

我國在加入WTO後，為使台灣整體產業國際化與提昇競爭力，發展以國際物流中心為基礎的全球運籌中心是最佳選擇。而物流健全發展是台灣運籌中心成功運作的最重要關鍵，其中海運業與港埠則在國際物流系統中扮演最重要的角色。

全球運籌議題3

# 港埠與海運業針對全球運籌中心發展因應之道

李篤華

台灣位居亞洲大陸外圍南北弧連結點之樞紐位置，早期以貿易為主軸之經濟發展創造了台灣奇蹟，我國要在現有經濟基礎上續求發展，必須加深國際化腳步，進行高附加價值之貿易活動，因此發展以國際物流中心為基礎之全球運籌中心為理所當然的選擇。對外貿易的大門與通道為國際港口與海運業，高雄港在世界各國國際港口中貨櫃裝卸量排名

第三，而我國海運公司在遠洋與近洋均佔有重要的地位，因此不論是港埠或是海運業者在國際上均有舉足輕重的角色；加上我國具備優越的地理位置（註1），技術人員素以專業著稱，薪資較日本、新加坡、香港低，利用海陸空快速聯運，配合加工再出口，可以降低成本，提高附加價值，這是台灣發展全球運籌中心的優勢。

台灣要成為全球運籌中心

必須大幅提高現有通路實體流通的效率，全球運籌中心架構下的物流包括國內物流與國際物流兩方面，國內物流有賴國內供應鏈相關成員共同努力，而國際物流則與海運業及港埠有絕對的相關，陳春益等(1999)指出，國際轉運功能包含依其轉運功能與附加價值之高低可分為運輸型轉運、加工型轉運與物流配送型等三種，以高雄港為例，前兩項轉運功能已有很好的基礎，而目前全球運籌中心所針對的就是將高雄港朝向物流配送型轉運港口發展，亦即不僅僅包含整櫃轉運、再加工等功能，還必須增加有關拆/併櫃，倉儲流通與資訊服務等，並與國內物流整合連結。國際物流配送著重效率與便利，因此國際物流中心在港埠發展最為適當，商品直接在港區進行倉儲、加工、拆併櫃、驗證等作業後直接轉運，但港區配合之相關設施與固有基礎能否配合十分重要，觀察我國各港口營運績效，我國發展全球運籌中心以高雄港為基地十分恰當。

以港埠的角度觀察，以往

服務對象僅為航商，港區則進行物流中有關倉儲、加工與運輸之服務，若要以在港埠成立全球運籌中心為目標發展流通業，港埠服務對象必須包括所有國際供應鏈所有成員，包括倉儲、國內貨運業、國內外貨主、海運服務業（如海運承攬業、貨櫃站業、報關業等）、國內外航商與國外公司等，亦即結合國內物流與國外物流及其關聯所有成員，所有國際與國內物流有關業務均必須整合於港區內進行，並且扮演海運業者與政府聯繫的橋樑，亦即成為整合型國內與國際物流中心角色，降低轉運與運輸成本，提高轉運效率，如此全球運籌中心的實體物流系統將很快建立完成。

由於海運時效的限制，航商需要上游供應鏈提供最新市場資訊、配合國內物流配送、加工與倉儲製造，以提高港埠內作業效率。未來我國加入WTO後國際貿易將更蓬勃發展，而協助航商拓展國外航線、降低不公平待遇實為航商所需。

以海運業者的角度觀察，因海運時效上之限制，航商希望進出口與轉運貨物能配合其船期、航線，儘快滿足國內外貨主之需求，因此需要上游供應鏈儘快提供最新最快的市場資訊，配合國內物流配送，加工與倉儲製造，提高港埠內作業效率，包括進出港時間，棧埠作業等，而引水費率、商港建設費等相關費用之調降，均能大幅提高國際物流運送效率；國外方面，航線之增加、各航商間之策略聯盟、運價聯盟、國外港埠作業之難易均為影響國際物流效率之主要因素。由於我國國情特殊，以往相關問題均由航商自行解決，未來我國自由化程度逐漸提高，加入WTO後國際貿易將會更蓬勃發展，此時政府與國外政府間之交涉就十分重要，協助航商拓展國外航線、降低不公平待遇實為航商所需。

本文將簡介亞太海運中心針對提高實體物流效率之改進措施，並說明全球運籌中心之相關後續工作，最後提出港埠與航商因應之道。