

出國報告（出國類別：考察）

菲律賓航港主管機關暨馬尼拉、 蘇比克灣港口營運商考察報告

服務機關：交通部航港局
姓名職稱：李雲萬副局長、
許家駒科長、
杜文允技正

派赴國家：菲律賓

出國期間：105年12月14日至16日

報告日期：106年2月18日

行政院及所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：

菲律賓航港主管機關暨馬尼拉、蘇比克灣港口營運商考察報告

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

交通部航港局/許家駒/02-89782790

出國人員

李雲萬/交通部航港局/副局長/02-89782999

許家駒/交通部航港局/科長/02-89782790

杜文允/交通部航港局/技正/02-89788020

出國類別：1 考察2 進修3 研究4 實習5 其他

出國期間：

出國地區：菲律賓馬尼拉、蘇比克灣

105.12.14~105.12.16

報告日期：

106.2.18

分類號/目

H3/航運港埠管理

關鍵詞：

菲律賓海事局(Maritime Industry Authority, MARINA)、菲律賓港口管理局 (Philippine Ports Authority, PPA)、蘇比克灣管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA)、馬尼拉港、蘇比克灣自由港(Subic Bay Freeport)、馬尼拉南港營運商(Asian Terminals Incorporated ,ATI)、蘇比克灣國際貨櫃碼頭公司(Subic Bay International Terminal Corporation , SBITC)。

內容摘要：

本次考察菲律賓航港管理機關，包括菲律賓海事局(MARINA)、菲律賓港口管理局(PPA)、蘇比克灣管理局(SBMA)，並實地考察馬尼拉港、蘇比克灣自由港及碼頭營運商等單位，配合新南向政策，本局積極實地考察當地航商及菲國港口管理部門，尋找在過去既有基礎之上可能業務合作或投資機會。

結果發現在船員管理訓練、航港管理、國際海事資訊交流及東協海運事務的參與等，可以彼此合作及交換意見，應持續與蘇比克灣管理局聯繫，瞭解其貨量成長趨勢及投資可能性，另考察發現馬尼拉港區發展已趨成熟，且周邊交通擁塞十分地嚴重，建議應調整關切成長率較高的宿霧港(Cebu)或是民達那峨島南部發展中的港口，並持續與 MARINA、PPA 及 SBMA 聯繫或進一步簽署合作備忘錄以強化與南向國家的緊密合作關係。

目 次

壹、目的	1
貳、行程	2
參、考察過程	3
肆、心得與建議	21
附錄	24

壹、目的

亞洲正式崛起，全球與亞洲的貿易持續快速增長，尤以東協區域成長最快。蔡總統為了推動臺灣經濟結構轉型，掌握東協和南亞新興市場成長和區域經濟整合的趨勢，提出「新南向政策」(New Southbound Policy)，並於 105 年 6 月 15 日成立新南向政策辦公室，揭示了我國發展新南向重要決心，同年 8 月 16 日確立政策綱領，並且由行政院負責執行，行政院在 105 年 12 月中旬，正式核定《新南向政策工作計畫》，工作計畫從「經貿合作」、「人才交流」、「資源共享」與「區域鏈結」四大面向著手。

東南亞國家為世界之新興市場，東協(ASEAN)為全球第 6 大經濟體，僅次於美國、大陸、日本、德國與英國，10 個會員國總人口數超過 6.2 億，2015 年平均經濟成長率為 5.5%，高於全球年平均經濟成長率 3.8%；根據 Global Insight 預估，東協 10 國、南亞 6 國及紐澳 2 國未來 5 年(2017-2021 年)平均每年經濟成長率分別達 4.9%及 6.0%，遠高於全球經濟成長率 3.1%。在經貿方面，東協是臺灣第 2 大的貿易夥伴，也是我國第 2 大的出口市場，2015 年我國對東協國家之出口占我國出口總值 18.1%，臺商對東協國家投資累計高達 869 億美元，日本、韓國、大陸亦均積極布局東南亞市場，並與東協有自由貿易協定(東協+3)優勢，因此，臺灣更應加速南向整體布局，加強和當地國市場的連結，在既有基礎上努力擴大與東協國家在基礎工程建設與金融服務業等關鍵領域的合作關係。

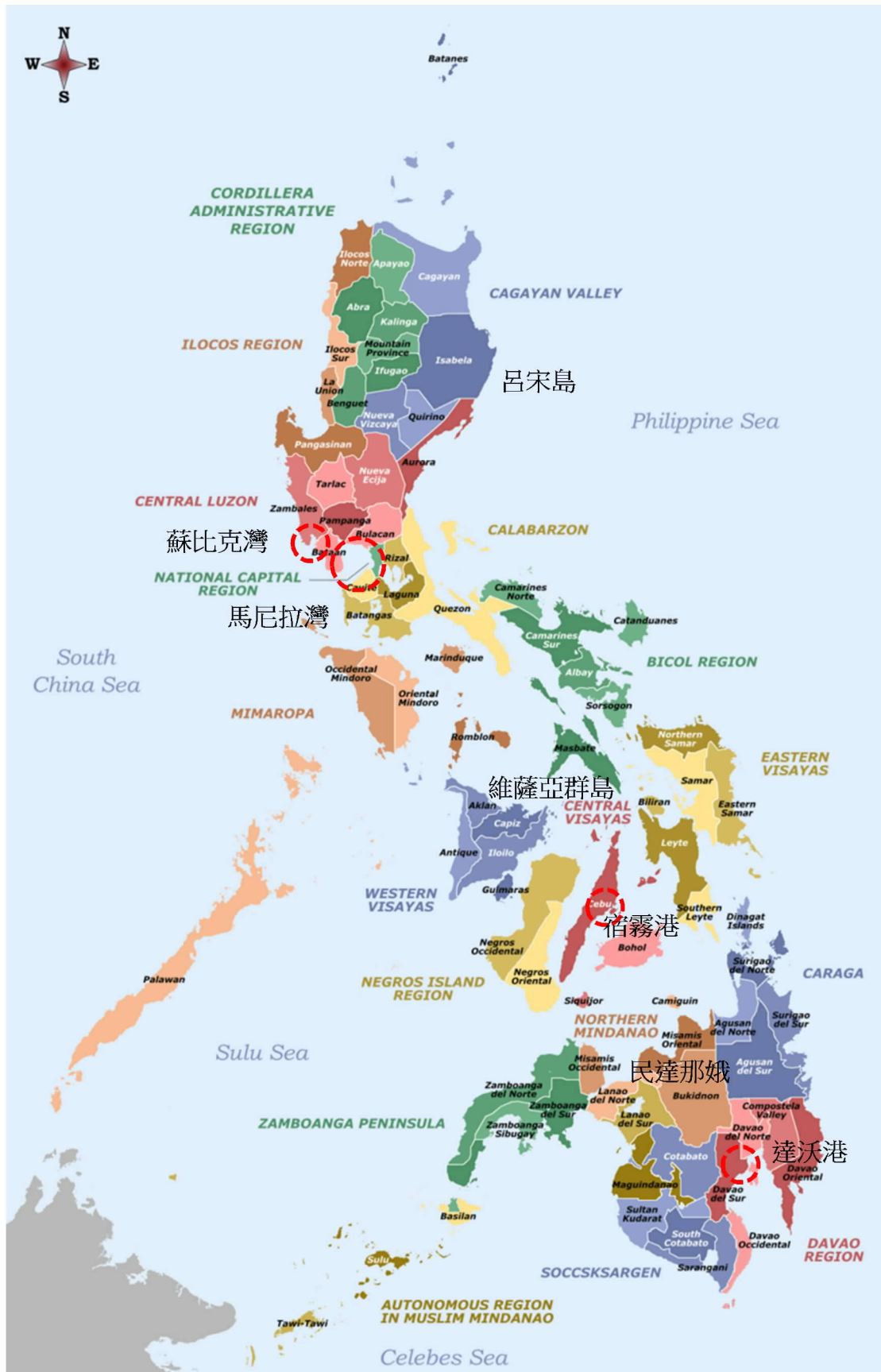
臺灣海運的發展自然也將新南向 18 國作為目標當成臺灣內需市場的延伸，交通部航港局(以下簡稱本局)規劃自 105 年起進行新南向相關國家之考察，在海運面向相互瞭解、拓展雙向交流、強化夥伴關係、找尋雙贏合作機會。第一站為菲律賓，考察馬尼拉港、蘇比克灣自由港區，並拜會當地之航商及碼頭經營業者，以掌握當地產業發展情形、港口營運狀況，進一步了解菲方海事政府管理部門、碼頭營運商、航運業進行投資與航商開闢航線之可行性。

貳、行程

本次行程依預定計畫於 105 年 12 月 14 日至 12 月 16 日，相關行程如下表：

日期	行程
第一天 12月14日(星期三)	<ul style="list-style-type: none">● 搭機前往菲律賓馬尼拉機場(桃園國際機場→馬尼拉)● 拜會菲律賓海事局● 拜會馬尼拉南港區營運商● 參訪馬尼拉南港● 宴請馬尼拉航商及我駐外代表處人員
第二天 12月15日(星期四)	<ul style="list-style-type: none">● 拜會蘇比克灣管理局● 參訪蘇比克灣● 拜會蘇比克灣國際貨櫃碼頭公司● 參訪蘇比克灣貨櫃碼頭
第三天 12月16日(星期五)	<ul style="list-style-type: none">● 拜會菲律賓港口管理局● 搭機返國(馬尼拉→桃園國際機場)

參、考察過程



菲律賓行政全圖

以下就本次三天考察菲律賓之航港主管機關及港口經營單位重點摘陳如下：

一、 菲律賓海事局(Maritime Industry Authority, MARINA)

本次拜會菲方係由 MARINA Executive Director Capt. ELEAZAR G. DIAZ 所接見，另還包括負責船員訓練的 Prof. Val Ferre 先生。本局代表致詞表示感謝菲律賓海事局(MARINA)的接待，並表示 MARINA 的角色就像是臺灣的航港局，負責海運的安全、運作及船員等事宜，兩者角色充分地接近，兩國之間的距離又非常近，在許多業務上可彼此交換意見或合作。

以下為本次意見交換的重點內容：

(一) 有關船員訓練部分：

我方表示 106 年本局將補助我國優秀海事院校學生，共計 12 位海事實習生及 4 位海事大專院校老師，到菲律賓的海事訓練中心進行人員訓練，主要目的係讓我國海事院校老師及學生能夠學習標準海事英語及在全英語環境使用及熟練所學，使未來正式上船工作能夠更加順遂，另亦就航海之最新專業新知能在實習過程中相互交流。MARINA 表示歡迎並會安排在菲律賓商船海事學院(Philippine Merchant Marine Academy, PMMA；focal point: PMMA Prof. Val Ferre；val.ferre@yahoo.com)或其他，類似我方基隆國立臺灣海洋大學的校園中，讓我方老師及學生能夠自然的強化英語能力，及就航海專業知識進行學習與交流，預計在 106 年 7 月底至 8 月初進行。

(二) 有關航港管理議題：

我方詢問在菲律賓係由何單位負責管理航線、港口保全 ISPS Code 等，菲方回應有關國際航線部分，仍是由 MARINA 內部的 OSS (Overseas Shipping Service)部門負責海運航線的管理，有關港口保全 ISPS Code 之執行權責，這項業務是由菲律賓 Office for Transportation Security 在 105 年 2 月移撥到 MARINA 來辦理，基本上 MARINA 也是有港口國及船旗國的特性，所以相關業務也是由 MARINA 來負責辦理及執行，菲方亦樂於就 ISPS Code 執行的經驗與我國進行交流。

(三) 有關國際海事組織(IMO)資訊交換事宜：

菲律賓 MARINA 係代表政府部門出席 IMO 會議的官方代表，故利用本

次機會嘗試與 MARINA 交換意見，如何能夠使我國定期取得 IMO 相關公約或議定書之新增及修正案，與談代表表示因為 MARINA 人力不足，因此恐無法因應這大量資訊的交換，並表示如有臺灣駐菲律賓的單位，例如臺北經濟文化辦事處(TECO)，可請駐外單位在外國提出 IMO 帳號申請，應可以收集到最新公約或議定書之資料，我方表示進入 IMO 資料庫需要帳號及密碼。會後釐清與申請地點無關，但表示如有遭遇問題再向 MARINA 聯繫，對方也表示願意持續關注此議題之後續發展。除了資料的取得外，菲方代表也表示更重要的是實務上執行 STCW 或其他公約執行的經驗，其也願意與我方進行交流。

(四) 新南向政策

本次拜會提出我方蔡總統的新南向政策讓菲方瞭解，我們期與新南向國家建立更緊密的伙伴關係，菲方表示非常樂於就雙方有益的問題共同討論及解決，也表示今日的拜會就是個很好的開始，菲國的船員制度完整，為船員輸出大國，表示除我方前述今年暑假補助 12 名學生至菲律賓交流外，其表示因為國際船員訓練、發證及當值標準規定(STCW)需有 1 年完整的實習海勤資歷，但是因為菲律賓當局並沒有自己的訓練船（類似我國的育英 2 號），所以提出我們可否釋出部分訓練能量，我們表示育英 2 號屬教育部轄管(或是與長榮海運等民間機構協商提供訓練機會)，後續會詢問其合作的可能性，如可行，後續雙方可簽訂合作協議(shipboard training as cadet)，有利我方船員實習生在菲國之英語環境中學習及訓練，雙方一起提升，與政府的新南向政策相結合。

(五) 其他議題

有關船員申請換發 ETO (Electronic Technical Officer)及其他船員認可證書(COE, Certificate of Endorsement)及船員專業訓練證書(COP, Certificate of Proficiency)的申請及換發程序，拜會當日發現 MARINA 的辦公室申請船員證書的換發人員非常多，菲方表示其有 12 個區域辦公室可申請及換發船員證書，但是今日申請人特別多的原因是要申請 ETO 的船員必須要回到 MARINA 總部來申請。



MARINA 辦公大樓排隊申請換發 ETO 之情形

東協海事運輸工作小組(ASEAN Maritime Transport Working Group)是一個東協國家海事議題交換的平臺，菲方在去年主辦了相關的會議，經詢問我方是否有機會加入，菲方表示願意提供秘書處的聯絡方式供我方洽詢加入資格，如我方提出申請，菲方將給予支持。



與 MARINA 會談人員合影及交換禮物

二、馬尼拉港及馬尼拉南港區營運商 Asian Terminals Inc. (ATI)

(一)馬尼拉港

馬尼拉港為菲律賓第一大港，位於菲律賓呂宋島西南沿海，馬尼拉市巴石(Pasig)河口兩岸，位於馬尼拉灣的東南側。馬尼拉港分為三大港區，北港區(North Harbor)、馬尼拉國際貨櫃碼頭(Manila International Container Terminal, MICT)及南港區(South Harbor)，區位如下圖所示。

北港區經營菲律賓國內航線貨櫃運輸及旅客運送，馬尼拉國際貨櫃碼頭由國際貨櫃碼頭服務公司(International Container Terminal Service Inc.(ICTSI))經營管理，馬尼拉國際貨櫃碼頭起初由菲律賓港口管理局設計建造，該局為了提升其作業效率，於 1988 年公開招商讓碼頭經營朝向民營化，由 ICTSI 得到其 25 年的經營權合約，並有優先續約的權力，業於 2013 年續約 25 年，ICTSI 繳給菲律賓港口管理局的權利金為營收的 30%，ICTSI 專注於貨櫃碼頭經營，由菲國 Razon 家族創立於 1987 年，目前全球已有超過 20 個據點，遍及 15 個國家，為菲國第一大、全球第 18 大貨櫃碼頭營運商(Global Terminal Operator, GTO)，南港區由亞洲碼頭公司(Asian Terminal Inc.(ATI))經營管理。我國長榮海運、陽明海運、萬海海運及德翔海運等全球前 30 大航運公司均有固定航線至馬尼拉港之南、北港區。



馬尼拉港北港區、馬尼拉國際貨櫃碼頭中心及南港區位置圖

2015 年 MICT 年吞吐量 196 萬 699TEUs(年成長 6.5%)、北港區年吞吐量 113 萬 7,465TEUs(年成長 8.9%)、南港區年吞吐量 87 萬 7,600TEUs(年衰退 1.2%)，馬尼拉總吞吐量 397 萬 5,764TEUs(年成長 4.3%低於菲律賓整體貨櫃成長量)，占全菲律賓 58.4%。菲律賓整體貨櫃吞吐量 2015 年成長 8%(該年 GDP 成長 5.8%)、2014 年成長 6.8%，成長力道強勁，但自馬尼拉港年成長低於菲國整體貨櫃成長分析，馬尼拉港的發展似已逐漸呈現飽和狀況。

菲國貨櫃及貨物吞吐量依港區別及區域別之年吞吐量及佔比整理如下表，由數據可看出貨櫃進出港主要仍在馬尼拉地區，其餘主要貨櫃運輸是在宿霧港及民達那峨南部的達沃港，經實地考察結果馬尼拉港區的發展已漸趨飽和，較不具投資效益，未來配合新南向政策，應針對宿霧港及達沃港進行瞭解是否有潛在發展市場。

2015 年貨櫃吞吐量統計表

排名	吞吐量(TEU)	佔比(%)
港區別		
1. 馬尼拉國際貨櫃碼頭	1,960,699	28.8
2. 馬尼拉北港	1,137,465	16.7
3. 馬尼拉南港	877,600	12.9
4. 宿霧港(Cebu)	829,146	12.2
5. 達沃港(Davao)	594,497	8.7
區域別		
1. 馬尼拉	3,975,764	58.4
2. 民達那峨南部	875,308	12.8
3. 宿霧(Cebu)	829,146	12.2
4. 維薩亞群島(不含宿霧)	382,702	5.6
5. 民達那峨北部	326,392	4.8
6. 呂宋島南部	249,973	3.7
7. 蘇比克灣	120,000	1.8

2015 年貨物吞吐量統計表

排名	吞吐量(MT)	佔比(%)
港區別		
1.宿霧港(Cebu)	32,201,066	12.6
2. Surigao(位於民達那峨)	30,533,369	11.9
3. 馬尼拉北港	28,301,824	11.1

4. Batangas(位於呂宋島)	22,612,133	8.8
5. MICT	21,573,324	8.4
6. 達沃港(Davao)	12,999,706	5.1
區域別		
1. 馬尼拉	57,347,973	22.4
2. 民達那峨北部	48,979,777	19.1
3. 呂宋島南部	39,547,216	15.5
4. 宿霧(Cebu)	32,201,066	12.6
5. 維薩亞群島(不含宿霧)	26,247,612	10.2
6. 民達那峨南部	20,759,502	8.1

大馬尼拉都會區因菲律賓經濟成長，市區交通非常壅塞，雖有大眾捷運系統，但仍非常依賴費用低又方便的吉普尼(geepney，由吉普車頭改裝之交通工具，停靠站標明於車身)，馬尼拉大都會管理局(MMDA)頒定管制貨櫃車行駛時間之規定(Truck Ban)，除星期日及節假日外，上午 6 時至上午 9 時及下午 5 時至晚上 9 時，禁止貨櫃車行駛，造成馬尼拉灣大量貨櫃船等待進港裝卸貨物需耗費多時。

客運部分，菲律賓為島嶼國家，2015 年搭乘客船人次為 8 千萬人次，客運量 2015 年成長 12%。依區域看，呂宋客船搭乘人數約 2 千 2 百萬人次，呂宋島居民以船舶作島際間交通運輸約 94%由南邊港口進出，經由馬尼拉進出僅占 6%；維薩亞群島(Visayas)客船搭乘人數 4 千 1 百萬人次，其中僅宿霧島即 1 千 8 百萬人次；民達那峨客船搭乘人數 1 千 8 百萬人次。

菲律賓 2013-2015 年貨櫃吞吐量(No. of Container Handled)、貨物吞吐量(Cargo Throughput)、國際航線靠航數(No. of Foreign Ship calls)、旅客數(Passenger Traffic)整理製表於附錄，表格按菲律賓三大行政區-呂宋島、維薩亞群島及民達那峨島列示，並摘重要港口數據。



吉普尼(geepney) 停靠站標明於車身 大馬尼拉都會區上下班時間交通非常壅塞與混亂

(二)馬尼拉南港營運商 Asian Terminal Inc. (ATI)

Asian Terminal Inc.為菲國第2大貨櫃碼頭營運商，成立於90年代，起初為Marina Port Services Inc.，1990年英商P&O公司正式取得35%的股權，並於1992年取得馬尼拉港南港區的經營權，於2006年DP World併購P&O後正式納入DP World集團旗下。

ATI目前營運的範圍包括：馬尼拉南港區、呂宋島南部大港Batangas港及4座內陸櫃場，其中馬尼拉港南港區又分為幾大區域：貨櫃碼頭區、散雜貨碼頭區及客運碼頭區。南港區的貨櫃碼頭作業能量每年125萬TEUs(Piers 3&5)，碼頭吃水12公尺深，ATI正在擴建新的貨櫃堆置場，同時正在部署新設備和持續升級作業系統，發展計劃目標為貨櫃碼頭作業能量每年160萬TEUs(擴建Piers 9)。

ATI除經營馬尼拉南港區外，也經營呂宋島南端的Batangas港的貨櫃碼頭，設計操作能量每年為30萬TEUs，碼頭吃水13公尺深，目前以汽車船裝卸業務為主，其主要優勢是南呂宋製造中心及汽車製造中心僅距離港口60公里，且南呂宋高速公路直接通往港口。

ATI目前正研議策略投資南哥打巴托省整合港口服務公司(South Cotabato Integrated Port Services Inc. (SCIPSI))，位於民達那峨的桑托斯將軍港(General Santos)附近，其目標市場為棉蘭佬的罐頭業和其他製造業，該港是進入汶萊-印尼-馬來西亞-菲律賓東亞增長區(Brunei-Indonesia-Malaya-Philippines East Asia

Growth Area, BIMP-EAGA)的理想門戶，惟民達那峨島治安較不穩定，配合政府新南向措施尚待更新一步評估。

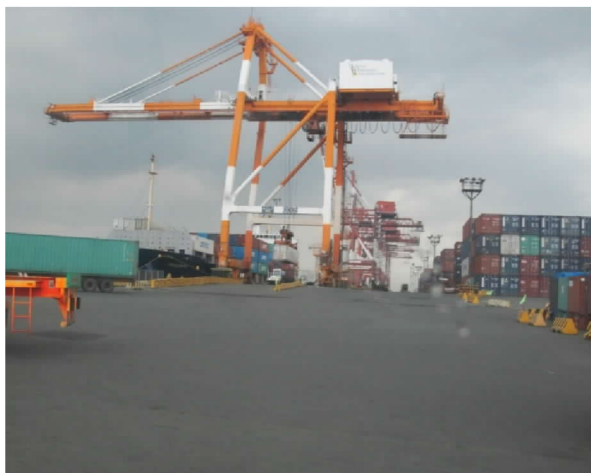
ATI 經營面向多元，對於港區的擴建與管理有明確規劃，ATI 在貨櫃場調度的自動化程度尚無馬尼拉國際貨櫃碼頭進步，但ATI有DP World為後盾，具發展潛力。



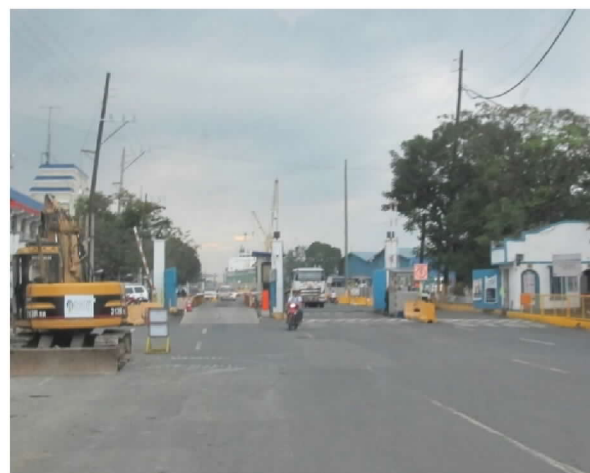
Asian Terminal Inc.行銷經理 Mr. Reginald L.Riveraru 簡報營運情況與規劃



與 ATI 人員會後於 DP World Logo 前留影



馬尼拉南港區營運情形



馬尼拉南港區管制站入口

三、與馬尼拉航商及我駐外人員交流菲律賓國情及航運現況

餐敘交流出席者包括我駐菲律賓代表處張泰來公使、倪克浩經濟組組長、石晴晴秘書、陽明海運公司徐乾益船東代表、長榮海運張景儒副理、萬海航運公司邱佑嚴副總經理、德翔海運公司呂伯駿船東代表、中華航空公司王允謀機場經理，透過餐敘討論的方式，請益對菲國社會經濟情勢、海運發展及臺菲貿易等現況第一手觀察的訊息。各代表觀察結論摘略如下：

- (一)菲律賓的政治及經濟掌控在約 700 個家族手中，每個地區均由固定家族長期當選各項選舉。幾大家族企業對菲國整體政治經濟發展影響力很大，且天主教團體亦是另外一股龐大潛在的經濟勢力。
- (二)菲律賓屬進口導向國家，進口貿易勝於出口，應係菲國以往忽視製造業，造成大量仰賴進口。其進出口比例為 5:1，代表每進口的 5 只貨櫃中僅有 1 只能裝到貨物出港，其餘 4 只貨櫃必須作空櫃調度，造成航商的營運困擾。
- (三)菲律賓的貧富差距、治安、交通與基礎建設不佳等問題依舊待改善，菲國約有 10%的人民在海外工作，這些在外工作的菲國勞工每年皆有大量外匯匯回菲國，很多是一個人工作養活一大家族人口；治安問題亦嚴重，隨處可見保全人員，而且配備真槍實彈；公路與大眾運輸系統等基礎建設未適時與經濟成長結合，上下班時間嚴重塞車，尤其是在馬尼拉市區。
- (四)菲律賓是全世界電話語音服務(call center)的主要國家，因為菲國官方語言為英文，具有語言優勢，就歐美公司而言，菲國人力成本相對便宜，因此，菲國電話語音服務業務近年來深受歐美公司青睞。
- (五)馬尼拉管制貨櫃車行駛時間，造成馬尼拉灣大量貨櫃船等待進港裝卸貨物，當地航商安排船席常需請求港口營運商安排以避免影響航線正常運作，但經常發生插隊現象，貨櫃船進港時需緊盯。
- (六)由於貨源的原因，我國四大航商目前只有萬海航運在蘇比克灣有每週一航次之定期航班，其餘陽明、長榮及德翔海運公司均仍在評估中。
- (七)我駐菲律賓代表處經濟組倪組長提到菲律賓中部宿霧島有相當大的貨櫃量，可作為航商航線拓展規劃之參考；該組並關心 105 年 1 月臺灣港務股份有限公司張前董事長志清率團考察蘇比克灣之後續進展。再詢問南部民

達那峨的桑托斯將軍港及汶萊-印尼-馬來西亞-菲律賓東亞增長區 (BIMP-EAGA)發展潛力，倪組長表示桑托斯將軍港以鮭魚罐頭出口為主，BIMP-EAGA 為 20 年前即出現的一個區域，但一直沒有成為發展焦點。



與我駐馬尼拉航商及駐菲代表處人員餐敘合影

四、 拜會蘇比克灣管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA) 及蘇比克灣國際貨櫃碼頭公司 (Subic Bay International Terminal Corporation , SBITC)

(一)蘇比克灣管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA)

蘇比克灣位於首都馬尼拉西北方 110 公里處，面向南中國海，三面環山作為颱風之天然屏蔽，地理位置與港灣條件優越，1992 年 3 月 13 日，菲律賓國會通過了 7227 號法案，稱為「1992 年基地轉換和發展法」(Bases Conversion and Development Act of 1992)，美國自菲國的軍事基地撤出，法案第 13 節創立了蘇比克灣管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA)，以開發和管理蘇比克灣自由港。

蘇比克灣自由港區是菲律賓的第一個自由港，總面積 6 萬 7,000 公頃，主要分 11 區，內有多個工業區，積極發展輕重工業，沿海有造船廠、貨櫃港及儲油站等設施，中央商業區是自由港區內精華所在，SBMA 主要任務是經營與管理自由港區、提供各項服務，除了工業發展外，亦非常注重當地的海岸森林保護，並積極拓展觀光產業。

臺灣與菲律賓於 2005 年 12 月 6 日簽訂經濟走廊備忘錄，並於 2006 年 5 月生效，旨在推動我國加工出口區及菲國蘇比克灣/克拉克經濟特區間成立經濟(自由貿易)走廊，藉由此區對區之自由貿易利基，以菲國作為我拓展東協市場之據點，運用菲律賓東協會員國身分，享受區域內自由貿易區優惠關稅。在蘇比克灣自由港區除繳交 5%的營業毛利外，其他稅賦一概免除，產品自製率達 40%，外銷至東協市場免稅，吸引許多外國廠商進駐投資。

1992年至2015年，蘇比克灣自由港區已累計吸引國內外100億美元投資，韓國、菲律賓、大陸及臺灣為前四名，1,300 多家廠商進駐。2015 年啟動之新投資案有新加坡 Interflour 集團在蘇比克灣工業園區二期投資 3 千萬美元、菲律賓之可再生能源公司 Emerging Power Inc.投資 2 億美金，占地 800 公頃為東南亞最大的太陽能和風力發電計畫(發電量 1 億 5 千萬瓦)；已批准的投資計畫有臺灣大田鞋業投資 1 千萬美元(該公司在中國大陸東莞及江西有生產工廠)、韓國建築材料製造商 Tesuphils 公司投資 600 萬美元。

蘇比克灣工業園區開發計畫由蘇比克灣開發管理中心(Subic Bay

Development Management Center, SBDMC)分三期開發，總面積 300 公頃，目前進行第三期計畫(145 公頃)，第一期 105 公頃 170 多家廠商，其中三成來自臺灣，計有緯創、東元電機、東隆五金等，第二期 50 公頃，有臺灣日立及其上下游零組件廠商進駐。

菲律賓的造船工業是在過去 10 餘年發展起來的，主要得利於日本、韓國等外國投資之協助。由於菲律賓的地理位置，附近海域皆為國際重要航線，加上人工相對便宜，因此吸引日、韓的造船業者前來投資、建立海外生產基地。韓國的「韓進重工」(Hanjin Heavy Industries)在蘇比克灣投資造船廠，目前員工已超過 3 萬 3,000 人；新加坡的「吉寶國際港務集團」(Keppel Philippines Marine)在蘇比克及 Batangas 都設有造船廠；日本「常石重工」(Tsuneishi Heavy Industries)在宿霧設有造船廠。

蘇比克灣管理局(SBMA)2016 年訂定預計 2020 年完成之 5 年計畫：

1. 蘇比克灣工業園區第三期開發計畫。
2. 與臺灣簽訂姐妹港。
3. 增加資本支出，特別是運輸設備、道路及機場。
4. 第 3、4 期貨櫃碼頭計畫(規模同 1、2 期)。
5. Subic-Tipo 兩線道高速道路拓寬。
6. Subic 新連接道路至 SCTEX(Subic-Clark-Tarlac Expressway)。



蘇比克灣港口分布圖



與蘇比克灣管理局進行交流及座談



致贈蘇比克灣管理局禮品



蘇比克自由港區聯外高速道路示意圖

(二)蘇比克灣國際貨櫃碼頭公司(Subic Bay International Terminal Corporation, SBITC)

蘇比克灣貨櫃碼頭為蘇比克灣內唯一的貨櫃中心，由菲國第一大貨櫃營運商 ICTSI 與蘇比克灣管理局合資成立的蘇比克灣國際貨櫃碼頭公司(Subic Bay International Terminal Corporation, SBITC)進行興建與經營，2 座碼頭(1、2 期)總長度 560 公尺、水深 13 公尺，共設有 4 座橋式起重機、1 年操作能量是 60 萬 TEUs，2015 年全年裝卸量 12 萬 TEUs，使用效能僅 20%，因此目前僅使用 1 座碼頭。

現有 8 家航商開闢 10 條航線，包括萬海經營 2 條航線(包括 China-Philippines Feeder Service(CPF) 及 Taiwan-Philippines Service(TPC))、MAERSK 經營 2 條航線(包括 Intra Asia 4(彎靠高雄)及 Philippine Feeder 8(彎靠臺中))、APL 經營 1 條航線(彎靠高雄)、NYK 經營 1 條航線、K-Line 經營 1 條航線(彎靠高雄)、SITC 經營 1 條航線 (山東海豐航運)、SWIRE Shipping 經營 1 條航線及 Samudera Shiping Line 經營 1 條航線。



SBITC 碼頭經理 Mr. Santiago T.Fuentes III
說明管制中心作業



現場瞭解營運情況

五、 菲律賓港口管理局（Philippine Ports Authority, PPA）

本次拜會係由 PPA 的 Assistant General Manager Mr. Hector E. Miole 所接見，PPA 成立於 1975 年，屬公司體制之機關，負責除蘇比克港及宿霧港以外的所有港口規劃、營運、管理及維護，其將菲國港口分為 5 大區域，分別為馬尼拉及北呂宋島、南呂宋島、維薩亞島、北民達那峨島及南民達那峨島等管理區域。以下為本次意見交換的重點內容：

- (一) 雙方先就我國籍航商航行菲律賓港口的情形作簡單的意見交換，目前有航行菲律賓的航商有陽明、長榮、萬海及德翔海運，大部分航線是彎靠馬尼拉港，僅有萬海有停靠蘇比克港，同時也談及今年 4 月航運聯盟重組的情形對於菲律賓港口的衝擊，將造成航商停靠航線的影響。
- (二) 在看完簡短的簡介後，表達我方感謝接待之意，同時說明蔡總統的新南向政策，我國期能與東協及南亞國家尋求更緊密的合作關係，接著詢問在菲律賓民達那峨島上的 General Santos 及 Davao 港的投資機會，及其接洽的菲方單位為何？菲方表示在 2015 年 Davao 港有一個民間參與的投資案(Private-Public Partnership, PPP)，但是因為某些原因將會重新招標作業，菲方會將我國置於潛在的投資者清單，如有投資機會，將會主動通知我方相關資訊。
- (三) 除了 Davao 港外，在菲律賓南部民達那峨島的幾個港口例如 General Santos 目前面臨擁擠問題，也缺少設備，PPA 也陸續規劃許多港口擴建計畫，但也有許多外資投資的限制，依據菲國的規定，外資投資上限為 40%，來菲國投資必須與當地的廠商合作投資。如要投資菲國港口建設，第一步通常是找到一個當地的合作公司，然後相關的資訊將會透過當地公司獲得，另就菲律賓政府單位而言，聯繫的窗口是透過 PPA。
- (四) 有關蘇比克港的相關投資則不是向 PPA 聯繫，而是應向蘇比克灣管理局聯繫。另 PPA 表示宿霧港(Cebu)成長亦十分地快速，且有許多的中國人在該城市發展，建議我方可研究宿霧港的發展及投資的可行性。
- (五) 菲方接著詢問我方的投資單位，我方表達我們國家是一個團隊，團隊的組成包括本局、臺灣港務股份有限公司、及我國航商，現階段是尋找適當投資標的之評估階段。投資的範圍包括港口建設及航港相關產業（或

物流業) 都是可能的投資範圍。

(六)有關郵輪產業或郵輪港口發展事宜，PPA 表示有關郵輪發展是由菲方觀光局主導，其角色是與觀光局合作，只有在主要郵輪發展重點的城市才會蓋硬體設施，且 PPA 類似我國的臺灣港務股份有限公司負責旅客大樓及郵輪停靠硬體設施，但 PPA 的收益不只用在遊輪，還包括其他的貨櫃船或散雜貨輪之停靠碼頭設施的建設，所以經費也十分地有限，此外，其表示也會有政治力的影響，所以郵輪港的興建是很有挑戰性的決策。

(七)PPA 並非隸屬於菲律賓交通部，而是只有在港口政策部分與交通部合作，其主要是聽從總統的指揮，非屬於政府部門而係屬於國營的公司組織，在總經理上還有董事會所以是個類似臺灣港務股份有限公司的國營公司，對外有自己投資的主導權，自負盈虧。



與 PPA 進行意見交換



與 PPA 代表雙方交換禮物



於 PPA 總部大樓入口合影



Mr. Miale 說明歷屆總經理事蹟

肆、心得與建議

一、心得

此次行程最大的收穫，乃藉由考察行程與菲律賓海事局(MARINA)、港口管理局(PPA)、蘇比克灣管理局(SBMA)等航港主管機關作交流、拓展業務視野、建立友誼，並實地瞭解菲律賓整體航運及港口發展概況、掌握馬尼拉港及蘇比克灣最新資訊，相關心得如下：

- (一) 整合我方於菲律賓既有資源：我國航商及代表處於東協國家長期均有設點，新南向政策應釐清既有基礎及條件，再循求更為緊密或實質的合作伙伴關係，因此本次與我駐外代表處、臺商會交流，請益其長年經營經驗及看法，先行瞭解既有條件及發展狀況，整合國內相關公民營部門進一步評估，以降低南向投資的風險。
- (二) 本局業務與 MARINA 合作：臺灣與菲律賓間距離非常近，在過去即已有互動及交流，在政府新南向的政策推動下，本局與 MARINA 在海運業務應多多交流合作，在船員管理訓練、航港管理、國際海事資訊交流及東協海運事務的參與等，可以彼此合作及交換意見。
- (三) 菲方港口分工機制：菲律賓港口管理機構有其特殊之管轄劃分，分別為菲律賓港口管理局(Philippine Ports Authority, PPA)負責蘇比克灣及宿霧以外之所有港口、蘇比克灣由蘇比克灣管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA)負責及宿霧由霧宿港口管理局(Cebu Ports Authority, CPA)負責，港口投資應就其對象選擇對應之窗口，尤其對於蘇比克港，我國臺灣港務股份有限公司及本局已建立相關聯繫管道，未來應持續維繫交流。
- (四) 馬尼拉港發展似呈現飽和：馬尼拉地區因限制貨櫃車行駛時間造成塞港，有時甚至等待 5~7 天才排到可進馬尼拉港之情形，可能為蘇比克灣帶來馬尼拉現有貨量轉移至該港之利益，但考察瞭解，貨主

已習慣由馬尼拉港進出，相關產業鏈亦發展成熟，短期蘇比克灣要吸引到馬尼拉港之外溢貨量並不容易。

(五) 蘇比克灣聯外交通尚待改善：經考察蘇比克灣自由港區治安及行政效率較馬尼拉好，且有自由港之優惠稅率為其優勢，整體有計畫的開發，進駐廠商及資金每年均穩定成長，貨櫃量亦逐年成長，是一個還在發展中的自由港區，目前連外道路現僅依賴 Subic-Tipo 兩線道高速公路，且經過上坡道及隧道，此段路線行車速度緩慢，SBMA 正規劃拓寬與建造第 2 條聯絡道因應未來整體貨櫃量及物流供應鏈之需，蘇比克港發展能否成功，這對外聯絡道路的興建有其關鍵成功要素，以避免再次產生公路交通擁塞之情形。

(六) 經由拜會告知需求及建立聯繫窗口：新南向政策我國期能與東協及南亞國家尋求更緊密的合作關係，菲律賓民達那峨島上的 General Santos 及 Davao 港的投資機會，經由實際拜會建立聯繫管道，未來如有 Davao 港或其他港的投資機會，菲方將會主動通知我方相關資訊，顯見實地考察表達我方需求及積極與新南向國家尋找機會的重要性。

二、建議

- (一) 臺菲雙方船員訓練交流：106 年本局將補助我國優秀海事大學老師及學生，共計 12 位海事實習生及 4 位海事大學老師，到菲律賓的海事訓練中心進行人員訓練，主要目的係讓我國海事院校老師及學生能夠學習標準海事英語及在全英語環境使用及熟練所學；菲方也提出船員訓練需求，後續可評估我國訓練能量，如有機會建議可與其良性互動。
- (二) 蘇比克灣投資契機：2016 年 4 月 25 日臺灣港務股份有限公司在高雄港與蘇比克灣特區簽訂合作備忘錄(MOU)，SBMA 亦規劃與臺灣港務股份有限公司締結蘇比克灣-高雄港姊妹港，蘇比克灣自由港區刻正迫切尋求投資人，臺灣港務股份有限公司可利用臺菲建立之良好關係，以領頭羊之姿整合既有臺商、航商資源，整體評估第 3、4 期貨櫃碼頭計畫、相關投資計畫可行性，以目前蘇比克灣貨櫃量尚低、航線密度不足及基礎建設仍在進行作為簽約條件談判籌碼，爭取最有利投資條件。
- (三) 菲方南部潛在市場：菲律賓為新鮮和冷凍鮪魚之出口國，排名在世界前十大以內，大部分由南部民達那峨島出口到日本及歐洲市場，民達那峨除鮪魚罐頭產業與製造業聚落外，貨櫃量有 125 萬 TEUs，亦有廣大內需人口(2 千 2 百萬人)，屬汶萊-印尼-馬來西亞-菲律賓東亞增長區(Brunei-Indonesia-Malaya-Philippines East Asia Growth Area, BIMP-EAGA)，該區域人口 7 千萬人，擁有豐富天然資源，每年貿易金額超過 1,500 億美元，年成長高於 10%，區域內有大量投資基礎建設項目有利未來經商環境，後續印尼及馬來西亞考察可關注該區域。
- (四) 菲方推動造船工業：菲國政府開始投入資源推動造船工業發展，該國貿工部於 2014-2016 年之投資優先計畫(IPP)中，為造船業規劃了新的獎勵方案。日本常石重工正在研究為菲律賓內需市場製造小型

船隻，可能是可載車輛的船隻、或者是高乘載量的客輪。東協共同市場逐漸成型，彼此之間的交流將大幅增加，對於菲律賓及印尼這種千島、萬島之國，航運之發展是必然趨勢，值得關注。

(五) 潛在投資港口標的：宿霧港成長十分地快速，週邊發展潛力值得留意觀察，拜會 PPA 代表時表示宿霧港附近亦為華人的集中地區，未來宿霧港亦有許多發展及建設機會，建議對菲方該港發展持續關注。

附錄

	2015	2014	2013
Manila/Luzon	4,346,233	3,993,376	3,888,901
North Harbor	1,137,465	1,043,705	894,832
South Harbor	877,600	889,464	982,553
MICT	1,960,699	1,877,268	1,901,476
Batangas	188,075	135,164	97,726
<i>Subic Bay(註 1)</i>	120,000	70,000	35,000
Visayas	1,211,869	1,049,533	932,619
<i>Cebu(註 2)</i>	829,146	708,313	631,215
Mindanao	1,252,915	1,190,525	1,083,117
Cagayan De Oro	236,713	208,631	189,943
Davao	645,702	651,448	568,566
General Santos	184,109	159,445	159,888
Zamboanga	85,994	79,052	75,494
Total	6,811,016	6,303,434	5,904,637

表 1 菲律賓貨櫃吞吐量(單位:TEU，統計資料含空櫃)

註 1：蘇比克灣管理局提供。

註 2：宿務港口管理局統計資料。

	2015	2014	2013
Manila/Luzon	127,685,179	116,790,178	109,583,897
North Harbor	28,301,824	22,304,714	19,532,118
South Harbor	7,472,825	7,297,102	9,788,156
MICT	21,573,324	21,430,567	20,919,293
Batangas	22,612,133	24,931,942	21,311,078
<i>Subic Bay</i>	-	-	-
Visayas	58,448,678	54,217,043	49,750,017
<i>Cebu</i>	32,201,066	26,159,420	22,361,324
Mindanao	69,739,279	69,964,819	65,086,117
Cagayan De Oro	8,440,777	7,848,443	7,753,545
Davao	12,999,706	11,602,108	10,797,445
General Santos	3,575,941	3,089,764	3,218,224
Zamboanga	3,108,209	2,799,062	2,580,284
Total	255,873,136	240,972,040	224,420,031

表 2 菲律賓貨物吞吐量(單位:M.T.)

	2015	2014	2013
Manila/Luzon	6,300	5,891	6,869
North Harbor	370	390	468
South Harbor	1,525	1,370	1,875
MICT	1,531	1,308	1,785
Batangas	1,319	1,237	1,104
<i>Subic Bay</i>	-	-	-
Visayas	1,667	1,629	1,529
<i>Cebu</i>	1,076	1,001	946
Mindanao	3,307	3,152	3,046
Cagayan De Oro	265	212	224
Davao	1,587	1,546	1,590
General Santos	401	326	306
Zamboanga	92	82	74
Total	11,274	10,672	11,518

表 3 菲律賓國際航線靠航數(No. of Foreign Ship calls)

	2015	2014	2013
Manila/Luzon	21,770,633	19,398,426	18,400,241
North Harbor	1,225,533	1,162,574	909,051
South Harbor	29,970	27,013	195,000
MICT	0	0	0
Batangas	7,067,444	7,395,317	6,874,528
<i>Subic Bay</i>	-	-	-
Visayas	41,042,663	36,204,825	36,514,877
<i>Cebu</i>	18,206,216	16,312,425	17,087,848
Mindanao	18,155,652	16,699,203	16,041,827
Cagayan De Oro	2,467,868	2,198,358	2,242,486
Davao	2,180,509	2,211,138	1,941,684
General Santos	0	0	0
Zamboanga	4,220,580	3,940,980	3,376,238
Total	80,968,948	72,302,454	70,956,945

表 4 菲律賓客船搭乘人數(Passenger Traffic)