



中華海運研究協會

船舶與海運通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第十八期 Issue No. 18
2005年6月10日

理事長：林 光
 總編輯：楊仲筭
 執行編輯：陳世宗

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. 【要聞剪輯】係針對國際媒體對於當期海運相關資訊報導之整理編譯，以提供讀者獲取國際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。
4. 《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。
5. 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
電子提單與電子化航運貿易發展現況.....	2
要聞剪輯.....	4
本會會訊.....	7
海運市場動態報導.....	8
2005 年 5 月份乾散貨船運市場概況說明.....	8
2005 年 5 月份油輪市場概況說明.....	12
國際散裝乾貨船市場分析.....	15





海運專論

電子提單與電子化航運貿易發展現況

李柏峰*

根據聯合國 UNCTAD 統計，每筆國際貿易平均需要涉及 27 至 30 個不同的業者與政府機關以及 40 種各式航運貿易文件處理才完成，全球每年處理國際貿易文件的費用約佔國際貿易總金額的 7% 約為 4,200 億美金。因此，近年來各國政府與民間業者無不積極運用電腦資訊與網際網路科技，致力於國際貿易與物流的電子化、無紙化、便捷化，以提升國際貿易與物流效率，降低國際貿易成本。

一、電子提單 (eB/L) 尚未普遍

在傳統以信用狀 (L/C) 為交易條件的國際貿易，買方依據信用狀規定賣方 (託運人) 在出貨之後必須出具運送人簽署的書面正本提單連同信用狀向銀行押匯以收取貨款。如今在電子商務、貿易無紙化、電子化的時代潮流趨勢下，託運人也期望海運業能夠提供由運送人簽署的電子提單 (eB/L)，結合銀行的電子信用狀 (eL/C) 以及電子提單登錄與轉讓 (Title Registry & Transferring) 機制，能夠進行電子化押匯贖款，達到真正無紙化、電子化貿易，以降低貿易文件處理成本，提高國際貿易效率。然而，由於電子文件的適法性、電子簽章法在世界許多國家尚未完成立法，電子提單的國際資料交換標準、資訊安全規範、作業模式以及流程也未統一；因此目前國際間電子提單仍未普遍實施。

二、國際航貿平台提供電子化航運貿易服務

雖然目前電子提單尚未普遍實施；但是在大型國際企業殷切期望國際貿易運籌電子化，以提升整體貿易作業效率、降低營運成本的要求下，若干國際組織結合進出口貿易、國際運輸物流、銀行、保險以及相關業者，制定了專有的電子化貿易作業規範，並建立電子化航運貿易金融服務平台，提供電子化航運貿易金融服務給加入會員的企業。

目前國際間現行主要的電子化航運貿易金融服務平台根據其電子化的作業流程與規範的不同，主要可分為兩類：第一類是依照以信用狀 (L/C) 為交易條件，結合電子提單登錄與轉讓 (Title Registry & Transferring) 機制的傳統國際貿易流程電子化的航運貿易金融服務平台；例如，Bolero 以及 TEDI；第二類則是適應現今以非信用狀 (Non L/C 或 Open Account) 為交易條件的國際貿易趨勢，提供經過流程改造，不需要信用狀以及電子提單押匯作業的電子化貿易金融服務平台，例如 TradeCard。各貿易金融服務平台之說明如下：

*交通部 EDI 海運工作小組 召集人

Bolero 成立於 1998 年，係由國際運輸保險業者 (TT Club) 以及國際銀行間通信組織 (SWIFT) 共同成立，為建立一個跨產業的中立第三者電子貿易平台，提供進出口貿易業者、國際運輸物流業者、銀行業者之間電子資料交換及相關增值服務，促進無紙化貿易，以降低國際貿易成本。其特色是以傳統信用狀為交易流程配合以電子提單 (eB/L) 取代書面提單之電子提單登錄與轉讓 (Title Registry & Transferring) 機制，提供電子化航運貿易金融服務。Bolero 制定專有的電子化貿易作業規範 (Bolero Rule Book) 以及資料交換訊息標準 (Bolero XML) 並建置核心訊息交換平台 CMP (Core Message Platform)、提供電子化國際航運貿易金融服務。

TEDI 是 1999 年由日本政府資助發起 TEDI 計畫 (Trade Electronic Data Interchange Project)，之後 2000 年十一月由主要的日本商社、海空運業者以及銀行業者共同組成 TEDI Club，希望藉由 TEDI 的推動，來實現國際貿易電子化，取代以書面文件為基礎的貿易作業，以達到大幅提昇國際貿易效率的目的。2001 年五月由 Mitsubishi、Sumitomo、Itochu、Mitsui、Fujitsu、Hitachi、NTT 共同出資成立 JETS 公司 (Japan Electronic Trade Service, Inc.) 正式提供 TEDI 電子化貿易平台服務。TED 的特色也是提供以傳統信用狀為交易流程配合電子提單登錄與轉讓機制 (Title Registry & Transferring) 的電子化航運貿易金融服務。TEDI 也制定專有的電子化貿易作業法律規範 (TEDI Legal Framework) 以及資料交換訊息標準，並建置訊息交換平台 (TEDI Repository Service Provider) 與用戶系統 (Trade Chain Server)，提供日本商社、海空運業者、銀行業者與各國貿易夥伴間電子化航運貿易金融服務。

TradeCard 成立於 1997 年，希望藉著簡化及改善傳統國際貿易流程，並結合網際網路及資訊安全等 IT 科技，提供貿易相關業者從採購、交貨一直到貨款結算與支付全流程的電子化貿易與財務供應鏈管理服務，以滿足國際貿易業者長久以來期盼降低交易成本與風險，並提昇國際貿易作業效率的殷切需求。因應愈來愈多國際貿易採非信用狀或 Open Account 交易條件的需求趨勢，TradeCard 提供經流程簡化改良，不需要信用狀以及電子提單押匯作業的電子化貿易金融服務；其特色是以線上訂單取代傳統信用狀、以線上電子交貨證明 (ePOD, Proof Of Delivery) 取代電子提單、並以獲得專利的 TradeCard 電子文件自動核實系統 (Automatic Compliance Checking) 取代銀行押匯作業；同時 TradeCard 亦提供線上貨物保險、貨物檢驗、付款保證以及融資等增值服務。

三、結語與建議

事實上，以信用狀 (L/C) 為交易條件的傳統國際貿易已逐年顯著降低，以台灣為例，出口業者接受信用狀的金額比例已由民國 82 年的 47.5% 降低到民國 92 年的 15.2%；而進口業者開信用狀的金額比例已由民國 82 年的 62.3% 降低到民國 92 年的 24.9%。這類非信用狀或 Open Account 的國際貿易，經買賣雙方約定，不需要賣方在出貨之後出具運送人簽署的正本提單進行押匯，而只需出具運送人簽署的交貨證明 (POD; Proof of Delivery)，作為佐證貨物確實已依約交運，即可進行貨款結算與請款。TradeCard 正是掌握這此一國際貿易趨勢，提供以非信用狀交易條件、不需要電子提單的改良式電子貿易服務。目前 TradeCard 已有 1,000 家以上跨國企業以及供應商 (包括了 300 家以上台灣的紡織、玩具、鞋類、家用品以及消費性電子產品出口商)



使用其電子貿易平台服務，同時已有 100 家以上的國際運輸物流業者加入 TradeCard，為其客戶提供線上電子交貨證明 ePOD。2003 年經由 TradeCard 平台完成的國際貿易金額為 18 億美金，2004 年為 30 億美金，預計 2005 年將達到 50 億美金。足見此類非信用狀交易條件、不需要電子提單的改良式電子貿易符合國際貿易發展趨勢與進出口業者實際需求，值得海運業以及國際物流業者留意。

根據海研會調查，目前提供電子提單服務或參與上述國際航運貿易平台的國內海運及物流業者極為少數，絕大多數企業客戶仍需臨櫃繳費、領取書面提單。然，為因應電子商務的趨勢潮流以及企業電子化的殷切需求，建議海運業界採用目前國內已可行的「電子付款」機制，與客戶約定以電子跨行轉帳完成運費付款。待確認無誤後，提供客戶以「線上列印正本提單」，同時以「電子發票」機制讓客戶線上列印統一發票。如此一來，客戶只要以電子轉帳完成運費及相關費用付款，就能在公司自行列印正本提單以及統一發票，而無需再派遣人員到業者櫃檯付款領單。相對的對海運業者而言，亦能提高提單以及收款銷帳作業效率，同時提昇對客戶的服務品質，不失為現階段海運業者與客戶雙贏的電子化權宜服務。



要聞剪輯

本專欄之資訊委員：黃國英、張雅富（依姓氏筆劃為序）

IMO 海事安全委員會召開第 80 次會議

IMO 所屬海事安全委員會(The Maritime Safety Committee, MSC)於 5 月 11~20 日間在 IMO 總部所在地倫敦，召開第 80 次會議(MSC80)。與會者在會議中就安全相關諸問題交換意見，含會員國家之船員訓練制度及其適格檢測。

依 1995 年航海人員訓練、發證及當值標準國際公約修訂(The Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification & Watchkeeping for Seafarers, STCW)之規定，IMO 會員必須提交有關訓練及船員適格證照、簽認及換證等報告，由第三者檢定(獨立檢定，Independent Assessment)，然後將檢定結果送交 IMO 之專家小組做最後審核。在 MSC80 上，該專家小組批准含日本在內之 14 個國家船員訓練制度之獨立檢定結果，即符合 STCW 修訂之要求。

就安全相關議題言，MSC80 批准了船舶保安官(Ship Security Officers, SSOs)草案，在修訂海上人命安全國際公約(The Revised International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)下，SSOs 之編制變成強迫義務。該章程預期在 2006 年 5 月召開之 MSC 下會期(MSC81)正式採行。



ITF 提高幹練船員月薪至美金 1,550 元

國際運輸勞工聯盟(International Transport Workers' Federation, ITF)於 4 月 13~14 日在巴西里約熱內盧舉行之 Fair Practice Committee(FPC)會議上，將服務於權宜國籍船之幹練船員月薪訂在美金 1,550 元之新標準，自 2006 年 1 月 1 日生效，現行月薪水準為美金 1,400 元。FPC 為 ITF 轄下之決策單位。

此幹練船員月薪將適用到非 International Bargaining Forum(IBF)之會員身上。預定於今年 6~10 月舉行之 IBF 會議中，ITF 及 The Joint Negotiation Group(JNG，船員雇主協商集團，含 International Mariners' Management Association of Japan, International Maritime Employers' Committee, Korean Shipowners' Association and Danish Shipowners' Association)將就 2006 年 1 月生效之勞動契約協商。ITF 之漲幅要求設定在總船員成本(Total Crew Cost, TTC)之 10%。

船舶廢氣排放管制新規則生效

國際防止船舶污染公約附錄 VI(The Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 73/78, MARPOL 73/78)有關船舶有害氣體排放之防制規則，已於 5 月 19 日生效。由於其內容已於 1997 年獲得國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)成員國家之同意，船公司都已遵守新規則採行相應措施。此新規則主要目的在控管船舶柴油引擎所排放之碳氧化物(NOx)及硫氧化物(SOx)。NOx 之控管適用於新造船，至於 NOx 之控管則要求船舶所有人及營運人之柴油引擎船隊必須使用含硫 4.5%以下之燃油。

另外，船舶航行於 SOx 排放控管區(SOx Emission Control Area, SECA)之北海與波羅的海，必須使用硫含量 1.5%以下之燃油或配置降低硫氧化物之設備。該管制將於 2006 年 5 月 19 日生效，據日本海運公司消息來源所示，歐聯(European Union, EU)有可能自行設定 SOx 排放限制，並在 IMO 訂定日期之前實施，該動態結果如何，值得費心盯住。船舶污染公約附錄 VI 每五年將檢討一次。

VLCC/ULCC 油輪之拆解成交為零

今年至 5 月 20 日為止，尚無任何一艘 VLCC 或 ULCC 油輪出售拆船之成交記錄，反映出該兩型油輪之持續高運費及高船租。油輪市場之過熱趨勢業已沉靜下來，但往亞洲之運費仍停留在 WS70~80 高水準，因此 VLCC/ULCC 油輪之出售拆解艘數在一段時間內仍將非常有限，儘管其供給壓力將因新造船之竣工而越來越大。2004 年一年間，只有 4 艘 VLCC 油輪出售拆船，大幅低於 2003 的 30 艘。特別是 2004 年下半年處於油輪市場之高潮期，連一艘也沒有成交解體，此乃因美國、中國、印度三國對原油之強勁需求而將運費衝高到新的紀錄。2004 年完成 29 艘新造船，拆解 4 艘，故全球油輪船隊淨增 25 艘之多，預期 2005 年油輪船隊將持續增加，因約有 30 艘新造船預定完工交船。



Aframax 型新造油輪售價高

預定今年完工交船的一艘 115,000 重量噸級阿芙拉極限型油輪(Average Freight Assessment Maximum Tanker, Aframax Tanker)已在新船復售計劃(Newbuilding Resale Scheme)下賣得 7,000 萬美金以上的高價。油輪運費，特別是 VLCCs，最近由於非原油需求季節到來，正在走下坡。然而得助於美國、中國、印度三國長期性原油需求之增加，大家預測油輪市場將會轉好。

依市場報告，該售出之 115,418 載重噸大型油輪售價為 7,150 萬美元，造船廠為日本的 Sanoyas Hishino Meisho，2005 年內交船。買方及賣方尚未得知。新船造價從 2003 年 3,600 萬美元爬升至 2004 年之 4,500 萬美元。今年 4 月則飆高達 6,200 萬美元。以高於今日 Aframax 新船造價 1,000 萬美元之價位售出所代表之意義為，現在市場對 Aframax 型油輪之強勁需求。

韓國稱霸世界造船市場

據韓國第一大報《朝鮮日報》5 月 11 日報導指出，現代重工業、大宇造船海洋、三星重工業等韓國三大造船企業，於今年 3 月一舉包攬了卡塔爾招標的 44 艘液化天然氣運輸船的全部訂單，這相當於預先承包今後五年的生產量。而一艘液化天然氣運輸船的造價高達兩億美元以上，因此，這批訂單的總款額高達 100 億美元。不僅如此，去年韓國國內造船企業獨攬全球七成以上的液化天然氣運輸船訂單，有望在今後相當長的一段期間內，一直處於領先地位。

隨著韓國造船企業掌握新一代船舶——液化天然氣運輸船的市場，在全球造船市場的地位也在逐步升高。韓國造船企業在船舶承造和招標中，已將過去 50 年來一直高居領先地位的日本遠遠地甩在背後。去年，韓國承攬的船舶總訂單量為 1730 萬噸，與日本的 1220 萬噸相比較，兩者之間的差距仍在不斷地擴大。

大連港集團吞吐量 4 月創歷史之最

據大連港集團有關部門快速統計，4 月份該集團吞吐量預計完成 1051 萬噸，同期比增加 393.5 萬噸，成長 59.8%，成長幅度再創歷史之最。貨櫃預計完成 20.3 萬 TEU，同期比增加 3.1 萬 TEU，成長 18%。至此，今年頭 4 個月大連港集團吞吐量已預計完成 3964.7 萬噸，同期比增加 1083 萬噸，成長 37.6%。這淨增的 1000 多萬噸，相當於一個月的港口吞吐量。

據了解，4 月份港口生產進入黃金季度，大連港集團面對良好的貨源形勢，積極爭攬，重點貨種表現出色，原油、成品油、礦石等貨種完成情況較好，增幅均達到了一倍以上。其中原油預計完成 208.1 萬噸，同期比成長 275.6%；成品油預計完成 114.1 萬噸，同期比成長 151.9%。此外，糧食、駛上駛下等貨種也保持了較高的成長幅度，其中糧食預計完成 53.5 萬噸，同期比成長 31.4%。



MOL 宣佈退出 WTSA 及 CWTSA

Mitsui OSK Lines(MOL)於 5 月 13 日宣佈將自 6 月 12 日起退出西向泛太平洋穩定協定(The Westbound Transpacific Stabilization Agreement, WTSA)及加拿大西向泛太平洋穩定協定(The Canada Westbound Transpacific Stabilization Agreement, CWTSA)。商船三井定期船部門負責人佐藤先生表示：「在謹慎分析各項事實後，我們所獲的結論是如果 MOL 脫離 WTSA 及 CWTSA 而營運，對 MOL 及顧客之利益將照顧得更好」。

有位定期船業務專家對 MOL 之脫退提出看法：「MOL 所佔之比重約為 4%，而 WTSA 及 CWTSA 兩協定，即使在 MOL 退出之後，也能維持 70%之市場」，意指該航線之穩定絕對不會因 MOL 的離開而受到危害。

大宇以高價獲得德國貨櫃船訂單

南韓造船廠 Daewoo 於 5 月 25 日宣稱其接獲來自德國船東 4 艘 4,000 TEUs 級貨櫃船之訂單。4 艘新造船價合計 3 億 4,000 萬美元，或每艘 9,600 萬美元。即使承認目前是貨櫃船新造價格騰高之際，對 4,000 TEUs 級貨櫃船而言，9,600 萬美元之造價仍屬異常偏高。第 4 艘亦即最後 1 艘貨櫃船之交船日期訂在 2008 年 11 月。

過去兩個月，3,800~4,000 TEUs 級之新造貨櫃船契約價攀升至每艘 7,000 萬美元。舉例言之，A.P. Moller 於 5 月向 Hanjin Heavy Industry 以 7,500 萬美元訂造 3,800 TEUs 級新船，另德國船東於 4 月以 6,800 萬美元向 Hyundai Mipo Dockyard 訂造 4,300 TEUs 級新船。比起一年前同級貨櫃船 5,000 萬美元之造價水準，今日之船價已上升了 20~30%。

從 2005 年初以來，Daewoo 就採取選擇性訂單政策，將重點擺在船價上，而非集中在特定種類之船舶。過去數個月來該船廠從 National Iranian Tanker Co. (NITC)以每艘 1 億 2,800 萬美元獲得 VLCCs 之訂單，從 CMA-CGM 以每艘 1 億 2,800 萬美元獲得貨櫃船之訂單，從 Maran Gas Maritime 以每艘 9,100 萬美元獲得 84,000 cu.m 級 LPG 之訂單。



本會會訊

本會第十八屆第三次會員大會

本會第十八屆第三次會員大會業於 6 月 1 日上午 9 時 30 分假國立台灣師範大學教育學院大樓 201 室演講廳召開，會中頒發 93 年最佳論文獎及研究計畫獎，最佳論文獎得獎人獲頒證明書一紙外，林理事長個人致贈獎金新台幣伍仟元(每篇論文)。研究計畫獎得獎人獲頒感謝狀一紙外，林理事長個人致贈精緻禮物--琉璃一份。另邀請國立台灣海洋大學黃校長 榮鑑蒞臨致詞，黃校長除讚揚林理事長為航運社團出錢出力外，也為海大奉獻不少心力，表示感謝。黃校長對



未來航運業的榮景表示樂觀，希望大家繼續努力。

大會按例通過 93 年工作報告、結算及今(94)年工作計畫、預算，另通過調高個人常年會費為新台幣 400 元，永久會員會費為新台幣 4,000 元，並修訂章程相關條文。

會後邀請前交通部高雄港務局副局長 鄧有義先生專題演講，講題：「港埠經營管理與航運發展趨勢」。鄧先生以其任職港務局四十一年之經驗，講述港埠經營管理，有其獨到之處。鄧先生就全球化（Globalization）之觀念以及它對國際海運物流影響、港埠發展演變、港埠經營管理的新角色、航運發展對港口的挑戰等主題作精闢闡述。演講全文經刊載於本會網站。



海運市場動態報導

2005 年 5 月份乾散貨船運市場概況

謝承宏*

一、市場概況

5 月份乾散貨船運費市場仍然維持疲軟的走勢，尤其是由海岬型與巴拿馬極限型船帶動市場下跌的動態，即使輕便極限型船市場相對呈現較平穩的狀況，BDI 自月初（5 月 3 日）的 3,815 點與月底（5 月 31 日）的 3,219 點，仍然是跌了近 600 點，其間祇有在 5 月 3、4、5、9 日等四個交易日呈現上漲的走勢，最高點出現於 5 月 9 日的 4,024 點，而後則一路緩步下跌至月底 5 月 31 日的最低 3,219 點，亦為 2005 年來的最低市況。目前全球主要農、工礦原料出口港的擁塞情形已獲得改善加上新船交船量比去年增加，造成船舶的運轉能力提高，在同一時段內，市場船噸供給相對地提高了，因此即使許多數據資料顯示各項農、工礦原料的海運量需求並未比去年減少，但船舶供給與船噸需求間的關係卻相對疏緩許多。而且倘我們回憶去年的市場走勢，就會對目前的市場情形有一股“似曾相識”的感覺，即上半年度末時，受夏季行情引導與中國宏觀調控的影響，整個乾散貨船市場費率下滑，至下半年度後才見逐步回漲。只是今年截至目前為止的情形，與去年同期有相當的類似，至於今年未來的走勢是否也像去年一樣能在下半年恢復強勢則有待觀察。在各船型市場而言，各指數變化如下表。值得一提的是，倘我們觀察指數變化圖，在 5 月份，各指數雖然有漲有跌，但 BCI（海岬型船）與 BPI（巴拿馬極限型船）的指數移動平均線均呈現出走跌的趨勢，影響所及 BDI 亦相同，但 BHMI（輕便極限型船）的指數移動平均線卻是緩慢上漲的走勢，顯現散裝船市場中，船型愈小，費率相對較平穩的情形。

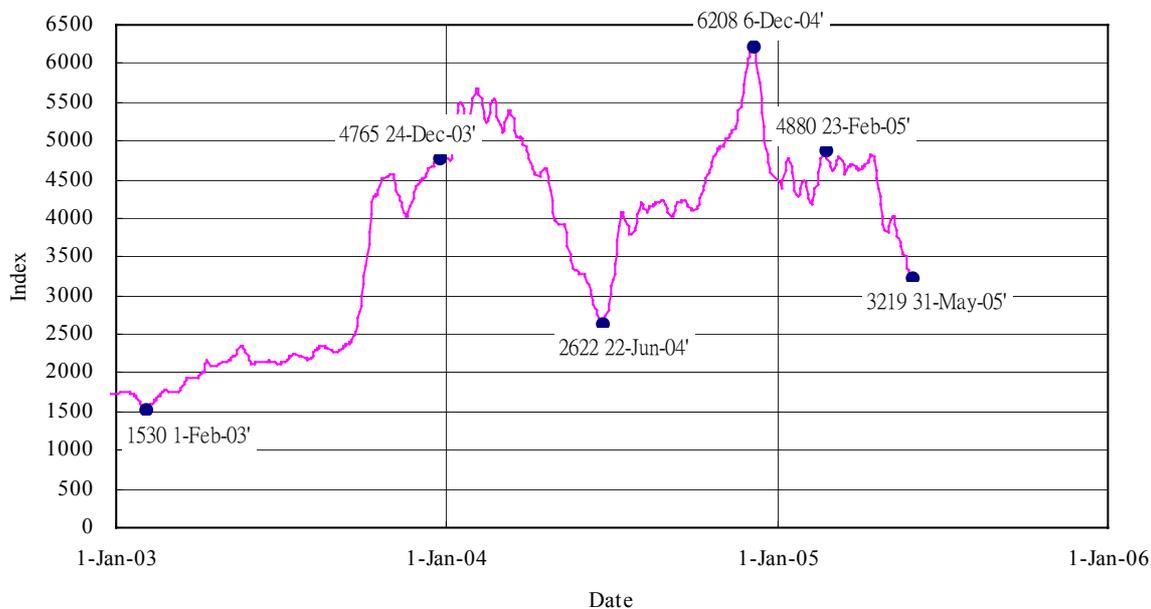
* 遠森網路科技 副理



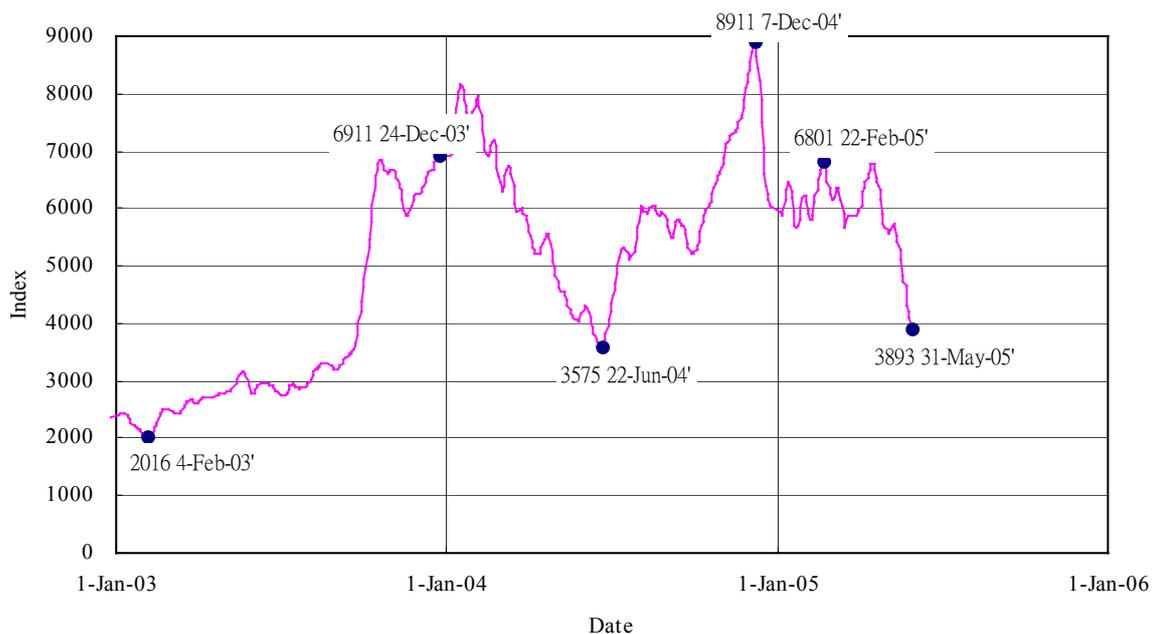
指 數	BDI	BCI	BPI	BHMI
本月最初交易日 5月3日	3,815	5,612	3,215	23,555
本月最末交易日 5月31日	3,219	3,893	3,109	23,833
本月最高點	4,024 5月9日	5,727 5月10日	3,679 5月9日	24,351 5月11日
本月最低點	3,219 5月31日	3,893 5月31日	3,080 5月26日	23,506 5月4日

各船型之指數變化圖如下：

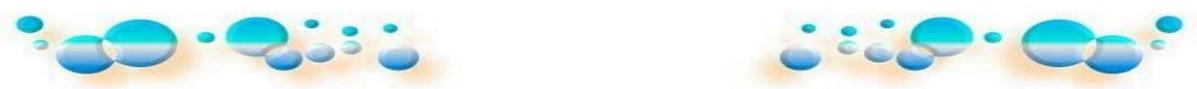
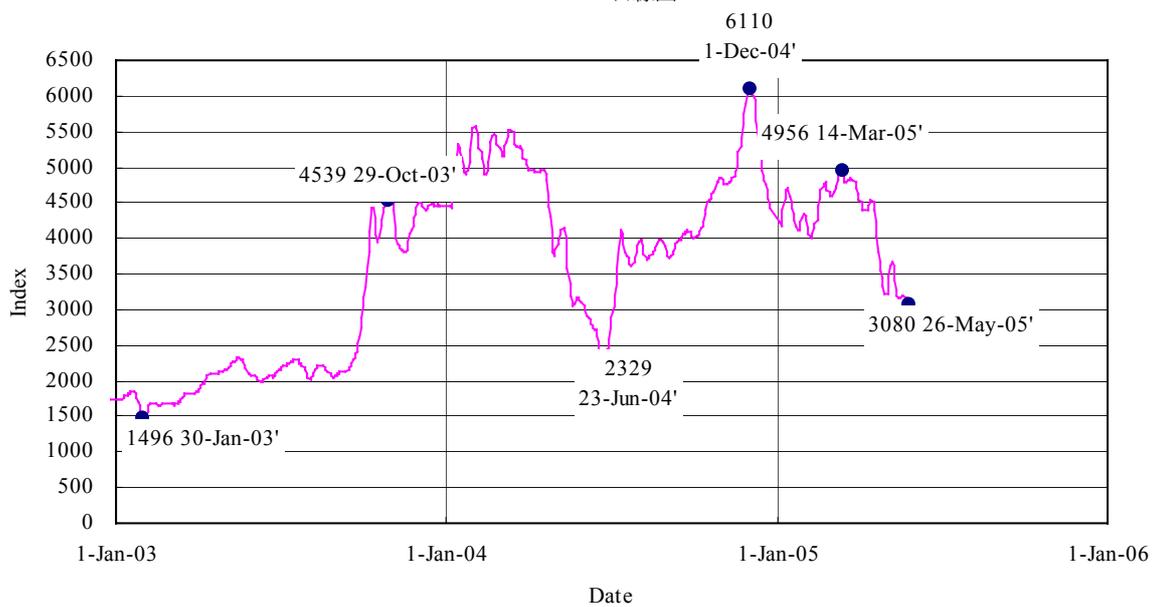
2003 April - 2005 BDI 日線圖



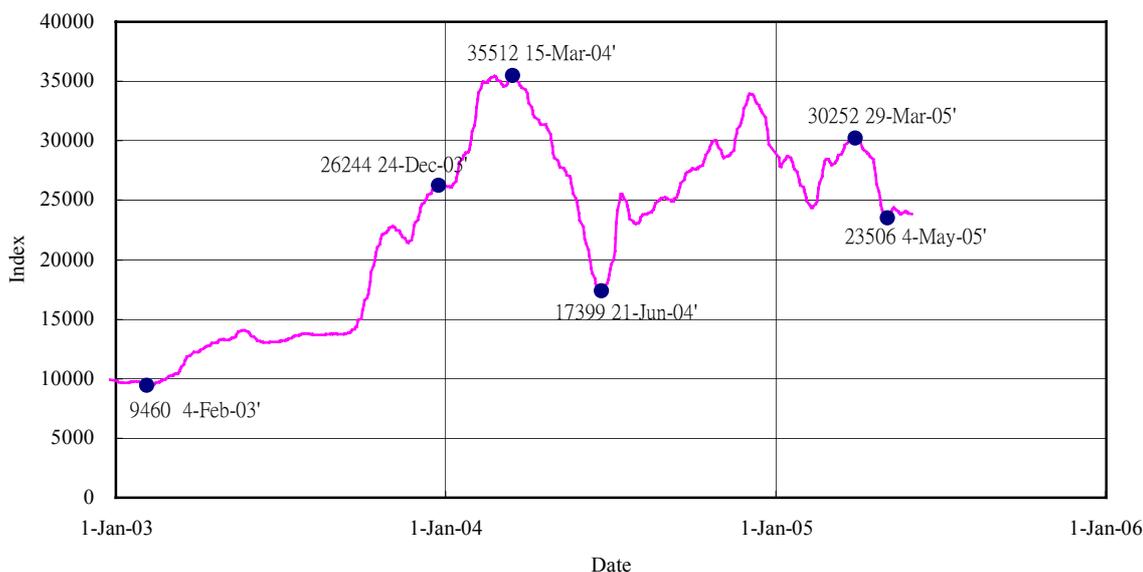
2003 - 2005 BCI 日線圖



2003-2005 BPI 日線圖



2003 - 2005 BHI 日線圖



二、市場要聞

AA. 航運類

Marpol Annex VI 規定自 5 月 19 日起將完全生效，其中對於現階段燃油的硫含量不能超過 4.5%之規定全球適用，故日後船舶加油時，油品供應商須交付船上油樣本及交付油品規格明細單(delivery note)，租商及船東亦需遵守 Marpol Annex VI 相關規定，因為港口安全檢查員將嚴格檢查，若發現違反情事，恐有耽誤船期之虞。

日本航業鉅子 NYK 對於公司今年三月發表 2005~2010 年間預計將投資 10 億 2 千 7 百 60 萬美元取得 278 艘新船造船的計劃，出現戲劇性的政策急轉彎，根據其董事長 Takao Kusakari 表示將停止訂購新船，因為目前造船價太高，但有可能訂造一些 Post-Panamax 貨櫃船，對於所停造新船，則將以租備方式代替，其類型細節則不願透露。

鐵礦砂貨載運往中國卸貨面臨新問題，由於中國進口商見境內鐵礦砂價格高漲，於 2004 年底及 2005 年初大量且過度自國外進口鐵礦砂，因此造成港口(如湛江、防城、天津、上海及秦皇島)嚴重塞港且船舶滯港等候靠泊碼頭時間相當長；另一方面，中國政府為抑制此投機行為，頒布新法規只有合格進口商才可進口鐵礦砂，故合格執照進口商數量已從 500 家減至 118 家。過度的進口量加上同時施行緊縮進口控制法規的情況下，有案例顯示，租方讓船舶在卸貨港等候超過 1 個月。不只是因為港口壅塞，另外的原因是中國進口商並沒有獲得所需的執照或者因為鐵礦砂價格滑落意圖毀約。因此船東被租商積欠高額租金或裝運人(或貿易中間商)根本沒付船東運費，因為他們也沒有收到最終買家的運費。若有此情況發生，船東可經由律師協助，分別對租方、裝貨人及提單持有者，同時在法律及實務上採取必要的行動，若能成功地留置貨物且迅速下關鍵性決定將可能獲得補償，以維護其權益。

BB. 產業類

◀中國經濟、產業

中國已是全球最大鋼鐵生產者，去年共生產 2 億 9 千 6 百萬噸，約佔全球總粗鋼產量的 24%。而且產能仍持續擴增中，這個趨勢令中國當局及全球鋼鐵業者都憂心忡忡。為抑制鋼鐵生產擴張及出口增加，中國政府已採取一連串措施如 5 月 1 日起調降特定鋼鐵產品享有的出口退稅率從 13% 降到 11% 及依新執照制度核可的進口商已從 500 家減少至 118 家，以期冷卻火紅的鋼鐵產業。

中國專家預估中國於 2010 年前將消耗 20 億 2 千萬噸煤炭，由於內陸運輸系統貧乏、礦工安全問題、環保及低產量問題，要符合此未來需求量還差得遠，預期將短缺達 3 億 3 千萬噸。根據海關資料顯示在中國江蘇省的港口，於 2005 年前 4 個月煤炭進口量以年增率 72.2% 急速成長，顯示供給不足仍為主因。

◀鋼鐵市場

鋼鐵商 ARCELOR 表示，消費者於 2005 年 2 月才開始消費他們之前的庫存，這就說明了為何年初的消費量減少，即使中國需求仍很強勁但今年夏天應呈穩定現象，所以不認為鋼鐵售價會暴跌，但第二季價格應與第一季相當，ARCELOR 將著眼於歐洲以外的市場且放眼 2010~2015 年，80% 鋼鐵消費成長將在崛起的國家中產生。

◀穀物市場

蘇俄今年穀物收成預期將減少 12%，由原先預估 75~80 百萬噸降至 66~70 百萬噸，2004 年蘇俄收成計 78 百萬噸。探究其原因，晚春造成播種時間延後相對收成亦延後，而秋天氣候不佳收成損失亦將提高。

由於巴西繁榮發展的畜牧業及當地玉米收成預測將降低，因此今年估算需進口 2 百萬噸，有關單位雖已核准基因改造玉米進口，而且最近運費下降，其進口選擇應是鄰國阿根廷最有利，不過阿根廷大部分穀物都是引起爭議的基因改造品種，引起巴西環保局抗拒進口基因改造玉米的核准，所以巴西有可能被迫從其他國家進口。

2005 年 5 月份油輪市場概況

5 月份的原油船市場，在月初時（5 月 3~9 日）延續了 4 月底的上漲走勢，BDTI 指數在 5 月 9 日達到 5 月份的最高點 1,450 點，隨後則逐日下跌至月底（5 月 31 日）收盤為 1,251 點，為當月的最底點。在各船型間，VLCC 仍然明顯有雙層殼船與單層殼船兩種不同行情，前者的船東多半願意勇往直前與租商議價以取得運務，但後者則顯得較躊躇不前，打算拗到其他船都成交了，祇剩自己的船是租商在市場上的最後惟一選擇時，再海撈一票，但市場人士咸認以市場行情的走勢而言，並無法讓這些單層殼 VLCC 船東如願，且情形恐愈來愈艱困；在其四個運費路線中，中東灣區至美洲的運費約自 WS80 下跌至 WS60，中東灣區至日本則自 WS82.5 跌至



WS57.5，至新加坡則由 WS87.5 跌到 62.5，而西非至美灣的運費則由 WS100 下跌至 87.5；VLCC 船一年的論時出租行情則相較平穩地維持在每日 60,000~65,000 美元之間。在 Suezmax 船型(貨量 130,000~135,000 公噸)的兩個路線，5 月份西非至美國東岸的運費高檔在 5 月 18 日的 WS155，但接近月底時則跌至 WS110，預期仍未達谷底，因此將會持續下跌，越地中海航線(埃及 Sidi Kerir 裝貨至地中海區港口卸貨)的運費，則自月初的 WS167.5 大幅下跌至月底時 WS135 的水準；Suezmax 原油船一年期論時出租的租金行情則維持在每日 40,000 美元左右，相對平穩的狀況。在 Aframax 船型的三個路線中，都呈現先上漲後在月中或月底才下跌的走勢，一年期論時出租維持在每日 33,000 美元左右。

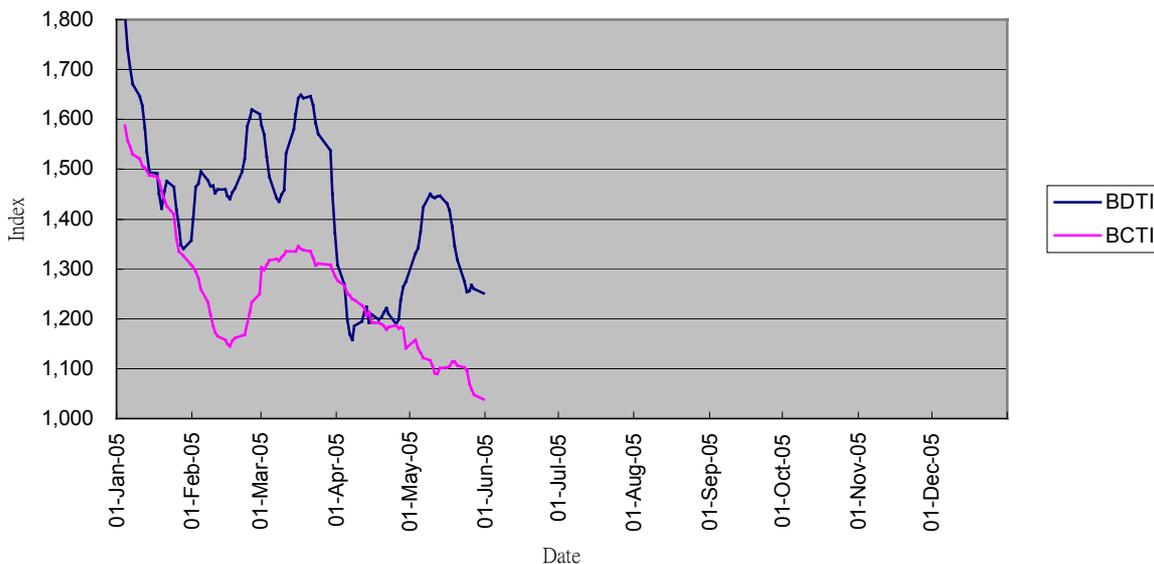
在成品油船市場方面，代表成品油船運費行情的 BCTI 指數在 5 月份中除了 5 月 13、16、17、18 日四天有上漲了 24 點以外，則都是下跌的走勢。六個標準路線中，除了中東灣區至日本與新加坡至日本兩個路線的運費由月初至月底下跌了約 WS40~45 的水準外，一般都相當地平穩；然而在一年期論時出租的租金行情卻有所差異，較大型船(80,000 公噸級)自每日 34,000 美元大幅跌至 28,000 美元，較小型船(40,000 公噸級)大約自日 27,000 美元跌至 25,000 美元。

綜合上述 BDTI 與 BCTI 市場變化，所列簡表如下：

指 數	BDTI	BCTI
本月最初交易日 5月3日	1,331	1,157
本月最末交易日 5月31日	1,251	1,039
本月最高點	1,450 5月9日	1,157 5月3日
本月最低點	1,251 5月31日	1,039 5月31日

5 月份 BDTI 與 BCTI 走勢圖如下：

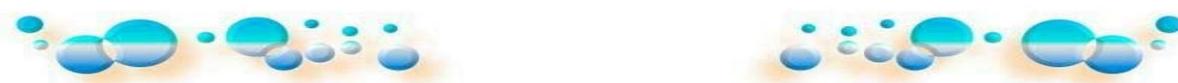
Baltic Tanker Indices



5 月份各路線費率行情如下表：

TANKER RATES - MAY/2005

DIRTY (Spot WS)		04-May	11-May	18-May	25-May
MEG / West	VLCC	80.0	75.0	65.0	60.0
MEG / Japan	VLCC	82.5	77.5	62.5	57.5
MEG / Singapore	260,000	87.5	80.0	65.0	62.5
WAF / USG	260,000	100.0	95.0	90.0	87.5
WAF / USAC	130,000	142.5	152.5	155.0	110.0
Sidi Kerir / W Me	135,000	167.5	165.0	155.0	135.0
N. Afr / Euromed	80,000	225.0	245.0	205.0	150.0
UK / Cont	80,000	147.5	170.0	195.0	187.5
Caribs / USG	70,000	210.0	280.0	247.5	212.5
CLEAN (Sport WS)					
MEG / Japan	55,000	230.0	225.0	220.0	190.0
MEG / Japan	30,000	285.0	300.0	310.0	300.0
Singapore / Japan	30,000	275.0	270.0	245.0	230.0
Caribs / USNH	38,000	245.0	240.0	240.0	245.0
Caribs / USNH	30,000	310.0	305.0	305.0	310.0
UKC-Med / States	37,000	275.0	255.0	295.0	280.0
1 YEAR T/C (usd per day) (theoretical)					
VLCC	(modern)	65,000	65,000	65,000	60,000
Suezmax	(modern)	40,000	40,000	40,000	39,000



Aframax	(modern)	33,000	33,000	33,000	32,000
Product	80,000	34,000	32,000	29,000	28,000
Product	40,000	27,000	26,000	25,000	25,000
VLCCs fixed all areas week :		48	73	32	48
Previous week :		28	48	73	32
VLCCs avail. in MEG next 30 days :		63	31	31	69
Last week :		76	63	73	71

在氣槽船 (Gas Carriers) 市場方面，VLGC (Very Large Gas Carriers, 大型氣槽船) 由中東灣區至日本的運費率持續上個月下跌的趨勢，繼續跌至每公噸 30 美元的水準，而且預期有些尚未在 5 月份洽訂妥運務的船舶，可能得乾耗著等到 6 月覓妥下一航次運務後才能起錨開航。一般而言市場期待 6 月份 LPG 的供應量會較多，導致貨價下跌，買氣較旺時，運費市場才會有所起色。整體來說，5 月份的氣槽船市場是相當地清淡與安靜。

VLGC 新船訂單持續增加，卡達航運 (Qatar Shipping) 證實已向韓國的現代造船廠下訂單建造四艘 VLGC，預訂 2008~2009 年交船。

國際散裝貨船市場分析

陳永順*

壹、船噸需求分析

一、鋼鐵產量分析

根據 IISI 報導，2004 年全球鋼鐵產量達 10.35 億公噸，預估今(2005)年的全球鋼鐵產量可望再創新高，估計可成長 5%，明(2006)年可再增加 3.5%。去年，中國大陸鋼鐵產量占全球總產量逾四分之一(約 26%)。中國大陸已成為全球最大鋼鐵生產地，且也是全球鋼鐵最大消費市場，消費量約佔全球生產量一半以上。近期中國大陸為嚴防過度盲目投資致經濟過熱，而引發國內通貨膨脹，一再祭出冷卻措施。據報，最近大陸房地產價格出現急速下跌，似乎效果已開始發酵，大陸內需已出現退潮，並轉向國際市場求售。加上蘇聯與 CIS 諸國在國際競售，使近期國際鋼價出現明顯下跌走勢，也迫使歐盟與美國等地區鋼廠為穩住鋼價，紛紛採取減產措施，惟獨中國大陸尚未有減產動作。

(一)依圖 1 取自英國專業鋼鐵研究機構(CRU)發佈全球各類型鋼價指數(Steel Price Index)，國際鋼價自 2005 年開始即出現明顯下跌。據報導，近期國際鋼品市場受到預期價格下跌心理因素影響，市場觀望氣氛更濃，交易清淡。有部分專業研究機構認為國際鋼材已經

* 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



歷三年的多頭上漲期，在今年初以來漸步入下降趨勢。果若如他們所預言，散裝海運市場高度依存鋼鐵市場，則未來散裝海運市場前景似乎不宜過度樂觀。

圖 1：2001 年 1 月迄今之國際鋼價格指數變動趨勢

資料來源：”The Global Steel Price Index, CRUSPI.

(二) 1、表 1 及圖 2 說明 2001/1~2005/4 期間全球月粗鋼產量成長趨勢。自 2004 年 10 月以後除 2 月份小月外全球每月粗鋼產量維持在 90 百萬公噸水準上下，2005 年迄今各月較 2004 年同期均顯著成長。尤其中國大陸儘管中國政府已採取調降或取消特定鋼鐵產品享有出口退稅暨緊縮有權進口鐵礦砂的煉鋼廠家數等冷卻措施，以及欲整併其國內鋼鐵產業的行動，惟許多規模較小的鋼鐵廠正拼命擴增產能，以免於可能遭受勒令關廠。此舉引發地方政府抗拒中央急需抑制增產壓力，反而從資金面協助鋼鐵業者增產。由表 2 及圖 3-2 顯示 2005 年迄今中國大陸鋼鐵產量仍持續增長，相對於其他主要地區已有減產現象。

表 1：2001/2002/2003/2004 全球鋼鐵月產量統計表 單位：M.MT

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	June	July	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
2001	68.9	64.3	71.2	70.2	70.6	69.9	68.7	67.5	69.3	70.4	67.3	67.7
2002	69.0	66.1	73.6	71.9	75.3	74.2	74.1	74.3	75.4	77.1	75.5	75.4
2003	75.6	71.4	80.3	78.2	80.8	79.1	78.9	77.9	78.1	81.7	81.6	80.1
2004	81.7	79.7	85.9	83.7	85.7	84.6	85.6	85.5	88.0	90.2	89.4	90.0
2005	89.8	84.0	92.9	92.1								

資料來源：國際鋼鐵協會(IISI)



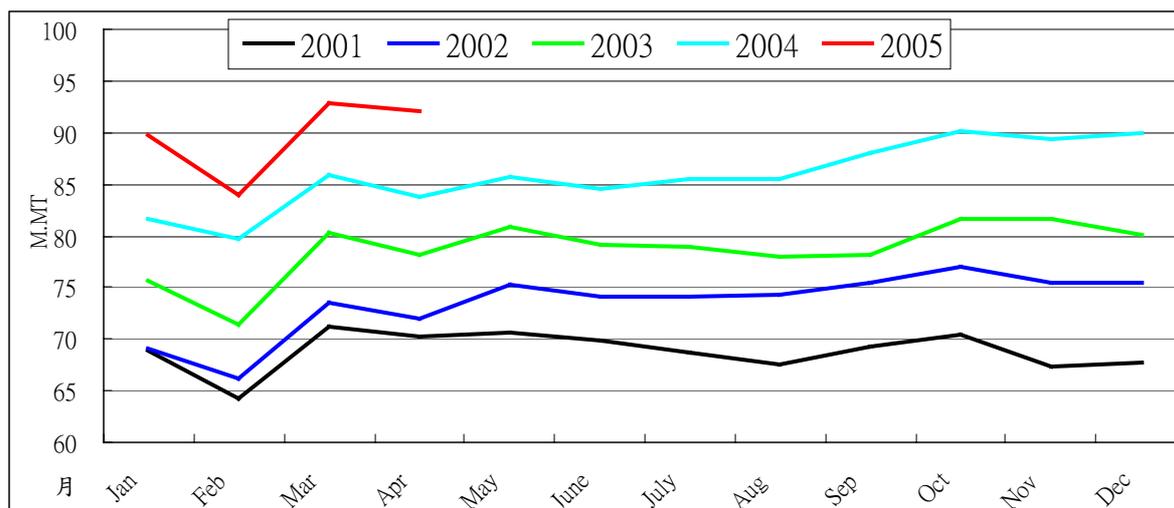


圖 2：2001/2002/2003/2004/2005 全球粗鋼月產量增加趨勢 (單位：M.MT)

資料來源：國際鋼鐵協會(IISI)

2、表 2 統計 2004 及 2005 年的 4 月份與 1-4 月期間之全球各區域性或主要國家間鋼鐵產量比較。統計全球 62 國家 2005 年全年 1-4 個月粗鋼產量近 3.6 億公噸，相較於 2004 年同期增長 7.0%(增加 23.6 百萬公噸)。其中以中國大陸在 2005 年 1-4 月份的粗鋼產量超過 1 億公噸，較去(2004)年同期增長 24.7%，約增加 21 百萬公噸。

表 2：區域鋼鐵產量 2004/4 及 2005/4 與 1-4 月同期產量比較(M.MT)

地區	Apr				Jan-Apr(4 Months)			
	2005	2004	m.mt	% change	2005	2004	m.mt	% change
EU-25	15.9	16.4	-0.5	-3.0%	63.7	64.6	-0.9	-1.4%
其他歐洲	2.4	2.3	0.1	4.3%	9.4	9.3	0.1	1.1%
獨立國協	9.4	9	0.4	4.4%	36.9	36.7	0.2	0.5%
北美	10.8	10.9	-0.1	-0.9%	43.4	43.2	0.2	0.5%
南美	3.9	3.6	0.3	8.3%	15.1	14.8	0.3	2.0%
非洲	1.5	1.4	0.1	7.1%	5.8	5.3	0.5	9.4%
中東	1.2	1.1	0.1	9.1%	4.8	4.4	0.4	9.1%
亞洲/大洋洲 (Ex PRC)	18.7	17.9	0.8	4.5%	74.2	72.4	1.8	2.5%
Sub-total	63.8	62.6	1.2	1.9%	253.3	250.7	2.6	1.0%
中國大陸	28.1	22.4	5.7	25.4%	105.9	84.9	21.0	24.7%
Total	92.1	85.2	6.9	8.1%	359.3	335.7	23.6	7.0%

資料來源：國際鋼鐵協會(IISI)

3、另圖 3-1 及 3-2 顯示各主要鋼鐵產區包括 EU(15)、北美與亞洲等粗鋼月產量，以及亞洲地區包括中國大陸、日本和韓國等月產量增長趨勢。雖然 EU(15)在今(2005)年起稍微成長，每月較去(2004)年同期約增加 1 百萬公噸，北美地區幾乎無變動。亞洲地區今(2005)年 1-4 月份累積達 1.77 億公噸，較去年同期增加約 26 百萬公噸，佔全球 62

個國家在產量的 50%以上。中國大陸鋼鐵生產不只亞洲最大且在全球獨占鰲頭，亞洲增產量仍依賴中國大陸所賜，其他如日本、韓國及台灣增加有限。中國大陸 2005 年 1-4 月份較 2004 年同期增長 24.7%(增加 21 百萬公噸)。

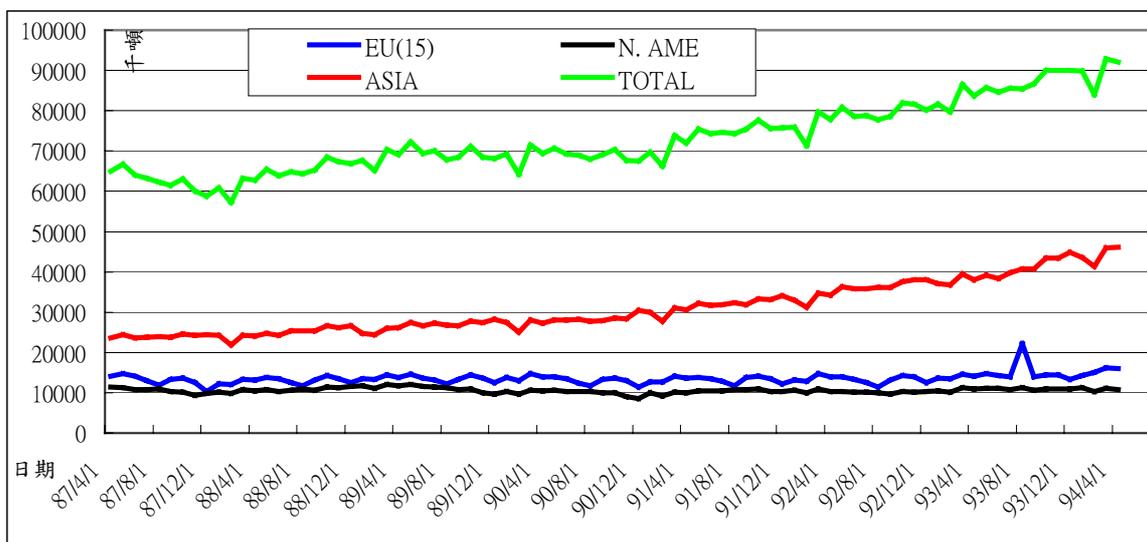


圖 3-1：各區域粗鋼月產量趨勢

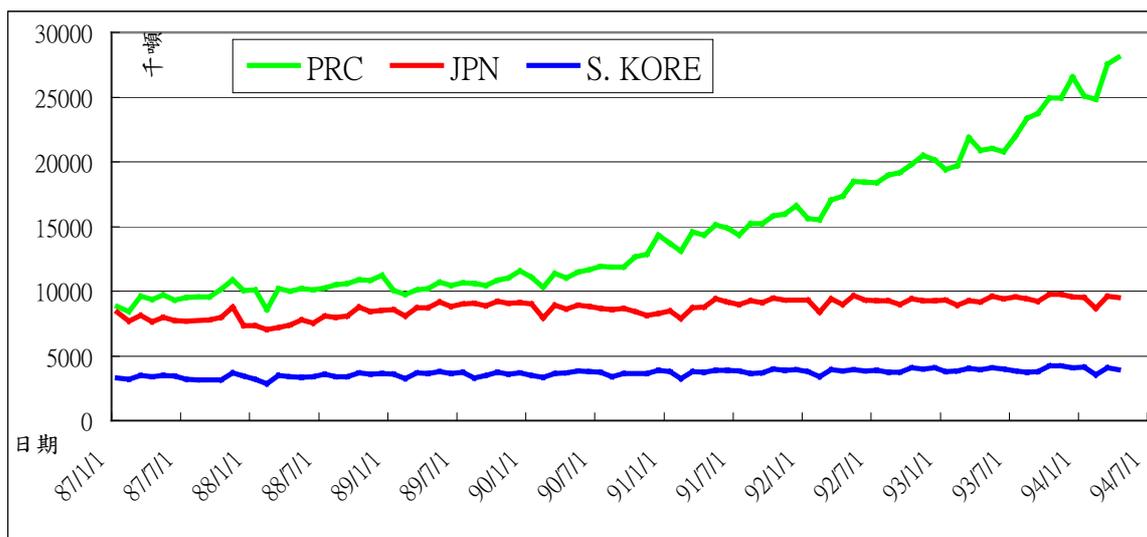


圖 3-2：亞洲地區主要國家粗鋼月產量趨勢

(三)礦砂海運量

由表 3 及圖 4 說明主要地區及主要國家礦砂進口量成長趨勢與比較。主要地區中仍以亞洲增長最顯著，亞洲又以中國大陸需求增加幅度最大，中國大陸自 2003 年進口礦砂量首超越日本。以去年為例，中國大陸進口礦砂占亞洲地區 50%以上，成為世界最大礦砂進口國。經 Clarkson 報導預估中國大陸 2005 年進口礦砂可達 2.48 億公噸，較 2004 年進口量增加近 40.5 百萬公噸。根據最近報導，鋼鐵市場價格滑落交易清淡，倘若各主要地區鋼廠為穩住鋼價採取減產，並有意要求礦商降低原料價格等策略或減少礦砂進口量，因而衝擊未來海運船噸需求量，海運價格是否會進一步出現大幅下跌，值得留意後續發展。

表 3：區域性及主要國家礦砂進口量 (M.MT)

	EU-15	亞洲	日本	中國大陸	Total
1996	123.5	219.5	119.2	43.9	392
1997	129.4	245.7	126.6	55.1	428
1998	144.0	229.3	120.8	51.8	427
1999	121.6	233.6	120.1	55.3	402
2000	130.0	265.3	131.7	70.0	448
2001	116.3	288.8	126.3	92.4	451
2002	116.4	307.7	129.1	111.5	481
2003	115.9	349.5	132.1	148.2	519
2004	118.5	409.2	134.9	208.1	587
2005	119.8	451.2	134.9	248.6	629

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited.

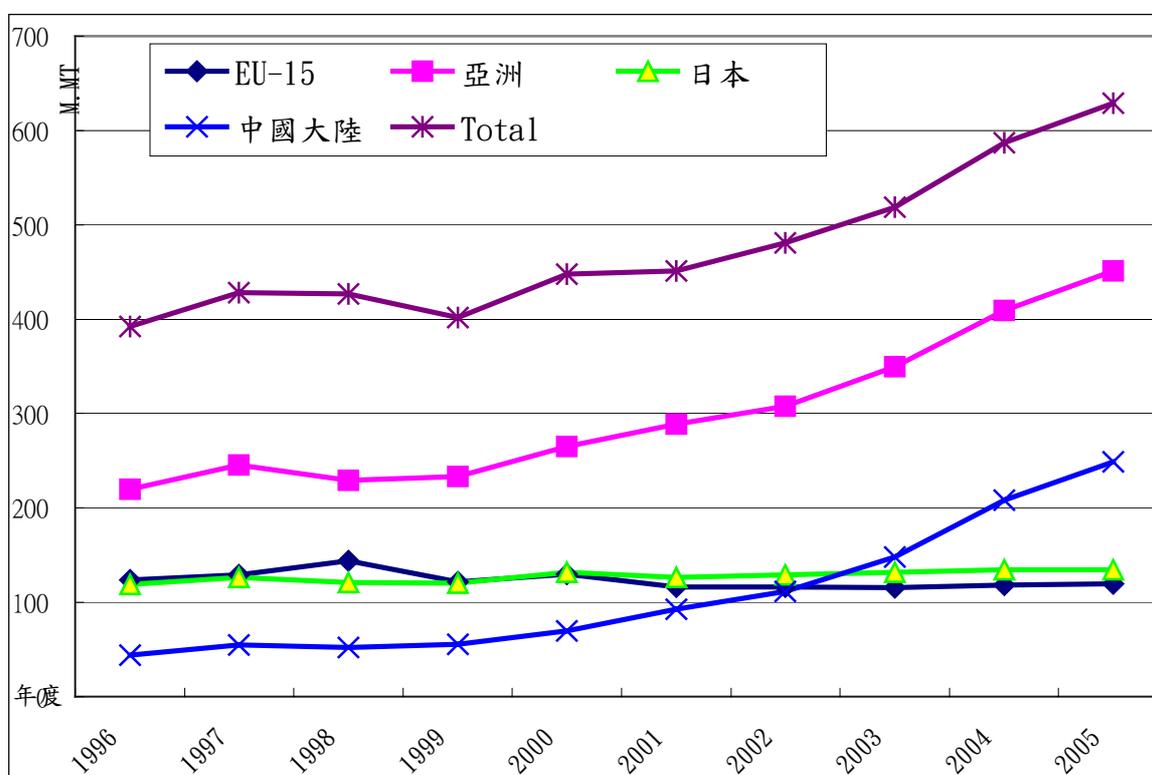


圖 4：主要地區及主要國家礦砂進口量

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

(四)煤礦需求量分析

依上述可知，中國大陸已成為全球最大鋼鐵消費暨鋼鐵生產國家，其他地區或國家在鋼鐵產量增減有限。儘管中國大陸鋼鐵產量增幅持續擴大，惟其內產焦煤尚能滿足國內需求，過去仍有餘量外銷日本，近年數量減少，故未能因鋼鐵產量增加而帶動全球焦煤海運量同步增長。近年中國大陸鋼鐵產量巨增，對焦煤需求量也同步增長，有出現供不應求現象，使過去有出口轉向進口，導致全球焦煤供應更加吃緊，進一步推升焦煤價格的大幅飆漲。煤礦海

運量的增長還是只要依賴燃煤的需求成長，國際能源高價格時代來臨，熱燃煤相對較經濟便宜，開發新礦較易，尤其印尼地區新礦區的形成與出口增加，成為近年來煤礦海運量巨幅增長的最得力推手，並對海運市場行情表現有莫大貢獻。

1、燃煤海運量

(1)由圖 5 顯示燃煤現貨市場價格變動趨勢。依據 Global Coal 報導燃煤現貨市場價格指數，其中摘取澳洲 Newcastle FOB 燃煤價格指數變動為基礎，顯示 2003 年 10 月起燃煤價出現急速上漲，2004 年 6 月漲至最高點，旋即緩步回跌。儘管近期燃煤價格有跌破每噸 50 美元，惟出現在 50~52 美元強有力支撐與盤旋，可能受到同期原油價格持續走揚的激勵，使燃煤需求量依然旺盛，因此，燃煤價格大幅下跌機會不大。受到國際燃煤需求旺盛，尤其中國大陸電力需求大增，造成電力供應不足，使中國大陸當局限量煤礦出口，迫使煤礦進口商轉向至其他地區搶購煤礦。

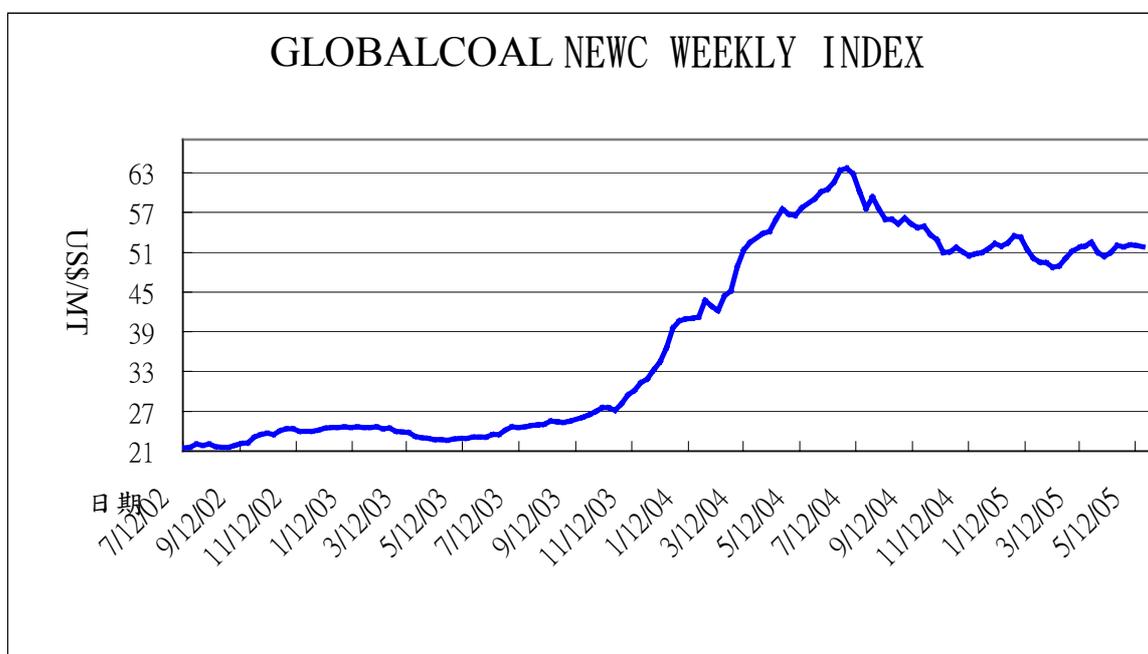


圖 5：GLOBALCOAL NEWC WEEKLY INDEX

資料來源：Global Coal Limited.

(2)表 4 及圖 6 顯示全球燃煤海運成長量與成長率，其顯示全球燃煤需求從過去迄今一直呈現正的成長，主要增加來自亞洲的需求成長最為顯著，然而 EU-15 卻在 2005 年出現負成長。依 Clarksons 機構預估 2005 年全球燃煤海運量將達到 4.90 億公噸，以 2005 年比 2004 年增長約 16 百萬公噸。其中以亞洲地區為全球最大燃煤進口國，且持續增長，預估 2005 比 2004 年可增加約 13.6 百萬公噸，日韓與台灣增加有限，亞洲地區的增加來自新興工業化國家，包括中國大陸與印度，中國大陸對外進口燃煤需求量將逐年增加，在 2005 年進口燃煤約 6.8 百萬公噸，2004 年為 3.8 百萬公噸，增長約 79%。印度 2005 年進口燃煤約 18 百萬公噸，2004 年為 14 百萬公噸，增長約 29%。

表 4：主要國家進口燃煤統計量 (M.MT)

	EU-15	亞洲	日本	南韓	台灣	Total
1996	93.50	139.80	60.80	29.80	27.00	260
1997	97.20	151.60	64.10	34.60	30.00	284
1998	95.80	155.60	66.20	35.60	31.10	289
1999	98.30	169.70	70.10	37.30	35.30	304
2000	112.60	196.10	83.80	44.10	39.30	350
2001	127.20	211.20	91.50	47.10	40.30	387
2002	127.50	231.40	96.80	52.40	41.90	410
2003	138.80	247.30	100.60	54.00	45.40	443
2004	144.30	268.80	109.70	60.00	47.61	474
2005	142.90	282.40	109.70	63.50	49.60	490

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

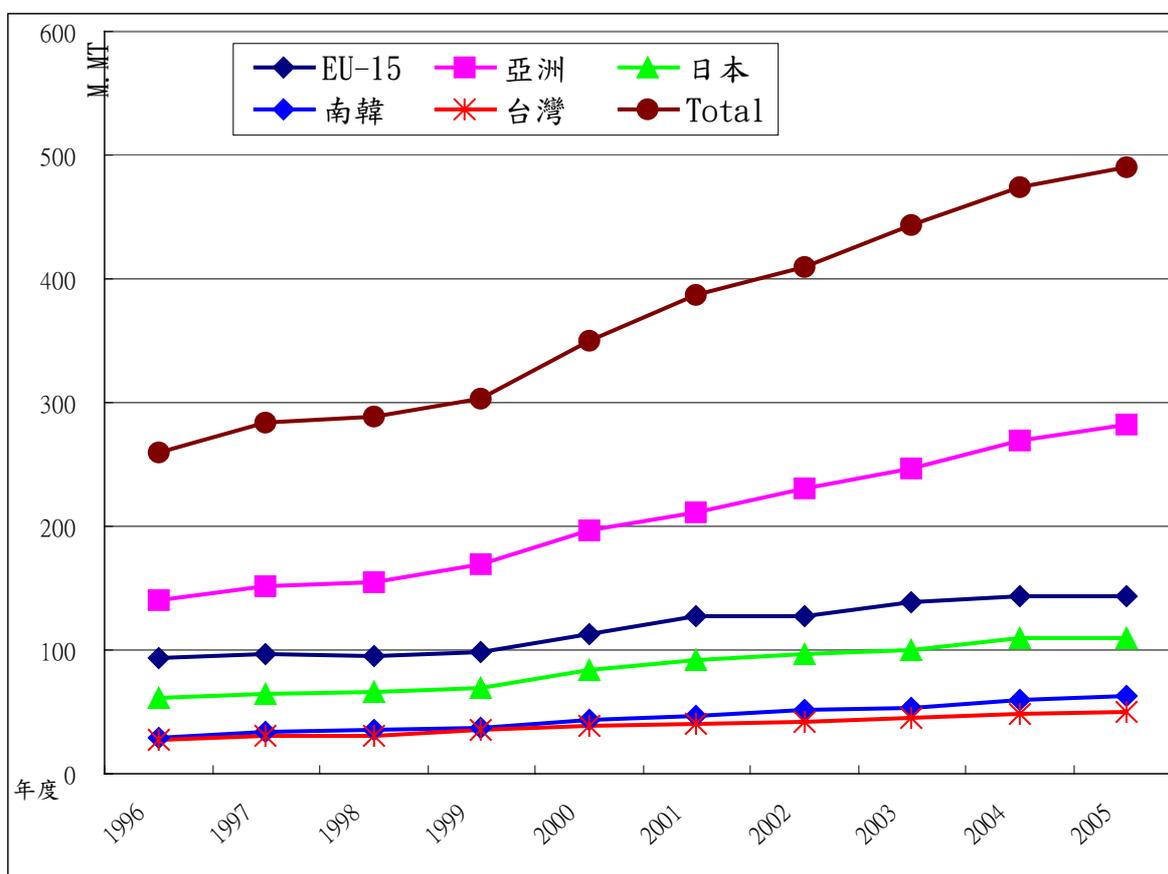


圖 6：主要國家進口燃煤統計圖

2. 焦煤海運量

由表 5 及圖 7 說明主要地區及主要國家焦煤進口海運量成長趨勢。顯示現今工業化國家如 EU、日韓與台灣等國家近年來焦煤進口量成長相當有限，現在焦煤進口量增加來自於新興工業化國家如印度，印度在 2005 年進口焦煤達 15.5 百萬公噸，較 2004 年增加 17%。全球 2005 年焦煤進口海運量較 2004 年增加約 10 百萬公噸。

表 5：主要國家進口焦煤統計量 (M.MT)

	EU-15	日本	南韓	台灣	巴西	Total
1996	41.0	65.5	18.2	4.1	12.8	165.0
1997	41.2	65.4	17.4	6.3	12.9	170.0
1998	43.5	62.8	18.0	6.0	12.9	169.0
1999	40.2	63.1	17.2	5.8	12.8	162.0
2000	42.7	65.7	19.6	6.1	13.2	174.0
2001	41.9	63.7	17.9	7.3	13.0	169.0
2002	36.3	65.8	20.0	8.6	9.3	171.0
2003	36.6	64.0	17.7	8.9	12.7	173.0
2004	39.4	67.3	17.8	9.0	13.7	184.0
2005	40.3	68.0	18.3	9.2	13.8	194.0

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

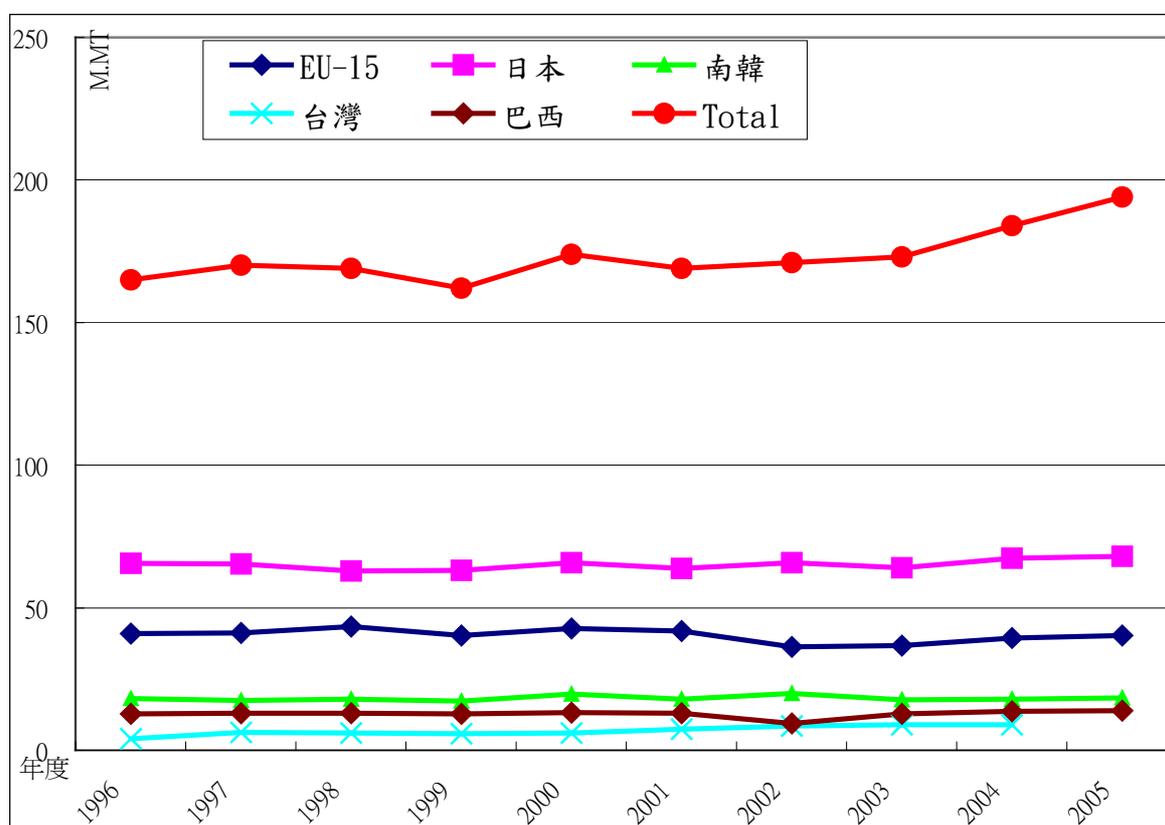


圖 7：主要國家進口焦煤統計圖

3、煤礦海運量

由表 6 及圖 8 說明整體煤礦海運量進口量統計，亦即包含焦煤與燃煤海運量，全球煤礦海運量在 2005 年較 2004 年增加 26 百萬公噸，約成長 3.8%。前已分別對燃煤與焦煤海運量加以說明，其實無論燃煤或焦煤海運量近年來增長來自新興工業化國家如中國大陸與印度，在 2005 年兩個國家在焦煤與燃煤增加量為 9.3 百萬公噸，佔全部增長的 36%。

表 6：全球焦煤與燃煤海運進口量統計 (M.MT)

	焦煤	燃煤	Total
1996	165.0	260	425
1997	170.0	284	454
1998	169.0	289	458
1999	162.0	304	466
2000	174.0	350	524
2001	169.0	387	556
2002	171.0	410	581
2003	173.0	443	616
2004	184.0	474	658
2005	194.0	490	684

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

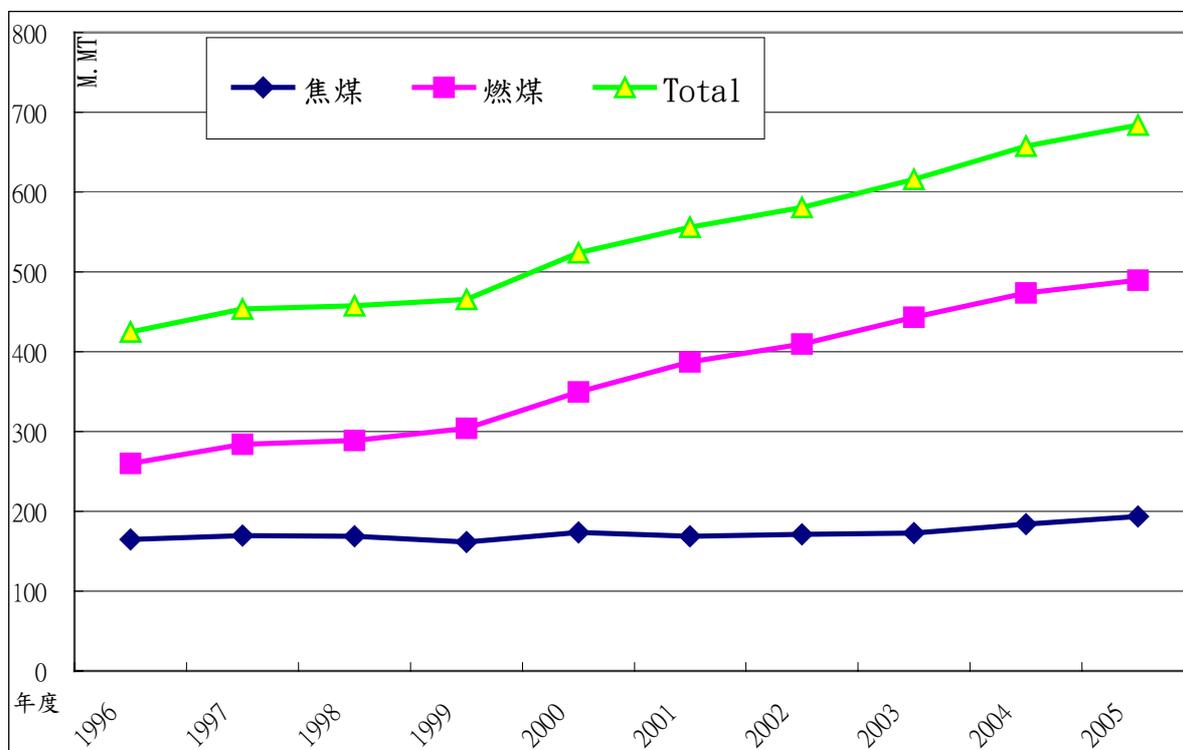


圖 8：煤礦海運量統計圖

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

(五)穀類海運量

由表 7 及圖 9 說明主要地區及主要國家進口穀類海運量增長趨勢。顯示近年來全球穀類出現微負成長，其中以歐洲減少進口量最顯著，預估 2005 年僅有 16.9 百萬公噸，較去年的 27.9 百萬公噸，減少約 11 百萬公噸，約 39%。中東沒有太大變動，而亞洲成爲全球主要穀類進口地區，2005 年較 2004 年約可增加近 5 百萬公噸，其中又以日本爲最大進口國。尤其巴拿馬極限型船與輕便型船對穀類海運量高度依賴程度，其對兩型船之海運市場行情邊際貢獻似乎愈來愈小。

表 7：區域性及主要國家進口穀類海運量統計 (M.MT)

	歐洲	亞洲	中東	Total
1996	16.5	79.7	20.7	182
1997	18.4	71.6	29.8	192
1998	17.1	69.2	24.2	185
1999	17.5	68.3	26.3	193
2000	24.4	69.2	34.1	212
2001	18.6	67.8	32.1	209
2002	24.2	65.7	32.4	212
2003	25.6	66.8	27.7	210
2004	27.9	70.5	26.5	207
2005	16.9	75.4	27.0	205

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

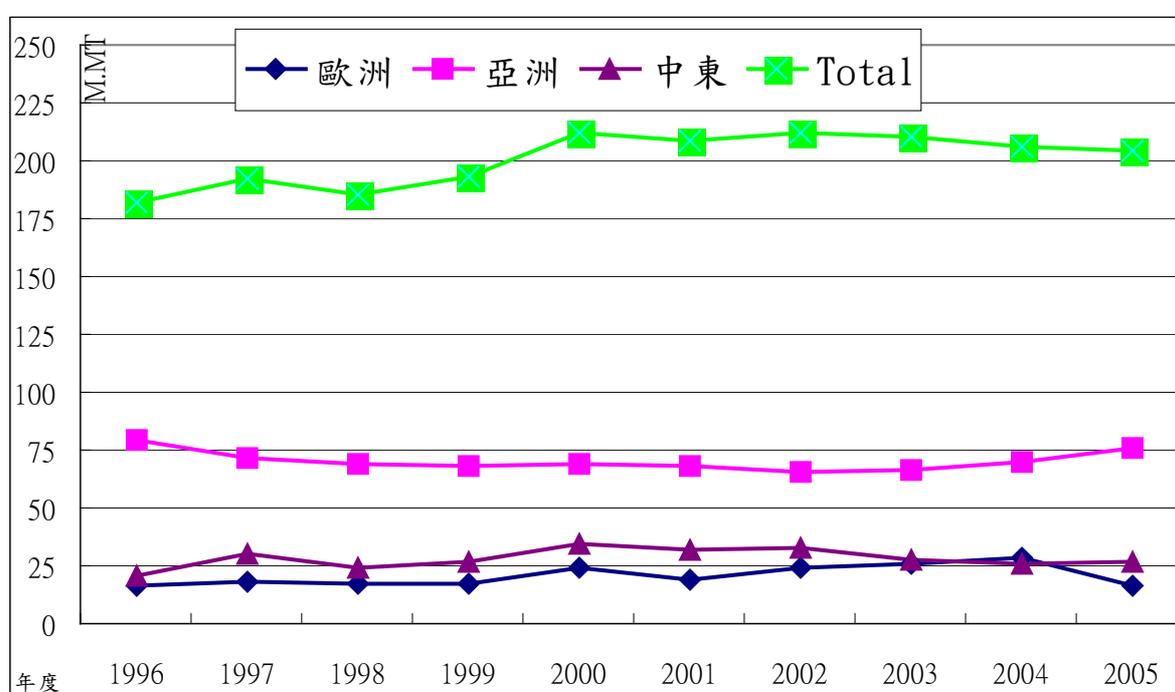


圖 9：主要地區及主要國家進口穀類海運量

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited, 2005/5

(六) 整體海運貨載量

依表 8 顯示全球最重要三大貨源；礦砂、煤礦及穀類近來海運貨載量。煤礦仍然為海運貨載量最大宗，其次為礦砂。惟近年因中國大陸的掘起，導致礦砂海運量增幅速度遠大於煤礦，全球礦砂海運量漸逼近煤礦海運量，而礦砂海運量運送高度依賴海岬型船，使海岬型船在散裝船市場占有率比重大幅增加，其他兩型船包括巴拿馬型與輕便型船對市場占有比重逐漸稀釋。預估礦砂與煤礦在 2005 年較 2004 年分別增加約 42 及 26 百萬公噸，惟穀類海運量卻可能出現負成長。

表 8：全球主要散裝乾貨載海運量 (M. MT)

	2000	2001	2002	2003	2004(f)	2005(f)
煤礦	524	556	581	616	658	684
礦砂	448	451	481	519	587	629
穀物	212	209	212	210	207	205

資料來源：“Dry Bulk Trade Outlook”, Clarkson Research Limited.

二、船噸供給量分析

由表 9 及圖 10 顯示海岬型船與巴拿馬極限型船噸成長趨勢。參照 Clarkson 機構報導在營運之“海岬型船與巴拿馬極限型船”載重噸位統計，預估 2005 年比 2004 年分別約增加 11 百萬載重噸，增長約 10.4%及 6.2 百萬載重噸，增長約 7.6%(未調整可能解體船噸)，又 2006 年以後相較於 2005 年兩型船新船噸供給分別將增加 11.9 百萬載重噸，增長約 10.2%及 4.3 百萬載重噸，增長約 4.9%。顯示 2006 年後海岬型船增量比 2005 年大，而巴拿馬型則有減少。在解體船方面，由於受航市超額報酬的鼓舞，誘引逾齡船隻繼續營運，自 2003 迄今海岬型與巴拿馬型船解體船噸極為有限，使近幾年船噸總增長幅度將遠超過 2004 年之前。

表 9：海岬型船與巴拿馬型船噸成長噸數統計表 (M. Dwt)

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	2007*
Cape	71.6	77.5	82.3	80.7	82.1	86.8	90.2	93.1	98.1	106.1	117.1	129.0	146.6
Pmx	50.9	51.8	55.9	57.2	57.8	61.1	71.2	74.0	75.4	81.2	87.4	91.7	97.2

註：2005/2006/2007 年度未計入可能解體船噸數。

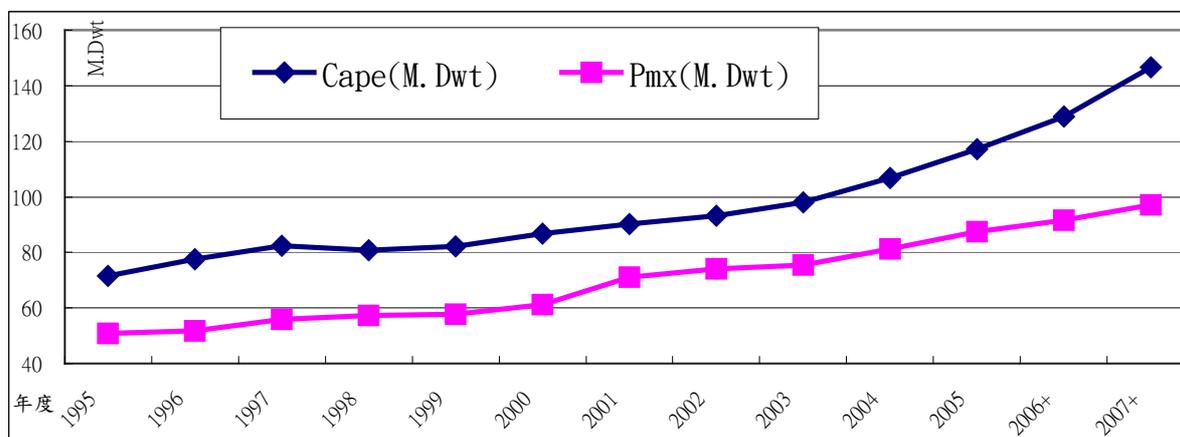


圖 10：海岬型與巴拿馬極限型船載重噸位成長趨勢

資料來源：H.Clarkson Research Studies, "Shipping Intel. Weekly".

貳、海運市場行情分析

儘管中國大陸持續打擊過度盲目投資，祭出一系列冷卻措施，似乎效果已開始發酵，最近大陸房地產價格出現急速下跌，內需市場已出現冷卻或退潮現象，尤其與散裝海運市場表現息息相關的鋼鐵市場為例，由於受到內需需求減緩，使中國大陸鋼材轉往拋售至國際市場，加上

蘇聯與 CIS 諸國在國際競售，使近期國際鋼價出現明顯下跌走勢，也迫使歐盟與美國等地區鋼廠為穩住鋼價，紛紛採取減產措施，惟獨中國大陸尚未有減產動作。雖然 2005 年整體海運量包括礦砂與煤礦仍可增加約 66 百萬公噸，約增長 4.3%，惟船噸新加入營運數量增長加速，以海岬型船與巴拿馬型船計，2005 年船噸新增加約 17.2 百萬載重噸，增長約 9.2%，顯然船噸增長大於海運量增長，未來船噸供給與需求平衡將獲得改善，亦即市場出現供給不足現象很難在現，此可由今年來航市表現獲得印證，市場價格出現較顯著的下跌，且預期未來航市表現將很有可能漸往較正常水準靠近。

一、波羅的海運運價指數

由圖 11 顯示海運運費綜合指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)及巴拿馬極限型船指數(BPI)的變動趨勢。海運運費綜合指數係由海岬型船指數、巴拿馬極限型船指數與輕便極限型船指數組合而成，各占 1/3 權數。BCI 與 BPI 走勢相當一致，基於海岬型船及巴拿馬極限型船等市場係高度依存於原料海運貨載，且某程度上有同步走勢與替代關係，而兩船型運價指數合計佔 BDI 有 2/3，當然 BDI 走勢又與 BCI 及 BPI 走勢相類似。

(一)BDI 從去年第四季再度出現飆漲，至 12 月上旬再度突破新高，BDI 登上 6208 點，隨即新年與華人年假來臨，長假效應出現，交易進入度小月，致市場行情逐漸下跌，在 2 月 8 日來到波段新低為 4175 點，跌幅 33%。原以為在 2~3 月期間航市會受到新年度原料合約價格大幅調漲效應，引發搶船搶料風潮，結果讓市場人士跌破眼鏡。由於受到中國大陸一再採取更嚴厲緊縮措施，以收抑制過熱盲目投資，其中要求於 6 月 1 日進口煉鋼原料礦砂須事先核准，效果於是在第二季開始發酵。過去航市出現大多頭行情完全拜中國大陸的掘起，倘若中國大陸抑制投資與冷卻消費持續擴大，以及船噸供給面擴增，則本波市場應會出現大幅度下跌修正，自 4 月底以來迄今歷經一個月海岬型與巴拿馬型船市場行情出現相當明顯下跌走勢。

(二)無論海運運費綜合指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)及巴拿馬極限型船指數(BPI)均於 12 月上旬再度創前波新高後，緊接著長假效應，行情回跌，雖長假結束行情稍為出現止跌回升，惟力道薄弱。原寄望有搶船搶料行情，結果未出現，讓市場大失所望，緊接著利空消息不斷，包括中國大陸再度採取更嚴厲措施，國際鋼價明顯下跌，大陸鋼材增加轉外傾銷等，航市也受到明顯波及，在 4 月底出現明顯下跌。航市在去年 12 月上旬創歷史高點：BDI-6208，BCI-8911，BPI-6110。迄今年 5 月 27 日：BDI-3279，BCI-4089，BPI-3085，半年來下跌比率：BDI-47%，BCI-54%，BPI-49%。



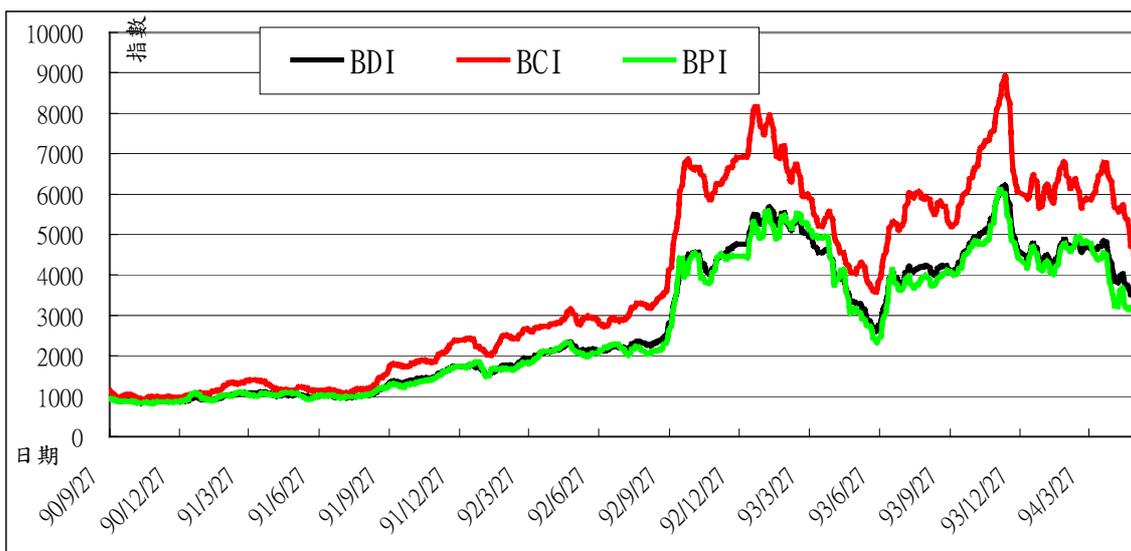


圖 11：綜合指數(BDI)、海岬型及巴拿馬型運費指數(BCI)和(BPI)趨勢

二、巴拿馬型船市場行情

由圖 12 說明巴拿馬極限型船運價指數組成，分四條航線以租金為代表行情變動趨勢。四條航線租金行情在去年 12 月上旬飆至最高水準，大西洋單程回遠東(Trip F.E.)每日租金攀升至 US\$53,341，其次往返大西洋航線(Trans-Alt)攀升至 US\$48,512，再來往返太平洋航線(Trans-Pac)攀升至 US\$52,530，最後，遠東單趟回歐洲(Trip FE)攀升至 US\$50,141，整體平均最高達 US\$51,133。因長假效應影響，航市反轉下跌，縱然長假結束航市出現小幅反彈，惟在今年 2 至 4 月僅勉強維持支撐，在 4 月底終告出現明顯回跌，四條航線在 5 月底租金行情分別為 US\$28,700(T/A R/V)，US\$33,838(Trip F.E.)，US\$18,156(T/P R/V)及 US\$15,800(Trip Atl)，整體平均為 US\$24,124。

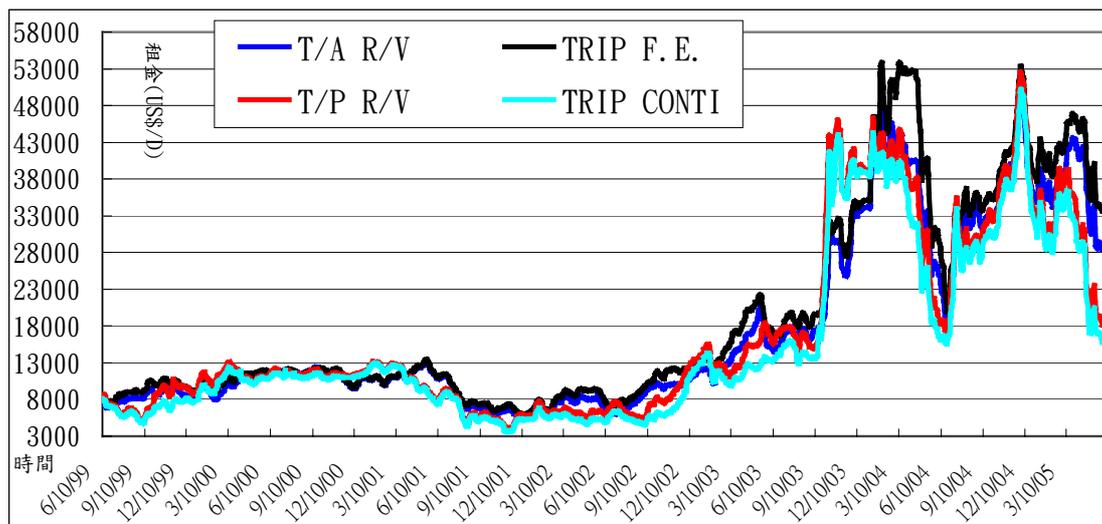


圖 12：巴拿馬及極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

三、海岬型船市場行情

由圖 13 說明海岬型船行情指數(BDI)組成，分四條航線平均日租金水準變動趨勢。四條航

線租金行情於去年 12 月上旬飆至最高水準，大西洋單程回遠東(Trip F.E.)每日租金攀升至 US\$118,200，其次往返大西洋航線(Trans-Alt)攀升至 US\$108,278，再來往返太平洋航線(Trans-Pac)攀升至 US\$106,950，最後，遠東單趟回歐洲(Trip FE)攀升至 US\$88,750，整體平均最高達 US\$105,520。因長假效應影響，航市反轉下跌，雖然長假結束稍為出現反彈，惟力道薄弱，僅能維持支撐盤面，在 4 月底受中國大陸冷卻過熱投資發效，抑制原物料海運量增長，碼頭擁擠效應漸失，使供需失衡漸獲和緩，航市終告回跌，四條航線在 5 月底租金行情分別為 US\$47,250(T/A R/V)，US\$58,667(Trip F.E.)，US\$39,100(T/P R/V)及 US\$29,722(Trip Atlantic)，整體平均 US\$43,685。

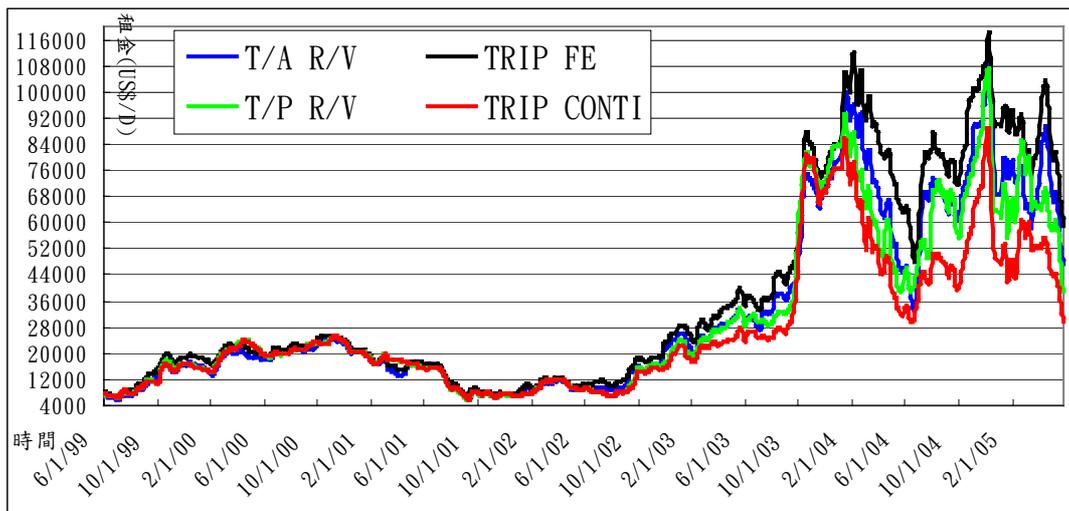


圖 13：海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

參、市場展望分析

一、需求面分析

- (一)從全球經濟基本面觀之，國際間夾雜諸多不利於經濟成長消息所衝擊；國際油價居高不下、美元走貶、利率走揚，以及中國大陸持續採取更嚴厲措施打壓盲目投資，其效應已浮現。回顧過去全球主要經濟體的經濟能夠維持或明顯成長可說拜中國大陸經濟掘起所帶動，今中國大陸任何有不利於經濟發展措施，一定波及全球各地。如今中國大陸為解決內部過度盲目投資或投機，導致國內日益嚴重通貨膨脹與貧富懸殊，未來將引發國內社會動盪不安，故中國大陸當局已正視問題嚴重性，誓言持續打擊盲目投資，必須立即有效冷卻過熱經濟。多數經濟研究機構均不看好未來全球經濟表現，單從經濟基本面透視，世界海運貿易量可能無法與過去幾年高度成長相比擬，將不利於未來航市表現。
- (二)儘管中國大陸地方鋼鐵廠極力爭取生存，無視中央意圖將不具規模與效率鋼鐵廠關閉或合併。無懼於國內投資已出現明顯冷卻作用，仍持續擴張生產。迄今大陸地區月生產量尚維持高水準，使近期其國內鋼鐵出現供給過剩，進而轉向國外傾銷。國際鋼價也同步出現明顯下跌，歐美鋼廠為穩定鋼價，紛紛協議減產。又中國大陸自 6 月 1 日起實施礦砂進口管制措施，這些舉動可能會壓縮全球礦砂海運需求量，進而衝擊航市未來表現。

(三)另有市場人士仍抱持審慎樂觀，認為儘管中國大陸短期間抑制過熱經濟，惟長期繼續發展政策不變。等到不利因素消失後，中國大陸還是充滿活潑與熱情，何況緊接著印度與巴西未來發展潛力不容等閒視之。預估全球新興市場包括大陸、印度、巴西與俄羅斯會吸引大量外資投入，續引爆原物料需求高潮，認為未來航市榮景依然亮麗。

二、船噸供給面分析

由表 10 分別統計 2004、2005 及 2006 年預估海岬型船與巴拿馬型新船交船量，以及現在及過去兩年兩船型舊船拆解量。根據倫敦 Arrow Sales& Purchase (UK) Ltd 報導在 2005 年與 2006 年兩型新船交船艘數分別有 49、93 艘與 64、103 艘，顯然 2005 年及 2006 年兩型船新船交船艘數相較過去幾年算是為數不少。在解體船噸方面兩型船自 2004 年以來迄今仍未有解體船噸出現，預期 2005 年解體船噸應非常有限。未來船噸供給量相對於過去將顯著的增加，勢必對未來航市表現產生相當大的壓抑作用。

表 10：預估各年新船交船艘數暨可營運船噸數，以及解體船噸數與概況

時間		2004	2005(f)	2006(f)
新造船訂單(艘數)	海岬型船	42	49	64
	巴拿馬型船	80	93	103
現存營運船噸數 (M.Dwt)	海岬型船	106.1	117.1	129.0
	巴拿馬型船	81.2	87.4	91.7
時間		2003	2004	2005
解體船艘數(M. Dwt)	海岬型船	2 艘	0 艘	0 艘
	巴拿馬型船	5 艘	0 艘	0 艘

資料來源：“Newbuilding and Demolition”, Sales & Purchase, Arrow, May/20,05。

- 註：1. 巴拿馬型船指 60,000~80,000Dwt，海岬型船指 80,000Dwt+。
2. 2006(f)只估計在 2006 可能交船艘數與噸位。