

1. 2008 年以來波羅的海綜合運費指數 (BDI) 回顧

自 2008 年金融危機爆發後，國際乾散貨運輸市場變動可以用“極其劇烈”來形容。起初由於國際貿易大幅萎縮，被喻為衡量全球經濟景氣度指標的 BDI 指數從 11793 點跳水至 663 點。2009 年，在中國 4 萬億投資計畫的刺激下，大宗商品進口激增，BDI 指數也由此反彈到 4000 點以上的水準。然而，這也給了散貨運輸“市場復蘇”的錯覺，並帶動大批新船在 2010 年下水，從而再次壓垮乾散貨運輸市場。2010 年全年 BDI 指數平均值為 2758 點，但自該年 5 月達到 3838 點的高點之後，便一直處於下行的通道。

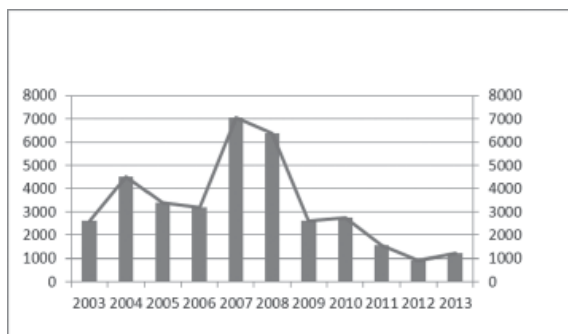


圖 1：2003-2013 年國際乾散貨運輸市場波羅的海的海綜合運費指數 (BDI 指數) 均值走勢

BDI 指數在 2011 年全年平均值為 1549 點。雖然在 9 月和 10 月出現了小幅的反彈，分別達到 1840 點和 2036 點，也只有 2008 年歷史最高點 11612 點的 1/6，而且也遠遠低於歷史的平均水準。2011 年 1 月 4 日至 2011 年 9 月 1 日，BDI 指數始終在 1043-1693 點之間徘徊。但這輪下行

走勢至 2011 年 9 月 2 日升至 1740 點，而至 10 月 14 日更上升至 2173 點，創下自 2010 年 12 月 8 日以來的新高。2011 年乾散貨市場低迷持續時間之長，超過了 2008 年底的海運危機，其中佔主導的好望角型船（即海岬型船）日租金，在 2010 年 12 月後進入下滑走勢，2011 年上半年有長達近百天的時間低於一萬美元，而且租金水準與巴拿馬型船及靈便型船形成嚴重的倒掛，市場低迷程度可見一斑。同時，巴拿馬型船運價也處於虧損狀態。2011 年 11 月 1 日倫敦航運投資者服務公司 (Freight Investor Services) 的資料顯示，11 月交割的好望角型船期貨合約成交均價為 20000 美元 / 日，12 月合約則大幅下跌至 16500 美元 / 日，較現貨市場租價低了 35%。

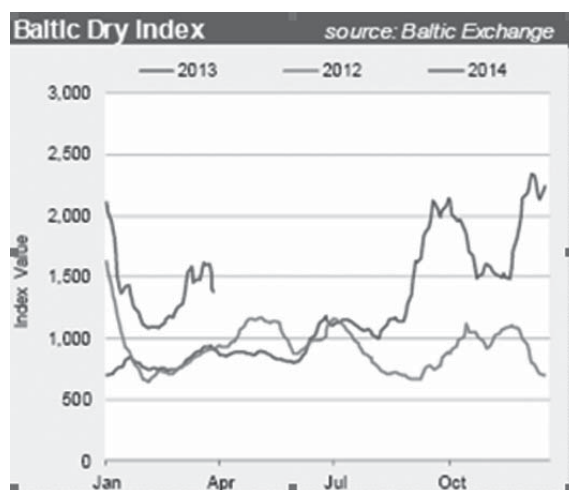


圖 2：2012-2014 年國際乾散貨運輸市場波羅的海的海綜合運費指數 (BDI) 走勢 (資料來源：Howe Robinson and Co., Ltd. 2014-3-28)

2012 年 BDI 指數全年平均值為 920 點，較 2011 年平均值 1549 點下跌

40.6%，為該指數設立以來最為低迷的時期。20 多年來，BDI 指數全年平均值只有兩年下過 1000 點，1998 年的 945 點，還有就是 2012 年。2012 年全年，BDI 指數持續處於低位運行，整體維持在 650 ~ 1100 點的窄幅區間內，和歷史上的大幅波動不可同日而語，並且長時間處於千點之下。2012 年 1 月 17 日，BDI 指數該年首次跌破 1000 點，之後持續徘徊在 1000 點之下，雖然 10 月中曾升破 1000 點，但 11 月初又跌破 1000 點。截止至 2012 年 12 月 24 日（2012 年最後一個指數發佈日），BDI 指數已連續下跌 18 個交易日，至 699 點。持續的低位運行將中國航運業帶入深度低迷的谷底。

2013 全球乾散貨航運市場以“跌宕起伏”的態勢貫穿全年。BDI 指數 2013 年平均值約為 1206 點，較 2012 年年均值上升 31.1%。全球航運在寒潮中開局，國際乾散貨運輸一路走出了最典型的“前低後高”曲線。年初起，受新興經濟體經濟增長下行的影響，全球大宗商品需求總體疲軟，在鋼鐵企業低庫存策略改變了鐵礦石需求持續增長的格局下，鋼材、鐵礦石難以維持預期漲勢，而得益於夏季高溫用電量猛增刺激，煤炭等能源物資帶動了二季度運輸需求，增幅相對走高。從 BDI 指數各月均值來看，2013 年 1 月份，BDI 由月初的 698 點，最高升至 838 點，隨後一路下滑，月底收於 745 點；2 月份，運價低位盤整，BDI 基本在 735 和 750 之間低位波動；3 月份，在巴拿馬型船帶動下，BDI 有所反彈，由 800 點以下逐步攀升，最高至 935 點，較 2 月份環比上漲 4 成以上；4 月份，處於整理狀態的運價水準在 860 至 890 點區間內小幅振盪；5 月份，鐵礦石運輸一度相對活躍，但煤炭和糧食運輸表現較弱，市場總體表現低於預期，BDI 均值約在 850 點，較 4 月回落近 3%。下半年，受澳礦巨頭大舉出貨與黑德蘭港鐵礦石的

價格優勢帶動，乾散貨市場表現出震盪向上突破的勢頭，創下了近 3 年來的高點。而中國沿海乾散貨市場走勢前低後高，總量止跌上漲，且季節性特徵和波動幅度明顯。6 月份，BDI 指數逆市暴漲，首次突破 2013 年以來 1000 點大關，月底最高收於 1179 點，形成了 2013 年以來的第一波高峰；在略作盤整後，9 月份，BDI 由月初 1139 點一路上揚，最高漲至 2113 點，上漲近千點，月底略有回落，但仍在 2000 點以上，月均值上漲 54% 以上。日租金大幅上漲的態勢在第四季度乾散貨運輸傳統旺季的支撐下，一路強勢走高，延續到年末。2013 年 12 月 12 日，BDI 指數攀升至 2337 點，創下了 2010 年以來的最高點。

(下期待續...)

(本文根據中國對外貿易經濟合作企業協會王守仁先生 2014 年 4 月 10 日在香港理工大學物流與航運系萬邦曹文錦海事圖書館暨研究及發展中心的專題講座整理。)

(this paper is written by IMC-Frank Tsao Maritime Library and R&D Center based on a seminar by Mr. Shouren Wang, the associate director of the Chinese Shippers' Association)