.14
6842	加工之鋁及鋁合金	0.00	0.00	0.10	0.05	0.21	0.23	0.95	3.84(6)	0.90	0.38	0.53	0.43	0.36	0.29
7761	陰極射線式電視影像管	0.00	0.52(10)	8.17(3)	6.72(4)	1.63(9)	4.33(6)	4.58(3)	2.21(8)	1.32(10)	1.80(10)	3.32(6)	2.80(9)	0.70	0.51
8994	雨傘、陽傘、手杖及類似物品及其零件	0.00	0.02	1.36	0.96	0.66	9.82(3)	3.92(4)	0.47			0.89	1.21	1.58(10)	1.44
6512	毛紗或毛織物（包括毛條）	0.00	1.25(7)	1.92(10)	1.54(8)	4.17	4.57(5)	2.51(9)	1.29(10)	2.00(9)	1.17	0.77	0.71	0.46	0.58
6522	絨織物，經漂白、絨光、染色、印花或成其它整理加工	0.00	13.04(2)	1.31	1.32(10)	2.61(6)	4.31(7)	0.90	0.76	2.83(8)	2.09(8)	0.86	1.10	0.33	1.14
7243	縫紉機；特為置放縫紉機專針；木如類所屬各種機械之未列名零件	0.00	0.05	0.49	3.99(5)	2.61(7)	0.02	0.04	0.11	0.11	0.19	0.38	0.47	0.41	0.38
7612	單色電視接收機（包括與無線電廣播收音機、或與錄音機或聲音複製機合裝者）	0.00	2.03(6)	7.31(5)	3.04(6)	0.43	0.00	0.00	0.00	0.04	0.03	0.04	0.09	0.12	0.09
2665	棉狀合成纖維，未經梳棉、精梳或其它紡紗準備處理	0.00	0.00	4.50(6)	0.98	0.66	0.89	2.59(8)	0.74	0.68	1.02	1.03	0.91	0.81	0.93
7757	未列名附有電動馬達之家用電動器具及其未名零件	0.00	0.00	3.56(8)	0.46	0.00	0.01	1.02	0.25	0.06	0.13	0.03	0.04	0.05	0.06
6342	合板，僅由木料薄片組成	50.00	2.19(5)	3.09(9)	2.99(9)	1.14	2.27(10)	0.38	0.40	0.33	0.72	0.36	0.36	0.44	0.51
6123	任何材料之鞋體部分（包括鞋底、鞋面及跟），金屬及石棉者除外	0.00	0.12	0.08	0.11	0.36	0.23	0.04	0.07	0.25	0.56	0.97	2.09(10)	2.17(9)	2.03(9)
7248	未列名生皮、小牛羊皮、皮革製成機械（縫紉機除外），但包括製皮靴、皮鞋機械及零件	0.00	0.09	0.04	0.06	0.13	0.27	0.20	0.34	0.69	1.43	2.02(10)	1.68	1.20	1.02

資料來源：同表 2.3。



## 2.3 台商對大陸投資及其對台海兩岸貿易的影響

在整個台海兩岸貿易結構的演變過程中，台商前往大陸投資對兩岸整體貿易量以及兩岸貿易商品的結構具有相當的影響。台商前往海外投資已有一段歷史，但大量出走的情形大約是在1980年代後期才開始。

根據王政雄(1991)的研究，台商出走的原因大致為(1)人力資源缺乏(2)工資成本高漲(3)勞工意識抬頭導致勞資糾紛(4)原物料成本上升(5)環保要求愈形嚴格(6)土地取得日形困難，且成本急驟增加(7)國際貿易主義盛行(8)關稅與非關稅障礙目的(9)國際市場競爭加劇(10)國內治安敗壞(11)金錢遊戲盛行(12)政府政策不能符合投資人要求(13)國內公共建設不良(14)國內政治情勢發展不利（見高希均等人(1992），p，25-26）。。

而依據黃景輝(1990)的研究，台商前往大陸投資的主要動機有如下數點：(1)利用當地廉價勞工(2)確保並開發大陸市場(3)避免匯率損失(4)利用當地廉價土地，(5)開拓第三個市場(6)確保原料來源(7)地緣優勢。（見高希均等人1992，p,25）。。

台商前往大陸的投資雖具有相當大的風險，然而大陸人口眾多，市場廣大，確實具有相當有利的誘因，加以1983年4月中共國務院公布「台胞經濟獎勵投資三項優惠辦法」，1988年7月公布「鼓勵台灣同胞投資規定」22條，1989年及1990年又先後宣布台商投資大陸的新措施，給予台商極大的優惠。因此，雖然台灣當局對大陸政策方面一直採取比較保守與審慎的態度，台商對於赴大陸投資仍然趨之若鶩。

到1992年爲止，依據資料顯示已有三千家台商在大陸投資，而已簽訂意向書者投資金額大約在30億元美金左右。(高希均等人)

依據高希均等人(1992)的推估，台商赴大陸投資設廠對兩岸貿易有極大的貢獻。表2.7 顯示，在1991年之中台灣輸往大陸的產品中，台商大陸設廠所需原料的進口佔了45.6%，而大陸輸往台灣的貨品中，台商在大陸設廠生產而回銷者佔了76.1%。從總貿易量而言，台商工廠在兩岸貿易中貢獻了51.6%，由此一數據顯示，台商前往大陸投資設廠在兩岸貿易中所扮演的角色是相當可觀的。也因此台商在大陸地區設廠的地理位置將對台灣產品銷往大陸地區與卸貨港口的分配產生重大的影響。

若如上論述，台商在大陸設廠所需的原料進口與產品回銷台灣佔了兩岸的貿易金額相當大的比重。則台商在大陸投資設廠之地理分佈乃可爲兩岸貿易量經由大陸港口進出之重要指標。因此在分析兩岸運量時，由前述貿易金額比重可看出此二項佔兩岸貿易貨物運量的大部分。根據表2.8，台商在大陸投資設廠的分布情形，可得知兩岸貿易往來貨物流量與貨源分布及利用那些港口進出。表中顯示台商在大陸設廠的地點大部分均集中在東南沿海地區，廠商家數有1,854 家以上，佔全部家數的71.4% 以上，其中廣東省有廠商家數561 家，佔全部家數的22.4%，位居各地區之冠，其次爲深圳市、福建省，廠商家數分別爲379 及323 家，佔全部家數的比重分別爲15.1%及12.9%。此外在華中地區及東北地區均有台資廠商散布。

由上述可得到一個結論，台資在大陸設廠的地點遍布在大陸沿海

表 2.7 台商赴大陸設廠對兩岸貿易貢獻的推估

單位：億美元

	1990年10月至1991年9月	1991年	
	全體台商在大陸工廠 於兩岸貿易之金額 (1)	兩岸貿易總額 (經香港轉口) (4)	台商工廠 貢獻比例 (5)=(1)/(4)
(1)全年營業額	72.0(a)	-	-
(2)台灣出口,大陸進口	21.3(b)	46.7	45.6%
(3)台灣進口,大陸出口	8.6(c)	11.3	76.1%
(4)兩岸進出口總額[(2)+(3)]	29.9	57.9	51.6%
(5)台灣順差[(2)-(3)]	12.7	35.4	35.9%

附註:(a)依高希均等人估計台商平均年營業額為311 萬美元,台商數目以向經濟部登記的 2503家中,只有2300家左右為實際進行投資之廠家數目。

(b)依高希均等人估計台商生產成本占銷售金額之87% ,其中原料成本約占總成本的 63% ,而原料中又有54% 採購自台灣。

(c)依高希均等人估計台商大陸工廠生產產品有12% 回銷台灣。

資料來源：高希均等人(1992), p,180 。

表 2.8 台商大陸投資工廠分布情況

——依地區分

地 區	家 數	%
廈門市	275	11.0
福建省	323	12.9
東莞市	187	7.5
廣東省	561	22.4
深圳市	379	15.1
東北	143	5.7
上海市	78	3.1
江蘇、浙江省	112	4.5
珠海、汕頭市	129	5.2
其他	316	12.6
合計	2503	100.0

資料來源：高希均等人(1992),p,127。

地區，概取其海上運輸貨物出入之便與台灣貨物往來地緣之利。台商所利用貨物進出的港口以節省運輸成本為考慮因素，則廠商會利用設廠地點附近的港口進出貨物。那麼，在東北地區的廠商則可能利用營

口、大連、秦皇島及天津等港口進出貨物；江蘇、浙江省及上海市等地區則可能利用上海、張家港、寧波及溫州等港口；此外，廈門市及福建省可能利用廈門、泉州及福州等港口進出貨物；至於東南沿海地區的廠商則會利用汕頭、蛇口、廣州及香港來進出貨物。由以上的分析，在估計兩岸港埠運量時，可概略知道貨物進出港口分配之情形。

## 2.4 未來可能之發展趨勢

從長期的觀點來說，若沒有其他意外的發展，兩岸之間的交往應會持續擴張，台商前往大陸投資者也應會繼續增加。由於台商在大陸投資設廠對台海兩岸之貿易貢獻達51.6%，因此，台商繼續前往大陸投資將對未來兩岸的貿易流量產生絕對性的影響。

展望未來，台商在大陸投資設廠對兩岸貿易可能影響，可以提出下列三個可能的發展型態：1、根留台灣型：在將來台商前往大陸投資更形密切的情況下，若大部分的台商仍能將根留在台灣，或者說上游原料生產事業仍能保留在台灣，則兩岸之進出口貿易可能仍沿襲著目前的發展形勢，持續成長。2、連根拔起型：若在兩岸往來更形密切之下，台商之中上游產業亦前往大陸設廠，則將促使台灣輸往大陸的貨品大幅減少，而台商回銷台灣的貨品持續增加，則目前台灣對大陸貿易順差的情況在將來可能有逆轉的憂慮。3、相互競爭型：從目前台海兩岸貿易商品結構的演變來觀察，兩岸之間的經濟結構已逐漸由過去的互補型態轉向競爭型態。此一轉變也將持續影響台海兩岸的貿易。

若在台灣方面能加速產業升級，拉大兩岸間產業結構的差距，則



兩岸貿易仍有持續成長的空間，我們亦可樂觀的看好大陸廣大的市場與潛在巨大的消費能力。但是如果台灣方面在產業升級方面不能有所突破，則大陸快速的發展與成長態勢將逐漸的拉近兩岸之間產業的差異性。使得兩岸貿易競爭的形態更形惡化，則不但台海兩岸的貿易將大受影響，在世界市場上，台商亦將面臨一個強大的敵手。

最後，當「國統綱領」進入「中程階段」以後兩岸之間將由間接通航的模式轉變為直接通航。此舉將有助於兩岸間交易成本的減低，也能部分刺激兩岸貿易，加速其成長。在此種情形下，香港不再擔任兩岸貿易唯一的中介，此時貿易需求來源的地理位置將對兩岸通航港口的選擇有極大的影響，而縱使如此，台商在大陸投資的地點仍將扮演一更為重要的角色。

本章對於兩岸貿易背景的分析，雖然對於兩岸的港埠運量分佈情形提供了一概略方向，但仍然要利用船運統計分析才能達到本研究之目的。這將在下面各章做進一步探討。

# 第三章 兩岸港埠運量的估計方法與模式

## 3.1 運量統計區分

本研究依海峽兩岸台灣對香港及大陸地區之港埠運量統計資料來源的區別，將運量區分為下列三項：

### 1. 台灣對香港之進出口運量：

這部份的運量可從「香港船運統計」中取得，不必另行估算。所需注意者則是，此一運量包括有鄰近香港的大陸地區利用內陸運輸工具經香港轉進出口的運量。

### 2. 經香港轉船之運量：

本項運量主要係根據「香港船運統計」資料所顯示的香港之：

- (1) 進口( import )
- (2) 出口及再出口( export & re-export )
- (3) 轉船( transshipment )

然而該項統計並不包括僅彎靠香港而未轉船之貨運。另外，該船運統計亦未顯示大陸與香港間的內陸公、鐵路轉運量，是為一大缺陷。因為兩岸間仍不得開闢定期航線，因此，理論上必須經香港轉船者大都是定期貨運，主要為雜貨，包括：



- (1) 貨櫃貨
- (2) 一般雜貨

### 3. 未經香港轉口之運量：

本項統計主要係未列入前述香港「轉船」統計之運量。本研究係直接進行原始資料之調查而得。雖然兩岸間來往船舶可能彎靠其他第三地區之港口，但現階段最主要的是下列兩項：

- (1) 彎靠香港之運量
- (2) 彎靠琉球之運量

如上所述，該等運量以香港為例，因未實際轉船而僅係彎靠，故未包括在前項香港「轉船」的船運量統計之中。這類貨運大都是兩岸間的不定期散貨，因此類船運在現行規定之下僅須彎靠第三地區的港口即可，不必轉船。

前列 2,3項運量統計因資料來源與性質不同，因此本研究分別採用兩種不同的方法及模式來估計兩岸三地之港埠間運量。本研究依前述「經香港轉船」及「未經香港轉口」之運量之區別，前者採用重力模式進行估計，而後者則選取主要的大宗散貨（如煤炭）尋線查訪其貨流狀況。然後再藉由兩岸三地港埠的實地訪查補充及校正運量。茲分別將這兩種研究方法與模式於下面兩節中說明。

## 3.2 經香港轉船之運量估計方法與模式

由於預知兩岸港口間並無對應之運量統計而大都是經由香港轉口

，本研究根據「香港船運統計」中兩岸經香港轉船之船運量，並採用重力模式估計兩岸間港埠運量。

### 3.2.1 兩岸港埠運量產生模式

本研究可以從「香港船運統計」資料中取得台灣與大陸港埠間經香港轉船的雙向年運量，以及台灣與大陸各別主要港口經香港轉進出口的船運量統計。然而卻沒有本研究所要的台灣與大陸各港埠之間的運量。這當然是因為兩岸禁止直航，以及香港政府也沒有足夠資料進行統計的結果。不過如果可以根據這些有限的資料進行推算，其結果雖屬估計量或猜測所得，但亦將很有參考價值。

由於上述統計資料的存在，本研究更可據以計算台灣與大陸各別港口的運量產生(traffic generations)之量。茲用下列公式說明兩岸各港產生運量：

$$Q_i = P_i Q \dots\dots\dots(3-1)$$

$$Q_j = P_j Q \dots\dots\dots(3-2)$$

式中*i*及*j*分別代表第*i*個裝貨港及第*j*個卸貨港，而：

$Q_i$  為第*i*港之裝貨量

$Q_j$  為第*j*港之卸貨量

$Q$  為總裝(卸)貨量，因為總裝貨量等於總卸貨量，在本研究的計算中是以總卸貨量之統計代表。

$P_i$  為第  $i$  個裝貨港在總裝貨量中之運量分配比例。

$P_j$  為第  $j$  個卸貨港在總卸貨量中之運量分配比例。

所需注意者是因為上述裝卸貨港之運量分配比例( $P_i$ 及 $P_j$ )均不是專屬於台灣與大陸兩岸之對等運量的各別港口分配比例，而是台灣經香港轉船，以及大陸經香港轉船運量中各別港口的分配比例，其中還包括轉進出其他地區者。這些運量在各港之分配型態已反映出各港之「吸引力」。不過上述各別港口產生的運量會在下一小節利用重力模式再加考慮「抗阻因素」(暫以距離平方為依據)進行分配之後改變。也就是說在上列式子中，唯一的限制條件是兩岸總裝(卸)貨量( $Q$ )是已知的。各港之真正的各個運量分配比例( $P_i$ 及 $P_j$ )只是初步借用，還需再於下一小節修正。

### 3.2.2 兩岸港埠運量分配模式

根據一般的重力模式(gravity model)如Morlok(1979)，假設兩岸各裝卸貨港之間的運量( $Q_{ij}$ )與上一小節所述產生之裝卸貨港運量( $Q_i$ 及 $Q_j$ )的乘積成正比而與運輸距離的平方成反比，則可以利用下列重力模式求算兩岸第  $i$  個裝貨港及第  $j$  個卸貨港之間的運量為：

$$Q_{ij} = a \frac{Q_i Q_j}{D_{ij}^2} \quad (3-3)$$

$Q_{ij}$  為兩岸第  $i$  港到第  $j$  港之運量

$Q_i$ 及 $Q_j$ 如前所述分別為第 $i$ 及第 $j$ 港之裝卸貨量

$D_{ij}$ 為兩岸第 $i$ 港到第 $j$ 港之運輸距離，本研究用航行距離表示之。

$a$  為調整係數，其計算說明如下：

1. 兩岸各港總裝貨量要等於總卸貨量，亦即：

$$\sum_i \sum_j Q_{ij} = \sum_i \sum_j a \frac{Q_i Q_j}{D_{ij}^2} = Q \quad (3-4)$$

2. 從式(3-4)可求得：

$$a = \frac{Q}{\sum_i \sum_j \frac{Q_i Q_j}{D_{ij}^2}} \quad (3-5)$$

根據上述計算，將 $a$  值(3-5)式代入(3-3)式可得兩岸港與港之間的運量為：

$$Q_{ij} = \frac{Q}{\sum_i \sum_j \frac{Q_i Q_j}{D_{ij}^2}} \times \frac{Q_i Q_j}{D_{ij}^2} \quad (3-6)$$

此一公式保證了兩岸裝卸總量( $Q$ )正好分配於各裝卸貨港之間，但也利用重力模式的原理修正了上一小節各港最後產生之運量( $Q_i$ 及 $Q_j$ )。

上述模式可以同時適用於估計兩岸港埠間雙向的運量，亦即大陸經香港轉台灣，及台灣經香港轉大陸的運量。這項估計結果將在下一章報告。

### 3.3 未經香港轉口之運量估計方法

如前所述，未經香港轉口之運量主要為台灣自大陸進口之散貨。雖然實務上可能有「一般雜貨」，但為顧及調查的可行性，本研究僅調查台灣自大陸進口之散貨運量。這主要是因為：

1. 現階段兩岸間接通航之下，業者對於兩岸貿易之資料仍然存有顧忌而較不願提供。
2. 雜貨之貨種多樣化而複雜且裝卸貨港也頗煩多，比較不如大宗散貨那麼單純。為免影響後者調查回收之情形，故不查前者。
3. 先驗知悉台灣出口之散貨較少，故不查台灣出口至大陸之散貨。

本研究採三個步驟取得資料進行統計整理：

1. 尋線查訪國內主要從事兩岸貿易的航商。
2. 設計問卷以郵寄問卷方式進行運量調查。
3. 派員實地抽樣採訪大陸的主要港口，以確認所查貨種與貨量，在1992年4月22日至5月8日止，計 17天，從香港經深圳蛇口、廈門、上海、青島、天津到大連，共採訪了大陸的 6個港口，訪查報告參閱附錄B。

茲將本調查之相關事宜在下面各小節說明。

### 3.3.1 調查目的

本研究針對「台灣海峽兩岸港埠運量」中之「台灣地區自大陸進口散貨之運量」進行調查，其目的旨在知悉：1991及1992年台灣各港自大陸各主要港口進口大宗散貨之種類及運量，藉以編出該貨運之兩岸港埠間起訖運量表（O/D表）。

### 3.3.2 調查要項與調查表

本研究根據前述調查目的，列出下列五大調查要項：

1. 台灣自大陸進口散貨的貨物種類。
2. 大陸地區的裝貨港。
3. 中途彎靠港。
4. 台灣地區卸貨港。
5. 運量（即卸貨量），單位為重量公噸。

依據這五大調查要項設計之調查表如附錄A。

### 3.3.3 調查對象

經實地查訪台灣地區幾家主要有從事兩岸船運之航商，代理行及船運仲介公司，探索結果得知為達本研究之目的，可以台灣地區的船務代理業為調查對象。而船務代理公司包括有下列兩種：

1. 總代理：大都位於台北，其在各港還會有分公司或指定港



口代理。

2. 港口代理：都在各港所在地。

不過要避免兩者代理同一批貨運之重疊性，在調查後要都以核校，剔除重複的運量。

### 3.3.4 抽樣方法

本研究以上述台灣地區船務代理業者為問卷調查的對象，其抽樣的方法說明如下：

1. 以民國82年「中華民國全國船務代理公會之會員名冊」為主要抽樣清冊，扣掉已知經營不善而關閉者，剩下共有336家。
2. 因上述名冊不包括蘇澳港之船務代理業者，經電話訪查得知目前蘇澳港經營船務代理公司者共有7家，合計全國船務代理業者，共剩344家。
3. 上述344家的資料中，有些公司名稱不同，但住址卻相同之公司，如陽明、長榮等之代理公司予以剔除。另外，再剔除總代理在台北而各港又自有分公司者，僅查其總代理，以免重複調查。
4. 經上述整理後，實際作為該問卷郵寄調查的對象，最後只剩下306家。

### 3.3.5 問卷回收情況

本次問卷共寄給 306家，回收的有93家，回收率為 30%，詳如表 3.1。但回收有效樣本中僅有17家有提供運量統計資料。這些大都是總代理公司。其他各家則為空白，依問卷調查表之設計此係表示並未從事該等運務。當然，還可能因會有其他原因而留白者。

### 3.3.6 調查結果之查核與追查

經上述調查統計所得初步結果之後，本研究再進一步採取下列三個步驟進行查核與追查：

1. 電話查核剔除總公司及其港口代理公司都提供之同一筆貨運量。
2. 實地進行大陸地區港埠查訪工作，確認貨種。但在貨量方面則除了少數大陸港口（如天津）之外，大多數的港務局也有效掌握該等貨運量。
3. 從前面兩項工作中再挑選出可能漏列之船務公司或貨主，再進行電話訪查。尤其是調查得到的下列貨種之貨主也一一查訪：
  - ①煤炭：水泥公司、煉鋼廠
  - ②水泥：水泥公司、貿易公司

由於上述運量大都均已在回填之資料中，故這些電話查訪的效果也只是進一步對調查的結果做再深入的確認而已。

表 3.1 台灣自大陸進口散貨運量調查回收情形統計表

地 區	樣 本 數	回 收 數	回 收 率	有運量之樣本
台 北	165	48	29	12
高 雄	62	22	35	1
基 隆	44	9	20	1
台 中	23	11	48	2
花 蓮	5	2	40	1
蘇 澳	7	1	14	0
合 計	306	93	30	17

### 3.3.7 調查限制

茲將本研究調查之限制分述如下：

1. 由於目前台灣地區經營自大陸進口業務的船公司不多，再加上本次問卷所填資料係牽涉到較敏感的大陸貿易，而且，有些散貨仍在限制進口之列，因此，業者除了因公司業務的機密性而拒以填答外，亦可能爲了免於所填資料涉及兩岸問題而拒填。故此，業者本身的合作意願影響問卷回收及其精確性頗大。

2. 對於問卷問題的填答其真實性受填答者的能力及其所知悉的業務資訊精確性的影響頗大。因此，作答者若非對該項項業務熟悉者，則所填之運量資料恐有信度上的問題。
3. 問卷中之裝貨港口、卸貨港口、貨物種類及運量等資料，均由船務代理業者自填，恐有與真實資料有出入之誤，但在信度上無法作精確有效測量。

不過在缺乏可用資料的前題下，本調查雖不一定非常具有代表性，但亦能提供相當資訊。經本次抽樣調查的結果將詳細於第五章說明。另外，也將在該章將之與台灣港口統計自香港及琉球進口的散貨運量資料比較，以檢証該調查運量之正確性。



## 第四章 兩岸經香港轉船的港埠運量分析

本章利用前一章所說明之重力模式估計方法，測算台灣海峽兩岸經香港轉船之「港到港」之起訖運量。因為本章所採用的統計資料，都是根據香港政府普查與統計處所編之「香港船運統計」(Hong Kong Shipping Statistics)，所以並不包括大陸與香港間以內陸運輸方式轉進出口者，同時，該統計也不包括僅「彎靠」香港而未實際轉船或重新裝船者。

### 4.1 台灣及大陸經香港轉口之各別船運量分析

「香港船運統計」中分別將各國經香港轉進與轉出的裝卸貨港均有按全部貨運統計及按貨櫃貨統計之資料。茲將1992年之資料整理成表 4.1，以便於瞭解兩岸經港轉船之貨櫃貨及非貨櫃化的轉運量。

從表 4.1可以看出總共經香港轉進及轉出約1,694 萬噸中，台灣的轉船貨有151 萬噸左右，其中轉進香港(即裝貨)約108萬噸中，轉出(即卸貨) 43萬噸。至於大陸總共428萬噸的經香港轉船貨中，有254萬噸是裝貨轉進香港，而有174 萬噸是經香港轉出到大陸卸貨。

在貨櫃化的情形方面，表 4.1出顯示台灣經香港的轉船貨幾乎都是貨櫃貨，整個貨櫃化比率都高達 96%。因此可以說兩岸港埠間的貨運經香港轉船者，在台灣這一端幾乎都是貨櫃貨。

不過在大陸的轉船貨方面，整體貨櫃化比率並不高，僅有 86.8%



表 4.1 1992年香港轉船船運量統計表

單位：公噸

裝、卸 貨地區	裝 貨 量	卸 貨 量	合 計
台 灣	1,080,712 (1,070,743) (99.1%)	430,434 (383,989) (89.2%)	1,511,146 (1,454,732) (96.3%)
大 陸	2,546,714 (2,031,432) (79.8%)	1,741,046 (1,690,627) (97.1%)	4,287,760 (3,722,059) (86.8%)
其他國家	4,545,512 (4,084,675) (89.9%)	6,602,229 (6,315,758) (95.7%)	11,147,741 (10,400,433) (93.3%)
合 計	8,172,938 (7,186,850) (87.9%)	8,773,709 (8,390,374) (95.6%)	16,946,647 (15,577,224) (91.9%)

註：括弧內數字為貨櫃運量及貨櫃化比率。

資料來源：根據Hong Kong Shipping Statistics, 1992

編算而得。

。這主要是大陸裝貨出口經香港轉船之貨櫃化比率僅有 79.8%所致，但轉進大陸卸貨之貨櫃化比率仍在 97.1%的高水準。

## 4.2 台灣及大陸經香港轉船之主要貨類分析

台灣經香港轉船或大陸經香港轉船之主要船運貨物分類中，可以看出大都幾乎是雜貨，詳如表 4.2所示。其中除了前述大陸裝貨經香港轉出者貨櫃化比率較低外，其他的貨櫃化比率都很高，可見大都是貨櫃化的雜貨。從表中也可自出台灣裝大陸卸的貨類(如SITC 580 或 SITC 779)多少有其一致性。

## 4.3 兩岸港埠間運量佔香港轉船貨運之地位

依照本研究第三章的重力模式，除了要分別求得台灣及大陸各別港口之運量分配比重之外，還要有兩岸經香港轉船的運量。由於香港轉進及轉出量不一樣，茲以1992年兩岸經香港進口卸貨總量(即香港的轉出量)為基準，計算出表 4.3的結果，並分析如下：

1. 台灣經香港轉船至大陸的運量約46.1萬噸，佔世界各地全部經香港至大陸總運量174 萬噸的 26.46%。
2. 大陸經香港轉船至台灣僅約21.1萬噸，佔世界各地全部經香港轉至台灣之43萬噸運量的49.03%。

表 4.2 1992年台灣及大陸經香港轉船運量按主要貨物分類統計表

裝貨地	貨物種類	運量			卸貨地	貨物種類	運量	
		公噸	%				公噸	%
台灣	SITC 850 鞋類	147,374	13.6		大陸	SITC 580 人造樹脂，樹膠原料及纖維素脂和醚	347,769	20.0
	SITC 580 人造樹脂，樹膠原料及纖維素脂和醚	157,401	14.6			SITC 779 機器	171,421	9.8
	SITC 779 機器	201,981	18.7			SITC 260 紡織纖維及廢的紡織品	216,324	12.4
	其他	573,956	53.1			其他	1,005,532	57.8
	合計	1,080,712	100			合計	1,741,046	100
大陸	SITC 699 各種金屬和非金屬製品	451,097	17.7		台灣	SITC 299 動植物原料	51,154	11.9
	SITC 659 各種紗線和纖維及其他相關產品	250,854	9.9			SITC 291 粘土和高嶺土	26,291	6.1
	SITC 779 機器	251,528	9.9			其他	352,989	82.0
	其他	1,593,235	62.5			合計	430,434	100
	合計	2,546,714	100					

資料來源：Hong Kong Shipping Statistics, 1992。

表 4.3 兩岸運量佔世界各地經香港轉船運量之比重分析表

單位：公噸、%

裝貨地 \ 卸貨地	台 灣 大 陸	
	台 灣	大 陸
台 灣	-	460,691 (26.46%)
大 陸	211,026 (49.03%)	-
其 他 地 區	219,408 (50.97%)	1,280,355 (73.54%)
合 計	430,434 (100.0%)	1,741,046 (100.0%)

資料來源：根據Hong Kong Shipping Statistic,  
1992編算而得。

## 4.4 台灣出口至大陸之港埠間運量分析

本節係以第三章所介紹的方法來估算兩岸港埠間之運量。這個方法分兩段進行估計。首先是「運量產生」部份，利用據表 4.4 中所顯示的台灣地區各主要港口及大陸地區各主要港口經香港轉船之運量的分配比重，乘以兩岸經香港轉口之貨量(1992 年台灣出口至大陸的運量約為 46.1 萬)而產生各港分配運量。第二段是利用重力模式估計兩岸各對應港口間之分配運量，該模式用到表 4.5 的航程距離，其計算結果如表 4.6 所示，此即通稱的貨運起訖表(O/D 表)。

估計結果從表 4.6 可知若就台灣地區裝貨港之運量分配情形觀察，台灣出口至大陸共約 46.1 萬噸中，約有 17.3 萬噸(37.66%)是從高雄港出口，次為基隆港約 15.6 萬噸(33.93%)。最後台中港出口約 13.1 萬噸，佔 28.41%。

另就大陸地區的卸貨港的運量分配而言，除了其他未詳細列名者外，主要是分配到廣州，佔 46.1 萬噸的 27.70%，約近 12.7 萬噸。其次則是廈門，佔 20.91%，約 9.6 萬噸。再其次則為汕頭，佔 20.2% 約 9.3 萬噸及上海，佔 15.27% 約 7 萬噸。最後為天津約 1.1 萬噸，僅佔 2.45%。

最後就表 4.6 所示各裝卸貨港間的貨運流量可以列出下列前十大主要流向與流量：

1. 高雄／廣州(約 5.1 萬噸)
2. 基隆／廣州(約 3.9 萬噸)
3. 台中／廣州(約 3.6 萬噸)
4. 高雄／廈門(約 3.6 萬噸)



表 4.4 1992年台灣／大陸港埠運量分配比重估計表

單位：公噸、%

裝 卸 貨 港			港 名	廣 州	汕 頭	廈 門	上 海	天 津	其 他	總 計
裝 貨 港	卸 貨 量 (公噸)	比 重 (%)	裝 貨 量 (公噸)	152,254	165,224	238,558	546,701	200,240	438,069	1,741,046
			比 重 (%)	8.74	9.49	13.70	31.40	11.50	25.17	100.0
港 名	卸 貨 量 (公噸)	比 重 (%)	分配運量 (公噸)	40,264	43,720	63,115	144,657	52,979	115,956	
			基 隆	192,292						
			高 雄	144,933						
			台 中	123,466						
			總 計	1,080,712						460,691

註：\*含其他港，但因幾乎都是貨櫃，故可視為台中港。  
資料來源：Hong Kong Shipping Statistics, 1992及本研究計算結果。

表 4.5 海峽兩岸主要港口經香港轉船航程距離表

單位：海浬

港 口 別	基 隆	高 雄	台 中
廣 州	558	425	463
汕 頭	662	529	567
廈 門	767	634	672
上 海	1298	1165	1203
青 島	1591	1458	1496
天 津	1925	1792	1830
其他港口*	1259	1126	1164

\*依高希均(1992)台商在大陸投資所在地港口核算之。

資料來源：依據Distance Tables for World Shipping,the Japan Shipping Exchange Inc. Tokoy,Japan.及用海圖估算結果。

表 4.6 1992年台灣／大陸港埠間起訖運量(O／D)表

單位：公噸、%

裝貨港\卸貨港	廣 州	汕 頭	廈 門	上 海	天 津	其 他	總 計
基 隆	39,537	30,501	32,802	26,251	4,371	23,020	156,482 (33.93)
高 雄	51,370	36,002	36,184	24,561	3,802	21,766	173,685 (37.66)
台 中*	36,872	26,696	27,437	19,622	3,105	17,333	131,065 (28.41)
總 計	127,779 (27.70)	93,199 (20.21)	96,423 (20.91)	70,434 (15.27)	11,278 ( 2.45)	62,119 (13.46)	461,232 (100.0)

註：1. 括弧內數字為各港口運量之分配比例。

2. \* 含其他港，但因幾乎都是貨櫃，故可視為台中港。

資料來源：Hong Kong Shipping Statistics, 1992. 及本研究計算結果。

5. 高雄／汕頭( 約 3.6萬噸 )
6. 基隆／廈門( 約 3.2萬噸 )
7. 基隆／汕頭( 約 3.0萬噸 )
8. 台中／汕頭( 約 2.6萬噸 )
9. 基隆／上海( 約 2.6萬噸 )
10. 高雄／上海( 約 2.4萬噸 )
11. 台中／上海( 約 1.9萬噸 )

至於其他的流量則都在 1萬噸以下。

#### 4.5 大陸出口至台灣之港埠間運量分析

1992年大陸經香港轉船至台灣估計僅有約 21.1萬噸左右。首先，利用與上一節同樣的方法產生各裝卸貨港間之運量分配的結果詳如表 4.7。另外，再用重力模式求得1992年大陸出口至台灣的港埠間運量(O/D)表，如表4.7所示。

從表4.8可知大陸至台灣之總運量約21.1萬噸。首先，為廈門的 5.7萬噸(27.07%)。其次為上海的5.2萬噸(24.86%)及青島的 1.5萬噸(7.34%)。若大陸未列名其他港口不算，則還有來自天津的1.1萬噸(5.68%)。

再就台灣地區的卸貨港而言，仍然是以基隆港的 11.8萬噸為最大宗，佔55.93%。其次也是高雄港，進口 8.1萬噸，佔38.26%，而台中港則僅分配到 1.2萬噸左右，佔5.81%。

儘管本項運量如上所述並不大，但仍可依序列出下列四大主要

表 4.7 1992年大陸／台灣港埠運量分配比重估計表

單位：公噸、%

裝 卸 貨 港			港 名	基 隆	高 雄	台 中*	總 計
裝 貨	卸 貨	比 重 ( % )	裝 貨 量 ( 公 噸 )	分配運量 ( 公 噸 )	266,438	140,822	23,174
			比 重 ( % )				
港 名	卸 貨 量 ( 公 噸 )	比 重 ( % )	裝 貨 量 ( 公 噸 )	分配運量 ( 公 噸 )	266,438	140,822	23,174
廈 門	250,064	9.82	20,723	130,625	61.90	32.72	5.38
上 海	706,285	27.73	58,518				
天 津	365,647	14.36	30,303				
青 島	318,565	12.51	26,399				
其 他	906,153	35.58	75,083				
總 計	2,546,714	100.0					211,026

註：\* 含其他港，但因幾乎都是貨櫃，故可視為台中港。

資料來源：Hong Kong Shipping Statistics, 1992及本研究計算結果。



表 4.8 1992年大陸／台灣港埠間起訖運量(O／D)表

單位：公噸、%

裝貨港\卸貨港	基 隆	高 雄	台 中*	總 計
廈 門	30,275	23,425	3,428	57,128 (27.07)
上 海	29,853	19,589	3,020	52,462 (24.86)
青 島	8,962	5,639	882	15,483 ( 7.34)
天 津	7,027	4,290	678	11,995 ( 5.68)
其 他	41,901	27,787	4,270	73,958 (35.05)
總 計	118,018 (55.93)	80,730 (38.26)	12,278 ( 5.81)	211,026 (100.0)

註：1. 括弧內數字為各港口運量之分配比例。

2. \* 含其他港，但因幾乎都是貨櫃，故可視為台中港。

資料來源：Hong Kong Shipping Statistics, 1992及本研究計算結果。

流向與流量( 仍不管大陸不知名之其他港口 )：

1. 廈門／基隆( 約 3.0萬噸 )
2. 上海／基隆( 約 2.9萬噸 )
3. 廈門／高雄( 約 2.3萬噸 )
4. 上海／高雄( 約 1.9萬噸 )

## 4.6 台灣與大陸之港埠間貨櫃運量分析

由於資料所限，兩岸港埠間貨櫃貨運量無法估計。不過就總的兩岸貨櫃運量而言，如果暫時借用兩岸經香港轉口之貨櫃化比例計算仍可知一梗概。1992年台灣出口至大陸的貨物運量約46.1萬噸，而大陸經香港船轉輸入卸貨的貨櫃化比例為89.2%( 見表 4.1)，因此推估台灣出口至大陸的貨櫃運量約41.1萬噸；同年大陸出口至台灣的貨物運量約為21.1萬噸，而台灣經香港船轉輸入的貨櫃化比例為 97.1%，推估在1992年大陸出口至台灣的貨櫃運量約20.4萬噸。

## 4.7 兩岸港埠間經香港轉船總運量分析

根據表 4.3的分析，在1992年大陸自香港轉進的運量約 174萬噸中有46.1萬噸是來自台灣的貨量，亦即 174萬噸中的26.46%是台灣經香港轉進大陸的貨量；同年，台灣自香港轉進的貨量約43萬噸中有將近21.1萬噸是來自大陸的貨量，亦即經香港轉進台灣的貨量中有 49.03%是來自大陸的。下面將分析兩岸港埠間經香港轉船的總量。

由表 4.6及 4.8的加總可得表 4.9，表中顯示兩岸港埠間經香港

轉船的往來運量。在台灣方面以基隆港爲主要出入的港口約27.4萬噸，佔40.80%，其次爲高雄港約25.4萬噸，佔37.84%，再次爲台中港約14萬噸，佔21.36%。而在大陸的港口方面，其與台灣港口的貨物往來仍以廈門港爲最主要的港口，約15.3萬噸(22.84%)。若大陸未列名其他港口不算，依序爲廣州約12.7萬噸(19.01%)、上海約22.2萬噸(18.28%)、汕頭約9.3萬噸(13.86%)及天津約2.3萬噸(3.46%)，最後青島僅約1.5萬噸(2.3%)。

最後，就各個港埠間經香港轉船往來的貨量而言，其主要流向如下(仍不管大陸不知名之其他港口)：

1. 廈門—基隆 (約 6.3萬噸)
2. 廈門—高雄 (約 5.9萬噸)
3. 上海—基隆 (約 5.6萬噸)
4. 廣州—高雄 (約 5.1萬噸)
5. 上海—高雄 (約 4.4萬噸)
6. 廣州—基隆 (約 3.9萬噸)
7. 廣州—台中 (約 3.6萬噸)
8. 汕頭—高雄 (約 3.6萬噸)
9. 廈門—台中 (約 3.0萬噸)
10. 汕頭—基隆 (約 3.0萬噸)
11. 汕頭—台中 (約 2.6萬噸)
12. 上海—台中 (約 2.2萬噸)
13. 天津—基隆 (約 1.1萬噸)

其他港埠間的流量均在1萬噸以下。

表 4.9 1992年大陸與台灣港埠間雙向運量表

單位：公噸、%

港 口 別	基 隆	高 雄	台 中*	總 計
廣 州	39,537	51,370	36,872	127,779 (19.01)
汕 頭	30,501	36,002	26,696	93,199 (13.86)
廈 門	63,077	59,609	30,865	153,551 (22.84)
上 海	56,104	44,150	22,642	122,896 (18.28)
青 島	8,962	5,639	882	15,483 ( 2.30)
天 津	11,398	8,092	3,783	23,273 ( 3.46)
其 他	64,921	49,553	21,603	136,077 (20.25)
總 計	274,500 (40.80)	254,415 (37.84)	143,343 (21.36)	672,258 (100.0)

註：1. 括弧內數字為各港口運量之分配比例。

2. \* 含其他港，但因幾乎都是貨櫃，故可視為台中港。

資料來源：Hong Kong Shipping Statistics, 1992及本研究計算結果。

## 第五章 台灣自大陸進口散貨之港埠運量分析

### 5.1 運量調查結果

本章旨在報告第三章所述對於未經香港轉口之「台灣自大陸進口散貨運量」通信調查結果。調查結果顯示1991及1992年台灣自大陸進口散貨運量分別為88.9萬噸及143.6萬噸。茲將這兩年的運量起訖(0/D)表分別編列如表 5.1及表 5.2。並逐一分析如后。

### 5.2 按裝卸貨港及貨種分析

從表 5.1及 5.2所列1991與1992年台灣自大陸進口散貨統計中，可以依1992年前九大散貨運量分析其變化如下：

1. 最大宗的散貨是自秦皇島進口的煤炭。以1991年為例，從表5.1可知此一運量共約36萬噸，佔調查所得台灣自大陸進口散貨總運量的40.9%，主要是運到高雄港進口，次為台中港。而1992年這筆運量更增加到74萬噸，加含少部份「木片」在內，共佔自大陸進口散貨量的 51.8%，主要也是從高雄進口，少部份在蘇澳進口(表 5.2)。
2. 自廈門進口花崗石在1991及1992年均是第二大宗的散貨。1991年為14.4萬噸，佔16.2%，大部份係自花蓮港進口(13.7萬噸)，少部份自基隆港進口(表 5.1)。在1992年，這項運量增加為23.2萬噸，該運量之比例亦為 16.2%，仍為第二大宗進口散貨，也主要進口至花蓮港(21.4萬噸)，少量到基隆(表5.2)。



表5.1 1991年台灣自大陸進口散貨港埠運量起訖表

省 別	裝貨港	卸貨港卸貨量 (單位:公噸)						
		基 隆 港	蘇 澳 港	花 蓮 港	台 中 港	高 雄 港	合	計
							運 量	比 例(%)
廣 西	防 城				5,500* (水 泥)		5,500	0 · 6
	北 海	17,400* (高嶺土)					17,400	1 · 9
廣 東	湛 江		5,000* (重晶石)				5,000	0 · 6
	廣 州	30,800* (高嶺土)		30,000* (荒 石)			60,800	6 · 9
	黃 埔	7,500* (高嶺土)			4,680* (水 泥)		12,180	1 · 4
	蛇 口	12,500* 高嶺土、花崗石					12,500	1 · 4
福 建	廈 門	7,500 (花崗石)		136,988 (花崗石)			144,488	1 6 · 2
	泉 州	10,000 (花崗石)					10,000	1 · 1
浙 江	寧 波				90,400 (水 泥)		90,400	1 0 · 2
山 東	石 白	10,000 (水 泥)			20,000 (水 泥)		30,000	3 · 4
	青 島			6,000 (高嶺土)			6,000	0 · 7
河 北	天 津	50,000 (焦炭、鐵件)					50,000	5 · 6
	秦皇島				99,850 (煤 炭)	263,680 (煤 炭)	363,530	4 0 · 9
遼 寧	營 口	10,000 (滑 石)					10,000	1 · 1
	大 連					5,000 (鋼 材)	5,000	0 · 6
	不 詳				66,494 (鐵、機件等)		66,494	7 · 4
合 計	運 量	155,700	5,000	172,988	286,924	268,680	889,292	1 0 0 · 0
	比例(%)	1 7 · 5	0 · 6	1 9 · 5	3 2 · 3	3 0 · 1	1 0 0	

資料來源:本研究調查結果。

表5.2 1992年台灣自大陸進口散貨港埠運量起訖表

省 別	裝貨港	卸貨港卸貨量 (單位:公噸)						
		基 隆 港	蘇 澳 港	花 蓮 港	台 中 港	高 雄 港	合 計	
							運 量	比 例(%)
廣 西	北 海	107,500* (高嶺土)					107,500	7.5
廣 東	湛 江		5,000* (重晶石)			5,015 (鋼材)	10,015	0.7
	廣 州	5,400* (高嶺土)		60,000* (荒石)			65,400	4.6
	黃 埔	17,500* (高嶺土)	4,000* (廢鐵)				21,500	1.5
	蛇 口	5,000* (花崗石)					5,000	0.3
	汕 頭	5,000* (花崗石)					5,000	0.3
福 建	東 山				10,000* (砂石)		10,000	0.7
	廈 門	18,000 (荒石、花崗石)		214,147 (花崗石)			232,147	16.2
	泉 州	5,000 (花崗石)					5,000	0.3
浙 江	寧 波				80,000 (水泥)		80,000	5.6
江 蘇	上 海	9,000 (角鐵)	5,000 (小鋼胚)			15,000 (鋼材,小鋼胚)	29,000	2.0
	南 通		4,398 (鋼材)				4,398	0.3
山 東	石 臼	10,000 (水泥)					10,000	0.7
	青 島			9,000 滑石粉、大理石	6,000 (焦煤)	12,000 (荒石)	27,000	1.9
河 北	天 津	9,000 (生鐵)					9,000	0.6
	秦皇島		39,503 (煤炭)	13,000 (木片)	30,000 (煤炭)	661,325 (煤炭)	743,828	51.8
遼 寧	錦 州			14,000 (木屑)			14,000	1.0
	營 口	28,000 (高嶺土、滑石)					28,000	1.9
	不 詳				28,979 (溶煤等)		28,979	2.1
合 計	運 量	219,400	57,901	310,147	154,979	693,340	1,435,767	100.0
	比 例(%)	15.3	4.0	21.6	10.8	48.3	100	

資料來源:本研究調查結果。

3. 自北海運到基隆進口供製陶瓷器用的高嶺土在1992年佔7.5%爲第三位，有11萬噸左右(表 5.2)。不過這項貨運在1991年僅有 1.7萬噸，只佔1.9%。
4. 自寧波運到台中港的水泥在1992年爲 8萬噸，佔5.6%，爲第四位(表 5.2)。這項運量在1991年較大，爲 9萬噸，佔有 10.2%(表 5.1)。
5. 1992年佔第五位的是廣州進口的花崗石、荒石及高嶺土，總計爲 6.5萬噸，佔4.6%(表 5.2)，比1991年的 6萬噸爲多，不過所佔比例略有下降(表 5.1)。這兩年內，高嶺土是運進基隆、荒石到花蓮，而花崗石則進台中港。
6. 1992年自上海進口至高雄、花蓮及蘇澳港的鋼鐵件佔第六位，共爲 3萬噸左右，佔2.0%(表 5.2)。不過這項運量在1991年並未出現(表 5.1)。
7. 自營口進口高嶺土及滑石到基隆港在1992年爲 2.8萬噸，佔1.9%爲第七位(表 5.2)。然而該筆貨運在1991年才 1萬噸，僅佔1.1%(表 5.1)。
8. 自青島進口滑石粉、大理石、荒石及焦煤等貨物分別到花蓮、台中及高雄港的運量在1992年居第八位，佔1.9%(表 5.2)，這比1991年從青島僅運 6千噸高嶺土到花蓮爲多(表 5.1)。
9. 第九大運量是自黃埔運高嶺土到基隆，及運廢鐵到蘇澳的運量，共約 2.2萬噸，佔1.5%(表 5.2)。在1991年，除了基隆進

口的高嶺土之外，還有台中港進 4 千噸的水泥，合佔 1.4% ( 表 5.1 )。

### 5.3 按大陸裝貨港所屬省份分析

爲便於比較分析，特根據表 5.1 及表 5.2 的統計，將 1991 及 1992 年大陸各裝貨港所屬省份之裝貨量所佔比例繪成圖 5-1。茲將 1992 年五大裝貨省份之比較結果分述如下：

1. 1991 及 1992 年均以河北省所佔比例最高，這主要是因爲前述自秦皇島進口煤炭所致。
2. 福建省一直是位居台灣自大陸進口散貨的第二大省份。
3. 第三大省份則爲廣西省。
4. 廣東省在 1992 年爲第四大裝貨省份，取代了 1991 年以浙江爲第四大的地位。
5. 1992 年第五大省份是遼寧省，超越了原 1991 年第五大的山東省。

### 5.4 按裝貨港分析

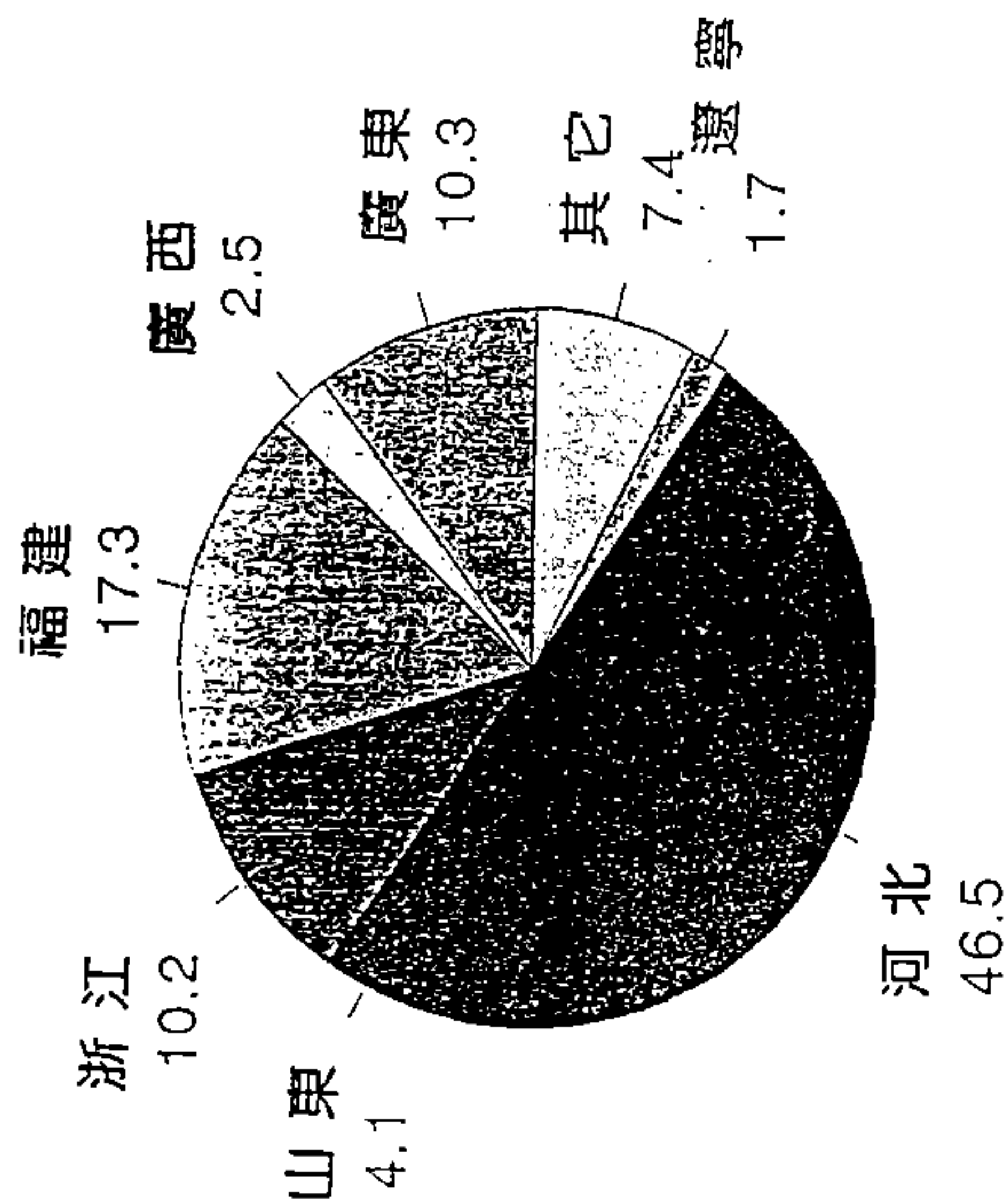
根據表 5.1 及 5.2 的統計將 1991 及 1992 年大陸各裝貨港之運量佔台灣自大陸進口散貨之比例繪如圖 5-2。此處也依照 1992 年各裝貨港運量所佔比例前五大排名分析如下：



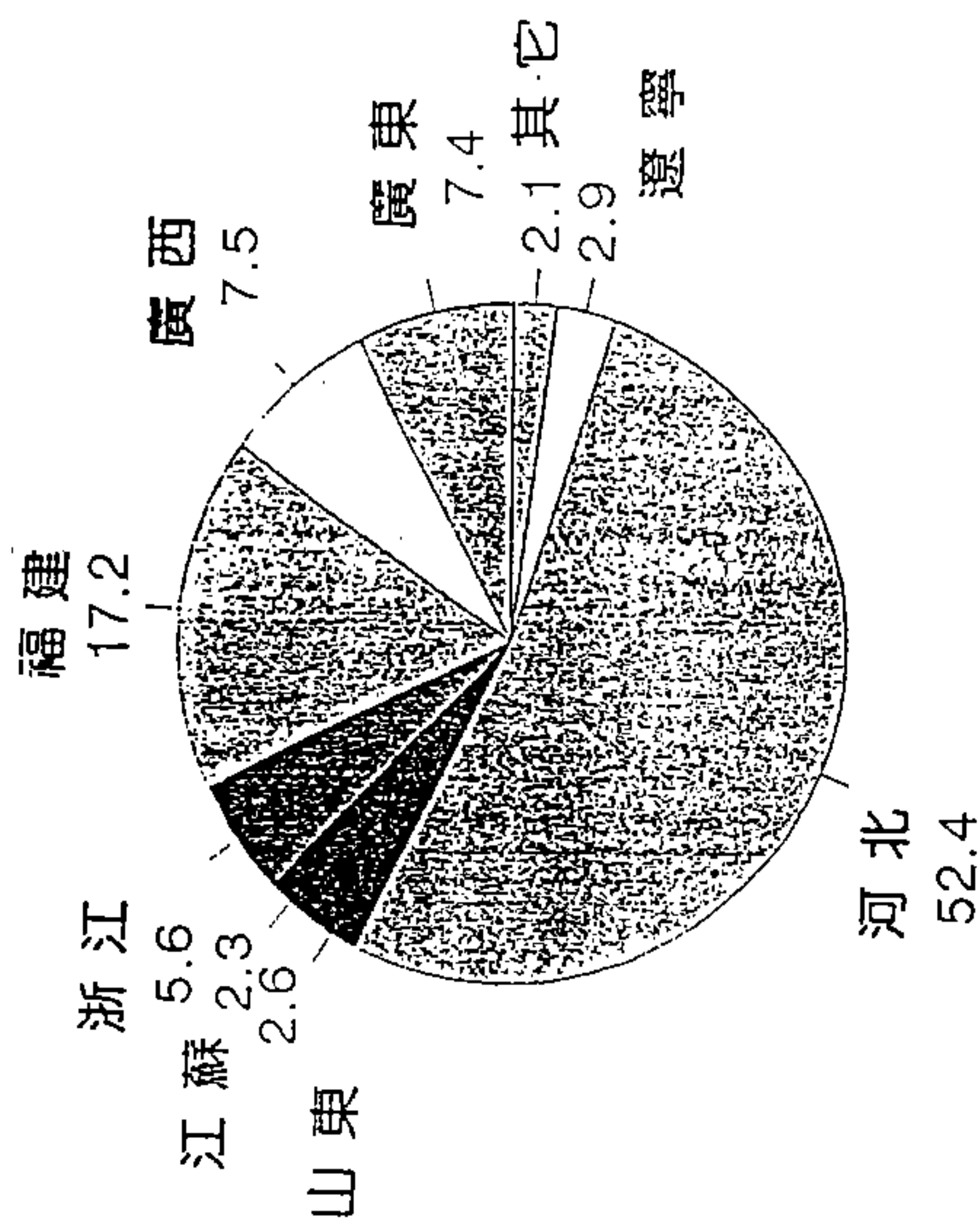
圖5-1

台灣自大陸進口散貨運量按省份分配統計圖

(1991~1992)



(1991: 889,292 噸 = 100%)



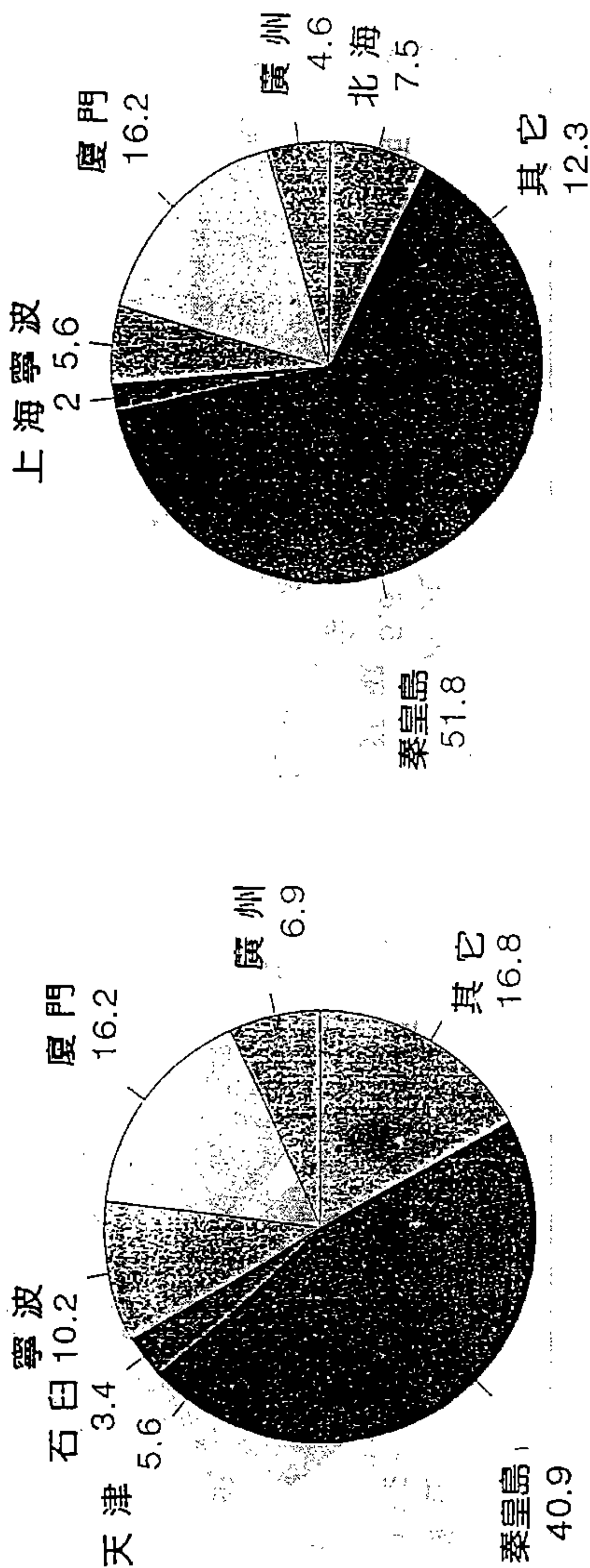
(1992: 1,435,767 噸 = 100%)



圖5-2

台灣自大陸進口散貨運量按裝貨港分配統計圖

(1991~1992)



1. 如上述，秦皇島一直是第一大裝貨港。
2. 廈門也在兩年之內一直居第二大。
3. 北海從未排名升為第三大。
4. 寧波從第三大降為第四大。
5. 廣州從第四大降為第五大。

## 5.5 按貨物分類分析

根據表 5.3所列1991及1992年各類散貨所佔比例排列，比較如圖 5-3。茲依各大散貨按1992年之排名分述如下：

1. 煤炭進口在1991年及1992年均為第一位，其比例則從 40.9%提高為 50.9%。
2. 石類在1991年及1992年均為第二位，但其比例則從 23.0%提高為26.6%。
3. 高嶺土從1991年的第四位( 佔7.8% )提升為1992年的第三位( 佔 9.6% )。
4. 水泥從1991年的第三位( 14.7%)降為1992年的第四位( 僅佔6.3% )。

表5.3 1991及1992年台灣自大陸進口散貨港埠運量按貨物分類統計表

單位：公噸

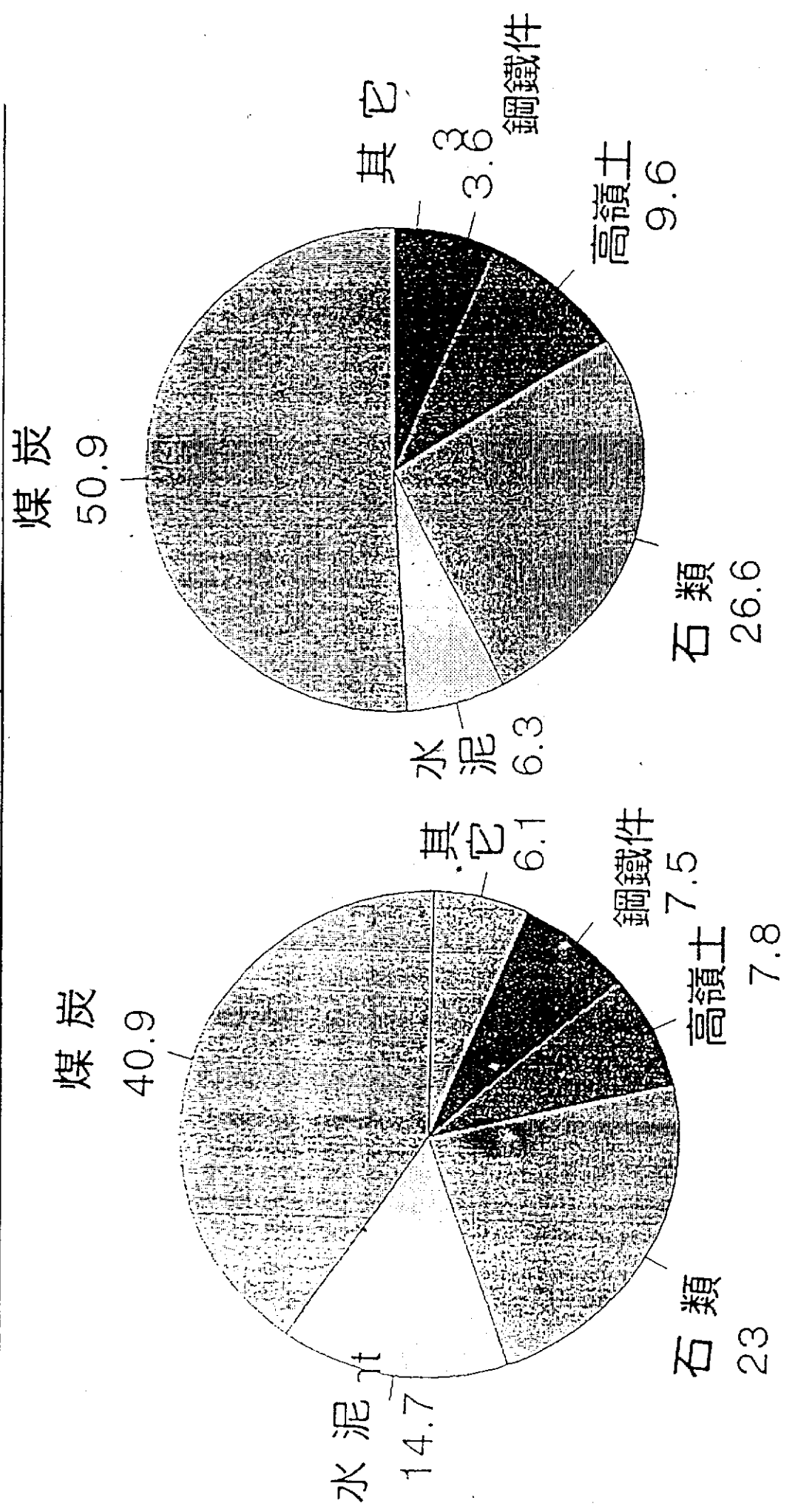
貨物種類	1 9 9 1 年				1 9 9 2 年			
	經 香 港	經 琉 球	合 計		經 香 港	經 琉 球	合 計	
			運 量	比 例(%)			運 量	比 例(%)
煤 炭		363,530	363,530	4 0 · 9		730,828	730,828	5 0 · 9
水 泥	10,180	120,400	130,580	1 4 · 7		90,000	90,000	6 · 3
石 類	40,000	164,488	204,488	2 3 · 0	103,561	278,147	381,708	2 6 · 6
高 嶺 土	63,200	6,000	69,200	7 · 8	130,400	8,000	138,400	9 · 6
鋼 鐵 件	8,406	57,858	66,264	7 · 5	4,000	47,413	51,413	3 · 6
木 材						27,000	27,000	1 · 9
其 它	11,415	43,815	55,230	6 · 1		16,418	16,418	1 · 1
合 運 量	133,201	756,091	889,292	1 0 0 · 0	237,961	1,197,806	1,435,767	1 0 0 · 0
計 比例(%)	1 4 · 9	8 5 · 1	1 0 0 · 0		1 6 · 6	8 3 · 4	1 0 0 · 0	

資料來源：本研究調查。

圖 5-3

台灣自大陸進口散貨運量按貨物分類分配統計圖

(1991~1992)



(1991: 889,292 噸 = 100%) (1992: 1,435,767 噸 = 100%)

5. 鋼鐵件一直維持第五位，但比例則從1991年的 7.5%降為1992年的 3.6%。

## 5.6 按中途彎靠港口分析

台灣自大陸進口散貨調查結果都是在中途彎靠琉球或香港兩個港口，而以前者為最多。從表 5.3可知琉球在1991年及1992年分別佔85.1%及83.4%，而香港所佔比例則從14.9%上升為16.6%。

## 5.7 按卸貨港分析

將前述表 5.1及 5.2所示台灣地區各港自大陸進口散貨所佔比例繪如圖 5-4，從圖可以觀察出下列結果：

1. 高雄港從1991年排名第二( 佔 30.1% )提升為1992年的第一位，共69.3萬噸佔 48.3%。這主要是因為高雄港在該年大量自秦皇島進口煤炭的關係。
2. 花蓮港從第三位( 19.5%)提升為第二位( 21.6%)，1992年運量為31萬噸。
3. 基隆港從第四位( 17.5%)提升為第三位( 15.3%)，1992年運量為22萬噸。
4. 台中港從第一位( 佔32.3%)退居第四位( 佔10.8%)，1992年運量為15萬噸。



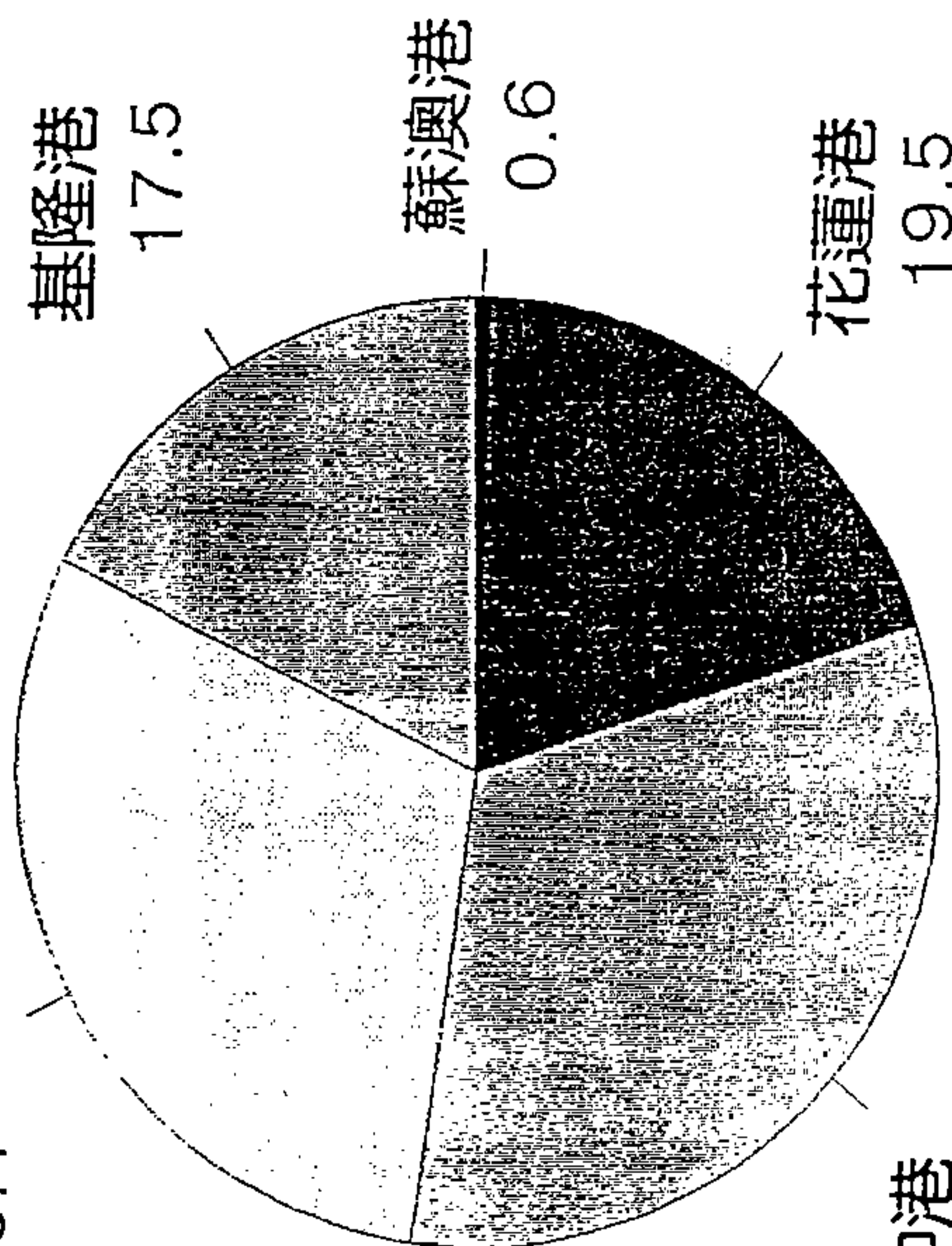
圖5-4

台灣自大陸進口散貨運量按卸貨港分配統計圖

(1991~1992)

高雄港

30.1

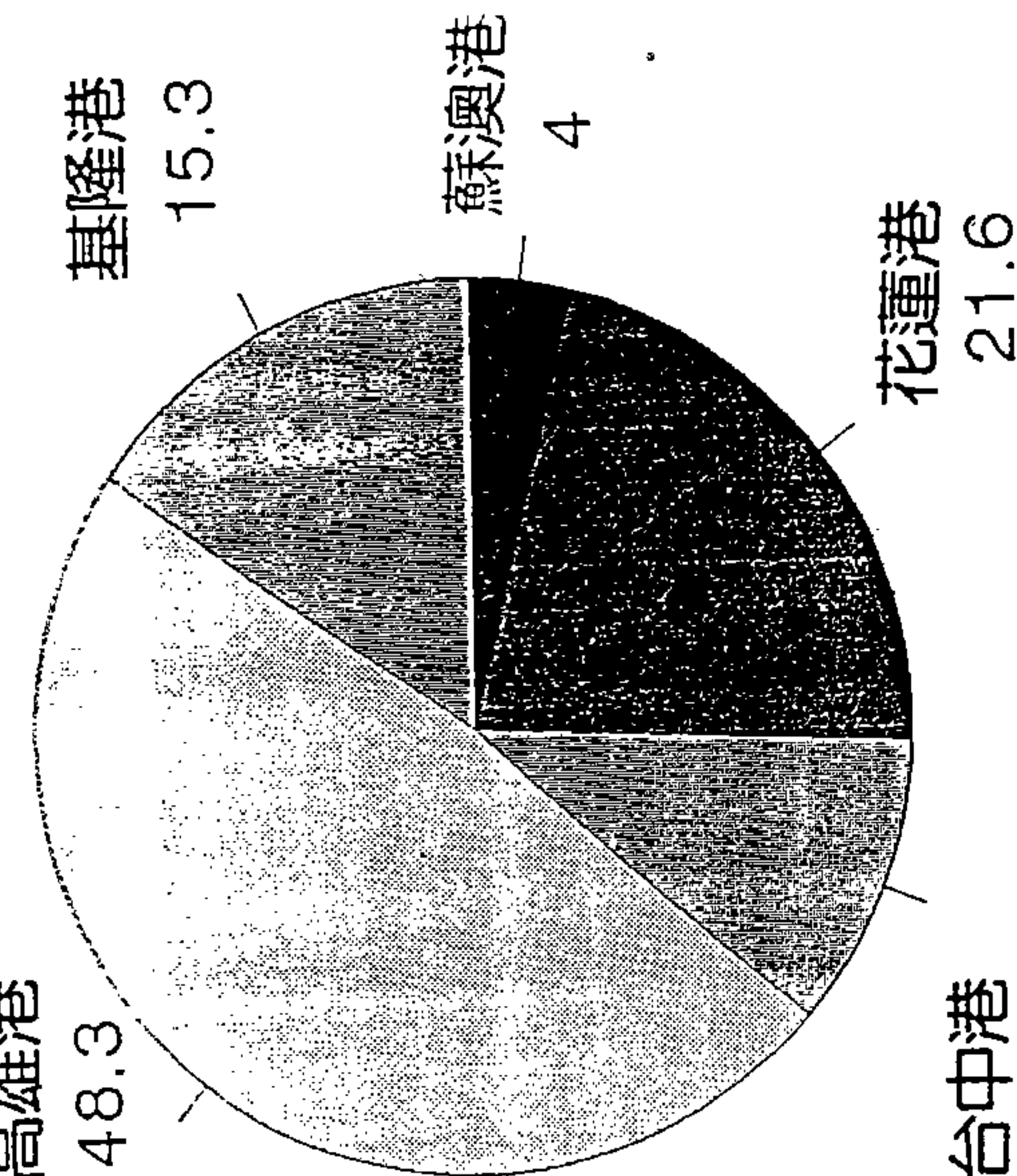


台中港

32.3

高雄港

48.3



花蓮港

21.6

台中港

10.8

(1991: 889,292 噸 = 100%)

(1992: 1,435,767 噸 = 100%)

5. 蘇澳港一直都居末位，不過比例已從0.6%提升為 4%。從表 5.1及 5.2也可看出這是自秦皇島進口煤炭之貢獻，1992年運量提升到 5.8萬噸。

## 5.8 運量調查結果的檢証

倘若本研究調查所得自大陸進口散貨都已經完全包含在台灣地區各港進口散貨統計資料中自「琉球及香港」兩航線進口的運量，則本調查之結果可以將兩者加以比較，而檢証本調查結果的可信度。當然因為所定義之「散貨」有所不同，以致兩項統計可能有些沒有重疊的部分，因為可能在台灣港口統計中包括了非自大陸進口而中途彎靠香港或琉球的貨運。因此，本研究將以1991年及1992年兩年的資料，進行各年比對兩項統計的一致性。比較的項目除了總量之外還分別包括中途彎靠港口、貨物種類及進口港之運量分配情形。茲分別說明如下：

### 1. 自大陸進口總量比較

1991年如表 5.4所示，調查之運量為89萬噸，佔台灣港口統計進口 256萬噸的 34.8%，約近三成五。而1992年調查之運量為144萬噸，佔台灣港口統計進口266萬的 54%，約近五成。因為本研究調查之運量並非即台灣港口統計的運量的抽樣部份，故該一比例並非抽樣比例，而僅可視為比對參考之數據。以下所述比例與此處所稱比例之意義相同。

表 5.4 1991及1992年台灣自大陸、琉球及香港進口散貨運量比較表

單位：公噸，%

年 期	區 分	項 目	琉 球	香 港	合 計
1991	A	本研究調查	756,091 (85.1%)	133,201 (14.9%)	889,292 (100%)
	B	台灣港口統計	1,312,978 (51.4%)	1,243,427 (48.6%)	2,556,405 (100%)
	A — B	A佔B的比例	57.6%	10.7%	34.8%
1992	A	本研究調查	1,197,806 (83.4%)	237,961 (16.6%)	1,435,767 (100%)
	B	台灣港口統計	1,251,811 (47.1%)	1,406,613 (52.9%)	2,658,424 (100%)
	A — B	A佔B的比例	95.7%	16.9%	54%

註：括弧中的數字代表各別統計（A或B）中琉球及香港所佔百分比。

資料來源：1. 交通部交通統計要覽。

2. 本研究調查結果。



## 2. 中途彎靠港口比較

1991年亦如表 5.4所示，就琉球及香港航線而言，本調查所得運量佔台灣港口統計運量之比例分別為 57.6%及 10.7%。分別而言，這與本調查經琉球及香港運量各別佔 51.4%及 48.6%有比較大的差異。而1992年就琉球及香港航線而言，本調查所得運量佔台灣港口統計之比例分別為 95.7%及 16.9%。分別而言，這與本調查經琉球及香港運量分別為 47.1%及 52.9%有比較大的差異。

## 3. 貨物分類比較

表 5.5顯示1991年本調查所得自大陸進口主要散貨如煤炭、水泥、石類、黏土(高嶺土)及鋼鐵件等等之分配比例也都大致與台灣港口統計所相符。不過在分配百分比之順位上有差異。首先本調查以煤炭最多，與港口統計相同。另本調查顯示石類為第二大，但港口統計為黏土，港口統計之石類則佔第三大。

又表 5.5顯示1992年本調查所得自大陸進口主要散貨如煤炭、水泥、石類、黏土(高嶺土)及鋼鐵件等等之分配比例也都大致與台灣港口統計所相符。不過在分配百分比之順位上有差異。首先本調查同1991年以煤炭最多，而港口統計為石類。另本調查顯示煤炭及佔第四位的鋼鐵件，其運量皆比港口統計為高。其次，本調查結果顯示，石類佔第二位，但港口統計則為黏土，而港口統計之石類則為第一大。

表5.5 1991及1992年台灣自大陸、琉球及香港進口散貨按貨物分類之比較

單位：公噸，%

年 期	區 分	項 目	煤	炭	水	泥	石	類	高	嶺	土	鋼	鐵	件	其	它	合	計
1 9 9 1	A	本 調 查 結 果	363,530	(40.9%)	130,580	(14.7%)	204,488	(23.0%)	69,200	(7.8%)	66,264	(7.5%)	55,230	(6.1%)			889,292	(100.0%)
	B	台灣港口 統 計	672,168	(26.3%)	145,586	(5.7%)	407,093	(15.9%)	439,849	(17.2%)	163,952	(6.4%)	727,757	(28.5%)			2,556,405	(100.0%)
	$\frac{A}{B}$	A 占 B 的比 例	54.1%		89.7%		50.2%		15.7%		40.4%		7.6%				34.8%	
1 9 9 2	A	本 調 查 結 果	730,828	(50.9%)	90,000	(6.3%)	381,708	(26.6%)	138,400	(9.6%)	51,413	(3.6%)	43,418	(3.0%)			1,435,767	(100.0%)
	B	台灣港口 統 計	493,614	(18.5%)	148,193	(5.6%)	675,114	(25.4%)	597,570	(22.5%)	47,145	(1.8%)	696,790	(26.2%)			2,658,426	(100.0%)
	$\frac{A}{B}$	A 占 B 的比 例	148.1%		60.7%		56.5%		23.2%		109.1%		6.2%				54.0%	

資料來源：1. 交通部交通統計要覽。  
2. 本研究調查結果。



#### 4. 進口卸貨港比較

表 5.6指出1991年自大陸進口散貨分配情形，台灣卸貨港之排名略有差異。兩項統計均顯示蘇澳港都是最少，但本調查顯示花蓮港、高雄港比港口統計高，而花蓮港與基隆港相當，分別佔19.5%及17.5%，不過港口統計指出台中港第一(46.2%)基隆港(38.1%)排名第二，而高雄港第三位(9.5%)，次為花蓮港(5.9%)。

表 5.6指出1992年自大陸進口散貨分配情形，台灣卸貨港之排名略有差異。兩項統計均顯示蘇澳港都是最少，但本調查顯示蘇澳港、花蓮港、高雄港比港口統計高。不過港口統計指出基隆港第一(47.3%)台中港(36.9%)排名第二，而花蓮港第三位(11.2%)，次為高雄港(4.3%)。

#### 5. 可能差異原因分析

上述比較結果雖不能說不一致，但仍存在無法明確解釋之差異。不過因為台灣港口統計運量都比本調查者為大，尤其關鍵性的是在香港運量的差異較大。因此，本研究為此提出下列可能原因探討：

- (1) 台灣港口統計除了包括本研究調查之自大陸彎靠琉球及香港進進口之運量外，可能還有許多係非自大陸進口之散貨，譬如大陸以外地區、香港本地或琉球本地之貨載。另外，有些自大陸經琉球到台灣之貨載也可能因琉球為日本之地，而被台灣港口統計納入日本航線而無法查核。

表5.6 1991及1992年台灣自大陸、琉球及香港進口散貨按卸貨港運量之比較

單位：公噸，%

年 期	區 分	項 目	基 隆 港	蘇 澳 港	花 蓮 港	台 中 港	高 雄 港	合 計
1 9 9 1	A	本 調 查 結 果	155,770 (17.5%)	5,000 (0.6%)	172,988 (19.5%)	286,924 (32.3%)	268,680 (30.1%)	889,292 (100.0%)
	B	台灣港口 統 計	975,333 (38.1%)	8,516 (0.3%)	149,813 (5.9%)	1,180,385 (46.2%)	242,358 (9.5%)	2,556,405 (100.0%)
	A — B	A 占 B 的比 例	16.0%	58.7%	115.5%	24.3%	110.9%	34.8%
1 9 9 2	A	本 調 查 結 果	219,400 (15.3%)	57,901 (4.0%)	310,147 (21.6%)	154,979 (10.8%)	693,340 (48.3%)	1,435,767 (100.0%)
	B	台灣港口 統 計	1,257,436 (47.3%)	9,224 (0.3%)	297,008 (11.2%)	979,741 (36.9%)	115,015 (4.3%)	2,658,424 (100.0%)
	A — B	A 占 B 的比 例	17.4%	627.7%	104.4%	15.8%	602.8%	54.0%

資料來源：1. 交通部交通統計要覽。

2. 本研究調查結果。

- (2) 在大陸進口貨中，台灣港口統計可能已多包括了一部份經香港「轉口」而非僅是「彎靠」的船運量。這類運量已包括在前一章所分析的運量中。不過除非是小宗貨物，大宗散貨在香港「轉口」者可能不多，而大多僅係「彎靠」而已。
- (3) 台灣港口統計中有大陸從內陸經香港轉出口到台灣的運量也不包括在本調查之內，這些貨量（如廣東地區的花崗石、高嶺土等）可能已列在「香港船運統計」之中。然而，本研究所調查的是大陸到台灣「港到港」的散貨運量，兩者本質不同。
- (4) 當然本研究調查係抽樣調查，再加上第三章所說明調查未回收及回收資料可能的誤差，均是造成調查運量與台灣正式港口統計有差異的原因。

# 第六章 兩岸三地港埠運量綜合分析與檢討

## 6.1 兩岸港埠貨運分類

本章旨在綜合分析台灣海峽兩岸的台灣對香港與大陸兩地之間的港埠貨運流量，並進行統計資料及相關問題之檢討。這項分析以台灣與香港，以及台灣與大陸間的港埠運量為分析內容，至於香港與大陸間之港埠運量，除了在香港轉船及彎靠者外，不包括在本章所稱「兩岸三地」之港埠運量分析中。根據此一前題，本章所要分析的港埠運量包括下列各項：

### 1. 台灣與香港間的進出口貨。

因資料所限，這項運量還包括香港鄰近的大陸地區（如廣東，福建等地）經內陸運輸工具利用香港進出口的運量。縱使如此，本章也將在6.3 節利用「香港對外貿易統計」所提供之陸運貿易值來檢討區別之。

### 2. 台灣與大陸經香港轉口的運量。

這就是本研究第四章所分析的兩岸間經香港轉船的運量，主要幾乎都是在香港轉船的貨櫃貨，而有少部份係傳統雜貨。

### 3. 台灣經香港轉口至大陸以外其他地區或自其他地區經香港轉進台灣之運量。

#### 4. 台灣自大陸進口散貨。

此即為第五章本研究調查的運量，包括在中途需彎靠香港或琉球，而未包括在「香港船運統計」資料中之運量。不過由於本研究調查的樣本值可能低估其母體統計，故本章也引用「台灣港口統計」中自香港及琉球進口的散貨統計數值為比較參考之依據。然而所需注意者是台灣港口統計中自香港進口的散貨可能有部份已包括在上述「香港船運統計」中，如大陸地區用內陸運輸工具運經香港出口到台灣的花崗石、高嶺土等貨運。

涉及兩岸三地之港埠運量除了上述四項之外，可能還有下列三項台灣與大陸間的運量是因資料所限未包括在本研究之內者：

1. 台灣與大陸間在第三地區彎靠而未列入「香港船運統計」及台灣港口統計中所列自香港與琉球進口散貨之運量。

2. 台灣與大陸間經香港以外地區的港口轉船的運量，譬如在日本、韓國或其他港口轉船者。

3. 台灣與大陸間非法直航及利用其他諸如漁船等工具進行交易及走私之運量。

究竟上述未包括在本研究分析中之三項運量有多少不得而知。不過從香港在兩岸貿易中所扮演之中介角色來看，這三項未包括在本研究之運量應屬有限。



## 6.2 台灣對香港及大陸港埠運量分析

茲將上述台灣對香港及大陸兩地之港埠運量統計彙編成表 6.1。觀察該表的統計結果可以綜合得到下列主要發現：

1. 台灣對香港及大陸兩地之間的港埠運量以台灣及香港間的進出口量為最大宗。按表6.1 所列以「台灣港口統計」為基準的兩岸三地總運量約1千零90萬噸來觀察，約有六成左右（61.9%）是台灣與香港間的進出口，1992年為 677萬噸，其中當然包括了大陸地區利用內陸運輸工具經香港進出口的貨運。

2. 上述台灣與香港（含鄰近大陸地區）之間的進出口的雙向運量有相當不平衡的現象，而以台灣的出口超過其進口。在該一677萬的台灣進出口貨中，約有七成（共478萬噸）是台灣輸往香港及從陸路再轉大陸地區的貨，而台灣自該兩地進口者才佔三成（198萬噸）。

3. 台灣與香港之間的港埠運量中，有合計約 151萬噸係在香港中轉的轉口貨，佔兩岸三地總運量的13.8%，其中轉大陸者僅佔6.1%為67萬噸，而轉其他地區者，佔7.7%，為84萬噸。從此一統計可知台灣對香港及大陸之間的港埠運量中，在香港轉船的貨量及其所佔比例都不是很大。

4. 上述台港間在香港中轉的轉船貨也有雙向不平衡的現象，台灣的出口與進口約為七與三之比。以台灣與大陸間在香港轉船的67萬噸為例，約有近七成（68.6%）為台灣輸往香港船轉大陸，而僅有約三成係大陸經香港中轉台灣（31.4%）。

表6.1 1992年台灣海峽兩岸三地港埠運量彙總表

單位：公噸.%

流 向	香港及大陸	經香港轉船		彎靠第三地區	合 計
	經香港進出口	大 陸	其他地區		
台灣出口	4,782,044	460,691	620,021		5,862,756
台灣進口	1,983,235	211,026	219,408		2,413,669
台灣進口 (彎靠香港)				* 1,406,613 ** (237,961)	* 1,406,613 ** (237,961)
台灣進口 (彎靠琉球)				* 1,251,811 ** (1,197,806)	* 1,251,811 ** (1,197,806)
合 計	6,765,279 (61.9%)	671,717 (6.1%)	839,429 (7.7%)	* 2,658,424 (24.3%) ** (1,435,767)	* 10,934,849 (100%) ** (9,712,192)

資料來源：

1. \* 根據交通部交通統計要覽統計自香港及琉球進口散貨運量。
2. \*\* 根據本研究調查台灣自大陸進口散貨統計。
3. 其他統計根據Hong Kong Shipping Statistics。

5. 在台灣對香港及大陸港埠運量中第二大宗的貨載則是台灣自大陸進口而在中途彎靠琉球或香港的散貨。台灣港口統計的266萬噸約佔兩岸總運量的24.3%。

6. 從上述統計分析推想未來如果兩岸開放直航之後的可能情境，似乎可以推知：

- ① 如果香港在未來兩岸直航之後仍扮演其鄰近大陸地區貨載之主要進出口港的角色，而未為其鄰近港口（如廣州、深圳等地港口）所取代，則台灣與香港之間的進出口運量仍將為兩岸的最大宗的貨載。
- ② 台灣與大陸之間現階段經由香港轉船的雜貨與貨櫃貨所佔比重極小，1992年僅有67萬噸。縱使這些運量在兩岸直航之後全部在台灣與大陸之間直航，其影響也將極其有限。更何況這些轉船貨大都是貨櫃貨，在這些貨載的雙向流量仍極其不平衡的情況之下，貨櫃船在直航之後可能也不得不加靠香港攬貨，因此這些轉船貨也不太可能在直航的情形下全部不再經由香港轉口，只是其改變情形尚難論斷而已。
- ③ 台灣與大陸直航之後，比較會改為直接通航的似為台灣自大陸進口的散貨。這些貨載在直航之下就會因不必在中途彎靠香港或琉球而節省成本。
- ④ 綜合上述推論，似乎可以大膽地假設兩岸直航的情境之下，會改變在香港中轉及在中途彎靠香港或琉球而直航的貨載以1992年為例可能不超過300萬噸，這佔當年兩岸三地的總運

量 28%左右，約近三成。

- ⑤最後因兩岸直航的運輸成本節省所創造出來的或移轉他地而來的兩岸貿易量也是不可忽略，只是有待進一步深入評量而已。

### 6.3 香港進出口經陸路轉進出大陸地區運量分析

香港之進出口船運量中究竟有多少是進口後再從陸路轉出口到鄰近大陸地區？以及出口中又有多少係從大陸走陸路進口再轉出口？這些至目前為止並未發現有詳細的運量統計資料可用。所幸「香港對外貿易統計」則有提供按運輸方式分類之貿易值統計，雖然未必可用，但也不失為一可供引用的統計。

不過縱使有上述香港貿易資料可用，但其估計結果也有下列兩項重大的限制：

1. 由於香港貿易統計對於各種運輸方式進出口及轉出口的區別未明確做地區別的區分，以致就無地區別的總進出口及轉出口貿易值之陸運比例可供進行推算。

2. 大陸因為開發中地區，其貿易大都是屬於比較低價值的貨物，因此用貿易值的比例會有低估的嫌疑。

由於上述兩大限制非常大，所以本研究以下所做的估計結果僅能供參考使用。實際上陸轉進出大陸的運量可能比下列估計還要大。茲將這項計算過程與結果就1991及1992 兩年的資料列於表6.2。因為香

表6.2 香港陸路進出口及轉口貿易統計表

單位：百萬港幣

代 號	區 分	1991 年	1992 年
A	進口總值	778,981.9	995,295.0
B	陸轉出口值	106,503.8	141,028.1
A/B	陸轉出口佔進口總值 比例 (%)	13.7	14.8
C	出口總值	231,045.3	234,124.3
D	轉出口總值	534,840.9	690,829.4
C + D	出口及轉出口總值	765,886.2	924,952.7
E	陸路進口值	226,199.9	280,286.2
E —— C + D	陸路進口佔出口及轉出口 總值比例 (%)	29.5	30.3

資料來源：編算自Hong Kong External Trade, Dec.1992。



港陸路進出口者可說幾乎只有大陸地區有之，因此表中的陸轉出口值及陸路進口值可以視為香港出口陸轉大陸地區及自大陸陸轉進香港之數值。

在香港進口貿易中約有15%係經陸路再轉出口到大陸。從表6.2可知這個比例在1991及1992兩年分別為13.7%及14.8%。因為該比例係反映世界各地經香港陸轉進出大陸地區的數值，故也可能產生誤差。雖有如上之限制，但這個比例是唯一可以用來推估香港自台灣進口貿易再以陸路轉出口至大陸的比例者。

至於香港出口到台灣的貿易中，從大陸進口到香港再轉出口的比例約在30%左右。這可以從表6.2中香港的陸路進口貿易值佔香港的出口及轉出口的總值之比例推得。這比例在1991及1992年分別為29.5%及30.3%。

依據上述比例推算台灣對香港進出口運量中從陸路轉進出大陸的運量，可以得到表6.3的估計結果。從表中可知1992年在台港間的進出口共約677萬噸貨中，約有130萬噸係陸轉進出大陸的貨，合計約佔二成。當然如上所述，這個運量可能會偏低，因為兩岸間的貿易多為較低價值的貨物，當採用貿易值的比例推算時就會發生低估運量比例的現象。

## 6.4 按香港及大陸主要港口分析運量

綜合第四章及第五章的統計，可以將台灣對香港及大陸地區共計18個主要港口之各類裝卸貨量整理如表6.4。從表中所列887萬噸貨載中，可以看出除了香港（含陸轉大陸地區）佔去76.2%之外，大陸地區的港口以秦皇島為最大宗，佔8.4%，這主要是煤炭的關係。其他較

表6.3 1992年台灣對香港進出口從陸路  
轉進出大陸地區的運量估計表

單位：公噸，%

香港 台灣	香 港 本 地	陸轉進出大陸	合 計
台灣出口	4,074,302 (85.2%)	707,742 (14.8%)	4,782,044 (100%)
台灣進口	1,382,315 (69.7%)	600,920 (30.3%)	1,983,235 (100%)
合 計	5,456,617 (80.7%)	1,308,662 (19.3%)	6,765,279 (100%)

資料來源：同表6.1 及表6.2。

表6.4 1992年台灣對香港及大陸進出口運量彙總表

單位：公噸

	貨櫃貨			一般雜貨			散貨		總運量		
	進口	出口	小計	進口	出口	小計	進口	出口	進口	出口	合計
香港	978,561	3,957,233	4,935,794	1,004,674	824,811	1,829,485			1,983,235	4,782,044	6,765,279
北海											
湛江							107,500		107,500		107,500
廣州		113,992	113,992				10,015		10,015		10,015
黃埔					13,787	13,787	65,400	127,779	65,400	127,779	193,179
蛇口							21,500		21,500		21,500
汕頭							5,000		5,000		5,000
東山		83,143	83,143		10,056	10,056	5,000	93,199	5,000	93,199	98,199
廈門	55,472	86,020	141,492	1,656	10,403	12,059	10,000		10,000		10,000
泉州							232,147	96,423	289,275		385,698
寧波							5,000		5,000		5,000
上海	50,940	62,835	113,775	1,522	7,599	9,121	80,000		80,000		80,000
南通							29,000	70,434	81,462		151,896
石白							4,398		4,398		4,398
青島	15,033		15,033	450		450	10,000		10,000		10,000
天津	11,647	10,061	21,708	348	1,217	1,565	27,000		42,483		42,483
秦皇島							9,000	11,278	20,995		32,273
錦州							743,828		743,828		743,828
營口							14,000		14,000		14,000
其他	71,813	55,416	127,229	2,145	6,703	8,848	28,000		28,000		28,000
合計	1,183,466	4,368,700	5,552,166	1,010,795	874,576	1,885,371	1,435,767	5,243,276	3,630,028	8,873,304	100.0

\*根據本研究調查結果統計。

大宗者主要包括廈門(4.3%)、廣州(2.2%)、上海(1.7%)、北海(1.2%)、汕頭(1.1%)。這些年運量大約都在10萬噸以上。

## 6.5 按台灣港口分析運量

若也按本研究調查之進口散貨運量為基準綜合第四及第五章的統計結果，可以按台灣地區的港口別將其對香港及大陸地區之運量編列於表6.5。從表中可知若含香港之進出口運量，則在887萬噸的年運量中，以基隆及高雄兩港均分別佔約 39%為最主要的港口，次為台中港(17.1%)及花蓮港(3.4%)，蘇澳港則居末，僅佔有0.7%。

倘若不包括台灣與香港（含陸轉大陸地區）之進出口量，僅按台灣對大陸之進出口量（含經香港轉船及大陸進口散貨）分析，從表6.6可以看出總共210萬噸中，仍以高雄港佔45%為最多，次為基隆港(23.4%)，再次依序為花蓮港(14.7%)及台中港(14.2%)與蘇澳港(2.7%)。

表6.5 1992年台灣各港對香港及大陸進出口運量彙總表

單位：公噸

	貨櫃貨			一般雜貨			散貨	總運量			
	進口	出口	小計	進口	出口	小計		進口	出口	合計	合計百分比 (%)
基隆	668,190	1,883,714	2,551,904	691,906	29,347	721,253	219,400	1,579,496	1,913,061	3,492,557	39.4
高雄	411,530	1,662,919	2,074,449	285,490	432,872	718,362	693,340	1,390,360	2,095,791	3,486,151	39.3
台中	87,097	858,456	945,553	50,048	375,968	426,016	154,979	292,124	1,234,424	1,526,548	17.2
蘇澳							57,901	57,901		57,901	0.7
花蓮							310,147	310,147		310,147	3.4
總運量	1,166,817	4,405,089	5,571,906	1,027,444	838,187	1,865,631	1,435,767	3,630,028	5,243,276	8,873,304	100

\*根據本研究調查結果統計。



表 6.6 1992年台灣各港對大陸進出口運量彙總表

單位：公噸

	貨櫃貨			一般雜貨			散貨	總運量			
	進口	出口	小計	進口	出口	小計		進口	出口	合計	合計百分比 ( % )
基隆	105,284	151,943	257,227	12,734	4,539	17,273	219,400	337,418	156,482	493,900	23.4
高雄	72,019	168,649	240,668	8,711	5,036	13,747	693,340	774,070	173,685	947,755	45.0
台中	10,953	127,264	138,217	1,325	3,801	5,126	154,979	167,257	131,065	298,322	14.2
蘇澳							57,901	57,901		57,901	2.7
花蓮							310,147	310,147		310,147	14.7
總運量	188,256	447,856	636,112	22,770	13,376	36,146	1,435,767	1,646,793	461,232	2,108,025	100.0

\*根據本研究調查結果統計。

註：本表數字不包括台灣對香港（含陸轉鄰近大陸地區）之進出口運量。

## 第七章 結論與建議

我國台灣海峽兩岸雖自1987年起開放間接貿易而早已有船運之事實，但截至目前為止仍然沒有一套完整的兩岸港埠間的貨運量統計資料可供使用。這主要是因爲現階段兩岸間仍然只准船舶間接通航，定期船的貨載必須要在第三港口轉船（大多爲香港），不定期船雖不必轉運但也必須彎靠第三地區的港口（大多爲琉球、香港）而不能直接往來於兩岸之間的港口。再加上政治上的因素，以致台灣與大陸兩方面的官方均未正式統計與公佈兩岸港埠運量。所幸還有「香港船運統計」資料可用，但該資料也未顯示兩岸「港到港」的運量，仍然無法滿足研究與政策規定需要。

針對上述兩岸港埠間基礎船運統計資料的缺乏問題，本研究乃試圖根據既有統計資料，並透過運量調查的方法對兩岸港埠間的運量進行估計，其目的乃是在編製運量起訖（O / D）表。這項研究的結果可以回答諸如：「究竟每年兩岸間有多少貨量及貨種從台灣（或大陸）的那一個港口裝貨到大陸（或台灣）的那一個港口卸貨？」的問題，藉供後續兩岸相關船運研究及通航的政策規劃之參考。

爲了達成上述目的，本研究經對兩岸的相關運量進行統計資料分析，郵寄調查表及實地訪查台灣、香港及大陸地區相關單位等三種主要的方法進行研究。茲將研究所得到的主要結論及建議分節報告之。

### 7.1 台灣對香港及大陸兩地港埠運量估計結果

茲將兩岸三地的港埠運量區分爲「台灣對香港之進出口」（含經陸路轉進出鄰近大陸地區者），「兩岸經香港轉船」，以及「未經香港轉口」的台灣自大陸進口散貨等二項運量逐一說明相關結論。

## 1. 台灣對香港的進出口量

- (1) 在台灣海峽兩岸三地之間，台灣對香港及大陸地區的港埠總運量中，以台灣對香港的進出口貨（包括鄰近大陸地區經陸路轉進出香港者）為最大宗。1992年這筆運量為 677萬噸，約佔兩岸三地總運量1千零90萬噸的六成。
- (2) 在上述台灣對香港進出口的 677萬噸船運量中，若借用香港轉口貨中經陸運轉進出大陸之貿易值的比例計算則約有二成是香港的鄰近大陸地區經陸路轉進出香港再進出口的。在1992年這大約有 130萬噸左右。不過如果進出大陸的多為低價貨，則這個數字可能會偏低，在此僅可供參考使用。
- (3) 在上述台灣對香港（含其鄰近大陸地區經陸路利用香港進出口者）的進出口雙向船運量中，台灣呈現出超的不平衡的現象。1992年該677萬噸的台灣進出口量中，台灣的出口與進口之比為七比三。

## 2. 經香港轉船的兩岸港埠運量

- (1) 經香港轉船在台灣對大陸及其他地區進出口的船運量在1992年有151萬噸，約佔前述兩岸三地總運量的13.8%。其中轉進出大陸者僅有67萬噸，佔總運量的6.1%。
- (2) 上述經香港轉船在台灣對大陸的船運量中，台灣也呈現出超的現象。台灣經香港中轉至大陸的出口量與中轉進口量之比也是七比三。

(3)兩岸港埠間的貨量往來其主要的港口，在台灣方面以基隆港為大宗，次為高雄；而在大陸港口方面則以廈門為主，次為廣州，再次為上海。

(4)在貨櫃運輸方面，雖然沒有足夠資料區別出兩岸各港間的貨櫃運量，但經香港轉船的貨櫃化比例均很高。譬如1992年大陸經香港轉入的貨櫃化比例為89.2%。而台灣經香港轉入的貨櫃化比例則更高達97.1%。

### 3. 未經香港轉口之兩岸港埠運量

(1)未經香港轉口的兩岸港埠運量以台灣自大陸進口散貨為主。在一方面台灣的港口統計顯示1992年從香港及琉球進口的散貨共約266萬噸，佔前述兩岸總運量的24.3%，可謂第二大宗的運量。

(2)根據本研究調查台灣自大陸進口散貨在1992年約144萬噸的運量中分析得到下列主要的結論：

①按裝卸貨港及貨種分析，最大宗的是從秦皇島進口到高雄的煤炭，再次為廈門進口花崗石，主要是從花蓮進口，接著有北海運基隆的高嶺土及寧波到台中的水泥等。

②按大陸裝貨港所屬省份分析，因受上述秦皇島煤炭的影響，以自河北省進口為最大量，次為福建、廣西、廣東及遼寧省等。



③按裝貨港分析，其排序爲秦皇島、廈門、北海、寧波及廣州等。

④按貨物分類分析，煤炭進口爲第一大宗，次爲花崗石類，再次依序爲高嶺土、水泥及鋼鐵件等。

⑤按中途彎靠港口分析，有八成多左右是彎靠琉球，而僅有不到二成係彎靠香港。

⑥按卸貨港分析，因爲煤炭進口的關係最主要的進口港是高雄港，再次依序爲花蓮、基隆、台中及蘇澳。

⑦綜合上述可知台灣自大陸進口散貨中，似有傾向於自東北方進口能源礦產的煤炭，東南方廣東、廣西、福建等地進口花崗石建材及製陶瓷器的高嶺土等石貨之傾向。而台灣建築業所需進口水泥則大多來自山東及寧波。

## 7.2 兩岸直航的可能情境

從上述統計分析推想未來如果兩岸開放直航之後的可能情境可以推知：

1. 如果香港在未來兩岸直航之後仍扮演其鄰近大陸地區貨載之主要進出口港的角色，而未爲其鄰近港口（如廣州、深圳等地港口）所取代，則台灣與香港之間的進出口運量仍將爲兩岸的最大宗的貨載。
2. 台灣與大陸之間現階段經由香港轉船的雜貨與貨櫃貨所佔比重



極小，1992年僅有67萬噸。縱使這些運量在兩岸直航之後全部在台灣與大陸之間直航，其影響也將極其有限。更何況這些轉船貨大都是貨櫃貨，在這些貨載的雙向流量仍極其不平衡的情況之下，貨櫃船在直航之後可能也不得不加靠香港攬貨，因此這些轉船貨也不太可能在直航的情形下全部不再經由香港轉船，只是其改變情形尚難論斷而已。

3. 台灣與大陸直航之後，比較會改為直接通航的似為台灣自大陸進口的散貨。這些貨載在直航之下就會因不必在中途彎靠香港或琉球而節省成本。
4. 綜合上述推論，似乎可以大膽地假設兩岸直航的情境之下，會改變在香港轉船及在中途彎靠香港或琉球而直航的貨載以1992年為例可能不超過300萬噸，這佔當年兩岸三地的總運量28%左右，約近三成。
5. 最後因兩岸直航的運輸成本節省所創造出來的或移轉他地而來的兩岸貿易量也是不可忽略，只是有待進一步深入評量而已。但無論如何，有關兩岸真正直航以後的各種可能情境的分析仍有待未來另外專案深入研究。上述各點僅可視為根據本研究結果所做之臆測而已。

### 7.3 建議

從上述結論及本研究在進行過程中所遭遇的困難與限制，可以列出下列建議供本報告的使用者參考：

1. 在政府對大陸通航的政策規劃方面

(1)現階段基於政治與國家安全的考慮，在我「國家統一綱領」未進入中程階段之前禁止船舶直接通航於台灣海峽兩岸的政策之下，影響較大的其實是兩岸間以不定期船在中途彎靠第三地區的港口（主要的琉球及香港）之散雜貨載。與直航的情況比較，這些貨載可以原船往返，只是增加額外航行及中途彎靠港口費用而已，不需要在中途港轉船而增加更多船舶額外時間成本與裝卸費用。縱使如此，若是要減輕禁止直航的代價，政府部門似可研商是否有不違背禁止直航之政策而又能減輕彎靠之成本負擔的變通辦法，譬如配合航海定位與監控技術規劃第三「航區」而不必實際靠第三地區之港口而節省中途港口的報到費用，或是在台灣沿海港口或離島規劃「境外大陸貿易區」。當然這些是否可行有待進一步研究。

(2)在兩岸直航的規劃上可以根據本研究所估計之兩岸港埠間的貨運流量表，確認出未來兩岸直接通航情境下的兩岸船舶交通路線與密度，據以進行航行安全與技術上的相關規劃。

(3)在應付兩岸直航的台灣地區港埠規劃與投資方面，似不宜有認為開放直航之後兩岸之船運量會大幅增加之錯覺。因為目前仍是有貿易，兩岸的運量已經存在只不過是間接貿易與通航而已。雖然開放直航之後可能會因運輸成本的節省而創造出些新生運量，但這些究竟有多大仍有待進一步研究。

2.在正式統計工作與兩岸研究交流方面：

(1)在台灣方面各港有必要將其與大陸各港口之船運量統計納入其統計資料的正式編纂工作中，而在其編印的統計要覽中顯示出來。尤其是自1993年起，台灣方面已經允許航商開發的提單列明大陸的目的港口，這更有利於統計工作的進行。這些統計都可以列入台灣省交通統計月報與統計年報，以及交通部交通統計月報與統計要覽中，廣為各界採用。

(2)在兩岸尚未正式公佈彼此港埠間的統計資料之前，為兩岸相關研究所需要之彼此的統計資料的交換，有必要在兩岸間建立正式的交流管道，俾益相關研究的資料蒐集。目前就是缺乏合作之管道以致兩岸相關研究當需要蒐集對方資訊時，不但耗時費日，而且也多受到政治上的干擾而無法達成預期之效果與目的。

### 3. 其他後續研究方面：

(1)兩岸港對港間之運量起訖(O/D)表資料未來可採與本研究類似的方法進行分析，藉以編列時間數列資料以觀察其變化，則更具參考價值。

(2)兩岸經貿互動關係及隨之而來的運量變化，除了可以藉上一項建議之研究工作輔助觀察之外，仍有必要進一步深入專案研究。尤其是台商赴大陸投資對兩岸港埠運量的影響，更值得研究。

(3)在台灣與大陸間港埠的運量中，除了經香港轉船及未經香港轉口的運量中「台灣自大陸進口散貨」兩項在本研究中有詳細分析之外，在未經香港轉口之運量尚有台灣與大陸間進出口之雜貨、貨櫃貨等運量，雖無統計資料可用，但也值得在未來進一步利用調查方法進行研究。

## 參 考 文 獻

高希均，李誠及林祖嘉（1992）.台灣突破—兩岸經貿追縱 .天下文化出版社

Morlok, Edward K. (1979) Introduction to Transportation Engineering and Planning. McGraw-Hill Book Company.



## 附 錄 A

# 台灣海峽兩岸港埠運量之研究

## 問 卷 調 查 表

致：

董事長、總經理 女士 先生 鈞鑒：

本所接受交通部運輸研究所委託，合作辦理「台灣海峽兩岸港埠運量之研究」，亟需瞭解「台灣地區自大陸地區進口大宗散貨」之運量，懇請 貴公司提供1991及1992兩年自行進口、自營或代理船舶之運量資料，俾供研究參考。

懇請 貴公司惠予協助，撥空填寫所附調查表，並於三月十日前，利用回郵信封寄回或電傳本所。 貴公司提供之資料僅供研究之用，且絕對保密，敬請安心填寫。縱使 貴公司未經營附表所調查之運量，亦請將空白表格擲回，謝謝您的支持與協助！

肅此 敬祝

事業興隆！

國立台灣海洋大學航運管理研究所

計劃主持人：吳榮貴 博士 敬上

連絡人：簡進國 先生

連絡地址：基隆市北寧路2號

連絡電話：(02)462-2192續撥277

傳真電話：(02)463-1903

中華民國八十二年二月二十八日

表一、台灣自大陸進口散貨運量調查表

年 期	貨 種 類	大陸地區 裝貨港	中 途 彎靠港	台灣地區港口卸貨量(重量:公噸)				
				基隆港	蘇澳港	花蓮港	台中港	高雄港
一 九 九 一 全 年								
一 九 九 二 全 年								

- 填表註明:1.『貨物種類』請填寫公司自行進口、自營或代理船舶自大陸進口散貨(如:煤炭,水泥,砂石類.....)等貨物名稱.  
2.『中途彎靠港』乃指第三地區之彎靠港,如:琉球,香港....  
3.上表空格若有不敷使用,請另紙填寫.

(例) 表一、台灣自大陸進口散貨運量調查表

年 期	貨 種 類	大陸地區 裝貨港	中 途 彎靠港	台灣地區港口卸貨量(重量:公噸)				
				基隆港	蘇澳港	花蓮港	台中港	高雄港
一 九 九 一 全 年	煤 炭	秦 皇 島	琉 球		125000			
	水 泥	廣 州	香 港				30000	
	.....	.....	.....	.....				

附錄 B

「台灣海峽兩岸港埠運量之研究」  
香港及大陸地區實地訪查報告

國立台灣海洋大學航運管理研所

報告人：吳榮貴

王旭堂

陳福照

中華民國82年5月31日

# 「台灣海峽兩岸港埠運量之研究」 香港及大陸地區實地訪查報告

## 壹．前言

國立台灣海洋大學航運管理研究所（以下簡稱本所）接受交通部運輸研究所委託合作辦理「台灣海峽兩岸港埠運量之研究」，其目的主要是要調查及估計兩岸埠之間的船舶貨運流量，編製兩岸間「港到港」的貨運流量表，供為未來進一步規劃兩岸直航所涉及之相關事宜參考。本研究期間為民國82年2月至同年6月，共5個月的時間。

為達成本研究之目的，計畫中需派員實地訪查香港及大陸地區的港埠及相關統計單位。經奉教育部82年3月24日函准於82年4月16日至5月1日赴大陸地區進行訪查。准後因行程中的交通工具預訂工作困難，以致延後一週而於4月22日至5月8日進行本項訪查作。訪查期間前後共計17天。

參加本次訪查的本所三位教師為：吳榮貴教授、王旭堂副教授及陳福照講師三位。由於經費預算的限制，王旭堂老師僅訪查香港（4月22日至25日共4天）以完成其負責兩岸貿易背景分析之香港轉口統計資料蒐集與澄清資料內容。

茲將全程訪查之行程，單位及內容摘要報告如后。

## 貳．訪查單位：

在17天的訪問行程中共計拜訪14個相關單位。分別是：香港政府統計局、香港海運學會、香港新力航業公司、蛇口招商港務公司、中國深圳外輪代理公司、廈門港務局、上海港務局、青島港務局、天津港務局、中國航海學會、「交通部」海峽航運交流協會籌備處、「交通部」水運規劃設計院，大連港務局、金旅船務公司。

## 參．訪查行程與工作內容

四月二十二日：吳榮貴教授率王旭堂副教授及陳福照講師一行三人自桃園中正機場搭華航班機飛往香港。



- 四月二十三日：拜訪香港政府統計局的船運統計部及貿易統計部門，追蹤大陸各港運到香港再轉運到台灣各港口，以及台灣各港口運至香港再轉運到大陸各港口的各項海運統計資料，並澄清「香港船運統計」及「香港貿易統計」報表中之相關疑點。
- 四月二十四日：訪問香港海運學會及新力航業（管理）公司，以瞭解香港海運業者在海峽兩岸轉運作業中參與情況。
- 四月二十五日：王旭堂副教授離港飛回台北。吳榮貴教授與陳福照講師則由廣九鐵路經由羅湖進入大陸深圳。
- 四月二十六日：訪問蛇口港招商港務公司及中國深圳外輪代理公司，以瞭解蛇口港與台灣各港間之海運貨物之流量及流向。再由廣州飛往廈門。
- 四月二十七日：訪問廈門港務局，查訪廈門與台灣各港口間之海運貨物內容、數量及流向。
- 四月二十八日：由廈門飛往上海。
- 四月二十九日：拜訪上海港務局，蒐集上海港與台灣各港口間的海運貨物之流向與流量。由上海飛青島。
- 四月三十日：訪問青島港務局，查訪青島港與台灣各港間之貨物流向及流量。
- 五月一日：自青島飛往北京。
- 五月二日：自北京搭車前往天津。
- 五月三日：訪問天津港與台灣各港間的海運貨物之內容、數量。
- 五月四日：拜訪「交通部」，與「中國航海學會」及「海峽兩岸航運交流協會籌備處」洽談瞭解大陸海運之發展情況及協助本研究資料蒐集等合作事宜。
- 五月五日：拜訪「交通部」水運規劃設計院，以瞭解未來大陸各項港埠建設之規劃情況。
- 五月六日：自北京飛大連。
- 五月七日：拜訪金旅船務公司及大連港務局，以瞭解目前大連港與台灣各港間之海運貨物流向及流量。
- 五月八日：自大連飛香港再轉飛桃園中正機場。



#### 肆．結論與感想

本次歷經十七天，訪問香港及大陸沿海各主要港口共 6 個港務局及其他 8 個相關機構，計 14 個單位，行程相當緊湊。所蒐集得之統計資料以香港方面最為完整而有用，對本研究達成目的最有助益。但大陸方面除了幾個港務局提供了其統計之兩岸貨運量之外，其他港口提供之統計僅是其全港性的，無法區分。在現階段兩岸均以香港為中轉港而無法統計其貨運之真正起訖港的問題是可以理解的。不過縱使如此，本研究也仍有方法利用香港轉口統計對兩岸港埠間運量進行估測。本次訪查的另一最大收穫，便是把本研究小組在出發前所做兩岸各種貨種與貨量之估測值拿到大陸各主要港口進行訪查與印証，整個行程仍然大致達成本研究訪查之目的。

最後基於委託合作研究單位要求本研究之報告內容暫以機密件處理，因此本訪查報告未便將涉及內容做深入報告。然而對於探訪各港所得並無機密性之各港口介紹資料，經整理列於本報告為附件，供為各方參考。

附件：訪查大陸地區各主要港口簡介資料

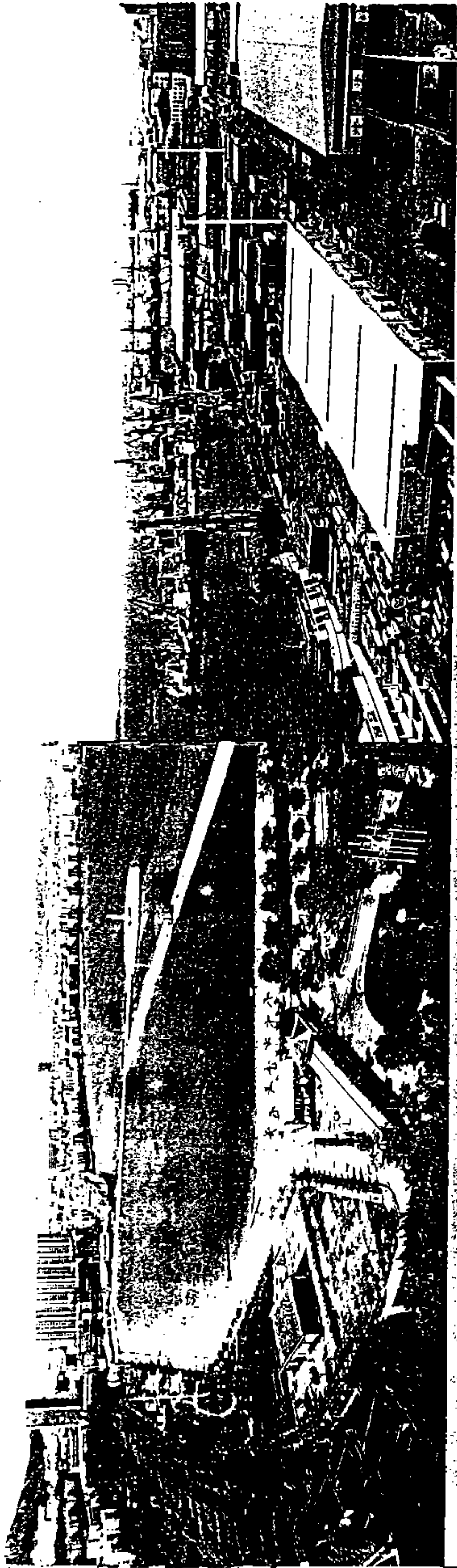


中國第一家由企業辦的對外開放港口

深圳經濟特區貨物吞吐量最大的港口

蛇口港

PORT OF SHEKOU



地址：中國深圳蛇口工業區港灣一路

Address: No. 1 Harbour Road, Shekou, Shenzhen

電話 (Tel): 691126, 691152, 691195 電傳 (Telex): 420874 SHSCO CN

傳真 (Fax): (0755) 695076 電報 (Cable): 6199

郵政編碼: (Post Code): 518067

蛇口招商港務有限公司

SHEKOU ZHAO SHANG HARBOUR SERVICE CO., LTD.

1992.10

蛇口港是香港招商集團在深圳經濟特區投資與建的港口，是深圳特區貨物吞吐量最大的港口，也是深圳對外交往的唯一水上客運通道。

蛇口港 1991 年貨物吞吐量為 565 萬噸，客流量 304 萬人次，集裝箱量 30000 標箱 (TEU)。

- 1、蛇口港建設現狀 (1980—1991 年)
  - (1) 建成港區面積 1.30km<sup>2</sup>，其中工業用地 0.5km<sup>2</sup>。
  - (2) 建成碼頭岸線 3.30km。
  - (3) 建成各級泊位 31 個。
  - (4) 建成泊位面積 0.6km<sup>2</sup>。
  - (5) 建成倉庫 44000m<sup>2</sup>，堆場 16 萬 m<sup>2</sup>，各類港口機械 300 台。
  - (6) 最大靠泊船舶等級 55,000 噸散貨輪，港口設計通過能力 800 萬噸/年。
  - (7) 水深 15m，岸線長 300m 的 75,000 噸級的散裝貨輪泊位 1 個，將在 1993 年夏季完工投產。
- 2、廣深鐵路支線通至港口碼頭的平南鐵路及連接廣深高速公路的疏港高速公路將於 1993 年建成。
- 3、主要業務
  - (1) 貨運，吞吐能力超過 900 萬噸。
  - (2) 客運，蛇口至香港、澳門、珠海、廣州，年客流量超過 400 萬人次。
  - (3) 汽車輪渡，蛇口至珠海。
  - (4) 集裝箱，年吞吐能力超過 50,000 箱。
  - (5) 散貨滙包，日滙包能力 6,000 噸。
  - (6) 外貿中轉。
  - (7) 保税倉儲，保税加工。
  - (8) 南海石油基地。
  - (9) 倉庫出租。
  - (10) 機械設備出租。

Built in Shenzhen Special Economic Zone with the Investment of China Merchant Group (H.K.), Shekou is the biggest port measured in cargo turnover in this special economic zone and also the only outward Channel of passenger transportation by waterway. In 1991, the cargo turnover of this port is 5.65 million tons, passenger flow 3.04 million persons, and Container flow 30000 TEU.

1. In recent the years (1980—1991), the port has built and completed,

- (1) Area of harbour district including industrial purpose area 1.30km<sup>2</sup> 0.50km<sup>2</sup>
- (2) Length of quayline 3.30km
- (3) Variety type of 31 berths as follows.
- (4) Lightering anchorage 0.6km<sup>2</sup>
- (5) Warehouse 44,000.0m<sup>2</sup>
- (6) Stacking yard 160,000.0m<sup>2</sup>
- (7) Various handling machines 300.0 units
- (8) Capacity of bulk carrier of 55,000 tons
- (9) Capacity of cargo throughput reached 8 million tons annually.
- (10) A water depth 15m with quayline 300m berth for bulk carrier of DWT 75,000t under construction will be completed and put into operation in summer of 1993.

2. The PING—NAN railway, a branch of Guang—Shen railway linking to the quay of the harbour and a high way connecting to the Guang—Shen express way for converging and distributing of cargoes of the harbour will be completed in 1993. By then, water—land intermodal transportation is convenient.

3. SCOPE OF MAIN BUSINESS

- (1) Freight Business  
The Port handling Capacity over 9 million tons per year.
- (2) Passengers Terminal  
6 ferry lines from Shekou to Hongkong, Macao, Kowloon, Zhuhai, Zhongshan and Guangzhou. The volume of transiting passengers over 4M. per year.
- (3) Ro—Ro Ferry  
4 trips a day between Shekou and Zhuhai.
- (4) Container Transportation  
The handling capacity is over 50,000 TEU annually.
- (5) Bagging operation  
The bagging capacity for bulk cargo is 6,000 tons per day.
- (6) Service for transshipment of Import & export cargo.
- (7) Bonded warehouse & Bonded Processing.
- (8) Nanhai petroleum supply base.
- (9) Warehouse & open yard leasing.
- (10) Various transport equipment for rent.

## 蛇口港的股份制改造

小平同志南巡後，蛇口港加快了深化改革的步伐。目前正積極着手股份制改造工作，爭取成為全國第一家公營化港口。屆時，在社會各界的大力支持和公眾監督下，蛇口港將充分利用雄厚的資金，發展以港口業務為主，多種經營的格局，進一步擴大港口的綜合功能，更好地為客戶服務，盡早實現南方大港的宏偉目標。

## 蛇口港未來發展規劃

1、根據十一年規劃中預測蛇口港 2000 年貨物吞吐量為 2500 萬噸/年，其中包括集裝箱 100 萬 TEU，泊位增加後，設計吞吐能力為 3800 萬噸/年，最大靠泊船舶等級為 8 萬噸散裝貨輪，第四代集裝箱船。

2、至 2005 年預測港口貨物吞吐量 4100 萬噸/年，其中包括集裝箱 160 萬 TEU，全港累計建成各級泊位 61 個，其中萬噸級以上深水泊位 38 個，新增增加港區面積 15km<sup>2</sup> 開發填地及水上作業系泊設施 4.5km<sup>2</sup>，將建成大型的散裝貨輪、油輪、液體船、集裝箱船等泊位。港口靠泊船舶等級為 100,000 噸級。蛇口港的通過能力將大幅度提高，能更多更好的為內貿、外貿貨運服務。客運量預測達到每年 1000 萬人次，遠近客運碼頭，為航運及旅遊服務的商業中心亦相應建成。

蛇口港為到港船舶、國內外旅客提供優良服務，蛇口港將成為與香港互為補充，共同發展的在珠江口的南方深水港。

Shekou Port's restructuring with share holding system

After Deng Xiaoping's inspection tour of south China, Shekou Port has accelerated and deepened its reform with energetic efforts being devoted to restructuring the port with share holding system. By that time, under the supervision of the Public and with the help from various circles of our society, Shekou Port will develop a pattern of mainly engaging in port management while possessing a diversified economy, which will in turn further enlarge port's comprehensive functions and provide a better service for its clients. The magnificent goal of becoming the great port in south China will come true in near future.

Future development scheme for Shekou Port.

1. According to the ten year construction project, the estimation of cargo throughput will reach 25 million tons, including 1 million TEU containers handled annually in year 2000. After increasing of berths, the designed pass through capacity of the harbour will reach 38 million tons annually. the deep-water berths will be capable of accommodating the bulk carriers of DWT 80,000t and 4th. generation container ships.

2. By the year 2005, cargo throughput is estimated to reach 41 million tons annually, including containers 1.6 million TEUs. There will be 64 berths in the harbour including 38 berths of over 10,000 ton class. Area of newly built of the harbour 15km<sup>2</sup>, developed anchorages and mooring facilities for lightering operation 4.5km<sup>2</sup> will be exploited. Larger berths for bulk carriers, oil tankers, huge Ro—Ro ships, container ships, etc., will be completed. Shekou Port can take ships of 100,000—ton class alongside. The pass through capacity of Shekou will be enhanced on a large scale to render much better service to the interflow of commodities in domestic and foreign trade. And the passengers transferred estimated 10 million persons annually. to enlarge the passenger terminal and commercial centre for shipping and trading will be set up.

Shekou offers with excellent services to the ships calling at the port. customers at home and abroad. It co-operates with HongKong port, both are the main ports located at the estuary of Pear. River.







# 蛇口招商港务股份有限公司 基本情况介绍

## (一) 蛇口招商港务股份有限公司的形成

蛇口招商港务股份有限公司的发起人，是招商局蛇口工业区有限公司和香港招商局仓储运输有限公司。本公司原系招商局蛇口工业区直属企业，创立于1979年，在经过数次改组以后，于1990年9月，经深圳市人民政府批准，企业名称变更为蛇口招商港务有限公司。经济性质变更为中外合资，注册资本增至人民币5,000万元。其中招商局蛇口工业区投资开发公司占75%，香港招商局仓储运输有限公司占25%。1992年9月，经深圳市人民政府批准，中方股东变更为招商局蛇口工业区有限公司，合营双方的股权比例不变。

1993年1月，根据深圳市人民政府深府办复[1993]308号文批复，同意本公司改组为“蛇口招商港务股份有限公司”并确认蛇口招商港务有限公司截止1992年4月30日的帐面净资产为12,717万元。经评估后增值为19,987万元。评估增值的7,220万元中计提法定资本公积金6,837万元之后，其余存取净资产折为13,300万股，再增加发行7,700万股，其中A股2,700万股，B股5,000万股，使改组后的总股本为21,000万股，并以此作为公司的注册资本。

## (二) 股本结构

(1) 原有股份：蛇口招商港务有限公司净资产折股13,300万股，占股份总额的63.33%。

① 8,976万股划为A股，由蛇口招商港务有限公司股东招商局蛇口工业区有限公司持有，占股份总额的47.50%；

② 3,326万股划为B股，由蛇口招商港务有限公司股东香港招商局仓储运输有限公司持有，占股份总额的15.83%；

(2) 新增股份：公司将发行新股7,700万股，占股份总额的36.67%。

① 境内社会公众股：2,000万股，占股份总额的9.53%；

② 内部职工股：700万股，占股份总额的3.33%；

③ 人民币特种股：5,000万股，占股份总额的23.81%。

公司原有股份和新增股份中的B股占股份总额的39.64%，因此公司的中外合资经营性质不变。

## (三) 公司概况

蛇口招商港务股份有限公司，目前主要从事蛇口港的经营和开发。蛇口港是深圳特区货物吞吐量最大的港口，也是深圳对外交往的最主要的水上客运通道。

蛇口港毗邻香港，位于珠江口东岸，地处深圳南头半岛，水路至香港、澳门、珠海均为26海里，处在国际航线通道上，地理位置十分优越。现港区面

积37万平方米，其中仓库面积6万平方米，堆场16万平方米，总储存能力80万吨。码头岸线长2,737米，航道水深-13米，各类型泊位26个，最大靠泊能力为6.5万吨级散货轮，各类型港作机械300余台。九三年内将完成一个7.5万吨级散货船泊位的建设和客运码头的扩建工程，年货物通过能力1,000万吨，年客运通过能力600万人次。

九三年将建成启用的平南铁路联运支线直通码头前沿，一级疏港公路与广、深、珠高速公路相连接，届时，港口的集疏港条件与能力将得到极大地加强。蛇口招商港务股份有限公司的主要业务有：散杂货与集装箱的港口操作、储存、转运、保税、客运码头服务、南海石油基地服务船舶及货物代理、水陆运输及其它与港口相关的各种服务。公司还同时开展港口贸易、临港工业、房地产开发及实业投资和其它相关业务。

## (四) 经营业绩

本公司经营的蛇口港是香港招商局集团属下的一支新军。从1981年开港以来就以香港为依托，根据市场经济规律，闯出了一条适合自己发展特色的新路子。经过十几年来辛勤开拓，业务发展十分迅猛，现已形成与港澳地区、美、加、英、德、日等40多个国家进行贸易往来的重要港口。1990年，蛇口港货物吞吐量突破500万吨，跃入全国大型港口行列，在中国沿海主要港口中名列第十四位。1992年，蛇口港货物吞吐量达656万吨，在沿海主要港口中排序上升至第十三位。

以下是蛇口港近年来的经营业绩：

	单位	1989年	1990年	1991年	1992年
吞吐量	万吨	365.2	505.7	555.3	656.0
客流量	万人次	188	230	304	428
集装箱量	标箱	18351	17945	29485	23812
营业收入	万元	6,173	7,109	8,114	11,221
利润总额	· ·	1,001	1,894	2,297	4,614
所得税	· ·	---	219	16	---
税后利润	· ·	1,001	1,675	2,282	4,614(未审计)

蛇口招商港务有限公司在长期经营中，通过严格的管理，高效优质的服务，已占据一定市场。按发展规划，将扩大经营，开辟新的业务领域，具体做法为：

## 1. 扩大散装化肥的港口转运规模：

散装化肥的港口业务是公司的主要货源之一。公司将进一步加强与国际大型化肥公司的合作，使蛇口港成为东南亚的化肥集并加工点和国际化肥交易中心。

## 2. 扩大货运代理业务：

利用蛇口港优越的地理位置，发展沿海中转、海河中转业务，对中国大

陆的庞大货流实行“进口分流，出口集并”。

### 3. 与货主建立直接业务合作关系：

凭借华南及东南亚地区粮食、石化产品的运输市场，与若干家跨国公司及其商社联手，兴建专用港口设施，使蛇口港具备接卸、仓储、转运大宗散粮和石化产品的能力。

### (五) 附属企业及联营公司

1. 安达实业股份有限公司。该公司是深圳市上市公司，本公司是其发起人之一，持有该公司股票 2,217,150 股，占该公司总股本的 7.58%。
2. 蛇口保盛仓储有限公司。该公司成立于 1988 年，注册资本为人民币 750 万元，本公司实际权益为 61%。
3. 蛇口力达机械实业有限公司。该公司成立于 1986 年，注册资本为人民币 180 万元，本公司实际权益为 20%。
4. 深圳蛇口远达航运有限公司。该公司成立于 1988 年，注册资本为人民币 800 万元，本公司实际权益为 10%。
5. 蛇口国际货运有限公司。该公司成立于 1989 年，注册资本为人民币 600 万元，本公司实际权益为 61%。
6. 深圳宝安黄金台仓储实业有限公司。由本公司与深圳黄金台科技创业村和香港满源航运有限公司于 1991 年合资组建，注册资本为人民币 2,500 万元，本公司实际权益为 40%。

### (六)、投资计划

本公司发行新股的所得款项净额约为人民币 25,173 万元，筹委会拟将其用于以下项目：

- 投资人民币 9,000 万元，在上海、宝安、江门、海南等地建立分公司或仓储基地。
- 投资人民币 6,500 万元，在蛇口港二尖堤兴建 16,000 吨级散货泊头一座。
- 投资人民币 6,000 万元，用于兴建“海运大厦”。
- 投资人民币 6,000 万元，参资重组蛇口工业区石化公司。
- 投资人民币 400 万元，扩建港澳客运码头。

### (七)、发展前景

港口作为改善投资环境的基础设施，是国家和地方重点及优先发展的产业部门。蛇口港是交通部指定的国际中转港和经贸部的进口物资接运港，随着国内经济的繁荣，对外交往不断扩展，进出口贸易逐步增加，蛇口港的运输市场将不断扩大。为适应经济发展对运输市场的需求，公司计划在蛇口港区兴建散货码头，争取形成一个散粮加工基地，港口吞吐量也可迅速增长。

蛇口港毗邻香港、澳门，水运直达便利，随着广深高速公路及连接蛇口与平湖的铁路支线相继建成，蛇口港的交通条件将大为改善。藉此，蛇口港可增强与内地之间的联系，吸引中转货物，为广大的内陆地区提供服务。

随着改革开放步伐的加快，投资环境的改善，港、澳、台商来大陆投资将更加踊跃。同时，深圳与珠海的经济联系日益密切，必将为蛇口港增加客流量，提高公司客运业的效益。仓储是货物运输的一个关键环节，本公司将继续进行投资，改善和新建仓储设施，以延揽货物，为公司货物运输提供支持。

公司将发展多种经营，兴建高层“海运大厦”、集办站、商务、金融。

信息、购物、住宿、娱乐为一体，形成多功能的服务体系。

### (八)、溢利预测

蛇口招商港务股份有限公司筹委会根据本公司及其联营公司近几年来的经营业绩，以及目前航运市场的发展趋势，编制并经蛇口中华会计师事务所验证的溢利预测，对截至一九九三年十二月三十一日止公司年度税后利润预测如下：

单位：人民币(万元)

营业收入	19,754.00
减：营业成本	8,807.00
营业毛利	11,147.00
减：营业税金	395.00
管理费用	1,651.00
财务费用	1,504.00
营业损益	7,097.00
加：长期投资损益	187.00
利润总额	7,784.00
减：所得税	33.00
税后利润	7,751.00
减：少数股东权益	175.00
减：少数股东权益后本集团利润	7,576.00

### (九)、风险及对策

公司是以港航业为主，兼营仓储、商贸、工业和其他服务业的多元化经济实体，因此，与其他企业一样，公司在经营活动中也将会面临风险问题。

蛇口港 1982 年吞吐量已达到港口设计能力的 66.6%，客流量也已达到港口通过能力的 85.4%，超过国际上港口发展触发点理论所测定的 66% 的上限。

从市场方面看，国内化肥工业迅速发展，化肥进口量将可能随国内化肥工业的发展而减少，从而可能会对本公司的营运及收益产生一定的影响。

从行业风险看，广州、惠州、盐田和珠海等临近地区港口的发展，将使蛇口港在华南港口群中面临竞争局面。

为抵补风险，增加收益，蛇口招商港务股份有限公司将采取如下对策：

1. 公司将有计划地扩大港口规模，增加营运能力；
2. 积极拓展其他货源，发掘高收益替代货种；
3. 扩大港口业务范围，开展多种经营，增强竞争力。

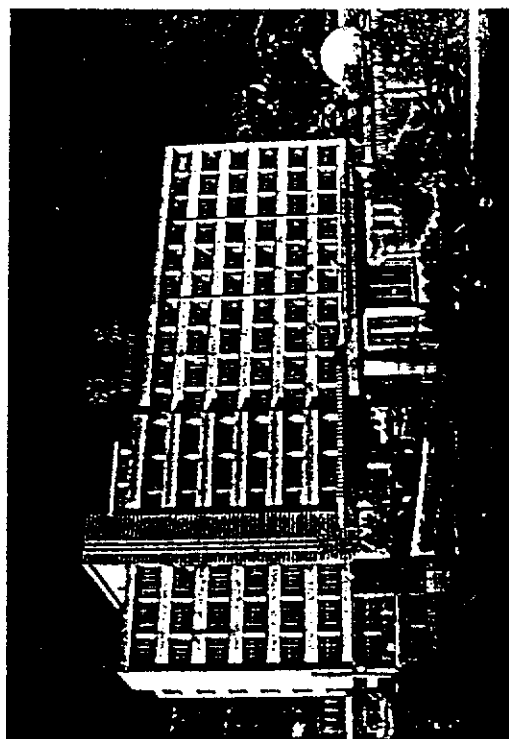
### (十)、宗旨与目标

蛇口招商港务股份有限公司将以谋求股东的最大经济效益为宗旨，以港口为立足点，发展多种经营，力争把蛇口港建成一个国际性的物流中心、客流中心和信息中心。



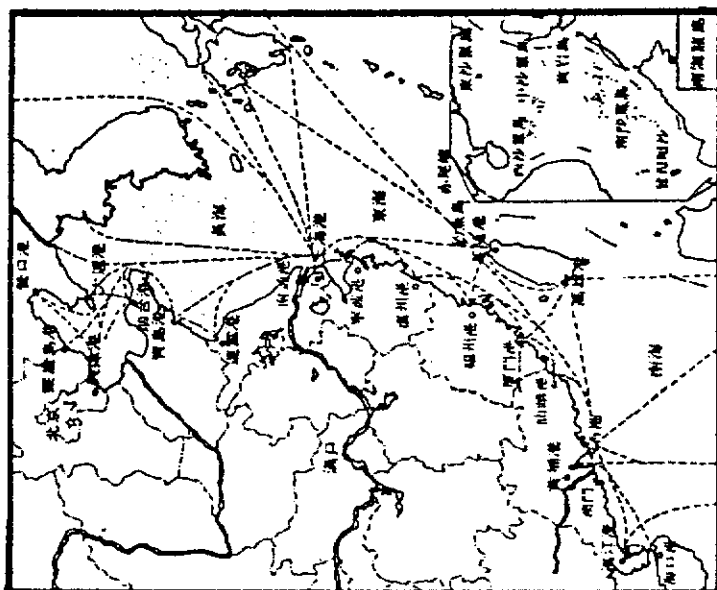
# PORT OF XIAMEN

# 廈門港



廈門港地理位置圖

Sketch map showing the geographical location of Xiamen harbour



## 經營範圍

### 廈門港熱能供應

糧食、化肥、水泥、鋼材、糖、鹽、藥品、工業、石油、木材、礦產材料、煤、礦石、琥珀、水產品及其他貨物等各類貨物的運送、裝卸及水陸中轉聯運、裝卸運輸、貨物的倉儲、搬運、散價、散化肥的裝卸、旅客運輸等。設有國內外鋼材等貨物的快貨倉庫，實行自起卸的某些政策。

## SCOPE OF MANAGEMENT

The port of Xiamen wholeheartedly offers:

- Direct, transshipment, combined transport and container services for the following cargoes: grains, chemical fertilizers, cement, steel, sugar, salt, foodstuffs, native products, stone blocks, timber, construction materials, coal, mineral ore, fuel oil, aquatic products and other general cargoes.
  - Storage and consolidation of cargoes, bagging of bulk grain and fertilizer.
  - Passenger transportation services, etc.
- There are bonded warehouses for some export-import cargoes such as steel, etc. Certain policies for free port are to be adopted.

## 港口規劃

“七·五”期間，廈門港將興建四個新建深水泊位和三萬五千噸級裝卸泊位。四個新建泊位包括：二萬噸級裝卸泊位一個，設計能力一百萬噸；二萬五千噸級裝卸泊位一個，設計能力一百五十萬噸。以上泊位建成後，廈門港年貨物吞吐量可達八百萬噸，旅客吞吐可達五十二萬人次。同期興建的環廈鐵路電氣化改造工程和“三聯”（閩粵一線南一湖南）公路工程完工後，必將給廈門港的發展帶來更加廣闊的前景。

## PORT DEVELOPMENT PROGRAMME

During the period of the Seventh Five-year plan, four additional deepwater cargo-handling berths and two passenger wharves of 10,000 tonnages will be built. The four cargo handling berths will be one 35,000 ton-class container terminal with a designed annual capacity of 100,000 TEU, two 20,000-ton multi-purpose berths with a designed cargo handling capacity of 1,000,000 tons per year, one 25,000-ton coal handling berth with a designed capacity of 1,500,000 tons annually. After the completion of the above-mentioned berths, cargo handling capacity of Xiamen harbour is expected to reach 8 million tons and the passengers throughput 520,000 person/trip annually. When the projects of the upgrading and electrification of the Yingting-Xiamen Railway line and the "Sannan" Highway (Southern part of the three provinces of Fujian, Jiangxi and Hunan) completed, a better and more brightening prospect will be brought about to the development of Xiamen port.



廈門港口建設規劃  
XIAMEN PORT CONSTRUCTION PLANNING

廈門港位於中國東南沿海，介於上海、黃埔與港之間，與金門、台灣隔海相望，是中國對外貿易的重要港口之一，是連通、台灣、港澳與東南亞的國際門戶。

廈門港港闊、水深、浪小、不凍、基本不淤、港灣地勢條件好，港區自然岸線六十四點五公里，水域面積八千四百萬平方米，陸域面積五十一萬平方米，主航道水深十二米以上。廈門港不受潮位限制，可建出入、天然深水港。目前廈門港已與澳大利亞、日本、新加坡、美國、菲律賓、加拿大和香港等三十多個國家和地區有五十多條直達航線，與一百三十四個國家和地區有貿易往來；有往來香港、日本的貨班輪；有川航於廈門一香港和上海一溫州一廈門一廣州等港口的定期客班輪。一九八六年廈門港口貨物吞吐量為三百二十萬噸，旅客吞吐量為二十萬人次。

Xiamen harbour is a good natural deepwater port. It covers a sea area of 84 million square metres and land area of 510,000 sq. metres with a natural coast length of 64.5 kilometres, and is characterized by its width, deep, calm water, free from freezing and silt. It is also a good shelter for all sea going vessels. The depth of main channel for navigation is more than 12 metres, hence permitting the free passage of 10,000 ton vessels at any tide.

At present, Xiamen has trade connection with 134 countries and regions and has been opened to navigation with 50-odd ports of over 30 countries and regions, which including Australia, Japan, Singapore, U.S.A., the Soviet Union, Canada and Hongkong. There are cargo liner services to and from Hongkong, Shanghai, Wenzhou and Guangzhou. In 1986, the total volume of cargo handled in this port was 3,200,000 tons and the passengers going in-and-out amounting to 200,000 person trip.



## 廈門港務管理局

地址：中華人民共和國福建省廈門市東渡路127號

XIAMEN PORT ADMINISTRATION BUREAU

ADDRESS: NO.127, DONGDU ROAD, XIAMEN, FUJIAN, CHINA

電話：26482 · 25302 TEL: 26482 · 25302

電掛：3099 CABLE: 3099

電傳：93018 PENXM CN TELEX: 93018 PENXM CN

## 港口設施

廈門港現有大小碼頭泊位三十七個，其中一至五萬噸級四個，一至五千噸級八個，其餘為五百噸級以下。有港區道路專用線七公里。港內有萬噸級以上泊位十餘個。有地溝五個，最大能力一千六百七十噸；駁船九艘，總噸位四千五百噸。有連環七座，面積三萬六千八百平方米，有儲通堆場十一萬二千三百平方米，庫址堆場三萬二千七百平方米，簡易堆場五萬八千八百平方米。配有三十點五噸裝卸吊機一臺，十噸門機六台、五十噸汽車起重機一臺，其他港口裝卸機械二百多臺，還配有散化肥、散糧筒倉等設備及較先進的防污電液監管系統。

## PORT FACILITIES

- Thirty-seven big, medium and small sized berths have been built, including four 10,000-50,000 tonnage, eight 1,000-5,000 tonnage, and the others are under 500 tonnage class berths.
- Seven kilometres' exclusive railway route in harbour area.
- More than ten loading and unloading anchorages for over 10,000 tonnage vessels.
- Five tug boats, the maximum power is 1,670 h.p.;
- Nine barges with a total tonnage of 4,600 tons.
- Seven warehouses with a total area of 38,800 M<sup>2</sup> and stacking grounds 112,300 M<sup>2</sup> totally, and container yard 32,700 M<sup>2</sup>. A storeroom covering 68,800 M<sup>2</sup> is also available. The main berths equipped with one 30.5-ton container crane, six 10-ton gantry cranes, one 50-ton auto-crane and over 200 cargo-working machinery of other categories. In addition, bagging equipments for bulk grain and fertilizer, advanced closed circuit TV system for port management have put to use.



東海港口  
Donghai port area



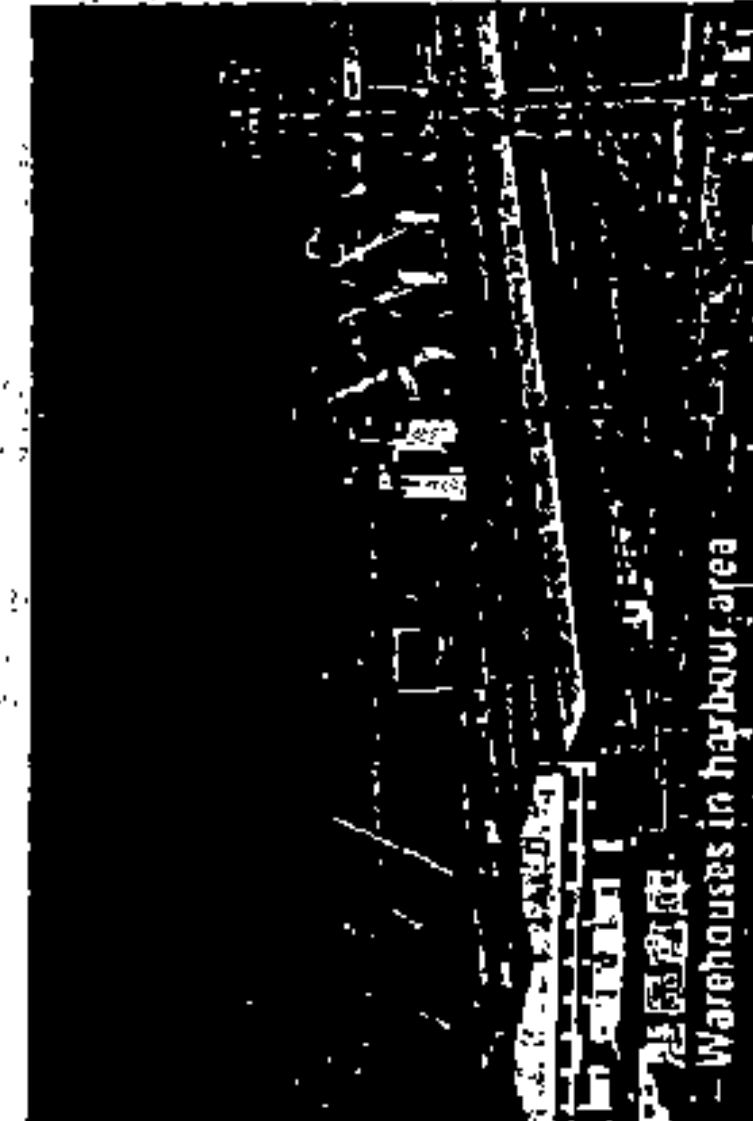
船上過板  
Alongside transfer on the sea



客運碼頭  
Rawenqin Terminal



堆棧作業  
The storepage in operation



港區倉庫  
Warehouses in harbour area



# 上海港概況

A BRIEF INTRODUCTION

70



上海港務局  
SHANGHAI HARBOUR BUREAU

# 上海港概況

## (一) 地理位置

上海港地處長江三角洲東緣，位于我國大陸海岸的中心，扼長江入海的咽喉，屬河口型的沿海港口。前通中國南、北沿海和世界各大洋；後貫長江流域，和江、浙、皖內河連網；由滬寧、滬杭兩條鐵路與全國鐵路干綫銜接，公路有四條國道分別通向煙臺、烏魯木齊、昆明和拉薩。上海港地理位置適中，自然條件優越，腹地經濟發達，集疏運渠道暢通，是個優良港口。

## (二) 組織機構

上海港務局實行上海市人民政府和交通部雙重領導，以上海市為主的領導體制，其宗旨在為上海市服務，為長江流域各省服務，為全國服務，也為世界各國和地區交往服務。

上海港務局系政企合一的單位，行使上海市人民政府港口管理當局的職能，領導港口生產和建設。局下屬的 46 個企、事業單位，包括 13 個裝卸公司、1 個客運服務總公司和 1 個減載站等是港口的基本生產單位，職工 54867 人，其中：裝卸工人、機械司機 14612 人。

## (三) 港區範圍

上海港的航政管轄範圍為 173.1 公里，包括長江口段自瀏河口至長江入海口 106.5 公里；黃浦江段自吳淞口至閘行發電廠上游端 66.6 公里，但二十多年來已有所突破，拓展到杭州灣北岸。

上海港區總面積 3618 平方公里，其中：長江口水域 3580 平方公里，吳淞口內水域 33 平方公里，陸域 5 平方公里。

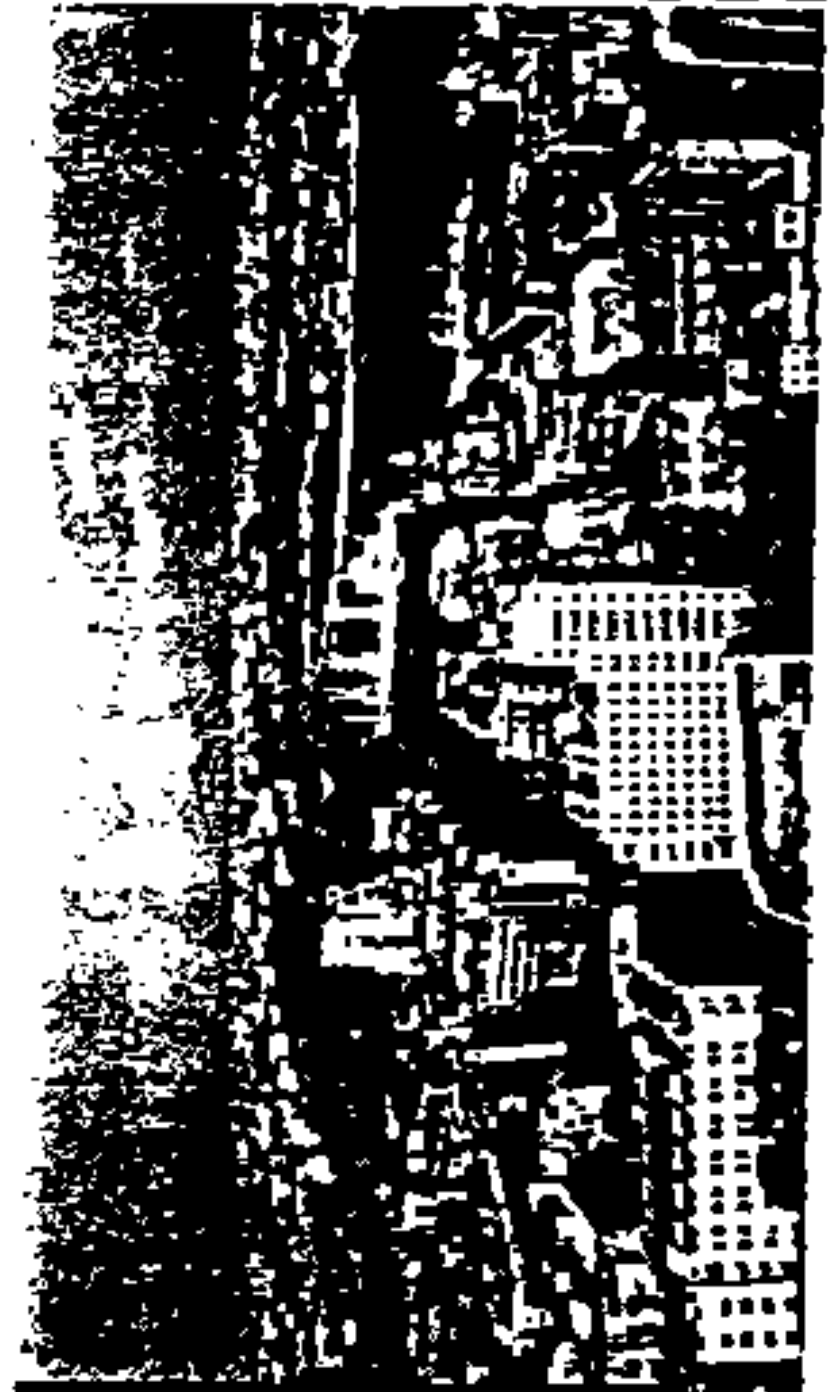
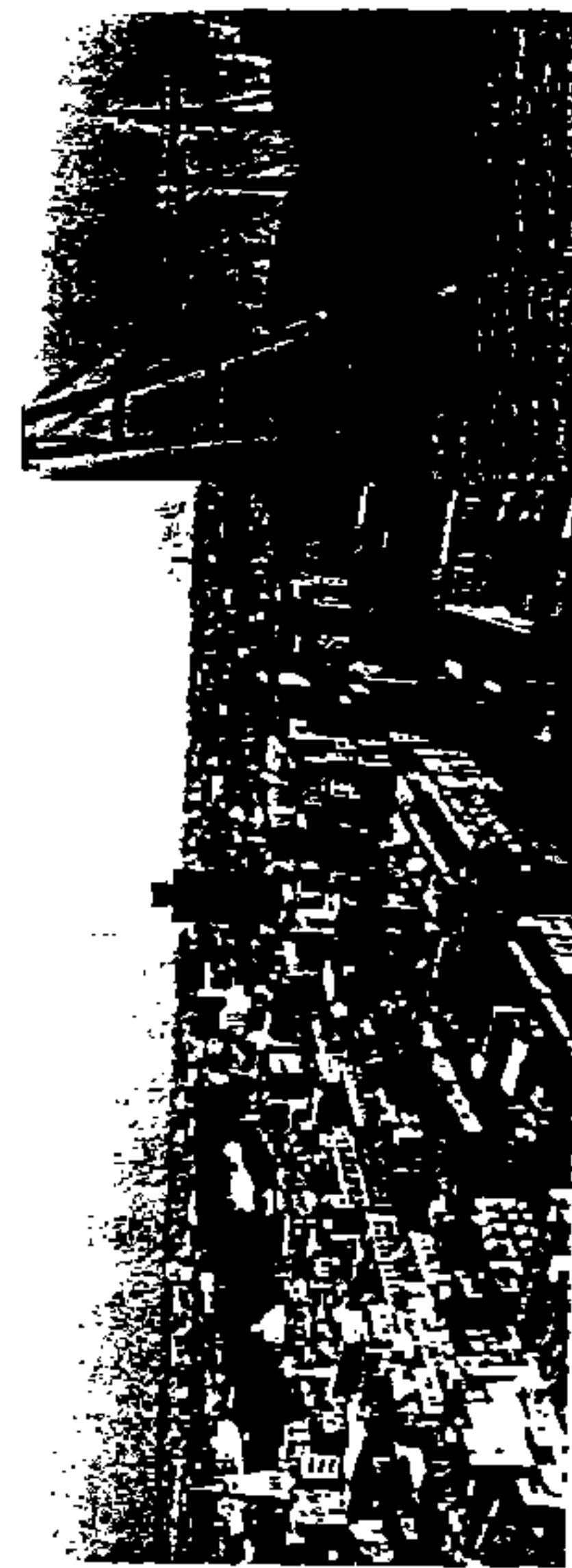
## (四) 基本設施

1991 年末上海港公用碼頭長度 17.8 公里，泊位 134 個，包括萬噸級以上深水泊位 62 個，吳淞內河港池泊位 20 個；貨主專用碼頭長度 10.5 公里，泊位 117 個，內：萬噸級以上深水泊位 13 個，（1990 年末），還有供各類船舶系泊之用的浮筒泊位 111 個。

上海港務局的主要生產設備還有：裝卸機械 3773 臺、港作船舶 632 艘、生產用庫場 201 萬平方米、鐵路專用綫 11 公里、固定資產淨值 24.1 億元。

## (五) 地位作用

上海港是全國性的多功能樞紐港。吞吐量為大陸沿海港口首位，1991 年貨物吞吐量 14679 萬噸，國際集裝箱吞吐 57 萬多標準箱，均占沿海主要港口總量的 30%。外貿吞吐量為 2983 萬噸。上海港吞吐貨物中，本市和中轉各占一半。在上海市的進出口貨物中，通過港口的約占 60-70%。上海港是我國最大的煤炭接卸港口，上海市所需煤炭的 90% 以上由港口運入。上海港又是我國的一週主要外貿港口，已與世界上 160 多個國家和地區的 400 多個港口，600 多家船公司有着運輸業務往來，開闢了包括香港在內的 11 條國際及遠洋集裝箱運輸航綫，長江支綫 2 條，沿海支綫 3 條，每月開出的航班 86 個，涉及船公司 27 家。外貿貨物吞吐量占全國的六分之一，在上海口岸的外貿進出口貨物中，99% 通過港口。



樂田口

For a full and complete description of the program, please refer to the program manual.

The port of Shanghai is located in the middle of China's coasting, at the confluence of the Yangtze River and the Huangpu River, with favourable conditions for collecting and dispatching cargoes. Thanks to the advantage of its enormous geographical location and the successful experience in management, the port of Shanghai has become not only a world famous trade port but the nation's largest port for transshipment as well.

The port of Shanghai has established shipping and trading relations with all countries in coastal ports and those along the Yangtze River as well as over 400 ports in more than 160 countries and regions in the world. There are 18 international container and cargo liner services (35 voyages per month) and 29 domestic inter-brancher freight liner services.

The port of Shanghai now owns 104 berths, of which there are mechanized terminals for containers, bulk grain, bulk fertilizer, bulk soda, ore, lumber, coal, etc. as well as multi-purpose wharfs for iron & steel, conventional cargoes and international and domestic passenger terminals. 96 mooring buoys make possible the midstream operation on the Huangpu River. Within the port area, there are also several cargo owners' terminals under the administration of the port of Shanghai for iron & steel plants, chemical factories, etc. The port has warehouses and stacking yards of 1,430,000 square meters, more than 3,000 pieces of various handling machinery, specialized railway lines for landwater transshipment and a barge fleet of big capacity.

The port of Shanghai is reliable for the quality of cargo transport, the port comes out first in the country for its high efficiency of cargo handling, the port charges rationally, strictly following the rate regulated by the state. The port is more than happy to offer services to ship owners and cargo owners both at home and abroad. Welcome to our commercial division for business talks on cargo freight, import & export as well as transshipment.

，上海是南京的講友，另有許多理由，比這話更動人。真是，父老感，國物重，條件好，以兩人國夢的地理位置，和成功的管理，國威為世界各國所羨，中國人的，小轉記也。

上海港與國內所有各埠 長江的港口及三寶壟 多倫多 香港和美國的 416 飛船港口有 郵船運輸往來。設有蘇聯近海 郵船與 華俄兩航線 16 條 長江的船航到中國內 29 條 各與所屬 郵船

上海港目前擁有104處碼頭，設有糧食棧、散糧、  
草肥、紙張、礦石、木材、煤炭等機械化專業碼頭和圓化、  
干貨與通用碼頭及國際、國內各通用泊。另有56處普通泊位，  
可進行水上過點作業。此外，上海港管理着區範圍內碼頭、  
七等工程企業的專用碼頭多處。上海是生產用碼頭面積達  
4.3萬平方米，各類裝卸機械3500多台，通用有水陸中轉運器  
用煤和一支實力雄厚的駁運船隊。

上海港非常注重貨運質量，是完全可應付的。裝卸甚至  
在國內名列前茅。收費合理，嚴格按國家規定計收。提  
單為國內外船方和貨主雙方服務。有輪船運，代辦進出口、  
包轉業務。請到該局區貨運處經營管理處接洽談。





# 

## 

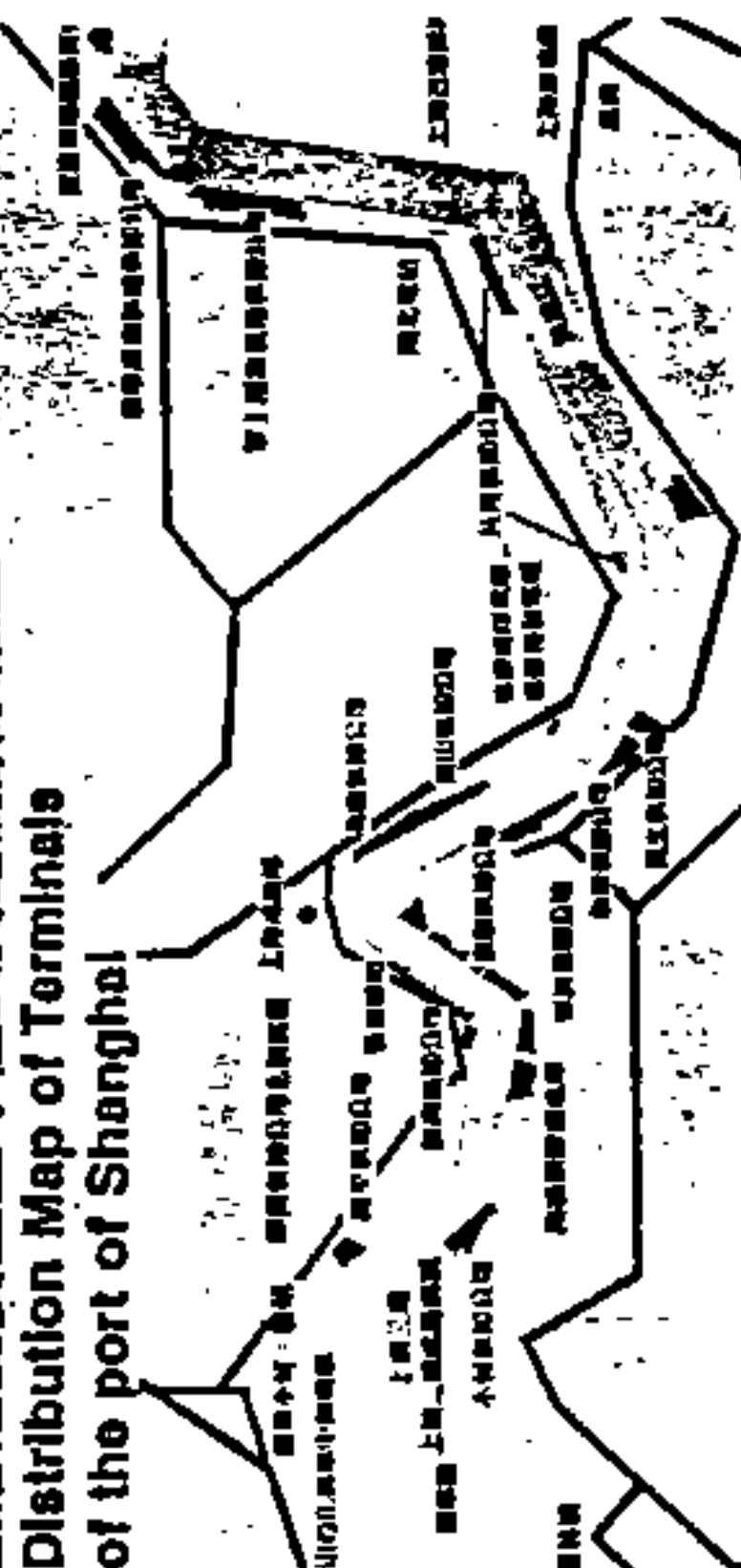
有人說：「上海港是中國經濟的起點，也是中國經濟的終點。」這話雖然有點誇張，但也不無道理。上海港不僅是中國最大的港口，也是世界著名的港口之一。它的歷史可以追溯到幾千年前，但真正成為一個繁忙的港口，則是在近現代。上海港的發展，見證了中國的興衰，也見證了世界的變遷。

上海港位於黃浦江入海口，地處江海之衝，交通便利，水陸運輸極為便利。這裡不僅是中國最大的港口，也是世界著名的港口之一。上海港的發展，見證了中國的興衰，也見證了世界的變遷。

上海港位置圖  
 Location of the Port of Shanghai



上海港主要生產單位及貨主碼頭示意圖  
 Distribution Map of Terminals  
 of the port of Shanghai



上海港近年來生產發展情況  
 Annual Cargo Volume Handled  
 at the Port of Shanghai



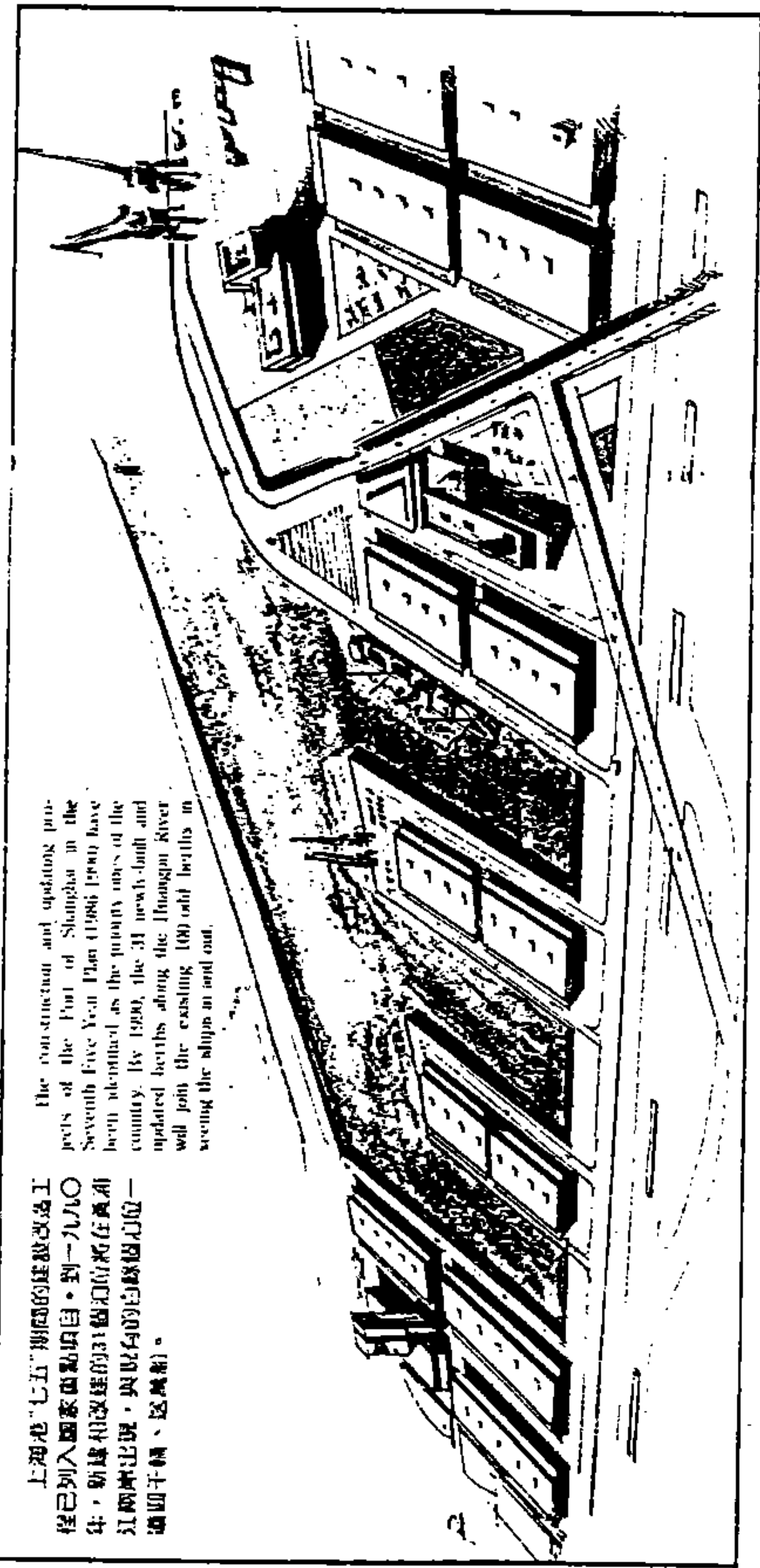


# 建設中的新港區

## New Terminals under Construction

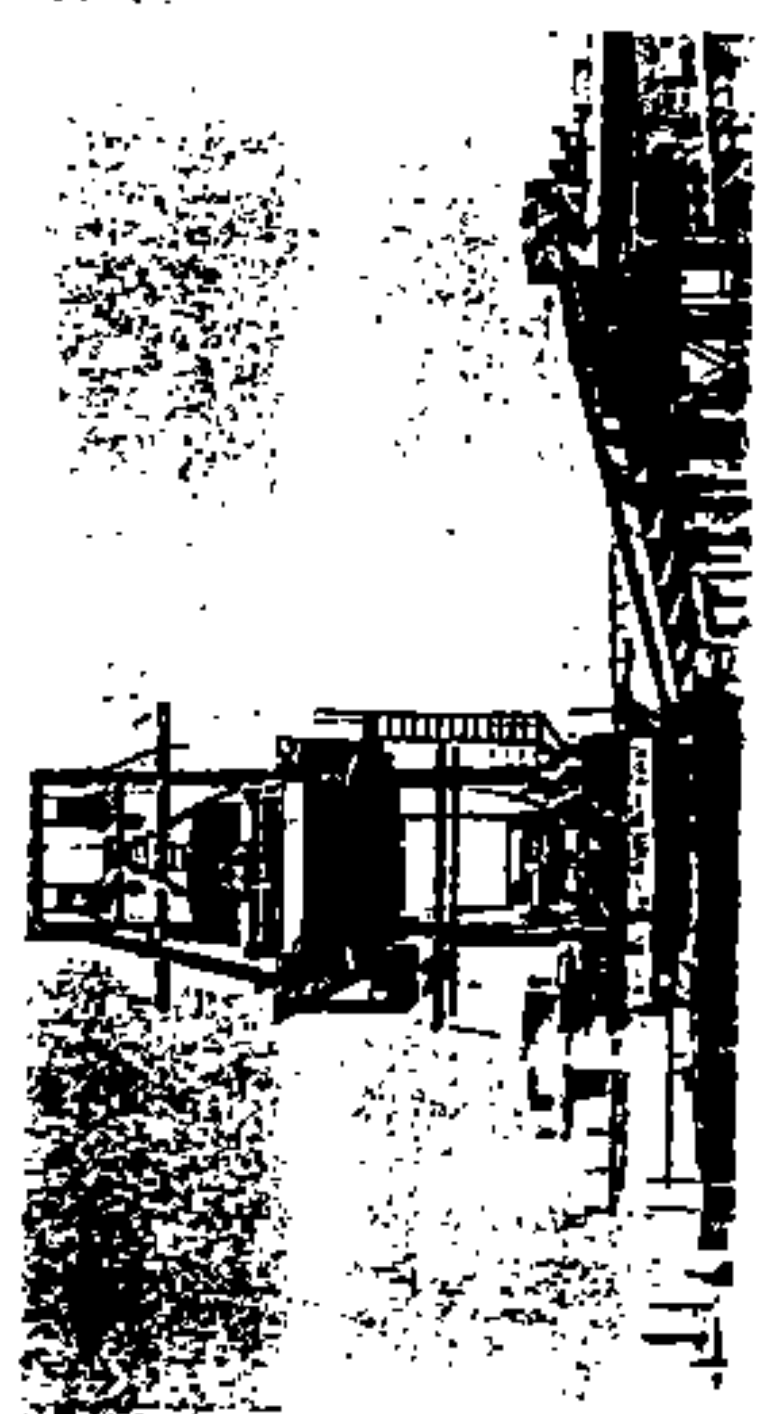
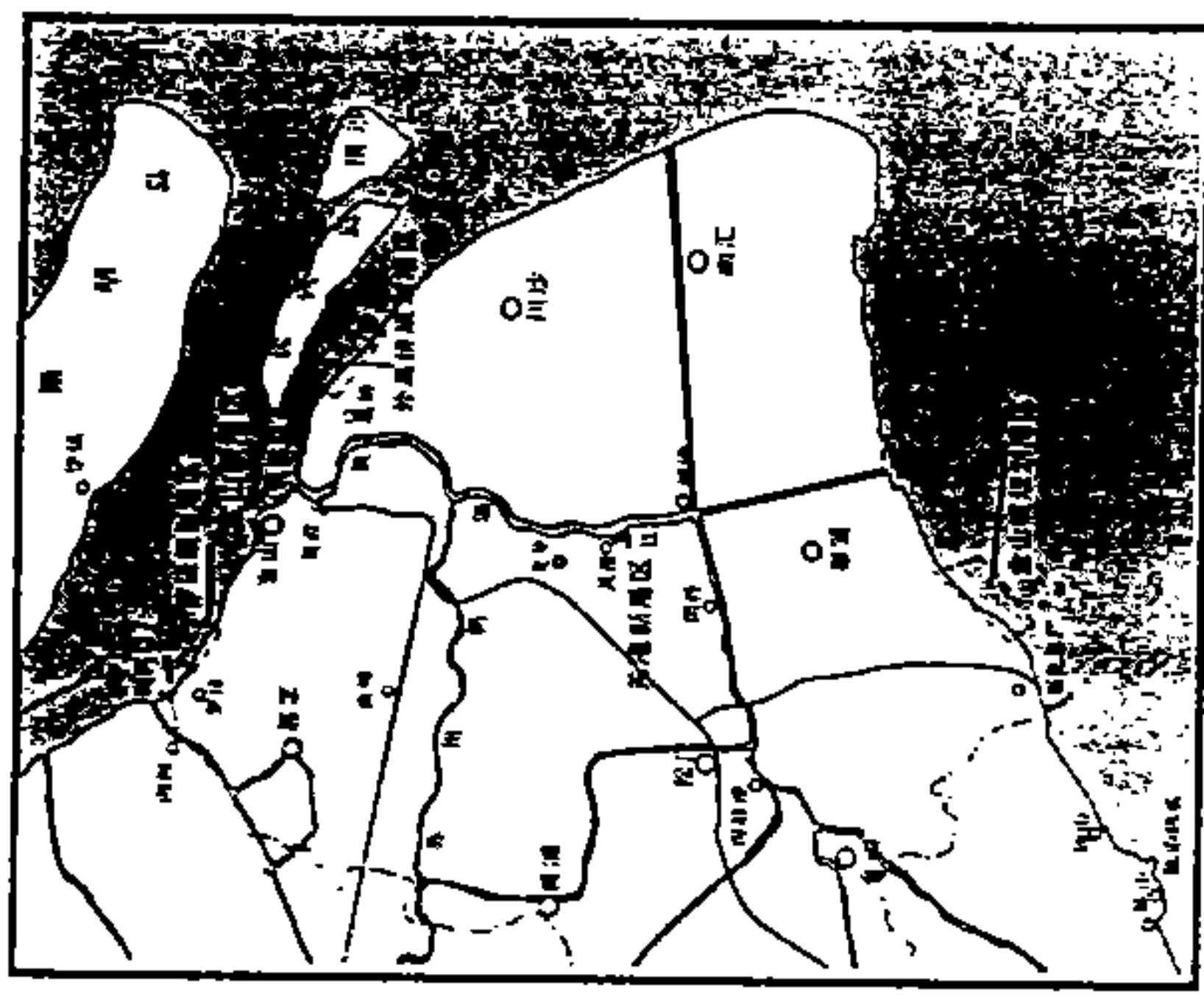
上海港“七五”期間的建設改造工  
程已列入國家重點項目。到一九九〇  
年，新建和改建的三十一個泊位將在黃浦  
江兩岸出現，與現有的泊位總數相  
當（千噸、萬噸船）。

The construction and updating pro-  
jects of the Port of Shanghai in the  
Seventh Five-Year Plan (1986-1990) have  
been identified as the priority ones of the  
country. By 1990, the 31 new-built and  
updated berths along the Huangpu River  
will join the existing 100 odd berths in  
serving the ships in and out.

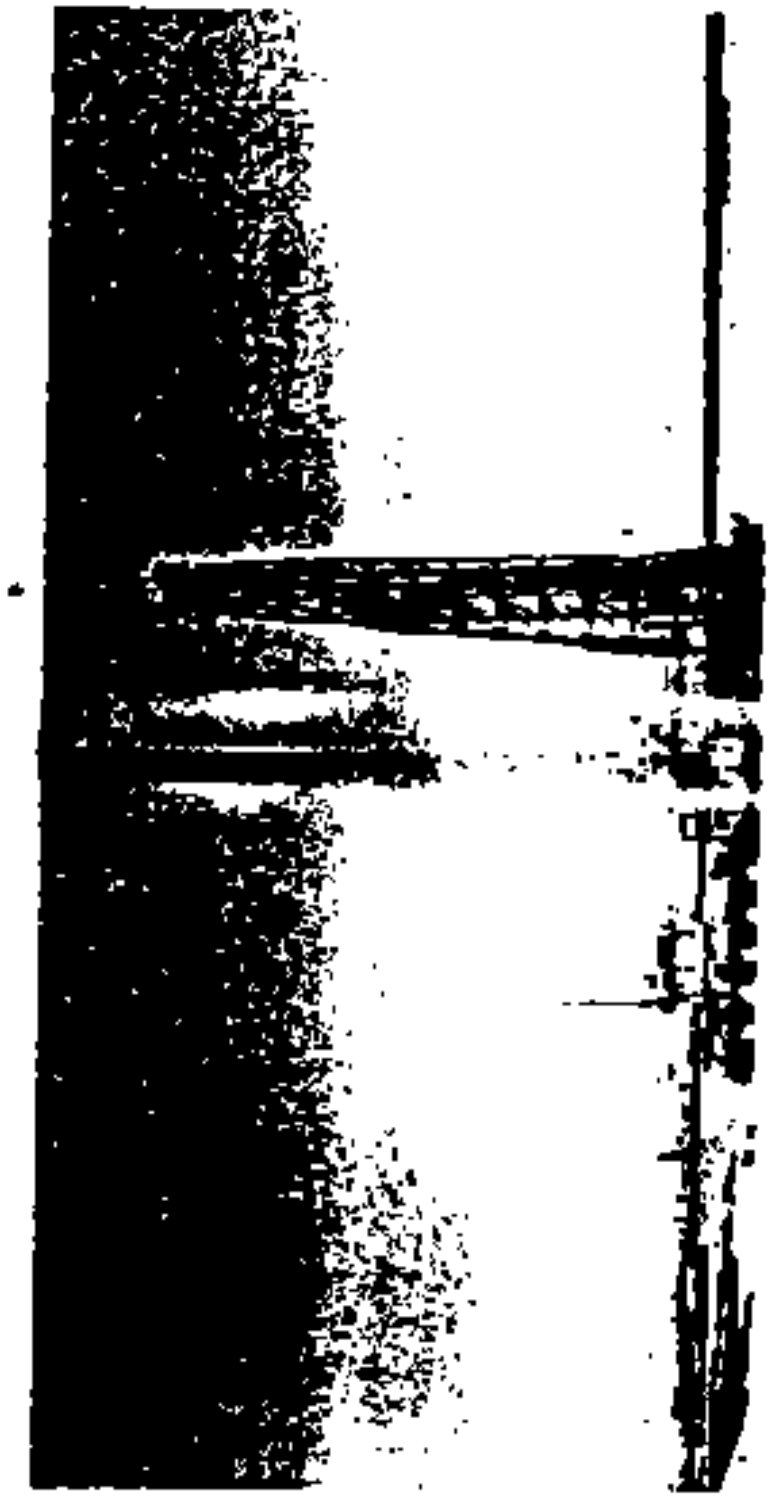


上海港新港區位置圖

Development Alternatives of the Port of Shanghai



朱家門煤碼頭  
Zhujiamen Coal  
Terminal



寶山裝卸作業區  
Baoshan Stevedoring  
District



關港裝卸作業區  
Guanhang Stevedoring  
District



# 青 岛 港 简 介

青岛港务局是我国大型一类企业，自1987年以来实行了以交通部和青岛市双重领导，青岛市为主的管理体制。现有职工15000多人，其中各类专业技术人员3000多人，占职工总人数的20%以上。

青岛港位于山东半岛胶州湾畔，地处黄海的咽喉要道，港内水深域广，不淤不冻，海岸抱持，是个天然良港。港口经济腹地辽阔，纵横连接华东、华北、中南部地域，海、陆、空运十分便利。经过近百年的发展，青岛现拥有6个亿的固定资产，港口吞吐量由解放初期的72万吨/年，增至现在的3000多万吨/年，年实现利润8千多万元，是我国沿海以商为主，客货兼营，中转换装，集水路、公路、铁路、管道等多种运输方式为一体的综合性港口。青岛港作为我国沿海5大港口之一，目前，与世界上130多个国家和地区的400多个港口有着贸易运输往来，是我国重要的外贸、能源输出和集装箱进出口港。

青岛港主要由北港、大港、中港、黄岛油港和前湾港组成，共拥有10座码头60个泊位。港内共有生产用仓库总面积6.7万平方米，堆场面积51.3万平方米。拥

有各类装卸机械600余台，其中一、二类设备的比重达90%以上；港作船舶50余艘。散货装卸已实现了大型机械系列化、自动化，袋装货件杂货走向成组化、集装箱化。港口现已具备了综合能力配套、机械设备齐备的优势，能为国内外用户提供原油、成品油、煤炭、集装箱、散货罐包、大件成套设备和其它各类货物的装卸服务。

原油占青岛港吞吐量的40%左右，是比重最大的货种。1976年、1989年建成的黄岛油一期、二期码头拥有目前全国最大的20万吨级泊位，总吞吐能力达2700万吨，是我国最大的原油输出码头。1985年建成的集装箱专用码头年装卸量占全国沿海港口的第3位。1985年建成的8号码头是全国最大的综合性件货码头之一，最大可停靠5万吨级货轮。

随着改革开放和外向型经济的发展，港口进一步打破了行业和地区的界限，港口的工业功能、贸易功能和服务功能得到进一步开拓。继1989年建立保税仓库后，1991年又设立了公用型保税仓库，满足了国外货源在港口储存、中转的需要。

近几年来，青岛港在技术进步与科学管理方面取得了较大发展，港口生产系统进行了计算机的应用开发。1989年投入运行了PLAN5000调度网，形成了覆盖全港主要生产单位的微机网络系统。开发了集装箱生产管理网

络信息系统。在我国集装箱码头计算机应用方面走出了自己的路子。科技招标、技术改造等改进了落后的装卸工艺、工属具。使自动开口网络、油港先进的防雷设施等得以推广、应用。先进的生产管理使青岛港1989年升为国家二级企业。

青岛港有着广阔的发展前景，近几年来，港口正在胶州湾西岸开发——建设新港区。前湾一期工程两个杂货泊位已于1990年12月简易投产。待前湾港区1、2、3一期工程完成后，全港的年通过能力将突破7000万吨。届时，青岛港将以一个多功能、综合性、国际性的港口跻身于世界大港行列。

Director: Chang De——Chuan  
Add: 4 Dagangyan Road, Qingdao, China  
Tel: 227711  
Cable: 3263  
Telex: 32176 HARBQD CN  
Fax: 222878  
Postcode: 266011

局长: 常德传  
地址: 中国青岛大港沿4号  
电话: 227711 (总机)  
电传: 32176 HARBQD CN  
传真: 222878  
邮政编码: 266011



# PORT OF TIANJIN

天津港



天津港務局

PORT OF TIANJIN AUTHORITY  
CHINA

電話 TEL: (022) 973466  
電傳 TLX: 23107 PORT CN  
傳真 FAX: (022) 987025  
郵政 PORT CODE: 300456



入池港下馬路25號公司・陸豐和豐承和

天津地處華北的經濟中心天津市，距北京一百七十多公里，是從前傳統的海上門戶。毗連黃海、渤海。天津南面是天津市，西面是各省市的海上輪船出口口岸。

天津地處交通要道，有京山、津浦兩條幹線所組成的鐵路運輸網。公路四通八達。京（北京）、津（天津）、塘（塘沽新港）兩處間公路已經修成，與現正興建中的天津港同時以起見大型貨棧，民衆和國內航外，還有散裝糧食等物的船塢。

天津港的總面積接近二百平方公里。其中區城面積十八平方公里。海港——新港站頭和碼頭可泊大型油輪和浮標五萬噸船舶。自前灣內可泊散船和浮標五至七萬噸船舶。目前天津港有者：貨站四十七個，其中十七個裝載站位；年通過能力為五萬噸左右。農林和自前填海最大的蘇家莊站位：一個現代化的裝載站位，年設計吞吐能力為三百五十萬噸；一個散裝站位，年吞吐能力為三百二十萬噸；二個罐頭專用站位：一個供天津港輪船卸油和水的站位；其餘均為雜貨站位。天津港的吞吐能力為二千五百萬噸。通過天津港的貨物以外國貨物為主，特別是含有貴重物資的貨物。

天津港自粉正五通行政機關的建設。天津港設廠已歷成立，目前正在進行建設。是步陞天津港與神運、保快運和利工、商運之松、膠運可多功於綜合性的國際貿易口。

天津港和五盛園兩港口碼頭及汽船：日本的神戶港、豐原港，最大輪船的是怡和洋行，英國的寶通是，意大利的德望斯所佔。天津是與國及台灣之天津港建設的合資公司。再有：天津是專車侯統路建設的合資公司。天津郵船有限公司，天津港北方包裝有限公司，天津港日郵相有限公司。

現在天津港的世界上一百五十多個船塢和吧囉三百多個港口簡直是廢物在灰，有三十多條定製汽船就擱。

are: North West China  
Railways of Beijing-Shanhaiquan, Tianjin-Shanghai and highways radiating to all directions from the Port provide a very convenient inland transportation networks. The west section of Beijing-Tianjin-Tanggu (port area) expressway has been in operation, and the east section is under construction. Tianjin Airport is also suitable for giant airplanes landing and taking off. Numbers of aviation routes operated in service to the major domestic cities, Hong Kong and other regions.

The Port area totals nearly 200 square kilometers, among which land covers 18 square kilometers. The channel and the terminals in the Suez Port can accommodate vessels up to 50,000 tons while vessels of 5,000-7,000 tons can be berthed at the "Great Port." Up to 100 vessels can be berthed at the "Small Port."

25 companies at the port of Tianjin provide services for cargo handling, storage and transshipment in operation scope, the Port of Tianjin also undertakes passenger transportation. foreign vessel tallying, bonded storage, bulk fertilizer bagging, water & bunker supply, port equipment manufacturing and repairing, vessels maintenance, containers' repairing & tumbling, coastal barge transportation, truck transportation.

laborer (self) provision overseas, communication and electric equipments' installation and maintenance, port construction management and international bidding consultations and acts as agency for foreign vessels and cargo transport

The Port of Tianjin has established sister port relationship with the following five international ports: Port of Kobe and Port of Tokyo, Japan; Port of Melbourne, Australia; Port of Philadelphia, U.S.A. and Port of Trieste, Italy. Joint-venture companies established between the Port of Tianjin and foreign investors are: Tianjin Port Commercial Bonded warehouse & Services Co. Ltd., Tianjin Xinqiang Sino-OR Terminal Co. Ltd., Tianjin Port North Packing Co. Ltd. and Tianjin Port Jin-Ri Container Re-Loading Co. Ltd.

The Port of Tianjin has cargo service relations with more than 300 ports in over 150 countries and regions, and over 30 regular steamship service lines have been established. We are always ready to provide the best services for you and you are welcome to use our Port!

The operation policy and ideas directed to the Port are 'our first and five satisfactions: the first of reputation of service, of quality and of safety and satisfac-



港口自然條件和腹地

NATURAL CONDITIONS & HINTERLAND

二、港口自然條件和腹地

位置：新港區位於渤海灣，東經117°58' 47"，北緯38°56' 20"。

氣象：年平均風速12.5℃，1-10月風速均為，平均風速26℃，1-10月風速均為，平均風速24℃。

降水：年平均降水量600毫米，1-10月降水量均為，1-10月降水量均為，1-10月降水量均為。

風向：夏季多為東南風，冬季多為西北風，1-10月風向均為，1-10月風向均為，1-10月風向均為。

風力：夏季多為東南風，冬季多為西北風，1-10月風力均為，1-10月風力均為，1-10月風力均為。

海冰：冬季多為西北風，1-10月海冰均為，1-10月海冰均為，1-10月海冰均為。

航運：1-10月航運均為，1-10月航運均為，1-10月航運均為。

腹地：1-10月腹地均為，1-10月腹地均為，1-10月腹地均為。

2. Natural Conditions and Hinterland

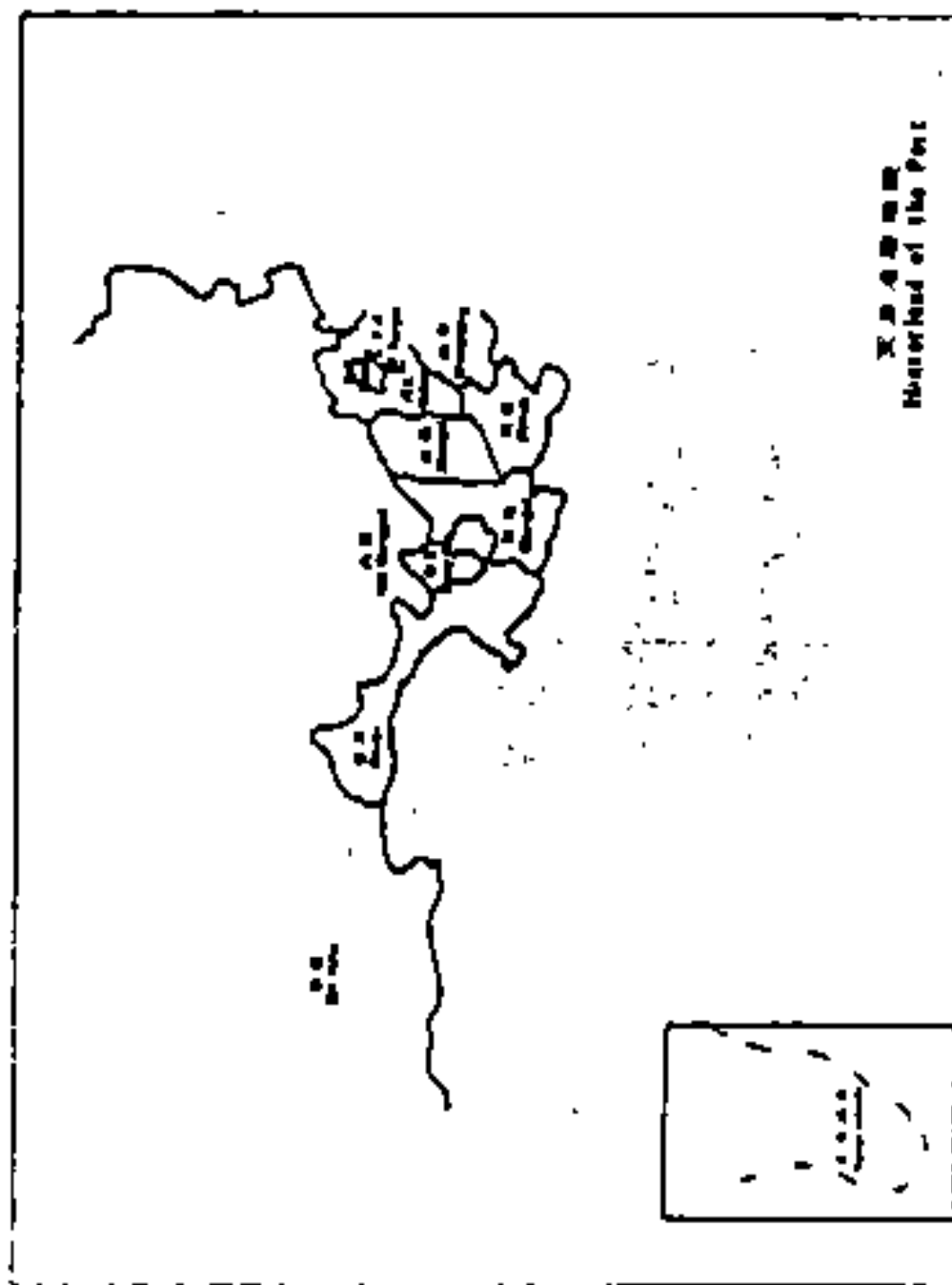
Location: Xingang (New Port) located in the west of Bohai Gulf at 38°56'20"N and 117°58'47"E.

Meteorology: Annual average temperature is 12.5°C, the highest temperature is July with average of 26.2°C and the lowest is January with average of 4.1°C.

腹地：天津港的腹地有：北京市、天津市、河北省、山西省、陝西省、甘肅省、青海省、內蒙古、新疆、寧夏自治區、以及河南省、山東省的一部分。

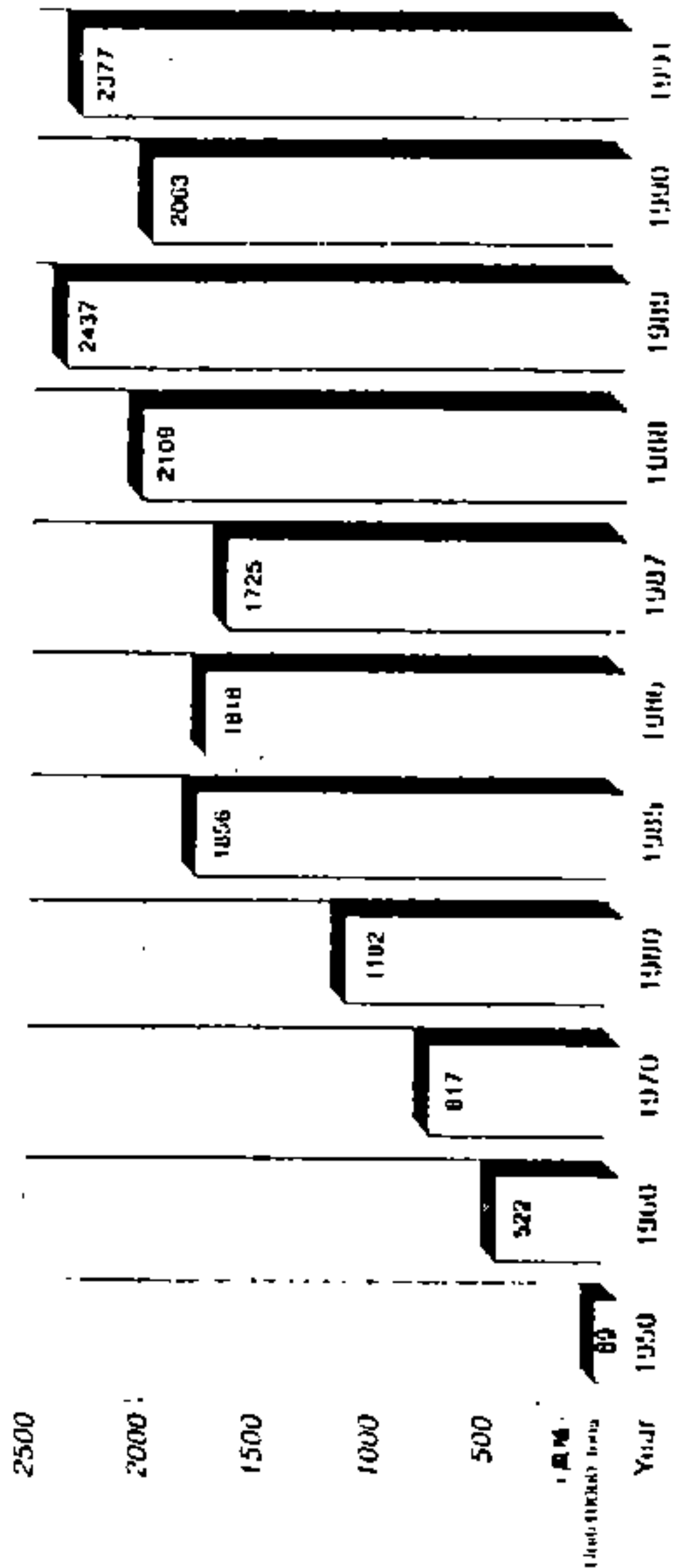
Hinterland

The hinterland of the Port covers Two Municipalities of Beijing and Tianjin and provinces of Hebei, Shanxi, Shaanxi, Gansu, Qinghai, Inner Mongolia Autonomous Region, Xinjiang Autonomous Region, Ningxia Autonomous Region and parts of Shandong and Henan Pro-



天津港吞吐量表

TABLE OF THROUGHPUT



天津港定期班輪航線表

SHIPPING LINE TABLE OF LINERS

船名	船類	噸位	航線	開行日期	代理
天津	貨輪	1000	天津-大連	1950.1.1	天津港務局
大連	貨輪	1000	大連-天津	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	天津-大連	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	大連-天津	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	天津-大連	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	大連-天津	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	天津-大連	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	大連-天津	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	天津-大連	1950.1.1	天津港務局
遼寧	貨輪	1000	大連-天津	1950.1.1	天津港務局

天津港裝卸費率表

TABLE OF PORT FACILITIES

公司名稱	噸位	噸數	碼頭長度	倉庫	堆場
第一公司	20000	5	878	25307	130075
第二公司	10000	4	226x3		
第三公司	10000	1	201		
第四公司	10000	2	174	571176	214070
第五公司	10000	3	183x2		
第六公司	10000	2	176x2		
第七公司	10000	2	253x2		
第八公司	10000	2	189x2		
第九公司	10000	2	1001	13178	10014
第十公司	10000	2	115x2		
第十一公司	10000	1	200		
第十二公司	10000	1	140		
第十三公司	10000	1	131		
第十四公司	10000	1	177x2		
第十五公司	10000	1	1001	21004	152700
第十六公司	10000	2	180x2		
第十七公司	10000	1	187		
第十八公司	10000	1	170x2		
第十九公司	10000	1	100		
第二十公司	10000	1	100		
第二十一公司	10000	1	177x2		
第二十二公司	10000	1	1001		
第二十三公司	10000	1	230x2		
第二十四公司	10000	1	1001		
第二十五公司	10000	1	300x2		
第二十六公司	10000	1	205		
第二十七公司	10000	1	11.00		
第二十八公司	10000	1	206		
第二十九公司	10000	1	1004		
第三十公司	10000	1	201		
第三十一公司	10000	1	313		
第三十二公司	10000	1	1001		
第三十三公司	10000	1	1001		
第三十四公司	10000	1	1001		
第三十五公司	10000	1	1001		
第三十六公司	10000	1	1001		
第三十七公司	10000	1	1001		
第三十八公司	10000	1	1001		
第三十九公司	10000	1	1001		
第四十公司	10000	1	1001		
第四十一公司	10000	1	1001		
第四十二公司	10000	1	1001		
第四十三公司	10000	1	1001		
第四十四公司	10000	1	1001		
第四十五公司	10000	1	1001		
第四十六公司	10000	1	1001		
第四十七公司	10000	1	1001		
第四十八公司	10000	1	1001		
第四十九公司	10000	1	1001		
第五十公司	10000	1	1001		
第五十一公司	10000	1	1001		
第五十二公司	10000	1	1001		
第五十三公司	10000	1	1001		
第五十四公司	10000	1	1001		
第五十五公司	10000	1	1001		
第五十六公司	10000	1	1001		
第五十七公司	10000	1	1001		
第五十八公司	10000	1	1001		
第五十九公司	10000	1	1001		
第六十公司	10000	1	1001		
第六十一公司	10000	1	1001		
第六十二公司	10000	1	1001		
第六十三公司	10000	1	1001		
第六十四公司	10000	1	1001		
第六十五公司	10000	1	1001		
第六十六公司	10000	1	1001		
第六十七公司	10000	1	1001		
第六十八公司	10000	1	1001		
第六十九公司	10000	1	1001		
第七十公司	10000	1	1001		
第七十一公司	10000	1	1001		
第七十二公司	10000	1	1001		
第七十三公司	10000	1	1001		
第七十四公司	10000	1	1001		
第七十五公司	10000	1	1001		
第七十六公司	10000	1	1001		
第七十七公司	10000	1	1001		
第七十八公司	10000	1	1001		
第七十九公司	10000	1	1001		
第八十公司	10000	1	1001		
第八十一公司	10000	1	1001		
第八十二公司	10000	1	1001		
第八十三公司	10000	1	1001		
第八十四公司	10000	1	1001		
第八十五公司	10000	1	1001		
第八十六公司	10000	1	1001		
第八十七公司	10000	1	1001		
第八十八公司	10000	1	1001		
第八十九公司	10000	1	1001		
第九十公司	10000	1	1001		
第九十一公司	10000	1	1001		
第九十二公司	10000	1	1001		
第九十三公司	10000	1	1001		
第九十四公司	10000	1	1001		
第九十五公司	10000	1	1001		
第九十六公司	10000	1	1001		
第九十七公司	10000	1	1001		
第九十八公司	10000	1	1001		
第九十九公司	10000	1	1001		
第一百公司	10000	1	1001		

機械船舶

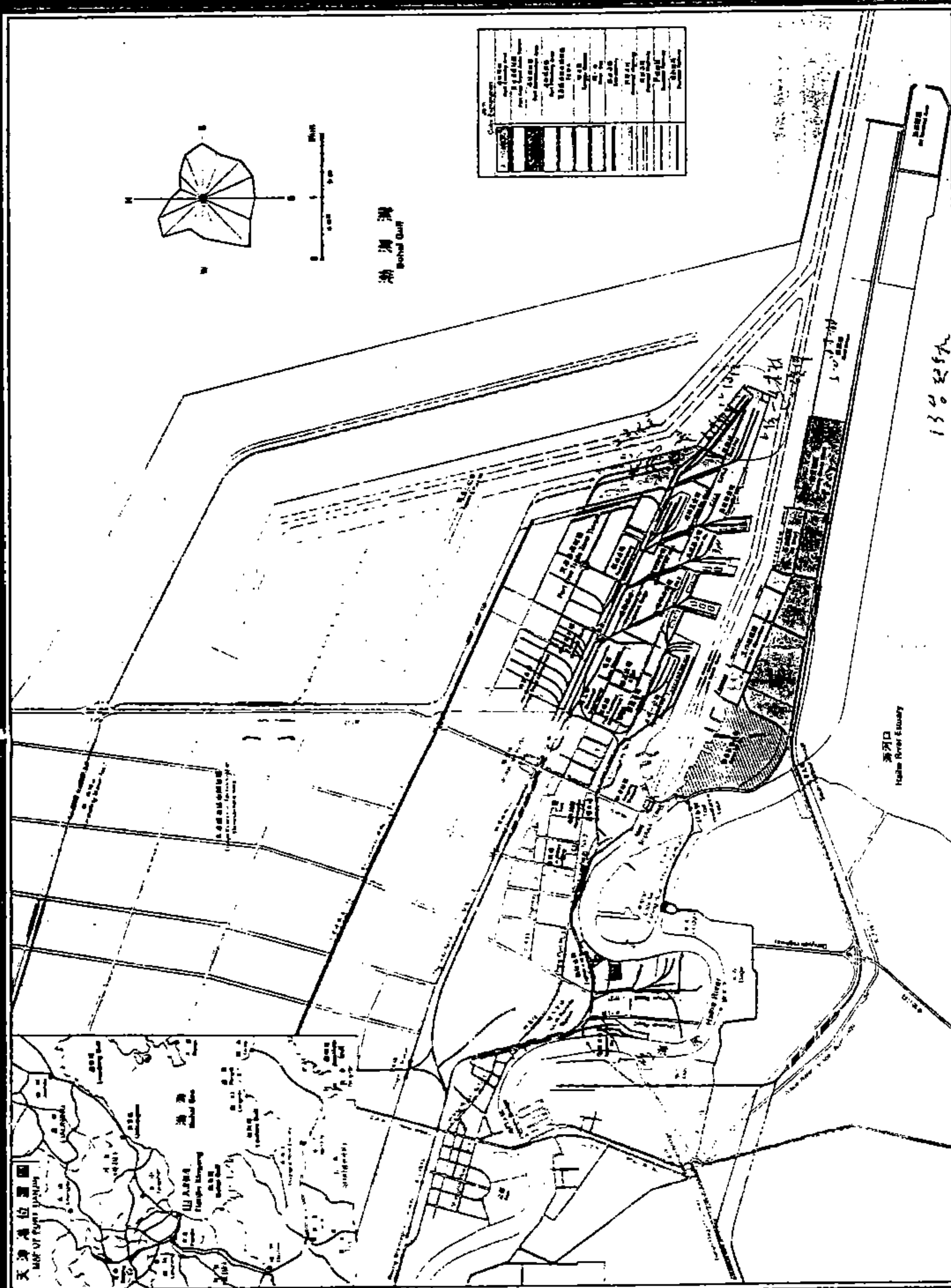
TABLE OF EQUIPMENT & VESSEL

船名	噸位	噸數	噸數	噸數	噸數
第一船	3000	7000	2000	1000	1000
第二船	10000	10000	10000	10000	10000
第三船	3000	7000	2000	1000	1000
第四船	10000	10000	10000	10000	10000
第五船	3000	7000	2000	1000	1000
第六船	10000	10000	10000	10000	10000
第七船	3000	7000	2000	1000	1000
第八船	10000	10000	10000	10000	10000
第九船	3000	7000	2000	1000	1000
第十船	10000	10000	10000	10000	10000
第十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第二十船	10000	10000	10000	10000	10000
第二十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第二十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第二十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第二十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第二十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第二十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第二十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第二十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第二十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第三十船	10000	10000	10000	10000	10000
第三十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第三十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第三十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第三十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第三十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第三十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第三十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第三十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第三十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第四十船	10000	10000	10000	10000	10000
第四十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第四十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第四十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第四十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第四十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第四十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第四十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第四十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第四十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第五十船	10000	10000	10000	10000	10000
第五十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第五十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第五十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第五十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第五十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第五十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第五十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第五十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第五十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第六十船	10000	10000	10000	10000	10000
第六十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第六十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第六十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第六十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第六十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第六十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第六十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第六十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第六十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第七十船	10000	10000	10000	10000	10000
第七十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第七十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第七十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第七十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第七十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第七十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第七十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第七十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第七十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第八十船	10000	10000	10000	10000	10000
第八十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第八十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第八十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第八十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第八十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第八十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第八十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第八十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第八十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第九十船	10000	10000	10000	10000	10000
第九十一船	3000	7000	2000	1000	1000
第九十二船	10000	10000	10000	10000	10000
第九十三船	3000	7000	2000	1000	1000
第九十四船	10000	10000	10000	10000	10000
第九十五船	3000	7000	2000	1000	1000
第九十六船	10000	10000	10000	10000	10000
第九十七船	3000	7000	2000	1000	1000
第九十八船	10000	10000	10000	10000	10000
第九十九船	3000	7000	2000	1000	1000
第一百船	10000	10000	10000	10000	10000

TABLE OF PORT CHARGES

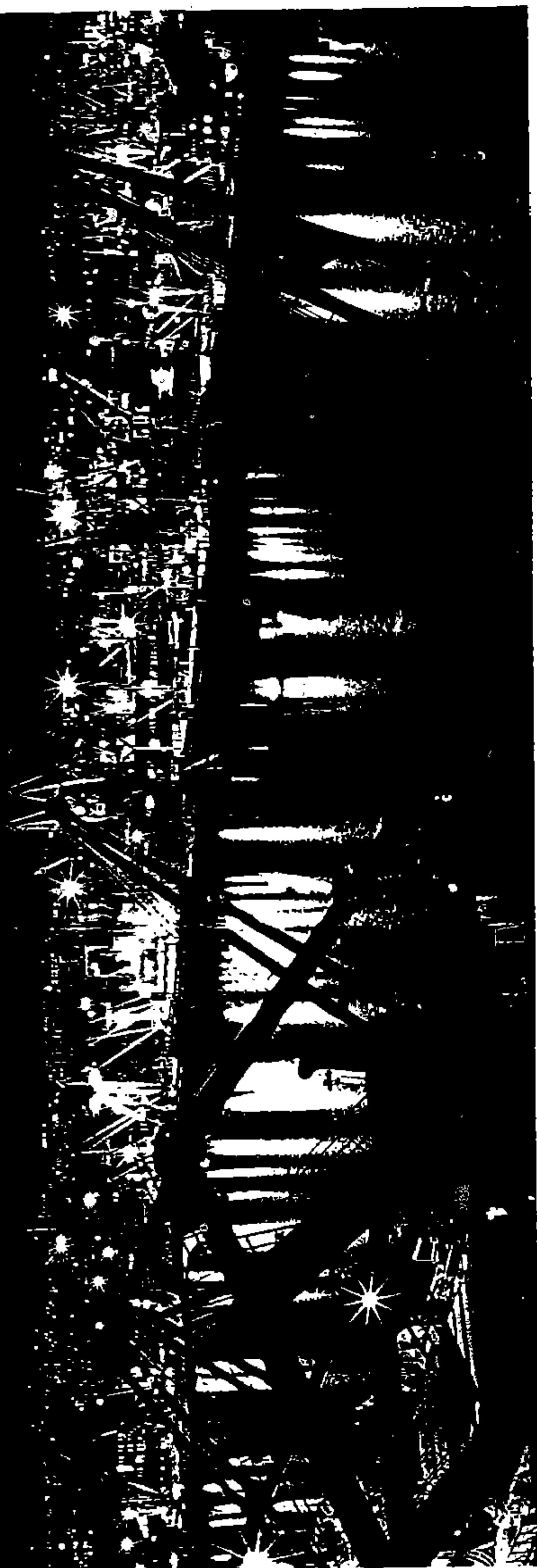
項目	單位	費率 (外匯人民幣)	備註
泊位費	噸	0.40	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.18	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.47	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
裝卸費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
堆棧費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)
倉庫費	噸	0.04	2000噸以上(含2000噸)
搬運費	噸	0.14	2000噸以下(含2000噸)





MAP OF THE TIENTSIN  
 AND HANKOW RIVERS  
 AND  
 HANGKOW

1992



# PORT OF DALIAN

GATEWAY TO THE NORTH CHINA

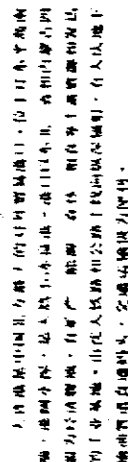
大连港务局  
PORT OF DALIAN AUTHORITY



中国大连市中山区港南路一号  
1 Gangwan Street Zhongshan District Dalian, China  
Tel: 2622635 2637873 Cable: 3155 Dalian



MESSAGE



十月革命爆发95年以来，尤其是新中国成立50年以来，世界科技飞速发展，美国通过能力有了惊人的发展，但被远远落在了别人的后面。科学技术是现代文明进步的基石，影响教育和生活。美国有了别人的领先，使自己发展成为具有惊人规模的现代化国家。

本廠有專門生產設備，工藝能力配套，機械設備齊全，可從事礦油、成品油、植物油、木材、糧食、集裝箱、破衣、破設備和其它貨物的轉運裝、卸和進口貯存棧位包內、加濕、水、外炮彈實、外炸藥鋪、船舶洗脫、集裝箱管理業務。

等有关部门。可为国内外客商和回国创业提供好的服务。

现在正在酝酿技术开发区60公里的人居环境建设的新成员。已被我国政府列为重点开发的4个国际和地区中特别之一。第一期4个单位已于1992年建成,之后将陆续建设。

人達飛船將“全方位、多功能、現代化”的綜合發展策略，分作“安全第一、服務第一、信譽第一”的宗旨。為滿地用戶和製造船提供優質、高價的服務。

2442

10

located at the southern tip of Hakkou Peninsula and surrounded with deep water and broad space. The Port of Dalian is called fine port and boasts the biggest foreign trade port in Northern part of China. The port fortunately has become Northeast China province and Eastern part of Inner Mongolia's economic hinterland which is the advanced and rich in resources such as minerals, energy, forests and grain. With Shenyang Dalian railway and expressway as well as Daxing Dalian underground of Phase II is being fully in the track, the port has very convenient

development into a modern, productive economy and the improvement of education and workers' welfare being improved. The Government has been successful in this regard. Also, the Government has been successful in this regard. Also, the Government has been successful in this regard.

The port has 62 production berths with comprehensive utility, complete facilities and fully equipped machinery. It handles the loading and discharging of crude oil, refined oil, chemicals, coal, timber, grain, container, complete sets of equipments and other bulky goods. At the same time, it is a port of call for all shipping lines. All kinds of cargoes reporting are all available in the port. All kinds of foreign trade shipments, Ocean shipping agency, seamen's club and fundship store are all close to the port. Hence, it becomes an excellent service for both domestic and foreign

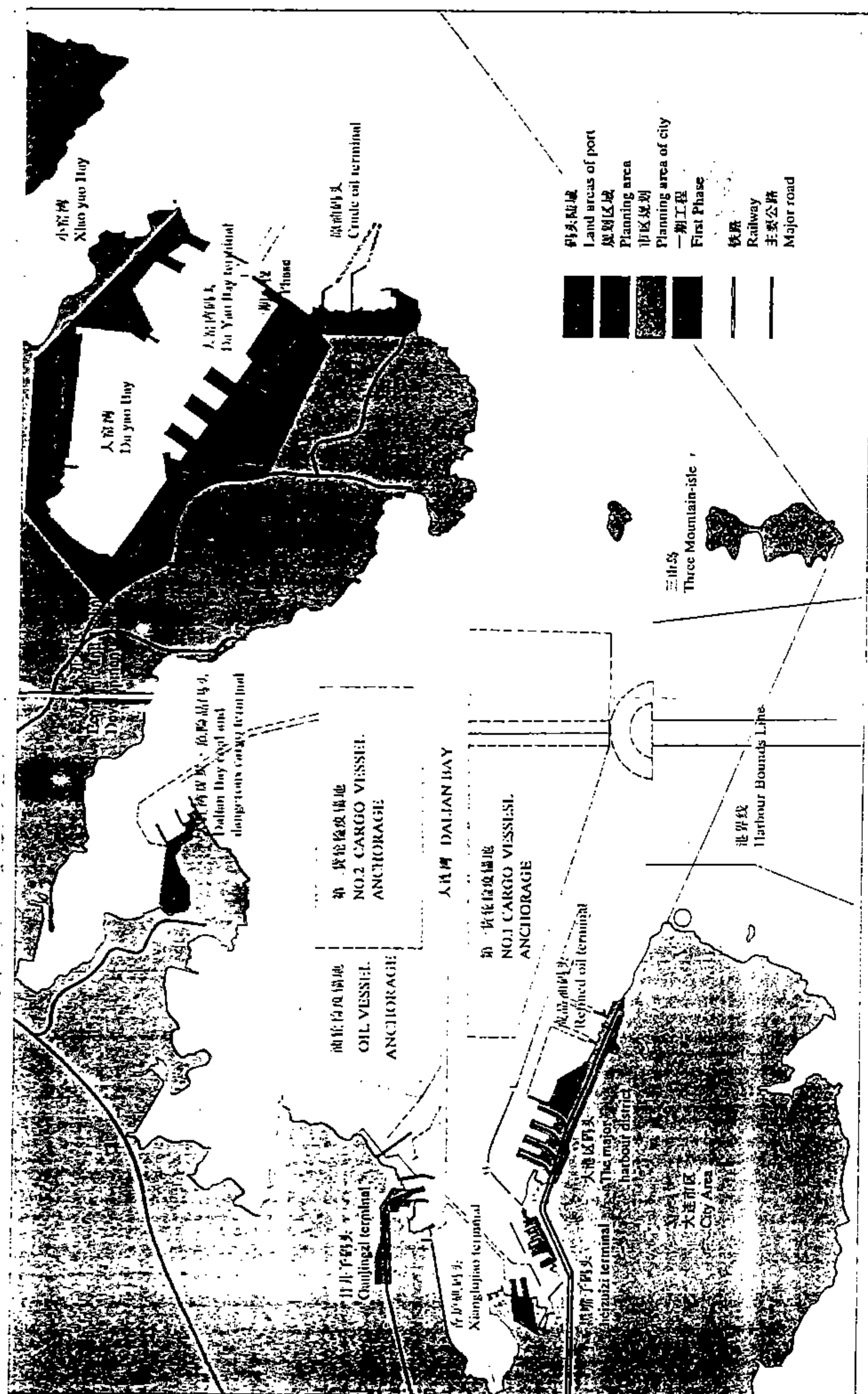
Now a new port is under construction in Davao Bay, which is only 6 nautical miles away from Davao Economic and Technical Development Zone. It has been listed as one of the four main deep water international transit port by our government. The four berths of the first phase project are scheduled to be completed by the year of 1992. After that, another 6 berths will be built. The overall plan of the port is to build 20 berths. By that time, the handling capacity of the port will be greatly increased, which, makes greater contribution to the both international and domestic exchanges.

Dallan Port send their cordial greetings to both domestic and foreign customers. By achieving the strategy of "all-around" direction multiple function and modernization" for operation and development and with the aim of "salty first, quality first, service first and reputation first", we will wholeheartedly provide excellent and efficient services for our customers as well as ships calling the port.

From Wong Diansong

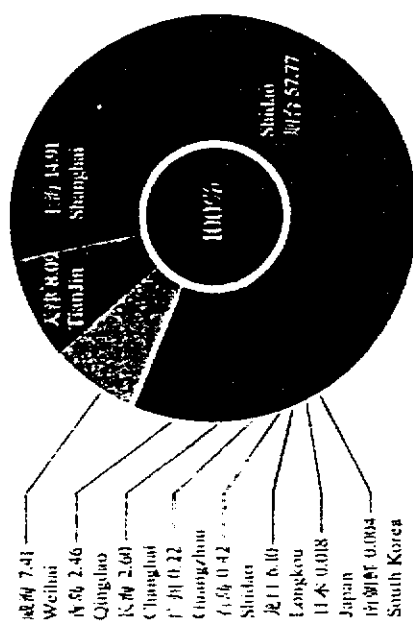
大连港平面图

PORT OF DALIAN PROJECTION



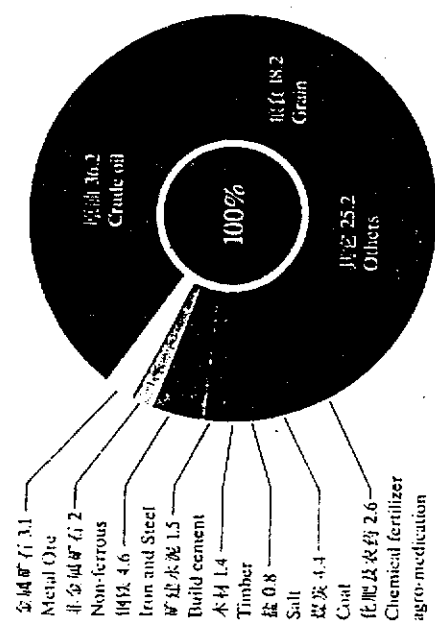
1992年大连港各航线进出口旅客构成图表

The each routes import and export passengers exposition statistical chart and table of Dalian port in 1992



1992年大连港分货类吞吐量结构图

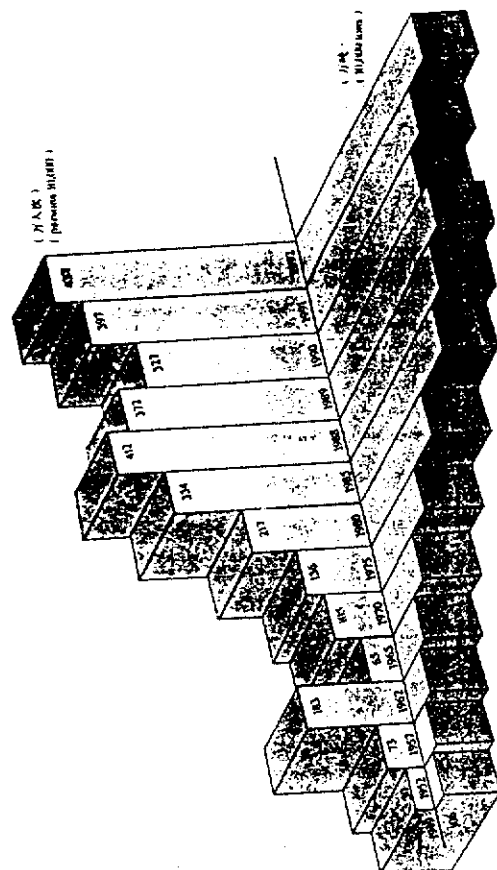
VARIOUS CARGOES HANDLED STATISTICS TABLE



大连港历年货物、旅客吞吐量

Chronology of the Port of Dalian Cargoes, Passengers handled

外贸 36.72 million tons	43.3%	外贸 IN 22.8%	国际航线客 Outside (TSU) 27,464
Foreign Trade		外贸 OUT 77.2%	
内贸 22.36 million tons	37.8%	内贸 IN 22.0%	港口 Import 103,137
Domestic Trade		内贸 OUT 78.0%	



## 台灣海峽兩岸港埠運量之研究

出版者：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北路150號7樓

電話：(02)7123121

經銷處：交通部運輸研究所運輸資訊組

地址：台北市敦化北路150號3樓

電話：(02)7123121

印刷者：文彥文具印刷有限公司

地址：台北市忠孝東路5段236巷20弄1號

電話：(02)7205591（代表線）

中華民國八十二年十一月初版

本書印製100冊・每冊工本費340元