

出國報告（出國類別：其他）

## 赴新加坡參加 TOC 貨櫃供應鏈論壇報告

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：張國明副總經理等

派赴國家：新加坡

出國期間：103.04.07 至 103.04.10

報告日期：103.06.13

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：9 含附件：■是 □否

出國報告名稱：赴新加坡參加 TOC 貨櫃供應鏈論壇報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

臺灣港務股份有限公司/陳俊銘/07-2851000#234

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

張國明/臺灣港務公司/業務副總經理室/業務副總經理/07-2136912

陳一芳/臺灣港務公司/業務處/高級督導/07-2136919

陳俊銘/臺灣港務公司/企劃處/高級管理師/07-2851000#234

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他：參加論壇研討會

出國期間：民國 103 年 4 月 7 日至 4 月 10 日

出國地區：新加坡

報告日期：民國 103 年 6 月 13 日

分類號/目：

關鍵詞：

內容摘要：

- 一、 本公司於本次論壇中發表演講，演講主題為「臺灣港群新紀元」。演講中分別針對臺灣港務公司基本資料、政企分離、臺灣港群競爭優勢、臺灣港群硬體設施與服務改善策略等內容進行介紹，透過演講向與會人士宣傳臺灣港群在全球航線上的地理優勢及港口優良的先天條件，鼓勵貨主來臺中轉及航商新闢臺灣航線。
- 二、 航商聯盟(P3、G6、CKYHE)的重要性日益提升，與碼頭營運商間的議價能力也隨之提升。碼頭營運商有必要成立策略聯盟、合作關係以增加營運彈性與供給面議價能力。
- 三、 在燃油成本與租船成本節節高升的壓力下，航商能否獲利的關鍵在於成本控制。航商最關心的議題為碼頭生產力，碼頭業者需在短時間內完成大型船舶在該港的貨櫃裝卸，縮短船舶靠港時間以節省航商成本。

## 目次

第一章	緣起與目的	3
第二章	行程安排	4
第三章	論壇過程	5
第四章	心得與建議	9
附錄		

## 第一章 緣起與目的

TOC 貨櫃供應鏈論壇是由 TOC 公司所舉辦，邀請各國港口、碼頭營運商、航商等海運相關產業人士，針對航港業界最新趨勢與動態議題進行討論之論壇，該論壇歷史已 39 年，每年個別在歐洲、亞洲、美洲、中東等地區舉辦論壇研討會。亞洲部分，TOC 亞洲貨櫃供應鏈論壇自 1995 年開始舉辦，今(2014)年是亞洲地區第 18 屆論壇。

本次係 TOC 亞洲貨櫃供應鏈論壇主辦單位來函邀請臺灣港務公司參與該論壇，並擔任分組座談「從投資、生產力及競爭力探討亞洲區域港口動態」主題之演講者，鑒於論壇演講有助提升臺灣港群於國際上知名度，並促進與國際航港界人士之交流，本公司爰應邀前往新加坡參加本屆亞洲貨櫃供應鏈論壇。

綜上，本次行程目的計有以下：

- (一)、宣傳介紹臺灣港群，提供港口與碼頭基本資料供航商、物流供應鏈業者研參，提升臺灣港群在國際上知名度。
- (二)、瞭解碼頭經營與海運業最新趨勢與動態，特別是針對亞洲鄰近港口的發展動態進行探討。
- (三)、瞭解櫃場流程最佳化、碼頭機具設備、綠色港埠技術等最新發展動向。
- (四)、與在場與會人士建立聯繫窗口，做為後續洽談合作機會之開端。

## 第二章 行程安排

本次參加論壇行程共計 4 天，第一天搭機抵達新加坡後，由本公司演講者張業務副總經理代表參加官方晚宴，與論壇其他演講者、貴賓就航港相關議題進行交流。第二、三天全天於會場中參加論壇各場次主題探討，並於第四天搭機返台。本次行程詳列如下：

### 4 月 7 日(星期一)

搭機前往新加坡

18:00- 演講者官方晚宴

### 4 月 8 日(星期二)

08:00 報到

09:00-10:30 開幕式暨演講  
(全球貿易經濟中亞洲的角色改變)

10:30-11:15 中場休息

11:15-12:45 全球航商未來展望

14:00-15:30 亞洲區內以及東盟貿易發展趨勢

16:15-17:30 熱門話題圓桌討論

### 4 月 9 日(星期三)

09:00-10:30 海運承攬業者觀點:風險與運輸採購

10:30-11:15 中場休息

11:15-12:45 如何提高碼頭作業效能以及供應鏈之績效

12:45-14:00 從投資、生產力以及競爭力來探討亞洲區域港口動態

15:30-16:00 中場休息

16:00-17:00 論壇閉幕總結

### 4 月 10 日(星期四)

搭機返台

### 第三章 論壇過程

#### 一、臺灣港務公司發表演講

為宣傳介紹臺灣港群，提升臺灣港群於國際上之曝光率，促進臺灣港口與全球航港界的交流，由本公司張業務副總經理於論壇中發表演講。大會安排本公司於第二日下午場次「從投資、生產力及競爭力探討亞洲區域港口動態」中演講，該場次與談專家包含英國知名海運研究機構 Drewry 亞洲代表 Tina Liu、海運研究機構 ICF GHK 主管 Jonathan Beard、緬甸海洋局主席 Capt. Aung Khin Myint 及斯里蘭卡可倫坡港總經理 Tissa Wickramasinghe。

本公司演講主題為「臺灣港群新紀元(New Era for Taiwan's Ports)」。演講中分別針對臺灣港務公司基本資料、政企分離、臺灣港群競爭優勢、臺灣港群硬體設施與服務改善策略等內容進行介紹，透過演講向與會人士宣傳臺灣港群在全球航線上的地理優勢及港口優良的先天條件，鼓勵貨主來臺中轉及航商新闢臺灣航線。該場次演講後並安排討論互動，由與談人及在場觀眾針對亞洲地區區域貿易與港口投資動態等議題進行討論。



圖 1. 與談人合影



圖 2. 本公司張副總經理發表演講



圖 3. 本公司張副總經理發表演講

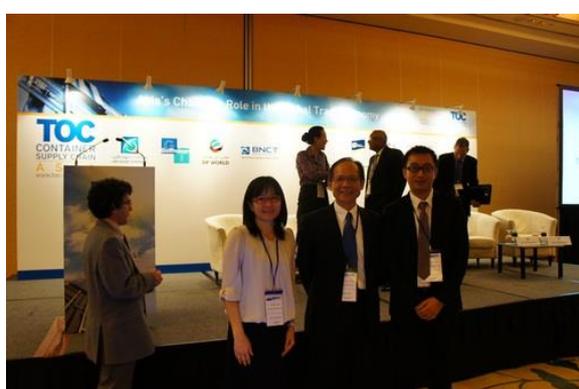


圖 4. 本公司代表會後合影

## 二、其他港口業者/研究分析機構演講重點

### (一)、新加坡 PSA 集團 (碼頭營運商)

- 1.全球船舶大型化趨勢更加明顯，平均每艘次船舶進港裝卸量增加；碼頭營運商需準備更大面積的櫃場以滿足裝卸需求，同時櫃場操作時的貨櫃堆疊次數也增加、裝卸複雜度提高，造成碼頭營運商作業負荷變重。大型船舶船身長較長，與原有碼頭規劃不符，造成碼頭使用上之浪費。



圖 5. 新加坡 PSA CEO 發表演講

- 2.全球航商尋求可靠的碼頭營運商配合，不僅成本要具競爭力，更提出保證作業效率，要求碼頭營運商提高作業效能，以縮短船舶靠港時間、降低營運成本。

### (二)、杜拜 DP World 集團 (碼頭營運商)

- 1.波灣合作理事會(GCC)成員國經濟持續成長，2014 年經濟成長率預估 4.4%，帶動中東地區進出口需求，未來中東地區貨櫃成長率將維持穩定成長。
- 2.船舶大型化帶動航線全面替換船舶，最新大型船舶配置於遠東-歐洲航線，原遠東-歐洲航線船舶移至跨太平洋/跨大西洋航線，原跨太平洋/跨大西洋航線船舶改配置到各地區的區域內航線，並促使航商汰換老舊船舶、拆解舊船舶以降低營運成本。



圖 6. DP World 資深副總裁發表演講

- 3.航商聯盟(P3、G6、CKYHE)的重要性日益提升，與碼頭營運商間的議價能力也隨之提升。碼頭營運商有必要成立策略聯盟、合作關係以增加營運彈性與供給面議價能力。

### (三)、Alphaliner (航運分析顧問公司)

- 1.航商聯盟的競爭日趨激烈，透過採購大型船舶以降低成本，最終在各航線上三大航商聯盟的平均船舶大小將趨於一致，航商聯盟將改採其他方式提供差異化服務爭取客戶。
- 2.以往整體航運業運費多是長期穩定的逐步增加或逐步減少，運費趨勢要反轉需要較長時間的磨合，但由於大型航商聯盟調整運能的關係，各航線運費的起伏變動更加頻繁且週期縮短，不易維持運費穩定。

#### (四)、Drewry (航運分析顧問公司)

1. 預估 2012~2017 年全球貨櫃港需求成長率約 5%，其中成長最快的地區為東歐 7.8%，其次是遠東地區 6.1%、南美洲與非洲約 6.0%、東南亞地區 5.1%、中東地區 4.3%、北美 2.9%、西歐 2.2%。
- 2.就亞洲地區港口投資機會而言，南韓市場容易進入且有足夠貨源、但投資利潤不佳；大陸及日本市場貨源充足，但有進入障礙且利潤不佳；越南市場進入容易且有足夠貨源，但因港口供過於求，價格非常低；菲律賓、印尼與馬來西亞有部分進入障礙，但貨量及市場價格前景看好；泰國市場進入容易，貨量及市場價格持平；南亞的印度及巴基斯坦貨量成長看好，但市場不易進入且價格不佳。



圖 7. Drewry 亞洲區代表發表演講

#### (五)、SSA Marine (碼頭營運商)

1. SSA Marine 為全球最大的私有碼頭營運商，2013 年共處理 1,300 萬 TEU 的貨櫃，主要經營碼頭位於美國境內。除美國據點外，另於紐西蘭、南非、中南美洲、越南等地經營貨櫃碼頭。
- 2.看好越南當地的人口及經濟潛力，SSA Marine 自 2006 年開始投資，經營碼頭共 2 座，分別是位於北部的 Cai Lan 港及南部的 Cai Mep 港。越南近幾年貨櫃吞吐量維持高額成長，2010 年貨櫃成長率高達 21%，2011 年成長率修正至 3%，但 2012 年及 2013 年的貨櫃成長率又回復至 6%、9%。

#### (六)、ICF International (航運分析顧問公司)

- 1.大型航商聯盟與船舶大型化帶動亞洲港口投資競爭，各國港口強化碼頭硬體設施以滿足大型船舶要求。
- 2.具有國營背景的港口/碼頭營運商由於口袋銀彈充足，在這一波投資競爭中搶得先機，可望藉此機會拉大領先差距。
- 3.歐洲地區由於勞工成本高昂，碼頭營運商透過碼頭自動化以降低成本、增加競爭力，鹿特丹港的Maasvlakte II 碼頭即採自動化設計，倫敦門戶港(London Gateway)則採半自動設計。相較之下，亞洲地區勞工成本較低，碼頭營運商的自動化腳步較慢。

#### (七)、MOL 商船三井

- 1.在燃油成本與租船成本節節高升的壓力下，航商能否獲利的關鍵在於成本控制。航商最關心的議題為碼頭生產力，碼頭業者需在短時間內完成大型船舶在該港的貨櫃裝卸，縮短船舶靠港時間以節省航商成本。
- 2.縮短船舶靠港時間仰賴航商、碼頭營運商與當地貨主(貨櫃卡車)間的緊密配合，彼此間的資訊要能正確且及時傳輸，讓碼頭營運商事前做好準備以提高碼頭生產力。

## 第四章 心得與建議

- 一、TOC CSC 貨櫃供應鏈論壇邀集業界重要人士就最新趨勢與議題進行探討，並由專業人士分享港口經營實務經驗，可由此學習航港界新知與專業經驗。過去本公司較少參加此類國際專業論壇，錯過許多寶貴資訊，建議往後可多派員參加相關國際航港專業論壇，與各國航港人士建立交流網路，並將業界最新訊息帶回國內分享。
- 二、船舶大型化與航商聯盟是本次論壇的兩大主軸，這兩項趨勢將對各國碼頭經營業者造成重大影響。對我國港口而言，有必要針對這兩項趨勢事先做好軟硬體設施的規劃與因應對策，以滿足未來航商的靠泊需求，帶動國內港群持續發展。
- 三、本次論壇與會人員包含亞洲地區各港口經營業者，分享了各國港口發展現況與未來投資計畫，可納入我國規劃港群長期發展計畫之綜合評估，分析我國港群與臨近港口之競合關係。
- 四、綠色港口是全球趨勢，國內三大航商已陸續評估、引進岸電系統。TOC CSC 貨櫃供應鏈論壇中展出岸電系統新應用技術，將提供岸電系統技術、產品資料予本公司相關單位參考。
- 五、本次論壇中之技術論壇部分，櫃場作業系統廠商 Navis、Terex Port Solutions 及 Total Soft Bank 等均提出港口與櫃場整合的資訊連結整合方案，新技術大幅提升櫃場作業效率，可作為日後本公司規劃新櫃場之參考。