



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第六十四期 Issue No. 64

2009年4月12日

理事長：林光
 總編輯：楊仲范
 執行編輯：陳志平
 地址：台北市林森北路372號405室
 電話：02-25517540
 傳真：02-25653003
 網址：<http://www.cmri.org.tw>
 電子郵件：publisher@cmri.org.tw

《船舶與海運通訊》徵稿

1. 【海運專論】係針對當前之熱門話題，以短文方式（字數以1500字為限）提供經驗交流之評論及建言以契合時事之脈動。
2. 【專題報導】係針對當前國內外海運相關資訊從研究心得、實務操作、及資料蒐整分析角度加以深入報導，以提供讀者獲取最新海運相關動態與新知。
3. 歡迎所有海運相關之產、官、學界之個人或團體提供資訊、文稿及建言。


啟事

1. 《船舶與海運通訊》將以不定期方式出刊，並以E-mail方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如需本會E-mail者請逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540分機9。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣500元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥01535338帳號訂閱。

目 錄

海運專論	2
小三通對澎湖國內商港之影響.....	2
海事法規	4
海運市場動態報導	5
貨櫃運輸動態報導.....	5
油輪市場動態報導.....	8
國際散裝乾貨船海運市場行情分析.....	11
專題報導	20
船舶結關E化芻議.....	20




海運專論**小三通對澎湖國內商港之影響**張雅富¹**一、前言**

澎湖港為澎湖地區對台灣最主要之通商港口，亦為政府指定為對大陸進行小三通之國內商港之一，目前澎湖港為一港二碼頭區形態，包括馬公及龍門尖山碼頭區，交通部高雄港務局為其管理機關，並設馬公辦事處以管理商港相關事宜。

交通部曾於 93 年 10 月公告：澎湖馬公碼頭區及龍門尖山碼頭區為國內商港；龍門尖山碼頭區之營運日期由高雄港務局完成營運準備後擇期發布。

行政院於 97 年 10 月 15 日也已修正發布「試辦金門馬祖澎湖與大陸地區通航實施辦法」名稱及全文 33 條；並定自 97 年 10 月 15 日施行(原名稱：試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法)，澎湖港已可與大陸地區港口實施通航，依據 97 年 11 月 4 日兩岸兩會所簽署的「海峽兩岸海運協議」，我方所開放的 11 個港口，其中包括澎湖馬公為「小三通」港口之一。

二、現況

依據交通部上位計畫(96-100 年)賦予澎湖港之發展定位如下所示：

- 1.澎湖對外及各島間之主要客貨運港口
- 2.兩岸小三通港口
- 3.具觀光、工、商產業之多功能港

澎湖港將以上位計畫賦予之發展定位為基礎，並考慮近年來內外部環境變遷情況，據以研擬未來發展目標及策略，作為整體規劃及未來發展計畫檢討修訂之依據。

(一) 馬公碼頭區

馬公碼頭區位於澎湖本島西南灣岸，在馬公市範圍內，為一個港口朝西之馬蹄形天然灣澳。馬公碼頭區距高雄港約 76 海浬，距安平港約 52 海浬，距布袋港約 28 海浬。交通部 93 年 7 月 9 日公告核定範圍，馬公碼頭區港區總面積約 70.3 公頃，包含水域面積 60.4 公頃及陸域面積 9.9 公頃。馬公碼頭區現有碼頭九座，碼頭總長度 956 公尺，

¹ 港口從業人員

後線設施有港務大樓、候船室及停車場等。本碼頭區營運以客運為主，但亦有貨輪使用。

(二)龍門尖山碼頭區

龍門尖山碼頭區位於澎湖縣湖西鄉，距雲林箔仔寮漁港僅約 28 海裡，距離馬公碼頭區 18 公里，商港範圍於 93 年 6 月 29 日獲交通部核定，並於 93 年 7 月 9 日公告實施，含港區總面積約 147.7 公頃，包含水域面積 131.8 公頃及陸域面積 15.9 公頃(龍門漁港與尖山漁港不劃入港區範圍)。澎湖縣政府於 84 年起開始即進行本碼頭區擴建工程，已完成五期工程，現有碼頭 8 座，總長度 1,003 公尺，正由高雄港務局與澎湖縣政府持續辦理港區移交作業中。

三、經濟效益預估

(一)旅客人數

澎湖一直是國內重要的海洋觀光勝地，藉由澎湖馬公港進出的旅客人次每年都在 22 萬人次以上，未來配合小三通方式，已有國內航運公司正籌備進行廈門－馬公－台中客運航線，可方便兩岸旅客中轉進出台灣，未來可吸引台商、大陸旅行團由廈門直接至澎湖觀光、商務洽商或再轉機至台灣，此一航線預估每年約可增加旅客 5,000 人次以上，未來如有多條航線再新開闢，預期將可帶來更多兩岸旅客人次。

(二)貨運量

目前政府開放大陸袋裝水泥、砂石與岩塊自馬公中轉龍門尖山碼頭區方式，可解決澎湖地區建築工程材料不足的困境，又兼顧維護澎湖地區民眾對自然景觀保育要求。目前已有大陸與澎湖航商申請開闢廈門至馬公中轉龍門尖山碼頭區的貨運航線，待正式開通此航線，預計每年將有 20 萬噸以上的貨運量。

(三)地方經濟

由於澎湖馬公小三通的開放，對澎湖地方經濟將有助益，直接受益為航運及港口輔助事業，其他尚有觀光交通、禮品、飯店餐飲業等受益，以每人在澎湖一天的觀光住宿及交通餐飲消費 2,000 元計，保守估計初期可增加 1 千萬元以上的直接觀光收入，未來配合博奕特區、澎湖地方各項旅遊活動舉辦，將可吸引更多旅客至澎湖觀光旅遊。

四、結語

澎湖群島位居台灣海峽中線，自古以來即為兩岸及國際貿易之中轉地，亦是唐山移民至台灣開墾的前哨站。而大陸此次所開放的 63 港口中，例如泉州、廈門、汕頭等港口，台灣先民早期大多由當地渡海來台，語言、風俗習慣、血緣均與台灣相近，故政府此次開放澎湖馬公為「小三通」港口，恰可發揮澎湖的交通地理區位、觀光資源優勢，將可為澎湖未來的經濟發展注入新的動力，扮演海峽兩岸人民與經濟交流的新角色。





海事法規

海事院校學生上船實習辦法修正

中華民國九十八年三月十七日交通部交航發字第0九八00八五0一二號令修正發布第二條、第三條條文

第二條	
	<p>本辦法所稱海事院校學生，係指專科以上學校或高級職業學校之航海、輪機、商船、船舶機械及其相關系科之在校學生。</p> <p>前項學生經當地航政機關核准上船實習甲級船員職務之人員稱為實習生。</p>
第三條	
	<p>學生申請上船實習，應由學校擬具實習計畫書，明定實習項目，檢具體格檢查證明書，連同學生上船實習名冊向當地航政機關申請核准。</p> <p>經核准上船實習後，學校應向當地航政機關申領效期二年之臨時船員服務手冊。</p>

航行船舶船員最低安全配置標準修正

中華民國九十八年三月十七日交通部交航字第0九八00八五0一三號令修正發布第九條條文

第九條	
	<p>航行船舶船員在任何二十四小時內，至少有十小時以上之休息，且在七天內至少應有七十七小時之休息時間。但因緊急、操演或其他不可抗力情事者，不在此限。</p> <p>前項十小時之休息時間得分為二段，其中一段至少應有六小時以上，且相連兩段休息時間之間隔不得超過十四小時。</p> <p>前二項十小時之休息時間，得調整為至少一次連續六小時。但以不超過二天為限。船員工作安排表應張貼於船員易接近之處。</p>





海運市場動態報導

貨櫃運輸動態報導

楊正行*

壹、航運

一、DNV 指出海運業要在控制船舶供應多下功夫

挪威船級社 (DNV) 日前發表報告表示, 現時全球有 1,000 艘貨船正在閒置, 如果世界經濟未能快速好轉, 此次低潮期有可能會持續 3 至 5 年, 因此世界有必要仿照與上世紀 70 年代的海運業低潮的措施, 在控制船隻供應方面下功夫, 遏止剩餘運力繼續上升。DNV 同時預測, 未來 4 年至少會有 600 艘船被拆解, 2,400 艘新船會被推遲交付。

參考資料: 中國物流觀察、Lloyd List

二、全球一月新船價格跌 6.1%

據 Drewry 最新一份造船行情市場報告指稱, 今年一月份新船價格跌 6.1%。並相信未來歲月中還會再跌。一月份船價指數為 165.7 點, 同比已下跌 10.8 點, 這是近年來最大跌幅。除此之外, Drewry 貨櫃船指數也跌破 100 點大關, 這是自 2004 年以來最低指數水準。

參考資料: 中國物流觀察

三、航商計畫削減運力投入或閒置更多運力

據報導, 東方海外計畫至今年底通過對租賃船舶的調整, 將削減約 20% 的運力投入。去年底東方海外營運船隊規模為 373,096 TEU, 至三月底將削減至 364,444 TEU, 預計到第 3 季, 營運船隊規模將進一步削減至 337,509 TEU。據悉, 東方海外今年將有 32 艘租賃船的租約到期, 該公司希望續約時, 在壓低船舶租金的同時, 能削減一半左右的到期租賃運力。唯東方海外在第四季將有新船陸續交付, 預計至年底船隊規模將回升至 353,425 TEU。

另據報導, 由於貨櫃航運市場的低迷, 阿拉伯聯合航運公司(UASC)可能會閒置更多運力。據悉, 目前該公司已有 4 艘 2,000 TEU 船舶和 5 艘 2,800 TEU 船舶從航線上

* 國立交通大學 交通運輸研究所碩士 陽明海運從業人員

被撤下，處於閒置狀態。該公司從今年 6 月到明年 1 月份將有 10 艘 4,000 TEU 新船陸續交付。此外，該公司訂造的首艘 13,000 TEU 新船計畫於 2010 年底交付。

參考資料：中國物流觀察

四、貨櫃船閒置速度有所緩和

據 AXS 統計，截至三月十六日全球貨櫃船閒置數量為 484 艘，共 141 萬 TEU，占全球貨櫃船總量的 11.3%。雖然運力閒置數量仍在增長，但速度明顯較前三個月放緩。總體來看，3,000 TEU 以上船型和 500-1,000 TEU 船型的閒置數量明顯下降，而 1,000—3,000 TEU 的船型，閒置量仍然有明顯上升趨勢。據分析，這主要是因為部分船公司近期合開航線後，紛紛啓用 3,500-4,000 TEU 船來取代航線上原來的 2,000-3,000 TEU 運力。這些被取代的運力，多數租賃期在今年上半年到期，導致該類型運力在市場上過剩。

參考資料：中國物流觀察、Lloyd List

五、Maersk 延後新船交付

據報導指出，由於運力過剩，該公司正與船廠協調推遲新船交付期。Maersk 新船訂單的交付期大多集中在 2011 年到 2012 年，預計今年將交付 9 艘，2010 年將有 6 艘要交付，而 2011 年到 2012 年將交付 32 艘貨櫃船。

參考資料：中國物流觀察

六、中海發展不會取消訂單

據報導指出，中海發展今年計畫處置 11 艘老舊船舶，共計 30.9 萬載重噸。而目前在建的船舶共計 69 艘 952 萬載重噸，將全部於 2012 年底前交付使用。中海發展認為，雖然現時市場運力增長過快，但該公司大部分新船將在 2010 年後才逐步投入使用，其價格和投資回報均鎖定，目前不會考慮取消訂單。

參考資料：中國物流觀察

七、萬海航運購入二艘貨櫃新船

據報導指出，萬海航運日前從韓國船東 CIDO 手中購入兩艘 1,800 TEU 新船。兩艘新船當初的造價為每艘 3,300 萬美元，由於未能在市場上及時找到租家，因此船東以 6-7 折的價格出售。據指出，1,800 TEU 的船型在非洲和南美地區航線不如 1,700 TEU 船，但適合亞洲航線營運。

參考資料：Lloyd List、中國物流觀察

八、招商局集團與DHL將在深圳啟動全面戰略合作

據報導指出，日前 DHL 與招商局集團正式簽署全面合作備忘錄，雙方將會在今年六月開始，於招商局旗下的深圳前海灣保稅港內開展合作。據瞭解，雙方此次合作，主要集中在倉儲及相關物流業務和境內供應商庫存管理。DHL 掌握系統和專業人才上



的優勢，招商局則擁有中國全面的網絡，一般認為此次合作將有利 DHL 進一步提升在中國的市場地位。

參考資料：中國物流觀察

九、中遠國際收購船舶燃油供應商

據報導指出，中遠國際控股公司日前收購從事船舶成品油貿易及海上供油業務為主的連悅公司 18% 已發行股本，交易總現金為 3,804.4 萬港元。通過這項收購，中遠國際將會參與從事船舶燃油貿易及供應業務，以及各類石油產品儲存服務。連悅是中國最大的水上供油供水集團-中國船舶燃料公司的主要供貨商之一，主要從事燃油及石油產品貿易，以及船舶燃油供應服務。

參考資料：中國物流觀察

貳、港口

一、新加坡港口前二月吞吐量下跌近二成

據新加坡港口與海事局（MPA）統計顯示，新加坡港 2 月份貨櫃量由一月份的 197.44 萬 TEU 再降至 185.04 萬 TEU，也較去年同期的 230.84 萬 TEU 減少 19.84%，累計新加坡港今年前二個月櫃量 382.4 萬 TEU，比去年同期下跌 19.7%。

參考資料：中國物流觀察

二、香港二月櫃量下跌兩成

據香港港口發展局統計指出，香港二月份的貨櫃吞吐量只有 130.5 萬 TEU，同比下跌 20.6%。數字顯示，香港港口以占總數七成的葵青港區跌幅最大，達 25.1%，僅有 93.5 萬 TEU，跌破百萬 TEU 大關，這是近 10 年僅見的現象。而中流作業、內河運輸跌幅不大，有 37 萬 TEU，跌 6.5%。

參考資料：中國物流觀察

三、美西南港口二月櫃量急跌

據報導指出，美西長堤、洛杉磯兩港二月份貨櫃吞吐量依然急跌，顯示美國進出口貿易非常疲弱。洛杉磯港月狂跌 33%，而長堤港更急跌 40%。據長堤港公布的數字顯示，二月份貨櫃總量 318,042 TEU，同比下跌 40%；其中，進口櫃 149,299 TEU，跌 43.3%；出口櫃 92,781 TEU，跌 37%，空櫃 75,962 TEU，跌 36.3%。洛杉磯港二月份貨櫃總量 413,910 TEU，同比下跌 32.56%；其中，進口櫃 206,034 TEU，跌 35.3%，出口櫃 111,595 TEU，跌 27.6%，空櫃 96,280 TEU，跌 31.79%。

參考資料：American Shipper、JOC、中國物流觀察

四、研究機構認為中國港口運力過剩

據報導，AXS-Alphaliner 認為中國港口運力過剩，而 Drewry 也預測今年整體行業處理量可能僅有 2.8% 升幅，是近年來最低的成長。Morgan Stanley 一月份對中國

港口的吞吐能力所作分析預測指出，2009 年港口吞吐量和船運能力在未來數個月會降至低點。該報告認為對中國港口今年貨櫃吞吐量估計，最差的是 0.2% 負成長，最好的是 8% 正成長。PSA 曾對前景表現看法，認為除非全球經濟在 2009 年能夠復甦，否則，今年對碼頭營運商來說是非常艱難的一年。上海港務集團 2008 年貨櫃吞吐量 2,801 萬 TEU，成長 7.1%，但隨國際金融危機持續擴散和蔓延，上海港務集團也坦言，2009 年將是近年來港航業形勢最為嚴峻的一年。

參考資料：中國物流觀察、Lloyd List

五、蘇伊士運河二月收入跌二成六

蘇伊士運河今年二月份總收入為 3.02 億美元，比去年同期減少 26%，也比一月減少一成。通過運河的船數只有 1,272 艘，比去年同期減少 404 艘，跌幅達 24%。由於全球金融危機和亞丁灣海盜活動猖獗，蘇伊士運河管理局在 1 月決定放棄增加收費，不過仍難以避免部分原來經過該運河的船隻在過去數月陸續繞道南非好望角。管理局先前已預期，假如全球經濟環境持續惡劣，今年通過蘇伊士運河的船數會減少 7%。

參考資料：Lloyd List、中國物流觀察

油輪市場動態報導

張倬瑋*

三月中 OPEC 會議之後，主席 Chakib Khelil 再次宣示該組織減產的決心，要求各會員國貫徹減產行動，目標將油價推向每桶 70 美元甚至 80 美元的水準。總計自去年九月以來已經將每日產量共減少了 420 萬桶，此舉也使得油價在跌破 40 美元之後漸漸回升。其中以西德州原油三月份的漲勢最為明顯，月初還在 40 美元附近徘徊，之後慢慢上升一度逼近到每桶 55 美元，最後收在每桶 49.65 美元。另外杜拜及布蘭特原油則在月初時有小幅下滑到每桶 42 美元附近，OPEC 會議之後受到利多消息影響皆一度突破每桶 50 美元的關卡；但接近月底時欲振乏力，最後分別收在每桶 40.80 及 46.48 美元。

壹、VLCC 貨載成交數減少

三月份波灣 VLCC 共有 87 筆成交紀錄，比去年同期少了 12 筆貨載；連同一、二月減少的部份，一共超過 30 筆。目前波灣閒置的船舶日漸增多，在加上新造船下水的排擠效應，船東在議價上完全處於不利的局勢。當然所成交運費的走勢便會往租方的要求靠攏；以波灣往遠東為例，運費月初在 WS47.5 點的水準一路下滑，即使船東月中一度努力想守住 WS 40 點的水準，但最終還是抵擋不住可承運貨載數減少的壓力，月底波灣東行的成交價約為 WS 35 點左右。波灣西行的市場部分，整個月波灣到美灣的船舶詢問數少之又少，也導致了西行運費跌幅更為明顯，下滑了約 40% 最後僅能以

* 中國航運股份有限公司 油輪業務組

WS 22.5 點作收。

貳、SUEZMAX 運費漲跌互現

三月初 Suezmax 的運費受到美國原油庫存量減少的影響，西非到美灣的船舶詢問度大增，成交運費一週內從 WS 80 點一路飆到 WS 95 點。但這波租船熱潮一過，承運需求大幅減少，直接反映在運費的跌勢上，月底收在 WS 56 點左右。而波灣西行及地中海市場的運費月底較月初都下滑了 WS 20 點以上；僅波灣東行的運費因為受到石油產量減少的影響，許多租方改以 Suezmax 取代 VLCC 去承運貨載，運費尚能維持平盤。

參、AFRAMAX 美洲市場先盛後衰

三月份 Aframax 加勒比海到美灣的運費走勢也是呈現一個倒 V 的走勢，月初時運費還不到 WS 70 點，到月中時成交價已翻一倍來到 WS 140 點，但後繼無力最終僅能以 WS 90 點作收。北海到歐陸的市場表現則相對的穩定許多，運費雖呈現一個小幅下滑的走勢，但都保持在 WS 75 – 85 的區間。

肆、成品油運輸市場全面下跌

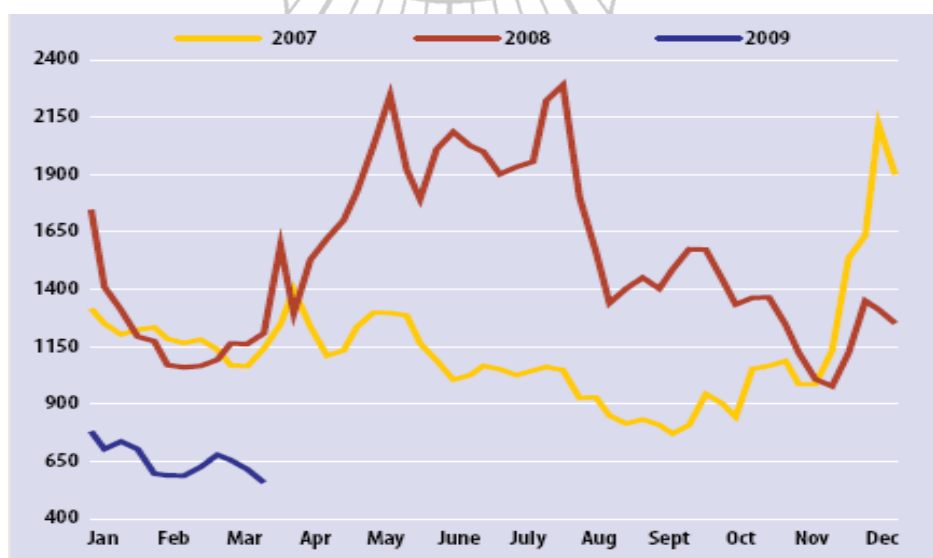
受到經濟不景氣的影響，成品油的需求日漸減少；運輸市場部分，上個月的運費全面下跌，一掃之前給人穩定的印象。MR、LR1 及 LR2 的運費跌幅都超過了四分之一，其中以運往亞洲市場的貨載下跌最為明顯；以波灣到日本的 LR1 為例，運費月初時還有 WS 105 點的水準，但三月份一路下滑到月底僅剩 WS 63 點，跌幅甚至達到了 40%。

TANKER MARKET FREIGHT RATES MAR/2009

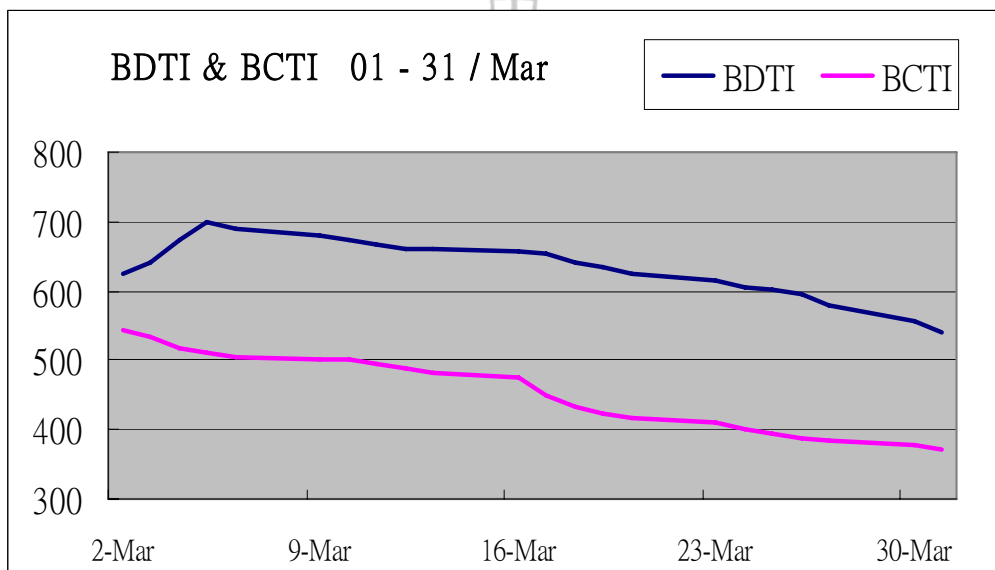
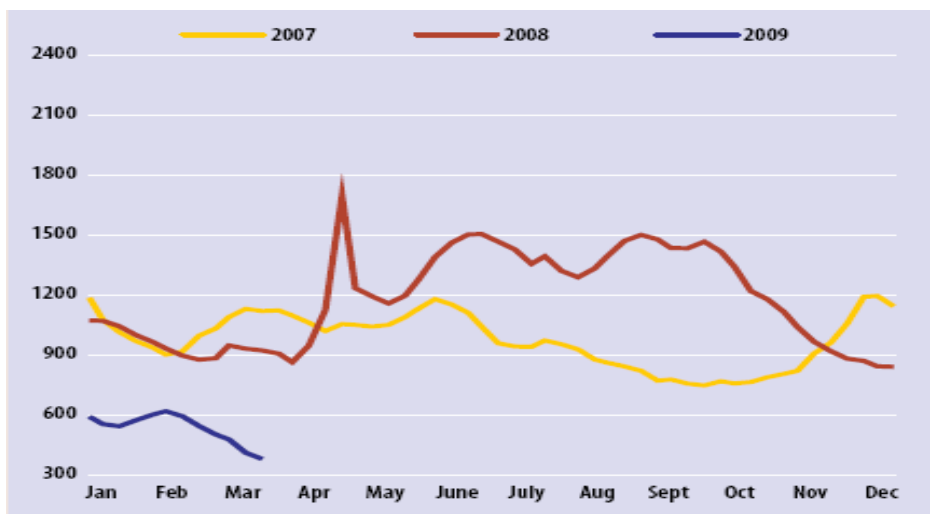
DIRTY	TYPE	27-Mar	06-Mar	13-Mar	20-Mar
MEG / WEST	VLCC	24.0	35.0	32.5	26.0
MEG / JAPAN	VLCC	35.0	37.5	37.5	36.5
MEG / SINGAPORE	260,000	35.0	40.0	37.5	37.5
WAF / USG	260,000	47.5	55.0	50.0	47.5
WAF / USAC	130,000	55.0	85.0	82.5	65.0
SIDI KERIR / W. MED	135,000	62.5	95.0	95.0	80.0
N.AFR / EUROMED	80,000	60.0	72.5	72.5	60.0
UK / CONT	80,000	75.0	75.0	77.5	77.5
CARIBS / USG	70,000	90.0	140.0	120.0	140
VLCC fixed all areas in the week :		21	35	25	38
Previous week :		38	25	35	25

VLCC available in MEG next 30 days:	97	99	97	92	
Last week :	92	102	99	97	
CLEAN	TYPE	27-Mar	06-Mar	13-Mar	20-Mar
MEG / JAPAN	75,000	52.5	70.0	65.0	60.0
MEG / JAPAN	55,000	60.0	90.0	85.0	80.0
MEG / JAPAN	30,000	80.0	105.0	90.0	85.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	70.0	90.0	85.0	80.0
BALTIC T/A	65,000	70.0	105.0	92.5	80.0
UKC-MED / STATES	37,000	70.0	110.0	80.0	70.0
CARIBS / USNH	38,000	70.0	102.5	85.0	75.0
1 YR TC USD / DAY	TYPE	27-Mar	06-Mar	13-Mar	20-Mar
VLCC	(MODERN)	\$40,000	\$50,000	\$50,000	\$45,000
SUEZMAX	(MODERN)	\$30,000	\$33,000	\$33,000	\$32,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$22,000	\$24,000	\$23,500	\$23,000
PRODUCT LR2	105,000	\$23,000	\$24,000	\$24,000	\$23,750
PRODUCT LR1	80,000	\$21,000	\$22,500	\$22,500	\$22,000
PRODUCT MR	40,000	\$16,500	\$17,500	\$17,250	\$17,000

BALTICS SPOT RATES – CRUDE OIL



BALTIC CLEAN RATES



參考資料：Fearnleys, Fairplay

國際散裝乾貨船海運市場行情分析

陳永順*

近日相關經濟機構紛紛再度調降今年全球及各區域經濟體的經濟成長，認為金融危機對於實體經濟的影響正逐步深化，以美、歐、日等 3 大經濟體為主的全球經濟，恐陷入 2 年的衰退。世銀調降全球今年經濟成長率預估值至負 1.7%，為第二次世界大戰後首度出現年度經濟成長率為負。IMF 下修全球今年經濟成長率預估值至 0.5%。OECD 調降其 30 個成員國今年經濟成長率預估值至-4.3%。中國早在金融海嘯發生前

* 國立台灣海洋大學航運管理系博士 高雄海洋科技大學運管系兼任助理教授暨長榮大學航管系兼任教師



已採取一連串抑制經濟過熱的政策措施，可能提前擺脫經濟走緩的陰霾，中國為力抗全球金融海嘯後全球經濟走緩的衝擊，砸下 2 年 4 兆投資刺激方案，此將對中國今年經濟成長率有挹注效果，將有條件實現 8% 左右的經濟成長目標。中國最有可能是全球率先復甦的國家。中國潛在內需市場仍有相當大的擴展空間，為支撐中國經濟持續快速增長的基礎。WTO 發表報告：金融海嘯引發數十年來最嚴重經濟逆轉致全球需求崩盤，將使今年出口量減少大約 9%，為二次大戰以來最大萎縮幅度。全球經濟危機持續蔓延，儘管各國推出各種經濟救助措施，但迄今未見實質成效，中國外貿已經連續 4 個月出現大幅下跌，預計全球經濟仍會下滑，似乎今年全球海運貨載量增加沒有樂觀理由。

今年礦砂合約價格迄今仍未能達成協議，亞洲鋼廠串聯要求主要礦砂供應需大幅降價至去年水準，約調降 50%，惟礦砂供應商認為中國未來需求礦砂有增無減，對調降幅度始終未鬆口，但表示無法接受買方要求，導致懸而未決。據權威投資機構認為最後可能達成協議調降約 30~40%，如此今年合約價格將與目前現貨價相差無幾，故無差價誘因帶動囤積搶料風潮，以致於買方遲遲未行動而採觀望態度，加上全球鋼鐵市場尚未出現燕子到臨，更甚者中國鋼鐵市場持續面臨需求不振，鋼材庫存居高不下，鋼價面臨續降壓力，使中國鋼廠動作趨於保守，多不願大量提貨，致礦砂進口速度趨緩，使全球散裝船市場交易清淡，航市缺乏實質利多支持，價格持續走跌。

國際鋼鐵協會近日公布今年 2 月份全球粗鋼產量為 84M.MT，比去年同期下降 22%，除了伊朗及中國外，幾乎所有主要粗鋼生產國均呈現持續減產。中東唯一在 2 月份出現增產地區，伊朗粗鋼產量 0.9M.MT，增長 15.9%。2 月份中國粗鋼產量 40.4M.MT，比去年同期增加 1.5M.MT，增長 4.9%，日本 5.5M.MT，下降 44.2%，南韓 3.2M.MT，下降 24.8%。歐盟區，德國 2.6M.MT，減產 31.6%，義大利 1.7M.MT，減產 39.9%，法國 1.0M.MT，減產 35.7%，西班牙 0.9M.MT，減產 35.7%。美國 3.8M.MT，減產 54.7%，巴西 1.7M.MT，減產 39%。俄羅斯 4.1M.MT，減產 32.1%，烏克蘭 2.3M.MT，減產 33.6%。

全球海運產業已意識到未來幾年新船運力交付的高峰期，產業環境將面臨嚴峻挑戰，除呼籲船東應積極加速淘汰老舊船外，船東與船廠協商推遲新船交付，對雙方未來的營運環境都有利，近幾月來新船訂單已大幅減少，被推遲交付的新船有助填補船廠未來數年的造船塢檔期。航市價格表現欠佳，導致船東設法取消新船訂單，加上銀行緊縮銀根，使更多新船訂單被迫撤單。根據相關產業界估計全球將有約 60% 的新造船無法取得融資，目前得知在 3,400 艘新造散裝船訂單當中，有 298 艘已證實被取消，而運力達 3 億載重噸的散裝新造船訂單，將有三分之一在未來三年內撤單。同時，日本造船協會呼籲中韓造船業效法日本在上世紀 80 年代經歷海運業低潮時的做法，大手削減過剩生產力，以挽救全球造船生產過剩困境。現時中韓兩國有關部門選擇以注資或其他財政手段介入造船業，不能有效地控制增長，反而令當地船廠剩餘生產力得以保存。呼籲亞洲船廠應多合作，共同渡過本波海運業低潮。



一、波羅的海運價指數

《圖 1》顯示海運運費綜合指數(BDI)及各型船市場運費指數(BCI、BPI、BSI、BHSH)趨勢。根據 Clarkson 預估，今年全球散裝海運貨載需求約 29.3 億噸，而去年則約 30.65 億噸，約減少 1.35 億噸，主要以礦砂及煤炭需求量的衰退最明顯，約減少 4%；其中礦砂的需求量由去年 8.34 億噸下滑至 7.54 億噸，煤炭的需求量則由 7.93 億噸下修至 7.82 億噸，顯示今年受到全球經濟急遽惡化的衝擊，散裝海運貨載需求依然處於偏弱態勢。今年散裝海運市場所面臨處境可說屋漏偏逢連夜雨，不僅海運貨載需求明顯下滑，而且未來面臨最大問題是急速大增新船加入營運的衝擊。目前新造船訂單且未來幾年即將交船的新船總噸位數，相當於現在市場總營運噸數，預估近幾年每年新船加入供給量將使市場的供給量增加近 20%，可見新船加入將成為未來影響航市價格的最關鍵因素，也是致命因素。新船加入的部份，海岬型船今年將有 170 艘交船，明年則有 345 艘，而後年也還有 209 艘要投入市場。雖然新船加入是一大壓力，但受到航市價格表現欠佳，未來新船的價格還有下跌空間，近期已出現船東因不堪船舶跌價速度太快，加上考慮到未來船舶融資成數要拉高，已經有業者寧願賠簽約金，也不願意履約，如果未來這種情況效應擴大，將可望減緩新船加入對於市場的衝擊。此外，舊船的拆卸速度也是影響未來航市的另一個最要因素，以過去兩次不景氣時間拆船數來看，其中，在 1983 年到 1987 年間航市低迷期，船舶拆解量為 37 百萬載重噸；1996 年到 2002 年船舶拆解噸數則有 55 百萬載重噸。如果這波不景氣能加速舊船拆解行動，將有助於紓緩航市價格下跌幅度。然目前新船加入數量持續擴大，舊船拆解速度相對緩慢，加上整個市場對原物料的需求減少，短期內航市價格仍處於偏弱下跌格局。如果新船持續加入、舊船拆解情況不佳，預估明年散裝船市場表現將比今年更差。不過，無論如何未來中國對於原物料的需求消長還是影響散裝船市場的最大因素，如果這未來幾年全球景氣能快速回升，對於原物料的需求大增，則可降低新船加入的衝擊，這樣對於長線的散裝船市場表現才有化險為夷機會。不過，就目前整個市場的供、需來看，長線散裝船市場前景仍舊烏雲籠罩。不諱言，中國鋼鐵產業的消長仍左右未來航市榮枯，去年中國鋼鐵產業貢獻一半左右全球礦砂海運量，今年第 1 季礦砂海運量市場佔有率更高達 75~80%，除中國外，因其他國家鋼廠持續降低庫存，粗鋼產量下降幅度遠超過消費量，而中國在 1 及 2 月份卻增加庫存，因中國政府擴大內需方案所產生預期消費的增長，所引發投機性新增庫存，事實上，與基本需求增加無多大關係。中國港口連續 4 個星期以 2.4 百萬噸速度累積增加礦砂庫存量，至 3 月底又回升至 67.4 百萬噸，為去年 11 月以來最高峰，使 3 月份礦砂庫存量增加逾 8 百多萬噸，其中印度礦砂增加 1 百萬噸，巴西 5 百萬噸及澳洲 3 百萬噸。在預期心理的拉高庫存，並帶動 1 至 2 月期間航市價格的急速拉高，俟 3 月份後不僅全球且中國實質需求根本未明顯復甦，致生產庫存量再度回升，鋼材價格出現回跌壓力，廠商原料進口暫存觀望，使海運貨載需求疲弱，導致海岬型船市場運費指數(BCI) 在 2 月下旬從今年最高 3,768 點反轉持續下挫，一路緩步走跌，迄 4 月上旬跌破 2,000 點，來到 1961 點，跌幅近 48%。其他較小型船較具抗跌性，遲至 3 月上旬後，補貨行動漸近結束，在缺乏實質

需求支撐下，各類型船市場運費指數全面下挫。巴拿馬型船運費指數(BPI)在1月下旬觸底反彈，且一路攀升，在3月上旬抵今年新高2,417點，隨後因澳洲煤炭出口港受颶風襲擊，及煤炭產區至港口的鐵路運輸發生事故，導致煤炭運輸中斷等影響，加上景氣低迷，煤炭與穀類需求依然不墜，致BPI運費指數漲勢受阻而反轉下跌，迄4月上旬下修至1,143點，跌幅逾一半。超輕便極限型船市場自1月上旬觸底反彈以來，表現優於其他船型市場，一路漲聲連連，至3月上旬後，全球各國救經濟措施，似乎緩不濟急，成效不顯著，租船人普遍心存觀望，追價意願薄弱，加上市場缺乏實質貨源的支撐，致超輕便極限型船市場行情與巴拿馬型船市場同步反轉下跌，超輕便極限型船運費指數(BSI)於3月上旬抵今年最高1,735點，隨即一路下挫，迄4月上旬下修回到1,220點，跌幅近30%。輕便型船市場也自1月中旬觸底反彈以來，一路扶搖直上，至3月中旬抵今年最高800點，隨後受經濟疲弱，交易清淡，無實質利多加持，行情反轉回跌，迄4月上旬下修至660點，回挫逾17%，比其他型船市場相對抗跌。雖曾在2月中旬因海岬型船運費指數漲勢停止回跌的拖累，抑制了運費綜合指數(BDI)的漲勢，所幸其他較小型船市場上漲力道轉強，再度拉抬BDI回穩上漲，3月中旬抵今年以來最高2,298點，隨著各型船市場全面走跌的拖累，綜合運費指數而反轉回跌，逐步走低，迄4月上旬跌破1,500點，下修至1,486點，跌幅逾35%，後市若海岬型船能率先止跌穩住，將有助於其他各型船市場陸續回穩，否則整體航市恐將持續緩步走跌。

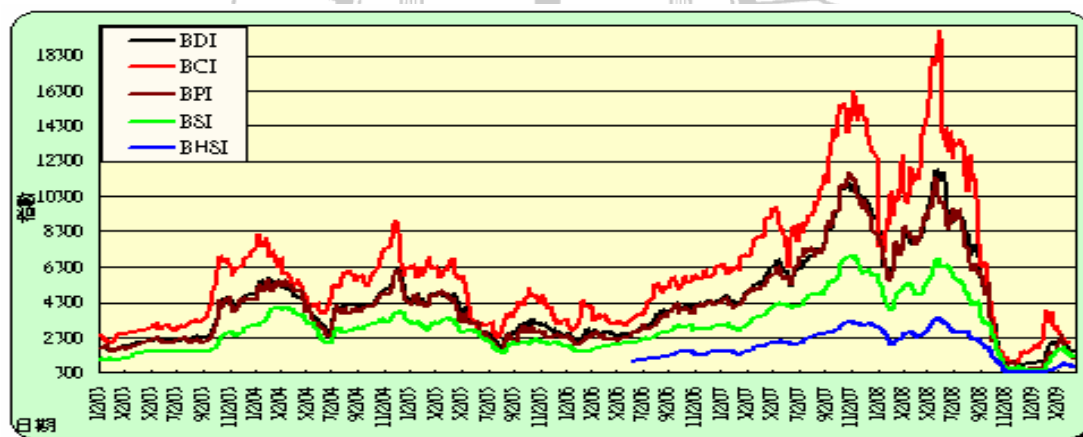


圖1 綜合指數(BDI)及四類型運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

二、海岬型船市場行情

《圖2》顯示海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。今年初以來，受到全球各國皆傾力投入巨資挽救其國內經濟的惡化，歐美國家偏向拯救金融及企業體系，避免企業倒閉危機，而中國則側重在擴大內需，兩年內砸下4兆人民幣從事於鐵、公路及基礎建設，以及家電、汽車下鄉等刺激內需方案，引發廠商遐想商機無限，於是爭先恐後卡位，尤其鋼鐵廠紛紛復出擴大生產規模，礦砂進口商瘋狂進料，海岬型船噸需求暴增，礦砂出口港與中國礦砂卸貨港又出現難得一見

繁忙景象，船隻大排長龍，船東宛如吃了定心丸，趁機大反撲，使海岬型船市場率先揮別烏雲籠罩及鬱悶心情，興高采烈揚帆而上，不管太平洋澳洲礦砂與大西洋巴西礦砂出口量急速增加，鼓舞兩大洋區海岬型船租金強勢走高，歷經 1 個半月的激情表演，俟 2 月中旬不實幻想終究還是破滅，中國內部鋼材需求熱度不如預期，庫存暴增，鋼價再度回軟，投機性買盤縮手，港口礦砂庫存量累積增加快速，導致進口礦砂減緩，船噸需求熱度退潮，在缺乏實質需求支撐下，海岬型船各航線租金紛紛不支倒地，加上船東期望礦砂供應商與鋼廠買方能儘快達成今年度礦砂合約價議定，以便礦砂買方價格抵定後恢復正常進料作業，否則礦砂進口商仍存觀望態度，可惜雙方歧見太大，談判迄今懸而未決，使市場陷入歹戲拖棚，礦砂海運量無法增加，反觀，海岬型船新船噸釋出放大，船噸供給過情勢更不利於航市，使船東含淚下殺租金搶生意，已經歷 1 個半月的沉淪，迄 4 月上旬有露出跌勢減緩，蘊釀止跌訊號，是否會明顯反彈上漲，依目前市場環境判斷，可能機會不大。海岬型船市場 4 條租金航線平均租金在今年 2 月中旬來到今年最高 39,539 美元，無緣攻上 4 萬美元關卡，然後市場終究還是無法逃避需求不振殘酷的事實，租金反轉下跌，幾乎一路溜滑梯下墜，迄 4 月上旬下挫至 17,081 美元，跌勢冠全部，跌幅達 57%，迄今跌勢有趨緩現象，或許有機會稍作跌深反彈，惟並非基本面好轉，仍存存下探危機。大西洋返回遠東租金航線 2 月下旬抵達今年來新高 60,846 美元後，反轉下挫，一路走跌，迄 4 月上旬下探至 27,962 美元，跌幅逾 54%，跌勢有減緩現象，短期可能會出現跌深反彈，惟基本面仍未變，未來尚有下探風險。大西洋租金航線 2 月下旬衝抵今年以來最高 38,964 美元，隨後實質需求未能跟上，市場幻想破滅，引發失望賣壓，租金如洩氣氣球般一路下殺，迄 4 月上旬下跌至 16,782 美元，跌勢趨緩，短期可會有機會出現跌深反彈。太平洋租金航線 2 月中下旬上漲來到今年新高 40,558 美元，隨後市場缺乏實質利多的激勵，船東失望賣壓出籠，行情反彈挫低，迄 4 月上旬回跌至 15,265 美元。遠東返回歐陸租金航線 2 月下旬攀升至今年來高檔 19,208 美元，隨後市場反應全球經濟持續疲軟，船噸需求不陣，缺乏實質利多的挹注，租金反轉持續下殺，迄 4 月上旬下挫至 8,317 美元。海岬型船市場近日稍見跌勢趨緩，短期間應會稍作止跌回穩，惟欲明顯大幅反彈機會應不會太大。

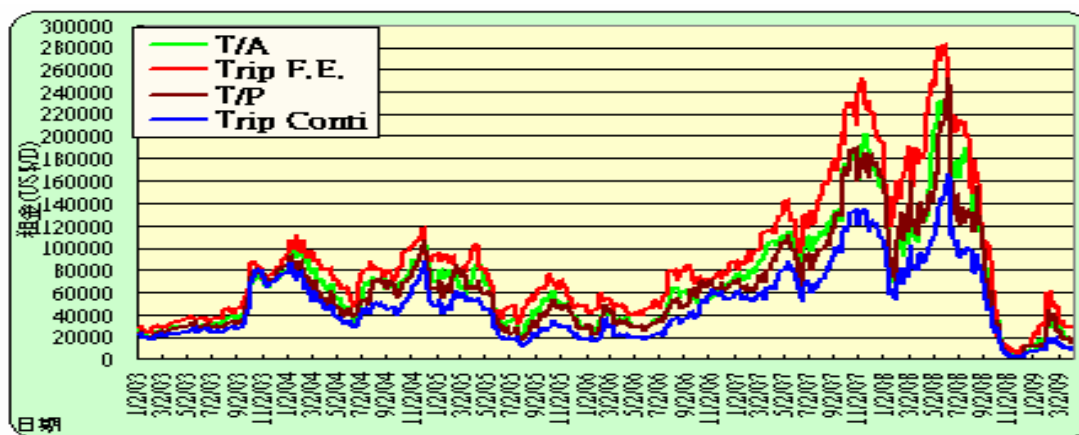


圖2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、巴拿馬型船租金航線

《圖3》巴拿馬型船運價指數組成分中4條租金航線之租金行情變動趨勢。巴拿馬型船市場走勢高度受到海岬型船市場的牽引，巴拿馬型船市場自1月中下旬觸底急速反彈，某程度受到海岬型船市場的激勵。2月份中國礦砂進口商投機性搶料囤積，使進口爆出歷史單月最大量，帶動本波海岬型船市場火爆行情，進而拉抬巴拿馬型船市場緊跟著一路走高。隨著中國港口礦砂庫存再度攀高，但中國鋼材出口和內部需求未伴隨增加，導致3月份後中國鋼廠產能縮減，礦砂消化緩慢，也造成礦砂進口速度再度減緩，海岬型船市場行情缺乏支撐而持續下跌，所幸大西洋區尚有穀物貨載陸續湧出及太平洋區中國進口煤炭激增等貨載激盪下，促使巴拿馬型船市場漲勢持續增強，且能延續上漲氣勢，待海岬型船市場行情挫低相對低檔時，使巴拿馬型船市場備受壓力，待3月中旬大西洋區除了黑海地區較繁忙之外，其他地區交易恢復冷清，以及大西洋區受到來自太平洋地區的空放運力湧入衝擊，同時，FFA價格持續下跌，增添現貨市場空頭氣燄升高，於是巴拿馬型船市場反轉走跌。太平洋區市場走勢也受到大西洋市場顯著影響，2月份開始強勢反彈，持續上漲，3月中旬漲勢熄火下跌，太平洋區貨源相對不足，其走勢高度依賴大西洋區市場的表現，太平洋區市場在大西洋區帶動下短期大幅攀升之後，在缺乏大西洋區加持下，太平洋區市場跌勢大於大西洋區，隨著大西洋區市場的走弱，太平洋區市場也再度疲軟。全球經濟景氣尚未有復甦跡象，中國擴大內需投資成效短期間似乎有限，加上新船運力交付累積增加加速，顯示整體市場對未來航市表現仍顯悲觀。巴拿馬型船4條租金航線平均租金3月上旬上漲至今年來最高19,387美元，隨後受到海岬型船市場持續下跌的拖累，及缺乏實質貨載需求的支撐，巴拿馬型船隨之反轉下挫，迄4月上旬跌破1萬美元，回挫至9,162美元，後市是否能止跌回穩，視海岬型船市場能否強力反彈，以帶動巴拿馬型船市場止跌回升。大西洋區回遠東航線租金3月上旬衝上今年以來最高29,943美元，隨後受到礦砂貨載減少及海岬型船市場持續下修的影響，高檔反轉下跌，在3月下旬2萬美元失守，迄4月上旬下挫至16,050美元。大西洋區租金航線3月上旬上漲至今年來最高21,575美元，隨後受到海岬型船市場持續挫新低的拖累，及穀物和礦砂貨載萎縮，船噸需求轉弱，租金反轉下跌，在4月上旬跌破1萬美元，並下修至9,168美元，短期是否回穩，視海岬型船市場是否止跌回升。太平洋區因累積過多船舶運力，導致太平洋區市場表現遠不如大西洋區，儘管中國進口煤炭有增無減，惟仍無法消化過剩運力，同時，太平洋區運力為避開收入不佳，紛紛空放至大西洋區市場尋求更好收益。太平洋往返航線租金3月上旬上漲至今年以來高檔16,524美元，隨後船噸需求減弱，船東殺價搶貨，租船人觀望減緩租船，致租金一路走跌，迄4月上旬下挫至7,075美元。遠東回歐陸租金航線在3月上旬上漲至今年新高9,518美元，因缺乏回程歐洲煤炭貨載，導致租金反轉下挫，迄4月上旬下修至4,355美元。巴拿馬型船市場整體經營環境似乎未見好轉，除非海岬型船市場領先大幅反彈，否則恐陷入低檔振盪。



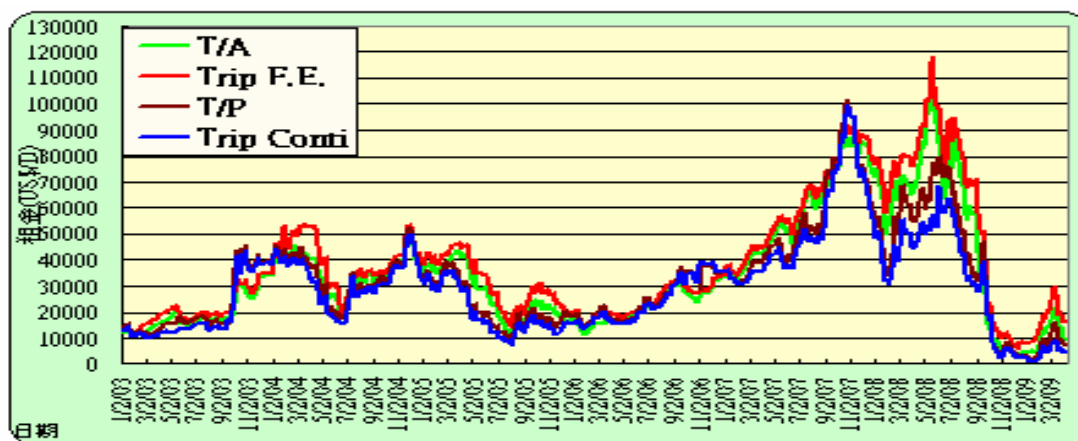


圖3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、超輕便極限型船市場分析

《圖 4》超輕便極限型船運價指數中選定 4 條具有代表性航線之租金行情變動趨勢。超輕便型船市場 1 月中旬以後受到中國擴大內需的激勵，以及穀物和煤炭貨載湧出，市場信心大增，頓時交投熱絡，揮別前陣子悲觀陰霾，一些廢鋼和化肥掀起一股熱流，美國東海岸和美灣地區需求船噸增溫，從黑海裝運廢鋼到印度、遠東以及波斯灣的航線需求依然保持旺盛，刺激大西洋區市場租金急速上漲，太平洋區則表現相對落後。事實上，不僅全球經濟依舊低迷不降，全球鋼材消費復甦不明顯，鋼材出口量未明顯增加，中國 2 月份淨出口 47 萬噸，較 1 月份下降 54.8%，與去年同月相比減少 57 萬噸，下降 74.8%。超輕便型船市場自 1 月中旬以後觸底反彈後，一路上漲，漲勢甚至超越巴拿馬型船市場，至 3 月上旬隨著巴拿馬型船市場的回落，市場投資人認為超輕便型船表現有些過熱，租金超漲，應須有下修空間，船隻空放運力累積增多，市場行情開始下滑。受到大西洋區市場暴漲，拉高超輕便極限型船 4 條航線租金平均租金在今年 3 月上旬使勁上衝至今年新高 17,996 美元，隨後貨載需求退潮，行情反轉緩步走跌，相對巴拿馬型船市場則下跌幅度有限，太平洋區市場漲勢不強，回跌空間有限，迄 4 月上旬平均租金下修至 12,446 美元，跌幅近 31%，近期跌勢趨緩，是否止穩，視巴拿馬型船是否能持穩，兩型船市場存有互為表裡關係。大西洋回遠東航線租金 3 月上旬攀抵今年新高 30,972 美元，隨後反轉一路緩步下修，迄 4 月上旬下修至 21,109 美元，仍比同航線巴拿馬型船航線高。大西洋區航線租金 3 月上旬攀抵今年新高 23,450 美元，隨後需求減弱，行情反轉走跌，迄 4 月上旬下修至 15,300 美元。太平洋區市場因缺乏穀物與廢鋼及化肥等貨載加持，惟受到大西洋區市場持續衝高的激勵，太平洋區市場也輸人不輸陣因而反轉上漲，漲勢相對落後，此航線租金在 3 月中旬上漲至今年新高 11,102 美元，隨後受到大西洋區市場回軟影響，也反轉一路走跌，迄 4 月上旬下修至 7,904 美元。遠東回歐陸航線租金 3 月中旬上漲至今年高檔 7,102 美元，隨後反轉一路上漲，迄 4 月上旬下修至 5,472 美元。

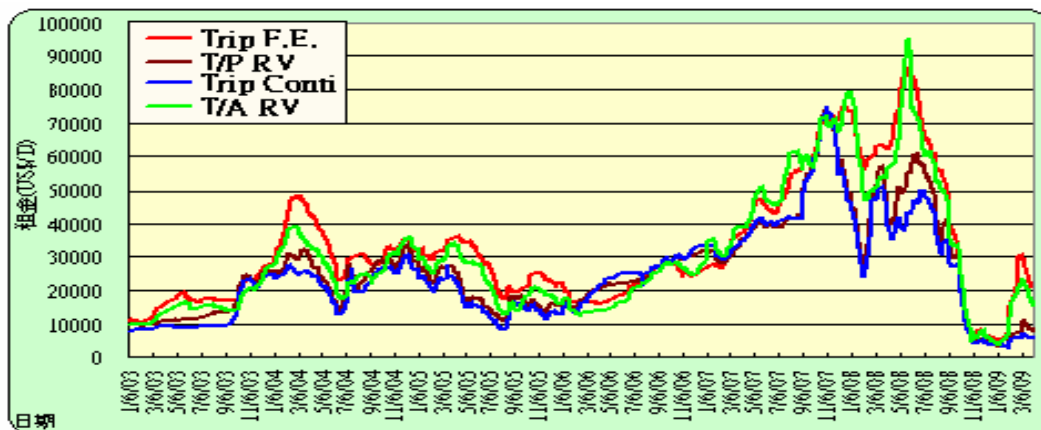


圖4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、 輕便型船市場分析

《圖 5》輕便型船運價指數中選定大西洋及太平洋區租金航線之租金行情變動趨勢。輕便型船一般以運送鋼品、水泥、糧食、糖鹽及化肥等，相較於大型船市場，輕便型船市場的基本面較佳。中國擴大內需方案，放在「鐵路、公路、基礎設施」及家電、汽車下鄉等投資，確實引起市場高度關切且寄與厚望，希望看到春燕來臨，使整體市場活絡起來，帶動輕便型船市場交易熱絡，前陣子市場低迷不振，已鼓舞更多逾齡船解體，紓緩供需平衡關係，促輕便型船自 1 月上旬觸底反彈，一路上揚，迄 3 月中旬攀登今年新高紀錄，隨後受到市場需求冷卻，行情反轉下滑，跌勢相對較緩和，至 4 月上旬似乎蘊釀止跌回升訊號，然是否能止跌回升，看似欲明顯上漲機會不太大。大西洋區航線租金 3 月中旬衝抵今年新高 14,046 美元後，緩步下跌，迄 4 月上旬仍維持 1 萬美元以上，跌幅相當有限，同時，下修至 11,373 美元。太平洋區航線 3 月中旬攀登今年新高 9,082 美元後，缺乏實質需求支撐，行情反轉走軟，迄 4 月上旬下修至 7,525 美元，整體平均租金也下修至 9,449 美元。短期間輕便型船市場再跌空間應有限，或許會比大型船市場較有機會領先止跌回升。

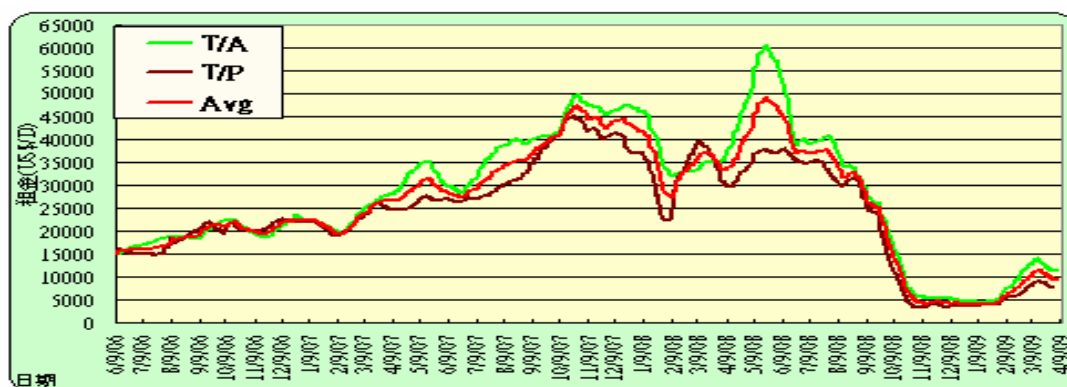


圖5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、國際油價市場

- (一) 美國聯準會強化貨幣寬鬆的措施，擬大量印製美鈔救企業，引發近期美元全面走疲，國際商品市場則展現出久已不見的強勢格局，國際油價從每桶 40 初頭美元短短半個月急速上衝抵今年最高近 53 美元，漲幅逾 26%。儘管全球經濟基本面尚未看出景氣回春，惟避險資金迅速移動炒作國際商品油金，激勵原油價格挺進衝上每桶 50 美元關卡，近日維持在 50 美元以上。展望後市，產油國組織(OPEC)的交貨量將大幅減少，原油供給面疑慮又成爲全球主要關注焦點，今年下半年供給將趨於緊俏，權威投資機構估計 2011 年的日原油供應量再下修 240 萬桶。
- (二) 《圖 6》呈現台灣、新加坡與鹿特丹等地區船用燃油(IFO180)價格變動趨勢。受到美國採寬鬆貨幣政策，釋出大量美鈔，使美元趨貶，國際資金洪水傾向國際商品，刺激油金價格瞬間暴漲，國際船用燃油聞風飆漲，國際船用油價 3 月下旬明顯走高，並近日紛紛創今年來高價。儘管需求未顯著增溫，惟供給量縮減疑慮升高，未來國際船用燃油價恐欲跌不易。台灣船用油價已攀登最高 US\$346/MT，鹿特丹維上漲至今年新高 US\$307/MT，價格打破過去低於新加坡紀錄，新加坡創今年新高 US\$306/MT。

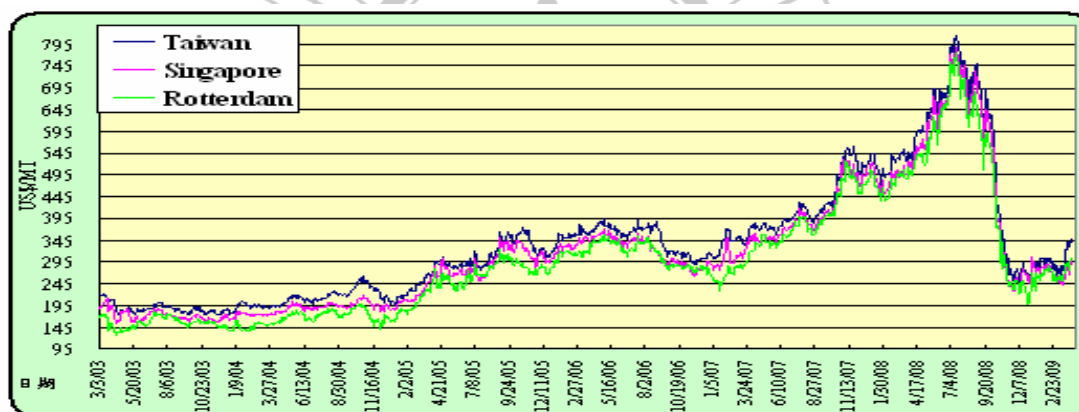


圖 6 國際船用燃油(IFO-180)價格變動趨勢(Twn-Sin-Rot)

資料來源：Bunkerworld 及 CPC.

七、市場展望

- (一) 近年來中國鋼鐵產業的消長幾乎決定航市變動，中國鋼廠進口礦砂活動冷熱，對航市價格漲跌有決定性影響。中國砸下 4 兆投入基礎建設擴大內需，倘立見成效，則將提振鋼材與礦砂需求量，對航市將受到有效的激勵。惟迄今全球鋼鐵市場尚未看到燕子的來臨，更甚者中國鋼鐵市場持續面臨需求不振，鋼材庫存居高不下，鋼價面臨續降壓力，使中國鋼廠動作趨於保守，多不願大量提貨，致礦砂進口速度趨緩，使全球散裝船市場交易清淡，航市缺乏實質利多支持，價格恐有持續探底危機。

- (二) 今年礦砂合約價格迄今仍未能達成協議，懸而未決，使進口商遲遲觀望，未能恢復正常進料速度，加上傳聞供應商可能同意調幅不如進口商原先預期，合約價可能高於現貨價，搶貨囤積賺差價利基不存在，影響買方提早進料，將無法增加礦砂海運量，航市頓失礦砂貨載加持，航市價格將無法脫疲轉強機會。
- (三) 未來幾年新船運力交付的高峰期，儘管船東與船廠協商推遲新船交付，及航市價格表現欠佳，船東設法取消新船訂單，加上銀行緊縮銀根，使更多新船訂單被迫撤單，惟船噸供給過剩疑慮還是難消除，除非船東能共識加速淘汰老舊船，以有效紓緩供給增加速度，否則未來航市將無法避免將面臨嚴酷挑戰。



專題報導

船舶結關 e 化芻議

陳志平*、楊仲筵**

船舶結關手續一直是財政部關稅總局所負責的業務，而依據國內財政部高雄關稅局稽查組工作手冊將「船舶結關」一詞明定為載運出口貨船隻，其船公司或代理行，應於船舶辦理結關前傳送出口船舶開航預報截止收貨訊息，並備妥退關及註銷貨物報告單、結關申請書、助航服務費繳納證明書、國籍證書、檢疫准單、船員名單及出境旅客名單等相關文件，辦理結關手續，經查核無誤後，簽發結關證書(Port Clearance)後始准開航。在過去幾年，由於台灣積極加入成為世界貿易組織(World Trade Organization, WTO)的第 144 個會員國，財政部亦曾多次派員參加國際性研討會並廣泛探討台灣如何在亞太經濟合作(Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC)工作計畫中採行更多具體的港埠貿易便捷化措施，達成落實上海約章(Shanghai Accord)所示降低整體交易成本 5%，並加速推動國際港埠貿易進行之目標。

有關「港埠貿易便捷化」最早可追溯自 1972 年聯合國國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)依據 1965 年便利國際海上運輸國際公約(Convention On Facilitation Of International Maritime Traffic, 1965)所成立之便利委員會(Facilitation Committee, FAL)，其設立宗旨及目標係為促進國際合作，使船舶進(出)港或停留時為了避免不必要之延誤，力求手續、文書要求及各項程序化繁為簡，並提升海上運輸效能，FAL 除了不斷修正並簡化船舶進(出)港與停留所需之手續、文書及程序要求外，目前另一重要任務即如何與其它海事公約與相關作業程序進行整合。

*中華海運研究協會 研究助理

**中華海運研究協會 秘書長

以往在許多國家中，政府機關與業者間進出口及轉運貨物之管理，其資訊及實體紙本文件經常須透過不同的機關單位申報，而每一機關皆有其個別系統(人工或自動化)及文件格式，如此不但需增加相關財務資源、資料正確性成本及各項申辦作業所需時間成本，且對於政府及業界亦構成沈重的負擔，進而成為國際貿易發展的嚴重障礙。而透過聯合國貿易便捷與電子商務中心(UN/CEFACT)中國際貿易程序工作小組(International Trade Procedures Working Group, ITPWG-TPG15)所擬訂並業於 2004 年 9 月核可之第 33 號建議文件即說明：強調導入建置單一窗口機制並以電子化資料交換(Electronic Data Interchange, EDI)的網路應用是解決上述問題的一種方法，貿易相關資訊或文件得藉數位化的流通取代傳統紙本申報方式，且僅須於單一入口申報一次即可符合進、出口及轉運等相關管理規定。如此對政府機關而言不但能帶來較佳風險管理並提高安全層級，且因為業者更加守法而可增加稅收，對業者而言則因為更快速的通關與放行，則可降低因延遲所提高之時間成本。因此，實施單一窗口對業者或是政府機關而言，兩者都具有高度利益。

然而，在推動航港貿易便捷化之際仍有多國採取背道而馳的方式，制訂自有的表單格式，規範船舶進(出)港申辦作業時必須採納使用，此等方式往往造成船員額外的工作負擔，進而可能使船員忽略其它進出港所需備便事項，甚至發生更重大的意外事故。

有鑑於此，IMO 之 FAL 提出便利與電子商務概要(Compendium on Facilitation and Electronic Business)並多次召開工作會議討論，2003 年 1 月於 IMO 倫敦總部召開第三十次會期(FAL 30)，率先將有關船舶結關 e 化(Electronic means for the clearance of ships)之整合工作分為三個主要層級，並設立因應小組負責處理之事項如下：

1. 為船舶、人員及貨物抵達及結關之統一制度之發展
2. 海上運輸便利電子商務之可行性研究
3. 協助開發中國家接受並執行船舶結關 e 化制度

為了達成上述第一項所謂結關統一制度的發展，並為船舶到港、停留及離港等申請格式的全球統一及標準化，在 2005 年 4 月 IMO 便利與電子商務概要中有關船舶結關 e 化之東京建議案，提出使用之電子化表格內容，初步可分為一般申報格式(General Declaration)、貨物申報格式(Cargo Declaration)、船舶物料申報格式(Ship's Store Declaration)、船員物品申報格式(Crew's Effects Declaration)、船員名單格式(Crew List)、旅客名單格式(Passenger List)以及危險貨品艙單格式(Dangerous Goods Manifest)，此七類表格截至 2004 年為止，已獲得全球超過五十四個國家所採用，並作為便利國際海上運輸國際公約之正式附錄，有關 FAL 制定之表格 1 至表格 7(FAL Form1-7)主要內容如附件所述。

船舶結關 e 化的主要內涵係由航運、承攬業者及政府相關部門之間為了提升並加速彼此間執行與管理效率，而互相共享其中有形或無形的資訊，電子商務在航運業界已發展多年，其中所帶來的便捷優勢係因能符合 FAL 所設定之宗旨。近年來 EDI 標準

的採用在國內外各業界已經蓬勃發展，尤以國內之航港資訊化程度比較鄰近國家如香港、新加坡等重要國際港埠仍有過之而無遜色。

雖然台灣導入使用 FAL Form 在航運業及航港機關間之結關程序尚待配合執行，但是為了避免可能因各國不同體例的多樣性而延伸出其它繁瑣問題，國內有關權責機構應儘早深思因應，並參照此一全球認定之標準格式。FAL 亦建請目前還尚未採用這些標準格式(Form1-7)的國家能夠儘速採納使用，以利航運、承攬業者及政府專責部門三者日後與世界各大港埠之進(出)港作業能夠同步接軌。



附件(一) 附件 FAL Form1：一般申報格式(General Declaration)

IMO GENERAL DECLARATION

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure
1. Name and description of ship		2. Port of arrival/departure	3. Date - time of arrival/departure
4. Nationality of ship	5. Name of master	6. Port arrived from/Port of destination	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and address of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew (incl. master)	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew List	20. Passenger List		
22. Crew's Effects Declaration*	23. Maritime Declaration of Health*	21. Date and signature by master, authorized agent or officer	

- | | |
|--|-----------------|
| 1. 船舶名稱、種類及其識別信號 | 14. 船員名額(含船長) |
| 2. 進/出港口 | 15. 旅客名額 |
| 3. 進/出港日期 | 16. 備考欄 |
| 4. 船舶國籍 | ※其他備份附件如下: |
| 5. 船長姓名 | 17. 貨品申報 |
| 6. 前一港口/下一港口 | 18. 船用物品申報 |
| 7. 船籍港、註冊日期及其編號(參考船舶國籍證書) | 19. 船員名單 |
| 8. 船舶代理人姓名及地址 | 20. 旅客名單 |
| 9. 總噸位 | 21. 船長或代理人簽名、日期 |
| 10. 淨噸位 | 22. 船員物品申報 |
| 11. 船舶在港位置(靠泊處) | 23. 船員檢疫申報 |
| 12. 航行概述(含前一港及下一靠泊港口,並於預定卸貨之港口以底線加註標記) | |
| 13. 貨品簡述(包括貨品種類) | |

附件(七) **FAL Form7：危險貨品艙單格式(Dangerous Goods Manifest)**

DANGEROUS GOODS MANIFEST

PAGE NUMBER (e.g. 5 of 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, and MARPOL 73/78, annex III)

- 1. SHIP'S NAME 3. IMO NO. 5. NATIONALITY OF SHIP 7. MASTER'S NAME
- 2. VOYAGE REFERENCE 4. PORT OF LOADING 6. PORT OF DISCHARGE 8. SHIPPING AGENT

9. BOOKING/ REF.NO.	10. MARKS & NUMBERS CONTAINER ID. NO(s). VEHICLE REG. NO(s).	11. NUMBER AND KIND OF PACKAGES	12. PROPER SHIPPING NAME	13. CLASS	14. UN NO ..	15. PACKING GROUP	16. SUBSIDIARY RISK(S)	17. FLASH- POINT (IN °C, e.c.)	18. MARINE POLLUTANT	19. MASS (kg) GROSSNET	20. EmS	21. STOWAGE POSITION ONBOARD

22. AGENT'S SIGNATURE _____ 24. MASTER'S SIGNATURE _____

23. PLACE AND DATE _____ 25. PLACE AND DATE _____

- 1. 船舶名稱
- 5. 船舶國籍
- 9. 訂載代碼
- 13. 船級
- 17. 閃點
- 21. 甲板上裝載位置
- 24. 船長簽署
- 2. 航行資料
- 6. 卸貨港口
- 10. 貨櫃或汽車編號註記
- 14. 聯合國編號
- 18. 海洋污染物
- 22. 代理人簽署
- 25. 地點及日期
- 3. IMO 號碼
- 7. 船長姓名
- 11. 包裝種類及編號
- 15. 毒性物質危險等級
- 19. 總(淨)質量
- 23. 地點及日期
- 4. 載貨港口
- 8. 船舶代理
- 12. 正確海運名稱
- 16. 附帶風險
- 20. 船舶載運危險品應急措施

