



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第六十期 Issue No. 60
2008年12月12日

理事長：林光
 總編輯：楊仲範
 執行編輯：陳志平
 地址：台北市林森北路372號405室
 電話：02-25517540
 傳真：02-25653003
 網址：<http://www.cmri.org.tw>
 電子郵件：publisher@cmri.org.tw

《船舶與海運通訊》徵稿

1. 【海運專論】係針對當前之熱門話題，以短文方式（字數以1500字為限）提供經驗交流之評論及建言以契合時事之脈動。
2. 【專題報導】係針對當前國內外海運相關資訊從研究心得、實務操作、及資料蒐整分析角度加以深入報導，以提供讀者獲取最新海運相關動態與新知。
3. 歡迎所有海運相關之產、官、學界之個人或團體提供資訊、文稿及建言。

啟事

1. 《船舶與海運通訊》將以不定期方式出刊，並以E-mail方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如需本會E-mail者請逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540分機9。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣500元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥01535338帳號訂閱。

目 錄

海運專論	2
決議?審議?兩岸海空運直航勿再節外生枝	2
本會會訊	3
海運市場動態報導	4
貨櫃運輸動態報導	4
油輪市場動態報導	8
國際散裝乾貨船海運市場行情分析	11
專題報導	19
從修造船產業看兩岸航運之展望	19
中小型船廠利基市場之經營	21


海運專論**決議?審議?兩岸海空運直航勿再節外生枝**楊崇正¹

由 2008 年 11 月 3 日至 7 日在紛紛擾擾之外部環境下，江陳二會的兩岸兩會台北會談終於簽下包括海空運直航在內的四項協議。

四項協議簽訂後，其後續進程卻因立法院、行政院之間見解不同而有了能否順利實施的隱憂。兩岸人民期盼直航，渴望已久。若由 1979 年元旦，大陸方面其全國人大常委會發佈《告台灣同胞書》希望推動「三通四流」起算，已近三十年。若由 1987 年底蔣經國總統開放對大陸返鄉探親政策，而帶動的三通直航實質需求產生起算，也有二十年之久。如今面對開始實施前夕的臨門一腳，卻因是否修法之爭議，而可能有所延誤，有識之士實不願見。

兩岸海空運直航對台灣而言，是將過去被迫「斷鏈」的供應鏈重接回去。其重要性就如同大陸方面 1979 年起，鄧小平路線下的「改革開放」政策達成了其與資本主義世界體系的再度接軌。

以兩岸海運直航而言，兩院爭議之關鍵乃在對現行〈商港法〉與〈台灣地區與大陸地區人民關係條例〉(以下簡稱：兩岸人民關係條例)適用優先順位之不同。其爭點乃在《海峽兩岸海運協議》之第 3 條(船舶識別)與現行〈商港法〉第 25 條。

前者約定：「雙方同意兩岸登記船舶自進入對方港口至出港期間，船舶懸掛公司旗，船艙及主桅暫不掛旗。」後者則規定，船舶入港、出港都要懸掛中華民國國旗及船籍國國旗。就此，立法院方面包括王金平院長及法制局，均認為前者違反了〈商港法〉，前者必須送交立法院「審議」、「修法」(修訂現行之商港法)，始能付諸實施。就此，行政院及其陸委會，及立法院之國民黨黨團則持不同之見解；其等認為海運、空運二項直航協議並不涉及修法，依〈兩岸人民關係條例〉第 95 條之規定，只須送請立法院「決議」即可，而非「審議」。「決議」者，即「同意」也。

本文支持行政院的見解。依現行〈兩岸人民關係條例〉之第 28 條、第 28 條之一、第 29 條、第 30 條，即一般人所稱之「直航條款」，其實已經授權給有關行政機關(交通部及其他有關部會)依法制訂「許可及管理辦法」等行政法規之權力，用以配套兩岸兩會正式簽訂協議後之付諸實施。

¹ 國立澎湖科技大學行銷與物流管理系副教授

在我國現行法制架構下，〈商港法〉與〈兩岸人民關係條例〉此二個法律之間的關係，前者應為「普通法」，而後者則為「特別法」。依「特別法」優先於「普通法」之法理學原則，以交通部為主的各有關部、會所制訂的有關兩岸海空運直航的「許可及管理辦法」(其內容與兩會協議內容相互配套)，係依據〈兩岸人民關係條例〉之特別授權，並未有違反〈商港法〉之問題存在。而〈商港法〉也無須「修法」。因為中華民國與其他「外國」之海運通航，其船舶識別仍然適用現行條文，蓋因「兩岸通航」與「中(中華民國)外通航」本質不同也。

兩岸之間要辦成任何大事小事，首先「正視現實、擱置爭議」，誠盼我國內部之行政/立法兩院間、朝/野政黨間，公忠體國，儘速「決議」，付諸實施，勿再節外生枝、貽誤商機，辜負兩岸人民二、三十年來之期盼！依最新進展，立法院已將「江陳會」四項協議全部改為交付委員會審查(付委審查)，殊堪告慰。而在兩岸之「大兩會」(海基會、海協會)決定大原則後，涉及實施細節的具體措施，近日兩岸海運方面的「小兩會」(台灣：台灣海峽兩岸航運協會、大陸：海峽兩岸航運交流協會)也已居間協商。預期於 2008 年 12 月中旬起，當可順利付諸實施。兩岸海運直航後的新時代即將展開！



本會會訊

『船舶與海運參考資料』目錄鋪陳網站歡迎瀏覽

- 一、 本會自民國 68 年至 92 年出版之『船舶與海運參考資料』合計 950 期，內容非常豐富涵蓋航運、造船、海險、港埠、航海、輪機及驗船等一般報導，市場調查、統計資料、工程技術、實用新知、國際公約，以及各國有關法令規章，均聘請學者、專家甄審編撰，深具參考價值。以往外界經常有人來電查詢此方面的文章，尤其是研究生，因為那是寫論文的最佳參考資料。
- 二、 該刊物於 92 年改版轉型為『船舶與海運通訊』後，許多後進之海運界人士及學生不知本會有上述之參考資料，更不知文章內容，因此本會特地將該資料所有文章標題掃描鋪陳於本會網站，外界人士可上網瀏覽查詢，如有需要可向本會購買精裝合訂本。
- 三、 本會『船舶與海運參考資料』精裝合訂本(每 50 期一卷)售價請參閱本會網站(點選「出版刊物」即可呈現)，學生或本會會員八折優待。存書不多欲購從速。
- 四、 歡迎加入本會會員，立即享受優待。

海運市場動態報導

貨櫃運輸動態報導

楊正行*

壹、 航商/航線/市場

一、 2009 年貨櫃航運展望

受到金融危機的影響，2009 年全球經濟下降已成定局。根據國際貨幣基金會（IMF）11 月份的最新預測，2008 年全球經濟成長由 10 月份預測的 3.9% 降到 3.7%，2009 年由 3.0% 降低到 2.2%。美國 2008 年 GDP 成長 1.4%，比之前的預測下降 0.2%；而 2009 年更從 0.1% 的正成長下調至衰退的 0.7%。2008 年歐元區 2008 年的成長預測從 10 月份的 1.3% 降至 1.2%，2009 年則從 0.2% 正成長下調至衰退的 0.5%。IMF 同時預測全球商品和服務貿易 2008 和 2009 年成長分別為 4.6% 和 2.1%，遠低於 2007 年 7.2% 的成長。

受經濟衰退的影響，今明兩年全球貨櫃運輸需求也受到波及。Clarkson 10 月份調低今年的貨量預測，預估 2008 年全球貨櫃貿易量約 1.38 億 TEU，增幅 6.8%；2009 年則為 1.48 億 TEU，增幅 7.2%，低於過去幾年兩位數的成長。

2008 年市場新船持續交付，預計 2008 年底全球貨櫃船隊總運能將達 1,463 萬 TEU，增幅 13.2%。預計 2009 年底全球總運能將達 1,649 萬 TEU，增幅 12.7%。

亦即從總體面觀之，今明兩年全球貨櫃貿易量從前幾年兩位數的成長明顯放緩至 7% 以下，但扣除加船減速、碼頭擁堵等因素後，實際的有效運能約保持在 10% 的成長，市場供需失衡壓力大。

1. 越太平洋航線東向貨量恐減少

2009 年美國經濟成長衰退無法避免，美國新房開工率仍在低谷徘徊，預計美國房市穩定要等到 2009 年下半年以後，由此推測 2009 年遠東出口到美國的貨量形勢不容樂觀。據 PIERS 統計，今年 1-8 月，越太平洋航線東向貨量為 894 萬 TEU，比去年同期下跌 6.5%。運能方面，部分船公司早在第三季就已經定下淡季停航計劃，8 月 CKYH 宣布從 10 月開始對 AWE5 美東全水路航線實施淡季停航，9 月 TNWA 也宣布將陸續從亞洲到美國的航線撤下至少 16% 的運能，總體來看，明年上半年船公司對越太平洋航線運能的投入十分謹慎，這將有利於緩和市場供需關係。另據 Drewry 預測，2008 年越太平洋航線東向運能比去年同期降低 1%，2009 年第一季比上季降低 5.5%，同時預測 2008 年越太平洋航線東向貨量降低 3%，2009 年則會成長 1.9%；而 PIERS 預測 2008 年越太平洋航線東向貨量比去年同期降低 5.3%，2009 年則成長 3.1%。相反的，受惠於上半年美元疲軟和部分穀物改走貨櫃，美國出口持續成長，太平洋航線西向運量增幅在 13% 左右，2009 年仍然約有 8% 左右的成長。

* 國立交通大學 交通運輸研究所碩士 陽明海運從業人員

2. 歐地航線成長放緩，航商撤線有利供求穩定

在相關經濟體經濟、外貿進出口放緩的背景下，2008 年歐地航線運量成長明顯放緩。據統計，今年前三季 FEFC 成員亞歐航線西向貨量為 707.5 萬 TEU，比同期僅成長 2.1%，其中，遠東至西北歐貨量 460.5 萬 TEU、成長 1.9%，遠東至地中海貨量 247.1 萬 TEU、成長 2.5%。對明年的展望，也相對保守，Drewry 預測今明兩年亞歐航線西向貨量分別成長 5.5% 及 5%；GLOBAL INSIGHT 則預測成長 2% 及 3% 左右。遠東/歐地航線是近年接納新船最多的航線，近期為因應市場的下滑，達飛、長榮、以星、馬士基、以及三大聯盟等船公司陸續縮減部分亞歐航線運力，對市場供需失衡有所疏緩。

雖然今年下半年全球資源性商品的價格大幅回落，但據 IMF 預測，2009 年國際油價繼續大幅回落的可能性不大，而 2009 年鐵礦石價格可能僅在 2008 年底的基礎上略為回落，但仍屬高位。因此，2009 年南美、非洲、澳洲和中東這些具有豐富資源的國家仍有不菲收入，從而推動其進口需求保持良性成長。IMF 預測中東地區 2008 年 GDP 成長 6.4%，2009 年也保持在 6% 左右；拉美主要國家今明兩年成長保持在 4% 左右；非洲經濟今明兩有望達到 6% 左右；澳洲 2008 年為 2.5%，而 2009 年為 2.2%。

受次級房貸危機蔓延影響，今明兩年全球經貿和貨櫃運量形勢嚴峻，貨櫃航商短期內面臨挑戰。歐美經濟若如 IMF 預測在 2009 年底走出谷底的判斷，加上中國經濟如果能持續相對高速發展、航運產業整合機會等一系列因素，未來全球經濟仍有機會處於新一輪良性發展的長周期。IMF 預計 2010 年全球經濟成長為 4.2%，2011-2013 年繼續保持在平均 4.7% 的成長平穩發展，如此 2010 年以後，預期貨櫃海運需求回復至 10% 左右的穩步成長，未來航運市場需求有機會仍處於新一輪良性發展的長周期。總之，2009 年對航運業來說，是至為關鍵的一年。

資料來源：中貿物流觀察, Dec.2.2008

二、遠東貨櫃貿易分析

據 CI 報導 MDS Transmodal 預測分析的資料指出，今明兩年受到全球不景氣的衝擊，貿易需求端的歐美需求大幅下跌，使得一向全球海上貿易重心的遠東亦受到波及。據 MDS 分析指出，遠東至北美西向航線今明兩年預估雖有 16% 及 13% 的成長，但東向卻令人大失所望，今年更呈現負成長，明年也僅有 1.2% 的超低成長。遠東至歐洲西向航線，今明兩年僅有 2% 及 3% 的低成長，遠低於過去兩位數的成長，東向航線雖有 7% 的成長，但也低於 2006~2007 年的 9% 的成長；至於遠東至南亞西向航線，今明兩年可望還有 17% 與 15% 的高成長，但東向航線則呈現負成長，一反 2006~2007 兩年 10% 及 12% 的高成長。

年度	2008		2009	
	TEU	Growth %	TEU	Growth %
遠東/北美	14,455,150	-0.3%	14,625,404	1.2%
北美/遠東	4,889,007	16.1%	5,536,520	13.2%
遠東/歐洲	15,051,183	2.4%	15,553,605	3.3%
歐洲/遠東	5,501,920	7.6%	5,909,116	7.4%
遠東/南亞	6,541,109	17.6%	7,502,790	14.7%

南亞/遠東	1,163,692	-2.6%	1,155,153	-0.7%
-------	-----------	-------	-----------	-------

資料來源：CI，November 2008

三、航商關切日益猖獗的海盜活動

葉門西南岸亞丁灣附近海盜猖獗，嚴重影響貿易及航運安全，由於亞丁灣控制紅海海峽及蘇伊士運河出入口，為亞太地區與歐洲重要貿易管道，每年通過之船隻達 16,000 艘次以上，近來此區海盜猖獗已成為全球最危險之海域，據英國智庫 Chatham House 統計，本年已發生海盜攻擊商船事件達 61 件，索取贖金估計約達 1,800~3,000 萬美元，更發生載有坦克及武器裝備之烏克蘭貨輪於該區遭劫事件。

由於海盜活動猖獗，已使該航線之船運保險費用增加，另迫使部分貨輪繞道非洲好望角，徒增航程及燃油成本，美俄等國皆派遣武裝軍艦在有關海域巡弋。由於擔心國際社會無法在實施有效措施來保護航行安全，已有貨櫃航商考慮航線調整的可能性，並透過 IMO 向聯合國反應海盜對航海安全與國際貿易的嚴重後果。也有市場人士分析認為，貨櫃船因為船速較快，在該地區遭到攻擊的可能性較小，但也顯示海盜問題的嚴重性。

資料來源：船聯會

四、兩岸海運直航 12 月 15 日正式啟動

自兩岸兩會於今年 11 月在台北簽署海運直航協議後，兩岸交通部於 12 月 12 日分別公佈相關管理辦法，並自 12 月 15 日生效。12 月 15 日在基隆港有陽明海運、萬海航運、台灣航業及福建華榮海運展開歷史的兩岸直航首航，在高雄港則有長榮海運，在台中港大盛船務代理的砂石船都將參與直航首航；在大陸則有中遠及中海兩家公司由大陸天津首航台灣，另中遠亦在上海首航台灣。

五、馬士基 (Maersk) 重新布署運力

據報導指出，馬士基會將巴拿馬型船從經蘇伊士運河的北美航線中撤出，另以配載 6,500 TEU 的貨櫃船代替，共有 13 艘船，其中 7 艘由馬士基營運，6 艘由達飛營運，撤出的巴拿馬型船舶不排除先閒置。新運能安排是要因應 2009 年更惡劣的經營環境而必須作出的調整，而經巴拿馬運河的航線，將會由 8 艘 4,300 TEU 的貨櫃船營運，馬士基和法國達飛 CMA CGM 各占 4 艘，相關的安排會有助馬士基每周削減航行至美西 3,000 TEU 的運力。

資料來源：中貿物流觀察, Dec.2.2008

六、川崎“K”Line 與太平船務 (PIL) 合闢亞洲至南美航線

據報導指出，日本川崎(“K” Line) 日前宣布將於 2009 年 1 月開通每周一航班的亞洲至南美東岸航線，該公司將與太平船務 (PIL) 一起聯營該航線，分別各投入 5 艘巴拿馬型船舶，直接連通中國與南美東岸，以滿足中國與南美東岸間快速成長的貨運需求，並與亞太及印度洋區域整個航線網絡連結。

資料來源：中貿物流觀察，Dec.2.2008

七、馬士基 (Maersk) 投資計畫喊卡

繼日前在越太平洋航線率先大殺價 USD400/TEU 之後，據經濟日報引用彭博資訊消息指出，全球最大貨櫃航商丹麥馬士基將取消或延後所有新投資計畫，以保留現金等待投資機會，這不僅反映出經濟不景氣重創海運業，也凸顯業界運能過剩以及向銀行融資困難等問題。

據馬士基集團(AP Moller Maersk Group)執行長安德森(Nils Smedegaard Andersen)12日表示：「我們要保留現金，以把握未來的投資機會。」馬士基擁有逾 470 艘船隻，總共可載運 190 萬個貨櫃。隨著美、歐陷入經濟衰退，加上全球貿易航線的競爭日趨白熱化，該公司已開始虧錢。

安德森說，馬士基要取消購買新貨櫃船、放棄收購瑞典油輪營運商 Brostroem，而且打算閒置八艘船，主因是全球貨運量下滑。如果明年經濟情況沒有好轉，馬士基可能須考慮閒置更多船隻，這是過去沒遇過這麼惡劣的情勢。

安德森說：「未來幾年，我們的營運將不需要再向銀行借錢。」馬士基也會刪減成本，包括減少所有不必要的商務旅行。他並警告，該公司未來幾年的獲利會減少，原因是貨櫃費率下滑以及能源價格崩跌導致旗下石油、天然氣部門的獲利縮水。受安德森的談話影響，馬士基的股價 12 日在哥本哈根股市一度大跌 4.1%，收盤下挫 3.1% 至 2.86 萬丹麥克朗，該股今年來下挫 47%。

馬士基 8 月同意以 36.2 億瑞典幣（4.5 億美元）收購 Brostroem，成為全球最大汽油、航空燃料與柴油油輪營運商。6 月底也曾宣布已向南韓現代重工訂購 18 艘新的貨櫃船，兩周後又表示將向大宇造船購買 16 艘船。全球景氣急轉直下對海洋航運商的衝擊尤其大，面對需求驟降，航商只好紛紛降價求生存。這個產業也飽受運能過剩所苦，許多航運業者近來才陸續收到幾年前全球景氣蓬勃發展時訂購的新船。希臘船運公司 Dryships 本周也宣布，要取消價值 4 億美元的四艘乾貨船訂單。

資料來源：2008/12/14 經濟日報

貳、港口

一. 中遠投資希臘港口

據報導，中遠日前在雅典正式與 Piraeus 港簽署碼頭投資合作協議，取得該港 2 號、3 號碼頭為期 35 年的特許經營權，總投資金額為 8.31 億歐元。

據報導指出，中遠有信心該項投資可在 35 年內回本。另根據協議，中遠太平洋將取得該特許權使用 2 號碼頭，並發展 3 號碼頭東面部分土地，初步為期 30 年，待 3 號碼頭東面部分完成興建後，可優先將使用期再延長 5 年。

二. 法國達飛海運獲准廈門投建貨櫃碼頭

法國達飛海運 (CMA CGM) 日前宣布，將在廈門港參與投資興建並管理深水貨櫃碼頭，已獲中國國家發展改革委員會及商務部正式批准。廈門港深水貨櫃碼頭項目由達飛海運、香港新創建集團和廈門海滄投資總公司共同投資興建，預計 2010 年投入營運。達非擁有 2 個泊位、合資期限為 50 年的項目中擁有 30% 的股份。

油輪市場動態報導

張倬瑋*

十一月份油價整體還是呈現一個跌勢，僅在 11 月 20 日一艘載有 200 萬桶原油的 VLCC 天狼星號被索馬利亞海盜挾持，及最後一週時因為美國能源局宣佈該國原油庫存意外下滑 40 萬桶時油價有小幅回升。但隨著經濟利空的消息不斷，市場前景看壞，整個石油的需求面預期依舊疲軟。即使 OPEC 立即對下滑的油價立即做出反應，召集各成員國開緊急會議，再度提出減產計畫並呼籲其他非會員國如俄羅斯、挪威及墨西哥一同加入減產行列；但全球性經濟不景氣所帶來的影響持續發酵，截至十一月底，西德州、杜拜及北海布蘭特分別收在 54.43 美元、47.61 美元以及 48.60 美元。相信 12 月 17 日在阿爾及利亞所舉行的 OPEC 正式會議便可驗收這些措施的成效，屆時亦可推估明年油價的走勢。

壹、VLCC 市場東強西弱

受到 OPEC 減產的影響，11 月份中東地區 VLCC 的成交貨載數較上個月減少了十五筆；但亞洲市場運費並沒有明顯的下滑，甚至前三週東行雙殼船的運費還一直維持在 WS70 點的水準，僅在月底時滑落至 WS65 點附近。然而波灣西行及西非市場的運費卻有截然不同的表現，月底運費分別成交在 WS47.5 以及 WS67.5 點的水準，兩者下跌的幅度皆超過月初成交價的四分之一。

貳、SUEZMAX 運費跌幅不一

11 月份 Suezmax 的運費基本上呈現了一路走滑的走勢，月底黑海到歐陸及美灣的運費維持在 WS125 點附近，下跌約 50 點左右；但月底西非及北非的運費分別下滑到 WS92.5 點及 WS95 點，幾乎是月初的成交價的一半。倒是波斯灣地區的運費月底東行運費為 WS120 點，西行為 WS105 點；僅下跌 20 點左右，估計只是因為燃油價格下跌而造成的運輸成本降低的市場反應。

參、AFRAMAX 運費落差有限

受到 10 月最後兩週 Aframax 運費大跌的關係，11 月份的運費漲跌並無大起大落的現象。美洲運費由月初的 WS145 點小幅下滑到 WS125 點；歐洲的運費區間則是介於 W110 - 130 點之間。變動最少的就是中東到遠東的的運費，月底較月初僅下跌了 5 點來到了 WS157.5 點。

肆、成品油運輸市場運費依舊下滑

由於各國對成品油的運輸需求減少，連帶影響到了 11 月成品油市場的運費表現；各種船型皆呈現了一個下滑的走勢，月底時 LR1 及 MR 運費維持在 WS200 點左右，而 LR2 的運費則下滑到 WS170 點。可是由於海運燃油價格每噸下跌了約 100 美元；站在船東角度來看，反映在營運成本上，對於成品油輪的獲利能力依然感到滿意。

* 中國航運股份有限公司 油輪業務組

TANKER MARKET FREIGHT RATES NOV/2008

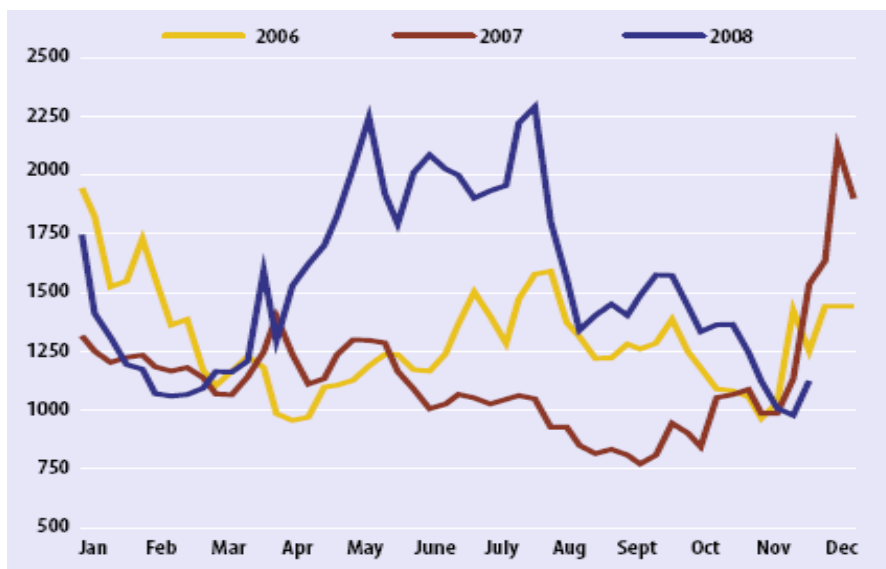
DIRTY	TYPE	28-Nov	31-Oct	07-Nov	14-Nov	21-Nov
MEG / WEST	VLCC	47.5	70.0	60.0	60.0	52.5
MEG / JAPAN	VLCC	65.0	70.0	72.5	70.0	70.0
MEG / SINGAPORE	260,000	67.5	72.5	72.5	71.0	70.0
WAF / USG	260,000	72.5	100.0	105.0	80.0	80.0
WAF / USAC	130,000	92.5	180.0	175.0	145.0	110.0
SIDI KERIR / W. MED	135,000	95.0	170.0	172.5	150.0	135.0
N.AFR / EUROMED	80,000	110.0	180.0	130.0	115.0	102.5
UK / CONT	80,000	110.0	170.0	120.0	117.5	105.0
CARIBS / USG	70,000	112.5	165.0	135.0	125.0	132.5
VLCC fixed all areas in the week :		31	29	37	25	36
Previous week :		36	39	29	37	25
VLCC available in MEG next 30 days:		87	102	102	86	85
Last week :		85	107	102	102	86

CLEAN	TYPE	28-Nov	31-Oct	07-Nov	14-Nov	21-Nov
MEG / JAPAN	75,000	170.0	285.5	240.0	190.0	185.0
MEG / JAPAN	55,000	200.0	300.0	250.0	230.0	235.0
MEG / JAPAN	30,000	220.0	335.0	280.0	275.0	230.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	190.0	295.0	270.0	240.0	210.0
BALTIC T/A	65,000	190.0	250.0	230.0	225.0	220.0
UKC-MED / STATES	37,000	180.0	210.0	185.0	185.0	185.0
CARIBS / USNH	38,000	160.0	165.0	165.0	165.0	165.0

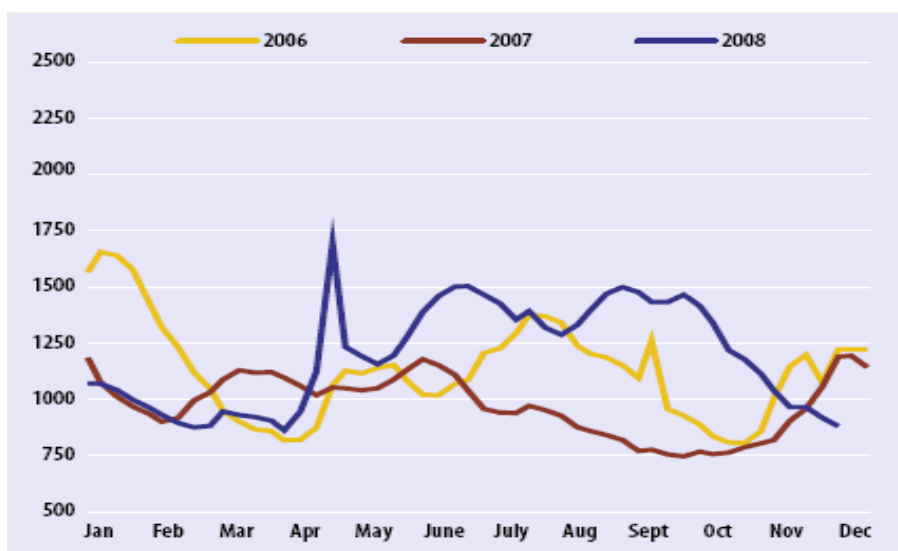
1 YR TC USD / DAY	TYPE	28-Nov	31-Oct	07-Nov	14-Nov	21-Nov
VLCC	(MODERN)	\$60,000	\$67,500	\$67,500	\$62,500	\$62,500
SUEZMAX	(MODERN)	\$40,000	\$47,500	\$47,500	\$42,500	\$42,500
AFRAMAX	(MODERN)	\$30,000	\$35,000	\$35,000	\$32,000	\$30,000
PRODUCT LR2	105,000	\$31,500	\$35,000	\$34,000	\$32,000	\$31,500
PRODUCT LR1	80,000	\$28,000	\$29,500	\$29,000	\$29,000	\$28,500
PRODUCT MR	40,000	\$21,500	\$23,750	\$23,000	\$23,000	\$22,500



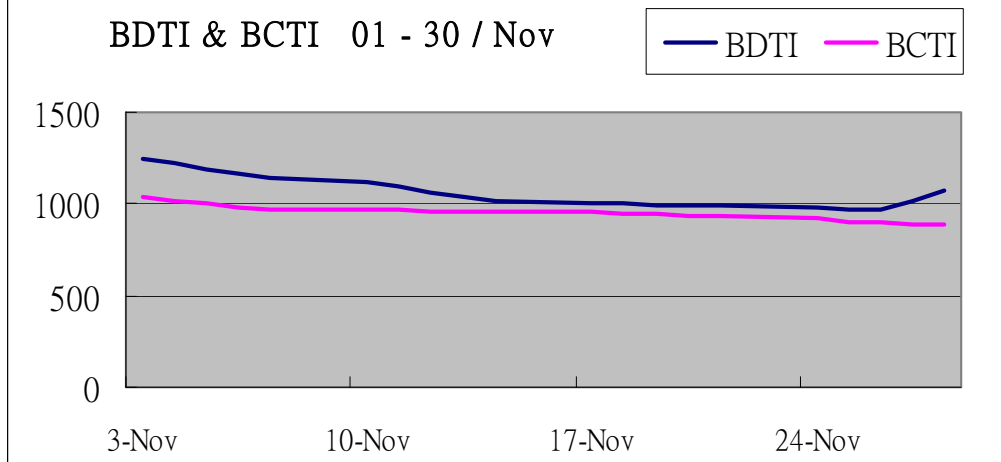
BALTICS SPOT RATES – CRUDE OIL



BALTIC CLEAN RATES



BDTI & BCTI 01 - 30 / Nov



參考資料：Fearnleys, Fairplay



國際散裝乾貨船海運市場行情分析

陳永順*

受到全球金融風暴連鎖反應的衝擊，全球經濟陷入空前衰退，商品交易流通減緩，各行各業經濟活動急凍，所有商品銷售冷颼颼，導致全球的貿易量大幅下滑，尤其大宗散裝乾貨如礦砂、穀類、水泥及建材等的貿易需求急速萎縮。鋼鐵產業為過去散裝乾貨船市場價格連翻上漲且屢創新高之幕後推手，鋼鐵產業受到鋼材下游關聯產業如汽車、電器、建築及造船等市場冷颼颼的拖累，鋼材需求量急凍，價、量齊跌，致鋼鐵產業營運陷入困境，為穩定市場及減少虧損，全球鋼廠吹起減產風，世界最大煉鋼廠阿賽洛米塔爾、日本新日鐵與其他大型煉鋼業者都因全球經濟減緩而減產，導致礦砂需求大幅下滑，尤其中國鋼廠減產幅度最顯著，加上中國港口高庫存無法消化，以致於中國鋼廠進口礦砂急速下降，中國鋼廠明年礦砂進口可能維持與今年相當約 4 億多噸，惟依美林最新預估；明年全球礦砂需求量將比今年減少 1.1%，罕見出現負成長。礦砂海運量急速下滑，首當其衝海岬型船市場應聲重挫，跌幅最深遠超過 25 年前歷史新低。其他較小型船市場雖有穩定煤炭貨載稍可解渴，但也難逃全球金融風暴襲擊，價格也連翻破底，跌至亞洲金融危機期間水準。市場傳聞日本 MOSK 為因應航市價格暴跌逾 95%，為減少營運虧損，可能將 7 艘海岬型礦煤運輸船解體，受到鋼廠減產及貿易信用拉扯，致礦砂及煤炭貨載消失，並打算將租入 20% 海岬型船停航。市場傳聞 12 月上旬逾 160 艘海岬型船停擺，占現有船噸 20% 以上。同時，航市陷入僧多粥少的困境，貨少船多，搶貨廝殺空前激烈，儘管不少船隻已停航，還是無法挽救市場持續下挫的命運，海岬型船市場已陷入流動風險。雖然很多船東急欲將手頭逾齡船拆解，以紓緩市場船噸超額供給壓力，以及減少虧損，惟全球拆解廠規模無法應付急來大量拆船需求，以及解體船價格重挫和銀行信用緊縮等影響，衝擊到解體船速度，故欲從加速解體船來改善市場船噸供需問題，似乎短期間很難見效。

一、波羅的海運運價指數

《圖 1》顯示海運運費綜合指數(BDI)、海岬型船運費指數(BCI)、巴拿馬極限型船運費指數(BPI)、超輕便極限型船運費指數(BSI)及輕便型船運費指數(BHSI)的變動趨勢。受到全球生產及消費力道減弱的衝擊，各類海運貨載頓時出現萎縮，市場交易活動幾乎陷入停滯，需求大小型船噸萎靡不振，致所有大小船噸出現超額供給過剩現象，市場傳聞在 12 月上旬有約 19% 的海岬型船船隊無法覓得運務，致逾 160 艘海岬型船漫無方向到處遊蕩，船噸陷入流動性風險，導致市場價格從 9 月份後出現急速自由落體下墜，各類型船舶市場行情紛紛跌破 2001 年底亞洲金融危機期間最低水準，尤其海岬型船市場價格跌幅更深，遠超過 25 年前歷史低點，價格幾乎躺平且不夠支付船務成本，市場價格對船東而言，已顯現食之無味棄之可惜地步，於是紛紛選擇將船隻停航，以紓緩市場超額供給壓力，使近期市場跌勢有趨緩現象，距底部已不遠了，惟欲止跌出現明顯反彈，似乎難度頗高，因全球金融危機短期間不可能獲得有效解決。本波各型船市場在第 4 季真正感受到金融海嘯威力，在 9 月起跌勢出現加劇，幾乎呈現自由落體下墜，以海岬型運費指數(BCI)頓失中國進口礦砂海運量的支撐，船噸超額供

* 國立台灣海洋大學航運管理系博士 高雄海洋科技大學運管系兼任助理教授暨長榮大學航管系兼任教師

給嚴重，發生流動性風險，市場出現恐怖性殺盤，價格跌幅最深。儘管澳洲礦砂供應商 BHP 出現低價承接 10 多艘蹤跡，惟僅杯水車薪而已，根本無法抵擋那麼多嗷嗷待哺船隻，尤其中國鋼鐵產業的萎縮對海岬型船市場才是致命一擊。BCI 指數自 6 月上旬的 19,687 點歷史高點，反轉直下以來，歷經逾 5 個多月連翻下跌，整數關卡陸續失守，在 11 月中旬跌破千點以下，11 月底續潰破 9 百點，12 月上旬下挫到 830 點，為歷史新低點，從歷史高點迄今幅近 96%，似乎跌無可跌，並已出現止跌反彈，應可暫時化解跌跌不休危機。巴拿馬型船市場受到礦砂海運量銳減的衝擊不若海岬型船市場嚴重，所幸燃煤海運貨載尚能維持穩定增長，而雖焦煤海運量有所減少，惟殺傷力不若礦砂嚴重，穀類也無法幸免受到金融危機連鎖反應的衝擊，然影響程度相對較輕微，整體而言，市場高度倚賴鋼鐵產業者，其受傷程度最為嚴重，反之，愈小型船與鋼鐵產業關聯性較低，行情跌幅則較輕。BPI 指數自 5 月下旬的歷史高檔 11,425 點反轉震盪下跌，歷經近 6 個月幾乎連翻下挫，整數關卡連續失守，9 月底跌勢加劇，似乎呈自由落體下墜，在 11 月上旬曾出現跌深反彈，歷經約 2 星期的彈升約 350 點，並瞬間站上千點以上，惟仍敵不過大環境持續惡化，行情再度下挫，12 月上旬指數 600 點再度淪陷，續下探至 504 點，從歷史高檔下墜跌幅逾 95%，跌勢仍未落底，500 點關卡將淪陷。金融海嘯越演越烈，信用買賣瓦解，連次要原料海運貨載急速萎縮，超輕便極限型船連袂跌跌不休，10 月下旬跌破 1,000 點，持續一路下殺，11 月上旬跌近 500 點，隨後經兩星期多小幅反彈逾百點，11 月底仍抵不過環境惡化，再度反轉下挫，迄 12 月上旬回落至 549 點。全球原料商品通路陷入寒冬，汽車、家電、機械及房地產等銷售冷颼颼，直接衝擊上游金屬材料及建材等市場，進而拖累高度倚賴這些商品海運貿易量的輕便型船市場，BHSI 自 5 月下旬反轉下跌以來，幾乎呈溜滑梯一路走低，至 11 月中旬下挫至歷史低點 284 點，然後歷經一星期多跌深微幅反彈，終究缺乏實質利多激勵，再度回軟下跌，12 月上旬回跌至 300 點整數關卡，跌勢有趨緩現象，象徵距離底部已近。受到全球金融風暴波及擴大，重創商品流通及消費力道，各大小型船市場乃無一幸免受到拖累，幾乎全面崩盤，尤其對海岬型船市場衝擊至深，運費綜合指數(BDI)連翻重挫，BDI 自 5 月下旬締造 11,793 點歷史最高後反轉下墜，歷經 6 個月連翻下墜，整數關卡持續失守，10 月底跌破千點，雖 11 月上中旬曾受到巴拿馬型船以下船型市場出現小幅反彈的抬拉，BDI 曾同步止跌反彈，迄 11 月下旬巴拿馬型船以下船型市場反彈結束而告回軟，BDI 缺乏支撐而同步下跌，12 月上旬指數 700 點無法守住，續下探至 672 點，雖 BCI 已有止跌跡象，惟 BPI 未止，致 BDI 有續探新低可能，從歷史高點迄今下挫幅度逾 94%。多數經濟研究機構認為此波全球金融海嘯重創全球經濟，引發工業生產縮小或關產，勞工失業創新高，出現通貨緊縮，明年上半年將是最艱困時期，明年下半年全球金融危機應可逐步化解，同時，迄今新興經濟體受到影響有限，經濟成長動能依然存在，下波全球經濟復甦應由新興市場發動，展望明年下半年全球經濟將觸底回春。惟航市船噸供給展望未來 1~2 年超額過剩問題益加嚴重，預估近 1~2 年新船噸運力交付進入高峰期，拆船速度遠遠落後交船速度，應很難抵消船噸運力增加，因此，儘管樂觀預期明年下半經濟活動會好轉，貨載需求有機會復甦，惟航市船噸過剩的夢魘還是揮之不去。

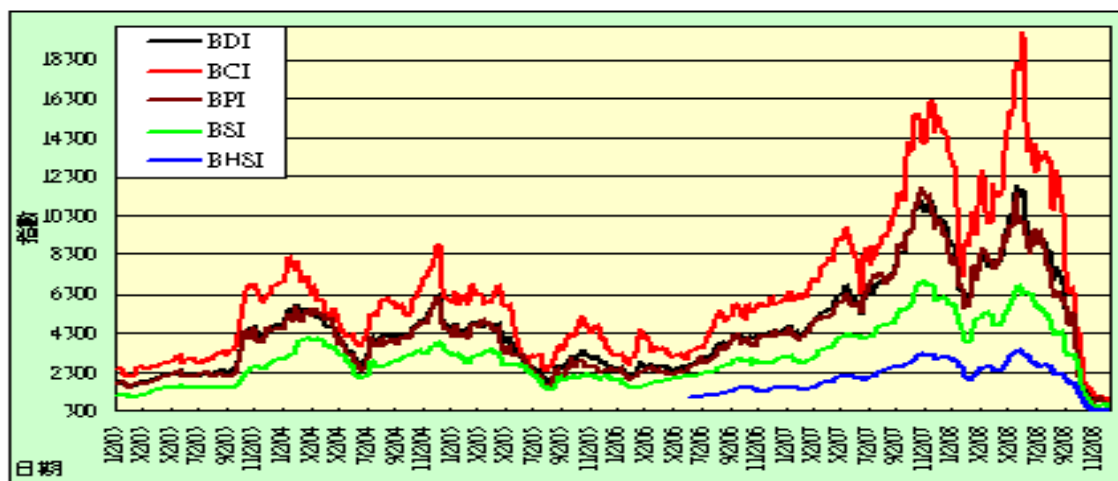


圖1 綜合指數(BDI)及四類型運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

二、海岬型船市場行情

《圖 2》顯示海岬型船運費指數(BCI)組成成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。全球金融風暴，拖垮全球經濟，消費急凍，鋼材需求持續下滑，世界鋼鐵動態預測，今年全球鋼材需求量將下降 3%，2009 年將下降 5%。倘金融風暴無法有效遏制，勢必將由金融領域延燒至實體經濟，屆時全球的貿易量大幅下滑，石油、礦砂、糧食、水泥等大宗商品的貿易需求會劇降，航市大宗散裝海運貨載水庫逐漸乾涸，散裝乾貨船市場面臨流動性風險，船隻陷入無貨載可運厄運，航市價格如洩了氣皮球，自高檔直落谷底。海岬型船市場基本面幾乎依靠全球鋼鐵產業的支撐，如今鋼鐵消費市場冷颼颼，鋼價崩盤，鋼材流通量腰斬，全球各大鋼廠為挽救跌跌不休鋼價及降低虧損，以減產或停產手段來因應，包括世界最大煉鋼廠阿賽洛米塔爾、日本新日鐵與其他大型煉鋼業者都因全球經濟減緩而減產，導致礦砂需求巨幅下滑，礦砂出口港堵市堆積如山，傳聞中國不少小鋼廠停產，中國增加國產礦砂的供應，各鋼廠礦砂庫存量，已經超過 4 個月以上，中國礦砂市場供過於求的問題越來越嚴重，導致中國進口礦砂劇減。根據中國內部資訊透露明年中國礦砂進口量將維持在 4 億噸左右，大體與今年持平，這將是 11 年來中國進口礦砂首次沒有增加的一年。倘若明年鋼鐵產業依然蕭瑟冷颼颼，礦砂需求量疲弱不振，則不僅海岬型船市場難見春天，其他較小船型市場也難展笑容，整體航市難回春。海岬型船市場 4 條租金航線平均租金在 6 月上旬創歷史高檔 233,988 美元後，反轉震盪下挫，8 月底跌勢加劇，連翻跌破整數萬美元關卡，在 10 月中旬一舉攆破 1 萬美元，迄 12 月上旬已跌至 25 年時歷史低檔還低，下墜至 2,319 美元，成為歷史新低檔，此水準已不敷支付船務成本，從歷史高檔跌幅逾 99%，亦即僅剩 1%，似乎底部已築成，近日出現跌深反彈，又回漲至 2,763 美元，惟反彈幅度毋庸寄以厚望。大西洋返回遠東租金航線 6 月上旬衝抵歷史新高 283,000 美元後，反轉持續震盪下挫，9 月下旬跌勢加劇，如自由落體下墜，11 月上旬攆破萬美元關卡，迄 12 月上旬下墜至 5,027 美元，跌幅逾 98%，成為歷史新低，近日出現止跌反彈，小幅回漲至 5,281 美元。大西洋租金航線 6 月上旬衝至歷史高檔 235,600 美元，然後反轉震盪下跌，連翻跌破整數萬美元，10 月下旬攆破萬美元關卡，迄 12 月上旬下挫至 1,221 美元，下跌幅度逾 99%，幾乎要見骨，成為歷史新低檔，近日出現止跌反彈，回漲至 2,093 美元。太平洋租金航線 6 月上旬已急速拉漲至歷史新高 251,625 美元，

隨後反轉持續震盪走跌，9月初跌勢加劇，連續攪破整數萬美元關卡，10月中旬萬美元淪陷，血流不止，續探新低，迄12月上旬跌落至1,749美元，下跌幅度逾99%，將成為歷史新低記錄，近日止跌回升，反彈至2,230美元，是否續彈仍待觀察。遠東返回歐陸租金航線6月上旬衝抵歷史高檔165,727美元，隨後震盪下滑，9月初跌勢加劇，急速攪破整數萬美元，10月中旬萬美元關卡失守，迄12月上旬幾乎打到跌停1,233美元，下跌幅度逾99%，將成為歷史新低點，近日反彈至1,447美元。海岬型船航線租金幾乎全部躺平，僅剩千把塊，船東心都在淌血。近日出現止跌小幅回升，是否持續且反彈幅度？仍有待觀察。

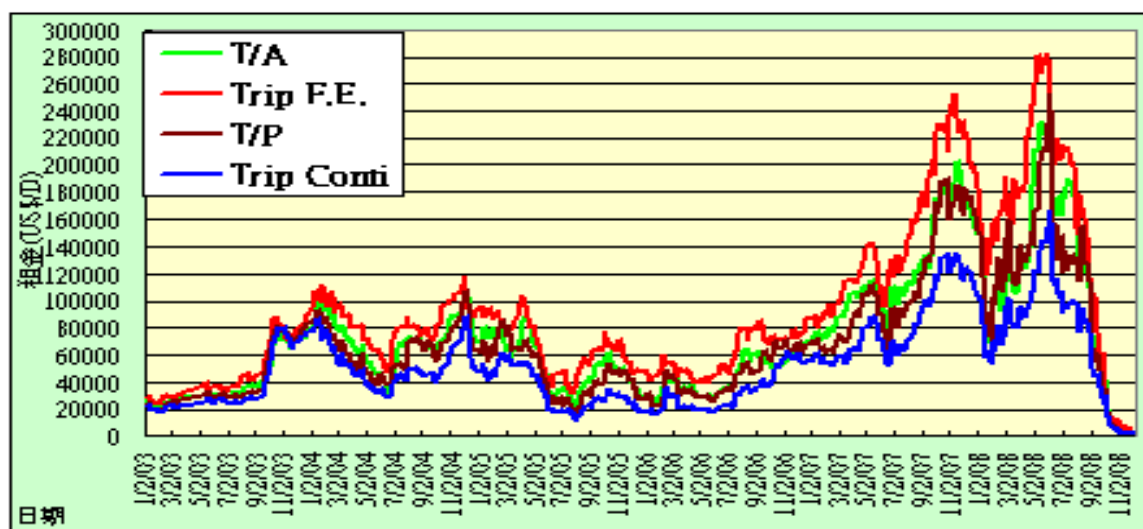


圖2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、巴拿馬型船租金航線

《圖3》巴拿馬型船運價指數組成中4條租金航線之租金行情變動趨勢。本波金融海嘯重創鋼鐵產業，鋼材需求陷入寒冬，各大小鋼廠紛紛減產因應，導致礦砂需求急凍，礦砂海運量減少，雖海岬型船市場傷害最深，但海岬型船市場暢旺時，巴拿馬型船市場也同步受惠，今海岬型船市場落難，巴拿馬型船市場除將失去主力護法外，海岬型船運價遠低於巴拿馬型船運價，貨主租方當然大方選用便宜又大之海岬型船，此情況下，巴拿馬型船流失不少鋼廠進口原料貨載。所幸燃煤海運貨載受到此波金融海嘯衝擊較輕，燃煤海運貨載尚能穩定增長，有助於紓解船噸供給過剩壓力，雖穀類及其他次要散裝貨載難幸免於難，此類海運貨載也因銀行信用緊縮而下滑，整體船噸需求呈現疲弱不振，而船噸供給卻有增無減，新船運力交付續增，拆船速度緩慢，航市僧多粥少，船東唯有殺價搶貨一途，導致航市呈現崩盤，價格連翻重挫，幾乎跌至船務成本下，船東呼籲停航來止血。雖11月上旬曾出現跌深反彈，持續2星期的上漲，最後，仍敵不過大環境持續惡化，還是後續無力而回跌，12月上旬海岬型船市場已見止跌訊號，但巴拿馬型船續跌，只要海岬型船市場能止跌回春，對巴拿馬型船市場應會有正面鼓舞作用。巴拿馬型船4條租金航線平均租金在5月下旬飆漲至歷史高檔91,710美元，隨後歷經近6個月震盪走跌，幾乎呈流滑梯下跌，偶爾止跌回升，然僅跌深反彈，無法改變下跌走勢，因而連翻破底，整數萬美元急速失守，在10月中旬跌破萬美元關卡，11月上旬曾跌至近期低檔5,446美元後反彈，反彈至8,172美元終告不支而回跌，迄12

月上旬下墜至 4,058 美元，下跌幅度近 96%。大西洋回遠東租金航線 5 月下旬攀登歷史最高檔 118,450 美元，隨後反轉上下震盪下跌，歷經近 6 個月溜滑梯，跌多偶爾反彈卻無力，連翻跌破整數萬元，9 月上旬跌勢加劇，11 月上旬曾止跌回升，歷經約 2 星期反彈，還是無法承受僧多粥少打擊，再度反轉下挫，11 月下旬跌破萬美元關卡，迄 12 月上旬下墜至 6,593 美元，跌幅逾 94%。大西洋區租金航線 5 月下旬衝上歷史最高峰 112,800 美元，隨後反轉上下震盪走低，9 月上旬跌勢加劇，整數萬美元連續失守，10 月中旬萬美元淪陷，雖 11 月上旬曾出現反彈，惟反彈後繼無力而反轉回跌，迄 12 月上旬下挫至 3,549 美元，跌幅逾 96%。太平洋區租金航線 6 月上旬攀登今年最高檔 79,588 美元，隨後反轉震盪下跌，雖 11 月上旬曾出現反彈，仍須向無情環境低頭而反轉下跌，迄 12 月上旬下墜至 3,300 美元，下跌幅度近 97%。遠東回歐陸租金航線在 6 月中旬抵近期波段高檔 63,411 美元，隨後反轉一路走跌，整數萬元連翻失守，10 月中旬跌破萬美元關卡，迄 12 月上旬下墜 2,789 美元，跌幅逾 95%。巴拿馬型船市場價格跌幅比海岬型船輕，巴拿馬型船市場各航線租金均高於海岬型船，甚至連較小型船租金都比海岬型船高，反應愈大型船營運愈無彈性且市場風險最高。市場人士悲觀認為未來一年船噸需求將難有起色，供給面卻愈來愈吃重，因此，明年航市依然處於低檔振盪格局，下檔已跌無可跌，上檔空間也應屬有限。

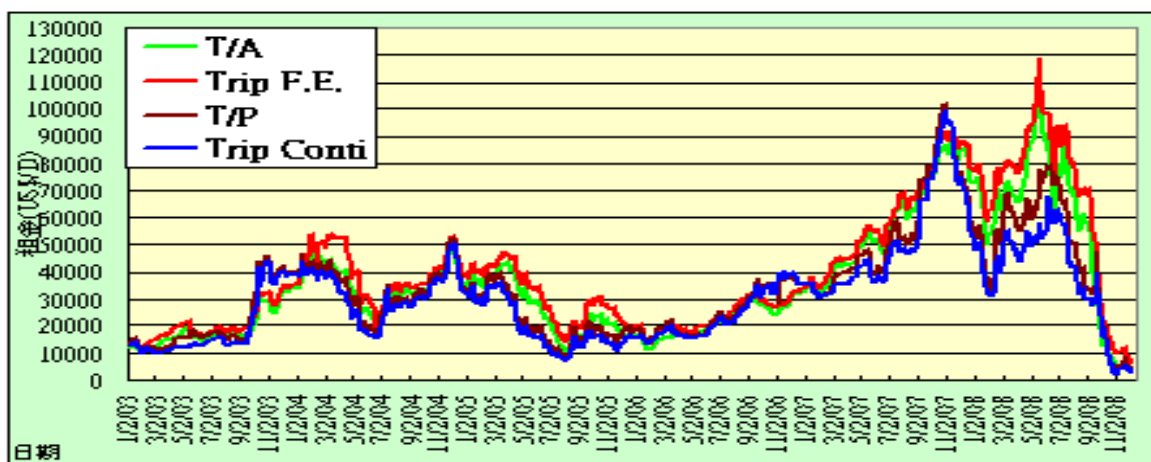


圖3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、超輕便極限型船市場分析

《圖 4》超輕便極限型船運價指數中選定 4 條具有代表性航線之租金行情變動趨勢。雖超輕便極限型船市場與鋼鐵產業關聯度不若海岬型船市場及巴拿馬型船市場那麼高，然全球金融海嘯對全球各行各業皆無一幸免於難，市場交易少了銀行信用融貸，導致原料商品流通速度趨緩，各原料商品市場交易清淡，生產者庫存量爆滿，價格呈現無量下跌，有些產業已撐不下去而倒閉者已層出不窮，尚能支撐者紛紛減產硬撐以渡寒冬。超輕便型船市場受到衝擊愈來愈明顯，海運貨載量急速萎縮，導致市場行情自 6 月中旬下跌以來，跌跌不休，儘管相對具有營運彈性，且受惠新興市場內需尚具動能，應受金融海嘯衝擊較有限，惟無法抵擋貨源劇減，航市船噸供給過剩的困境，不少船隻難覓得貨載，演變殺價搶貨，否則需到處遊蕩。若相較於大型船市場的跌幅，則超輕便型船市場跌幅還算輕，惟 12 月上旬大型船市場

行情已跌深而出現落底反彈，但超輕便型船市場行情尚未落底，仍有續探新低，以尋求落底反彈契機。超輕便極限型船 4 條租金航線平均租金在 5 月下旬飆漲至今年以來最高檔 70,125 美元，隨後歷經逾 7 個多月一路趨跌，整數萬美元連翻淪陷，10 月下旬 1 萬美元失守，11 月上旬下挫最低 5,343 美元，然後歷經約兩星期的反彈，11 月下旬再度回軟下跌，迄 12 月上旬下跌至 5,723 美元，跌幅度近 92%，此租金水準還比同期巴拿馬型船市場高出 1,500 美元以上，又比海岬型船市場多出近 3,000 美元。大西洋回遠東租金航線 5 月下旬攀登今年最高檔 86,680 美元，隨後反轉一路走跌，雖 11 月上中旬曾出現小幅反彈，惟仍敵不過經濟及金融環境持續惡化的打擊而回跌下挫，11 月下旬跌破 1 萬元關卡，迄 12 月上旬回檔修正至 7,110 美元，跌幅近 92%。大西洋區租金航線 5 月下旬衝上今年最高峰 95,079 美元，隨後溜滑梯下跌，10 月中旬跌破 1 萬美元，11 月中旬曾出現短暫反彈，終究市場條件轉壞而反轉回跌，迄 12 月上旬下挫至 6,630 美元，跌幅逾 93%。太平洋區租金航線 6 月中旬上漲至今年最高檔 60,946 美元，隨後反轉下跌，幾乎呈現一路下跌，10 月中旬跌破 1 萬美元，11 月上中旬曾跌深反彈，終究形勢更加惡化，行情再度回跌，12 月上旬下挫至 4,752 美元，下挫幅度逾 92%。遠東回歐陸租金航線在 6 月中旬抵今年高檔 47,178 美元，隨後反轉一路走跌，10 月中旬跌破 1 萬美元，迄 12 月上旬下挫至 4,400 美元，跌幅逾 90%。

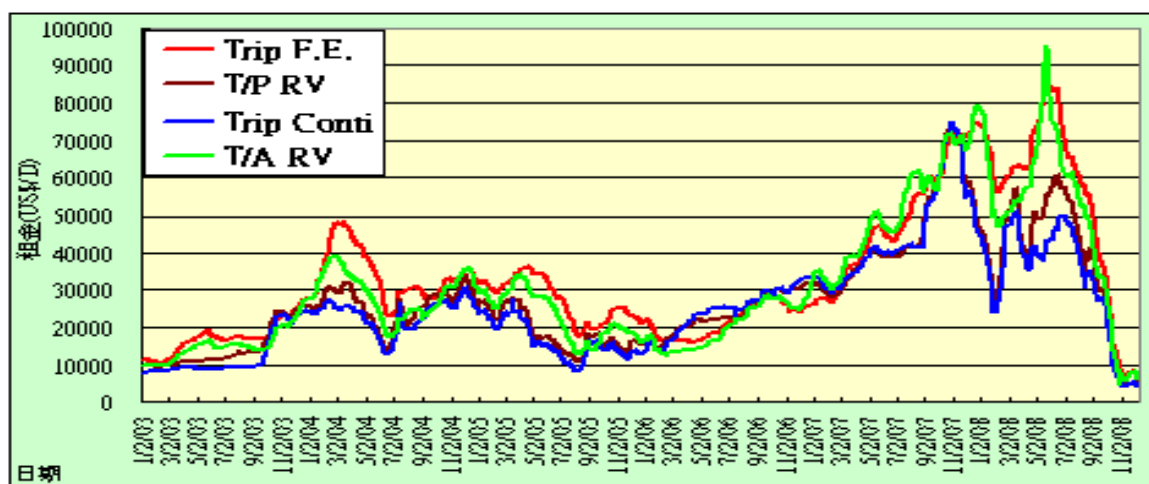


圖4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、輕便型船市場分析

《圖 5》輕便型船運價指數中選定大西洋及太平洋區租金航線之租金行情變動趨勢。受到金融危機及經濟衰退的雙重打擊下，全球次要原料、鋼材及建材等需求急凍，輕便型船市場海運貨載快速萎縮，致船噸供給過剩，船東互砍價格，價格直直落，跌幅不若大型船市場劇烈，跌落行情尚未達到停航成本，船東仍作困獸之鬥，無意將船隻封存停航，故輕便型船市場價格尚未落底，倘若全球金融危機無法化解，銀行對企業債信評等趨嚴，在惡性循環下，產業流動現金愈陷入困難，商品流動愈加緩慢，則航市海運量愈萎縮，輕便型船市場想短期間脫離泥沼可能不易。小型船逾齡比例偏高，經歷此波市場營運困境，將加速淘汰數量不少逾齡船，加上新船訂單消單，使市場重新沉澱洗牌，或許成為黎明前黑暗，長期航市將會柳

暗花明。輕便型船市場自 8 月上旬起幾乎呈現一路下跌，迄 11 月中旬曾出現跌深反彈，惟仍無法抵不過全球經濟環境持續惡化的衝擊，行情再度回挫。大西洋區租金在 5 月下旬曾抵今年高檔 US\$60,450，期間雖曾出現小幅反彈，惟上漲幅度有限且支撐力道不繼，還是呈現趨跌走勢，惟租金行情卻高於大型船市場，10 月中旬跌破 1 萬美元關卡，並繼續下修，11 月上中旬跌落今年最低水準，雖曾出現跌深反彈，惟 11 月底再度回挫，12 月上旬租金下修至 5,252 美元，從今年高檔下修幅度逾 91%。太平洋區 6 月中旬出現波段最高 38,061 美元後幾乎一路呈現下跌走勢，10 月中旬跌破 1 萬美元，雖曾於 11 月中旬出現一星期的跌深反彈，迄 12 月上旬下修至 3,512 美元，下修幅度近 91%。後續若大型船市場能率先止跌上漲，將有助於激勵小型船市場提早觸底反彈。

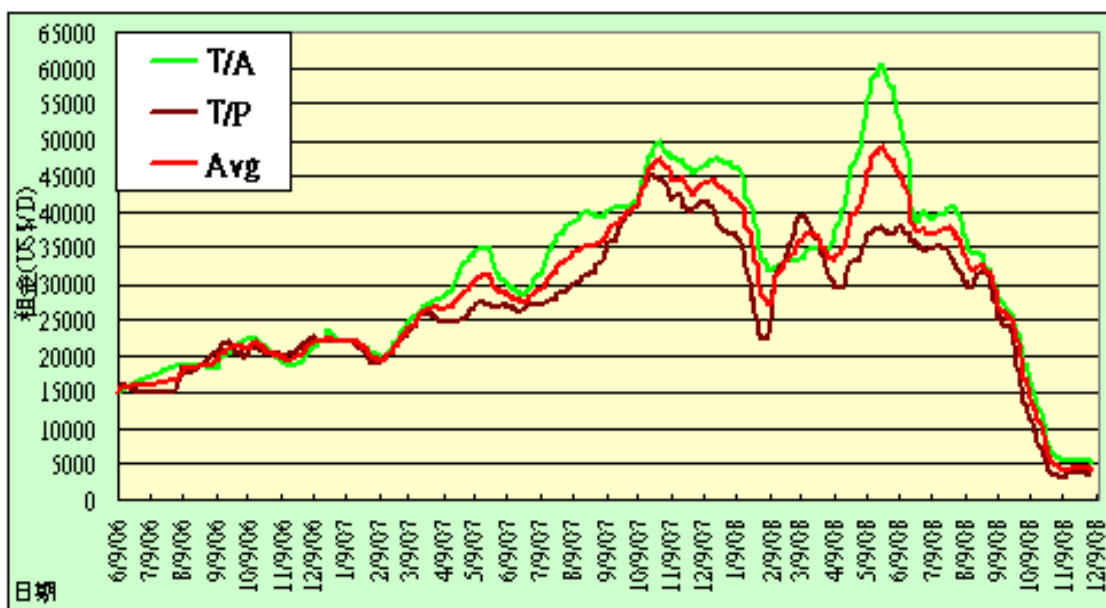


圖5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、國際油價市場

- (一) 全球經濟陷入衰退，需求急凍，壓低原油價格，導致國際原油價格自 9 月份後出現急速下墜，11 月下旬每桶跌破 50 美元關卡，從高檔以來已下墜近 100 美元。雖 OPEC 希望藉減產來穩住價格，希望維持每桶 60 美元，終究還是無法挽救跌跌不休油價。事實上，造成全球各產業價格下跌的主要原因，是全球性經濟嚴重衰退所引發需求疲軟，若此波金融海嘯無法有效化解，OPEC 減產手段將難發揮止跌效果。近日美國總統當選人歐巴馬發表化解金融海嘯措施，刺激市場信心，買盤湧入油市，原油價格重登每桶 50 美元關卡，惟近日抵擋不住實質需求疲弱不堪的打擊，原油價格再回跌下挫每桶 50 美元關卡，OPEC 持續放話不排除續減產，以阻止油價下跌，但是否能抵擋需求萎靡不振，所抵消減產推升油價效力。
- (二) 儘管國際原油價格在 4 個月內崩跌於 6 成以上，不過國際能源總署近期發表報告指出，全球金融危機將衝擊增產石油的關鍵投資設備，使原油產量難以彌補既有油田的自然衰竭，需求大於供給的問題會更嚴重。即使未來 22 年內全球原油需求完全不會增加，為

彌補既有油田的產量下跌，預估每日需增產 4,500 萬桶。並指出，全球須在 2030 年結束前投入 26 兆美元增產石油，才能彌補供給下滑的缺口。

- (三) 《圖 6》呈現台灣、新加坡與鹿特丹等地區船用燃油(IFO180)價格變動趨勢。國際原油價格受到全球經濟走疲，致需求減少，供給過剩壓力升高，導致國際原油價格自高檔急速下墜，進而引導國際船用燃油同步下挫。國際船用燃油價格自 7 月中旬抵歷史高檔後，反轉連翻下挫，9 月起跌勢加劇，迄今下挫幅度逾 6 成以上，運輸成本已大幅降低，雖美國總統選舉結束，油價曾受到激勵上揚，但終究無法抵不過需求疲軟而回跌。台灣船用油價 7 月中旬曾攀登歷史最高 US\$806/MT，隨即振盪回跌，並連翻跌破整百元關卡，迄 12 月上旬下挫至 US\$244/MT。新加坡 7 月中旬上漲至歷史最高 US\$787/MT，隨即回跌，至 12 月上旬下挫至 US\$233/MT。鹿特丹 7 月中旬創歷史高檔 US\$775/MT，隨即回跌，迄 12 月上旬回跌至 US\$228/MT。

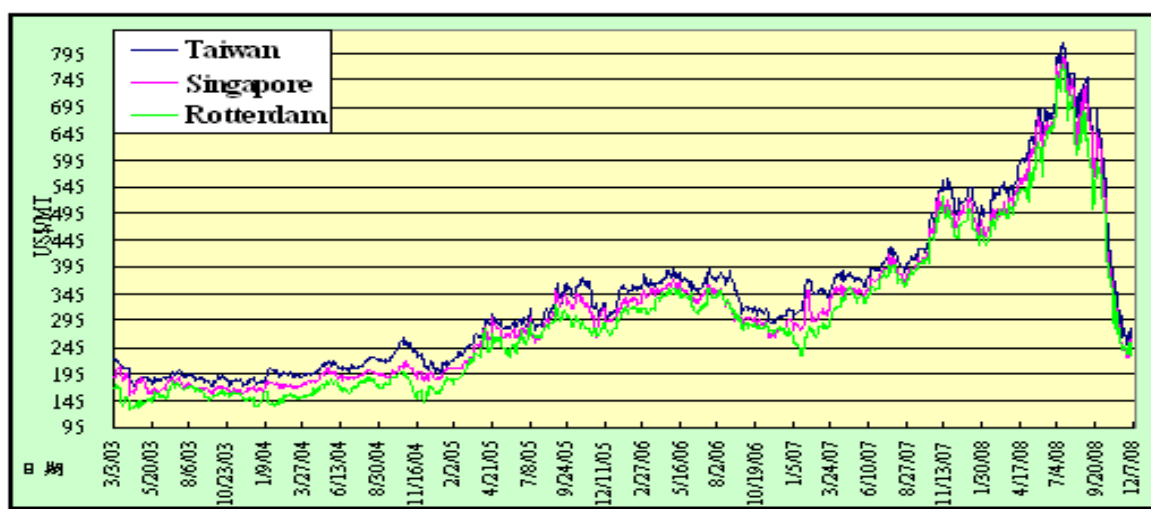


圖 6 國際船用燃油(IFO-180)價格變動趨勢(Twn-Sin-Rot)

資料來源：Bunkerworld 及 CPC。

七、市場展望分析

(一) 需求面分析

全球經濟持續惡化，消費力道減弱，生產商品嚴重滯銷，所有產業均無一幸免，過去散裝乾貨市場高度倚賴鋼鐵產業，本波受傷頗重，受到汽車、電器、房地產及機械五金等產業需求冷颼颼的衝擊，因而拖累鋼材需求量，導致鋼鐵市場供給過剩，引發鋼價崩盤，全球鋼廠為挽救鋼市及降低虧損，紛紛減產因應，進而減少礦砂需求，加上中國鋼廠為對抗高漲進口礦砂成本，增加其國內自產礦砂使用量，以及高庫存量碰到減產，去化時間拉長，拖遲進口礦砂時程等影響，導致礦砂海運量萎縮最顯著，此惡劣環境恐短期間難獲改善。依據市場報導明年海運需求船噸可能增長約 2~4%，船噸供給增長將遠大於需求增長，因此，未來航市還是很難擺脫嚴重船噸超額供給夢魘，航市價格勢難脫離泥沼。

(二) 船噸供給面分析

各類型船明後年新船運力交船爆大量，雖有些新船訂單會消單及交船期會延期，惟仍無法減緩供給過量疑慮，同時此低迷時期有不少船隻被迫停航封存，及大量逾齡船急著要拆

解，惟解體船拆解速度緩慢，加上拆船買賣受到銀行緊縮信用的衝擊，影響拆船速度，對紓緩航市船噸超額供給效果有限。過去搶運貨載風潮不再，煤炭及礦砂輸出港擁塞不再，使船噸周轉速度加快，提高船隻年度運輸量，將加深船噸供給嚴重性，航市競爭將更加白熱化，未來幾季航市價格很難脫離低檔徘徊之命運。



專題報導

從修造船產業看兩岸航運之展望

方福樑*

一、前言

春江水暖鴨先知，航運業同樣的扮演經濟領先之指標，拜近幾年世界經貿的快速發展，高度繁榮的航運業市場，推動一波波持續興旺的造船業。船舶行業有句話「一船出口，千家受益」，指的是建造一艘船需要數千家設備配套的企業，不但帶動了一個地區的產業，就如火車頭工業般的牽動了國家裝備製造業的整體發展。

二、兩岸修造船產業現況

(一)、大陸方面

依據中國船舶工業統計數據，2007年中國造船完工量 1,893 萬載重噸，比上(2006)年增長 30%；新承接船舶訂單 9,845 萬載重噸，比上年增長 132%；手持船舶訂單 1.5889 億載重噸，比上年增長 131%。

依據英國 Clarksons 公司對世界造船總量的統計數據，以載重噸計，中國造船完工量、新承接船舶訂單、手持船舶訂單分別約佔世界船舶市場的 23%、42%和 33%，比上年分別提高了 4 個、12 個和 9 個百分點。

2007 年，火熱的散貨船需求及建造定單引領國際造船市場，成為國際造船市場持續興旺的主要因素。據英國 Clarksons 公司統計，2007 年中國承接的新船訂單中，散貨船為 8,150 萬載重噸，佔世界市場的 55.8%；南韓 3,730 萬載重噸，佔 25.5%；日本 1,640 萬載重噸，佔 11.2%；歐洲 480 萬載重噸，佔 3.3%。其中，中國承接 17 萬~20 萬載重噸級海岬型(Cape size)散貨船 130 艘、2,307 萬載重噸，佔世界市場 40%；承接 20 萬載重噸以上礦砂船 20 艘、550 萬載重噸，佔世界市場 44%，中國的散貨船接單量躍居世

* 船舶機械工程學會 秘書長、國立台灣海洋大學 兼任講師、中華民國仲裁協會 仲裁人

界第一。

(二)、台灣方面

依據《今日亞洲商業》預測 2007 年臺灣造船工業的產值將達到 520 億新臺幣（約合 16 億美元），比上年增長約 21%。以上預測是依據 2008 年 1 月 3 日臺灣經濟部工業局公佈的資料，這代表臺灣造船工業產值首次突破 500 億新臺幣的新紀錄。

官方亦預測，今年臺灣造船產值可能會超過 600 億新臺幣。在 2007 年 1 至 11 月，台灣國際造船股份有限公司（CSBS）的產值達到了 262 億新臺幣，稅前盈利高達 40 億新臺幣，截至同期，台船手中持各型貨櫃船訂單共計 60 艘（高雄 39 艘、基隆 21 艘），合約金額約為新台幣 1,259 億元，新船業務高雄廠接單至 2012 年 4 月，基隆廠接單至 2011 年 7 月。

台灣中小型船廠(含漁船及公務船建造)及遊艇廠之表現亦相當突出，尤其是遊艇業者小兵立大功，截至 2007 年 12 月止，已手持巨型遊艇之訂單量達 71 艘，總長度達 6867 英尺，排名世界第 5，預估 2008 年產值超過新台幣 100 億元(約合 3.1 億美元)。

三、 兩岸航運業現況

(一)、大陸方面

中國擁有 2,875 艘、8,306.4 萬載重噸商船隊，世界排名第四，僅次於希臘、日本、德國，其中國籍船 1,628 艘、3,335.9 萬載重噸(40.16%)、非國籍船 1,347 艘、4,970.4 萬載重噸(59.84%)。

(二)、台灣方面

台灣擁有 579 艘、2634.8 萬載重噸商船隊，世界排名第十一，其中國籍船 86 艘、398.0 萬載重噸(15.10%)、非國籍船 493 艘、2236.8 萬載重噸(84.90%)。

(三)、兩岸三通的障礙

三通的障礙直接反映在船隊的船旗上。事實上，近年來國內企業間接赴大陸投資金額高達對外投資總額百分之四十二，為我對外投資的第一位。在中國投資的台商及兩岸間接的貿易的數據，均顯示在現行兩岸間接「通商、通航、通郵」的政策下，我們廠商對大陸市場的經營與發展亦已達到相當可觀的程度。權宜旗船亦成為兩岸間接三通變通的替代措施。

四、 修造船產業與航運業之伙伴關係

在海貨運直航的問題上，雖然開放海貨運直航將有助於兩岸經貿往來，並強化台灣成為亞太經濟中心的地位。但兩岸間接的貿易亦行之多年，不過以全球化的角度來看，開放海貨

運直航，甚至依照 WTO 原則開放市場，對台灣整體經濟影響應該是利大於弊。

撇開政、經論點不談，事實上兩岸長期不三通的結果，對兩岸的修造船產業與航運業成爲伙伴關係的影響最大。中國的造船業快速崛起，造船產量亦已連續 10 年居世界第三位。而作爲世界重要航運中心的香港和台灣，與中國在修造船產業之合作上則是近幾年的事，2005 年中國船舶工業集團公司手中持有的新船訂單(約 1,400 萬噸)中，約有三分之一來自香港船東，但來自台灣船東的訂單則相對不多，雖然中國船廠的報價及信賴度具有競爭力的。不過這幾年的情勢已扭轉了，台灣船東經營航運之船舶型態以散貨船、油船、貨櫃船等爲主，與中國造船企業的產能優勢亦集中體現在散貨船、油船、集裝箱船等常規船舶的建造不謀而合，但對國籍船的汰舊換新而言則是被排除的。而且台灣商船隊的平均船齡已達 14.6 年，每五年二次的塢修工程，基於船廠位置、工期及修繕費用之考量，中國修船廠早已成爲台灣船東之首選，唯有國籍船除外。

五、 結論

台灣的產業向來都是在全球競爭的洗禮下茁壯，台灣航運的經營亦早已國際化，刻意避開中國，形成全球供應鏈之缺口，對台灣產業的發展未必有好處。至少兩岸在修造船產業與航運業成爲合作的伙伴關係，對雙方是有助益。尤其造船產業是被喻爲「面向海洋的裝備業」，最能體現一個國家的綜合實力，建造一條大船需要有 200 多個周邊配套企業的密切合作，台灣可以提供技術(如 IT 產業、遊艇業等)領先產業的支援及合作。中國在船舶建造過程中對船舶機械設備的國產化率遠低於日本的 97.8%及韓國的 80%，因此兩岸的互補及合作，對提昇國際競爭力是創新及雙贏的作法。

中小型船廠利基市場之經營

蕭榮發*

一、 船舶行業是典型的週期性行業

影響船價的因素來自於全球船隊運力(供給)與海事貿易量(需求)兩方面，當兩者的增長速度不相匹配或者變化的時間不同步時，供求之間的平衡關係就會被打破，直接表現爲船價和運費的劇烈波動，因此研究船舶行業發展的歷史對判斷未來船價走勢非常重要。

* 財團法人聯合船舶設計發展中心業務處綜合設計組 組長(資深工程師)

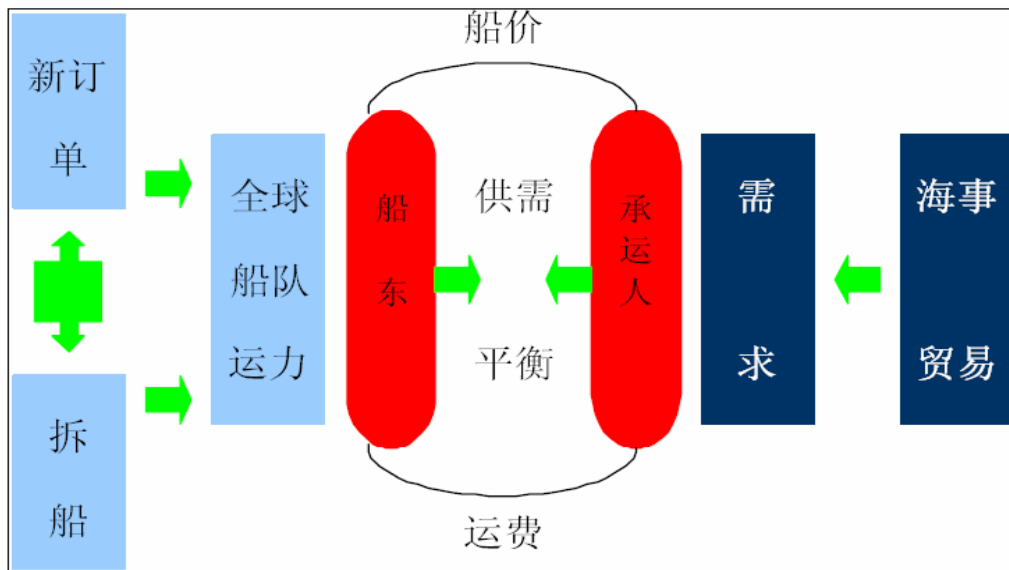


圖 1 船舶市場供需關係模型

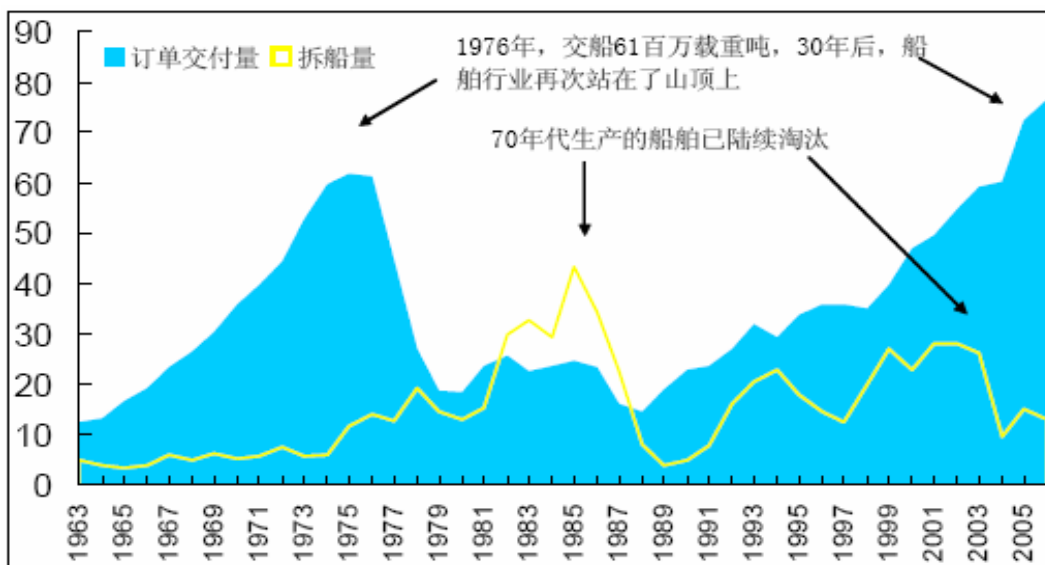
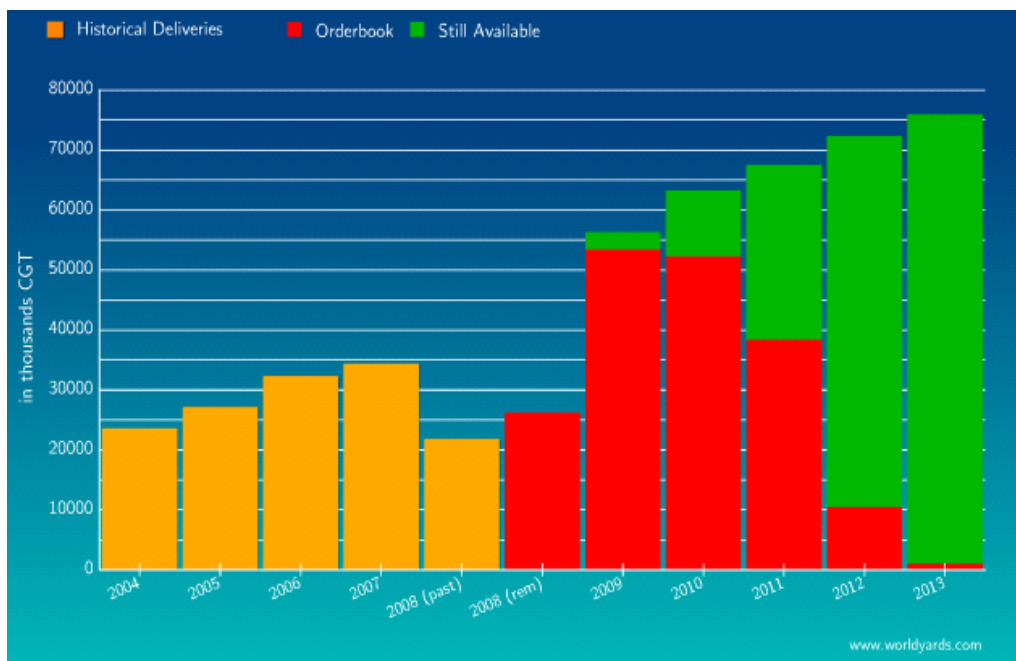


圖 2 歷年船舶訂單交付情況-單位:百萬載重噸
(30 年的輪迴，船舶行業再次處於景氣高位)

船舶行業上一景氣高點發生在 1969-1977 年之間，1976 年全球船舶交付量達到最高點，為 61.8 百萬載重噸，隨後全行業經歷了 15 年的低谷。1992 年行業開始回暖，2006 年全球船舶交付量達到 76.4 百萬載重噸創下新的歷史記錄。(以上根據：2008 年中國船舶行業深度市場研究)。

二、 船舶產能及訂單 (World yard)



三、 近年來船價走勢 (World yard)



四、 影響船舶景氣高點之因素

由於亞半球及其他地區新興國家之崛起，高度成長的 GDP、漲昇中的運費、龐大的訂單、及持續漲昇的船價，造成近年來造船景氣持續維持高檔，中國、韓國、日本已成爲世界主要

造船集團國家，且三分天下。

由國際海運需要，雖然最近一兩年有某些專業機構的擔憂及預測，但國際船價走勢仍居高檔、國際造船市場訂單依然滿檔、年度累計訂單持續增長。

五、 國際景氣現況

去年(2007年)夏天，美國次級房貸風暴爆發，今年美國有二手房風波(房地美 Freddie Mac、房利美 Fannie Mae)，目前中國北京奧運結束，官方可能將採取宏觀調控，以抑制經濟過熱，目前正值高油價、遭恐懼癱瘓的金融體系、貿易夥伴經濟成長疲弱，已抑制主要國家的經濟成長，可能對全球大環境景氣有所影響，但亞半球之崛起，亞洲區域內運輸、貿易之快速成長，對於海運之需求，日益迫切。

六、 中小型船廠利基市場之經營

台灣之中小型船廠大都基於早期漁業之需要而設立，後來由於漁船之禁建而逐步轉型，但因經營環境，如土地取得不易等諸多因素，致使業主無法放膽進行長期經營發展之規劃；而蓬勃發展中的遊艇廠，亦因廠房遠離可下水之水域，多所限，實在可惜。

反觀中國方面，土地取得容易，而且有良好的臨港環境等諸多有利因素，甚且如武漢南華高速船舶工程股份有限公司，是武漢理工大學產業集團有限公司、武漢高科國有控股集團有限公司、武漢開元科技創業投資有限公司、武漢開發投資有限公司、武漢高新技術產業投資擔保有限公司、武漢交通國有控股集團有限公司、武漢東湖新技術開發區生產力促進中心等七家股東投資重組的高新技術企業，且擁有各類設計、製造、檢測設備及船舶研究、設計、製造和售後服務等專業人力，其良好的經營環境，確實令人羨慕。

致使業主無法放膽進行長期經營發展之規劃；而蓬勃發展中的遊艇廠，亦因廠房遠離可下水之水域，多所限，實在可惜。

此次，中華海運研究協會基於發展兩岸航業之使命，排除一切困難，舉辦「兩岸航運企業與造船產業合作交流研討會」，探討如何讓兩岸相關企業或機構有效聯結及合作，截長補短或優勢互補，強強聯合，若就「賽局理論」而言，就是如何「讓兩岸中小型船廠」勝出，不但能「分享牛市訂單」，亦能「創造熊市之利基市場」。

所謂「賽局理論」，就是需要掌握每一個相關環節，選擇佔優勢的策略，在高強度競技中勝出。因此，本人基於船舶人，提供以下淺見，就教大家：

1. 有效組織團隊，並活化、強化團隊，必要時依專案需要，進行小組化任務編組，以充分讓個人激勵並培養作業能力。

2. 品質文件(資質文件)：透過國際標準之品質認證，以全員參與方式，有效進行品質檔之訂定及 SOP 之建立，以確保工作流程及品質。
3. 簡化所有權結構，或有效授權經營者全權代表經營，以營造與船東良好互動關係。
4. 明訂建造契約、付款條件、付款貨幣及建造選擇權，依約行事，有效控制且不能存有潛在的履約風險，有決心、尊重並完整地履約。
5. 主動說明國內外不同的法律環境及文化習慣，以方便與國際船東接軌。
6. 須真正瞭解造船和資本運作的每一個步驟，且體認造船業是一個低利潤而且是資本高度密集型的行業。
7. 須具備興建一個船廠(或船塢)，並將這個新廠(或新塢)發展到可以自行持續運轉的階段所需要的一切資金和人力資源。
8. 結合具發展潛力之船東入股經營，或互相投資持股，以應景氣欠佳之適當時機下單造船。
9. 結合具研發能力之船型設計開發機構，精準判斷市場，開發新船型，避開紅海廝殺，選擇藍海悠遊，以優質化之新船型，開拓市場。

