



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 九十八期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 98 2012 年 2 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

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
貨櫃碼頭作業管理的新觀念-開口篇之一.....	1
海運市場動態報導.....	4
國際運輸動態報導.....	4
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	7
國際油輪市場動態.....	18

專欄報導

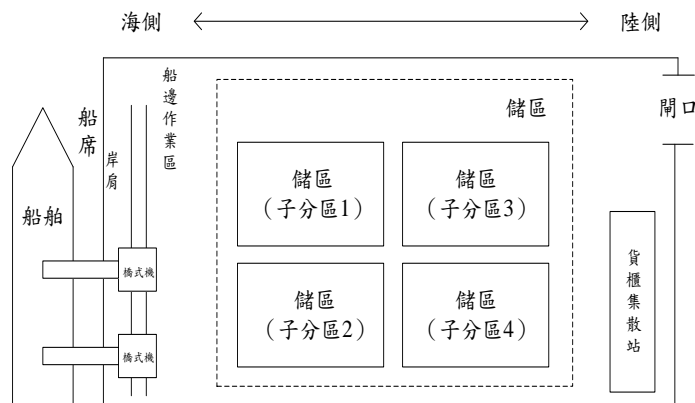
貨櫃碼頭作業管理的新觀念 — 開口¹篇之一

國立台灣海洋大學航運管理學系副教授

趙時樑

Email: alexchao@ntou.edu.tw

經過五十餘年的發展，海運貨櫃已成為相當普遍便捷的國際貨物運輸工具，全球重要的港口多設有專供貨櫃船舶泊靠之船席，利用橋式起重機進行連續且快速的貨櫃裝卸作業，大幅提升了船邊貨物的裝卸效率。基於國家安全、防疫與稅務等因素之考量，貨櫃碼頭(container terminal)必須劃為一封閉的管制區間，而以海側與陸側兩個端點控制管制區內與區外貨櫃的流動。從系統分析的角度而言，一個貨櫃碼頭主要可分成開口、儲區與船邊等三個主要單元(如圖一)，陸側端的開口(gate)用以控制以拖車為運具的貨櫃流動；中央的儲區(yard)提供一個暫存空間，供貨櫃等候出口裝船或進口提領；陸側端的船席則是控制以船舶為運具的貨櫃流動。雖然各港口貨櫃碼頭之佈設有所不同，此三個單元可視為構成貨櫃碼頭之基本要素²。為處理日漸普及的大型船舶所帶來的龐大櫃量，近年來許多貨櫃碼頭均致力提升此三個單元之作業效率，主要策略可分為成本較高的科技應用與成本較低的作業管理兩大類，本文將針對提升效率的作業管理策略加以介紹。



圖一 貨櫃碼頭主要作業單元示意

首先在開口作業管理方面，由於貨櫃碼頭為管制區，故當拖車、貨櫃、車架乃至其他人、車與貨物進出開口時，都必須逐一檢查其實體並登錄資料，隨著進出開口櫃次的大幅增加，除了導入自動化的辨識設備之外，透過作業管理模式的改變也可以達到提升效率並消除拖車排隊而產生之廢氣與噪音之目的。以下介紹二次集結入港（簡稱二次集港）以及二階段進儲等兩種實務上對於貨櫃碼頭開口作業管理的新模式：

¹開口(gate)在台灣常稱為管制站。

²其他如貨櫃集散站、洗櫃修櫃區與起重機具維修站等設施可視為輔助性的作業單元。

一、**二次集港**：有別於大部份港口允許出口貨主將貨櫃直接送入貨櫃碼頭的作業模式，青島與天津兩港發展出相當獨特的二次集港的作業模式來提升貨櫃碼頭之開口與儲區的作業效率；亦即要求出口貨主先將貨櫃進儲港區外指定櫃場，俟船舶即將進港時，再由貨櫃碼頭通知港區外櫃場將即將裝船之貨櫃送入貨櫃碼頭，此模式之主要優點如下：

1. **利於開口作業自動化**：開口作業自動化已是貨櫃碼頭作業管理之趨勢，實務推動上最大的關鍵在於司機身份以及拖車、車架與貨櫃碼號之辨識。對大多數港口而言，進出開口執行貨櫃交提的拖車屬於貨主雇用之拖車（實務上常稱為外車），在加裝車上辨識單元以及確認司機身份上的管理較為不便；在二次集港模式中，實際將貨櫃拖入貨櫃碼頭中的是港區鄰近櫃場之專屬車隊，透過黏貼於車上擋風玻璃上的電子標籤(e-tag)，可於拖車進出開口時以固定式讀取器遠端快速讀取資料，而拖車資料與司機、貨櫃、車架等資料可於事前進行串接，相當利於控管。換言之，二次集港模式將大量外車隔絕在碼頭外之鄰近櫃場，而以特約車隊穿梭於港區外櫃場與碼頭間運輸貨櫃，使得碼頭開口自動化更易達成且更有效率。一般未用二次集港模式的碼頭則因開放外車駛入開口交提貨櫃，在推動開口自動化時需處理大量外車的司機身份與拖車號碼的辨識問題，增加了問題的複雜度與推動上的困難性。
2. **有效提升貨櫃碼頭儲區使用效率**：貨櫃碼頭之儲區因緊鄰船席，可以方便支援貨櫃裝卸船作業，然因儲區容量有限，若讓出口貨主直接進儲常會產生過早進儲以及過度進儲的現象，使得儲區中的櫃量太多太雜而干擾取櫃裝船之效率。根據實務訪談結果，實際貨櫃儲量達到理論容量之 70%至 75%時，最能發揮儲區的效益。二次集港模式僅允許即將裝船之貨櫃進入儲區暫存，利於進行出口貨櫃於貨櫃場中的分類預排，可有效加速取櫃裝船之效率。

雖然二次集港模式具有許多優點，但仍然要付出一些代價，從作業管理的觀點而言，本模式有以下兩個主要缺點：

1. **增加一次貨櫃處理作業**：為便利貨櫃碼頭之運作，二次集港模式要求外車先駛入港區外櫃場，並由起重機將貨櫃置入港區外櫃場儲區，俟碼頭通知入場後，則由起重機再次取櫃交由專用拖車送入碼頭內之儲區暫存。換言之，二次集港模式比常見的一次集港模式多了兩次起重機具吊卸與一趟拖車的拖運（簡稱兩吊一拖），增加了作業過程的複雜度與成本，然因二次集港可以有效提升貨櫃碼頭之作業效率，故仍有重視效率的貨櫃碼頭採用此模式。
 2. **因應航次調整彈性低**：當第二次集港完成後，貨櫃碼頭儲區中所暫存之出口貨櫃為即將裝船之貨櫃，如遇船舶延誤或船期改變等因素致使預定船舶無法準時泊靠時，會因為儲區已被待裝貨櫃佔用而導致儲區調度上的複雜性。惟此狀況發生機率不高，且可以另行堆儲等方式處理船期較不準確之船舶航次所屬貨櫃，故此問題對二次集港模式雖有影響但仍可以控制。
- 二、**二階段進儲**：由於實施二次集港模式涉及的因素較多，因此允許外車直接進入碼頭的一次集港模式仍為多數碼頭所採用，其中赤灣港實施的二階段進儲模式相當值得一提。此模式允許外車直接進入開口，但並不允許其直接駛入儲區交提貨櫃，而是須先駛往一暫停區熄火等候，司機則下車進入一旁等候室抽取號碼牌休息，並由休息室內大型顯示器掌握拖車排隊資訊，輪到進入儲區的外車再由司機駛入儲區指定分區交提

貨櫃。二階段進儲模式可以有效控制實際滯留在儲區中的外車數量，利於分散儲區起重機工作負荷並可自動導引外車至指定分區，維持儲區中交通之順暢。此外，將外車先導引至暫停區熄火暫停，可以紓解開口拖車排隊的現象，兼具消除噪音與廢氣等優點。但必須注意的是，內部面積充裕的貨櫃碼頭才適合實施二階段進儲，因為必須在開口內側附近提供一大型拖車暫停區，然因當前大部分的貨櫃碼頭皆面臨場地面積不足的壓力，因此實際劃設拖車暫停區施行二階段進儲模式的貨櫃碼頭並不太多。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 貨櫃航商聯盟 提升服務範圍

航運業發展亦受供應與需求結構平衡影響，據法國 Alphaliner 海運諮詢公司統計，今年初以來，已經交付 154 艘新建造貨櫃船，運力已經突破百萬 TEU。預計年底前還將交付運力達 28 萬 TEU 貨櫃船。

法國 Alphaliner 海運諮詢公司報告分析指出，因為大量延期交付的貨櫃船為 2009、2010 年達成協定的，因此，撤單、延期交付和延誤未交付的貨櫃船已經下降至 8.5%，僅為其長期歷史記實水準的兩倍。

船隻供過於求、高油價以及歐美經濟衰退，抑制運價，租金下跌，進而削減船隻收入。據倫敦船舶經紀人指出，由於全球經濟不景氣，自四月以來，新貨櫃船租金下跌 31%。

亞歐航線貨櫃航商聯盟關係日益增加，據業者分析藉由聯盟，很多貨櫃航商達到一定規模，並有能力提供更多定期航線服務。在投資方面，航商沒有任何的壓力。

該業者指出，貨櫃航商聯盟將抑制超大型貨櫃船（ULCS）和超巴拿馬型船（post-Panamax）的造船訂單成長，主要是由於聯盟調度各類船型，以阻止新船訂單增加。另外，貨櫃航商聯盟關係亦可為船公司節省成本。

國際經濟走向未明，產生很多不明智的新船訂單。目前聯盟成員很少預訂新船，主要是聯盟規模經濟，對於噸位成長有所限制。

據德魯里航運諮詢公司預估，今年將有交付的貨櫃船，運力相當約一五四·四七萬 TEU，為當前運力 10%。估計今年船舶供過於求的問題仍然存在，供應將較需求大 5.4%。

據分析師表示，新船訂單減似乎不影響運費，亞歐線運費相較去年十二月跌至谷底，回升了 50%，主要是由於農曆年節前貨物推動。儘管如此，運費仍按年下跌 56%。他提及，運力不斷湧入，似乎貨櫃航商若對運費的提升有一定希望，就必須轉移目前船隻，更不用說盈利。閒置船隊必須減少 10% 運費才可望回升至盈利水準。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 歐洲港口吞吐量預測將下滑

歐債風暴未解除，航商對亞歐航線佈局動作頻頻，根據美國哈克特聯營公司和北歐不萊梅海運學院共同發表研究報告預測，儘管預期一和五月旺季貨量將成長，但今年上半年，歐洲港口吞吐量將大幅下跌。

據該報告，歐洲港口今年預測出口貨量 1680 萬 TEU，成長 7.1%。而去年整體進口貨量成長預測為 3.9%，北歐地區出口貨量成長預測為 5%，地中海及黑海地區的貨量增長預測為 1.8%。

歐洲去年全年出口增長預測高於 2010 年預測達 1657 萬 TEU，增 9.1%。

歐洲多國政府大力推動緊縮措施，結果提高失業率，並降低 GDP 增長。該報告提及，今年每月貨量升跌幅度都為個位數，雖然預期下半年港口貨物將略為成長，但仍是個位數成長。該研究對北歐六個主要貨櫃港進行調查，分別為鹿特丹、利哈佛、安特衛普、漢堡港、澤布呂赫及不萊梅／不萊梅哈芬。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 交通部核備通過民用航空安全計畫

民航局已建置完成國家民用航空安全計畫並獲交通部核備通過。有鑑於飛航安全監理是民用航空局的重要工作項目，民航局依據國際民航組織（ICAO）之要求建構「國家民用航空安全計畫（State Safety Program, SSP）」，以確認我國所有民航之飛航作業與活動，在民航局督導下均能符合國內法規與國際標準，達到飛安管理規範化與系統化之目標，該計畫已獲交通部核備通過。

國家民用航空安全計畫建構有利於航空業者實施安全管理系統的環境，確保安全風險管控措施之落實，並鼓勵航空從業人員主動進行飛安通報，確保安全相關資料的蒐集、分析、處理、運用及交換，以提升整體航空安全。

減少航空器失事事件、減少航空器重大意外事件、減少跑道偏離事件、減少地面相撞事件是國家民用航空安全計畫主要目標，依民國 90 年到 99 年之國籍航空器 15,000 公斤以上渦輪噴射飛機十年移動平均失事率為每百萬飛時 0.55 次，整體安全目標設定為五年內(民國 104 年)使國籍航空器十年移動平均失事率逐年降低 2% 至每百萬飛時 0.50 次。

民航局飛航安全查核體系亦配合國家民用航空安全計畫必需進行提升，民航局航空安全檢查員、飛航服務查核員與機場檢查員皆需再進行專業訓練，以輔導航空業者落實執行安全管理系統各項作為，使業者在政策、標準、程序、作法等方面提供協助，維持可接受之飛安水準。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 台灣港口貨量去年 6.78 億噸連續兩年回升

交通部統計顯示，去(100)年台灣港口貨物量維持成長，雖未達高峰時期的全年裝卸量七億噸水準，但呈現連續兩年回升及超過全球金融危機前(民國 97 年)的貨量，我港口整體表現不算太差，即將在下(三)月改制運作的台灣港務公司是否能有更佳表現，有待時間驗證。

交通部統計，去年我港口貨量為六億七千八百九十九萬噸，比前(99)年度增加 3.6%，明顯超過 97 年間的六億六千八百萬噸。統計指出，台灣七個國際商港當中除基隆、蘇澳、花蓮與安平港較前年度下滑，高雄、台中、台北等三港持續成長，其中又以台北港四成增幅最高，貨櫃量成長率則達五成。

以各港貨量比重分析，高雄港貨量佔台灣港口總量的 64.45% 穩坐第一，去年貨量維持一億噸之台中港佔 15.86% 次之，基隆佔 11.11%，台北港佔 5.65% 排名第四，花蓮港佔 1.96%，蘇澳與安平港合計不到一個百分點。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 高港首月櫃量 80 萬 TEU 開紅盤小幅成長

即將出任台灣港務公司董事長的高雄港務局長蕭丁訓誓言今年打拚衝業績，據該局最新統計，高港首月貨櫃量開紅盤，當月雖逢農曆春節假期仍有小幅成長。高港局統計，該港今年一月份櫃量為 80.45 萬 TEU，較前(12 月的 83.02 萬 TEU 呈現高峰回落，除維持單月 80 萬 TEU 櫃量水準，比去(100)年同月則增 1.55%。統計指出，高港一月份貨櫃貨量為 2896.45 萬噸，佔當月整體裝卸貨量 3562.63 萬噸比率為 81.3%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 供過於求 美西線運價回跌

亞洲-美國航線農曆年前實施的每大櫃(40 呎)調漲 400 美元辦法，農曆年後，由於大陸地區出貨至今尚未恢復正常，市場實收運價馬上鬆動，目前已有航商每大櫃調降 50 到 100 美元；有關航商指出，美西線雖然去年有不少船公司退出，但今年仍不敢樂觀看待，主要是歐洲線的 1.3 與 1.4 萬 TUE(20 呎櫃)超大船問市後，原歐洲線 8 千 TUE 的大船陸續轉到美西線，部分公司運力增加三到四成。

業者指出，超大型貨櫃船問世對航商來說是一場大災難，根據 Alphaliner 的統計，到去年年底為止，市場上已經有 118 艘萬 TUE 級船，今年一口氣還有 55 艘要交船。英國德魯里研究機構估計，加上其他新造貨櫃船，今年運力將增加約一成，估計供給大於需求約 5.4%。

過去亞洲-美國西岸航線主要是 3 到 6 千 TUE 的貨櫃船在營運，超大型貨櫃船問世後，目前包括中國海運、達飛航運、馬士基航運與陽明海運等在美西線都有 8 千 TUE 的大船航行。

美西線去年有超過 12 組船退出，使得今年元月 1 日美國線的漲價得以順利實現，每大櫃調漲 400 美元計畫，平均實際漲幅約 300 美元，但年後大陸出貨尚未恢復正常，市場運價開始鬆動下修，不過也有部分船公司表示，貨載情況良好，仍會堅持守住運價。

對於亞洲-歐洲航線目前訂出的每 TUE 調升 6 到 8 百美元漲價計畫，有關航商認為，實際漲幅能夠有 2 到 3 百美元就很不錯，因為歐洲線有歐盟反托拉斯法嚴格看守，船公司要減艙都要事先報備，短期內船公司想要大動作減艙有困難，如果大型船公司能夠確實陸續與執行減艙，4、5 月才有機會推動第二、第三階段的運費調漲方案。

【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)全球經濟全面衰退，期望中國再扮演全球經濟的救世主

世界銀行表示，由於歐元區債務危機遲遲無法徹底解決，幾個大型新興經濟體成長趨緩，今年明年全球經濟成長前景黯淡，成長率預估值分別下修至 2.5% 與 3.1%，低於去年六月預估的兩者皆 3.6%。對歐元區的預估更從 1.8% 大幅下修至負 0.3%。大舉下砍今年全球經濟成長預測，幅度之大創近 3 年之最，即便是新興的亞太經濟體，成長亦將連續第 2 年放緩。若是歐元區問題無法解決，則全球性金融危機很可能會捲土重來，而且會比上一波要來得更嚴重、更持久。去年世界經濟發展整體放緩趨勢明顯，全年呈現“前高後低”的發展態勢。其中，主要已發展經濟體受債務危機困擾，政府債務風險上升，失業率仍然居高不下，而以中國、印度、巴西為代表的新興經濟體面臨持續攀升的通脹壓力和不斷惡化的外部出口環境，經濟發展有所放緩。中國今年第 1 季 GDP 會持續探底，全年預測 GDP 將下挫至 8.5%，因整個經濟表現出現趨緩，預期中國當局為保八經濟成長，為擴大內需以提振經濟，宏觀調控政策可望出現鬆動變化，倘中國又能夠在此刻展現全球經濟救世主，或許全球經濟可免於第二次衰退危機，尤其對散裝海運市場而言將有如久旱逢甘霖之效益。

(二)中國鋼材需求不振，庫存居高不下，進口礦砂及焦煤減速

中國去年推出緊縮信貸措施，壓縮鋼鐵與礦砂需求，導致 11 月與 12 月產量下跌。雖然去年粗鋼產量仍成長 8.9%，達 6.955 億噸，但比預估的減少 20 百萬噸，造成礦砂需求較預估低了 35 百萬噸。市場認為中國宏觀調控下，預估今年將放緩至成長 5%。去年初開始，國際礦砂價格一直居高不下，尤其印度礦砂出口限制使寡佔壟斷更加突出。儘管中國推出礦砂價格指數、談判等方式想取得主導權，但中國龐大的進口需求使得各種努力都變得無濟於事。直到去年 9 月，隨著中國緊縮金融政策及打擊房地產策略等效應顯現，導致礦砂需求降溫，同時中國礦砂卸港積壓庫存居歷史高峰，國際礦砂價格才逐漸下降。本波歐美債務危機必然導致生產的萎縮，隨之歐美鋼廠也會大量減產，相應礦砂進口也將大幅減少，也許中國鋼廠有機會趁礦砂價格大幅下跌之際，減少使用本土礦砂，轉而增大進口量。可是，至 2 月上旬，中國主要港口的進口礦砂庫存高達 1.2 億噸，再創新高，若中國鋼鐵市場需求無法提早觸底反彈的話，恐拖延增加進口礦砂速度。由於去年底澳洲及巴西同時遭受惡劣天候影響，衝擊到兩地礦砂出口，致今年 1 月澳洲出口礦砂相較去年 12 月下降 25%，巴西 1 月出口礦砂大幅萎縮 46.5%。隨著印度政府出於工業化及環保考量，頒布礦砂出口禁令，中國鋼廠將逐步會增加自巴西及澳洲進口量，將增加進口的運距，這對於大型船的營運狀況或將略有幫助。

(三)下半年國際煤炭價格下跌，鼓舞中國電廠外貿煤進口增加

隨著澳洲煤炭產量逐漸恢復，國際煤炭價格自去年下半年來持續下跌，而中國本土煤炭價格受成本與人為因素推動持續上揚，致去年下半年中國的煤炭進口浪潮

高漲。去年 11 月中國煤炭進口達 22.14 百萬噸，為歷史最高峰，相較前年同期的 13.89 百萬噸，大增 60%，12 月萎縮至 16.4 百萬噸，去年整年中國累計進口煤炭達 1.778 億噸，比前年增加 12 百萬噸，增長 7.2%，與全球最大煤炭進口國日本並駕齊驅。去年中國自印尼進口煤炭 62.9 百萬噸，占進口量的 35%，緊接著澳洲占 22.2%、越南占 22.1%。中國因工業活動熱度趨緩且又逢中國農曆新年期間，短期間需求商品仍維持疲弱格局。中國焦煤進口從前年的 47.3 百萬噸降至去年的 44.7 百萬噸，減少 5.5%。因去年初澳洲發生洪災，煤炭供應受限，推升煤炭價格上漲，因此，中國提高依賴本土煤炭，致中國進口煤炭減緩，蒙古已超越澳洲成為中國最大焦煤進口國，去年出口至中國達 20.3 百萬噸，增長 33.2%，相較澳洲，前年出口至中國 17.4 百萬噸，去年下降至 10.3 百萬噸，減少 40.6%。儘管去年初澳洲嚴重洪災，致煤炭出口下降，蒙古出口快速上升，因而對海運進口量消長形成壓力，去年 12 月蒙古月出口數量首度超越 2.5 百萬噸，且為澳洲 1.2 百萬噸的兩倍多，同時，去年美國出口至中國煤炭暴增達到 4.3 百萬噸，增長 24.7%，美國已連續 4 年出口至中國煤炭增長。煤炭貿易主要進出口過於集中在亞太地區。自 2011 年來，主要進口都集中在中、印等新興工業國家。兩國選擇進口主要來自澳洲、印尼、越南、南非等地進口，從而使得全球煤炭貿易量也在一定程度上呈現運輸距離加長趨勢。

(四) 全球鋼材需求減弱，但多數鋼廠依舊增產

去年全球粗鋼產量 15.27 億噸，比前年增長 6.8%。除日本及西班牙外，所有主要鋼鐵生產國去年皆呈現增長，尤其土耳其、南韓及義大利均出現穩健增長。去年亞洲地區粗鋼產量 9.882 億噸，比前年增長 7.9%，占全球產量從前年的 64% 提高至今年的 64.7%。中國去年產量 6.955 億噸，比前年增長 8.9%，中國產量占全球產量從前年的 44.7% 增長至去年的 45.5%。中國鋼協表示，今年中國貨幣政策將持續回歸穩健，並保持信貸總量合理增長，將有助於紓解鋼鐵企業資金壓力。另外，中國通膨壓力有所減輕，預計今年中國的鋼材需求有望繼續保持增長，但增速將放緩。此外，今年中國鋼材市場供大於求的狀況短期內將難以扭轉，鋼材價格不易明顯回升。日本去年產量 1.076 億噸，比前年減少 1.8%，南韓去年 68.5 百萬噸，比前年增長 16.2%。歐元區去年產量 1.774 億噸，比前年增長 2.8%，西班牙產量 15.6 百萬噸，比前年減少 4.6%，義大利 28.7 百萬噸，比前年增長 11.3%。北美去年產量 1.189 億噸，比前年增長 6.8%，美國 86.2 百萬噸，比前年增長 7.1%。獨立國協 1.126 億噸，比前年增長 4%，俄羅斯 68.7 百萬噸，比前年增長 2.7% 及烏克蘭 35.3 百萬噸，比前年增長 5.7%。南美去年產量 48.4 百萬噸，比前年增長 10.2%，巴西 35.2 百萬噸，比前年增長 6.8%。

(五) 拆解船數量暴增，但交船數量更大，仍存在供給過剩壓力

由於去年有近 40% 的船隻，因各種原因延期或取消，沒有按期交付訂單將延至今年內交付，據去年底的數據顯示，今年將有 1,434 艘相當於 1.21 億 Dwt 的船舶交付，佔目前累計訂單總量的 62%。目前全球乾散貨船隊共有 8,877 艘，相當於 5.85 億 Dwt，平均船齡在 12 年左右，其中 59.1% 的船隻低於 10 年船齡。而在船齡低於 10 年的船舶中，平均船齡僅有 2.8 年，是一支非常年輕的船隊。同樣的，目前全球累積訂單已達到 2,371 艘，相當於 1.96 億 Dwt，相當於目前船隊的 33.6%，其中以海岬型船隊的載重噸為是目前總船隊中佔有份額最大，但巴拿馬型船的手

持訂單最多。實質上，超大型礦砂船（VLOC）的擴張最快，34 艘 40 萬載重噸的 VLOC 中已有 3 艘交付完成，若剩下 31 艘交付完成，將對海岬型船市場造成重大衝擊，同時也影響其他船型的運費。新船積量仍然太多，市場無法吸收，在船舶價值和運費上都造成頗大壓力。迄去年底，共有 362 艘船舶被拆解，相當於 22.15 百萬 Dwt 的，占目前船隊的 3.8%。航運市場船噸過剩，促成船公司大量拆解船舶，估計去年船舶拆解銷售量創歷史新高，其中海岬型散裝船拆解銷售量最多，去年拆解約 67 艘，達 10.51 百萬 DWT，巴拿馬型船拆解約 71 艘，達 4.91 百萬 DWT，輕便極限型船解約 44 艘，2.06 百萬 DWT，輕便型船解約 180 艘，4.67 百萬 DWT，各型船拆解量是前所未有的高水準，可惜拆解數量仍遠趕不上新船交付量，導致航運市場船噸嚴重過剩，拖累運價及船價跌跌不休，在 2007 年至 2008 年期間的船舶訂單，未能為船東帶來價值，卻帶來巨大的虧損。

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。波羅的海運費指數於 1985 年開始創立，當時稱 BFI，由不同船型中運費航線組成，創立之初為 554 點。海岬型船的供過於求危機全面延燒到其他船型，不僅海岬型船現貨運價下挫，連供過於求狀況較不嚴重的巴拿馬型與輕便型船都同步下跌，讓波羅的海綜合運費指數(BDI)在 2 月初跌至 25 年來新低 651 點，比 2008 年 1 月金融海嘯時 663 點還低，甚至比 1986 年 6 月二次能源危險時的 662 點低。主要原因中國鋼鐵市場仍處於需求萎靡，且出口萎縮等衝擊，加上中國農曆新年工廠停工與礦砂庫存量居高不下，除此之外，近期東澳及西澳皆出現颶風侵襲損壞港口設施，同時，巴西礦砂主要生產省份出現豪雨，重創礦砂生產等不利因素的襲擊，另 2009 年起累積大量新船交付營運，致各型散裝船形成嚴重供給過剩，在諸多利空匯集的打擊下，導致市場行情重挫至 25 年來首見低點，為全球海運產業帶來一波隱憂危機。所幸 2 月初海岬型船市場跌勢明顯縮小，租金水準連支付船員薪水都不夠，致船東意興闌珊，傳聞日本 MOL 宣布將旗下 5 艘海岬型船暫時停航營運，促使岬型船市場率先跌深小幅反彈，隨後巴拿馬型船因全球北半球出現暴風雪，氣溫創 15 年來低點，引爆煤炭需求恐急，突然市場出現簇擁搶租巴拿馬型船來運煤，因而激發巴拿馬型船市場行情觸底急速反彈上揚，連結帶動超輕便型船行情止跌小幅反彈，雖輕便型船市場迄 2 月上旬尚未翻紅，但跌是縮小，近期將出現止跌回升。整體市場如預期 2 月後租船需求將開始增溫，市場需求船噸動能逐漸增加，市場行情應可呈現一波上揚，但船噸供給過剩暫時無法解決，反彈力道有限，此環境下僅能減輕船東虧損，遑論轉虧為盈。幾年前已預言，快速擴張船隻數量的後果，將帶來市場的大災難，今年將是航市嚴峻的一年，估計貨物運輸需求成長 5.5%，但船隻運輸供應量將提高 12%。儘管如此，投資人期望上半年南美洲穀物收成量的潛力強勁，而今年下半的中國礦砂運輸需求也可期待，希望在下半年航市應有機會出現明顯好轉。散裝船市場在今年以來連翻重挫，綜合運費指數(BDI)從年初的 1,738 點，至 2 月上旬跌到 651 點，僅一個月大跌逾 62.5%，業界認為依過去記錄，新年至中國舊曆年期間係屬傳統市場淡季，可是今年各類型船新船交付營運船隻不亞於去年，船噸供給壓力依然不減，中國自去年 12 月煤炭進口明顯減少，加上印度提高出口礦砂關稅，印度礦砂都以巴拿馬型船以下船隻運送，因此直接衝擊到巴拿馬型船以下船隻市場。去年儘管新船交付量比前年有所

縮減，但是受航運運輸需求恢復乏力的影響，市場供需比例進一步拉大，同時受世界經濟增長趨緩、航運企業競爭加劇、貨主企業不斷進入運輸市場等因素影響，運價跌入冰點，市場整體處於低位運行。上海國際航運研究中心發布年度航運市場報告指出，今年運力供應與需求差距繼續擴大，運力過剩問題仍嚴峻：預計今年全球大宗散貨的海運貿易量約 38.04 億噸，增長 4.7%，儘管預計今年老舊散貨船舶拆解量會有較大增長，但仍無法抵銷大量積壓訂單的集中交付，預計國際乾散貨船舶總運力噸位將達到 7.13 億載重噸，增長 14.9%。另外，考慮到以巴西礦商 Vale 為代表的貨主訂造的部分船舶陸續交付，將會對市場造成較大衝擊，預計運價大幅提升可能性不大，今年國際散裝乾貨船市場仍將處於低位盤整。已有不少專家機構預測，散裝市場要真正復甦，恐怕要到 2014 年才有機會大幅反彈。近期航市持續下挫創新低，主要原因係農曆年前需求低迷、澳洲及巴西礦區天災及運力嚴重供過於求，不過大陸房市未有好轉，鋼市也相當低迷，對於原物料的需求很難大幅上升，在 2 月上旬不僅海岬型船舶日租金只剩下 5 千美元左右，連巴拿馬型、輕便型，日租金都剩下約 5、6 千美元，相當罕見。散裝乾貨船運費綜合指數(BDI)在去年底結束封關收在 1,738 點，今年開市延續去年底跌勢且擴大跌幅，各類型船市場全面直直下挫，尤其巴拿馬型船市場加速趕抵，導致 BDI 呈現重力加速下墜，至 2 月初跌至 25 年來新低 651 點，比 2008 年 1 月金融海嘯時 663 點還低，甚至比 1986 年 6 月二次能源危險時的 662 點低。迄 2 月上旬中國新年結束租船活動開始活絡且北半球出現暴風雪引發煤炭需求暴增，刺激運煤船需求增加，促使巴拿馬型船市場瞬間止跌連翻上揚，帶動其他型船市場紛紛止跌回升，但反彈力道稍嫌薄弱，BDI 已回升至 695 點，反彈能持續多久有待觀察。海岬型船市場運費指數(BCI)自 12 月下旬至中國新年期間因中國鋼廠暫停進口礦砂，租船活動冷清交易清淡，指數持續下跌，年前封關 3,287 點，今年開市延續去年底跌勢，承溜滑梯持續下墜，2 月上旬已下挫至 1,438 點，大跌 1,849 點，僅一個月跌幅逾 56%，近日中國新年結束交易回復，市場行情呈現跌深小幅反彈，BCI 拉回收在 1,456 點，反彈力道薄弱，能否持續多久仍有待觀察。巴拿馬型船運費指數(BPI)去年封關收在 1,645 點，今年開市延續去年底跌勢，持續加速下墜，2 月上旬下挫至 681 點歷史低為，跌幅逾 58%，隨後中國新年後交易轉熱，帶動巴拿馬型船市場行情觸底強力反彈，2 月上旬短短一星期反彈 215 點收在 896 點。超輕便型船運費指數(BSI)去年封關收在 1,158 點，今年開市延續去年底跌勢，持續加速下墜，2 月上旬下挫至 600 點歷史低為，跌幅逾 48%，中國新年過後交易有轉趨熱絡，指數出現止跌反彈，2 月上旬指數回升至 630 點，反彈氣勢仍薄弱，能持續多久有待觀察。輕便型船運費指數(BHSI)去年封關收在 577 點，今年開市延續去年底跌勢，持續加速下墜，迄中國新年結束開市依然持續下跌，2 月上旬指數收低在 368 點，其他型船市場行情已紛紛觸底強力反彈，BHSI 跌勢已縮小，近日有機會止跌反彈。

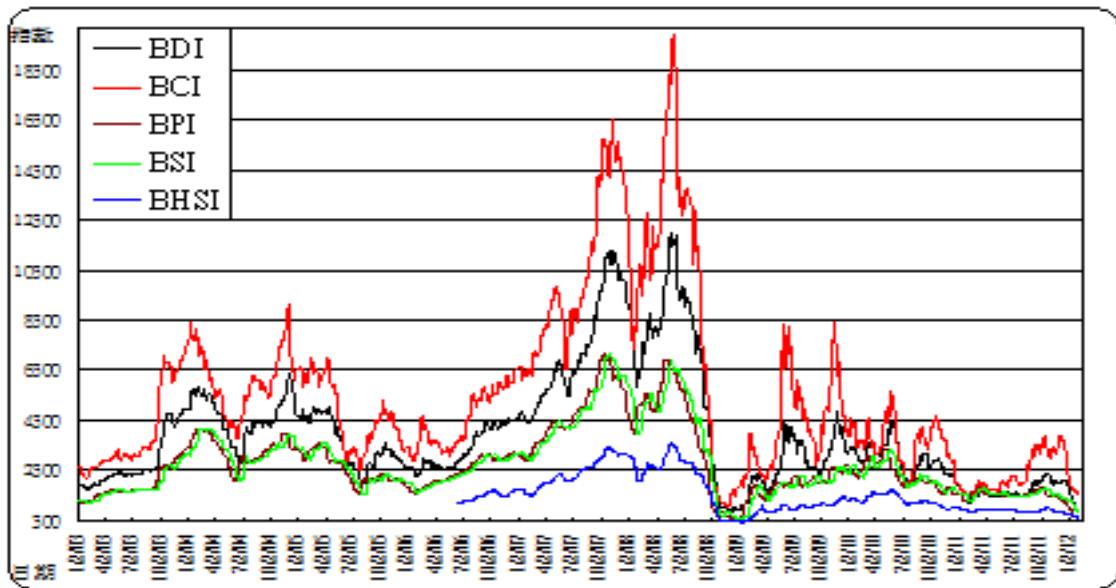


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。去年 12 月前，國際煤炭、礦砂及穀物貿易商趕在聖誕節前出貨，短暫的繁榮過後一切都是浮雲，散裝乾貨船市場需求熱情減退，加上船噸供過於求，致海岬型船市場行情連翻重挫。往年散裝乾貨船市場在聖誕節前有一波高峰，但今年市場差，且中國新年提前在 1 月中旬來臨，不少船東、貨主在第 4 季初就搶運，帶動 9 月起運價拉出一波漲勢。去年 12 月散裝船市場行情走跌，尤其海岬型船市場呈現相當疲態，延續至今年中國新年結束後，才看到中國租方展開租船活動，需求轉趨活絡，行情才獲得稍有改善，反彈力道薄弱，但行情欲明顯上揚，恐待 3 月南美穀物需求出來後，行情才有機會明顯上揚。海岬型船嚴重供過於求，去年行情波動起伏相當大，今年應會延續去年走勢，行情波動劇烈，急漲急跌，業界多認為今年交船量大，行情即使出現反彈，也僅短暫效應，大多機會呈現低檔徘徊。去年第 4 季中國鋼鐵市場轉差，鋼廠紛紛減產，導致礦砂進口價格下跌，當礦砂價格下跌至每噸 130 美元附近，中國鋼廠就啟動買盤，至 10 月中下旬中國鋼廠已採購足夠，導致中國港口礦砂庫存爆增，已超過 1 億噸高峰，買盤退潮。全球經濟不景氣，船舶的大量交付不斷打擊，供過於求情況嚴重。全球海岬型船隊船噸自 2008 年底以來已擴增 56%，但未交付訂單仍然相當於目前總運力的 26%。波羅的海航運交易所報告指出，目前船東寧願船舶停航，也不願意接受目前低廉的運費。而澳洲煤炭港亦有相當大一部分的船舶閒置在港口。有分析師表示在明年第 3 月或 4 月之前，散裝船產業看不到任何的好轉，且今年散裝乾貨船市場將面臨微薄盈利或虧損的困境。今年年初以來，東澳及西澳皆出現颶風侵襲損壞港口設施，同時，巴西礦砂主要生產省份出現豪雨，重創礦砂生產等不利因素的襲擊，加上中國新年假期，拖累礦砂進口需求迅速減少，使得原已相當嚴重的船舶供應過剩問題，近來更趨嚴重。受此衝擊，海岬型船市場運價應聲走跌，其他包括巴拿馬型船、輕便極限型船等，行情亦全面下挫。如前所預言，中國新年結束

後交易轉趨活絡，行情上漲動能增溫，可惜運力供給壓力仍大，反彈力道氣勢薄弱，恐無法支撐太久而再度回檔，今年海岬型船行情將維持去年大幅波動格局，最樂觀情況下市場最快也要明年才會明顯轉好。海岬型船各航線平均租金行情自去年 12 月上中旬攀抵最價位 32,889 美元後即告反轉回跌，今年新年過後連續出現大幅重挫，幾乎剎車連跌二個月，1 月上旬短短一星期內 2 萬美元及 1 萬美元接連失守並持續下修，2 月上旬重挫至歷史低價位 5,214 美元才止跌反彈，中國新年結束雖交易出現活絡轉機，但反彈氣勢力道不足，迄 2 月上旬收在 5,241 美元。大西洋往返航線租金去年 12 月上中旬攀抵 34,955 美元高檔後，中國進口礦砂退潮，船噸需求減弱，租金一路下跌，新年過後跌勢加劇，急速失手整數萬美元關卡，跌到慘不人賭，2 月上旬重挫至 4,657 美元，近日似有意止跌反彈，可惜有氣無力，恐敵不過船噸過剩壓力，依然一蹶不振，2 月上旬收在 4,703 美元。太平洋區航線去年 12 月上中旬衝抵 33,000 美元高位，隨後中國礦砂買家收手，行情失去動力而回跌，新年過後跌勢加劇，萬美元整數關卡相續失守，迄 2 月上旬重挫至 4,182 美元歷史新低價位，中國新年結束後雖欲圖振作，但仍敵不過船噸過剩壓力，上漲力道不足，租金行情裹足不前，依然陷入低價徘徊在 4,467 美元。大西洋返回遠東航線租金去年 12 月上中旬衝抵 56,796 美元高價位，隨後长假來臨買盤收手，行情旋即回檔下修，新年過後跌勢加劇，3 萬美元及 2 萬美元相續淪陷，迄 2 月上旬重挫至 19,277 美元歷史新低價位，中國新年結束後雖欲圖振作，迄今尚未殺出重圍。太平洋區回歐陸航線 12 月上中旬长假將至漲勢熄火而拉回，新年過後跌勢加劇，1 月中旬開始出現負租金窘境，意即船東需補貼租方燃油成本，將船舶帶至較好大西洋區域，迄 2 月上旬負租金擴大至 -7,485 美元。

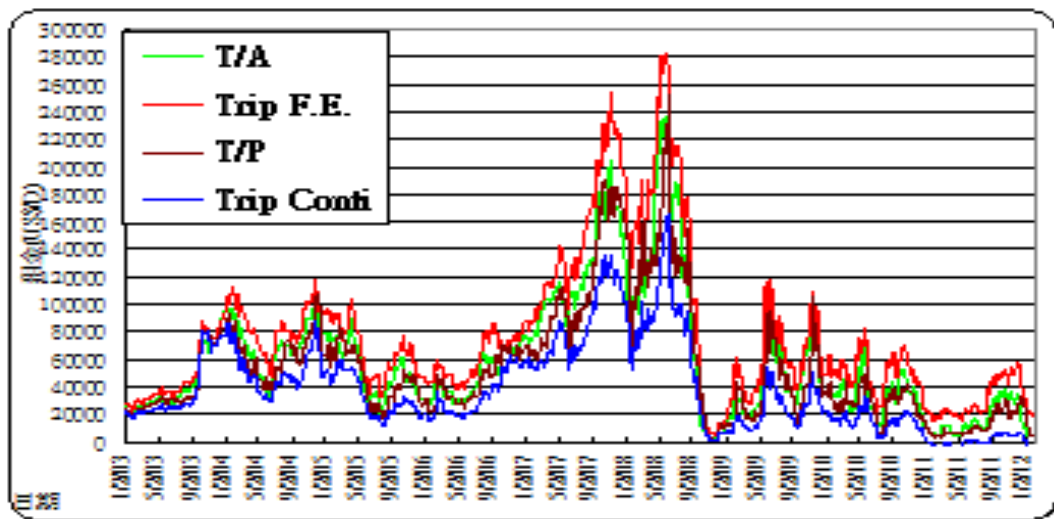


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。去年主要受制於全球經濟復甦放緩，以及中國緊縮的貨幣政策抑制，國際散裝乾貨船運輸市場需求增速嚴重放緩，全球需求礦砂、煤炭、穀物及水泥等原材料需求放緩。美灣地區的穀物出貨量大幅低於往年，中國自去年 12 月煤炭進口明顯減少，加上印度提高出口礦砂關稅，印度礦砂都以巴拿馬型船以下船隻運送，因此直接衝擊到巴拿馬

型船以下船隻市場，加上船噸累積供給壓力與日俱增，拖垮巴拿馬型船市場。今年以來各型船市場全面告跌，其中以巴拿馬型船市場跌幅最兇，今年巴拿馬型新船交付大增至 400 艘，業界認為需求無論如何必無法承受極大供給壓力，巴拿馬型船市場難逃長期處於低檔徘徊的命運，因為近期中國煤炭進口量明顯減少，另印度自去年年底開始將礦砂出口稅從 20% 提高至 30%，致阻礙出口，直接衝擊到巴拿馬型船市場。穀物貿易量雖估計仍將有成長，但因全球一年穀物海上運輸量僅約 2.4 億噸，遠低於礦砂的 10.5 億噸與煤炭的 9.3 億噸，加上今年巴拿馬型新船交付量將從去年的約 260 艘提高到 400 艘左右，即使估計其中部分訂單會延後交船，預估船噸增加比例仍在兩成以上。不過有業者認為中國目前大幅減少煤炭進口，可能係採購策略的運用，目的在壓低進口煤炭價格，長期來看，中國基於掌控能源政策，進口煤還是會高於本土煤，只是在變動的過程中，可能造成巴拿馬型船市場需經歷一段較長的低潮。亞洲消費者對電能煤的需求與日俱增，被認為將是一個穩定的需求驅動力量，其中印度進口增加對市場影響越來越大，釋放巨大的市場潛能，成為第二大主要的需求驅動力量，但是，印度市場對於礦砂和煤炭的需求並不穩定。去年 11 月中國當局為激勵電廠增加電，因而實施煤價限制政策，致中國當地本土煤炭價格不斷下跌，跌幅比國際煤炭價格下跌還大，壓縮進口煤炭利潤空間，影響進口商從去年 12 月後進口煤炭積極性，致中國自去年 12 月煤炭進口減少，乃至今年 1、2 月進口處於低量。最近數月中國的發電量下滑，顯示中國經濟增速放緩，許多高耗能企業尤其鋼廠不得不實行減產，對電力的需求下降，使得煤炭需求減弱，預期今年中國煤炭需求增速將延續去年底出現放緩態勢。對於中國煤炭需求量最大的東南沿海，從國外進口煤炭可能比本土西北省份運送更具吸引力。當國際煤價相對便宜時，中國煤炭進口商還是會轉向國外進口。聖誕節新年至中國新年期間本就屬於季節性淡季，市場交易冷清，此期間航市全面下挫，但巴拿馬型船市場行情跌勢最深，所幸 1 月下旬北半球氣溫異常酷冷，冰寒地凍，引發大規模緊急進口煤炭取暖，租方積極湧入租船行列，刺激巴拿馬型船市場行情在 2 月初率先強力反彈，可惜其他型船市場行情依舊載浮載沉，仍陷入低檔徘徊。4 條租金航線平均租金在去年 12 月上旬聖誕節新年長假來臨前，海運貨載需求船噸曾突然轉趨熱絡，租金行情瞬間翻紅，可惜僅曇花一現，巴拿馬型船市場行情又陷入疲憊格局，平均租金一路走跌，新年過後跌，跌勢有擴大趨勢，2 月初下挫至歷史低位 5,409 美元，隨即強力反彈，迄 2 月上旬反彈回到 7,152 美元。大西洋區往返租金航線在去年 12 月上旬聖誕節新年長假來臨湧入交易熱潮，租金曾出現止跌反彈數日又告一路回跌，新年過後跌勢有擴大趨勢，中國新年結束後 2 月初下挫至歷史低為 4,559 美元，隨即強力反彈，迄 2 月上旬反彈回到 6,275 美元。大西洋區返回遠東租金航線行情去年 12 月上旬聖誕節新年長假即將來臨，航市需求船噸突然熱絡，租金行情曾短暫反彈，隨後長假來臨買盤退潮，租金行情持續下跌，2 月初跌落至 14,371 美元，中國新年結束後交易轉趨熱絡，租金強力反彈，迄 2 月上旬反彈回到 16,020 美元。太平洋區往返租金航線去年 12 月中旬租金反轉一路走低，迄 2 月初下跌至逼近金融海嘯低價位，來到 4,943 美元，隨即利多激勵上揚，迄 2 月上旬反彈回到 7,090 美元。太平洋區回歐陸租金航線長假來臨交易陷入冷清，行情再度走低，新年過後跌勢依舊，1 月下旬租金跌落成為負水準，2 月初出現 -2,239 美元低價，隨即反彈獲得改善，2 月上旬稍微回升至 -779 美元。

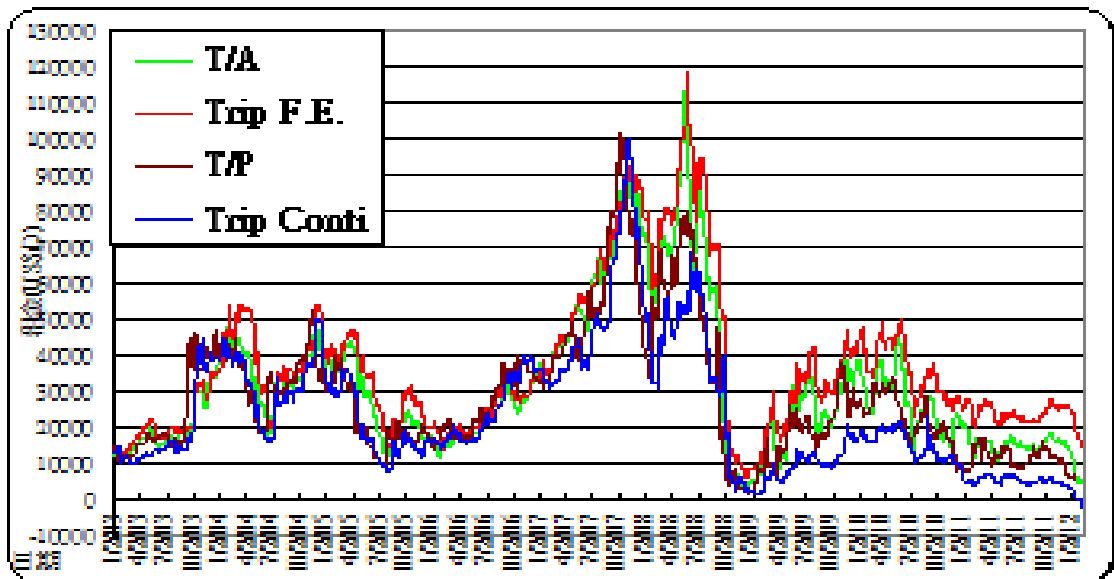


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。超輕便極限型船市場面臨除了全球經濟基本面持續轉差，以及中國經濟成長明顯放緩，中國製造業內外市場需求趨緩，鋼鐵業、造船業、汽車業訂單減少，房地產出現泡沫化，因而拖累大宗原物料的需求而減緩外，去年聖誕節新年至中國新年期間係市場傳統淡季，交易冷清，船噸需求持緩減弱，加上新船供給壓力過大，重創航市，租金行情連翻下挫。自去年 11 月中下旬中國煤炭進口商減少自澳洲及印尼進口煤炭，使煤炭海運貨載量減少，以及印度自身需求礦砂增加，政府再祭出提高出口稅，以抑制出口，印度礦砂出口減少，直接衝擊到巴拿馬型船以下市場，超輕便型船在諸多利空接踵而來，船噸需求減弱，各航線租金自去年 10 月下旬後幾乎呈現一路溜滑梯，儘管因聖誕節新年長假來臨，中國礦砂進口商趁機補貨，巴拿馬型船與海岬型船市場曾在 12 月上中旬出現反彈行情，可是超輕便型船租金並未受到拉抬還是直直落，隨後聖誕節新年長假交易冷清，新年過後，市場持續性走弱，今年來租金持續創下 3 年來新低。今年印度等發展中國家正在大力建造動力煤發電廠，因此動力煤的需求增長也將有助於提振超輕便型船市場。超輕便型船各航線租金自去年 11 月中旬無法抵擋船噸供給過剩的壓力，租金行情直直落，緊接著聖誕新年及中國新年長達一個月的市場淡季，使交易更加冷清，租金跌跌不休，連跌超過二個月，迄中國新年結束後 2 月上旬太平洋區出現止跌小幅反彈，但大西洋區表現較疲弱，似乎有要反彈跡象，迄 2 月上旬平均租金收在 6,515 美元。大西洋區租金航線自去年 10 月下旬高檔滑跌，又逢新年傳統淡季，缺乏支撐力量，租金持續下墜，迄 2 月上旬下挫至 5,557 美元。大西洋區回遠東租金航線去年 10 月下旬高檔回跌後，一路溜滑梯走跌，迄 2 月上旬尚未止跌，收低在 12,672 美元。太平洋區往返航線租金去年 10 月中旬受到歐債風暴及中國緊縮鋼價下挫影響，租金反轉一路下跌，12 月中旬出現止跌弱勢反彈，漲勢難得從年前持續到年後，1 月中旬反轉走弱，1 月底拉低至 4,180 美元後，展開反彈，

迄 2 月上旬反彈回升至 6,371 美元。遠東回歐陸租金航線去年 10 月中下旬鋼價持續大幅下挫且中國出口減少的影響，租金反轉一路下跌，2 月初收低在 1,087 美元，隨後微幅反彈，迄 2 月上旬反彈回升至 1,458 美元。

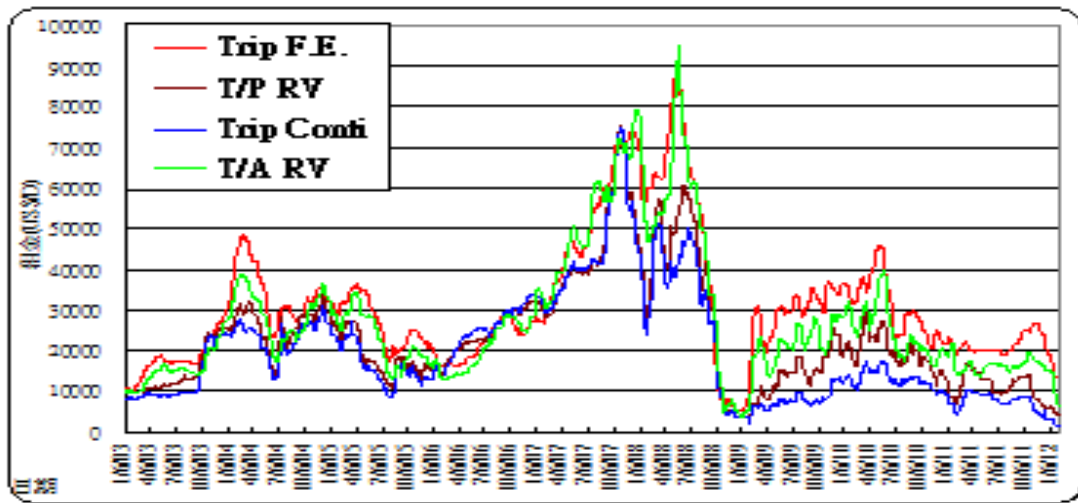


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。輕便型船市場易受經濟環境好壞影響特別敏感，尤其歐債危機升高且持續蔓延，除歐洲區域經濟持續惡化外，並拖累其他區域國家經濟，加上發展中國家苦於外虛內冷需求，為求自保，各國高唱保護主義，國際貿易活動減弱，散雜貨海運量萎縮，船噸需求下降，加上輕便型船市場進入門檻不高且小型造船廠紛紛設立，投資人過於樂觀競相訂建輕便型船，去年以來開始爆量交船，導致船噸供給過剩，壓垮輕便型船市場，雖去年第 3 季輕便型船市場表現還算不錯，但氣勢嫌薄弱，受到鋼材價格大跌的影響，買方縮手退出觀望，船噸需求減弱，各航線行情市場全面下跌。自去年 10 月中旬後大西洋區市場租金水準超越太平洋區市場，輕便型船市場從去年 10 月下旬後全面疲軟走跌，聖誕節新年前並未出現湧入提前租船效應，船噸需求疲弱，租金行情持續走跌。輕便型船市場尚未能感受聖誕新年長假來臨前旺季效應，迄今此型船市場行情依然低迷不振，大西洋區航線租金 10 月下旬受利空壓頂而拉回，迄 2 月上旬仍未出現利多加持，跌勢未止，租金續盤低收在 6,655 美元。太平洋區租金航線 10 月上旬反轉持續回檔，10 月下旬跌破 1 萬美元關卡且連翻破底創新低，2 月初下跌至 6,614 美元，中國新年結束雖交易出現活絡轉機，但反彈氣勢力道不足，迄 2 月上旬收在 4,840 美元。輕便型船平均租金水準去年 10 月上旬各航線紛紛走跌，拖垮平均租金直直落，中國新年結束跌勢依舊，2 月上旬平均租金收低 5,748 美元。

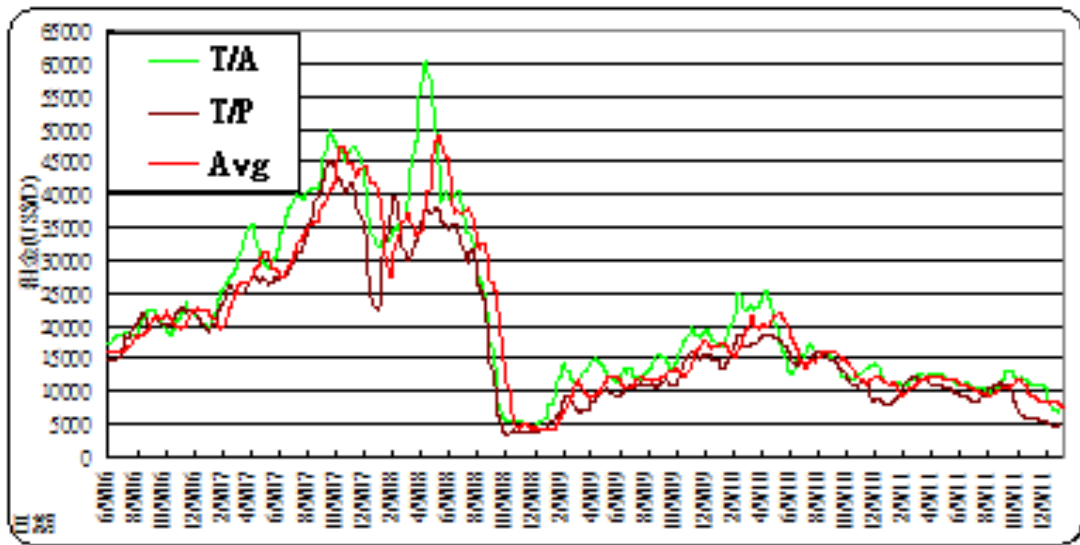


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 經濟研究機構普遍認為今年全球經濟可能維持低速發展，歐債危機還在不斷深化，並有可能導致歐元的崩盤，進而進一步拖累全球經濟。而尚處於高速增長的中國和亞洲地區，受歐洲市場需求減速，以及內部通脹因素困擾，中國乃至亞洲地區對礦砂、煤炭等大宗商品的需求或無法實現以往的高增長。但考慮到歐債危機將推動美元兌歐元匯率走強，同時人民幣和其他發展中國家貨幣將大幅度貶值，這或將刺激美國經濟復甦，由此帶來的外需增長可能抵消亞洲同歐洲貿易的減速。
2. 歐債危機進一步蔓延影響，美國、日本等國房地產、汽車等行業景氣恢復緩慢，中國固定資產投資增速又減緩，房地產開工率不足，主要鋼廠轉向本土礦開發與利用，致國際礦砂與煤炭貿易受到不小影響。同時，中國鋼廠產量成長趨緩，對礦砂需求未增，今年上半年並不樂觀，由於鋼廠利潤過低，鋼廠有意向礦商施壓降低礦砂價格，而抵制進口。同時，中國鋼協持續調整落後產能以整頓過剩產能，恐將會對礦砂需求增長產生抑制作用。
3. 全球經濟增速明顯放緩，對礦砂、煤炭等大宗商品的需求出現了降溫，尤其深受債務危機的歐元區需求出現了負增長，去年歐元區全年進口礦砂 1.15 億噸，較上年度下降了 3%，而前年增速卻高達 43%。進口量較大的亞洲區域（除中國外）增速也明顯下滑，預計進口增速為 3%，較前年的 32% 增速已大幅放緩。預計全球海上礦砂貿易量為 10.5 億噸，增速為 6%，較前年放緩 5%。全球礦砂增速下滑也反映在其他大宗商品上，全球焦煤海上貿易出現 5% 的負增長；全球動力煤增速較前年下滑 7%；全球穀物僅較去年增長 2%。
4. 未來中國散裝乾貨需求將保持穩定增長，對散裝乾貨船的運力需求將持續走高。2015 年中國將消耗 7.5 億噸粗鋼，對礦砂原料需求相當龐大。印度正抑制國內礦砂出口以支持本國產業，這意味著中國將遠道至巴西採購礦砂。此外，中國從巴西、南非和阿根廷進口礦砂和穀物，均屬於航程較長的航線，都會消化不少散裝乾貨船運力。澳洲西部至中國航線仍是全球貨運量最多的散裝乾貨船航線，而且貨量較排名第 2 的巴西

至中國航線多出 1 倍，後者貨量達 1.22 億噸。排名第 3 的則是澳洲東部至中國航線。但以噸海裡計算，巴西至中國航線則排名首位，去年運量可達 1.34 萬億噸海裡，占總數的 17.7%。

(二)船噸供給面

- 1.截至去年底，全球散裝乾貨船隊規模已達到6.28億Dwt，較去年底增長78.80百Dwt，比前年同期增長僅14%，遠超需求增速，加上巴西礦商Vale為首的貨主訂造新船將陸續交付，也會對市場造成較大衝擊，成為國際海運價格大幅下跌的主導因素。由於交船量持續增加的影響，以及高燃油價格的影響，船東面對的風險要大於08年金融海嘯，目前陸續有船舶運營商已經出現現金流困難，運營壓力較大。
- 2.儘管需求有望超預期，今年市場的運力過剩壓力依舊十分突出。預計今年全球大宗散貨的海運貿易量約為38.04億載重噸，增長4.7%；而國際散裝乾貨船總運力噸位將達到7.13億載重噸，增長14.9%。如果沒有有效放緩運力運營的措施，消化這些新增運力需要二到三年時間。按照全球船廠預定的交付期程，今年散裝船舶交付已是第3年處於高峰，即使全球航商強力壓低航速、拆解舊船，還是難抵運能供給過剩的結構，今年國際海運市場繼續低迷將不可避免。
- 3.由於當前BDI仍處於歷史低位，運力過剩形成的底部已經到底，市場向下的空間也不大，而船東運營成本高漲將支撐市場，今年第1季市場將繼續維持在目前位置震盪調整。但第2季以後年伴隨美國經濟的加速復甦，以及中國緊縮政策轉向定向寬鬆的政策效應逐步顯現，同時由於部分船東的退出、吸收和合併使得運力控制集中度加強，國際散裝乾貨船運輸市場有望脫離底部區間。加上中國鐵礦砂需求放緩，散裝航運業界對2012年市況看法愈趨保守，認為至少要到2013年第二季，才有機會好轉。
- 4.IMF預估今年全球經濟成長3.3%，帶動貿易量溫和上升，不過原物料需求總量的成長，顯然不足以填飽激增的運力。今年散裝船總運力將增長14%，而礦物、穀物的運輸需求則僅將成長3%。由於供需缺口持續擴大，無貨可運的船舶只能閒置，包括MOL等航商都已先暫停部分海岬型船營運。業界普遍寄託在明年，一般認為明年第2季開始，散裝航運的供需結構將有機會回到平衡，不過還是看中國礦砂需求成長幅度，以及航商調控運能、取消造船訂單的動作而定。

2012 年 1 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 每月市場短評

伊朗情勢的緊張加上全球經濟疲軟及歐債危機因素是近期影響油價走勢的重要因素，布蘭特原油價格在持續走揚，有機會再創近期內的新高價格。但西德州原油價格由於美國原油庫存量增加，則將使油價停留在每桶100美元左右的價位。

一月份石油輸出國組織原油日產量來到三千零九十萬桶，主要是受到利比亞持續恢復產油及沙烏地阿拉伯與阿拉伯聯合大公國維持產量的影響。而非石油輸出國組織國家一月份日供應量略維減少至五千三百二十萬桶。然而北美與拉丁美洲的產量仍見成長，預估2012年非石油輸出國組織國家石油日供應量年增90萬桶。

超大型油輪(VLCC)於一月份成交數量仍有122艘，而且在一月底時呈報二月份的成交數量已來到68筆。由於美國及以色列對中東局勢的影響等多項不確定因素及船噸供給過剩，預估近期可能有一波搶運的風潮；然波灣至遠東的運費在月底時仍維持在WS58點左右，但隨著新船下水的數量逐日增加，距離運費下修的日子也應不遠矣。

一月份國際原油價格趨勢圖



波羅的海原油運價指數在1月份持續走揚在1月20日時來到今年的高點-849點，而月底較月初上漲30點來到813點。不過截至1月底波羅的海成品油運價指數來到651點，則為1月份當中的最低點，月初時則仍有762點。

2. 原油/精煉原油產品價格

1月份各類原油價格如下：

西州原油

月初每桶價格99.22美元，至月底報價為每桶98.48美元，跌幅僅0.07%；月均價為每桶100.26美元。

北海布蘭特原油

月初每桶價格106.93美元，月底以每桶110.63美元作收，漲幅為3.34%；月均價為每桶110.84。

杜拜原油

月初每桶104.89美元，月底收盤價格為每桶109.59美元，跌幅達4.48%；月均價為每桶109.30美元。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪-“Elektra Glory”(2009年造，三十二萬一千噸)雙殼油輪以約七千九百二十萬美元售出

IMO II 化學輪-“Hartzi”(1999年造，一萬五千四百噸)雙殼化學輪以約七百三十萬美元拍賣售出

IMO II 化學輪-“Vasi”(2008年造，一萬二千九百噸)雙殼化學輪以約八百萬美元拍賣售出

4. 拆船市場交易行情*

據報導MOSK所屬“Atlantic Prosperity”(1995年造)與“Glen Maye”(1992年造)超級油輪於印度拆解售出。

“Tridonawati”(1991年造，二萬零五百輕載噸)雜貨輪以507.5美元/輕載噸售出。

“Trirasa”(1991年造，二萬零五百輕載噸)雜貨輪以507.5美元/輕載噸售出。

5. 原油油輪運費行情

超級油輪波灣至遠東航線(TD3)，於本月初因中國新年的到來及部分船東脫離聯營船隊，運費短暫走升至WS63.0點，隨後也因船噸供需問題開始向下修正。波灣至美灣1月運費則維持在以WS35.0點，加上持續上漲的油價使得東經營此航線的虧損加劇，換算日租金已只有四百三十美金。西非至遠東市場與前兩個月維持相同的成交點數-WS60.0點。西非至美灣持續上個月底的漲勢至月中的WS67.5點，月底則受整體運輸環境影響向下修正2.5點。蘇伊士極限型油輪運費帶阿芙拉極限型運費維持平穩。

根據超級油輪的訂單數量，預期今年下水61艘，2013年仍有46艘，2014年有13艘。新船供給數量遠遠超過需求，預期運費市場若非加速淘汰老舊船噸、聯營船東堅守合理運費、燃油成本下降、中東維持緊張情勢或其他重大等因素影響，船東將面臨能否於未來兩年內獲利的挑戰。

6. 成品油油輪運費行情

LR1與LR2船型於持續上個月的走勢呈現平穩的局面，波灣-遠東路線分別維持在WS87.5點及ws105.0點上下。而MR及Handy船型於本月初的運費均價下跌約32%及8%，主要原因應屬先前反應中國年假搶運過後的修正。

*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

2012年1月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-DEC (WS)	TCE (US\$/day)	3-FEB(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	39.0	3,629	32.5	443
AG / JAPAN	VLCC	60.0	25,906	49.0	20,763
WAF / EAST	VLCC	62.5	30,788	50.0	23,607
WAF / USG	VLCC	67.5	39,359	55.0	33,151
WAF / USAC	SUEZMAX	92.5	22,733	75.0	17,036
MED / MED	SUEZMAX	115.0	47,118	77.5	24,252
UKC / USAC	AFRAMAX	115.0	15,452	107.5	17,474

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-DEC (WS)	TCE (US\$/day)	3-FEB (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	110.0	7,810	86.0	3,145
AG / JAPAN	55,000	120.0	4,534	102.5	3,599
CARIBS / USAC	38,000	215.0	21,289	120.0	5,676
SINGAPORE / JAPAN	30,000	147.5	857	120.0	-1,294
MED / USAC	30,000	285.0	26,258	190.0	14,511

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	19,000	25,000
SUEZMAX	150-160k	16,000	20,000
AFRAMAX	95-105k	13,700	16,000
LR1	65-73k	13,000	14,250
MR	47-51k	12,000	13,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$90.0	\$58.0
SUEZMAX	150-160k	\$62.0	\$47.0
AFRAMAX	95-105k	\$50.0	\$35.0
LR1	65-73k	\$41.0	\$31.0
MR	47-51k	\$36.0	\$26.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012 年 1 月	2011 年	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$98.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$60.0	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$52.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.0	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告

