



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第九十三期

ISSUE 93 2011年9月19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

會務報導.....	1
海運市場動態報導.....	2
國際運輸動態報導.....	2
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	5
國際油輪市場動態.....	14

會務報導

海研會於明年舉辦國際海運經濟人學會 IAME 國際研討會

中華海運研究協會召開第二十屆第三次會員大會由本會呂理事長主持。會中理事長宣佈本會將於明(101)年九月六至八日在台北圓山飯店主辦國際海運經濟人學會(International Association of Maritime Economist, IAME)國際研討會，此為國際航運界重要論壇，同時也是首次在台舉辦，預估屆時會有超過三百位國際航港重要人士參與會議。

林光教授擔任本會名譽理事長

鑑於前任理事長林光教授在兩任理事長任期內，對本會會務貢獻良多，並在海洋教育奉獻也榮獲教育部頒獎表揚，經海洋大學張志清副校長以臨時動議提案，決議聘請林光教授擔任本會名譽理事長。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 亞洲海運量將超越歐洲冠全球

亞洲區經濟蓬勃發展，進出口貿易貨量正迅速成長，據英國運輸情報顧問公司公布報告指出，亞太區海運收入可望超越歐洲，登上第一位。預期到 2014 年，由貨代處理亞洲區海運貨物年收達 287 億歐元（約 410 億美元），年均增幅 14.3%。

該顧問公司甫出版「全球貨運代理 2011」報告認為，在遠洋貨運領域，報告預測貨運代理處理亞太區貨物收入，將會於 2014 年超過歐洲，年收入將增加至 287 億歐元，相等於年均增幅 14.3%，歐洲預測會跌至第二位，海運貨收入在 254 億歐元，年均增幅只有 5.1%。

2010 年全球貨代海運貨物收入約為 208 億歐元。內文提及，亞洲區由於需求和貿易方式增加，更為複雜物流形式和整合服務，也發揮貨運代理或中介機構積極性，以靈活提供全面門到門解決方案，包括倉儲、再包裝和海關處理等已經在市場上推出。

近年由貨運代理、第三方物流商、快遞公司經營海運貨物，已經成為一支生力軍，在遠洋運輸市場異軍突起，經營規模和攬貨處理量愈來愈強。而該報告也提醒，在快速增長市場，服務供應商必須擴大網絡和網點，以鞏固自我領先位置，中東和非洲地區海運收入量僅次於亞太區，位居第二、三位置，直至 2014 年，兩地年均成長為 13.2% 及 11.3%。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 貨櫃船大型化 2014 年五千 TEU 以上將過半

根據測算，預計到 2014 年全球貨櫃船載櫃量在 5,100 TEU 以上的大型船舶數量將超過貨櫃船總數的 50%，而超過一萬 TEU 的超大型貨櫃船艘數也將從目前的 10% 上升至 17%。

為因應船舶大型化趨勢，一些貨櫃船公司紛紛修改訂單，變更船型。諸如達飛航運近期在大宇船廠訂造的三艘 13830TEU 型變更至更大型的 16,000TEU，赫伯羅德則將在現代船廠訂造的六艘 8,750TEU 船加大為 13,100TEU，美國總統輪船亦計畫把一批 8,400TEU 船訂單升級至 9,200TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 貨櫃船運市場運能過剩航行減速效果有限

據 ALPHALINER 所作市場研究指出，貨櫃船運市場存在結構性運能過剩，船公司採行航行減速吸收策略已行不通。

分析指出，由於當前貨櫃運輸市場存在結構性運能過剩，再加上西方經濟復甦緩慢，今年各大船公司利潤空間將進一步擠壓，艱難的經營環境將至少持續兩年以上。

數據顯示，去(2010)年六月以來，貨櫃新船訂單累計增加了 230 萬 TEU，佔當前運能總量的三成。其中八千 TEU 以上新船訂單佔當前此類大型船運能總量的 62%，意謂至 2013 年底之前，該類船型的運能成長率將達到 23%。

除此之外，2009 年以來貨櫃船公司採取低航速吸納市場運能方式，目前已然行不通，因為目前普遍實施的超低航速已無法再吸納更多的運能，未來各家船公司唯有透過降低營運成本方式提高自身競爭力。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 貨櫃船噸持續上升閒置船舶數量再達高峰

貨櫃船運市場船噸持續上升，使得今年傳統旺季旺不起來，上半年各家船公司不是獲利大降，就是出現虧損，近期不得不改弦易轍緊縮運能，閒置船舶數量再達高峰。據統計，由於今年傳統旺季市場需求疲弱，數月來不斷有船公司放棄航線計畫閒置運能，截至八月底止，全球貨櫃船閒置艘數已超過一百艘，係自今年三月以來閒置船舶首次突破百艘，以 TEU 數計總量達到 21.1 萬 TEU，約佔全球貨櫃船隊規模的 1.4%。

ALPHALINER 統計，全球貨櫃船隊規模至上週末(九月九日)已達 5,972 艘、1566.17 萬 TEU，較今年初增加了 86.15 萬 TEU，增幅達 5.82%，若與去(2010)年同期相較新增運能超過一百廿萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 油價漲 貨櫃船拚下半年

國內三大貨櫃船公司上半年財報出爐，受到歐債、日震與美國經濟不振等利空衝擊，僅萬海本業有獲利。下半年向來是貨櫃船運市場旺季，各公司業績都有機會好轉，但油價高低將是關鍵因素。

陽明海運上半年虧 26.06 億元，總經理何樹生指出，今年因船噸供給增加、日本強震、歐債及美國經濟不振等因素，各航線運價持續低迷，加上今年初以來船用燃油較去年平均油價上漲達 200 餘美元，漲幅超過 43%。萬海航運上半年獲利 7,710 萬元，EPS0.03 元，萬海高階指出，今年上半年船用油支出比去年同期多出 30 餘億元，油價漲幅達 42.8%，近期國際原油雖有下跌，但是船用油並未同步下調，如果後續實際售價能夠壓低，對下半年獲利會有很大幫助。對下半年市場發展，船公司持審慎樂觀態度，因下半年是貨櫃船運市場旺季，第 3 季實質運價都有拉升，只要第 4 季運價回跌速度不要飆高，業績有機會優於上半年。

【資料來源：工商時報】

6. 基隆港多佛港 簽合作備忘錄

基隆港務局 8 月 17 日與英國多佛港簽訂合作備忘錄，基隆港是多佛港在亞洲第一個簽訂備忘錄的合作對象，除看好兩岸航運渡、郵輪市場的潛在空間之外，更希望交流港口管理經驗，未來也不排除相互投資的機會。

簽約儀式由基隆港務局長陳福男與多佛港務管理局主席孟富德（Pen Profile）、港務管理局長金寶（Bob Goldfield）代表簽約，由於孟富德在香港居住 6 年，過去擔任英國 Hambros 銀行執行總監期間，相當熟悉兩岸船運業務，金寶更是香港曾任職赤臘角機場，兩人對台灣一點都不陌生。

陳福男說，多佛港每年 1,300 萬的旅客輸運經驗，是可取經的對象。由於多佛港近年改制為企業，對我港務局明年將改制，相當感興趣，加上基隆港這幾年逐漸由貨運港轉型為客貨運港，與多佛港發展有很多共同處，因此這孟富德也力邀基隆港派人考察多佛港的管理機制。

【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，全球經濟成長減速體成為救世主

現今國際經濟情勢混沌未明，美國不斷被二次衰退的夢魘所纏繞，經濟降溫跡象愈來愈明顯，歐盟債務危機擴大，各國領袖卻仍一籌莫展，經濟成長陷入停滯。日本 311 強震後，經濟再度蹣跚，連向來以超高成長率的中國，也面臨走緩風險，讓市場信心全失。此刻新興經濟體成為驅動全球經濟前進的引擎，尤其中國及印度，倘若兩國經濟成長動力失速，恐全球經濟不排除全面陷入危機。工業化國家近年來在大宗散裝物資貿易量增長變動不明顯，反而拜新興經濟體經濟表現旺盛，對大宗散裝物資需求強勁，增進大宗散裝貨海運量持續增長。

(二)中國及印度進口煤炭增長，對穩定散裝船市場功不可沒

中國及印度兩國近年來進口煤炭量大幅增加，兩國進口量增加量佔新興開發國家進口增加量的 3/4，佔全球進口增加量的 2/3。中國去年進口達 1.77 億噸，燃煤 1.29 億噸及焦煤 48 百萬噸，印度去年進口 90 百萬噸，燃煤 60 百萬噸焦煤 30 百萬噸。去年中國成為全球第二大煤炭進口國，僅次於日本的 1.846 億噸，今(2011)年前 7 個月中國進口量達 87.87 百萬噸，比去年同期下降 5.3%，中國出口量下降 13.7% 到 8.75 百萬噸，因此，淨進口減少 8.04 百萬噸或比去年同期下降 11.5% 到 61.74 百萬噸此下降原因為國際煤炭價格上漲，高過其國內價格，以及緊接澳洲水災導致煤炭供應減少。中國政府為鼓勵煤炭進口，以確保燃料有效供應，祭出調整進口煤炭增值稅及港口費。據權威研究，中國熱燃煤進口在中期不可能持續增長，但期望每年穩定進口約 1 億噸。中國實施出口控管，並鼓勵進口政策，但煤荒仍連年發生，需求猛增，拉高國際煤價，進而衝擊進口。歐洲煤炭需求回溫，使南非第 3 季煤炭出口持續增加。南非為歐洲最大動力煤炭供應來源，第 4 季北半球冬季及德國擬減少核能發電，自日本發生複合性核災，歐洲國家將努力減少核電倚賴，將促使歐陸需求煤炭攀升，因而帶動煤炭價格的上揚。

(三)中國礦砂需求增長，國內礦價高漲，國外進口暴增

中國為全球最大礦砂買家，由於鋼廠預期秋季需求增加而刺激礦砂價格的上揚，啟動補充庫存，帶動 7 月採購礦砂上升 6.8%，進口攀升至 54.55 百萬噸，6 月為 51.09 百萬噸，比去年同期 51.28 百萬噸，增長 6.4%。今年前 7 個月中國礦砂進口量累積為 3.87 億噸，比去年同期增長 7.9%。7 月鋼材出口 4.44 百萬噸，比上月 4.29 百萬噸增長 3.5%，1-7 月船運海運量增加 28.77 百萬噸，比去年同期增長 2.3%。由於當地政府執行作業安全檢查，加上夏季嚴重缺電，致部分中小型礦區暫停生產，致中國 7 月國內礦砂產量比上月下降 8.7%，7 月產量為 1.17 億噸，比去年同期增長 21.7%。7 月中國粗鋼產量為 59.3 百萬噸，由於電力短缺而影響生產，致比上月些微減少 1%，預期 9~10 月限電可能鬆綁，鋼廠產能提高，將使礦砂消耗增加。未來幾月進口商為配合未來鋼材消費旺盛季節，預期 9 月開始鋼廠庫存需求將轉強，6 月國際礦砂價格回跌而鼓舞中國積極進口行動，中國礦砂需求仍強勁，但

值得注意，一些非主流礦砂如南美、非洲及東南亞等流向中國，促使中國進口礦砂總量增加。近期中國主要港口礦砂庫存量創新高，可能減緩中國進口商進口礦砂速度，恐弱化散裝大型船市場上漲動能。

(四)全球粗鋼產量今年增長力道減弱，但仍穩居歷史最高量

7月全球粗鋼產量1.27億噸，比去年同期增長11.5%，累積前7個月產量達8.866億噸，比去年同期增加64.6百萬噸，增長超過7.8%，增長貢獻最大來自亞洲，增加46百萬噸，增長8.8%，亞洲又以中國最亮眼。中國7月產量59.3百萬噸，比去年同期增長15.5%，前7個月累積4.12億噸，比去年同期增加37百萬噸，增長9.9%。亞洲其他地區，日本7月產量9.1百萬噸，比去年同期減少1.2%，南韓5.7百萬噸，比去年同期增長21.7%，印度6.16百萬噸，比去年同期增長7.1%，前7個月累積產量41.5百萬噸，比去年同期增加8.6百萬噸，增長26%。歐盟區，德國3.7百萬噸，增長5.7%，西班牙1.0百萬噸，減少1.9%，英國0.8百萬噸，增長7.5%，土耳其2.9百萬噸，增長19.3%，美國7.5百萬噸，增長10.2%，巴西3.1百萬噸，增長8.2%。顯示印度粗鋼產量近年來增長加速，有像跟隨中國過去腳步，但印度自產足夠礦砂，故對全球礦砂海運量幫助有限，僅在焦煤部分海運量有所幫助。

(五)新船交付量與逾齡船拆解量雙締造新高，惟拆解量仍杯水車薪

據英國Clarksons統計，今年整年散裝船預計將交付1,612艘，海岬型船319艘，比去年增加112艘，巴拿馬型船394艘，比去年增加211艘，輕便極限型船453艘，比去年增加143艘，輕便型船446艘，比去年增加189艘。迄今年7月底萬噸Dwt以上新船累積交付量625艘，海岬型船已交付140艘，巴拿馬型船148艘，輕便極限型船191艘、輕便型船146艘。今年迄7月底累積逾齡船拆解量，刷新歷史新高，累積超過204艘解體，約超過14.8百萬Dwt，海岬型船54艘，巴拿馬型船46艘，其他以下有逾104艘。顯示已交付新船量遠超過解體數量，造成市場供給過剩極為嚴重，預計今明兩年或甚至後年已無法避免新船量交付爆增，無論如何假設在最樂觀海運量增長與維持高速解體下，航市船噸需求似乎很難消化巨量新船交付營運。預估未來幾年市場持續低迷會使新船訂單推遲或甚取消訂單會增加，根據近兩年的情況，延遲率基本在30~40%左右，按此估計，到2013年散裝船運力供應的壓力應能獲得改善。

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。由於中國當地政府執行作業安全檢查，加上夏季嚴重缺電，致部分中小型礦區暫停生產，致中國近幾個月礦砂產量供應減少，刺激中國國內低品味礦砂價格上漲，加上國際礦砂價格6月出現下跌，進口商預期第四季鋼材消費旺季，開始重建庫存量，且中國國內礦砂港口礦砂庫存下降，因而帶動最近礦砂進口熱潮，再度引發國際礦砂價格反彈上漲。今年上半年受到澳洲洪災的影響，致澳洲煤炭供應減少，進而影響全球煤炭海運量，近期澳洲煤炭供應已恢復前水準，出口量暴增，最近在礦砂及煤炭兩大主要貨載的蜂湧增加的激化下，航市自8月起展開今年以來難得強勁持續上漲，尤其海岬型船受惠最直接且明顯，據稱礦砂供應商為與中國買家洽訂第四季季合約CFR價格，故意拉抬8躍參考運價，因而激勵海岬型船市場行情出

現難得一見爆衝上漲，隨後巴拿馬型船市場也受到拉抬，行情呈現穩步上漲，似乎有要揮別今年以來長期困住在低迷水準，其他小型船市場尚未感受到礦砂及煤炭貨載增長的威力，行情仍搖擺晃晃神智不清，呈現低檔徘徊格局，倘若大船市場能穩定持續上漲，相信小型船市場也將受到鼓舞而擺脫萎靡不振困境。但本波海岬型船市行情確實在過 8 月後，漲勢動能立即轉弱，隨後翻黑大幅拉回，顯示上述猜測有其真實性，因而讓船東原期盼第四季傳統旺季能力挽狂瀾，事與願違，終究敵不過無情船噸供給過剩的打擊，行情再度陷入回跌下修的格局。巴拿馬型船在太平洋區市場雖有煤炭貨載湧現的撐場面，此地區表現優於大西洋區市場，行情自 8 月上旬以來幾乎一路上漲，迄 9 月上旬漲幅近 45%，反觀大西洋區市場缺乏足夠穀物貨載的加持，雖 8 月中旬曾出現近兩星期弱勢反彈，下旬無力支撐而拉回。受惠於煤炭貨載在 7 月中旬陸續湧現，超輕便極限型船在太平洋區市場展顏歡笑漲聲連連，相較於大西洋區市場同樣面臨缺乏足夠穀物貨載的加持，行情勉強擠出笑臉，上漲力道氣勢稍顯薄弱。輕便型船市場 6 月初以來幾乎毫無表現，行情偏弱格局持續緩步走跌，迄 8 月中旬後太平洋區市場才止跌緩步上揚。第三季無論大小型船市場在太平洋區市場表現突出一掃過去總是被認為船噸供給過剩的陰影，或許長期太平洋區市場行情落後大西洋區市場有明顯距離，除大西洋區市場船噸不願意返回太平洋區市場外，太平洋區市場船噸非常高意願駛往大西洋區市場，享受較高行情，導致此波大西洋區市場受到極大船噸供給過剩的牽制，行情表現不如太平洋區市場。本波海岬型船市場行情漲幅逾 150%，行情漲回大船應有水準，洗刷大而無用的恥辱，終於可揚眉吐氣，可是似乎有人為刻意拉抬且漲幅過大，歷經一個月漲聲如雷，9 月上旬曾出現單日大幅拉回，隔日隨即爆衝飆漲，暫時化解回檔危機，但漲勢能持續多久，仍有待觀察。其他較小型船市場儘管即將進入第四季旺季，恐因新船噸快速大量釋出，船噸供給量增加仍遠大於貨載增加的隱憂依然存在，第四季可能重現去年情景整體市場陷入旺季不旺的結局。今年以來航市表現疲弱，第三季 8 月以後表現總預一掃陰霾，受到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，運費綜合指數(BDI)神采奕奕邁步往上走高，從 8 月初低檔 1,253 點後，幾乎一路扶搖直上，迄 9 月上旬衝抵今年最高，來到 1,876 點，漲幅逾 45%。儘管大宗原料價格飆漲且居高不下，尤其中國需求礦砂及煤炭進口熱度在 8 月風雲再現，導致海岬型船運價指數(BCI)從 8 月初抵低點 1,738 點後，旋即跌深弱勢反彈，漲勢出現難得強勁力道，指數曾連續數日以單日 200 點跳躍式漲幅上攻，迄 9 月上旬衝破 3 千點且飆漲至 3,270 點，創去年 9 月中旬以來最高點，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跌跌不休，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 月上旬受到太平洋區礦砂及煤炭海運量湧現，率先帶動海岬型船市場止跌反彈，巴拿馬型船市場運費指數(BPI)也跟著止跌回升，從觸底 1,481 點穩步走高，漲勢力道遠不如海岬型船市場，迄 9 月上旬收高在 1,696 點，是否有新高點，則視海岬型船是否續揚。超輕便型船運價指數(BSI)也無視原物料價格高漲且各國緊縮銀根等因素的影響，太平洋區市場需求轉趨熱絡，在 8 月上旬隨著大型船率先反彈的鼓舞，指數也從 1,244 點低位出現止跌回升，迄 9 月上旬 BSI 收高在 1,408 點。輕便型船市場運費指數(BHSI)在 8 月初觸抵波段低檔 641 點後，受到太平洋區市場反彈的激勵，指數持續緩步上揚，迄 9 月上旬指數收高在 685 點。

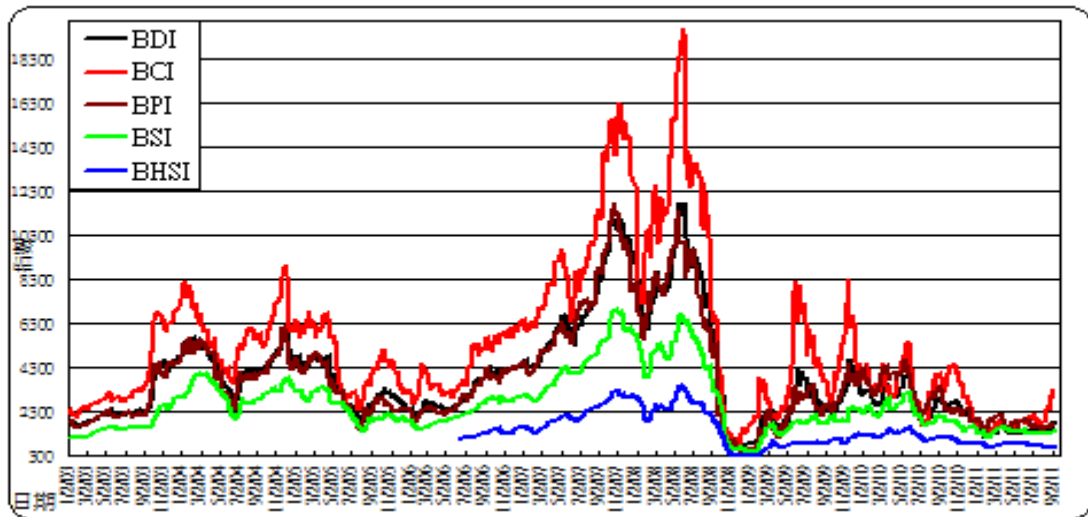


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖2說明海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。儘管礦砂國際價格依然居高不下，但中國夏季電力供應短缺而限電，致其國內礦砂生產受影響而下降，甚至導致低品位礦砂價格標持續上漲，使價格高過國外進口價格，於是礦砂進口商有利可圖紛紛轉向國外進口，因此，8月出現巴西及澳洲出口礦砂大量湧現，對海岬型船噸噸時需求旺盛，帶動海岬型船市場行情持續驚漲，漲勢力道強勁，為去年9月以來難得一見航市盛況，各航線租金行情頻創今年來新高，儼然已掃除船噸過剩一直困擾的陰霾，是否已雨過天晴，多數市場分析師認為僅是風暴暫歇，船東應趁機未雨綢繆。同時，中國、印度和日本、德國等進口熱燃煤顯著增加，尤其中國及印度配合用電需求激增，推動煤炭進口量猛增，中國當局執行煤炭廠安檢，使很多高危險的煤廠關閉，使其國內煤炭供應吃緊，加上電力供應短缺而限電，當局為解決缺煤缺電問題，祭出調降進口煤炭增值稅及港口費，於是煤炭進口商趁第三季國際煤炭價格回檔機會，大舉進口煤炭，另日本311大震後，震垮部分核電廠，火力發電加倍供應，煤炭進口需求突增，以及德國政策逐步退出核發發電，致德國進口煤炭也顯著增加，上述煤炭進口需求激增，因而主要煤炭出口港口船隻等港擁擠再現，此利多加持，促使超輕便型船以上市場受惠，租金行情紛紛自8月起止跌翻揚，尤其海岬型船市場租金漲勢最為兇猛凌厲。四條航線平均租金7月下旬跌破1萬美元，在8月初抵波段低檔9,289美元後，出現止跌回升，漲勢愈來愈兇猛，租金水準頻創今年新高，9月初突破2萬美元關卡，9月上旬曾突然單日大幅拉回，本以為本波漲勢結束，隔日再翻臉爆衝上漲，氣勢如虹，平均租金攀登27,602美元，將挑戰3萬美元大關。大西洋往返航線租金8月上旬觸波段低檔9,636美元後，隨後上漲動力增強，租金幾乎飛奔而上，快速收復1萬及2萬美元整數關卡，9月上旬衝上29,136美元。太平洋區航線7月下旬跌破8千美元必並挫低至7,950美元，隨後太平洋區礦煤貨載湧現，刺激本航線租金止跌且強力回升，8月中旬攻佔1萬美元關卡，9月初又站上2萬美元，9月上旬飆漲收在26,932美元。大西洋返回遠東航線租金8月初挫低至20,957美元，差點失守2萬美元，隨後中國搶購礦砂的激勵出現強力反彈，漲勢凌厲，

短時間連闖3萬及4萬美元關卡，來到去年12月高檔行情，9月上旬締造今年最高收在47,273美元。太平洋區回歐陸航線8月初跌落至負租金行情1,013美元，8月上旬稍有好轉，租金穩定持續上漲，8月下旬租金轉正，至9月上旬租金上漲至7,068美元。

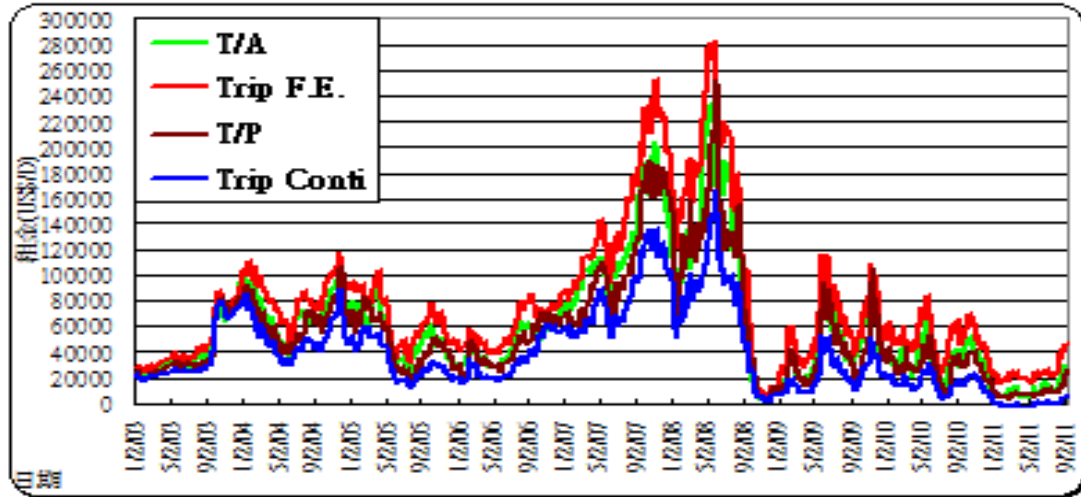


圖 2 海岬型船(172, 000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。8月中國夏季電力供應短缺而限電，致其國內礦砂生產受影響而下降，導致低品位礦砂價格標持續上漲，使價格高過國外進口價格，中國進口商無視於中國主要港口礦砂庫存量位居歷史高量，在有利可圖下紛紛自國外進口，致8月出現巴西及澳洲出口礦砂大量湧現，除已促使海岬型船市場行情持續驚驚漲外，巴拿馬型船市場也受惠注入上漲動能。中國當局執行煤炭廠安檢，使很多高危險的煤廠關閉，使其國內煤炭供應吃緊，加上電力供應短缺而限電，當局為解決缺煤缺電問題，祭出調降進口煤炭加值稅及港口費，於是煤炭進口商趁第三季國際煤炭價格回檔機會，大舉進口煤炭，另日本311大震後，震垮部分核電廠，火力發電加倍供應，煤炭進口需求突增，以及德國政策逐步退出核發發電，致德國進口煤炭也顯著增加，上述煤炭進口需求激增，因而主要煤炭出口港口船隻等港擁擠再現，此利多加持，促使超輕便型船以上太平洋區市場受惠最深，惟大西洋區市場因夏季淡季缺乏穀物貨源加持，且前陣子太平洋區船噸優先選擇前往大西洋區享受要較高租金行情，而累積較多船噸，導致大西洋區船噸供給過剩壓力存在，大西洋區市場除8月中下旬曾出現上漲外，大多表現弱勢下跌，反而太平洋區市場自8月起止跌翻揚，一路穩步走高，至9月上旬大西洋區市場漲勢轉強，進而激勵整體航市同步上揚，並難得出現今年來繁榮景象。4條租金航線租金8月上旬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，可惜大西洋區夏季淡季貨源稀疏，行情仍陷入疲軟，致平均租金行情上揚無力，至8月下旬受到海岬型船市場勁揚的帶動下，巴拿馬型船市場行情漲勢動能增大，9月上旬平均租金收攀登至13,614美元。大西洋往返租金航線除8月中下旬曾出現不錯表現外，其他時間表現疲弱，租金陷入下跌局面，迄9月上旬止跌回升，反彈收高13,478美元。大西洋返回遠東租金航線行情8月上旬收低收21,152美元後曾出現兩星期的反

彈，還是敵不過貨少船多的壓力，租金行情再度低頭下跌，9月上旬止跌回升，平均租金收高21,601美元，似乎醞釀。太平洋往返租金航線受到煤炭貨載湧現加持，8月上旬出現難得有感強勁上漲，租金一路衝高，至9月上旬攀登13,978美元高檔。太平洋區回歐陸租金航線8月上旬挫低至3,640美元，隨後止跌持續反彈上漲，至9月上旬上揚來到5,400美元。

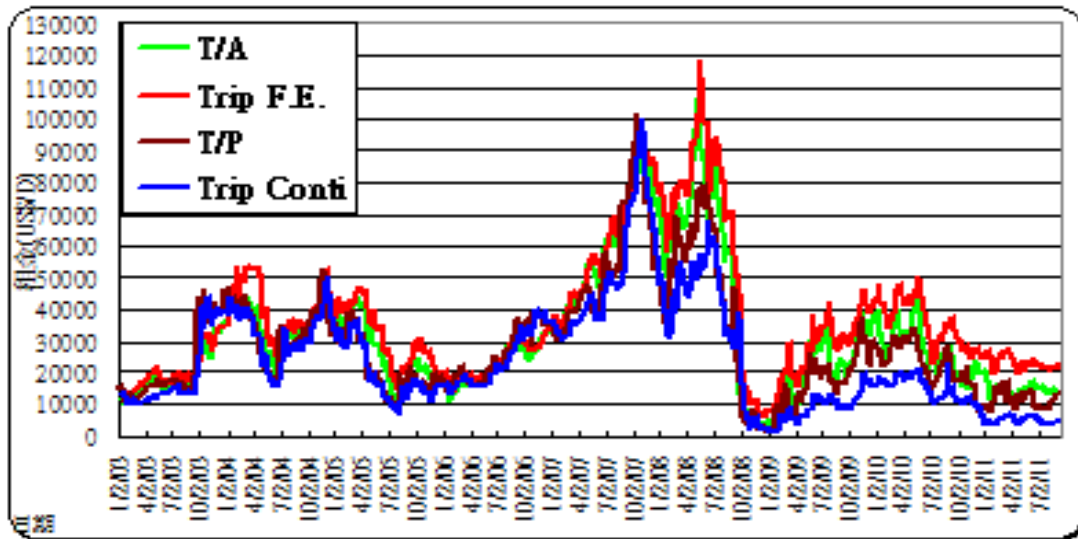


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

圖 4 說明超輕便極限型船運價指數組成中 4 條租金航線行情變動趨勢。拜中國及印度需求煤炭持續增長，促使太平洋區市場的煤炭貨載持續湧現，因而帶動巴拿馬型船及超輕便極限型船在太平洋區市場租金行情止跌穩步走高，但相較於大西洋區市場面臨缺乏足夠穀物貨載的加持，雖礦砂貨載增長顯著，但對超輕便型船市場行情受益有限，煤炭貨載卻成為市場的動力來源，但空船駛往大西洋區的船舶加入競爭行列，相對船噸供給過剩嚴重，使租金行情上漲力道相對弱勢，幾乎呈現上下來回震盪格局。澳洲及印尼煤炭運至中國、印度及其它亞洲國家的船噸需求激增，使得太平洋區域成交量上升，因而推高太平洋區超便型船市場租金行情。由於印度洋區季風季節接近尾聲，且印度法院解除礦砂開採禁令及放寬產量限制政，將有助於印度礦砂出口貨量將恢復正常水準，帶動印度洋區市場需求船噸增加，進而刺激此區域市場租金上揚。未來運力過剩的壓制及貨載需求疲軟等不利因素影響，預計超輕便型船市場行情反彈力道有限，仍將處於震盪偏弱格局運行。超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市場跌跌不休的拖累，平均租金依然持續挫低，8 月上旬大太平洋區市場出現止跌回升，平均租金翻紅上漲，8 月底曾短暫小幅拉回，9 月上旬上漲動能復現，行情翻紅收在 14,584 美元。大西洋區租金航線自 6 月上旬後幾乎一路緩步挫低，8 月中旬才止跌翻揚，但仍舊無法消化過多船噸而拉回，9 月上旬翻紅上揚收高在 15,824 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月中旬出現止跌反彈，租金行情持續翻揚，8月下旬收復2萬美元關卡，8月底雖曾數日翻黑，隨即拉回上揚，9月上旬上漲攻上收在21,344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，8月底出現漲多拉回約一星期，9月上旬漲聲再起，租金收高在12,845美元。遠東回歐陸租金航線7月中旬止跌持續反彈，漲勢持續至8月底且暫息數日後漲聲響起，9月上旬租金收高在8,322美元。

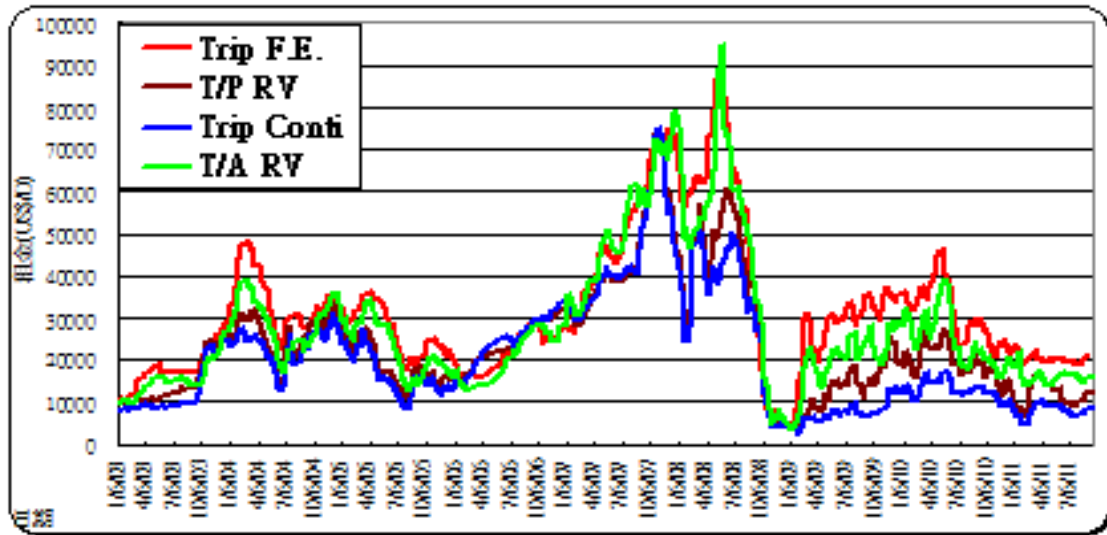


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場對全球經濟氣候反應敏感，歐債風暴危機問題愈來愈嚴重與美國債台高築等拖累歐美經濟復甦腳步，甚至經濟復甦力道走弱，至歐美消費需求力道疲弱，波及亞洲新興經濟體的經濟成長力道，況且全球原物料價格高漲，引發通膨危機，各國緊縮措施出籠，因而衝擊消費力道。6月初以來輕便型船市場幾乎毫無表現，行情偏弱格局持續緩步走跌，迄8月中旬後太平洋區市場貨源增多，並受到其他大型船市場在太平洋區行情漲聲連連的刺激，才激勵此區域市場止跌緩步上揚，相較於大型船市場，輕便型船市場表現乏善可陳。本波大西洋區市場受到夏季淡季的衝擊，貨源不足，導致此區域市場疲弱無力，租金行情呈現一路走跌，算是整體市場中表現最弱的一群。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，8月中旬雖曾出現零星反彈，似有要止跌訊號，可惜仍陷入無足夠貨源撐盤，幾乎偏弱格局持續下跌，所幸跌勢緩慢，9月上旬租金收低10,202美元，未來力守1萬美元關卡。太平洋區租金航線行情自5月下旬以來一路下跌，6月下旬1萬美元關卡失守，跌勢未止跌持續下挫，至8月中旬連跌逾兩個半月，租金下挫低至8,284美元低價位，隨後太平洋區整體市場多頭氣盛，大型船市場租金行情漲聲不斷，因而激勵輕便型船本航線租金止跌上揚，9月上旬成功收復1萬美元關卡，收高在10,354美元。因8月中旬後太平洋區市場演出上漲格局，漲幅超過大西洋區市場跌幅，才使平均租金翻紅上揚，8月底收復1萬美元關卡，迄9月上旬平均租金收高在10,278美元。

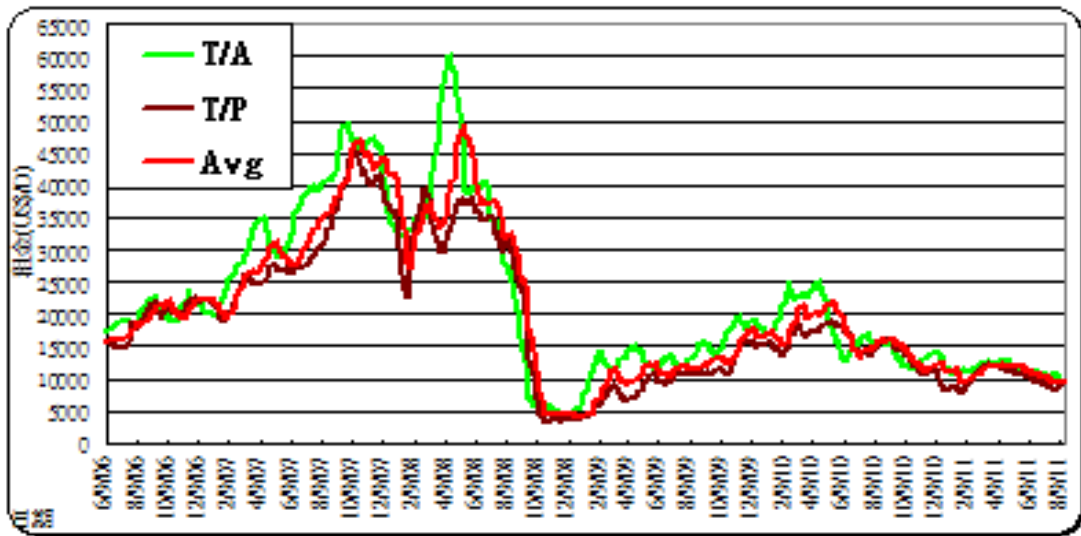


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

- 1.雖然全球經濟仍存在風險，但鋼鐵下游產業逐漸回復正常需求，對礦砂需求也保持一定程度的增長。預計第四季市場持續溫和需求增加。礦砂供應商對中國需求增長抱持信心，認為中國將迎來第二輪強勁增長週期。
- 2.亞洲經濟體持續強勁煤炭需求和歐洲煤炭需求復甦，第四季為熱燃煤及焦煤需求旺季，將引起全球煤炭海運量持續增加。為滿足強勁市場需求，澳洲及南非紛紛提高煤炭出口能力，但俄羅斯為保證其國內需求，將對熱燃煤出口課稅，此將衝擊國際煤炭海運量。
- 3.第四季為北半球穀物出口旺季，預計全球糧食產量將繼續增加。2010/2011年度全球穀物產量將增長4%，其中粗糧產量將增加4.4%。俄羅斯政府7月起取消穀物出口禁令，西澳洲小麥區降雨改善產量，阿根廷穀物產量增加樂觀，故全球穀物產量有望增加，亞洲需求旺盛，預計第四季全球穀物海運量應可保持增加趨勢。

(二)船噸供給面

- 1.2008~2009年訂造的船舶近期陸續完工，市場正迎來新增運力的高潮。今年7月底全球散貨船隊規模（萬噸級以上）已達到5.76億Dwt，較2009年底增長23%，其中海岬型船增長30%，巴拿馬型增長18%，輕便極限型增長26%，輕便型船增長11%，今年尚有77.66百萬Dwt待交付，明年有1.1億噸Dwt訂單將交付。
- 2.因今年以來航市低迷，船東收益大幅挫低或甚多數出現虧損，租方違約層出不窮，其中中散(COSCO Bulk)停付租金所引發一連串扣船風波，租方所訴求理由要求船東降價，將挑戰市場交易的誠信，結果引起全球船東與相關機構組織的一陣撻伐，且該公司信譽嚴重受損。低迷航市也重創造船產業，除新船訂單急凍外，甚至手頭訂單將被推遲或消單，預估約有3成左右可能被取消，另解體船量加速擴大，今年預估將有逾3千萬Dwt解體，兩者將紓緩航市船噸供給壓力，並儘速挽回疲軟市場恢復正

常水準。

3. 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。上半年全球大宗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，船東訂建新船意願大幅降低，新船造價持續走低，已跌至近幾年來最低水準。目前船價若反映近十年來造船成本上漲幅度，確實已接近合理價位，據悉某些船東已開始行動趁機訂購新船。

2011 年 8 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

超大型油輪市場運費仍處低點未見轉機，船東慘澹經營。大量新船加入營運之下波灣每月成交貨載量維持一百筆以上，但運費在今年恐仍無法如往年第四季反彈。船東營運之路仍然佈滿荊棘，但過去的歷史告訴我們，任一重大事件都有可能將油價和運費向上推升。

據外電報導指出，部分超大型油輪(VLCC)船東因市場運費遠超過每日營運成本，因此已向各地詢問在港區錨地停船費用，暫停承運貨載以減少營運所產生的虧損。過去也有部分船東也將油輪出租數月當做儲存原油之用，以賺取較高的租金。以散裝海岬型船為例，今年也有不少租家指示船舶以經濟船速(economic speed)航行，減少燃油支出以降低成本。

據外電報導，IEA(國際能源署)於八月發佈最新原油需求預測，未來二年內原油需求將增加一百六十萬桶/日，但市場對此樂觀預期打上許多的問號，包括包括西臘在內的歐洲債務危機是否蔓延，美國失業率對該國消費的影響，及各國製造業指數(ISM)的下滑等。

原油運價指數在八月持續下跌，成品油運價指數在八月仍變化不大。波羅地海原油綜合運價指數(BDTI)月底報 679 點，下跌 41 點；成品油綜合運價指數(BCTI)月底報 688 點，小漲 6 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧八月原油價格，西德州中級現貨原油從月初每桶 94.89 美元，下跌至 88.81 美元。近月倫敦布蘭特原油月初每桶價格 116.81 美元，月底以每桶 114.85 美元作收。近月紐約杜拜原油從月初每桶 110.62 美元，上漲至 111.00 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.984 美元/加侖，低硫柴油月底以 3.094 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪- “Tenzan” (2000 年造，二十八萬一千噸)雙殼油輪以約三千六百萬美元售出

蘇伊士極限型油輪- “Pacific Virgo” (1998 年造，十萬六千噸)雙殼油輪以約八百萬美元售出

IMO III 化學輪- “Yellow Stars” (2005 年造，三萬七千噸)雙殼油輪以約二千五百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Coast Range” (1981 年造，四萬噸)成品油輪以美金 455.0 元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

八月波灣 VLCC 貨載成交數達 109 筆，交易量較前月略減。除蘇伊士極限型油輪運費在地中海能有支撐外，船東大多在虧損狀態下營運，各主要路線運費都在 2011 年平均之下。波灣-遠東路線運費成交價維持 WS47.0 點水平，市場對九月份仍維持負面看法，租方應可繼續主導市場交易。

波灣至日本航線 (TD3)，目前仍在低點盤旋，運費維持 WS47.0 上下，換算日租金只得 8,000 美元。波灣至美灣市場運費以 WS35.0 點成交，船東入不敷出。西非至遠東市場延續先前跌勢，運費以 WS44.0 點成交，日租金得 7,000 美元。西非至美灣八月中旬裝期貨載以 WS47.5 點成交，日租金得 12,000 美元。

地中海區 Suezmax 船型自利比亞情勢緩和後運費回落，八月底運費維持至 WS70.0 點。波灣至南中國路線運費自八月底成交 WS75.0 點，每日日租金約 9,000 美元。估計九月運費可持平。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，八月運費 LR1 船型運費未見波動，波灣-遠東路線 LR2 船型則向上攀升，MR 油輪在遠東地區上檔仍有壓力。八月底 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS122.5 點，LR2 船型運費自月初 WS125.0 點上漲至 WS155.0 點。

加勒比海至美西 MR 級油輪路線運費自七月 WS160.0 點回跌至 WS155.0 點成交。地中海-美東路線 MR 船型運費在本月仍相對平穩，月底成交 WS170.0 點，日租金約 6,800 美元。新加坡-日本路線運價小幅回檔，但燃油價格稍跌，換算日租金約 2,500 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 8 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	5-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	26-AUG(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	37.5	680	35.0	-1,065
AG / JAPAN	VLCC	47.5	7,070	47.0	7,695
WAF / EAST	VLCC	45.0	6,518	44.0	6,765
WAF / USG	VLCC	47.5	10,217	47.5	12,344
WAF / USAC	SUEZMAX	70.0	5,375	65.0	3,156
MED / MED	SUEZMAX	70.0	8,344	70.0	9,204
UKC / USAC	AFRAMAX	107.5	9,498	105.0	9,066

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	5-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	26-AUG (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	125.0	11,979	122.5	11,903
AG / JAPAN	55,000	127.0	5,812	155.0	13,757
CARIBS / USAC	38,000	155.0	7,972	160.0	9,393
SINGAPORE / JAPAN	30,000	160.0	2,552	157.5	2,530
MED / USAC	30,000	170.0	6,390	170.0	6,805

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	21,500	30,500
SUEZMAX	150-160k	17,000	22,000
AFRAMAX	95-105k	15,250	17,750
LR1	65-73k	14,750	16,000
MR	47-51k	13,750	14,750

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$101.0	\$76.0
SUEZMAX	150-160k	\$66.0	\$52.0
AFRAMAX	95-105k	\$49.0	\$37.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$35.0
MR	47-51k	\$40.0	\$30.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 8 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$101.5	\$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

