

第 129 次 OECD 造船工作小組會議

屬性：訊息

期別：第 340 期

11/20/2019By:洪慧芳

第 129 次 WP6 工作造船小組會議分成研討會及會議，研討會於 2019 年 12 月 12 日舉行；正式的會議於 12 日 13 日舉辦。兩天於巴黎 OECD 總部的會議，皆由挪威常駐 OECD 主席-- Mr. Per Egil Selvaag 大使主持，簡短致詞歡迎會員國以及非會員國代表參加此次研討會，隨即展開 WP6 第 129 次之會議。

一、 OECD 造船工作小組研討會

第一日研討會邀請包含產官學研界 15 位代表分成 3 節會議來著重討論海事裝備產業，並於發表後歡迎各國代表就海事裝備產業之發展趨勢與挑戰進行交流討論。各節討論內容如下:

(一)海事裝備產業：市場和政策發展及其在造船業的潛在效應

海事裝備產業又分成海事設備的總覽跟海事裝備產業的挑戰與政策對策等 2 小節探討。海事設備的總覽旨在了解全球海事設備的市場狀況和特點以及海事裝備產業如何影響造船業。邀請 OECD 秘書、造船廠與海事設備協會(SEA Europe)、平衡技術諮詢(BALance Technology Consulting)發表相關議題簡報。海事裝備產業的挑戰與政策對策旨在

確定全球海事裝備產業的主要挑戰，且分析可能的政策作用，以應對全球海事設備永續發展的挑戰。受邀的簡報機構包含造船廠與海事設備協會(SEA Europe)、強制技術轉讓(FTT)、巴黎的商學院(EMLV Business School)、瓦錫蘭(Wärtsilä)等。

(二)船舶金融：造船業和海事裝備產業的趨勢與挑戰

本節的會議旨在討論船舶金融市場並了解其主要挑戰，邀請來自全球領導的船舶經紀商 Barry Rogliano Salles、挪威出口信貸機構 GIEK、義大利信貸機構 SACE 及韓國信貸機構 K-SURE 代表發表簡報並相互討論。

(三)展望：造船業的中長期前景和挑戰

本節會議旨在了解市場和政策發展以及 WP6 和非 WP6 成員國的造船業所面臨的新興挑戰。邀請發表公司包含海事策略國際有限公司(MSI)、歐洲海洋市場監測與貿易的工作小組(SEA Europe Market Monitoring and Trade Working Group)、活躍造船專家聯合會(ASEF)及海事顧問(P&P Marine Consultants)。

二、OECD 造船工作小組會議

第二日的正式會議，由挪威主席帶領 OECD 秘書處成員，還包含來自日本、韓國、歐盟、芬蘭、丹麥、羅馬尼亞等國家代表參與。會議首先，各國會代表一致通過認可本次會議議程與 WP6 第 128 次會

議結論與摘要紀錄。會議共進行下列議題並相互討論:

(一)新造船法令規章工具探討 (Exploration of a new Shipbuilding Instrument)

(二)船舶出口信貸瞭解書-最新發展(Export credits for ships-SSU latest development)

(三)船舶政策發展(Policy developments)

1. 各國政府之補貼及其他支持措施之資料庫 (WP6 Inventories of subsidies and other support measures)

2. 圓桌會議討論政策發展 (Roundtable on policy developments)

(四)產量縮減、社會影響以及解決這些問題的措施 (Capacity cuts, social impacts and measures to address them)

(五)造船業的國有企業(State Owned Enterprises in the shipbuilding sector)

(六)關於 2020 年產出的討論以及 2021-22 年工作計劃和預算的初步討論(Discussion of 2020 Outputs and initial discussion on the PWB for 2021-22)

(七)未來會議和其他事項(Future meetings and other business)

三、 結論

回顧過去幾年來 WP6 造船工作小組會議，開會內容不再僅限於造船業，而是更多元化的議題，此次第 129 次會議內容著重於探討海事

設備產業發展與挑戰。會議開始即針對造船法令工具施行意願決心程度進行探討。與會代表表示海事設備產業並無一個統一的定義標準，容易在調查數據上造成混淆。建議應釐清海事設備定義之範疇，以利後續討論之必要。秘書處彙整廣義跟狹義的海事設備定義，對各國代表作出說明。秘書處提請各國針對 4 個項目施政決心作出討論，該項內容在過去幾次會議討論以久，一直無法達成共識是否應該延遲，引起各國熱烈的討論，尤其韓國對於價格等範疇並不完全認同，且表示中國大陸應參與該項內容之討論，尤其中國大陸有著龐大規模的海事設備產業，然而歐盟卻不認同此想法，歐盟表示不必要一定考慮到大陸的立場，歐盟傾向先行制定策略，然後其餘的國家包括大陸就會跟隨。之後各國代表也紛紛表示其立場。最後韓國仍是對於大陸參與討論採取明確的立場，但是願意保持開放的態度來協商共識如果歐盟有更新多資料佐證，歐盟表示願意提出更多資料來討論，有待後續會議進行討論。

另外會議就海事金融信貸等部分多有探討，根據與會人員報告，近幾年船舶數量呈現下降的趨勢，而出口信貸經紀商也證實近年來船舶借貸的金額也有明顯下將的趨勢，全球造船產業仍持續存在供過於求的現象，大量船廠以低於成本價格競爭時就會產生產能過剩，本次會議進行產能縮減所造成社會影響之討論，以維持供需平衡，因此如

何解決供給需求失衡，並維持海事產業的價格，是短期內應思考之方向。其它相關海事金融議題如跨國技術轉移合作面臨許多潛在文化跟國家政策之考量，因為技術轉移的合作效益，除了獲取該有利潤，技術轉移是否還伴隨著其他相關效益等也引起許多討論。新興綠能海事產業，在信貸及保險等方面評估不易，導致無法推行相關保險制度。反觀我國造船業是否也面臨上述現象，遭遇供需失衡之際，我國是否已有相關的因應之道，產業結構轉型是否未來生存之契機。海事設備的轉型如綠能與自動化能否是帶動產業永續發展，都是我國未來立足於造船業之挑戰。

四、 建議

有鑑於 OECD 造船工作小組議會致力於資料庫之建立如海事裝備產業及政府支援之補助，臺灣應建立與 OECD 相關議題調查之資料庫，甚至主動提供資料給 OECD，藉此表達我國熱烈參與之決心，並與國際互相交流之意願，期待讓其他國家更瞭解我國船舶產業。臺灣雖然是 WP6 非會員國，但有榮幸受邀參加之會議，有利於長期關注國際造船業與海事設備之發展與策略，建議我國應鼓勵政府單位、國內研究機構與主要船廠應持續積極參與此一造船產業論壇平臺，藉以瞭解國際造船業與海事設備之發展趨勢，作為我國造船業與海事設備之參考依據。