



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 十 四 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 114 2013 年 6 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
海運市場動態報導	3
國際運輸動態報導	3
國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2013 年 5 月份國際油輪市場動態	15

專欄報導

航運物流雲協同平台

航網中山科技股份有限公司 張慧 董事長

海運市場中之貨櫃運輸，為全球貿易體系十分仰賴之運輸模式，全球超過 90% 的成品貨物皆透過貨櫃進行運送。貨櫃航運服務具有成本低，運送時間長的運送特性，然面對顧客對於運送服務由原來的港對港 (Port to Port) 到戶對戶 (Door to Door) 的要求。即除在海洋上運送之服務外，也需考量其前置作業 (如選擇好的物流業者及安排適合的船期)，及出貨後 (離開工廠或離港) 的貨況追蹤 (了解貨運真實運送之狀態) 等前後端物流服務。所需使用的時間及資訊的掌握便成了整體運輸過程重要的議題。在資訊不透明之年代，許多資源無法有效管理，造成時間的浪費及物流成本的增加。早期貿易毛利率高，相較之下物流成本所占比例較低，故較不受業者重視。然隨著目前全球貿易普遍毛利降低，利潤受到壓縮的營業環境，若能擁有可充份發揮效益的物流處理方案及資訊系統 (包括規畫 + 儲運 + 監控管理)，便能為產品帶來更有價值的利潤空間，隨著科技的日新月異，目前有關物流雲協同平台的使用愈來愈受到企業的高度重視。



整體供應鏈的發展趨勢由早期針對單一工廠規劃的製造資源系統 (Manufacturing Resource Planning, MRP)、不同部門整合的企業資源系統 (Enterprise Resource Planning, ERP) 至上下游整合的供應鏈規劃、供應鏈執行。因應全球分工的生產模式，目前整體供應鏈朝向供應鏈協同 (Supply Chain Event Management, SCEM; Supply Chain Performance Management, SCPM; Collaborative Planning, Forecasting and Replenishment, CPFR)。即企業在安排物流活動時，除考量本身內部的物流需求及能力外，同時也要考量到上游供應商及下游客戶對於原料及貨物的需求情形。以往的作業方式，因在整體貨物流動的過程中，涉及過多的人員及組織，資訊無法有效和及時的傳遞，造成時效的延遲及錯誤訊息的產生。

拜雲端科技快速發展之賜，目前對於整體物流的作業觀念已可調整為企業可為其物流作業方式進行相關成員 (貨主、收貨人、承運人和相關業者) 間貨品的協同規劃及執行作業，減少生產上的浪費及庫存的壓力，並可正確且迅速追蹤貨物運送中的貨況及所處位置，確定貨物到達的準確時間，增加貨物送達的有效性。物流雲協同平台的開發，可為貨主及相關人員提供迅速取得貨物運送現況的資訊。經由此平台的資料交換機制讓不同組織的資料可在此進行彙整所提供給需要的人員使用。

物流雲平台的使用，早期運用在主要航商系統及貨物承攬業者系統的串接。可提供 e-booking、電子提單製作及線上船期查詢等功能，使用者可以經由該平台為其客戶尋找合適的船班及船期，無需再詢問各別的航商即可獲得相關資訊，大大減低在船期資訊蒐集的時間。目前在無線通訊技術的進步，更增加物流雲的使用功能。全球運籌網路的連

結上，除上述和航運相關的業者的系統串接外，目前更擴展至其配合的第三方物流業者及貨主本身的物流系統，提供資訊同步、增加資訊可視能力、物流事件管理及協同合作的平台。將客戶的貨物能在不同的物流階段進行即時的追蹤的貨況的了解。另一方面，透過物流雲平台的使用可簡化不同業者之間資訊交換次數，降低資訊使用時的複雜度。由此可知，經由物流雲系統的導入，對於物流相關人員(貨主、收貨人、運送人及相關機關)皆可產生貨物運送時效益。如不同人員使用同一平台可簡化資訊交換的複雜度及增加取得資訊的效益，生產端也因能準確掌握出貨時程而可改善其生產及出貨流程，降低無法準時交貨或提前生產造成存貨壓力的風險。當然平台的設立也可節省整體運送時間及避免人員繕打文件所造成的錯誤。另一方面，使用系統可 24 小時作業進行無紙化作業，無時差上的問題。

物流雲的使用已帶來實質性的影響，如可增加企業的全球生產上可視能力、e 化商業同盟及 e 化文件的產生、整合性的資訊彙集站、電子交易同盟及複合運具的管理。業者透過上下游供應鏈伙伴的溝通平台建立、流暢整體作業模式、減少溝通上衝突、並可提早發現異常狀況及庫存及物流成本控制在最佳底限。其目的在減少各成員之間因物流活動產生不必要成本的增加，讓供應鏈成員之間的合作關係能夠更加緊密，並專注於本業上的生產。未來企業在進行全球運籌作業時經由物流雲的使用可增加其與國際伙伴的合作機會並可透過物流系統的連結，建立本身的競爭優勢。



海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 全球貨櫃航商運力馬士基居首

Alphaliner 發布全球貨櫃航商運力百強最新排名，截至今（2013）年 6 月 1 日，馬士基航運位居第一，地中海航運居次，法國達飛輪船第三，長榮海運第四，中遠集運第五。第六至第十名分別為：德國赫伯羅特、韓國韓進海運、美國總統輪船、中海集運與日本商船三井。

單就大陸來看，中遠集運第五，中海集運第九，海豐國際第 26 位（上月第 24），中外運集運第 32（上月第 31），泉州安盛船務排名 46（上月第 50），大新華物流第 59（上月第 60），海南泛洋排第 61（上月第 62），上海錦江航運排名第 79 位（上月 80），上海海華輪船排名 92（與上月相同）。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 持續改籍 國輪船隊縮減

國輪船隊象徵國家商船實力，海聯總處表示，國輪船噸持續改籍，新船又未在國內設籍，造成國輪船隊顯著減縮的政策性問題，對總處聯營會員輪規模已有影響，深值政府主管當局正視嚴重性。

據海聯總處統計，去年該處會員輪總計 33 艘，194.26 萬噸，平均船齡約 13 年，仍維持國輪船隊在國內外營運競爭優勢地位，並提供國內外貨主良好海運服務品質最佳保證。

該處說明，各聯營業務組會員輪，在會員輪艘數籍噸位數均有變動，與上一年度比較會員輪減少一艘，載重噸減少 16.3 噸，惟該統計數量不包含總處會員公司所代營事業油輪及散裝船等專用船噸。

海聯總處為國內船東級主要航運團體之一，改組成立以來即將邁進三十年，是交通部認可為代表國輪執行政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法的專責機構，經行政院公平交易委員會許可執行聯合行為，明訂於航業法規範。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 海聯總處 選出新任常務理事

海聯總處於 6 月 4 日召開第十五屆第一次理事大會，由理事長盧峰海主持，會中改選常務理事，新任常務理事十一位、候補常務理事八位經票選出爐。

當選常務理事名單為：周英朗、王書吉、張豐州、葛仁友、趙國樑、梅家禮、周家獻、盧俊東、林福添、蔡明旭、陳柏廷。候補理事為：張國政、余華明、陳佾、何樹生、郭志成、黃美雄、黃金河、藍心琪。以及，各工作組當然常務理事十四位，名單為：盧峰海、李義仁、朱家偉、荊培鈞、高炳光、莊仟萬、謝志堅、陳慧娟、曹志謙、王宗進、吳勝清、藍俊德、該處秘書長，依章程俟產生秘書長人選後，再行補列，另一位台港航線組暫停運作名單保留

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. CINS 系統簡介會議在台揭幕

CINS(貨物事故通報系統組織) 6 月 10 日將於張榮發基金會舉行貨物事故通報系統簡介會議(Cargo Incident Notification System (CINS) introduction)。CINS 組織由五家起始船東包括 CMA-CGM, 長榮, Hapag-Lloyd, Maersk and 地中海航運所組成之非營利組織，該組織是由 COA 以獨立組織身分來運作，CINS 系統之所有權屬於 CINS 組織所有。有鑑於運送人之社會責任因為船舶噸位越來越大，裝載於單一船舶上的貨櫃數量也越來越多，如果任何一只船上之貨櫃爆炸或起火，損壞之程度可能會比以往更嚴重。同時運送人之間在市場上有許多船舶艙位共享/艙位互換/聯營之運作，任一運送人應該都必須盡最大努力嘗試確保裝在貨櫃中的貨物符合比強制規定更高階的安全運送實務，該安全運送實務將可在 CINS 會員間分享且不涉入任何商業資訊。

運送人的社會責任在於將貨物準時安全地運送至目的地，但如果有重大貨物相關事故發生時，一定會有貨物延遲交付甚或貨物減失/嚴重損壞等情事產生，唯有定期航商團結爭取安全運送標準及事故經驗分享可以達到安全運送之目標。CINS 有 IG P&I 13 家會員和 TT Club 的支持，任何 CINS 會員運送人有對於 IMO 法規增訂/修訂之建議將會在 CINS 組織中討論後，透過 IG P&I 呈送到 IMO。非船東(如:碼頭)不允許加入 CINS。CINS 目標包括運送人分享貨物相關事故資訊和經驗，分析會員所鍵入之事故資訊以瞭解貨物相關事故之趨勢，向主管機關提議/修改運送相關之強制法規，建議運送人間共同安全準則以為非強制性之貨物運送經驗分享，以定期航線運送人組織之身分保護運送人各方之利益，CINS 將不涉入任何商業資訊。CINS 組織承諾將遵守美國謝爾曼法規、歐盟憲章第 101 和 102 條和其他國家有關反托拉斯法之相關規定，在 CINS 組織中不允許討論聯合定價、艙位管理、市場共享和其他商業資訊。

目前 CINS 的定期航商會員有 CMA CGM, CSAV, Evergreen, Hamburg-Sud, Hanjin, Hapag-Lloyd, Maersk, MSC, WEC Line 和 ZIM，共代表了貨櫃運量的 52%。上列事故通報清單將會在 CINS 年度會議中討論並在有需要情況下修改(例如:貨物洩漏案件之風險程度已經因為案件數量較多而從低風險視情況洩漏貨物量之多寡更改至中風險或高風險)。所有通報到 CINS 系統中的高風險案件，系統將會自動發送立即通知郵件至以註冊的信箱中以讓其他會員船東可以立即採取損壞防阻措施。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 歐洲航線運能調控推動七一運價調漲

由於歐元區經濟持續低迷，歐洲航線市場供需平衡暫無任何改善跡象，惟地中海線基本面表現佳，船公司亦開始計劃運能調控，為今年七月一日實施的運價調漲預作準備。上海航運交易所市場周報指出，面對持續低位徘徊的裝載率，眾航商一方面繼續降價競爭以保住各自份額，部分航次最低運價跌至 500 美元/TEU 的水平；另一方面開始計劃後市的運力調控計劃，為 7 月 1 日的 GRI 預作準備。上週上海至歐洲航線船舶平均艙位利用率約在八成左右，截至上(五)月卅一，上海航運交易所發佈的上海出口至歐洲基本港市場運價（海運費及海運附加費）為 598 美元/TEU，較前週下跌 6.7%，創去年初以來的新低。

其中地中海航線，大部分航商開始執行 6 月 1 日的 GRI，漲幅略低於計劃漲額。但較高的裝載率仍在一定程度上支撐了本次漲價的執行力道。5 月 31 日，上海航運交易所發佈的反映即期市場的上海出口至地中海基本港市場運價（海運費及海運附加費）為 1207 美元/TEU，較前週大幅上漲 58.8%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 高港今年邁向全年櫃量一千萬 TEU 得加把勁

高雄港今年邁向全年櫃量一千萬 TEU 還得加把勁。據該港最新統計，該港上(五)月份櫃量升至今年高峰，但比去(101)年同月則呈負小幅下滑，前五個月累計量增幅不到千分之一。統計指出，高港去年以 978.12 萬 TEU 呈現連續三年櫃量回升，今年櫃量想要突破一千萬 TEU 則必須在此基礎上續增 2.2% 以上，惟以今年各月實績觀察，除了在一月份與三月分別超過百分之五與百分之五與百分之四，其他各月表現都不理想，二月份櫃量甚至衰退一成。高港五月份櫃量為 85.7 萬 TEU，單月櫃量達到今年高峰，但比去年同月的 86.6 萬 TEU 略遜 0.95%，累計一至五月櫃量僅以 407.22 萬 TEU 較去年同期增加萬分之七，以高港目前的單月櫃量水準，上半年想要達到半年目標量五百萬 TEU，不能不謂有其困難度

【資料來源：中華日報航運電子報版】

7. 世界最大貨櫃輪 JULES VERNE 下水

THE CMA CGM JULES VERNE 世界上最大的貨櫃輪，6 月 4 日在馬賽舉行下水典禮，由法國總統奧朗德為該輪配上國旗並揭牌投入遠歐航線。該貨輪可裝載一萬六千個二十呎貨櫃，與同級船 CMA CGM MARCO POLO and CMA CGM ALEXANDER VON HUMBOLDT 一樣，396 米長，54 米寬，以環保技術建造的海洋巨輪，象徵著法國領先和世界第三大集裝箱航運集團的實力。未來將部署 FAL1（遠歐航線），連接亞洲至北歐。提供最快速的周班服務。該輪在昨 6 月 5 日起將首航釜山、青島、寧波、上海、廈門、香港、赤灣、鹽田、巴生港、蘇伊士和馬耳他，並繼續輪靠港口為：丹吉爾、南安普頓、漢堡、不來梅、鹿特丹、澤布魯日、勒阿弗爾、馬耳他、蘇伊士運河、霍爾鋁 Fakkan、傑貝阿里和巴生港完成之前她在寧波的旅程。

【資料來源：台灣新生報航運版】

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

OECD 及 IMF 最近發布最新經濟展望報告，不約而同地調降全球經濟成長預測，今年全球經濟成長將從原預估的 3.4% 下修到 3.1%，明年則從 4.2% 降到 4%。美國及日本由於祭出大膽寬鬆措施，帶動經濟成長，兩國的經濟成長表現將持續超越歐元區。儘管美日經濟儘管受到寬鬆貨幣政策支撐、金融市場改善與信心逐漸回復等因素支撐，可在今年年中後逐漸轉強，然而全球成長步伐勢必也會受到歐元區經濟低迷的拖累。該機構下修今年美國經濟成長預估值，從 2% 降至 1.9%。美國經濟活動在年初強勁反彈後，受到增稅與自動減支等影響，導致擴張速度轉趨溫和。不過預期美國復甦腳步未來將加速，因此維持 2014 年成長估值為 2.8% 不變。歐元區「經濟活動持續下降，反映當前財政持續重整、信心疲弱與緊縮的信貸情況。當前日本政府追求龐大的財政與貨幣振興措施，有助於克服日本通縮危機，並提供該國經濟強力刺激，因此它將日本今年成長預估從前估的 0.7% 大幅調高至 1.6%，明年也從 0.8% 調升至 1.4%，日本央行採取激進貨幣刺激措施，但因延遲公共財政改革計畫，將面臨長期公債殖利率升高風險。中國經濟今年經濟將增長 7.8%，低於前次預測的 8.5%，有通貨緊縮危機，明年從 8.9% 下修至 8.4%。歐元區經濟持續低迷，局勢仍然嚴峻，預估今年將萎縮 0.6%，連續第二年陷入衰退，明年可望重拾成長達 1.1%。中國今、明兩年經濟成長預估，從先前預估的 8.5%、8.9% 分別降到 7.8%、8.4%，中國正面臨房市與替代性融資的潛在風險。全球主要央行陸續採取寬鬆措施，若寬鬆措施一旦退場恐造成公債殖利率的飆升。在美國經濟數據轉好的情況下，再次點燃市場擔憂 FED 縮減刺激，以及憂中國經濟疲弱不振恐拖累需求消費，引發基本金屬需求前景下降。

(二) 中國煤炭需求減緩，但進口煤炭價格優勢，進口持續明顯增加

中國 4 月煤炭進口量為 23.49 百萬噸，比去年同期增加 18.9%，出口煤炭為 81 萬噸，4 月煤炭淨進口量為 22.68 百萬噸。1-4 月進口煤炭總量已經達到了 1.1 億噸，比去年同期增加 25.6%。中國進口煤炭激增對其國內煤炭市場造成極大的衝擊。隨著進口煤炭的增加，進口煤炭價格不斷降低，進口煤炭比其國內煤炭價格仍具有優勢，進口煤均價相對較低。其國內沿海地區進口煤占比重從 2008 年的 6.8% 增長到 2012 年達到 27.8%，今年有望達到 33% 左右，顯示進口煤的市場佔比重不斷擴大的趨勢。隨中國經濟增速回落，發電、鋼鐵等消耗煤炭的行業需求減少，導致煤炭需求增速減緩。然而進口煤卻增加且大大排擠其國產煤炭，因而產生其國內煤炭產能過剩、產量增加，促使中國煤炭市場呈現供大於求的態勢，下游消費企業存煤高位，拉煤積極性和購煤欲望有所降低。中國當局為提振其國內煤炭市場的信心，祭出限制低熱值煤炭的進口政策。今年第二季起進口煤炭將大量增加，中國今年進口煤或將超過 3.5 億噸；到 2015 年中國進口煤炭的數量可能接近 4 億噸。國際煤炭市場高增長的時代已經結束了，不過中國繼續領跑全球需求的增長，亞洲發展中國家將主導能源消費增長，尤其是中國的發展將遠超其他國家。今年中國穩增長政策繼續發揮作用，投資仍然是拉動

經濟增長的重要動力。在積極穩妥推進城鎮化政策引導下，房地產投資有望出現改善，工業生產逐步回升，工業用電負荷將有所提高。今年中國將新增發電裝機 85 百萬千瓦，其中火電機組新增 40 百萬千瓦，電力用煤需求繼續放大，帶動煤炭需求保持一定增長。

(三) 國際煤炭價格看跌，有利於煤炭海運量增加，運力需求增長卻減緩

今年全球主要煤炭供應地區產量繼續增加，將使國際煤炭價格繼續下降，從而有利於煤炭海運貿易需求的增長。預計印尼和澳洲分別有 20 百萬噸左右的增量，哥倫比亞、南非和加拿大也有數百萬噸的增量。中國仍是煤炭需求增長的主要地區，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，國際煤炭價格優勢更加明顯，將促進更多的煤炭進口到中國；歐洲地區、韓國和臺灣等將有不同程度的增長。印度為全球第四大鋼鐵生產國，計畫於本財年提升鋼鐵產量 500 萬到 600 萬噸。鋼鐵行業煤炭需求量將因此大增，預計印度 2013-2014 財年焦煤進口量將增長 8.7% 至 35 百萬噸，印度上一財年焦煤進口量為 32.20 百萬噸。2012 年亞洲煤炭進口量為 6.65 億噸，到 2018 年將達 8.24 億噸，其中印度煤炭進口量將激增 83% 至 1.85 億噸，成為亞洲煤炭需求增長最快的國家。預計今年煤炭海運貿易增幅為 4.9%，總量達 10.57 億噸，但煤炭海運貿易仍以區域間運輸為主，海運里程變化不明顯。今年全球散裝船運力需求增速將由 2012 年的 6.5% 下降至 4.1%（之前預計為 6.4%），主要由於大宗散裝貨的煤炭和礦砂海運需求放緩。預計今年全球鐵礦石海運需求增速由去年的 4.8% 放緩至 4.3%，全球煤炭海運量進口增速預計為 1.6% 預計 2014 及 2015 年全球散裝船運力需求增速分別為 4.3% 及 4.4%。

(四) 全球礦砂海運量呈現增長，中國獨挑大樑，左右全球礦砂全局

全球經濟成長趨緩，導致第二季鋼鐵旺季需求不如預期。鋼鐵供需失衡情況加劇，鋼廠還是無意減產，市場信心薄弱，鋼鐵用戶觀望後市，壓低庫存，歐美鋼價缺乏需求支撐持續滑落。亞洲鋼鐵市場受中國供給過剩，拖累鋼價大幅走跌。第三季全球鋼市面臨歐美夏季需求淡季、東南亞雨季及中東齋戒月等淡季不利因素影響，需求提振不易。世界鋼鐵協會預計今年全球鋼鐵需求增速為 3.2%，需求量 14.55 億噸，僅比去年提高 1.1%。其中以發展國家的鋼鐵需求增速將從去年的萎縮 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去年 3% 增加至 3.7%，中國的鋼鐵需求增速將從去年的 2.5% 增加至 3.1%。因此，今年全球礦砂海運需求增幅將比去年略有擴大，中國仍將是砂礦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。中國 5 月進口礦砂達 68.56 百萬噸，比去年增長 7.4%，1-5 月礦砂進口量 3.22 億噸，比去年同期增加 1.37%。但中國鋼鐵業產能過剩嚴重，今年中國鋼鐵產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，中國國產礦砂稅負率有望減半（目前中國鐵礦類企業綜合稅負率約 25%，減稅目標是減掉 10-15%），這將提高中國礦砂生產企業的增產意願。今年中國礦砂需求量將達到 11.4 億噸，進口部分將達到 7.7 億噸。今年全球礦砂海運貿易增幅估計約為 5.9%，總量將達 11.81 億噸。

(五) 中國粗鋼產量再創新高，其他亞洲與歐美地區大多減產

4 月全球粗鋼產量 1.32 億噸，比去年同期增長 1.2%。4 月中國粗鋼產量 65.65 百萬噸，

比去年同期增長6.8%，中國粗鋼產量持續增加，單月產量創歷史第二高，僅次於3月的66.3百萬噸。1-4月中國粗鋼產量2.58億噸，同去年增長8.4%。5月上旬的粗鋼日均產量再創歷史新高，達到219萬噸的天量，依此推算今年粗鋼產量近8億噸。但中國當局為抑制房市過熱，採取加強住宅限購等措施，導致鋼材需求減緩，也讓中國鋼材供過於求，因鋼廠獲利縮水而要求澳洲礦商調降礦砂價格。其他亞洲國家，日本產量9.2百萬噸，增長1.0%，南韓5.5百萬噸，減少6.3%。歐盟地區的德國3.7百萬噸 減少0.9%。義大利2.1百萬噸，減少11.6%，西班牙1.4百萬噸，增長10.3%，法國1.2百萬噸，減少12.3%，土耳其2.9百萬噸，減少0.7%。美國7.3百萬噸，減少7.3%，俄羅斯5.6百萬噸，減少4.3%，烏克蘭2.7百萬噸，減少8.4%，巴西3.0百萬噸，減少1.6%。中國粗鋼產量幾乎佔據全球粗鋼產量的半壁江山，1-4月粗鋼產量2.57億噸，比去年增長9.6%，2013年產量會在8億噸左右。鋼廠過高期許新城鎮化戰略，認為有利可圖，隨著進口礦砂等原料價格持續下降，鋼廠生產力度依舊是有增無減。

(六) 今年累積運力供給量，遠超過需求，難改變嚴重過剩格局

今年4月全球新船訂單為7.89百萬Dwt，比去年大幅提升，增幅達151%。今年1-4月全球新船訂單計30.41百萬Dwt，與去年同期相比增長64%。4月散貨船新船訂單為4.44百萬Dwt高於去年同期74.2萬Dwt水準。今年截至目前，海岬型散貨船的新造訂單規模越達到73艘（不含選擇權15艘），在較低的船價下，投機性散貨船訂單再大幅湧現。從去年末開始，業界被船價已經觸底的氣氛所瀰漫，且對航市將要復甦的期待感，開始煽動了投機性訂購盤爆增。航運業界也對此開始擔心，海岬型船新船訂單量暴增將拖延航市復甦時間。迄4月底全球散裝乾貨船運力總計9,640艘、6.96億Dwt，比上月增加約4.88百萬Dwt。其中，海岬型船2.85億Dwt，比上月增加2.30百萬Dwt；巴拿馬型船1.83億Dwt，比上月增加2百萬Dwt；超輕便型船1.42億Dwt，比上月增加27萬Dwt；輕便型船0.85億Dwt，相對保持穩定。今年新船交付計畫為920艘、75百萬Dwt，考慮到去年延遲的運力（預計有240艘、20百萬Dwt左右），按照75%的實際交付率測算，預計今年新船交付數量在870艘、71百萬Dwt，比去減少348艘、30.68百萬載重噸Dwt。如果拆解量仍保持去年水準（33百萬Dwt），今年散裝船運力供給增速將下降到6%左右，較去年12%下降一半。但連續數年大量新船交付已經造成運力供給的極度飽，加上運力大型化趨勢，如巴西Vale VLOC將可能在年內交付完畢，20~30萬Dwt的運力將占海岬型船交付量的一半以上；巴拿馬型船8~10萬Dwt的運力也將占巴拿馬型船交付量的一半以上；超輕便型船最大的變化來自於6.4萬Dwt運力的交付。因此，散裝船市場的供給過剩問題在今年仍難以得到有效解決

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。5月礦砂運務有增加趨勢，帶動海岬型船租船交易持續活躍，可惜仍無力抵擋過剩運力，導致運費行情上漲的幅度相當有限；煤炭與糧食的貨量繼續呈現萎靡的態勢，南美市場的穀物貨載逐漸減少，美灣與美西出貨到太平洋區域的貨載也零散，運力卻繼續累積不化，後市確實只能悲觀看待。整體市場成交價也維持在低檔盤旋，因而巴拿馬型船市場運價持續走跌，且跌

勢更加劇烈。太平洋區的市場還是單靠著印尼煤炭量化貨載，但北太平洋與東澳的貨量依舊不足，對整體航市的支撐，益顯薄弱，夏季用電高峰所帶來的煤炭需求量，也尚無明顯的變化，市場觀望氣氛相當濃厚。海岬型船市場雖然澳洲礦商礦砂租船數量仍維持相當的程度，但鋼材價格繼續下跌，市場對後市仍持悲觀態度，鋼廠一直以低庫存狀態運營，雖有部分中國鋼廠及貿易商返回市場補庫存，因後市仍不明朗，普遍報價較低，購買意願仍相當謹慎。中國主要港口礦砂庫存增加，礦砂價格降至年內低點，現貨市場遠程運務仍稀少，運力過剩的壓力持續籠罩市場，礦砂海運費整體仍處於較低水準。因煤炭及糧食交易往來清淡，拖累巴拿馬型船舶運價持續向下，而海岬型船運輸交易增加，但仍無法維持其運費強勁漲勢，整體需求再度轉為疲弱。5-9 月期間為印度盛行季風，將影影響其煤炭進口與礦砂出口作業，恐會減少印度煤炭進口與礦砂出口量，將衝擊到巴拿馬型船運力需求力道。巴拿馬型船市場行情在進入第二季仍無法機會脫困上揚。隨著印尼和菲律賓雨季結束，鎳礦船運活動將逐步啟動，將有助於小船市場運力需求增加。大型船舶新船第二季交付數量依然可觀，因此第二季國際散裝船市場運價回升空間有限，消耗過剩運力仍將是今年主要課題。今年以來，航市整體表現依然呈現谷底盤旋，其中海岬型船市場依然被過剩運力所困住，以及中國無力持續擴大礦砂大幅進口的加持，導致海岬型船市場持續欲振乏力，運費幾乎躺在谷底陷入困境，雖在 4 月底 5 月上旬曾出現短短一星期的強勢反彈，漲幅不小，可惜僅曇花一現，隨即再陷入困境，顯示海岬型船市場還是擺脫不了運力供給過剩的壓力鍋，所有型船中最大型船租金水準敬陪末座，今年恐難仍脫離谷底大幅翻揚機會。相對地其他小型船市場表現穩定跌幅有限，其中以超輕便型船市場 5 月下旬以來表現最佳，輕便型船 4 月以來在大西洋市場連翻持續上漲的加持下，整體運費行情表現還算滿意，5 月起太平洋市場行情止跌翻紅上揚，而大西洋市場行情漲勢中止而拉回。BDI 第二季皆在 800~900 點間震盪遊走，除在在 4 月中旬受到巴拿馬型船以下市場行情上漲加持下，曾出現連續兩星期止跌上揚外，幾乎呈現緩步走低，6 月初所幸海岬型船市場行情中止下跌出現反彈及超輕便型船市場行情 5 月下旬來表現亮麗等支撐，終於化解 BDI 跌破 800 點關卡危機為危機，最低來到 801 點止跌反彈。6 月上旬各型船市場行情紛紛出現止跌回升，雖反彈力道薄弱，但顯示市場行情底部已到不易再下探新低，持續在此打底，休養生息後俟機反彈，綜合運費指數(BDI) 6 月上旬稍為反彈拉升至 815 點。海岬型船市場行情 4 月下旬曾出現超過一星期的強力反彈，5 月上旬 BCI 曾一度抵達 1,408 點，為 2 月中旬以來最高水準，因缺乏實質利多的加持，動能不足無力持續反彈拉高，但抗跌性增強，代表船東無意願在殺低，BCI 指數緩步來回震盪且遊走在 1,350 上下狹幅震盪，6 月初經長期築底而醞釀反彈訊號，迄 6 月上旬指數稍微反彈來到 1359 點。4 月下旬巴拿馬型市場反轉下挫以來，BPI 從 1202 點最高一路長黑，5 月上旬跌破 1000 點關卡，5 月下旬 900 點又失守，5 月底 800 點再淪陷，迄 6 月上旬從未停止下挫，6 月上旬下挫至 766 點，歷經一個半月跌幅達 36% 以上，為所有型船市場表現最差。超輕便型船市場 BSI 指數自 4 月下旬 905 點高檔反轉下跌，歷經一個月持續下挫，終於在 5 月下旬抵達 851 點後止跌反彈回升，與巴拿馬型船市場分道揚鑣，一路緩步走高，迄 6 月上旬拉高來到 890 點。BHSI 5 月下旬前表現不錯，抵達 555 點高檔後，一路緩步走跌，為 2 月下旬以來，出現最長下跌走勢，6 月上旬終止跌勢而反彈，迄 6 月上旬反彈來到 525 點。

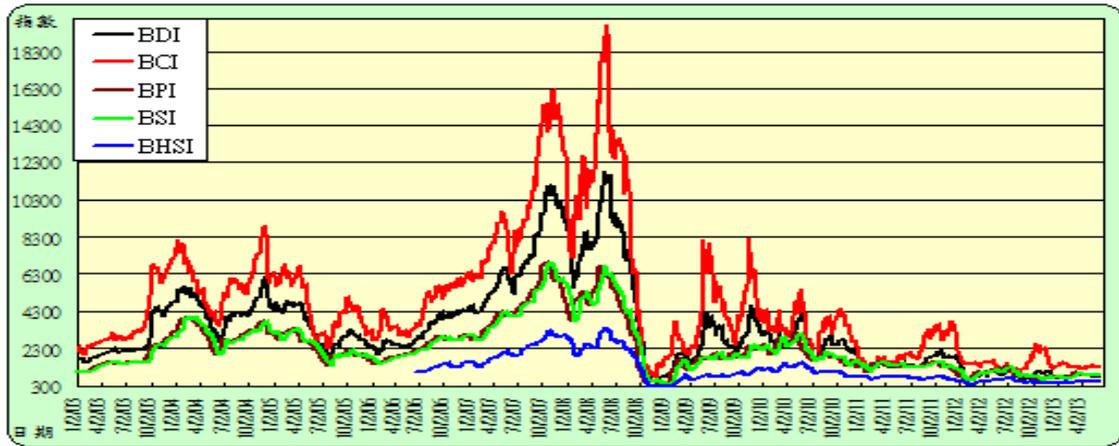


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。全球鋼材市場呈現弱勢的格局，價格持續下跌，投資人對鋼市仍持悲觀態度，鋼廠一直低庫存運營，不敢積極進貨囤積，導致全球礦砂海運量未能出現大量增加。雖中國部分鋼廠及貿易商曾在 5 月後趁國際礦砂價格大幅回跌之際，重返回市場補庫存，但因後市仍不明朗，購買仍很謹慎，不敢大膽搶貨，加上國際礦價看跌，買家持續觀望，僅零星進貨，採低庫存生產。全球鋼市處悲觀低迷之際，海岬型船市場仰賴鋼鐵產業至深，必然遭到嚴重波及無一倖免。4 月下旬至 5 月上旬期間礦砂海運船運曾出現一陣熱潮，帶動海岬型船交易非常活躍，促使海岬型市場各航線租金急速拉漲，平均租金曾從 4 千多美元急速攀登抵達 6 千多美元，雖距離船舶損益平衡價位上有一段很長距離，但是難得甚堅漲幅超高 2 千美元，脫離谷底緩步改善租金水準。5 月下旬澳洲礦砂出現機及租船，促使低迷太平洋區海岬型船市場注入活水，太平洋區租金漲多跌少，租金水準緩步走高。反觀，大西洋區累積過多船噸，歐洲鋼廠提貨減緩，加上巴西礦商 Vale 所屬 10 艘以上 VLOC 船運力搶了大半礦砂貨載，壓抑大西洋區租金表現空間，自 5 月上旬以後大西洋區租金航線租金一路下挫，毫無招架之力，租金持續創新低價位。整體而言，受到中國國內鋼材需求依舊疲軟，以及主要港口砂庫存增加，國際礦砂價格持續下降，在礦砂海運量增長無法明顯增加及運力過剩等利空持續籠罩市場，海岬型船市場整體仍處於歷史低位水準，相較其他型小型船租金水準，則海岬型船東就相當沮喪，今年恐難有驚人的表現。海岬型船各航線租金在 5 月表現係自今年 2 月以年最佳，除大西洋區航線表現不佳外，其他航線大多呈現漲多跌少格局，整體氣勢稍嫌薄弱，5 月初終止站上 5 千美元關卡，5 月上旬曾一度攻上 6 千美元關卡，最高反彈抵達 6,299 美元後拉回，5 月下旬因大西洋區航線呈現疲弱下跌的拖累，平均租金位於 5 千多美元附近來回震盪盤整，迄 6 月上旬反彈來到 5,571 美元價位。大西洋區航線租金在 4 月下旬止跌反彈上揚，5 月初攻占 5 千美元關卡，5 月上旬最高攀抵 5,760 美元高位後又失去動力持續拉回，5 月中旬又失守則 5 千美元關卡，5 月下旬 4 千美元又告淪陷，6 月上旬破底創歷史新低來到 3,555 美元價位，似乎出現愈跌深反彈契機，迄 6 月上旬來到 4,250 美元。大西洋返回遠東航線租金在 5 月初站上 2 萬美元，5 月上旬反彈攀登 20,605 美元高位後上漲動力消失而持續拉回，5 月中旬失

守 2 萬美元關卡，一路挫低破底創歷史新低價位，6 月上旬觸底跌深反彈，惟氣勢薄弱，迄 6 月上旬來到 18,277 美元低價位。太平洋往返航線租金 4 月下旬強力反彈，5 月上旬曾攀抵最高 8,488 美元，隨後漲勢中止而拉回，最低層拉回至 6,700 美元，5 月下旬再度復活止跌回升，隨後均落在 7 千多美元緩步來回走高，迄 6 月上旬來到 7,729 美元。太平洋返回歐陸航線租金 4 月下旬止跌反彈，幾乎一路上揚走高，收縮負租金水準，5 月上旬縮小低到負 1 萬美元以下，6 月上旬收縮低於負 9 千美元，迄 6 月上旬收縮來到負租金 7,973 美元。

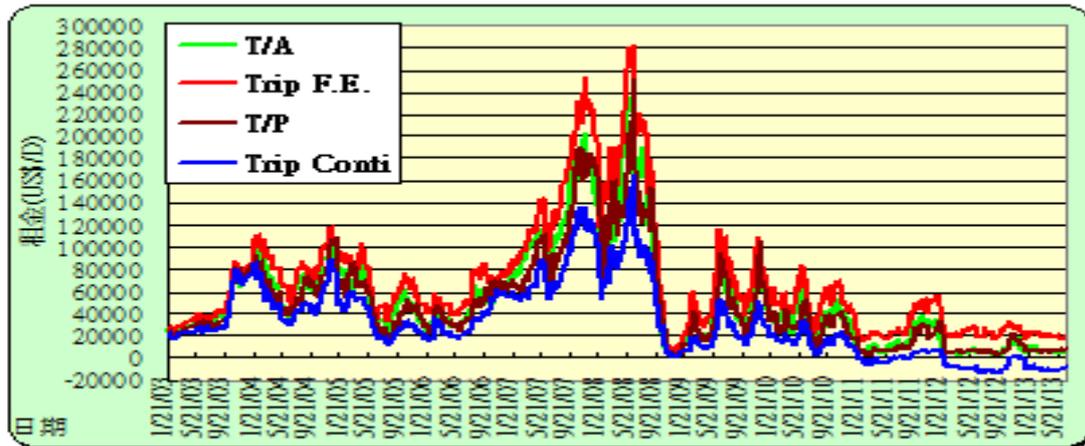


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。受到全球鋼市低迷不振和多數鋼廠持續虧損之影響，鋼廠生產趨於保守，鋼材庫存居高不下，去化減緩，導致鋼廠採購進料減速，觀望氣氛瀰漫，倘若鋼市持續惡化，不排除未來鋼廠被迫採取維修減產措施，以降低鋼材庫存跌價風險，同時控制礦砂配比來節省成本。在採此因應手段下，中國鋼廠進口礦砂需求量必然受到影響。近期中國各主要港口礦砂庫存量出現緩步回升，而因需求下降國際礦砂價格持續下跌，鋼廠觀望價格還有下跌空間，多持態度保守而延後進料，致全球礦砂海運量無法放大增加。5 月煤炭與糧食的貨量呈現萎縮的態勢，南美市場的穀物貨載逐漸減少，美灣與美西出貨到太平洋區域的貨載也零散，運力卻繼續累積不化，後市確實只能悲觀看待。巴拿馬型市場租金成交價也維持在低檔盤旋，且跌勢更加劇烈。太平洋區的市場還是單靠著印尼煤炭貨載，但北太平洋與東澳的貨量依舊不足，對整體航市的支撐，益顯薄弱，夏季用電高峰所帶來的煤炭需求量，也尚無明顯的變化，市場觀望氣氛相當濃厚。5-9 月期間為印度盛行李風，將影影響其煤炭進口與礦砂出口作業，恐會減少印度煤炭進口與礦砂出口量，將衝擊到巴拿馬型船運力需求力道。巴拿馬型船市場行情在進入第二季仍無法機會脫困上揚。太平洋區市場成交仍多為印尼出口煤炭，NOPAC 船運稀少，太平洋地區即期運力十分充裕；傳統煤炭需求旺季即將到來，市場依舊充滿寒意，據傳中國將限制低熱值煤炭進口消息雖未有定論，但也加劇市場觀望氣氛，煤炭船運需求整體表現低迷，拖累巴拿馬型船租金持續疲軟下跌。大西洋區市場仍不斷有運力空放南美，南美船運需求開始疲軟，5 月交易冷淡，市場船

多貨少局面突出，大西洋區航線租金失去支撐而回檔。自 4 月下旬以來巴拿馬型船各航線租金行情表現相對疲弱，紛紛拉回修正，平均租金從最高 9,603 美元價位反轉直直落，毫無剎車地下墜，連續跌破 9 千、8 千及 7 千美元整數關卡，迄 6 月上旬下跌至 6,092 美元，逼近 6 千美元保衛戰，所幸近日出現止跌曙光，化解跌破新低危機。太平洋區航線市場 4 月中旬反彈至 9,708 美元最高價位後拉回跌跌不休，持續下墜接連快速跌破整數關卡，6 月上旬下跌至 4,753 美元後出現跌深反彈，迄 6 月上旬稍微拉高至 4,869 美元。大西洋區租金航線 4 月中下旬曾出現強力反彈，急速衝上 1 萬美元關卡，最高攀抵 10,414 美元最高價位後拉回，旋即 1 萬美元再度淪陷，5 月上旬雖有零星反彈，仍無力拉回上行軌道，5 月中旬後直直落，6 月上旬乍現反彈契機，迄 6 月上旬稍為拉回至 7,182 美元。大西洋返回遠東租金航線 4 月下旬反彈至 17,691 美元最高價位再度壓回，除 5 月上旬曾出現數日止跌反彈，僅止曇花一現而已，隨後跌跌不休，6 月上旬露出反彈訊息，迄 6 月上旬稍為拉回至 12,482 美元。遠東返回歐陸租金航線 4 月下旬反彈至 603 美元高價位後中止反彈，隨後毫無剎車地直直落，6 月初再度跌落負租金水準，迄 6 月上旬下修至負 164 美元。

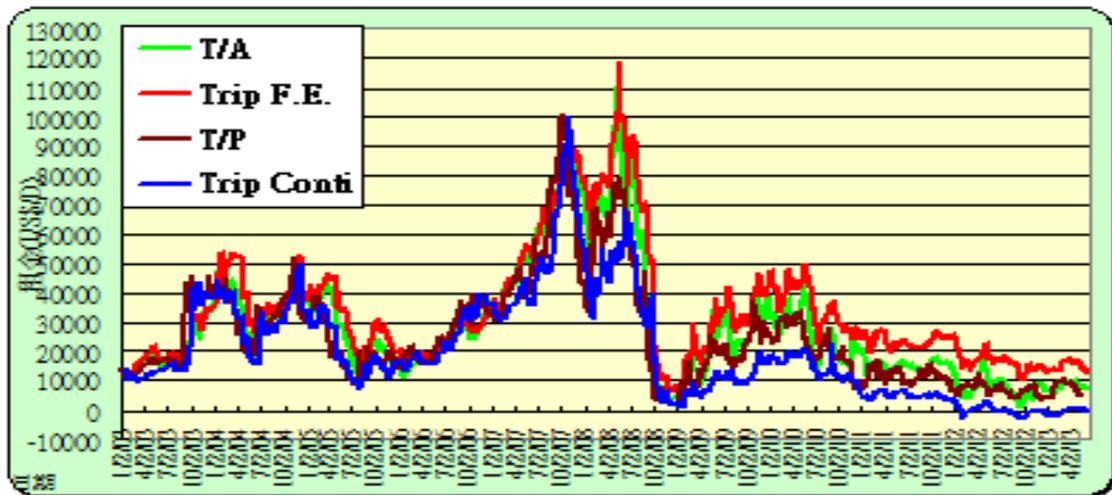


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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主要支撐力道來自東南亞國家經濟亮麗的表現，帶動進出口貨載持續增加。中國今年進口黃豆持續大量增加，也是增添超輕便極限型船市場租金上漲動能，惟中國煤炭需求處於淡季，且印度又進入夏天盛季風期，阻礙印度港口進出口作業，海運貨載受到壓抑，在利空夾雜下，空方恐佔優勢，超輕便極限型船市場無大幅上漲的條件。超靈便極限型船市場自 5 月下旬以來各航線租金全面翻揚持續反彈，是所有各型船市場中表現最為亮眼，是否能持續永保領先優勢，有待後續觀察。隨著東南亞地區錳礦、鋁礬土等貨載有所增加，以及印尼沒探出口增加，帶動太平洋區租金有穩定走高。南美糧食船運也對超輕便極限型船市場提供足夠支撐動能。整體而言，超輕便型船市場大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，5 月下旬大西洋區返回遠東航線

租金表現亮麗，推動平均租金 5 月下旬突破 9 千美元關卡，續往上攀登高價位，迄 6 月上旬攀抵 9,422 美元。大西洋區航線租金 4 月下旬後再度回軟持續向下修正，連跌一個月左右，所幸未跌破 1 萬美元，5 月下旬跌落 10,825 美元後止跌回升，迄 6 月上旬向上攀登至 12,086 美元。大西洋區回遠東租金航線 4 月下旬攀登至 14,250 美元後漲勢中止拉回，5 月下旬拉回至 13,775 美元後止跌反彈，6 月上旬向上攀登至 13,981 美元高價後拉回，迄 6 月上旬稍微壓回收在 13,863 美元。太平洋區航線租金 4 月下旬至 5 月下旬約一個月連翻下挫，5 月下旬跌至 7,071 美元後，止跌回升，迄 6 月上旬收在 7,481 美元。遠東回歐陸租金航線 4 月幾乎毫無表現一路回跌走低，5 月跌勢依舊，5 月中下旬下墜至 4,141 美元即終止下跌後弱勢反彈而上，6 月上旬拉高至 4,297 美元再度受挫拉回，迄 6 月上旬壓回收在 4,259 美元。

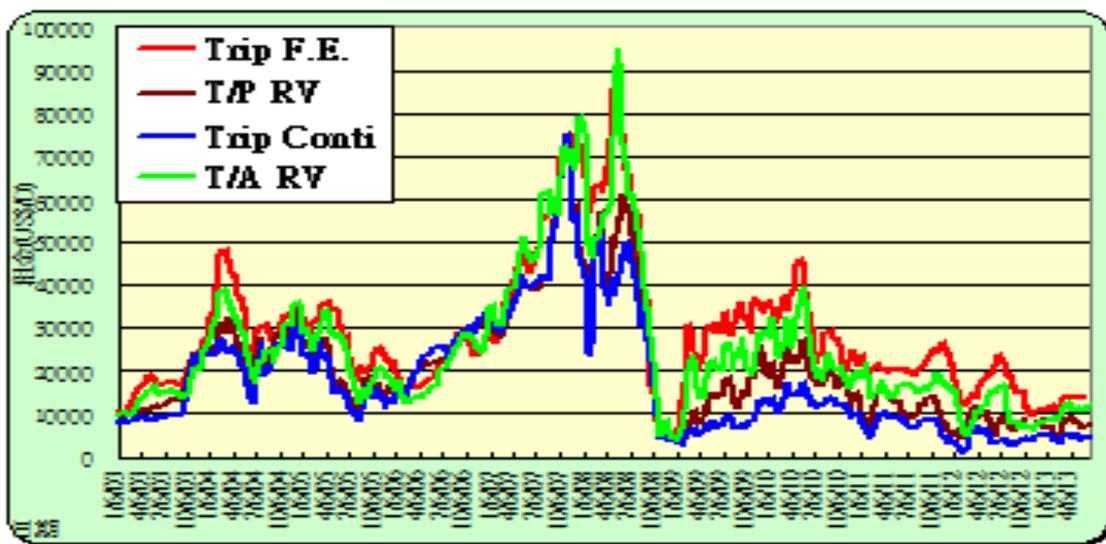


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場今 5 月大西洋市場供需保持穩定平衡，南美與美國海灣地區仍有部分穀物、石油焦煤和煤炭等貨載出現，激勵大西洋航線船運交易持續活落，租金水準漲勢持續，5 月中旬後氣勢轉弱反轉下跌。太平洋區市場小型貨載也不少，可惜太平洋區市場累積過多供給運力，抑制太平洋區相關航線的表現，迫使太平洋區相關航線租金持續拉回下修。5 月輕便型船市場在大西洋區相關航線租金除在上旬時遇阻拉回外，承接 4 月下旬的漲勢，一路驚驚漲，接連成功地攻佔 9 千美元，甚至 5 月上中旬站上 1 萬美元關卡，5 月中旬上漲攀登至 10,029 美元價位後高檔回落，接連跌破整數關卡，6 月上旬跌至 8,751 美元後出現反彈契機，迄 6 月上旬稍微拉回至 8,794 美元。反觀，太平洋區市場相關航線 4 月整整跌了一個多月，5 月初下墜至 6,220 美元後觸底緩步反彈回升，5 月下旬後漲勢不穩，忽漲忽跌，5 月底攀抵 6,752 美元最高價位後氣勢漸衰，6 月上旬呈現忽漲忽跌，迄 6 月上旬收在 6,686 美元。輕便型船市場平均租金 5 月中旬受到大西洋區市場租金表現偏弱下跌影響，加上太平洋區相關航線租金漲勢薄弱，忽

漲忽跌，無力支撐平均租金維持在紅盤，5月下旬後平均租金一路下修，迄6月上旬平均租金回跌收再 7,740 美元價位。



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)全球經濟成長復甦不明顯，美國QE措施可能退場，日本安倍經濟射出第三支箭，似乎無法有效提振日本經濟，中國有通縮危機，經濟成長再三下修。現在全球經濟動能僅仰賴三軍的新興開發中國家挹注動能，惟佔全球GDP比重不高，無力拉動全球疲弱的經濟。全球主要經濟體包括美國、中國、日本及歐盟仍無法解決目前經濟陷入困難，尤其中國的一舉一動對散裝船市場榮枯具有舉足輕重角色，中國經濟面臨環保與通膨難解問題，當局一手要打壓污染產業、抑制通膨，一手救經濟策略，出現互相矛盾現象，終將犧牲經濟成長速度，當前中國經濟困境即反應中國產業經營面臨生產過剩、盈餘下降，廠商對未來市場充斥悲觀，生產活動漸趨保守，無意願積極搶進原物料行動，致船運活動失去往日盛況。
- (二)今年全球散貨船船隊新增量為7%，比去年大幅下降，2014年新增5%，是近10年增速最慢的一年。今年全球散裝船運輸需求每噸公里需求上升10%，是六年來首次增速高於運力增長，航市已漸露出曙光，將脫離谷底翻揚。今年初以來，運力需求以噸-海浬計將在2013年增長10%，這將是6年來首次增長。目前散貨船市場已屢次打底，再度破底機會很小，最壞時機已過，未來市場應逐漸樂觀。儘管近期散裝船市場表現依然毫無生氣渙散，但仍有一些積極因素在支撐。
- (三)今年散裝船市場的供需情況略比去年有好轉，但仍難改變總體低迷的態勢，市場行情走勢應出現前低後高局面，下半年市場表現將好於上半年。各船型市場走勢分化，未來將轉變成各自走自己的路。海岬型船市場將重新發揮引領作用，其次是輕便極限型船市場，巴拿馬型船市場因運力供給過大，走勢可能較為低迷。預計2013/14/15有效運力增速分別為5.2%/3.6%/2.8%，同期運力需求增速分別為4.1%/4.3%/4.4%。雖然2014年供需狀況有望好轉，但目前船舶利用率水準仍處於較低水準，將限制BDI的反彈空間，2014年BDI雖會有所反彈，但實質性的改善可能仍需等到2015年。

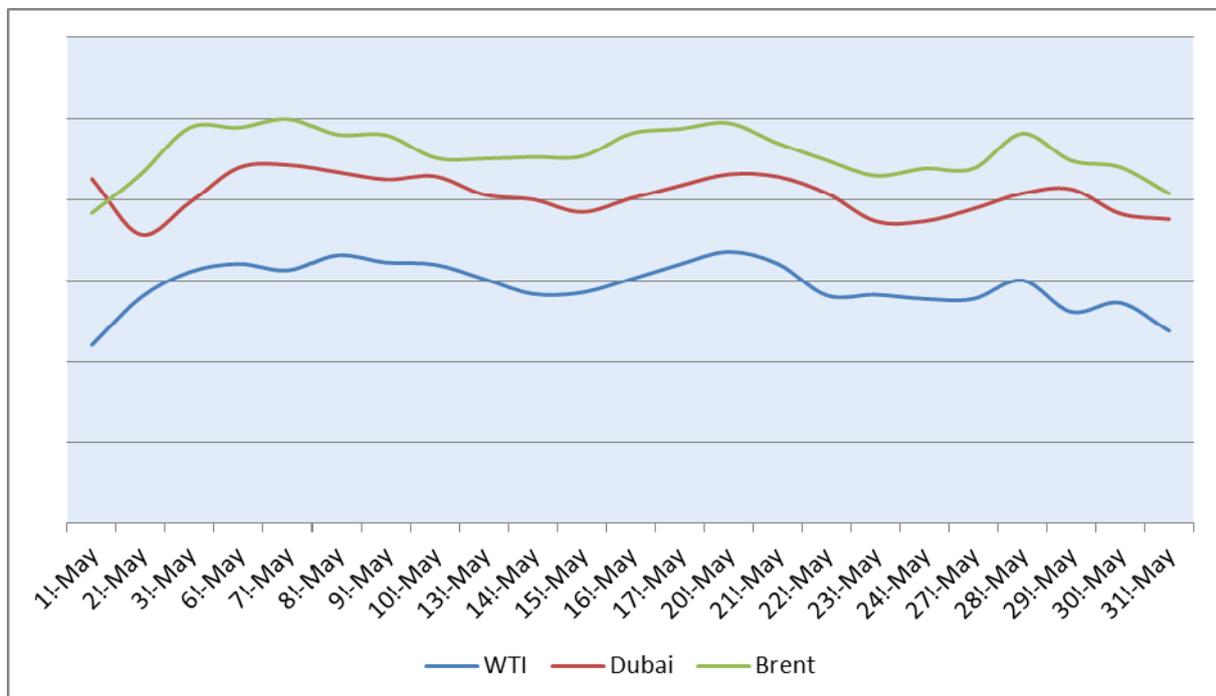
2013 年 5 月份國際油輪市場動態

王廷元

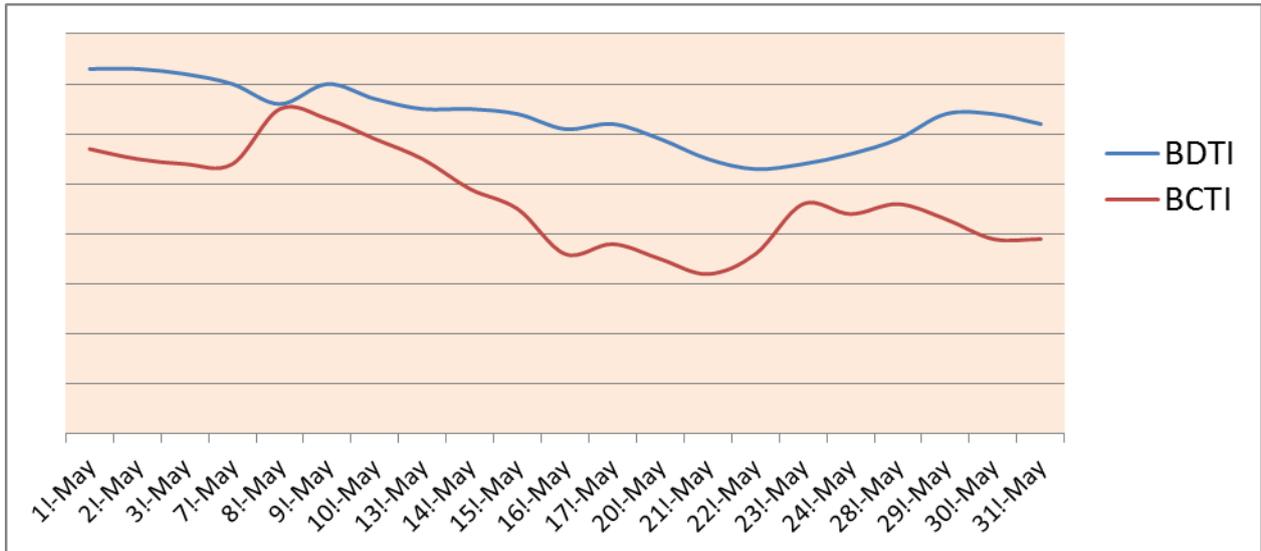
1. 原油市場短評

當下熱門的議題為頁岩油、頁岩氣對原油、石化市場會有何的影響，進而對運輸路線及運費產生何等影響。而就相關報導看來，全球各大石油公司並未有積極開採投資的動作，而目前參與頁岩油、頁岩汽開發的公司多為規模較小的獨立的石油公司，因此預估於短時間內不致於對原油供給、油價產生重大影響。

於 5 月底沙烏地阿拉伯石油部長於維也納接受訪問時當被問及對當前原油市場的看法時表示，當前石油市場情況非常好。目前的原油市場環境供需穩定，庫存也處於平衡狀態；由於石油需求增速溫和，此一說法將有助於緩慢甦醒的全球經濟，而在石油輸出國家組織產量穩定的情況下，預期美國及其他非會員產油國供應量的增加將給油價帶來些許壓力。



5月份國際原油價格趨勢圖



	2013						
	BDTI			BCTI			
	Apr	May	% change	Apr	May	% change	
Max	712	623	12.50%	683	615	683.00	9.96% ↓
Min	621	603	2.90%	611	582	611.00	4.75% ↓
Average	657.25	613.52	6.65%	639.8	597.14	639.80	6.67% ↓

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)

2. 原油產品價格

西德州原油 -

月初每桶價格91.030美元，至月底報價為每桶91.890美元；
2013年5月均價為每桶94.685美元，4月均價為每桶92.021美元，與4月相較上漲2.89%；2013年第一季均價為每桶94.368美元。

杜拜原油 -

月初每桶101.280美元，月底收盤價格為每桶98.800美元；
2013年5月均價為每桶100.305美元，4月均價為每桶101.691美元，與4月相較下跌1.36%；2013年第一季均價為每桶108.234美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格99.170美元，月底以每桶100.38美元作收；
2013年5月均價為每桶102.871，4月均價為每桶102.833美元，與4月相較下上漲0.04%；2013年第一季均價為每桶112.606美元。

3.油輪買賣交易行情*

超級油輪 – “Bandaisan” (2000年造，二十八萬一千載重噸)雙殼油輪約以兩千一百萬美元售出。

超級油輪 – “Ryuohsan” (2000年造，二十八萬一千載重噸)雙殼油輪約以兩千一百萬美元售出。

超級油輪 – “Kaomon II” (2002年造，三十一萬四千載重噸)雙殼油輪約以兩千九百萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Nordstrength” (1998年造，十萬五千載重噸)雙殼油輪約以八百七十萬美元售出。

4.油輪拆船市場交易行情*

“Semeru”(1991年造，九萬七千載重噸)以美金438.0元/輕載噸售出。

“Baltic”(1993年造，九萬七千載重噸)，未有成交價記錄。

“Navigator A”(1993年造，九萬四千載重噸)，未有成交價記錄。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 –

5月份的現貨市場成交數量為126筆。在接近月底時因Vela對5、6月於中東到西非及美灣的船噸需求增加外，船東以經濟航速執行運務以致船噸供給稍微減緩、加上5月份在大陸於青島、寧波等港口起濃霧造成港口短期擁塞，使得運費得以有機會上漲，也讓船東有喘口氣的機會。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費來到近期內的高點WS45.0，日租金約25600美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS26.0，日租金約為12300美元；西非至美灣26萬噸級運費WS47.5，換算日租金約為28100美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS42.5，日租金也約為18200美元。

蘇伊士型油輪市場 –

Stena Bulk 為於新加坡的租船經理表示由於該公司的船除了加入聯營船隊以保持相對優勢外，於韓國建造的蘇伊士型油輪，於建造當時決定每艘船增加五百萬美金預

算以增設各項節能裝置、改善船體設計，於今日的運費及油價看來十分划算；該投資始得船能以低油耗以保持其競爭力，並於低運費市場中還能維持帳面上沒有虧損。西非至美東 13 萬噸級運費 WS50.0，換算日租金約得 8300 美元；地中海 13 萬噸級船運費下跌至 WS50.0，日租金約得 5000 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費持續下跌至 WS50.0，換算日租金約得 6000 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級於 5 月份的運費一路下滑，從月初的 WS92.5 滑落至月底的 WS71.0。5 月底的運費日租金僅得 8500 美金；波灣至日本 5.5 萬噸級運費亦下滑至 WS93.0，日租金僅得 10500 美元；新加坡至日本 3 萬噸級船運價由亦持續兩個月下跌至 WS125，日租金約得 14400；3.5 萬噸級西印度至日本，成交運費報 WS102.5，日租金約 8200 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 5 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	26-APR (WS)	TCE (US\$/day)	31-MAY(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	18.0	-4,946	26.0	12,281
AG / JAPAN	VLCC	31.5	4,257	45.0	25,624
WAF / EAST	VLCC	34.0	5,443	45.5	18,241
WAF / USG	VLCC	37.5	13,934	47.5	28,154
WAF / USAC	SUEZMAX	57.5	14,078	50.0	8,318
MED / MED	SUEZMAX	67.5	20,274	50.0	4,960
UKC / USAC	AFRAMAX	92.5	19,002	82.5	13,002

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	26-APR (WS)	TCE (US\$/day)	31-MAY (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	92.5	17,396	71.5	8,511
AG / JAPAN	55,000	110.0	15,605	93.0	10,559
CARIBS / USAC	37,000	157.5	17,913	132.5	12,332
SINGAPORE / JAPAN	30,000	150.0	20,763	125.0	14,477
MED / USAC	30,000	142.5	11,651	137.5	10,063

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	18,000	22,000
SUEZMAX	150-160k	15,250	17,000
AFRAMAX	95-105k	13,000	14,750
LR1	65-73k	15,000	15,500
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	\$80.0	\$55.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$42.0	\$30.0
LR1	65-73k	\$37.0	\$27.0
MR	47-51k	\$35.0	\$25.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年5月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$89.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$55.8	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$47.0	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$33.5	\$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

