

公務出國報告（出國類別：業務推廣）

參加「東碱集團子公司 SE Evermore Corporation 融資案船舶交船典禮」 出國報告

服務機關：中國輸出入銀行

姓名職稱：盧其筠科長 林巍國領組

派赴國家：日本

出國期間：2017 年 1 月 10 日至 2017 年 1 月 14 日

報告日期：2017 年 3 月 23 日

公務出國報告提要

出國報告名稱：參加「東碱集團子公司 SE Evermore Corporation 融資案船舶交船典禮」

出國報告

頁數：十九頁

出國計畫主辦機關：中國輸出入銀行

出國人員：中國輸出入銀行盧其筠科長及林巍國領組

出國類別：業務推廣

出國期間：2017 年 1 月 10 日至 2017 年 1 月 14 日

出國地區：日本九州

報告日期：2017 年 3 月 23 日

內容摘要：

依據 OECD「造船工作小組」第 122 次會議¹中越南船舶工業集團公司（SBIC）所提供之數據，自 2011 年至 2015 年間，造船業產量之前三大國家依序分別為中國大陸、韓國與日本，惟中國大陸與韓國之生產量呈現持續大幅滑落的狀況。中國大陸於 2011 年造船總噸位達 3,960 萬噸（市占率 38.9%），2015 年僅餘 2,528 萬噸（市占率 33%）。韓國於 2011 年造船總噸位達 3,585 萬噸（市占率 35.2%），2015 年僅餘 2,363 萬噸（市占率 30.9%）。日本造船業產量雖曾下滑但於 2015 年呈現回升，其於 2011 年造船總噸位為 1,936 萬噸（市占率 19%），2015 年為 2,057 萬噸（市占率 26.9%）。全球造船產量第四大國家則近數年皆為菲律賓，2015 年其產量為 226 萬噸。

本行為政策性銀行，肩負協助我國廠商擴增出口之重大政策任務，提供各項出口貸款，中長期融資、保證及輸出保險；我國為一海島型國家，受限於內需市場規模，各項產品仍需以出口為主，而進出口貿易則與海、空運輸息息相關，為促進經濟成長，本行亦持續支持對於海運及空運業者提供之中長期融資及保證，而該等行

¹ OECD「造船工作小組」第 122 次會議出國報告

業之中長期資金需求多用於購置船隻及飛機，金額通常較為龐大，本行多以參加聯貸案為主，但此次本行對於東碱股份有限公司（以下簡稱東碱公司）旗下子公司 SE Evermore Corporation（以下簡稱 SEEC）之船舶融資案係由本行單獨承作之案件，東碱公司為使所經營之船隊年輕化，汰舊換新，以節省管理成本，購置一艘 34,000 噸散裝貨輪，於 2017 年 1 月交船，為支應購買船舶資金所需，由其持股 100%之子公司 SE Evermore Corporation 向本行申請長期國際貸款，本行依購建船舶合約用款進度撥款。此行赴日本九州佐賀縣名村造船所株式會社(造船廠)參加船舶簽約及命名之交船典禮，可實地見證本行之融資標的，並與船東、造船廠及船務管理公司等代表參加人員相互交換對海運業前景及海運相關業務之看法，增進對海運市場進一步之認識與了解，亦對於日後本行承做散裝航運業相關業務應有所助益。

目 錄

	頁次
壹、前言-----	4
貳、行程簡介-----	5
參、借款人 SE Evermore Corporation 及連帶保證人東 碱股份有限公司簡介-----	7
肆、散裝航運業概述-----	9
伍、融資標的、造船廠簡介-----	13
陸、船舶命名交船典禮紀要-----	14
柒、心得與建議-----	15

壹、前言

依據 OECD「造船工作小組」第 122 次會議²中越南船舶工業集團公司(SBIC)所提供之數據，自 2011 年至 2015 年間，造船業產量之前三大國家依序分別為中國大陸、韓國與日本，惟中國大陸與韓國之生產量呈現持續大幅滑落的狀況。中國大陸於 2011 年造船總噸位達 3,960 萬噸(市占率 38.9%)，2015 年僅餘 2,528 萬噸(市占率 33%)。韓國於 2011 年造船總噸位達 3,585 萬噸(市占率 35.2%)，2015 年僅餘 2,363 萬噸(市占率 30.9%)。日本造船業產量雖曾下滑但於 2015 年呈現回升，其於 2011 年造船總噸位為 1,936 萬噸(市占率 19%)，2015 年為 2,057 萬噸(市占率 26.9%)。全球造船產量第四大國家則長期皆為菲律賓，2015 年其產量為 226 萬噸。

另於 OECD「造船工作小組」第 123 次會議³中曾提到，日本造船產業相關企業主要集中在西部多個城市之中，且造船業通常為前述多個城市產值的重要產業。造船產業產值占伊萬里市(Imari)的總產值達 30%，此地即為本次交船所在地。而造船業占城市總產值比例舉例如下：佐世保(Sasebo)為 18%、長崎(Nagasaki)為 23%、熊本(Tamana)為 36%、今治(Imabari)為 24%等。另外日本造船相關產業企業的數量約有 1,100 家(受僱用員工合計約為 85,000 人)，其產能有 75%是供應給日本本國之海運相關公司，約 210 家(受僱員工人數合計約為 6,000 人)，

而日本最大海事聚落城市為今治(Imabari)，在該地擁有造船、船舶機械、航運與船舶金融等多項產業與金融服務。伊萬里市位屬是日本九州佐賀縣，位於九州的西北方，其為一小城市，造船產業為當地的主要產業，本次本案負責建造船舶之名村造船所株氏會社為當地重要公司，提供不少當地人於其伊萬里造船廠穩定之工作。

此次奉派赴日本九州佐賀縣伊萬里市參加東碱公司旗下持股 100%之子公司

² OECD「造船工作小組」第 122 次會議出國報告

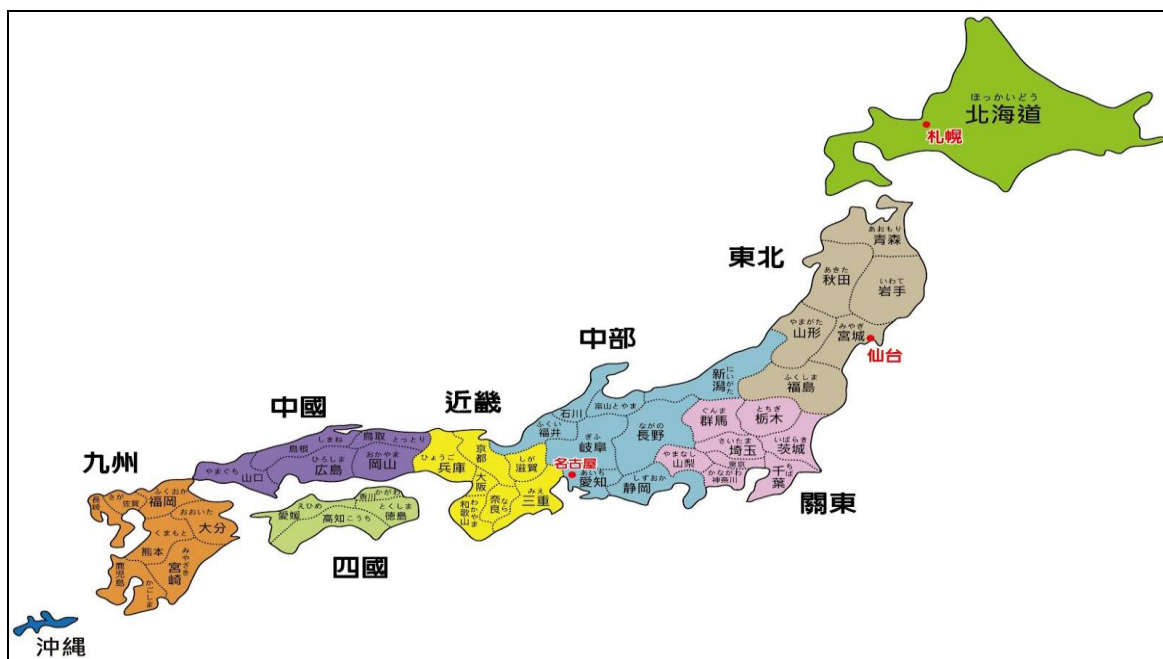
³ OECD「造船專題研討會」及第 123 次「造船工作小組」會議出國報告

司 SEEC 為購置貨輪乙艘，向日本上市公司名村造船所株式會社(造船廠)購置 34,000 噸散裝貨輪，於 2017 年 1 月 12 日交船。本融資案由 SEEC 向本行申請 10 年期長期國際貸款，由母公司東碱公司擔任連帶保證人，於交船後將所購買之船舶作為本案擔保品。

貳、行程簡介

此次行程由東碱公司安排，本行 2 人、東碱公司 3 人與信友實業 2 人前往及名村造船所株式會社 5 人(參加人員名單詳如下表)。行程前後計 5 日(因需自福岡搭車往返伊萬里市，故行程安排為 5 天)，自 2017 年 1 月 10 日至 2017 年 1 月 14 日止，詳細行程如下：

日 期	行 程
1 月 10 日 (星期二)	台北至日本九州福岡市
1 月 11 日 (星期三)	福岡市至伊萬里市，參加交船前晚宴
1 月 12 日 (星期四)	船舶「ANDREA ENTERPRISE」交船及命名典禮於伊萬里市之名村造船所
1 月 13 日 (星期五)	伊萬里市至福岡市
1 月 14 日 (星期六)	自日本九州福岡市返回台北



參加人員名單：

NO	公司名稱	參加人員
1	東碱公司股份有限公司	陳正德 副董事長
2		劉志勇 協理
3		陳祉君 副理
4	信友實業股份有限公司	陳宜德 董事長
5		李思穎 專員
6	中國輸出入銀行	盧其筠 科長
7		林巍國 領組
8	名村造船所株式會社	名村建介 社長
9		吉岡修三 副社長
10		茅切文男 取締役
11		千代高史 營業本部營業部長
12		徳久桂一郎 營業本部業務部長

參、借款人 SE Evermore Corporation 及連帶保證人東碱股份有限公司 公司簡介

一、 借款人 SE Delta Corporation

SE Evermore Corporation(簡稱：SEEC)成立於 2014 年，SEEC 之母公司為東碱股份有限公司(簡稱：東碱)旗下子公司 Sesoda Steamship Corporation (簡稱：SSC)。SEEC 實收本額為 USD10,000 元，註冊於巴拿馬，主要經營業務為購/造船、租船/營運及管理船舶、買賣船舶等業務，並由 SSC100%持有股份。本案授信風險由最終母公司東碱股份有限公司提供連帶保證責任。東碱公司成立於 1957 年，1986 年股票上市，實收資本額約新臺幣 18 億元，董事長為陳榮元先生。主要經營之業務為：純碱、小蘇打、硫酸鉀、鹽酸、氯化鈣及各項副產品之製造及買賣。

二、連帶保證人東碱股份有限公司

東碱股份有限公司成立於 1957 年，原名東南碱業，在政府專案計畫下因應台灣化工產業發展而成立，於盛產石灰石的蘇澳鎮興建工廠(國內主要生產基地)，並以純碱為開廠之首項產品，2001 年更名為東碱股份有限公司，隨著國內外市場的需求，陸續生產如小蘇打、硫酸、銨粉、硫酸鉀等相關產品，目前為臺灣硫酸鉀(鉀肥)最大製造廠商，共有 12 條產線，目前純碱因成本考量已無生產，轉為貿易型態；1995 年跨足散裝貨輪的營運，目前有 7 艘輕便型散裝貨輪出租營運中，另有新建 8 艘輕便型散裝貨輪待交付；2000 年透過東典光電公司觸角延伸光學鍍膜元件；2012 年持續多角化投資，投資東允餐飲(股)公司跨足餐飲業，該公司營收以化工類(鉀肥)為主，約占合併營收八成，船舶運輸約占 14%，光電約占 5%，餐飲業占 0.47%。

東碱公司經營事業群分為化工本業、航運事業、光學鍍膜事業及餐飲事業，分別說明如下：

(一) 化工本業：

包括兩大主力產品線，硫酸鉀及純鹼。硫酸鉀是一種含高硫、高鉀及低氯的高級鉀肥，主要用於葡萄、柑橘、花卉、菸草等農作物，亦為精緻作物如溫室種植及水耕作物等栽培之重要肥料，東碱公司目前有 12 條生產線，於蘇澳、台中及彰化設有工廠，2015 年銷售 126,544 噸。純鹼分為重質與輕質純鹼，重質是玻璃業主要原料，輕質則用於染整、清潔與化工業。純鹼因成本考量已無生產，轉為貿易型態。

(二) 子公司航運事業：

東碱公司 1995 年跨足散裝貨輪營運，成立 Sesoda Steamship Corporation Panama（簡稱 SSC）經營貨輪業務，並透 SSC 設立轉投資公司，以一船一公司之方式經營，主要經營輕便型散裝貨輪為主，並與客戶簽訂計時租約方式經營，惟未來將規劃訂定長期租約。目前有 8 艘輕便型散裝貨輪出租營運中，另有 7 艘新建輕便型散裝貨輪待交付，其中 2017 年中 34,000 噸新船建造完成即投入營運。

(三) 光學鍍膜事業及餐飲事業：

為投入光學鍍膜事業東碱公司 2000 年成立東典光電科技股份有限公司，定位為專業光學鍍膜元件廠商，積極投入生產技術改良及研發工作，於宜蘭蘇澳龍德工業區設有工廠。2014 年投資設立東允餐飲股份有限公司跨足餐飲業。

東碱公司由化工部門起家，並多角化經營，觸角延伸至散裝航運、光學鍍膜元件以及餐飲業，依據該公司 2014 年非合併財報採權益法評價之轉投資事業計有東典光電科技(股)公司(光學鍍膜)、Sesoda Steamship Corporation Panama(散裝貨輪)、東允餐飲(股)公司(餐飲業)等 5 家。

肆、散裝航運業概述

一、散裝船分類

海洋水運業可分為海洋貨櫃運輸、散裝船舶運輸及海洋船舶客運等，其中散裝航運業以大宗物資及原物料運輸為主，易受全球景氣、天災、氣候及國際需求等因素影響。散裝航運業以不定期船班為主，船型分為海岬型、巴拿馬型、及輕便極限型及輕便型：

(一)海岬型(Cape Size)

承載噸數：8 萬噸以上

主運貨物：焦煤、燃煤、鐵礦砂、磷礦石、鋁礬土等工業原料

國際報價指數：BCI

特點：航行以大西洋航線為主，船舶噸位大，無法穿越人工運河，必須繞經南美麥哲倫海峽到美東港口。

(二)巴拿馬型(Panamax)

承載噸數：5-8 萬噸

主要貨物：民生物資及穀物等大宗物資

國際報價指數：BPI

特點：為通過巴拿馬運河最大噸數，以承載大洋貨物為主。

(三)輕便極限型(Handymax Supramax)

承載噸數：4-6 萬噸

主運貨物：穀物、石灰石、鐵礦砂、煤礦、水泥及木材等

國際報價指數：BHSH

特點：可承載遠、近洋貨物

(四)輕便型(Handy Size)

承載噸數：4 萬噸以下

主運貨物：磷肥、碳酸鉀、木屑、水泥

國際報價指數：BHSI

特點：可承載遠、近洋、內陸大河、運河等貨物

二、波羅的海綜合運價指數及散裝船運價與產業概況

散裝航運業之主要運價指標為波羅的海綜合指數(Baltic Dry Index, BDI)，該指數係由海岬型(Baltic Capesize Index, BCI)、巴拿馬極限型(Baltic Panamax Index, BPI)及輕便極限型(Baltic Handymax Index, BSI)指數各占權重約三分之一所組成的綜合指數，基期定在 1985 年 1 月 4 日，基期指數為 1000。散裝航運以運送大宗物資、工業用原料為主，包含焦炭、鐵礦砂、燃煤、天然氣、原油、小麥、玉米及大豆等產品，且因運送貨品不同，載運時間及使用船型也就相對各異，因其營運狀況與全球經濟景氣榮枯、原物料行情高低息息相關，故 BDI 常被視為經濟領先指標。

海岬型(Capesize)市場方面，雖中國大陸礦砂庫存仍高，內需短期內難大幅改善，致市場船噸利用程度一直無法有效拉高，惟因基期偏低，BCI 指數仍於 2016 年 10 月站上 1,534 點之年度次高水準，較 2015 年同期增加 24.82%。接近年底，當年度船舶報廢數量較預期增加，且據研究機構 Drewry 報告指出，中國大陸從巴西進口的鐵礦砂量有增長趨勢，越南、臺灣及南韓等，因火力發電需求提升也增加煤炭運輸量，供需格局略有改善，故 2016 年 11 月於川普當選美國總統，有望大興土木之預期下，BCI 指數強勁反彈，月均水準較 2015 年同期顯著上升 124.73%，突破兩千關口，收在 2,263 點，創下 2014 年 11 月以來之單月新高。

巴拿馬型(Panamax)市場方面，2016 年表現仍不盡理想，儘管進入第四季，受惠於煤炭生產限制，間接推動焦煤、焦炭價格快速上漲，相關業者及貿易商鑒於後市走強恐墊高成本決定出手拉貨，及中國大陸、印度熱煤運輸訂船數量持續增多，運價已較 2015 年同期拉升，然仍遊走於低檔區，未達航商損益兩平水準。

輕便型(Handysize)航市方面，由於市場上流動的穀物貨盤未有太大改善，航商賠錢攬貨，運價依舊落在低檔區，於三大航市中表現最差，惟進入 2016 年 11 月，在海岬型、巴拿馬型航市運價由黑翻紅的強勢推動下，其單月表現亦有所突破，BSI 月均指數以接近千點之 912 點作收，較 2015 年同期大漲 94.46%。

整體而言，儘管美國總統大選因素使 BDI 於 2016 年 11 月出現難得一見的大漲榮景，較 2015 年同期上漲 106.16%，惟其動能主要來自鐵礦砂、煤炭等大宗商品價格拉升及美國加強基建的預期，推動市場需求提前反映所致，就實質面看，散裝航運業供需基本面並未有根本性的改善，BDI 後期反彈將受制約，中長期走勢仍有待觀察。

散裝航商方面，運價疲軟因素同樣具體反映在航商合併營運績效上，其中又以現貨船為主的業者影響最大，如散裝界龍頭—裕民不僅前 11 月合併營收衰退超過兩成，規模僅餘 58.46 億元，前三季獲利亦由盈轉虧，合併本期淨損高達 11.20 億元；新興因將陸續到期的高價合約海岬型船轉投至現貨船市場，合併營運績效也衰退，前 11 月累計營收年減 17.19%，至 38.38 億元，前三季淨利萎縮 30.28%，至 7.26 億元；另益航、台航表現亦不理想，其中益航受百貨事業表現同步下滑拖累，轉壞程度更甚台航，累計淨損規模擴大至 9.78 億元，僅次於裕民。另外，屬合約型業者的慧洋，受客戶考量自身營運調度提早解除船舶租約，而換約船又難重新鎖定先前高價合約等影響，表現也不盡理想，前三季合併淨利下滑幅度高達 52.45%，規模僅達 8.65 億元。整體來說，不論現貨或合約船業者，2016 年以來的表現都不佳。

在散裝運輸方面，海岬型航市前景仍不樂觀，由於中國大陸握有全球約七成的鐵礦砂貿易量，故儘管美國總統大選川普勝出，大興基建利於推動鐵礦砂需求好轉的預期，成功拉抬 2016 年 11 月運價，然因市場超額船噸供給問題難於短期內獲得有效解決，且中國大陸鋼鐵生產受政府環保政策及終端需求有限等利空影響，前景能見度並不高，且美國占鐵礦砂貿易量比重僅約 4%，恐難對海岬型後期運價產生高度支撐力。

巴拿馬船市部分，美國總統大選落幕後之資金行情，雖帶動原物料價格走俏，連帶給予航市日租出現強拉之機會，不過因市場仍存在船舶供壓過高問題，另中國大陸為降低霾害空污，能源供給積極朝向綠能發展，鋼廠進料補庫態度因需求前景不明轉趨保守等，脆弱的基本盤很難對運價產生穩健支撐力。輕便型市場部分，面對黃小玉三項大宗物資庫存偏高，部分新興市場經濟表現不強影響需求力道，加之供給端同樣存在高壓力，運價也難改善。

綜合來看，儘管來自鐵礦砂、煤炭等大宗商品價格拉升及美國加強基建的預期，推動市場需求提前反映，2016 年 11 月曾出現難得一見的大漲榮景；然而，就實質面而言，散裝航運業供需基本面並未有根本性的改善，且川普當選後是否能如期兌現強化基建尚屬未知數，多數航商看法仍偏向負面，另航市仍存在嚴峻之船舶供給過剩問題，恐制約未來 BDI 之反彈空間，中長期之走勢仍有待觀察。

三、散裝航運租船方式

散裝航運租船方式主要包括空船出租(Bareboat Charter, B/C)、論時租船(Time Charter, T/C)、論程租船(Voyage Charter, V/C)及包運租船(Contract of Affreightment, COA)。空船出租是將未配備船員之空船出租，船東不提供船員，不負責營運。論時租船則在約定期間出租船舶，一般合約期限在 6 個月至 1 年，長者可達 10 年以上，船東不負責營運，承租人以船舶大小支付每日租金。論程租船則是船東將船舶全部或部分空間出租，屬現貨合約，船東負擔全部營運成本，故運費較高。包運租船則是船東提供一定噸位運力，在確定港口、約定時間、班次週期，完成合約規定之全部貨運量，屬於長約。

伍、融資標的與造船廠簡介

一、融資標的

本次融資標-船舶「ANDREA ENTERPRISE」係由日本九州佐賀縣伊萬里市名村造船所株式會社建造，2017 年 1 月 12 日交船，船舶登記設籍於巴拿馬，其主要規格如下：

船型：散裝貨輪

載重噸位：34,000 噸

全長：179.96 公尺 船寬：30 公尺 船深：14.05 公尺

營運航速：14 浬/時

船員人數：24 人

二、造船廠

東碱公司此次購船係向日本名村造船所株式會社購置貨輪乙艘。名村造船所株式會社在 1911 年成立於大阪，目前總公司位於日本大阪、造船廠位於日本九州佐賀縣伊萬里市、另於東京設有辦公室，其為歷史悠久之上市公司，1949 年即於大阪證交所上市，後於 2013 年改於東京證交所上市，註冊資本額 81.08 億日圓，年營收超過八百億日圓，員工約一千人。

名村造船所株式會社主要業務除製造油輪、散裝貨輪、鐵礦砂輪、液化石油氣輪等各式船舶外亦提供橋樑、閘門與各事大型鋼構建設之設計、製造與安裝。其造船廠原設於大阪，惟於 1974 年其於伊萬里市之造船廠完工後即逐步將產能皆轉移至伊萬里造船廠。

名村造船所株式會社控股之關係企業中尚有於 2007 年完成購併函館造船所株式會社與於 2014 年完成購併之佐世保重工株式會社。函館造船所雖產能較小，惟其所製造之船舶品質高。佐世保重工則為日本大型造船業者，除生產製造各式油輪與貨輪外，亦提供日本海軍艦艇之製造與維修服務。

陸、船舶命名交船典禮紀要

交船簽字儀式於 2017 年 1 月 12 日上午在名村造船所株氏會社伊萬里造船廠中之大樓會議廳舉行，在本行、信友實業等貴賓見證下，由東碱集團代表陳正德副董事長及名村造船所株氏會社代表名村建介社長分別代表雙方簽字，完成交船簽約儀式。全體人員隨即驅車前往伊萬里造船廠碼頭，參加船舶交船及命名典禮。

交船及命名典禮之議程如下：

- 介紹雙方貴賓
- 宣佈交船及命名典禮開始
- 名村造船所株氏會社社長名村建介歡迎詞
- 本行林巍國領組宣讀命名詞－命名為「ANDREA ENTERPRISE」
- 本行盧其筠科長為新船舉行揭幕儀式(以小斧頭切斷象徵性之纜繩)
- 命名典禮結束，貴賓上船參觀

2017 年 1 月 12 日中午舉行慶祝會：

- 名村造船所株氏會社社長名村建介致詞，感謝大家參與，交船及命名典禮圓滿成功
- 東碱集團代表陳正德副董事長致詞
- 名村造船所株氏會社、東碱集團及本行代表人員致贈紀念品

柒、心得與建議

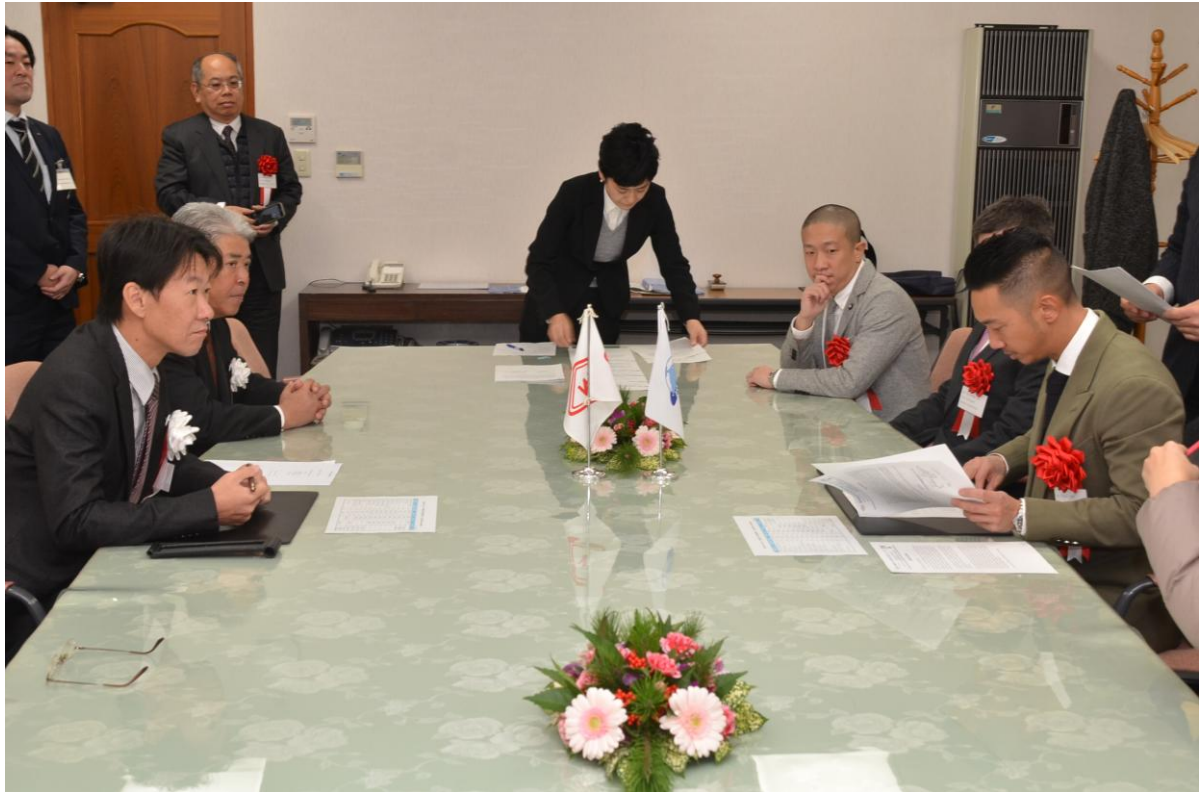
一、造船產業為高資本密集與高技術之重工業，目前前三大造船國家分別為中國大陸、韓國與日本，而為了扶植此產業，多國政府或多或少都有提供相關的政策配套支持，例如中國大陸對提供出口船舶出口退稅（Tax Refunds）與拆船再造船補貼。印尼政府要求於該國相關之離岸油氣工程施工船舶需採用印尼籍船舶。美國交通部海事局（MARAD）於 2016 年撥款支持美國小型船廠，主要針對員工 600 人以下之中小型船廠，改善其設施與設備。越南政府協助越南造船集團（Vinashin）重整並改名為船舶工業集團公司（SBIC）。新加坡海事港務於 2014 年宣佈對投資 LNG 船舶建造將提供獎勵。印度政府對印度造船工業提供直接補貼，期能增加印度造船業接單能力。由此可見，各國政府皆對造船產業有相關的政策支持。

二、但因造船產業高資本密集與易受景氣循環變化之影響，政府在對造船產業提供支持時仍應審酌適當的力度。以近數年為例，受油價大幅下滑之影響，造成針對離岸油氣工程與鑽井平台集中發展之韓國造船產業極大之負面狀況。截至 2016 年第一季為止，韓國現代、大宇與三星三大造船企業合計虧損達 8.5 兆韓元。而針對韓國造船業提供相當高額融資之韓國產業銀行（KDB）與韓國進出口銀行（KEXIM）亦因此受到相當影響，以大宇造船及海洋（DSME）為例，其出現嚴重虧損，而韓國產業銀對其擁有 31 億美元之曝險，韓國進出口銀行擁有 74 億美元的曝險。而韓國政府與韓國央行為了因應韓國產業銀行與韓國進出口銀行壞帳率偏高的狀況，預計將會設立 11 兆韓圓的基金，而此基金預計將用於購買此二國有銀行發行之混合債券，而此債券將用於對處於困難中的造船和航運公司提供融資。一國政府是否適合如此偏重於單一產業的政策與金融支援，是十分值得商榷的，因為可能會因此排擠到對其它政策與產業的相關預算，且會引起亦對造船業支持的其他國家的注意，可能多個國家同時對此產業過度支持造成產能擴增過快，進而產生供過於求的現象。

三、東碱公司此次直接向名村造船所株氏會社訂購散裝貨船，此造船廠創立於 1911 年，歷史悠久且造船品質穩定。而為了因應現今造船產業景氣低落，避免為了爭搶訂單而過度殺價競爭。日本三菱重工、今治造船、大島造船與名村造船於 2016 年 8 月 30 日宣布組建聯盟關係，此四家造船企業預計將在新型船舶的設計開發、零件採構與銷售上進行合作，而三菱重工亦可能將其所設計的船舶委託其它三家造船企業進行建造，透過如此的夥伴關係維持日本造船產業的競爭力。由此可見造船業互相之間的合作亦能提升該國整體造船產業的競爭力，可做為我國的借鏡。

四、本次奉派前往日本九州佐賀縣伊萬里市參加東碱公司子公司之交船命名典禮，於典禮完成，本案船舶「ANDREA ENTERPRISE」緩緩啟航駛出港口時，名村造船所安排當地小學生至交船碼頭標進行校外教學，讓他們在旁搖動日本小國旗慶助出航，造船廠此安排甚為貼心，也增添本次交船典禮之意義。而參加各式船舶交船典禮時有助於了解船舶以及相關產業的專業知識，建議如未來持續有類似機會仍可持續派員參加。

五、近年來雖海運市場低迷，造船業與海運業皆面臨相當大的挑戰，惟造船業與海運業亦為我國重要的產業之一，因而政府與本行對於此產業的支持亦不缺席，本行未來將持續針對我國優質海運業者提供相關金融服務，支持我國優質海運業者能安然渡過目前整體低迷的景氣。



106.01.12 SEEC 交船文件簽約典禮



造船廠－日本名村造船所株式會社



106.1.12 名村造船所伊萬里造船廠舉行交船及命名典禮，由本行盧其筠科長與林巍國領組進行命名與揭幕儀式(切纜繩)



全體合影，前右三為東鹼公司陳正德副董事長，前右一為名村造船所名村建介社長



ANDREA ENTERPRISE 出航



與校外教學參加出航之日本小學生們合影