



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第九十二期

ISSUE 92 2011年8月18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	16

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 滬、星、港 位居全球前 3 大港

上海港自去年首次登上第一大港寶座，今年上半年受益於長江三角進出口情勢，以及寶鋼等特大型廠商原材料和製成品龐大運輸需求。上海國際港務集團公布最新數據顯示，今年前六月貨櫃量約 1531.6 萬 TEU，增 10.5%；實現貨物吞吐量約 23613.2 萬噸，增 11.66%。

同時，上港集團自身也意識到，港口單靠進出口貿易快速增長方式，已經無法持續維持高速發展，由於港口產能結構性過剩，港際間競爭方式發生重大變化，從某種程度上競爭將更為激烈，港口靠以往「規模拉動型」發展方式，在新形勢下難以發展。新加坡海事及港務局(MPA)亦公布今年上半年港口貨櫃吞吐量，六月吞吐量為 248.23 萬 TEU，成長 4%；上半年貨櫃量則為 1458 萬 TEU，亦成長 4%。按照此數據，新加坡今年上半年貨櫃吞吐量仍為全球第二大貨櫃港。至於貨物量部分，新加坡港口今年上半年總計 2.666 億噸，增 16%，漲幅可觀。

香港港口發展局公布單月份及今年上半年累計港口貨櫃吞吐量，根據數據，今年六月份貨櫃吞吐量 201.2 萬 TEU，下跌 2.2%；今年前六月累計貨櫃量 1166 萬 TEU，僅微幅成長 2.2%。雖然香港整體上半年表現處於低水準成長，但預估香港港口繼續維持排名第三位。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 減暖化 新船能源指標出爐

為減少海運對全球暖化影響，國際海事組織 (IMO) 成員國經表決通過將設立新船能源效率指標 (EEDI)，生效日自 2013 年開始，所有 400 總噸或以上新船須符合該規定，將碳排放量降低 10%。另，從 2015 年開始，船隻於歐洲部分海域航行，其碳排放量亦會受限制。

IMO 成員國代表上周五在倫敦召開會議，該決議經表決方式，有四十八個國家贊成，五個國家反對，十二個國家棄權，最終設立新船能源效率指標議案獲得通過。各國航商宜關注上述規定細目，以及未來實施時程。根據 EEDI，從 2013 年開始，所有 400 總噸或以上新船必須符合規定，將碳排放量降低 10%；2020 至 2024 年間再減少 10%；2024 年後要達到減排 30% 目標。

至於已下水船舶，亦要符合船舶能效管理計劃 (SEEMP) 中明列準則。IMO 將容許各國造船業透過改用新碳減排系統，或者任何方式達至要求。對此決定，IMO 運輸及環境政策專員表贊同，認為 EEDI 新規定來得太遲了。若 IMO 還不加速對現有船舶採取行動，歐盟可能會比 IMO 更快在歐洲地區實施限制。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 全球貨櫃船隊 運力增長

全球貨櫃航商陸續啟動造船計畫，根據英國船舶經紀公司發布最新貨櫃船隊統計報告預估，明（2012）年全球貨櫃船隊運力將達 1680 萬 TEU，成長 9.5%，其中新增運力 155 萬 TEU，將突破最高峰 2007 年創下 152 萬 TEU 紀錄。該公司預計，超大型貨櫃船加入貨櫃船隊營運，將對運力過剩亞歐航線形成威脅。自去年冬季以來，貨櫃船運力過剩一直在影響著運價。該公司憂心，這個紀錄將出現在對運力需求疲軟，多條貿易航線將出現軟定價時。

2012 年將交付 230 艘貨櫃船，號稱運力將超過 1 萬 TEU 約有 59 艘，單計該 59 艘貨櫃船將使全球貨櫃船隊運力增加 80 萬 TEU。反觀運力小於或等於 5100TEU 中小型貨櫃船，情況則大不同。該型新建運力貨櫃船投入已經明顯減少，預計在 2012 年投資成長 3%。

自 2010 年起，船東已訂購單船運力為 5100TEU 及其以上貨櫃船 170 萬噸，而同期船東訂購單船運力為 5100TEU 以下貨櫃船有 40 萬 TEU。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 二海事公約 將衝擊航運、造船業

國際海事組織（IMO）日前召開第六十二次海上環境保護委員會（MEPC）已正式通過制定新船能源效率設計指數（EEDI），以及針對現成船能源效率營運指標（EEOI），預定通過之後十八個月生效。另，「國際船舶壓艙水及沉積物控管公約」，簡稱國際壓艙水管理公約（BWM 公約）亦生效在即，中華民國船舶機械工程學會表示，該二項國際公約對於台灣航運業界與造船業界的未來發展，勢必有很大的衝擊值得台灣航運業界與造船業界關注。

船機學會表示，船舶壓艙水及沉積物夾帶各種不同海域的有害水生物與病原體，隨著船舶到處航行，造成各個國家港口不同程度環境污染與生態的衝擊與破壞。為降低壓艙水所帶來災害，IMO 於 2004 年通過「國際船舶壓艙水及沉積物控管公約」，簡稱國際壓艙水管理公約（BWM 公約）。該公約生效條件為，有三十個 IMO 會員國簽字承諾，且其船舶登記載重噸位超過全世界總噸位 35%，簽字日期後十二個月，正式生效。迄今，至少有二十八國、佔世界商船總噸位 25.43% 簽署 BWC，生效在即。

迄今，BWM 公約為 IMO 生效條件最為嚴苛，該學會提醒其對於船東、船廠、船級協會及海洋環境有著重大衝擊性及影響性。溫室氣體（GHG），於地球表面大氣層，涵蓋水蒸氣、二氧化碳、有機氣體、氮氧化物以及臭氣。根據統計，國際海運每年約 8.4 億噸排放量相當於全世界二氧化碳排放總量 3%，而且未來隨著國際貿易增加，以新興國家為主，國際海運運輸量還將會大幅增加。為此，IMO 著手採取強制性二氧化碳減排措施。

【資料來源：台灣新生報航運版】

5. 大型貨櫃船投入船噸續增全球前十大航商排名洗牌

據 ALPHALINER 最新統計顯示，隨著主要貨櫃船公司進行船隊調整與新造大型貨櫃船投入，近一個月來的船噸持續增加，前廿大貨櫃船公司運能較今年初擴充了超過 80 萬 TEU，亦使得航商在船隊規模排名呈現洗牌。

大陸「中遠集團」由六月份的第五名升至第四名，原居第六的赫伯羅德(HAPAG LLOYD)升為第五，將原排名第四的長榮集團擠落為第六，而排名第十的中海集團因接收一萬四千 TEU 大型新船，船隊規模首破 50 萬 TEU，但上月份運能才剛突破 200 萬 TEU 地中海航運(MSC)，現已退回 199.7 萬 TEU 臨界點。

ALPHALINER 公布至七月十九日之全球貨櫃船隊運能，係以 5985 艘、1555.13 萬 TEU，較今年初增加了 33 艘、75.12 萬 TEU，半年多來的增幅達百分之五，目前麥司克集團以 240.64 萬 TEU 穩居第一，同時也是運能超過兩百萬 TEU 唯一航商，今年以來新增運能達 26 萬 TEU，增幅達 12.13%，排名第二的 MSC 亦增加了 7.17%，達飛航運以 128.98 萬 TEU 較今年初增加 6.84% 尾隨 MSC，升至第四名的中遠則由年初的 54.48 萬 TEU 增至 62.34 萬 TEU，增幅達 14.42%，亦係全球十大貨櫃船公司運能成長率最高之航商。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 前七月我國國際商港貨櫃量 776 萬 TEU 增 5.5%

根據交通部的統計，今年一到七月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達 776 萬 TEU，較去年同期的 736 萬 TEU，增幅達 5.51%。

其中高雄港前七月貨櫃量達 559 萬 TEU，較去年同期的 532 萬 TEU，增長 5.08，台中港一到七月貨櫃量達 80.75 萬 TEU，較去年同期的 76.27 萬 TEU，增加 5.87。

在基隆港方面(不含台北港)一到七月貨櫃量為 103 萬 TEU，較去年同期的 102 萬 TEU，微幅增加 0.73%，台北港前七月貨櫃量為 34 萬 TEU，較去年同期的 25 萬 TEU，增加 32.72%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 船噸過剩嚴重 船公司應變 歐洲線、美西線陸續減少航線

全球貨櫃船運市場船噸過剩問題已嚴重表面化！根據 Alphaliner 統計，6 月底 7 月初短短兩周內，全球閒置的貨櫃船已經從 60 艘增加到 74 艘，美國總統輪船公司所屬的新世界聯盟，剛剛宣布七月中起暫停亞洲—美國西南岸航線，德翔海運與中國海南泛洋航運也證實撤一條美西航線。國內各大船公司已開始重新檢討造船。

因為船噸過剩，目前市場已進入第 3 季的年度最大旺季，運價卻無法同步提升，即使 4 月份美西航線第一家廉價海運公司 (TCC) 因市場運價不敷成本已經停航，智利南美輪船 (CSAV) 在 5 月先退出美國東岸航線，6 月 16 日結束美西線，市場依然疲弱，接下來是新世界聯盟、德翔與海南泛洋將配置在美國西岸的三條航線減為兩條，停掉寧波、上海—洛杉磯長堤航線。

歐洲航線方面，先是萬海航運與新加坡太平洋船務的聯營航線宣布暫停、韓進海運、智利南美航運等各撤一條航線，陽明海運因為有租用韓進艙位，這次在歐洲線運力跟著略減。

由於船噸過剩問題愈發嚴重，已讓船公司重新思考造船計畫。

長榮集團的百艘船舶建造計畫，在完成 30 艘 8000 TEU 造計畫後，對於後續中小型船隻訂造，謝志堅指出，集團內部正在研究檢討，在 8000 TEU 船隻完工後，現有歐

洲線較小型船將可調到地中海、中東等國際次航線營運，多出的船隻可用來加強近洋與東歐、北歐等航線，如果還需要船隻，除了訂造也可考慮採取租賃方式。

中國遠洋運輸集團總公司總裁魏家福近日則公開喊話，建議航運業應在未來 3 年應摒棄老舊船舶，控制訂購新船的數量，讓供需恢復平衡，近日公佈的 40 艘以內貨櫃船建造計畫，特別強調是要用來汰換老舊船隻。

陽明海運研究中的萬 TEU 級船舶，主要是要與該公司所屬 CKYH 聯盟搭配營運，公司現在也延緩進度，萬海則表明暫時不考慮加造船舶，只有德翔因自有船比重低，有較大造船計畫，估計近期內就會完成新造船正式簽約動作。

【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)全球抗通膨，緊縮政策，全球經濟成長減速

歐債及美債危機風險升高且中國大陸經濟瀕臨泡沫化風險，此三大利空籠罩著全球各投資市場。隨著各國經濟通貨膨脹壓力的持續升高，美國經濟受限於自身的債務負擔和量化寬鬆政策逐漸失效，經濟很難有所突破，歐洲將繼續處於下滑態勢，預計今年第三季度全球整體經濟將陷入疲軟趨勢。全球經濟及貿易增長是影響航市走勢的基本因素。今年儘管美、日、歐國家步履蹣跚，但是以中國、印度為引擎的亞洲新興經濟體國家卻以 V 字型態勢強勁復甦，IMF 估計今、明兩年全球實際 GDP 增長約為 4.5%，並認為新興經濟體的經濟增幅將繼續處於全球領先地位，並拉動全球貿易在今年和明年保持 8% 的增長速度。總體來看，今年全球經濟增長比去年下降，但全球貿易仍保持緩慢而穩定增長，理應有機會為航市注入上漲動能，新船噸交付量擴大，造成船噸供給嚴重過剩，拖垮航市真正元兇。

(二)全球煤炭海運量增長將成為未來航市需求船噸主流

在 5 年內為滿足激增的電力需求，印度進口煤炭需求量將增長 30%。印度第十二電力發展計劃，在 2017 年結束後，燃煤需求預計將達 7.42 億噸，但其國內僅足夠供應 5.27 億噸，將短缺 2.15 億噸。印度國內缺電愈來愈嚴重，積極致力於火力發電的設置，惟印度國內煤炭生產不足，因而將需大量進口煤炭來因應急速增加。美國出口煤炭又回到 19 年前高水準，以填補當時洪水所造成澳洲供應中斷時缺口，美國最大鐵路公司 CSX 今年煤炭有兩倍出口將超過 4 百萬噸，今年預估煤炭貨運量將提高 33%，今年第一季煤炭運量已攀升 45%。今年 3~5 月美國出口量創 19 年最高水準，出口將增長 20% 至 98 百萬噸，第一季煤炭出口增長 49%，達 26.6 百萬噸。在亞洲和南美鋼廠需求的驅動下，冶金煤出口增加，以及澳洲昆士蘭省供應下降和自日本核電廠危機後致一些核電廠關閉，帶動發電廠熱燃煤需求爆增。全球粗鋼產量擴增，帶動焦煤需求大幅增長，現今澳洲、美國、印尼及加拿大等為主要焦煤出口國，出口總量自 2006 年的 1.94 億噸增長到去年的 3.03 億噸，4 年增長了 56% 以上。尤其中國粗鋼產量暴增，因而加入全球市場搶進焦煤，自 2006 年中國焦煤進口 4.66 百萬噸，而去年達到 47.27 百萬噸，占中國煤炭進口總量的 32%。今年 5 月，中國進口焦煤 2.13 百萬噸。未來中國、印度焦煤進口量將快速增長，並取代日韓成為最大的進口國。

(三)國際煤炭價格高漲，抑制中國進口煤炭

今年上半年中國進口煤炭 70.49 百萬噸，比去年同期下降 11.8%，價格因素是導致今年以來中國煤炭進口大幅下滑。而造成國際煤價大幅上漲的原因，一是新興經濟體對煤炭的需求加入搶煤行列；其二是美國推行量化寬鬆貨幣政策，使得全球流動性過剩，美元急劇下跌，以美元計價的原油、煤炭為主的能源商品普遍大幅上漲；三是自然災害頻發，哥倫比亞、南非、俄羅斯都因天氣問題影響煤炭出運，

特別是澳洲東部遭受50年一遇的洪水災害，隨後的大雨又延緩了生產的恢復，導致煤炭供應出現短缺。在國際煤炭價格持續上漲的情況下，國際煤價高於中國國內煤價，國外進口煤炭價格優勢喪失，致中國進口煤炭力度不斷縮減，其中2月煤炭進口僅6.76百萬噸，降幅47.6%，為2009年4月以來月度進口最低水準，3月份也不足10百萬噸。3月以後，隨著中國國內煤價逐步上揚及國際煤價的小幅回檔，價差縮小，鼓舞中國煤炭進口出現復甦，5月回升至13.50百萬噸以上，接近去年月均進口水準。2009年，中國首次成為煤炭淨進口國，煤炭進口量為1.3億噸，成為僅次於日本的全球第二大煤炭進口國。去年進口量繼續增加至1.6億噸。中國為全球最大煤炭生產與消費國，為鼓勵煤炭進口以確保燃料有效供應，中國政府立即降低煤炭進口增值稅及港口費。在2009年1月調高煤炭進口增值稅從13%至17%，煤炭進口港口費從每噸人民幣30至40。今年中國煤炭淨進口將維持高水位，可能抵達1.5億噸，預期明、後年將再增長，上半年中國進口煤炭70.49百萬噸，比去年同期減少11.8%，煤炭出口8.75百萬噸，下降13.7%。煤炭淨進口61.74百萬噸，減少8.04百萬噸。預估今年下半年中國煤炭需求將高於上半年，今年煤炭需求將達37.3億噸，將增長9.7%。

(四)中國礦砂需求持續增長，澳洲將擴大產出，增加出口

印度每年6~9月為雨季，造成港口及鐵公路運輸受阻而限制礦砂輸出，以及基於國際礦砂現貨價居高位，中國鋼廠尋求其國內礦廠供應，致中國6月份礦砂進口量51.09百萬噸，低於前個月的53.3百萬噸，減少4%，較去年同期的47.2百萬噸，增加8%。中國5月其國內礦砂產量創新記錄，小型鋼廠尋求採購其國內礦砂，以降低成本，6月印度開始進入雨季將影響中國採購印度礦砂。礦商預期未來礦砂供應難以滿足亞洲急遽增長的需求，認為國際礦砂價格未來5年將維持每噸150美元以上。中國需求礦砂將持續增長，澳洲政府預估今年澳洲將出口礦砂增長3%，達到4.14億噸，明年將攀登4.6億噸。澳洲為全球最大礦砂出口國，兩大供應商Rio Tinto預計2015年產量將從現在的2.3億噸提高至3.33億噸，另BHP極力開發新礦區及碼頭設施，將增加產出，預計2015年產量將從現在的1.55億噸提高至2.4億噸。

(五)全球各區域粗鋼產量皆比去年增長，惟今年來增長力道減弱

今年全球鋼鐵產業持續穩健復甦且產量達到空前紀錄，今年6月全球產量1.28億噸，比去年同期增長8%。今年前6個月全球產量累積7.578億噸，比去年同期增長7.6%。除日本在地震和海嘯災難，鋼鐵產能遭受破壞，正逐漸恢復產能外，所有其他主要國家與區域均出現增長趨勢。中國全球最大粗鋼生產國，今年預估產量6.9~7億噸，去年產量6.27億噸，今年前半年粗鋼產量3.505億噸，上升9.6%。今年中國可能出口鋼材約45百萬噸，比去年增長5.7%，進口可能16百萬噸，去年進口16.43百萬噸。前半年進口8.03百萬噸，下跌4.8%，出口24.33百萬噸，上升3.2%。中國仍然維持高產量，6月產量59.9百萬噸，比去年同期增長11.9%，日本6月產量8.9百萬噸，比去年同期減少5%，印度6月產量6百萬噸，比去年同期增長7.3%，南韓5.7百萬噸，比去年同期增長19%。在歐洲增減互見，德國6月產量3.9百萬噸，比去年同期增長0.2%，義大利2.6百萬噸，比去年同期增長15.2%，西班牙1.5百萬噸，比去年同期增長4.5%，法國1.4百萬噸，比去年同期減少6.1%，土耳其出現強勁復甦，6月產量2.8百萬噸，比去年同期增長12.3%。美國6月粗鋼產量7.2百萬噸，高於去年同期1.7%，巴西3百萬噸，高於去年同期3.9%。

(六)中國粗鋼產量回復至歷史高位，礦砂進口

根據權威機構揭露，中國低報鋼鐵產量，每年少報高達40百萬噸。其實中國去年實際鋼鐵產量達6.72億噸，遠高於政府公布的6.27億噸，占全球產量接近半數。因耗能及汙染而要求關閉的鋼廠，為滿足當地需求繼續生產；但地方政府統計機構卻隱匿不報。中國鋼廠所需的礦砂，需求超越估計，才造成國際礦砂價格支撐在高檔。今年上半年，中國原礦產量達到5.75億噸，比去年同期增長22%；進口礦砂3.34億噸，比去年同期增長8.1%。中國為全球最大礦砂買家，由於季節性雨季，致印度出口礦砂海運量減緩，因印度出口礦砂幾乎全部輸往中國，進而使中國進口礦砂下降，同時中國鋼廠尋求其國內礦場供應，中國6月進口礦砂51.9百萬噸，比上月減少逾4%。印度為全球第三大礦砂出口國，僅次於澳洲及巴西，通常6~9月期間下大雨瓦解基礎設施與運送至港口，中國小鋼廠為降低成本，選擇自其國內礦廠供應，減緩自國外進口量，但進口增長態勢依然不變。

(七)中國糧食需求激增進口增加，全球穀價高漲，美國種植面積增加

中國強勁經濟成長帶動人民所得及消費水準的提昇。可是，其國內穀物生產前景持續走弱，受到社會轉型，開放穀物進口大門，穀物進口顯著增加。數百萬畝可耕種面積，尤其在中國中、東及南部，成為鄉村居民遠離務農追逐城市生活，計有16省份46.6%，約21.5百萬畝，冬天未耕種，現在僅6個省份，大多在北方，生產穀物支援其他省份，穀物供應吃緊，結果中國必須仰賴國外進口穀物，去年進口66.95百萬噸穀物，相等於中國國內生產546.4百萬噸的12%，主要包括黃豆，進口量幾乎占消費量的一半，其他穀物進口正強勁增長，去年進口1.57百萬噸玉米，1.2百萬噸小麥，年增長36%。中國為第二大玉米消費國，可能會增加糧食進口，預期今年10月將進口6百萬噸，用於補充庫存和滿足飼料需求。阿根廷全年玉米產量將為30百萬噸，預計出口量就將達20百萬噸，預計明年阿根廷向中國出口玉米。中國進口大豆由2000年10.42百萬噸上升到去年的52.20百萬噸，平均年增30.8%。今年前6個月進口30百萬噸，大豆進口量還會繼續攀升，全年可能突破60百萬噸。玉米已由出口轉為進口，去年進口玉米為7.2百萬噸，今年進口量可能達到8.5百萬噸。據相關研究，到2015年進口玉米將達到11百萬噸，而麥類和穀物也都開始出現強勁的進口趨勢。目前中國約有13億人口的飲食，正在從以穀物為主轉變為以肉食為主，將耗費大量的飼料。美國小麥生產及出口預估今年增加依據美國農業部報導，2011/12穀物收穫年美國小麥出口將達到31.3百萬噸，比上個月估計增加2.7百萬噸出口量。原先因減少加拿大供應且美國生產規劃增加，當時出口數量將比2010/11下降11%，高於5年平均水準8%，6月預測展望2011/12穀物收穫年生產量將增加1.3百萬噸，達到57.3百萬噸，預期美國白小麥生產從去年的7.5百萬噸增加至7.9百萬噸。

(八)逾齡船拆解增加，但趕不上新船噸交付量

前波航市演出空前大多頭，帶來巨量新船訂單，在近幾年陸續交付，而全球經濟衰退又導致貨物需求增長減緩，致物極必反，為航市帶來船噸供給嚴重過剩的命運。據英國Clarksons統計，去年新船交付960艘，計78百萬Dwt。今年前6個月的交付量是690艘，計55.63百萬Dwt，海岬型船交付已超過130艘，巴拿馬型船超過140艘，全年預計交付海岬型船321艘，巴拿馬型船388艘。另Lloyds數據庫的統計，截至目前在建造運力560艘，計57百萬Dwt，將陸續在下半年

進入市場，按此進度全年新船交付將突破千艘大關，這個交付量為 2009 年的兩倍。今年上半年逾齡船拆解量，刷新歷史新高，上半年超過 175 艘解體，約超過 13.65 百萬 Dwt，海岬型船 52 艘，巴拿馬型船 36 艘，其他以下有逾 100 艘。新船已交付量遠超過解體數量，造成市場供給過剩極為嚴重。根據對現有訂單的統計，今年延遲到明年的散裝船訂單超過 560 艘，近 39 百萬 Dwt，加上 2012 年和 2013 年的訂單，即使不考慮新增訂單，2012 年和 2013 年的預計交付數字也是巨大的。但市場持續低迷會使延遲和取消增加，根據近兩年的情況，延遲率基本在 40% 左右。按此估計，到 2013 年散裝船運力供應的壓力能夠得到緩解。

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。因受到供需結構過剩問題所苦，自今年以來國際散裝船市場持續低迷，已經超過前發生金融海嘯的那場海運危機，其中主力海岬型船租金，至8月上旬有長達近百天的時間低於1萬美元，與國際金融危機時相比，多出近一倍的時間，而且租金水準與巴拿馬型船、輕便型船形成嚴重的倒掛狀態。同時巴拿馬型運價也處於低迷狀態，8月上旬其租金水準約1.1萬美元，今年以來平均租金水準約近1.4萬美元，營運狀況還算可以有利潤。從今以後，航市將難擺脫需求的不確定性和運力過剩越發嚴重問題，此困難環境何時結束，已成為當下海運界關注的焦點。由於前段時間市場看好後金融危機時代的全球經濟，特別是中國經濟的迅速恢復，對礦砂、煤炭、穀物等大宗商品需求寄予厚望，2008、2009年訂造的船舶近期陸續完工，市場正迎來新增運力的高潮期。受全球通脹蔓延以及自然災害、資源產出減少等不利因素影響，全球大宗商品需求增長相對溫和。上半年全球礦砂、煤炭、穀物等大宗貨物海上貿易增速均低於5%。運力增長遠大於貨物增長速度，導致市場極度低迷，船東們新增運力積極性大幅降低，新船造價與現成船價持續走低。面對虧本經營，一些船東放緩新增運力投放的速度，包括延緩新船下水、減少訂單等，以減緩運力過剩帶來的經營壓力。同時市場也出現正面鼓舞音速，首先是隨著中國國內煤價連續3個月的上升，與國際煤價的差距逐步縮小，再加上為彌補煤炭緊張局面，中國當局降低煤炭進口稅，將有利於煤炭進口，使5月以後中國煤炭進口又恢復大幅增加，加上下半年中國保障房建設全面啟動，需要大量的鋼材、水泥，將對礦砂、煤炭海上運輸帶來利多。其次是日本震後重建需大量能源支撐，下半年日本的煤炭需求應有不錯的表現。最後就是隨著水災後產能逐步恢復，下半年澳洲煤炭出口將逐步上揚，提高全球煤炭供應量，抑制不斷上漲的國際煤炭價格，有利於全球煤炭貿易發展。總體而言，下半年國際散裝船市場形勢相當嚴峻，如新增運力不能有效控制，市場要走出低迷困難重重。隨著北半球炎熱夏季的到來，現貨市場貨流量減少，國際散裝船市場交易冷清局面短期難改，各大型船行情繼續盤旋在低檔徘徊。南非是全球五大煤炭出口國之一，供應跨越大西洋與太平洋市場。南非煤礦罷工持續，導致船隻過剩局面更加惡化，對散裝船市場無異是雪上加霜。目前中國市場煤炭採購熱情顯著降溫，致巴拿馬型船市場租金在7月中旬幾乎直直落，預計夏季難見較大改觀，船東將繼續面臨經營困境。目前越來越多太平洋閒置運力前往南美和美灣地區，等候9月兩地區穀物收割季節來臨帶來較好收益，未來大西洋市場競爭將加劇。中國主要港口礦砂庫存步步攀高，使礦商購買意願較低，且受歐洲主權債務危機和經濟遲滯影響，該地區礦砂進口減少，7月份因礦砂船運租船活動放緩，導致海岬型市場行情呈現弱勢格局而走低。8月上旬似乎

出現跌深反彈，但反彈力道薄弱，長期仍陷入低檔盤旋的格局。大小輕便型船市場前受到中國進口煤炭燒退及印度雨季來臨，礦砂出口受阻，致船噸需求減弱，兩型船市場行情自6月以來表現一路下跌。因印度政府加大限制礦砂出口力度，即使9月季風季結束，超輕便型船市場仍難有突出表現。展望未來，散裝船市場將繼續高度依賴中國需求，在經濟的不確定性下，使大宗散裝海運量增幅不及預期，預計國際幹散貨海運量第三季與第二季基本持平，但受運力持續增加的影響，供需差距進一步拉大，運費綜合指數(BDI)預期繼續保持低檔狹幅震盪，遲至8月上旬在海岬型船市場率先反彈後，巴拿馬型和超輕便型船市場跟隨止跌回升。自7月以來，大宗原料價格飆漲且居高不下，買方購買意願降低，尤其中國出現礦砂及煤炭進口熱度退潮，導致海岬型船運價指數(BCI)從7月初的2千餘點高點檔滑落，8月初下墜來到1,738點後，跌深弱勢反彈，惟漲勢搖搖晃晃，偶爾拉回，8月上旬上升至1,836點，後續海岬型船市場是否有能維持反彈格局，則有賴中國鋼廠是否能繼續加碼進口礦砂。自6月中旬以後，缺乏足夠煤炭海運貨載的加持，巴拿馬型船市場行情喋喋不休，巴拿馬型船運費指數(BPI)從波段最高1,978點滑落，呈溜滑梯式一路走跌，至8月上旬礦砂及煤炭海運量湧現，率先帶動海岬型船市場止跌反彈，巴拿馬型船市場行情跟著止跌回升，BPI收在1,501點。超輕便型船運價指數(BSI)受到原物料價格高漲且各國緊縮銀根等因素的影響，自5月底的1,451點開始呈現溜滑梯似持續緩慢下滑走勢，8月上旬隨著大型船率先反彈的鼓舞，也出現止跌回升，迄8月上旬BSI收在1,246點，所幸跌幅不大，後市依然呈現狹幅震盪居多，難出現明顯漲跌格局。輕便型船市場更明顯受到各國緊縮銀根的拖累，輕便型船運費指數(BHSI)自4月下旬今年最高803點幾乎毫無剎車地一路緩步滑落，7月上旬700點關卡淪陷，迄8月上旬BHSI下修至645點，抗跌性強，後市仍飽受全球經濟增長趨緩的環境下，依然易跌難漲格局。國際散裝船綜合運價指數(BDI)自6月上旬後呈現弱勢格局，雖6月中下旬因海岬型船市場出現反彈的帶動下，BDI出現上揚，可是其他較小三型船市場依然混頓陷入低迷不振困境，致BDI指數上漲力道薄弱，7月上旬受到所有市場全面下挫影響，BDI持續下修，8月上旬下墜至1,253點的低位，來到4月下旬時波段新低點，隨後海岬型船、巴拿馬型船及超輕便型船市場指數止跌反彈，使8月上旬BDI同步止跌翻揚，然漲勢不平穩，恐有再拉回風險，迄8月上旬收在1,277點。總之，整體航市基本面依然擺脫不了新船交付量遞增不利因素的陰影，各型船市場僅能零星隨季節性淡旺季作小幅而短期震盪，除非未來全球經濟有更大利空出現，否則航市再出現大幅拉回機會也不大。

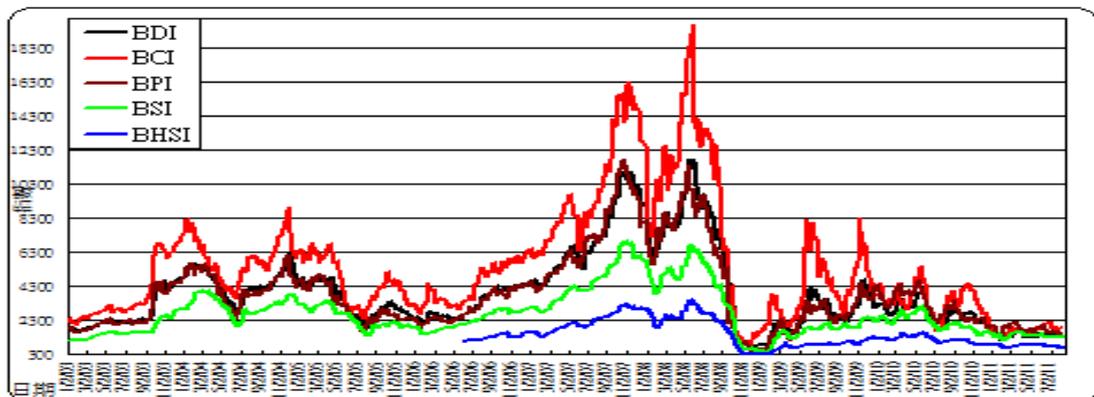


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。近期受到BHP煤礦區罷工事件影響，使澳洲焦煤出口受阻，國際焦煤海運需求減弱，國際鋼材市場依然疲軟，中國礦砂壓港嚴重，以及在新船不斷交付，運力增加的情況下，國際大宗散裝船市場表現依然疲弱不堪，呈現低檔震盪格局。今年上半年全球礦砂、煤炭、穀物等大宗貨物的海上貿易增速均低於5%，運力增長遠大於貨物增長速度。預計下半年保障房動工所需的12.24百萬噸鋼量對今年的鋼產量有一定拉動作用，但影響不大，房地產投資將出現小幅回落，鋼鐵產業景氣度處於混頓狀態，礦砂價格仍將微幅上升，但受制於中國緊縮調控政策，礦砂價格上漲空間不大，這都影響航運的需求。受中國礦砂港口庫存高位以及下游需求不足影響，中國對進口礦砂需求似有減緩態勢，而印度雨季到來也使得礦砂出口減少。大量運力交付使行情承受重壓，而巴西Vale訂造的超大型礦砂船陸續交付也使得市場形勢進一步惡化。預計未來在運力過剩的壓制下，海岬型船市場行情仍將低檔震盪運行。因受主要礦砂出口國出口量減少，市場缺乏足夠海運量支撐，致大部分船舶處於“失業”狀態，運價無力止跌，船東對當前經濟環境失去信心及運力龐大等因素的影響，海岬型船市場行情繼續走低。太平洋地區海岬型船市場行情承受極大壓力，因現貨市場上的中國礦砂需求萎縮。巴西Vale擁有自己的運輸船隻，使形勢更加惡化。印度雨季阻礙商品運輸，也降低了礦砂出口。中國主要港口礦砂庫存量創歷史新高，礦砂庫存量高位運行抑制中國礦砂進口需求，加之澳洲和中國港口擁塞情況有所緩解，船舶周轉加快，市場可用運力增多。據報導，日本海嘯也使得燃煤電廠的燃煤儲量耗盡，日本是僅次於中國的世界第二大煤炭進口國，在2010年平均每月進口15百萬噸，電廠重新儲備也將推動燃煤進口需求，可能注入巴拿馬型船以上市場的上漲動能。日本幾家主要鋼廠已嚴重受損關閉，造成鋼材需求低於正常範圍。此外，幾家核電站也被關閉，如果是永久性關閉，煤炭需求將進一步增長。海岬型船市場深受中國鋼廠進口礦砂是否積極影響，中國鋼鐵市場受到打房而衝擊到鋼材需求，鋼價疲弱下滑，且礦砂和焦煤價格高漲，影響中國鋼廠增產意願，加上中國港口堆存礦砂量攀升創新高位，導致中國鋼廠進口煉鋼原料速度放緩，進而衝擊到海岬型船市場的表現，同時，今年海岬型船運力將增加90百萬Dwt，比去年增長近20%，新船噸交付量加速激增，更是壓垮海岬型船市場最後一根稻草。歐洲地區暑假假期開始，歐洲船東、租家紛紛離場，使大西洋市場表現異常平靜，行情難以擺脫下降趨勢。本波四條航線平均租金在7月上旬攀抵今年最高14,114美元後，交易陷入清淡，漲勢中止而連翻回檔，雖8月初曾出現止跌回升，惟巧遇美債被降評引發金融及商品市場動盪不安，似乎影響上漲動能，恐漲勢無法持久，8月上旬收低10,484美元。大西洋往返航線租金7月上旬攀登今年最高16,886美元，隨後漲勢歇止且連翻下挫，7月底萬美元淪陷，8月上旬稍有轉機上揚，收在10,173美元。太平洋區航線7月上旬攀登今年最高水準11,664美元價位，隨後漲勢歇止並乘溜滑梯直直落，7月中旬萬美元失守，8月上旬勉強止跌回升，收在8,968美元。大西洋返回遠東航線租金7月上旬攀登今年最高27,261美元價位，隨後漲勢歇止而連翻下挫，雖8月初出現反彈，8月上旬收在23,643美元。太平洋區回歐陸航線面臨夏季淡季，需求減弱，礦砂貨載交易退潮，上漲動力熄火而租金行情拉回，7月下旬再回到負租金行情，8月上旬稍有好轉，但仍以有下跌風險，租金收在負850美元。

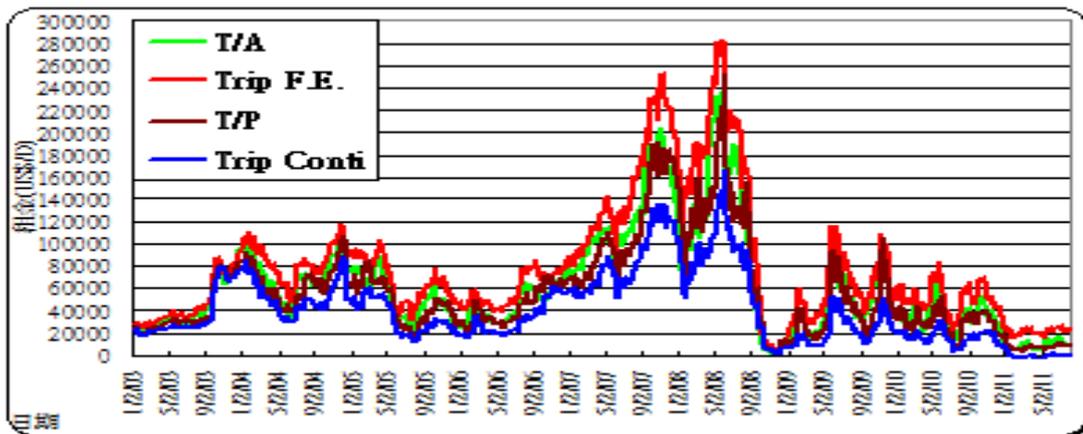


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。受到全球煤炭與礦砂貨載海運量收縮的影響，6月中旬後巴拿馬型船市場受衝擊最為顯著，因航市需求船噸有限，導致巴拿馬型船行情持續呈現弱勢格局。基於目前巴拿馬型船市場承受巨大新船訂單和運力過剩壓力，除非大量巴拿馬型船拆解，新船訂單量大幅減少，否則巴拿馬型船市場機今、明兩年將難脫離低迷的困境。根據DVB，巴拿馬型散貨船價格從去年中旬開始持續呈現下滑趨勢，這樣的下滑趨勢或許到2013年夏季。巴拿馬型散貨船的新造訂購量為709艘，雖然正進行空前的拆船銷售，但是與此相比多2倍的新造船也將投入到市場。雖然今年可以預計，40%的遲緩交付率（撤銷合約、延遲交付），但今年新造之後交付的巴拿馬型散貨船規模有望達到1000萬載重噸。如果拆船銷售沒有增多、新造訂單沒有減少，那麼在短期內其運輸費無法上升，這樣的趨勢持續下去，那麼船價的下降也是不言而喻的事實。某權威機構分析報告，認為目前訂造巴拿馬型船的訂單太多，是拖垮散裝船市場行情的主因，並認為巴拿馬型船市場行情會持續下跌，直至明年底才有可能好轉。除非大量逾齡船被拆解，否則行情仍會一直受到抑制。據預測，巴拿馬型船的租金在明年會下跌至1萬美元初頭，到2013年才有望回升到1萬3千美元左右。太平洋區市場8月初出現來自印尼和澳洲煤炭租家洽租船詢價，船東抵制低運價，但租家對短期租船仍表現強勢，不斷壓低行情，船東終究屈服於競爭態勢而接受來自租家殺價，短期租金再度下滑。太平洋區市場因澳洲及南非礦工罷工而波及煤炭出口量，致船噸需求疲軟，行情失去支撐而走跌。大西洋區市場因租家認為夏季淡季來臨，看跌第三季市場，不急於成交，放緩租船動作，加上從太平洋地區前往南美的空載運力對美灣市場造成的不利影響開始顯現，同時印度洋地區閒置運力仍源源不斷駛向美灣，美灣市場運價將承受較大壓力，加深大西洋區市場競爭白熱化，船東為攬貨而向貨主妥協接受較低運價，導致大西洋區下跌幅度加劇。7月中旬除邁入夏季淡季外，又逢澳洲及南非煤炭礦工罷工，影響煤炭輸出海運量，致巴拿馬型船市場需求船噸減弱，4條租金航線租金全面回檔，迄8月上旬才印尼及澳洲煤炭出口湧現，船噸需求回溫，帶動太平洋區市場行情止跌翻揚，可惜敵不過大西洋區貨源平淡，行情仍陷入疲軟，致平均租金行情上揚無力，還是向下修正，8月上旬受到海岬型船市場止跌翻揚的帶動下，巴拿馬型船市場也隨

之止跌回升，收在11,994美元。大西洋往返租金航線7月上旬曾止跌回升，惟僅維持一週反彈至16,186美元後，再度陷入連翻下跌，迄8月上旬交易轉趨熱絡，收在13,960美元。大西洋返回遠東租金航線行情7月上旬曾止跌回升一星期，隨即動能無以為繼，行情拉回連翻下跌，迄8月上旬收在21,186美元。太平洋往返租金航線7月上旬曾止跌回升，惟氣勢薄弱，僅數日反彈後再度回檔，隨後雖曾短暫止跌反彈至9,825美元，但敵不過船多的打擊，還是前跌多漲少，呈現進一退十步，迄8月上旬出現難得有感上漲，租金收在8,912美元。太平洋區回歐陸租金航線7月上旬止跌回升，惟僅數日反彈至5,096美元，旋即再陷入疲軟下跌，迄8月上旬出現數日反彈上漲，租金收在3,919美元。

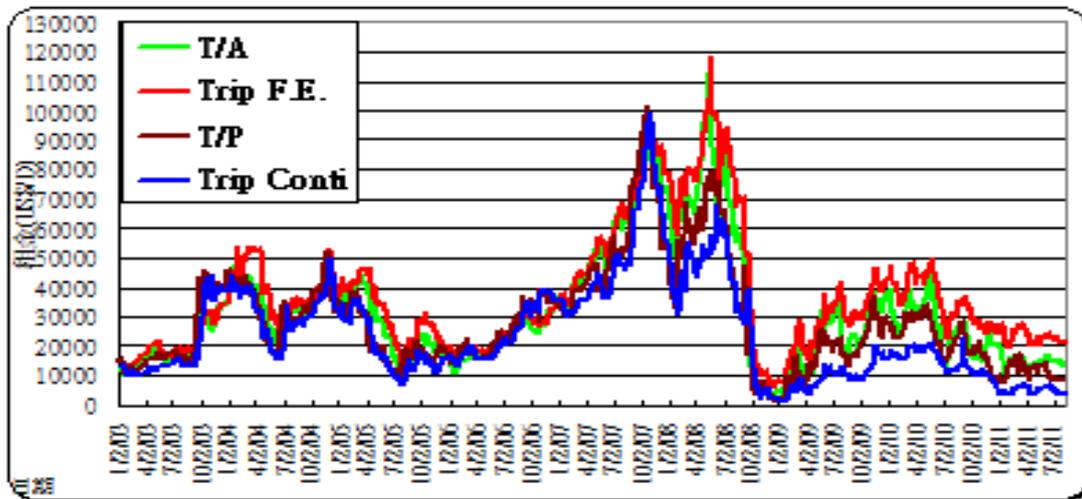


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。散裝船市場由於處於傳統淡季，需求仍不足，且中國國內煤價走弱，電廠煤炭庫存保持高位也顯著抑制進口煤炭需求，致行情直直落，雖印尼煤炭需求穩定，但因運力集聚太多，運輸需求凸顯不足，以及受印度季風雨季而阻礙礦砂輸出作業及中國需求礦砂減弱等影響，超輕便型船市場行情受到波集而逐漸下挫，且頻創今年以來新低。自6月以降全求面臨原物料物資高漲，主要國家及區域通膨危機達到臨界限，紛紛緊縮貨幣政策，無獨為偶偏歐美債台高築，爆發債信危機，且美國經濟仍疲弱，需求現入萎縮，拖累全球經貿活動，導致運輸需求無法提振，加上新船噸交付量增速，供給過剩問題嚴重，以致於超輕便型船市場表現欠佳，行情直直落。原市場投資人期望下半年日本災後復建需求建材逐漸顯現效應，必能帶動超輕便型船市場行情脫離低迷困境，但不幸各國緊縮金融措施，削減公共建設且消費力道減弱，物資需求減少，因而拖累超輕便極限型船市場，6月份行情幾乎全面逐漸下挫，一路緩步下跌，僅在7月中旬後太平洋區域市場出現足夠需求動力，帶動此區域行情展開睽別以久陣陣漲聲，可惜大西洋區市場持續下挫，以調整兩區域間行情長期巨大落差。輕便極限型船四條租金航線在6月以來表現不理想，行情全面下跌，雖然7月中旬太平洋區航線止跌翻揚，行情持續走高，可惜敵不過大西洋區航線跌幅加劇的影響，平均租金依

然持續挫低，8月上旬受到大型船市場止跌回升的激勵，此型船太平洋區市場已止跌回升，平均租金翻紅小漲收在12,918美元。大西洋區租金航線自6月上旬後幾乎一路緩步挫低，迄8月上旬收低在14,639美元。大西洋區回遠東租金航線6月上旬以後走勢疲弱，行情持續下修，6月下旬跌破至2萬美元以下，跌勢依舊且緩步下滑，迄8月上旬收低在19,350美元。太平洋區往返航線租金7月上旬出現曙光，行情止跌一路緩步走揚，迄8月上旬依舊保持上漲格局，且突破萬美元水準，租金收高在10,273美元。遠東回歐陸租金航線7月中旬止跌持續反彈，迄8月上旬租金收高在7,411美元。

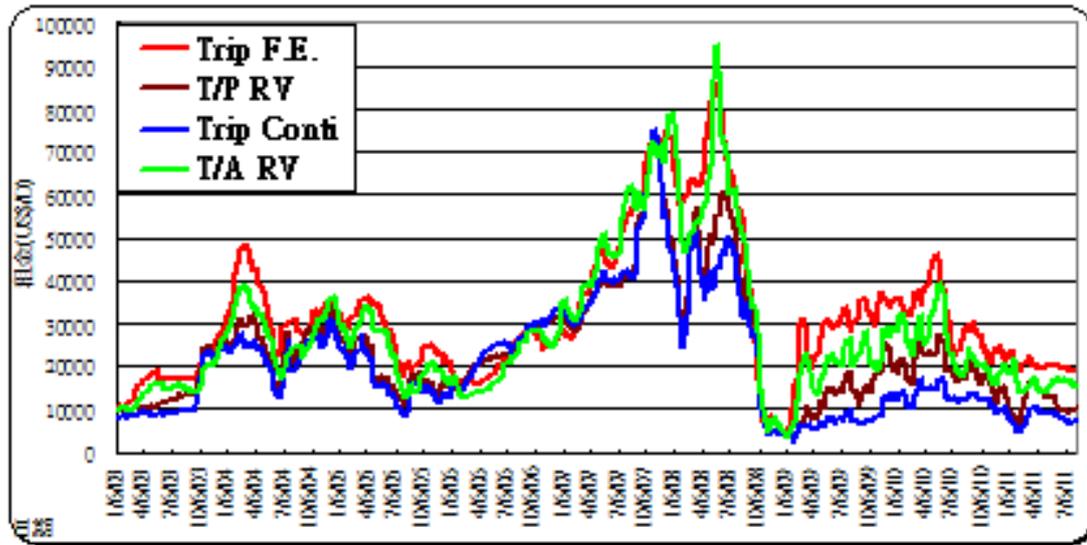


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。小宗散雜貨的貿易量占全球散裝乾貨海運量比例仍不能小覷，航市擁有眾多船東與船隊規模在提供小宗散雜貨貨主服務。隨著新興經濟體在全球經濟舞臺上扮演舉足輕重的角色，新興經濟體經濟發展快速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。可惜現階段全球面臨日益嚴重通膨問題，減緩公部門公共建設與緊縮政策，造成全球需求物資減少，且歐美債台高築纏身，身陷經濟衰退，可能引發全球第二次經濟衰退危機，拖累全球經貿發展，而日本地震後復建緩慢，迄今未明顯有效帶動輕便型船市場，雖然輕便型逾齡船拆解量非常大，但仍無法有效平衡供需失問題，船噸過剩問題依然存在，迄今抑制了輕便型船行情的表現。巴西為全球最大蔗糖出口國，近兩年來蔗糖收成歉佳，可供出口蔗糖減少，加上全球買家瘋狂派船搶購蔗糖，致巴西主要蔗糖出口港聖多斯港船隻大排長龍，7月等後船隻滯港達45天，嚴重影響輕便型船船隻周轉效率，為此塞港問題仍無助於紓緩航市船噸過剩問題。大西洋區市場表現遠優於太平洋區市場，大西洋區市場7月曾出現數日止跌反彈，可惜下跌格局不變，7月下旬持續下挫，迄8月上旬仍未出現止跌訊號，所幸跌勢輕微緩慢，租金收在10,352美元，恐將失守1萬美元關卡。太平洋區租金航線累積太多船噸，市場無法消化過多船噸，致本航線租金行情自5月下

旬以來一路下跌，且在6月下旬跌破1萬美元關卡，跌勢依舊，迄8月上旬連跌逾兩個半月，本航線租金收在8,375美元。因兩大區域市場6月以來表現乏善可陳，致輕便型船平均租金水準每況愈下，連翻持續下修，幾乎天天收黑，7月下旬1萬美元關卡淪陷，迄8月上旬仍未出現止跌訊號，並收低在9,364美元。

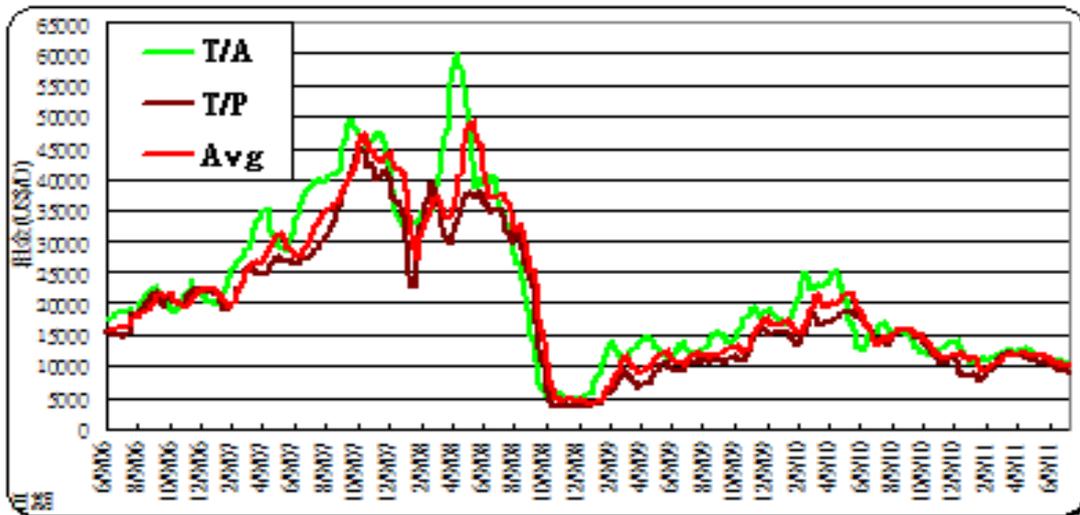


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

- 1.今年海運需求方面也依然不樂觀，散裝乾貨海運總需求量預計將增長7%，比去年的9%需求增長率有所放緩。上半年全球礦砂、煤炭、糧食等大宗貨物的海上貿易增速均低於5%，運力增長遠大於貨物增長速度。預計下半年中國保障房動工所需的鋼材量對今年的粗鋼產量將有所助益，惟房地產投資將出現小幅回落，且國際礦砂價格居高不下，以及中國持續緊縮調控政策，將衝擊中國鋼鐵產業生產力道，同時，受中國礦砂港口庫存高位以及下游需求不足影響，中國礦砂進口仍緩慢，而印度雨季到來也使得礦砂出口減少，勢必影響航運的需求。
- 2.近期煤炭進出口國包括澳洲及越南政府調整煤炭進出口的政策，越南當局於9月中旬起對煤炭出口關稅將由15%上調至20%；澳洲政府宣佈對礦山企業徵收每噸23澳元的碳排放稅；然而進口國中國卻為鼓舞煤商進口煤炭，擬定下調進口煤炭增值稅和港口費用，在進口與出口國對煤炭貿易政策兩樣情，利空因素交錯，國際煤炭貿易市場局勢尚難定論，對國際煤炭海運量會帶來利弊，有待觀察。另外雖然中國需求進口穀物與日俱增，但與所增加船噸對比僅杯水車薪而已，無助於解決嚴重供給過剩問題。

(二)船噸供給面

- 1.由於船隻持續供過於求，未來一至二年全球航運業前景展望仍然不容樂觀，尤其散裝船市場，散裝新船訂單數量太多。目前散裝新船的訂單約佔全球船隻總噸位

的46%，這些新船訂單中有80%將在未來2年內交付，因此造成供求失衡，將繼續壓低運費。今年散裝船運力將增長14%左右，而散裝貨海運貿易量只有6%的增長，嚴重失衡的供需關係使散裝船業者經營環境陷入困難。

2. 巴西Vale訂造18艘超大型礦砂船將陸續交付，使得未來一、二市場形勢進一步惡化，預計未來在運力過剩的壓制下。儘管今年上半年逾齡船拆解量，刷新歷史新高，上半年超過175艘解體，約超過13.65百萬Dwt，海岬型船52艘，巴拿馬型船36艘，其他以下有逾100艘，惟新船已交付量遠超過解體數量，造成市場供給過剩極為嚴重，散裝船市場行情仍將呈現低檔徘徊。

2011 年 7 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

全球油輪船隊新船訂單比例仍在歷史高點，超大型油輪(VLCC)、蘇伊士極限型油輪(Suezmax)新訂船各佔該船隊總數約百分之三十。雖然目前正處於油輪運輸市場景氣循環的低潮期，但由於新船訂單驟減，船隊噸位成長率自今年開始將逐年降低至 2014 年 2-4% 的成長率。

據普騰經紀公司指出，去年及今年下水之高船價超大型油輪(VLCC)每日營運成本約在四萬美元上下，遠遠超過目前船東在現貨市場日租金所得。與三年的期租租金相比也超過百分之二十五。因此，船東如未能在新船下水前鎖定長約，現金流將出現嚴重缺口。加上全球經濟前景不明，船東不排除再度面對原油需求趨緩的蕭條時期。

據外電報導，IEA(國際能源署)預期如果石油輸出國組織(OPEC)可以至少維持目前輸出的產量，第三、四季的原油市場供應應無太大問題。但目前市場人士觀察重點為歐元區的主權債務危機及美國債信問題將很有可能降低全球原油的需求，進而抑止油價的飆漲。未來六-八個月原油價格將取決於歐美能否防止債務危機蔓延，如需求不減，原油供需基本面將仍然吃緊。

原油運價指數在七月下跌，成品油運價指數在七月變化不大。波羅地海原油綜合運價指數(BDTI)月底報 721 點，下跌 25 點；成品油綜合運價指數(BCTI)月底報 684 點，下跌 6 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧七月原油價格，西德州中級現貨原油從月初每桶 94.94 美元，上漲至 95.70 美元。近月倫敦布蘭特原油月初每桶價格 111.77 美元，月底以每桶 116.74 美元作收。近月紐約杜拜原油從月初每桶 106.44 美元，上漲至 111.02 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 3.033 美元/加侖，低硫柴油月底以 3.114 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

蘇伊士極限型油輪-“Eco Europa”(1994 年造，十四萬九千噸)雙殼油輪以約一千四百萬美元售出

阿芙拉極限型油輪-“Blue Jasper”(2008 年造，十萬五千噸)雙殼油輪以約四千二百萬美元售出

IMO III 化學輪-“Jutul”(2004 年造，三萬八千噸)雙殼油輪以約二千七百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Doris”(1984 年造，一萬九千噸)成品油輪以美金 540.0 元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

本月波灣 VLCC 貨載成交數再達 121 筆，交易仍然活絡。但運費仍無法再向上攻，加上油價維持高檔，船東無力與租方抗衡。各主要路線運費全面走低，波灣-遠東路線運費在月底跌破重要心裡關卡 WS50.0 點，七月份市場受船噸充沛影響下運費將再受租方擠壓。

波灣至日本航線 (TD3)，從七月初 WS50 點下跌至 WS48 點，換算日租金只得 8,000 美元。波灣至美灣市場每況愈下，運費以 WS37.5 點成交，船東收益接近零。西非至美灣及遠東市場供需持續失衡，西非至美灣七月中旬裝期貨載以 WS50.0 點成交，日租金得 13,000 美元。

地中海區 Suezmax 船型在六月回跌後在七月中旬有短暫上漲，但月底運費跌回至 WS72.5 點。波灣至南中國路線運費自六月底成交 WS75.0 點上漲至 WS82.5 點，每日收入增加近 3,000 美元。估計八月運費應仍有 WS5-10 點下跌空間。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，七月運費 LR1 船型運費仍維持平穩，波灣-遠東路線 LR2 船型小幅回檔，MR 油輪在遠東地區未見任何反彈契機。七月底 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS125.0 點，LR2 船型運費自月初 WS125.0 點上漲至 WS127.0 點。

加勒比海至美西 MR 級油輪路線運費自六月高點 WS187.5 點回跌。與上月相比，八月裝期貨載只以 WS160.0 點成交。地中海-美東路線 MR 船型運費在本月維持相對平穩，月底成交 WS170.0 點，日租金約 6,200 美元。新加坡-日本路線月底成交運價小幅回檔，但換算日租金仍只得約 1,000 美元。

*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 7 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-JUL (WS)	TCE (US\$/day)	29-JUL(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	38.0	2,830	37.5	70
AG / JAPAN	VLCC	50.0	12,783	48.0	8,085
WAF / EAST	VLCC	47.5	10,265	45.0	5,916
WAF / USG	VLCC	52.5	16,840	50.0	13,033
WAF / USAC	SUEZMAX	67.5	4,257	70.0	4,490
MED / MED	SUEZMAX	72.5	11,111	72.5	10,049
UKC / USAC	AFRAMAX	105.0	9,345	110.0	9,990

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-JUL (WS)	TCE (US\$/day)	29-JUL (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	112.5	120.0	11,770	125.0
AG / JAPAN	55,000	132.5	125.0	6,511	127.0
CARIBS / USAC	38,000	135.0	165.0	9,949	160.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	155.0	145.0	1,079	147.5
MED / USAC	30,000	185.0	180.0	8,184	170.0

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	25,000	32,000
SUEZMAX	150-160k	17,000	23,750
AFRAMAX	95-105k	15,500	18,000
LR1	65-73k	15,500	16,500
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	\$105.0	\$81.0
SUEZMAX	150-160k	\$69.0	\$55.0
AFRAMAX	95-105k	\$50.0	\$38.0
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$40.0	\$30.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 7 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

