

專刊暨經驗交流

橫濱外海『第十雄洋丸』和賴比瑞亞籍
『太平洋愛麗絲』(戰神輪)撞船事故(上)文/ 田 文 國¹

我一直想把我國商船發生重大事故的歷史一一蒐集及彙整，讓後進們學習成長。今有機會與聯合報牟○珮記者取得聯繫，提供報紙當年代詳細報導。

在商船工作超過20年，由於海上工作特殊性，很少有船舶重大事故發生的第一手資料及第一時間報導，返台後所得資訊也都是片斷過時及不全報章加上船員江湖派不全陳述。

現藉聯合報記者提供讓我有機會閱讀完整報導，加上網路上國際資訊、歷史期刊及學會學報記載等，將歷史上重大船燬人亡事故一一彙集成冊，也期許陸續重大船燬人亡事故能一一彙集資

料發表，激勵及後進們努力以赴敬業學習，避免同一事故重演。

一、序言

1、『太平洋愛麗絲』(戰神輪)發生海難事件之當年海難事件

(1)自民國63年9月28日至63年11月27日，短短二月餘計發生海難事件四起。尤其11月中共發生三件，其發生率堪稱頻繁。

(2)上述四起海難中因風浪猛烈引致者二起，互撞者一起，船艙進水者一起。

(3)茲將當時各失事船舶概況列表1所示：

表1民國63年9月28日至63年11月27日，計發生海難事件四起

船名	船長	公司	總噸	船型	主機	船員	貨載	海難日期	地點	原因	概況
高山輪	張○鎮	國華航業	3,500	原木	柴油	33	原木	63.9.28	巴士海峽	鵝鑾鼻80哩巴士海峽風浪強猛	遭遇范迪颱風沉沒放下救生艇三艘，只救起一艘，上有三名船員。
戰神輪	羅○南	大統海運	10,000	散裝船	柴油	29	雜貨	63.11.9	東京灣口	與日籍油輪移洋丸互撞燃燒。	僅二管輪一人獲救生還。
吉蘭輪	蔣○民	大統海運	11,000	散裝船	柴油	28	鋼鐵及原木共17,000噸	63.11.24	阿留申	冬季航至高緯風浪強、嚴寒。	自美航經阿留申海面與日本電臺聯絡後即無消息，經海空搜索，發現一救生艇及原木漂流。
翠崗輪	俞○	大貿商運	3,000	原木	柴油	24	原木	63.11.27	宮島附近	一艙進水至發SOS19:10沒，機艙搜救21人。	船長指揮全船人棄船致離船太遲。船長、三副、幫軌三人死亡。

¹台灣海洋大學商船學系兼任教授 商船輪機長 驗船師

2、太平洋愛麗絲輪(Pacific Ares)

(1)中華海員傷亡慘重

太平洋愛麗絲輪(Pacific Ares)是大統公司當年代最新日本建造雜貨船之一，船形外觀漂亮住艙現代化舒適且待遇優厚，是中華海員當年代令人羨慕追求理想工作目標船之一，很不幸於日本東京灣與日本籍瓦斯船第十雄洋丸(協洋丸)發生撞船意外，造成中華海員廿九位船員，除唯一生還的是二管輪陳○棟外，其餘27員中華民國籍及1員韓國籍共28員死亡。

(2)當年代適逢中華民國經濟起飛

當年代適逢中華民國經濟起飛，海運界一片蓬勃榮景，政府及航運界大肆鼓勵下購船及造船，當時船員二萬餘員也幾乎不符供應船東市場需求，由於當年代中華海員在海運市場的工作技術及態度得到國際上優良的認知，已致於學校及訓練單位招生新血及訓練相對蓬勃發展。

(3)每次事故都有好有同學傷亡

太平洋愛麗絲輪三副張○楷(事故時年28歲)，從小同住左營海軍眷村，從小及學習一同成長，眷村及家人都稱呼張小牛，體壯如牛的模样至今仍深印我心，由於他比我年長幾歲，在讀高雄水產高職時對於校內、外我的學習照顧及為人處事的驅動鞭策，另我迄今難忘。當事故後返台由報導得知他的不幸，著實讓我萬分感歎。

二、事故發生(聯合報1974年11月10日報導)

據來自日本橫濱新聞報導說，四萬三千七百二十三噸的日本籍『第十雄洋丸』和賴比瑞亞籍一萬零八百七十四噸的『太平洋愛麗絲號』，是於昨天1974年11月9日下午約一時三十分，在東京灣中發生相撞。報導說，裝載四萬七千五百噸液化丙烷，丁烷和揮發油的日本雄洋丸十號，自波斯灣啟程的回航途中由於碰撞而立即著火。

『第十雄洋丸』是一艘滿載約5萬噸的油輪，1974年11月9日，該船滿載著上萬噸丙烷、丁烷及石油駛往日本，但是該船卻在木更津港出港航線中與一艘載滿了鋼材的貨船『太平洋愛麗絲號』相撞。撞船地點如圖1所示，其相對撞船位置角度及雙方船舶事故後照片如圖2~5所示。



圖1日本公佈第十雄洋丸和太平洋愛麗絲號撞船地點



圖2船撞船相對位置圖左側為太平洋愛麗絲號



圖3第十雄洋丸海上航行照



圖4太平洋愛麗絲號燃燒後船身為典型雜貨船構造 資料來源：聯合報

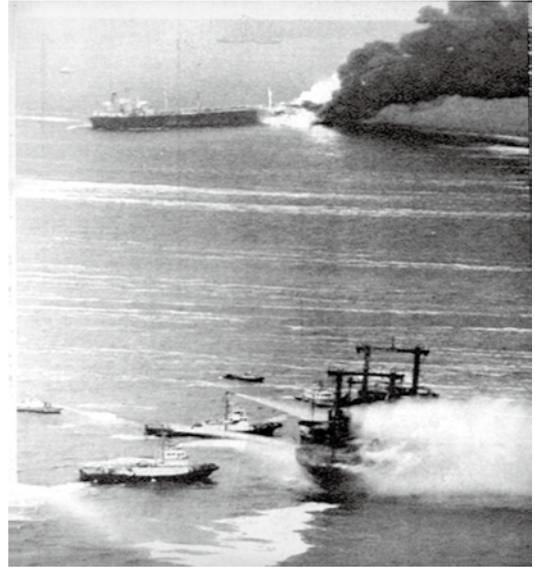


圖5撞船後第一火災現場下方為太平洋愛麗絲號正大火燃燒中

二、傷亡慘重

1、27員中華民國籍及1員韓國籍死亡

據當日報導【合眾國際社東京1974年11月10日電】海事安全廳今天說，一萬零八百七十四噸的太平洋愛麗絲號貨輪昨天與一艘日本油輪互撞，救援人員今晨在該船上發現十五具燒焦的屍首。

該廳發言人說，兩艘船上仍有十四名船員(日本油輪有四人，太平洋愛麗絲號有十人)行蹤不明，挽救他們生還的希望甚微。

事後證實「太平洋愛麗絲號」貨輪的廿九位船員，除唯一生還的是二管輪陳○棟外，其餘27員中華民國籍及1員韓國籍死亡，其名單如表2所示。

表2「太平洋愛麗絲號」貨輪的廿九位船員

編號	職級	姓名	籍貫	年齡	編號	職級	姓名	籍貫	年齡
1	船長	羅○南	(四川自貢)	四十七歲	2	輪機長	潘○勝	(廣東新豐)	四十六歲
3	大副	孫○庭	(廣西桂林)	四十七歲	4	大管輪	葉○寧	(台灣苗栗)	廿七歲
5	二副	任○桂	(浙江蕭山)	卅八歲	6	三管輪	聞○傑	(浙江餘姚)	五十一歲
7	三副	張○楷	(山東壽張)	二十八歲	8	報務員	許○賜	(臺北)	卅六歲
9	水手長	陳○潤	(山東煙台)	四十四歲	10	銅匠	陳○民	(重慶市)	四十五歲
11	副水手長	汪○玉	(浙江溫嶺)	四十七歲	12	電匠	沈○海	(浙江)	廿七歲
13	副水手長	陳○根	(浙江玉環)	四十一歲	14	加油長	周○玉	(浙江臨海)	四十八歲
15	木匠	周○框	(四川丹陵)	四十二歲	16	加油	蘇○民	(臺北市)	卅五歲
17	舵工	溫○來	(台灣基隆)	四十九歲	18	加油	陳○煌	(台灣苗栗)	廿五歲
19	舵工	莊○奎	(江蘇祁縣)	四十歲	20	加油	廖○來	(浙江溫嶺)	廿七歲
21	舵工	應○春	(浙江溫嶺)	卅三歲	22	下手	林○昌	(臺北市)	四十九歲
23	水手	賴○湖	(台灣南投)	廿四歲	24	廚師	何○龍	(浙江餘姚)	五十二歲
25	水手	曹○敏	(韓國人)	卅五歲	26	二廚	陳○法	(浙江溫嶺)	廿九歲
27	服務生	徐○高	(南京)	四十六歲	28	服務生	陳○恆		四十四歲；

唯一生還的是二管輪陳○棟(福建林森)，卅八歲

資料來源：聯合報

2、5員日籍船員死亡

日船「雄洋九十號」卅八名船員中的卅三人，早先已由海事安全廳巡邏艇救起。

3、中華民國籍船員陳○棟獲救

賴比瑞亞籍貨輪『太平洋愛麗絲』(戰神輪)起火十五小時後，僅有一名倖免者自己設法逃出，現已送往橫濱紅十字會醫院。中華民國籍卅九歲的二管輪陳○棟在今晨四時卅五分逃出太平洋愛麗絲號。該船上有廿九名中國籍船員。

醫生說，陳○棟很虛弱，但並未受傷，不久即可恢復正常狀況。

據說，陳○棟告訴醫師說兩船互撞時，他被困在船裡，「不記得任何事情」。

4、48歲的日本船長大川明因過失殺人及傷害罪嫌予以扣押

海事安全廳今晚宣佈，48歲的日本船長大川明已因過失殺人及傷害罪嫌予以扣押。

發言人說：「我們以他涉嫌不能採取適當措施避免事故，而造成許多海員死亡而扣押他。當然，另一艘貨輪的船長(仍然失蹤)若是生還亦將以同一理由扣押。」發言人說：由於太平洋愛麗絲號大部分船員已死亡或失蹤，恐怕「很難」判明互撞的原因。

三、我中華海員當時刊物報導

1、航海通訊120期63/12 p-2,3海難何以連連發生？

從63年9月28日「嵩山」輪在鵝鑾鼻外海遭遇范迪颱風突然轉向沉沒後，

最近兩個月來，海難事件更是接二連三。先是「太平洋戰神」輪在東京灣與日本油輪的相撞被焚，接着是「吉蘭」輪自美駛日途中在北太平洋暴風雨中沉沒，10月27日又有「翠崗」輪在琉球外海遇難。四艘船中，共有87人殉難，四名優秀船長，均以身殉，令人悲痛！

海難何以連連發生？已引起航業界人士的嚴重關切。是不是都是無可避免的？有沒有人為的疏忽？值得我們檢討。但這裡所謂的檢討，並不是追究責任，而是善意的想找出問題的癥結，提醒大家注意，以防患於未然。根據資料：出事的四艘船，有艘是裝載木材，一艘裝載鋼鐵。「嵩山」輪是自印尼裝載紙漿木駛往花蓮途經鵝鑾鼻外海遇到范迪颱風突然轉向而告沉沒，雖可說是天災無可抗力，但計算時日，該輪在印尼啓航時已知有颱風，何以不採取避風措施而硬闖？很可能大家都想冒點險趕回臺灣過中秋節？僥倖心理存不得！

「太平洋戰神」輪滿載鋼鐵，於11月9日正準備駛往美國，在出事當日下午1時40分，在東京灣內與日本油輪相撞，當時海上氣候良好，能見度很高，以兩輪都有精密的雷達設備而論，假如駕駛室都有人小心觀測，可以減少事故的發生，所以根據中日兩方面航海界人士分析，兩輪相撞，雙方都有責任。

再說到「吉蘭」輪，她是11月16日從美國天使港裝載廢鋼及木材駛往日本途中，在北太平洋遭遇暴風雨而告沉沒的，11月24日電訊失去聯繫後一週才被

人發現，情況不明，起初發現20多根漂浮的木材，而後更發現一艘傾覆的救生艇，究竟因何失事？不得而知。在這個季節，沿阿留申羣島這條高緯度航線，風浪似乎是太大了些？

「翠崗」輪是四艘海難船中最幸運的一艘，船長俞○、三副田○及幫軌劉○泉不幸殉職，其餘的21人獲救生還。她是11月27日從沙撈越載運木材駛往日本途經琉球外海沉沒。根據遇難船長所發出的SOS求救電文中透露：「翠崗」輪是因船艙木材移動位置使船失掉重心而傾覆。

海上安全，人命關天。在船工作的人，誰也不會把自己的生命當兒戲。但事故的發生，往往不是故意的，所謂人為的疏忽，是指一時的大意、忽略。我們在喪失了87位優秀的同伴之餘，沉痛地呼籲在未來容易出事的一兩個月當中，還要特別小心。以下各項尤須注意：

- (1) 加強船舶檢驗。切實檢查船舶的適航性，該修的一定要修，千萬不能馬虎。
- (2) 小心貨物裝載。貨物裝載本有一定的辦法，尤其是原木、礦砂等容易出事的貨物，千萬不能掉以輕心，一定要照着裝載計劃去做，疏忽不得。
- (3) 加強船員管理。船員在船本有一定的職責，作息有一定的時間。除了督促每人做好崗位工作外，更應激發他們自發自動、自律自愛的責任心，發揮同舟共濟、同船一命的精神，共同維護大家的生命安全。

2、航海通訊120期63/12 p-5海上連連發生事故另 一個月中三起海難 死亡共59人

(1) 統海運公司代理之「太平洋戰神」輪(Pacific Ares)於1974年11月9日由東京灣向外海行駛，不幸在航道中與日本大型油輪「移洋九十號」相撞，因油輪所裝汽油外洩，以致「太平洋戰神」輪起火燃燒，船員無法逃避，全船廿九人，除二管輪陳○棟獲救外，其餘船員28人均不幸罹難。

(2) 大統海運公司代理之另一艘貨輪「吉蘭」號(Geranium)於11月16日自美國天使港裝載鋼鐵及原木駛返日本途中，忽於11月24日宣告電訊中斷。

據日本海上安全廳12月5日報導：一般認為，船上有28名中華民國籍船員的賴比瑞亞籍貨輪「吉蘭」號，可能已於11月24日最後的無線電聯繫後，在暴風雨中的北太平洋沉沒。

安全廳說：航行於該海面附近的一艘日本船隻曾發現漂浮的木材，一般認為可能是這艘一萬一千四百七十六噸「吉蘭」輪所載運的部份貨物。

(3) 大貿商運公司代理之「翠崗」輪(Greenwill)於11月27日由印尼裝運木材航駛日本途中，不幸在琉球外海沉沒，全船二十四人，除船長俞○、三副田○及幫軌劉○泉等三

人殉難外，其餘21人，均因救援及時而獲生還，並已安返臺灣。

3、航海通訊121期64/01 p-21驚聞海難談海難

據本刊的刊載與報章的報導，在去年11月1個月內就有「太平洋戰神」輪與日本大型油輪「移洋九十號」於11月9日在橫濱口外相撞事件，我國船員28人罹難，又「吉蘭」輪載廢鐵及原木由美國駛日途中，於11月24日在北太平洋沉沒，又是船員28人罹難，繼於11月27日「翠崗」輪由印尼裝載木材於駛日途中，在琉球海面沉沒，全船船員24名幸有21人獲救生還。在短短的19天之內，竟有59人葬身海底，焉能不使航業界人士震驚與社會人士重視！

大凡此種海難的發生，不是由於不可抗力的惡劣天氣，就是由於人為的過失，或兩者兼而有之。這幾艘船隻的失事，除「太平洋戰神」號與『移洋丸』相撞，據報導責任可能在油輪外，其餘兩輪蓋悉由於天氣惡劣，或兼有其他原因。我們於沉痛之餘，無意對其失事之原因，加以檢討或批評，更由於無充分的資料可供參考，實亦無從檢討。但為了避免或根絕此種慘痛事件的發生，筆者願提出所謂老生常談的應注意事項，供我航界同仁參考。

大凡船隻在航途中沉沒，不外由於下列諸原因：

(1)船殼破裂，貨艙大量進水，失去應具之安全浮力以致沉沒。此種事件，大

半由於船齡老舊且檢修未週，一經巨浪衝擊，鐵板龜裂，海水急劇浸入，更有在歲修期間，只企圖節省修理費用，利用種種不法手段，矇騙檢驗人員，將不合厚度的鐵板，能少換即少換，能不換即不換，能少修即少修，能不修即不修，反正向保險公司投保之金額，在發生嚴重海事後，除賠償金足以保本外，更可發一筆為數可觀的保險財。此等航運業者，只視金錢為至寶，而視人命如草芥，在此種情形下，船員的學識、技術與經驗，無論如何優良豐富，亦無濟於事，因此我們要呼籲：

- 1)修船廠商，接收修理工程後，要認真施工，認真用料，應知修理的好壞，直接影響船員生命的安危。
 - 2)驗船機構，應認真檢驗，千萬不可受船東的金錢誘惑或人情的包圍而放鬆檢驗，否則不但危害船員的安全，亦失却保險業者的信用。
 - 3)船員在平時應注意船隻的保養，隨時查看，如發現某處應予修理，即報請修理，切不可為討好船東而置自身之安危於不顧，否則行為固可卑，其蠢愚亦可憐。
 - 4)輪船業者，要憑良心賺錢，機件該修就修，鐵板該換就換，切不可運用手段，一味企圖省錢而作出一艘表面耐航而實質殘缺的船隻。
- (2)裝載欠妥，一遇風浪，船身搖擺，艙內貨物滾向一側，再遇巨浪衝擊，以

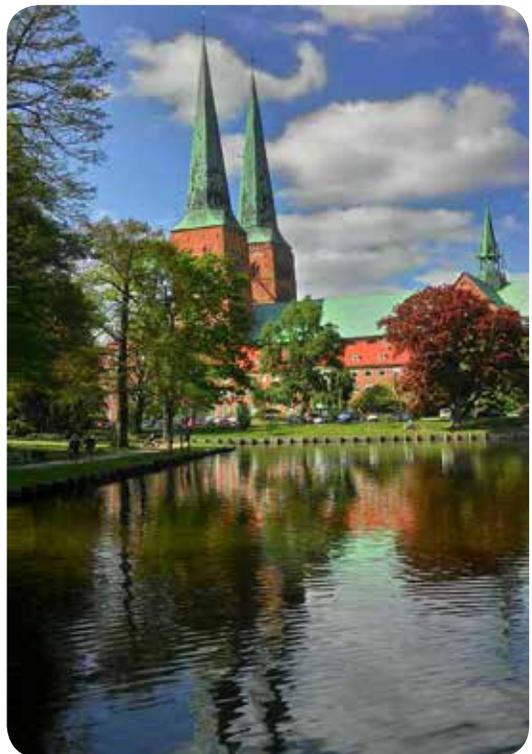
致翻覆。此種事故，已屢見不鮮，故在裝貨之際，大、二、三副應隨時察看並督導工人，妥善裝載，必須將艙內件貨縛牢塞緊，甲板貨更應加強綁縛，如裝散裝貨物，如礦砂與穀類，務必按照國際間或某港特有之規定辦理，對於未曾裝過的貨物，缺乏經驗，儘可向驗貨師或保險公司所指派之人員請教。

- (3)重心過高(此亦屬於裝載欠妥)，開航之初，可能無虞，但航行數日後，油水消耗即等於重心上移，其GM逐漸減小，一至某種程度，再遇橫來風浪，船身即有傾覆之虞，因此在裝貨之際，應隨時注意GM之變化，並於裝載完畢之後，應確保整個航程中有足夠之穩定力(GM)，惟有時因某種原因，不能獲致滿意之GM，即應在航途中隨時泵入壓艙水以恢彼原有之GM。
- (4)裝載超重能導致船隻的災害，船隻裝貨，固宜儘量利用貨艙的空間與船隻的載重噸位，但千萬不可超載，應切實注意船舶所在之地區與當時之季節，以為裝貨重量之準繩，船身兩側水線之上所繪之裝載吃水線(Load Line)，即純為預防超載而設，倘超越此線，則船東或船長受罰鍰之事小，而斷送船員生命之事大，蓋以每艘貨船建造之初，在設計時即已預定其應具備之浮力，換言之，即載重有一定限制，如裝貨過量則浮力減小，

浮力小至某個限度，在大風浪中易肇翻覆或沉沒之禍。

身為一個船員，必須具備足夠的學識、優良的技術與豐富的經驗，另外還要有勇於負責的服務精神與小心謹慎的做事態度，才稱得上一個優秀船員。若是學識不足，技術不良，經驗不夠，與風雲莫測的海洋搏鬥，能平安無事，乃出自僥倖，而遭遇災難反屬理所當然，何況再偷懶苟安，貪圖非分，其不憤事者幾希！所以也希望輪船公司對於雇用船員亦須加以選擇，以免不必要之損失，這就是我驚聞海難後談海難的用意所在。

(下期待續)



「海運快遞」業務，已在快遞市場佔有一席之地(上)

文/ 謝晚嫻

網購型態的電子商務，已大幅取代傳統之上街購物

緣隨科技之進步和當下網購業務之普及，現代人之購物有極大的比例，已從親赴商店選購改為從網路商店下訂，後者當然不以國內或島內的網店為限，而是無遠弗屆的遍布於全球各地。得以選購的商品則是應有盡有，可著收「秀才不出門，能享天下物」的福惠。現今，除了法令所禁止購買、出售之物品如違法製品、管制物品以外，舉凡各種生活所需之貨物，近乎咸可自網路世界選購獲得，「跨境電子商務」(Cross-Border Ecommerce)也於焉問世多年了。即便是在用餐、進食方面，邇來亦極流行平價美味的「外送」餐點，以致自助餐廳的店家數量確實較諸十年前明顯減量。

以往數年的跨境電子商購，大都是以航空器為主要載運媒介，惟航空器的載重量既較少，載運貨物種類亦有限制，兼且臺灣各機場的倉儲空間已告不足，因此若在重點節日出現大量網購的情形，反將造成窮於應對的窘態。以2017年時中國大陸一家知名電商平台，在俗稱「光棍節」的11月11日自開賣時刻起11秒內的成交金額，就已超逾1億元人民幣，而臺灣各知名購物網當日的銷售量亦暴增為平日的3~4倍，足可反映電子商務蘊涵遠大無盡的商機，只是短時期的爆量現象卻也產生難以預料的情況。

諸如航空公司的快遞倉房，即因未能容納短時間內暴增的龐大快遞貨物量而導致外溢，並因物流業者積存物件過多，致使物件停滯於發貨站或中轉站，甚至於導致部分瓶頸工作點無法繼續收件的情形，海關部門也因必須檢驗的貨品過多而忙得不可開交。最終則連帶使得向跨境電商訂購貨物的消費者，拖延收得產品的時間，而造成原係「輕鬆下單，快樂接貨」的期待，演變成等得不耐煩、等得人憔悴的不悅結局。因此，如何避免跨境商購的物品群擠於過度接近的日期，並且避免群擠應相同的運輸方式，以及推出另項可達迅速送貨的新管道，如本文敘述的「海運快遞」，以化解上述的拙象，誠乃不宜緩拖之要舉。

可因地制宜，兼收迅速交貨和節省運費成效的海運快遞

為期網購的物品得及早送抵訂購人，遂有不少是採取快遞運送，此既促成貨物遞送業的愈益發達，同時也造成頗多實體商店的歇業。現今，諸多的實體商店必須結合休閒、遊憩等趣味性事項甫能繼續留住客源，反之單純售物的店鋪則已難續存於市場。惟購物者在可省除耗時、耗力以親赴商場購物的過程，勢需另外付出運費、包裝費…，方可獲致貨物快快送上門來，以期及早消費、享用的福祉。

倘就所購物品之費用作比較，網購物品倒不一定必比親赴商場選購之費用

高昂，蓋雖需加付運費和包裝費，但卻可擷節物品在實體商店的上架費和必須由顧客分攤的店租、水電費及裝潢費。因此，若撇開適逢特賣或週年慶折扣等特殊情形不論，就購得相同物品的費用作比較，網購較諸實體貨物有可能較昂貴，亦有可能反較低廉，關鍵因素係何在呢？實乃在於採行何種的運遞方式，像是越洋跨境運遞的貨物，是以空運或海運之管道以入境銷售，便會將高低有別的運費反映在物品售價上。

如果是採用收費較高的空運快遞，有時在物品入境方面的運價差異，可以與利用海運的方式，相差達十倍以上，而入境之後是否逕採陸運送交訂購者收件，或尚需以陸空聯運方式作後續處置（如在版圖遼闊的國家便需以此方式辦理），也會反映於該件貨物的售價上。今際，針對網購市場的需求，以及讓消費者節省跨境網購的運遞費，但又不致於在送達時效上有過大的差距，爰在市場上出現一種「海運快遞」的新型業務，強調在里程非甚遙遠的海運狀況下，能將跨境通關時間大幅縮短，並以僅需支付海運成本卻可比美空運速度的宣傳，使得斯項業務已經在快遞市場上，佔有不容輕覷的一席之地。

臺灣擁具優越的地理位置和環境，無論是海空運皆有密集的航線，得甚裨益於縮短物流配送時間及降低運費成本，並甚易適宜做為跨境電商的貨物轉運及集轉樞紐。業者得將既已劃設或將於日後劃設的自由貿易區做為物流基地，以整進零出之模式將欲出口商品大量集存於港區，再於爾後按照客戶的

訂購，以海空運快遞或郵遞方式逐漸出口；另如進口銷售亦是比照上述方式，反向作為。

既是以劃設於港區的自由貿易區做為貨物集放區，必是以海運為進出口的運送管道，若能輔以便捷通關、快速運遞，則可收得「海運快遞」的效益。而欲期購自海外的商品可迅速遞送予消費者，則需倚恃實體物流程的適當排序，諸如理貨、包裝、運遞、配達…等步驟，必須有快遞通關之作業程序，並在接近消費市場的區域，建置物流倉庫以就近配送，方才得以達成上述的目標。

中國大陸係與台灣發展境外海運快遞最適合之地區

若具體的指明臺灣最適宜推展海運快遞的境外地點，必定是以地緣相近、一水之隔的對岸--中國大陸的沿海地帶為首要考量，蓋兩地距離非遠，海運較諸空運增加之時間不多，若能在通關作業上加速為之，即可同樣達到快遞的功效，對照於所能因此而節省的費用，則有其值得採行之處。

中國大陸之外，係以菲律賓和日本為次要考量，惟亦需評估對方的海關是否能有高超的關檢效率，甫值得擴大推展。此正如在短程距離之兩地遞送貨物，若有直通少阻之平面道路，則可直接通行於該條最為捷徑之平面道路上，無庸特地繞了一大圈並上下交流道以行駛於高速公路，反倒可以縮短運送的距離和時間。

兩岸沿海地區(在臺灣泛指含基隆市及西部市縣，在對岸泛指距離岸帶200公

里以內之市縣)，在海運運輸上具有運載容量大與通航時間短之雙重特性，航行快速的貨輪單程只須4小時，例如航行於臺北港和福建平潭港之間的快速貨輪航程僅約3-4小時，而航行於臺北港和廈門港(在平潭港西南約200公里)者航程亦不過約莫12-18小時。無論是「戶對戶」或「點對點」貨物遞運，採用海運之運送速度當無多讓於空運，各個港口周邊皆有寬敞密布的道路可供陸地轉運，另復鑒於我中華民國海關在關檢處理上，具極為高超之通關效率，因之發展海運快遞必有十分寬廣的空間。

至於兩岸攸關直航的相關規定，早在104年7月即由行政院大陸委員會訂立有《臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法》足可作為詳明的規範。在此優越條件下，當可無需倚恃空運，過去在我方國家政策的堅持下，兩岸未能通商往來，今則基於大勢需求，而可在就近通航下收得通商的成果。苟能設置「海運快遞貨物專區」並善加運用，對於促進貨暢其流與增加我國港埠推展跨境運輸之營運量，提升經濟發展之憧憬，必有立竿見影的功用。

海運快遞貨物專區之設立，與經營業者之崛起

設立「海運快遞貨物專區」是我國政府為推動智慧物流的重點項目之一，並且是由創立未久的「臺灣港務國際物流公司」(Taiwan International Ports Logistics Co.，TIPL，中文簡稱國際物流公司)扮演擔綱的先鋒角色。該公司是由發起人--臺灣港務公司(TIPC)，與中

華電信公司、世邦集團以及泰銘公司三家民間公司，於103年10月合資成立，主要營業項目為「國際貨物中轉增值」的物流業務。

在本一產業相關業者的界定上，海運快遞業者指「經營承攬及遞送海運貨物快遞業務之營利事業」；海運快遞貨物運輸業者係則指「以快速輪於兩岸間載運貨物之船舶運輸業者」；海運快遞貨物專區業者則指「能提供足夠區分為進口區、出口區、轉口區、查驗區、待放區、緝毒犬及檢疫犬勤務區之面積，配置通關及查驗必要之設備，辦理海運快遞貨物通關業務並經海關核准設立之貨棧業者」。

臺灣港務國際物流公司(TIPL)董事長闕建仁先生，在公司甫告成立時便表示，當今舉世前30大的貨櫃船運公司中，我國國籍航商即佔有4席，然而臺灣國際物流產業卻受限於法規與體制，而難以跨出國際藩籬與國際物流範疇，以致墮落於香港、新加坡之後，反使臺灣無法展現國際運籌的發展優勢，不免令人慨嘆。於今，TIPL旨在運用臺灣國際港埠的地理優勢，擔任臺灣物流產業發展的領先者，彰顯物流、金流、商流及資訊流的流動活力，交相發揮集結與擴展之成效。國際物流公司並將配合國家政策，引領臺灣的物流產業突破現有瓶頸，協助臺灣的整體物流產業邁向國際化，促使臺灣貨物增值流通的營運環境得愈優化，得有無比光耀的前景。

(下期待續)

英國(U.K.)、英格蘭(England), 利物浦港(Port of Liverpool) 港口與碼頭概述 & 利物浦灣(Bay of Liverpool)

文/ 李齊斌

英國，又稱大不列顛（Great Britain），全名：大不列顛及北愛爾蘭聯合王國。由大不列顛島的英格蘭（England）、蘇格蘭、威爾斯以及愛爾蘭島東北部的北愛爾蘭（Northern Ireland）四個部分共同組成，總共包括1,098個小島嶼以及14區塊海外領土。英國本土係指歐洲大陸西北方的不列顛群島，瀕臨北海(North Sea)、英吉利海峽、凱爾特海、愛爾蘭海等的大西洋範圍內。

英國 (United Kingdom/ Great Britain)位於歐洲大陸西北方的島嶼國家。英國領土包括英格蘭、威爾斯、蘇格蘭及北愛爾蘭四個部分及四周所屬島嶼。英國總人口約6,510萬人(西元2018)。土地面積約24.36萬平方公里。首都倫敦。14區塊領土包括安圭拉、英屬南極領地、百慕達、英屬印度洋領地、英屬維京群島、開曼群島、福克蘭群島、直布羅陀、蒙哲臘、聖海蓮娜、阿森松和特里斯坦-達庫尼亞、土克凱可群島、皮特肯群島、南喬治亞和南桑威奇群島與亞克羅提利與德凱利亞(塞浦路斯)。南極洲聲稱的英屬領地並不被其他國家所承認。14區塊領土的總面積共約1,728,000平方公里（其中不被其他國家承認的南極洲英屬領地170萬9400平方公里），人口總共約26萬人。主要民族：英格蘭人，蘇格蘭人，愛爾蘭人。

西元2016年英國脫離歐盟公投案，英國民眾決定脫離歐盟，但因間接影響全球經濟，所以並未得到多數國家支持。英國國君已於西元2018年6月26日簽署《退出歐盟法案》（European Union (Withdrawal) Act 2018），根據該法案，英國預期於西元2019年10月31日退出歐盟。但是目前延後退出歐盟。

利物浦港(Port of Liverpool)位於英國、英格蘭、利物浦灣東岸的港口，碼頭分布在默西河兩岸。19世紀，利物浦港的碼頭體系曾經是世界上最先進的，目前部分碼頭被列入世界文化遺產。西元1970年代後，利物浦港許多碼頭關閉。利物浦也是一座重要的客運港口，位於默西河（Mersey）河口，利物浦灣(Liverpool Bay)的東岸，瀕臨愛爾蘭海（Irish Sea）的東南，是英國主要海港之一；英國主要的以及世界著名的造船及修船中心。同時也是英格蘭（England）中部蘭開夏(Lancashire)工業區的海門戶。地理位置：北緯53度28分；西經3度02分。

港口建於西元1207年，15世紀中葉因與愛爾蘭間的貿易而興盛。17世紀末，貿易擴大到西印度群島。主要有電器儀表、化學、柴油機、噴氣發動機、食品與紡織工業等。交通樞紐，有鐵路、公路、運河通往里茲(City of Leeds)及曼徹斯特(Manchester)等

港口，與內陸腹地經濟聯繫密切。距離利物浦、約翰列儂機場(John Lennon Airport) 約11公里，有定期航班飛往各地。港區屬溫帶海洋性氣候，以西南和西風為主，最大風力可達10級。年平均氣溫在10~20°C，每年4~9月多海霧，持續時間為6~10小時，最長可達2~3天。全年平均降雨量約1,000mm。平均潮差：高潮約8.3公尺，低潮約4.2公尺。

利物浦港(Port of Liverpool)港口性質：海灣河口港、自由港。

主要出口貨物：鋼鐵製品、機器、汽車、化工品、玻璃、精製糖及肥皂等。

主要進口貨物：糧穀、煤、礦砂、木材、石油、棉花、羊毛、肉類、飼料等。

港區包括：

1. Liverpool North Dock Estate。
2. The Birken Head Dock Estate。
On South Bank of Mersey。

有鐵路銜接由火車的固定班次載運遠、近洋貨櫃，鋼鐵、煤炭。

海圖：英國BA海圖編號3490。

海水密度(Density)：

默西河(MERSEY):1025。

碼頭(Berth):1024。

港區限制：最大噸位(吃水)：大型吃水船必須等候漲潮(HW)出港。夜間禁止VLCC進港。其他船舶夜間可以進港。

1. Tranmere :水深 12.5公尺。
2. Birkenhead:水深 8.7 公尺。
3. Liverpool docks: 水深 12.8 公尺。

4. Royal Seaforth Dock:水深12.8公尺。碼頭長度292公尺，寬度36公尺。

5. Gladstone Entrance Lock:水深11.6公尺(漲潮最大水深12.8公尺)。水閘長度292公尺，寬度32.6公尺。

6. Alfred Entrance to Birken head docks : 水深 8.7 公尺。航道長度192公尺，寬度26.5公尺。

領港登輪位置：使用領港小船接送領港。領港船懸掛領港旗。夜間開啟領港燈。駕駛台漆有 [Liverpool Pilot]英文字體。

1. 海灣入口處浮筒。可以申請安排在利納斯尖點(Point Lynas)。

特高頻 (VHF): 港口管制中心頻道: 9, 11, 12, 16

呼叫代號(CALL SIGN):[Liverpool Pilot] (利物浦領港)。

2. 進港船舶必須於抵港前24小時經由港口代理行 (port agent), 海岸無線電台通知[利物浦領港管制台]船舶最近到港時間。

3. 出港船舶必須於3小時前通知領港站安排領港。週一至週五必須於 0800-1630內通知。週末、週日、假日必須於0800-1000內通知。

錨位(Anchorage)：通常在默西河錨位 (MERSEY BAR ANCHORAGE) 下錨等候靠碼頭。

利物浦港區碼頭概況：總共34座碼頭有完善的碼頭設備。

碼頭名稱	席位數量	長度/寬度/深度(公尺)	貨物名稱/設備
散裝貨物碼頭。Birkenhead 碼頭最大水深 8.7公尺。			
1.Fastbulk, West Alexandra		189/26/8.8	礦物。2x6公噸/起重機
2.Liverpool Bulk South 1 Gladstone Dock		250/33/12.8	煤炭。2x25cbm橋式起重機卸載。 每小時卸載3千公噸。每天卸載2萬5千公噸。使用輸送帶至堆積場。 大卡車、火車運輸。
3.Merlin Stores。SW No.1 Canada Dock		210/32/9.7	散裝貨物/動物飼料。移動式起重機多台。
Merlin Stores。Cavendish Quay,Birkenhead			雜貨。2x15公噸起重機。 3臺移動式環保漏斗。
Merlin Stores。Duke street wharf			散裝貨/乾貨。2x7.5公噸起重機。 1x100公噸移動式抓斗起重機。遮蔽式/開敞式儲存場，容量約3萬公噸。
4.穀類碼頭。			
Cargill。S 2 Seaforth Grain		290/36/12.8	動物飼料。卸載機每小時卸載 750公噸。儲存場地容量約10萬公噸。
Cargill。South Brockle bank dock		290/36/12.8	黃豆/穀類。Vigan 真空卸載機，每小時卸載170公噸。
Mersey Docks & Harbor Company。S1		290/36/11.6	卸載速率每小時1,000公噸。穀倉容積約16萬公噸。
沿岸/轉運碼頭。Sea forth 穀類碼頭。		165/- /8.1/	小麥/燕麥/大麥/玉米/玉蜀黍。

5.貨櫃碼頭。

a.Royal Sea forth Container Terminal(自由港區內)

碼頭編號	長度(公尺)	起重機	備註
S6	274	2x35公噸橋式起重機。	
S7	183	2x35公噸橋式起重機。	有倉庫。
S8	183	2x35公噸橋式起重機。	有倉庫。
S9	213	4x10公噸橋式起重機。	有倉庫。
S10	213	1 台移動式起重機。	
Minor	225	-----	

b.Coastal Sea forth Container Terminal

S6 - 2x35 公噸橋式起重機。儲存場，面積約15英畝。