

出國報告（出國類別：航運管理）

2010 赴泰國、馬來西亞 港口考察報告

服務機關：交通部基隆港務局

姓名職稱：徐文亮港務長

鄭錦州專員

陳俊宇助理設計師

派赴國家：泰國、馬來西亞

出國期間：99.10.04 至99.10.10

報告日期：100.01.11

系統識別號：

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數： 含附件：是 否

出國報告名稱：2010 赴泰國、馬來西亞港口考察報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：交通部基隆港務局/鄭錦州/02-24206574

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

徐文亮/交通部基隆港務局/港務長室/港務長02-24206106

鄭錦州/交通部基隆港務局/業務組/專員/02-24206574

陳俊宇/交通部基隆港務局/資訊室/助理設計師/02-24206217

出國類別：1.考察 2.進修 3.研究 4.實習 5.其他：

出國期間：民國99 年10 月4 日至10 月10 日

出國地區：泰國、馬來西亞

報告日期：民國100 年1 月11 日

分類號/目：

關鍵詞：曼谷港、蘭加邦港、巴生港、電子港、自由貿易港區

內容摘要：

- 一、泰國港務局近年來積極建設全國各大型碼頭，不僅增加電腦控制系統、監視系統及橋式起重機等基礎設備外，更全力推動電子港計畫，致力發展國內港口，以成為大湄公河次區域之樞紐。隨著全球港口運量快速成長，使用資訊化的物流技術，可以達到高效率、高報酬之效果。泰國港務局相關資訊科技之應用，可作為本局日後推動資訊業務之參考。
- 二、巴生港之崛起，除了地理位置卓越外，先進的港埠設施及工作效率，實為關鍵所在。該港另有自由貿易港區，其特色為：新穎的倉庫設施、一站式的服務及優惠的獎勵條件等。期能汲取他國自由貿易港區設立之經驗，以增進本局物流環境之競爭力。
- 三、為吸引國際郵輪以基隆為母港並推動在地觀光，本次考察亦安排參訪巴生港郵輪碼頭及吉隆坡市區。期能藉由了解他國郵輪碼頭之建設及套裝行程之規劃，思考如何結合在地文化、發展具有地

方特色之旅遊行程；更進一步帶動周邊經濟發展，達成以港興市，以市援港，創造出屬於基隆的郵輪觀光文化。

目錄

第一章	參訪目的	1
第二章	參訪行程	5
第三章	泰國最大的貨櫃港口—蘭加邦港 (LCP, Laem Chabang Port)	7
一、	基本資料.....	7
二、	營運績效.....	10
三、	長榮貨櫃運輸 (泰國) 有限公司.....	12
第四章	曼谷港與電子港計畫	16
一、	基本資料.....	16
二、	管理體制.....	17
三、	營運績效.....	19
四、	電子港計畫.....	20
第五章	巴生港—向新加坡挑戰	26
一、	基本資料.....	26
二、	管理體制.....	29
三、	營運績效.....	30
四、	巴生港西港港區.....	32
第六章	東方花園—檳城港	37
第七章	曼谷港自由貿易港區及巴生港自由貿易港區	40
一、	曼谷自由貿易區 (Bangkok Free Trade Zone)	40
二、	巴生港自由貿易區 (PKFZ, PortKlang Free Zone)	46
第八章	蘭加邦港及巴生港郵輪發展現況	51
一、	蘭加邦港郵輪碼頭.....	51
二、	巴生港郵輪碼頭.....	57
第九章	拜訪吉隆坡航商及市政考察	62
一、	拜訪威爾森海運服務吉隆坡分公司.....	62
二、	吉隆坡市政考察.....	65
第十章	心得與建議	68

第一章 參訪目的

2009 年受到金融海嘯之影響，本局貨櫃裝卸量為 157 萬 7,825TEU，較 2008 年負成長 47 萬 7,434TEU（下滑 23.23%），為自民國 75 年以來之新低。亞洲各重要港口如新加坡、大陸上海港、深圳、馬來西亞丹絨帕拉帕斯、巴生港及泰國蘭加邦港之貨櫃裝卸量雖有小幅衰退，但整體而言營運績效至第四季已逐漸回穩，尤其馬來西亞巴生港、泰國蘭加邦港在 2009 年世界港口排名中（詳表 1），更分別前進一個名次。故本次出國行程，規劃參訪具有發展潛力之泰、馬港口並積極了解該國自由貿易港區之推動方式與國際郵輪之相關軟硬體建設，俾利爾後本局相關業務推展之參考。

泰國港務局轄下之曼谷港為一河港，航路較長且水深不足，加上曼谷市區交通易於擁擠，因此發展受到限制。有鑑於此，泰國政府致力發展蘭加邦港，與本局轄下基隆港及臺北港之發展模式頗為相似。泰國港務局為提高港埠之競爭力及降低營運成本，自 2007 年開始發展電子港計畫。另外在 2008 年間，逐漸將員工總數由 3,700

人降至 2,500 人，雖減少作業人力，但不影響港埠之作業效率，甚至增進整體營收達 10%，皆有賴於各項基礎資訊建設及自動化系統之建置。適逢本局體制改革之際，可透過泰國港務局之電子港推動過程及成效，了解如何利用資訊科技之力量，整合金流、資訊流及物流，全面提升航港整體競爭力。

馬來西亞之巴生港先天具有良好的港埠條件，除面對被稱為黃金海運線之麻六甲海峽外，以公路、鐵路、空路及水路建構而成的立體交通運輸網路，搭配高效率的物流作業，使巴生港成為馬來西亞最重要的物流中心。港區內更具有馬來西亞獨一無二工商並存發展之自由貿易港區，並具有完備的基礎建設、優惠的投資獎勵措施、一站式的快捷便利服務，加上特殊的文化、宗教背景，勢必將成為馬來西亞轉口貿易、生產加工的重要基地。為推動本局自由貿易港區業務，汲取他國自由貿易港區設立之經驗，以期能增進本局物流環境之競爭力，並提供我國企業立足台灣之基地，將貿易觸角遍及至全世界。

本局近年提出以內客外貨雙軸心為策略，積極圖謀

轉型為郵輪貨櫃新氣象之港口。巴生港曾在 1997 年夢想世界郵輪之旅雜誌中，榮獲世界最佳港口設備獎項；本次安排參訪巴生港郵輪碼頭及吉隆坡市政交通考察，期能藉由了解他國郵輪碼頭之建設及套裝行程之規劃，思考如何結合在地文化、發展具有地方特色之旅遊行程，期能繁榮周邊經濟，達到以港興市、以市援港之目標。

表 1. 2009 年世界港口排名(括號內為該港口 2008 年之排名)。

港口排名	港口名稱	TEU (百萬)
1 (1)	新加坡	25.8
2 (2)	上海	25.0
3 (3)	香港	20.9
4 (4)	深圳	18.2
5 (5)	釜山	11.9
6 (8)	廣州	11.2
7 (6)	杜拜	11.1

8 (7)	寧波	10.5
9 (10)	青島	10.3
10 (9)	鹿特丹	9.7
11 (14)	天津	8.7
12 (12)	高雄	8.5
13 (13)	安特衛普	7.3
14 (15)	巴生	7.3
15 (11)	漢堡	7.0
16 (16)	洛杉磯	6.7
17 (18)	丹絨帕拉帕斯	6.0
18 (17)	長灘	5.1
19 (22)	廈門	4.6
20 (21)	蘭加邦	4.6

第二章 參訪行程

本局參訪團隊於99年10月4日出發，99年10月10日返國，本次行程如下表所示，以下將針對主要參訪行程區分章節進行報告。

表2. 參訪行程活動表

日期	行程	地點
10/04 (一)	上午：08:40 搭乘華航 CI833 班機至曼谷機場 下午：1.參訪一站式 (OSOS) 投資中心 2.參訪曼谷自由貿易港區	臺北至曼谷
10/05 (二)	上午：參訪蘭加邦港 下午：參訪長榮貨櫃運輸 (泰國) 有限公司	曼谷
10/06 (三)	上午：參訪曼谷港 下午：17:05 搭乘馬航 MH783 班機至吉隆坡	曼谷 吉隆坡
10/07 (四)	上午：參訪巴生港 下午：參訪巴生港自由貿易港區	吉隆坡

<p>10/08 (五)</p>	<p>上午：拜訪威爾森通運股份有限公司 (Wilhelmsen Ships Service KL) 下午：吉隆坡市政交通考察</p>	<p>吉隆坡</p>
<p>10/09 (六)</p>	<p>上午：09:15 搭乘馬航 MH1138 班機至檳城 下午：參訪檳城港</p>	<p>吉隆坡 檳城</p>
<p>10/10 (日)</p>	<p>上午：整理參訪資料 下午：16:50 搭乘華航 CI732 返抵桃園機場</p>	<p>檳城至臺北</p>

第三章 泰國最大的貨櫃港口—蘭加邦港 (LCP, Laem Chabang Port)

泰國政府自 1951 年設立泰國港務局 (PAT, port authority of Thailand)，綜理國內港埠經營管理之事務。由於曼谷港航路長、水深不足及市區交通易擁塞等缺點，發展受到限制。

一、基本資料

蘭加邦港位於泰國首都曼谷市南方約 110 公里及距度假勝地芭達雅 (Pattaya) 北方 15 公里遠，地理位置如圖 1。



圖1. 蘭加邦港地理位置圖，圖中紅點即為蘭加邦港。

由於倚靠國際知名度假勝地芭達雅，每年迎接上千名觀光客搭乘郵輪至該港。蘭加邦港興建計畫共分三階段，目前進入第二階段之建設，泰國政府重要目標之一，就是將蘭加邦港口管理及營運民營化，PAT 依據此一政策，目前將已完工之第一階段建設、第二階段建設之 C3 碼頭委由民間業者營運。

蘭加邦港目前營運中的碼頭共有 11 座(A0-A5、B1-B5、C3，如圖 2)，可提供貨櫃船、散雜貨船、客貨滾裝船與郵輪靠泊。貨櫃碼頭有 6 座(B1-B5、C3)，另外 A2、A3 為多功能碼頭，亦可提供貨櫃裝卸作業。有關蘭加邦港之港埠設施說明，詳如表 3。

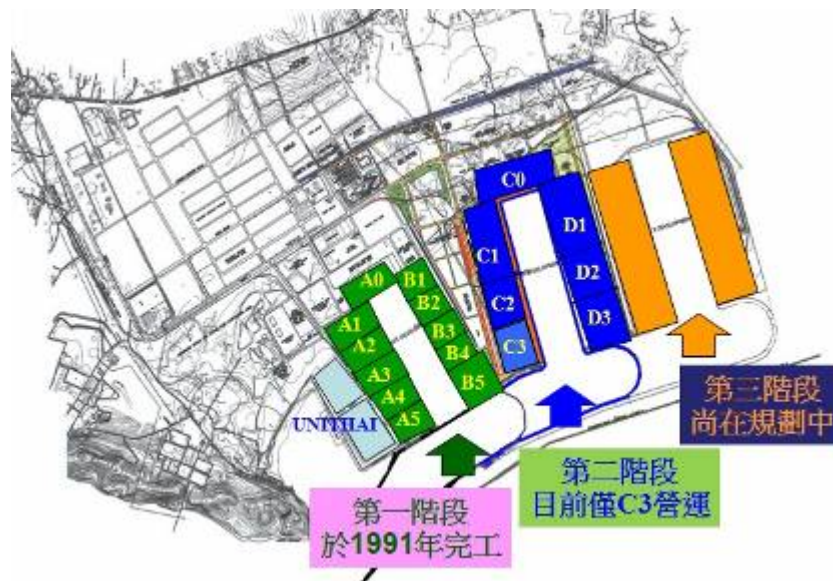


圖2. 蘭加邦港港區圖。

表3. 蘭加邦港港埠設施說明

碼頭	功能	碼頭長度/水深	承租期間	營運公司
A0	多功能	500 公尺/6.5 公尺	30 年	LCMT Co., Ltd
A1	郵輪、客貨滾裝	365 公尺/14 公尺	30 年	Laemchabang Cruises Center Co.,Ltd.
A2	多功能	400 公尺/14 公尺	30 年	Thai Laemchabang Terminal Co.,Ltd.
A3	多功能	350 公尺/14 公尺	30 年	Hutchison Laemchabang Terminal Co.,Ltd.
A4	散雜貨(糖為主)	350 公尺/14 公尺	25 年	Aawthai Warehouse Co.,Ltd.
A5	客貨滾裝(汽車、雜貨為主)	450 公尺/14 公尺	25 年	Namyong Terminal Co.,Ltd.
B1	貨櫃	300 公尺/14 公尺	27 年	LCB Container Terminal 1 Co., Ltd
B2	貨櫃	300 公尺/14 公尺	27 年	Evergreen Container Terminal (Thailand) Co., Ltd.

B3	貨櫃	300 公尺/14 公尺	27 年	Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co.,Ltd.
B4	貨櫃	300 公尺/14 公尺	27 年	TIPS Co., Ltd.
B5	貨櫃	400 公尺/14 公尺	30 年	Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.
C0	多功能	400 公尺/16 公尺	—	招租中
C1	貨櫃	500 公尺/16 公尺	30 年	Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.
C2	貨櫃	500 公尺/16 公尺	30 年	Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.
C3	貨櫃	500 公尺/16 公尺	30 年	Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.

二、營運績效

蘭加邦港自 2003 年起，就名列世界前二十大港口，

蘭加邦港主要以進出口為主，2005 年至 2009 年會計年度

(每年 10 月至次年 9 月)之貨物運量統計詳表 4，2005 年至 2009 年會計年度貨櫃營運績效如圖 3。整體而言，除了 2009 年遭遇金融海嘯，導致總運量降低外，2005 年至 2008 年營運量皆有持續成長。

表4. 蘭加邦港 2005 年至 2009 年會計年度之貨物運量統計

會計年度	2009	2008	2007	2006	2005
進口	15.791	20.150	15.478	13.415	12.604
出口	31.190	34.411	29.114	24.907	22.891
轉口	0.107	0.276	0.272	0.134	0.239
總計	47.099	54.837	44.864	38.456	35.734

單位：百萬噸

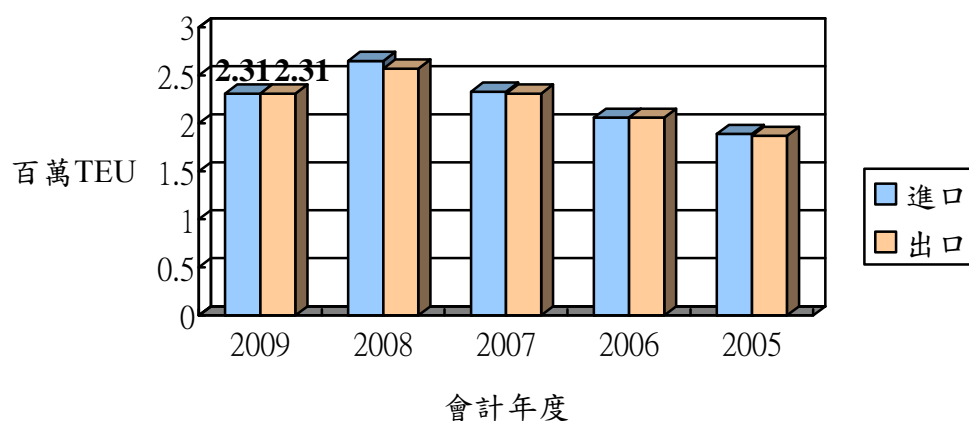


圖3. 蘭加邦港 2005 年至 2009 年會計年度貨櫃營運績效。

三、長榮貨櫃運輸（泰國）有限公司

長榮集團於 1991 年與永華投資股份有限公司合資成立長榮貨櫃運輸（泰國）有限公司（ECTT, Evergreen Container Terminal Thailand Limited），初期從事貨櫃進出口之卡車服務。1992 年標租蘭加邦 B2 碼頭，並於 1993 年正式營運；1995 年，向泰國鐵路局承租土地，以作為 Lat Krabang 內陸貨櫃集散站，並於 1996 年開始營運。主要服務對象有長榮海運、立榮海運，亦提供三合一的服務，即：內陸貨運集散站、拖車運送與碼頭裝卸等多功能服務。有關長榮貨櫃運輸（泰國）有限公司於蘭加邦港 B2 貨櫃碼頭詳細資料及主要設備，詳如表 5 及表 6。

表5. ECTT 蘭加邦港 B2 貨櫃碼頭明細表

B2 貨櫃碼頭	
碼頭長度	300 公尺
場站面積	300 公尺 × 350 公尺
水深	14 公尺
貨櫃集散站面積	40 公尺 × 115 公尺

表6. ECTT 蘭加邦港 B2 貨櫃碼頭設備明細表

設備名稱	數量
橋式起重機	4
門式機	10
場地曳引車	26
場地車架	27
堆高機(2.5 噸、3.5 噸及 6 噸)	4、2、1
堆積機	2
側載堆高機	3



圖4. 蘭加邦港港區鳥瞰。

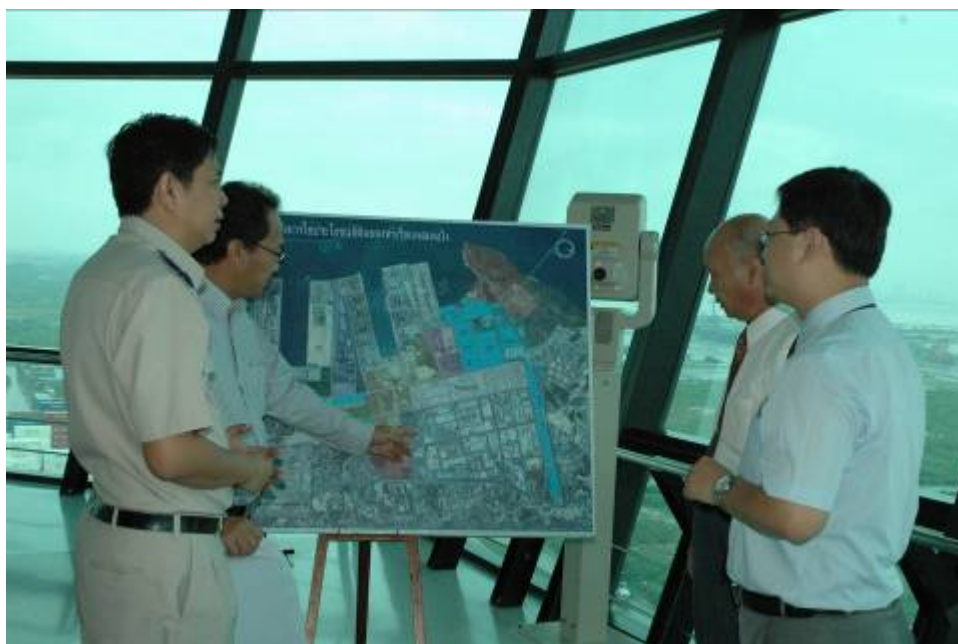


圖5. 徐港務長（右後方）與蘭加邦港執行主任
POL.SUB.LT.MONTREE LERGCHUMNIEL（左前方）就
蘭加邦港港區建設進行經驗交流。



圖6. 徐港務長代表本局致贈局徽予蘭加邦港官方。



圖7. ECTT 貨櫃集散站一隅。



圖8. 徐港務長與 ECTT 初級副總裁趙相權進行交流。

第四章 曼谷港與電子港計畫

一、基本資料

曼谷港為一個河港，坐落於招批耶河左岸，距河口 26.5 公里至 28.5 公里，相關地理位置圖如圖 9。



圖9. 曼谷港地理位置圖(紅點即為曼谷港所在地)。

曼谷港水深視潮汐可自 8.5 米至 11 米，可容納最大船隻長度為 172 公尺。船舶自河口須航行 18 公里後，才可抵達碼頭，故曼谷港先天上具有水深不足、航道過長之缺點。

曼谷港可區分成五個港區，分別為 East Quay、West Quay、Klongtoey Dolphin、Bang Hua Sua Dolphin 及 Mooring Buoy at Sathupradit，共有船席 84 座，港區相關設施如表 7。曼谷港所提供之船舶服務如表 8，裝卸機具如表 9。

二、管理體制

泰國港務局為曼谷港之實際營運及管理單位，不論倉儲、裝卸、拖船、垃圾處理及帶解纜等作業均自行經營，而蘭加邦港則是採取地主港之模式經營，此二港之經營運模式及管理體制，分別與本局基隆港及臺北港頗為類似，泰國港務局之管理組織如圖 10。

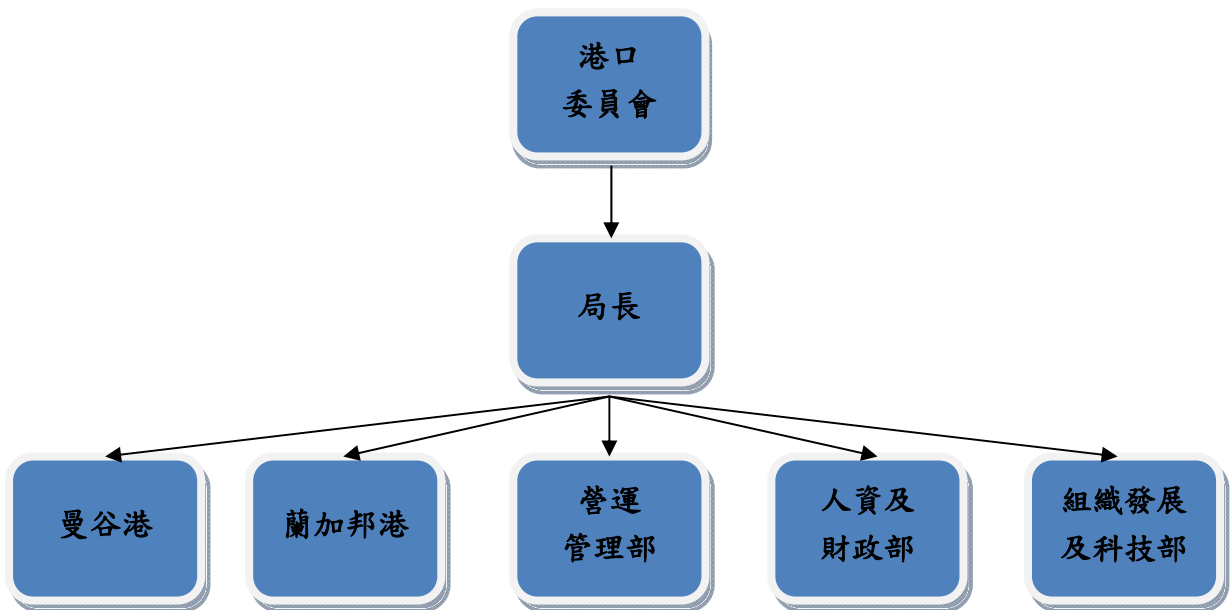


圖10. 曼谷港務局組織架構圖。

表7. 曼谷港港區相關設施一覽表。

船席/繫船柱/浮筒	長度 (米)	泊位數	可容納最大船 長度及吃水深 (米)	可容納 船舶數
East Quay	1,528	8	172.26/8.23 91.46/4.57	7 1
West Quay	1,660	10	172.26/8.23	10
Klongtoey Dolphin	1,400	36	172.26/8.23	7
Bang Hua Sua Dolphin	1,520	25	172.26/8.23	8
Mooring Buoy at Sathupradit	1,580	5	137.19/7.62 91.96/7.00	4 1

表8. 曼谷港船舶服務項目一覽表。

項 目	能 力	數 量	項 目	能 力	數 量
拖船	1,225 至 2400 馬力	11	挖泥船	154 至 420 立方米	3
垃圾船	160 及 200 馬力	2	無動力挖泥船	120 立方米	7
繫纜船	74 至 187 馬力	16	沿海拖船	210 至 840 馬力	7
給水船	425 馬力	1	航標船	600 馬力	1
遊艇檢查船	2000 馬力	1	測量船	150 至 400	5
耙吸式挖泥船	2,500 立方米	3	—	—	—

表9. 曼谷港裝卸機具一覽表。

設 備	荷 重 能 力	數 量	設 備	荷 重 能 力	數 量
軌道門式機	32.5 至 40 噸	14	貨櫃曳引車	30 至 45 噸	47
輪胎式門式機	30.5 至 40 噸	36	貨櫃車架	30 至 45 噸	64
跨載機	40 噸	31	貨櫃拖車	30 噸	2
				20 噸	4
空櫃堆積機	7 噸	22	堆高機	2.5 至 15 噸	190
陸上起重機	10 噸	3	拖車	5 至 7 噸	45
	50 噸	5			

三、營運績效

由於蘭加邦港之崛起，曼谷港之運輸量已逐漸下降，但泰國港務局並不因此放慢曼谷港之建設，反而著手汰換舊有的港埠設施、升級資訊設備及推廣員工在職訓練，期能利用港埠作業之效率來提高競爭力、促進營運績效。

2005 年至 2009 年會計年度之貨物運量統計詳表 10，2005 年至 2009 年會計年度貨櫃營運績效如圖 11。整體而言，曼谷港以進出口貨物為主，每年總運量約 1500 萬噸左右，貨櫃量約 140 萬 TEU。

表10. 曼谷港 2005 年至 2009 年會計年度之貨物運量統計

會計年度	2009	2008	2007	2006	2005
進口	7.852	9.599	9.045	8.985	8.852
出口	7.717	8.169	8.910	8.044	7.180
總計	15.569	17.768	18.315	17.029	16.032

單位：百萬噸

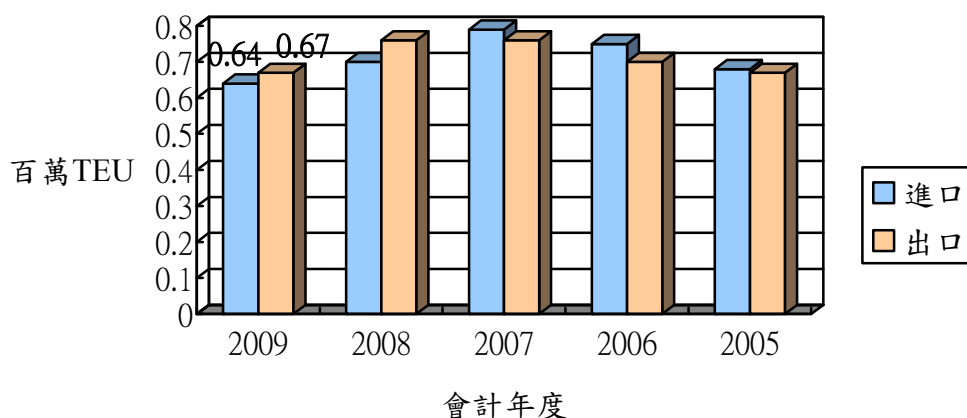


圖11. 曼谷港 2005 年至 2009 年會計年度貨櫃營運績效。

四、電子港計畫

泰國政府為提高港埠工作效率、安全性及減少營運成本，於 2004 年由科技部、交通部及財政部主導，規劃電子化港口計畫(e-Port)，各部主要負責單位分別為國家科學技術發展機構、泰國港務局及海關。

同年，於蘭加邦港簽署備忘錄開始進行跨部會之合作，預計總投資金額高達 7 億 7,000 萬泰銖，以期能透過資訊科技之力量，增進曼谷港與蘭加邦之整體競爭力，以下將臚列電子港計畫中主要之資訊系統。

(一) 企業資源規劃系統(ERP, Enterprise Resource Planning)

整合各港口當前之營運現況、財務、會計、採購、辦公室自動化、人力資源及修繕等流程、錢流及人流資訊，能提供決策者適當的決策資訊，提升港埠的營運績效與快速反應能力，是整個電子化港口計畫之重要骨幹，更是泰國港務局管理之基石。

(二) 貨櫃集散站管理系統 (CTMS, Container Terminal Management System)

該系統採用韓國 Total Softbank 公司所開發之電腦自動化終端作業系統 (CATOS, Computer Automated Terminal Operating System) 為核心，已於 2010 年第四季完成建置，並將分別安裝在碼頭前線之通棧、倉庫、空櫃堆場及貨櫃堆放場。可迅速掌握現場作業各項裝卸設備之使用情況，能夠於適當的時機調度適當的設備至適當的地點

執行適當的作業，可提高工作效率並增進服務品質。

(三) 電子門哨 (e-Gate)及電子收費(e-Toll)

為了加速貨櫃進出貨櫃集散站之效率，達到通關自動化的目標，泰國港務局分別於曼谷港及蘭加邦港建置了電子門哨及電子收費系統。此二系統應用光學辨識(OCR, Optical Character Recognition)及無線射頻辨識系統(RFID, Radio Frequency Identification)，除了可自動辨識每一輛進出集散站之貨櫃車外，亦可確保加封電子封條貨櫃之通關正確性，避免走私及調包之行為。

根據泰國港務局之統計，實施電子門哨及電子收費後，一只貨櫃從場站至出關，從原先平均耗費一小時大幅降至三十五分鐘；而貨櫃車進出門哨之時間從原先二至三分鐘，降至二十秒至三十秒左右，大幅縮短貨物通關時間。

(四) 船舶自動辨識系統(AIS, Automatic Ship Identification System)

透過此系統，可提前辨識來靠泊之船隻或確認離港之船隻，除確保船舶航行之安全性外，泰國港務局更將此系統整合貨櫃集散站管理系統，可在第一時間辨識前往靠

泊之船隻後，規劃適當的裝卸機具至該船隻靠泊的碼頭，可加速貨物裝卸之效率並提升碼頭之使用率。

(五) 船舶及貨物管理系統(VCMS, Vessel Cargo Management System)

泰國港務局在蘭加邦港率先實行船舶及貨物管理系統，該系統整合進出港口之貨物資料、使用之機具設備、電子門哨及監視系統，並可進一步管理船舶進港作業之時間，增進工作效率。



圖12. 泰國港務局之入口。



圖13.本參訪團與駐泰國臺北經濟文化辦事處，共同拜會泰國港務局(圖中為邱組長柏青，左一為曼谷港副總經理 Lt.JG. Kamolsak Promprayoon, R.T.N.，右一為本局徐港務長文亮)。



圖14.徐港務長代表本局致贈局徽予曼谷港官方。



圖15. 曼谷港貨櫃堆積機作業。



圖16. 曼谷港貨櫃管制室。



圖17. 曼谷港一隅(一)。



圖18. 曼谷港一隅(二)。



圖19. 參訪曼谷港資料中心。



圖20. CTMS 畫面(一)。



圖21. CTMS 畫面(二)。



圖22. VCMS 畫面。

第五章 巴生港—向新加坡挑戰

巴生港務局為一國營公司，1986 年以前負責馬來西亞港口之經營及管理。1986 年後，巴生港務局逐步開放民間經營碼頭設施，短短的二十年內，巴生港挾帶著卓越的先天條件，以驚人的發展速度，自 1995 年全球排名第 27 名，到 2009 年已躍居至第十四名，成為馬來西亞第一大港，在東南亞更是僅次於新加坡，巴生港之崛起，也逐步地撼動新加坡「第一」的寶座。

一、基本資料

巴生港(Port Klang)位於馬來半島西部沿海，麻六甲海峽的東側，距離吉隆坡僅 37 公里，相關地理位置圖如圖 23。

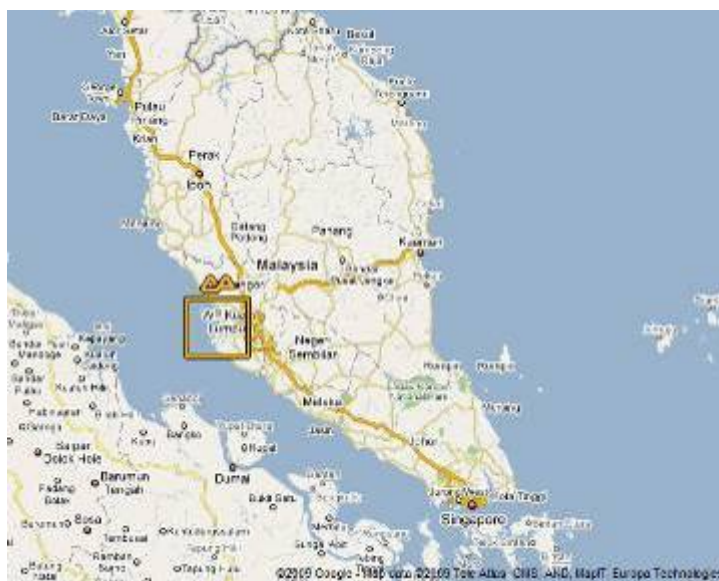


圖23. 巴生港地理位置圖。

表11. 巴生港之港埠設施一覽。

泊位		長度(米)	可容納船載重(噸)
總類	數量		
貨櫃	12	5,279	40,000 至 160,000
雜貨	13	2,086	6,000 至 80,000
散裝乾貨	6	1,386	35,000 至 80,000
液化碼頭	9	2,084	13,000 至 130,000
旅客碼頭	4	690	6,000 至 50,000
油氣碼頭	1	196	10,000

表12. 巴生港之裝卸機具一覽。

設備	數量	設備	數量
橋式起重機	51	原動機	339
門式起重機	113	拖車	299
陸上起重機	2	堆高機	142
跨載機	70	散雜貨起重機	9
高架堆高機	21	散雜貨傳送帶	3

二、管理體制

馬來西亞的航運主管機關為運輸部(MINISTRY OF TRANSPORT)，該部設置海運司(Maritime Department)綜理航港事權。而巴生港務局(Port Klang Authority)，是依1963年港務局法人法所成立取代原先馬來西亞鐵路管理局在巴生港之管理，為一國營公司，專司港埠之營運及維持。但由於開放港埠民營化後，港務局已轉型為港口之管理機關，不再自行經營港埠事業。

巴生港務局最高決策單位為理事會，設置理事十人，理事主席由國王任命，理事委員由運輸部長任命；港務局局長或總經理則兼任理事身分，其組織架構如圖 25。

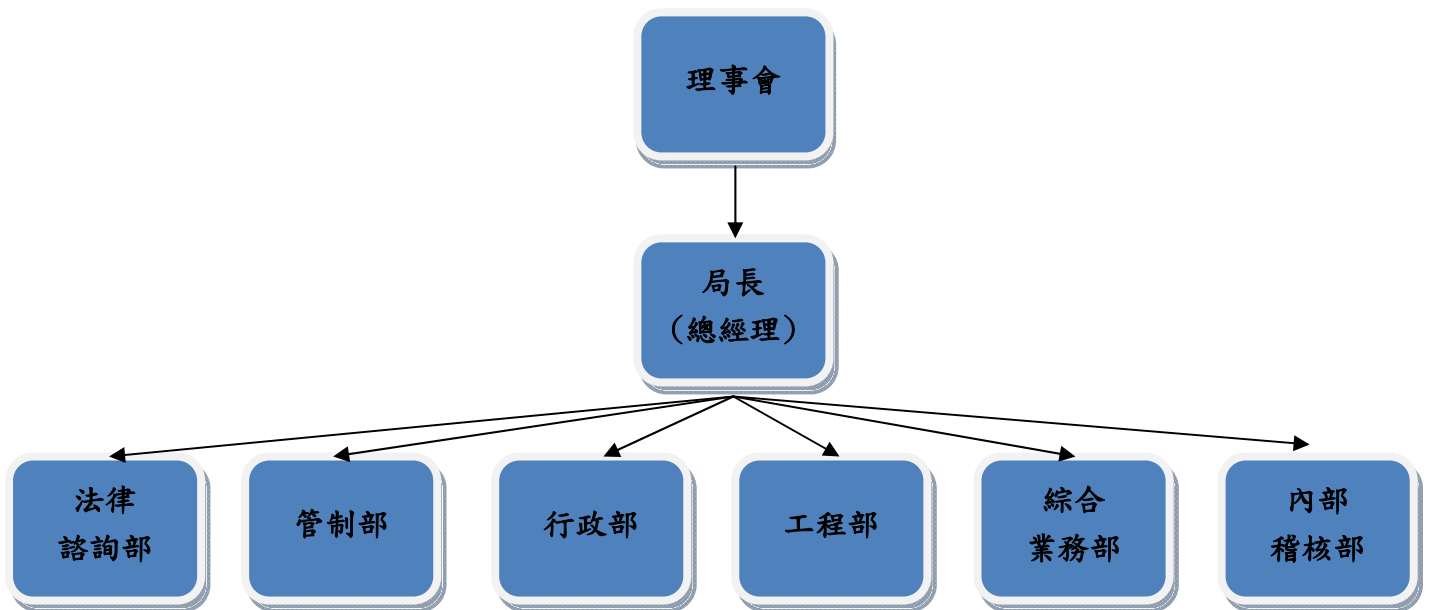


圖25. 巴生港務局組織架構圖。

依據此組織架構，巴生港務局為一公法人組織型態，其人事、採購、預算、會計、決算及財務皆獨立自主，但須受運輸部門之監督，與本局日後之體制變革頗為相似，將由航港局監督綜理航政及港政公權力之業務，港務公司負責港埠經營業務。但馬來西亞在港埠之改革上，仍逐漸朝以民營化為重點，因此巴生港務局採取地主港之經營型態為主，目前除南港仍屬官方管理外，北港、西港均已分別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, 簡稱 KMT）經營管理，巴生港務局僅負責港政管理。此民營化帶來之成效十分卓越，包含更大的商業彈性、免除政府程序之束縛並改善經營環境，有助於資本及人才之引進。

三、營運績效

巴生港主要以轉口貨物為大宗，約占六成，進出口貨物約占四成；2005 年至 2009 年之貨物運量統計詳表 13，2005 年至 2009 年貨櫃營運績效如圖 26。巴生港貨櫃裝卸量自 2000 年起首度突破 100 萬 TEU，而 2009 年更是高達 730 萬 TEU。

表13. 巴生港 2005 年至 2009 年會計年度之貨物運量統計

年度	2009	2008	2007	2006	2005
乾散貨	4.95	7.70	7.65	8.50	8.65
液態	5.78	5.62	5.44	5.65	5.29
一般雜貨	7.69	9.07	9.05	7.88	7.99
貨櫃	119.27	130.16	113.37	99.97	87.73
總計	137.69	152.24	135.51	122.00	109.66

單位：百萬噸

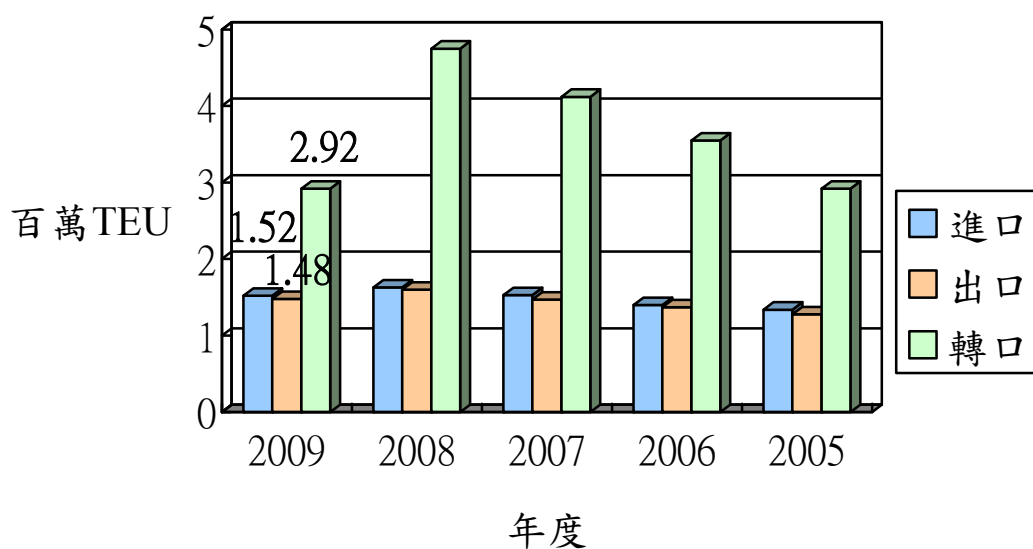


圖26. 巴生港 2005 年至 2009 年貨櫃營運績效。

四、巴生港西港港區

西港為巴生港新興發展之區域，自 1992 起開始興建，目前由民營基郎公司(KELANG MULTI TERMINAL, 簡稱 KMT) 負責經營管理。

西港與和記黃埔集團，已於 2000 年 9 月入股百分之三十，由和黃提供技術、資訊科技及生產力，此為西港貨物裝卸量明顯增加的重大因素。

西港於 2000 年 10 月，貨物裝卸量首度突破 10 萬 TEUS，更於 12 月，總計貨櫃裝卸量超過 100 萬 TEU，這已為西港寫下新的里程碑。自 2009 年為止，西港之貨櫃裝卸量已達到 445 萬 TEU，佔據巴生港整體貨櫃裝卸量之 62%。現有韓進、長榮、陽明、COSCO、maersk-sealand 等多家航運公司貨櫃母船進駐西港預計西港之運量預計仍會繼續成長。

西港能有如此卓越之表現，有賴於公司四大企業價值：

1.快速港口

透過資訊科技的力量，西港得以實現快速港口之目標。在貨櫃部分，每小時裝卸 100 櫃次，散貨

部分每小時裝卸 300 噸，液體貨物每小時為 600 噸，乾貨每小時裝卸 800 噸，如此高效率之作業，為西港大幅成長之最主要原因。

2. 彈性港口

可處理多種類的貨物，包含貨櫃、散雜貨、乾貨及液體貨物等，更可透過鐵路、公路及空運之方式，以立體交通網將進出港貨物運往各地。

3. 花園港口

根據統計，在西港所有土地面積約為 1,450 英畝，綠化比例已超過 30%，更種植了超過 300 種不同的花草、樹木。

西港將在港口內持續做綠化之工作，並營造良好之花園環境。不僅可對環保盡一份心力，更讓員工有一個良好的工作環境，可增進工作效率。

4. 持續成長

西港將持續不斷地擴充港埠設施及機具設備，以提供客戶更快速、更便利之服務。



圖27.徐港務長(圖左)就巴生港之經營現況與巴生港務局主席李華民(圖中)、總經理紀良融(圖右)做意見交流。



圖28.徐港務長(圖左)代表本局致贈局徽予巴生港官方(圖中為巴生港務局主席李華民、圖右為總經理紀良融)。



圖29. 巴生港西港之辦公大樓。



圖30. 巴生港西港辦公大樓正門口。



圖31. 巴生港西港鳥瞰(一)。



圖32. 巴生港西港鳥瞰(二)。



圖33. 本參訪團與巴生港西港執行董事 Mr.Ruben Emir

Gnanalingam(右一)就西港事務做多方面討論。



圖34. 徐港務長(右一)觀看西港港區模型。



圖35. 巴生港西港資料中心一隅。



圖36. 工作人員解說資訊系統功能。



圖37. 高效率的關鍵—CTMS 系統。

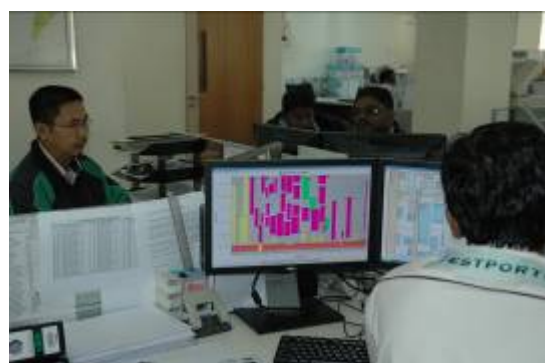


圖38. 船席調派系統。

第六章 東方花園—檳城港

檳城港位於馬來半島西部沿海的檳榔嶼東北角，面對麻六甲海峽東北側之入口，是著名的轉口港，亦為馬來西亞東北部主要物資集散中心。檳城港共有兩個港區，喬治城港區及北海港區；檳榔嶼和東岸的北海港區之間有檳城大橋相連，橋長度為 13.5km，係著名之地標，檳城港區配置圖如圖 39。2010 年底，馬來西亞最大碼頭經營者 MMC 公司正式向馬來西亞政府就收購檳城港提出申請，目前雙方正在就收購之價錢與條件做最後的協商。



圖39. 檳城港區配置圖。



圖40. 連結喬治城港區與北海港區的檳城大橋，全長 13.5 公里。



圖41. 本參訪團(左一及左二)與檳城港雜貨碼頭值班主管(右二)就
港區環境做實地參訪。



圖42. 徐港務長(左二)與檳城港值班主管做意見交換。



圖43. 徐港務長代表本局致贈局徽予檳城港官方。

第七章 曼谷港自由貿易港區及巴生港自由貿易港區

一、曼谷自由貿易區 (Bangkok Free Trade Zone)

1. One Start One Stop 投資中心

泰國的投資促進體制長久以來一直都是亞洲地區相當成功的典範，其主要原因得助於政府一貫性政策，視民間部門是經濟成長的動力引擎，而政府僅是輔助性的角色。為支持民間部門的投資，政府經常性地與投資者會商，以謀求改善投資環境的最適途徑。當時在 Abhisit Vejjajiva 政府於 2009 年 1 月開始掌政時期，一項非常重要的工作就是設定為如何強化投資者的信心。

為達成這項目標，政府就將攸關投資者的相關議題列為施政優先順位。其中一項，經過與投資者密集會商所得共識即，如何協助投資者解決散布在曼谷各處之跨單位間的投資審查作業。而為解決這項問題，當時總理即宣布相關計畫以建立一個投資者的 one-stop 服務中心，納編了來自各部會（包括商業部、財政部、能源部、工業部、內政部、勞工部、自然資源及環境部、公共衛生部、觀光及體育部、運輸部）與投資業務相關的單位人力，並設址於曼谷的中央商業區內，Rama4/ Phayathai 路上的 Chamchuri 廣場大樓 18 樓。

只要是對於投資泰國有興趣者，不論是對於來自泰國或其他國家之大小企業，One Start One Stop (OSOS) 投資中心提供皆相當廣泛的投資有關的服務。

OSOS 員工會協助投資者各項不同的申辦程序，以確認投資者瞭解公司登記、取得投資獎勵、取得外商經營執照、環境影響評估、工業用地許可及水電設施等相關作業程序。

除了協助投資者相關的申辦手續外，該中心來自不同部會的工作人員也可提供資詢各種投資相關問題，如此，投資者假若有問題涉及不同部會間的業務執掌，透過該中心的專家協助，即可避免需要四處洽詢所需解答的窘況。

此外，運作相當成功的 One Stop 服務中心有關簽證與工作許可的業務，於 2010 年 1 月遷移至 OSOS 相同辦公地點。

泰國長久以來即深刻瞭解，單單提供給投資者一套優惠措施是不足夠的，為了在日益遽烈競爭的投資環境中，維持相當的吸引誘因，必須提供「售前、售後」的服務。而 OSOS 的建立就是泰國政府要創造最適的投資環境的最新做法。

2. 投資處 (BOI, Board of Investment)

為強化競爭與促進投資之主要功能，泰國投資處可提供一套具有吸引力且競爭力的稅賦優惠措施，對於製造業或某

些服務業並不會限制任何外資經營，並免除外商土地所有權的限制，投資處並提供協助簽證及工作許可申辦，以利外商入境與後續相關作業事宜。

投資處亦提供商業經營的支援服務項目，對於要在泰國設置營運據點有關事項，提供全面性的資訊與諮商。比如：安排現場參觀，尋求潛在供應商、下游包商、合資聯營夥伴，提供主要公部門與私部門單位的聯絡窗口，協調外商團體與政府部門的磋商事宜。該處並在中國大陸北京、德國法蘭克福、中國大陸廣州、美國洛杉磯、美國紐約、日本大阪、法國巴黎、韓國首爾、中國大陸上海、瑞典斯德哥爾摩、澳洲雪梨、台北、日本東京等地，設有駐外辦公處所，以尋求海外潛在的投資者。

投資處鼓勵申請對象包括，農業與農產品業、礦採業、陶製業、基本金屬業、輕工業、金屬產品業、機械及運輸設備、電子及電氣用品、化學、紙、塑膠、服務與公用事業等業別。

基本上，提供給投資者的稅賦優惠包括，企業所得稅免徵 3 至 8 年，機器設備進口稅免徵或減免，原物料進口稅免徵或減免，企業所得稅免徵期過後續予以折半的優惠，公用

事業成本給予雙重折減，基礎建設/建置成本予以特別折減優惠。

投資獎勵專案的核准條件為：附加價值至少需達銷售收入的 20%，負債股東權益比 (Debt/Equity Ratio) 少於 3 比 1，採用現代化生產程序及先式機器設備，適當的環境保護系統等等，而對於超過 5 億泰銖以上的投資案，並需要提送可行性研究備審。

3.曼谷自由貿易區 (Bangkok Free Trade Zone, BFTZ)

曼谷自由貿易區提供一個特殊的關務作業程序，貨物進入該區後，進行裝載作業再運送國外，可免受到關稅的課徵。包括在 BFTZ 內，準備要出口的製造貨品與成品，也可免除關稅的課徵。關務辦公室就設在 BFTZ 入出大門口，可以 24 小時進出辦理海關相關作業程序，以便利進出貨物作業。

BFTZ 目前包括 3 個區域：一般區 (General Zone)、自由區 (Free Zone) 及貨櫃場 (Container Yard)。自由區佔地 1000rai (1 rai = 0.16 公頃)，提供標準倉庫及工廠出租，可提供承租人承建或承造的租賃協議，也提供最好的工業供應鏈、製造、儲放與配銷中心、倉庫及貨櫃場等相關設施，可享有自由區特殊優惠，區內更有物流園區、工業區及投資處

獎勵專案等相關優勢條件。

BFTZ 獨特的地理區位優勢條件，距離 Suvarnabhumi 機場只要 20 分鐘車程（17 公里），距離曼谷港只要 30 分鐘車程（23 公里），而距離深水港（Laem Chabang Port）也只要 1 小時的車程（90 公里）。有利於進口商、出口商、物流供應商、國際採購中心（IPO）、國際配銷中心（IDC）等等進駐。

進入 BFTZ 內再出口的貨物（包括可回收廢棄物、廢鐵等），可以享有免徵關稅、營業額增值稅、貨物稅、印花稅及其他費用之優惠。另外對於符合投資處所獎勵的機器設備、原物料等，並核有投資獎勵證書（Investment Promotion Certificate）者，亦可免予課徵。依據投資處（BOI）所設定之會計性優惠措施及所從事的活動類型，企業所得稅免徵期最高可達 8 年，例如：國際配銷中心，即可核給 8 年所得稅免徵期。

投資者可以從事相關事業經營活動，包括製造、處理、倉儲、配銷、組裝、存放、清潔、分類、分級、測試、重貼標籤、重新包裝、陳列、展示、修理等等。對於存放貨物並無時間限制，也無標準及品質管制需求。國內外組件在區內組裝成成品並再出口，或以檢驗為目的，均不用繳付稅。



圖44. 本參訪團就 OSOS 業務與該中心相關人員進行交流
(圖右一為該中心主任 Krongkanoke Managitjonggol 女士)。



圖45. 本參訪團與 OSOS 官方人員進行合照留念。



圖46.本參訪團至曼谷自由貿易港區聽取簡報。

二、巴生港自由貿易區（PKFZ, PortKlang Free Zone）

馬來西亞巴生港是馬來西亞規模最大的物流轉運中心，是世界最繁忙的港口之一。巴生港與全球 120 個國家進行著密切的貿易往來，並經由 500 個主要航線與世界主要港口連接。

巴生港位在馬來西亞最具發展潛力及繁榮進步的雪蘭莪州海岸，處於世界上稱為黃金海運線——麻六甲海峽的交匯位置。並兼具有國際及國內市場的各種有利因素，以公路、鐵路、航空、水運而形成的立體的交通物流網路，使得巴生港以快速、高效的運轉功能，具全球海運舉足輕重的地位。

巴生港擁有良好的聯外道路及鐵路網路，透過北巴生谷

高速公路系統，該港可以銜接內陸地區的主要公路。透過鐵路則可以連接馬來西亞的全國鐵路網，甚至可通達泰國南部及曼谷。距離 45 分鐘的車程即可到達吉隆坡國際機場，結合空運運輸。此外，該區也鄰近西港與北港，有利海運進出口運輸。

馬來西亞巴生港自由貿易區是馬來西亞國家政府所投資唯一的綜合性，工、商業並存發展的自由貿易區。巴生港自由貿易區占地一千英畝，自由貿易區內完備的配套措施、優惠的投資獎勵政策、一站式的快捷便利的服務，擬吸引各國出口廠商在巴生港自由貿易區內開展各類轉口貿易、生產加工等新興產業基地的發展。

根據巴生港自由貿易區現有的設施和條件，以及巴生港國際航運轉口物流的優勢，充分利用區內有大型的綜合性商品展銷中心，不斷擴大馬來西亞巴生港自由貿易區在東南亞市場（十個國家，近五億人口）、全世界穆斯林國家（54 個國家和地區近十三億人口）、英聯邦國家（五十三個國家，近十八億人口）三個國際消費市場的影響，提高巴生港自由貿易區國際商業品牌的輻射力。

在巴生港自由貿易區內可建立一個具有穆斯林特色的現

代化食品生產基地，使該清真產品生產基地，成為整個世界穆斯林市場需求的產品集散中心。在各國穆斯林市場上的商品，大部分須符合國際清真認證（印有特殊識標）才能進入穆斯林國家的市場銷售。

馬來西亞清真認證委員會（HDC）是國際上唯一一個屬國家政府的最具權威的清真商品認證機構。自由貿易區內有（HDC）常設機構，對符合穆斯林清真認證的商品給予發放國際清真認證證書。一經認證的商品將獲國際清真認證標誌的使用權，使產品可以自由的到達全世界穆斯林的消費者手中。

利用自由貿易區內的 512 個國際化標準輕工業單位廠房及數百英畝土地，加大對中國出口商的招商活動，把巴生港自由貿易區內的工業生產園區，發展成中國出口產品新的轉口貿易生產基地。

馬來西亞巴生港自由貿易區不僅擁有近 8 萬平方公尺的商品展銷大樓，而且擁有已建成的現代化的標準廠房 512 間，（每間 5480 平方公尺）。此外除了完整的工業、商業設施外，還存有 640 英畝土地供各類項目的投資建廠與發展（享受十年免稅政策優惠）。所以面對全球貿易保護主義逐漸抬頭

的現實國際貿易環境，馬來西亞巴生港自由貿易區積極爭取中國大陸的合作，將該區塑造成中國大陸出口產品新的生產銷售基地。

馬來西亞巴生港自由貿易區一般獎勵範圍包括：製造業、成衣業、環境管理、研究與發展、訓練、資訊與通訊科技、核准之服務工程、與製造業有關的服務，並提供下列相關優惠措施：

1.工業建築津貼（IBA）

2.與關稅率有關的獎勵

原料及組件可免徵進口稅，外包製造業活動可獲獎勵，機械及設備可以免徵進口稅及銷售稅，備用品及消費品可以免徵進口稅及銷售稅，進口稅、銷售稅及貨物稅可申退，進口醫藥器具供作配件用途可以免徵進口稅。

3.出口獎勵

為了促進出口，出口信貸保險費、運費皆可享有減稅優惠，港區內倉庫可享有特別工業建築津貼，另如能促進馬來西亞品牌可再享有額外之租稅優惠。

4. 訓練獎勵

為鼓勵企業提供良好之訓練制度，不論是職前訓練或是在職訓練，只要獲批准即可享有減稅措施及特別工業建築物津貼。

5. 環保獎勵

使用環保設備者或是對環境保護具有成著貢獻者，更可享受特殊獎勵。



圖47.本參訪團至 PKFZ 就自貿業務進行交流。



圖48.徐港務長與 PKFZ 總經理 Chia Kon Leong 合影。

第八章 蘭加邦港及巴生港郵輪發展現況

一、蘭加邦港郵輪碼頭

蘭加邦港郵輪碼頭 (A1) 係由泰國港務局評選蘭加邦港郵輪中心公司 (Laem Chabang Cruises Centre Co., Ltd.) 負責經營，經營的項目包括郵輪及客貨滾裝輪，郵輪碼頭之建設斥資約 1 千 5 百萬元美金，該碼頭可供靠泊最大型的郵輪，是鄰近區域中最好的郵輪中心之一。

(一) 基本資料

蘭加邦郵輪中心公司係隸屬於 NYK 集團在泰國的一家子公司，自 2001 年起營運，該郵輪中心全體員工共有 16 名，其中 1 位為臨時性員工。表 14 為該郵輪碼頭設施介紹，表 15 為碼頭大樓設施介紹。

表14. 蘭加邦郵輪中心公司郵輪碼頭設施介紹。

船席長度	365 公尺
碼頭水深	14 公尺
可容納船載重(噸)	70,000
碰墊	30 個
繫纜樁	14 個

表15. 蘭加邦郵輪中心公司郵輪碼頭大樓設施介紹。

旅客大樓樓高	3 層樓
停車位種類	小型車及大巴士停車位
候船大廳設施	空調設備(包含旅客報到處、行李託運處) 旅客座位 200 個、公共電話(提供國際電話) 便利商店、紀念品商店另設有海關辦公室
接駁措施	計程車及公車接駁服務

蘭加邦郵輪中心公司特別針對保全、安全及環保三方面下了努力。該公司為保障每一受雇員工的健康與安全，致力於工作環境的提昇，以確認落實政府相關法令規章之要求。

在保全之部分：符合「國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code)」之相關規定與要求，由於「國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code)」之目的係要確保國際海運供應鏈的安全與保全，並責成每一個旅客碼頭營運者須限制貨物作業區進出管制以確保保全措施無虞。

安全之部分：該郵輪中心設有閉路監視網路系統 (closed-circuit televisions) 以 24 小時監控碼頭及旅客大樓等設施之安全。

環保之部分：訂定有效的政策與行動計畫將作業對環境

的影響降至最低。所有的服務均係依據國家相關法令執行，包括節能省碳等相關具體措施及廢棄物有效處理程序等等，以期使達到高環保效能的作業場所，同時可維持高度競爭力。

(二) 郵輪申報作業流程

蘭加邦郵輪中心公司之郵輪申報作業流程如下：

1. 代理行至少須在郵輪抵港 1 個月前，提送泊位申請。
2. 郵輪中心受理泊位申請，並預定泊位。
3. 代理行將污染防制通知送交郵輪中心，並於郵輪抵港前 24 小時，送交旅客名單。

(三) 港埠作業費率

蘭加邦港埠作業費率，詳如表 16。

表16. 蘭加邦港埠作業費率一覽表。

收費項目	收費內容
船東或代理行費率	1. 商港服務費：每噸 6 泰銖 2. 拖船服務：每小時每噸 5000 泰銖 3. 碇泊費：每小時每 100 噸 7.5 泰銖
設備租金及外僱機具進入港區費用	1. 作業設備：依協議條件收費 2. 給水服務：每立方公尺 25 泰銖 3. 每車次車輛及設備許可費：

	<p>a. 未超過 10 輪卡車：35 泰銖</p> <p>b. 場地拖車頭：100 泰銖</p> <p>c. 吊桿或貨櫃吊桿：110 泰銖</p>
<p>郵輪碼頭費率</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 垃圾清潔費：每立方公尺 950 泰銖（最低為 2 立方公尺） 2. 給水服務：每立方公尺 25 泰銖 3. 碼頭設施費用：每人 70 泰銖（最低 400 人次） 4. 旅客費：每人 30 泰銖 5. 垃圾費：每船每日 150 泰銖 6. 碼頭清潔費：每船每日 300 泰銖 7. 管路服務：每立方公尺 25 泰銖（最低 50 立方公尺） 8. 堆高機：每立方公尺 800 泰銖（最低 8 小時） 9. 行李輸送帶：每日 5000 泰銖 10. 不鏽鋼旅客橋：每日 30000 泰銖 11. 行李處理費：每件 20 泰銖（最低 600 件） 12. 保安費：每人 100 泰銖（最低 400 人） 13. 其他作業設施：

	<p>a. 陸上起重機：每日每櫃台 1200 泰銖（最低 8 小時）</p> <p>b. 報到櫃台：每日每櫃台 5000 泰銖</p> <p>c. 帳篷：每日每頂 4500 泰銖</p>
--	---

備註：截至 2010 年 1 月 10 日，泰銖與台幣之匯率為 0.8:1。

(四) 郵輪事業經營風險

該郵輪中心表示，郵輪事業經營之風險包括：郵輪作業意外、旅遊市場及經濟上的變化、環境污染所導致的衝擊、恐怖主義的衝擊影響、受政策及法令改變之影響、國家政治之穩定等問題，皆會影響郵輪事業之經營。



圖49. 蘭加邦港郵輪碼頭大樓(一)。



圖50. 蘭加邦港郵輪碼頭大樓(二)。



圖51. 蘭加邦港郵輪碼頭大樓(三)。



圖52. 蘭加邦港郵輪碼頭男士洗手間。



圖53.徐港務長（右一）與蘭加邦港郵輪中心公司人員就當地郵輪經營業務進行意見交流。



圖54.本參訪團與蘭加邦港郵輪中心公司人員於郵輪大樓前合影留念。

二、巴生港郵輪碼頭

巴生港 Glenn 郵輪碼頭原為麗星郵輪碼頭，於 2010 年 6 月 24 日改由 Glenn Defence Marine 公司取得該碼頭所有權，並更名為 Glenn 郵輪碼頭。

該碼頭於 1995 年中完成建造，於 1995 年 12 月開始營運使用，自此，所有靠泊巴生港的郵輪，都只靠泊於該碼頭，除非該碼頭船期滿檔，才可能改靠其他碼頭。其 1996 年至 2010 年 9 月船泊靠泊艘數，詳如表 17。

旅客大樓工程於 1996 年初開工，並於 1997 年 8 月完成，同年，便在夢想世界郵輪之旅雜誌中，榮獲世界最佳港口設備獎項；其旅客大樓主體設施，臚列如下：

- (一) 旅客入境/出境大廳
- (二) 海關及移民署辦公室
- (三) 免稅及零售商店
- (四) 保稅及非保稅倉庫
- (五) Glenn 公司辦公室
- (六) 出租用辦公室

表17. Glenn 郵輪碼頭歷年靠泊艘數。

年分	麗星郵輪	其他郵輪	靠泊總艘數
1996	417	33	450
1997	285	55	340
1998	394	35	429
1999	185	31	216
2000	305	32	337
2001	198	32	230
2002	109	23	132
2003	244	45	289
2004	156	23	179
2005	108	25	133
2006	94	33	127
2007	267	37	304
2008	402	29	431
2009	64	57	121
2010 (至 9 月止)	40	43	83



圖55. Glenn 郵輪碼頭鳥瞰圖，其特色為具有一座伸入海中的旅客橋。



圖56. Glenn 郵輪碼頭旅客大樓。



圖57. 參訪當日停靠之處女星號。



圖58. 旅客大樓內之免稅商店。



圖59. 旅客大廳內之報到櫃檯。



圖60. 本參訪團與 Glenn 郵輪碼頭總經理 Chow Yue Wing 就郵輪經營事務進行討論。



圖61. Glenn 郵輪碼頭諾大的旅客候船室。



圖62. Glenn 郵輪碼頭最具特色的旅客橋，參訪當日靠泊之郵輪為麗星郵輪處女星號。



圖63. 由旅客橋遠眺處女星號。

第九章 拜訪吉隆坡航商及市政考察

一、拜訪威爾森海運服務吉隆坡分公司

威爾森海運服務吉隆坡分公司（Wilhelmsen Ships Service KL）隸屬威爾森海運服務集團（Wilhelmsen Maritime Services AS）的成員之一。為世界領先的海運服務供應商之一，服務範圍及於世界 115 個國家、2200 個港口。其主要業務重心集中在提供改善船舶作業效能，以增進海運船隊的服務品質。以去（2009）年為例，該公司提供了 208000 個產品，並運送了 53000 個港口次數。

該公司具有一個全球性的服務與物流組織系統，所以能提供全面性的服標準化服務，以符合客戶對於品質、成本與及時供應的需求。

該公司所提供服務及產品，臚列如下：

（一）船舶代理服務

主要包括港口的代理業務，可提供其多年的專業經驗，並能因應各地區的不同需求，提供高度水準與競爭力的標準服務。

（二）定期航線的物流服務

可以代理行的專業角度，代表船東提供船舶到港所需

商務的、作業性的服務，專注於貨物與設備的組合服務，以增益船東收益。

(三)技術性服務

包括防火、救援及安全的服務，以及焊接訓練、化學品服務、冷凍訓練及環保專業訓練等相關專業服務，以促進船舶作業安全。

(四)船用品

包括多種安全設備、焊接設備及耗材、冷凍設備及備品，其他尚包括油水測試設備，及清潔用與保養用化學品。所有產品均能透過嚴格的海上環境試煉。

(五)船上用備品

防護性保養品可降低海上故障率，所以在故障發生時，首要因應措施即是第一時間採用正確的船用備品，以對船期作業干擾降至最小。

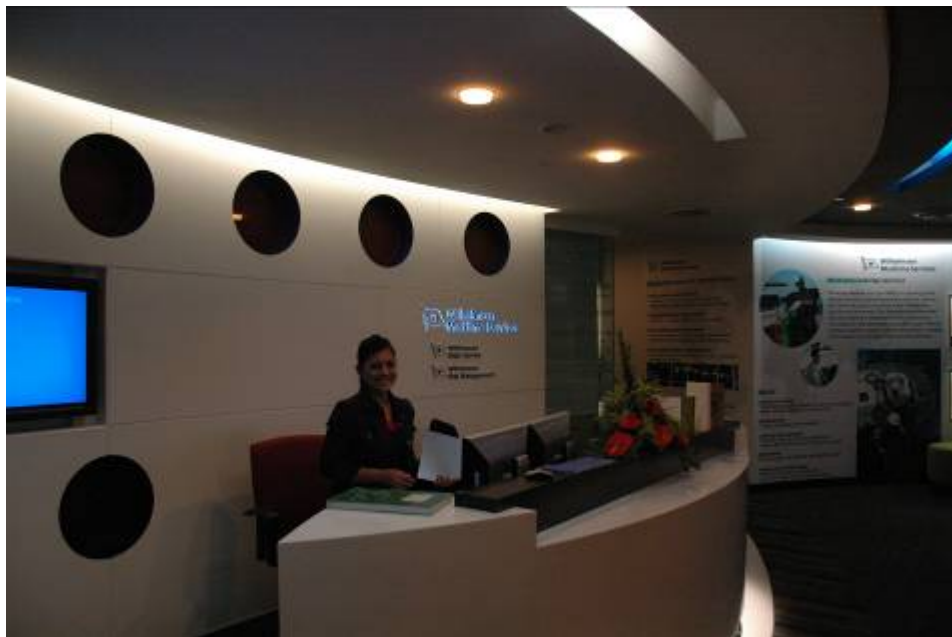


圖64. 威爾森海運服務吉隆坡分公司大廳。



圖65. 徐港務長（圖左）與威爾森海運服務吉隆坡分公司
總經理 Winston W. F. Loo（圖右）交談甚歡。

二、吉隆坡市政考察

馬來西亞得天獨厚的天然資源、便利的陸海空交通、平價的旅遊價格，尤其馬來西亞得天獨厚的多文化的特色，更是創造出當地觀光旅遊產業相當發達，又馬來西亞鄰進中南半島、新加坡及印尼等國家，都有很豐富的旅遊景點，也因如此，藉由其極其優勢的觀光旅遊吸引力，國外觀光客除了可以搭乘飛機前往旅遊外，更可以結合郵輪進行海上旅遊，兼具獨特旅遊特色。

由於交通便利，到馬來西亞旅遊可以團體或自助旅行等方式，其中自助旅行，從該國首都吉隆坡作為起點，利用市區交通樞紐的優勢，只要事先規劃旅遊路線，多能盡興遊覽。此外，吉隆坡市區觀光巴士（KL Hop-On Hop-Off），規劃一日遊的市區觀光，車上備有各國語言的解說耳機，介紹吉隆坡花園都市 40 個景點的詳細資訊。巴士起點位在馬來西亞旅遊局，途中有 22 個停靠站可隨意上下車。遊客可直接在車上購買一日票，票價約新台幣 400 元，巴士行經吉隆坡的新舊城區，讓旅人可以來一趟多元亞洲文化的探索之旅。

馬來西亞擁有各種住宿選擇，價格相當具有競爭力，

除有星級水準以上的飯店、海灘渡假村，也有平價旅館、青年旅館以及短期出租公寓等。而吉隆坡融合各種族美食精華，集亞洲美食之大成，如馬來西亞美食如沙嗲、馬來咖哩，印度料理如咖哩、拉茶、甩餅等。另外，吉隆坡也是購物天堂，有國際精品、設計師品牌、手工藝品等。各大購物中心，包括雙子星大樓的陽光廣場（Suria KLCC）、雙威購物中心（Sunway Pyramid）、谷中城（Mid Valley Megamall）等。馬來西亞吉隆坡中央藝術坊可以滿足遊客對於當地原創手工藝品或紀念品的需求。



圖66. 吉隆坡地標－雙子星大樓。



圖67. 吉隆坡手工藝品中心。



圖68. 馬來西亞國家英雄紀念碑。

第十章 心得與建議

- 一、蘭加邦港的開發和建設，在泰國政府的支援下，全部實施私人經營管理機制。過去幾年來證實，民營化後所帶來的效率及經營彈性十分值得效法。蘭加邦港的興建為泰國經濟的發展，提供了現實和雄厚的基礎設施，更為從事泰國進出口貿易的國內外客商提供了在效益、安全和品質等方面得到進一步保障的貨櫃運輸服務，由此也帶動了泰國經濟的繁榮昌盛。根據泰國國內經濟發展的特點和進出口貿易運輸的需要，蘭加邦被規劃成為一座功能齊全的，與鐵路、公路和內河運輸網路相連的，可向泰國全境實施快速配送的現代化港口。此外，在引水、拖船、淡水供應、燃油補充、電信服務、廢水處理和垃圾收集處理、環境保護等方面，也全部按照國際標準進行操作。

- 二、隨著經濟之發展，人民生活水準日漸提高，對生活環境品質需求也愈加重視。因此未來相關業務推動時，環保問題（包括空氣污染、海水污染等）處理相形重要，換言之，藉由各項港區污染防治措施，以有效維護優良的作業環境，並提昇港區親水環境品質。

三、亞洲郵輪觀光業正在蓬勃發展，亞洲國家發展郵輪觀光業有非常良好的條件，例如費用合理、吸引人的景點與文化等，以舉世聞名的泰國芭塔雅（Pattaya）海灘度假村，就在蘭加邦港南部 10 分鐘車程的位置。每年都有類似“伊莉莎白女王二世”號的豪華國際遊輪，一批又一批地帶著來自世界各地的旅遊者來到蘭加邦港，然後乘車前往該度假村及泰國其他的旅遊勝地。爰此，本局未來可因應國際客運碼頭設施發展趨勢，以漸次強化港口基礎設施，並兼顧市場旅遊行銷需要，尋求旅遊產業的合作與聯盟，共同開發配套郵輪觀光行程，積極面對亞洲發展郵輪觀光業新挑戰，爭取全球知名郵輪公司建立亞洲靠泊點，進而以「郵輪母港」為目標。

四、在各國穆斯林市場上的商品，大部分須符合國際清真認證（印有特殊識標）才能進入穆斯林國家的市場銷售。馬來西亞清真認證委員會（HDC）是國際上唯一一個屬國家政府的最具權威的清真商品認證機構。自由貿易區內有（HDC）常設機構，對符合穆斯林清真認證的商品給予發放國際清真認證證書。一經認證的商品將獲國際清真認證標誌的使用權，使產品可以自由的到達全世界穆斯林的消

費者手中，馬來西亞目前對於清真物品之認證已獲中東回教國家所認可，故未來可考量中轉馬來西亞以利用此一優惠將台灣產品之貨載透過巴生港轉運達到輸入中東地區市場，以拓展海外市場

五、資訊科技之革命，已徹底改變現今港埠經營之模式，尤其從曼谷港及巴生港之資訊能力中，更讓人深刻感受到資訊科技所能提供給港埠之能量。本局日後可思考如何透過資訊科技，整合船舶、機具、物流及金流等港埠資源，並結合上、中、下游供應鏈，彼此共享資訊，尤其近年來適逢雲端運算之興起，透過新興科技，藉此提升航港整體作業效率、降低營運成本，將會是一個重大的課題。

六、港埠是海陸重要樞紐，整個發展範圍項目涵蓋港與地方建設、社經產業發展、產銷物流、環保能源及國家土地整體開發等複雜議題，港埠系統之好壞更與國家整體經濟命脈息息相關，必須健全港埠體制，才能促進港口建設經營活化、提升環境競爭力與空間。也只有港埠政策能符合世界潮流與競爭思維，並透過法制化予以落實，以此作為國家港埠建設與推動的原動力，方能確保港埠競爭力永續不斷。