

邁向油輪新時代

—「環能海運公司」合資協議書簽約典禮紀實

李妍慧／轉投資事業處

本公司與國內二大航運公司裕民及中國航運合資設立「環能海運股份有限公司」，合資協議書簽約典禮於7月12日下午假中油大樓501會議室舉行，由中國航運彭蔭剛董事長、裕民航運徐旭東董事長及本公司朱少華代董事長共同簽署。會中除邀請三家公司代表及貴賓觀禮外，並開放媒體記者採訪，盛況空前。

攜手跨足油輪新市場

「環能海運股份有限公司」總投資金額約為新台幣297億元，其中貸款新台幣197億元，股東出資新台幣100億元，合資股權比例分別為中油48%、裕民26%、中航26%，計劃建造或購買6艘30萬噸級雙殼原油輪及1艘雙殼成品油輪，攜手跨足油輪市場。

本公司參與此項合資計畫，主要係因國際海事組織（IMO）規定，具較高污染風險之

單殼油輪將於民國104年以前全部淘汰，而本公司目前自有原油輪皆為單殼，因此必須另尋雙殼油輪載運進口原油，自95年開始，經多次洽商，終與中航及裕民二大國內航運公司達成合作協議，共同成立「環能海運股份有限公司」，預計自99年至105年分年建造或購買油輪，並計劃於今年年底前訂約建造第一艘油輪。合資建造油輪除可減低國庫財務負擔外，並可因合資公司為私營之專業航運企業，可申請取得「船舶運送業許可證」，進行油輪專業管理，且因營運不受限制，可創造高於自有油輪營運模式之價值。

國際觀打造經營利潤

中航、裕民與本公司三方主持人對本項合作案均極為重視，因此親自出席簽約儀式，並於簽約後分別致詞表達對本案之期許。中國航運公司彭蔭剛董事長首先致詞表示，中航在油輪方面擁有豐富經驗，與香港董氏集團共擁有160艘船，油輪即占50餘艘，其中



▲ 「環能海運公司」合資協議書簽約典禮，由中國航運彭蔭剛董事長、裕民航運徐旭東董事長及本公司朱少華代董事長共同簽署。
(攝影：譚鑑誠)



▲ 三位董事長舉杯預祝環能海運公司營運昌榮。(攝影：譚鑑誠)

15艘以上屬VLCC (Very Large Crude Carrier; 20萬噸以上大型油輪) 或ULCC (Ultra Large Crude Carrier; 32萬噸以上超大型油輪)，並包含一艘由中航所管理之56萬4千噸海上巨輪；同時，中航與裕民航運於1986年合資之中裕公司亦擁有一艘名為Asia Energy之油輪。因此，相信中航與裕民之油輪經營管理經驗，加上中油所能帶來之業務量，必可使環能海運公司成為世界級油輪公司。同時，彭董事長亦表達對新合資公司三點建議：一是獲利，二是公司內上下精誠合作、股東之間互相尊重、支持及配合，三是儘量降低組織人力等成本。



▲ 三方股東代表及貴賓合影留念。
(攝影：譚鑑誠)

接著，裕民航運董事長、同時也是遠東集團大家長徐旭東董事長發表談話。他表示，非常高興中油能與民間企業共同籌組油輪公司，此三方股東的合作是十分理想的結合，期望合資之環能海運公司能重視國際性之公司治理，在良好的公司治理架構下運作，成為一家優質的企業，除了能達成企業經營基本使命一獲利之外，也期許這項合作成功，成為具國際性思維及經營運作之企業。

中油油輪邁向第三代

最後由本公司朱代董事長致詞。他表示，中油自58年起自建油輪，歷經78年之第二代油輪至今，由於現有的103萬噸油輪在104年需全部淘汰，因此，此項合作將使中油油輪進入第三代，是新的時代開始。為何原有單殼油輪要汰換為新雙殼油輪？有幾項考量：一是安全性，從墨西哥灣油污染對生態造成的浩劫如此嚴重來看，為降低油污染事件，單殼油輪必須儘速淘汰。二是高效能，新的油輪耗油低、速度快，因此運油成本也低。三是高效率，新雙殼油輪與30年前所造油輪相比，二氧化碳排放僅5分之1，對溫室氣體減量有助益。

朱代董事長同時表示，中油十分看好油品運輸行業，惟因國營事業在經營上有諸多限制，因此透過與中航及裕民二家績效好、效率高的民間公司共同經營，未來必能創造極佳的營運獲利。以中油為例，目前原油運能需求為每年2,500萬噸，輕油為每年350萬噸，而環能海運公司所計劃建造之6艘30萬噸級原油輪之運能，仍只占中

油需求之40%。雖依政府採購法，未來環能海運公司仍須參加公開競標，方能取得中油運油的機會，但相信環能海運公司在這麼好的市場情況及優秀的經營團隊下，一定最具競爭力，取得中油運油機會，同時還可擴大經營範圍，創造更多運油機會，獲得更多利潤。環能海運公司的成功將指日可待。

三位董事長致詞結束後，與在場所有觀禮貴賓合影留念，並舉起香檳預祝環能海運公司營運昌榮。

C