

行政院及所屬各機關出國報告

(出國類別：出席會議)

參加太平洋港口協會 2008 年中會及理事會
暨拜訪日本郵船公司
報 告 書

服務機關：交通部高雄港務局

姓名職稱：謝明輝 局長

陳榮信 科長

陳中龍 課長

派赴國家：美國

出國期間：民國 97 年 1 月 16 日

至 97 年 1 月 21 日

報告日期：民國 97 年 4 月 10 日

目 錄

壹、	前言	1
貳、	行程	2
參、	開會人員名單	3
肆、	會議暨拜訪紀要	4
伍、	心得與建議	25

壹、前言

太平洋港口協會 APP 成立於 1913 年，成立之宗旨為促進太平洋地區港口經營更有效率，更興盛繁榮。太平洋港口協會之章程主要是針對港口管理機關、人員或港口管理委員會委員，透過召開會議、舉辦教育研討會來提升整體水準並促成彼此技術知識及管理專業經驗之交流；目前加入為會員之地區（國家）包括阿拉斯加、美屬薩摩亞、英屬哥倫比亞、美國加州、關島、夏威夷，墨西哥、密克羅尼西亞、塞班、台灣及美國華盛頓州等地區港口管理機關及相關協會會員，今年新增波特蘭港及太平洋海事顧問公司等新會員。該協會每年召開一次年中會及理事會，今（2008）年大會訂 1 月 17 日至 18 日於美國夏威夷檀香山舉行。

本局謝局長率本局代表團於 97 年 1 月 16 日經轉赴參加 2008 年 APP 年會，回程並應順道前往拜會 NYK 日本郵船駐夏威夷代表，謹將此行之所見所聞及心得報告如后。

貳、行程

日期	時間	內容	備註
0116 (三)	1135—12:30	搭華航 CI-194	高雄-桃園
0116 (三)	14:20—07:05 (美) 1500—1800	搭華航 CI-018 參觀檀香山港	桃園-夏威夷檀香山
0117-0118 (四-五)		APP 年會	見大會議程
0119 (六)		拜會日本郵船公司	
0120 (日)	07:15-12:35	搭華航 CI-001	夏威夷檀香山-桃園
0121 (一)	13:40-14:35	搭華航 CI-193	桃園-高雄

參、開會人員名單

單位	職稱	姓名	備註
高雄港務局	局長	謝明輝 SHIEH, Ming-Hui	高雄港代表
高雄港務局	公關科長	陳榮信 CHEN, Rong-Shin	高雄港成員
高雄港務局	倉儲課長	陳中龍 CHEN, Jong-Long	高雄港成員
基隆港務局	總工程司	曾榮哲 TSEN, Rong-Ter	基隆港代表
基隆港務局	秘書	黃玉梅 HUNG, Yu-Mei	基隆港成員

肆、會議暨拜訪紀要

一、太平洋港口協會 2008 年年中及理事會議程如下：

2008 年 1 月 17 日 (星期四)

12:00 報到

14:00 執行委員會開會

18:30 歡迎接待會

2008 年 1 月 18 日 (星期五)

08:30~08:45 會員大會開幕演說

18:45~15:00 專題演講及研討

15:40~17:00 協會理事全員會議

18:30~ 會期結束及晚宴

二、本屆年中會主要活動及重要決議事項

- (一) 年會第一天 (1 月 17 日) 各地代表到會報到，並舉行執行委員會議，下午大會安排檀香山港遊港行程，該行程係由夏威夷當地梅森航運公司贊助。
- (二) 年中會第二天 (1 月 18 日) 即開始展開一系列專題研討，本屆年會主題為「建立環太平洋港埠夥伴關係、分享解決問題創新方法 (Building Partnerships Throughout The Pacific; Sharing Creative Innovations and Solutions to Problems)」，共有來自美國、加拿大、塞班、密克羅尼西亞群島、馬紹爾群島及臺灣等地，合計約 30 餘人與會。會議研討的內容詳如伍、專題演講摘要。
- (三) 年中會第二天除進行專題研討外，並舉行全體會員及理事會議，會議於 97 年 1 月 18 日下午 15:40-16:45 時假 Hilton Hawaiian Village 之 Kahili Suite 會議室舉行，並由現任協會會長 Joe Johnson 主持，會議重點如下：

1. 確認 2007 年 8 月 8 日執委會會議紀錄。
2. APP 協會會員報告。
3. APP 協會最近重要事項報告：
 - (1) 2007/08/05-08 墨西哥馬薩特蘭港 Port of Mazatlan 2007 年會辦理情形。
 - (2) 2007/11/06 美國華盛頓州 (Washington USA)，西雅圖/塔可馬國際機場 (Seattle/Tacoma International Airport)，多面向研討會：「港埠安全 (Port Security)」辦理情形。
4. APP 協會未來重要事項：
 - (1) 2008/05/14 美國波特蘭 (Portland USA)，奧瑞岡州波特蘭市波特蘭國際機場 (Portland International Airport) 辦理春季「發展綠色港埠 (Developing Green Ports)」研討會。
 - (2) 2008/8/10-13 於美國加州斯托克頓 (Stockton, California) 召開年會及理事會。
 - (3) 2008/11 於加拿大溫哥華國際機場辦理秋季研討會，議題待定。
 - (4) 2009/01 於美國夏威夷檀香山召開 2009 年中會議及理事會。
 - (5) 2009/04 或 05 辦理春季研討會。
 - (6) 2009/08 於台灣基隆召開年會及理事會。
 - (7) 2009 於加拿大英屬哥倫比亞納奈馬 Nanaimo 召開年會及理事會。
5. APP 協會 2006-2007 年度財務報告。
6. APP 會員動態報告：
 - (1) 增加新會員：奧瑞岡州波特蘭港
 - (2) 增加新公司會員：太平洋海事顧問公司 (Maritime Consultants of Pacific)
7. 財務報告：

- (1) 完成 2006-2007 年稽核報告。
- (2) 2007-2008 年財務狀況報告。
- (3) 執行委員會通過公司會員 2008-2009 年費由 450 美金調為 500 美金，港口會員年費不變，將提下年度研討是否調整。
- (4) 下年度預算運用計畫簡報。

決議：經全體會員及理事一致通過。

8. 執行委員會出缺

- (1) 奧瑞岡/華盛頓區區域代表－美國華盛頓隆維港 Walt Barham 辭職。
- (2) 台灣代表於上次會議提議：太平洋離岸區 (Pacific Offshore) 細分為：亞洲區域 (Asia Representative)、太平洋群島區域 (Pacific Islands) 區域代表各設一人

決議：經全體會員及理事一致通過。

- (3) 台灣代表於會議提議：亞洲區域 (Asia Representative) 區域代表由台灣高雄港務局局長謝明輝擔任

決議：經全體會員及理事一致通過。

三、2008 年中會（理事會）暨專題演講摘要

專題演講一：工兵署之水資源開發計畫

演講人：Derek J. Chow

美國陸軍工兵署駐檀香山工務主管

（一）水資源開發目標

- 1.經濟發展
- 2.環境保護與復育

（二）工兵署之職責工程項目

1.優先任務

（1）航運基礎設施

美國港口之防波堤、進出港航道、迴船池等基礎設施係由陸軍工兵署負責興建維護。

（2）防洪計畫

含洪汛控制、岸線保護、颶風暴風災害防治等項目。

（3）生態維護

自然環境生態資源保護、復育。

（4）流域規劃（此為新增業務）

協助州政府就水資源進行綜合性評估計畫，讓地方更了解當地水資源系統面臨之問題與對策。

2.國會授權計畫

這類型計畫通常是大型方案（Large Project）且從規劃到興建期間長達 8—10 年，其中屬於防洪計畫與生態維護之計畫，聯邦政府補助 65% 之建設預算，屬於航運基礎設施之計畫則視疏濬航道深度決定補助多寡。

3.例行性施政計畫

此類型計畫通稱小型方案 (Small Project)，國會將核定權授權給陸軍工兵署，規劃到興建期間約 5—7 年，聯邦與州政府間之經費負擔比例視目的與階段而定，雖然行政程序較大型方案簡捷，但嚴格的評估程序仍不可免。

(三) 州政府水資規劃源補助方案

補助水資源技術面之研究案，研究成果不必然由工兵署列入施政計畫，申請人必須為非聯邦與州政府之單位，且自負 50% 經費。

專題演講二：梅森航運公司簡介

演講人：Gary North Matson Navigation Company

梅森航運公司資深副總裁

(一) 公司簡介

成立於 1882 年，至今已有 125 年歷史，經營美國國內線貨物運輸及郵輪交通事業，是太平洋區域貨櫃運輸之先驅，雇用員工 1132 人。

(二) 營運船隊：17 艘船

其中貨櫃船 10 艘、貨櫃及駛上駛下船 3 艘、貨櫃駁船 1 艘、駛上駛下駁船 1 艘。

(三) 經營航線

夏威夷群島間、關島及密克羅尼西亞區域、美國本土至夏威夷與關島及密克羅尼西亞。



(四) 航線經營模式

採取軸幅系統 (Hub and Spoke system) 夏威夷群島係以檀香山港為軸心港，航線輻射至其餘各港，關島及密克羅尼西亞區域係以關島為軸心港，航線輻射至其餘各港，如圖一、圖二所示。2006 年梅森航運公司與總統輪船 APL 共同經營關島航線，合作期達 10 年。



美西瀕鄰北太平洋區域輸往關島之貨物，均在檀香山港轉運至關島。

(五) 夏威夷港口使用者協會 Hawaii Harbor Users Group (HHUG)

成員包括：梅森航運公司、地平線航運公司、夏威夷兄弟拖駁船公司、挪威郵輪公司、阿羅哈貨運公司、夏威夷裝卸公司、夏威夷快艇公司及石油水泥等業者。

(六) HHUG 成立目的

1. 訂定港埠未來發展計畫之優先次序。
2. 州政府運輸部施政計畫之審議落實，並確認是否符合夏威夷未來之運輸需求。

(七) HHUG 對夏威夷港埠現況之看法

1. 碼頭船席等港埠資源相當有限。
2. 港埠資源對夏威夷經濟發展扮演關鍵角色。
3. 島際與州際貨物運輸、郵輪業、交通船業之成長突顯夏威夷港埠資源之不足。
4. 貨物運輸對空間之需求相當明確，保留之港埠開發區將快速用罄。

(八) HHUG 已完成之事項

1. 完成「夏威夷港埠對地區經濟之衝擊」研究案。
2. 整合航港業者參與擬定州政府運輸部施政計畫。
3. 呼籲各界對夏威夷港埠問題之重視。
4. 呼應支持其他團體，如：夏威夷商業圓桌會、海運商務委員會、夏威夷零商售協會、夏威夷島經濟發展委員會
5. 通過「保留 1、2 號碼頭」法案（第 165 號法案）
6. 通過第 127 號法案建立阿羅哈塔發展公司與運輸部之夥伴關係，共謀檀香山港區之擴展計畫。

專題演講三：夏威夷郵輪業之展望

演講人：Patrick Shaw North West Cruise Ship Association (NWCA)

NWCA 駐夏威夷代表

(一) 西北太平洋郵輪協會 (NWCA)

NWCA 係由經營北太平洋、加拿大、阿拉斯加、夏威夷等區域之郵輪業者共同組成，作為會員公司與政府機關及相關業者間之溝通媒介，總部設於加拿大溫哥華阿拉斯加夏威夷則設分支機構。會員公司包含：

1. 嘉年華郵輪公司 (Carnival Cruise Lines)
2. 名流郵輪公司 (Celebrity Cruises)
3. 水晶郵輪公司 (Crystal Cruises)
4. 荷美郵輪公司 (Holland America Line)
5. 挪威郵輪公司 (Norwegian Cruise Line)
6. 公主郵輪公司 (Princess Cruises)
7. 七海統領郵輪公司 (Regent Seven Seas Cruises)
8. 皇家加勒比海郵輪公司 (Royal Caribbean International)
9. 銀海郵輪公司 (Silversea Cruises) 等 9 家。

(二) 郵輪市場概況

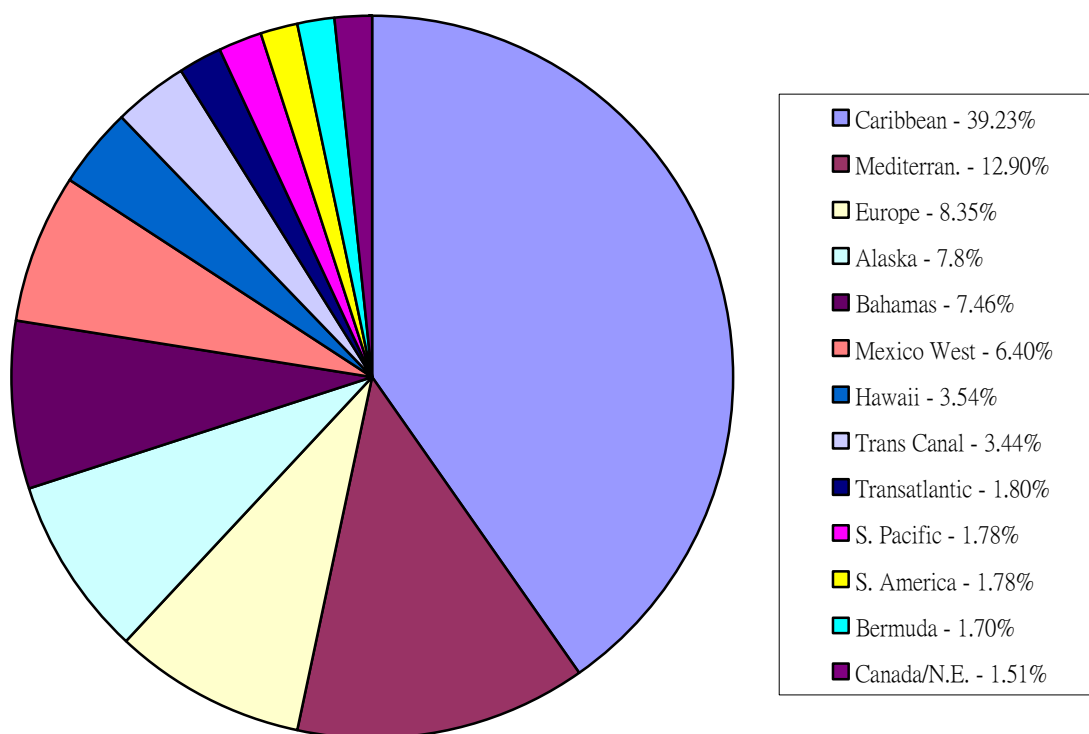
全球及北美歷年搭乘郵輪人數統計詳如表 1，1980 年至 2005 年間郵輪旅客年平均成長率為 7.6%，1996 至 2006 年 10 年間旅客數成長 1.44 倍。

表 1 全球歷年郵輪旅客人數統計表單位：千人

年度	North America	International	Worldwide
1980	1,431	—	—
1990	3,496	278	3,774
1991	3,834	334	4,168
1992	4,023	362	4,385
1993	4,318	410	4,728
1994	4,314	486	4,800
1995	4,223	498	4,721
1996	4,477	493	4,970
1997	4,864	516	5,380
1998	5,243	625	5,868
1999	5,690	647	6,337
2000	6,546	668	7,214
2001	6,637	862	7,499
2002	7,472	1,176	8,648
2003	7,990	1,536	9,526
2004	8,870	1,590	10,460
2005	9,671	1,509	11,180
2006	10,180	1,940	12,120
2007	10,600	2,020	12,620

(三) 2006 年全球郵輪市場佔有率—依目的地分

圖三



全球郵輪市場佔有率以加勒比海地區占 39.23% 最多，地中海區域其次占 12.9%，歐洲地區排第三占 8.35%，阿拉斯加占 7.8%，夏威夷排第 7 位占 3.54%，如圖三所示。

(四) 夏威夷郵輪市場

夏威夷 6 年來之郵輪旅客數如表 2。

表 2 夏威夷 2002—2007 郵輪旅客人數統計表

年度	旅客數	年度	旅客數
2002	242,144	2005	321,522
2003	236,149	2006	426,194
2004	244,377	2007	520,000 (估計值)

以 2005 年為例，所有旅客 321,522 人數中有 316,546 人來自夏威夷以外地區，4,977 人是夏威夷居民，外來客中有 238,884 人搭機到夏威夷；有 77,662 人則是搭郵輪到夏威夷。

(五) 夏威夷郵輪市場

2007 年夏威夷郵輪市場各公司市場佔有率如表三所示，其中挪威郵輪公司獨占 76%，公主郵輪公司其次占 12%，兩家公司就瓜分 88%。

表 3 夏威夷郵輪市場各公司市場佔有率

郵輪公司別	承運旅客數 (人)	市場佔有率%
挪威郵輪公司	400,000	76
公主郵輪公司	63,000	12
名流郵輪公司	21,000	4
荷美郵輪公司	20,000	3.8
皇家加勒比海公司	12,000	2
嘉年華郵輪公司	9,000	1.6
非 NWCA 會員公司	4,000	0.6

(六) 挪威郵輪公司簡介

挪威郵輪公司配置 3 艘郵輪：「美國之傲」、「阿羅哈之傲」、「夏威夷之傲」航行於夏威夷區島際旅程，2006 年挪威郵輪公司營業額 7.02 億美金，當年全體郵輪公司年營業額 8.94 億美金，據調查，2006 年從美東來夏威夷區島際旅程之郵輪旅客，搭船前平均停留 2.42 天，下船後平均停留 1.08 天，每天花費約 211 美金。

(七) NWCA 關切議題

1.環境保護－廢水處理、賞鯨、岸礁

NWCA 具體措施：會員公司所屬之郵輪絕大部分均配置先進之污水處理設備。賞鯨季節每年 11 月至隔年 5 月，航行於劃設之鯨魚庇護區時，航速低於 13 節，同時教育乘客有關岸礁等海洋資源之使用規定，並邀請衛生官員立法人員及關切環保之市民上船，進行環保之旅並解答疑問，參加環保會議。

2.健康

NWCA 事先會與郵輪下個靠泊港所在地之大醫院人員洽商相關事宜，開放個別郵輪與大醫院間之通信，以促進彼此間之協調及處理程序之回應。

3.海灘及公園容量

與陸上旅行業者協調郵輪旅客上岸時勿將旅客帶至擁擠的海灘或公園。

4.溝通

除與州議會保持互動外，NWCA 定期與市長官員鄰近島嶼負責觀光業務之官員、社區相關團體或個人會晤，目的在促進其與會員公司間之溝通協調。

專題演講：半開放型碼頭簡介—以阿拉斯加荷蘭港為例

演講人：Dempsey Thieman PND 工程公司

(一) 阿拉斯加荷蘭港簡介

- 1.阿拉斯加荷蘭港為美國最大漁港。
- 2.位於阿留申群島地震帶上，經常出現芮氏地震儀 7 級以上強震。
- 3.碼頭背山面海山形陡峭淺灘岩盤。



圖四

(二) 工程準則

- 1.興建 1000 英尺長之深水碼頭，水深 46 英尺，岸壁 60 英尺。
- 2.必須禁得起 2500 年頻率之 9 級強震。
- 3.最經濟之支出，妥善利用陡峭地形與岩盤等自然資源。
- 4.設計壽年 100 年。

(三) 本工程除半開放型施作之替代案

1.棧橋式 Pile Supported

經評估費用較高，淺灘岩盤需要作岩錨 (rock anchors) 以防震。

2.板樁式 Tied Back Sheet Pile

也是費用較高，考慮沉陷、地震及腐蝕問題，經評估不予採用。

圖四為受到芮氏

7.2 級強震之碼

頭，鋼板樁受損嚴

重，後方採半開放

型碼頭則保持完

好。

圖五



該工程最後採半開放型方式施工，總工程費 2000 萬美金（碼頭），較棧橋式施工法節省 50% ，如圖五。

專題演講：建立勞資夥伴關係

演講人：Jeff Brennan Hawaii Stevedores, Inc.

夏威夷裝卸公司總經理

(一) 營業項目

- 1.國際與國內線貨櫃裝卸
- 2.大宗散雜貨裝卸
- 3.汽車船、駛上駛下船
- 4.原木、重件、交通船
- 5.保養維護

雇用 260 名員工，定期與國際碼頭工人及倉儲工會聯盟

(International Longshore and Warehouse Union ILWU)進行集體協商。

(二) 夏威夷勞工市場簡介

- 1.ILWU 為勞方代表。
- 2.資方組成裝卸業委員會 (Stevedore Industry Committee SIC) 成員包括裝卸公司與航商。
- 3.SIC 代表資方與 ILWU 協商。

(三) 建立勞資夥伴關係之利益

- 1.客戶能得到更好的待遇
- 2.員工可獲得更好的照應
- 3.工作環境更為安全
- 4.協商議題較不受干擾
- 5.提高作業效率

(四) 建立勞資夥伴關係之準則—視夥伴關係為婚姻關係

- 1.真誠度決定彼此的信賴度也支配婚姻關係之長度。

- 2.雙方努力程度決定婚姻成敗。
- 3.任一方都必須了解對方之需求與優先事項。
- 4.承認錯誤作出適當之修正，同時改變以後之態度。
- 5.認知此關係是永不間斷的，必須持續付出關照。
- 6.接受這婚姻關係不可能結束之事實。

(五) 建立勞資夥伴關係之準則－建立信用

- 1.持續並有效的溝通
- 2.諄重每個人的認知
- 3.立場一致
- 4.前瞻性的解決方案
- 5.快速提出重點議題
- 6.良好的態度
- 7.堅守公正原則
- 8.報告進度
- 9.付諸行動而非空言

(六) 建立勞資夥伴關係之關鍵

- 1.所講的話都有約束力
- 2.言行一致
- 3.勇於認錯
- 4.有捨才有得

專題演講：夏威夷州港口現代化方案簡介

演講人： Barry Fukunaga

夏威夷州政府運輸部主管

(一) 背景說明

1. 夏威夷州長琳達 (Linda Lingle) 於 96.12.18 宣布夏威夷州港口現代化方案。
2. 夏威夷州共有 9 個商港，分布於 6 個主要島嶼中。
3. 州政府運輸部港灣部門會同夏威夷港口使用者協會擬定以 2030 年為目標年之港埠基礎設施建設計畫，以滿足島際間貨運與旅客運量之成長。
4. 夏威夷之民生物資有 80% 依賴進口，其中 98% 係經由海運，包含消費品、汽車、燃油及建材等貨物。
5. 估計貨櫃運量至 2010 年將成長 27% ，至 2020 年將成長 93% 。

(二) 港口現代化方案目標

1. 改善港埠基礎設施並提高營運績效。
2. 提升港埠能量滿足貨運需求。
3. 確認港埠基礎設施應支持夏威夷未來之經濟成長。

(三) 港口現代化方案之挑戰

1. 本地人口及觀光客之成長將推高對進口貨物之需求。
2. 港埠基礎設施不足已妨礙港口使用者之營運績效。
3. 從檀香山港連結各島之駁運運量，近 3 年已成長 22% ，自 2001 年以來已成長 33% 。
4. 郵輪產業無論是國籍或外國籍郵輪均有長足成長。

(四) 港口現代化方案之策略

1. 提供充分及安全之基礎設施以滿足 2030 年前之客貨運需求。

2.6 年內落實港口現代化方案。

3. 建立與夏威夷港口使用者協會有共識之優先開發次序。

4. 爭取州議會對建設預算之支持。

(五) 港口現代化方案之財務計畫

1. 總經費 8.42 億美金，將由營運收入及港口特別基金支應，不會動用一般性基金。

2. 財務計畫包含逐步提高港埠費率及土地租金收入。

3. 各島經費之分配

Maui 島：Kahului 港 3.45 億美金。

Oahu 島：檀香山港 2.57 億美金；Kalaeloa 港 5800 萬美金。

Hawaii 島：Hilo 港 6140 萬美金；Kawaihae 港 8780 萬美金。

Kauai 島：Nawiliwili 港 1030 萬美金。

四、拜訪日本郵船公司紀要

日本郵船公司 NYK 是夏威夷運量最大之外籍航商，藉開會之便順道拜會派駐檀香山 Honolulu 之船東代表為松本先生 (Shigefumi Matsumoto)，其與 NYK 在 Honolulu 之船務代理 Inchcape Shipping Service (ISS) 合署辦公，ISS 總經理王小姐來自台灣，雙方見面備感親切。ISS 是英國老牌之船務代理公司，中文名稱翻譯為「英之華船務代理公司」，台灣則由經偉船務代理公司代理。

夏威夷之民生物資有 80% 依賴進口，其中 98.6% 係經由海運自美國本土或國外運至各島嶼，NYK 在國際線之佔有率為 81%。2007 年進口櫃約 17,000 個，出口櫃約 8,000 個，進口貨以食物、家具等民生必需品為主，出口貨以紙類、廢鐵、海洋深層水及巧克力為主，鳳梨曾為出口大宗，但近幾年來已無競爭力。NYK 貨櫃船固定靠泊檀香山港 1 號碼頭，檀香山港各碼頭使用者如圖六所示。

NYK 貨櫃船靠泊之 1 號碼頭並未配置岸上貨櫃起重機，採用移動式起重機作業，貨櫃裝卸作業係由夏威夷裝卸公司承作。

該公司辦公室位於 2 號碼頭後方，2 號碼頭恰為檀香山港 Foreign—Trade Zone No. 9 (FTZ) 之所在地，FTZ 類似我國之保稅倉或自由貿易港區，其採境內關外之設計，不適用美國海關相關規定，也不必繳交任何稅賦，其開辦 30 年以來，已有超過 350 家業者使用該倉棧，ISS / NYK 也是該 FTZ 之使用者。

NYK 代表松本先生並介紹夏威夷州州長剛於 2007 年底正式提出「夏威夷州港口現代化方案」，預計投資 8 億美金擴建港埠基礎設施，這是夏威夷航港界之一大盛事，本次 APP 年中會也邀請州政府運輸部專人報告此案（該現代化方案已如前述）。

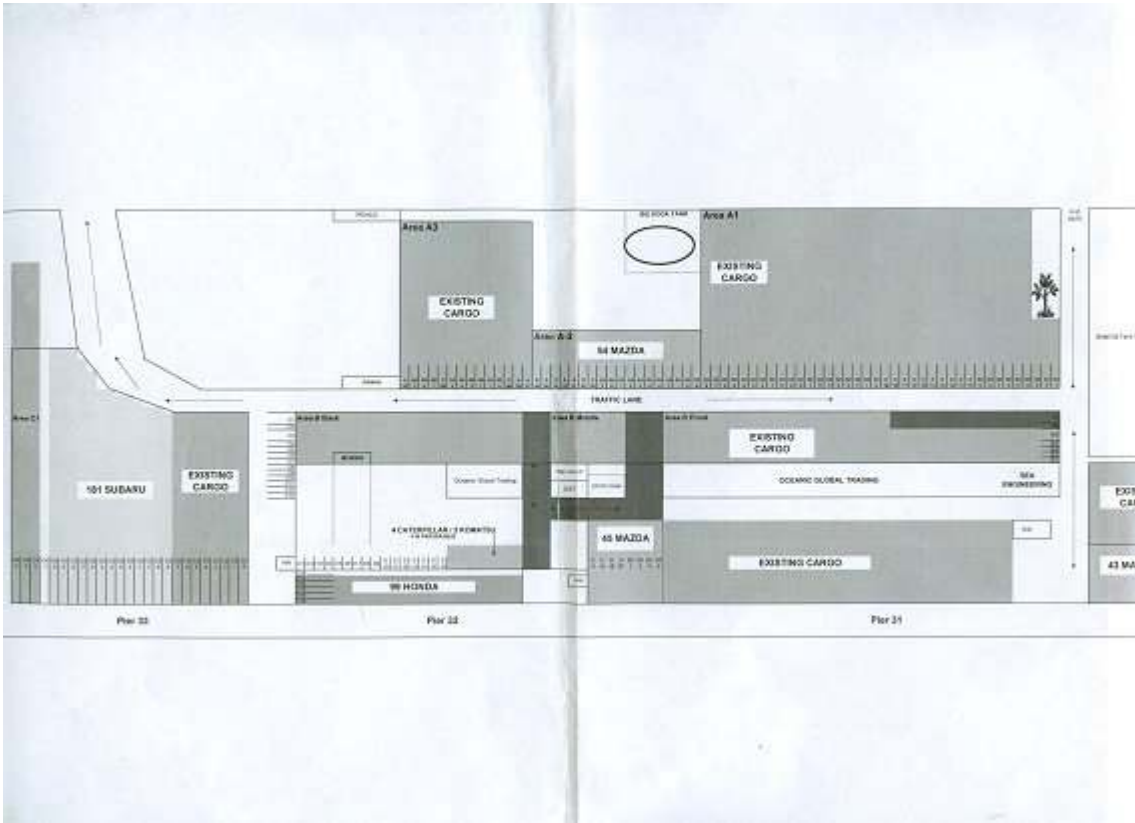


圖六

汽車物流在檀香山港屬於重要業務，會後 NYK 代表松本先生特別邀請至也是由 ISS / NYK 代理之 NYK 汽車船靠泊之 31 號碼頭參觀，途中要進入該碼頭時發生一小段插曲，碼頭查驗站人員表示並未被告知有訪客要進入，即便 ISS / NYK 人員出示相關文件表示已向港務當局申請並經核准，

查驗站人員表示未被告知，堅持不肯放行，後來是 ISS / NYK 人員緊急聯繫港務長確認後並告知查驗站管制人員後方才放行，雖然延誤些許時間，不過也見識到 911 事件後美國為防恐所制定之規範在美國本土執行的相當徹底，門哨管制人員之執法精神是我國港口執行人車進出港區查驗時值得效法之處。

NYK 汽車船靠泊檀香山港 31 號碼頭，所載運之日本進口車，如 MAZDA、HONDA 等停放於編號 43、45、54、99 等儲轉區，如圖七所示。



圖七

伍、心得與建議

心得：

一、美國港灣基礎設施之權責劃分

美國港口之防波堤、進出港航道、迴船池等港埠基礎設施係聯邦政府之職權，主管機關陸軍工兵署負責興建維護，此外有關防洪計畫含洪汛控制、岸線保護、颶風暴風災害防治等項目，乃至生態維護、流域規劃等均屬之，足見美國政府對海岸港灣及水域等自然資源之重視，且由單一機關跨行政區劃行使職權以收事權統一之效，此制度最大優點在於，聯邦政府在財務方面比較健全，不會因為基礎設施通常不具自償性且維修費用龐大之因素，其預算遭到排擠，且更能跳脫地方限制以區域角度進行規劃或整治以求取國家最大利益。

二、亞洲國際郵輪市場方興未艾

從全球郵輪旅客人數統計資料中可發現，亞太地區所佔的比例不到1%，係以日本為主，但隨著亞洲經濟崛起，加上2008年奧林匹克運動會在北京舉行，著眼於奧運會帶來之龐大觀光人潮，部分郵輪業者如皇家加勒比海公司、麗星郵輪公司，積極搶進佈局東亞國際郵輪市場，在此趨勢下本港也直接受惠，本（97）年1至4月船公司就安排13航次，預計旅客數將超過2萬人次，成長率呈現兩位數之增加，未來仍深具成長潛力。故如何包裝現有之軟硬體設施，並結合地方觀光資源，以獲得國際郵輪公司及郵輪旅客之青睞，是首要課題。

三、港口當局與港口使用者協會

夏威夷港口使用者協會 Hawaii Harbor Users Group (HHUG)，主要功能之一在於協助訂定港埠未來發展計畫之優先次序、協助州政府運輸部施政計畫之審議落實，並確認是否符合夏威夷未來之運輸需求，初觀之，公私部門間似乎相濡以沫，該使用者協會與我國之航港相關公會組織上頗為接近，但功能上則不若 HHUG 介入公共議題之深之廣，這情況充分反映出東西文化之差異。

四、港口保全

911 恐怖攻擊事件之後，安全議題頓時成為全球港口之顯學，各港口於全力衝業績同時，更應關照港口保全議題。夏威夷雖非位於美國大陸本土，但港區門哨人車進出管制之執行非常徹底，讓人印象非常深刻。

建議：

一、投入國際郵輪市場

國際郵輪市場不但是拓展港埠業務也是發展觀光事業重要之範疇，更是兼顧經濟發展與環境保育尤其是帶動區域經濟之發展策略，東亞國際郵輪產業屬於新興市場，值得投入更多人力物力就旅客服務設施、行銷策略、CIQS 流程、遊程設計、大眾運輸、諮詢服務等軟硬體方案全面規劃，吸引國際郵輪持續來港。

二、港埠定價思維

「夏威夷州港口現代化方案」總經費 8.42 億美金，州長宣示將由營運收入及港口特別基金支應，不會動用一般性基金，且財務計畫包含逐步提高港埠費率及土地租金收入。

以本港未來經營環境而言，90 年代以來買方市場之氛圍將逐漸被即將產生之新市場需求所淡化，港埠費率定價理論之一：「Charge What the Traffic can Bear」(買方沒有消費者剩餘)，其精神可彈性運用，以適度回收龐大之基礎設施投資金額。

三、持續參與國際事務

APP 除於每年春秋兩季舉辦研討會外，於例行年中會、年會及理事會中亦邀請航港及相關產業專業人士就各種議題進行演講與研討，主題明確且範圍廣泛而深入，既可增進專業知識又可就實務面交換經驗與看法，實屬難得之國際組織，加上歷年來台灣代表團積極參與會務，為重要之國際交流平台，可建立 APP 會員港口之雙邊關係，加強聯繫與交流。



拜會 NYK 派駐檀香山 Honolulu 船東代表松本先生



代表團與松本先生及其船代公司王總經理（左三）合影



參觀 Honolulu 31 號碼頭



謝局長攝於 APP 2008 年中會會場



台灣代表團攝於 APP 2008 年理事全員會議



謝局長與 APP 秘書長 Dave Hunt 合影



謝局長應邀與各會員港代表合影