

貨櫃海運業產業概況

華銀徵信產經研究部 劉世忠

一、貨櫃航運業以工業製成品之運輸為主，受全球貿易狀況及船舶供給影響大

國際貨櫃航線之開闢肇始於 1966 年由 Sea-Land 將船舶改為貨櫃船投入美國/歐洲間之北大西洋航線，自此以後世界主要定期航線陸續被開發，且貨櫃運輸係以製成品之進出口為主，以標準化的包裝，運輸時僅須在港口裝卸貨櫃，故可將貨物直接送到受貨人的倉庫，不需在港口裝卸貨，而可降低成本與節省時間，因此貨櫃航運遂成為海運業重要一環，而與散裝航運一樣對促進全球經貿發展及貨物流通有著重要的貢獻。然相對散裝航運業於 2006 年下半年以來 BDI 指數持續上

揚，2007 年下半年以來更在中國大陸鐵礦砂需求旺盛；國際大宗穀物行情上揚帶動需求；澳洲港口擁塞，產能下降；印度政府加徵鐵礦砂出口關稅，船舶繞遠路，增加需求等因素之激勵下，散裝航運市場呈供不應求，不僅 BDI 突破萬點更履創新高，亦使得散裝航運業者營運大好。但同屬於海上運輸的貨櫃航運業則表現明顯溫吞，何以如此呢？蓋因貨櫃航運及散裝航運之承載物品(如表一)及供需影響因素未盡相同，貨櫃航運業以製成品之進出口為主，受全球貿易狀況及貨櫃船供給影響大；散裝航運業則以大宗物資及原物料運輸為主，受全球景氣、天災、氣候及國際需求等因素影響大所致。

表一、海洋貨櫃及散裝航運業載運貨物比較

貨運種類	航運形式	主要船型	載運貨物
貨櫃船	定期船	1. 全貨櫃船 (Full Container Ship) 2. 半貨櫃船 (Semi-Container Ship) 3. 可變貨櫃船 (Convertible Container Ship) 4. 混合貨櫃船 (Combination Container Ship)	* 乾貨櫃：一般雜貨 * 笨重貨物貨櫃：整體機械、鋼鐵材料 * 冷凍/冷藏貨櫃：食品 * 平板貨櫃：鋼材、電纜、玻璃、木材、桶裝液體 * 汽車貨櫃：小型車輛 * 液體貨櫃：化學藥品、紙漿、油脂等液體物品 * 牲畜貨櫃：動物牲畜
散裝船	不定期船	1. 海岬型 (Capesize) 2. 巴拿馬極限型 (Panamax) 3. 輕便極限型 (Handymax) 4. 輕便型 (Handysize)	* 海岬型：煤礦、鐵礦 * 巴拿馬極限型：穀物、鐵砂、煤、鋁土 * 輕便型：小宗穀物、燃煤，但以次要散裝貨為主，如鎂、銅、鎳礦砂、硫磺、樹薯粉、粗糖、碳酸鉀、鹽、水泥、石膏等

資料來源：航業經營與管理，台灣經濟研究院產經資料庫整理。

二、走過2006年營運谷底，2007年第二季以來營運逐漸改善

目前全球貨櫃航運業前20大航商運力佔率超過五成，而近幾年來受到全球經濟持續成長激勵，全球各大航商積極訂購新船，尤其2005年下半以

來由於新船下水數量大增，高於市場需求（如表二），使得貨櫃航運業景氣持續下滑，2006年更在麥司克海陸（於2006Q1完成P&O Nedlloyd併購案，成為全球最大航商）帶頭殺價搶市的影響下，使得整體業況多呈現衰退，甚至出現虧損（如表三）。

表二、2005年以來全球貨櫃航運供需狀況

	2005	2006	2007E	2008F
運能供給成長率	10.5%	13.9%	13.2%	11.9%
運能需求成長率	9.9%	10.9%	11.2%	10.0%
供給成長率-需求成長率	0.6%	3.0%	2.0%	1.9%

資料來源：船務資訊；台灣經濟研究院整理自CLARKSON

表三、2005、2006年全球主要航商獲利狀況 單位：百萬美元

	麥司克海陸	達飛輪船	長榮海運	赫伯羅德
2005年獲利	1715	692	389	381
2006年獲利	125	653	-109	-152
目前全球運力佔率	16.1%	7.4%	5.3%	4.3%
	中海集運	中遠集運車	日本郵船	韓進/勝利
2005年獲利	587	626	137	566
2006年獲利	215	201	-83	161
目前全球運力佔率(%)	3.9%	3.8%	3.2%	3.0%

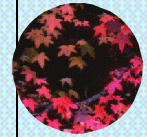
註：此處獲利數字為稅前息前利潤(EBIT)

數據來源：獲利-航貿周刊（2007/10/1）；運力-alpha liner（截至2007/9/1）

全球主要貨櫃航線為亞洲/美洲的越太平洋航線、亞歐航線，亞洲航線及美歐航線。2007年第二季起，得利於船噸供需逐獲改善，且歐洲地區經濟成長，帶動當地進、出口需求，提供亞歐航線首先脫離困局，快速邁入榮景之契機；另越太平洋航線也因五月旺季附加費開始實施，營運也有所改善；亞洲航線則由中東航線展現一片榮景的挹注，使得貨櫃航運業已拖離2006年的低潮。

另外由於亞洲已逐漸成為全球工

業生產主要據點，尤其中國大陸挾龐大的勞動人口及低廉工資之生產要素，更儼然成為世界工廠，產品進出口數量大，帶動當地各主要港口貨櫃裝卸量大幅成長（如表四）。因此中國大陸出口貨櫃運價指數對貨櫃航運業景氣具有指標作用，如圖一顯示，2007年第二季以來中國大陸出口貨櫃運價指數即自谷底逐漸攀升。而以國內貨櫃航運業者而言，如長榮、陽明及萬海等營運也逐漸獲得改善。



表四、2007年1-8月中國大陸主要港口貨櫃裝卸量

排序	港口	裝卸量(萬TUE)	年增率%
1	上海	1,709.2	22.4
2	深圳	1,289.2	10.5
3	青島	619.7	25.3
4	寧波-舟山港	611.7	36.2
5	廣州	597.5	42.2
6	天津	459.6	20.6
7	廈門	297.6	16.7
8	大連	239.2	17
其他		1,373.5	22.2
總計		7,197.1	23.1

資料來源：上海航運交易所

圖一、中國出口集裝箱(即貨櫃)綜合運價指數趨勢圖



資料來源：上海航運交易所

三、趨勢與展望

展望未來，短期內由於歐美地區聖誕商品出口已進入尾聲，使得遠洋航線營運量或運價將面臨成長遲滯現象，轉而由近洋的亞洲航線帶領表現。至於2008年，雖然整體市場仍處於供過於求的階段，而美國因次級房貸影響，需求成長力道將較不足，不過由於船噸運能供給成長較為緩和，

故整體業況將略優於2007年。但各航線業況不一，由於中國與新興市場的地位更為重要，亞歐航線在未來三到五年可望超過太平洋航線的規模，成為全球第一大遠洋市場。根據遠東歐洲運務協會統計，2007上半年亞洲輸歐洲貨櫃量達452萬TEU，增幅將近21%，其中西北歐貨載成長19%，地中海貨載亦成長24%。而中國由於市場大，佔亞洲出口歐洲六成的貨量，各

航商佈局深又廣，並將最好的船隊資源投入在以中國為主的遠歐航線，使得市場運能雖然增加最多，但因需求更為龐大，使得運價得以提高，成為2007年各航商獲利主要來源。故國內貨櫃航運業者也多隨之調整營運路線，如陽明目前美洲線營收比重已從以往的五成降至46%，歐洲線佔31%，亞洲線佔23%，另長榮也調高歐洲線比重，目前美洲線、歐洲線、亞洲線及其他航線各佔營收比重45%、25%、20%及10%，另外走近海航線為主的萬海2007年下半年各有三艘新船下水投入歐、美航線。顯示歐洲為目前國內業者積極投入的市場。另就未來貨櫃航運的發展趨勢方面主要如下：

(一) 油價高漲壓力仍在

原油價格持續漲升，近期更在 1. 產油大國伊拉克邊境庫德族反抗軍衝突緊張升高。2. 國際能源總署公布，全球能源庫存上月不增反減，跌破近五年平均數。3. 美國原油庫存減少，減幅高於原先預期等因素推升下，紐約西德州油價突破每桶 90 美元大關（紐約西德州原油今年一月均價每桶僅 54.114 美元），由於高油價極有可能成為長期現象。航商因應之道，除徵收燃油附加費，補貼燃油成本的損失外，近兩年紛紛加強最適船期/船速的控管，以降低用油量，並在不同時點，選擇進行不同程度的避險，結省成本的損失。

(二) 船舶大型化趨勢將使得同業合作更緊密

全球貨櫃船大型化趨勢確立，依 Clarkson 對未來全球新造貨櫃船的統計得知，至 2008 年貨櫃船大型化將擴大到 10,000 TEU，未來持續向 12,000 TEU 發展。船舶大型化雖降低船舶單位成本（所需船員少、船速快、省油），但也因越來越嚴峻的競爭壓力，業者為提高船舶使用效率，航商間未來的合作勢必更為緊密。

(三) 基礎設施的瓶頸

許多國家在港口、鐵路、內陸運輸等之基礎設施趕不上貿易需求成長的需要，另外歐美地區勞工議題、司機不足、綠色環保的要求，擴充的速度受到限制，亦影響整體貨櫃航運業者營運效能。（不過有時港口設備不足造成塞港，對航運市場需求及運價反而是好事）。

參考資料：

1. 上海航運交易所網站
2. 台經院資料庫
3. 新世紀貨櫃航運市場發展，航貿週刊 200732、200733、200734
4. 誰動了船公司的利潤乳酪，航貿週刊 200739
5. 產業百科全書 2007 年 96/3/29
6. 台灣經濟研究院 2007 年海運業景氣趨勢調查報告 林倬君著
7. 中華海運研究協會資料
8. 工商時報、經濟日報報導。