

航運新聞摘要及翻譯(NO. 22)

發布日期：2003/10/23

1.	<p>在目前造船訂單過度之後，預期造船市場將取決於國家與國際的管理者。政府與海運專家將於今年 12 月在泰吾士河南岸舉行決定性的討論。國際海事組織(IMO)環境保護委員會(MEPC)在倫敦召集會議，討論歐洲所提議在 2010 年全世界全面禁止單船殼油輪，將影響未來造船市場的走向。目前訂單船隊中有超過 25% 的船，具很大數量的噸位，符合目前 IMO 所同意淘汰計劃 Marpol 13G。但如果與會代表決定認可歐洲的提案，那麼在 2010 年將有為數 750 艘達 67m-dwt 新造油輪航向拆船廠，總共 257 艘油輪船齡在 20 年以下，為造船廠創造意外巨大的利潤。為達到 2010 年的需要很可能在 2007 年船廠與船東就要開始協商造船合約。但歐盟加速淘汰提案的反對者已提出警告，所產生的新造船需求簡直如黃銅礦一般不值一文。希臘船東聯合會認為正常 25 年汰舊換新週期被嚴重擾亂，造船訂單盛宴之後緊隨著造船飢荒。日本與中東主張較緩和的淘汰，如果油輪通過加強檢驗程序給予延長使用期限，以較長時間分散造船需求。</p> <p>另一管理變化，IMO 決定 2007 年散裝船強制雙船殼，必然增加造船需求。今年 7 月 IACS 採用新的散裝船加強安全規範，船東為節省成本，激起一陣訂造新船浪潮。但很多船東並不擔心所預期的雙船殼散裝船，因為他們已在規則實施之前訂造相當數量的雙船殼散裝船，也有很多船東為求節省設計所帶來的營運成本要求船廠選擇權變更為雙船殼。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.09.19)</p>
2.	<p>希臘發出最後努力以阻止自 2007 年起新造散裝船強制雙船殼新法規的進展。希臘代表團正草擬一份技術資料將提送國</p>

際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC) 2004年5月會議時作決定。該份技術資料在技術觀點上主張改進結構標準就可以建造足夠強度確保安全的單船殼散裝船，同時將建議建造雙船殼散裝船是選擇性而非強制性。有影響力的希臘代表團也在商業觀點上反對雙船殼新法規，他們擔心雙層市場將在適當維持單船殼散裝船方面產生商業上的困難”。他們認為雙船殼是一個不合理的政策決定，將導致草率地淘汰單船殼散裝船。香港船東協會會長 Mr. Arthur Bowring 說他的會員不同意雙船殼是目前散裝船安全所必須的。希臘船東聯合會警告，油輪已顯示雙船殼導致加速腐蝕，他們說雙船殼散裝船在強制之前業界需要累積更多的經驗。英國海岸防衛署(UK's MCA)雙船殼正式安全評估贏得 IMO 多數代表的認同，UK's MCA 對於希臘反對雙船殼感到非常不滿，也了解2004年5月決定性的會議之前迎面而來的反對聲浪，但堅決地認為雙船殼是終止散裝船人員傷亡的最佳途徑，過去10年已有700個海員不幸遇難，由已往的事故證明散裝船人員傷亡大多數肇因於舷側船殼板破損，而雙船殼提供良好保護以免水直接進入貨艙，尤其雙船殼提供額外船體強度保護散裝船以免碰觸碼頭造成損害。航業界也已有很多營運雙船殼散裝船的經驗。單船殼散裝船有很脆弱的結構。雙船殼散裝船也已存在多年並無問題，船東也認可它的營運效能。
(摘自 TradeWinds 2003.09.26)

3. 至今年六月已有239人遇難作動EPIRB而獲救，這是1989年以來AMSA統計紀錄中最高的六個月期紀錄。從1989年10月至今已有3574人在陸上及在海上遇難作動EPIRB而獲救。現行有兩種EPIRB，一種發射121.5MHz頻率，另一種發射406MHz頻率。由於121.5MHz頻率的EPIRB之假警報率高達97%，因此，決定廢除121.5MHz頻率的EPIRB，

	<p>從 2009 年起只偵測有 406MHz 頻率的 EPIRB。</p> <p>(Safety at Sea International, Sept. 2003, P.4)</p>
4.	<p>打撈沉船汽車運載船' Tricolor'，動用了二艘平台船' Vagant' 及' Buzzard'，於七月八日完成安裝輔助鋼纜。其將被用於拉動置於船舶殘骸的下方之切割用鋼纜，計畫由平台船' Vagant' 及' Buzzard' 操作鋼纜，將' Tricolor' 切割成九段，吊上半潛式駁船，然後運至 Zeebrugge，以便在 Zeebrugge 將船上的貨物取出。</p> <p>(Safety at Sea International, Aug. 2003, P.5)</p>
5.	<p>西格納儀錶公司(Cygnus Instruments)已研發出配有資料記錄的西納三世(Cygnus 3)超音波厚度計。此厚度計使用多重回聲技術，於量測金屬厚度時完全忽略油漆厚度，而只量測金屬厚度，且經證實精確。因此，不必花時間與金錢去剷除情況良好的油漆層，又可免去剷除油漆後還要修補油漆的工時與費用。量測的資料都儲存在軟體紀錄系統內，可以在個人電腦下載資料使用。(the Motor Ship, 2003, Sept. P.6)</p>
6.	<p>陽明海運公司與韓國現代重工株式會社簽約訂造四艘 8,200TEU 級全貨櫃船。陽明海運此次訂造之四艘 8,200TEU 級全貨櫃船，不僅係該公司所建造的最大型貨櫃船，同時也是我國海運史上最大之新型高速貨櫃船隊，航速每小時在 26 海浬以上，預定 2006 年底及 2007 年底陸續交船，將投入亞洲/歐洲航線，以配合市場遠景需求，並可與聯營夥伴共同搭配，提供客戶更短轉運時間的海運服務，以增強陽明海運國際營運之競爭力。(摘自台灣新生報)</p>
7.	<p>大陸最大的船舶總裝基地上海外高橋造船廠一期工程正式竣工，一期工程總投資達 32.14 億元，佔地 146 萬平方公尺，日前並舉行外高橋 17.5 萬噸散裝貨輪「新旺海輪」命名儀式。目前外高橋船廠所持有的船舶訂單已超過 400 萬噸，居大陸各大船廠之首，生產計劃</p>

	<p>已排至 2007 年。外高橋造船基地一期工程是從 1999 年 10 月正式開工，規劃總面積為 210 萬平方公尺，共完成 38 個建設項目。據指出，外高橋船廠採取邊建設、邊生產全新運作模式，自 2001 年 11 月開始造船以來，已有 13 艘船建造中，預計今年可交船 3 艘，明年計劃交船 7 艘。(摘自台灣新生報 10 月 23 日)</p>
8.	<p>韓商三星重工業公司最近接獲來自英國及卡達爾承造 9 艘液化天然氣(LNG)運輸船訂單，承造價格高達 13.8 億美元。此次承造之 LNG 運輸船係 14.5 萬立方公尺級之大型 LNG 運輸船，其中自英國 BG 公司接獲 7 艘訂單，自卡達爾拉斯哥斯公司接獲 2 艘訂單。按 BG 公司係英國國營能源公司，在西歐、中東、亞洲及南美等地從事瓦斯田及油田開發、生產、運輸及儲存等主要事業之國際瓦斯財團；至於拉斯哥斯公司係在卡達爾生產之 LNG 運往歐洲及美洲地區之瓦斯運輸公司。由於 LNG 較其他能源具有價格競爭力，因此以美國及中國大陸為中心之需要急遽增加，同時世界 LNG 之消費量年平均增加 10%，將由 2003 年之 1.2 億噸至 2010 年時將增達 2.3 億噸。(摘自台灣新生報 10 月 23 日)</p>