



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER
第三十八期 Issue No. 38
2007年2月12日

理事長：林 光
 總編輯：楊仲筭
 執行編輯：葉耀澎

地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
 電 話：02-25517540
 傳 真：02-25653003
 網 址：<http://www.cmri.org.tw>
 電子郵件：publisher@cmri.org.tw

《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
「保六」抑或是「保值」.....	2
海運市場動態報導.....	4
貨櫃運輸動態報導.....	4
油輪市場動態報導.....	8
國際散裝乾貨船海運市場行情分析.....	8
專題報導.....	18
2006 年國際散裝海運市場回顧.....	18





中華海運研究協會全體同仁敬賀

海運專論

「保六」抑或是「保值」

陳春益博士 *

高雄港去(2006)年在亞太區域港口競爭激烈、以及兩岸未能三通之嚴峻環境下，經港務局與相關單位之多方努力，貨櫃裝卸量創歷史新高，達 977 萬 TEU，並保持與前年相同名次—全球

* 長榮大學航運管理學系 教授

第六大貨櫃港，誠屬不易，但今年是否仍可「保六」？明年又如何？明年的明年又如何？此恐非交通部門可獨力加以因應，尤其需面臨兩岸三通議題。

目前兩岸雖尚未三通，但卻有不同之權宜措施與設限(表 1)，如以兩岸間之貨物而言，我方採取較為設限之方式，例如船舶不能直航，必須彎繞第三地，因此有所謂「兩岸三地」航線，如一定要直航，則僅能「小三通」；又如以非兩岸間之貨物而言，我方雖以「不入境、不通關」之境外航運中心加以因應，大陸則採取較為設限之方式，如准以直航兩岸之兩岸貨櫃航線，但僅限起港、或迄港為福州、廈門，如准以直航兩岸之國際貨櫃航線，但限制貨物不得經高雄港轉運。上述種種設限，讓高雄港之轉運功能無法充分發揮，因而在競爭激烈之亞太區域與他港競爭顯得格外辛苦，尤其與位於「世界工廠」的大陸港口相互競爭與爭名次。

如進一步探討高雄港之轉運功能，將發覺其競爭力、以及其附加價值正逐漸流失中，茲以「全方位」與「全貨櫃」轉運功能分述如后：

1. 「全方位」轉運功能：由於高雄港為遠東最東端港口之一，頗有利遠東與北美間之轉運，即適於從事「東西」轉運；復位於東北亞與東南亞之中點，亦適於從事「南北」轉運。易言之，高雄港可發展為「全方位」之轉運港，然受限於兩岸尚未三通，「東西」轉運無法有效發揮。目前，高雄港之「東西」轉運只好以東南亞與北美間之轉運為主。

近年來東南亞港口之競爭力大幅提昇，未來經高雄港轉運之機會將會降低；再者，未來遠東至美東之貨櫃，不一定至美西再經陸運轉至美東，亦不一定經巴拿馬運河運至美東，而是經印度、蘇伊士運河再運至美東，預期印度貨源將會大幅增加，經蘇伊士運河至美東之航線將成為趨勢，屆時東南亞至美東之轉運港將是新加坡而不是高雄港。易言之，高雄港將會再流失東南亞至美東之轉運機會。

2. 「全貨櫃」轉運功能：如表 1 所示，高雄港之重櫃轉運功能相當受限，尤其非兩岸間之貨櫃，如藉助境外航運中心國際貨櫃航線加以運送，則需依據大陸於 2002 年元月實施的「中華人民共和國國際海運條例」，貨物不得在高雄港轉運；但對空櫃而言，由於空櫃被認定屬於交通工具之一部份，故可利用兩岸間之所有航線（包括兩岸三地航線、境外航運中心兩岸/國際航線）加以運送，故其轉運相當便利。易言之，重櫃與空櫃在高雄港之轉運功能大不同。

由於空櫃在高雄港之轉運功能健全，而大陸地區為嚴重之缺櫃區，復大型航商大多在高雄港有其租賃碼頭，頗有利在高雄港進行空櫃裝卸作業，因此，高雄很可能淪為「空櫃」轉運中心，然空櫃轉運之附加價值頗低，此一課題應值得相關部門重視與檢討。

如上所述，高雄港因兩岸尚未三通而無法有效發揮「全方位」、「全貨櫃」之轉運功能，對轉運港之發展頗為不利，甚至無法保持其原有之附加價值。然對大陸而言，高雄港無法有效地發揮其轉運功能，反而可降低大陸港口之競爭壓力，甚至有助於大陸港口之發展，如以廈門港為例，在廈門港發展初期乃運用「境外航運中心兩岸航線」協助其貨物之進出口，現階段則可運用「境外航運中心國際航線」協助其開闢國際航線（減少航線開闢初期攬貨之壓力），附帶解決其缺櫃課題，因此，大陸應不急於改變現階段兩岸通航政策。

總之，高雄港在面臨轉運功能無法「全方位」與「全貨櫃」之發展，如果繼續為「保六」而戰，有可能降低其附加價值而淪為「空櫃」轉運中心，再者，目前轉運之主力戰場—東南亞，



又因其港口競爭力提昇、以及增闢經蘇伊士之遠東美東航線而發生質變，面臨此種種挑戰，高雄港實不必再以「貨櫃裝卸數量」為追求目標，即無需為顧及面子—「保六」而投入過多資源，應該為提昇服務品質、增加附加價值而努力，即不但要「保值」，甚至為「增值」而努力，期望朝向「全功能」的物流港、智慧港而發展。

表 1. 兩岸間定期貨櫃航線之發展概況

		貨 櫃		
		兩岸間貨櫃	非兩岸間貨櫃	
			可轉運	不可轉運
船 船	直接 通航	1. 『小三通』航線 (限金門,馬祖)	3. 『境外航運中心』兩岸 航線(限福州,廈門)	4. 『境外航運中心』國 際航線(港口不限)
	間接 通航	2. 『兩岸三地』航線		5. 『主航線母船延遠航 行』航線

海運市場動態報導

貨櫃運輸動態報導

貨櫃航運經營資訊

楊正行 *

一. 產業訊息

越南踏上世界經貿大舞台

經過多年的開放與努力，越南在 2007 年 1 月 11 日正式成為世貿 (WTO) 第 150 位會員，預料將使越南與美國、歐洲以及東亞的貿易往來比以往更加蓬勃，而且有助於越南經濟長期的發展，增加使越南能繼中國之後成為亞洲新興大市場的潛力。

雖然受限於現行越南政經社會體制以及運輸基礎建設，使外國企業在越南的經營有時仍不是很容易，但由於越南加入 WTO，預料仍將吸引包括航商在內的外國企業前進越南，展開繼美越關係正常化之後，新一波的佈局。目前，國內三大航商在越南早以不同的方式在越南經營

* 國立交通大學 交通運輸研究所 碩士 海運從業人員

多年，日本的 NYK 及 “K” Line 成立越南合資公司，至於 Maersk、MOL 及 APL 據市場消息也將取得 100% 股權的執照許可，而 Maersk 更宣佈與西貢港務局合作新建大型深水貨櫃港。

(參考資料: Containerization International, January 2007)

OOCL 貨櫃船售後租回安排

據報導為就購入 4 艘新船所需資金進行融資安排，日前 OOCL 宣布，以 4.8 億美元的價格，售後租回 8 艘貨櫃船，包括 1 艘 8,063 TEU 船、6 艘 5,344 TEU 船和 1 艘 2,808 TEU 船。買家為盧森堡註冊的合資公司，由 OOCL 海外旗下的 Stron Team 公司控股 90%，另 10% 股權則由專業經營船舶融資業務的德國北方銀行控制。國內的長榮海運在 2006 年亦曾進行過船舶售後租回的安排。

(參考資料: 中貿物流觀察, January 2007)

北美鐵路

經過多年不斷的整合與發展，北美六家第一級的主要鐵路業者各有其優勢市場。東岸是 CSX 及 Norfolk Southern，西岸則為 Burlington Northern Santa Fe 及 Union Pacific，至於北邊則是加拿大的 Canadian Pacific 及 Canadian National 兩家各擅其長。至於營業額則以 Burlington Pacific、Canadian Pacific 及 Norfolk Southern 最高，也是分由西岸、北邊及東岸各有一家領先。

鐵路公司	公司總部	主要市場	2005 年 營收 (百萬美元)	2005 年 營業利益 (百萬美元)	2005 年 Intermodal 佔 業務比重
CSX	Jacksonville, FL	美國東岸	8,618	1,549	29%
Norfolk Southern	Norfolk, VA	美國東岸	8,472	2,097	41%
Burlington Northern Santa Fe	Fort Worth, TX	美國西岸	12,987	2,993	51%
Union Pacific	Omaha, NZ	美國西岸	13,578	1,795	37%
Canadian Pacific	Calgary, Canada	美國北方	3,636	829	42%
Canadian National	Quebec, Canada	美國北方	5,995	2,173	28%

參考資料：Citigroup，September 2006

和其他產業一樣，服務品質、可靠度、營運效率以及顧客滿意都是鐵路業者重要的獲利決定因子，今日的北美鐵路是一個寡佔的市場，其環境的趨勢特色反應在：

- (1). 由於寡佔以及容量受限使價格易於維持；

- (2). 從過去的整併可能走向聯盟合作或合資；
- (3). 法令管理層面應無重大的管制風險；
- (4). 業者加緊進行對通訊及電腦系統的投資(美國四大鐵路業者 2005 年已投 267 百萬美元)，提升科技管理的效率。

依 Citigroup 的分析預測，由於公路擁塞以及拖車司機短缺，鐵路業者應可保有定價的力量，預期六大鐵路業者的獲利，2004 年以來的榮景至少可延續至 2008 年。航商也為因應內陸運輸成本的增加，調整業務策略，同時計畫調高 2007 年內陸業務的運價 USD 650/40'，以分擔高漲的成本。

二. 港口統計

全球前十大貨櫃作業港

新加坡港以 2,480 萬 TEU，成長 6.9%，繼續保持全球首位，香港則以 2,323 萬 TEU 居次，但僅成長 2.8%，成長力道薄弱，低於其目標。上海港則因大小洋山深水港的開通對外營運，一舉突破 2,000 萬 TEU 大關，成長 20%，是前十大貨櫃港的大贏家。高雄港則保六成功，領先緊跟在後的鹿特丹僅有 17 萬 TEU。

排名	港口	作業量 (TEU)	年成長率
1	Singapore	24,800,000	6.9%
2	Hong Kong	23,230,000	2.8%
3	Shanghai	21,710,000	20.1%
4	Shenzhen	18,470,000	14%
5	Busan	12,030,000	1.6%
6	Kaohsiung	9,770,000	3.17%
7	Rotterdam	9,600,000	4%
8	Hamburg	8,862,000	9.6%
9	Los Angeles	8,470,000	13.2%
10	Dubai	NA 7,619,222 (2005)	NA

參考資料: 參考各媒體報導及港口網站

中國及亞洲四小龍貨櫃作業

中國港口貨櫃作業量約達 9,300 萬 TEU，成長 26%，優於原先預期；香港僅成長 2.8%，低於預期。而南韓在進口、出口及轉口量全面同步下滑的情況下，全年呈現衰退。台灣則在進出口約略持平，基高兩港轉口櫃成長的帶動下，全年有 2.42% 的成長。由香港、南韓及台灣的低成長甚至負成長，透露出全球航路與中國市場密不可分，周邊國家對中國市場的變動與競爭倍感

壓力。

-	2005 年作業量 (TEU)	2006 年作業量 (TEU)	年成長率
中國 ⁽¹⁾	7,381 萬	9,300 萬	26%
新加坡	2,319 萬	2,480 萬	6.9%
香港	2,260 萬	2,323 萬	2.8%
南韓 ⁽²⁾	1,500 萬	1,458 萬	(4.21%)
台灣 ⁽³⁾	1,279 萬	1,310 萬	2.42%

參考資料: (1)中國航務周刊, January 3,2007 ; (2)中國航務周刊, January 24,2007 ; (3)交通部

中國前十大貨櫃港

中國主要的港口大都以港口群的型態出現，前十大貨櫃港口除中山港外，都有兩位數的高成長，其中廣州港更成長 41%，已超越天津港，排名第五，而寧波-舟山港也有 35%的高成長。連雲港則首度進入前十大，成長快速。

排名	港口	作業量 (萬 TEU)	年成長率
1	上海港	2,171.00	20.1%
2	深圳港	1,846.89	14.03%
3	青島港	770.20	22.11%
4	寧波-舟山港	706.80	35.70%
5	廣州港	660.00	40.94%
6	天津港	595.00	23.93%
7	廈門港	401.87	20.22%
8	大連港	321.20	21.20%
9	連雲港	130.23	30.00%
10	中山港	117.34	9.06%

參考資料: 中國港口集裝箱

台灣港口貨櫃作業

2006 年我國港口的貨櫃作業量達 1,330 萬 TEU，較 2005 年成長 1.5%。

排名	港口	作業量 (TEU)	年成長率
1	高雄港	9,774,670	3.21%
2	基隆港	2,128,815	1.79%
3	台中港	1,198,530	(2.47%)

參考資料: 交通部各港務局網站

PSA International Pte Ltd. (PSA)

PSA 在全球 11 個國家(包括新加坡、比利時、汶萊、中國、印度、義大利、日本、荷蘭、葡萄牙、南韓和泰國) 20 個港口投資，2006 年在全球各地的貨櫃作業量達 51.29 百萬 TEU，成長 18.6%，其中在新加坡作業量 23.98 百萬 TEU，成長 7.6%，海外有 27.31 百萬 TEU，成長 30.2%。據 PSA 分析，PSA 的作業量約佔全球的六分之一，轉口櫃則佔全球的五分之一。

PSA 2006 年財務業績尚未公佈，但 2005 年營收達 3,677.8 百萬美元，稅後純益 1,058.1 百萬美元。

(參考資料：PSA 網站)

中遠太平洋

中遠太平洋旗下 16 個碼頭全年吞吐量 3,279 萬 TEU，成長 25.7%。其中珠三角港口佔 32%，長三角港口佔 22%，渤海灣港口佔 42%，海外港口佔 4%。

油輪市場動態報導

唐邦正*

一月原油價格再度飆高

因美國東部遭遇寒流，市場預計短期內暖油需求可能大幅提升，使得國際原油期貨持續走強，紐約商業期貨交易所(NYMEX)原油期貨一月底超越每桶 58 美元。據 2006 年世界煉油報告顯示，去年全球各地煉油量維持平穩小幅成長。台灣台塑石化公司麥寮煉油廠，煉油能力從 2,250 萬公噸/年增加到 2,600 萬公噸/年，增長 350 萬公噸/年。使得該煉廠在去年成為世界第 8 大煉油廠。

一月份原油運輸市場漲跌互見，成品油輪市場持續降溫。一月波羅地海交易所原油綜合運費指數月底報 1,195 點。回顧一月份，西德州中級原油從月初每桶 57.95 美元，上漲至 58.10 美元。杜拜原油則由每桶 57.21 美元，下跌到月底時之 53.16 美元。布蘭特原油每桶小漲 0.31 美元，以每桶 56.76 美元作收。

VLCC 市場小幅反彈

新的一年開始，各地超大型油輪市場運費略有起色，雖然本月成交量無太大變化，但因可裝貨載船數仍相當多，運費反彈力道有限。波灣至日本航線，一月底雙殼船運費維持在 WS75

* 中國航運股份有限公司 油輪業務組

點，換算每日租金約美金四萬八千元。波灣至遠東路線，單殼船運費在月底以 WS 57.5 至 60 點成交。在其他地區，西非至美灣路線，二月底貨載以在 WS 90 點成交。西非至中國在月中現貨船運費報 WS 75 點。

SUEZMAX 運費下跌

SUEZMAX 運輸市場一月交易量下滑，運費自上月底起持續下探。西非至美東運價在月初還在 WS 140 點，至月底時回到 WS120 點。跌幅達百分之十四。在地中海地區，在一月運費大幅下跌。埃及到西地中海區運費從月初價報 WS195 點，一路下跌至 WS140 點。

各地 AFRAMAX 市場漲跌不一

各地 AFRAMAX 型油輪運輸市場在一月需求大不如前，加勒比海至美灣運價從 WS260 點下跌至月底的 WS 170 點。但北非至歐陸運價本月維持平穩，月底運費仍維持 WS240。北海至歐陸航線在月初價報 WS 165 點，但月底運價上升至 WS 190 點。

成品油市場向下探底

成品油運輸市場在一月需求減低，一月底的波羅地海白油指數(Baltic Clean Index)，為 911 點。波灣到日本航線，月底 LR1 成品油船與月初相較下跌百分之二十六。加勒比海到美東一艘 MR 成品油船成交在 WS 195 點，與月初相比下跌 30 點。

TANKER MARKET FREIGHT RATES JANUARY/2007

DIRTY	TYPE	5-JAN	12-JAN	19-JAN	26-JAN
MEG / WEST	VLCC	48.5	47.5	57.5	55.0
MEG / JAPAN	VLCC	60.0	57.5	82.5	75.0
WAF / USG	VLCC	80.0	80.0	80.0	85.0
WAF / USAC	130,000	140.0	125.0	110.0	120.0
SIDI KERIR / W. MED	135,000	195.0	145.0	125.0	140.0
N.AFR / EUROMED	80,000	260.0	170.0	200.0	240.0
UK / CONT	80,000	165.0	130.0	182.5	190.0
CARIBS / USG	70,000	260.0	150.0	150.0	170.0

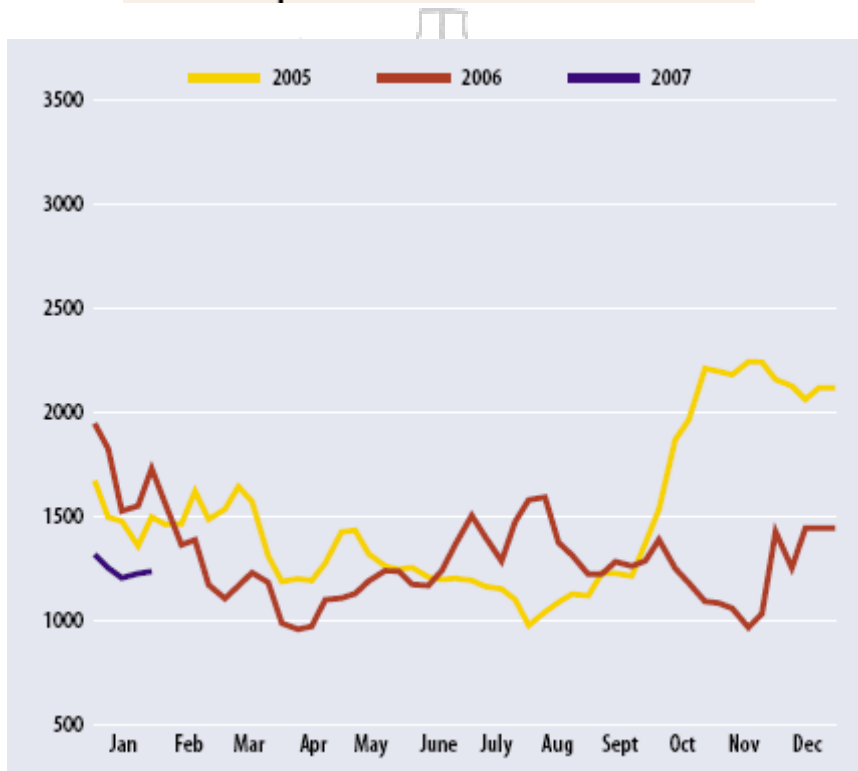
VLCC fixed all areas in the week :	19	46	46	52
Previous week :	32	19	46	46
VLCC available in MEG next 30 days	68	84	57	68

Last week :	77	68	84	57
-------------	----	----	----	----

CLEAN	TYPE	5-JAN	12-JAN	19-JAN	26-JAN
MEG / JAPAN	75,000	175.0	170.0	160.0	130.0
MEG / JAPAN	55,000	210.0	205.0	185.0	160.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	315.0	275.0	255.0	240.0
UKC-MED / STATES	37,000	280.0	230.0	235.0	210.0
CARIBS / USNH	37,000	225.0	215.0	200.0	195.0

1 YR TC USD / DAY	TYPE	5-JAN	12-JAN	19-JAN	26-JAN
VLCC	(MODERN)	\$55,000	\$55,000	\$52,000	\$52,000
SUEZMAX	(MODERN)	\$42,000	\$42,000	\$42,000	\$42,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$32,500	\$32,000	\$32,000	\$32,000
PRODUCT	80,000	\$28,000	\$28,000	\$29,000	\$29,000
PRODUCT	40,000	\$22,750	\$22,750	\$23,500	\$24,000

Baltic Spot Rates — Crude Oil



Baltic Clean Rates



參考資料：Fearnley, Fairplay

國際散裝乾貨船海運市場行情分析

陳永順*

國際鋼鐵協會(IISI)最新統計資料表明,2006 年全球粗鋼產量為 12.395 億噸,同比增長 8.8%,創造了新的歷史紀錄,也是連續三年粗鋼產量超過 10 億噸。2006 年全球粗鋼產量較 10 年前增長了 165.2%,較 5 年前增長了 145.7%,產量增長主要來自中國和亞洲地區。2006 年,三大粗鋼生產國依次為中國(4.188 億噸),日本(1.162 億噸),美國(98.5 百萬噸)。其中,巴西從 2005 年的第九位下滑到第 10 位,為前 10 名中唯一出現負增長的國家。2006 年中國粗鋼產量為 4.188 億噸,比 2005 年增長 17.7%,較 10 年前增長了 413.8%。另外,中國在世界粗鋼產量中所占比重也在增加,1996 年中國首次成為全球第一大粗鋼生產國,當年所占比重為 13.5%,2006 年中國粗鋼產量所占比重已經達到 33.8%,超過了三分之一。10 年前,亞洲粗鋼產量占全球的 38.4%,到 2001 年這一比重已經達到 41.6%,2006 年已經上升到 53.7%。2006 年亞洲粗鋼產量為 6.657 億噸,同比增長 12.6%;歐洲的粗鋼產量為 3.544 億噸,同比增長 6.2%;獨立國協粗鋼產量為 1.197 億噸,同比增長 5.8%;北美粗鋼產量為 1.315 億噸,同比增長 3%;南美粗鋼產量為 4530 萬噸,

* 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



與去年持平；非洲粗鋼產量為 1850 萬噸，同比增長 3.3%；中東粗鋼產量為 1540 萬噸，比前年增長 0.8%。

2006 年 12 月份，中國出口鋼材 5.55 百萬噸，比前年同期增長 205%。進口鋼材 1.51 百萬噸，比前年同期下降 17.5%。進出口相抵後，12 月份淨出口鋼材達到 4.04 百萬噸。從 2006 全年來看，鋼材累計出口達 43.01 百萬噸，比前年同期增長 109.6%；累計進口為 18.51 百萬噸，比前年同期下降 28.3%。進出口相抵後，全年淨出口鋼材達到 24.5 百萬噸。此外，2006 年 12 月份中國進口鐵礦砂 28.62 百萬噸，出口焦炭 89 萬噸；全年累計進口鐵礦砂 3.2630 億噸，出口焦炭 14.5 百萬噸。去年中國原煤炭產量達到 23.25 億噸，比前年增長 8.1%。由於受到中國去年實施國家控制資源類產品出口政策和國內外價差的存在是造成出口下降的直接原因，中國去年煤炭出口下降 11.7%，至 6,330 萬噸。預計 2007 年煤炭出口將繼續下降，進口則將呈上升趨勢。

今(2007)年 4 月起新年度礦砂交易價格漲幅 9.5%，由於礦砂價格先期已連續漲 5 年。去年漲幅 19% 時，曾引起鋼鐵製造商爭先恐後瘋狂搶料，今年漲幅是否倣效引起瘋狂搶料，有待觀察。倘若因搶料鼓舞運費成本飆漲及資金積壓成本超過漲幅，似乎無誘因鋼廠競相搶料。同時，中國為強化礦砂進口貿易秩序，自 2 月份起實施「礦砂進口企業資格標準」，以提高進口門檻。此舉從嚴規範礦砂進口商資格，除可穩定礦砂價格外，並可管控礦砂進口秩序與數量，減少無規範盲目進口礦砂。2005 年，擁有進口資格的企業達到 500 家，2006 年一舉削減至 120 家左右。今年更可能將資質控制在 90 家以內。鐵礦石進口資格的持續削減，是為了逐步規範目前混亂的鐵礦石進口局面。另中國國家統計局近日公佈，2006 年中國鐵礦砂產量達 5.88 億噸，較前年同期增長 38.0%。倘若上述中國對礦砂政策是否會衝擊中國進口礦砂數量，將對散裝海運需求面增長動能有決定性影響。

由於受到港口維修、惡劣天候及鐵路更新作業等衝擊，導致澳洲煤炭出口港發生近數年來最嚴重港擠，平均船舶滯港達 14.7 天。1 月底，約有 105 艘船滯留在東澳煤炭出口港，Newcastle 港為主要擁塞港，有 49 艘平均滯留候裝約 16-18 天，Hay Point/Dalrymple Bay 有 32 艘船滯留，平均滯留候裝約 7-25 天，Gladstone 有 19 艘船滯留，平均滯留候裝約 16 天，Abbot Point 有 3 艘船滯留，平均滯留候裝約 2-7 天，Port Kembla 有 2 艘船滯留，平均滯留候裝約 2 天。有 34 艘船滯留西澳礦砂出口港，Dampier 有 16 艘船滯留，平均滯留候裝約 5-10 天。Port Walcott 有 11 艘船滯留，平均滯留候裝約 14-15 天，Port Hedland 有 7 艘船滯留，平均滯留候裝約 2-5 天。澳洲第一大煤港 Newcastle 港碼頭散貨船滯港情況絲毫未見有緩和迹象。過去十二個月內，船隻最長輪候周期是 20.4 天，亞洲煤消耗國家有必要及時瞭解該港新情況，以決定與船舶簽定合同時掌握資料。Newcastle 港煤出口連續三年保持高紀錄，預測今年煤出口表現仍然強勁，目前列隊在錨地等候入港的船隻有增無減。澳洲港口嚴重擁塞造成不少船隻動彈不得，將影響航市正常供應船噸，而加劇船噸供應不足，使航市租金運費行情仍居高不下，獲得強力支撐。

在散裝船噸供給增加方面，去年海岬型船新增 60 艘加入營運，今年也約新增 60 艘。去年巴拿馬型船新增 104 艘加入營運，今年也約新增 78 艘，減少 26 艘。去年輕便極限型船新增 90 艘加入營運，今年也約新增 137 艘，大幅增加 47 艘。去年解體船噸數量比前兩船有顯著增加，已逾 2 百多萬 Dwt，然相對於新增船噸逾 35 百萬 Dwt，仍顯得微不足道。今年 1 月份已有 3 艘約 9 萬 Dwt 解體，往後是否快速增加，還視航市表現優劣。

一、波羅的海運價指數

《圖 1》顯示海運運費綜合指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬極限型船指數(BPI)、超輕便極限型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHI)的變動趨勢。國際散裝乾貨船市場行情傳統在西洋聖誕長假前會出現強勁走揚，後至中國舊曆長假前市場交易活動較清淡，惟此傳統季節性似乎因亞洲形成海運重心後愈不明顯，且今年中國舊曆新年長假較晚，迄今航市表現並未有長假效應發生。全球經濟表現依然亮麗，對原料需求消耗依然旺盛，加上澳洲出口煤炭港口嚴重擁塞，滯留相當多船隻，滯港時間平均逾半個月以上，因而加劇市場船噸供應更加吃緊，尤其對愈大型原料運輸船衝擊為最。而輕便極限型船以下船隻主要貨載仰賴次次要金屬原料暨半成品，自今年初這些船隻市場表現出現逐步緩慢下跌，是否全球經濟表現開始燒退，亦或船噸供給有過剩疑慮，仍有待觀察。散裝乾貨船綜合市場指數(BDI)去年 4 月底 5 月初為低檔 2364 後旋幾乎一路挺升，至今年 1 月上中旬衝至睽別 21 個月以來新高點 4647，其中愈大型船市場行情漲勢最為凌厲，BCI 近期曾去年 12 月初再度站上 6000，雖稍拉回，今年又輕騎站上 6000，1 月上中旬登上 6471 新高點，因受到巴拿馬型市場走疲拖累，旋即下跌，迄 2 月初拉回至 6026，近日巴拿馬型市場行情出現止跌回升，因此，BCI 應稍後可望止跌回升。今年 4 月份礦砂價格漲幅 9.5%，是否會出現搶料風潮，若中國舊曆新年開始前未顯著出現的話，則 3 月份將成為泡影。澳洲煤炭暨礦砂出口港口出現大排長龍候裝的船隻，短期間難獲得改善，將維持 2 星期以上，按理將使市場船噸供應更加吃緊，而刺激市場行情大幅飆漲，惟近期市場全面性走跌，是否中國祭出緊縮措施效果顯現，亦或船噸供給累積過剩，有待觀察。BPI 在去年 11 月初突破 4000 以上，1 月上中旬登上波段高點 4558，旋即市場需求船噸疲弱，指數開始反轉下跌，至 2 月初跌破 4000 點，即出現止跌回升，在中國舊曆年前僅餘 2 週，是否能持續上漲，有待觀察。儘管近年來區域自由貿易集團盛行，帶動區域貿易海運量大幅增加，加上中國大陸鋼材半成品出口量急速增加，激勵超輕便極限型及輕便型船等市場行情穩健上揚，惟今年初這些較小型船表現相對弱勢，BSI 及 BHI 今年初迄 2 月上旬仍持續下跌，且似乎跌幅有持續擴大趨勢。

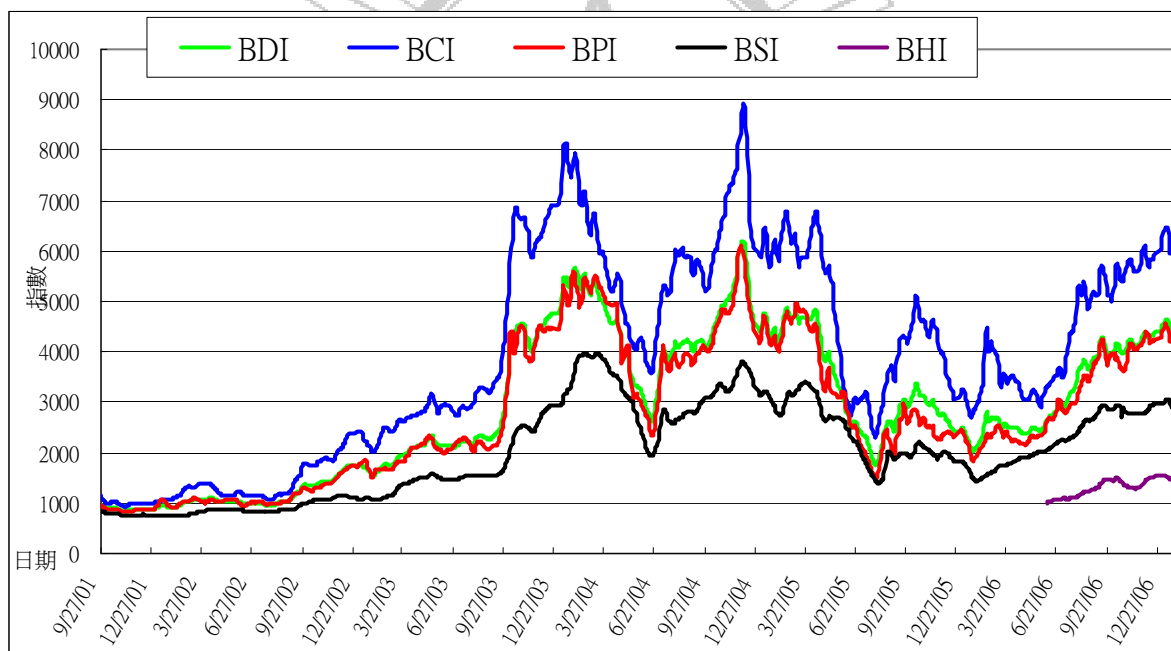


圖 1：綜合指數(BDI)及三大散裝乾貨船市場行情指數(BCI、BPI、BSI 及 BHI)

二、海岬型船市場行情

《圖 2》說明海岬型船行情指數(BCI)組成分中四條航線租金水準變動趨勢。受惠於全球經濟表現依舊保持高度成長，各區域開發中國家積極投入基礎建設局，端出優惠條件吸引外資進駐投資，因而耗盡大量建築材料，不僅推波助瀾全球原物料價格居高不下，而且引申全球物流運輸系統需求旺盛。拜全球鋼材價格仍維持高檔，全球鋼材產量持續增長，尤其中國為最，以致於礦砂海運量需求船運熱度不減，全球穀類價格飆漲且持續看俏，穀類海運量出現平添航市的支撐力道。澳洲主要煤炭礦砂出口港依舊異常擁擠，滯留上百艘船動彈不得，使航市船噸供應益加吃緊，致海岬型船市場行情出現易漲難跌局面，聖誕節長假期間反而演出上漲行情，短短 1 個月出現暴漲，從 12 月上中旬至 1 上中旬上漲逾 14%，打破過去傳統聖誕節至中國舊曆年期間市場往往表現較沉寂，可能近年來中國掘起並成為世界第三大經濟體，取代歐盟區域經濟，使亞太區域成為海運重心，而中國順理成為亞太龍頭地位，中國人商務作息將牽動市場消長，肯定中國舊曆年長假期間航市熱度將出現冷卻，同時因時間逼近關係，礦砂漲價帶動瘋狂搶料戲碼可能不會重演，亦即中國舊曆年長假結束後市場很難再出現飆漲。大西洋單程回遠東自去年 9 月中旬曾攻佔波段最高檔 US\$85,614，聖誕節長假期間一改過去卻出現連翻上揚，至 1 月中旬再刷新高達 US\$88,682，因巴拿馬型船市場走軟拖累而回檔。其次往返大西洋航線，在去年 10 月中旬從波段低點反轉一路挺升，11 月底順利攀上 US\$60,000，聖誕節長假更出現快速飆漲，1 月初成功地挑戰 US\$70,000，並 1 月 10 日締造波段高檔 US\$76,950，也因巴拿馬型船市場走低而壓回，緊接著中國舊曆長假與進入 3 月份，4 月份礦砂漲價效應發酵機會可能渺茫。往返太平洋航線在聖誕節長假期間持續表演上漲，1 月 10 日抵達波段高檔 US\$71,191，旋受巴拿馬型船市場提早下跌影響而抵消上漲力道。最後，遠東單趟返回歐陸，聖誕節長假反常出現上揚，在 1 月 10~15 日期間曾攀上 US\$60,000 以上，然後被巴拿馬型船市場拖累而回跌修正。

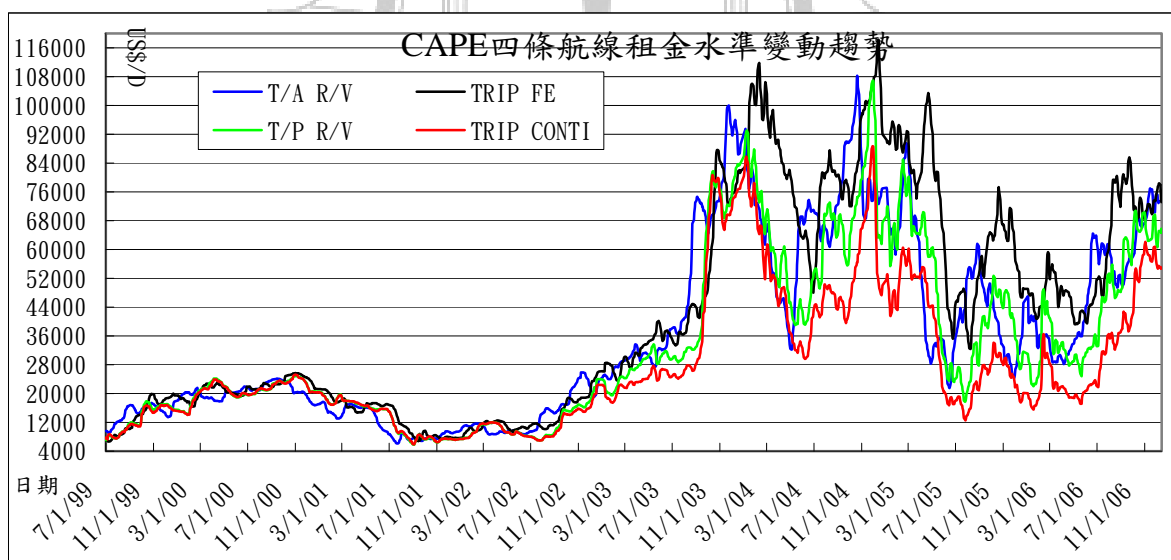


圖 2：海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

三、巴拿馬型船市場行情

《圖 3》說明巴拿馬極限型船運價指數組成中四條航線租金行情變動趨勢。因北半球進入嚴酷冬季，取暖燃煤需求大增，使澳洲、印尼與中國大陸出口量持續增加，導致太平洋區船噸供不應求，不僅帶動海岬型船行情上漲，巴拿馬型船行情呈現堅穩上揚，大西洋區因受礦砂貨載拆成巴拿馬型與穀物貨載出口旺季的激勵，船噸需求增加，使去年 9 月起迄 12 月份期間太平洋區表現優於大洋區行情，但今年開始大西洋區域市場行情又超越太平洋區域。巴拿馬型船市場行情與海岬型船市場行情走勢高度互動關係，同樣地，於聖誕節長假期間反常出現飆漲，均於 1 月上中旬抵達波段高檔，然後，巴拿馬型船市場需求減弱且船噸出現供給增加，導致 1 月中旬後市場行情出現快速走跌，直到 2 月初出現止跌回升。大西洋單程回遠東航線，聖誕節長假期間交易更趨熱絡，演出急速上漲行情，在 1 月上中旬抵達波段高檔 US\$37,997，然後，因市場追價意願薄弱，行情受挫半個月後，2 月初暫獲止跌回升，惟中國舊曆年長假即將來臨，是否能夠持續上揚，有待觀察。其次往返大西洋航線，聖誕節長假交易突轉熱絡，行情出現飆漲，1 月上中旬漲至波段高檔 US\$36,639，後歷經 2 週回檔，2 月初出現止跌回升。往返太平洋航線，曾於去年 11 月上旬攀登兩年來最高點 US\$39,653，12 月上旬開始出現大幅度回檔，聖誕節長假卻反常上漲，1 月上旬抵達 US\$36,029，後因市場信心不足且缺乏追價力道，行情出現快速走跌，2 月初出現止跌回升信號，是否能持續上揚，有待觀察。遠東返回歐陸航線，曾於 11 月中旬創兩年來高檔 US\$35,428，旋回檔修正，惟聖誕節長假期間出現上漲力道，在 1 月上中旬上漲至波段高點 US\$36,167，然後交易熱度趨緩，行情缺乏支撐而下跌，2 月初乍現止跌，後市適逢中國舊曆年長假，是否能持續上漲，有待觀察。

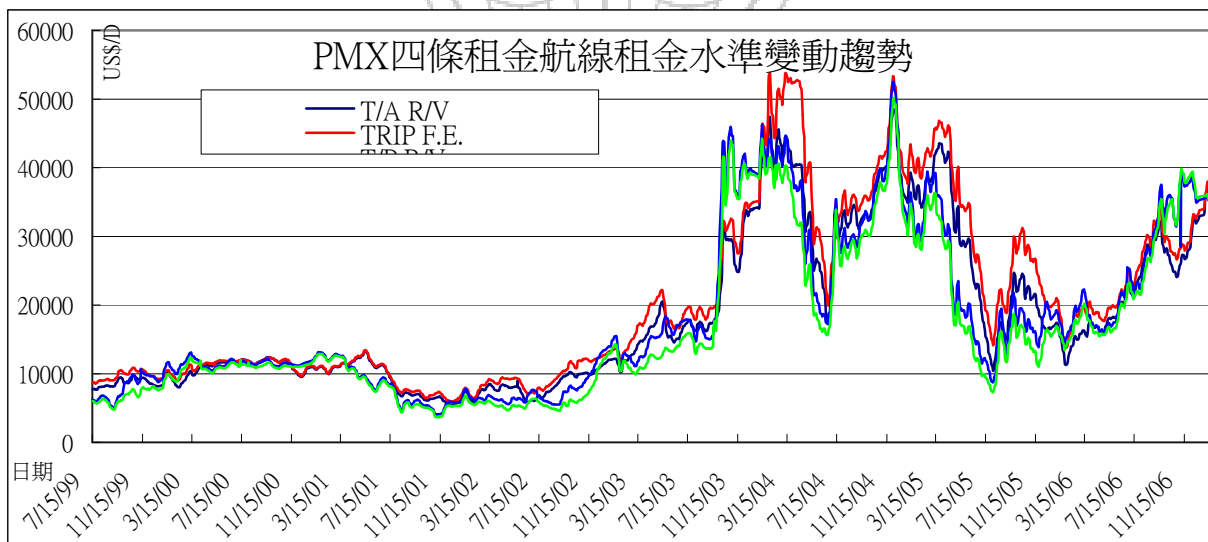


圖 3：巴拿馬及極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

四、超輕便極限型與輕便型船航線

《圖 4 及圖 5》分別說明超輕便極限型船及輕便型船租金航線變動趨勢。此兩型船均有自備船上裝卸貨吊杆，營運航線相關有彈性，貨載種類非常廣，除可承運散裝乾貨如工業鹽、鋁

礮土、水泥、麥類等，又可裝運傳統雜貨與超大型機件如鋼品、機械等，兩型船行情隨全球經濟呈現穩定榮面，經貿自由化及區域自由貿易等環境激盪，區域貨載大量湧現，加上開發中國家經濟掘起表現亮麗，及中東、南美拜原料暨原油大漲，累積巨額資金而積極投入重大工程建設，使機械、建材等海運量需求旺盛，引申對此型船噸需求增加。超輕便極限型船四條航線平均租金在 12 月中下旬一舉攻上 US\$30,000 以關卡，加上聖誕節長假期間上演上漲行情，至 1 月中旬抵波段高檔 US\$32,165，然後因交易清淡，行情逐步走跌，迄 2 月上旬不若其他大型船卻直續下滑。另輕便型船較難區分主力貿易航線，其運輸服務以區域為主要，近年來此型新船新增非常有限，船齡偏高，解體噸數較顯著，然市場貨源需求船噸大增，形成供不應求局面，此型船行情漲勢銳不可當，雖聖誕節長假期間仍持續上漲，至 1 月上中旬抵達最高檔 US\$22,238，惟因交易轉清淡，船噸供給增加，行情逐步下挫，至 2 月初可能跌破 US\$20,000 關卡，後市因新船噸累積速度增快，行情可能無法再像過去出現長期性飆漲。

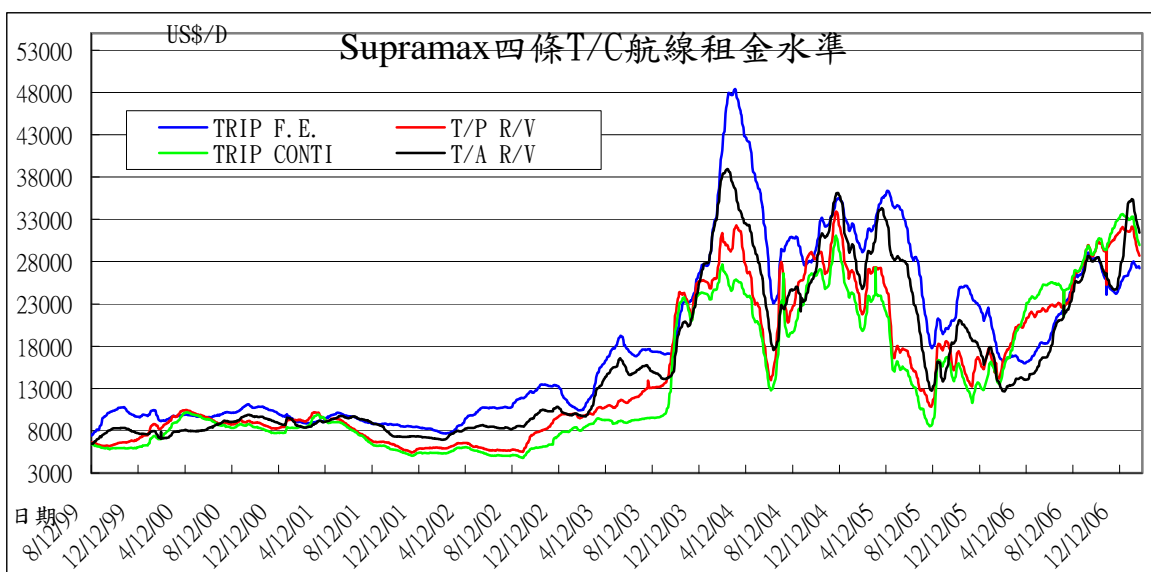


圖 4 超輕便極限型船(Supramax)租金航線

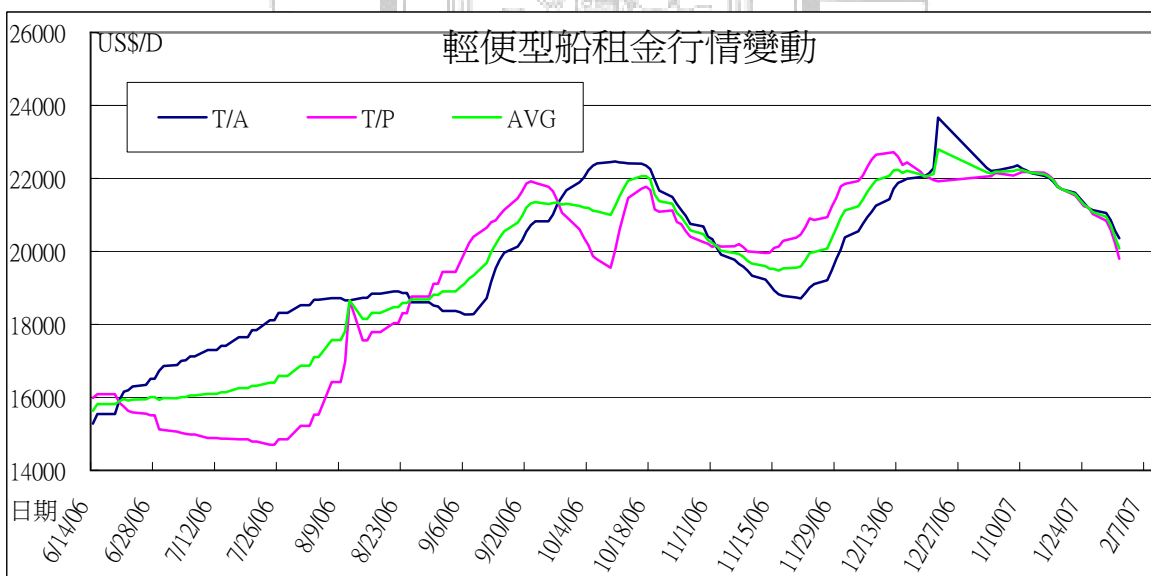


圖 5 輕便型船(Handysize)租金航線

五、國際油價市場

- (一) 美能源部長日前宣佈美國計劃在 2027 年以前將緊急儲油量倍增至 15 億桶，今春開始每日將添購 10 萬桶原油充實戰略石油儲量，美國目前的儲油量為 7.27 億桶。隨後，OPEC 指出，美國計劃倍增戰略石油儲備可望對油價形成支撐，中國也將積極建立儲油，這也有助油價擺脫 19 個月來低點反彈上漲。OPEC 是否有必要為抑制油價下跌而召開再次減產的緊急會議，成員意見相左。OPEC 成員國中最具影響力的沙烏地阿拉伯反對 OPEC 再推動第三次減產計劃。
- (二) 國際能源署(IEA)近期表示，去年油價平均為每桶 65 美元。如果原油產量不增加，加上冬季嚴寒及強勁需求，油價今年可能繼續走高。路透社最新公佈的調查顯示，全球需求穩健、石油輸出國組織(OPEC)減產將令今年原油均價超過每桶 63 美元。日本能源經濟研究所最新預測稱，如果伊朗及尼日利亞等主要產油國的國內形勢發生動蕩，原油價格將會上漲到每桶 70~75 美元。如果供應短缺情況加劇，油價甚至有可能接近或達到每桶 80 美元。
- (三) 目前國際原油市場關注的焦點，都擺在美國氣候變化及石油庫存狀況，所以，只要美國氣溫劇烈變動時，國際油價就會有明顯波動。不過，前年以來的「聖嬰現象」讓北美整個冬天都高於以往的平均溫度，如果趨勢不變，今年甚至可能創下有史以來最溫暖的冬季。由於全球最大原油出口國與 OPEC 龍頭沙烏地阿拉伯儘管表面上反對 OPEC 減產原油以支撐近來油價益趨疲軟，然而私下卻是持續擴大減產。沙國的減產行動勢必會引發其他產油國的跟進，以及北海惡劣海象阻礙北海原油輸送，加上北半球天候轉冷，歐陸、北美下大雪，使油市擔心原油消耗大增，且原油可能供應減少等因素，帶動油價反彈。近日國際原油價格出現睽違已久大幅飆漲局面，迄 2 月初每桶原油已攀升至 58 美元。
- (四) 《圖 6》為台灣、新加坡與鹿特丹等地區船用燃油(IFO180)價格變動趨勢。近期受到北半球天氣轉壞，歐洲、北美出現暴風雪，使能源需求增加，同時，傳聞北海惡劣天候阻礙原油供應，加上沙國的減產行動勢必會引發其他產油國的跟進，致原油價格出現急速飆漲，而推升國際船用燃油全面大幅上揚。去年 11 月中旬船用燃油價格曾創 1 年多以來新低點，今年開始 OPEC 頻頻放話為穩住原油價格，將逐步減產，因而原油價格止跌回升，船用燃油價格也聞風上揚，2 月上旬台灣船用燃油登上 US\$370/MT。新加坡及鹿特丹也分別上漲來到 US\$339/MT 及 US\$261/MT。

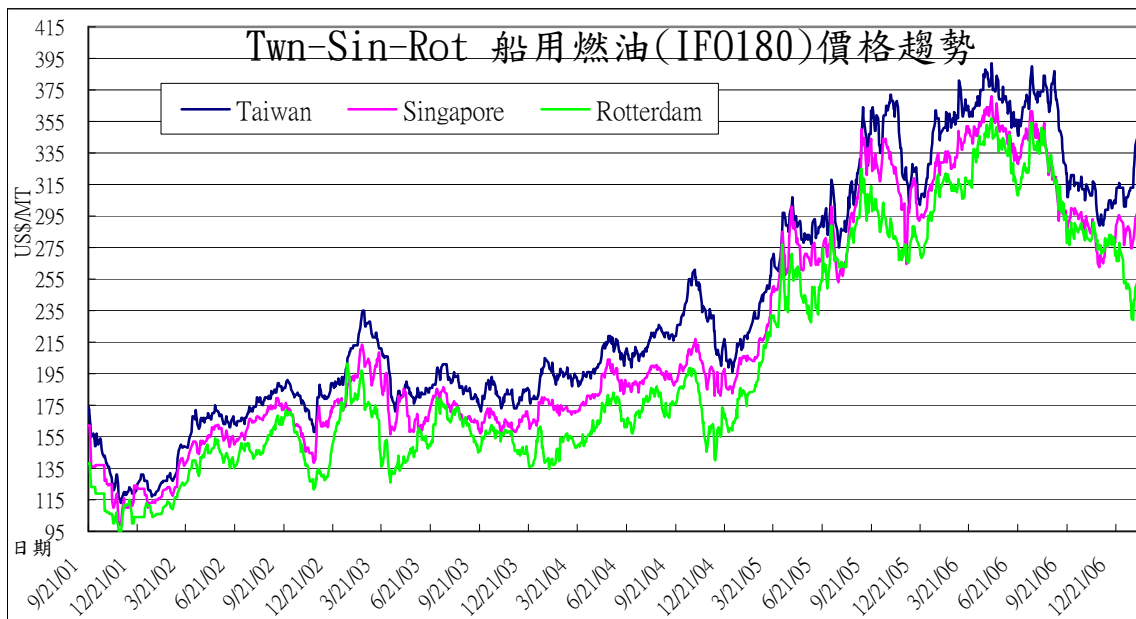


圖 6：國際船用燃油(IFO-180)價格變動趨勢(Twn-Sin-Rot)

專題報導

2006 年國際散裝海運市場回顧

張靜之¹、王志敏²

一、前言

2002 年全球經濟由谷底走向復甦，造成全球原物料之需求與運輸同步成長，尤其近年國際散裝貨海運市場，因中國之快速開發而興盛，在內需之鐵礦砂等原物料需求增加下，帶動海運運費上漲；2004 年，更因各國散裝貿易量急速上升與裝卸港口擁擠，造成船噸供給吃緊，代表散裝運費指數之波羅的海運價於當年底漲至 6208 之歷史高點，後來因受中國宏觀調控政策等因素影響，BDI 指數在 2005 年大跌了約 4000 點，該年底 BDI 指數只剩 2407 點，跌幅高達 61%；但在散裝船噸需求下，BDI 指數漸回升，2006 年底已回升至約 4400 點，幅度約達 83 %。亞洲地區之國際散裝貨海運市場，大部分依靠中國之貨運需求來支撐，在此散裝貨海運市場高峰中，心理預期或情緒性因素對於超高之運費扮演了相當程度之影響力，然而基本上，中國經濟成長狀態並非一成不變，目前全球散裝貨市場之變化趨勢與運費之走勢是船東所關心且最重要之課題；本文依據過去之數據分析探討全球散裝貨市場發展之未來動向與國際散裝貨海運市場情

¹ 國立高雄海洋科技大學航運管理系助理教授

² 國立高雄海洋科技大學通識教育中心職員

況，並針對船噸供給與貿易需求之變化作一分析。以下有關本研究之參考數據皆來自 CLARKSON 研究機構統計資料。

二、產業現況

一般散裝船類型依據船舶噸位可分四類：海岬型(Capesize)、巴拿馬極限型(Panamax)、輕便極限型(Handymax)與輕便型(Handysize)。海岬型噸位較大，無法通過巴拿馬運河，需從南美底端繞道，因此耗油量較大，其營運受油價影響較深，海岬型船通常以運送鐵礦砂、焦煤與燃煤為主。巴拿馬極限型因可通過巴拿馬運河而得名，一般以載運民生物資與穀物為主，偶爾承載煤與鐵砂；輕便極限型載重約 4~6 萬噸、輕便型載重約 4 萬噸以下，以載運需求量較小之散裝貨物如木屑(紙漿原料)與水泥為主；以上四類散裝船各有主力貨源，因此運價走勢有差異，大多跟隨其主力貨源之需求而波動，但在不景氣或某類船型運量供不應求下，彼此之間又具互補效果，使得整體散裝運價指數仍有某種程度之關連性。

波羅的海運價指數(BFI)與波羅的海綜合運價指數(BDI)，代表國際散裝貨海運市場之榮枯，為更能反映市場之運價，BDI 於 1999 年取代 BFI；於散裝海運市場上，自 1981 年以來約出現八次榮枯程度不一之景氣循環（以 1985 年=1000 為基期），其中除第二次能源危機造成長達六年（1981 年~1987 年）之海運業嚴重不景氣、2001 年 10 月至 2004 年 6 月(32 個月)與 2004 年 6 月至 2005 年 7 月(13 個月)之波動較大外，其餘六次分別為 1994 年 3 月至 1996 年 9 月（30 個月）、1986 年 8 月至 1990 年 8 月(48 個月)、1990 年 8 月至 1992 年 10 月(26 個月)、1992 年 10 月至 1994 年 3 月(16 個月)、1996 年 9 月至 1999 年 1 月(28 個月)與 1999 年 1 月至 2001 年 10 月(33 個月)，震幅介於 1,000 點至 1,500 點不等。

以上之震幅值得一提的是 2001 年 10 月至 2004 年 6 月與 2004 年 6 月至 2005 年 7 月，其間上下波動之震幅約達 4600 點，創下國際散裝貨海運市場新記錄。自 2005 年 8 月起之另一散裝貨海運景氣至 2006 年 12 月底止亦有 16 個月，此間散裝海運景氣節節高漲，此波景氣更為海運之相關業者所關心！本篇分析國際散裝貨海運於需求面與供給面之相關資訊，並提供海運業者參考，據以研判未來海運景氣循環之變動趨勢。圖 1 為 BFI 與 BDI 於 20 年間之走勢與八次之震盪期。

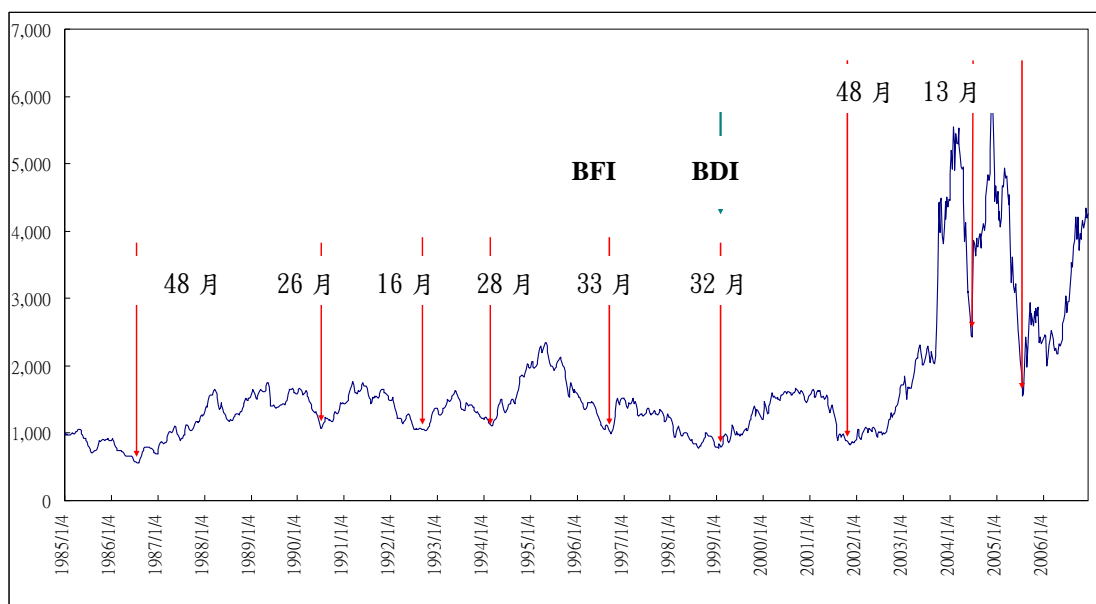


圖 1 1985—2006 之 BFI 與 BDI 趨勢圖

三、全球散裝海運貿易量現況

整體而言，2006 年全球散裝貨貿易量維持前年之水準，並小幅增加 4.7%，其成長主要來自於鐵礦(約 9.1%)、穀類(約 3.7%)與煤炭(約 3.2%)，特別是亞洲（日本除外）地區之鐵礦進口(約成長 14%)具全球之冠。在煤炭部分，2006 年因油價高漲，使得有替代作用之燃煤運輸量大幅增加，估計全球增加之運量約在三千萬噸上下，但 2006 年全球出現暖冬現象，燃油需求量減少，使得 2007 年初全球油價滑落至 50 美元上下，根據 CLARKSON 估計，排除油價再度高漲與出現核電廠機具故障等特殊因素，往後燃煤增長之數量將有限。

依據 CLARKSON 統計（圖 2 與圖 3），隨著全球經濟景氣之發展，除了五種散裝海運貨物（Iron Ore, Coal, Grains, Bauxite/Alumina, Phosphate Rock）外，其它散裝貨物之運輸量亦增加約 5%，此亦是海運業者不可忽視之部份，此部份之散裝貨物主要來源為鋼材、水泥、木料、各類非金屬礦石等，雖然個別運輸量不多，但整體而言，亦佔乾散裝貨物總量約 44.4%。

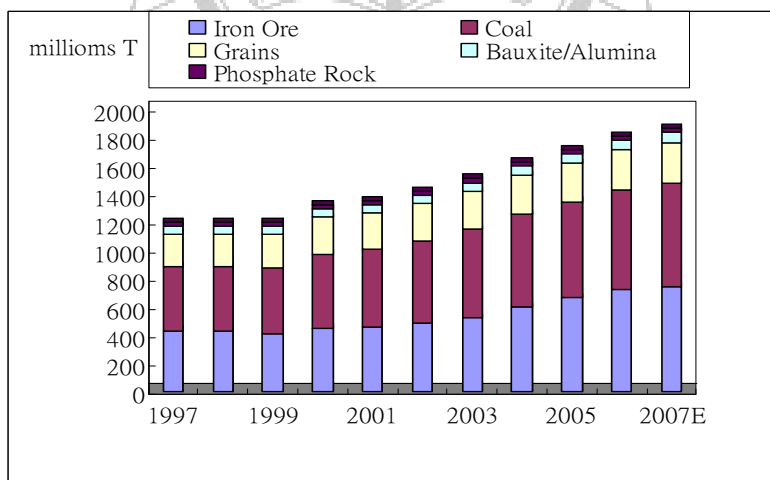


圖 2 1997—2006 年散裝海運市場貿易量

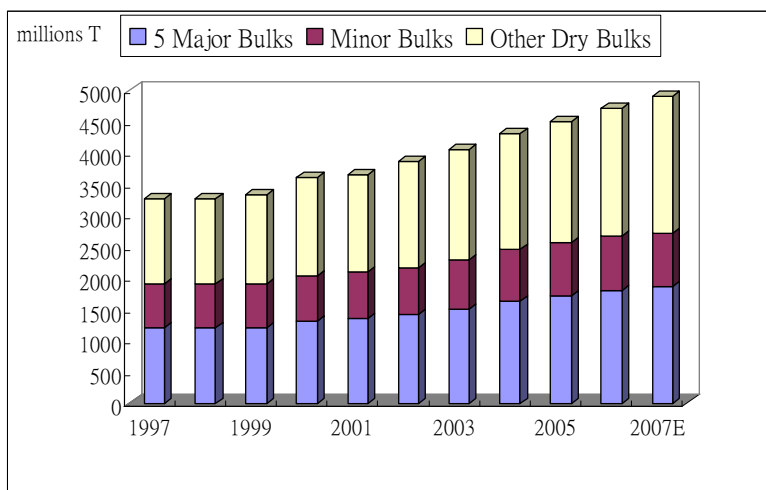


圖 3 1997—2006 年散裝海運五種主要散裝貨物貿易量

全球散貨貿易量變動之觀察重點，將聚焦於中國經濟之發展，尤其為最大宗之鐵礦砂進口量之增減，它不僅代表散裝貨海運之需求，亦反應中國經濟發展成長之表徵，估計將牽動著全球經濟未來之動態。

四、全球散裝海運船噸供給現況

4.1. 現有船噸分析

於船噸供給上，據 CLARKSON 估計，2006 年增加率約 6%，近 4 年之船噸供需狀況大致平衡（圖 4），雖然於 2006 年前半年，新船陸續加入營運再加上營運淡季，使得平均運價稍差；稍後因船噸需求增加，再加上國際公約約束以及澳洲、巴西礦煤供應商之要求，逾二十五年船齡之老舊船舶，禁止於上述國家之所屬港口裝卸貨物，瞬間造成船噸供給減少，運價因而快速上漲，2006 年底散裝運價已較年初上漲逾倍，至於舊船淘汰比率是否因規定逾二十五年船齡老舊船舶而明顯增加，尚需觀察；目前散裝海運市場運價佳，以巴拿馬極限型散裝貨輪而言，日租約有兩萬五千美元，舊船因折舊攤提完畢，成本極低，即使租金較新船差，但收入仍可達成本價之二至三倍，一年約有數百萬美元之營收，因此逾二十五年船齡之老舊船舶是否明顯減少無法預期，雖然舊船航線受到限制，但是仍可航行於部份較落後區域，若逾二十五年之船不拆，市場運價極可能受壓抑，但若逾二十五年之拆船數增加，2007 年之平均運價預期將優於 2006 年。

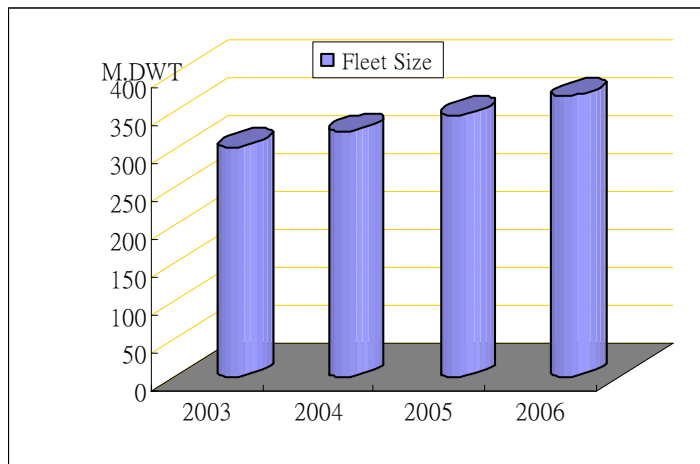


圖 4 2003 年—2006 年船噸供給統計量

根據 CLARKSON 研究機構公佈之資料，老舊船舶拆解壓力越來越高，2006 年底已拆解 3 艘海岬型船舶、8 艘巴拿馬型船舶、33 艘輕便型船舶，雖然拆船數僅及新船交船數之十分之一，但相較於過去兩年幾乎掛零之拆解紀錄，可看出老舊船拆解壓力越來越大（圖 5）。

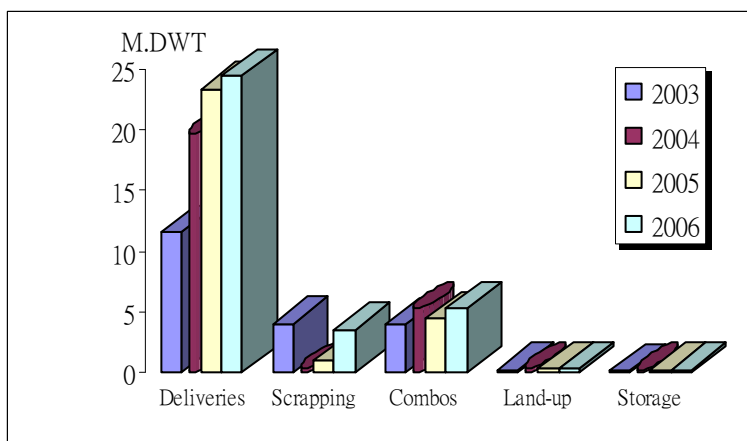
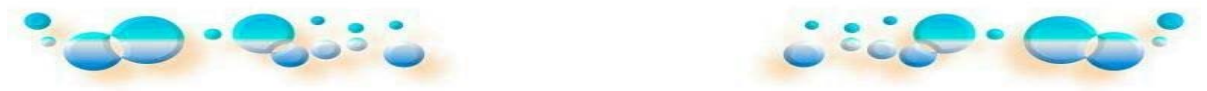


圖 5 2003 年—2006 年船噸供給變動量

圖 6 為散裝海運四種船型年統計資料，顯示 2006 年海岬型船噸、巴拿馬型船舶、輕便極限型船總噸位，較 2005 年增加約 7%-9% 之運力，惟獨輕便型船零成長；另由圖 7 可知海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船，三種船型在船齡分配極為平均，唯輕便型船舶船齡逾 20 年以上之船舶，佔總量約 62%；船齡超過 15 年之船舶亦約佔 6%，二者合計達 68%，由此可預期 5-10 年間應有較大量輕便型船舶面臨拆解之命運，若近來未有新船補充，預期將造成大量輕便型船之運力不足。



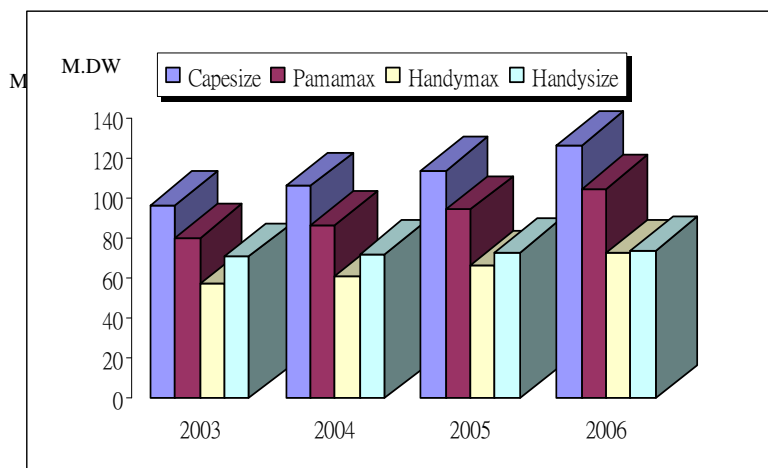


圖 6 2003 年—2006 年各船型船噸統計

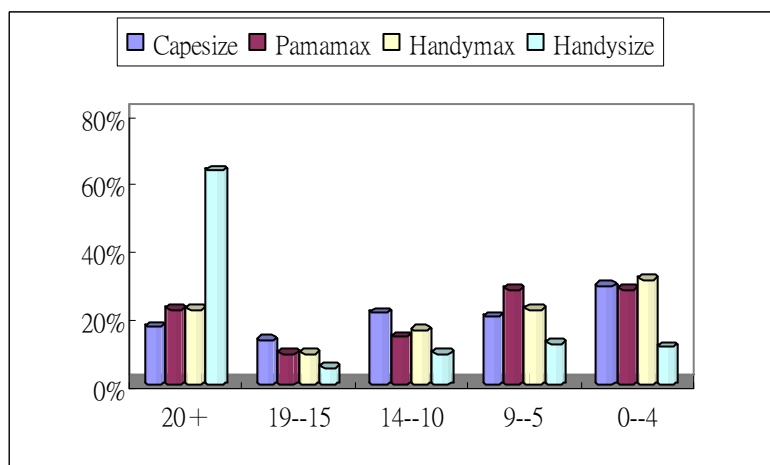


圖 7 各船型不同船齡之船噸百分比分析

4.2.各船型船齡組成與建造訂單

根據 CLARKSON 統計，2006 年海岬型船舶逾 25 年船齡之船隻已有 27 艘，再加上 2007 年將增加 16 艘，總計 43 艘，以 2006 年底全球約有 700 艘海岬型船而言，約佔 6%；目前全球三大礦砂供應商巴西淡水河谷(CVRD)、澳大利亞必和必拓(BHP)和力拓(RioTinto)與煤炭供應商，在簽訂買賣契約，皆在運送船舶船齡之限制條件上之規定，拒絕接受 25 年船齡之船隻靠港裝卸，此三大供應商市場佔有率約超過 7 成，礦砂與煤炭主要皆以海岬型船運送，因此預期逾齡海岬型船拆解之壓力將造成運價上漲。

另一方面，根據 CLARKSON 統計（圖 7），海岬型船供給於 2007 年交船數不及 40 艘，低於 2006 年之 46 艘，巴拿馬型船亦有同樣之情形，皆將使船噸之供給吃緊。根據過去經驗，每年新船之交船數皆可由前 1-2 年之訂單建造掌握即將增加之船噸，若海岬型船船噸不足之現象較明顯，可望帶動巴拿馬極限型、輕便極限型與輕便型船舶之運價上漲，預期 2007 年全年平均運價應較 2006 年佳。

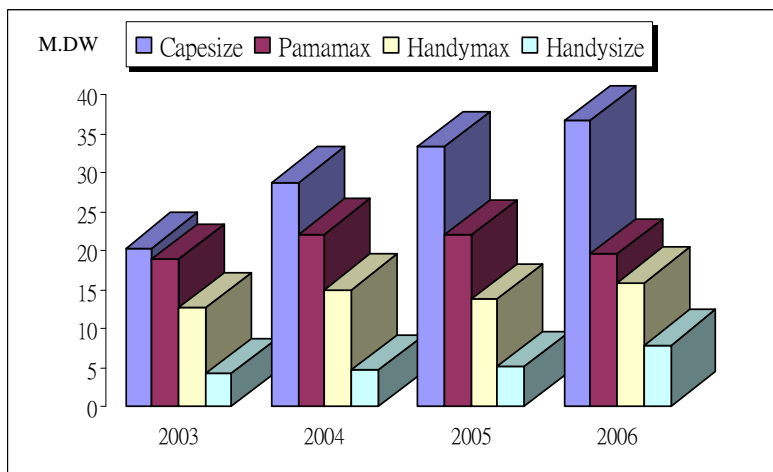


圖 8 2003 年—2006 年各船型建造訂單統計

4.3.散裝海運運費現況

運費之高低通常依不同船型與租約方式而有所不同，圖 9 為 2002 年至 2006 年底四種標準船型 6 個月租期之租金。其中以海岬型租金之波動較劇烈，其次依序為巴拿馬極限型、輕便極限型與輕便型船。圖 10 為 2002 年至 2006 年輕便型散裝船論時備船之租金趨勢，由圖中可觀察出 2006 年底之輕便型船租金，其最高點幾乎已達 2004 年 BDI 指數創 6208 高點之歷史紀錄位置，因此不可輕忽輕便型船租金未來之上漲力道。至於其它船型租金，根據 CLARKSON 資料，2006 年底海岬型日租金約 70000 美金，巴拿馬極限型與輕便極限型日租金亦分別為 34500 美金與 31500 美金，輕便型船之日租金亦達 22250 美金；傳統上散裝海運租金（運價）呈現冬高夏低之趨勢，因此預期 2007 年 1-2 月應尚可維持相當樂觀之趨勢，但隨著旺季之結束，租金將逐月降低，以季節性分析其低點，預期將發生在 6-7 月。

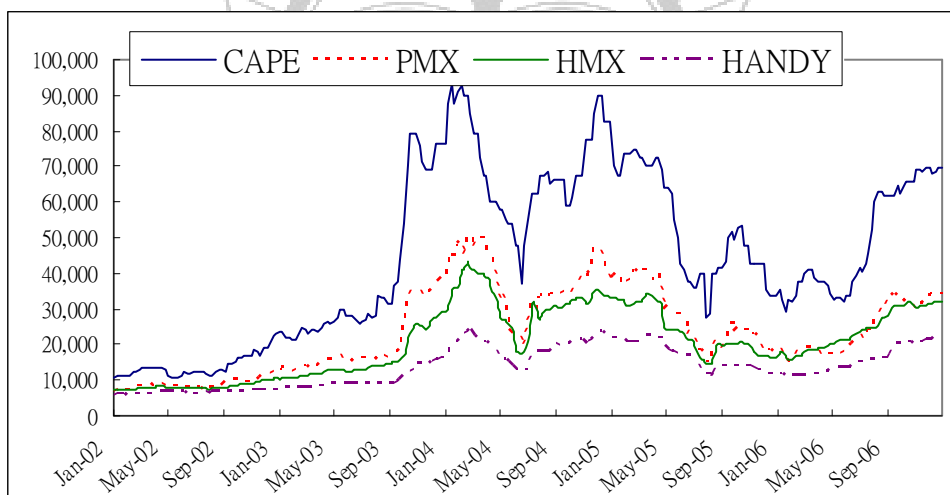


圖 9 2002—2006 年散裝船 6 個月論時備船租金趨勢

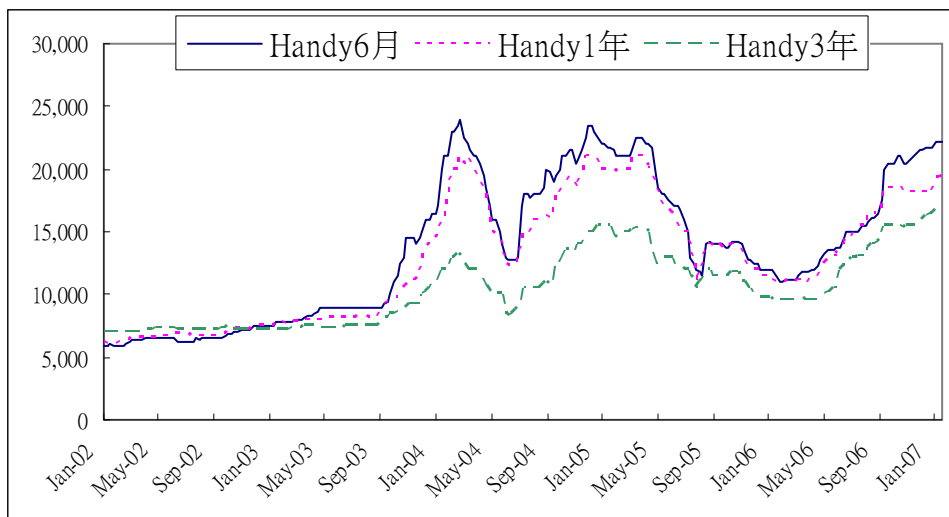


圖 10 2002—2006 年輕便型散裝船論時備船租金趨勢

伍、結論

2006 年底波羅的海指數再度回到 4400 點，主要是海岬型船之帶動，且冬季來臨，運費亦逐步上升；觀察以往散裝海運之循環週期，除了 1992 年 10 月~1994 年 3 月(16 個月)與 2004 年 6 月~2005 年 7 月(13 個月)兩個循環之期間較短外，週期幾乎大都長達 2-3 年，此次之運費週期由 2005 年 7 月開始，預期在船噸供給穩定成長之帶動下，未來散裝海運榮景應是可期待。近年運費高漲，一般而言，有中國大陸高經濟成長、澳洲、巴西、印尼等出貨港有港口擁塞狀況、歐盟與巴西限制超過 25 年船齡之船隻不得進港等因素。短線將受到新年度鐵礦砂合約價之牽引，根據彭博社報導，2007 年 4 月 1 日起，鐵礦砂合約價格預定將較 2006 年上揚約 9.5%，因此各大鋼鐵廠等用料大戶急忙趕在舊合約期限內搶提貨源，估計 3 月底前將會有大量鐵礦砂提貨潮，而 2007 年第一季之散裝海運運價將可維持較強之走勢。中長線而言，因 2007 年散裝海運供給船噸量年成長率預估 6.7%，相較 2004、2005 及 2006 年之年成長率分別為 7.0%、6.6%及 7.1%，2007 年之增加率明顯未提升反而下滑；另依據 CLARKSON 研究機構之預測，全球散裝海運貿易量，在 2007 年將有 4%之成長；因此預期若全球景氣維持目前之狀況，2007 年之散裝海運市場預期應無衰退之理由。