

出國報告（出國類別：出席國際會議）

出席「APEC 第 7 次港口服務網路委員會及門戶港與供應鏈連結研討會」會議出國報告

（「The 7th Meeting of the APSN Council and the APSN Workshop on Gateway Ports and Supply Chain Connectivity」）

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：張志清 董事長 楊金定 資深副處長

出國地點：美國西雅圖

出國期間：103 年 11 月 2 日~103 年 11 月 7 日

報告日期：103 年 12 月

摘要

APSN 係 2006 年 APEC 領袖宣言中指定之工作項目之一，主要涉及 APEC 區域內港口間合作與航運、物流、貿易等相關資訊交流平台建置等相關工作。APSN 參與成員組成計有三種，包括常任理事委員(Council Members)、諮詢委員(Advisory Board Members)及一般委員(Regular Members)。會議目的主要討論推動綠色港埠獎章系統相關事宜，分享亞太港埠相關訊息、門戶港埠發展趨勢及挑戰、港埠供應鏈連結策略及最佳範例、港埠合作及區域經濟整合等。本次會議為第 7 次委員會會議、第 3 次諮詢委員會會議及研討會。第二天會議由理事召開會議針對第一天會議進行確認：選舉副理事長、議程 1 及議程 2 工作項目討論結果及決策、未來 APSN 會議及決議。會議紀錄包括以下各項：副理事長選舉、議程、5 年策略規劃、組織架構、會費及 APSN 財務管理規劃、2015 年預算、GPAS、秘書長進度報告、APSN 門戶港及供應鏈結研討會、第 3 次諮詢委員會會議主席報告、GPAS、APSN 季刊及港口發展報告、2015 年行動計畫、與會人員(委員、諮詢委員及一般委員及觀察者)提議及報告、其他及 APSN 未來會議。研討會請各經濟體會員進行簡報及問題討論，門戶港為中國（香港）、日本、中國 COSCO、越南；供應鏈連結為加拿大、印尼、美國、馬來西亞；策略及最佳實務為加拿大、美國-強大港、美國、越南。第二天針對以下項目進行分組討論後進行報告，最大的挑戰為何、經由本研討會有無可以帶回的策略及最佳實務、明年是否繼續門戶港及供應鏈連結的主題等。最後由專案部門報告東亞多港口門戶區的形成。

關鍵詞：門戶港，供應鏈連結，APSN，APEC，Gateway，TPTWG，GPAS,MEG，IIEG

目 次

壹、目的.....	8
貳、會議過程.....	10
參、參訪塔科馬港.....	45
肆、心得暨建議事項.....	47
伍、附錄.....	49
陸、參考文件.....	53
柒、會議資料清單.....	55

出席 APEC 相關會議簡要報告

會議名稱 (含英文縮寫)	APEC 第 7 次港口服務網路委員會及門戶港與供應鏈連結研討會(The 7th Meeting of the APSN Council and the APSN Workshop on Gateway Ports and Supply Chain Connectivity)
會議時間	103 年 11 月 3 日~103 年 11 月 6 日
所屬工作小組或次級論壇	港口服務網路 (APSN)
出席會議者姓名、單位、職銜	張志清、臺灣港務股份有限公司董事長室、董事長 楊金定、臺灣港務股份有限公司資訊處、資深副處長
聯絡電話、e-mail	(07) 2136900、chairman@twport.com.tw (07) 2136940、jinding@twport.com.tw
會議討論要點及重要結論 (含主要會員體及我方發言要點)	<p>一、本次會議為第 7 次委員會議、第 3 次諮詢委員會議及研討會。</p> <p>二、會議 1 其中委員會(常任理事)討論內容為針對以下項目：議程及工作方法討論、5 年計畫、組織架構、會費及 APSN 財務管理規劃、2015 年預算、GPAS 更新、APSN 未來活動及會議(地點及研討會/會議)、理事卓越項目、管理事務及其他。</p> <p>三、第 3 屆諮詢委員會(諮詢委員)主要針對以下項目：議程、諮詢委員角色、APSN 研討會、GPAS、APSN 港口資料庫、APSN 2015 年行動計畫、其他、未來會議、第三次諮詢委員會議報告(與委員會聯合會議)。</p> <p>四、會議 2 委員會會議(常任理事)討論以下內容：議程、秘書長進度報告、APSN 門戶港及供應鏈結研討會、第 3 次諮詢委員會議主席報告、GPAS、APSN 季刊及港口發展報告、2015 年行動計畫、與會人員(委員、諮詢委員及一般委員及觀察者)提議及報告、其他及 APSN 未來會議。</p> <p>五、會議 3 最後再召開委員會議對於以上會議進行確認：選舉副理事長、議程 1 及議程 2 工作項目討論結果及決策、未來 APSN 會議及決議。會議紀錄包括以下各項：副理事長選舉、議程、5 年策略規劃、組織架構、會費及 APSN 財務管理規劃、2015 年預算、GPAS、秘書長進度報告、APSN 門戶港及供應鏈結研討會、第 3 次諮詢委員會議主席報告、GPAS、APSN 季刊及港口發展報告、2015 年行動計畫、</p>

與會人員(委員、諮詢委員及一般委員及觀察者)提議及報告、其他及 APSN 未來會議。

六、重要結論：

- (一) 5.4 委員同意所提財務規範及章程作小部份修正，未來可再作檢視，文件可作為的 APSN 議事規則之附件。5.5 委員同意會費自 2016 年開始收取，委員也同意秘書處發展一個會員訊息及好處的包裝，於 2015 年休會期間一起給委員參考。這項包裝被認為在描述 APSN 的價值是重要的，完成後接下來可提供給所有理事會員及一般會員。
- (二) 6.2 委員同意 2015 年預算規劃。考到未來年度的預算格式，委員同意秘書處提供更進一步的細節，包括房屋、設施、設備、用品、耗材、旅費、通訊及員工訓練等，秘書處將提供樣版給委員作思考。委員也被鼓勵對於財務或實物上的貢獻，以最小化其費用來協助秘書處。
- (三) 8.3 委員同意所有研討會的簡報置於網站上以方便取得。8.4 2014 年 12 月以前研討會主持人將由秘書處協助準備研討會的成果報告，報告將與所有演講者分享，並提供所有會員以及大眾存取，以及提供給 APEC-TPTWG 會議及其 Maritime Experts Group 參考。
- (四) 9.8 委員會同意諮詢委員應更多參與，以強化 APSN 成為一個組織，而且這項參與應及時且直接對理事長及秘書長提出建議，秘書處將與委員、諮詢委員一同工作，設計議題作瀏覽，於 2015 年 3 月理事長會議前提出。以更對於 APSN 未來的工作計畫提供更多的訊息。9.9 委員接受也注意到一個經濟體可指定 2 個諮詢委員，並應充份利用這項提議，目前只指定一個委員。而且理事也強調二個委員需要充份合作以便能參與諮詢委員會的連續性，避免代理人參加，未來沒有指望持續參與諮詢委員的旋轉門現象。
- (五) 10.4 委員同意 GPAS 尚未準備妥當，並請秘書處邀請更多港口參加 GPAS 示範前導計畫，秘書處將提供到目前為止的成果及其他文件給常任理事及諮詢委員以便作

進一步研究。閉會期間秘書處將會發展詳細的建置計畫包括專家群，並尋找 ECO PORTS 及 GREEN MARINE 的更進一步的訊息來確認其相同與差異性。10.5 委員將於 2015 年下次會議時再次檢視 GPAS，以決定是否於 2016 年開始執行。

(六) 11.3 委員會同意未來新聞事件的形式，並鼓勵理事會員及其他人提供資料。11.4 委員也同意未來港口發展報告新的方式，並自 2014 年開始，2013 年將沒有報告。

(七) 12.2 委員同意 2015 年行動計畫之提議，並加以修正。

七、研討會請以下人員進行簡報及問題討論：

(一) 門戶港

1. 中國（香港）-門戶港挑戰及香港經驗(Challenge for a Gateway Port and Hong kong Experience)
2. 日本 - 門戶港：經驗及挑戰 (Gateway Ports: Experience and Challenges)
3. 中國 COSCO-門戶港之趨勢及挑戰-COSCO 的遠景 (Trends and Challenges for Gateway Ports-Perpective of COSCO)
4. 越南 - 越南海洋工業及港口發展政策概述 (Overview Vietnam Maritime Industry and its Port Development Policy)

(二) 供應鏈連結

1. 加拿大-供應鏈連結：量測加拿大供應鏈指標 (Supply Chain Connectivity :measuring the performance of Canadian Supply Chains)
2. 印尼-印尼發展港口之機會及挑戰 (Opportunities and Challenges in Developing Ports in Indonesia)
3. 美國-美國海岸防衛在全球供應鏈的角色 (U.S. Coast Guard' s Role in the Global Supply Chain)
4. 馬來西亞 - 腹地戰場 (The Hinterland Battlefields)

(三) 策略及最佳實務

1. 加拿大-溫哥華

	<p>2. 美國-強大港(StrongPorts)</p> <p>3. 美國 - 港口全面清淨空氣行動計畫的要素 (Elements of a Comprehensive clean Air Action Plan for Ports)</p> <p>4. 越南--西貢新港(Saigon Newport)</p> <p>(四) 針對以下項目進行分組討論後進行報告，最大的挑戰為何、經由本研討會有無可以帶回的策略及最佳實務、明年是否繼續門戶港及供應鏈連結的主題等。</p> <p>(五) 最後由專案部門報告東亞多港口門戶區的形成。</p>
後續辦理事項	無
建議資深官員發言要點 (★請務必依會議最新情形提建議，並提供簡要中英文說詞，以1頁為限)	(無建議可免填)
檢討與建議	

1. 參加**資深官員會議暨相關會議**，請於**會議當日**填列此表，以 e-mail 寄至外交部 APEC 小組電子信箱：apecct@mofa.gov.tw, apecct@mofa.gov.tw。
2. 出席其他各項會議人員，請將本表附於與會報告首頁。
3. 14 號字標楷體，行距行高 20pt，請自行調整表格大小。

壹、目的

APSN 係 2006 年 APEC 領袖宣言中指定之工作項目之一，主要涉及 APEC 區域內港口間合作與航運、物流、貿易等相關資訊交流平台建置等相關工作。

APSN 的使命：建立更強壯港口產業及較好的社群的網絡。藉由在 APEC 港口與港口相關產業間，培養較具凝聚力及合作力的伙伴關係來促進 APEC 港口產業的發展；鼓勵能力建立及資訊分享。鼓勵強化安全、保全、效能及港口的環境與社會責任。

APSN 參與成員組成計有三種，包括常任理事委員(Council Members)、諮詢委員(Advisory Board Members)及一般委員(Regular Members)。

會議目的主要討論推動綠色港埠獎章系統相關事宜，分享亞太港埠相關訊息、門戶港埠發展趨勢及挑戰、港埠供應鏈連結策略及最佳範例、港埠合作及區域經濟整合等。[1]

本次會議為第 7 次港口服務網路委員會會議；第 3 次諮詢委員會會議，來自業界領導人，針對相關議題包括 GPAS、年度計畫等，提供理事會相關意見。

門戶港及供應鏈結研討會，研討會是為了加強會員經濟體對門戶港發展的了解，以及最終幫助達成「提升經濟整合及強化區域內全面連結」的 APEC 目標。

研討會提供唯一的平台給亞太港口主管機關、港口、航運產業及相關組織，作資訊交換或最佳實務分享，來自港口、物流公共管理者的資深官員與產業領導者及來自於相關國際組織、學術界和機構的私人部門代表將聚集在一起討論及分享門戶港及供應鏈連結相關議題的觀點，本次研討會內容包括：會議 1：門戶港的趨勢及挑戰、會議 2：供應鏈連結、會議 3：策略與最佳實務、會議 4：交流會議，合作與區域經濟整合。

藉由參加會議了解 APSN 之行動目標以及各個會員對於相關議題之挑戰

及作法，亦可再作相關議題作進一步了解。

貳、會議過程

一、行程及議程[如附件]

- (一) 11月2日桃園機場(23:40)-西雅圖(11月2日 18:10)(時差為臺北-16小時=西雅圖)。
- (二) 11月3日上午會議 1 其中委員會(常任理事)討論內容為針對以下項目：議程及工作方法討論、5年計畫、組織架構、會費及 APSN 財務管理規劃、2015年預算、GPAS 更新、APSN 未來活動及會議(地點及研討會/會議)、理事卓越項目、管理事務及其他。
- (三) 11月3日上午第3屆諮詢委員會(諮詢委員)主要針對以下項目：議程、諮詢委員角色、APSN 研討會、GPAS、APSN 港口資料庫、APSN2015年行動計畫、其他、未來會議、第三次諮詢委員會報告(與委員會聯合會議)。
- (四) 11月3日下午會議 2 委員會會議(委員、諮詢委員及一般委員及觀察者)討論以下內容：議程、秘書長進度報告、APSN 門戶港及供應鏈結研討會、第3次諮詢委員會主席報告、GPAS、APSN 季刊及港口發展報告、2015年行動計畫、與會人員(委員、諮詢委員及一般委員及觀察者)提議及報告、其他及 APSN 未來會議。
- (五) 11月4日會議 3 最後再召開委員會對於以上會議進行確認：選舉副理事長、議程 1 及議程 2 工作項目討論結果及決策、未來 APSN 會議及決議。會議紀錄包括以下各項：副理事長選舉、議程、5年策略規劃、組織架構、會費及 APSN 財務管理規劃、2015年預算、GPAS、秘書長進度報告、APSN 門戶港及供應鏈結研討會、第3次諮詢委員會主席報告、GPAS、APSN 季刊及港口發展報告、2015年行動計畫、與會人員(委員、諮詢委員及一般委員及觀察者)提議及報告、其他及 APSN 未來會議。
- (六) 11月5日上午研討會開場、合照及會議 1(門戶港趨勢及挑戰)。
- (七) 11月5日下午研討會會議 2：供應鏈連結。

(八) 11月5日下午研討會會議3：策略與最佳實務

(九) 11月6日研討會會議4(交流會議－合作及區域性經濟整合)、藉由發展 APEC 門戶港連結以提升區域性經濟整合及結語

(十) 11月7日上午(11:58)西雅圖-舊金山(16:30)-桃園機場(11月8日 22:30)

二、會議討論要點

本次會議為期4日，議程分為委員會及研討會兩大部分，參加的經濟體包括加拿大2位、中國4位、中國香港2位、印尼1位、日本1位、馬來西亞1位、菲律賓2位、新加坡3位、中華臺北2位、泰國5位、美國1位、越南3位，說明如下：

(一) 第7次港口服務網路委員會會議

1. 對議題及工作方法作一般討論。
2. 5年策略規劃。
3. APSN 秘書處：組織架構。
4. 會費及 APSN 財務管理的提案。
5. APSN 2015 年預算。
6. 綠色港口獎勵系統(GPAS)更新。
7. APSN 未來活動及計畫
 - 地點
 - 研討會/會議
8. 來自理事會員的卓越項目。
9. 行政事務。
10. 其他事務

(二) 第3次諮詢委員會會議

1. 議程確認
2. 諮詢委員角色的討論

諮詢委員受邀回顧第1次[2]及第2次諮詢委員會報告作業背景資料(如附件)，分別於2012及2013年舉行。

3. APSN 研討會

諮詢委員受邀提供輸入及意見：

- (1) 目前舉辦的門戶港及供應鏈連結研討會。
- (2) 未來的研討會及其他議題。

4. GPAS

將針對 GPAS 進行簡報，邀請諮詢委員對於 GPAS 提出意見及參加 GPAS 的評選委員。

5. APSN 資料庫

將針對 APSN 資料庫進行簡報，邀請諮詢委員於會中或後續對於 APSN 資料庫提出意見。

為 APSN 網站的整合及主要部份，所有會員免費使用，目標為整合及保持有關 APEC 區域內的港口及港口相關產業所有資訊資源的更新，替 APSN 會員提供一個資料分享及交換的平台，促進彼此互利的合作關係。

以地理資訊的方式來顯示港口，以世界地圖為基礎方便應用。內容包括港口概述、港口生產力、港口操作者、港口服務、港務局及其他有用的資訊(網址為 <http://www.apecpsn.org/apsndata/>)；內容例如前 50 個港口的貨櫃吞吐量。

功能：港口生產力每年的資訊。

2014 年辦理事項：更新已存在港口的港口生產力。增加新港口的資訊。(來自港口、港務局、運輸部及州統計局等)

未來工作：蒐集更多新港口的資訊，擴展資料結構，提供港口多維度的觀點，改善資料庫的應用。

6. APSN 2015 年行動計畫

邀請諮詢委員對於 APSN 2015 年行動計畫提出意見，如附件。

7. 其他事務

8. APSN 諮詢委員未來會議

9. 第 3 次諮詢委員會議報告(如附件)

主席將受邀於與理事一同召開的聯合會議中提供口頭報告。

(三) 第 7 次港口服務網路委員會議結論會議

1. 於 11 月 4 日上午舉行，針對 11 月 3 日之委員會及諮詢委員聯合會議之結論進行確認。
2. 討論議題包括：第一副理事長選舉、議程確認、五年策略計畫、組織架構、會費規劃及 APSN 財務管理、2015 年預算、秘書長進度報告、研討會、第 3 次諮詢委員會報告、綠色港口獎章系統、每季新聞及港口發展報告、2015 年行動計畫、委員及諮詢委員及一般委員提議案、其他及 APSN 未來會議等。
3. 委員會議報告[3][APSN/C7/RD]

參加會員包括加拿大、中國、中國香港、印尼、日本、馬來西亞、菲律賓、中華臺北、新加坡、泰國、美國及越南，包括資深顧問 Mr. Jerry Rysanek 亦以秘書長身份與會。依 APSN 委員會程序規則，議程如上所述，馬來西亞代表(第 1 副理事長)歡迎所有委員特別是新委員。美國運輸部代表所有參加者來到西雅圖及預祝會議成功。

副理事長代表委員會誠摯歡迎及感謝美國運輸部於西雅圖主辦第 7 次 APSN 委員會。以下為會議報告：

- (1) 1.1 由美國提議，越南及其他附議，委員會全體一致地選出馬來西亞代表(Dato' Abdullah Yusuff Bin Basiron)擔任 2 年期的第 1 副理事長。Dato' Basiron 感謝理委員會的支持與信任，並且表達了盡最大能力服務委員的承諾。
- (2) 2.1 議程確認同意採用所提議程 APSN/C7/1/1, APSN/C7/2/1, APSN/C7/3/1。
- (3) 5 年策略規劃：
 - 3.1 秘書處提供五年策略規劃的更新，委員會回顧五年策略規

劃為去年委員會同意作為的指導 2014 年至 2015 年期間的 APSN 活動。包含 3 個策略方向，每個策略方向含有相關主要目標及特別行動。

3.2 委員感謝秘書處更新，也同意對於建立 APSN 的品牌及未來方向有所幫助，有關與 APSN 的實習生計畫，秘書處表示目前為止僅限於中國的地方大學，未來實習生可來自其他經濟體，而這些實習生亦可於遠端與秘書處一同工作，費用由該經濟體支付。任何經濟體應與秘書長連繫來討論任何這種機會。秘書處也一步發展這個計畫，並邀請會員經濟體考慮由其付費提供一個工讀生與秘書處一同工作。

3.3 考慮促銷 APSN 的議題，秘書處表示將發展一個會員訊息及利益的計畫，並提醒委員他們在促銷 APSN 的重要角色，他們應該聯繫秘書處任何與他們經濟體內利害關係人會面的機會。網站也是一個促銷組織非常重要的工具，而且應該作更進一步改進。

(4) APSN 秘書處報告：組織架構

4.1 委員會看到秘書處所提組織架構更新簡報，為了對會員更好的服務及充實其功能及責任，修改組織架構，委員會感謝秘書處提供資訊，也同意確保秘書處架構良好是重要的，。

(5) 會費規劃及財務管理：

5.1 委員回顧第 6 次委員會決定在委員會已採行適當的財務規則及預算控制後，再作會費的收取，以及只由一般委員才付會費，也回顧上次會議採行的規則，費用已定為組織為美金 500 元，個人為美金 100 元，每年收取。委員會請秘書處準備必要的財務規則以及預算、稽核的需要文件提供委員會本次會議作審查。

5.2 委員會討論秘書處準備的新版會費規劃、APSN 財務規則。

委員會注意到秘書處發展財務規則時的進度，以及必須考慮一般可接受的會計制度、主辦經濟體的法令、及需要調整規則及章程到一個小的國際組織如 APSN。

5.3 提醒在會費可以實行前，APSN 有能力從一般委員收取會費對於 APSN 是關鍵的，而且要更進一步留意為了減少對於會員的負面衝擊，理事需要與其經濟體內的一般委員作溝通，以及秘書處需要針對一般委員全力發展一個與他們有關的資訊與好處的包裝。

(6) 2015 年預算：

6.1 秘書處簡報文件 APSN/C7/1/5，提出 2015 年預算，不包含來自於會費的收入，因為從 2016 才開始收取，要留意未來的會費收入只佔 APSN 全部支出的一小比例，中國確認作為秘書處的主辦經濟體，將繼續予大部份 APSN 預算的財務上的支持，理事長及二位副理事長經濟體的貢獻對於支持 APSN 的工作也被認為是重要的。

(7) 秘書處進度報告：

7.1 秘書處向委員會報告 APSN 的工作進度如文件 APSN/C7/2/2。報告包含建立秘書處能量的努力、促銷組織、建立及強化與 APEC 及其他組織的關係、準備 APSN 會議及研討會、發展綠色港口獎勵系統、發展 APSN 港口資料庫及編輯 APSN 港口發展報告和 APSN 季刊。對於進度報告，委員會感謝秘書處，也對於秘書處過去一年的工作表達贊賞。

(8) 門戶港及供應鏈結研討會：

8.1 委員會指出 APSN 秘書處與美國運輸處合作，組織門戶港及供應鏈結研討會，並在委員會會議之後，於 2014 年 11 月 5 日至 11 月 6 日舉行。有注意到這是第一次研討會在委員會之後舉行，因此委員還不知道成果。然而委員討論了上次委員會

所選擇的本研討會主題，包括 APSN 經濟體的相關性和及時性。委員感謝美國運輸部主辦這次研討會也感謝西雅圖港提供主講嘉賓。

(9) 第 3 屆諮詢委員報告：

9.1 主持人提出一份有關諮詢委員會議的書面報告

APSN/AB3/2(如會議紀錄附件 2)，來自加拿大、中國、中國香港、新加坡及中華臺北、越南的委員參加這項會議。

9.2 主持人表示希望諮詢委員會包含產業資深代表的群組，負責提供策略方向及建議給 APSN，而不是一個工作群，也希望委員會是主動而不是只對委員會作反應。

9.3 諮詢委員相信這樣的群組具有很大的潛力，而所有出席者都在尋找強化 APSN 及對理事會有更大的用處的方法，委員會有一致的看法，諮詢委員應該或能夠獨立於理事會議召開會議，且未來在召開任何會議之前，應與諮詢委員合作訂好議程。

9.4 注意到 APSN 的價值隨個別諮詢委員成員不同而異，有關 APSN 研討會，這種研討會的成果應該再作檢視，而理事會應該於所有研討會之後思考接下來的具體行動，以便更有效率的展現它們的價值。建議秘書處與理事會員及諮詢委員進行議題瀏覽，以獲取他們認為是重要的議題，讓 APSN 知道更多議題的討論及決議，以利作更進一步的探討。

9.5 會中由秘書處簡報 GPAS 及港口資料庫，諮詢委員的看法是，GPAS 尚未備妥開始執行，且需要進一步研究。

9.6 諮詢委員認為有關文件 APSN/C7/2/4 諮詢委員成員及允許指定任意代理人的規劃，不允許再持續下去，然而建議指定的代理諮詢委員較適合代表諮詢委員。

9.7 理事感謝諮詢委員及主持人的報告及對討論的貢獻，理事會受諮詢委員會會議的結論所激勵，也歡迎諮詢委員會所提出

的看法及規劃，這些都與諮詢委員會的原始目的一致。

(10) APSN 綠色港口獎勵系統：

10.1 秘書處簡報 GPAS 的更新(文件 APSN/C7/2/5)，理事會注意到去年有關建置 GPAS 的進度，包括申請及評選指導，從不同的利害關係人蒐集的問題之分析結果，以及 GPAS 示範前導專案的啟動，包括新加坡、中國及泰國。

10.2 理事會考慮諮詢委員會有關 GPAS 實行需要更進一步的工作及第二個 GPAS 示範前導專案以確保能夠成功執行的建議，也建議 GPAS 應與歐洲的 ECO PORTS 或北美的 GREEN MARIME 相似的倡議一致，而且 GPAS 應以那些其他倡議為基準，如此將隱含地對於找到一個全球性的標準以量測一個港口環境表現有所貢獻。

10.3 委員討論需要確保有效的 GPAS 建置及促銷，秘書處表示應有更多港口參與 GPAS 示範前導計畫，特別是北美及多種運輸的經濟體，秘書處也表示建立專家群來評選 GPAS 示範前導計畫案及申請書是 GPAS 成功的關鍵，GPAS 之第 2 次先導港口包括香港、印尼及臺灣等表示願意參與，其他會員也表示有興趣，延後執行可能影響其可信度。

(11) APSN 季刊及港口發展報告：

11.1 秘書處介紹文件 APSN/C7/2/6-1，包含改進 APSN 季刊的規劃，委員會注意到 APSN 刊物的三項議題已製作完成，並於今年發布，秘書處提議為了縮短未來刊物的長度，將每個主題聚焦於有關特別主題的議題及包括像與產業領導者會面的項目。

11.2 秘書處也介紹 APSN/C7/2/6，包含未來港口發展報告的新方法的提議，委員注意到年初才發行 2012 年的報告，以及收取個別經濟體的困難。秘書處提議未來報告(例如自

2014 年的報告開始)，委員不再提供個別經濟體的報告，改由秘書處以第三方發佈公開可取得的資料來源為基礎來產生報告。秘書處將送出報告草稿給委員檢閱，並允許他們出於自願提供額外的訊息。

(12) 2015 年執行計畫：

12.1 委員檢視 2015 年行動計畫，包含在 APSN/C7/6/6 文件中，提醒委員 GPAS 將不在 2015 年實施，要再作更進一步發展以便於下次委員會審查。而且更進一步提醒委員，決定一項 2015 年研討會的主題是不可能的，且理事及諮詢委員需要時間對於 2014 年研討會成果作思考，議題瀏覽需在於決定這樣的主題之前完成。

(13) 委員、諮詢委員、一般委員及觀察者提案：無。

(14) 其他事務：無。

(15) APSN 未來會議：

15.1 委員會同意 APSN 將接續下次 2015 年理事會舉行一個研討會。

15.2 澳洲確定不辦理 2015 年會議。

15.3 菲律賓理事表示若與其他 APEC 會議沒有衝突將主辦 2015 年的會議。馬來西亞的理事承諾提供確認是否馬來西亞將主辦 2016 年的會議。越南的理事表示可於 2016 或 2017 年主辦會議，待確認。印尼的代表表示可以主辦 2018 年的會議，待確認。

(16) 會議結束：

理事長及理事誠摯地感謝美國運輸部主辦理事會議及研討會，以及對於本次會議參加者的款待。理事也表示對於秘書處、理事長、副理事長及秘書長等的努力於確保另一個成功的委員會及 APSN 研討會，致以感謝之意，

(四) 重要決議內容如下

1. 5.4 委員同意所提財務規範及章程作小部份修正，未來可再作檢視，文件可作為的 APSN 議事規則之附件。
- 5.5 委員同意會費自 2016 年開始收取，委員也同意秘書處發展一個會員訊息及好處的包裝，於 2015 年休會期間一起給委員參考。這項包裝被認為在描述 APSN 的價值是重要的，完成後接下來可提供給所有理事會員及一般會員。
2. 6.2 委員同意 2015 年預算規劃。考到未來年度的預算格式，委員同意秘書處提供更進一步的細節，包括房屋、設施、設備、用品、耗材、旅費、通訊及員工訓練等，秘書處將提供樣版給委員作思考。委員也被鼓勵對於財務或實物上的貢獻，以最小化其費用來協助秘書處。
3. 8.3 委員同意所有研討會的簡報置於網站上以方便取得。8.4 2014 年 12 月以前研討會主持人將由秘書處協助準備研討會的成果報告，報告將與所有演講者分享，並提供所有會員以及大眾存取，以及提供給 APEC-TPTWG 會議及其 Maritime Experts Group 參考。
4. 9.8 委員會同意諮詢委員應更多參與，以強化 APSN 成為一個組織，而且這項參與應及時且直接對理事長及秘書長提出建議，秘書處將與委員、諮詢委員一同工作，進行議題瀏覽，於 2015 年 3 月理事長會議前提出。以便對於 APSN 未來的工作計畫提供更多的訊息。
- 9.9 委員接受也注意到一個經濟體可指定 2 個諮詢委員，並應充份利用這項提議，目前只指定一個委員。而且理事也強調二個委員需要充份合作以便能夠參與諮詢委員會議的連續性，避免造成由代理人參加，未來沒有指望持續參與諮詢委員的旋轉門現象。
5. 10.4 委員同意 GPAS 尚未準備妥當，並請秘書處邀請更多港口參加 GPAS 示範前導計畫，秘書處將提供到目前為止的成果及其他文件給常任理事及諮詢委員以便作進一步研究。閉會期間秘書處將會發展

詳細的建置計畫包括專家群，並尋找 ECO PORTS 及 GREEN MARINE 的更進一步的訊息來確認其相同與差異性。

10.5 委員將於 2015 年下次會議時再次檢視 GPAS，以決定是否於 2016 年開始執行。

6. 11.3 委員會同意未來新聞事件的形式，並鼓勵理事會員及他人提供資料。11.4 委員也同意未來港口發展報告新的方式，並自 2014 年開始，2013 年將沒有報告。

7. 12.2 委員同意 2015 年行動計畫之提議，修正如會議紀錄附件 3。

(五) 重要議題說明

1. 5 年策略規劃說明

委員會於 2013 年第 6 次會議檢視 5 年策略規劃並同意採行，將更清楚的未來方向提供給 APSN，並包含 2014 年至 2018 年。委員會同意修正增加策略方向 2(增加 APSN 的可視度)的主要目標，包含 2 個特別行動，於每年的行動計畫發展及實現一個可見度元件，經由會員來推銷 APSN。委員會同意，於策略 1 主要目標 1 增加，發展潛在的港口安全及保全初步行動，讓 APSN 考慮未來的任務。

本文件提供委員會更新 5 年策略規劃特別行動目前的狀態，如附件。並請委員提供意見，詳如文件[APSN/C7/1/2]。(翻譯內容如附件)

2. 組織架構：

修正為 3 個部門，企劃及發展、專案管理，擴展、行政、會議及會員管理，如文件[APSN/C7/1/3]。

3. GPAS 說明

更新資料及簡報如附件。

4. APSN 資料庫說明

APSN 資料庫是一個整合的且為 APSN 網站主要的一部份，簡報如附件，。

5. APSN 發展 2014 年進度報告：[4]

報告內容包括秘書處能力建構、理事長會議、2014 年 APEC TPTWG 第 39 及 40 次會議報告、APSN 的促銷、與 APEC 經濟體的雙邊會議、建立各港口間的對話與聯絡、準備 APSN 門戶港與供應鏈連結研討會、APSN 為達成 APEC 港口行業的綠色成長努力、對 APSN 會員資訊服務更新，詳如文件[APSN/C7/2/2]。

6. 會費收取計畫

一般會員所付會費將與第 5 次委員會同意的費用水準一致。每個企業依照每一個註冊的會員單位每一年應付會費美金\$500 元，每一個人一般委員每一個註冊的會員單位每一年應付會費美金\$100 元，會費 2016 年開始收取，詳如文件[APSN/C7/1/4-1]。

7. 財務規則及章程

依照 APSN 組織章程第 19 條財務規章，建立財務規章，包括 4 個條款，第 1 條 APSN 財源，第 2 條預算控制，第 3 條期末報告，第 4 條施行，詳如文件[APSN/C7/1/4-2]。

8. 2015 年度預算

略，詳如[APSN/C7/1/5]。

9. APSN 諮詢委員會更新

到目前為止總共有 15 個諮詢委員來自 12 個 APSN 經濟體，詳如文件[APSN/C7/2/4]。

10. GPAS 綠色港口獎勵系統更新

修正相關文件並進行了 GPAS 示範前導專案，2015 年委員會再決定是否自 2016 年開始實施，詳如文件[APSN/C7/2/5]。

11. 季刊規劃

秘書處建議提供每個經濟體的連絡點，送出提醒信給理事會員，季刊每個事件應確認一個特別的主題或議題，新聞內投入更多的亮點，及簡化新聞成為簡短的介绍，後面附有相關連結等，詳如文件

[APSN/C7/2/6-1]。

12. 港口發展報告規劃

新架構為，第 1 章貿易與航運方面，第 2 章 APEC 港口產業發展概況，第 3 章主要事實亮點，詳如文件[APSN/C7/2/6]

13. 2015 年行動計畫說明

優先項目為：組織 APSN 研討會及會議，重要的 APEC 運輸會議，及特別研究及專案。持續工作項目包括：APSN 的促銷，組織結構，及資訊服務，詳如文件[APSN/C7/RD 附件 3]。

14. 第 3 屆諮詢委員會報告

討論諮詢委員的角色，APSN 研討會，綠色港口獎勵系統(GPAS)等，詳如文件[APSN/C7/RD 附件 2]

15. 第 2 屆諮詢委員會報告

2013 年 11 月 6-7 日於泰國普吉島舉行，詳如文件[APSN/C7/AB3/2]。

16. 第 1 屆諮詢委員會報告 [1]

2012 年 11 月 6-7 日於中國香港舉行，本次會議由臺灣港務股份有限公司李志城研究委員參加會議，內容詳如文件[APSN/C7/AB3/1]。

(六) 背景資料

1. APSN 成立歷程：[1][4]

APSN 是 2006 年 11 月於越南河內舉行的第 14 屆 APEC 領裡會議由中國大陸國家主席胡錦濤所倡議成立，旨在成立以服務為本的組織，藉以推動 APEC 內港口及相關行業之間的實務合作和共同發展。有助於進 APEC 成員會員體之間的經貿合作和人員交流，有利區內的經濟整合和社會發展，解決 APEC 供應鏈連結架構(Supply-Chain Connectivity Framework)所面臨 8 個瓶頸中第 2 瓶頸點「交通建設不足，缺乏跨境實體連結」。

於 2008 年 1 月在大國大陸北京成立 APSN 辦公室。並於 2008 年 4 月由第 30 次運輸工作小組通過 APSN 章程，於 2008 年 5 月 18 日生

效。於 2008 年 11 月 3-4 日在寧波舉行首次 APSN 理事會通過理事會的議事規則、2009 年度計劃、策略指導原則及長期行動計劃。2008 年 11 月 5 日舉行 APSN 成立大會，正式投入服務。

APSN 組織章程第 3 條揭示其宗旨，第 6 條區分 APSN 會員，第 5 條說明其主要任務，摘要如下：摘錄自『103 年度參與 APEC 運輸部門相關國際事務與資訊管理』期末報告初稿[4][運研所 2014 頁 45-46](英文參考 APSN 網站[1])

- (1) 舉辦理討會、論壇和專題討論會，就港口及相關產業和服務業的發展共同關心的問題進行研討和交流。
- (2) 組織技術考察和人員培訓，強化港口及相關產業和服務業的能力建構。
- (3) 組織技術察和人員培訓，強化港口及相關產業和服務業的能力建構。
- (4) 舉辦港口及相關產業和服務業的展覽、商展、推動亞太地區的貿易與投資。
- (5) 提供會員經濟技術合作、管理經驗交流、人員培訓、技術轉移和引資的平台。
- (6) 促進港口與相關產業和服務業之間的跨行業作業合作。
- (7) 透過宣傳、會議和相關活動，促進社會對港口及相關產業和服務業的瞭解，提升太地區港口的整體競爭力。

現由臺灣港務股份有限公司董事長擔任常任理事，李志城究委員擔任諮詢委員。

2. 供應鏈：[5]

為落實第 16 屆 APEC 經濟領袖會議「亞太區域發展的新承諾」宣言中，有關促進區域經濟整合(Advancing Regional Economic

Integration)之目標 APEC 於 2010 年啟動供應鏈連結工作計畫，以深化貿易便捷化成果，APEC 目前已採認「供應鏈連結架構(APEC's Supply Chain Framework)」，該架構主要針對區域內供應鏈 8 個瓶頸(chokepoints)提出建議解決方案，自 2010 年開始實施至 2013 年，以接續 2007 年至 2010 年第二階段貿易便捷化行動計畫(Trade Facilitation Action Plan, TFAP2)。2010 年 APEC 相關論壇與 APEC 企業諮詢委員會(APEC Business Advisory Council, ABAC)合作進一步訂定供應鏈連結行動項目。

我國配合行動：成立「行政院服務業推動小組」，協調 2010 年 10 月核定之「國際物流服務業發展行動計畫」[7]，以利配合 APEC 推動供應鏈連結工作。另交通部已建置完成航港單一窗口服務平台 (MTNet Portal)，具有簡化航港作業及提昇效率之效益；積極推動「自由貿易港區」及「桃園國際航空城」等計畫，其基礎建設發展經驗亦可提供 APEC 進行分享及交流[5]。相關成果摘要如下[6] [9] [8]：

- (1) 在關務效率提升方面，我國海關在進口貨物查驗比例已由 99 年的 5.33%，持續調降至 101 年的 3.89%，大幅加速貨物通關之流速。包括「關港貿單一窗口系統」正式上線，海關推行「優質企業認證(AEO)」制度等
- (2) 在海空港埠發展方面，自由貿易港區持續發揮政策效益。此外，安平港已經核定成為自由貿易港區，以其特殊地理位置及周邊產業聚落，可望帶動雲嘉南地區農產加值運銷與跨海峽兩岸相關供應鏈之整合。
- (3) 在強化物流服務能力部分，經濟部持續進行產業輔導，協助 15 家物流業者進行國際布局；經濟部另透過兩岸冷鏈物流業務的積極推展。

- (4) 至於在促進跨境合作與發展方面，我國率先於 APEC 提出「電子產證(ECO)跨境交換」倡議。另為因應兩岸快速客貨船之新型態運輸，海關於 2013 年 12 月 19 日公告實施海運快遞貨物通關辦法，可提供兩岸海運貨物 24 小時的通關服務，完善兩岸貿易的快捷管道。
- (5) 從世界銀行物流績效指標(Logistics Performance Index, LPI)來檢視，2012 年我國物流實力的整體排序為全球第 19 名，優於鄰近 21 名的韓國及 26 名的中國大陸，尤其我國在通關效率、物流服務、基礎設施及及時性等重點項目上，近年排名皆有進步，明顯可見本計畫帶動推升運籌實力之成果。

(七) 研討會[10]

11 月 6 日上午開場及由西雅圖港進行嘉賓開場說明及合照。研討會簡報摘要中文說明如下，細節請參考原文簡報資料：

1. 門戶港

- (1) 中國(香港)-門戶港挑戰及香港經驗(Challenge for a Gateway Port and Hong kong Experience)

包括地理因素(位置、深水港、內陸的重要性)、發展因素(基礎設施、政府與產在資訊通訊方面的應用)、挑戰(香港內部的對抗、與珠江三角洲的區域性競爭及運輸費用)及對挑戰的回應(政府之軟硬體、產業之軟體)。

- (2) 日本-門戶港：經驗及挑戰(Gateway Ports: Experience and Challenges)

與 APEC 區域有關的供應鏈實際案例、供應鏈與港口服務之議題、案例為日本京都港。

供應鏈的概念：由原物料到零件，成品透過配銷到客戶，也組成了一個價值鏈。

供應鏈及物流服務：不可靠的物流服務將增加安全存量及 SCM 工廠的緊急裝船的問題，預防即時的操作；前置時間太長，SCM 工廠對最後需求將面臨困難；物流提供者(港口、船公司等)如何與其他供應鏈成員合作(如資料分享)。以車子為例，需求預測並下訂單、零件生產、零件裝船、海上運輸、供應商預估實際生產量、生產車輛，若有額外需求透過空運進行緊急零件運送。

京都港是一個腹地包含首都市區、日本東部的最大港口。
挑戰：為在尋找在與相關團體間密切合作下的政策解決方案。

其他考慮的方法：貨櫃配合環形使用(ROUND USE-貨櫃在進出口之間循環使用)來減低車流量；閘門預約系統的引進。

結論：每個經濟體透過複雜的生產網路來連結，每個經濟體被期待更新港口服務來支持供應鏈；如此一來主要的議題將是如何建立港口社群與其他供應鏈成員的合作關係。

(3) 中國 COSCO-門戶港之趨勢及挑戰-COSCO 的遠景 (Trends and Challenges for Gateway Ports-Perpective of COSCO)

全球貨櫃網路:擴充的全球網路；平衡區域的進出口量；組合包含國際中轉站及駁運港；區域港口位於中國的經濟發展區。

比雷埃夫斯貨櫃碼頭 (Piraeus Container Terminal, PCT)：最有效率的碼頭，每小時 30 個移動，每小時每船 88 個移動；位於美國西部；前進地中海的門戶。

策略目標：東地中海轉運中心，東地中海物流中心，歐洲南部門戶港。

趨勢及挑戰-航線的集中化：所有船隊大約 1790 萬 TEUs 前 30 家航商包括了 1667 萬 TEUs(佔 93%)，前 20 家位 80%；貨櫃造船工業相當集中 3 家貨櫃航運公司，超過了市場 3 分之

1 的佔有率。聯營經營及船舶共有是很普通的，然而市場的穩固可能要藉 M&A 及最大的經營者持續增加船舶尺寸才能維持。

趨勢及挑戰-大型船舶及大規模聯盟：港口及櫃場的改變包括，客戶改變，較大市場、船隻大小及較大的聯盟；能力改變，能量集中及較高的峰值能量；服務特性改變，相同的到達的港口數，但較不頻繁，需要港口網路及固定的服務。串聯港口與櫃場的壓力包括，港口提升生產力排名及減低船延誤的壓力；港口需要疏浚更深及花費昂貴碼頭變更；設施更新，較長及較高的貨櫃機的壓力；內陸聯結及較好的運輸網路。

遠景：

門戶港的功能，包括連結主航線及駁船航線、複合運輸起始點、轉運中心；設備需求，包括貨櫃 21-22 排、每船 3-5 台貨櫃機、至少 400 公尺船席長度及 14.5 米水深，櫃場生產力與內陸連結；需要全球 280 個船席 42 個門戶港，包括 1620 萬 TEUs 全球貨櫃輸出(2013 年統計，UNCTAD,RMT)、每船席每個月 40,000TEUs、每個門戶港有個船席；世界最有效率的櫃場之一，18,000TEUs 需要 4500 個移動，若有 40%要交換，目前沒有港口可以在 24 小時內符合這項需求目標，COSCO 的目標為達到門戶網路及中轉港及駁運港。

(4) 越南-越南海洋工業及港口發展政策概述(Overview Vietnam Maritime Industry and its Port Development Policy)

包括簡介、海港發展策略、國際門戶港及前進之路等。
海港發展策略：主要計畫目標符合國家的港口工業化及現代化的需要；符合海陸進出口貨物整個流量預測(2015 年 410 百萬噸/年、2020 年 680 百萬噸/年、2016 年 1160 百萬噸/年)；利用自然及船舶的航運潛力發展深水港，以便能將經濟區及工業區服務得更好。

鼓勵動員區域及海外的資源來投資，包括州預算、ODA 貸款計畫、合資、公共私營合作制(Public-Private-Partnership, PPP)及其他。

國際門戶港：海防港(Hai Phong,北部)、凡海防港(Van Phong,中南部)、蓋梅-威港市(Cai Me-Thi Vai 南部)。

前進之路：回顧及更新海港主計畫以因應貨物成長與需求；研究及應用港務局模式到港口事業及內陸活動的經營及管理；簡化港口及 CIQ 的程序；港口 EDI 的改善及單一窗口形式的改善。

2. 供應鏈連結

(1) 加拿大-供應鏈連結：量測加拿大供應鏈指標(Supply Chain Connectivity :measuring the performance of Canadian Supply Chains)

加拿大經濟分析群：

說明：加拿大運輸政策群的一部份，支持模式群；透過以顯而易見的資訊為基礎，目標是探討加拿大運輸系統的效率。目標：提供客觀的複合運輸易見的資料及分析；提供加拿大供應鏈複合運輸領域的效能量測；提供分析架構來確認關心的領域。包括效率量測，流動指標(fluidity indicator)。

港口使用指標(Port Utilization Indicators, PUI) :分三階段(自 2008 年開始)，複合運輸指標(平均卡車周轉時間、船席利用率、平均船舶周轉時間-秒/TEUs、平均船舶周轉時間-時/艘、平均貨櫃駐留時間、駐留目標-小於 72 小時之比率、毛港口生產力、船舶準點效率、貨櫃生產力、船舶到港數、每到港船舶平均 TEUs、貨櫃吞吐量)，散貨指標(船舶周轉時間、船席佔有率、船席毛生產力、船舶到港數、船舶平均噸數、吞吐量)及統一與標杆。程序：自願的方式；參加者為工作群；共同

的選項及指標的定義；方法透明；現場訪查的重要性。

貨櫃進口供應鏈：走廊為亞太地區，資料源包括海洋及港口、火車、卡車及轉運。分析例子，量測運送時間的變動性及可靠性；確認瓶頸及障礙；運輸網路故障時的即時的及殘留的衝擊；估計邊際等待時間。

貨櫃出口供應鏈：增加加拿大出口供應鏈的可視度；發展出口供應鏈，散貨及貨櫃的績效指標；了解未來貿易流向及貿易協定在基礎建設上的的衝擊；更新我們對於運輸系統能量的分析；強大的 GIS 目標。

結論：加拿大的供應鏈效率對所有的利害關係人仍然是一個中心目標；效率及連結(連結到複雜的多模的安排)；加拿大運輸(Transport Canada)承認港口在達到有效及可靠的供應鏈的目標有其必要角色；好的指標是量測效能的主要關鍵點，而來自較佳合作的好的訊息是到目前為止，改善效能的規畫與管理的主要關鍵點。

(2) 印尼-印尼發展港口之機會及挑戰(Opportunities and Challenges in Developing Ports in Indonesia)

介紹：經濟成長相當依賴海洋，世界上最大的群島國家；位於印度洋與大西洋之間；位於馬六甲海峽的策略地位；亞洲及澳洲二個洲的橋樑；有三個群島的海上通道。

有 2000 個碼頭及櫃場；111 個商港；1129 個非商業港；超過 800 個專用港。

貨櫃之成長 2012 年至 2030 年由 1300 萬 TEUs 成長到 4700 萬 TEUs。有 55%的貨分佈在亞太地區。

印尼港口之改革(從法令編號 17/2008):消除港口經營的獨佔性；由私營部門來進行公用碼頭的發展；建立樞紐港；去除港口管理者與港口經營者的隔閡。

新政府的改革(2014-2019)：港口法規的簡化；樞紐港的建置馬來西亞丹絨(Kuala Tanjung,北蘇門答臘)、巴淡島(Batam)、比通(Bitung,蘇拉威西島)；發展 25 個策略港；更多由私營部門投資的碼頭；工業區發展(特別經濟區)作為港口的腹地；政府將支持土地的取得以利港口發展。

門戶港西邊為：馬來西亞丹絨港(Kuala Tanjung)，東邊為比通港(Bitung)。

鐘擺服務：只針對貨櫃運輸；藉由平衡到港的數量與服務頻率來服務市場；具有到達許多港口的能力以及增加船舶裝載率；港口的序列趨向需有依照那一個港口可以最大化市場潛力的高度彈性。空載旅行的風險(特別是回程)；組合為棉蘭(Medan)-巴淡島(Batam)-雅加達(Jakarta)-泗水(Surabaya)-望加錫(Makasar)-巴厘巴板(Balikpapan)-比通(Bitung)/安汶(Ambon)-索龍(Sorong)。發展主要的港口基礎建設，以便能夠處理 3,000TEUs 的船舶；增加港口的效能：增加駁船及轉運。

(3) 美國-美國海岸防衛在全球供應鏈的角色(U.S. Coast Guard's Role in the Global Supply Chain)

華盛頓公用碼頭系統：世界上最大的區域控制的公用碼頭系統，有 75 個港口區；本州佔美國 2%的人口，港口處理 7%的出口貨物，6%進口貨物；支撐支持該州 3 分 1 的工作的貿易；西雅圖及塔科馬港合起來是北美第 3 大貨櫃裝卸中心；二個港的活動就貢獻了該州 150,000 個工作機會。

普吉特海灣統計資料：負責區域 3,500 平方海哩(AOR)，123-147 海哩經過港口；VTS 每年接應 230,000 動作以及每個月排解 2 次碰撞；阿拉斯加捕撈船隊母港 1600 艘；130 萬娛樂船人口；130 萬 TEUs 貨櫃經過西雅圖及塔科馬(國內第 3 大)；兩個國家海洋保護區；每 15 億加侖的油品；USN 策略港，

第 3 大國內港，7 個水岸設施，每月 20 條 USN 船舶進出，平均護送 10 小時，每年 2 次軍事裝載作業；華盛頓州渡輪系統，23 條船，2,240 萬乘客；郵輪產業，2014 年有 805,000 旅客，178 艘船舶到港；有 14 個獨立的部落國家。

每岸防衛使命：海上安全(搜救-SAR、海上安全)；海上機動(助航、冰上操作)；自然資源的保護(海洋環境保護、海洋生物資源)；海上保全(非法藥物禁令、移民禁令、港口水路及岸上保全-PWCS、其他-執法)；捍衛自然(防禦準備)。

區域指揮機關包括：港口的船長、聯邦海事保全協調者、聯邦現場協調者、負責海事檢查的官員、搜救使任務協調者、聯合船舶交通服務協調者。

全球海上供應鏈挑戰及限制：普吉特海灣的地理特性；維持太平洋西北部的海洋經濟引擎；變更能源圖；安全及保全操作(海軍；華盛頓州渡輪系統 Washington State Ferry System,WSF；聯合港口作業中心 Joint Harbor Operations Center,JHOC；北極)；人為或天然的海上災難應變。

海上運輸系統恢復單位(Maritime Transportation System Recovery Unit, MTSRU)的任務：追蹤及報告海上交通系(MTS)的狀態；了解關鍵的商業路徑；發展行動計畫；提供通報的途徑給利害關係人；建議 MTS 回復的優先事項。

MTSRU 組成：聯邦代表、州與地方政府及地方產業代表。

MTSRU 成就：追蹤及報告海上交通系統(MTS)的狀態；發展了一個可以清楚了解的緊急回復途徑；發展行動程序來支持 MTS 的回復；對所有 MTS 利害相關人提供通報的途徑；確認及發展短期(<90 天)的 MTS 回復優先事項及議題以及反應到統一指揮/事故指揮(IC/UC)回應團隊；確認及發展短期(>90 天)的 MTS 回復優先事項及議題以及反應到社區回復團隊。

海洋資訊主要成份：水路及航行系統；港區-關鍵基礎建設；關鍵船舶基礎建設；岸電；監視系統。

(4) 馬來西亞-腹地戰場(The Hinterland Battlefields)

大綱包括：週邊戰場；港口競爭已到岸邊；物流整合，複合運輸；航線及腹地等；櫃場經營者及腹地；轉運及腹地。

3. 策略及最佳實務

(1) 加拿大-(Vancouver)

介紹溫哥華港口，供應鏈包括櫃場、船舶、火車、卡車及勞工等，效率包括櫃場效率、船舶效率、軌道效率及智慧船隊等。

港區協同效應包括櫃場、船舶、火車、卡車及勞工等，達到作業能量、流動性、可靠度、效率及勞工穩定等。

港口性能指標包括卡車作業時間，以允許進入櫃場之短駁卡車上的 GPS 資料來計算進入閘門及離開櫃場的時間，及時的儀表板來量測卡車的作業效率，每週報告櫃場作業時間，櫃場閘門效率費對作業時間超過 75 分鐘時對櫃場進行收費，收入分配給卡車公司及受影響的獨立操作者；額外的門哨時間，專用碼頭平日作業 16 小時，增加交易費以補償未使用的門哨及增加預報減少卡車作業時間等。

船舶效率，獎勵船舶準時到達效率。部份碼頭費回扣給高效率航商(依照公開的泊位窗口 8 小時內到達)。每個月將個別的計分卡提供給海運航商(以準時率對閘門效率作為標杆)，透過 PMW 網站公佈結果，引起對於準時較多的關注。進口船舶預報，與加拿大運輸合作，進口貨物預定前往溫哥華 14 天內的固定的視圖，依據 CBSA 收到的貨櫃預先通報資料，定製的預報於每週一發佈至櫃場及第一級鐵路運輸業者。預報可用於短期計畫。

鐵路效能，進口鐵路效能監控，建立追蹤從進口的鐵道櫃場船上卸貨至目的地的鐵道場卸貨的主要事件；提供端點對端點供應鏈效能準確的看法，提供洞查櫃場、鐵路、海運航商及目的地等的效能；與 CP 及 CN 合作，同意與屬溫哥華門戶港之碼頭經營者追求服務水準協議(SLA)，建立供應鏈效能執行委員會，以發表供應鏈的效能改善；以及智慧船隊等。

(2) 美國-強大港(StrongPorts)

簡介：每天經過美國港口有價超過美金\$55 億，55%出口貨物經由海港；港口活動支持了 1300 萬個工作及在全國的企業活動負責超過\$3 萬億；2050 年前美國貨運網路需要運輸比現在多 40 億噸的國際貨物；這個計畫的關鍵包含港口如何能有效率地與鐵路及高速公路公司一同工作。

全球經濟體之下今日港口的挑戰，包括大型投資、巴拿馬運河的擴建、船舶大型化、競爭、年久的基礎設施、未來 40 年人口的擴張。

港口面臨貿易型態的轉變，對港口財務的影響；核心基礎資產對於貿易及消費是重要的；重要的進入門檻(營運能力、關係、法令、勞力複雜度)。長期投資、為了成功必須包含對鐵路、橋樑、高速公路在內全面的里程碑；深水港在一個國家的經濟體的經濟福利扮演重要的角色；超巴拿馬級的船隻到，來是經濟成長的預兆。

強大港的方程式：強大的戰略，主要計畫、需求及市場；基礎建設及設備的投資；股權的購入；有效的環境程序、疏浚、建設及綠色工藝；有效的連接者，道路、鐵路、海上高速公路；功能付之實現(以債養債利基、可靠的期望，在市場上資本化)。

案例：紐瓦克港集裝箱碼頭(Port Newark Container Terminal, PNCT)：2011 年 6 月 PCNT 簽署了 20 年的擴充櫃場既

有的合約到 2050 年，PCNT 將投資美金\$5,000 萬，邁向浚深既有碼頭的深度以符合航道深度、擴充櫃場由 180 公頃到 287 公頃來處理額外的貨量、櫃場緻密、額外的量預計由 600,000 增加到 140 萬 TEUs 貨櫃、減少每年每公頃租金；在 PANYNJ 發展下的既有專案(美金 23 億的計畫來浚深及維護港口到 50 呎深、美金 200 億給紐瓦克港高速鐵路 (Express Rail Port Newark) 來建立直接的近碼頭複合運輸連結及在 PNCT 擴大複合運輸能力達到 250,000 次/每年)；未來 PANYNJ 計畫(美金 13 億提高巴約訥橋, Bayonne Bridge)。公共私營合作制(Public Private Partnership, PPP)：迫使產業私有化的動力，州及區域政府遭受相當的財務壓力；美國的奧克蘭(Oakland)及巴爾的摩港(Baltimore)的 PPP 提供給產業一個模式。在 PPP 的趨勢下現有的碼頭經營者最適合定位來資本化；有多重機會複製到其他地方。

政府如何協助：發展國家運輸及港口策略；發展港口計畫及投資工具箱；提供複合運輸建設及計畫補助；幫助港口獲得私人投資者；港口訪查及公開討論；需要時提供專案支援。

美國聯邦財務計畫：地面交通運輸計畫(STP)；運輸投資產生經濟復甦(TIGER)；國家及區域性的專案(PNRS)；運輸基礎財務及革新行動(TIFIA)；私人活動債券(PABS)；鐵路修復及改善財務(RRIF)；小船廠補貼計畫；港口保全補貼計畫(PSGP)；柴油排放減少計畫(DERA)；棕地補貼；減輕擁塞及空氣品質計畫(CMAQ)；駁船相關補貼。

(3) 美國-港口全面清淨空氣行動計畫的要素(Elements of a Comprehensive clean Air Action Plan for Ports)

清淨空氣行動計畫的原因：空氣污染不利於企業；港口需要綠色成長；綠色港口啟動驅使供應鏈的綠化，因為計畫不只

包含船舶、也包含卡車機車，港口船隻等；BCOs (**Beneficial Cargo Owner** 受益貨物所有人)以及船東堅持使用低價綠色替代品。

洛杉磯(Los Angeles)及長堤港(Long Beach)的清淨空氣行動計畫：2006 清淨空氣行動計畫；NRDC 的角色；港口對於綠色成長的獎勵；2010 更新。其他有清淨空氣行動計畫的港口：紐約(New York)、紐澤西(New Jersey)、西雅圖(Seattle,WA)、塔科馬(Tacoma,WA)、溫哥華(Vancouver,WA)、休斯頓(Houston,TX)、里士滿(Richmond,VA)、奧克蘭(Oakland,CA)、鹿特丹(Rotterdam)、香港(Hong Kong)。

洛杉磯港空氣品質改善資料：自 2005 年至 2012 年逐漸減少，以 NO_x 減少最多。DPM (Diesel particulate matter)以海上航行船舶及重型車輛佔大多數，NO_x 以海上航行船舶及重型車輛佔大多數但以重型車輛最多，SO_x 則大部份上航行船舶。

排放清單：2012 年 LA 排放清單參考網站

http://www.portoflosangeles.org/pdf/2012_Air_Emissions_Inventory.pdf，2012 年 LB 排放清單

<http://www.polb.com/environment/air/emissions.asp>。

排放清單告訴我們：分析總港區的排放量，依各種運輸分析排放量(船舶、卡車、火車、貨物處理設備)，提供每年的資料作比較，需定期更新。

排放源如何取得：模型及資料擷取；船舶、卡車、火車移動及速度的報告資料；建立每個引擎工作期的負載因素；每種運輸模式總排放量合計。

由排放清單到計畫：排放源允許港口設定在清淨空氣行動計畫(CAPP)的優先項目；POLA/POLB 組織了依照運輸模式的計畫而不是排放物；OGVs 是對於 NO_x、SO_x、PM 控制的主要目標，

而卡車是最重要的 PM 及 NOx 來源；PM 排名第 1 是航行船隻其次重型卡車，Nox 排名第 1 是重型卡車其次航行船隻，SOx 幾乎是來自於航行船隻。

2006 計畫具體行動：包括有對於重型車輛、航行船隻、貨物處理設備、火車等訂有特別的行動方案。

如何讓計畫可執行：由地政執行，擁有港口或藉由法律實施，高速公路警察對舊卡車，海岸防衛對不符合的海上油料；在與櫃場經營者訂定新租約或重新協議出租的文件中加入；租約處罰，當違反規定時包括中止合約；藉由美國公民訴訟來強制執行。

挑戰：河流航行沒有排放標準、對於港口相關空氣污染管轄權的衝突、使用鐵路沒有排放標準、港口設施非政府擁有、卡車車隊排放標準、低硫燃料可獲性包括卡車及船舶、燃煤電力及船舶岸電系統及無 ECA。

結論：CAAP 可幫助將最適合港口特殊狀況的方法進行排序計畫；本計畫需要發展一份清單、評估各種控制方法的好處，發展及建置控制方法的計畫，以及定期更新清單、整體目標及計畫；最佳實務包含所有排放源包括陸上及海上來源；說服利害關係人聲明支持及執行平穩的建置；讓計畫發展及實現程序，透明地呈現給利害關係人及大眾；包括會引起注意的實施方法。

(4) 越南-(Saigon Newport is Vietnam value)

大綱：西貢新港(Saigon Newport)在越南海港系統領導角色；在物流/供應鏈的連結問題；連結能力，將港口帶到客戶；合作機會，來西貢新港將是來到最佳品質的服務。

越南門戶港：海防國際貨櫃碼頭(Hai Phong Internation

Container Terminal,HICT)、凡海防港(Van Phong Port,2020

年)、太倉蓋梅(Tan Cang Cai Mep,TCIT-TCCT 及 TCOT)。

3 個主要港口群集：海防市(Hai Phong City)、歸仁市(Auy Nhon City,Binh Dinh)及胡志明市(Ho Chi Minh City)。

物流角色超過港口營運：成為重要的全球供應鏈角色，原因具有完美的位置(在世界上、APEC 及與亞洲國家的連結位置包括中國)；工廠重新配置，從其他國家移到越南(競爭性、低價勞工及企業環境等)。

港口需連結所有運輸模式(海運、陸地、水路)以及因此對進口、出口物流扮演重要角色，完整的物流網絡(港口連結物流中心/ICDs(內陸櫃場,Inland Container Depot)、倉儲及配銷中心)將加強港口在供應鏈的角色(已在越南主要經濟區發展 ICDs/物流中心，以及倉儲網路)。目前西貢新港在港口間、工業區加工出口區及物流中心/ICDs 等提供複合運輸(海洋、道路)。

提供區域及國際渡輪水路及駁運服務，65 次駁船服務總共 5,500TEUs/每航次；提供卡車服務，300 輛卡車，2017 年將達 500 輛，提供給國內客戶、寮國(LAOS)及柬埔寨(COMBODIA)船舶服務。

合作機會(來西貢新港將是來到最佳品質的服務):擴充現有的 ICDs(Tan Cang-Long Binh in Dong Nai)；投資 ICDs(Ba Ria-Vang Tau,Hai Phong City)，南越南(Ha Noi,Bac Ninh)及中越南(Dong Ha-Quang Tri,Dung Quat-Quang Ngai, Da Nang)；尋去伙伴來建立物流合組公司(有西貢新港的整個國家港口網路及物流設施的好處)；作為 APEC 伙伴在越南的代理或反之亦同；全球貿易提升，更進一步推動的西貢新港與其他 APEC 區域內的其他港口連結；具經授權的進出口業務，與 APEC 區域內的進出口公司連結；港口、物流產業及航商在人力資源之合作發展。

4. 分組討論

討論的內容為最大的挑戰為何、經由本研討會有無可以帶回的策略及最佳實務、明年是否繼續門戶港及供應鏈連結的主題等。

主要針對港口、火車、卡車等基礎建設及資訊交換部份挑戰。未來仍希望對於本次研討會的議題再作進一步之研討。

5. 東亞多港口門戶區的形成

最後由專案部門報告東亞多港口門戶區的形成(The formation of multi-port gateway regions in East Asia)，APEC 同意優先化辦理區域連結之提議，2014 年主題為，提倡創新發展經濟改革與成長、提升區域經濟整合及強化概念性的連結，供應鏈連結及連結藍圖之當務之急，內容包括門戶港連結：門戶港對供應鏈重要結點，在促進區域貿易發展扮演了重要的角色，以及對於供應鏈連結及促進區域經濟整合的貢獻，珠江三角洲的門戶港變化，港口容量改善對貿易的影響，船舶大型化及聯盟(M2,G6,CKYHE,03)，本研究之受益人及好處，APEC 經濟體的決策者及公用、私人港口關係人等，效益包括幫助港口當局及供應鏈關係人較了解門戶港連結的功能、引起管理單位的注意並創造可以讓 APEC 門戶港有效益的及有效率發展的有利環境，強化門戶港關係人之合作與對話。

三、與其他會議/計畫/組織之關係

(一) APEC TPTWG[12]

去年度 APSN 參加 APEC TPTWG 第 39 及 40 次會議報告內容為：自上次會議之工作進度、委員會及研討會之準備以及 GPAS 之發展。舉辦的時間分別為(103 年 3-4 月紐西蘭、103 年 8 月香港)。

與 TPTWG 之關係為 APSN 應向 TPT-WG 負責，並向其每年報告 1 次工作內容(需要的時候可以更頻繁)。(參考網站內容有關章程第四條與 TPTWG 之關係[1])

TPTWG(The Transportation Working Group)[12]目的為達成運輸服務及工作的自由化，以改善 APEC 運輸系統的安全，以吸引亞太地區

經濟發展，成立於 1991 年為 APEC 下的工作小組。包含四個專家群，航空(AEG)、陸運(LEG)、海運(MEG)及複合與新式運送(IIEG)等專家小組。

目標為達到運輸服務的自由化及執行改進 APEC 運輸系統安全的工作，以促進亞太地區的經濟發展。

平衡貿易設施的保全、安全及環境需求，致力於國內政策法規的促成，聯運供應鏈發展及安全的運輸活動，企業社會責任的整合。建構所有關係人的能力，以幫助他們達到自由及開放的貿易最後的目標。同時強化經濟體採行平行的方法來強化各種運輸模式的安全(包括陸、海及空運)。

(二) 海事專家小組 The Maritime Expert Group(MEG)會議 :[12]

APSN 向報告 GPAS 之先導港，以及研討會、委員會等。

MEG 的目標，翻譯自 APEC 網站，摘要如下：

透過海政策發展，在亞太地區內，為海洋運輸促進一個有效率的、安全的、保全的及具競爭力的營運環境，包括海事輔助服務。

藉由改進亞太地區內港口及相關活動的效率，增加港口的能力。

協助會員經濟體朝向在海上運輸的茂物目標(Bogor Goals)。

支持會員經濟體一起工作來制定和實施加強在亞太地區的海上安全的措施。

要實現環境友善的發展、航運安全實踐和海洋環境的保護等。

其中茂物目標為-發展成員在 2010 年前、發展中成員在 2020 年前實現貿易和投資的自由化(trade and investment liberalization)。

(三) 複合與新式運送小組 the Inter-Modal and Intelligent Transport

Group(IIEG)會議。[12]

IIEG 的目標，翻譯自 APEC 網站，摘要如下：

TPTWG 下的專家工作群，在 APEC 領導人和部長的指揮之下，提倡及促進人力資源之發展以及建設一個有效的、永久的及整合的複合運輸系統，在運輸和亞太地區相關的貿易活動提倡及促進電子商務、智慧運輸系統及衛星導航系統等先進技術。

(四) GPAS 指標與 ECO PORT 之 PERS 比較：

GPAS 為 APSN 所提出的綠色港口獎勵系統，目前正在示範前導階段如本會所討論。以下摘錄自高雄港亞洲首座生態港埠成果研討會會議手冊：[13](高雄港務分公司 2014 年 11 月 頁 2-4)

ECO PORT 為強化歐洲港埠操作具有環境意識，鼓勵港埠進行系統化之監測與環境績效報告，同時提供資訊交流與影響評之平台，歐洲海港組織(European Sea Ports Organization, EPSO)展開了「生態港埠計畫(EcoPorts)」，推動了歐洲港埠在環境管理上顯著之發展。

其中，歐洲海港組織旗下之生態永續物流鏈基金會(ECO Sustainable Logistic Chain, ECOSLC)負責歐洲以外港埠之生態港認證(Ecoports Certification)，以及提供生態港工具(Ecoports Tools)上之培訓，有效之生態港工具對於環境之自我診斷方法(Self-Diagnosis Method)及港埠環境審查系統(Port Environmental Review System, PERS)。申請的程序為第一段自我診斷方法(SDM)，填寫基本資料後獲得港埠環境檢視系統(PERS)資料，第二階段製作港埠之 PERS 環境報告書，進行文件審查、現地審查。PERS 之環境報告書包括 6 項目，「環境政策聲明」、「環境面與法律規定之申報與績效指標」、「與環境面有關之職責與資源紀錄」、「法律規範

與政策一致性審查」、「環境報告」、「選擇最佳實踐之範例」。

(五) APEC 供應鏈連結架構及行動計畫(Supply-Chain Connectivity Framework and Action Plan ,SCFAP)

包括全球資料標準(Global data standards,GDS)來改善供應鏈效率。包括有以下瓶頸：(引述自 APEC 推動供應鏈連結運輸部門之因應與配合初探[5])

1. 在法制性議題(regulatory issues)方面，缺乏全面性的透明與認知，對物流運作造成影響；政府部門之間就影響物流部門之各項政策也缺乏認知與彼此合作；在物流事務方面缺少單一窗口或主導機關。
2. 在基礎建設方面，缺乏具有效率或是不適當的運輸基礎建設；缺乏跨境的實體連結(例如，道路、橋樑)。
3. 地方性或是區域性的物流次供應商，其能力仍有待提昇；
4. 海關物品清關缺乏效率，邊境機構彼此之間缺乏協調，特別是受到法制規範之物品(regulated goods)的邊境清關；
5. 海關文件程序繁瑣和其它程序(包括優惠貿易)；
6. 複合運輸能力發展尚未臻健全且缺乏效率；
7. 產品、服務和商務旅客移動之跨境標準與規定存在各種差異；
8. 缺乏區域性的跨境通關運輸安排(arrangements)。

我國相關措施可參考，「國際物流服務業發展行動計畫」與交通相關具體措施[7]，引述及摘錄部份內容如下作參考，實際細節請閱讀該份計畫：

交通部份包括如下項目：安全智慧化海空港計畫(提升通關效率，建立智慧環境)；擴建改善航廈，強化軟體服務、桃園國際機場園區綱要計畫、機場捷運計畫、國道 2 號拓寬

工程(完善基礎建設，強化空港物流)；推動高雄港前鎮商港區土地開發計畫、拓展港埠營運腹地、興建國道七號高雄路段強化港口聯外道路、規劃海港及周邊產業整體發展研議中部設置傳統產業物流及發貨中心之可行性研究、檢討進口貨櫃費用(完善基礎建設，港埠建設再造)；推動海海及海空聯運模式促進貨物移運便利性(完善基礎建設，強化海空港之國際連結)；成立國營機場公司、成立港務公司(完善基礎建設，航港體制改革)；提升港區營運效能、強化港區制度功能、規劃自由港區之土地配置、積極推動招商、建立跨境特區合作機制促使綠色通道對接(完善基礎建設，強化自由貿易港區發展)；鼓勵船隻於臺灣註冊並研議相關配套優惠措施、以優惠措施獎勵國際航運公司以臺灣為基地發展貨運物流據點、以一站式服務優惠船舶來臺停靠轉運費用並簡化船舶來臺加油之行政流程與相關管制(完善基礎建設，促進轉運)；研議於管制區內或鄰近腹地建置共用倉庫以供中小型物流業者使用、協助物流業者尋覓適宜土地設置合法倉儲據點(完善基礎建設，強化倉儲設施)；提供業者物流相關法規變動之即時資訊(強化物流服務，物流網絡發展與整合)；提升公路運輸業、鐵路運輸業、貨運承攬業、貿易運輸協會等相關物流服務之能力與品質、辦理國內製造業、批發零售業、物流相關業別之物流活動統計調查以累積國內物流相關統計之基礎資訊、訂定可代表我國總體物流發展情勢之統計數據，並定期發布(強化物流服務，依據 2010 世界銀行 LPI 評比，提升我國物流服務之能力與品質)；進行國際物流各業相關人才需求推估(強化物流服務，國際物流人才培訓)；研議對物流業者暢通融資管道、提供融資優惠，促進規模化發展(強化物流服務，促進產業升級與創新)；邀請公協會

參與整合我國關務、貿易簽審管理、海(空)港務安全需求、政府與民間合作透過兩岸洽談或參與主要國際組織活動(如WCO等)、建立物流技術、設備、軟體之共同標準，推動跨境間物流發展(促進跨境發展與合作，與民間團體協力，積極推動與國際標準介接)；透過兩岸協商發展我國與中國大陸之航線網絡、透過東亞各國海空港進行物流網絡區域分工、港埠投資向外延伸(強化物流服務，建立與國外(含大陸二線)海空港之聯結力與策略聯盟)；打造海運快遞專區以提供零時差之物流服務、打造海峽兩岸快捷走廊創造跨海加值零時差之環境(強化物流服務，促進產業跨境合作)等。

(六) 高雄港成為亞太地區第一個生態港

高雄港於 103 年 10 月通過歐州生態港認證，並於 11 月 14 日進行頒證，摘錄新聞稿部份內容：[11]

「港口永續、環境永續」為高雄港近年推動重要目標，高雄港於 102 年主動申請通過生態港第一階段認證後，續於今(103)年接受第二階段實地查核認證，於 10 月通過認證，高雄港成為亞太地區第一個獲得歐洲生態港認證的港埠，正式登錄於「歐洲生態港網絡地圖」。

高雄港此次通過生態港認證，成為亞太地區第一個生態港，於 11 月 14 日在漢來大飯店 9 樓金龍廳舉辦「高雄港亞洲首座生態港埠頒證典禮暨成果研討會」，高雄港成為亞太地區首座生態港，歐洲海港組織認證基金會(ECOSLC)極為重視，特由認證單位－歐洲海港組織認證基金會(ECOSLC)主席 Herman Journee 親臨授證，並於當日下午與交通部運輸研究所及中山大學共同舉辦綠色港口研討會，讓各界了解近年國際間生態港口之發展趨勢及高雄港推動綠色港口之努力成果。



照片擷取自臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司網站[11]

http://kh.twport.com.tw/chinese/News_Content.aspx?s=0F121C7A4

CC20A29&SMSU=686B247ADA9F6E60

參、參訪塔科馬港

於 11 月 4 日下午參訪塔科馬港陽明 (Olympic Container Terminal, OCT)、長榮 (Pierce County Terminal, PCT) 及港務局，介紹碼頭作業及港務局相關實績及政策。於參訪期間適逢碼頭工人罷工，作業速度緩慢，起因合約到期相關條件尚未談妥。

塔科港與西雅圖港同位於美國普吉特海灣 (Puget Sound)。

華盛頓之農產品透過碼頭運輸至其他國家，冷凍櫃部份陽明及長榮各有設置插座等。

塔科馬為高雄港之姊妹港 [16]。貨櫃量為 200 萬 TEUs。有鐵道延伸至櫃場旁，夾櫃機可直接於火車上面進行貨櫃裝卸作業。

塔科馬港摘要如下提供一個概念，詳細內容請連結至該網站瀏覽或參考簡報和簡介資料：(摘錄及翻譯自網站及簡報和簡介資料 [14] [15])

由 5 個董事組成 [14]，4 年一任由皮爾斯縣民選舉產生，由 CEO John Wolfe 大約 250 個員工。包含 6 個團隊。

網站：<http://portoftacoma.com/>。

港口基金收入為：租金收入、營運增加的收入、稅徵收及補助資金等。

主要貿易伙伴：中國、日本、臺灣、南韓及香港。

2013 年進口及出口金額：進口 USD\$375 億，出口 USD\$112 億。2014 年來自臺灣的進口值 (8 月) USD\$16.9 億，出口值 USD\$5.14 億。2014 年 8 月止總貨物量為 13,301,571 TEUs。定期航線包括陽明及長榮海運貨櫃運輸。2013 年美國貨櫃港之排名，塔科馬 (Tacoma) 及西雅圖 (Seattle) 港合計佔第 4 位。

今日的塔科馬港：189 萬 TEUs；494,000 次複合運輸；自然的深水港 (51 英吋)；6 個貨櫃中心；9 個深水船席；26 台貨櫃機，包含有 25 台是超巴拿馬級的。

港口位置：直接材料進入到州際、土地僅工業使用、重型卡車運輸走廊連結櫃場及轉運營運商、州際間有多重進出的選擇等。

FTZ #86：於 1983 年獲得 FTZ 的稱號；包含超過 2,235 公頃的土地，成為美國西岸最大的 FTZ；超過 19 億的貨物及商品在 2010 年經過 FTZ #86；包含了 16 個港口所有的包裹在 621 公頃土地上；港口自有的包裹作為倉儲或重工業使用，許多地方有火車服務或接近港口碼頭；2011 年 5 月港口重新組統 FTZ #86，顯著地增加了港口在指定及調整 FTZ 的位置以滿足客戶需求的彈性及速度，。

三個專案：西北創新工場(NW Innovations)，從天然氣生產甲醇。包裹 14(Parcels 14)，這個項目的工作範圍包括與塔科馬港的灘塗內約 100 畝未開發土地相關的分級和穩固。Puget Sound Energy (PSE) LNG 的設施。



塔科馬港[15]資料來源：參訪 Tacoma 港港務局簡報

肆、心得暨建議事項

APSN 對綠色港口發展佔了一項重要的地位，故在此提供綠色港埠加以定義，以及目前本公司之作法：強調港埠發展除重視經濟效益，亦應發展低污染、提供生物多樣性、結合周邊社區利益等多目標性的港埠營運模式。

高雄港透過綠色港埠建置之研究[13]，以改善港埠發展模式及港區環境為總體目的，強調在重視港埠之經濟效益外，以塑造低環境污染、高生物多樣性、環境復育、結合周邊社區利率等港市環境，將臺灣地區之國際港埠提昇至世界級之「綠色港埠」。高雄港於 2013 年 4 月提出申請，2014 年 9 月通過紙本報告之審查，於 10 月中旬取得 PERS 認證之結果通知，於 103 年 11 月 14 日通過認證並於進行頒證典禮。[11]

因此對於 GPAS 之參與，可以拿高雄分公司及其他分公司參與 ECO PORT 認證之經驗提供 APSN 各經濟體參考，亦可從中比較差異。

高雄港為臺灣主要貨櫃進出口、轉運港口，目前進行高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程計畫，提升高雄港競爭力。設置自由貿易港區用地約 246 公頃，有利相關產業群聚，發揮自貿港區帶動南台灣產業發展之火車頭功能。促成港市再造，發展都會港灣遷移舊港區石化碼頭，舊港區開發為親水商業遊憩，打造都會港灣。以上建設未來皆可以嘗試提供其他經濟體作參考，並交換基礎建設的困難及挑戰[17]。

有完整的基礎建設之後，供應鏈的的成員包括港口、火車、卡車、船舶及產業之間合作以及相關資訊的連結相形更加重要，而供應鏈的各個節點的效能，未來可逐步參考加拿大的經驗，利用港口使用指標(PUI)來分析瓶頸及障礙，資料的來源包括海洋及港口、火車、卡車、及轉運等，再探討目前臺灣各個資料所在的地方，如關港貿單一窗口、通關網路公司、交通部 MTNET、港務公司港棧系統及自動化門哨系統等，作完整分析與規劃，以及評估其可行性。

有關供應鏈連結的部份，我國相對應的計畫如「國際物流服務業發展

行動計畫」，目前已完成的或持續進行中，包括關港貿單一窗口、自動化門哨系統、交通部 MTNET、自由貿易港區、桃園航空城等，以及海運快遞、洲際二期碼頭建設等經驗，未來可考慮參與研討會並擔任講者，提供臺灣門戶港及供應鏈連結之經驗與各個經濟體進行交流或提供其參考。

諮詢委員在 APSN 角色可提供理事會相關建議，未來可評估持續參與並就本國的經驗提供意見及參考或者吸收其他經濟體的經驗，相關的交流或參與也不限於每年乙次的理事會或諮詢委員會議。附件所列相關文件如 5 年策略規劃、2015 行動計畫、2014 年執行成果等可以讓我們對於 APSN 的工作及未來計畫更進一步的了解，於進行港口及相關供應鏈整體規劃或推動相關措施時納入參考。

伍、附錄

- 一、第3次諮詢委員報告(中文) [APN/C7/RD 附件 2]
- 二、連絡資訊

一、第 3 屆諮詢委員會報告

APSN 諮詢委會與理事會同一個時間舉行了第 3 次會議，參加人員包括來自加拿大、中國、中國香港、新加坡、中華臺北及越南的諮詢委員。

(一) 諮詢委員的角色

AB 考慮了所有議程的項目，且希望向 APSN 諮詢委員建議如下：

1. AB 已由理事建立作為 APSN 治理的一個整合部份。很清楚地希望是一個積極主動的團體。不只是單純對理事所考慮的議題作反應。AB 與理事必須發展一個這樣的關係
 - a. 運作時能夠有一個計畫的時程，以便能夠參與及對 APSN 的工作持續地作出貢獻，包括對理事或秘書處提供意見，不只是在目前與理事每年召開會議的那個時間點。
 - b. 提供輸入及反應產業的需求，以便理事在決定每年計畫及長期策略規畫時可以納入考慮，
2. 有鑑於以上論述，AB 感覺好的第 1 步是 2015 年 2 月前進行一次議題瀏覽，將以在下次 2015 年 3 月的會議前提供給理事長及秘書長的觀點來思考瀏覽的結果。如此可以確保形成他們給理事未來需執行工作的建議，如同以產業的立足點所見的一樣(參考 2015 年行動計畫，第 1 段特別行動，項次(c)有討論要這一點)。
3. 再者，AB 感覺理事委員應鼓勵諮詢委員及正式代理人參與會議，兩者需具有一致性，如此才能確保連續性(而這連續性是迫切需要的)，且應避免在本人或正式代理人無法出席時，指派非正式或或不一致的即席替補的代表參與。

(二) APSN 研討會

1. AB 對於 2014 年 11 月 5-6 日舉辦的門戶港及供應鏈連結無法提供任何的意見，將於 104 年 3 月召開會議前對於研討會的成果反應作為給理事長及秘書長建議的一部份。這將給予諮詢委員一個機會來表示研討會的主題是否於 2015 年的研討會繼續維持。

2. 建議委員會應對於每年舉辦的研討會的成果思考如何達成。特別是是否只有分享或學習，或是要超越這個目標帶回值得更進一步關注的重要議題。

(三) 綠色港口獎勵系統(GPAS)

1. 秘書處提出報告之後，AB 表示對其啟動給予一般性的支持，但對目標實行日期(2015 年底前)並未主張任何的延期。AB 感覺對於這個專案執行以下工作是重要的：
 - a. 執行更進一步的研究 GPAS 與 ECO PORT(EU)、Green Marine(北美)的一致性及其差異。
 - b. 執行第二次的試運轉專案，包含與第一次不同的混合型港口。
 - c. 建立一群專家，當 GPAS 開始實施時可以審核 GPAS 申請書。

(四) APSN 資料庫

秘書處提出報告之後，有針對可能的使用者進行意見交換，AB 感覺到有可能資料要透露給，像那些需要港口產業的整合資訊的使用者(由港口相關網站作無縫及持續的供應)，因此更進一步的發展時應將這個特別的觀點加以考慮進去。

(五) 會議結論如[APSN/C7/RD]。

二、 連絡電話及資訊[1]

(一) APSN 網站

官網：[http:// www.apecpsn.org](http://www.apecpsn.org)

APSN database：<http://www.apecpsn.org/apsndata/>

(二) 委員名單

常任理事會員名單：

<http://www.apecpsn.org/index.php/2012-04-22-05-09-00/members-profile/2012-04-19-10-05-14>

諮詢委員名單：

<http://www.apecpsn.org/index.php/2012-04-22-05-09-00/members-profile/advisory-board-members>

一般會員名單：

<http://www.apecpsn.org/index.php/2012-04-22-05-09-00/members-profile/2012-04-19-10-05-49>

(三) 章程

<http://www.apecpsn.org/index.php/2012-04-22-05-09-00/2012-04-16-10-29-28/2012-04-19-10-04-02>

(四) 秘書處

秘書處目前包含秘書長、副秘書長及 4 個全時員工，組織總部在中國北京。

秘書處根據 APSN 章程所規定的職責和責任來執行工作。

Ms. MA Yanyan

Address: No. 8, Xitucheng Road, Haidian District, Beijing 100088, China

Tel: 86-10-62079411

Fax: 86-10-62380257

E-mail: ma.yanyan@apecpsn.org/ info@apecpsn.org

陸、參考文件

- [1] APSN WEBSITE(2014.11)。2014.11.21 取自 <http://www.apecsn.org>
- [2] 李志城(2012.11) 參加 APSN 第五屆理事會議暨 2012 年會出國報告 未出版 高雄市。
- [3] APSN WEBSITE(2014.11)。理事會會議紀錄 APSN_7TH_Council_ROD.pdf 2014.11.27 取自
<http://www.apecpsn.org/index.php/news/2012-04-16-11-31-53/117-shouyexinwen/770-7th-meeting-of-the-apec-port-services-network-apsn-council-held-on-3-4-november-2014-in-seattle-usa>。
- [4] 交通部運輸研究所(2014.11) 『103 年度參與 APEC 運輸部門相關國際事務與資訊管理』期末報告初稿 頁 42-51 臺北 尚未出版。
- [5] 交通部運輸研究所(2011.08) APEC 推動供應鏈連結運輸部門之因應與配合初探 頁-25 臺北市。
- [6] 國發會[2013] 國際物流服務業發展近年成效 2014.11.24 瀏覽
<http://www.ndc.gov.tw/ml.aspx?sNo=0019814> 頁 1-2。
- [7] 經建會(2010.10.22) 國際物流服務業發展行動計畫 臺北市。
- [8] 法協中心(2013.10.9) 國際物流服務業發展近年成效新聞稿，網站
<http://www.ndc.gov.tw/ml.aspx?sNo=0019814> 2014.11.27 瀏覽。
- [9] 國發會(2013) 國發會執行成果 2014.11.24 瀏覽
<http://www.ndc.gov.tw/ml.aspx?sNo=0014441>。
- [10] APSN WEBSITE(2014.11)。研討會簡報資料 2014.11.27 取自
<http://www.apecpsn.org/index.php/events-and-activities/2012-04-16-11-44-24/workshop-and-conference/apsn-workshop-on-gateway-ports>。
- [11] 臺灣港務股份有限公司網站(2014.11)。2014.11.21 取自
http://kh.twport.com.tw/chinese/News_Content.aspx?s=0F121C7A4C20A29&SMSU=686B247ADA9F6E60。

- [12] APEC[2014.11.24] The Transportation Working Group (TPTWG)
2014.11.24 取自
<http://www.apec.org/Home/Groups/SOM-Steering-Committee-on-Economic-and-Technical-Cooperation/Working-Groups/Transportation>。
- [13] 臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司(2014.11) 高雄港亞洲首座生態港埠成果研討會會議手冊 頁 4-8 高雄市。
- [14] Tacoma PORT(2014.11) 網站 Organization 2014.11.24 瀏覽
<http://portoftacoma.com/about/organization>。
- [15] Tacoma PORT(2014.11) 參訪 Port of Tacoma 簡報。
- [16] 臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司(2014.11) 2014.11.27 姊妹港一覽表 取自
<http://kh.twport.com.tw/chinese/FileDownload.aspx?n=06DE440FC9726B84&sms=7ED4CFE0035C54>。
- [17] 臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司(2014.11) 高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程計畫 2014.11.27 取自
<http://kh.twport.com.tw/chinese/cp.aspx?n=0BDC6CAF354A3A57>。

柒、會議資料清單

- 一、 5 年策略規劃(中文)[APSN/C7/1/2]
- 二、 APSN 2014 執行進度(中文) [APSN/C7/2/2]
- 三、 2015 年行動計畫(中文) [APSN/C7/RD 附件 3]
- 四、 APSN 新聞季刊的規劃(中文) [APSN/C7/2/6-1]
- 五、 港口發展報告規劃(中文) [APSN/C7/2/6]
- 六、 組織結構(中文) [APSN/C7/1/3]
- 七、 綠色港口獎勵系統更新(中文) [APSN/C7/2/5]
- 八、 諮詢委員會更新(中文) [APSN/C7/2/4]
- 九、 財務章程(中文) [APSN/C7/1/4-2]
- 十、 會費收取計畫(中文) [APSN/C7/1/4-1]
- 十一、 APSN 2015 年預算(中文) [APSN/C7/1/5]
- 十二、 第 1 次諮詢委員報告(中文) [APSN/C7/AB3/2]
- 十三、 第 2 次諮詢委員報告(中文) [APSN/C7/AB3/2]
- 十四、 會議紀錄(英文)(含第 3 次諮詢委員報告、2015 年行動計畫及委員會及諮詢委員出席各國代表名單) [APSN/C7/RD]
- 十五、 會議公告資料 Administrative Bulleting No1、No2。
- 十六、 會議討論內容包括 APSN/C7/1/1、APSN/C7/1/2、APSN/C7/1/3、APSN/C7/1/4-1、APSN/C7/1/4-2、APSN/C7/1/5、APSN/C7/2/1、APSN/C7/2/2、APSN/C7/2/4、APSN/C7/2/6-1、APSN/C7/2/6-2、APSN/C7/2/7、APSN/C7/AB3/1、APSN/C7/AB3/2(第 1,2 次 AB)。
- 十七、 會議其他簡報(GPAS、DATABASE、NEWSLETTER)
- 十八、 研討會簡報
- 十九、 Tacoma 港簡報資料及相關資料。
- 二十、 名片資料
- 二十一、 交流照片