

(出國類別：國外考察)

參訪越南戰後軍事港口轉型為觀光休憩港口相關設施與措施

出國報告書



出國 人員	服務機關	職稱	姓名
	交通部	局長	王鐘雄
	花蓮港務局	工務組長	蕭俊賢
出國期間		97. 01. 13 至 97. 01. 17	
出國地區		越南	
報告日期		97. 4. 17	

## 行政院及所屬各機關出國報告提要

報告名稱：參訪越南戰後軍事港口轉型為觀光休憩港口相關設施與措施出國報告書

頁數 30 頁 含附件 是 否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

交通部花蓮港務局/蕭俊賢/038-336-281

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

王鐘雄/交通部花蓮港務局/局長室/局長/038-333-710

蕭俊賢/交通部花蓮港務局/工務組/組長/038-336-281

出國類別：1. 考察 2. 進修 3. 研究 4. 實習 5. 其他

出國期間：97.01.13 至 97.01.17

出國地區：越南

報告日期：97.04.17

分類號/目：國外考察

關鍵詞：聯絡交通網、觀光遊憩、新意象計畫

內容摘要：

正值當今越南全力發展經濟之際，參訪越南北部紅河三角洲河口港之河內、南海之珠下龍灣遊憩灣澳區及越南南部西貢河之胡志明港市之碼頭貨運與遊憩客運業務。為了因應航運事業快速蓬勃發達，越南政府就現有之河岸碼頭予以運用與擴充，導致周邊聯絡交通網未能及時配合河岸港口之發展，影響了港口船隻泊靠、裝卸、運輸等效率。所以這次的參訪，使我們深切了解港灣建設規劃相關配套措施應一併考量的重要性。

花蓮港秉於「台灣國際商港整體規劃」之上位計畫，除了作為東部地區礦砂石主要輸出國際商港外，亦兼具觀光遊憩港功能之定位，所以本局在「96~100 年花蓮港整體規劃與未來發展計畫」，積極規劃了花蓮北濱地區外環道路，塑造了港口區域沿該外環道路區域觀光遊憩之新意象。另外本局於 96 年提出花蓮港營運新意象計畫，使花蓮港與花蓮縣政府觀光立縣政策互相輝映，讓花蓮港再造展現新的風貌。

# 目 錄

壹、前言	01
貳、參訪緣起及目的	02
參、工作計畫	04
肆、參觀、紀錄與心得	05
一、越南北部河內與下龍灣	06
二、越南南部胡志明	13
伍、結論	27
陸、建議	29

# 九十七年度派員出國計畫-國外考察

## 壹、前言

此次本局由局長王鐘雄率領工務組組長蕭俊賢前往參訪了越南北部紅河三角洲河口港之河內與南海之珠下龍灣遊憩灣澳區，並參觀了越南南部西貢河之胡志明港市，正值當今越南全力發展經濟之際，除了看到越南相關貨運碼頭擁塞忙碌之外，也看到了遊憩客運之蓬勃興盛。越南戰後百業待興，雖然有綿長的海岸線，但基於海港港灣建設係屬百年大計，都須長時間慎重規劃與興建，故為了因應航運事業快速發達，越南政府就現有之河岸碼頭予以運用與擴充，導致周邊聯絡交通網未能及時配合河岸港口之發展，影響了港口船隻泊靠、裝卸、運輸等等效率。所以這次的參訪，讓我們看到了越南發展海運事業的企圖心與努力，也使我們了解港灣建設規劃相關配套措施應一併考量的重要性。

他山之石可以攻錯，此次越南港市參訪，更進一步了解到港灣發展須有完整之規劃，如此方能使港埠永續經營，而花蓮港正朝這個方向邁步前進。

## 貳、參訪緣起及目的

花蓮港得天獨厚位於風光明媚的台灣東部，有寬敞的聯外道路交通系統，有完善的港灣設備，近幾年來秉於「台灣國際商港整體規劃」之上位計畫，花蓮港除了作為東部地區礦砂石主要輸出之國際商港外，亦兼具觀光遊憩港功能之定位，所以本港在「96~100 年花蓮港整體規劃與未來發展計畫」，積極規劃了花蓮北濱地區外環道路，除了提供進出港區車輛便捷的交通孔道之外，也減少花蓮市北濱地區民眾空氣污染與噪音之影響，更重要的是塑造了沿該外環道路區域觀光遊憩之新功能。

另外本局一方面除汲汲努力發展營運外，更為了創造港市雙贏的佳績，於 96 年提出花蓮港營運新意象計畫，於 96 年相繼完成 1#~3# 碼頭觀光休閒遊憩區之設置、景觀橋樑之興建、土地租賃予廠商興建製作遊艇及展示之廠房，並預定於 97 年完成 1#~3# 碼頭觀光休閒遊憩步道、景觀欄杆等之興建、花蓮港行政大樓亮起來、東防波堤堤面租賃廠商行銷彩繪等，使花蓮港與花蓮縣政府觀光立縣政策互相輝映，讓花蓮港再造展現新的風貌。

觀諸越南全國有 160 大小港口及 305 座碼頭，總長度逾 36.1 公里，越南全國港口 2007 年貨品通關量約 1 億 7,758 萬公噸，較 2006 年成長 12.7%，海防市及胡市港口分別成長高達 40%及 17.28%；在觀

光遊憩方面，胡志明市現今為越南第一大城，自 1987 年開放以來，已為國際人士進出越南的主要門戶，市內寬廣的街道均是法國統治時期的產物，現代與歷史、經濟發展與觀光旅遊並存的發展模式，非常適合作為花蓮港未來發展之借鏡。

## 參、工作計畫

### 一、行程：

日期	星期	行程	任務
1月13日	日	桃園機場－河內	參訪紅河三角洲河岸之河內港埠。
1月14日	一	河內－下龍灣	參訪下龍灣觀光遊憩設施。
1月15日	二	河內－胡志明	飛機行程。
1月16日	三	胡志明	參訪胡志明河岸港口碼頭、倉儲、遊憩等相關設施並拜訪 ICD 公司。
1月17日	四	胡志明－桃園機場	參訪 VICT 公司及其相關營運設施與措施

# 肆、參觀、紀錄與心得



越南參訪行程相關位置圖



## 一、參訪越南北部河內與下龍灣

首先位於紅河三角洲之河內，雖然肩負著紅河沿岸城鎮礦產、農作物與民生必需品運輸之任務，由於陸運交通陸續建設及紅河河川日漸水淺，水上運輸已漸趨式微，再加上北部海防海港具港灣港口之優勢，已隱然形成北部運輸之吞吐港口。河內陸上交通運輸聯絡網尚未便捷，故交通擁擠為該城市發展之隱憂，而越南政府亦有鑒於此，正陸續興建道路與高架橋樑公路，希望能改善雜亂之交通環境以吸引更多外資來投資。

由河內前往下龍灣之路程當中，沿路觸目所及均是越南政府大手筆投資興建寬廣的城市聯絡道路，聯接河內與海防港市，企圖將河內轉型為海防港市之腹地，但是美中不足的是，鐵路建設落後，回顧早期臺灣各港口之興建，鐵路延伸入港區內扮演貨物吞吐快速裝卸的角色，雖然其中有其戰備的意義，但在港灣建設中，鐵公路規劃興建實為相當重要之一環。

在旅程中令人映像深刻的是，雖非高速公路，但越南政府對於來往通行之車輛(汽車)收取過路費，經詢問得知該項收入除補充國庫外，亦取出部份作為公路建設經費，越南戰後各項建設百廢待興，這不失為籌措經費方式之一。



河內湖濱區域遊艇休憩設施圖 1



河內湖濱區域遊艇休憩設施圖 2



河內擁擠之道路交通圖

其次參觀了世界著名的下龍灣觀光休憩灣澳區，該灣澳區內形形色色之遊艇密佈，亦有大型郵輪〈VINASHIN〉彎靠，係往返胡志明市與下龍灣兩天一夜行程的郵輪，為越南政府賺取可觀的觀光遊憩外匯。另為了爭取觀光客源，除了引進外資建設下龍灣觀光旅館等遊憩相關設施外，越南政府亦集資委請日本橋樑設計顧問公司，興建一座美侖美奐之斜張橋，以為該區域之地標，並作為通往大陸邊境之重要孔道。

在夜間為了吸引外來國際觀光客，下龍灣沿著海岸道路興建美侖美奐的造型路燈，而泊於灣澳中之遊艇船隻亦燈飾點綴如繁星，與燈

火耀眼的斜張橋互相呼應，使人嘆為觀止。



下龍灣海域遊艇密佈圖



下龍灣遊艇泊靠碼頭設施圖



美崙美奐造型路燈圖



下龍灣與胡志明市往返二天一夜遊之郵輪圖



階梯式泊靠碼頭圖



聯絡中國大陸之斜張橋

在越南北部港口城市參訪有許多之聯想，構想一：花蓮港多元化營運新意象計畫中，1~3 號碼頭觀光休閒遊憩區已配置完成豎琴式景觀橋，如果能再添上親水遊憩區造型美麗之行人路燈，則配合花蓮縣政府星光大道輝煌燈火，將會是未來花蓮市觀光一景；構想二：1~3 號碼頭觀光休閒遊憩區將來若為遊艇靠泊，則應興建供旅客上下活動式之舷梯或階梯，梯子兩旁裝飾燦爛小燈，使夜航返港之遊客驚豔不已；構想三：配合 1~3 號碼頭之觀光休閒遊憩區定位，將部份倉庫修繕為望海精緻宿房，供來宿國際觀光旅客日眺太平洋，夜覽星光。



已建置完成花蓮港景觀橋夜景圖

## 二、越南南部胡志明市

胡志明市因早年為美軍駐紮之主要城市，除了因大量美援之資助，相關基礎建設都頗具規模，街道及建築與越北河內首都相較都相對寬敞與整潔，再加上當年南北越戰爭，胡志明市並未遭受到劇烈之炮火洗禮，所以城市內相關建設遂得以保存，也因為如此，胡志明市沿著西貢河興建之河岸碼頭能在戰後擔負起經濟復興之航運運輸之角色。

胡志明港市河岸碼頭設置有貨櫃儲運場、散裝貨儲運場及水岸觀光遊憩區，腹地不大，但吞吐貨運量成長迅速，再加上周邊聯絡交通網設施不彰，故已呈過度飽和之態，影響船隻靠泊、裝卸等效率，如不即刻加以改善，據評估近些年內將會被其他臨近國家之港口搶走貨源，而面臨喪失競爭優勢之憂。經與當地外資公司交流得知，越南政府為了防範這種現象發生，已積極在西貢河沿岸尋覓適當地點擴建碼頭，並已規劃在沿胡志明市外海以北之頭頓市興建一座海岸港口，以解燃眉之急。然而由於東南亞國家沉積土之地質特性，以及相關配套聯外交通設施之考慮，國內外港灣規劃顧問公司意見紛歧，以致該新建海岸港口設置案，目前尚未有具體之定論。



至於胡志明港市之水岸觀光遊憩區則頗具特色，與泰國湄公河之水岸觀光遊憩區各領風騷，平分秋色。休憩船舶沿著河岸浮動碼頭靠泊，沿岸並設置有休閒觀景雅座，除了供給遊客駐足觀賞河岸風光與夜景外，亦可駐留品茗越南咖啡與茶香，相關遊憩設施展現東南亞國家純樸之風貌。



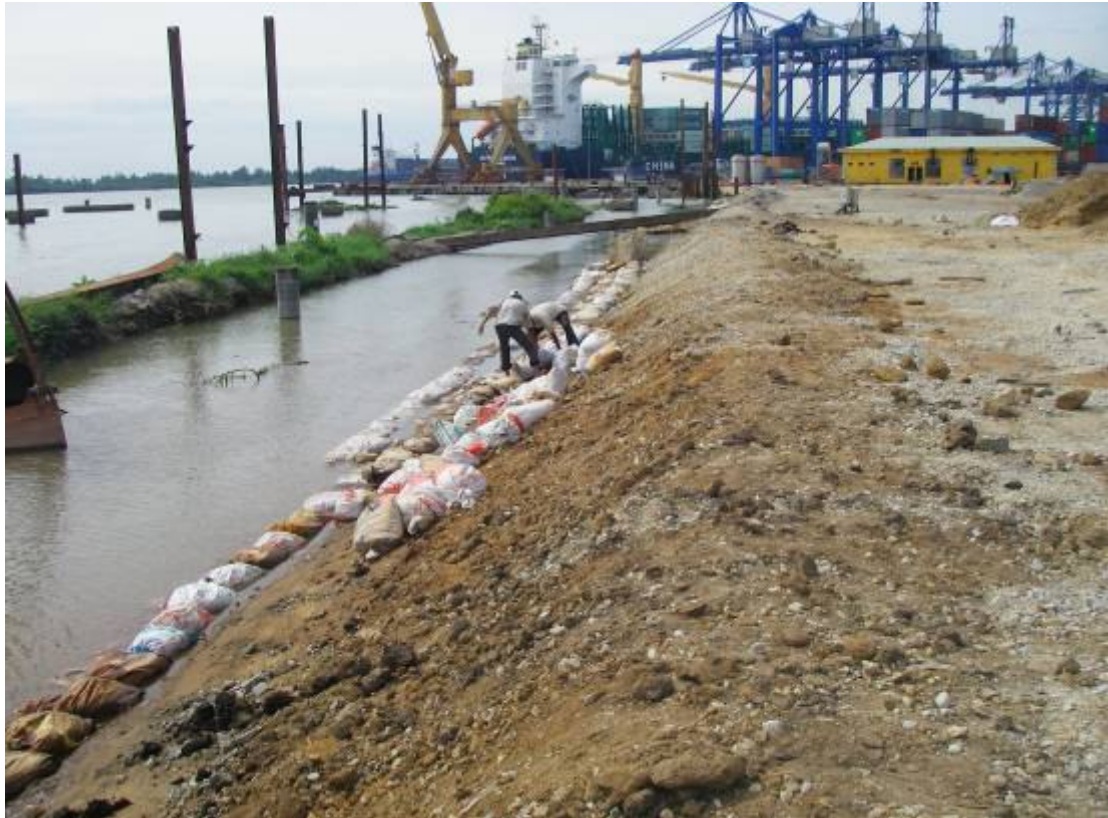
胡志明河岸碼頭—Cat Lai Terminal



與越南 Cat Lai Terminal 當地專業經理人合影



Cat Lai Terminal 碼頭船席及後線貨櫃場佈置圖



正在興建中胡志明市之新增河岸碼頭



在 SAIGON NEWPORT COMPANY 大樓前與航商代表合影



貨櫃平板拖船一覽圖

於 Cat Lai Terminal 參訪時，經 ICD 公司當地專業經理人解說得知碼頭水深 11 公尺，當地潮差 4 公尺，共計 7 個船席，由於貨櫃業務增長迅速，船席已不敷使用，故目前正在興建新碼頭；至於碼頭後線貨櫃場區因區域遼闊，置放貨櫃面積充足，如有需要，土地取得便利隨時可予以擴建。

SAIGON NEWPORT COMPANY 大樓是世界各家航商駐點與越南海關合署辦公之大樓，除了海關貨物通關作業便捷外，各航商與海關可就地近之便進行申報作業和溝通。

胡志明市由於河岸地質軟弱，有關於新建碼頭均以鋼管樁棧橋式碼頭型式興建，而河岸保護工均以傳統式砂包夯填外披覆混凝土層施

作，雖然工料節省，但沉陷破壞時有所見。也因為河岸陸續增建碼頭船席，故河道寬度縮減，影響大型貨櫃輪進入泊靠，往往須用貨櫃平板拖船來往碼頭與貨櫃輪間輔助貨物裝卸，影響工作效率。故越南政府考慮在胡志明市外海以北之頭頓市興建一座海岸港口，但該預定地之區域類屬沼澤沉泥區，港口相關規劃設計難度甚高，猶如泰國曼谷第二國際機場位處湄公河沖積軟弱土層區，歷經 20 餘年之研究試驗分析後，方才定案規劃設計與施工，而所耗費之經費亦頗為龐大，越南剛歷經戰爭洗禮，是否得以籌措興建頭頓港口，有待觀察。

據悉目前越南全國有 160 大小港口及 305 頭碼頭，總長度逾 36.1 公里，越南每年進出口貨品總額中，有逾 90% 係透過該等港口入出，港口裝卸能力已超過其原始的設計計畫，致使貨品進出經常發生堵塞，越南政府投資擴充該等港口日漸力不從心。越南全國港口 2007 年貨品通關量約 1 億 7,758 萬公噸，較 2006 年成長 12.7%，其中海防市及胡市港口分別成長高達 40% 及 17.28%。

目前越南港口運作結構體系，仍與全球國際港口日益邁向發展貨櫃港運輸趨勢脫軌，大部份的越南港口係屬綜合性或專用的港口，其中僅胡市新港、ICT、CHUA VE、蓋麟(CAI LAN)及仙沙港設置有拆卸貨櫃的設備，另越南港口規模甚小，僅有小數的港口碼頭能供承載量 5 萬 DWT 貨輪(全球平均承載量的貨輪)停泊，佔全國港口碼頭數量之

1.15%，大部份碼頭提供服務的對象為承載量 1 萬至 2 萬及 1 萬 DWT 的貨輪，佔相應比例為逾 35%及 46.53%。越南為能改善該等港口，必須投下大筆金額，而若依賴往昔 ODA(佔投資總金額 81.43%)、撥發國家預算(12.3%)及向民營廠商募資(2%)資金來投資擴建該等港口，仍於事無補。

又據越南交通運輸部估計，越南 2010 年貨品經港口進出口數量約 2 億 3,000 萬至 2 億 5,000 萬公噸，而越南為解決貨品進出堵塞問題，應迅速投資興建可供承載量 5 至 10 萬 DWT 貨輪出入的各個現代化深水港，需求投資金額 40 億至 50 億美元，而至 2015 年該投資金額將劇升，爰向國內外業者招手合作投資興建及經營港口方案，為政府優先考量且選定之政策。

目前越南全國吸收 17 件外商投資興建港口計畫案，主係匯集於南部地區，登記投資金額至 2010 年及 2020 年分別為 15 億及 24 億美元，其中包括由英商及胡市新順工業公司合作設立之西貢貨櫃港口中心公司(SPCT)，投資金額為 2 億 9,400 萬美元、美商與越商 VINALINES 合作興建廣寧省蓋麟港第 2、3 及 4 號碼頭計畫等。



局長致贈花蓮港紀念品予航商駐越南總代表合影



與航商代表們訪談留影



訪談結束合影紀念

此次參訪途中，亦拜訪了萬海航運公司駐越南代表處，承蒙該公司羅總代表百忙中抽空接待我們並作簡報，由訪談中得悉該越南分公司拜越南經濟蓬勃發展之賜，貨櫃運輸月績量榜列所有外國航商第二名，在訪談交流中，對於越南港口碼頭增建、聯外交通改善有很大的期盼，這些訊息與我們此次參訪觀察所得不約而同的謀合。在參訪該分公司內部營運作業情形，許多越南籍的員工正埋頭努力工作，而由座位安排之位置，明顯知道管理這群員工的人員亦是越南籍，這讓人想到以夷制夷這個名詞，據了解員工接受有計畫的培訓，如果成績優越，該公司將給予駐外（越南之外其他國家）機會，使該員工能獨當一面並增廣見聞，作更高階的在職訓練，是故各員工莫不勤奮以赴。





西貢河上著名之觀光遊憩餐船



西貢河畔觀光咖啡雅座



遊艇靠泊之浮動舷橋



五光十色的遊憩船



西貢河上餐船內部優雅之佈置圖

西貢河依傍胡志明市蜿蜒迤邐，造就了今天繁榮風華的胡志明市。西貢河中白天大小貨船來往異常繁忙，或立於岸邊、或坐於休憩船上均可感受到經濟跳動的脈搏，而在晚上西貢河亦另有一番風情，光華耀眼的觀光遊憩船穿梭河中，引領雅客迎著和風欣賞兩岸胡志明市夜景，而餐船上傳出喜樂之歡笑聲，更為胡志明市觀光休閒產業添上美好之遠景。西貢河岸邊泊靠設施係採浮動式平台，而岸邊亦設置有供旅客休閒談心的咖啡雅座，典雅又溫馨。



參訪新加坡 VICT 公司業務簡報後合影留念



新加坡 VICT 公司增建棧橋式碼頭圖



VICT 公司貨櫃儲運場圖

參訪旅程的尾聲，很意外的安插了拜訪新加坡 VICT 公司，由該公司駐越南代表徐經理負責接待簡報，與台灣萬海航運公司一樣，營運業務蒸蒸日上，但面臨著碼頭不足與聯絡交通不便的瓶頸，所以該公司亦積極投資興建碼頭，爭取聯絡道路之闢建，在道路尚未闢建前，該公司為了提升貨物運輸效率，已先行運用簡易型土石道路來疏解擁擠之交通。

在越南貨櫃集散場之設置因地制宜，有些相當簡陋，堆放區並無貨櫃儲存格之劃設，場區交通動線規劃也不盡完善，據稱皆是因為業務快速成長，相關設施未及施作所致，實為港口設施規劃設計美中不足的地方。

## 伍、結論

1964 年至 1973 年的越戰，使越南給人烽火連連的戰地印象，這一場戰事悲劇，開啟越南的知名度，讓西方世界對越南有了初步的認識。戰後越南慢慢以自信的態度和開放國門，接受現代化的薰陶。越南戰後經濟快速成長，因此吸引了大多數國家之廠商爭相前往設廠生產，進出口貨物驟然增加，海運的需求殷切，由於發展過速，海運港口相關設施不敷運量成長所需，當初越南因陋就簡，以紅河三角洲的河內及西貢河沿岸的胡志明等河岸港肩負運輸之口岸，但貨物量與日俱增暨大型船隻吃水深加大，這些昔日舊有港口已無法負荷，故越南政府亦意識到須覓地重新規劃設計新興港口，以延續經濟發展之命脈，所以北部之海防港、中部之峴港及南部之頭頓港因應而生。

港灣規劃包羅萬象，從港址之選設，經自然條件、社經人文、運量航運及現況環境等調查分析，並經由環境影響評估、定案佈置研擬等步驟，才進入到港埠設施細部規劃、聯外交通系統規劃、施工及財務計劃、經濟效益評估分析暨環境監測計劃等實質規劃時程，而方有規劃及環境影響評估報告出爐，最終才作細部設計與發包施工。故一座設施良好之港口由選址到施工完成，期程長者逾越 30 年，短者亦需 10~20 年，決非是一蹴可及的事。

越南戰後開放迄今亦不過是近 20 年之事，再加上港址地質不佳、聯外道路交通網嚴重匱乏、國家其他建設分食這塊經建經費而導致經費籌措不易，故預測短期內不易完成多座大規模完善之港灣建設，與外商公司共同合作投資興建特定營運碼頭遂順勢而起，以長期港灣建設理念觀察，這種頭痛醫頭腳痛醫腳的開發模式不盡理想，與台灣已經日趨成熟之港灣短（5 年）中（10 年）長（15 年）程整體規劃相較，台灣開發港灣經驗倒是可以提供鄰邦作為參考。回顧往昔，台灣已有輸出提供港灣建設人才協助友邦闢建港口之經驗，如新加坡港之規劃興建就是，台灣港口目前開發已達飽和之勢，而相關之港灣開發規劃人才培養不易，如能走當年輸出提供港灣建設人才協助新加坡港興建之模式，才是港灣建設之永續經營策略。

越南戰時提供作為軍事基地之港口，於戰後紛紛轉型作為商業用港及觀光休憩港，其轉型之成功與迅速，實可作為台灣之借鏡。以北部下龍灣為例，雖然目前設施簡陋，目前卻已成為世界知名之觀光勝地，以本次參訪觀察所得，該區碼頭週遭已有五星級觀光旅館陸續興建營業，餐館林立，遊艇隨處可見蓄勢待發，其發展潛力指日可待；再以南部胡志明港市為例，沿河岸區休憩休閒設施完善，相關遊河之休憩船艇穿梭不息，如將來頭頓港興建完成為貨運航運樞紐，則胡志明市發展為觀光遊憩港市將會帶來無限商機。

## 陸、建議

一、花蓮港既經行政院核定之「台灣地區國際商港整體規劃」上位計畫定位為東部地區輸出礦（砂）石之主要國際商港，亦為兼具觀光遊憩功能之港口，那麼港埠土地使用項目應予靈活化，縱使須經都市計畫法審議，其審議時程亦應予以縮短，否則觀光競爭優勢稍縱即逝，無法達到觀光客倍增之政策目標，面對即將到來之兩岸直航觀光商機，港埠用地亦無法開發建設共創榮景。

花蓮港擬定之多元化港埠營運新意象計畫，除了港務局權責範圍內之計畫得以建設完成外，其餘計畫涉及港埠用地開發使用圍於都市計畫法審議過程冗長，均侷限於紙上談兵階段，以開發港埠用地為 SPA 觀光休閒旅館區計畫為例，本局千辛萬苦招商租地擬開放經營，亦在都市計畫法審議尚未通過情形下，承租廠商不堪開發遙遙無期，已表態將覓適當地點另起爐灶。

二、聯外交通動線為港埠建設重要之一環，本局一方面有鑑於此，另一方面為了解決北濱地區民眾受噪音與空氣污染之困擾，遂規劃設計了港區南端北濱地區外環道路系統工程，本工程雖已委託公路總局於 96 年 12 月 30 日發包施工，但迄今亦因道路用地變更涉及都市計畫法審議、交通維持計畫書涉及區域自行車道封閉期



程事宜及道路南北端出入口交通動線問題，遲未能獲准動工許可，本局這一重大工程，猶待與地方政府再作充分溝通協調解決。

三、本局擬定之多元化港埠營運新意象計畫中，有關 1~3 號碼頭開放為觀光親水遊憩區建設已完成景觀橋、親水碼頭安全隔離欄杆、倉庫招商營業等項目，已有廠商進駐營業，目前本局亦正積極擴大招商承租倉庫中。而縣政府觀光旅遊局也樂觀其成，並允諾惠予協助完成區域外自行車道與本區域連結之建設，這是本局與地方政府互相配合最成功之項目案例之一。由此觀諸，花蓮港部分港埠用地發展開發為觀光休閒區猶有遠景，若能早日與地方政府達成共識，則不僅本局可配合觀光立縣之縣政有所貢獻，亦可達成兼具觀光休閒遊憩港之任務。

四、港務局核心業務為海運貨物及客輪運輸為主，在不影響營運業務及裝卸安全原則下，本港可運用使用率不高之部分碼頭與港埠用地，另賦予發展觀光之使命，但發展觀光之收入杯水車薪，對於本港之收益並無實質幫助，而且本港需額外負擔相關休閒設施之建設經費，況且若要發展成為類如東方夏威夷港、威尼斯港、蒙特婁港，則建請中央能在經費上大力挹注協助建設，方能吸引招徠大批國際觀光旅客駐港休憩，對於地方與政府整體收益是有幫助的。

報告名稱：參訪越南戰後軍事港口轉型為觀光休憩港口相關設施與措施出國報告書

出國計畫主辦機關名稱：交通部花蓮港務局

出國人姓名/職稱/服務單位：(若二人以上，則列○○○等\_人)

王鐘雄/交通部花蓮港務局/局長室/局長/038-333-710

蕭俊賢/交通部花蓮港務局/工務組/組長/038-336-281

出國計畫主辦機關審核意見：

※1. 依限繳交出報告

※2. 格式完整

※3. 內容充實完備

※4. 建議具參考價值

※5. 送本機關參考或研辦

※6. 送上級機關參考

7. 退回補正, 原因：

(1) 不符原核定出國計畫

(2) 以外文撰寫或僅以所蒐集外文資料為內容

(3) 內容空洞簡略

(4) 未依行政院所屬各機關出國報告規格辦理

(5) 未於資訊網登錄提要資料及傳送出國報告電子檔

8. 其他處理意見：

層轉機關審核意見：

同意主辦機關審核意見

全部  部份\_\_\_\_\_ (填寫審核意見編號)

退回補正, 原因:\_\_\_\_\_ (填寫審核意見編號)

其他處理意見：

說明：

一、出國計畫主辦機關即層轉機關時，不需填寫「層轉機關審核意見」。

二、各機關可依需要自行增列審核項目內容，出國報告審核完畢本表請自行保存。

三、審核作業應於出國報告提出後二個月內完成。