

# 公務出國報告

(出國類別：航運港埠管理)

「交通部基隆港務局考察中國大陸華北港口暨相關設施」

## 出國報告

服務機關與姓名職稱：

單位	職稱	姓名
基隆港務局	局長	陳福男
	棧埠處長	盧展猷
	業務組長	陳榮聰

派赴國家：中國大陸

出國期間：100.08.07 至 100.08.14

報告日期：100.10.21

系統識別號：C10003949

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：27 含附件：是 否

出國報告名稱：「交通部基隆港務局考察中國大陸華北港口暨相關設施」出國報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：交通部基隆港務局/陳榮聰/24206279

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

陳福男/交通部基隆港務局/局長/02-24206101

盧展猷/交通部基隆港務局/棧埠處/棧埠處長/02-24206395

陳榮聰/交通部基隆港務局/業務組/業務組長/02-24206279

出國類別：1.考察 2.進修 3.研究 4.實習 5.其他：

出國期間：民國 100 年 8 月 7 日至 8 月 14 日

出國地區：中國大陸

報告日期：民國 100 年 10 月 21 日

分類號/目：

關鍵詞：郵輪母港、東北亞國際航運中心

內容摘要：參訪青島、天津港口發展情形，並拜訪主要航商，達到知己知彼與聯繫雙方情誼之效果，不僅有助於國內港口未來發展之規劃，並可透過加強瞭解，為未來港務公司的對外投資奠定基礎。

<u>目錄</u>	頁次
目錄	3
圖目錄	4
表目錄	5
一、 依據	6
二、 行程規劃與考察團之組成	6
(一) 行程規劃	6
(二) 考察團之組成	6
(三) 活動集錦	7
三、 考察心得	11
(一) 青島港與青島市部分	11
(二) 天津港部分	17
(三) 中國外運股份有限公司部分	23
四、 建議	26

## 圖目錄

圖一：參訪團與青島港務集團高層交換意見	7
圖二：簡介青島港客運業務	8
圖三：簡介青島港貨櫃業務	8
圖四：田長松總裁向陳福男局長簡介天津港配置	9
圖五：趙明奎副總裁向參訪團簡介天津港中控中心概況	9
圖六：王副總經理向參訪團簡介倉儲概況	10
圖七：陳局長致贈中外運公司紀念品	10
圖八：楊瑞宗主任與參訪團交換意見	11
圖九：青島港繁忙的貨櫃碼頭作業	12
圖十：青島港客貨兩用的碼頭	14
圖十一：青島港與日本韓國間的客運航線圖	14
圖十二：青島港客運中心的免稅店	15
圖十三：青島港客運中心的通關設施	15
圖十四：青島奧林匹克帆船中心	16
圖十五：青島奧林匹克帆船中心配置圖	16
圖十六：青島奧林匹克帆船中心遊艇停泊區	17
圖十七：青島奧林匹克帆船中心遊艇碼頭修理情形	17
圖十八：天津港東疆港區	18
圖十九：天津港郵輪母港計劃示意圖	20
圖二十：天津港新建旅客中心候船大廳	21
圖二十一：天津港新建旅客中心通關設施	21
圖二十二：天津港新建旅客中心海側空橋	21
圖二十三：天津港新建旅客中心行李提領服務	22
圖二十四：天津新港船舶重工有限責任公司廠區配置圖	23
圖二十五：天津新港船舶重工有限責任公司造船廠	23

表目錄

表一：行程規劃表

6

一、依據

依據 100 年度編列之出國預算項目辦理。

二、考察團之組成與行程規劃

(一) 考察團之組成

由基隆港務局陳局長福男率棧埠處長盧展猷與業務組長陳榮聰同行。

(二) 行程規劃 (如表一)

1. 原訂行程

表一：行程規劃表

時間		主要行程	地點
100/08/07 (星期日)		去程：自桃園經香港轉機大連	大連
100/08/08 (星期一)		◇ 參訪大連港 ■ 拜訪大連港集團 ■ 參觀客運滾裝專用作業區域 ■ 參觀大連港海鐵聯運設施	大連
100/08/09 (星期二)	上午	◇ 大連前往青島	青島
	下午	◇ 參訪青島港 ■ 拜訪青島港集團 ■ 參觀青島啤酒物流中心	
100/08/10 (星期三)		◇ 參觀客運滾裝設施	青島
100/08/11 (星期四)		◇ 青島前往天津 ◇ 參訪天津港 ■ 拜訪天津港集團 ■ 參觀濱海新區規劃展館 ■ 參觀天津港保稅區	天津
100/08/12 (星期五)		◇ 搭高鐵前往北京 ◇ 拜訪「海峽兩岸旅遊交流協會」	北京
100/08/13 (星期六)		◇ 北京市政交通考察	北京
100/08/14 (星期日)		回程：北京機場 -- 桃園機場	

## 2. 修訂行程

因「梅花」颱風直撲上海、山東與遼東半島，致使臨時將 8 月 7 日轉機地點修改為香港，並受颱風路徑影響，致飛機改降北京過夜，8 月 8 日中午前經確定颱風仍影響大連，故取消大連參訪行程，於 8 日晚間改飛青島繼續 8 月 9 日行程。於 8 月 12 日增列拜訪基隆港主要航商之一的「中外運股份有限公司」之行程。

### (三) 活動集錦

#### 1. 青島與天津港務集團公司

本次行程雖然緊湊，但因事先規劃得宜，除因颱風因素無法參訪大連港之外，其餘青島與天津港，皆與 2 港港務集團總裁與副總裁會晤，雙方就港埠經營、經濟發展前景與大陸「十二五」規劃重點及未來合作可行性等充份交換意見，更進一步奠定兩岸情誼。

圖一、二、三為青島港務集團公司常德傳總裁與參訪團長陳福男局長就港埠經營交換意見，暨田廣文副總裁及所屬同仁向參訪團簡介該港客運中心與貨櫃業務概況。



圖一：參訪團與青島港務集團高層交換意見  
(右排二為常德傳總裁)



圖二：簡介青島港客運業務  
(左一為陳福男局長、左二為田廣文副總裁)

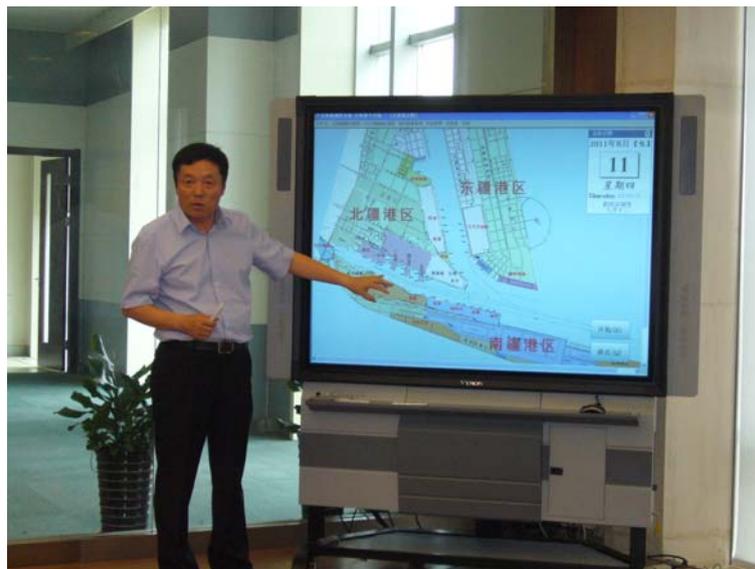


圖三：簡介青島港貨櫃業務

圖四、五為天津港務集團公司田長松總裁與趙明奎副總裁分別向參訪團長陳福男局長簡介該港配置情形與中控中心概況。



圖四：田長松總裁（右一）向陳福男局長簡介天津港配置



圖五：趙明奎副總裁向參訪團簡介天津港中控中心概況

## 2. 青島啤酒海豐倉儲有限公司

透過廈門世邦集運公司的安排，參訪團於參觀青島港之後，亦就近參訪「青島啤酒海豐倉儲有限公司」的發貨倉庫，並受到該公司王明剛副總經理熱烈的歡迎。圖六為王副總經理向參訪團介紹儲倉概況。



圖六：王副總經理（右一）向參訪團簡介倉儲概況

### 3. 中國外運股份有限公司

中外運公司是基隆港重要客戶之一，本次參訪團亦與該公司張建衛總裁與歐陽譜副總裁就航運發展及航線開闢等議題交換意見。圖七為陳局長代表致贈該公司紀念品。



圖七：陳局長致贈中外運公司紀念品

#### 4. 臺灣海峽兩岸觀光旅遊協會北京辦事處

觀光局位於北京設立之臺灣海峽兩岸觀光旅遊協會北京辦事處（簡稱臺旅會），以極少的 8 人團隊，開發遍及整個中國的觀光業務，其備極辛勞值得嘉許與肯定。圖八為楊瑞宗主任與參訪團就開放自由行業務等交換意見。



圖八：楊瑞宗主任（右一）與參訪團交換意見

### 三、考察心得

#### （一）青島港與青島市部分

##### 1、港區組成與裝卸實績

（1）建於 1892 年，由「老港區、黃島油港區、前灣新港區和董家口港區」等四大港區組成。經濟腹地包括青島市、山東及河南、河北和山西省部分地區，縱橫連接華東、華北、中南等地區。主要從事貨櫃、煤炭、原油、鐵礦石、糧食等各類進出口貨物的裝卸、儲存、中轉、分撥等物流服務和國際國內客運服務，與世界上 130 多個國家和地區的 450 多個港口有貿易往來，是太平洋西海岸重要的國際貿易口岸和海上運輸樞紐。

（2）該港貨櫃量於 2010 年已成為世界第 8 大港、進口鐵礦石量居世界第 1 位、進口原油量居大陸港口第 1 位。2010

年港口總吞吐量 3.5 億噸，比 2009 年增長 11 %；貨櫃 1,201 萬 TEU，比 2009 年增長 17 %。

## 2、港埠設施概況

- (1) 內貿貨櫃於老港區作業，碼頭全長 260 公尺，堆場面積 15 萬平方公尺，配備 3 台橋式機，年吞吐量 60 萬 TEU。內貿航線計有 8 家船公司開通青島至海南、華南、福建、江浙、環渤海灣地區的 28 條航線。
- (2) 外貿貨櫃碼頭在前灣港三期及四期，岸線總長 6,577 公尺，20 個泊位，水深-18 公尺，航道水深-15 公尺，堆場後線寬 1500 公尺，總面積 415 萬平方公尺，可堆 40 萬 3,300 TEU。現有橋式機 67 部（如圖九）、輪胎式門式機 106 部、軌道式門式機 61 部。現有遠洋航線、近洋航線、內貿航線共 160 餘條。貨櫃作業最高單船效率：497.75 TEU/每小時；單船最高橋式機作業效率：105 TEU/每小時；單船最高泊位效率：48.68 TEU/每小時。



圖九：青島港繁忙的貨櫃碼頭作業

## 3、港埠經營特色

- (1) 該港貨櫃碼頭作業設定所謂的「振超效率」，係以當代產業工人傑出代表「許振超」的名字命名，以「泊位效率、船時效率、單機效率」等三大效率和「計劃兌現率、

裝箱到位率、單證準確率」等三個 100%為核心，精心打造「10 小時保班」的服務名牌，全心全意為船公司和貨主提供一流的裝卸服務。

- (2) 落實為貨主服務的「三項原則」，以集團「誠納四海」的服務品牌為統領，叫響「魅力大港」的服務品牌，全力做到「環境優美—處處是景點；服務完美—滿意無缺陷；操作精美—崗崗有絕活；品牌全美—事事創品牌；親情和美—人人見人親」。
- (3) 秉承「一切為貨主，滿意在大港」的服務理念，以追求卓越為目標，以促進共贏為方向，提出「啤酒作業全過程一瓶不碎」的鄭重承諾，積極創建啤酒「億瓶精裝」的服務品牌。該公司制定了「創建啤酒作業品牌的措施及承諾」、「啤酒作業機械安全操作要點」等一系列規章制度。在啤酒裝卸過程中，實施「專庫、專隊、專班、專泊位、專司機、專人管理」，自 2005 「億瓶精裝」品牌創建以來，已實現裝卸啤酒 12.5 億瓶無破損的紀錄，約為貨主減少損失近 1500 萬人民幣。

#### 4、願景

該集團願景是建設青島港成為「東北亞國際航運中心、營造平安和諧家園」。其把青島港建設成「東北亞國際航運中心」，是基於該港的現有實力及發展潛力，特別是在大陸全國港口乃至世界航運界的突出地位和發展前景之下確定的戰略目標。而該集團不僅要為其國家多做貢獻，還要營造人與自然、生產與環境、港口與社會之間和諧融洽的關係，使員工成為改革發展的最大受益者，建設親情融融的港口大家庭。

#### 5、客運發展情形

目前已開通青島至韓國仁川（每周 3 班）及日本下關（每周 2 班）的定期客輪航班，客運業務尚待提升。該港雖建有旅客中心，但碼頭則是使用散雜貨碼頭，故客輪與散雜貨共用船席，可提高船席的使用率。圖十至十三分別表示

客運碼頭及碼頭相關設施，其中該港為服務國際航線旅客而在有限空間之內配置免稅店，其作法與本局東岸旅客中心引進昇恆昌免稅店之規劃一致。



圖十：青島港客貨兩用的碼頭



圖十一：青島港與日本韓國間的客運航線圖



圖十二：青島港客運中心的免稅店



圖十三：青島港客運中心的通關設施

#### 6、經營障礙

該港每年5至7月為霧季，本次參訪期間皆大霧籠罩而封港，據該集團告稱，單單今年6月份就封港15日，封港期間對於航商與貨主所造成的損失與不便，是該港亟待解決的問題之一。

## 7、其他

青島市為配合北京奧運之需要，將原有造船廠遷移後設置「青島奧林匹克帆船中心」(圖十四~十七)，目前作為帆船比賽場地與遊艇停泊區之外，並設有紀念館，同時順利地引進知名的餐飲及相關商業設施，已成為青島主要的觀光景點之一。



圖十四：青島奧林匹克帆船中心



圖十五：青島奧林匹克帆船中心配置圖



圖十六：青島奧林匹克帆船中心遊艇停泊區



圖十七：青島奧林匹克帆船中心遊艇碼頭修理情形

## (二) 天津港部分：

### 1、區位概述與港區組成

(1) 天津港位於渤海灣上的海河入海口，處於京津城市帶和環渤海經濟圈的交會點上，是環渤海港口中與華北、西北等內陸地區距離最短的港口，也是亞歐大陸橋的東端起點。

(2) 該港是中國大陸最大的人工海港，現有水陸域面積近 260 平方公里，2010 年港口陸域總面積達 100 平方公里。航

道最大可進出 30 萬噸級船舶，水深最深達-21.5 米。主要分為北疆、南疆、東疆、海河四大港區，共 140 個泊位，集團所屬公用泊位有 94 個，岸線長 21.5 公里。

- (3) 北疆港區以貨櫃和雜貨作業為主；南疆港區以乾散貨和液體散貨作業為主；海河港區以 5000 噸級以下小型船舶作業為主；東疆港區為新港區（圖十八），規劃面積為 30 平方公里。天津港（集團）有限公司是天津港的主體，2004 年以前係「港企合一」，現在則「政企分離」。目前資產超過 500 億元，員工 2 萬人，下屬二級企業和單位共計 69 家。



圖十八：天津港東疆港區

## 2、經濟腹地與營運實績

- (1) 經濟腹地包括京、津、冀及中西部地區的 14 個省、市、自治區，總面積近 500 萬平方公里，占大陸全面積的 52 %。天津港 70%左右的貨物吞吐量和 50%以上的口岸進出口貨值來自天津以外的各省區，對腹地的幅射力和影響力較強。
- (2) 目前與世界 180 多個國家和地區的 600 多個港口有貿易往來，每月貨櫃航班 400 餘班。
- (3) 天津港的歷史最早可以上溯到漢代，自唐代以來形成海港，1860 年正式對外開埠，1990 年代中後期，以每年

1000 萬噸的增長速度進入快速發展期，2001 年，吞吐量首次超過億噸，成為華北第一個億噸大港，2004 年突破 2 億噸，貨櫃超過 380 萬 TEU，2010 年貨櫃已達 1008 萬 TEU，成為世界第 11 名的貨櫃大港，同時該港亦以貨櫃、原油及製品、礦石、煤炭為「四大支柱」貨物，另鋼材、糧食等亦為主要貨種之一。

### 3、港埠設施

- (1) 天津港主航道長 44 公里，航道寬度於拓寬三期工程結束後，將由 315 米達到 765 米。航道水深最深已達 -21.5 米，25 萬噸級船舶可以隨時進港，30 萬噸級船舶可以乘潮進港。大陸「十一五」計劃時期，天津港投資 450 億人民幣，進一步擴大規模、提高等級、完善功能，也因此增強天津港的核心競爭力。該港為強制引水，領航員每日必須參與船席指泊，領航員分為一、二、三級，由海事局審定與考核。
- (2) 該港加快物流項目建設，於已建成的南疆散貨物流中心和北疆貨櫃物流中心基礎上，積極進行內陸「無水港」、新港貨櫃中心等建設，形成覆蓋腹地的物流網絡體系。在交通旅次方面，該港每日約有 15~20 萬貨車次，每日進出 100~120 萬噸，港區設置完備的 CCTV，同時資料保存一個月，以備查考。
- (3) 開發建設面積達 30 平方公里的東疆港區，拓展天津港未來發展空間。該區將分為碼頭作業區、物流加工區、綜合配套服務及預留發展區，具有碼頭裝卸、貨櫃物流、商務辦公、生活居住、休閒旅遊等五大功能。而東疆保稅港區，發展國際中轉、配送、採購、轉口貿易、保稅加工和保稅物流等業務，將成為大陸發展保稅物流層次最高、政策最優惠、功能最齊全、區位優勢最明顯的海關特殊監管區域。特別是要大力發展向中西亞地區的國際中轉和陸橋運輸，形成新亮點，並將保稅功能向腹地延伸。

#### 4、客運發展情形

- (1) 該港郵輪母港（圖十九~二十三）位於東疆綜合配套服務區南部，首期開發面積為 76.1 萬平方米，碼頭岸線全長 800 公尺，共有三個泊位（目前已完成 625 公尺）水深-11.5 米，可停靠目前世界上最大的郵輪，設計年旅客通過量為 50 萬人次，目前已開通天津至韓國仁川（每周 2 班）及日本神戶（每周 1 班）的定期客輪航班，前者使用船舶每次可載 800 人及 220 TEU；後者使用船舶則可載 440 人及 170 TEU。另有 41 航次的不定期客輪，約有旅客 10 萬人次（約有 1/3 是歐美旅客），其中有 80% 的旅客下船後直接前往北京旅遊。此與目前靠泊基隆港的旅客下船後多數前往台北旅遊之情形相同。
- (2) 本區陸域包括客運、港口配送、商務辦公、酒店、免稅商店、餐飲娛樂等，其功能設計可滿足國內外郵輪到港所需的各種配套功能要求，對於吸引航線與旅客中轉具有相當助益。東疆港區綜合配套服務區一期 2 平方公里景觀岸線項目分為房地產（包括居住類、寫字樓項目和商業中心項目等三部分）、酒店渡假村（包括五星級酒店和渡假村項目等兩部分）和休閒娛樂（包括國際休閒運動中心和國際遊艇俱樂部等兩部分，共 7 個項目）等三大類，共計 21 個項目，現全面對外招商中。



圖十九：天津港郵輪母港計劃示意圖



圖二十：天津港新建旅客中心候船大廳



圖二十一：天津港新建旅客中心通關設施



圖二十二：天津港新建旅客中心海側空橋



圖二十三：天津港新建旅客中心行李提領服務

#### 5、港埠經營特色

- (1) 建立「企業文化理念識別系統」：有三大目標，一是要建設成為一個興旺和諧的大家庭，使每位員工在天津港都有歸屬感、安全感和榮譽感。二為要建設成為一支訓練有素的軍隊，有鐵的紀律、雷厲風行的工作作風和一往向前的氣勢。三是要建設成為一所大學校，使每一位員工在天津港都能够學到知識、增長才幹、樹立信心。
- (2) 經過多年的系統建設，該港已建立起了以「中華鼎」為象徵的企業文化體系，形成「道為核、鼎為形、聚為神、力為果」的文化地圖，引領天津港的發展。

#### 6、其他

在本港區範圍內，亦包括修造船廠與港口機械相關行業，以天津新港船舶重工有限責任公司（圖二十四、二十五）而言，目前已有 1×400 米及 1×360 米的修船塢，另有 1×10 萬噸級的浮船塢，目前接單情形良好，至 2012 年已排滿期程，此表示大陸 2010 年公佈船舶工業振興規劃案所提「國輪國造、國貨國運」政策獲得初步成效。該造船公司自 2007 至 2015 年分 3 階段建設，目前造船速度為同時間可造 4×57,000 噸級船舶，約 10 個月可完成 1 艘船舶。



圖二十四：天津新港船舶重工有限公司廠區配置圖



圖二十五：天津新港船舶重工有限公司造船廠

(三) 中國外運股份有限公司部分：

1、中國外運股份有限公司沿革

(1) 1950年，中國對外貿易運輸（集團）總公司成立，是中國大陸對外貿易進出口貨物運輸的總代理。

(2) 2002年，中國外運將沿海沿江11家省市子公司的主營業務和優良資產分割出來，和4家專業子公司一起，共

同組建成中國外運股份有限公司，並於 2003 年 2 月 13 日在香港上市。

- (3) 2009 年 3 月，與中國長江航運（集團）總公司重組，更名為中國外運長航集團有限公司，為中國大陸僅次於中遠集團之海運公司，同時亦為橫跨倉儲、物流、海運、造船、租船、空運、貨代等多項業務的綜合物流航運集團。
- (4) 中國外運股份有限公司（簡稱中國外運）是中國外運長航集團有限公司控股的 H 股公司。在香港、廣東、福建、上海、浙江、江蘇、湖北、連雲港、重慶、江西、安徽、山東、天津、遼寧等沿海、沿江地區和其它戰略性地區擁有核心業務、優良資產和專業化的員工隊伍，同時繼承集團公司 50 餘年從事物流運輸服務所積累的豐富經驗、強大穩固的客戶基礎和享譽全球物流運輸界的品牌，成為中國外運長航發展綜合物流的旗艦。至 2010 年，公司員工超過 2 萬名，總資產達 219 億元人民幣。
- (5) 中國外運集海、陸、空貨運、倉儲碼頭服務、快遞、船務代理及貨運代理業務為一體，為廣大客戶提供綜合物流服務，其業務主要由所屬子公司（含控股）實行專業經營。自營碼頭吞吐能力達 3354 萬噸、自營船舶 98 艘（35 萬噸）、貨櫃場站 56 個，面積 187 萬平方米、倉庫 335 座，倉儲面積 168 萬平方米、在北京、廣州、成都、上海、瀋陽及南京設有貨物分撥中心，營運車輛 2949 輛，3 萬 5569 載重噸、鐵路專用線 8 條。
- (6) 該公司注重一體化行銷體系和標準化業務操作平臺的建設，建立起分工協作的一體化經營模式，打造了以海陸空貨運體系為支撐、以戰略資產為依託的一體化綜合物流服務平臺。

(7) 目前該公司於基隆港計開闢 3 條航線，分別為華北線、華中線與華南線各 1 條。

## 2、中國長江航運集團（簡稱中國長航）之沿革

(1) 是大陸內河最大的航運企業集團，前身可追溯至清朝末年的招商局。

(2) 1984 年長江航運體制改革，實行政企分開港航分管，成立了長江輪船總公司，1992 年 12 月經大陸國務院批准以組成本集團，1996 年更名為中國長江航運（集團）總公司，2003 年開始作為國務院國資委履行出資人的企業。

(3) 2008 年 12 月，與中外運集團聯合重組成為中國外運長航集團有限公司。本集團擁有資產達 524 億元，員工約 7.97 萬人。主要經營航運、船舶製造及修理、燃油貿易等業務。

(4) 航運部份主要依托長江流域和中國大陸沿海的大型石化、冶金、電力、建材、汽車等企業，為其提供原材料和成品服務，擁有和控制船舶運力 744 萬載重噸。

(5) 船舶製造及修理主要由長航船舶重工總公司負責管理，下轄金陵船廠、江東船廠、青山船廠、宜昌船廠等造船廠和紅光港機廠、長航電機廠等工業企業，能建造 20 萬噸級以下各類型船舶，年造船能力超過 500 萬載重噸。

(6) 至於燃油貿易方面，則與大陸中國石化合資成立中石化長江燃料有限公司，是大陸內河最大的水上成品油銷售企業，主要從事長江幹線、沿海水上成品油及國際船舶保稅油銷售、運輸、儲存專業化經營，在長江沿線共有 80 餘個加油站（點）。

#### 四、建議

- (一)大陸各國際港為提升其競爭力，除了積極建設之外，對於目標、願景的訂定、甚至於企業文化的提升皆有明確的作法，如此「硬體」建設再搭配「軟體」管理措施的作為，必將對於臺灣港埠的競爭力構成更大的威脅。因此，臺灣港埠的發展與競爭策略必須即早擬訂。
- (二)天津與青島的客運設施皆逐步完成，但天津港想成為郵輪母港仍有待主客觀條件的完備後始得達成。以天津為例，嶄新的旅客中心距離市區數十公里之遙，鄰近亦無商業設施或經濟活動，而且80%的旅客下船後直奔北京。為提高旅客中心的使用率，除有待東疆綜合配套服務區的加速開發以產生新市鎮的商業效果外，如何創造該港鄰近區域的旅遊行程，亦是發展郵輪業務必須努力的方向。而為爭取基隆港作為郵輪母港，除了必須加速興建東西岸旅客中心與引進商業活動之外，更需由觀光局、基隆市、台北市及新北市等地方政府，就吸引觀光客方面研擬整體性的套裝行程與行銷方案，避免單打獨鬥，才能以整體力量行銷臺灣之美。
- (三)大陸積極擴張的同時，有些港口的碼頭設施正謀求外來的合作機會，而國內各港即將合併成為單一的港務公司，應該可以善用法規允許公司對外投資的經營彈性，除了對於全世界主要港口的開發案件積極研究參與的可行性之外，有關目前大陸2線港口的碼頭或設施的投資開發，亦應納入考量。
- (四)大陸於力行「政企分離」政策之後，屬港埠營運部份皆由港務集團承接運作，而集團下轄的業務內容除包括港埠、倉儲物流、航運、造船等港埠相關行業之外，更擴及其他事業（如地產、休閒娛樂…）之投資。因此，我國港埠於港務公司化之後，除繼續經營港埠本業之外，更應該於研究業務多角化之時，審慎規劃與篩選適當的利基事業。
- (五)港埠設施的使用規劃必須符合航運發展趨勢、客貨運消長情形及相關政策需要而適當地轉型與改變。以青島配合北京奧運設立的帆船中心或鄰近漁港轉型為遊艇或觀光遊憩港為例，除了

基隆港的內港區必須配合客運與觀光發展而將使用功能逐步改變之外，臺灣各港所轄港區內或港區外之鄰近區域（如漁港），亦應規劃可以發展觀光遊憩的區域，並即早就如何轉型與引進觀光遊憩之作法積極規劃因應。