

出國報告(出國類別：考察)

## 菲律賓軍事設施活化利用及觀光產業發展成果考察

服務機關：國家發展委員會等

姓名職稱：國家發展委員會 毛振泰 副處長

澎湖縣政府 蔡有忠 參議

金門縣政府 陳國庭 副處長

國家發展委員會 邱智斌 科長

派赴國家：菲律賓

出國期間：106年11月19日至11月23日

報告日期：107年2月

## 摘要

菲律賓呂宋島西南方的蘇比克灣特區，原為美國海軍在亞洲最大的軍事基地。1992 年美軍將蘇比克灣歸還菲律賓後，菲律賓政府將此區域設定為自由經濟特區，目前為菲律賓最大的自由貿易港區，吸引約 1,600 家國內外投資者、累積投資金額超過 100 億美元、土地總面積達 67,452 公頃，並提供大量就業機會，對於地方及國家經濟具有相當貢獻。

考量蘇比克灣具備將原軍事基地成功活化轉型為兼具觀光遊憩功能之自由貿易港區經驗，可供離島相關地方政府據以學習，除規劃參訪蘇比克灣特區並拜會包括蘇比克灣都會管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA) 及蘇比克灣開發管理中心(Subic Bay Development Management Center, SBDMC)等有關單位外，亦規劃拜會位於馬尼拉市區的菲律賓公共工程及高速公路部規劃服務處(Department of Public Works and Highways, DPWH) ，以及菲律賓經濟特區管理署(Philippine Economic Zone Authority, PEZA)等，了解其菲律賓相關部門於推廣公共建設及經濟特區的現況，及近年來推動相關建設之成果、作法與未來政策方向，汲取其相關經驗，以作為本會後續政策推動之參考。

關鍵字：



Philippines 菲律賓

DPWH 公共工程及高速公路部

SBMA 蘇比克灣都會管理局

Economic Zone 經濟特區

Manila 馬尼拉

Subic Bay 蘇比克灣

PEZA 菲律賓經濟特區管理署

SBDMC 蘇比克灣開發管理中心

Jeepney 吉普尼

- 1PESO = 0.67 NT\$
- 25 °C = 77 °F / 32 °C = 89.6 °F

# 菲律賓軍事設施活化利用及觀光產業發展成果考察

## 出國報告

### 目 錄

壹、目的.....	1
一、緣起與目的.....	1
二、參加人員.....	2
貳、過程.....	3
一、考察行程.....	3
二、考察紀要.....	3
(一) 拜會菲律賓公共工程暨公路部.....	3
(二) 拜會菲律賓經濟特區管理署.....	9
(三) 拜會蘇比克灣都會管理局.....	11
(四) 拜會蘇比克灣開發管理中心.....	14
參、心得與建議事項.....	16
附錄.....	19
附錄 1 菲律賓現有公路長度(含道路等級功能、鋪面分類)一覽表.....	19
附錄 2 蘇比克灣都會管理局簡報內容.....	20

# 菲律賓軍事設施活化利用及觀光產業發展成果考察 出國報告

## 壹、目的

### 一、緣起與目的

離島地區最可貴的資產在特殊的自然及人文環境，且因過去長期軍事管制與聯外交通限制，加上保留獨特之自然生態及戰地人文風貌，因此未來離島的發展定位應在環境與經濟發展間取得平衡，並以觀光產業做為發展重心，善用自身優勢，例如：在地文化、生態觀光等資源優勢，落實在地產業發展。爰本會除為持續振興離島地區發展、會同相關部會持續協助各離島縣政府落實推動離島各縣「第四期(104-107 年)離島綜合建設實施方案」外，亦持續協助推動離島地區觀光休閒、文化創意等重點發展產業，以拓展離島區域品牌與通路，讓經濟發展的果實充分在地分享。

考量位於菲律賓呂宋島西南方的蘇比克灣特區，於 1800 年代原為西班牙海軍基地，於 1898 年由美軍接管後，駐軍蘇比克長達 94 年，並投入大量的人力、物力建設，使得蘇比克成為當時美國海軍在亞洲最大的基地。1992 年美軍將蘇比克灣歸還菲律賓後，菲律賓政府將此區域設定為自由經濟特區，目前為菲律賓最大的自由貿易港區，吸引約 1,600 家國內外投資者、累積投資金額超過 100 億美元、土地總面積達 67,452 公頃，並提供大量就業機會，對於地方及國家經濟具有相當貢獻。另其具備將原軍事基地成功活化轉型為兼具觀光遊憩功能之自由貿易港區經驗，可供離島相關地方政府據以學習。

另除規劃參訪蘇比克灣特區並拜會包括蘇比克灣都會管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA) 及蘇比克灣開發管理中心(Subic Bay Development Management Center, SBDMC)等有關單位外，亦拜會位於馬尼拉市區的菲律賓公共工程及高速公路部規劃服務處(Department of Public Works and Highways, DPWH)，以及菲律賓經濟特區管理署(Philippine Economic Zone Authority, PEZA)等，了解其政府相關部門於推廣公共建設及經濟特區的現況；因菲律賓亦為新南向政策發展重點之一，爰本次考察以菲律賓為標的，瞭解其近年來推動相關

建設之成果、作法與未來政策方向，汲取其相關經驗，以作為本會後續政策推動之參考。

## 二、參加人員

本考察團參加人員包括國發會國土區域離島發展處毛副處長振泰、邱科長智斌，以及澎湖縣政府蔡參議有忠、金門縣政府陳副處長國庭等 4 人。

## 貳、過程

### 一、考察行程

行程自 106 年 11 月 19 日至 11 月 23 日共 5 天，內容如次：

日期	預訂行程	行程內容
11/19(日)	在途	啟程/抵菲(桃園機場(TPE)-馬尼拉國際機場(MNL))
11/20(一)	考察	1.拜會菲律賓馬尼拉公共工程及高速公路部規劃服務處 (Department of Public Works and Highways, DPWH)，瞭解菲律賓近年來推動相關建設之成果、作法與未來政策方向。 2.拜會菲律賓經濟特區管理署(Philippine Economic Zone Authority, PEZA)，瞭解菲律賓經濟特區發展現況。 3.馬尼拉-蘇比克灣(路程)
11/21(二)	考察	1.拜會蘇比克灣都會管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA) 瞭解該自由貿易港區整體開發、運作現況及如何結合公私部門共同發展之經營管理等議題。 2.拜會蘇比克灣開發管理中心(Subic Bay Development Management Center, SBDMC)，瞭解蘇比克灣工業園區(Gateway Park)發展現況。
11/22(三)	考察	1.實地參訪蘇比克灣軍事設施活化利用及結合觀光產業發展相關案例，瞭解自然景觀與觀光活動之結合發展，及相關推動成效。 2.蘇比克灣-馬尼拉(路程)
11/23(四)	在途	返程/抵台 (馬尼拉國際機場(MNL)-桃園機場(TPE))

### 二、考察紀要

#### (一)拜會菲律賓公共工程暨公路部(Department of Public Works and Highways, DPWH)

菲律賓在西班牙殖民時期，於 1868 年成立公共工程暨公路局(Bureau of Public Works and Highways, BPWH)，負責所有的公共工程建設計畫；到了菲律賓

革命期間，則是改由戰爭暨公共工程部(Department of War and Public Works, DWPW)負責；到了美國統治時期，則由陸軍工兵團掌握相關公共工程計畫。後續配合菲律賓政府組織重整，在 1905 年於商務部(Department of Commerce and Police, DCP)下成立公共工程局(Bureau of Public Works)，1931 年更名為公共工程暨通信部(Department of Public Works and Communication, DPWC)；二次大戰後，為協助戰後重建工作，由美國公路局在菲律賓設立辦事處，與菲律賓公共工程局協調推動菲律賓公路網，公共工程暨通信部於 1951 年更名為公共工程及交通通信部(Department of Public Works, Transportation and Communications, DPWTC)，另於 1954 年成立公路局(Bureau of Public Highways)，並於 1974 年改制為公路部(Department of Public Highways)。1979 年將公共工程暨交通通信部劃分為公共工程部及交通通信部，後續在 1981 年合併公共工程部與公路部為公共工程暨公路部(Department of Public Works and Highways, DPWH)。

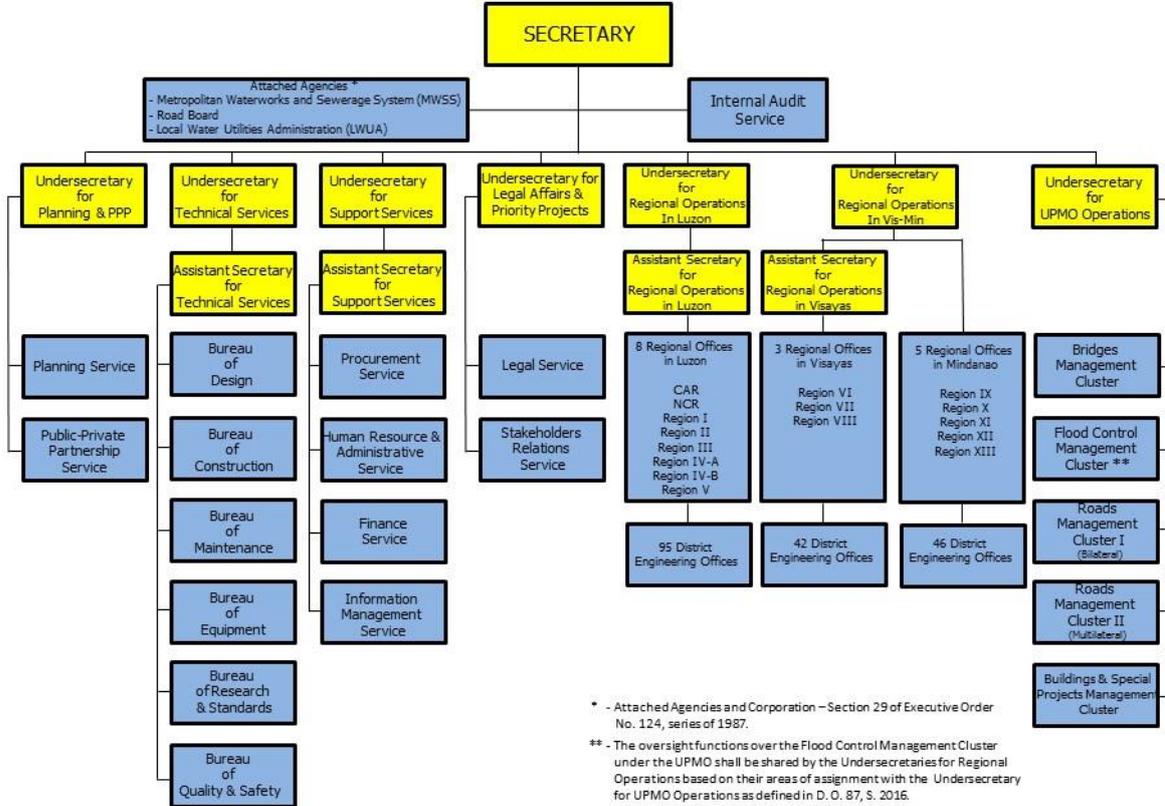
公共工程暨公路部(DPWH)是菲律賓政府承擔重大基礎設施項目的重要部門之一。DPWH 的任務包括國家道路和橋樑、防洪、水資源工程和其他公共工程等基礎設施的規劃、設計、建設和維護。

依據菲律賓公共工程暨公路部之組織架構，部長下另有七位次長(Undersecretary)，分別負責規劃暨公私合作(Planning & PPP)、技術服務(Technical Services)、支援服務(Support Services)、法律事務暨優先計畫(Legal Affairs & Priority Projects)、呂宋島區域運作(Regional Operations in Luzon)、維薩亞斯群島暨民答那峨島區域運作(Regional Operations in Visayas and Mindanao)、整合計畫管理(UPMO Operations)等七項業務。

## Department of Public Works and Highways

### Organizational Chart

Per Department Order No. 105, s. 2017, dated August 22, 2017



本次拜會的對象為公共工程暨公路部規劃服務處(詳上圖最左方藍色方框部門)。

前往本次菲律賓拜會的第一個行程，即見識到菲律賓大馬尼拉市區交通的壅塞與混亂，據了解當地人對因為交通問題所產生的延誤與遲到情形早已見怪不怪，另在途中亦首次見識到菲律賓當地最流行的的特殊公共運輸工具「Jeepney」(吉普尼)，據說改造自第二次世界大戰後美軍遺留在菲律賓的軍用吉普車，主要係把吉普車的車頭留下，引擎多是從日本進口的淘汰柴油引擎，後方再加裝座位。馬尼拉的吉普尼相較其他區域低調許多，通常為銀色外皮，而其他地區的吉普尼則是各式各樣的顏色都有，非常顯眼醒目。據說「Jeepney」一詞來自「Jeep」(吉普車)與「Jitney」(合乘計程車)兩者的結合，是一種獲得特許經營權的小型巴士，因前身是軍方運輸工具，所以車門是在後方，裡面的座位是一邊一排，兩排相對而坐，高度低，椅子小，且若想搭 Jeepney，只要在 Jeepney 行經路線上的路邊招手，車子就會停，並無特定的站牌。



菲律賓馬尼拉市區塞車情形及 Jeepney

本次預定拜會時間為 10:00，雖然提早出發，原本僅需二十分鐘的車程，卻因塞車實際上花了一小時才抵達，不過主席公共工程暨公路部規劃服務處處長 Mr. Constante Llanes, Jr. 也因隨扈司機的臨時身體狀況而遲到。



經處長說明，公共工程暨公路部作為政府的工程和建設部門，負責不斷研發新技術，確保所有基礎設施的安全，並使所有公共工程和高速公路的施工效率保持在一定的水準。DPWH 目前根據國家發展目標，負責對基礎設施，特別是國家公路、防洪和水資源開發系統等公共工程進行規劃、設計、建設和維護。主要任務是提供和管理優質的基礎設施和服務，滿足菲律賓人民追求國家發展目標的需求。

DPWH 所訂的願景，到 2030 年，DPWH 是一個有效和高效的政府機構，通過高質量的基礎設施改善每個菲律賓人的生活。

品質政策(Quality Policy)方面，DPWH 致力於提供優質、安全、環保的公共基礎設施，改善每個菲律賓人的生活。此外，並承諾遵守所有要求，不斷提高服務公共大眾的效率，且努力通過透明化的招標過程，確定以合宜的成本進行相關工作項目；符合國際標準，通過密切監測項目執行情況，交付合適的人員執行，並堅持公共服務，誠信，專業，卓越和團隊合作的價值觀。

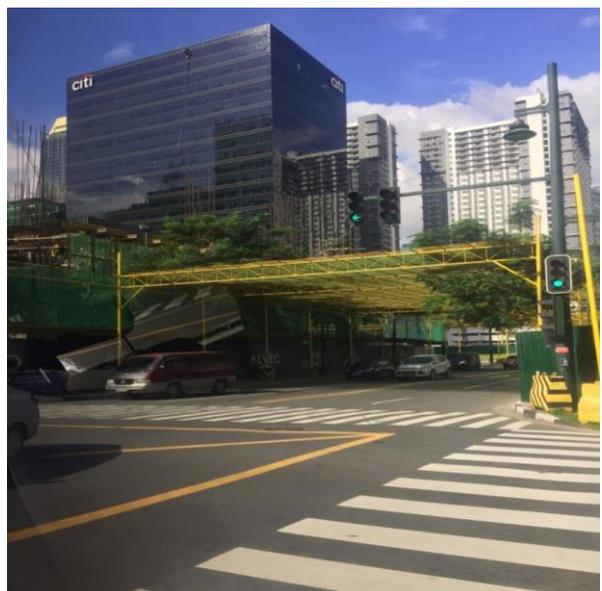
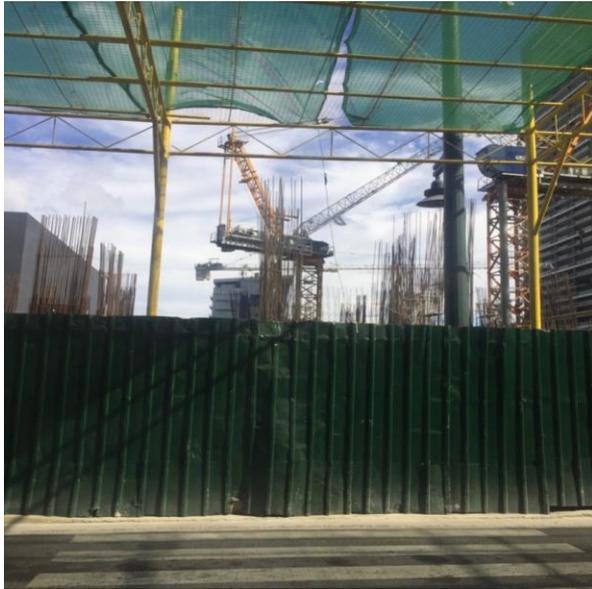
綜上，DPWH 的核心價值(Core Values)為 Public Service、Integrity、Professionalism、Excellence、Teamwork。

依現場提供該部統計至 2017 年 11 月 9 日資料，菲律賓全國公路概分為三級，總長度為 32,868 公里，其中鋪面路段(含瀝青混凝土及水泥混凝土)為 31,035 公里(占 94.424%)，非鋪面路段(碎石子或泥土路面)為 1,833 公里(占 5.574%)，值得注意的是菲律賓的公路建設的品質與台灣相較有顯著的落差，除了馬尼拉市區與機場間有零星的收費快速道路(Expressway)，由其中一級道路(約等同於台灣的省道)長度為 7,066 公里(占公路總長的 21.5%)，惟仍有 1 公里的非鋪面路段可知，菲律賓整體公路建設無論質與量的提升在未來仍有相當大的提升空間，再加上嚴重的交通壅塞問題，確實值得該國政府在未來好好的評估與審慎規劃。



在拜會完 DPWH 前往下一個拜訪點途中，注意到馬尼拉城市表面的施工所帶來的觀感是蠻正面的，一般對於公共工程的施作時，會要求工區的圍籬安全與防塵網設施，在地平面上的警戒區劃出安全界線，在馬尼拉這個城市裡的施工範圍，初步觀察工區是將整個街廓納進來，而且做好防護框架隧道供人車正常通行，既安全又美觀，亦可正常通行。國內大都會區曾發生塔吊掉落，造成路過遊客傷亡慘痛事件，值得省思，相關降低工安事件風險管理設施也可供我們參考。





## (二) 拜會菲律賓經濟特區管理署(Philippine Economic Zone Authority, PEZA)

菲律賓經濟區管理局(PEZA)是管理經濟特區的政府機關，隸屬於貿易和工業部(Department of Trade and Industry)，負責發展、管理及推廣經濟特區，吸引本地及海外投資。截至 2017 年 10 月，菲律賓共有 379 個經濟區，當中 74 個為製造業區。根據估計，PEZA 每年批准該國超過一半的外來直接投資。在 2016 年，超過 40%的外商直接投資屬於製造業。

本次拜會對象為菲律賓經濟特區管理署署長 Ms. Charito B. Plaza(Director General, Philippine Economic Zone Authority, PEZA)，原定拜會時間為當日下午 14:00，惟因之前署長的拜會行程延誤，正式拜會行程延至下午 15:00 開始。

經署長說明，PEZA 作為政府機關，負責於全國物色及提議用作發展經濟特區的地點。投資者可以 50 年的長期租約租用經濟特區內的土地，並在租約期滿後續約。PEZA 現正考慮容許投資者租用經濟特區土地 99 年，令菲律賓在這方面和越南等其他東盟國家看齊。

此外，製造商或私人土地發展商亦可物色及發展合適地點，然後再為這些私人發展地點申請 PEZA 資格。其後，合資格的經濟特區租戶必須向 PEZA 註冊，方能享有優惠及特別海關資格。

菲律賓容許外商全資擁有經濟特區內以出口為主的項目，並規定出口數量必須最少佔產量的 70%。就服務本地市場的企業而言，外商持股量不得多於 40%，除非有關企業符合「行業先驅」資格，且最低資本為 200,000 美元。此外，為鼓勵投資，經濟特區亦提供下列財務優惠：

- 所得稅免稅期，一般為 4 至 6 年，最長為 8 年
- 收入總額 5%的特別稅率
- 免稅進口資本設備、備用零件及物資
- 免稅進口用於出口的原材料及物資
- 零增值稅
- 豁免所有地方政府關稅、費用、牌照及稅項

經濟特區並提供其他非財務優惠，包括簡化的進出口程序，以及協助為區內工作的外籍非本國居民安排工作簽證。這些優惠與很多其他東南亞國家的工業或經濟區優惠大致相同。

PEZA 是外國投資者進入菲國的理想門戶。PEZA 負責協調公司成立及日常營運涉及的所有政府對口事宜。一般而言，外國投資者在菲律賓開設公司時，必須向至少 8 至 10 個政府部門註冊及申請許可。繁瑣的官僚程序難免令人洩氣，亦消耗資源，但 PEZA 為投資申請程序提供指引，如有需要更會居中協調。

此外，菲國總統杜特蒂民意聲望極高，主要歸功其強人形象，上任後積極清除國內的貪污陋習，打擊官僚習氣，對招商引資亦有幫助。

發展私人擁有的土地，讓外商可自行挑選心儀地點，在行業類型及土地使用的比例方面亦有更大彈性。不過，這種發展方式免不了須事先和地方政府接觸，亦不能漠視鄰近地區居民的利益。這些程序難免繁複費時，或會令人卻步。同時，外商亦須物色本地合作夥伴，特別是當投資範疇規定 40% 以上的公司產量須於本地市場出售時，更需要當地企業助一臂之力。相反，PEZA 列明的已發展經濟特區為外商提供一個現成的選擇。租用這些經濟特區的地段對資源有限的中小企業來說尤其適合。



菲律賓經濟特區管理署署長與參訪團合影

### (三)拜會蘇比克灣都會管理局(Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA)

蘇比克灣位於菲律賓呂宋島西南方，在首都馬尼拉西北方 110 公里處，總面積約 25,000 公頃，其中海域面積約佔 9,000 公頃。由於三面環山、具有天然屏障，且面向南中國海、具有深水港灣，因此，自古以來蘇比克灣即成為良好的軍事基地。由蘇比克灣都會管理局(Subic Bay Metropolitan Authority)進行管理。

蘇比克灣自由港區(Free Port)內設有許多工業區，並積極發展輕重工業，沿海有造船廠、貨櫃港及儲油站等設施，此外，中央商業區佔地約 182 公頃，是自由港區內精華所在，蘇比克灣管理局位於此。管理局主要任務是經營管理自由港區的相關設備、提供各項服務、發展觀光活動、保護港灣森林等。

蘇比克灣與台灣關係密切，2005 年 12 月 6 日我國加工出口區管理處與「菲律賓蘇比克灣管理局」及「克拉克發展公司」簽署，建立高雄加工出口區—菲律賓蘇比克灣及克拉克經濟走廊備忘錄，又名「臺菲經濟走廊」，透過

區域對區域間自由貿易概念，促成雙邊財貨、勞工、資本與服務的自由流動，進而達到進入雙方及第 3 方市場的經濟效果。

本次拜會的對象原為蘇比克灣都會管理局特首 Atty. Wilma Eisma (Chairperson and Administrator, Subic Bay Metropolitan Authority, SBMA)，惟因菲律賓總統府突然派員訪視拜會特首，因此主席臨時指派副特首 Atty. Ramon O. Agregado (Senior Deputy Administrator)接見並代為主持拜會事宜。

依該管理局相關說明，蘇比克灣自由貿易港區(Subic Bay FreePort Zone)是菲律賓第一個自由港區，由於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，因此，吸引許多外國廠商進駐投資。至目前為止，蘇比克灣自由港區已吸引約 1,600 家國內外投資者、累積投資金額超過 100 億美元、112,653 名員工，土地總面積 67,452 公頃，擁有菲律賓最大的造船設施，且同時擁有海空港，交通十分方便。

回顧蘇比克灣的歷史，於十九世紀初期西班牙發現了蘇比克灣的天然深海港，不久就建成了海軍堡壘。1885 年西班牙海軍開始在蘇比克灣興建海軍工廠；1898 年美西戰爭後，轉由美國海軍使用。而後修建機場，逐漸擴建為美國海軍主要軍港之一的「蘇比克灣海軍基地」，二次世界大戰期間一度為日軍佔領，曾為美軍海外最大軍事基地，冷戰期間美國在此駐軍，具備重要的戰略價值。

1991 年 6 月 15 日皮納圖博(Pinatubo)火山噴發，鄰近的克拉克空軍基地當場報廢，蘇比克灣海軍基地則被火山灰掩蓋，1992 年 3 月 13 日，菲律賓國會通過了第 7227 號共和國法案，拒絕延長與美軍之間的合約後，1992 年美軍全數撤離，1992 年 11 月 24 日，最後一艘美國海軍直升機航母「Belleau Wood」從蘇比克灣駛出，基地關閉後創建了蘇比克灣都會管理局(SBMA)以開發和管理自由港區，是菲律賓政府的營運和執行部門，成立的目的係期望能將蘇比克特區建設成為一個自給自足的工業、商業、金融和投資中心，在該區域內外創造就業機會，吸引和促進生產性外國投資；同時並將自由港區成為一個永續化發展、領先於其他競爭對手的環境，並使參與者享有最好的生活品質。

當時的奧隆阿波市市長理查德·戈登(Richard Gordon)後來成為第一位 SBMA 主席。在 1996 年 11 月 24 日的四週年紀念日，蘇比克灣主辦了第四屆亞太經濟

合作組織(Asia Pacific Economic Cooperation, APEC)領導人高峰會，共邀集了 18 個經濟體的領導人。

2004 年 8 月，Gloria Macapagal-Arroyo 總統發布了第 340 號行政令。該行政命令重組了 SBMA 董事會，並分離了董事長和 SBMA 管理者的權力，職能和職責。

21 世紀初，隨著南海主權爭議升溫，菲律賓當局感受到來自中國的軍事威脅，於 2012 年 6 月 6 日經美菲兩國國防部官員，即菲律賓國防部主管防務的次長阿茲奎塔(Honorio Azcueta)與美國參謀首長聯席會議主席鄧普希(Martin Dempsey)達成協議，只要事先徵得菲國政府許可，美軍部隊、船艦及飛機將可使用美國設於呂宋島的兩座前軍事基地，亦即蘇比克灣和克拉克區，以牽制中國對第一島鏈的武力擴張。

自 1992 年成立以來，蘇比克灣自由港已成為全國首屈一指的經濟發展示範項目之一，成為每個菲律賓人自豪的象徵，也是世界軍事基地轉型最成功的典範之一。





#### (四)拜會蘇比克灣開發管理中心(Subic Bay Development Management Center, SBDMC)

1992 年我方與菲國簽訂「中菲共同開發蘇比克灣協定」開發計畫後，於 1994 年由我國世華開發公司與其投資主管機關蘇比克灣都會管理局(Subic Bay Metropolitan authority, SBMA)共同合組蘇比克灣開發管理中心(Subic Bay Development Management Center, SBDMC)。

本次拜會的對象原為台籍林總經理繼武適逢返國述職，爰指派該中心投資服務經理 Ms. Julie Tan 接待。

依經理說明，蘇比克灣開發案總共有三期計畫，總面積是 300 公頃，目前已經做到第三期計畫(145 公頃)。第一期 105 公頃，主要廠商有緯創、致福、東隆五金、台安電機等等。第二期規模 50 公頃，主要由台灣日立及其上下游零組件廠商進駐。

目前蘇比克灣有許多廠商進駐，主要有兩個開發園區，一個位於東北方，即是蘇比克灣開發中心(SBDMC)負責範圍，另一個則是位於東南方，乃是以日商進駐為主的開發園區。

現行蘇比克灣自由港區內主要發展產業以輕工業為主，因為菲律賓當局目前鼓勵低汙染、高附加價值的產業進駐園區，故雖然有多國重工業廠商申請至蘇比克灣發展，但大多遭到當局的拒絕，而目前存在於特區內之重工業以造船業為主，大多集中在 SBDMC 開發園區的對岸。



另外在蘇比克灣特區的重大公共工程建設，多採用與我國類似的 BOT 案的招商方式，感慨的是我們似乎自我設限於完美成果的理想應是要在現在的付出，而無法成就於履行過程(製程)的踏實履約，所以多數胎死腹中，或是執行中問題重重，導致執行單位心生恐慌，阻礙執行效率與自我成長。

綜上，觀察菲律賓設置投資與興建營運，就是完全負責，由特區特別條例來支援與支持，成功案例值得我們參考學習。

## 參、心得及建議事項

本次考察特別感謝駐菲律賓代表處經濟組王韋文秘書的聯繫及熱心協助，謹致謝忱。此外，離島的澎湖縣及金門縣政府亦派代表參與本次考察，均密切關注考察的相關議題及討論，相信後續會納入相關的建設計畫規劃及營運策略調整。

本次考察獲得下列幾項心得與建議：

- 一、菲律賓經濟特區管理署下轄四個公營經濟特區，其餘皆為民間申請設立之經濟特區。由於民間申請設立之經濟特區必須自行建設水、電、道路等各項基礎建設，業者大都傾向於公營經濟特區設廠。經濟特區管理署受限於建設經費，鼓勵業者自行申請設立經濟特區，對於小規模之業者造成投資障礙。台灣各離島地區普遍缺乏水、電、廢棄物處理等基礎建設，如何規劃適當之發展產業以及如何提供協助業者所需之公共設施，應為後續思考重點。
- 二、菲律賓超過 7,500 座島嶼，提出類似杜拜「世界島」構想向其他國家富豪招商於菲律賓進行個人造島投資，凸顯該國期待引進外國資金、技術增加整體國家資源之思考。台灣各離島地區土地面積小，未來應可考量評估以 BOT、政府投資填海造地或人造島嶼增加離島地區資源之可行性。尤其大陸廈門以填海造地興建廈門國際機場，導致金門與廈門之海峽中線不斷調整，實應密切注意並妥為因應。
- 三、東協經濟體以充沛的勞動力、龐大的內需市場及為吸引投資人而提出眾多的租稅優惠等，於 2015 成為全球第 6 大經濟體，並有望於 2030 年躍進為全球第 4 大經濟體。東協各國為更具有國際競爭力，以區域整合及基於共同有效優惠關稅(Common Effective Preferential Tariff; CEPT)為目的，簽署東協自由貿易區共同有效優惠關稅方案協議，使得多數產品皆可以優惠稅率甚至是零稅率往來流通於東協各國。查閱菲律賓官網資料，2017 年第三季度批准的外商投資總額增長 61.1%，排名前三位的投資國家包括日本、台灣和澳大利亞。東協基於市場導向簽署東協自由貿易區共同有效優惠關稅方案協議值得離島地區參考，以解決離島市場規模、勞動力、水、電力不足之限制，尤其金門縣及連江縣緊鄰大陸地區，似可考量規劃境內關外之特區，特區內之勞動力、水、電力等均由大陸供應，以增加離島優勢。

- 四、1950 年代，菲律賓人均 GDP 在亞洲位居第二，僅次於日本，且經濟成長率曾多次達到 7% 以上，惟因 1960、70 年代馬可仕政府政策失誤，再加上兩次世界性石油危機衝擊、1980 年代政局動盪影響，菲律賓經濟環境全面惡化，直至 1990 年代初期羅慕斯政府採取一系列振興經濟措施，經濟才開始全面復甦；但過去被視為經濟積弱不振的菲律賓，現在正在強人總統杜特蒂(Rodrigo Duterte)的領導下展現高度的未來性，經濟成長率連續 6 年突破 6%，全亞洲僅落後於中國與越南，優於東協 5 國，杜特蒂更宣示在任期內目標是大舉建設，大幅減稅，誓言 2018 年起連續兩年 GDP 成長率要突破 7%。根據瑞士世界經濟論壇(WEF)「2017-2018 年全球競爭力報告」(The Global Competitiveness Report 2017-2018)，在 137 個受評比國家中，菲律賓排名第 57(我國排名為第 15 名)，在亞太地區排名落後於越南(55)、印尼(36)、泰國(32)、馬來西亞(23)等東協國家，惟菲律賓目前總人口數已破一億，且每年約有 1,100 萬的海外勞工將從世界各地打拚所得資產帶回菲國，金額高達 250 億美元，造就菲律賓當地經濟蓬勃發展，更值得注意的是菲律賓平均人口年齡僅 23 歲，人口紅利極高，更擁有超過 3,000 萬的中產階級人數，獲專家譽為還有 35 年蓬勃發展光景之國家，未來經濟潛力不容小覷；對照於我國平均人口年齡約 40 歲、且面臨嚴重少子化問題等，更突顯出我國亟需就人口、人力相關問題儘速提出因應對策的重要性。
- 五、本次考察對菲律賓大馬尼拉地區交通壅塞的問題印象非常深刻，顯然已對這個城市的國際競爭力產生極大的負面效應；在都會型的城市交通問題，首重交通網的便捷，其次是大眾運輸的完善與普及，惟據了解馬尼拉是當地既有捷運系統故障極高且無法即時修復，反而導致交通問題雪上加霜，個人認為馬尼拉的交通混亂問題，已到了病人膏肓且迫在眉睫須解決的首要問題(據悉台灣亦有專業團隊協助謀求解決之道)，以本次走訪馬尼拉與蘇比克灣，兩地由馬尼拉出發到蘇比克灣要 2 個半小時，然而由蘇比克灣返回馬尼拉卻要花上 1 倍以上時間！單純的交通問題不處理，未來將衍生其他包括治安問題、空氣污染環保問題、救災救難問題等。在發展中的國家城市，最為明顯的直覺觀感應是交通秩序與環境清潔的問題，交通問題涵蓋著交通順暢、秩序良好，自然交通安全提高事故少。守時的觀念提升，自然行政效率也跟著提升，菲律賓的交通問題實值得我們引以為鑑。

- 六、蘇比克灣特區歷經美軍撤出後的經濟大蕭條時期，後由政府以設立特區方式順利擺脫先前的困境，迄今仍以美國遺留的近百年的投資建設基礎建設，成為全菲律賓治安最好、環境最乾淨的商業兼休閒的好去處；惟以當地的工商業發展現況而言，台商的發展似乎漸趨沉寂，反而是韓國廠商的發展勢力日漸壯大，復以台灣與菲律賓並無正式邦交關係，政府應當思考給予相關政策或資源的挹注，如何協助當地的台商經濟命脈蓬勃發展，亦值得有關單位深思。
- 七、另本次於桃園機場出入境時，亦對第一航廈的旅客動線及擁擠情形留下深刻印象，由排隊進入海關安檢至查驗證件出關，花費時間竟然超過一小時！另入境時發現開放給外國人的入境查驗通道明顯不足，導致入境外國旅客大排長龍，此一問題如不儘速解決，無論短中長期均將對我國形象及觀光相關發展等產生不良影響，值得交通部及內政部等有關單位注意並謀求改善對策。

# 附錄 1 菲律賓現有公路長度(含道路等級功能、鋪面分類)一覽表



Department of Public Works and Highways  
Kagawaran ng mga Pagawain at Lansangang Pambayan  
Bonifacio Drive, Port Area, Manila

Cut-off Date  
Date Generated  
Unit of Length

November 9, 2017  
November 9, 2017  
Kilometers

## ROAD LENGTH BY CLASSIFICATION, SURFACE TYPE AND CONDITION

Source: Visual Road Condition data uploaded in the RBIA

SURFACE TYPE	CONDITION RATING	FUNCTIONAL CLASSIFICATION						Grand Total	%	
		Primary	%	Secondary	%	Tertiary	%			
Paved	Asphalt	Good	1,643.350	5.000%	1,663.535	5.061%	1,002.699	3.051%	4,309.584	13.112%
		Fair	957.213	2.912%	938.806	2.856%	574.222	1.747%	2,470.241	7.516%
		Poor	527.159	1.604%	403.611	1.228%	283.843	0.864%	1,214.613	3.695%
		Bad	363.356	1.105%	251.143	0.764%	132.309	0.403%	746.808	2.272%
		No Assessment	599.752	1.825%	388.779	1.183%	124.411	0.379%	1,112.942	3.386%
	<b>Asphalt Total</b>		<b>4,090.830</b>	<b>12.446%</b>	<b>3,645.874</b>	<b>11.092%</b>	<b>2,117.484</b>	<b>6.442%</b>	<b>9,854.188</b>	<b>29.981%</b>
	Concrete	Good	1,038.811	3.161%	4,225.632	12.856%	4,036.590	12.281%	9,301.033	28.298%
		Fair	1,059.504	3.224%	3,609.364	10.981%	2,683.940	8.166%	7,352.808	22.371%
		Poor	471.291	1.434%	1,114.564	3.391%	879.208	2.675%	2,465.063	7.500%
		Bad	173.191	0.527%	401.164	1.221%	411.489	1.252%	985.844	2.999%
		No Assessment	231.945	0.706%	527.704	1.606%	316.722	0.964%	1,076.371	3.275%
	<b>Concrete Total</b>		<b>2,974.742</b>	<b>9.051%</b>	<b>9,878.428</b>	<b>30.055%</b>	<b>8,327.949</b>	<b>25.338%</b>	<b>21,181.119</b>	<b>64.443%</b>
	<b>Paved Total</b>		<b>7,065.572</b>	<b>21.497%</b>	<b>13,524.302</b>	<b>41.147%</b>	<b>10,445.433</b>	<b>31.785%</b>	<b>31,035.307</b>	<b>94.424%</b>
	Unpaved	Gravel	Good	0.188	0.001%	8.148	0.025%	46.870	0.143%	55.206
Fair				0.000%	211.736	0.644%	157.017	0.478%	368.753	1.122%
Poor				0.000%	88.467	0.269%	246.668	0.750%	335.135	1.020%
Bad			0.816	0.002%	7.870	0.024%	86.307	0.263%	94.993	0.289%
No Assessment				0.000%	389.790	1.186%	535.159	1.628%	924.949	2.814%
<b>Gravel Total</b>		<b>1.004</b>	<b>0.003%</b>	<b>706.011</b>	<b>2.148%</b>	<b>1,072.021</b>	<b>3.262%</b>	<b>1,779.036</b>	<b>5.413%</b>	
Earth		Fair		0.000%		0.000%	0.771	0.002%	0.771	0.002%
		Poor		0.000%	8.703	0.026%	1.432	0.004%	10.135	0.031%
		Bad		0.000%	9.620	0.029%	16.617	0.051%	26.237	0.080%
		No Assessment		0.000%	0.250	0.001%	16.324	0.050%	16.574	0.050%
		<b>Earth Total</b>		<b>1.004</b>	<b>0.003%</b>	<b>724.584</b>	<b>2.205%</b>	<b>1,106.394</b>	<b>3.366%</b>	<b>1,832.753</b>
<b>Unpaved Total</b>		<b>1.004</b>	<b>0.003%</b>	<b>724.584</b>	<b>2.205%</b>	<b>1,106.394</b>	<b>3.366%</b>	<b>1,832.753</b>	<b>5.574%</b>	
SUMMARY		Good	2,682.349	8.161%	5,897.315	17.942%	5,086.159	15.474%	13,665.823	41.578%
		Fair	2,016.717	6.136%	4,759.906	14.482%	3,415.950	10.393%	10,192.573	31.011%
	Poor	998.450	3.038%	1,615.345	4.915%	1,411.151	4.293%	4,024.946	12.246%	
	Bad	537.363	1.635%	669.797	2.038%	646.722	1.968%	1,853.882	5.640%	
	No Assessment	831.697	2.530%	1,306.523	3.975%	992.616	3.020%	3,130.836	9.525%	
<b>Grand Total</b>		<b>7,065.576</b>	<b>21.500%</b>	<b>14,248.886</b>	<b>43.352%</b>	<b>11,552.598</b>	<b>35.148%</b>	<b>32,868.060</b>	<b>100.000%</b>	

## 附錄 2 蘇比克灣都會管理局簡報內容



### SUBIC BAY FREEPORT ZONE

The first free port zone in the Philippines

- A choice investment site of 1,598 local & foreign investors with a cumulative investment of US\$ 10 billion and a workforce of 112,653
- With international airport and seaport
- Biggest shipbuilding facility in the Philippines
- Total Area: 67,452 hectares

Data as of December 2016

### HISTORY OF SUBIC BAY FREEPORT ZONE

1800s: Spanish Naval Station. The Spanish Galle was the main entrance from the harbor to the inner Spanish Naval Station.

1898: Spain discovered Subic Bay's natural deep harbor and soon built a naval fortress.

1900: The US Navy selected Subic Bay as a repair and supply depot.

1942: The Japanese occupied Subic.

1947: The RP-US Military Bases Agreement.

1951: Subic during WWII.

1951: The famous "Redbees" started construction of the Naval Base Station.

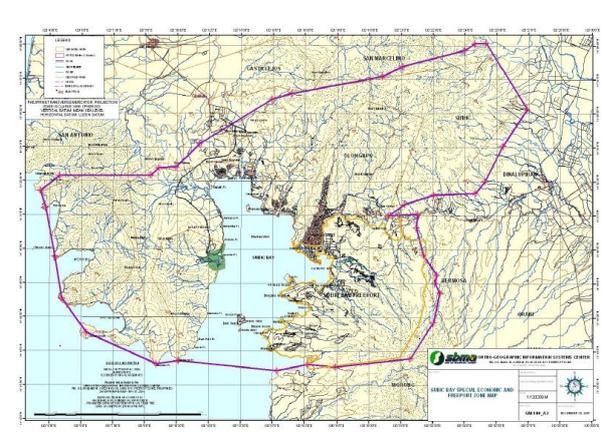
1992: Turnover of Subic to the Phil after the Senate rejected the extension of the Treaty and Mount Pinatubo erupted.

### SBMA Charter

Since inception in 1992, the Subic Bay Freeport has become one of the country's premier showcases for economic development, a symbol of pride for every Filipino, and one of the most successful models of military base conversion in the world.

**SBMA Charter (RA 7227)**

The SBMA shall promote the Subic Special Economic Zone into a self-sustaining, industrial, commercial, financial and investment center to generate employment opportunities in and around the zone and to attract and promote productive foreign investments.





### SBMA STRATEGIC BUSINESS UNITS

#### MARITIME AND LOGISTICS

#### INDUSTRIAL AND COMMERCIAL

#### TOURISM

### Subic is a complete port with 15 piers and wharves capable of handling all types of ships

### Job Generation Per SBF Industry Sector

11,002 ADDITIONAL JOBS CREATED IN 2016

Sector	2014	2015	2016
Services	45,342	48,396	55,266
Shipbuilding & Marine-related	33,109	35,501	38,041
Manufacturing	15,076	14,533	12,780
Others	3,431	3,221	6,566
<b>TOTAL</b>	<b>96,958</b>	<b>101,651</b>	<b>112,653</b>

### SBMA contribution to the National Economy

CONTINUOUS GROWTH IN SBMA CONTRIBUTION

KPI	2014	2015	2016	Variance
<b>BOC</b>	<b>PHP15.3B</b>	<b>PHP16.4B</b>	<b>PHP14.9B</b>	<b>9%</b>
<b>BIR</b>	<b>PHP1.79B</b>	<b>PHP1.73B</b>	<b>PHP2.18B</b>	<b>26%</b>
Locator's Income Tax NG share (3%)	PHP308M	PHP373M	PHP486M	30%
Locator's Income Tax LGU share (2%)	PHP206M	PHP248M	PHP292M	18%
<b>Assessed Dividends</b>	<b>PHP510M</b>	<b>PHP660M</b>	<b>PHP980M</b>	<b>33%</b>
<b>Paid Dividends</b>	<b>PHP510M</b>	<b>PHP660M</b>	<b>0</b>	

### National Government and LGU Shares

BIGGER REMITTANCES FROM SBMA LOCATORS

Allocation from 5% Corp. Tax	2012	2013	2014	2015	2016	2016 vs 2015
(in Million Pesos)						
National (3%)	PHP205	PHP235	PHP308	PHP373	PHP486	30%
LGUs (2%)	137	157	206	248	292	18%
<b>TOTAL</b>	<b>PHP342</b>	<b>PHP391</b>	<b>PHP515</b>	<b>PHP621</b>	<b>PHP778</b>	<b>25%</b>

### GOOD GOVERNANCE

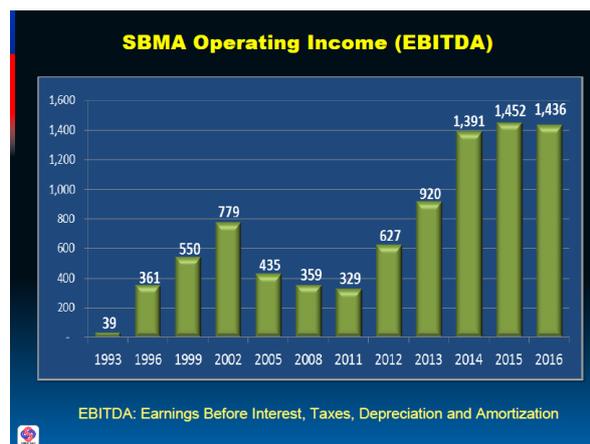
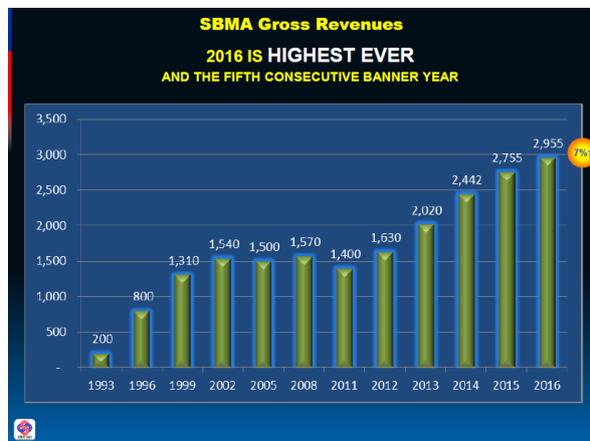
Jobs and Exports

STEADY GROWTH IN EMPLOYMENT AND EXPORTS

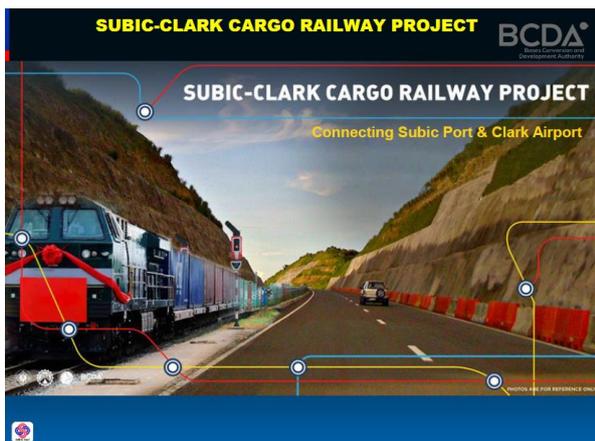
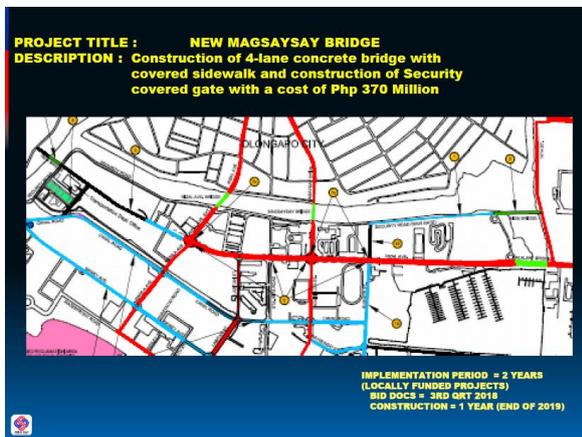
KPI	2014	2015	2016	Variance
<b>Employment</b>	<b>96,958</b>	<b>101,651</b>	<b>112,653</b>	<b>11%</b>
<b>Export (FOB-US\$)</b>	<b>US\$ 2.3 B</b>	<b>US\$ 2.5 B</b>	<b>US\$ 1.7 B</b>	<b>32%</b>

1<sup>st</sup> Quarter:

2016 406M  
2017 536M  
130M due to export made by HHIC Phils for their first Very Large Crude Carriers (VLCC)  
1 unit in 2017 January and 3 units in 2017 March







**2017 AWARDS AND CITATIONS**

 INTERNATIONAL FINANCE AWARDS

**"Fastest Growing Free Trade Zone – Asia"  
and  
"Best Social Responsibility Initiative  
- Philippines"**

 14th Filipina Leadership Global Summit  
October 19-20, 2017 - Toronto, Canada - #FNLSummit2017

**Wilma T. Eisma  
Chairman & Administrator  
"100 Most Influential Filipina  
Women in the World Award"**

 Recognizing Sporting Excellence  
**SPIA ASIA**  
ASIA'S SPORTS INDUSTRY AWARDS & CONFERENCE

**"Best Sports Tourism Destination in Asia 2017"  
and  
Silver Award for Best Sponsorship of a Sport, Team or Event  
of the Year (<USD250,000.00)**

 SUBIC BAY METROPOLITAN AUTHORITY 37