



**中華海運研究協會**

**船舶與海運** 通訊

**SHIP & SHIPPING NEWSLETTER**

**第二十三期 Issue No. 23**

**2005年11月12日**

理事長：林 光  
 總編輯：楊仲筭  
 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。
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
韓籍液態苯船沉沒案處理可以再快一點嗎?.....	2
本會會訊.....	3
海運市場動態報導.....	5
貨櫃運輸動態報導.....	5
油輪市場動態報導.....	9
國際散裝乾貨船海運市場行情分析.....	11
專題報導.....	15
由全球鋼鐵產業鋼鐵生產量觀察未來國際散裝乾貨船走勢.....	15



## 海運專論

### 韓籍液態苯船沉沒案處理可以再快一點嗎？

陳彥宏\*

二千七百噸韓籍貨輪「SAMHO BROTHER」，十月五日在韓國裝載 3140 立方米液態苯，預定到高雄港卸貨，於 10 月 10 日 0030 左右，被兩萬餘噸賴籍貨櫃輪德翔香港輪「TS HONG KONG」在桃園永安漁港外海九湮處從後面追撞，機艙大量進水無法控制，船長拋下右錨並發出求救信號，海巡署於凌晨 0130 左右抵現場，將韓籍貨輪 14 名船員全數安全救出，該韓籍貨輪旋於 1020 許翻覆沉沒，最後呈垂直狀的艙座海底，球型船首約 15 公尺露出水面，成為明顯的礙航沉船。

事發後，我環保、交通、漁業等相關單位當天即成立應變中心，並乘直昇機到現場上空觀測，發現有部分油污及苯外洩，幸好污染並未持續擴大。港務局也很快地發佈航船通告，但好像忘了持續在 V.H.F. 頻道對過往船隻定時發出警告，反倒是對岸的廈門有在做這件事。此外，港務局也陸續的安排佈放了四個浮標做為警示，不過，因為這個海域風浪太大，不到近處根本看不到，晚上更是困難。而且，依據海巡船隻現場觀察，所謂的四個浮標只有發現二個，而且位置與港務局發布的位置有異，大概也可能是因為風浪關係流掉了。這種情形好像不若利用該船之船首處，將警示標誌、電子信號發射器、反射器或燈光信號等，固定於最高處或是直接懸掛於該船的錨鍊上，顯得更直接、更明顯、更經濟有效而且技術上也較不困難。

從 10 月 10 日的國慶到 10 月 25 日的光復，事發時間已逾二週，主管部門似乎仍努力的在「研究辦理」，也努力的「責成船東儘速處理」，但對於日漸增強的東北季風與惡劣海象，我們可以很務實的說，再不處理，大概就可以交給老天處理了；特別是比較 17 日與 24 日海巡船隻在現場拍攝到逐漸下沉的照片的事實後，我們更可以肯定如此。

當然，這個案子還有一個勞苦功高的「苦主」，就是有船有人的海巡署，被派往風速九級、浪高五到六米、陣風 11 級的警戒管制區域，負責對過往船隻發出警訊。這種做苦工，效果又令人存疑的英明行動姑且不論，想想，以海巡那種非專業又不怎麼樣的船，每 24 小時大概可以經歷在六米高之橫浪橫搖 32 次，也可以將船頂在六米高浪 720 次，這種體驗大概就像是免費招待他們去遊樂場搭雲霄飛車與自由落體一整天；我想，海巡弟兄的心情與體驗，豈是一個「爽」字所能形容！

此次韓籍貨輪的處理，已經比去年 11 月 30 日放著「和信一號」從沙鹿外海漂流十天到呂宋進步很多了。但是好總要更好，進步總要更進步，特別是為了台灣海峽來往船隻的航安，為了那些還沒漏出來的有毒液態苯，為了那可憐又倒楣又只能用笨方法的海巡弟兄，我們辦公室的長官們，可以不可以再快一點？除非是我們大有為政府計畫讓有毒的苯流出來，隨著洋流向

---

\* 國立台灣海洋大學商船學系副教授、行政院海洋事務推動委員會委員、台灣海事安全與保安研究會秘書長

北漂向大陸，替我們消滅萬惡共匪；還是，我們正等著這附近的大陸漁船，捕抓這一帶被污染的魚，賣給台灣人民好好享用！



圖一：韓籍液態苯船沉沒(拍攝日期:10/17)



圖二：韓籍液態苯船艙座海底(拍攝日期:10/24)

照片來源：海巡署船隻現場拍攝

本會會訊

## 本會協助中華航運學會辦理

### 「船舶登記法及船舶規費之檢討」研究案

本會承林理事長之命，協助中華航運學會爭取交通部委託研究案—「船舶登記法及船舶規費之檢討研究」，經於 94 年 10 月 28 日完成議價確定，現正辦理簽約手續中。

本案由航運學會常務理事張志清教授擔任主持人，前秘書長林錦堂副教授為協同主持人，基隆局-許國慶科長、海專方信雄老師、陽明海運-楊正行襄理、高港局監理科-呂文靜小姐、海專蔡絢麗老師等人為研究員。

本研究計畫案在檢討我國現行之船舶登記制度及船舶登記法、船舶登記法施行細則、船舶規費。其探討內容包括：1986 年聯合國船舶登記條件國際公約之內容、主要海運國家之船舶登記制度、我國現行船舶登記法及相關法規之內容、我國現行船舶規費徵收之合理性等。

本計畫之目的在提出有利我國航業發展之船舶登記制度的建議，以及在此等制度下，我國相關法規條文修正草案。此外，為能保障登記權利人之權利，本計畫亦將提出船舶登記審查手冊，以利當地航政主管機關辦理船舶登記事項（例如所有權之移轉、抵押權之設定等）之參考。

全案研究期間自 94 年 11 月起至 95 年 7 月止。

## 本會將於本(11)月 18 日召開交通部海運資訊通信

### 系統發展方案海運工作小組第 24 次研討會

本次研討會將就國際企業對第三方物流 e 化服務需求之相關課題進行探討，海研會已蒐集國外知名企管顧問公司以及相關學術研究機構，就國際企業對第三方物流業所提供之服務作最新市場調查，並加分析了解：

1. 國際企業對現行第三方物流業服務的需求。
2. 國際企業如何選擇委外的第三方物流業者。
3. 國際企業使用第三方物流提供的哪些服務項目。
4. 國際企業對第三方物流業服務的未來進一步需求和趨勢。

邀請單位包括交通部航政司、基隆港務局、台中港務局、高雄港務局、花蓮港務局、陽明海運公司、長榮海運公司、萬海航運公司、好好國際物流股份有限公司、環世國際物流(股)公司、東立物流股份有限公司、萬達國際有限公司、捷美海運承攬公司、弘茂運通股份有限公司、中華電信數據通信分公司、鍾錚榮協理、蕭可風課長。

# 海運市場動態報導

## 貨櫃運輸動態報導

黃國英<sup>1</sup>

### 一、貨櫃船動態

#### 一、韓進海運第三艘 8,000TEU 級貨櫃船竣工

南韓船東/營運人韓進海運於 9 月 30 日宣佈，由現代重工建造之 8,000TEU 級貨櫃船 "Hanjin Baltimore" 已經完工。該輪乃向現代重工訂造同一系列船之第三艘，將投入連結亞洲及北美之 PSX 航線，目前該航線已有 2 艘姊妹船服務。

"Hanjin Baltimore" 輪於 10 月 7 日自光陽港(Kwangyang Port)起航。5 艘系列船中之另 2 艘，"Hanjin Yantian" 及 "Hanjin Dallas" 預定於今年內交船給韓進海運，並皆加入 PSX 航線服務。韓進將向德國船東 Conti Reederei 租用 5 艘貨櫃船。每艘之載重噸為 77,000 噸、全長 300 公尺、寬 42.8 公尺、最高船速 25.2 節。

#### 二、長榮海運「S 系列」第三艘貨櫃船命名、下水

三菱重工(Mitsubishi Heavy Industries, MHI)10 月 21 日於其神戶造船廠為長榮海運訂造之 7,024TEU 級貨櫃船 "Hatsu Smart" 舉行命名及下水典禮。"Hatsu Smart" 輪為 10 艘 S 系列中之第三艘，乃長榮集團船隊中最大者。該輪係於今年 7 月 5 日 安放龍骨 (Keel-laying)，主要明細如下：

- 訂造序號：1267
- 船舶噸位：74,700 總噸；78,200 載重噸
- 全長：約 300 公尺
- 垂直間距/船寬/船高/吃水：285.0x42.8x24.2x14.2 公尺
- 主機：MHI Sulzer10RTA96C 柴油引擎 x1
- 最大出力：74,700 馬力
- 船速：25.3 節
- 船級：LRS
- 船籍：英國

### 二、航線動態

#### 一、陽明及萬海在亞洲~中東航線上交換艙位

陽明及萬海 2 家台灣貨櫃船公司自 10 月起於亞洲~中東航線上進行艙位互換。透過此互換

<sup>1</sup> 開南管理學院 航運與物流管理學系 教師

計劃，該 2 公司著眼於提供託運人在停靠港組合及離港日期更多的選擇，以強化服務內容。該動作旨在謀求增加承運能量以獲取更多自亞洲特別是中國輸往中東之貨物。

在亞洲~中東航線上，陽明單獨運航 CGX 服務，而萬海則獨自營運 CMX 服務。此外，該 2 公司均與 Hapag-Lloyd 聯營 TCM 服務。在艙位互換(Slot Exchange)安排中，CMX 服務之首航船為 Conti Esterance 於 10 月 3 日自上海起航，而 CGX 服務之首航船為 YM Sun 於 10 月 7 日亦自上海起航。

## 二、K Line 擴張東地中海定期服務

川崎汽船決定加強涵蓋貨量快速成長之東地中海區域之貨櫃運輸網。做為擴張計劃之第一步，K Line 將自 12 月開始以自有船隊之 2 艘 700TEU 級貨櫃船投入服務網及於黑海地區之接駁線。從亞洲輸往黑海地區之貨物一向利用 Port Said 之公共接駁服務運送，唯 K Line 計劃以自有船隊服務部分此航線以求穩定。該航線靠港順序為：Port Said (Egypt), Istanbul (Turkey), Odessa (Ukraine), Constantza (Romania), Varna (Bulgaria), Istanbul, Port Said.

## 三、MSC 開始亞洲~印度/巴基斯坦/中東服務

Mediterranean Shipping Co. (MSC) 於 10 月 12 日宣佈將於 11 月初開始提供連結亞洲及印度、巴基斯坦、中東間之服務 Falcon Service。目前輸往該區之亞洲貨物係在新加坡轉到澳洲~中東/歐洲航線。但此航線之往航航段只停靠吉達港(Jeddah)，其他港口於返航時才停靠，因此使得在航行時間上不具競爭力。MSC 表示此 Falcon Service 將可能縮短包含日本在內之亞洲貨物輸送時間。該新服務由 6 艘 2,500TEU 級貨櫃船提供每週一航次之服務，停靠港依序為：Shanghai, Ningbo, Chiwan, Singapore, Nhava Sheva, Jebel Ali, Dammam, Bandar Abbas, Muscat, Port Qasim, Belawan, Port Kelang, Singapore, Shanghai.

## 四、Maersk Sealand、MSC 重編亞洲~澳洲航線

10 月 18 日 Maersk Sealand 宣佈將自 2006 年 2 月起，擴充他們聯營的澳洲航線。目前在合作架構下，兩公司提供日本/南韓/華南~澳洲之服務，然自明年 2 月起，實施停靠港口重整，不靠華南而改加靠青島、上海及寧波。華南諸港則由華南/台灣~澳洲之新航線船舶停靠。現行日本/南韓/華南~澳洲航線為每週固定曜日服務，由 5 艘 3,500~3,900TEU 級之貨櫃船擔綱，Maersk Sealand 投入 3 艘，MSC 派出 2 艘。

# 三、貨櫃運送量動態

## 一、日本~中國間貨櫃流量

根據 SCAGA(Shipping Conference And General Administration)之八月份統計資料顯示，日本~中國間之貨櫃運送量在日本出口方面，從年初到 8 月成長 9.6%達 67,859TEUs，但進口方面下降 2.8%至 159,397 TEUs，而中日雙向貨量之增幅為 0.6%達 227,256 TEUs 造成兩國貿易之不均衡，日本之出口只有進口之 42.5%，比起 2004 年幾沒差異。

2005年1~8月之統計，出口櫃為551,350 TEUs，比2004年成長9.0%，進口櫃提高11.9%達1,276,648 TEUs，雙向貨櫃合計1,827,988 TEUs，成長率11.1%。至於中國港口如上海、天津、青島及大連四港之8月份貨櫃裝卸量合計達187,070 TEUs，占日~中出口櫃量之82.3%。上海線是所有日、中航線最繁忙的一條，共運送112,424 TEUs，成長22.4%，青島線亦表現不弱，運送30,732 TEUs，成長20%。另一方面，天津線則下跌至21,992 TEUs合15.3%，大連線下滑至21,922 TEUs合25.8%。其他中國港口合計40,186 TEUs，減少8.3%。

從8月份國別承載比率看，中國船舶載運了返航貨物的90.5%(去年87.5%)，往航貨物的89.1%(去年89.0%)，往返合計貨物之89.5%(去年88.6%)。再就進出口失衡率看，4港均有改善，上海航線從43.7提高為49.2、天津航線65.1至77.4、青島航線22.1至23.4、大連航線26.6至49.8。

## 二、輸美貨櫃流量

2005年8月份自亞洲輸往美國貨物比去年同期增加10.2%達1,121,064 TEUs，卻比最高紀錄之7月份減少4%。8月份數字顯示出乃第5個月之貨櫃量超越100萬TEU之水準。最大託運人中國，其航線之出口市占率刷下新高，連續第5個月超過60%。自香港輸美貨持續低落，但中國加香港之貨載合計卻達史上最高之763,048 TEUs，比2004年8月增長13.4%。從亞洲輸美貨物1~8月之合計量比去年同期成長11%達8,208,166 TEUs。

上述資料係日本海事發展協會(Japan Maritime Development Association, JAMDA)根據美國通關資料服務公司PIERS/JOC提供之數字所統計而得。儘管原油價格暴漲且FF(Federal Fund)Rate上揚，與貨物運送有關之美國經濟指標仍呈現出良好水準。現行長期利率也固定在較低之水準，造成美國購屋入住潮之盛況。

根據JAMDA資料，"New Orleans港慘遭颶風之破壞，但因該港出口僅佔較小比重，故影響北美航線也較輕。對零售銷售之影響亦顯微小。固然年底為止，原油價格仍有上揚之可能，但我們期待其對零售商之銷售活動不致有太大影響”。

從國別看，8月份中國之輸出一連5個月繼續保有21.2%之2位數高成長，達685,474 TEUs，其東航貨物之市占率也提高至61.1%。相反地，香港之輸出則持續低減，比2004年同期減少27.5%至77,574 TEUs。然香港及中國隻合計卻連續3個月超過700,000 TEU之門檻，市占率達68.1%並及可能超出70%。

至於自美輸往亞洲之貨物，增長了18.5%達386,880 TEUs，並呈現出連續第5個月之2位數成長。各國貨櫃量，詳如下表所示。

Asia-North America Trade Cargo Flow in August 2005

Country or Territory	Eastbound		Westbound	
	TEU	Share	TEU	Share
Japan	70,225 (2.5%)	6.3%	67,454 (0.0%)	17.4%
Korea	46,780 (10.2%)	4.2%	38,404 (18.4%)	9.9%
Taiwan	50,502 (-6.4%)	4.5%	29,657 (4.6%)	7.7%

China + H.K.	763,048 (13.4%)	68.1%	183,291 (38.0%)	47.4%
(China)	685,474 (21.2%)	61.1%	151,152 (42.7%)	39.1%
(Hong Kong)	77,574 (-27.5%)	6.9%	32,139 (19.3%)	8.3%
Macao	796 (-22.9%)	0.1%	97 (-53.3%)	almost nil
Singapore	5,862 (-21.1%)	0.5%	9,048 (-1.8%)	2.3%
The Philippines	15,326 (-0.3%)	1.4%	7,674 (4.9%)	2.0%
Malaysia	25,476 (0.5%)	2.3%	5,632 (1.8%)	1.5%
Indonesia	27,579 (8.7%)	2.5%	10,388 (-4.5%)	2.7%
Thailand	39,578 (6.3%)	3.5%	9,167 (2.6%)	2.4%
Vietnam	22,952 (27.3%)	2.0%	4,266 (22.6%)	1.1%
Cambodia	3,945 (23.5%)	0.4%	471 (10.5%)	0.1%
Myanmar	9 (-30.7%)	almost nil	22 (-25.7%)	almost nil
Sri Lanka	4,002 (-15.8%)	0.4%	512 (8.8%)	0.1%
Bangladesh	7,895 (12.5%)	0.7%	1,303 (6.4%)	0.3%
Pakistan	10,216 (25.1%)	0.9%	2,929 (-13.2%)	0.8%
India	26,873 (0.5%)	2.4%	16,564 (16.0%)	4.3%
<b>Total</b>	<b>1,121,064 (10.2%)</b>	<b>100.0%</b>	<b>386,880 (18.5%)</b>	<b>100.0%</b>

Note: Percentage in parentheses indicates comparison with the same month of the previous year.

## 四、貨櫃港動態

### 一、鹿特丹港期待 2005 年超越 9 百萬 TEUs

歐洲最大貨櫃港口之鹿特丹港預估其 2005 年之貨櫃裝卸量很可能跨越 9 百萬 TEUs 之門檻。來自亞洲之 2 位數貨物成長，特別是中國的消費性貨物持續上升，促使鹿特丹港整體裝卸櫃量之提高。值得注意的是櫃量增加之要因之一為運往中歐及東歐之貨物係利用鐵路運到鹿特丹港轉運。因而該港計劃在 2005 年底至 2006 年初之間，提高到波蘭及匈牙利之鐵路服務頻率。該港為因應裝卸櫃量之成長步伐，目前仍在進行擴建工作。APM 貨櫃碼頭之擴建工程正值最終階段，即將完工。

接受採訪之鹿特丹港公關主任 Mr. Minco A. van Heezen 表示該港 2005 年之貨櫃裝卸量大有可能創下歷史新高。主流之看法認為一直暢旺不墜的景氣將可持續下去，而來自亞洲，尤其是中國之貨源則起了火車頭之牽引作用。他又說，該港預測 10 年後即 2015 年之櫃量將爬升至 1,500 萬 TEUs。

當歐洲主要港口都在擔心他們的貨櫃碼頭裝卸能量瀕臨極限之時，他強調該港不會有那樣的一天來到。該港擴建分三階段即短期(2008 年止)、中期(2008~2013 年)及長期(2013 年以後)。短期計劃將增加 ECT Delta Terminal 250 萬 TEUs，APM Terminal 100 萬 TEU 之裝卸能量；中期計劃則為預定於 2008 年由 ECT 及 A.P Moller-Maersk 所開始之 EuroMax 作準備；長期計劃則將



推動 Maasvlakte 2 Project，即在沿海地區填土造地，建造大規模之貨櫃中心。

## 油輪市場動態報導

唐邦正<sup>2</sup> 王廷元<sup>3</sup>

在原油市場方面，雖然布倫特原油現貨價在十月廿七日時報每桶 58.20 美元，比起四週前的報價每桶低了 3.3 美元，下降 5.4%。不過原油運輸市場近期的表現活躍，綜合運價指數(Baltic Dirty Tanker Index)至十月底為 2196 點，與十月初的 1532 點，上升 43%。

VLCC 船型運輸市場成交熱絡，運價大幅上升。雖然單殼船有影響到海灣的整體運費，但在此一上升波段中也獲利不少。而接下來的日子裏，船噸供給日趨緊縮，預估未來 30 天的可用運力僅有 40 艘。由於西非至美灣航線 11 月下旬的運費漲到 WS170，超過 2 月初 WS160 的相對高點，再創今年新高。在十月初至十月底的報價，由波灣至日本 25 萬噸級船運價報也由 WS102.5 漲至 WS135，上漲 27%；波灣至美灣 28 萬噸級船運價報也由 WS102 漲至 WS120，上升 18%；西非至中國 26 萬噸級船運價報 WS116 漲至 WS130，上升 12%；西非至美灣 26 萬噸級船運價報 WS145 漲至 WS170，上升 17%。

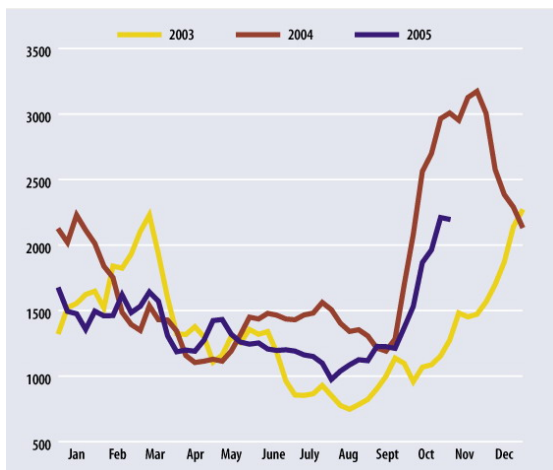
SUEZMAX 船型在運輸市場的表現亮眼，兩條主要航線運費持續上漲。西非至美東航線運價漲幅較小，這使得部分 VLCC 貨量被拆分成兩艘 Suezmax。又因天候變差，使得黑海和地中海運費大幅提高。兩艘 14 萬噸級船，黑海至地中海航線，Laycan 為 11 月 13 日，成交運價分別為 WS227.5 和 WS230。由波灣向東行運費也有較大幅度上升，一艘 13 萬噸級船，至印度航線，11 月 18 日的 Laycan，成交運費為 WS165。另外，CARIBS/USG 在十月份的成交價雖然有起有落，不過成交的數目亦不少，一般說來運費平穩。一艘 13 萬噸級船至美灣的航線，Laycan 為 11 月 5 日，成交運價為 WS200。至月底，西非至美東運費報 WS215，上升 3.2%；黑海至地中海運價報 WS230，上升 16%。

AFRAMAX 型油輪運輸市場十月也呈現上揚的趨勢。以加勒比海至美灣航線為例，受到先前颶風間連不斷的影響，八萬噸級船在十月底報價在 WS 300 至 WS 350 之間。

成品油運輸市場依舊持續看好，運費指數繼續上漲。十月底的波羅地海白油指數(Baltic Clean Tanker Index)和九月初的指數相比成長了百分之四十三，增加之幅度相當驚人。十月三十一日止，波羅地海白油指數為 1842 點，與十月初的 1815 點相比上漲了二十七點。AG/JPN 一艘 55,000 噸在 WS 440 成交，為持平的狀態。加勒比海到美東一艘 38,000 噸成品船成交價在 WS 285，與月初相比下滑百分之十四。

<sup>2</sup>中國航運股份有限公司 油輪業務組

<sup>3</sup>中國航運股份有限公司 油輪業務組



圖一 Baltic Spot Rates(Crude Oil)



圖二 Baltic Clean Rates

參考資料：Fearnley, Fairplay.

<b>TANKER WS RATE CHART - OCT/2005</b>					
<b>DIRTY</b>	<b>TYPE</b>	<b>7-Oct</b>	<b>14-Oct</b>	<b>21-Oct</b>	<b>28-Oct</b>
MEG / WEST	VLCC	92.5	100.0	117.5	120
MEG / JAPAN	VLCC	102.5	105.0	130.0	135
WAF / USG	VLCC	145.0	140.0	167.5	170
WAF / USAC	130,000	200.0	195.0	210.0	215
SIDI KERIR / W. MED	130,000	190.0	185.0	235.0	235
N.AFR / EUROMED	135,000	250.0	250.0	250.0	300
UK / CONT	80,000	230.0	280.0	275.0	225
CARIBS / USG	80,000	300.0	375.0	325.0	255
VLCCs fixed all areas in the week :		37	36	50	28
Previous week :		38	37	36	50
VLCCs avail. in MEG next 30 days		67	65	39	42
Last week :		49	37	65	39
<b>CLEAN</b>	<b>TYPE</b>	<b>7-Oct</b>	<b>14-Oct</b>	<b>21-Oct</b>	<b>28-Oct</b>
MEG / JAPAN	55,000	420.0	440.0	450.0	440
MEG / JAPAN	30,000	600.0	580.0	580.0	520
SINGAPORE / JAPAN	30,000	535.0	540.0	540.0	480
CARIBS / USNH	38,000	330.0	350.0	310.0	285
CARIBS / USNH	30,000	420.0	420.0	390.0	360
UKC-MED / STATES	37,000	440.0	430.0	410.0	350
<b>1 YR T/C USD PER DAY)-THEORETICAL</b>					



	TYPE	7-Oct	14-Oct	21-Oct	28-Oct
VLCC	(MODERN)	\$52,500	\$52,500	\$52,500	\$52,500
SUEZMAX	(MODERN)	\$40,000	\$40,000	\$40,000	\$40,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$32,000	\$32,000	\$32,000	\$32,000
PRODUCT	80,000	\$30,000	\$32,000	\$33,500	\$32,000
PRODUCT	40,000	\$25,000	\$26,500	\$26,500	\$25,000

參考資料：Fearnley, Fairplay.

## 國際散裝乾貨船海運市場行情分析

陳永順\*\*

在整體全球散裝乾貨海運量中，煤炭包括焦炭及熱燃煤佔約 40.6%，其次為礦砂佔 37.6%，穀類佔 16%，其他約佔不到 6%。顯然，煤炭與礦砂兩者已佔全部海運量達 78.2%，礦砂以海岬型船承運比率超過 70%，以巴拿馬型船約 22%，兩船型佔超過 9 成以上。煤炭以海岬型船承運比率超過 45%，以巴拿馬型船約 40%，兩船型佔超過 8 成以上。因此，煤炭及礦砂需求變動對散裝乾貨船市場表現影響最重要，並以影響海岬型船市場最大，其次巴拿馬型船市場。近期市場三大主要海運量仍以礦砂增長最大，由表 1 顯示礦砂今年 1-9 月與去年同期增加約 48 百萬噸，約成長 9.2%，事實上中國大陸就貢獻 56.6 百萬公噸，成長達 31%。另由表 2 顯示全球粗鋼生產量今年 1-9 月比去年同期增加 48.7 百萬公噸，成長約 6.3%，其中中國大陸貢獻 54.9 百萬公噸，成長約 27.4%。儘管全球鋼鐵價格持續滑跌，惟中國大陸鋼廠仍不理會而持續大幅增產，使礦砂海運量大幅增加，又船噸供給方面，海岬型船噸今年約比去年增加 10.4 百萬 Dwt，巴拿馬型船約增加 6.3 百萬 Dwt，兩船噸合計增加約 16.7 百萬 Dwt(去年增加 14.8 百萬 Dwt)。經粗略估計今年增加船噸需求量與增加船噸供給量旗鼓相當，亦即供需間仍維持緊張邊緣，肇始市場行情自 8 月底反彈以來，出現大漲幅，而回檔有限的態勢，受到季節性需求旺盛的支撐，將使今年第 4 季表現最亮麗。中國大陸鋼鐵供給出現過剩，不只拖垮中國大陸鋼價，也國際鋼價持續大幅下挫，國際鋼鐵同業要求中國大陸應立即減產，以挽救鋼鐵價格崩盤危機，並獲中國大陸當局呼籲大陸鋼廠能在第 4 季減產 5%，惟成效如何，將左右未來鋼鐵市場與海運市場，同時，近期全球禽流感嚴重性持續擴大，是否拖累全球經濟與影響進出穀類作業，將為未來海運市場表現造成極大衝擊。

表 1 全球礦砂生需求量統計

單位：千公噸

區域/國家	2005/9	2005/8	2004/9	變數% (9-05/04)	2005/1-9	2004/1-9	變數%
歐盟(25)	8,564	8,230	9,043	-5.3	80,013	83,000	-3.6
其他歐洲	881	880	750	17.5	8,220	8,224	-0.1

\*\* 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

獨立國協	6,819	6,646	7,494	-9.0	60,900	63,557	-4.2
北美	3,895	3,885	4,586	-15.1	36,837	40,397	-8.8
南美	3,048	3,189	3,272	-6.9	28,491	28,781	-1.0
非洲	590	633	639	-7.6	5,547	5,336	4.0
大陸	28,037	28,091	22,674	23.7	239,218	182,633	31.0
日本	6,832	7,050	6,657	2.6	62,604	61,909	1.1
韓國	2,277	2,372	2,271	0.2	20,165	20,549	-1.9
台灣	830	855	842	-1.4	7,535	7,706	-2.2
亞洲	40,135	40,596	34,583	16.1	348,812	291,516	19.7
大洋洲	591	608	599	-1.3	5,081	4,925	3.2
40 國家總合	64,719	64,865	61,170	5.8	575,662	527,260	9.2

表 2 全球各區域/國家粗鋼產量統計

單位：百萬公噸

區域/國家	9 月		增減量	變動%	1-9 月		增減量	變動%
	2005	2004						
歐盟(25)	15.0	16.4	-1.5	-8.8	138.8	144.8	-6.0	-4.2
其他歐洲	2.5	2.3	+0.2	6.7	21.3	21.3	0.0	0.0
獨立國協	8.8	9.5	-0.7	-7.2	82.7	83.6	-0.9	-1.1
北美	10.5	11.3	-0.7	-6.6	94.6	99.7	-5.1	-5.1
南美	3.6	3.9	-0.3	-6.7	33.8	34.3	-0.5	-1.5
非洲	1.5	1.4	-0.1	1.1	13.3	12.2	1.1	8.9
中東	1.2	1.2	0.0	0.0	10.9	10.1	0.9	8.6
亞洲/大洋洲 (不含大陸)	18.6	18.1	0.5	2.7	168.8	163.8	4.5	2.8
以上總合	61.8	64.2	-2.4	-3.7	563.7	569.8	-6.2	-1.1
大陸	30.4	24.8	5.5	22.3	255.3	200.4	54.9	27.4
62 國家總合	92.1	89.0	3.1	3.5	818.9	770.2	48.7	6.3

### 一、波羅的海運價指數

BDI 自 8 月初止跌反彈以來，市場又進入第四季傳統的旺季，反彈力道大且持續一段時間，至 10 月中下旬才上漲氣勢暫歇而稍為回跌，惟 10 月底除輕便型船市場外又出現抗跌反彈，顯然，傳統的旺季效應仍存在的。BDI 自 8 月初跌的波段低點 1747，隨後持續上揚，至 10 月 14 日抵達近期高點達 3370，漲幅達 93%。另海岬型船運費指數從 2319 漲至 5125，漲幅達 121%，巴拿

馬型船運費指數從 1488 漲至 2874，漲幅達 93%，輕便極限型船漲幅最小為 58.4%

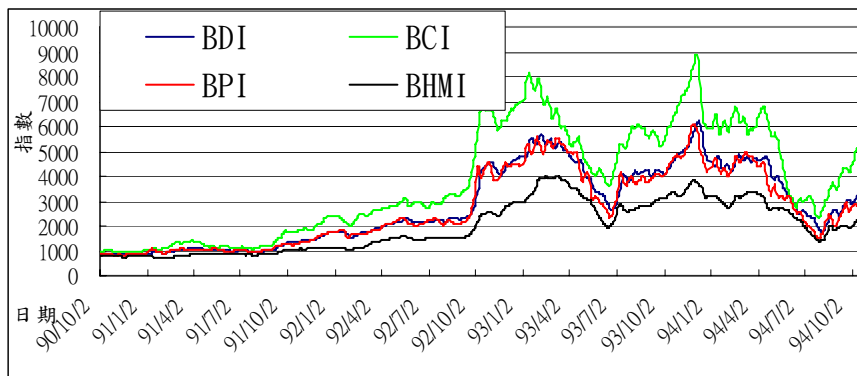


圖 1：綜合指數(BDI)、海岬型船(BCI)、巴拿馬型船(BPI)及輕便極限型船(BHMI)運費指數趨勢

### 二、海岬型船市場行情

《圖 2》說明海岬型船行情指數(BDI)組成成分中四條航線平均日租金水準變動趨勢。海岬型船市場行情表現高度依存國際鋼鐵市場產能增長或收縮狀況，既然中國大陸鋼廠還是不畏供給過剩而鋼價持續大幅下挫窘境，繼續大幅增產，礦砂進口海運量因此大幅增加，又逢進入傳統旺季下，海運需求船噸表現益加殷切，激勵近期各型船市場行情一起上漲。海岬型船行情自 8 月初最低檔止跌反彈以來，迄 10 月底漲幅超過 120%，漲勢最凌厲。大西洋單程回遠東(Trip F.E.)從 8 月初最低 US\$32,318 漲至 10 月 26 日的 US\$66,991，其次往返大西洋航線(Trans-Alt)從 US\$21,515 漲至 US\$50,425，往返太平洋航線(Trans-Pac)從 US\$17,682 漲至 US\$47,659，最後，遠東單趟回歐洲(Trip FE)從 US\$12,568 漲至 US\$30,264。

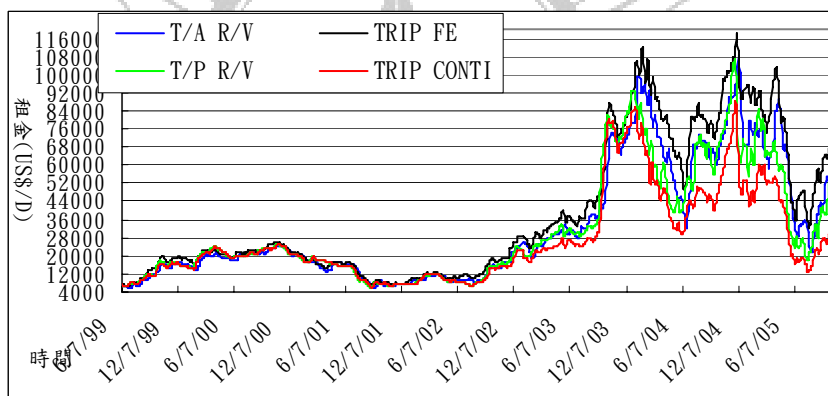


圖 2：海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

### 三、巴拿馬型船市場行情

《圖 3》顯示巴拿馬極限型船運價指數組成成分中四條航線以租金為代表行情變動趨勢。巴拿馬型船市場與海岬型船市場當兩者行情相差某程度時將發生替代作用，當然兩者行情也出現互相牽引效果，故海岬型船市場行情大幅上漲也同步拉升巴拿馬型船市場行情上漲，加上季節性旺季激勵下，四條航線租金行情亦自 8 月初反彈以來，迄今漲幅近 100%。此波大西洋單程回

遠東(Trip F.E.)每日租金從近期低檔 US\$14,117 漲至 10 月 26 日的 US\$28,653，其次往返大西洋航線(Trans-Alt)由 US\$10,382 漲至 US\$22,600，往返太平洋航線(Trans-Pac)由 US\$8,709 漲至 US\$17,429，最後，遠東單趟回歐洲(Trip FE)由 US\$7,265 漲至 US\$14,986。

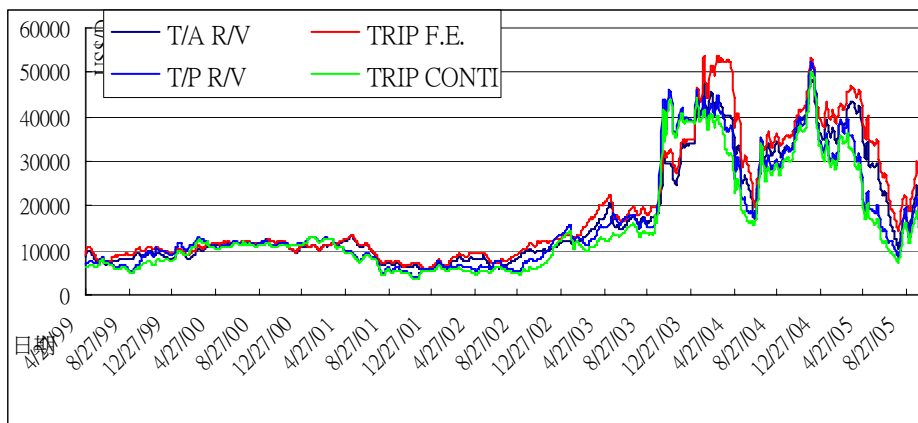


圖 3：巴拿馬籍極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

#### 四、輕便極限型船市場分析

《圖 4》顯示輕便極限型船運價指數組成航線租金行情。輕便型船市場對礦砂及煤炭貨載承運比率不高，故相對少受惠於中國大陸鋼鐵大幅增產，惟逢季節性旺季，散雜貨海運需求量激增下，使租金行情自 8 月初觸低反彈以來，漲幅也超過 50%，惟近期其與其他兩型船出現不同調，逐漸下跌。

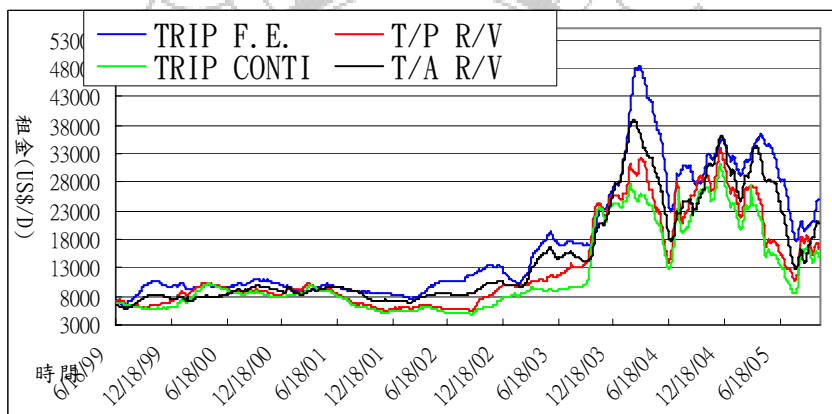


圖 4：輕便極限型船(52,000Dwt)四條航線現貨租金水準

#### 五、國際油價市場

(一) 因墨西哥頻頻出現颶風唯恐重創該地區鑽油平台與供油設施，加上原油期貨市場有意炒作下，導致國際原油在 9 月份衝破每桶 70 美元。旋即國際輿論憂心飆高油價將衝擊全球經濟，紛紛要求產油國增加供應，因而獲得一些產油國包括沙烏地阿拉伯主動表態願意增加供應，此消息一出投機客相繼拋售，導致國際油價應聲下挫，近期在 10 月 20 日國際原油每桶曾盤中跌破 60 美元，惟因逢季節性需求旺季，及加勒比海再度出現颶風恐懼心理影響，使國際原油價格

獲得強力支撐在 60 美元，目前在此水準盤旋。未來國際原油價格再度大幅下跌機會可能不大。

(二)《圖 5》顯示台灣、新加坡與鹿特丹等三地國際船用燃油(IFO180)價格變動趨勢。9 月上旬因美國受到卡翠娜颶風席捲墨西哥灣摧毀美國供油暨煉油廠，使全球擔心供油缺口擴大，導致國際原油持續飆漲至歷史高點。雖然產油國表態願意增產配合以引導油價下跌，惟正逢原油需求旺季及颶風再起，仍支撐國際原油價格在 60 美元不墜，故國際船用燃油回跌幅度有限。以高雄油價為例，自 9 月初船用油價出現急速飆漲至 US\$362，雖曾回跌至 US\$335，惟旋即快速上漲，甚至在 10 月 26 日再度刷新上波高檔至 US\$372。新加坡及鹿特丹分別維持在 US\$335/MT 及 US\$293/MT 左右。

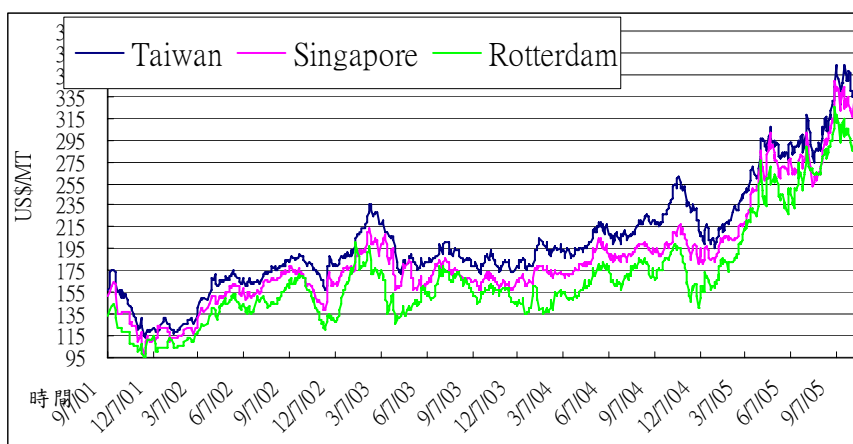


圖 5：國際船用燃油(IFO-180)價格變動趨勢(Twn-Sin-Rot)

## 專題報導

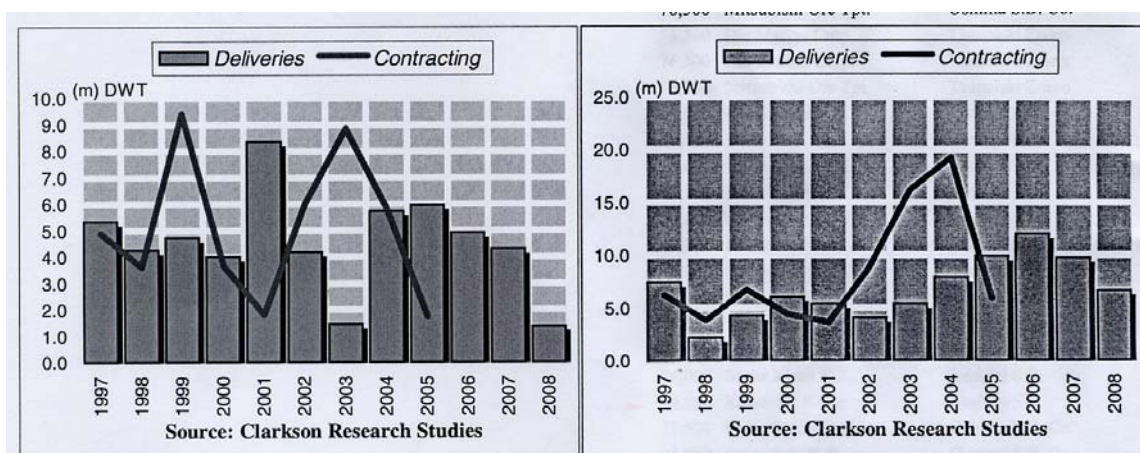
### 由全球鋼鐵產業鋼鐵生產量觀察 未來國際散裝乾貨船走勢

陳永順\*

事實上，全球鋼鐵產量動態與國際散裝乾貨市場行情表現息息相關，自 2005 年始國際鋼鐵市場出現明顯變化，國際鋼鐵價格開始出現快速下跌，歐美地區鋼鐵廠為挽救鋼鐵價格大跌走勢，於是紛紛宣佈採取減產策略來穩住鋼價，經由國際鋼鐵協會(IISI)的統計報導，除亞洲地區仍維持有成長外，確實歐美地區這前半年也落實減產策略，歐盟 25 國今年前半年較去年同期減少 1.7%，北美減產 1.7%。亞洲的日本、韓國與台灣增加還是非常有限，只要仍是中國大陸持續增產，上半年增長仍達 28.3%。由此可證，儘管中國大陸重申嚴厲實行宏觀調控，打擊盲目投

\* 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

資，惟在鋼鐵業生產熱度仍未稍減，故中國大陸的一舉一動還是左右著全球散裝乾貨船市場行情走勢。本波國際散裝乾貨船市場自 2005 年初以來也同步出現快速下挫，看樣子似乎並非因歐美減產效應所引發下跌，最大可能還是今年船噸累積大量的供給，使過去市場船噸需求緊繃態勢已獲得大幅舒緩。經查今(2005)年與明(2006)年為近十年最大量(除巴拿馬型船曾在 2001 年出現巨量新船交船營運外)，由圖一、可呈現 2005 年以後，2006 年或甚 2007 年的巴拿馬型與海岬型新船交船量為十年以來出現的巨量。除非未來市場行情下跌至不敷營運成本，迫使超過 25 年以上巴拿馬型與海岬型總計近 8 百萬 Dwt 左右老舊逾齡船離開市場，使市場船噸重新作良性洗牌，會使未來市場邁向較健康結構。



a. 巴拿馬型船(60,000~80,000Dwt)

b. 海岬型船(80,000+Dwt)

圖一：巴拿馬型與海岬型船新船訂約量與交船量變動

依國際鋼鐵協會(IISI)報導全球 61 國家在 6 月份的粗鋼產量估計約 89.7 百萬公噸，比 2004 年 6 月同期增長 5.2%，1-6 月以 7.6% 增長高於 2004 年同期達 546.3 百萬公噸。若將中國大陸除外，則 1-6 月僅增長以 0.6%。

歐盟 25 國粗鋼產量在 6 月份為 15.4 百萬公噸，比 2004 年同期減少約 6.9%，相較去年同期前 6 個月減少約 1.7%，產量為 96.5 百萬公噸。德國在 6 月份減少 6.3%，相較去年同期前 6 個月增長約 1.8%，產量達 22.9 百萬公噸。法國在 6 月份減少 10.1%，前 6 個月則下跌 5.8%，產量達 10.1 百萬公噸。義大利在 6 月份減少 5.9%，前 6 個月則增長 4.7%，產量達 15.0 百萬公噸，西班牙在 6 月份減少 1.2%，前 6 個月則增加 3.0%，產量達 9.3 百萬公噸。英國在 6 月份增加 3.4%，前 6 個月下跌 1.5%，產量低於 7.0 百萬公噸。捷克前 6 個月下跌 13.4%，產量為 3.2 百萬公噸，波蘭前 6 個月下跌 20.4%，產量為 4.3 百萬公噸。其他主要西歐鋼鐵廠，土耳其在 6 月份顯示微幅增長 0.6%，前 6 個月增長 1.7%，產量為 10.2 百萬公噸，總產量幾乎與法國相當。

歐盟在 2005 年貿易平衡發生惡化，前三個月進口提高超過 60% 且出口下跌 7.0%。義大利為歐盟中最大鋼鐵進口，進口上升 62.5%，幾乎達到 2.7 百萬公噸，義大利出口也上升 15%，達 90 萬公噸。比利時在第一季進口約 1 百萬公噸，增加 173%，德國鋼鐵進口不少於 97 百萬公噸，增加 119%，另一方面，比利時出口下跌 30% 至 0.5 百萬公噸，約 1 百萬公噸，德國出口下跌 15.6% 至 1.8 百萬公噸。



緊接著歐盟鋼鐵公司於年初宣佈減產。歐洲區 Mittal Steel 宣佈 36 萬噸的減產，總數在他第三季鋼鐵生產的 5-10%，鋼廠 Corus 計畫在 2005 年第三季以超過兩位數字減產至每月 36 萬噸。

依據 ACEA 報導，歐洲汽車製造業協會，在 6 月份汽車登記下跌 1.7%，且前 6 個月下跌 2.4%。德國與法國雙雙分別上升 6.2% 及 8.4%，前 5 個月分別上升 1.1% 及 6.4%。可是英國在 6 月份下跌 3.4%，前 6 個月下跌 6%。義大利在 6 月份急速下跌 27.9%，前 6 個月下跌 9.7%。波蘭前 6 個月較去年同期下跌 37%。

俄羅斯在 6 月份粗鋼產量 4.6 百萬公噸，低於去年同期 14.7%；前 6 個月上升 1.5%，達到 32.1 百萬公噸。烏克蘭 6 月份生產減少 8.2%，前 6 個月微減 0.1%，達到 19.0 百萬公噸，哈薩克在獨立國協中將成爲下一最大鋼鐵生產國，在 6 月份下跌 27.3%，前 6 個月幾近減少 24.3% 至 2.1 百萬公噸。

俄羅斯 2005 年第一季出口上升 12%，幾乎達 8 百萬公噸。烏克蘭出口僅上升 3.3%，達到 6.9 百萬公噸。土耳其成爲俄羅斯的最大客戶，緊接著爲伊朗與台灣。

在北美大陸的美國在 6 月份粗鋼生產減少 11.3%，前 6 個月較同期減少 2.6%，產量達 47.0 百萬公噸。可是美國在前 4 個月進口上升 1/3 達 10.7 百萬公噸。加拿大在 6 月份粗鋼生產減少 2.5%，前 6 個月較同期微跌 0.9%，產量達 8.1 百萬公噸。墨西哥產量在 6 月份粗鋼生產增加 0.4%，前 6 個月較同期增加 1.9%，產量達 8.4 百萬公噸。

在南美國家粗鋼產量大部分增加，巴西在 6 月份生產減少 9.1%，前 6 個月較同期減少 1.2%，產量達 15.9 百萬公噸。委內瑞拉在 6 月份顯示增加 3.4%，前 6 個月較同期增加 8.8%，產量達 2.3 百萬公噸。阿根廷在 6 月份增加 7.5%，前 6 個月較同期上升 9.5%，產量達 2.7 百萬公噸。

在非洲的埃及前 6 月增加 21.5%，產量達 2.8 百萬公噸，南非在前 6 個月僅增加 3.9%，產量達 4.9 百萬公噸。在中東，伊朗顯示前 6 個月增加 11%，產量達 4.6 百萬公噸，沙烏地阿拉伯前 6 個月增加 5.9%，產量達 2.1 百萬公噸。

轉向遠東，中國大陸在 6 月份呈現 33% 的非常大增加，前 6 個月增加 28.3%，產量達 164.8 百萬公噸，幾乎爲日本的 3 倍。日本 6 月份微增 0.4%，雖然前 6 個月僅增加 1.7%，產量達 56.7 百萬公噸。南韓在 6 月份也僅微增 0.6%，前 6 個月僅增加 0.6%，產量達 23.8 百萬公噸。印度在 6 月份呈現明顯增加 12.8%，前 6 個月增加 12%，產量達 17.8 百萬公噸。台灣 6 月份增加 4.4%，前 6 個月增加 1.2%，產量達 9.8 百萬公噸。

中國大陸 2005 年前 4 個月出口約 11 百萬公噸，剛好彌補日本短少 11.2 百萬公噸，在 2005 年迄今中國大陸成爲第二大鋼鐵出口國。中國大陸出口相較於 2004 年超過 3 倍成長，日本出口下跌 8%。中國大陸在前 4 個月進口減少 43%。然而，中國大陸將終止鋼鐵銷售給製造廠使用加工生產外銷之 7 年加值稅豁免。此可能效果將增加進口的需求。

東南亞佔中國大陸出口的 75%，特別地南韓、台灣與泰國。在 2005 年迄今輸往美國有超過 3 倍成長，但僅佔全部的 7.5%。輸往歐盟不會超過全部的 6.9%，主要爲義大利、西班牙及比利時三大市場。