

第八章 海洋運輸

- 海運相關法規
- 港埠與船舶
- 海運貨物種類
- 定期船運與不定期船運
- 貨櫃化運輸
- 海運同盟
- 我國定期航運發展

海運相關法規

- 商港法
- 航業法
- 船舶法

國輪與權宜輪

- 國輪(中華民國船舶)

1. 中華民國政府所有者
2. 中華民國國民所有者
3. 依中華民國法律設立，在中華民國有本公司之下列各公司所有者
4. 依中華民國法律所設立，在中華民國有主事務所之法人團體所有，其社員三分之二以上及負責人為中華民國國民者

- 權宜輪

國籍船公司的輪船改掛權宜旗(Flag of Convenience)

此船舶稱為權宜船

海運貨物種類

貨種		乾貨	液化貨物
散裝貨		砂土、礦砂、穀物等	原油、液態化學品等
雜貨	貨櫃化	電器、書籍、衣物等 以貨櫃運送	—
	非貨櫃化	非以貨櫃運送的雜貨	—

- 散裝貨(bulk cargo)
- 雜貨(general cargo)

定期船運與不定期船運

- 定期船運(liner shipping)
- 不定期船運(tramp shipping)

定期船運

- 以運送零星雜貨與貨櫃為主
- 船期與運價事先公布
- 定期船運送人身分為公共運送人(common carrier)，其服務對象為一般大眾
- 有關託運人、貨主與運送人之間的權利與義務直接由載貨證券(或稱提單)上的條款規範，不另簽訂其他契約
- 託運人僅須將貨物運至船邊，負擔運費並至船邊提貨，其他一切費用由船方負責，稱為「定期船裝卸條件」或「碼頭交貨條件」
- 經營者多以自有船舶營運，遇業務繁忙船舶不敷調派時，則採全船租賃或論時租船方式取得船舶協助營運
- 為招攬客貨、精確控制船期、辦理船舶靠港與離港各項事務及手續，船公司在彎靠的各港口均設立分支機構或委託長期固定代理行
- 為提供託運人與貨主頻繁的服務，航業經營者在同一航線上必須配備多艘同型船舶，因此投資成本龐大

不定期船運

- 以運送大宗物資為主，通常為散裝乾貨或液態貨物，此類貨物具有一定流向與季節性特徵
- 不定期船運船東所承運的貨物運價或船舶出租的費用，以個別契約訂定，雙方的權利與義務關係依據運輸契約的協議
- 船舶停靠的港口數少，且停泊的港口不固定，因此臨時委託代理行，代理各項手續與業務
- 不定期船服務屬非公共運送行為(contract/private carriage)
- 船方提供給貨主的運輸服務皆在航運市場透過代理人或經紀商居中協調，討價還價」

貨櫃化運輸



貨櫃化運輸的優點

- 貨物包裝規格化，有利於機械化裝卸
- 使用標準化的貨櫃，有利於不同運具間的轉運，可提供戶及戶的運輸服務
- 運送過程中可減少貨物的損毀或失竊
- 提高船席的容量，貨櫃船席的容量平均為一般雜貨船席的5倍

貨櫃裝卸方式

- 吊上吊下(lift on-lift off, LO/LO)
- 駛進駛出(roll on-roll off, RO/RO)
- 駁進駁出(float on-float off, FO/FO)





貨櫃承運方式

- **整櫃裝載與卸載**(Container Yard, CY 或Full Container Load, FCL)
- **併櫃裝載與卸載**(Container Freight Station, CFS 或Less Container Load, LCL)
- **併裝/分拆**(CFS/CFS)
- **併裝/整拆**(CFS/CY)
- **整裝/併拆**(CY/CFS)
- **整裝/整拆**(CY/CY)



海運同盟

- 海運同盟的優點
- 海運同盟的缺點
- 海運同盟面臨的競爭者