

航運新聞摘要及翻譯(NO. 31)

發布日期：2004/3/4

1.	<p>本中心根據 FairPlay Solution 最近三年之新造船訂單統計全球各國家之船東下單之數量：</p> <p>2001 年台灣船東下單量排名全球第 19，其中在國內中船公司下單之比例僅 13%，其餘皆在日本建造。</p> <p>2002 年台灣船東下單量排名為全球第 12，其中在中船公司下單之比例增為 24%，其餘皆在日本建造。</p> <p>2003 年台灣船東下單量排名躍進為全球第 6，其中在國內中船公司下單之比例增為 33%，在日本建造之比例降為 47%，韓國 15%，台灣船東並首度在中國大陸及新加坡下單。</p>
2.	<p>新加坡 PSA Corp Ltd 之港口設施保全評估與保全計劃已獲得新加坡海事與港口管理局(Maritime and Port Authority (MPA)) 之認可，為新加坡第一個符合 ISPS-Code 規定的港口設施。MPA 署長 Mr. Khong Sheng Ping 在遞交港口設施臨時符合證書給 PSA Corp 時說’’早日符合將允許 PSA Corp 實施訓練與演習以確認與證實其保全計劃之有效性’’。</p> <p>MPA 已設定目標於 2004 年 4 月 1 日所有港口設施與新加坡旗船舶符合 ISPS-Code 規定，較 IMO 訂定的 7 月 1 日提早 3 個月。PSA 碼頭每天處理 60 艘貨櫃船並在 2003 年裝卸 18m TEU。新加坡是亞洲第一個簽署美國所帶領的港口貨櫃保全法案。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.02.16)</p>
3.	<p>加拿大海岸裝置高科技雷達。渥太華花費加幣 \$ 50m(\$ 37.5m)正沿著加拿大的大西洋與太平洋海岸裝設高科技雷達站，加強船舶接近北美洲的偵測能力。此項新系統據</p>

	<p>悉為高頻水面波雷達，對位於 200 浬國家經濟海域內的船艇比現有海岸雷達系統以及飛機與船舶巡邏更為有效。加拿大海軍將負責操作此系統及對於可疑或不明船艇採取反應措施。一位海軍發言人說，政府選擇該新雷達，是因為新雷達比現有的監視系統，能在更遠的距離追蹤更小船舶，同時暴風雨及其他天候能中斷監視傳統船舶交通，新雷達則不受影響。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.02.16)</p>
4.	<p>巴拿馬運河管理局(ACP)依照 ISPS-Code 之規定，指定巴拿馬運河全航道為”港口設施”，並已授予 ABS Consulting Inc.合約，核發航道保全證書。雖然 ISPS-Code 本身並未要求運河航道須符合保全規定，但運河管理局決定將 ISPS 保全措施納入海事營運與運河保護規範。此項工作將由美國休士頓與智利 Valparaiso 兩地的 ABS 高級職員分擔並將耗時 4 個月。智利 ABS Sergio Ostornol 說，該 ISPS 證書計劃可以認為舉世的重要性，因為巴拿馬運河對港口與海運界是如此的重要。ACP 尚未決定指派港口設施保全員，將等候 ABS Consulting 提議。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.02.09)</p>
5.	<p>IMO 會員國已經嘗試提出壓艙水管理強制規定已超過 10 年。諷刺的是，本週 IMO 外交會議結果顯示，距達成壓艙水管理強制規定之最終結論還太早。一位觀察員說，最終版本已有進展，但離外交會的期望標準尚遠，各會員國仍存有重大歧見，仍在討論本文。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.02.13)</p>
6.	<p>據官方表示，IMO 或 USCG 將不提出正式之 ISPS Code 符合港口”</p>

	<p>白名單”(White List)。然而，有問題的港口將遭受高標準審查。儘管最近業界推測即將出版的兩份 ISPS 符合”白名單”，IMO 官方否認有任何現有計劃將提出名單。然而，來自 USCG 與美國保全部門的官員承認雖無正式名單存在，但船舶來自紀錄不佳的港口將給予更徹底的檢查與要求。依據美國海上運輸保全法(MTSA)，對於船舶以前到過經美國當局確定為危險的港口設施者，USCG 不得不實施”更詳細的弱點評估”。來自業界消息已暗示，船舶前往被認為惡劣的港口，到達後將面對嚴重耽擱與租傭問題數個月，特別是經營美國線。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.02.)</p>
7.	<p>國際貨櫃協會發布 2003 年全球貨櫃船公司排名，由丹麥馬士基海陸公司奪魁，瑞士地中海航運公司居次，台灣長榮海運排名第三，其他依序為鐵行渣華、韓進海運、美國總統、中國中遠集團、中波輪船、法國達飛輪船、日本郵船。</p> <p>(摘自台灣新生報報 3 月 4 日)</p>
8.	<p>貨櫃船之大型化乃至超大型化，為勢之所趨；大量研究致力於探討貨櫃船大型化所帶來之經濟效益，不少船廠似乎爭先恐後地，為超大型貨櫃船之建造，進行分析與研究，並排除設計、技術及裝備上的障礙，貨櫃載運量達到 12,500TEU 超大型貨櫃船之建造已被視為可行，並且極有可能在 2010 年以前，首艘該等級之超大型貨櫃船可以實際投入營運。</p> <p>當大家注意力都放在超大型貨櫃船時，不少船東似乎輕忽了航運市場對小型貨櫃船之潛在需求，也輕忽了超大型貨櫃船，並不能完全替代小型貨櫃船的事實；不少造船廠及設計單位，似乎也忽略了應該進行提升小型貨櫃船市場機能研究之必要性。造船廠亦應致力於設計系列小型貨櫃船，以協助船東爭取市場先機。</p>

小型貨櫃船的發展，可朝兩大方向進行：

1. 1. 應能達成區域性貨櫃運輸任務，擔負支線貨櫃船之功能。
2. 2. 做為超大型貨櫃船之接駁貨櫃船。

在運輸經濟性考量下，超大型貨櫃船並不適用於區域運輸，進行全球主幹線運輸時，超大型貨櫃船應與小貨櫃船成套並存，才能發揮最大經濟效益。

設計建造小型貨櫃船，需考量到：

1. 1. 設計應能配合區域性或特殊航線的營運需求；歐洲地區船東與亞洲地區的船東需求常有所不同。
2. 2. 在某些航線中，小型貨櫃船的貨櫃裝載能力，可以考慮略為增加。

新一代之小型貨櫃船，市場需求將大為提昇，其原因為：

1. 1. 目前充作區域運輸或接駁功能之小型貨櫃船，不少係由老舊或將面臨淘汰之貨櫃船充任；據英國勞氏船級協會(LR)和英國遠洋航運諮詢公司(OSC)之調查分析發現，目前全球小型貨櫃船船隊中，船齡超過十五年的約佔 40%；到 2010 年前，這些老舊船舶將面臨淘汰的命運，需要大量更新。
2. 2. 超大型貨櫃船只能停靠少數樞紐港，當貨櫃船愈大，接駁運輸需求量就愈大；當超大型貨櫃船數量不斷的增加，就更需要一大批與超大型貨櫃船匹配，並且符合經濟效益的接駁貨櫃船來承擔轉船運輸業務。

	<p>據英國 LR 及 OSC 研究顯示，在 2010 年前，全球應汰舊換新約 580 艘左右的小型貨櫃船，因此新造小型貨櫃船的總需求量，應可達到 1,500 艘之譜。</p> <p>目前那些競爭力十足的韓、日著名大造船廠，或因塢檔已滿，或因其他因素，正紛紛轉向致力於大型化及高附加價值船舶設計建造之際，國內的中船及中小型船廠，應把握時機，積極投入研發、設計與建造新一代之小型貨櫃船，以應全球貨櫃船市場之需。</p> <p>(摘自台灣船舶網電子報第 14 期)</p>
9.	<p>挪威建造極複雜微妙的多功能研究船''G.O. Sars''，已在 2003 年五月由 Flekkefjord Slipp AS 造船廠建造完工交船，船東是伯根(Bergen)大學海洋研究所。本船由挪威 Skipsteknisk AS 造船公司設計。本海洋研究船安裝配備一大堆有關漁業、環保、海床地圖及地震學上的研究操作設備儀器。''G.O. Sars'' 長 77.50 公尺、寬 16.4 公尺，最特別的是依 ICES(International Council for the Exploration of the Seas)209 號研究報告的標準嚴格降低噪音，為將來的研究船立下里程碑。本船建造時，安裝二組落式龍骨。由於它的操控，可使敏感儀器下放至低於船底 3 至 4 公尺處，因此可得到最理想的工作環境。在研究操作方面，本船配備了廣泛的最新聲響儀器、操控系統及電腦系統。本船在水上航行時非常安靜，據說''G.O. Sars''於航行時能保持安靜之程度，遠超過原預期，水下的噪音比傳統研究船降低 99%。這樣在使用船舶聲響儀器紀錄水下魚群時，就不會嚇跑魚群了。(The Motor Ship, January 2004, P.12)</p>