

出國報告（出國類別：其他）

赴日本、韓國推廣 105 年客製化 獎助方案及航商交流

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：李泰興總經理

鍾英鳳副總經理

盧展猷助理副總經理

林珮伶經理

楊士毅副理

張芸華高級管理師

陳雅婷副管理師

楊明樺助理管理師

派赴國家：日本、韓國

出國期間：104 年 12 月 14 日至 12 月 21 日

報告日期：105 年 3 月 4 日

摘要

- 一、 本公司為因應全球船舶大型化之趨勢及提升港埠競爭力，已規劃興建高雄港第七貨櫃中心，為尋求國際性碼頭營運商、航商等相關業者投資加入營運，以及因應高雄港自營櫃場營運需求，積極爭取業者開闢新航線掛靠及吸引東南亞區間航線靠泊，以增裕貨量及轉口貨源。本次計拜會陽明海運日本公司與川崎汽船、韓進海運及現代商船等航商位於日本及韓國的總部，向各航商說明目前推動之各項投資招商計畫及未來可能與航運業者合作的商業模式。
- 二、 為協助貨櫃碼頭經營業者紓解船席、場地之壅塞，並尋求 FEEDER、大陸二、三線等新設航線靠泊高雄港並創造集貨之功能，增加高雄港貨櫃裝卸量，高雄港 120、121 號貨櫃碼頭轉型為自營公共貨櫃碼頭，自 104 年 8 月啟用迄今，裝卸量為 10,130TEU。航商對於高雄港公用貨櫃碼頭競爭力的費率表示贊同，惟兩岸直航限制外籍航商不得於高雄港中轉來自大陸、前往第三地的因素，大幅降低外籍航商利用高雄港中轉的意願。
- 三、 拜訪商船三井客船株式會社東京總部，積極邀請該公司針對高端消費者規劃至臺灣港群之郵輪行程，除基隆港外，也希望能安排業者至台中及花蓮踩線，開發新的旅遊目的地。
- 四、 為多角化經營，本次參訪三井不動產株式會社位於木更津市規劃之 OUTLET PARK 及東京總部，並針對商場經營與三井總社有更多深入之意見交流。
- 五、 由於近年來貨櫃船舶大型化影響，各港口紛紛改建，本公司拜訪釜山港務局，藉以了解釜山港之舊港及新港如何因應市場變化，給予舊港及新港不同定位之發展。
- 六、 拜會韓進海運及現代商船總部，瞭解其兩家貨櫃航商所面臨海運經營困境，由於該兩家航商在亞洲地區有投資經營港口，亦在高雄港有租賃經營專用碼頭，藉由此次機會更加瞭解其未來的經營重心及經營方向，供本公司後續研議符合貨櫃航商之需求或提升港口競爭力之相關策略、措施。

目次

壹、目的

貳、行程安排

參、拜會重點

肆、心得與建議

伍、活動照片

壹、目的

一、海運聯盟洗牌，積極鞏固既有業者

中國大陸中遠和中海兩大航運集團宣布整併成為中國遠洋海運集團（中遠海運）後，由於兩家公司分屬 CKYHE 及 O3 聯盟成員，未來加入何者備受矚目，然目前業界分析加入 O3 聯盟可能性較高。加上 G6 聯盟中的 APL 被 O3 聯盟的達飛海運買下，更強化 O3 聯盟的實力。本次拜訪對象分屬 CKYHE 及 G6，除了鞏固既有業者之外，未來也將拜會達飛，了解該公司意向及需求，爭取投資高雄港機會。

全球四大貨櫃海運聯盟	
名稱	成員
2M	馬士基航運、地中海航運
G6	現代商船、三井商船、日本郵船、東方海外、赫伯羅特、美國總統
CKYHE	陽明海運、川崎汽船、韓進海運、長榮海運、中遠海運
O3	達飛海運、阿拉伯聯合航運、中海集運
註：1. 中海集運與中遠海運進行整併，未來動態牽動版圖消長。 2. 達飛海運於 2015 年年底宣布收購美國總統母公司東方海皇集團。	

二、推廣高雄港 120、121 號自營碼頭業務

高雄港多家貨櫃碼頭航商面臨因船席或場地壅塞，將部分櫃量委由其他碼頭經營業者操作，甚或轉移至鄰近港口裝卸。本次拜訪鞏固既有業者之掛靠航線，並宣傳說明本公司 105 年度客製化行銷獎勵措施，爭取更多轉口貨源。

三、推廣高雄港第七貨櫃中心規劃案

超大型船舶加入營運，原有碼頭設施及容量的條件恐因船舶噸位、裝卸量之增加，造成經營上的限制，因此本公司規劃之高雄港第七貨櫃中心，設計水深負 18 米可靠泊 22,000TEU 以上的大船，以符合海運市場需求，使航商可安排大型主力船舶航線掛靠高雄港，提升高雄港整體競爭力。本次拜訪向航商業者說明未來發展計畫，並回應各項疑問。

四、因應公司多元化業務拓展，拜訪潛在業者

為向郵輪業者推廣掛靠臺灣港群，本次拜訪潛在業者了解雙方可合作之方向並提出本公司未來郵輪發展之計畫；同時為積極開發港區土地，提高港區土地利用價值，本次也參訪日本郊區 **OUTLET PARK** 作為未來港區商業用途發展之參考。

貳、行程安排

日期/時間	行程規劃
12/14 (一) 台北—東京	
上午	飛行 長榮航空 BR198
下午	拜會 陽明海運日本公司
12/15 (二) 東京	
上午	拜會 商船三井客船株式會社總部
下午	拜會 川崎汽船株式會社總部
12/16 (三) 東京	
上午	參觀 木更津 MOP、豐洲 LALAPORT
下午	拜會 木更津市役所、三井不動產株式會社總部
12/17 (四) 東京—釜山	
上午	飛行 日本航空 JL957
下午	拜會 釜山港務局
12/18 (五) 釜山—首爾	
上午	高鐵 釜山-首爾 KTX120
下午	拜會 韓進海運總部
12/19-20(六、日)	整理航商資料
12/21 (一) 首爾—台北	
上午	拜會 現代商船總部
下午	飛行 長榮航空 BR159

參、拜會重點

一、陽明海運日本公司

拜會對象：

運輸部部長	JASON PI	畢文誥
營業部統括部長	STEVEN LIU	劉季芳
管理部財務	LILLIAN JEN	任家寧
運力世界排名(2016.01.13)：第 13 名，運力達 53 萬 TEUS；自有船舶數：42 艘、租賃艘數：58 艘，共計 100 艘。		

- (一) 陽明為 CKYHE 聯盟成員之一，營收比重方面，美東線約 11%、美西線約 32%、歐洲線約 31%，亞洲線約 26%。
- (二) 陽明指出，因運價跌幅甚深，雖然美國線和亞洲近洋線有獲利，但歐洲線較為慘淡，加上景氣不佳和季節性的冬季減艙，供給面的投入出現減緩，但供給過剩的狀況在短期內難以改變，市況可能要到 2016 年下半年才有機會好轉。
- (三) 影響日本造船界的三大團體為日本造船工業會（SHIPBUILDER'S ASSOCIATION OF JAPAN，SAJ）、日本船舶技術研究協會（JAPAN SHIP TECHNOLOGY RESEARCH ASSOCIATION，JSTRA）及日本船用工業會（JAPAN SHIP MACHINERY AND EQUIPMENT ASSOCIATION，JSMEA）。目前日本造船工業朝向綠色環保方向前進，政府方面也在政策上強化海洋保護，希望藉由設計更綠化的船隻帶來較高利潤；同時也鼓勵造船廠從製造貨櫃船轉型為 LNG 船或是郵輪等，這些都是日本海運較重大的發展。

二、商船三井客船株式會社（Mitsui O.S.K. Passenger Line, Ltd）總部

拜會對象：

PRESIDENT	MOTOMU KOBAYASHI	小林 求
DIRECTOR	KAZUYOSHI SHIMADA	嶋田和芳
DIRECTOR	HIROSHI MURAKAMI	村上 寬

(一) 商船三井客船株式會社成立於 1963 年，目前有 149 名員工。該公司高度認同臺灣的觀光資源可吸引高端日本消費者，目前也在規劃新的郵輪行程，如日本的那霸、沖繩等鄰近馬公港，可做為未來開發景點考量。本公司於拜會期間除了廣為日本客熟知的基隆港及高雄港外，亦大力行銷推廣台中港及花蓮港；前者可前往日月潭、鎮瀾宮及百年老鎮鹿港，後者除太魯閣國家公園等名勝風景區外亦有寡為外界所知的日本村，其背後隱藏了一段日本人居住在台灣的歷史故事，若善加包裝，應可吸引日本客前往觀光旅遊的興趣。因台灣各港擁有豐富的觀光資源，該公司表示未來有機會安排郵輪環島之旅（基隆－台中－高雄－台南－花蓮），讓高端消費者體驗不一樣的臺灣。

(二) 2014 至 2015 年該公司郵輪灣靠臺灣港口實績如下：

日期	船名	總噸	旅客人次	航線
2014.02.24	日本丸	22,472	803	沖繩→石垣島→基隆→沖繩
2015.04.18			809	那霸→石垣島→基隆→那霸

三、川崎汽船株式會社（K-LINE）總部

拜會對象：

EXECUTIVE OFFICER	TAKAFUMI KIDO	木戶貴文
GENERAL MANAGER	NORIAKI YAMAMGA	山鹿德昌
GENERAL MANAGER	YASUSHI SHIGENO	滋野 靖
MANAGER	MASAHIRO SAKIKUBO	崎久保 勝裕
運力世界排名(2016.01.13)：第 16 名，運力達 38 萬 TEUS；自有船舶數：12 艘、租賃艘數：54 艘，共計 66 艘。		

(一) 本公司針對 K-LINE 提出高雄港碼頭使用率，以及是否可以灣靠 2 萬 TEU 大船等問題加以回應，並介紹洲際二期第七貨櫃中心的未來發展。

(二) K-LINE 旗下 13,800 TEU 級大型貨櫃輪「米歐橋」(Millau Bridge)，於 2015 年 4 月 21 日首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心 109 號碼頭。該船舶 15 萬總噸、船長 366 公尺、船寬 51 公尺，最大裝載貨櫃量 13,800 TEU，航線行經高雄港－鹽田－新加坡－鹿特丹港－漢堡港等港口。

(三) 高雄港目前設計水深 14 公尺以上的貨櫃碼頭共 24 座，其中有 7 座水深超過 17.6

公尺，而目前興建中的第七貨櫃中心也將再包括 5 座水深 18 公尺的貨櫃碼頭，近期多家承租高雄港專用碼頭的主力航商紛紛更新裝卸設備，以因應超大型貨櫃船需求。

四、木更津 Mitsui Outlet Park

- (一) 本次參訪業者表示商場設計可利用不同的顏色及設計方式讓消費者清楚辨識，8 字形的走道讓使用者更方便尋找。另外，娛樂設施也必須每三年更換，才能保持消費者的新鮮感。不定期的商業演出活動也可以讓商場的知名度大增。
- (二) 木更津市政府表示，商場必須與都市計畫相結合，同時也需要當地民眾的支持和理解，商場的開發不僅可以增加當地政府的稅收，同時也提高當地民眾的就業率，市政府要努力的便是規劃交通系統及充分的與民眾溝通。

五、三井不動產株式會社（MITSUI FUDOSAN CO., LTD）總部

拜會對象：

MANAGING OFFICER GENERAL MANAGER	OSAMU OBAYASHI	大林 修
GENERAL MANAGER	ICHIRO SHIMOMACHI	下町一郎
PROJECT MANANGER	TOMOYUKI KATAYAMA	片山朋之
PROJECT LEADER	TAKAFUMI FUJINO	藤野隆史
PROJECT LEADER	WANKUN JIN	金 萬坤

- (一) 其母公司為三井物產株式會社，成立於 1947 年，目前有 6,000 名員工（含關聯企業高達 4 萬 7,000 名），分布在 66 個國家和地區，共有 141 個營業所，總資產達 1,000 億美元。經營六大事業，分別為金屬、基礎設施、化學品、能源、生活產業、新事業（ICT 及金融）等。
- (二) 雙方就商場經營方面交換意見，皆一致認為地方政府的支持是重要的成功因素，並肯定商場不僅帶動人潮，也創造當地就業率，提升稅收。
- (三) 城市美感必須要根基於都市規劃，同時要爭取鄰近地區的共同配合，該公司認為積累多年的商場規畫經驗，必須與時俱進，以滿足消費者越來越高的期望。

六、釜山港務局

拜會對象：

PRESIDENT	Y.J. WOO	禹禮鍾
DIRECTOR	B.W. KANG	姜富元
DIRECTOR	H.C. PARK	朴鎬哲
MANAGER	HYUK JANG	張赫

- (一) 釜山港碼頭岸線長達 30.7 公里，水深 15~17 公尺，潮差 1.3 公尺，擁有 146 座船席（含客運碼頭、郵輪碼頭），是韓國第一大港，也是世界第六大貨櫃港（以 2014 年為基準，釜山港貨櫃量 1,868 萬 TEU，排名在上海、新加坡、深圳、香港、寧波之後）。整個釜山港擁有北港、新港、南港、甘川港、多大浦港等 5 大港口，以及 11 個貨櫃碼頭和國際客運碼頭及郵輪碼頭等。
- (二) 釜山北港屬釜山舊港區，現有五家碼頭經營業者，分別為和記黃埔釜山集裝箱碼頭、韓國集裝箱碼頭、釜山國際碼頭、東部釜山集裝箱碼頭（長榮投資 30%）、韓國大韓運通碼頭（作業量為釜山北港最大宗）等公司，2014 年度作業量占釜山港作業量 32.3%。
- (三) 釜山新港為主力航商靠泊之碼頭，有五家碼頭經營業者，分別為韓進海運新港灣有限公司、釜山新港有限公司（作業量為釜山新港最大宗）、釜山新港國際碼頭公司、釜山新港集裝箱碼頭公司、現代釜山新港碼頭公司。釜山港最大型靠泊船舶為地中海航運所屬之 1.9 萬 TEU 貨櫃輪，靠泊於釜山新港有限公司碼頭。釜山新港 2014 年度作業量占釜山港作業量 63.9%。
- (四) 釜山港自新港於 2006 年啟用後，貨物量逐漸從北港轉移至新港，不僅停靠在北港的遠洋船及行駛亞洲區間航線的船商皆要求在新港內設有專用碼頭，同時北港碼頭營運商的赤字也愈趨嚴重。為解決此一情況，在新港方面，除階段性地將貨櫃機能由北港全部轉往新港，並提高貨櫃碼頭間的貨櫃儲轉效率，改善裝卸設備，將場內牽引車的燃料由柴油改為 LNG。而在北港方面，則是加速北港碼頭營運商的整併，並積極發展海洋文化觀光產業。

七、韓進海運（HANJIN SHIPPING）總部

拜會對象：

SENIOR VP	K.W. JEONG	鄭國威
-----------	------------	-----

GENERAL MANAGER	M.S. MOON	
GENERAL MANAGER	S.H. CHANG	張昇煥
TEAM HEAD	RYAN SHIN	申龍權
TEAM MANAGER	BRIAN YOU	
MANAGER	Y.S. LEE	李勇尚
MANAGER	DAVE HONG	洪承煥
運力世界排名(2016.01.13)：第 9 名，運力達 63 萬 TEUS；自有船舶數：37 艘、租賃艘數：65 艘，共計 102 艘。		

(一) 韓進海運主要經營業務：

- 1.貨櫃航運事業：韓進海運經營國際定期貨櫃運輸，航線網遍及亞、歐、美、澳、非各洲，計約 60 餘條航線。
- 2.散裝運輸事業：韓進海運主要經營不定期船、油輪、其他散裝貨物等運輸業務。
- 3.物流中心：韓進新港物流中心及韓進嘉裡物流中心。
- 4.碼頭事業：在韓國、美國、歐洲及亞洲地區等投資經營專用貨櫃碼頭，詳下表：

韓國	美國	歐洲	亞洲
✓ 韓進新港灣 ✓ 韓進新港國際碼頭 ✓ 釜山國際碼頭 ✓ 韓進光陽碼頭 ✓ 平澤集裝箱碼頭 ✓ 韓進京仁碼頭/仁川+金浦 ✓ 仁川港內港第4碼頭	✓ 西雅圖 TTI 碼頭 ✓ 長灘 TTI 碼頭	✓ 安特衛普港新國際碼頭 ✓ 西班牙阿爾赫西拉斯 TTI 碼頭	✓ 韓進太平洋公司-東京 ✓ 韓進太平洋公司-大阪 ✓ 韓進太平洋公司-高雄 ✓ 蓋梅國際碼頭

(二) 韓進船隊貨櫃航線全球分布：

韓進船隊主要航線以越太平洋航線為大宗共計有 19 條，亞-歐線 14 條、亞洲區間 15 條、拉丁美洲 5 條等詳下表。

區域	航線數	航線代號
越太平洋	19	AWH、AWC、AWY、AWK、AWE8、AWT、PSX、PM1、PSG、SEA、CEN、JPX、YPS、QNX、PRX、PNH、PCN、KPN、PNY

區域	航線數	航線代號
遠歐/地中海	14	NE2、3、5、6、7、8、CFN、CUN、FA1 PM1、MD2、AND、CMN、IMU
亞洲區間	15	KPI、CKI、CSE、KIS、CHP、NHS、BKS、HP1、HP2、 JIE、PHX、VTS、JIS、NTS、QIS
中東/南亞	11	RES、FMX、RS2、PSG、FM1、FIX、IFX、 AIM、ICS、ITS、LCF
拉丁美洲	5	WLX、ELX、NHX、AWT、EXE
非洲	7	AF1、AF2、WAF、WF1、WF2、SF1、SF2
澳洲	5	AAZ、AUS、CKA、CAT、WAX
其他 Feeder 區間線	-	歐洲、東北亞、東南亞、中亞、美國西岸、東岸

(三) 韓進海運建議本公司除了經營高雄港第 120、121 號碼頭以外，應該提升高雄港整體競爭力，本公司說明在 105 年實施客製化行銷獎勵措施，對於貨櫃航商及貨櫃碼頭均有獎勵措施，特別是在 105 年貨櫃航商如有新闢遠洋航線時，給予每航次新台幣 25~30 萬元獎金，本公司希望韓進海運在 105 年度對於高雄港給予更多支持，調派更多的遠洋航線掛靠高雄港。

(四) 市場上各家主力貨櫃航商，均有訂製大型貨櫃船之計畫，韓進海運於 105 年也有 9,000TEU 級 2 艘船舶可以順利交船，惟基於海運市場現況有供過於求現象，且運價跌幅大，韓進態度轉趨保守，未有訂製大型貨櫃船的計畫。

八、現代商船（Hyundai Merchant Marine）總部

拜會對象：

首爾		
CEO	PHIL LEE	
EXECUTIVE VP	J.B. KIM	
COO	K.U. LEE	
GENERAL MANAGER	Y.O. JANG	張泳五
GENERAL MANAGER	B.D. JU	朱奉德
GENERAL MANAGER	J.H. CHOI	
ASSITANT MANAGER	D.H. LEE	
釜山		

PRESIDNET&CEO	I.Y. KIM	金仁龍
DEPUTY GENERAL MANAGER	THOMAS LEE	
TEAM LEADER	HOWARD LEE	
運力世界排名(2016.01.13)：第 17 名，運力達 38 萬 TEUS；自有船舶數：22 艘、租賃艘數：33 艘，共計 55 艘。		

(一) 現代商船主要經營業務：

- 1.貨櫃航運事業：經營國際定期貨櫃運輸，航線網遍及亞、歐、美、澳、非各洲，計約 60 餘條航線和 100 多個直掛港口。
- 2.散裝運輸事業：主要經營油輪、礦物、穀物等運輸業務。
- 3.碼頭事業：在釜山(HPNT，與釜山港務局合資，現代持股比例 50%)、高雄(118/119 號碼頭，持股比例 100%)、洛杉磯(持股比例 100%)、塔科瑪(持股比例 100%)及鹿特丹(Maasvlakte 2，於今年 104 年 9 月營運，分別由 DP Word、APL、MOL 及 CMA CGM 共同投資，現代持股 20%)等港口投資經營專用貨櫃碼頭。

(二) 現代船隊貨櫃航線全球分布：

現代船隊主要航線以越太平洋航線為大宗共計有 21 條，亞-歐線 6 條、亞洲區間 17 條、拉丁美洲 2 條等詳下表。

區域	航線數	航線代號
越太平洋	21	SE2、SE3、SC1、SC2、 CC1、CC4、PN2、PN3、PN4 PA1、NYE/SCE、NCE、PA2 CEC、SVN、AZX、JAS、NW1、NW2、NW3、WLX、
遠歐/地中海	6	Loop1、4、5、6、7、EUM
亞洲區間	17	KMS、CM1、MAX、ACS、TCS、CIX、KEX、ANX、CKI、 CVT、HPX、KI2、JT2 KCM、HP2、KVT、PCI
拉丁美洲(經南非)	2	NE1、NE2
泛大西洋	3	AX1、AX2、PA1
澳洲	2	FAL、FA2
其他 Feeder 區間線	-	東北亞、東南亞、中亞、美國西岸、東岸

- (三) 1 萬 TEU 級貨櫃船造船計劃：現代商船已委託韓國 Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering 建造 10 艘 1 萬 TEU 級貨櫃船，並預計於明年陸續交付。
- (四) 釜山新港貨櫃碼頭第 2-4 期 104 年辦理公開招標作業，船席共計 3 座，由現代商船得標。
- (五) 現代商船表示由於海運市場供過於求的現象日益嚴重，各家貨櫃航商或碼頭營運商均艱困經營，在經營環境非友善的情況下，各家業者將開始找尋其他的合作機會，造成最近幾年貨櫃航商聯盟化、碼頭合資經營等模式產生，在 104 年下半年，中遠與中海將合併，法國達飛併購新加坡 NOL (APL)，將影響海運市場現有的聯盟組織，未來的 2 年將大幅度的再重新洗牌。
- (六) 本公司在 105 年實施客製化行銷獎勵措施，獎勵對象均包含貨櫃碼頭及貨櫃航商，特別在新闢遠洋航線的部分，給予每航次新台幣 25~30 萬元，其可助益現代海運爭取遠洋線掛靠高雄港。

肆、心得與建議

一、心得

- (一) 中國大陸海上絲綢之路旨在串連東南亞乃至中東印巴之海上運輸與港口發展，東協各國與中國大陸之經貿關係將更加緊密，而東協快速之經濟發展亦將牽動國際航商航線布局。然而國際航商目前仍囿於兩岸海運直航之經營限制，臺灣港口自東南亞經太平洋至美東之航線及中轉貨源將成為未來首要衝擊目標。
- (二) 由於港口競爭已趨白熱化，再加上近年來貨櫃船舶大型化影響，各港口紛紛改建，釜山舊港及新港也因應這市場變化，給予舊港及新港不同定位發展，釜山舊港櫃量部分已移轉至釜山新港，釜山港採專用碼頭制，其釜山港務局面臨到港內各家碼頭互相競爭之情形，將於今(105)年完成釜山舊港內 4 家碼頭營運商整併成 1 家，以提高釜山舊港競爭力及效率。
- (三) 經拜會韓國韓進海運及現代商船總部後，瞭解其兩家貨櫃航商所面臨海運經營困境，由於該兩家航商在亞洲地區有投資經營港口，亦在高雄港有租賃經營專用碼頭，藉由此次機會更加瞭解其未來的經營重心及經營方向，供本公司後續研議符合貨櫃航商之需求或提升港口競爭力之相關策略、措施。

二、建議

- (一) 實施客製化行銷獎勵措施，穩定國際轉口貨源

本公司客製化行銷獎勵措施係以國際轉口貨源為主要獎勵標的，期可透過獎勵措施的實施，提高吸引國際大型航商承運國際中轉貨源來臺作業之誘因。

自 101 年 9 月實施迄今，確有助於提升我國籍航商及承租專用貨櫃碼頭外籍航商轉口貨櫃量。

- (二) 與航商合作開發商機

國際商機瞬息萬變，不可僅止於紙上談兵，應實地進入海外市場逐步蒐集所

需資訊；此外，繁瑣的投資法令規定及語言隔閡亦為主要的投資障礙。因此，為有效縮短進入海外市場適應期，建議可由本公司與陽明海運建立合作機制，藉由該公司東南亞據點所在國作為優先評估市場，進而掌握潛在投資地區之國情、商情、競爭威脅、投資需求及可能獲利空間。

(三) 開創碼頭/航商合作機會

中國大陸地區港口、釜山港及歐洲港口等，其碼頭經營模式已由過去一家業者獨立投資經營逐漸變成由多家碼頭經營業者或貨櫃航商合資經營。對於港口而言，如有貨櫃航商投資，在航線調派上，貨櫃航商會盡量爭取以所屬船舶掛靠，當條件具備及規模越來越大時，該港口就變成貨櫃航商所屬的轉運港。以現在海運市場各家貨櫃航商所經營的困境，港口管理單位要辦理招商、或鞏固現有業者，已屬不易，未來本公司要辦理招商或是鞏固既有業者，參考目前市場上港口合資經營模式，與其他家碼頭經營業者或貨櫃航商合作，未來將可能帶來更多機會。

(四) 加強與鄰近港口交流

高雄港現今所面臨的難題和未來發展與釜山港相似，如何活化舊港區的機能，發展供民眾親水、遊憩以及觀光的海洋文化產業，是雙方都要努力的課題。期可透過雙方專業人才定期交流意見，既可汲取專業知識，也有利於本公司成功規劃舊港區的開發。

伍、活動照片



拜會 KLINE



拜會 三井客船



參訪 豐洲 LALAPORT



參訪 三井 MOP



拜會 三井總社



拜會 釜山港務局



拜會 韓進海運



拜會 現代海運