

航業與國際海運

王 洸 著



新 知 叢 書
華 岡 出 版 部 印 行

王 洸 著

航業與國際海運

華岡出版部印行



航業與國際海運

本書係就王洸教授最近所寫的專文編輯而成。內分航業與國際海運二部份，共十五章，有關我國航業之實力分析，經營方式，定期航行之概況，開闢定期航線的困難及其解決方法，以及有關國際海運的文書，託運與賠償的規定，均加以詳細闡述，內容新穎，立論具權威性，並附有最新各項統計表十四份，為一精心著作。

New Knowledge Library

Shipping and Sea Transportation of Foreign Trade

by

Wang Kuang

中華民國六十二年八月出版

航業與國際海運

定價新台幣二十元

32

編輯者 中華學術院

著作者 王洸

出版者 華岡出版部

印刷者 中國文化學院印刷系實習工廠

發行者 華岡出版部

總經理 華岡書城

華岡書局

地址：陽明山華岡大忠館二樓

電話：八八〇五一—轉三二〇・三二一

郵撥：六〇五七號

聯合出版文物供應中心

地址：台北市中山北路二段一七四號

電話：五四八四五

郵撥：一六五四三號

登記證內版台業字第一五六四號

版權所有・不許翻印

編輯要旨

(一)本叢書以宏揚中國文化與三民主義，促進中國之文化復興爲目標。

(二)本叢書包含科學、人文學、文學與藝術、哲學、宗教等類，旨在啓發新思想，培養新學識，故名曰新知叢書。每書均係最新編成者。

(三)本叢書之撰述人，主要爲大學教授，著名作家及對分科學術有專精研究，而能深入顯出者。

(四)本叢書之對象爲(1)大學生之參考書用，(2)社會青年之進修用書，(3)家庭主婦之自修讀物。

(五)本書體裁力求簡明扼要，引人入勝，每冊以十萬字左右爲準。必要時，每書得分訂兩冊以上。

(六)本叢書得採論文集方式，即每冊分爲若干專題，分章撰述，多人合編，但有完整之系統，作集體之貢獻。

(七)本叢書排印，務期清晰悅目，插圖明晰，並附索引，以備查考。

(八)本叢書預定每年出版一輯，第一輯一百冊，平均每月出書八、九冊，於民國六十二年內出齊。

11/11/65

航業與國際海運目錄

第一篇 航業

第一章 我國應優先發展航業·····	一
第二章 各國航業之實力分析·····	三
第三章 航業經營之方式·····	九
第四章 十年來我國商船之進步·····	一七
第五章 我國經營定期航業之概況·····	二七
第六章 開闢定期航線之困難及其解決之道·····	二七
第七章 我國航業如何力求發展·····	二七

第二篇 國際海運

第八章 貨物詢價、報價與貿易文書·····	四三
第九章 貨物託運手續·····	四七
第十章 出口貨物之報關裝船·····	五一
第十一章 提單·····	六三
第十二章 順位·····	七一

第五章 海運運費	七五
----------	----

第四章 貨物之理賠	七七
-----------	----

第三章 貨櫃運輸之進出口實務	七九
----------------	----

專載

一、航空貨運	九五
--------	----

二、我國最佳的半貨櫃船凌雲號	一〇三
----------------	-----

附表

一、一九六六年—一九七〇年間世界主要國家船舶噸位統計表	一二
-----------------------------	----

二、世界主要國家油輪船齡分析表	一六
-----------------	----

三、我國船舶種類統計表（民國五十八年、五十九年）	一八
--------------------------	----

四、我國船舶種類統計表（民國六十年、六十一年）	一九
-------------------------	----

五、各公司船舶艘數及噸位統計表（民國六十年、六十一年）	二〇
-----------------------------	----

六、我國船舶船齡統計表（民國六十一年）	二一
---------------------	----

七、我國船舶航速統計表（民國六十一年）	二二
---------------------	----

八、我國船舶噸級統計表（民國六十一年）	二三
---------------------	----

九、我國航線統計表（民國六十一年）	二四
-------------------	----

十、中美東岸線航行船舶概況表（民國六十一年）	二五
十一、中美西岸線航行船舶概況表（民國六十一年）	二六
十二、台日航線配額物資進出口數量歷年演變表	二七
十三、我國現有冷藏船舶概況表	二八
十四、歷年輸日香蕉數量演變情形表	二九

第一章 我國應優先發展航業

國父早就說過：「交通是實業之母」，可見經濟建設應先發展交通，制定政治經濟建設的計劃，最重要的目標，應顧到地理環境、物產、人口及國際情勢，不但要貨暢其流，物盡其用，人盡其才，還要突破領域限制，打開出路。當前的問題固要洞明解決，而未來的問題尤應預為綢繆，始能順利進行，臻於理想之境地。

我國目前國際情勢拂逆，外交關係難不得已中止，而經濟人文關係不但不可中輟，尤應設法加強，海島地理環境，有其交通上優越之處，亦因物產人口分配之異殊，而有其內在的缺點。

環顧各國，各有其地理環境之異殊與物產人力資源之不同，其經建計劃，若非適切其主觀條件，鮮能獲得其客觀之成功，試以挪威希臘為例而論之。

挪威北瀕北冰洋，西南兩面臨海，人口三百八十二萬（一九六八年）農礦生產均不大，貿易形勢，極為不利，因有二百七十二萬噸商船（一九七一年統計居世界第四位）獲得鉅額之運費收入，使其國際收支，反而順差。這些年來，平均運費收入年達四億美元，成為平衡國際收支之最重要項目。挪威漁業收入亦年達十億零一千萬克郎以上，僅次於其製造品之輸出，挪威經濟全靠航業漁業，方能使其國際收支順差二億六千五百萬美元。

希臘土地貧瘠，百分之六十以上的土地，屬於不毛地區，百分之十五爲森林，可耕之地僅佔總面積四分之一，而人口有八百八十萬（一九六八年），因此，每年須大量輸入食糧，對外貿易每年入超。由於位於巴爾幹半島的南部，港灣海島衆多，遂以發展航業及觀光事業爲經建之重點。一九七一年其商船總噸位，共有一千三百〇六萬噸，居世界第七位，多於西德、義大利及法國。又以國內就業困難，大批訓練海員，受僱別國商船，謀工資所得，匯返本國。希臘即賴有海運、觀光及僱傭三項方能填補國際收支的缺口。

挪威希臘在地理上是小國，而在海權上則爲強國，始終受到國際間之重視。

今日的商船，是海軍的預備隊，船員是海軍的後備軍人，亦是海軍退役後，最好的工作崗位，艾森豪對美國航業界曾說過：「商船是我們國防上的第四武力。」總統在民國三十七年，對海軍軍官學校訓詞中，早就說過：「中華民族的生存與乎太平洋永久和平的維持，胥賴吾人能否建立一海權國家是賴。」這些道理，毋庸再作解說，而最實際的問題，我們光復大陸，就要有足夠的商船，才能順利的渡過海。我們的強鄰見利忘義，重尋侵略惡夢，我們需要更多的商船，支援海軍，來保衛我們的疆土，這亦是理所當然，勢所必然。

第二章 各國航業之實力分析

一國商船噸位的多少，可以顯示航業與海權的強弱。根據英國勞氏驗船協會發表的統計，截至一九七二年七月一日止，全世界一百總噸以上的商船，共有五七、三九一艘，二六八、三四〇、一四五總噸，四一四、〇五八、九七一載重噸。各國所擁有的商船總噸，賴比瑞亞四千四百四十四萬噸，居首位，日本三千四百九十三萬噸，躍進至第二，英國二千八百六十三萬噸，居第三，挪威二千三百五十一萬噸，居第四，蘇俄一千六百七十三萬噸，居第五，希臘一千五百三十三萬噸，居第六，美國一千五百〇二萬噸，退居第七，其次爲西德之八百五十二萬噸，義大利之八百一十九萬噸，巴拿馬之七百七十九萬噸，法國之七百四十二萬噸，瑞典之五百六十三萬噸，荷蘭之四百九十七萬噸，西班牙之四百三十萬噸，丹麥之四百〇二萬噸，印度之二百六十五萬噸，加拿大之二百三十八萬噸，賽浦路斯之二百〇二萬噸，波蘭之二百〇一萬噸，巴西之一百八十六萬噸，芬蘭之一百六十三萬噸，南斯拉夫之一百五十九萬噸；我國之一百五十萬噸，多於阿根廷、東德、比利時及澳大利亞，名次自一九六五年之第二十六位，升至第二十三位。如將華僑懸掛賴比瑞亞及巴拿馬國旗的商船併計，則噸數約與義、法相近，名次當在前十名。

從以上的統計數字，可以分析出以下各項結論：

(一)英、美、挪威始終保持其海運強國地位而不墜。

(二)戰後權宜船籍 (Flag of convenience) 即不懸本國國旗而改懸別國國旗的船舶，大為流行，賴比瑞亞船噸已高達四千四百四十萬噸，(大部為美國人、希臘人、中國人所有) 巴拿馬船噸亦達七百八十萬噸，此為第二次世界大戰前，所未有的現象。(附註一)

(三)日本、德國、義大利在第二次世界大戰前，本為海運強國，名列第三、第四、第六位，戰時商船損失慘重，戰後初期名次大為落後。惟三國政府均勵行航業政策，有計劃的推行造船計劃，成效卓絕。(日本現正在進行第二十八期之造船計劃，其一九七三年會計年度之第二十九期造船計劃，決定建造大型油輪十九艘，四百七十七萬四千載重噸，其他專用船及貨櫃船尚不在內。附註二) 商船噸位增加奇速，現已分別晉至第二、第八、第九位，重振其海上聲威。

(四)蘇俄本為大陸國家，其航業原不足道，戰前僅有商船一百二十萬噸，戰後推行海陸並重的建設政策，努力造船，擴充船隊，現已有商船一千六百七十萬噸，躍進至第五，發展之速，不亞於日本，且超越德國，亦可見共產國家的重視海權。

(五)希臘雖係傳統海運國家，戰後十年，政府管制航業失策，其本國人的船隻多改懸賴比瑞亞國旗，噸位固較戰前為少，且多年來，其船噸均維持於一百二十萬噸左右。一九五八年，希臘政府改採寬厚的航業政策，鼓勵其商船回復本國國籍，所定辦法為：(1)商船回復本國籍以後，仍可自由出售外人，不必經過政府核准。(2)除希臘參加全面國際戰爭外，保證不受徵調。(3)出售時，除繳納過戶稅每噸美金一元外

，別無稅項。辦法公佈，其航商尼亞哥斯、奧納昔斯、李凡諾斯、盧狄惠等原來懸掛外國旗的船隻，紛紛回復希籍，一九五九年即達三百八十萬噸。希臘所有商船已由一九五一年之一百二十七萬噸，一九六七年之七百四十萬噸，增至一九七二年之一千五百三十萬噸。

(六)傳統海運國家如法國、荷蘭、瑞典、西班牙、丹麥，戰後船噸增加雖不過二倍左右，但均將舊船淘汰，而改造新船，其實力的雄厚，亦遠越戰前。

(七)戰後新興國家，如印度、黎巴嫩、以色列、菲律賓、巴基斯坦、南韓，戰前均少商船，甚至可說無；而戰後均採保護航業政策，由政府撥出基金或鉅額貸款，給予航業界，購建船隻，還本時期長而利息低，現亦各建立起一隻為數不小的商船隊，尤以印度已達二百六十五萬噸，發展最速。

附註一：

下述國家提供或曾經提供權宜國籍措施給予外國船隻註冊。他們是賴比瑞亞、巴拿馬、安都拉斯、哥斯達黎加、黎巴嫩、賽浦路斯、新嘉坡和索馬尼亞。有些特殊地區亦提供捐稅庇護措施，例如 Bermuda, Bahamas, Gibraltar 以及荷蘭的 Antilles。依據勞合氏驗船協會一九七一年的統計，全世界共有權宜國籍船隻四七、六八〇、〇〇〇總噸，約佔同年全世界商船總噸位的百分之一九・三〇。權宜國籍制度存在，主要的原因約有下述幾種：

- (1) 註冊國允許非本國籍居民擁有船隻之所有權，與（或）控制權。
- (2) 註冊手續簡單，任何一艘船都可以在其國外的領事館註冊。更重要的是，在船東的選擇下，移轉

註冊並無限制。

(3) 所有權宜國籍國家都提供極低之稅收水準，在正常的情況下，僅有初期之註冊費，每年一度的年費及某些官方之簽證費等。在航運營業期間並無所得稅或公司營業稅等稅捐。這些稅捐對於船東言實屬微不足道。例如“Univessel Iran”號輪——世界最大輪船之一及其姊妹船均懸掛賴比瑞亞旗，每年所支付之費用僅約美金一萬元而已。

(4) 註冊國的國力不強，而且在可見的未來環境中，對於所有註冊之船隻並沒有徵用的必要。

(5) 註冊國由於船舶噸位課征所得的經費，對其本國的國民所得和國際支付的平衡上，具有相當實惠，一九六九年，賴比瑞亞獲得美金五百一十萬元，巴拿馬獲得美金八十五萬元。

(6) 船隻的人員配備，不必僅限於註冊國的國民。又權宜國籍船隻在人員配備上，在許多事例中都低於平均水準，特別在航運蕭條及勞力供過於求的情況下為然。

(7) 權宜國籍船隻之船東透過他們在稅負方面的優勢及其他利益方面所享有的投資彈性，可能使船隊的發展和現代化的速率要比一般傳統的海運國家者為高。

(8) 權宜國籍的船東在油輪及大型散裝貨輪的發展上也領先其他國家，為首的十萬噸以至於三十七萬噸的輪船均懸賴比瑞亞國旗。世界上全部油輪，其超過一萬噸重噸者，百分之二十九皆在權宜國籍下註冊。

(9) 註冊國既無國力，亦無有效的行政力量足以左右任何政府或國際上的規章，同時也沒有一個國家

者有力量控制輪船所屬的公司。

附註二：

日本政府主辦的造船計劃從第十八期至目前第廿六期所獲致之成就如後：

(單位：百萬日圓)

歷 屆 造船計劃	造船 艘數	總 噸	支 付 之 經 費
第十八期	一三	三九三、〇〇〇	二五、七八六
第十九期	一八	五六七、〇〇〇	三四、〇三六
第廿期	四一	一、二〇九、〇〇〇	七一、一九三
第廿一期	六五	一、八二五、〇〇〇	一一〇、八三七
第廿二期	七五	一、九〇九、〇〇〇	一一九、七一九
第廿三期	五六	二、〇三三、〇〇〇	一二四、一一六
第廿四期	五七	二、三〇八、〇〇〇	一二六、四二五
第廿五期	五七	二、四七三、八〇〇	一三八、六〇〇
第廿六期	四五	二、六二四、四七〇	一六〇、九〇〇

第二章 航業經營之方式

航業英文名字叫 Shipping Industry，是提供商船載運旅客與貨物的一種事業，亦是對公衆服務的一種事業，所以它在性質上與在法律上屬於公共運輸業的一種，英文叫做 Common Carrier。就它發展的過程，先有不定期航業 (Tramp Service)，而後進步到有定期航業 (Liner Service)。不定期航業的經營者，他們的船大多是貨船，接受託運人的雇用，走指定的航線，任務達成，再接受下一次的僱用，所以航線沒有一定，船隻性能亦比較差；但是運費便宜，適合大量貨物整船運輸。定期航業的經營者，它們提供快速和設備好的船，在固定的航線上服務，班期準確，對大衆服務。由於它們的成本高，運費要高些，很適合於少量和貴重貨物的運送，旅客亦因它們的船快、設備好，都願意搭乘定期班的船，而且還有專供旅客乘坐的豪華客船。它們的設備，超越了觀光大飯店，橫渡大西洋只要四、五天。

再說航業經營的航線，要看它們的商船型式構造設備來決定。有的船只能行駛內河航線，有的船只能行駛沿海航線，有的船噸位大，速度快，設備好，可以走國際航線。從他們行駛的航線亦可看出他們規模的大小。經營內河沿海航線的公司規模小，經營國際航線的公司規模大，在這三種不同航線的經營者，經營定期航業的公司要比經營不定期航業的規模大，至於經營國際航運要與別國商船競爭，所以船

隻要特別好、服務要特別好，否則比不上別人，不但不能發展，而且很可能失敗停航。

另有一種所謂專用航業，係屬公私營企業機構，自備或租用船舶以專運本身原料或產品爲主要目的之航業。惟專用航業有時與不定期航業不易區別，因專用航業之船舶有時利用剩餘噸位或回程空放時，附帶兼營貨運。此種業務對企業本身有下述四種便利之處：(1) 船舶可裝置特別設備。(2) 航程可以控制。(3) 運費減輕。(4) 維持不斷之船舶供應與輸出。此種經營方式，大抵企業組織內設有航務單位 (Shipping Department) 主持之，但不善經營者，常多虧累。