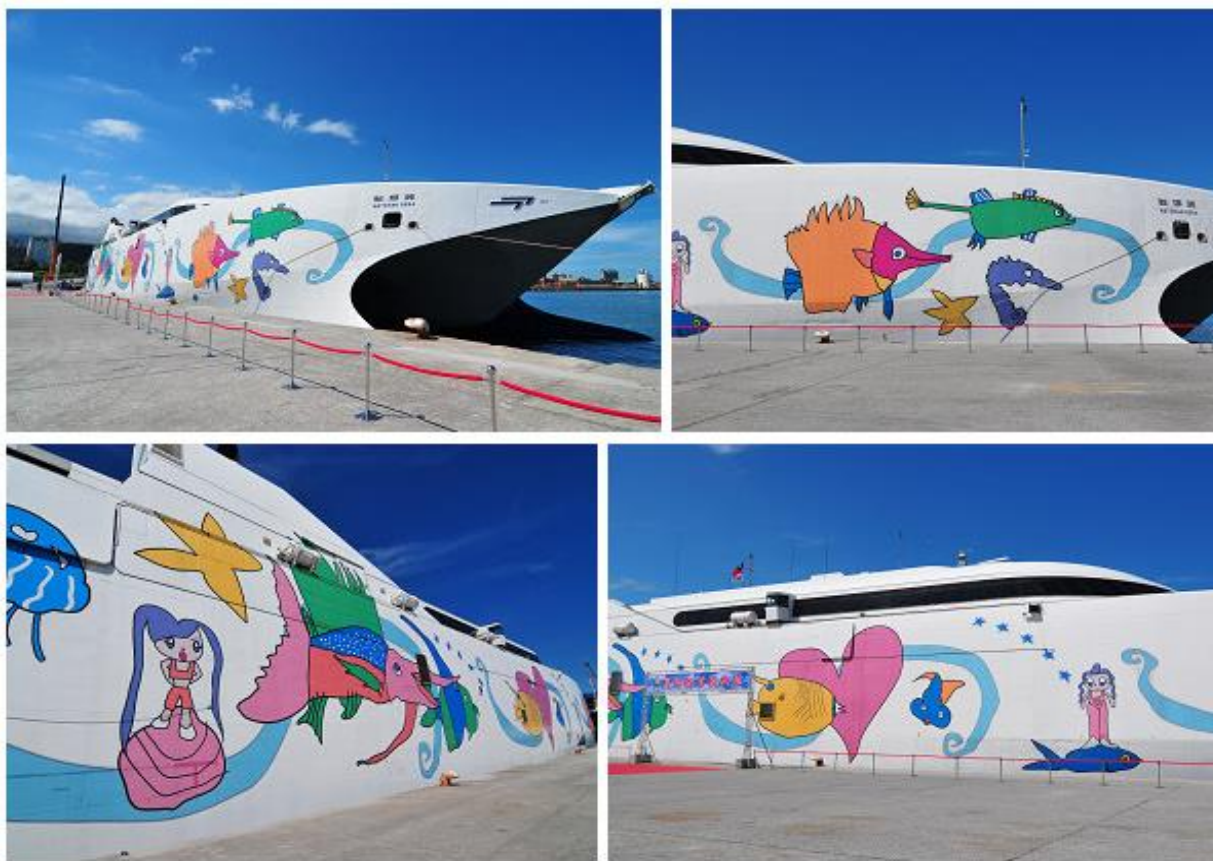
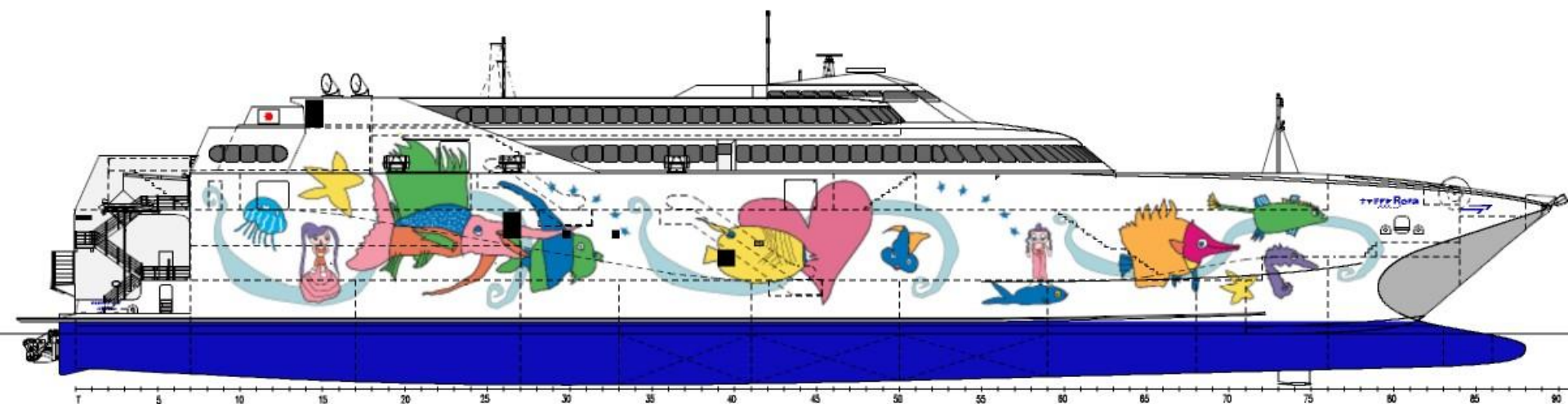


2015年海峽兩岸「海上安全暨 船舶交通管理」研討會



駛上駛下高速客貨船經營與管理



中華民國仲裁協會 仲裁人

華岡集團 東聯航運(股)公司 副總經理

方福樑

駛上駛下高速客貨船經營與管理

一、前言

二、適合台灣海峽客(貨)運航路的船型

三、駛上駛下高速客貨船的經營與管理

四、結論



一、前言

- 去(2014)年兩岸交流現況
 - 兩岸貿易總額為1,301.9億美元，對大陸出口821.4億美元，進口480.4億美元(出超341億美元)；兩岸貿易占我對外貿易比重為22.1%，其中我對大陸出口占我出口總額比重為26.2%。
 - 台灣人民赴大陸地區人數3,267,238人次，累計至去年底，赴大陸人數共計8,218.1萬人次；大陸人民來臺人數3,987,152人次，其中觀光人數3,393,346人次(85.11%)，累計至去年底，大陸人民來臺達1,586萬人次。

一、前言

- 兩岸海運直航現況
- 目前我方開放13個港口，大陸開放55個海港及17個河港，共計72個港口。
- 2008年12月15日(開放三通)至2015年1月底止，進出我方港口之船舶共計10萬8,462艘次，主要集中於高雄港(34.7%)、臺中港(23.5%)及基隆港(18.8%)，總裝卸貨櫃1,264萬TEU，總裝卸貨物5億6,090萬噸，載運旅客人數超過106萬人次。

高速船的定義

- **IMO** International Code of Safety for High-Speed Craft (2000 HSC Code)
- “高速船”係指以每秒公尺數(m/s)為單位的最大航速 **等於或大於** 下述數值的船舶：

$$3.7 \times \nabla^{0.1667}$$

式中： ∇ =對應設計水線的排水量(m³)

海峽西岸(海西)經濟區

- 指台灣海峽西岸，以福建為主體，面對台灣，鄰近港澳，範圍涵蓋浙江南部、廣東北部和江西部分地區，與珠江三角洲和長江三角洲兩個經濟區銜接，依託福州、廈門、泉州、溫州、汕頭五大城市所形成的對外開放、協調發展、全面繁榮的地域性經濟綜合體。
- 選定離台灣最近的福建省平潭縣為平潭綜合實驗區。

兩岸海運的高速客、貨運輸業務

- 看好兩岸海運的高速客、貨運輸業務，兩岸分別許可「海峽號」2011年11月30日首航平潭--台中及2013年10月9日首航平潭--台北港及「麗娜輪」2014年5月27日首航平潭--台北港當日往返的定期班輪。



2014.5.27 麗娜輪首航台北港--平潭



二、適合台灣海峽客(貨)運航路的船型

- 台灣海峽海象瞬息萬變，依據統計一年約178天(約佔48%)浪高2公尺以上，千噸以下抗浪性不佳的船舶，乘客很容易暈船，浪高4公尺以上的天候年平均亦有40天，因此，為了旅客安全及舒適，行駛兩岸的船型必須根據行駛航線予以規範及限制。

二、適合台灣海峽客(貨)運航路的船型

- 高速船營運限制：

- 核發高速船航行許可證書

- 高速船「麗娜輪」為例，達下列條件之一，不得開航。

- ✓ 恆定風力大於或等於9級

- ✓ 有義波高大於或等於5公尺

- ✓ 能見度小於1,000公尺

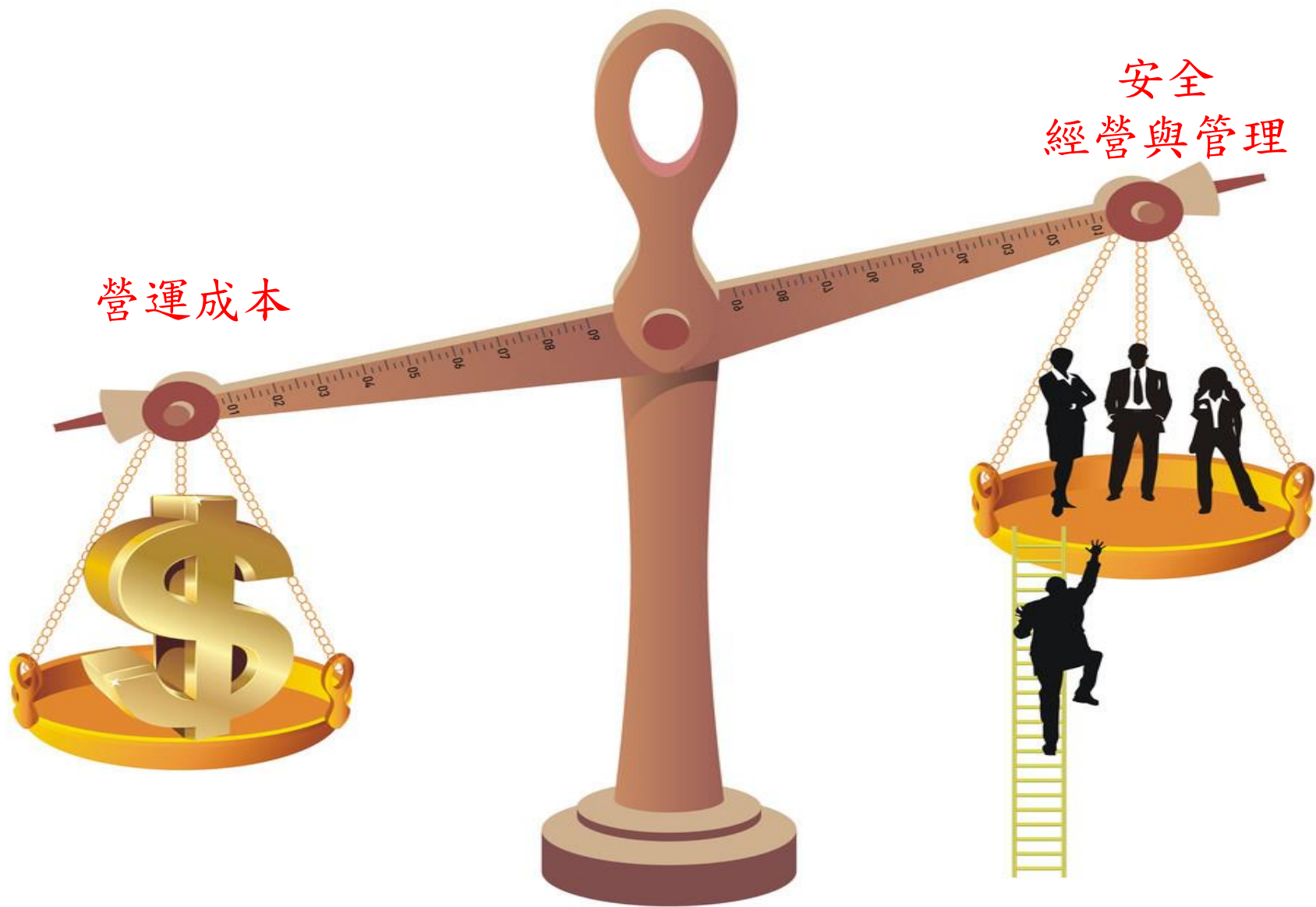
- ✓ 不允許夜航、載重噸限制(927.432噸) 及

- 船舶速度限制如下表：

有義波高(公尺)	0.0－1.0	1.0－2.0	2.0－3.0	3.0－4.0	4.0－5.0	5.0及以上
最大允許船速(節)	50	48	40	34	30	低速尋求 遮蔽處所

三、駛上駛下高速客貨船的經營與管理

- 駛上駛下高速客貨船，由於造價昂貴、行駛特定航線，其適用法規亦與一般商船不同，於2002年7月1日以後建造之高速船適用「1974年海上人命安全國際公約」之「2000年高速船安全國際章程(International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 HSC Code)」的規定，所以其經營與管理和一般商船亦差異甚大。



三、駛上駛下高速客貨船的經營與管理

- 高速船的經營與一般商船不一樣，屬於快捷渡輪性質的經營模式，必須與港口密切的合作。
- 碼頭設施包括侯船室、旅客天橋、車輛(或貨櫃車架)跳板(Ramp)及潮汐變化等的配合，海關、移民、檢疫、安全(C.I.Q.S)作業及相關設施的安排亦影響到旅客、貨物流暢的快速通關。

三、駛上駛下高速客貨船的經營與管理

- 高速客貨船的收入主要來自旅客、大小車輛或貨載，所以必須具備強而有力的業務能力，包括客源可以結合旅行社的包裝行程及承攬需要快速通關的貨物等。
- 高速客貨船的投資及經營成本偏高，故經營上若結合地方資源(政府、觀光、社團、商社等)、共同開發的經營理念(異業合作、策略聯盟)，共創雙(多)贏的航線。

2013.08.07 麗娜輪首航蘇澳--花蓮



四、結論

- 兩岸海運直航自2008年12月15日實施以來，兩岸客貨輪的經營模式歷經這幾年的摸索及修正，高速船的經營與管理的經驗已日趨成熟，但是以海運快遞專區的運送方式仍受限於兩岸在實務和法令上未臻完備或仍處於起步階段，載客量亦受限每日來台人數總量的管制，兩岸車輛尚待互通，高速船的競爭優勢仍未完全發揮，都直接影響到高速船高成本的經營瓶頸。

四、結論

- 政府因應日益頻繁的兩岸人員及貨物的流通，指定自由經濟示範區內之台北港作為海運快遞專區，並以高速船做為運送載具。
- 貨物能在通關便利化及便捷運輸的條件下，降低廠商各項貨物在兩岸之間流動的成本和時間，使兩岸在供應鏈體系下的生產模式下能更加無縫銜接，自貿區亦備受期待。
- 但是台北港的軟、硬體的建設應儘早完成，才有助於現行已通航的高速船之經營與管理更顯效益。

麗娜輪(HSC Natchan Rera)



四、結論

- 今年是交通部航港局成立三週年，也是「海運安全年」，航港局祁文中局長說：「臺灣是海洋國家，安全是海運最重要的營運根基。」
- 安全是「駛上駛下高速客貨船的經營與管理」最高的指導原則。

報告完畢 敬請指教
謝謝大家



flfang3655@gmail.com

h/p : 0933906368