

出國報告(出國類別：國際會議)

參加太平洋港口協會 2008 年年會及理事會
暨拜訪航商及奧克蘭港

服務機關：交通部高雄港務局

姓名職稱：謝明輝 局長

陳榮信 主任

陳中龍 課長

派赴國家：美國

出國期間：民國 97 年 8 月 9 日

至 97 年 8 月 17 日

報告日期：民國 97 年 11 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.....	26

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會及理事會，今（2008）年大會訂 8 月 10 日至 13 日於美國加州 Stockton 港舉行。

本局謝局長率本局代表團於 97 年 8 月 9 日啟程參加 2008 年 APP 年會，回程並應順道前往拜會長榮海運公司駐奧克蘭代表及奧克蘭港務局，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
0809 (六)	13:36—15:16	搭高鐵	高雄-桃園
0809 (六)	19:50—16:20 (美)	搭長榮 BR-0018	桃園-舊金山
0810-0813 (日-三)		APP 年會	見大會議程
0814 (四)		拜會奧克蘭港務局	
0815 (五)		拜會長榮海運公司 駐奧克蘭代表及我 國駐舊金山辦事處 代表	
0816 (六)	01:40-05:20	搭長榮 BR-0017	舊金山-桃園
0817 (日)	08:25-09:20	搭華航 CI-0191	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

肆、會議暨拜訪紀要

一、太平洋港口協會 2008 年年會及理事會議程如下：

2008 年 8 月 10 日 (星期日)

12:00 報到

15:00 執行委員會開會

17:00 歡迎接待會

2008 年 8 月 11 日 (星期一)

09:00~09:30 會員大會開幕演說

09:30~16:00 專題演講及研討

2008 年 8 月 12 日 (星期二)

09:30~12:00 專題演講及研討

13:15~19:00 參訪 Murphys 老鎮

2008 年 8 月 13 日 (星期三)

09:30~12:00 專題演講及研討

13:15~14:15 協會全員會議

14:15~14:30 協會理事會議

17:00~ 18:00 參觀地主港 Stockton

18:00~20:00 會期結束及晚宴

21:00 年度大會休會

二、本屆年中會主要活動及重要決議事項

(一) 年會第一天(8月10日)各地代表到會報到，並舉行執行委員會議。

會議於 97 年 8 月 11 日下午 15:00-16:30 時假會議室舉行，並由現任協會會長 Joe Johnson 主持，會議重點如下：

1. 確認 2008 年 1 月 18 日執委會會議紀錄。
2. APP 協會會員動態報告。

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。
- (3) 2008/1/17-18 美國夏威夷州 2008 年中會辦理情形。

4.APP 協會未來重要事項：

- (1) 2008/8/10-13 於美國加州斯托克頓 (Stockton, California) 召開年會及理事會。
- (2) 2008/11/6 於西雅圖/塔可馬國際機場 (Seattle/Tacoma International Airport) 辦理秋季研討會：「港埠之區域運輸規劃 (Regional Transportation Planning for Ports)」。
- (3) 2009/02/12-13 於美國夏威夷檀香山召開 2009 年中會議及理事會，原定 1 月份舉行因旅館預定不易。
- (4) 2009/05 辦理春季研討會，議題及地點待定。
- (5) 2009/08/9-12 於台灣基隆假長榮桂冠飯店召開年會及理事會。

5.APP 協會 2007-2008 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 (Portland)、奧瑞岡州紐波特港 (Newport) 等二家會員。
- (2) 增加新公司會員：David Evan & Associates、Metro ports 等二家公司會員。
- (3) 退藉會員：2008-09 將有兩家港口會員退出 APP，North Fraser 港因為併入 Vancouver Fraser 而退出，Nanaimo 港也因故退出。

- (4) 招募新會員：潛在會員包含：奧瑞岡州 Astoria、華盛頓州 Kennewick、Olympia、阿拉斯加州 Kodiak、Valdez、Anchorage 等港口，秘書長 Dave Hunt 將持續遊說招募。

7.財務報告：

- (1) 完成 2007-2008 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。
- (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

- (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，亞洲區域 (Asia Representative) 區域代表一致同意由台灣高雄港務局局長謝明輝擔任。

決議：經全體會員及理事通過。

- (3) 六個區域為：亞洲、太平洋群島、阿拉斯加/加拿大、奧瑞岡/華盛頓州、北加州、南加州/墨西哥。

決議：經全體會員及理事一致通過。

- (4) 預擬 8 月 13 日會員及理事會議議程及 2008-09 會長、副會長、各區域代表候選人建議名單。

(二) 年會第二天 (8 月 11 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 60 餘人與會。會議研討的內容詳如伍、專題演講摘要。

(三) 年會第三天持續進行專題研討。

(四) 年會第四天除進行專題研討外，會員及執行委員會議於下午 13:15-14:15 時舉行，並由現任協會會長 Joe Johnson 主持，秘書長 Dave Hunt 報告，報告內容重點同 8 月 11 日執行委員會議之內容。

2008-09 APP 幹部含會長、副會長、各區域代表候選人名單經提名委員會建議如下：

APP 幹部

1. 會長：台灣基隆港務局局長蕭丁訓先生
2. 第一副會長：奧瑞岡州 Umatilla 港 Kim Puzey 先生
3. 第二副會長：加州長堤港 Mario Cordero 先生
4. 第三副會長：密克羅尼西亞 Pohnpei 港 Ieske Iehsi 先生
5. 前任會長：墨西哥 Mazatlan 港 Alfonso Gil Diaz 先生

區域代表

1. 西北區 (阿拉斯加/加拿大)：加拿大 Alberni 港 Gary Brett 先生
2. 北區 (奧瑞岡/華盛頓州)：華盛頓州 Longview 港 Dan Buell 先生
3. 加州 (北加州)：加州 RedwoodCity 港 Dick Dodge 先生
4. 南區 (南加州 / 墨西哥)：加州 Hueneme 港 Ray Fosse 先生
5. 太平洋群島：馬紹爾群島 RMI 港 Jame Matayoshi
6. 亞洲：台灣高雄港務局局長謝明輝先生
7. 不分區代表 (本屆新增)：加州 RedwoodCity 港 Mike Giari 先生

三、2008 年大會專題演講摘要

專題演講一：港口浚深

演講人：Walter Yep

WALTER YEP, INC 總裁

(一) 政府在浚深扮演之角色

新的浚深案經費分配

營運與維修經費分配

行政程序法規與承諾

(二) 政府對新浚深案經費分配原則

水深在 20 英尺以內者，港口管理機關負擔 10 % 工程經費以及負擔 10 % 之後續處理費用。

水深超過 20 英尺者但在 45 英尺以內者，港口管理機關負擔 25 % 工程經費以及負擔 10 % 後續處理費用。

水深超過 45 英尺者，港口管理機關負擔 50 % 工程經費以及負擔 10 % 後續處理費用。

(三) 政府在既有浚深案經費分配原則

1. 水深超過 45 英尺者維持水深之營運與維護成本全由聯邦政府負擔。

2. 水深 45 英尺以下者維持水深之營運與維護成本各負擔 50 %。

3. 維持水深之營運與維護成本係由兵工署寬列。

(四) 辦理過程與法令

1. 浚深案期程平均約 10-12 年。

2. 環境影響評估報告是必要資料。

3. 港口管理機關每年都必須至國會進行遊說以爭取預算。

4. 州及地方政府之動工許可不易取得。

(五) 未來發展

1. 將來挖泥船為電動式的。
2. 美國主要港口運能面臨不足問題，在 2020 年前北美地區必須增加 200 %運能。
3. 浚挖機具之材質將是未來之議題，尤其在加州，必須將是否造成溫室效應考慮進去。

專題演講二：美國海上防衛隊舊金山分隊簡介

演講人：Paul M. Gugg 船長

舊金山分隊指揮官

(一) 核心業務

1. 航運與國土安全防衛 (Maritime/Homeland Security)
2. 海事安全 (Maritime Safety)
3. 自然資源保育 (Protection of Natural Resources)
4. 海上交通 (Maritime Mobility)
5. 支援國防 (Support National Defense)

(二) 港口國管制 (Port State Control) 2007 年業務統計

1. 3030 艘外籍船到港。
2. 725 艘外籍船進行港口國管制檢查。
3. 15 艘外籍船被留置平均滯留 7.2 天。
4. 1093 艘外籍船經簽證有缺失。

(三) 發布 2006-2008 港口安全公告 (Port Security Advisory PSA 06-08)

以下國家地區之港口並未對防恐採取有效措施

1. 古巴
2. 克麥隆
3. 幾內亞
4. 幾內亞比紹(共和國)
5. 印尼
6. 伊朗
7. 賴比瑞亞
8. 茅利塔尼亞
9. 敘利亞

(四) 前一港來自 PSA 之外籍船舶，靠泊美國港口前必須採取以下措施：

1. 完成保全等級 2 之船舶保全計畫。
2. 船舶之出入口必須有警衛。
3. 執行保全聲明。
4. 保全行動必須記載於航海日誌。
5. 事前向靠泊美國港口之海岸巡防署船長通報。

(五) 國籍船檢查方案

受檢船舶包括：

1. 載運危險品之駁船
2. 油品船
3. 貨船
4. 搭載 6 名乘客以上之客船或遊艇
5. 貨櫃船

(六) 沿岸港口與航道保安 (2007 年)

執行 196 次登輪安檢。

執行 208 次船舶進出港監視。

專題演講三：Stockton 港港務警察局之挑戰與展望

演講人：George Lerner

港務警察局局長

(一) 前言

911 恐怖攻擊後改變我們對美國本土安全之看法，迫使我们評估國家安全處境並保證不再發生類似案件，重視海港之安全議題此其時矣。

(二) 主要執掌

1. 執行相關之法令規章。
2. 員警專業訓練。
3. 執行國土安全部有關港口保安之規定。
4. 24 小時之天候服務。
5. 港口管制區之查驗。

(三) 組織編制

1. 警長一名。
2. 副警長一名。
3. 小隊長三名。
4. 員警 9 名。
5. 後勤技術人員 7 名。

(四) 年度預算

1. 2008-2009 年度預算為\$2,451,800 美金。
2. 用於到港船舶安檢之費用約\$750,000。

(五) 預算資金來源

1. 國土安全部之補助金

2003-2006: \$1,942,704 美金。

2007: \$3,260,414 美金。

2. 加州公債基金提案

加州 11 個港口今年度獲得\$40,000,000 美金之經費，其中

Stockton 港分配到 \$4,167,080 美金。

加州 11 個港口明年度獲得\$57,000,000 美金之經費。

(六) 任務挑戰

1. TWIC 專案 Transportation Worker Identification Card

係指運輸從業人員識別 IC 卡，全美預計於 2009 年 2 月全面實施，
管制區才適用。

2. TWIC 專案相關讀取機之配置區位與經費。

專題演講四：近海航運－美國之藍色公路

演講人：Mark Tollini

Stockton 港港務局副局長

(一) 前言

藍色公路並非新思維，它已有數千年之歷史。

在美國某些地區也是相當普遍。

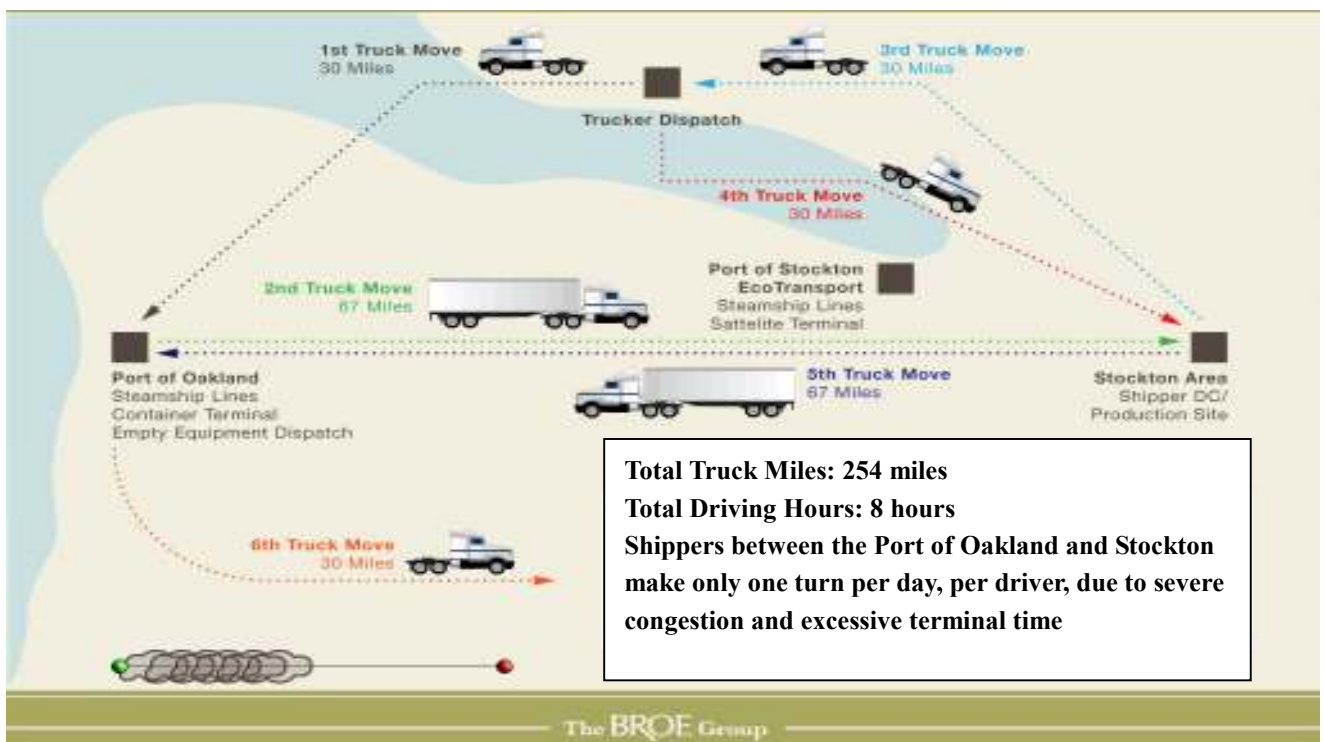
(二) Stockton 港

1950 年代河運提供 Stockton 地區經濟性與效率之貨物運輸。

隨著美國政府自 1950 年代大力建設公路運輸系統後，公路成為貨運之主流。

1950' s 建設之公路運輸系統已不敷當今之需求，且隨著都市成長擴建公路運輸系統不僅困難且昂貴。

- (三) 完全採陸運之模擬——貨櫃從 Oakland 港至 Stockton 地區之發貨中心
調派拖車頭至 Oakland 港載運貨櫃
拖車將貨櫃運至 Stockton 地區之發貨中心



1. 拖車頭空車回調派站
2. 調派拖車頭空車至 Stockton 地區之發貨中心
3. 拖車頭將空櫃拖回 Oakland 港
4. 拖車頭空車回調派站

(四) 模擬一之效益分析

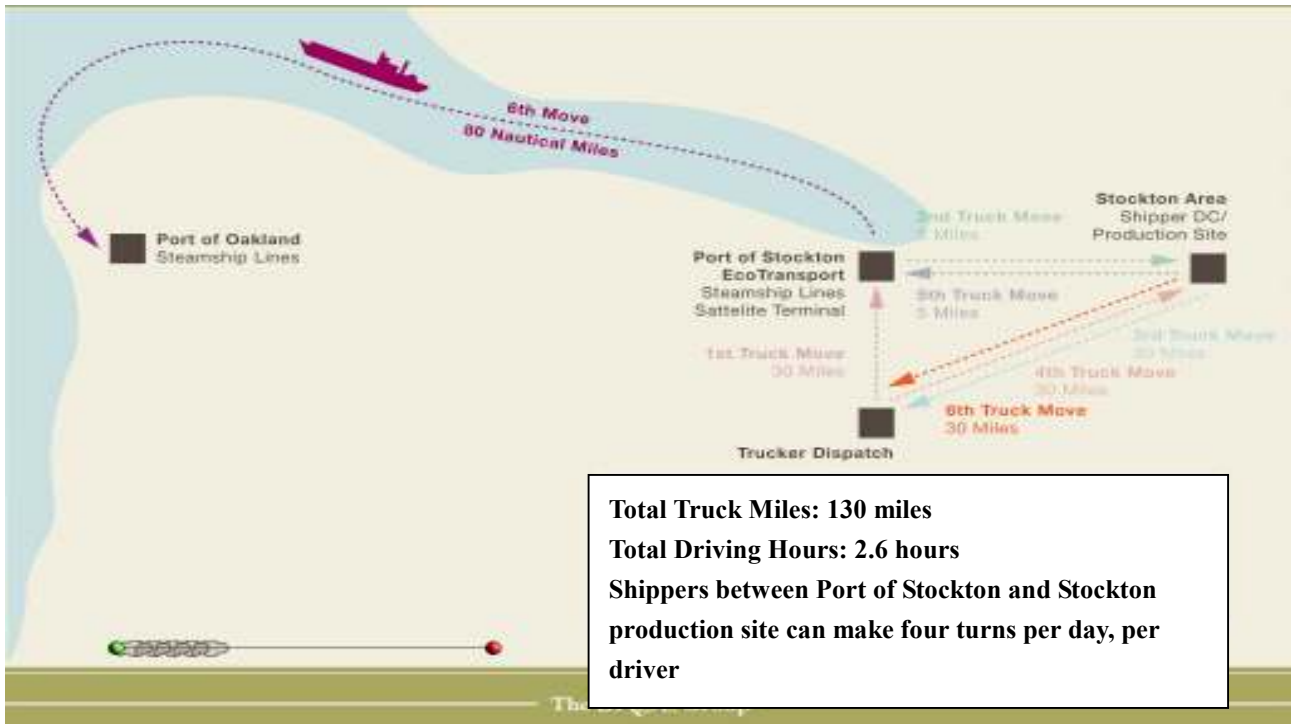
1. 全程路線 254 英里
2. 行駛時間 8 小時
3. 對貨主而言一位司機一天只能載運一櫃次
4. 左下角圖示為拖車排碳量

(五) 藍色公路模式之模擬二—貨櫃從 Stockton 地區之發貨中心運至 Oakland 港

1. 貨主叫拖車至 Stockton 港區拖空櫃
2. 拖車將空櫃拖至發貨中心
3. 拖車頭空車回調派站
4. 貨主叫拖車頭至發貨中心載運實櫃
5. 拖車將實櫃拖至 Stockton 港區上駁船轉運至 Oakland 港

(六) 模擬二之效益分析

1. 全程路線 130 英里
2. 行駛時間 2.6 小時
3. 對貨主而言一位司機一天能載運 4 櫃次
4. 左下角圖示為拖車排碳量



專題演講五：面對環保之挑戰與機會

演講人：Jeff Wingfield Environmental Manager, Port of Stockton

Stockton 港環保經理

(一) Stockton 港環保目標

在環境永續經營之前提下，繼續支持港區發展提供更多就業機會與穩定地方經濟及促進貨暢其流。

(二) 雨水處理

1. 挑戰：環保法令趨於嚴格。
2. 機會：藉以改善水質發展漁業及休閒產業。



(三) 浚挖

1. 挑戰：水質、污泥處理與涵氧量。
2. 機會：碼頭維護、動植物棲息地處理。

(四) 執法單位

1. 時效是最大挑戰，工作項目千頭萬緒但人手不足。
2. 須善選合作夥伴以加速办理流程。



(五) 採取之紓解緩和措施

1. 河水水質低於標準時，每日打入 2500 磅氧氣。
2. 挖泥船改電動以紓解空氣污染。
3. 動植物棲息地保留區。
4. 使用電動車以降低空氣污染。

(六) 船舶排氣控制系統 Advanced Maritime Emissions Control System

(AMECS)

1. 針對不同型態船舶，設計覆蓋煙囪上像帽子之設備。
2. 套在靠港船舶之煙囪上，以收集排氣並送至系



統處理。

3. 效益：降低 95% 之氮化物 NOx 與二氧化硫 SO2

(七) 引起溫室效應的氣體 Greenhouse Gas Emissions

加州預計於 2020 年前，將能引起溫室效應的氣體(如二氧化碳、甲烷等)，降至 1990 年之水準，大約是降低 25% 之排放量；預計於 2050 年前，將排放量降至 1990 年之 20% 水準。

專題演講六：港口基礎設施資本－以 Stockton 港為例

演講人： Dianna Baker Port Controller of Stockton

Stockton 港務局主計官

(一) 背景說明

1. 始於 1849 年之加州淘金熱，Stockton 港即已扮演貨物物資之集散地。
2. 早在 1869 年 Stockton 人民就已向州政府請願，希望浚挖河道，並於 1880 年向聯邦政府請願。
3. 1930 年開始浚挖河道，包含建造堤岸，航道浚深至 27—30 英尺。
4. 1932 年第一座碼頭興建完成。
5. 1933 年 2 月 2 日正式開港營運，第一艘掛港船為 Daisy Gray 遠洋航線船舶，自西北太平洋載運木材抵港。
6. 二次大戰期間，Stockton 港成為太平洋戰場之後勤基地，也是德國戰俘之收容所。

(二) 近代發展

1. 戰後 1950 年代 Stockton 港持續擴建。
2. 1960 年代貨櫃運輸興起，Stockton 港將 10、11 號碼頭改建為貨櫃碼頭，但 1970 年代港務當局基於河港因素隨即決定放棄貨櫃運輸，全力發展散雜貨運輸。



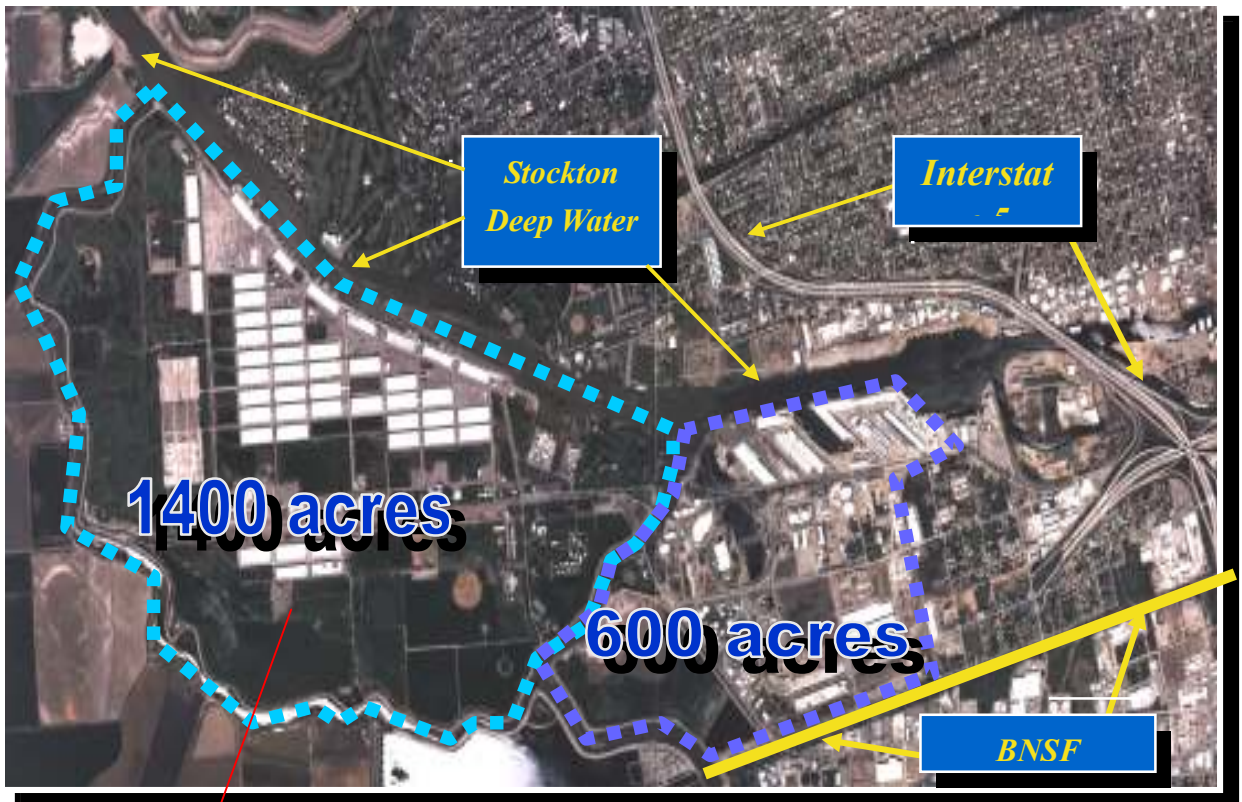
(三) 港口現代發展

1. 1987 年浚深案完成後，航道水深達 35 英尺。
2. 2000 年 7 月港務當局想海軍取得 600 公頃港區用地，即所謂西港區 (West Complex)。

(四) 港口資產

1. 沿岸港區土地面積約 1620 公頃。

2. 65 公頃倉儲用地。
3. 80 公里長之鐵道。
4. 碼頭岸線 3600 公尺。



西港區

(五) 港口經營績效

1. 倉儲區出租率 80% 。
2. 2000 年盈餘 1350 萬美元，2007 年盈餘成長至 3180 萬美元，獲利率倍增。
3. 貨物裝卸量自 2000 年至 2007 年成長 114% 。
4. 港口直接間接提供 4500 個工作機會。

四、拜訪奧克蘭港務局及長榮海運公司駐奧克蘭代表紀要

奧克蘭港是全美第五大貨櫃港，我國長榮海運公司在該港承租營運貨櫃碼頭，藉開會之便順道拜會派駐奧克蘭之代表黃船長，其係長榮海運公司在奧克蘭合資公司 Seaside Transportation Services, LLC 之副總裁，並安排會見奧克蘭港務局海事總監 (Director of Maritime) 權鎮平先生，權總監來自南韓，出身韓進海運，曾派駐台灣略通中文，雙方見面頗感親切。



奧克蘭港簡介

(一) 基本資料

1. 港區佔地 1700 公頃，主要業務範圍涵蓋海港、空港及不動產經營。
2. 奧克蘭港務局成立於 1927 年，為奧克蘭市政府之獨立單位。
3. 港務局財政獨立不需市府編列預算支應。
4. 為北加州績效卓越之港口，扮演區域經濟之成長引擎。
5. 8 座貨櫃中心 303 公頃，擁有 20 個具 15 米水深之船席，共配置 37 座貨櫃起重機，其中 31 具是超巴拿馬極限型之機具。

(二) 營運概況

1. 全美第五大貨櫃港，年裝卸量約 240 萬 TEU，其中 48.9% 為進口貨 51.1% 為出口貨。
2. 美西貨櫃港中排名第三，2007 年前五大貨櫃港市場佔有率為：洛杉磯 (39.6%)、長堤 (30.8%)、奧克蘭 (10.6%)、西雅圖 (8.9%)、塔可馬 (8.5%)。
3. 主要進口貨物：電腦與辦公室設備、汽車零件、食品飲料、消費零售商品。
4. 主要出口貨物：水果蔬菜、廢紙、紅肉與家禽肉、飼料、酒與含

酒精飲料。

- Berth 20-23 馬士基承租
- Berth 24-26 川崎汽船承租
- Berth 30 東方海皇承租
- Berth 35-38 長榮海運承租
- Berth 55-56 韓進海運承租
- Berth 57-59 SSAT 承租
- Berth 60-63 總統輪船承租
- Berth 67-68 梅森航運承租



5. 擁有全美最具競爭力之鐵路運輸系統，包含聯合太平洋鐵路公司（UP Intermodal Rail Facility）與柏靈頓北方聖大非鐵路公司（BNSF / JIT Facility ），前者年作業能量達 40 萬櫃次，後者年作業能量為 25 萬櫃次。

（三） 新建計畫

1. 投資 12 億美金於基礎設施以維持未來成長所需。
2. 新建 2 座貨櫃中心面積 108 公頃。
3. 新建 1 座內陸複合運送基地。
4. 採購 19 部超巴拿馬極限型貨櫃起重機。
5. 碼頭船席與航道水深浚深至 15 米。
6. 原陸軍基地開發為鐵路貨櫃裝卸場倉棧及海運補助設施。

（四） 港口保全措施

1. 設置監視器與侵入式查驗系統。
2. 大港倡議計畫設置之輻射偵測系統（Radiation Portal Monitoring），進口櫃 100% 掃描，屬於非侵入式檢查。
3. 設置伽馬射線（Gamma Ray）檢查儀，採隨機查驗方式。
4. 港區門哨採用光學字元識別系統 optical character recognition (OCR)，進行車輛查驗，依法令規定 2009 年 2 月以後全美各港區運輸從業人員則必須持 TWIC 卡方得進出管制區。

（五） 貨櫃定位系統 Equipment Positioning System (EPS)

1. 此為長榮承租碼頭 Berth 35-38 獨立開發之系統。
2. 裝置於起重機上之光學字元識別系統 OCR，每部起重機裝設 6 支 OCR，自動讀取並紀錄貨櫃號碼。
3. 裝載貨櫃之車架及起重機之吊架均裝設全球定位系統（GPS）之感

應器 (Sensors)，當貨櫃完成自吊架卸至車架時，感應器立即啟動定位功能，系統將每一個裝卸貨櫃之起重機編號、車架編號、作業別、作業時間、櫃號、移動路線、儲櫃區編號等等相關資訊傳回管制中心顯示於電腦螢幕上，可供管制人員進行線上即時 (Real Time On Line) 監控。

4. 效益：減少雇用人力（理貨人員）、櫃場貨櫃自動定位、櫃場貨櫃量自動更新及提升櫃場作業效率。



伍、心得與建議

心得：

一、港口財務

美國各港務局之財務通常是獨立運作，不需市府編列預算支應。因美國港口之防波堤、進出港航道、迴船池等港埠基礎設施係聯邦政府之職權，由主管機關陸軍工兵署負責興建維護，各港務局僅須依據法令規定之浚深案經費分配原則自籌配合款，可減輕相當之財務負擔。一般而言係成立港口特別基金及營運收入支應各項費用與投資，即便如 Stockton 河港都有亮麗之盈餘，其港埠費率定價策略必有可觀之處。

二、積極參與國際會議

本次 2008 年 APP 大會之專題演講台灣代表團提供二場專題演講與一場簡報，分別是高雄港務局—Non-stop Inspection of Vehicles, Drivers and Containers in Kaohsiung Port，介紹高雄港自動化門哨系統；台中港務局—Expanding Free Trade Zone Business At Ports，介紹自由貿易港區業務；基隆港務局—2009 年 APP 大會迎賓簡介，除獲得廣泛迴響並贏得友誼且提升台灣港口之國際能見度。

三、環保議題

美國各港對環保之重視可說是執業界之牛耳，尤其是加州地區，各項環保規定都造成航商之成本增加，即便如此，奧克蘭港內位於 63 號與 67 號貨櫃碼頭間有一座廢鐵碼頭，由 Schnizer Steel 公司經營，本局謝局長頻頻向陪同奧克蘭港務局海事總監權鎮平先生出席之奧克蘭港務長 Chris Peterson 先生詢問相關之環保議題，包含奧克蘭市政府是否會進入港區進行環保稽查，據表示市政府並介入港區環保稽查，但港務局仍依環保規定辦理。

建議：

一、奧克蘭港貨櫃定位系統 Equipment Positioning System (EPS)之應用

長榮海運在奧克蘭港獨特之定位系統，其於每部貨櫃起重機上裝設 6 支光學字元識別系統 OCR，並自動讀取並紀錄貨櫃號碼之做法，值得參照，如本港每部貨櫃起重機上亦裝設若干光學字元識別系統 OCR，結合現有自動化門哨系統之功能，應可掌握每部貨櫃起重機之裝卸紀錄。

二、港口保全

自 2001 年 911 恐怖攻擊事件之後，安全議題已成為全球港口之要務，美國政府預計於 2009 年 2 月實施各港區運輸從業人員則必須持 TWIC 卡方得進出管制區之措施，即為落實反恐之策略。奧克蘭港港區門哨採用光學字元識別系統 optical character recognition (OCR)將與 TWIC 卡系統結合，這對亦採相同光學字元識別系統之本港而言有參考作用。

三、持續參與國際事務

APP 於例年會及理事會中亦邀請航港及相關產業專業人士就各項議題進行演講，主題明確且範圍廣泛，既可增進專業知識又可就實務面交換經驗與看法，歷年來台灣代表團積極參與會務，為重要之國際交流平台，亦可個別建立會員港口間之雙邊關係，2009 年 APP 年會及理事會定於基隆舉行，台灣應可藉此機會增加航港及相關產業、各相關機關團體與 APP 國際港口會員間之聯繫與交流。

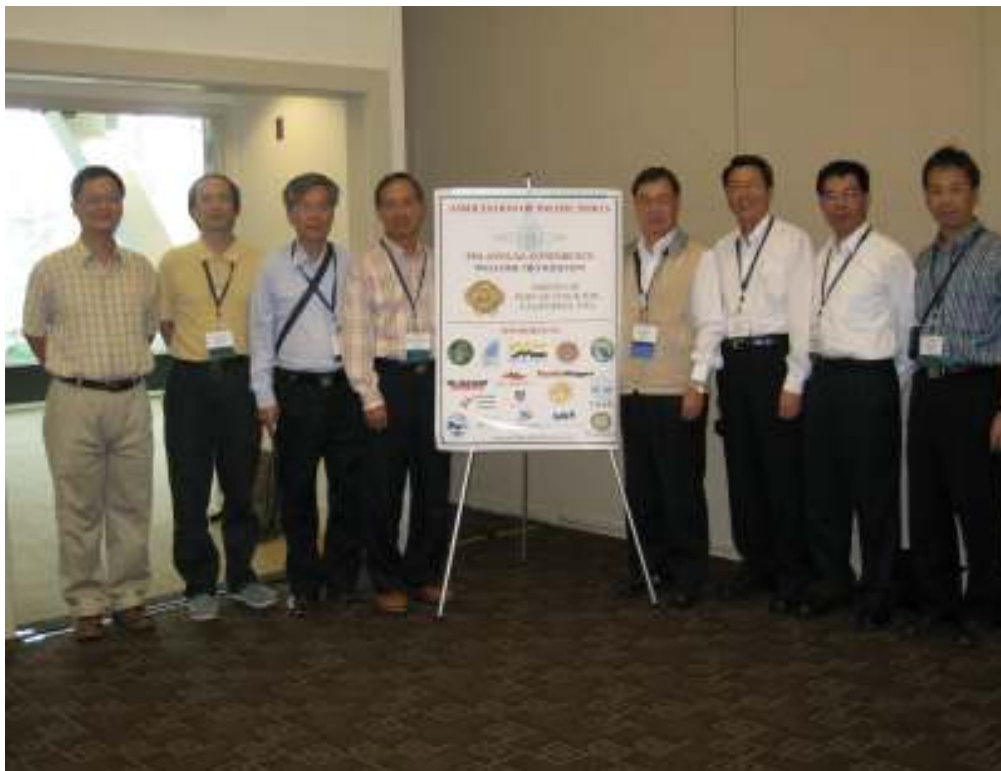


主辦港 Stockton 理事成員邀請謝局長合影，右二為新進理事取代

APP 剛卸任會長 Joe Johnson



APP 表揚本局積極參與會務特贈謝局長感謝狀



台灣代表團攝於 APP 2008 年年會暨理事會場



謝局長會見奧克蘭港務局海事總監權鎮平先生



高、中、花港代表團攝於奧克蘭港務局大門，謝局長
後方為長榮海運公司駐奧克蘭代表黃船長



謝局長與我國駐舊金山辦事處副代表合影