

出國報告（出國類別：考察）

赴東南亞港口(馬來西亞、緬甸)考察報告

服務機關：交通部航港局

姓名職稱：祁文中/局長

饒智平/組長

徐景揚/科長

許家駒/科長

派赴國家：馬來西亞、緬甸

出國期間：104年12月6日至12月12日

報告日期：105年2月24日

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數 28 含附件：是否

出國報告名稱：赴東南亞港口(馬來西亞、緬甸)考察報告

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

祁文中/交通部航港局/局長/02-89781999

饒智平/交通部航港局/組長/02-89786899

許家駒/交通部航港局/科長/02-89782790

徐景揚/交通部航港局/科長/02-89782956

出國類別：考察

出國期間：104 年 12 月 6 日 至 104 年 12 月 12 日

出國地區：馬來西亞、緬甸

報告日期：105 年 2 月 24 日

分類號/目：

關鍵詞：馬來西亞、巴生港、自由貿易區、丹絨帕拉帕斯港、緬甸、仰光、迪拉瓦、經濟特區、亞洲世界港埠、緬甸工業港

內容摘要

鑒於全球經濟走緩，依據相關經濟分析報告指出未來經濟發展重點在亞洲，其中以東南亞地區為首要，近年北東協國家經濟崛起，緬甸自 2011 年 3 月登盛總統就職後，逐步採取政治改革及經濟開放策略，使緬甸成為近 10 年來經濟成長最快速的國家之一，各國企業對此投資環境深感興趣，因此，本次考察係針對馬來西亞及緬甸等二個國家重要港口進行考察。

在馬來西亞港口部分，本次考察擇訂其最大港口巴生西港（Westports）及其自由貿易區（Port Klang Free Zone; PKFZ）進行考察，瞭解並掌握其最新發展，同時拜會巴生港務局（Port Klang Authority; PKA）討論有關馬來西亞與「一帶一路」政策的未來發展。另安排考察馬來西亞港口丹絨帕拉帕斯港（Port of Tanjung Pelepas; PTP），瞭解港口發展及其與新加坡港之競合關係。

在緬甸的部分，考察重點為緬甸港務局、迪拉瓦經濟特區、亞洲世界港埠及緬甸工業港等。緬甸 9 個主要港口中以仰光港為最大，全國大約 90% 的進出口貨物須倚賴仰光港完成，惟仰光港屬河港，目前無法接受較為大型或吃水更深的船舶入港，需增加港口建設，爰引進外國資金投入，2013 年緬甸與日本財團簽訂契約合作開發鄰近之迪拉瓦經濟特區即為一例，隨著 2015 年 11 月緬甸國會議員選舉，由緬甸全國民主聯盟獲得多數席位，2016 年 3 月國會選出新總統，未來緬甸新政府轉型後，經濟開放腳程應會加快，預期將會有更多外資投入緬甸的建設。

目次

	頁次
壹、目的	5
貳、出國期間	7
參、考察行程及過程	4
肆、考察重點	8
一、 巴生港西港	8
二、 巴生港自由貿易區	11
三、 拜會巴生港務局	13
四、 丹絨帕拉帕斯港	14
五、 拜會仰光港務局	16
六、 迪拉瓦經濟特區	19
七、 亞洲世界港埠公司	22
八、 緬甸工業港	25
九、 皎單	26
伍、心得與建議	27

壹、目的

馬來西亞之馬來半島，北鄰泰國、西南與印尼隔馬六甲海峽相對，總面積約 33 萬 252 平方公里，約相當於臺灣之九倍，由 13 個州組成。簡稱**西馬**。另 2 州為沙巴州及砂勞越州，隔南中國海，距馬來半島東部約數百公里之遙。簡稱**東馬**。馬六甲海峽位於印尼蘇門答臘與西馬中間，為世界最重要的海運管道，造就了馬來西亞在東南亞的樞紐位置。

2016 年全球 GDP 經濟成長預測，由於原物料價格低迷、美元走高及中國經濟趨緩等因素，世界各區域經濟成長難再現雙位數成長。歐洲、日本及拉丁美洲的 GDP 預計將低於 2%、北美、中東/非洲、紐澳預計介於 2-4%、亞洲(不含日本及紐澳)是唯一預測 GDP 大於 4%的區域。馬來西亞近 5 年來的重要經濟數據呈現穩定的正向成長，2016 年 GDP 成長預測有 6.6%。對外貿易總額，在全球不景氣的環境當中，仍持續成長，對海運進出口貨物運送需求仍高。

為與東南亞周邊國家競爭，隨著船舶大型化、設備提昇、複合運輸、通訊物聯等技術的進步，為吸引船舶停靠，馬國港口不斷地在加速技術的進步，重點發展的港口分布在麻六甲海峽沿海，由北至南包括檳城港、巴生港及丹戎帕拉帕斯港。馬國政策將吉隆坡附近的巴生港作為國內貨運中心及區域轉運樞紐，政策上引導將進出口貨物由巴生港負責運送，另發展丹絨柏勒巴斯港成為馬國南部轉運中心。這兩個港口就好比是馬國推動經濟的雙翼。馬國的港口政策是以供給導向的經營環境發展，提升港口設備確保運作效率能夠符合需求，維持競爭力。爰本次考察在馬來西亞部分擇訂巴生港的西港、巴生自由貿易區及西馬南部的丹絨帕拉帕斯港作為考察重點。

亞洲目前是全球經濟成長的趨動力，其中東南亞國家 GDP 成長預測約有 6-7%，而緬甸政府自 2011 年 3 月登盛總統就職以來，逐步採取政經改革及市場開放政策，獲國際社會肯定，歐美等國陸續對緬甸解除經濟制裁，使緬甸經濟發展快速，在 2011 年至 2014 年期間，每年 GDP 超過 7%。

其在海運發展方面，以貨櫃進出口而言，近 10 年來，更呈現 15%或以上的高度成長率，而緬甸 9 個主要港口中以仰光港為最大，緬甸大約 90%的進出口貨物須倚賴仰光港完成。另外，位於仰光市以南 25 公里處的迪拉瓦經濟特區，是

緬甸第一個經濟特區，由緬甸政府與日本政府共同開發，特區規劃總面積 2,400 公頃，現階段開發面積約 400 公頃，未來將吸引高新技術產業、勞動密集型產業、紡織業和製造業等方面的投資。爰本次港口考察在緬甸的部分以緬甸港務局、仰光（亞洲世界港埠及緬甸工業港）與迪拉瓦經濟特區為考察重點。

貳、出國期間：

104 年 12 月 6 日至 12 月 12 日，共 7 天。

參、考察行程：

表 1 赴東南亞港口(馬來西亞、緬甸)考察行程一覽表

日期	地點	行程摘要
12/6 (日)	桃園-吉隆坡	去程：自桃園（一航廈）機場出發至吉隆坡國際機場。
12/7 (一)	吉隆坡-巴生港	上午：巴生港西港及巴生自由貿易區 下午：巴生港務局
12/8 (二)	吉隆坡-柔佛-新加坡	上午：搭機前往丹戎帕拉帕斯 下午：丹戎帕拉帕斯港
12/9 (三)	新加坡-仰光	由新加坡搭機至仰光
12/10 (四)	仰光	上午：迪拉瓦經濟特區 下午：皎單
12/11 (五)	仰光	上午：緬甸港務局 下午：亞洲世界港埠公司及緬甸工業港
12/12 (六)	仰光-桃園	回程：自仰光國際機場搭機返回桃園（一航廈）。

參、考察重點

一、巴生港西港(Westports Malaysia)



12月7日(星期一)上午來到巴生港西港總部辦公室，與西港行銷部門處長 Mr. Eddie Lee 及其他相關人員共同交換意見。

本局人員首先表示，依世界重要經濟分析報告顯示，世界發展的重心已由傳統的歐美地區轉移到亞洲地區，亞洲地區的發展也屬中國及東南亞地區為發展的重點，尤其是中國主席習近平先生，今年初所提出的一帶一路政策，大家都十分地關心這後續發展，由於巴生港與高雄港於世界港口排名十分地接近，所以特別利用這次機會安排拜會公司，作意見的交流及整合，尋求未來可能的合作機會。此外，本次特地安排與海攬公會一同參加，並安排與當地航商座談，瞭解以航港局的立場可以如何提供更好的海運經營環境，讓未來的 10 年或 20 年臺灣及馬來西亞間海運發展能夠更加蓬勃發展。

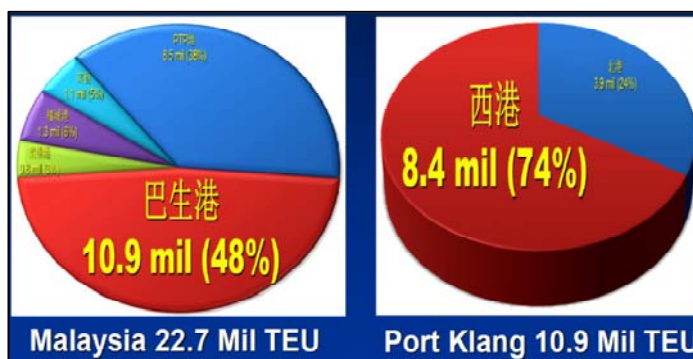
處長 Mr. Eddie Lee 亦表示一帶一路大陸港口這一年常來西港拜會交流，因為馬來西亞 GDP 成長非常好，每年平均有 5-6% 的成長，另對於大陸所提的一帶一路也很積極的參與，目前亞洲存在之東協 (ASEAN) 及跨太平洋伙伴協定 (TPP) 馬來西亞皆參加，並參與其中的討論及成長，Mr. Lee 並表示未來 3 年國際海運將會有明顯且快速的改變，所以我們必須合作，前一陣子巴生港務局 (Port Klang Authority) 與大陸 10 個港口 (上海、寧波、廣州、廈門、大連、福州、北部灣、太倉、深圳、南海) 簽訂港口聯盟，因為大陸對馬來西亞特別友善，原因可能是 41 年前我們首相是第一個與大陸周恩來建交的國家，所以與馬來西亞特別的親切。



目前西港所在位置 21 年前是一片森林，以馬來話來說就是美麗之島，所以我們公司以海豚為標誌，當時馬來西亞並沒有深水港，貨櫃皆停靠新加坡後再轉

運至馬來西亞，所以當時我們決定自己蓋深水碼頭並致力發展成為花園港口，現在已可以容納 10,000TEUs 以上的貨櫃船，目前碼頭設施亦可因應 18,000TEUs 貨櫃船停泊，又因為西港與巴生自由貿易區緊臨在一起共同發展，物流產業十分地發達，是在全球經濟不景濟的情形下，給巴生港西港持續成長的動能之一。

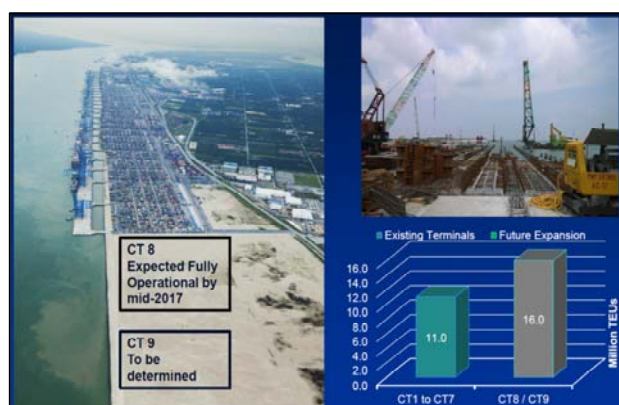
西港於 1994 年民營化，迄今已營運約 20 年貨櫃量已成倍增長，以馬來西亞全國貨櫃量約 2,270 萬 TEUs 來分析，約有 48% 的貨櫃量約 1,090 萬 TEUs 是由巴生港處理，其中 74% 貨運



量約 840 萬 TEUs 和 1,030 萬公噸散貨船在西港進行裝卸處理，西港貨櫃 70% 是屬轉口櫃，30% 是進出口貨櫃，2014 年西港貨櫃成長率為 12.1%，其中優點為戰略性地理位置，麻六甲為東西向必經航道，最接近吉隆坡，馬來西亞的首都工業及商業發展重心，全國 34% 的人口皆集中在吉隆坡，同時整合多運具運輸與海運結合，基此同時具有轉口港及國內內需市場進出港口的特性，所以在雙重支持下有著強勁的貨櫃運量成長動力。

西港的收入約有 83% 的來源是依靠貨櫃，傳統貨物運輸所佔營運比例約 9%，其他港口服務，如拖船、引水、出租所得約佔 8%，達飛、地中海、陽明是很重要的航商。另以每個橋式起重機裝卸生產力而言，以世界目前平均每小時 25 個移動而言，西港平均每小時高於世界平均值(約 35 Gross mph; 總移動次數除以船舶總靠岸時間)，因此對外宣稱可以提供更快的船舶裝卸服務，減少船舶靠港時間，節省成本提高航商選擇西港的誘因。港口水深為 15-17.5 公尺，以足以因應船舶大型化 19,000TEUs 的貨櫃船，所以巴生港西港是本區域航商喜歡選擇停靠的港口。

83.2%	9.1%	5.2%	2.5%
Container	Conventional	Marine	Rental



西港目前有能力處理 1,100 萬個 TEU 與目前 4,600 公尺碼頭長度和 52 個橋式重機。預計 2017 年西港 CT8 碼頭擴建完成將全面投入運作，將提高西港的貨櫃處理能力額外增加 280 萬 TEUs，以每年將有 1380 萬 TEUs 的處理能力。

如未來 CT8 及 CT9 貨櫃碼頭皆完工，每年將有 1600 萬 TEUs 的處理能力。

我國在西港重要航商，例如陽明、長榮及萬海等海運公司皆有航線，西港每週國際航線十分密集，歐洲線每週約有 10 班、遠東地區有 32 班、東南亞有 10 班(主幹線)、澳洲有 6 班、美洲有 5 班，與東南亞鄰近國家也有很密集的近海航線。



每年約有 6-7 萬艘船舶每年經過麻六甲海峽，新加坡收費高於西港很多，且近年來馬幣貶值 30% 使得馬來西亞港口收費更有競爭力亦表示其沒有新顧客，但是因為碼頭顧客本身貨量的成長，致巴生西港貨量的成長，照顧好現有客戶的需求，係維護貨櫃量成長的成功關鍵。



本局祁局長與西港處長 Mr. Eddie Lee 合影

二、巴生港自由貿易區(PKFZ)

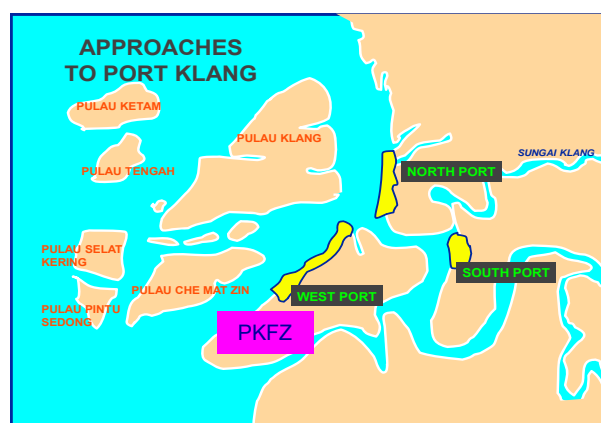
巴生自由貿易區(PKFZ)總經理拿督謝觀龍及相關部門代表共同討論，會中代表說明與巴生自由貿易區有關的單位主要包括財政部、交通部及國際貿易產業部，共有三個法規來管理自由貿易區內的經濟活動，包括自由貿易區法、海關法及國際貿易法。在 1990 年自由貿易區法令下，僅有財政部長有權力授權委任特定地區為自由貿易區。

馬來西亞自由貿易區是學習新加坡的發展方式，目前只有巴生港及丹絨帕拉帕斯規劃發展成為綜合性自由貿易區（包括執行工業區及商業區的業務項目）。巴生港口為馬來西亞政府訂定發展成為區域轉運和貨物分銷中心，配合自由貿易區定位為國家級發展策略，將有助於港口及自由貿易區相互發展及維持巴生港穩定供貨來源。



巴生港口貨源的產生單靠內需市場仍無法滿足港區發展，故港區附近要有製造業的進駐，於是有巴生自由貿易區創立的想，但與談代表表示單靠製造業進駐所產生的貨櫃量仍顯不足，故需引入物流業讓自由貿易區的發展成為西港成長的趨動力，其市場除傳統物流產業外，自由貿易區有其發展特色：

巴生自由貿易區目前擁有 640 英畝空地可供租賃，並已建置完成 512 間輕工業廠房，每間固定約為 500 平方公尺可供長期或短期租賃，另有興建 4 棟現代化商業大樓可作為商業中心可供辦公空間，還有四星級商務酒店可提供住宿服務。



(一)自由貿易區定位為東南亞棉花配銷中心，過去棉花配銷是以新加坡為中心，現在棉花被吸引至西港來作分配中心，因為西港自由貿易區有土地腹地廣、租金便宜，提供 21 天可以允許免費存放，可以讓棉花廠商來調節棉花價格，所以取代了新加坡的地位，棉花輸運也成為自由貿易區重要的貨櫃成長來源。

(二)清真產品發展特區，自由貿易區對清真產品有特別的優惠獎勵，清真的證

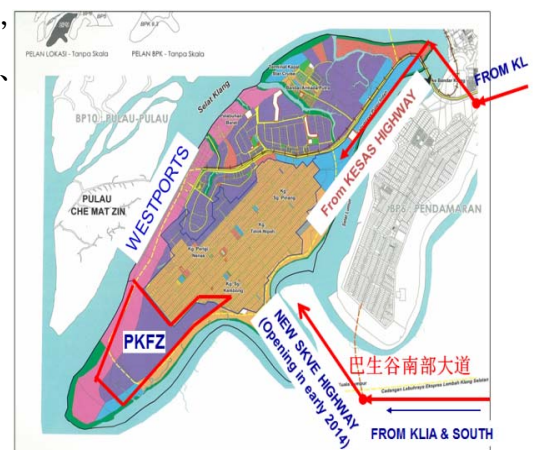
明可以出口到全世界各清真市場，包括了 54 個國家和地區，目前馬來西亞全力發展為國際清真食品中心，是進軍全球 16 億人口清真市場的最佳跳板，為最具有特色的吸引條件。馬來西亞伊斯蘭教發展署（JAKIM）所發的清真認證獲得 22 個國家 42 個回教協會承認。易言之，若取得馬來西亞清真認證，等於具有回教國家的通行證，有利拓展廣大回教食品市場。由於馬來西亞之哈拉食品認證標章已於回教世界取得普遍之信任，而我國食品業自動化之生產及管理技術遠高於馬來西亞之水準，倘能結合馬來西亞哈拉食品認證的優勢，除可供應馬來西亞多元化的國內市場，亦可進軍國際回教食品市場。

(三) 倫敦金屬交易中心（LME），在東南亞只有新加坡港、柔佛港（Johor）和巴生港有被授權，但現況分析因新加坡及柔佛港的腹地有限，僅巴生港有自由貿易區及發展腹地，故較具有潛力。

(四) 化學聚脂產業等化學產業配銷中心，化學聚脂相關產業亦可產生很大的貨物運送量，中東將有大型化學公司進駐，未來五年將可以每年至少貢獻 100 萬 TEUs 的進出口貨櫃運量。

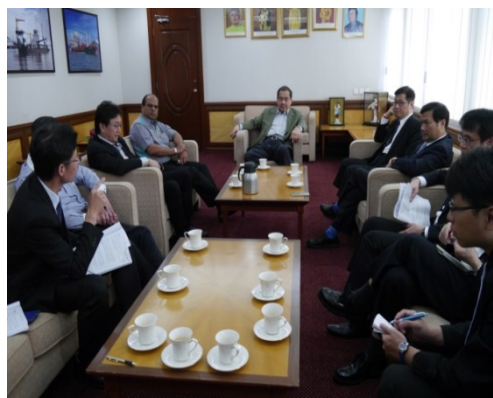
在自由貿易區有成立一個特殊工作小組 **Special Govt. task force (PEMUDAH)**，層級相當高設在類似我國行政院層級，遇到任何跨部會的協調問題，就會出面解決，所以巴生自由貿易區廠商投資文件處理可以在一個星期完成申請相當有效率。還有馬來西亞穩定的政府政策，稅費的減免優惠、活躍的經濟環境及健全的金融制度，語言通（英語、中文及廣東話），是個穆斯林及佛教國家，人民天性善良，人力素質及教育水準高，是吸引外資投資的好環境。此外，巴生自由貿易區單一窗口的一站式服務中心處理所有申請許可證/執照，一站式客戶服務中心，可以協助投資者和他們的客戶，提供有關港口資訊和諮詢服務和其他物流事宜。

巴生自由貿易區提供完善的交通運輸服務，是由 3 個主要高速公路及鐵路網相連 - NKVE、聯邦大道和 KESAS 公路及國家鐵路網路。緊鄰巴生西港作業效率高，另以快速道路連接吉隆坡國際機場（KLIA），陸海空交通均十分便利。通往 300 多個國際海港，碼頭可以提供廣泛船運航點，頻繁密集的服務時間表以維持準時要求，通過巴生港享有更競爭力的運輸費，使得在此生產的商品價格更具有競爭力。



三、拜會巴生港務局

巴生港務局主席拿都江作漢先生表示，2013 年大陸國家主席習近平宣布復興海上絲綢之路，這項倡議正式被命名為 21 世紀海上絲綢之路經濟帶，其目的是增加投資和促進 21 世紀海上絲路沿線各國的合作，馬來西亞巴生港務局對此倡議非常支持。



與巴生港務局主席江作漢先生交換意見情形

馬來西亞在 21 世紀海上絲路擁有地理位置優勢，適合作為這絲綢之路的中轉港，已與大陸簽訂了為期 5 年的計畫，擬訂在 2017 年達到 1600 億美金的雙邊貿易額，巴生港已率先代表馬來西亞各港口響應其交通部長拿督斯里廖中萊的海上絲路倡議。巴生港已與大陸十個港口建立港口聯盟，以發起和推動兩國在貿易、物流及旅遊等多方面的發展。依目前簽署之港口聯盟內容，中馬雙方朝向港口互訪研究、人員訓練、技術支援、情資交換、航線建立等方向努力。

巴生港務局也於 104 年 12 月中旬舉辦 21 世紀海上絲綢之路論壇，除了邀請馬來西亞交通部長、大陸招商局等單位共同研商雙方港口在這倡議中所扮演的角色、整合物流供應鏈促進貿易成長及海上絲綢之路有關乘客、貨物運送等議題，特別是論壇特別邀請雙方觀光局共同參加，是看準海上絲綢之路與將來遊輪產業共同發展契機。馬來西亞現在也正在極積擴展郵輪碼頭，在麻六甲港現正在興建中，因為麻六甲是個極具有歷史的城市，觀光資源豐富可以支撐郵輪觀光產業，例如六百多年前明朝時代著名的中國航海家鄭和下西洋歷史，就很有觀光吸引力。



本局祁局長與巴生港主席江作漢先生合影留念

驗並支持相關會議活動。

我國目前對於大陸一帶一路的具體作法也十分地關切，希望能夠從本次拜會中增進臺馬間的瞭解，增進雙方未來合作的機會，能經由彼此的瞭解加強雙方的合作關係。另 2017 年 FIATA(國際運送物流聯合協會全球年會)將於馬來西亞召開，巴生港務局主席江作漢先生對我國主辦 2015 年 FIATA 年會表示欽佩，並邀請我方代表團成員能夠屆時共襄盛舉，我方表示願分享辦理年會之寶貴經驗

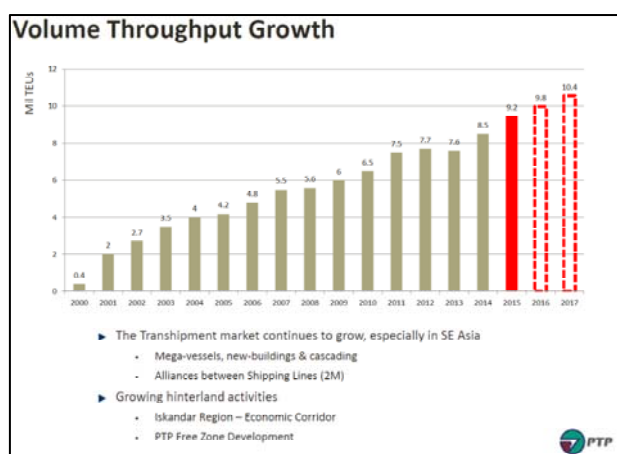
四、參訪丹絨帕拉帕斯港

位於馬來西亞半島南端，是世界航運的咽喉，與新加坡港十分地接近。

碼頭長度達到 3600 米，水深達到 19 米，可容納 19,000TEUs 大型貨櫃船進出港口。依據 PTP 的預測，未來 2-3 年海運市場變動將會很大，油價的波動，經濟成長的變化及航商之間各種的合縱連橫，預測對其本身而言，未來的轉口貨運市場仍會成長，另外 PTP 港口設施也極積符合



本局人員與丹絨帕拉帕斯港代表進行意見交流



船舶大型化的趨勢需求，再加上本身自由貿易區的發展及周邊 Iskandar 經濟區的帶狀發展計畫，都是 PTP 認為其貨櫃量會持續成長的動力，預估 2015、2016 至 2017 年的貨櫃量將分別為 9.2、9.8 及 10.4 百萬 TEUs(高雄港 2104 吞吐量約為 10.5 百萬 TEUs)。

PTP 港與巴生西港的港口自由貿易區經營方式不同，雖皆隸屬於同一個交通部下面，但是 PTP 屬於 Johor Port Authority(JPA)，JPA 賦予給 PTP 的權利與 PKA 賦予給巴生西港的權利就不相同，兩個港口都有自由貿易區，但是在 PTP 自由貿易區是由自己經營，這點與西港分別由不同公司經營是有很大的差異。目前 PTP 的自由貿易區貨櫃貢獻每年約僅 10 萬 TEUs，佔比例並不高，但是對政府而言，這裡提供了 14,000 個工作機會，這是自由貿易區很重要的存在價值。另在政治上，馬來西亞政府對 PTP 的經營狀況也十分地驕傲，因為成功地複製新加坡自由貿易區的經驗同時將貨物移轉或吸引到 PTP 增值再出口的轉口貨源。每年 PTP 自由貿易區的利潤約有 12 億美金。

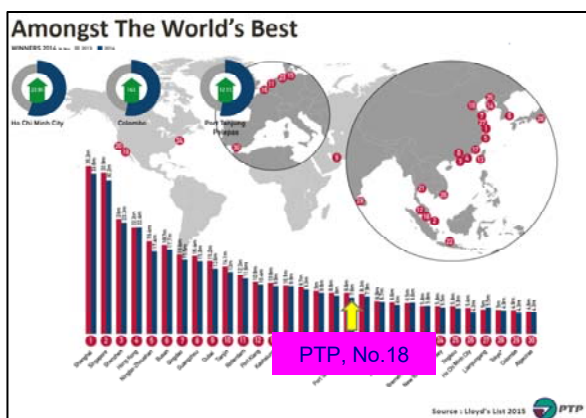
與該港連接的南北高速公路可直接通向泰國邊界，全長 31.5 公里的港口鐵路與馬來西亞國家鐵路樞紐相連接。PTP 港口屬於馬來西亞自由貿易區，港口還有 400 英畝的土地，專門用於貨櫃貨物配送、物流鏈服務管理。



與新加坡相互競爭，2015 年貨櫃成長率為 7.1%，港口的經營方式靈活多變，一切順應客戶的需求，倉庫有出售、租賃，價格和期限都可以當面協商，此亦為民營化後的優勢。

船舶大型化的趨勢將會導致選擇停靠港口的減少，新加坡及馬來西亞有在研擬達到港口綠色政策標準船舶就減免部分港埠費率的收取，以增加船舶停靠的誘因，但要思考的是新加坡綠色港口政策有政府在後面支持，而馬來西亞則還沒有政府明確的表態，惟這減免政策將導致 PTP 收益的減少，以民營公司而言執行面還需要配套方案。

PTP 港口的貨櫃裝卸和港口經營管理全部採用現代化的信息技術電腦網絡系統，信息技術網絡系統隨時把港口經營的信息與網絡通訊中心聯繫起來，提供即時自由流動服務，在貨運代理公司、船舶代理公司、港口當局、海關、環保、動植物檢疫等單位之間，提供無紙信息傳遞，確保了工作的高效率、高效益。



PTP 代表表示，目前面臨最大的威脅就是新加坡，新加坡的資金豐沛，在其後是整個政府的支持，而 PTP 除面對外部新加坡的競爭，還有許多國內的層級組織需要說服，例如 JPA 或是交通部也是另外的挑戰。新加坡港的航線密度遠高於 PTP，以航商而言對貨物運送的彈性操作就很大，這也是為何 PTP 營運成本低於新加坡港，但航商仍選擇新加坡港的主要原因。現在的 PTP 港口，

PTP 非常成功地與馬士基(Maersk) 結成戰略夥伴，把其在新加坡港經營多年的貨櫃運輸和轉運業務幾乎全部轉移到了 PTP 港。總部設立在法國馬賽的達飛航運(CMA CGM)亦決定，使用馬來西亞港口的貨櫃轉運服務。最後 PTP 代表提出世界港口的排名有許多的學問，新加坡港而言其貨櫃

量是由 4-5 個貨櫃港的加總而成，巴生港也是 2-3 個貨櫃港的加總，但對 PTP 而言這只有 1 個貨櫃港的量。

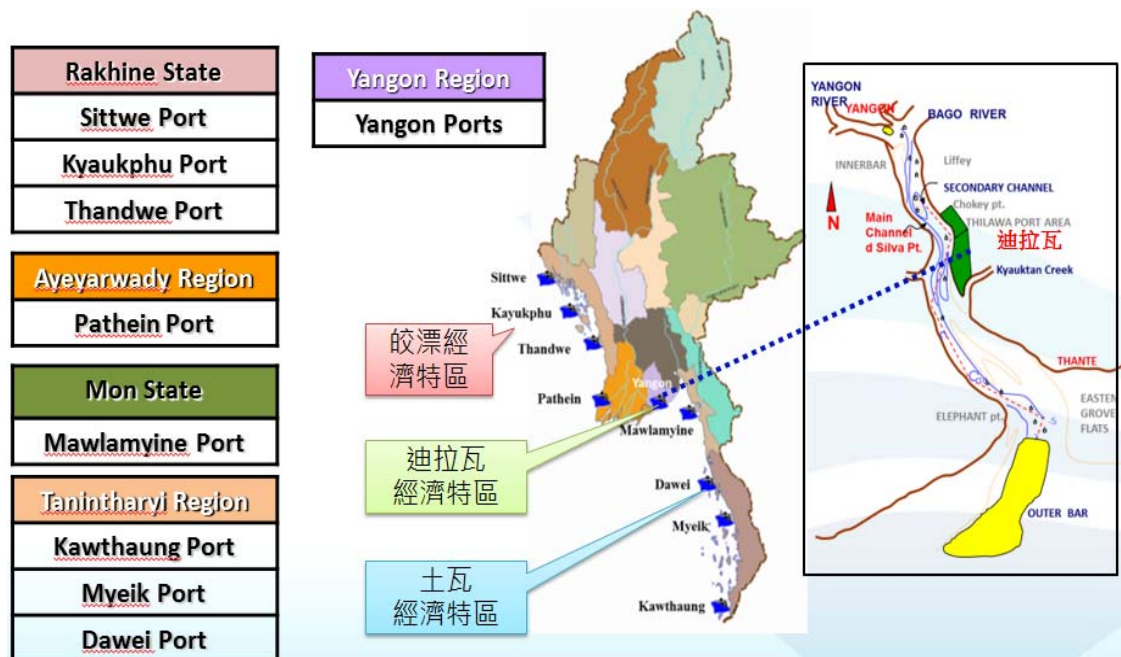
四、拜會緬甸港務局（Myanmar Port Authority）

12月11日(星期五)上午來到緬甸港務局，與局長 Kyaw Myint 及其他相關人員共同交換意見，本局人員首先表示非常高興有這機會與緬甸港務局交換港口運作的意見，因為現在的焦點都從歐洲美洲加拿大轉向南亞洲，緬甸經濟近幾年呈現高度成長，對此是非常羨慕的，由於緬甸的 GDP 有雙倍數字的成長，相對我國可能比 5% 更少，在未來對緬甸也會帶來更多的港口運作需求以及運輸的產能。

緬甸港務局人員就緬甸的港口發展與營運績效做概略的說明，緬甸主要有 9 個港口（Yangon、Sittwe、Kyaukphu、Thandwe、Patheingyi、Mawlamyine、Kawthaung、Myeik、Dawei）如圖 4-1，其中仰光港是緬甸最大的港口，是位在仰光河的一個河港，緬甸大約 90% 的進出口貨物須倚賴仰光港完成，仰光港坐落在市中心鬧區，可以看到仰光港口就是沿著仰光河，離出海口大約 34 公里，仰光港的國際碼頭共 32 個，其中 23 個位在內港區，另外 9 個位在迪拉瓦經濟特區，雖然目前無法接受較為大型或吃水更深的船舶入港，但船貨的裝卸和起航在仰光逐年上升。

緬甸規劃的三大經濟特區中亦會就港口的部分進行規劃開發，目前迪拉瓦經濟特區開發較為順利，此外亦會就其他適當的地點規劃深水港貨碼頭，以利大型船舶及貨物進出。

圖 4-1 緬甸 9 大港口與 3 大經濟特區位置示意圖



仰光港 2013 年裝卸的貨物總噸數約 2,400 萬噸(如表 2)，其中貨櫃成長快速，營運績效如表 3，而且碼頭設施的使用率已達到 70%，未來將會更多，預估到 2023 年會成長到 7,000 萬噸，而船隻掛靠的數量在 2013 年達 2,334 艘，預計在 2023 年會成長到 6,000 艘，這是為何持續再擴展仰光港(如圖 4-2)及迪拉瓦經濟特區港口設施之因。

圖 4-2 仰光港擴展示意圖



表 2 仰光港貨物進出口裝卸噸數統計表

年度	進口(千噸)	出口(千噸)	合計(千噸)
2004	5,208	4,773	9,981
2005	5,514	4,725	10,239
2006	5,623	5,332	10,955
2007	6,240	5,619	11,859
2008	6,150	6,166	12,316
2009	9,492	6,655	16,147
2010	12,307	6,131	18,438
2011	14,461	7,261	21,722
2012	17,540	6,628	24,168
2013	16,967	7,266	24,233

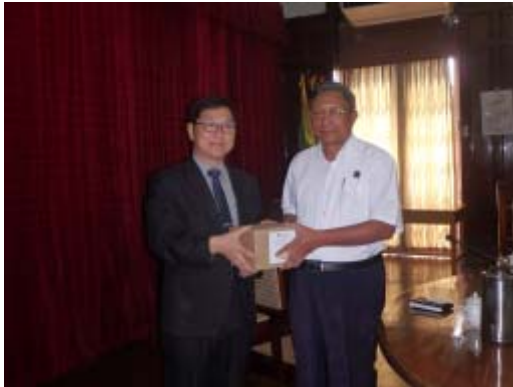
表 3 仰光港貨櫃營運績效統計表

年度	進口(TEUs)	出口(TEUs)	合計(TEUs)	成長率%
2005	86,13	85,775	171,905	-
2006	99,942	97,337	197,279	14.76%
2007	115,267	111,236	226,503	14.81%
2008	133,712	130,294	264,006	16.56%

2009	152,077	151,333	303,410	14.93%
2010	175,315	171,327	346,642	14.25%
2011	207,54	200,503	408,043	17.71%
2012	238,837	239,126	477,963	17.14%
2013	310,822	306,347	617,169	29.12%
2014	369,625	367,811	737,436	19.49%

緬甸港務局表示為加強推動與日本間的海運合作，預定 2016 年 1 月與日本洽談簽訂 MOU，最後，緬甸港務局認為這次與本局參訪人員短暫的交流會議可以帶給他們的幫助：

- (一) 透過臺灣經驗的研究，加強港口發展政策。
- (二) 建立緬甸的港口和航運發展戰略。
- (三) 加強與臺灣的合作，特別是在港口，航運和物流領域。



照片 祁局長與 Kyaw Myint 局長交換紀念品



照片 參訪人員現場交流會談



照片 參訪人員現場交流會談



照片 參訪人員現場合影

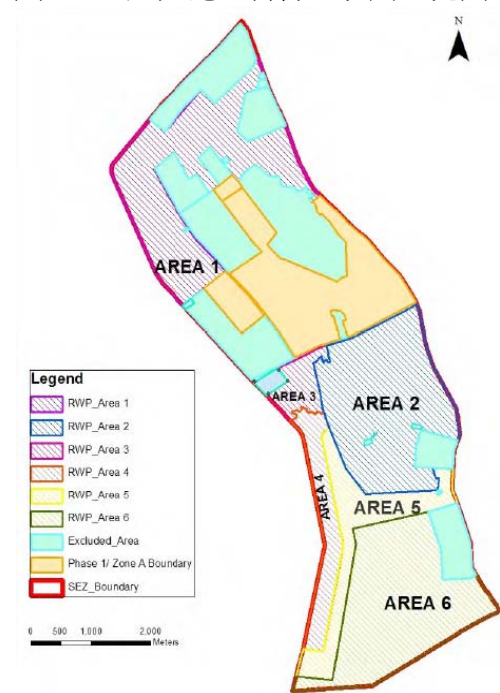
五、 迪拉瓦經濟特區 (Thilawa Special Economic Zone)

12月10日(星期四)上午來到迪拉瓦經濟特區，聽取日商 MJTD (Myanmar Japan Thilawa Development Ltd.)代表 KAN SATO 的說明，位於仰光市以南 25 公里處的迪拉瓦經濟特區(如圖 5-1)，是緬甸政府與日本政府共同開發的經濟特區，2013 年 5 月 25 日緬甸 9 家股份公司與包括三菱、丸紅、住友三家公司在內的日本財團在仰光簽署了合作開發緬甸迪拉瓦經濟特區的備忘錄，日本三菱東京 UFJ、瑞穗和三井住友等 3 大銀行也加入出資框架。迪拉瓦經濟特區規劃總面積 2,400 公頃(如圖 5-2)，經濟特區將吸引高新技術產業、勞動密集型產業、紡織業和製造業等方面的投資，而日方在其中占 49% 的股份，緬方占 51%。

圖 5-1 迪拉瓦經濟特區位置示意圖



圖 5-2 迪拉瓦經濟特區規劃區塊圖



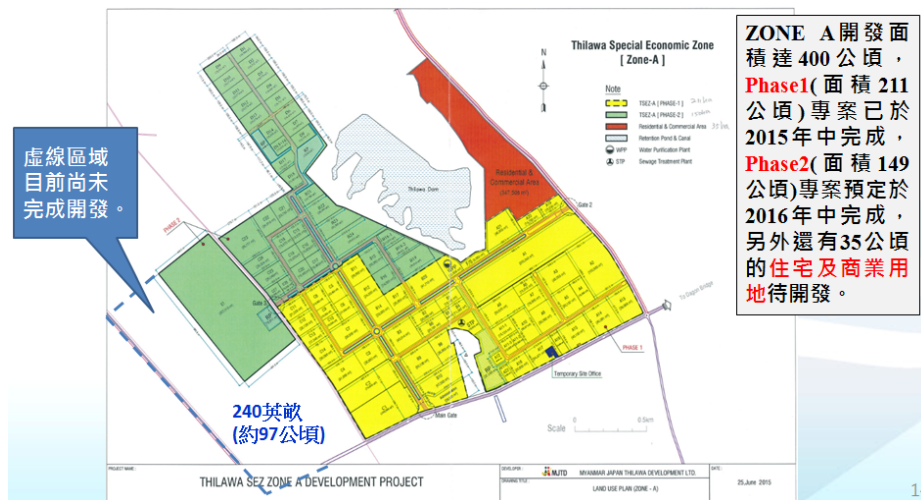
照片 聽取日商說明迪拉瓦經濟特區開發情形



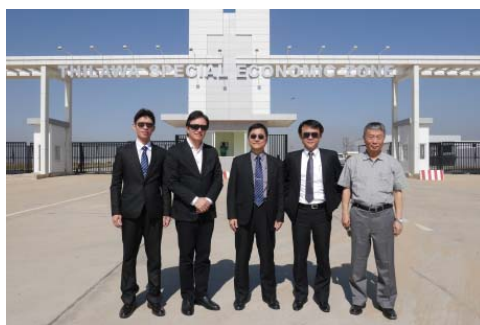
照片 至迪拉瓦經濟特區尚未開發區域實地勘查

迪拉瓦經濟特區於104年9月23日舉辦第一階段專案舉行開業儀式，此階段的開發面積達400公頃(如圖5-3)，第一階段(面積211公頃)專案已於2015年中完成，分為A區、B區、C區和D區。A區有21塊土地、B區有24塊土地、C區有27塊土地和D區有19塊土地。截至目前，申請在A區、B區和C區經營的國內外工廠約有40家，第二階段面積149公頃預定於2016年中完成，另外還有住宅及商業區約35公頃。

圖 5-3 迪拉瓦經濟特區第一階段開發面積示意圖



目前有來自美國、瑞典、日本、中國、韓國、澳大利亞、東南亞國家等13個國家和地區的52家企業將在迪拉瓦經濟特區(第一階段項目)內經營相關業務。在這52家企業當中，已知有23家來自日本，4家來自泰國，臺灣企業4家，新加坡企業3家，馬來西亞企業3家。其中，有13家企業已開始建廠。這些企業將在特區第一階段經營建築器材、紡織、鋁制、塑膠、金屬礦產、汽車、藥品製造等業務。



照片 於迪拉瓦經濟特區前合影

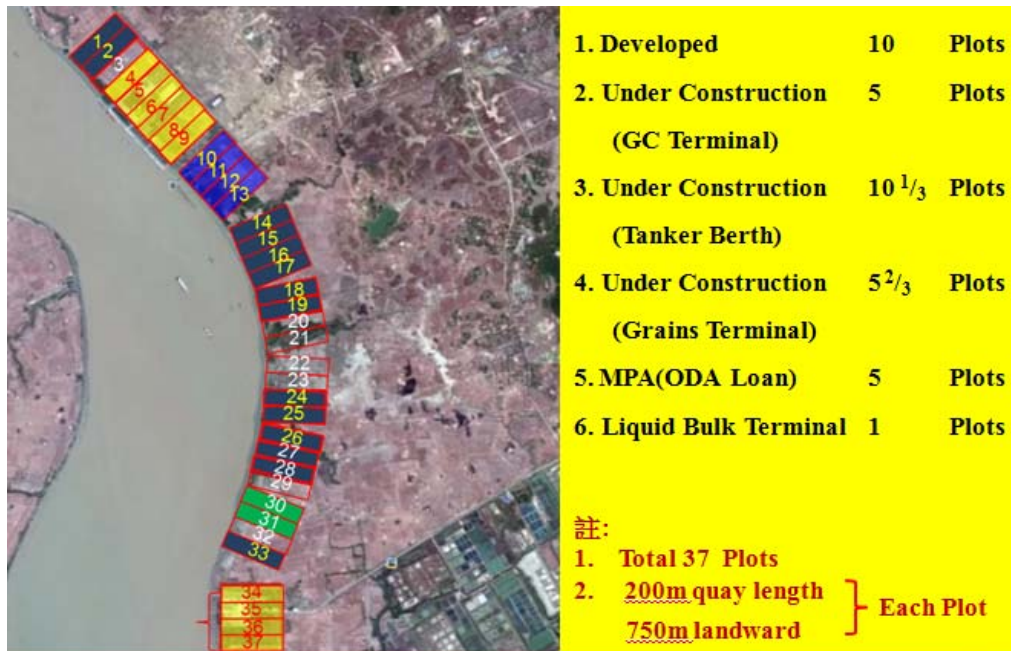


照片 迪拉瓦經濟特區

緬甸三大經濟特區（皎漂、迪拉瓦、土瓦），目前只有迪拉瓦經濟特區發展速度較快，新開發的 MITT 碼頭(Myanmar International Thilawa Terminal)對於已經進駐迪拉瓦經濟特區的第一階段逐步進入完工的廠商而言，這將會是坐落在此一經濟特區的進出口廠家在仰光港從事進出口業務最具競爭力優勢的部分。

特區旁的 MITT 碼頭港區土地分成 37 個區塊(如圖 5-4)，每個區塊面積 15 公頃(寬度 200 公尺，長度 750 公尺)，其中已完成開發的有 10 個區塊。緬甸基於對國家的全面發展，MPA 熱烈歡迎來自世界各地的潛在投資者有關整合、協調、技術移轉及投資等方面的合作。

圖 5-4 MITT 碼頭港區土地發展示意圖



照片 貨車進入 MITT 碼頭



照片 MITT 碼頭前合影

六、亞洲世界港埠公司（AWPM：Asia World Port Management）

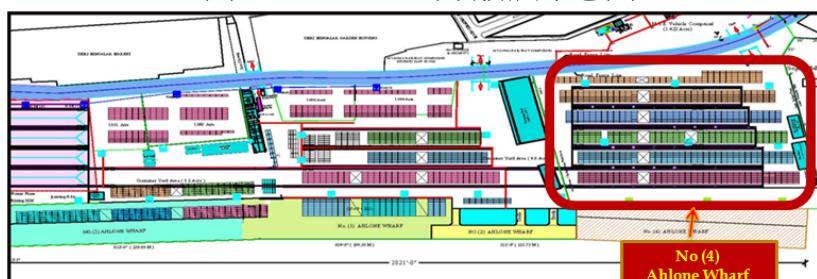
12月11日(星期五)下午來到亞洲世界碼頭(AWPT：Asia World Port Terminal)，由亞洲世界港埠公司(AWPM)集團主席羅淑琴及其他相關人員共同交換意見。亞洲世界港埠公司在仰光建置的 Ahlone 碼頭自 1996 年 4 月開始營運，是緬甸第 1 個私人碼頭，之後 Shwe Nar Wah Company Limited 在 2010 年 10 月建置仰光 Hteedan 碼頭，並委託由 AWPM 經營管理，目前 AWPM 及 Shwe Nar Wah Company Limited 均附屬於 Asia World Co. Ltd，而上述 2 個碼頭區位在仰光河邊，離機場約 47 英里，剛好於仰光市中心郊外。AWPT 離出海口約 32 公里，配合潮汐，可讓長 167 公尺、吃水深 9 公尺的船靠泊。(AWPT 位置如圖 6-1)

圖 6-2 AWPT 位置示意圖



緬甸投資委員會依緬甸公民投資法許可 Ahlone 碼頭以 BOT 方式開發，共分成四個階段，目前已完成 3 個階段，第 4 個階段正在開發中(如圖 6-3)。前三個階段完成 Ahlone 碼頭全長 614 公尺、水深 9.5 公尺，土地 16.71 英畝（約 4,050 平方公尺），設有 20 呎貨櫃的儲放空間 1,372GTS，有 288 個冷藏點，第 4 個階段將增加碼頭長度 238 公尺及 906TGS。

圖 6-4 Ahlone 碼頭發展示意圖



	Description	Period	Remarks
1	Pre-engineering works	6 months	Relocation of No. 4 Saw Mill(completed)
2	Yard construction	24 months	TGS: 906 slots(completed)
3	Wharf construction	24 months	Length: 238 m (design stage)



照片 羅總裁與祁局長交換紀念品



照片 聽取羅總裁說明 AWPT 發展情形



照片 雙方交換意見



照片 參訪人員合影

七、緬甸工業港（Myanmar Industrial Port）

12月11日(星期五)下午來到緬甸工業港(MIP),與總經理 KO KO HTOO 交換意見,緬甸工業港貨櫃碼頭於2003年1月4日開始營運,為能夠快速並順暢貨櫃裝卸作業,採用 NAVIS System 的現代貨櫃管理制度。在貨櫃營運方面,緬甸工業港佔全仰光的35%左右,2013年停靠貨船187艘,營運貨櫃19.5萬貨櫃。



照片 KO KO HTOO 解說港區配置



照片 NAVIS System 現場狀況

在碼頭設施方面,目前港口擁有1,000公尺的碼頭長度,可容納5個泊位,腹地面積大約43.7公頃,日處理能力為5,000個貨櫃。未來將額外增加1,000公尺長的碼頭,最多可容納5個泊位,而這個部份面積大約25公頃。緬甸工業港有2個端子大門。每個門有8車道,他們都配有橋式起重機,並使用Navis的系統控制操作。



照片 碼頭裝卸設施



照片 入口閘門車道

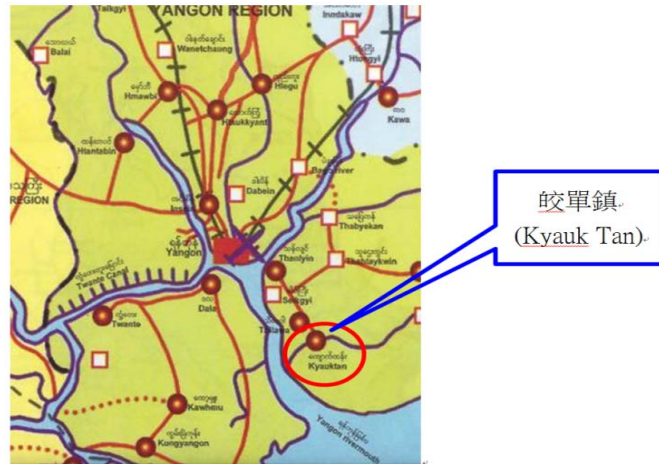


照片 港區貨櫃堆放情形

八、皎單 (Kyauk Tan)

按緬甸當地人員表示，曾有廠商出於業務發展的需要，曾規劃在緬甸仰光市南部的皎單鎮(Kyauk Tan)(如圖 8-1)仰光河內建設深水碼頭一座，以滿足 20,000 噸級船型的靠泊使用要求，於 12 月 10 日下午至現場勘查。

圖 8-1 皎單鎮地理位置示意圖



經現場勘查後，該地點目前為小漁村，具有腹地，且無淤積問題，然聯外交通不便利，多為鄉間小路，大型車輛無法進出。



照片 參訪人員現場勘查



照片 現場停放多艘漁船



照片 小漁村



照片 腹地

有關皎單規劃深水碼頭的議題，經 12 月 11 日與緬甸港務局人員交流會談時，該局人員表示皎單這個地點非常小，目前應該不會是建置深水碼頭的優先選擇。

伍、心得與建議

一、馬來西亞

- (一) 考察馬來西亞巴生西港可以深刻體驗到港口的發展與國家經濟密不可分，由西港經驗可以得知馬來西亞積極參與區域經濟整合，不論是跨太平洋伙伴協定或是一帶一路使經濟持續成長，同時在港口經營面，對船舶或是航商（或貨主）提供有效率的服務，鞏固現有重要航商持續在西港發展的意願，以密集的區域航線吸引成為轉口港的地位，吸引船舶停靠輸運轉口貨物為推升港口運量成長的關鍵因素，這些寶貴的經驗值得我們學習與努力。
- (二) 馬來西亞自由貿易區，不論在巴生港或是丹絨帕拉帕斯港，均有成立協助投資廠商設立的單一窗口，解決籌設時所遭遇的瓶頸，提高廠商設立的意願，馬來西亞自由貿易區發展有其特色及定位以作市場區隔吸引世界廠商投資，例如清真產品發展特區，即有投資效益具有很大的投資吸引力，另自由貿易區的發展與港口緊密結合，提升了港口的貨物量也提升了便利性及自由貿易區的競爭力，值得我們借鏡參考，建議港務公司加強自貿港區對外行銷及招商。
- (三) 巴生港務局期許巴生港（2014 年第 12 大貨櫃港）持續成長並努力成為世界前 10 大貨櫃港，依現行巴生港的成長趨勢或許有機會，對我國高雄港（2014 年第 13 大貨櫃港）而言，目前與巴生港排名接近建議亦設定目標開展港口業務，努力提升對船舶服務生產力及對航商（或貨主）之服務品質，仿效新加坡或馬來西亞港口綠色政策，吸引大型優質航商停靠，以便在全球不確定的經濟環境中，能夠找到穩定的貨物成長動能。大陸所提出「一帶一路」其戰略佈局係幫助大陸地區港口企業走出國門，經與巴生港務局交流瞭解其現階段也積極與大陸港口聯盟尋求合作機會，我國位處這大型經濟體旁，亦需密切關注其後續發展及影響，並在對等尊嚴條件下尋求對我國有利的機會。
- (四) 拜會丹絨帕拉帕斯港由其與新加坡港的競爭經驗可以得知，港口費率丹絨帕拉帕斯港雖比新加坡港低廉，但是大部分的航商因考量區域航線的便利性仍選擇停靠新加坡港，這寶貴經驗可以發現除成本考量外，航線網路的便利性也是航商重要的考慮因素，我國各港口發展已有明確的定位，如為定位為轉口港的角色，則應同時佈局與周邊區域港口間的航線，以提高航商選擇停靠的意願。

二、緬甸

- (一) 2012 年以前，臺灣業者不太容易到緬甸，所以長期以來，產業也比較少跟緬甸接觸，隨著緬甸對外開放程度增加，未來包括物資、交通、海運等事業項目，臺商與緬甸應該會有很多合作的機會，然而臺商仍需就緬甸當地的外國投資法相關規定詳細瞭解，並至當地實際就法規、土地、基礎設施(水、電、電信、資訊、道路等)、交通運輸、勞工、資金籌措等詳細評估，甚至聘當地法律投資顧問協助，方能獲得最大的效益。
- (二) 日本財團結合銀行透過政府的力量，合作開發迪拉瓦經濟特區，俟完成後，以招租的方式將整理後的土地提供企業建廠而收取租金的模式，值得作為我國對外招商投資時的借鏡。雖然該經濟特區內尚有 1,800 公頃尚待開發，然各項基礎設施興建工程仍在進行中，開發投資經濟效益尚待觀察，且此區已由日方與緬方共同規劃及開發已久，我國業者是否仍有機會進駐或參與投資，有待更進一步的評估，由於政治因素，緬甸目前非邦交國，透過企業投資方式，可厚植國家走出國際實力，建議經濟部投資業務處可結合工商團體評估與推動此經濟特區相關投資事務。
- (三) 緬甸港務局為加強推動與日本間的海運合作，預定 2016 年 1 月與日本洽談簽訂 MOU，2016 年 4 月緬甸新政府上臺後，應會加快經濟開放腳程，積極吸引外資，強化對外合作，基於我國重要航商如長榮、陽明及萬海等海運公司皆有航行仰光之航線，建議可結合我國航商與當地官方機構(如緬甸港務局)，增加交流與合作機會，建立雙方友好關係，俾利未來推動相關海運事業發展。