

明日之星—— 台北港

張育甄

台北港除可做為基隆港的輔助港之外，隨著港區逐步填海造地，也將肩負起招商引資與促進台灣經濟繁榮的重任。

港口是海、陸的節點，肩負著對世界各地運輸的重要環節，也是船、客、貨的交匯地。對於台灣這個「海島型經濟」的國家，99%的進出貨物都仰賴港口提供服務。因此，港口運作的良窳對於台灣經濟的發展占有舉足輕重的地位。

台灣北部共有兩座國際商港，分別是基隆港及位於新北市八里區的台北港。前者是天然良港，自1886年開港，迄今已超過130年。後者則是人工港，建於1993年，其目的最初是為了貫徹東砂北運的政策，興建了2座砂石碼頭。

但後來，為分攤基隆港散雜貨以及北部地區貨櫃運量成長等的需求，同時因船舶大型化與產業進駐港區投資設廠產生了新的需求，在1999年便擴大建港規模為綜合性的商港，並於2004年升格為基隆國際商港輔助港。近年來，又因應航港體制的改革，於2012年3月1日起，明訂台北港歸由台灣港務公司基隆港務分公司台北港營運處管理。

填海造地完成的人工港

就地理位置來說，台北港位於淡水河出海口西南岸，新北市八里區至林口區的近岸海域。港埠條件佳、海氣象環境和緩、海床平緩、水深適中，港域面積達3,102公頃，其中陸域與水域各是1,038公頃與2,064公頃。至於航道與迴船池水深已達-16~-17.5公尺，可泊靠15,000 TEU的貨櫃輪。

台北港是個完全由填海造地所興建出來的人工港，1993年基隆港務局進行了第一期工程開發建設，至1999年正式開放營運，當時僅有2座砂石碼頭。在1996年經行政院核定「台北港整體規劃及未來發展計畫」，基隆港務局又執行了第二期工程，共經3個5年計畫，於2016年已擁有25座碼頭。



台北港是個完全由填海造地所興建出來的人工港

台北港造地的土方有 2 種主要來源，其一是港域範圍內的浚挖土方，其二是接受北部地區公共工程的剩餘土方。就前者的浚挖土方而言，台北港是構築在沙質海岸上的人工港口，其航道、迴船池、船渠等水域都須浚淤海床而成。同時，因受海岸漂沙迴淤的影響，營運期間仍需定期辦理水域維護浚挖，在早先禁止台北港採海拋方式處理多餘浚泥的限制下，所挖得土方正好利用台北港充裕的浚泥收容空間，做為興建碼頭與後線倉儲空間發展所需。

至於後者，北部地區公共工程建設剩餘土石方的收容，向來是個棘手的問題。然而，經環評通過之後，台北港已成為收容土方的合法廠址，只要符合重金属檢測，同時屬 B1 ~ B6 等級的土方，都可入區收容。入區的土石方台北港僅收取每立方公尺 60 元的處理費用，比起私人土資場每立方公尺收取 300 ~ 400 元，讓公共工程的主辦單位節省不少公帑。因此，舉凡石門水庫淤泥清淤、台電配電管路工程、捷運

工程、大巨蛋、各機關學校工程的剩餘土石方，都曾透過內政部土方交換機制運送至台北港。

以現階段台北商港物流倉儲區施作填海造地計畫第一期造地工程為例，填築新生地 48.8 公頃已解決公共工程剩餘土方約 1,100 萬立方公尺的流向難題。未來隨著物流倉儲區的第二、三、四期及南碼頭區填海造地工程的逐步展開，台北港收受公共工程剩餘土方的數量也將逐年提升。這種既有益港口建設，又能兼顧公共利益的做法，值得學習及推展。

另外，隨著港埠持續擴大，並在活化政府資產與促進航港及產業發展的政策目標下，台北港各期工程計畫也會持續進行。就 2017 至 2021 年的台北港整體發展計畫而言，除將持續台北港物流倉儲區與南碼頭填海造地的工程外，也會新增碼頭區的公共設施（道路、水電管路及排水）、南堤聯外道路、S8 碼頭興建、南碼頭親水遊憩區與北碼頭防風林等工程。各項興建工

程都是為了落實台北港整體發展計畫，以達發展多元化、效益極大化的營運目標。

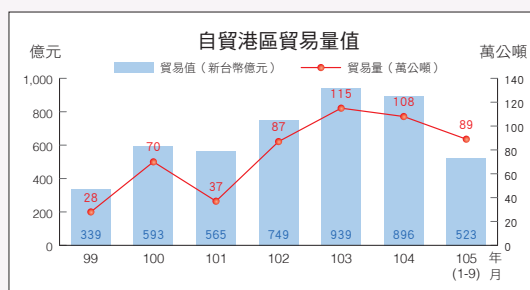
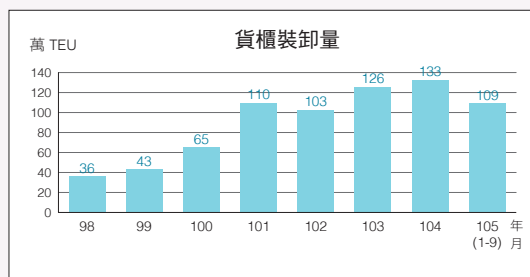
業務發展及商業活動

台北港目前定位為「遠洋航線為主的貨櫃港」、「海空聯運港」，以及「汽車及其他產業物流港」。在現有的 25 座碼頭中，營運碼頭有 20 座（含 4 座貨櫃碼頭、16 座散雜貨碼頭）、港勤工作船碼頭有 2 座及海巡碼頭 3 座。主要貨物除貨櫃外，仍以砂石、煤炭、化學品、廢鐵、黏土、工業鹽等大宗散貨為主。至於雜貨方面，則包括汽車、石材、機件、捷運車廂、小三通消費產品等。

在航線方面，貨櫃定期航線已有 36 條，行經各大洲，惟目前尚以近洋及兩岸航線居多。但台北港鄰近五股、林口、觀音、土城等工業區，並距桃園國際機場僅 20 分鐘車程，海空聯運便成為比較特殊的運輸模式。而透過與福建平潭間開闢的快速客貨輪航線，也使得進出大陸海西的客貨比起目前的空運模式多了一種選擇。

就業務經營而言，台北港採「地主港」的經營模式，鼓勵民間企業投資，以促進效率及提升服務品質。民間機構參與台北港經營的方式大致分為兩種，一種是依「商港法」辦理的合資興建案，例如：從事汽車物流的東立物流公司、油品摻配的台塑石化、淳品及友亦公司。另一種則是根據「促進民間參與公共建設法」投資興建 BOT (Build-Operate-Transfer) 案。

目前，台北港依據促參法招商的重要民間投資是台北港貨櫃碼頭公司「台北港貨櫃儲運中心 BOT 案」，總投資金額約 203 億元，興建 7 座國際標準型深水貨櫃碼頭，打造具競爭力與現代化的貨櫃基地。



台北港在各家業者共同經營下，營運績效逐年成長。

另一項是台北港埠通商公司「第二散雜貨儲運中心 BOT 案」，特許經營散雜貨裝卸儲轉業務，投資額也達 45 億。

為了招商引資，台北港除積極地展開硬體建設外，對於建置友善的經商環境也不遺餘力。舉其重點如下：

台北港自由貿易港區 台北港自由貿易港區申設案於 2005 年 5 月奉行政院同意籌設，並於同年 9 月取得營運許可，第一家申設成功的業者就是東立物流公司。台北港自由貿易港區初期規劃的經營業務型態以物流中心為主，另視投資者需要，規劃了從事簡易加工及製造等符合自由港區事業需求的業務。

申請為自由貿易港區事業單位者，能透過港區租稅減免及關務制度的競爭優勢，節省貨品運送時間與進儲及輸出成本，並享有免關稅、免營業稅、免貨物稅、免推廣貿易稅、免商港服務費等優勢，而免稅貨品經簡易加工後，又能有效提升貨品整體的附加價值。



台北港目前定位為海空聯運港（圖片來源：種子發）

台北港自由貿易港區營運範圍約 93.7 公頃，包含東碼頭區 79 公頃及北碼頭區 14.7 公頃，目前共有 6 家自由港區事業，從事汽車物流、油品摻配及國際物流配銷事業，年進出口值近新台幣 903 億元。以東立物流公司為例，自由貿易區營業許可為其帶來多重效益，包含結合台灣產業供應鏈進行多製程區外委託加工，帶動協力廠商國際商機、建立零組件產製分工模式、提高產品附加價值。據統計，該公司實際營運績效於 2014 年共進出口汽車 17 萬輛，貿易值達 680 億元。

海運快遞貨物專區 國家發展委員會 103 年修正及發布「自由經濟示範區規劃方案」，把建置海運快遞貨物專區列為「智慧物流」示範創新重點而推動。台北港東 1-1 多功能倉庫設計之初就朝多元化利用方向規劃，分為倉棧區和旅運中心兩大區塊，其中倉棧區設有海運快遞倉、普貨倉、自貿倉及物流辦公室。目前倉庫由兩家公司

經營，分別是臺灣港務國際物流公司及台北港國際物流公司。

海、空快遞合作能提供貨主最佳物流方案，有利於業者以台灣做為大陸和世界各國間跨境電商的中轉基地。台北港配合政府推動自由經濟示範區智慧物流，雖目前海運快遞尚在萌芽階段，惟仍期待未來能透過參與整合快遞貨物運輸鏈的貨物流、資訊流、金流，逐步奠定國際性港埠經營的基礎。

實踐綠色港埠為目標

在追求營運成長的同時，能兼顧環境永續發展是企業的社會責任，因此與生態、環境共存，達成港口永續發展是台北港的發展目標。為此，台北港以落實自主管理的方式，就定期檢視與持續改善港口環境兩方面，訂定了 10 項環境議題，茲分述如下：



海運快遞貨物專區列為「智慧物流」示範創新重點的推動做法。01：台北港第三散雜貨儲運中心；02：挖泥船作業；03：收受外來土方運輸車輛卸土作業；04：填海造地工程；05：台北港物流倉儲區第二期圍堤工程；06：台北港南碼頭區圍堤工程；07：嘉北國際股份有限公司密閉輸送系統；08：台北港埠通商股份有限公司密閉式倉儲設施。

改善港埠空氣品質—透過環境連續監測系統，以及船舶環境友善策略，維護空氣品質。

避免港區逸散揚塵發生—以密閉式作業與港區車輛機具管理，控制揚塵問題。

最佳化港區土地規劃—調整港區土地使用型態，提升港區土地使用型態的完整性。

提升港區水域環境品質—建置汙水處理系統、長期港區水質監測。

加強港區危險貨物管理—落實危險貨物管理，強化港區安全性。

減少港口廢棄物—避免不必要資源浪費，妥善處理廢棄物，落實資源回收再利用。

降低港區噪音—建置聯外交通系統，減低交通運輸量所造成的干擾。

減少港區車輛汙染—協助環保局控管車輛廢氣排放，提升港區車輛環境友善度。

善用環境資源—記錄水電油紙耗損量並推動減量，徹底施行環境會計。

底泥管理活用—施行底泥監測，落實疏濬工程，並回收底泥填地再利用。

在「國際生態港認證」方面，台北港已於 2016 年 11 月完成申請作業，成為國際生態港的一員，藉由通過歐洲生態港認證過程，營造國際港口參與綠色永續建構友善環境的目標。其中生態港第二階段認證作業，必須針對港區環境管理提出最佳實踐範例，以納入歐洲生態永續物流鏈基金會資料庫，供其他生態港伙伴參考。於此台北港提出 3 項實踐範例：24 小時自動連續環境監測系統、嘉北密閉式倉儲、汙水下水道納管。

24 小時自動連續環境監測系統 由於台北港是個仍持續擴大的港口，港內除了裝卸作業外，也有工程建設，容易影響附近居民的生活品質。為更加嚴謹檢視港區環境品質，於 2011 年建置「空氣品質自動連續監測系統」，共架設 4 座 24 小時的環

在追求營運成長的同時，能兼顧環境永續發展是企業的社會責任，
因此與生態、環境共存，達成港口永續發展是台北港的發展目標。

境監測站，監測項目包括空氣品質、噪音、氣象與懸浮微粒。透過上述的監測系統，記錄下的監測數值能儘早察覺港區異常，不僅能立即通知業者改善，還把監測資料上傳於台北港網站的環境監測頁面，透過資訊公開的做法，讓社會大眾共同維護環境及居住品質。

嘉北密閉式倉儲 船舶進行散雜貨裝卸作業時，易造成揚塵、空氣品質下降等環境問題，因此把揚塵鑑別視為環境重大考量面。承租第一散雜貨中心，建置環保密閉式倉儲的嘉北國際股份有限公司，其主要進行煤炭及砂石的裝卸作業，每年約儲運 200 至 300 萬噸，約占台北港 10% 的散雜貨量。經採用密閉式裝卸、儲存、輸送與自動化發貨系統及室內堆置作業，除有關粒狀污染物的逸散已獲良好控制外，並改善了空氣污染的情形，同時減少污染物因雨水沖刷流入港區而影響海洋生態。

除了上述的環境效益外，第一散雜貨中心密閉式倉儲的運用也帶動其他業者對港區環保意識的提升。例如：台北港埠通商股份有限公司也於 2016 年 9 月完成台北港第二散雜貨中心密閉式倉儲設施，將持續增加以密閉式倉儲作業系統處理散雜貨的比率。

污水下水道納管 台北港是全台第一個建置污水納管的商港，建置的動機基於：港區的營運開發若有排放污水的情形，會

對港灣生態造成衝擊。於是相關人員分析了台北港主要的污水來源，包括港區行政業務人員生活污水、船舶生活污水和含油廢水以及港區事業碼頭、倉儲的污水等。

船舶的含油廢水交由合格的廢汙油水收受業者處理，至於其餘港區及各事業單位生活污水，則於符合「新北市公共污水下水道可容納排入下水水質標準」後始得排放，最終會送至八里污水處理廠處理。平均每月處理 1 萬噸的污水，再把污水匯入污水下水道系統，以保持環境清潔、降低水媒疾病發生、改善居住品質。

「打造優質非凡港埠，讓台灣人流、物流、金流與世界接軌」是台灣港務公司的使命。展望未來，台北港除可做為基隆港的輔助港之外，隨著港區逐步填海造地，也將肩負起招商引資與促進台灣經濟繁榮的重任。港埠發展應是港口、港口所在地與客戶三贏的策略，因此，台北港不僅應在硬體設施上推動各項建設，在軟體管理方面也應建置良好與友善的經商環境，營造共存共榮的伙伴關係，並以建立永續綠色港灣，提供居民更加友善的親水空間，落實綠色港口推動方案，營造國際優質港埠為最終目標。

張育甄

基隆港務分公司台北港營運處