

出國報告書（出國類別：考察）

2008 新加坡、馬來西亞
物流運籌實務交流

服務機關：行政院經濟建設委員會

姓名職稱：左 珩 主任

曾瑞乾 科員

派赴國家：新加坡、馬來西亞

出國期間：97 年 12 月 9 至 14 日

報告日期：98 年 3 月 11 日

目 錄

| | |
|----------------|----|
| 壹、考察目的 | 1 |
| 貳、新加坡經商環境 | 1 |
| 參、新加坡港務集團公司 | 7 |
| 肆、新加坡物流運籌 | 10 |
| 伍、馬來西亞自由貿易港 | 13 |
| 陸、結論與建議 | 20 |
| 附錄：巴生自由貿易港概況簡報 | 22 |

壹、考察目的

本次考察係參加台灣全球運籌發展協會於 2008 年 12 月上旬舉辦「2008 新加坡、馬來西亞物流運籌實務交流團」，此行主要目的在瞭解新加坡、馬來西亞的自由貿易港推動情形及國際物流企業實務的管理制度及營運發展模式。另外，適逢新加坡 2009 年將舉辦 APEC 年會，爰利用過境新加坡機會，拜訪新加坡 APEC 經濟委員會代表(貿易工業部)，就未來結構改革及改善經商環境進行意見交換。全部行程由 12 月 9 日至 14 日，其中安排參訪新加坡貿易工業部、港務集團(PSA)、輝聯集團、馬來西亞 PTP 港、巴生港、馬來西亞物流協會等機構。

貳、新加坡經商環境

新加坡是 2009 年 APEC 的主辦國，爰藉此機會了解星國未來一年關於 APEC 經濟委員會的工作計畫與提案，表達我方的支持並交換推動法規鬆綁及法規影響評估(RIA)之心得。同時，星國的經商環境已連續 3 年獲世界銀行評選為第 1，而我國 2009 年的排名不佳，星國在改善經商環境的成功經驗，或可供我參考借鏡。

一、友善經商環境—簡化企業申設流程

(一) 改革前，申設流程繁雜

新加坡 2003 年之前，申請設立公司需向 Accounting and Corporate Registry Authority (ACRA)申請，申請流程冗長、繁雜且需要仰賴大量人力填寫複雜的申請表格，加上只能在公務機關上班時間遞送申請文件、漫長的辦公櫃檯等待時間，對企業造成不少的成本負擔。另一方面，複雜的申請流程迫使企業委託專業律師或會計師辦理，也增加企業申請設立成本。政府部門方面，因採人工輸入建檔，耗時甚鉅，且無法避免誤植情形發生，導致行政效率不彰。

(二) 簡化流程，導入 Bizfile

為了讓企業申設流程更有效率及改善服務品質，新加坡 2001 年開始規劃 Bizfile，並於 2003 年正式啟用。Bizfile 是一種網路系統，提供許多公共服務，使用者不需要額外灌製特殊的應用軟體，只需要個人電腦及網際網路即能線上申請註冊、填寫及變更申請文件。Bizfile 不僅只是將申請文件 e 化，同時也重新設計、簡化申請流程，節省大量的人力投入。有關 Bizfile，介紹如下：

1、透過 e 化，整合行政機關

申請項目如涉及多個行政單位業務，Bizfile 系統會自動發出電子郵件給相關單位，各單位可登入 Bizfile 提供審查意見，節省時間和人力。

2、Bizfile 特色

- ◆ 申請流程簡單，文件填寫容易，不需委託專業律師或會計師。
- ◆ 線上提供所有文件電子格式，達到無紙化作業。
- ◆ 獨特的認證卡號碼，有效辨識使用者，提供線上付費服務。
- ◆ 科技應用，縮短審查時間，如：透過程式設計，建立自動公司名稱審查機制，公司名稱審查所需時間由原本的 5 天縮短至只需數分鐘。

3、Bizfile 效益

- ◆ 申設企業不需委由專家辦理，節省企業成本。
- ◆ 24 小時全天候服務。
- ◆ 資訊即時更新。
- ◆ 縮短申請時間，降低申請費用。
- ◆ 公部門節省的人力經由重新訓練，可用於提升公共服

務品質。

二、友善經商環境—簡化建築許可

(一)改革前，建築許可申請多頭馬車

新加坡建築許可的主管機關為國家發展部，目標為塑造安全、高品質、可靠並友善的建築環境。建築計畫因特性使然，通常涉及多個主管機關，如：土地使用、都市計畫、建築管控、結構安全、火災避險、道(鐵)路及停車場、建築服務、污染管制、排水、污水下水道、水電設施、通訊設施等，導致申請建築許可程序複雜、冗長。

申請者須到許多相關的政府機構辦理手續，且在政府機關上班時間才能遞件，申請過程產生大量文書紙本、除增加成本外也佔據儲存空間。申請程序採逐步審查(end-to-end)，需按照規定的申請順序，一關接一關辦理，也是造成申請時間較長的另一個主因。

(二)設立單一窗口，提供先審服務(pre-submission consultation)，開放同步申請(parallel procedures)。

為縮短建築許可的申請時程，星國政府規劃便利的單一窗口，整合水、電、瓦斯為單一申請窗口，讓公用設備申請手續一次完成。申請者還可在遞件前尋求諮詢，了解申請表格的正確填寫方式，以避免行政浪費。此外，申請程序改為同步申請，避免因為單一申請項目審核不通過，導致整體申請流程的延誤，能有效縮短申請所需時間。另一方面，新加坡政府也改變管理心態，不將重心放在事前的審核，改為重視事後的監督，加強案後抽查。

(三)達成效益

減少紙張成本、在海外也可申請、透過電子郵件有效快速溝通。申請天數由2007年所需的102天，減少到2008

年的 38 天。

三、新加坡法規鬆綁介紹

新加坡法規鬆綁是由親商委員會(Pro-Enterprise Panel, PEP)主導，從法規鬆綁建議的收集、評估、檢視都有嚴謹的運作機制，PEP 介紹如下

(一)PEP 目標

1、降低順從成本(compliance cost)

PEP 致力解除不必要的管制，減低企業申請費、保證金、手續費、時間成本等順從成本。

2、移除管制障礙

移除一體適用的解決方案(one-size-fits-all solution)，有助於增加經商彈性。政府轉將重心放在風險管理，讓企業提案容易通過、但做好市場進入後的檢查工作。

3、法規制定的透明性及一致性

拒絕法規鬆綁的建言，PEP 要求相關單位必須敘明理由，所有法規鬆綁建言都在簡化和消除管制的基礎上進行檢視。

(二)PEP 推動法規鬆綁策略

1、高層推動

新加坡政府為展示推動改革的決心，PEP 由公民服務的首長(head of civil service)擔任主席，PEP 成員包含私人企業的代表、公部門資深文官等。同時 PEP 也鼓勵民眾與政府高層對話，將各官員的電子郵件信箱公布在網路上，民眾可直接透過電子信箱向高層建言。

2、有效率的法規檢視

PEP 由 Speed Team for Enterprise(STENT)支援法規檢視，STENT 成員包含部會的常任秘書及副常任秘書、

企業執行長。PEP 的建議將送交高層決策者，作為法規檢視及修正的參考依據。

3、完整的意見回復

如果政府單位拒絕 PEP 的建議，必須提出合理的解釋，向 PEP 表達立場。建言不管是全面或是部分遭到拒絕，PEP 都要確認相關單位已經明確向建言者說明拒絕的理由，如果有可行的替代方案，也要讓建言者知道。透過這樣的程序，PEP 可以幫助政府單位更清楚了解企業的訴求。

4、獎勵計畫

為進一步鼓勵親商思維，新加坡 2000 年推出法規鬆綁獎勵及認知加強計畫 (Reward and Recognition Programme)，公務員提出法規鬆綁或有利於商業環境的建議，有機會獲得坡幣 1,000 元獎金。

5、公務人員訓練課程

2006 年 PEP 發起一項和法規制定機關合作的計畫，法規制定機關所屬公務員可藉由參與 PEP 的運作，增進他們對企業商務需求的認知，將法規鬆綁精神帶入所屬的法規制定機關，進而逐步擴展親商心態。PEP 也定期舉辦課程，分享推動親商環境的最佳實務。

6、公部門親商評比

PEP 和 Action Community for Entrepreneurship (ACE) 合作親商排名 (Pro-Enterprise Ranking, PER)，評比政府單位的親商表現 (pro-enterprise performance)，就各機關在順從成本、透明性、法規檢視、民眾反應、親商傾向的表現進行評比。

7、尋求建言機制

PEP 尋求法規鬆綁建言的方式主要有兩種：主動向工商團體尋求建言；透過網路設立建言平台，讓民眾表達鬆綁建議。為增加建言平台的曝光度，PEP 也在大眾經常使用的網站，建立連結標誌。此外，以信件、傳真、電話、簡訊等形式的建言，也被接受。

(三)PEP 未來發展方向

1、法規鬆綁擴及其他領域

法規鬆綁不侷限於親商相關的法規，將擴大到所有的法規類別。

2、從單一機構到整體政府

隨著跨部門的建言比例增加，從 2002 年的 5%增加到 2005 年的 34%，PEP 逐漸將重心轉到使用整體政府 (Whole-of-Government, WOG) 方法來簡化跨部門間的行政程序。

3、確定領導機關(lead agencies)，強化跨部門協調

PEP 雖然達到相當程度的法規鬆綁成果，但有時卻有太耗時、無效率或充滿挫折，建立決定領導部門的架構，以解決跨部會協調議題，有其必要性。目前當建言涉及多個機關時，公部門內部會先確定領導機關，領導其他的相關機關尋求解決之道。

四、法規影響評估

新加坡是非常注重法制的國家，其法律往往給人嚴厲的印象。雖然新加坡並未真正實施 RIA，不過已將 RIA 精神納入法規制定。法規制定前，政府會公布法規草案，讓大眾、工商團體能有表示意見的機會。但星國也強調法律的穩定性，法律制定過程嚴謹，參採多元意見，但一旦制定後，就不隨意修改，避免民眾產生朝令夕改的印象。

參、新加坡國際港務集團(PSA)

新加坡地處麻六甲海峽的東南端，為麻六甲海峽的要衝，扼控太平洋與印度洋的通道，北邊和東邊為馬來西亞，南邊和東南為印尼。新加坡本島東西寬約為 42 公里，南北長約 23 公里，總面積 646 平方公里，約台北市面積的 2.5 倍大。

新加坡自由貿易港區成立於 1969 年，其目的係為促進自由轉口貿易，減少海關管制，所有由海運進口之物品，必須卸貨及存放在自由貿易區，自國外進儲自由貿易區內之貨物可暫免繳交關稅及消費稅，並在海關干預最少之情形下，辦理儲存、重新包裝、分類、重整、貨物之加工製造等業務。新加坡境內之自由貿易港區目前有 7 個，除座落於樟宜國際機場為空運貨物的自由貿易港區外，其餘 6 個均為海運貨物之自由貿易港區。其中樟宜國際機場、裕廊港自由貿易港區分別由新加坡民航局、裕廊鎮管理公司管理外，其餘自由貿易區均由新加坡國際港務集團(PSA)營運管理。

一、PSA 民營化，營運高效率

新加坡國際港務集團(PSA)的前身為交通部海事港務局 (Maritime and Port Authority, MPA)。新加坡政府為提升港務經營效率及服務品質，於 1996 年 1 月進行體制改革，實行「政企分離」，將原港務局行政管理部門與交通部海事局及海事委員會合併，組成 MPA，負責新加坡的海事利益以及促使新加坡成為世界級海港和國際海事中心。而原港務局的生產、經營等部門則改組成新加坡港務公司，負責港口的經營與管理，並於 1997 年元月完成民營化，1998 年 10 月更轉型成為新加坡港務公司 (PSA Corporation Limited)。由於民營化的成功，效率更為提昇，除獲標準普爾(Standard & Poor)評定為 AAA 外，其海運作業、港務管理及維護亦獲得 ISO9002 認

證。

PSA 已是世界上效率最高的集裝貨櫃碼頭經營管理機構之一，在 PSA 高效率的管理之下，新加坡全國集裝貨櫃年吐量超過 2,000 萬 TEU，位居全球前兩名。PSA 目前更將觸角延伸到海外十幾個據點，與大陸、印尼、印度、越南、南韓，香港及歐洲(比利時、荷蘭、葡萄牙、義大利)等國家之港口均有合作或投資的關係，有助於幫客戶爭取到更低廉的存貨成本和更快速的配送貨物，使得製造商及貨運業者獲得客戶的信賴，並帶來更多的交易機會。

二、PSA 發展電子商務資訊化服務

目前 PSA 透過海港服務網 (Portnet) 的電子商務平台與航運公司、貨運公司、貨櫃集散站、卡車運輸業等相互聯繫，從事港口相關服務。該系統結合航運及港務管理的專業，利用快速的資料交換將各業者作有效的整合，簡化點到點的資訊傳遞流程，有助於降低航運相關業者的經營成本及增加便利性。

PSA 引進的資訊技術系統，是透過 Portnet.com 的全球航運網路平台及電腦綜合碼頭作業系統，讓使用者獲得船隻進出港資訊、貨物在港所處狀態、安排或預定艙位、佈置起重機等服務。並以無紙化的電子商務傳輸作業方式，使客戶能即時取得所需文件，完成裝卸作業並快速通關。

資訊系統除用於軟體的建置外，也應用到港區硬體設施。比如貨櫃車進出管制站的管制作業(圖 1)，係應用「管制站自動化系統」(Flow-Through Gate System)與「貨櫃號碼辨識系統」(Container Number Recognition System)，藉由攝影機與感應式讀卡機，比對貨櫃車、司機及貨櫃的相關資料是否與預先傳送的相同，並且以攝影機檢查貨櫃的外觀是

否破損，如果一切資料是正確無誤，則管制站的柵欄會自動升起放行。

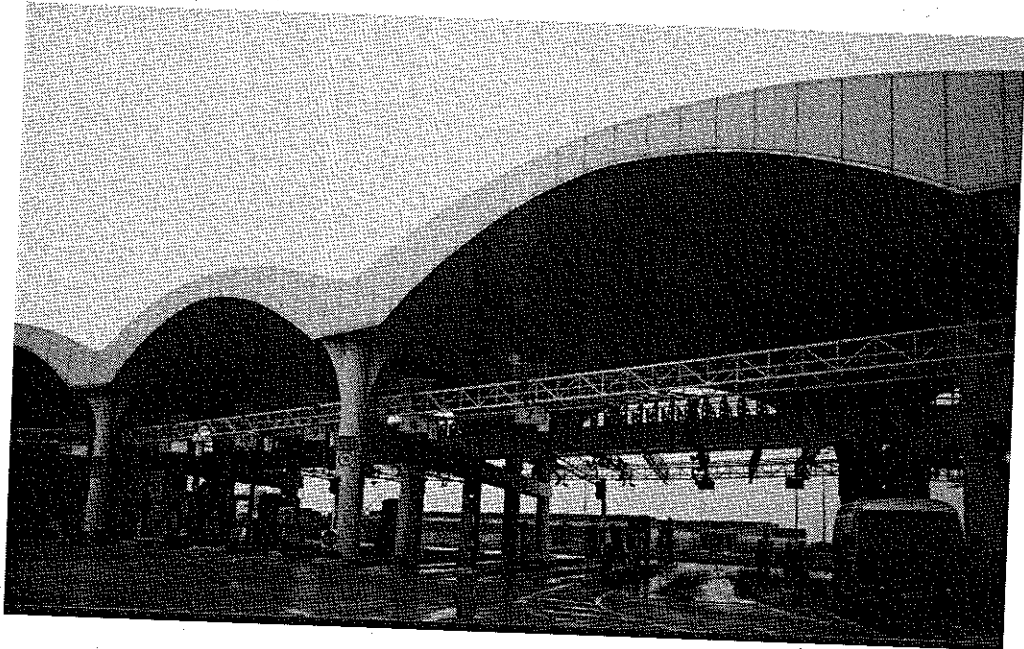


圖 1：管制站

貨櫃裝卸作業方面，吊具機(圖 2)透過中央控制室的遠端遙控，與機具四週架設的攝影機，進行裝卸作業活動。中央控制室的作業人員因精準的電腦排程與舒適的工作環境，不僅有助於整體作業效率的提升，更減少了人力成本支出及高空作業的勞力負擔。

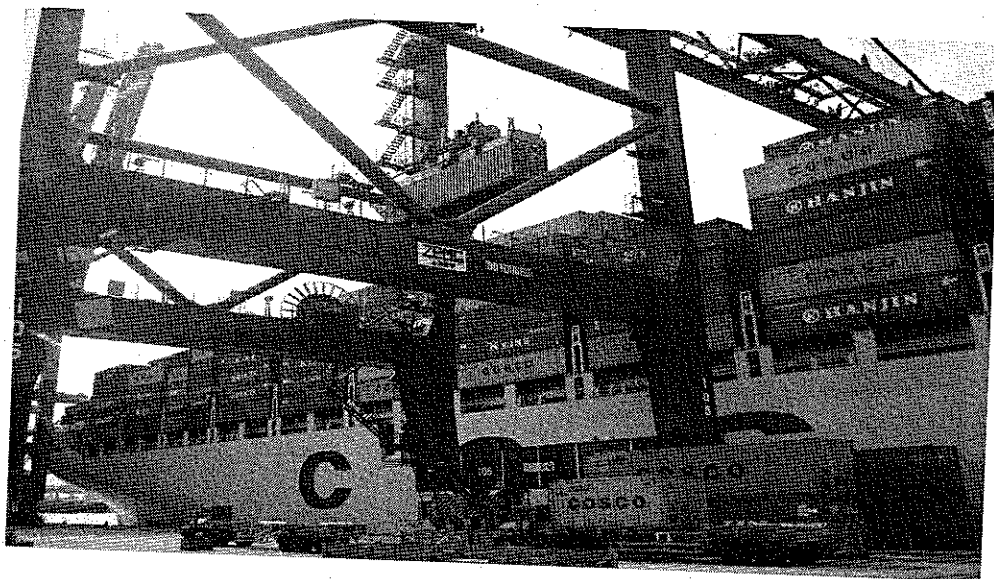


圖 2：吊具機

三、PSA 提供整體物流解決方案

PSA 了解供應鏈管理對企業的重要性，為加強企業本身的競爭力，除提供新加坡及海外整體貨櫃碼頭作業服務，亦提供整合型之物流服務，成為專業的第三方物流公司，包括兼營樟宜國際機場的地面裝卸服務、經營 2 座多功能碼頭、1 座客輪碼頭、展覽中心，及供應鏈管理。PSA 的競爭優勢是提供客戶整體物流解決方案的服務，PSA 從船舶到港前的預報單據處理到碼頭貨物裝卸、倉儲、運輸物流，對到港船舶各項的港勤作業，提供一整體的綜合物流解決方案，使客戶能更妥善地管理及安排它們的庫存及儲放空間，不但能節省成本，也能更快送達市場。

此外，PSA 提供複合的貨櫃服務(監控、修理及開航前的檢查)，例如冷凍櫃服務，採全天候溫度自動控制系統，溫度能依貨物的需求進行調節。這套系統建立於 1998 年，經由 Portnet.com，業者可從電腦線上模擬測試其貨櫃所要求的溫度，有效避免貨櫃於轉運過程中產生的失誤。

肆、新加坡物流介紹

一、新加坡物流業現況

物流與運籌供應鏈相關產業是新加坡重要的核心產業之一，2007 年物流相關產業已占新加坡 GDP 約 9.4%，共雇用約 18 萬名員工，新加坡設定在 2012 年物流產業產值要達到 GDP 之 13%。

新加坡物流主要是以轉口及國際物流業服務為主，本身的內需市場很小。新加坡物流業憑藉著優越的地理條件，配合政府政策引導，加上完善的海、空運基礎設施及遍布全球的海、空運網絡，吸引國際上超過 9,000 家的物流業者選擇新加坡作為區域轉運及配運中心，多家世界級國際物流業者

以新加坡為亞洲營運中心，其中 DHL、FedEx、TNT、UPS、Fritz 更將亞洲營運總部設在新加坡。國際物流企業的進駐，除資金投入外，也引進最新進的運輸工具、物流管理觀念，同時也增加本地物流公司與國際物流集團合作的機會，有助於新加坡整體物流業發展。

二、物流作業環境自動化

新加坡大部分的物流業者，包含這次參訪的輝聯集團，都已經採取自動化作業，包含高科技的倉儲設備、全自動立體倉庫(圖 3、4)。同時也建置新進的資訊技術設備，如無線掃描設備、自動存取系統，能及時網路存貨搜尋、貨物追蹤及管理。物流公司的資訊平台可以連結新加坡政府建置的公眾網路系統(如 Trade Net、Port Net)，為港口與港口間、港口與物流企業間、物流企業與服務客戶間進行資訊共享與傳遞，有助於強化貨物運送之安全性並準確掌握貨物的運送流程。

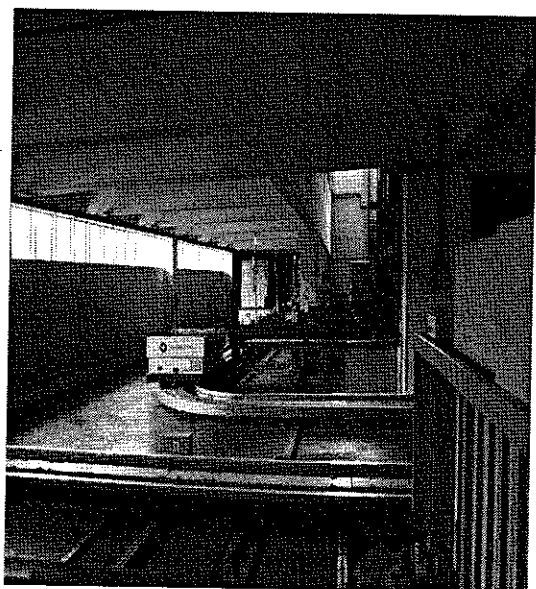


圖 3：自動化倉儲系統(1)

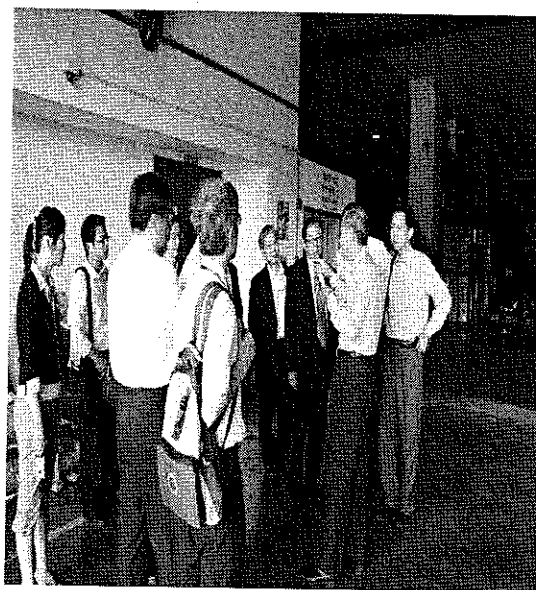


圖 4：自動化倉儲系統(2)

三、物流資訊網路系統，提高物流效率

新加坡深知全球物流發展的競爭優勢首在全球價值鏈的有效整合，讓物流與電子商務緊密結合。為達到此一目標，新加坡積極引進先進技術，推動通關自動化、無紙化，目前完成建置的物流相關網路系統如下

(一)貿易服務網(Trade Net)

新加坡在全國範圍內實行電子資料交換(EDI)，連接了海關、稅務、安全、經濟發展局、企業發展局、農糧局等多個政府部門，處理進出口貿易有關的申請、申報、審核、許可、管制等手續，均可透過貿易服務網進行。該網24小時運行，自動接收、處理、批准和返還電子申報。一般而言，商家通過電腦申請，10秒鐘即可完成全部申報手續，10分鐘即可得到批准與否的答覆。

(二)海港服務網(Port Net)

主要提供數據庫查詢服務、貨櫃貨物清單、貨櫃貨物追蹤、危險化學品數據資料庫、船舶動態數據、電子文件交換等服務。透過網路可與貿易服務網(Trade Net)相連，作數據交換。用戶包含港務局、船公司、貨櫃集散站、卡車運輸業等。

(三)港務網(Marinet)

提供船運公司船舶相關的海事服務，可將船舶檔電子化傳送，並提供船隻燃料採購、船舶追蹤等資訊。

(四)空港服務網(Community Network)

通過此一電子平台，空運貨物代理可直接與全球20多家大型航空公司或其他貨運代理聯繫空運貨物事宜和處理相關單證，並與世界其他同類型系統相連，提供區域和全球空運貨物服務。

四、培育世界級專業人才

為吸引外商進駐，並招募跨國人才，新加坡積極營造友善的外國人居住環境，並推動教育、資訊、人員移動與國際接軌。國內物流人才培育方面，則與國際合作設立相關物流系所，知名的新加坡物流管理學院(Singapore Institute of Material Management)就是由新加坡國立大學與美國喬治亞理工學院合作設立。

伍、馬來西亞自由貿易港

一、丹戎帕拉帕斯港 (Tanjung Pelepas Port, PTP 港)

(一)地理條件鄰近新加坡，為 PSA 之區域競爭對手

PTP 港位於馬來半島南端，為天然的深水港(16 米)，位於國際航運主航道匯集處，內陸交通聯絡可達馬來半島、新加坡及泰國，集貨船水路運輸四通八達，可達馬來半島各國內港口及各東南亞國家。PTP 港因為距離新加坡約只有 40 公里，加上其低價的競爭優勢，已成為新加坡港 (PSA) 最大之區域性競爭對手，分別在 2000、2002 年吸引 Maersk-Sealand、長榮(Evergree)等世界級航運公司選擇 PTP 港為區域母港。PTP 港於 1995 年 3 月由 Seaport Terminal 於與馬國政府及柔佛港務局簽訂民營化合約後，規劃發展成一個自由貿易區，1999 年開始對外營運後，已快速發展為該區最理想轉運中心之一，2007 年位居世界第 18 大港口。

(二)PTP 港港埠規劃

PTP 港預計分 5 期開發，第 1 期投資美金 7 億 5 仟萬，完成 6 座碼頭，水深 15 米；第 2 期開發正進行中，預計興建 8 座碼頭，以容納 S 型超巴拿馬極限貨櫃輪。該港目前有 8 座碼頭供營運，每座長達 360 米，碼頭後面為貨櫃堆

置場，有規劃冷凍櫃插座，供冷凍櫃運輸業務之需，另外亦劃分專區儲存危險櫃。

港灣作業提供引水、拖船、管道加水等服務，設置管制中心整合服務資訊，提供船舶進出港高效之動態服務，先進之資訊技術整合櫃管、航安、自由貿易區資訊處理系統及結關等各項港口及場站作業服務，高動能之網路系統提供全年 365 天，每天 24 小時之服務功能。



圖5：PTP港區

(三)PTP 自由貿易港特色

1、規劃完整，自行管理

1998 年 PTP 港依法成立自由貿易港區，1999 年馬國政府授權 PTP 港口成立「自由貿易區管理局」，自行管理 PTP 港營運。PTP 港屬於新興港口，一開始即採一次到位的規劃，完整之自由貿易區規劃可謂 PTP 港最大特色。PTP 港採自行管理，跳脫傳統自由貿易區由外機關管理之模式，利於管理系統整合，貨物在自由貿易

區內，因無不同管理單位之切割地帶而可方便、快速、少干擾地進出，且其自由貿易區靠近碼頭，可節省大量之拖運費用。

2、工業、商業自由區分區設立

PTP 港另一個特色為依業務型態及活動區分為商業自由貿易區、工業自由貿易區。商業自由貿易區佔地約 400 英畝，可作為發貨、物流、併裝、倉儲等增值商務服務。工業自由貿易區，佔地約 600 英畝，規劃為輕、中、重製造工業區。

3、設置單一窗口及提供租稅優惠

自由貿易港區設單一窗口(圖 7)，負責協調相關單位，解決進駐業者土地使用問題。此外，進駐自由貿易港區的企業，可享 10 年免稅優惠。



圖 6：單一窗口

二、巴生港(Port Klang)

(一)地理條件

巴生港位居馬來半島西部海岸，雪蘭莪(Selangor)州之 KLANG 區，距離首都吉隆坡約 40 分鐘車程，為馬國最大港口與海運樞紐。巴生港擁有便捷的交通網路，透過公路結合高速公路網，可與吉隆坡國際機場連接(圖 7)，鐵路往北可達泰國曼谷，往南可達新加坡，其優越的地理環境造就該港成為該區域運輸中心。其航線跨越世界 120 餘國家，超過 500 多個港口。

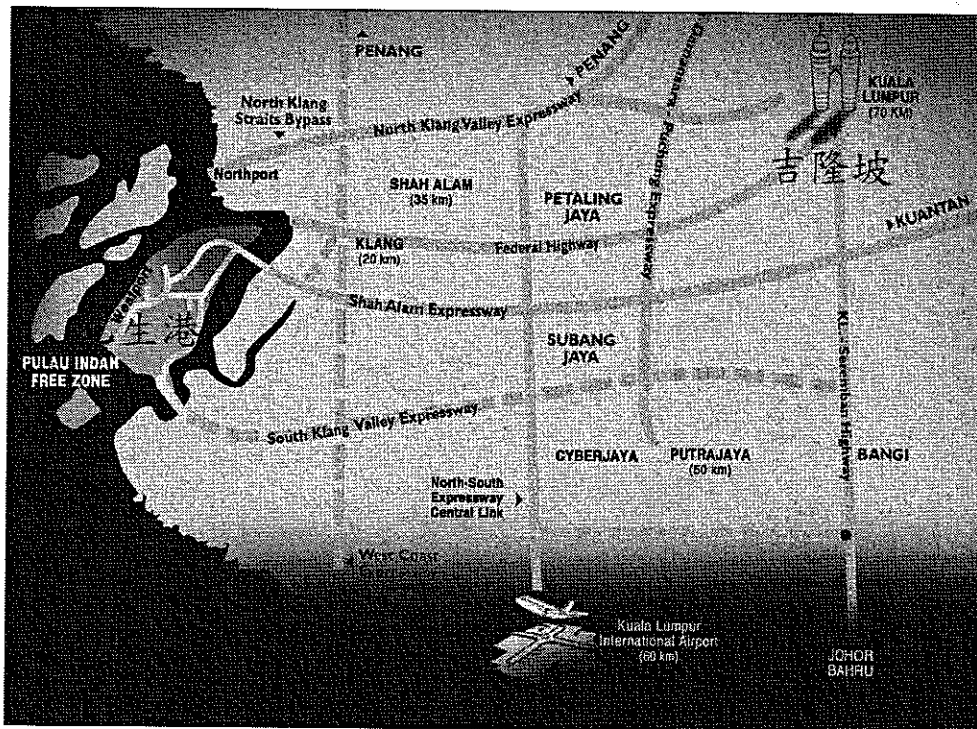


圖 7：與巴生港連接的公路系統

(二)民營化，提高營運績效

「巴生港務局」係於西元 1963 年 7 月 1 日依法成立的政府法人組織，下轄整個巴生港區域內之三個港口(圖 8)，

分別為北港 (North Port)、南港 (South Port) 及西港 (West Port)，巴生港於 1965 年成立了北港區 (North port)，後於 1994 年擴充了西港區 (West port)。目前除南港仍屬官方管理外，北港及西港已分別於 1986、1992 年交由民營公司「北港馬來西亞公司」(NORTHPORT MALASIA BHD) 及「基郎公司」(KELANG MULTI TERMINAL; KMT) 經營管理。

巴生港在民營化後，競爭力大增，貨櫃營運量逐年提高，從 2000 年的 300 萬 TEUs，2007 年增加至 710 萬 TEUs。巴生港民營化績效良好，2002 年曾為全球第 11 大港，現為第 16 大港口。

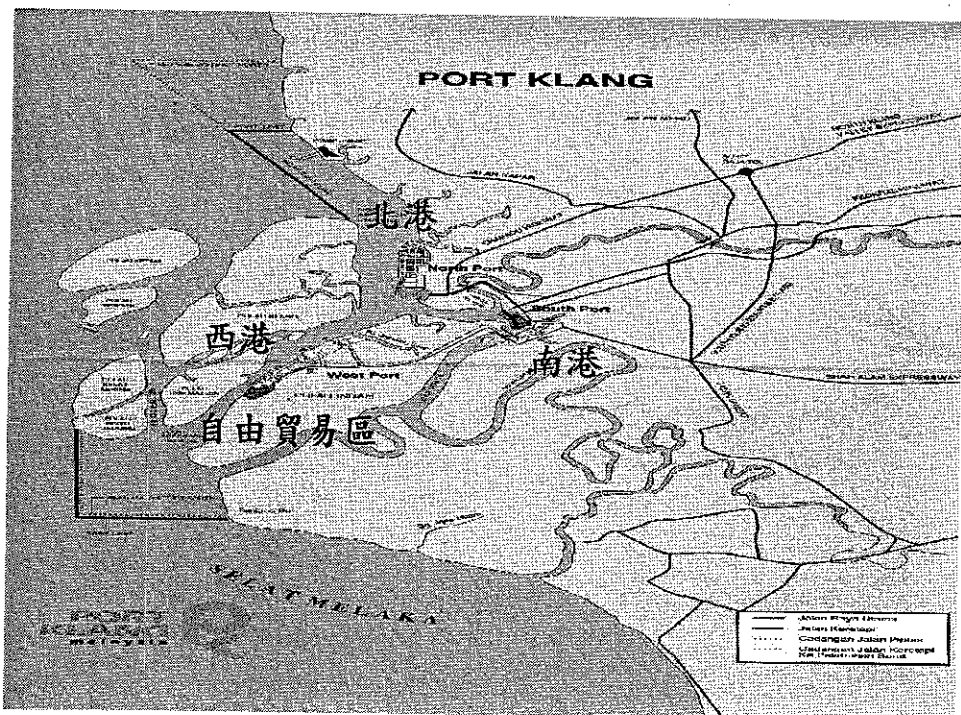


圖 8：巴生港北港、西港、南港位置

(三)碼頭設備

巴生港碼頭採直線型配置(圖 9)，方便大型船舶停靠，北港與西港現有貨櫃箱碼頭 21 座、散裝碼頭 12 座、

散貨碼頭 6 座、液態貨碼頭 9 座及乘客碼頭 1 座，總長度為 10.93 公里。



圖 9：巴生港碼頭

(四)巴生港自由貿易港區

馬來西亞 1990 年制定的自由貿易區法令，自由貿易港區可經由財政部長授權成立，巴生港自由貿易港區於 2006 年成立，採境內關外的精神，鼓勵出口導向工業、推廣製造業及商業貿易活動、並吸引國外投資。

巴生港是馬來西亞第一個綜合性自由貿易港區，參採杜拜的杰巴阿里(Jebel Ali)自由貿易港區模式，總共規劃 1000 英畝，自由貿易港區內設施完善，目標要成為東協貿易、製造、物流的樞紐。巴生自貿港依類別分為工業自由貿易港區(圖 10、11)、商業自由貿易港區(圖 12)、綜合區。商業區內設物流園區，面積約 30 公頃，可作倉儲、裝運前的文件處理、拖運、分類、分級、打包、(重)貼標籤、簡

易組裝及其他加值作業等使用。



圖 10：工業區廠房外觀

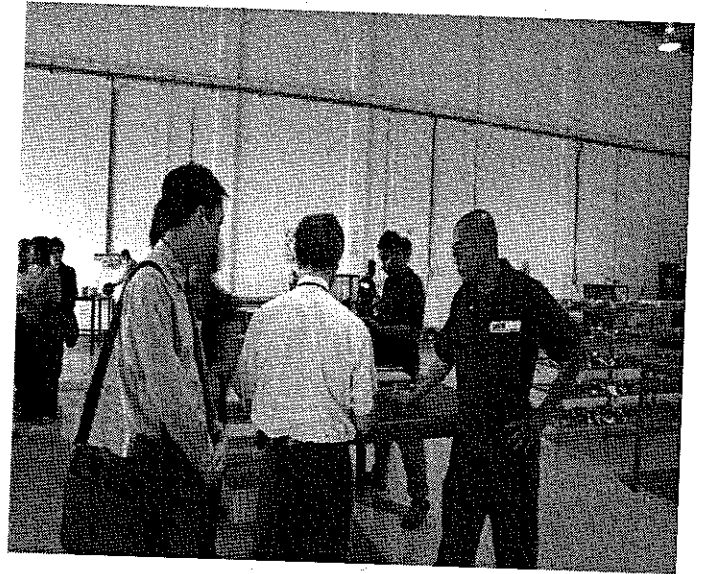


圖 11：工業區廠房內觀

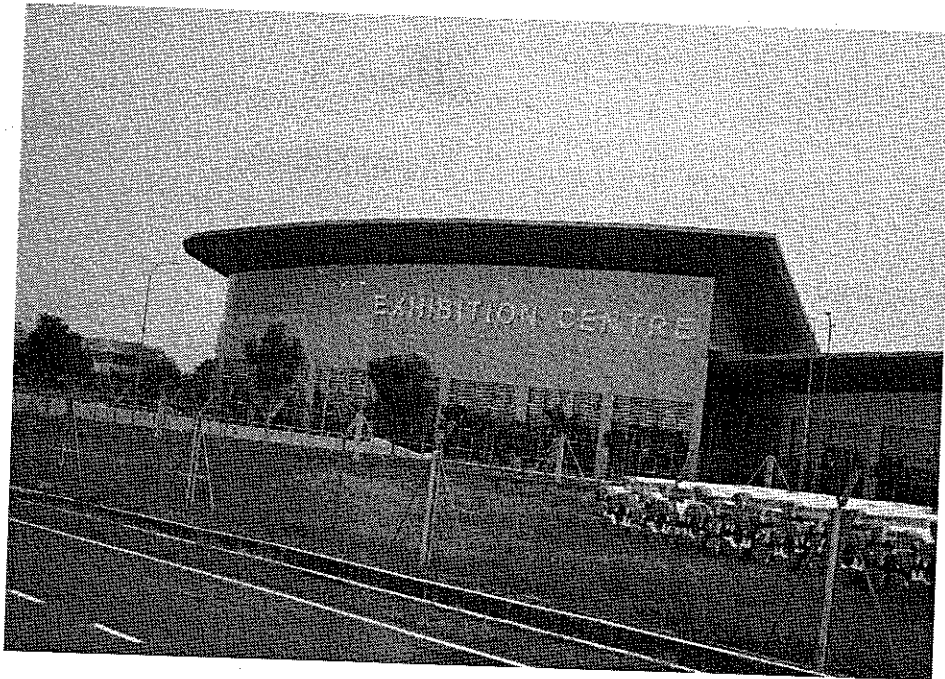


圖 12：商業區之展覽館

陸、結論與建議

一、效法新加坡，企業申設流程 e 化，友善經商環境

新加坡企業申設，藉由 e 化的 Bizfile 單一窗口系統，整合公部門資源，大幅簡化申設流程。台灣的網路普及率高，公部門 e 化也相當普遍，台灣的數位條件並不亞於星國，但欠缺整合。新加坡以整體政府的觀念，借助現代化科技，整合公部門資源，增進行政效率的模式，應可作為台灣學習的典範。

二、建立獎勵、評比制度，內化法規鬆綁動力

新政府上任以來，即以「開放、鬆綁、建設」為施政核心。目前法規鬆綁的推動機制已初步完成建置，採「由上而下」、「由下而上」雙向的鬆綁機制，同時多方尋求建言管道，包含外國商會、工商團體、建言平台等，讓民間有發聲管道。除了推動機制外，如何讓法規鬆綁的動力得以持續，是下個階段要思考的課題。新加坡以獎勵公務員、公部門評比的方式，一方面提供誘因、另一方面制定考核標準，獎勵與管考並重，值得我方參考。

三、物流業與電子商務結合，增強產業競增力

物流業的競爭力在於快速及整合能力，物流與電子商務緊密結合是物流業發展的趨勢。新加坡物流相關環節都已實現了無紙化及自動化，節省人力與財力，提高政府運作的效率。台灣也應該善用本身的數位優勢，將政府與民間的資訊系統整合成共同平台，以提高國際競爭力。

四、港區經營導入民營化精神，提高營運效率

本次參訪星、馬兩國之港埠，都歷經民營化過程，港區管理績效也因此大幅提高。台灣的港埠(包含自由貿易港)多

由政府機關經營管理，似可導入民營化精神，建立績效導向，或將管理與營運分離，有助於提升港埠運作效率。

五、調整自貿港發展策略，發展港區外增值

兩岸直航現已開放，面對未來中國大陸 12 保稅港區之競爭，建議調整發展策略，鎖定腹地面積較為完整的桃園航空與台中港，傾力投注人力、提供優惠措施，並協助解決海、空港埠營運發展之相關問題，以強化其發展利基。


基隆港及高雄港受制於腹地面積狹小，發揮的空間相對受限，建議發展港區外的增值區域，以專用道路連結，讓有意進駐廠商可得到需要的土地。

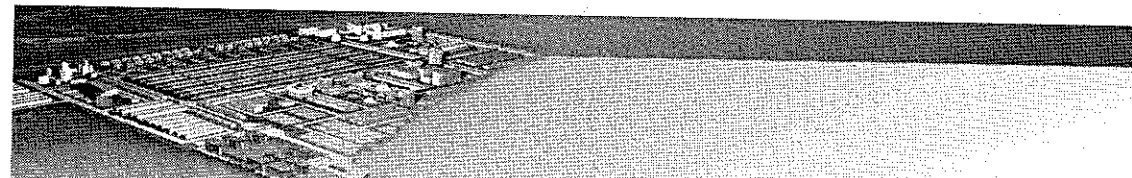
附錄：巴生自由貿易港概況簡報



WELCOME
欢迎

An overview of
Port Klang Free Zone, Malaysia


 **巴生港口自由贸易区
的概况**



Malaysia
马来西亚

**Your Gateway to S.E Asia Markets
and Beyond**

您通往东南亚及以外市场的窗户

 **PKFZ PORT KLANG
FREE ZONE
MALAYSIA**



Why Invest in Malaysia ? 为什么选择马来西亚？

- Economic Strength 经济实力
- Stable Government & Supportive Policies 稳定的政府&支援政策
- An Educated Workforce 受过教育的劳动群
- Developed Infrastructure 发展具备的基础设施
- A Vibrant Business Environment 充满活力的商业环境
- Quality of Life 生活水平



Ease of Doing Business Ranking Within ASEAN Countries 便利经商-东南亚国家排行榜

| Economy | Ease of Doing Business | Starting a Business | Dealing with Licences | Employing Workers | Registering Property | Getting Credit | Protecting Investors | Paying Taxes | Trading Across Borders | Enforcing Contracts | Closing a Business |
|-------------|------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|----------------------|----------------|----------------------|--------------|------------------------|---------------------|--------------------|
| Singapore | 1 | 9 | 5 | 1 | 13 | 7 | 2 | 2 | 1 | 4 | 2 |
| Thailand | 15 | 36 | 12 | 49 | 20 | 36 | 33 | 69 | 50 | 26 | 44 |
| Malaysia | 24 | 74 | 105 | 43 | 67 | 3 | 4 | 56 | 21 | 63 | 54 |
| Brunel | 78 | 117 | 66 | 4 | 178 | 97 | 121 | 26 | 36 | 158 | 35 |
| Vietnam | 91 | 97 | 63 | 84 | 38 | 48 | 165 | 128 | 63 | 40 | 121 |
| Indonesia | 123 | 168 | 99 | 153 | 121 | 68 | 51 | 110 | 41 | 141 | 136 |
| Philippines | 133 | 144 | 77 | 122 | 86 | 97 | 141 | 126 | 57 | 113 | 147 |
| Cambodia | 145 | 182 | 144 | 133 | 96 | 177 | 64 | 21 | 139 | 134 | 178 |
| Lao PDR | 164 | 78 | 111 | 82 | 149 | 170 | 176 | 114 | 168 | 111 | 176 |
| China | 83 | 135 | 175 | 86 | 29 | 84 | 83 | 168 | 42 | 20 | 57 |

Source: World Bank Group 2007 (from ranking of 178 economies)

- Malaysia ranks above all Asean countries 马来西亚超越东南亚国家:
 - Getting credit 申请信用
 - Protecting investors (except S'pore) 保护投资者(除新加坡外)
- Rank above most Asean countries
 - Paying taxes 缴纳税务
 - Trading across borders 跨边界贸易
- PKFZ's One-Stop Centre takes the hassle away from investors PKFZ一站式中心从旁协助投资者:
 - Starting a business 开创业务
 - Dealing with licences 申请执照





Statistics on Intra - ASEAN Trade

和东南亚国家交易总值

| COUNTRY | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 1995 |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| TOTAL (USD Billion) | 360.1 | 306.5 | 261.0 | 190.1 | 123.7 |
| Singapore | 146.1 | 124.1 | 109.9 | 67.2 | 56.3 |
| Malaysia | 73.3 | 65.8 | 57.9 | 47.0 | 30.9 |
| Thailand | 50.5 | 47.4 | 37.0 | 29.2 | 19.4 |
| Indonesia | 37.9 | 33.2 | 24.7 | 18.8 | 10.7 |
| Philippines | 18.4 | 16.0 | 15.2 | 13.0 | 4.9 |
| Viet Nam | 18.7 | 14.0 | 11.5 | 8.9 | - |
| Brunei Darussalam | 2.7 | 2.3 | 1.5 | 1.3 | 1.5 |
| Myanmar | 3.3 | 2.0 | 2.0 | 4.0 | - |
| Cambodia | 1.2 | 1.2 | 0.8 | 0.7 | - |
| Lao PDR | 8.0 | 0.5 | 0.5 | n.a. | - |

Source: ASEAN Secretariat




Malaysia's Involvement in FTAs

自由贸易协议

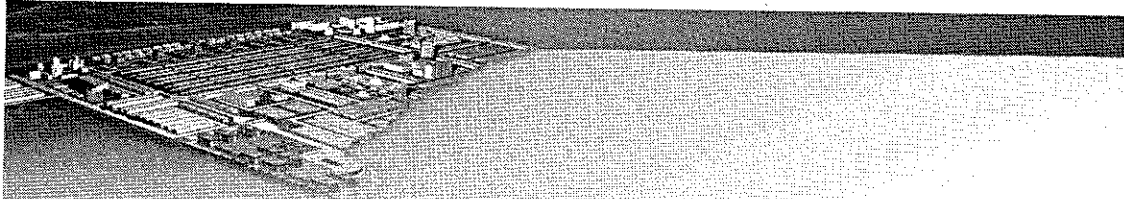
BILATERAL FTAs
Implemented
 Japan
 Pakistan

In Progress
 US
 Australia
 Chile
 Korea
 New Zealand

REGIONAL FTAs
Implemented
 AFTA
 ASEAN-China
 ASEAN-Korea

In Progress
 ASEAN-India
 ASEAN-Japan
 ASEAN-Australia-New Zealand
 ASEAN-EU
 ASEAN-Pakistan





**Development of Port Klang
as
A Regional Transshipment Hub**
巴生港口发展成为区域装
运中心

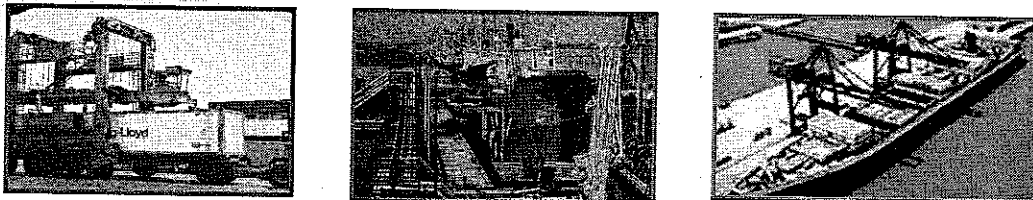


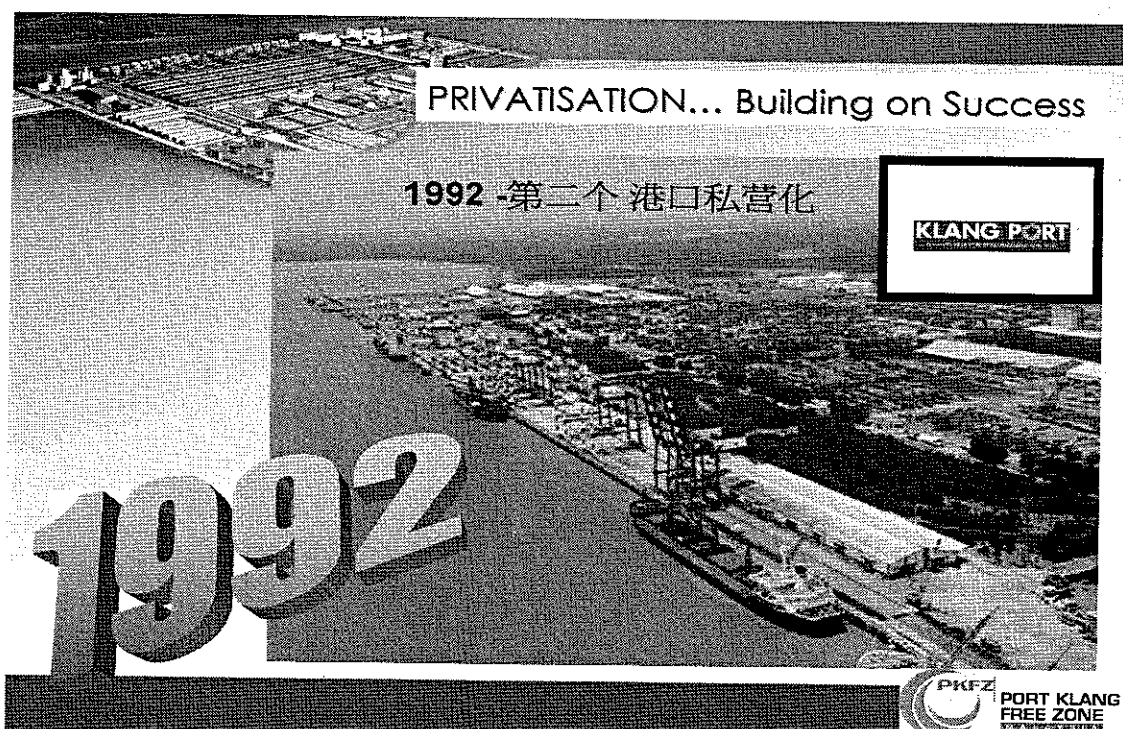
THE BEGINNING- Port Swettenham
瑞天咸港口

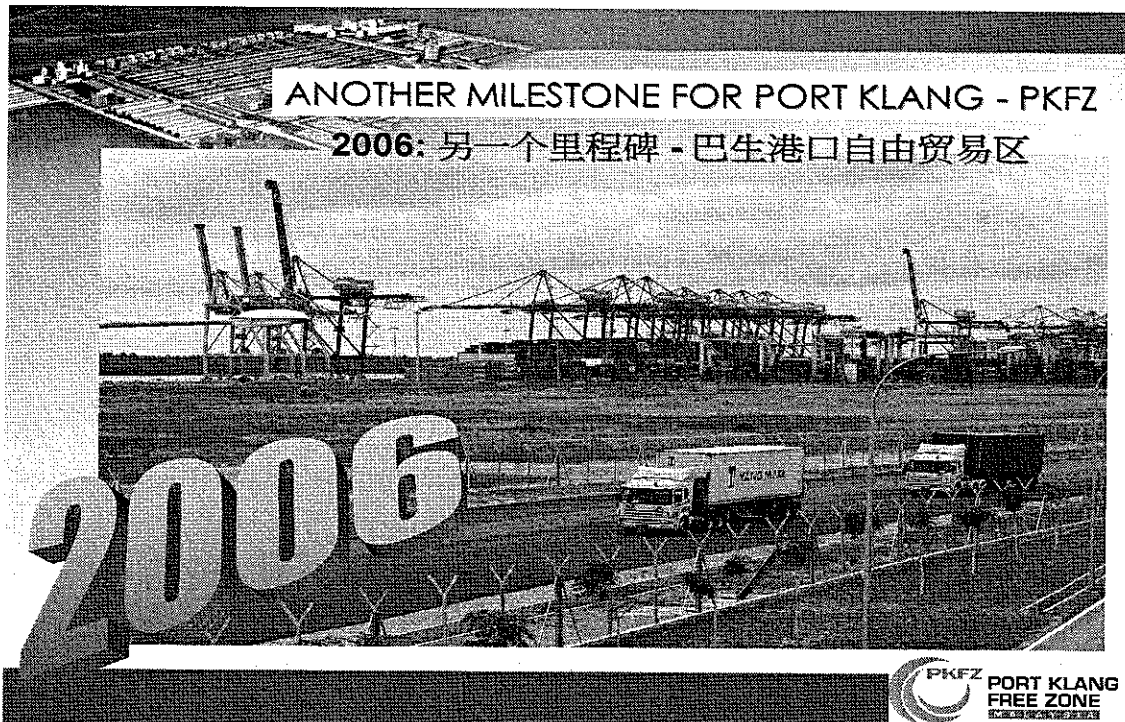
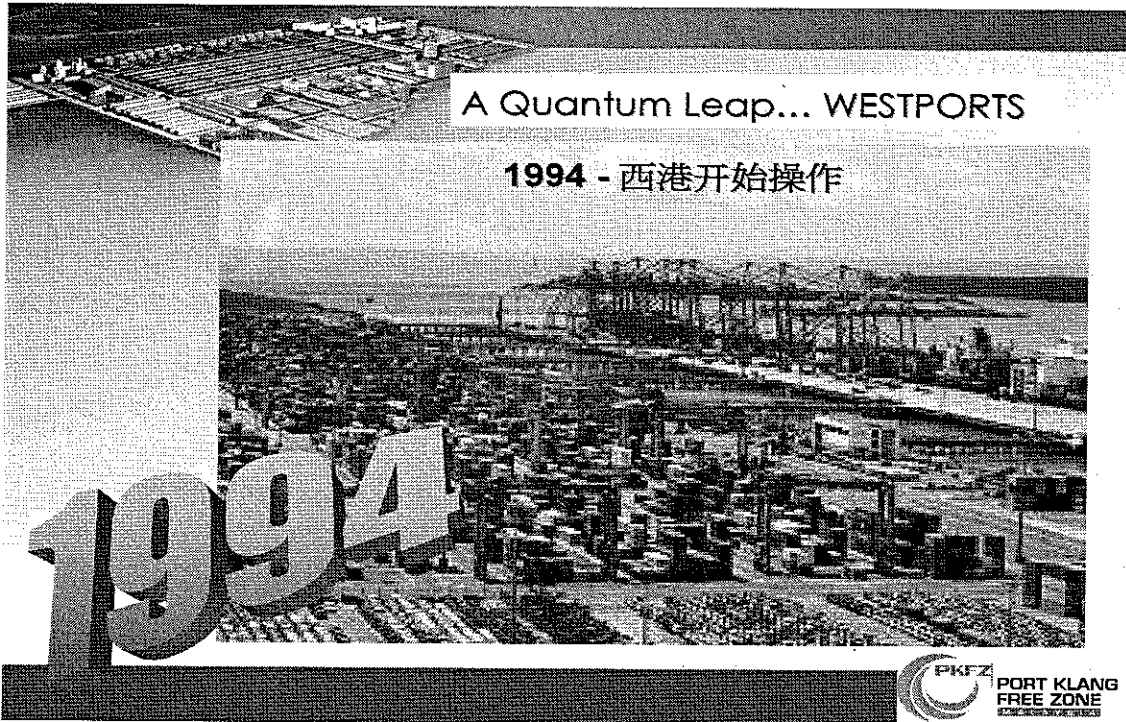



PORT KLANG IN THE 70'S & 80'S

巴生港口-七十至八十年代



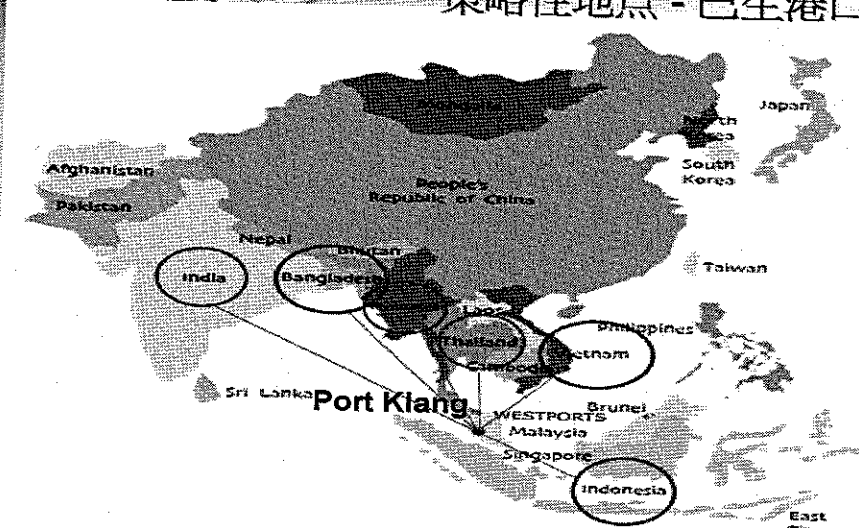







Strategic Location of Port Klang

策略性地点 - 巴生港口



PKFZ PORT KLANG FREE ZONE

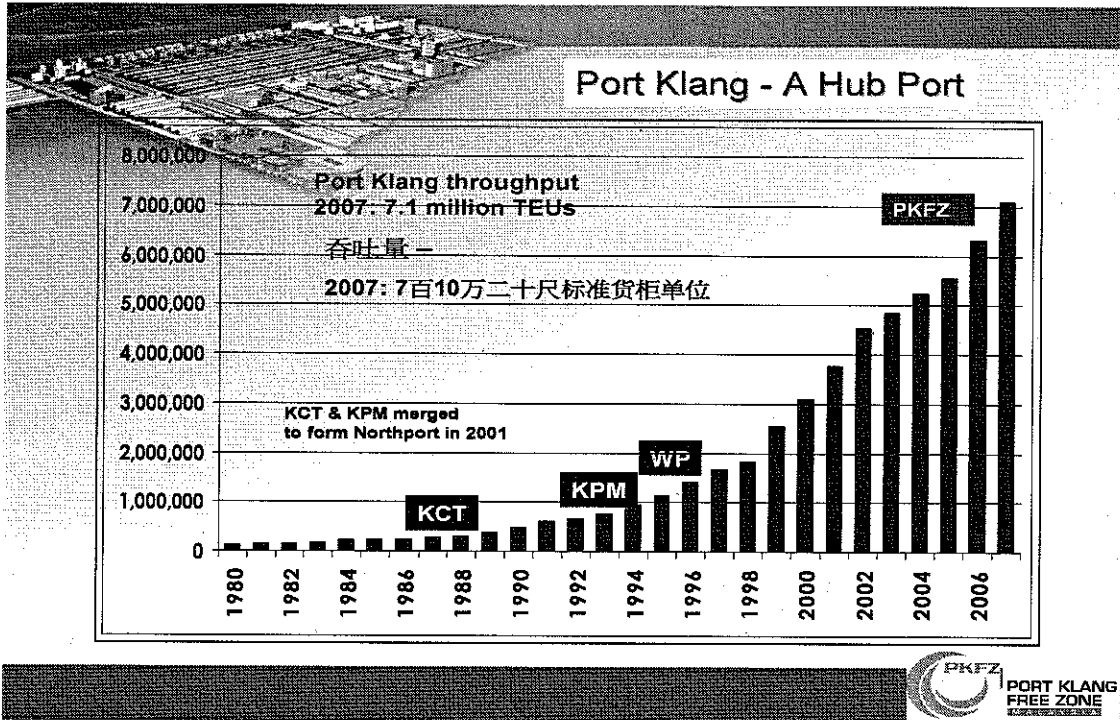


Berthing Facilities

码头泊位设施

| | NORTHPORT | WESTPORTS | Total | Km |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Container 货柜箱 | 12 | 9 | 21 | 5.3 |
| Break Bulk 散装 | 9 | 4 | 13 | 2.3 |
| Dry Bulk 散货 | 2 | 4 | 6 | 1.3 |
| Liquid Bulk 液体 | 4 | 5 | 9 | 2.0 |
| Passenger Jetty 乘客码头 | 1 | | 1 | 0.03 |
| TOTAL: | 28 | 22 | 50 | 10.93 |

PKFZ PORT KLANG FREE ZONE



League of World Container Ports 2007 世界货柜港口吞吐量排行榜

| WORLD RANKING | | PORT | THROUGHPUT MILLION TEU | | GROWTH 2007/2006 |
|---------------|------|---------------------|------------------------|------|------------------|
| 2007 | 2006 | | 2007 | 2006 | |
| 1 | 1 | SINGAPORE | 27.9 | 24.8 | 12.6% |
| 2 | 3 | SHANGHAI | 26.2 | 21.7 | 20.7% |
| 3 | 2 | HONG KONG | 23.9 | 23.6 | 1.7% |
| 4 | 4 | SHENZHEN | 21.1 | 18.6 | 14.1% |
| 5 | 5 | BUSAN | 13.3 | 12.1 | 9.9% |
| 6 | 7 | ROTTERDAM | 10.8 | 9.7 | 11.3% |
| 7 | 8 | DUBAI | 10.7 | 8.9 | 20.2% |
| 8 | 6 | KAOSHIUNG | 10.3 | 9.7 | 6.2% |
| 9 | 9 | HAMBURG | 9.9 | 8.8 | 12.6% |
| 10 | 8 | QINGDAO | 9.6 | 7.7 | 25.4% |
| 11 | 13 | NINGBO | 9.4 | 7.1 | 32.4% |
| 12 | 16 | GUANGZHOU | 9.2 | 6.8 | 39.4% |
| 13 | 10 | LOS ANGELES | 8.4 | 8.5 | -1.2% |
| 14 | 14 | ANTWERP | 8.2 | 7.0 | 17.1% |
| 15 | 12 | LONG BEACH | 7.3 | 7.3 | 0.0% |
| 16 | 16 | PORT KLANG | 7.1 | 6.3 | 12.7% |
| 17 | 17 | TIANJIN | 7.1 | 6.9 | 20.3% |
| 18 | 15 | TANJONG PELEPAS | 6.5 | 4.9 | 32.8% |
| 19 | 18 | NEW YORK / N.JERSEY | 6.4 | 6.1 | 5.9% |
| 20 | 20 | BREMEN/BREMERHAVEN | 4.9 | 4.4 | 11.4% |

Source: Containerisation International



Development of Free Zones in Malaysia

马来西亚国内所发展的自由贸易区





Definition of Free Zones 自由贸易区的定义

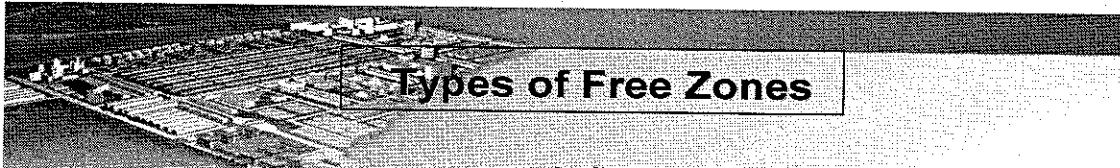
- ❑ **Definition under Section 2 of the Customs Act 1967**
“A Free zone shall be deemed to be a place outside Malaysia”
1967 关税法令第二条文下: 自由贸易区视为大马境外的地方
- ❑ **Minister of Finance is empowered to declare any area in Malaysia to be a Free Zone under Section 3(1) of the Free Zones Act 1990**
在1990 自由贸区法令下, 财政部长授权委任任何地方为自由贸易区



Types of Free Zones

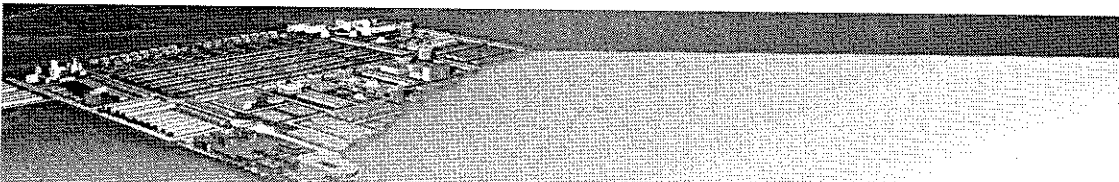
- ❑ **Government's objectives of setting up Free Zones**
政府成立自由贸易区的宗旨
 - **To facilitate export-oriented industry**
促进及鼓励出口制造业
 - **To promote and encourage manufacturing and commercial activities**
促进及鼓励制造业和贸易活动
 - **To induce inflow of foreign direct investments (FDI) 促使外国投资资金流入市场**





Types of Free Zones

- **3 types of Free Zones 三大类型**
 - **Free Industrial Zone (FIZ) 自由工业区**
 - for manufacturing activities
 - 18 FIZ located in various locations
 - **Free Commercial Zone (FCZ) 自由商业区**
 - for commercial activities including trading, breakbulking, grading, repacking, relabeling and transshipment
 - 17 FCZ located in seaports & airports
 - **Integrated Free Zone (FZ) 综合性自由区**
 - caters for industrial & commercial activities
 - located in seaports:
 - Port Klang Free Zone (PKFZ)
 - Port of Tanjung Pelepas



Port Klang Free Zone (PKFZ)

A Strategic Investment Option for Easy Access
to
ASEAN Markets and Beyond

PKFZ

一个策略性投资选择以更容易的进
入东南亚及以外的市场

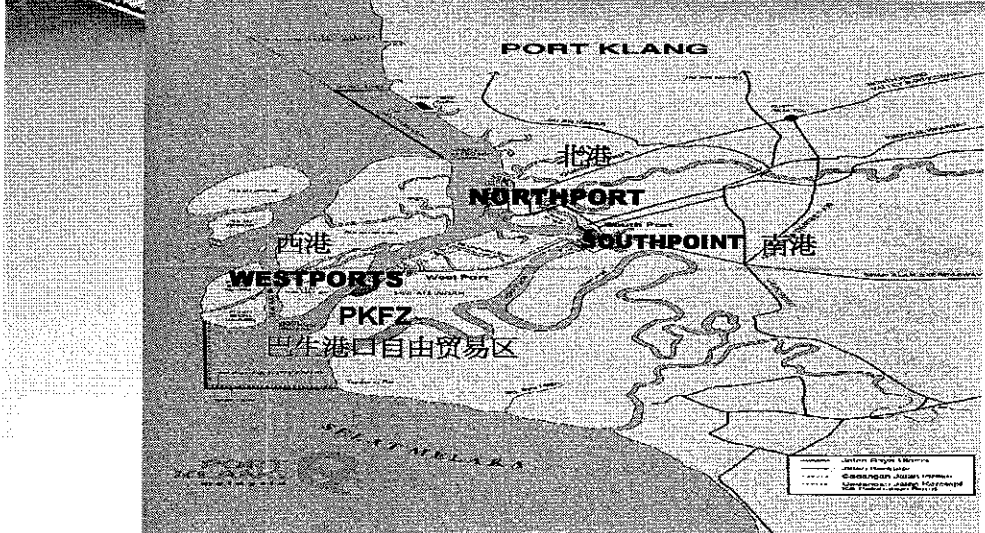




- ❑ **First Integrated Free Zone in Malaysia**
大马始创先例第一个综合性自由区
- ❑ **Special zone within Port Klang for commercial & industrial activities**
在巴生港口范围内-聚合工业和商业活动
- ❑ **Free Zone concept similar to Jebel Ali Free Zone (Dubai) but adapted to local & regional environment**
采用杰巴阿里自由区(迪拜)的模式但融入了本地和区域的操作环境
- ❑ **Port development comprising 1,000 acres of mixed /integrated facilities built on supply-driven concept**
一千英亩发展地跟据自供自足的综合设施
- ❑ **An integral part of Port Klang other than Northport & Westports**
巴生港口缺一不可的一份子
- ❑ **Strategically located along the Straits of Malacca**
座落在策略性的马六甲海峡
- ❑ **Gateway to the ASEAN markets for manufacturers, traders and logistics operators**
是制造商、贸易商和物流操作者进入东南亚市场的窗户

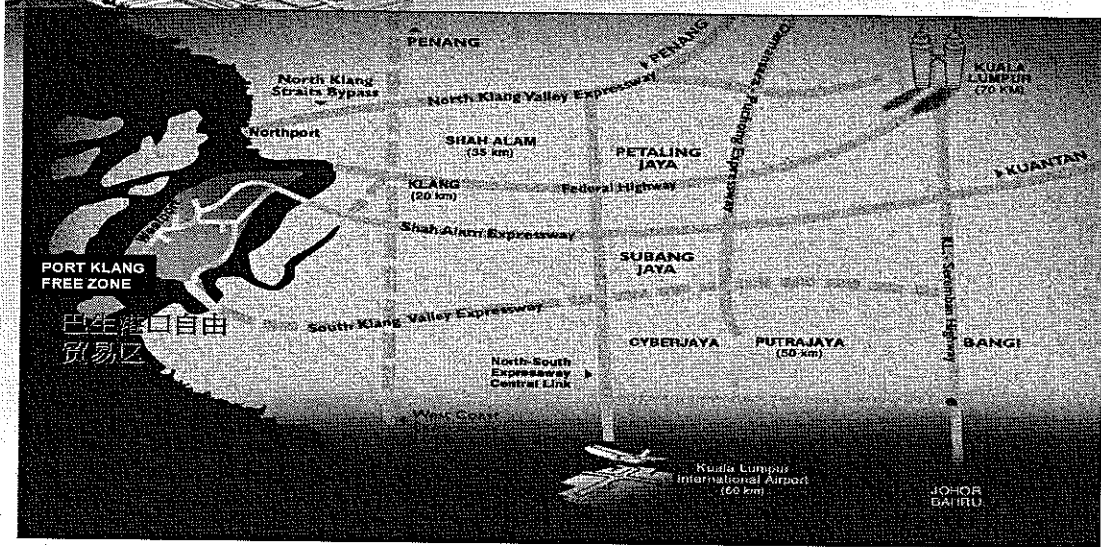


Strategic Location of Port Klang 巴生港口的位 置



Easy Access to PKFZ

大道直通巴生港口自由贸易区



PORT KLANG
FREE ZONE

巴生港口自由
贸易区



A Seamless Port Environment

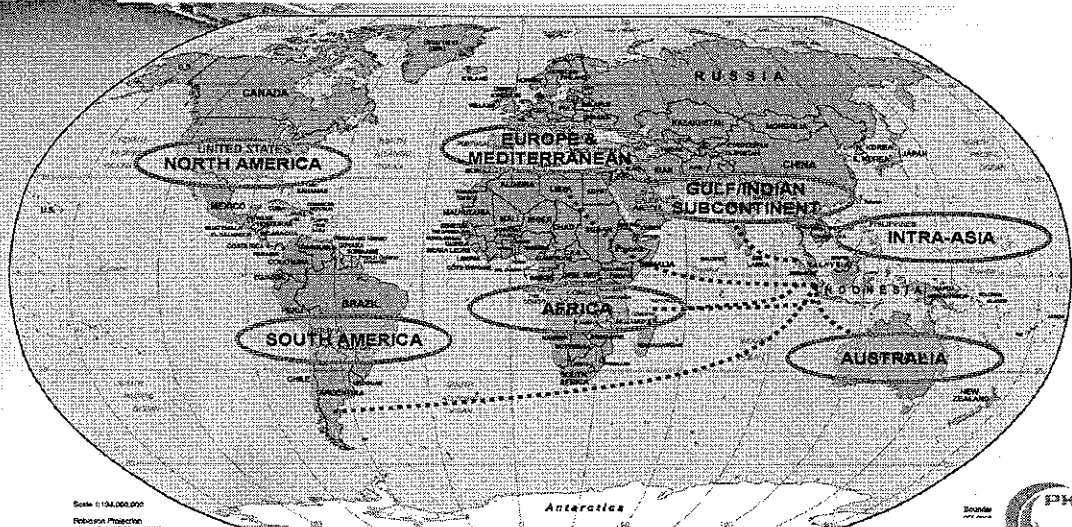


Development Components of PKFZ 巴生港口自由贸易区的发展设施


- Prepared Land 有备空地**
 - open plots of various sizes complete with basic infrastructure 已建好基本设施
 - total of 640 acres - 640英亩
 - for long-term lease of 10-30 years + option to extend 租赁期：10至30年加过后更新期限选择
- Light Industrial Units (LIUs) 轻工业单位**
 - suitable for light-manufacturing, trading and logistics activities 适合轻工业贸易商和物流操作者
 - 512 units of 5,487 sq.ft each 512个预先建好单位 - 5,487平方尺面积
 - short/long-term lease 短期或长期 租赁期
- Commercial Centre 商业中心**
 - office space, showroom, retail outlets, training centre 办事处、陈列室、零售行业和培训中心
 - 4 blocks modern office building (each 211,000 sq.ft) 四座现代化办公楼
 - short/long-term lease 短期或长期 租赁期
- Exhibition Centre (96,000 sq.ft) 展览中心 (9万6千平方尺)**
 - for exhibition & international trade fair 展览和国际贸易博览会
- Business Class Hotel (135 rooms) 酒店 (135间客房)**




Global Shipping Connectivity at Port Klang via Westports & Northport 巴生港口 (北港和西港) 与世界船运的联系



Scale: 1:100,000,000
Regional Projection







Port Klang – Gateway to the World

每周航线次数
Destination to major ports Calls / Week


| | |
|---|----|
| <input type="checkbox"/> China | 30 |
| <input type="checkbox"/> Europe/Mediterranean | 20 |
| <input type="checkbox"/> Middle-East | 20 |
| <input type="checkbox"/> Taiwan | 18 |
| <input type="checkbox"/> Japan & Korea | 18 |
| <input type="checkbox"/> Sri Lanka | 11 |
| <input type="checkbox"/> Africa | 9 |
| <input type="checkbox"/> USA | 4 |
| <input type="checkbox"/> Australia | 4 |
| <input type="checkbox"/> South America | 3 |
| <input type="checkbox"/> Indonesia (Jkt/Surabaya/Blw) | 16 |
| <input type="checkbox"/> India | 12 |
| <input type="checkbox"/> Bangladesh | 6 |
| <input type="checkbox"/> Myanmar | 5 |
| <input type="checkbox"/> Thailand/Vietnam | 9 |
| <input type="checkbox"/> East Malaysia | 10 |





Port Klang – Gateway to the World

MLOs Calling at Westports & Northport
停靠在巴生港口的船运公司(主干线)

| | |
|---|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> ANL | Mediterranean Shipping Co |
| <input type="checkbox"/> APL | Norasia |
| <input type="checkbox"/> CMA-CGM | NYK/TSK |
| <input type="checkbox"/> COSCO | OOCL |
| <input type="checkbox"/> China Shipping | PDZ |
| <input type="checkbox"/> Delmas | T.S. Lines |
| <input type="checkbox"/> Emirates | Shipping Co. of India |
| <input type="checkbox"/> Evergreen/ Italia Maritima /Uniglory | UASC |
| <input type="checkbox"/> Goldstar/Zim | KMTC |
| <input type="checkbox"/> Hapag Lloyd | Heung-A |
| <input type="checkbox"/> Hanjin/Senator | RCL |
| <input type="checkbox"/> Hyundai | Dongnama |
| <input type="checkbox"/> IRISL | Sinokor |
| <input type="checkbox"/> K-Line | Pan Ocean |
| <input type="checkbox"/> Maruba | SCI |
| <input type="checkbox"/> MOI | Wan Hai Line |
| | Yang Ming Line |







Port Klang - Gateway to the World

Feeders Calling at Westports & Northport
 停靠在巴生港口的航运公司(驳线)




| | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> ACL | <input type="checkbox"/> QC Line |
| <input type="checkbox"/> BSC | <input type="checkbox"/> RCL |
| <input type="checkbox"/> Bengal Tiger Line | <input type="checkbox"/> Simatech |
| <input type="checkbox"/> CMA-FAS | <input type="checkbox"/> Transcoastal |
| <input type="checkbox"/> China Shipping-Puhai | <input type="checkbox"/> Sea consortuim |
| <input type="checkbox"/> Hub Line | |
| <input type="checkbox"/> Gematrans | |
| <input type="checkbox"/> Johan Shipping | |
| <input type="checkbox"/> LKC | |
| <input type="checkbox"/> MCC Transport | |
| <input type="checkbox"/> New Econ Line | |
| <input type="checkbox"/> OEL | |
| <input type="checkbox"/> OOCL-Tru Trans | |
| <input type="checkbox"/> Q-Express | |
| <input type="checkbox"/> PACC | |
| <input type="checkbox"/> PDZ | |





Malaysia's

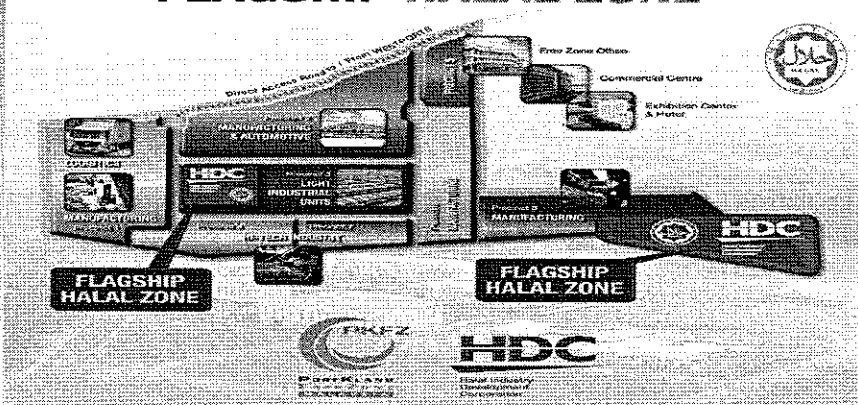


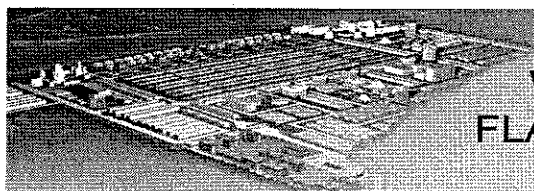
Flagship Halal Zone (FHZ)

清真产品中心
 Co-Managed by PKFZ & HDC
 PKFZ 和清真工业发展企业共同管理




MALAYSIA'S FLAGSHIP HALAL ZONE

WHAT IS PKFZ-HDC FLAGSHIP HALAL ZONE ? 何谓清真产品中心?

- ❑ FHZ is Malaysia's premier Halal industry hub 马来西亚主要清真产品中心
- ❑ Strategically located in Port Klang 座落在巴生港口
- ❑ Dedicated halal zone for commercial and industrial activities 特别清真区供商业和工业活动
- ❑ Facilities consist of: 设施包括 :
 - Pre-built Light Industrial Units (300,000 sq.ft) 轻工业单位 - 60间
60 units of 5,487 sq.ft each
 - Open land with ready infrastructure (50 acres) 50英亩有备空地
 - Modern office space at the Commercial Centre 商业中心的现代办公室空间
- ❑ For long-term lease/rent 短期或长期的租赁期
- ❑ Jointly managed by PKFZ and HDC PKFZ 和清真工业发展企业共同管理





WHY PKFZ-HDC FLAGSHIP HALAL ZONE ?

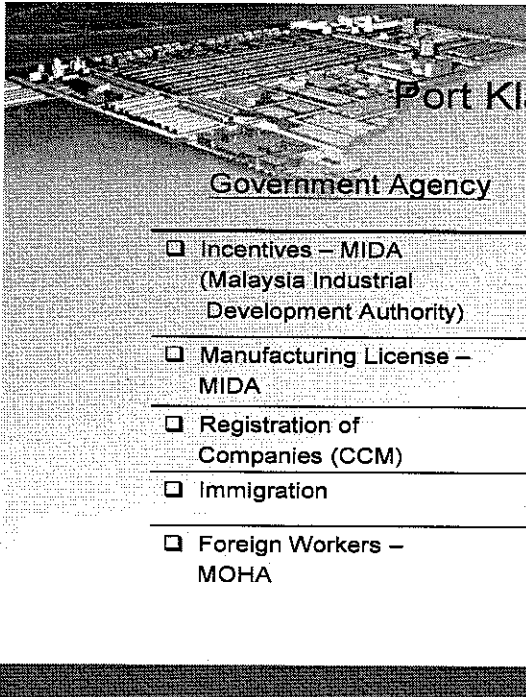
- ❑ An integrated facility for trading & manufacturing 给予商业和工业的综合设施
- ❑ Strategic location within a seamless port environment 位置与港口操作相似环境
 - globally connected by sea with multi-modal links by road, rail and air 全球水路互联系以及多元形态的运输网络 - 陆路、空路及铁路
 - easy access to regional and global halal markets 快捷、容易进入区域及全球的清真市场
 - savings on logistics costs 节省物流成本
 - premier location for export-oriented halal industry 适合出口清真制造业
- ❑ Facilities ready for easy and fast start-up 齐全的设施：容易和快速的启动操作
- ❑ One-Stop Centre to facilitate business: 一站式中心从旁协助投资者
 - applications for licenses, permits & other Govt. approvals 申请政府机构的执照、许可证和其他准证
 - auditing & halal certification, training and consultation in all halal matters 验核和清真证明、训练和咨询所有清真事项



HALAL INCENTIVES OFFERED BY HDC 清真产品的奖掖

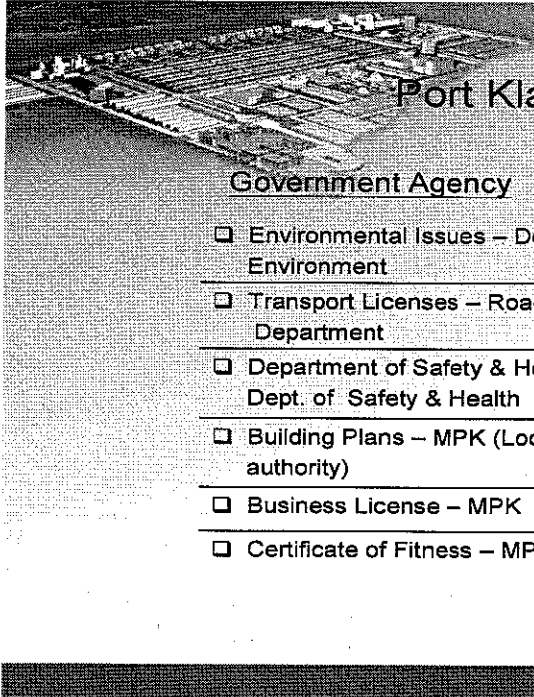
- ❑ Halal Park Operators
 - Pioneer status (新兴工业地位) with 100% tax exemption for 10 years or
 - Investment Tax Allowance (投资赋税减免) of 100% of qualifying capital expenditure within a period of 10 years
- ❑ Halal Logistics Operators
 - Pioneer status with 100% tax exemption of statutory income for 5 years or
 - Investment Tax Allowance of 100% of qualifying capital expenditure within a period of 5 years
- ❑ Halal Industry Players
 - Investment Tax Allowance of 100% of qualifying capital expenditure within a period of 10 years or
 - Exemption on statutory income from export sales for 5 years
 - Exemption from import duty of raw materials for Halal Promoted Products
 - Double tax deduction on expenses for obtaining international quality standards






Port Klang One-Stop Agency (OSA)
PKFZ 一站式中心

| <u>Government Agency</u> | <u>Lead Time for Approval</u> |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Incentives – MIDA (Malaysia Industrial Development Authority) | 7 - 30 Days |
| <input type="checkbox"/> Manufacturing License – MIDA | Normal – 7 Days Sensitive cases – 4 weeks |
| <input type="checkbox"/> Registration of Companies (CCM) | Registry – 1 Day |
| <input type="checkbox"/> Immigration | Expatriate Pass- 10 days |
| <input type="checkbox"/> Foreign Workers – MOHA | 1 day |

Port Klang One-Stop Agency (OSA)
PKFZ 一站式中心

| <u>Government Agency</u> | <u>Lead Time for Approval</u> |
|---|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Environmental Issues – Dept. of Environment | 2 weeks (including EIA study) |
| <input type="checkbox"/> Transport Licenses – Road Transport Department | 1 day |
| <input type="checkbox"/> Department of Safety & Health – Dept. of Safety & Health | 2 weeks |
| <input type="checkbox"/> Building Plans – MPK (Local authority) | 2 weeks |
| <input type="checkbox"/> Business License – MPK | 1 – 7 days |
| <input type="checkbox"/> Certificate of Fitness – MPK | 2 weeks |





Our Commitments to Investors

我们的对投资者的承诺

- ✓ **Start with Ease** 简易的开始
- ✓ **Integrate with Ease** 简易的互动
- ✓ **Connect with Ease** 简易的联系
- ✓ **Grow with Ease** 简易的成长
- ✓ **Compete with Ease** 简易的竞争



THANK YOU

謝謝

请参观我们的网址：
Please visit us at
www.pkfz.com

