



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 九十一期

ISSUE 91 2011 年 7 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	4
國際油輪市場動態	14

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 船噸擴充太快貨櫃船公司實施旺季調價不順遂

今年上半年貨櫃船公司實施旺季運價調漲並不順遂，關鍵問題還是在於市場船噸擴充太快，據 ALPHALINER 最新統計，截至 6 月底貨櫃船運能較今年初增加了 67.44 萬 TEU，其中前十大貨櫃船新增運能已超過了 50 萬 TEU。

據一項市場研究指出，新造貨櫃船訂單大增，船公司正在重複過去的錯誤，今年前 5 個月的訂單量超過一百萬 TEU，由於擔心全球經濟成長將會放緩，研究機構對下半年的貨櫃船運市場抱持謹慎看法。

不過也有信貸相信，亞洲貨櫃船運市場需求傳統上在下半年會較為強勁，而新船交付在第二季將在高峰後放慢，這將舒緩市場對船噸供應過剩的憂慮。此外，美國經濟下半年將成百分之三點九，全球經濟全年有望取得百分之四點三的成長，物流需求可望保持穩中有升。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 閒置運能過度啟動船公司有必要維持供需平衡

依據日前在上海召開的「2011 全球貨櫃航運高峰會」針對全球經濟與市場走向所作研討指出，今年主要貨櫃船運航線運量恢復超乎預期，但閒置運能過度啟動導致運能過剩，船公司有必要審時度勢維持市場供需平衡。

國際貨幣基金組織 (IMF) 估計，今年世界經濟成長率將達到 4.2%，國際貿易有望增加 7%。伴隨全球經貿繼續復甦，貨櫃船運市場需求也將進一步成長，增幅可能在 8% 左右，海運貨櫃量將超過 1.5 億 TEU。但從中東地區的政治動盪、美國的高失業率、歐元區的金融危機和中國大陸的通貨膨脹壓力風險來看，航運業全面復甦的基礎仍顯薄弱；而國際油價和人民幣匯率的未來走勢也將左右貨櫃航運市場的發展。

貨櫃船運市場運量和運費的博弈仍在繼續，運量的提升卻未能改變運費疲軟的現況，德魯里貨櫃東向運費指數甚至在一月底創下 53 週以來的新低，比 2010 年 8 月低了 30%，其主要原因即在於運能的釋放。

上海航運交易所表示，今年該所發佈的上海出口集裝箱運價指數 (SCFI) 出現大幅波動，其中上海/歐洲航線的運價就在半年時間內從 1500 美元跌到了 880 美元，降幅超過 40%，這對船東與貨主來說都意味著風險的積聚。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 海聯總處籲政府正視國輪船隊不足嚴重性

海聯總處 6 月 27 日召開會員大會，會中提報去 2010 年度年報顯示，該處去年度會員輪船噸回升，惟所增船噸仍不足以應付國內貨源需求，該處籲政府主管單位正視國輪船隊不足的嚴重性。

基本上，海聯總處是以承運國內大宗物資貨物國輪公司為主體，去年度有關台電、台糖進口大宗物資一年期以下運務，通知及規劃數量總計達 2012.8 萬公噸，但成交比例只有 1.04%，反映出國輪船隊供應不足情況，主要問題在於適載之國輪船型欠缺。

統計指出，該處去年度會員輪噸位已由前 2009 年度的 179.69 萬載重噸，提升至 193.53 萬載重噸，不但仍低於兩百萬載重噸水準，且與早期超過六百萬載重噸規模差距頗大。該處認為，由於國輪船噸持續改籍，新船噸未在國內設籍，造成當前國輪船隊顯著不足的政策性問題，對其聯營會員輪規模已有影響，深值政府主管當局正視其嚴重性。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 基隆局轄區六月份貨物裝卸量達一千萬噸水準

基隆港務局公布該局所轄港區（含基隆、台北、蘇澳三港）截至上(六)月份營運實績，六月轄區貨物裝卸量達到單月一千萬噸水準，係以 1045.35 萬噸，較前(五)月遞增 6%，較去(九十九)年同月則呈 17.11% 兩位數增幅。

貨櫃裝卸量方面（含基隆、台北二港）達 21.78 萬 TEU，較前月增加 11.70%，亦較去年同月增近兩成(+19.56%)。累計今年一至六月基隆局轄區貨物裝卸量達 5,681.71 萬噸，較去年同期增加 4.58%，貨櫃裝卸量達 114.31 萬 TEU，較去年同期維持或 5.47% 增幅。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 高油價、弱美元、難營運貨櫃航商 3 難題

貨櫃航運市場近期大量新船湧入，有航商認為貨櫃輪業當前面臨三大難題為高油價、弱美元以及艱難營運環境和白熱化的無序競爭。

按往例，航商與貨主早已在第二季結束前完成新年度換約手續，只是近期市場傳言運費調升不利，大量新船湧入，噸位過剩加上燃油經營成本不斷上升，貨櫃航商上半年經營情況艱難。根據 Alphaliner 資料統計，新貨櫃船合約所反映貨櫃運力，相當現有貨櫃船隊運力 24%。

燃油價格是貨櫃航商普遍最難應對之事，亦是蠶食利潤罪魁禍首，船公司現以增設各種附加費，來彌補昂貴油價開支，但與客戶簽定低運價合約，仍然無法依靠貨量來增加收入，亞歐線首季貨量仍然跌 8.5%。

倫敦德魯里船務顧問公司分析，首季已經有部分船公司業績呈現虧損，可能持續下一季。由於大型或超大型貨櫃船主要集中在亞歐線上裝運，導致該線運費持續在下跌。

據歐洲門戶貨櫃公司統計，自 2011 年至 2014 年，配載一萬 TEU 貨櫃船至少有 154 艘。今年投產絕多數為佩載萬 TEU 大型船，只適用於亞歐航線，由於船舶太大，不適合放在泛太線，也無法通過巴拿馬運河。亞歐線近期經營虧損，有分析師分析原因是供應過剩，而不是需求因素。

【資料來源：台灣新生報航運版】

6. 兩岸航線太多管制 祁文中：爭取中轉不設限

根據交通部的統計，今年五月份我國國輪船隊艘數，總計 281 艘，達二百八十四萬三千四百八十四總噸，較四月份的 278 艘，增加三艘，及增長八萬七千三百八十五總噸。

增加這三艘船舶包括長榮海運一萬七千八百八十七總噸的立揚輪，及台灣電力公司五萬零二百三十六總噸煤礦專用船電昌六號，與台塑海運公司所屬一萬九千二百六十二總噸的台塑液體船台塑十號。對於船務代理公會全國聯合會理事長李健發最近一再大聲疾呼，由於兩岸航線太多管制，將讓台灣港口有遭大陸方面邊緣化與國內化的風險。主管部門的交通部政次次長葉匡時坦言，確實有此疑慮，並強調交通部已注意到了，並會全力突破這些問題，航政司司長祁文中則指出，兩岸議題都要考慮到國家整體利益，必須仔細斟酌，目前兩岸不論是客運或貨運，我方都是強力爭取對於中轉的客貨不能做限制。

祁文中指出，中轉客貨是台灣港口與機場發展最主要的支撐，光靠進出口貨載與進出旅客是無法讓海空運港有大幅的成長，在兩岸三地航線部分，對岸主張兩岸貨載由兩岸資本的船舶運送，這一部分我方較難主張要讓外籍船隻參與，僅能要求過去允許經營兩岸三地航線的外籍船隻能夠允許繼續經營。

根據交通部統計資料，去年空運國際線總貨量是 116.09 萬噸，轉口貨有 66.68 萬公噸，佔 57% 比重，比民國 91 年的 29.18% 比重拉升近一倍，主要是我國華航與長榮兩大航空公司擁有的貨運機隊，合起來名列全球第一。

海運部分，約 10 年前停止公佈轉口貨數量與比重，10 年前高雄港貨櫃貨轉口最高曾經達到 53%，據了解目前約在 46% 到 47%，已有縮減趨勢，主要是因越南、泰國都已建好深水港，廈門深水港雖然沒讓運來台灣的轉口貨減少，但是已經讓貨量停止成長。

對於李健發提出開放陸資投資船務代理業部份，葉匡時表示交通部不是不開放，是業者自己意見還不一致，祁文中也表示，船務公會意見需要再整合。

【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

今年全球景氣表現也不如預期，美國第 2 輪量化寬鬆措施(QE2)已退場，美國經濟復甦動能將減弱，加上歐洲經濟體債信問題未解決等因素的干擾，導致歐洲地區消費力道減弱。同時，亞洲國家為對抗通膨，繼續緊縮貨幣政策，中國去年以來已第 12 次上調存款準備率，印度也同步多次調高利率，全球其他國家均有志一同採取緊縮貨幣政策，致全球緊縮政策效應逐步顯現，出現偏弱金融資本環境，導致全球消費經濟賴以為主歐美市場消費力道減弱，逐漸顯現衝擊以出口為導向的新興經濟體產業擴張速度，從中國、台灣、南韓、印度到歐元區等製造業景氣 6 月陷入連續第二個月的成長減速，都跌到幾個月以來的低點，進而削弱全球工業生產對大宗原物料需求力道，尤其中國加上缺電問題，對資金密集型的鋼鐵行業來說，無疑是一大利空。

(二)中、日兩大煤炭進口需求放緩

中、日為全球兩大主要煤炭進口國，今年第二季進口煤炭需求明顯放緩。日本成為全球第一大煤炭進口國，去年進口煤炭 1.81 億噸，占全球煤炭貿易量的近 20%，但日本大地震給日本的煤炭需求造成明顯影響。日本有 10 大電力公司在強震中受損，最嚴重為東京電力公司和東北電力公司。東京電力公司的火電廠主要分佈在東京灣沿岸及仙台，發生爆炸後，已暫停部分煤炭接收。日本鋼廠生產也受到大地震影響，減少焦煤需求。加上主要煤炭接卸港之一的仙台港遭到嚴重破壞，煤炭接卸能力下降。第一季度日本煤炭進口失速，至第二季煤炭進口也將明顯下跌，尚未恢復往日水準，4 月進口 12.9 百萬噸，比去年同期大跌 11.8%。中國煤電比例超過 70%，基於需求的增長和內外價差，在 2009 年首次成為煤炭淨進口國，煤炭進口 1.266 億噸，成為僅次於日本的全球第二大煤炭進口國，去年繼續大幅增加至 1.648 億噸。但這種局面在今年發生逆轉，中國煤炭進口出現垂直式下跌，大量進口需求轉向內部需求，2 月煤炭進口僅 6.76 百萬噸，降幅達 47.6%，為 2009 年 4 月以來月度進口最低水準，3 月也不足 10 百萬噸，第一季度煤炭進口量 32.7 百萬噸，比前一季下降 24.8%，價格因素是主導煤炭貿易逆轉的直接因素。同時由於煤炭貨源的供應緊張，澳洲煤炭供應商優先考慮日本、韓國這類長期協定客戶的需求，中國進口商都現貨交易模式，很難爭取到貨源，而中國煤炭產量的增加也抑制進口需求，前 4 個月煤炭產量 11.2 億噸，比去年同期增長 11.1%。國際煤炭價格持續居高不下，影響中國煤炭進口積極性，1-4 月，煤炭進口量 43.48 百萬噸，比去年同期下降 24.0%；煤炭出口量 7.16 百萬噸，下降 3.4%；累計淨進口煤炭 36.32 百萬噸左右，比去年同期減少 28.2%。受亞太地區供應緊張影響，加上美元貶值使美國煤炭更有吸引力，第一季美國煤炭出口 22.6 百萬噸，比上季增加 6.4 百萬噸，創下 20 年來歷史新高。

(三)全球穀物產量明顯增加，穀類價格大幅拉回，有助於貿易量增加

近期國際大宗原料價格出現全面回檔，其中小麥和玉米價格跌幅最深，玉米近一個月跌幅逾 23%，出現 15 年來最急遽跌勢，因美國農業部意外上調種植面積與季度庫存。在價格激勵帶動下，許多美國農民不顧春天雨水豐沛的不利因素，大幅增加種植面積，市場估計接下來玉米供給將爆出大量。同時，俄羅斯解除小麥出口禁令且全球穀物價格全面走跌等鼓舞下，將激勵國際穀物貿易進出口量增長，因而增長穀物海運貨載量。第三季為穀物出口淡季，可能需等待第四季穀物出口旺季才會明顯增加。

(四)粗鋼產量增加，中國產量回復至歷史高位

5 月全球粗鋼產量 1.3 億噸，比去年同期增長 4.2%，亞洲、北美、南美等大部分粗鋼主產區 5 月粗鋼產量均增長，抵消了歐盟粗鋼產量下降 1.3%。中國 5 月粗鋼產量為 60.2 百萬噸，比去年增長 7.8%，產量出現強勁增長。由於近期日本大地震和海嘯致生產受阻，產量 9 百萬噸，比去年同期減少 7%，南韓 5.9 百萬噸，比去年同期增長 12.8%。歐盟的德國 4.1 百萬噸，比去年同期增長 1.1%，義大利 2.6 百萬噸，比去年同期增長 6.9%，西班牙 1.6 百萬噸，比去年同期減少 5.5%。巴西 3.3 百萬噸，比去年同期增長 14.7%。美國 7.3 百萬噸，比去年同期增長 0.1%。伊朗 1.1 百萬噸，比去年同期增長 4.5%。5 月全球鋼鐵產能利用率為 81.7%，比上月下降 0.6%，也比去年同期下降 0.6%。雖然中國對鋼材的需求將增長，但增幅僅 5%~6%，因為中國政府採取緊縮經濟措施，因此預估下半年中國的鋼產量將大幅下滑。2012 年新興國家和發展中國家對鋼材的消費將從占全球鋼材消費 61% 增長到 72%。世界鋼協預計印度受到其經濟強勁增長，大規模基本建設需求和工業生產擴大的拉動，今年粗鋼產量增速最快且對鋼材的消費將增長 13.3%，明年將增長 14.3%。今年歐盟對鋼材的需求將增長 4.9%，明年將增長 3.7%。

(五)中國粗鋼產量激增，礦砂進口量增加

某研究機構表示全球礦砂供給量難以滿足中國鋼鐵生產需求；中國鋼材年產量將保持在 7 億噸以上。今年來受到國際礦砂價格攀登高位，影響中國鋼廠進口意願，因而增加其國內礦砂供給量，當國際礦砂價格大幅回檔時，中國鋼廠將會增加國外進口量。中國國內有 3 億噸礦砂產能供應能力，近年國際新礦區開發，大大提高供應量，應可應付中國需求。Clarksons 近日表示今年全球礦砂海運貿易量將增長 4.5%，達到 10.4 億噸的記錄。目前中國地區鋼材市場的回暖刺激了礦砂貿易增加，6 月中國進口礦砂又回到 6 千萬噸，中國的礦砂需求影響國際散裝乾貨船市場的主要因素，使近期海岬型船市場價格明顯反彈，船東期望第三季中國礦砂進口能持續增強，為疲弱的運費市場帶來支撐作用。據世界鋼協近日介紹，受全球經濟復蘇的拉動，明年全球對鋼材的需求將破紀錄，達到 14.41 億噸，不過，中國的經濟緊縮措施將使中國對鋼材需求的增速減緩。世界鋼協統計資料顯示，明年新興國家對鋼材的需求將遠遠超過危機前水準，全球最大的鋼鐵生產國中國對鋼材的需求今後兩年將增長 5%，即今年增長到 6.05 億噸，明年將增長到 6.35 億噸。

(六)新船噸交付量加速增加，航市價格低檔徘徊，逾齡船加速拆解

受到船噸供給過剩的衝擊，航市陷入困境，所幸今年以來逾齡船解體加速，船東期待能改善船噸供需平衡。今年散裝乾貨船運費暴跌，散裝船市場出現運力嚴重過剩，多數船東無法避免出現虧損狀態，同時，成本上漲的壓力也在不斷加大，全球紛紛緊縮銀根，尤其銀行對船舶企業融貸更加謹慎，使船舶企業的資金鏈岌岌可危，致使散裝乾貨船交付更加困難。今年上半年海岬型船新船交付約 113 艘，約 19 百萬 Dwt，解體約 42 艘，約 6.2 百萬 Dwt，巴拿馬型船新船交付約 116 艘，約 9.5 百萬 Dwt，解體約 32 艘，約 2.2 百萬 Dwt，輕便極限型船交付約 144 艘，約 8.3 百萬 Dwt，解體約 26 艘，約 1.2 百萬 Dwt，輕便型船交付約 116 艘，約 3.72 百萬 Dwt，解體約 38 艘，約 1.1 百萬 Dwt。今年下半年等待交付新船數量，海岬型船約 200 艘，全年船噸增長約 20%，巴拿馬型船約 268 艘，船噸增長約 17%，輕便極限型船約 300 艘，船噸增長約 12%，輕便型船約 228 艘，船噸增長約 11%。全球各主要礦煤裝、卸港擁擠情況相較於去年已出現大幅改善，如 6 月底巴西礦砂裝港滯留時間約 3~4 天，澳洲礦砂裝港滯留時間約 5~6 天，澳洲煤炭裝港滯留時間約 9~10 天，中國礦煤港滯留時間約 4~5 天。

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。自國際金融危機後，2009年第一季航市出現崩盤，隨後在中國擴大內需拉抬經濟而灑出大把鈔票，因而激勵航市急速翻揚，使2009年航市形勢還不錯，2010年表現無驚人之舉，但今年形勢就愈來愈嚴峻。波羅的海綜合運費指數(BDI)，今年半年最後一日收盤為1,413點，與去年底1,773點相比下跌360點，跌幅為20.3%，指數連續低迷的主要原因是由於市場船噸過剩，加上歐美國家仍深受債務困擾，經濟持續放緩，未能完全走出金融海嘯的陰霾；而中國亦進行經濟調控，對大宗商品的需求下跌，導致散裝乾貨船市場繼續在低水平下狹幅振盪，BDI在下半年可能仍處於低位徘徊。除了船舶供給增加外，高油價陰霾籠罩，今年全球景氣表現也不如預期，美國第2輪量化寬鬆措施(QE2)已退場，美國經濟復甦放緩；再加歐洲經濟體債信問題未解決等因素干擾，導致歐洲地區消費力道減弱。今年國際散裝乾貨船市場出現巨大的變化，通脹嚴峻引來接連緊縮政策，頻繁爆發自然災害，居高不下的大宗散裝貨價格，削弱了航市交易活躍的熱度，甚者新船交付量創造歷史紀錄，導致波羅的運價指數徘徊在低檔狹幅振盪，造成四大船型市場行情表現反彈無力而呈現易跌難漲格局，挫傷了船東對未來市場的信心，更明顯增加了業者的經營困難。今年以來，國際煤炭運輸需求跌宕起伏，澳洲遭遇世紀洪水肆虐，導致煤炭供應緊張，國際油價持續震盪上揚和美元持續走弱，致煤炭價格居高不下，中國國內供應增加和價格高漲導致煤炭進口大幅下降，日本大地震及其引發的海嘯和核危機致日本煤炭需求一度陷入停滯，而美國煤炭出口則達到20年來的歷史新高。近期俄羅斯解除出口穀物禁令，市場關注後續該區穀物出口情況，而此消息提振市場買氣，並激勵波羅的海散裝船運費指數上漲，然中國面臨著數年來最為嚴重的電力短缺，將對散裝乾貨船市場造成不利影響。今年全球鋼鐵需求增速將明顯放緩，礦砂價格可望自高檔滑落而刺激礦砂進口增加，又煤炭海運

需求成為船噸需求熱點，穀物海運貿易需求保持穩定，小宗散裝乾貨需求小幅增長。供給方面，大量新船運力交付將是今年最大負面因素，對供需環境、心理因素都將帶來不小的影響。預計今年散裝乾貨海運需求增長幅度將低於去年約6%，而運力增幅將達到13%，供需失衡較去年更加突出。諸多敏感性因素將導致今年散裝乾貨船市場走勢仍以盤旋低檔呈狹幅震盪為主。自5月下旬以來，在煤炭強勁需求的推動下，以及中國進口礦砂量開始湧現等利多支撐，帶動海岬型船運價指數(BCI)展開反彈，可惜仍抵擋不住巨大船噸供給壓力，致反彈力道腳步沉重慢慢往上爬升，所幸多頭略勝一籌，7月初站上睽別已久的2千點大關，迄7月上旬BCI反彈至今年初來最高點，來到2,126點後漲勢告結束而拉回，最後收在2,084點，後續海岬型船市場是否有機會出現反彈，有賴中國鋼廠是否能繼續加碼進口礦砂。巴拿馬型船市場自在4月下旬至6月中旬期間受到煤炭與穀物等貨載的加持而出現明顯上揚走勢，巴拿馬型船運費指數(BPI)從1,364點起，呈現漲多跌少格局而逐步墊高，至6月中旬攀登到1,978點，可惜差臨門一腳未能突破2千點，隨後因海岬型船與巴拿馬型船間價格倒掛落差太大，致部分貨載轉向海岬型船而反轉下跌，在7月初BPI曾跌破至1,600點之下，迄7月上旬因海岬型船市場出現較大漲幅，價格已超越巴拿馬型船，兩型船間價格關係回到合理位置，巴拿馬型船市場受到海岬型船漲幅拉大的激勵，於是出現由黑翻紅出現上漲訊號，7月上旬BPI稍微彈回至1,692點，是否能化解再下跌風險，端賴海岬型船市場可否繼續往上挺進。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，7月上旬並未隨大船市場價格翻揚而受到激勵，可能因超輕便型船市場行情依然高過巴拿馬型船價格，仍須持續向下修正，迄7月上旬BSI拉回至1,273點，所幸跌幅不大，此時超輕便型船市場行情相較大型船應值得安慰，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滑落，7月上旬700點關卡淪陷，BHSI指數回檔至698點，所幸輕便型船市場行情依然維持在有利潤水準以上，抗跌性強，後市仍處於全球經濟增長緩慢的大環境下，依然大漲大跌不易發生。國際散裝船綜合運價指數(BDI)自5月中旬後雖海岬型船市場獲得脫困突圍，有所拉抬跟隨BCI明顯上漲，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指數走勢搖搖晃晃緩步震盪上揚，從5月中旬的波段新低1,271點，受到海岬型船市場翻轉上揚的激勵，開始出現上漲動能，但仍受到其他三小型船的拖累，無法平穩明顯挺進，偶而拉回在往向爬升，6月上旬曾一度來到4月初時的1,489點的高位，但獨撐大樑的海岬型船市場拉回而缺乏支撐再度回檔，6月中旬差點跌破1,400點，所幸海岬型船市場再度翻揚，化解BDI跌破重要關卡的危機，迄7月上旬上漲至一個月來最高1,453點，隨後海岬型船市場漲勢中止而回檔，再度拖累BDI反轉拉回，最後收在1437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。

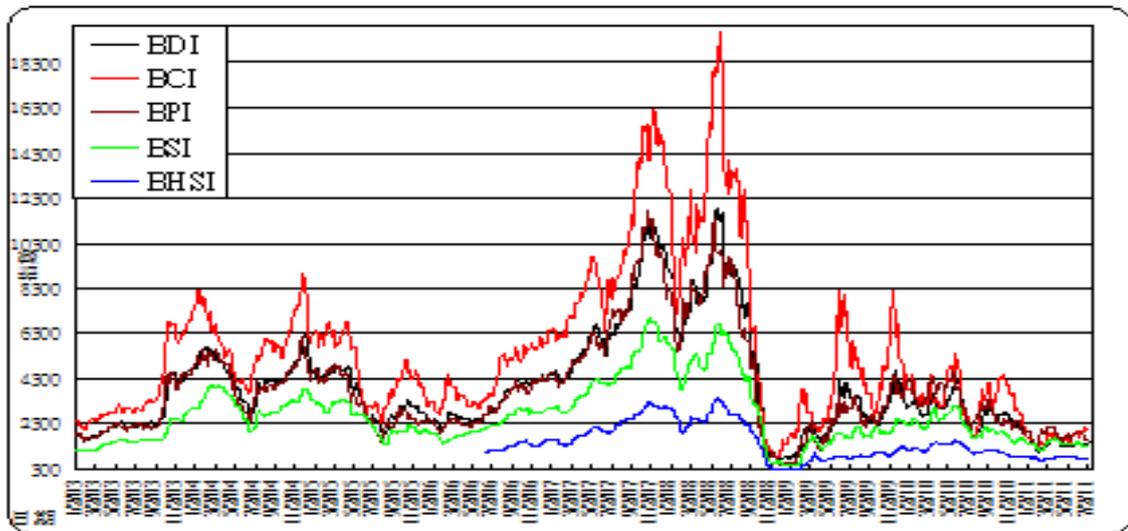


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。海岬型船市場深受中國鋼廠進口礦砂態度是否積極影響，5月中旬前期間，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。5月中旬中國鋼鐵市場價格出現反彈訊號，且國際礦砂價格明顯回檔，鋼廠增產意願上升，於是開始積極重返進口礦砂行列，礦砂海運量持續湧現，中國5、6月進口礦砂再度明顯回升，雖然中國進口煤炭出現萎縮，但無礙海岬型船市場順風揚帆而上，在6月上旬曾短暫遇逆流而拉回，但6月中旬交易熱度再起，海岬型船市場價格頻頻創下今年新高，洗刷前恥價格掛掛落後其他小型船的愧疚窘境，自7月起價格追過其他小型船，可是目前市場租金水準仍無法讓多數船隻達到損益兩平，迄今僅能減少船東營運虧損。太平洋區市場雖有澳洲及印尼全球最大礦砂和煤炭出口區，但受到船隻聚集累積太多造成供給壓力不小，致於本區價格表現遠落後於大西洋區，大西洋區仰賴南美巴西礦砂出口至歐洲和亞洲，船噸供給常發生吃緊，使大西洋區價格亦出現強勁上漲力道，往返大西洋區租金水準比同時間太平洋區多出近6千美元。北半球正逐漸進入夏季用電高峰，全球動力煤將保持強勁需求態勢，海岬型船市場價格相對便宜，仍會吸引貨主樂意使用海岬型船，預期將有助於支撐海岬型船市場價格，起碼降低發生崩跌的機會。由近期FFAs上升透露市場投資人預期今年下半年礦砂海運量將如往常較上半年大幅上升，5、6月澳洲出口至中國的礦砂量增加，成功帶動海岬型船的租金止跌回升，本波自6月中旬至7月上旬4條航線的平均租金已上升超過20%，至7月上旬漲幅過巨，交易陷入清淡，漲勢中止而回檔，7月上旬收低13,521美元。大西洋往返航線平均日租金於5月下旬成功突破1萬美元，6月初最高來到13,418美元，隨後突然攻勢熄火而急速拉回，1萬美元關卡淪陷，曾挫低至6,700美元，然後展開猛烈攻勢，睽別已久未見價格持續上漲的氣勢，7月上旬本

航線租金衝上今年最高16,886美元，隨後漲勢歇止而回檔，本航線租金收在15,795美元。太平洋區市場船隻聚集累積太多造成供給壓力不小，致於本區價格表現遠落後於大西洋區，太平洋地區租金雖免於下跌但僅出現小幅回升，曾一度拉回後再強力彈高，6月下旬成功站上1萬美元關卡，7月上旬攀登今年最高水準11,664美元價位，隨後漲勢歇止而回檔。大西洋返回遠東航線租金5月中旬曾跌至今年最低水準16,229美元，隨後中國進口巴西礦砂湧現而太平洋區過多船噸因船用燃油太貴，船東無意願將船隻空放至大西洋區，至致大西洋區現貨船噸吃緊，激勵大西洋返回遠東航線租金開始強力反彈，5月下旬再收復2萬美元關卡，6月上旬曾拉回休息一個多星期後，再展開強勁一路上揚，迄7月上旬攀登今年最高27,261美元價位，漲幅達68%，隨後漲勢歇止而回檔，本航線租金收在26,146美元。太平洋區回歐陸航線5月下旬以前均為負租金行情，隨後受到礦煤貨載湧現的加持，海岬型船市場才揮別陰霾，租金行情告別負租金水準，至6月初攀抵今年以來最佳行情1,215美元，隨後即將來臨的夏季是淡季，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再轉成負租金行情，6月中旬勉強翻紅上揚，迄7月上旬租金收反彈來到771美元，隨後上漲動能消失而拉回，本航線租金收在700美元。海岬型船4條租金航次航線平均租金在5月中旬下挫至2月以來最低5,655美元，所幸中國鋼廠大舉出動補充礦砂庫存，激勵海岬型船各航線租金紛紛翻揚上漲，在5月下旬收復1萬美元關卡，至6月上旬回檔1萬美元再淪陷，歷經一星期的拉回後，又展開反彈攻勢，6月中旬立即收復1萬美元關卡，行情持續攀新高，迄7月上旬租金收反彈來到14,112美元，隨後漲幅過巨，市場追價不高，致上漲動力消失而回檔，平均租金收在13,521美元。

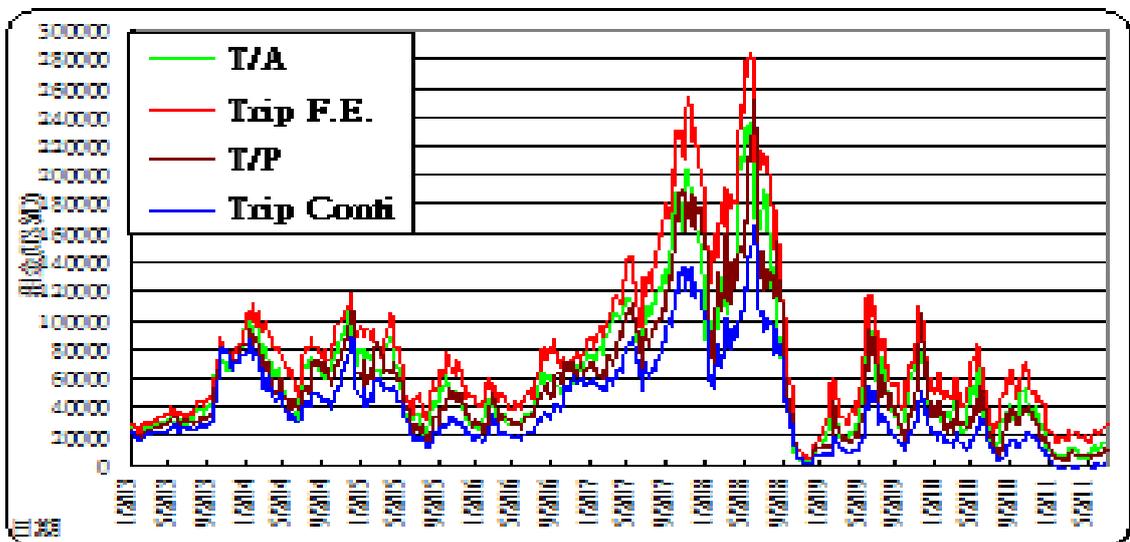


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。今年第二季除遭受日本大地震的餘波盪漾的波及外，緊接著中國出現50年來最嚴重的乾旱，影響水力電廠運營，致大部分地區陷入電力供應短缺。乾旱刺激整體煤炭需求激增，中國在第二季大舉進口煤炭，因而刺激國際煤炭價格高漲，並支撐巴拿馬型船運費市場出現抗跌

力道。但6月中國卻遭遇洪澇，帶進豐沛水力發電，於是煤荒暫告紓解，中國進口煤炭銳減，國際煤炭海運量減少，則巴拿馬型船市場首當其衝，於是6月中旬後巴拿馬型船市場價格一路走跌。同時，今年初時市場處於下挫初期間，船舶經營人往往態度較保守，只願意租入4-6個月短期期租運力，今年初因航市價格急速下滑，期租交易大多屬於短租，推算6月為大部分短期期租運力租期屆滿並集中在亞洲市場還船或交付，使運價原本就低迷的亞洲市場運價更跌不休，再加上貨主釋放貨載減緩，導致在6月中旬後巴拿馬型船市場租金連續下跌，尤其太平洋區市場供需不平衡狀況較為嚴重。因現貨市場持續走低，短期期租市場亦是無人問津，故交易冷清而競爭加劇，行情持續下滑。澳洲重要焦煤供應商BHP所屬礦區和碼頭發生罷工，致澳洲焦煤出口受阻，國際市場焦煤海運貨載頓時減少，亞洲市場新增運力不斷投入，儘管市場上有些許印尼煤炭運務，但巴拿馬型船少了澳洲煤炭的加持，使太平洋航線運價雪上加霜而跌勢加劇，一個月來巴拿馬型船市場租金已下跌13%。亞太地區煤炭供應緊張影響，加上美元貶值使美國煤炭更有吸引力，第一季美國煤炭出口22.6百萬噸，比上季增加6.4百萬噸，第二季依然出口旺盛，創下20年來歷史新高，同時在運送至亞洲地區拉運距離對巴拿馬型船市場給予一定的助益。所幸7月上旬澳洲礦商在財政年度結束之時，加大礦砂出貨力度，中國礦砂進口海運量大舉湧現，還有隨著北半球氣溫逐漸升高，電煤需求進入旺季，中國國內與國際煤價價差縮小，吸引中國煤炭進口量再度增加，因此煤炭海運量也回增，此等利多激勵巴拿馬型船市場租金小幅上揚。近期中印兩國均因國內電力短缺加速煤炭進口，提振巴拿馬型船市場活躍氣氛，租金得到有效支撐。據澳洲政府預計，中國焦煤的進口將以9%的速度增長，印度為滿足其鋼廠需求焦煤進口5年內增加3倍，這些因素均對國際散裝乾貨船市場帶來利多。但自日本地震後，俄羅斯煤商加大出口至日本的動力煤，俄羅斯政府為保證國內需求或會對出口的動力煤徵稅，這將給國際煤炭運輸市場帶來一些負面影響。未來國際煤炭運輸市場在眾多不確定因素交織下運行，對巴拿馬型船市場帶來難以預測走勢。巴拿馬型船市場4條租金航線的平均租金6月上半月表現亮麗，可是在下半月則跌跌不休，平均租金從月中攀登來到3月底以來最高15,866美元，隨後穀物出口漸減與澳洲煤炭出口罷工，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7月上旬才因礦砂與煤炭海運量增加的加持，大型船市場受益，行情止跌翻揚，平均租金受到拉抬而走高，最後收在13,519美元。大西洋往返租金航線6月中旬攀登達到17,336美元，回到3月期間水準，隨後漲幅過多，市場追價意願不高，於是中旬後持續下滑修正，所幸7月上旬止跌回升，本航線租金收在16,186美元。大西洋返回遠東租金航線行情，在6月中旬攀登達到24,290美元，回到4月上旬的高價位，隨後漲幅過多，市場追價意願不高，行情持續下滑修正，所幸7月上旬止跌回升，本航線租金收在22,976美元。太平洋往返租金航線6月中旬攀登至14,926美元，隨後漲幅過多，市場追價意願不高，於是中旬後持續下滑修正，6月底1萬美元關卡淪陷，所幸7月上旬止跌回升，惟氣勢薄弱，僅數日反彈後再度回檔，本航線租金收在9,819美元。太平洋區回歐陸租金航線，6月中旬租金上揚至6,951美元，隨後上漲動能熄火而拉回下修，所幸7月上旬止跌回升，本航線租金收在5,096美元。

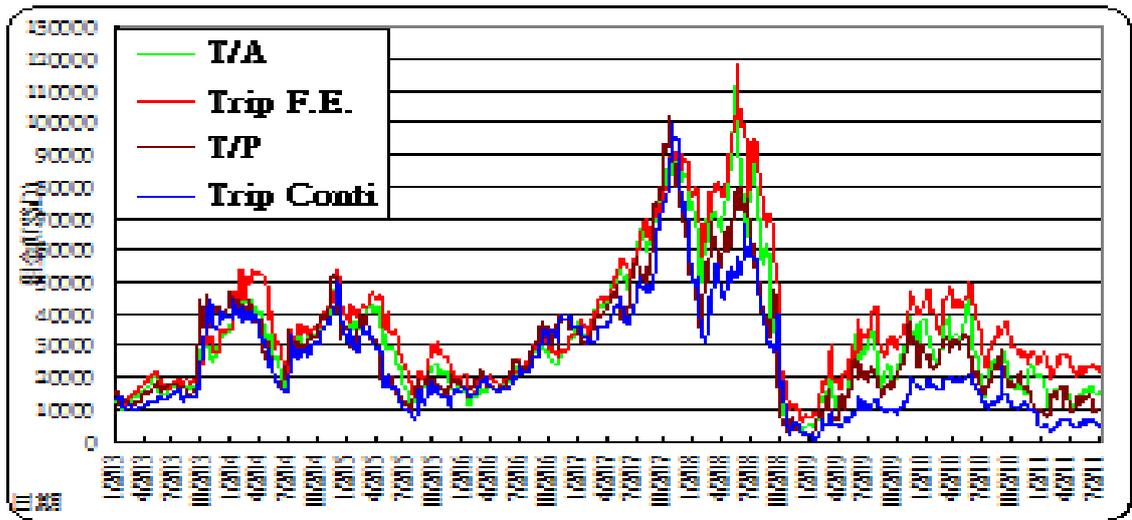


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。自日本大地震拖累大宗原物料海運貨載正常運作，重挫散裝船市場行情，加上今年新船噸交付量激增，成為拖累散裝船市場行情低迷不振的兇手。超輕便型船市場行情雖自3月下旬以來表現不是理想，所幸跌勢相對溫和，各航線行情均高於其他型船同航線租金水準。超輕便型船的運輸特性能左右逢源，不僅煤炭及穀物貨載成為其攬載對象，同時，佔有1/3之次要貨載如化肥、鋁礬土、工業鹽及林業半成品原料等，受惠於煤炭及穀物貨載有增無減，以及日本災後復建需求建材逐漸顯現效應，促使超輕便型船市場成為航市的寵兒，確保超輕便型船市場行情維持高檔不墜。但第二季受到全球緊縮金融措施，各國政府推動公共建設遲緩且消費力道減弱，物資需求減少，因而拖累超輕便極限型船市場，除5月份表現還差強人意外，6月份行情幾乎全面逐漸下挫，一路緩步下跌，但長期累積跌幅也相當可觀，從6月上旬至7月上旬平均租金跌掉近2千美元，跌幅近15%。受到全球為對抗通膨而紛紛調高利率與存款準備率等緊縮政策，導致全球需求物資下降，加上日本地震海嘯的衝擊，復建效應並未顯現，因而輕便極限型船4條租金航線在6月以來表現不理想，行情全面下跌，平均租金在5月底攀登至14,947美元，隨後缺乏利多的加持，6月初漲勢中止而持續回檔，連番下挫逾一個多月，所幸跌勢緩慢，迄7月上旬平均租金收在13,177美元。大西洋區租金航線6月初漲勢中止而回檔，一路緩步下跌，迄7月上旬本航線租金收在16,458美元。大西洋區回遠東租金航線5月震盪走高，6月初漲勢中斷而拉回整理，6月下旬跌破至2萬美元以下，7月上旬本航線租金收在19,850美元，市場即將步入夏季淡季，是否能撐住在高檔震盪格局，有待觀察。太平洋區往返航線租金5月底攀升至13,168美元，6月上旬漲勢歇止而拉回，且一路下滑，7月上旬本航線租金回檔收在9,333美元。遠東回歐陸租金航線5月底攀升至9,383美元，6月上旬漲勢歇止而拉回，且一路下滑，7月上旬本航線租金回檔收在7,067美元。

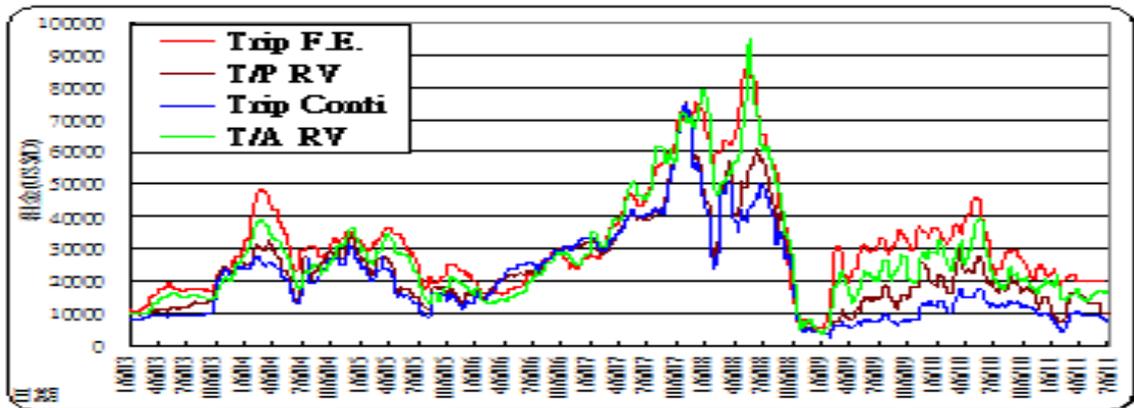


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。預期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，可能再帶動輕便型船市場行情上漲。可惜全球為對抗日益嚴重通膨問題，減緩公部門公共建設與緊縮政策，造成全球需求物資減少，且日本地震後復建緩慢，迄今未能為輕便型船市場帶來明顯鼓舞作用，太平洋區市場自4月下旬以來表現不理想，連跌逾二個月，迄7月上旬仍未出現止跌訊號，所幸跌勢輕微緩慢。大西洋區市場則表現遠優於太平洋區市場，大西洋區市場遲至5月底才翻轉下跌，迄7月上旬仍未出現止跌訊號，所幸跌勢輕微緩慢。大西洋區與太平洋區等兩條租金航線的平均租金5月下旬太平洋區出現明顯下跌走勢，拖累平均租金且跌勢擴大，6月持續呈現溜滑梯下挫，迄7月上旬收在10,204美元。大西洋區往返租金航線5月表現不錯，租金行情持續上揚，5月底攀升至12,695美元，6月上旬漲勢停止而拉回整理，且一路下墜，迄7月上旬收在11,061美元。太平洋區租金航線累積太多船噸，市場無法消化過多船噸，致本航線租金行情在4月底即持續疲弱不振而下挫，在6月下旬跌破1萬美元關卡，連跌逾二個多月，迄7月上旬本航線租金收在9,346美元。

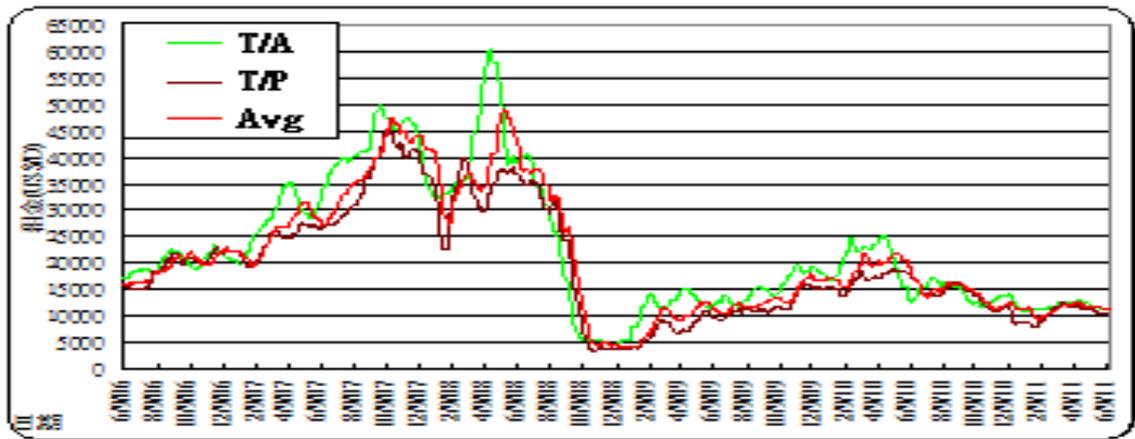


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 多數國家為對抗通膨，陸續升息，通脹持續蔓延將拖累全球經濟復甦的速度。原材料價格居高不下，商品價格因需求疲弱而下跌，導致企業生產活動縮小並放慢腳步，因而對原料需求降溫，特別是礦砂、煤炭、原油等大宗商品需求受阻，增速出現一定幅度回檔。受需求減緩貨物輸送量增長明顯減速，尤其中國進出口外貿增長逐漸放緩，其他工業化國家同樣飽受生產成本墊高，產品價格無法反映，利潤縮水，被迫減少生產。
2. 中國持續祭出緊縮貨幣措施，已衝擊鋼鐵及其他產業，導致生產下降且發電量減少。中國物資需求成長已持續趨緩，可能導致產能過剩，衝擊中國進口礦砂而減少。日本自大地震後，迄今需求未見大幅增長，多數投資人期望下半年日本重建速度能加快腳步，以提振需求好轉，屆時對所有各型船市場行情帶來激勵作用。

(二)船噸供給面

1. 雖然今年以來逾齡船拆解速度增快，可是今年全球散裝乾貨船運力增幅仍高達14%左右，然需求增幅只有6%，將出現嚴重供大於求的情況。根據新造船訂單，今後兩年內，相當於散裝乾貨航運市場現營運船隊運力50%的新運力將投入營運。船東、銀行與投資人近期皆不看好今年與明年散裝乾貨船市場，市場研究者認為今年散裝船市場可能是自80年代以來最糟糕的年份之一。
2. 全球不約而同相續祭出緊縮政策，以抑制通膨危機，已使歐美經濟成長力道減弱，新興經濟體如中、印經濟成長也出現減速。中國的緊縮政策及鋼鐵行業的結構性調整影響，已造成中國對大宗商品進口速度放慢，尤其是礦砂及煤炭進口量明顯下降，另一方面，新增運力繼續快速上升，預計今明兩年船噸供給量將超過需求4.6%及2.0%以上。多數金融研究機構均調降全球航運業投資評等，認為未來兩年航運產業經營將面臨艱困環境。

2011 年 6 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

回顧 2011 年上半年，油輪運輸市場仍處景氣循環的低潮期。據吉普森經紀公司指出，在一至六月間約二千萬載重噸(DWT)加入全球船隊，下半年預估將再增加超過二千萬載重噸。以超大型油輪(VLCC)為例，到年底之前仍有 30-35 新船下水，雖然過去幾個月該船型成交量上升，運費停滯不前的情況是低潮期的最佳寫照。

國際能源局(IEA)在六月二十三日宣布釋出 6,000 萬桶石油庫存，成員國將會在未來三十天當中每天釋出 200 萬桶的石油庫存以因應利比亞危機總計造成石油市場減少的供應。同時，美國能源部也發佈消息計畫釋出 3 千萬戰備儲油(SPR)。美國能源部六月公佈數據顯示，美國戰備儲油數量為 7.265 億桶，等同全美近四十天的需求量。

由於全球原油需求超乎原先預估，IEA 在六月中旬調高對未來油價預測，把未來五年的平均油價調升至每桶 103 美元。IEA 同時警告，如果油價維持在高檔，全球經濟可能陷入二次衰退。IEA 指出原油供應在今年五月達到 8,751 萬桶/日，每日產能增加近 30 萬桶，原油需求在 2013 年達到 9,192 萬桶/日，2014 年達到 9,313 萬桶/日，2013 年達到 9,192 萬桶/日。

原油運價指數在六月持平，成品油運價指數在五月下跌後回穩。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 747 點，下跌 3 點；成品油綜合運價指數 (BCTI)月底報 694 點，下跌 12 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧六月原油期貨價格，西德州中級原油從月初每桶 100.29 美元，下跌至 95.42 美元。近月倫敦布蘭特原油月初每桶價格 116.82 美元，月底以每桶 112.30 美元作收。近月紐約杜拜原油從月初每桶 108.24 美元，下跌至 107.02 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.896 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.956 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪- öStar IIö (1989 年造，三十萬五千噸)單殼油輪以約二千九百萬美元售出

蘇伊士極限型油輪- öLauraö (2009 年造，十萬一千噸)雙殼油輪以約四千一百萬美元售出

MR 型油輪-öSakura Expressö(2004 年造，四萬六千噸)雙殼油輪以約二千四百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Iron Monger 5” (1991 年造，九萬九千噸)油輪以美金 520.0 元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

本月波灣 VLCC 貨載成交數達 121 筆，再創今年新高點。六月運費自月初反彈，波灣-美國日租金超過百分之五十的漲幅；波灣-遠東路線運費在月底跌至 WS55.0 點，換算每日租金約 19,000 美元，對七月運費市場上漲力道難有樂觀的預期。

波灣至日本航線 (TD3)，從五月底 WS50 點上漲至 WS58.5 點，換算日租金約 23,000 美元。波灣至美灣運費市場仍然在 WS40 點上下成交，換算日租金約 6,000 美元。西非至美灣及遠東市場需求未有提升，西非至美灣七月中旬裝期貨載以 WS52.5 點成交，日租金得 17,000 美元。

地中海區 Suezmax 船型在五月回跌後在六月維持平穩，月中後運費跌至 WS70 點。波灣至南中國路線運費自五月底成交 WS85.0 點下跌至 WS72.5 點，每日收入減少近 10,000 美元。估計短期內難有反彈機會。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，六月運費 LR1 船型運費持平，波灣-遠東路線 LR2 船型強勢反彈，MR 油輪可運噸位在遠東地區仍然供過於求。六月底 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS125.0 點，LR2 船型運費自月中 WS110 點上漲至 WS125.0 點。

加勒比海至美西 MR 級油輪路線運費在六月漲幅接近百分之四十以 WS187.5 點成交，與上月相比，五月成交貨載只以 WS147.5 點成交。地中海-美東路線 MR 船型運費自月中反彈，月底成交 WS190.0 點，日租金約 9,400 美元。新加坡-日本路線成交運價持續破底，換算日租金雖只得約 1,100 美元；該路線平均日租金自 2009 年以來都未能超過 3,000 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 6 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	3-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	24-JUN(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	38.0	2,666	40.0	5,776
AG / JAPAN	VLCC	55.0	19,095	55.0	19,186
WAF / EAST	VLCC	55.0	19,470	50.0	13,858
WAF / USG	VLCC	55.0	19,868	52.5	17,468
WAF / USAC	SUEZMAX	72.5	7,325	67.5	3,145
MED / MED	SUEZMAX	75.0	13,168	70.0	9,584
UKC / USAC	AFRAMAX	112.5	12,218	102.5	7,813

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	3-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	24-JUN (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	112.5	9,158	125.0	13,539
AG / JAPAN	55,000	132.5	8,484	125.0	6,535
CARIBS / USAC	38,000	135.0	4,653	187.5	13,814
SINGAPORE / JAPAN	30,000	155.0	2,669	145.0	1,160
MED / USAC	30,000	185.0	8,972	190.0	9,421

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	26,000	32,500
SUEZMAX	150-160k	21,000	24,500
AFRAMAX	95-105k	15,250	18,250
LR1	65-73k	15,500	16,500
MR	47-51k	14,250	15,000

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	\$70.0	\$57.0
AFRAMAX	95-105k	\$52.0	\$40.0
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 6 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

