

## 第四章 心得與建議

### 4.1 心得與感想

本次參加由 ICTPA 在中國大陸南京舉辦的「第 7 屆亞太平洋交通運輸發展會議暨第 21 屆國際華人交通運輸協會年會」，並參加主辦單位安排之南京地鐵展示廊與交控中心技術參訪行程。出席會議及技術參訪後，順道考察上海地鐵運輸系統、磁浮運輸系統及上海浦東國際機場。茲綜整個人對於此次研討會議與相關參訪行程的心得及感想如下：

1. ICTPA 年會於每年 5 月份定期舉辦，其內容涵蓋運輸領域多層面議題，部分計畫並相當具有前瞻性，因此該年會已是華人運輸界的最重要活動之一。而年會期間吸引來自兩岸三地華人運輸相關部門、民間機構及學術單位等產、官、學、研代表參加，並透過對各相關議題之運輸研究成果發表與研討進行交流，對於研究心得交換、新觀念與思維之啟發有相當的助益，也可作為本所未來研究方向之參考。
2. 未來運輸之發展將愈來愈強調不同領域間之合作關係，尤其是面對高油價時代的來臨、部分能源即將耗竭及全球氣候之變遷，關於運輸、能源與環境之相關議題，將是未來 10 年最主要也是最急迫之研究主軸。本屆年會數篇議題與此相關(本所亦有相關研究發表)，亦是與會人士關注之焦點，可於未來研究中持續探討。
3. 與會期間正值北京奧運舉辦前夕，加上 2010 年上海也即將承辦世界博覽會，中國大陸重要城市(如北京、上海與南京)數年前起即開始配合積極擴建、改善運輸建設及實施相關交通管理措施。本次

年會因是在中國大陸舉行，藉由參加本次年會，恰可由中國大陸與會人士所發表之論文及從相關參訪中了解其實施之經驗，或可作為我國交通規劃與推動時之借鏡。中國大陸目前之交通硬體建設興建相當迅速，建設規模也相當龐大，對於疏運旅客在效率上確有大幅之改善；然配合之交通管理手段較為粗糙，相關配套措施也不盡完善，以致實施成效多有折扣。另外，交通建設雖可迅速興闢，惟民眾才是真正之使用者，若未考量民眾搭乘方便性、經濟負擔及相關問題，將成為未來營運之難題，上海磁浮線即為最好之例子。而建立良好的營運模式與完整制度，以有效運作並帶來效益，才是運輸系統可持續發展的關鍵。

- 4.上海浦東國際機場之營運目標是成為亞太地區核心樞紐機場，及最終成為世界航空網絡的重要節點，在硬體面之建設及未來發展之規劃上，的確相當具有前瞻性、執行力及企圖心，值得我國推動相關規劃、建設時之參考。惟美中不足是兩航廈間之交通聯繫目前僅靠免費循環巴士接駁，對於攜帶大型行李之旅客尚有不便之處，未來應規劃設置旅客輕軌電車輸送系統行駛於機場陸側設施之間，俾便提供旅客迅速便捷之服務。

## 4.2 建議

1. 綜觀大部分亞太地區主要國際機場，包含本次參訪之上海浦東國際機場，正積極進行擴建或改善，以提高服務能量並改善服務水準。反觀我國桃園國際機場目前雖尚未有大幅擴建之急需，但第1航廈之改建、跑道道面整建均尚需相當年日方能完成，加上機場捷運系統全線通車最快亦需等到民國101年，對於桃園國際機場在亞太空運市場競爭力上將有相當之影響，建議應儘速全力推

動。

2. 浦東國際機場係由中國上海機場（集團）有限公司所經營，該公司為直屬上海市政府領導的國有企業，經上海市國有資產管理委員會授權，統一經營上海浦東和虹橋國際機場。為了將浦東國際機場推向全球航空之樞紐地位，中國國家民航總局和上海市政府在相關建設上亦是共同規劃、推動，因此浦東國際機場之擴建與營運擁有中央、地方之全力支持與公司化經營之優勢。目前亞太地區多數國際機場已轉型為民營化機場，香港赤鱘角與新加坡樟宜機場雖分別屬於政府單位與國營企業組織型態，惟在經營策略上卻不受公部門層層節制所影響，可採取靈活方式向外投資以增加收入。而桃園國際機場之建設與經營不僅需經相關部門同意，尚需負擔全國 10 幾處機場之虧損，此將影響在亞太空運市場上之競爭能力，建議未來可朝公營或企業化機場營運方向發展。
3. 本次年會因是在中國大陸舉行，加上近年來中國大陸原本即積極參與各種運輸研討會議，不論在參與人數或發表論文篇數均佔相當大比例。而國內報名參與本年會者以顧問公司、學校教授及博士班研究生為主，政府部門僅有本所與台北市政府各指派乙員代表參加，且出國預算逐年減少。雖然從研究的內容與經驗來看，中國大陸尚在起步階段，但中國大陸近年來積極投入之情況，卻仍值得國內加以警惕。建議可適度編列出國預算鼓勵國內運輸部門多於國際會議發表論文及交流，以適時展現我國於運輸相關領域之建設與研究成果，以拓展我國之國際能見度，並保持與國際之接軌以汲取新知。