

2024 年海運貨櫃定期航線觀察

Tracking the trends and patterns of container liner routes in 2024

運輸工程及海空運組 巫柏蕙

研究期間：民國 113 年 1 月～12 月

摘要

國際貨櫃海運市場歷經十多年的低迷，突如其來的新冠疫情，讓供需反轉，航商們在維持基本營運之餘，還有餘裕擴張經營規模，引進甚至開發新技術。疫情期間應對各種緊急狀況的經驗，使得航商即使面對地緣政治緊張、氣候變遷、全球經濟展望悲觀、美東 ILA 碼頭工人罷工等源源不斷的負面衝擊，年度獲利仍能達史上第三高。2024 年全球定期航線各月的表定航線數、靠港、路線、運能、船型、頻率、參與航商(聯盟或非聯盟航線)、投入船舶數等均相當穩定，儘管 WCI、SCFI 等即期運價指數的波動相對較大，但與重大事件的發生並無顯著相關性。

2017 至 2024 年間，全球定期航線數基本上呈逐年成長之勢，非區域航線中的聯盟航線從 2022 年起數量與占比漸減，而全球前十大貨櫃航商的非聯盟非區域航線則在近年大幅成長，疫情後的成長尤其劇烈。同一期間高雄港的貨櫃定期航線總數則呈停滯且微幅減少之勢，相較於貨櫃處理量排名相近的蓋美港及廈門港，高雄港的遠東歐洲及遠東北美航線已不具優勢。

地緣政治、氣候變遷與環境永續是公認牽動航運市場未來發展的三大課題，然此些課題都存在高度的不確定性。我國高雄港等各國國際商港仍應持續投資努力提升相關軟硬體，做為快速應對變局的基礎。

關鍵詞：

海運貨櫃定期航線

2024 年海運貨櫃定期航線觀察

一、緣起

全球海運市場在金融風暴後低迷多年，2019 年末開始的新冠疫情讓航商再振雄風、獲利豐碩。貿易全球化的結果，讓「蝴蝶效應」不斷地在地球的各個角落發生，航運是衍生性需求，也是高度國際化的產業，因此影響航運的不僅、也往往不是航運業內的改變，政治、經濟情勢才是振翼的蝴蝶。產業分析專家原皆預期新冠疫情在 2023 年趨於正常化後，貨櫃航運市場會因大量新船投入而回復如疫情前供過於求的狀況，詎料烏俄戰爭、以巴衝突、巴拿馬運河嚴重乾旱、紅海危機接續發生，加上歐盟終止海運聯盟反壟斷豁免、2M 聯盟解體、歐盟對海運業徵收碳排費等可預期的法令制度漸次施行，海運業者亦不斷地在調整因應，業內專家們對 2024 年海運市場的看法開始鬆動，貨櫃定期航線的變化值得探究。

貨櫃定期航線部署，是航商回應市場變化的重要具體表現，本研究將從國際重要事件的發生，觀察研析 2024 年國際海運貨櫃定期航線變化，並研提對我國貨櫃定期航運發展之相關建議。本研究稱重要事件至少須持續一段期間，短期如颱風等不在討論範圍。

二、航運運價變化趨勢

全球 80%以上的貿易量透過海上運輸完成，而貨櫃定期航線又是其中的主要模式。早期定期航線航點的配置多與港口設施有關，隨著技術的進步與普及，加上國際型碼頭營運商在全球港口的投資布局，各國主要港口的設備與效率所差無幾，除了少數效率極高或具獨特性(如地理位置、燃料供給、航商總部所在、有航商投資之碼頭等)的港口外，定期航線的航點配置基本上以貨之有無與貨量多寡為主要考量，也就是所謂的「船隨貨走」。貨是政治經濟交互影響的結果，航商在大部分時候扮演的都是被動因應的角色，貨櫃定期航線部署的變化，在相當程度上也反映了港口所在國的政經地位與實力。

定期航線可按其航程範圍再略分為跨不同洲別的主航線與未跨洲的區域航線，惟業界一般對航線的分類仍有些許差異，如中東印巴其實在西亞，但遠東至中東印巴(同屬亞洲)的航線常被視為主航線。本研究配合本所國際海運資料庫的設計，將全球劃分為 10 個貿易區：遠東、南亞、中東、北美洲、南美洲、中美洲、西歐、地中海、非洲、紐澳大洋，劃分之考量請參考 113 年「海運國際資料庫維護及議題分析」報告，於此不

再贅述。以下所稱「區域航線」係指航線範圍僅在 10 個貿易區各自內部者，航程跨不同貿易區者則稱為「非區域航線」，俾免與跨洲之主航線混淆。

船舶大型化後，為兼顧大船的持有成本與每週 1 次的發航頻率，定期貨櫃航商成立聯盟，以共同派船、互換艙位等形式，共同經營航程較長的非區域航線，此類航線以航程長、船型大、航線數少、每週 1 航次為特色；區域航線一方面滿足區域內貨運需求，同時負擔區域內的集配貨任務，以航程短、船型小、航線數多為特色。非區域航線多擇一線大港彎靠，大港所在區域內的集配貨則由區域航線支援，是以非區域航線數多的港口，區域航線通常也不會太少。

長期穩定的定期航線能帶動港口等物流相關產業發展，而這樣的發展能否持續，則又回歸國家乃至全球的政經情勢。西元 2000 年以來，除了傳統的政治與經濟條件變化，疫病、戰爭、氣候變遷等，讓包括貨櫃航運在內的航運市場益發不穩定。英國國際海事戰略諮詢公司(Maritime Strategies International, MSI) 負責人 Adam Kent[1]整理了西元 2000 年迄今的波羅的海-乾散貨指數(Baltic Dry Index, BDI)變化，並標示其間發生的重大事件如圖 1 所示，Kent 將重大事件分為航運/消費、宏觀事件、政策變更與其他 4 類，從圖 1 可看到以下現象：

- (1) 導致乾散貨運價巨幅變動的事件大多非源於航運市場本身，如 2008 年的信用危機、2019 年的 Covid-19 疫情、2024 年紅海危機。
- (2) 最近 5 年重大事件的發生頻率增加，Kent 指出過去 5 年是本世紀迄今波動性最大的 5 年。

Shipping Driven by Events Leading to Volatility

A series of events have increased volatility in shipping markets in recent years



資料來源：<https://splash247.com/the-roaring-twenties-and-volatility/>

圖 1 波羅的海-乾散貨指數(BDI)歷年變化

對乾散貨運輸市場有影響的重大事件，往往也會影響貨櫃運輸市場，只是程度不同。反映貨櫃運價的世界貨櫃指數(WCI, Drewry)及上海貨櫃運價指數(SCFI)的波動程度向來未如 BDI，但 2020 年迄今的波動也遠較以往劇烈，如圖 2、圖 3 所示。WCI 及 SCFI 在 2020 至 2021 年底飆升至歷史高點，2023 年跌回疫前水準，2024 年 1 至 12 月則歷經了兩次幅度較大的波動，高點分別在 2 月及 7 月，低點則分別在 1 月及 5 月，12 月的 WCI 與 SCFI 仍分別較 1 月高約 25%及 32%。

2022 年前後的貨櫃運價高峰，主因無疑為新冠疫情，然各類「黑天鵝事件」的頻繁發生，時間交疊、影響累積，欲細究航運市場的某種變化起因為何，甚至欲進一步量化各事件的影響，實屬不易。疫情期間，貨櫃航商因應各地封鎖政策或港口壅堵，累積了許多如跳港、空白航班、徵收附加費等應變措施的運作經驗，加上大量新運能投入、航商間多元的合作模式，乃至新管理技術落實應用等，航商的營運調度更加靈活，航運市場中的各方利害關係人只能不斷增進自己的應變能力與韌性，才有機會在變局中穩定前行。



資料來源：<https://www.macromicro.me/series/7541/china-scfi>

圖 2 上海貨櫃運價指數(SCFI)歷年變化



資料來源：<https://www.macromicro.me/charts/44756/drewry-world-container-index>

圖 3 世界貨櫃指數(WCI)歷年變化

乾散貨的運送多非定期航班，有運送需求且有船即出航，而貨櫃定期航商原則上都要「按表操課」，不論貨有多少，即便有如前所述空白航班的調節，船舶一旦被投入定期航線，其調度彈性相對變小，當載貨需求突然大量湧入，航商即時增加供給的能力相對有限，因此供需情況雖然會反映在運價上，然此運價波動與航線數、運能的變化並不一致，本研究後續呈現的航線數據即可印證這樣的情形。

三、2024 年影響航運市場之重大事件

2024 年已發生或持續發生的重大事件概述如下：

1. 紅海恐攻

2023 年 10 月下旬起，葉門反政府組織 Houthi 開始在紅海攻擊商船，Houthis 宣稱攻擊行動將持續至以色列停止攻擊加薩走廊。攻擊商船的工具除了飛彈、火箭、船舶、無人機等外，亦有挾持扣押商船及船員的行為。同年 12 月美、英等國組盟護航，次年 1 月歐盟 5 國亦聯手護航，但國際航商因船、貨、人受高度安全威脅，陸續宣布暫停經過紅海的航行。

迄今十大貨櫃航商中僅達飛海運(CMA CGM)有聯盟航線繼續行經蘇伊士運河，目前部署在亞歐航線上的運力僅占亞歐航線總運力的 4%，絕大多數亞歐航線都改繞行好望角。業界普遍不認為此事件能在 2024 年終結，2025 年 2 月正式成立的 Gemini Cooperation 已明確表示新網路將不會有航經紅海的安排，MSC 則仍有行經蘇伊士運河的航線。

2. 巴拿馬運河乾旱

2023 年巴拿馬運河面臨 70 年來最嚴重乾旱，運河管理當局因應水位下降，提高通行費，以價制量，同時限制通過運河的船數和規模，將每日交通量從 36 艘減到 30 艘船以下，並限制裝載量控制吃水深度。2024 年 5 月底起乾旱逐漸緩解，運河管理當局開始放寬通行船舶吃水深度及通行船舶數，通行量於 9 月已恢復正常。不過蘇伊士運河與巴拿馬運河兩大海運動脈在 2024 年上半年同時陷入通行危機，實屬罕見。

3. Gemini Cooperation 成立，2M 聯盟 2025 年 1 月後解散

2024 年 1 月 17 日，Maersk 和 Hapag-Lloyd 宣布雙方簽訂一項長期營運合作協議，將於 2025 年 2 月啟動一個名為 Gemini Cooperation 的新聯盟，屆時 Maersk 與 MSC 的合作關係結束，而 Hapag-Lloyd 也會退出 THE 聯盟。1 月 30 日，MSC 與 Maersk 組成的 2M 聯盟也發布聲明將於 2025 年 1 月解散。Gemini Cooperation 在 2024 年 9 月已獲 FMC 核定。

4. Premier Alliance 成立

2024 年 9 月 9 日，陽明海運宣布與 HMM 及 ONE 共組新聯盟 Premier Alliance，新聯盟營運架構將於 2025 年 2 月生效。聯盟未來會在 9 條亞歐航線上與 MSC 協議互換艙位。Premier Alliance 在 2025 年 2 月獲 FMC 核定。

5. 將海運納入歐盟碳排放交易體系(EU ETS)

2024 年 1 月起，海運納入歐盟排放交易體系。按照歐盟排放交易體系的規定，航運公司的航運業務只要有進出歐盟或歐洲經濟區港口之實，就須依據排放量購買對應的排碳額度(1 噸二氧化碳=1 單位的 ETS 排碳額度)，違規者會遭重罰。公司購買排碳額度後，每年必須將所購得的排碳額度繳回給當局一次。

6. EU 聯盟豁免終止

2023 年 10 月 11 日，歐盟執委會宣布「航運聯營體集體豁免條例」(CBER)於 2024 年 4 月 25 日到期後，確定不再展延。

7. 美東碼頭工人罷工

美國東岸和墨西哥灣沿岸 36 個港口的碼頭工人，因與資方薪資談判陷入膠著，於 2024 年美東時間 10 月 1 日展開罷工，之後勞資雙方達成暫時協議，同意加薪 62%，並延長契約至 2025 年 1 月 15 日，罷工行動遂於美東時間 10 月 4 日告終，新契約則在 2025 年 2 月 25 日簽署。當時許多大航商為此對越大西洋航線徵收附加費。

8. 美國政權輪替

2024 年前總統川普再次回鍋當選美國總統，參照川普總統前次任內的經貿措施與本次競選期間發表的政見，一般認為在接下來所謂「川普 2.0」時代，美國勢將加強採取保護主義政策、提高關稅，不僅美中間的貿易戰持續，其他各大對美貿易進口國(尤其順差國)可能也將被加徵更高關稅，在這樣的預期心理下，川普上任前，陸廠會搶出口，美國零售商及製造商亦紛紛向全球供應鏈要求提前交付訂單，致短期運價被推升，川普上任後則應可見貨載移轉的加速與擴大。

四、2024 年貨櫃定期航線動態

2024 年 1 月至 12 月，全球主要貨櫃定期航線數如表 1 所示，從航線數來看，遠歐、遠東北美(越太平洋)及遠東區域之航線數大致穩定，12 月的越大西洋航線數較 1 月減少約 11%，趨勢與整體及其他類航線不同。

表 1 2024 年各月全球主要貨櫃定期航線數

月度	總數	遠歐 (不含遠地)	遠地歐	遠東北美 (美國東西岸)	越大西洋	遠東區域
1 月	1,656	23	42	62	61	611
2 月	1,658	23	42	62	60	609
3 月	1,654	22	41	63	59	607
4 月	1,645	22	41	62	57	602
5 月	1,653	23	41	61	56	609
6 月	1,659	25	43	65	58	610
7 月	1,670	26	45	67	58	611
8 月	1,682	25	44	69	57	615
9 月	1,693	25	43	69	56	618
10 月	1,703	26	44	69	55	616
11 月	1,700	25	43	67	55	619
12 月	1,708	23	41	66	54	627

2024 年各月遠地歐、遠東北美及越大西洋貨櫃航線的每週總運能如圖 4 所示，比較 12 月與 1 月的數據，遠地歐及越大西洋航線分別減少 3.2% 及 7.2%，遠東北美航線則增加 4.5%。

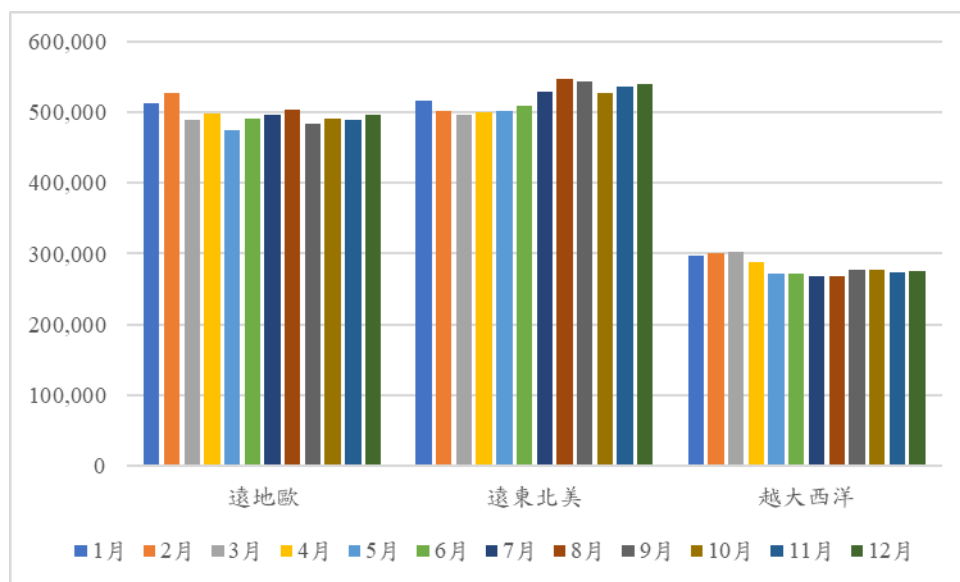


圖 4 2024 年各月遠地歐、遠東北美及越大西洋航線每週總運能(TEU)

2024 年各期之 WCI 及 SCFI 如圖 5 及圖 6，兩種指數的計算方式略有差異，但皆以遠東歐洲、遠東北美及越大西洋等主要航線運價為計算基礎，因此線型相仿。最高峰出現在 2024 年 7 月，最低點則約在 4、5 月間。

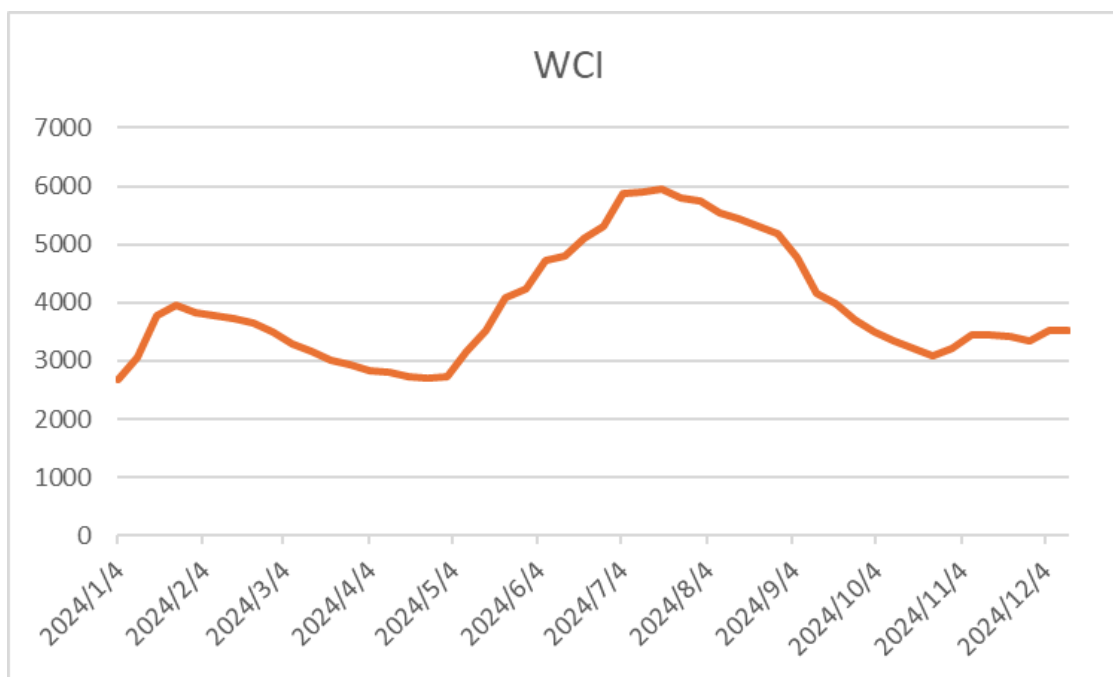


圖 5 2024 年 1-12 月各期 WCI

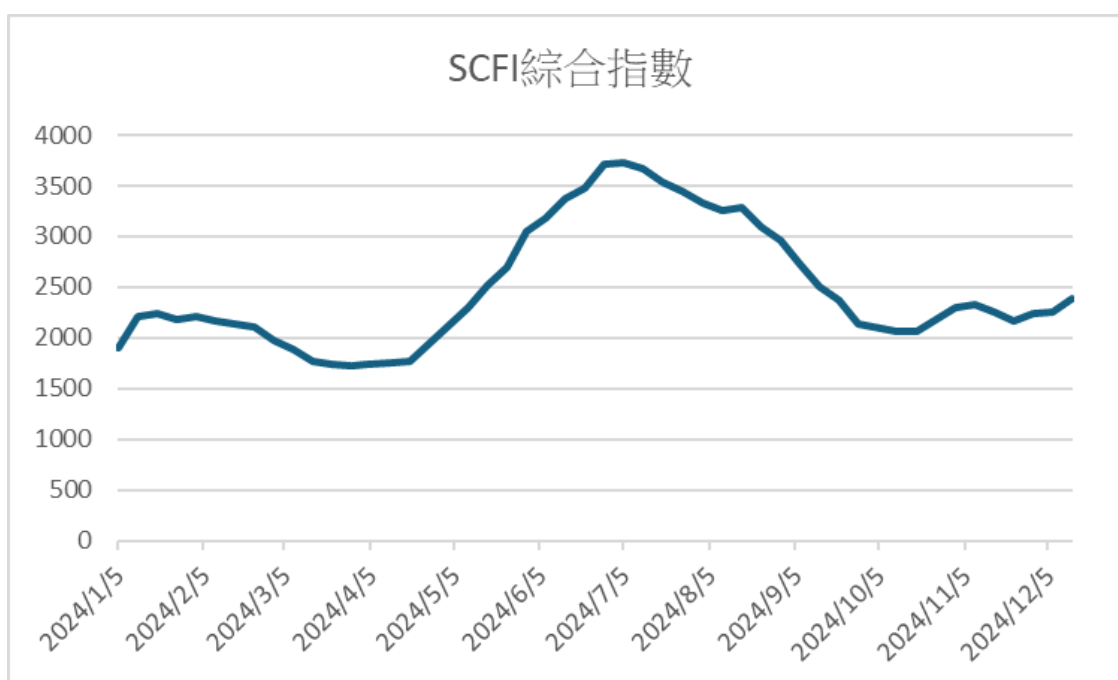


圖 6 2024 年 1-12 月各期 SCFI

國際重大事件的發生往往會影響貨櫃航運市場供需，但除了有如前述航商因歷來經驗累積了強大的突發事件應變能力，其餘如 EU 聯盟豁免終止、EU ETS 之類的政策改變則因可預期而提前準備，是以屬於供給面的定期航線量能在 2024 年相對穩定，波動未如運價劇烈，重大事件的發生對之也無立即性的影響。

五、歷年貨櫃定期航線變化

單一年度的變化無法看出市場長期趨勢，以下將時間軸拉長，藉由 2017 至 2024 年各年第 2 季的貨櫃定期航線數據，觀察貨櫃航運市場近年的變化趨勢。2017 至 2024 年間，全球定期航線數基本上呈逐年成長之勢，非區域航線的成長速度較區域航線為快，非區域航線數約占定期航線總數的三分之一，如圖 7 所示。

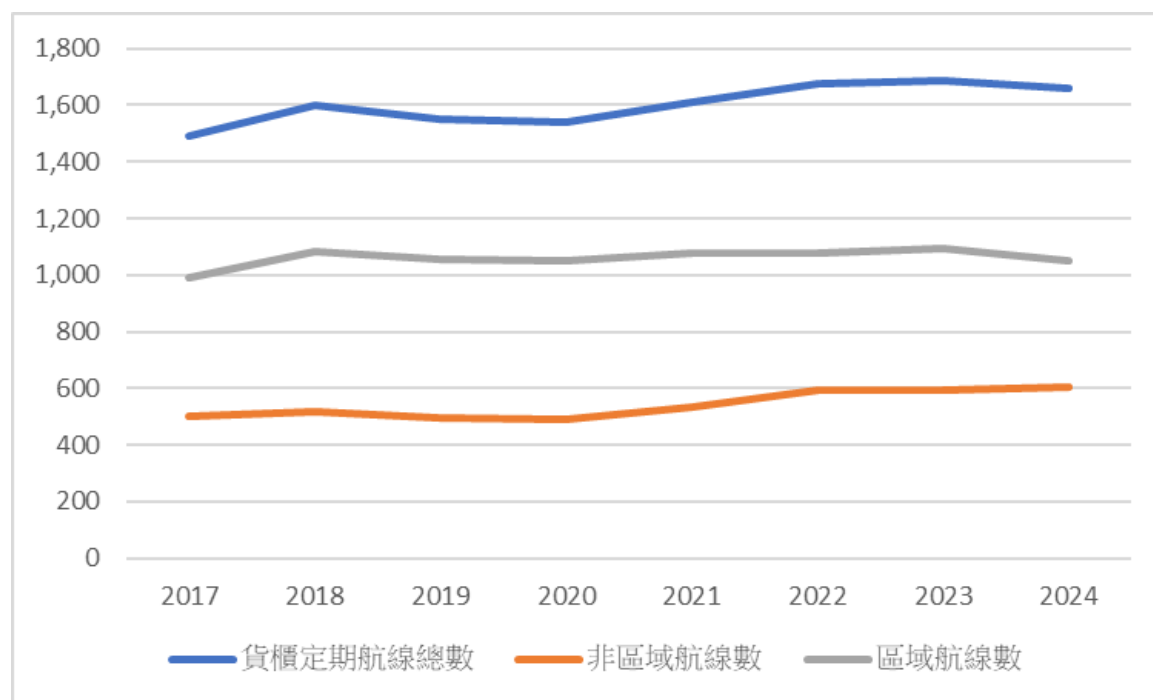


圖 7 2017 至 2024 年第 2 季全球貨櫃定期航線數

整體而言，非區域航線的航程較區域航線長，使用的船型也較大，航商萬 TEU 以上的船約 80%部署於遠地歐及遠東北美等東西向長程航線上，倘欲維持每周 1 航次的服務頻率，以聯盟模式營運應是較為經濟可行的做法，是以就航線數言，遠地歐及遠東北美航線約占聯盟航線中的 80%。2017 至 2024 年第 2 季 2M、OCEAN 及 THE 三大聯盟的聯盟航線數如圖 8 所示，各聯盟的航線數皆呈減少之勢，惟其間數量最多與最少者不超過 10 條，而相鄰年度間的變動也多在 10%以下，相較於後述十大貨櫃航商的非區域航線數波動幅度，明顯穩定，應因聯盟航線需經聯盟成員航商協議方能成形與停航，調整的彈性與機動性相對較低。這樣的特性雖使聯盟航線成為貨櫃定期航線的基礎骨幹，然在應對近年瞬息萬變的國際情勢方面，卻顯得有些不合時宜。疫後航商船隊快速擴充，讓遠地歐、遠東北美航線等長程航線有了聯盟以外的營運選擇，聯盟航線仍以東西向長程航線為主，但東西向長程航線中的非聯盟航線則在疫後快速

且大幅增加。

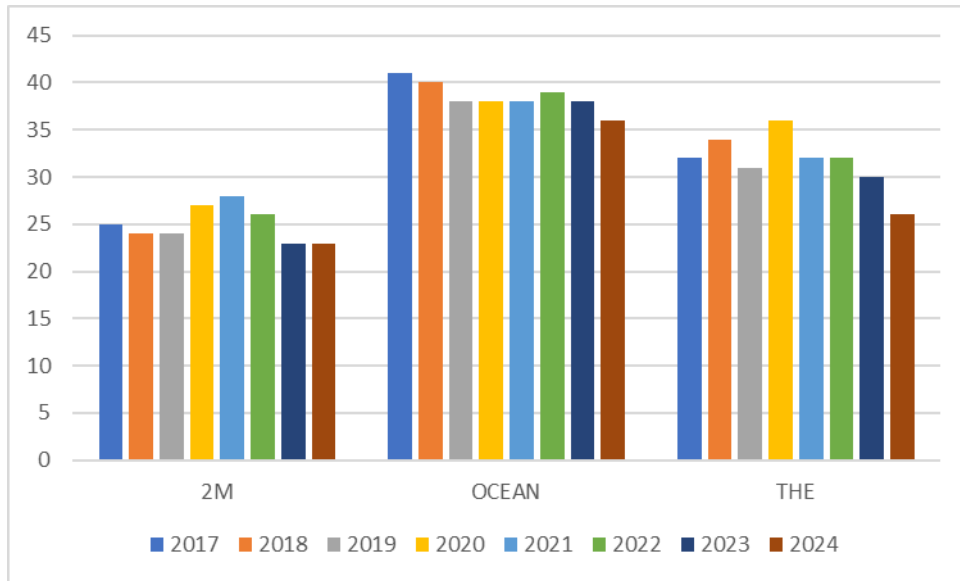


圖 8 2017 至 2024 年第 2 季三大貨櫃航商聯盟航線數

表 2 2017 至 2024 年第 2 季非聯盟東西向長程航線數

年度	遠歐 (不含遠地)	遠地歐	遠東北美 (美國東西岸)	遠東美洲(含 中南美洲)
2017	3	4	12	25
2018	5	6	13	29
2019	0	0	0	0
2020	1	1	10	24
2021	2	3	22	38
2022	4	7	38	58
2023	6	14	22	40
2024	9	17	24	49

非區域航線中的聯盟航線數在 2017 至 2021 年間占比都在 18%至 20% 間，2022 年占 16%，2024 年由三大聯盟營運的非區域航線數僅餘 84 條，占比減至 13.8%，從疫後明顯減少。同期全球前十大航商之非聯盟非區域航線則有顯著成長，2019 至 2021 年可能因 COVID-19 疫情稍有停滯，2022 年疫後起的航線數較 2017 年幾乎翻倍，ONE 是 2017 年的 8 倍，ZIM 也近 6 倍，詳如表 3。

表 3 2017 至 2024 年第 2 季十大貨櫃航商非聯盟之非區域航線數

年度	MSC	Maersk	CMA CGM	COSCO	Hapag-Lloyd	長榮	ONE	ZIM	陽明	HMM
2017	50	56	69	34	31	15	7	8	11	-
2018	52	67	71	44	37	18	24	10	8	-
2019	49	66	67	42	36	19	23	4	8	-
2020	50	64	63	43	39	18	26	4	8	5
2021	63	59	55	49	40	16	31	10	7	5
2022	92	108	124	76	70	26	58	46	15	12
2023	89	103	123	72	65	27	58	44	15	12
2024	91	103	121	77	69	30	61	49	16	12

十大航商的非聯盟非區域航線在疫後快速成長，如前所述，可能是因為疫情期間物流鏈大亂，全球貨主瘋狂搶艙搶櫃，航商們發現聯盟航線的穩定特性不足因應突然湧現的龐大需求，當時飆漲的運價正好也強化航商們擴張船隊、增闢非聯盟航線的能力。不過航商的非聯盟非區域航線，其平均每周運能及平均最大船型增加幅度並不如航線數劇烈，基本上只是反映了船舶大型化趨勢。

從航線資料還可以看到，除了一般所知的聯盟航線，航商間尚有其他合作模式，航商聯盟間的關係並非涇渭分明，聯盟與聯盟間也可以合作，因此本研究不以「獨營航線」描述非三大聯盟的航線。2024 年航商陸續宣布將重組聯盟的訊息，全球最大航商 MSC 雖明確表態不加入任何新聯盟，不過仍與 Premier 聯盟及 ZIM 簽訂艙位互換協議。多元的合作態樣，或許是航商過去挺過金融風暴、美中貿易戰、COVID-19 疫情等衝擊的方法之一，相信應該也會是因應未來世局快速變遷的重要手段。

六、高雄港貨櫃定期航線數據

本節以 2017 至 2024 年第 2 季數據，觀察高雄港在遠東貨櫃航運市場的地位更迭，同時將貨櫃裝卸量排名與高雄港相近的遠東地區港口，包括廈門港、胡志明市港及蓋美港等之數據並列，讓鄰近港口的競爭態勢能夠更具體地被呈現。

四港 2017 至 2024 年第 2 季之貨櫃定期航線總數如圖 9 所示，高雄港的總航線數大致穩定但略減，其他三港則呈顯著增加趨勢。再將定期航線細分為非區域及區域航線，如圖 10 及圖 11 所示，越南兩港的非區域航線成長幅度驚人。

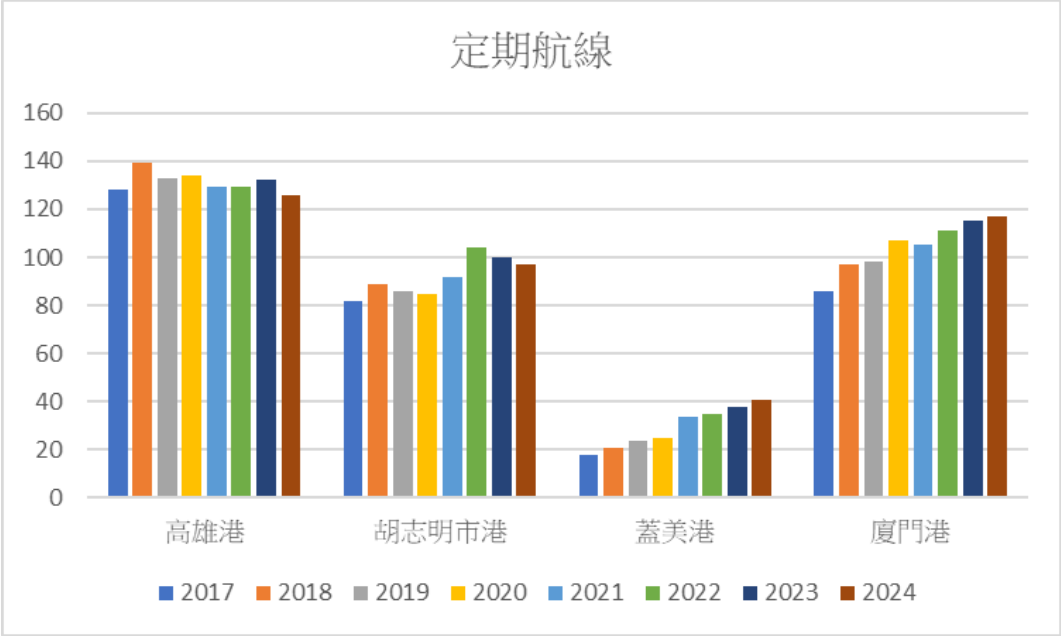


圖 9 高雄等四港 2017 至 2024 年第 2 季貨櫃定期航線總數

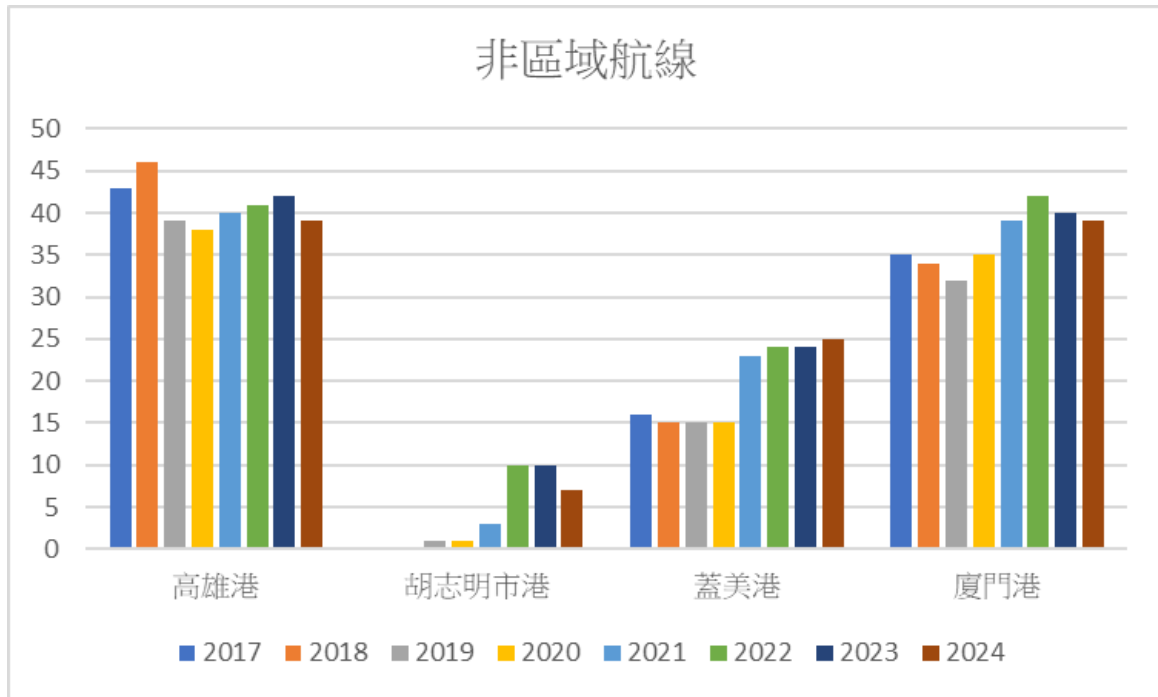


圖 10 高雄等四港 2017 至 2024 年第 2 季非區域航線數

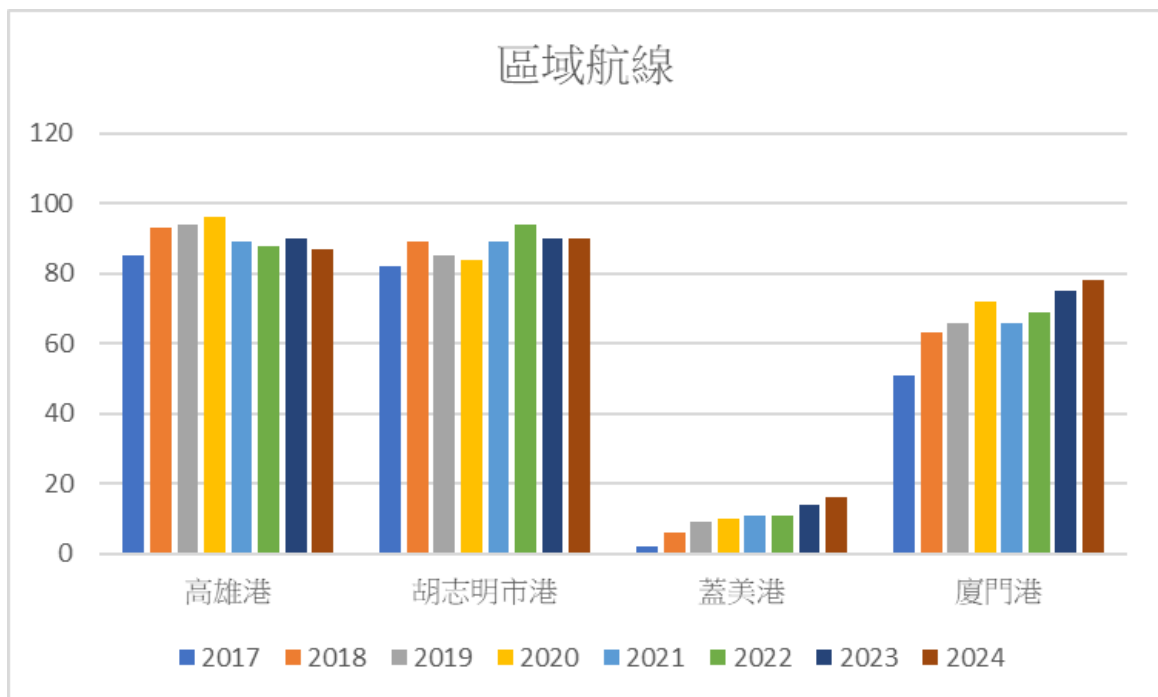


圖 11 高雄等四港 2017 至 2024 年第 2 季區域航線數

四港各年度第 2 季的非區域航線組成如圖 12 所示，遠地歐及遠東北
美航線數如圖 13 所示，遠地歐航線的航線數在四港占比都不高，高雄港
的其他類非區域航線略多於北美航線，主要為中東南亞及紐澳航線；胡
志明市港 2024 年的 2 條遠(地)歐航線，分別為每 2 周及每 5 周 1 次，使用
的最大船型也皆未逾 5,000 TEU；蓋美港明顯以北美航線為主力，其北美

航線的每周總運能從 2020 年起就超越高雄港，2024 年甚至超過 73,000 TEU，亦較廈門港多近 50,000 TEU；廈門港的北美航線與其他類非區域航線數相近。

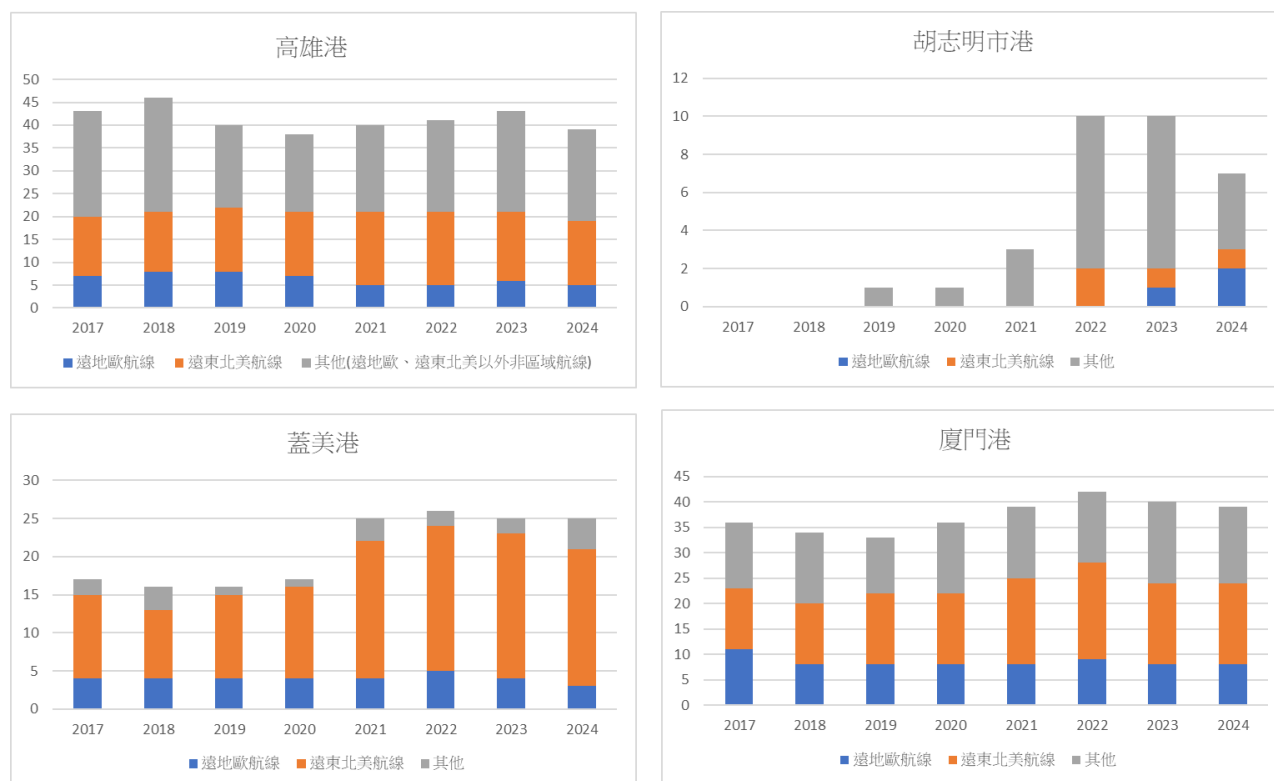


圖 12 2017 至 2024 年第 2 季高雄港等四港各類非區域航線數



圖 13 2017 至 2024 年第 2 季高雄港等四港之遠地歐及遠東北美航線數

高雄港 2024 年全年的貨櫃裝卸量為 9,228,418 TEU，較 2023 年成長 4.5%，但仍比疫情前低 11.5%。2024 年全球貨櫃裝卸量排名前 30 名的港口中，裝卸量少於 2023 年者為香港港(-4.9%)及廈門港(-2.4%)，而僅鹿特丹港、漢堡港、香港港及高雄港尚未回到疫情前水準；高雄港 2024 年 4.5%的年成長率也相對偏低。廈門港與高雄港都是發展相對成熟的港口，

成長當然不會像胡志明市港及蓋美港快速。越南受益於美中貿易戰，北美航線數及周運能自 2021 年起已超越高雄港，不僅越南至高雄港轉運的需求降低，東南亞其他國家欲轉往北美的貨物，亦可改由地理位置更接近的越南轉運，此對高雄港的轉口發展非常不利。

不可諱言，相較於遠東的其他港口，高雄港近年的成長相對遲緩，進出口部分涉及國內消費市場及產業發展，港口本身沒有著力點。東南亞各國在貨源的驅動下，吸引大量的內外部投資，提升其國內港口的基礎建設及營運效率，不僅轉運需求降低，還強化其為他國他港提供轉運服務的能力。港口是國家貨物進出的重要門戶，滿足國內的貿易需求是對港口的基本要求，因此我國包括高雄港在內的各國際商港仍應持續投資努力提升相關軟硬體，整備安全、便捷、永續、高效、穩定、具韌性的物流環境，做為快速應對變局的基礎。

貨櫃裝卸量往往被當做量度港口經營良窳的指標，然貨櫃裝卸只是港口的服務項目之一，不必然反映經營者收益，例如臺灣港務公司 2024 年的本業營收創歷史新高，但貨櫃裝卸量卻是史上次低。挪威船級社 DNV 曾在 2024 年發布一份名為「2024 年全球領先海事城市(THE LEADING MARITIME CITIES OF THE WORLD 2024)」的報告[2]，從航運中心、海事金融與法律、海事技術、港口與物流及吸引力與競爭力等 5 個面向，評比全球有一定程度海洋活動的城市，無疑地，受評的城市中都有海港。公認的標竿港口如新加坡、倫敦、釜山、鹿特丹等，在不同面向各有所長，而港口貨櫃裝卸量為「港口與物流」面向的指標之一，也僅為 45 個指標中之一，與貨櫃運輸直接相關的另一個指標則是定期航線的連結度。新加坡的轉口櫃量高達九成，在航運中心、港口與物流及吸引力與競爭力 3 個面向排名第一，海事技術面向排名第二，海事金融與法律面向排名第四。綜上，單以貨櫃裝卸量論斷港口績效、判斷港口進步或退步已不合時宜，而要吸引貨物前來轉口也不是只有港口單一因素，如果沒有一個好的海事生態系支援，港口要持續領先是困難的，遑論成為海事樞紐。同份報告指出，未來 10 年內先進行綠色轉型的城市將成為世界標竿的海事城市，也提及數位化對航運業帶來的機會與風險，永續與數位可說是各國際港口當前的兩個重要目標，相信未來也會是港口競爭力的重要關鍵，我國各國際商港應持續關注並致力不懈。

六、結論與建議

6.1 結論

1. 2024 年影響國際貨櫃航運市場的重大事件包括屬於地緣政治類的紅海恐攻，與氣候變遷相關的巴拿馬運河乾旱，與航運業相關者則有歐盟海運納入歐盟排放交易體系(EU ETS)並終止航運聯營體集體豁免條例，貨櫃航商聯盟重組、美國碼頭工人罷工及美國政權輪替等。
2. 單獨觀察 2024 年貨櫃定期航線相關數據，包括靠港、路線、運能、船型、頻率、參與航商(聯盟或非聯盟航線)、投入船舶數及即期運價指數等，即期運價指數的波動雖較其他數據及 2023 年同期為大，但比對重大事件發生的時間，運價波動與事件的相關性亦不顯著，其他數據則無顯著變化。究其因，除了貨櫃運送多採預訂，貨主可能在出貨前數週或數個月前就預訂艙位，航商面臨重大事件可採的應變機制範圍有其限度；再者，新冠疫情期間，貨櫃航商累積了許多如跳港、空白航班、徵收附加費等措施的運作經驗，加上大量新運能的投入與航商間的多元合作模式，乃至新管理技術落實應用，航商的營運調度更加靈活，表定航班基本上看不出重大事件發生當下對航線的影響及其程度，遑論事件頻繁發生、交互影響可能產生的抵消或加成果。
3. 2017 至 2024 年間，全球定期航線數基本上逐年成長，僅在 2019 及 2020 年略減，非區域航線的成長幅度又較區域航線為大。2017 至 2021 年非區域航線中的聯盟航線占比約在 18-20%間，2022 年起航線數與占比漸減，2024 年減至 13.8%，而全球前十大貨櫃航商的非聯盟非區域航線則在近年大幅成長，疫情後的成長尤其劇烈，此應與航商在疫情期間深刻體會到聯盟航線應變能力的不足，與當時飆漲運價讓航商有擴張船隊、增闢航線的能力有關。
4. 2017 至 2024 年間，高雄港的貨櫃定期航線總數雖較貨櫃年處理量排名相近的廈門港、蓋美港及胡志明市港多，但呈停滯且微幅減少之勢，其他三港的成長趨勢則相對顯著；四港的遠東歐洲航線比例都不高，而高雄港的其他類航線略多於北美航線，主要為中東南亞及紐澳航線，相較蓋美港及廈門港，高雄港的遠東歐洲及遠東北美航線已不具優勢。

6.2 建議

1. 地緣政治、氣候變遷與環境永續是公認牽動航運市場未來發展的三大課題，然此些課題都存在高度的不確定性，船方、貨方、第三方物流

業者乃至監管機關建議依照孫子「無恃其不來，恃吾有以待之」的用兵之法，持續整備，力求在詭譎的亂世中好好生存，甚至異軍突起。

2. 儘管高雄港近年來在國內產業與經貿條件方面的支撐較為薄弱，但港口是國家貨物進出的重要門戶，滿足國內的貿易需求是對港口的基本要求，因此我國包括高雄港在內的各國際商港建議持續投資努力提升相關軟硬體，整備安全、便捷、永續、高效、穩定、具韌性的物流環境，做為快速應對變局的基礎。
3. 過去貨櫃處理量往往被當做量度港口經營良窳的指標，此等思維已不合時宜，首先，貨櫃處理量只是港口的業務之一，處理量大收益未必高；且倘無其他優勢，港口可能只會是經貿條件時勢下創造的一時英雄。港口所在地於海事金融與法律、海事技術、港口與物流、吸引力與競爭力等生態系的整體營造，乃現代港口持續成長與卓越的關鍵，不可諱言，這其中雖然有許多都已經是國家層級的政策，但建議高雄港在數位與環境永續方面繼續著力，確有其必要。
4. 定期航線班表雖然只呈現出市場供給方的基本樣態，但需求面資料匱乏，且航商對貨流的掌握度高，定期航線班表仍有一定程度的分析價值，亦可為評估港口定位與地位的具體指標，建議持續蒐集。
5. 定期航線分析對精進本所國際海運資料庫之功能甚有助益，並可強化對原始資料的掌握度，建議持續辦理。

參考文獻

1. <https://splash247.com/the-roaring-twenties-and-volatility/>
2. <https://www.dnv.com/maritime/publications/the-leading-maritime-cities-in-the-world-in-2024/>