

火紅的海運業與忙碌的造船業

沈康生*

波羅的海指數再創新高

海運業中，反映乾散貨運輸的各船型運價指數計有 BDI、BCI、BPI 和 BHMI。BCI(Baltic Capesize Index)是反映好望角型船舶市場的運價指數，由 7 條程租 (voyage chartering) 和 4 條期租 (time chartering) 典型航線，根據各自的權重加權而成，自 1999 年 3 月 1 日起 (BCI=1000) 每工作日進行計算並公佈；BPI(Baltic Panamax Index)則是反映巴拿馬型船舶市場的運價指數，由 3 條程租和 4 條期租典型航線根據各自的權重加權而成，同樣地，自 1998 年 5 月 6 日起 (BPI=1002) 每工作日進行計算並公佈；BHMI(Baltic Handymax Index)是反映大靈便型船舶市場的運價指數，由 6 條期租典型航線根據各自的權重加權而成，自 2000 年 9 月 4 日起 (BHMI=10047) 每工作日公佈。實際上，BHMI 不是真正意義上的指數，而是各航線期租水平的加權平均值 (單位：美元/天)。BDI(Baltic Dry Index)就是基於上述幾個乾貨指數，反映整個乾散貨運輸市場的指數，現時由 BCI、BPI 和 BHMI 根據確立的原則計算而來，自 1999 年 11 月 1 日起 (BDI=1334) 取代 BFI 並每工作日公佈。隨著貿易和航運業自身的發展，運價指數的構成和定義今後仍會繼續調整。

*中國造船公司業務處

中華海運研究協會 編印

理事長：陳庭輝 出版委員會主任委員：周和平 總編輯：楊仲范

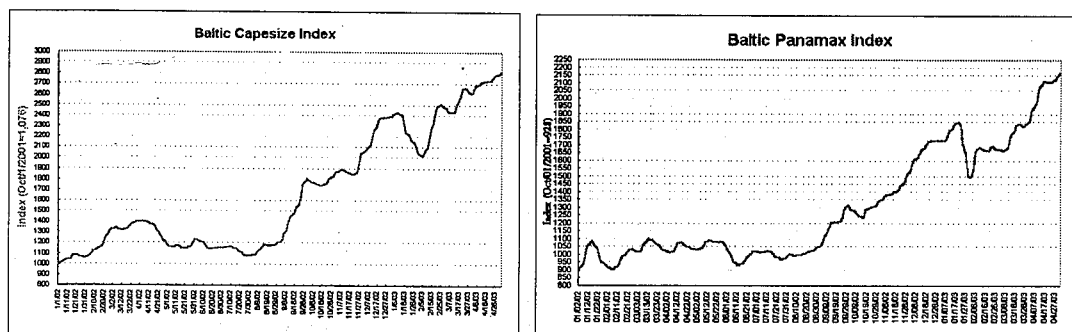
地址：台北市林森北路372號405室 電話：25517540 傳真：25653003
網址：<http://www.cmri.org.tw> E-mail: cmri@seed.net.tw

編號

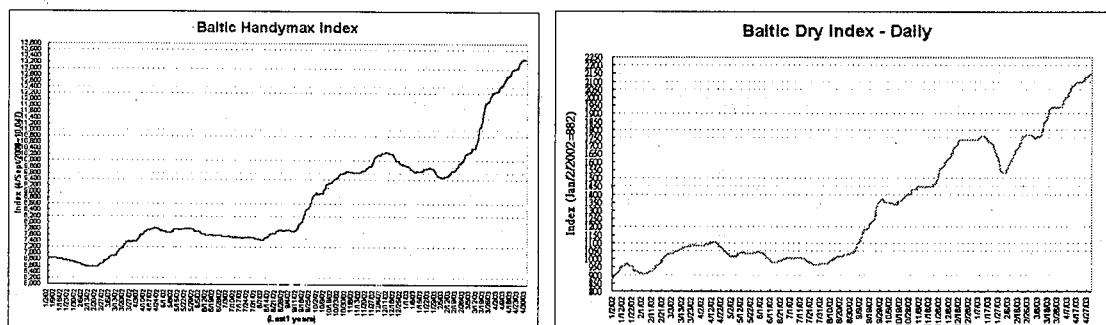
932

2003.06.11

總號：231



圖一、BCI 與 BPI 指數走勢圖（自 2002 年元月迄今）



圖二、BHI 與 BDI 指數走勢圖（自 2002 年元月迄今）

波羅的海各乾貨指數由去年年初開始上漲（請參考圖一與圖二），到了今年三月漲勢驚人，幅度都超過百分之八十，海運業的蓬勃發展讓人一掃 2002 年以來低迷的陰霾。各大航商莫不磨刀霍霍準備迎接高獲利時代的到來。

國際貨櫃船運市場船舶租價自今年農曆年後大幅上漲，與去年同期相較，目前可裝載一千個二十呎櫃船舶，租金上漲約二七%，可裝載一千六百個二十呎櫃船舶，漲了三〇%，可裝載一千七百個二十呎櫃的船舶，上漲六五%。

國際航運市場自 2002 年 10 月以來已經明顯好轉。統計油輪、散裝貨船 52 條航線日租金以及貨櫃船、液化氣船期租費率而編制的克拉克松海運價格指數，已從 2002 年 10 月初的 1 萬美元/天回升到 2003 年 2 月中旬的 1.7 萬美元/天，升幅高達 70%。其中原油船和散貨船運費費率創 1996 年以來的最高水準，貨櫃船日租金從去年 11 月起也有明顯上升。航運市場上各種船型運費費率大幅度回升，提高了船東訂船的積極性和對較高新船價格的承受能力。

綜上所述，人們普遍認為中國、印度等 2002 年經濟表現良好的國家 2003 年經濟將繼續高速增長，美、日、歐等國家和地區的經濟 2003 年將比 2002 年好，會帶動這一波的海運市場，但由於目前這些國家復甦力度軟弱，不穩定因素增多，2003 年好的程度有限。總體來看，2003 年的全球經濟狀況較 2002 年對散乾貨市場更有利一些。

目前國際上主要航運諮詢機構對目前及 2003 年市場走勢的看法普遍較為積極。如 SSY 預

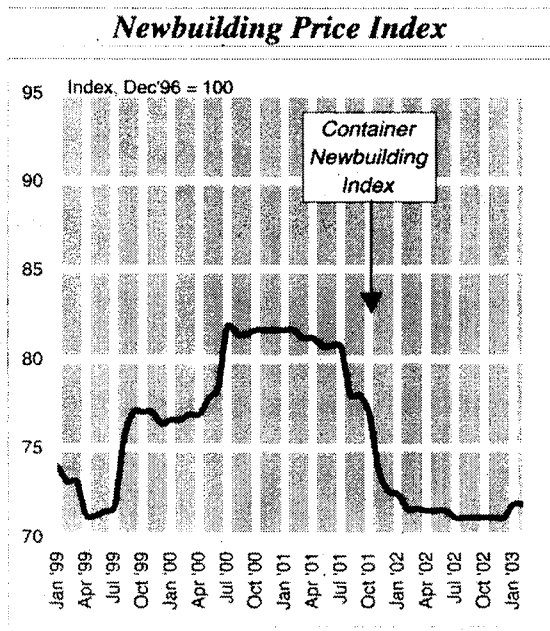
測，2003 年散貨海運量增長率為 3.8%，Clarkson 預測增長率為 3.2%；德魯里的預測為 3.9%，噸海裡增長 4.4%，最為樂觀。大家普遍認為，目前市場上升不是反彈，而是進入了一個新的上升週期。

新船價格緩步回升的真正涵義

2003 年 3 月上旬，油輪、散裝貨船成交價已比 3 個月前上升了 3%~6%。造船業界人士認為，船價回升的趨勢還將保持一段時間。隨著希臘一些船東已開始積極訂購大中型油輪，油輪的成交價格可能在近期出現較大幅度上漲。在國際造船市場興旺、新船詢價和成交量明顯增多的推動下，新船成交價格不斷回升。克拉克松新船價格指數已由年初的 105 點恢復到 109 點，超過了 2001 年底的 108 點。2003 年 1~3 月份，各型船舶的新船成交價都明顯回升。阿芙拉型油船、靈便型油船、好望角型散貨船的新船成交價較年初分別增長了 6.7%、6.4%和 5.8%；在今年初降至 1.5 億美元（歷史上最低價）的 13.8 萬立方米液化天然氣（LNG）船的新船成交價也出現回升迹象。

隨著較早交船的船臺日益緊缺，船廠開始放慢接單速度。同時，船東考慮到單殼油船淘汰進程的加快和新船成交價不斷回升，正抓緊時間訂購新船。在以上兩方面原因的影響下，新船成交價格將繼續回升。但是回升的幅度有限，以貨櫃輪為例，克拉克松的新船價格指標僅有小漲，比起去年同期還是下跌的；比起 1996 年更是下跌了近三成。

如果說 2002 年世界造船市場是『散裝貨輪年』，散裝貨輪是造船市場上暢銷船型的話，那麼目前情況正在發生變化。2002 年 11 月威望號油輪在西班牙海域發生折斷事故並造成嚴重海洋污染之後，新油輪的訂購開始升溫。同時，貨櫃船訂購在沉寂了一段時間之後，一些船東陸續拋出了大批訂單，使貨櫃船也成為訂購熱點。據英國克拉克松研究公司統計，今年頭兩個月全球造船市場成交油輪 75 艘，比去年同期增長 91%；成交貨櫃船 51 艘，比去年同期增長 125%。

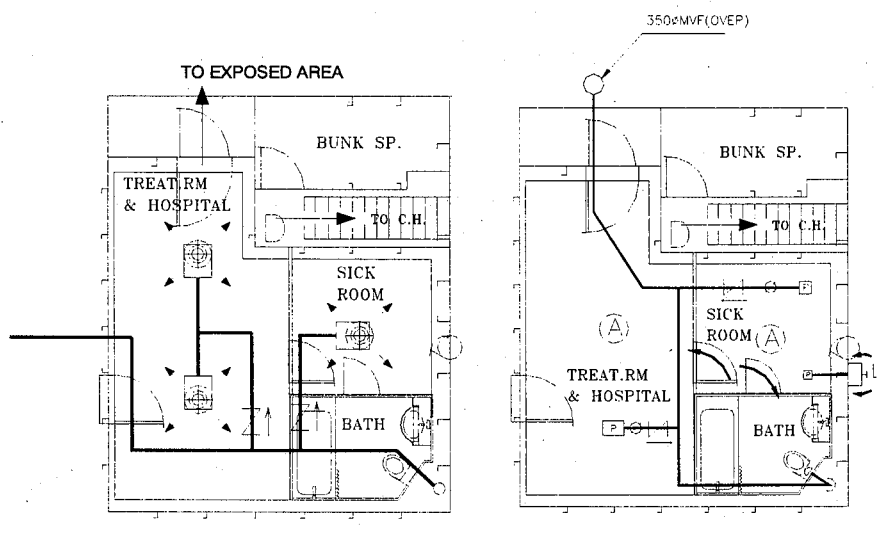


圖三、貨櫃輪新船價格指標走勢[資料來源: 2003 Clarksons]

隨著這些新船訂單不段的增加以及新船價格略有上漲的跡象，讓各大造船廠著實忙碌了一段時間，造船塢檔也陸續被這些低造價的訂單所填滿。但是，造船廠也面臨許多的困難，諸如造船用的鋼板其價格也上漲了 10~30%，加上人工成本的上升、人員的老化現象以及匯率的變動情形，都讓亞洲幾個造船大國繼續苦撐。希望藉由合併、降低購料成本以及提高效率等方式繼續生存，並期望在這一波的購船熱潮中獲利。我們可以看見的是，海運業會藉由造船業的支持，在此一海上貿易成長中成為贏家。

SARS 對台灣的海運業者造成的衝擊

嚴重急性呼吸道感染症候群 SARS (Sever Acute Respiratory Syndrome) 的死亡傳染造成全球不安與恐慌，亞洲各大航商都啟動防護與隔離的機制，希望積極主動的抗煞。有些海運公司近日開始不僱用中國籍以及香港籍船員，即使要僱用來自高傳染地區的船員，也要在登輪前先行隔離觀察 10~15 天。海運業者應積極考慮一旦有船員感染 SARS 或出現疑似感染 SARS 的症狀，將造成全船人員必須隔離之情形，會面臨全船停擺或被拒入港之可能，造成之損失將更勝陸地上之企業。船上主甲板所設置的醫療室 (Treatment & Hospital) 與病房 (Sick Room) 之設計依據 ILO 的規定採用獨立的機械排氣系統 (mechanical exhaust system)，空調系統亦屬於附止回器的 spot cooling，在緊急時或可充為隔離病房之用，惟須添購必要之個人防護器材，以備不時之需。



圖四、現行貨櫃輪上醫療室與病房的空調（左）與通風設計（右）

目前台灣多家海運公司宣稱，海運營業之訂單多已接滿至 2003 年第二季，SARS 對業務的衝擊不會很大。但全球均面臨 SARS 的衝擊，甚至會下修亞洲地區的經濟成長率 1~2%，政府也預估貿易接單會減少 600 億新台幣。海運業者應審慎評估風險，以妥善的機制預防各種可能的發生，以安然度過此一時期。

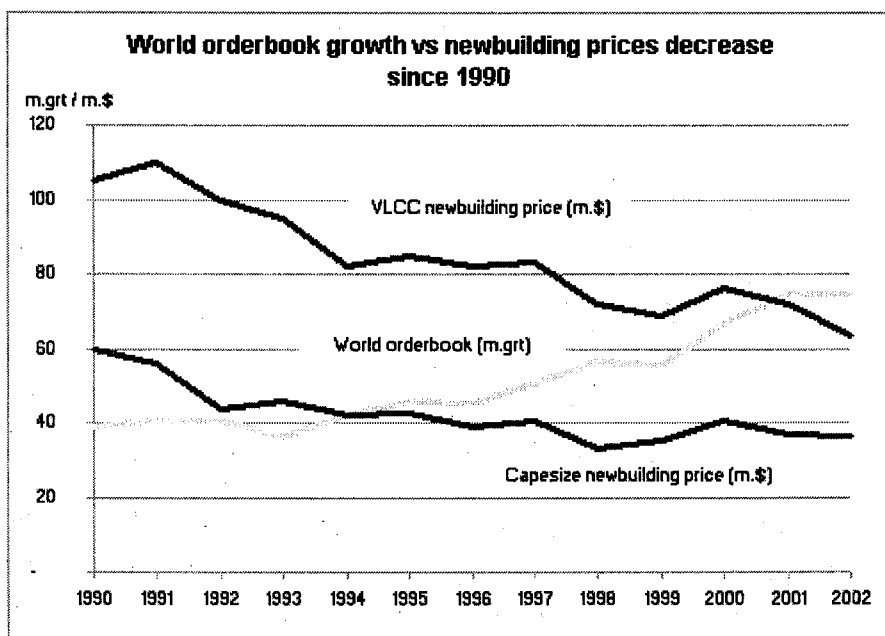
造船市場依然供過於求

歐盟運輸委員會 3 月 27 日在布魯塞爾的運輸議會上全票通過加快單殼油輪淘汰步伐的決議，其協定內容說明：

- (1) 所有運輸重油（API 小於或等於 25.7 的油品）進出歐盟水域的船隻在協定生效之日起必須是雙殼油輪，不管船舶懸掛何種旗。其中的例外情況是載重噸在 600~5000 噸的油輪於 2008 開始執行此項規定。
- (2) 不管運輸何種油品，對於達到退役年齡（23-28 年）的第一類油輪自 2005 年（原先 2007 年）起禁止駛入歐盟水域，第二、三類油輪自 2010 年（原先 2015 年）起禁止駛入歐盟水域。
- (3) 進入歐盟水域需提交『船舶狀況評估』情況的單殼油輪僅包含船齡為 15 年以上的第二、三類油輪（原先也包括第一類油輪），而且執行時間由 2010 年提前到 2005 年。根據歐盟的立法程序，此項協定仍需要在 6 月 5 日的運輸議會上得到最終確認。確認後，新規則將有可能於今年 7 月 1 日開始執行。

上述決議仍需歐洲議會通過，從目前情況看，估計不會遇到任何障礙。諸如此類的環保與安全措施都鼓勵現行船舶進行汰換，加上自 911 後海上貿易呈現穩定成長的趨勢，造成新船訂

單不斷湧現。但是由於全球造船產能過剩，依據 OECD 的保守估計，到 2005 年全球造船產能將仍有 16% 的過剩情形，甚至會高達 40% 的情形發生。此一情形可由下圖很明顯的看出，雖然手持訂單呈現增加的趨勢，新船舶價卻一直下滑，其主要的原因便是全球造船產能過剩。



圖五、新船舶價與新船訂單趨勢[資料來源：BRS]

各國政府也察覺到此一現象的嚴重性，期望藉由國際組織的力量來矯正被嚴重扭曲的造船市場，目前正在 OECD 的架構下談判的新造船協定就是其中一例，但是在短期內可能無法達成有效的共識。近期主要的影響新船價格的因素有：國際海事組織（IMO & MARPOL）對單殼油輪淘汰的規定以及艾瑞卡號與威望號油輪沉沒而讓歐盟擬議較國際海事組織之規定提早五年限制單殼油輪進出歐洲港口之規定、日本核電廠將依照時間表關閉而造成火力發電的需求增加進而擴大進口煤之需求、海上貿易中短期仍然小幅成長、中國大陸因持續之經濟成長而帶動進出口之海上運輸、新興造船國家仍繼續加入造船工業的競爭行列以及中國大陸仍積極擴充造船產能等。

大家對全球造船產能過剩問題的看法一致，新船價格目前屬於歷史新低，未來新船價格會因美伊戰爭、各國匯率、各船廠財務情形、政府支持態度有所變化，但未來反彈幅度將會有限。總而言之，造船企業能否在供過於求的情形下而獲利才應是關切的焦點。