

VI. 亞洲的海上貿易 Asia's Seaborne Trade

在地理上，亞洲北起日本一直延伸到南端的印尼和西端的印度和巴基斯坦。經濟上這些國家可以分成四個群體。第一群由日本和其附近的鄰居韓國與台灣組成。他們是成熟的工業經濟體，且這樣的經濟體質亦支援這三個國家的海運貿易，其中還包括截至 2025 年 10 月份為止，全球新造船訂單量載重噸位 28.39% 左右。第二群乃是中國，中國有漫長的海岸線，海港從最北的大連延伸到最南端的防城港，截至 2025 年 10 月份為止，中國各造船廠持有全球 6,198 艘新造船訂單中 3,900 艘的建造訂單，修正總噸位達 1 億 20 萬噸，{台灣國際造船股份有限公司，附錄七：名詞解釋，

<https://www2.csbcnet.com.tw/csr/images/download/Glossary.pdf>，修正總噸

Compensated Gross Tonnage, CGT：船舶在興建的時候所需耗費工時，係根據船舶大小尺寸決定，又因不同船型複雜度不同，採用不同回歸方法，求得修正噸位，統一標準。} 約全球新造船訂單的 60.32% (包含中國航商訂造的新船共 1,273 艘船舶，訂單金額達 783 億美元，World #1)。第三群是泰國、柬埔寨、越南、新加坡、和穿越麻六甲海峽後在印度洋沿岸的緬甸、斯里蘭卡、孟加拉、印度和巴基斯坦。最後是環繞南中國海、人口稠密的馬來西亞、印尼和菲律賓群島等國家。加總起來，亞洲是世界上最大海運貿易區，該區域臨海國家的面積共約 1,864 萬平方公里，其中中國的面積就佔了二分之一，在 2024 年這個區域的人口達 41 億 6,574 萬人，2023 年時這一區域國家的國民生產毛額總和達的 68 兆 2,067 億美元，其中將近 45.78% 以上是由中國(不含香港與澳門)所貢獻的(23 兆 97.8 億美元)。

自 1990 年代到 2010 年代亞洲的進出口貨量呈現爆炸性的成長。這個區域正處於貿易發展過程中密集消耗原料的階段，舉日本、中國、南亞與東亞為例，這三者皆是能源、穀物、與原料的淨進口國，而出口則是以鋼鐵、車輛、水泥與雜貨為主。以這些國家而言，這些進出口貨皆須仰賴海運的運送。且隨著人民生活安定，生活水準提高，進出口貨量的成長更加顯著。

日本 Japan

在 2024 年日本是亞洲僅次於中國與印度的經濟體，其國民生產毛額(GDP)達約 5 兆 7,150 億美元。日本是一高度工業化的國家，其經濟有一廣大且深厚的產業為基礎，例如到 2024 年時日本的鋼鐵產量為 8,400 萬噸，然而同一年度，歐盟與英國的鋼鐵產量也只不過 1 億 3,330 萬噸，而美國只有 7,950 萬噸。日本的礦產資源相當缺乏，所需的所有鐵礦砂與煤炭及其他原料，包括燃煤、原油、木材、大宗穀物、非金屬礦物與各種製品，皆須依賴進口。但日本擁有素質優良的勞工，以進口的原料運用先進的生產技術來加工產製各種產品，然後將其產品出口至世界各國賺取外匯，這已成日本自 1950 年代以來的產業模式。

日本是東亞工業最發達的國家，主要工業集中在東京至北九州之間，分為以下幾區：

- (1) 東京橫濱區(亦稱京濱工業區)位在關東平原，面臨東京灣，主要是以機械工業為主，東京本身即為大都會工業區，橫濱為其外港。
- (2) 大阪神戶區位居近畿平原，面臨瀨戶內海，大阪是日本最早的工業城，重化工業、纖維工業與鋼鐵業發達，神戶是外港。
- (3) 名古屋區位居濃尾平原，面臨伊勢灣，名古屋為重要工業城，主要是以機械工業為主。
- (4) 北九州區附近有筑豐煤田，故有重要的鋼鐵工業，長崎是造船中心。
- (5) 瀨戶內海工業區：以鋼鐵與造船工業為主。

以上各工業區皆臨瀨戶內海或太平洋，綿延成達 1,000 公里長的帶狀工業地帶，且皆濱臨或臨近太平洋，便於礦產原料的進口與產品的出口。

日本產業：

經濟快速發展，產業也在轉變中：高耗能，低附加價值的時代，鋼鐵不再是發展重點 ➡ 資訊+電子工業、通訊、生化科技工業 ➡ 研發、市調、宣傳、批發、零售、金融、不動產、休閒 3rd&4th 產業 ↑:

①鋼鐵：惟一沒有鐵礦資源的”鋼鐵”王國，鋼鐵產量與鋼材出口量在全球中皆名列前茅，以阪神地區為最大基地

②汽車：2024 年汽車出口的數量僅次於中國，達 420 萬輛，TOYOTA/Lexus, Nissan/Infiniti, Mazda, Honda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, Isuzu, Daihatsu,

③造船：造船王國技術+品質 ↑

④電子：→ 以資訊產品+通訊產品為主

家電：技術居世界領先地位，已轉為專攻高端產品

⑤能源：石油加工業，全球主要石油消費國與進口國，以京濱工業區為主。

進口煤炭主要供發電業與鋼鐵廠所需。

⑥石化業：隨石油加工業的發展出來

⑦紡織工業：傳統工業，日趨衰退，轉向設計與高級服飾

⑧農業：水稻、蔬菜水果、畜牧 → 三大支柱

水稻：本州東北部+中部（北陸地區）

水果：關東平原為界，

以北：蘋果

以南：柑橘

北海道：哈密瓜

畜牧：乳牛—北海道東部+本州北部

肉牛—南九州

養豬/雞—分布普通

日本除稻米與蔬菜以外，大部份農產皆依賴進口，為世界糧食輸入大國，每年需由美國大量進口小麥、黃豆、飼料用玉米。

⑨林業：森林覆蓋率達 67%，仍不足使用，世界最大的木材進口國。

國際貿易：

進口—原油、煤炭、鐵礦砂、黃豆、飼料用玉米、小麥、木材等

出口—鋼鐵、水泥、機械、電器、船舶、汽車

商社—大型貿易商與投資者

由商社為工廠貨原料來源，找到銀行融資購料（甚至自建廠投資的資金來源），安排船運，由工廠製造後，再安排出口至國外。商社在日本經濟中，佔有不可或缺的地位，其在世界各地綿密的情報網提供的商情資訊，為商社賴以促成貿易所必需，除了幫助日本廠商進出口貿易以外，並已涉入各種產業的投資，或深度介入跨國的貿易，為日本賺取大量外匯。

日本的經濟快速的發展，國內生產毛額，國際貿易總額高度成長，研發表現出色。為世界的主要經濟大國，貿易長年出超（2004 年時，達最高峰的 1,003.69 億美元），貿易對象遍及全世界，以中國、東南亞、美國、歐盟為數較多。但自 2011 年起，曾因為日幣的升值造成其出口競爭力走低，加上產業的生產活動外移嚴重，貿易轉為入超的型態，2014 年更入超達 1 億 2,440 萬美元。這幾年經過貨幣政策的改變，雖然有漸漸恢復出超的局面，但是仍然不敵產業結構的轉變，除 2020 年雖因日幣走貶才稍有出超 58.80 億美元，其他年份仍呈現相當大的入超金額。

日本 - 亞洲傳統的海運強國：

強大的商船隊，源自於明治維新後的對外擴張（台灣、韓國），以連繫日本本土與殖民地之間的往來。

N.Y.K. Line (Nippon Yusen Kaisai) 日本郵船株式會社。

K Line (Kawasaki Kisen Kaisai) 川崎汽船株式會社。

MOL (Mitsui O.S.K. Lines) 株式會社商船三井

目前 3 大航運集團，經過歷史上多次的整併，但皆有百年以上的歷史，經營業務涵蓋全球貨櫃航線、散裝航運、油輪、瓦斯氣槽船、汽車船、化學品船等。

2017 年 7 月 7 日，這三大航運集團復將其貨櫃航運業務合併，在日本設立

Ocean Network Express Holdings, Ltd. 為控股公司，同一日並在新加坡設立

Ocean Network Express Pte. Ltd. (簡稱 the "ONE") 為此一貨櫃航運業務合併後的業務營運公司，自 2018 年 2 月 1 日起由 the ONE 負責攬貨接單。

獨立投資造船出租的船東：以 JOLCO 制度發展 Japan Leasing，專門投資造船，

將船舶配備好船員後，長期出租船舶予日本大型航商經營，或透過日本商社長期出租於其他國家航商經營，租期結束將船舶出售予租船人。

日本重要的海運路線：

波斯灣→麻六甲海峽→日本：石油

澳洲/紐西蘭→日本：煤炭、鐵礦砂

印尼、加里曼丹→日本：煤炭

日本⇄東南亞⇄蘇伊士⇄歐洲：貨櫃航線(出口貨)

日本⇄美國太平洋岸(美西)：貨櫃航線(出口貨)

日本⇄巴拿馬運河⇄美國大西洋岸(美東)：貨櫃航線(出口貨)

美國墨西哥灣岸→日本：穀類進口

美國北太平洋岸→日本：穀類進口

南美洲巴西、阿根廷→日本：穀類進口

日本的港口：

日本所有的主要港口都位於東京(Tokyo)到阪神地區 (大阪與神戶的總稱)之間的工業帶。以進出口的貨量來看，日本最大的港口分別是橫濱(Yokohama)、神戶(Kobe)、名古屋(Nagoya)、大阪(Osaka)和東京。在這些港口中有很多是製造業或發電廠所擁有的專用碼頭。橫濱港的國際進出口貨物種類可以為一般日本港口的進出口貨物提供一個理想的典型。以 2023 年為例，橫濱港在 2024 年裝運出口國外貨物約 2,901.45 萬噸貨物和卸下近 4,218.94 萬噸來自國外的進口貨，進出口貨物合計達 7,120.39 萬噸，其中貨櫃貨載共達約 4,314.85 萬噸，相當於約 215.74 萬隻 20 英尺的標準貨櫃，包含出口占 90.51 萬隻，進口占 125.23 萬隻；分類明細如下：

- 進口的貨物包括約 660.42 萬噸的液化天然氣與石油氣、約 195.71 萬噸的原油、約 278.80 萬噸的煤炭、約 206.25 萬噸的加工食品、約 220.96 萬噸電器機械、約 146.72 萬噸新鮮蔬菜與水果、約 168.78 萬噸的服裝、約 142.47 萬噸的工業機械、約 140.76 萬噸化學製品、約 141.47 萬噸的傢俱、約 124.82 萬噸汽車零件、約 113.19 萬噸肉類與牲畜產品、約 106.35 萬噸其他石油油品、約 100.94 萬噸化學品、約 97.65 萬噸的非鐵金屬、約 92.89 萬噸的汽車、約 91.86 萬噸汽油、約 87.99 萬噸金屬產品、約 86.90 萬噸的木材原料、約 83.83 萬噸的動物性與植物性飼料與肥料、約 80.25 萬噸豆類農產品、約 67.91 萬噸魚類與水族產品、約 67.59 萬噸的其他農產品、約 66.56 萬噸的飲料、約 61.04 萬噸的紙類與紙漿、約 55.52 萬噸的運輸用貨櫃、約 50.53 萬噸的各種穀物、約 43.12 萬噸鋼材、約 36.55 萬噸原料鹽、約 33.87 萬噸的各種林木業產品、約 30.78 萬噸橡膠產品、約 23.04 萬噸的玻璃產品、約 21.41 萬噸糖、約 18.51 萬噸的非金屬礦產、約 15.25 萬噸的石材等，進口貨量共約 4,218.94 萬噸。
- 出口產品包括約 432.67 萬噸的汽車零件、約 291.51 萬噸的工業機械、約

201.52 萬噸的化學品與化學製品、115.81 萬噸電器機械、約 104.15 萬噸的汽車、約 68.73 萬噸鋼鐵製材料、約 77.35 萬噸金屬廢鐵、約 71.05 萬噸橡膠製品、約 41.29 萬噸回收物質、約 48.89 萬噸的加工食品、約 45.02 萬噸傢俱產品、約 40.26 萬噸的非鐵金屬、約 38.73 萬噸化學品、約 34.64 萬噸的衣襪類製品、約 28.85 萬噸金屬產品、約 27.70 萬噸的重燃油、約 27.59 萬噸運輸用貨櫃、約 20.96 萬噸的紙類與紙漿和約 14.37 萬噸魚類與水族產品、約 12.80 萬噸飲料等，出口貨量共約 2,901.45 萬噸。

重要港口：

東京灣(Tokyo Bay)：東京 (Tokyo)，千葉 (Chiba)，橫濱 (Yokohama)，
川崎 (Kawasaki)

伊勢灣(Ise Bay)：名古屋 (Nagoya)，志布志 (Shibushi)

瀨戶內海：大阪 (Osaka)，神戶 (Kobe)，和歌山 (Wakayama)，
廣島 (Hiroshima)，下關 (Shimonoseki)

九州：佐世堡 (Sasebo)，長崎 (Nagasaki)，鹿兒島 (Kagoshima)，
北九州 (Kita Kyushu)

北海道：函館 (Hakodate)，室蘭 (Muroran)，札幌(Sapporo)

本州日本海：新潟 Niigata

中國 China

在 1990 年代，經過五十幾年的封閉，中國在改革開放之後，一躍成為亞洲海運貿易的主導力量。2024 年中國擁有超過 14 億 1,604 萬的人口，2024 年的國民生產毛額達約 33 兆 5,980 億美元，且近兩年來每年 GDP 尚以 5% 以上的幅度成長，使得中國不論在亞洲或全球的海運產業上，都有極大的影響。舉例而言，1990 年中國以海運進口 8,000 萬噸的貨物，但到 2006 年進口達到 8 億 100 萬噸，成長了 10 倍，中國在全球海運貿易量所佔有的比重從 1990 年時的 1% 成長到 2024 年的 31.17%。中國的人口眾多，農礦物產富饒，但是隨著都市化程度日漸提高，農產品產量漸漸降低，目前稻米、蔬菜水果可自給自足。中國的工業活動主要是在沿海地帶，尤其是在上海和廣東附近。進口皆是屬於原料類的貨物，在 2024 年所有以重量計算的進口商品中，約有 23.89% 是與鋼鐵業有關的原料(鐵礦砂)，約有 10.69% 以上與石油工業有關聯(原油)。2024 年中國鋼鐵產量為 10 億 80 萬噸，占當年全球鋼鐵產量的 53.16% 以上，大幅超越全球產量第二位的印度，為印度產量(1 億 4,940 萬噸)的 6.70 倍以上，當年度中國進口鐵礦砂達 12 億 1,880 萬噸，是全球鐵礦砂進口量排第二位的日本 9,640 萬噸的約 12.64 倍以上。中國每年自巴西、澳洲、加拿大與委內瑞拉進口的大量鐵礦砂，為乾散裝航運市場提供大量的貨源。

中國快速的經濟成長與日本及韓國在過去幾十年的發展歷程完全不同。在 1990 年代，中國政府採取了一項融合政府企業和私人企業的發展策略，現在證明這是一個強大的組合。來自國外的投資者提供了技術、管理知識與資金，成立國內外合資的公司，並利用中國的低成本勞動力，結果就是其出口貿易(主要由貨櫃裝運的貨物)迅速成長與龐大的貿易盈餘。同時，政府提供資金在該國的各省建設各項所需的住宅、公路、鐵路和港口等主要的基礎設施，來支援中國的經濟成長。

經濟發展先驅的華南地區

長江流域的華中地區

華北地區：

- a. 煤礦蘊藏豐富
- b. 水患與水荒

東北地區：

- a. 新糧倉； b. 林業資源； c. 礦業：開發過度
- d. 工業：重工業老舊問題； e. 邊境貿易的發展

塞北地區：

- a. 草原與沙漠地形為主
- b. 以煤產為主的能源工業
- c. 與蒙古、俄羅斯的邊境貿易

西部地方：

- a. 深居內陸
- b. 經濟活動：以農牧業與觀光業為主
- c. 邊境貿易，日益活絡

就能源而言，中國主要是依賴煤炭作為能源，豐富的煤炭蘊藏量，在 2023 年時已知的煤炭蘊藏量僅次於美國與俄羅斯，占世界總蘊藏量的 13.47% 以上。在 2023 年，中國生產煤炭約 48 億 835.4 萬噸，但仍不敷使用，須依賴自印尼、澳洲、蒙古共和國與俄羅斯進口來彌補不足的部份，2023 年以海運共進口 3 億 5,970 萬噸(燃煤 + 煉焦煤)，自 2009 年起中國已成為煤炭的淨進口國。此外中國的石油蘊藏量就不是那麼豐富，中國 2024 年的原油產量為 2 億 1,300 萬噸，但進口量則達 5 億 5,340 萬噸。中國的七大油田分別是位於東北松遼平原的大慶油田、位於山東省的勝利油田、位於遼寧省盤錦市的遼河油田、位於內蒙鄂爾多斯盆地的長慶油田、位於陝西延安的延長油田、西北地方的新疆準噶爾盆地的克拉瑪依油田、與位於渤海的蓬萊油田等。

中國海陸兼具的位置：

- a. 幅員廣大
- b. 海岸線遼闊：鴨綠江←→北崙河口
- c. 臨渤海、黃海、東海、南海接太平洋

d. 沿海島嶼眾多：

- ① 形成大陸海岸的天然屏障
- ② 形成港口的組成部份

中國的港口：傳統上有廣州、大連、連雲港、上海(洋山港)、青島、天津

新建設港口：深圳、鹽田、廈門、福州、寧波-舟山港、日照(煤炭裝船)曹妃甸(鐵礦砂卸船)

中國有 40 多個國際港，都為不凍港。

2024 年全球港口貨物吞吐量前十大的排名(2023: 寧波-舟山港、上海港、唐山港、青島港、廣州港、新加坡港、蘇州港、日照港、澳洲 Port Hedland、天津港)中，中國的寧波-舟山港在 2024 年的吞吐量達到 13 億 4,000 萬噸的貨量，成為目前全球唯一一年貨物吞吐量超 11 億噸的超級大港，並連續 12 年位居全球港口吞吐量第一位。該港在 2013 年成為全球第一個貨物吞吐量超越八億噸的大港之後，從 2012 年起，已連續十二年登上全球第一大港口的寶座。

上海(Shanghai)橫跨於黃浦江匯入長江的兩岸，在 2024 年裝卸 5,156 萬隻 20 英尺的標準貨櫃，使它從 2012 年起，已連續十二年蟬聯世界上最大的貨櫃吞吐港口(按照貨櫃裝卸量來計算，2024 年世界前 10 大貨櫃吞吐港：Shanghai, Singapore, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Qingdao, Guangzhou, Pusan (Busan), Tianjin, Dubai, Port Klang)。目前上海港的主要貨櫃港區已移往洋山港或入長江在黃浦江匯入長江口旁的外高橋一帶的碼頭。在黃浦江西岸的軍功路與逸仙路仍有各具備 6 座及 8 座橋式起重機的兩座貨櫃碼頭，由上海集裝箱碼頭有限公司經營。

大連就其吞吐量來看是 2024 年中國的第十四大港口，2024 年的貨物裝卸量達 3 億 1,930 萬噸，貨櫃裝卸量達 540 萬支 20 英尺的標準貨櫃，它是一個天然良港，位於遼東半島的最南端。其原油碼頭是由大慶油田而來的油管的終點，大連是一個煉油、柴油引擎和化工業的主要中心。

蘇州港是位於中國江蘇省蘇州市長江沿岸的港口，目前是中國第六大港，但卻是世界上貨物吞吐量和貨櫃吞吐量最大的內河港口，江蘇省最大的港口。蘇州港形成於 2002 年，由三個原本的開放口岸共同組成，現為三個港區，分別是張家港港區（原張家港港）、常熟港區（原常熟港）和太倉港區（原太倉港）。

2024 年蘇州港的貨物裝卸量達 5 億 9,781 萬噸，貨櫃裝卸量達 967 萬支 20 英尺的標準貨櫃。

深圳坐落在中國的廣東省珠江三角洲以南，毗鄰香港。2024 年貨物吞吐量為 3 億 1,790 萬噸，年貨櫃裝卸量達 3,340 萬支 20 英尺的標準貨櫃。

其他主要的貨櫃港是青島，2024 年貨物吞吐量為 7 億 1,227 萬噸，2024 年為中國第四大港，貨櫃裝卸量達 3,087 萬支 20 英尺的標準貨櫃。青島的貨櫃卸貨效率、鐵礦砂的卸船效率始終保持世界第一。青島位於山東半島南岸的膠州灣內，始建於 1892 年，具有 117 年歷史。青島是太平洋西海岸重要的國際貿易港

口。港內水域寬廣、水深充足，四季通航，是中國著名的優良港口。它的腹地除了山東以外，還承擔著華北對外的運輸。此外青島港是山西中部生產的煤炭和山東勝利油田的煉油廠油製品主要輸出港，也是中國僅次於上海、寧波-舟山、深圳、廣州的第五大貨櫃吞吐港口。

主要的鐵礦砂進口港包括天津附近的新港(天津新港, Xingang)、青島、北崙、大連和廣州。

主要的石油進口港包括大連、青島、寧波、黃埔(廣東)、廈門、天津。

航運發展，Worldwide Shipping companies:

COSCO

SINOTRANS

CSCL (China Shipping Container Line): 2016 年 4 月 14 日已與 COSCO 合併

OOCL, Hongkong: 2018 年 6 月 30 日被 COSCO 所收購

南亞與東亞 Southern and eastern Asia

根據聯合國貿易和發展會議目前最新統計到 2023 年的資料，當年度南亞和東亞出口貨量約 24 億 3,966 萬噸，而進口貨量約為 61 億 6,962.7 萬噸，從 2000 到 2023 年的這 24 年期間，這一區域每年平均的出口成長率為 6.2%，遠高於全球平均的 3.71%，而進口的平均成長率為 7.85%，這一區域進口貨量的成長幅度明顯亦遠高於同期全球海上貿易進口量的成長幅度(3.66)。它是一個亞當斯密會認為最理想的海上貿易區。南亞與東亞的海岸線綿延穿越 18 個國家，主要是沿著亞洲大陸的南端，從東邊的印尼延伸到西邊的巴基斯坦，北到韓國，最西側為印度和巴基斯坦，南端則是印尼和馬來西亞的各群島。新加坡則大致是位於中心點。很難想像有其他地區比此一區域更適合於海運貿易的發展。這些貿易國家散佈在中國東海與南海的沿岸，有著廣大且往往受過良好教育的人口，但經濟卻受限於自然資源的缺乏，因此海上運輸提供這些海岸的都市可以方便地取得進口原料並易於將製造產品運抵出口市場，而且不需要花太多投資在建設運輸相關的基礎設施。

位於馬來半島的新加坡與在中國南端的香港，為這一區域的貿易和分銷的中心，如同安特衛普與鹿特丹在北大西洋日益成長的貿易，以及的利亞斯特和熱那亞在地中海區的貿易所扮演的角色。在 2024 年新加坡是全球排名第二的貨櫃吞吐港口，全年裝卸 3,901 萬支貨櫃，香港則有 1,440.1 萬支貨櫃的吞吐量，為全球排名第十大貨櫃港，在該年這兩個港口共裝卸超過相當 5,341.1 萬支 20 英尺的標準貨櫃。

在這一貿易區的東北端是韓國，其土地面積約 99,720 平方公里，2024 年的人口有 52,081,799 人，2023 年的 GDP 達 2 兆 6,150 億(尚未更新)，比日本 2023 年 GDP 的 45%略多。

韓國在 1970 年代完全使用日本在二十年前的模式來發展其經濟。如同日本，韓國初期工業的發展集中在鋼鐵、造船、汽車、電子及消費性的耐久財，依賴具

侵略性出口行銷策略來出口這些產品，賺取的收入用來支付進口的原材料和能源。幾家政府刻意扶持的大企業加上政府密切的參與，控制著經濟的發展。韓國的主要港口是朝鮮半島東南端的釜山(Pusan)和其北邊 60 英里的蔚山(Ulsan)。釜山是韓國主要的港口，2024 年貨櫃裝卸量達相當於 2,440.02 萬支 20 英呎的標準貨櫃，在當年度全球排名第 7 大貨櫃裝卸港。浦項則是浦項鋼鐵廠(POSCO)原料進口與產品出口的專用港口。仁川港(Incheon)是韓國第二大港，也是韓國西海岸的最大港口，為韓國首都首爾的外港，相距不到 40 公里，為韓國政府經營，港口附近設有出口加工區，是韓國北部進出口貿易中心。仁川港有規模廣大的產業為腹地，主要有煉鋼、機械、汽車、造船、化工、電子、車輛製造、金屬加工、石油及紡織等，**2021 年時的散裝貨物吞吐量有 1 億 5,828 萬噸(迄今缺乏資料更新)**，2024 年貨櫃裝卸量則約為相當 355.85 萬支 20 英呎的標準貨櫃。

這個地區的其他幾個國家則是仍在發展中。越南正進入經濟發展的階段，泰國的經濟雖小但成長卻很快速。沿著這一區域的西南端是印尼、馬來西亞、菲律賓和臺灣。印尼是這一區域主要的煤炭出口的國家，煤炭主要的礦藏在於加里曼丹島(Kalimantan)，2024 年以海運裝運的出口量達 5 億 2,870 萬噸，為全球第一大煤炭出口國，主要的出口港包括 Samarinda, Tanjung Bara, Balikpapan, Banjarmasin, 但是亦有在加里曼丹島東岸到東南岸若干河流的河口錨區如 Muara Pantai, Adang Bay, Bunyu 與 Muara Satui 等地以浮動式儲存與轉儲平台裝貨；另外印尼也是 2024 年全球棕櫚油出口量最多的國家，當年出口量達約 2,450 萬噸，印尼棕櫚油出口的主要裝運港口是 Dumai, Belawan, Padang 與 Panjang Port。所有這些港口都位於蘇門答臘島(Sumatra)，大部分的棕櫚油種植園區都位於此處。

(在2024年全球棕櫚油出口量第二位為馬來西亞，達1,690萬噸，但是根據馬來西亞Rabobank機構報告稱，預期未來全球對於棕櫚油需求雖然仍將持續成長，馬來西亞卻面臨土地缺少與人工植林逐漸老化的影響，未來印尼仍將持續維持全世界最大的棕櫚油生產國。

2024年印尼的人口約2億8,156萬人，居全球第四位，近年來經濟逐漸發展，引發國內對各種財貨的需求，因此雖然印尼的天然資源豐富，但是隨著國內需求的成長，未來能提供出口的能力將受到影響。印尼原本有亞洲油桶的稱呼，可出口大量原油，但是到了1990年代由於老油田漸漸衰退，新油田發展緩慢，石油產量大不如前，到了2004年，印尼已完全“退化”為原油和成品油的進口國，2008年印尼正式退出OPEC(石油輸出國家組織)。貨櫃船載來進口的各式機器與資訊產品，停靠的港口包括雅加達(Jakarta)、三寶瓏(Semarang)與泗水(Surabaya)。

菲律賓亦是以出口為導向國家，出口的貨物包括乾散貨原料如燒結(鐵)礦(Sinter ore, <http://www.twwiki.com/wiki/%E7%87%92%E7%B5%90%E7%A4%A6>，乃是

將各種粉狀含鐵原料，配入適量的燃料和熔劑，加入適量的水，經混合和造球後，在燒結設備上使物料發生一系列物理化學變化，將礦粉顆粒黏結成塊的過程。燒結設備：目前生產上廣泛採用帶式抽風燒結機生產燒結礦。)、木材產品等，和各種電子或電腦的製成品與半製成品。主要的港口包括馬尼拉(Manila)、蘇比克灣(Subic Bay)、宿霧(Cebu)、納卯(Davao)等港口。

而在更西邊的是**印度 India**：文明古國

人口眾多，14 億 912 萬人(2024 年)：世界上人口第二多的國家

2024 年的 GDP 為 14 兆 2,440 億美元，約略是中國的 41.96%，是未來數年最有成長和發展潛力的一個領域。

地形：

印度次大陸 (Sub-Continent)

- a. 北部高山
- b. 中央平原，恆河流域
- c. 南部德干高原

經濟：

- a. 2024 年農業占用 46.1%以上人口，51~54%以上的土地（7-9 月季風，耕地多，但缺完善灌溉系統，雨量充沛，但不穩定，影響農作物收成），卻只貢獻印度當年 GDP 的 16.35%。
- b. 勞力密集的初級工業與手工業，紡織業
- c. 礦產資源豐富
- d. 電腦資訊軟體工業：全球軟體業出口霸王
- e. 商務流程外包產業(例如 Call Center 服務業)
- f. 貧富懸殊，仍有四分之一人口無法溫飽：全國 10%人口賺取了全國收入的 57%，更有甚者，全國 1%的人口賺取了全國 22%的收入；此外，全國 10%的人口控有全國 65%的財富。
- g. 經濟落後，但發展快速，2003~2010 年印度的工業生產指數(Index of Industrial Production, IIP)平均年度成長率達 7.6521%；2011~2014 年則受全球經濟衰退的影響，較為降低，平均年度成長率只有 1.18%；2015 年起則有所改善，2018 年甚至達到 8%，但 2019 年卻又衰退到只有 0.6 的成長率，2020 年甚至衰退 11%，到 2021 年才又恢復成長 18.8%，2023 年成長約 9.02%，2024 年成長約 5.6%。
- h. 基礎電力供應不足，影響發展----改善中。

進出口貿易：

出口：鐵礦砂(中、日、韓、台，但是近年來該國政府以國內價格過高，禁止鐵礦砂出口)，稻米，玉米，黃豆，小麥(小量出口且不穩定)、紡織品等

進口：煤炭、原油、機械

印度也是一個高度依賴煤炭為能源的國家，其 2024 年煤炭產量為約 11 億噸，次於中國，居全球第二位；但是因印度所產煤炭的量仍不敷使用，因此以 2024

年為例，印度的煤炭進口量高達 1 億 7,550 萬噸，僅次於中國，為全世界第二大煤炭進口國，其進口來源最主要是印尼、澳洲、南非與莫三比克等國。除了煤炭之外，自中東進口的原油也是印度能源的主要來源之一，以 2024 年為例，印度進口共約 2 億 4,140 萬噸原油，原油進口港口遍佈印度半島的東西岸各港口，如東岸的 Visakhapatnam Oil Port, Chidambaranar Oil Jetty, Manali Chennai Oil Jetty，西岸的 Jamnargar Oil Port, Mangalore Oil Port, Kandla Oil Port, Uran Oil Jetty, Bharuch Oil Port, Kochi Oil Port, Mumbai Oil Port 等。此外天然氣也是印度必須進口的一項能源，2024 年印度進口了 355 億立方公尺的天然氣。

航運: Shipping Corporation of India (SCI)，航運業正緩慢發展中。

港口：

1. Ports for Iron ore export

West coast: New Mangalore

Goa (Mormugao)

East coast: Vizag (Visakhapatnam Port)

2. Ports for Steam coal import: Ennore

Madras=Chennai

Haldia

3. Container ports:

Bombay (Mumbai)

Madras=Chennai

Calcutta

台灣

原料進口: 鐵礦砂、木材、大宗穀物等農工原料與煤炭、石油等能源為主。

2024 年進口鐵礦砂 1,980 萬噸、燃煤與煉焦煤共約 5,740 萬噸、原油 4,490 萬噸、天然氣 347 億立方公尺、穀物 850 萬噸。

產品出口: 積體電路、機械零件、電腦、精煉油品、塑膠等為主。

2024 年各國際商港(不含兩個工業港)全年以海運進口貨物達約 1 億 5,216.27 萬噸，出口貨物只有約 3,370.29 萬噸。

6 大國際港: 基隆、台北、台中、高雄、花蓮、蘇澳。

2024 年各港裝卸量如下：

2024 年	基隆港	台北港	台中港	高雄港(+安平港 +布袋港)	花蓮港	蘇澳港
散雜貨 (噸)	3,656,964	15,087,696	48,054,788	50,722,969 + 12,140,489 +4 72,706 = 63,336,164	8,137,526	2,545,136
管道貨 (噸)	3,248,461	2,905,764	18,320,889	27,657,004 + 858,991 + 0 = 28,515,995	425,453	1,271,276
貨櫃 (噸)	59,386,329	51,492,501	57,209,724	329,038,623 + 59,616 + 0 = 329,098,239	0	0
(TEUs)	1,649,898.25	1,439,806.25	1,613,472.00	9,228,421.75 + 1,656.00 = 9,230,077.75		

資料來源：台灣港務股份有限公司

工業專用港:麥寮(Mailiao)工業區專用港與和平(Ho-Ping)工業區專用港

2024 年裝卸量如下：

2024 年	麥寮港	和平港
煤炭+ 散雜貨(噸)	14,818,901	3,658,912
化學品+管 道貨(噸)	44,531,055	0
貨櫃(TEU)	0	0

原油卸貨：中油在桃園沙崙及高雄大林蒲外海設有卸泊大型油輪的浮筒，為油輪卸下原油。

Cross-Taiwan Strait trade: no direct sailing allowed for foreign flag vessels ==>need Customs clearance via a foreign port

North China – Taiwan: Cheju Island; Mokpo 木浦

Central China/South China – Taiwan: Ishigaki 石垣島 (Yaeyama Islands)

Guandong/Guanxi: HK

汶萊:

出口:原油與天然氣，分別採自 7 座位於陸地上與其領海內的油田，日本為主要的出口地。

2024 年的 12 個月原油產量為 3,620.8 萬桶，過半用於出口，這一年共出口 1,825 萬桶。

天然氣，根據汶萊財政與經濟部的資料，2024 年汶萊的天然氣產量約為 100 億 3,750 億立方公尺，出口約占 92 億 2,263 立方公尺。

進口:原油、精煉油品、汽車、煤炭、黃金等，最大的進口來源國家為馬來西亞。