



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER
第五十六期 Issue No. 56
2008年8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
IMO 確認將擔負氣候變遷的挑戰責任	2
海事法規	5
海運市場動態報導	6
貨櫃運輸動態報導	6
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
面臨嚴峻挑戰的全球散裝海運市場	22




IMO確認將擔負氣候變遷的挑戰責任

張朝陽*

2008年6月是聯合國國際海事組織(The International Maritime Organization, 以下簡稱「IMO」)繁忙又多采多姿的一個月份,首先是6月16日開議的國際海事組織理事會(IMO Council, 以下簡稱「IMO 理事會」)第100會期,會期間見證了座落於英國倫敦泰晤士河南岸(Albert Embankment)的IMO總部,在刷新整修後,於6月17日重新開幕;慶祝IMO公約採行(Adoption)60週年及生效50週年;世界海事大學(The World Maritime University, 簡稱「WMU」)設立25週年;IMO國際海事法委員會(The IMO International Maritime Law Institute, 簡稱「IMLI」)設立20週年。具歷史意義的IMO Council第100會期於6月20日閉幕前,通過IMO秘書長M氏(Mr. Efthimios E. Mitropoulos, Secretary-General)的倡議,將2009年世界海事日(The World Maritime Day)的主題訂為「氣候變遷:也是IMO的挑戰!(Climate Change: A Challenge For IMO Too!)」,稍後IMO秘書長M氏更進一步表示,IMO將在明(2009)年氣候變化綱要公約哥本哈根會議上展現其承擔因應的責任與強而有力的地位。

值得注意的是後續報導的新聞:7月2日大陸中遠集團總裁魏家福先生在中國企業聯合會召開“全球契約(UN Global Compact)”座談會上宣布,中遠集團正式加入聯合國倡導的「關注氣候宣言(Caring For Climate: The Business Leadership Platform)」,並將積極的提出一系列基本原則和措施,以因應氣候變遷落實宣言,包括透過調整船隊結構、航線設計、降低航速等措施、採用已開發成熟技術、開發新技術等措施,積極下降船舶燃油耗能(單位:千克/千噸浬)。接著7月9日至11日在荷蘭鹿特丹召開的「C40世界港口氣候會議(C40 World Ports Climate Conference)」,來自全球55個港口在閉幕時發表了一份「全球港口氣候宣言(World Ports Climate Declaration)」,共同宣示將採取行動及有效的國際措施,以致力於削減港內CO₂的排放。其中被討論到的措施,包括將船舶依照污染控制情形分類,給予不同的碼頭停泊費用(Docking Fees),比較乾淨的船舶可以享有優惠價格,污染嚴重的船則需比一般船舶付出額外的費用,在污染者付費原則下,利用經濟誘因鼓勵航商改善船舶,並透過在港口物流運作下以降低二氧化碳的排放量。這些有效的國際措施,將在國際港埠協會(IAPH)架構下發展,其後續將提報於預定本(2008)年11月份於洛杉磯召開的會議。這些連續的事件,透露出新興大陸大航商以及全球55個港口也已經脫離觀望,實際採取積極配合行動,更加支撐IMO在2009年哥本哈根會議上展現其承擔因應的責任。

* 交通部基隆港務局技正 港口國管制檢查員

IMO自 1997 年交付海洋環境保護委員會 (Marine Environment Protection Committee, 以下簡稱「MEPC」) 考量CO₂ 減量策略以來, 迄今已逾 10 年, 其中較值得一提的, 2000 年 IMO著手研究船舶溫室氣體(GHG)的排放, 2003 年A.963(23)大會提案要求MEPC及早找出並研擬限制或削減船舶溫室氣體排放的機制, 經過多年的努力, 終於在本(2008)年 6 月 23 日~27 日挪威奧斯陸 (Oslo) 召開第一屆削減船舶溫室氣體排放工作小組 (Working Group on Greenhouse Gas Emissions from Ships) 程序會議(Inter-sessional Meeting) (以下簡稱「奧斯陸會議」), 包含全球專家在內, 共有超過 210 名代表與會。IMO賦予這長達一星期的「奧斯陸會議」任務包括: 研擬未來強制規範管制國際海運排放溫室氣體削減機制的技術基礎, 並起草實際的削減機制, 以提供預定於本(2008)年 10 月 6-10 日召開的IMO海洋環境保護委員會第 58 次會議 (以下簡稱「MEPC 58」) 實質討論的技術基礎。「奧斯陸會議」在發展船舶強制性CO₂ 設計指標 (Mandatory CO₂ Design Index) 及過渡期間CO₂ 操作指標 (CO₂ Operational Index) 有卓著的進展, 充分討論及具潛力的溫室氣體減量自願性執行方案, 以及經濟工具的最佳操作。本文茲就其中之重要論述摘錄於后:

一. 強制性 CO₂ 設計指標 (Mandatory CO₂ Design Index)

該會議進一步發展出一套公式 (Formula) 與方法 (Methodology), 並起草相關管制架構的文字, 完成後將作為新船在船舶設計階段燃料效率的工具 (Fuel-Efficiency Tool), 以提升不同類型船舶的燃料效率, 或再佐以比較不同的船速設計、推進器 (Propeller) 的選擇、或使用廢熱回收系統等。

此設計指標將包含一個相較於以 1995~2005 年之間船舶燃料效率的背景值 (Baseline) 的最低能燃料效率, 這個最低值及逐步嚴格的頻率將於本(2008)年 10 月 MEPC 58 中加以考量。該會議並將不同因素納入公式內考量以避免所謂恰當噸位貨船 (Paragraph ships), 意味著未來船舶設計對於某些狀況下係屬最佳化, 但卻不能達到更高的燃料效率。根據設計係數的驗證, 此公式對於不同的船舶將給予不同的修正係數, 可能造成沒有一個船旗國 (Flag State) 願意致力於船舶的設計階段。

「奧斯陸會議」鼓勵會員國及觀察員, 對於同意的公式草案透過模擬加以測試其強度 (Robustness), 並將結果送給 MEPC 58, MEPC 58 將根據這些結果來核准新船的 CO₂ 設計指標 (CO₂ Design Index) 及最後的細節。

二. 過渡期間 CO₂ 操作指標 (Interim CO₂ operational index)

「奧斯陸會議」中也考量到過渡期間 CO₂ 操作指標 (Interim CO₂ Operational Index), 並找出所有被提出來必須改變的地方。過渡期間 CO₂ 操作指標 (Interim CO₂ Operational Index) 早在 2005 年 7 月的 MEPC 53 予以採納 (Adopted), 並有一些船旗國及工業組織用以決定他們船舶操作的燃料效率, IMO 已收到數以千計的試驗結果及大量的數據。

過渡期間 CO₂ 操作指標 (Interim CO₂ Operational Index) 已被用來建立自願性 CO₂ 排放指標 (Voluntary CO₂ Emission Indexing) 試驗性的共同措施, 以便讓船東及營運人 (Operators) 評估他們船舶有關 CO₂ 排放的性能 (Performance)。CO₂ 操作指標 (CO₂ Operational Index) 草案將提送至 MEPC 58 中審查並在該會議中定案。

三. 自願性執行方案的最佳操作 (Best Practices for Voluntary Implementation)

「奧斯陸會議」檢視了自願性執行的最佳操作（Best Practices for Voluntary Implementation）及發展未來船舶業者對於能源效率操作的規範。

會議也考量了 MEPC 早期會議所找到的一些措施的最佳操作，諸如它們被造船廠、營運人（Operators）、承租人（Charterers）、港口及其他相關夥伴（Partner）執行的情形以各種可能努力的削減溫室氣體(GHG)排放。操作措施（Operational Measures）已被認為可不用巨額投資即可以具有顯著削減潛力，但必須與其他利益相關者（Stakeholders）相互合作。

四. 具有削減溫室氣體(GHG)潛力的經濟工具（Economic Instrument）

「奧斯陸會議」中對於發展具有溫室氣體(GHG) 削減潛力的各種不同經濟工具（Economic Instruments）有詳細及深入的討論，尤其包括了對於國際航運的全球燃料稅徵收（Global Levy On Fuel），以及將排放交易方案（Emission Trading Scheme）引用於船舶的可能性。如此一來，船舶可能要與發電廠或鋼鐵廠一樣，需要到開放市場上去購買額度（Allowances）；如果僅在封閉型的排放交易方案中，交易則限於船舶與船舶之間。

「奧斯陸會議」期間還考量了額度的保留（Grandfathering）或拍賣、總量（Cap）如何設定及由誰來訂定？任何系統的管理、額度的銀行業務（Banking）以及對於全球貿易的衝擊。對於任何此類的工具（Instrument）應與船旗國無關（Irrespective Of Flag）適用於所有的船舶？或者只適用於懸掛聯合國氣候變遷綱要公約所指之 UNFCCC 附錄 I（Annex I）會員國間的船舶等議題，並無清楚的結論。對於引進市場機制的措施（Market-Based Measures），以提供誘因鼓勵航運業投資於燃料效率船舶的可能性，與會專家們彼此充分交換意見，為 MEPC 58 鋪路。

緊接著 MEPC 58 預定於 2008 年 10 月 6 日至 10 日於倫敦召開，預估該會議將就「奧斯陸會議」所發展出來有關未來減量機制加以考量，並著眼於將其形成為 IMO 未來的管制規範（Regulatory Regime）。MEPC 58 將就溫室氣體(GHG)排放管制的法律問題，以及是否附加於現有公約中，亦或發展及採行新的工具等加以考量。儘管目前國際間尚未針對國際航運採行強制溫室氣體（GHG）措施，IMO 已就此議題開始認真的思考，且目前正從事一項工作計畫，以便在 2009 年期限採行具約束力措施，在京都議定書第一個承諾期限前（2011 年底），備妥控制國際航運溫室氣體（GHG）排放的可用措施（measures）。根據本年 6 月間碳信用（Carbon Trust）報告指出，歐盟排放交易機制(European Union's Emissions Trading Scheme，簡稱「EU-ETS」) 在 2013 年以後，將減少核定的排放總量並擴大適用碳交易之部門，如航運業與空運業，屆時碳價格可能由目前每噸 27 歐元提高到每噸 50 歐元，因此建議國際航商應及早著手進行評估未來 10~15 年 GHG 減量措施所可能花費的成本，而針對經營方針做適當調整與創新，將其企業帶入另一成長的新紀元。而對港口管理機構言，亦應注意及國際港埠協會(IAPH)倡議，對全球港口機構應僅可能共同採行對抗氣候變遷的措施，及早規劃和因應並逐步設置港區岸電設施，規範港區船舶及物流運作，對港埠裝卸設施及運輸工具減低因裝卸作業所排放之空氣污染。





海事法規

商港棧埠管理規則相關異動內容如下

中華民國九十七年六月三十日交通部交航字第 0 九七 0 0 八五 0 四三 號令修正發布
第三條、第二十八條、第三十三條、第六十五條條文

第三條	
	<p>本規則所用名詞定義如左：</p> <p>一、棧埠設施：指商港設施中，有關貨物裝卸、倉儲、駁運作業及服務旅客之設施。</p> <p>二、棧埠作業機構：指經營棧埠設施之公私事業機構。</p> <p>三、委託人：指委託商港棧埠作業機構作業之船舶所有人、運送人、貨物託運人或受貨人等。</p> <p>四、危險物品：依聯合國國際海事組織所定國際海運危險品準則指定之物質。</p>
第二十八條	
	<p>船舶、車輛裝卸危險物品後，應立即將危險物品運離港區。但經商港管理機關指定危險物品堆置或儲存場所、儲槽者，得進出儲轉。</p> <p>接運危險物品之車輛，應由委託人負責調配，不得發生擁塞及中斷情事，裝卸車後，應立即駛離港區。</p>
第三十三條	
	<p>裝載過境危險物品船舶，須進港再裝卸其他貨物或危險物品時，委託人應在委託單詳細註明該項過境危險物品之品名、數量、裝艙位置，並檢具過境貨物艙單一份，送棧埠作業機構備查。</p> <p>前項船舶依船舶危險品裝載規則危險物品禁止混合裝載表之規定應予禁止混合裝載，應另裝其他隔離貨艙，不得混裝，原裝過境危險物品之貨艙應由船方密封，不得開啟。</p>
第六十五條	
	<p>裝載危險物品之貨櫃委託人應於貨櫃外面加貼危險物品標誌，其裝卸作業，依照本規則有關危險物品之規定辦理。</p>



海運市場動態報導

貨櫃運輸動態報導

楊正行*

壹、航運市場

一、貨櫃航運業回歸基本面

Macquarie 投資研究機構日前首次將貨櫃航運業納入研究範圍，認為需求增長緩慢及運力加速上升，將使產業基本因素繼續惡化，且將延續至 2009 年，因而對航運業未來 12 個月的股價表現持負面看法。

Morgan Stanley 日前的研究報告，亦持類似的看法，而瑞士信貸則持中立的看法，顯示產業未來的大盤走勢將回歸基本面，個別公司的表現則須視其經營體質條件與因應景氣的能力而定。

二、2008 上半年中國港口生產增速回落

受次貸危機、人民幣匯率持續升值、部分出口產品降低或取消出口退稅、加徵出口關稅、資源性產品和勞動力成本提高等綜合因素的影響，港口外貿貨物吞吐量、貨櫃量增速放緩。據統計，今年上半年，中國規模以上港口貨物吞吐量 29.5 億噸，較去年同期成長 15.5%，其中外貿物吞吐量 9.9 億噸，成長 11.4%；而貨櫃量 6,164.8 萬 TEU，成長 17.1%。與去年同期相比，規模以上港口的貨物吞吐量、外貿貨物吞吐量、貨櫃量的成長幅度分別回落 0.2%、4.2% 和 7.3%。

參考資料：中貿物流觀察

三、Hapag Lloyd 出售案持續進行

據報導，德國 TUI 集團擬出售旗下貨櫃運輸部門 Hapag Lloyd，已接獲至少 4 間公司，出價競投 Hapag-Lloyd，其中包括新加坡的 NOL 及一間德國財團，由於未來市場氣氛轉趨疲弱，OOIL 並沒有如傳聞所言，亦競標投資價值逾 60 億美元的 Hapag-Lloyd。

另據報導指稱，儘管面臨德國本土買家的競爭，NOL 還是大幅降低了對 Hapag-Lloyd 的估價。今年第一季，NOL 認為 Hapag Lloyd 的公平價值在 40 億-46 億歐元之間，目前估價則已降至 30 億-34 億歐元之間（折合約 48 億-54 億美元）。但另據稱，為收購需要，NOL 目前正在積極尋求總額為 70 億美元（約合 42 億歐元）的融資。

參考資料：中貿物流觀察

* 國立交通大學 交通運輸研究所碩士 陽明海運從業人員

四、2007 年主要航商運量統計

American Shipper 2007 年主要航商運量統計出爐，若以平均成長 12.6% 為基礎，有五家偏向採取擴張策略，尤其是中海 CSCL 與達飛 CMA CGM 運量分別有 29% 及 28.6% 的成長，採精簡策略的則屬 Maersk，運量成長僅 2.7%。

單位: '000 TEU

航商	2007	2006	% Change
Maersk	13,702	13,336	2.7%
CMA CGM	7,683	5,976	28.6%
CSCL	7,299	5,658	29.0%
Evergreen	6,300	5,700	10.5%
Coscon	5,709	5,112	11.7%
Hapag-Lloyd	5,454	5,004	9.0%
APL	4,716	4,194	12.4%
OOCL	4,602	3,894	18.2%
MOL	4,269	3,828	11.5%
NYK	3,900	3,533	10.4%
Hanjin	3,624	3,274	10.7%
“K” Line	3,219	2,938	9.6%
Yang Ming	3,146	2,720	15.7%
Wan Hai	2,800	2,580	8.5%
Hyundai	2,415	2,157	12.0%
CSAV	2,400	2,213	8.5%
Zim	2,379	2,071	14.9%
Total	83,520	74,187	12.6%

Data source: American Shipper July 2008 (p64)

五、2007 年主要航商盈利比較

據 American Shipper 報導，2007 年主要航商盈利率平均為 5.6%，其中盈利率前三名分別是中海 CSCL 的 11.1%、達飛 CMA CGM 的 11% 以及東方海外 OOCL 的 9.9%。

營業利潤統計

單位: 百萬美元

	營收	營業利益	營業利益率
CSCL	5,319	589	11.1%
CMA CGM	11,800	1,300	11.0%
OOCL	5,616	556	9.9%
“K” Line	11,786	1,138	9.7%

APL	6,852	533	7.8%
Evergreen	4,469	319	7.1%
Hyundai	5,399	334	6.2%
Hapag-Lloyd	8,851	482	5.4%
Yang Ming	4,126	177	4.3%
Maersk	26,670	982	3.7%
Coscon	6,270	227	3.6%
Wan Hai	1,828	42	2.3%
Hanjin	5,985	117	2.0%
NYK	6,674	117	1.8%
CSAV	4,150	54	1.3%
Zim	3,809	46	1.2%
MOL	6,878	14	0.2%
Total	126,482	7,027	5.6%

Data source : American Shipper July 2008 (p64)

六、OOIL 與 Hanjin 公布 2008 年中期業績

據 OOIL 公佈的年中業績報告，2008 上半年集團營收 3,203.7 百萬美元，較去年同期增加 27.4%。運量及平均收入較去年同期分別成長 9.4% 及 14%。OOCL 船隊在 2007 年加入 9 艘新船而 2008 年上半年再加入 3 艘 4,506 TEU 新船，使得 2008 上半年運力較去年同期成長 12.8%。

另外，Hanjin 今年上半年業績，營收 4,230 billion 韓元，營運獲利 52.3 billion 韓元，比去年同期分別上升 32.5% 與 166.3%。其中，貨櫃運輸去年上半年虧損 30 億韓元，今年則獲利 523 億韓元。而散裝運輸營收 1,230 billion 韓元，上升 97.3%，獲利 154.9 billion 韓元，增加 354.3%。

七、日本三大航運公司首季盈利出爐

受惠於中國經濟發展帶來的原物料需求，日本商船三井 MOL、日本郵船 NYK 業績亮麗，純利分別上升 63% 及 55% 達 553.4 億日圓、443.6 億日圓，而川崎汽船“K” Line 純利則下跌 16% 至 215.3 億日圓。三家公司會計年度為四月至隔年三月。

八、德國船東向烟台海運追償船舶租金

據報導，已有數家德國船東被山東烟台海運拖欠租船費用，目前已有兩家德國船東將就山東烟台海運拖欠租船費用，對該公司提起訴訟。德國 Conti 公司將 2 艘 1,600 TEU 貨櫃船出租給烟台海運，日租金為 26,000 美元，但從今年 5 月份起，烟台海運就開始拖欠租金，累計達 320 萬美元；另一家德國公司 Briese Schifffahrt 也加入訴訟行列。由於山東烟台海運在船租高檔時租入，現在市場面臨運價下跌與燃油成本上升的局面，經營陷入困難。

參考資料：中貿物流觀察

九、地中海航運 (MSC) 持續租船擴大規模

據報導,總部位於漢堡的 CP Offen 公司將其於韓國船廠訂造的 13 艘 1.3 萬 TEU 貨櫃船,經由技術修改提升至 1.4 萬 TEU。該批 13 艘新船預計 2009 年底開始交付,2011 年全部完工,13 艘新船中的 9 艘已與 MSC 簽署租賃合約,另外,4 艘也可能加入 MSC 船隊。另外,MAERSK 日前也出租給 MSC 八艘巴拿馬型貨櫃船,租期為 10 個月到 2 年,此八艘船是 MAERSK 從歐亞航線撤下的運力,其中 4 艘 4,300 TEU 船的日租金為 27,500 美元,4 艘 4,800 TEU 船的日租金為 29,500 美元。

依 ALPHALINER 統計, MSC 目前所屬貨櫃船隊共計 403 艘、運能 136.66 萬 TEU, 僅次於 Maersk, 其中租船比率占 43.5%, 另有 52 艘運能將近 60 萬 TEU 的新造船訂單。

參考資料: 中貿物流觀察

十、KMTC/正利航業聯營大陸經韓國/東南亞及印度航線

為因應中國到東南亞及印度市場的貨量成長, 韓國高麗海運(KMTC)與正利航業(CNC)自 7 月 29 日起, 聯營中國大陸經韓國到東南亞及印度航線。此一航線將投入五艘貨櫃船, 其中 KMTC 四艘, 正利一艘。泊靠港口包括 (天津)新港-青島-釜山-香港-蛇口-新加坡-Port Klang- Nhava Sheva-Port Klang-新加坡-香港-釜山- (天津)新港。

參考資料: 中貿物流觀察

貳、港口/物流

一、中國國際貨櫃量繼續成長

據報導指出, 2008 上半年中國規模以上港口貨櫃作業量達 6,164.76 萬 TEU, 比去年同期成長 17.1%, 增幅開始減緩。其中, 沿海港口完成 5,697.64 萬 TEU, 成長 16.6%; 內河港口 467.12 萬 TEU, 成長 23.1%。

參考資料: 中貿物流觀察

二、中國前十大貨櫃港統計

依今年上半年中國十大貨櫃港櫃量的統計, 上海櫃量達 1,381 萬 TEU, 成長率 10.4%, 略微下滑, 但仍穩居中國第一大貨櫃港。深圳則以 1,019 萬 TEU 居次, 第三位則為廣州, 櫃量近 600 萬 TEU, 成長率高達 36.4%, 全年可望突破一仟萬 TEU。

名次	港名	2008 年 6 月 (萬 TEU)	2008 上半年 (萬 TEU)	成長率 (%)
1	上海	243.00	1381.76	10.4
2	深圳	177.00	1019.37	10.2
3	廣州	108.05	598.90	36.4
4	寧波-舟山港	94.77	522.87	17
	寧波	94.2	518.54	17.0
	舟山	0.57	4.33	9.4

5	青島	88.26	500.12	8.3
6	天津	73.30	408.24	21.6
7	廈門	44.88	242.86	10.5
8	大連	41.56	216.12	24.3
9	連雲港	24.00	133.95	59.2
10	營口	19.40	100.83	44.5

參考資料：中貿物流觀察

三、長三角貨櫃作業量成長速度明顯回落

據上海組合港管理委員會最新發佈的「2008 上半年長三角地區港口經濟運行情況及形勢分析」顯示，上半年長三角地區港口貨櫃作業量 2,325.2 萬 TEU，比去年同期成長 16.6%，成長幅度減少 13 個百分點，低於全國平均水準，但占全國總量比重為 37.7%，與去年同期持平。

參考資料：中貿物流觀察

四、上海與寧波舟山競爭中國第一大港

鄰近港口間的競爭愈趨白熱化，上海港與寧波-舟山港今年的貨物吞吐量呈現拉距戰。寧波舟山港今年上半年為 2.57 億噸，比去年同期成長 11.5%，上海港為 2.6 億噸，成長 10%，上海港目前是些微領先，但各月卻是互有領先。唯上海港的貨櫃作業量則是穩居中國首位。

上海港這幾年在貨櫃碼頭的建設特別突出，散貨吞吐量較為平穩，而寧波-舟山港歷來則以油運、煤運、鐵礦石運輸為強項，增強在整體吞吐量的規模。

五、洛杉磯港 2008 上半年作業量 377.4 萬 TEU

美國第一大貨櫃港洛杉磯 2008 年五月份櫃量首度小幅回升，但六月份卻呈現大幅下滑，櫃量萎縮幅度超過一成。據統計，五月該港櫃量 68.6 萬 TEU，比去年同月略增千分之 7.8，但却是 2008 年以來櫃量首見的正成長，六月則又降至 63.2 萬 TEU，減少 11.71%。累計上半年共 377.4 萬 TEU，比去年同期下滑 6.76%。

六、美國加州封殺高污染船用燃油

美國加州日前通過一項新規定，禁止燒高污染排放燃油的輪船靠近海岸，在距加州海岸線 24 海哩海域行駛的貨輪、油輪和郵船，規定必須使用更高價、更清潔的燃油為發電機和鍋爐提供動力。

此項新規定將分兩階段實施，從 2009 年 7 月 1 日起，貨輪須使用含硫量不超過 0.5% 的柴油，從 2012 年 1 月 1 日起，此一標準提高為 0.1%。違反規定者將被處以每次最低 4.55 萬美元罰金，但軍方、政府和研究機構船不受約束。

參考資料：中貿物流觀察

七、新加坡、香港、高雄上半年櫃量比較

香港、新加坡、高雄三大港口日前分別公布上半年櫃量數字，新加坡港為 1502.5 萬 TEU，比去年同期上升 11.7%，淨增櫃量 157.5 萬 TEU。而香港則為 1206.6 萬 TEU，有 4.9% 的增幅。目前，全球十大貨櫃港排名表中，前四大港口年中櫃量均已公布，排名與去年相同，未有改變，但以淨增幅來說，香港是最低。而高雄港櫃量則呈現持平，今年 1-6 月櫃量累計 498.19 萬 TEU，較 2007 年同期只增加 0.12%，排名持續下滑。

八、馬士基 Maersk 與新加坡港務公司 PSA 分獲摩洛哥 Tangier 港碼頭經營權

據報導，摩洛哥 Tangier 港日前將三期碼頭經營權授予 Maersk 集團，將四期碼頭經營權授予 PSA。Maersk 與 PSA 都各自與當地企業合作。根據規劃，三期碼頭完工後，年吞吐能力將達 300 萬 TEU；四期碼頭則將達 200 萬 TEU。在此之前，一期碼頭的經營權已歸 Maersk 所有，而即將投入營運的二期碼頭由地中海航運 MSC、達飛海運 CMA CGM 及 Euro Gate 共同經營，年吞吐能力為 140 萬 TEU，一期和二期碼頭均可靠泊目前全球最大的貨櫃船。

摩洛哥正試圖迅速擴大該國的港口基礎設施，至 2012 年 Tangier 港貨櫃吞吐量每年將達到 800 萬 TEU，成為非洲最大的貨櫃港。

參考資料：中貿物流觀察

九、達飛 CMA CGM 與馬士基 Maersk 獲得美國邁阿密港貨櫃碼頭經營權

據報導指出，達飛 CMA CGM 和馬士基 Maersk 日前共同獲得美國邁阿密港貨櫃碼頭的經營權。碼頭由 CMA CGM 旗下碼頭公司和 Maersk 碼頭合資經營，其中，CMA CGM 控股 51%，Maersk 占 49%，碼頭經營年限為 15 年，有 2 次各為期 5 年的續約期。目前，CMA CGM 在邁阿密港有 5 條航線，是該港最大客戶；而 Maersk 則緊根在後，是該港第二大客戶。迄今為止，CMA CGM 在全球已經投資 24 個碼頭項目，其中 3 個在美國。

參考資料：中貿物流觀察

十、馬士基碼頭公司 APM Terminals 在越南投資第二個碼頭項目

APM Terminals 日前與越南造船工業集團簽署合資協議，雙方共同開發位於越南海防廷武工業區貨櫃碼頭。按計畫，該項目將在今年年底前開工，預計 2010 年完工，碼頭規劃岸線 600 米，屆時將為河內及越南北部地區的貨物進出口提供碼頭服務。目前，APM Terminals 已在越南南部地區投資蓋美國際貨櫃碼頭。

參考資料：中貿物流觀察

十一、韓進 Hanjin 取得西班牙 Algeciras 三期經營權

據報導，Hanjin 取得西班牙 Algeciras 三期貨櫃碼頭經營權。根據合同，Hanjin 初步將投入 2.62 億美元用於三期貨櫃碼頭開發。預計 2010 年可以投入營運。碼頭年吞吐能力可達 150 萬 TEU。在碼頭 30 年經營期限內，Hanjin 和港務局還將分別投入 2.07 億美元和 3.76 億美元，用於進一步改善碼頭的基礎設施。Hanjin 預估，碼頭投入營運後第一年，吞吐量有望達到 80 萬 TEU。

參考資料：中貿物流觀察

油輪市場動態報導

王廷元*

國際原油期貨價格持由月初的高點後，便開始回跌。比較西德州、杜拜及北海布蘭特原油在七月第一週及最後一周的均價，每桶分別下跌 21.462 美元、16.592 美元及 17.92 美元，跌幅高達 14.70%、12.02%及 17.92%。而近期更有專家預言這波下跌的幅度跟趨勢短期內不會結束，而且油價將重返每桶 100 美元的水準。而在油輪運費方面，回顧六月底的波羅地海原油運價指數，由月初的底點(1866 點)一路走揚至二十三日的高點(2347 點)漲幅高達 20.49%，不過隨後即開始下滑，至月立時已跌回 1965 點，在短短的六個工作日的跌幅也高達 16.28%。綜觀整體的供需狀況，近期的油價及油輪運費似乎都是受到人為因素的影響而維持在高檔，而這個泡泡一但被撮破，不知人們還要花幾倍的時間來復原？

壹、VLCC 船東信心滿滿，運費持續不墜

運費在無預警下展開一波持續至今兩個月的漲勢，無論單、雙殼船均表現仍然亮眼，波灣至遠東的運費至月底時仍分別維持在 WS190 及 WS220 點左右。雖然船噸供給並沒有出現短缺的現象，但船東對運費的信心十分充足，雙殼船仍堅守在 WS240 點左右。不過，短期內如果信心沒法得到實質的支撐來消化在波灣等待的船噸，相信運費可能回測至 WS150 點盤整。

貳、SUEZMAX 大幅上揚

SUEZMAX 運輸市場在各地運費在七月的漲勢兇猛。西非至美灣運費在月初成交 WS 215 點，至月中過後更是突破 WS300 點，而且至月底時仍維持在 WS320 點左右。而地中海地區的運費波更是大，月初的運費水準與西非/美灣相同，但高點落在 WS410 點，雖然月底隨即回落至 WS340 點上下，不過對船東而言仍保有相當優渥的利潤。

參、AFRAMAX 運費漲跌互見

各地 AFRAMAX 型油輪運輸市也隨著其他船型的上漲而有不錯的表現，在月中過後各航線也有一波行情至 WS300 點左右，不過這情況並沒維持很久，隨後馬上就回落至月初的水準，來到 WS200 上下盤整。

肆、成品油運輸市場在高檔

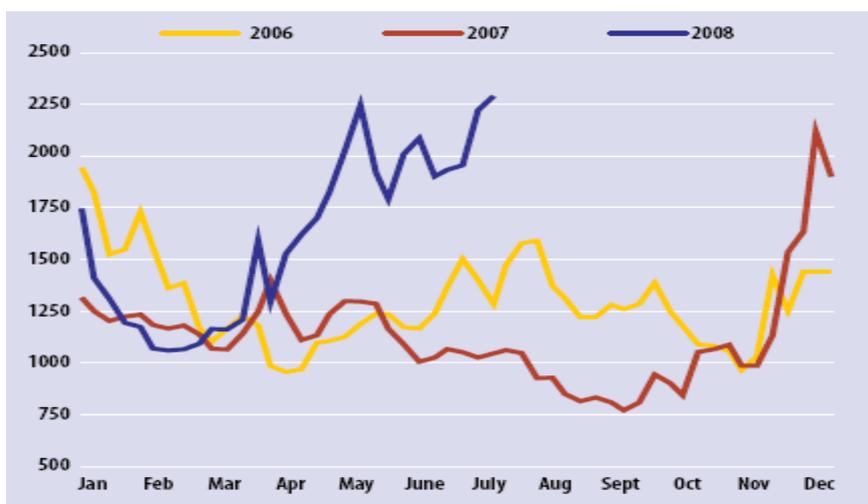
波羅地海白油指數(Baltic Clean Tanker Index)從月初的高點(1454 點)一路下滑至二十九日的低點(1277 點)才止血，跌幅達到 12.17%。雖然對於運費沒有受到指數的影響表現持平。雖然 LR1 在七月的表現只能算是持平，但 LR2 也受到原油運費的影響一路走揚，到月底時亦突破 WS300 點。但相信短期內一樣會受到原油運費影響而向下修正。

* 中國航運股份有限公司 油輪業務組

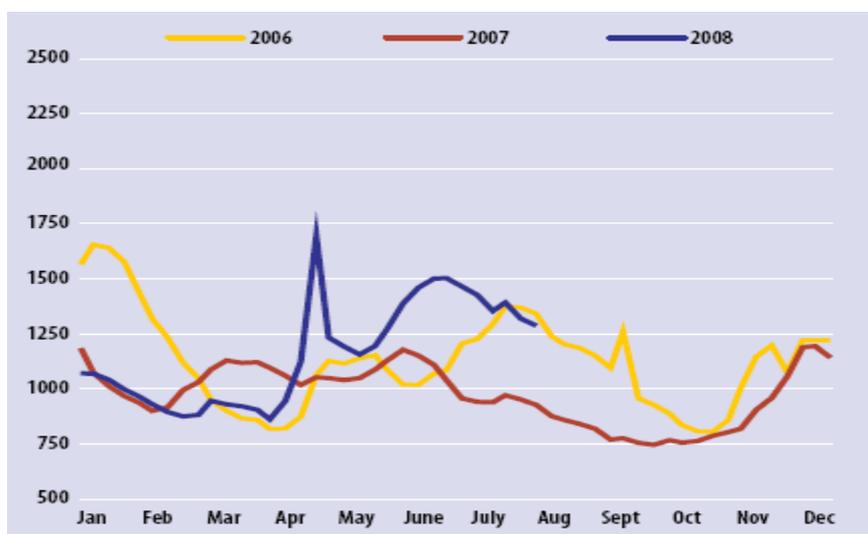
TANKER MARKET FREIGHT RATES JUL/2008

DIRTY	TYPE	1-Aug	4-Jul	11-Jul	18-Jul	25-Jul
MEG / WEST	VLCC	125.0	150.0	137.5	142.5	150.0
MEG / JAPAN	VLCC	175.0	242.5	232.5	235.0	237.5
MEG / SINGAPORE	260,000	180.0	245.0	237.5	240.0	242.5
WAF / USG	260,000	220.0	182.5	182.5	185.0	217.5
WAF / USAC	130,000	315.0	215.0	230.0	250.0	320.0
SIDI KERIR / W. MED	135,000	340.0	215.0	227.5	300.0	410.0
N.AFR / EUROMED	80,000	195.0	200.0	250.0	280.0	305.0
UK / CONT	80,000	190.0	170.0	212.5	215.0	325.0
CARIBS / USG	70,000	345.0	185.0	195.0	280.0	275.0
VLCC fixed all areas in the week :	23		39	12	37	34
Previous week :	34		62	39	12	37
VLCC available in MEG next 30 days:	70		53	68	72	64
Last week :	64		77	53	68	72
CLEAN	TYPE	1-Aug	4-Jul	11-Jul	18-Jul	25-Jul
MEG / JAPAN	75,000	305.0	255.0	260.0	270.0	300.0
MEG / JAPAN	55,000	315.0	300.0	300.0	295.0	315.0
MEG / JAPAN	30,000	370.0	390.0	400.0	400.0	380.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	285.0	300.0	310.0	305.0	295.0
BALTIC T/A	65,000	245.0	270.0	265.0	265.0	260.0
UKC-MED / STATES	37,000	225.0	365.0	340.0	300.0	235.0
CARIBS / USNH	38,000	295.0	310.0	310.0	310.0	300.0
1 YR TC USD / DAY	TYPE	1-Aug	4-Jul	11-Jul	18-Jul	25-Jul
VLCC	(MODERN)	\$90,000	\$90,000	\$90,000	\$90,000	\$90,000
SUEZMAX	(MODERN)	\$55,000	\$50,000	\$50,000	\$50,000	\$50,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$42,000	\$38,000	\$38,000	\$42,000	\$38,000
PRODUCT LR2	105,000	\$39,000	\$35,000	\$35,000	\$35,000	\$37,000
PRODUCT LR1	80,000	\$29,000	\$28,500	\$28,500	\$28,500	\$29,500
PRODUCT MR	40,000	\$23,000	\$23,750	\$23,750	\$23,250	\$23,250

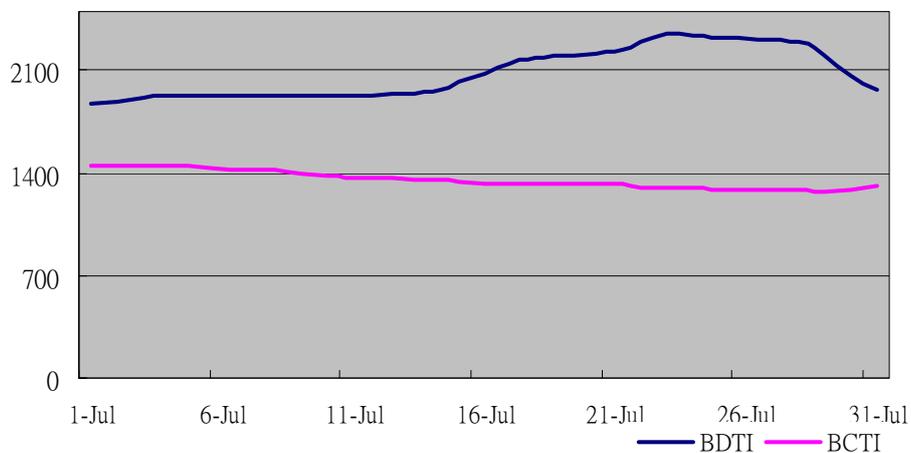
BALTICS SPOT RATES – CRUDE OIL



BALTIC CLEAN RATES



BDTI & BCTI - 1~31/Jul/2008



參考資料：Fearnleys, Fairplay



國際散裝乾貨船海運市場行情分析

陳永順*

全球受美國次貸危機的衝擊，金融緊縮，原物料價格居高不下，引發通貨膨脹，美國房地產崩盤，消費力道萎縮，致美國經濟持續疲弱，已拖累其他主要地區經濟的表現，全球經濟已無法避免全面疲軟。惟中東、東南亞、獨聯體和南美，以及中國等新興經濟體仰賴強勁內需，仍能支撐其經濟增長速度，尤其鋼鐵市場受到新興國家強勁內需的激勵，鋼鐵需求增長並沒有受到太大影響，此外，石油價格暴漲推動了石油輸出國、特別是中東地區國家鋼材需求迅猛增加，預計今年全球粗鋼表觀消費量增長 6.7%。依據 IISI 近期報導，今年 6 月份全球粗鋼產量為 1.188 億噸，比去年同期增長 5.9%，今年上半年全球粗鋼產量為 6.96 億噸，比去年同期增長 5.7%。中國 6 月份粗鋼產量為 46.9 百萬噸，比去年同期增長 10.2%，且上半年粗鋼產量為 2.632 億噸，比去年同期增長 9.6%。亞洲地區 6 月份粗鋼產量為 68.3 百萬噸，去年同期為 62.8 百萬噸，增長 8.7%。歐盟 6 月份粗鋼產量 18.1 百萬噸，比去年同期增長 1.8%。從增長速率看，全球粗鋼生產增速低於需求增速 1.2 個百分點，造成的資源相對吃緊現象。惟今年下半年以後，因全球性通貨膨脹，原材料價格成本高漲，金融信用緊縮，導致原物料需求出現明顯降溫，原物料價格開始出現明顯回跌，國際鋼價也因需求減弱從高檔回挫，鋼廠憂慮鋼價大幅下挫，已出現減產聲音，以避免侵蝕獲利。

中國進口礦砂海運量的增長持續成爲市場矚目焦點，自新年度合約價生效後中國礦砂進口量出現下降，中國礦砂進口商預期礦砂漲價前已瘋狂囤積礦砂，截至 7 月中止，港口堆積礦砂達 64 百萬噸，爲消化庫存，進口量減緩，以及奧運開幕在即，爲淨化北京周遭空氣，污染產業被迫停產，鋼鐵產業也受到影響，印度當局在 6 月底課徵礦砂出口稅 15%，使中國自印度進口礦砂到岸價格達每噸 185 美元，長期而言，成本負擔已影響進口商以現貨價進口意願，加上港口高庫存量，導致第 3 季中國礦砂進口速度出現減緩趨勢；6 月份進口量再度減緩至 37.79 百萬噸，比前月下跌 2.9%，同時，預期 8 月份將持續下降，今年上半年礦砂進口量達 2.3 億噸，比去年同期增長 22.4%。相關報導認爲中國礦砂進口商至少在今年第 3 季底前進口礦砂將持續下降，今年預估進口量將微調至 4.36 億噸，預期比去年增長 52.5 百萬噸，其他地區預期增長 12.5 百萬噸，中國約佔全部增長的 81%。

海運量需求船噸增長部分；今年全球主要散裝乾貨海運量總量將增長 5%，其中礦砂海運量增長 9.0%，達 8.51 億噸，中國增長 14% 達 4.36 億噸，將占全球 65 百萬噸增量的 81%。焦煤海運量預計增長 5% 到 2.21 億噸，澳洲出口量增長 3% 到 1.37 億噸；燃煤海運量預計增長 3% 到 5.9 億噸，印尼預計出口達到 2.1 億噸，澳洲預計達到 1.03 億噸。船噸供給部分；依 Clarksons 機構最新統計顯示，7 月初散裝乾貨船噸達 4.04 億載重噸，比前月增長 0.4%，至今年底可達 4.35 億載重噸，加上一部分單殼油輪改裝可在年底進入市場營運，將進一步挹注船噸供給增加。海岬型船(Cape)、巴拿馬極限型船(Pmx)及輕便極限型(Hmx)等三型船今年度新船交船噸位及艘數，分別爲 44 艘/8.67M.Dwt、98 艘/7.71 M.Dwt 及 152 艘/8.25M.Dwt，明(2009)年則爲 155 艘/28.87M.Dwt、135 艘/11.18M.Dwt 及 268 艘/14.92M.Dwt，2009 年後因中

* 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

國三大新造船基地陸續完工投產，引發海岬型及巴拿馬型新船訂單暴增，尤其 2010 年出現歷史未見大量，Cape、Pmx 及 Hmx 等新船訂單分別增加 334 艘/59.09M.Dwt、235 艘/19.34M.Dwt 及 264 艘/14.92M.Dwt。雖然 Clarksons 報導未來新船交船量出現巨幅增長，惟受到全球金融信用緊縮，銀行認為造船融資風險增加，於是放貸趨於保守，且貸款成數降低，致信評不佳船廠無法獲得銀行出具 Refund Guarantee，債信不佳買方也不易無法獲得銀行出具 Payment Guarantee，致不少小船訂單無法作最後確定，而被迫取消。逾齡船噸拆解速度相當緩慢，儘管將有 70 艘以上、3 百萬載重噸逾齡船待拆解，惟迄今僅有零星小船拆解外，巴拿馬極限型船以上仍無拆解記錄。

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(BHI)等變動趨勢。前波受到中國礦砂進口商瘋狂囤積礦砂效應，引發國際散裝乾貨船市場曾在 5 月份演出有史以來最猛烈飆漲力道，並刷新歷史最高紀錄，當新年度礦砂合約價調漲確定後，中國礦砂卸港堆積場已爆滿，自 6 月份起必須花費一段時間消化庫存，以及奧運淨化北京周邊空氣，對污染產業須配合減停產，導致中國進口礦砂速度出現減緩，全球經濟表現每況愈下，消費力道退潮，以及原料進出港口擁塞逐漸獲得紓解，導致市場需求船噸減緩，相對船噸供給增長，以致於散裝乾貨船市場自 5 月中旬歷史高檔反轉下墜，尤其以海岬型船市場受衝擊最深，其次巴拿馬極限型船市場，又適逢夏季傳統淡季，使市場延續下跌走勢，至第 3 季底出現大幅反彈機會應不大。依韓國海運協會認為海運貨量受到夏季淡季及中國進口礦砂暫時減緩的影響，航市交易冷清，促使第 3 季市場行情均呈現下跌局面，預期海岬型船、巴拿馬型船及超輕便極限型船等運費指數相較於第 2 季分別將下修 22%、18%及 16%幅度，第 4 季雖傳統旺季，惟全球經濟迷漫悲觀氣氛，散裝乾貨船市場是否能幸免於難，似乎很難避免，亦即年底前航市表現將陷入陰霾。過去散裝乾貨船市場行情出現過度超漲，主要受到 FFA 市場炒作的推波助瀾，未來 FFA 市場作手舉動將會左右實體市場行情的變動，近期第 4 季 FFA 成交價格高於第 3 季現貨價格，是否意味著第 4 季表現應優於第 3 季，則拭目以待。6 月下旬海岬型船及巴拿馬型船等市場曾在出現反彈，惟反彈力道不大，BCI 及 BPI 指數呈現振盪爬升，可惜巴拿馬型船市場在 7 月上旬上漲力道終止而反轉下挫，且跌勢擴大，BPI 指數波段最高來到 9,574，迄 8 月上旬已下挫至 7,288 點，從 7 月上旬至 8 月上旬近一個月下跌幅度達 23.9%，不排除跌破 7 千點關卡。海岬型船市場因而受到巴拿馬型船市場的拖累，導致海岬型船至 7 月中下旬攻勢息火而回跌，BCI 抵波段最高點為 13,579 點，迄 8 月上旬下修至 12,695 點，下修幅度僅 6.5%，相較其他船型市場跌幅最小。其他較小型船市場自 6 月上中旬以後，持續下挫，迄今尚未出現止跌訊號，BSI 及 BHI 迄 8 月上旬分別下挫至 4,686 及 2,498，從 5 月中下旬高檔以來，下跌幅度分別為 30%及 27%。波羅的海乾貨船綜合指數(BDI)由等權重四類型船市場運費指數組合而成，雖海岬型船市場尚未出現大幅修正，惟受到其他三型船持續下修的影響，BDI 自 5 月中旬創下歷史新高 11,793 點以來，在 6 月上旬才持續下跌，迄 8 月上旬已下修至 8,100，跌幅達 31.3%，近日跌破 8 千點關卡機會大。多數市場人士認為在 8 月底前或奧運結束前散裝乾貨船市場將缺乏實質利多的加持，市場行情將呈現振盪走跌格局。

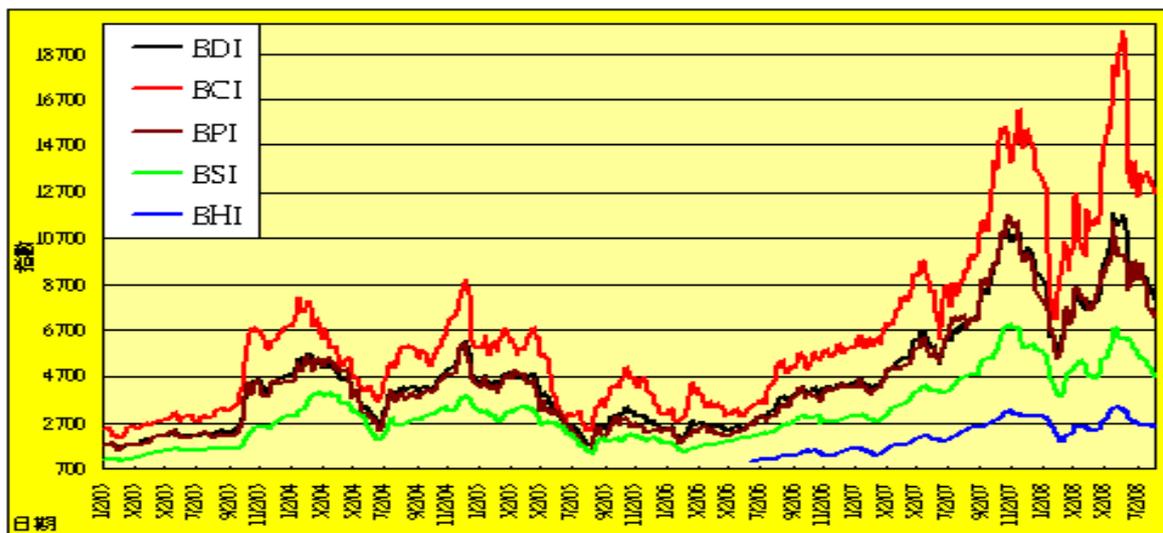


圖1 綜合指數(BDI)、海岬型(BCI)、巴拿馬型(BPI)、超輕便型(BSI)及輕便型(BHI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

二、海岬型船租金航線

《圖 2》顯示海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。受到中國礦砂進口商瘋狂囤積礦砂舉動，席捲海岬型船及巴拿馬型船噸，加上 FFA 伺機炒作的助燃下，導致第 2 季海岬型船市場行情再度締造歷史輝煌一頁，此激情終會落幕，漫無限制高庫存得花費時間消化，加上適逢北京奧運開賽，當局實施淨空，限制高污染產業必須減產或停工，則北方鋼廠首當其衝，以及中國調控力道加重，使不少小鋼廠被迫關避，據稱已減少近 6 百萬產能。長期而言，全球經濟條件每況愈下，用鋼產業需求萎縮或工程停止，全球鋼鐵市場需求熱度趨緩，鋼價已出現久違跌勢，鋼廠已意識到鋼鐵產業將步入衰退期，為穩住鋼價下跌速度，將開始減產因應，進而減緩礦砂進口量，此態勢將衝擊船噸需求量，同時，澳洲煤鐵出口港塞港將獲得紓解，一週來從 80 多艘降至 60 來艘，促使船噸周轉提高，大大增加船噸供給量，未來航市再出現船噸供給吃緊情況可能性降低，故海岬型船市行情將逐漸揮別過去長期居高不下景況。海岬型船市場行情曾 6 月中旬出現歷史單日最大跌幅，7 月上旬出現中度反彈，7 月下旬缺乏實質利多激勵，加上巴拿馬型船市場持續下挫的拖累，終於敵不過總體環境轉壞的衝擊，四條航線租金反轉下挫，至 8 月上旬似乎跌勢有擴大跡象。海岬型船市場 4 條租金航線平均租金在 7 月下旬曾回漲至 US\$157,991，隨即無法擺脫巴拿馬型船市場持續下跌拖累，於是出現補跌，且跌勢有擴大趨勢，至 8 月上旬租金下修至 US\$144,505，相較巴拿馬型船的跌幅應有續跌空間。大西洋返回遠東租金航線 7 月下旬反彈至 US\$212,846，惟敵不過大環境轉壞，小型船跌跌不休的干擾，隨後反轉下挫，至 8 月上旬跌勢擴大，租金下修到 US\$196,577，終於 20 萬關卡失手。大西洋租金航線 7 月下旬反彈至 US\$186,818，隨即出現反轉下挫，跌漲擴大，8 月上旬租金下修到 US\$159,182。太平洋租金航線 7 月下旬曾反彈至波段高檔 US\$134,385，隨後反轉下墜，8 月上旬下修至 US\$128,981。遠東返回歐陸租金航線 7 月下旬回漲至 US\$100,438，隨後反轉下挫，8 月上旬下跌至 US\$93,292。因整體經濟環境逐漸轉壞，所有產業消費不振，將重創上游產業，鋼鐵產業在經濟逆境洪流中將無法幸免於難，連帶將拖累散裝海運產業，是否散裝乾貨船市場就此將告別歷經 5 年輝煌時期，則拭目以待。

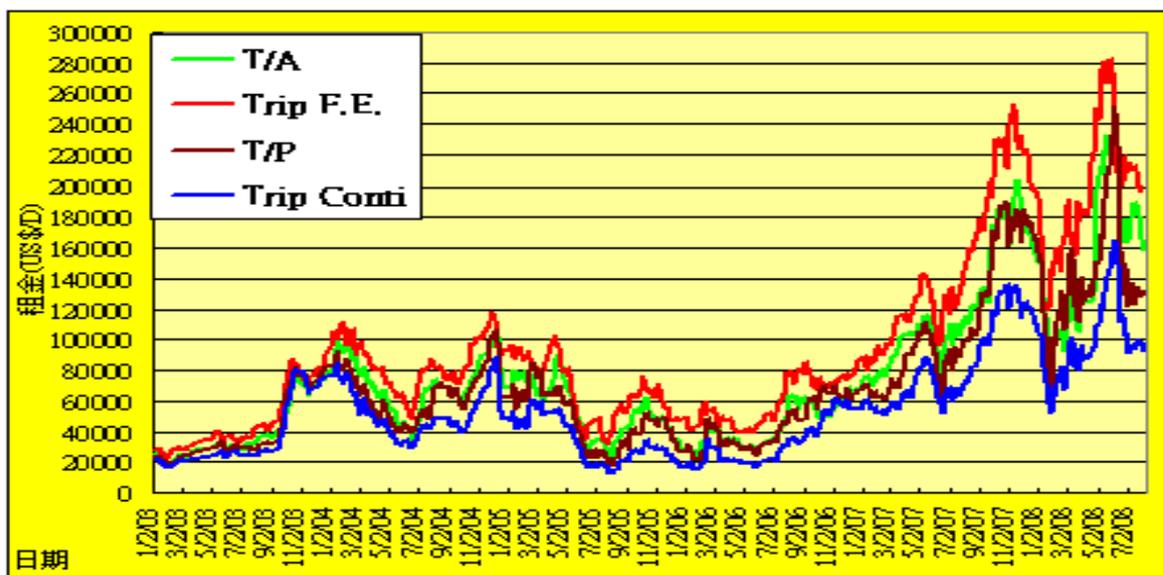


圖2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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四條租金航線之租金行情變動趨勢。受到中國鋼廠需一段時間去化前陣高庫存量，導致礦砂進口速度減緩，加上奧運開幕北京淨空，周邊污染產業須減產或停工，以及中國重大建設趨緩、用鋼產業受到價格高漲而消費劇降等影響，礦砂海運量出現明顯減少，礦砂海運量佔主要散裝貨超過 4 成，因此，對衝擊散裝乾貨船市場最為顯著，儘管全球經濟環境每況愈下，惟迄今煤炭及穀類海運貿易量尚未感受到明顯威脅，近期原油、金屬礦及穀類價格紛紛從高檔下挫，是否反應全球受到高價格及信用緊縮等影響，使消費急凍，其效應是否很快擴大波及海運運輸產業，倘若成真，則散裝乾貨船產業將面臨嚴厲挑戰，船噸需求力道走疲，船噸供給增速，航市行情可能出現大幅度修正。巴拿馬型船市場四條航線平均租金在 7 月上旬曾反彈至 US\$77,028，隨即反轉持續下挫，歷經一個月修正，至 8 月上旬下跌至 US\$58,597，跌破 6 萬美元關卡，迄今跌勢未歇，短期將繼續探新低檔。大西洋區租金航線在 7 月上旬反彈至 US\$94,195，然後反轉下跌，並於 7 月底跌破 8 萬美元關卡，至 8 月上旬下修至 US\$76,719，跌勢有擴大趨勢。太平洋區受到澳洲港塞大幅紓解，遠東地區累積愈來愈多船噸，造成船噸供給壓力沉重，又缺乏貨載增加的激勵，導致太平洋區租金行情快速回跌，表現非常弱勢，太平洋區航線租金自 6 月底 US\$75,880 高檔反彈滑落，歷經一個月盤跌，8 月上旬下跌至 US\$50,050，近日將跌破 5 萬美元關卡。遠東回歐陸租金航線也無法幸免於難，除受到船噸供給大幅增加及缺乏回頭貨載支撐，租金行情持續盤旋下跌，迄 8 月上旬下跌至 US\$40,889，近日將跌破 4 萬元關卡，短期間將續下修，第 4 季是否有止跌反彈機會，仍有待觀察。

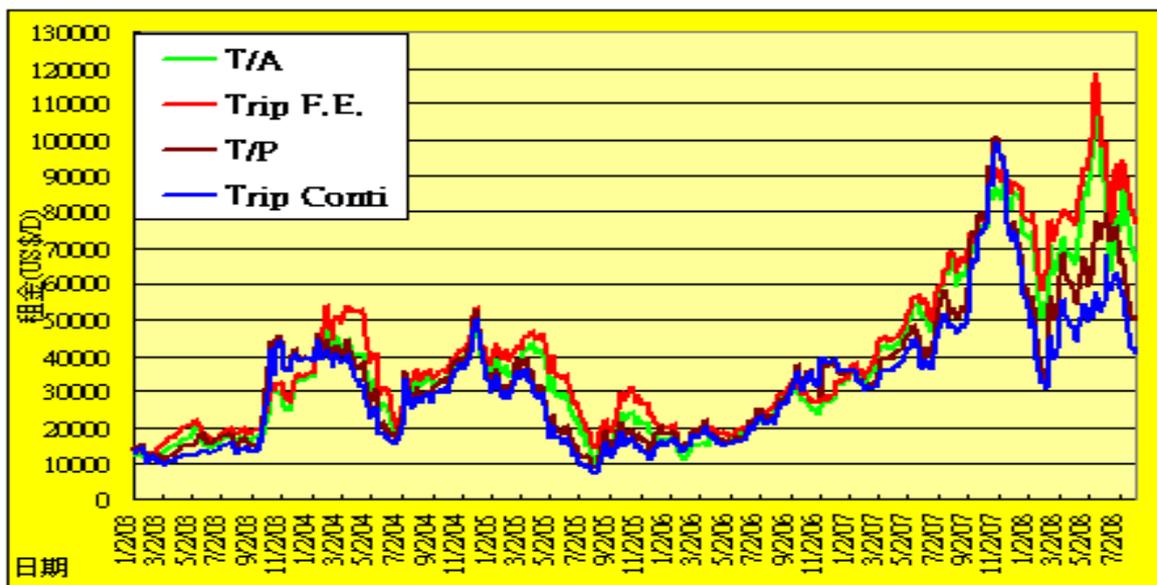


圖3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、超輕便極限型船與輕便型船市場行情

受到全球經濟大環境逐漸惡化，通貨緊縮氣焰高漲，致產業萎縮、消費停滯，以及工程停擺等衝擊經濟活動，尤其中國不僅奧運前置工程幾乎完成告一段落，宏觀調控、環保控管及金融緊縮等執行力道更趨嚴苛，有經濟分析師不諱言中國奧運結束後經濟泡未化，倘若中國建設趨緩，即全球經濟將失去推動引擎，全球經濟將快速轉壞。今年下半年受到各國普遍金融緊縮及原物料價格成本高漲等影響，已抑制需求，原依賴新興經濟體強勁內需拉動，似乎氣勢漸減，導致全球次要貨載海運量很明顯萎縮，因而拖累輕便極限型船市場，超輕便型船及輕便型船市場租金持續下挫。

(一) 超輕便極限型船租金航線

《圖 4》顯示超輕便極限型船 4 條租金航線租金行情變動趨勢。超輕便極限型船市場行情自 6 月初以來持續下跌，歷經兩個月跌跌不休，迄 8 月上旬跌幅逾 29%，比其他船型跌幅最深，仍未出現止跌回升訊號，4 條租金航線平均租金 5 月中下旬最高檔 US\$70,125 反轉下挫，迄 8 月上旬以下挫至 US\$48,320，5 萬美元關卡失守，將續探新低檔。大西洋回遠東租金航線 5 月中下旬衝抵波段高檔 US\$86,680，隨後反轉一路下跌，8 月上旬下修至 US\$59,525，跌幅達 31.3%，跌破 6 萬美元關卡。大西洋區租金航線 5 月中下旬抵波段高檔 US\$95,079 後，隨即一路回跌，8 月上旬下挫至 US\$53,340，跌幅近 44%。太平洋區行情下跌較溫和，太平洋區航線自 6 月中旬才自波段高檔 US\$60,946 回跌，一路下挫，迄 8 月上旬下修至 US\$42,688，尚未出現止跌回升訊號。遠東返回歐陸租金航線 6 月下旬抵波段新高 US\$50,338，隨後反轉下跌，8 月上旬拉回至 US\$37,725。本型船市場高度倚賴煤炭及穀類貨載，倘若經濟轉壞不嚴重影響電力及穀物消費等民生必需品，則未來租金行情續重挫機會不大。

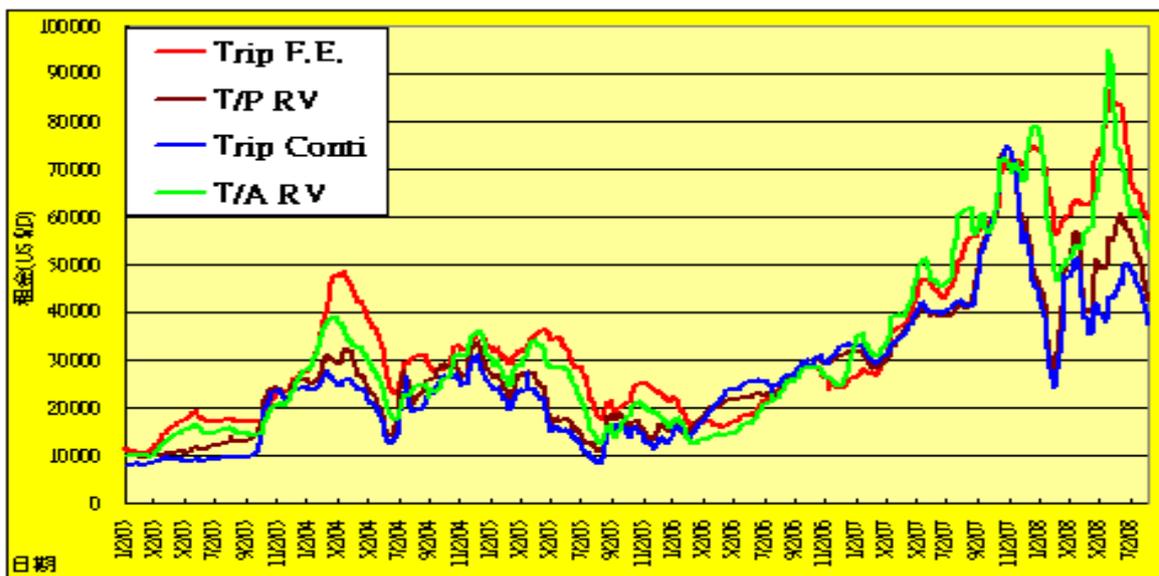


圖 4 超輕便極限型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

(二) 輕便型船租金航線

《圖 5》顯示輕便型船 2 條租金航線租金行情變動趨勢。受到全球經濟表現疲弱，金融緊縮及通膨惡化等影響，全球經濟活動速度趨緩，建材物資等水泥、鋼材，以及小批量原料貨載需求萎縮，導致需求輕便型船噸減弱，惟小型船噸供給增長相當有限，不致於使此型船市場租金行情暴漲暴跌，雖大環境轉壞，在 6 月底迄今，租金行情呈現狹幅振盪的格局，顯得具有高度抗跌性。大西洋區租金航線在 6 月底出現波段低檔 US\$38,764 後，呈現振盪走高，至 7 月底反彈上漲至 US\$40,290，進入 8 月份後，市場開始出現走跌，迄 8 月上旬下跌至 US\$39,432。太平洋區租金航線表現不如大西洋區，此航線租金自 5 月下旬高檔反轉回跌後，幾乎一路下滑，迄 8 月上旬下跌至 US\$32,189。

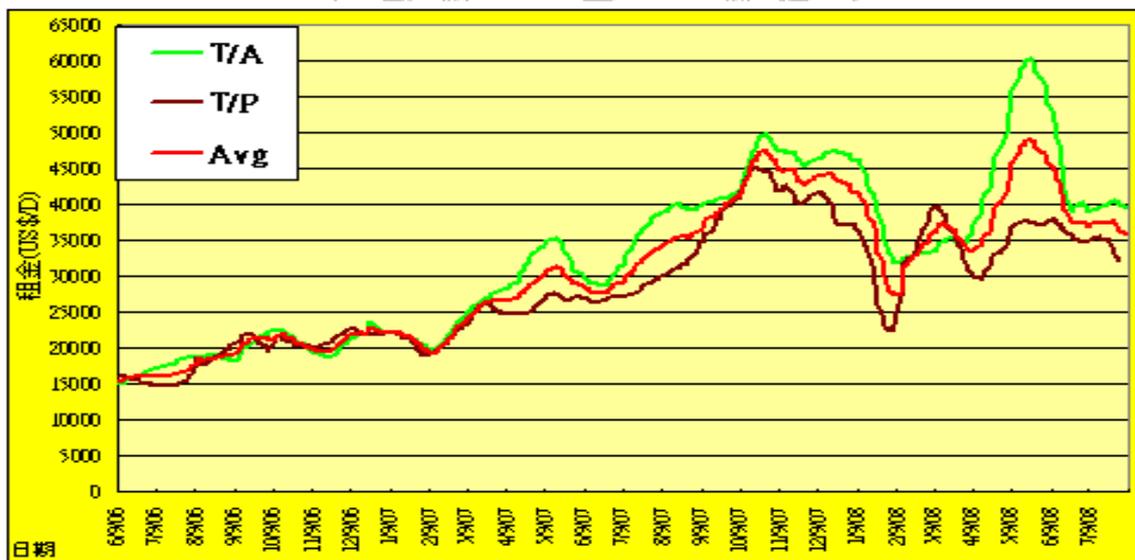


圖 5 輕便型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、國際油價市場

- (一) 國際油市 7 月上旬頻頻出現利空消息的干擾，致國際油價在中旬攀升至歷史新高價位每桶 147 美元；伊朗緊張情勢升高，奈及利亞可能爆發新的動亂，以伊情勢劍拔弩張劍，加上巴西國營石油公司工人罷工等，上述各項因素交互干擾，導致市場擔憂供應將益加吃緊。有分析師預言，年底油價將漲到 200 美元。
- (二) 市場憂心世界最大能源消耗國美國經濟成長減緩可能抑制需求之際，預期上週美國原油庫存可能增加，紐約國際油價 7 月中旬天出現逾每桶 6 美元跌幅，創 17 年來最大量。已發展或新興國家經濟條件相繼亮起的警示燈，市場擔憂汽油需求恐進一步下滑，卻適時令飆漲的油價踩煞車，從 7 月初歷史高點迄今已下滑，迄 8 月上旬跌破 120 美元，短短半個月下跌幅度達 19%，油價已先行反映成長趨緩的預期，亦同時讓被高通膨壓迫的緊張氣氛暫時得到紓解。事實上，全球石油的供給與需求並未有明顯變化，但價格卻被拉得那麼高，顯示其中有人為炒作，美國政府宣示要積極介入調查是否有人為炒作，油價炒作氣焰稍為收斂，短期間國際油價應呈現下跌走勢，有專家預言年底油價有可能降到八十美元。
- (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。國際原油價格先前受到產油地區地緣政治不安影響，推升油價在 7 月中旬創歷史新天價，旋因全球經濟明顯轉壞，對原油需求減弱，加上美國政府宣示調查油市是否涉及人為炒作，使投機氣氛收斂，於是油價快速回落。前陣子為反應原油價格創歷史新高，國際船用油價紛紛刷新記錄，隨後原油自高檔急速下跌，國際船用油價同步大幅下調。台灣船用油價 7 月中旬曾創下 US\$814/MT 歷史天價，近日回檔至 US\$731/MT，高低跌幅逾 10%。新加坡 7 月中旬最高曾抵 US\$787/MT，近日回檔至 US\$718/MT。鹿特丹 7 月中旬攀升最高 US\$775/MT，近日回跌至 US\$676/MT。

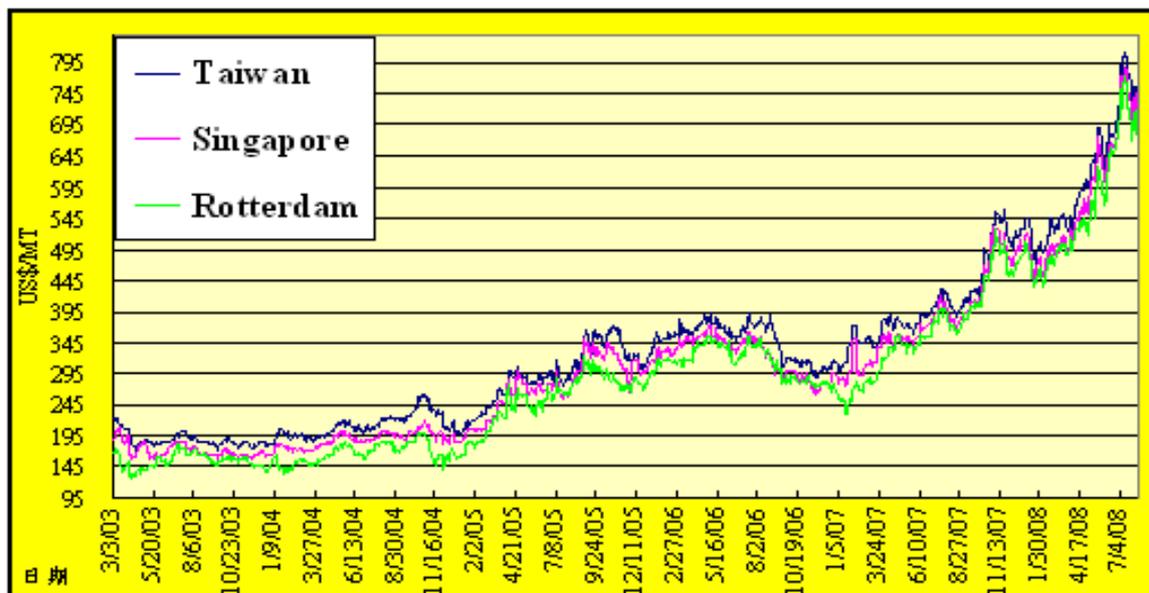


圖 6 國際船用燃油變動趨勢

資料來源：Bunkerworld 及中油牌告


專題報導

面臨嚴峻挑戰的全球散裝海運市場

張濤之*、王志敏**

2007 年底國際散裝海運運費市場，BDI (Baltic Exchange Dry Index) 從 2007 年 11 月 13 日的歷史新高 11039 開始急速下跌，至 2008 年 1 月 29 日短短 2 個多月 BDI 跌至 5615 點，下跌幅度達 49.2%，雖然 2008 年 4 月初回升至 7500 點上下，但能否持續維持高檔另人懷疑?! 本文由世界經濟、海運貿易量與船噸供給等三方面討論，解析散裝海運市場未來趨勢!

一. 世界經濟與海運市場動態

海運市場榮枯，維繫在全球景氣之變動上，綜觀近期整體國際經濟情勢，可約略嗅到未來景氣變動與海運趨勢：

- (一) 國際貨幣基金 (IMF) 經濟顧問與研究部門表示，由於美國次級房貸危機導致的金融動盪，全球經濟前景已呈減弱趨勢，預期未來經濟數據亦將因信貸與房市問題而依然疲弱；IMF 預估已開發國家經濟成長減緩，預期歐洲亦因美國經濟成長減緩而受影響；IMF 總裁史特勞斯卡恩表示，該機構預定下修 2008 年全球經濟成長率的預測值，由原先預估的 4.1% 降為百分之 3.7%。
- (二) 億萬富豪索羅斯表示，目前之金融危機堪稱是大蕭條以來最嚴重的一次，金融市場今年在短暫反彈後，預估還會繼續下跌。索羅斯四月二日在紐約受訪時表示，摩根大通銀行同意收購貝爾斯登後，金融市場打出一個不錯的底，但並非最後的底部，索羅斯預估，這波反彈行情可望維持 6 周至 3 個月，但美國經濟衰退之趨勢不變。
- (三) 代表散裝海運市場運費水準之各種指數 (表 1)，在 2007 年間皆呈現近 100% 的漲幅，但是在 2008 年 1 月至 4 月 10 日止，大型散裝船運價指數微幅上漲 8% 至 16%，小型散裝船運價指數，則下跌 -2% 至 -9%，但是依據過去學者研究散裝海運具有明顯『冬高夏低』情況，預估下半年對散裝海運船東而言將會有一難熬的日子。原因為何？一般而言，每年年初運價尚維持在高檔，此舉係因國際鋼鐵廠與鐵礦砂商大部分在每年 4 月換約，而且 2008 年之新合約鐵礦砂價格上漲 65%，預期將持續上揚，在廠商搶運下，帶動運費上漲，BDI 由 1 月初 5615 點至 3 月之 8624 點，漲幅達 53%，但，今年後半年運費趨勢如何？本文將由世界經濟、海運貿易量與船噸供給探討此問題。

* 國立成功大學交通管理科學系暨電信研究所助理教授

** 國立高雄海洋科技大學航運管理系碩士

表 1 2007 年 1 月－2008 年 4 月 10 日之運費指數成長率

	BDI	BCI	BPI	BSI	BHI
2007/1	4,421	6,026	4,272	2,991	1,538
2007/12	9,854.13	14,634	9,395.25	6,025	2,996
成長率%	122.89	142.85	119.93	101.44	94.80
2008/1	7,169.82	9,669	6,953.55	4,851	2,575
2008/4/10	7,746.71	11,273	7,620.43	4,741	2,347
成長率%	8.05	16.59	9.59	-2.27	-8.85

資料來源：本研究整理自 <http://www.tramp.co.jp/>

二. 全球散裝海運貿易量現況

整體而言，根據 CLARKSON 報導全球散裝貨貿易量，由圖 2 得知 2007 年維持成長趨勢，2008 年預估仍然維持成長趨勢，但是較 2007 年的 5% 成長率減少 1%，亦即 2008 年全球散裝貨成長率只有 4%。

依據 CLARKSON 估計（圖 3），只有鐵礦與焦煤，隨著全球經濟景氣發展，運輸需求尚有較大幅度（5% 以上）成長，其他散裝貨物運輸需求都將減緩，整體而言散裝海運貨物量仍然增加，因此 2008 年散裝海運市場不必太悲觀看待，但是有兩個重要變數大家應該思考，一為印度未來大型鋼鐵廠陸續建廠完成，印度國內鋼鐵廠對鐵礦石需求增加，使其難以持續作為中國進口鐵礦石的基地，因此未來印度鐵礦石供給勢必逐漸減少時，也將會影響海運運輸需求。另一為依據中國海關統計資料顯示（表 2），2006 年與 2007 年中國鐵礦砂進口量皆呈現 17%-18% 增加，但在 2008 年 1 月卻只成長 2.7%，是否代表中國鐵礦砂進口有趨緩之現象。2008 年初雖然寶鋼與必和必拓簽十年期總量為 9400 萬噸的鐵礦石長期供貨合同（中國證券報，第 1 版 2008.1.31），但是寶鋼也與中國遠洋海運公司簽定三項分屬中長期重要運輸協議暨長期海運合同（《進口煤炭運輸 3 年合同》、《沿海運輸 9 年協議暨 3 年合同》、《30 萬噸級巴西／中國鐵礦石 20 年運輸合同》）（大公報，2007.8.7），因此寶鋼增加的鐵礦石運輸需求，將不會釋放至海運市場。而最值得注意的是全球似乎形成「糧荒風暴」，其將成為下一個全球危機，在各國紛紛管制出口糧食，藉以抑制價格飆漲下，聯合國 2 月曾警告，稻米等穀物的全球庫存降至 26 年來的低點，包括中國在內的 36 個國家，今年將面臨糧食短缺危機（經濟日報，2008.4.4）。受到數個國家管制出口影響，全球穀類運輸需求也勢必減少。

表2 中國鐵礦進口量

年	鐵礦砂進口		鋼材進口	
	數量(萬噸)	成長率(%)	數量(萬噸)	成長率(%)
2005	27526	-----	2582	-----
2006	32630	18.54	1851	-28.31
2007	38309	17.40	1687	-8.86
2008年1月	3681	2.7 (2007年1月)	143	-3.4 (2007年1月)

資料來源：本研究整理自中國海關統計資訊網<http://www.hgtj.cn/CustomsSt>

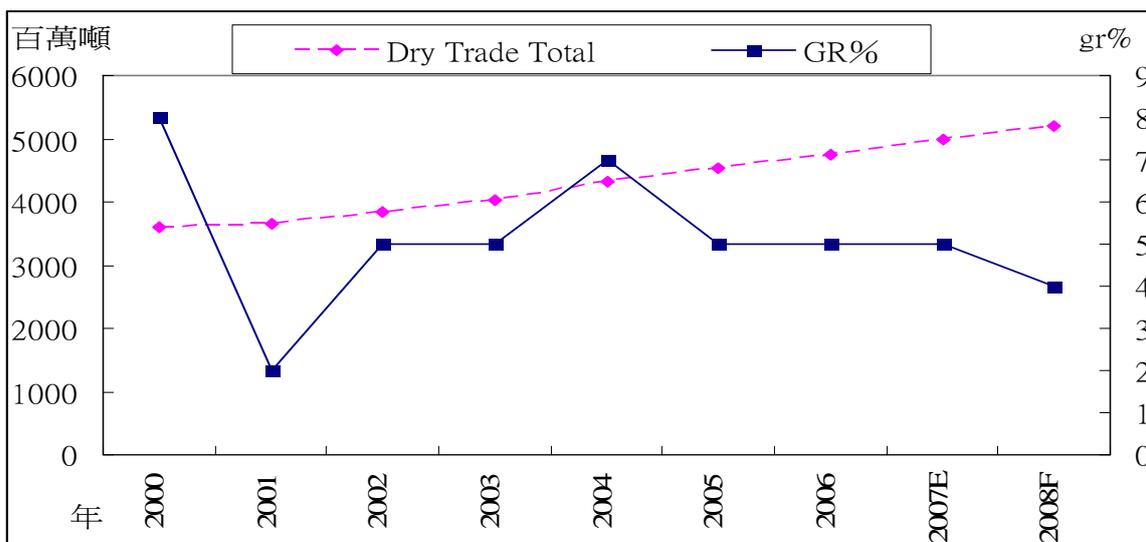


圖2 全球散裝貨物運輸量趨勢與成長率圖

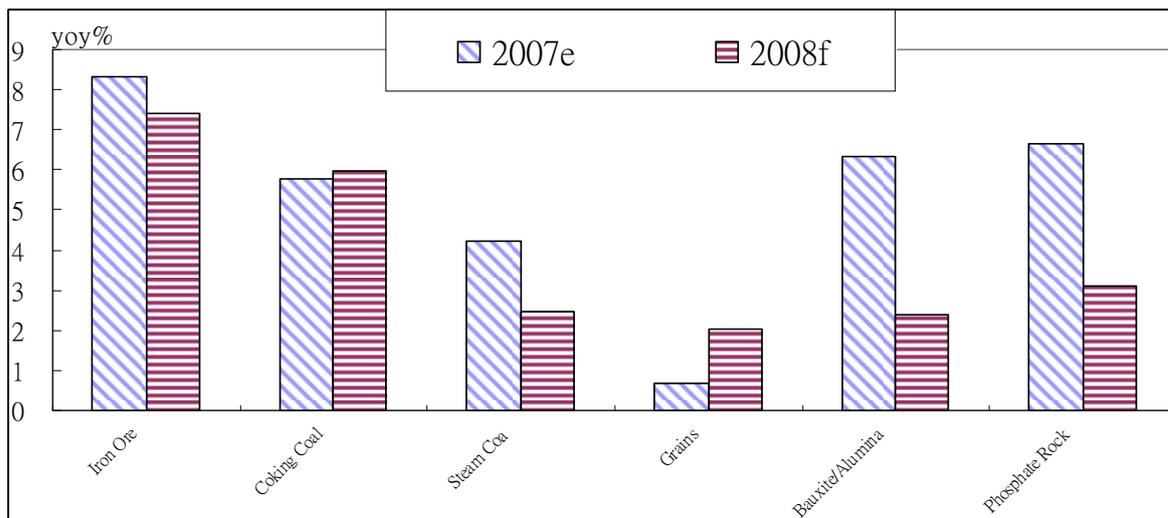


圖 3 2007 年與 2008 年五種散裝貨物運輸需求成長趨勢

三. 全球散裝海運船噸供給現況

(一) 全球散裝船噸供給，依據 CLARKSON (如圖 4) 估計，至 2007 年 12 月，現有船噸為 398.6 百萬噸，較 2006 年底增加約 6.9%，其中四種船型船噸之供給，以海岬型船與巴拿馬極限型增加 7% 較大，依次為輕便極限型增加 6%，輕便型增加 2%。至於散裝新船訂購情形 (如圖 5)，2008 年後將陸續增加，特別是 2009 年將有較多之海岬型、輕便極限型與輕便型船交船，為近幾年之高峰，近幾年間因輕便型船舶之船齡逾 20 年以上佔有 62%，將面臨較大量拆解之命運，預估將造成大量輕便型船之運力不足，所以輕便型船新船訂單有顯著增加之現象。

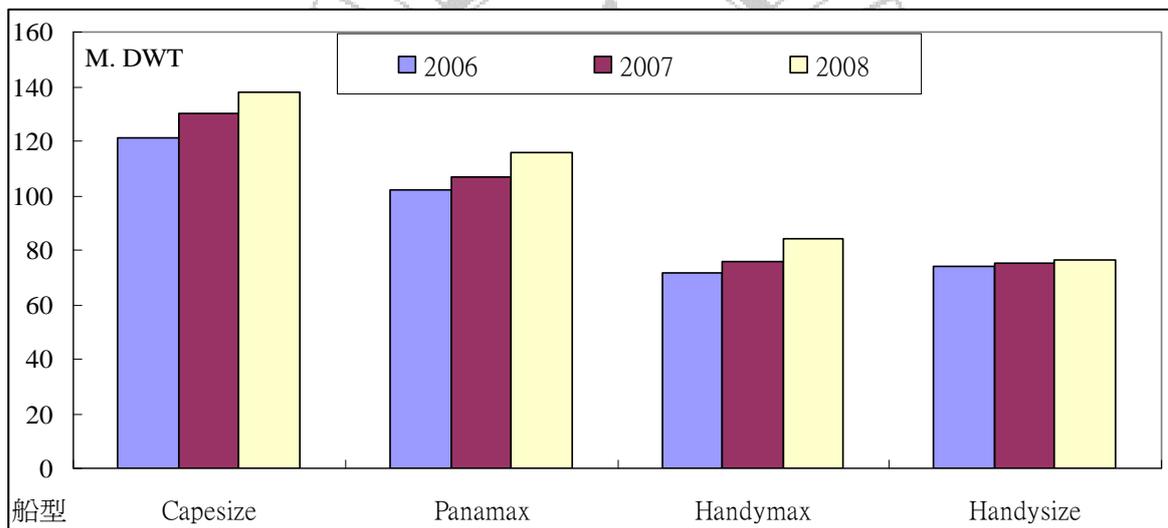


圖 4 2006—2008 船噸數量噸位

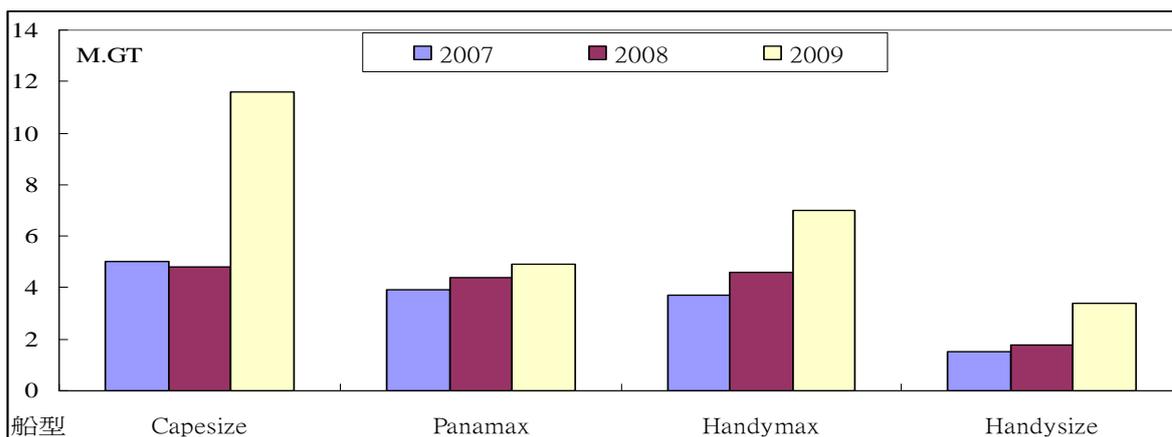


圖 5 2007 年至 2009 年四種船型新船交船船噸統計

(二) 新船與二手船價分析

2007 年前 12 個月船價皆隨著運費上漲而高漲，根據 CLARKSON 報導，二手船價漲幅達 78.1%，新船船價只上漲 26.7%，由圖 6 可看出二手船價上升趨勢在近年較為陡峭，但 2007 年 11 月有轉折向下之現象，但新船船價因鋼材大漲仍舊維持在上漲趨勢。

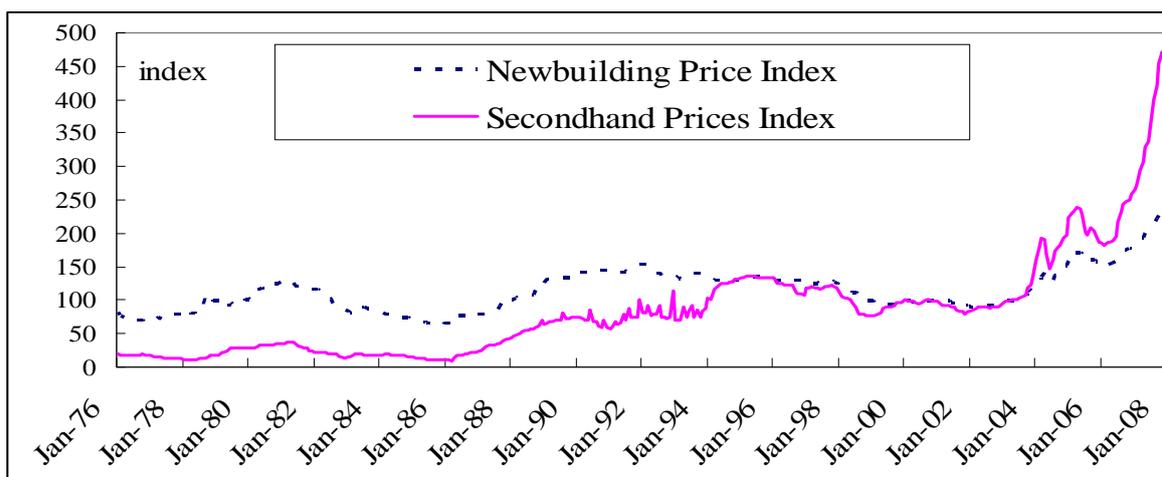


圖 6 1992 年至 2008 年 4 月新船與二手船價指數

四. 散裝海運展望分析

本篇作者運用計量經濟模式，針對散裝海運運費市場之四種船型之運費（海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船、輕便型船之 6 個月論時傭船租金）進行研究運費存在之週期性與趨勢現象（圖 7 與圖 8），發現散裝運費市場四種船型運費週期時點相近，且近來週期有縮短趨勢，自 2003 年後週期縮短至 39 個月至 41 個月，其波動亦較過去大，尤其海岬型船運費週期之波動明顯大於其它船型之運費週期，而且四種船型之運費在創下歷史新高後已快速往下修正，在 X 軸等於 0 附近，特別是小型散裝船運費週期循環已跌破 X 軸=0，究竟運費循環低點在何處，目前尚無法得知，但可以確定的是四種船型之運費週期是持續向下。雖然由圖 8 觀察四種船型運費長期趨勢線仍舊向上，如果在未來長期趨勢線反轉向下，那麼散裝海運運費市場將無法避免回到 1992 年至 2002 年間之低迷的狀態。

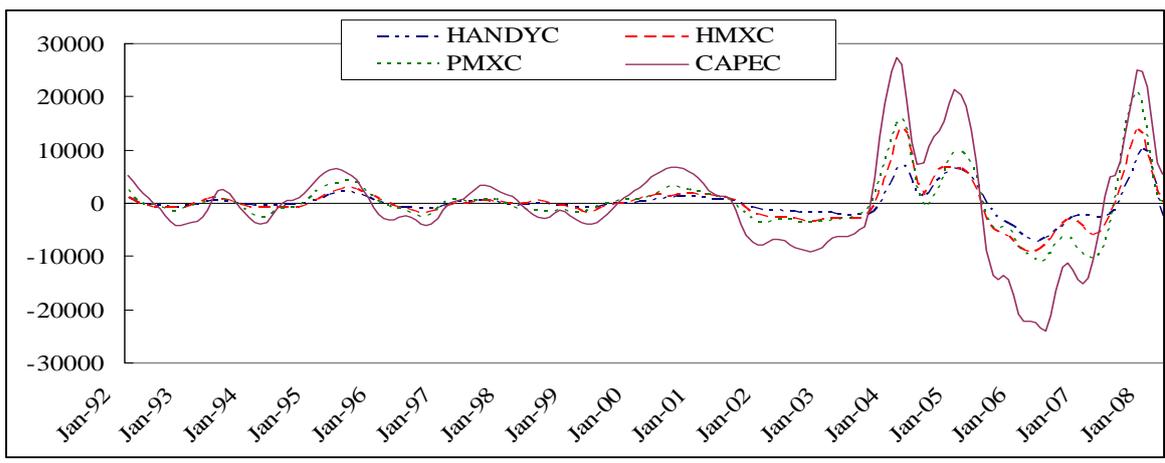


圖 7 1992--2008/3 四種船型運費週期循環趨勢線

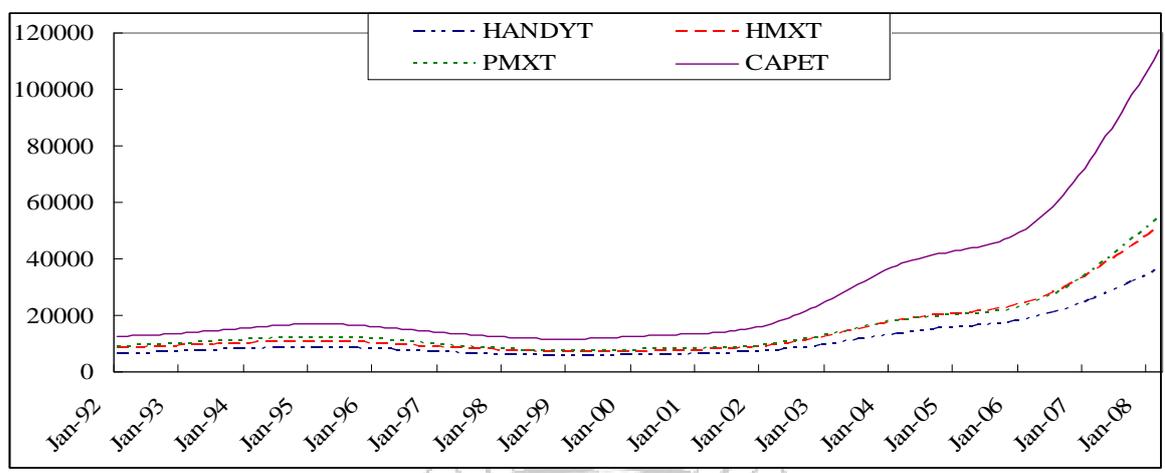


圖 8 1992--2008/3 四種船型運費長期趨勢線

另外由遠期運費協議(FFA)市場觀察(表 3)，2009 年到期遠期運費指數皆較現貨船舶日租金指數低，此舉代表市場並不看好後市。

表 3 遠期運費協議(FFA)現況

航線	運費單位	FFA INDEX		差價
		2008/4/3	2009 年到期	
CAPE	TC AVERAGE \$/DAY	127,655	89,500	-29.9%
PMX	TC AVERAGE \$/DAY	61,097	46,375	-24.1%
HMX	TC AVERAGE \$/DAY	49,858	39,375	-21.0%

資料來源：Clarkson Research Services

五. 結論

依據 CLARKSON 研究機構之預測，乾散貨海運市場運輸需求成長率將出現減緩之現象，依據其成長率之分析，類似的緩慢下調幅度在 2001 年和 2005 年曾造成運費收入下降，除此之外，全球對於乾散貨物的運力需求在短期內有幾個警訊值得留意：

- 一. 全球經濟衰退是一個重要警訊，大宗貨物需求減緩，是否能夠支撐當前國際海運價格持續上漲。
- 二. 船舶運力增長情形，據統計 2009 年世界散貨船隊總運力增加快速，將拉開供需間之距離。
- 三. 印度鐵礦砂減少出口，全球穀荒等因素，將減少海上運輸需求。
- 四. 鐵礦石、焦煤價格高漲，帶動鋼價連續大漲，將抑制全球鋼鐵需求成長，預估亦將影響散裝海上運輸需求。
- 五. 另外遠期運費市場（FFA）遠低於現貨市場，形成一股向下修正之力量。

展望 2008 年散裝海運市場，在重要運送貨物之鐵礦砂與焦煤運輸需求減緩、遠期運費市場（FFA）看空與全球景氣衰退等經濟因素影響下，對運價形成極大壓力，2008 年第一季由於季節性因素，運輸需求量增加運費回升，但在季節旺季結束後，運價是否仍可維持高檔？值得思考。作者以研究近年散裝海運週期為 4 年之週期觀點而論，自 2007 年底之高峰起算，至 2009 年底、2010 初應是此次週期之谷底，船舶投資者或從事船舶經營者，無論在下單建造或購置、租備船舶，應慎重思考未來市場走向，進行適切之經營決策，以獲取最佳利益或規避運費下跌之風險。

