

航運新聞摘要及翻譯(NO. 21)

發布日期：2003/10/7

1.	<p>日本製鋼已研發成功一種新型防蝕鋼板，造船廠計劃使用這種創新的產品建造 VLCC。日本郵船株式會社(NYK)準備在長崎造船廠使用這種新鋼板於建造中預定 2004 年中交船的 300,000-dwt 油輪。NYK 說發現這種新鋼板的腐蝕率只有傳統鋼板的五分之一，他們相信由於降低貨油艙底部油漆的需求可以彌補新型鋼板額外的成本。VLCC 船東已探查克服斑蝕的方法，斑蝕孔容易出現在船殼油漆不足的區域。斑蝕孔能導致貨油洩出。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.09.12)</p>
2.	<p>第一國際集團主席 Mr. Slater 於 9 月 16 日在倫敦海上貿易研討會討論淘汰單船殼油輪外部會議上演說時聲稱雙重船殼油輪沒有設計、結構與營運標準。Mr. Slater 指稱船級協會之間有不同設計觀點，甚至在同一個船級協會給予不同的船東適用不同的標準，他質疑說”如果沒有標準如何有次標準船”。但國際油輪船東協會常務董事 Mr. Swift 拒絕 Mr. Slater 的主張，他舉出船級規範與國際法規駁斥 Mr. Slater 沒有標準的說法是愚蠢的。然而他也批判為政治目的決定船舶設計。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.09.17)</p>
3.	<p>日本已與南韓、新加坡、菲律賓合作向 IMO 提出單船殼油輪淘汰計劃建議案。該新的亞洲提案要求單船殼油輪只要通過加強檢驗或狀況評估計劃(CAS)，應允許營運至 2015 年或船齡達到 25 年，以先到者為準。歐盟的提案要求於 2010 年淘汰單船殼油輪已是 IMO 討論的基礎。亞洲國家與歐洲國家試圖於本月的預備會議中達成協議以便在今年 12 月召開的海</p>

	<p>上環境保護委員會(MEPC)第 50 次會議能得到最後決定。權威人士咸信歐洲與日本如果能夠就如何實際執行 CAS 達成協議，他們一定握手言歡允許單船殼油輪營運至 2015 年。驗船協會與國際油輪船東協會強烈認為歐洲所提議的 CAS 不能於 2005 年實際執行，因為將有數量龐大的船舶須要實施加強檢驗。日本與亞洲國家所提議的 CAS 將船齡納入考慮採取分階段執行，同時也準備考慮採用臨時證書。日本希望一個類似的協議，單船殼油輪只要持有 CAS 證書將允許裝載重燃油直至 2015 年。雖然歐盟可能與亞洲國家妥協，但仍然決定執行在他們歐洲水域內的強制規定。MARPOL 協議書規則 8B 之規定，將允許參與國家選擇加入或退出任何修正案。不論在 IMO 作何協議，大多數相信歐洲將繼續他們的計劃於 2010 年禁止包括已通過 CAS 檢驗的所有單船殼油輪。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.09.12)</p>
4.	<p>香港 PSC 於 8 月份共扣留 19 艘船，包括台灣 3 家知名船公司。PSC 檢查官員所發現的缺失包括：救生訓練、音響信號、緊急拖曳裝置、ISM 有關措施、固定滅火裝置、通風防火檔板、快關閥裝置、船員證書、油水分離器、航海書刊以及滅火措施等等。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.09.19)</p>
5.	<p>MARPOL 附錄 VI(防止船舶空氣污染)可能於今年年底以前，進入符合生效條件的階段。雖然如此，附錄 VI 要一直到該日期後 12 個月，才生效。實際上可能在 2004 年底或 2005 年初，本附錄需要至少會有 15 個國家，其擁有船總噸不少於世界商船隊總噸位的 50%批准，目前有 11 個國家批准，其代表 53%之國際商船隊總噸位。賽普路斯、義大利、日本、荷蘭及西班牙等都聲稱國家批准程序均已達到第一階段，而且他們在短期間內應能將批准文件送達。雖然 NOx 條文在</p>

	<p>附錄 VI 未生效前將不實施，但仍然鼓勵各國政府發符合 NOx 技術章程的臨時證書，目的在於確保新型或新修定型機種在章程生效前就能做好符合規定的準備。</p> <p>(The Motor Ships, Sept. 2003, P. 26)</p>
6.	<p>南韓 Daewoo 造船廠和 HSD 造機廠聯合建立電腦自動檢查系統，以檢驗船舶主機功能及操作系統。此自動系統係由此兩家公司聯合發展出來的，並且在 Daewoo 提供了 20 項線上檢查項。南韓約有 98% 的主機均向 HSD 造機廠訂造。</p> <p>(The Motor Ships, Sept. 2003, p. 4)</p>
7.	<p>據 ICC 國際海事局(International Maritime Bureau, IMB)的統計 2003 年上半年，世界船運發生 234 件海盜侵襲事件，比去年上半年的 171 件增加 37%，其中有 16 位海員被殺，52 位受傷。去年上半年則有 6 位被殺，21 位受傷。最近一季的海盜暴行顯然已升級。一位高級船員在三多斯(Santos)外海的油輪上，頭部被開槍射中而死。在奈及利亞(Nigeria)外海有船員被綁架。在印尼外海，一艘化學品船被人持自動武器放火企圖逼令停船，且船上一名輪機員被槍擊，並緊急送急救醫院處理。因此這些有海盜危險傾向的臨海國家，實有需要設置巡邏船，以確保能根除海盜。</p> <p>(Safety at Sea, August 2003, p. 4)</p>
8.	<p>現在很明顯的是散裝業者最風光的時候，而到底散裝業者之獲利如何呢？以一艘船之服務年限來計算，現在海岬型散裝船新船價約 \$40.5M(依照 Clarkson data)，假設經過 20 年貶值至報廢價值，船東平均每年支付 \$2M。另外再加上每日的營運費用約 \$6,000，也就是每年約 \$2.2M。因此每年支出總和為 \$4.4M，或每天 \$11,560。至於獲利的部分呢，目前每天運費平均約 \$30,000，假設每年最大工作天數為 350 天，則每年獲利為 \$10.5M，或 \$6M 以上的稅前淨利(註：\$10.5M-\$4.4M)。再考慮貸款利息支出，最少每年仍有 \$4M 之利潤，</p>

	<p>此相當於每年回收投資額的 10%，這對現今市場的風險及報酬是很不錯的。另外船體最後還有一些報廢價值，假設 18,000ldt 保守估計約\$150/ldt，因此船東還可期待回收\$2.7M。</p> <p>(摘自 Fairplay，18 September 2003，P45)</p>
9.	<p>交通部航政司簡任技正黎瑞德於 9 月 25 日應邀在國際海事日研討會，以【我國海事安全規定最新實況】為題演講時指出，為配合國際船舶港口設施保全計劃即將實施，交通部已召開過兩次會議，確定各相關單位負責任務，並要求各港務局依國際公約規範事項於每月 5 日前就保全評估結果向交通部提出報告，並應於明年 2 月底前完成港口設施保全計劃初稿報部核定，俾據以制訂整體保全計劃落實推動。據表示，國際海事組織為確保船員、船舶航行及港口設施之安全，於 2002 年 12 月 12 日通過修正「1974 海上人命安全國際公約」修正案，強化海事保全部分，以防止恐怖攻擊船舶港口設施之措施，並強制於明年 7 月 1 日起實施；受此項措施影響的部門有交通部、國防部、經濟部、農委會、警政署、關稅總局及海巡署等單位；交通部主管部分，涵蓋船公司、船舶、船員與港口設施經營者，為使各相關單位能確實了解，該部曾先後舉行兩次會議，就每一保全層級訂出保全計劃，確定各單位負責任務，有關船舶之認可保全工作將委託中國驗船中心負責。</p> <p>(摘自台灣新生報 9 月 26 日)</p>
10.	<p>新興航運公司委託中國造船公司建造的 17 萬噸級散裝貨船【華山輪】，於 10 月 3 日舉行命名交船儀式，由中船公司董事長徐強和新興航運公司董事長許志勤共同主持。徐強表示，【華山輪】與已交船的第一艘同型船【黃山輪】，是中船自行發展設計的最新海岬型散裝貨輪，總載重 175,800 多噸，全長 289 公尺，船寬 45 公尺，船高 24.1 公尺，滿載吃水 17.78 公尺，航速可達 15.8 節。</p> <p>(摘自台灣新生報 10 月 4 日)</p>

--	--