



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊
第 八十九期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER
ISSUE 89 2011 年 5 月 16 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

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 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

海運市場動態報導	1
國際運輸動態報導	1
國際散裝乾貨船市場行情分析	5
國際油輪市場動態	15

國際運輸動態報導

1. 貨櫃航商去年豐收 萬海亮眼

Alphaliner 估計，貨櫃輪航商在 2009 年總計虧損 150 億美元，幾乎全數貨櫃輪航商都虧損，但東方海外和萬海航運都是虧損額明顯偏低的公司，兩者去年營運收益率則達 15%，亦遠遠地高於同業。面對航運市場的波動，妥善經營尤為重要。

根據報告指出，在全球二十大貨櫃航商中，十九家公司合計營運收益為 114 億美元，回顧 2009 年同期則虧損 132 億美元。其餘包括地中海航運、漢堡南方、太平船務、阿拉伯聯合國家輪船、伊朗國航、德翔海運等六間公司，都未公開發布財務報告，該六家公司加上其他較小規模航商，去年營運收益約為 25 億美元。

去年，全球籠罩在景氣回溫氣氛下，貨櫃航商與貨主共體時艱，攜手度過金融海嘯陰影，同業間不搶市占率與惡性競爭，營運目標一致；加上以獲利為營運目的，分別實施減艙、減速等策略，因此多數業者終能嘗到豐碩成果。該報告提醒，去年好轉市況預估為短期性，因為營運收益在今年首季已經大幅下降，特別是亞歐航線，大部分貨櫃輪航商期內可能虧損，全年收益可能明顯低於去年。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 防海盜 船舶繞道成本高

海盜問題持續打擊全球航運界，除涉及人命傷亡及個別船東的利益，事實上，國際社會每日都為此付出相當成本。據美國反海盜研究組織 OceansBeyondPiracy 統計，船公司為海盜問題而安排船舶繞道的成本達 24 億至 30 億美元；而倫敦海事保險業界日前宣布將印度西岸海域列為「戰爭區域」，將有更多航次須付出較高的保費。

據美國反海盜研究組織 OceansBeyondPiracy 統計，船東和保險業界損失方面，索馬里海盜去年收取贖金高達 2.38 億美元，涉及海盜問題的額外保費每年約 4.6 億至 32 億美元，船公司為海盜問題而安排船舶繞道的成本達 24 億至 30 億美元，船東為船上保安設備開銷 3.63 億至 25 億美元。

海盜問題對於船公司來說屬於重要決策考量，當中包括多項細項，如保費、海員額外津貼、船舶繞道的額外燃料費用等。也就是說由於船舶繞道耗時較長，進而使海員薪資和燃料支出會增加等因素，卻不能停止在高危的水域航行。

日前，有船公司提出預測，估計公司今年涉及海盜問題的開支將增加一倍，至 2 億美元。即使海軍近年不斷打擊索馬里海盜，國際社會和航運業界正為該問題付出更

多成本，倫敦海事保險業界已宣布將印度西岸海域列為「戰爭區域」，將有更多航次須付出較高保費。

另，該組織估計，海軍在索馬里附近水域的行動開支每年需要 20 億美元，船舶繞道使蘇伊士運河通航量下跌，亦使埃及政府一年損失 6.42 億美元收入，都是國際社會在海盜問題損失的例子。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 鹿特丹規則加重承運人責任兩岸航運專家齊發聲

針對關係著航運公司權益的國際海運法規新趨勢「鹿特丹規則」，兩岸航運專家齊發聲，台灣海洋大學海運暨管理學院院長張志清於 4 月 18 日提出建言，未來我政府「海商法」修正不宜大幅提高運送人責任。

中華航運學會於交通部運輸研究所舉辦「鹿特丹規則與兩岸海商法研討會」專題演講，張志清同時也是主辦單位航運學會理事長的身份，他在會中就其演講主題「鹿特丹規則對海上貨物運送人責任之影響」，提出以上建議。

張志清指出，目前台灣雖然面臨產業外移，但國人所經營之貨櫃船隊（含權宜籍船）的運能位居全球第四（僅次於德日及丹麥），而散裝船隊亦居世界第七，而我國出口之定期船運貨物亦較進口多，出口貨之求償地大都在目的地之受貨人，此等貨損索賠往往不屬我國法院管轄及依我國法律求償，基於我國多居船東國地位考量，未來海商法修正仍不宜大幅提高運送人責任。

本次研討另一位主講人，也就是被譽為中國大陸海商法權威的大連海事大學教授暨前校長司玉琢教授來台主講「鹿特丹規則之國際發展情勢」，他談到「鹿特丹規則」對承運人的影響包括責任基礎改變、責任限額提高，與現行海牙規則比較，承運人責任加重許多。對於貨方則加重舉證責任，FOB 條件下賣方權利保護要求嚴格，且批量合約對中小貨主不利。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. WTSA 建議洽談合約費率時使用合約清單

泛太平洋西向穩定協會(WTSA)建議，與貨主洽談合約費率時使用合約清單，以增加簽約的效率，並降低發生爭執的清況。運協會員航商感謝 WTSA 貨主諮詢委員會(WTSA Shipper Advisory Board)所提供的合約清單，該委員會由船貨雙方歷經二年以上的非正式洽談後於去年 9 月成立的平台，新的合約清單回應 2009-2010 年經濟不景氣時面臨的困難，如訂位、艙容及設備及其他的問題。運協會員航商與託運人就七大議題作原則性的規範，運量的承諾，運費的穩定性及可預期性：附加費(Surcharge)：燃料附加費(fuel surcharge)，服務，追索權(recourse)，及其他事項如合約期限及滯延費(detention/demurrage)等。

航商與託運人洽談合約的具體因素簡述如下，具體承諾的貨量，對不同季節性的貨物在不同季節航段出貨時預留設備及艙位，合約費率構成之要素及生效日期，對燃料附加費更明確的定義，是否需明訂金額或航商運價表的規定，及按公式的浮動費率收取，當導入新的附加費時，需說明如何計算此新的附加費，更具體合約的承諾

工，將作指標就履行合約的程度明訂獎懲條款。

運協管理主任康納德表示，合約清單不可能一次涵蓋簽約時所觸及的問題，該清單是船貨雙方於洽淡長約時提供的建議，合約清單僅提供長約談判時會碰觸的共同點可加速、簡化及減少簽約的流程。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 國際散裝船運市場利空不斷運價走跌

四月份上半月國際散裝船運市場利空不斷，運價指數一路走跌，波羅的海綜合運價指數(BDI)係由上(三)月底超過一千五百點行情，4月15日已低於一千三百點。市場報告指出，多重利空因素主導，BDI指數持續下滑，主要原因包括了燃油價格進一步攀升，船東利潤壓縮，其次是亞太地區煤炭供應吃緊，國際煤價居高不下，煤炭貿易量減少，再一方面鐵礦石價格也上新臺階，需求進一步受制。上週末BDI跌勢稍有放緩，十五日指數降至1296點，其中巴拿馬指數(BPI)由上月底兩千點一路滑落至1514點，而海岬型指數(BCI)上週末雖以1564稍高於BPI，但亦呈走滑趨勢。

據分析，BPI指數跌至三個月以來最低點，隨著巴拿馬船新增運能不斷交付，市場總體成交情況不太理想，巴拿馬型船運輸市場受利空因素影響連續下滑，海岬型船市場兩大洋走勢各異，其中太平洋市場表現優於大西洋區域，大西洋市場運價加速下跌，但太平洋市場有觸底回升跡象。海岬型船運價指數因貨盤支撐連番下挫，一方面中國大陸推出建設一千萬套保障房政策及日本災後重建對乾散貨市場催生的需求短期內難以顯現，另一方面印度上調鐵礦石出口稅，印礦價格節節攀升，復以中國大陸進口印度礦港口庫存增加，礦商對印礦採購積極性受打壓，出口量有所縮減，與此同時燃油價格又攀新高，船東利潤進一步受侵蝕。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 全球貨櫃船隊總運能增至1527.49萬TEU

船噸暴增一向是船公司實施運價調漲最大的阻力，據ALPHALINER統計至昨5月3日全球30大貨櫃船公司運能顯示，排名全球20大貨櫃船公司今年以來新增運能超過50萬TEU，船隊規模在40萬TEU以上家數由今年初的11家增至13家。

統計指出，截至5月3日全球貨櫃船隊總運能已由日前首破1500萬TEU遞增至1527.49萬TEU，其中前兩大貨櫃船公司麥司克集團(APM-MAERSK)與地中海航運(MSC)今年新增運能均超過10萬TEU，船隊規模分別達到225.63萬TEU與196.71萬TEU，運能增幅分別達到5.14%與5.57%。

目前船隊規模超過50萬TEU的船公司已達9家，較今年初增加了一家，新進榜的是韓進海運，40萬TEU以上者則由年初的11家增至13家，新增的兩家分別是東方海外與日本郵船，至於30萬TEU以上者則由17家增達18家，亦即排名18的現代商船。基本上，全球20大貨櫃船公司運能均已超過20萬TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 全球貨櫃船閒置運能比率降至低於1%

貨櫃船運市場開始步入旺季，船公司全力部署搶攻市場，全球貨櫃船閒置運能比率已降至低於 1%。

據 AXS-Alphaliner 最新報告指出，全球閒置貨櫃船數量已跌至金融海嘯爆發以來的低標，截至上(四)月底，全球閒置貨櫃船運能降至 71 艘、13.4 萬 TEU，閒置船比率只有 0.9%。由於閒置貨櫃船數量關係著航運市場經營環境，閒置比率直接反映船公司對貨櫃船的實際需求。自金融海嘯爆發後，船公司運費收入與承運貨量雙雙下滑，大量貨櫃船變得無用武之地而被迫閒置。閒置貨櫃船量自 2008 年 8 月開始急升，直至去 2010 年 1 月達到高峰，當時的閒置船比率超過 10%。

截至上月底的全球閒置貨櫃船比率低於 1%，非僅及去年初高點時期的十分之一，同時已遽降至金融海嘯爆發以來的最低點。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 高雄、欽州港 簽合作意向書

已經獲北京中央列為中國沿海第 6 個保稅區、第 5 個整車進口口岸與國家級經濟開發區的廣西欽州港，該市市長蕭鶯子與港口管理局局長劉秉濤於 4 月 28 日率團出席在台北王朝大酒店召開的台欽港航物流合作研討會，會上高雄港與欽州港簽署合作意向書，我方華岡船務與對岸桂欽航運也宣布將在 7 月份開闢高雄-欽州全貨櫃定期航線。

欽州港是水深 18 到 25 米的天然良港，國父孫中山在「建國方略」裏，就把欽州港規劃為「南方第二大港」。近年來，欽州港透過臨港工業開發和港區保稅功能的拓展，已成為以能源、原材料等大宗物資和貨櫃運輸為主之地區性重要港口，欽州也被認為是廣西北部灣經濟區 最具發展潛力的區域。

蕭鶯子指出，中石化去年第 1 個 1 千萬噸煉油廠已經在欽州投產，台灣的金橋電子、寶成鞋業、印尼的金光紙業、韓國的斗山機械都已在當地設廠，台灣欽洲農民創業園區也已有不少台商進駐，台灣遊艇業 也在當地投資，ECFA 更將進一步擴大兩地開放與合作。

【資料來源：工商時報】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一)各國緊縮措施出籠，全球經濟成長減緩

隨著中國推動經濟復甦的宏觀經濟措施，如大規模經濟刺激計畫結束，全球正面臨嚴厲通貨膨脹、通貨緊縮和經濟過熱，各國紛紛祭出緊縮策措施，全球經濟復甦正在失去動力。據國際貨幣基金組織（IMF）預測，今年發達經濟體的增長速度將從去年的 2.7% 下滑至 2.2%。同時，新興和發展中國家的經濟增長率預計將從去年的 7.1% 降至今年的 6.4%。全球經濟成長減速，將衝擊大宗散裝乾貨載增長動能，預計今年散裝乾貨海運量總需求量將增長 6%，比去年的 9% 需求增長率有所放緩。

(二)全球重新評估核電發展必要性，煤炭火力發電仍為首選

日本地震後，迄今進口礦砂和煤炭顯著減少，加上受核電廠核輻射影響，災後重建工作比預期緩慢，拖累全球礦砂和煤炭運輸海運需求。惟有市場投資者認為，日本災後重建應會增加動力煤進口量來彌補核電損失，若日本用煤電彌補核電損失，每月動力煤進口量會增加 3 百萬噸，在核電廠遭到破壞後，日本將可能採購超過 6 百萬噸煤炭，則應可填滿 90 艘巴拿馬型船以上需求量。今年日本煤炭採購量將增長 5.2% 至 2.09 億噸，較地震前的預期上調 1.6%。另中印需求煤炭增溫，將成為未來穩定或支撐航市一股重要動力來源，尤其巴拿馬型船市場受益最大。

(三)高漲礦砂價格與中國十二五計劃，將抑制中國礦砂進口需求

中國今年第一季進口礦砂 1.77 億噸，比去年同期增長 14.4%，而其國內 2 月礦砂產量為 72.4 百萬噸，比去年同期為 61.5 百萬噸為高。中國 3 月鋼材出口 4.9 百萬噸為 2008 年 9 月以來最高水準，而進口僅 1.5 百萬噸的低水準，國外鋼價高於中國市場價，尤其日本地震海嘯後，致出口減弱，價差使中國鋼材出口更具潛力。中國 3 月礦砂進口 58.4 百萬噸，比上月增加約 1 千萬噸，似以補充庫存為目的，使中國港口礦砂庫存量再度拉升，迄今再回升 80 百萬噸以上。中國進口礦砂短期內將從強勁轉向低速增長，而從中長期來看，中國進口礦砂將趨向穩定。全球鋼鐵業的未來增長潛力即將由中國移往印度、巴西、東南亞、中東等新興國家和地區，而鋼鐵業重心的轉移，將給航市帶來重大轉變，非洲地區的礦砂出口在市場將會越來越重要，新開發的礦場將支撐新興國家的需求。中國十二五計劃將削減每年粗鋼產量 6%，現在中國每年粗鋼產量以 12.7% 增長，為達成 5 年期間設定目標，削減粗鋼產量相當大，勢必嚴重影響煉鋼原料需求，由近期中國礦砂進口港庫礦砂累積庫存量居高不下跡象，似乎反應中國鋼廠粗鋼生產速度出現減緩訊息。國際礦砂持續高漲，壓縮鋼企利潤，越來越多中國鋼企將選擇停止

進口礦砂。中國限電將使生產已受到較大影響，並將使鋼鐵供給減少 5%，鋼鐵產量減少將對鐵礦石海運需求產生負面影響。據報導南韓現代鋼廠計劃今年增加 6 百萬噸礦砂及 2.8 百萬噸焦煤進口，或許將有助於紓緩航市面臨船噸供給壓力。

(四) 中國需求煤炭與穀物急速暴增，帶動進口急速增加

中國煤炭產量無法跟上巨大需求腳步，今年煤炭淨進口預計將猛增 63%，超過 2 億噸，將從去年的 1.43 億噸增加至 2.33 億噸，續過去礦砂年增 7~8 千萬噸後，煤炭年進口增量也暴增至 9 千萬噸。今年中國焦煤需求預估約 5.69 億噸，其國內供應約 5.2 億噸，不足而需仰賴進口約 56 百萬噸，比去年增加 9 百萬噸，增長 37%。隨著中國電力、鋼鐵及水泥的生產產生巨大需求，促使煤炭的需求量急速暴增，今年的需求將暴增 7.3%。另中國伴隨工業化、城鎮化等致可耕地漸縮小，且隨經濟快速增長，對糧食需求快速提高，使中國糧食供應吃緊，去年糧食淨進口量達 9.76 百萬噸，玉米及小麥進口分別為 1.57 百萬噸和 1.2 百萬噸，分別較前年增加 19 倍及 36%，未來幾年中國將成為全球最大糧食進口國。中國自國外進口巨量煤炭及穀物，不僅推高國際煤炭及穀物價格，且大多從遠距離美國等地區進口，進一步帶動巴拿馬型船噸需求增加，使巴拿馬型船和超輕便型船等市場表現比海岬型船市場相對抗跌。

(五) 中印進口煤炭將激增

中國今年第一季度累計進口煤炭 44.41 百萬噸，比去年同期增長 230%，其中 3 月進口量達 15.22 百萬噸，創下歷史第三高位。全球熱燃煤貿易海運量一年為 7 億噸左右，中印兩國今年煤炭進口量合計近 3 億噸，且有更大的成長空間。未來中國煤炭進口量將進一步加大，主要原因包括：西南地區旱災致水力發電減少，刺激了進口電煤的需求。印度有 40% 的家庭還沒有用上電，印度由是把煤炭看作一個減輕赤貧的工具，印度正在大力興建大型火力發電廠，且印度鋼產量未來 10 年內預計將增長 2 倍，印度今年度煉焦煤和非煉焦煤缺口將達 82 百萬噸。國際能源機構預測，到 2030 年，中印兩國將消耗全球三分之二的煤炭，目前這一比例已升至 50% 左右。印度目前在國外煤炭產業布局的不輸中國，且主要集中於澳洲、印尼和非洲這些距離近的區域。

(六) 主要國家及地區粗鋼產量出現回落

今年 3 月全球粗鋼產量創歷史新高達 1.29 百億噸，比去年同期增長 7%，今年首季達 3.72 億噸，比去年同期增長 8.8%。今年前三個月，亞洲粗鋼產量為 2.373 億噸，比去年同期增長 9.1%，歐盟首季產量 45.6 百萬噸，比去年同期增長 6.9%。北美首季產量 28.9 百萬噸，比去年同期增長 6.0%。中國 3 月粗鋼產量 59.4 百萬噸，比去年同期增長 9.0%，比上月增長 9.4%，首季產量 1.73 億噸，比去年同期增長近 10%。日本首季產量 27.7 百萬噸，比去年同期增長 4.4%，3 月產量 9.1 百萬噸，比上月增長 1.7%。南韓 3 月產量 5.8 百萬噸，比去年同期增長 14.4%，比上月 14.9%。印度 3 月產量 6.35 百萬噸，首次突破 6 百萬噸關卡，比上月增建 10.74%。歐盟的德國 3 月產量 4 百萬噸，比去年同期增長 0.1%，義大利 2.6 百萬噸，比去年同期增長 8.6%。土耳其 3 月產量 2.7 百萬噸，比去年同期增長 24.9%。

全球粗鋼產能利用率 3 月為 81.9%，比 2 月的 83% 為低，卻比去年同期高 2.5%。中國未來鋼鐵產量可能將有所減少，中國鋼鐵協會預計，鋼鐵需求的增速或因經濟增速減緩而降至 4.6%，因電力供應不足對鋼鐵企業採取限電政策而影響產量。

(七)新船噸供應持續爆增，航市低檔徘徊，逾齡船加速拆解

金融危機後兩年以來，航市表現每況愈下，根本原因是運力的供給明顯大於需求，隨著新船投入使用激增，只會讓越來越多的運力爭搶分割市場。機今年散貨船船隊規模增長將高達 14%，尤其海岬型船舶的比例為 67%。儘管普遍預測需求增長仍相當穩健，但主要挑戰仍是噸位過剩問題。另塞港問題在澳洲出口礦煤港口擁塞情況已獲得大幅紓解，迄 4 月下旬總計約 60 艘左右等候靠泊，年初曾達 160 艘，顯示擁擠情況已不復見，其中東澳最重要煤炭輸出港 Newcastle 僅剩 10 艘在錨地等港，年初時有 48 艘滯留等港，而巴西因前陣子裝貨機具維修，致累積等港船隻急速增加，從 2 月的 35 艘左右，迄 4 月下旬暴增至 70 艘左右。印度礦砂出口港錨地候港船隻增加，平均滯港約 6 天。澳洲港塞紓解將增加市場船噸競爭更加激烈，儘管巴西礦砂出口港滯留不少船隻，但似乎無助於減輕大西洋區船噸供給壓力。目前航市低迷，尤其海岬型船，海岬型船市場開始出現一波拆船活動。按通常規律，運價低迷持續時間越長，船東預期越差，拆船量就會增多，新船延工交付現象就會出現，運力增長就會放緩。低迷的市場環境還將打擊船東買船造船的熱情，傳聞有多起取消訂單、二手船買賣大幅減少。此外，海岬型船市場行情低迷，油價高漲，執行運務較停航虧損更大，船東普遍減慢航速或退出閒置。

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)、超輕便極限型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。今年礦砂、煤炭、穀物等主要散裝海運量的需求將持續增加，預計增長將達到6%。其中中國需求仍是主導散裝船市場的關鍵因素，中國將保持對原物料和能源的強勁需求。今年中國祭出保障性住房建設將拉動建築鋼材需求及鐵路建設投資規模擴大等因素將帶動中國的粗鋼生產和礦砂進口增加，但中國為防止通貨膨脹，中國人民銀行6個月內第4次升息，需求受到抑制；亞太地區煤炭供應緊張，國際煤價居高不下，煤炭貿易量減少；礦砂價格持續攀登高檔，止礙中國鋼企進口意願，另印度調高礦砂出口稅，致印度礦價節節攀升，中國鋼企對印度礦採購積極性受打壓，印度礦出口量縮減。但中國主要港口澳礦砂庫存量持續下滑趨勢，受補庫存心理影響，澳洲至青島礦砂運價曾在4月下旬緩慢回升。由於航市持續困在低檔振盪，逾齡船船東解體意願提高，拆船活動顯著增加，以及新簽造船訂單急速減少，但短期間仍無法改善船舶供求關係。預期今年新交付的散裝船運力比去年的86百萬Dwt還要多，每日就有1艘海岬型船交船，另有35艘超大型礦砂船可能今年交船，而市場拆船量則預計為12百萬Dwt，整體運力仍會淨增13.8%，大多集中在大型船，顯見海岬型船市場前景最坎坷，海岬型船行情短期間難擺脫低檔徘徊的局面。航市在4月整體表現欠佳，使綜合運費指數(BDI)4月底曾跌至近2個月來新最低點，其中海岬型船市場表現最令人失望，其租金行情比其他較小船型足足少一半，至4月下旬才出現跌深反彈。關於散裝船市場未來的走向，部分觀點認為地

震重災區對日本的工業影響不大，由於核電廠失去作用，日本將會增加進口煤炭等傳統能源。另一種觀點則認為，隨著福島核電站發生洩漏，核危機情況不明朗。許多船公司可能會取消在日本主要港口的彎靠，如此全球貿易量都將受到影響。整體各型船市場在4月初全面反轉走跌，巴拿馬型船行情自日本強震發生後上漲動力中斷，4月跌幅進一步擴大，且海岬型船租金失守1萬美元的心理關卡，其他超輕便極限型船及輕便型船市場行情也持續走跌，跌勢較為緩和。BDI去年12月底受到澳洲昆士蘭水災，出貨困難，出現一波長達22天的跌勢，指數跌到1043點，今年陸續反彈到1500點，原本在第2季進入旺季，原期盼南美穀物量增使得運價回升，但是未料巴拿馬型船運價並未因而走高，反而跟著海岬型船走低，主要是因日本大地震碼頭、鋼廠與電廠受損，礦砂與煤炭進貨量減少所致。不過，隨著日本天災後的需求疲軟，綜合運費指數(BDI)自4月初以來連跌19天，為今年以來最長跌勢，最低抵達1250點，隨即受到巴拿馬型船市場突然大幅反彈及其他型船市場出現止跌回穩等激勵的拉抬，4月底BDI止跌持續回升，5月上旬復活節結束，超輕便極限型船市場跟隨反彈上漲，迄5月上中旬再度全面翻黑走跌，BDI指數漲勢中止而回跌，收在1334點。海岬型船運費指數(BCI)仍抵擋不住新增供給過剩的壓力，指數在4月一路下挫，雖4月下旬曾一度出現為小幅反彈數日，終究難突危船噸持續過剩問難，指數被迫拉回，迄5月上旬復活節結束後，指數突然由黑翻紅，可惜僅曇花一現，旋即拉回至1,509點。巴拿馬型船運費指數(BPI)4月延續3月中持續下跌格局，跌勢猛烈，俟4月底來到今年2月初低點1364點，隨後煤炭及穀物貨載湧現的激勵，指數出現止跌強力反彈，帶動指數強力上攻，至5月上中旬上漲動能消失而回跌，指數收在1,814點。超輕便型船市場則受到巴拿馬型船市場的波及4月以來表現不佳，致超輕便型船運費指數(BSI)持續下修，迄5月初並未隨巴拿馬型船市場的止跌強彈而仍疲憊乏力，BSI下修至2月底前的低檔1368點，5月上旬復活節結束後，突然由黑翻紅，5月上中旬上漲動能熄火，指數拉回收在1399點。輕便型船運費指數(BHSI)自2月上旬以來出現持續反彈力道，並未受到日本地震利空的襲擊，行情繼續往前推升，至4月下旬漲至今年來最高801點，隨後買盤追價意願薄弱，漲勢中指，於是出現拉回整理，迄5月上中旬指數回檔至789點。

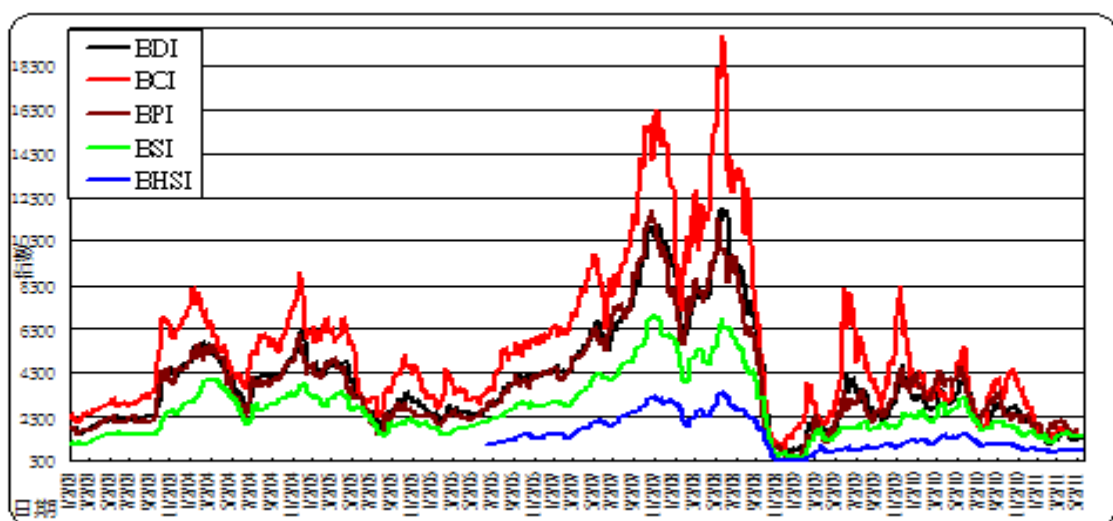


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。海岬型船市場表現自今年以來幾乎一路走跌，儘管數度曾翻揚，但僅曇花一現，無法改變運力供給過剩結構問題。3月全球粗鋼產量比去年同期僅增長7%，可是，海岬型船租金行情卻下跌76%。雖然煉鐵原料運輸需求保持增長態勢，但還不足以支撐海岬型船租金行情上漲。今年海岬型船的運力將增長16%，增加90百萬Dwt，礦砂運輸需求增長7%，焦煤增長5%。中國第二季預計礦砂進口需求增加，為跌跌不休的海岬型船市場帶來支持作用，使4月下旬航租金行情有止跌回升跡象，但由於船隻供應過剩，仍無力脫離泥沼。礦砂現貨價支撐在高檔，鋼廠利潤嚴重受侵蝕，中國部分礦砂進口商停止進口礦砂，轉向其國內採購，國際礦砂貿易量受到影響，船運需求減少。第二季度是中國鋼材生產旺季，6月前礦砂進口將增加，對受壓的運費提供溫和支撐，投資人對亞洲鋼廠對焦煤和礦砂的強勁需求而持樂觀態度。由於礦砂價格居高不下，且今年以來由於受到各種自然災害以及印度礦砂出口限制等因素的影響，此外，天氣因素致巴西礦砂運輸中斷，使海岬型船運輸活動受到影響。中國礦砂庫存持續維居高不下，另下游鋼廠需求尚未真正釋放，加之礦砂價格不斷上漲，特別是印度提高礦砂出口稅至20%，導致礦砂進口成本大幅增加，導致中國鋼企進口縮手，短期間難以出現大幅的增長。海岬型船市場在眾多利空因素影響下，4月延續下跌走勢，幾乎一路溜滑梯下墜。隨著需求旺季的逐步到來，中國鋼材市場庫存已經開始逐步減少，鋼廠產鋼能力加強以滿足市場需求，鋼價開始反彈，對礦砂需求將增加。印度最高法院臨時解除印度南部礦砂出口禁令，此舉有望增進印度礦砂出口量，亦有助減輕國際礦砂價格上漲壓力。日本強震短期內會影響該國減少進口原材料，長遠則會受惠災區重建因素，刺激礦砂、煤炭和木材等等的的需求，長遠應會對散裝船市場帶來實質助力。現階段海岬型船市場仍持續受到運力過剩的打擊，租金行情難有高幅度反彈，5月上旬復活節結束後，行情似有即將翻轉上漲趨勢。4條航線的平均租金自4月初萬美元再度淪陷，並頻頻破底，雖4月下旬各航線均出現弱勢反彈，可惜無以為繼又告回跌，迄5月上旬復活節結束，受到遠東回程航線突然暴漲的鼓舞，平均租金止跌回升，惟僅一日行情，再度拉回，平均租金收在6,124美元。大西洋區租金航線4月上旬缺乏足夠貨源的支撐而拉回並失守萬美元，並一路走跌，4月下旬曾欲圖振作，終究無法抵擋運力過剩的打擊，僅維持3天小幅反彈後再度拉回，迄5月上旬收低在4,445美元。大西洋返回遠東租金航線因缺乏足夠的支撐，4月上旬行情再度一路回檔，並跌破2萬美元大關，雖下旬曾做短暫小幅反彈，還是難脫離下跌命運，迄5月上旬本航線租金回挫至17,614美元。太平洋租金航線4月上旬缺乏足夠動力的支撐而持續拉回，雖4月中下旬曾出現小幅反彈，還是無法改變供給過剩的格局，租金行情再度回檔，迄5月上旬拉回至6,166美元。遠東返回歐陸租金航線今年以來表現均出現負租金水準，4月初時曾一度欲由負轉正，可惜再度回挫，迄5月上旬復活節結束後，租金行情突然止跌強彈，惟僅曇花一現，行情再度回覽軟，租金收在負3,729美元。

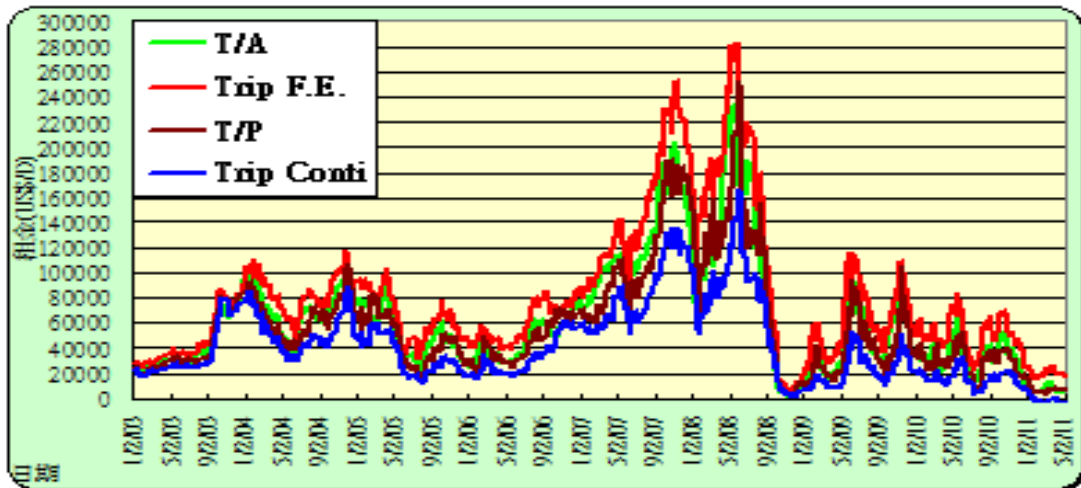


圖 2 海岬型船(172, 000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。巴拿馬型船市場因日本大地震而打斷上漲動能，3月中旬持續拉回，4月上旬跌勢擴大。日本災後動力煤需求旺盛現象並未如預期而至，需求疲軟陰雲仍籠罩市場，致巴拿馬型船市場行情4月延續下滑態勢，持續走跌，不管如何各航線租金水準均高過海岬型船水準。多數投資人均寄託日本災後重建會增加動力煤進口量來彌補核電損失，若日本用煤電彌補核電損失，每月動力煤進口量會增加約3百萬噸，但目前需求尚未出現；另大多數穀物貿易商等待更高賣價，暫時縮減出貨量，穀物交易市場表現安靜。現貨運輸市場需求疲軟，船舶運力卻不斷交付，市場運力供過於求現象異常明顯，巴拿馬型船市場運價頻頻下滑。印度取消礦砂出口禁令後，應有助於增加巴拿馬型船礦砂貨載需求。依倫敦Clarksons預期，巴拿馬型船隊運力今年會增11%，較海岬型船少6個百分點，巴拿馬型船市場因缺乏貨載而凸顯運力過剩現象，行情持續下滑。太平洋市場，因亞洲地區需求疲弱，而隨著亞洲船廠新船的不斷交付，市場競爭日趨激烈，太平洋往返航線日租金已於4月中旬跌破萬美元關卡。面對全球原物料商品價格的高漲，貿易活動受到衝擊，貨運需求回落，租船市場呈現冷清。當前煤炭價格處於高檔，國際礦砂價格持續上漲，嚴重擠壓鋼鐵企業的利潤空間，為降低成本壓力，中國部分鋼鐵企業已停止進口現貨礦砂，焦煤運輸需求亦趨緩。據中國海關統計，2011年1月中國煤炭進口量為16.56百萬噸，2月僅進口6.76百萬噸，比上月減少59.18%，3月進口9.05百萬噸，比上月增加33.88%，但比去年同期卻減少79.62%。所幸4月底煤炭貨載大量湧現，航市頓時需求巴拿馬型船非常火熱，激勵租金行情止跌且強勁反彈上揚，其他船型市場仍陷入疲憊困境時，巴拿馬型船市場異軍突起，令投資人對非常振奮，惟5月上中旬因漲幅過大而漲勢熄火，各航線紛紛翻黑。4條航線平均租金日本地震利空干擾而拉回，4月上旬跌勢加劇且一路走跌，所幸4月底貨源突然大量湧現，租金行情受到激勵而止跌強勁反彈上漲，迄5月上中旬因漲幅過大而漲勢熄火，平均租金收在14,565美元。大西洋區租金航線受到日本地震利空干擾而持續拉回，4月上旬跌勢擴大，一路走跌，差點跌破萬美元關卡，所幸4月底貨源湧現，租金行情止跌翻揚，迄5月上中旬漲

勢歇止而回檔整理，本航線租金收在14,569美元。大西洋回遠東航線日本地震利襲下拉回，4月上旬租金一路下挫，4月底下挫至20,270美元，尚能維持2萬美元以上，隨後煤炭及穀物貨源大量湧入航市，租金行情受到鼓舞而勁揚，迄5月上中旬反彈結束而回跌，本航線租金收在23,514美元。太平洋區航線租金受到日本地震利空的襲擊，租金反轉一路大幅下挫，直到4月底因貨源大量湧現，運力需求暢旺而激勵租金行情止跌強勁反彈，迄5月上中旬攻勢中止而拉回整理，本航線租金收在13,776美元。遠東回歐陸航線隨後難逃其他航線下跌的拖累而拉回，4月底受到各航線止跌反彈的鼓舞，本航線租金也不落人後止跌反彈，迄5月上中旬乏力上漲，本航線租金收在6,400美元。

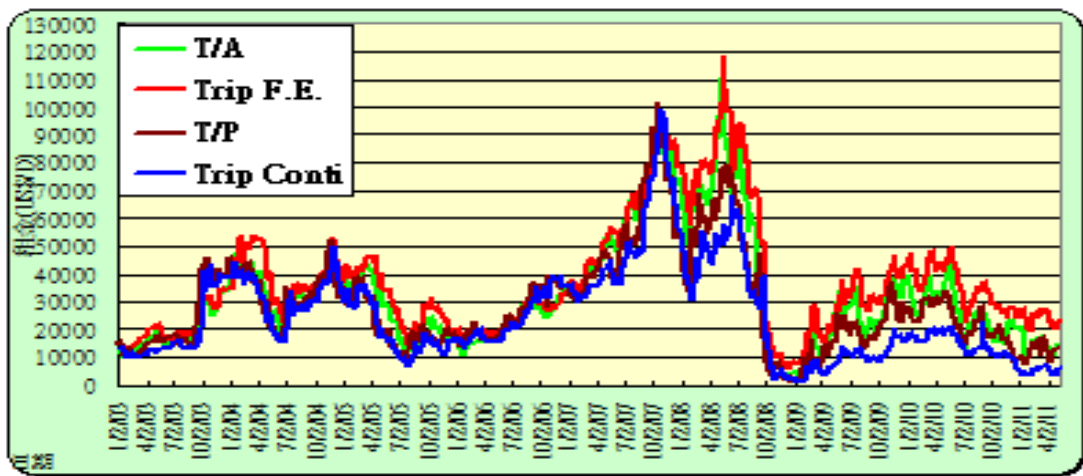


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

圖4說明超輕便極限型船運價指數組成中4條租金航線行情變動趨勢。儘管亞洲船廠不斷交付超輕便型船運力，但該船型憑藉耗油低，貨源結構靈活及運費低等優勢得到買盤青睞，新增運力能夠在煤炭及穀物運輸市場搶佔巴拿馬型船市場部分貨載，中印近期自各地進口煤炭快速增加，以及穀物、鋁礬土及非金屬礦等海運貿易量有增無減，這些貨載運輸型多集中在使用超輕便型以下船隻，受惠於貨載穩定增長，促使超輕便型船租金行情獲得相對抗跌。原受到印度提高礦砂出口稅的影響，印度出口礦砂明顯減少，近其印度法院解除印度出口礦砂限制，未來印度出口礦砂將增加，並將加惠巴拿馬型船及超輕便型船等市場。此外，日本鋼材出口海運量也很大，日本鋼材出口始終佔據其產量的4成比例，因此，受此次天災影響，電力供應受到限制，衝擊到日本汽車工業及機械零組件等製造出口，鋼材出口量減少，因而波及全球海運貿易量，短期內對於船運尤其是散裝乾貨船運輸的需求將明顯下降，這將對全球海運價格造成負面影響。近期超輕便型船市場的走勢與巴拿馬型船市場雷同，自日本發生地震海嘯後，租金行情反轉持續下挫，幾乎持呈溜滑梯走跌，迄5月初勞動節及結束後，大西洋區租金行情率先止跌回升，隨後太平洋區也止跌反彈，似乎反應旺季的來臨，惟5月上中旬漲勢受挫而回軟。受到日本地震海嘯的衝擊，3月下旬後航市全面表現不佳，4條平均租金航線

翻轉下跌，4月上旬跌勢明顯，一路走低，迄5月上旬旺季來臨，煤炭及穀物貨載蜂擁而上，刺激超輕便型船以上市場翻紅，本型船平均租金止跌回升，5月上中旬上漲中止而回檔，平均租金收在14,386美元。大西洋區航線3月下旬受到日本地震海嘯的打擊且其他船型市場紛紛拉回等影響，租金行情拉回一路走低，4月底大西洋區止跌回升，5月上中旬漲勢熄火而拉回，租金收在15,305美元。大西洋區回遠東租金航線3月下旬受到日本地震海嘯的打擊且其他船型市場紛紛拉回等影響，租金行情拉回一路走低，4月底貨源湧現，交投熱絡，租金行情止跌翻揚，5月上中旬漲勢歇息而拉回，收在20,094美元。太平洋區往返航線租金3月中旬受到日本地震海嘯的打擊且其他船型市場紛紛拉回等影響，租金行情拉回一路走低，5月上旬航市煤炭貨載需求船噸熱絡，激勵租金行情止跌上漲，5月上中旬漲勢歇息而拉回，本航線租金回檔收在12,988美元。遠東回歐陸租金航線3月下旬因其他船型市場紛紛疲軟下跌，本航線租金也遭受波及而拉回，4月幾乎呈溜滑梯式走跌，5月上旬利多激勵而止跌回升，可惜僅曇花一現再度回跌，本航線租金收在9,156美元。

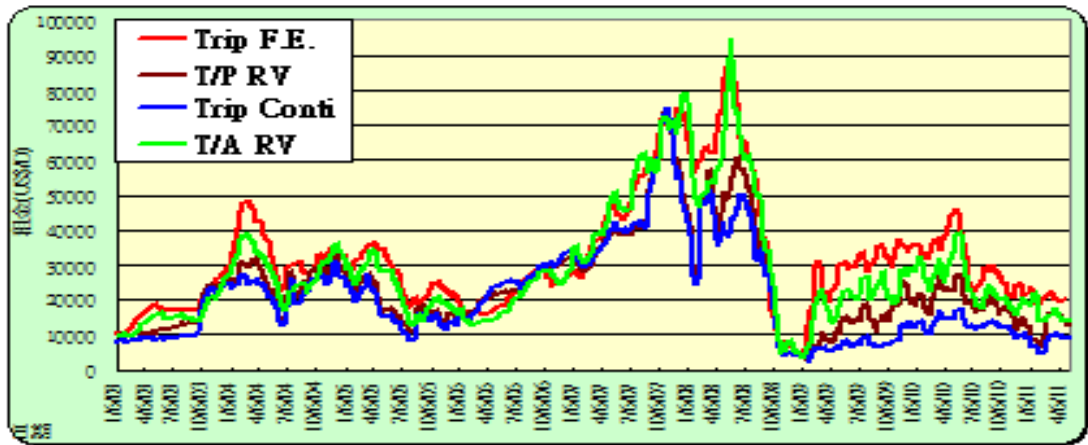


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。今年迄今小型船市場境況遠優於大型船，其中因素為小型船新噸位交付加入營運較少，逾齡船解體量快，且營運貨載多樣化。中印兩國製造業快速擴張和大量持續投資公共基礎建設，以及民生需求物資與住宅激增，帶動進出口小宗批量散雜貨大增，引發需求小型船噸持續熱絡。例如中國自去年原木進口量快速上升，今年仍在以爆炸性速度增長。此外，日本重建工程中用上大量原木。預期，只要日本重建工作進入軌道，將進口大量建築材料及住房設施，對輕便型船市場受惠最大，預期有可能再帶動輕便型船市場行情上漲，至少會比現在水準增長10%。輕便型船市場自4月以來表現雖不盡如意，惟相對其他型船市場表現，應聊以慰藉，惟迄5月上旬其他型船紛紛止跌反彈之際，本型船市場行情尚未同步受到激勵上揚。3月底其他船型市場卻苦於貨載不足及船噸過剩等打擊，大西洋區與太平洋區2條租金航線的平均租金雖4月上旬漲勢暫時歇息，但未見明顯拉回，支撐力道依然存在，4月上中旬大西洋漲聲響起，至4月中旬上漲動能中止而拉回，隨後太平洋區接棒開始由黑翻紅，交付支撐輕便型船

平均租金不墜，幾乎維持在11,800~12,250美元左右徘徊振盪，迄5月上旬收在11,896美元。大西洋區往返租金航線4月上中旬曾上漲近兩週，隨後貨源不繼，漲勢受挫而小幅拉回，迄5月上旬本航線租金收在12,557美元，超越太平洋區航線租金行情。太平洋區租金航線3月底上漲動能熄火而拉回，4月中旬曾由黑翻紅，可惜僅持續一個星期後再度回檔，迄5月上旬本航線租金收在11,234美元。

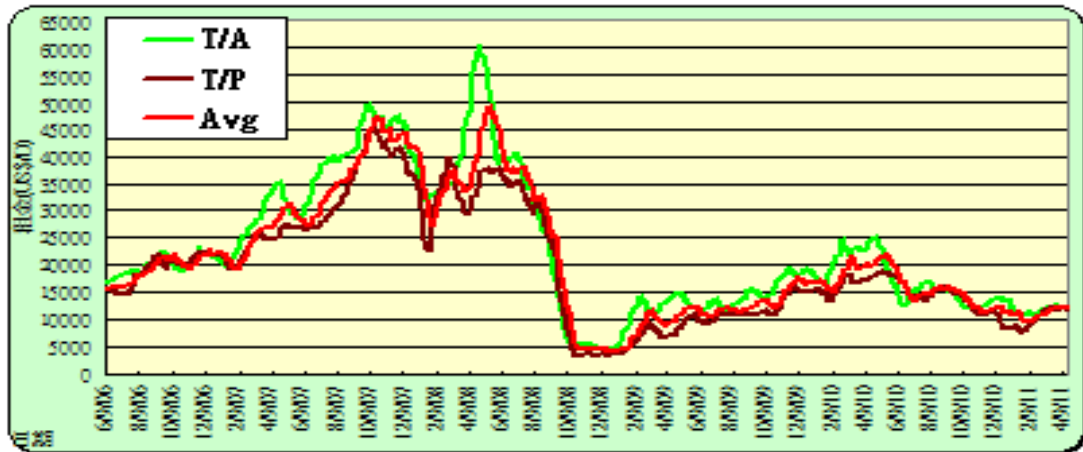


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一) 船噸需求面

1. 全球航運業未能直接受益於世界經濟復蘇，今年以來表現普遍不盡如人意。日本的核危機、中東和北非亂局、中國加強宏觀調控和新船大量交付等四大因素，都將對全球航運市場造成負面影響，今年全球航運業將面對更大的經營壓力。隨著需求旺季的逐步到來，中國鋼材市場庫存已經開始逐步減少，鋼廠產鋼能力加強以滿足市場需求，鋼價開始反彈，對礦砂需求或將增加，但實際需求仍存在很大不確定性。唯一全球能源需求恐急緊張，新的火力煤炭發電廠陸續興建完成，帶動全球煤炭需求量加速增長，未來煤炭海運量將有近兩位數字成長，進而取代礦砂持成為散裝船市場最大貨載地位。
2. 估計今年全球礦砂海運量可能達到10.7億噸，增長9.1%，中國的需求經歷去年的1.5%的下跌之後，今年應會有恢復性的增長，中國礦砂進口的需求增長可能達到7.8%左右。中國今年的粗鋼產量增長可能達到6.3%，達到6.6億噸的水準。另煤炭的增幅大概3%左右。整體而言，今年的需求包含穀物、煤炭、礦砂等在內，可能增長5.8%左右。今年底全球散裝乾貨運力將增長13%，而海運需求預期僅增長6%。今年初以來主要地區遭受自然災害，如年初澳洲及巴西的洪災就一度使礦砂和煤炭運輸受阻，隨後日本大地震又使航運市場短期受壓。今年運力的增長仍將明顯超過貨量的增長，市場的競爭仍將持續激烈。

(二) 船噸供給面

1. 今年散貨船船隊規模增長將高達14%，尤其海岬型船舶的比例為67%。儘管普遍預

測需求增長仍相當穩健，大約只有6%左右，但主要挑戰仍是噸位過剩問題。2011到2012年船舶的總的運力供給過剩可能到5%左右。過去幾年礦煤裝貨港湧入爭先恐後提貨船隻，由於碼頭設施投資不足且易受天災的干擾等影響，導致港口陷入持長期擁擠狀態，因而滯留不少船隻長期候港，削減不少航市可使用船隻，使航市供給形成短絀，助長航市價格的上漲。此港塞問題，礦煤出口港設施已獲得改善，以及全球新增煤炭供應地區，紓解過去集中在澳洲搶貨窘態，今年第二季以後似乎有很大改善，對航市船噸供給作正常釋放，增加船噸供給可使用量。

2. 當今全球海運面臨最大問題，仍然是運力過剩。在金融危機過去兩年以來，航運市場仍然疲軟的主要原因是，運力的供給明顯大於需求，隨著新近下水的新船投入使用，只會讓越來越多的運力爭搶分割市場，使得市場這塊蛋糕越來越小。今年首季只有約50艘舊散貨船被拆解，折算運力只有3.5百萬Dwt，淨增運力遠超過拆船數量，與各船型的平均船齡關係甚大。據Clerksons統計，運力較大的海岬型船和巴拿馬型船，船齡超過25年的舊船比率只分別占6%和8%，能被拆解的船舶數量並不多。大部分舊船都集中在輕便型船市場，該船型船齡超過25年的舊船比率高達40%，今年首季運力只淨增2%，是超輕便型船以下市場目前租金走勢較為平穩的主因之一。

2011 年 4 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

受北非及中東動盪局勢影響加上美元匯率走貶，原油價格持續上漲。據路透社發布該機構訪查石油交易商、銀行分析師和基金經理人的結果報告指出，大部分受訪者認為原油期貨價格將在 2011 年飆漲至每桶 130 美元以上。部分交易商更表示表示預期今年油價將上看 150 美元，經濟學家認為如果成真將對全球經濟造成衝擊。

OPEC 於四月表示，2011 年全球石油日需求增長預期為 140 萬桶，且符合美國能源資訊署(EIA)在三月所公布之日需求增長 144 萬桶。

據市場消息指出，目前市場上僅剩十四條單殼超大型油輪仍在營運，目前大多從波斯灣往印度或少數亞洲國家卸貨。單殼 VLCC 市場存在的空間愈來愈小，加上運費進一步回落，租家寧可租用新的雙殼油輪以確保航行中的安全。

原油運價指數在四月大幅回檔，成品油運價指數持續向上攀升。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 829 點，下跌 98 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 892 點，上漲 56 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧四月原油價格，西德州中級原油從月初每桶 107.94 美元，上漲至 113.93 美元。近月倫敦布蘭特原油月初每桶價格 118.70 美元，月底以每桶 125.89 美元作收。近紐約杜拜原油從月初每桶 111.90 美元，上漲至 119.98 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 3.296 美元/加侖，低硫柴油月底以 3.286 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

蘇伊士極限型油輪- “Blue Sapphire” (2009 年造，十萬六千噸)雙殼油輪以約四千四百五十萬美元售出

蘇伊士極限型油輪- “Diamond Queen” (1998 年造，十萬七千噸)雙殼油輪以約一千八百五十萬美元售出

MR 型油輪- “Lepta Mermaid” (1999 年造，四萬六千噸)雙殼油輪以約一千五百五十萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Antonis A” (1982 年造, 三萬九千噸) 化學品油輪以美金 450.0 元/輕載噸售出(中國大陸交船)

5. 原油油輪運費行情

四月 VLCC 月成交貨載數量達到 2005 年以來的新高, 但仍無法克服船舶噸位過剩的問題, 加上燃油費用持續上升更造成營運上的壓力。在新船不斷加入營運下, 租家找船的選擇就增加許多, 導致不只是單殼船的生存空間受擠壓, 就連較老的雙殼船也逐漸面臨提前退役的命運。波灣-遠東路線運費在月底跌破重要心理關卡 WS50.0 點來到 WS47.5 點, 換算每日租金約 7,600 美元, 較月初日租金減少約 5,000 美元/日。

波灣至日本航線 (TD3), 較三月平均每日租金相比減少超過美金 10,000 元, 船東對高油價及更多競爭對手加入市場仍束手無策。波灣至美灣運費市場仍然未見起色, 月底運費以 WS37.5 點成交, 單一航次運費只夠給付船舶營運費用。西非至美灣市場需求繼續下降, 五月中旬裝期貨載以 WS55.0 點成交, 日租金得 18,000 美元。

大西洋區 Suezmax 船型因北非情勢趨緩, 運費呈回檔局勢。地中海地區運費自三月初 WS137.5 點回落至 WS95.0 點。西非至美東航運運費持平, 換算每日收入約為 13,500 美元。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面, 四月遠東地區運費重見生機, LR1、LR2 每日營收在月底雙雙超突破 2011 年平均日租金。四月 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS132.5 點, LR2 船型運費漲至 WS145.5 點。

地中海地區 MR 級油輪各路線運費運費在四月呈持平狀態, 地中海-美東路線 MR 船型運費維持至 WS245.0 點, 日租金約 17,000 美元。加勒比海-美東航線自月初回跌, 五月中裝期貨載以 WS187.5 點成交。新加坡-日本路線成交運價在四月反有起色, 換算日租金雖只得約 3,000 美元, 但至少讓船東暫時不再入不敷出。

*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

2011 年 4 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-APR(WS)	TCE (US\$/day)	28-APR(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	37.5	2,507	37.5	615
AG / JAPAN	VLCC	50.0	12,735	47.5	7,616
WAF / EAST	VLCC	57.5	22,948	52.5	14,617
WAF / USG	VLCC	65.0	32,310	55.0	18,253
WAF / USAC	SUEZMAX	87.5	16,646	85.0	13,509
MED / MED	SUEZMAX	97.5	30,135	95.0	26,826
UKC / USAC	AFRAMAX	115.0	15,660	117.5	13,500

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-APR (WS)	TCE (US\$/day)	28-APR (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	109.0	7,884	132.5	14,843
AG / JAPAN	55,000	127.5	7,113	145.0	10,634
CARIBS / USAC	38,000	210.0	18,079	187.5	13,389

SINGAPORE / JAPAN	30,000	145.0	1,202	165.0	3,334
MED / USAC	30,000	250.0	18,567	245.0	17,069

油輪期租市場價格

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$83.0
SUEZMAX	150-160k	\$69.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$52.0	\$40.5
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$40.0	\$30.0

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	30,000	34,500
SUEZMAX	150-160k	21,000	25,000
AFRAMAX	95-105k	16,000	18,750
LR1	65-73k	15,750	16,750
MR	47-51k	13,250	14,500

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011年4月	2010年	2009年
VLCC	320k	\$102.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$64.0	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$54.0	\$57.0	\$49.0

MR	51k	\$35.5	\$36.5	\$35.0
----	-----	--------	--------	--------

參考資料：鉅亨網,, 克拉克森市場報告

