

馬來西亞：物流 2007

概觀

馬來西亞是一個複合式的國家，總面積約 33 萬平方公里，有兩塊相互區隔的領土所形成。西馬來西亞是一個像手指一樣的長形土地，即一般所稱的馬來半島，共分為十一個州，為南中國海所環繞。東馬來西亞包括沙巴(Sabah)與沙勞越(Sarawak)，在婆羅洲島的北端，跨越了南中國海大約 700 公里。馬來半島主要的海港為檳城(Penang)與巴生港(Port Klang)，而古靖(Kuching)、詩巫(Sibu)以及美里(Miri)是沙勞越的主要海港，納敏島(Labuan)則是沙巴的要港。

馬來西亞位居亞洲的心臟，處於亞洲大陸的貿易路徑之要衝，故形成了今天深具多種文化傳統之多元人口的景觀。原住的馬來人與華人以及印度人，加上其他的少數族群，共同生活在一起。以東馬來說，原始的部族—像是達雅族(Dayak)、伊班族(Iban)、賈昆族(Jakun)、比達友族(Bidayuh)、阪南族(Penan)、卡達桑族(Kadazan)以及毛律族(Murut)等仍舊居住在內陸森林裡的長屋裡。而在西馬，則遍佈著現代化的城市，人民的生活型態與歐美先進國家不遑多讓。

馬來西亞的熱帶氣候顯現了典型的全年高溫與潮濕，即使在晚間溫度也鮮少降至攝氏 20 度以下，而日間則經常達到 30 度以上的高溫。整年都會降雨，有 150 至 200 天的下雨天，不過很少是下一整天的。在西馬，西岸的乾季從九月至十二月，而東岸乾季則較明顯，從十月至二月；在東馬，降雨更為嚴重，水災是常有的事。

物流市場規模與需求變化

從獨立以來，馬來西亞達到了相當高的經濟成就。不過，這都是要付出很多代價的，而其間也不乏遭遇經濟的困境（譬如金融危機）。馬來西亞是一個開發中國家（每人所得 4,000 美元），還有許多需要進展的地方，不過其經濟的進步與繁榮是顯而易見的，從表一可看出其與相鄰國家之間突出的對比。

表一 東南亞各國 2001 年經濟指標

	馬來西亞	印尼	菲律賓	新加坡	泰國
每人 GDP (美元)	3,640	680	1,050	24,740	1,970
預期壽命 (年)	71.7	65.9	67.7	78.8	68.9
醫療支出 (佔 GDP 比)	2.5	2.7	3.4	3.5	3.7
每千人電腦數	13	1	2	51	3
每百人行動電話	31	3	15	72	12
每人電力使用量 (千瓦)	2,474	345	454	6,641	1,352
每千人汽車數	147	12	10	122	27

資料來源：The Economist (2003), p.4.

* 馬來西亞 2005 年以購買力平減(PPP)計算的每人 GDP 為 10,450 美元，在亞洲排名第六位（依據 the Economist Intelligence Unit 的生活品質指數）。

在早期的時候，馬來西亞是典型的農業國家，不過從 1987 年開始，其製造業已經成為全國經濟的領先部門，在 1996 年時經濟產值已佔 GDP 的 18.2%，員工雇用佔了 26.5%。不過產值占 GDP 比例於 1997 和 1998 年分別降為 10.45 和 13.7%，主要受經濟危機的影響之故。其後，製造部門的比重又逐漸回升，達到 GDP 的三分之一。

馬來西亞一直都崇尚自由貿易，並極度倚賴對外出口，2000 年時的出口對 GDP 比為 108%。電子與電機為該年的出口大宗(60.6%)，其次為石油與天然氣(3.9%)以及化學製品(3.9%)。美國是馬來西亞最大出口市場（在 2001 年時佔總出口的 20%），有 54%的出口是倚賴航空運輸(*Utusan Malaysia Online*, 2002)。

民營化是馬來西亞目前的政策重心，主要的公用事業都已民營化或在進行中。電力、電信、用水、下水道、船運、港埠、機場、航空公司、鐵路以及許多主要道路都開放民營，而 1,000 多家的公營企業以及事業單位裡，有許多亦已公司化或民營化。大學亦已準備好從事公司化，而在教育民營化的趨勢之下，許多私立教育機構亦紛紛興起。民營化使得政府大幅降低其支出，並大幅削減政府對公共建設投資的對外借款。南北高速公路的完全民營化，是其中一個典型的例子。從 1983 至 1999 年間，共有 464 項的建設計畫開放民營，其中 345 項為現有計畫，而 119 項為新計畫。民營計畫共減少了政府資本支出達 1,291 億馬幣，降低了政府雇用人數共 106,360 (Aliah, Che and Pecotih, 2006: 415-16)。

馬來西亞的經濟發展以外人直接投資(FDI)為主要基礎，針對製造業、農業、旅館與旅遊產業，以及研發與訓練等都提供了投資誘因。各項激勵措施都包含於 1986 年的投資促進法(Promotion of Investment Act, 1986)以及 1967 年的所得稅法。誘因措施以提供部分或某種限度的租稅減免為主，不論是本地或外國投資者，都必須依照產業協調法(Industrial Coordination Act)向政府申請製造許可證。開發計畫依據其績效給予獎勵，沒有差別待遇。

馬來西亞目前極注重知識產業的外人投資，這些產業集中於多媒體超級走廊(MSC)以及中型產業等領域，加上其他諸如石化、電子以及加值之資源密集產業。經多媒體發展公司(MDC)許可之對 MSC 的外人投資，從 1997-99 年的 20 億馬幣(5.2 億美元)增加到 2000 年的 42 億馬幣(11 億美元)(Aliah, Che and Pecotih, 2006: 419)。獲准投資於 MSC 的企業可享受十年免稅或 100%的投資退稅，以及馬國政府保證之下的其他誘因與利益。

MSC 帶來三項主要的貢獻：(1) 以 MSC 2.5-10 GB 的數位光纖骨幹為基礎的高能量全球電信以及物流基礎建設，以及高容量的新國際機場；(2) 新的政策以及網路法令以促進電子商務、加速多媒體應用的發展，以及使得馬國成為區域智慧財產保護的前衛；(3) 以謹慎的分區計畫整合基礎建設的大型發展計畫，並配合綠地的保留創造了一個環保、智慧型都市發展的生活環境(Aliah, Che and Pecotih, 2006: 421)。

包括馬來西亞在內的東南亞各國之基礎建設服務的需求都在快速增加，尤其是在都市地區。這些需求主要來自新近移入都市的貧窮人口，基礎建設必須能滿足這些需要，同時也持續提供區域之成長的動力。東亞的成長主要是為中國、印尼、泰國、馬來西亞以及越南等海岸地區快速成長的都會聚落所推動。區域內國家之間的連結極度重要，區域內貿易也快速上升，其中有許多是在取得中國快速擴張的市場(World Bank, 2005: xxi, xxv)。

這些國家的基礎建設之擴張，馬來西亞可說是表現極佳者。尤其是在供水、電力、電信、網際網路等方面，馬來西亞在區域各開發中國家裡，都是不惶多讓。

而在道路網、鋪設道路比例以及鐵路網等方面，馬來西亞也都達到相當不錯的水準（見表二）。此外，就基礎建設的整體水準來說，馬來西亞在東南亞地區，乃至整個東亞地區，都顯現了相當優秀的競爭實力。其中又以道路、港埠以及機場等表現更佳（見圖一）。

表二 東亞各開發中國家基礎建設的使用與數量

	供水 ^a	衛生設施 ^b	電力 ^c	電話 ^d	網際網路 ^e	道路網 (每 100 平 方公里之 公里數)	鋪設道路 比例	鐵路網(每 平方公里 之公里數)
馬來西亞	93	--	97	62	34.4	20	76	0.49
泰國	93	98	84	50	11.1	12	97	0.79
菲律賓	86	83	79	31	4.4	68	22	0.16
中國	76	39	99	42	6.3	19	91	0.64
印尼	78	55	55	13	3.8	20	58	0.25
越南	49	25	81	9	4.3	29	25	0.97
柬埔寨	44	22	17	4	0.2	22	4	0.42
寮國	58	30	41	3	0.3	14	15	--
蒙古	60	30	90	19	5.8	3	8	0.15

資料來源：World Bank (2005), Table 1.4.

^a 在使用者住家距離一公里每人每天可取得最少 20 公升乾淨用水人口的比例。

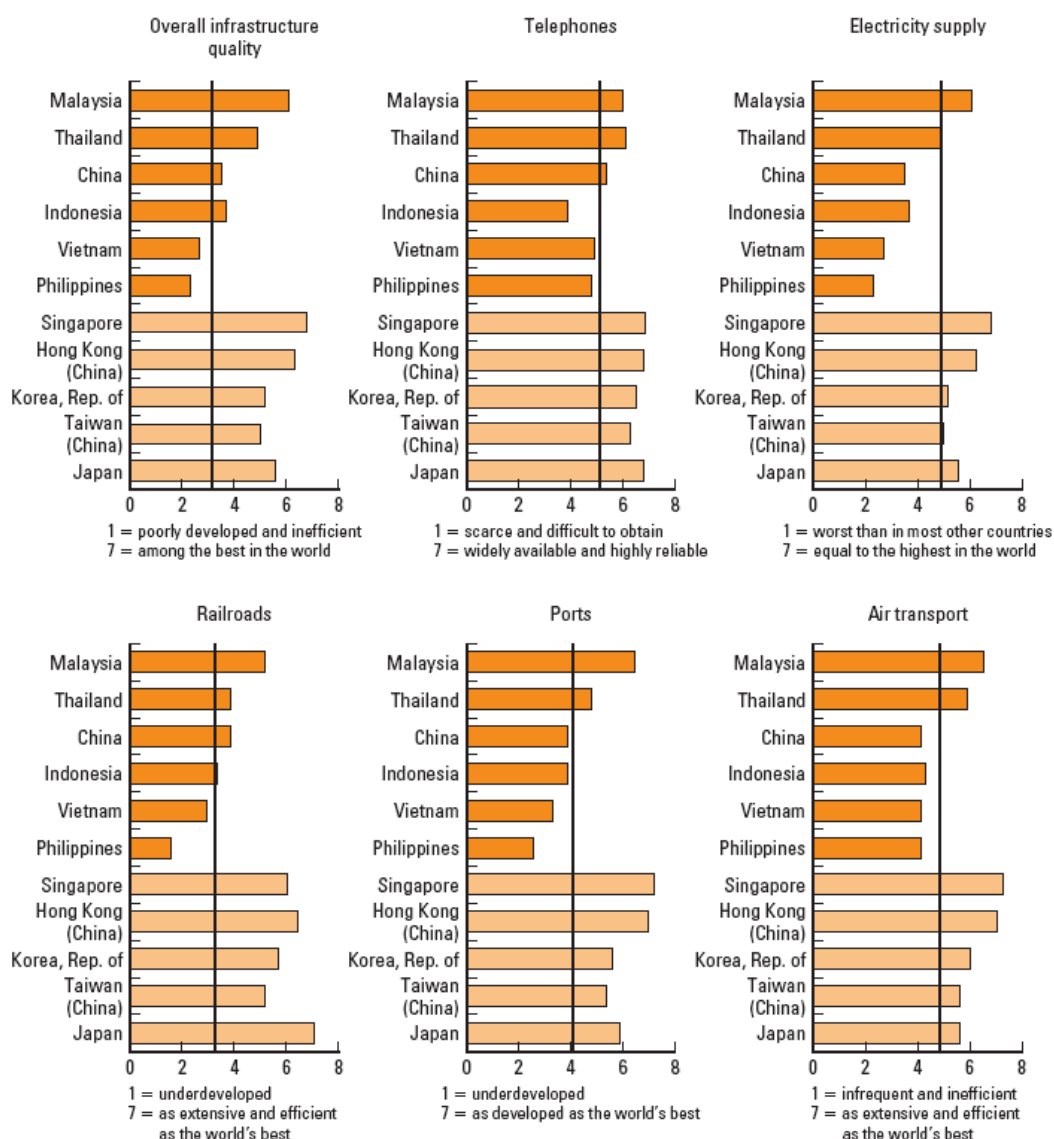
^b 有進步的個人或共用的（而非公用的）排泄處理系統，並將排泄物與個人充分隔離的人口之比例。

^c 能夠取得商業電力的家庭比例。

^d 每一百居民中有掛接電話的人數。

^e 每一百居民中使用網路的人數。

圖一 東亞各國在《世界競爭力報告》裡基礎建設品質的評比



資料來源：World Bank (2005), Figure 1.3.

國際性物流設施

馬來西亞最大的機場—吉隆坡國際機場(KLIA)於 1998 年完成，次年一座以教育與研發為主的電子資訊城(Cyberjaya)亦建設完成，以前述的多媒體超級走廊為其核心，並輔以一多媒體大學提供服務產業的智慧工作者群。最近則啟動了吉隆坡中心站(Kuala Lumpur Sentral)，將所有主要的鐵路運輸網整合在一起，包括連結 KLIA 和雪蘭莪(Putrajaya)的快捷鐵路，雪蘭莪為馬國新的行政中心。

貫穿馬來半島的高速公路將各個成長中心與主要海港以及機場連結在一

起。而為了補足此高速公路網，另啟動了一個名為東協鐵路快車(ASEAN Rail Express, ARX)的吉隆坡-曼谷-吉隆坡貨櫃運輸服務。這最終將擴大而成為泛亞鐵路，包括新加坡、越南、柬埔寨、寮國、緬甸，以至於中國的昆明。

今天，馬來西亞的貿易運輸主要透過七大國際港埠來進出，這些港埠包括馬來半島的檳城、巴生港、柔佛港(Johor Port)、丹戎帕拉帕斯港(Port of Tanjung Pelepas)、關丹港(Kuantan Port)、甘馬挽港(Kemaman Port)，以及沙勞越的民都魯港(Bintulu Port)。巴生港的中心位置，加上政府刻意將該港發展為全國以及區域的運輸中心，使得其運貨量大增。巴生港在 2002 年所創下的 450 萬 TEU 的貨櫃量，使得它成為全球第十一大港埠，其西港(Westport)有極佳的深水設施，可以輕易容納全球最大的船隻停靠。

丹戎帕拉帕斯港(PTP)是馬來西亞最新的港口，於 1999 年底開始營運。全球最大的馬士基海陸貨櫃(Maersk Sealand)以及長榮海運在此均有轉運設施，使得該港在 2003 年時達到 250 萬 TEU 的貨運量。根據馬士基公司的估計，PTP 在 2006 年的貨運量將達到 400 萬 TEU，為該公司全球三大轉運中心之一(Hardy, 2007)。另外，位於馬來半島東岸的關丹港也在進行三十年的擴充計畫，以因應 Kertih-Gebeng 走廊廣大石化工業區的吞吐量需求。而除了實體的基礎建設，在巴生、檳城以及柔佛港均設置有電子資料交換(EDI)系統，使貨物得以快速通關。

馬來西亞的中心位置實有利於其對亞洲各地的連結，故其五大國際機場的航空貨運也相當發達。這些機場包括馬來半島的吉隆坡國際機場、檳城國際機場、蘭卡威(Langkawi)國際機場，沙巴的哥打京那峇魯（亞庇）(Kota Kinabalu)國際機場，以及沙勞越的古靖國際機場。馬來西亞最大的吉隆坡國際機場(KLIA)位於吉隆坡南方 50 公里處，每年載客能量為 2,500 萬人，載貨量為 65 萬噸。為了降低運送的時間，該機場貨物進出口程序都完全自動化(MSC, 2006)。

物流相關政策與推動現況

馬來西亞在其第八期的五年發展計畫(2001-2005)裡，強調將發展長期的整合

型基礎建設開發計畫，推動複合式的運輸，以達整合成效。同時鼓勵大眾運輸的利用，以及智慧型運輸系統。道路的建設以開發成長走廊以及連結鄉村地區為重心，並持續民營化以及延遲支付計畫。計畫期間投入 51 億馬幣於新道路的開發，以及 89 億馬幣於現有道路的改善與升級。在道路開發民營化的趨勢下，將對全國道路網增加了 100 公里的民營高速公路(UNPAN, 2004: 287)。

馬來西亞鐵路網在 2000 年時只承擔了全國不到 5%的貨運量，政府計畫提升其運輸成本優勢，加強其服務的行銷。透過數個電氣化的鐵路雙軌計畫，馬國將加強主要城市與各港口的連結，以及透過泰南與馬來半島陸橋計畫的完成，縱貫南北的貨運將大幅提升服務效率與服務品質。同時配合其推展複合運輸的長期策略，鐵路管理局將強化其貨櫃運輸的能量。同時亦與民間部門合夥興建更多的貨櫃站與設施，以擴大貨運的市場(UNPAN, 2004: 290-92)。

在港埠發展方面，將持續提升能量、設備與設施，並增進港口的效率與生產力，以及相關的服務。港埠與內陸的連結，尤其是透過道路與鐵路，將持續加強。此外，將引進複合運輸模式，以提供貨運到戶的服務。政府對港埠的管理將集中，由單一機構來負責，以確保港口的營運能符合制定的標準，並遵行許可執照的條件與要求。同時，為了配合發展觀光的目標，郵輪作業以及濱海及其他港區的休閒活動亦將強化。還有，將提升對地方港埠的使用率，除了巴生港之外，亦發展丹戎帕拉帕斯港成為貨物轉運中心。政府機關以及航站管理者都將展開推廣活動，吸引更多的進出口商和船商利用地方的港埠。而且亦將透過合資、締結姊妹港以及與國外港埠或船商建立策略聯盟，加強與其他國際港的合作。各港口將加強投資於電腦化以及與 EDI 系統、電腦整合網絡的連結，以強化整體的物流鏈。如此，港埠的運貨能量在第八期計畫內以每年 9.5%的速度成長，從 2000 年的 3 億 4,410 萬噸增為 2005 年的 5 億 4,190 萬噸。貨櫃的裝載也快速上升，以每年 19.8%的速度成長(UNPAN, 2004: 292-94)。

航空的發展則著眼於效率、生產力以及飛安，在 2001 年至 2005 年間，航空的運量在乘客方面每年估計成長 5.2%，而貨運方面則每年成長 7.3%。航空載客

量在 2005 年估計達到 4,160 萬人左右，而運貨量則達到 113 萬噸左右(見表三)。馬來西亞致力於改善飛航效率與服務品質，使 KLIA 成為區域航空中心，並吸引更多的國外航空公司到 KLIA 來提供旅客與貨物進出的服務。機場營運機構與飛航公司將與其他機構及公司成立策略聯盟，以提升合作和連接性。

表三 1995-2005 年馬來西亞機場的運輸量

	1995			2000			2005		
	國內	國際	總計	國內	國際	總計	國內	國際	總計
乘客(千人)	17,422	9,843	27,265	19,114	13,739	32,853	25,660	15,928	41,588
貨物(噸)	128,702	353,328	482,030	114,598	659,263	773,861	238,816	890,336	1,129,152
飛航(次數)	316,944	89,394	406,338	263,026	98,978	362,004	337,435	110,983	448,418

資料來源：UNPAN (2004), Table 10-5.

政府持續與各國協商航空服務協定，以增加航線及飛航次數，並為馬國航空公司取得更多的降落權。政府亦在授予航權上極力支持開放天空(Open Sky)政策，以提升對各地的連結性。飛航管制服務亦均開放民營，而最終與航空相關之各種服務都將為民間部門所經營。馬國政府設立了一民航局(CAAM)，來訂定各種飛航標準，監督機場的運作，以及飛行服務。此外，CAAM 亦負責對馬國國內的飛機與零件製造授與執照，同時促使機場及飛行服務者在商業利益以及產業發展之間維持一個平衡。馬來西亞 36 個機場與航道均由馬來西亞機場集團有限公司(MAHB)來管理，該公司除了加強改善機場的生產力與效率外，還拓展其他非航空的財源，包括 KLIA 土地銀行的開發。在這方面，包括旅館、主題樂園、高爾夫球場以及航空博物館等等都在籌畫之中，以推動 KLIA 成為觀光旅客的集中處所。KLIA 的一級方程式(Formula One)賽車場亦將被充分使用，以推廣賽車運動。此外，政府亦在首邦(Subang)的蘇丹阿布杜爾阿濟茲機場(Sultan Abdul Aziz Airport)建立了國家展覽暨會議中心，以協助該座機場的開發(UNPAN, 2004: 295-96)。

日本國際合作處(JICA)亦於 2004 至 2005 年間協助國營的馬來西亞開發暨基礎建設銀行(BPIMB)進行「基礎建設金融制度能力建構」計畫，以加強其基礎建設金融方面的計畫管理與風險管理能力。JICA 委託日本經濟研究處(JERI)派員至

馬來西亞進行工作坊以及研討會，並於日本為馬國人員開辦訓練課程，或進行網路遠距教學(見 JICA 網頁 <http://www.jica.go.jp/english/global/econ/malaysia.html>)。

物流主要企業的動態

全球國際 (Schenker)

奧地利 130 年的全球國際在馬來西亞登記的是報關業務，在馬來西亞各主要城市及機場、碼頭都有辦事處。它提供整合性的物流服務，包括陸、海、空運及其他相關服務。在全球一千個地點營運，共雇用了 29,000 個員工，每年營業額達到 59 億歐元（見 Schenker 網站 <http://www.schenker.com.my>）。它主要服務汽車和高科技等產業，提供零配件及時送達的服務。它目前的母公司是德國的 Stinnes。

Schenker 於 2003 年亦在馬來西亞的轉運中心 PTP 設有營運點，就位於該港區內的自由貿易區，提供各式加值服務。它在馬來西亞共雇用了 300 名員工，在居林(Kulim)、古靖、馬六甲(Melacca)、KLIA、首邦市以及沙阿蘭(Shah Alam)都設有倉庫，總面積 25 萬平方呎(Schenker Logistics, 2003)。Schenker 在馬來西亞的營運收入以空運為最大宗，佔了 50%，海運則佔了 30%，其餘則為物流與其他服務。高科技產業是其空運服務最主要客戶，佔了 50%，而在其總營業收入裡則佔了 30%到 35%。其基本客戶包括英飛凌科技(Infineon Technologies)、BenQ、矽佳(Silterra)、賓士汽車、VOLVO、Proton 汽車、杜邦、艾波比(ABB)、西門子、奧的斯(Otis)、雀巢、歐司朗(Osram)以及 Ikea 等(Business Times, 2004)。

力霸國際通運(Kuehne + Nagel)

於 1890 年成立於德國布萊梅的 Kuehne + Nagel 為國際運輸承攬業的領導者之一，在世界上超過 98 個國家，已設立了 620 個分公司，約 23,000 員工。主要運輸業務集中於海運、專案運送、空運、內陸運輸、物流、倉儲及發貨，還有由鐵路運輸、船務代理、保險經紀，以及旅遊代理等組成的多樣服務（104 人力銀行，2007）。

Kuehne + Nagel Malaysia 則設立於 1973 年，在東馬與西馬都有營業處所。其併櫃貨中心(LCL Hub)設於巴生港，提供多國的統合以及區域配銷服務。

DHL，

DHL 是第一個在馬來西亞設立營運處所的國際航空快遞公司，從 1973 年起，即在該國 25 個服務中心，總共 700 餘位員工之下，提供快遞服務。DHL 在馬來西亞共有五個國際轉運門戶(Gateways)，以疏通所有跨境的貨物運輸，號稱是所有航空快遞公司裡最大的和最先進的轉運門戶設施。另外，其全球轉送中心提供全球的航空與海洋貨運，客戶物流解決方案以及計畫轉送。

DHL Malaysia 與其母公司 DHL International 一樣，都是由德國的鉅子德國郵政集團(Deutsche Post World Net)持有百分之百的股權。由於過去幾年持續併購幾家船運公司，DHL 目前號稱是一個全方位的公司，包括了海、陸、空運。它亦可謂與檳城的半導體產業從 1970 年代末以來共同在馬來西亞成長。它最近在檳城成立了一個服務中心，藉由船運監視設備，它的員工可以目控整個的運輸過程，是一種真正的智慧型設施(Kannan, 2007)。

日通國際物流(Nippon Express)

日通物流主要從事貨物運輸的處理，專精於整合型的運輸服務，包括家庭與辦公室的遷移、包裝服務、空運與海運、貨物集運以及倉儲。Nippon Express (Malaysia) Sdn. Bhd. 設立於 1984 年，為該公司在全球 37 個國家營業中之一，在馬國八個分支辦事處共雇用了約 900 名員工，設有三座倉庫，主要在馬來半島，而在東馬之古靖亦有一分支辦事處。

未來展望

馬國的未來是相當樂觀的，經濟的持續增強是在預期之中。其國內的各種經濟指標亦顯示持續成長的潛能，設備能量的使用持續改善，外來投資也預期將持續不斷。其國內經濟將持續擴張，消費者與企業的信心都在上升。

若干潛在的政經不確定因素確實也稍微令人感到疑慮，不過長期而言投資者

還是對其基本面以及經濟管理賦予極大信心。對外貿易預期將會稍微降低對製造業的倚賴，而重新拾回對初級產品出口的興趣（像是棕櫚油、橡膠、原油等），使得馬來西亞更趨於富裕。它也極力攀爬電子業的價值鏈，並致力於諸如觀光等服務業的發展。馬來西亞有幸擁有龐大的國內市場，故較不受國際動盪的影響。這當然也有助於其國內物流業的穩定成長。

參考文獻

- 104 人力銀行。2007。〈台灣德信海空運承攬股份有限公司：公司簡介。〉
<http://www.104.com.tw/cfdocs/2000/job2000/jobmanage.cfm?invoice=11832971000&jobnum=0>。
- Aliah Hanim M. Salleh, Che Aniza Che Wel and Anthony Pecotich. “Malaysia: Toward Prosperity with Harmony and Diversity.” In Anthony Pecotich and Clifford J. Shultz II, eds., *Handbook of Markets and Economies: East Asia, Southeast Asia, Australia, New Zealand* (Armonk, NY: M.E. Sharpe), 407-46.
- Business Times. 2004. “Schenker Targets 20pc Increase in Turnover.” *Business Times*, May 31 (http://www.mida.gov.my/beta/news/view_news.php?id=900).
- Economist*. 2003. “The Changing of the Guard: A Survey of Malaysia.” *Economist*, April 5.
- Hardy, Alfean. 2007. “Maersk Sees Its Future with PTP.” *The Edge Daily*, April 11 (http://www.theledgedaily.com/cms/content.jsp?id=com.tms.cms.article.Article_e0230b5b-cb73c03a-161f39e0-fcd7a776).
- Kannan, Predeeben. 2007. “Sam Leong Steers DHL Malaysia to Develop the Country’s Export Potential.” *Business Today*, March (<http://bizz2day.com.my/mar07/cover2.html>).
- Schenker Logistics. 2003. “New Logistics Facility in Malaysia Opening Soon: Schenker Now Present at Port Tanjung Pelepas.”
http://www.schenker.com/english/news/newsFolder/2003_04/malaysia.html.
- UNPAN. 2004. “The Eighth Malaysia Plan: Infrastructure and Utilities.” October 13 (<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/apcity/unpan017511.pdf>).
- Utusan Malaysia Online*. 2002. “Malaysia Berupaya Hadapi Tekanan Ekonomi Dunia.” January 23 (<http://www.utusan.com.my>).
- MSC (Multimedia Super Corridor). 2006. “Developed Infrastructure.”
<http://www.msc.com.my/xtras/whymalaysia/infrastructure.asp>.
- World Bank. 2005. “Connecting East Asia: A New Framework for Infrastructure.” Washington, D.C.: World Bank
(<http://siteresources.worldbank.org/INTEAPINFRASTRUCT/ResourcesorLin>

ks/20792371/Cover-TOR-ForwardNote.pdf).