



我國海運物流與商機之研究—

臺灣港口貨櫃量提升之挑戰與機會

交通部統計處 葉芝菁

105年3月9日



大綱

壹.

前言

貳.

臺灣港口的現況

參.

臺灣港口的挑戰

肆.

臺灣港口的機會

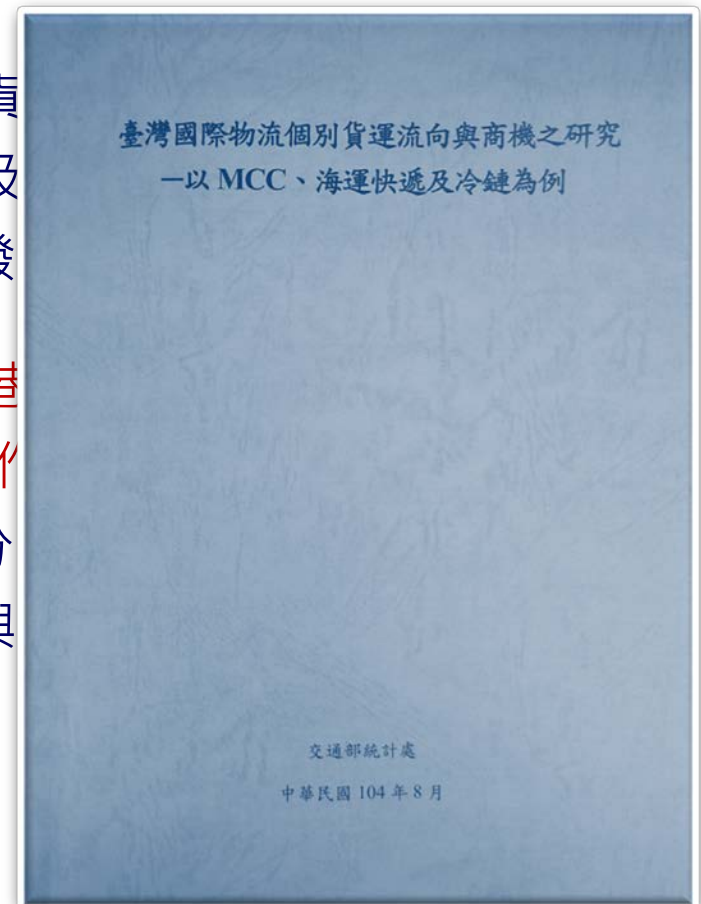
伍.

結論與建議



前言 (1/2)

- ◆ 本簡報摘錄自交通部統計處與臺灣港務公司合組之研究團隊所完成之「臺灣國際物流個別貨運流向與商機之研究」報告。
- ◆ 研究目的係為深入瞭解國際海運貨國拆併櫃(MCC)、兩岸海運快遞及挹注臺灣港埠與國際物流產業之發展。
- ◆ 研究團隊由交通部統計處與臺灣港務公司單位共18人組成，計召開21次工作會議，運用最新SAS-VA軟體進行統計分析，並舉辦成果發表會，共同研討營運策略與



前言 (2/2)

- ◆ 綜整建置9個資料庫，時間從1998年10月迄2015年第1季，共逾200個統計項目，將數以億計之原始資料精簡為2,000萬筆，彼此交互串聯應用，提供後續決策分析強大支援能力。
- ◆ 以SAS-VA商業智慧(BI)軟體，針對不同分析主題，建置6個視覺化查詢應用系統。決策管理者可透過網路及行動裝置隨時掌握最新儀表板(Dashboard)資訊，提升整體數據分析效率。



壹、臺灣港口的現況



《臺灣港口貨櫃量提升之挑戰與機會》



臺灣港口的現況

世界貨櫃港排名

單位：百萬TEU

2000年				2014年			
排名	港別	國別	貨櫃量	排名	港別	國別	貨櫃量
1	香港	中國大陸	18.1	1	上海	中國大陸	35.3
2	新加坡	新加坡	17.1	2	新加坡	新加坡	33.9
3	釜山	南韓	7.5	3	深圳	中國大陸	24.0
4	高雄	中華民國	7.4	4	香港	中國大陸	22.3
5	鹿特丹	荷蘭	6.3	5	寧波-舟山	中國大陸	19.4
6	上海	中國大陸	5.6	6	釜山	南韓	18.7
7	洛杉磯	美國	4.9	7	青島	中國大陸	16.6
8	長堤	美國	4.6	8	廣州	中國大陸	16.4
9	漢堡	德國	4.2	9	杜拜	阿聯大公國	15.2
10	安特威普	比利時	4.1	10	天津	中國大陸	14.1
11	深圳	中國大陸	4.0	11	鹿特丹	荷蘭	12.3
12	巴生港	馬來西亞	3.2	12	巴生港	馬來西亞	10.9
13	杜拜	阿聯大公國	3.1	13	高雄	中華民國	10.6
14	紐約/紐澤西	美國	3.0	14	大連	中國大陸	10.1
15	東京	日本	2.9	15	漢堡	德國	9.7

資料來源：交通部統計查詢網



貳、臺灣港口的挑戰



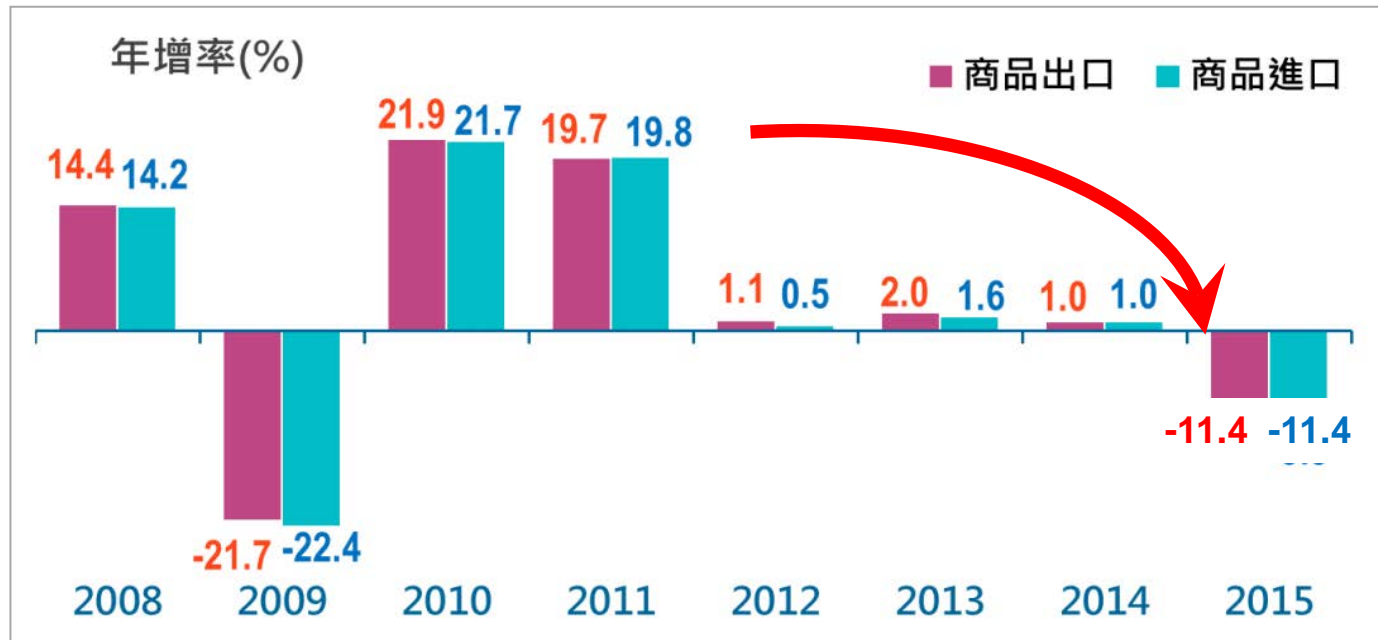
《臺灣港口貨櫃量提升之挑戰與機會》



臺灣港口的挑戰 (1/10)

一、全球經濟景氣下滑 (1/3)

全球貿易轉呈負成長



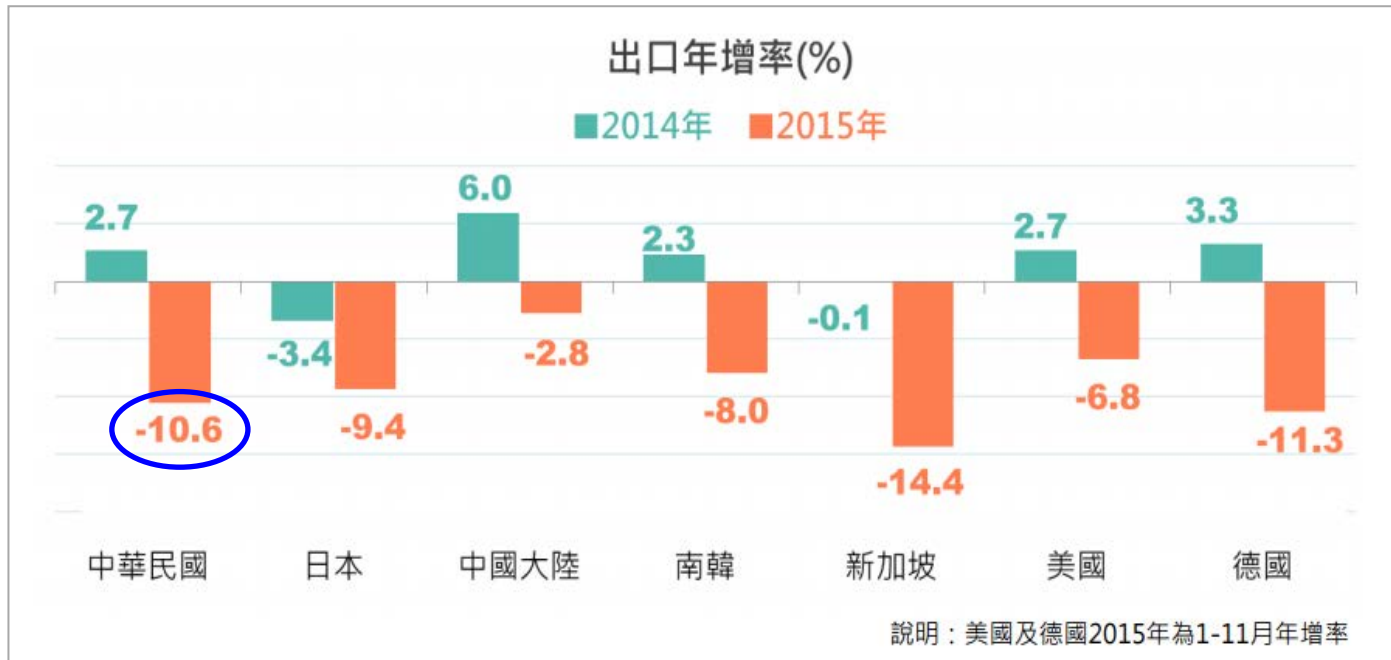
- ◆ 由於國際景氣復甦腳步減緩，全球商品貿易成長動能衰退，環球透視機構(Global Insight)顯示2015年全球商品進、出口值終止連五年正成長，分別衰退11.4%。



臺灣港口的挑戰 (2/10)

一、全球經濟景氣下滑 (2/3)

主要國家出口年增率比較



資料來源：經濟部統計處「當前經濟情勢概況」2016年1月27日

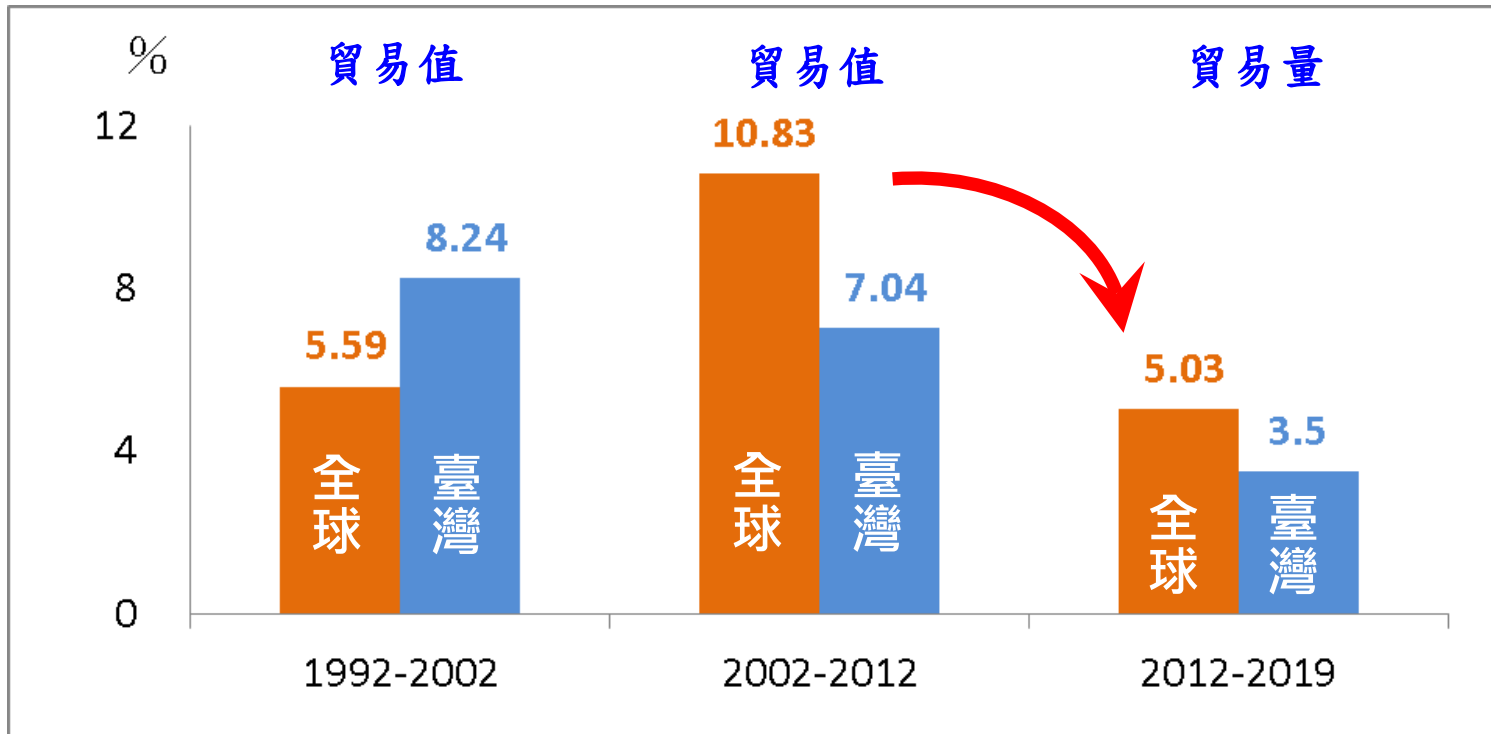
◆ 全球貿易活動急速降溫，2015年**主要國家出口擴張動能**下滑，新加坡年減逾1成，日本年減9.4%、我國年減10.6%。



臺灣港口的挑戰 (3/10)

一、全球經濟景氣下滑 (3/3)

全球貿易量值平均年增率



資料來源：全球1992-2012 為WTO貿易值資料，<http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDStatProgramHome.aspx?Language=E>
全球2012-2019 為IMF貿易量資料，<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/01/weodata/index.aspx>
臺灣1992-2012為行政院主計總處貿易值資料，2012-2019為本研究估計貿易量資料。



臺灣港口的挑戰 (4/10)

二、臺灣產業結構傾斜 (1/3)

我國出口貿易值與貿易量

貨品別	貿易值(億元)			貿易量(萬噸)		
	2000年	2015年	增加率(%)	2000年	2015年	增加率(%)
合計	47,146	81,510	72.9	4,794	7,123	48.6
85 電機	14,033	33,637	139.7	150	97	-35.0
84 電子	12,466	8,457	-32.2	200	164	-17.9
27 礦物	547	3,388	519.4	809	2,109	160.7
90 光學	1,179	5,235	344.0	8	24	206.2
39 塑膠	2,483	5,407	117.7	542	863	59.2
29 有機	372	2,524	578.6	163	833	411.2
72 鋼鐵	1,318	2,331	76.8	808	991	22.7

資料來源：交通部進出口運保費資料庫

- ◆ 我國產業發展朝向資通訊(ICT)產業傾斜
- ◆ 如電機產品：值+139.7%，量 -35.0%，出口貨源支撐度下滑。



臺灣港口的挑戰 (5/10)

二、臺灣產業結構傾斜 (2/3)

臺日韓出口電子與電機類產品貿易值比較

		2000年		2015年		金額 增加率(%)
		金額	結構比(%)	金額	結構比(%)	
中華民國 (億美元)	合計	1,429	100.0	2,469	100.0	72.8
	HS 84+85	803	56.2	1,275	51.6	58.8
日本 (億美元)	合計	4,793	100.0	6,250	100.0	30.4
	HS 84+85	2,223	46.4	2,133	34.1	-4.1
南韓 (億美元)	合計	1,723	100.0	5,731	100.0	232.7
	HS 84+85	761	44.2	2,013	35.1	164.5

資料來源：我國為交通部進出口運保費資料庫；日韓為聯合國商品貿易查詢網 <http://comtrade.un.org/>

◆ 電子電機類產品比重：日韓約3成，我國約5成



臺灣港口的挑戰 (6/10)

二、臺灣產業結構傾斜 (3/3)

我國海運貨櫃出口貿易值與貿易量

貨品別	貿易值(億元)			貿易量(萬噸)		
	2000年	2015年	增加率(%)	2000年	2015年	增加率(%)
合計	25,424	39,774	56.4	2,717	3,095	13.9
39 塑膠	2,388	5,464	128.8	538	937	74.2
84 電子	4,803	5,988	↑ 24.7	176	162	↓ -7.9
85 電機	3,900	5,259	↑ 34.9	130	88	↓ -32.7
90 光學	359	3,510	877.7	6	23	278.0
87 鐵路	1,474	2,693	82.7	88	74	-16.0
73 鋼鐵	1,206	2,063	71.1	229	235	2.8
72 鋼鐵	380	1,151	202.9	144	247	71.6

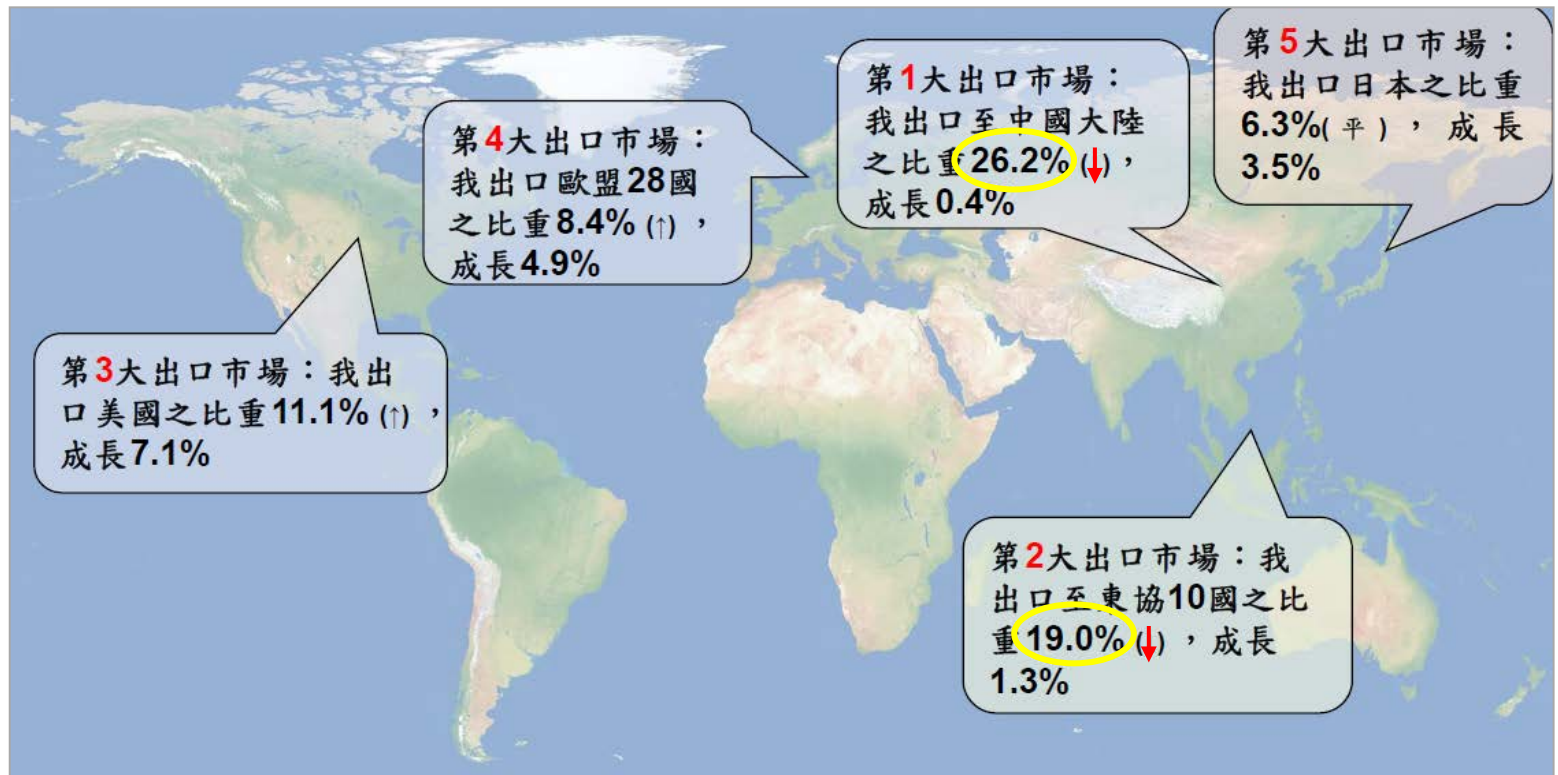
- ◆ 反映於海運之嚴重性：電子電機類貨品貿易值增，量卻減
- ◆ 若遇全球電子景氣下滑，影響更大



臺灣港口的挑戰 (7/10)

三、加入區域經濟協定緩慢 (1/2)

2014年我國5大出口市場比重與成長情形

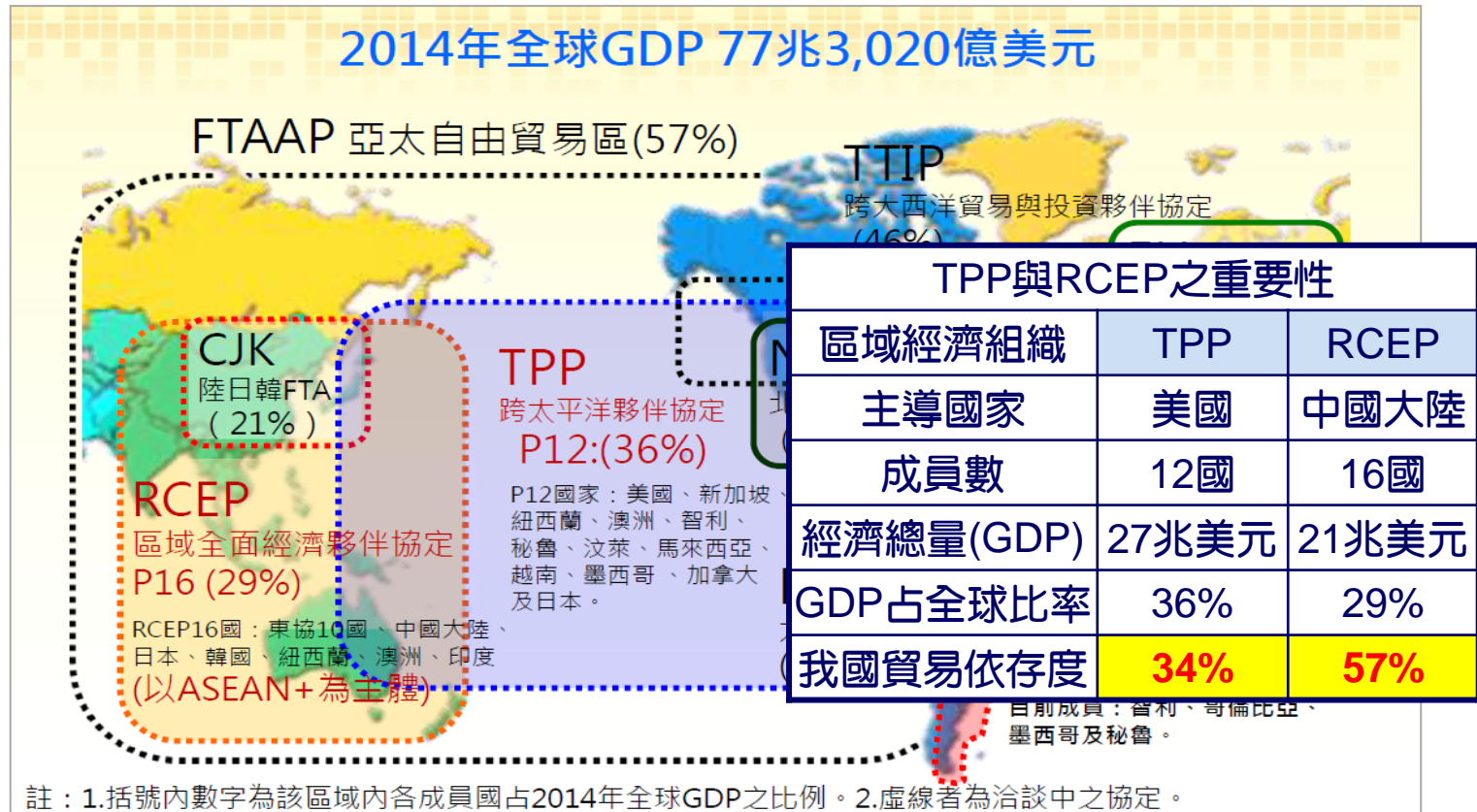


- ◆ 我國主要出口市場依序為：中國大陸、東協、美國、歐盟、日本
- ◆ 中國及東協市場占我國出口近5成，受惠於國家政策扶植與區域經貿整合下，將改寫我國出口貿易規則。



臺灣港口的挑戰 (8/10)

三、加入區域經濟協定緩慢 (2/2)



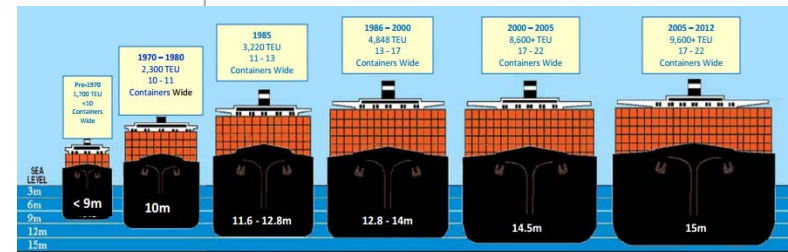
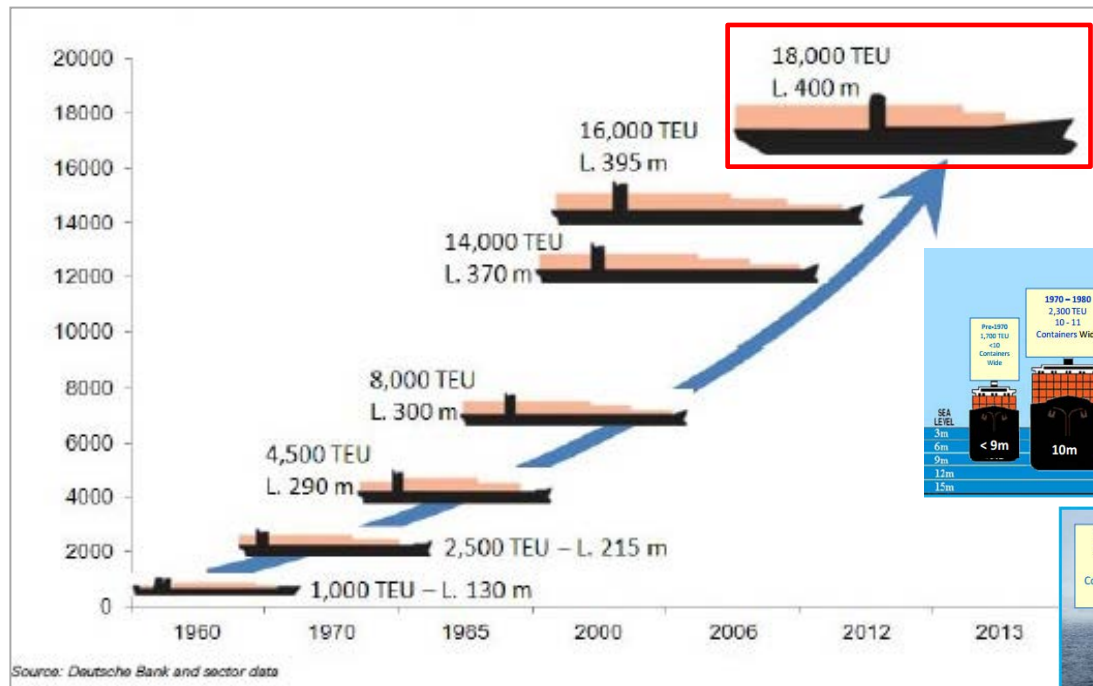
- ◆ 2大區域經濟組織：TPP、RCEP
- ◆ 我國貿易依存度極高，尤其RCEP
- ◆ 想像別人享優惠，我們卻沒有的結果！



臺灣港口的挑戰 (9/10)

四、船舶大型化靠掛減少

船舶大型化歷程



資料來源：<http://www.largestships.com/biggest-container-ship/>

- ◆ 船舶運能每增1000 TEU 可省營運成本約10%。
- ◆ 船舶大型化將使靠掛減少，總量減少、泊港減少，競爭愈趨白熱化。



臺灣港口的挑戰 (10/10)

五、東南亞港口快速崛起

高雄港與東南亞港口貨櫃量比較

單位：百萬TEU；%

港口	國別	2000年		2014年		增加率
		排名	貨櫃量	排名	貨櫃量	
新加坡	新加坡	2	17.1	2	33.9	98.4
巴生港	馬來西亞	12	3.2	12	10.9	239.9
高雄	中華民國	4	7.4	13	10.6	42.7
丹絨柏樂巴斯	馬來西亞	108	0.4	18	8.6	1957.4
南查邦	泰國	23	2.2	21	6.6	200.7
丹絨不祿	印尼	20	2.5	22	6.5	162.5
胡志明	越南	-	-	26	5.4	-
可倫坡	斯里蘭卡	30	1.7	29	4.9	182.7

資料來源：交通部統計查詢網

- ◆ 表列全球前30名港口，東南亞占7個，近年增加率皆遠遠高於我國。
- ◆ 未來：緬甸土瓦經濟特區(未來亞洲最大的深水港)、孟加拉索納迪亞 (Sonadia) 深水港開發計畫，潛力可畏。



參、臺灣港口的機會



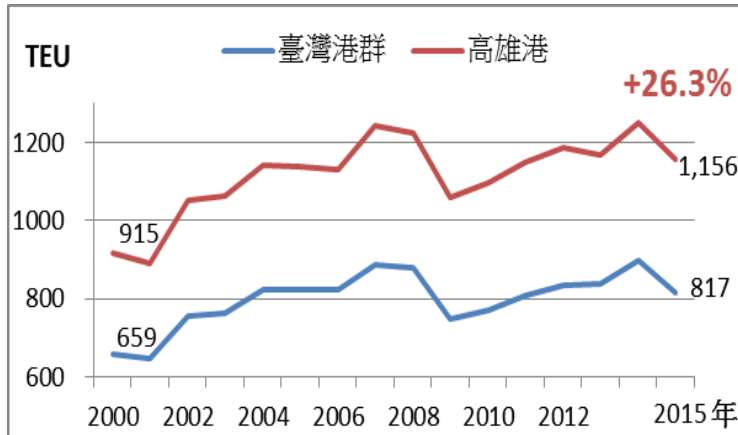
《臺灣港口貨櫃量提升之挑戰與機會》



臺灣港口的機會 (1/5)

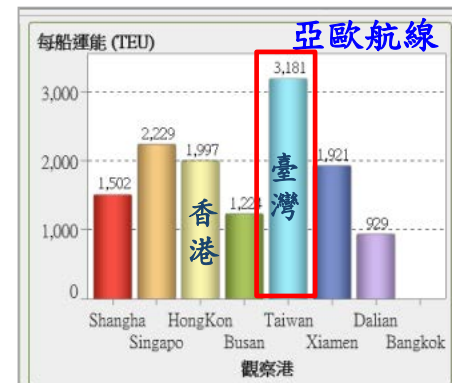
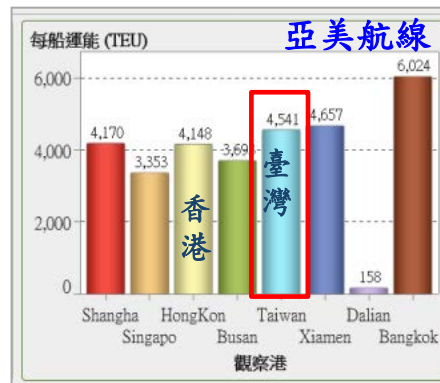
一、具船舶大型化優勢

我國港口平均每船貨櫃裝卸量



- ◆ 臺灣每船貨櫃裝卸量，2015年較2000年增加24.0%，其中高雄港增加26.3%，益趨大型化。
- ◆ 全球亞美及亞歐航線中，圖中港口以臺灣之平均每船運能最高，高出第2位香港25.7%，具船舶大型化優勢。

國際主要港口航線每船運能



臺灣港口的機會 (2/5)

二、兩運河啟用之契機



- ◆ 我國亞美航線往來美西者約占4/5，往來美東者僅1/5。未來隨巴拿馬運河擴建完工及油價下跌，往東走巴拿馬運河直達美東港口貨量可望提升，有助我國吸引較偏西邊之東南亞國家貨物來臺轉運。
- ◆ 新蘇伊士運河可通過1.4萬TEU大型船，使我國亞歐航線船舶運能大，但利用率偏低之情形有機會得以改善。



臺灣港口的機會 (3/5)

三、海運貨物貨櫃化趨勢

主要港口貨櫃化程度

單位：%

年 別	高 雄 (中 華 民 國)	長 堤 (美 國)	漢 堡 (德 國)	安特衛普 (比 利 時)	鹿特丹 (荷 蘭)
2003	61.6	97.0	95.0	75.0	75.0
2005	66.2	98.4	96.8	77.0	78.0
2007	69.6	98.1	97.1	79.6	81.0
2009	71.9	98.9	96.1	86.1	82.0
2011	70.4	98.8	97.3	86.1	83.1
2013	71.4

說 明：貨櫃化程度 = 貨櫃貨噸數 / (吞吐量 - 散裝貨噸數) * 100。

資料來源：交通部統計查詢網

- ◆ 越來越多的貨物從常規運輸船舶轉到貨櫃船，包括件雜貨、冷藏貨和散裝貨。此外，貨櫃船比其他類型船舶更容易連通腹地的交通，所以在整個運輸鏈中可以連接到更多的客戶。【航貿週刊，AUG.03, 2015, P.63】
- ◆ 全球主要港口貨櫃化程度普遍上升，高雄港亦增加，且具潛力空間。



臺灣港口的機會 (4/5)

四、具強大區域集貨能力

2014年C公司經高雄港中轉之前10大運量航線

名次	起運港	目的港	重量(噸)	名次	起運港	目的港	重量(噸)
1	印度那瓦夏瓦	越南海防	40,246.7	6	泰國曼谷	菲律賓宿移	15,530.8
2	中國福州	越南海防	3.5				
3	中國福州	越南海防	4.3				
4	印度那瓦夏瓦	越南海防	7.5				
5	中國福州	越南海防	0.1				



資料來源：C01轉

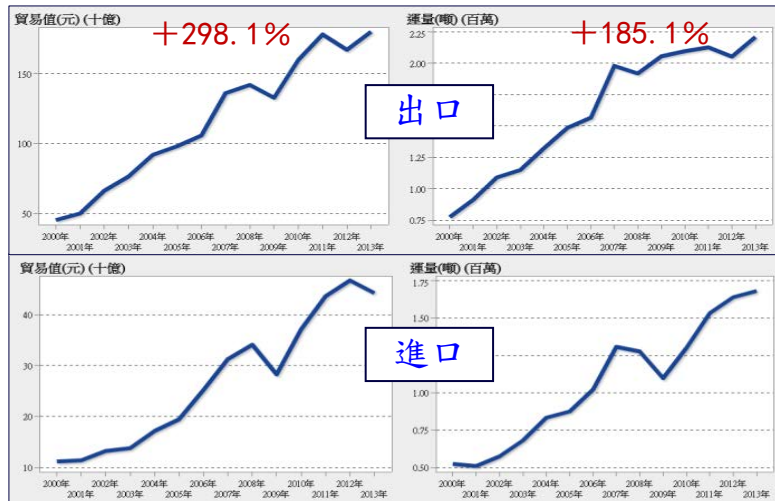
◆ 轉運航線以不繞路為原則。惟高雄港轉運航線中的迂迴航線，如印度那瓦夏瓦→高雄→越南海防，居該航線航商轉運航線之首位，顯示高雄港強大之區域集貨能力。



臺灣港口的機會 (5/5)

五、新興經濟體崛起利益

臺灣對越南海運貨櫃貨貿易量值



臺灣對印度海運貨櫃貨貿易量值



海運貨櫃貨貿易量值	全體		越南		印度	
	出口	進口	出口	進口	出口	進口
2013年貿易值(億元)	41,461	22,932	1,802	443	682	302
較2000年增加率(%)	63.1	67.1	298.1	297.2	352.7	223.0
2013年貿易量(萬噸)	3,183	3,041	221	168	109	104
較2000年增加率(%)	17.2	42.3	185.1	221.1	375.1	461.3

◆ 臺灣對越南、印度等新興經濟體貿易暢旺，顯示其旺盛經濟活力使臺灣海運貨量實質受益。



肆、結論與建議



《臺灣港口貨櫃量提升之挑戰與機會》



結論與建議 (1/11)

一、增加投資以擴充裝卸能量 (1/2)

高雄港年裝卸能量估算表

區位	水深 (公尺)	裝卸能量 (萬TEU)	區位	水深 (公尺)	裝卸能量 (萬TEU)	裝卸能量合計 (萬TEU)
第一貨櫃	10.5	37	第四貨櫃	14~17.6	339	1,147 (2014年實際裝卸 1,059萬TEU)
第二貨櫃	14.5	163	第五貨櫃	14~15	339	
第三貨櫃	14	128	第六貨櫃	17.6	141	

資料來源：交通部「我國海運港部基本設施能量及統計手冊」，2015年9月版。

- ◆ 高雄港目前裝卸能量利用率高達9成，港口容量已趨於飽和。
- ◆ 建議增加國內港口設施投資，吸引大型船舶進港，提升港口裝卸能量。



結論與建議 (2/11)

一、增加投資以擴充裝卸能量 (2/2)

The screenshot shows the Drewry website interface. At the top, there is a navigation bar with links for HOME, CORPORATE, ADVISORS, RESEARCH, and EQUITY RESEARCH. Below this is a banner for 'Drewry's new Multipurpose Shipping Market Review and Forecaster'. The main content area features a report titled 'Rising Demand & Big Ships Driving Container Port Investment Boom'. A bar chart titled 'Projected capacity expansion by selected global terminal operators by 2019 (million teu)' shows the following data:

Terminal Operator	Projected Capacity Expansion (million teu)
PSA International	24
APM Terminals	16
DP World	14
Hutchinson Port Holdings	13
Cosco Group	9
CMA CGM	8
Terminal Investment Limited (TIL)	7
ICTD	5
OOCL	3

Below the chart, a text block states: 'London, UK, 24 August 2015 – Rising global container port demand and ever larger vessels are driving terminal operators to make significant investments in additional capacity, according to the *Global Container Terminal Operators Annual Report 2015* published by global shipping consultancy Drewry.'

Rising Demand & Big Ships Driving Container Port Investment Boom

◆ 根據 Drewry 最新報告，為因應船舶大型化潮流，國際大港多增加港口相關設施投資。



結論與建議 (3/11)

二、協助業者航線布局搶商機

- ◆ 2015年8月新蘇伊士運河啟用，2016年巴拿馬運河擴建完成，兩者將可通行約1.4萬TEU之大船，通過時間縮短、運能大幅提高，對航商航路將發揮不可忽視的影響力。建議密切注意各大航商航線配置變化（如馬士基已積極評估並設計亞洲至美東改走巴拿馬運河之航線【航貿週刊，JUN.29, 2015, P.77】），主動接觸並藉此機會吸引來臺中轉貨物。

◆ 國際業者已積極展開布局

- ◆ 長榮集團次席副總裁謝志堅看好美國東南岸的產業因為較便宜的頁岩氣取代頁岩油成為能源重要來源，再加上巴拿馬運河明年中可望完成擴建，載運美洲東西兩岸貨運更快速，對於長榮在美國德州休士頓和巴拿馬的兩大據點的海空運布局更形重要。謝志堅估計，巴拿馬運河完成擴建後，配合頁岩氣，美國東南岸的產業將更蓬勃，出口量可望大增，長榮海運原本美國東岸和西岸的運量 3:7將調整為 4:6。【中央社記者韋樞台北2015年5月16日電】

◆ 國內業者亦展開布局



結論與建議 (4/11)

三、加強與中國大陸二線港口合作

福州、泉州及溫州國際航線數

單位：條

	航線經過之港口					
	上海	新加坡	香港	釜山	臺灣	廈門
福州 合計	8	3	8	3	6	16
亞-非	2	1	1	1	-	2
亞-美	-	-	2	-	-	2
亞洲區間	5	2	4	2	6	11
亞紐澳	1	-	1	-	-	1
泉州 合計	1	-	1	-	1	4
亞洲區間	1	-	1	-	1	4
溫州 合計	3	-	1	-	1	-
亞洲區間	3	-	1	-	1	-

資料來源：A01國際航線資料庫應用系統 (資料時點：2015/01/01)



- ◆ 大陸沿海港口無亞歐航線(如福州)、亞美航線(如泉州及溫州)者，進出歐美貨物需由其他港口轉運，臺灣地理位置接近，且有往來航線，具有成為其轉運港之潛能。
- ◆ 未來隨“一帶一路”政策推動，與西向國家貿易活動可望更為活絡。建議可加強合作，增加雙方港口運量。



結論與建議 (5/11)

四、開拓海運快遞高價品商機

Ro/Ro船進出口貨物重量及金額

	2011年		2014年	
	重量(噸)	金額(億元)	重量(噸)	金額(億元)
合計	80,626.2	402.5	69,962.6	472.4
進口	39,885.1	36.4	43,374.8	35.4
出口	40,741.2	366.1	26,587.9 ↓	437.0 ↑

資料來源：臺灣港務公司

Ro/Ro船進出口前三名貨物種類

		第一名	第二名	第三名
進 □	2011年	植物產品	礦產品	木、紙漿製品
	2014年	礦產品	運輸設備及零件	木、木製品等
出 □	2011年	塑膠產品等	光學產品等	調製食品
	2014年	光學產品等	調製食品	機械用具等

資料來源：臺灣港務公司

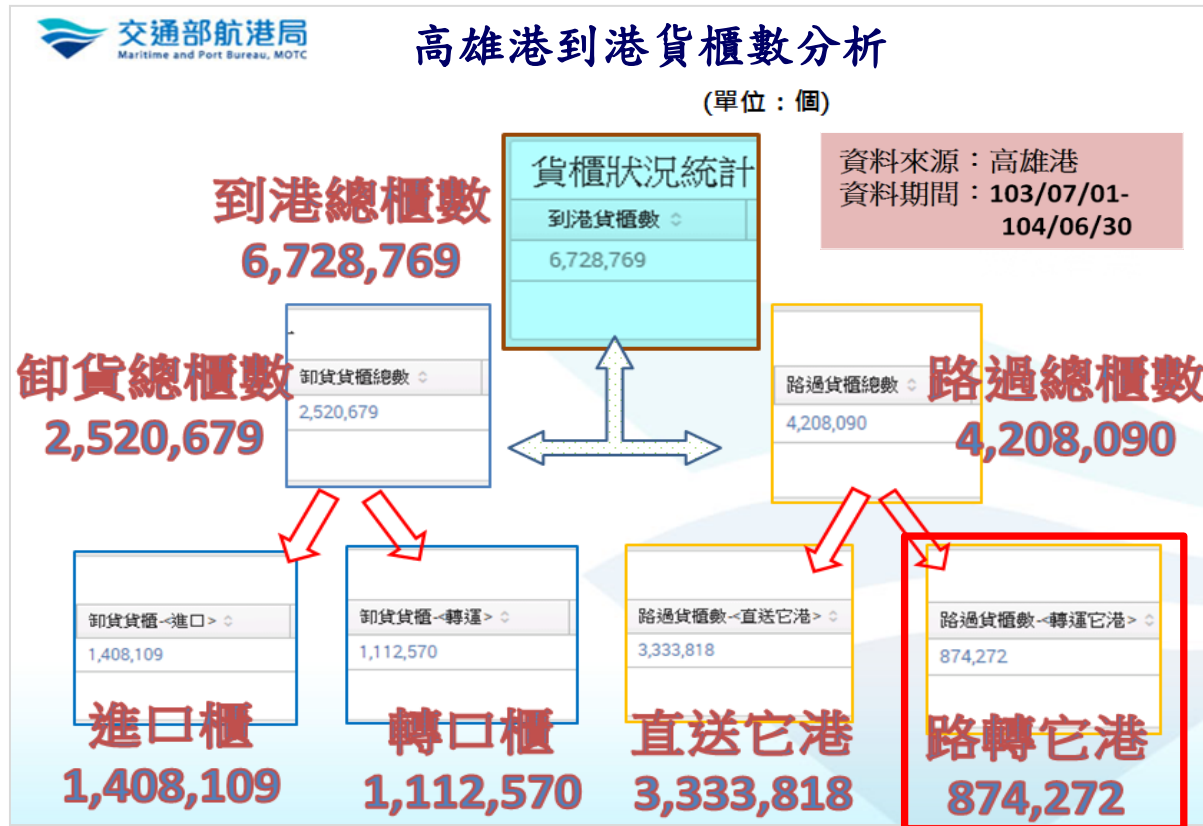
◆ 兩岸高速客貨輪 (RO/RO船) 出口量減少，但金額卻增加，主因出口主力由塑膠製品轉為光學產品所致；反映高單價產品載運比率提升。

◆ 近年兩岸民眾旅遊購買及交互網購需求逐漸增加，為(高單價產品)潛在商機，建議加強與中華郵政及快遞業者合作開拓。



結論與建議 (6/11)

五、積極爭取路過之轉口貨物



- ◆ 高雄港到港貨櫃除進口與轉口外，「路過」者亦不少，其中約20%(87萬個貨櫃)係在他國港口進行中轉，未來隨大型船隻增加，此數量亦會增加，為值得優先爭取之轉口商機。建議可針對此類貨物起訖地及類別作進一步分析，並訪查航商不選我國轉運之原因，再研擬對應策略。



結論與建議 (7/11)

六、鼓勵增加迂迴性轉口航線

臺灣、美國對印度貿易及轉口概況

2014年

類別	項目	單位	數值
貿易量 (海運貨櫃)	臺印	萬噸	72.4
	美印		880.5
美印貿易 經臺灣 轉口 貨櫃量	合計	萬噸	17.5
	印→臺→美		14.8
	美→臺→印	2.7	
	占美印貿易量比率	%	2.0
	占臺印貿易量比率		24.1

資料來源：聯合國貿易統計、交通部進出口運費運量應用系統、財政部關務署T2報單

美國與印度貿易海運路線



- ◆ 美印貿易經臺灣轉口占臺印貿易量24.1%，顯示對臺重要性；占美印貿易僅2.0%，顯示開發空間很大。
- ◆ 根據Alphaliner資料庫，印美間有11條航線，其中10條往西，只1條往東。建議鼓勵航商開發區域迂迴轉口航線，以增加主幹線貨源。



結論與建議 (8/11)

七、港區前店後廠與產業結合

委託加工生產毛額

單位：億元

		2009年	2010年	2011年
自由港區	總計 (A)	37.9	48.2	48.6
	從事委託加工業者 (B)	17.8	22.2	18.8
	未從事委託加工業者(C)	20.1	26.0	29.8
區外受託業者 (D)		12.5	58.3	66.6
(D)/(B) (倍)		0.7	2.6	3.5

資料來源：交通部自由貿易港區事業經營概況調查

◆ 自由港區事業從事委託加工業者生產毛額18.8億元，受委託加工業者卻高達66.6億元，附加價值擴大效果高達3.5倍，凸顯「港口是前店，產業群聚是後廠」委託加工模式重要性，應賡續大力推動。

◆ 自由港區以「國際健康」、「農業加值」、「金融服務」、「教育創新」及「智慧物流」非ICT產業活動做為第一階段示範重點，並拓展「前店後廠-委外加工」機制，發揮我國製造方面的優勢。建議賡續拓展「前店後廠」的經濟發展模式，期帶動群聚產業發展，扭轉我國產業結構傾斜態勢。



結論與建議 (9/11)

八、創造冷鏈業進駐港區誘因

歷年冷鏈貨品貿易值統計

單位：億元，%

	2008年	2013年	增加率
冷鏈	1,815	2,377	31.0
非冷鏈	149,544	162,839	8.9

資料來源：E01國際冷鏈應用系統

2014年我國各港倉棧使用率

港口	倉棧使用率 (%)
基隆	32.6
高雄	52.8
臺中	75.8
花蓮	56.6

資料來源：交通部「交通各業經營及服務績效指標」

- ◆ 2013年冷鏈貨物貿易值較2008年增31.0%，增幅高於非冷鏈貨品之8.9%。雖占全年貿易總值比率不高，但市場前景看好。
- ◆ 目前我國各港倉棧使用率僅約5成，建議創造出低溫物流產業進駐自由貿易港區之環境，例如在港區建立「以櫃代倉」模式，不僅可增加原倉棧的使用率以及相關業者之營收，同時亦可減少物流產業運送配銷等成本。



結論與建議 (10/11)

九、速簽署國際區域經濟協定

2014年經高雄港中轉之貨源國統計

排序	起運國家	貨物量(噸)	排序	起運國家	貨物量(噸)
1	中國大陸	6,722,955	6	印尼	1,261,018
2	美國	3,400,337	7	馬來西亞	1,228,398
3	日本	3,307,913	8	新加坡	1,212,876
4	越南	1,998,990	9	泰國	1,184,557
5	菲律賓	1,441,871	10	南韓	960,754

資料來源：交通部「T2轉口貨品資料庫」

- ◆ 2014年**東南亞VIP三國**(越南、印尼、菲律賓)經我轉口之合計運量(470萬噸)超過美國(340萬噸)與日本(331萬噸)，顯示其**重要性**。建議與航運業者共同開發具潛力之轉運航線，以提升我國港口轉運量。
- ◆ 為保護我國廠商公平交易基礎，拓展臺灣國際貿易及投資市場，避免被孤立，應儘速簽署加入這兩個貿易協定。



結論與建議 (11/11)

十、深化資料結合運用與分享

◆ 增加航運業者港區業務統計資料

- 如各港之「貨櫃裝船清表」，以進一步瞭解個別航商營運特性。
- 如航線別、貨品別、貨櫃量、淡旺季、是否經某特定港等，研析航商物流營運模式，針對可能需求產製客製化服務。

◆ 結合財務及績效指標資料

如港灣收入、棧埠收入、租金及其他營業收入、碼頭使用率等，研析其與營業指標(貨櫃裝卸量、停泊時間等)之相關性與合理性，作為業務改進之參考。

◆ 持續改進、優化各項資訊應用系統

未來應持續優化圖表陳示方式，聯結更多資料來源，開發更好用、更有用的應用系統，以深化數據管理功能，提升營運績效。

◆ 定期舉辦研討會分享成果

可與交通部航政司、航港局、學術機構合辦，資訊共享，彼此切磋，擴大知識經濟效益。



結語 (1/2)

臺灣港口的挑戰

- 一、全球經濟景氣下滑
- 二、臺灣產業結構傾斜
- 三、加入區域經濟緩慢
- 四、船舶大型化靠掛減少
- 五、東南亞港口快速崛起



臺灣港口的機會

- 一、具船舶大型化優勢
- 二、兩運河啟用之契機
- 三、海運貨物貨櫃化趨勢
- 四、具強大區域集貨能力
- 五、新興經濟體崛起利益



結論與建議

- 一、增加投資以擴充裝卸能量
- 二、協助業者航線布局搶商機
- 三、加強與大陸二線港口合作
- 四、開拓海運快遞高價品商機
- 五、積極爭取路過之轉口貨物
- 六、鼓勵增加迂迴性轉口航線
- 七、港區前店後廠與產業結合
- 八、創造冷鏈業進駐港區誘因
- 九、速簽署國際區域經濟協定
- 十、深化資料結合運用與分享



結語 (2/2)



You can't manage what you don't measure.

~ W. Edwards Deming



No measurement, no management.

~ Peter Drucker

根據資料作決策，比根據直覺嚴謹，成效更好。面對瞬息萬變的資訊大數據時代，必須理解數據背後的價值，透過分析處理，挖掘蘊含的商業價值。

本研究著重建立自行研發能量、技術生根，“know-how”掌握在自己手中。本報告只是開端，在海運物流領域需進一步研討的議題還很多，期待未來港務公司的數據研析團隊，能更深入的探討，挹助公司的成長與發展。



簡報完畢
敬請指教

