

出國報告（出國類別：考察）

考察越南港埠建設、胡志明船廠及航商 營運經驗

服務機關：交通部航港局

姓名職稱：陳賓權副局長

蕭書周科長

許神縣科長

派赴國家：越南

出國期間：106年12月19日至106年12月22日

報告日期：107年3月2日

摘 要

近年來東協國家經濟成長表現亮眼，並躍居我國主要貿易市場之一，包括長榮、陽明、萬海及德翔等國籍航商在東南亞均佈有航線及貨源，為我國航港產業拓展之重點區域。

越南為東協國家中快速發展的國家之一，2016 年經濟成長率達 6.21%，該國為因應日益成長的進出口貿易需求，加速於北部、中部及南部各重要港埠進行建設。目前我國三大航商長榮、陽明、萬海皆有固定的貨櫃船航線往來臺灣與越南之間，2016 年臺灣-越南間的貨櫃量約 35 萬 TEUS，轉口櫃的部分則約 53 萬 TEUS，2017 年亦大致呈現成長的現象。

我國現階段對外經貿刻致力推動「新南向政策」，希望透過本次赴越南考察港口營運及船廠機會，並藉著拜會航運業者及相關單位進行經驗交流、掌握市場趨勢，作為未來與新南向指列國家建立更緊密合作的政策規劃參考。

目 錄

壹、	考察目的	1
貳、	考察過程	2
一、	行程概要	2
二、	考察成員	2
三、	考察紀要	2
	G- Fortune Depot	3
	Dinh Vu VIP Greenport	7
	Tan Cang - Cai Mep International Terminal Company Limited	10
	勵進(LEGEND)輪	17
	胡志明海事處	26
參、	心得及建議	27
一、	未來 5 年內越南貨櫃場投資環境心得.....	27
二、	新南向投資機會觀察與建議.....	27

壹、考察目的

近年來東協國家不僅經濟成長表現亮眼，並躍居我國主要貿易市場之一，同時包括長榮、陽明、萬海及德翔等國籍航商在東南亞均佈有航線及掌握貨源，為我國航港產業拓展之重點區域。

越南為東協國家中快速發展的國家之一，2016 年經濟成長率達 6.21%，亞洲開發銀行 (Asian Development Bank, 簡稱 ADB) 對越南 2017 年、2018 年的經濟成長預測，由原先的 6.3%、6.5%，同步調升至 6.7%。該國為因應日益成長的進出口貿易需求，加速於北部、中部及南部各重要港埠進行建設。目前我國三大航商長榮、陽明、萬海皆有固定的貨櫃船航線往來臺灣與越南之間，其中又以高雄-胡志明間及高雄-海防間的航線班次最多，共計 27 條。2016 年臺灣-越南間的貨櫃量約 35 萬 TEUS，轉口櫃的部分則約 53 萬 TEUS，2017 年亦大致呈現成長的現象。據開放式財經資料庫 STOCK-AI 統計，越南 2017 年第 1 季至第 4 季的經濟成長率分別為 5.15、6.28、7.46 及 7.65。

我國現階段對外經貿刻致力推動「新南向政策」，希望透過政府與民間企業的資源整合、掌握新市場商機，並與新南向指列的國家建立更緊密的合作關係，爰規劃赴越南考察海防港及蓋梅港貨櫃場及船廠營運情形，並拜會航運業者進行經驗交流，尋求未來可能之合作機會。

貳、考察過程

一、行程概要

日期	說明
2017年12月19日	自桃園搭機前往越南河內市，參訪海防港 G-Fortune 貨櫃場，晚上洽訪陽明、萬海、長榮等國籍航商
12月20日	上午參訪海防港 VIP Green Port 貨櫃場營運情形，下午自海防吉碑國際機場搭乘越南國內航空班機至胡志明市
12月21日	上午考察 TCIT 貨櫃場營運情形，下午訪視科技部委託胡志明船廠建造之海洋研究船「勵進 (LEGEND) 輪」籌建情形，並與胡志明海事處等單位人員餐敘
12月22日	整理訪談資料，搭機返回臺北

二、考察成員

本次由陳賓權副局長、港務組蕭書周科長、船舶組許神縣科長組成的考察團，期透過參與本次訪察活動，有助於了解越南港埠經營及我國航商未來投資趨勢，作為推動我國航港產業新南向政策規劃之參考。

三、考察紀要

越南於 1986 年 12 月底實施經濟改革開放政策，並頒行外人投資法向國際招商引資，加上越南工資便宜，吸引不少國際企業前往越南投資設廠，其中南越的胡志明市等一線城市，早期規劃的城市基本設施較完善，熟悉市場經濟的操作，且資訊發達、發展步調快，比較跟得上外在的變化，與頭頓市等地區的港口距離短，出口較便利等因素，吸引較多的外商投資，經濟發展較密集。而北越以較整齊的人力素質及勤奮、肯吃苦的特性，讓日本、韓國及我國富士康等電子產業選擇進駐當地的工業區，南、北越各有其優勢發展條件。

越南的河道運輸相當發達，便利的駁船 (barge) 造就越南發達的內河運輸，沿著河邊建設多處進出口結關內陸貨櫃場 (Inland Clearance Depot, ICD)，貨物可由碼頭邊直接裝卸至駁船，並透過駁船轉運至貨櫃船碼頭進行裝卸。越南各河段名稱不同，例如 Cai Mep、Thi Vai，部分碼頭名稱亦是從此而來。主要的貨櫃碼頭分別是北越的海防港及蓋麟港 (Hai Phong & Cai Lan Port range)、中越的峴港 (Da Nang Port) 及歸仁港 (Qui Nhon Port)、南越的胡志明市港 (Ho Chi Minh City Port)

Range) 及蓋梅港 (Cai Mep deep-water Port range)。

本考察團第一天搭機中午抵達越南首都河內市後，隨即驅車前往距離河內市約 160 公里，規模僅次於河內市與胡志明市的海防市。連接河內至海防的高速公路未完工前，往返兩地需時 3 小時，高速公路完工後，不僅可自河內直接通往海防港的碼頭區，車程亦縮短為 1 小時 40 分鐘至 2 小時。為增加高速公路使用率，越南政府將提高舊有平面道路費用，以拉近與高速公路過路費的差距。考察當時，海防通往碼頭的高架橋還在施工中，橋墩部份已完成，平面部份將於工廠製作模組後前往現地組裝。

海防市為中央直轄市，也是北越的國際港埠城市，面積 50 萬 7,570 平方公里；海防港為一河港系統，建有 24 個客貨海運碼頭，因淤積問題無法停靠大型船，只能利用潮差進出碼頭，平時水深約 6.9 公尺，漲潮時最高可達 10 公尺，最大裝載量為 1,200 TEUS，目前海防港在營運的貨櫃碼頭有 13 座，最下游的 4 座碼頭囊括了整個海防港吞吐量的一半以上(55%)，包括本次考察的 G-Fortune Depot 及 VIP-Green Port。

G- Fortune Depot

第一站拜會在海防港經營貨櫃場的 G- Fortune 公司，抵達時已近傍晚，仍受到該公司許明總經理熱情的接待。G- Fortune 公司是日前佈局越南網絡相當完整的貨櫃場廠商，在胡志明、海防、峴港等地都設有據點，提供的業務包括貨櫃堆存、修理、拖車等。在許明總經理作完簡短業務說明後，隨即引導本考察團人前往貨櫃場進行實地參訪。

許總經理認為 G- Fortune Depot 不僅是內陸規模最大的貨櫃場，對於提供差異化服務的用心不遺餘力。例如該公司在經營冷凍櫃時，除了著眼質量的提升，也培養貨櫃維修及冷凍壓縮機檢修的技術人員，在櫃場設置無塵室就地進行高端機電設備的修理與檢測作業，以縮短客戶等待時間。相關維修技術已成熟至可支援其他貨櫃場的日常檢修需要。

從 G- Fortune Depot 的經營經驗，許總經理歸納目前海防港的投資環境大致為：

(一) 北越近年因工資及勞動條件上漲的因素，致招工較困難，部分廠商因而轉

往中越的清化省發展。

- (二) 以薪資水準而言，中越約為北越的一半，而北越廠商已連 3 年被要求每年加薪 8~10%，且以基本工資、效益工資及補貼作為投保金額，廠商對工作满 1 年的員工，就提供每年 12 天的公休假；員工也享有陪產假 1 週、產假 6 個月之外，政府也給予補貼。
- (三) 為降低營運成本，廠商必須採取以最佳的員工管理效益，同時研發智能設備裝箱，利用傳輸行動設備監控運送須控溫物品的溫度及流程，來克服成本的上漲。
- (四) 在越南，碼頭工人受雇於碼頭公司較無勞資爭議，由企業自行培訓員工、注重培訓才能提高效率。

由於相談甚歡，因此藉著晚上與國籍航商陽明海運張榮宏副總經理及葉柏廷副總經理、萬海航運簡國書副總經理及藍豐凱副總經理、長榮海運林哲弘經理等聚會的機會，繼續與許總經理進一步交流。

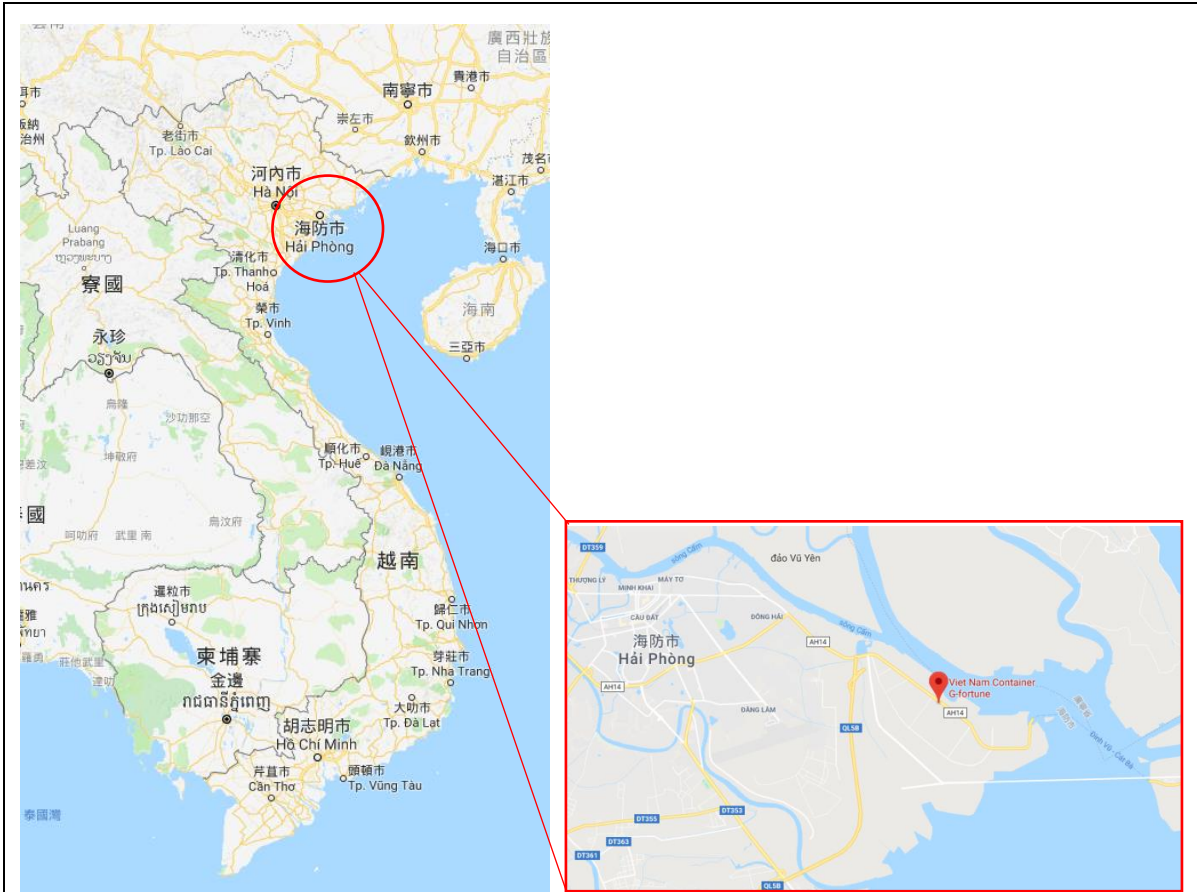
會談中，陽明海運表示配合新南向政策，已訂下 2018 年艙位比 2017 年成長 20%，2017 年進出口量比 2016 年成長 20%(自然成長量 10%)的目標，且其貨源尚可支持闢建新航線。2008~2016 年越南 GDP 每年成長 10%，海防港裝載量約成長 13%，要一窺海防港整體營運情形，須瞭解海防港目前主要由 Haiphong port company、Gemadep、Viconship 等三大碼頭集團公司在投資營運的。其中海防港公司 (Haiphong port company, HPH; Vinaline 為其最大股東，持股約 90%) 在海防港擁有 Chua Vu、Tan Vu 及 51% 股份的 Dinh Vu 碼頭，為海防港最具規模的碼頭公司，其組成及經營型態已有相關考察資料可供參考，爰在此不多述。歸納航商對海防港未來營運趨勢的看法如次：

- (一) 由於船舶大型化的世界趨勢及海防港河道上游淤積嚴重，隨著吞吐量不斷增大，下游的深水碼頭不斷地興建，未來上游的碼頭勢必面臨更大的營運挑戰。
- (二) 海防港務公司向政府提案對散雜貨碼頭運價、港埠費用實施指導價並訂定最低費率，以避免低價競爭，越南交通部已於 2017 年 7 月 1 日公布實施最低港埠費率。此政策對上游小型散雜貨碼頭業者將造成營運壓力，估計再過三到四年，上游的一些碼頭可能停止營運，或轉為散雜貨船使用。
- (三) 下游出海口大型深水碼頭的興建營運權，已是各碼頭公司必爭之地。

(四) HPH 碼頭現有的裝卸容量約 5.2M TEUS，2016 年的吞吐量約 4.25M TEUS，以每年成長 15% 推估，到 2018 年底碼頭將不敷使用；預計 2018 年 9 月完工的 Lach Huyen 國際碼頭（一期），將新增 2 個泊位、總長 750 公尺、櫃場面積達 45 公頃，剛好可填補這缺口。現有水深 7 公尺，碼頭邊設計水深 16 公尺，將由越南政府配合浚深航道至 12.8 公尺，浚深後可服務 14,000 TEUS 的船型，4,000 TEUS 的船則無需候潮即可進出港，使 HPH 在 2019 年裝卸容量將一舉到 7.7M TEUS，以每年成長 13% 估算，將可以滿足到 2021 年所需容量。

前面提到由 HICT(Haiphong International Container Terminal, HICT) 開發的第一期 Lach Huyen 國際碼頭，是海防港第一座深水碼頭建設計畫。HICT 公司是由 Saigon Newport Corporation (SNP)、Mitsui O.S.K Lines (MOL)、Wan Hai Lines Ltd.(萬海航運)、ITOCHU Corporation 等四位分別持股 51%、17.5%、16.5% 及 15% 的股東所組成，預計 2018 年 5 月開港。

第二期 Lach Huyen 國際碼頭將由 HPH 主導，惟確切的投資方向及單位還沒有確定，究係由本土出資或引進外資，須視交通部最終政策而定。2017 年年底籌設公司後，預計 2~3 年完工，屆時可挹注 1M TEUS 的裝卸量。



G- Fortune Depot 位置示意圖



考察團（陳賓權副局長〈右二〉、蕭書周科長〈右一〉、許神縣科長〈左二〉）與許明總經理〈中〉及陽明海運張榮宏副總經理合影及座談



貨櫃場現場參訪



冷凍櫃檢修及無塵室



貨櫃場一隅



考察團與陽明海運、萬海航運、長榮海運代表及 G-Fortune 公司許明總經理合影

Dinh Vu VIP Greenport

第二天早上驅車前往位於海防市海安區東海 2 區卡特海經濟區，由長榮海運投資近 20% 資金的 Dinh Vu VIP Greenport 貨櫃場進行參訪。VIP Greenport 位處海防港門戶第一個港口，擁有海防港最有利的地理位置，提供貨櫃裝卸服務。碼頭水深為 9.5 公尺，迴船池 320 米，碼頭長 400 公尺，配備 4 現代化的門式起重機，貨櫃

場空間可放置 13 排貨櫃，可同時接待 2 艘 40,000 DWT 的船舶，目前靠泊的船公司有 MEARSK (MCC) EMC、APL 及 OOCL，2016 年的吞吐量達 280,000 T。

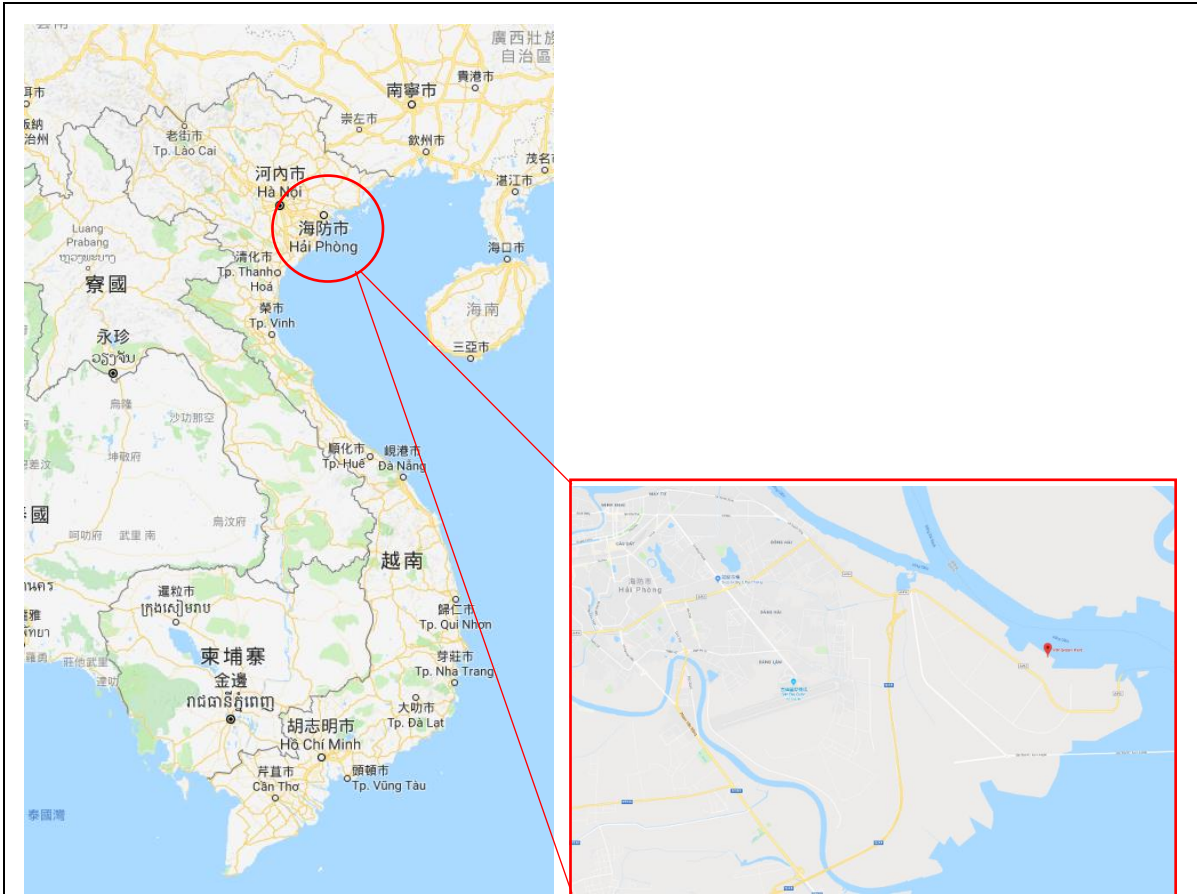
接待我們的是 DAO MANH DANG 副處長及商業部 TRAN DUC ANH 襄理，一陣寒暄後，由 TRAN DUC ANH 襄理為我們作 VIP Greenport 營運管理的簡報。

2015 年開始營運的 VIP Greenport，是 Viconship 經營的碼頭中，設備最為新穎的貨櫃場。該貨櫃場已運用資訊技術（Information Technology, IT）在貨櫃場的裝卸管理，貨主拖運貨物所需的裝貨清單（invoice）可至 TOS 系統上填報；自船舶運送的貨櫃，理貨員則持行動載具從事裝卸貨物之計數、點交、點收、看艙或貨物整理的作業。貨物進櫃場後，由即時控制中心（Real-time Control center）依配置計畫（Location Plan）透過無線數據傳輸技術，指揮貨櫃吊裝並隨時更新貨櫃最新動態及存放位置，增加運作效率。

聽取簡報後，接著就前往櫃場現場考察船舶裝卸作業，越南全國總面積為 329,600 平方公里，約為台灣的 9.3 倍大，這兩天參訪的貨櫃集散場面積相當寬廣，貨櫃運送流程順暢。

我們特別詢問了 VIP Greenport 對重櫃的管理方式。櫃場備有 2 座各稱重 100 噸的重量橋（Weight bridges），由 VR（Vietnam Registry）負責驗證。重櫃進櫃場時，VGM（貨櫃驗證總重）並非必要文件，但所有在櫃場集裝的貨櫃，在裝船前就一定要附上 VGM，稱重的結果及貨主所需要的資訊，會透過 EDI 電子數據交換系統即時傳送給貨主。透過單一入口行政系統簡化人工登打作業，空櫃船清後，船舶可於 6~7 小時內離港，有助於增加泊位的使用率。

碼頭裝卸作業是勞力密集產業，但 DAO MANH DANG 副處長透露越南現在也面臨少子化的問題，即使薪資待遇不錯，由於工作環境較嚴峻，未來恐將找不到人力從事裝卸工作，因此碼頭自動化有其必要。結束 VIP Greenport 的參訪後，下午搭機轉往胡志明市。



VIP Greenport 位置示意圖



考察團與 DAO MANH DANG 副處長〈右二〉及 TRAN DUC ANH 襄理合影



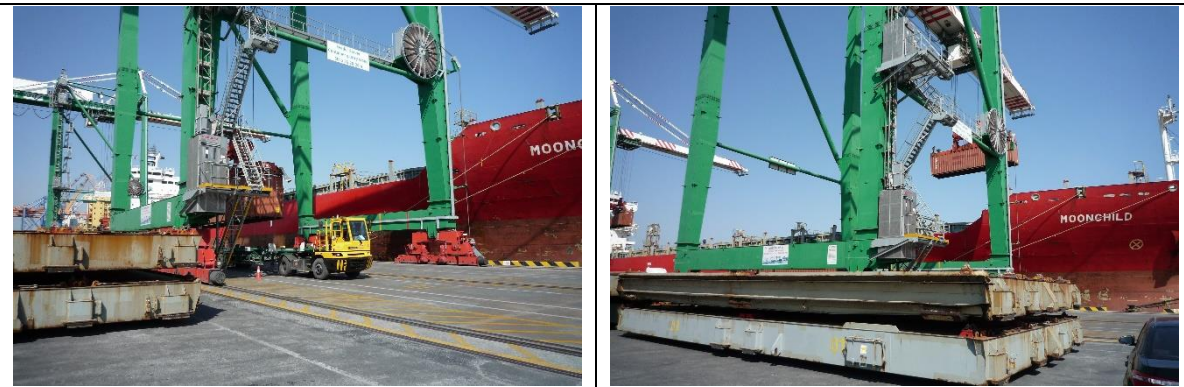
參觀櫃場監控室



貨櫃場現場-1



貨櫃場現場-2



貨櫃場現場-3

Tan Cang - Cai Mep International Terminal Company Limited

第三天前往考察由萬海航運、日本三井等國際航商及越南當地之西貢新港公司 SNP 共同出資興建營運，位於頭頓市的新港蓋梅國際碼頭公司(Tan Cang - Cai Mep International Terminal Company Limited，簡稱 TCIT)，總經理一職是三位股東每三年各輪流擔任一屆，此次拜會由現任的張法偉總經理接待。張法偉總經理是一位令人敬重的航運界前輩，拜會當時其實已屆齡退休，為配合公司業務銜接而延長駐地時間。據張總經理表示，TCIT 少有政府官員拜訪，因此為我們製作了詳盡的業務簡報及說明。

碼頭櫃場面積占地近 48 公頃，位於胡志明市蓋梅河下游 51 公里處，碼頭長度 600 公尺，水深 16.5 公尺，可供 28,000 TEUS 大型貨櫃船停靠，年貨櫃裝卸處理能力可達 115 萬 TEUS。TCIT 緊鄰著西貢新港港務公司（Saigon New Port Corporation, SNP）所開發的 TCCT，兩處碼頭合計長 890 公尺，年貨櫃裝卸處理能力可達 165 萬 TEUS。目前兩家貨櫃碼頭公司許多機具設備與人員都是共用，且由 SNP 負責經營，由蓋梅港的發展不難看出 SNP 在此處的影響。由於 SNP 的軍

方色彩，部分在 TCIT 服務的幹部是具有軍職身分的。

據張總經理表示，TCIT 的發展優勢除了完善的碼頭設備外，主要還包括櫃場的科技化作業、豐富的櫃場營運經驗、符合國際標準之裝卸作業及遍佈全越南的營運網絡。TCIT 於 2011 年開港後，上游 SP-PSA、SITV 等貨櫃碼頭受衝擊，目前已改做散雜貨。

貨櫃場使用的營運作業系統 TOPX (Terminal Operation Package System) 是由澳洲所開發的即時商務解決方案，提供整合性服務，可對裝卸設備的指派、碼頭及櫃場的分配進行自動區劃及即時回報最新貨櫃位置，並以遠端連結 X 光機來掃描檢查貨櫃。TCIT 藉著科技化作業有效節省作業時間、成本及耗能，並將作業誤失降至最低。

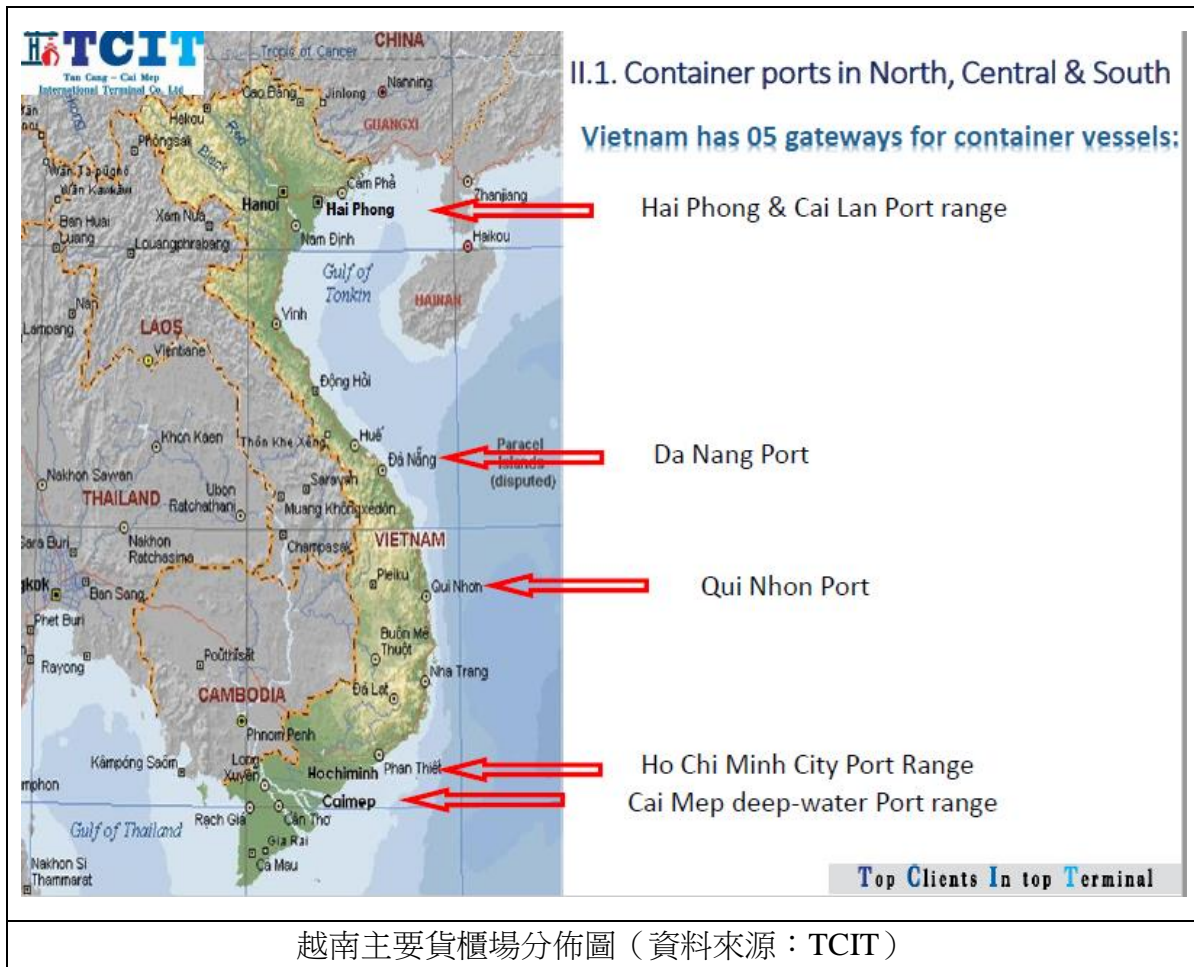
作業效率提高及 2016 年船舶大型化後，貨櫃量大增，2017 年將可成長 20%，貨櫃量可達 133 萬 TEUS (含接駁量可達 225 萬 TEUS)。而在 2011 年 1 月至 2017 年 11 月間，TCIT 經手的貨櫃量達 5,674,960 TEUS，占 Cai Mep -Thi Vai 整體營運量 9,313,063 TEUS 的 61%，居次的 CMIT 櫃場僅占整體營運量的 27%。

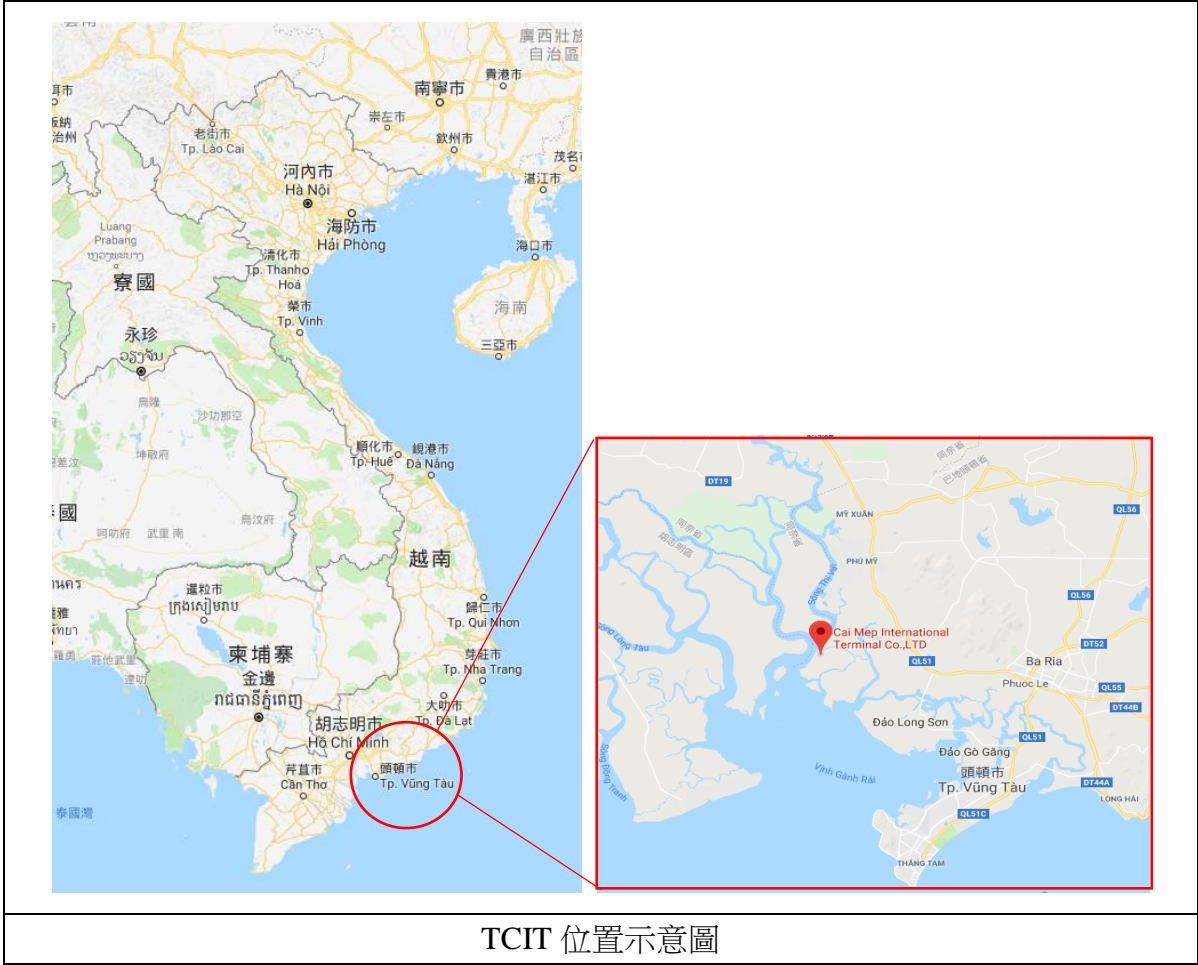
另一方面，成本降低後，TCIT 的訂價策略可更彈性，有效的提高港群中的競爭優勢。例如其他貨櫃碼頭收費標準為 44 USD/20 呎、66 USD/40 呎時，TCIT 可以提供免收的優惠，因此，北越蓋麟港 (Cat Lai Terminal) 的內陸貨櫃，有 40% 是由 TCIT 所發送。

TCIT 為吸引市區人工減少流動率，以每月多 50%、每年 17 個月的薪資為福利，且有交通車，當陸上托運費用低於水上吊裝、運駁費時，TCIT 對 Cat Lai 更有競爭力。

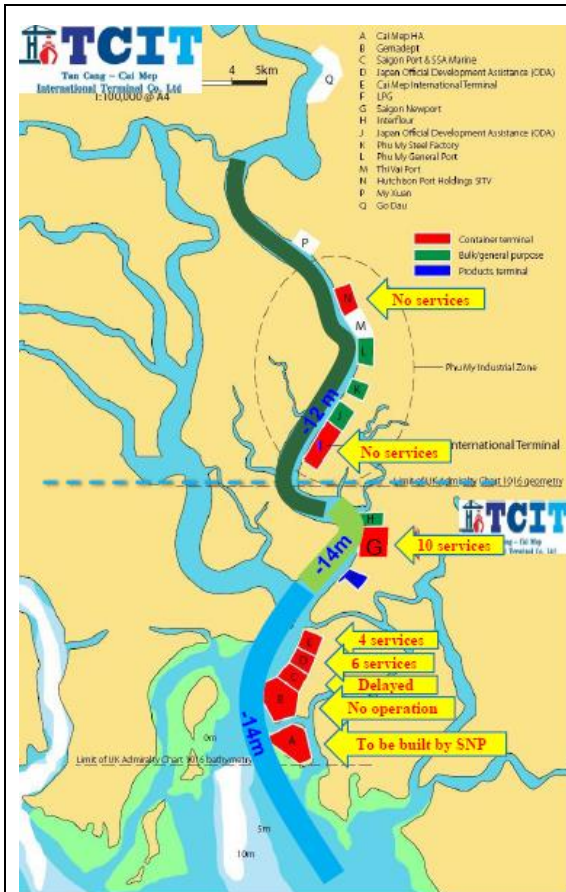
如前所述，SNP 不僅在南越航運事業頗具影響力，近來其事業版圖更伸向北越的海防港。其發展緣自越南海軍於 1989 年成立的碼頭港務經營事業部門，2006 年轉換為控股公司 (holding company) 型態，並於 2010 年正式改制為西貢新港港務公司 (Saigon New Port Corporation, SNP)，與股東以交通部為主的 CMIT 碼頭，存在著高度競爭。SNP 橫跨的產業包括：港口建設、貨櫃碼頭經營、拖船、領港、拖車、內陸櫃場、駁船等產業，其範圍與規模堪稱全越南第一。其多角化的經營範圍，可視為一家已經整合上下游港口產業的公司，全越南約有 60% 的貨櫃裝卸量在胡志明市港 (亦稱西貢港)，其中 80% 貨櫃運輸由 SNP 處理。目前 SNP 已獲頭頓市核准開發 Cai Mep downstream 交貨碼頭，俟交通部通知核准後，將進

行規劃開發作業。





TCIT 位置示意圖



II.2. Container ports in Cai Mep – Thi Vai

Ref	Name	Draft	Opt. time	Weekly Call	Share holder
N	SITV	12 m	07/2010	0	
I	SP-PSA	12m	6/2009	0	
H	TCCT	14m	06/2009	0	SNP
G	TCIT	14m	01/2011	10	SNP, MOL, HJT, WHL
E	CMIT	14m	04/2011	4	
D	TCTT	14m	Q1/2014	6	SNP
C	SSIT	14m	Sleeping		
B	Germalink	14m	Sleeping		
A	Cai Mep Downstream	14m	Q3/2019		To be built by SNP

Top Clients In top Terminal

蓋梅港貨櫃場分佈示意圖（資料來源：TCIT）



TCIT 業務簡報



考察團與張總經理座談



考察團致贈紀念品予張總經理



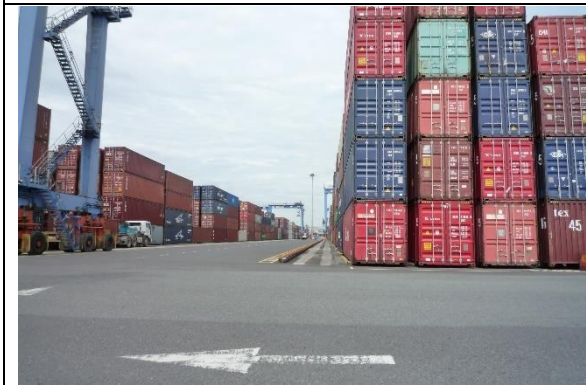
考察團與張總經理合影



貨櫃場概況-1



貨櫃場概況-2

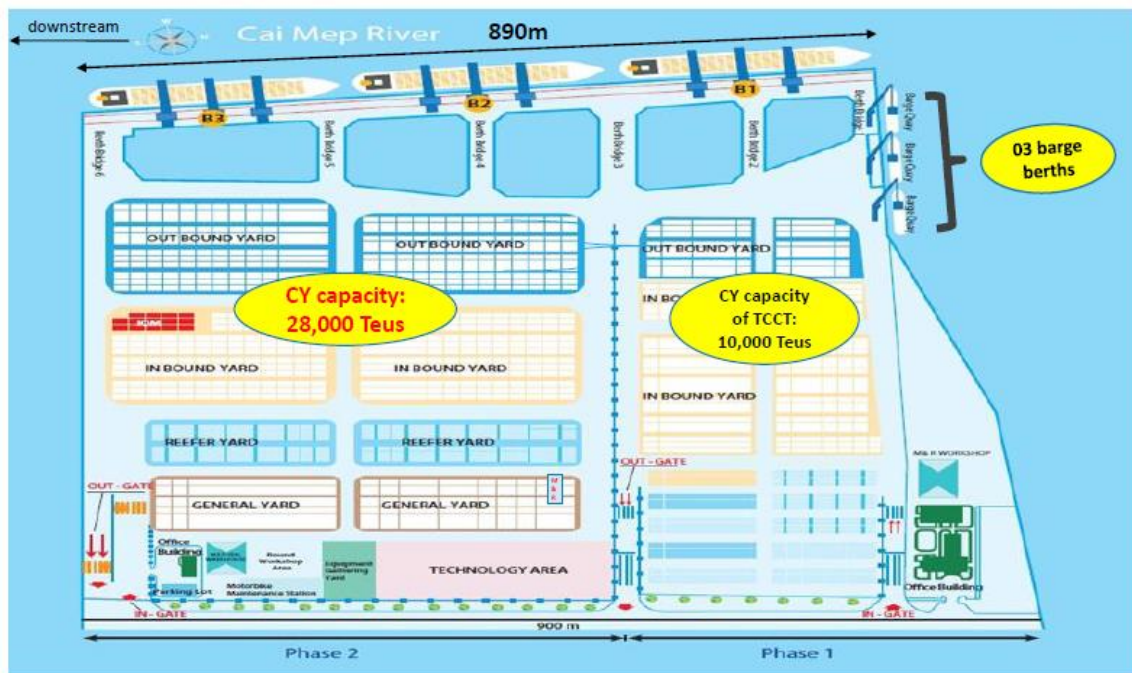


貨櫃場概況-3



貨櫃場概況-4

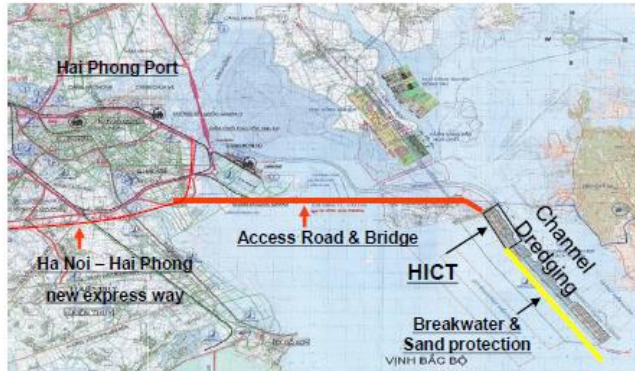
III.1. The infrastructure of TCIT



Top Clients In top Terminal

TCIT/TCCT 平面圖 (資料來源：TCIT)

The first deep-water terminal in the North



Location: Cat Hai District,
Hai Phong City



Joint Venture: SNP (51%) + MOL (17.5%) + ITOCHU (15%) + WANHAI (16.5%)
 Total area: 56.99 ha (44.99 ha CY)
 750 m berth length (02 berths)
 Draft alongside: -16 m
Scale & capacity
 ✓ Vessel capacity: 160,000 DWT (14,000 TEU)
 ✓ Barge berth: 150 TEUs/barge
 ✓ Terminal annual capacity: 1,100,000 TEU
Est. Operation: May 2018



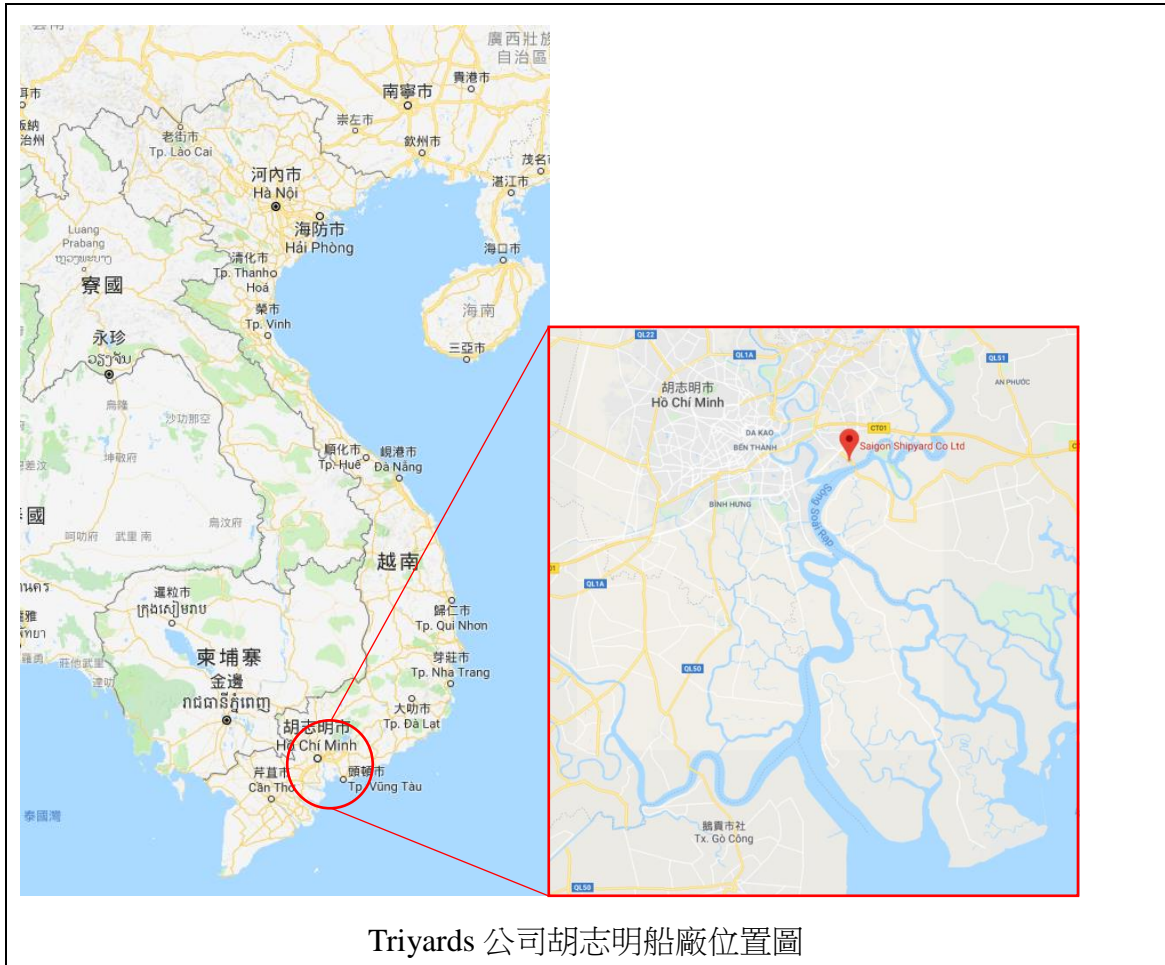
TCIT 於海防港投資興建的 HICT 第一期開發案基本資料（資料來源：TCIT）

勵進(LEGEND)輪

下午與財團法人中國驗船中心（CR Classification Society）鄭總驗船師志文及李驗船師雋彥於 Triyard 集團胡志明船廠會合後，進廠參訪該船廠承造我國國家實驗研究院所屬 2,000 噸級「勵進(LEGEND)」輪建造情形及進度，由 Triyards 公司胡志明船廠的執行長 Chan Eng Yew 先生率相關人員接待並報告建造現況。

座落於內河的胡志明船廠擁有河岸長度 340 公尺，水深 7 公尺的廠區。在廠區建造的「勵進(LEGEND)」輪，是我國為強化海洋科學研究，因應近洋大型研究船需求，並填補海研五號所損失之海研作業能量，由科技部採外購方式委託 Triyards 公司胡志明船廠建造 2,000 噸級海洋研究船「勵進(LEGEND)」輪，以期承續我國海洋研發腳步。

Triyards 公司總部位於新加坡，自 2012 年起在新加坡證券交易所上市。主要提供綜合海洋工程設備服務與船舶建造業務，具有海工平台、離岸鑽油平台、離岸運補船、海洋研究船、液貨船…等建造實績。





建造情形及進度簡報 1



建造情形及進度簡報 2

(一) 船案說明：

1. 船舶概述：

船名：「勵進(LEGEND)」輪

船型：海洋研究船

船舶總噸位：2629

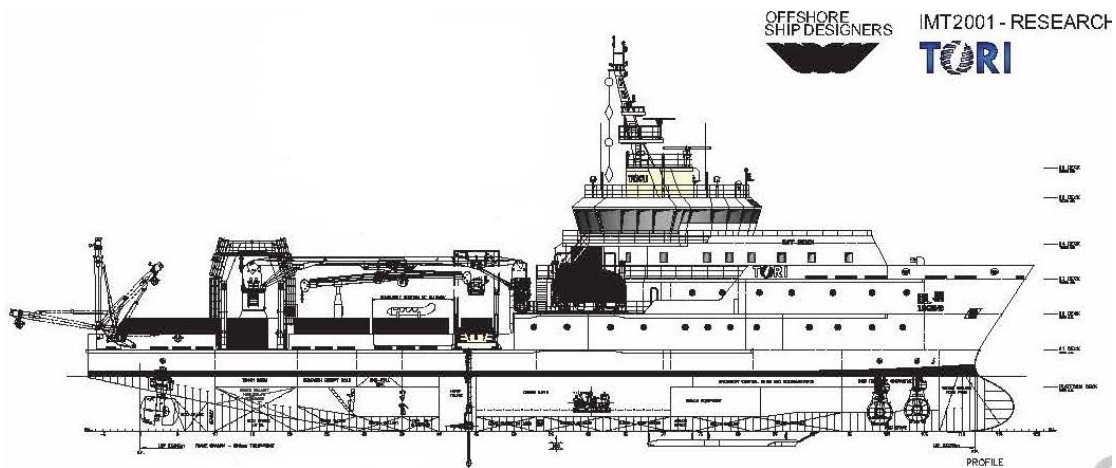
船舶主尺度：全長 76.23m / 模寬 16.00m / 模深 6.50m / 夏季載重吃水 4.35m

推進系統：柴電推進

主裝備諸元：該船共有三種型式之五部發電機，最大總發電功率為 5320kW。

推進系統為 2 部 AZIMUTH THRUSTER 推進器，其驅動馬達最大總輸出功率為 1600kW，帶動 2 組 4 葉鎳鋁銅合金螺槳

2. 一般布置圖：



3. 主要建造節點：

開工日期	2016年1月8日
安放龍骨	2016年3月24日
下水日期	2017年5月7日
傾側試驗	自2017年10月27日至2017年10月28日
海上公試	自2017年11月23日至2017年12月06日
交船	2017年12月31日(原表定期程)

(二) 建造中剪影：(中國驗船中心駐廠驗船師提供)



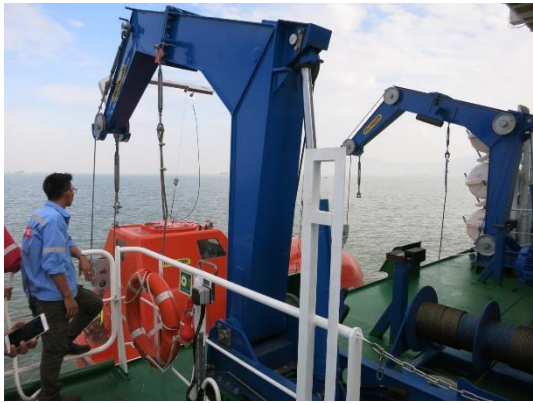
船段組合



艙推底座施作



下水典禮



各項安裝設備測試

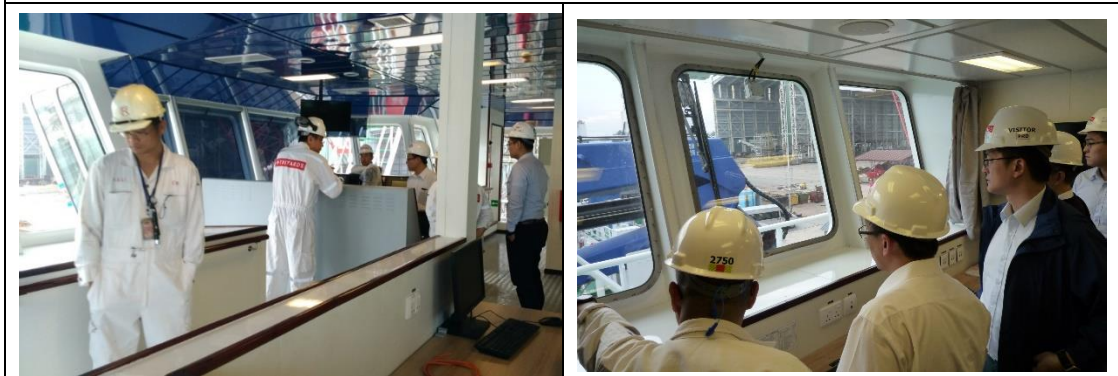


傾側試驗

(三) 考察團登輪參觀：



考察團登輪參觀-1



考察團登輪參觀-2



考察團登輪參觀-3



考察團登輪參觀-4



考察團與 CR 於勵進(LEGEND)輪前合影

(四) 建造情形：

本次參訪，船廠及中國驗船中心精心安排了船舶建造專案進度說明並佐以登船實勘，考察當時「勵進(LEGEND)」輪已接近完工交船節點，相關檢驗部分及交船文件已近完成，船廠正進行最終之檢驗缺失修正，船廠已安排於 2018 年 1 月啟航返臺；因此特別在考察會議中，與駐廠船東代表、駐廠監工代表、CR 代表團及船廠代表團(CEO-Chan Eng Yew, Project Manager-Nguyen Anh Khoa, Business Development Manager-Bensen Ni)，針對下列議題做縝密之意見交換與溝通：

1. 檢驗未了項之項目澄清；
2. 交船前船舶所有權之轉移文件事宜；
3. 船舶預定於臺灣臺南安平港辦理交船事宜；
4. 船廠啟航之船員配置與隨船人員事宜
5. 船舶離開越南水域及進入臺灣水域之各項行政細節與航港相關規範

各方透過議題的商討，充分表達意見並取得共識，有助於本案後續進行順遂。也藉由實地參訪瞭解船廠的優點與長處，並汲取其經驗作為日後訂定相關規範時建立參考參數。





登船實勘 2



登船實勘 3



本局晚宴並致贈越南海事處官員紀念禮物 1



本局晚宴並致贈越南海事處官員紀念品 2



本局晚宴並致贈越南船級社(VR)人員紀念品

胡志明海事處

為加強與越南政府交流，考察團於 12 月 21 日晚上設宴並請 CR 透過越南船級社 VR(MINISTRY OF TRANSPORT, VIETNAM REGISTER)邀請胡志明海事處 NGUYEN HAI NAM 主任及越南船級社 NGUYEN VU HAI 副總幹事等人員到場交流。席間相談甚歡並就船舶管理、港口國管制初步交換經驗，也互許共同促進爾後互邀參訪的機會，以加強雙邊關係。

參、心得及建議

一、未來 5 年內越南貨櫃場投資環境心得

- (一) 由於出口及國內消費高於預期，消費力旺盛提升港口貿易、市場動能強。亞洲開發銀行（Asian Development Bank, 簡稱 ADB）對 2018 年越南經濟成長的預測，自 6.5% 調高至 6.7%，GDP 達 5.8%，顯見越南經濟動能不錯，整體貨櫃吞吐量也逐年成長，惟外匯管制仍嚴。
- (二) 2017 年越南新生人口達 100 萬，人口紅利仍持續成長，越南仍投資吸引力。
- (三) 海防港周邊的道路路網及服務品質等基礎設施，仍待持續改善。
- (四) 近年投資越南的國際企業數量有所增加，使得人力需求大增，而工資從 20 年前約 30 萬越盾，上漲到目前胡志明市地區的 375 萬越盾，連年工資及勞動條件上漲，提高了傳統產業招工困難度。部分設廠企業已計畫轉往至工資相對較低的中越清化省發展，但當地的人力素質如何提昇到符合產業需求，將為未來重要的課題。
- (五) 由於隸屬不同政府部門所經營的貨櫃場，彼此間仍存在著競爭，促使經營者必須採取更佳管理的方式及櫃場的科技化作業來降低營運成本，並創造差異化的服務內容來吸引客戶，提高競爭力。
- (六) 碼頭裝卸作業是勞力密集產業，但越南現在也面臨少子化的社會現象，即使薪資待遇不錯，然而工作環境較嚴峻，未來亦有裝卸人力不足的隱憂，因此碼頭自動化有其必要。
- (七) 受到韓國採取從越南赴韓運費全免政策的影響，亞洲各國在推動越南港口貿易時，將面臨挑戰。
- (八) 本次考察之所以能在不到一個月的時間內完成籌辦及成行，考察成果亦尚符預期，實有賴陽明海運駐越南代表處的大力協助與聯繫安排，謹在此表達謝意。考察過程中，航商也期待政府能多辦理類似參訪交流考察，並協助他們取得更多經營管道，故政府與民間確應相輔相成，攜手開拓發展新南向航運事業。

二、新南向投資機會觀察與建議

- (一) 越南交通部對蓋梅港未來發展雖訂有主要計畫（Master Plan），惟有意至

越南投資碼頭興建營運之外商，宜與當地的港務公司、碼頭經營者尋求合作投資的機會，以減少用地取得成本、加速行政作業流程及縮短經營管理文化之差異。

- (二) 第二期 **Lach Huyen** 國際碼頭投資期長，短時間恐不易回收投資成本，是否作為新南向投資標的，宜進一步評估。
- (三) 目前越南尚無規劃自由貿易港之概念，或可將我國經營自由貿易港之技術與經驗，向越南政府輸出並尋求合作的機會，若能取得充足後線用地，港務公司可考量納入投資標的。
- (四) 國籍航商在東南亞布局已久，現成海運網絡將是政府新南向的利基。臺灣港務股份有限公司可與國籍航商合作組成國家隊，由航商提供新航線及貨源，港務公司提供碼頭興建營運技術經驗，共同至當地尋找新的投資案源。
- (五) 從這次考察觀察到國籍航商駐越南業務代表在當地無不兢兢業業企創造佳績，惟任期制造成三年到期就須返國述職，以往交接期約一個月，考量短時間內經驗與人脈傳承不易，宜適予延長交接期，以減少新手摸索時間，俾利業務銜接推展。
- (六) 本次考察邀約了越南胡志明市海事處官員、越南船級協會就船舶管制作短暫的交流並建立初步的聯繫管道，雙方互約日後可多辦理類似活動，以增加新南向國家交流深度。