

出國報告（出國類別：考察）

東南亞(印尼、越南、泰國)投資商機 考察報告

服務機關：交通部及臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：范植谷政務次長等

派赴國家：印尼、越南、泰國

出國期間：106年11月24日至11月30日

報告日期：107年2月

摘要

鑒於交通部所屬臺灣港務公司與陽明海運已於 106 年確定於印尼泗水合資經營貨櫃堆場及物流倉儲等業務，臺灣港務公司為依循政府新南向政策持續拓展海外投資業務，爰規劃本次考察行程，並由交通部范植谷政務次長率航政司黃武強科長及臺灣港務公司郭添貴總經理、蘇建榮資深處長、黃一民高級督導及林育信經理等人，共同赴東南亞考察印尼、越南及泰國等國家港口周邊發展概況資訊，同時為強化未來港務公司與國內航運及物流業者合作機會，本次行程亦邀請陽明海運、世聯倉運、長榮國際物流、好好物流等業者共同前往，透過與當地港務單位、經營業者之意見交流及經驗分享，進一步了解各國港口周邊在貨櫃碼頭、內陸堆場及物流園區等實際營運情形，俾作為臺灣港務公司未來持續於東南亞投資布局之重要參考。

目錄

壹、出國目的.....	3
貳、出國期間.....	4
參、出國行程規劃.....	4
肆、考察內容.....	6
伍、結論與建議.....	37

壹、出國目的

近年東南亞各國經濟成長表現亮眼，東協市場長久以來為我國重要貿易市場，我國航商也在東南亞佈有綿密航線，掌握貨源優勢，因此在配合政府新南向政策之利基下，港務公司自 106 年起積極推動東南亞海外投資布局，在歷經事前多方資料蒐集分析及實地考察拜會，評估印尼具有約 2.5 億人口之廣大內需市場，近 10 年經濟成長近 6%，在總體考量市場概況、投資效益與風險評估後，規劃於印尼泗水成立合資公司經營貨櫃堆場及倉儲設施，並由港務公司及國籍航商陽明海運與印尼當地業者共同投資經營貨櫃堆場及倉儲設施等物流業務，具有業務來源上之經營利基，本投資案之投資計畫已於 106.11 經交通部核定，預算亦經行政院核定，刻正辦理合資公司籌設事宜，預計於 107 年第二季完成公司設立及營運，已成功開啟港務公司第一宗海外投資案。

臺灣港務公司在成功踏出海外投資的第一步後，為能持續在東南亞進行投資布局，爰規劃出訪東南亞國家重要港口進行投資商機考察，本次考察行程並特別敦請由上級機關交通部范植谷政務次長與本公司一同出訪，並在事前評估目前東南亞中包含印尼雅加達港、越南海防港及泰國曼谷港及蘭加邦港等國家港口發展快速，我國國籍航商在該等港口亦有航線掛靠，未來有其高度潛在商機可由港務公司結合航商共同投資，因此本行程規劃主要參訪重點為各港口之貨櫃碼頭、內陸堆場及物流園區等，期可利於臺灣港務公司進一步實地了解各國港口周邊發展概況資訊，同時為強化未來港務公司與國內航港及物流業者合作機會，本次行程亦邀請陽明海運、世聯倉運、長榮國際物流、好好物流等業者共同前往，並透過與當地港務單位、經營業者之意見交流及經驗分享，蒐集後續實際可參與投資之機會，未來將可有助於臺灣港務公司持續推動其他海外投資計畫，拓展整體事業版圖。

貳、出國期間

106年11月24日（星期五）至106年11月30日（星期四）。

參、出國行程規劃

一、出國人員名單

序號	單位別	職稱	姓名
1	交通部	政務次長	范植谷
2		科長	黃武強
3	臺灣港務公司	總經理	郭添貴
4		資深處長	蘇建榮
5		高級督導	黃一民
6		經理	林育信

二、考察行程簡表

日期	地點	行程
11/24	印尼 雅加達	搭機前往印尼雅加達，參訪印尼東亞高林物流園區
11/25	印尼 雅加達	參訪雅加達 DS8 工業園區
		參訪 Karawang Industrial City 工業區
		與台灣駐印尼大使餐敘
11/26	印尼 雅加達	參訪雅加達 Tangguh Samudera Jaya terminal 貨櫃碼頭
		參訪雅加達 Seacon 貨櫃堆場
	越南 河內	搭機前往越南河內

日期	地點	行程
11/27	越南 河內	臺灣港務公司與越南航海公司(Vinalines)簽署合作備忘錄(MOU)
		拜會越南交通部
		與台灣駐越南大使餐敘
	越南 海防	參訪海防港萊縣港區
11/28	越南 海防	參訪海防港 Sao ADC 貨櫃堆場
		參訪海防港 NAM HAI ICD 貨櫃堆場
	泰國 曼谷	搭機前往泰國曼谷
11/29	泰國 曼谷	參訪泰國 Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭
11/30	泰國 曼谷	參訪泰國曼谷 Suksawat Terminal 貨櫃碼頭
	泰國 曼谷	與台灣駐泰國大使餐敘
	台灣	搭機返回台灣

肆、考察內容

一、印尼東亞高林物流園區

(一) 背景資料

東亞運輸倉儲股份有限公司為我國籍物流業者，1967 年於台灣成立，並於 1969 年在五堵成立了貨櫃集散站。自此，該公司即以此項業務為中心，逐漸向貨櫃租賃、維修、海運貨櫃貨物承攬、空運貨物承攬等相關業務發展。

後續為拓展國際競爭力，東亞公司決定將業務延伸至海外，1992 年起於印尼、香港、大陸等地陸續成立公司。在印尼業務於 1992 年起於泗水成立東亞高林貨櫃集散站(Tungya Collins Terminal)，將服務由台灣延伸至國際，並提供連貫式之貨櫃、貨物、倉儲、配送等物流相關服務，並於 1997 年將事業擴展至印尼雅加達，該公司為一長期深耕於印尼之重要台商之一。

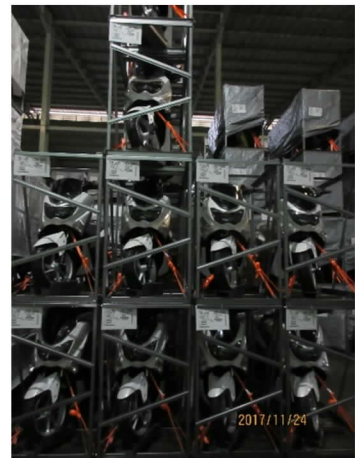
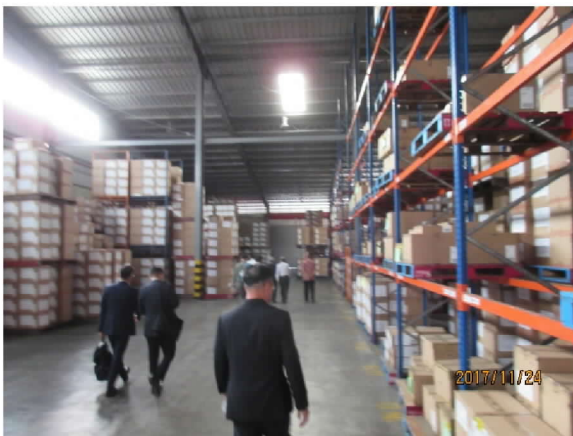
因考量港務公司目前已確定將於 2018 年正式於印尼泗水經營櫃堆場及倉儲業務，鑒於印尼最大海港雅加達港亦具有發展潛力，適合港務公司進一步前往評估參與投資，因此本次參訪我國台商於當地之物流園區經營概況，尋求未來前往投資之參考。



圖 1 東亞高林物流園區位置圖

(二) 參訪重點

- 1.東亞高林目前在印尼雅加達及泗水均有據點，總部則位於雅加達，該處距港口約 20 分車程，為 45 公頃的物流中心，整區為保稅區並有海關進駐。該區現規劃為物流中心並採分區招租，已有不少物流業者與貨櫃場進駐經營，該業者分享近幾年印尼發展快速，消費性產品需求強烈，國際大廠紛紛進駐，其物流園區內之倉儲與港口貨櫃量成長可見一斑。
- 2.東亞高林現除自行經營有三座物流倉庫設施，面積分別為 10,000m²、11,000m² 及 13,000m²，包含各類進出口貨物，甚至有已租裝完成之重型機車在等候準備運銷至全球各地，因該園區具有鄰近快速道路等優勢，倉庫之營運情形良好。



- 3.該園區內亦有多處貨櫃堆場提供需求航商業者使用，依據東亞高林表示如有國輪航商有堆場土地需求，該公司亦願意提供適合場域承租或由各方共同合作經營。
- 4.另經參訪時觀察該園區內有印尼從事 ISO Tank Container 之重要業者進駐經營該等業務，業者於清洗貨櫃係採用符合相關標準之設備，顯示在當地針對環保問題亦已逐漸受到重視，應是未來我國業者要前往投資須考量的因素之一。
- 5.本次參訪時間適逢當地下午通勤時間，各類車輛雜流匯集，塞車情形較為嚴重，經了解此為當地經營進行物流運輸之風險與隱性成本，亦顯示當地基礎建設部分仍有很多改善空間。



圖 ISO Tank Container 倉儲及環保清洗設備



圖 本參訪團與東亞高林業者合影

二、雅加達 Delta Silicon 8 (DS8)工業園區

(一) 背景資料

雅加達因近年經濟發展快速，人口逐漸增加，單一雅加達市已有超過千萬人的規模，在整體市區如此快速成長下，都會區範圍持續往外擴大，包含人民所需的居住、消費、就業、製造等複合性機能的市鎮應運而生，加上印尼當地政府近年積極從事相關基礎設施興建，以連結雅加達市區與周邊各類園區。

Delta Silicon Industrial Park 工業園區共分為八個區域，其中 DS8 位處雅加達市區東南角，距離機場約 75 公里(約 1 小時又 30 分鐘車程)，距離港口約 50 公里(約 1 小時又 10 分鐘車程)，為一相對距離市區較遠之一處工業園區。

為了解雅加達周邊類似該等複合式園區未來投資的可能性，本次規劃參訪 DS8 工業園區，並邀請我國物流業者包含世聯倉運、長榮國際物流、好好物流等業者一起參與，探尋在印尼第一大城市雅加達投資物流產業的可能性。



圖 DS8 位置圖

(二) 參訪重點

1. DS8 屬於 Delta Silicon Industrial Park 工業園區中八大分區之一，而整體工業園區主要由 LIPPO CIKARANG 公司擔任總體招商開發角色，該區已屬於印尼當地劃定取得直接施工投資服務許可(Direct Construction Investment Service(KLIK))，即在指定的工業區，投資者可以在獲得施工核准之前，直接開始工程建設，縮短 0.5~1.5 年的前置作業時間，有利業者進場投資營運。

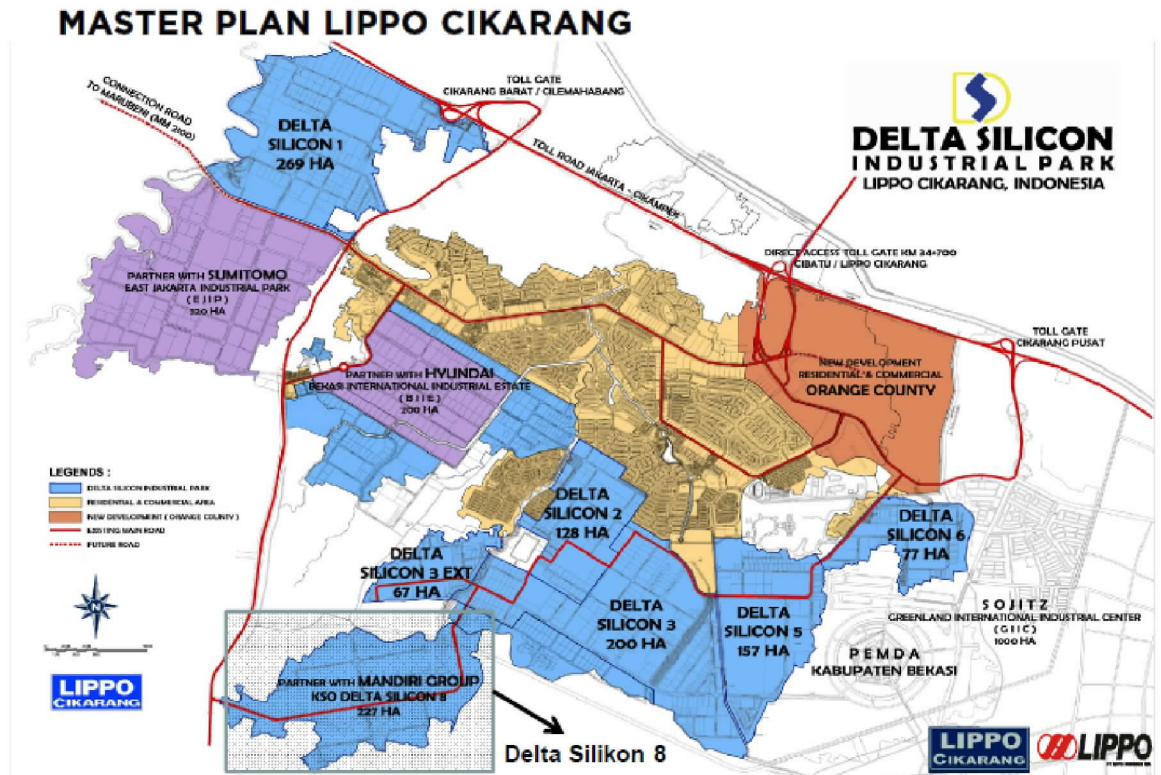


圖 LIPPO Cikarang Industrial Park 分區位置圖

2. 該工業園區之優勢之一在於可結合鄰近既有發展中之住商混合市鎮共同成長與開發，成為一新興複合式生活園區；且政府目前大力推動各項交通建設，包含新機場、海港、高速公路及相關軌道運具等，均為其發展利基。
3. 在目前之整體分區配置中，除 DS8 分區外其他土地均已有業者承購，主要廠商以本地廠商佔約 4 成為最高，國外廠商以日(16%)、韓(14%)最多，投資業別前幾名包含有汽車、電機(器)、塑化、倉儲等產業。而 DS8 共 227 公頃土地中，目前剩餘約 80 公頃土地可提供需求業者洽購。惟經現場實地之觀察，大部分土地仍呈現待開發狀態，非未如預期已有大量廠商進駐之情況。



圖 DS8 現地實景

- 4.在與經營業者交流中探詢發現印尼政府考量既有雅加達港除因為碼頭不足，已呈現嚴重塞港情形外，另外也因後側的都市發展導致在道路及相關物流運送設施無大幅新闢擴增的機會，因此政府正評估在雅加達港東側新建一深水港口 PATIMBAN DEEP SEAPORT，惟經進一步探詢該計畫已籌畫多年，目前尚無確定之開發廠商及既定完工啟用時程，未來可密切關注其推展情形。
- 5.另外在本次由雅加達市區前往 DS8 之路程中，原本預計僅約 1 小時之車程，因在快速道路上的擁塞嚴重，導致約 4 小時方能抵達，顯示該國在相關交通基礎設施上確有改善空間，方能降低物流運送成本；當地目前正在興建相關重要交通設施，顯示在其城市快速發展趨勢下，政府當局亦在圖謀改善方案，以期透由公私合作來促進周邊整體發展。

三、Karawang New Industrial City 卡拉旺產業新城

(一) 背景資料：如同 DS8 發展模式，Karawang New Industrial City 亦是另外乙案大規模造鎮計劃，惟其距離雅加達市區更遠。

圖 Karawang New Industrial City 位置圖



(二) 參訪重點：

1. Karawang New Industrial City 是 2017 年 4 月份由中國的華夏幸福基業股份有限公司(CFLD)於新加坡成立之境外公司與印尼 PT. Alam Makmur Indah 所共同推出，雙方並合資成立 PT. CFLD Karawang New Industry City Development 公司進行園區的開發。

2. 整體園區占地 207.5 公頃，土地配置以工業使用佔約 5 成為最大，其他包含辦公室、商業及住宅與公共空間等。

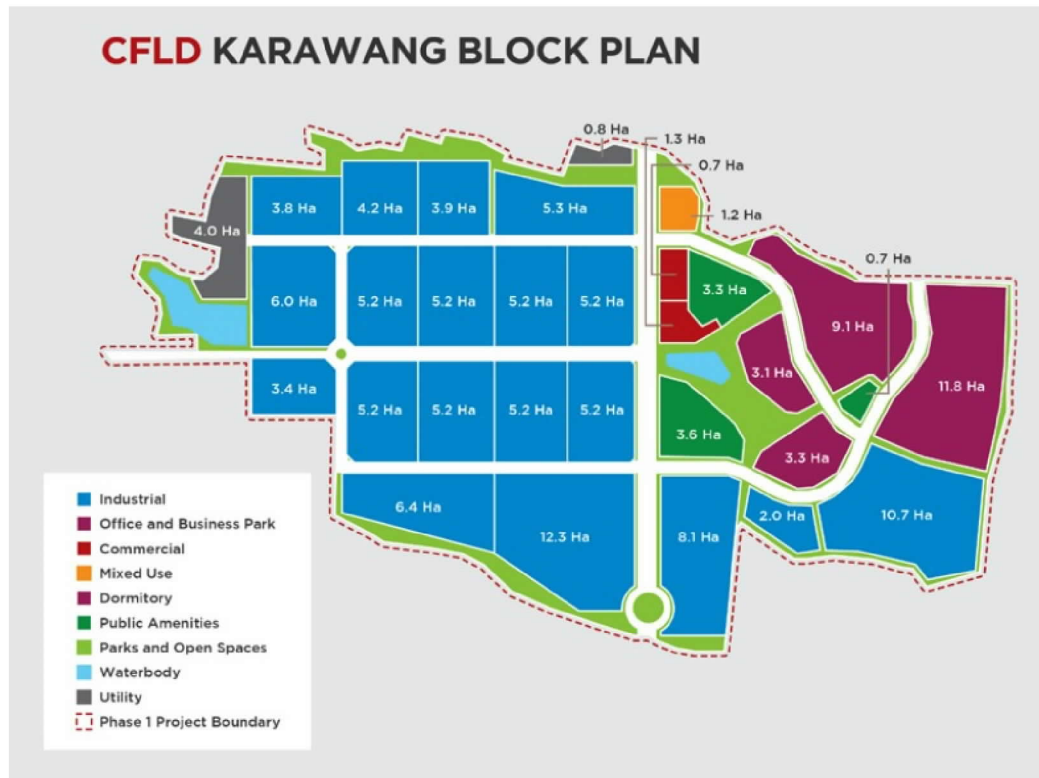


圖 Karawang New Industrial City 分區配置圖

3. 經現場實地考察及與 CFLD 代表交流結果，了解該園區仍處於完全未開發及招商之狀態，相較 DS8 工業區的條件更不利於近期投資進駐。另對於如同港務公司、航商或物流業者來說，需依附於製造基地或消費基地，較具有其蓬勃發展的機會，故較屬於衍生性服務之產業，故本園區目前較適合招攬之業者為製造業廠商，對於台灣航港產業占較不具投資利基。

4. 惟由此投資可看出中國大陸對於東南亞相關國家之佈局相當積極，並藉由其龐大資本至當地進行大規模建設與投資，與我國常以中小企業為主之業者，常需經謹慎評估投資風險高低及回收年期等因素後，由小而大、循序投資之作法不同。



圖 本參訪團與 CFLD 代表交流

四、雅加達丹戎普祿港 Tangguh Samudera Jaya Terminal 貨櫃碼頭

(一) 背景資料

1.丹戎普祿港（Tanjung Priok）位於印尼爪哇島西北端的北雅加達，為印尼最繁忙的港口，印尼全年超過 30%的非油品貨物接由此港進出，2015 年櫃量達 520 萬 TEU。為了解印尼最大港口雅加達丹戎普祿港之實地運作情形，爰規劃此參訪行程。

2.Tangguh Samudera Jaya Terminal 是 Samudera Group 旗下的碼頭事業，於 1986 年起陸續在印尼的各個港口從事碼頭貨物裝卸業務，2003 年開始營運碼頭，提供貨櫃及散雜貨裝卸、碼頭貨物運輸、船舶補給等服務；目前在印尼丹戎普祿港(Tanjung Priok)營運三座碼頭(#303~305)，其中兩座和印尼第二港務公司 (PT Pelabuhan Indonesia II)共同管理，提供集裝箱和散貨服務。



圖 Tangguh Samudera Jaya Terminal 貨櫃碼頭

(二) 參訪重點：

- 1.TSJ 計有三座碼頭約 450 米長岸線，碼頭裝卸能量為 35 萬 TEU/年，自 2010 年開始服務於國際航線，經了解在 2016 年裝卸量已達 31.3 萬 TEU，逼近 90%之碼頭使用率，顯示碼頭使用上已近飽和。
- 2.TSJ 碼頭服務航商有陽明海運、MOL 商船三井、CMA 達飛及當地航商等；我國陽明海運自 2013 年起每周有定期航線靠泊 TSJ 碼頭，船型大小為 1750TEU，於 2016 年的裝卸量達 7.2 萬 TEU，約佔該等碼頭 2 成以上之貨量，為其主要客戶之一。
- 3.另丹戎普祿港為提升港口服務效能，於 2007 年港口發展主計畫中規劃建設新丹榮普祿港，總投資金額為 24.7 億美元，分兩階段進行開發。第一階段開發面積 172 公頃，共有 3 座貨櫃碼頭與 2 座散裝碼頭，貨櫃碼頭總長度 2,400 公尺、水深 16 公尺，設計年貨櫃裝卸量為 450 萬 TEU，未來可供 18,000 TEU 貨櫃船舶彎靠，其中 CR1 已於 2014 年完工啟用，並由印尼第二港務公司與三井

物產、NYK 及新加坡 PSA 合組 PT New Priok Container Terminal One (NPCT1) 公司經營中，至於第二階段預估將於 2023 年全部完成。

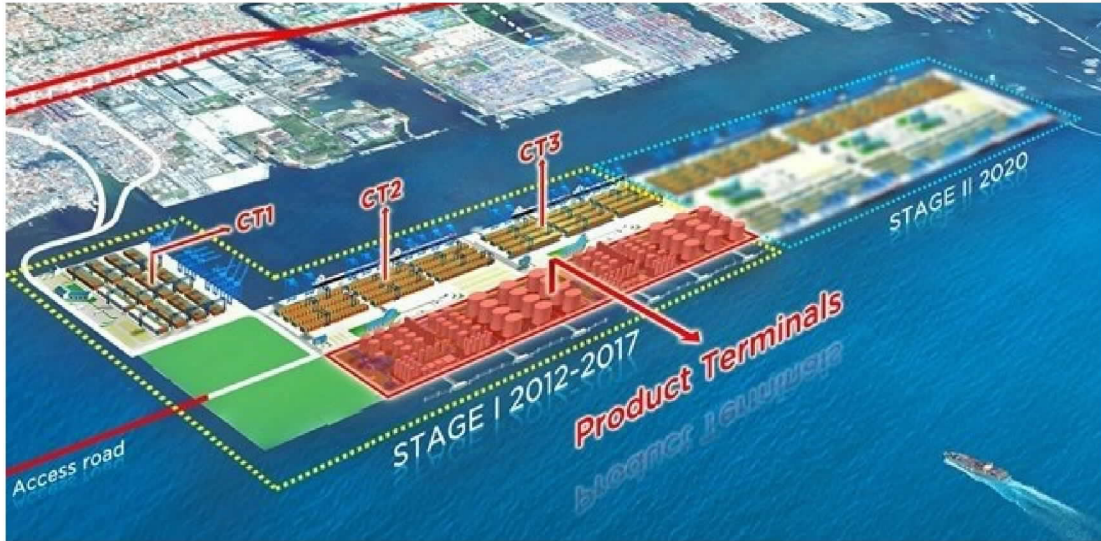


圖 新丹榮普祿港擴建圖

4.經現場考察發現該碼頭作業繁忙、後線堆場已呈現擁擠狀況，甚至為增加後線堆儲空間，現場配置將前線橋式起重機 GC 緊靠後線門式機，縮減了場內解櫃車之車行範圍，與台灣一般貨櫃中心之配置不同。



圖 本參訪團與 TSJ 經營團隊合影

五、雅加達 Seacon 內陸貨櫃堆場

(一) 背景資料：雅加達丹戎普祿港 (Tanjung Priok) 為印尼最繁忙的港口，相關支援碼頭之設施如內陸貨櫃堆場、物流倉庫等均有其需求，考量港務公司已於陽明海運確認在泗水投資經營堆場業務，為持續擴大在印尼之業務規模，爰規劃本次雅加達內陸堆場考察行程。

(二) 參訪重點：

1. Seacon 貨櫃堆場公司成立於 2012 年，目前在雅加達及泗水均有堆場營運中，在雅加達目前是 Marunda Terminal 堆場，占地 4.6 公頃，儲量達 8,000Teus。泗水堆場占地 2.9 公頃，儲量為 2,400Teus。
2. 該公司目前已規劃於雅加達拓展內陸堆場業務規模，另已尋覓乙處進行整地與鋪面工程中，初期新堆場之營運規模約計有 5 公頃，未來倘業務發展順利，該處最大可擴增至 11 公頃之範圍。



圖 Seacon 興建中內陸貨櫃堆場

3. 因雅加達港口繁忙，鄰近之相關內陸堆場需求亦高，故該公司有擴展場地之需求與規劃，既有堆場倘有航商有意願使用甚至參與經營，Seacon 公司均表達歡迎之意。考量我國國輪航商除長榮已於雅加達港有自營之堆場外，陽明、

萬海、德翔等目前暫無於雅加達有自營或參與經營之堆場，港務公司未來可借鏡泗水成功模式，與該等航商洽談於雅加達合作經營堆場之業務，亦可評估與當地 Seacon 貨櫃堆場公司合作，共創多贏。



圖 本參訪團與 Seacon 貨櫃堆場公司代表合影

六、臺灣港務公司與越南航海公司(Vinalines)簽署合作備忘錄(MOU)

(一) 越南航海公司(Vinalines)背景資料

越南位處遠東到歐洲的海上運輸必經之路，加上近年越南政府積極推動多項有助經濟發展之基礎建設與獎勵招資計畫，吸引供應鏈生產廠商聚集，帶動製造業及消費性市場成長蓬勃，也讓港埠營運與物流業務等之發展具有高度成長潛力，亦為港務公司列為東南亞海外投資布局的優先選擇國家之一。

越南航海公司(Viet National Shipping Lines, Vinalines)為越南國營企業，成立於1995年，經營管理約100艘的船隊，包括貨櫃船，散裝船，油輪和其他類型的船型，例如73,000 DWT的大型散裝船，1,800 TEU貨櫃船和50,000 DWT油輪；船隊約佔越南全國船隊的70%，並掌控越南進出口貨物的60%。

該公司同時也經營 15 個重要的國際港口，共 76 個泊位，如越南國內最大的西貢港、海防港、崑港...等，另轄下經營之國際港口有四處，分別與美國的 SSA、丹麥的 APMT 及新加坡的 PSA 等港口業者合資經營。

(二) 雙方簽署合作備忘錄(MOU)

1. 為響應政府新南向政策及開拓海外投資業務，臺灣港務公司近期積極進行投資評估，並與國外港埠關聯業者進行交流與建立合作關係，繼 2017 年 4 月與馬來西亞沙巴港務公司簽署合作備忘錄後，本次考察行程特地邀集台灣陽明海運及台灣物流業者一同前往拜會越南航海公司(Vinalines)，雙方探尋在碼頭、物流、貨櫃堆場與倉儲設施等之發展潛力與合作投資的可行性，為深入瞭解彼此需求與開啟進一步合作契機，雙方共同於 2017 年 11 月 27 日簽署合作備忘錄(MOU)，正式表達與傳遞雙方合作的意向與決心，未來將就可能合作的投資項目，包含在碼頭投資營運、國際物流倉儲業務發展及公司營運布局等面向，評估探詢彼此公司發展上可能的合作模式，共同為雙方港口與企業的發展帶來最有利支援及幫助。





圖 臺灣港務公司與越南航海公司(Vinalines)簽署合作備忘錄(MOU)

- 2.在雙方簽署儀式完成後，本參訪團亦隨即前往拜訪越南交通部副部長 Mr. Nguyen Ngoc Dong，雙邊交通部副首長均表示非常樂見台越兩方在港口上的合作，希望從此次簽署 MOU 後，台灣港務公司與越南航海公司可以積極展開實質上的合作，我方也於會中邀請越南交通部及 Vinalines 公司來台考察，以強化雙邊互動及交流。

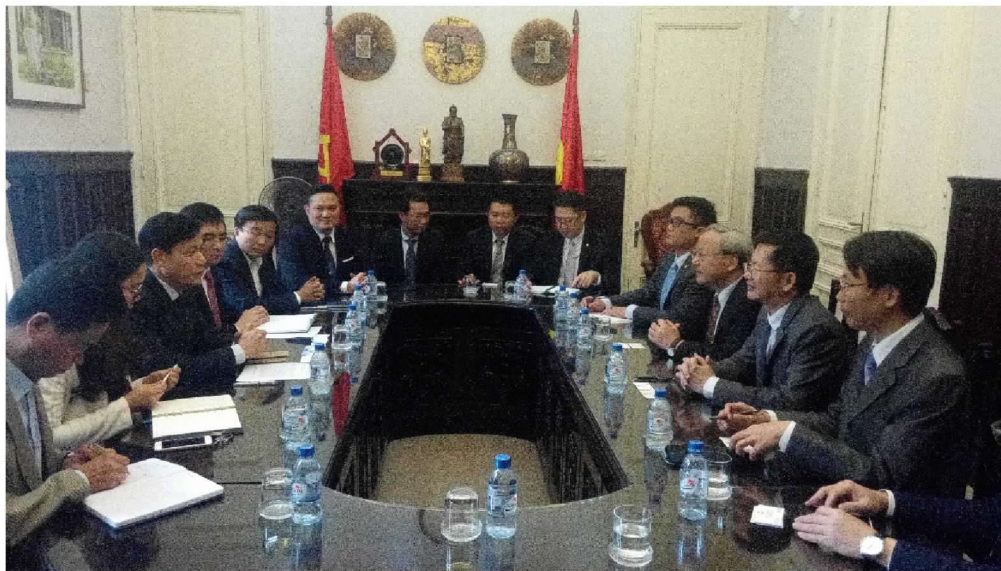


圖 本考察團拜會越南交通部副部長及進行交流



圖 范次長代表致贈高雄港油畫予越南交通部

七、海防港萊縣深水港區

(一) 背景資料

1.海防市是越南北部的中央直轄市，規模僅次於河內市與胡志明市，是越南第三大城與越南北部第二大工業中心，其中海防港是越南北部最大的港口(全國第二大港，僅次於南部胡志明港)，位於紅河三角洲上，北與該國廣寧省交界，東臨中國北部灣，西距首都河內 104 公里，有 100 多公里的海岸線。

2.海防港計有 Hoang Dieu、Chua Ve、Tan Vu 等三個內河碼頭區，共計有 21 座碼頭；另為迎合近年船舶大型化趨勢，海防港於外海部分刻正興建萊縣深水港區，相關碼頭區配置如下：



圖 海防港主要港區配置分布

3.海防港近年均維持成長趨勢，與台灣有密集航線往來，重要航商如陽明、萬海、長榮、APL、OOCL 等均有固定航線配置，為探詢我國航港產業前往投資之機會，爰規劃本次參訪該港行程。

(二) 參訪重點

1.海防港較偏屬於河港性質，因航道僅能維持在約 7m，故舊有之 Hoang Dieu、Chua Ve、Tan Vu 等三碼頭區，可服務之船舶大小約在 4 萬總噸、2,000TEU 以下之船舶；故在目前航運市場趨向大型化之際，海防港務公司推動萊縣深水港區作為因應。

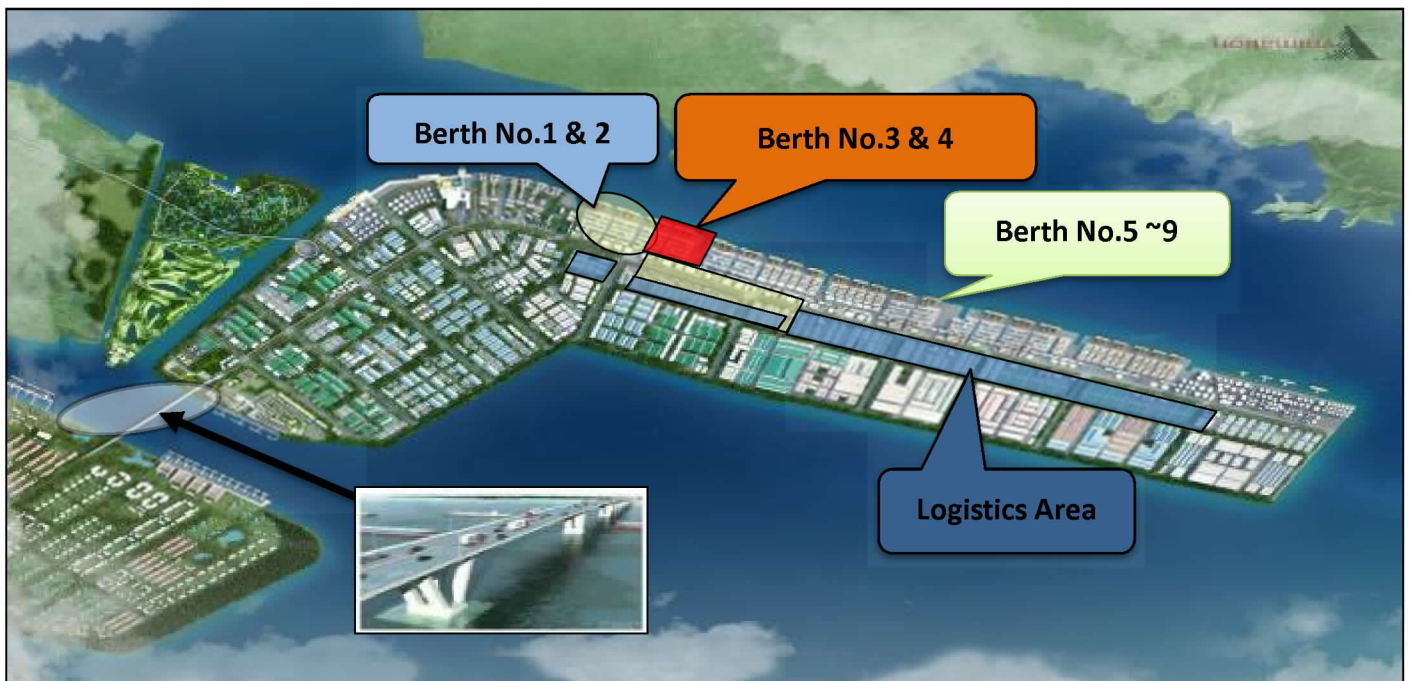


圖 萊縣深水港區分區配置

2.萊縣深水港區目前共分為第一期(#1 及#2 碼頭)、第二期(#3 及#4 碼頭)及後續 #5~#9 碼頭與後線物流區建置等，其中第一期兩座碼頭已由海防國際貨櫃碼頭有限公司(HICT,Hai Phong International Container Terminal Company Limited)投資興建中，投資額約計 3.2 億美元，預計 2018 年完工啟用，碼頭水深達 14m，可滿足 10 萬總噸、9,000TEU 之船舶進出，年裝卸能量約 100 萬 TEU。至於

HICT 係由當地國營企業 Saigon Newport Corporation 佔股 51%、其他合資業者包含 MOL、萬海、ITOCHU Corporation 等組成。

3. 至於萊縣深水港區第二期(#3 及#4 碼頭)部分，碼頭長度與第一期相同均為 750m，約 45 公頃櫃場，未來可服務達萬 TEU 級貨櫃船靠泊使用，年裝卸能量亦高達 110 萬 TEU。
4. 依與 Vinalines 及其子公司海防港務公司之交流中，對方回應表示目前海防港口當局刻正辦理招商中，惟該兩座碼頭未來之用途屬於貨櫃或是多功能使用，以及後續是否會再對外招攬合資夥伴共同經營等節，Vinalines 則暫未確認。
5. 依據臺灣港務公司與 Vinalines 所簽署之 MOU 合作內容中，主要是針對後續之 #5~#9 碼頭進行評估合作，故後續可密切注意第二期(#3 及#4 碼頭)最終取得經營權之團隊，並適時偕同我國航商共同評估參與之可能性。



圖 本參訪團與 Vinalines 代表於萊縣深水港一期工區合影

八、海防港周邊貨櫃堆場

(一) 背景資料：海防港為越南北部最大的港口，近年港口貨量維持穩定成長趨勢，並積極由原本之河港型態拓展新的現代化萊縣深水港區，除在碼頭具潛在投資機會外，相關支援碼頭之設施如內陸貨櫃堆場亦會有其需求衍生，考量我國萬海航運已在萊縣一期參與經營，另各國輪航商亦有航線靠泊海防港，為探詢在北越之投資機會，爰規劃本次海防港周邊內陸堆場考察行程。

(二) 參訪重點：

- 1.在越南海防港周邊有多數頗具規模之堆場營運中，本次挑選 Sao ADC 貨櫃堆場及 Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場進行參訪。
2. Sao ADC 貨櫃堆場由 ASC 公司(Asia Star Corportation)經營，該公司屬私人企業，成立於 2002 年，所成立之 SADC 堆場占地 14.9 公頃，並經營有修洗櫃、冷凍櫃及貨櫃車運送等業務。該堆場與碼頭後線僅有一路之隔，可提供前線航商及碼頭裝卸業者最佳支援服務。



圖 Sao ADC 貨櫃堆場位置



圖 Sao ADC 貨櫃堆場現況

3.另乙家 Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場公司，屬於 GEMADEPT Corporation 母集團轄下事業之一，該集團下有不同子公司分別經營海防港不同碼頭區，堆場業務則由 NHI 公司經營，該堆場於 2016 年正式啟用營運，占地 21 公頃，另經營有修洗櫃、冷凍櫃、貨櫃車運送及保稅物流倉庫等業務。



圖 Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場位置



#	Categories	Size	Status
1	Depot	10 ha	Operational
2	Full Laden container area	5 ha	Operational
3	Operation Center & Customs Office	~1 ha	Operational
4	CFS and Bonded warehouse	17.600m2	Operational

圖 Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場配置

- 4.依據現場觀察兩家堆場規模均大，且經營業務項目非常全面，舉繁修洗櫃、冷凍櫃、貨車拖運服務等，均可提供客戶一站式服務，因此客戶數量均多，相較其他規模較小之堆場而言，在總體經營成本較低下，該兩堆場已具有其規模經濟之優勢。
- 5.依據與兩堆場業者交流中發現，因 Sao ADC 貨櫃堆場屬民間私人公司經營堆場相關業務，除須與航商保持友好關係外，為確保其業務來源，該業者亦歡迎與航商進行合作經營；相較之下，Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場公司屬母集團轄下事業之一，在集團中眾多碼頭公司支援下，相關業務量較有保障，故關於與其他航商合作經營既有櫃場乙節，較持保留態度。
- 6.另經交流會中觀察，兩堆場業者對於海防港擴建萊縣深水港區之看法亦不相同，以 Sao ADC 貨櫃堆場業者觀點，船舶大型化為一趨勢，近期海防港內河港碼頭雖暫時不會因萊縣一期完工而有太大改變，堆場業務影響亦不大，但未來在往外海遷移之趨勢影響下，Sao ADC 貨櫃堆場業者已感受在中長期應有業務流失之壓力，故對於與航商合作具有積極之態度；反觀 Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場公司之觀點，因為海防港的地理區位並未位於東西主航線上，此情況與南越之胡志明港、蓋梅港發展情況不同，且海防港未來目標可放在與內陸之邊境貿易上，故此，既有內河河港仍可繼續營運無虞，且亦不會受到萊縣深水港區開發之影響導致未來產生業務縮限之虞，故該公司母集團刻正推動另一海防港內河港區(Nam Dinh Vu Port)投資開發計畫，整體投資經費達 3 億美

元，並將分期分區逐步完成，預計 2019 年完成全部七座水深約 7 米之碼頭，服務 2000TEU 之船舶，增加 150 萬 TEU 年裝卸能量。



圖 Nam Dinh Vu Port 港口計畫圖

7. 依據海防港近年整體發展趨勢，以及越南政府積極發展北越之政策來說，海防港未來仍會呈現成長趨勢，至於其受船舶大型化之影響程度及舊有碼頭是否隨同調整轉變等，須密切注意後續發展情勢。未來台灣航港業者可持續評估本地投資機會，在適當時機進場投資碼頭或相關物流設施業務。

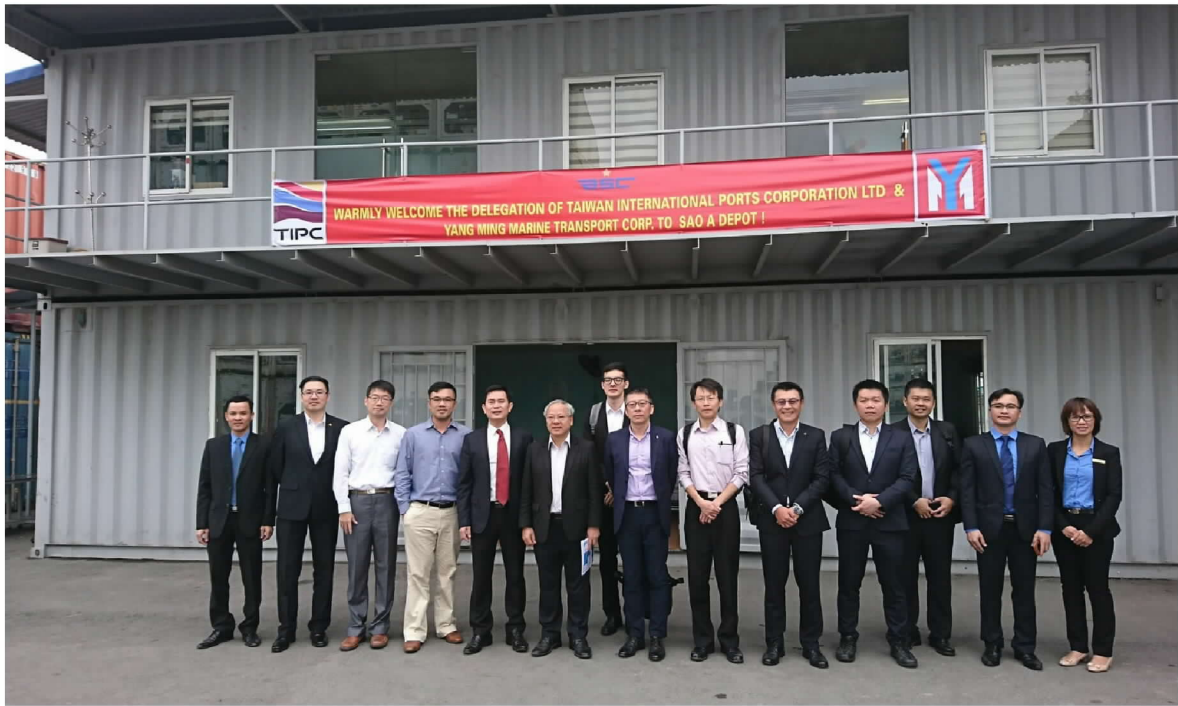


圖 本參訪團與 Sao ADC 貨櫃堆場業者合影



圖 本參訪團與 Nam Hai Icd(NHI)貨櫃堆場公司交流

九、泰國 Kerry Siam Seaport (嘉里物流)貨櫃碼頭

(一) 背景資料

- 1.蘭加邦港 (Laem Charbang Port) 位居泰國灣北部沿海，在泰國首都曼谷往南 110 公里，是泰國港務管理局管理的深水國際貿易商港，也是目前泰國最現代化、最大的國際貨櫃樞紐港。依據統計資料顯示，近年該港發展極為快速，自 2010 年貨櫃裝卸量 507 萬 TEU，發展至 2016 年已達 723 萬 TEU。
- 2.Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭是由嘉里物流(Kerry Logistics)於取得專營權利後所投資設立，其所在區位鄰近蘭加邦港，僅約 10 公里，其 14.5 米的吃水深度可容納大型船舶靠泊使用，因此在蘭加邦港日趨壅塞的發展趨勢下，該私有碼頭仍具有一定競爭力。為了實際了解泰國最大貨櫃港蘭加邦港發展現況及探詢投資機會，爰規劃本次考察 Kerry Siam Seaport 碼頭行程。

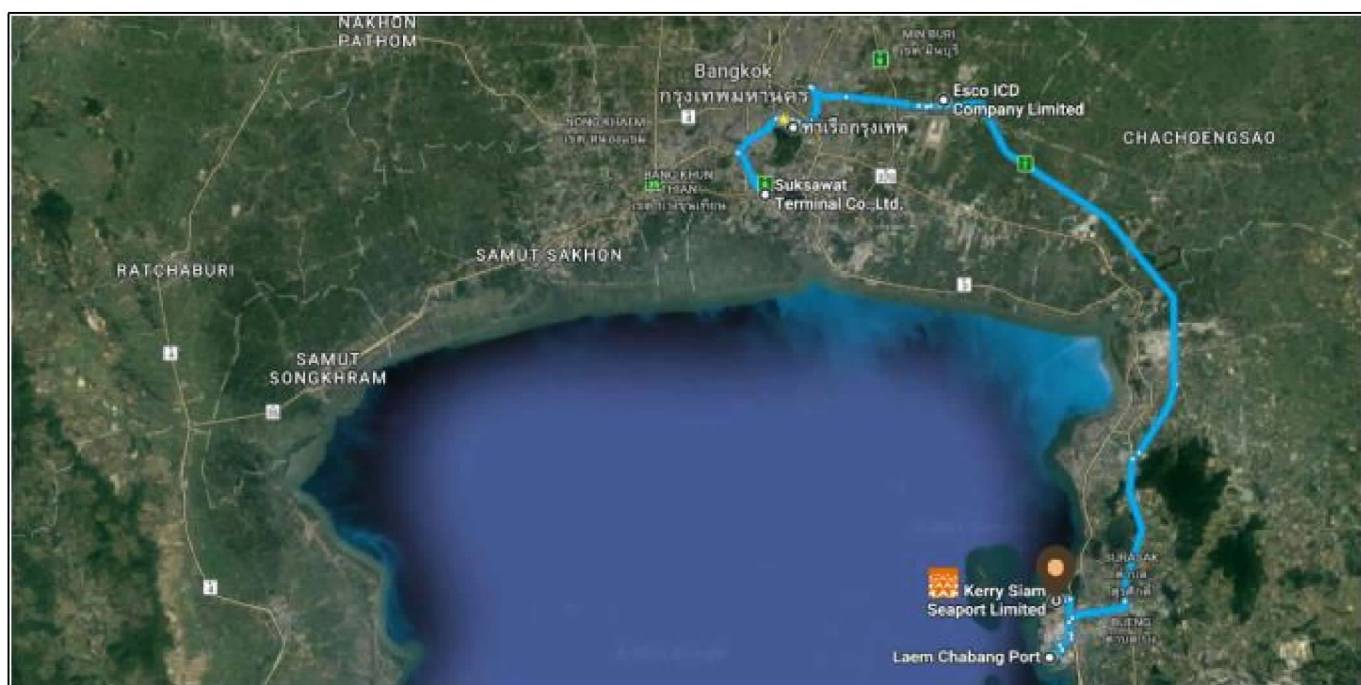
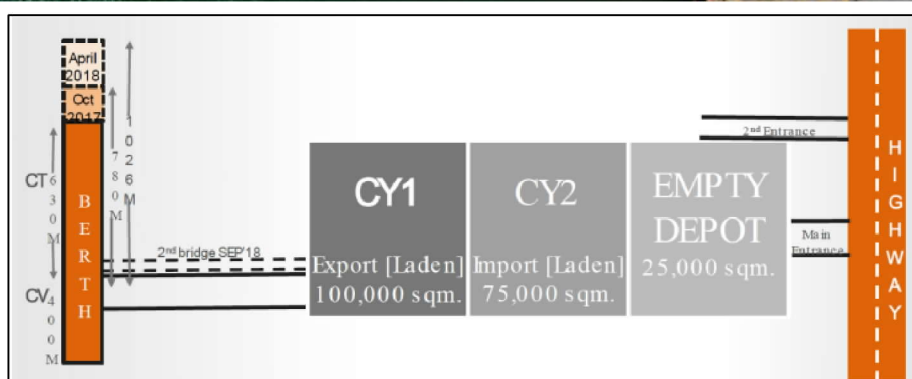


圖 蘭加邦港及 Kerry Siam Seaport 碼頭位置圖

(二) 參訪重點

1.Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭目前正擴建中，擴建前碼頭長度為 380m、水深 14.5m、年裝卸能量為 60 萬 TEU。因近年業務發展所需，預計將其碼頭長度擴建為 1026m、水深浚深為 16.5m、年裝卸能量達 150 萬 TEU。

圖 Kerry Siam Seaport 現況圖



	2017 H1	CURRENT	2018 Q2
Berth (m)	380	780	1,026
Draft (m)	14.5	14.5	16.5
QC (unit)	5	10	TBA
RTG (unit)	5	13	19
Truck (unit)	66	120	TBA
Yard Size (sqm)	100,000	175,000	175,000
Yard Capacity (teu per year)	600,000	1,200,000	1,500,000
Quay Crane Productivity (MPH)	<25	25	>25

圖 Kerry Siam Seaport 擴建規劃

- 2.目前 Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭主要航商客戶包含我國的陽明、長榮、萬海等，外籍航商包含 OOCL、COSCO、MSC、ZIM 等，每周航線有 10 條，年實際營運量達 54 萬 TEU，已達現有碼頭設施能量 60 萬 TEU 之 9 成，因此有其擴充之需求。
- 3.依據 Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭公司表示，該碼頭與蘭加邦港區位鄰近，具有部份競爭關係存在，惟在整體貨量成長趨勢下，兩處的碼頭仍供不應求，故除 Kerry Siam Seaport 正進行擴建外，蘭加邦港亦在進行擴建計畫中，以符合貨物成長的需求。
- 4.Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭公司也表示該碼頭區相較於蘭加邦港，可降低航商整體營運成本，舉例來說，從蘭加邦港到外部的內陸堆場，距離約需 8 公里，以使用 Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭及自有堆場來說，其距離僅 2 公里遠，運輸成本每一大空櫃將降低一半以上；對於危險品、CFS 的儲存及運輸，Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭亦可提供更優惠之整體處理收費，故該碼頭具有經營上之競爭力。
- 5.經雙方交流會談中，了解 Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭公司對該碼頭與蘭加邦港碼頭之裝卸費用上有其優勢，其原因在於 Kerry 公司對本港土地取得成本較低，另外目前蘭加邦港諸多碼頭合約即將到期，蘭加邦港務當局有意整合碼頭合約並提高租金，因此未來 Kerry Siam Seaport 貨櫃碼頭預期仍可維持其價格上之優勢。
- 6.目前 Kerry Siam Seaport 碼頭為嘉里物流所有，對於與航商合作共同經營碼頭之想法較為保留。後續在本碼頭區及蘭加邦港新港區均完成擴建後，我國航商業者可持續觀察其整體供需情況，適時探詢潛在之投資商機。



圖 本參訪團與 Kerry Siam Seaport 碼頭代表合影

十、泰國 Suksawat Terminal 貨櫃碼頭

(一) 背景資料

泰國最大城市曼谷之本身位於泰國灣內，自來即有曼谷港位於市區的昭披耶河畔，河沿岸共有 8 座貨櫃碼頭區可直接提供貨物由此進出曼谷市區。但在船舶大型化及曼谷市區逐漸繁榮等因素影響下，泰國主要國際貨櫃貨物則由蘭查班港進出居多，轉而代之興起了曼谷河港到蘭加邦海港 feeder 業務的興起。爰本次亦規劃參訪曼谷河港 Suksawat Terminal 河港貨櫃碼頭營運實況，探詢潛在投資的機會。

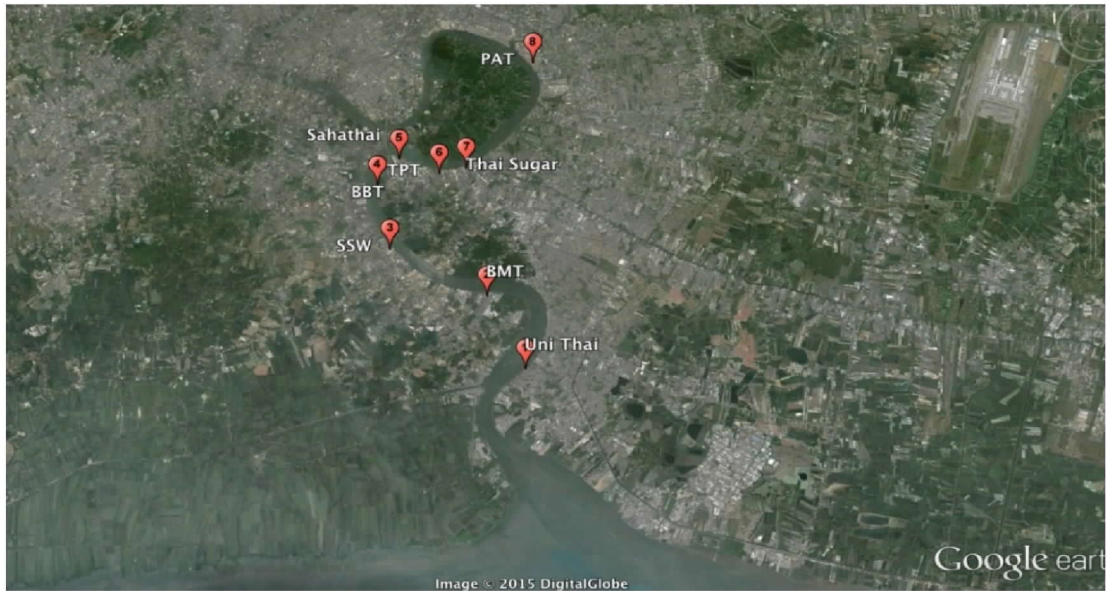


圖 曼谷河港 8 個碼頭區位置圖

(二) 參訪重點

1.Suksawat(蘇沙威)河港碼頭(SSW 碼頭)為蘇沙威碼頭公司管理營運，隸屬於 Siamgas and Petrochemicals Public Company Ltd.(上市櫃)公司所有，為一獨立碼頭營運商，該碼頭自 2016 年 3 月開始正式營運。

2.SSW 碼頭為昭披耶河岸旁第 7B 號碼頭，佔地約 48,000 平方公尺。聯外交通便利近產業道路，且離南曼谷市區僅 1.6 公里遠。該碼頭離泰國蘭加邦港海運距離約 68 公里，倘以公路計算，兩港相距約 155 公里，因此在兩港間以海運運送具有其優勢與效益。



3.SSW 碼頭公司為推動業務發展，本身除碼頭經營外，亦擁有 2 艘自有船舶在經營 SSW 碼頭至蘭查班港(C1、C2 及 A2 等碼頭)及 Kerry Siam Seaport 的定期航線。該公司也有意取得蘭加邦港 A2 碼頭經營權利，確保該公司在兩端港口均有其自有碼頭，因此倘有合適之合作夥伴，未來可共同評估進一步取得蘭查班港 A2 碼頭營運權力之可能性。

圖 SSW 公司船舶停靠蘭加邦港碼頭區位圖

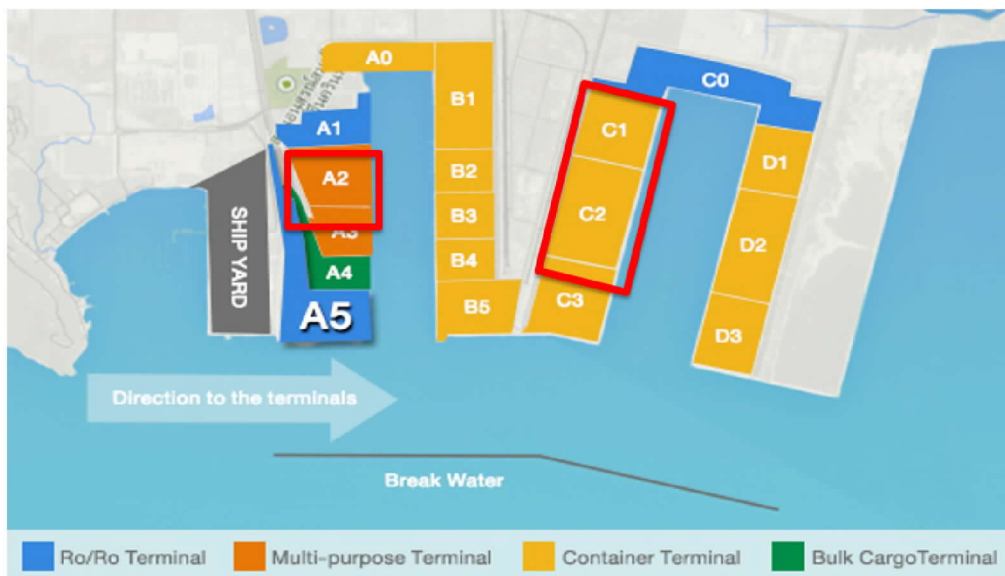


圖 本參訪團與 SSW 公司交流合影

十一、與我國駐外大使及當地台商代表交流

藉由本次出訪東南亞印尼、越南及泰國期間，本考察團分別於 106.11.25(六)晚間、106.11.27(一)中午及 106.11.30(四)中午與駐印尼代表處陳大使忠、駐越南代表處石大使瑞琦及駐泰國代表處童大使振源暨各代表處相關業務同仁餐敘，除說明本團出訪各國之任務與目的外，席間並有我國及海空運業者當地代表與台商協會幹部參與，聆聽當地業者對於政府所能提供之協助與需求，希冀對於我國在外拓展業務之航商業者能有多方援助，並做為與當地政府間之溝通窗口。



圖 本參訪團與駐印尼代表處陳大使忠等餐敘合影



圖 本參訪團與駐越南代表處石大使瑞琦等餐敘合影



圖 本參訪團與駐泰國代表處童大使振源等餐敘合影

伍、結論與建議

一、結論

(一) 近年東南亞各國經濟成長表現亮眼，東協市場長久以來為我國重要貿易市場，我國航商也在東南亞佈有綿密航線，掌握貨源優勢，因此在配合政府新南向政策之利基下，臺灣港務公司與陽明海運已於 106 年確定於印尼泗水合資經營貨櫃堆場及物流倉儲等業務，臺灣港務公司為依循政府新南向政策持續拓展海外投資業務，爰規劃本次考察行程，並由交通部范植谷政務次長率團赴東南亞考察印尼、越南及泰國等國家港口周邊發展概況資訊，同時為強化未來港務公司與國內航港及物流業者合作機會，本次行程亦邀請陽明海運、世聯倉運、長榮國際物流、好好物流等業者共同前往，透過與當地港務單位、經營業者之意見交流及經驗分享，進一步了解各國港口周邊在貨櫃碼頭、內陸堆場及物流園區等實際營運情形，可作為臺灣港務公司未來持續於東南亞投資布局之重要參考。

- (二) 在考察印尼雅加達了解在城市快速發展之際，當地不管是在碼頭、堆場及倉庫等設施均有其需求，且對於周邊的土地需求日益增高，工廠、物流園區甚至新的市鎮也大規模進行開發。當地目前交通基礎設施較不完善，也導致物流成本高，印尼政府也刻正積極投入相關基礎設施中，對於既有雅加達港壅塞情況，更有推動另一新海港之計畫，綜上，對於台灣航港產業來說，後續確可進一步評估在雅加達參與投資的機會。
- (三) 越南北部海防港為該國第二大港口，經本次考察可發現既有港區均為內河港，航道水深約 7 米，僅能提供 2,000TEU 船舶泊靠，故海防港務當局亦刻正推動萊縣深水港計畫，目前第一期 2 座貨櫃碼頭刻正施工中，完成後即可提供 9000TEU 船舶進出使用。惟經與當地業者訪談發現，因海防港並未位於東西主航線上，故是否會對船舶大型化而產生對深水碼頭的大幅需求及港區機能調整等，各業者意見不一，甚至有當地碼頭業者仍投入大量經費新建水深 7 米之河港碼頭，故其相關整體發展方向尚需持續觀察及評估。
- (四) 泰國最大港口蘭加邦港近年蓬勃發展中，對於碼頭及相關物流設施的需求亦高，另對於本次參訪之 Kerry 碼頭因區位鄰近蘭加邦港，且相關營運費用對航商業者具有吸引力，故近期也在積極擴建，因此在蘭加邦港周邊碼頭及相關物流設施是我國航港業者後續可以評估進場投資的選項，惟因相關新碼頭建設也在積極進行中，故未來整體供需情況亦需詳細關注。

二、建議

- (一) 藉由本次考察及出訪發現，印尼、越南及泰國年發展均快速，亦具我國航港業者進一步評估投資之潛在商機，對於如碼頭、內陸堆場或物流倉儲設施等，當地業者多數樂觀歡迎具有貨源掌握度的業者(如我國國輪航商)以不同方式來進行合作，包含合作投資經營之模式，故後續港務公司可評估

偕同我國國輪航商共同前往投資，將可整合我國航港業者團隊資源，提高在海外投資成功機會。

- (二) 藉由本次考察及出訪越南期間，由臺灣港務公司與越南航海公司簽署合作備忘錄，正式開啟合作契機，因該公司為越南交通部轄下之國營企業，核心業務包含航運、港口營運與物流倉儲等，未來雙方可保持聯繫，並就可能合作的投資項目包含在碼頭投資營運、國際物流倉儲業務發展及公司營運布局等面向，評估探詢彼此公司發展上可能的合作模式，共同為雙方港口與企業的發展帶來最有利支援。