

出國報告（出國類別：考察）

印尼柬埔寨港口考察報告

服務機關：交通部、交通部航港局、臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：林副局長昌輝等 8 人

派赴國家：印尼、柬埔寨

出國期間：103 年 8 月 24 日至 103 年 8 月 31 日

報告日期：103 年 11 月 10 日

內容摘要

本次考察重點為印尼丹絨普祿港、泗水港、柬埔寨西哈努克港與金邊港。印尼是千島之國，全國的港口數超過 2,000 個以上，其中 111 個通商港口分由印尼第 1、2、3、4 港務公司經營；印尼港口多位於河口或海灣處，普遍存在港口深度不足，不僅靠泊的船隻大小受到限制，亦需要較高的維護成本，因此引入民間或外國資金投入港口建設是未來重要方向。

柬埔寨西哈努克港為該國第一大港，也是唯一的國際深水港，由於天然條件優越，且匯集船舶、公路、鐵路及飛機之貨物，將發展為該國之物流中心；金邊港雖是河港，卻因優越的地理位置，成為柬埔寨第二大港口，每年吞吐量約占全國的 25%。近年北東協國家經濟崛起，各國企業對此投資環境深感興趣，目前柬埔寨重大建設計畫多為外資投入建設。

目次

壹、考察緣由.....	3
貳、考察行程與成員.....	4
一、考察行程.....	4
二、參訪成員.....	5
參、印尼考察重點.....	6
一、印尼產業發展.....	6
二、印尼交通部海運總局.....	9
三、印尼船東協會(INSAs)	12
四、丹絨普祿港與雅加達國際貨櫃碼頭.....	13
五、長榮印尼內陸貨櫃集散站.....	18
六、泗水港與拉蒙灣碼頭.....	21
肆、柬埔寨考察重點.....	25
一、柬埔寨產業發展.....	25
二、西哈努克港(PAS)與經濟特區(SPSEZ)	28
二、金邊港.....	31
三、柬埔寨船務代理(KAMSAB)	32
伍、心得及建議.....	33

壹、考察緣由

近年東南亞國協備受關注，1999 年至 2011 年東協平均經濟成長率約 5.2%，維持穩健成長局勢，各項基礎建設均仍有相當發展空間。印尼為千島之國，物流運輸模式約 60%以上使用船運，第一大港丹絨普祿港並規劃於 2017 年前完成 3 座貨櫃中心及 1 座製造中心之建設；另柬埔寨西哈努克港業規劃開發經濟特區，其目的均冀望該等港口逐步發展為區域貨（櫃）物轉運中心。

因此本次組團赴印尼丹絨普祿港、泗水港、柬埔寨西哈努克港與經濟特區等地參訪，並拜會印尼交通部海運總局與當地航商代表，瞭解當地港口建設與發展，掌握當地產業發展，協助我國業者評估投資該等港口建設及開闢區域接駁航線之可行性，並及早因應未來亞歐、亞非航線調整及貨物轉運樞紐重新布局之變化。

貳、考察行程與成員

一、考察行程

日期	主要行程
8/24(日)	搭機前往印尼雅加達(華航 CI 761)
8/25(一)	－ 拜會印尼交通部海運總局 － 拜會印尼船東協會 － 參訪丹戎普祿港 (Tanjung Priok) － 參訪雅加達國際貨櫃碼頭(Jakarta International Container Terminal)
8/26(二)	－ 參訪內陸貨櫃集散站(PT. Multi Bina Pura International 及 PT.Multi Bina Transport) － 搭機前往泗水(印航 GA318)
8/27(三)	－ 參訪泗水港(Surabaya) － 參訪拉蒙灣碼頭(Teluk Lamong Terminal) － 搭機返回雅加達(印航 GA323)
8/28(四)	－ 搭機至馬來西亞吉隆坡轉機(馬航 MH710) － 搭機前往柬埔寨金邊(馬航 MH762)
8/29(五)	參訪西哈努克港(Sihanoukville Port)與經濟特區(Sihanoukville Special Economics zone)
8/30(六)	－ 參訪金邊港(Phnom Penh Autonomous Port) － 拜會柬埔寨船務代理(Kampuchea Shipping Agency and Bookers)
8/31(日)	搭機返回臺灣(華航 CI 862)

二、參訪成員

成員	單位	職稱	姓名
團長	交通部航港局	副局長	林昌輝
副團長	臺灣港務股份有限公司	業務副總經理	張國明
團員	交通部	科長	黃武強
	交通部	科長	張莉婷
	交通部航港局	組長	劉志鴻
	交通部航港局	專員	呂學鳳
	臺灣港務股份有限公司	高級管理師	陳長駿
	臺灣港務股份有限公司	助理管理師	張曜麟

參、印尼考察重點

一、印尼產業發展

(一)基本經貿資料

人口	2 億 5,000 萬人(2012)
面積	191 萬 9,317 平方公里
國內生產毛額	8,585.3 億美元(2012)
平均每人國民所得	3,850 美元 (2012)
經濟成長率	6.1%(2008)、4.5%(2009)、6.1%(2010)、6.5%(2011)、6.23% (2012)
失業率	6.14% (2012.8)
進口值	1,916 億 9,100 萬美元(2012,+8.03%)
出口值	1,900 億 3,184 萬美元(2012； -6.62%)
主要進口項目	輕油及其配製品、石油原油、機動車輛之零件及附件、鐵或非合金鋼半製品、小麥或雜麥、有線電話、直升機，飛機及其他航空器、載貨用機動車輛、類比或混合自動資料處理機、無線電廣播接收/傳輸器具
主要出口項目	天然氣、石油原油、棕櫚油、煤、天然橡膠乳膠、銅礦石、石油殘餘物、椰子油、棕櫚仁油、錫、紙及紙板
主要進口來源	大陸、新加坡、日本、馬來西亞、南韓、美國、泰國、澳洲、沙烏地阿拉伯、臺灣
主要出口市場	日本、大陸、新加坡、南韓、美國、印度、馬來西亞、泰國、臺灣、澳洲

資料來源：經濟部國家貿易局經貿資訊網。

(二)經貿發展情勢

1. 經濟發展概況

受 2008 年全球金融風暴的嚴重衝擊，印尼 2009 年經濟成長率為 4.5%，

2010 年經濟成長率達 6.1%，後續 2011 與 2012 年之經濟成長率亦達 6% 以上，呈穩定成長趨勢。

印尼總統蘇西洛曾表示，面臨歐美市場之不確定，印尼必須做更周全準備，以促進經濟持續成長。蘇西洛總統指出，惠譽（Fitch）公司將印尼主權債信評級調升至投資級，政府將盡一切努力利用此一契機吸引外資，並採取穩健的財政政策，嚴格控管預算，提高國內消費及促進兩位數之出口成長等策略，以維持經濟持續快速成長。

2. 重要經貿措施

- (1) 2011 年 5 月公布 2011 至 2025 年「擴大與加速經濟建設整體計畫（MP3EI）」，設定在未來 15 年內進入世界前 10 大的經濟體；2025 年 GDP 達到 4 兆 5,000 億美元；人均所得為 1 萬 5,000 美元；物價上漲率則控制在 3% 左右，將 2011 年至 2015 年間經濟成長率提升為 8% 至 9% 之目標。
- (2) 2011 年公布擴增港口設施工程計畫：2011 年宣布在全國 14 個主要地區增建港口設施，包括：棉蘭的 Belawan 港、廖省的 Dumai 港、Lampung 省的 Panjang 港、雅加達的 Tanjung Priok 港、中爪哇三寶瓏的 Tanjung Emas 港、泗水的 Tanjung Perak 港等。
- (3) 2011 年 8 月公布策略性產業免稅措施規定：印尼政府於 2011 年 8 月公布策略性產業免稅措施，提供符合標準的策略性產業 5 至 10 年的免稅假期(tax holiday)優惠，優惠對象以大型、策略性及先端型產業為主，如基本金屬、鋼鐵、煉油、石化、機械、再生能源及電信業等，判斷標準為是否具產業鏈前端或後端延伸之特性；另，針對資本密集型及勞力密集型產業提供減稅(Tax Allowance)優惠措施。2012 年初宣布擴大 Tax Allowance 優惠措施之產業適用範圍，由原先 38 項產業擴大至 129 項產業，農林漁牧業、礦業、電子業、製藥業及食品業等部門。
- (4) 限制原礦石出口：2011 年 10 月公布，自 2014 年開始禁止包括煤礦在內之原礦物出口，必須在國內進行一定程度加工後才可出口。

(5) 宣布保稅區及保稅倉庫執行規定，並延長過渡期措施：2012 年 1 月開始實施 2011 年關於保稅區之第 147 號部長條例 (No.147/PMK.04/2011)及關於保稅倉庫之第 143 號部長條例 (No.143/PMK.04/2011)。重點為面積在 1 萬平方公尺以下之保稅工廠應設立於工業區內，保稅倉庫貨物之出口比例從 50%提高為 75%，保稅工廠可將不含初級檢查、整理及包裝等非主要生產流程等相關作業轉包(outsourcing)至其他保稅區業者，原有保稅區部長條例預定於 2014 年 12 月 31 日廢止。2012 年初宣布延長相關過渡期至 2016 年 12 月 31 日。

3. 產業發展概況

印尼主要產業發展情形

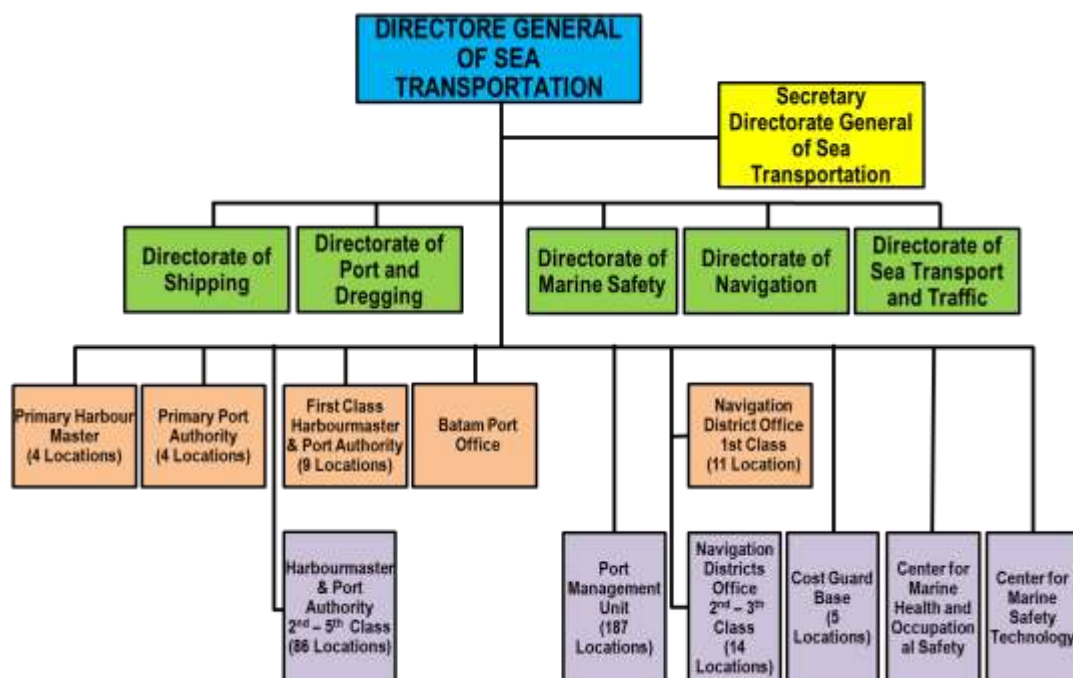
產業類別	發展情形
原油及天然氣	最重要之產業，因國內需求激增，自 2004 年起淪為石油進口國，政府加強投資增加產量，另全世界天然氣產量日益減少，印尼 2008 年開始減少供應日本、南韓及臺灣等國外買主之合約量達 19%。
紡織業	主要創匯產業，2011 年出口指標 131 億美元，較 2010 年的 113 億 2,000 萬美元成長 15%。因全球經濟情勢不穩，印尼紡織協會 (API) 於 2011 年 10 月預估，2012 年紡織品出口增長將在 10%以下。
汽車業	2011 年之銷售量雖受日本 311 地震海嘯及 11 月泰國洪水影響，造成零配件短缺，仍較 2010 年成長 17%，銷售量為 89 萬 4,180 輛。
機車業	世界第三大機車生產國，2011 年機車銷售量達 800 萬部，較 2010 年成長 8.2%，略低於先前估計之 840 萬部，主因為泰國水災造成零配件不足影響。
電信通訊業	印尼是全球行動通訊成長最迅速的國家之一，有效門號 (SIM Cards in Use) 從 2002 年的 620 萬個增加至 2009 年的 1 億 6826 萬個，大幅成長 27 倍，數量居全球第 4 名，僅次於大陸、印度與美國。
鞋業	鞋類是印尼對歐盟及美國出口的主要產品之一，2010 年的銷售額約逾 27 兆印尼盾 (約 30 億美元)，較 2009 年上升 30%；2010 年印尼鞋類外銷歐盟約占總量的 42%，外銷美國約佔 22.6%。
棕櫚油	印尼為全球最大生產國，占全球產量之 50%，2012 年產量約達 2,500 萬噸。

二、印尼交通部海運總局

(一) 組織簡介

印尼交通部海運總部負責海運政策之制定與實施，並標準化海上運輸作業，以期提升海運服務質量、效率和競爭力，進而提升印尼在全球市場上的競爭力。

海運總局下設置船舶、港務、航安、導航、運輸等 5 個幕僚單位，至於港口的營運則由 4 個港務公司管理。



資料來源：印尼交通部海運總局

印尼交通部海運總局組織架構

(二) 印尼港口建設計畫

印尼是千島之國，全國的港口數超過 2,000 個以上，其中 1,129 個非通商的港口由政府經營，111 個通商港口則由印尼第 1、2、3、4 港務公司經營。印尼港口多位於河口或海灣處，普遍存在港口深度不足，不僅靠泊的船隻大小受到限制，亦需要較高的維護成本，因此引入民間資金投資港口建設是未來重要方向。

印尼港口建設發展計畫

Critical Project – Fast Track	
Tanjung Priok (Kalibaru Terminal)	New Container Terminals
Tanjung Perak (Teluk Lamong Terminal)	New Container Terminals
Belawan (BICT)	Extension of Container Terminal
Makassar (Makassar New Port)	New Container Terminals
Port projects to be completed in next five year	
Banjarmasin	New Container Terminal
Pontianak	Extension of Container Terminal
Batam	Container Terminal
Madura	Development of new port area
Cilamaya (West Java)	Development of new port area
Palembang	General cargo or bulk handling facilities
Kuala Tanjung	New Container Terminal
Panjang	General cargo or bulk handling facilities
Ambon, Dumai, Teluk Bayur, Banjarmasin, Bitung, Tanjung Emas, Probolinggo, Balikpapan/Kariangau, Jayapura, Sorong, Maloy, Gorontalo, Pantoloan, Pare-pare, etc	General Cargo, Container and Bulk Terminal

資料來源：印尼交通部海運總局

印尼港口建設計畫經費預估

NO	PLAN	TOTAL		GOVERNMENT		PRIVATE	
		US\$ BILLION	%	US\$ BILLION	%	US\$ BILLION	%
1	2011-2015	12.212	100	5.202	42,6	7.010	57,4
2	2016-2020	12.389	100	3.423	27,6	8.965	72,4
3	2021-2030	22.464	100	6.281	28,0	16.183	72,0
TOTAL		47.064	100	14.906	31,7	32.158	68,3

Based on Indonesian Negative List (.....), foreign company can invest maximum 95% of total project

資料來源：印尼交通部海運總局



與印尼交通部海運總局會談



會後合影

三、印尼船東協會(INSA)

印尼全國船東協會(INSA)是印尼船東的合法協會，1967 年成立，致力於國家和國際航運的發展，現任主席是 Mrs. Carmelita Hartoto。INSA 總部設在雅加達，並於印尼的幾個重要港口設有辦事處為會員服務，目前 INSA 會員已超過 1,200 個。

印尼經濟正向發展，加上東協加持，印尼內海航運業發展具潛力。據印尼船東協會統計資料，2005 年至今，印尼內海航運船隻數量從 6,041 艘，增加為 12,326 艘，呈現倍數成長。

印尼政府歷來對內海航運採行相較嚴格保護政策，外資只有與當地企業成立合資公司後，才能獲得內海航運營運資格。根據印尼 2005 年總統令，除少數幾種獲准在印尼海域從事油氣開採和生產活動的船隻外，所有在印尼海域從事內海運輸及漁業作業的船隻，必須是印尼當地企業擁有的船隻並懸掛印尼國旗，實施近 9 年，使印尼航運業迅速增長，擺脫對外國航運業的依賴。數據顯示，目前 99.65% 的印尼國內航運業使用本國的貨輪。



拜會印尼船東協會

四、丹絨普祿港與雅加達國際貨櫃碼頭

丹戎普祿港建造於 19 世紀末，為印尼最大、最繁忙之港口，目前由印尼第 2 港務公司負責經營，而雅加達國際貨櫃碼頭是丹戎普祿港最重要的碼頭。

(一)丹絨普祿港簡介

1. 設施條件

- (1) 可容納 4,000 TEU 貨櫃輪。
- (2) 碼頭長度：17019 公尺。
- (3) 迴船池：103 公頃。
- (4) 航道深度：-5~-14 公尺。
- (5) 迴船池深度：-4~-14 公尺。
- (6) 碼頭面積：44 公頃。
- (7) 貨櫃場面積：166 公頃。

2. 物流狀況

丹絨普祿港 2011 年貨櫃處理量約 535 萬 TEU，2012 年貨櫃處理量 583 萬 TEU，占印尼國際貿易與貨櫃運輸量的 60%以上，預計 2015 年該港運量成長將超過 160%。

印尼物流服務效率較差，依據世界銀行（The World Bank）統計該港貨櫃由船舶卸載至離開港口，平均停留時間由 2010 年之 4.8 日增加至 2013 年之 6.4 日，嚴重衝擊企業物流成本。經世界銀行檢討，發現主要問題係海關清關作業時間過長。

3. 開發計畫

為改善及提升丹絨普祿港之服務效能，分三階段開發新丹絨普祿港，第一階段開發計畫係與日本三井物產合作，於北雅加達 195 公頃土地興建新貨櫃及製造中心，碼頭長度約增加 2,400 公尺，所需經費約 24.7 億美元，2013 年 3 月開工，預計 2014 年完成第 1 貨櫃中心、2016 年完成第 2 貨櫃中心及 1 處製造中心、2017 年完成第 3 貨櫃中心。3 座貨櫃中心完成後，丹絨普祿港年貨櫃處理量可增加 450 萬 TEU，並可提供

18,000TEU 級貨櫃輪靠泊。

第二階段開發計畫預計於 2018 年啟動，興建 4 座貨櫃中心，使丹絨普祿港年貨櫃處理量再增加 600 萬 TEU。全部開發工作預計於 2023 年完成。



資料來源：印尼第 2 港務公司

丹絨普祿港開發計畫

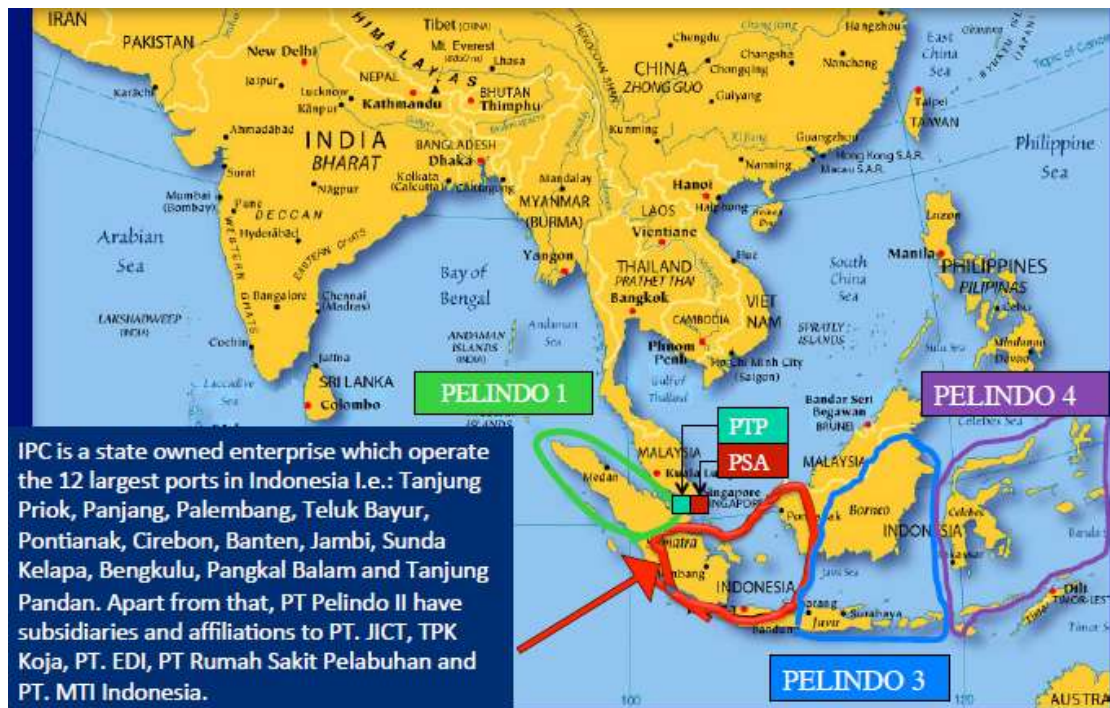
(二)第 2 港務公司

為印尼 4 個港務公司之 1 員，為 100%國營企業，總部位於雅加達，管轄 12 個港口，分布於 10 個省份，目前規劃建造 3 個現代化碼頭，其中之一為丹絨普祿港。

第 2 港務公司底下有 10 個子公司，除經營港埠、碼頭相關事業外，業務事業尚包括旅館旅遊設施、飲食、醫療服務等，條列如下：

1. PT EDII：電子交換、電信以及資訊系統安裝運維
2. PT MTI：碼頭事業與貨運承攬

3. PT JICT：碼頭經營事業(雅加達國際貨櫃公司)
4. Koja CT：碼頭經營事業
5. PT RSP：醫療事業
6. PT ILCS：物流事業
7. PT IKT：碼頭裝卸事業
8. PT PPI：碼頭發展建造事業
9. PT EPI：碼頭經營事業
10. PT JPPI：碼頭裝卸機具設備事業



資料來源：印尼第 2 港務公司

第 2 港務公司管轄範圍



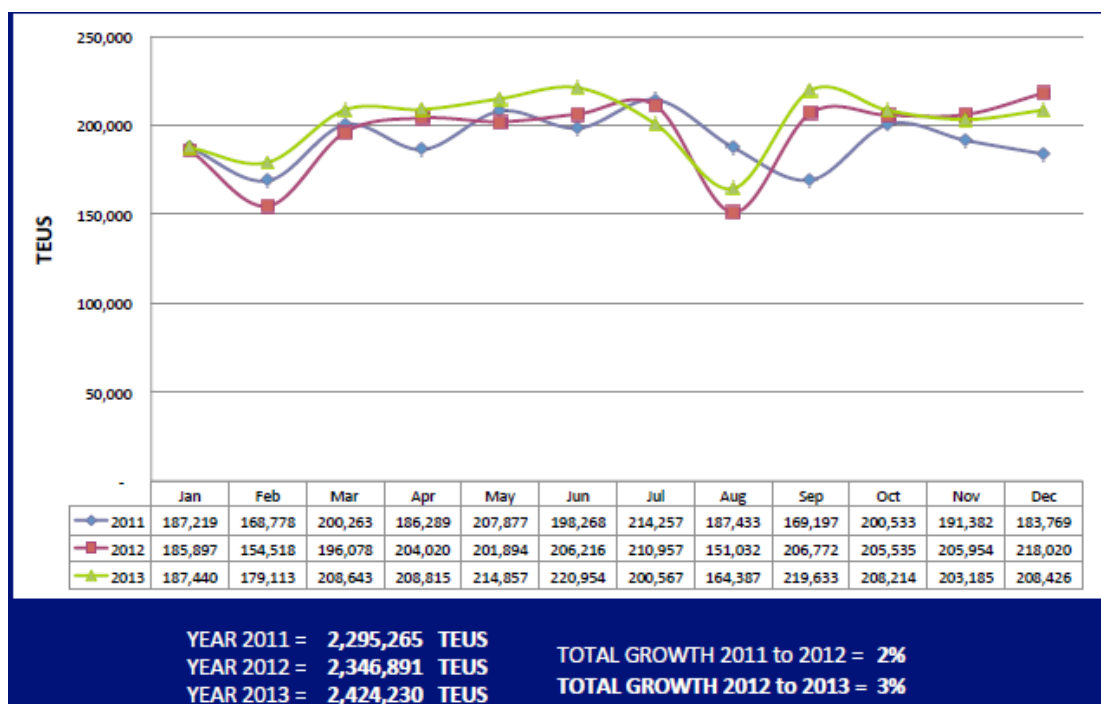
與第 2 港務公司接待人員合影

(三)雅加達國際貨櫃碼頭(JICT)

雅加達國際會櫃碼頭公司是印尼第 2 務公司與和記黃埔集團合資，和記黃埔集團擁有 51%股份，印尼第 2 港務公司擁有 49%股份。

雅加達國際貨櫃碼頭位於丹絨普祿港，於 1999 年建造，為印尼最大、最繁忙之碼頭，因貨物量成長快速，於 2008 年起開始擴建工程。目前碼頭長度約 2150 公尺，貨櫃場面積 54.7 公頃，每年可處理 240 萬 TEU 貨櫃量。

2013 年雅加達國際貨櫃碼頭年貨櫃處理量 242 萬 TEU，比 2012 年成長 3.3%，其年貨櫃處理量佔丹絨普祿港的 6 成。和記黃埔集團為提升了碼頭的生產力，引進 nGen 系統，貨櫃碼頭走高科技和自動化的路線，包括船隻與貨場的規劃及運作、開口運作、整體運作監察、設備利用、生產力、成本優化等。



資料來源：雅加達國際貨櫃公司

雅加達國際貨櫃碼頭貨物吞吐量統計



雅加達國際貨櫃碼頭

五、長榮印尼內陸貨櫃集散站

本次參訪的貨櫃集散站位於丹絨普祿港的東南方向，是由長榮公司投資的長榮印尼貨櫃有限公司(PT. Multi Bina Pura International)及長榮印尼貨櫃運輸有限公司(PT. MULTI BINATRANSPORT)。

(一)長榮印尼貨櫃有限公司(MBPI)簡介

1. 員工人數110 人 (含派駐人員3人)

2. 董事成員

投資方	持股比例	投資金額
PEONY INVESTMENT S.A.	95.03 %	USD 5,112,000
MBP	4.97 %	USD 888,000

3. 場地狀況

場地	場地面積(平方米)	使用年限
雅加達	164,275	30 年(至 2017 / 2020 / 2029)
萬隆	16,713	20 年(至 MAY.2035)

4. 投資核准期限

依照 BKPM(印尼投審會) 1994/1/4 No.15/I/PMA/1994 核准函，MBPI 核准變更為外資投資公司。於 1997/4/29 接獲 BKPM No.468/T/Commerce/1997 核准函，函中載明其經營權為自 APR 1995 至 APR 2025(30 年)，屆時須再重新申請。

5. 近年業務量

項目 \ 年度	2012 年	2013 年
進出場量	364,967	350,673
CFS	6,723	5,931



MBPI 與 MBT 位置示意圖



資料來源：MBPI

長榮印尼內陸貨櫃集散站配置圖

(二)長榮印尼貨櫃運輸有限公司(MBT)簡介

1. 員工人數 83 人 (含派駐人員2人)。

2. 董事成員

投資方	持股比例	投資金額
PEONY INVESTMENT S.A.	17.39 %	IDR 1,800,000,000 (USD804,241.33)
JPL	9.66%	IDR 1,000,000,000 (USD 無)
MBPI	72.95 %	IDR 7,550,000,000 (USD 無)

3. 場地狀況：向MBPI租用場地。

4. 投資核准期限：依照BKPM(印尼投審會) 2002/12/20 No.111/V/PMA/2002 核准函，MBT核准自2002/10/21變更為外資投資公司，其經營權自開始營運日起30年(至2024/1/1)，屆時須再重新申請。

5. 近年業務量

年度 項目	2012 年	2013 年
修洗箱量	113,869	112,827
運輸量	空櫃：58,614 重櫃：20,601	空櫃：51,567 重櫃：15,458



參訪長榮印尼貨櫃集散站合影

六、泗水港與拉蒙灣碼頭

泗水港建造於 19 世紀末，為印尼第 2 大港，目前由印尼第 3 港務公司負責經營，而拉蒙灣碼頭是泗水港正在擴建的碼頭。

(一)泗水港簡介

早在中世紀開始就為爪哇的對外貿易港口，現為東爪哇的首府，是一個現代化的工業城市，主要工業有造船、石油提煉、機械製造等。港口既有碼頭設備老舊，聯外道路亦不便捷，貨物處理量已飽和，故擴建拉蒙灣碼頭以因應未來需求。然由於受印尼政局及港口吃水深度僅 10.5 公尺的影響，原國際航運中心之規劃已生變。

由於泗水港目前碼頭設施不足，尚無處理轉口貨櫃，未來貨櫃碼頭擴建完成後，將開始招攬轉口貨櫃；也因為目前尚未經營轉口貨櫃業務，故尚未產生碼頭間貨櫃運輸之問題。

(二)第 3 港務公司

為印尼 4 個港務公司之 1 員，為 100%國營企業，總部位於泗水，管轄 43 個港口，分布於 7 個省份。

第 3 港務公司底下有 7 個子公司，除經營港埠、碼頭相關事業外，業務事業尚包括醫療事業、高速公路經營業等，條列如下：

1. TPS：碼頭經營事業
2. RS PHC：醫療事業
3. PT BJTI：碼頭裝卸事業
4. PORTEK：碼頭經營、裝卸、港勤事業
5. PT AMBANG：海事工程
6. PT JASAMARGA：高速公路經營與建造事業
7. PT PELINDO：船舶運補支援事業

1. CENTRAL KALIMANTAN :

KUMAI, Pangkalan Bun, Sukamara, Bumiharjo; SAMPIT, Kuala Pembuang, Samuda, Pagatan-Mendawai, Bagendang; Pulang Pisau, Kuala Kapuas, Bahaur

2. SOUTH KALIMANTAN :

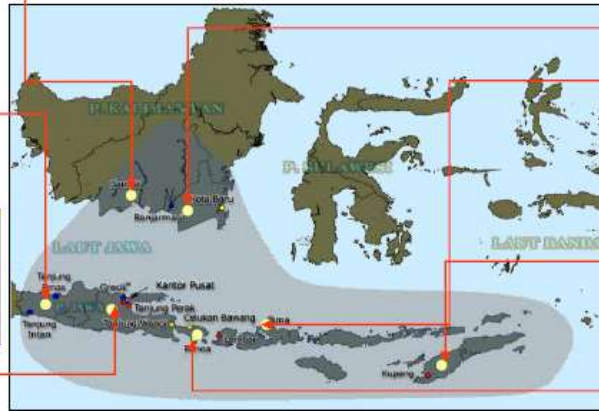
BANJARMASIN, Basirih, KOTABARU, Pagatan, Gunung Bt Besar, Batulicin, Satui, Stagen, Mekar Putih.

3. CENTRAL JAVA :

TG. EMAS,
TG.INTAN, Tegal

4. EAST JAVA :

TG. PERAK, GRESIK,
Kalianget, Tg.WANGI,
Banyuwangi,
TG. TEMBAGA,
Pasuruan, Panarukan



5. NUSA TENGGARA BARAT

LEMBAR, BIMA, Badas

6. NUSA TENGGARA TIMUR

TENAU/KUPANG, Kalabahi,
Waingapu, MAUMERE, Ende,
Ippi

7. BALI :

BENOA, CLK BAWANG

資料來源：印尼第 3 港務公司

第 3 港務公司轄管範圍



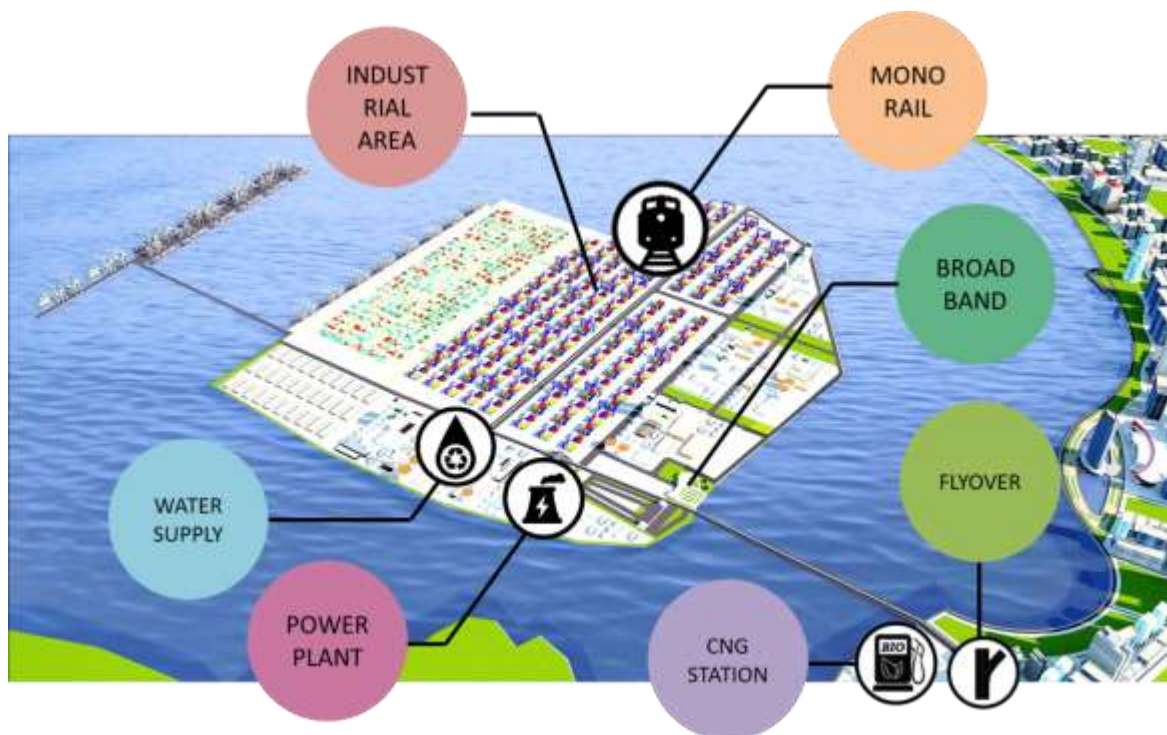
致贈紀念品予第 3 港務公司代表

(三)拉蒙灣碼頭

為增加泗水港吞吐能力，第 3 港務公司成立啟動拉蒙灣碼頭新建計畫，預計分 4 個階段進行開發，預計 2030 年完成開發計畫，包含 5 座貨櫃碼頭、貨櫃集散站、單軌聯外鐵路、自來水廠、發電廠、聯外高架道路以及天然氣供應站。

第 1 階段開發計畫之貨櫃碼頭長度為 500 公尺，寬度 80 公尺，水深約 10 公尺，配置 5 臺橋式機，2 臺供出口貨櫃使用，3 臺供進口貨櫃使用，每年可處理 300 萬 TEU 貨櫃量。可望於 2014 年投入運作。

拉蒙灣碼頭是印尼第一個綠色碼頭，引進多種先進環保計畫，將利用 3 種能源，太陽能用來照明，電力用來運作裝卸設備，燃氣用來推動運輸工具，其多餘的電力可銷售給其他公司。



資料來源：拉蒙灣碼頭公司

拉蒙灣碼頭開發計畫示意圖



資料來源：拉蒙灣碼頭公司

拉蒙灣碼頭(第一階段)位置示意圖



參訪拉蒙灣碼頭

肆、柬埔寨考察重點

一、柬埔寨產業發展

(一)基本經貿資料

人口	1,494 萬人（2013）
面積	181,035 平方公里
國內生產毛額	156 億美元(2012) 、172.91 億美元（2013）
平均國民所得	990 美元(2012) 、1,036 美元(2013)
經濟成長率	7%(2012) 、7.6% (2013)
進口值	74.6 億美元(2012) 、90 億美元（2013）
出口值	55 億 7,380 萬美元(2012) 、69 億美元（2013）
主要進口項目	建材、機械、汽車、摩托車、燃料、紡織業原料和消費用品等
主要出口項目	紡織成衣、鞋類、農產品、橡膠原料及水產品等
主要進口來源	大陸、泰國、馬來西亞及越南等。
主要出口市場	美國、歐盟、日本、韓國、大陸以及東協國家。

資料來源：經濟部國家貿易局經貿資訊網。

(二)經貿發展情勢

1. 經濟發展概況

經過金融風暴後，柬埔寨去(2013)年之經濟成長率 7.6%，通貨膨脹率約為 4%，根據國際貨幣基金(IMF)的預測，2014 年柬埔寨經濟成長率可至 7.2%，是全球 10 年來經濟成長最快速的國家之一。成衣業及旅遊業則為柬埔寨最重要產業：

(1) 成衣業

查美國、歐盟及日本等計有 29 國給予柬埔寨優惠關稅(GSP)的優惠，紡織成衣產業為吸引外資主流，並為該國發展工業之最大產業，東

埔寨與世界其他國家在雙邊貿易中所產生的貿易逆差，主要以成衣出口來彌補。

由於柬埔寨成衣工廠不斷增加，因此成衣產能持續成長，至 2013 年 6 月柬埔寨製衣協會(GMAC)共計有會員 426 家，根據柬埔寨商務部提供的數據，2013 年計輸出 55 億 3,000 萬美元紡品(含鞋類)，較 2012 年成長 20%，主要出口國為美國、歐盟、加拿大及日本等。

製鞋業為柬埔寨近 5 年來成長最快速的產業。製鞋家數於 2013 年已增加到 45 家，出口值亦達 2 億 6,866 美元，其中一半輸往歐盟，其次為日本。紡織及製鞋占柬埔寨外貿總值的 80%以上。

(2) 旅遊業

柬埔寨擁有世界知名文化遺產-吳哥窟，每年擁入大量觀光人潮，尤其 2005 年底南亞海嘯後，歐美遊客轉向內陸地區之吳哥窟觀光，2011 年 5 月，柬埔寨公省、西哈努克省、貢布省和白馬省等四省 440 公里的海濱地區入圍世界最美海灘俱樂部，成為發展旅遊業的良好契機，因此柬埔寨 2011 年計接待 288 萬人次，2012 年共接待 358 萬人次的外國旅客，2013 年赴柬埔寨之國際遊客達 421 萬人次，較前一年成長 17.5%。其前 5 大外國遊客來源國分別為：越南、大陸、南韓及寮國等。

觀光業為柬埔寨吸收 25 億 4,700 萬美元外匯，占 GDP 的 16%，據柬埔寨旅遊部預測，2014 年柬埔寨將吸引 470 萬人次遊客，較 2013 年增長 12%；同時為促進旅遊業的發展，柬埔寨計畫於 2014 年開通所有東協成員國的直飛航班。因此，旅遊業的發展將繼續帶動金融、交通運輸、酒店、餐飲和服務業等相關產業的發展，成為未來柬埔寨經濟的重要支柱和收入來源。

2. 未來經濟展望

柬埔寨係「低度開發國家」(LDC)，並已於 2003 年加入 WTO，該國輸往其他 WTO 會員國之進口關稅適用優惠關稅，加上美國、加拿大、日本及歐盟給予柬埔寨 GSP 優惠關稅及免配額優惠，使在柬埔寨投資設

廠者，增加產品價格競爭力。另由於越南勞動工資逐年調整，動輒勞工集體罷工，外商經營成本逐漸提高，相形比較下，亦造成柬埔寨吸引外資之相對優勢。不過，雖然柬埔寨勞工供應充沛，惟教育水準不高，勞工技術水準低落，此外目前柬埔寨在基礎建設、治安及官僚體系仍有甚多改善空間。

柬埔寨政府預計未來 5 年經濟成長率平均將維持在 6-7% 之間，根據國際貨幣基金（IMF）的預測，2014 年柬埔寨經濟成長率可至 7.2%，東國是全球 10 年來經濟成長最快速的國家之一，本年進出口總額將突破 80 億美元大關。國際貨幣基金組織和世界銀行對柬埔寨政府債務管理能力等級已從中級風險調降至低風險，顯示國際金融機構對東政府財務管理能力給予正面的肯定。柬埔寨政府為促進外商投資，提供營所稅減免及進口原物料免關稅等優惠措施，且歐、美、日等國提供柬埔寨部分產品普遍化優惠關稅等，許多廠商已將柬埔寨列為生產基地首選國家。

3. 重要經貿措施

(1) 加強中小企業之發展

由於柬埔寨經濟發展過於集中於成衣業及旅遊業，受到 WTO 取消紡品配額及旅遊業易受天災的影響，柬埔寨當局體認到經濟發展過於集中特定產業的缺點，將促進中小企業發展列為未來經濟發展重點項目。

(2) 加強基礎建設之興建

柬埔寨基礎設備極差，造成廠商投資極大之困擾，其中電力缺乏且昂貴，已嚴重影響廠商投資意願，爰該國已將電力設施建設列為振興經濟發展之重要目標。

(3) 開發經濟特區與特別投資促進區(Special Promotion Zone, SPZ)

柬埔寨規劃有 27 個經濟特區，目前有 3 個經濟特區已開始運作，擬配合優惠的投資政策，以吸引外人投資。

(4) 積極融入東協組織，參與各項合作計畫

1999 年 4 月 30 日柬埔寨成為東協第 10 個會員國後，隨即積極參與

東協各項合作計畫。

(5) 5 年國家策略發展計畫

加強發展農業領域，特別是大米，協助農民擺脫貧困，撤銷未按期限發展經濟特許土地的合約；加強國家治安與政治穩定，改善行政管理，加強國際合作關係。

4. 產業發展概況

柬埔寨有 80% 勞工在農業部門，其占經濟比重約 40%，而近年來工業及服務業正逐漸崛起，工業約佔 20% 且服務業約佔 40%，服務業主要係仰賴旅遊觀光業之發展，柬埔寨有世界著名的旅遊盛地—吳哥窟，每年可吸引超過 20 萬名外國遊客。

工業中以成衣工業最為重要，去(2013)年柬埔寨成衣及鞋類出口 55 億 3,000 萬美元，約佔柬埔寨出口總額(69 億美元)之 80%，至於其他僅有農產加工、橡膠加工等初級工業，技術簡陋，故為引進各樣的工業技術，柬埔寨政府對任何工業投資案均相當歡迎。

二、西哈努克港(PAS)與經濟特區(SPSEZ)

(一)西哈努克港(PAS)

西哈努克港是柬埔寨境內唯一的國際深水港，且具備山脈及周圍小島的天然屏障，可隔絕海嘯、洪水以及暴風雨的侵襲，條件良好。目前貨櫃碼頭長 400 公尺，水深 10.5 公尺，貨櫃吞吐量每年 30 萬 TEU，佔柬埔寨的 6 成。進出口地以美洲為主，藉由集貨船將貨櫃運至新加坡港或馬來西亞丹絨帕拉帕斯港，再轉運至美洲各國。預計於 2017 年完成散雜貨以及油品多功能碼頭興建，水深可達 13.5 公尺，長度 530 公尺。

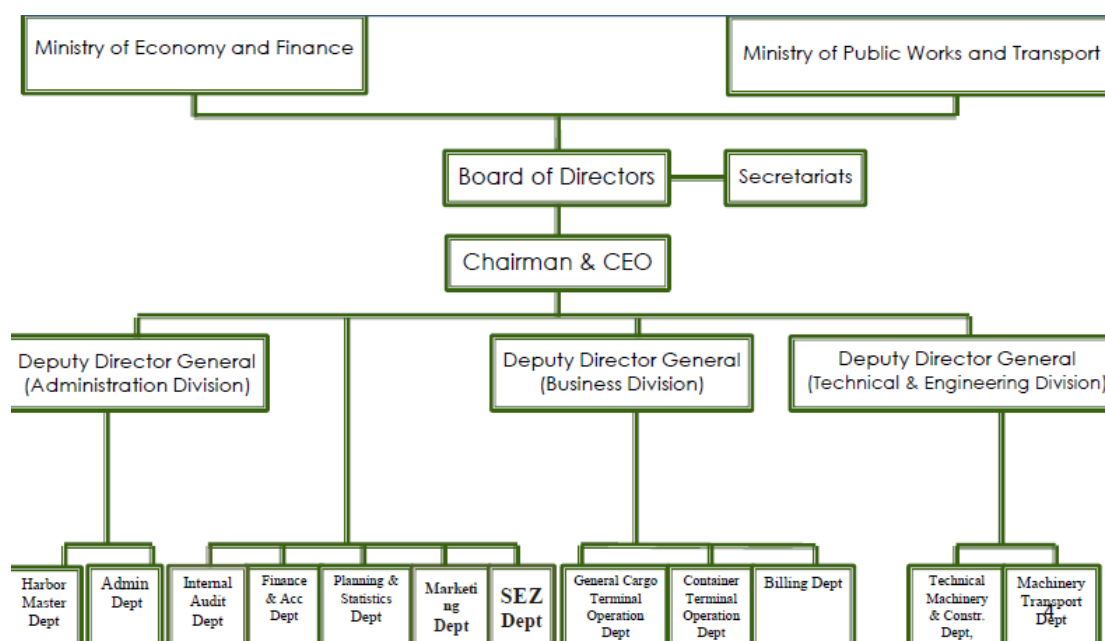
西哈努克港聯外交通以公路為主，亦有鐵路與機場，西哈努克機場距離西哈努克港約 3 公里，是柬埔寨第 3 大機場。西哈努克港聯外交通尚稱便捷，且能匯集火車、船舶、貨車以及飛機的貨物，將發展成為柬埔寨的物流中心。

西哈努克港除了是柬埔寨最現代化的國際商港之外，同時也是該國最適合旅遊的黃金海岸，因此自 2010 開始有郵輪靠泊，每年約 20~35 艘次，遊客數約 15,000~25,000 人次。



資料來源：西哈努克港

西哈努克港重要建設示意

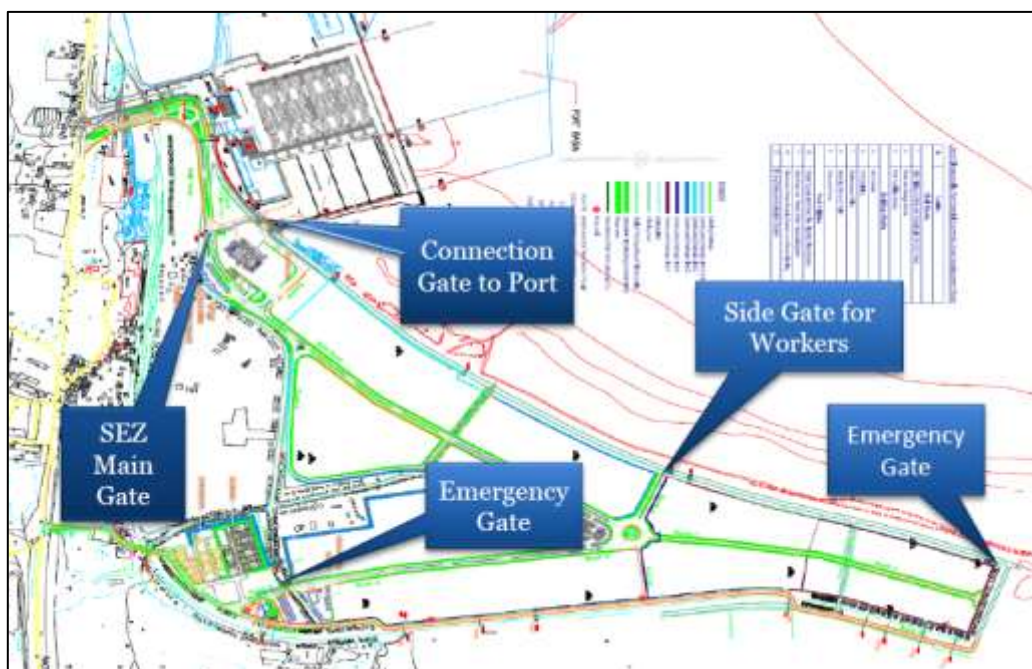


資料來源：西哈努克港

西哈努克港與經濟特區組織架構

(二)西哈努克港經濟特區(SPSEZ)

西哈努克港經濟特區緊鄰西哈努克港西哈努克港經濟特區是由日本投資、規劃與建置，緊鄰柬埔寨唯一的國際深水港(西哈努克港)，面積 70 公頃，於 2009 年啟動開發計畫，2012 年完成區內基礎設施建設並開始營運，進駐經濟特區業者可享有 9 年免稅的優惠措施，土地租約最長可達 50 年，目前有 3 家業者進駐。



資料來源：西哈努克港

西哈努克港經濟特區



經濟特區內的包裝公司

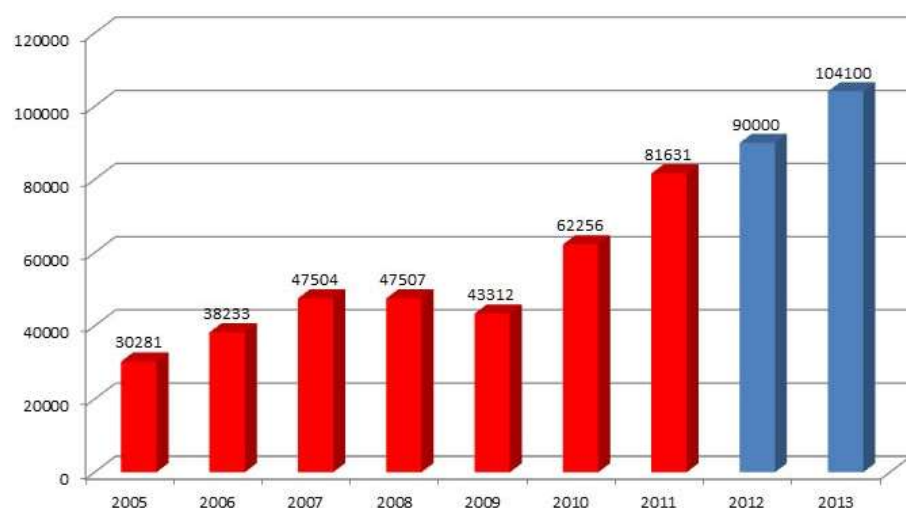
二、金邊港

(一)港口簡介

金邊港坐落在湄公河，雖是一個「河港」，卻因優越的地理位置，成為柬埔寨第二大港口，每年吞吐量約占全國的 25%。為農產品出口國外的重要港口，亦為國外進口建材、電器與日用品的港口。由於貨櫃吞吐量每年僅 10 萬 TEU，目前供集貨船靠泊。進出口地以歐洲為主，藉由集貨船將貨櫃運至越南胡志明市的蓋美港，再轉運至歐洲各國。預計於 2018 年可完成 80 萬 TEU 的貨櫃集散場。

2002 年成功轉型為貨櫃港口後；目前也朝「旅游港」發展，大部份遊船是來自越南與暹粒，部份旅客是通過在胡志明下飛機，坐船到柬埔寨旅遊，以及部份旅客是通過在暹粒省下機，再坐船前往越南旅遊，而中途就停靠在金邊港。

金邊港可節省航商運費 20%；特別注重環境與安全的議題；並取得比利時安特衛普港的資金與技術支援。



資料來源：金邊港

金邊港貨櫃吞吐量統計

(二)周邊產業發展

柬埔寨的工廠多集中在金邊，與西哈努克港有鐵路連接可運送貨櫃，路程 264 公里，約需 8~10 小時的時間，如用拖車運送，約需 4~5 小時，惟路況較差。相較於西哈努克港經濟特區，金邊是首都附近人口較多，員工的素質較高，來源也比較穩定。

三、柬埔寨船務代理(KAMSAB)

柬埔寨船務代理是政府部門之一，於 1979 年成立，經過 30 年的經驗後，逐漸發展為全方面的物流供應商，除傳統的船務代理服務之外，亦提供郵輪與客運服務、服務項目如下：

1. 船務代理服務

包括代理、貨櫃和貨物裝卸、燃油與機械設施供應、船員轉移、登陸與遣返、醫療救助、訂艙、租賃、遇險船舶救助等服務。

2. 郵輪和客運服務

提供簽證和簽證延期安排、紀念品供應、提供醫療救助、表演節目安排、各類型會議安排（文化，商業，研究...）、安排觀光遊覽、為旅客代訂飛機票、船票與車票等多樣化客運服務。

3. 物流服務（海運，陸運，空運）

包括報關、貨運整合、包裝、倉儲、公路及門運輸、貨物保險等全方位的物流服務

伍、心得及建議

(一)印尼

1. 印尼港務公司旗下關聯事業多與碼頭事業有關，包括碼頭經營、物流、拖船、船舶維修，培養碼頭經營專業能力，而為拓建碼頭或發展新事業，並與外資合作，除確保建設資金來源外，並可引進創新經營管理模式(如和記黃埔集團為專業全球性港口投資、發展和經營商)，及迅速了解不熟悉之新興事業之運作；另大陸的港埠集團除航運專業外，更跨足餐飲、金融、房地產等服務，顯見港埠事業多角化經營為世界潮流趨勢。
2. 臺灣港務公司於2012年3月成立，目前其碼頭之經營多採出租碼頭與航商自行經營，少部分為自營，需加強培養自身碼頭經營能力，始有能力跨足投資國外碼頭經營。印尼未來重要政策包括興建港口，經費龐大，可能會對外尋求合作廠商，不論未來臺灣港務公司是否投資，均需先將自身航運專業基礎奠定後再向外拓展，始具競爭利基，故政府應支持臺灣港務公司多角化發展，未來該公司才可成為全球卓越港埠經營集團。
3. 臺灣為島嶼國家，進出口貿易貨物主要係透過海運運輸，尤其目前船舶大型化，臺灣的港口亦面對深度不足之問題，刻正積極進行浚深工程，其建設經費是由臺灣港務公司營業基金及航港建設基金支應。由於港埠建設經費龐大，未來港務公司辦理各項港埠建設，其財源籌措除常見的促參方式外，亦可思考引進民間或外資資金，不僅可減輕港務公司資金壓力，且可加快建設速度，對提升公司競爭力甚有助益。
4. 印尼新政府將積極推動各項基礎公共建設，包括建置捷運、公路、新增港口等，臺灣的捷運建置始於1988年，迄今已26年，目前臺北、桃園、臺中、高雄均已建置或刻正興建捷運或拓展路線，雖機電系統係採用日本系統，惟土木工程部分係由臺灣廠商承攬，具工程專業實力。由於臺灣土地面積較小，未來捷運系統相繼完工後則國內將無此捷運工程市場，爰應思考如何扶植國內此類工程商及相關人才進入國際市場。

(二)柬埔寨

1. 目前北東協國家經濟崛起，各國企業對此投資環境深感興趣，目前柬埔寨境內重大建設計畫均由外資投入，並藉投資建設而進一步與柬埔寨洽談合作條款，帶領其國內企業走入北東協，搶得投資先機。臺灣由於政治關係，較難建立邦交國，惟協助及輔導國內企業，由企業靠自己力量走出國際是培養國家實力之方式之一，建議國家發展委員會等單位應跨部會整合推動類此事務。
2. 柬埔寨為君主立憲國家，實質政權掌握於軍事強人手中，制度尚未完全步上軌道，儘管具有豐富的農作物以及相對低廉的人力成本，投資條件不確定性仍高，並存有極大的風險；同時考量柬埔寨進出口貨物量不多，且經濟發展亦無大幅成長趨勢，港口未來發展性較不明朗，故欲投入該國市場仍應審慎評估。
3. 目前亞洲郵輪市場崛起，西哈努克港2013年有21艘次郵輪靠泊，旅客人數1.7萬人，旅客於西哈努克港入境之後，可搭乘由西哈努克港提供的免費飛機接駁至吳哥窟參觀，節省運輸時間，頗具旅遊開發價值。臺灣港務公司可與西哈努克港以及相關郵輪業者合作開闢靠泊柬埔寨與臺灣的航線。