

航運新聞摘要及翻譯(NO. 26)

發布日期：2003/12/18

1.	<p>國際間不同意油類類型(oil type)技術定義，IMO 今天(12月1日)出現潛在危險的嫌隙，給孤注一擲的討論禁止單船殼油輪載運重燃油蒙上陰影。海洋環境保護委員會(MEPC)在倫敦為期兩天的前半場委員會議，撞出何種油類必須由MARPOL 修正案所提議的雙船殼油輪載運的問題。分歧的焦點在於爭議性法規草案將訂定的密度與黏度參數標準。歐洲國家保持的定義，包括所有最近曾經漏出的油類類型。一些拉丁美洲國家則反對此定義，舉證指出將帶來長期衝擊重要油貿易。巴西委員認為定義變更對某些地區比其他地區衝擊較大，而且最後的決定，不可投票採簡單多數決，必須全體一致通過。此事 MEPC 將於次日開會作最後決定。(摘自 Fairplay 2003.12.01)</p>
2.	<p>MAN B&W 與螺槳設計者 Jens Kappel 今日(12月3日)簽訂合作協議書，MAN B&W 將可以提供設計新穎的 Kappel 螺槳作為他們標準螺槳選擇權。歐盟批准 \$ 179,000 支持研發葉片具有特殊曲線的 Kappel 螺槳，該螺槳 2002 年 4 月首度安裝於油輪” NORDAMERIKA”。海上公試結果顯示降低馬力 4%。該螺槳應用於較高馬力時應會看到更高的利益，預期繼續研發與更多安裝使用之後，Kappel 螺槳將成為 MAN B&W 標準推進裝置的一部份。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.12.03)</p>

3.	<p>IMO 於 12 月 4 日晚間通過同意新的淘汰單船殼油輪時間表。所有單船殼油輪自 2005 年 4 月起禁止載運重燃油與原油。但歐盟已於 2003 年 10 月起禁止單船殼油輪載運重燃油與原油。與歐盟的區域法規一致，大多數單船殼油輪 2010 年完全淘汰，比原先規定的 2015 年提早 5 年。但 1990 年代初期建造的單船殼油輪，如果符合狀況評估計劃(“condition assessment scheme” CAS)的規定，將允許營運至 2015 年或船齡 25 年，以日期先到者為準。IMO 秘書長 Bill O’ Neil 批判歐盟於今年 10 月採取片面行動。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.12.08 / Fairplay 2003.12.5)</p>
4.	<p>荷蘭公司安可船員責任保險(Anker Crew Liability Insurance)宣稱於使用美國健康廳(Van Hall Health, VHH)之醫療網路後，處理美國生病或受傷水手的醫療費就節省了 20%。一年前該公司洽 VHH 創立一個醫療網路，使水手於其網路下，降低醫療處理費用。此網路惠及 400 艘國際貿易船舶上之水手約 4000 人。這些船大部份到歐洲歐、中國、南美及南非。約 40 艘至 50 艘船，每年都會造訪美國港口。VHH 於每一艘船上都配置 CD，CD 上列有美國港口信用優良的醫療供應者，使船長能於船開到港口之前預作醫療安排。如此可剷除中間商的剝削及可能的詐欺。安可船員責任保險的伯波斯特亨馬斯(Bert Posthumus)說，他們和 VHH 都很高興，能在使用 VHH 網路後，替美國水手付費約節省了 20%。約有 20 名水手受到醫療的照顧。在美國，特別是在各港口，都有聲名狼藉的醫療代理商，他們代選</p>

	<p>的醫院常使受傷或生病水手無法受到貨真價實的醫療服務。據說美國盛行灌水收費及虛假收費，因此，VHH 的案件管理與帳單審核專家決定要降低甚至消除醫院的灌水收費。</p> <p>(Safety at Sea International, Oct. 2003, p.6)</p>
5.	<p>荷蘭公司安可船員責任保險(Anker Crew Liability Insurance)宣稱於使用美國健康廳(Van Hall Health, VHH)之醫療網路後，處理美國生病或受傷水手的醫療費就節省了 20%。一年前該公司洽 VHH 創立一個醫療網路，使水手於其網路下，降低醫療處理費用。此網路惠及 400 艘國際貿易船舶上之水手約 4000 人。這些船大部份到歐洲、中國、南美及南非。約 40 艘至 50 艘船，每年都會造訪美國港口。VHH 於每一艘船上都配置 CD，CD 上列有美國港口信用優良的醫療供應者，使船長能於船開到港口之前預作醫療安排。如此可剷除中間商的剝削及可能的詐欺。安可船員責任保險的伯波斯特亨馬斯(Bert Posthumus)說，他們和 VHH 都很高興，能在使用 VHH 網路後，替美國水手付費約節省了 20%。約有 20 名水手受到醫療的照顧。在美國，特別是在各港口，都有聲名狼藉的醫療代理商，他們代選的醫院常使受傷或生病水手無法受到貨真價實的醫療服務。據說美國盛行灌水收費及虛假收費，因此，VHH 的案件管理與帳單審核專家決定要降低甚至消除醫院的灌水收費。</p> <p>(Safety at Sea International, Oct. 2003, p.6)</p>
6.	<p>德國雷爾(Leer)的 Reederi Hartmann 曾於六月向威世馬(Wismar)的 Aker MTW Werft(AMTW)造船廠訂造三艘貨櫃船 MTW2500 型，隨後取消訂單。經 AMTW 造船廠再要求至少造二艘，結果 AMTW 造船廠宣佈</p>

已獲得至少二艘波羅迪(Baltic)CS2500 型的貨櫃船，並將於威世馬(Wismar)的 AMTW 廠及德國 RostockWarnemunde 的 Aker Warnow(AWW) 廠建造。總造價約 7 千 5 百萬美元。將於 2004 年第三季及 2005 年第一季交船。該批船也是由 AMTW 及 AWW 聯合設計。船長 207.40 公尺，船寬 29.80 公尺，載重量為 33,900 噸，總載櫃量為 2,478 TEU 及 400 FEU 冷藏插座。主機輸出功率為 21,770 kW，船速為 22 節。這個聯合造船廠目前有 15 艘貨櫃船的訂單，即 7 艘 MTW2500 型，3 艘 WarnowCW2500 型，5 艘 BALTIC CS2500 型，而最後交船係截止於 2005 年第一季。

(The Motor Ship, Oct. 2003, p. 6)

7. 日本三井商船預測東西向貿易航線之貨櫃市場上揚趨勢將至少持續到 2006 年。日本三井商船在網站上公佈的研究報告當中，預估貨物需求量的增加仍然會超過 2002 年全部新造船所增加 64 萬個 TEU 的記錄。

高貨物需求量和新造船所能增加貨櫃裝載量不足的趨勢確實為運費提供上揚的能量，即使傳統所謂的淡季當中，仍然驅動今年亞洲--北美東向運輸和亞洲--歐洲西向運輸的貿易量。

亞洲--北美東向運輸的貿易量預估在 2004 年將成長 9%，2005 年將成長 6-7%，亞洲--北美西向運輸的貿易量預估在 2004 年將有 11~12% 的成長。

亞洲--歐洲西向運輸的貿易量預估在 2003 年將有超過 16% 的成長，在 2004 年將有 2-3% 的成長。亞洲--歐洲東向運輸的貿易量預估在 2004 年將有 13% 的成長。

橫跨大西洋運輸的貿易量預估在 2004 年將有 5%的成長。而且直到 2006 年都會平穩而充分地成長。

(摘自台灣船舶網電子報第 9 期)

8. 液化天然氣運輸船 (LNG) 市場的變化軌跡，呈現兩大現象：

(一) LNG 運輸船正朝向大型化發展。

(二) 全球 LNG 運輸船市場需求量正逐步攀升。

目前建造中之最大型 LNG 運輸船，係由法國大西洋船廠 (Chantiers de l'Atlantique)，為法國船東 GDF 航運公司建造，並登記入級法國驗船協會 (BV) 的 153,500 立方公尺液化天然氣運輸船，該船計劃於 2005 年 10 月竣工。

美國 ConocoPhillips 石油公司，計劃建造 10-12 艘 20-22 萬立方公尺 LNG 運輸船。Exxon-Mobil 公司亦考慮建造 25 萬立方公尺 LNG 運輸船的可能性。韓國三星重工也將開發 25 萬立方公尺超大型 LNG 運輸船。

根據專家預測，未來數年全球的 LNG 消費量，將以年平均 8%-10% 的速度成長，2003 年全球 LNG 消費量約為 1.2 億噸，估計到 2010 年將達到 2.3 億噸。

根據日本能源經濟研究所發表的調查報告顯示，於 2002 年 10 月，全世界營運中之 LNG 運輸船有 133 艘，同年 11 月增加至 136 艘，到 2003 年 7 月上半月，已有 142 艘船在營運。於 2003 年底世界 LNG 運輸船隊將突破 150 艘，另加上現在已訂造的 LNG 運輸船約有 60 艘，於 2007 年前後，世界 LNG 運輸船隊將突破 200 艘。

Exxon-Mobil 公司為了滿足美國進口 LNG 的需求，與卡達進行大規模

液化天然氣購買及運輸計劃。卡達未來每年都要出口約 700 萬噸 LNG 至美國，此將引發 LNG 運輸船的大量建造需求。此外，Exxon-Mobil 還要每年從卡達運送大量 LNG 前往英國，這又勢必加速 LNG 運輸船的建造需求。

歐盟成員國能源不足，約 50% 的能源需仰賴進口，歐盟能源及運輸委員預計 20 年後境外輸入的能源將增至 70%。因此，歐盟對 LNG 運輸船的需求必然隨之大增，以便運送中東地區的天然氣及石油氣。

LNG 運輸船之設計建造所需的技術性比較高，造價亦隨之提升，例如，一艘 87,000 載重噸之超巴拿馬極限型雙殼散裝貨輪之成交價格為 2750 萬美元；一艘 4,250TEU 巴拿馬型貨櫃船之成交價格亦僅有 4500 萬美元；而一艘 145,700 立方公尺之 LNG 運輸船之成交價格卻高達 1 億 5100 萬美元。

我國中船公司在貨櫃船及散裝貨輪等主要船型之設計及建造能力上，業已受到國際肯定，新船建造的實績也受全球矚目。期盼中船公司能夠配合我國未來 LNG 大量進口的需求，更進一步投入高附加價值的 LNG 運輸船之研發、設計及建造工作上，以創造更高利潤。(摘自台灣船舶網電子報第 9 期)

LNG 運輸船與其他不同船型船舶之最新成交價格比較參考表

船型	大小	成交價格	訂購期	交船期	建造廠
LNG 運輸船	145,700 M ³	15100 萬 美元	2003 年 10 月	2006 年	DAEWOO

	超巴拿馬極 限型 雙殼散裝貨 輪	87,000 DWT	2750 萬美 元	2003 年 11 月	2006 年	IHI
	巴拿馬型貨 櫃船	4,250 TEU	4500 萬美 元	2003 年 11 月	2006 年	NACKS
	蘇伊士油輪	151,000 DWT	4800 萬美 元	2003 年 11 月	2006 年	SAMSUNG