

航運新聞摘要及翻譯(NO. 19)

發布日期：2003/9/5

1.	美國進一步簽證限制，將導致船東轉送船員新的困擾。新的保全法規規定未持有美國簽證的外國人，取消許可機場轉機過境。此項取消許可招致批評，往後 60 天於審視一般反應後再重新評估此項政策。此項取消許可不適用於免簽證國家。(摘自 TradeWinds 2003.08.08)
2.	繼 V. Ships 成功實現 Shire-class 大艙口無艙蓋貨櫃船總噸位降低 36% 之後，短程航線營運人正研究訂造此型船舶的可能性。此種無艙口蓋貨櫃船比傳統貨櫃船裝櫃與卸櫃快速，這點對於每週停靠好幾個港口的 1,000-1,500TEU 貨櫃集散船很重要。此種降低總噸位船舶現在僅限於巴哈馬旗，荷蘭運輸部應船東要求正研究給予荷蘭旗船舶與 V. Ships 相同的計算標準。鹿特丹港為貨櫃主要集散地，為修訂無艙口蓋貨櫃船港口稅，開放各方提供寶貴意見。(摘自 Fairplay 2003.08.19)
3.	巴拿馬海事局(AMP)昨天(8月19日)認可核定簽發強制有效期 5 年之 ISPS Code 證書加收證書費 \$ 250.。繼上星期(8月13日)決定唯一指定 Phoenix Management Services 為巴拿馬認可保全機構(RSO)之後作此決定。該公司將由其子公司 Phoenix Vessels Security 於僅剩的 11 個月為 6,500 艘 500GT 以上巴拿馬旗船舶，審查保全計劃。RSO 檢查船舶執行保全情況符合規定後簽發 ISSC 短期證書。此後 AMP 必須於 ISPS Code 2004 年 7 月 1 日生效之前，發給 ISSC 證書。(摘自 Fairplay 2003.08.20)
4.	台灣兩家知名貨櫃船公司，因所屬船舶 2003 年 7 月在香港 PSC 檢查缺失分別遭受扣留一天，一艘測深儀與救生艇儲置

	<p>有問題。另一艘則因 ISM 相關缺失，PSC 檢查員發現一位引水人在 6 月所抱怨事項，尚未依據公司管理系統處理，未作救難艇演習，使用救生設備訓練也有問題。另一家台灣散裝船公司一艘雜貨船被扣留 3 天，因 ISM、海圖、消防設備及救生艇等缺失。(摘自 TradeWinds 2003.08.15)</p>
5.	<p>今年五月，1961 年建造的巡航客輪 76,000GT” Norway” 輪，在邁阿密發生鍋爐爆炸，奪走七條生命，幸好當時並無旅客遭殃。這個問題鍋爐是當初造船時安裝的鍋爐之一，據說於去年六月曾接受全部的檢驗。這一爆炸恐已使該輪無未來。該輪船東 Norway Cruise Line(NCL)已另購七艘較老的船要改裝成巡航客輪。 (Safety at Sea International, July 2003, p4)</p>
6.	<p><u>台灣之造船產業新聞</u></p> <p>(1) 陽明海運公司已於 6 月向中船行使兩艘 1,500TEU 貨櫃船之選擇權，陽明公司已證實每艘船為\$19m。此系列共四艘船將在中船基隆廠建造，並於 2005 年 3 月至 11 月間陸續交船。 明海運公司目前共有 9 艘船訂單共價值\$270m，是由台灣造船廠所建造。除了上述四艘之外，另有三艘 5,500TEU 貨櫃船，將於 2004 年 4 月、6 月、12 月交船。兩艘 77,000 載重噸 ultra-panamax 散裝船，將於 2004 年第四季交船。 預期陽明公司將於近日內宣佈建造一系列 8,000TEU 貨櫃船。 (摘自 TradeWinds))</p> <p>(2) 萬海公司已於 8 月向新加坡 Jurong 船廠行使兩艘 2,600TEU 貨櫃船之選擇權，此系列共四艘船之船價共 SGD220m，將於 2005 年 3 月至 2006 年 4 月間陸續交船。(摘自 TradeWind)</p>
7.	<p><u>日本之造船產業新聞</u></p> <p>(1) “K” Line 的省能源散裝船 在日本 Imari 的 Namura 造船廠已交一艘海峽型散裝貨輪給 Kawasaki</p>

Kisen Kaisha 有限公司(“K” Line)，這艘名為” *Cape Glory*” 之 17 萬載重噸 Dunkirkmax 型船，將用來裝運澳洲生產的礦砂及煤到日本的鋼鐵廠。

該船在設計階段特別留意環境及安全措施，其特點為節省能源方面包括採用 stern tunnel fins 及高效率螺槳，船東並選擇 air-seal type of stern tube sealing。

為防止水中有機生物及病原體的擴散，該船之每一壓載艙均裝設有多種形式卸除壓艙水的裝置，以便在外海調度壓艙。

(摘自 MotorShip 2003 July, P12)

(2) 船價、訂單俱揚

日本的造船廠將設法提高船價並增加訂單。日本的造船廠在 5 月份共有 38 艘新船訂單共計 1.6 百萬總噸，比 4 月份增加了 29.9%，也比 2002 年 5 月增加了 30.3%。

今年 5 月份訂單的平均單價為每總噸¥89,423 (\$760)，而 4 月份為 ¥85,073，3 月份為 ¥78,758。(摘自 MotorShip 2003 July, P12)

8. 韓國之造船產業新聞

(1) 大型貨櫃船將領導新造船市場

大宇造船廠貨櫃船市場部門的主管—Hwang Tae Jib，預言貨櫃船將於新造船市場中居領先地位，因為許多中型貨櫃船航運公司正積極加入大型貨櫃船的競賽中。他進一步表示該船廠正進行 15,000TEU 貨櫃船的設計。

該廠目前正洽談兩艘 8,400TEU 貨櫃船(船長 332 米，船寬 43.2 米)，以及另一型合約船速為 25.4 節來自德國的訂單，訂單細節一旦確定，大宇造船廠將加入韓國其他三大船廠，成為 8,000TEU 以上貨櫃船的造船廠。(摘自 MotorShip 2003 July, P8)

(2) 鋼價上漲威脅造船廠

韓國的造船廠正面臨至少 W80bm(\$67.5m) 的成本增加，因為當地鋼鐵廠商 Posco 決定自七月起每噸鋼料加價 W20,000，韓國造船業聯合組織極度關切此舉對韓國造船業之獲利能力及競爭力所帶來的衝擊，並堅決反對此不合理的要求。但 Posco 稱此舉只為平衡供需求。(摘自 MotorShip 2003 July, P8)

(3) Daesun 警告中型造船廠將遭遇困難

Daesun 造船廠提出警告，韓國的中型造船廠將面臨中國及印度新興造船廠的嚴苛競爭，即使未來海上運輸貿易量增加將帶來新船訂單。該船廠在 2003 年第一季已虧損 W1.5bm(\$1.3 m)，而去年同期盈餘 W597m。(摘自 MotorShip 2003 July, P9)

9. 中國大陸之造船產業新聞

上海外高橋造船廠為中國造船工業中最大的獨資船廠，其位於上海浦東新區的長江口，並鄰近外高橋自由貿易區。

該船廠佔地 1.44 m 平方公尺，有兩座大船塢(480mx106m 及 360mx76m)，目前各設置 600 噸吊車，待第二階段將再各增設第二架門型吊車。

該廠於今年六月交出第一艘船—*CSK Fortune*，為 175,526 載重噸 Dunkirkmax Green Cape B/C，其船長(Loa)289 米，船寬 45 米，距 Dunkirkmax 設計之最大船長(289.05 米)及最大船寬(45.05 米)，各只有 5 公分之餘裕。

該廠初期計劃每年交船 1.05m 載重噸(約六艘”Green Capes”)，待第二期計劃完成後，將提高至每年 1.8m 載重噸(約十艘”Green Capes”)。(摘自 MotorShip 2003 July, P18)