



**中華海運研究協會**

# 船舶與海運 通訊

**SHIP & SHIPPING NEWSLETTER**  
**第五十四期 Issue No. 54**  
**2008年6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](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
評析新政府的海運政策.....	2
本會會訊.....	4
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.....	11
國際散裝乾貨船海運市場行情分析.....	14
專題報導.....	22
全球散裝船海運市場分析及展望（下）.....	22

  
**海運專論**

## 評析新政府的海運政策

徐永浩<sup>1</sup>

民國八十四年行政院經建會研擬亞太營運中心計畫，責成交通部規劃建設台灣成為亞太地區的海運、空運及電信中心(簡稱亞太營運交通中心)，在一次交通部同仁榮團會中，當時的劉部長特別與同仁說明及期勉推動此一計畫的重要，並宣示此計畫為「今天不做，明天也不用做」的工作。的確，當年的高雄港是世界的第三大貨櫃港，民營的長榮海運及國營的陽明海運名列國際十大貨櫃航商名單之列。可惜的是，八十五年九月政府宣佈了「戒急用忍」大陸政策，兩岸事務的推動立即停頓，加上而後執政的民進黨採鎖國措施，使得亞太營運中心計畫在過去的十二年中處變不驚，台灣國際港埠的貨櫃裝卸量雖有些微的成長，然仍比不上其他國家港口的成長，高雄港的貨櫃裝卸量排名已為世界的第九名，且在持續的下降中。相對的，大陸的海運業務隨其經濟開放改革及蒸蒸日上的國際貿易，國際港口的貨櫃裝卸量達一億 TEUs 以上，上海港成為世界的第二大貨櫃港，且可望於今年躍居世界第一。而另據推估顯示，台灣有 40% 以上的外銷接單是在境外生產，台灣的兩大貨櫃航商承載的貨櫃貨有 65% 以上與大陸的貿易有關，此表示台灣製造業的外移大陸的程度，也顯示台灣進出口貨物沒有相對的成長。

當年的交通部長出任行政院長，負責推動亞太營運交通中心的毛次長亦擔任交通部長，此一關鍵時刻，有必要再次檢視亞太營運海運中心計畫的相關措施及瞭解台灣現有與未來的內外在因素，才能在新政府即將推動的政策中，尋找出有效可行的措施，達到事半功倍的效果。首先，將馬蕭競選的二十一項政策中涉及海運發展者有三項，予以規納說明如下：

1. 海洋政策(第十二項政策)的海運發展策略方面有兩項，一為成立航政局，一為推動兩岸直航。前者強調航業管理要回歸憲法，設立「航政局」，制訂明確的國輪航運政策，推動港務機關法人化與國際化；釐清港市分工，明確定位各港口功能，避免重複浪費；尊重專業，港埠管理與全球接軌，同時建立實質鼓勵機制，讓高雄港和其他港埠持續成長。後者強調兩岸航運在確保國家安全與台灣產業發展的前提下，規劃適宜港埠開放兩岸直航，爭取亞太轉口貨運與航商進駐，促進兩岸互利共榮。
2. 產業再造政策(第二項政策)的運籌服務業發展方面，則積極推動兩岸海空人貨運輸直航常態化，發展台灣成為往來美洲、東南亞與大陸客貨的「區域轉運中心」；強化海、陸、空運輸的基礎建設，建構高雄、台中及桃園成為北、中、南三大物流、轉運及發貨中心；推動兩岸經貿動態調整，採開放兩岸海空直航，經由兩岸直航談判、協商及

<sup>1</sup> 交通部民航局 緊急應變小組-執行秘書、英國卡地夫大學 國際運輸博士。

安排，實現兩岸直航，並規劃為優先協商的議題。

3. 愛台十二項建設政策(第一項政策)中海運發展有關者為建設高雄自由貿易及生態港及台中亞太海空運籌中心並具體列出投資經費分別達 577 億及 500 億。前者在建設高雄港為洲際的貨櫃中心及改善舊有港區賦予新的用途；後者則建設台中港、台中機場、中科、彰濱間運輸網路，設立倉儲、物流及加工增值專區，以發揮亞太海空運籌中心空功能。

簡言之，馬蕭競選政策中有關海運者可分為成立航政局、改制港務組織、建設運籌中心及開放兩岸直航四個面向，其目的則為建構台灣成為亞太地區海運中心。的確在憲法的框架下，架構出兩岸務實的海運政策，也是多年前政府希望推動的亞太營運海運中心計畫。但是，時勢的變遷，使得此一新政府的海運發展政策，不得不予以深一層的考量。首先要談的是航政局的成立，固然是憲法、航業法及航政局組織法所規定，惟憲法為民國三十六年所制定，以大陸為轄的航政，主要為航業的監理，並不合乎目前聯合國海洋法公約、國際海事組織有關公約對海上安全、人命救助、污染防治、海洋環境保護的需求，當前許多國家建立了海事局，而我國在回歸憲法成立的航政局的同時，應不以單純的航業監理為限，才能因應國際發展的趨勢，但如果將航政局設於海洋部下，則宜多加考量。再者港務局組織的調整，無非是使港更具有競爭力，使得港不僅要能與國外港口競爭也可與國內港口競爭，與國際港口競爭則不僅要比臨近港口更有競爭力，也要使港務局成為國際港埠的投資者，使港務專才能服務於其他港口；而與國內港口的競爭，則在因地制宜的港埠費率中發揮港埠的功能，尤其是談論多年的工業港專用的開放，此雖與法規定不合，在考量國家整體資源的利用下，港務局是必要作準備以迎接此些工業港的挑戰。其次，自由貿易港區的擴大，物流園區的建設乃港埠功能提昇的重要硬體投資，現已有相關法規及措施，惟以目前僅在港區內建設應不足以大幅提昇港埠的功能；而軟體投資方面，港務流程的再造，尤其與企業供應鏈結合的資訊軟體的投資，仍應積極辦理，交通部雖有 MTNet(海運資訊網)平台的建置計畫，是否已達到國際的水準，否則要列為重要施政項目，使此一平台可以達到最基本的航政監理與海事管理 e 化以及海運業務相關資訊作業系統的平台。談到港埠的發展，不得不進一步探討台灣國際港的定位，是亞太地區的海運轉運中心或是運籌中心，與臨近的上海、寧波、廈門、香港或深圳比較，台灣的港口有那些內部競爭優勢(Strengths)與劣勢(Weaknesses)，外部環境又有那些機會(Opportunities)及威脅(Threats)，港埠要成為區域的轉運中心，可非一國政府或港務局所完全能決定，是取決於市場機制，大家都知道新加坡、香港或釜山港無不是面臨者附近港口的挑戰嗎？所以，港要定位為一國或地區的運籌中心，港埠設施的投資不宜建構在追求港埠裝卸量的成長，尤其是轉口量的增加，因為轉口貨是市場供需的問題，要讓航商來決定。此外，除了高雄與台中運籌中心的建設外，尚不能獨缺台北港運籌中心的建設，否則北台灣的企業雖有了桃園航空城的建設，仍會有些遺憾的。最後談到兩岸的直航，直航是企業與海運業者多年的企盼，以目前而言，雙方的船舶均可航行世界各國，僅不能航行於對方港口，主要是我方兩岸人民關係條例的規定，可是也牽涉到國際法上的沿海貿易權的原則，因此，兩岸直航是政治問題也是法律問題，採取完全的開放亦或作適當的規制，是雙方作為未來盤算的一步棋，最重要考量應是如何能達成雙方貨物及旅客往來的便捷。





## 本會會訊

本會與航運學會聯合出版之「航運季刊」第十七卷第二期，即  
將於六月份下旬出版，預定刊出內容如下：

- 出口儲區整櫃作業規劃之研究。
- 國際船舶及港口設施保全章程(ISPS Code)實施後對船公司營運影響之研究。
- 船舶機械遠距監控與管理系統之設計。
- 物流中心服務重要性與滿意度之分析。
- 台灣航行員避碰之操船行為與人格特質之關係。
- 學生對承攬運送業內部行銷與企業評價、求職進入意願關係之研究。

**徵稿啓事：**本刊徵求一切與航運管理(含港埠及物流)、海商及海事法律、航海科技、輪機工程及造船工程等航運相關領域之理論與應用上具貢獻之學術論文，但未曾刊登於其它學術期刊者，來稿請寄紙本一式三份，其中兩份將送請相關領域學者專家審閱。請惠寄本會地址:104 台北市林森北路 372 號 405 室『航運季刊編輯委員會』收，並另將稿件檔案 e-mail 寄至 cpchen@cmri.org.tw，謝謝。



## 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、美國穀物運輸

最近兩年由於散裝船運價迭創新高，加上抓船偶有不易，貨主/貿易商基於成本考量，美國出口的穀物改由貨櫃承運成長快速。據美國農業部及 PIERS 的資料，2006 年美國穀物出口有 3% 是由貨櫃承運，出口至亞洲的穀物則有 5% 是由貨櫃承運，過去三年的月平均僅在 1.2 萬至 1.8 萬 TEU 之間，但 2007 年 1 月至 5 月，利用貨櫃承運至亞洲的穀物月平均約為 2.4 萬 TEU，成長一倍，2007 年 6 月起則攀升至每月平均約 3.6 萬 TEU，成長再成長五成，如果

\* 國立交通大學 交通運輸研究所 碩士 海運從業人員

散裝市場持續高點，這種運輸趨勢仍將持續。

Data Source : American Shipper, April 2008, p56

## 二、貨櫃貿易需求預測

據歐洲航運專業研究機構 MDS Transmodal 公司的預測，未來兩年遠東地區貨櫃貿易仍將持續成長，但受全球經濟回落的影響，遠東至北美的貨量成長仍只有 6%，而遠東至歐洲的貨櫃貿易成長亦將較過去幾年明顯縮小，可能僅有 7%~8% 的成長。如果貨量成長力道減弱，將使未來貨櫃的經營環境更面臨挑戰。

航線別	2006	2007	2008	2009	2010
遠歐線西向	13,140,747 13.9%	15,229,257 15.9%	16,860,269 10.7%	18,161,528 7.7%	19,462,060 7.2%
遠歐線東向	4,694,034 9.5%	5,284,118 12.6%	5,786,739 9.5%	6,205,001 7.2%	6,626,034 6.8%
北美線東向	14,166,001 9.3%	14,620,425 3.2%	15,310,995 4.7%	16,227,782 6.0%	17,136,116 5.6%
北美線西向	3,972,436 9.9%	4,112,884 3.5%	4,307,045 4.7%	4,538,123 5.4%	4,768,347 5.1%

Data Source : Containerisation International, May 2008, pp4~5

## 三、櫃租市場

據 Containerisation International 調查指出，反應市場季節需求的變化，近一年來普通乾櫃(GP)的租櫃行情持續上揚，冷櫃(IR)市場則略為下滑。2008 年第一季，20 呎 GP 日租金為 US\$0.7，40 呎 GP 為 US\$1.12，高櫃則為 US\$1.2，均是近一年來的高點，但冷櫃租金則是反向走勢，第一季的行情更是一年來最低點，可能反應近來冷櫃需求成長出現停滯所致。

	2Q/2007 US\$/日	3Q/2007 US\$/日	4Q/2007 US\$/日	1Q/2007 US\$/日
20 呎 GP	0.65	0.6	0.62	0.7
40 呎 GP	1.05	0.95	1	1.12
40 呎高櫃 GP	1.1	1	1.05	1.2
20 呎 IR	5.6	5.4	5.25	5.2
40 呎 IR	6.7	6.6	6.3	6.25

Data Source : Containerisation International, May 2008, p7

## 四、造櫃市場

反應鋼價持續上漲的壓力，2008 年第一季造櫃平均價格均較前一季上揚，尤其是乾櫃更是一年來最高點。以中國出廠價格計，20 呎 GP 為 US\$2,200，40 呎 GP 為 US\$3,520，高櫃 GP 為 3,750；至於冷櫃則未高於去年的高點，可能反應近來冷櫃需求成長出現停滯所致。

	2Q/2007 US\$/櫃	3Q/2007 US\$/櫃	4Q/2007 US\$/櫃	1Q/2007 US\$/櫃
20 呎 GP	1,950	1,850	1,950	2,200
40 呎 GP	3,120	2,960	3,120	3,520
40 呎高櫃 GP	3,300	3,150	3,300	3,750
20 呎 IR	14,800	14,600	14,500	14,600
40 呎 IR	18,600	18,500	18,000	18,200

Data Source : Containerisation International, May 2008, p7

## 五、船用燃油價格

因國際原油價格飆高，今年三月指標港口的船用燃油價格亦紛紛走高，Los Angeles 創下平均每噸 US\$ 537.37 的天價，Singapore 的 US\$494.42/噸、Rotterdam 的 US\$471.32/噸逼近去年 11 月的水準。油價飆高，對航商經營壓力大增，航商紛紛調高燃油附加費，連越太平洋航線也開始實施分離式的浮動燃油附加費，以反應增加的燃油成本。但雖是如此，高油價免不了會侵蝕航商的獲利，亦有減緩貿易活動的威脅，已成為全球最受關注的焦點議題之一。

	Los Angeles		Rotterdam		Singapore	
	380 cst	MOD	380 cst	MOD	380 cst	MOD
Oct 07	423.89	748.48	416.52	635.96	437.13	700.26
Nov 07	505.31	886.67	475.34	746.02	495.39	795.09
Dec 07	520.56	909.66	444.82	742.50	473.03	783.86
Jan 08	468.98	913.50	444.16	762.91	469.64	785.43
Feb 08	472.73	910.00	437.36	803.81	466.85	815.08
Mar 08	537.37	967.00	471.32	902.66	494.42	941.05

Data Source : Containerisation International, May 2008, p6

## 六、國際大型物流業者業績比較

國際大型物流業者去年的表現，大體為平穩型的成長。據報導，德國郵政(Deutsche Post)所屬的 DHL Global，2007 年營收高達近 37 billion 美元，德國鐵路(Deutsche Bahn)所屬的 Schenker 之營收則為 20 billion 美元，再其次為 K + N 的 15 million 美元及 Panalpina 的 7.7 billion 美元，營業額甚至比一般航運公司都來得大。至於 EBIT，四家公司均至少有 14% 的成長，ROS 則為持平或略高。

Company	Net Revenue Million US\$	EBIT Million US\$	ROS (2006)	TEU
DHL Global	36,957 +6.3%	1,320 +19.6%	3.6% (3.2%)	N/A
Schenker	20,664 +6.2%	666 +23.4%	3.2% (2.8%)	1,455,000 +14.1%

<b>K + N</b>	15,191 +15.0%	608 +14.1%	4.0% (4.0%)	2,618,000 +15%
<b>Panalpina</b>	7,706 +12.3%	266 +14.7%	3.4% (3.4%)	1,233,000 +13.7%

Data Source : Containerisation International, May 2008, p 27

## 七、海運部門獲利能力比較

據 Nordea 引述 JCF Factset 的資料，廣義的海運部門中，仍以港口營運業的獲利最高，貨櫃航運業居次，但獲利能力不及港口營運業的一半，至於物流業居後，獲利能力約為貨櫃航運業的五成至七成之間。至於對今年獲利預估，則認為與去年差不多。

獲利指標	EBITDA		EBIT	
	Margin 07 (e)	Margin 08 (f)	Margin 07 (e)	Margin 08 (f)
平均獲利率				
貨櫃航運業 16 家	14.9%	15.1%	10.4%	10.3%
港口營運業 6 家	40.8%	41.4%	26.9%	28.3%
物流業 4 家	8.2%	8.1%	5.9%	6.2%

Data Source : Containerisation International, May 2008, pp 28~29

## 貳、港口

### 一、全球主要碼頭營運商經營比較

依 Containerisation International 報導，全球主要的獨立碼頭營運商(ITOs：Independent Terminal Operating Companies)中，Hutchison Port Holdings 以年作業量 66.3 百萬 TEU 再次居冠，其次為 PSA International 的 58.9 百萬 TEU，以及 DP World 的 43.3 百萬 TEU。至於以 ROS 計算的獲利能力，最高的是 Cosco Pacific 的 56.2%，其次為 PSA International 的 48.6%、DP World 的 40.3%，獲利能力強。

Operators	Traffic (Million TEU)	Revenue (Million USD)	EBITDA (Million USD)	ROS
<b>Hutchison</b>	66.3 +11.8%	4,864 +15.1%	1,649 +13.2%	33.9%
<b>PSA Intl</b>	58.9 +14.8%	3,009 +21.8%	1,462 +31.4%	48.6%
<b>DP World</b>	43.3 +17.7%	2,731 +31.6%	1,100 +56.0%	40.3%
<b>Cosco Pacific</b>	39.8 +21.3%	51 +79.3%	28.7 +88.8%	56.2%
<b>APM Terminals</b>	31.4 +12.9%	2,519 +22.0%	404 +21.3%	16.0%

<b>HHLA</b>	7.2 +10.8%	1,857 +34.0%	596.5 +47.9%	32.1%
<b>ICTSI</b>	3 +50.0%	360.7 +45.2%	117.9 +44.3%	32.7%

\* ROS = EBITDA / Revenue

Data Source : Containerisation International, May 2008, p23

## 二、釜山港口發展

去年釜山港貨櫃作業量達 1,330 萬 TEU，較 2006 年成長 10.3%，其中有 310 萬 TEU 是與中國的往來，220 萬 TEU 是與美國的往來，210 萬 TEU 是與日本的往來。另外，與俄羅斯的往來量有 43.2 萬 TEU，與加拿大的往來則有 29.9 萬 TEU。釜山港務局(BPA)預估今年貨櫃作業量可成長 7%，達到 1,420 萬 TEU。其中，轉運櫃仍將是主要的組成部分之一，2007 年轉運量佔 45%，櫃量達 580 萬 TEU，比前年的 44%略高。其中，中國市場最為重要，約有 170 萬 TEU，約佔整體轉運櫃量的 29%。BPA 預估今年轉運量可成長 8%，而韓國今年的進出口貿易，預估則可以有 10%的成長。

BPA 為強化其在東北亞區域的海運地位，以及吸引更多轉運櫃，自去年以來，已和日本的 Niigata 港、中國的天津、大連、(江蘇)大豐港簽署合作備忘錄(MOU)，並計畫在俄羅斯 Nakhodka 港投資貨櫃碼頭及物流園區。

BPA 自認無法超越新加坡及香港成為遠東最大的轉運中心，但有信心可以維持第三大轉運中心。釜山港的航線目前可通往世界 100 個國家的 500 個港，此外，除 BPA 本身採行的措施之外，韓國政府在政策上亦給予極力的支持。如韓國政府爭取與中國及日本規模較小的港口共同合作開發國際市場，像日本的 Niigata、中國的唐山、秦皇島、連雲港、南京等都是合作的對象。韓國海運漁業部同時預估到 2011 年，這些港口可以為釜山港及光陽港帶來 200 萬 TEU 的作業量。對 2008 年的展望，釜山港很是樂觀，八月北京奧運開始、美韓自由貿易協定(FTA)今年上半年生效、加上已在 2007 年取消貨櫃拆解稅 USD21/TEU，都是吸引轉運櫃的利多措施。

雖然 BPA 定位其與中國港口的關係是既合作又競爭，面對中國港口的競爭，BPA 則認為釜山港仍有其一定的優勢，包括地理條件、天候條件及作業效率的優勢。

BPA 同時也加緊發展加值型物流業務，如在釜山新港剛完成 1,100 萬平方米的大型物流園區，目前已有 22 家國際物流聯盟業者進駐，其中日本廠商佔一半。釜山新港規畫有 30 個船席，可增加釜山港 800 萬 TEU 的容量，可使釜山港總容量由 2007 年的 680 萬 TEU，提高至 2011 年的 1,500 萬 TEU，碼頭長度將達 10.1 公里，水深 17 米。目前，釜山新港有六個席位已經營運。

在釜山新港的經營方面，DP World(持股 25%)與 Samsung(持股 25%)擁有 9 個船席，6 席已在營運，其餘 3 席未來亦將陸續投入，而 Hanjin 及 Hyundai 則預計在明年底開始營運 4 座船席。

Data Source : Containerisation International, May 2008, p59~60



### 三、美東維吉尼亞港口群發展

美東港口在未來數年的貨櫃作業可能會出現一些變化，紐約(NY)/紐澤西(NJ)港去年作業量接近 540 萬 TEU，穩居美東第一，但南卡州的 Charleston、喬治亞州的 Savannah 與維吉尼亞州的維吉尼亞港則可能出現變化。

維吉尼亞港包括 Norfolk、Newport News 及 Portsmouth，去年作業量 212.8 萬 TEU，微幅成長 4%，2006 年亦僅成長 3.3%。唯維吉尼亞港目前正進行幾項大工程，企圖貨櫃量可以在未來幾年內有明顯的增長，包括公民營機構投資碼頭、複合鐵路以及物流的基礎建設都在進行，特別是在內陸運輸系統更是大幅擴充與改善。

第一，由於維吉尼亞州人口僅有 750 萬，進出口貨物相對不多，因此希望可以吸引一些原經 NY/NJ 至美國中西部(如芝加哥等大都市)的貨載，轉由維吉尼亞進出。現在，有許多大型進口商及第三方物流業者，如 Wal-Mart、Target、Dollar Tree 等，都已在維州設立配銷中心，這些配銷中心靠近維吉尼亞港務局(VPA)經營的 Virginia Inland Port，離海港約 300 公里。去年，NYK Logistics 已在維州 Chesapeake 設立越倉 (cross-dock)倉庫，這些設施使維吉尼亞從過去的以紙、木材、煙草等出口導向轉為進口導向。

第二則是，CSX 擴建計畫所帶來美國東南部貨源的機會，如北卡州的 Charlotte、田納西州的 Memphis 與喬治亞州的 Atlanta 等主要城市，目前這些城市主要還是由 Charleston 與 Savannah 服務。

VPA 長期的目標是能成為美東僅次於 NY/NJ 的第二大港，甚至在 2017 年 Craney Island 第一期新碼頭建設完工營運時，作業量甚至可以超越 NY/NJ。(但事實上，NY/NJ 目前亦有 17 億美元的投資正在進行中，碼頭進行重整，航道濶深至 15 米，鐵路/內河等內陸通道也進行投資改善。)開發 Craney Island 預計花費 7 億美元，佔地 600 畝，碼頭面長 8,400 英尺，營運後將可大幅增加維吉尼亞港的作業容量。另外，APMT 在 Portsmouth 的第一期設施在去年九月已開始營運，也提高維吉尼亞港的作業容量。

VPA 經營的 Norfolk International Terminals (NIT)其容量在今年夏天也可提高，北碼頭長度會增加 300 米，新的機具也會投入，碼頭深度由 12 米濶深至 15.1 米，19 畝的貨櫃場地也已重整完成。

此外，取名為“Heartland Corridor”的鐵路改善計畫也正在進行，將可提高至中西部大城的雙層鐵路之行車速度，本計畫於 2010 年完成後，鐵路將可直接經由維州至中西部的芝加哥，使維吉尼亞港的競爭力提高，目前的路徑則是走賓州 Harrisburg 及田納西州 Knoxville。此外，還有 Norfolk Southern (NS)鐵路公司在今年三月營運的 Rickenbacker Intermodal Terminal (RIT)，第一期有 175 畝，容量可達 25 萬個貨櫃，每天提供六個班次。

除此之外，VPA 也與當地貨主、複合運送公司(IMO)及國內的卡車公司建立更為緊密的接觸，以提高維吉尼亞港在供應鏈服務的角色功能與競爭力。

Data Source : Containerisation International, May 2008, p56-57

### 四、荷比盧港口發展

得利於亞洲特別是中國的大量進口，使本區的貨櫃成長快速。2007 年 Rotterdam 作業量超越高雄港，總量近達 1,080 萬 TEU，成長 12%，增加 110 萬 TEU；Antwerp 達 817 萬 TEU，



成長 16%；Zeebrugge 則首次突破 200 萬 TEU，成長 24%；Amsterdam 也達到 30 萬 TEU，成長 36%。

	2003 ‘000 TEU	2006 ‘000 TEU	2007 ‘000 TEU
<b>Rotterdam</b>	7,106	9,655	10,791
<b>Antwerp</b>	5,441	7,019	8,177
<b>Zeebrugge</b>	1,013	1,653	2,050
<b>Amsterdam</b>	46	306	386
<b>Total</b>	13,606	18,633	21,404

也因為荷比盧的一些主要港口的作業容量已接近飽和量，在尖峰時段有時會出現作業延遲或擁塞的情形，未來當新的投資建設完成後，這種情況將可獲得改善。

(1) Rotterdam：現行容量已達飽和，短期僅能提高作業生產力與改善內陸聯通效率來應付，2008 年成長將會緩和一點，中長期正進行若干新開發計畫。ECT 位於 Maasvlakte 的 Euromax Terminal，是與 CKYH 合作，預計在今年六月試營運，碼頭有 600 米長，明年正式運轉，明年中後還有 900 米長的碼頭可加入，水深 16.7 米至 19 米，佔地 84 畝，預計可提供年作業容量 230 萬 TEU。ECT 也發展 Delta 駁船碼頭，預計今年年中營運，可增加 30 萬 TEU 的櫃量，未來還可持續擴充。此外，APM Rotterdam 也增加投資最新大型的橋式機，增加作業容量。

未來，還有 Maasvlakte 2 發展計畫，APM 已取得部份的碼頭特許權，預計 2013 年開始營運，包括 DP World、MOSK、APL、HMM 與 CMA CGM 都是合作者，設計容量 400 萬 TEU，初期碼頭面長 2 公里，後線面積 700 畝，深水面水身可達 20 米，還包括 11 公里的駁船碼頭與內陸進出通道。港務單位目標是整個 Maasvlakte 區域長期的容量可由現在的 800 萬 TEU，提高至 2035 年的 2900 萬 TEU。

(2) Antwerp：得利於 2005 年開始營運的 Deurganckdok 第一期貨櫃碼頭的挹助，在 2007 年帶來 150 萬 TEU 的作業量，整個計畫開發完成後，年容量可達 750 萬 TEU，將可大大提升 Antwerp 的競爭力。目前，PSA HNN 是最主要的營運商，有 5 座碼頭，碼頭長度 1,780 米，未來將擴增至 2,750 米長。另外，DP World 則與 Zim、Cosco、CMA CGM 及港務單位合資經營 Antwerp Gateway Terminal (AGT)，目前碼頭有 1,650 米長，年容量 140 萬 TEU，2010 年碼頭長度將增加到 2.5 公里，並提高機具的投資，屆時容量可提高至 350 萬 TEU。港方也正濬深 Scheldt 河道，方便大型的船舶可以進出。而 MSC 與 PSA HNN 也合資成立 MSC Home Terminal，於 2005 年開始營運，目前容量已近飽和，未來會再擴充。

(3) Zeebrugge：PSA HNN 與 CMA CGM 的合資公司是最大營運商，也拿到發展 Albert II 碼頭的特許權，容量可達 150 萬 TEU，預計 2009 年第四季開始營運。另外，目前 APMT 碼頭的容量 85 萬 TEU，未來進一步擴充至 200 萬 TEU。

(4) Amsterdam：NYK 的 Ceres Paragon terminsla 是最大碼頭，並帶進 Grand Alliance 8,000 TEU 的航線泊靠，預估今年作業量可成長 30%~40%。碼頭容量還足乎應付未來需求，除 Ceres



年容量可超過 100 萬 TEU 以上外，周邊還有足夠土地可供未來發展之需。

- (5) Vlissingen：屬新發展的港口，現有 Westerschelde Container Terminal 及 Verbruge Container Terminal 兩個發展計畫，後者計畫有意邀請 Eurogate 入股。

Data Source：Containerisation International, May 2008, pp62~63, pp69~72

## 油輪市場動態報導

王廷元\*

國際原油期貨價格仍舊在高點盤整近期上演強勢逼空行情並在最近頻頻刷近期內新高。西德州中級原油於四月與五月的平均價格分別為每桶 112.623 美元及 125.694 美元，漲幅高達 11.61%。五月底波羅地海交易所原油綜合運價指數為 1510 點，與月初相比大幅上升了百分之三十來到 1510 點。

### 壹、VLCC 運費市場在一路走揚

VLCC 波灣運費市場不管在單、雙殼船運費均分別保持在 WS160 及 WS200 左右的水準，並一度有仰攻的機會，不過最後因船噸供給持續增加的影響下，使得船東未能如願。在其他地區，西非至美灣路線以 WS90 點左右成交。預期波灣 VLCC 運費在七月有可能因運力過剩情況再度浮現走弱的可能。

### 貳、SUEZMAX 運費持續上揚

SUEZMAX 運輸市場在各地仍有運力不足的情況，各地運費在五月維持漲勢。西非至美東運價在月初成交 WS 210 點，至月底時已上漲至 WS270 點，漲幅約百分之二十八點六。在地中海地區，因七月下旬運費呈現漲跌互見的情況，不過至月底時仍比月初上漲了百分之七點四。

### 參、AFRAMAX 運費漲跌互見

各地 AFRAMAX 型油輪運輸市場在五月持續上揚漲，北非至歐陸運費月初的 WS170 點走揚至 WS310 點，再下修至 WS200 點左右。北海至歐陸航線在月初價報 WS 150 點，月中過後更是衝至 WS300 點左告，而月底運費雖然下修，不過仍有 WS 250 點。

### 肆、成品油運輸市場平穩

月底的波羅地海白油指數(Baltic Clean Index)為 1369 點，雖然與月初相上揚 15%，但以五月整體來看確是平穩上揚。而新加坡到日本航線，在月底時 LR1 成品油船運費有上漲的趨勢，相信從下個月將有機會達到短期內的相對高點。而加勒比海到美東的 MR 成品油船在五月的平均成交價雖然都維持在 WS 295 點左右，但與四月的平均成交價大幅上漲 25%。

\* 中國航運股份有限公司 油輪業務組

**TANKER MARKET FREIGHT RATES MAY/2008**

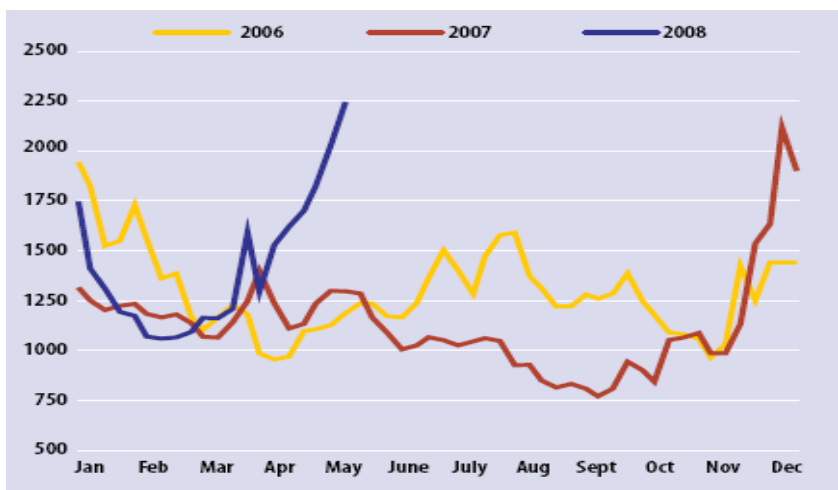
<b>DIRTY</b>	<b>TYPE</b>	<b>29-MAY</b>	<b>1-MAY</b>	<b>8-MAY</b>	<b>15-MAY</b>	<b>22-MAY</b>
MEG / WEST	VLCC	120.0	120.0	122.5	150.0	145.0
MEG / JAPAN	VLCC	192.5	180.0	200.0	210.0	205.0
WAF / USG	VLCC	240.0	160.0	150.0	172.5	235.0
WAF / USAC	130,000	270.0	210.0	200.0	225.0	270.0
SIDI KERIR / W. MED	135,000	300.0	280.0	230.0	240.0	270.0
N.AFR / EUROMED	80,000	200.0	240.0	170.0	305.0	310.0
UK / CONT	80,000	250.0	150.0	180.0	255.0	300.0
CARIBS / USG	70,000	410.0	155.0	270.0	270.0	292.5

VLCC fixed all areas in the week :	30	44	31	39	38
Previous week :	38	56	44	31	39
VLCC available in MEG next 30 days	57	59	57	57	96
Last week :	46	63	59	57	57

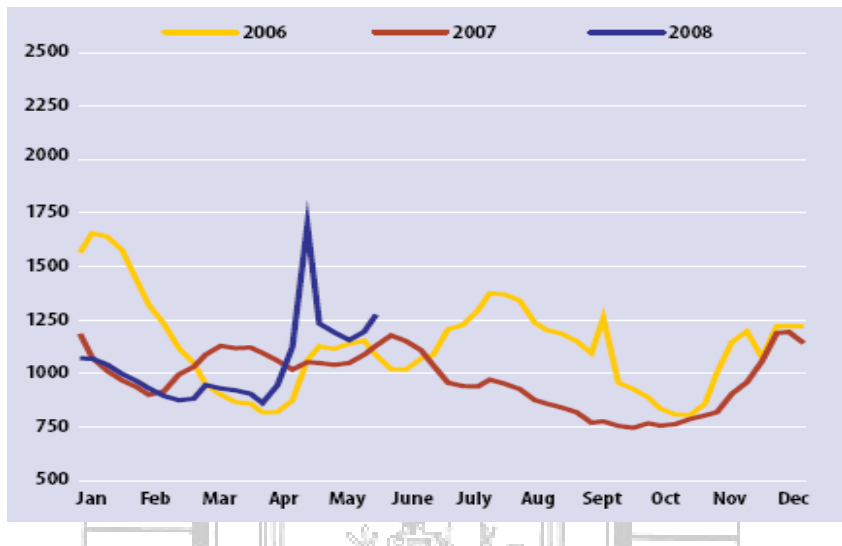
<b>CLEAN</b>	<b>TYPE</b>	<b>29-MAY</b>	<b>1-MAY</b>	<b>8-MAY</b>	<b>15-MAY</b>	<b>22-MAY</b>
MEG / JAPAN	75,000	215.0	140.0	140.0	160.0	175.0
MEG / JAPAN	55,000	235.0	170.0	170.0	175.0	200.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	220.0	170.0	170.0	190.0	220.0
UKC-MED / STATES	37,000	320.0	335.0	305.0	320.0	315.0
CARIBS / USNH	38,000	295.0	300.0	300.0	295.0	285.0

<b>1 YR TC USD / DAY</b>	<b>TYPE</b>	<b>29-MAY</b>	<b>1-MAY</b>	<b>8-MAY</b>	<b>15-MAY</b>	<b>22-MAY</b>
VLCC	(MODERN)	\$80,000	\$75,000	\$75,000	\$75,000	\$84,000
SUEZMAX	(MODERN)	\$44,500	\$42,500	\$42,000	\$43,000	\$44,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$32,000	\$31,000	\$31,000	\$31,000	\$32,000
PRODUCT LR2	105,000	\$32,000	\$32,000	\$32,000	\$31,500	\$32,000
PRODUCT LR1	80,000	\$26,500	\$26,000	\$26,500	\$26,000	\$26,000
PRODUCT MR	40,000	\$22,500	\$21,750	\$21,750	\$22,500	\$22,500

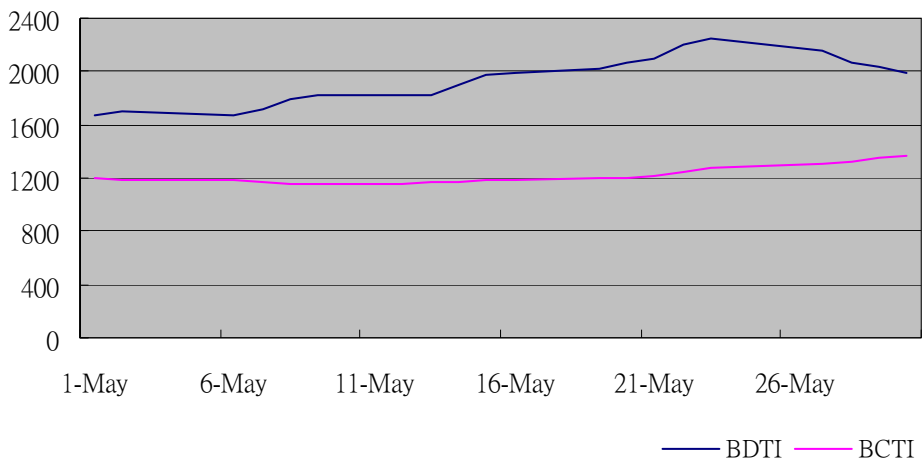
### BALTICS SPOT RATES – CRUDE OIL



### BALTIC CLEAN RATES



### BDTI & 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\*

全球經濟正在經歷第一次通膨憂慮超過經濟下滑的時刻，由於通膨壓力過大，尤其新興國家特別嚴重，各國央行可能在下半年開始啟動升息政策。這波全球景氣要走出低迷，多數國家將犧牲經濟成長率，以升息對抗通膨。推升此波通膨的主因來自新興國家龐大人口的強勁需求，帶動能源、原物料及糧食價格等持續飆漲，屢創新高，加上全球化的推波助瀾所形成。除非新興經濟體尤其印度及中國能有效抑制原物料需求速度，否則全球通膨問題將愈演愈烈，高度倚賴進口新興經濟體內部將引發社會及政治動盪問題，已開發國家未來一、二年無法避免將步入經濟蕭條期，屆時國際散裝乾貨船市場也無法幸免於難，航市價格將欠缺支撐動能而須作大幅下跌修正。

當今中國鋼鐵產業幾乎主宰了國際散裝乾貨船市場的走勢，中國粗鋼產量每年以 5~6 千萬噸增加，礦砂進口量每年以 6~7 千萬噸增加，對散裝乾貨船噸的需求量的增加功不可沒。中國 4 月份進口礦砂再創新高達 42.85 百萬噸，比去年同期巨幅增加 9.6 百萬噸，增長 28%，比前個月增加 4.7 百萬噸，增長 20%，今年 4 個月累積進口達 1.535 億噸，比去年同期增長 15%，5 月份不排除續創新高。中國礦砂貿易商對未來礦砂價格上漲之預期心理，從 3 月底開始瘋狂大量進口礦砂囤積，礦砂供應商及進口商積極搶進大量海岬型船隻以配合搶運礦砂，致大量海岬型船隻湧入巴西與澳洲礦砂裝港，引起消化不良，船隻嚴重滯港，巴西主要礦砂出口港約須等候 1 個月。依報導 5 月中旬中國礦砂卸港港區堆料場堆放礦砂近 8 千多萬噸的歷史天量，致港區堆積場爆滿，比正常堆放量 4 千多萬噸超過 1 倍，影響到港船隻卸貨，造成船隻滯港延長，據稱約有 35 艘海岬型船等候卸載。為避免被外界誤解中國礦砂需求大增，中國當局已採取強硬手段管控不合理礦砂進口，要求進口商依實際需求量進口，若故意投機而嚴重干擾市場，將取消進口資格，同時，為加速疏通港口堆料場，祭出提高 4 倍堆料場租金，以嚇阻投機行為。近期中國暴發搶運囤積礦砂事件，使澳洲礦砂供應商 BHP 在 5 月中旬曾一星期內狂掃 17 艘以上海岬型船以承運礦砂至中國，震撼市場而引爆航市價格急速暴漲一飛衝天。尤其巴西礦砂至中國運費急速飆漲至歷史天價逼近 US\$110/MT，相較澳洲礦砂至中國運費同期超越 US\$50/MT，此幅度差價已為澳洲礦商 BHP 及 Rio Tinto 有利爭取澳洲礦砂至中國運費溢價之優勢。

新興國家似乎不受到美國次級房貸風暴的衝擊，憑藉內部強勁內需所帶動，經濟表現依然亮麗，強勁內需帶動鋼材消耗量持續大幅增加，使國際鋼鐵市場供不應求，激勵鋼價持續飆高，各國為紓緩國內吃緊鋼材供應及抑制高漲價格，紛紛降低鋼材進口稅或提高出口稅。另今年 4 月起國際煉鋼原料價格大幅調漲，致鋼鐵業煉鋼成本大幅墊高，為避免侵蝕獲利，各鋼廠紛紛表示近期為反應原料成本高漲將大幅調高鋼價，屆時下游廠商是否能承受或轉嫁給消費者，高鋼價是否會衝擊鋼鐵市場購買意願，有待後續觀察。

依 Clarksons 機構最新統計顯示，海岬型船(Cape)、巴拿馬極限型船(Pmx)及輕便極限型(Hmx)等三型船年度新船交船噸位及艘數，分別為 44 艘/8.7M.Dwt、97 艘/7.64 M.Dwt 及 149

\* 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

艘/8.0M.Dwt，明(2009)年則為 151 艘/28.2M.Dwt、135 艘/11.1 M.Dwt 及 265 艘/14.77M.Dwt，2009 年後因中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 306 艘/54.1M.Dwt、217 艘/17.8M.Dwt 及 243 艘/13.7M.Dwt。雖然 Clarksons 報導未來新船交船量出現巨幅增長，惟近期傳聞中國及韓國二線船廠因缺乏技術工人、造船原料價格飆漲、船舶配套設備缺貨等導致交船滯延，船廠無法獲得銀行給予出具 Refund Guarantee，買方無法獲得銀行出具 Payment Guarantee，致不少已簽署訂單被取消，據側面瞭解，二線船廠所接訂單大多較小型船，應該對海岬型船及巴拿馬型船訂單衝擊有限。因散裝船市場行情表現特出遠優於油輪市場，加上國際船舶法規限定單殼油輪於 2010 年不得營運，激勵單殼油輪選擇改裝為散裝乾貨船，原預計逾 70 艘以上將改裝，惟因改裝船廠技術無法解決設計問題，致改裝進度遲延，迄今僅個位數完工，且船況不理想，租方接受度不高，以及油輪市場今年好轉，欲改裝單殼油輪又重返營運，故單殼油輪改裝為散裝乾貨船進度及效益不如預期，對今年市場船噸供給增加量應屬有限。

### 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。由於中國鋼廠與澳洲礦砂供應商間對今年度礦砂合約價調漲仍未達成共識，使中國礦砂進口商轉向運距較遠的巴西及南非進口礦砂，以及中國礦砂進口商預期礦砂有漲價空間，於是瘋狂囤積，不僅造成巴西礦砂出口港嚴重塞港，同時，也造成卸港堆料場回堵不通，抵卸港船隻貨卸不下來，因而凍結不少船隻，導致航市海岬型船噸供不應求，加上 FFA Paper 炒家趁機哄抬作價，引發海岬型運費指數(BCI)自 3 月底一路往上衝，尤其在 5 月份漲勢更加凌厲，指數再度改寫歷史新高紀錄，5 月中下旬中國當局出面干預囤積行為，使投機氣焰稍為收斂，漲勢暫歇，惟僅維持數日休息，5 月底兇猛漲勢再起。此波由海岬型船領銜展開多頭攻勢，其他型船市場也同步受到激勵，巴拿馬型船市場受到礦砂拆成巴拿馬型船分運效應的帶動下，航市需求巴拿馬型船噸突增，加上原油價格持續飆漲帶動煤炭需求旺盛，煤炭海運量陸續湧現，不巧澳洲昆士蘭區及印尼等煤炭出口港遭逢洪水肆虐，船隻滯港嚴重，加劇船隻供應不足之缺口擴大，助長市場上漲火力，巴拿馬型運費指數(BPI)自 4 月初展開反彈攻勢，一路上漲，5 月中旬指數也再度改寫新高紀錄。5 月下旬受到海岬型船市場漲勢暫歇的拖累，指數小幅拉回，5 月底又回漲。超輕便型及輕便型船市場主要仰賴次要大宗散裝海運貨載，近年來受到全球新興經濟體強勁內需帶動鋼材、化肥、水泥和林產品、穀類需求激增，相較於超輕便型以下船噸增加相當有限，使輕便型船市場行情獲得強有力支撐且穩健上揚，同時，受到大型船市場行情持續飆高，小型船也受到極大激勵，增添小型船市場行情上漲動能。綜合運費指數(BDI)受到海岬型船、巴拿馬型船及超輕便極限型船等市場運費次指數強勁漲勢所激勵，同步自 3 月底一路往上衝高，5 月中旬再度改寫歷史新紀錄，稍後雖中國當局關切礦砂囤積事件，使搶運風潮暫時停止，指數在 5 月下旬由歷史高點應聲反轉下挫，惟僅維持數日停火後，5 月底漲聲再起。自 3 月底 BDI 指數抵波段低檔 7,619 點後反彈扶搖直上，在 5 月中旬再度突破去年 11 月中旬所締造歷史高點，漲勢依舊氣勢如虹，至 5 月下旬再創歷史新高 11,793，漲幅達 55%。雖經數日停火後，海岬型船市場再度出現猛烈攻勢，5 月底指數 BDI 再度上攻，6

月上旬攻上 11,623 點，最近市場表現呈現易漲難跌的格局。受到中國礦砂進口商瘋狂搶運囤積的激勵，加上礦砂裝卸港出現大塞車的推波助瀾及 FFAs Paper 炒家再添油助漲下，BCI 自 3 月下旬波段低檔 9,894 點後，出現強勁反彈，一路漲勢凌厲，宛如輕舟易渡萬重山，在 5 月中旬輕取去年 11 月中旬歷史高點，繼續強勢上攻，雖曾因中國當局關切囤積而出現數日中止攻勢，隨後漲勢再度引爆，指數再度往向挺升，6 月上旬續攻飆漲至 19,488 點，漲幅達 97%，近日將會突破 2 萬點。BPI 指數在 4 月初抵波段低檔 7,546 點後，受到海岬型船市場急速上漲的拉抬效應，出現止跌反彈，隨後與海岬型船同步持續上漲，在 5 月下旬指數再度刷新去年 11 月中旬歷史紀錄，隨後雖曾受海岬型船市場暫停攻勢的拖累，指數同步反轉回檔，至 5 月底海岬型市場漲聲再起，BPI 指數跌幅縮小，6 月初受到海岬型船的激勵，出現反彈，6 月上旬漲到 9,970 點，漲幅達 32%，近日可能突破 1 萬點。受到大船市場領先強勁反彈後，BSI 及 BHI 指數也於 4 月上旬止跌反彈，惟指數無法如大船於 5 月中旬紛紛打破去年 10 月底歷史新高，BSI 至 5 月中下旬抵近期波段高檔 6,743 點，漲幅為 44.6%，BHI 近期波段高檔 3,407 點，漲幅為 47%，5 月下旬受到大船市場反轉下跌的拖累，小型船指數應聲下挫，雖然 5 月底大船止跌急速上衝，惟小船仍未受到激勵上揚而續向下修正，6 月上旬 BSI 止跌反彈，指數拉回至 6,288 點，BHI 跌幅縮小，下修至 3,237 點。原以為中國當局出面嚇阻礦砂囤積炒作行爲，且中國礦砂卸港堆積如山礦砂須一段時間消耗，中國礦砂進口熱度應會退潮一陣子，但意外地僅數日停火，海岬型船市場漲勢再起，巴拿馬型船市場也蘊釀止跌反彈，航市上漲力道是否持久，仍有待觀察。

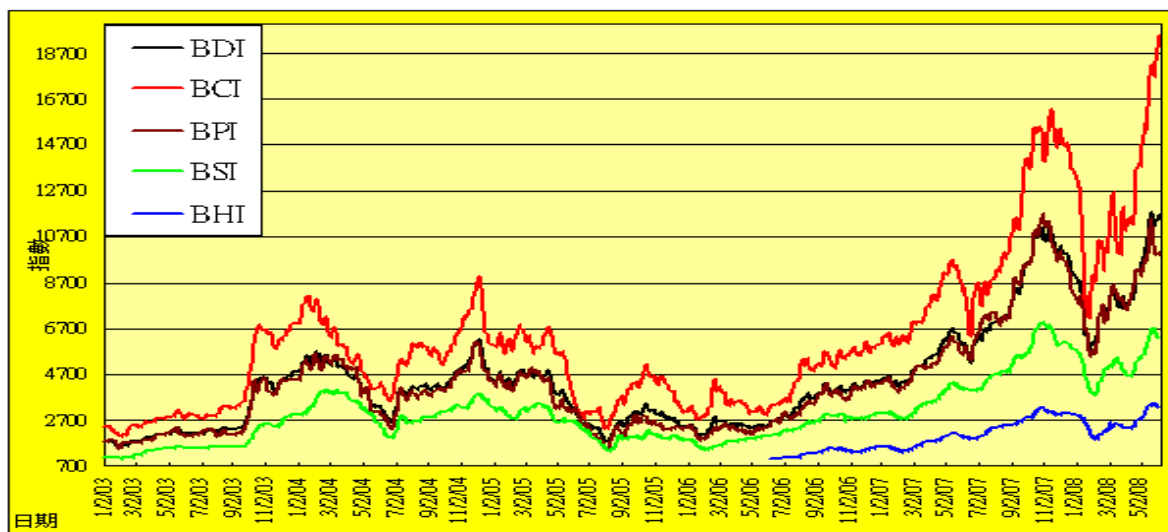


圖1 綜合指數(BDI)、海岬型(BCI)、巴拿馬型(BPI)、超輕便型(BSI)及輕便型(BHI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 二、海岬型船租金航線

《圖 2》顯示海岬型船運費指數(BCI)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。近期海岬型船市場走勢幾乎完全依靠中國進口礦砂的表演秀，中國原本礦砂需求持續穩定增加乃可預期的，受到印度礦砂減少出口及澳洲礦商與中國鋼廠遲遲無法將今年度礦砂合約調漲定案，預期漲幅不低於巴西礦砂合約價漲幅，同時，澳洲礦砂年度合約最後期限須在 6 月底作最後攤牌，否則須以現貨價計費。此環境下使中國礦砂進口商產生預期投機心理，自 3 月底



開始瘋狂進口礦砂囤積，不僅航市大量船隻湧入巴西礦砂出口港搶運，造成出口港嚴重港塞，船隻凍彈不得，而且使中國礦砂卸港港區堆積場爆滿，致抵港船隻貨無法順利卸下，船隻在卸港也嚴重耽擱，此情景已引發航市競相追逐船隻，在供應缺口擴大下，海岬型船市場價格無論大西洋或太平洋皆持續一路飆漲，加上 FFAs Paper 市場多頭趁機火上加油，其中澳洲礦砂 BHP 曾短期內以高價狂掃超過 17 艘海岬型船，以運送中國進口礦砂，致 5 月份海岬型船市場漲勢更加兇猛。煤炭海運貨載雖不若礦砂貨載能顯著激化航市波濤洶湧，但因能源價格飆漲及印度、中國進口量的增加，使煤炭海運貨載呈現穩定增長，加上煤礦出口港作業受阻與消化不良，留滯不少船隻，也增添航市船噸供給益加吃緊，為本波海岬型船市場營造如坐雲霄飛車般氣勢急速衝破去年 11 月中旬歷史高檔。海岬型船市場 4 條租金航線平均租金在 3 月底抵波段低檔 US\$112,994 後止跌反彈，一路往上衝，至 5 月份漲勢更加兇猛，5 月中旬平均租金突破去年 11 月中旬歷史高檔，並隨即穩穩站上 US\$200,000，且繼續往上挺進，雖曾因中國當局出面嚇阻囤積行為，卻僅使市場暫時出現數日回檔，隨即猛烈火勢再起，至 6 月上旬衝抵達 US\$231,593。大西洋返回遠東租金航線 3 月下旬抵波段低檔 US\$155,115，隨後止跌反彈，一路攀升，至 5 月初漲勢更加凌厲，5 月中旬不僅突破上波歷史高檔 US\$250,000 關卡，且繼續往上攻，6 月上旬衝抵 US\$282,923，近日很有可能挑戰 US\$300,000 天價。大西洋租金航線 3 月下旬抵波段低檔 US\$105,318，隨即出現止跌回升，震盪走高，5 月初漲勢更加凌厲，並突破上次歷史高檔且穩穩站上 US\$200,000，6 月上旬上漲至 US\$234,727，將進一步挑戰 US\$250,000 大關。太平洋租金航線 3 月下旬抵波段低檔 US\$111,669，隨後止跌震盪走高，5 月初漲勢轉強，5 月中旬突破上次歷史高檔，並輕鬆站上 US\$200,000 關卡，6 月上旬上漲至 US\$245,346。遠東返回歐陸租金航線 3 月下旬抵波段低檔 US\$79,875，隨後出現止跌震盪走高，5 初走勢轉強，5 月中旬突破上次歷史高檔，5 月底站上 US\$150,000 關卡，6 月上旬再突破 US\$160,000 且抵達 US\$163,375。因澳洲礦砂年度合約最後期限 6 月底須作最後攤牌，6 月上旬以後中國搶料搶船囤積風潮是否因此消失，倘若是，則中國囤積大量礦砂也需約 2 個月來消化，此期間中國進口礦砂速度應會減緩，航市應會受到衝擊而冷卻下來，價格將有大幅回跌空間。

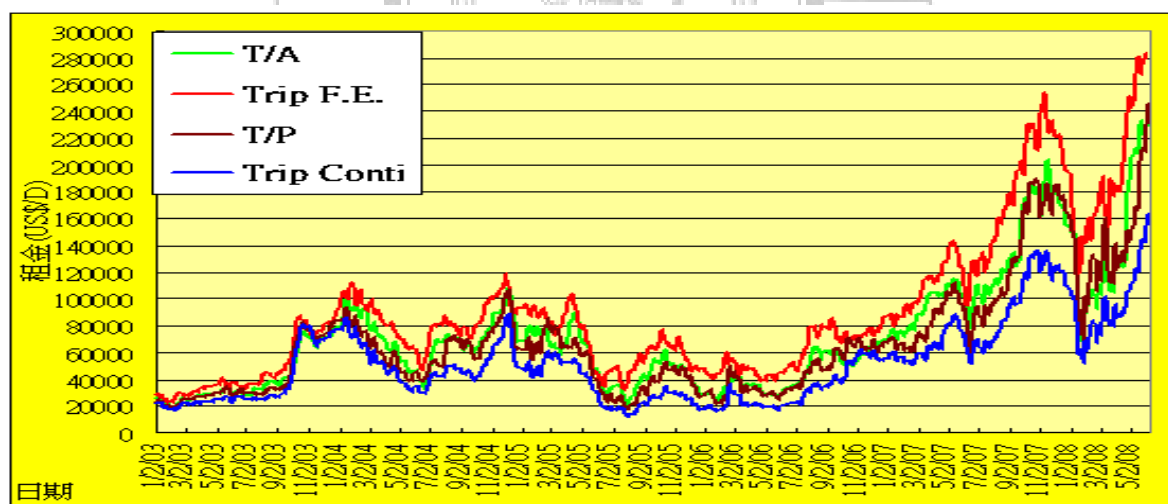


圖2 海岬型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

### 三、巴拿馬型船租金航線

《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。當海岬型船市場自 3 月下旬領先止跌反彈一路震盪走高時，引發巴拿馬型船替代效應，巴西礦砂貨載轉向以巴拿馬船承運，順勢拉動巴拿馬型船市場反轉上揚，雖然大西洋區穀物因阿根廷農人阻撓出口以抗議政府提高出口稅，仍無礙大西洋區巴拿馬型船漲勢。隨著中國煤炭出口減少和進口需求激增，以及澳洲和印尼煤炭出口供應鏈受阻，不僅導致煤炭出口港長期處於塞港，且煤炭進口國增加南非及北美的煤炭進口，使全球煤炭海運量運距增長，變相增加船噸需求。全球能源價格持續飆漲，煤炭需求更加殷切，儘管澳洲及印尼煤炭出口不順及塞港嚴重，煤炭進口商搶進意願依然不減，競相派船排隊提貨，導致不少巴拿馬型船噸滯港時間長達半個月以上。新興經濟體基礎建設大興土木，帶動建材類海運貨載持續增加，糧食價格飆漲，糧食水漲船高，帶動化肥類海運量暴增，這些次要貨載亦呈現穩定增長趨勢，為巴拿馬型船市場增添上漲的動力。自中國當局打壓礦砂囤積行為後，巴拿馬型船在大西洋區市場表現疲弱，然太平洋區市場呈現上漲格局。巴拿馬型船 4 條航線平均租金在 4 月中旬抵波段低檔 US\$60,764，一路振盪上漲，5 月初拜海岬型船市場演出噴射行情的激勵，同步帶動巴拿馬型船市場行情加速走高，5 月中下旬平均租金突破 US\$90,000，逼近去年 10 月底歷史高檔，隨後中國當局為打擊礦砂囤積，巴拿馬型船市場也受到波及，支撐力道轉弱，行情出現回檔，5 月底海岬型船市場出現瞬間止跌急速暴漲，帶動太平洋區巴拿馬型船市場止跌反彈，大西洋區缺乏支撐持續下跌，6 月上旬平均租金回漲至 US\$80,283。大西洋回遠東租金航線 4 月上旬抵波段低檔 US\$76,275，受大西洋區礦砂貨載大增，巴拿馬型船分運效應，促使船噸供不應求，租金行情一路上揚，5 月上旬登上 US\$100,000 關卡，5 月中下旬衝底最高檔 US\$118,450，然後受到中國當局打壓囤積礦砂，漲勢受挫而拉回，6 月上旬止跌回升且拉回至 US\$99,283。大西洋區租金航線在 4 月上旬抵波段低檔 US\$65,563，然後出現強勁反彈振盪走高，5 月初突破上次歷史紀錄，5 月中旬租金突破 US\$100,000，5 月中下旬衝至近期最高峰 US\$112,800，5 月下旬受到中國當局打壓囤積礦砂影響，漲勢受挫而拉回，6 月上旬回跌至 US\$87,965。太平洋區租金航線在 4 月上旬抵波段低檔 US\$54,690，隨即一路振盪走高，5 月初受到海岬型船再度急速反彈的激勵，出現強勁走勢，惟太平洋區漲勢力道不如大西洋強勁，致無法突破上次去年 10 月底歷史紀錄，5 月下旬受到中國當局打擊囤積礦砂的拖累而反轉回跌，5 月底受到海岬型船市場暴漲的激勵，出現止跌反彈，6 月上旬回漲至 US\$77,898。遠東回歐陸租金航線在 4 月上旬抵波段低檔 US\$44,044，隨後反轉上漲振盪走高，5 月上旬再度登上 US\$50,000，5 月中下旬抵近期高檔 US\$57,855，隨後受到中國當局打壓囤積礦砂的拖累，漲勢暫歇而反轉，5 月底再度反彈，6 月上旬回漲至 US\$55,987。新興經濟體似乎未受到近期美國次貸風暴所引發全球金融問題及經濟走軟的影響，強勁內需帶動全球原物料需求量穩定增加，海運量維持穩定增長，唯一短期間將視中國囤積礦砂在 6 月中旬後可能靜待消化庫存，中國進口礦砂速度將減緩，可能會衝擊到海岬型船及巴拿馬型船市場，行情回檔機會很高。

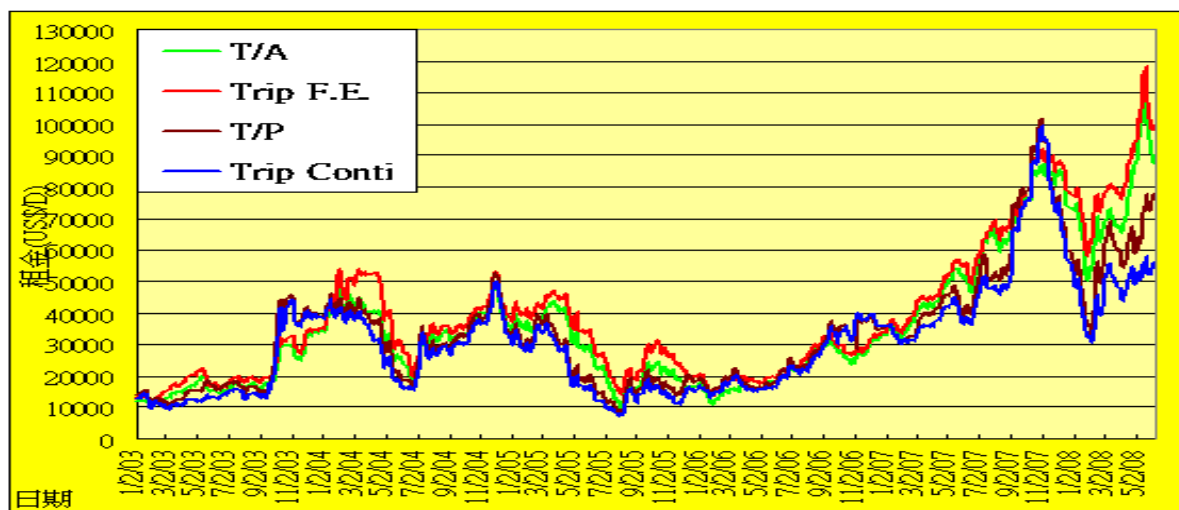


圖3 巴拿馬型船航線租金變動趨勢

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

次要大宗散裝貨載也受到全球新興經濟體不僅中國、印度及巴西等強勁內需帶動鋼材、水泥和林產品、穀類需求激增外，另中東和南亞地區建設欣欣向榮，均為全球次要大宗散裝貨載的增長貢獻卓著。依 Clarksons 預估，今年包括黃豆、化肥、糖和稻米等農業散裝乾貨海運需求量達 2.54 億噸，包括錳礦、水泥和生鐵等海運需求量達 3.4 億噸，鋼材海運量為 2.76 億噸，林產品為 1.77 億噸。其中以化肥海運需求量增幅最大達 8%。近年來全球次要大宗散裝貨海運需求呈現穩步增長，而相較近年來輕便型船噸增加相當有限，使輕便型船市場行情獲得強有力支撐且穩健上揚。

##### (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與巴拿馬型船走勢亦步亦趨，深受巴拿馬型船市場表現的影響，4 條租金航線平均租金 5 月中下旬抵近期波段高檔 US\$70,125，隨中國當局欲打壓礦砂囤積行為，大型船市場突然瞬間反轉下跌，超輕便極限型船也反轉下跌，5 月底大船因很多船被滯留港口，市場船噸供應缺口持續擴大，漲勢再起，小船市場也受惠，6 月初太平洋區市場出現止跌回升，惟大西洋區跌勢減弱，近期蘊釀反彈。大西洋回遠東租金航線 5 月份持續上漲，至 5 月中下旬衝抵波段高檔 US\$86,680，突破上次歷史紀錄，隨後受大型船拉回，也反轉回跌下修，跌勢不大，6 月上旬下修至 US\$83,385。大西洋區租金航線 5 月份持續往上攻，至 5 月中下旬抵波段高檔 US\$95,079，突破上次歷史紀錄，表現非常亮麗，5 月底拉回修正，6 月上旬下修至 US\$74,720。太平洋區表現落後大西洋區，5 月份表現持續上揚，5 月下旬曾出現數日回檔，5 月底隨大船反彈而止跌上漲，6 月上旬上漲至 US\$58,375，惟未能超越前次歷史高檔紀錄。遠東返回歐陸租金航線 5 月中旬展現反彈格局，惟漲勢力道不夠強勁，無法越過歷史高檔紀錄，6 月上旬拉回至 US\$44,213。

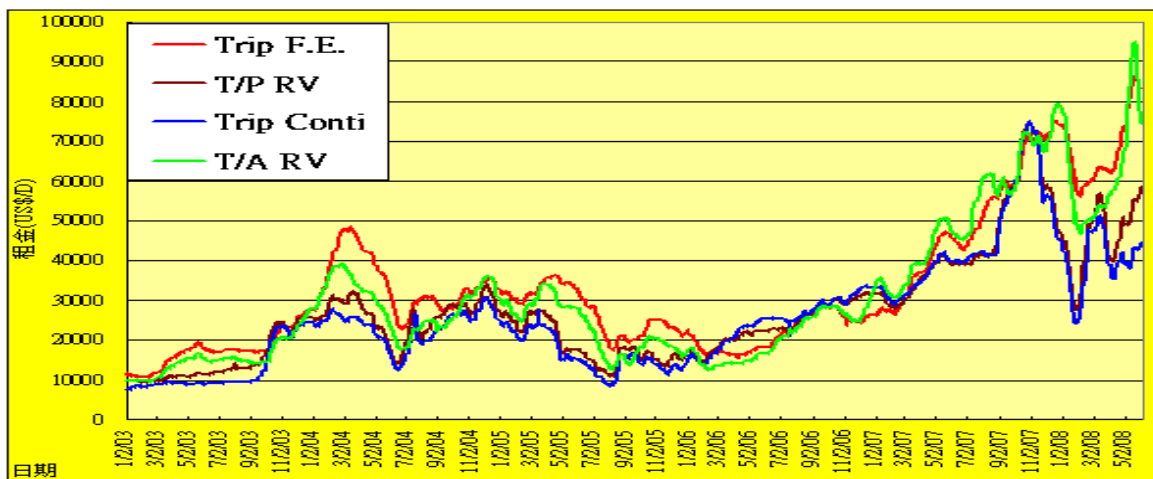


圖 4 超輕便極限型船航線租金變動趨勢

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。大西洋區次要散裝乾貨海運需求增長速度快速，包括穀類、水泥、鋼材等，需求船噸穩定增加，供應量趕不上需求，租金漲勢優於太平洋區，其實太平洋區海運量持續增加，惟船噸累積聚集不少，導致太平洋區漲勢受到抑制。輕便型船大西洋區租金航線自 5 月持續上漲，5 月下旬突破去年 10 月底締造高檔紀錄 US\$49,682，再刷新紀錄突破 US\$60,000 關卡，抵達 US\$60,450，惟跟隨大船回跌，至 6 月上旬持續下挫，回跌來到 US\$55,660。太平洋區租金航線表現大不如大西洋區，5 月持續上漲，至 5 月中下旬來到波段高檔 US\$37,900，惟未能突破去年 10 月底締造歷史高檔 US\$45,041，隨即受大船下跌拖累而反轉向下修正，6 月上旬持續走跌，租金下修至 US\$36,996。

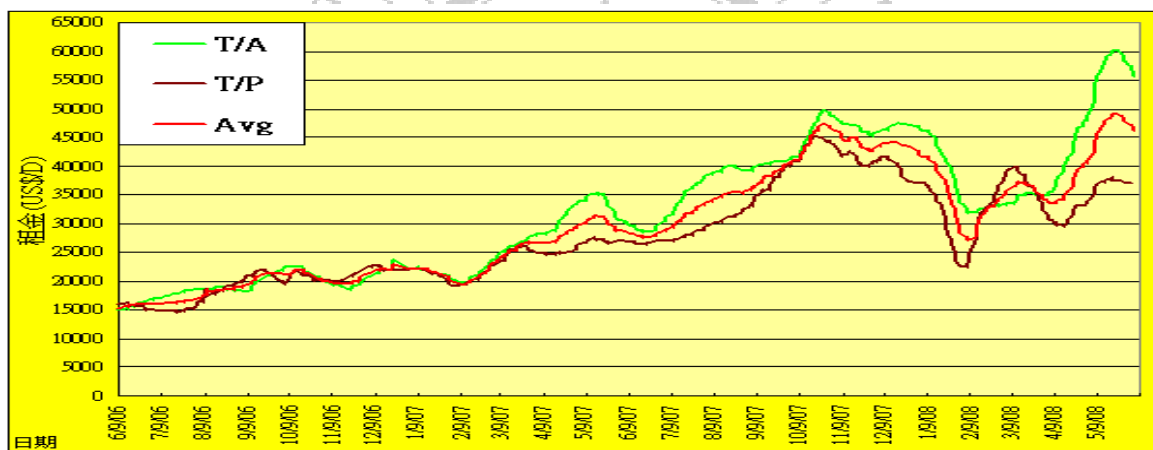


圖 5 輕便型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、國際油價市場

- (1) 新興經濟體經濟成長持續表現強勁，對石油消耗與日俱增，OPEC 剩餘產能偏低，非 OPEC 成員國原油生產成長緩慢，以及能源生產投資不足下，難以因應需求增長，國際油價長期仍看漲。5 月下旬已突破每桶 135 美元，短短兩星期飆升近 20%。全球原油市

場供應吃緊、美元貶值、人為炒作及產油國政治不穩定等造成油價狂飆的主要因素，OPEC 成員國認為並非原油產能投資不足造成此波油價飆漲的主因。

- (2) 由於全球市場原油供應緊縮但需求仍強勁，加上美伊關係出現緊張，擔憂伊朗供油受影響，以及美國發布原油和汽油庫存雙雙意外下滑，加劇油價飆漲力道，在 5 月下旬國際油價出現狂飆，漲破每桶 135 美元，創下歷史天價，5 月底炒家逢高獲利了結，原油價格出現較大回檔，6 月初來到每桶 124 美元左右。今年以來國際油價漲幅已逼近 40%，讓高度仰賴石油的運輸業和廣大消費者大喊吃不消。能源價格高漲，不僅讓各國面臨通膨升高，也讓企業和百姓生活成本升高，將不利於全球經濟成長。原油價格持續攀升逼得各國都得調整汽柴油零售價格，民生物資及運輸成本大幅上漲，各國皆須與通膨進行大作戰。
- (3) 《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。國際原油價格近期需求增加、供給不足及人為炒作等因素的衝擊，曾突破每桶 135 美元，雖投機客逢高獲利了結，價格稍為回跌，惟新興經濟體消費若未收斂，油價長期仍看漲。台灣船用油價 5 月上旬一舉站上 US\$600/MT 關卡，最高達 US\$690/MT，差點登上 US\$700/MT，6 月上旬回檔至 US\$618/MT。新加坡最高 5 月上旬穩穩站上 US\$600/MT，最高曾抵 US\$675/MT，6 月上旬回檔至 US\$602/MT，將跌破 US\$600/MT。鹿特丹 5 月中下旬跟著登上 US\$600/MT，最高來到 US\$629/MT，5 月底跌回 US\$600/MT 以下，6 月上旬回檔至 US\$566/MT。

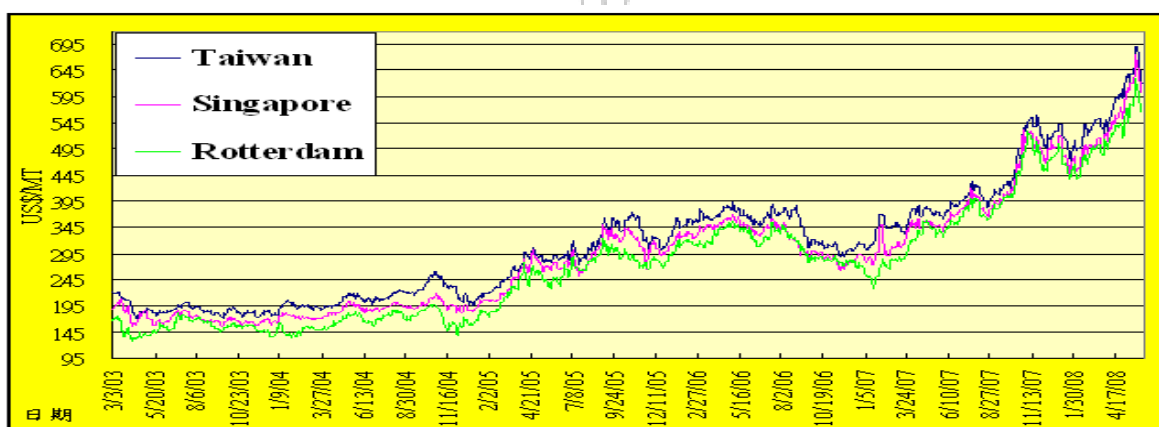


圖6 國際船用燃油變動趨勢

資料來源：Bunkerworld 及中油牌告

## 六、市場展望分析

### (一) 需求面分析

- (1) 最近航市突然大幅飆漲，應可歸咎於人為炒作成份居多，中國礦砂進口商瘋狂進口礦砂囤積，引發搶船搶貨風潮，加上 FFAs Paper 市場多頭趁機火上加油，以及礦砂裝卸貨港擁塞凍結不少船隻，加劇船噸供應缺口的擴大，激勵航市價格一飛沖天，再度刷新去年 11 月中旬歷史新高，儘管中國當局出面打壓囤積行為，惟效果似乎有限。然澳洲礦商與中國鋼廠今年度礦砂合約價將於 6 月底須作最後攤牌，故

6月中旬以後投機行為應告消失，加上囤積礦砂需約2個月消化，預期約2個月時間中國進口礦砂速度將減緩，屆時航市將恢復平靜，行情有下跌空間。

- (2) 美國次級房貸風暴持續延燒，不僅美國經濟持續衰退，歐洲及日本國家也受到拖累。雖新興經濟體依賴強勁內需，經濟成長依然強勁，需求原物料有增無減，惟新興經濟體大量消耗全球原物料，已引發全球物價全面大幅飆漲，造成全球籠罩在通膨危機，尤其新興經濟體通膨最嚴重，除非新興經濟體節制犧牲經濟成長，提高利率及幣值升值，以抑制原物料需求熱度，否則全球經濟無法避免將走入蕭條時代，由於全球高通膨將越來越嚴重，引發政治暴動或甚戰爭可能性升高。經濟學者認為明後年全球經濟步入蕭條期可能性很大，屆時將嚴重影響海運貿易量的增長，對未來海運市場表現榮枯有關鍵影響。

## (二) 船噸供給面分析

- (1) 今年散裝乾貨船新船噸增加相對溫和，單殼油輪改裝散裝乾貨船速度過程不順利，迄今僅個位數字完成改裝，加上今年油輪市場表現好轉，又吸引單殼油輪重返油輪市場營運，故油輪改裝應不會引起今年船噸供應過剩疑慮。
- (2) 依 Clarkson 報導名目新船訂單交船量在明後年暴增，惟據報導中國及南韓二線船廠因船價太高、缺乏技術工人、欠缺造船經驗，及缺乏船舶設備(如主機、艙蓋及 Crane)，導致交船延誤或無法交船，引起銀行不願意為船廠及買方背書出具 Refund Guarantee 及 Payment Guarantee，訂單招致撤單及取消合約，據稱約有 20~30% 訂單有問題，側面查證多數為小船訂單，海岬型及巴拿馬型船訂單受影響應屬有限，故明後年兩型船舶噸供給應無法避免將出大量，若又加上新興經濟體經濟冷卻，減緩原物料需求，以紓緩通膨壓力，然散裝乾貨船市場也無法幸免於難。



### 專題報導

## 全球散裝船海運市場分析及展望 (下)

陳永順\*

### 四、船噸供給面分析

#### (一) 各年度三大主要船型營運噸位及增長變動

由表 4-1 及圖 4-1 說明及顯示三大主要散裝船型各年營運噸位增長變動，散裝船噸位在 2002 年出現較大增幅後，2003 年因前幾年航市不佳，致新船噸萎縮，儘管 2003 年下半年航市急速飆漲，貨櫃船及油輪市場也同步表現優異，投資人皆競相訂建新船，惟船廠偏好接貨櫃船及油輪訂單，這些訂單佔據多數塢位至 2009 年，排擠散裝船新船訂單，使 2009 年前各年散裝船新船增量趕不上貨載需求船噸增

\* 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

量，以致於散裝船市場行情持續飆漲且屢創歷史天價。自 2009 年後除貨櫃船及油輪新船訂單因 2006 年下半年船噸供給壓力而抑制兩類市場表現，使 2009 年後貨櫃船及油輪新船訂單減少，船廠塢位轉接散裝船訂單，加上中國三大新造船基地開始產能釋放，也加入建造散裝船行列，散裝船新船訂單開始湧現，尤其 2010 年訂單量超過 2007 年或 2008 年 2 倍，2010 年以後新船訂單暴量增加。2009 年以後，以海岬型船新船訂單增加最大，其次輕便極限型，巴拿馬型船相對較溫和。

表4-1 三大主要散裝船型各年營運噸位統計

主要船型	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
海岬型船(Cape)(M.DWT)	86.6	85.3	89.2	93.4	102.1	110.8	120.8	130.9	140.8	160.1	198.9
年度增長(%)	5.5%	-1.5%	4.6%	4.7%	9.3%	8.5%	9.0%	8.4%	7.6%	13.7%	24.2%
巴拿馬型船(Pmx)(M.DWT)	65	67.1	78.9	80.1	86.4	93.7	101.9	109.8	117.65	126.25	139.25
年度增長(%)	-5.0%	3.2%	17.6%	1.5%	7.9%	8.4%	8.8%	7.8%	7.1%	7.3%	10.3%
輕便極限型船(Hmx)(M.Dwt)	45.5	50.3	54.2	57.0	61.3	66.8	71.6	77.7	85.5	97.8	108.3
年度增長(%)	-19.0%	10.5%	7.8%	5.2%	7.5%	9.0%	7.2%	8.5%	10.0%	14.4%	10.7%
Total(M.DWT)	197.1	202.7	222.3	230.5	249.8	271.3	294.3	318.4	343.9	384.1	446.4
年度增長(%)	-4.6%	2.8%	9.7%	3.7%	8.4%	8.6%	8.5%	8.2%	8.0%	11.7%	16.2%

資料來源：World Shipyard Monitor, Clarkson ,10,2007

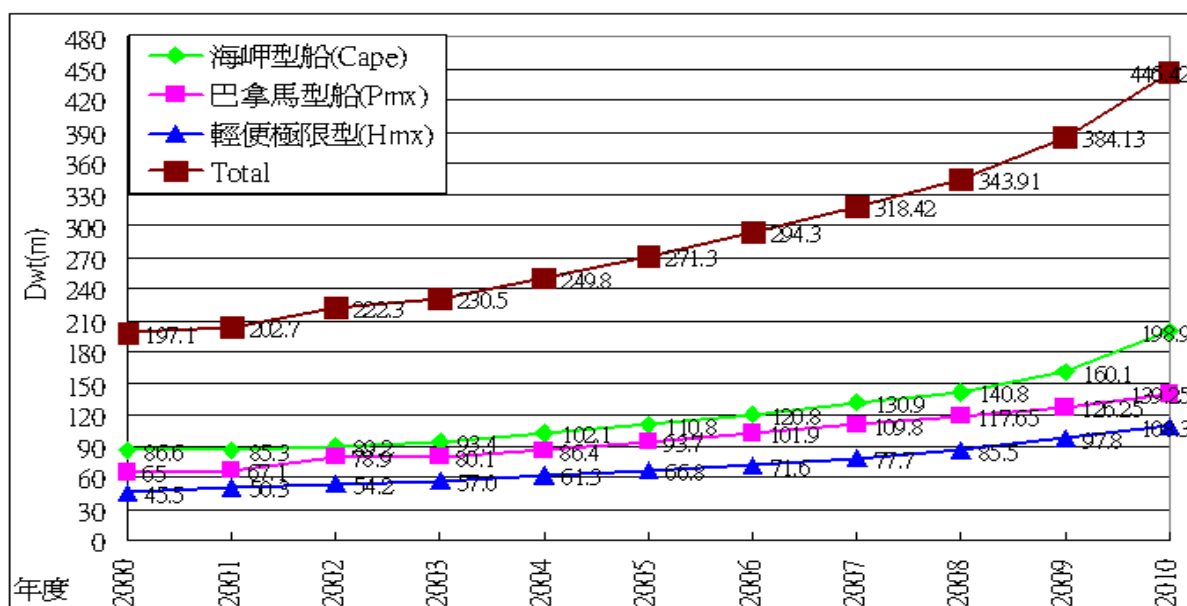


圖4-1 三大主要散裝船型年度營運噸位統計

資料來源：World Shipyard Monitor, Clarkson ,10,2007

## (二) 解體船噸位統計

2003 年下半以來迄今航市表現亮麗，逾齡船仍炙手可熱，為船東帶來可觀利潤，船東捨不得解體，故 2003 年迄今解體船噸數極為有限，根據 Clarkson 預估 2008 年解體船噸位將明顯增加，三大船型合計將達 3 百萬 Dwt。除非未來航市表現欠佳，逾齡船營運無利可圖下，以及港口當局限制船況欠佳船隻靠泊營運，才有可能加速逾齡船解體。

表4-2 三大主要散裝船型各年度解體船噸位統計

三大主要散裝船型各年解體噸量				(單位：M.Dwt)			
Type	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*
海岬型船(Cape)	1.3	0.6	0	0.2	0.3	0.6	1.6
巴拿馬型船(Pmax)	1.4	0.6	0	0.2	0.5	0.7	0.7
輕便極限型船(Hmax)	0.5	0.6	0.1	0.1	0.2	0.7	0.6
Total	3.2	1.8	0.1	0.5	1.0	2.0	2.9

資料來源：World Shipyard Monitor, Clarkson ,10,2007

### (三) 港口擁塞統計

自 2003 年後，煤炭及礦砂需求大增，急來大量船隻湧入港口提運搶料，導致原料生產供應、港口及內陸運送等物流管理系統無法負荷，因而船隻候裝嚴重延遲，使原本船噸供應吃緊下更加雪上加霜，助長航市價格越漲越兇猛。澳洲煤炭出口港在 2006 年底至 2007 年第 3 季船隻滯港達逾 20 天。澳洲礦砂出口港每年 2-3 月颶風嚴重阻礙港口作業，常發生嚴重塞港。

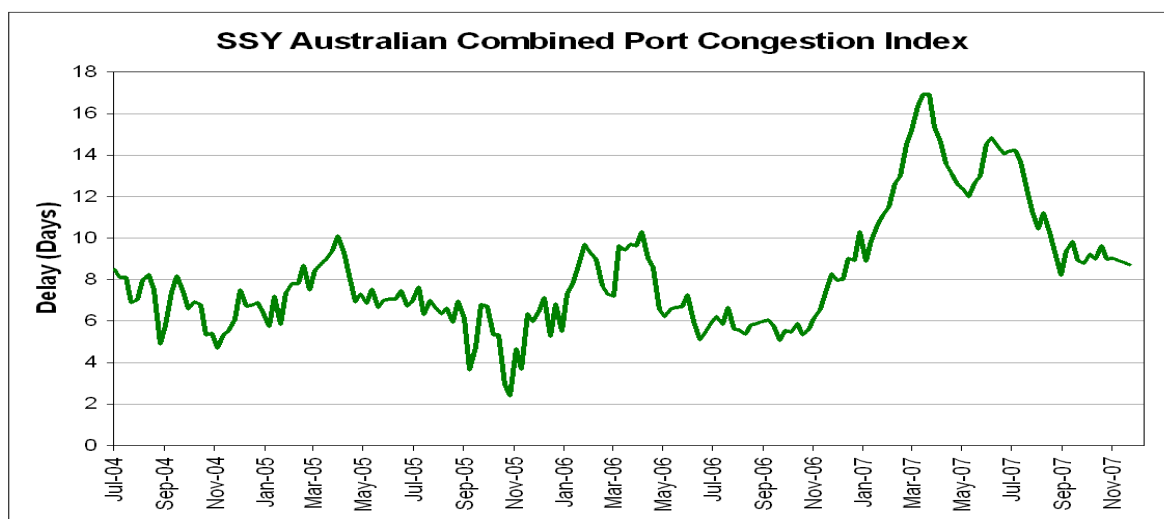


圖4-2 澳洲煤炭及礦砂出口港塞港情況

資料來源：SSY Shipbroker Report, London,12,02, 2007

## 五、海運市場行情分析

波羅的海海運交易所自 1985 年仿芝加哥商品交易所建立海運運費指數(Baltic Freight Index)，各別建立散裝乾貨船運費指數及油輪運費指數。因為海運市場環境變遷、船舶科技發展及投資人需要，此運費指數曾歷經多次變格，迄今，波羅的海運乾貨船運費指數架構為：散裝乾貨船運費綜合指數(Baltic Dry Index, BDI)，其底下分別由三個次指數所組成；包括海岬型船運費指數(BCI, 以 172,000Dwt 為標準型)、巴拿馬型船運費指數(BPI, 以 74,000Dwt 為標準型)及超輕便極限型船運費指數(BSI,以 52,000Dwt 為標準型)，另又有輕便型船運費指數(BHI, 以 28,000Dwt 為標準型)尚未納入綜合指數。除海岬型船運費指數組合航線中包含 6 條論程運費航線及 4 條論時租金航線外，其他船型運費指數僅包含論時租金航線，顯示以論時租金才能百分之百彰顯當時市場船舶時間價值，因論程運費同時隱含船舶時間價值、航次燃油成本及港埠成本(或包括貨物裝卸作業費)，其無法完全反應船舶時間價值，船舶時間價值才是真正船舶商品對船舶所有人貢獻獲利來源。此運費指數每日倫敦時間下午 3 點報導，每一船型指數分別由多家歷史



悠久、頗具規模並全球知名船舶經紀商所組成評價小組，依據組合航線的定義給予密封定價，其結果深獲市場投資人的信賴，並作為市場行情參考指標，甚至擴充發展出海運衍生商品市場交易，即所謂 FFA 交易市場，現在此市場交易資金規模擴張非常快，已超過實體市場交易規模。準此，以下分別就運費指數及三大標準船型 4 租金航線租金等加以分析，以介紹代表各船型運費市場變動趨勢。

### (一) 波羅的海運費指數

2003 年新興市場快速崛起，尤其中國大陸，需求進口大量原物料，及出口鋼材類建築材料及機械等帶動需求大小船噸大增，在供不應求、塞港及貨流改變延長運距等因素下，加上市場投機客趁勢炒作拉抬，致散裝船市場價格失控，長期連翻飆漲，租方幾乎棄械投降，一路追價，船東變本加厲一路喊高，使航市價格屢創歷史天價。以大型海岬型船漲勢最兇悍，在比價及替代效應下，巴拿馬型船隨即同步走揚，超輕便極限型船又受到巴拿馬型船比價替代效應也跟隨飆漲。輕便型船在新興國家及中東油金暴利加速建設及工業擴充，帶動強勁需求輕便型船，推升輕便型船價格長期穩定上揚。運費指數紛紛於 2007 年 11 月中旬飆漲至歷史高點，因 2008 年度礦砂買賣合約價談判在即，中國大陸占礦砂進口一半，買方主導權移轉至中國大陸鋼廠，礦砂合約價漲幅大小中國大陸鋼廠利害關係至大，為此中國大陸當局為降溫礦砂熱度，營造有利談判籌碼，於是規定審批礦砂進口管制，防止貿易商盲目囤積，加上，巴西礦砂出口因毫雨重創礦坑生產及內陸鐵路，致無法供料，以及巴西礦砂出口碼頭遭船隻撞損，作業中斷等接連影響，使巴西礦砂出口量劇減而延後供料，中國大陸轉向近距離且採用巴拿馬型船隻承運，導致海岬型船交易清淡，船噸需求疲弱，加上聖誕節長假來臨，船東殺價搶生意，致海岬型船運費行情領先連翻重挫，巴拿馬型船運費行情因而受到拖累也不支倒地，隨後，超輕便極限型船及輕便型船也交易鈍化，運費行情紛紛自高檔回跌。綜合指數在 11 月中旬締造輝煌一頁達 11,039 點，隨後應聲急挫，在年底下挫至 9,143 點，長假結束回復正常作業後較有機會持穩或甚反彈，惟 2008 年運費行情將面臨諸多不利因素的衝擊，似乎整體表現將比 2007 年遜色，或許不排除下半年將出現大幅下挫的可能性。

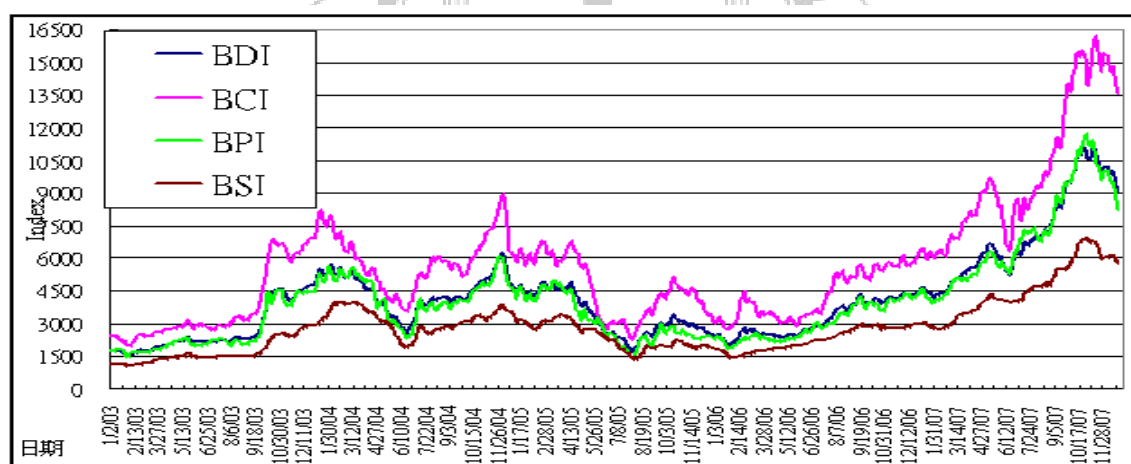


圖5-1 綜合指數(BDI)、海岬型船(BCI)、巴拿馬型船(BPI)及超輕便極限型(BSI)

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

### (二) 海岬型船航線租金

海岬型船拜中國持續大量增加礦砂進口，引發全球鋼廠搶船搶料戲碼，原料出

口物流的生產、內陸運輸及港口無法負荷，致船噸缺口持續惡化，導致租金連翻上漲，屢創天價，至 2007 年 11 月中旬衝抵歷史高價，旋即聖誕長假來臨，中國大陸管制礦砂進口及巴西礦砂出口受阻等，使礦砂貨載海運量頓時萎縮，船噸需求減弱，致船東殺價及租方縮手觀點，租金行情全面連翻下挫，至 12 月底，從高檔下挫幅度達 18%。長假結束回復上班應可跌幅縮小或止跌回穩，惟 2008 年航市表現環境已不如過去一年，多數投資人已對未來航市表現持較保守看好。大西洋回遠東租金曾於 11 月中旬衝破 US\$250,000，至 12 月底回挫差點跌破 US\$200,000。大西洋區租金也曾攻上 US\$200,000，至 12 月底下跌近 US\$150,000，太平洋區最高站上 US\$180,000，至 12 月底跌破 US\$164,000，遠東回歐陸最高平均租金曾逼近 US\$136,000，至 12 月底跌破 US\$110,000。

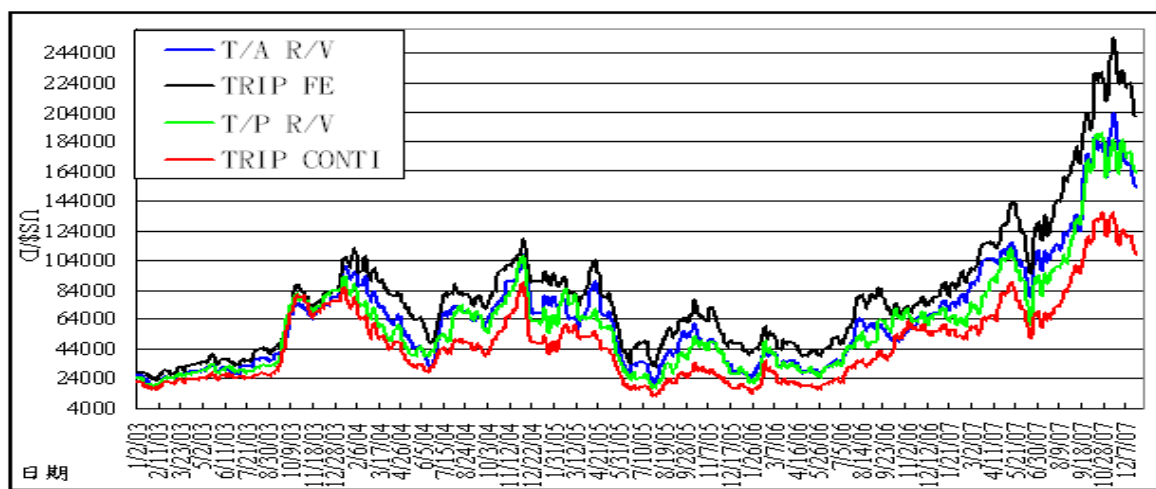


圖5-2 海岬型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

### (三) 巴拿馬型船航線租金

巴拿馬型船除受惠礦砂海運急速擴增外，全球耗用能源大增，引爆全球搶能源，使燃煤海運量暴增，加上塞港及運距拉長，致船噸供不應求，租金連翻上漲，又與海岬型船比價替代效應的激盪下，加劇巴拿馬型船租金漲勢，走勢與海岬型船大趨一致，2007 年下半年歷經近 5 個月一路激情演出，行情屢創歷史新高，至 11 月中旬受到海岬型船市場連翻重挫的拖累，而同步走跌，跌幅加劇，從高檔迄 12 月底跌幅達 26%，長假結束應會縮小跌勢或止跌回升。近年來太平洋區為重要煤炭出口地區，使太平洋區市場表現優於大西洋區，一改傳統大西洋區為穀類出口地區，大西洋區航市表現超越太平洋區。大西洋回遠東租金曾於 10 月底曾攻上 US\$92,000，至 12 月底回挫跌破 US\$79,000，大西洋區租金最高來到 US\$87,000，至 12 月底跌破 US\$74,000，太平洋區最高曾登上 US\$100,000，至 12 月底急速重挫且跌破 US\$60,000，遠東回歐陸最高平均租金曾逼近 US\$95,000，至 12 月底跌破 US\$56,000。

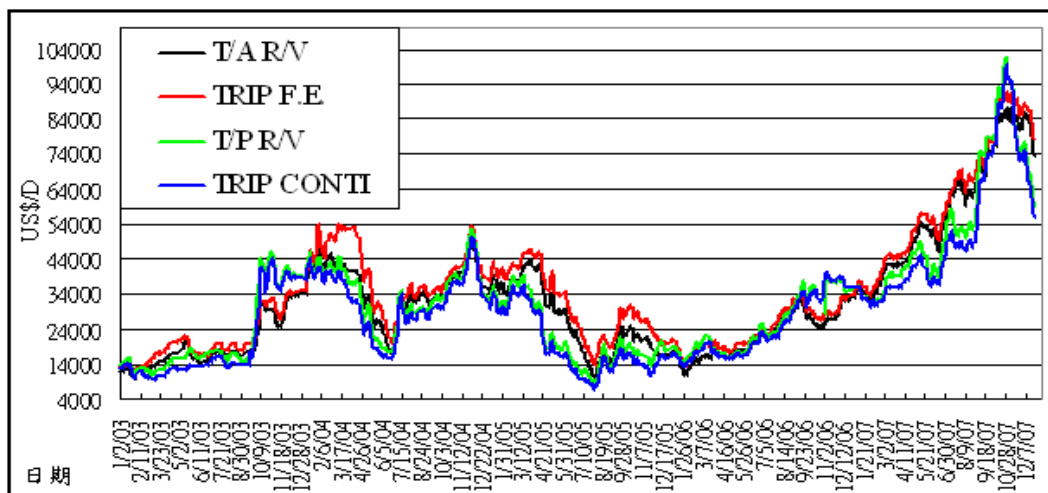


圖5-3 海岬型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

(四) 超輕便極型船航線租金

受惠新興國家進出口物質持續旺盛，需求輕便型船大增，激勵租金穩健上揚，走勢與大型船相關度不高，原料海運量增長及塞港對輕便型船無直接受惠，比價替代效應不顯著。惟新興市場開發動力不停止，輕便型船需求穩定，儘管租金漲勢不若大船兇悍，但租金走勢穩健，不會暴漲暴跌，10 月底抵歷史高檔，隨後呈現振盪緩慢走跌。儘管 11 月中旬較大型船行情紛紛全面大下挫，雖超輕便型船難免受到拖累，惟大西洋區依舊獲得支撐，太平洋區則出現明顯下挫，整體平均租金從高檔至 12 月底下修幅度約 15%。大西洋回遠東租金曾於 10 月底曾攻上 US\$72,000，稍為拉回再度走強，12 月中旬再攻佔 US\$75,000 後拉回，12 月底來到 US\$74,267。大西洋區租金 10 月底曾登上 US\$72,000，雖歷經一個月振盪小幅下修，11 月底出現強勁上漲，至 12 月底上漲逼近 US\$80,000，來到 US\$79,314，太平洋區 10 月曾登上最高衝破 US\$75,000，旋即一路走跌，至 12 月底跌破 US\$48,000，來到 US\$47,495 左右，遠東回歐陸最高平均租金 10 月底曾逼近 US\$75,000，旋即一路下滑，至 12 月底跌破 US\$46,000，來到 US\$45,406。

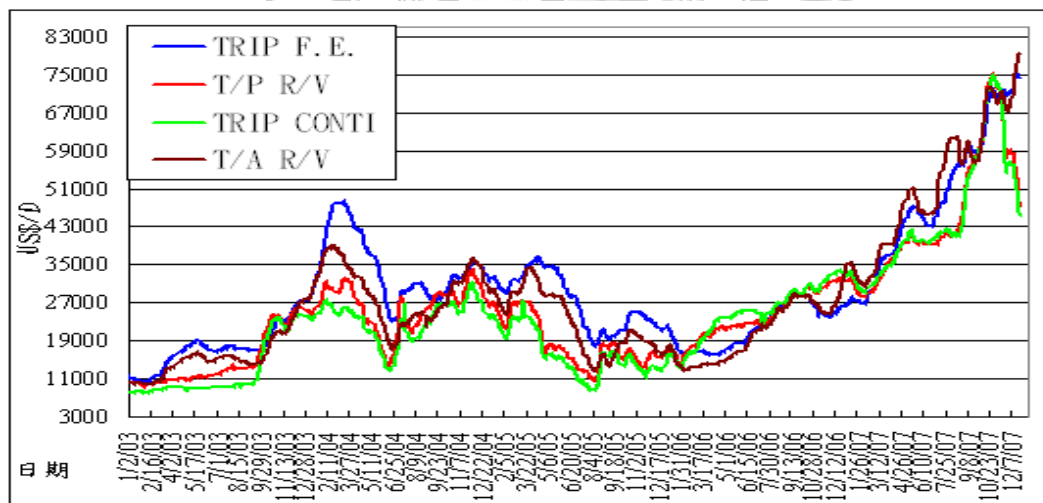


圖5-4 超輕便極限型船航線租金變動趨勢

資料來源：Baltic Freight exchange Limited

### (五) 國際船用燃油價格

儘管國際船用燃油因原油價格持續飆高且屢創歷史天價，惟不影響船東收益，散裝船燃油運輸成本可完全轉嫁租方負擔。燃油價格飆漲致貨品進口成本大增，而導致民生物價上揚，通膨更加嚴重。國際原油除全球需求大增，供給極限，加上產油國大多處於地緣政治不穩定，天候干擾海上鑽油供給及消費大國庫存消長等影響油價走勢。加上美元幾近崩盤，基金趁機炒作，加劇油價飆漲且屢創天價。近年來全球船舶規模急速擴大，煉油廠供應船用燃油受限，致船用燃油漲勢兇猛，台灣船用燃油曾於 11 月下旬上漲至最高逼近 US\$560/MT，新加坡及鹿特丹 11 月上旬最高逼近 US\$530/MT。隨後，美國次級房貸重挫美國經濟，美國消費緊縮，市場預估全球最大石油消費市場美國將出現用油減少，此將緩和全球石油供給緊張問題，加上 2007 年暖冬用油不會劇增，使油市緊繃格局出現和緩，國際船價獲得紓緩而走跌，12 月中旬油價來到波段低檔，台灣差點跌破 US\$500/MT，新加坡跌破 US\$470/MT 及鹿特丹跌到逼近 US\$450/MT。年終受到德州和墨西哥灣近來天氣惡劣，影響供貨，加上美國的原油庫存，降到近三年來最低水準，市場擔心冬天供需失衡，導致油價再度走強，12 月底台灣油價再度回到近 US\$530/MT，新加坡及鹿特丹也分別回漲至 US\$499/MT 及 US\$480/MT。

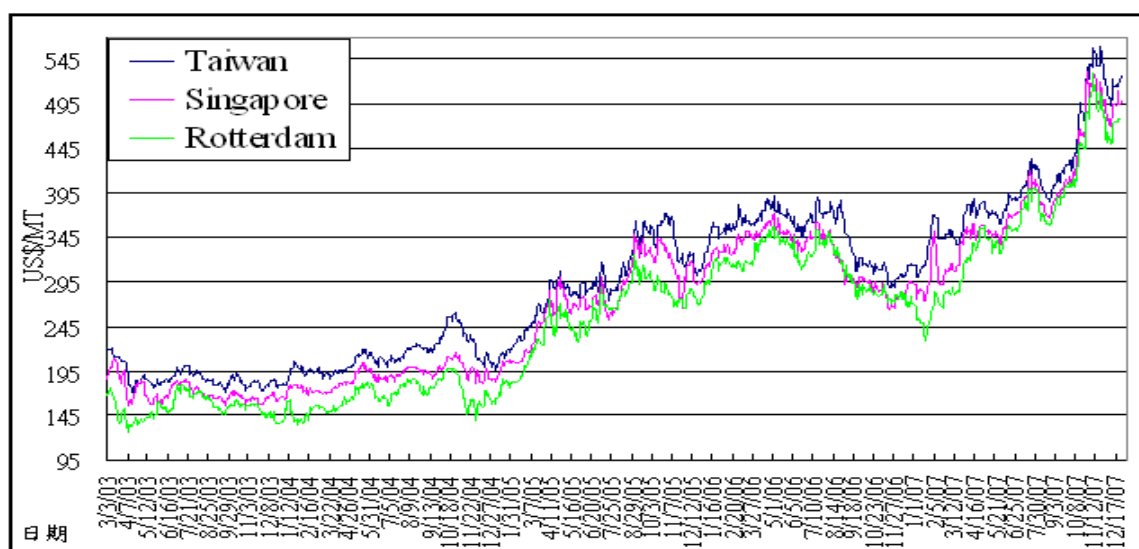


圖5-5 國際船用燃油變動趨勢

資料來源：Bunkerworld 及中油牌告

## 六、結論及未來展望

### (一) 2003~2009年爆炸期，2010年回歸常態

#### 1. 供給面方面：

2003 年新興國家崛起，引爆全球狂掃原物料及能源，帶動全球海運長達 5 年暴衝大多頭期，航市租金、運費及船價等驚聲漲，船東幾乎賺了好幾翻。航市大好拉動全球造船產業急速擴展，投資人荷包滿滿對產業前景充滿信心，競相加碼訂建新船。中國大陸及新興國家也加入發展造船行列，南韓為鞏固造船龍頭地位，也加速擴充建船設施擴大產能，全球造船產能陸續於 2009 年後開始釋出，以中國大陸三大造船基地為最突出，以滿足大量新船訂單湧入。由圖 6-1 顯示自 2009 年以後新船訂單大幅增加，2010 年將達到最高峰。圖 6-2 顯示 2011 年以後全球造船產能

全部到位加入生產行列，全球產能大於需求的可能性非常高，加上 2009 年後航市將出現供過於求，2010 年持續擴大，航市無法避免出現大幅下修，新船投資訂單退潮，船價隨之下跌，惟須待船廠開天窗後新船訂單價格才可能出現大幅下調。

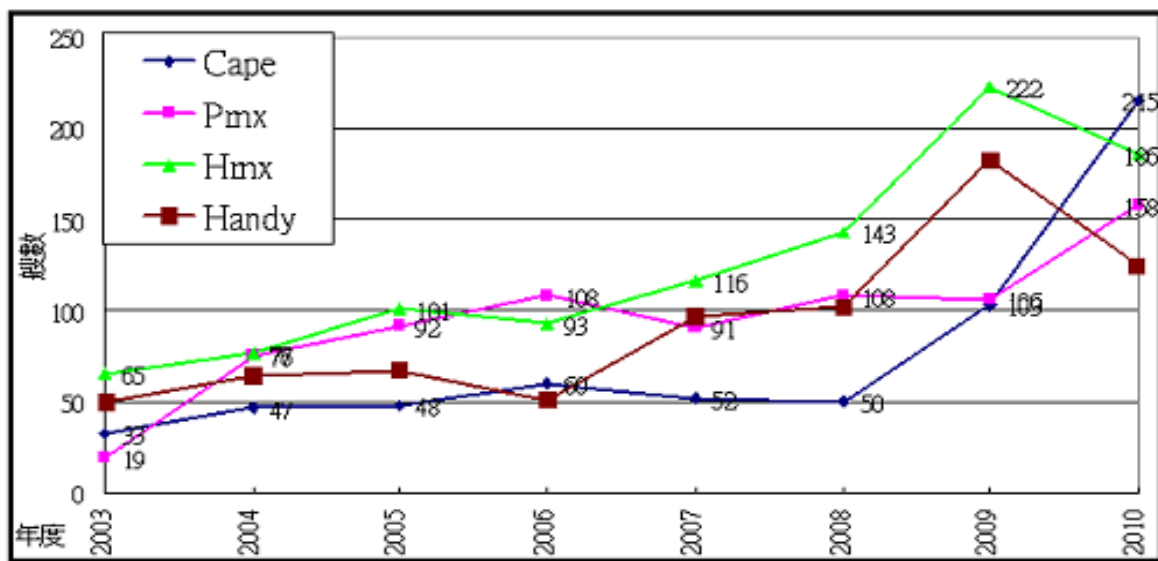


圖6-1散裝船各年度新船訂單及交船量

資料來源：World Shipyard, Monitor, Clarkson.10, 2007

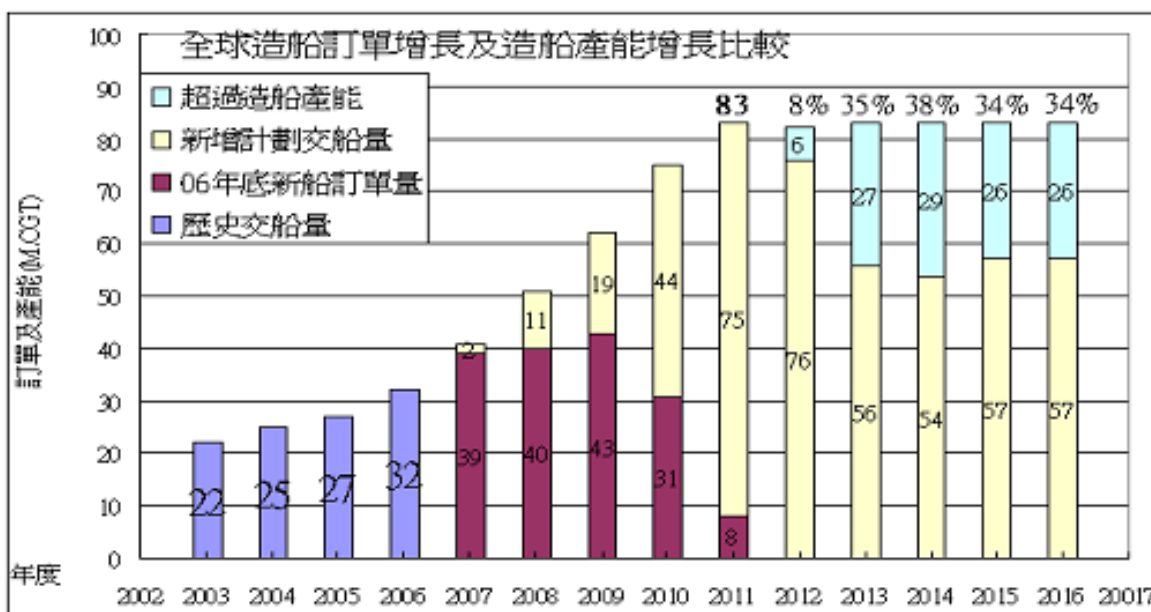


圖6-2全球造船廠產能及接單量

資料來源：美國驗船協會研究報告，秋季,2007

2. 需求面方面：

美國次級房貸風暴蔓延全球，不僅重創美國經濟，並拖累歐洲及日本等工業化國家，眾多研究機構皆看壞歐盟及日本等明年經濟表現。新興國家經濟表現依然強勁，但飽受油價及原物料價格飆漲衝擊，物價及生產成本大增，通膨問題日益升高，貿易進口國消費能力降低，新興國家經濟難以幸免。散裝海運市場表現幾乎看中國臉色，中國經濟過熱，幣值升值，通膨嚴重，當局持續調高利率，致力冷卻經濟。中國連翻祭出審批許可、金融及關稅等措施，限制高污染及高耗能產業擴充，鋼鐵首要控管產業，取消鋼材出口退稅並課徵出口稅，出量顯著降低。歐盟控訴鋼

材傾銷，將課徵懲罰性關稅，中國承諾限縮鋼鐵產量。明年度礦砂合約價在礦商強力主導下，調漲 50% 將無法避免，加上運輸成本飆高，致鐵廠煉鋼成本大增，倘若無法轉嫁，將迫使鋼廠減產。由圖 6-3 顯示船噸實質增長(修正港塞所耗損船噸)及貨載增長間同期互動關係，2003-2008 年期間貨載增長高於船噸實質增長，印證需求大於供給，然自 2009 年後供給遠超過需求，顯然航市榮景將出現重大變化，航市行情出現大幅下修應無法避免。

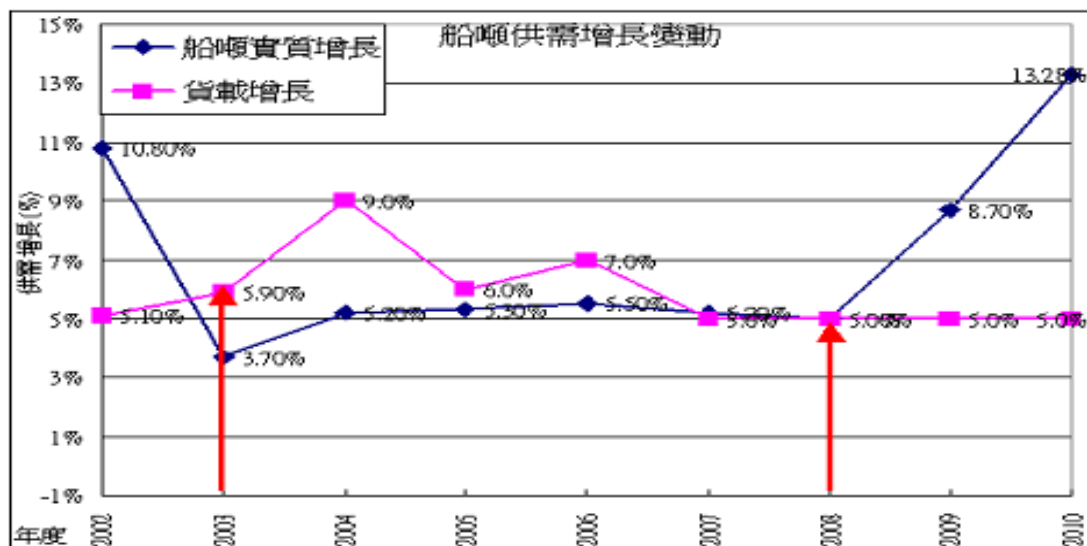


圖6-3 未來船噸供需態勢變化

資料來源：作者製作

## (二) 船舶規模急速擴大，船員將供不應求

2003 年後航市大多頭，吸引大量資金競相投入新船建造，以及大肆擴充造船廠產能，促使全球無論散裝船、貨櫃船、油輪及 LNG 船等船隊規模急速擴大。由表 6-1 及圖 6-4 顯示以散裝船為例 2009 年比前一年增加 614 艘及 2010 年又比前一年增加 684 艘，分別成長 8.6% 及 8.8%。亦即同期全球需求船員人力將以同幅度增長。過去新興國家尤其中國、印度、越南、菲律賓及印尼等為船員人力輸出國家，近年來這些國家快速發展自有船隊，自身需求增加，加上這些國家經濟發展快速，陸上就業機會多，生活水平提高，致上船意願降低。過去仰賴這些國家供應船員勞力之國家船公司，已面臨船員薪資及勞動條件升高，且難覓素質高船員，此困境即將衝擊船公司船隊擴充及船舶管理。國際社會尤其港口機構對船舶安全管理 要求越來越高，船舶電腦化及自動化操縱，船舶資產昂貴且市場時間價值非常高，為避免營運中斷而造成營運損失，更需高素質船員。

表6-1 散裝船規模增長統計 (單位：艘)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cape	658	713	764	814	917	1132
Pmx	1301	1399	1488	1596	1702	1860
Hmx	1411	1500	1614	1757	1979	2165
Handy	2768	2765	2848	2950	3133	3258
Total	6138	6377	6714	7117	7731	8415
增長(%)		3.9%	5.3%	6.0%	8.6%	8.8%

資料來源：World Shipyard, Monitor, Clarkson.10, 2007

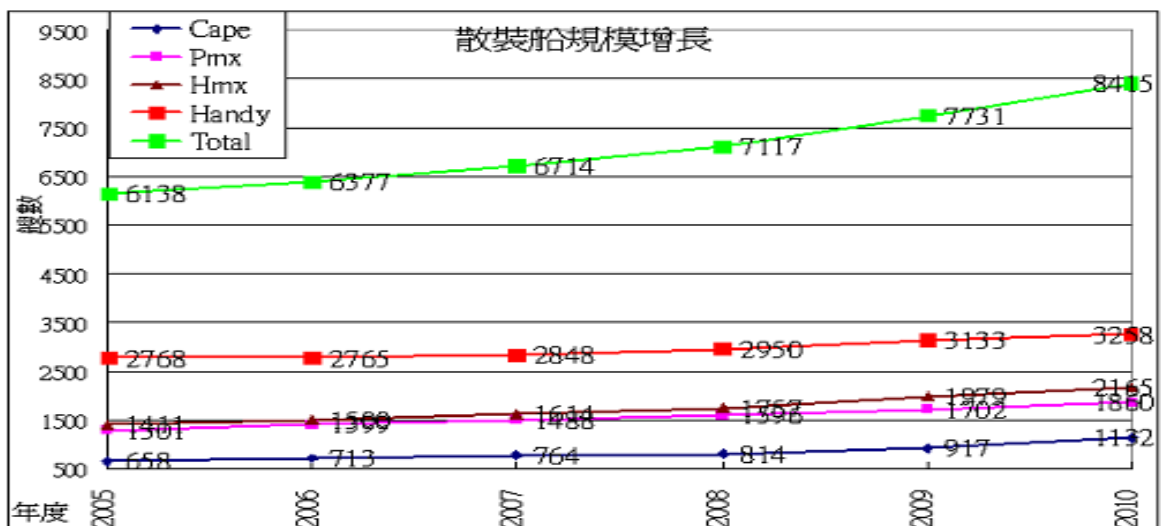


圖6-4散裝船規模增長變動

資料來源：World Shipyard, Monitor, Clarkson.10, 2007

