



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 十 三 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 113 2013 年 5 月 17 日

理 事 長：呂錦山  
總 編 輯：包嘉源  
副總編輯：桑國忠  
執行編輯：林繼昌  
地 址：台北市林森北路 372 號 405 室  
電 話：02-25517540  
傳 真：02-25653003  
網 址：<http://www.cmri.org.tw>  
電子郵件：[publisher@cmri.org.tw](mailto:publisher@cmri.org.tw)

## 啟 事

1. 《船舶與海運通訊》將於每月中旬定期出刊，並以紙本方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如有任何與本會出版相關問題可 E-mail 至 [publisher@cmri.org.tw](mailto:publisher@cmri.org.tw) 或逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 12。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

## 目 錄

會務報導 .....	1
專欄報導 .....	2
海運市場動態報導 .....	5
國際運輸動態報導 .....	5
國際散裝乾貨船市場行情分析 .....	9
2013 年 4 月份國際油輪市場動態 .....	19

會務報導

演講活動通知

本會將於 5 月 23 日(星期四)邀請航網中山科技股份有限公司張慧 董事長 就航運物流雲同平台暨產學訓練合作進行演說，並和會員進交流。名額有限，歡迎有興趣的會員報名參加，詳細活動內容如下所示



**中華海運研究協會**  
**Shipping Club**

**主 題：**航運物流雲協同平台暨產學訓練合作介紹  
**主講人：**張 慧 董事長  
**現 職：**航網中山科技股份有限公司 董事長  
台灣國際物流供應鏈協會 理事  
產業電子化運籌管理學會 兩岸事務副主委  
**時 間：**102 年 5 月 23 日星期四晚上 6 時-7 時 30 分  
**地 點：**中華海運研究協會會議室

誠摯歡迎本會會員及有興趣  
之學術及海空運物流專業人士出席。

R.S.V.P 台端是否能出席？ 惠請賜覆。  
本會地址：台北市林森北路 372 號 405 室  
聯絡電話：02-2551-7540 分機 13、15  
聯絡人：翁 祥 凱 [hkweng@cmri.org.tw](mailto:hkweng@cmri.org.tw)  
蘇 俞 安 [selys@cmri.org.tw](mailto:selys@cmri.org.tw)  
場地有限，可容納 30 人，額滿為止

## 專欄報導

## 海運市場的演變

訊昌有限公司 張順吉 總經理

近年來全球海運市場面臨了兩次營運低潮。分別為 1980 年代蘇伊士運河因戰爭封閉，導致市場上對於大型船隻(尤其是 VLCC)的需求在短時間急速增加，各地船廠大量建造新船。然隨著戰況緊張情勢舒緩，蘇伊士運河重新開通之際，對於使用大型船隻的運送需求立即減緩，船運市場供過於求，許多新造船隻交船後形成無貨可運的狀態，因而面臨拆船解體的命運(如，M/V AMOCO CHICAGO 於完成第二次航次後即被拆船)。另外在 21 世紀初期，新興經濟體金砖四國的崛起，帶動了世界經濟的興盛及對海運運輸的強勁需求。其中以中國市場的快速發展更加受到矚目。其國內發達的製造業和基礎建設的進行帶動了對於海運市場運輸的需求，亦造成海運業者紛紛進行大規模擴建船廠，訂造新船以因應此經濟活絡的貨物運送需求。然 2008 年後全球受到經濟不景氣的衝擊，海運市場急速萎縮，市場無法消化過剩的海運運力，造成船隻建造過多、運力嚴重供過於求、海運運價難以復甦的情形。由以上兩次整體政治及經濟環境的轉變，對於海運運力供需市場造成的衝擊，往往讓建造或租用船舶進行營運的海運業者，造成龐大的損失。故如何能有效觀察現今船運市場供需變化以使用不同船舶取得方式，減少營運上可能造成的損失，已成為海運業者在營運上需要重視的課題。以下將就新興經濟體之中國海運市場為例，探討現今海運市場供需現況、船舶融資演變及船廠交易模式進行介紹。

## 中國海運市場崛起

自 2006 年以來，中國整體經濟成長比例皆維持在 9-12% 之間。即使在 2008-2009 金融危機期間，其經濟成長仍有 9% 以上的表現，可見其國內經濟活動的興盛。此一熱絡的經濟成長帶動了外商在中國投資的意願大增，對於身為世界工廠的角色，其國內製造業的興起亦帶動強勁進口需求。此舉使中國對於散裝原物料需求增加，整體散裝市場逐漸向亞洲移動，造成海運市場的快速發展，其最明顯的影響即中國造船工業的崛起。

和日韓等先進國家造船廠經營模式不同的地方在於，中國船廠有以下特點；(1)其船廠的設立是經由全民參與的方式，透過民間集資，在地方成立船隻營造基地。(2)大量外包造船工程，經由層層轉包的方式加速船隻的建造速度。(3)大規模的擴建，以達到經濟規模的思維方式，急速擴建船廠。然此一舉動卻造成了船舶建造及供應上的後遺症。

## 海運市場供需現況

目前海運市場面臨了需求方面全球經濟不景氣以及油價成本不斷增加以及供給面中國大規模擴建船廠、運能過剩及運費下跌的衝擊。另外新興國家(尤其是中國)對於經濟景氣過度樂觀的預期，燃油成本仍居高不下以及船隻建造技術愈來愈進步之下，目前整體海運市場供過於求的情形在短期仍無法消化多餘的運能。

以波羅的海指數歷年平均變化來看，其平均值由 2007 年的高點一路向下遞減，至 2013 年初指數平均值僅約 780 點左右，另外由二手船價市場觀之，在金融風暴開始的 2008 年其指數達到最高點，隨著景氣持續低迷，運力需求面無法有效提升，多餘供給運能無法消化的情形下，亦影響二手船市場的交易行情。至 2013 年初，其指數已由 300 多點下跌至 160 幾點。

另外新船造價指數來看，即使目前新造船成本已相對低廉，主要原因還是目前市場上出現訂船熱潮導致運力過剩的現象持續存在。以上數據皆傳達出在世界經濟無法有效復甦，對船運需求面無法有效提昇以及多餘的運力無法消除的現況下，未來海運市場的經營仍滿嚴峻的挑戰。

### 船舶融資演變

船舶買賣為資本密集的投資計畫，海運業常需使用融資方式取得船舶進行營運。目前融資的方式已由傳統的船舶融資方式(即由船東向銀行尋求抵押貸款，銀行貸予一定成數的金額，不足部份再由船東自行籌措補足)演變為有專門進行購船資金募集的公司進行船隻的購買再以私募基金進行船舶買賣融資主要來源。

如德國的 KG 基金以有限公司向特定人募得資金後投資船隻，最終船隻使用人本身出資極少的情形可以進行船隻的營運。但此方式因過度擴張，導致在船噸供過於求時船隻收入減少，公司面臨破危機。

歐債危機爆發後，佔有超過 75%船貸業務的歐洲銀行無法再進行放款動作，船東變轉向求助私募基金進行融資業務。私募基金操作的特點為(1). 對貨櫃船投資較多，因貨櫃航商通常較有規模且財務結構較為完整 (2). 無意參與長期投資，通常多以逢低進入市場的方式，在有獲利後即獲利退出。其進入市場的方式主要分為 (1). 直接進入：即以自有名義進行船舶買賣或租賃(如：MORGAN STANLEY 租船及 KIAMCO 新造船)。(2). 間接進入：即與船東合作方式進入市場(如：JP MORGAN 和德國船東 SCHULTE 合作、凱雷基金和加拿大船東 SEASPAN 合作造船)。

由上可知船舶營運業者在取得資金的方式已由傳統向銀行進行融資的方式轉為向國際基金進行籌資。對於資金的取得更具有彈性且可減低自有出資的比例，對於本身資金的使用將可更加靈活，惟需注意所作為融資來源的基金是否有長期經營的計畫，以防止在稍有獲利時便中止資金的投入，造成營運上的困難。

### 船廠交易模式演變

船東在面臨當前運力過剩的情形下仍需進行造船計畫的安排。主要係考量目前新造船的技術大增，相同運力的船隻其用油效率僅為同型船的一半，航速上亦可有效調節。基於上述原因，雖然在營運收入無法增加的情形下仍迫使船東進行新船的使用。在與船廠的交易模式也由傳統船東自行籌措所有資金(船廠可提供短期融)的交易方式轉為船東出資一定比例其餘由船廠以融資方式進行船舶的建造。

目前更演變為目前演變為船廠傾向自行籌資和船東合作，並依船東需求造船；

另外，某些較積極的船廠(例如日本船廠 IMABARI、TSUNEISHI)則自行建造船舶後，再到市場上尋找買家。另一方面因應金融危機後信用縮水，船東和船廠籌資的難度增加，而衍生出船廠依據船東需求與銀行進行合作的 BBHP 交易模式，即船廠可扮演船東的角色，將船舶以 BBHP 模式出租給船東(如：陽明/CCSC)。

## 結論

綜合以上對於目前海運市場供需兩方面的探討，發現造成目前海運市場困境的主因，並非貨運需求增加太少(實際上某些地區對貨運需求仍持提升)，而是船舶的噸位供給增加太快，導致海運運力嚴重供過於求，市場無法消化其多餘部份。此亦造成了船東在取得營資金和建造新船時交易模式的轉變。

較為可行的方式為，目前船廠加速合併或關閉，以有效減低船舶的供給數量，並持續淘汰和拆解現有船舶。否則在未來幾年內，海運市場的榮景仍難以復甦。

## 海運市場動態報導

## 國際運輸動態報導

## 1. 印尼內海航運具潛力 船舶倍增

印尼經濟正向發展，加上東協加持，印尼內海航運業發展具潛力。據印尼船東協會統計資料，2005 年至今，印尼內海航運船隻數量從 6,041 艘，增加為一萬二千艘，呈現倍數成長。

印尼政府歷來對內海航運採行相較嚴格保護政策，外資只有與當地企業成立合資公司後，才能獲得內海航運營運資格。

根據印尼 2005 年總統令，除少數幾種獲准在印尼海域從事油氣開採和生產活動的船隻外，所有在印尼海域從事內海運輸及漁業作業的船隻，必須是印尼當地企業擁有的船隻並懸掛印尼國旗。

近年印尼經濟迅速復甦，由於經濟成長較快、人員往來頻繁，以及煤炭、油氣、自然資源與工業產成品等島際運輸需求量劇增。印尼內海航運業具有發展潛力和可觀的經濟利益，對世界船舶生產大國來說，無疑是合作創雙贏利多消息。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 2. 新造大型拖船返抵臺中港近期加入營運

臺灣港務公司臺中港務分公司為因應船舶大型化之世界潮流，提高港勤服務品質，配合拖船租賃業務，依約由承攬拖船業者永康船舶公司自備大型拖船 1 艘，該公司斥資新台幣 2 億元，新造 5,000 匹拖船一艘，並命名為「永康 658」，該船已由韓國返抵臺中港，待辦理換籍手續後，將於近期加入營運。

拖船「永康 658」係於去 2012 年安放龍骨、2013 年建造完成，船長 36.5 公尺、船寬 10 公尺、吃水 4.5 公尺、總噸位 437 噸，配置柴油引擎 2 部，具 5,000 匹馬力，該船使用 2 組 360 度迴旋推進器，可產生約 75 噸推力，預計加入營運後，將可協助大型商輪安全進出臺中港。

該船加入營運後，臺中港總計將有 8 艘大拖、4 艘中拖、2 艘小拖可供調度，足以提供每年一萬四千餘艘進出港國際商輪之拖帶需求。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 3. 四海一空自由貿易港區貨物量第一季增九成

去(101)年我四海一空自由貿易港區貨物量突破一千萬噸，今年第一季維持高成長，比去年同期貨量成長高達九成。

交通部統計，今年一至三月自由貿易港區貨量累計 429.2 萬噸，比去年同期增幅達 90.18%，其中三月份係以 192.6 萬噸比去年同期增加 86.43%，再創單月新高紀錄。

統計顯示，我自由貿易港區貨量集中在台中港，第一季中港貨量佔 403.8 萬噸，除比去年同期激增 107.12% 呈現倍增，並佔四海一空總量的 94%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 4. 索馬利亞海盜稍歇 航商仍勿輕心

台灣漁船在海上受菲國武力攻擊傷亡事件，使船舶海上安全引起關注，近年國際商船則飽受各海域海盜活動威脅，尤以索馬利亞為甚。

據美國反海盜研究組織「海上無盜」最新年度報告中指出，目前索馬利亞海盜對地區和國際航運構成威脅銳減，顯示當地經濟朝正向發展，加上國際商船有聯合國艦隊護航，看似當地海盜活動稍歇。

商船長年受海盜威脅，繼國際發動護航艦隊措施，是索馬利亞海盜問題得以控制重要因素之一。各國海軍介入，以及過往船隻安全防範能力提高，有力抑制海盜襲擊行為。據了解，目前在索馬利亞海域有多支執行護航任務艦隊，現在執行護航任務海域比前兩年平靜許多，海盜襲擊次數大幅下降。

索馬利亞政治和安全局勢正在轉好。四月底，英國宣布重開駐索國大使館。國際貨幣基金組織也於近日恢復與索國中斷超過二十年關係，並正式承認當地政府。自去年新政府成立以來，已經先後有美國等多個西方國家宣布正式承認，並相互建立或恢復外交關係。

當地經濟發展擬逐步消除海盜存在。據統計，摩加迪休港今年三月進港貨櫃數量為二十一年來首次超過 1,200TEU。摩加迪休港三月份統計資料還顯示，三月停靠該港的貨輪數量達 40 艘，以往每月平均只有 15 艘。若維持上述漲勢，則每月通過摩加迪休港貨物交易額能達到二億美元。索馬利亞初現的良好經濟發展情勢提供就業機會，港口稅收也充實國庫。

另據亞洲反海盜及武裝搶劫船隻區域合作協定組織 (Re CAAP) 海盜報告中心發布最新報告，始揭露上(四)月發生於印尼民丹島東北海域襲擊事件，報告提及從遭襲地點、手法研判為同夥行為，受害者分別是一艘 2,100 噸位的瀝青運輸船 AD Phoenix 輪，及 3,200 噸位成品輪 Nadiya Melisende 輪。儘管當前海盜活動看似乎靜，提醒航商仍不可掉以輕心。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 5. 蘇伊士運河 調漲通行費

埃及政局紛亂，為賺取更多外匯穩定財政收入，蘇伊士運河管理局宣布，從本（五）月起，全面調漲所有通過蘇伊士運河船舶通行費。根據計畫，船舶依照類型、尺寸、裝載貨物容積及性質，調漲幅度不一，約於 2 至 5% 間，不但可能增加國際進出口廠商運輸成本，業界也認為將影響和改變世界航運結構。

據蘇伊士運河管理局公布，大型原油及石油產品貨輪、化學原料貨輪及其它裝載工業用液體遠洋貨輪等，通行費一律調漲 5%；裝載大型貨櫃貨輪、運載各類汽車貨輪等，通行費調漲 2%；其它類型船舶，費用調漲 3%。

當前航運業整體市況仍處於供大於求，全球大部分航商考量成本錙銖必較，對埃及此波大幅調漲蘇伊士運河通行費時間點不宜，船東們多無法接受現實，可能寧願採行取道南非好望角，也不再選擇蘇伊士運河，以致擬影響全球航線規劃。

據國外分析指出，此波調漲通行費政策可能會使一些運輸公司望而卻步，改走其它航道。基於成本考慮，可能有些航運公司改採恢復傳統航線。事實上，蘇伊士運河這條捷徑並非航商唯一選擇，蘇伊士運河附近紅海等區域為海盜出沒高危險地帶，早有航商開始調度航線，取道更安全的好望角航線。

現今國際航運業新營運理念，確保航道安全前提下，選擇延長航期，以經濟航速行駛，減低燃油消耗和二氧化碳排放量，適當延長航期，逐漸受航運公司選擇。例如，以航程計算，貨船繞行好望角的確比直接通過蘇伊士運河耗費較多時日，估算經濟成本卻是合算。蘇伊士運河於 1956 年收歸埃及政府國有，長年累月為世界最繁忙航道，每年經此貨物佔世界海運貿易量 16%。據統計，目前平均每日通行量多達 70 艘大型船舶，載重量達一百多萬噸。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 6. 麥司克首艘一萬八千 TEU、3E 級貨櫃船七月直靠釜山

即將投入營運的麥司克航運(MAERSK)首艘一萬八千 TEU、稱之為 3E 級的世界最大型貨櫃船，今年七月中加入該公司亞歐直靠釜山港航線。釜山港務局(BPA)總經理林基澤近日透露以上訊息，丹麥籍全球最大貨櫃船公司麥司克旗下的 Triple-E 級貨櫃船將於今年七月十五日停靠釜山港。Triple-E 是 Economy of scale, Energy efficient, Environmentally improved 的英文縮寫，總噸位 16.5 萬噸，長 400 米，寬 59 米，最多可裝載 1.8 萬 TEU，運載能力超過目前已投入使用的所有船舶，是名符其實的世界最大型貨櫃船。

Triple-E 級船是由韓國大宇造船海洋(DSME)造船公司建造，實現耗能最小化，據稱，該型船與目前該公司最大型 EBB MAERSK 輪相比，二氧化碳排放量低 20%。為爭取 Triple-E 停靠釜山港，去(2012)年 12 月 BPA 林基澤親訪麥司克丹麥總公司，針對相關人士開展市場營銷，重點介紹釜山港的安全性和先進優良設備。據悉，為此，該艘船舶即將停靠的 PNC（釜山新港灣株式會社）碼頭將於今年七月配合裝置兩座 50 米高吊機提供港口服務(目前釜山港最大的吊機高 43 米)。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

## 7. 新加坡港前四月櫃量 1026.6 萬 TEU 落後上海

新加坡港上(四)月份貨櫃量以 262.77 萬 TEU 比前(三)月的 264.37 萬 TEU 略見回落，但比去(2012)年同月的 260 萬 TEU 仍增一點零七個百分點。

新加坡港航局(MPA)統計指出，累計今年一至四月星港櫃量為 1026.6 萬 TEU，除比去年同期略增百分之一點二四，與上海港同時期均達一千萬 TEU 水準，但仍較上海的 1062.9 萬 TEU 落後將近卅七萬 TEU。

星港四月份港口貨物裝卸量為 4589.93 萬噸，比去年同月仍增百分之三點八，累計一至四月則以一億七千一百五十五萬噸，較去年同期減少將近四個百分點(-3.98%)。其中貨櫃貨前四月佔一億零二百八十五萬噸，佔該港整體貨物量將近六成比重(59.95%)。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

## 8. 兩岸海運協商重大進展 中轉貨 權宜籍船也可運載 外籍郵輪也可掛靠兩岸港口攬載旅客，並同意兩岸驗船機構互設辦事處

交通部 5 日宣布，兩岸海運小兩會 4 月下旬在北京的協商獲重大進展！總計有 3 大突破，一、開放兩岸國際航線國輪與權宜籍船都可順道運載華北地區中轉貨；二、外籍郵輪國際航線可直接掛靠兩岸港口並攬載兩岸旅客，但不能以兩岸港口為終點站；三、同意兩岸驗船機構互設辦事處。

我方負責主談的航港局局長祁文中指出，這次會談除確認今年 1 月新竹會談記錄草案內容，更重大的進展主要是 1 月協商同意開放兩岸航行華北，且登記在兩岸的國際幹線班輪可以順道運載中轉貨之外，這次決議擴大到兩岸資本的權宜籍船經特許也可運載，但每航次以 4 百箱（20 呎櫃）為限。

台灣海峽兩岸航運協會（台航會）與海峽兩岸航運交流協會（海航會），於 4 月 24 至 26 日在北京會商。我方由祁文中與陸方水運局長宋德星擔任雙方主談代表，另我方新任航政司長陳天賜也參與會談，雙方已簽署正式會議記錄，中轉貨與郵輪業務即日起生效實施。祁文中說明，在郵輪部分，陸方同意兩岸業者包租外籍郵輪，進行兩岸間運送，但今年 1 月兩岸會談時，陸方堅持要先試辦行 1 年，這次經我方積極爭取，指出郵輪公司都是 1、2 年前就規劃好行程，陸方最後同意取消期限。外籍郵輪在國際航線上可以直接掛靠兩岸港口，但不得做為兩岸間旅客運輸；可以攬載兩岸旅客，但兩岸旅客不能以兩岸港口做為終點站，參加的必須是包含第 3 國的行程。

此外，雙方同意驗船機構可在對方設立經營檢驗機構或辦事處，開展船舶營運檢驗和建造檢驗，並由中國驗船中心（CR）與大陸中國船級社（CCS）就申請程序與應備文件、審核方式及管理提出方案，向雙方有關主管部門提出草案，並在下次會談時溝通協調。雙方也同意積極推動兩岸 RORO（滾裝）船發展及車輛互通，並就簡化港區內相關拖架與車輛營運程序等多項議題達成共識，初期先開放拖架可登陸，未來滾裝渡輪或貨輪航行兩岸時，放在拖架上的貨櫃可以直接拖上、拖下船，節省很多裝卸時間。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

### 一、關鍵影響因素

#### (一) 總體經濟因素

全球一片倣效放任寬鬆貨幣政策，低利率、收回國庫債券、主導貨幣貶值、印鈔票等手段來救經濟，短期有其效果，但長期恐引發嚴重通膨，物價飛漲，衝擊消費購買力。日本與美國所祭出寬鬆貨幣政策短期出現提振消費與出口競爭力，南韓為對抗日圓大貶削弱其廠商競爭力，也倣效欲祭出寬鬆貨幣政策，台灣困境與南韓一樣，日圓先生也建議台灣政策印鈔票來提振消費或主導新台幣貶值。顯然全球經濟疲弱，各國找不出良策，僅能飲鴆止渴。歐債危機迄今無解，歐洲經濟龍頭德國也烏雲罩頂，而更大的警訊是南歐的衰退陰影正逐漸向北擴散，包括德國等歐洲核心經濟體都面臨陷入衰退的威脅。近日報導美國首季 GDP 成長僅 2.5%，顯示美國經濟復甦腳步緩慢，但消費者信心比預期好且就業市場也好轉，美國聯準會有意中止量化寬鬆政策，可能意味政府財政緊縮，引起投資人對經濟復甦疑慮加深。中國第一季經濟成長與工業生產較預期疲弱，引發全球對大宗原物料需求減緩的擔憂。全球經濟復甦速度緩慢，加上中國經濟成長失速受阻，顯然全球經貿形勢依然嚴峻，可能導致散裝貨載運力需求繼續呈低增長態勢，據克拉克森預計，今年全球散裝海運量約為 67 億噸，比去年增長 4%。

#### (二) 中國電力需求增長趨緩，外貿煤炭排擠本土煤炭，進口持續大增

2013 年煤炭進口量仍不斷上升趨勢，1-4 月進口煤炭 1.1 億噸，較上年同期增長 25.6%，雖 2 月因逢中國新年進口量明顯回落，3 月回升，4 月又回到 1 月水準，逾 30 百萬噸。2013 年中國進口煤炭將達到 3.5 億噸至 3.8 億噸，月均應在 30 百萬噸以上。3 月煤炭用戶大量採購進口煤炭，進口煤數量再次飆升，4 月後隨著新年度進口煤合約的簽訂，今年 2 至 4 季進口煤炭將大量湧入，4 月將正式開始執行新的進口年度合約，進口煤炭將再次增加擴大。因此，從 4 月開始，煤炭進口將大增，今年進口煤或將超過 3.5 億噸；到 2015 年中國進口煤炭的數量可能接近 4 億噸。國際煤炭市場高增長的時代已經結束了，未來 10 年國際煤炭需求將適中，不過中國繼續領跑全球需求的增長，亞洲發展中國家將主導能源消費增長，尤其是中國的發展將遠超其他國家。今年中國穩增長政策繼續發揮作用，投資仍然是拉動經濟增長的重要動力。在積極穩妥推進城鎮化政策引導下，房地產投資有望出現改善，工業生產逐步回升，工業用電負荷將有所提高。今年中國將新增發電裝機 85 百萬千瓦，其中火電機組新增 40 百萬千瓦，電力用煤需求繼續放大，帶動煤炭需求保持一定增長。

#### (三) 南美穀物種植面積擴大，帶動穀物出口大增，可能超越美國

2012 年美國乾旱造成產量減少，價格上升，出口下降，鼓舞南美農民提高擴大穀物種植面積，因此 2013 年第 2 季上市的南美穀物產量大增，帶動出口穀物暢旺。目前美國黃豆價格和 2013 年 2 月中旬後上市的南美黃豆的到岸價差貴 30 美元/噸左右，

使買方寧願等待南美黃豆收成出口時期，這將使更多的穀物需求延後。2013 年南美出口將可能創下新高，並為 2013 年全年穀物海運貿易增長打下基礎。初步預計 2013 年穀物海運貿易增幅為 1.5%，總量將達 3.49 億噸，但仍存在諸多的不確定因素，如惡劣天氣、農民惜售、港口工人罷工、價格上升等等都會影響到穀物貿易。亞洲為穀物進口消費最大區域，佔全球穀物貿易量接近 2/3 比重，尤其中印竄起，進口需求大增，推升全球穀物海運貿易量近年來有顯著增長，對巴拿馬型船以下市場助益良多。反觀，其他中小大宗散裝貨種方面，在資源保護、貿易壁壘的制約下，難有良好表現，預計 2013 年增幅低於 2%，中國的鎳礦、鋁礬土進口仍是其中的亮點。總體上預計，2013 年散裝海運貨載需求增幅在 4% 左右，略低於 2012 年的 4.8%。

#### (四) 中國礦砂庫存降低，但進口未引爆大增，預期下半年有機會

3 月中國對礦砂及煤炭等散裝貨的進口需求大幅度增加，成為散裝海運貨載增長最主要驅動力量。中國目前佔全球散裝海運貨載進口的 40%，到 2016 年進口總量將較目前增加 5 億噸。到 2015 年中國將進口礦砂將達 10 億噸，2013 年將進口煉焦煤超過 40 百萬噸，同時，進口動力煤超過 3 億噸。從 2013 年到 2016 年散裝海運貨載市場將會每年以 6% 的速度增長，新增的貨載需求將佔貨運總量的 20%。礦砂港口庫存統計顯示，截至 5 月初主要港口礦砂庫存總量為 65.54 百萬噸，港口總庫存水準已經降至 2010 年 1 月以來的新低水準。礦砂庫存的降低跟進口量減少有關，據中國海關統計顯示，2013 年 1-4 月進口礦砂 2.54 億噸，比去年同期差不多，其中，2 月進口量為 56.42 萬噸，去年同期下降 13.17%，比 1 月減少 9.12 百萬噸，3 月 64.55 百萬噸，比去年同期增長 2.7%，4 月達 67.15 百萬噸，比上月增加 7.4%，比去年同期增加 8.7%，創進口量單月第二高紀錄，中國進口量將會於未來數月保持強勁。中國粗鋼產量的快速增長，意味著對於礦砂需求，尤其是進口高品位礦砂需求的大幅增加。

#### (五) 中國粗鋼產量再創新高亞洲其他與歐美減產

國際鋼鐵協會最新公布的數據顯示，2013 年 3 月全球主要產鋼國和地區粗鋼產量為 1.35 億噸，比去年同期微增 1.1%，但中國粗鋼產量卻達 66.29 百萬噸，佔全球粗鋼產量的 49%。今年 3 月，在全球粗鋼產量下滑的大背景下，亞洲粗鋼產量卻達到了 90.03 百萬噸，比去年同期增長 4.8%。中國為亞洲 3 月粗鋼產量貢獻了 66.29 百萬噸，比去年同期增長 6.6%，如扣除中國產量，3 月全球粗鋼產量為 68.73 百萬噸，比去年同期下降 3.7%。不包括亞洲，全球其他地區則下降 5.8% 至 44.9 百萬噸。2013 年 1-3 月中國粗鋼產量 1.92 億噸，比去年增長 9.1%。其中，3 月粗鋼產量 66.3 百萬噸，比去年增長 6.6%；粗鋼日均產量 2.14 百萬噸，中國粗鋼產量幾乎佔據全球粗鋼產量的半壁江山。按照這個數字測算，2013 年鋼鐵年產量會在 8 億噸左右。中國鋼鐵產業產能過剩也成為亞洲鋼鐵市場的一大隱憂。中國鋼鐵行業當前的困難為：需求乏力，鋼材價格持續下降，礦砂價格上漲，導致鋼廠利潤被擠壓。只有切實控制產能、解決產能過剩問題，方能解決面臨的困境。中國的鋼材市場始終處在高供應、高庫存、低需求、低價格的兩高兩低格局。隨著進口礦砂等原料價格持續下降，加之鋼廠判斷國家發佈的密集穩增長措施及新城鎮化戰略給予過高的市場預期，使得鋼廠認為有利可圖，而積極生產維持高位，儘管行情落空，鋼廠的生產力度依舊是有增無減。中國鋼廠日粗鋼產量始終維持在 200 萬噸以上高位，並多次刷新

歷史新高，4月上旬粗鋼日產量再次達到創下歷史新紀錄的212.4萬噸。

#### (六) 今年新船交船量達最高峰，明年遽降，但累積供給依然大需求

據倫敦 Clarksons 統計，今年第二季全球計畫交付散裝貨船 149 艘，12.39 百萬載重噸。其中，10 萬載重噸以上運力計畫交付 5.15 百萬載重噸，占全部計畫交付運力的 42%；6-10 萬載重噸運力計畫交付 4.43 百萬載重噸，占全部計畫交付運力的 36%。大型船舶仍將是第二季交付主流，這將限制大型船舶運價上漲空間。值得注意的是，2014 年全球散貨船新下水數量將可望跌至近 10 年新低，有助於改善供需結構，為散運業低迷已久的景氣帶來一線曙光。2013 年全球散裝海運業將新增超過 1000 艘新船，比 2012 年的 900 餘艘更多，雖然今年全球經濟成長率可望較去年提昇，不過帶來的需求成長則恐被新船下水的壓力全數吃光。2013 年仍將是散運業景氣相當險峻的年頭，預期 2014 年全球散貨船新增下水量將巨幅縮減至 200 艘左右，將創近 10 年來新增船舶數量的最低紀錄，只要歐美經濟情勢穩定、中國持續推動基礎建設，散運業供需成長率的缺口將有效縮小，整體景氣亦可望進入打底階段，迎向回暖曙光。

## 二、波羅的海運費指數

圖 1 說明綜合運費指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬極限型船指數(BPI)、超輕便型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。今年第一季末中國鋼材庫存仍居高位，消耗庫存仍需一段時間，中國政府控制房地產過熱某程度上抑制了需求。巴西礦砂出口變化不大，加上其自有船隊運力加大，現貨市場礦砂海運量需求船運減少，儘管智利、秘魯鐵礦砂船運增加，但量相對較少，對航市起不了作用。澳洲短程運輸需求增加，但巴西遠距離運輸需求減少，加上海岬型船運力供給續增，第二季仍有較多運力交付，因此第二季海岬型船運輸市場仍面臨較大壓力。隨著氣溫的逐漸轉熱，電煤需求熱度將冷卻；主要港口、電廠、煤礦煤炭總體庫存仍處於較高水準，市場去庫存化壓力大；提倡節能減排，中國政府將加大對火力發電、鋼鐵等行業新增產能的審批標準，將影響煤炭耗用量。5—9 月是印度傳統季風季，季風季前印度加快煤炭進口步伐；第二季是南美穀物出口高峰，將拉動對巴拿馬型船運力需求。巴拿馬型船市場行情在第一季連翻上漲，進入第二季仍處於高位，預計第二季上漲空間有限。隨著印尼和菲律賓兩季結束，鎳礦船運活動將逐步啟動。明年印尼將禁止原礦出口，預計中國鎳礦進口步伐有望加快。另外，南美糧食船運也對超輕便型船以下市場形成一定支撐，上漲可能性較大。大型船舶新船第二季交付數量依然可觀，這將限制大型船舶運價上漲空間。綜上所述，隨著季節性因素的逐漸消除，第二季國際散裝船市場需求總體比第一季佳，但市場運力供給龐大，運輸需求增幅有限，因此第二季國際散裝船市場運價回升空間有限，消耗過剩運力仍將是今年主要課題。今年以來，航市整體表現依然呈現谷底盤旋，其中海岬型船市場依然被過剩運力所困住，以及中國無力持續擴大礦砂大幅進口的加持，導致海岬型船市場持續欲振乏力，運費幾乎躺在谷底陷入困境，相對地其他小型船市場表現儘管沒有強勢驚天漲，但有持續穩定緩步走高應值得讚賞，其中以巴拿馬型船市場成為這波最令人矚目閃亮明星，從 2 月上旬歷經一波強力漲勢，持續至 3 月下旬才停止漲勢而回檔小幅整理，僅短暫半個月休息後，4 月中旬再度回復漲勢軌道上，至 4 月下旬再度拉回。由於中國需求放緩，以及澳洲西部的惡劣天氣和哥倫比亞煤炭供應出現問題，海岬型船成交清淡，航行率偏

低，加之海岬型船供應過剩，導致今年來海岬型船市場水準為 2012 年第 3 季以來最低，雖曾在 3 月出現弱勢反彈走勢，3 月下旬無力支撐再度回檔，4 月還是呈現谷底狹幅振盪，跌多漲少格局，顯示海岬型船市場還是擺脫不了運力供給過剩的壓力鍋，所有型船中最大型船租金水準敬陪末座，今年恐難仍脫離谷底大幅翻揚機會。受南美穀物季帶動的強勁需求支撐，以及印尼礦砂、鋁土礦、鎳礦和煤炭等出口商品的需求增加，巴拿馬型船運費獲支持。帶動 BPI 連續緩步走揚，同步拉升 BDI 緩慢走高，促使 BDI 自 2 月下旬以來呈現上揚走勢，至 3 月下旬最高來到 935 點，隨後巴拿馬型船市場止漲拉回，波及 BDI 也同步回檔，4 月中旬巴拿馬型船市場又回復上漲路上，BDI 再度止跌回升，至 4 月下旬海岬型船市場一度出現跌深小幅反彈，但其他型船市場呈現漲多拉回，海岬型船市場反彈力道無力拉拔 BDI 而反轉下修，5 月上旬回檔至 889 點。受巴拿馬市場強勁反彈的牽引、亞洲煤炭需求的支撐，以及東南亞雨季進入尾聲，菲律賓、印尼鎳礦海運貨載開始增多，輕便型船海運市場也開始回暖，其平均日租金從不到 7000 美元，反彈超過 1000 美元，而美灣地區運穀物船租金甚至已超過 2 萬美元；而由於運力過度集中，太平洋地區其日租金仍維持在 5000 美元以下，最低曾下探到 3600 美元左右，為歷史最低水準。作為全球吸納散裝船運力最大的中國，第一季需求不盡人意。首先看與海岬型船相關的礦砂，第 1 季中國累計進口 1.8648 億噸，與去年同期基本持平，沒有任何增長。其主要原因除供應國惡劣天氣，減少出貨外，中國和歐洲需求下滑也是主要原因之一。再看與巴拿馬型船、輕便型船相關的煤炭，自去年 12 月進口創記錄 35.11 百萬噸，隨後大幅度下滑，2 月降至 23.3 百萬噸，下降了 3 成多，中國煤炭進口量持續下滑，致太平洋區域輕便型船運價重創。第 1 季唯一的亮點是大西洋、南美穀物進入收穫期，巴拿馬型船出現緊張，運價快速回升，並吸引眾多太平洋船舶前往，但由於運力陸續集聚，第 1 季末大西洋行情開始見頂後回落，巴拿馬型船市場反彈行情也暫告一段落。儘管第 1 季市場非常低迷，但新增運力仍在繼續投入，據資料顯示，截止 3 月底，全球散裝船運力規模已達到 6.9 億噸載重噸，較去年底淨增 13.53 百萬載重噸，下一季全球將突破 7 億載重噸船隊規模，令海運市場承擔更大的壓力。當前全球經濟復甦緩慢，包括中國在內的新興經濟體對大宗商品需求逐步降溫，美元上升，國際大宗商品價格持續下跌，貿易商出手更加謹慎，再加上龐大的過剩運力難以消化，海運市場仍將持續低迷。巴拿馬型船市場運價領漲但仍難改變國際散裝船市場低迷的格局。受運力供需矛盾嚴重失調影響，BDI 自去年跌破千點以來，持續低位振盪，即使出現反彈，由於持續時間短、幅度低，也難以提振市場信心。第 1 季各型船運價有漲有跌，海岬型船表現最差。由於中國需求放緩以及澳洲西部的惡劣天氣和哥倫比亞煤炭供應出現問題，海岬型船成交清淡，運力利用率偏低，第 1 季行情遠低於其他小型船，其市場低迷程度可想而知。受巴拿馬市場強勁反彈的傳導和亞洲煤炭需求的支撐，以及東南亞雨季進入尾聲，菲律賓、印尼鎳礦貨載開始增多，輕便型船市場開始回暖，BHSI 持續緩步走高，運力過剩集中在太平洋地區，致太平洋地區市場表現遠不如大西洋區。3 月下旬各型船市場漲勢熄火全面拉回，BDI 攀登至去年 12 月上旬來最高 935 點後反轉走跌，無緣突破千點重要關卡，4 月上旬買盤退潮，價格再度拉回整理，4 月下旬雖有海岬型船與輕便型船市場反彈，但巴拿馬型與超輕便型船市場走弱，拖累 BDI 轉弱走跌，至 5 月上旬仍無力反轉止跌回升，暫時收低 889 點。BPI 4 月上旬拉回下挫，中旬前段 BPI 止跌回升至 1202 點最高後上漲力道消失而拉回，5 月上旬跌破千點關卡，迄 5 月上旬拉回至 995 點，跌勢將歇息將有機會再反彈回升。然而海岬型船市場在 4 月前後段均出現反彈，在與較小型船市場行情比較效應下，暫時脫離長期尚在谷底翻身，惟反

彈力道薄弱，BCI 4 月上旬下挫至 1209 點後止跌回升，4 月中旬反彈回到 1265 點後中止反彈而拉回，下旬再度回復上漲氣勢，維持近半個月較明顯上漲力道，反彈持續至 5 月上旬攀登 2 月中來新高 1408 點後反彈結束而回檔，迄 5 月上旬拉回至 1398 點。超輕便型船與巴拿馬型船較類似，南美穀物出口暢旺與中國大舉從印尼進口鎳礦與馬來西亞買盤湧現，讓市場脫離疲弱不振的困境，BSI 3 月下旬自高檔 981 點反轉回檔後，一路跌多漲少，至 4 月底跌破 900 點，5 月上旬續拉回，迄 5 月上旬收低 869 點。BHSI 4 月上旬回檔至 520 點落底後反彈，幾乎一路反彈上漲，迄 5 月上旬反彈至 551 點，攀抵今年來最高點。

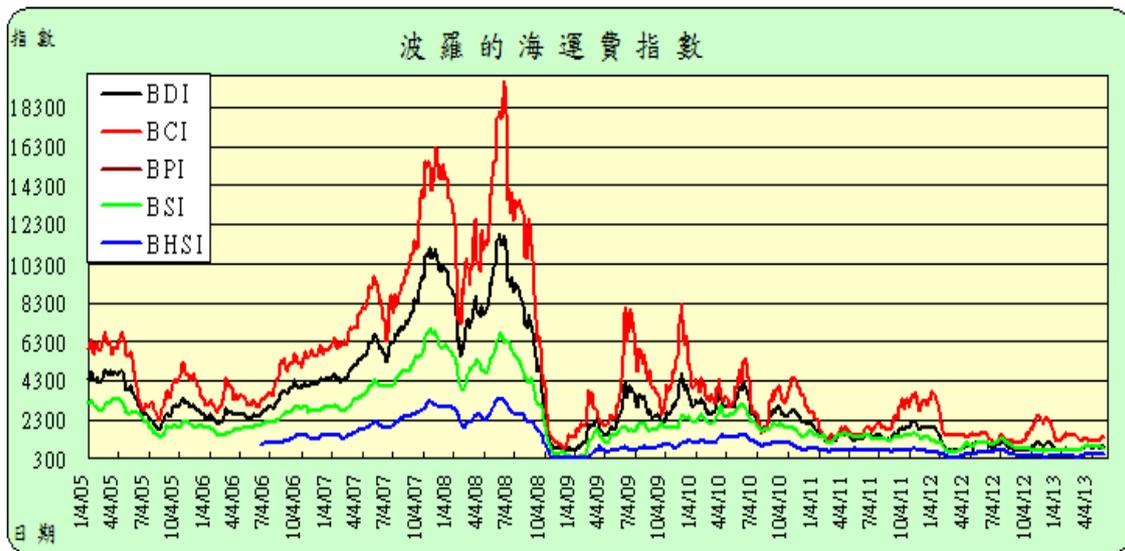


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

### 三、海岬型船市場行情

圖 2 說明海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。由於歐美鋼廠產量下降，中國鋼廠飽受鋼材庫存量偏高去化緩慢，礦砂價格居高位，鋼廠與貿易商無意願加大進口礦砂力道，致海岬型船市場運力需求力道敵不過供給壓力，導致海岬型船陷於苦戰，眼看其它型船市場露出笑臉，獨自憔悴的鬱悶心情。海岬型船市場壓力巨大，第 1 季末中國鋼材庫存居高不下，消耗庫存仍需一段時間，政府控制房地產過熱某程度上抑制了需求。按往年第 2 季情況，澳洲將趁 6 月底年度前加快出口步伐，巴西礦砂出口變化不大，加上其自有船隊運力大，現貨市場船運需求少，儘管智利、秘魯礦砂船運會增加，但量相對較少。短程運輸需求增加，但遠距離運輸需求減少，加上海岬型船運力過剩嚴重，第 2 季仍有較多運力交付，因此第 2 季海岬型船市場仍面臨較大壓力。海岬型船市場運費的消長幾乎要看中國臉色，中國第 1 季進口散裝海運貨載熱度燒退，無力再扮演消化增加運力的大胃王，胃口已飽和，無奈新增運力還是大量釋放，尤其海岬型船為最嚴重，海岬型船市場租金幾乎躺在低位小幅來回波動。4 月上中旬澳洲三大礦商在租船市場表現活躍，市場成交有所增加，儘管運輸需求有所增加，但成交價格卻仍不理想，未有明顯改善。巴西方面，現貨船運市場仍鮮見巴西礦商拿船，巴西至中國航線租金持續下滑。據悉巴西礦商 Vale 所屬 40 萬載重噸途經菲律賓蘇比克灣減載後，成功第靠泊連雲港，這是中國從 2012

年初禁止該型船舶停靠中國港口後，首次進港完成作業，未來需觀察是否能順利地逐步開放，若此，將對低迷的海岬型船市場再度造成莫大的壓力，因為該船舶的航線是影響海岬型船市場最關鍵的巴西-中國長程運務。將對低迷的海岬型船市場再添壓力，將削減對海岬型船運力需求。市場雖有南非煤炭船運活動，但受大船運輸市場整體低迷影響，海岬型船煤炭運輸運費無力調升，仍持續盤跌。5 月中國、日本黃金週船運需求受假期影響出現放緩，惟海岬型船市場運價因巴西礦商現身現貨租船市場而止跌回升，澳洲礦商兩大礦商於季節性颶風結果後 BHP 和 RIO TINTO 恢復繼續在市場租船，以及澳洲東岸及南非 Richards Bay 的煤炭租船活動較為活躍，煤炭海運貨載不斷湧現，增添太平洋區航線上漲動力，激勵太平洋區航線租金穩定走高，4 月下旬後海岬型船各航線租金出現有感一路反彈，尤其太平洋區航線漲幅較大。大西洋區市場因巴西 Vale 在現貨租船市場較之前活躍，成交增多，提振市場情緒，大西洋區航線租金小幅反彈。海岬型船各航線租金在 4 月表現還算差強人意，僅中下旬出現拉回外，大多呈現上漲格局，氣勢稍嫌薄弱，4 月平均租金緩步走高，5 月初告別長期落在 5 千美元之下，終止站上 5 千美元，迄 5 月上旬反彈來到 6,299 美元，惟漲勢又告熄火，暫時無力上攻。大西洋區航線租金在 3 月下旬反轉下跌後，至 4 月上旬挫低至 4,464 美元後止跌小反彈數至 4,620 美元，曾一度拉回至 4,212 美元，下旬止跌回升，5 月初攻占 5 千美元，迄 5 月上旬上漲來到 5,760 美元高位後又失去動力，將出現拉回休息伺機再衝。大西洋返回遠東航線租金在 3 月上中旬止跌回升，最高曾拉升至 20,517 美元後再度回軟，4 月上旬落底 19,605 美元後觸底反彈，4 月中下旬曾一度拉回，隨後再度攻堅，5 月初站上 2 萬美元，迄 5 月上旬反彈來到 20,605 美元後上漲動力消失而拉回。太平洋往返航線租金 4 月上旬落底至 4,854 美元後止跌回升，雖中下旬曾一度拉回，下旬後又強力反彈，過 5 月反彈增強，5 月上旬來到 8,488 美元，隨後漲勢中止而拉回。太平洋返回歐陸航線租金 4 月上旬觸低至負 11,968 美元後止跌回升，4 月中下旬中止反彈而回檔，至下旬又回神反彈，迄 5 月上旬上漲縮小負租金來到 9,595 美元。

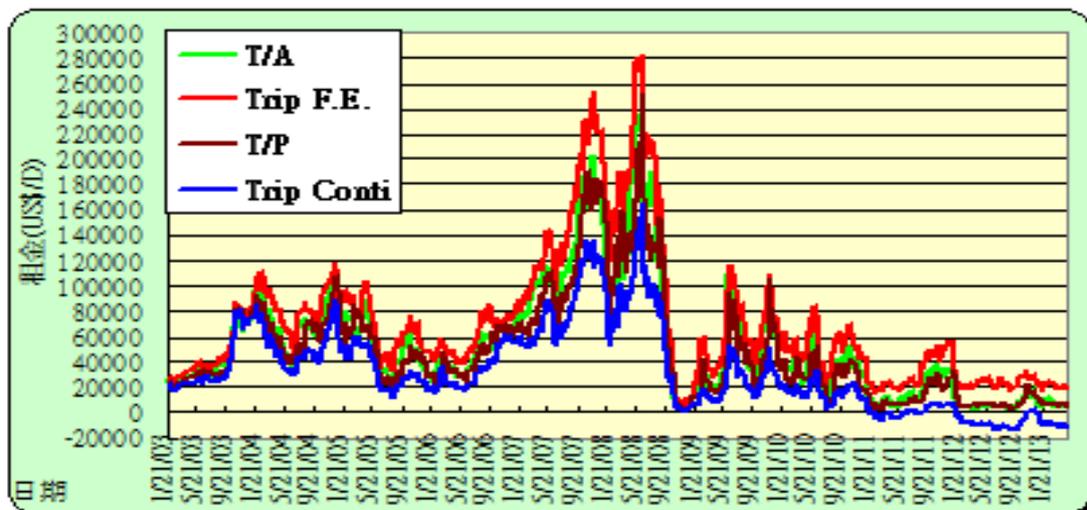


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

#### 四、巴拿馬型船市場行情

圖 3 說明巴拿馬型船運價指數 4 條租金航線行情變動趨勢。3 月底前巴拿馬型船市場表現相對耀眼，主要受惠於南美穀物出口旺盛，以及亞洲煤炭海運貨載持續湧現等利多加持。除 4 月中下旬曾一度出現小幅反彈外，4 月巴拿馬型市場表現相當疲弱，過 5 月後依然呈現下跌走勢，所幸跌勢縮小。今年中國穩增長政策繼續發揮作用，投資仍然是拉動經濟增長的重要動力。在中國積極穩妥推進城鎮化政策引導下，房地產投資有望出現改善，工業生產逐步回升，工業用電負荷將有所提高。隨著重大工程項目恢復開工，鋼材和建材的需求將有所增長，煤炭進口需求持續爆增。今年全國將新增發電裝機 8500 萬千瓦，其中火電機組新增 4000 萬千瓦，電力用煤需求繼續放大，帶動煤炭需求保持一定增長。由於中國經濟復甦緩慢，全社會用電量增長大幅放緩，再加上氣候逐漸轉熱，煤炭運輸市場將進入傳統淡季，下游部分電廠前期儲煤較為充分，因此採購並不積極。船多貨少，運價上漲乏力，使得運價持續下滑。受到「禽流感」影響，使得中國終端需求穀物減弱，北方庫存堆積現象加重，壓港現象較為嚴重，貿易商不敢輕易要貨，運價下跌。3~4 月南美穀物運輸需求持續湧入及中國電廠近期大量進口澳洲與印尼的煤炭，催化巴拿馬型船的運力需求，有助於進一步推高巴拿馬型船租金行情。巴拿馬型船大西洋航線租金在 4 月下旬成功推升站上 1 萬美元關卡，成功挑戰新高價位。4 月上旬由遠東區域前往南美載運穀物的巴拿馬型船數量較 3 月底增加了 1 倍，大幅度吸納了市場上的多餘運能，在此同時中國再次強化對澳洲、印尼的發電用煤進口量，也有助於太平洋航線市場的供需穩定，後續有機會見到租金的進一步走高。5 月黃金週假期，亞洲貿易商休假影響，成交較為緩慢，市場顯得非常脆弱，巴拿馬型船市場運價延續下滑態勢繼續拉回。市場仍不斷有運力空放南美，南美船運需求開始疲軟，5 月交易冷淡，市場船多貨少局面凸顯，大西洋區航線租金失去支撐而回檔。太平洋區市場雖有印尼煤炭船運繼續吸收市場運力，但受糧食船運支撐減弱影響，太平洋區航線租金行情受到一定的負面影響。隨著氣候的逐漸回暖，中國電煤需求將會下降，主要港口、電廠、煤礦煤炭總體庫存仍處於較高水準，市場去庫存化壓力大，另提倡節能減排，政府加大對火電、鋼鐵等行業新增產能的審批標準，5-9 月是印度傳統季風季節，季風季節前印度將加快煤炭進口步伐，第 2 季是南美糧食船運高峰，南美糧食豐產將拉動對巴拿馬型船需求。目前巴拿馬型船租金處於較高位置，預計第 2 季運價上漲空間有限。隨著季節性因素的逐漸消除，第 2 季國際散裝船市場需求總體比第一季好，但市場運力嚴重過剩依然存，運輸需求增幅有限，因此第 2 季國際散裝船市場運價回升空間有限，拆解過剩運力仍將是今年散裝船市場最迫切的課題。巴拿馬型船各航線租金行情 4 月中旬曾止跌翻揚外，4 月巴拿馬型船各航線租金表現相對疲弱，紛紛拉回修正，4 月上旬曾修正至 8,620 美元後止跌回升，4 月中旬小反彈上揚至 9,603 美元後再度回檔，連續跌破 9 及 8 千美元整數關卡，迄 5 月上旬下跌至 7,943 美元。太平洋區航線市場 3 月下旬攀抵 10,367 美元高位，隨後運力需求退潮而回檔，4 月初失守 1 萬美元關卡，4 月上旬回挫至 9,297 美元後止跌反彈，4 月中旬反彈至 9,708 美元價位後拉回整理，持續下跌貫穿 5 月上旬，迄 5 月上旬下跌至 7,669 美元。大西洋區租金航線 3 月下旬攀抵 9,675 美元價位，隨後南美穀物出口旺季進入尾聲，運力需求減弱而拉回，4 月上旬回挫至 8,461 美元後再度反彈，4 月中下旬強力反彈衝上 1 萬美元關卡，最高攀抵 10,414 美元觸頂拉回，旋即 1 萬美元再度淪陷，迄 5 月上旬整理下修至 8,542 美元。大西洋返回遠東租金航線 3 月下旬攀抵 18,023 美元價位後運力需求減弱，租金行情反轉拉回，4 月上旬下修回到 16,203 美元後止跌反彈，4 月下

旬反彈至 17,691 美元價位再度壓回，迄 5 月上旬整理下修至 15,225 美元。遠東返回歐陸租金航線 3 月上旬突破轉成正租金，4 月初攀抵 685 美元後漲勢中止反轉下跌，4 月上旬拉回下修至 470 美元後止跌回升，4 月下旬反彈至 603 美元價位後中止反彈拉回，迄 5 月上旬整理下修至 334 美元。

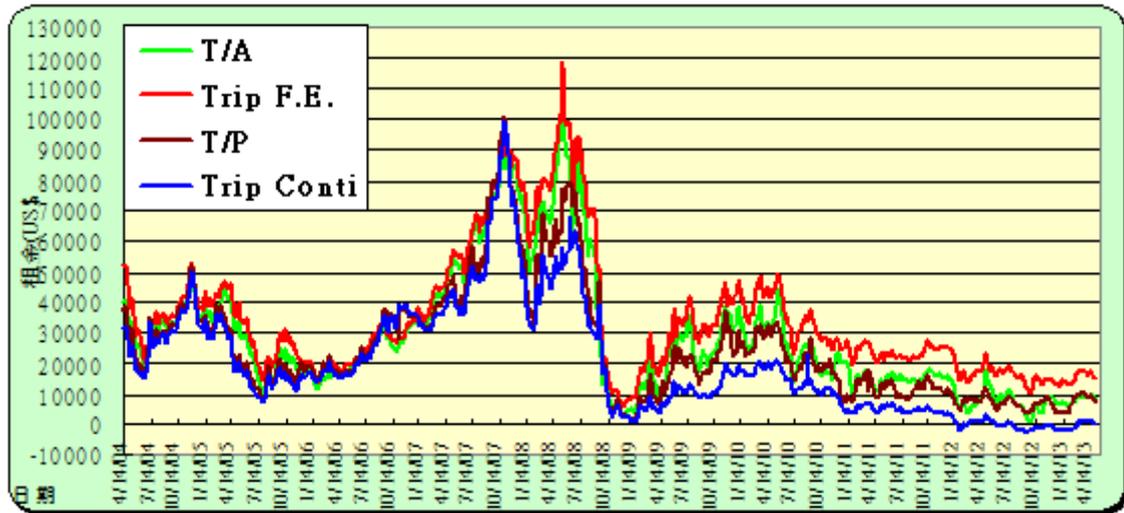


圖 3 巴拿馬極大型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 五、超輕便極大型船市場行情

圖 4 說明超輕便極大型船運價指數組成中 4 條租金航線行情變動趨勢。超輕便型船市場在 3 月底之前表現非常亮麗，可是 4 月後表現卻豬羊變色，表現疲弱不振，除大西洋區航線表現尚差強人意外。太平洋區航線則中國、印度需求進口煤炭速度減緩，煤炭貿易交易緩慢，以及鎳礦貿易市場，中國鎳礦港口庫存高居不下，貿易商採購意願不強，致超輕便型船租金行情持續走低。5 月因勞動節假期煤炭貿易成交較為緩慢，增添超靈便型船市場行情下跌壓力。隨著印尼和菲律賓雨季結束，鎳礦船運活動將逐步啟動，相信 5 月後超輕便型船市場有機會轉好。明年印尼將禁止原礦出口，預計中國鎳礦進口步伐有望加快。另外，南美糧食船運也對輕便型船市場形成一定支撐。3 月底前因印尼至印度煤炭船運以及印尼和菲律賓出口至中國鎳礦船運交易非常熱絡，提供市場支撐力量，帶動太平洋地區相關航線租金繼續上漲。惟 3 月下旬後出現漲多回檔整理，同樣大西洋區南美穀物出口開始消退，大西洋區市場失去支撐而呈現偏弱格局，出現跌多漲少。整體而言，超輕便型船市場大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，4 月大西洋區返回遠東航線租金表現亮麗，推動平均租金 3 月下旬突破 1 萬美元關卡，最高攀登至 10,383 美元高位後，因各航線租金無力上攻而拉回，隨即 1 萬美元又告失守，4 月中下旬因大西洋區市場出現紅盤漲勢，帶動平均租金維持上漲格局，可惜氣勢不足無緣再攻 1 萬美元，至 4 月下旬各航線全面下跌，拖垮平均租金反轉走低，迄 5 月上旬收低來到 9,141 美元。大西洋區航線租金 3 月下旬攀抵新高 12,875 美元價位後，漲多拉回，一路下挫至 4 月中下旬，抵達 10,873 美元價位，始終保持在 1 萬美元水準，雖下旬曾試圖止跌回升，僅反彈數日後再度回軟下跌，迄 5 月上旬拉回下修至 10,934 美元。大西洋區回遠東租金航線 3 月底衝抵 14,222 美元最高價位，隨後市場運力需求追價意願不高而拉回，4 月上旬收低在 14,019 美元價位

後再度反彈，4 月下旬反彈至 14,250 美元後漲勢中止拉回，迄 5 月上旬拉回下修至 13,993 美元。太平洋區航線租金 3 月下旬攀抵 9,308 美元後無力上攻而拉回，4 月幾乎無煞車直直下挫，過 5 月後跌勢依舊，迄 5 月上旬收低來到 7,260 美元。遠東回歐陸租金航線 3 月下旬攀抵 5,264 美元後反轉拉回，除 4 月中旬出現數日止跌回升外，4 月幾乎毫無表現一路回跌走低，迄 5 月上旬拉回下修至 4,375 美元。

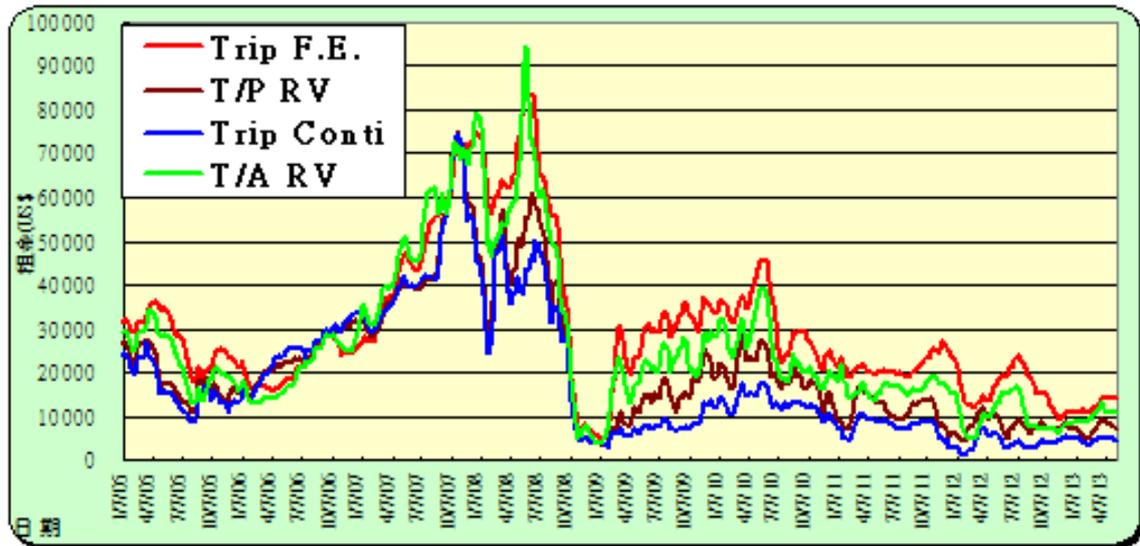


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 六、輕便型船市場行情

圖 5 說明輕便型船運價指數組成中選定最具代表性租金航線變動趨勢。輕便型船市場表現遠優於海岬型船，若以投資報酬率論，應算所有各型船中投資報酬最高。今年第一季以來迄第二季 5 月大西洋市場供需保持穩定平衡，南美與美國海灣地區仍有部分穀物、石油焦煤和煤炭等貨載出現，激勵大西洋航線船運交易持續活落，租金水準漲勢持續。事實上，太平洋區市場小型貨載也不少，可惜太平洋區市場累積過多供給運力，抑制太平洋區相關航線表現，迫使太平洋區相關航線租金持續拉回下修。4 月輕便型船市場在大西洋區相關航線租金除在上旬時遇阻拉回外，承接 3 月的漲勢，一路驚驚漲，接連成功地攻佔 8 千美元，9 千美元，甚至 5 月上旬站上 1 萬美元關卡，迄 5 月上旬上漲來到 10,029 美元。反觀，太平洋區市場相關航線自 3 月下旬中止漲勢反轉下跌以來，卻跌跌不休，從 3 月下旬攀抵 7,422 美元最高價位後，如溜滑梯地直直下墜，4 月上旬失守 7 千美元，至 5 月上旬下探至 6,220 美元後才出現止跌回升。輕便型船市場平均租金受惠於大西洋區市場驚驚漲的加持，4 月中旬也一路扶搖直上，4 月下旬攻佔 8 千美元，至 5 月增加太平洋區相關航線租金止跌反彈的加持，增添平均租金上漲柴火，迄 5 月上旬平均租金攀抵波段新高 8,172 美元價位。



圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 七、市場展望

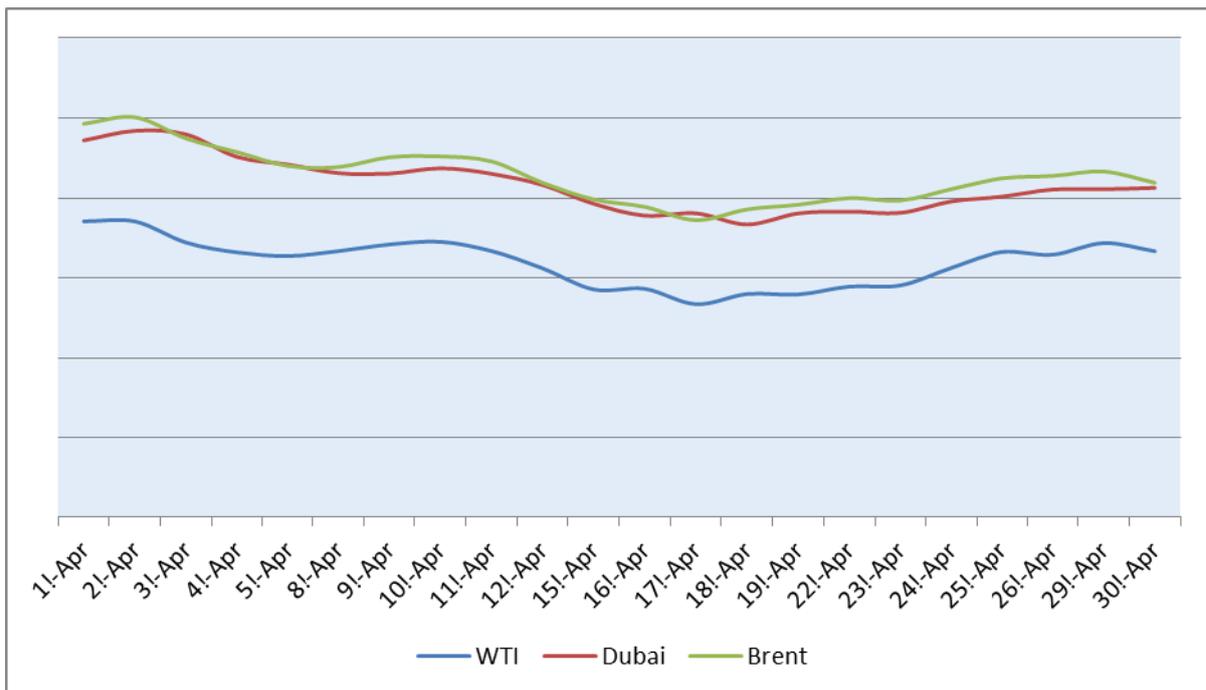
- (一)各國無所不用其極祭出寬鬆貨幣政策，尤其貨幣競貶、印鈔票等手段來增強市場競爭力，日圓竟然對美元貶破100日圓，甚至可能貶至120日圓，南韓反制讓韓元開始大貶，台灣出口業者呼籲當局必須引導新台幣貶至32美元，由日本與美國所祭出寬鬆貨幣政策僅圖自己利益，但卻傷害其他國家利益，無助於解決全球經濟疲弱困境，長期招致物價高漲通膨危機，近日巴西物價飛漲受害至深。歐洲核心經濟體都面臨陷入衰退的威脅，美國經濟復甦腳步緩慢，中國經濟與工業生產陷入疲弱困境。顯然全球經貿形勢依然嚴峻，可能導致散裝貨載運力需求繼續呈低增長態勢。
- (二)國際航市表現榮枯幾乎繫乎於中國進口大宗原物料表現與進程，今年以來，中國飽受內優外患，經濟表現每下愈沉，中國經濟形勢不樂觀，3月份進出口增速較上月有所降低，中國經貿活動陷入困境，無法締造驚人海運貨載增長，運力需求去化遲緩，新船交付累積延續攀登高量，供需失衡在2014年前無法解決，更凸顯船運市場無力突圍。散裝船市場在2014年前回復有感上漲機會不大，認為海岬型船和巴拿馬型船的運力過剩仍依然困擾著2013年，兩型船市場距離復甦仍然遙遠。雖然航運市場前景不容樂觀，但航運市況最壞時機已過，再度惡化下滑機會不大，走出低谷邁向復甦還需要一段時間，因此現狀有可能要持續一段時間。
- (三)依倫敦Clarksons預計今年全球散運需求成長率略高於5%，相對於新船持續下水帶來的壓力，運力供給年增幅度依舊在2位百分比上下徘徊，運力供給過剩格局未見明顯改善。值得注意的是，2014年全球散貨船新下水數量將可望跌至近10年新低，有助於改善供需結構，為散運業低迷已久的景氣帶來一線曙光。近期中國回補礦砂庫存需求出現大幅彈升，但海岬型船與巴拿馬型船等市場依然疲弱無力突圍脫困，主要就是受到市場上船滿為患所壓抑，航市需求運力還算健康正常。事實上，4月以來散裝船市況正陸續出現復甦的跡象，在中國重新啟動煤礦、礦砂的庫存回補工作，乃至穀物等季節性大宗原物料需求浮現，海運業界多正面看待今年度散裝航運景氣將逐步走強；只要新船供給量維持穩定，更有機會為2014年的散裝航運帶來強勁復甦榮景。

## 2013 年 4 月份國際油輪市場動態

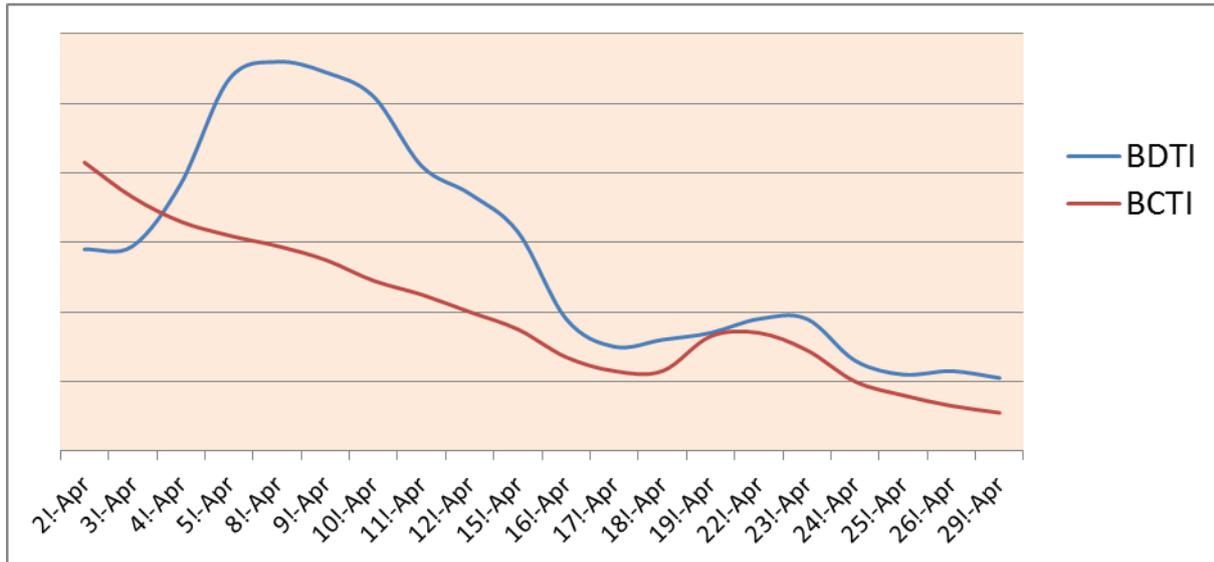
王廷元

### 1. 原油市場短評

在原油產量方面，美國能源資訊局於日前公佈了4月份石油輸出國組織的原油日產量2,990萬桶，與上個月相比增加10萬桶，但與去年同期減少了140萬桶，主要原因為沙烏地阿拉伯減產，加上伊朗遭受更嚴厲制裁原油日產量減少而減少產量。然而非經濟合作與發展組織國家的原油需求則持續領先其他國家，其中目前全球第二大原油消費國的中國於4月份的需求量增加至約1050萬桶/日。在油價方面，Morgan Stanley表示若全球景氣回溫速度加快，預估在今年夏季的油價有機會回升至每桶110~115美元，但其中較另人擔心的原因之一是中國是否能維持一定的增長需求及美國原油產量增加速度的影響。



4月份國際原油價格趨勢圖



	2013					
	BDTI			BCTI		
	Mar	Apr	% change	Mar	Apr	% change
Max	700.00	<b>712.00</b>	-1.69% ↓	729.00	<b>683.00</b>	6.73% ↑
Min	659.00	<b>621.00</b>	6.12% ↑	686.00	<b>611.00</b>	12.27% ↑
Average	627.26	<b>657.25</b>	-4.56% ↓	706.63	<b>639.80</b>	10.45% ↑

### 波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)

#### 2. 原油產品價格

##### 西德州原油 -

月初每桶價格90.090美元，至月底報價為每桶93.360美元；

2013年4月均價為每桶92.021美元，2012年3月均價為每桶103.360美元，比起去年同期下跌12.32%。

##### 杜拜原油 -

月初每桶107.210美元，月底收盤價格為每桶101.280美元；

2013年4月均價為每桶101.691美元，2012年3月均價為每桶117.500美元，比起去年同期下跌15.55%。

##### 北海布蘭特原油 -

月初每桶價格109.290美元，月底以每桶101.92美元作收；

2013年4月均價為每桶102.833，2012年3月均價為每桶120.270美元，比起去年同期下跌16.96%。

### 3. 油輪/油化輪買賣交易行情\*

超級油輪 – “Blue Jade” (2012年造，三十二萬載重噸)雙殼油輪約以七千四百萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Northern Spirit” (2009年造，十一萬三千載重噸)雙殼油輪約以三千萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Nordmark” (1998年造，十萬五千載重噸)雙殼油輪約以八百二十萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Maran Altair” (1997年造，九萬八千八百載重噸)雙殼油輪約以九百二十萬美元售出。

### 4. 油輪拆船市場交易行情\*

近期仍未有油輪拆解交易訊息

### 5. 原油油輪運費行情

#### 超級油輪市場 –

4月份的現貨市場成交數量較3月時又多了四筆來到121筆。運費仍因船噸供給過剩而無反彈跡像，所幸油價未再持續走高，而船東也因此能減少部分虧損。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費報WS34.0，相當於日租金7600美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS18.5，日租金為負4300美元；西非至美灣26萬噸級運費也與上個月相同報WS37.5，換算日租金為13700美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS36.0，日租金也僅有8400美元。

#### 蘇伊士型油輪市場 –

西非至美東 13 萬噸級運費 WS57.5，換算日租金得 14400 美元；地中海 13 萬噸級船運費報 WS65.0 上下，日租金約得 18000 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費由 WS65.0 下跌至 WS60.0，換算日租金得 14400 美元。

### 6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本7.5萬噸級仍維持在在WS92.5至WS99.0之間，4月底的運費報WS92.5，日租金約得17100美金；波灣至日本5.5萬噸級運費亦由4月底時報至WS110.0，日租金約得15300美元；新加坡至日本3萬噸級船運價由WS180.0大幅回跌至WS140，日金約得18200；3.5萬噸級西印度至日本，成交運費報WS115.0上下，日租金約11300美金。

\*油輪買賣、新船、拆船交易行情自市場成交清單中選出部分數據僅供讀者參考

## 2013 年 4 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	29-MAR (WS)	TCE (US\$/day)	26-APR(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	19.0	-13,901	18.0	-4,946
AG / JAPAN	VLCC	32.0	4,787	31.5	4,257
WAF / EAST	VLCC	34.5	10,532	34.0	5,443
WAF / USG	VLCC	37.5	16,242	37.5	13,934
WAF / USAC	SUEZMAX	62.5	15,311	57.5	14,078
MED / MED	SUEZMAX	70.0	24,393	67.5	20,274
UKC / USAC	AFRAMAX	105.0	23,182	92.5	19,002

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	29-MAR (WS)	TCE (US\$/day)	26-APR (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	105.0	20,436	92.5	17,396
AG / JAPAN	55,000	133.0	22,093	110.0	15,605
CARIBS / USAC	37,000	142.5	14,560	157.5	17,913
SINGAPORE / JAPAN	30,000	180.0	15,614	150.0	20,763
MED / USAC	30,000	162.5	24,478	142.5	11,651

## 油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	18,000	22,000
SUEZMAX	150-160k	15,230	17,000
AFRAMAX	95-105k	13,000	14,750
LR1	65-73k	15,000	15,500
MR	47-51k	14,000	14,750

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$80.0	\$55.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$42.0	\$30.0
LR1	65-73k	\$37.0	\$27.0
MR	47-51k	\$35.0	\$25.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年4月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$90.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$55.8	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$47.0	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$33.5	\$34.0	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網、克拉克森市場報告、經濟部能源局

