

航運新聞摘要及翻譯(NO. 23)

發布日期：2003/11/7

1.	<p>陽明海運公司將投資包括貨櫃船、散裝船、液貨船以及 LPG 船等成為多種類型船舶船東。為推動此計畫付諸行動，雄心勃勃的新董事長沒有浪費半點時間。經由發行可轉換公司債籌得 8 億新台幣指定用於建造新船計劃，目前總共已經訂造 14 艘新貨櫃船。下一目標是倚靠長期租船人，訂造液貨船及 LPG 船，據說已與中國石油公司及未經證實的印尼公司洽談，有關新船規範並未透露太多，僅表明船之大小與船型將依據租船人之需求。跨入新的領域對任何公司都是一項艱困的挑戰，有時意味著退回老本行，但是盧董事長堅定地認為貨櫃船會持續成長不衰而且也要持續拓展巴拿馬極限型散裝船。經濟情況良好，新造船價低，籌措資金不是問題，銀行提供特別吸引人的融資期限。分析家一致認為陽明公司財務結構堅強足以促進建造更多新船。陽明公司負債比為 50%，較其他競爭對手負債比介於 70-80% 之間為佳，同時也是少數在 2001 年轉虧為盈的貨櫃船公司之一。(摘自 TradeWinds 2003.09.19)</p> <p>陽明海運公司將向中船公司再訂造 8 艘 1,500-teu 貨櫃船。中船高雄廠證實陽明公司將在月內簽訂 4 艘於 2007 年交船，另簽 4 艘選擇船，據說每艘造價 \$ 21m。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.10.03)</p>
2.	<p>美國海岸防衛隊函告本中心表示對美國海岸防衛隊 (USCG) 所接到的許多詢問函，有關依照海上運輸保全法案 (MTSA) 之規定，檢送與認可外國船舶保全計劃。該法案適用於遵照國際海上人命安全公約 (SOLAS) 1974 及其 1988 議定書以及國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code) 之外國船舶進入</p>

	<p>美國港口。</p> <p>依據美國聯邦法規(CFR)33 第 H 節內 MTSA 規則，外國船舶之船東或營運人遵照 SOLAS 與 ISPS 並不需要檢送船舶保全計劃給 USCG 審核認可。此外，該等船舶之船東或營運人不必準備或檢送船舶保全計劃附加美國附錄(U. S. Annex)給 USCG 審核認可。該等船舶必須持有船旗國主管官署或船旗國主管官署所委託授權之認可保全機構(RSO)審核與證明之船舶保全計劃，以及在船上必須攜帶一份依據 ISPS Code Part A 第 19 節所簽發之有效的國際船舶保全證書(ISSC)，此包含確認船舶符合 SOLAS XI-2 章與 ISPS Code Part A 之規定，並已考慮到 Part B 之相關規定。USCG 於施行港口國管制檢查時，將查核外國旗船舶遵照 SOLAS 與 ISPS Code 已實施認可的船舶保全計劃(VSP or SSP)，並已經考慮到(符合)Part B 之相關規定。港口國管制保全措施將包括追蹤所有船東、營運人、船旗國主管官署、認可保全機構(RSO)、租船人、以及港口設施的實施成效。一艘船或一個港口設施符合或不符合的經歷，或一艘船或一個港口設施的保全事故，將是 USCG 港口國管制官員決定採取何種管制措施的重要因素以確保海上保全已受到維護。管制與符合措施某些範圍不合格的船舶，將遭到拒絕入港或嚴重延誤。(摘自 USCG 2003.09.30 函)</p>
3.	<p>在雅典舉辦的第 5 屆希臘船舶財務研討會，銀行業者警告，雙船殼散裝船商業營運生命可能縮短，隨之而增加的成本將由船東承擔。很多場次的發言者，都廣泛的反對引進雙船殼散裝船。有些銀行業者基於政策上的考量，僅融資雙船殼油輪，不融資雙船殼散裝船。有人不相信單船殼散裝船比雙船殼散裝船造成危險的等級較高，破壞環境的危險較高。雙船殼散裝船技術規範的未定案，也延遲船東</p>

	<p>的訂造新的船計劃。內船殼與外船殼之間的距離迄未決定。所有參與討論者一致強調雙船殼船舶需要較高水準的維護，如果技術管理不當，雙船殼船舶勢必產生新的問題。(摘自 TradeWinds 2003.10.17)</p>
4.	<p>美國克瓦爾諾菲拉德非亞造船廠(Kvaerner Philadelphia Shipyard, KPSI)在 30 幾年未造船之後創建了第一艘新造船 2,600teu 貨櫃船漂亮交船的實績。菲拉德非亞造船廠前身為海軍造船廠，1969 年造完最後一艘船後，直至 2001 年開始為三藩市馬松航業公司(Matson Navigation Company)興工建造一艘 2,600teu 貨櫃船，至 2003 年 3 月下水，並在 2003 年 7 月試。本船為馬松航業公司二艘 CV2,600 系列船的第一艘。馬松航業公司與菲拉德非亞造船廠直至 2002 年 5 月，才完成簽署這二艘價值共二億二千萬美元的建造合約。這艘船是以綠色船為標誌而建造的新船，具有包括如無錫塗料(tin-free coating)、灰水及 水留置艙櫃(Grey and bilge water holding tanks)、低硫燃油櫃(low sulphur fuel tanks)及黑煙消除機器(reduced emission engines)等環保特徵。今年九月駛離造船廠下大西洋沿岸經過巴拿馬運河至加利福尼亞(California)作處女航，隨後即加入夏威夷與美國大陸間的營運。(The Motor Ship, Oct. 2003, p. 6)</p>
5.	<p>在德國船骸營救協會(The German Society for Saving Shipwrecks, DGzRS)330,000 名會員的支持下，德國 Fr. Fassmer-Werft 造船廠完成一艘 46 m 長救難船—“Herm Marwede”的建造。該船是德國目前最大的救難船，船速為 25 節，造價為一千五百萬歐元。今年九月完成試 後即開往黑爾格蘭德國灣中心(center of the German bay in Helgoland)進駐。(Sept. 2003, Safety at Sea International, p. 5)</p>
6.	<p>最近 IMO 航海小委員會(IMO Navigation Sub Committee NAV 49)考慮規定於 2002 年 7 月 1 日以前建造 20,000GT 及以上的現成貨船，</p>

應於 2007 年 1 月 1 日以前安裝簡化版 VDR(航海資料記錄器)，其他所有在 3,000GT 至 20,000GT 之貨船應於 2008 年 1 月 1 日安裝 VDR。預估每艘船 VDR 的安裝費用至少 US\$92,000，但不含技術服務費。(Safety at Sea International, Aug. 2003, p.6)

7. 2003 年前 8 個月的新船訂單急速增加，而且各種新船價格不斷攀升。今後造船市場上的船價仍有上漲空間。其主要影響因素概述如下：

(1)最近一年以來航運市場的運價普遍回升，各項運價指數比一年前均有大幅上漲，船東收益也就大增。隨著世界經濟的穩定好轉，國際物流量激增，以及對老舊船舶淘汰的迫切需要，船東訂船的信心十足。

(2) 由於全球性的鋼材漲價，亞洲船廠受害不淺。除了中國大陸造船廠成本嚴重增加外，韓國造船廠也深受其害。大宇造船認為雖然接單量增加了許多，但 2003 年第二季度的利潤與去年同期相比幾乎是零增長，淨利潤只有 815 億韓元(合 6810 萬美元)，鋼材漲價已經吃掉了該公司 40%的應得利潤。

(3) 目前亞洲各大型及中型造船廠的船臺(塢)幾乎都排滿到 2006 年。

目前在新船談判中已處於主動地位的造船廠並不急於接 2007 年交船的訂單，以促成船價的進一步上升。當然各國的船東們也認為船價還要上漲，因此正急於在漲價前下單訂船。

2003 年新船價格走勢一覽表：

船 型	噸 位	年初船價	5 月船價	8 月船價	8 月底船價
巨型油船 (VLCC)	30 萬載重噸	6400	6550	6600	6700
蘇伊士型 油船	15 萬載重噸	4400	4550	4600	4650

阿芙拉型 油船	11 萬載重噸	3450	3650	3700	3700
油品船	4.5 萬載重噸	2650	2800	2850	2850
好望角型 散裝貨船	17 萬載重噸	3550	3600	3650	3700
巴拿馬型 散裝貨船	7.4 萬載重噸	2100	2150	2200	2250
輕便型 散裝貨船	5 萬載重噸	1850	1850	1900	1950

(摘自台灣船舶網電子報第六期)

8. 根據 Clarksons 的統計，2003 年前 7 個月全球共訂購貨櫃船 240 艘/1200 萬總噸，相當於 2001 年和 2002 年兩年的貨櫃船訂購量的總合，也明顯超過同期散裝貨輪的新船訂購量(800 萬總噸)。就 240 艘/1200 萬總噸的統計數字而言，平均每艘約 5 萬總噸，可見貨櫃船訂單以大型貨櫃船為主。從貨櫃船航運市場的發展趨勢來看，貨櫃船的訂購熱潮很有可能持續下去，預計 2003 年全年貨櫃船訂購量很可能達到 1800 萬總噸，創歷史的新高。大量新船的成交，使 2003 年 7 月底全球貨櫃船手持訂單已高達 475 艘/2100 萬總噸，大大高於 2000 年貨櫃船訂購高峰年的手持訂單量(1620 萬總噸)，相當於現有貨櫃船隊合計總噸的 17.8%。

(摘自台灣船舶網電子報第六期)

9. 中國造船公司今日(30)與台灣航業公司於高雄市正式簽約，為台灣航業公司建造一艘七萬七千載重噸巴拿馬極限型散裝貨輪(中船編號 847)，為其拓展海運業務之用。這是中船公司為台灣航業公司建造的第三艘同型貨輪，第一艘該型貨輪(中船編號 815)即將於明年年初順利交船，雙方皆對此次的再度合作而感到高興。目前散裝船運市場船噸供不應求，出現這樣的局面，中國大陸高度成長的經

	<p>濟是最大影響因素，建設所需鋼材，使得礦砂、煤炭與半成品運量激增；另外，日、歐火力發電需要的大量煤炭，全球經濟開始好轉，加上澳洲、印尼、大陸等主要散裝碼頭出現擁擠現象，都是造成散裝船運價大漲的主因。台灣航業公司此次下單建造巴拿馬極限型散裝貨輪的交期訂在 2006 年年初，正好掌握恰當時機，為該公司的海運業務拓展提供了適當的船噸；中船公司此次也展現了最大的誠意與合作意願，為台灣航業公司提供先進的設計與完善的服務，中船公司有信心屆時交出好品質的船舶。中船公司近日來展現強烈的企圖心與活力，將商船的新訂單滿滿地排至 2007 年年中，此型巴拿馬極限型散裝貨輪更接獲高達九艘的訂單，深獲國內外航商的高度肯定。</p>
10.	<p>根據航港機關所做分析指出，去年本省七個主要貨物運送港口——基隆、高雄、台中、花蓮、蘇澳、安平、台北港，營運均呈現成長局面，其中安平港在進港船舶艘次、進港船舶總噸位、貨物裝卸量等各項業務成長率均高居七港之首；台北港的表現也相當突出，貨物裝卸量預算達成率首屈一指，整體而言七個港口表現均較上年出色。</p> <p>台中港的表現也相當可觀，各項業務指標皆呈成長趨勢，尤其貨櫃裝卸量達 119 萬餘 TEU 創開港之歷史新高，其成長率僅次於高雄港；花蓮港表現尚可，多項業務除延日存倉量為負成長外，整體上維持成長局面；高雄港除貨櫃業務成長率冠於三港外，在財物方面盈餘高達 34 億餘元也傲視各港；基隆港表現仍屬可圈可點，貨物裝卸量成長率 7.88%，且達預算目標，貨櫃裝卸量亦成長 5.66%，在友港強勢競爭之餘猶能力挽狂瀾實屬不易；蘇澳港表現亦不俗，各項業務指標皆呈成長趨勢。（摘自台灣新生報 11 月 3 日）</p>