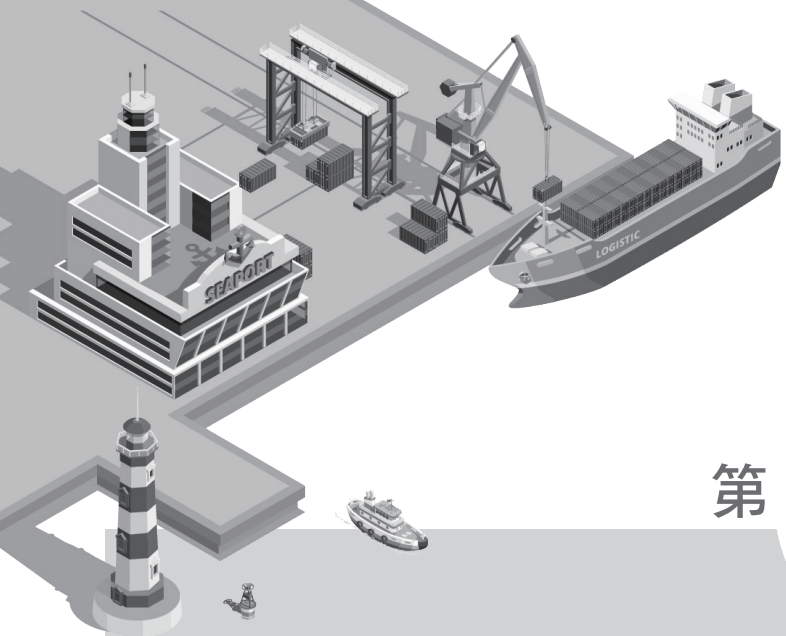


第 2 章

新冠肺炎影響下的航運市場

著作權所有 侵害必究

第一節 • 貨櫃運價變動情況分析

第二節 • 運價變動原因分析

第三節 • 供需嚴重失衡之下航線運費大漲

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

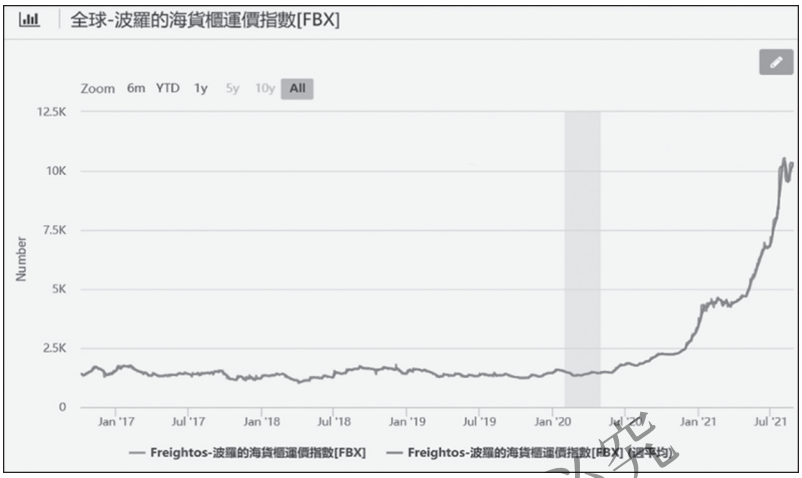
第一節 貨櫃運價變動情況分析

新冠肺炎 (COVID-19) 於 2019 年第四季爆發，全球陷入一片恐慌。由於病毒傳染力強大，加上後來的變種病毒，截至 2022 年 5 月 1 日，全球受感染人數達到 5.13 億人，死亡人數 623 萬人。美國累計病例和死亡分別為 8,130 萬和 99.2 萬人。台灣因百姓配合政府防疫措施，得到相當控制，病例和死亡分別為 11.6 萬和 865 人。為對抗疫情傳播，各國紛紛封閉國境，和旅遊有關的商業活動全面受到嚴重打擊。客機減班、取消，遊輪停航、餐飲酒店停業，業者紛紛陷入經營困境。若非政府祭出紓困措施，更多業者勢必無法生存。不過對國際海空貨運業者而言，其境況卻全然不同。以下用波羅的海交易所、英國海運諮詢機構德魯里 (Drewry) 和上海航運交易所所發布的貨櫃運價指數圖來說明。

圖 2-1 及 2-2 分別係波羅的海 5 年期及 1 年期全球貨櫃運價指數，前圖顯示 2017 年到 2020 年中貨櫃運價指數都在低檔徘徊，即在此之前貨櫃航運公司大多艱苦經營，虧多賺少。以陽明海運公司為例，這家全球第九大的貨櫃航商曾一度淨值只剩 6 元，差點被打入全額交割。陽明海運曾一年虧損 100 億元，只好把船賣掉，售後租回，負債比例高達 91%，岌岌可危。不過極其意外地，這情況從 2020 年 7 月開始翻轉，到了 2021 年 1 月就已經非常明顯。以平均運價而言，從 2020 年上半年的每櫃 2,000 美元，到 2021 年 7 月已衝破每櫃 10,000 美元。圖 2-2 顯示同樣結果。

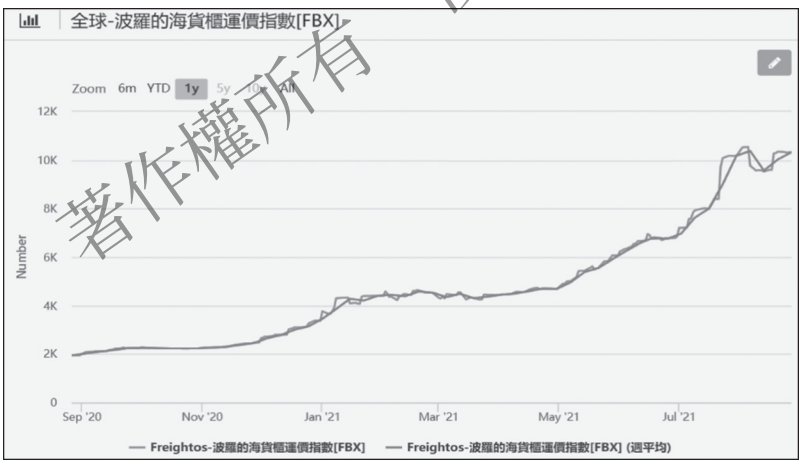
著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING



資料來源：財經 M 平方，macromicro.me。

▶圖 2-1　5 年期波羅的海全球貨櫃運價指數[1]



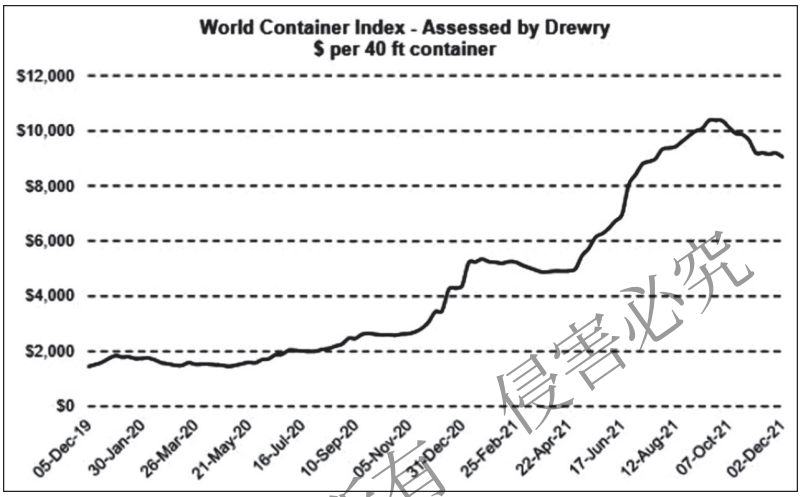
資料來源：財經 M 平方，macromicro.me。

▶圖 2-2　1 年期波羅的海全球貨櫃運價指數

[1] 波羅的海貨櫃運價指數 (Freightos Baltic Index, FBX) 是線上貨運平台 Freightos、波羅的海交易所 (Baltic Exchange) 共同編製指數，反映亞洲、歐洲、北美、南美之間 12 條全球主要航線的 40 呎貨櫃現貨運價，包括海運費及相關附加費（燃油附加費、旺季附加費、港口擁擠附加費、運河附加費等），但不含進口關稅、出發港／目的港之港口費用。FBX 的特色在於其彙整國際貨運承攬業 (freight forwarder) 商業資料庫的實際價格點，是少數提供每日貨櫃報價的綜合指數。

著作權所有 侵害必究
華泰文化 HWA TAI PUBLISHING

圖 2-3 德魯里全球貨櫃運價指數亦顯示自 2020 年 7 月開始上升，上漲速度很快，到 12 月每 40 呎櫃已升破 4,000 美元，隔年 6 月破 6,000 美元，8 月破 8,000 美元，有如脫韁之馬，史所未見。



資料來源：Drewry Shipping Consultant，交通部航港局，2021/12/6。

▸圖 2-3　2 年期德魯里全球貨櫃運價指數

著作權所有 侵害必究

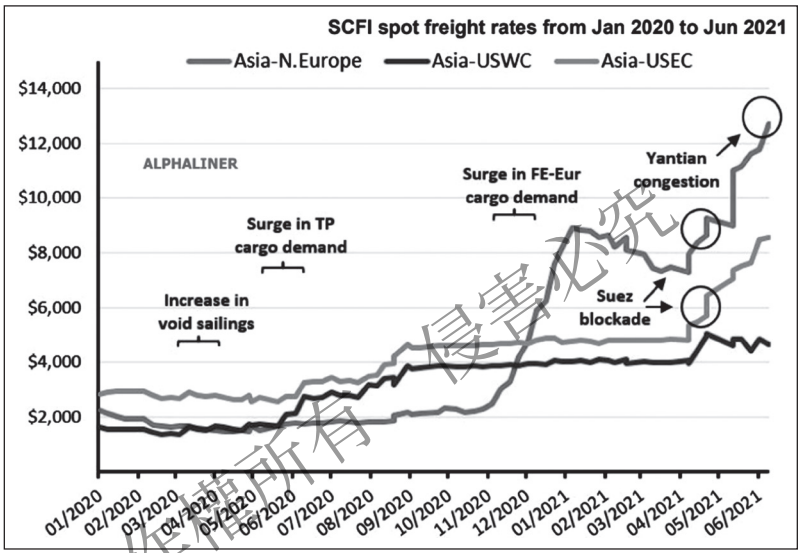
Route	18-Nov-21	25-Nov-21	2-Dec-21	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	$9,146	$9,186	$9,051	-1% ▼	196% ▲
Shanghai - Rotterdam	$13,400	$13,475	$13,500	0%	283% ▲
Rotterdam - Shanghai	$1,577	$1,583	$1,578	0%	35% ▲
Shanghai - Genoa	$12,420	$12,435	$12,480	0%	240% ▲
Shanghai - Los Angeles	$10,038	$10,085	$9,698	-4% ▼	140% ▲
Los Angeles - Shanghai	$1,275	$1,281	$1,306	2% ▲	152% ▲
Shanghai - New York	$13,139	$13,230	$12,582	-5% ▼	152% ▲
New York - Rotterdam	$1,187	$1,186	$1,183	0%	83% ▲
Rotterdam - New York	$6,272	$6,232	$6,214	0%	208% ▲

資料來源：Drewry Shipping Consultant，交通部航港局，2021/12/6。

▸圖 2-4　德魯里世界貨櫃運價指數 (WCI)

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

圖 2-4 係德魯里世界貨櫃運價指數 (WCI)，上海至南歐北歐、美國東岸、美國西岸運價指數。圖 2-5 則為 Alphaliner Weekly Newsletter 資料，分成上海至北歐、美國東岸、美國西岸。平均運價金額雖有不同，顯示的趨勢則一。



照片來源：Alphaliner Weekly Newsletter, 2021/6/9-15.

圖 2-5　2 年期上海航運交易所貨櫃運價指數

第二節 運價變動原因分析

這期間以來運價的變動可以不可思議形容，起因脫離不了供需法則，總原因在於運力 (carrying capacity) 出狀況，屬於供給面問題。所謂運力是指運輸能力，由船舶運輸能量和船舶週轉構成。船舶運輸能量在疫情期間全球貨櫃輪能量仍然增加 4.1%，約 100 萬 TEU。這段期間閒置 (idle) 的船舶大幅減少，甚至部分散雜貨船也臨時加入載運貨櫃的行列，因此船舶運輸能量增加可觀無庸置疑。然而這期間若

著作權所有 侵害必究
華泰文化 HWA TAI PUBLISHING

套用「李船長筆記」主角李船長的說法叫「到哪哪堵」，受到新冠肺炎影響，全球各國防疫措施紛紛出爐。如前所述截至 2022 年 5 月 1 日，全球受感染人數達到 5.13 億人，死亡人數 623 萬人。美國累計病例和死亡分別為 8,130 萬和 99.2 萬人。大部分國家均因此封閉國境、居家檢疫隔離，作業人力因此大受影響，引發一連串問題如下：

1. 船舶到港時無法靠港，即使靠碼頭，亦無法順利裝卸，造成嚴重塞港。根據報導，全球有 409 艘貨櫃輪還在等候泊位，270 萬個 20 呎貨櫃在港口外等待卸貨。這數字越積越多，船舶等候泊位的時間平均長達 7～10 天，船舶準班率降至不到四成。據 Sea-Intelligence 的數據，2021 年 6 月全球 9.6% 的運力陷入港口壅堵、船期延誤。因此歐美航線必須增加投入的船隻數。



▸圖 2-6　船舶於洛杉磯港外等候進港

2. 卡車司機亦受疫情影響而短缺，致貨櫃好不容易卸了船，卻找不到司機。無法順利提領或交櫃，貨櫃碼頭塞港嚴重。
3. 貨櫃短缺，貨櫃既然無法提領，貨櫃回空也受阻，因而又造成貨櫃短缺。有船沒櫃或有櫃沒船，物流鏈仍然斷線。
4. 在上述情況下，又意外狀況頻傳，屋漏偏逢連夜雨；2021 年 3 月 23～29 日長榮海運租用的 24,000 TEU 超級巨輪長賜輪 (Ever Giving) 受強風吹襲致擱淺，400 公尺長的巨型船舶完全阻塞運河的通行，影響超過 300 艘船隻。2021 年 5 月 21 日，深圳在鹽田港區國際貨輪登輪作業人員例行檢測中，發現 1 例新冠肺炎無症狀感染者。此後，深圳累計排查出 1 例確診病例（普通型）和

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

15 例無症狀感染者，均在鹽田港區國際貨輪傳播鏈上。疫情發生後，鹽田國際集裝箱碼頭每日作業能力下降至正常作業能力的30%，鹽田港區外積壓重櫃車不斷增多，對港區及周邊交通、進出口都造成了一定的影響。「前段時間，大船靠泊鹽田港，平均需要一週左右的等泊，拖車提還櫃也遭遇過嚴重擁堵，運費比平時也漲了不少。」自 2021 年 6 月 24 日 0 時起，整體操作全面恢復，所有泊位基本恢復正常運作。深圳鹽田港恢復正常運作不到兩個月，中國又傳港口新冠疫情，這次是世界排名第三的寧波港。寧波市衛生健康委員會於 2021 年 8 月 11 日通報，寧波舟山港碼頭發現 1 例新冠核酸檢測陽性人員，相關場所已暫停作業並進行環境消毒。深圳鹽田港和寧波港都是名列前茅的重要貨櫃港，這兩個港口關閉，對已經堵塞的情況產生雪上加霜的影響。



▸圖 2-7　長賜輪堵塞蘇伊士運河

5. 相對於運力供給受挫，運輸需求則因以下因素影響而激增：
   (1) 疫情影響，報復性消費大增。電商購物爆量，貨量大增。
   (2) 美國許多製造業、零售商趕在中國黃金週假期前拉貨，大量補貨。
   (3) 傳統耶誕節購物潮將至，旺季很多貨品買不到。
   (4) 學校開學，學生用品需求大增。

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

第三節 供需嚴重失衡之下航線運費大漲

作者依據上海航運交易所資料整理出表 2-1，圖 2-8、圖 2-9 則顯示歐洲、地中海、美國東西海岸港口及東南亞港口的變動情形，說明如下：

1. 表 2-1 資料所示，以 2021 年 11 月 19 日往前推一年即 2020 年 11 月 13 日，當時運價為每 40 呎 1,857 美元。運價狂飆係自 2020 年下半年以後開始，或準確講從第四季開始，圖 2-8、圖 2-9 曲線即可以看出來。其次本表僅提供上海航運交易所綜合指數的歐洲、地中海、美國東西岸及東南亞，以目前而言均為主要航線，具有代表性。因為塞港嚴重，航運公司將自 2021 年 8、9 月額外加收塞港附加費 800～1,000 美元。

   表 2-1 顯示綜合指數上漲超過十倍，歐洲地中海均超過六倍，美國西岸近二倍、東岸四倍，東南亞亦近五倍上漲，漲幅之大超乎想像。

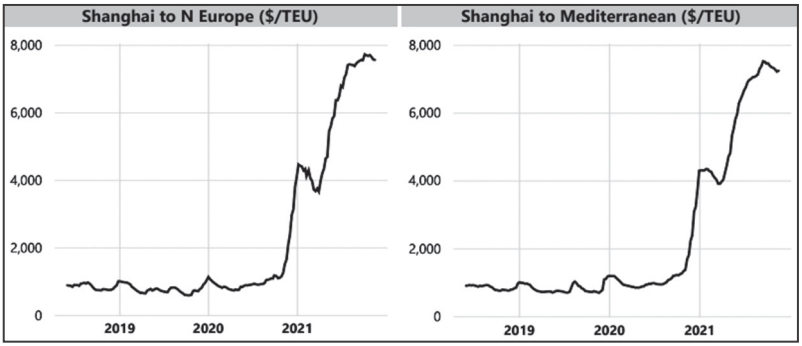


資料來源：Alphaliner Monthly Monitor, Nov. 2021.

▸圖 2-8　上海→美國東西岸運價變動圖

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING



資料來源：Alphaliner Monthly Monitor, Nov. 2021.

▸圖 2-9　上海→歐洲、地中海運價變動圖

▸表 2-1　上海航運交易所 (SCFI) 運價變動表

單位：美元

期間 航線	2021/11/19	週變動 2021/11/12	月變動 2021/10/21	季變動 2021/8/27	年度變動 2020/11/13
SCFI （漲跌百分比）	4,555	4,554 (0.0%)	4,583 (−0.6%)	4,386 (4%)	1,857 (145%)
歐洲基本港	7,552	7,560 (4%)	7,666 (−1.5%)	7,365 (62%)	1,508 (401%)
地中海基本港	7,234	7,207 (0.4%)	7,235 (−1.4%)	7,125 (2%)	1,674 (332%)
美國西岸	6,730	6,730 (0%)	6,343 (6.1%)	5,849 (13%)	3,887 (73%)
美國東岸	10,415	10,589 (−1.6%)	10,544 (8%)	11,138 (−6%)	4,676 (123%)
東南亞	1,010	978 (3.3%)	961 (5.1%)	861 (17%)	728 (39%)

資料來源：Alphaliner Monthly Monitor, Nov. 2021，作者整理。

2. 缺船、缺櫃、物流斷線之現象，到 2021 年第三季仍然毫無緩和跡象，第四季是傳統旺季，運價勢將再持續一段時間。就貨櫃輪船公司而言，是百年一遇的機會。國內三大貨櫃輪船公司都大獲其利，如表 2-2。

著作權所有　侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

▸表 2-2　三大貨櫃輪船公司營運佳績

單位：新台幣億元

公司 / 近期營運成績	長榮		陽明		萬海	
	營收	淨利	營收	淨利	營收	淨利
2019 年	1,905.9	1.1	1,491.80	−43.1	729.5	35.7
2020 年	2,070	243.6	1,512.80	119.8	818.8	113.2
2021 年前三季	3,334.01	1,769.1	2,310.06	1,098.87	1,573.64	693.2

不僅如此，這三家股票上市公司的股票也都暴漲，在股票市場被捧為「航海王」，簡直可以不可思議形容。

航運研究機構德魯里 (Drewry) 最新預測，今年全球貨櫃海運業稅息前利益 (EBIT) 將達 1,500 億美元，如果接下來運價持續上漲，全年可能會首度突破 1,800 億美元大關，年增近三倍。

3. 航運公司固然紛紛慶祝獲利暴增，但貨主則苦不堪言。好不容易爭取到的訂單，如今面臨缺艙、缺櫃、運費無法負擔的困難。貨量越大的貨主面臨的問題也越大，美國三大零售商沃爾瑪 (Walmart)、塔吉特 (Target Store) 及電商龍頭亞馬遜 (Amazon)、玩具商美泰兒 (Mattel)、玩具“反”斗城 (Toys “R” Us) 均面臨無法及時備貨的困難，當消費者打開錢包準備大買特買玩具、服裝和各種商品時，業者卻面臨無貨可賣的窘境，情況非常棘手。為解決緊急需求，連散裝船的腦筋也動上了。希臘船東一艘 Star Bulk 17.5 萬噸海岬型船也被租用，從歐洲裝運 1,400 個貨櫃到中國。為滿足消費者需求，可謂已到不用其極的地步。

這次問題是因新冠肺炎所引起，無關運送人的市場壟斷行為。即使向美國聯邦海事委員會 (FMC) 控訴，主管機關亦束手無策，因此預料情況將再持續相當長一段時間。至於若問會持續多久？再套句李船長的說法：「我也不知道」。因為問題起源是新冠肺炎，而疫情何時會受到控制沒人能說得準確。尤其病毒不斷

著作權所有　侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING

複製、突變也不斷發生，甚至更頑強、傳染力更強，像 Delta、Alpha、Beta 病毒等等。因此其終結看來遙遙無期，考驗人類智慧和醫療科技能力。依目前狀況而言，全球貨櫃航運公司有高度集中的現象，且前十大貨櫃航運公司運能超過全球 80%，他們組成三大聯盟 (alliances)，透過聯盟合作機制，必然可對維持運價達成默契。因而預料貨櫃航運市場不會回到以前相互砍價、惡性競爭、拚個你死我活的老路。不過這樣天價的運費也不能長久存在，否則人類經濟活動必然大受影響。預期在未來 1～1.5 年間運價可能下降一半，讓航商和貨主都能維持合理利潤才能生存，互惠互利。

著作權所有 侵害必究

華泰文化
HWA TAI PUBLISHING