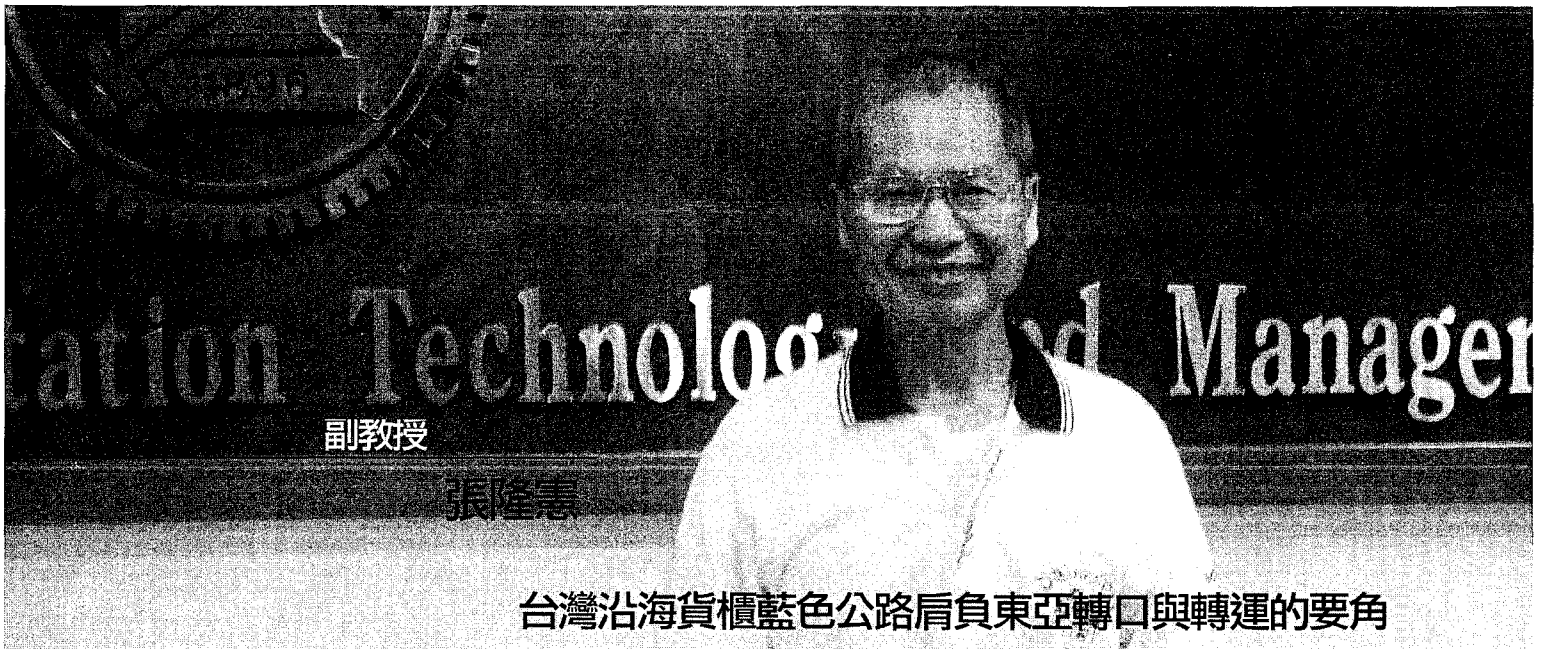


台灣沿海貨櫃藍色公路發展蠡測

張隆憲副教授 專欄

張隆憲副教授 專欄

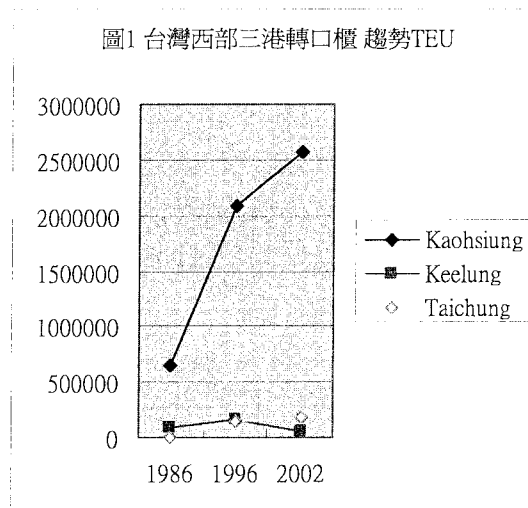


據說民國 78 年在郭前校長南宏初上任交通部長之時，某日看到高速公路許多貨櫃車南北拖運及交通擁擠情景，便興起了一個問題心念，如果將這些南北急駛的貨櫃車移由海上船運不就可以減少陸上的交通擁擠、降低空氣污染及延長路面的壽命嗎？

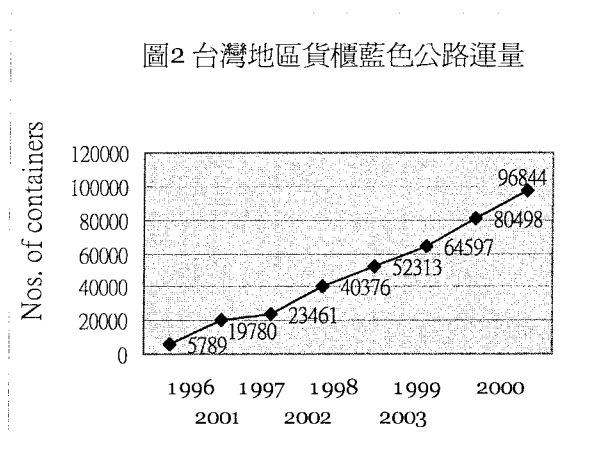
因緣聚會，交通部運輸研究所找到一個由美籍客座教授 Clinton Whitehurst、吳壽山、黃承傳、陳光華、謝尚行等教授與我共 13 人組成的研究小組，進行主題為「拓展台灣沿海船運初步的計畫」之研究，該計劃於 79 年 6 月完成。在貨櫃藍色公路方面的結論是「由於基隆與高雄港間距離僅 220 哩，無法發揮海運成本優勢及過去重陸輕海的投資，興建貨櫃碼頭時間及國際港口經營管理制度之不同，起訖港增加貨櫃搬運動作，轉運櫃在港內集中或轉船調度不易等因素，以致貨主寧願捨棄海運而偏好陸上及戶之拖運，因此台灣地區貨櫃海上輸與公路拖運比較，有成本較高、較多裝卸作業及較長運送時間等三項不利之因素，因此沿海貨櫃藍色公路不可行。」[1]

然而時過境遷，睽諸國內海陸貨櫃轉口及轉運運量皆有明年增加之現象。貨櫃轉運包括兩類：轉口櫃，係指航商將國外貨櫃暫時卸存在貨櫃碼頭上，再負責裝進下班駛往國外船者；轉運櫃，又分為海上轉運部分，係指自基隆台中或高雄運往其他國內港口的貨櫃，此即構成貨櫃藍色公路運量的主要部份；陸上轉運部分則利用公路拖車

從事港際或港市之間的拖運。無論從事國外的轉口櫃或海上的轉運櫃，近幾年來都有成長的現象，下圖（圖 1）為台灣西部三港轉口櫃成長趨勢之 TEU 數[2]：



下圖（圖 2）為台灣地區貨櫃藍色公路運量櫃數 [3]：



曾幾何時，隨著台灣經濟發展，港口建設逐漸增加，台北港的動工及啓用之後，對國內海陸交通勢必又有新的衝擊。一旦台北港加入貨櫃運輸營運，聯外道路又暢通的話，海陸貨櫃拖運市場差異情形將會改觀。儘管西元 2003 年台灣地區海陸貨櫃轉運量仍然有如表 1 之差距：基隆-高雄港間 陸運與海運之比為 16:1；基隆-台中港間陸運與海運之比為 4:1；台中-高雄港間陸運與海運之比為 5:1，但未來形勢仍會改觀。

表 1 2003 年台灣地區海陸貨櫃轉運量
(含空櫃數)

| | 基隆-高雄港間 | 基隆-台中港間 | 台中-高雄港間 |
|------|---------|---------|---------|
| 陸拖櫃數 | 376904 | 56298 | 319033 |
| 海拖櫃數 | 23724 | 14568 | 58552 |

(資料來源：基隆港務局)

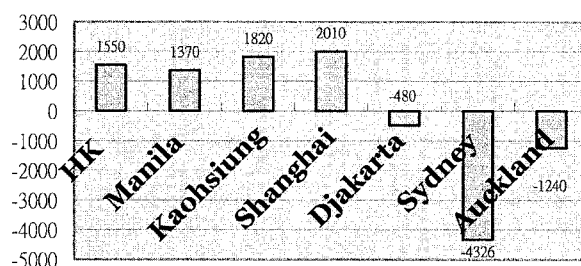
又據工商時報 (2004, June 19) 報導座落在南崁的長榮貨櫃場計劃進駐接近台北港僅 10 公里的海湖 [4]，而內壢的貿聯貨櫃場也將申請變更為住宅商區，曾經獨具鐵道運輸優勢的英商埔心怡聯貨櫃場也傳將易主，這些徵兆莫非意味著具有遠見的上游貨

櫃業者，洞察了台灣地區陸上貨櫃拖運市場變動及貨櫃藍色公路運送發展的先機？可預期使用頻繁及助長了商業化貨櫃藍色公路運輸出現。工商時報 (2004, May 7) 報導目前每年由北部有 100 萬個貨櫃由高雄港進出口，如果此運量能使用藍色公路運送，有疏解高速公路因貨櫃車所造成交通問題之功效 [5]。

當今世界上的貨櫃船造得越來越大，Storey [6] (2000) 佩服 Ashar 所提出未來以赤道帶為世界貨櫃運輸主要幹線的新劇本構想，利用現有技術擴建 Panama 運河，可以引發 15,000-TEU 型巨無霸新貨櫃輪的問世、興建轉運港、終結貨櫃輪的繼續擴增規模及掀起第四次貨櫃運輸革命。只需以 6 艘的巨無霸型新貨櫃輪，每艘巨輪 42 天能環航赤道一周計，足以承擔大部分洲際貨櫃運輸、不必進港，並把現行最大的貨櫃輪當接駁船或純作船對船的貨櫃轉口運送服務，亦即貨櫃自新巨型貨櫃輪卸至大貨櫃輪駁船，一串小駁船便由拖船拖至大接駁船邊待裝，這樣在常依賴停泊港中母船駁運至子船的香港一年就會有 300 萬 TEU 的運量。這種構想一旦實現，將對現在業者造成壓力 (Cottril, 2000) [7]。Rotterdam 港在評估 15,000TEU 或更大型巨無霸型船能通過 Malacca 海峽及 Algeciras 港也能接受她後，便進行作 Maasvlakte II 擴建計劃，準備一搏這種新世代貨櫃輪的來臨 (Mohandas, 2002) [8]。

從以上分析推想，很清楚看到將來在西太平洋地區會像圖 3 的「魚骨」狀的貨櫃運籌系統，X 軸即表示 Ashar 所主張的以座落赤道附近的新加坡將會成為亞太地區赤道帶的洲際貨櫃轉運中心，而居北半球的 HK, Manila, Kaohsiung and Shanghai 及居於南半球的 Djakarta, Sydney & Auckland 未來可能皆成為接駁至新加坡的輔助轉運港而已，這種趨勢也將衝擊國際物流的生態，使得台灣沿海貨櫃藍色公路更肩負東亞轉口與轉運的要角。

圖 3 西太平洋地區距新加坡之貨櫃大港



X-axis denotes the Equatorial Beltway

注釋：

- [1] 張隆憲等 13 人(1990)，拓展台灣沿海船運初步的計畫之研究，交通部運輸研究所編號 79-23-151 委託研究計劃。
- [2] Source: Keelung Harbor Bureau, 2003. (Including empty containers)
- [3] & [4] Commercial Times (2004, May 7 & June 19).
- [5] Chang, P. F.(2004, May 7). Commercial Times.
- [6] Storey, G.. (2000, June 19). One vision of the future: an ocean container beltway, *Journal of Commerce*, 24.
- [7] Cottril, K.(2000, June 12). The 'Fourth Revolution': *Journal of Commerce*, 36.
- [8] Mohandas, B, M. B. (2002, July 15). Will containerisation put port reforms on the fast lane? *Businessline*, 1.