

聲友

期九十五第



日八月十年六十四國民華中



發行總編輯：孫衛

副總編輯：盧善棟

編輯：孫金聲

編輯：葉欽伯

編輯：沈美年

編輯：馬延齡

社址：北臺郵政信箱第五六六號

中華民國四十六年十月八日出版

● 本 期 目 錄 ●

鐵路局坐臥兩用車試車即景……………葉在鋌 (一)

國際航運運價之趨跌與我國航業之影響……………小屯 (七)

安定經濟之我見……………張志禮 (一〇)

高級企業管理討論會的實例研究……………大宗 (二二)

美國的煤業簡述……………孫金聲 (二五)

鐵路局坐臥兩用客車試車記……………沈家德 (二八)

橫越中央山脈……………敏 (三五)

有感覺……………張兆蓉 (七)

海隅閒墨……………行者 (三一)

九月份聯誼月會記事……………行者 (三一)

總幹事函覆旅美交大校友會副會長函…………… (三一)

旅美交大校友會副會長致總幹事函暨執行委員會議記錄…………… (三一)

楊裕球學長自美來函詳述旅美注意事項…………… (三五)

陳志圻學長學成返國調升機械公司協理…………… (三六)

劉永楸學長任職巴基斯坦柴本義學長來函詳述…………… (三六)

華志校友榮昇臺北航空站主任…………… (三七)

黃國燾赴美研習結構設計…………… (三七)

王良卿赴美深造…………… (三七)

調職遷址無法投遞…………… (三七)

徵信錄…………… (三八)

編者的話…………… (三九)

友 訊…………… (三五)

友 訊…………… (三五)

友 訊…………… (三五)

(封面)

國際航運運價之趨跌與我國航業之影響

葉在鈺

一、國際航運運價起落之回憶

- ① 運價初漲的時期。
- ② 運價慘跌的過程。
- ③ 運價續漲的階段。

自民國卅八年共匪竊據大陸，我航業各公司，隨同政府遷臺以後，所有船舶，倂處一隅，國內航線，既已斷絕，坐困終非長策，不得不另謀出路，以求業務之開展，及參加國際營運，試向近洋遠洋各航線發展，各公司之大型船隻，航行所至，逐漸達於歐、美、非、澳、與亞洲西部一帶，適值卅九年六月，韓戰發生，國際航運繁忙，運價時有增漲，航業情況，頗見好轉，計自卅九年六月至四十年十月，為運價初漲的時期。

惜此好景維持不過年餘，至民國四十年冬，又遭遇危困，而且日形嚴重，此種危機之造成，其最大原因，確為國際航運運價之跌落所致，自四十年十一月以後，國際運價，即逐步下跌，迨四十一年八月，已

跌至幾與韓戰前最低時期之運價相等，營收不敷成本，各公司虧累甚鉅，加以船舶陳舊，性能較差，消耗燃料甚大，航行成本過高，又因營運資金缺乏，更受運價低落影響，不能不出於高利貸款之一途，貸款累積愈多，利息負擔愈重，均感壓迫不堪，同時各公司又有剩餘船員之一大負累，於是因負債被迫停業者有之，業務完全停頓者有之，即可勉強支持，而亦岌岌不可終日，當時幸由政府設法挽救，予以有效之措施，始克度過難關，計自四十年十一月至四十三年七月，為運價慘跌的過程。

及至四十三年八月起，國際運價，漸見回漲，因運價之逐步上昇，各航商營收，亦隨之增加，大半轉虧為盈，頗有欣欣向榮之象，一方面在國際營運上，經數年來之努力，已能樹立信譽，予人以良好之印象，博得國際好評，我國航業在國際間，已能佔一席之地，業務蒸蒸日上，茲將四十三年至四十五年貨載噸量，及延噸滯統計數字，作一比較，列表如次；

年度	貨載噸量	百分比	延噸	海滯	百分比	註
四三二、一二五、三三二	六、五一三、六六六、一三八	一、〇四八、二一五、三三七、一九三	一、〇三九	一、二二九		以四十三年為百分百
四四二、二一五、三〇五	一、〇三八、三六〇、二九八、九八八	一、〇三〇				
四五二、一八一、一二二						

上表所列數字，表示國輪營運，在此最近三年中，逐年均有發展，尤其延噸海運之增加，爲對遠洋航運進步之明證，換言之，與國際運價之上漲，亦有相當關係，計自四十三年十一月至四十六年一月，爲運價續漲的階段，過去運價的起落情形，值得我們回憶！

二、國際運價行情之檢討

①分析目前市況瀉落的原因。

②推測未來演變的趨勢。

③檢討以往飛漲的經過。

在近三年來國際航運運價，總在逐步上昇，造成航業的好景，一般觀察，咸認爲世界局勢，如無特殊的變化，此種好現象，至少還能持續相當時期，所以有些國家航商，競相建造巨型輪船，準備爭取營運，以爲賺錢的絕好機會，誰也沒有料到，正在好夢方酣之時，忽被迅雷震驚，一覺醒來，不知所措，這個迅雷，就是最近航運運價之猛然下降，而刺激到船東們的腦神經。

這次航運市場波動之烈，實爲近數年來所僅見，我們欲分析目前市況瀉落的原因。及推測未來的趨勢，必須檢討以往運價飛漲的經過，按航運市況的演變，固然直接受着市場供求律的支配，而與世界政治及經濟關係的發展，以及市場心理，亦有着息息相聯的關係存在，上年底國際航運運價所創之空前高峯，可

說是由於國際政治局勢之危機所造成，過去世人所耽憂的是遠東的情勢，但一九五六年世界航運的空前繁榮，則緣於中東關係的激變，此外尚有一個原因，則是爲了一九五五年底，歐洲商業的發達所致，因爲歐洲商務殷繁，刺激了整個世界，使原料與消費如在海運輪激增，所以世界上才有這樣一個繁盛而並不通貨膨脹的現象，航業界因去年歐洲穀物歉收，而繁榮得更爲劇烈，這使歐洲各國被迫要從美國南美和澳洲輸入大量的穀物，大西洋穀物運價，在上年十一月底，計出價一五二先令六便士，而橫渡大西洋至荷蘭，比利時之穀運，於上年十二月初，曾作價達美金一八·五〇元，至於澳洲西岸運歐穀價，長期均在二〇〇先令左右。

運價到高峯時，又遇到蘇彝士運河的封閉，使航業全景更覺燦爛奪目，本來在蘇彝士運河未被閉塞時，不定期航輪，已有不敷世界貿易需要之現象，一旦運河中斷，東西航運改道好望角，航程拖長，已等於將世界船舶噸位減低了將近三分之一，加以英法政府之征用商船，及因繞道好望角而需多載燃料，減低貨載量等間接減低運輸能力之影響，市場供求失調，自將刺激運價之直線上昇，同時在市場心理的影響下，市況愈俏，船舶愈少，租船人亦愈急於覓船，甚至願以高價洽訂遠期運務，於是乃造成了上年十二月初，打破韓戰期間不定期船運最高紀錄的空前高價，在聖誕及新年的連串假期影響下，市場交投均稀，頓顯停滯，市

況遂告下瀉，加以中東局勢，在美國強力干預下之漸趨開朗，而歐洲存麥殊豐，氣候亦轉佳，稔收有望，復因美國大西洋岸港口類相罷工，遂多暫停採購，於是除美國太平洋岸運往亞洲地區者外，所有由北美澳洲及阿根廷等產糧區至歐洲之交易，均極清淡，運價日趨下游，計二月份由美國東岸至西歐漢堡區之產穀成交價自每噸美金一五·二五元，降至十二元墨西哥灣至西歐產穀，由一六·二五元，降至一四·七五元，至日本者，自二六元下降二元，南美普拉地河區至西歐之產穀，自月初之一七六先令，跌至一四七先令三便士，三月份以後，穀運成交更稀，運價益下挫，由太平洋運印度孟買之產穀，自二一七先令六便士，跌至一七五先令，其運日本者，則跌至一四·五〇美元，由墨西哥灣運西歐漢堡之產穀，跌至一一·五〇美元，由墨西哥至日本者，自美金二六元降至二〇美元，倘以南美布拉地河區運西歐之運價比較，三月份計較年初，下跌達六十五先令之鉅，三月份運價之突降，一方面固然是因為穀運成交稀少，大批運穀船湧向美煤貿易所致，但由於美國之放出大量儲備船隊，英法政府解租征用之商船，美國西岸港口罷工類仍，甚多船隻，轉向煤運，以及部份煤礦，遭受水淹，缺乏現貨供應等等均有其不可分的關係。

大西洋的煤運，在近三年來，已成爲世界不定期航運的主力，其動態已可左右整個不定期船市場，故其漲落，亦足資作爲市況演變的表徵，本年第一季不定期航運運價之驟跌，主要地是在大西洋方面，亦可

說是在大西洋的煤運方面，過去歐洲用煤，原多依賴英國供應，戰後英國因工潮之影響，煤產驟減，近數年西歐國家，幾盡靠美煤維持，即英國本身，以消耗量之激增，亦需向美國求取燃料之供應，估計目前每年橫渡大西洋由美運歐之煤，將達五千萬噸之譜，如此大量而穩定之貨源，置諸航運市場，其將成爲不定期船運之主力，自無疑義，這也就是長期條件裝運業務興盛的原因，年來歐洲煤運租船人多取此種方式，有將期限訂至十年之久者，在船東方面來說，倘能取得長期條件之運約或預收一整數之運費，大有助於其擴增船隊，添造新船之進行，租船人則希望以此種方式，獲得較低廉而穩定的運價優待，對雙方均有其利，但此種方式，却亦變成了本季運價激遽下落的原因之一，大西洋煤運量大而源豐，本對不定期航運市場具有調濟盈虛之作用，但在長期條件風氣之影響下，一旦其他貨源短缺，臨時船群向湧往煤運貿易，而租船人限於對單程運務之納胃，單程煤運價自將激挫，並轉而影響及其他運務，本季之情形，即屬於此煤運運價，在上年十二月初最高紀錄爲一一九先令六便士，聖誕節後爲一〇五先令，本年一月份降爲九九先令六便士，二月份降爲八二先令，三月份竟降爲六二先令，且有以六十先令六便士成交者，計較元月份百分之四十，實已超乎合理之範疇與乎常情之外，此則可由長期連續航程的成交情形方面看出來。

年初由北美至西歐十二連續航程的成交價爲八四

先令，以二年爲期者，爲每噸美金一〇・八五元至一
一・一五元，四年爲期者五八先令，五至十年者，約
在五二至五五先令之譜，二月份連續十五航程之成交
價爲八五先令，二年爲期者約爲七七先令，四年者作
價六九先令，三月初連續五航次者作價八〇先令，月
中以三年爲期成交者，作價六六先令九便士，就此看
來，本季內長期條件的成交價格，尙爲穩定，且略高
於蘇彝士問題發生前的長期煤運成交價，如果單程運
價竟較之長期條件的運價爲低，則自然是出乎常情的一
時現象，依此推測，在最短期內雖難期單程煤運價
之能超過六十五先令，但在下季之內，當可望其恢復
至與上年同期之運價水準，美日煤運價，亦與大西洋
煤運情形相似，年初爲每噸美金二三元，二月份降至
二二元，三月份續降至一九・二五元，約與上年同期
相當，較之大西洋煤運，尙不算過跌。

糖運情形，古巴運白糖，一月份爲一九五先令，
二月份爲一八〇先令，三月份步降至一六〇先令，已
較上年蘇彝士危機發生前，尙低六先令，今後可望略
揚，元月份古巴運西歐糖作價一三三先令，運英糖作
價一三七先令，二月份西歐糖運價爲一三〇先令，運
英糖則更低至一二七先令六便士，三月上旬再跌至一
一二先令六便士。

礦砂原亦爲不定期船運的一大貨源，但近年在特
種船源源出塢的情形下，礦砂運務幾盡爲散裝礦砂運
輪船及油砂混合船所奪，甚多礦砂租船人並多採用論

時備船條件，長期租船裝運，致影響及礦砂在不定期
船市場內的地位，元月份礦砂運務最活躍的是印度及
馬馬果阿方面，其運日本者，作價一二八先令九便士
，運西歐者，爲二一九先令，運北美東岸者，爲美金
二七・七五元，運意大利西岸者，多以二〇〇先令成
交，二月份荷屬果阿至日本的成交價爲一二七先令六
便士，運西歐者爲一八一先令，印度至美國東岸者，
作價二四・五〇美元，至西歐者爲二一〇先令，三月
份果阿至日本者，跌爲一一五先令，印度至北美東岸
者爲美金二三元，孟買至意大利西岸者，爲一九〇先
令，坦帕運日礦砂，元二月作價每噸二五美元，三月
份跌爲二一美元，巴西運西歐之礦砂，元月份爲一二
六先令六便士，三月份則跌至九五先令，運北美者，
亦自元月份一〇・七五元美金，跌至九・七五元美金
，其他如前南北非出口之礦砂，爲量均多，以波那運
西歐者爲例，全季迄至四七先令至四一先令之間。

廢鐵貿易，自美國政府限制其出口後，交易殊少
，全季演變情形，由美東岸至意大利之運價，元月份
自由輪之總額租金爲每船美金二五一、〇〇〇元至二
五五、〇〇〇元，二月份在二〇〇、〇〇〇美元上下
，三月份則降至一八〇、〇〇〇美元至一六〇、〇〇
〇美元之譜，至於木材肥料等貨，貿易成交不多，變化
甚少，較無可述，惟年來除盛行連續航程備船業務外
，論時備船業務，亦極活躍，以自由輪或相當於自由
輪之燃油船爲例，元二月份之單程租價，約爲每載重

噸每月美金七元或五一先令，半年至一年者，為每載重噸每月六·一五美元至六·七五美元，四年者約為四·三〇美元至四·五〇美元，三月份略低，半年至一年者約為五·一〇美元，四年者則在四元左右，故定期船公司，已在考慮再行租入若干不定期船營運，關於柴油機船之論時租價，元月份萬噸級柴油貨輪之單程租價，約為每載重噸每月七〇先令，三月份則約為六二先令上下。

油輪運價，在蘇彝士運河重開有望之刺激下，於三月份，亦告下挫，計元月份由加勒比海運英國歐陸之黑油運價為 Scale + 225 → 325% 二月份為 Scale + 275 → 315% 三月份低油 Scale + 200% 由加勒比海運美國東岸北部之黑油，元月為 Usmc + 130 → 150% 二月份為 Usmc + 172.5 → 200% 三月份為 Usmc + 70 → 100% 墨西哥灣運美國東岸北部之黑油，元月為 Usmc + 140 → 152% 二月份為 Usmc + 150 → 210% 三月份為 Usmc + 87% 波斯灣出口之原油，元月份運英國歐陸之運價為 Scale + 310 → 330% 二月份為 Scale + 325 → 340% 三月份僅約 Scale + 220% 左右，其運日本者，元月為 Usmc + 210% 二月份為 Usmc + 200 → 220% 三月份為 Usmc + 85% 白油運務，元月為 Usmc + 160 → 180% 二月份為 Usmc + 175 → 200% 三月份低油 Usmc + 75 → 87.5% 油輪之以連續航程條件與論時備船條件成交者仍多，計元二月份之連續航程價，約為照裝運月份公會評價以 Scale + 100% 為最低限，Scale + 250% 為最

高限，三月份則跌至 Scale + 100% 左右，論時備船價，較少變動，倘以 T-2 級之油輪出租五年者為準，本季各月之租價，約為每載重噸每月三三先令至三五先令之譜。

茲將去年八月份起至今年三月份止，不定期船運價指數列後：

年月	指數	註
四五、八	一五七·九	指數以四一年為百分之一百，並按先令成交者為準。
四五、九	一五六·一	
四五、十	一五三·六	
四五、一	一七一·四	
四五、二	一八九·四	
四六、一	一七三·七	
四六、二	一六七·六	
四六、三	一四五·五	

又去年八月至今年二月論時船租費指數如後表：

年月	平均指數	註
四五、八	一七六·六	指數以四一年為百分之一百，並以燃油汽船與與柴油機船平均計算。
四五、九	一七四·二	
四五、十	一九一·八	
四五、十一	一九一·八	
四五、十二	一九一·八	

四五、一一一九一、三
四五、一二二〇七、二
四六、一二一六、三
四六、二二〇三、七

上列兩表數字，足爲檢討運價演變之參考資料，我們知道，在最近期內，一般萬噸級的船舶，每日營運成本，已較年前增高約達一百英鎊，遠東定期船，除於上年蘇彝士運河閉塞時，調整運價，增收附加費外，據聞北大西洋貨運同盟，對於由英國及里爾至東方及里爾至東方及美國口岸之運價，將普增百分之十，至加拿大及聖勞倫士河區之定期船運價，聞亦有自四月一日提高之說，依理目前市況，應以能維持於上年五月份之水準，始屬合理，故近期內內倘無其他大刺激，下季之行情，可望與上年同期之價格相似，此係就常理所推測，但事實或有例外者，亦說不定，

三、運價下跌與我航業所受之影響：

- ① 增加營運的困難。
 - ② 阻礙業務的發展。
 - ③ 減低擴建新船計劃的進度。
- 運價跌落，無論時間的久暫，我國業務首先蒙受其影響者是在增加營運方面的困難，因爲一般航業

營運的方法，受到運價低落的損失，一定要在營運方面，設法多儲貨量，以資補償，除非運價跌至不敷運輸成本，到了多運多賠，少運少賠，不運不賠的境地，大家只好放棄營業，倘能維持成本，或少於利潤，無不爭取多運，假使大家都向這條途徑進行，勢必形成競相爭運的局面，談到競運，當然要有其基本條件的所在，第一應具有優良性能的船隻，方能多儲貨量，增加航速，減少船期，節省消耗，而我商船，多半陳舊，性能欠佳，未能與世界航商作比，在運價高漲期間，運量雖少，尚不影響營收，一旦運價下瀉，如欲增加運量，以維持原有營收，在營運方面之困難，可以想見，是有待我航業界同人發揮經驗，運用技能，多方設法，始克有濟。

我國各航業公司，營運資金，素感缺乏，平日所賴以週轉者，端在運費的收入，作爲運用，一旦運價低落，收入減少直接影響營運資金之週轉，於業務發展方面，發生阻礙，在運價高峯時，雖有盈餘，但運價續跌，即無盈餘可得，甚到尚須虧蝕，則一切業務之開展，勢必停頓，且有無法維持之危機，是運價降落的影響力，與我航業之關係，有如此之嚴重，值得我們注意與顧慮。

我國航業目前最大需要，是在擴建新船，船舶汰舊換新之計劃，正在積極進行中，增進噸位，加強性能，是爲航業工作之中心，也可以說是我航業界的目的所在，政府的財力所限，只能在政策上予以支持與

扶助，而造船與購船之資金，仍須由各公司自力更生，設法籌措，數年來新建及購進之新船，為數雖屬不多，但在資金方面，多由各公司在盈餘項下，掙節提存，或以新船運費作抵押，向銀行借貸，倘今後運價續跌，收入既無盈餘，而運費作抵借貸，亦復發生問題，經則減低擴建新船計劃的進度，重則影響整個擴家的願望。

建計劃無法進行，無論在現在及將來，與我航業的基礎建築上不無窒碍，這一點最關重要，不容忽視！本篇所述，是筆者一點淺見，當然還希望國際運價之不再再跌，且能逐步上漲，恢復以前的紀錄，使航業仍能回到過去的好景，不但是本人的希冀，也是航業大

安定經濟之我見

敬祝尹仲容學長出任經安會秘書長 小屯

八月九日報載政院將擴大大經安會組織，並決定派尹仲容氏任秘書長。工商界深慶得人。立委張九如並於十九日之聯合報上特撰專文推崇。足見尹學長二年前對本省經建之成就，仍未為人忘懷。俗云：好人是不寂寞的。亦於焉得到證明。值此時會，後學不才，謹略抒陋見，以代祝辭。

「經濟安定委員會」，顧名思

義，其首在安定此時此際之經濟，應屬無疑。又根據其組織，是屬於

決策機構，不負執行之責；故其與執行機構間之協調，配合，俾促其同步向走，皆屬秘書長之重任。縱觀十年來臺灣之經濟情形，大以新臺幣改制後，發行雖自二億增至十五億以上，而幣值之降落，尚屬有限（以美金優惠匯率講，約漲三倍半），並仍可駕馭，堪以告慰，然仍有令人不能已於言者，請容分述之。

（一）現時財政要求與經建之關係：經濟為國家之命脈，並為二

十世紀戰爭勝負之決定因素。目前之臺灣，雖未至戰時，而我們正積極準備反攻，則無疑。故國家財政之要求甚大。過去有一時期且曾要求公營事業預繳盈餘；其他對稅收等之措施，亦莫不皆以滿足財政要求為目的。是以現任經濟部江部長於接任之初，即曾公開聲明：現在臺灣之情形，係屬財政領導經濟，故經濟上之種種措施，考慮較多。責斯之故，經安會之決策，亦必考慮財政之要求。例如今欲利用公營