

航運新聞摘要及翻譯(NO. 33)

發布日期：2004/4/3

1.	<p>在新 LNG 新船建造計劃陸續出現之情況下，LNG 新船訂單數量由涓涓滴流匯集成河只是時間遲早的問題，因為所有跡象均指出今年將是大量下單的一年。</p> <p>根據中國船舶工業集團公司(CSSC)表示，中國大陸的滬東中華造船公司已贏得福建 LNG 計劃案，中國政府已於去年批准此計畫案，並開始建造液化天然氣站、發電廠、及其他相關之基礎建設。滬東中華造船公司亦為廣東 LNG 計劃案開始建造兩艘 LNG 船，並即將為福建 LNG 計劃案簽約建造另二艘 LNG 船。</p> <p>另外一項天然氣需求更大的計劃案為蘇俄的 Sakhalin II 計劃案，估計在 2005 年之前將有 40 艘 LNG 船將簽約訂造。</p> <p>數家南韓的造船廠亦已簽新訂單或接近簽約階段。三星重工暗示即將為阿曼政府建造第二艘 LNG 船另加一艘選擇權。阿曼政府去年向三家亞洲船廠下單，共計二加二艘選擇權，韓國三星重工取得一加一艘，而日本川崎造船及三菱重工則聯合取得一加一艘。據聞現代重工正準備開始建造 LNG 船，並正與 Dynacom 協議建造二艘 LNG 船，據稱此訂單為一加一艘，但發言人拒絕評論。韓國大宇造船廠將簽訂六艘 LNG 船，造船廠表示即將談妥，但船東之廬山真面目則要等簽約完成後才揭曉。大宇造船預測在 2004 年南韓的船廠將可承接至少 11 艘 LNG 船，並預測今年共有 20 至 24 艘 LNG 新船訂單。</p> <p>(摘自 FairPlay Solution 2004 年 2 月)</p>
2.	<p>新會雙水拆船廠以每輕噸 345 美元的價錢，從倫敦船舶市場上透過經紀購入一艘三萬四千一百三十八方淨噸的 VLCC 舊油輪，加上自僱拖船從新加坡將油輪拖回廣東，估計每輕噸價格要 358 美元，</p>

創下了國際廢鋼船市場有史以來大型油輪新高價格的一項紀錄。該艘舊油輪名「Citra Ayu」，原屬挪威船東，但租給印尼國營油公司當作海上油庫之用，七六年建造，至今已有二十八年船齡，屬於淘汰之列，船東剛在國際市場放盤，即有經紀承價，船東估計可獲得一千一百七十七萬七千六百一十美元，大陸鋼材市場強勁需求和內地鋼材市場廢鋼材價格正在不斷上升，是今次廢鋼船買家出手高的主要原因，加上國際市場上大型舊油輪供貨日漸減少，不少經紀為恐買不到，於是以搶貨心態爭取，將價抬高來達到目的。據經紀表示，由於市場供貨日漸稀少，只要有大型廢鋼船放盤，幾乎每次成交價都創新高，反映市場對廢鋼船需求的殷切。早在兩週之前，南亞孟加拉的買家以每輕噸三百四十美元的成交價，購入一艘舊油輪「Guif Discorery」號，成交價已被視為從未見過的新高價，現大陸的買家竟再一次打破價錢，令人匪夷所思。一位喜歡以現金交易的買家認為，大陸的買家出手之豪氣，已凌駕於印巴孟三地競爭對手之上。

3. 陽明海運(2609)委由中船建造之巨型 5500TEU (20 呎貨櫃)級貨櫃輪財明輪，於 3 月 22 日在中船高雄總廠舉行新船命名交船典禮，該輪為陽明委請中船公司建造 5500TEU 級巨型貨櫃船三艘之第一艘，其餘兩艘同型級巨型船將在今年 7 月底前完工交船，並均派駛於亞洲至美國西岸航線營運。
- 財明輪命名交船典禮由陽明海運集團董事長盧峰海及中造船董事長徐強共同主持，同時邀請陽明重要客戶美國 Dollar Tree Store, Inc.副總經理 Stephen W.White 夫人 Constance D. White 擔任該艘新船之擲瓶命名人。
- 財明輪為陽明海運集團跨世紀千禧型船(M type)第二批之首艘，該輪於 2003 年 4 月 14 日開工、7 月 22 日安放龍骨、12 月 5 日下水，全長 275 米、寬 50 米、型深 24.2 米、設計吃水深度 12 米，滿載

吃水深度 14 米，船速可達 26 海浬，可容納 5551 個 20 呎貨櫃，配備 WNSD 10RTA96C 主機，最大馬力 74,700 BHP，為一高速自動化大型貨櫃船。該輪及同級之其他 4 艘（三艘中船建造，另二艘在日本船廠建造）於今年 7 月前交船營運後，將使陽明海運集團 5500TEU 級全貨櫃船隊規模達到 12 艘。□

(中央社記者錢怡台北 2004 年 3 月 22 日電)

4. DNV 說如果政府不加強海運架構，與歐洲國家競爭的話，DNV 總部將被迫遷離挪威。挪威政府短期內將提出海運白皮書。海事團體，包括海員工會，已施壓改善財務情況，挪威船隊船東多年來一直拒絕此要求。這是 DNV 有史以來第一次自行捲入政治爭論。DNV 執行長 Mr.Tor Svensen 說，數週後將決定近代史上最重要的海運架構。DNV 已與保守黨的海運部長以及國會其他黨派議員舉行會談。DNV 未自行捲入實質稅賦爭論，但已鼓吹必須具有競爭性船東架構的信息。Mr.Tor Svensen 說，通常他們不參與施壓行動，但這次對他們來說也是戲劇性的，他指出最近的事實，三、四年前，全世界所訂的全部船舶有 8% 到 10% 是挪威的客戶，時至今日，數量降至只有 2% 或 3%，稍早希臘船東自挪威船東購進大部分的現成船，接近去年船舶交易量的 16%。DNV 管理執行長 Mr. Thege 說，挪威接近成為第二船東國，DNV 的目標成為世界最大船級協會，其問題僅在於是否能走出挪威，政治人物同情 DNV 的處境，但畢竟要求稅制改革非為自己而是要把客戶留下來，DNV 必須接近客戶，而且如果海運政策沒有競爭力，則 DNV 必須長期遷出挪威。DNV 總部設於奧斯陸郊外的 Hovik，現有員工 5,762 人，其中約有 2,000

	<p>人在挪威境內。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.03.12)</p>
5.	<p>東京備忘錄(Tokyo MOU)對應符合新保全措施但尚未準備妥當的船舶發出警告。Tokyo MOU 的 18 個會員國跟隨 USCG 與 UKMCA 採取類似的行動，意欲鼓勵船東符合規定。Tokyo MOU 計劃於下個月(4 月)，對尚未開始進入符合國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code) 程序之到港船舶發出警告函。會員國於今年 7 月 1 日採行 ISPS Code 期限之後，將進一步採取一致的船舶保全符合檢查活動。這項活動預期為緊接的 3 個月。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.03.12)</p>
6.	<p>MARPOL 附錄 VI 條款於 1997 年為 IMO 第一次所採用，乃防止船舶造成 NO_x，即氧化氮，與 SO_x，即氧化硫，及其他物質之空氣污染條款。此條款應經 IMO 15 個會員國，而其船舶總噸數超過世界船舶總噸數之 50% 的認可後，才能完全生效實施。批准生效實施的路非常漫長，其中最引人注目的是，歐洲委員會(EC)對船用燃油含硫量的指令。目前已有 11 個會員國船噸佔世界總噸 54% 批准，預計附錄 VI 最後將於 2004 年生效實施。EC 指令非常嚴格，因此引起船東界與燃油企業界爭論不休。EC 指令規定 2000 年 7 月 1 日起所有於歐盟地區，船隻的船用蒸餾等級油(ISO8217,DMA,DMB 及 DMC 級)的含硫量不應超過 0.2%。2008 年還要再進一步降至 0.1%。</p> <p>最近此指令修正事項計有：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 指令配合 MARPOL 附錄 VI 有關 SO_x 廢氣排放管制區 (SECAs) 之北海、英吉利海峽、波羅的海，1.5%。 2. 定期航行來往於歐盟港口之客船，1.5%。 3. 於歐盟港口停泊船舶消耗之燃油，0.2%。

	<p>4.減緩技術測試開始。</p> <p>最近推入歐洲議會，已通過 37 項修正案，並進一步建議修正的計有：</p> <ol style="list-style-type: none">1.從 2008 年 12 月 31 日起，於 SO_x 廢氣排放管制區內 (SECAs)，0.5%。2.從 2010 年底，於共同水域內，1.5%。3.從 2012 年起，進一步於共同水域內，降至 0.5%。 <p>然而，委員會否決了此等建議，並於最近與會員國協商。下一步相反之建議案可能會回到歐洲議會二讀審查。屆時如接受，則指令將以最近的方式通過生效實施。</p> <p>實施單油政策的船舶營運人，受到最大的衝擊是船舶於歐洲港口必須使用含硫量低於 0.2%的燃油。因為如此低含硫量的燃油，目前缺貨，船舶營運人不得不使用船用汽油(MGO)代替。然而，使用此等油會影響主副機的操作，而且有些人相信船舶於航行沿岸水域時，不能供給或維持需要之馬力，會危害船舶的安全。</p> <p>(The Motor Ship, Feb. 2004, P.28)</p>
7.	<p>IMO 海事安全委員會(MSC)通報，要求各國政府與海運界加倍用心努力發展 2004 年 7 月 1 日生效實施的海事保全措施。該文件邀請 SOLAS 締約國政府、港口當局、船級協會、被授權機構、訓練機構及其他為儘速符合 SOLAS 及 ISPS 章程規定而努力的團體。IMO 議會及大會承認海事保全是本組織今年的主題。即 IMO 2004 年是海事保全年像 ICS、IAPH、BIMCO、IACS、INTERTANKO 及 INTERCARGO 等企業機構。早就有有關於實施保全措施缺乏進步的報導。如果今年對抗恐怖攻擊保護海運的新措施在實施上沒有進展，對國際船運貿易將會有非常嚴重的影響。</p>

	(The Motor Ship, Feb. 2004, P.5)
8.	<p>根據英國海事與海岸防衛廳(Maritime and Coastguard Agency, MCA)，其職員和能力足以幫助海運公司 ISPS 章程的實施。MCA 也通知所有的商業海運但非客船公司有關 ISPS 章程的規定，同時擴展客戶服務，指派持有合格證照的官員輔導操作他們的船舶保全事務。</p> <p>MCA 規定 1 月 31 日以前應提送非客船的保全計畫書。保全計畫書的認可及船上有效實施計畫書規定，在稽查與國際船舶保全證書 (ISSC)發證以前，都需要有充分的時間準備。如果在 7 月 1 日以前沒有取得 ISSC，將嚴重傷害船舶的貿易能力。從 1 月 1 日起 MCA 的港口國管制官員，和巴黎 MOU 當局共同查詢船長船上有無有效的 ISSC。如遇到無有效 ISSC 之船舶，就發給一張警告函通知 ISPS 章程將於 7 月 1 日生效實施，屆時船上如未運作有效的保全系統而船上無 ISSC 時可能的後果。</p> <p>(Safety at Sea International, Feb.2004 P.6)</p>