

91-49-280

MOTC-IOT-90-EA10

台灣地區整體國際港埠發展規劃 (九十一年至九十五年)(摘要版)

著者：曾志煌、王慶福、林美霞、翁國和、謝幼屏

交通部運輸研究所
中華民國九十一年十二月

台灣地區整體國際港埠發展規劃（九十一年至九十五年）（摘要版）

著 者：曾志煌、王慶福、林美霞、翁國和、謝幼屏

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：台北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十一年十二月

印 刷 者：萬達打字印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 195 冊

工 本 費：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

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

國家書坊台視總店：台北市八德路三段 10 號地下 1 樓・電話：
(02)25781515

五南文化廣場：台中市中山路 2 號地下 1 樓・電話：(04)22260330

新進圖書廣場：彰化市光復路 177 號・電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號・電話：(07)3324910

GPN：1009101642

台灣地區整體國際港埠發展規劃（九十一年至九十五年）

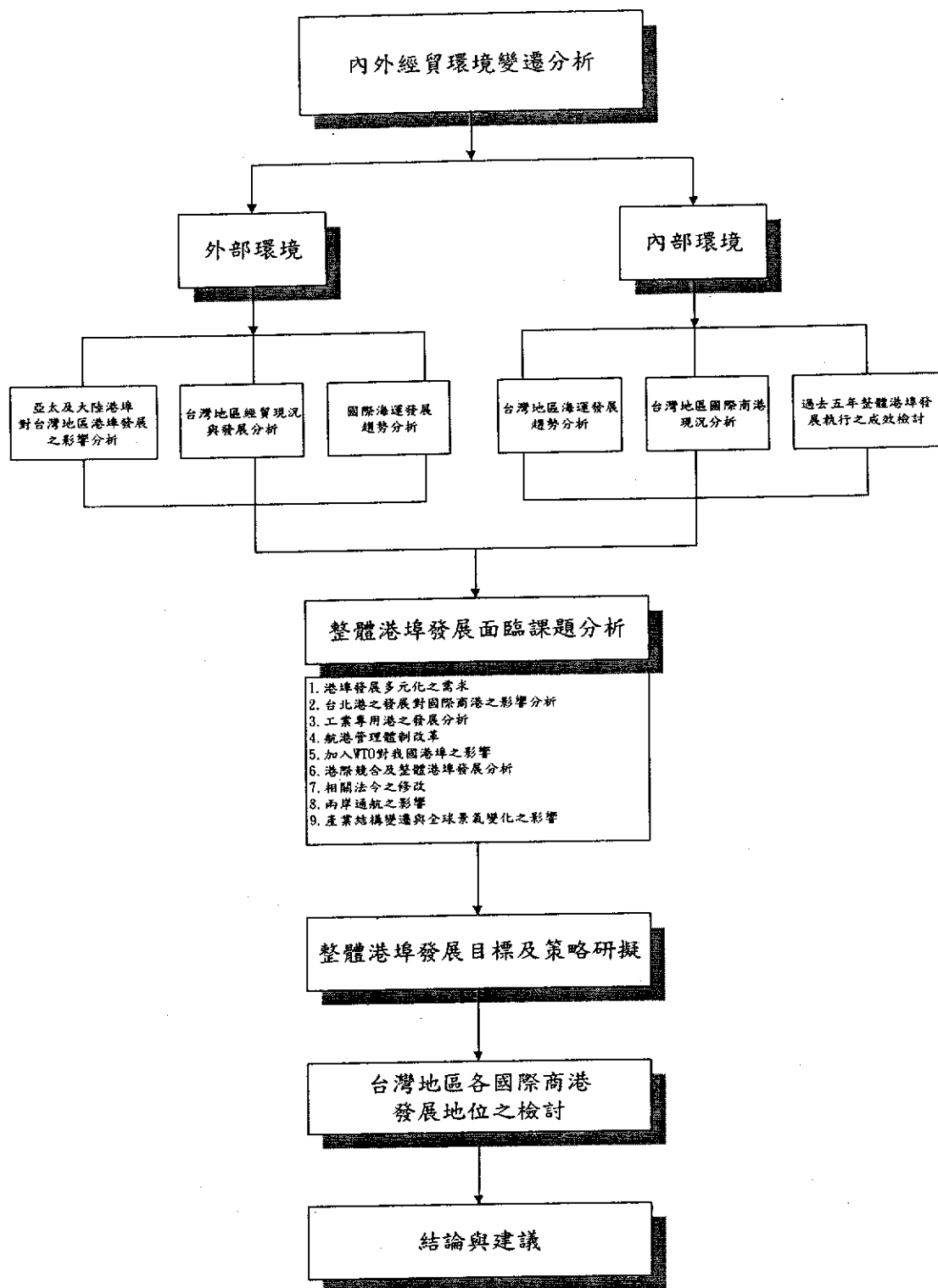
摘要版

一、前言

『台灣地區整體國際港埠發展規劃』係為配合亞太營運中心計畫之海運轉運中心，所進行整體國際商港第一階段之整體規劃，以作為各國際商港進行整體規劃之上位計畫，因此係以整體之觀點，經由檢討亞太地區海運及港埠市場之發展，研擬台灣地區港埠發展策略及各港發展定位及功能，以使有限之港埠資源能作最有效之利用；本案前經行政院經建會委員會議審議通過後，各港即依所擬發展策略進行整體規劃及未來發展計畫，並依商港法規定陳報核定；由於經建會委員會之審議有『本案規劃應視經濟發展、國際情勢、國家政策及實際需要等適時檢討修正，每五年至少應通盤檢討一次』之結論，而『台灣地區整體國際港埠發展規劃』係於民國八十四年所辦理，迄今已逾五年，在國際海運情勢及國內社經環境快速變遷下，台灣地區國際港埠之發展目標及策略以及各港之功能定位等，應重新檢討並加以適度調整，基此，本次通盤檢討係經由檢討過去之發展成效，以及近年之環境變化，研提未來發展目標及策略，以作為各港進行整體規劃之依據。

二、研究流程

本研究進行之流程係首先針對整體港埠發展之外部環境進行綜合分析，進而針對整體港埠發展之內部環境進行檢討，其次再就整體港埠近年之發展所面臨之課題進行分析與初步探討，針對上述分析結果，研擬整體港埠發展目標及策略並修訂各國際商港發展之定位，最後再提出結論與建議。詳細研究流程如圖一所示。



圖一 研究流程圖

三、內外部環境綜合分析

(一) 外部環境之綜合歸納

1. 國際海運之發展趨勢：

- (1) 貨櫃船型大型化、貨櫃運能之供給大於需求
- (2) 航線軸心化、運送全球化
- (3) 貨櫃航商聯營化並積極建構全球物流網路
- (4) 亞太地區之貨櫃運輸需求預期將維持相對較高的成長。

2. 有關台灣地區對外之經貿發展分析：

- (1) 隨著近年台商在亞洲新興工業國家投資熱絡，帶動與當地的雙邊貿易，使我國對亞太市場的依賴日益提高。
- (2) 出口貨品結構依序為：(1) 重化工業產品（含化學材料及製品、基本金屬、金屬製品、機械、電機及電器、運輸工具及精密儀器設備等）；(2) 非重化工業產品（重化工業產品以外之工業產品）；(3) 農產加工品；(4) 農產品；進口貨品結構依序為(1) 農工原料、(2) 資本設備、(3) 消費品。此結構主要與電子資訊、通信與機械等個別產業的蓬勃發展息息相關。
- (3) 兩岸經貿關係日趨勢密切。

3. 亞太及大陸地區港埠發展影響：

- (1) 中國大陸實施「政企分開」政策，相繼有香港和記黃埔公司投資上海港、鹽田港、廈門港，大幅提升了大陸港口競爭力，對我國港埠產生相當程度之威脅。
- (2) 亞太地區貨櫃運輸將持續成長，因此亞太各港均相繼投資深水貨櫃碼頭，以確保本身的競爭力。

- (3)香港是台灣地區港埠當前最大之競爭者，而上海港則是未來另一極具實力之競爭對手。
- (4)物流(Logistics)是亞太地區各港在爭取成為海運中心時均極力爭取之業務。
- (5)進一步確定自由化、民營化為港埠經營管理之重要發展趨勢。

(二) 內部環境之綜合歸納

1. 台灣地區海運發展趨勢之分析：

- (1)在營運量方面，無論就吞吐量或裝卸量而言，近年總量仍維持正成長，惟成長趨勢有緩和現象；在運量分布方面，近年高雄港之承擔比率均超過 50%，基隆港所佔比率則有衰減現象；在各港進出港貨種方面，高雄港及基隆港以貨櫃貨及一般散雜貨為主，其它國際港則以大宗散貨為主；而針對貨櫃運輸方面，高雄港運量佔總量 70%以上，且轉口櫃量已超過進出口櫃量，可見高雄港已逐漸發展成海運轉運中心之功能。
- (2)在進出港船舶方面，進出港船舶總噸數近年呈穩定成長，平均每船總噸數變化不大；進港船舶種類中以貨櫃船艘次最多，餘依次為油輪、散裝輪、其它船舶……等等。
- (3)在國際海運航線方面，因經貿因素與台灣地區關係密切之航線，依其航次大小分別亞洲航線、美洲航線、歐洲航線與大洋洲航線等；遠洋航線在台灣係以高雄港為主要靠泊港口，而靠泊基隆及台中港則多屬近洋航線。
- (4)在環島航運方面，近年亦呈成長趨勢，以大宗散貨為主，貨櫃貨因諸多主客觀條件配合不易，發展受限。

2. 港埠發展現況

近幾年來各港完成及進行之工作如下：

- (1)基隆港自民國 87 年 7 月起實施『外港航道迴船池拓寬及濬深計畫』
- (2)高雄港完成第五貨櫃中心的興建及出租作業。
- (3)台中港完成西 3、西 4、33、34、35、99 等碼頭的興建，同時已與民間業者簽約合作興建西 5、西 6 化學品碼頭。
- (4)台中港 177 公頃倉儲轉運專區土地委託經濟部加工出口區經營管理。
- (5)台北港完成第一期工程，第二期工程正積極進行中，預定第二期工程完成將有 7 席貨櫃碼頭加入營運。
- (6)布袋國內商港完成第一期工程，正式開放營運。
- (7)台塑麥寮港開放營運。
- (8)台泥和平港完工開放營運。

3. 港埠經營管理

近幾年來有關港埠經營管理之改革頗具成效，計完成：

- (1)碼頭工人僱傭制度合理化。
- (2)開放民營裝卸承攬業。
- (3)通過 ISO 9002 的品質認證。
- (4)實施彈性費率。
- (5)1999 年 7 月各國際商港改隸交通部
- (6)基隆港建立專戶經理人制度，遴選年輕、高學歷、具服務熱忱之員工擔任專戶經理人，提供單一窗口的服務。
- (7)高雄港對於出租貨櫃碼頭同意可增加共同使用人，承租碼頭者可擁有自己的裝卸設備或價購高雄港務局機具等裝卸設備。
- (8)獎勵民間投資港埠設施。
- (9)成立境外航運中心。

- (10)各港配合通關自動化，與關貿網路(Trade VAN)連線，扮演貨主、航商與關稅局之橋梁，提供資訊的查詢與傳輸。

4. 台灣地區國際商港發展分析：

- (1)在港埠自然環境方面，以高雄港所具自然條件最佳，其餘各港則各有優劣；港埠設施方面，各港大致均已達一定水準，且近年各港亦持續推動完成諸多重要設施計畫。
- (2)在港埠地理區位特性方面，台灣位處東北亞、東南亞與大陸地區航運樞紐，海運與貿易重要性愈見彰顯。
- (3)在港埠發展潛力方面，以西部走廊各港之發展為主，尤其高雄港在政府積極推動之「全球運籌管理中心」計畫下，港灣物流之發展將可為高雄港帶來新契機，進一步發展成為一高附加價值之營運特區。另台中港以其優越後線土地條件，未來若能適時結合產業並配合掌握兩岸通航機會，則亦將具發展前景。
- (4)在港埠管理與經營方面，有關航政與港埠行政業務已朝向與營運分離的方向改革，將使管理體制日益健全；經營體制部份，亦逐年落實港埠經營民營化之政策，並朝向各港港務獨立自主經營的方向邁進。
- (5)在港埠貨櫃南北運輸問題方面，歷年來仍呈成長趨勢，對陸上交通造成相當程度的影響，近年來雖積極推動諸多優惠獎勵措施，主要包括大幅調降環島航運費率、減化作業程等，惟航商主要仍基於成本及時效性配合等因素之考量，致實施成效不彰，未來台北港適時營運將可能有較顯著之疏緩效果。

5. 近五年整體港埠發展之執行成效檢討：

- (1)在整體規劃方向，仍持續進行定期的檢討作業，以期充分掌握環境變化，修正規劃方向與內容；理念上仍秉持著計畫與管理的精神，期能藉由整體規劃來有效分配資源，並維持市場正常發展。

- (2)在軟硬體環境改善方向，相關不合時宜之管制性法規已逐漸鬆綁，各港裝卸業務民營化，碼頭工人僱用合理化，擴大境外航運中心功能、發展物流中心、鼓勵民間參與諸多港埠之興建與營運...等等積極作為，已在在証明政府改善港埠環境的決心。
- (3)過去所訂發展策略之執行方面，除沿海之貨櫃運輸以及商、漁、軍港分離之推動等之成效不佳外，其餘諸如各港聯外道路之改善、建立海運中心、建立物流中心、港埠經營企業化、增進港市和諧...等等發展策略之執行，均獲致相當之成效。

四、整體港埠發展面臨課題分析

(一) 港埠發展多元化之需求

今後之港埠不應僅是貨物裝卸之地，更是貨物生產分銷中心，亦是國際觀光客之聚集場所，同時在環境許可下，亦應提供居民親水、遊憩、休閒之空間，亦即今後港埠之發展是多元化的；為因應此一發展趨勢，今後港埠之規劃不應僅著眼於運量與能量供需問題之解決，更應適當考量國際海上旅遊觀光發展、市民之親水需求以及都市與產業相之發展需求，配合提供必要之措施與資源，以進一步發揮港埠多元化之功能。

(二) 台北港之發展對國際商港之影響分析

由於台北港的開放營運，將使得現有國際港埠間貨櫃運輸之競爭更加增強。為使港埠資源能得到有效之利用，因此如何整合以提高現有港埠設施之使用率、開放民間經營等即為相當重要之策略。

(三) 工業專用港之發展對商港影響分析

1. 工業專用港係以提供工業區內所需工業原物料及成品之裝卸為主，由於數量龐大且部分為具危險性貨物，因此利用工業專用港運輸，對現有商港而言，亦為一有效之分工，可避免現有商港產生腹地用地不足、環境污染及運輸安全等問題。

2. 依現行法規，工業專用港的運量應為該工業區所產生的運量，並未吸引區外之運量，因此對於現有港埠之衝擊應有限。
3. 由於工業區生產的中間產品若要運往其他地區進行再加工，將為既有港埠增加環島航運以及所生產的成品再出口的新運量。
4. 以目前工業專用港之專用目的使用，短期雖尚不致對商港造成太大之影響，但由於所謂「專用目的」並無一明確之定義，因此未來有可能發生專用認定困難之個案，造成與現有商港之競爭。
5. 為求產業升級發展，既有工業區內之廠商在中長期可能將位於台灣地區之老舊生產機器或工廠予以減產或關閉，並可能遷廠至有工業港之工業區內，導致其原本至現有國際商港裝卸的貨源轉移至工業專用港，現有國際商港的裝卸量將因而減少。

(四) 航港管理體制改革

1. 航政管理體制之規劃

- (1) 檢討、修正「交通部組織法」、「交通部航政局組織法」及制訂「交通部航政局所屬分局組織通則」。
- (2) 交通部成立航政局掌理航業、船舶、船員、航安、港務、企劃等六大航政業務，交通部航政司精簡為海空運司，並視各地航政轄區、港口之特性及需要，設置分局或辦事處。

2. 商港管理體制之規劃

- (1) 制訂「港務局設置及監督條例」，將各港務局改為獨立自主之公法人組織，提升其獨立自主經營之效率，鄰近的輔助港及國內商港則設分支機構管理；並經「共同參與、共同分享」機制，達到與地方之發展相結合，達到共存共榮之目的。
- (2) 各港務局的年度稅後盈餘，於提存 10% 公積金後，依 50%、25%、25% 之比例分配予港務局基金、國庫、港務局所轄各商港所在地方政府。但若該國際商港每增加一個輔助港（或國內商

港)，由前述港務局基金（50%）及國庫（25%）之比率中，應再各提撥百分之二點五（國內商港為百分之一點二五），分配予港務局所轄各商港所在地方政府。如輔助港（或國內商港）有跨縣市政府者，港務局再依所轄各港該年度進出港貨物噸量（不含轉口貨）占所轄全部港之比例，分配予各該港所在地方政府。

（五）加入 WTO 對我國港埠之影響

1. 因應未來海運服務業恢復談判時必須提出承諾表，交通部應與業者積極溝通協商，以維護業者權益。
2. 港務局未來面臨建設基金之缺口，建議由各港分配稅後盈餘之基金中，審慎編列基金預算來支應。
3. 鼓勵港埠積極引進企業化管理方法，加速調整經營體質，提升國際競爭力。

（六）港際競合及整體港埠發展分析

1. 提升國際港埠之競爭力，效率是首要考量。要增進港埠經營效率，民營化是世界性的潮流手段。要加速民營化的腳步，應加速港埠裝卸業務民營化及開放「民營」港埠進入市場，方能使港埠間產生促進效率之競爭。要塑造公平合理的競爭環境，解除不必要的管制是政府公權力最重要的施力點。
2. 以台灣地區現有國際港、輔助港與已核定興建之工業專用港等之規模、分布與數量而言，港埠所能提供之能量已遠大於需求，未來新港之闢建，必須審慎進行經濟面的評估，嚴格把關，讓資源確實能作最有效的利用。
3. 國內商港以滿足其腹地範圍內之運輸需求為原則，基於國家整體港埠資源合理運用，以及國內商港發展之考量，短期內台灣本島應無增闢國內商港之需求。

4. 台灣本島現有之漁港客貨碼頭短期內不宜再隨意擴大規模，但既有設施應促使其合理使用，以避免投資浪費；就長期發展方向而言，在現有商港腹地範圍內之漁港客貨碼頭如箔仔寮與東港等漁港之客貨運業務，應轉移回歸由商港體系之港埠來承運。
5. 離島地區在無商港可供利用之情況下，可利用漁港兼容客貨碼頭，以降低港埠投資費用並使資源作有效運用。以目前屏東小琉球、台東綠島、蘭嶼等漁港客貨碼頭(含擴建中)設施而言，應可滿足當地運輸需求。

(七) 兩岸通航之影響

1. 「境外航運中心」的設置，係為避免因兩岸不能直接通航影響海運中心發展所採取之階段性措施。未來兩岸朝向「定港與大陸直航」或「全面性兩岸直航」將是發展之趨勢。
2. 境外航運中心的設置的確吸引了一部分原由香港轉運的貨櫃改由高雄港轉運。以高雄港優越的條件，將可使其腹地延伸至大陸東南沿海，有利高雄港的發展。
3. 在目前台商多數以台灣為接單或外銷營運中心的情況下，爭取進入倉儲轉運專區，並以之作為全球或亞太物流中心或行銷中心的兩岸分工型態將因應而生，有助於提高兩岸分工中的附加價值，以及企業利用台灣作為轉運中心的意願，進而提高各主要國際港運量。

(八) 產業結構變遷與全球景氣變化之影響

近幾年來由於科技產業與服務業的快速發展，其產值佔 GDP 比率逐年提高，再加上進出口貨物有質輕價高的趨勢，又輔以傳統產業外移之影響，可預見未來港埠進出口運量之成長，整體而言，將極可能是逐年趨緩。

另在景氣變化之影響方面，全球經濟開始步入景氣循環之低潮期。民國 90 年我國經濟成長大幅衰退，前三季國際港埠之整體表現並不理想。美國 911 (2001 年) 事件更使得原已陷入經營困境的多數

產業雪上加霜，也將使得我國今年（2002 年）國際港埠之運量更不樂觀，一般觀察，此一低迷景氣恐將維持一段時間，對我國港埠發展增加不利之因素。

（九）未來各港自由貿易港區之發展

行政院經建會規劃之「自由貿易港區」被視為「境內關外」，貨物在「自由貿易港區」可高度自主管理，及減少海關檢查手續，對高貨物運轉效率、貨櫃裝卸運量提昇應有正面之功能。此外，「自由貿易港區」可從事之事業，包括貿易、倉儲、物流、組裝、重整、包裝、修配、加工、製造、展示或技術服務等，易提高貨物轉運價值，及吸引跨國企業投資，將有利於貨櫃轉運運量的提昇。

對於大型跨國企業而言，有多個國際海、空港，同時規劃有自由貿易港區並具有配銷中心、加值作業區、組裝工廠、及物流控制中心之地區，在其運籌管理上，方具有較高之發展價值。未來如可將我國國際機場、港口管制區或毗鄰地區劃設為自由貿易港區，並具備倉儲、運送、製造、加工等多種功能，配合簡化關務作業、免除相關稅捐，進而吸引跨國企業來台設立營運總部，將使我國逐步發展成為全球運籌發展之重要基地。

至於自由貿易港區發展對各港運量預測影響，由於相關之法案目前還在審議中，預計對各港未來之發展將有正面之影響，但因各港對申請設立自由貿易港區之區位及面積等，仍配合法案進行規劃中，因此，有關發展自由貿易港區對各港未來運量預測之影響，將視未來各港發展情況，於下階段整體規劃中再予以檢討。

五、整體港埠發展目標及策略研擬

（一）整體港埠發展目標之訂定

1. 因應時代需求，促進港埠現代化。
2. 健全港埠管理，提昇國際競爭力。

3. 改善港埠環境，擴大港埠功能。

4. 解除不當管制，活化港際競合。

(二) 整體國際港埠之優勢、劣勢、機會、威脅分析

1. 優勢分析(S)

(1) 台灣地區港埠位處亞太地區的中心，地理區位優越。

(2) 台灣經濟實力雄厚，進出口貿易量大，貨源充裕。

(3) 港埠運輸成本約為香港的一半，競爭力強。

(4) 台灣地區港埠能量充裕且設施完善，定期航線密集，有利轉口業務發展。

(5) 高雄港、台中港港區外圍地緣平坦遼闊，鄰近工業區，可搭配運用之土地充裕，有利於發展加工出口、倉儲轉運、經貿園區，以提高產品附加價值。

(6) 高雄港、台中港貨櫃碼頭以出租專用為主，租金採固定年租金方式，承租航商隨使用率的提高，可降低單位運輸成本，易達到經濟規模。

(7) 裝卸作業民營化、碼頭工人僱傭問題的解決，航商普遍給予極大肯定，因此更鞏固台灣成為東亞地區轉運中心之地位。

2. 弱勢分析(W)

(1) 海關作業較香港、新加坡港繁複，致整個貨櫃作業流程過長。

(2) 港埠作業資訊化、自動化程度較香港、新加坡港落後。

(3) 自由化、國際化程度亦較香港、新加坡港低。

(4) 現行法規跟不上時代的腳步，無法即時反映市場的需求。

(5) 引進民間資金投入港埠建設之程度，遠較香港、上海港低。

(6) 行政效率不及香港、新加坡港高，企業經營理念亦相對不足。

(7)政府財政困難，各港建設經費不如以往充足。

3. 機會分析(O)

- (1)海峽兩岸若全面直航，則大陸福建、浙江乃至於江蘇等以北省份之貨櫃如以台灣為中轉港，以航運經濟觀點而言，將可吸引大量華中、華南乃至原由香港轉運之貨源。
- (2)政府積極推動台灣成為亞太營運中心，進行港埠各項軟、硬體建設，增強對外競爭能力。
- (3)財政部已頒佈「物流中心貨物通關辦法」，目前在港區設立國際物流中心已有法可循，將可提昇轉口貨物的附加價值，而吸引航商將基地設在台灣。
- (4)「促進民間參與公共建設法」已完成立法，有利吸引民間資金投入港埠建設與經營。
- (5)加工出口區正進行轉型為倉儲轉運專區，即是第二代的加工出口區，其結合製造、研發、設計、組合、發貨等功能。因此隨著加工出口區的轉型將有機會為港埠帶來更多的貨源。
- (6)積極籌設「自由貿易港區」，使貨物在區內自由流通，免除關稅、貨物稅、營業稅、關務行政及通關申報，以及在區內從事商務活動之外籍商業人士可享選擇性落地簽證等優惠。在「自由貿易港區」內，廠商可以從事深層次加工，此將可望提供企業更具彈性作業空間，並強化我國全球運籌競爭力。

4. 威脅分析(T)

- (1)因產業的升級，產品朝向「短、小、輕、薄」發展，加上國內廠商外移直接影響出口貨櫃量。
- (2)亞太地區各港均相繼投資深水貨櫃碼頭，以爭取發展為地區轉運中心之機會，在貨源有限之下，必然形成競爭局面。
- (3)香港仍是台灣地區港埠最大競爭者，而上海港將是台灣地區港埠未來潛在的競爭者。

- (4)目前海峽兩岸尚無法全面通航，大陸華南、華中貨物無法藉由台灣轉運，對於台灣要成為轉運中心是一種威脅。

(三) 整體港埠發展策略

1. 因應船舶大型化，規劃大型貨櫃中心
2. 強化碼頭耐震能力，更新老舊設施
3. 擴大境外航運中心之功能，帶動全球運籌管理中心之發展並配合「自由貿易港區」之規劃，強化我國全球運籌競爭力。
4. 滿足港埠功能多元化，提供居民親水空間
5. 順應港埠市場趨勢，尊重各港競合策略
6. 擴大航港電子資料交換系統(Port EDI)範圍，以達便捷資訊網路之目標。
7. 港勤業務民營化、引水服務自由化，以營造優質之港埠投資經營環境。
8. 配合政府再造，進行港埠體制改革

六、台灣地區各國際商港發展功能定位

1. 高雄港

- (1)全國性綜合國際商港。
- (2)海運轉運中心—遠洋航線轉運中心。
- (3)兩岸直航港口。
- (4)物流與運籌中心。

(5)觀光及親水性港口

(6)環島航運之樞紐港

2. 基隆港

(1)北部區域之主要國際商港。

(2)以近洋航線為主之主要靠泊港。

(3)以貨櫃為主，散貨為輔。

(4)環島航運之樞紐港。

(5)兩岸直航港口。

(6)觀光及親水性港口

3. 台中港

(1)中部區域之主要國際商港。

(2)大宗散貨之主要進口港。

(3)中部區域貨櫃之進出口港。

(4)環島航運之樞紐港。

(5)兩岸直航港口。

(6)觀光及親水性港口

(7)再加工出口及物流中心

4. 花蓮港

(1)東部區域之主要國際商港。

(2)兩岸直航港口。

(3)東部水泥與礦石之主要出口港。

(4)環島航運之主要港口。

(5)觀光及親水性港口

5. 蘇澳港

- (1)台灣東北部環島航運之主要據點。
- (2)基隆港之輔助港。
- (3)承擔宜蘭地區貨物之裝卸港。
- (4)結合觀光及親水性港口

6. 台北港

- (1)發展為基隆港之輔助港。
- (2)北部地區遠洋貨櫃主航線之作業基地。
- (3)北部地區大宗散貨之主要進口港與儲運中心。
- (4)環島航運之主要港口。
- (5)發展為國際物流中心。

7. 安平港

- (1)高雄港之輔助港。
- (2)分擔南部地區部分散雜貨運量之裝卸港。

七、結論與建議

(一) 結論

1. 近年國際海運之發展已逐漸朝向貨櫃船舶大型化、貨櫃運能大於需求、航線軸心化與全球化等趨勢；航商為能增強在市場競爭力，各種聯營策略亦紛紛出現，並積極的建構全球性物流網路；另就全球之貨櫃運輸市場而言，亞太地區預期將維持相對較高的成長。
2. 台商近年在亞洲新興工業國投資熱絡，兩岸經貿關係發展尤為迅速，促使我對此地區市場之依賴日益提高；另有關進出口貨品方面，近年則是以電子資訊、通信與機械等之成長最為顯著。

3. 亞太地區各國相繼投資深水貨櫃碼頭，以爭取發展成為地區轉運中心之機會，在貨源有限之下，必然形成競爭局面，而香港、上海港將是台灣要成為海運中心之主要競爭者。
4. 隨著國際物流之蓬勃發展，國際商港亦逐漸形成國際之物流中心；因此如何利用台灣優越地理環境、良好港埠設施，以及擴大目前之境外轉運中心為兩岸加工再出口之經貿特區，讓轉運櫃能提高其附加價值，促進航運以外經營項目及轉投資收益，發揮港灣產業經濟效益，將是今後港灣發展之重要課題。
5. 由於台北港第二期建港工程之推動，布袋國內商港開放營運，台塑麥寮港、台泥和平港等工業專用港之相繼開放營運，使得台灣地區之港埠發展邁入一新的里程；隨著民營化之風潮，擴大民間參與公共建設，有效運用民間充沛資金與經營效率，將是今後港埠發展之趨勢。
6. 台灣地區進出港貨物主要係由高雄港來承擔，其次依續為台中港、基隆港、花蓮港及蘇澳港，而近幾年來高雄港之承擔比率均在 50% 以上，可見高雄港在台灣地區國際商港中地位之重要性，而基隆港所佔比率卻日益減少。
7. 近幾年中各港裝卸作業民營化及碼頭工人雇用制度合理化最獲國際航商貨主之稱許，同時，各港相繼通過 ISO 品質認證，已有效提升各國際商港服務品質與形象。
8. 有關前期之整體港埠發展規劃所訂之發展策略，在執行上大多能獲致相當之成效，未來仍應充分掌握環境變化，持續進行定期之檢討。
9. 配合港埠發展多元化，今後港埠規劃不應僅將港埠視為貨物裝卸之場所而已，更應充分考量都市之需求、親水遊憩空間之提供等功能。
10. 基於提升國際港埠競爭力、整合市（縣）港建設與管理、以及發揮航政管理效能等考量，應積極推動我國航港管理體制的改革。

11. 關於港埠之硬體建設方面，有鑑於近年來船舶大型化之發展趨勢，並考量碼頭經營之經濟規模，主航線上之港埠宜及早規劃準備深水碼頭與較大型貨櫃作業基地之提供，以順應大型船舶作業需求，以利於貨櫃中心之發展；又台灣地區歷經 921 地震後，各類公共設施對耐震能力要求提高，各港原老舊設施應加以改善或更新，並進行港埠功能與空間合理配置的檢討。
12. 關於港埠之軟體建設方面，宜加速國際商港港埠相關事業之市場開放腳步，如港勤業務之民營化、引水服務之自由化等，以提升服務之效能與品質；此外，有關港埠行政效率之提升，應擴大航港電子資料交換系統（Port EDI）之範圍，整合與航港業務相關之網路系統，包括如海關、航商、船務代理、貨主、報關與金融機關，以便捷資訊流通，提高行政績效。
13. 順應港埠市場之發展趨勢，並考量未來已知之客觀環境變化，中央對各港國際港埠之發展應繼續朝著使各港港務獨立自主管理與經營的方向前進。惟未來所將付予公法人之相關經營資源與限制宜視實際需要適時妥予檢討，以健全其發展。另面對未來各國際港（含工業港）間之競合關係，中央應儘可能減少管制，而由各港營運主體自行決策。
14. 既有工業港解除專用限制確可促使資源之有效利用，長期而言更有健全我國港埠發展之功效，對我國國際港埠競爭力之提升有正面之助益。惟處理上宜審慎考量並循序解決，諸如：必要法令之修改、費率之收取、開放之對象與時程.... 等等問題，以塑造公平合理之競合環境，並減少轉換過程之阻力。
15. 在加入 WTO 方面，由於我國港埠裝卸作業已開放民營，預料入會後初期之衝擊不大，惟未來仍可能因外資的競爭，經營企業可能必須以更具競爭力的作業方式來面對市場，此將直接有益於我國港埠裝卸競爭力的提升；另因應未來海運服務業市場可能開放之衝擊，交通部應及早與業者進行必要之溝通與協商，以維護業者權益。

16. 在兩岸通航方面，未來應積極進行兩岸通航之規劃與準備，並透過兩岸協商予以落實。正式通航前宜研擬過度措施以減少不便，具體措施包括如：擴大境外航運中心功能與範圍、以及開放貨品通關入境等。
17. 積極籌設「自由貿易港區」，使貨物在區內自由流通，免除關稅、貨物稅、營業稅、關務行政及通關申報，以及在區內從事商務活動之外籍商業人士可享選擇性落地簽證等優惠。在「自由貿易港區」內，廠商可以從事深層次加工，此將可望提供企業更具彈性作業空間，並強化我國全球運籌競爭力。

(二) 建議

1. 要提升我國國際港埠之競爭力，「效率」是首要考量。而要增進港埠經營管理效率，建議應加速民營化之腳步，並擴大民營化之範圍，即除應加快裝卸、港勤等業務之民營化外，應進一步考量開放港埠裝卸民營化及開放「民營」港埠進入市場，研究解除或放寬非必要之費率管制，讓價格能夠真正反映成本，以提升港埠之生產效率與整體資源之配置效率。
2. 兩岸通航對我國國際港埠之轉運業務有重大之影響，因大陸是我國國際港埠重要的營運腹地，通航除可直接提升轉運貨物運量外，亦將因經濟規模而產生外部經濟，極有利於台灣地區發展海運轉運中心。故建議未來兩岸非但應加速通航之腳步，更應朝向開放全面性之兩岸直航。
3. 考量加入 WTO 之後，商港建設費之收取制度取消而造成財務短少。建議各港務局應審慎規劃使用各年所分配得之年度稅後盈餘，成立建設基金以因應未來建設之需要。
4. 針對工業專用港議題之建議包括：

- ①依據現有法規，工業港應維持專用。惟就資源使用角度而言，此一專用管制甚不經濟，因此，建議短期內可研究以個案且局部開放之方式，縮減修法規模，來達到儘速開放之目的。
 - ②基於專業性與事權統一之考量，工業專用港在其興辦工業人之權益能繼續獲得保障的前提下，建議回歸由交通部主管，以利全國港埠之整體規劃。
 - ③工業專用港之開放宜循序漸進，惟諸如法規之修訂、費率之協商、非專用區之劃設、各商港之衝擊應對、航港業務公權力部份之行使...等等工作，建議應由相關單位及早著手妥為因應，以減少轉換阻力，縮短作業時程，加速資源有效利用。
5. 基於港埠經營管理效率之提升與因應環境變遷等考量，建議應加快修法腳步，諸如推動航港體制改革之相關組織法案、減少兩岸通航不便以及因應加入 WTO 與未來規範民營港埠而必須修訂之「商港法」等，以提升我國港埠之競爭力。

附表 1 各港進出港運量預測

單位:萬公噸;萬 TEU

民國 95 年							
貨物別\港埠別	基隆港	台中港	高雄港	花蓮港	蘇澳港	台北港	
散雜貨	穀類	0.00	465.90	397.36	0.00	0.00	0.00
	化學液散	48.33	169.96	356.86	0.08	16.03	14.11
	油品	317.60	403.74	694.48	41.56	51.77	340.87
	水泥	218.71	730.41	403.00	626.00	477.02	224.00
	煤	0.00	1,732.15	1,912.29	80.49	104.80	306.35
	原油	0.00	0.00	2,510.00	0.00	0.00	0.00
	天然氣	0.00	0.00	456.00	0.00	0.00	0.00
	金屬砂礦	166.82	3.16	1,566.79	10.28	4.94	0.00
	砂石	240.00	120.00	56.00	560.00	-	364.00
	礦石	-	-	150.00	150.00	-	-
	一般散雜貨	434.03	897.42	1,742.01	455.84	236.00	0.00
	散雜貨合計	1,425.50	4,522.74	10,244.80	1,924.25	890.56	1,249.33
貨櫃貨	進出口	199.40	96.72	405.59	0.00	0.00	60.78
	轉口	12.68	35.87	558.35	0.00	0.00	0.00
	貨櫃貨合計	212.08	132.59	963.94	0.00	0.00	60.78
民國 100 年							
貨物別\港埠別	基隆港	台中港	高雄港	花蓮港	蘇澳港	台北港	
散雜貨	穀類	0.00	521.89	445.12	0.00	0.00	0.00
	化學液散	47.55	169.96	356.86	0.08	16.03	14.89
	油品	313.44	403.74	696.98	41.56	51.77	395.00
	水泥	199.35	746.41	415.00	624.00	477.02	276.35
	煤	0.00	1,775.10	1,922.64	81.12	105.54	383.10
	原油	0.00	0.00	2,486.00	0.00	0.00	0.00
	天然氣	0.00	0.00	631.00	0.00	0.00	0.00
	金屬砂礦	91.03	3.45	1,709.88	11.22	5.39	91.03
	砂石	240.00	130.00	64.00	640.00	-	600.00
	礦石	-	-	150.00	150.00	-	-
	一般散雜貨	380.73	958.94	1,855.22	469.69	243.85	87.21
	散雜貨合計	1,272.10	4,709.49	10,732.70	2,017.67	899.60	1,847.59
貨櫃貨	進出口	199.40	107.21	429.22	0.00	0.00	110.35
	轉口	14.71	41.59	647.42	0.00	0.00	36.18
	貨櫃貨合計	214.11	148.80	1,076.64	0.00	0.00	146.53

民國 110 年							
貨物別\港埠別		基隆港	台中港	高雄港	花蓮港	蘇澳港	台北港
散 雜 貨	穀類	0.00	591.47	504.47	0.00	0.00	0.00
	化學液散	47.55	169.96	356.86	0.08	16.03	14.89
	油品	313.44	403.74	702.00	41.56	51.77	530.00
	水泥	199.35	767.41	431.00	621.00	137.02	316.35
	煤	0.00	1,959.50	2,033.02	87.37	113.96	463.75
	原油	0.00	0.00	2,315.00	0.00	0.00	0.00
	天然氣	0.00	0.00	1,207.00	0.00	0.00	0.00
	金屬砂礦	106.22	4.02	1,995.16	13.10	6.29	106.22
	砂石	240.00	160.00	80.00	800.00	-	600.00
	礦石	-	-	150.00	150.00	-	-
	一般散雜貨	427.06	1,061.66	2,042.81	494.99	257.89	97.23
	散雜貨合計	1,333.61	5,117.76	11,817.31	2,208.10	582.96	2,128.44
貨 櫃 貨	進出口	199.40	126.43	480.97	0.00	0.00	189.90
	轉口	19.86	56.15	874.13	0.00	0.00	62.26
	貨櫃貨合計	219.26	182.58	1,355.10	0.00	0.00	252.16