

專刊暨經驗交流

深圳的港埠經營動態及 行將新推問世的「自由貿易港」

文/圖…陳文樹/陳正和

**設立有經濟特區的深圳市，於近卅年來
已是大陸南方對外發展之重要樞紐**

隸屬於廣東省的深圳市，位居香港之北，東、西兩側各有大亞灣、大鵬灣和黑沙灣、深圳灣…等多處灣澳，其所處於海、陸交會的優良地理環境，有助於使深圳從上(20)世紀後期，中國大陸施行開放政策後，在短期之內躍進為享譽舉國乃至揚名全球的港都，並於邁向繁榮的過程中不斷的擴充市地，同時也帶動位處其西北邊的東莞地方迅速起飛(東莞西南臨獅子洋和珠江口，為珠江三角洲東部沖積平原區與廣東瀕海低山丘陵區的交接地帶)。

現今是全球排名第三貨櫃港的深圳商港，近三年來每年的貨櫃輸送量皆告超逾2,500萬TEU，為世界著名的貨櫃樞紐港，並且連帶促成其所在的深圳市，於近一、二十年間快速發展為馳名遐邇的工商大都會。早自1979年1月起，深圳即曾經是中國大陸證券的資本市場中

心與重要的國際經濟中心，翌年(1980年)中國大陸所規劃設置的「深圳經濟特區」，為其全國首見推出的經濟特區，在制度創新、擴大開放等層面，皆承負著試驗和示範的重大使命，而且深圳之全部市區皆已被劃入深圳經濟特區之範圍。

除了已被列為經濟特區以外，深圳地區另為副省級之計畫城市以及國家綜合配套改革試驗區。中共政權之會選擇於深圳實施開放政策，理當和其居於對外連通口岸的優勢地理環境，具有密切之關聯。而毗鄰香港之深圳，尤得便利於和最典型並最具追富重利象徵的資本主義社會接觸往來，此亦是其可被雀屏中選，成為中國大陸政權將其設立成首見之經濟特區的重要因素。鑒於香港在2019年間頻有群眾抗議和封阻街道之事端，不免使得香港的發展前景受到質疑，在此之下深圳則將有被日益看好和愈受期待的重要性。



深圳港貨櫃碼頭

2010年代期間，諸多跨國企業分別在深圳的證券交易所內推展「首次公開募股」(Initial public offering, IPO)，募得之資金計有多年咸皆居於舉世所有都會城市之首，斯項輝煌的成就早即超越前一、二個世紀之內的倫敦、紐約等著名金融大城的證券交易所，因而深圳確得謂是中國大陸所有企業最重要的融資平台寶地。深圳市的全年生產總值，則自2016年起開始超越廣州市，成為中國大陸境內僅次於上海、北京的經濟總量第三大城市，同時也是大陸南方首要的新高科技研發重鎮和製造基地。

深圳港的貨櫃輸送量已連續多年居於世界第三之位，惟若就「外貿出口總額」以比論，則已連續20餘年咸皆居於中國大陸各城市之首位，乃因上海港所裝卸之貨物(櫃)當中有極大的比例，是從國外輸入的貨物而供作內需消費，而在

深圳裝卸之貨櫃，內裝商品則以供作外銷者居多，亦即深圳是中國大陸對外賺取外匯的居首櫥窗。

深圳港的規模暨營運狀況

港口是地方、國家對外通商的大門，深圳港之肇設、營運景況，對促進深圳和大陸的經濟成長，具有甚為顯著的效益，此一變遷倒頗符應大陸航運業界所常言「以港強市」(指以港埠的良好經營而強化城市都會)的發展過程。

20世紀晚期，開始有大量中國大陸製造的產品，從深圳銷往以美利堅為首的海外諸國，1989年則首見有由當時「美國總統輪船公司」(American President Lines Ltd.，總部位於新加坡，在中國大陸進入改革開放的新時代，APL的貨輪曾先於1979年重新掛靠大連港和青島港)所派臨的貨櫃船，即曾

靠泊深圳港的「赤灣港區」。到如今，不過卅年左右之光景，深圳港竟是年可運卸2,500萬TEU的全球第三大貨櫃港，變化之大、之快，確係舉世罕見其匹，大陸的大連港和青島港更是早即瞠目於其之後。

中共中央在1990年代初期，便擬具透過香港以帶動深圳起飛騰升的發展策略，並據以制定成以港口運輸、商貿、資訊為主的現代化物流產業，作為深圳市邁入21世紀初期，振興經濟發展的三大支柱產業之一。深圳市政府復於2002年，頒布攸關加速發展深圳現代物流業的指導綱領，強調應促使深圳港成為華南地區貨櫃樞紐港和沿海主力大港之位階。在近乎30年間的一個世代以來，深圳港之穩定發展已極大幅度的改善城市投資環境，而被比擬為城市經濟發展的助推器。

之後，自深圳成立經濟特區起所展開的各種大型建設中，全市建設使用材料即有近達90%的比例是經由港口運抵入境，其他極為多項的民生物資及產製成品的輸出入，亦均是經過港口的吞吐運輸來完成。隨著中國大陸從「世界工廠」逐漸轉變為「世界最大航貿國」和「舉世最大消費地」，對外貿易的數量和金額不斷的逐年擴增，亦將使港口的

裝卸業務愈見忙碌頻繁，每屆特殊節日如中國大陸特有的「光棍節」(11月11日)和西方國家備其重視的耶誕節，整個港口區和週邊地區更是忙得不可開交，對整座城市和整個國家的經濟貢獻，亦愈見宏大。

為期鼓勵深圳乃至國內諸事業踴躍投資港口相關產業，深圳市政府於多年前便推出有系列性的優惠措施，蓋政府基本上並不介入企業的各項經營作為，不過得為企業的經營提供良妥的環境，而且政府部門只要得於爾後從企業課處稅捐，便可立於不敗或優善之境。以上之措施，計有為企業提供各項優惠的金融服務(含協助股票上市)、允許企業與外商合資建置經營港口設施，以及鼓勵企業建置以港區岸帶為基地的臨港工業區…等。

該一系列的有效作為，可頗具體的促進港口業績的持續增長。此外，港口的貨櫃運輸業務則可帶動當地的工業發展、提掖科技層次以及兼具促進就業等效益，這些利多可望隨著港口運輸事業的擴展，愈發明確的顯露於世，同時亦可為港口的深入建設積聚更大的動力，而外商樂於投資和銀行願予融資的意願自然也會日益高升。職是之故，今在深圳對於港口的投資，已經是諸多外商和

金融事業機構，競相投入或爭逐的熱門領域。

整個深圳港，當可約略的區分為位居香港東北側的東部港區和西北側的西部港區--「東部港區」位於大鵬灣內，又以鹽田港區為主要組成部分，並且在疊福灣建有數個用以卸載燃油和液化天然氣之碼頭；「西部港區」居乎於伶仃洋東岸，自東南處沿著其西部海岸線和西側航道朝北行進，分別劃設有蛇口等多處港區。若再就東、西部港區，細分為範圍較小的貨物(櫃)吊運裝卸區域，則深圳港計有12個港口作業區，分別是深圳第一港區、深圳第二港區、鹽田港區、媽灣港區、大鵬灣港區、赤灣港區、蛇口港區、布吉港區、松崗港區、前海灣港區、南山港區以及平湖港區等(註一)。

有的港區如以上所提及的東部鹽田港區，是位於大鵬灣內的西北側帶，水深14-16公尺，為貨櫃裝卸作業碼頭，乃由和記黃埔及深圳市政府合資興建，並自1994年起開始營運。而西邊珠江口岸的各個港區如蛇口港區、赤灣港區、媽灣港區…等均坐落於蛇口(註二)一帶，水深最深約16公尺，並闢設有蛇口客運碼頭及貨櫃碼頭、散貨碼頭、油氣碼頭…等。茲以蛇口港區為例，再進一步的說明如下。

「蛇口港區」位處珠江口東岸蛇口半島南端，亦居深圳灣北部「南頭半島」的左炮台山至五灣之間，雄踞為自南海駛往華南地區航道上之咽喉位置，並可經珠江水系與廣東、廣西兩省境相連，若循水路至香港新界為3.5浬，距澳門、珠海25浬；陸路方面除了有密集輻輳的公路網連通鄰近各地之外，並可經由港區鐵路與「京九鐵路」(自大陸北京西站通往香港紅磡車站的鐵路，該紅磡車站舊稱九龍車站，這正是京九鐵路名稱的由來)相銜連，進而與全國鐵路網銜接，距深圳國際機場則為30公里(註三)。另從深圳蛇口開通的「水上客運航線」，則有可通往香港、澳門、珠海和海南島的海口…等地之航線。

由於蛇口港區地理位置極佳的因素，以及現代化機械的裝設應用，爰有大量的貨物、產品頻從蛇口港區從事配發運送。蛇口港區的年吞吐能力為1,500萬噸的散裝或大宗貨物，貨櫃年裝卸量約達50萬TEU，旅客流量則年達500萬人次。蛇口港區可同時碇泊10艘萬噸級以上的船舶，既是華南地區重要的糧食、建材集散中心和內貿貨櫃「中轉」口岸，亦建擁有深圳地區最大的客運碼頭。

蛇口港區是由中共招商局轄下的蛇口工業區投資開發的著名港區，既是深圳地區最早開發建設的港區，亦是整個深圳市最重要的水、陸客貨運輸樞紐，以及具有多方功能的綜合對外開放口岸，主要用以裝卸散雜貨、貨櫃、油氣品和辦理客運、從事船舶維修。當前可供萬噸級以上船舶停靠之船席計有18處，可供停靠最大達12.5萬噸的散裝貨船，若是貨櫃輪則為15,000 TEU級別之程度。

該一蛇口港區可供貨櫃船舶停靠的泊位多達13處，可知貨櫃裝卸作業是其營運之主力，貨櫃碼頭岸線總長度達8,230公尺，而長駐於港區內的業者主要有蛇口貨櫃碼頭有限公司、蛇口招商港務股份有限公司、深圳聯達拖輪有限公司(是為港口生產提供配套作業的生產性公司)、深圳招商石化有限公司及友聯船廠有限公司(1989年8月在蛇口獨資興建修船基地，為中國大陸十大修船廠之一)……等。始建於1981年的客運碼頭，為深圳市的水上旅運樞紐，不但有地鐵2號線在此設站，並有多條公路交通線在此接合銜連。

- 港區作船舶 有4艘作業用船，總功率7,644瓩；其中拖船2艘，最大功率2,572瓩。

- 倉庫堆貯場 倉庫面積4.4萬平方公尺，堆貯場面積15.8萬平方公尺，貨櫃集置場12.85萬平方公尺，可堆存貨櫃9,200 TEU。
- 裝卸機具設施 各主要類型的裝卸機械為211部，其中屬大型起重機種者41部，最大起重能力達45噸；搬運機械101部，運輸傳送機械51部；另有18部的特殊專用機械。
- 泊位 生產性泊位(指可供載運生產用物料，如煤炭、原油、鐵礦石…等的貨輪停靠之泊位；反之，則為非生產性泊位)35處，非生產性泊位5處，修船泊位3處，貨物綜合吞吐能力為每年近約1,350萬噸，而貨櫃方面的裝卸規模邇來每年常可超逾200萬TEU。

深圳將再接再續發展為自由

貿易港，並和香港形成「深港組合港」

深圳繼成為全球海洋中心城市之後，中共當局復於近期之間提出將深圳港發展成為綠色智慧的全球樞紐港，又將使其與香港相互搭配合作，共同躍進為如同「雙子港」或「雙星港」的國際航運中心(註四)。自2017年初訂該目標起，當局預計利用近約三年之光景，充實港埠暨周邊之基礎設施，建構完善的運輸系統，推進港口綠色化、智慧化，並且促進海運服務業者聚集於當地。俟

2020年底，深圳即可轉型而改設為自由貿易港，此等劃時代的重要建設和根基，可愈益促使深圳加速發展更高層次的開放型態經濟，以及愈可比美上海都會、港埠。

由於工程浩大、建設繁多，故而除了各個部門奮勉行事之外，亦必須市、港當局密切配合，同時對於重點任務、重大建設項目進行分工，甫可在預定時程內確達成事功，使得被劃設於港內的自由貿易區，擁有極為完善的基礎設施及便捷的聯外交通系統，並使得整個大深圳必能盡展自由貿易的實質功能。而大型商港因為自海外進口原料之緣故，而可在鄰近港埠的周邊區，另行劃設工業區或加工出口區、自由貿易區等專區，自然得有相當的優勢，可以成為經濟發達區域。無怪乎原本封閉貧困的海洋國家，苟欲期待採行開放而邁向進步富庶，常是由沿海岸帶充當前鋒角色，此係全球諸多擁有綿長海岸線，經濟卻猶告落後的國家，可參照遵循以發展經濟的經典歷程。若按既定目標使深圳轉型為自由貿易港後，將會對於港區貨物的貿易措施，採行最大程度的簡化管制，即在東、西部港區實施高標準的開放經營和高效管理，大幅簡化通關程式，積極提升港口國際競爭力。

為促進灣區暨港口的協同發展，深圳將創設得以和香港連通的自由貿易區快速通關模式，並開啟深、港兩地(深圳和香港)的自由貿易通連往來，實現兩地港口物流之一體化服務。此外，深圳港將再更加強化與「粵港澳大灣區」(由廣州、香港和澳門三地環繞的海灣區)及周邊港區的業務聯繫，推進從中山、東莞等地至深圳的「多式聯運」但則「一次申報、一次查驗、一次放行」的流程改革，逐步推進整個夾處於粵港澳大灣區的港埠作業區通關一體化。以位於深圳經濟特區南山區蛇口半島上的「媽灣港區」為例，係坐落於珠江三角洲區域發展主軸與沿海適於開發拓展帶的交會處，擁有絕佳的海、陸、空地理區位優勢，得成為大灣區最具象徵意義的地點。上述的蛇口半島位於南頭半島之東南端，東臨深圳灣，西瀕珠江口，南與香港元朗隔海相望，而連接香港的「深圳灣」口岸地點，即位居於蛇口半島的東端。

媽灣港區內劃置有近約3平方公里的保稅特區，倘從產業基礎觀之得有利於與香港形成在貿易、物流、金融…等現代服務業的多方連動，並可持續強化與香港的深度融合，推動深圳、香港兩地在航貿業務上更緊密的合作，建設成更高效率的國際航運中心。迄當前，在

媽灣港區登記營運的現代化物流業公司即已超逾5,000家，並已涵蓋包羅航運服務、供應鏈管理及跨境電商…等在內的現代化物流業界，而構組成完備的系統。

此等領域有別之業界，皆係自由貿易港賴以構建組成的要素，而可成為中國大陸一帶一路策略之下的「國際經貿合作先導區」，亦將躍升為引領粵港澳大灣區亟力發展的產業要地，更可成為相互毗鄰的深圳、香港兩港之間，彼此深化合作或組成為「深港組合港」的媒介。依據深圳港務單位之規劃，至2020年底深圳被轉設為自由貿易港後，深圳另將和位於其南邊的香港共同結合為「深港組合港」，充分實現兩地港口物流服務一體化，中國大陸和香港的媒體又將兩個港口密切合作以推展自由貿易之計畫特稱為「深港自貿通」，計可著收創造深、港兩個港口快速通關模式、停徵出入境檢驗檢疫費與通關效率大幅提升…等優點。

早即已是世界級貨櫃樞紐港的深圳港，當前必將可於提升效益和優化經營管理模式後，蛻進為愈具多元功能的自由貿易港。根據已設定的目標，迄2020年底深圳港的轉運和海陸聯運比例，與其作業效率均將再大幅提升，並會再縮

減高達三分之一的貨物通關時間，充分展露自由貿易港的機能，而且還將構建以「深港組合港」為核心的「粵港澳大灣區」港口組合體系。中共政府之航政部門，則大力勸導深圳的企業透過技術上的整合，強化與「粵港澳大灣區」周邊地域港口的合作，逐步推動大灣區港口通關一體化，使「多式聯運」的運輸模式亦可著收事倍功半的變革。同時藉由此等在「大灣區」推展多式聯運的業務，愈益促進廣東省區和香港、澳門兩特區的交流融合，逐漸淡化香港、澳門兩個過去曾是殖民地和租界地的色彩，並突顯其今在整個國家地理環境上的優勢。

深圳港所即將施行的智慧港口示範工程，乃既受中共中央核定進而逐步推展的策略，以期在深圳鼎力推進國際貿易上「單一窗口」之宏大建設，徹底落實就港埠業務上各級管理部門所推行「資訊互換、監管互認、執法互助」之標的，並推展嶄新的通關模式，以及全面推進「一站式作業」及「智慧臨檢口岸」之作業平台。在創造優質的航運及靠港裝卸貨物諸項業務方面，深圳還將調降多項經營服務性之收費，減輕業界負擔，營造出居於業界頂端的經營型態（註五）。



深圳-香港大橋(又稱「深圳灣大橋」)

深圳自由貿易港對於香港經濟前景的影響暨結語

在19世紀前葉仍為漁村的香港，係於1842年的鴉片戰爭後割讓予英國，並在英方扶植下脫胎換骨而成為舉世名港暨號稱是「東方明珠」的大都會，深圳則算是以大器晚成但卻反倒後來居上之態勢，在裝卸貨物(櫃)的業績上超越了香港。因為西方列強入侵所引發的歷史際遇，而使深圳和香港在隸屬體系上分屬不同的行政區與特區，不過在港埠方面則可結合為「深港組合港」，誠為以往之世人始料未及的特殊轉折。

中國大陸自1990年代起施行改革開放並逐年迭收良好成效後，復於2010年代次第在青島、天津、上海和深圳等地規劃設置自由貿易區，准許外國商品可

豁免關稅而自由進出，從而可顯著提升其大宗商品的全球配置能力。而今，中共中央業已擬定計畫，訂於2020年將深圳建立為「自由貿易港」，除了可加速貨物的自由流通之外，並將大力提升港埠航運基礎設施之機能，同時改善運輸體系，推動港口的自動化和智慧化。

在自由貿易港所劃定的特區內，可透過資源集中方式以加速製造業、服務業的發展，並常可成為企業總部的首選之地。就設立的時機而言，深圳固係晚於香港良久方才於邇來獲規劃為自由貿易港，不過因其早即坐穩為全球第三大的貨櫃港，因此尤能引起航運業界的關注。就深圳港行將邁進為自由貿易港的過程以論述，將由其港埠管理機構協同招商局等相關部門，同步引入金融、科技、文化和現代服務業四大產業類型於

港內的特定區域。此些具創新性的佳猷良舉，當可使深圳發揮愈益宏大的產業集群效應，同時轉化為世界級的商貿匯聚區。

現行在全球已告問世的**130**餘個自由貿易港中，香港乃是整個亞洲當中最早問世者，而自由貿易港的設立，對於該一條由島嶼、半島(指九龍半島)以及範圍遠比本島為大的「新界」所組成的地區，之能成為舉世商務和航運貿易之樞紐，著實裨益良多。如今，與其毗鄰的深圳又將新設自由貿易港，這種兩個自由貿易港相連於一起的情形係全球僅見者，這當然是與整個大陸廣東地區或華南地區的經濟熱絡發展、物流宏大需求有莫大的關連，同時亦彰顯中國大陸亟欲經由此一新設於本土疆域的自由貿易港，展現對全球開放的決心和意志。

按中國大陸現行所訂定，於**2020**年設立深圳自由貿易港的計畫以論斷，容將可望如期施行。惟究竟可否促使深圳和香港這兩個舉世聞名的海港，相互輝映或是透過補益作用而相得益彰，尚難被十分篤定的期待。航運界亦有部分的專家則認為，深圳自由貿易港在推出營運後，與香港的競爭容將大於對香港的補益，甚或取而代之，此不僅可令世界各國對於中共計畫型經濟的策略刮目相看，亦可抑止香港特區所潛存無意認同

大陸政權的心意。久來，中共當局便常抱持若其鄰近香港的內陸地區，經濟發展可勝乎於香港，自然可使港人增強對其之倚賴與歸順，而可於一國兩制施行屆期後，達成使香港完全回歸、認同之目的。

眼見在**2019**年內，香港特區竟有大半時間動亂難已，甚至得以顯見香港有比例不少的民眾，竟意欲另立蹊徑以擺脫中共政權的統治，上述頻生抗爭的場景將伊於胡底實難預判，或者即便暫時落幕但於何時又將重掀重演亦無從預知，連香港是否能順利走完為期**50**年的一國兩制，而至順利回歸中國大陸，各界亦有不同的認知。此一因由，必將提升中共當局的戒心而在航運貿易策略上改弦更張，加緊增強深圳商港、深圳經濟特區和其自由貿易港的機能，使其大幅超前香港或漸予取替瓜代。再者，爾後的演變會否又將隨著局勢的變遷而修正調整，將在**2020**年中呈現更為明朗的態勢，而航運業界則企盼深圳自由貿易港的推出，能帶予國際航運貿易愈為輝煌的業績，亦帶予相關業界更燦耀的榮景。

附註：

一、在**2012**年底深圳港係闢建成蛇口、赤灣、媽灣、鹽田、大鵬灣、沙魚涌、下洞、東角頭、福永和內河**10**個港區。隨著時間的推移與業務的擴增，近數年來深圳港的作業港區亦不斷的擴充新闢，原有的部分港區並被新劃或易名。

二、深圳「蛇口」常是指中共招商局蛇口工業區範圍內的地段，東臨深圳灣，西依珠江口，與香港新界的元朗和流浮山隔海相望，佔地面積約**10.85**平方公里。觀諸地圖，其河流通海口的形貌確實宛如「巨蛇張口」之狀。自中共施行改革開放以來，「蛇口」曾被視為是其經濟特區的「試管」，在發展經濟方面頗多突破體制的驚人之舉。蛇口街道及招商街道轄區，則是中共招商局全力投資開發的全國首見對外經濟開發區。

三、其全稱為深圳寶安國際機場，舊稱黃田國際機場，簡稱深圳機場或寶安機場，係於**1991**年開啟通航，未久即成為中國大陸最大航空站之一。深圳寶安國際機場復於**2013**年**11**月**28**日啟用新建客運航廈，並將所有客運航班轉移至新航廈。

四、孫中山先生所撰《建國方略》中即曾提到「以北方、東方和南方三個

世界級大港為中心，將中國沿海地區劃分為三個經濟發達區域，同時開發、協調發展」。對照於現前形成於中國大陸的環渤海經濟區、長江三角洲經濟區和珠江三角洲經濟區，實與早昔孫中山先生所設想以三大港口為核心，所構組成的三大經濟發達區域，具有相當程度的契合。

五、相關的具體作為，包括有優化通關作業、創新查驗監管模式、實施風險管理和企業信用管理、降低檢疫處理收費，和調減企業進出口貨物查驗比例及其間接負擔成本，改由政府吸收各種查驗、工作人員之服務費用，構建成具有「速度快、費用低、設施佳、服務優」等特點的國際高端通商口岸。深圳港務當局在與減降收費同步施行時，亦將尋求政策資金的擴大支持，乃在政府部門引領下設立深圳港航發展產業之基金，並且重點化資助綠色運輸體系，以及撐扶以深圳作為樞紐港的國際航線之長久續存。





中華海員月刊稿約

- ①本刊是屬於全體會員的刊物，非常歡迎會員及會員眷屬們踴躍投稿，及來函發表會員們之意見及心聲。
- ②舉凡有關航海輪機方面之實務技術及經驗、工作生活經驗、投資理財、文藝（旅遊）勵志小品文、航運政策、PSC、時事評論、海運或工運評論、會員及眷屬之心聲意見文稿等，均非常歡迎賜稿。
- ③來稿如經採用，將酌致稿酬。稿酬每千字給付標準如下：
一般譯稿——外文譯成中文800元、中文譯成外文稿960元。
整冊書籍濃縮稿、外文譯成中文960元、中文譯成外文1,200元。
特別稿、外文譯成中文1,120元、中文譯成外文1,300元。
撰稿、中文800元、外文960元。
- ④來稿請勿有違反著作權法之情形，如涉及抄襲或侵犯著作權，由作者自負法律責任。
- ⑤來稿之內容，本刊編輯委員會得斟酌情形或徵得作者之同意，在不改變原著作論點之原則下修改文稿。投稿作品均請自留底稿，未經採用之文稿，恕不退還。
- ⑥來稿刊登時可用筆名，但請於來函投稿時使用真實姓名，並附上服務單位、聯絡地址及電話。
- ⑦電腦打字文稿請直接將電子檔寄至工會信箱 ncsu.seamen@msa.hinet.net
來稿請寄台北市南京東路三段25號8樓中華海員月刊社收。

本月刊於本會網站上提供電子檔可供下載，歡迎各位會員多加利用。
減少紙張和油墨的實體資源消耗，為環境保護盡心。