

109 年公務人員高等考試三級考試試題

類 科：航運行政

科 目：航業經營管理

一、請說明下列名詞在不定期航運經營管理方面的意義：(25 分)

(1)FIOST (2) NOR (3) Ballast voyage (4) Deadfreight (5) Permitted deviation

【解題關鍵】

1. 《考題難易》：★ 非常簡單

2. 《解題關鍵》：同學可以參考海運成本分類作答即可得分。

【擬答】

- (1) FIOST：為海運實務中不定期船傭船契約中對於裝卸費的負擔條件之一種，依據國際航運慣例，傭船契約實務中，使用本條件者通常係指論程傭船裝（卸）費由傭船人負擔，其中，航運慣例上的 F 代表免責（free），當裝、卸貨物免責時便可以稱為 FIO，至於 S 代表堆裝（stow）、T 代表平艙（trim），至於 FIOST 便是指「裝、卸、堆裝含平艙均免責」，其實還包括理貨（tally）、平艙（trim）、人工推平（leveling）等費用悉由傭船人負擔。
- (2) NOR：為 Notice of Readiness 之縮寫，可以翻成裝貨(或卸貨)準備完成通知書或裝卸準備就緒通知書（NOR）。依據我國海商法第 52 條第 1 項：「以船舶之全部或一部供運送者，運送人非於船舶完成裝貨或卸貨準備時，不得簽發裝貨或卸貨準備完成通知書」。第 2 項：「裝卸期間自前項通知送達之翌日起算，期間內不工作休假日及裝卸不可能之日不算入。但超過合理裝卸期間者，船舶所有人得按超過之日期，請求合理之補償」。海商法第 52 條第 3 項：「前項超過裝卸期間，休假日及裝卸不可能之日亦算入之」。
- (3) Ballast voyage：稱為空放航次，其為不定期船海運實務中常見之空放航次。船東主要是為下一趟攬載之貨物而空船航行至指定之下一港口稱之。
- (4) Deadfreight：稱為空艙費，其為不定期船海運實務中常見之船東損失情形。主要原因有兩種：一個是原本要裝在貨艙裡面的空間，因為沒裝貨而空下來所致；另外一者是，原來合約上規定應裝的空間，但實際並未裝滿且又無法裝滿的空間所導致。
- (5) Permitted deviation：稱為允許偏航，我國海商法第 71 條：「為救助或意圖救助海上人命、財產或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約……」。換言之，我國海商法主張為救助(或意圖救助)海上人命、財產或因其他正當理由偏航者，不得認為違反運送契約，亦即可允許偏航之情況為船長救助(或意圖救助)海上人命、財產等者，可視為允許偏航。至於但是在英美法實務中，美國法院通常於合理偏航認為是事實問題，必須依據運送契約之準據法與各種情形綜合判斷之；英國法院對於合理偏航與否，也認為應依據個案事實加以判斷之。

資料來源：喬新(2020)，航業經營管理總複習講義，台北市，未出版

二、就不定期航運經營而言，請問何謂市場變動風險？應納入那些因素之考量來降低風險？試申論之。(25 分)

【解題關鍵】

1. 《考題難易》：★ 非常簡單

2. 《解題關鍵》：本題考的是不定期船經營管理之船東避險。同學可以參考 105 年高考三級：航業經營管理之「在不定期航運市場風險管理中，如不考慮運費期貨避險方式，船東之避險方施為何？」作答即可。

【擬答】

(一)經營型態風險：對於船東而言，投資建造或購買現成船為一項財務投資行為，受運價下跌的市場風險低；但當船東投資建造或購買現成船及租入船舶營運時，以擴充公司船隊為主，在成本變動及市場變動上的風險高。此等風險管理方式如下：

1. 將船舶管理的部分委交專業的船舶管理公司代辦，減少營運成本上漲的風險。
2. 成為準船東或公司組織規模不用太大，以套利方式減少市場變動所造成的運價上漲風險。
3. 需配置反應靈敏的優秀業務經理人員和思緒細緻的營運團隊，俾利市場動向的掌握與業務推展。
4. 內部控制制度目的係在對營運之效果及效率（含獲利、績效及保障資產安全等）、財務報導之可靠性及相關法令之遵循等目標的達成，爰公司可依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」，適時導入內部控制稽核流程、內部品質稽核以及船舶 ISM-CODE 內部稽核，有效控制營運風險發生概率。

(二)市場變動風險：視船舶供給及船噸需求而定，因造船成本高，貨載性質較敏感，因此其市場變動風險高。此等風險管理方式如下：

1. 購買運費期貨（攤平式避險）。
2. 以 T/C，B/C 方式取得船舶。
3. 以套利或以基礎避險方式從事運費訂定。

(三)成本變動風險：此等風險管理方式如下：

1. 匯率不穩定：採機動購買遠期外匯，在美金上漲時改貸其他幣值來償還美金貸款。操作 DF（遠期外匯）/NDF（無本金交割遠期外匯），如：出售美金/台幣 DF，並反向買入美金/台幣 NDF，目的在規避美金營運收入之匯率風險，降低美金/台幣匯率波動對本司損益影響。
2. 油價：購買燃油期貨。
3. 港口費用及裝卸費用：以 FIO 的方式將成本轉嫁給貨主。

資料來源：喬新(2020)，航業經營管理總複習講義，台北市，未出版

三、航線規劃是航商開闢定期航線前相當重要的規劃性問題，請問影響航線運量的主要因素有那些？試申論之。(25 分)

【解題關鍵】

1. 《考題難易》：★ 非常簡單
2. 《解題關鍵》：本題同學可以參考 103 年普考之「國際定期航運與港口相關產業，可以帶動該國之經濟與貿易活動的繁榮發展，所以大部分有鄰接海岸線的國家，都希望有各類國際航商在本國港口，進行航線的安排與船舶的泊靠。請問您：定期貨櫃航商在安排航線規劃時，對於選擇彎靠港口的考量因素，主要有那些重點項目？」作答即可。

【擬答】

(一)定義：

航線為狹義之航路，亦即航業經營者在各種不同航路中，就其本身具備主觀條件，及外在客觀條件，為求達到營利目的，所選擇營運航路。

(二)影響航線運量主要因素：

1. 運輸動向：航商決定是否開闢某一航線，必須瞭解各商港間貿易貨運的動向。包括兩港間貨物流向為單向或雙向，貨運量每年有多少，輸出輸入各有多少噸數，另外還須瞭解，中途港是否有貿易貨運及其噸數，最後兩港貨運以何種貨物為大宗亦應瞭解。

2. 業務的性質：進一步應研究兩港間或某一航線的運輸業務性質，即其適合何種船舶行駛？該一航線已有多少船舶航行？其性能噸位如何？船期安排若干時日一航次？每航次所裝貨物種類及數量如何？各公司經營狀況如何？競爭情形如何？是否有運費同盟組織？如果新增船舶參加營運，是否能獲得適當貨源？此航線適合何種經營方式？航期的訂定應如何？等等均應事先加以確定。
3. 船舶類型：船舶類型通常隨營運航線及其業務性質而決定，營運船舶噸位、吃水、速度、艙口數量、安全設備、起重機數量與其起重機能量等對於營運均有極大影響，須事先調查航線需要做為建造或購置船舶依據。
4. 法令政策：因各國法律、法令均不同，因此在開闢航線前，應將各國法令當地習慣，航業政策等調查清楚後，再依貿易與航運需要，決定如何派船行駛順利推展業務。另外，若航線是由政府指定並開航者，則經營者應注意政府補貼辦法。
5. 貿易可能性：各國間由於天然資源分配不同，勞工條件差異、產業分工互異，均須輸出過剩產品，以交換缺乏物資，互通有無，乃構成貿易可能性。今日世界各國貿易可能性，端視兩國政治與經濟依存。反之，若兩國政治敵對自無開闢航線機會可言。
6. 港埠條件：包括航線往返航程燃料供應情形，燃料價格、港埠費用、港灣設施、安全條件、勞工條件、裝卸效率、港埠使用率、代理等當地治安之情形等等均足以影響航線之開闢與否。
7. 當時之經濟條件與未來趨勢：航線航運是否景氣，與全世界貿易景氣有密切關係，如經濟繁榮、貿易發達、貿易量增加，對航運之需求自亦遞增，航運市場呈現好景。

資料來源：喬新(2020)，航業經營管理總複習講義，台北市，未出版

四、定期航運屬於服務業的一種，請說明定期航運具有那些服務業的特性？試申論之。(25分)

【解題關鍵】

1. 《考題難易》：★ 非常簡單
2. 《解題關鍵》：

- (1) 本題考的就是運輸業的十大特性以及定期航運業之特性，同學可以參考運輸學與海運學本內容盡量作答即可。
- (2) 同學可參考 106 年高考三級航業經營管理之「貨櫃運輸產業近年來發展甚快，更是全球國際貿易最依賴的重要運輸行為，此一產業具有標準化與單位化的特性，具備許多的運輸優勢。請論述：國際貨櫃運輸行為具有那些產業特性」作答。

【擬答】

定期航運意義與服務業特性說明如下：

(一) 意義：

固定航線、固定港口、固定船隻、固定船期、運價費率固定、對公眾提供客(貨)運輸服務服務之海運業務。定期航業船舶多為雜貨船 (general cargo 或 break bulk ship) 或貨櫃船 (container ship)。

(二) 服務業特性：

1. 航線及靠泊港口固定，並有預先公告排定之船期 (published schedules)。因此，當船期已到且艙位並未完全利用時，定期船航商仍應依據預先排定之船期航行，導致艙位空間發生損失之艙位不可儲存性。
2. 經營者做為公共運送人而承攬貨載，其對象為大眾託運人 (shippers)。因此，定期船航商並須接受主管機關之相關規範與管制，具有接受公共管制之特性。
3. 經營者需經常刊登船期廣告。

公職王歷屆試題 (109 高考)

4. 經營者在各地主要裝卸港多有專用碼頭，實行倉庫收貨制。
5. 裝船前先簽發收貨單 (dock receipt) 或碼頭收貨單。貨物裝船後由船方簽發船上收貨單 (mate's receipt)，嗣後並憑以換取正式載貨證券 (Bill of Lading, B/L)。
6. 航商收益不穩定：由於船舶艙位具不可儲藏性，在貨運量擴大時，無法在短期內以增加艙位來增加收入，而貨運量不足時亦無法保留剩餘艙位，加上航商在國際市場上常受服務契約、競爭對手策略等約束，並受法律管制，無法任意提高運費或相關作業費用，因此，造成收入及利潤並不穩定。
7. 船舶供給彈性小：由於定期航商須調度船舶，組成適當船隊，投資造船所須資金相當龐大，進入障礙高。而造船耗時，使船噸之供給量無法因運價上揚立即調高。在市場運價下跌時，亦因退出障礙高（因船舶仍有固定成本），無法立即減少船噸供給量。故中短期而言，定期航運業之船舶供給彈性小，經常造成供需失調，增加航運業者之經營風險。
8. 空櫃調度不平衡：貨櫃運輸以貨櫃裝運，但因貨物本身種類及貨物質量輕重不同，且各國國際分工方式不同，使遠洋洲際航線上，貨櫃數量的供需不平衡，亦形成航商成本負擔。

資料來源：喬新(2020)，航業經營管理總複習講義，台北市，未出版