



**中華海運研究協會**

**船舶與海運** 通訊

**SHIP & SHIPPING NEWSLETTER**

**第五十期 Issue No. 50**

**2008年2月12日**

理事長：林 光  
 總編輯：楊仲范  
 執行編輯：葉耀澎  
 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](mailto: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
「三都十五縣」與國際商港「港市合一」隸屬關係體制改革之配套.....	2
海運市場動態報導.....	5
貨櫃運輸動態報導.....	5
油輪市場動態報導.....	12
國際散裝乾貨船海運市場行情分析.....	15
專題報導.....	22
百日會戰後的問題.....	22

  
**海運專論**

## 「三都十五縣」與國際商港「港市合一」隸屬關係體制改革之配套

楊崇正\*

### 一、前言

2007年12月立委選舉結束，2008年3月總統大選將近，藍綠兩大陣營似乎已揚棄了立委選舉期間的口水戰，開始端出「牛肉」。馬英九先生日前出席一項區域經濟發展論壇時，提出要由下而上整合意見，在八年內完成台灣的行政區劃為「三都十五縣」，此誠為關係到未來台灣整體競爭力之創舉。

本文將就以下各環節予以探討：(1)「三都十五縣」與國際商港「隸屬關係」體制改革之關係，(2)「點」狀的市如何「港市合一」？(3)大陸「港口下放」經驗對台灣「港市合一」之參考作用，(4)我國推動「港市合一」的法制化基礎建設，(5)國際商港「政企關係」體制改革之方向。

### 二、「三都十五縣」與國際商港「隸屬關係」體制改革之關係

「三都十五縣」之「三都」，係指通過將台灣西部走廊北、中、南三大都會區之整併，形成三大塊以核心城市為中心，又擁有週邊廣大發展腹地的三大經濟區；對外可各自進行與外部世界之全球化鏈結，對內又是各產業結構配套、門類齊全的可持續發展區域。

就交通運輸部門與其他一、二、三級產業部門間之關係而言，在「三都」的每一個「都」內，皆擁有作為國際口岸的海空雙港，擁有夠大的面積、相當的人口及一、二、三級產業的經濟腹地，將有利於其等在全球化供應鏈架構下之經濟競爭力。

就交通運輸部門中之國際商港為例，「三都十五縣」之行政區劃，若能順便解決高雄地方人士倡議多年的「港市合一」問題，則效果更佳。換言之，國際商港不是不可以「地方化」(下改地方)；而是要將「港市合一」(或市港合一)與「三都十五縣」的「市管縣(市)」體制做一配套規劃。此為國際商港之「隸屬關係改革」方面。

### 三、「點」狀的市如何「港市合一」？

由1949年至1999年，花了50年之久，四大國際商港之港務局終於搭上「精省」之便車，而順勢收歸中央(交通部)，也使《商港法》之規定，名實有所相符合。但是，在2000年台灣第一次「政黨輪替」之後，民進黨政府內部又新生一股不同意見，即在

---

\* 國立澎湖科技大學行銷與物流管理學系 副教授

港政管理及港埠營運方面要推動實施「港市合一」(先以高雄港為試點，唯迄今因仍有爭議而尚未定案。

國際商港之「港市合一」在某種向度上，可歸類為「港口地方化」。唯尚需考慮其他的配套規劃，例如「市」之行政轄區與「港」之經濟腹地，是否相適應等問題。換言之，港口的「內陸空間可及性」是否會因「市」之行政轄區所限而中斷。事實上，台灣的直轄市(台北市、高雄市)其面積不過一、二百平方公里而已，只是一個「點」的概念。

#### 四、大陸「港口下放」經驗對台灣「港市合一」之參考作用

在台灣若要推動國際商港隸屬關係上之「港市合一」體制改革，大陸在「改革開放」路線下的「港口下放」經驗，有頗多可供參考。大陸的「港口下放」之「港口地方化」政策，與其配套的「市管縣(市)」體制改革及「撤地設市」政策有關。

中共建政後在很長一段時期內，係實施「城鄉二元化體制」。於一省之轄區內，在工業中心的「城」區，設置「市」，一「市」轄其週邊若干個「縣」，是為「市管縣」體制。另在農業中心的「鄉」區，設置「地區」(簡稱：地)，一「地區」亦轄若干個「縣」。「市」、「地」均為各省級政府之下級地方政府。「改革開放」後，尤其是進入 1990 年代中期後，逐漸改為「撤地設市」，亦即因應「鄉」區之工業化、城鎮化發展趨勢，乃撤銷「地區」建制，將其改制為市政府，仍轄原所屬各縣。原屬各縣若應經濟發展之需，亦可改制為「市」即「縣級市」。整體而言，所謂「市管縣」體制，可分為「地級市」下轄「縣」及「縣級市」模式，「副省級市」下轄「縣」及「縣級市」模式，及「直轄市」(省級)下轄「縣」及「縣級市」模式等三種。

亦即中國大陸的「市」不是一個「點」的概念，而是一個「塊」的概念。一個「市政府」往往管轄其週邊的十幾個縣，市之轄區面積，小則數千平方公里，大則上萬平方公里。因此「市」之轄區與其「港」之經濟腹地，是大致上相適應的。「市管縣」體制下的「市」，包括「直轄市」(省級)、「副省級市」(通常為各省之省會或經濟特區)、「地級市」等。

每一個「市」就是對外「招商引資」的戰略單位，也是對內經濟發展的戰略單位。目前中國大陸大約有 270 個「市」，平均人口約五百萬左右，是相對於中共中央「中央集權」下的「地方自治」式(擁有相對被授權的行政權與立法權)經濟體。日本(美國籍)經濟學家大前研一博士所說的「租格子經濟」即為此意。大陸的「港口下放」(國際商港下放給市級政府)，其實足以「市管縣(市)」體制為基礎的。

「港口下放」體制改革的另一配套乃是「政企分立」體制改革。市政府下設置「港口管理局」，作為政府主管港政之職能部門。實際之港口營運則另成立「港務集團公司」、「港務集團股份有限公司」採取企業化(不一定要民營化)、中外合資、對外投資等多種靈活經營策略。

#### 五、我國推動「港市合一」的法制化基礎建設

台灣若要推動「市港合一」，則地方政府之地方制度(行政區域重劃)也要相對調整。本人建議先將台灣地區的「港口城市」由一個「點」放大為「塊」，實施「市管縣」體

制，亦即三大「直轄市」(台北、高雄及升格後的台中)分管各縣及縣級市(即前「省轄市」)。「三都十五縣」之說，其意涵乃在使台灣西部走廊之北、中、南三大都會區皆能擁有海港及空港，海港、空港以大都會區為其經濟腹地，而大都會區以海港、空港作為其「內引外聯」之國際通路，有了國際通路，自然就能提升三大中心城市之國際競爭力；本課題應可進一步深入研究。

我國當前能否實施「市管縣(市)」體制，仍須有法源依據，而《行政區劃法》(草案)、《地方制度法》(修正草案)、《財政收支劃分法》(修正草案)等，其立法作業(法制化工程)之變數仍多。以上為第一階段之法制化工程，而《商港法》之再度修正，則為第二階段之法制化工程。

## 六、國際商港「政企關係」體制改革之方向

在四大國際商港收歸中央之後，交通部已依法(商港法)以各「港務局」(交通部 XX 港務局)為《商港法》上之「國際商港管理機關」，由交通部直接領導，以期發揮「全國一盤棋」之「宏觀調控」功能。日後，配套措施完成後(如「三都十五縣」之「市管縣」體制建立)，也可實施「港市合一」制，再將其「下放」給三大直轄市(三都)之市政府。當然，此時《商港法》也需配套地再度修法。

而在國際商港之「政企關係」體制改革方面，國際商港之「港埠行政」(港政)應屬政府職能；而其「港埠營運」則應求其「企業化」。「企業化」之方向應為由現行之「公有公營」逐步向「公有民營」、「私有民營」過渡，由「營運港」向「地主港」過渡。

目前交通部似乎傾向將「港務局」改制為「行政公法人」。值得考量的是，「行政公法人」體制似乎也沒有解決目前「政企合一」、「三機一體」(或四機一體)的問題。

比較可行的體制改革方向，似應將現行「港務局」之「政企合一」功能分開，「港務局」本身先單純轉化為只管「港政」之「行政機關」，原所屬國有資產(土地、碼頭、港池、設備、倉棧等財產)則轉入新成立的「港務股份有限公司」(可採用政府控股公司之型態)，則為走向「政企分開化」(政企分立)之第一步。當然現行「港務局」兼辦的「航政」也應回歸給交通部早該成立的「航政局」，「航港分管」也是「港市合一」及港口內部「政企分立」的必要配套。

## 七、結語

「三都十五縣」之說，的確可讓很多地方人士企盼多年的國際商港「港市合一」之美夢成真出現曙光，但其政策法制化工程之基礎建設，仍有待努力推動。

## 海運市場動態報導

### 貨櫃運輸動態報導

楊正行\*

#### 一、 航商/航線/市場

##### 1. 2008 年全球經濟成長下修

由於受到美國次級房貸的衝擊，投資者對美國經濟可能陷入衰退(至少是停滯性成長)的擔憂加重，近來全球主要金融市場劇烈動蕩。美國聯準會今年已連續降息，以防止美國經濟陷入衰退，同時恢復投資者信心，避免金融市場進一步動蕩，唯全球經濟已不可避免地會較原先預期的差。

瑞銀(UBS)隨即於一月 24 日正式將 2008 年全球經濟成長由原先的 4.3% 下修至 3.6%，比 2007 年的 4.9%，低 1.3%。而 2008 年美國與歐元區的經濟亦下修為 0.8% 與 1.3%，所幸新興國家如中國仍有 9.9%、東歐 5.7%、亞洲 7.8%，雖是下調，但仍是不錯的水準。另外，高盛(Goldman Sachs) 亦調降 2008 年的經濟預測。全球的經濟成長由原先的 4.1% 降為 3.6%，美國由先前的 1.9% 降至 0.8%，歐陸則由原先的 2.0% 降至 1.6%，至於新興市場則由 7.4% 略降為 7.2%，顯示未來的經濟表現勢必要由新興市場撐起。

參考資料來源：瑞銀研究報告、高盛研究報告

##### 2. 越太平洋航線供給分析

2007 年至今，由於成本一再上升致越太平洋航線經營不易，航商在淡季紛紛調整甚至撤銷航線。據 ComPare Data Inc 的 World Liner Supply 的報告，2007 年各季艙位成長，除第二季呈現正成長外，其餘各季幾全呈現負成長，如表 1。

表 1 越太平洋航線 2007 年各季艙位變動

	第一季	第 2 季	第 3 季	第 4 季
Asia/USWC	(2.5%)	5.1%	(1.9%)	(4.8%)
Asia/USEC	(2.6%)	10.4%	4.8%	(7.5%)
Total	(2.5%)	6.2%	(0.4%)	(5.4%)

資料來源：World Liner Supply

以 2007 年第四季艙位來看，則較第三季每週減少近 2 萬 TEU，其中美西減少 13,504 TEU，美東減少 6,150 TEU，縮減調整比例最高的是新世界聯盟(NWA)的 11%，其次為 Grand Alliance

\* 國立交通大學 交通運輸研究所 碩士 海運從業人員

的 8.9%與 CKYH 的 8.8%，如表 2。

表 2 2007 年第四季越太平洋航線調整結構

	Asia/USWC	增減率	Asia/USEC	增減率	Asia/US	增減率
CKYH	66,859	(6.0%)	17,027	(18.0%)	83,886	(8.8%)
NWA	40,645	(12.0%)	13,307	(7.6%)	53,942	(11.0%)
GA	34,974	(10.1%)	12,841	(5.4%)	47,815	(8.9%)
CMA CGM/CSCL	31,770	5.0%	8,669	(4.3%)	40,439	2.9%
Maersk	30,439	(4.1%)	7,261	(2.3%)	37,700	(3.7%)
Evergreen	28,973	5.5%	8,628	(2.9%)	37,601	3.5%
Others	32,279	(4.3%)	7,852	3.2%	40,131	(2.9%)
Total	265,929	(4.8%)	75,585	(7.5%)	341,514	(5.4%)

資料來源：World Liner Supply

以 2008 年 1 月為止的數據，不論美西或美東航線，均以 CKYH 所提供的艙位最多(如表 3)，美西甚至達到市場的四分之一，美東亦有 23%，所以會力求在成本與效率上取得優勢的成效，降低經營的壓力，所幸風險亦由成員分擔。

表 3 越太平洋航線艙位供給結構

	Asia/USWC	市佔率	Asia/USEC	市佔率	Asia/US	市佔率
CKYH	66,859	25%	17,027	23%	83,886	25%
NWA	40,645	15%	13,307	18%	53,942	16%
GA	34,974	13%	12,841	17%	47,815	14%
CMA CGM/CSCL	31,770	12%	8,669	11%	40,439	12%
Maersk	30,439	11%	7,261	10%	37,700	11%
Evergreen	28,973	11%	8,628	11%	37,601	11%
Others	32,279	12%	7,852	10%	40,131	12%
Total	265,929	100%	75,585	100%	341,514	100%

資料來源：World Liner Supply

雖然越太平洋航線的艙位減少，讓艙位利用率獲得改善，但由於燃油成本花費高，使許多貨櫃航運公司可能仍會虧損，因此 TSA 已宣佈將實施浮動燃油附加費，將燃油附加費獨立出來另外徵收。假如經濟情勢沒有改善，可能還會進一步減少艙位。

另外，TSA 也提出示警，北京奧運以及美西碼頭工人談判即將開始，預期三、四月起的貿易量會大增，而且南加州的港口也可能會有卡車中斷的可能性，TSA 預估 2008 年的貿易成長約為 3%至 5%。TSA 目前約佔越太平洋航線八成的運量，2008 年運能溫和增加 2%至 4%。

目前，TSA 成員包括 APL、"K" Line、CMA CGM (2005 年 12 月退出，2007 年 1 月重新加入)、CSCL (2008 年 1 月加入)、MSC (2007 年 5 月加入)、COSCO、MOSK、Evergreen、

NYK、Hanjin、OOCL、Hapag-Lloyd、Yang Ming、Hyundai、以及 Zim (2007 年 6 月加入)。

參考資料來源：American Shipper, January 2008

### 3. Maersk 首推燃油附加費公式

全球第一大貨櫃航商 Maersk 日前宣佈推行新的燃油附加費計算公式(BAF formula)，以更好地應對燃油市場的價格浮動，新公式與做法有三特點：一是將附加費制度化、透明化；二是由過去以公文直接宣佈改為網上間接執行；三是由過往每次由航商計算轉為以設定公式由貨主可以自行計算。預計其他船公司或結盟組織日後會爭相仿效。

依 Maersk 公司網站顯示，自 2008 年 3 月 1 日起，該公司將陸續在不同航線推行新的燃油附加費計算公式，並預計在明(2009)年 7 月 1 日完成對所有航線全部實施。

Maersk 的燃油附加費公式為：

燃油價格變動 x 航線特定常數 = 燃油附加費

bunker price change x trade specific constant = BAF

其中，燃油價格變動為燃油現價與基礎價 US\$95/噸的差額

航線特定常數由耗油量、運送時間與航線貨櫃不平衡因子(imbalance factor)組成，亦即：航線特定常數 = 耗油量 x 運送時間 x 不平衡因子

參考資料來源：Maersk 網站、中國物流觀察

### 4. TSA 實施浮動燃油附加費

燃油成本是航商營運的重大負擔，去年年底燃油價格每噸突破 US\$500，燃油成本佔作業成本的比例超過五成，縱然後來略降至每噸 US\$457，但許多航商還是不免出現虧損，航商無奈只得縮減艙位，調整航線與航班。據報導指出，目前越太平洋航線約有 15%左右的託運人支付燃油附加費 BAF，而 TSA 的目標是希望浮動的燃油附加費可以全額的列入所有的運送合約，且自基本的運費中分開計收。

據 TSA 的數據，2007 年九至十二月 TSA 成員美西與美東航線的艙位利用率分別達到 94% 與 91% 的高水準，比 2006 年的水準好。有 TSA 的成員更表示，由於已出現虧損，現在除了有燃油因素外，加上還面臨內陸複合運輸、貨櫃及相關設備、環境及其他的成本的增加之壓力，航商除需調高運價外，對未來的合約勢必也要徵收額外的燃油附加費。TSA 宣稱不論是在與託運人一對一的個別協商，或以徵收緊急燃油附加費的方式，目前都有一些成果。

針對 2008 年合約漲價與旺季附加費，TSA 宣佈美西航線打算漲 US\$400/40'，其它則為 US\$600/40'；旺季附加費則為 US\$400/40'，實施期間自六月一日至十月三十一日止。

參考資料來源：American Shipper

### 5. ISL：貨櫃海運運費下降的可能性提高

據德國航運經濟與物流研究所(Institute of Shipping Economics and Logistics, ISL)表示，全球貨櫃航運將不得不要面對來自美國經濟減速與高油價兩方面的壓力，近期反彈的運價在不久後再次向下的可能性正在提高，特別是越太平洋航線與越大西洋航線，至於亞歐西向航線貨櫃運量仍將有 20%左右的成長幅，東向航線的成長則在 6-8%之間。而燃油價格已將近每噸

500 美元，幾乎是四年前的 3 倍，航商也不容易將全額成本轉嫁給託運人，只得透過管理來降低燃油的消耗，譬如船舶減速。據悉，航速降低 10% 可節省最多達 30% 的燃油成本。

參考資料來源：中國物流觀察

## 6. 超大型貨櫃新船訂單持續興旺

2007 年貨櫃船建造市場繼續保持興旺，成交量超過 2003 年的水準，再創歷史新高。據統計，2007 年貨櫃船成交量超過 300 萬 TEU，是上一高峰年(2003 年)的 1.5 倍。由於超巴拿馬型貨櫃船訂造比重大幅提升，2007 年單船平均運能達 6,290TEU，是 2006 年的 1.7 倍，也創歷年新高。

2007 年累計成交萬 TEU 級的超大型貨櫃船共有 128 艘，運能達 157.3 萬 TEU，截至 2007 年年底，全球船廠手持萬 TEU 級以上超大型貨櫃船共有 178 艘，最大者達到 1.35 萬 TEU 級。從承接船廠看，2007 年 128 艘新船訂單全部被三星重工、大宇造船海洋、現代重工、現代尾浦、STX 造船和韓進菲律賓 6 家韓國船廠瓜分。

此外，有報導指出，Hanjin 與德國船東 MPC (Münchmeyer Petersen Steamship) 已敲定協議，將租入 8 艘 13,000 TEU 貨櫃船，每艘船的日租金 60,000 美元，並擁有租入第 9 艘船的選擇權 (option)。另有未經証實的報導稱，Zim 已將原來訂購 8 艘 12,600 TEU 貨櫃船並擁有第 9 艘選擇權的訂單改成了最多可訂購 10 艘。另有消息指出，有 Grand alliance 的成員，以及 United Arab Shipping Co (UASC)、長榮都被傳正在租船市場上尋求 10,000 TEU 以上的貨櫃船。

根據 Clarksons 的最新數據，2007 年貨櫃船訂單超過 300 萬 TEU，比 2006 年的 180 萬 TEU 增加 70%。在新船交付方面，2007 年共交付的運能為 130 萬 TEU，比 2006 年微跌 5%。訂單運能占現有營運船舶運能 62%。而 Maersk Broker 則預計 2008 年的新船原訂單將為 140 萬 TEU，但由於不少本該於 2007 年交付的新船延至 2008 年才交付，Maersk Broker 預測 2008 年交付的運能為 160 萬 TEU，2008 至 2010 年的運能成長將分別為 13.6%、13.7% 和 12.4%。此外，由於耗油量高的老舊船舶的營運成本過高，Maersk Broker 預期拆船廠將接到更多的生意，而且將是 2,000 TEU 以下的船舶。未來五年內，預計將有總計 36 萬 TEU 的運能將被拆除。

參考資料來源：中國物流報導

## 7. 美國海關“10+2”規定

美國海關即將實施報關新制，2008 年 1 月 2 日美國海關公布《進口商安全申報及對承運人額外要求》的初稿，並向公眾徵求意見，要求在 2008 年 3 月 3 日前提出書面意見，並預備在生效後 12 個月內逐步實施。因該規定要求美國進口商須向美國海關申報 10 項內容，要求船公司提供 2 項內容，故亦被稱為“10+2”規定。

### (1) 進口商安全申報的內容

根據該規定的要求，對於從其他國家運往美國的貨物，美國進口商或其代理須至少在貨物裝船之前 24 小時提供下列內容，如之後發生變動，則需在船舶抵達美國港口之前向美國海關提出更改申報的要求。

- 製造商或供貨商的名稱和地址。
- 賣方的名稱和地址。

- 買方的名稱和地址。
- 受貨方的名稱和地址。
- 貨物的裝櫃地。
- 裝貨人的名稱和地址。
- 進口商編號。
- 收貨人編號。
- 原產地國。
- 美國關稅稅則六位數字的商品編號。

對於在美國港口留船、而後運往其他國家的貨物，船公司須以進口商身份，在貨物裝船之前向海關申報 5 項內容：訂艙人名稱和地址、最終卸貨港、貨物交貨地、第一貨物接收人的名稱和地址、美國關稅稅則六位數字的商品編號。

#### (2) 對船公司的額外要求

該規定要求船公司提供船舶的積載圖(stowage plan)和貨櫃狀態通知。積載圖須在船舶離開最後一個外國港口 48 小時內，通過美國海關認可的電子數據交換系統提供給美國海關，包括船名(含 IMO 編號)、船舶營運人和航次編號，以及貨櫃營運人、櫃號、貨櫃尺寸及類型、裝載位置、聯合國危險品編號、裝貨港和卸貨港等。對於運往美國的貨櫃貨物，船公司在規定的情況發生後 24 小時內，須向美國海關提供貨櫃狀態通知。

對“10+2”的新制，一般認為將會大幅增加費用支出，減緩供應鏈的運轉，可能會導致美國進口商庫存增加。另外，貿易商和船公司可能也需要修改或更新目前的電腦系統。

“10+2”規定係在目前實施 24 小時規定(24 hour rule)的基礎上，提供更多的貨物資料，以幫助美國海關提高對高風險貨載的辨別能力，防止走私、大規模殺傷力武器偷運到美國、以及保證貨物安全。

參考資料來源：中國物流報導

## 8. 綠色物流將成主流

據 American Shipper 報導，分析師指出 2008 年以後，有十大策略供應鏈的趨勢如下，其中就以硬體建設以及綠色供應鏈最受關切與注意：

- (1) 需要的能力、技能與知識更為急迫
- (2) 供應鏈的風險管理比以前更為關鍵
- (3) 供應鏈的協同整合需要更多的觸點
- (4) 全球的視野與決策變成必要
- (5) 全球的來源驅動網路的重新設計與最佳化
- (6) 行銷以及作業規畫更為全球化
- (7) 委外成為生活的方式
- (8) 硬體建設成為優先
- (9) 資訊科技的應用驅動競爭力
- (10) 供應鏈綠色環保化

參考資料來源：American Shipper，January 2008

## 二、 港口

### 1. 全球前十大貨櫃作業港排名出爐

全球前十大貨櫃港出爐(表 4)，依 Containerisation International 統計，2007 年排名持續由新加坡掄元，上海超越香港，排名第二，香港退居第三，深圳與釜山維持第四與第五，而第六至第八名之爭則由鹿特丹驚險勝出。

2006 年高雄港、鹿特丹港與杜拜港廝殺激烈，分居第六至第八，2007 年持續纏鬥，最後成績出爐，由鹿特單港以極小的 14 萬 TEU 領先杜拜。但杜拜港的高成長仍是三者最高，據分析，杜拜港櫃量成長主要來自於 Jebel Ali 自由貿易港區，該港區去年櫃量以 990 萬 TEU 年增率高達 25%，該港區 2007 年 8 月份新增 T2 貨櫃碼頭，使整體貨櫃裝卸作業能量提昇，亦確立杜拜港在中東地區所扮演的轉運港角色與地位。

另外，漢堡港仍居第九，青島港則由 2006 年的第十一首次晉入前十大。

表 4 2007 年世界前十大貨櫃港

World Ranking	Port Name	Trade Region	Total TEU
1 (1)	Singapore	South East Asia	27932000
2 (3)	Shanghai	East Asia	26150000
3 (2)	Hong Kong	East Asia	23881000
4 (4)	Shenzhen	East Asia	21099000
5 (5)	Busan	North East Asia	12142000
6 (7)	Rotterdam	Northern Europe	10790604
7 (8)	Dubai	Mid-East	10653026
8 (6)	Kaohsiung	East Asia	10256829
9 (9)	Hamburg	Northern Europe	9900000
10 (11)	Qingdao	East Asia	9462000

參考資料來源：Containerisation International

### 2 高雄港與廈門港競爭白熱化

2007 年廈門港與與航商聯繫加強，共同投資建設廈門港總額達 92 億人民幣。其中，與 A.P Moller 合資 32 億元興建嵩嶼貨櫃碼頭於 2007 年 9 月正式投產，與中國遠洋運輸集團投資 40 億元人民幣興建海滄港區 14 - 17 號 4 個 10 萬噸級貨櫃碼頭泊位；與法國 CMA CGM、香港新創建集團簽約投資 20 億元共同建設海滄港區 18 - 19 號 2 個 10 萬噸級貨櫃碼頭泊位。

而高雄港則於 2007 年由陽明海運投標取得第六貨櫃中心五十年的開發營運權，預計投資金額台幣 150 億，興建四座貨櫃碼頭，設計容量在 200 萬 TEU 以上。

2007 年廈門港貨櫃作業量 462.7 萬 TEU，全球排名第二十一，較 2006 年進升一名；高雄港則為 1,025.7 萬 TEU，全球排名第八。

參考資料來源：中國物流觀察、Containerisation International

### 3DP World 2007 年貨櫃吞吐量成長 18%

DP World 日前宣佈，該公司 2007 年貨櫃吞吐量達到 4,330 萬 TEU，較 2006 年成長 18%。據 DP World 的統計資料顯示，2007 年該公司在全球三大地區的業務均呈現強勁成長態勢，其中歐洲、非洲和中東地區的貨櫃吞吐量成長 19%，美洲和澳洲地區成長 18%，亞太和印度次大陸地區成長 17%。

DP World 是世界最大的港口運營商之一，在全球 27 個國家或地區管理 43 個港口以及 13 個在建專案，年吞吐能力為 4,800 萬 TEU。該公司計劃未來數年內在土耳其、英國、荷蘭、塞內加爾、秘魯以及中國投資建設貨櫃碼頭，到 2017 年，其所經營的貨櫃碼頭年吞吐能力預計將達 9,000 萬 TEU，幾是 2007 年倍增。

參考資料來源：中國物流觀察

### 4. PSA 2007 年貨櫃作業量成長 14.8%

新加坡港務集團(PSA)2007 年全球貨櫃作業量達 5,885 萬 TEU，成長 14.8%。據分析，PSA 在新加坡當地碼頭總貨櫃作業量達 2,710 萬 TEU，海外貨櫃碼頭的作業量 3,175 萬 TEU，均比 2006 年成長。

參考資料來源：中國物流觀察

### 5. CMA CGM 投資南韓釜山港

據報導 CMA CGM 已取得南韓釜山港新貨櫃中心 12% 股權，新的貨櫃中心預計 2011 年營運，CMA CGM 將與包括多家韓國業者共同合作，包括釜山港務局、現代、高麗海運(KMTC)、Macquarie、Bouygues、KUKJE 以及 KCTC。

釜山港 2-3 新貨櫃中心的碼頭長度 1,400 米，預計配置 12 部船邊起重機，水深達 17 米，可停靠 12,000 TEU 的貨櫃船，預計年作業容量達 270 萬 TEU。

釜山港 2-3 是 CMA CGM 在南韓第一件的港口投資，也是繼 2007 年 11 月在中國廈門投資後，在亞洲第二個合作投資案。截至目前，CMA CGM 在全球已投資 23 個貨櫃碼頭，據 CMA CGM 指出，未來還會持續投資貨櫃碼頭，以確保 CMA CGM 對船席供應之需求以及船舶操作之速度與效率。

參考資料來源：Containerisation International

### 6. 韓進海運競標西班牙 Algeciras 貨櫃碼頭

據報導指出，韓進海運近期加入一個碼頭競標團隊，參與西班牙 Algeciras 貨櫃碼頭 30 年經營權的競標。Algeciras 是西班牙最大的港口，2007 年貨物吞吐量超過 7500 萬噸，貨櫃吞吐量超過 300 萬 TEU。而韓進海運目前在全球經營 12 個碼頭，其中包括近期取得的美國東岸 Jacksonville 貨櫃碼頭。如果韓進海運得標取得，則將成為亞洲首家投資地中海西岸碼頭的貨櫃航商。

參考資料來源：中國物流觀察

## 7. 歐亞大陸鐵路運輸興起

歐亞鐵路運輸受到更多的關注，除過去的俄羅斯海森威到莫斯科的西伯利亞大鐵路以及從中國北方連雲港到俄羅斯的鐵路外，近年亦開始嘗試開發其他路徑的歐亞鐵路。據報導指出，2008年1月北京至漢堡歐亞陸橋

運輸完成試營運，該項試營運是由北京漢堡貨櫃快運完成15天10,000公里的試營運，從中國的北京出發後，途中經過蒙古、俄羅斯、Belarus、波蘭，然後到達德國的漢堡，由於運程僅15天，遠比海運快上許多。

據參與運作的德國鐵路 Deutsche Bahn 表示，這次的試營運很成功，如果能進一步克服技術以及官僚行政的障礙，提升基礎建設，同時從歐洲至亞洲的運輸需求也能成長，則未來十年內將可推出固定的班次。

參考資料來源：Containerisation International

# 油輪市場動態報導

王廷元\*

國際原油期貨價格近期行情表現雖然下滑，但油價依然維持在相對的高點。回顧一月份原油運輸市場，一月底波羅地海交易所原油綜合運價指數月底報1188點，較去年十二月底收盤價格下跌955點，跌幅高達44.6%。而WTI原油期貨價格在一月二日時每桶99.64美元的收盤價為一月份的高點，然而到了一月二十三日時來到一月份的低點，每桶只剩87.66美元；一月份的杜拜原油的高點為每桶92.29美元，底點為每桶81.84美元。布蘭特原油高點則為每桶98.06美元，低點每桶87.72美元。隨後WTI、北海布蘭特原油就在每桶90美元左右盤整。

## VLCC 運費市場回跌後整理中

VLCC 運費市場自去年底至今，在經歷運費指數上下劇烈的波動後，至本月底時雖然呈現盤整的局面，不過卻帶有上揚的氣氛存在。波斯灣東行航線，運費從WS150大幅下調至WS50左右後，隨即回升至WS90-100點左右盤整中。由於大陸天候及其他種種影響，可能是推升運每續揚的因素，但在波灣的船噸供給十分充裕的情況下，二月份貨載的運費將有機會維持在區間盤整一段時間。

## SUEZMAX 運費下跌後盤整

蘇伊士型油輪運費雖然在一月初從WS190左右直線下滑至WS130點，但這一波下滑的情勢在WS130點左右打住，並沒有持續的向下探底，而是在此開始進行盤整，此一情況並維持到月底。

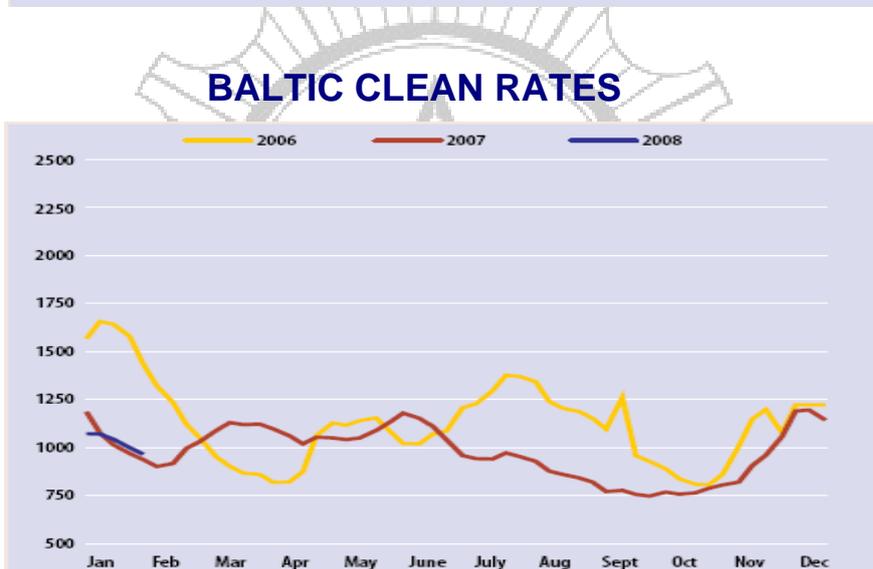
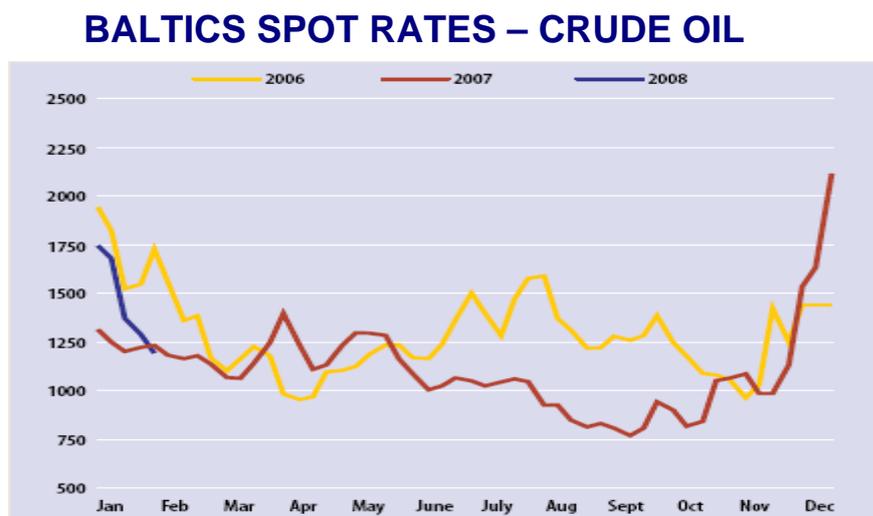
\* 中國航運股份有限公司 油輪業務組

### AFRAMAX 運費有漲有跌

AFRAMAX 型油輪的運價漲跌互見的原因，可能是受需求轉偏低弱影響，運費紛紛回跌至 WS200 點以下，但運費仍維持在 WS150-200 點區間盤整。

### 成品油運輸市場下滑中整理

波羅地海成品油運費指數雖然不若原油運費指數下滑了 44.6%，但與就本初、月末相較下亦跌了 129 點，跌幅達 11.9%。LR1 成品油船運費 LR1 也自 WS200 點下跌至 170 點左右。其他航線及船型的運費變動與 LR1 相去不遠，但基本也都是呈現下滑的情況。



**TANKER MARKET FREIGHT RATES FEBRUARY/2008**

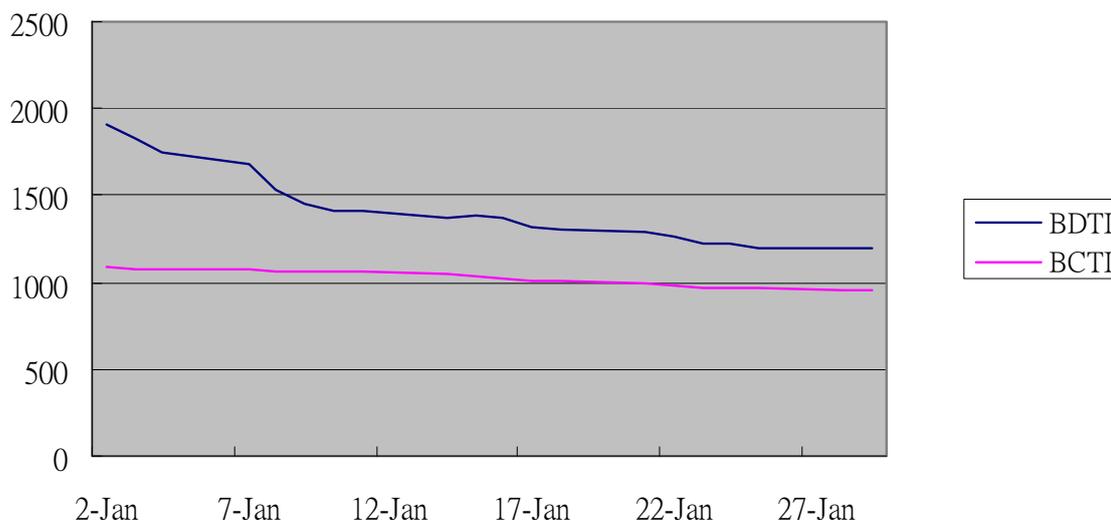
<b>DIRTY</b>	<b>TYPE</b>	<b>25-JAN</b>	<b>4-JAN</b>	<b>11-JAN</b>	<b>18-JAN</b>
MEG / WEST	VLCC	87.5	145.0	115.0	80.0
MEG / JAPAN	VLCC	125.0	180.0	140.0	95.0
WAF / USG	VLCC	87.5	120.0	105.0	85.0
WAF / USAC	130,000	130.0	147.5	135.0	135.0
SIDI KERIR / W. MED	135,000	130.0	190.0	130.0	132.5
N.AFR / EUROMED	80,000	185.0	155.0	185.0	177.5
UK / CONT	80,000	130.0	120.0	200.0	160.0
CARIBS / USG	70,000	210.0	197.5	195.0	200.0

VLCC fixed all areas in the week :	73	38	30	32
Previous week :	32	7	38	30
VLCC available in MEG next 30 days	103	110	109	121
Last week :	121	87	110	109

<b>CLEAN</b>	<b>TYPE</b>	<b>25-JAN</b>	<b>4-JAN</b>	<b>11-JAN</b>	<b>18-JAN</b>
MEG / JAPAN	75,000	170.0	197.5	190.0	180.0
MEG / JAPAN	55,000	195.0	240.0	225.0	210.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	195.0	255.0	240.0	215.0
UKC-MED / STATES	37,000	245.0	255.0	260.0	245.0
CARIBS / USNH	38,000	220.0	215.0	235.0	225.0

<b>1 YR TC USD / DAY</b>	<b>TYPE</b>	<b>25-JAN</b>	<b>4-JAN</b>	<b>11-JAN</b>	<b>18-JAN</b>
VLCC	(MODERN)	\$60,000	\$67,500	\$65,000	\$60,000
SUEZMAX	(MODERN)	\$42,500	\$45,000	\$45,000	\$42,500
AFRAMAX	(MODERN)	\$30,000	\$30,000	\$30,000	\$30,000
PRODUCT LR2	105,000	\$31,500	\$31,500	\$31,500	\$31,500
PRODUCT LR1	80,000	\$26,500	\$26,500	\$26,500	\$26,500
PRODUCT MR	40,000	\$23,750	\$23,500	\$23,750	\$23,750

## BDTI &amp; BCTI



參考資料：Fearnleys, Fairplay

## 國際散裝乾貨船海運市場行情分析

陳永順\*

全球經濟經歷幾年的高速增長後，近期受到油價飆升、美國次級房貸危機全面爆發，重創金融市場，引起金融信貸緊縮，使今年全球經濟前景籠罩衰退陰影。多數研究機構認為全球經濟減速將不可避免，紛紛調降今年全球經濟增長的預期，布希近日發表全國經濟咨文，公開承認美國經濟已出現衰退，儘管美國 FED 於今年 1 月底罕見相隔一禮拜內兩次調降合計 7 碼利率，力圖挽救持續惡化的經濟。去年中國為抑制通脹連續 6 次升息，今年中國政府更加大貨幣緊縮政策，以紓解物價持續飆漲之通脹壓力，不幸中國在農曆年前全國由北至南飽受大風雪侵襲，重創全國交通運輸系統及電力系統，導致普遍供電中斷，不僅影響過年春運且工業生產嚴重受到衝擊，據中國官方表示這次大風雪將重創中國第 1 季經濟成長。

礦砂供應商與買方從去年末期頻頻對今年新年度礦砂價格訂價放出風聲，試圖營造有利談判籌碼。買方當屬中國鋼廠最具影響力且衝擊最大，中國為營造談判中有利籌碼，自去年為冷卻礦砂進口熱度而實施審批進口制，同時藉口美國經濟放緩及全球經濟逐漸衰退，以及中國經濟宏觀調控等，將不利於今年鋼材市場的增長，因而影響鋼鐵業對礦砂需求量。惟礦方認為中國對礦砂需求依然強勁，隨著中國國內需求推動強勁鋼鐵消耗，未來 6 年中國的礦砂進口量將增長 1 倍。雙方第在。傳聞代表買方寶鋼已中止與全球三大礦砂供應商 BHP、Rio Tinto 及 CVRD 與中國買方代表寶鋼正式於 1 月份開始進入第 1 回輪談判，巴西 CVRD 談判中要求價格上漲 70%，與 2005~2006 年度的上漲 71.5% 相當，而買方希望漲幅控制在 30% 以內，結果雙方歧異過大終至談判破裂。在礦砂談判進行中，印度鋼鐵部又在醞釀對該國

\* 國立台灣海洋大學航管博士 高雄海洋科技大學暨長榮大學兼任助理教授

礦砂出口增加關稅，同時，巴西 CVRD 因故宣佈從今年初起兩座礦砂出口港 Italguaí 和 Guaíba 港口改建，可能要到 2 月底才能恢復正常作業，導致影響礦砂出口作業，CVRD 以不可抗力延遲起碼至中國 70 航次以上礦砂船運，導致中國市場的礦砂供應量近期減少 1,000 萬噸以上。這是從去年 11 月份以來，巴西 CVRD 第三次推遲礦砂出口運輸，同時，澳洲 Rio Tinto 也曾發出“不可抗力”推遲交貨。在供應商故意推遲致礦砂供應出現中斷，使航市缺乏礦砂海運量的支撐，致海運行情連翻暴跌。中國與供應商將於 2 月進入第二輪年度礦砂價格談判中國買方有意拖延而有利於談判，因去年底 OECD 鋼鐵委員會表示，今年全球經濟增長預期放慢，全球鋼鐵市場也將受到拖累，以及今年 FMG 新礦砂產能釋放將對國際礦砂市場形成很大沖擊，甚至有可能改變供需吃緊問題，預期第二輪也不易有結果。

近期中國遭逢雪災、南非電力中斷，以及昆士蘭水災縮減煤供給之際，亞洲地區煤炭基準價格的澳洲 Newcastle 港煤價攀升至歷史新高，超越每公噸 100 美元。依據 Global COAL NEWC 指數的資料，澳洲新南威爾斯 Newcastle 港發電廠煤價於 2 月初價格飆漲 25%，達每公噸 116.44 美元。中國煤炭本月受雪災影響，運輸中斷無法出口，3 月也將停止輸出。受南非電力短缺影響，Anglo 關閉當地煤炭礦區，全球最大的煤商 BHP 4 個澳洲煤區也因暴雨影響使煤炭運輸中斷。

近期船噸供給方面，因中國為營造年度礦砂價格談判籌碼而管制進口，以及礦砂供應商以港口改建修護理由有意減少礦砂供應量，已使礦砂海運量自去年 11 月中旬後銳減，加上中國遭受大風雪侵襲電力短缺，中國宣佈暫停煤礦出口，南非煤礦區受缺電影響關閉生產，以及澳洲水災重創煤礦出口等不利影響，使礦砂及煤礦海運貨載增長萎縮，對船噸需求速度大受影響。受過去幾年航市大多頭走勢，船東荷包滿滿而爭相訂建新船，且在暴利誘因下，逾齡船噸淘汰幾乎掛零，尤其去年新船訂單量達歷史天量，今年散裝船新船交船量增加漸顯現，加上單殼油輪改裝成散裝船溢注，使今年散裝船增加量相當顯著，而 2009 年以後新船交船量開始暴量增加。反應船噸供需變化問題，航市於去年 11 月中旬自歷史最高點反轉急速重挫，短短 2 個多月幾乎腰斬一半，跌勢兇猛，期間雖曾兩次止跌，惟終究欠缺持續貨源支撐再續下探低點，迄 2 月初尚未見到租方有大舉租船動作，是否須待年度礦砂價格談判有結論後，租船行動才會展開，市場人士揣測應看供應商何時願意釋出礦砂貨量具有決定性影響。

## 一、波羅的海運價指數

散裝船運費市場行情已歷經 2 個月餘連翻重挫，主要受到礦砂供應商與鋼廠間對年度新合約價談判陷入僵局，供應商開出高達 70% 漲幅，而中國買方代表主談寶鋼卻開出僅能接受 30% 的漲幅，致雙方陷入談判僵局，因此，在雙方各有盤算下，買方在中國採取礦砂進口審批管制，避免國內貿易商一窩蜂搶進囤積，而炒高進口熱度，而供應商為企圖達成他們意志，迫使鋼廠低頭接受更高漲幅，遂採取策略性減量供應礦砂，以礦砂出口港須停工整修改建為由，延遲供料，兩者共振效應，因而造成自去年 11 月中旬以來礦砂海運量頓時萎縮，使航市籠罩著船噸供給過剩壓力的陰霾，導致運費重挫走跌，加上，FFA 市場投機熱錢對今年散貨船市場開始看淡，而退出遠期市場，使遠期市場海岬型船期租交易合約急速萎縮，加深原料型大船運費大幅走跌，另美國次級房貸風暴不僅拖垮美國經濟，也波及全球各國經濟正出

現成長持緩，又中國今年起加重宏觀調控力道，續調高鋼品出口稅等，使全球消費力道減弱，投資速度減緩。不過，屋漏偏逢連夜雨，1月下旬不僅中國遍及全國遭逢嚴酷風雪侵襲，重創鐵、公及航空運輸系統和電力供應中斷與缺電等災難，中國立即宣佈暫停煤礦出口，同時，澳洲東部也遭受豪雨威脅，煤礦區生產及內陸鐵路運輸受創，致煤礦無法輸出，另南非缺電，煤礦區被迫關閉等不利因素接踵而來，使海運貨源受到抑制，惟中國農曆年長假到臨，海岬型船市場卻率先止跌反彈，長假期間出現強勁上漲力道，隨後拉動其他較小型船跟隨反彈，尤其以巴拿馬型船市場上漲力道較強，其次超輕便極限型船，輕便型船受惠不顯著。航市自去年11月中旬以來已歷經2個月餘挫低，各型船運費指數紛紛重挫至去年6月時本波大多頭起漲點，尤其愈大型船運費指數領先下跌且摔的越重，較小型船運費指數受到拖累也隨後不支倒地，惟跌勢較緩和。BDI從去年11月中旬的歷史最高11,039點反轉重挫，1月底曾跌到最低點5,615，最高至最低跌幅達49%，中國農曆年長假來臨前受到海岬型船率先止跌反彈的激勵，BDI跌勢縮小，近日出現大幅反彈，2月8日來到6,353點，長假結束後漲勢短期間應可持續，惟是否持續大幅反彈，有待觀察；其中BCI受創最深，從去年11月中旬的歷史最高16,256點反轉急速重挫，曾於1月下旬下挫近期新低7,187點，跌幅達56%，在中國農曆年長假來臨前數日出現止跌反彈，再度登上9,000點，長假期間續漲，2月8日BCI反彈來到9,490點；而BPI從去年11月中旬的歷史最高11,368點反轉急速重挫，於1月底曾下挫近期新低5,517點，跌幅達51%，在長假來臨前受到海岬型船市場強勁反彈的激勵，BPI跌幅縮小，長假期間蘊釀反彈力道，2月8日BPI出現強勁反彈且收在6,029點，長假結束中國租方恢復上班，短期反彈力道應可持續；BSI從12月中旬的歷史最高6,108點反轉下挫，在中國農曆年長假開始已下跌至3,834點，跌幅達37%，農曆年長假期間跌幅縮小，2月8日BSI收在3,913點，長假結束BSI應會止跌回升；BHI從12月中旬的歷史最高3,024點反轉下挫，在中國農曆年長假開始已下跌至1,932點，跌幅達36%，長假期間跌幅縮小，2月8日BHI收在1,874點，長假結束BHI應會止跌反彈。市場人士預期新年度礦砂開始適用時，正是市場揮別陰霾，中國將恢復大量進口礦砂行動，屆時航市將可再展現往日衝衝的氣勢，航市是否能如市場人士的期待在2月底再次漲聲響起？仍有待觀察。

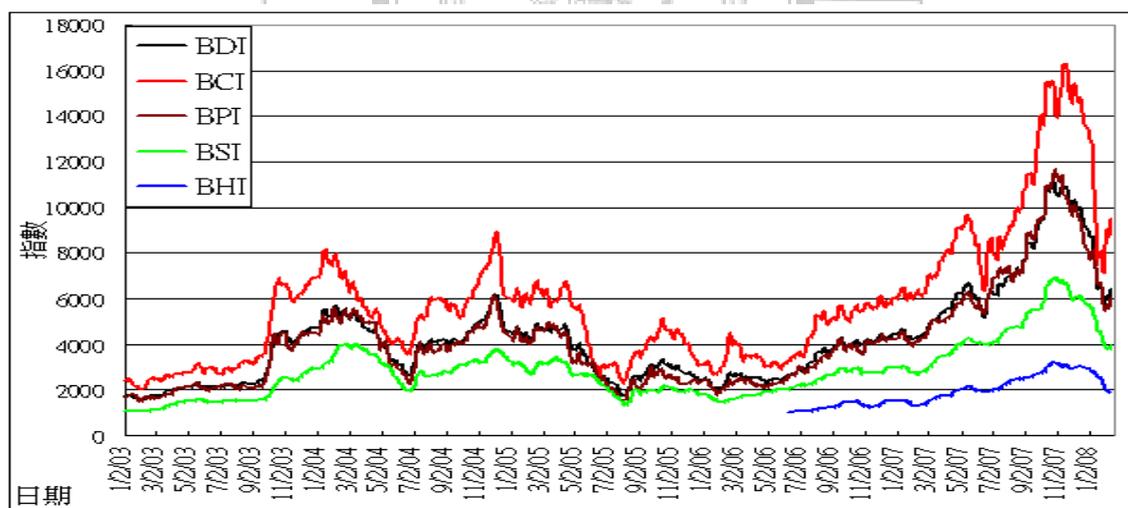


圖 1 綜合指數(BDI)、海岬型(BCI)、巴拿馬型(BPI)、超輕便型(BSI)及輕便型(BHI)

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

## 二 海岬型船租金航線

礦砂供應商與鋼廠間對年度新合約價談判陷入僵局乃直接衝擊到海岬型船市場表現，中國管制礦砂進口，鋼廠策略性減量供應，雙雙造成 11 月中旬以來礦砂海運量明顯退潮，導致市場需求海岬型船噸萎縮，船噸供給過剩，租方縮手，或退租已租船噸，市場累積待洽船隻越來越多，眼看中國農曆年長假即將來臨，中國租方暫時在市場缺席，市場交易活動將更加冷清，船東競相殺價尋找適合運務，而加速海岬型船運費的重挫。加上，FFA 市場投機熱錢對今年散貨船市場開始看淡，而退出遠期合約市場，使遠期市場海岬型船期租交易合約急速萎縮，加深原料型大船運費大幅走跌。中國農曆年長假開始前出現數強勁大幅反彈，長假期間漲勢持續，長假結束後中國恢復上班或許漲勢可持續一段期間，但 2 月底後是否出現強勁多頭走上？有待觀察。海岬型船 4 條租金航線的平均租金在 11 月中旬抵達歷史天價 US\$194,115，差臨門一腳就抵 US\$200,000，隨後，受到中國管制礦砂進口及巴西礦砂策略性減量出口等衝擊，租金跌勢加速擴大，4 條航線平均租金在 1 月底時曾下挫至 US\$79,881，在中國農曆年長假開始前出現急速反彈，成功地收復 US\$100,000，長假期間漲勢依舊，2 月 8 日平均租金又回漲至 US\$108,621。大西洋返回遠東租金航線 11 月中旬締造歷史天價 US\$253,792，隨即反轉急速重挫，在 1 月底時曾下殺至 US\$119,652，中國農曆年長假開始前出現大幅反彈，突破 US\$150,000，2 月 8 日租金回漲至 US\$151,182。大西洋租金航線 11 月中旬締造歷史天價 US\$203,409，隨即反轉急速重挫，在 1 月底時曾下殺至 US\$68,591，中國農曆年長假開始前出現大幅反彈，長假期間突破 US\$100,000，2 月 8 日租金回漲至 US\$100,545。太平洋租金航線 11 月中旬締造歷史天價 US\$185,500，隨即反轉急速重挫，在 1 月底時曾下殺至 US\$69,462，中國農曆年長假開始前出現大幅反彈，突破 US\$100,000，長假期間續漲，2 月 8 日租金回漲至 US\$111,591。遠東返回歐陸租金航線 11 月中旬締造歷史天價 US\$135,925，隨即反轉急速重挫，在 1 月底時曾下殺至 US\$52,792，中國農曆年長假開始前也出現大幅反彈，再攻佔 US\$70,000，2 月 8 日租金回漲至 US\$71,164。市場人士認為 2 月底/3 月初新年度礦砂合約價開始適用，以及 CVRD 礦砂出口港改建完成恢復作業，屆時礦砂海運量將恢復往日繁忙景象，中國租方又活躍租船行動，航市是否能重回過去一年的漲勢凌厲，基於今年全球暨中國經濟條件將轉差，似乎持較保守看法。

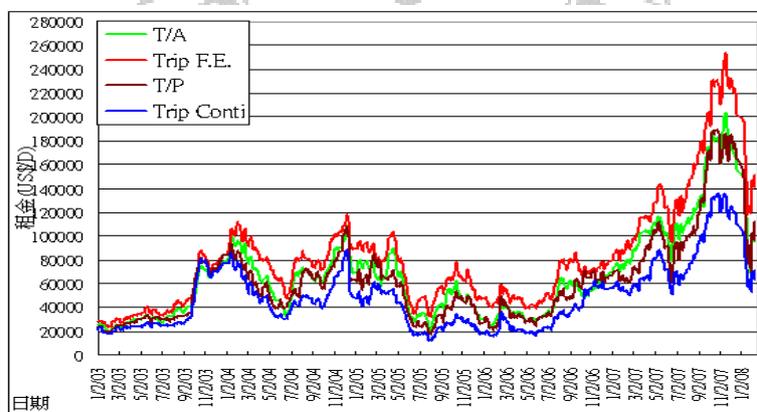


圖 2 海岬型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

### 三 巴拿馬型船租金航線

巴拿馬型船市場與海岬型船市場彼此高度連動關係，既然海岬型船市場在 11 月中旬因礦砂買賣雙方為新年度合約價格的談判所營造談判籌碼；中國管制礦砂進口，礦砂供應商以出口港改建為策略減量供應，兩者動作皆使礦砂海運量大受影響，海岬型船及巴拿馬型船等市場首當其衝，市場需求船噸熱度退潮，船隻洽租時間拉長，船東被迫降價求售，巴拿馬型船市場行情跟隨海岬型船市場的反轉而重挫，加上 1 月中下旬中國由北至南受強烈風雪侵，交通癱瘓及電力供應中斷，中國當局宣佈停止煤礦出口，同時，澳洲煤礦區豪雨致生產停擺及內陸運輸中斷，也影響煤礦出口，使巴拿馬型船市場行情更加雪上加霜，又中國農曆年長假即將來臨，屆時長假期間中國租方將離開市場，市場交易將出現冷清，因此，船東迫不及待降價求售，以致於巴拿馬型船市場從 10 月底的歷史高檔反轉加速下跌，1 月底/2 月初中國農曆年長假開始前受到海岬型船市場強勁反彈的帶動下，出現止跌回升，惟漲勢不若強勁，長假結束後中國租船人恢復作業應會持續一段漲勢，是否大幅強勁上漲？將視海岬型船市場是否能持續飆漲？巴拿馬型船 4 條租金航線平均租金在 10 月底刷新歷史高價 US\$92,083，隨即受到多頭獲利了結而反轉下跌，11 月中旬再受到海岬型船市場連翻重挫的拖累，使跌幅加劇，至中國農曆年長假來臨前，跌勢稍緩，近期最低為 US\$44,363，最高至最低跌幅達 52%。長假期間受到海岬型船拉抬，出現止跌回升，2 月 8 日平均租金來到 US\$48,397。大西洋回遠東租金航線曾於 10 月底攻上 US\$92,050 歷史最高檔後反轉下跌，至 12 月上旬跌幅加劇，近期最低下挫至 US\$58,262，中國農曆年長假來臨前出現止跌回升，2 月 8 日租金來到 US\$66,900。大西洋區租金航線在 11 月中旬抵歷史最高 US\$87,679，至 1 月底跌至 US\$50,336，1 月底/2 月初出現小反彈，長假期間續漲，2 月 8 日租金來到 US\$57,012。太平洋區租金航線 10 月底登上歷史最高 US\$101,238，受到煤礦出口減少衝擊，船噸累積供給過剩，租金急速下墜，至中國農曆年長假來臨前重挫至 US\$35,205，長假期間出現跌深反彈，2 月 8 日租金來到 US\$37,464。遠東回歐陸租金航線 10 月底曾締造 US\$99,684 歷史高檔，旋即急速下挫，至中國農曆年長假來臨前重挫至 US\$31,816，長假期間也出現跌深反彈，2 月 8 日租金來到 US\$32,213。

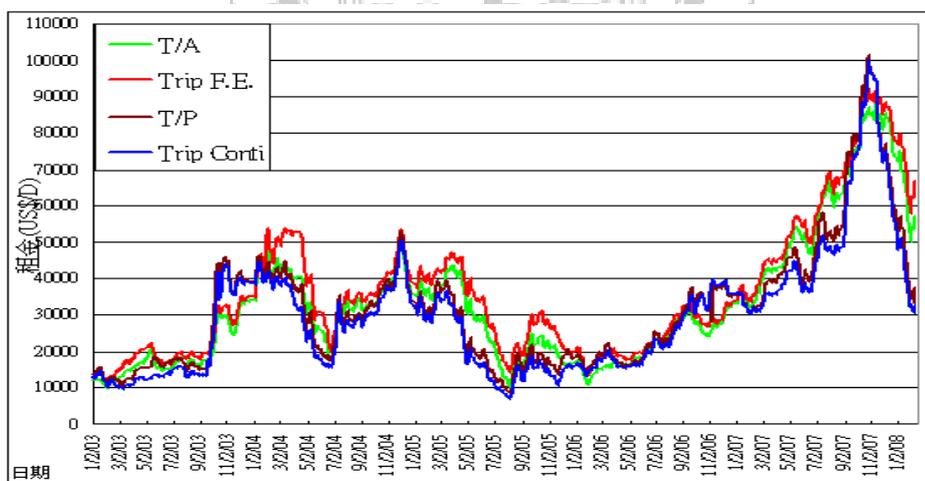


圖 3 巴拿馬型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

## 四、超輕便極限型船與輕便型船市場行情

超輕便極限型船市場行情某程度受到巴拿馬型船市場表現優劣的影響，既然巴拿馬型船市場行情從 10 月底開始回檔下挫，隨後超輕便極限型船市場行情受到拖累，11 月中下旬由歷史高檔回落。美國次級房貸效應不僅使美國經濟受到拖累，並正衝擊全球其他地區經濟而出現走弱，雖然美國 FED 於 1 月下旬罕見連續大幅降息計 7 碼，試圖挽救美國經濟免於陷入衰退危機，巧合中國為避免通貨膨脹持續擴大，除再度升息外，尤其對原料及高耗能暨污染性產品祭出提高出口關稅，近年來中國產業經濟對海運市場表現扮演舉足輕重的地位，因此，今年中國加重宏觀調控力道，以及近日大雪災將重創中國未來經濟表現。輕便型船市場高度倚賴民生原料、大件工業製品器材及建築材料，此類貨載的消長對全球經濟表現榮枯至為敏感，故輕便型船市場受到衝擊逐漸顯現。

### (一) 超輕便極限型船租金航線

超輕便極限型船市場行情受到巴拿馬型船市場拖累，加上全球經濟條件逐漸轉差，加速超輕便極限型船市場跌勢，至中國農曆年長假來臨前跌勢縮小，惟尚未出現止跌訊號，4 條租金航線平均租金在 11 月中旬由歷史高檔 US\$71,513 反轉回落至。惟大西洋區仍呈現上漲格局，太平洋區卻反向呈現劇烈跌勢，在中國農曆年長假來臨前下跌至 US\$39,696，長假期間太平洋區率先跌深反彈，2 月 8 日平均租金來到 US\$40,714。大西洋回遠東租金航線於 12 月中下旬曾創下歷史高檔 US\$75,125，隨後緩步下跌，中國農曆年長假來臨前下修至 US\$57,014，長假期間跌幅縮小，短期應會止跌回升，2 月 8 日租金來到 US\$56,632。大西洋區租金航線 12 月底締造歷史高檔 US\$79,377，隨後快速走跌，中國農曆年長假來臨前下修至 US\$48,520，長假期間未隨大船反彈，2 月 8 日下修至 US\$46,750。太平洋區租金航線 10 月底曾登上 US\$75,160 最高檔，旋即一路走跌，中國農曆年長假來臨前下修至 US\$28,596，長假期間出現跌深反彈，2 月 8 日回漲至 US\$31,515。遠東返回歐陸租金航線 10 月底飆漲歷史最高 US\$74,977，旋即急速重挫，中國農曆年長假來臨前下修至 US\$24,663，長假期間也出現跌深反彈，2 月 8 日回漲至 US\$27,957。

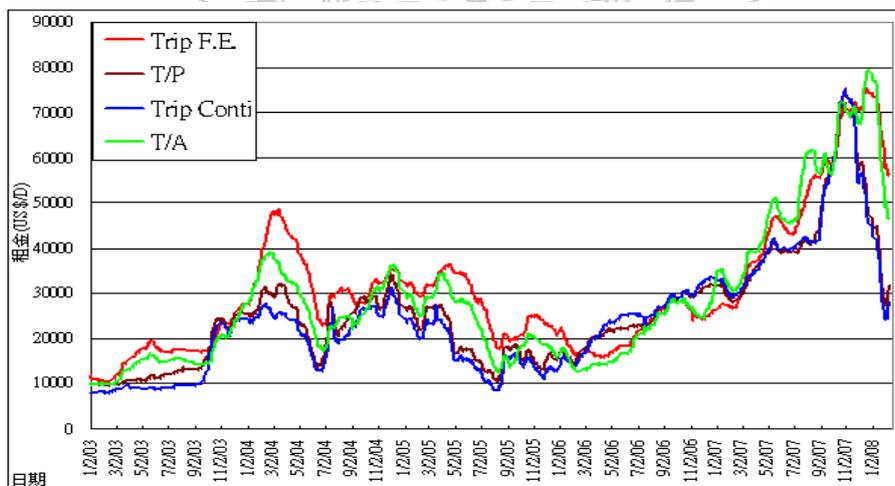


圖 4 超輕便極限型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

## (二) 輕便型船租金航線

輕便型船行情較受原料需求消長影響較不顯著，而與民生消費物品、半製品及建築器材有較高影響力，當然全球經濟景氣榮枯至為敏感，自美國次級房貸風暴發生，除美國經濟首當其衝受到嚴重傷害，全球經濟也無法幸免於難，金融問題急速惡化，影響全球消費力，重大建設延遲或取消，新興市場成長動力減速，因而波及輕便型船市場行情表現。輕便型船大西洋區租金航線於 10 月底飆漲至歷史最高 US\$49,682，惟挑戰 US\$50,000 關卡功敗垂成，隨後漲多回跌，雖 12 月上下半月曾出現反彈，終究敵不過大環境轉差，貨載萎縮，船噸需求退潮，12 月下旬反轉下跌，中國農曆年長假來臨前下修至 US\$33,284，長假期間續跌，惟 2 月 8 日出現跌深反彈，租金來到 US\$31,984。太平洋區租金航線 10 月底抵達 US\$44,896 歷史新高，其後反轉下跌，雖 12 月上半月曾出現反彈，因缺乏實質利多的挹注而再度走跌，中國農曆年長假來臨前下修至 US\$22,736，長假期間續跌，2 月 8 日出現跌深反彈，租金來到 US\$22,504。

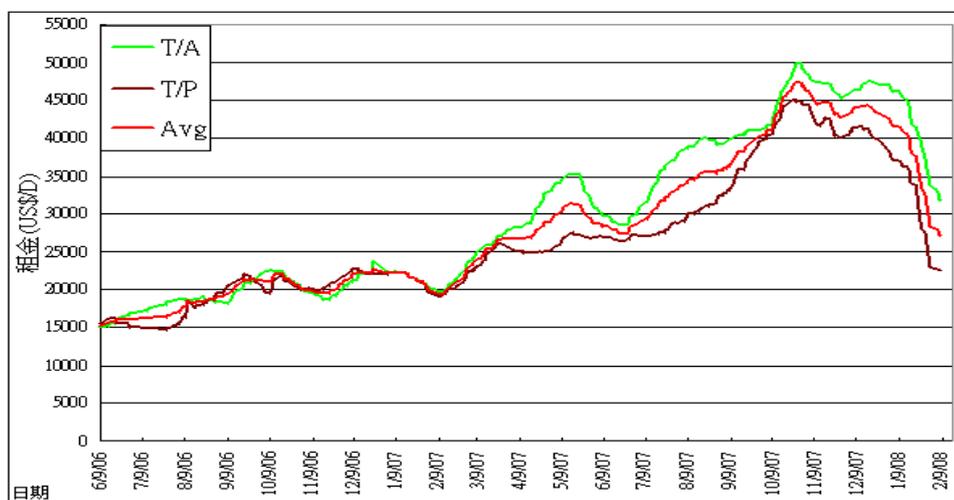


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)租金航線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 五 國際船用燃油價格

(一)因投資人擔憂美國經濟恐陷入衰退，將導致原油需求大幅下滑，進一步打壓油價下挫，1 月中旬原油價格持續走跌，並跌破每桶 90 美元關卡，倫敦布蘭特原油每桶收盤為 88.75 美元，跌至一個半月以來低點。1 月下旬由於美國經濟衰退疑慮問題不斷擴大，市場擔憂油品消費需求因而減少，拖累油價走弱；油價一度暴跌逾 3.7 美元，不過隨後在美國聯準會連翻降息動作，市場人士認為美國大幅降息若能提振美國景氣，將使基本金屬需求超過供給，帶動相關商品價格回升，使原油價格獲得止跌回升。在中國農曆年長假期間，受到北海原油生產受到惡烈天候的影響，劇減 15% 的消息面衝擊，國際原油價格應聲急速上漲，原油價格每桶又登上 92.5 美元。

(二)近期國際船用燃油價格因市場憂心美國經濟走下波，石油需求量將減少，於是國際船用燃油價大幅回跌，11 月底台灣船用燃油價格曾來到歷史高檔 US\$559/MT，新加坡 US\$519/MT，鹿特丹 US\$507.5/MT，雖隨後小幅回檔，惟今年初開始受到產油國政治緊

張影響漲勢再起，至 1 月中旬投機客認為美國次貸風暴不利於油市發展，紛紛獲利了結，於是國際船用燃油又告回跌。中國農曆年長假開始前國際船用燃油台灣 US\$495/MT，新加坡及鹿特丹分別為 US\$452/MT 及 US\$436.5/MT。

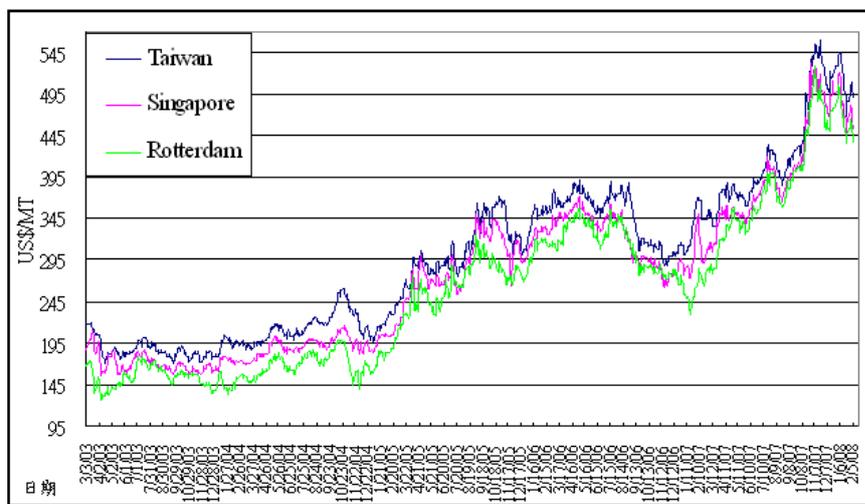


圖 6 國際船用燃油變動趨勢

資料來源：Bunkerworld 及中油牌告

## 專題報導

### 百日會戰後的問題

陳彥宏\*、叢日春\*\*、林榮泰\*\*\*

#### 壹、背景

2006 年 4 月中國交通部為貫徹落實中國國務院關於水上危險品運輸專項整治工作的重要批示精神，交通部決定於 2006 年 5 月 10 日至 8 月 18 日開展“水上危險品運輸‘百日會戰’安全專項整治行動”，解決 2005 年全國開展船舶載運危險化學品運輸安全專項整治中發現的突出問題，進一步強化水上危險品運輸安全管理。同時，通過集中優勢力量，加大監督檢查力度，提高水上危險品運輸的安全管理水準，確保水上安全形勢穩定<sup>2</sup>。

這個「百日會戰」主要是依據中國的《中華人民共和國安全生產法》、《危險化學品安全管理條例》、《船舶載運危險貨物安全監督管理規定》、《港口危險貨物管理規定》等有關法律法規、國家標準和行業標準以及交通部、公安部、安全監管總局《關於進一步加強水路公路危險化學品運輸管理的通知》（交海發[2006]33 號）精神，堅持“安全第一、預防為主”的方針，圍繞水上交通安全監督管理中心工作，突出重點，依法整治，努力提高水上危險品運輸

\* 台灣海事安全與保安研究會秘書長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。

\*\* 陽明海運公司船長，國立台灣海洋大學商船學研究所碩士專班研究生

\*\*\* 長榮海運公司船長，國立高雄海洋科技大學航海科技研究所碩士班研究生

<sup>2</sup> 關於印發 2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動實施方案的通知，交通部檔，交海發[2006]154 號，交通部辦公廳，2006 年 4 月 11 日。

的監督管理水準，保障人民生命財產安全，保護水域環境。

「百日會戰」的行動重點在於加強對水上危險品運輸薄弱環節的安全監管力度，及時發現和糾正水上危險品運輸中存在的重大缺陷和潛在的事故隱患，打擊水上危險品運輸瞞報謊報行爲，有效防止重、特大事故的發生，提高船員、船舶、船公司、碼頭所有人及經營人和相關單位的安全防範意識。

依《2006年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動實施方案》的內容記載，「百日會戰」的主要任務包括：

- 一、強化從業單位和人員管理，嚴控源頭：各部門、各單位要對從業單位、設備和人員進行一次清查，對存在重大事故隱患的，要依法責令整改、吊銷相關許可或禁止其從事危險品相關作業。
- 二、強化貨櫃開櫃檢查，查控瞞報謊報：海事管理機構要將對擬交付船舶運輸的貨櫃實施開櫃檢查列入經常性工作。各部門要根據各轄區情況，協同配合，加大對瞞報謊報危險品的查控力度。對在“百日會戰”中發現的瞞報謊報危險品情況，各級海事管理機構要嚴格按照《危險化學品安全管理條例》的規定處理，並在結案一周內將情況通報領導小組辦公室。
- 三、強化散裝危險化學品碼頭檢查，消除安全和污染隱患：各級港口行政管理機構和海事管理機構要對轄區內的散裝危險化學品碼頭進行一次全面檢查，督促和指導散裝危險化學品碼頭完善各項安全生產設施、設備和應急預案，要求散裝危險化學品碼頭建立船舶洗艙水接收設施，使其具備接收能力。海事管理機構要跟蹤危險化學品洗艙水的去向。對2006年7月1日後達不到安全和洗艙水接收條件的碼頭，海事管理機構應在保障船舶安全和保護水域環境的前提下，採取相應的限制性措施。對在限期內未能整改完成的，港口管理機構要依法堅決停止其危險化學品裝卸作業的資格，直至吊銷《港口經營許可證》，並將相關情況通報海事管理機構。
- 四、強化小型液貨船監管，提高運輸水準：各級海事管理機構要結合《中華人民共和國防治船舶污染內河水域環境管理規定》（交通部令2005年第11號）的宣貫，在“百日會戰”期間對轄區內的內貿小型液貨船實施重點檢查，主要檢查船舶生產設施、設備以及證書的情況、應急預案和運輸安全措施的落實情況和《船/岸安全檢查表》等操作規程執行情況等。本次專項整治所稱內貿小型液貨船是指從事國內運輸且總噸小於500總噸的散裝液體危險品船。

「百日會戰」的主要任務包括：

- 一、提高認識，加強領導：各級交通行政主管部門、海事管理機構和港口行政管理機構要充分認識本次專項整治工作的重要性、必要性和緊迫性。從全面加強行政能力建設的高度，重視本次專項整治工作。要成立專項整治工作領導機構，按照各自職責分工，統一組織本單位的專項整治工作。
- 二、因地制宜，精心組織：各部門、各單位要按照本方案的要求和具體安排提出本轄區的具體實施計畫，認真組織實施。在制定實施計畫時，要結合本單位、本轄區的實際情況，依據有關法律法規，重點解決安全管理中存在的薄弱環節。各省、自治區、直轄市交通行政主管部門、港口行政管理機構和海事管理機構應於2006年4月30

日前將本單位、本轄區的實施方案報備領導小組辦公室。

- 三、 加強宣傳，注重溝通：在開展專項整治工作中，各部門、各單位要將對外宣傳工作貫穿本次專項整治的全過程。要充分利用電視、廣播、報刊等輿論工具，宣傳國家有關法律、法規，普及安全生產法律知識，強化從業人員的安全生產意識，形成全社會關愛生命、關注安全的良好氛圍。為專項整治工作創造良好的環境。整治中的有關資訊要及時通報部領導小組辦公室，便於部領導小組全面掌握情況，把握專項整治活動的進程。
- 四、 依法整治，加強監管：本次會戰正值暑期高溫季節，也是危險化學品事故多發時段，各部門、各單位要調派人員，加強監管力量。同時，在專項整治中注意依據法律法規，全面規範對水上危險品運輸的監督管理行爲。
- 五、 及時總結，提高水準：各部門、各單位開展專項整治行動的書面總結應於今年 8 月底前上報“百日會戰”領導小組辦公室。總結應全面匯總專項整治行動的情況，總結所取得的成功經驗和做法，並填報本方案所附的《水運從業單位專項整治報表》、《水運危險貨物貨櫃專項整治報表》、《內貿小型液貨船專項整治報表》、《液貨碼頭專項整治報表》和《專項整治宣傳情況表》等。要通過專項整治達到規範管理，提高管理水準的效果。

## 貳、瞞報文化

從普羅大眾的觀點而言，貨櫃運輸的便利、迅速與經濟開啓了海洋運輸的新時代。但是從運送人的角度而言，貨櫃的運送，牽涉到整個儲運與積載的許多問題，特別是危險櫃的裝運方面，只要是申報為危險貨櫃的，就必須有更多的安全注意程序，也相對的也會有更高的運費。因此，在實務的操作上，很多貨主會嘗試著低報危險等級或是瞞報貨物的實質內容以規避檢查程序或節省運費等等。事實上，從運送人的觀點而言，危險貨櫃只要依照法令的儲運與積載，其實危險貨物並不可怕，比較擔心的莫過於是運送人根本不清楚貨櫃裡面裝的是什麼貨物，根本不清楚運的到底是西瓜還是鳳梨，也因此，在運送人不知道真實的危險與風險情況下，就產生了不當的裝運的問題。

貨櫃船因為危險貨物出事的案例很多而且都相當的嚴重，例如Sea Elegance、Hanjin Pennsylvania、CMA Djakarta、Aconcagua、Sea Land Mariner、DG Harmony、Hyundai Fortune等等<sup>3,4</sup>，縱使國際組織與相關機構大聲疾呼安全的重要，縱使保險業者祭出不同的手法，但是這類的問題仍一直是海運業者在實務操作上永遠的痛，特別是在業務掛帥的時代下，這類情形只會更為嚴重。

很多的證據都顯示，這些危險貨物有很大的比例來自的最大出口國 - 中國，也因此，中國「百日會戰」的推動也有其特別的意義存在。茲以「百日會戰」行動中發現的「連二亞硫酸鈉」瞞報為「地磚」的案例說明如下：

連二亞硫酸鈉(俗稱保險粉,  $\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_4$ )是一種遇水會引起自然的物質<sup>5</sup>，2006年5月10日，

<sup>3</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/MV\\_Hyundai\\_Fortune](http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Hyundai_Fortune)

<sup>4</sup> <http://www.pyro-pages.com/weeth/hyunfort.htm>

<sup>5</sup> 連二亞硫酸鈉(sodium hyposulfite、sodium dithionite：分子式  $\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_4$ )，俗稱保險粉、低亞硫酸鈉，外觀呈白色砂狀結晶物或淡黃色粉末，是一種強還原劑。主要用途作為印染工業的還原劑；絲、毛的漂白；醫藥、

在廣州市曾發生的連二亞硫酸鈉遇濕自燃引發的火災事故，造成 7000 餘人疏散事件。為此，中國國家安全生產監督管理總局下發了《關於切實做好保險粉安全監督管理工作的通知》，對保險粉的包裝、登記、應急處置以及生產儲存、安全監管提出了要求。

在中國交通部開展的危險品運輸「百日會戰」行動中，上海海事局、江蘇海事局與廣東海事局協調配合，連續查處了二起船載保險粉瞞報案件。2006 年 8 月 12 日，上海海事局接廣東海事局協查通知，對停靠在洋涇貨櫃碼頭的「向瑞」輪所載被舉報的貨櫃實施開櫃檢查。根據託運方交給船方的運單顯示，箱內所裝的貨物應為“地磚”，而經執法人員開櫃檢查發現，該貨櫃內裝的全部為品名“連二亞硫酸鈉”的危險貨物。

調查發現同期裝運的還有另外三個貨櫃，運單顯示的品名也為“地磚”，憑著一份職業的敏感性，執法人員又對另外三箱貨物進行了開櫃查驗，經查箱內全部裝的是連二亞硫酸鈉，執法人員當即按照相關程式對這四個貨櫃作出了暫扣處理，對相關當事人立案調查。8 月 15 日，南通海事局接廣州海事局的協查通知，對停靠在南通貨櫃碼頭的中國籍「浦海 226 輪」所載運的內貿貨櫃實施開櫃查驗，經檢查發現四個貨櫃內所載運的貨物均為危險貨物---連二亞硫酸鈉，而該輪並未向海事部門辦理危險貨物申報手續，貨櫃箱體外也未張貼相應危險品標誌。<sup>6</sup>

### 參、開櫃命中率

在中國交通部開展的危險品運輸「百日會戰」行動中，開櫃檢查工作主要是通過運用 EDI 船載貨櫃貨物出口訂艙預配資訊查詢系統，瞭解出運的貨櫃貨物名稱、包裝類型、發貨人資訊等內容。通過 EDI 資訊系統排查篩選後，鎖定開櫃查驗目標、迅速展開有關行動，開櫃工作基本上做到了有的放矢，可以大幅提高了開櫃命中率。

在中國“水上危險品運輸「百日會戰」安全專項整治行動”開展的第一個月，自 5 月 10 日至 6 月 10 日，中國全國交通、海事管理部門共開櫃檢查 1037 次，查獲危險貨物瞞報案件 50 起，涉及瞞報的貨櫃 161 個<sup>7</sup>。截至 7 月 10 日，“百日會戰”活動開展 2 個月以來，中國全國交通、海事管理部門共開櫃檢查 2013 次，查獲危險貨物瞞報疑似案件 87 起，涉及瞞報的貨櫃 246 個<sup>8</sup>。

	開櫃數	瞞報危險櫃數	瞞報櫃數	危險貨物瞞報率	貨物瞞報率
第一月	1037	50	161	4.92%	15.26%
第二月	2013	87	246	4.32%	12.22%

在「百日會戰」中，上海海事局集中優勢兵力，加大開櫃檢查力度，提高開櫃命中率，嚴厲打擊貨櫃瞞報危險品運輸行爲。「百日會戰」行動開展以來，上海海事局共實施了 57 次開櫃檢查，開櫃檢查 147 個貨櫃，(內貿箱 56 個，外貿箱 92 個)；查獲了 24 起隱瞞危險貨物

<sup>6</sup> 選礦；硫脲及其硫化物的合成等用途。連二亞硫酸鈉是一種危險物品，對對眼、呼吸道和皮膚有刺激性。接觸後引起頭痛、噁心、嘔吐。對環境也有害。更重要的是連二亞硫酸鈉是一種自燃物品。遇水可引起燃燒。交通部海事局認真部署監管工作，查堵“保險粉”瞞報見成效，「2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動簡報」，第五期，2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動領導小組辦公室，2006 年 8 月 21 日。

<sup>7</sup> 百日會戰行動取得顯著成效，「2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動簡報」，第二期，2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動領導小組辦公室，2006 年 7 月 7 日。

<sup>8</sup> “百日會戰”專項整治活動穩步推進，「2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動簡報」，第三期，2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動領導小組辦公室，2006 年 7 月 19 日。

運輸案件(外貿 21 起，內貿 3 起)，涉及瞞報貨櫃 55 個<sup>9</sup>。換言之，開櫃發現瞞報的比率為 55/147(37.41%)，發現為危險品瞞報的比率為 24/147(16.33%)；但由於這 24 個查獲的危險貨物運輸案中，有 21 個為國際貿易的貨櫃，瞞報的比率為 21/92(22.83%)。此外，「百日會戰」行動開展以來，上海海事局外高橋海事處共實施開櫃 15 次，查獲謊報瞞報案件 10 起，命中率達 67%；吳淞海事處共實施開櫃 13 次，查獲謊報瞞報案件 10 起，命中率高達 77%。

當然，有關貨櫃的運送，在實務操作上，託運人報送的資料，如果運送人有疑義時，應請託運人提供「物質安全資料表」或是在公司內成立諮詢中心提供必要資訊，做好內控工作，在該類貨物裝船前透過文件檢視或其他方式做好處理與因應作為。類似的安全程序在港口檢查單位、政府部門也都可以執行。但是，在實務操作上，如果託運人有意欺瞞時，又如果運送人的業務人員以及實際操作人員的專業知識不足時，就完全不是那麼一回事了。

從中國政府在「百日會戰」所展現的具體成績中，值得我們深思的是，從這個中國官方大方提供的數據，不管是從「危險貨物瞞報率」或是從「貨物瞞報率」的觀點，我們當然很肯定中國政府在「百日會戰」行動中所做的努力。但是，「瞞報文化」是否能就在「百日會戰」行動後銷聲匿跡？「瞞報文化」是否能在好利忘義的向錢看市場中漸漸的回心改念？「瞞報文化」是否能草偃風從的在人民文化水平參差不齊的中國改過遷善？凡此種種都是很值得我們海洋運輸業者做為參考與警惕的。



<sup>9</sup> 上海海事局應用科技手段，探索管理規律，努力做好危險貨物貨櫃開櫃檢查工作，「2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動簡報」，第五期，2006 年水上危險品運輸“百日會戰”安全專項整治行動領導小組辦公室，2006 年 8 月 21 日。