

台航十二年之回顧與前瞻

華壽嵩

一、前言

臺灣航業公司爲臺灣光復以後成立之唯一公營公司，既維持本省水上交通，亦承當本省進出口物資之運輸，華路藍縷，艱難締造，刻苦經營，于茲十二載。光復之初，本省航業基礎，蕩然無存，僅餘一部份殘敗之機帆船，當不敷環島交通之需，對外運輸更陷癱瘓，大陸船舶不足應付大陸之調配，更無力兼顧本省航業之重建，省政當局有鑒于此，乃成立本公司，撈修沉船，克難經營，數年之間，規模粗具。迨大陸沉淪，航線萎縮，公民營船隻退集來臺，本公司業務深受影響，循至面臨危機，不可終日，于是調整人事，加強管理，釐訂制度，整頓業務，抱堅毅果敢勇往邁進之決心，作有計劃有成果之打算，克難實踐，渡過難關，卒使臺航自驚風駭濤之中趨于穩定，步入正軌，茲就本公司之沿革及業務與今後展望，述其梗概如次：

二、沿革

本公司成立于卅五年七月，以接收之破舊機帆船等資產作爲資本，並無現金股本。卅六年初改組爲國省合營之有限公司，設定資本額爲法幣一百億元，省府佔六成，招商局佔四成，省府以省產折價認股，招

商局以接收之日產中應得部份作爲股本。至卅八年四月復改組爲股份有限公司，資本額增爲新臺幣三千萬元，省府與臺灣銀行各佔股份百分之卅，招商局仍佔百分之四十，均以原資產重行估價增值，省府增撥臺幣現金一百十五萬餘元，臺灣銀行增撥臺幣六百餘萬元，招商局則以當時租與本公司營運之嘉義花蓮豐原三輪作價轉爲資本。迨至四十二年八月省府復將修船借款新台幣七百萬元，臺灣銀行則以讓售與本公司之屏東等五輪價款新台幣一千八百萬元轉作優先股增資。本公司目前計普通股新臺幣三千萬元，省府與臺灣銀行仍各佔百分之卅，招商局仍佔百分之四十，優先股，新臺幣二千五百萬元，兩項合現有資本額五千五百萬元，而本公司現有固定資產按帳面價值總額新臺幣一億一千一百六十餘萬元。

三、業務

卅八年以前，本省水上交通與對外水運，幾全由本公司支持，諸如遣送日僑回國，接運臺胞返省，輸出省產外銷，配合軍事需要，航線遍及大陸南北各海港，以及長江重要口岸，然以限于船舶性能，國外航線局限于日，韓，港，菲各埠。卅八年以後，國內航線萎縮，國外航線競爭愈烈，本公司船舶陳舊，性能

低劣，較大之船，均係燒煤設備，若航行遠洋，本身燃料所佔噸位過多，裝貨量過少，影響成本，不能遠航。自厲行船舶汰舊換新政策，補充新船，改良舊船，本公司乃能參加遠洋航運之列，業務大為改觀，轉虧為盈。現在本公司之船舶遍及五洲，創本公司十二年來之新紀錄，現有營運航線如下：

①省內航線 仍維持高馬線每日定期班船。
②臺日航線 分專運水菓之定期班船及承運大宗貨物之不定期班船

③臺、港、韓航線

④臺菲、臺韓、及臺灣南洋，馬來亞各埠航線

⑤東南亞國際間航線

臺灣日本往返南北美洲，澳洲，歐洲及波斯灣，地中海等國際航線，

臺航旗幟已能遍及世界各地。

本公司維持本省水上交通，不辭勞怨，奉行政府命令，服務地方，設備雖尚簡陋，陸續盡力改善，運價雖甚低薄，加強服務精神，十二年來，入不敷出，卅九年以前，政府未嘗補助分文，卅九年以後，航業日艱，虧累愈甚，迄四十六年底省內航線共計積虧新臺幣二千零七十餘萬元，先後僅奉撥政府補助款新臺幣七百卅一萬二千元，不及虧累之半，四十五年七月起復不予補助，然本公司維持省內航線，始終不懈，以盡其地方性之責任。高馬線原配駛班輪一艘，但自四十六年一月起復加派班輪一艘，每日對開，以利交

通。

至于承載省產外銷，物資輸入，本公司無不配合政府對外貿易政策，悉力以赴，往往去程有貨，回程空放，或則物資需要輸入，而不得不空往受載，單程運費之收入，支應往返双重之開支，且因外銷物資之售價不同，運價亦隨之而上，例如臺日線外銷鹽之運價每噸美金三·三〇元，次于承運糖米（糖每噸美金五·八〇元，米每噸美金五·三〇元），肥料輸入運價每噸美金四·二〇元，亦次于糖米，同樣路程，相等成本，而所得懸殊，亦一本服務地方之職志，達成任務。本公司臺東輪承運輸日香蕉，在中外運蕉船舶中，腐爛率最低，連續五年成績第一，成績斐然。近海遠洋各航線，更力求減低成本，提高效率以爭競抗衡于國際航運市場，並以加強國外僑胞之聯繫，增進其祖國愛之熱忱。

本公司船隻，成立之時，除撈修之沉船外，所有購入或撥充資本之舊船，均性能欠佳，為求發揮運輸能力，拓展業務，雖財務困窘，對於船舶之修理保養，調盡全力，各輪均已陸續取得國際船級，可以航行省外國際港埠。四十三、四年間，復自力更生，本克難之精神，實行淘汰舊船，換購新船，舊船之出售或拆解者，有新竹，彰化，高雄，嘉義，岡山，鳳林等七輪，計一萬二千七百總噸，先購入一萬噸級自由輪基陸號一艘，並將原有一萬噸級之臺北，延平兩輪改善設備，提高航速，從事遠洋航運。四十六年又新購

美國造一萬噸級自由輪一艘，命名「新高雄」，經常行駛于大西洋兩岸。本公司現有船舶十二艘，合計六萬零六百餘載重噸，居全國公民營船舶噸位第二位，達公司成立以來之最高紀錄，均已獲得船級，符合國際標準。

四、今後展望

本公司經營方針，以大船小船並重，遠洋近海及省內航線兼顧為原則。前以船舶老舊，性能低劣，成本高，速率低，為拓展遠洋航業，故一面加強保養，進而改善設備，補充新船會貸款改善臺北延平兩艘萬噸級巨輪，並添購兩艘萬噸自由輪，于是本公司乃能躋于遠洋業務之列，四十四，四十五年航業好轉聲中，業務得以轉虧為盈，然航業富有先天之競爭，運價漲落胥為世界市場所左右，貨原洽攬須經劇烈之國際競爭，工欲善其事，必先利其器，今後之發展，更須添造新輪，以提高性能，減低成本，配合經濟與國防之需要。關於航行遠近洋大輪之建造，行政院經濟安定委員會工業委員會已擬具三年造船計劃，擬于三年之內，每年各建造約一萬五千噸之貨輪二艘共計六艘，約九萬載重噸。估計每艘造價為美金四百萬元，于交船前付百分之卅至四十，半數自籌，半數由臺銀貸款于交船後分二年還清，其餘百分之六十或七十部份，于交船後分五年還清在新船營收內支付，本公司已呈報層層轉請優先分配一艘，擬儘先將抗戰期間日本

製造性能較差之舊船臺北輪拆售，抵付部份造價，以實現換新計劃，更發展遠洋業務。至航行省內船舶部份，擬首先着重高馬線，其餘視財力所及，再圖加強，已決定申請美援建造高馬線七〇〇噸客貨輪一艘，規定時速一四哩，載客二五〇人，載貨二〇〇噸為標準，力求適合該線營運，服務地方。已由工業委員會議決，向國內外廠商公開招標訂造，由本公司擬具一般通用之說明，並請美國顧問工程公司（懷特公司）擬編招標規範，委由中央信託局辦理招標手續。一俟該輪建造完竣行駛高馬線後，原行駛該線之宜蘭恒春兩輪擬改調基花高花線，以加強東部水上交通。

五、結 論

臺航成立十二載以來，經長期困厄艱辛之命運，均能達成政令，維持交通，配合貿易，發展經濟，具有績效。以前局限于省內近海，今則直接參加國際遠洋航運，萬里征輪，使船舶遠屆世界各大洲，業務進入新階段。惟鑒于今後職責，任重道遠，當有賴于刻苦砥礪，銳意改進，配合國家地方之需要，而釐訂發展之藍圖，因時因地制宜，作有效之規劃。懸想未來航業之前途，具有光明之遠景，目前財務之困難，必先克服，十二年航業之基礎，尚待充實加強，實有望于政府之保育與獎助，同仁之同心同德，協力以赴，尤有望于我交通界之指導與扶持，俾本省航業前途，日趨堅定。