

2016 年海運重要議題



交通部運輸研究所

中華民國 106 年 8 月

2016 年海運重要議題

亞太區域貿易路線之佈署趨勢	1
亞洲區域航線重組對我國港口營運之影響分析	10
由法令面探討兩岸海運直航未來發展	14
近年貨櫃航運變動及對我國航港發展的啟示	17

亞太區域貿易路線之佈署趨勢

本文以本所海運資料庫 2016、2015 兩年的第一、二季資料，首先分析貨櫃航商在全球貿易路線的佈署差異，其次分析全球貨櫃航商在亞太地區主航線佈署的趨勢，最後分析高雄港主航線數的變化。

一、亞太各貿易路線佈署分析

圖 1 所示為七大貿易路線，在 2016 年第一、二季(Q1、Q2)，與 2015 年 Q1、Q2 的變化情形，可據以比較亞太地區在全球貿易路線佈署的營運航線數差異。由圖知：

1.在航線數方面

遠歐航線、南美航線、亞洲近洋區域航線，2016 年第一、二季皆較 2015 年第一、二季有明顯減少。(如圖 1(a)所示)

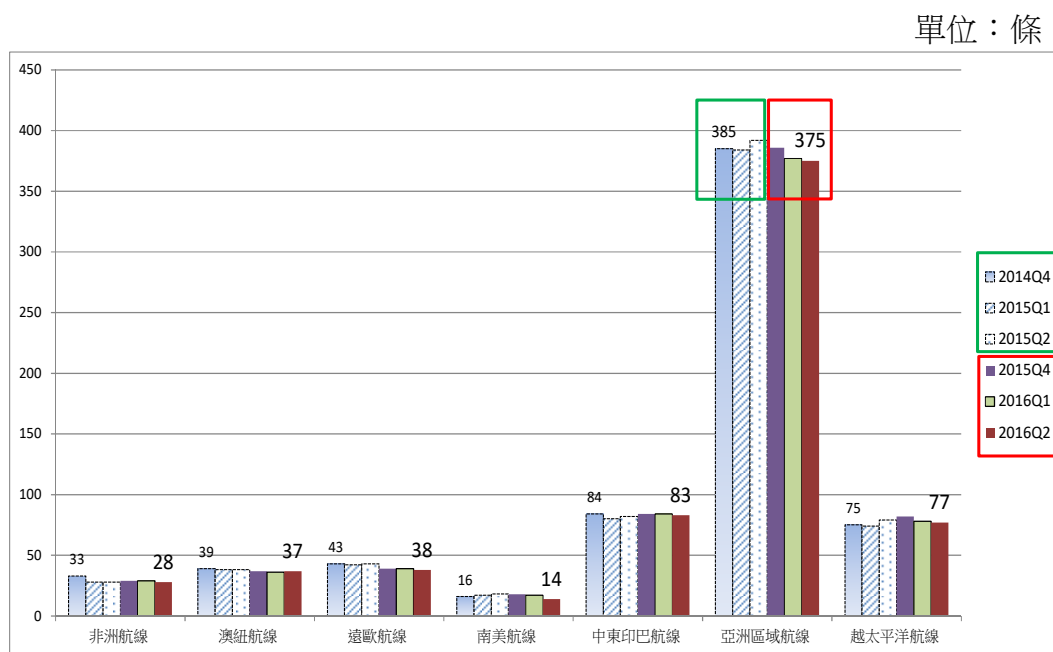


圖 1 亞太地區各貿易路線佈署-(a) 營運航線數

2.在佈署船舶艘數方面

由於全球主要經貿發展區域著重在亞洲、歐洲與北美此三個區域，所以遠歐航線、中東印巴航線、亞洲區域航線、越太平洋航線投入的船舶艘數原即較多，但近年來因船舶大型化，各航線的船舶艘數，皆有明顯減少。(如圖 1(b)所示)

單位：艘

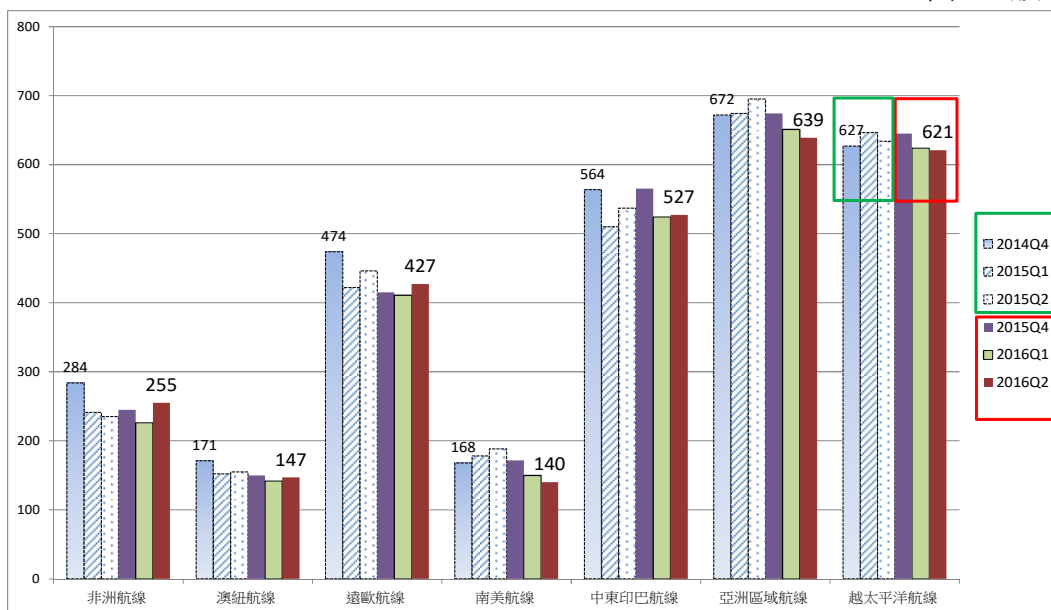


圖 1 亞太地區各貿易路線佈署- (b) 船舶艘數

3.在總運能方面

非洲航線、遠歐航線、中東印巴航線、越太平洋航線，投入的船舶運能有明顯成長，特別是非洲與遠歐航線。不過，亞洲區域航線數與船舶艘數雖然最多，但前後 2 年同時期相較，運能反而有顯著減少的趨勢。(如圖 1(c)所示)

單位：TEU

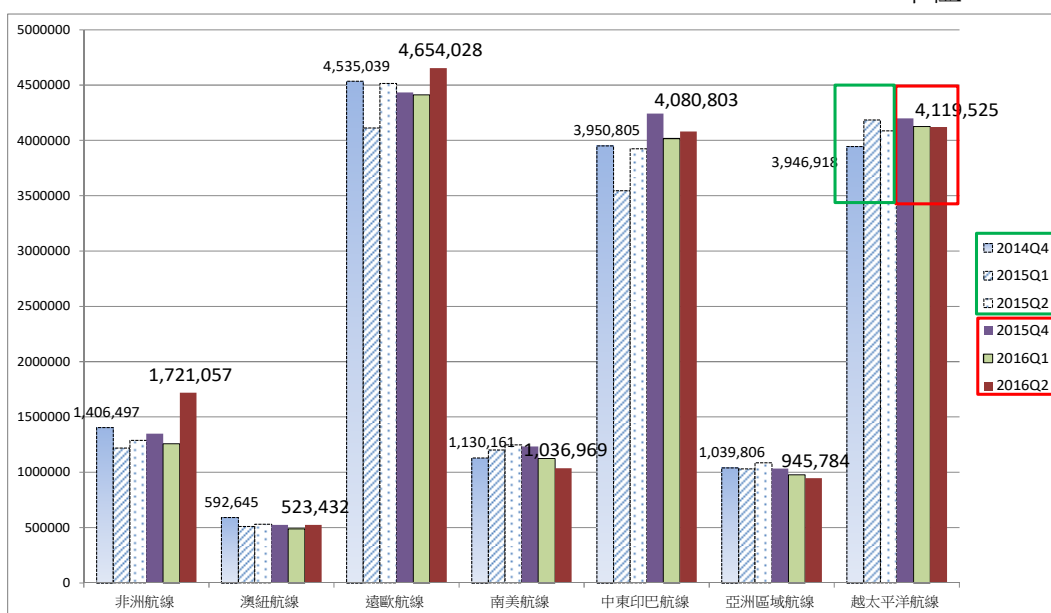


圖 1 亞太地區各貿易路線佈署- (c)營運總運能

4.在投入的平均船型方面

遠歐航線投入的平均船型最大，而除了亞太區域之外，各大航線區域平均船型逐年上升的情勢，均甚為明顯。(如圖 1(d)所示)

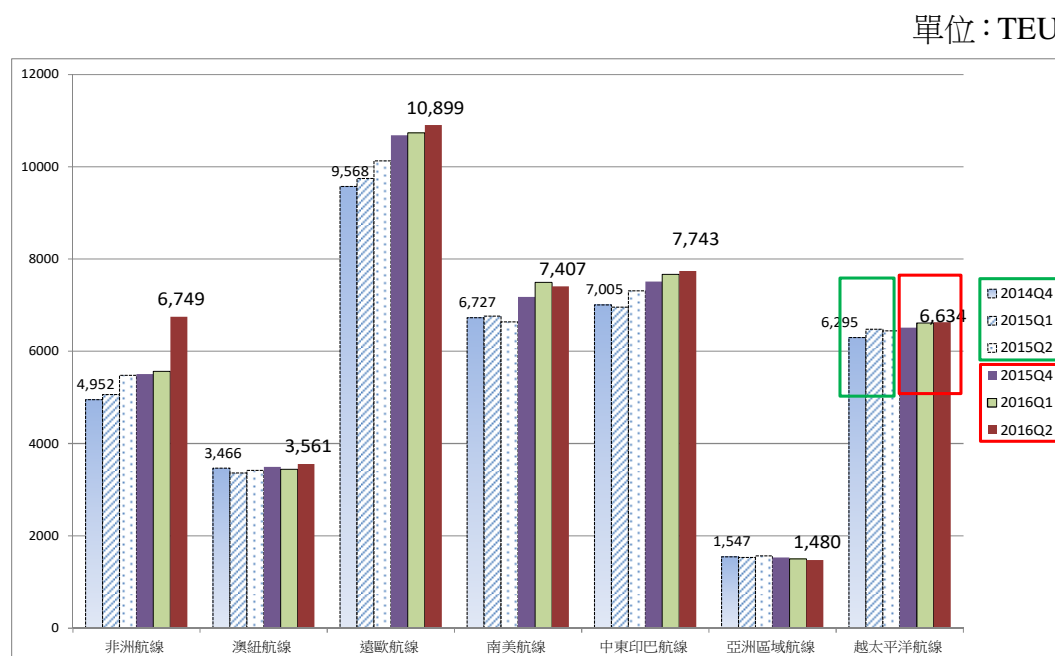


圖 1 亞太地區各貿易路線佈署-(d)平均船型

亞太地區各貿易路線平均「參與」航商數的差異比較如圖 2 所示。在此必須說明的是，不論是哪個區域的航線，參與航商使用的名稱及起迄點可能各異，舉例來說，「亞洲區域航線」就是由很多起迄點不同的亞洲航線組成，而每一個起迄組合所形成的航線名稱，可能是單一航商自己經營，亦可能是與其他航商聯營(艙位互租、互換、共同派船等不同的聯盟模式)，自己或合作夥伴可以不派船。

由圖 2(a)知，以亞洲為中心，愈是近洋的航線，平均參與的航商數就愈少；愈是長程與遠洋的航線，平均參與的航商數就愈多。整體來說，遠歐航線、南美航線與越太平洋航線三大航線的平均參與航商數目最多，而遠歐航線的參與航商數亦有顯著增加；其他如非洲航線、澳紐航線、中東印巴航線等三個區域的平均參與航商數雖亦在 3 家以上，家數則無明顯變化。

由圖 2(b)知，平均「派船」航商數與平均參與航商數的傾向類似，以亞洲為中心，愈是近洋的航線，平均派船的航商數目愈少；愈是長程與遠洋的航線，則平均派船的航商數目就愈多。除了南美航線在 2015 年 Q4 及 2016 年 Q1 有明顯下降外，其餘航線變化不大。

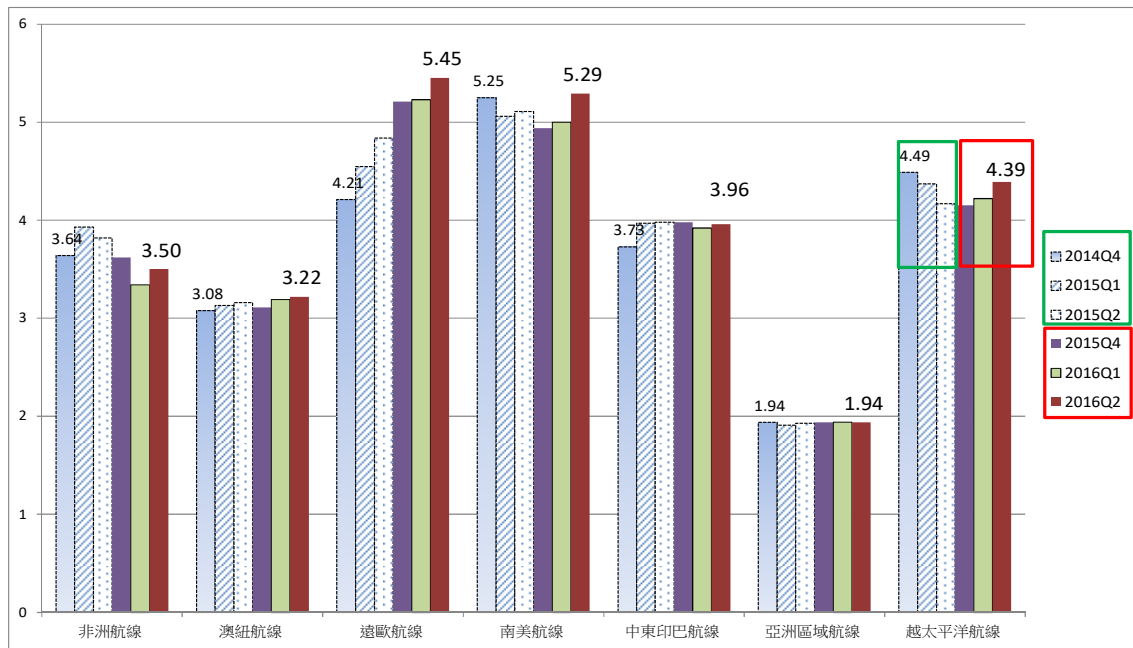


圖 2 亞太地區各貿易路線佈署-(a)平均參與航商數

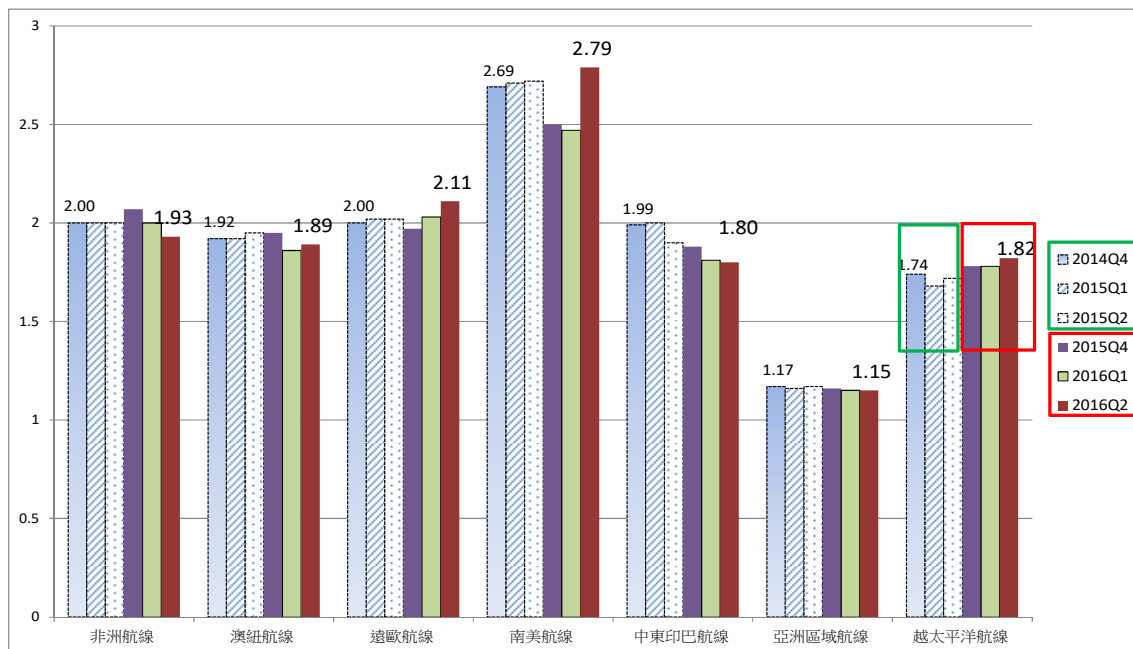


圖 2 亞太地區各貿易路線佈署-(b) 平均派船航商數

二、全球航商在亞太地區主航線佈署趨勢分析

遠洋貨櫃航商為因應船舶大型化趨勢，九成以上的歐、美航線航商採策略聯盟方式經營，而就是因為歐、美航線佈署的「聯盟化」，使主航線佈署在船/港/航線等方面發展出特有的趨勢。本文以本所海運資料庫 2015 年第四季 CKYHE 聯盟的主航線資料，以自製的弓型圖配合說明之。由於此種發展趨勢在近年聯盟新的改組後雖略有變化，但仍大致維持，因此仍有相當地參考價值。茲分述如下：

1. 派船共同化：

除美西航線外，貨櫃航商在遠歐航線的聯盟合作模式，漸多改用共同派船方式，而捨昔日的單獨派船併同共用艙位的聯營模式。

2. 派船母港化

即派船的聯盟航商以靠泊母港為原則。在策略聯盟模式下，各大航商以本身所屬國家的樞紐港做為主要出發港與靠泊港的情況，日益明顯，如圖 3 所示。

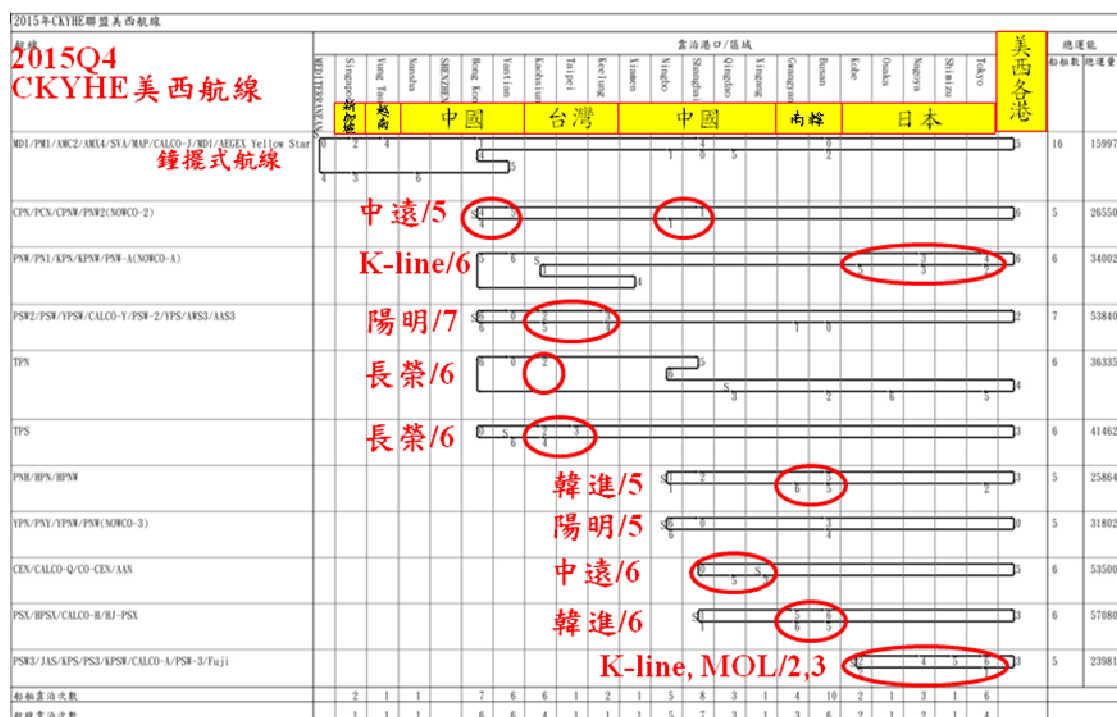


圖 3 聯盟航商派船母港化現象

3.靠泊港分散化

即靠泊港(含起始港)不再集中於少數亞太主要港口。歐美航線在東亞地區的樞紐港情勢與集貨區域已有所改變，不再只集中在中國大陸各港，而是整個東亞地區，此外，主要的樞紐港也不再侷限於傳統大港，可供選擇靠泊與集貨的港口變得更多，以遠歐航線為例，如圖 4 所示。

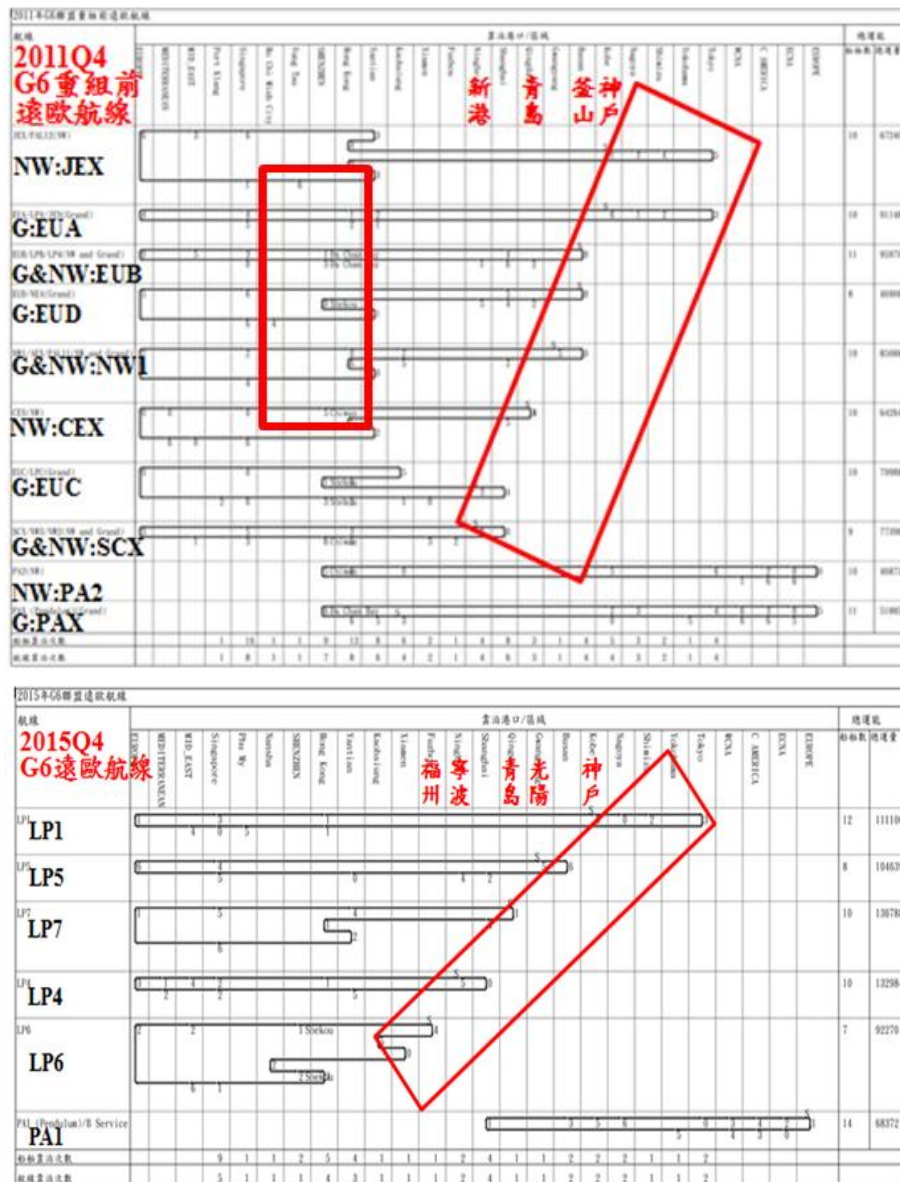


圖 4 聯盟航商靠泊港分散化現象

4.靠泊港延伸化

即靠泊港延伸至東南亞港口。主要集貨區域略為縮小至東南亞(以新加坡為界)迄中國大陸(寧波)之間，從船舶及航線靠泊次數可知，主要樞紐港已經不再是香港(含深圳)、新加坡，而是鹽田、釜山與上海，如圖 5 所示。

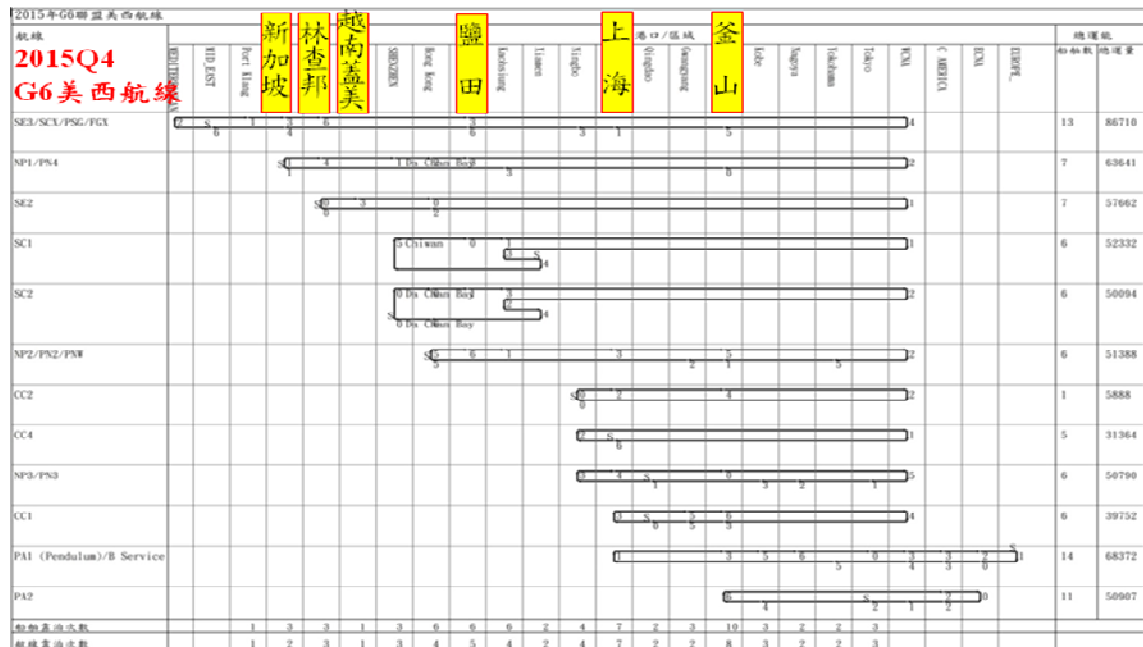


圖 5 聯盟航商靠泊港延伸化現象

5.航線直迄化

即集滿貨後直接航行至美西迄港。某些航線在華南樞紐港，利用母船集貨完成後，直迄美西(不再靠日/韓各港)，如圖 6 所示。

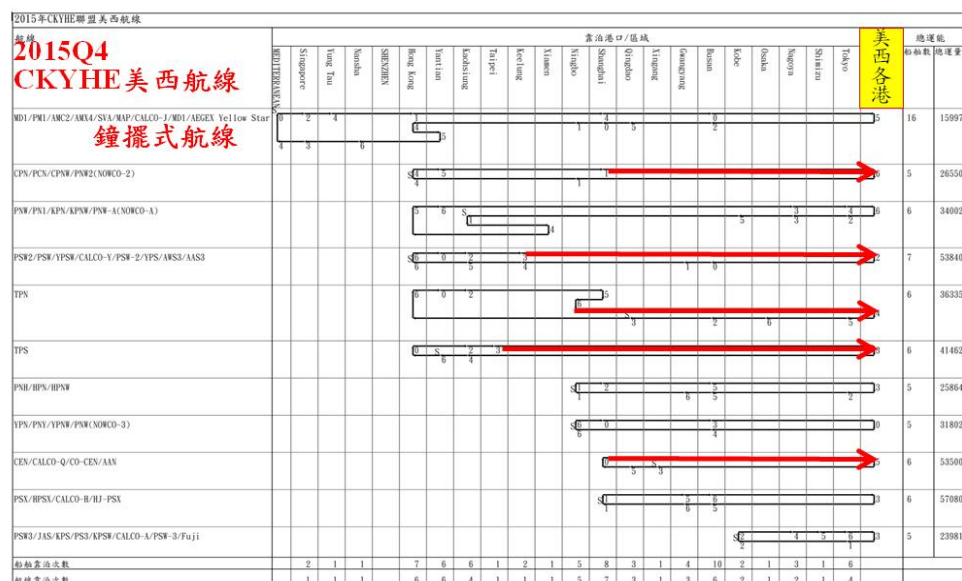


圖 6 航線直迄化現象

6.美東航線雙向化

東協興起，西向經蘇伊士運河的美東航線增加，如圖 7 所示。

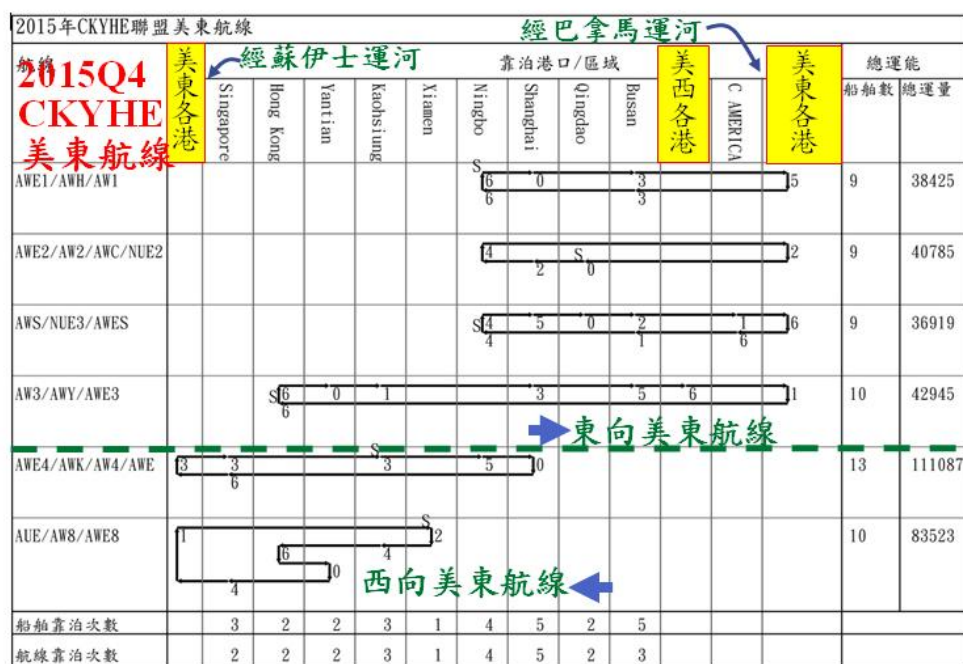


圖 7 美東航線雙向化現象

三、政策意涵

如表 1 所示，在主航線「靠泊港分散化」現象下，除西向美東航線外，靠泊高雄港的歐美航線皆顯著減少，2015 年與 2011 年相較，總計減少 6 條航線數。而高雄港在遠歐航線的樞紐地位，無論是在母船船舶靠泊次數，或是主航線靠泊次數，均已受到負面影響。

雖然部分策略聯盟航商對高雄港較不青睞，但本國航商所加入的策略聯盟，其在高雄港的母港船舶靠泊次數與主航線靠泊次數均有增加，促使高雄港仍如同香港、上海港與釜山港一樣，為美西航線主要樞紐港口之一，樞紐地位所受影響不大。顯見航商「派船母港化」因素(如：陽明與長榮二家國籍航商)有助於高雄港的樞紐選擇條件。

在美西航線「靠泊港延伸化」與美東航線「西向化」等兩現象下，直接影響東南亞的美西/美東轉運櫃減少至高雄港，進而降低美西/東向美東航線靠泊高雄港的機會。高雄港需要針對此一趨勢妥為因應。

表 1 高雄港航線數變化彙整表

		遠歐航線				越太平洋航線						合計
		西向 遠歐航線		東向 遠歐航線		美西航線		西向 美東航線		東向 美東航線		
		數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	
航線 數	2011	4	16.0%	2	8.0%	16	64.0%	1	4.0%	7	28.0%	25*
	2015	3	15.8%	1	5.3%	9	47.4%	4	15.8%	4	15.8%	19*
	相差	-1		-1		-7		+3		-3		-6

註 1：部分航線兼具不同航線屬性，本項合計不累加重複之航線。

註 2：因未取得 2016 年 Q3、Q4 之資料，故以 2015 年航線數比較。

亞洲區域航線重組

對我國港口營運之影響分析

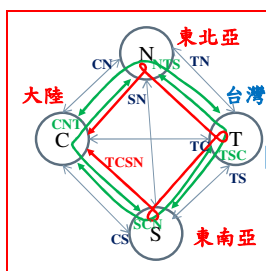
就臺灣港口而言，亞洲區域航線就是所謂的近洋航線(regional routes)。相對於其他遠歐/越太平洋等遠洋航線，亞洲區域航線在航線功能上，兼具運送及集配功能，並有航線數多與船型小等特性。

亞洲區域航線近年來重組現象甚為顯著，其原因甚多。在 2014 年以後，由於中國大陸貨源吸引力不似往昔強盛，加上貨櫃航商使用船型普遍變大，航商在營運成本的考量下，亞洲區域航線不再是以單純的短程線為主。加上亞洲各國的國籍貨櫃航商逐漸將其主要航線泊靠港回歸至自己國家的主要港口，這種「母港化」現象造成我國各港口不再普遍地吸引其他各國航商的靠泊。以下歸納 2016 年亞洲區域航線重組的各種現象，並據以分析其對我國港口營運的可能影響。

一、亞洲航線的佈署趨勢

為利於分析亞洲區域航線的佈署趨勢，本文將本區域的航線概分為 15 類子貿易路線 (如表 1)，與亞太區域有關的 600 條營運航線中，亞洲區域航線即有 386 條，佔六成以上。近四年來(2011 Q4 至 2015 Q4)，亞洲區域航線的佈署趨勢，如以航線數觀之，屬東南亞(S)與東北亞(N)兩類貿易路線的航線數為最多(2015 Q4 各為 113 條、61 條)。而近 4 年來航線數有正向成長的子貿易路線，除兩岸航線(TC)外，其餘皆為與東南亞區域(S)有關的貿易路線，顯示航商在亞太區域佈署區域航線有「南向化」之趨勢。

表 1 亞洲區域航線之子貿易路線統計



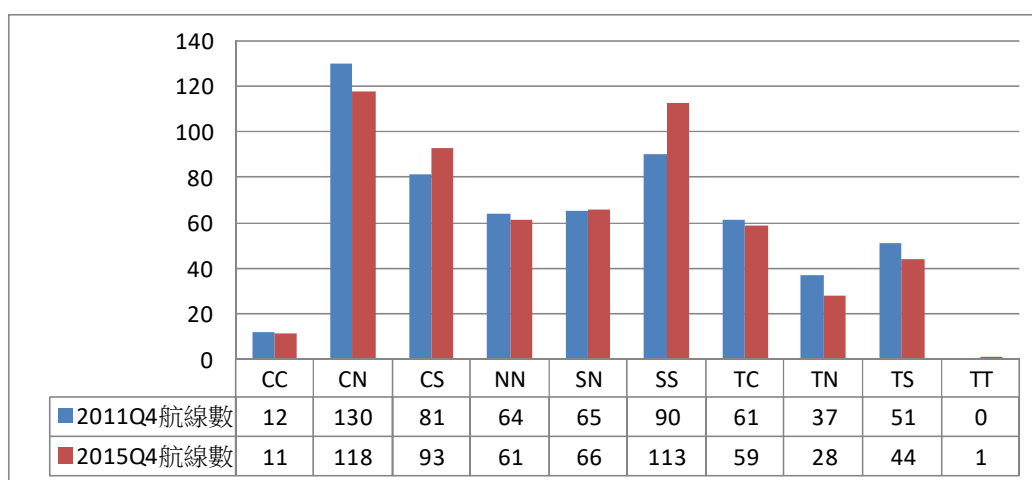
子貿易區域	2011Q4 航線數	2015Q4 航線數	2011Q4-2015Q4	
			航線 增加數	航線 增加率(%)
1.台灣(T)	0	1	1	--
2.中國大陸(C)	12	11	-1	-8.33
3.東南亞(S)	90	113	23	25.56
4.東北亞(N)	64	61	-3	-4.69
5.台灣-中國(TC)	18	21	3	16.67
6.台灣-東南亞(TS)	13	10	-3	-23.08
7.台灣-東北亞(TN)	0	0	0	--
8.中國-東南亞(CS)	15	26	11	73.33
9.中國-東北亞(CN)	65	57	-8	-12.31
10.東南亞-東北亞(SN)	5	9	4	80.00
11.東南亞-台灣-中國(TCS)	9	13	4	44.44
12.台灣-中國-東北亞(TCN)	8	7	-1	-12.50
13.東南亞-台灣-東北亞(TSN)	3	3	0	0.00
14.東南亞-中國-東北亞(CSN)	31	36	5	16.13
15.東南亞-台灣-中國-東北亞(TCSN)	26	18	-8	-30.77
合計	359	386	27	7.52

但在南向化的趨勢下，臺灣-東南亞貿易路線(TS)的航線數增加率卻為負值(-23.08%)，靠泊大陸港口(含香港)的貿易路線(TCS)，增加率則高達 44.44%，此顯示由兩岸間(含香港)聯結到東南亞的航線，航商佈署較為積極，但由臺灣港口直接聯結到東南亞的航線，其佈署則較為保守。

如僅考量靠泊臺灣港口的貿易路線，2015 Q4 有靠泊臺灣港口的航線計 73 條，較 2011 年減少 5.2%，而未靠泊臺灣者計 313 條，增加 11.0%。其中臺灣-東北亞(TN)的航線數為 0，即沒有以此兩貿易區域為起迄的航線，但實際上，有頗多貿易路線(如 TCN、TSN 與 TCSN)都提供了臺灣-東北亞的服務，顯示臺灣港口對於吸引近洋航商靠泊有「弱化」之現象。

倘再將亞洲區域子貿易路線細分為「航段」，例如臺灣到中國大陸航段名為 TC 等，其中與臺灣有關的航段為包括臺灣-東北亞(TN)、臺灣-東南亞(TS)與臺灣-中國大陸(TC)，觀察其航線佈署(如圖 1)，可歸納如下：

- (1) 與臺灣有關之 TN、TS 與 TC 航段，其增加率皆為負值，其中航段 TN 增加率為所有航段的最低值(-24.32%)，次低為航段 TS(-13.73%)；
- (2) 目前臺灣港口似已成為貨櫃航商在佈署區域航線時，順路經過(by-pass)的不重要地區，縱然亞太區域佈署航線趨於「南向化」，靠泊臺灣港口的亞洲區域航線卻未能同步「南向化」(如航段 TS 不增反減)，換言之，以往中國大陸、東北亞等地至高雄港轉運的可能性將降低。



註：由於部分區域航線具有多重航段之功能，因而航段總計會較航線之總計為高。

圖 1 亞洲區域航線各航段統計

二、對我國港口營運之影響

1.貨櫃航商在我國港口佈署區域航線逐漸弱化

臺灣-中國大陸航段(TC)航線數如表 2 所示。由表知，2015 Q4 航段 TC 計有 59 條航線，其中兩岸三地航線中靠泊香港的航線數為 39 條，僅 3 條未靠泊香港，事實上，該 39 條中僅 4 條為純兩岸三地航線，其餘皆為經香港再延伸至東北亞、東南亞的貿易路線，可見臺灣港口與香港間的互動關係甚為密切。

臺灣-東南亞航段(TS)中，經越南與菲律賓的航線係其重心，其航線數變化不大；但不經菲、越的航線，卻下降達三成(由 20 條降至 14 條)，顯示我國港口對東南亞航線的吸引力也在弱化。臺灣-東北亞航段(TN)，如前所述，航段 TN 上雖有航線，但卻沒有以該兩子區域為起迄的航線，又近年來臺灣迄東北亞的航線，無論是經日本或南韓或東俄地區，全部皆減少，這些現象都值得後續再加以注意。

表 2 靠泊臺灣港口之航段統計

年期	靠泊臺灣港口		臺灣-大陸航段 TC					臺灣-東南亞航段 TS				臺灣-東北亞航段 TN			
	區域航線總計	航段總計	小計	兩岸航線	兩岸三地航線			小計	經越南航線	經菲律賓航線	不經越菲航線	小計	經日本航線	經南韓航線	經俄羅斯航線
					小計	經香港航線	不經香港航線								
2011Q4	77	135	61	15	46	43	3	51	17	14	20	37	30	13	2
2015Q4	73	131	59	17	42	39	3	44	18	12	14	28	23	11	1
增加率	-5.2	-3.0	-3.3	13.3	-8.7	-9.3	0.0	-13.7	5.9	-14.3	-30.0	-24.3	-23.3	-15.4	-50.0

2.國籍航商的母港化與忠誠度似有逐漸弱化之趨勢

所謂母港化是指大部分國家的國籍航商，都會選擇以本國的港口作為碼頭投資與航線靠泊港口的現象。以我國的長榮/陽明/萬海/德翔等航商為例，前三者在我國各港口均有投資碼頭，在佈署航線時，向來也皆以我國貨櫃港口做為母港。

但是，由表 3 所示的區域航線統計與我國四大國籍航商在亞洲區域航線的佈署統計，可發現四大國籍航商近 4 年來區域航線的成長率為 19.05%，其中，有/無靠泊臺灣港口各為 49、26 條，成長率各為 6.52%、52.64%，此顯示我國四大國籍航商對臺灣港口的母港化，似有逐漸弱化之趨勢，值得警惕。

惟四大國籍航商在我國港口佈署的亞洲區域航線，2015 年雖僅較 2011 年增加 3 條，但其占我國港口區域航線總數的比例還是由 59.74%增至 67.12%，增加比例為 7.38%，因此仍是我國港口主要客戶。

表 3 我國四大國籍航商亞洲區域航線之佈署

子貿易路線		亞洲區域航線			國籍航商派船之航線		
		2011 Q4	2015 Q4	增加 率%	2011 Q4	2015 Q4	增加 率%
未 靠 泊 臺 灣 港 口	2.中國大陸(C)	12	11	-8.3	0	0	--
	3.東南亞(S)	90	113	25.6	6	11	83.3
	4.東北亞(N)	64	61	-4.7	0	0	--
	8.中國-東南亞(CS)	15	26	73.3	4	7	75.0
	9.中國-東北亞(CN)	65	57	-12.3	0	1	--
	10.東南亞-東北亞(SN)	5	9	80.0	0	0	--
	14.東南亞-中國-東北亞(CSN)	31	36	16.1	7	7	0.0
	小計	282	313	11.0	17	26	52.9
靠 泊 臺 灣 港 口	1.臺灣(T)	0	1	--	0	1	--
	5.臺灣-中國(TC)	18	21	16.7	11	13	18.2
	6.臺灣-東南亞(TS)	13	10	-23.1	7	7	0.0
	7.臺灣-東北亞(TN)	0	0	--	0	0	--
	11.東南亞-臺灣-中國 (TCS)	9	13	44.4	7	8	14.3
	12.臺灣-中國-東北亞(TCN)	8	7	-12.5	4	6	50.0
	13.東南亞-臺灣-東北亞(TSN)	3	3	0	1	2	100.0
	15.東南亞-臺灣-中國-東北亞(TCSN)	26	18	-30.8	16	12	-25.0
小計		77	73	-5.2	46	49	6.5
合 計		359	386	7.5	63	75	19.1

三、政策意涵

亞洲區域航線的佈署雖趨於「南向化」，但 2011 年到 2015 年間，航線數有正向成長的子貿易路線，除兩岸航線(TC)外，皆與東南亞區域有關(包括 S、CS、SN、TCS 與 CSN)，但臺灣港口受惠於「南向化」並不多。

四大國籍航商佈署的 75 條亞洲區域航線中，約三分之一未靠泊臺灣港口，且未靠泊臺灣港口航線的開闢年增加率也遠高於有靠泊臺灣港口者。臺灣港口與香港的區域航線網絡甚為密集，亦顯示香港在目前的臺灣航網中，扮演頗為重要的中介角色，特別是在兩岸三地航線上。然而近年香港的樞紐地位顯著下降，是否會影響臺灣港口的發展，值得後續探討。

由法令面探討兩岸海運直航未來發展

直航至今已逾 9 年，我航港界對於直航所帶來的影響卻有正反兩極的感受，對於海運協議簽署出現過的質疑包括：兩岸運力安排不對等、外籍航商(或權宜輪)無法參與兩岸直航等等。以下就從兩岸直航以來所頒布的相關法令面進行研析，以瞭解釐清問題之本質及政策意涵供相關單位參考。

一、兩岸現行直航法令差異

1.申請程序

大陸交通運輸部水運司(現為水運局)於 2008 年 12 月 12 日第 38 號公告「關於臺灣海峽兩岸間海上直航實施事項的公告」係根據「海峽兩岸海運協議」以及相關法律、行政法規、規章的規定，規範兩岸直航實施事項。管理模式是實行特殊管理，對經營兩岸間航運業務的航運公司和營運船舶施行行政許可。我方交通部則是於 2008 年 12 月 12 日發布交航字第 0970085065 號令，公布「臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法」，該辦法第 1 條中說明「本辦法依臺灣地區與大陸地區人民關係條例第 28 條、第 29 條第 3 項及第 30 條第 3 項規定訂定之」。經比較分析，在申請文件和程序上兩岸大致相同。但我方在 2012 年 11 月 12 日頒布第 3 次修正辦法，除了條次調整外，也將文件遞送對象改為航港局，並增加「經該局考量運量供需及運能平衡，核轉交通部許可後，始得營運。」的文字，以因應陸方「安排運力」的規定，並在管理方面引入準用航業法的規定。另此次修正辦法中，也增列對於開放帆船、遊艇、研究船、救護船等非屬客貨運送使用的船舶得以航行兩岸，進行競賽、交流、觀摩之規定。

2.經營管理

獲准許可的航運公司及其船舶，大陸交通運輸部核發「臺灣海峽兩岸間水路運輸許可證」和「臺灣海峽兩岸間船舶營運證」。班輪航線靠港、營運船舶發生變更的，航運公司應提前 10 天前申請換發「臺灣海峽兩岸間船舶營運證」。經營兩岸直航的航運公司和船舶，我方則是發給「臺灣地區與大陸地區海運直航營運許可」和「臺灣地區與大陸地區海運直航固定(非固定)航線許可」。

管理方面，陸方公告第 9 條第 7 項明文：經營兩岸航運業務，不得有下列行為：「以低於正常、合理水平提供運價服務，妨礙公平競爭；在會計帳簿之外暗中給予託運人回扣，承攬貨物；以歧視性價格或其他限制性條件給交易對方造成損害；其他損害交易對方或者損害航運市場秩序的行為。」監管方面，陸方 2008 年第 38 號公告第 10 條監管措施：「海事管理機構對從事經營兩岸間航運業務的船舶依法實施監管。對未經許可擅自經營兩岸間航運業務的船舶，海事管理機構不得為其辦理進出港口手續，對非法從事經營兩岸間航運業務的船舶依法處罰。」

我方對於經營管理是本於自由開放的精神，概以準用航業法為規範。監管方面並無特別的規定，但基於國安的考量，針對經營船舶，入出航道時之通信導航加以規定。

3.船舶規定

陸方海事局配合直航於 2008 年 12 月 12 日頒布「臺灣海峽兩岸直航船舶監督管理暫行辦法」，該辦法適用於從事兩岸間客或直接運輸的船舶及有關單位和個人。要求直航船舶應持有符合船籍港規定的有效船舶證書和文書，並應至少滿足近海航區等級。其中第 19 條第 2 項規定：「對在臺灣登記的直航船舶實施安全檢查後，由具有授權的人員另紙簽發《船舶安全檢查通知書》」。依國際海運慣例，我方船舶進行安全檢查後應由中國驗船中心(CR)簽發證書，此處所指具有授權的人員並未明定是陸方或我方人員，惟目前實務上仍是由我驗船機構人員以出差方式執行業務，陸方船舶則是由其中國驗船社(CCS)以個案派員至我方檢驗。

我方在直航船舶適航性方面並無相關特殊之管理辦法，僅通函要求有關直航船舶檢驗與船舶證書查驗事宜，基於航安、檢驗標準一致性及兩岸業者公平競爭等考量，現階段兩岸直航船舶資格，依(1)以依國際公約檢驗並具備有效國際公約證書之船舶始得經營兩岸直航航線；(2)至金門、馬祖及澎湖小三通航線之船舶資格，仍維持現狀，之原則辦理。

二、兩岸直航現存問題之法令面探討

兩岸直航迄今，仍有部分問題有待解決，包括：外籍船舶經營兩岸、貨物中轉、外籍船舶經第三地等問題，以下就相關法令面進行說明。

1.外籍船舶經營兩岸

此處所稱外籍船舶為非登記在兩岸的船舶，廣義而言包括外籍輪與權宜輪(FOC)。海運協議附件中已有規範若干具直航經營資格的權宜輪，另根據 2013 年 4 月兩岸海運小兩會北京會談，雙方協議開放兩岸國際航線國輪與權宜輪可順道運載華北地區中轉貨，也為權宜輪經營兩岸業務留下空間，但其重點仍是當兩岸無適當運送船舶(如：化油品船、LNG 船)則可以專案方式核准，定期航運的貨櫃運送應該仍是視市場狀況再開放。

在陸方 2008 年 38 號公告第 9 條第五項規定：「未經特別許可，外國航運公司及外國籍船舶不得從事兩岸間航運業務。經個案特別許可，臨時經營兩岸間單航次貿易貨物運輸的外國航運公司及外國籍船舶，保持原有航行模式不變。」這條規定給了外籍航商經營兩岸業務提供了彈性。交通部 2008 年頒布之管理辦法第 3 條(現第 4 條)第 2 項明文：「前項第三款以外之外國船舶經當地航政機關核轉交通部許可者，得航行於臺灣地區與大陸地區港口。」本條文之制定目的原是為了具直航資格之權宜輪訂定，後來也可適用於外國船舶。

2.貨物中轉及互租艙位

陸方於 2009 年 12 月 14 日發佈〔2009〕第 54 號「關於公佈進一步促進海峽兩岸海上直航政策措施的公告」，其中第 2 條第 1 項：「經交通運輸部批准從事兩岸間集裝箱直航運輸的船舶，可運輸兩岸貿易貨物，也可運輸中轉貨物。」第 2 項：「未經交通運輸部批准，取得兩岸直航集裝箱班輪運輸資格的經營者，不得向不具備經營兩岸直航集裝箱班輪運輸資格的經營者出租艙位，或者用兩岸直航班輪航線的艙位與其他航線的艙位進行互換；也不得以任何方式將其經營資格轉讓他人使用。」這項規定等於是讓外籍航商無法利用互租艙位的方式，在兩岸港口間進行貨物的中轉。我方管理辦法對於兩岸貨物中轉並無規定，不過直航初期政策上希望盡量不要將臺灣的貨物運送到大陸港口轉運至第三國，以避免我國港口成為接駁港(feeder port)，改為較開放的政策後便取消這樣的限制，即同意備查外籍船舶運送業申請將我國出口貨物經大陸轉運出口及使用兩岸直航船舶艙位轉運我國進出口貨物。

3.不定期貨物經第三地運輸

大陸交通運輸部於 2011 年 7 月 6 日公布 2011 年第 37 號「關於海峽兩岸海上直航政策措施的公告」。有關政策措施公告第二項，關於兩岸間不定期海上貨物運輸規定「自 2012 年 1 月 1 日起，停止外國企業、經營組織和自然人經第三地從事兩岸間不定期海上貨物運輸。兩岸登記船舶無法滿足市場需求時，經特別許可，兩岸具有相應直航運輸資質的公司，可租用外國籍船舶經第三地從事兩岸間單航次不定期貨物運輸。」

由於海運直航前，外國船舶可藉由彎靠第三地方式運送兩岸貨，但大陸方面基於兩岸貨物應由兩岸航商承運之考量已禁止該項措施(特別是日韓航商的化油品船)，我方則對於此作業模式尚無限制。此舉恐影響我部分船務代理業之商機，我方應建議比照國際海運實務，回歸市場機制，不需針對該類船舶設限。

三、政策意涵

目前兩岸關係對於海運直航的影響仍有待觀察，兩岸對於海運直航的差異主要係對管理強度的不同，然我國本於航港自由化的開放政策和陸方計劃經濟的管理均有共同目標，即希望建立一個健全競爭環境的航運市場，雙方不同的思維及觀念使得過程中產生落差，也造成目前兩岸航運業者及我方港口經營機構對於海運協議的執行產生了疑慮。短期內要解除這樣的問題誠屬不易，如上述分析，目前兩岸相關的航政法令其實已能解決雙方所關切的議題。因此，短期內還是先落實雙方共識，就「運力管控」、「直航許可效期」、「外國籍船舶(含權宜船、郵輪)特許條件」、「空櫃調度」等有利兩岸航商及港口發展的議題進行協商確認，訂出具體的作法，對於敏感議題則可透過不同管道進行溝通，拉近兩邊的鴻溝，進而達成共識，以營造兩岸海運正常化的經營環境。

近年貨櫃航運變動 及對我國航港發展的啟示

貨櫃航運業長期處於貨量需求成長有限，但船舶運能大幅過剩的情況下，運價低迷使得各家航商營運虧損連連，從去(2016)年迄今，航運業界陸續發生了破產、合併、聯盟重整等巨幅變動，本篇先概述近年航運業變動的概況，並探討對我國航港發展的啟示。

一、貨櫃航運變動趨勢

貨櫃航運長期以來受船舶運能大幅過剩之累，經營環境競爭劇烈，大型航商為降低單位成本並欲拉大與競爭對手的差距，開始著手建造超大型貨櫃船，從2006年 Maersk 新造的 Maersk E-class 貨櫃船，一舉將貨櫃船型拉大至15,000TEU。自此各家航商競相建造大型船，作為降低單位成本，維繫競爭力的方式。但此一作為，也使船舶運能過剩情形更加惡化。而超大型貨櫃船動輒萬TEU的櫃量，考驗單一航商的集貨能力，同時也為了與大型航商的競爭，藉由組成航運聯盟共同派船營運，成為維繫競爭力另一項方式。圖1為歷年航運聯盟變化示意圖，由圖知，隨著競爭加劇，航商數與聯盟數越趨集中。

2009年受全球金融危機影響，貨櫃航運行業損失近200億美元，眾多航商陷入財務危機，各航商為求生存，分別透過尋求股東、政府、新投資者的財務支持；與銀行、船廠、船東重新協商(利息、租金等費用)，減少即時現金流出；出售資產(船舶、碼頭等)與非核心業務等方式支撐其營運。即便如此，去年(2016)韓進海運仍成為首家宣告破產的大型貨櫃航商，造成市場的動盪。

船舶運力過剩、市況不佳、財務虧損等因素，也使貨櫃航商間的整併漸成趨勢，多數航商也瞭解，與其競造大船加劇運力過剩，不如透過併購來擴大規模反而是較務實的方法。接連發生的是，中國大陸的中遠(COSCO)與中海集運(CSCL)合併後進而收購東方海外(OOCL)；法國達飛(CMA CGM)併購美國總統輪船(APL)；德國赫伯羅特(Hapag-Lloyd)與阿拉伯輪船(UASC)整併；日本三家貨櫃航商(NYK, MOL, K Line)貨櫃部門合併等，都使航商運力進一步集中。

依國際海事顧問機構的分析，貨櫃航運業併購的趨勢，係來自於航商求生存的本能，希望藉由規模經濟進一步節省成本，也代表航運聯盟已無法達成整體成本的降低，只有透過併購才能進一步降低單位成本及減少虧損。而在船舶運力供需失衡的環境下，大型聯盟的產生，並無法達到提升或穩定運價的功能，各航商仍然應致力於船隊最佳化與成本最小化。

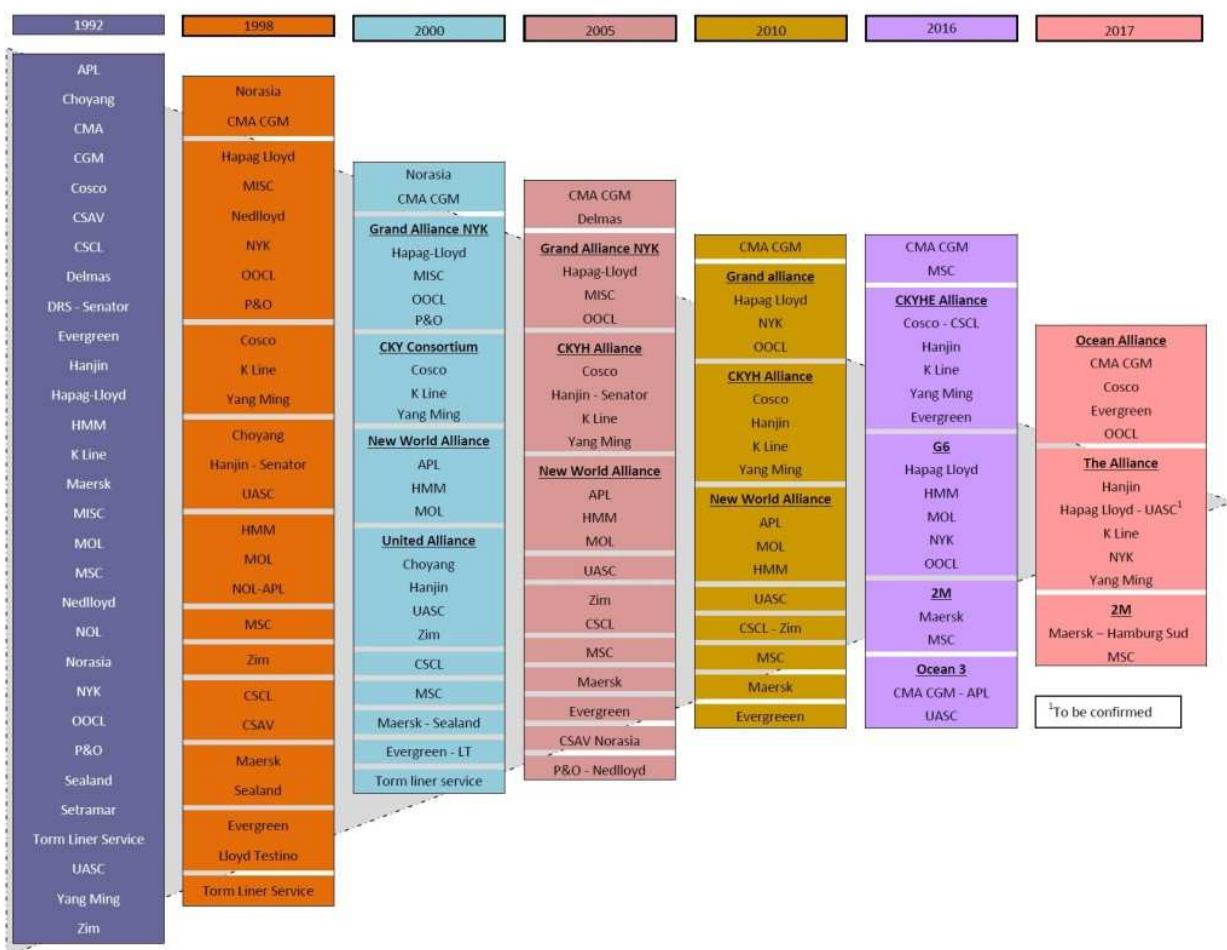


圖 1 航運聯盟變化示意圖

資料來源：<http://www.porteconomics.eu/>

二、貨櫃航運現況

日本三家貨櫃航商(NYK, MOL, K Line)合併成立的新航商 ONE (Ocean Network Express)，預計明(2018)年 4 月開始運作。依此概估，目前三大聯盟分別為 2M+HMM (包含 Maersk、MSC、HMM)、Ocean Alliance(包含 CMA CGM、Cosco、Evergreen)、THE Alliance(包含 ONE、Hapag-Lloyd、Yang Ming)，有趣的是，均係由三家航商組成。加計目前各航商既有新造船訂單，三大聯盟與各聯盟內成員的運力及占比如圖 2 所示(註：OOCL 已於 2017 年 7 月被 Cosco 併購)。

若以個別航商觀察，目前全球主要貨櫃航商(運力占比>1%者)的船隊運力及占比詳如表 1，若以加計新訂船的總運力排名，前 5 大航商已佔全球總船隊運力的 60%，前 10 大航商更將控制全球總船隊運力的 80%，貨櫃航運業的併購趨勢，使全球船舶運力更加集中。

前 7 大航商與後段航商差距拉大，規模產生的成本競爭力，對較小航商將形成壓力。其中 OOCL 已被 Cosco 收購(2017 年 7 月)，陽明後續營運值得關注。

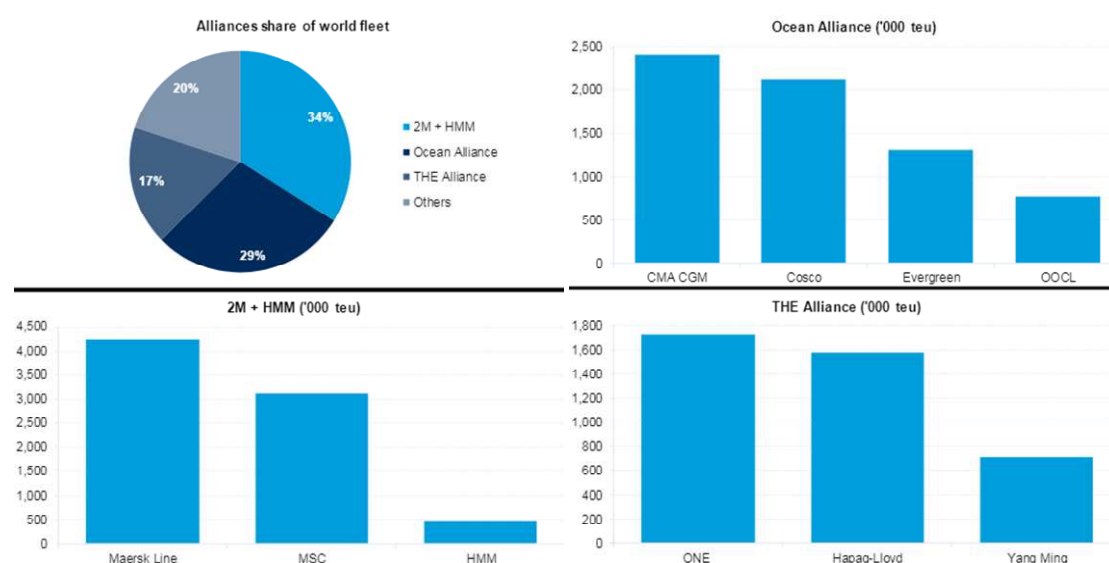


圖 2 三大航運聯盟貨櫃船隊(含既有營運船舶與新訂船)

資料來源：Drewry Container Insight Weekly

表 1 全球貨櫃航商船隊運力(千 TEU)及占比列表(僅列占比>1%者)

Carrier group	Active ships	Share (%)	Orderbook	Share (%)	Total	Share (%)
Maersk Line	3,828	19.2%	410	13.6%	4,238	18.4%
MSC	2,916	14.6%	187	6.2%	3,104	13.5%
CMA CGM	2,168	10.9%	225	7.5%	2,393	10.4%
Cosco	1,564	7.8%	550	18.3%	2,114	9.2%
Ocean Network Express (ONE)	1,378	6.9%	340	11.3%	1,719	7.5%
Hapag-Lloyd	1,533	7.7%	40	1.3%	1,573	6.8%
Evergreen	984	4.9%	324	10.8%	1,308	5.7%
OOCL	621	3.1%	149	4.9%	769	3.3%
Yang Ming	596	3.0%	112	3.7%	708	3.1%
PIL	358	1.8%	144	4.8%	502	2.2%
HMM	458	2.3%	0	0.0%	458	2.0%
Zim	308	1.5%	11	0.4%	319	1.4%
Wan Hai	235	1.2%	15	0.5%	250	1.1%

資料來源：Drewry Container Insight Weekly.

三、政策意涵

航運聯盟化、船舶大型化、航商整併，為貨櫃航運市場近年變動主要趨勢，其對我國航港發展均有深遠的影響。

在航運方面，我三大國籍貨櫃航商的船隊運力佔比分別為長榮 5.7%、陽明 3.1%、萬海 1.1%，其中萬海專注經營近洋航線，與排名在前的大型航商經營全球航線具市場區隔，長榮、陽明相較大型航商，運力佔比明顯偏低。而貨櫃航運

市場因長期運力過剩，貨櫃運輸不存在產品差異化，使運價低迷，各航商僅能由本身的成本降低來減少虧損，船隊規模產生的成本競爭力，對較小航商將形成壓力。再者，在 OOCL 被 COSCO 收購後，長榮、陽明在各自聯盟內運力均明顯低於其他成員，在其聯盟內決策的主導性亦值得觀察。

在港埠方面，值得觀察的是在航運聯盟強化與船舶運力集中後，航商對於選擇靠港的主導力量將加強。若將航商整併視為行業的水平整合，未來航商是否會藉由投資碼頭達成對關鍵節點的控制，進而作行業的垂直整合，是港口需密切關注之處。以新加坡港為例，其原先都是以營運港的型態(Operating Port)經營，但在鄰近港口競爭下，也有逐步走向與航商合資碼頭的趨勢。因此，我國港口與碼頭的營運模式也應該慎選，如何掌握航商靠港，以確保貨源。特別是在七櫃開發的營運模式與未來招商對象選擇，都應審慎評估。