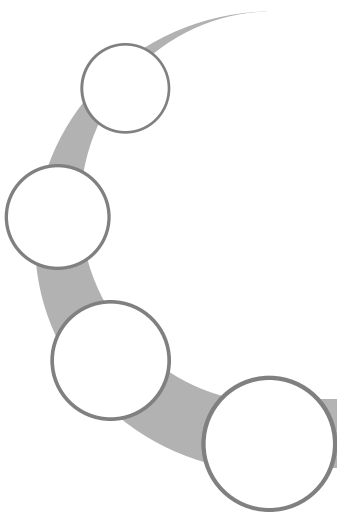


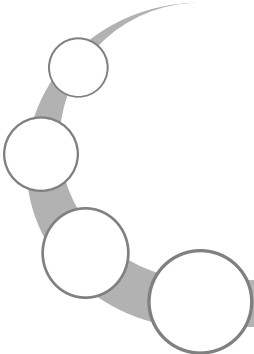


臺、日、韓三國貨櫃港口 營運政策之比較分析

楊鈺池 副教授

國立高雄海洋科技大學
航運管理學系 副教授





目 錄

一. 前言

二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

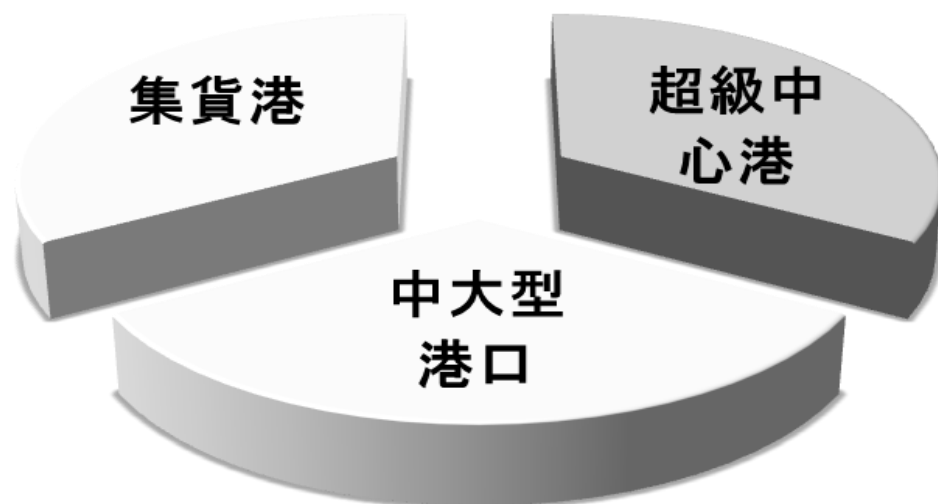
三. 臺灣貨櫃碼頭營運政策之發展現況

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧與比較分析

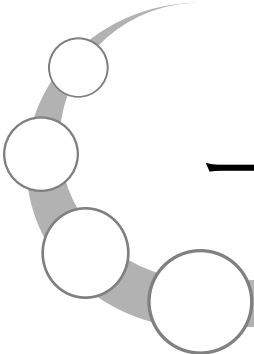
五. 對於自由經濟區和自由貿易港區之海運產業發展建議

一. 前言

未來港口類型



- 東北亞港口有可能出現發展出幾個超級中心港(Mega port)，則可能產生所謂新中心和支線理論。
- 船公司將會選擇以超級中心港為停靠取代類似過去中心和支線系統，因而稱為新中心和支線系統(鄭鳳敏，2011)



一. 前言

船公司主要集中在幾個中心港，全球大部分80%以上港口航線數量少於50家，僅有4%擁有全球航線網絡，由於香港和新加坡擁有作大航運容量和最大潛力，因此可以成為全球中心港。

港口	聯繫比例	鄰近港口數量
香港、新加坡、安得衛普、上海、深圳和釜山港	<u>60%↑</u>	<u>300↑</u>

- 全球前二十大港口有七個在東亞，未來有機會成為全球網路中心。
- 港口與其他特地港口連接成為聯繫範圍(Linkage Coverage)，其反應在全球航運網絡的易接近和重要意義。

1.1 主要運輸航線貨櫃量

Table 1.8. Estimated cargo flows on major East-West container trade routes, 2008–2010
(millions of TEUs and percentage change)

	Transpacific		Europe-Asia			
	Far East – North America	North America – Far East	Asia – Europe	Europe – Asia	Europe – North America	North America – Europe
2008	13.4	6.9	13.5	5.2	3.3	3.3
2009	12.0	7.0	11.5	5.5	2.8	2.5
2010	14.3	8.6	13.5	5.6	3.2	2.8
% change 2009–2010	19%	23%	18%	2%	13%	10%

2008-2010 年全球貨櫃量穩定成長

Source: Container Trade Statistics (CTS), May 2011, and Containerisation International, May 2011.

1.2 全球貨櫃船量

表2-3 2011年全球前20大貨櫃船公司排序

排名	船公司	TEU	佔有率%
1	Maersk	2,362,681	16.1
2	MSC	2,221,631	13.6
3	CMA CGM Group	1,319,722	8.1
4	COSCO	699,905	4.3
5	Hapag-Lloyd	650,249	4.0
6	Evergreen Line	645,693	4.0
7	APL	616,456	3.8
8	CSCL	563,091	3.4
9	Hanjin	541,378	3.3
10	MOL	473,446	2.9
11	OOCL	459,593	2.6
12	NYK	432,151	2.5
13	Hamb		
14	K Line		
15	Yang		
16	Hyund		
17	Zim		
18	UASC		
19	PIL	288,079	1.8
20	CSAV Group	279,549	1.7

大者愈大，
強者愈強，
兼併聯盟，
掌控碼頭，

- 全球前十大貨櫃船公司掌控全球63.5%船舶運力
- 航商間策略聯盟，共同規劃市場、配置最適船隊、穩定運價運能、擴大服務範疇，共享資源...

1.3 國外貨櫃碼頭營運模式與概況

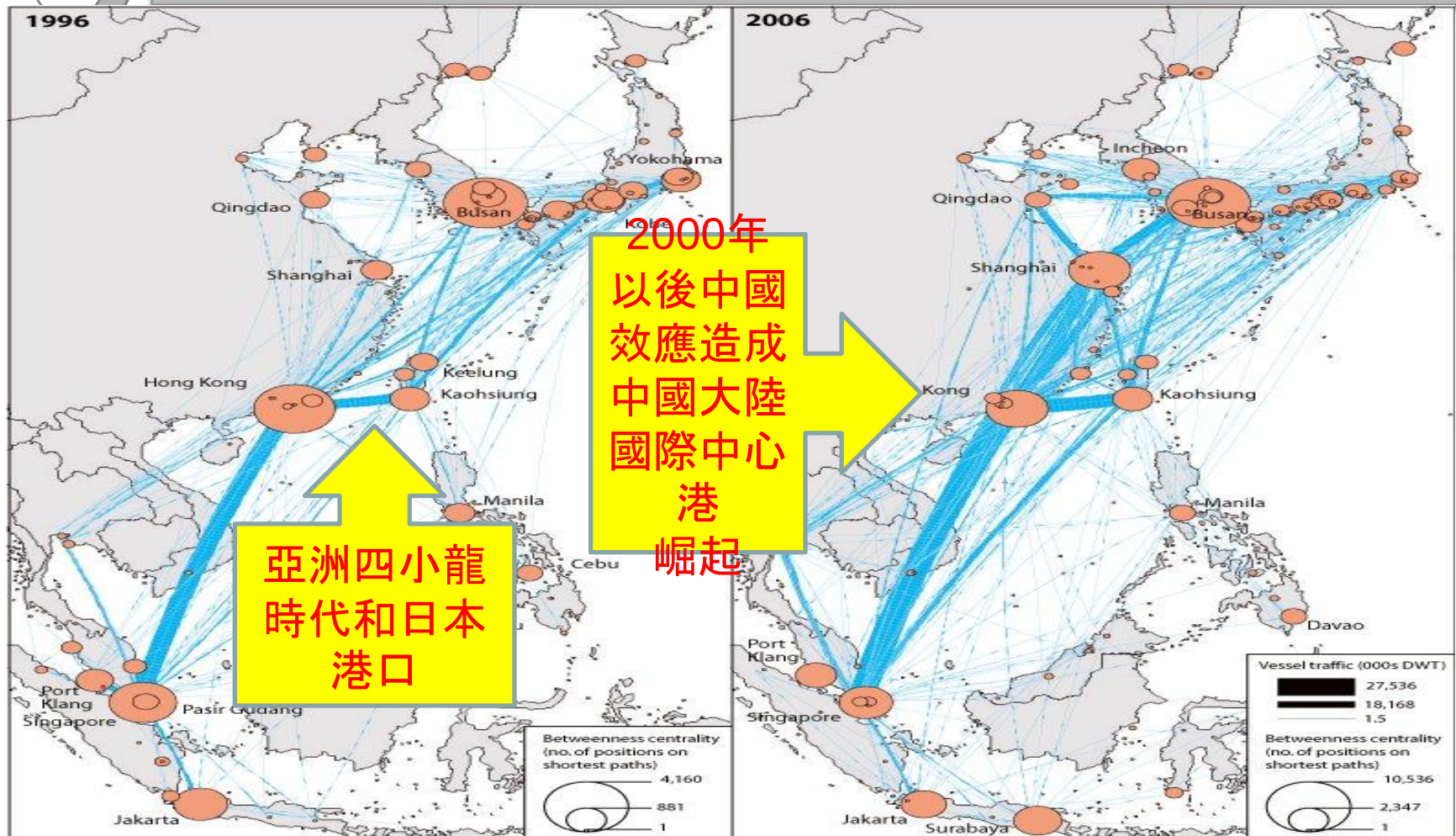
2009年東亞**主要國際商港**貨櫃處理量現況

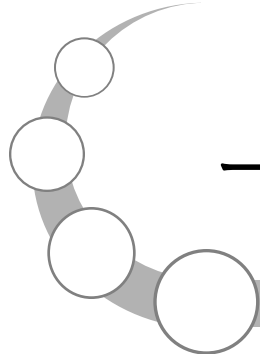
單位：1,000TEU, %

	全部港口貨物 處理量	轉口貨物量	轉口比率
上海	22426	5290	23.6
香港	20984	5151	24.5
深圳	22270	5330	23.9
釜山	11980	5372	44.8
廣州	11010	5395	49.0
寧波	10433	1461	14.0
青島	10260	1539	15.0
高雄	8581	4548	53.0
東京	3811	484	12.7
神戶	2247	454	20.2
全世界	524267	1148574	28.3

援引外資建設碼頭，例如：貨櫃碼頭公司、大型航商、港埠公司、控股公司等！

亞洲中心港口之變化趨勢

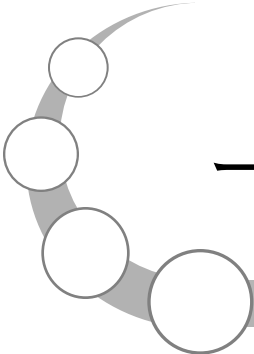




一. 前言

臺、日、韓之港埠物流發展策略

國家	港埠物流發展策略	目的/目標
日本	2006年之「超級中樞港計畫」	目的在於 <u>建設基礎軟硬體設施之外，對於不合理無效率港埠物流過程給予改善</u> ，特別是因應中國經濟快速崛起和深水港林立造成定期航線的軸輻網絡關係重新調整。
	2010年「國際戰略港口計畫」	
韓國	2003年推出「東北亞物流中心計畫」	
臺灣	1995年制定發展「亞太營運中心」	規劃(1)海運轉運中心，(2)進行國際商港建設和(3)港埠民營化改造
	2000年推動「全球運籌中心」之ABCDE計畫	強調E-logistic系統建置
	2008年「愛台12建設」	建設高雄港市再造計畫，規劃高雄港洲際貨櫃中心第一期工程，以及建構便捷聯外通道。

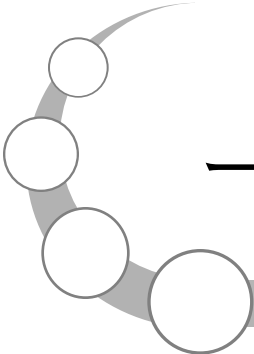


一. 前言

本文題目揭示為台、日、韓三國國際商港貨櫃碼頭營運政策作比較分析，本文研究方法為比較分析法來進行。

首先對於現行臺灣國際商港整體和個別港口在貨櫃碼頭營運所遭遇的問題作探討，採用人物專訪和文獻回顧方式來彙整問題點。

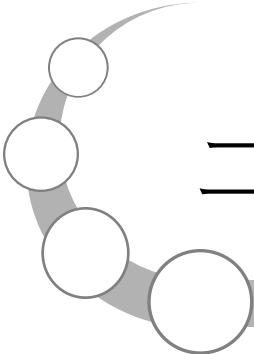
其次，在經由台、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策之比較分析，對現行臺灣國際商港所面對的課題，根據比較分析所得結論，提供交通部和臺灣港務公司規劃貨櫃碼頭營運政策與策略參考。



一. 前言

本文研究目的大抵有以下幾種，簡要說明如下：

1. 探討臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式、營運現況和問題點
2. 回顧臺灣港務公司發展歷史沿革和所規劃貨櫃碼頭營運策略
3. 分析台、日、韓三國對於貨櫃碼頭營運政策之比較分析
4. 提供政府與臺灣港務公司處理貨櫃碼頭營運問題之建議與對策



二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.1 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之模式

- 政企分離前後貨櫃碼頭營運模式，由於改制後至今時間甚短，所以大抵上差異不大

貨櫃碼頭營運模式

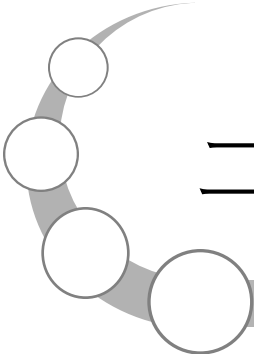
貨櫃碼頭營運模式	
公用碼頭	係指 <u>港務公司棧埠處或民間裝卸業者</u> 來承攬船舶貨物後負責裝卸業務等。
租賃碼頭	係指由 <u>航商或裝卸公司承租碼頭</u> 裝卸、儲存、保管、拆併櫃或物流業務等。
BOT碼頭	係指 <u>碼頭規劃建造、營運到最後特許期限後轉移給港務公司</u> ，例如台北港和高雄港的第六貨櫃中心。

三. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.1 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之模式

國際商港貨櫃碼頭營運模式覽表

碼頭類型	港口名稱	碼頭編號
公用碼頭	基隆港	西16～西18號碼頭和西22～西26號碼頭
	台中港	9、31、36和37號碼頭
	高雄港	120和75號碼頭（待定）
租賃碼頭 （航商）	台中港	32～33號碼頭由長榮海運公司承租。
		34～35號碼頭由萬海航運公司承租。
	高雄港	63～64號碼頭由萬海航運公司承租。
		65～66號碼頭由東方海外公司承租。
		68～69號碼頭由美國總統輪船公司承租。
		70號碼頭由陽明海運公司承租。
		76～78號碼頭和由韓進海運公司承租。
		79～81號碼頭和115～117號碼頭由長榮海運公司承租
		118～119號碼頭和由現代商船公司承租。
		121號碼頭和由日本郵船公司承租。

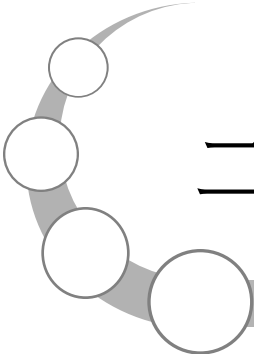


二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.1 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之模式

國際商港貨櫃碼頭營運模式覽表

碼頭類型	港口名稱	碼頭編號
租賃碼頭 (裝卸公司)	基隆港	西岸北櫃場第二突堤(西19～西21碼頭)由中國貨櫃裝卸公司經營
		東岸貨櫃儲運場(東8～東11碼頭)由聯興國際通運公司承租經營至2028年。
	台中港	10～11號碼頭由中國貨櫃裝卸公司承租。
	高雄港	42～43號碼頭由連海裝卸船舶承攬公司承租。
BOT碼頭 碼頭營運公司	臺北港	臺北港北三～北九號碼頭、後線倉儲區及環港道路用地之50年專屬經營權由臺北港貨櫃碼頭股份有限公司
	高雄港	第六貨櫃中心108～111號碼頭，後線倉儲區及環港道路用地之50年專屬經營權由高明貨櫃碼頭股份有限公司



二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.2 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之現況

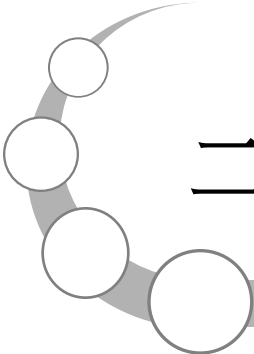
本文以國際商港主要貨櫃碼頭營運現況作分析，來探討其亟待節課題所在。

港口名稱	經營模式之現況
基隆港	以 <u>聯興和中國貨櫃裝卸公司承租模式</u> 為主
台北港	以 <u>台北港貨櫃碼頭公司</u> 為經營模式，係由長榮海運、陽明海運和萬海航運所組成。
台中港	因為貨櫃碼頭有限仍為 <u>長榮海運、萬海航運和中國貨櫃裝卸公司</u> 為主。
高雄港	<u>過去以航商作為承租對象</u> ，逐漸擴及連海裝卸和第六貨櫃中心的高明貨櫃碼頭公司。

二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.3 基隆港碼頭營運之現況

基隆港		
主要貨櫃碼頭 經營者		基隆港務局公共碼頭、聯興裝卸和中國貨櫃裝卸公司
貨櫃 處理量	2008年	公共碼頭為1,464,393TEU、聯興裝卸為590,865TEU
	2009年	因中國貨櫃加入造成市場後造成 <u>公共碼頭貨櫃量減少-36.16%</u> 和 <u>聯興則較前一年減少為-20.27%</u>
	2010年	對公共碼頭影響更為明顯， <u>較前一年較少-31.56%</u> 為609,730，相反地，聯興和中國貨櫃 <u>分別成長34.41%和141.37%</u> 。
	2011年	公用碼頭貨櫃處理量在島內貨源未增加，且港區內市場競爭激烈所致，造成貨源量持續流失， <u>比前一年減少12.89%</u> 。



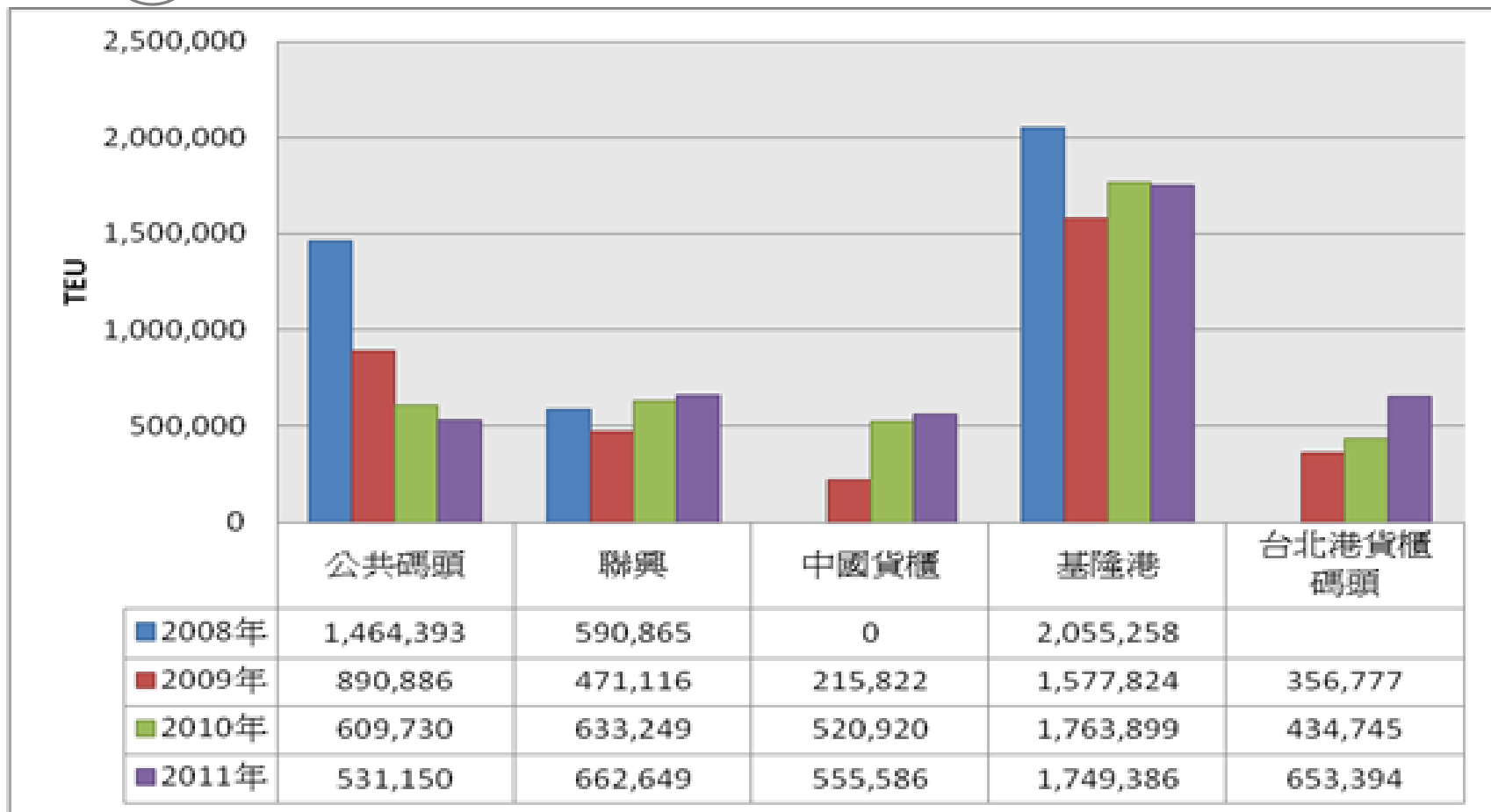
二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

台北港碼頭營運之現況

台北港		
主要貨櫃碼頭經營者		目前是 <u>長榮、萬海和陽明所組成台北港貨櫃碼頭公司來營運</u> ，陽明海運、萬海航運無法全心投入台北港營運，因此目前仍以長榮海運經營航線為主和萬海航運的航線為輔營運模式。
貨櫃處理量	2009年 2010年	呈現穩定成長趨勢， <u>356,777TEU提高到434,745TEU</u> ，其成長率為 <u>21.85%</u> 。
	2011年	貨櫃量達到 <u>653,394 TEU</u> ，成長幅度仍為穩定進步中。

三. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

單位：TEU



二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

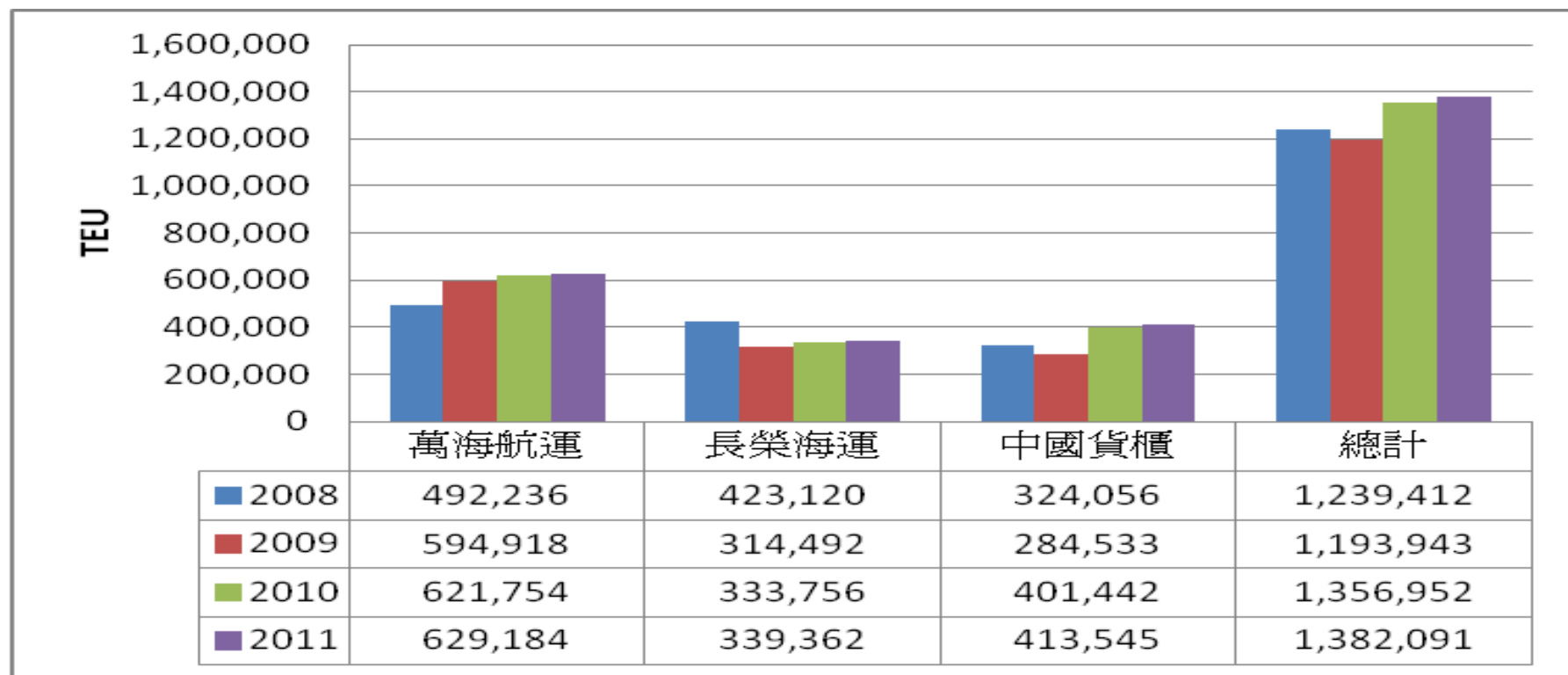
2.4 台中港碼頭營運之現況

台中港			
主要貨櫃碼頭經營者		為萬海航運、長榮海運和中國貨櫃裝卸	
貨櫃處理量	2008年	貨櫃處理量為1,239,412TEU	萬海航運貨櫃量為492,236TEU 長榮海運為423,120TEU 中國貨櫃則為324,056 TEU
	2009年	金融危機降到1,193,943TEU 減少-3.67%	<u>長榮減少-25.67%和中國貨櫃的-12.20%</u> <u>萬海則仍表現驚人成長為20.86%</u>
	2010年	為1,356,952TEU， <u>比前期增加13.65%</u>	
	2011年	為1,382,091TEU， <u>比前期增加1.68%。</u>	長榮海運貨櫃處理量被中國貨櫃超過為339,362TEU 中國貨櫃則為413,545TEU， <u>較前期成長3.019%</u>

二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.4 台中港碼頭營運之現況

單位: TEU



資料來源：臺灣港務公司（2012）

圖3 台中港主要貨櫃碼頭之貨櫃處理量

二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

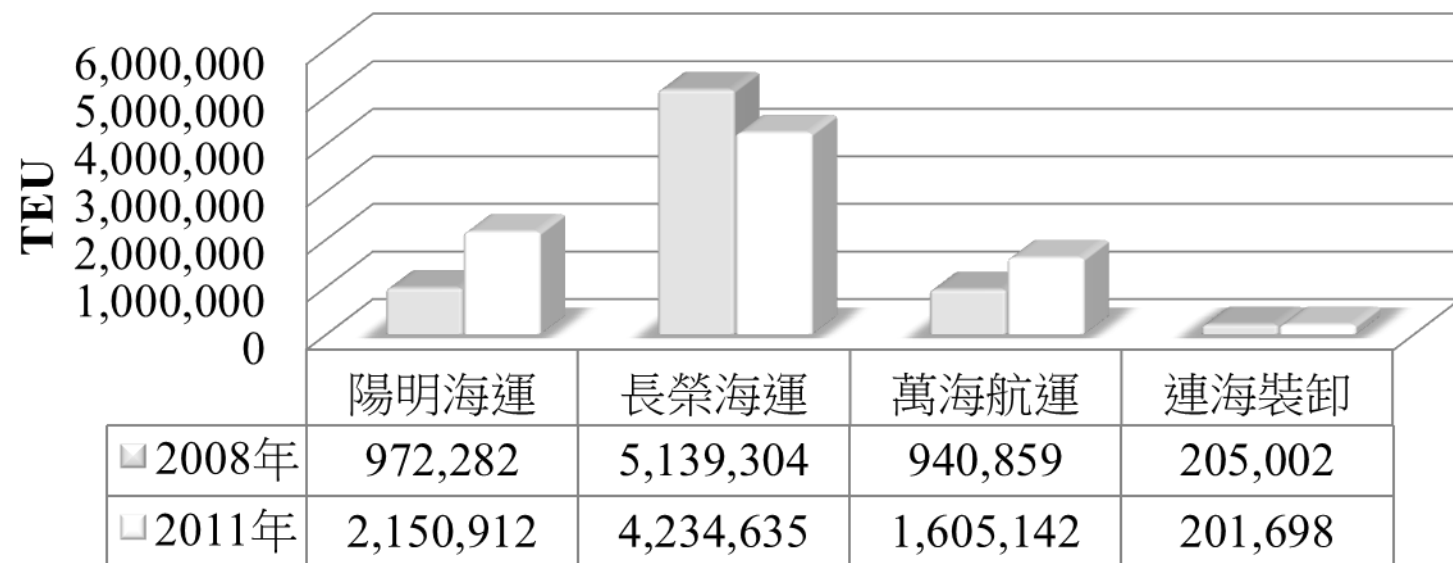
2.5 高雄港碼頭營運之現況

高雄港

主要貨櫃碼頭
經營者

承租貨櫃碼頭主要有八家國內外航商、一家連海裝卸公司和一家高明貨櫃碼頭公司。

國內業者2008年、2011年貨櫃量

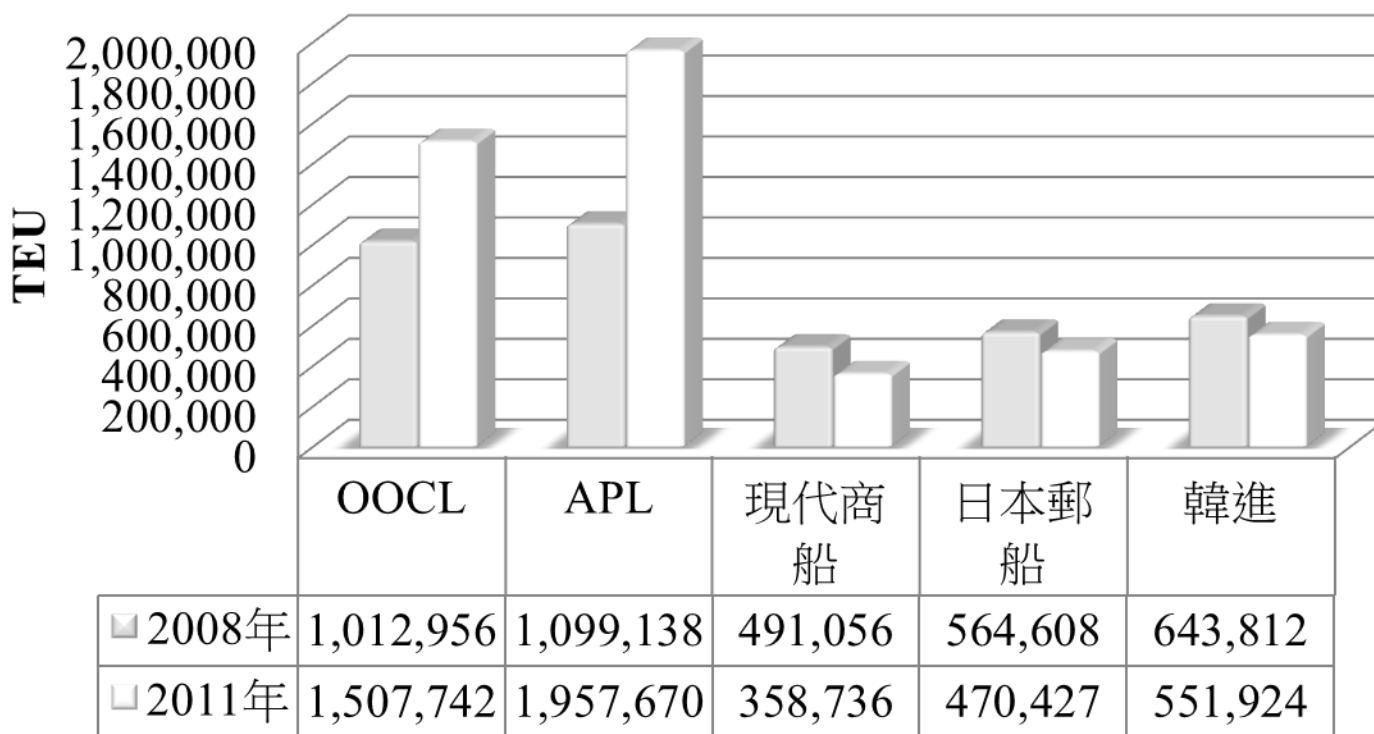


國內業者	成長率
陽明海運	121.22%
長榮海運	-7.02%
萬海航運	70.60%
連海裝卸	-1.61%

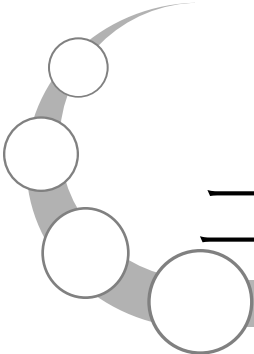
二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.5 高雄港碼頭營運之現況

外國航商2008年、2011年貨櫃量



航商名稱	成長率
OOCL	37.99%
APL	23.48%
現代商船	-26.95%
日本郵船	-16.68%
韓進	-14.27%



二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

2.6 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之問題彙總

- 本文根據2012年5月～8月份進行臺灣港務公司及其港務分公司以及各港口之貨櫃碼頭營運商(或為承租商)所匯總問題點。
- 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之問題點，大抵可區分為基本設施方面，貨源問題、航線問題以及碼頭問題，按照問題嚴重程度，■：嚴重（4~5）▲：普通（3）●：不嚴重（1~2）（參考表3）。

二. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

表3 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之問題彙總

構面	問題點	基隆港	台北港	台中港	高雄港
基本設施 問題	水深不足無法停靠萬TEU級以上船舶	■	●	■	●
	東北季風較強作業困難	■	■	■	▲
	潮差較大作業較困難	▲	▲	■	●
	碼頭聯外交通動線便利性	▲	■	▲	▲
	港區背後腹地不足	■	■	●	■
	港埠物流產業群聚未形成	●	■	▲	●
貨源問題	貨量不足競爭壓力激增	■	■	●	▲
	港區間貨量移轉，部分移轉台北港	■	●	▲	■
	新興港口行銷不易	●	■	●	▲
航線問題	近洋航線為主	▲	●	■	●
	歐美主幹航線減少	▲	■	●	■
碼頭問題	退租貨櫃碼頭閒置	▲	▲	●	■
	貨櫃碼頭使用率較低	■	■	▲	▲

■：嚴重（4~5） ▲：普通（3） ●：不嚴重（1~2）

三. 臺灣貨櫃碼頭營運政策之回顧

臺灣

1995年亞太營運中心

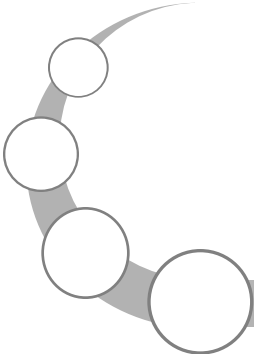


2000全球運籌中心



2008年愛台12建設

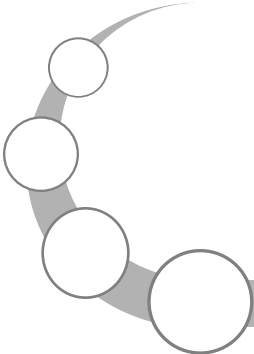
港務局行銷獎勵措施



三. 台灣貨櫃碼頭營運政策之發展現況

3.1 臺灣港務公司發展歷史沿革

1930年	國民政府制定「交通部航政局組織法」，該法規定交通部設立航政局，並於各重要通商口岸設置辦事處，辦理航政業務。
政府遷台後	基於情勢，未恢復成立航政局，而將航政業務委由臺灣省政府各港務局代辦
1999年7月1日	省政府組織功能調整，各港務局回歸交通部。
2012年3月1日	港務局依據「政企分離原則」，來進行航港體制改革。所謂「政企分離原則」，即將航政、港政等公權力事項交由一專責行政機關掌理，港埠經營業務則成立港務公司或其他組織型態之經營機構負責。



三. 臺灣港務公司經營策略

3.2 臺灣港務公司經營策略

本文僅就臺灣港務公司所提出拔尖領航行動計畫攸關貨櫃碼頭經營部分，簡要說明彙總如下（參考下表）：

計畫種類	主軸	推動重點	執行計畫
拔尖計畫	創量增值	● 建立常態港口貨櫃行銷作業，協助行商業者擴大作業量 ● 發展島內轉運業務，提供較佳之整體運籌方案 ● 促進業者投資建構新船及開闢航線	● 優惠獎勵措施計畫(辦理轉口櫃、新航線優惠措施) ● 藍色公路計畫（推動國際航線貨櫃船空艙便載、推動兩岸快捷客貨輪定期航班拉皮型塑旅運大樓）
		● 發展多國拆併櫃運送業務 ● 擴展物流業務，招商進駐自由貿易港區 ● 提昇資產管理效益增裕營收	● 興建公共倉儲及發展MCC計畫（1.高雄港前鎮物流園區倉庫及南星物流園區倉庫、中島區棧36庫 2.台中港39號碼頭倉庫 3.基隆港西16-17號碼頭倉庫

三. 臺灣港務公司發展歷史沿革和經營策略

計畫種類	主軸	推動重點	執行計畫		
築底計畫	優質港口	● 創造自貿區空間蓄積前店後廠發展能量 ● 導入高附加價值產業進駐自貿區 ● 建構完整之轉運與聯外路網，改善周邊道路效率與安全 ● 改建碼頭及櫃場增加裝卸作業能量，滿足船舶大型化需求 ● 建置資料倉儲與資料加值應用	● 港埠擴建計畫 1.高雄港南星產業及物流園區土地開發 2.高雄港前鎮國際物流專區土地開發 3.高雄港洲際貨櫃中心第二期工程 4.台北港南碼頭多功能物流倉儲開發 5.台北港物流倉儲區造地圍堤工程 6.聯外路網計畫 7.基隆港東岸聯外道路新建工程 8.高雄聯外高架道路工程	● 設施提昇計畫 1.基隆港西岸自營櫃場整建 2.台中港18號客貨碼頭新建 3.台中港44-45號散雜或碼頭新建 4.台中港105號大宗散裝貨櫃碼頭新建 5.台中港北中南 6.高雄港115-117號碼頭改建	● 智慧海港計畫 1.港棧作業流程改造 2.建置港棧資訊系統 3.建置整合型資料庫 4.貨物流向分析

三. 臺灣港務公司發展歷史沿革和經營策略

3.2 臺灣港務公司經營策略

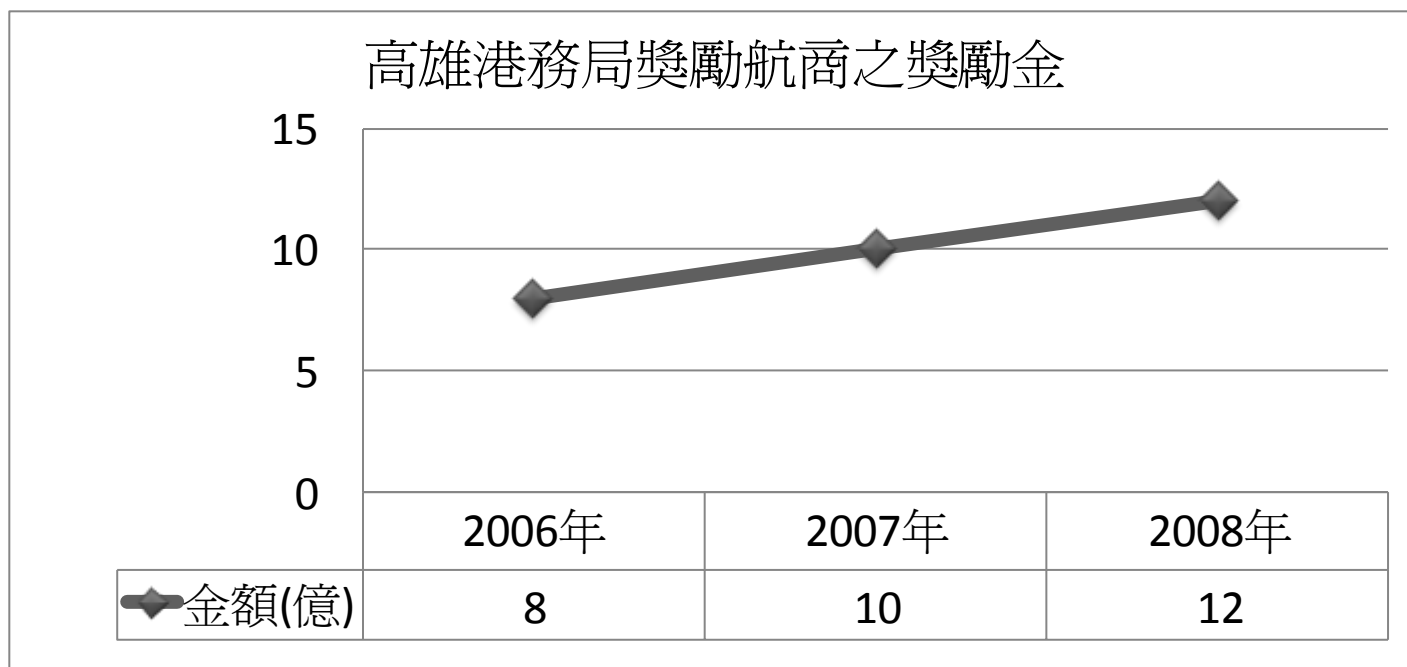
◦ 目前我國對於航商所實施優惠措施，以高雄港為例主要針對承租專用貨櫃碼頭航商為主

針對航商所實施之優惠措施	
1.總貨櫃處理量方面	(1)每年處理33萬TEU得可減免租賃費9萬美金。 (2)追加目標達成(45萬到200萬TEU處理量)則 <u>可減免5~11%的租賃費用</u> 。
2.轉口貨物方面	較前年增加1萬TEU以上時，則 <u>可減免9萬美金租金</u> ，如果轉口比率為50%~80%以上則 <u>可減免15000~24000美金</u> 。
3.專用貨櫃碼頭	土地使用費降低約40%以外。
4.其他獎勵措施	如 <u>取消拖船夜間作業加三成規費</u> 、六萬噸以上貨櫃輪碇泊費打六折， <u>航商靠泊船數達前一年的九成者，碇泊費打折</u> 及貨櫃裝卸量成長獎勵金等優惠。

三. 臺灣港務公司發展歷史沿革和經營策略

3.2 臺灣港務公司經營策略

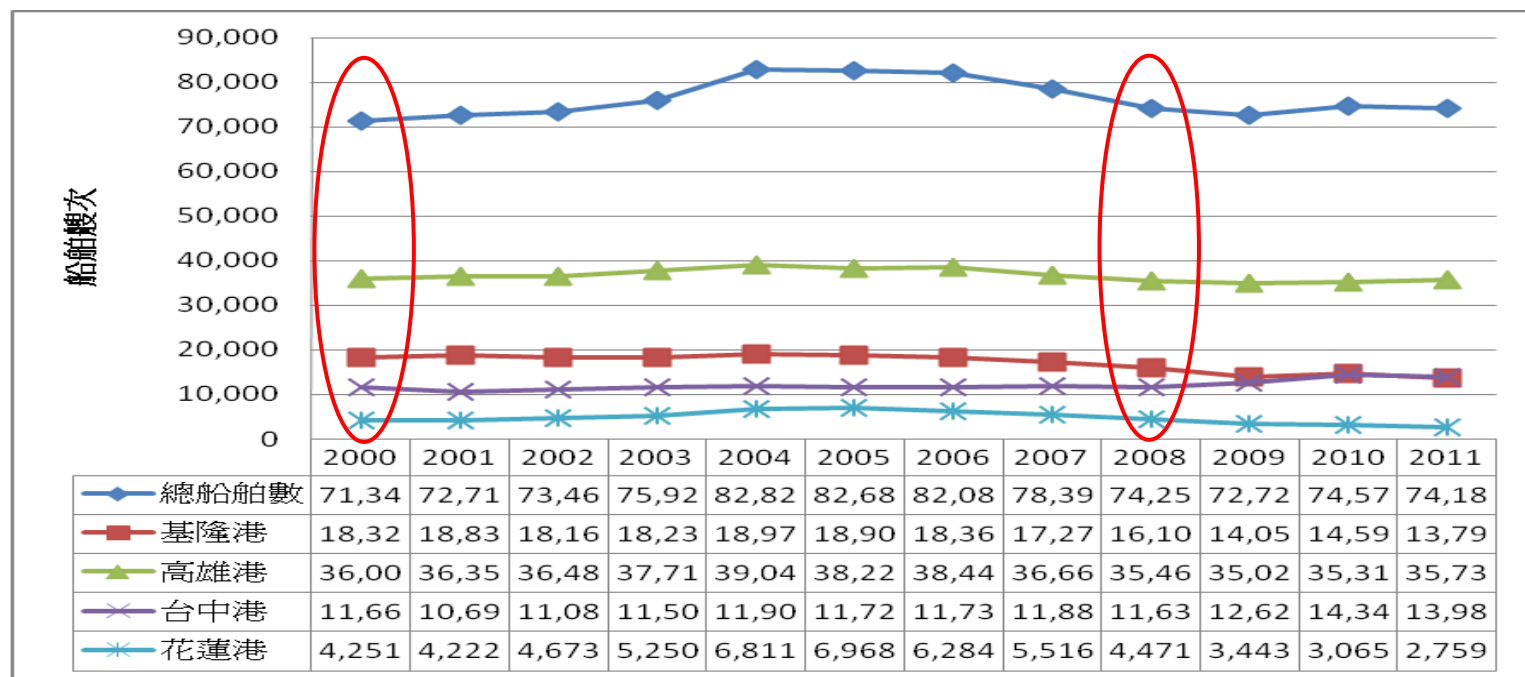
「高雄港貨櫃量成長獎勵措施」，目的在獎勵航商提升高雄港貨櫃碼頭使用效能，提高貨櫃裝卸量，增加高雄港的國際競爭力。



三. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

實施政策之成效得從下圖之臺灣國際商港的進出港船舶艘數和臺灣國際商港貨櫃處理量之統計獲得應證。

圖4 臺灣國際商港船舶艘數統計

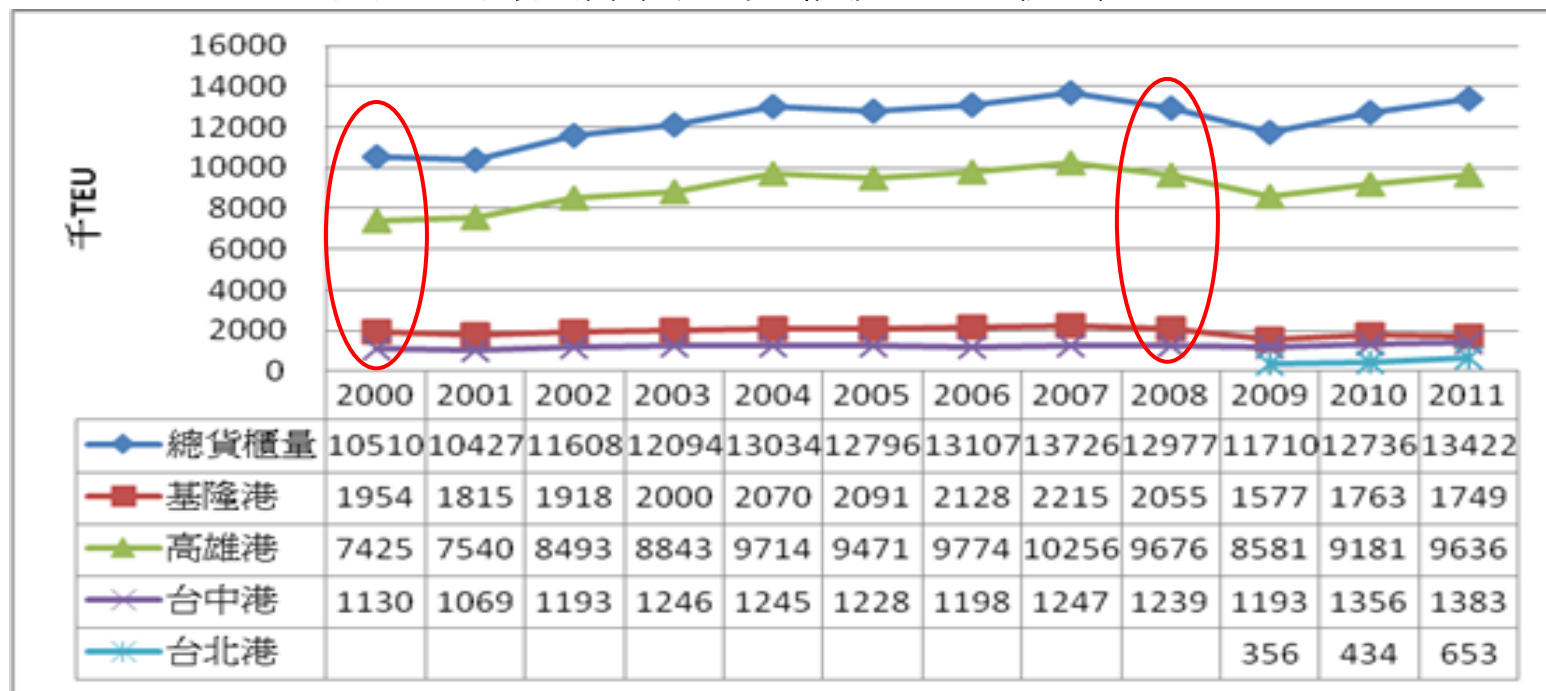


資料來源：中華民國交通部統計處（2012）

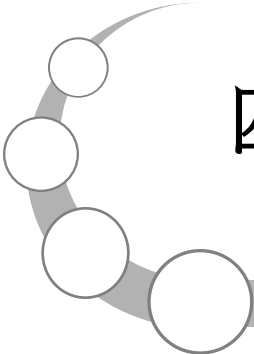
三. 臺灣國際商港貨櫃碼頭營運模式與問題點

實施政策之成效得從下圖之臺灣國際商港的進出港船舶艘數和臺灣國際商港貨櫃處理量之統計獲得應證。

圖5 臺灣國際商港貨櫃處理量統計



資料來源：中華民國交通部統計處（2012）

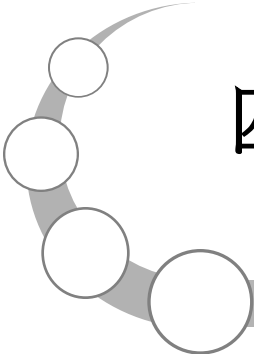


四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

4.1 日本

超級中樞港政策

1990 年代	1.船舶大型化 2.企業全球化和周邊港口激烈競爭	
2006年	制定所謂「超級中樞港政策」	(1)在港埠成本方面能與降低三成 <u>達到釜山港和高雄港相同水準</u> (2)在服務方面由現在3~4日前置時間縮短到1日 <u>與新加坡港相同水準</u> (國土交通省，2011)。
主要 措施	1.新世代高規格貨櫃碼頭 2.提供公部門有效率的貨櫃碼頭經營環境 3.外貿港務公社改革推動 4.港區內物流中心形成 5.國內航運集貨運輸效率化之企業實驗	

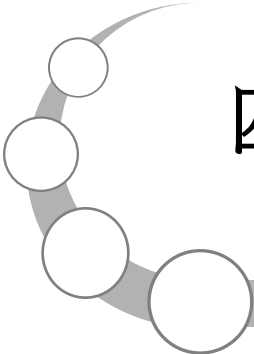


四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧與比較分析

4.2 日本

根據超級中樞港政策規劃港埠費用降低30%到釜山港類似水平，提供航商各種獎勵措施。本文以東京港和神戶港為例加予說明。

港口	獎勵措施
東京港	(1)橋式起重機使用費 (2)超過現有貨櫃量時，得 <u>減免30%的進港費和帶解纜費</u> 。 (3)大型船舶進港口減免和沿岸貨櫃運輸船舶得 <u>減免50%的港口設施使用費</u> 。 (4)轉口貨物處理船舶得 <u>減免50%的橋式機使用費</u> 。 (5)新開闢航線在一年間得 <u>減免50%的進港費</u> 。
神戶港	(1)初次進港船舶得 <u>減免100%的進港費、岸壁費和碼頭使用費</u> 。 (2)一天兩次進港則第二次進港的進港費用得 <u>享有100%減免</u> 。 (3)一個月11次以上進港，則11次以後的進港費用全免。 (4)國內線的集貨船的橋式機使用費得 <u>減免50%</u> 。

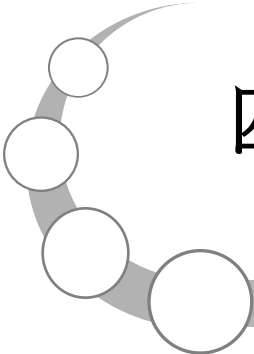


四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧與比較分析

4.2 日本

國際戰略港口	
起因	1. 貨櫃船舶大型化 2. 亞洲諸國港口貨物處理量大增 3. 主幹線運送貨櫃貨物從日本進出貨物量比率降低。
2010年 6月18日	根據「選擇和集中」兩個考慮原則，制定所謂「新成長策略」，為強化和維持主幹線，從 <u>廣域的貨物集中</u> 和 <u>成本降低</u> 等現實考慮上，將阪神港（大阪和神戶港）、京濱港（東京港、橫濱港和川崎港）指定為國際戰略港口。

所謂「國際戰略港口」，係扮演成為遠距離的國際海上運輸網絡據點的角色，同時肩負起國際海上貨櫃運輸網和國內海上運輸網環節的角色，來強化日本港口國際競爭力。



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

4.2 日本

港口	計劃書要點
京濱港	1.從今至2015年之貨櫃處理量，要由<u>700萬TEU</u>要提高到<u>1000萬TEU</u> 2.降低貨櫃碼頭成本、減輕承租費用、戰略性費用決定以及支援貨櫃碼頭的生產性提高。 3.在港埠管理者設立國際戰略港口交付金作為財源。 4.為實踐集貨體系： (1)在國內航線集貨船方面:創設建造費用補助制度、免徵石油煤炭稅。 (2)卡車方面:設立首都高速道路的折扣制度和指定道路的早期建設。 (3)港埠經營方面:橫濱港港務公社在<u>2012年完成股份有限公司化</u>，並且在2014年和東京港務有限公司整合在一起。 5.現有碼頭岸壁的公共化、水深-18公尺的岸壁全額由國庫來補助建設。 6.設置京濱港國際貨櫃戰略港口綜合特區制度

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

港口	因應策略
阪神港	1.貨櫃處理量預定由現今的400萬TEU於2015年達到490萬TEU，在2020年提高到590萬TEU 2.建構國內集貨船航線，以集散瀨戶內海周邊貨物、從港埠運送事業者提案設立合資企業，向政府申請新造貨櫃船舶補助經費。 3.大阪和神戶的港務公社將於2015整合，公社貨櫃碼頭的地下基礎設施國有化、對股份有限公司化的賦稅優惠措施及支援制度。 4.阪神港周邊地區促進企業招商提供的優惠措施。 5.維持和強化主航線降低成本策略 6.阪神港港口整理狀況 7.為維持和強化主航線從廣域的貨物及或使用國內航線集貨船 8.為維持和強化主航線從廣域的貨物及或使用鐵路、內陸港口和轉運貨物措施 9.提高其他貨物服務、環境和安全對策 10.設置阪神港國際貨櫃戰略港口綜合特區制度

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

日本之實施成效

日本政府所實施超級中樞港政策與國際戰略港口政策之實施策成效如何，得從圖6所示前五大國際商港貨櫃量來評價

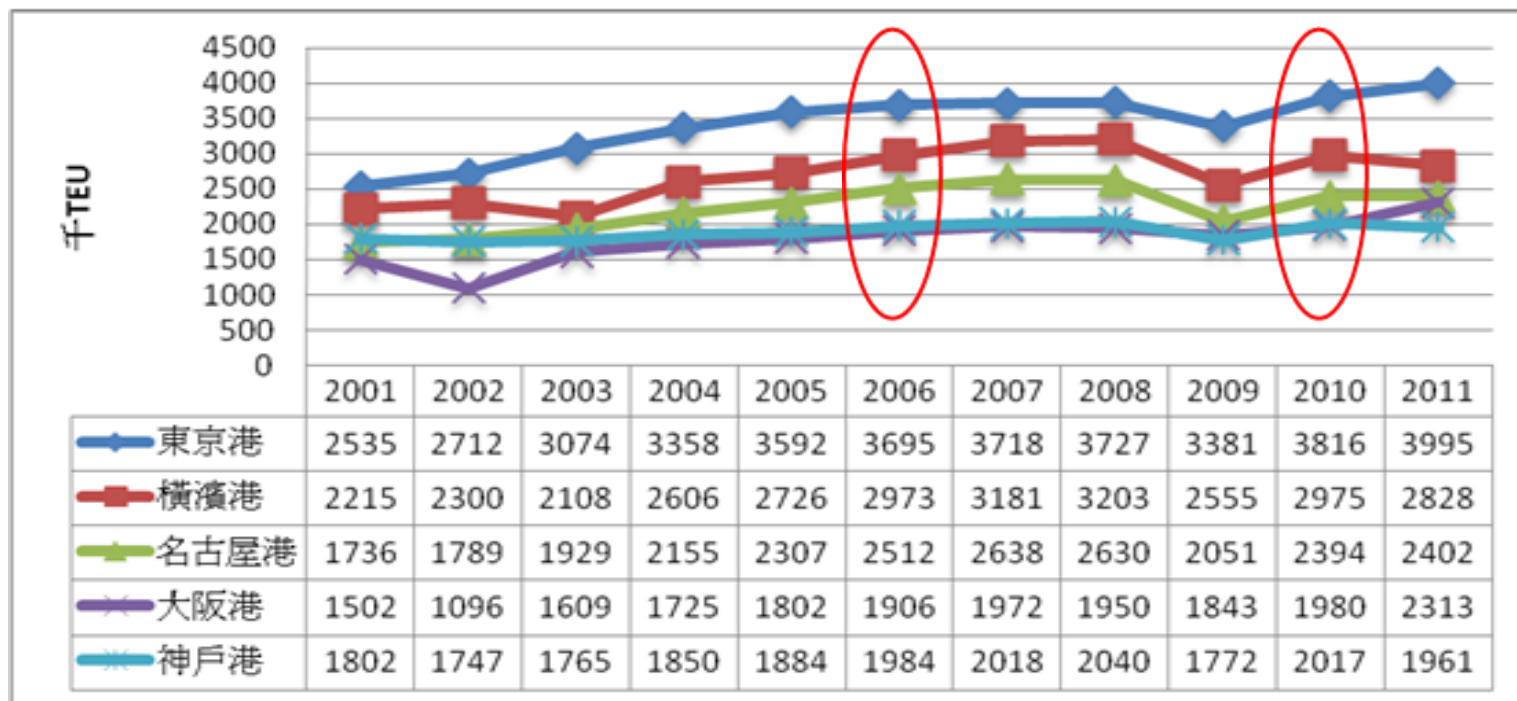
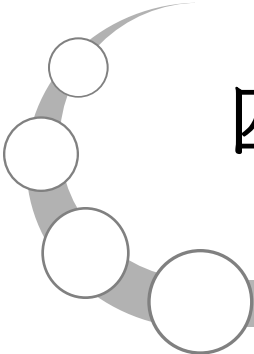


圖6

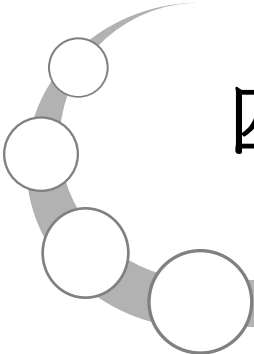
日本五大國際
商港貨櫃處理
量趨勢圖



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

4.3 韓國

東北亞物流中心港政策	
狹義觀點	係指在東北亞區域之主要國家，以韓國為中心來處理該區內交易所發生貨物量，並且成為俄國、東南亞等國家輸出入或交易中間轉運口之政策。
廣義觀點	係指在全球物流系統方面，韓國機場、港口和背後腹地成為提供周邊國家的物流相關服務之基地機能，將全球貨物、資訊和人聚集在東北亞的門口角色，透過招攬物流相關多樣化外國企業，創造出物流附加價值，活化國民經濟提高國際競爭力之政策(李東憲，2011)。
2003年4月	東北亞經濟中心促進委員會構成和營運初次提起
2008年以後	將東北亞物流中心港口政策納入範疇



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

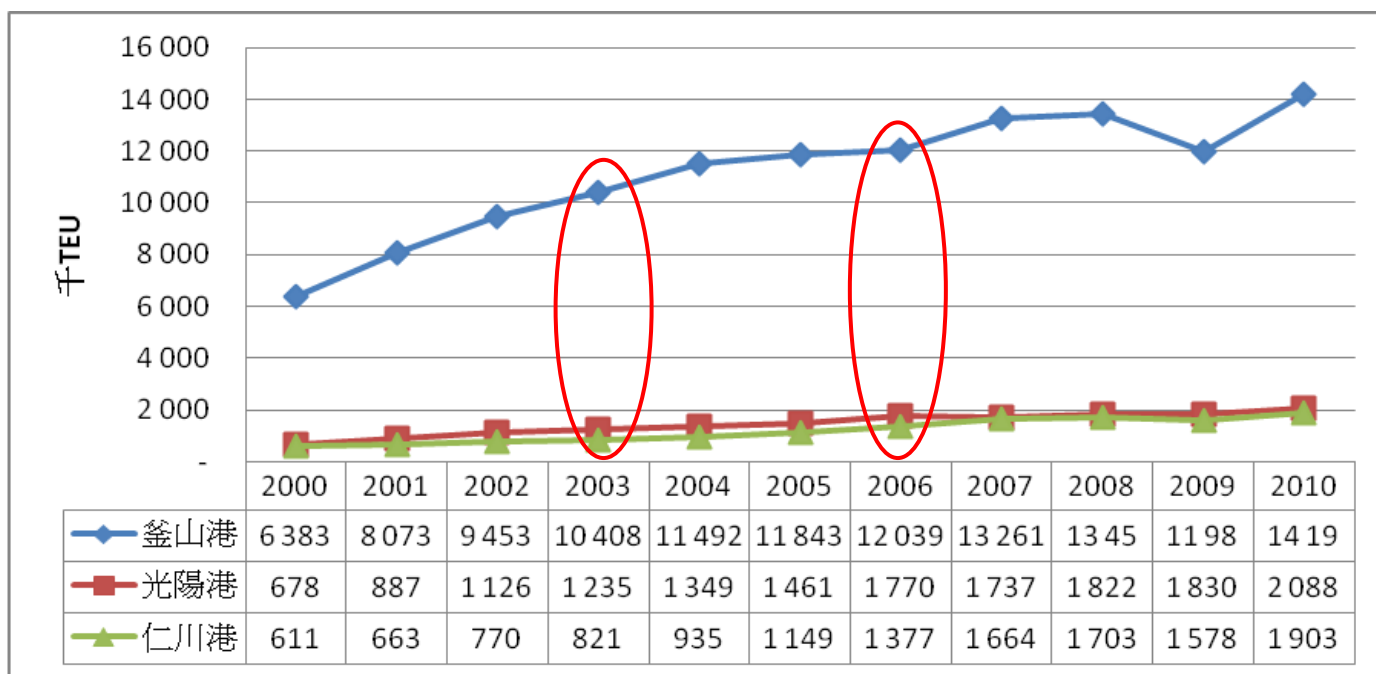
韓國之實施成效

東北亞物流中心港政策	
主要內容	1.將釜山港和光陽港建構成為東北亞中心港，開發和建設港口、並且擴充背後腹地和鄰近交通設施。 2.利用物流資訊系統整備和物流專門企業培育來強化軟體競爭力。 3.擴大韓、中、日海運合作和南北韓鐵路、越中國陸橋和越西伯利亞陸橋等鐵路連接建構東北亞物流運輸網。
推動課題	1.對於港口和鐵路的投資擴大和交通設施投資分配調整。 2.培育具有國際競爭力的物流專門企業 3.物流交易透明化 4.物流人力養成 5.國際物流支援制度改善和物流企業招商 6.建構便利和無紙化的物流資訊系統 7.建構東北亞鐵路網

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

韓國政府所實施東北亞物流中心政之實施策成效如何，得從韓國前三大國際商港貨櫃處理量獲得檢視

圖7 韓國前三大國際商港貨櫃處理量統計

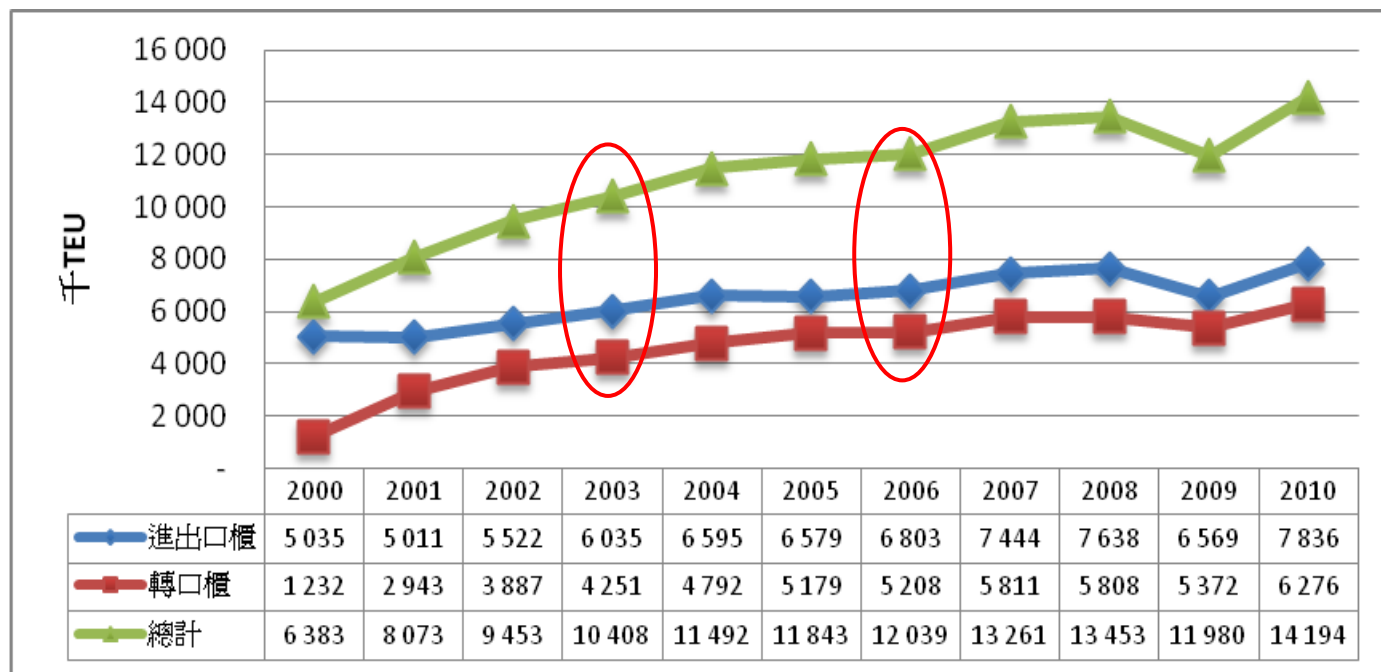


資料來源：國土海洋部（2012）

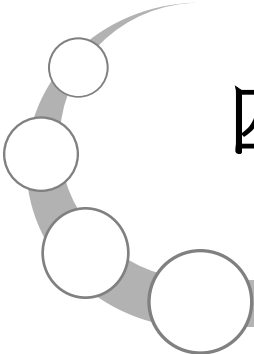
四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

韓國政府所實施東北亞物流中心政之實施策成效如何，得從韓國前三大國際商港貨櫃處理量獲得檢視

圖8 釜山港貨櫃處理量統計



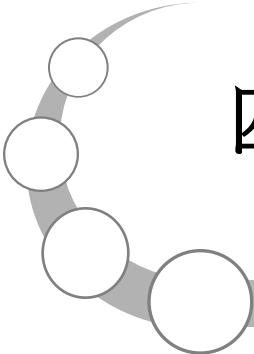
資料來源：國土海洋部（2012）



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

4.3 韓國

強化國際物流網絡的高附加價值海上物流中心化策略		
實施策略 簡要說明	1.透過現有中心化策略 補強穩定創造貨物量：	1.1全球最高水平物流系統革新 1.2透過貨物和企業引進穩定創造新的貨物量
	2.金融與物流角色結合進出全球物流市場	
	3.加強國家間物流合作與促進系統	
實施成效	(1) 2011年處理新的 <u>轉口貨物達1129萬TEU</u> ； (2)港口背後腹地進駐企業每年 <u>創造直接和間接附加價值達8兆4千億韓幣</u> (3) 物流企業進駐和物流中心營運等 <u>大約創造出5萬2千名工作機會</u> ； (4) 國內物流企業 <u>未來十年內培養全球十大企業列</u> 。	

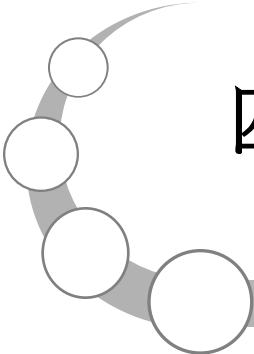


四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

4.3 韓國

第三次全國港口基本計畫(2011~2022)

2011年 7月25日	公布第三次全國港口基本計畫	
國家港口 政策目標	2020年港口要創造2倍的附加價值，包含下列項目：	
	1.總港口貨物量從2010年12.1億噸<u>提高到2020年的18.1億噸</u> 2.總貨櫃貨物量從2010年1,940萬TEU<u>提高到2020年的3,633萬TEU</u> 3.港口附加價值從2009年20兆韓元<u>提高到2020年40兆韓元</u> 4.港口產業從事者則從2009年48萬名<u>增加到2020年100萬名。</u>	
有關貨櫃 碼頭部分	1.高附加價值物流中心化 2.培育區域別據點特殊化	預期會誘發 <u>78兆韓元生產和32兆韓元附加價值</u> ， 同時會 <u>創造58萬名僱傭機會和63萬就業機會。</u>



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

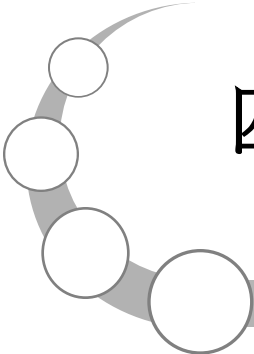
4.3 韓國

獎勵措施	
釜山港	2004年1月起，開始投入獎勵措施 2007年1月，按量計算獎勵措施變更強化中小型船公司的獎勵措施為主 2009年1月，擴及近洋線船公司，並起從現金給付方式轉換成減免航行費用。
光陽港	2004年1月起，開始投入獎勵措施 2005年1月，擴大並修正的按量計算獎勵措施
仁川港	2006年開始為活絡該港積極招攬貨源 2011年對於開設遠洋航線的船公司得享受3年全額免除繳納港口設施使用費。
釜山港 務公社	2011年從現行陸上運輸每TEU的8000韓元提高到1萬元， 海上運輸則由每FEU的41,000韓元提高到50,000韓元。

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

釜山港－T/S貨物之獎勵措施

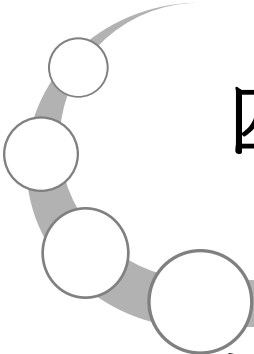
2006年	提供獎勵預算達到120億韓元
2007年	實施所謂改善方案，以實際績效獎勵基準點為50億韓元，對於貨物資家量優惠基準點則為每TEU提供10,000韓元
獎勵金計算公式	$(50\text{億元} \times \alpha_j) + (\beta_j \times 10,000\text{元/TEU}) = \text{各公司別T/S貨物獎勵金}$
範例： 假設2006年度釜山港T/S 貨物總計為600百萬TEU，A船公司在釜山港處理量在2005年為50萬TEU，2006年則為60萬TEU，則給予該公司獎勵金為實際績效獎勵金5億元 $((60\text{萬TEU}/600\text{萬TEU}) \times 50\text{億元}) + \text{貨物量增加獎勵金} 10\text{億}(10\text{萬TEU} \times 10,000\text{元/TEU}) = 15\text{億元}。$	
釜山港務公司為提高釜山新港碼頭使用率所提出之措施，簡述如下：	
1.裝卸費用降低 2.鼓勵船公司開闢新航線，<u>降低停靠船舶的港口使用費。</u> 3.外國企業和外國投資佔一成以上的合資企業，提供五十年租期，年地租為每平方公尺8分美金，費率<u>僅為上海港的十五分之一。</u>	



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

4.4 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策之比較分析

從港口管理機關、港口經營者、實施政策、貨櫃處理量成效、對於臺灣國際商港貨櫃碼頭營運之啓示（基本設施方面、貨源創造方面、航線開闢方面以及碼頭營運方面）等來論述（參考表4及表5）。



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧與比較分析

表4 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策之比較分析

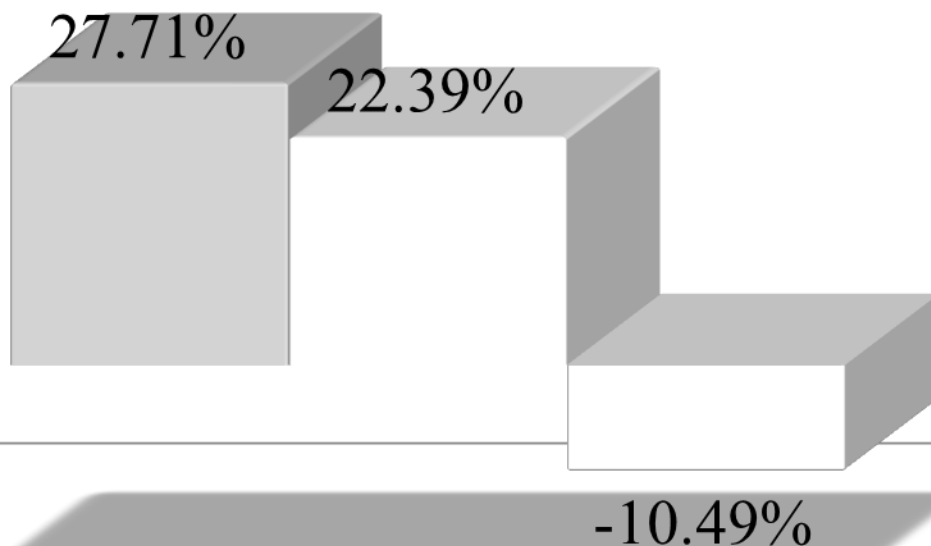
國家	臺灣	日本	韓國
港口管理機關	航港局	東京都港務局	釜山地方海洋水產廳
港口經營者	✓臺灣港務公司 ✓高雄港務公司	✓東京港務公社 (2014以前) ✓京濱港務股份有限公司 (2014以後東京、橫濱及名古屋港港務公社合併) ✓阪神港務股份有限公司	✓釜山港務公社 ✓光陽港務公社 ✓仁川港務公社
實施政策	✓亞太營運中心(1995) ✓全球運籌中心(2000) ✓愛台12建設(2008)	✓超級中樞港政策 (2006) ✓國際戰略港口政策 (2010)	✓東北亞物流中心港政策 (2003) ✓強化國際物流網絡的高附加價值海上物流中心 心化策略(2006)

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

營運政策之實施成效

實施成效-臺灣

■ 高雄港 ■ 台中港 ■ 基隆港

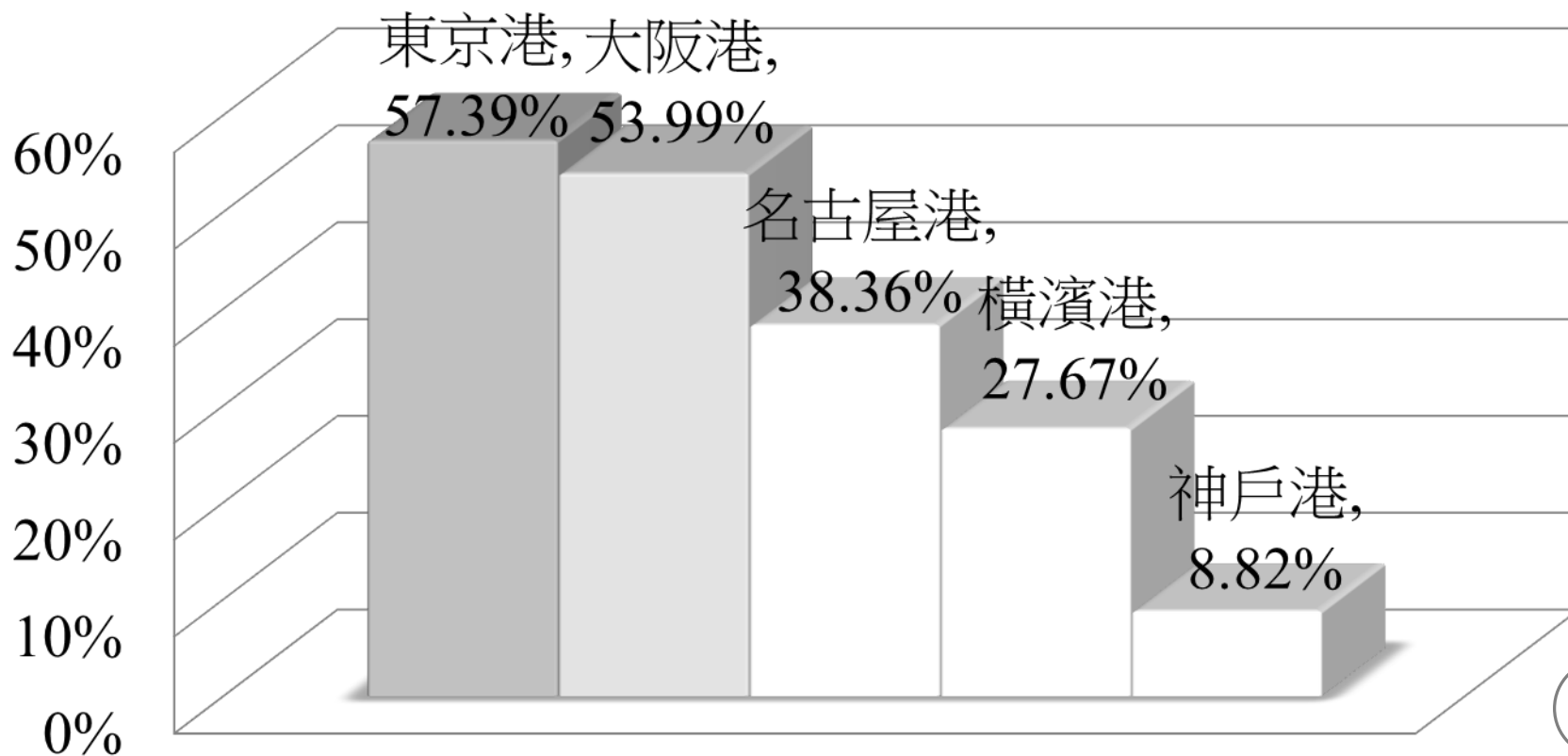


2000年~2011年
貨櫃量之成長率
計算基礎

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

營運政策之實施成效

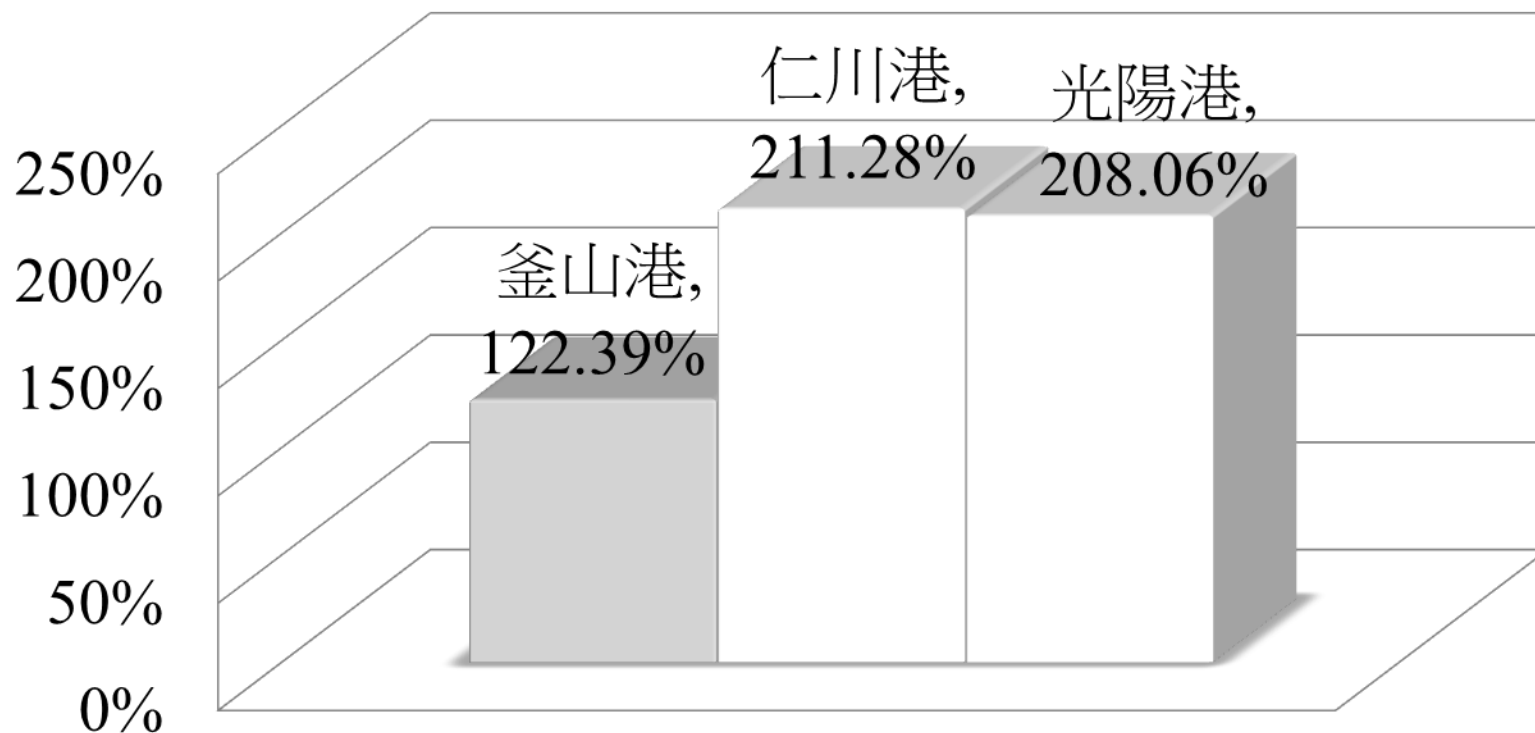
實施成效-日本

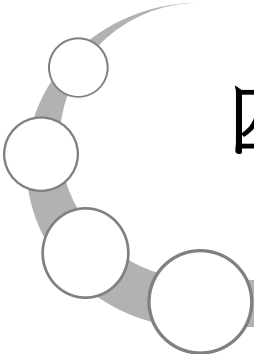


四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

營運政策之實施成效

實施成效-韓國





四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

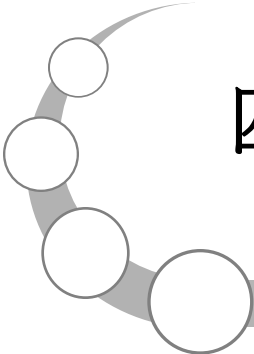
表5 臺灣國際商港貨櫃碼頭問題之建議對策

基本設施方面	
臺灣	1.建構完整之轉運與聯外路網，改善周邊道路交通效率與安全 2.改建碼頭及櫃場，增加裝卸作業能量，滿足船舶大型化需求
日本	1.現有碼頭岸壁的公共化、水深-18公尺的岸壁全額由國庫來補助建設。 2.許可事業者的橋式起重機和貨櫃場站設備等機具設施建設時，其資金的80%得以無利息20年以限作為融資償還期限。 3.機具設施的固定資產稅和都市計畫稅之課徵標準額之1/2來降低。 4.大型船舶進港口減免和沿岸貨櫃運輸船舶得減免50%的港口設施使用費
韓國	

四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧與比較分析

貨源創造方面

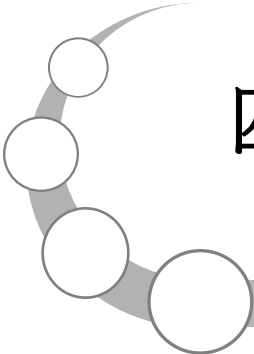
臺灣	1.優惠獎勵措施計畫(辦理轉口櫃優惠措施)-預定2012年9月1日實施。 2.藍色公路計畫發展島內轉運業務，提供較佳之整體運籌方案。 3.發展多國拆併櫃運送業務 4.擴展物流業務，招商進駐自由貿易港區 5.創造自貿區空間，蓄積前店後廠發展能量導入高附加價值產業進駐自貿區
日本	1.於原先從西日本諸港出口到釜山轉運的貨主採取補助措施，希望他們使用日本阪神港作轉運。 2.神戶港提供3億元協助國內航線利用促進事業 3.大阪港提供8千萬元對於母船補助制度和其他支援措施。 4.港口行銷來爭取東南亞轉口貨物。 5.轉口貨物處理船舶得減免50%的橋式機使用費。 6.如果較前年增加貨櫃裝卸量，則增加部分得享有50%的橋式起重機使用費減免。 7.超過現有貨櫃量時，得減免30%的進港費和帶解纜費。
韓國	1.轉口櫃獎勵措施 2.獎勵對象擴及船公司、貨運承攬業者、中小型貨主、保稅倉庫、沿岸航運成為獎勵措施使用對象 3.補助釜山港和釜山新港間貨櫃shutter費用



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

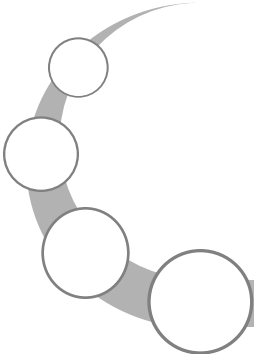
航線開闢方面

臺灣	1.優惠獎勵措施計畫(新航線優惠措施) 2.促進業者投資建構新船及開闢航線
日本	1.從仁川港到日本轉運貨物採取進港補助、國際轉運貨物補助 2.減少30%貨櫃碼頭使用費用，同時降低大型貨櫃船舶進港費用 3.新開闢航線在一年間得減免50%的進港費。 4.初次進港船舶得減免100%的進港費、岸壁費和碼頭使用費。 5.一天兩次進港則第二次進港的進港費用得享有100%減免。 6.一個月11次以上進港，則11次以後的進港費用全免。
韓國	1.鼓勵船公司開闢新航線，降低停靠船舶的港口使用費。 2.開設遠洋航線的船公司得享受3年全額免徵港口設施使用費



四. 臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策回顧 與比較分析

碼頭營運方面	
臺灣	
日本	1.降低貨櫃碼頭成本、減輕承租費用、戰略性費用決定和支援提高貨櫃碼頭生產性 2.現有碼頭岸壁的公共化、水深-18公尺的岸壁全額由國庫來補助建設。 3.國內線的集貨船的橋式機使用費得減免50%。 4.對於國內集貨船之建造補助和免徵石油煤炭稅
韓國	



對於臺灣貨櫃碼頭營運政策之建議

本文對於臺灣國際商港貨櫃碼頭營運現況和問題探討和臺、日、韓三國貨櫃碼頭營運政策作比較分析，獲得以下幾點觀點：

1.

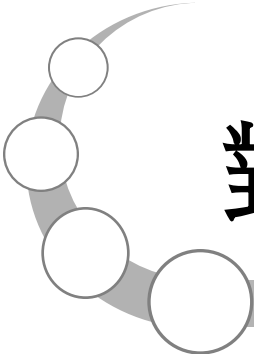
在臺灣航港體制改革在東北亞地區屬於時程較晚者，但是從日韓兩國航港體制改革中所學習到之教訓，可看出我國成立整合型臺灣港務公司作法是正確地。

2.

轉口櫃貨櫃量提昇不僅可以帶動重櫃成長量，同時對於空櫃調度量亦有幫助，並且近期韓國則對於轉口櫃提供按貨量計算獎勵措施，而獎勵措施使用對象應該不僅限定於航商，貨物流通有關業者也應該納入行銷範疇之列。

3.

藍色公路對於國際商港轉運貨櫃量提昇是有幫助的，同時對於節能減碳環境也能產生莫大效應。



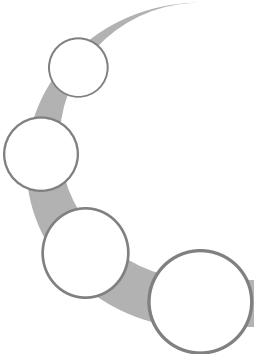
對於臺灣貨櫃碼頭營運政策建議

4.

無論是主幹線母船或集貨船的新航線增闢皆至少需要半年以上規劃，並且承載貨量能夠達成七成以上才能有邊際利益產生。

5.

以目前2008年~2011年貨櫃處理量的成長率來看，現代、NYK和韓進為前三名負成長的企業，且簽訂租約皆減到三年，若此狀況再不改善有可能成為下一波出走潮。另一方面，APL和OOCL貨櫃成長率皆表見不俗，但也成為競爭港口急於挖走的對象。



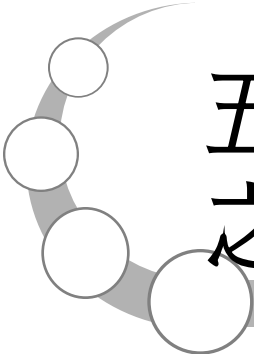
對於臺灣貨櫃碼頭營運政策 之建議

6.

台灣港務公司改制後需要面臨國外商港競爭威脅和盈餘上繳國庫和分配給地方自治政府的業績與財務壓力，得參考日韓兩國規劃成為先進的全球港埠營運企業之多角化投資案例，藉由對於企業持股參與、企業接收、事業擴張、與第三國業者共同進出到獨自經營等短中長期階段，進行國內外多角化投資。

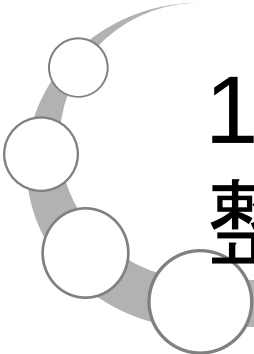
7.

我國國際商港過去定位在維持公共利益增收租金維生之地主港，然而日韓兩國規劃參考先進的全球港埠營運企業之多角化投資，現行港務公司缺乏港埠物流人才和港埠行銷人才。



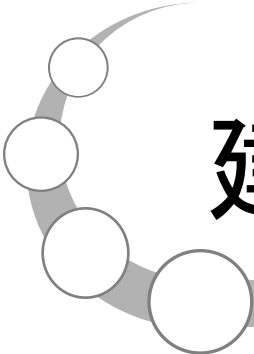
五.對於自由經濟區和自由貿易港區之海運產業發展建議

1. 自由貿易港區或自由經濟示範區應整合不同保稅區制度
2. 港務單位處理自由貿易港區和自由經濟示範區業務專責化
3. 自由經濟示範區結合自由貿易港區發展優勢在幾個示範區先行實施 日後視成效逐漸擴大
4. 結合當地產業優勢發展具有特色自由經濟示範區
5. 自由經濟示範區規劃擺脫過去以生產者為導向改為人本為導向新思維



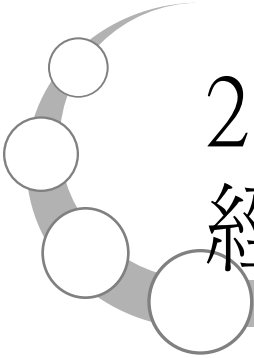
1.自由貿易港區或自由經濟示範區應整合不同保稅區制度

- 問題:由於國內保稅區之種類過多，管理辦法不一和優惠措施不同，造成招商對象產生重疊性和相互競爭現況，例如以**科學園區**以**科技部**管理、**加工出口區**為**經濟部**、**自由貿易區**為**交通部**，和**自由經濟示範區**為**經濟部**所管理。其中，加工出口區、自由貿易港區和未來自由經濟示範區，**招商對象**對於國際物流業者或物流倉儲經營業者皆為招商對象，容易造成招商引資條件不同和優惠措施不同造成相互競爭現象。
- 海關對於各個區域**管理和報關**方式不同，亦造成進駐不同區域之業者在申報進出口報單困擾，如果未來考量貿易便捷化和通關制度簡化，



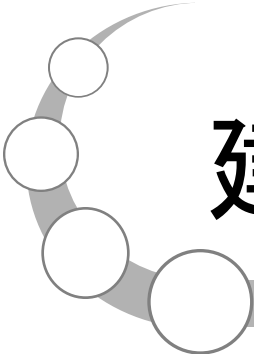
建議

- 參考上海自由貿易自示驗區能夠統一不同保稅區包括上海外高橋保稅區、上海外高橋保稅物流園區、洋山保稅港區和上海浦東機場綜合保稅區為單一保稅區域
- 例如台中港或高雄港地區亦面臨相同問題，在港區內有非自由貿易港區業者、自由貿易港區業者和加工出口區業者，未來可能增加自由經濟示範區業者，在同一港區內有四種不同管理和通關模式，相信對於港務機構或海關單位皆會造監管困難，因此建議由自由經濟示範區應該考量整合不同保稅區可行性，相信對於貨物流通和通關便捷性相當助益。



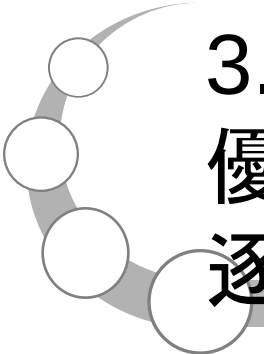
2.港務單位處理自由貿易港區和自由經濟示範區業務專責化

- 問題: 2012年3月起港務局配合國家推動因應政企分離原則，進行組織改革為航港局和港務公司，至今仍面臨**組織調整和員額不足問題**。聽聞目前無論港務公司和航港局皆設有負責自由貿易港區和自由經濟示範區承辦業務之人員，坦白說以目前員額不足和組織業務新舊交替，航港局組織辦法尚未通過情況下，港務單位同時承做兩種業務會遭遇到有點力不從心情況。
- 例如以航港局南部服務中心僅有兩人處理專責處理自由貿易港區和自由經濟示範區業務，在有限人力資源配置要處理兩大業務，兩者招商引資條件和對象有所不同，想要同時進行招商引資困難度較高。



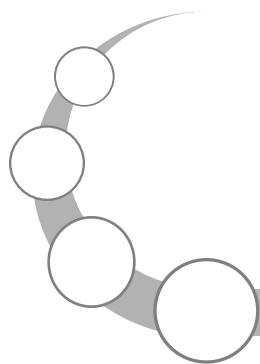
建議

- 以韓國釜山新港為例，**釜山新港碼頭區適用自由貿易港區管理辦法**，**港區背後腹地**所設置**經濟自由區則使用經濟自由區管理辦法**。
- 本人建議應該讓港區管理單位應該專注於由貿易港區業務招商引資，國內外的國際商務和加值物流業務較為合適，方能達到目標市場之差異化行銷策略和兩區交流加乘的綜效。

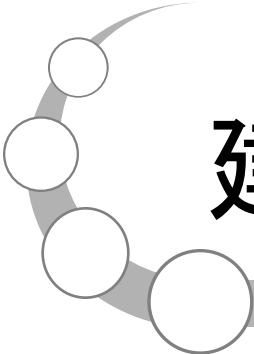


3.自由經濟示範區結合自由貿易港區發展 優勢在幾個示範區先行實施 日後視成效 逐漸擴大

- 問題:自由經濟示範區應該以幾個臨海城市重點來規劃而非遍地開花，韓國 設立仁川經濟自由區域首先在2003年8月11日指定 仁川經濟自由區和10月15日 開設仁川經濟自由區域廳，2004年10月15日正式營運。2003年10月27日 設立釜山・鎮海、光陽灣區經濟自由區域。2008年指定 大邱・慶北，黃海、新萬金・群山經濟自由區指定。
- 凡事起頭難任何新政策實施皆會遇到諸多困難，經常需要中央和當地縣市政府進行溝通或制度改革，皆需要時間來檢驗實施成效，

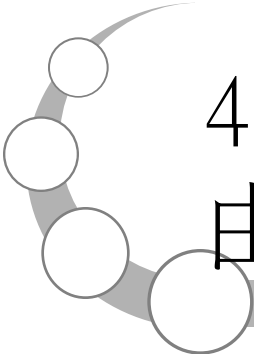


- 因此建議先行少數擁有國際機場和港口的縣市來進行示範性實施，例如基隆港、台中港、高雄港和桃園機場背後腹地設置經濟自由示範區作為實施對象，待評估實施成效和管理制度穩當後再逐漸擴張到其他縣市。



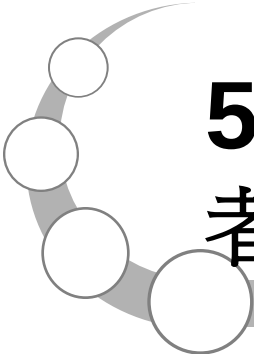
建議

- 以高雄港為例，建議高雄自由經濟示範區發展定位例如
- *LME 倫敦金屬交易中心物流倉儲*
- *石油化工倉儲區、*
- *南星計畫計畫區遊艇製造和俱樂部休閒園區*
- *遠洋漁業低溫物流園區*
- *航運金融中心(如高雄海事群聚中心之海事曼哈頓計畫*
- *船舶用品交易中心(配合郵輪觀光休閒業)*
- *高雄電影文化創意產業和育才園區(如釜山電影節和電影3D 數位後製)等。*



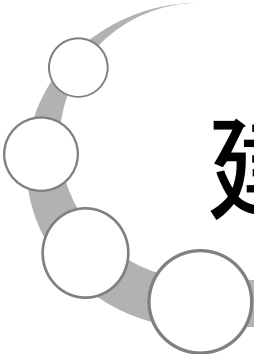
4.結合當地產業優勢發展具有特色自由經濟示範區

- 問題:韓國推動經濟自由區招商引資時會結合當地特色產業例如仁川經濟自由區以高科技中心、物流中心、金融休閒中心、醫療、生物、教育、文化和觀光；釜山鎮海經濟自由區則以國際物流、製造業、國際商業、海洋設備、觀光和休閒產業群聚中心為主。
- 以目前台灣國際商港為例。除了台中港港區腹地較寬廣以外，無論高雄港或基隆港甚至台北港皆面臨腹地不足問題，倘若要結合地方群聚產業、供應鏈特性和便利物流交通設施。



5.自由經濟示範區規劃擺脫過去以生產者為導向改為人本為導向新思維

- 問題: 韓國設計經濟自由區概念源自中國大陸特區概念，因此將過去單純引進生產者進駐概念，逐漸擴及到如何吸引外國企業在特區內有種家庭感覺來規劃整體自由區，例如增加外國企業能夠投資外國飯店、外國餐廳、外國學校、外國醫院、外國廣播公司、外國娛樂事業、甚至包括博奕事業等，讓外國企業能夠在韓國打拚時，能夠讓家人不會有疏離感，由於周遭皆使用相同語言，有種家鄉的熟悉感覺。



建議：

- 我國從過去加工出口區、科學園區、自由貿易港區到自由經濟示範區似乎缺乏人本角度考量來規畫園區。例如台北港屬於新設港口，由於缺乏完整**海事群聚中心造鎮計畫**，目前港口代理、裝卸、拖車、報關等業務仍需要依賴基隆港業者來進行，同時港區內亦缺乏餐廳、醫療和休閒設施，對於港區內營運業者和交替船員有諸多不便之處。
- 因此建議自由經濟示範區如果腹地充裕時，應該以人本觀點來集中式規劃園區功能，而非分散各園區。

**Many Thanks
For Your Attention**

