

航運新聞摘要及翻譯(NO. 24)

發布日期：2003/11/19

| | |
|----|--|
| 1. | <p>萬海航運公司與 Pacific International Lines(PIL)認真討論聯合營運亞洲-歐洲航線。PIL' s MD SS Teo 認為彼此合作擴充服務範圍至歐洲是合乎邏輯的，並指出 PIL 早於 1980 年代就已經經營雜貨船往返歐洲與中國。PIL 在 UK 設有辦公室，在歐洲有廣泛的知名度，代理商在歐陸亦也已超過 10 年。航運市場吃緊之際也意味著 PIL 自有大量船隊足以在任何時刻調度船舶作長途營運。PIL 與萬海公司合夥，首先計劃以全貨櫃船投入經營歐洲航線，兩家都是非常獨立的家族公司，規模大小類似，交往密切，也營運相同的船舶，萬海公司在北亞很強，PIL 則主要經營東南亞至中國航線。PIL 與萬海公司結盟是基於萬海公司經營台灣-美國遠洋航線已有 3 經驗。兩家獨立的亞洲區域營運公司首度結盟，預定明年開始營運歐亞遠洋航線。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.10.30)</p> |
| 2. | <p>具航行冰區船級之船舶皆不佳。芬蘭海事局(FMA)發現有一些船舶理論上有航行冰區船級 1A 或 1A Super 但並不真正符合船級規範。問題似乎出在 1986 年採用新的航行冰區船級規範之後。FMA 一位官員說正進行找出差異範圍的工作。1986 規範規定航行冰區船體加強帶上緣應自淡水載重線量起而不是如以前 1971 年規範自夏季載重線標量起。芬蘭航道費是依據航行冰區船級收費，因此航行冰區船級由 1A 降為 2 則航道費將增加 3 倍。航道費對於到港 10 次以上、大型油輪與散裝船訂有額度限制優惠措施。芬蘭新的法律規定要求 FMA 將舊的航行冰區船級證書換發新的航行冰區船級證書，這一整年 FMA 都在從事這項換發證書的工作。本案涉及船體</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>加強改裝，受影響較大的船旗國為芬蘭、德國與荷蘭，他們有些船舶經常來往芬蘭。去年冬天結冰情況很堅實，船舶受損情況為前年冬天的兩倍，意外事故包括舵或螺槳損壞，或球型艙損壞。但去年冬天船舶損壞的增加很難與航行冰區船級規範是否即時更新關聯在一起。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.10.30)</p> |
| 3. | <p>因為海上設施(offshore installations)靠近運輸航路，經常被用為航路轉向點(waypoint)，在倫敦舉辦的碰撞危險管理研討會與會委員們提出警告，必須勸阻船舶使用海上設施作為航路轉向點。船舶維持出現在該碰撞的航路上，常導致海上設施停止運作。海上設施周圍 500-m 法定安全特定區，也許距離太短，無法避免接近之船舶撞上。在預估撞擊之前約 45 分鐘必須開始採取行動，不僅需停止運作及召集所有人員，還要撤離與清除本區域。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.11.04)</p> |
| 4. | <p>驗船協會新共同規範，散裝船及液貨船結構將延長疲勞壽命標準，值得注目。國際船級協會聯合會(IACS)會員接近決定，以對船舶環境最嚴酷的北大西洋航路為基礎，新造船 25 年疲勞壽命標準。此明顯表示有意義的跨越現行以不嚴格的全世界航路型態為基礎的 20 年標準。DNV 技術主管 Mr. Tor E Svensen 反對過分強調疲勞壽命標準，他進一步解釋，適當的油漆與保養對結構安全同等重要，他認為任何低於 25 年的標準應無法接受，但疲勞壽命本身並非安全的關鍵，應更加強調船舶保養。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.11.07)</p> |
| 5. | <p>國際船級協會聯合會(IACS)新任主席同時也是義大利 Rina 驗船協會董事長 Mr. Ugo Salerno，強烈要求所屬會員改革，已獲得船旗國與船東的肯定回應。他呼籲明年完成船級共通</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>的規範，以消除船級協會在技術標準上競爭的批評。他堅決認為現行規範已夠好，但承認船級協會不應在技術標準上競爭以贏取業務。首先他希望船舶自船廠出來便是一艘安全的船而不要給人建造一艘不安全船的印象。LR、ABS 及 DNV 三方合作超過 20 人一起工作研發液貨船規範，預定 2004 年夏天本項工作將得到一個結論。GL、BV 及 Rina 合作研發雙船殼散裝船標準以符合新的雙船殼規定。遠東地區的 NK、KR 及 CCS 合作研發船體結構與強度有限元素分析。Mr. Salerno 認為 IACS 將變為更有效率及使程序更為透明，如此人們才會更信任船級協會。船旗國希臘與巴哈馬曾在 IMO 在決定技術規範一事上，質疑船級協會的角色，但現在兩船旗國都與 Mr. Salerno 成為朋友並與 IACS 在製作國際規範上，一起努力提升船級協會的角色。Mr. Salerno 相信以達成標準為基礎的新理念，IMO 設定目標，IACS 決定技術標準，以達成目標標準。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.11.07)</p> |
| 6. | <p>英國海事海岸防衛機構(UK Maritime and Coastguard Agency, MCA)已經看到今年夏天被扣的船隻增加了。六月在英國有 11 艘船被扣。七月底時達 18 艘。此 18 艘外國船中有 5 艘是過去數月扣留至今的。其中一艘波蘭籍油輪情況最壞，有 28 項缺點，包括沒有有效期的貨船無線電證書，沒有預定目的地之航行指南，而且船上高級人員竟不能以英語交談。一艘聖文森籍補給船，有 6 項缺點，遺失磁羅經偏差表，沒有預定航線的海圖或參考書，也沒有最新港口圖。一艘 2,441GT 貨船，懸掛喬治亞旗，在棄船演習時，放下救生艇竟要 15 分鐘。</p> <p>(Safety at Sea International, Oct. 2003, p. 7)</p> |
| 7. | <p>根據美國海岸防衛司令官佛朗克史頓(Capt. Frank Sturm)船長在</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>ISPS 研討會中的演說，美國海岸防衛將於 2004 年 1 月 1 日開始作 ISPS 章程生效前的活動，即所有到達美國港口的船隻均將被檢查是否符合 ISPS 章程 A、B 篇的規定。此舉可幫助船東準備強制實施的規定。船舶保全計劃的執行將被評估。如有缺點將發給警告信函。因為，美國海岸防衛將於 2004 年 7 月 1 日以前不會處以懲罰。</p> <p>(Safety at Sea International, Oct. 2003, p. 8)</p> |
| 8. | <p>目前貨櫃船新造船的趨勢如下：</p> <p>一、新造貨櫃船訂單及貨櫃船 TEU 數量之成長似乎持續不斷增加。由 3000 teu 的”初期巴拿馬極限輪”發展到現在”超巴拿馬極限輪”(Post-Panamax)。克拉克遜氏(Clarksons)對最近 60 艘 8000 teu 貨櫃船新造船訂單量表示此訂單量尚不足應付來自中國龐大交易量的驅動。目前 GL 已推出海上巨無霸型 12,000teu 貨櫃船的研究案。</p> <p>二、馬克瑞格(McGregor)公司所製造的艙口蓋，也隨船的變大而加大尺寸。但在承受越來越大的負荷及船體結構相對運動下，需運用 FEM 模型法作理想的應力分析及疲勞計算。又在起重不超過 40 噸的限制下，也要對艙口蓋的重量加以控制，但是艙口蓋都已使用 99%的高張力鋼製造，已不能在材料上以求節省重量。因此，馬克瑞格正面臨大艙口蓋的挑戰。</p> <p>(the Motor Ship, Oct. 2003, p. 36)</p> |
| 9. | <p>美由於各類船舶的運費皆有提升過去三年內船東大量訂購新船，世界造船能力嚴重過剩的局面已經得到改善。根據英國 Clarksons 的研究結果，目前世界造船能力過剩率僅為 3%左右，可以說世界造船市場供求關係基本上已經恢復到平衡狀態。</p> <p>在 10 年前，世界造船能力過剩率高達 35%，90 年代後半期仍維持在 15%的年平均水準。然而在過去 10 年裏，世界造船產量的年平均增長速度約為 9%，所有造船廠的經營都出現困難。</p> |

從目前世界手持新船訂單量和新船市場需求狀況看，未來三五年內世界造船產量的年平均增長速度將保持甚至超過以往 9% 的增長速度；然而 1998—2003 年世界造船能力的年平均增長速度僅為 3.1%。只要今後幾年中國大陸不要過度開發造船廠，世界造船能力就不會出現突發性的增長，世界造船能力也不至於嚴重過剩。
(摘自台灣船舶網電子報第 7 期)

10.

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%。

1995—2003 年貨櫃船訂購量統計圖(摘自台灣船舶網電子報第 7 期)：

