

新興航運





新興航運簡介

- 成立於中華民國57年2月27日，以一艘輕便型(HANDY SIZE) 萬噸級散裝貨輪起家，近40年來持續發展，曾經營過多艘輕便型、巴拿馬型(PANAMAX SIZE)、海峽型(CAPE SIZE)及自卸式等各類散裝貨輪，至今船隊已屆323萬載重噸，並以特大海峽型散裝貨輪及巨型油輪(VLCC)為主之航運公司。



新興航運簡介

- 新興航運目前船隊共有20艘船隻，包括11艘海岬型、3艘Kamsamax型、2艘輕便極限型、1艘自卸木屑船、以及3艘特大型油輪（VLCC，very-large crude carrier），總運能323萬噸，其中海岬型就有194萬噸，所佔比重為60%。



散裝船類型

- 公司船舶以運送大宗散裝物資如礦砂、煤炭為主，為不定期國際航線。
- 公司在業界享有卓越的信譽，且積極與世界主要航商維持長期良好合作關係，對於海運未來的挑戰深具信心。同時相信在海運景氣循環週期的衝擊下，更能彰顯公司長期營運策略的優勢。

新興航運船隊表

■	船名	載重噸位	船型	建造年份
■	寶山輪 M.V. Bao Shan	175,009	海岬型散裝船	2006
■	青山輪 M.V. Chin Shan	175,569	海岬型散裝船	2004
■	舟山輪 M.V. Chou Shan	175,569	海岬型散裝船	2005
■	黃山輪 M.V. Huang Shan	175,980	海岬型散裝船	2003
■	衡山輪 M.V. Heng Shan	174,110	海岬型散裝船	2007
■	玉山輪 M.V. Yue Shan	177,000	海岬型散裝船	2009
■	明安輪 M.V. Mineral Antwerpen	172,424	海岬型散裝船	2003
■	麥唐娜輪 M.V. Madonna III	53,390	輕便極限型	2007
■	佐興輪 M.V. Georgiana	53,383	輕便極限型	2008
■	華興輪 M.V. Daio Excelsior	48,181	自卸木屑船	1997
■	冬興輪 M.V. Faustina	177,798	海岬型散裝船	2010
■	明和輪 M.V. Mineral Oak	177,921	海岬型散裝船	2010
■	泰山輪 M.V. Tai Shan	176,469	海岬型散裝船	2011
■	海興輪 M.V. Hermina	176,000	海岬型散裝船	2012
■	廷佐輪 M.V. V.K. Eddie	305,261	特大型油輪	2005
■	美生輪 M.V. Kondor	296,887	特大型油輪	2011
■	高登輪 M.V. Maxim	296,714	特大型油輪	2012
■	合盛輪 M.V. Oceana	81,594	Kamsamax	2014
■	寶隆輪 M.V. Palona	81,676	Kamsamax	2014
■	和興輪 M.V. Queena	82,082	Kamsamax	2016
■	TOTAL:20艘	3艘VLCC	11艘海岬型	1艘自卸木屑船 2艘輕便極限型 3艘Kamsamax型



新興航運新造船表

■ 船名	載重噸位	船型	交船年份
■ H/OC25.0-18	250,000	VLOC	2016.09
■ SWS-H1336	300,000	VLCC	2016.10
■ H/OC25.0-19	250,000	VLOC	2017.01
■ TOTAL:3艘	2艘VLOC, 1艘VLCC		



散裝船貨物類型

- 全球散裝海運貨物以煤、礦砂、穀物、磷礦石、鋁礬土為主。其中煤、礦砂具備成長潛力，穀物則維持每年2億噸的海運量，需求穩定。由於北半球主要穀物出口國的收成在春、秋兩季，而南美、澳洲則有穀物、煤集中於3月出口，所以傳統旺季為每年10月至次年4月。



新興航運客戶群

- 公司主要客戶包括國內及世界知名鋼鐵公司及航運業者，如比利時Bocimar、日本NYK、Hachiuma、Rio Tinto、BHP、Korea Line。



散裝航運簡介

- 散裝船類型依據船舶噸位可細分五類：
- 輕便型散裝(Handysize) 3萬噸以下
- 超輕便型散裝(Supramax) 3~4萬噸
- 巴拿馬極限型(Panamax) 4~8萬噸
- 卡爾薩姆型(Kamsarmax) 8萬噸~9萬噸
- 海岬型(Capesize) 10萬噸以上



散裝航運簡介

- 新興航運船舶類型：
- 輕便型散裝(Handysize)
- 海岬型(Capesize)
- 卡爾薩姆型(Kamsarmax)
- 自卸式木屑船(惠興輪,華興輪)
- 超大型油輪（文貴輪V.K. Eddie,美生輪 Maxim）



散裝航運簡介

- 散裝船船舶類型：

- 輕便型散裝(Handysize)

- 巴拿馬極限型(Panamax):

一般所謂巴拿馬極限型船(Panamax Vessel)，其船型尺寸以不超過巴拿馬運河通過之限制為原則，及船長不超過289.6公尺，船寬不超過32.3公尺，吃水則在13公尺左右



散裝航運簡介

- 散裝船船舶類型：
- 卡爾薩姆型(Kamsarmax)
該船型是可航行於赤道幾內亞共和國Kamsar港的最大船型。
- 海岬型(Capesize)：
海岬型船是指載重在10萬噸以上之散裝貨船，因其無法通過巴拿馬運河必須在遠洋航行中可以通過好望角（Cape Hope），目前世界上最大的海岬型船約載重30萬噸。

小型散裝(Smallsize)



輕便型散裝(Handysize)



載重噸42,529

輕便極限型(Handymax)



載重噸53,383

巴拿馬極限型(Panamax)



載重噸77,598

Kamsarmax)



載重噸81,598

Kamsarmax)



載重噸81,598

海岬型(Capesize)



載重噸174,145

海岬型(Capesize)



寶山輪

載重噸175,009

海岬型(Capesize)



青山輪

載重噸175,569

海岬型(Capesize)



舟山輪

載重噸175,569

海岬型(Capesize)



黃山輪

載重噸175,980

海岬型(Capesize)



華山輪

載重噸179,145

自卸式木屑船



惠興輪

載重噸48,205

超大型油輪（廷佐輪Charles Eddie）



載重噸305,178

超大型油輪（文貴輪 V.K. Eddie ）



載重噸305,261



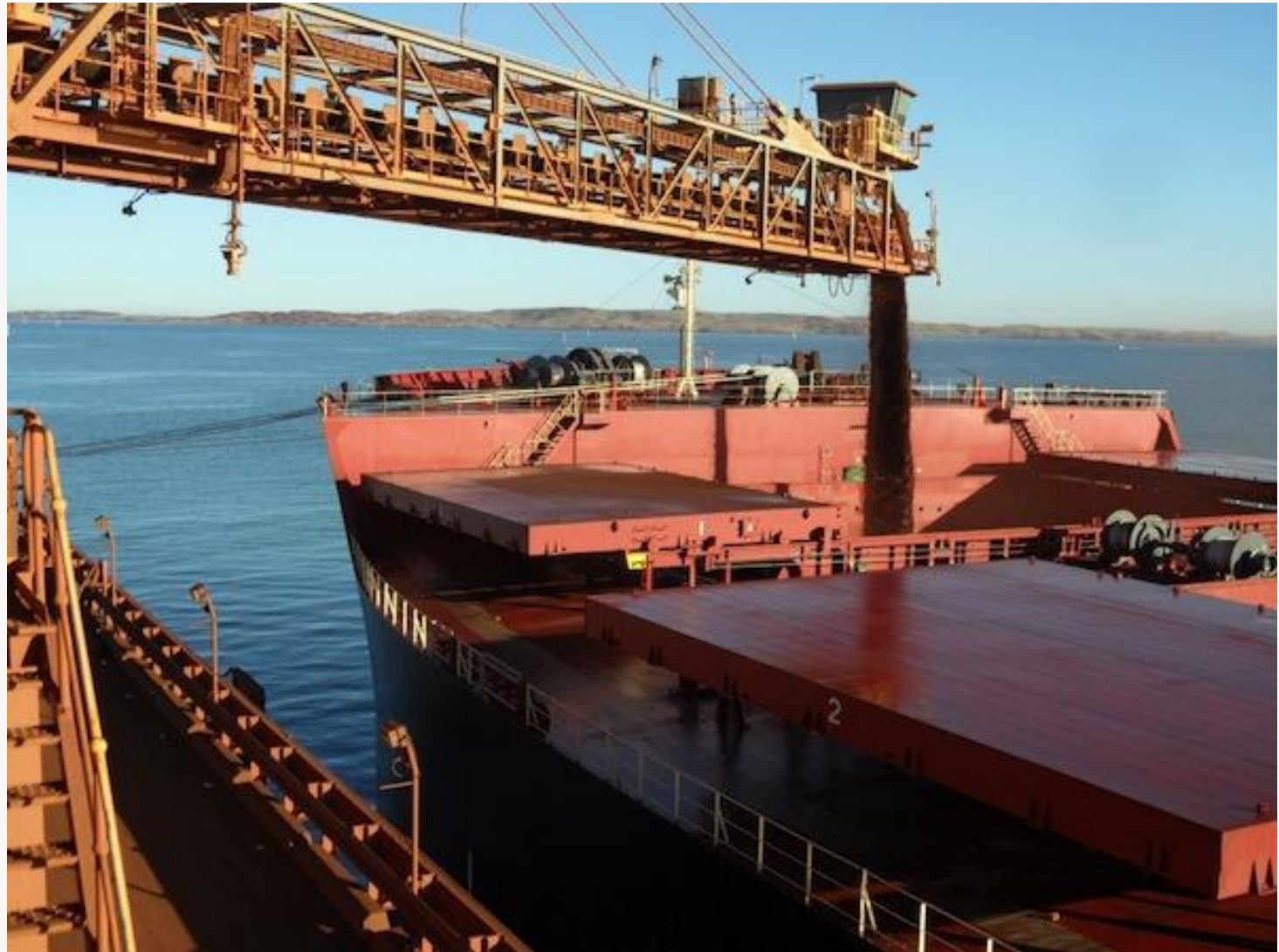
澳洲礦產資源分布圖





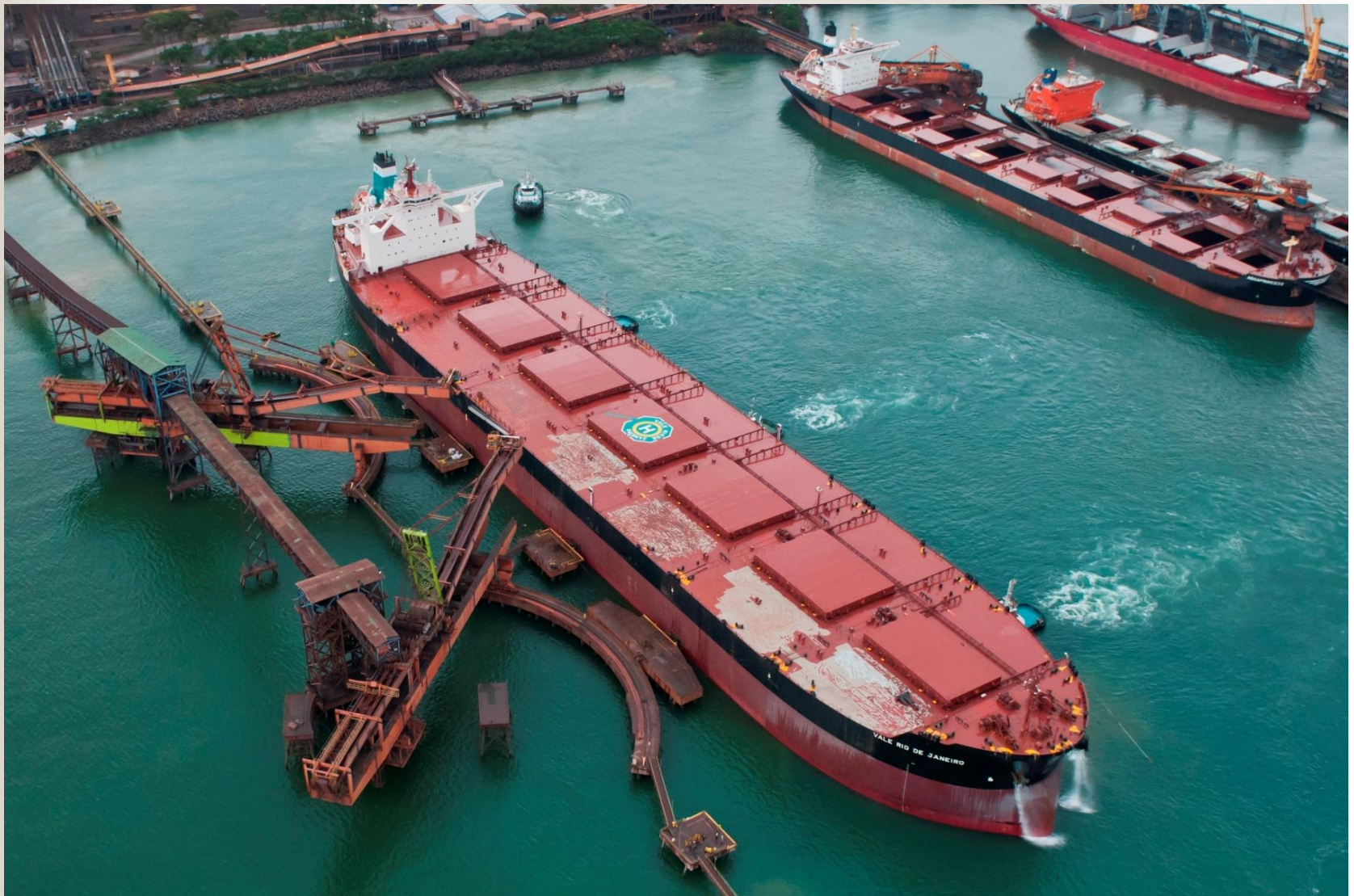












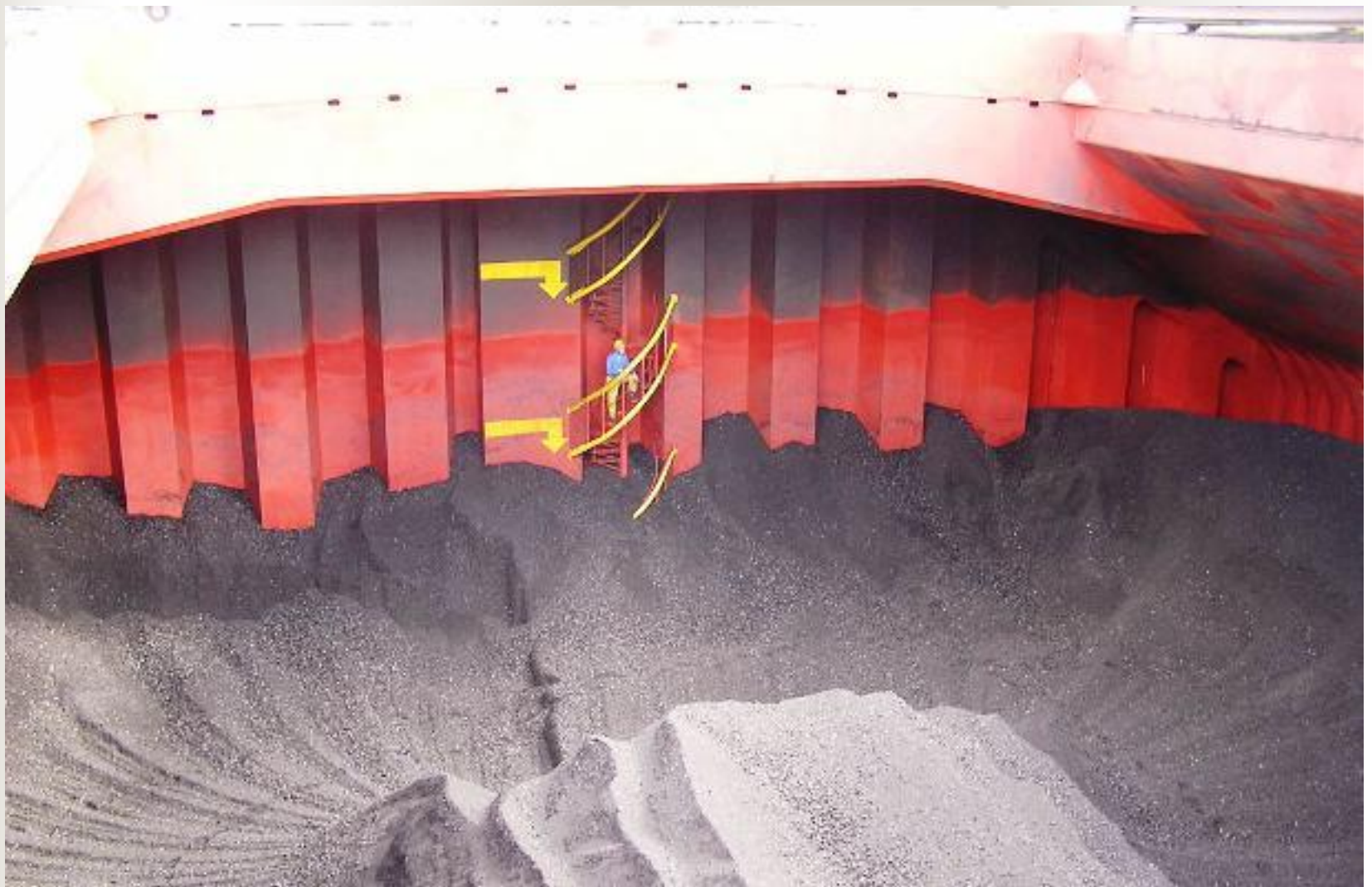














軌道移動式卸船機

軌道移動式卸船機是安裝在軌道上，可以行走，後續可以通過皮帶輸送等機械或氣力方式輸送到受料點。

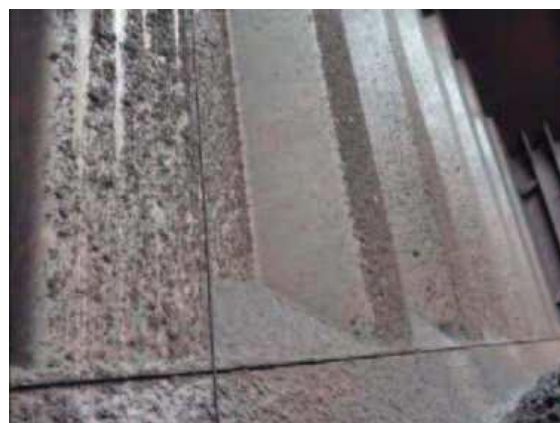








危險散裝貨物



危險散裝貨物Loss Prevention, LP Bulletin



眾所周知紅土鎳礦會液態化。1988 年，“Mega Taurus”輪從菲律賓裝了一船礦石，在運輸途中傾覆，船上所有20 名船員死亡。同年，“Sea Prospect”輪從印尼裝了一船礦石後在運輸途中傾覆，導致10 人喪生。其他一些船舶稍為僥倖。1990 年，“Oriental Angel”輪在新赫里多尼亞裝貨後發生傾斜。1999 年，同樣的情形在“Padang Hawk”輪上重演。2005 年，“Jag Rahul”輪從印尼裝載了礦石後，在行駛途中遭遇了相同的命運

穀物裝載 Grain Cargo

穀物的休止角一般為 $35\sim 37^\circ$ ，當其很乾燥時為 $20\sim 30^\circ$ 。穀物的散落性有利於其裝卸。船艙內散裝穀物隨船舶的搖擺、震動而出現自由穀面向一側傾斜的現象，與自由液面相似，對船舶穩性產生不利的影響。



2. 下沉性 (Gravitation)

指裝於船艙內的散裝穀物，受船的搖擺、震動作用，穀物顆粒間的空隙逐漸縮小引起穀物表面下沉的特性，散裝穀物的下沉性與穀物顆粒的大小、形狀、載因素、含水量、散落性等因素有關。船艙內穀物的下沉，一方面導致艙內穀物重心的下降，另一方面引起艙內穀面的下沉，使初始呈滿載狀態貨艙內的穀物出現自由穀面，這為其散落性提供了條件，這些都影響到船舶的穩性。

報告結束

