

## 出國報告

### 壹、出國目的

參加 2001 年卡達合資案甲醇及 MTBE 回提第一次協調會議

### 貳、出國行程

二月廿六日	啟程
二月廿七日	參加 OCM 議程
二月廿八日	參加 OCM 議程
三月一日	返程

### 參、討論及決議事項

本次 OCM 係由 QAFAC 及其三家承銷股東 (CPC、LCY、IOL) 均派員參加，會中就工廠生產計劃及現況、產品(甲醇、MTBE)提運、裝卸作業和銷售計劃、運費計價方式等議題充分討論及交換意見，俾使 offtake 業務順利執行，茲將會議結論重點摘述如后：

一、QAFAC 提報有關甲醇及 MTBE 生產、提運、銷售等資料 (詳如附件)，其主要內容包括下列：

- (一) 2000 年全年甲醇及 MTBE 生產、提運、銷售統計表。
- (二) 2001 全年甲醇及 MTBE 生產、提運計劃表。

(三) 提報第四期 ( 89、11、1 ~ 90、4、30 ) 運費評估表。

(四) 2001 年甲醇及 MTBE 銷售預算表。

## 二、租船及運費評估：

(一) VITOL 公司人員表示，最近租船市場運費高漲係由於成品油需求增加、貿易型態改變及對船齡的限制等因素所致。

(二) 依 CPC / LCY 建議，QAFAC 同意 Freight Cap 金額計算由每期期初改為期末決定；如以本期 ( 89.11.1 ~ 90.4.30 ) 為例，甲醇及 MTBE 運費評估期間的前 4 個月，依提運實際發生運費予以列計。俟第 5 個月 QAFAC 自三家股東及市場所蒐集運費資料，訂定該期 Freight Cap，作為運費計價衡量的標準。

## 三、銷美甲醇及 MTBE 關稅計算：

由於美國海關簽發正式關稅金額等正式發票耗時冗長，每批進口經常須等候約半年的時間，因此 QAFAC 及與會股東經討論協商同意銷美甲醇及 MTBE 關稅，改依 Mesaieed FOB 價格計算。同時有關過去回提貨油所發生溢付或短付貨款之利息亦不予列計。

## 四、卸油港資料

(一) 承銷股東應按時提供甲醇及 MTBE 抵卸油港之資料；如卸油證明或岸上實卸收數量無法取得

時，則可以船抵卸油港之船上數字資料。

- (二) 承銷股東同意配合 QAFAC 要求，儘量租用低於船齡 20 年之船舶提油，如有超齡及不符情形，應事先獲得 MIC ( Mesaieed Industrious City ) 之同意。

#### 五、提運安排：

- (一) QAFAC 應依合約第九條規定按季提供提運計畫，以利股東儘早規劃及安排船運。
- (二) 與會股東皆同意在租船時，應一併告知裝油港 Laycan 及單 ( 雙 ) 港靠卸之運費費率。
- (三) QAFAC 同意在建置網路之前，按期以電子郵件通知各股東提運排程。

#### 六、裝船及裝船文件：

- (一) 甲醇及 MTBE 於裝油港裝油時之 5% 操作彈性，應視油料比重、艙位、及油料相關因素保留給船方，以符合國際貿易慣例。
- (二) 自 2001 年 2 月 1 日起裝船文件由 QAFAC 內部自行製作並免費提供，各承銷股東也應比照辦理。

#### 七、行銷計劃及策略：

- (一) QAFAC 表示中東地區對 MTBE 需求逐漸增加，頗具銷售潛力，值得重視及開拓。
- (二) CPC 及 LCY 人員表示，就甲醇行銷而言，日本係一封閉市場，其行銷通路皆為大商社所壟斷，

不易切入，CPC 及 LCY 另將針對此案提出報告。

#### 八、不可抗力條款：

QAFAC 人員指出因受銀行團貸款合約限制，無法因進料短缺而宣佈不可抗力，故請承銷股東在與業者簽訂銷售合時，可考慮將此條款納入。惟 VITOL 人員表示，即使將此條款納入，亦無法免除 QAFAC 的供貨義務。

#### 九、代理銷售合約：

有關 QAFAC 代理 CPC / LCY 銷售 MTBE 予 ADNOC 公司乙案，其合約草案之條款內容雙方還有爭議，目前仍待繼續洽商辦理中。

#### 十、第二次 OCM 會議安排：

QAFAC 及三家承銷股東決議 2001 年第二次 OCM 會議預定於六月中旬在倫敦召開，此次會議將由 IOL / VITOL 主辦。

#### 肆、散會