

類 科：航運行政

科 目：航業經營管理

考試時間：2小時

座號：_____

※注意：(一)禁止使用電子計算器。

(二)不必抄題，作答時請將試題題號及答案依照順序寫在試卷上，於本試題上作答者，不予計分。

- 一、貨櫃運輸屬於定期船運送服務，在經營上需要投入大量的船舶與空櫃成本，才能在不同的泊靠港口間，為貨主造就出固定的航班服務。因此，航商擁有足夠的空櫃可供貨主使用，是貨櫃運輸的基本條件之一。但是，由於國際貿易貨源流向之不平衡，例如：由遠東迄北美的越太平洋航線東向運輸服務的貿易需求，常常大於西向，容易導致雙向貨量預測，難以確實掌握。所以貨櫃調度問題，遂成為貨櫃航商經營上的一大難題。如何用有效率之方式，把空的貨櫃，預先配置在需櫃甚般的櫃場，供業務承攬之用，係為貨櫃航商組織內之貨櫃調度部門的重要職責。請問：國際貨櫃航商為了節省貨櫃調度的成本，常常會採取的措施為何？(25分)
- 二、近年來國際上有一定經營規模的定期船航運公司，紛紛針對不同區域間的航線、船舶、碼頭、貨源等各方面的營運行為，採取各種策略聯盟的方式。各大航商之間，利用各種程度與面向的合作與聯營行為，以求獲致更多的貨源與運費收入，或更少的運航成本的支出。請您寫出貨櫃航商在採取策略聯盟時，可以實質獲致的優點(寫出這些優點的同時，您必須同時寫出其所採用之聯盟方式)。(25分)
- 三、在不定期船之散裝船營運行為中，船舶所有人或稱船東者(owner)，常習於把自身所擁有之船舶資訊置於國際傭船市場中，並期透過經紀人(broker)以攬載適合自身船型的大宗乾散貨物，此時傭船之貨主稱為傭船人(charterer)。船東與傭船人雙方並將形成論程傭船契約(voyage charter)之營運模式。在論程傭船契約中，也常因貨物種類、數量、船型、裝卸港口等船貨雙方要求之不同，而有不同之約定。請回答以下題目：
- (一)請述明何謂「裝卸時間(laytime /laydays)」？(10分)
- (二)請述明何謂「延滯費(demurrage)」？(5分)
- (三)船東在進行論程傭船過程，必須先進行自身船舶的航次成本估算，一般會把海運成本區分成「資金成本/船舶直接成本/一般管理費用/各航次的變動成本」等。請問您，船東要如何用上述的成本項目，以計算其租船基準公式？這公式必須能夠代表該船每日之固定成本，並得以使該船改以進行論時傭船(time charter)時，將之與每日的租金比較之，即可知其盈虧。(10分)
- 四、在不定期船之散裝船營運行為中，船舶所有人或船東(owner)與傭船人(charterer)雙方形成論時傭船契約(time charter)之主體時，有關船舶之「船名、船舶國籍、船級、載重噸與容積、速度與油耗、吊桿能力、交船位置」等，皆與傭船人使用該船舶，進行後續之營運時的費用支出，有極大的相關性。所以在論時傭船契約中，有關船舶之各項陳述內容，常常被區分成「保證(warranties)」與「條件(conditions)」。當船東違反保證或條件時，產生的效果，亦有所不同。請問您：
- (一)論時傭船之船東違反船舶陳述之「保證」事項時，傭船人所採取的作法為何？(10分)
- (二)上述「船名、...、交船位置」共7項，那幾項絕非廣義之保證事項，而係屬於條件事項？(15分)