

台灣成爲 亞太轉運中心 的瓶頸 與作法

林政憲

要成爲一個具有經濟效益的轉運中心，必須在地理位置、轉運成本、港埠設施、航線、貨源及港口作業、手續與法令，具有令國貿業者願意使用的價值。反觀，國內目前港埠運輸情況，評估我們是否已具成爲轉運中心條件？就值得吾等深入探討。

轉運中心之涵義與成立條件

所謂「轉運中心」，意指貨物轉口（Transfer of goods）作業用以存儲轉運貨物的地方。在現今日趨熱絡的國際貿易中，各項貿易物

資大多藉由海運自原產地輸送至目的地。而由於船期安排與貨物數量及目的地配合考量的狀況頗多，由原產地將貨物一船直接運達目的地的方法往往不一定是符合經濟效率的運輸方式，貨物通常得在某特

定港口，自船卸下，再裝於其他船運往其目的地之港口。此外，在實際船運作業中，通常難以期望自一船卸下後，立即將貨物改裝至其他船，而多須暫行將貨物存儲於所轉運的港區，嗣後再轉裝他船運出。因此一個港口要能成爲「轉運中心」便得提供國際貨物航運上一個較方便且具效率的轉運功能。

在了解轉運中心的涵義與功能後，我們可以想見其之建立，將需能滿足下列的客觀條件：

- 1.適中之地理位置。
- 2.低廉之轉運成本。
- 3.完善的港埠設施。
- 4.密集之定期航線及班次。
- 5.充裕穩定之貨源。
- 6.高效率之港口作業。
- 7.簡易之轉口手續。
- 8.政策與法令之相互配合。

這些條件將影響著各船運公司與國貿業者對一個轉運港口的使用意願，亦即關係到該港口成爲「轉運中心」的成敗。

台灣是否已具備成爲轉運中心的條件

在此，吾人將依上述的必要條件，選其中六項來探討台灣能否成爲亞太轉運中心之優劣勢之處。

(一)地理位置

台灣位於西太平洋沿岸之中央位置，是面臨此一水域各國之交通孔道，具有地利之優越條件，但若相較於香港，依可及性之觀點，則此一優勢並非絕對（註1）。