

經濟部工業局 97 年度專案計畫 出國報告

計畫名稱：船舶工業輔導計畫

出國主題：OECD 造船工作小組第 106 次會議

出國地區：法國巴黎

出國期間：中華民國 97 年 7 月 1 日至 7 月 6 日

報告日期：中華民國 97 年 7 月 23 日

主辦單位： 經濟部工業局

受委託單位：財團法人聯合船舶設計發展中心

目 錄

壹、前言.....	1
貳、會議時間地點及我國出席人員.....	3
參、會議議程.....	4
肆、會議內容.....	8
伍、綜合結論.....	21
陸、建議.....	23
柒、檢附相關資料.....	24

附件一：Revised participants list for the meeting of the council working party on shipbuilding

附件二：活動集錦(附照片)

附件三：The shipbuilding industry in China

附件四：The shipbuilding industry in Vietnam

附件五：Draft programme of work and budget (PWB)
2009-2010 :output area 1.2.3-shipbuilding

附件六：Frame work for the workshop with non-member economies (NMEs) December 2008

附件七：The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries

壹、前言

「OECD造船工作小組」(Council Working Party on Shipbuilding, 簡稱WP6)直屬OECD理事會,其位階相當委員會層級,係OECD現存以單一產業為探討主題的兩個委員會之一(註:另一個產業委員會為鋼鐵委員會)。查該小組主要在探討造船產業政策與造船市場之供需等問題,謂為OECD與全球造船大國提供溝通的平台。查OECD理事會於2002年6月授權成立「OECD造船特別諮商小組」(Special Negotiating Group, 簡稱SNG),並正式邀請我國及中國等非會員國(Non-Member Economies)參加新造船協定(new Shipbuilding Agreement)談判(註:所謂新造船協定即是為便利與1994年所簽署之造船協定有所區別)。OECD期望經由多邊談判建立國際造船市場之規範,塑造公平的競爭環境。惟該談判自2002年12月至2005年9月歷經12次會議,後因各重要國家對於該新造船協定部分條文無法達成共識,於2005年9月該談判終告暫停(pause)。

繼新造船協定談判暫停後,OECD「造船工作小組」陸續於2006年7月召開第102次會議,2006年12月召開第103次會議與邀請非會員國(我國及中國等)參加「OECD造船工作小組研討會」(Workshop with Non-Member Economies)。該工作小組於2007年6月11-12日召開第104次「工作小組」會議,並邀請我國以專案觀察員參與本會議,而2007年12月10-11日之105次「工作小組」會議我國並未派代表參加;本(2008)年7月3-4日召開第106次「工作小組」會議,議程分兩個階段,第一階段僅限會員國參加,討論新的一期「工作小組」之延長問題(本期任務期限至2008年底為止),包括2009/2010年工作與預算計

畫及其資金來源籌措等案(該小組之所有預算係由各會員國贊助)，同時改選正副主席。第二階段開放非會員參加，其討論之議題有(1)船舶維修改裝與造船業之相互影響；(2)中國與越南造船產業現況報告；(3)12月舉辦之研討會(Workshop)題網討論；(4)2009/2010年之工作及預算討論。另外也對各國補貼分析，出口信貸(export credits)，新造船協定談判可能性等議題作意見整理。

我國奉核示由經濟部工業局林副組長全能、聯合船舶設計發展中心呂處長崇湧及台灣國際造船股份有限公司沈康生業務代表等人代表我國參加本會議(出席名單如附件1)。

貳、會議時間地點及我國出席人員

本次OECD於巴黎La Defance 之OECD會議廳舉行，時間為7月3日及4日，3日下午開始為第二階段(開放非會員國參加)會議，4日則為繼續前一天之會議，討論之議題為議程中之Item 6-16之內容。

參加團員及分工如下：

參加團員			任務分工
單位	職稱	姓名	
經濟部工業局	副組長	林全能	全盤綜理 OECD 業務
聯合船舶設計發展中心	處長	呂崇湧	有關研究補貼及一般性業務
台灣國際造船股份有限公司	業務代表	沈康生	有關各國產業動態及一般性業務

此次台北國貿局雖未派員，但在各種財務、行政支援上大力協助；尤其亞洲貿易促進會駐巴黎辦事處陳宗儀商務秘書，全程協助協調連繫出力甚多。

參、會議議程

在第二階段之會議議程，主要討論以下項目：

- (1) 船舶維修、改裝與造船業之相互影響。
- (2) 新造船協定談判之協商
- (3) 中國造船產業現況報告
- (4) 越南造船產業現況報告
- (5) 2004-2006各國補貼方式之分析
- (6) 2008年12月舉辦研討會(Workshop)題綱討論
- (7) 造船工作小組2009/2010之工作及預算項目

其議程原文檢附於後。

COUNCIL WORKING PARTY ON SHIPBUILDING

REVISED DRAFT ANNOTATED AGENDA FOR THE 106th MEETING OF THE WP6

Item 1: Adoption of the Agenda

[C/WP6/A(2008)1/REV1]

The Working Party is invited to adopt the Agenda for this Session of the Council Working Party on Shipbuilding.

Item 2: Election of Officers

The WP6 is required to hold election of officers at its first meeting of the year. The Chairman, Ambassador Neple has indicated his availability for re-election. The approach taken by the WP6 with respect to the Bureau is that Vice-Chairmen would be nominated by Japan, Korea and the EU, and that arrangement is open for reaffirmation. However, if there are other nominations for the Bureau positions these should be advised to the Secretariat by Monday 2 June.

Item 3: Approval of the summary record

[C/WP6/M(2007)2]

The Delegate from Korea requested the addition of a paragraph reflecting his intervention following the Chairman's statement on the future of the negotiations on a new Shipbuilding Agreement. As this only affects the Delegate's own intervention, this will be included in a revision of the Summary Record to be issued after this meeting.

The Delegation of Japan also raised a point regarding the outcome of the discussion of Item 4 (ii) on the Sector Understanding on Export Credits for Ships. As this issue could not be resolved in writing between Delegations that spoke on that item, it will need to be considered by the Working Party as a whole. An explanatory Room Document (No: 1/08) has been provided to guide this discussion.

Following the resolution of this, and any other issues raised from the floor, Delegates are invited to approve that summary record.

Item 4: Part II funding arrangements for Output Area 1.2.3 Shipbuilding

[C/WP6(2008)3]

The Part II funding arrangement for the Shipbuilding Programme expires at the end of 2008, and the WP6 is required by the Council to decide whether to extend that funding arrangement for the period 2009-10. The decision taken by the WP6 will be transmitted to Council for its consideration as part of the normal Budget process.

Item 5: Proposal for the renewal of the WP6 mandate

[C/WP6(2008)4]

In line with other subsidiary bodies of the OECD, the WP6 mandate expires at the end of 2008, and a proposal for its extension needs to be sent to the OECD Council for consideration as part of the mandate renewal process. This document, submitted for discussion and decision by the WP6, proposes that the current mandate be changed as little as possible.

Item 6: Sector Understanding on Export Credits for Ships (SSU)

The WP6 has established an informal expert group to consider in detail the work items contained in the revised SSU. This expert group is scheduled to meet immediately before the WP6 July 2008 meeting. The expert group Chairman, Mr. Yang-Hyun Lim (Korea), will provide a brief report on that first meeting.

In addition, New Zealand has made a request to become a Participant in the Sector Understanding on Export Credits for Ships, and current Participants and other WP6 members can discuss this request.

Item 7: The interaction between the ship repair/conversion and shipbuilding industries [C/WP6(2008)6]

This report was undertaken with the assistance of the Government of Turkey, which provided a temporary post to undertake work on a variety of shipbuilding issues.

The report examines interactions between the ship repair/conversion industry and the shipbuilding industry that can create overlaps and common areas with respect to facilities, skills and outputs. This work is intended to facilitate future consideration of the relationship between these two complementary sectors, in particular with respect to the possible resumption of the negotiations on a new Shipbuilding Agreement, where the coverage of the ship repair sector is still an open issue. Delegations are invited to consider and discuss the material and analysis provided in this report.

Item 8: Negotiations on a new Shipbuilding Agreement

The Chairman of the WP6 will make a short statement regarding the possible resumption of these negotiations, and Delegations will have an opportunity of discussing his proposals regarding the assessment of whether circumstances may be favourable for the consideration of such a restart.

Item 9: Report on the shipbuilding industry in China [C/WP6(2008)7]

This study is part of the WP6 Programme of Work for 2007-08, and is intended to be one of a series of similar reports covering both OECD and non-OECD economies. The government of China agreed to participate in the study, and China has been invited to this WP6 meeting as an *ad hoc* observer. Delegates are invited to discuss the information contained in the report and consider whether any follow-up is necessary, especially with respect to the future involvement of China in the work of the WP6.

Item 10: Analysis of support measures 2004-06 [C/WP6(2008)8]

The WP6 considered at its December 2007 meeting a draft Inventory of Support Measures provided by governments to their shipbuilding industries. All OECD WP6 members and a number of non-OECD economies contributed to the Inventory. The project has been undertaken to enhance transparency in the sector and to allow WP6 Delegates to examine those support measures through peer reviews.

This document, as well as providing a revised and standardised Inventory, also provides some analysis of the financial information collected. Delegates are invited to discuss the Inventory and analysis, and use the opportunity to raise queries regarding the support measures or the analysis.

Item 11: Workshop with non-OECD economies - December 2008

At its December 2007 meeting the WP6 asked for a re-shaping of the format of the proposed Workshop with non-OECD economies to be held in December 2008, in order to make it more interactive. The proposal has now been revised, and Delegations will have the opportunity of discussing and approving this new format. A Room Document (2/08) will be circulated to facilitate the discussion.

Item 12: WP6 Programme of Work and Budget (PWB) 2009-2010 [C/WP6(2008)5]

As part of the OECD's Budget process, the WP6 is required to propose to Council a Programme of Work and Budget for the next budgetary biennium, 2009-10. This draft PWB was formulated on the basis of priorities allocated by WP6 Delegations to a list of possible activities discussed at the WP6 December 2007 meeting. The WP6 is asked to consider and confirm its final Programme of Work for 2009-10 for transmission to the OECD Council.

Item 13: Report on the Shipbuilding industry in Vietnam [C/WP6(2008)9]

This study is part of the WP6 Programme of Work for 2007-08, and completion was postponed from the end of 2007 to 2008 in order to provide further opportunities to engage Vietnamese authorities in the study. The Vietnam Industry Shipbuilding Corporation (Vinashin), a state-owned corporation, agreed to provide an input into the study, and Vietnam has been invited to this WP6 meeting as an *ad hoc* observer. Delegates are invited to discuss the information contained in the report and consider whether any follow-up is necessary, especially with respect to the possible future involvement of Vietnam in the work of the WP6.

Item 14: Exchange of information regarding recent policy developments - *Tour de Table*

In accordance with established practice, members should report in writing on recent developments in their shipbuilding industries (*e.g.* local market changes, restructuring plans, subsidies, legislative initiatives, etc.) for the information of other members. Those reports will be issued as OECD documents as soon as they reach the Secretariat.

The Chairman may request a *tour de table* so that all Delegations can inform their colleagues of recent developments.

Item 15: Dates of next meeting

As agreed in December, the next WP6 meeting has been scheduled for 4-5 December 2008. This will incorporate the Workshop with non-OECD economies.

Item 16: Other business

No additional business has been advised to the Secretariat.

肆、會議內容

一、中國造船工業專題報告

本報告係由OECD準備之報告(附件二)，本附件係由工業局派駐OECD之蔡允中先生準備及作簡報，因中國並未派代表參加本次會議，OECD曾將此報告送往中國審視並提供意見，經修改部份內容而最後定案。內容摘要如下：

根據Llody's Register Fairplay統計，2007年中國大陸造船業共製造643艘各類商船，達1041萬噸(GT, gross ton)，以全球18.39%之市佔率位居第三位。由表1之統計資料顯示，中國大陸在商船完工量上雖仍大幅落後韓國與日本，但衡估現存生產中之手持訂單(orderbook)總數，可看出中國大陸之造船產業正處之高峰並急速成長中。

表1 2007年全球造船產量

國別	造船數	產量(百萬.噸)	產量市佔率
韓國	425	20.20	35.68%
日本	539	17.31	30.58%
中國大陸	643	10.41	18.39%
德國	69	1.34	2.36%
義大利	25	0.70	1.23%
丹麥	4	0.85	1.50%
克羅愛西亞	25	0.69	1.21%
台灣	16	0.66	1.16%
波蘭	44	0.56	0.98%

國別	造船數	產量(百萬.噸)	產量市佔率
土耳其	109	0.53	0.93%
羅馬尼亞	43	0.43	0.75%
菲律賓	10	0.36	0.63%
其他	737	2.4	4.24%
全球總數	2,689	56.6	

資料來源:World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register Fairplay December 2007

依相同資料來源彙總表2之統計，2007年全球手持訂單量仍由韓國大幅領先，累積約達1.3億噸，佔全球總量之38.37%。中國大陸手持訂單市場佔有率於該年超越日本，位居全球第二。手持訂單之數量將來未來幾年內持續反應於各國造船完工總量中，可以預見2007年後之數年內中國大陸之造船產量將大幅提升；惟國際間許多研究機構推測，以現有之產業成長速度，中國大陸將於2010年即可成為全球最大造船國。另表中部份新興經濟國家例如菲律賓、越南及印度等，近年大幅追趕，已於國際造船市場中脫穎而出。

表2 2007年全球手持訂單量

國別	造船數	產量 (百萬.噸)	產量 市佔率	數量 (百萬.修正噸)
韓國	2,242	126.53	38.37%	63.39
中國大陸	3,139	97.76	29.65%	50.22
日本	1,495	63.81	19.35%	30.71
菲律賓	116	5.16	1.56%	2.49
德國	203	4.17	1.26%	3.78
越南	206	3.20	0.97%	2.14

國別	造船數	產量 (百萬.噸)	產量 市佔率	數量 (百萬.修正噸)
羅馬尼亞	146	3.04	0.92%	2.12
台灣	67	2.83	0.86%	1.68
印度	246	2.61	0.79%	2.03
義大利	118	2.57	0.78%	2.95
土耳其	337	2.35	0.71%	2.34
波蘭	122	2.03	0.61%	1.67
克羅愛西亞	69	1.99	0.6%	1.20
丹麥	22	1.46	3.09%	0.66
其他	1,527	10.19	0.44%	10.32
全球總數	10,055	329.7		177.7

資料來源:World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register-Fairplay December 2007

根據中國大陸2007年手持訂單之統計，分析其主要生產之產品種類如表3，運送大宗物資與生產原物料之散裝貨船(Bulk/Ore Carriers)仍為其最主力項目，佔訂單總量之54%。比較歷年之成長趨勢，貨櫃輪(Container Vessels)近年成長十分明顯，惟較高階之產品項目例如LNG/LPG Carrier仍與日本及韓國維持較大之差距。

表3 2007年中國大陸手持訂單商船總類及數量

國別	造船數	產量 (百萬.噸)	產量 市佔率	數量 (百萬.修正噸)
Bulk/Ore Carriers	1,201	52.431	54.0%	22.555
Crude Oil Tankers	165	15.611	16.1%	5.268
Container Vessels	496	13.075	13.5%	9.020
Oil Products Tankers	182	4.564	4.7%	2.505

國別	造船數	產量 (百萬.噸)	產量 市佔率	數量 (百萬.修正噸)
General cargo ships	423	4.363	4.5%	4.034
Chemical/Oil Products Tankers	219	2.861	3.0%	2.201
Vehicle carriers	51	2.396	2.5%	1.415
LNG/LPG carriers	26	0.673	0.7%	0.659
Remainder	96	0.984	1.0%	1.148
總數	2,859	96.958		48.805

資料來源:World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register-Fairplay December 2007

未來面對之挑戰，拜近年國際貿易興盛與全球航運成長迅速之賜，中國大陸造船產業憑藉其相對廉價之充足勞力與政府投資，其發展確實令人刮目相看。展望未來，在目前國際經濟景氣全面向下修正及國際能源與生產原物料價格屢創新高之際，全球造船業勢必面臨急需調整產業結構，大幅提升國際競爭力作為因應。中國大陸近來之高通膨及新頒布之勞動就業法，預期將使造船業勞動成本即有優勢逐漸喪失。根據中國政府調查，中國造船業之勞動成本約為日本及韓國1/5至1/6，然而該產業之整體生產力卻遠不如日、韓，約為日本之12%，韓國之14%。另外產業科技研發之投入與效益亦顯不足，對爭取高價產品訂單之能力無法與日、韓等國家競爭。

中國政府工業相關部會目前即將調整，負責造船工業之部會及官員也將調整，可能會影響其政策之方向，而且預期人民幣會繼續升值，原物料大幅上漲，此對於造船產業將有大的衝擊，而最近新的造船廠大肆擴充或設新廠，也需要其政府作整合，此為其造船工業發展主要的課題。

報告後之討論過程，日韓等國均質疑中國政府對其國營與私人造船廠之補貼及對出口稅之優惠，造成不公平競爭，因中國並未派代表出席，無法作出回應。最後大會主席也感謝我國之支持與協助。

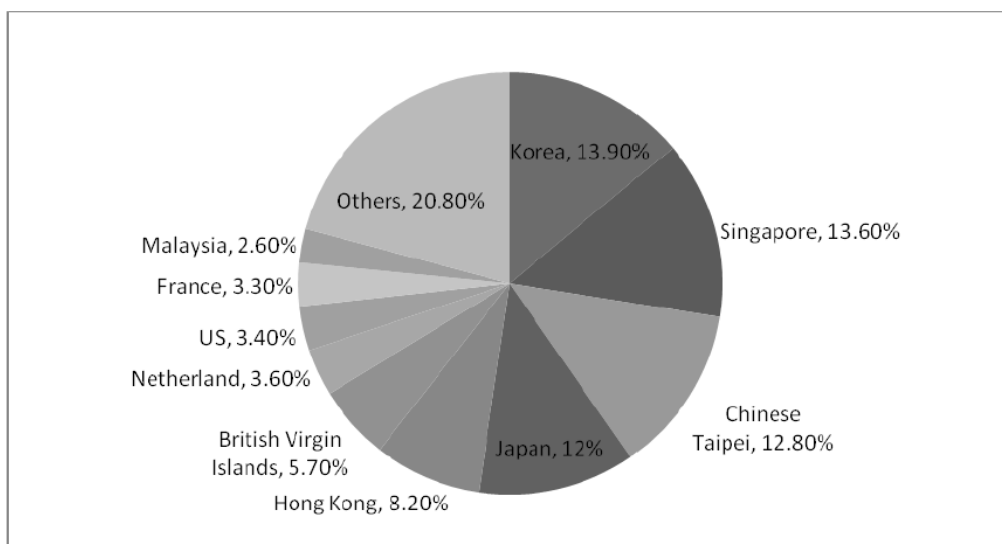
二、越南造船工業專題報告

秘書處委請土耳其代表進行越南造船工業專題報告(The Shipbuilding Industry in Vietnam, 文件編號C/WP6(2008)9)(附件三)，內容摘要如下：

越南自改革開放以來，經濟發展快速，國外投資快速增長。造船工業是越南政府發展計劃中主要項目之一，其國營企業VINASHIN (Vietnam National Shipbuilding Industry Corporation)集團於1996年成立，下轄約200個子公司(其中有28個造修船廠)，是該國最大的造船集團。

越南近年來開放外資直接投資，其外資直接投資金額(Foreign Direct Investment, FDI)於2006年達到10,200 Million USD，其中我國投資佔12.8%，為越南第三大外資投資國(詳下表)。

Figure 6. The 10 largest foreign investors in Vietnam as of June 2007



Source: Vietnam Foreign Investment Agency, 2007

越南在地理上共分為三大區域 – 北部、中部與南部，其區域優缺點如下表所示：

Table 1. Geographical clusters in Vietnam

Geographic Location	Advantages	Disadvantages
South Cluster	<ul style="list-style-type: none"> Better infrastructure (ports, roads, telecoms) Major concentration of existing FDI Largest domestic market for 'higher priced' products 	<ul style="list-style-type: none"> Far from political decision centres Higher competition from local and foreign companies.
Central Cluster	<ul style="list-style-type: none"> Lowest costs (labour, land etc.) Easy access to specific inputs (raw material and commodities) Low competition 	<ul style="list-style-type: none"> Poor infrastructure Limited FDI Higher administrative and regulatory uncertainties. Limited local markets.
North Cluster	<ul style="list-style-type: none"> Proximity to political decision centres. Most State Owned Enterprises have HQs here More efficient for special or politically sensitive projects. Satisfactory infrastructure (including Haiphong port) Large local market Easy access to specific inputs (notably minerals) 	<ul style="list-style-type: none"> Stronger bureaucratic hindrances and difficulties related with foreign investment.

Source: Guidebook for European Investors in Vietnam, Asia Investment Facility.

越南造船產業有60家船廠，大部份為國營企業，分佈在北中南三個區域，修造船產業均備。目前建造較小型之商用貨船，散裝貨輪、原油運輸輪、貨櫃船、多用途貨輪、油品輪以

及汽車運輸船等，其中以散裝貨輪為大宗。南部船廠以造3萬噸級左右為主，中部為25-30萬噸級船舶，北部為7萬噸級左右。

Table 2. Major shipyards in Vietnam

Geographic Location	Name of Shipyard	Province/Municipality ³	Building/Repair (B / R)
Southern Cluster	<ul style="list-style-type: none"> • Saigon Shipyard • CK 76 Shipyard • Hoang Anh Shipbuilding Industry • Can Tho Shipyard • Aker Yards Vietnam 	<ul style="list-style-type: none"> • Ho Chi Minh City • Ho Chi Minh City • Nam Dinh • Can Tho • Vung Tau • 	<ul style="list-style-type: none"> • B/R • B • B • B • B
Central Cluster	<ul style="list-style-type: none"> • Dung Quat Shipyard • Hyundai – Vinashin Shipyard • Nha Trang Shipbuilding Industry • Da Nang Shipyard • Song Han Shipyard • Phu Yen Shipyard 	<ul style="list-style-type: none"> • Quang Ngai • Khanh Hoa • Khanh Hoa • Da Nang • Da Nang • Phu Yen 	<ul style="list-style-type: none"> • B • B/R • B • B/R • B • B
Northern Cluster	<ul style="list-style-type: none"> • Ha Long Shipyard • Bach Dang Shipyard • Nam Trieu Shipyard • Song Gia Shipyard • Pha Rung Shipyard • Ngo Quyen Shipbuilding Industry • Nghi Son Shipyard • Ben Thuy Shipyard • Ben Kien Shipyard • Song Cam Shipyard • Song Lo Shipyard • Nam Ha Shipyard • Tam Bac Shipyard • Thanh Hoa Shipyard • Hai Duong Shipyard • Red River Shipbuilding Industry 	<ul style="list-style-type: none"> • Haiphong • Haiphong • Haiphong • Haiphong • Haiphong • Haiphong • Haiphong • Thanh Hoa • Ha Tinh • Haiphong • Haiphong • Phu Tho • Nam Dinh • Haiphong • Thanh Hoa • Hai Duong • Hanoi 	<ul style="list-style-type: none"> • B • B/R • B • B • B/R • B/R • B/R • B/R • B/R • B • B • B • B • B • B • B/R • B/R

Source: Compiled by the OECD secretariat.

Table 9. Domestic/export mix of Vietnamese yards orderbook

Type of vessel	Export vessels no.	Export cgt	Domestic vessels no.	Domestic cgt
Bulk carriers	54	793 234	7	103 334
Crude oil tankers	-	-	5	129 797
Container vessels	10	78 504	3	42 567
General cargo vessels	51	271 864	36	153 975
Vehicles carriers	12	346 296	-	-
Chemical/Oil products tankers	9	84 470	3	43 475
LPG vessels	4	29 596	-	-
Total	140	1 603 964	54	473 148

Source: Lloyd's Register Fairplay (December 2007).

越南造船工業的發展計劃請參考下列說明，我們可以發現2010~2015年，越南將建造VLCC以及Offshore Structure，並進入RoPax(Roll On/Roll Off Passenger Ship)市場。以2007

年年底的手持訂單看來，越南已成為第八大造船國，佔世界2.17%之造船量，預估2015年產量可達世界第四，其擴充之模式係模仿中國發展造船之模式，整體造船產業競爭力不容小覷。

Period 2001-2005

- Upgrade shipyard capacities for building dry cargo ships up to Handymax size.
- Technical preparations for construction of more complicated vessels such as Aframax tankers and Ro-Pax in phase 2.

Period 2006-2010

- Further upgrade and modernize shipyard technology to a level equal to mid-class shipbuilding economies.
- Domestic production of shipbuilding material and equipment such as steel plates, marine engines (2 and 4 strokes), hatch cover and cranes up to 70% of a ship value.

Period 2010-2015

- Manage modern shipbuilding technology for offshore structures and for vessels up to 150,000 dwt (VLCCs).
- Attain a solid position in Ro-Pax market.

以2007年年底的手持訂單看來，我國目前為第十一大造船國，因全球造船產業不斷擴張，而我國主要造船廠-台灣國際造船公司目前並無擴張計劃，未來勢必面對競爭壓力，而越南將會是一個潛在的競爭對手。

Table 11. Total World Newbuilding Orderbook – December 2007

Country of Building	No	gt (000s)	cgt (000s)
South Korea	2,242	126,530	63,388
China	3,139	97,761	50,216
Japan	1,495	63,814	30,714
Germany	203	4,165	3,775
Italy	118	2,570	2,945
Philippines	116	5,160	2,489
Turkey	337	2,348	2,341
Vietnam	206	3,203	2,143
Romania	146	3,043	2,121
India	246	2,615	2,030
Chinese Taipei	67	2,838	1,683
Poland	122	2,031	1,673
Croatia	69	1,997	1,201
Denmark	23	1,462	0.662
Rest of the World	1,527	10,190	10,320
Total	10,055	329,731	177,740

Source: Lloyd's Register Fairplay (December 2007).

土耳其代表報告完畢後，挪威首先發言肯定秘書處的工作與報告內容的詳實。日本則發言提到，越南政府提供美金 7 億 5 千萬元的補貼給越南造船業(P. 34 Para. 168)。如此龐大的補貼金額實不可以忽視，請各與會國重視此一現象。韓國要求秘書處增加「未來越南發展造船產業的計劃」以及「近期越南是否可能發生金融危機」等兩項議題供與會國參考。由於越南並未派代表參加此次會議，秘書處回答各國問題表示，秘書處在經費的許可下會根據各國意見對報告進行修訂工作，惟這些工作均需要各參與會員國的支持。

三、2009~2010 造船工作與預算草案

秘書處提供2009~2010造船工作與預算草案(Draft Programme of work and budget (PWB) 2009-2010: output area 1.2.3 – shipbuilding, 文件編號C/WP6(2008)5) (附件四), 並說明未來兩年造船工作小組的工作計劃、工作優先順序以及預算編列情形, 並詢問與會國之意見。其中包括: 進行造船談判之準備、擴大非會員國之參與(俄羅斯)、各國造船產業報告(2)、更新2006年政府支持措施之調查、造船產業供需分析、更新出口信貸瞭解書以及造船業手持訂單與價格變化趨勢分析等重要工作。各主要會員國已同意繼續支援本工作小組2009-2010年之預算。

各參與會員國紛紛發言討論本項工作之議題, 日本認為產業分析報告除了要蒐集公開的資訊外, 還要試圖取得各項內部資訊以求分析的完備。韓國發言表示, 秘書處應說明如何進行造船談判之準備, 尤其是應該詳細說明工作項目與內容。歐盟與挪威均發言支持秘書處之說明內容與預算編列。西班牙則發言要求造船與航運產業均需考慮環境變遷(climate change)與環境保護(environmental protection)等議題, 此項意見獲得在場各國熱烈回響, 紛紛發言討論支持西班牙之意見。主席最後裁示將”訂單分析”之工作項目刪除, 將優先執行大家關注的環境變遷與保護問題。另也特別要強調工作之”品質”, 而非追求工作之”量”。

四、2008年12月研討會(Work Shop)之內容大綱

今年12月OECD將舉辦造船工作小組之研討會，其內容草案列於附件(五)-Framework for the workshop with non-member economies (NMEs) December 2008)，邀請會員國及非會員經濟體參加，本研討會之目的為：

1. 對未來之新造船協定談判累積能量與共識，並延續2006年底研討會邀請非會員經濟體之模式，鼓勵各方之力量參與此「工作小組」會議(WP6)。
2. 對會員國與非會員經濟體均提供一探討造船議題之平台。
3. 協助未來WP6推行全球產業相關之策略。

此次研討會之主軸在去年12月「工作小組」105次會議中已取得共識與決定執行，並決定廣邀非會員經濟體共襄盛舉。經過OECD之研議，初步擬定之本研討會內容大綱如下：

1. 船舶供應及需求面之預估，並探討價格之變化
依據世界經濟成長情形，對全球船隊之供需作評估，且依不同船種作深入分析及探討全球之造船能量。
2. 世界造船工業結構之變化
將對全球產業之變化，以Case study方式讓參加者能更深入了解產業之機會與挑戰，探討政府決策者及產業領導者之各種策略，尤其是國外直接投資(FDI)對該國造船產業之影響，將極具參考價值。

3. 對於市場與產業結構之變化，政府與產業之因應

對國外直接投資(FDI)船廠，在現在之供應與需求面變化下，政府與產業界如何掌握機會及作最佳之因應研討。

在本次會議中，對此議題各會員之反應係有關最近較熱門之主題，如韓國希望加入environment issue，及IMO對安全之規章探討；日本希望加入原物料上漲與通膨造成之影響，歐盟建議”鋼價上漲”可單獨設一議題探討；最後主席裁決加入”氣候變化，環境影響”之主題與內容，並希望包括各政府對此議題之因應與作為。各國在OECD上對減碳、節能、環境變化等議題，都有相當共識。

伍、綜合結論

- 一、關於船舶部門出口信貸瞭解書(Understanding on Export Credit for Ship, SSU)的未來發展，歐盟希望能藉邀請非OECD會員國的參與及簽署來擴大其範圍與影響力，秘書處表示紐西蘭希望加入並簽署此一協定，後續發展值得追蹤觀察。
- 二、關於造修船產業之交互影響部份，根據OECD秘書處的研究顯示(附件六)，2007~2015修船產業的需求將處於旺盛階段，加上未來大型船舶陸續投入市場營運以及部份修船廠轉型為造新船之船廠，未來修船產業將持續看好。在各參加會員與非會員之討論中，大家認為修船及改裝產業很容易轉變成造船廠，且造成世界造船量難以準確預估，認為此兩種產業宜納入造船談判之範圍。另由於目前散裝船已飽和，改裝此種船之船廠風險將大增；日本代表認為供給量過剩(Over capacity)之情況會因而更嚴重，建議秘書處作”供需面”之深入調查；韓國認為這兩類產業也有政府補貼問題，宜與造船業之補貼平行作分析；建議成為2009/2010之工作項目之一。
- 三、關於新造船協定(New Shipbuilding Agreement)是否復談乙節，多數與會國表示支持。但目前中國大的態度似成為關鍵點，由以往的造船談判經驗顯示，中國大陸立場仍然堅持WTO原則，而不願接受WTO plus(較WTO規範較嚴格)的基本原則。因此中國大是否支持復談之態度已然成為關鍵少數。而目前造船環境與2005年時已大不相同，新興國家之產量擴增，大家認為應該要達到合理成功之結果才重啟談判為宜，故建議OECD在12月之前訪問主要之造船國家

(Key players)，並了解一些扭曲之補貼現象，主席希望在9-10月間各國能將對重啟談判之意見通知大會。

- 四、越南已成為另一個值得關注的新興造船國家，目前越南政府提供大量造船補貼以及相關支持措施給國營造船集團，未來在中小型船舶方面將成為我國造船產業的競爭對手。
- 五、關於填復OECD造船補貼與支持措施調查表內容乙節，我國本次代表團一致認為補貼與支持措施所影響之金額宜審慎填報，以避免OECD秘書處直接計算補貼當量(USD/CGT)時明顯偏高造成誤解之情形發生。現場有針對一些不正常數字之質疑與說明，如義大利、挪威；且對中國政府所填具之補貼數字認為不夠清楚。
- 六、在各國政策討論時，歐盟特別提出重視IP(智財權)問題，在維護智財權方面將面對很多挑戰，尤其是亞洲新興國家。在會中還提出韓國STX造船集團，最近洽購Aker集團25%股權，將間接獲得法國大西洋船廠建造豪華郵輪(cruise ship)之技術，而最近法國政府正積極打算買回大西洋船廠股權，避免郵輪技術落入STX集團。

陸、建議

- 一、我國應積極參與國際組織，目前已是OECD兩個委員會(鋼鐵與造船)的專案觀察員，未來宜積極參與OECD新造船協定的談判以及相關活動已是我國政策之一，同時進一步蒐集資訊與國際交流，以作為我國研擬造船產業發展政策之參考。
- 二、由於中國與印度、越南、印尼之大量投資，未來2010年以後很可能面臨產能過剩問題，價格競爭將更形激烈，雖然我國主要造船業者-台船公司接單已至2012年(其餘中小型船廠2010年以後訂單仍待填補)，但面對未來不利之競爭市場，應專注強化核心能力，跨入差異化之高值船舶領域以提昇競爭力。
- 三、OECD活動最近幾次中國與越南均未參加，也許擔心若參加時會成為各國攻擊或質疑之目標，尤其在補貼方面；但如缺少新興的造船國家之參與，要達成新造船協定談判之合理結果將更為困難；我國未來在談判中將以爭取我國最大之利益為基本考量。
- 四、氣候變遷與環保節能已成為全世界關注之議題，OECD工作小組中討論之份量將會更多，國內各界應及早準備及因應與此議題相關之造船產業研發、生產、航運等問題，以能在國際上為我國爭取最大之外交空間與效益。

柒、檢附相關資料

附件一：Revised participants list for
the meeting of the council
working party on shipbuilding

附件二、活動集錦



OECD 會場(一)



OECD 會場(二)



OECD 會場(三)



OECD 會場附近留影(一)



OECD 會場附近留影(二)

附件三：The shipbuilding industry in
China

附件四：The shipbuilding industry in
Vietnam

附件五：Draft programme of work and
budget (PWB)
2009-2010 :output area
1.2.3-shipbuilding

附件六：Frame work for the workshop
with non-member economies
(NMEs) December 2008

附件七：The interaction between the
ship repair, ship conversion
and shipbuilding industries

