



105年航港業務座談會 專題演講

政府「新南向政策」
如何協助航運物流業前進東協市場

主講人：包嘉源 博士

中華海運研究協會 秘書長
開南大學物流與航運管理學系副教授

105年11月30日



主講人簡介



現任

- 2005 - 開南大學物流與航運管理學系副教授
- 2009 - 中華海運研究協會秘書長

學歷

- 2005 國立台灣海洋大學航運管理系博士
- 1990 美國紐約州立大學海洋學院航運研究所研究
- 1986 文化大學海洋研究所碩士
- 1977 台灣海洋學院航海系學士

經歷

- 1981-2005 交通部航政司科員、專員、科長、簡任技正
- 1978 高考及格
- 1994 公務人員簡任升等考試及格



政府「新南向政策」 如何協助航運物流業前進東協市場 綱 要

- 一、前言
- 三、東協概況
- 二、新南向政策及計畫
- 四、航運物流業在東協市場之發展與商機
- 五、新南向政策與一帶一路之競合
- 六、政府可以協助之部分與作法
- 七、結論



一、前言

- 政府105年8月16日通過「新南向政策」政策綱領，啟動「新南向政策」，並擬定推動計畫。
- 「新南向政策推動計畫」有無與航運物流產業相關的部分？
- 台灣的航運物流產業在東協市場有何商機？
- 「新南向政策」，其對象是東協國家，而東協國家也是大陸「一帶一路」的沿線國家，這二個政策的交集就是東協國家。因此，其間是否有競合？
- 政府如何協助航運物流業前進東協市場？



二、東協概況

- 東南亞國家協會（Association of Southeast Asian Nations, ASEAN）簡稱「東協」1967年誕生，秘書處設在雅加達。
- 東協會徽
- 東協國家10個國家，444萬平方公里、6億人口。
- 北東協
 - 泰國及泰國以北的柬埔寨、寮國、緬甸和越南
- 南東協
 - 泰國以南的馬來西亞、新加坡、菲律賓、印尼和汶萊



緬甸



泰國



新加坡



柬埔寨



印尼



寮國



越南



馬來西亞



菲律賓



汶萊



圖片來源:經濟部國際貿易局



1967年東協（ASEAN）誕生



圖片來源:ASEAN



2015年「東協經濟共同體」(AEC) 成立





東協市場的利基

- 龐大市場

- 6.29億人口
- 6,700萬中產階級家庭
- 第3大勞動力市場

- 經濟規模

- 2.5兆美元
- 2015為全球第6大經濟體，僅次於美國、中國、日本、德國與英國，為亞洲第3大經濟體。
- 2050年將躍升全球第4位



- 外人直接投資
 - 1,220億美元
 - 超過220家跨國企業總部
 - 第4大出口地
- 東南亞地區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%。
- 人口紅利與城鎮化趨勢
 - 2015年東協人口6.29億，有一半以上的年齡低於30歲以下，47.7%的人居住在都市。



「東協經濟共同體」成立後的變化

- 消失的國界 **打通人流、金流**
 - 人流、金流的國界線也消失，將造就更多的新城市。
 - 「東協經濟共同體」的**單一市場優勢**，包括**免關稅、降低非關稅障礙**，統一認證過程，還有連結基礎建設，讓人及物自由流通。藉此有經濟規模後，生產端可以因為標準化過程**降低物流成本**。
- 東協各國，開始進行**產業的再分工**，用**互補代替競爭**。



南北東協同步發展

- **南東協**積極轉型高科技、服務業，向新加坡、汶萊、泰國等發展較成熟的「東協一軍」看齊。
- **北東協**過去發展相對落後的**CLMV**（**柬埔寨、寮國、緬甸、越南**），則成為北東協的新興市場，開始放寬外資政策，接過南東協逐漸淘汰的傳統製造業，大力發展基礎建設，衝高經濟成長率和就業。



各國與東協搶簽FTA

東協+1 、東協+3、東協+6、RCEP、TPP...



圖片來源:天下雜誌557期



三、新南向政策及計畫

- 3.1 「新南向政策」的**背景**
 - 「新南向政策」的對向是指**東協十國及南亞六國**
 - **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%**
 - **東協國家以柬埔寨、寮國、緬甸與越南等國家成長速度最大，平均每年經濟成長率突破6%；南亞國家中的印度亦高達7.7%。**



- 東協經濟共同體（**AEC**）已於2015年底正式成立，其商機可期。
- 東協及南亞人口結構年輕，**70%**的人口年齡**不滿40歲**，且中產階級大量興起，內需消費潛力龐大。
- 我國對東協國家之**出口占我國出口總值18.1%**，**僅次於中國大陸**(2015年)
- 台商**對東協國家投資**累計高達869億美元，**僅次於中國大陸**(截至2015年)



新南向政策推動計畫

- 以四年為期，每年滾動調整，由行政院經貿談判辦公室負責政策協調及執行工作。
- 「新南向政策推動計畫」訂定「推動措施」及「具體作法」，由各部會共同推動。
- 推動新南向政策的工作目標，主要鎖定18個國家，包括東協10國、南亞6國、紐澳2國；
- 行政院各部會將與所有夥伴國家在經貿合作、人才交流、資源共享及區域鏈結等四大面向充分合作。



3.2 「新南向政策推動計畫」計畫目標

願景

創造**互利共贏**的新合作模式，
建立「**經濟共同體意識**」

計畫目標

經濟發展的繁榮夥伴

- 擴大與夥伴國貿易與投資雙向交流，推動產業供應鏈之整合、內需市場的連結，建立新經貿夥伴關係

人才資源的共享夥伴

- 深化雙邊學者、學生、產業人力的交流與培育，促進與夥伴國人才資源的互補與共享

生活品質的創新夥伴

- 推動醫療、科技、文化、觀光、農業、中小企業等合作，提升夥伴國生活水準，並延伸我國軟實力

國際鏈結的互惠夥伴

- 擴大與夥伴國的多邊與雙邊制度化合作，加強協商及對話，並化解爭議與分歧，共同促進區域的安定與繁榮



3.3 「新南向政策」推動重點

核心理念

- 長期深耕
- 多元開展
- 雙向互惠

四大面向

經貿合作

產業價值
鏈整合

內需市場
連結

基礎工
程合作

市場進
入支持

創新創業
交流



資源共享

- 文化
- 醫療
- 觀光
- 科技
- 農業
- 中小企業

人才交流

- 教育深耕
- 產業人力
- 新住民力
量發揮

區域鏈結

- 區域整合
- 協商對話
- 策略聯盟
- 僑民網絡

目標市場

- 東協十國
- 南亞六國
- 澳洲、紐
西蘭

以人為本 · 因地制宜



推動措施（經貿合作）

推動措施	具體作法	主(協)辦機關
產業價值鏈整合	● 強化具競爭優勢產業與各國供應鏈之整合 ➢ 針對當地產業能量及需求，由五大創新產業切入，落實供應鏈整合，強化雙邊貿易及投資合作 ➢ 整合國內具潛力廠商，輔導電子收費-ETC、智慧醫療、智慧校園等物聯網系統之輸出 ➢ 提供創新技術平臺，促成各國進行產品創新合作	經濟部 (交通部、教育部、衛福部、科技部、國發會)
	● 協助臺商在地群聚布局 ➢ 與東協國家建立投資策略夥伴關係，成立投資合作平台 ➢ 建立臺商產業聚落及供應路徑，強化臺商支援體系 ➢ 建置臺灣窗口（Taiwan Desk），連結在地資源，加強與國內產業連結	經濟部
	● 成立新南向經貿單一服務窗口 ➢ 整合民間力量，扮演「尋找、開創、整合、促成」雙邊貿易機會之平臺角色	經濟部
	● 建立新南向產經資訊諮詢中心 ➢ 提供整合性諮詢窗口，涵蓋商情蒐集、市場調查、產業資料庫建置、當地人脈連結及法令規範等資訊	經濟部 (外交部)



推動措施（經貿合作）

推動措施	具體作法	主(協)辦機關
內需市場連結	● 強化內需消費產品及服務輸出 ➢ 依據各國國情及市場需求，鎖定消費目標族群，擬定客製化拓銷策略，考量產業競爭相對優勢，以中高所得的都市消費者為主要目標客群 ➢ 除優質平價商品外，鎖定教育、健康、醫療，以及餐飲、住宿、休閒娛樂等新興服務產業為推動目標 ➢ 改變低價單品競爭模式，強化系統性輸出能力	經濟部
	● 善用跨境電商搭配實體通路作為行銷通路 ➢ 協助國內電商赴海外發展，與當地業者合作或落地經營，強化平臺競爭力，拓展內需消費市場商機 ➢ 協助國內電商在當地建立金流及物流服務網	經濟部
	● 型塑臺灣產業品牌形象 ➢ 選擇臺灣精品，運用多元整合方式與創意行銷，提升臺灣企業在目標市場之品牌形象	經濟部



推動措施（經貿合作）

推動措施	具體作法	主(協)辦機關
基礎工程 合作	● 籌組基礎建設輸出旗艦團隊 ➢ 結合電廠、石化、環保、ETC及都會捷運等具輸出潛力產業，進行基礎建設或整廠輸出	工程會 (經濟部、交通部、環保署、內政部)
	● 成立基礎建設及整廠輸出之海外輸出協作平臺 ➢ 召開工程產業全球化推動平台會議、系統整合推動平台會議，整合各單位資源 ➢ 協助業者海外標案情報蒐集及投標協助 ➢ 強化基礎建設及整廠輸出之金融支援 ➢ 尋求與美、日、歐、星等第三國廠商策略聯盟，媒介當地華商人脈，共同參與東協基礎建設	工程會 (經濟部、金管會、僑委會、內政部)



推動措施（資源共享）

推動措施	具體作法	主(協)辦機關
觀光	● 便利觀光客來臺 ➢ 放寬東協及南亞國家來臺觀光簽證、有條件免簽證及團體簽證	交通部、外交部、內政部
	● 多元宣傳觀光 ➢ 提供旅遊資訊，活絡雙邊旅遊市場，鼓勵深度旅遊、地方旅遊、文化旅遊 ➢ 提高導遊質量、強化雙語標示，建立穆斯林旅遊之友善環境	交通部（教育部、內政部、勞動部）
科技	● 科技交流平台建置 ➢ 建立新南向科研發展及部長級論壇推動平台，強化科學園區及法人跨國鏈結 ➢ 推動雙邊、多邊國際合作研究計畫，重點領域包括地震、海嘯、大氣、資通訊、生物多樣性等	科技部
	● 防災技術交流 ➢ 協助東協及南亞國家建構智慧災防感測網，擴大災防資訊及技術應用之交流	內政部（科技部）



推動措施（資源共享）

推動措施	具體作法	主(協)辦機關
農 業	● 農業技術合作與協助 ➢ 增進雙邊農業生產、行銷、物流技術之合作 ➢ 提供農技協助，推廣生物性資材與農機具，協助東協及南亞國家提升農業經營能力	農委會 (經濟部)
	● 農業行銷與合作 ➢ 成立「台灣國際農業開發(股)公司」，以國家品牌擴展海外市場 ➢ 協助東協及南亞農產品與臺灣食品加工技術合作，創造產業升級	農委會
	● 糧食安全合作 ➢ 與東協及南亞國家洽談農企業合作開發，確保我國糧食安全	農委會
中小企業	● 中小企業雙邊商機媒合 ➢ 布建雙邊合作資源網絡，建立商機媒合平臺，創造多元策略合作機會	經濟部
	● 中小企業營運及行銷合作交流 ➢ 積極協助東協、南亞中小企業能力建構及技術交流	經濟部



四、航運物流業在東協市場之發展與商機

- 基礎建設、內需消費兩大商機
- 北東協
 - 北東協從鐵公路交通網到深水港，擁有龐大的基礎建設需求。
- 南東協
 - 海運、港口建設
 - 經濟轉型過程，還有隨之而來的中產階級的內需商機。



北東協崛起新星

東寮緬越(CLMV)新興市場

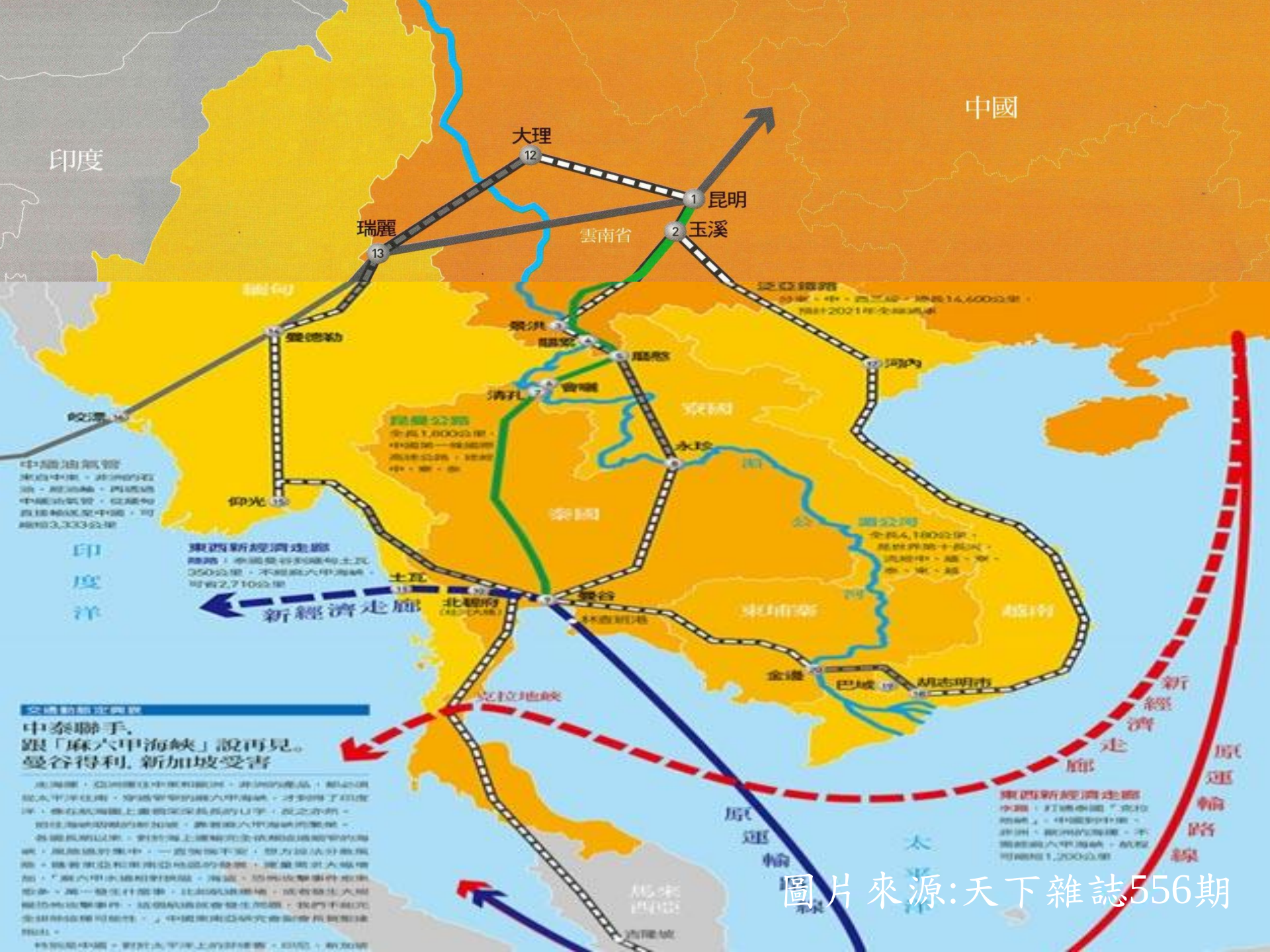
- 亞洲開發銀行估計，CLMV**基礎建設需求**，就高達8,000億美元，幾乎是台灣整整兩年的GNP；
- CLMV用**開放的外資政策**，接過南東協逐漸淘汰的傳統製造業，並**大力發展基礎建設**，衝高經濟成長率和就業。
- 南東協與越南的大胡志明地區，3.4億的潛在**消費人口**，更等於一個美國、兩個日本。

國家項目	人口總數 (萬人)	GDP (億美元)	人均GDP (美元)	GDP 成長率 (2015)	FDI* (百萬美元)	通貨膨脹率	失業率*	貿易總額 (億美元)	全球競爭力排名
汶萊	41.7	118	28,237	-0.2%	N/A	0.4%	3.8%	1,237	N/A
印尼	25,546	8,590	3,362	4.8%	26,349	6.4%	6.2%	30,041	37
馬來西亞	3,100	2,962	9,557	5.0%	10,609	2.1%	2.0%	38,900	18
菲律賓	10,215	2,920	2,858	5.8%	6,202	1.4%	7.1%	12,883	47
新加坡	554	2,927	52,888	2.0%	67,523	-0.5%	3.0%	64,369	2
泰國	6,884	3,953	5,742	2.8%	3,719	-0.9%	0.9%	41,291	32
柬埔寨	1,554	182	1,168	6.9%	1,730	1.2%	0.4%	3,464	90
寮國	703	125	1,779	7.0%	721	5.3%	1.4%	667	83
緬甸	5,185	670	1,292	7.0%	1,398	11.5%	3.3%	2,661	131
越南	9,168	1,915	2,088	6.7%	9,200	0.6%	2.3%	35,532	266



北東協的鐵公路交通網

- 北東協與鄰近的中國雲南與廣西，正佈建新的鐵公路、水路、海路交通網建設。
- 擬將取代過去依賴麻六甲海峽的功能，重新有效地連結亞、歐、非洲和中東經貿路徑。
- 一條經濟走廊、一條中緬油氣管、三條鐵路及兩大洋，形成「北東協經濟板塊」，串起20個新崛起的城市。



交通動能定興衰

中泰聯手，跟「麻六甲海峽」說再見。曼谷得利，新加坡受害

走海運，亞洲通往中東和歐洲、非洲的產品，都必須從太平洋往南，穿過繁忙的麻六甲海峽，才到了印度洋，轉往歐洲或非洲。如果海運上出現深長長長的口子，反之亦然。

前往海峽以南的新加坡，靠著麻六甲海峽而繁榮。

各國風潮以來，對於海上運輸完全依賴麻六甲海峽的國家，風險過於集中，一直惴惴不安，想另謀出路。麻六甲海峽的風險，隨著東亞和東南亞地區的發展，產量需求大增，「麻六甲水運相對狹隘，海運、陸運攻擊事件愈來愈多，萬一發生什麼事，比如海運中斷，或者發生大規模恐怖攻擊事件，這個航運就會發生問題，我們不能完全排除這種可能性。」中國東南亞研究會會長黃智雄指出。

特別是中國，對於太平洋上的好運，印尼、新加坡

中國

印度

大理

昆明

玉溪

瑞麗

雲南省

緬甸

仰光

東西新經濟走廊
陸路：泰國曼谷到緬甸土瓦
350公里，不經過麻六甲海峽，
可省2,710公里

新經濟走廊

曼谷

北緯府

(40°N)

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

曼谷

圖片來源:天下雜誌556期



北東協經濟板塊

- 未來的「**東西新經濟走廊**」
 - **陸路**：泰國**曼谷**到緬甸**土瓦**350公里，不經麻六甲海峽，可省2,710公里。
 - **陸路**：打通泰國「**克拉地峽**」**運河**中國到中東、非洲和歐洲，不需經麻六甲海峽，航程可縮短1,200公里。
- **中緬油氣管**：緬甸中國，縮短3,333公里
- **泛亞鐵路**
 - 分東、中、西三線，總長14,600公里，預計2021年全線通車。
 - 昆明至曼谷
 - 中國直通東南亞的最後一段（寮國段），2018年內即將建成。



昆曼公路

- 昆明至曼谷，是北東協第一條國際高速公路，2013年底全線通車。
- 雲南與北東協間產生了龐大的人流、金流與物流之大匯聚。
- 雲南邊境通關口岸，多達九十多個，從邊境進出東協，一年高達2,000萬人次。
- 有關稅誘因，常有企業到雲南臨滄設廠，就近與東協往來交易。

土瓦港深水港

- 將來會是一個亞洲最大的深水港，一年可以處理一億噸貨物量。
- 緬甸政府和泰國，2011年合作打造「土瓦經濟特區」。



昆曼公路



圖片來源:天下雜誌556期



圖片來源:天下雜誌556期



南東協

- 港口基礎建設
- 港口與城市間的聯外道路及運輸
- 港口內的物流活動



五、新南向政策與一帶一路之競合

- 目前台灣正在推動「新南向政策」，其對象是東協國家，而東協國家也是大陸「一帶一路」的沿線國家，這二個政策的交集就是東協國家。
- 針對這個交集，香港貿易發展局9月22日來台舉辦了一場座談會，介紹香港在投資進入東協國家所佔的優勢，俾讓台灣企業利用並取道香港南進東協。
- 顯然，台灣的「新南向政策」與大陸的「一帶一路」有競合的關係存在。



競合

- 競合賽局的贏家，就是能採取雙贏策略，為賽局創造最大價值的人。
- 在競合賽局裡，合作與競爭一樣重要。
- 合作是為「創造價值」
- 競爭是為「爭取價值」



一帶一路

- 2014年11月大陸提出「一帶一路」，發起成立亞投行和設立絲路基金，希望與「一帶一路」沿線國家地區合作，加快「一帶一路」建設，以利於促進沿線各國經濟繁榮與區域經濟合作。



- 亞投行將運用一系列支持方式為亞洲各國的基礎設施項目提供融資支持——包括貸款、股權投資以及提供擔保等，以振興包括交通、能源、電信、農業和城市發展在內的各個行業投資。

亞投行投資方向





一帶一路的投資重點

- 從「一帶一路」方案及大陸「一帶一路」沿線省市地方政府所宣布的局部配合措施來看，其重點在中國大陸及「一帶一路」沿線國家地區：
 - 鐵公路基礎建設
 - 港口投資建設營運合作
 - 自貿區及保稅區的推動
 - 物流園區、集散基地和配送中心等建設、經營與管理
 - 海鐵聯運



兩岸在東協的競爭

- 一帶一路是中國為了拓產市場所推動的計劃，它可能為台灣帶來市場，但也帶來競爭與威脅，屆時台灣將面對大陸的國企及大集團的競爭。
- 在TPP產生極大變數，台灣無法參與RCEP及亞投行的情形下，將對台灣更為不利。
- 屆時台商可能將會透過其在大陸或香港之據點進軍東協市場，不再從台灣前往東協。



兩岸在東協可以合作的地方

- 「一帶一路」在東協可以帶來的商機
 - 高鐵、港口、電站等大型項目
 - 上游的資源開發、基建投資
 - 中游製造業轉移、合作生產基地開發
 - 下游產品服務銷售、市場推廣和營運管理，處處都可帶來商機。
- 台灣或許沒有能力承包東協大型的運輸及港口投資基礎建設工程，但是可以承攬中小型計劃，而這些投資都需要政府支持。



兩岸合作的途徑與方式

政府雖言沒有必要和中國的「一帶一路」競爭，但「一帶一路」是大陸為了拓產市場所推動的計劃，它可能為台灣帶來市場，但也帶來更大的競爭威脅，「新南向政策推動計畫」已鋪有合作的途徑與方式。

推動措施	具體作法	主(協)辦機關
協商對話	● 兩岸善意互動及合作 ➤ 於適當時機和對岸就相關議題及合作事項，展開對話及協商，促使新南向政策和兩岸關係相輔相成，共創區域合作典範。	陸委會 (經濟部及相關部會)



六、政府可以協助之部分與作法

- 設置專屬之航運物流整合性諮詢窗口
 - 東協華人多，雖然與台灣有連結，但當中不少地區的**文化、語言、宗教**等背景，對台灣而言仍是**陌生**，開拓當地市場前必須妥為部署。
 - 新南向政策推動計畫雖要求經濟部成立「新南向產經資訊諮詢中心」，但並無專屬之航運物流整合性諮詢窗口。
 - 提供航運物流業界專業資訊
 - 提供東協航運物流專業資訊，讓業界去評估及規劃進軍東協市場
 - **包括**各國法令規範、產業資料庫、商情及市場調查、**當地人脈連結**等資訊。



- 協助前往東協設立據點，保障投資

- 台灣航商及海運承攬運送業會視東協各國的貨運量之多寡，考慮規劃是否前往設點。
- 我業者前往設點，大多需與當地業者以合資的方式進行。
- 在投資方面，頗無保障。需要政府與東協各國簽訂雙邊投資及租稅協定。

- 將交通部、航港局及台灣港務公司納入推動計畫主協辦機關

- 「新南向政策推動計畫」的推動措施及具體作法對航運物流產業的部分，並未多所著墨。建議未來該項「推動計畫」應增加航運物流的項目，並將交通部、航港局及台灣港務公司納入主協辦機關，於未來共同規劃推動。



七、結論

- 「新南向政策」已成為當前**政府的重要經貿政策**，各機關勢必全力配合。
- 東協市場**有機會，亦有風險**，航運物流業進軍東協市場時，需要作評估與規劃。
- 兩岸在東協**可以合作，也可能競爭**。
- 由於「新南向政策」與「一帶一路」的**目標市場重疊**，在東協國家有關運輸及港口投資建設營運合作等方面，**若能透過兩岸合作，將有利於爭取**。



- 東協的鐵公路交通網及港口均在建置發展之中，台灣航運物流業可憑其專業，在貨物承攬、集運及配送等物流服務方面，一展身手。
- 大多數東協國家對外資前往設立據點多有限制，在投資及業務許可方面，亦受當地政府行政效率的影響，增加許多負擔，這些均有需要透過面政府之協商，予以適當之協助。
- 航運物流產業在東協市場有何實質的商機？台灣業界需要何種協助？主管機關可以座談會、訪談等方式進行探索，俾能制定策略及有效的推動措施，協助業界進軍東協市場。



謹請指教



Q & A