

航運新聞摘要及翻譯(NO. 30)

發布日期：2004/2/19

1.	<p>推測台灣一家公司已與韓國大宇造船廠(DSME)簽造一艘 LNG 運輸船，船價約 \$157m。DSME 說這家船東是 Taiwan Maritime Transport Co. (編者註：信榮公司，簡稱 TMT)，最近活耀於 VLCC 現成船市場。該新造 LNG 運輸船定於 2007 年交船。據悉 DSME 保留 2006 年底些許船席給簽有選擇船的船東。信榮公司表示新造 LNG 運輸船未取得營運市場，正尋求出租給傭船者。早先傳聞船東聯合台電與中油公司訂造，但兩家公司均否認聯合訂造。中油公司發言人說該公司尚未決定訂造 LNG 運輸船，目前中程計劃安排自己船隊所屬船舶，代理台電公司自卡達提油運回台灣，中油公司招標合資管理公司掌管船舶採購事宜。一些航業界人士推測信榮公司試圖取得該項業務。去年台電公司給予中油公司 \$8.7bn 簽訂自國家第二 LNG 碼頭供應 25 年 LNG 合約，在此構想下，需要 4 艘 145,000. m³LNG 運輸船，每年自卡達提油 1.7mt 運回台灣供給台電大潭發電廠，首艘船運抵時程在 2008 年底之前。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.02.02)</p>
2.	<p>船舶安裝保全警報系統(SSASs)的期限 2004 年 7 月 1 日已迫近，那些依靠 INMARSAT C 平台者將面臨困難。ISPS Code 制定之後，IMO 發布兩份通告 MSC1072 與 MSC1073，認為發自船上的隱藏式警報應由海事救難協調中心(MRCCs)處理，結果導致 INMARSAT 開始指定變更 INMARSAT C 軟體與設備，必須自動傳送保全警報(SSAS)到海事救難協調中心(MRCC)(或國家保全主管機關)，這些變更包括在 INMARSAT C 變更通告 137 裡面(Change Notice 137)。近來很明顯，</p>

	<p>有些國家正重新考慮 SSAS 警報由他們自己國內與他們各別旗船舶雙方處理之方式，此種重新考慮似乎有違以 IMO 立場支持的原意，依照意料之外的情況，以及直到此事再經由 IMO 解決，CN137 之解釋已臨時撤銷，INMARSAT 正主動遊說在 IMO 的各國代表同意 SSAS 警報能夠直接傳到 MRCCs，但第一次有機會討論，將等到 IMO COMSAR 8 於 2004 年 2 月 16-20 日所舉辦的會議。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.02.02)</p>
3.	<p>挪威船東與投資經理 Mr. Peter Gram 在克羅愛西亞 Uljanik Shipyard 訂造兩艘每艘 7,000 輛汽車船，較之前其他船東所訂造的要多約 600 輛，為目前世界上最大的專用汽車船(pure car/truck carriers (PCTC))，打破汽車船容量的上限，總價接近 \$ 100m，預定於 2007 年 3 月與 7 月交船，將航行於遠東、歐洲與美國之間。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.01.30)</p>
4.	<p>對於快速達成 2004 年 5 月實施 IMO 海事保全章程的協議，歐盟還在爭論歐盟規則付諸生效實施的模式。事實上歐盟部長級會議只敲定要經歐洲議會正式一讀通過的實施共識而已。如果部長們不同意這些細節而需要二讀通過時，在時間上將更拖延了。</p> <p>(Safety at Sea International, Dec. 2003, P.5)</p>
5.	<p>去年十二月海事環境保護委員會在英國倫敦國際海事組織 (International Maritime Organization, IMO) 研議了許多有關 MARPOL 修正案的國際議題，如加速單殼油輪的淘汰，強制以雙層殼油輪載運重油貨，及強制 15 年以上的油輪實施狀況評估計畫 (CAS)。國際獨立油輪船東聯合會 (International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO) 對於經多國參與研討單殼油輪的未來而得的法案都承認，並對這些研議在 IMO 已達成</p>

	<p>協議表示欣慰，屆時 IMO 可發佈實施。 (The Motor Ship, January 2004, P.3)</p>
6.	<p>2004 年全球造船市場，基本上，仍應看好；雖然新船成交量極可能下降，而且到年底時，全球手持訂單量亦可能因而將微幅下降，但全球全年總造量仍應維持上升，而且整體言，新船船價仍有上升之空間。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 2004 年全球散裝貨船及貨櫃船需求仍將旺盛，運費亦將維持好的水準；油輪方面，固然於 2003 年中，運費曾一度下跌，但全年平均運費仍大幅超前 2002 年，而且 2004 年中國大陸的原油進口需求仍處高檔；深入分析去年油輪新船訂單，顯示不少訂單係出自於單殼油輪之淘汰更新，國際海事組織 (IMO) 在 2003 年 12 月第 50 次海洋環境保護委員會會議上，通過了加速單殼油輪淘汰新規則，若該規定得以順利實施，則可能導致現有油輪船隊中，有四分之一弱的油輪應提早淘汰；許多船東將加速訂造新一代的雙殼油輪，這將促使油輪新船成交量大幅提高，我國中國石油公司亦將投入大量資金，將所使用的單殼油輪，汰舊換新為具環保功能的雙殼油輪。 2. 受去年承接大量訂單之影響南韓、日本、中國大陸及台灣的主要船廠都已訂單飽滿，缺乏塢檔；船舶市場已轉為賣方市場；不少船廠不再急於承接訂單，希望於船價繼續提升後再行接單；例如，南韓大多數船廠，目前擁有的手持訂單量，已足夠今後三年的船廠工作所需，因而所有造船廠紛紛調降一般船型的新船接單目標，並改為爭取高附加價值船舶訂單，目的在增加訂單之綜合效益，而非僅在意於訂單總量。 3. 今年全球造船實質產量將上升，這是由於今年各船廠船塢大多已滿檔，而且船廠生產效率也相對提升之影響。 4. 基本上，新船的船價仍將保持上升的態勢其主要原因為：

	<p>(1)全球航運市場基本上仍保持興旺。</p> <p>(2)新船建造仍屬賣方市場，手持訂單仍居高。</p> <p>(3)全球造船市場保持興盛，市場體質仍佳。</p> <p>(4)有關機構對船舶安全性要求日益嚴格。</p> <p>(5)全球經濟情勢看好。</p> <p>(6)受匯率變動及銀行利率不斷下降之影響，降低了船東訂造新船的其他成本，而提高船東對船舶汰舊換新的意願。</p> <p>(摘自台灣船舶網電子報第 13 期)</p>
7.	<p>國際海運諮詢機構運費分析員指出，2003 年全球海運新增運量計 9200 萬噸，僅大陸即佔 7400 萬噸，佔總量的八成，由於中國大陸今年經濟仍將大幅成長，預期進出口貨量持續增加，對市場船噸需求有增無減，顯見大陸為國際海運費率上揚之主因之一。</p> <p>(摘自台灣新生報報 2 月 17 日)</p>
8.	<p>為因應國際海運市場復甦，船東在去年大量訂造新船，以全球最大造船國—韓國而言，目前手持訂單已經足夠今後三年的建造作業量，因此，韓國多家造船企業紛紛調低了今年接單計劃指標，並將接單重點轉向高附加值船舶。</p> <p>業內人士指出，世界對載箱量 8000 箱以上超大型貨櫃船的需求在增加，建造大型 LNG 船的企業也在增加。韓國多家骨幹造船企業決定重點承接高附加值船舶的訂單，而不只僅僅為了增加訂單數量。</p> <p>(摘自台灣新生報報 2 月 12 日)</p>