



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 一 十 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 110 2013 年 2 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

| | |
|---------------------------|----|
| 專欄報導 | 1 |
| 海運市場動態報導 | 7 |
| 國際運輸動態報導 | 7 |
| 國際散裝乾貨船市場行情分析 | 10 |
| 2013 年 1 月份國際油輪市場動態 | 20 |

專欄報導

馬來西亞丹絨帕拉帕斯港與柔佛港之比較及 SWOT 分析

賴彥銘

國立成功大學交通管理科學系碩士班研究生

前言

自 2000 及 2002 年馬士基航運 (Mearsk Line) 及長榮海運，陸續入駐馬來西亞南部的丹絨帕拉帕斯港(Tanjung Palapas, 簡稱 PTP 港)後，大幅提高了 PTP 港貨櫃裝卸作業服能力，也使歐亞航線交會海域間港口的競爭日益激烈。PTP 港以所處區位的地理優勢、引進現代化高效率作業技術及大幅降低作業費等誘因吸引船公司停靠，迅速成為該區域重要轉口港，目前已名列世界前 20 大港口。除了貨櫃裝卸服務外也，近年來馬來西亞礦業公司(MMC)開始在“丹絨濱”(埔萊河 PTP 港的對岸)引進石化工業，使 PTP 港區除貨櫃裝卸服務外其規模及作業功能不斷擴大，成為重要的國際商港。同樣位於該區域的新加坡港因其經營業務性質相似 (同屬於轉口貿易港)，且兩港距離非常相近，為 PTP 港主要的競爭對象。兩者目前皆為重要的國際商港。

位於新山市主要工業區的柔佛港，主要以經營散裝貨(液態散裝、乾貨散裝及雜貨散裝)進出口貿易及小規模的貨櫃進出口貿易業務為主。在該區域港口快速發展的競爭環境中，柔佛港正面臨艱鉅的挑戰，再加上散裝航運市場需求疲弱，波羅地海指數持續走低，長期影響散裝市場運價水準。面對現有競爭者“新加坡港”及未來潛在競爭者 PTP 港的威脅，柔佛港提出「五年發展計畫」，以鞏固其競爭地位。然其目前使用的應對策略，能否能維持或提升其競爭能力，達到永續經營的目標，需進一步探討。

本文先對馬來西亞南部兩大主要港口(柔佛港及 PTP 港)的現況進行介紹，並說明 PTP 港、柔佛港及新加坡港三港之間發展的差異性、共同性；進一步透過 SWOT 分析，探討 PTP 港及柔佛港的優劣勢、機會及威脅，及其可行的營運策略，以提高對競爭者新加坡港的競爭優勢。

港口間的比較

1. PTP 港與柔佛港的比較

以下先針對馬來西亞南部 PTP 港及柔佛港的兩港共同性及差異性分別進行說明。

● 共同性

| 項目 | 共同性 |
|----------|---|
| 母公司 | 同屬馬來西亞礦業公司 MMC 集團旗下的物流子公司 |
| 聯外交通貨物互通 | 柔佛港及 PTP 港皆與南北高速公路相連，且兩港間能透過高速公路彼此互通，具有便捷的道路聯外交通。 |
| 勞動力成本及品質 | 馬來西亞的勞動成本低，但因當地有土族保護政策，政府單位或大型本土企業的員工比例需有 40%以上為當地馬來人。而當地大部分馬來人的習性較重，使得工作品質及效率不高。 |

● 差異性

| 項目 | PTP | 柔佛港 |
|---------|---|---|
| 地理位置 | 位於馬來西亞半島西南端的埔萊河口有廣大的腹地，位居東南亞最繁忙的航運路線上，為優越的地理環境。PTP 為東西向貿易航線之交會處，僅需 45 分鐘即可進入世界最繁忙的馬六甲海峽之國際貿易航道。 | 位於馬來西亞南部，在新山市巴西古當工業區內，面臨柔佛河，但受到馬新兩國二座跨國大橋的限制，從馬六甲海峽來的貨船無法直接透過柔佛河直達，而使得該港區的地理位置不如 PTP 港優越。 |
| 港口設施及腹地 | 基礎設施很皆採用現代化全自動系統。全港以開發區土地面積高達 120 萬平方公尺，腹地遼闊。 | 開發以久的港口，腹地約為 40 多萬平方公尺，港口內的基礎設施較為傳統。 |
| 港口類型及功能 | PTP 港的業務性質為貨櫃轉口貿易，為轉口貿易型港口。 | 柔佛港業務範圍包括散貨、液態及貨櫃等的進出口，是個多功能型港口。 |

2. 柔佛港與新加坡港的比較

在柔佛港與新加坡港共同性方面以業務性質方面進行比較。在兩港差異性部份，則分別以地理位置、港口類型及功能、港埠設施及腹地、經營方式、勞動力成本及品質各層面進行兩港的比較。

● 共同性

| 項目 | 共同性 |
|------|--|
| 業務性質 | 柔佛港與新加坡港一樣有經營散雜貨的業務，且靠近龐大的石化工業區，為主要的煉油及儲存中心。 |

● 差異性

| 項目 | 柔佛港 | PSA |
|---------|---|--|
| 地理位置 | 柔佛港位於馬來西亞柔佛州的東南邊，在巴西古當工業區內，面臨柔佛河，但受到新馬兩國二座跨海大橋(新柔長堤及新馬第二大橋)的限制，從馬六甲海峽來的貨船無法直接透過柔佛河直達至柔佛港，而使得該港區的地理位置不如新加坡港優越。 | 位於新加坡南部的沿海，西臨馬六甲海峽的東南側，南臨新加坡海峽的北側。為亞太區域最大的轉口港，該港扼太平洋及印度洋之間的航運要道，戰略地位十分重要，目前已發展成為國際著名的轉口港。 |
| 港口類型及功能 | 柔佛港是個多功能型的港口，其業務範圍包括：乾散貨、雜貨、液態貨及貨櫃。其主要是負責柔佛州產業用的原物料或工業製成品及民生資源之進出口貿易。 | 新加坡港屬於全方位型國際大港，主要以轉口貿易為主，也有經營進出口貿易，該港主要的業務範圍包括：貨櫃，乾散貨、雜貨及液態貨，還是世界前三大的煉油中心及世界主要的船舶維修港。因處的地理環境非常優越，其服務的範圍廣至全球。 |

| 項目 | 柔佛港 | PSA |
|----------|--|---|
| 港埠設施及腹地 | 柔佛港是個開發以舊的港口，其腹地為約為 40 多萬平方公尺較新加坡港廣闊，但港口內的基礎設施相較於新加坡港傳統。 | 因國家領土非常有限，港口腹地小，但是新加坡港是該國經濟的主要來源，該港的發展狀況倍受政府重視，其營運的基礎設施維護完善且齊全。 |
| 經營方式 | 係由馬來西亞礦業公司(MMC)經營。 | 新加坡港的管理和經營職能分開。由新加坡海事和港口局(MPA)負責港口管理，新加坡港務集團(PSA)負責港口生產和經營。 |
| 勞動力成本及品質 | 馬來西亞的勞動力成本較低，但是其大部分員工都是當地馬來人，習性較重，工作效率及品質不高 | 新加坡的勞動力成本較高，其主要勞動力資源是來自馬來西亞教育水平較高的國民，工作效率及品質也較高。 |

3. PTP 港與新加坡港的比較

PTP 港與新加坡港在地理位置、高效率作業系統、貨櫃轉口港方面具有共同性。在兩港差異性部份，其經營方式、港口經營事業、收費、土地擴充的限制方面兩港口具有較大的差異性。

● 共同性

| 項目 | 共同性 |
|---------|--|
| 地理位置 | 兩港都位居東南亞最繁忙的航運路線上，為優越的地理環境。且為東西向貿易航線之交會處，僅需 45 分鐘即可進入世界最繁忙的麻六甲海峽之國際貿易航道。 |
| 高效率作業系統 | 兩港皆採用自動化先進系統以及先進資訊科技，來協助提高港內的作業效率及提高對顧客的服務品質。 |
| 貨櫃轉口港 | 兩港都具有完善的貨櫃轉運基礎設施，每年所處理的貨櫃有 90% 以上是轉口櫃，且在全球貨運中轉上扮演著重要的角色。 |

● 差異性

| 項目 | PTP | PSA |
|---------|---|--|
| 經營方式 | 係由馬來西亞 MMC 集團與 Maersk 集團各出資 70% 和 30% 共同經營。 | 由新加坡海事和港口局(MPA)負責港口管理，新加坡港務集團(PSA)負責港口生產和經營。 |
| 港口經營事業 | 其營運事業主要以轉口貨櫃為主，而幹散貨的部分主要由當地的多功能港(柔佛港)負責。 | 其不但是世界級的貨櫃轉運港，散裝港。還是世界前三大的煉油中心及世界主要的船舶維修港。 |
| 收費 | 轉口櫃收取的價格為 \$USD45/move，約為 NT1,350 元/move。 | 新加坡港務公司對轉口櫃收取的價格為新加坡幣 115 元/move，約為 NT2,645 元/move。但是服務品質很好。 |
| 土地擴充的限制 | 港口周圍尚有寬廣的腹地可供使用，港口規模的擴建不受土地的限制，可靈活使用。 | 國家土地小，港口發展的腹地有限，每次的擴建都需要耗資鉅額填海造地。 |

丹絨帕拉帕斯港 (PTP) SWOT 分析

| 四構面 | 關鍵影響因素 |
|-----|---|
| 優勢 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 優越的天然良港及地理位置及港埠腹地廣闊 2. 低廉的港口費率及高的服務品質 3. 先進整合的資訊科技系統 4. 成功招到世界最大的航運公司“馬士基”進駐 5. 聯外道路系統完善便捷 |
| 劣勢 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 缺乏附屬性服務 2. 勞動品質不佳 |
| 機會 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 自由貿易區的擴展及丹絨濱石化業的發展 2. 國外資金持續的投入 |
| 威脅 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 新加坡港及馬來西亞第一大港“巴生港”激烈的競爭 2. 柔佛港的競爭 3. 將近大選期，國家政治較不穩定，影響外資進入的意願 |

1. 促進優勢策略

善加利用環境，主打低價策略：

PTP 港能更善加利用其優越的地理位置及廣闊的腹地進行發展與開發，擴大並提升其貨櫃消化的能力和效率，並主打低價策略及更具吸引力的優惠制度，將能更提高其與競爭對手的競爭實力。

2. 減輕劣勢策略

穩定發展提供更全面的服務

PTP 港缺乏加油或修船等服務，使得一些較為重視效率的航運公司，選擇到新加坡港以進行裝卸貨、加油和維修等一系列完整的服務。PTP 港尚有廣大未開發的腹地，具有發展船舶附屬服務的潛能條件，為此現象馬來西亞政府及 MMC 公司在丹絨濱引進石化產業，以發展煉油工業及儲油設施，致力促進 PTP 港更的服領域及品質能更全面。另外在人力資源方面，該港應找出最合適的方法，在員工聘僱方面，擬訂出一套有效的培訓制度及標準門檻，以謀求提高整體勞動力品質。

3. 掌握機會的策略

加強與國外港埠策略聯盟爭取成為亞洲樞紐港

PTP 港地理位置卓越，擁有直達鐵公路的碼頭運輸服務，能將樞紐港的運輸網路延伸至泰國、越南及大陸昆明地區等腹地，且有周全的航空服務。PTP 港能配合該完善的物流體制，提出更具吸引力的條件，與東協大國的主要港埠結盟以增加港埠的運量，擴大 PTP 港聯外交通的效用，使 PTP 港成為在東南亞及亞洲的主要樞紐港。

4. 規避威脅策略

蓄積資金維持發展

近年馬來西亞政局很可能出現政權輪替的現象。若新政府上位，新執政團隊可能需要較長的適應時間，而造成制度上的代溝與斷層，政府在港口發展的資源可能縮減，而影響目前港口的發展計畫，再加上強大的競爭業者新加坡港對 PTP 港的替代性很高。因此已私營化的 PTP 港營運公司 MMC 應致力蓄積資金，以維持港口的發展及競爭實力。

柔佛港 SWOT 分析

| 四構面 | 關鍵影響因素 |
|-----|---|
| 優勢 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 靠近新山的主要工業區 2. 具有便捷的聯外高速公路 3. 該區域有穩定的內在供需 4. 靠近南中國海南端易於與遠東航線連結 |
| 劣勢 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 地理位置不佳受到跨國大橋的限制(新柔長堤，第二大橋) 2. 傳統的港口設施 3. 勞動力品質不佳 |
| 機會 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 五年發展計畫(LME 世界頂級有色金屬交易市場;加強 JPOIMR 業務設施) |
| 威脅 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 新加坡港的強大競爭 2. 面對 PTP 港未來的競爭 3. 丹絨濱石化工業的及未來液態散裝雜化的發展 |

1. 強化優勢策略

提高在本地的重要地位

柔佛港主要以進出口業為主，該港靠近大型工業區，該工業區是馬來西亞主要的煉油及天然氣中心，且具有便捷的聯外高速公路，同時也負責柔佛州的民生用品及食物等貨品的供給，並且柔佛港提供該工業區便捷的原料或製成品的進出口服務，是當地經濟不可或缺的港口。因此柔佛港可於其自由貿易港區提出或改進相關的優惠方案，增加吸引遠東航線的船舶停靠之誘因，以促進柔佛港的自由貿易港區在該區域的經濟地位及競爭實力。

2. 減輕劣勢策略

內部環境整頓提升服務品質

柔佛港港務局需要從新整頓港口內的作業環境，打造現代化的作業港區，並提升員工在港內的工作環境品質，及參考國外港口(如新加坡港)制定有效率獎勵制度或標準作業流程，以提高對港內員工的培訓及工作熱忱，進而提升柔佛港的服務品質及整體的形象。

3. 掌握機會的策略

朝世界主要金屬交易市場及核心事業發展以建立市場區隔

柔佛港與 PTP 港同屬於 MMC 公司集團下的港口，且坐落在同一個城市，距離非常靠近，柔佛港官方網站提到，為了避免發生兩港之間相互競爭的局面所採取的策略，柔佛港致力推動“五年發展計畫”，以發展成倫敦金屬交易市場(LME)在世界前 3 大的有色金屬交易市場；及加強“海上檢查維護與修理中心”(Johor Port Offshore Inspection, Maintenance and Repair Centre 簡稱:JPOIMR)的計畫以建立明確的市場區隔，以提高並鞏固柔佛港在國際上的競爭地位。

4. 規避威脅策略:

創新策略創造商機

從新加坡港目前現象中觀察發現，新加坡港的航班非常密集，船舶在港外的等候時間長，港口消化能力將趨近飽和，柔佛港應鞏固及加強其在該區域的地位及競爭條件，掌握並善用與新加坡港距離相近的優勢，制訂行銷策略，提出相關的優惠方案(折扣或低價策略

等的誘因)，將在新加坡港外等候的散裝船吸引到柔佛港泊靠。或是與 PTP 港之間擬定一項明確的聯盟策略，消除彼此之間矛盾的不確定性問題，彼此成為互補港在該區域創造更大的經濟效益，以規避同公司內兩港之間正面競爭的威脅。

結論與建議

PTP 港

PTP 港住主要的競爭對手是新加坡港，PTP 港近年來的成長已帶給新加坡港一定的威脅，但目前在世界港口競爭激烈的環境中，若要超越新加坡港還是有相當的難度及距離，但是若 PTP 港能朝以下方向更積極的改善及加強發展：

- i. 善加利用環境，主打低價策略
- ii. 穩定發展提供更全面的服務及加強人才的培訓
- iii. 與國外港埠提出策略聯盟爭取成為亞洲主要樞紐港
- iv. 蓄積資金維持發展

PTP 港將能在國際上的排名更往前進步。

柔佛港

柔佛港位於柔佛州新山市的巴西古當工業區，該工業區具有成熟的煉油及煉天然氣的技術，並且擁有開採石油的鑽油台維修技術，是柔佛州最主要的經濟命脈區，是 PTP 港難以取代之處。未來 PTP 港對岸的丹絨濱發展完工後，柔佛港的地位將會受到影響，市場上也有些說法認為，柔佛港面對目前主要競爭者新加坡港及未來潛在競爭者的困難，未來可能面臨被新興港取代的危機。但柔佛港還是具有許多重要的優勢條件(如：工業區內成熟且完整的石化技術及設備；有色金屬交易市場)，在該區域是難於取代的。根據柔佛港的官方網站表示，柔佛港所提出的“五年發展計劃”正著重發展 LEM 在世界前三大的有色金屬交易市場及 OIMR 中心(Offshore Inspection, Maintenance and Repair Center)以建立明確的市場區隔。柔佛港可採取更積極的策略如：

- i. 提高在本地的重要地位
- ii. 內部環境整頓提升服務品質
- iii. 朝世界頂級金屬交易市場發展
- iv. 創新策略創造商機

以鞏固該港在該區域的競爭實力，預備迎接未來更艱鉅的挑戰。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. G6 維持亞歐航線服務結構

為因應市場需求，G6 聯盟昨 1 月 17 日宣布今年繼續維持現有亞歐航線結構，提供五條航線服務廣大貨主，似乎顯現航商為鞏固運價水準，以實際行動調控運力展現堅定意志。G6 聯盟表示，同時將持續提供遠東至歐洲各航線服務，提供每周固定航班涵蓋所有主要港口。

G6 聯盟於 2012 年 10 月宣布實施冬季計畫，暫停一條遠東至歐洲地區的航線服務-歐洲三線 (Loop3)，原先計畫視市場情況適時調整，經聯盟各成員公司決議，因應現有供需維持機制，暫不恢復歐洲三線服務。

此外，聯盟航商整合各航商資源，以其他航線接駁停靠，使客戶繼續享受綿密網絡服務。G6 聯盟舉例說明，從去年十月起，提供德國港口至哥德堡之間接駁服務，且於歐洲四線 (Loop4) 服務也增靠吉達港，在歐洲七線 (Loop7) 增加停泊香港等措施因應。G6 聯盟成員由 APL、赫伯羅德、現代商船、商船三井、日本郵船和東方海外共同組成。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 2012 年業績 滬、星、港全球前 3 大

隨著全球各港口自結業績統計出爐，2012 年大勢已定，排名前三大依序仍由上海、新加坡、香港引領全球。儘管面臨經濟大環境考驗，各港漲幅放緩，上海依舊以微幅成長領先群雄，新加坡港落居第二，卻以 5.7% 成長幅度最高，與對手共同擠入三千萬 TEU 俱樂部，而香港原本緊追在新加坡後，卻是前三大港唯一下滑業績表現，反常使差距逐漸擴大。

上海依舊榮登榜首，據上海港務集團最新統計，2012 年上海港貨櫃吞吐量為 3252.9 萬 TEU，成長 2.5%；貨物吞吐量為 7.36 億噸，成長 1.1%，兩項業績皆以優異成績坐穩寶座。

而新加坡以微幅成長首次邁進三千萬 TEU 門檻，蟬聯第二位，根據新加坡海事及港務管理局 (MPA) 最新統計顯示，2012 年新加坡港口貨櫃吞吐量首次超越三千萬 TEU，達 3160 萬 TEU，增 5.7%；而貨物吞吐量為 5.376 億噸，增 1.2%。

MPA 分析指出，儘管受到全球經濟持續低迷和競爭種種嚴峻挑戰，新加坡港口表現依然良好，櫃、貨量和港口停靠的船隻噸位總和皆締造新紀錄。

香港面對深圳來勢洶洶，所幸保住第三大港位置，據香港港口發展局公布 2012 年港口統計，全年香港港口貨櫃吞吐量為 2309.7TEU，跌 5.3%。

據分析，導致香港整體櫃量下跌「致命傷」在於珠三角產業向中西部和東南亞地區轉移，加上面對深圳港、南沙港等內地港口「搶貨」所致。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 高明貨櫃碼頭 AMP 碼頭岸電系統測試成功

高明母公司-陽明海運 1 月 30 日表示，身為地球村一份子，「高明貨櫃碼頭公司」在節能減碳議題上亦貢獻一份心力。位於高雄港洲際貨櫃碼頭的「高明貨櫃碼頭公司」，為亞洲第一座興建之初即以節能減碳為訴求的環保綠能碼頭(green terminal)。

高明貨櫃碼頭公司 2012 年率先斥資引進碼頭岸電系統(AMP, Alternative Maritime Power)。由於傳統貨櫃船靠泊碼頭時，發電機需持續燃燒燃油以維持主機運轉；若船舶與碼頭皆配置 AMP 系統，則船舶靠港時改由碼頭接電提供乾淨能源，即可大幅減少滯港時的主機空氣汙染，在油價高漲的時代更可以為航商客戶降低燃油成本。經評估，若現行「陽明海運公司」船隊皆於靠港使用 AMP 系統，每年可減少高雄港區二氧化碳排放量 470,000 kg。

歷經半年的施作，「高明貨櫃碼頭公司」第一期碼頭(#108/#109)的兩座 AMP 系統已順利裝設完畢，2012 年 12 月 11 日由陽明海運公司所屬船舶「鮮明輪(YM MASCULINITY, 6600 TEU)」靠泊#108 碼頭，成為第一艘順利使用 AMP 系統的大型貨櫃船；同月 17 日陽明海運所屬之「震明輪(YM MUTUALITY, 6600 TEU)」亦於#109 碼頭測試成功，兩座 AMP 系統順利於 2012 年 12 月 27 日正式驗收，高明貨櫃碼頭公司自此正式成為東亞區第一座配備 AMP 的環保綠能貨櫃碼頭，未來第二期在建碼頭(#110/#111)亦將同步規劃配置 AMP 系統。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 台北港貨櫃碼頭公司 去年量創新高

由長榮海運、萬海航運、陽明海運國輪航商共同投資營運台北港貨櫃碼頭公司 (TPCT)，去年貨櫃量飆升 67.9%，達 1100 萬 TEU，創歷史新高，同時是該港貨櫃碼頭自 2009 年開放以來貨櫃量首次突破百萬大關。

據外電報導，該公司將增資十億元用於擴建硬體設備，而長榮海運、萬海航運、陽明海運三大航商股東，分別依持股比例 50%、40%、10%配置投資比例。

該港現有四個泊位，到明年還將增加三個泊位，屆時該港貨櫃處理能力將達四百萬 TEU。

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. 航政司今年施政持續兩岸海運協商六大重點

交通部於 1 月 29 日舉行 102 年新春記者會，由交通部長毛治國主持，會中提到今年政重點及春節疏運計劃，其中航政司今年的施政重點包括將持續兩岸海運協商，促進海運國際化及自由化，研訂船員發展政策綱領及行動計劃等六大重點。

在兩岸海運協商，將持續透過大小兩會，就兩岸海運協議相關議題進行協商，以朝國際化自由化方向發展，並持續參與國際組織及配合我國與各國洽簽自由貿易協定 FTA 進程檢討海運政策，達到與國際接軌目標。在 ECFA 服務貿易業談判方面，海運服務業市場開放將持續以平等互惠原則，與陸方協商，以為我業者爭取到大陸發展最大商機為目標。

在提升船員國際競爭力及訓練素質，將就我船員長期人力供需及海運市場發展趨勢進行檢討，建立我船員發展政策綱領，並訂定五年行動計劃據以落實推動，為鼓勵青年投入船員職場，將製播二部短片持續宣導，及檢討建立合理船員培訓獎勵機制，以提升船員訓練品質。

其他重點還包括完備航港法規、建構優質經營環境等，今年度將持續推動航業法修正，賦予國籍船舶航行於海盜威脅高風險海域僱用私人武裝人員的法源依據，及修正航政法規，以符合國際公約並強化簡政便民服務，另將建構港埠無縫便捷服務資訊環境，積極推動海空門戶建設，持續提升服務品質，及拓展國際及兩岸航網，將與五個國家或地區進行航空諮商或修訂航約，以擴增我國全球航網，提升航空公司營運績效。

【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

IMF 公布最新全球經濟展望報告，向下修正今年經濟成長率預測，由去年 10 月所預測的 3.6% 降為 3.5%，明年擴張到 4.1%。亞洲四小龍經濟成長率由原先預測的 3.6% 降為 3.2%，明年則為 3.9，較原先預測減少 0.2% 個百分點。歐元區經濟續仍難脫離困境且前景不明，以及日本經濟疲軟拖累全球經濟成長。已發展經濟體經濟成長率從原先預測的 1.5% 調降為 1.4%，明年會擴大至 2.2%，美國今年預測為 2%，明年擴大到 3%。全球陷入狂印鈔票，日本首相安倍仿效美國，也大膽祭出擴大財政支出與寬鬆貨幣政策，試圖挽救長期陷入經濟通縮困境，今年日本在振興方案下經濟可望成長 1.2%，明年由原先預測的 1.1% 遭調降為 0.7%。近期公布經濟數據，中國經濟成長應已脫離谷底而逐步回升，今年為 8.2%，明年 8.5%。中國經濟成長游生產帶動轉為以消費為主導模式，乃藉由城鎮化來促進民間消費，成為經濟成長的穩定力量。

(二) 亞洲新興經濟體煤炭需求激增，澳洲及印尼產能況擴大供應

主要煤炭出口國產量不同程度增長，全球煤炭貿易量仍將保持增長態勢。2012 年全球煤炭海運量 10.11 億噸，比上年增長 7.1%，略高於 2011 年 5.0% 的增幅。熱燃煤海運量 7.83 億噸，比上年增長 8.6%；全球粗鋼產量增幅下降導致焦煤海運量僅小幅增長，焦煤海運量 2.29 億噸，比上年增長 2.7%。2013 年全球主要煤炭供應地區產量將繼續增加，將使國際煤炭價格有下跌空間，有助於進口消費國如中國及印度提振進口力道，從而有利於煤炭海運貿易需求的增長。預計煤炭主要供應地區印尼和澳洲將分別有 20 百萬噸左右的增量，2012/2013 年度澳洲熱燃煤產量 2.43 億噸，比上年增長 9%；出口 1.86 億噸，增長 13%。2013 年印尼熱燃煤出口將達 3.3 億噸，增長 5%，高於 2012 年 2% 的增幅。中國仍是煤炭需求增長的主要地區，中國煤炭進口大幅增長，12 月進口量率創單月新高達 36 百萬噸，比 11 月的 28.98 百萬噸，增長 24.2%，2012 年累計進口煤炭 2.9 億噸，比上年增加 1.076 億噸，增長 59%，預計 2013 年中國煤炭進口量為 3 億噸左右，進口增幅將有所下降。中國電煤價格雙軌制可能取消，電煤價格市場化步伐加快，中國國內煤炭價格將呈現上升態勢，國際煤炭價格更具競爭優勢，將促進更多的煤炭進口到中國。中國城鎮化將帶動能源消費需求增加。中國官方統計，2020 年中國城鎮化率為 60%，至 2030 年可達 70%，中國城鎮化每提高 1 個百分點，將帶動煤炭 80 百萬噸消費，若 2020 年城鎮化達到 60% 時，將可拉動 8 億噸煤炭消費。另外，中國歐洲地區、日本、南韓和台灣等將有不同程度的增長。初步預計 2013 年煤炭海運貿易增幅為 4.9%，總量將達 10.56 億噸。

(三) 中國礦砂進口再爆增，但下游需求增速緩慢

隨著中國經濟從谷底復甦且加速成長，將刺激鋼鐵需求，預估中國今、明兩年將進口空前數量的礦砂。2013 年礦砂貿易將成長 6.9%，至 7.78 億噸，占總全球出口礦砂貿易的 65%。中國礦砂庫存已經連續 8 週滑降，去年 12 月下

旬礦砂庫存量降至 2 年來最低水位，主要港口鐵礦砂庫存減少至 71.32 百萬噸，去 12 月礦砂進口達 70.9 百萬噸，較上月增長 7.8%，比上年同期增長 10.7%，破歷年來最高紀錄，2012 年全年進口礦砂量 7.455 億噸，比 2011 年增加 54.9 百萬噸，增長 8.5%。2012 年澳洲出口礦砂至中國增加 54 百萬噸，全年達 3.517 億噸，佔總出口量從 2011 年的 43% 至 2012 年拉高至 47%，另外，由於印度政府管制非法礦砂出口，致出口到中國從 2011 年 39 百萬噸，至 2012 年下降至 33.4 百萬噸，印度出口至中國佔中國進口量從 2011 年的 11%，2012 年下降至 4%。國際鋼鐵協會最新預估 2013 年全球鋼鐵需求增速為 3.2% 至 14.55 億噸，僅比 2012 年提高 1.1 個百分點。其中，已發展國家的鋼鐵需求增速將從 2012 年的萎縮 0.3% 轉為增長 1.9%；發展中國家及新興市場的鋼鐵需求增速將從 2012 年 3% 升至 3.7%；中國的鋼鐵需求增速將從 2012 年的 2.5% 升至 3.1%。因此，2013 年的礦砂海運需求增幅將比 2012 年略有擴大。中國仍將是礦砂海運需求增長最快的地區，韓國、日本、歐洲地區均將有不同程度的增長。由於印度礦砂出口已呈現結構性下降趨勢，其減少量（預計 2013 年比 2012 年出口減少 14 百萬噸）將主要由澳洲補充（預計 2013 年比 2012 年出口增加 50 百萬噸），其次是巴西，巴西的礦砂出口將結束 2012 年的下降局面，回升到與 2011 年持平的狀態（預計 2013 年比 2012 年出口增加 15 百萬噸），對礦砂海運里程增長有一定貢獻。此外，非洲的礦砂出口增長值得關注。中國鋼鐵業產能過剩的現象比較嚴重，2013 年鋼鐵業的結構調整將可能導致鋼鐵投資下降，不再單純追求產量，這對礦砂需求將產生負面影響。另外，中國國產礦砂稅有望減半（目前中國礦砂企業負擔過重，綜合稅率約 25%，減稅目標是降至 10-15%），這將提高中國鐵礦生產企業的積極性。預估 2013 年全球礦砂海運貿易增幅為 5.9%，總量將達 11.81 億噸。

（四）中國最大穀類進口國，黃豆進口佔全球貿易量六成

過去 9 年中國穀物生產量年年增加，增產的糧食達 1.58 億噸。同時，穀物進口近年來也激增，去年進口穀物達 77 百多萬噸。中國黃豆對外依存度不斷攀升，自給率只有 20%，2012 年進口 58 百萬噸，已成為全球黃豆第一進口大國，超過全球黃豆國際貿易的 60%。中國 2005 年至 2012 年進口黃豆數量分別為：26.59 百萬噸、28.24 百萬噸、30.82 百萬噸、37.44 百萬噸、42.55 百萬噸、54.80 百萬噸、52.63 百萬噸、58.38 百萬噸，2012 年比上年增加 11.2%。因中國動物飼料需求增強及植物油消費量增加，2012 年 12 月中 國進口黃豆 5.89 百萬噸，較 11 月增長了 41.6%，較 2011 年同期增長 8.67%，預計 2012/2013 年黃豆進口或將增至 58 百萬噸。2012 年美國乾旱造成產量減少，價格上升，出口下降，提高南美擴大種植面積，2013 年第二季的南美穀物產量較為樂觀，出口將可能創下新高，為 2013 年全年穀物海運貿易增長打下基礎。2012 年全球穀物海運量 3.50 億噸，增長 0.9%，低於 2011 年 1.5% 的增速，預計 2013 年全球穀物海運量 3.56 億噸，增長 2.3%。因全球主要穀物產出國遭遇惡劣天氣影響，小麥、玉米產量均有下調，而南美黃豆種植面積加大，黃豆產量有所上調，預計 2012/2013 年全球小麥貿易量由 1.46 億噸降至 1.34 億噸；玉米貿易量由 97 百萬噸下滑至 94 百萬噸；黃豆貿易量將從 2011/2012 年度 92 百萬噸升至 97 百萬噸，上漲 5.4%。

（五）亞洲粗鋼增產，歐美減產，全球續小幅增加

今年全球經濟增長速度有望好於去年，鋼鐵需求也將有所增長，2013 年全球鋼鐵需求將增長 3.2%，比去年提高 1.1 個百分點；受經濟增長速度加快影響，中國預計鋼鐵需求將增長 3.1%，比去年增速提高 0.6 個百分點。2012 年全球粗鋼產量達 1548 百萬噸，比 2011 年增長 1.2%。去年 12 月全球粗鋼產量 121.3 百萬噸，比 2011 年同期增長 2.4%，

增長主要來自亞洲與南北美洲，而歐盟與南美地區卻出現減少。2012年亞洲地區粗鋼產量達1,012.7百萬噸，比2011年增長2.6%，占全球粗鋼產量從2011年的64.5%至2012年稍微增長到65.4%。中國2012年粗鋼產量達716.5百萬噸，比2011年增長3.1%，占全球粗鋼產量從2011年的45.4%至2012年增長到46.3%。日本2012年產量107.2百萬噸，比2011年減少0.3%，南韓2012年產量69.3百萬噸，比2011年增長1.2%。歐盟區2012年產量169.4百萬噸，比2011年減少4.7%，德國2012年產量42.7百萬噸，比2011年減少3.7%，義大利2012年產量27.2百萬噸，比2011年減少5.2%，法國2012年產量15.6百萬噸，比2011年減少1.1%，西班牙2012年產量13.6百萬噸，比2011年減少12.1%。北美地區2012年粗鋼產量121.9百萬噸，比2011年增長2.5%，美國2012年產量88.6百萬噸，比2011年增長2.5%，獨立國協2012年產量111.3百萬噸，比2011年減少1.2%，俄羅斯2012年產量68.9百萬噸，比2011年增長2.5%，烏克蘭2012年全年產量32.9百萬噸，比2011年減少6.9%。南美地區2012年產量46.9百萬噸，比2011年減少3.0%，巴西2012年產量34.7百萬噸，比2011年減少1.5%。

(六) 新船運力交付大幅下降，運力供給需時間去減肥

全球散裝乾貨船拆解量再創歷史新高，但仍難緩解市場嚴重供大於求局面。據Clarkson統計2012年12月初，全球散裝乾貨船共9,464艘，達6.756億Dwt，增長近10%。散裝乾貨船手持訂單量為1,778艘，達1.4億Dwt，比1年前2.32億Dwt下降40%。10萬Dwt以上的海岬型散貨船手持訂單量有247艘50百萬Dwt，6萬-10萬Dwt巴拿馬型散貨船有680艘53百萬Dwt，4萬-6萬Dwt輕便極限型散貨船有440艘23.5百萬Dwt，1萬-4萬Dwt輕便型散貨船有411艘13.50百萬Dwt。在過去1年間，雖然手持訂單量大幅下降，但海岬型船手持訂單量占比依然達18%，以8萬-10萬Dwt散貨船占比47%。以6萬-8萬Dwt級、輕便極限型船、輕便型船所占比分別為29%、17%、16%。最近2年間，散裝乾貨船交付量達到空前的規模，截至去年11月，散裝乾貨船新船交付量達92.7百萬Dwt，接近於2011年度98.5百萬Dwt交付量，估計在去年交付量共超過105百萬DWT。2013年運力交付將有所下滑，2013年全球將交付運力80百萬Dwt其中，海岬型船29.40百萬Dwt，占全部交付運力37%；巴拿馬型船29.60百萬Dwt；超輕便型船13.20百萬Dwt；輕便型船7.7百萬Dwt，若考慮延遲交付和拆解量，初步預計2013年運力增速在6%左右。由於造船產能過剩，新造需求大幅下降的影響，截止2012年11月，散裝乾貨船新船訂單量為16.9百萬Dwt(258艘)，比前年同期下降接近60%。其中，海岬型船新船訂單量為3.3百萬Dwt(17艘)，巴拿馬型船8.3百萬Dwt(110艘)，輕便極限型船2.4百萬Dwt(47艘)，輕便型船290萬Dwt(84艘)，全部船型都出現新船訂單量下降趨勢，下降幅度從30%到75%。去年逾齡船拆解銷售達到空前規模的33百萬Dwt，超過了2011年的23百萬Dwt，今年也將有24百萬Dwt的船舶進行拆解。受PSPC去年7月1日生效影響，上半年新船交付高達767艘、63.5百萬Dwt，比2009年全年的交付量（555艘、43.21百萬Dwt）還高，為歷史最高紀錄。下半年新船交付速度開始放慢，第三季新船交付237艘、20.31百萬Dwt，預計第四季新船交付212艘、18.39百萬Dwt，與上半年相比，下半年新船交付減少318艘、24.79百萬Dwt。全年新船交付總量突破1,200艘、1億Dwt大關，儘量逾齡船拆解也創下歷史紀錄，但全年運力供給增速依然高達12%，散裝乾貨船運力總規模已迫近萬艘大關，運力爆發增長。

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。散裝乾貨船海運產業歷經去年營運低迷的困境，今年隨著全球經濟已脫離谷底逐漸邁向復甦道路，且全球新增運力將大幅下滑，按計劃今年全球將交付散裝乾貨船運力約 80 百萬 Dwt，其中，海岬型船 29.4 百萬 Dwt，占全部交付運力 37%；巴拿馬型船 29.6 百萬 Dwt；超輕便型船 13.2 百萬 Dwt；輕便型船 7.7 百萬 Dwt。若考慮延遲交付和拆解量，初步預計今年散裝乾貨船運力增速在 6% 左右，運力年增率預期將明顯的減緩，加以全球礦砂需求可望恢復，散裝航運的供給失衡狀況今年可望明顯改善，大部分投資人皆認為今年市場將揮別谷底出現反彈行情，散裝乾貨船產業景氣即將出現曙光。根據海運諮詢機構 Drewry 預估，今年散裝乾貨船的運能供給年增率將是近 3 年來首度跌破雙位數，另一機構 Clarkson 更預估運能年增率僅 7.1%，新船交付量增速終於開始煞車，到明年運能年增率更將降至 5% 以下，供需將有機會恢復平衡。就需求面來看，中國政府現正卯足全力啟動基礎建設，帶動鋼鐵需求持續增溫，礦砂需求轉趨熱絡，帶動進口量大增，拉近供需間缺口；全球第 2 大礦商 Rio Tinto 看好中國鋼廠將增產而需求礦砂激增，將調升礦砂產能，從今年年底目標量的 2.9 億噸提升到 2015 年的 3.6 億噸。雖然全球散裝乾貨船市場在短期內雖仍面對挑戰與壓力，但值得留意者，中國政府於去年投放於基礎設施建設上的財政開支高達 1500 億美元，使鋼鐵廠的產量飆升，帶動了礦砂等原材料的海運貨運的湧現增長，預測散裝乾貨大宗商品的運輸需求將在今年下半年增加 7.7%，超過 6.7% 的船隊增幅，供求趨於平衡，市場可望獲得復甦，有研究機構認為今年下半海岬型船的平均租金有機會出現 50% 的漲幅，即平均租金上漲至 1.2 萬美元，巴拿馬型船的平均租金價格，則會上升 12.5% 至 9000 美元。12 月後南半球為颶風季節，中國礦砂進口商與澳洲與巴西供應商在暴風季節侵襲前儘量建立礦砂庫存，帶動 11 月大型船運費上升。去年年底，中國港口礦砂庫存下探至 73.14 百萬噸，創兩年新低，在補充庫存需求的拉動下，今年以來礦砂運價有所回升，拉動 BDI 反彈。隨後步入 12 月氣勢轉弱，較大型船行情再度拉回，僅有輕便型船行情勉強維持抗跌，過完新年後，買盤湧現，各型船行情稍見弱勢反彈，唯海岬型船與輕便型船行情尚有向上衝擊力量，其他兩型船僅維繫短暫一星期即告反彈結束，迄 1 月下旬受到澳洲東西岸相接連遭遇颶風阻礙礦砂出口及豪雨引發洪水，毀損煤炭生產、運送與港口設施，煤炭出口中斷，導致 1 月下旬後礦砂、煤炭等貨載消失，各型船行情又告全面疲軟而走跌，2 月上中旬為華人圈舊曆新年期間，交易恐陷入冷清，各型船行情難有轉機將續呈現弱勢盤跌，短期期望見到有感反彈，需看舊曆新年長假結束，華人圈返市買盤湧入後，為航市注入上漲動能，依過去經驗多有出現一波反彈行情。自新年結束後受到海岬型船行情出現有感反彈，加上其他型船呈現漲跌互見膠著狀態，綜合運價指數(BDI)勉強弱勢維持紅盤穩定微幅上漲，至 1 月下旬航市買盤又出現退潮，BDI 反彈至 838 高點後又告回跌，2 月上旬華人圈舊曆新年長假即將來臨前，受惠海岬型船市場突然止跌反彈的推動，BDI 旋即止跌微幅回升，迄 2 月上旬收在 749 點。儘管近期不同船型的輪番推動下出現反彈，但 BDI 指數仍處於相對低位，而淡季需求疲軟以及運力過剩短期仍難以改觀，預計 BDI 指數未來將繼續低位徘徊。今年散貨船運力增速在連續 4 年的雙位數增長後將降至 8%，船舶利用率也將從去年的 83% 提高至 2014 年之前的 87%。雖然新年結束後海岬型船曾出現有感反彈，海岬型船

運費指數 (BCI) 曾在 1 月中旬攀登至高 1605 點，隨後缺乏利多支撐而拉回，2 月多半華人圈過舊曆新年長假，此期間恐無法出現令人驚艷麗表現，需待舊曆新年長假結束後，看中國買盤是否能湧現，激起航市熱情，帶動行情迎向春暖花開，2 月上旬突然翻紅，收在 1481 點。因中國出現一波補搶煤炭庫存，增強巴拿馬型船運力需求力道，刺激巴拿馬型船市場自去年 11 月曾呈現半個月以上反彈行情，巴拿馬型船運費指數 (BPI) 層拉高突破千點，最高來到 1009 點，隨後市場缺乏有力支撐而行情幾乎一路下跌，僅 1 月上旬止跌反彈數日又告回軟，2 月華人圈舊曆新年長假臨前突然止跌小幅回升，迄 2 月上旬 BPI 谷底盤跌收在 695 點。巴拿馬型船舶需求一直受到穀物貿易商的需求所推動，貿易商正為即將到來的南美 3 月穀物出口季準備好船隻，是否有足夠動能將巴拿馬型船市場興起一波漲勢，有待觀察。超輕便型船行情走勢與巴拿馬型船非常類似，在去年 11 樂音中國大舉進口煤炭，引發船度運力需求增強，帶動行情出現一波反彈，超輕便型船運費指數 (BSI) 12 月後買盤熱度退潮，行情無法獲得支撐而回跌，雖新年結束後曾止跌反彈數日，終究無法改變需求疲弱不振態勢，行情再度陷入困境，1 月中旬持續下挫，2 月又逢華人圈舊曆新年長假，此期間難指望有驚人之舉，展望華人圈舊曆新年長假結束後，看是否買盤湧現，讓市場脫離疲弱不振的困境，迄 2 月上旬 BSI 跌至 671 點。輕便型船市場運費指數 (BHSI) 在去年 11 月中旬曾跌落至歷史低位 402 點，爾後雖多呈現維持紅盤，但氣勢依然疲弱，上衝力道不足，搖搖擺擺漫步爬升，1 月下旬勉強拉高至 478 點，隨後無力再攀而拉回整理，2 月舊曆新年長假，交易將趨緩，動能漸消失，僅盼望新年長假結束後中國買盤再現，為市場注入活水，迄 2 月上旬 BHSI 跌至 425 點。今年航市能否脫離谷底而邁向一帆風順，多數業內專家認為，運力失衡的矛盾將在 2013 年繼續，近一兩年航市低迷將不可避免。

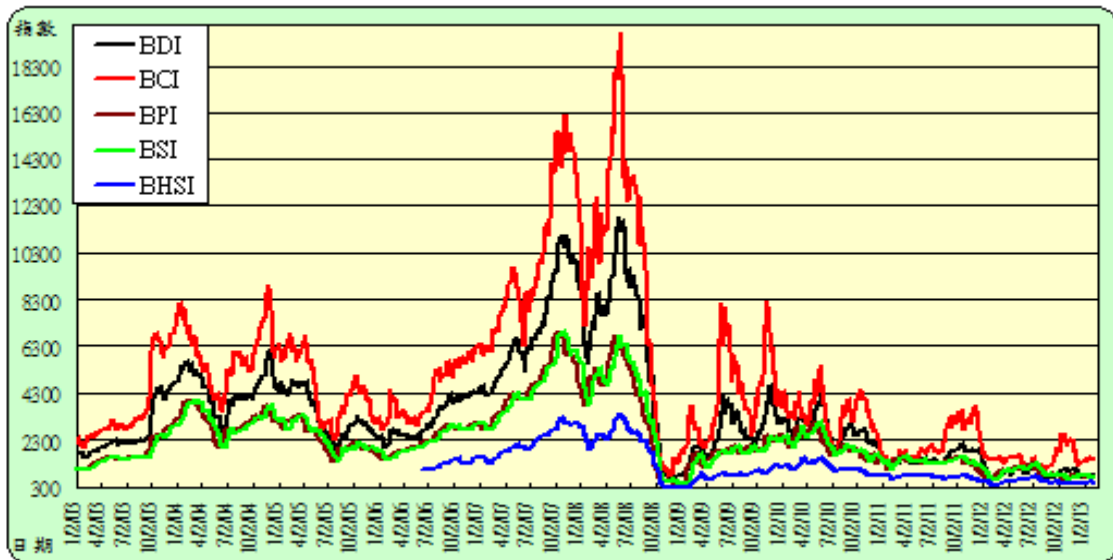


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。受到中國政府投放 1500 億美元的刺激計畫的激勵，投資人紛紛看好未來中國礦砂進口將引爆新的一輪強勁需求，去年 12 月率先引爆進口超過 70 百萬噸，在刷新創歷史新高紀錄。預計今年進口量將觸及 8 億噸，2015 年有可能突破 10 億噸。另外，中國煉鋼用焦煤進口也將加速，今年進口量將上升至 40 百萬噸。與此同時，電廠用熱燃煤需求明顯，目前 8 成電力需求都要依賴熱燃煤，今年的進口量突破 2.2 億噸。因此，預測未來 4 年全球散裝乾貨海運量將以每年約 6% 的速度上升，從 2012 年的 42 億噸攀升至 2016 年的 54 億噸，其中礦砂和熱燃煤將分別佔據增量中的 1/3。今年全球經濟仍顯疲弱，礦砂等原材料需求也難有很大變化，礦砂貿易更向亞洲集中，中國經濟增速相對較高，比較穩健，仍是拉動全球礦砂海運量的主要力量。中國基礎設施建設將推動礦砂需求穩步增長。去年下半年開始，中國政府加快各類投資審批速度，基建投資將成為推動今年鋼材需求的增長，進而帶動礦砂、焦煤等原材料的進口有望保持穩定增長，預估今年中國礦砂進口量為 7.7 億噸左右，增加約 40 百多萬噸。雖投資人多認為今年下半年散裝乾貨船運力需求增強將可大大舒緩供需失衡或甚至超越運力供給，且船舶利用率大幅調整高，航市行情可擺脫長期陷入谷底而回暖。儘管航市短期仍存挑戰，但預估今年運力需求將上升 7.7%，增速快於運力供給的 6.7% 增速。去年運力需求增速為 10%，船隊規模增速則高達 12.9%。船舶利用率已從 2008 年的 95.6% 逐步回落至去年 86.2% 的最低點，但從今年開始，該數字有望一掃陰霾掉頭向上至 87%，到 2015 年將重返前期 95.6% 的峰值水準。但部分市場觀察家預言今年情況也難言起色。目前市場看似乎平淡無奇，1 月底和 2 月初發生澳洲風暴和洪水災難，且華人圈舊曆新年長假來臨，市場不會出現驚人反彈行情。舊曆新年年假前中國買盤理應出現一波運力需求高峰，但中國鋼廠礦砂訂單量在 1 月興起高潮後卻正逐步萎縮。海岬型船租金行情 1 月開始展開強勁上攻勢，至 1 月下旬攻勢後繼無力而熄火，租金自波段高檔滑落，本波高低漲幅達 85%，兩大洋區市場租金走勢各異，大西洋區市場漲勢凌厲，高低漲幅達 154%，太平洋區市場漲幅僅有 31%。1 月下旬西澳接連出現颶風的威脅，礦砂出口港短暫關閉影響港口作業，市場租船活動冷清，考慮到 1 月底 2 月初是澳洲風暴和洪水發生頻繁，部分船東考慮將手中運力以短租給租家，短租的成交較為活躍。同時隨著中國舊曆新年逐漸接近，礦砂需求漸顯清淡，太平洋區市場運力供應過剩等因素壓垮租金水準往下行，突然在長假開始前來個回馬槍，海岬型船市場租金止跌翻紅，在長假期間有可能出奇不意地展開攻勢。大西洋往返航線相對較高的租金吸引部分運力從太平洋區空放前往，運力累積增多，1 月下旬後租方租船不積極，臨近中國舊曆新年，船東急於成交，造成大西洋區市場回跌速度加快。1 月上中旬中國礦砂買家趁澳洲及巴西颶風雨洪水期與中國舊曆新年來臨前，再度點火湧入進口礦砂熱潮，再造運力需求增溫，帶動租金上漲，平均租金衝抵近期波段高價位 9,010 美元後，隨即平均租金無力支撐而拉回，進入 2 月交易開始陷入冷清，長假來臨前突然變臉，各航線租金翻紅上揚，迄 2 月上旬平均租金收在 7,514 美元。大西洋區航線租金在 1 月初反彈，反彈力道不足，至下旬僅上漲來到 10,959 美元後拉回，進入 2 月後突然止跌反彈，迄 2 月上旬收在 9,945 美元。大西洋返回遠東航線租金在 1 月初止跌反彈，反彈力道相對強勁，至 1 月下旬攻上 24,488 美元，隨後中國進口礦砂激情燒退，上漲動力受阻而拉

回，進入 2 月後跌勢依舊，臨長假前釋出紅包止跌翻揚，迄 2 月上旬收在 22,454 美元。太平洋往返航線租金 1 月初新年過後，買盤出現，止跌回升，但相較大西洋區氣勢顯得薄弱，漲幅受限，1 月中下旬勉強上揚至 7,673 美元後拉回，臨長假前突然止跌翻揚，迄 2 月上旬收在 6,758 美元。太平洋返回歐陸航線租金新年過後買盤出現，止跌回升，1 月下旬來到負 6,949 美元，隨後又拉回走低，迄 2 月上旬收在負 9,100 美元。

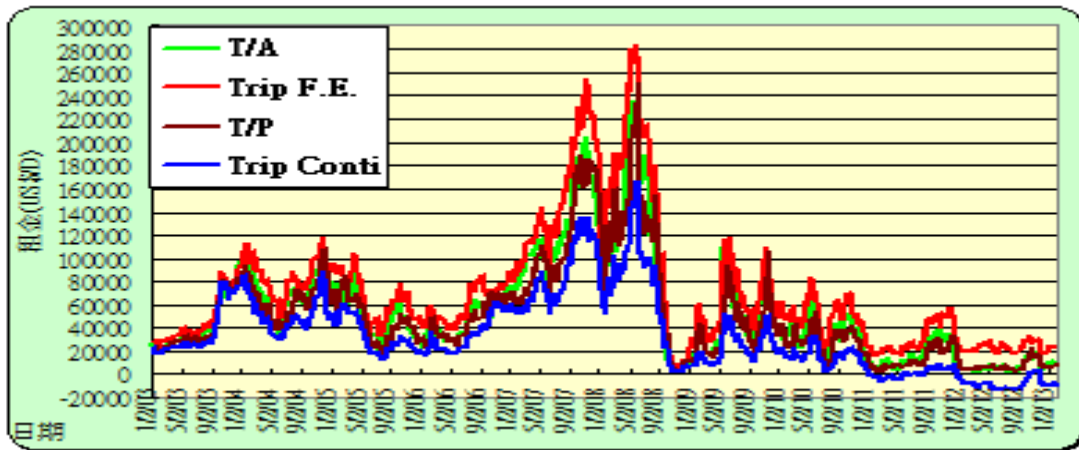


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。澳洲東岸昆士蘭省遭受颶風的侵襲，引發豪雨與洪水氾濫，重創產煤、運輸與港口設施，導致煤炭出口停擺，所有煤炭供應商紛紛宣告基於天災不可抗力因素，無法履行供應合約，煤炭海運貨載頓時受到影響，且港口滯留不少船隻，候港時間長達月逾，使原本太平洋區市場運力供給過剩壓力益加雪上加霜，致巴拿馬型船市場行情趴在谷底持續漫步走跌。近年來中國大量仰賴國外進口黃豆，去年進口逾 58 百萬噸，占全球黃豆貿易量的六成，黃豆最大輸出國在美國海灣與阿根廷，黃豆海運量對大西洋區市場的加持功不可沒，且具有顯著影響力，拜此利多的挹注，去年 11 月大西洋區市場租金表現耀眼，以及中國、印度對煤炭需求大增，進口煤炭年年激增，對太平洋區市場奠下穩定增長貨源，儘管穩定增長煤炭的加持，可惜敵不過新運力超速增長供應，租金行情雖偶然奮起上揚，總是曇花一現而已。去年 11 月、12 月連續兩個月中國進口煤炭爆出歷史大量，僅在 11 月受到此利多因素的激勵，租金行情領先出現一波強勁上漲，可惜 12 月後又陷入跌跌不休窘困，新年後也曾出現一星期短暫微弱反彈，隨後澳洲洪災的蹂躪，太平洋區租金行情再陷入一蹶不振。大西洋區市場缺乏美灣穀物及煤炭船運活動，供需仍未有改善，缺乏實盤支撐，大西洋往返航線與返回遠東航線租金持續下挫。此外，南美至遠東市場成交比較活躍，但太平洋區空放運力，抑制行情上漲動力不足。太平洋區市場熱燃煤需求是巴拿馬型船市場主要支柱，澳洲煤炭出口受到洪災衝擊，租船活動較為低迷，市場運力供應過剩依然壓垮行情主因，低迷行情迫使部分運力空放至南美地區，太平洋往返航線日租金有趨穩之勢。整體航市欲有轉機可能俟中國舊曆新年過後，中國買盤啟動湧現應有機

會帶動交易熱潮。巴拿馬型船 4 條航線平均租金去年 11 月底攀登 8,163 美元高位後，一路回跌，僅在新年過後出現數日弱勢反彈，隨後回歸實質面繼續下挫，在中國舊曆年長假開始前臨門一腳兩大洋區租金突然止跌回升，迄 2 月上旬收在 5,524 美元。太平洋區航線市場 11 月下旬攀登至近期最高 8,648 美元後無力上攻而急速拉回，新年過後曾反彈數日後再度壓回，迄 2 月上旬出現微弱反彈，租金收在 5,195 美元。大西洋區市場 11 月上旬創新低價位後止跌強勁反彈，連續衝高，12 月上旬衝抵 9,404 美元高價位後，隨即買氣退潮，租金迅速滑落，新年過後止跌反彈數日再度拉回，臨中國舊曆新年開始突然翻紅，迄 2 月上旬收在 5,703 美元。大西洋返回遠東租金航線 11 月底拉升至 15,260 美元後動能不足而回檔，新年過後止跌反彈數日再度回軟，迄 2 月上旬出現止跌弱回升收在 12,979 美元。遠東返回歐陸租金航線 11 月上旬止跌回升，進入 12 月淡季，行情承壓再度下挫，新年過後曾反彈數日再度回落，臨中國舊曆新年開始突然翻紅，迄 2 月上旬收在負 1,782 美元。

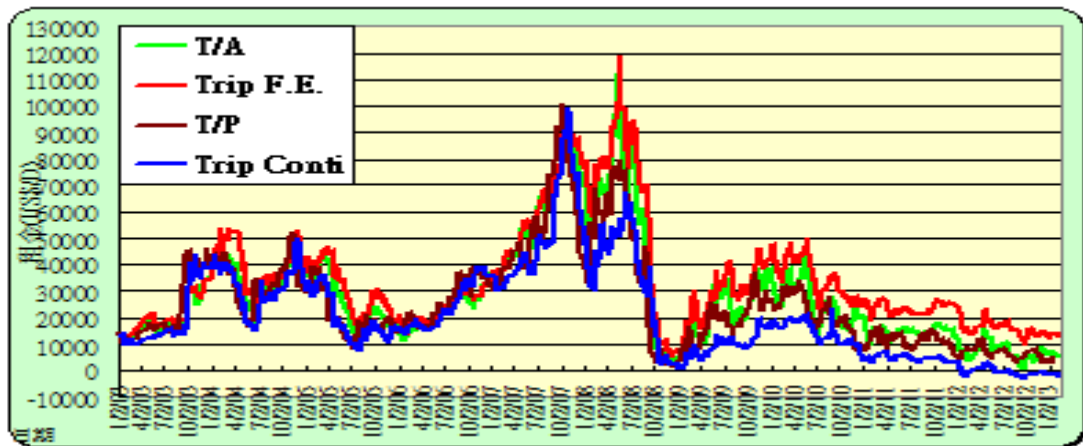


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。去年全年大小輕便型船市場行情表現優於巴拿馬型船與海岬型船，幾乎所有時間租金水準皆高於大型船且表現相對穩健。超輕便型船適合於多元化貨載運輸與航行於吃水淺與設施落後港口，近年來已發展經濟體飽受經濟低迷之苦，貿易進出口量陷入萎縮，所幸新興經濟體趁機崛起，致力振興經濟建設，進出口物資持續暢旺，取而代之，成為今日航市不景氣中的救星。新興經濟體港口設施尚未現代化，剛好成為大小輕便型船最好的舞台，且兩型船運力淨增長有限，以及中國和印度兩國政府拼命推動建設，民間消費能力增強，進出口貿易量有增不減，尤其穀物、煤炭需求增速最為突出，為超輕便型船市場營造利多環境，惟難免受到巴拿馬型船市場惡劣環境所波及，租金行情無法盡情發揮，或多或少兩型船貨載會互相流動競爭，倘若大型船市場無法獲得明顯改善時，大小輕便型船市場也無法獨善其身，今年大型船市場恐依然蒙受運力供給過剩之苦，因此，大小輕便型船市場還是多數機會呈狹幅震盪走勢。去年全球主要穀物出口國遭遇乾旱，穀物出口低於

市場預期，以及印度礦砂出口大幅減少，難免抑制超輕便型船市場表現空間。超輕便型船各航線租 11 月上旬止跌反彈行情扶搖直上，進入 12 月長假即將來臨，大西洋區市場依然昂首闊步向前走，新年過後持續漲勢，至 1 月中旬才告漲勢停止拉回，但大西洋區返回遠東航線租金繼續挺升，直到 2 月初才告回檔，太平洋區航線進入 12 月後幾乎一路下挫，連跌 2 個月，迄 2 月上旬尚未止跌，平均租金在 1 月中旬攀登 7,976 美元後，在兩大洋區市場租金同步走跌下，拖累平均租金連翻下跌，迄 2 月上旬收在 7,197 美元。大西洋區航線 11 月上旬觸底止跌回升，一路穩定攀升，新年過後延續漲勢，至 1 月中旬攀抵 9,142 美元高位後，反轉緩慢下挫，迄 2 月上旬收在 8,757 美元。大西洋區回遠東租金航線 11 月中旬止跌回升，幾乎一路扶搖直上，新年過後延續漲勢，近中國舊曆年來臨時漲抵 11,622 美元高位後漲勢歇止而拉回，迄 2 月上旬收在 11,039 美元。太平洋區租金航線 12 月初攀登抵達 8,659 美元後反轉一路下跌，新年過後延續跌勢，中國舊曆新年長假開始前頓時止跌回升又夭折下跌，迄 2 月上旬收在 5,005 美元。遠東回歐陸租金航線 12 月初攀登抵達 5,375 美元後，終於無力上攻而反轉下跌，新年過後延續跌勢，迄 2 月上旬收在 3,983 美元。

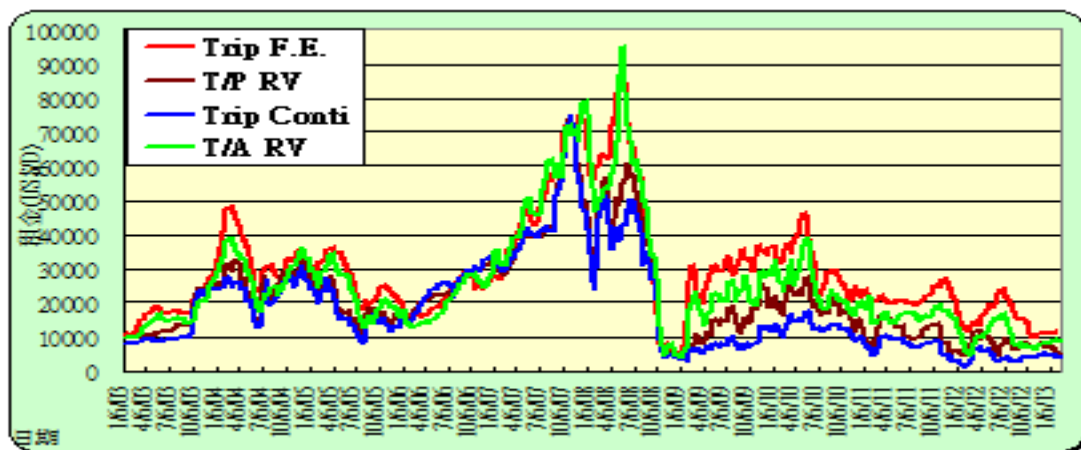


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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分中選定最具代表性租金航線變動趨勢。自去年 11 月中旬以後超輕便型船與輕便型船市場表現優於巴拿馬型船以上大船，大西洋區市場又優於太平洋區市場。大西洋區市場受惠於美國海灣地區及歐陸市場，尤其是地中海西部的穀物貿易帶來交易熱絡，促使本區域相關航線租金持續堅挺上漲。亞洲地區鎳礦、鋁土礦等貨物貿易是輕便型船市場主要支撐來源，自去年 12 月後印尼進入雨季天氣對其煤炭及鎳礦裝船帶來不利，以及東南亞地區至中國船運活動的出現緩解，加上中國舊曆春節前貨量縮減，僅有的少量船運活動難以對市場行情形成支撐，加上大型船市場氣氛悲觀的波及，致太平洋區相關航線租金持續下滑。大西洋區市場租金自 11 月中旬止跌反彈後幾乎一路穩健爬升，僅在 12 月上旬遇阻拉回，隨後繼續一路向上攀登，至 1 月底衝抵 8,164 美元高位才告漲勢停止而反轉回檔，迄 2 月上旬收在 7,455 美元。太平洋區航線 11 月中旬止跌回升，一路上漲，進入 12 月租金無力上衝而拉回，新年過後延續跌勢，1 月中下

旬曾一度翻紅上揚，可惜中國舊曆新年節慶將至，交易冷清，行情失去支撐而拉回，迄 2 月上旬收在 5,529 美元。受兩大洋區市場租金同步走揚的激勵，平均租金在 11 月中旬止跌上漲，至 12 月初攀抵 6,693 美元後，因太平洋航線走勢偏弱持續下調，拖累平均租金，所幸 12 月下旬受惠大西洋區市場租金漲勢凌厲，因而拉抬平均租金持續上漲，至 1 月下旬大西洋區租金漲勢熄火而回檔，平均租金失去拉抬力量而回檔，迄 2 月上旬收在 6,492 美元。

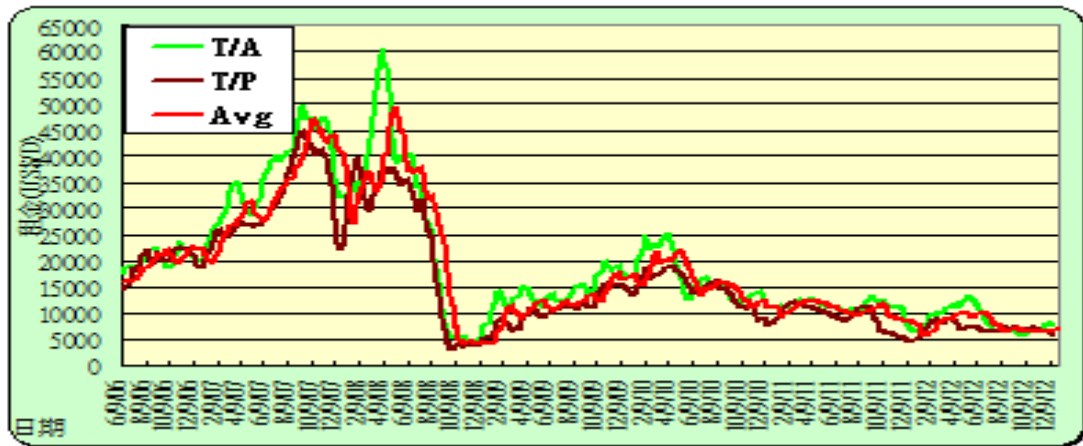


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 雖全球經濟已出現低速增長，但仍無力提振散裝海運貨載大幅增長。今年全球散裝乾貨海運量約 41.12 億噸，比去年增長 4.1%。預計今年全球散裝乾貨船運力增長 6%，供需失衡問題依然存在，仍是市場繼續看空的一大主因。儘管礦砂海運將提升，但支撐作用有限，加上 ValeMax 超大型礦砂船陸續交付營運，對市場造成極大威脅，今年整體航市水準仍無法令人驚豔的表現與期待。
- (二) 中國政府去年推動基礎設施建設的財政開支高達 1500 億美元，使鋼鐵廠的產量飆升，帶動了礦砂等原材料的海運貨載增加，效果將持續發效。中國一舉一動還是主導未來航市主要因素，多數投資人認為中國經濟已觸底回升，中國將加速進口大宗原物料，激勵運力需求大增，航市供求將趨於平衡，盼望下半年市場得以復甦。有研究機構認為海岬型貨船平均租金將上漲 50% 至 12,000 美元，超級巴拿馬型船平均租金上漲 12.5% 至 9000 美元，超輕便型船則會上漲 36% 至 10,000 美元。
- (三) 近來拆船速度創歷史高峰，同時預計從今年下半年開始新船交付量大幅下降，因此，散裝乾貨船產能過剩問題逐漸得到緩解。今年中國煤炭進口有望增長，城鎮化進程有望帶動礦砂進口激增，全球散裝乾貨海運量可望明顯增加。新增運力預計從 2012 年的 12% 降到 2013 年的 6%，相較近 4 年增加率達到兩位數，可望已幅下降，提升船隊的利用率也從去年的 83% 逐步上升到明年的 87%。

2013 年 1 月份國際油輪市場動態

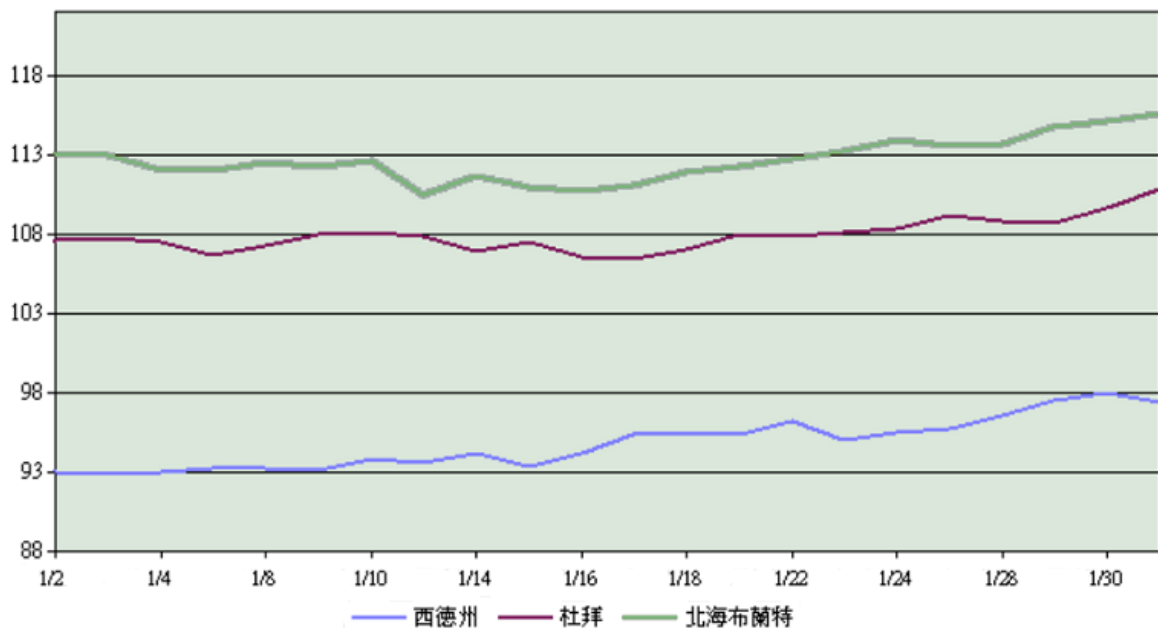
王廷元

1. 原油市場短評

石油輸出國組織秘書長巴德里(Badri)於1月底時表示，2013年全球石油市場仍供給充裕。巴德里在會議上指出展望2013年，預期仍將有充足的供應來滿足預期的增長需求；市場供需應會保持在平衡的狀態。

然而除了歐債問題無法在短期內得到解決外，義大利、西班牙和希臘經濟增長前景暗淡依然給歐元區蒙上陰影，也將因此給油價造成壓力。不過也有另一派市場人士指出，以中國為首的新興市場，其經濟改善將於2013年下半年開始，因此便會給原油市場持續提供的價格的支撐。

然而部分學者認為2013年石油需求增長將受印度、中國等新興經濟體的需求推動影響最大。另有專家認為2013年推升全球石油需求增長的發動機在亞洲，特別要重視來自中國、印度等新興國家的需求，這也是中東必需開發聯通的亞洲市場，



1月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 月初為696點，月底為636 點，本月平均為701點；2012年全年平均為720點。

波羅地海成品油綜合運價指數(BCTI)月初為694點，月底為706點；本月平均為743點；2012年全年平均為640點。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格92.990美元，至月底報價為每桶97.450美元，上漲4.80%；
2012年12月均價為每桶88.191美元，2013年1月均價為每桶94.810美元，月均價上漲7.51%。

杜拜原油 -

月初每桶107.610美元，月底收盤價格為每桶110.800美元，上漲2.96%；
2012年12月均價為每桶106.352美元，2013年1月均價為每桶107.925美元，月均價上漲1.48%。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格112.930美元，月底以每桶115.630美元作收，上漲2.39%；
2012年12月均價為每桶109.196，2013年1月均價為每桶112.670美元，月均價上漲3.18%。

3. 油輪/油化輪買賣交易行情*

超級油輪 - “Meridian” (1997年造，二十九萬九千九百載重噸)雙殼油輪約以二千六百五十萬美元售出。

超級油輪 - “Washusan” (2000年造，二十八萬一千載重噸)雙殼油輪約以二千八百三十萬美元售出。

阿芙拉型油輪 - “Forward Pioneer” (2005年造，十萬七千載重噸)雙殼油輪以超過二千萬美元售出。

IMO II/III 化學輪 - “Meriom Iris, Meriom Glory, Meriom Topaz”共以七千萬美元售出。

4. 油輪拆船市場交易行情*

“Uzo”98,629載重噸/16,834輕載重噸(1992年造)油輪孟加拉拆解，未有售價訊息傳出。

5. 原油油輪運費行情

超級油輪市場 -

1月份現貨市場成交數量為114筆比起去年12月少了14筆。由於市場仍處於供過於求的情況，各航線的運費持續下滑至低檔後就暫時不見起色。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費報WS31.5，相當於日租金2850美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS18.5，日租金為負15670美元；西非至美灣26萬噸級運費報WS45.0，換算日租金為27100美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS34.0，日租金也僅有8000美元。

蘇伊士型油輪市場 -

西非至美東 13 萬噸級運費同樣跌落至 WS52.5，換算日租金得 5300 美元；地中海 13 萬噸級船運價 WS60.0，日租金得 13900 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費 WS55.0，由換算日租金得 7500 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本7.5萬噸級一月底的運費比去年12月時大幅下滑WS30點後來到WS80，日租金約得7600美金；波灣至日本5.5萬噸級運價亦同，下滑WS50點後來WS95.0，日租金約得7400；新加坡至日本3萬噸級船運價WS135，日金約僅得6100；3.8萬噸級加勒比海至美灣，成交運費亦由WS180下跌至WS142.5，日租金約得15000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 1 月 油輪各航線運費

| DIRTY ROUTES | TYPE/SIZE | 20-DEC (WS) | TCE (US\$/day) | 1-FEB(WS) | TCE (US\$/day) |
|--------------|-----------|-------------|----------------|-----------|----------------|
| AG / USG | VLCC | 30.0 | 4,177 | 30.0 | 3,585 |
| AG / JAPAN | VLCC | 47.5 | 27,072 | 49.5 | 30,644 |
| WAF / EAST | VLCC | 47.5 | 27,684 | 47.5 | 27,105 |
| WAF / USG | VLCC | 50.0 | 31,158 | 52.5 | 34,734 |
| WAF / USAC | SUEZMAX | 52.5 | 3,304 | 77.5 | 23,430 |
| MED / MED | SUEZMAX | 62.5 | 15,178 | 90.0 | 39,809 |
| UKC / USAC | AFRAMAX | 85.0 | 14,951 | 107.5 | 21,029 |

| CLEAN ROUTES | TYPE/SIZE | 20-DEC (WS) | TCE (US\$/day) | 1-FEB (WS) | TCE (US\$/day) |
|-------------------|-----------|-------------|----------------|------------|----------------|
| AG / JAPAN | 75,000 | 130.0 | 28,735 | 80.0 | 7,606 |
| AG / JAPAN | 55,000 | 140.0 | 21,382 | 95.0 | 7,412 |
| CARIBS / USAC | 38,000 | 130.0 | 9,878 | 142.5 | 14,972 |
| SINGAPORE / JAPAN | 30,000 | 160.0 | 9,465 | 135.0 | 6,160 |
| MED / USAC | 30,000 | 190.0 | 16,722 | 200.0 | 20,975 |

油輪期租市場價格

| (US\$/day) | DWT | 1 year T/C | 3 years T/C |
|------------|----------|------------|-------------|
| VLCC | 300-310k | 20, 250 | 26, 000 |
| SUEZMAX | 150-160k | 16, 500 | 21, 000 |
| AFRAMAX | 95-105k | 14, 000 | 15, 500 |
| LR1 | 65-73k | 14, 000 | 14, 750 |
| MR | 47-51k | 14, 000 | 14, 500 |

油輪新船(轉售)、二手船價格

| (US\$ million) | DWT | Resale | 5-year |
|----------------|----------|--------|--------|
| VLCC | 300-310k | \$82.0 | \$57.0 |
| SUEZMAX | 150-160k | \$56.0 | \$40.0 |
| AFRAMAX | 95-105k | \$40.0 | \$27.0 |
| LR1 | 65-73k | \$35.0 | \$25.0 |
| MR | 47-51k | \$35.0 | \$25.0 |

油輪新造船價格

| US\$ million | DWT | 2013年1月 | 2012年 | 2011年 | 2010年 | 2010年 |
|--------------|------|---------|--------|--------|---------|---------|
| VLCC | 320k | \$93.0 | \$93.0 | \$99.0 | \$105.0 | \$101.0 |
| SUEZMAX | 157k | \$56.5 | \$56.5 | \$60.5 | \$66.8 | \$62.5 |
| AFRAMAX | 115k | \$48.0 | \$48.0 | \$52.5 | \$57.0 | \$49.0 |
| MR | 51k | \$34.0 | \$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



敬祝各位會員 新春愉快 蛇來運轉 諸事大吉