



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 八十五期

ISSUE 85 2011 年 1 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](mailto: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](mailto: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

會務訊息.....	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.....	15

## 會務訊息

### 1. 中華海運研究協會及成功大學共同舉辦亞洲航運與物流國際研討會

第四屆亞洲航運與物流國際研討會（4th International Conference of Asian Shipping and Logistics）將於 2011 年 5 月 5、6 兩日在台南市舉行，由中華海運研究協會、國立成功大學管理學院及交通管理科學系、中國西南財經大學工商管理學院及韓國航運與物流協會共同主辦。

本協會呂理事長指出，此次國際研討會舉辦的目的是在為學術界、研究人員、政策制訂者、專家及服務於港埠、航運、空運及物流之實務界人士，提供一項討論及交流之平台，期盼國內外各界人士踴躍出席此項盛會。研討會的主題訂為「邁向一個有效率、永續的運輸物流供應鏈」，研討的議題分為以下四大方面：

- 一、物流及供應鏈管理：議題可包括供應鏈管理、全球運籌、綠色供應鏈管理、供應鏈風險與財務、資訊科技應用及國際物流園區。
- 二、航運：議題可包括亞洲航運與港埠政策、航運營運行銷及策略、航運經濟與金融、海運保安及安全、海事法律與保險、港埠作業與管理、綠色航運與港埠、散裝航運及租傭船。
- 三、空運：議題可包括空運營運與管理、空運行銷及策略、空運網路及機隊管理、機場作業與管理、機場規劃、空運政策及法規。
- 四、貨運作業：議題可包括複合運輸、陸運及鐵路運輸

歡迎各界踴躍投稿，其各項時程如下：

投寄摘要：2011 年 1 月 30 日前

摘要接受通知：2011 年 2 月 10 日前

全文遞送：2011 年 2 月 28 日前

最新投稿資訊請參閱研討會網站 <http://icasl.tcm.ncku.edu.tw/>

### 2. 本會前理事長 林光教授 榮獲教育部『教育文化專業獎章』

本會前理事長，國立海洋大學前副校長林光教授於 1 月 8 日在教育部接受部長吳清基頒發最高榮譽的『教育文化專業獎章』及獎狀，以獎勵他對國家教育的卓越貢獻；前林理事長在頒獎致詞中，僅提到：『任重道遠』四字，以表示他將繼續為我國航運及教育而努力。

前林理事長任教海洋大學 30 餘年，曾任系所主任、院長及副校長，期間自持清廉並無私的對該校貢獻良多；除論文及專著外，對學生之培育提拔不遺餘力，在海運界產官學許多卓越優秀的專業航運管理的人才。其在兩岸海運交流及對政府海運政策推動貢獻相當卓越，其創辦的沛華海運集團知名全球。幾十年來不斷的捐助國內外大專院校獎學金來提攜後進、主辦十校聯盟航運研討會及兩岸三地學術交流，在退休後更捐贈海大航管系館乙棟，去年並再捐助馬偕醫學院新建大樓以及協助吳艷霞女士自美國芝加哥運回數公噸幼兒英文圖書，捐贈基隆文化中心 1500 餘冊。他的無私的奉獻深獲學界及業界的景仰。

## 海運市場動態報導

## 國際運輸動態報導

## 1. 全球貨櫃航商霸主之爭 MSC 緊追 MAERSK

貨櫃航運於去（2010）年景氣復甦，各家船公司手上在建的訂單也開始陸續實現接收新船，擴增船隊規模。根據 ALPHALINER 最新統計，在去年交付總計有 61 艘 7500 TEU 以上的貨櫃船中，地中海航運（MSC）接收了 19 艘，船隊規模與霸主麥司克（MAERSK）之間差距進一步縮小。

據統計，2010 年，MSC 船隊規模成長 37 萬 TEU，船隊總規模已達到 186 萬 TEU，市場占有率為 12.6%。相較之下，原本高居第一位的 MAERSK 船隊規模今年僅成長 11 萬 TEU，船隊總規模增為 215 萬 TEU，市場占有率 14.5%，兩間公司的數據逐漸拉近。今年，兩家船公司都將接收更多新船。

有業者則再次提出呼籲同業理性下訂，以免影響整體市場供需失衡。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 2. 全球四大貨櫃港口 2010 年前 11 個月櫃量均達兩千萬 TEU

全球四大貨櫃港口公布 2010 年前 11 個月櫃量數字顯示，前四大港年櫃量均達兩千萬 TEU 水準，同時超過去(2009)年全年業績，但想要達到全球金融危機前高峰，各港本月還得再加把勁！

依據該四大港口 1 至 11 月累計量依序是：上海(2657.63 萬 TEU)、新加坡 (2605.2 萬 TEU)、香港(2157.7 萬 TEU)、深圳 (2070.88 萬 TEU)，其中上海港已連續四個月領先新加坡櫃量，可望在今年奪得全球第一。

新加坡港航局(MPA)統計顯示，新加坡港今年八月以來開始落後上海港，截至 2010 年 11 月份累計貨櫃量差距拉大至五十萬 TEU 以上。星港上月櫃量由前 2010 年 10 月的 239.21 萬 TEU 回升為 241.55 萬 TEU，但比上海港同月之 263.8 萬 TEU 相差 22 萬 TEU，累計今年前 11 個月僅以 2605.2 萬 TEU，較上海港同時期之 2659.4 萬 TEU 持續落後 54.2 萬 TEU，上海今年取代星港成為全球第一大貨櫃港幾成定局。

統計指出，星港在 2008 年港埠櫃量險破三千萬 TEU 計達 2991.8 萬 TEU，惟在去年 2009 年受到全球金融危機影響遽降至 2586.6 萬 TEU，當年度櫃量比排名第二的上海港雖仍領先 86 萬 TEU，但比 2008 年超過兩百萬 TEU 的領先量，兩港差距呈現縮小，並在今年第三季轉為落後上海港。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 3. 運能超過 50 萬 TEU 以上船公司增達八家

國際貨櫃船運市場復甦，各大船公司放手擴建船隊，據 ALPHALINER 最新統計，目前運能超過 50 萬 TEU 以上航商由去(2010)年同時期的五家增達八家，其中排名第二的地中海航運(MSC)一年之間運能增幅即達 25%居同業之首，在建船舶訂單量也是排名第一，緊追市場龍頭麥司克(MAERSK)。

ALPHALINER 公布至 2011 年 1 月 3 日止全球 30 大貨櫃船公司排行榜，全球貨櫃船隊規模由去年同時期的 5890 艘、1363.67 萬 TEU，遞增至目前的 5952 艘、1480.01 萬 TEU，一年之間運能增加了超過一百萬 TEU，年增率 8.53%。

統計指出，目前運能超過 50 萬 TEU 八大航商仍由麥司克、地中海航運與達飛(CMA CGM)穩居前三大，其中排名第一的麥司克由去年同期的 204.67 萬 TEU 增至 214.61 萬 TEU，年增率 4.85%，地中海航運由 148.81 萬 TEU 激增至 186.34 萬 TEU，運能成長高達 25.22%，達飛則由 103.13 萬 TEU 升至 120.73 萬 TEU，增幅為 17%。

船隊運能四至八名依序是：長榮(60.37 萬 TEU)、赫伯羅德(HAPAG-LLOYD, 59.67 萬 TEU)、美國總統輪船(APL, 58.47 萬 TEU)、CSAV(57.92 萬 TEU)與中遠集團(54.48 萬 TEU)。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 4. 葉匡時任交部航港局籌備小組召集人

為因應政府組織改造航港局將於民國 101 年成立，交通部已成立-交通及建設部航港局籌備小組，並由交通部次長葉匡時擔任該小組召集人，交通部航政司長祈文中及參事謝明輝出任副召集人，航港局成立初期前幾年將設址於台北和平東路三段國工局敦和大樓。

在距離航港局正式掛牌約只有 1 年時間，目前成立的交通及建設部航港局籌備小組將進行包括組織業務調整規劃、員額移撥及員工權益保障、相關法制作業、財產接管及辦公廳舍調配，資訊移轉系統整合及檔案移交等作業。

為因應政府組織改造政策，及進行航港體制改革，預定於 101 年成立航港局與港務局公司化，各港涉及航政監理公權力將收歸航港局，港埠經營改為公司化營運。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 5. RFID 電子封條免押運系統將擴至基隆、台北、台中三港

高雄關稅局成功建置的 RFID 電子封條免押運系統，系統基礎模式將擴至基隆、台北、台中三港設立「跨境移動安全系統」，全面應用於轉口櫃、轉運櫃及進出口貨櫃。預定 101 年「跨境移動安全系統」全面建置後，屆時將可與 WCO 世界關務組織推動之國際貨櫃安全 SAFE 標準架構接軌，達成貨櫃運輸安全目標。同時，藉由「RFID 電子封條」發展經驗，未來將可推廣至自由貿易港區事業貨櫃(物)跨自由港區間、自由港區與海空港管制區間之貨櫃(物)跨境運送安全控管應用。交通部航政司已授命在規劃「自由貿易港區貨況追蹤共通資訊平台可行性規劃研究」案中，將「電子封條監控系統」納入考量，以適時推廣應用，加速提高自由貿易港區管理效率。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 6. 海運直航兩歲 要換大號衣鞋 葉匡時：去年貨櫃裝卸量年增 20%；兩岸運力、航運、物流已需重新安排

「海峽兩岸海運直航兩周年論壇」1月12日在高雄金典酒店舉行，交通部政務次長葉匡時指出，去年兩岸貨櫃裝卸量年增 20%，貨物總裝卸量與小三通客運各年增 10%，不過，他也表示：「新生兒長大了，兩岸海運直航的衣鞋穿不下了。」。中國交通部副部長徐祖遠表示，因為直航船舶航行時間減少 11 萬小時，成本節省 1 億美元以上，也減少二氧化碳 21 萬噸之排放，帶來的是實實在在的效益。

葉匡時指出，兩岸運力、航運、物流需重新安排，這次論壇開啟了另一個開始與交流平台，期盼未來雙方相互理解、難中求易、異中求同、共創雙贏。

論壇由台灣海峽兩岸航運協會與大陸海峽兩岸航運交流協會共同舉辦，高雄港務局局長蕭丁訓擔任籌備會主任委員，徐祖遠以大陸海峽兩岸航運交流協會名譽理事長名義率領 88 人訪問團來台。我方葉匡時也率領國內航港產官學界百餘人，共約 250 人與會，為兩岸直航後最盛大之活動。葉匡時指出，直航後兩岸海運逐漸常態化，節省運輸時間與成本，也加速兩岸貨物之儲轉，效益顯著，去年兩岸貨櫃裝卸量達 192 萬箱（20 呎櫃），年增率 22%；貨物總裝卸量達 9,800 萬噸，年增 10%；小三通客運突破 150 萬人次，年增 10%。

葉匡時表示，為因應政府組織再造，及進行航港體制改革，預訂於 2012 年成立臺灣港務公司，導入企業精神，兩岸航港界未來交流將更有彈性。台中港務局局長李泰興則在論壇上進一步指出，未來兩岸事務台灣四港有單一窗口，一條龍服務，兩岸海運事務的協商效率與品質都會提升。

徐祖遠指出，今年是 ECFA 元年，隨著全球經濟景氣復甦，估計今年會有更高成長，期盼未來兩岸以「大交流、大合作、大發展」之方向，增進交流、共謀發展、同舟共濟、共創雙贏，並希望兩岸海運論壇 每年都能舉辦。

【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、 關鍵影響因素

#### (一) 中國外貿受諸多不利因素困擾，增長可能趨緩

中國經濟的增長助推著航市的增長。中國成為全球第二大經濟體，隨著城市化進程加速，預計20年後城市人口將達到10億，龐大的市場使得中國對於大宗商品的需求保持強勁增長。隨著西方金融體系逐漸恢復正常，大陸的出口恢復取得很快的進展，內外需市場的復甦程度，都比預估的要好，顯示美國等大陸的主要出口國經濟恢復情況不錯，減輕全球經濟第二次探底的憂慮。儘管去年全球經濟在中國的帶動下，大體已揮別金融危機陰霾，惟今年中國出口將面臨嚴重挑戰，諸如匯率問題、節能減碳壓力、勞動成本上升、出口退稅幅度減少，以及美國經濟疲軟和歐洲債務危機，預計今年出口不會比去年樂觀，去年出口增速近30%，著眼全球大宗物質價格普遍上漲，生產成本大幅提高而影響出口競爭，今年預估可能僅15~20% 增長。

#### (二) 中國進口礦砂觸底強力反彈，礦價高掛減低緩外購

過去 10 年期間，中國主導全球礦砂貿易量的大幅增長，推動航市持續景氣繁榮。短期內中國進口礦砂需求將從強勁增長轉向低速增長，從中長期來看，將趨於穩定；全球鋼鐵業的重心轉移可能已經開始，預計未來全球鋼鐵業的增長區域主要在印度、巴西、獨立國協、東南亞、中東等新興國家和地區。前幾個月中國進口礦砂連續下降，中國鋼廠有補庫存的需求，去年 11 月礦砂進口量為 57.38 百萬噸，比上月增長 12%，創去年次高水準。印度礦砂主要出口至中國，11 月印度出口減少 31%，迫使中國轉向澳洲及巴西提貨，因而推升澳洲和巴西 10 月的礦砂出口量也比上月增長 10%，預期今年礦砂進口增長可能無法超過 10%，來到歷史高點。儘管中國未來有更多的貨幣緊縮動作及房市調控措施，但因大陸推動都市化而繼續大規模地基礎建設支出，可望使鋼產量在明年再創歷史新高。去年 11 個月累積礦砂進口量約 5.6 億噸，年減近 1%，若 12 月進口維持當前的步調，去年礦砂進口量約為 6.17 億噸，比前年約減少 1 千萬噸，若今年增長 10%，其進口量也將超過前年的紀錄。去年第四季國際礦砂現貨價最高超過每噸 170 美元，礦砂價格居高不下，庫存又居高位徘徊，鋼廠此時進口意願降低，外貿進口從最高 8 成，已降至 5~6 成，導致礦砂海運量萎縮。儘管三大礦商產能持續增加，預期供應將逐步緩解，但受到印度提高關稅限制礦砂出口巨幅下降，加深買方仰賴巴西及澳礦砂，然依三大礦商季度礦砂定價結構，可能本季再上調 8.8% 機會頗大，預估礦砂合約價來到每噸 150 美元價位，可能降低中國鋼廠進口意願。

#### (三) 中印需求煤炭呈跳躍式增加，北半球暴風雪煤炭需求旺盛

去年中印巨量增加煤炭進口，兩國預估增幅達 78%，達 3.37 億噸，進一步而推

升煤炭價格續攀高峰。中國去年 11 月進口煤炭 13.88 百萬噸，比上年同期增長 9.1%，出口煤炭 1.28 百萬噸，比上年同期下降 10.8%，前 11 月累計進口煤炭 1.48 億噸，比上年增長 34.95%，出口煤炭 17.58 百萬噸，比上年下降 13.54%。印度龐大的產業人口將成為印度國內消費和經濟發展的驅動力，此外城市基礎建設也將帶動能源需求的增長。前年印度煤炭進口量為 59 百萬噸，去年印度面臨國內供需短缺，進口 1.04 億噸彌補不足，預測未來 5 年內印度煤炭年進口量有望達到 1.5 億-2 億噸。煤炭成為中印兩國主要電力供應能源，亞洲煤炭消耗量前年增長 6.4%。前年第四季北半球極端酷寒，歐洲、北美與中國華中以北出現寒冰災害，不僅重創交通與農業巨額損失，為避免寒害而取暖，大舉進口煤炭，致煤炭海運需求也在增長。去年第四季北半球地區重演前年災難籠罩暴風雪，冰天雪地，重創交通與農業，寒冬對煤炭需求的增加，進而推升煤炭價格創新高。當前煤炭價格居高不下，削弱電廠提高庫存的積極性，電廠進口煤速度放緩趨勢。

#### (四)澳洲昆士蘭省世紀大洪水重挫煤炭出口

澳洲昆士蘭省去年底發生世紀大洪水，淹沒相當廣大地區，面積超過法國和德國兩國的總面積。昆士蘭省是全球最大的煉焦煤出口地，占澳洲年產量 1/4，連續暴雨，幾乎所有的煤礦場都被洪水侵襲而關閉，且礦區通往港口鐵路路基被嚴重摧毀，即使有煉焦煤儲存在港區，因含水份太高無法裝船。洪水使煤炭生產與出口停頓，供應商皆宣告不可抗力天災而停止出貨裝船，在無貨可運下，除引發船隻嚴重滯港外，並推升煤炭價格的進一步飆高，航市頓時失去此區域煤炭出口，現貨船噸累積眾多一時難覓貨載，續拖累航市，新年長假結束後，航市價格開低盤，接續維持下跌格局。

#### (五)亞洲鋼廠產量超越金融危機前水準，歐盟與北美尚未回復

全球粗鋼產量去年 11 月為 1.14 億噸，比前年同期增長 5.1%，比大前年大幅增長 31.9%，因大前年遭受全球金融危機的衝擊，粗鋼產量急遽萎縮，去年累積前 11 個月達 12.81 億噸，比前年同期增長 16.2%，比大前年同期增長 4.6%，惟歐盟及北美等地區前 11 個月累積粗鋼產量與大前年同期相比依然分別減少 15.3%與 14.1%，當時，亞洲已出現增長 16.4%。中國去年 11 月粗鋼產量 50.2 百萬噸，比前年同期增長 4.8%。亞洲其他國家，日本 9 百萬噸，比前年同期增長 1.4%，南韓 5.2 百萬噸，比前年同期增長 16.4%，印度 5.6 百萬噸，比前年同期增長 19.2%。歐盟的德國 3.8 百萬噸，比前年同期增長 8.0%，義大利 2.3 百萬噸，比前年同期增長 19.3%，西班牙 1.2 百萬噸，比前年同期減少 -19.8%，土耳其 2.5 百萬噸，比前年同期增長 15.7%。美國 11 月粗鋼產量 6.5 百萬噸，比前年同期增長 13.0%。巴西 11 月粗鋼產量 2.6 百萬噸，比前年同期減少 2.8%。

#### (六)礦煤出口港擁擠再起，惟供給暴增，致供給遠大於需求

由於前幾年市場旺盛時累積了大量的新造船訂單，雖然船公司通過撤單、推遲接船、拆解舊船等多種方式避免運力在短時間集中釋放，但預期未來相當長時間，航市運力供過於求的壓力仍將持續存在。全球散裝乾貨船隊運力今年將增長 11%，總載重噸位達 5.94 億 Dwt，需求將僅增加 8%。巴西供應商 Vale 今年將陸續接收 9 艘超大型礦砂船，將使全球散裝船隊運力急增，特別將排擠海岬型船在巴西至中國航線，轉向至其他航線，進而連鎖式壓制整體市場行情。市

場投資人擔憂 Vale 的新船將對未來幾年散裝乾貨船海運市場影響最深，該批船舶將使大型船舶供應大幅增加。據估計 Vale 船隊足以抵銷 168 艘海岬型船的需求，將迫使噸較小的船舶只能營運航程較短的船舶，同時，15~18 萬 Dwt 未交付海岬型船數量亦非常龐大，本批所謂「Chinamax」超大型礦砂船將拖垮海岬型船市場，往後幾年前景更不容樂觀。澳洲昆士蘭省去年底持續下大豪雨，淹沒礦區及摧毀鐵路運輸系統，致煤炭出口港供應中斷，累積不少船隻滯港，出現去年 7 月以來最嚴重塞港，逾 60 艘巴拿型船以上船噸凍彈不得，昆士蘭省的 Dalrymple Bay 平均滯留約 25~30 天，另外，南威爾斯 Newcastle 也依然塞港重現，近 50 艘巴拿型船以上船噸凍彈不得，平均滯留約 8~12 天。巴西礦砂出口旺盛，港口擁擠再現去年 5 月高峰，逾 50 艘巴拿型船以上船噸凍彈不得，平均滯留約 14 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。自去年 11 月以來利空因素接連而來地打擊航市表現，本來航市已飽新船交付營運噸位暴量巨增的衝擊而欲振乏力，接著南半球澳洲遭逢大豪雨肆虐，煤炭貨載停頓出貨，使航市陷入屋漏偏逢連夜雨的窘困。其實中國舉手投足皆對散裝船海運市場深夜深具影響力，從巴西、南非和阿根廷至中國進口礦砂和穀物，均屬於航程較長的航線，消化不少散裝船運力。西澳至中國航線仍是全球貨運量最多的散裝乾貨海運航線，本航線貨量較排名第二的巴西至中國航線多出一倍，後受者貨量料達 1.22 億噸，排名第三的則是東澳至中國航線。但以噸海運計算，巴西至中國航線則排名首位，今年運量可達 1.34 億噸海運，占總數的 17.7%。去年獲得最大貨量增幅航線則是阿根廷至中國的穀物出口航線，按年度大增 2.15 倍，至 11.8 百萬噸。煤炭有可能在短期內取代礦砂成為散裝乾貨海運市場的最主要動力，以印尼和澳洲為首的眾多國家，將於未來 5 年大幅增加煤炭出口量，而當中大部分是輸向中國和印度。不過，在去年澳幣超出預期的升幅後，澳洲向中國出口煤炭數量則跌 24%。去年年底以來南半球洪水頻頻，已造成澳洲煤炭、礦砂及其他大宗散裝貨出口停頓，印尼及哥倫比亞等出口煤炭受到影響，而北半球卻飽受暴風雪侵襲，鐵公路、海運及港口受阻，重創全球大宗散裝貨載運輸運作，海運貨載頓時銳減，船噸需求力道消失，導致航市船噸供給累積壓力加重，於是自去年 11 月以來，本應旺季卻不旺，受到颶風威脅，礦砂出口作業受阻，致運價指數持續下挫。若以現貨運價來看，包括海岬型、巴拿馬型等各種船租金目前遠較前年同期低很多。去年以來大量新船加入市場營運，使實際運價遭到壓抑之外，加上東澳大豪雨，使小麥作物受損及煤礦被淹沒，導致原物料進出口貿易活動減少，尤其目前主要受中國自巴西及澳洲進口礦砂速度減緩，成為近期壓抑運價走跌的主因。除東澳遭逢雨災外，西澳也飽受颶風威脅，隨著澳洲礦砂貿易活動減少，海岬型現貨船運價難有好的表現。整體來說，從去年 11 月運價指數就跌多漲少，至新年結束市場重新開張，航市依然持續開低盤，尤其大型船市場跌勢更兇，在中國農曆年前恐將持續維持低迷狀態、反轉困難。不過若從全球實際市場需求面來看，包括中國以及其他新興市場地區發展都仍相當暢旺，整體來說，對於礦砂及鋼鐵等原物料需求仍然相當健康，但受運力增長過快影響及缺乏後續貨量有效支撐，電廠儲煤量較充足，煤炭海運

量未能湧現及中國進口礦砂減弱等衝擊，致航市運費呈現下滑趨勢。本波航市全面不支倒地，也許透露航市將步入結構供過於求的時代來臨，重回 90 年代市場景氣，即價格收益僅提供微利，船公司生存競爭將仰賴低成本優勢。波羅的海綜合運費指數 (BDI) 12 月中旬終於跌破 2 千點關卡，其中，主要受到東澳煤炭裝貨港受暴風影響，拖垮巴拿馬型船市場，致巴拿馬型船運費指數 12 月下旬跌破 2 千點，為 2009 年 5 月以來最低點，而海岬型船市場則除受到中國進口礦砂減緩與新船噸供給加大的衝擊，致海岬型船運費指數跌跌不休，在今年 1 月上旬宣告 2 千點淪陷，跌回去年 8 月初前低位。小型船運費市場表現優於大船的趨勢，儘管去年 12 月中旬後輕便極限型船受到大型船市場的拖累而反轉下挫，惟跌勢相對和緩，在今年 1 月上旬巴拿馬型船和超輕便型船市場平均租金水準竟然遠超越海岬型船，海岬型船平均租金比輕便型船僅多出 1,500 美元。從另一個角度看，小型船平均船齡都在 18 年以上，小型船進行拆解的機率高，供需容易調節，但大型船船齡相對年輕，拆解速度較慢且在今年陸續有大量新船下水，導致大型船運費市場不易藉拆解來調節供給過剩，造成近期跌勢擴大。去年 12 月底上月受到大型船市場表現疲弱不振的拖累，運費綜合指數(BDI)從 2179 點持續拉回，至 12 月中旬跌破 2 千點，新年長假結束跌勢依舊且有擴大趨勢，1 月上旬再跌破 1500 點，尚未出現止跌回升訊號，迄 1 月上旬挫低至 1453 點，跌回前年 4 月中旬的低位。BCI 指數在去年 10 月底以來呈現一路下墜，整數關卡急速淪陷，今年 1 月上旬跌破 2 千點船東力量守重要心理關卡，船東信心崩塌，呈現多殺多，市場價格頻頻破底，已跌到低於成本以下，1 月上旬收在 1687 點。巴拿馬型船市場運費指數(BPI)在去年 12 月上旬以來連跌近一個月，12 月下旬跌破 2 千點，今年 1 月初來到前年 5 月初新低 1798 點，所幸煤炭及穀物貨載湧現的支撐，價格出現止跌強力反彈，可惜僅曇花一現，再告回跌，1 月上旬收在 1970 點。超輕便極限型船運費指數(BSI)與輕便型船運費指數(BHSI)在去年 11 月下旬觸底強力反彈，一路走高近 1 個月，至 12 月中旬抵高點後又告一路回跌，所幸跌勢相對和緩，今年 1 月上旬 BSI 有出現止跌回升，收在 1360 點，BHSI 持續緩跌，短期間有機會觸底反彈，1 月上旬回檔至 758 點。

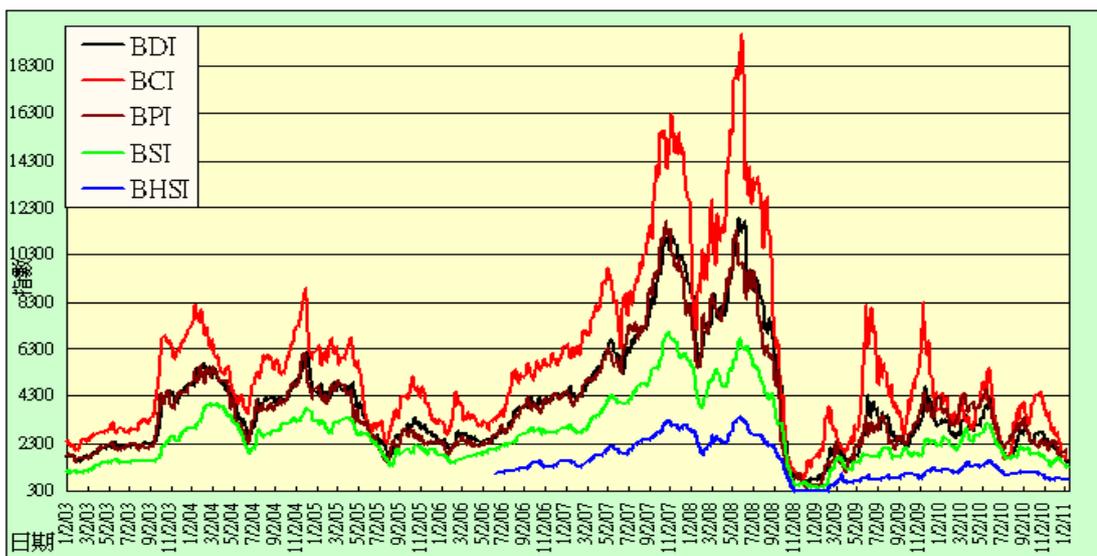


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。自去年 10 月底以來，海岬型船市場價格跌跌不休，連翻破底，至今年 1 月上旬已挫低至去年 7 月下旬水位，跌勢依舊，恐在中國舊曆年前難見容光煥發。去年海岬型船營運載重噸位逾 5.46 億噸，今年新船陸續加速交付營運，預估載重噸位將增加至 6.65 億噸，明年甚至增加至 7.54 億噸，但中國去年進口礦砂約 6 億餘噸，幾乎零成長，導致海岬型載呈現供過於求。當海岬型船市場正飽受新船交付暴增之際，又屋漏偏逢連夜雨，中國鋼廠進口礦砂速度減緩及幾乎礦煤生產出口地區遭逢豪雨淹沒肆虐，出口受影響或甚停頓，致航市礦煤海運貨載萎縮，使已虛弱無力的市場，再受到重擊，導致海岬型船市場連跌二個半月。儘管中國鋼廠未出現瘋狂搶礦戲碼，惟美元巨貶，助漲礦砂價格居高不下，且中國鋼廠庫存又居高位徘徊，致鋼廠此時進口意願降低且依季定價結構，礦商今年第一季將強勢漲價，使礦商出貨量大幅減少，供需雙方均處於觀望態度，導致航市需求船噸力道減弱。雖然北半球多數地區飽受暴風雪侵襲，刺激煤炭需求增加，但煤炭價格高漲，買方裹足不前，進口減速，運力需求無法升溫，再加上近期中國貨幣政策出現收緊，對大宗商品的需求放緩，加深航市更難脫離弱勢格局。4 條租金航線平均租金自去年 10 月底連翻急速下挫，整數關卡頻頻淪陷，今年開市正式跌破 2 萬美元，1 月上旬挫低至 10,285 美元，萬元即將失守，遠低於去年 7 月中旬所創新低。大西洋區租金航線 10 月底反轉一路下挫，整數關卡連續失守，今年元旦開市跌勢擴大且失守萬美元，1 月上旬收低 9,068 美元。大西洋返回遠東租金航線在 10 月底反轉連翻重挫，整數關卡連續淪陷，1 月上旬加速趕底 3 萬美元淪陷，收在 23,643 美元。太平洋租金航線 10 月底反轉下挫，呈溜滑梯一路走低，11 月底 2 萬美元淪陷，1 月上旬再跌破萬美元，創去年 7 月以來新低，跌落至 7,540 美元。遠東返回歐陸租金航線 10 月衝抵高檔後反轉一路下跌，去年 12 月上旬跌破萬美元，今年元旦開市失守 5,000 美元，甚至跌破千美元，下挫至 979 美元。

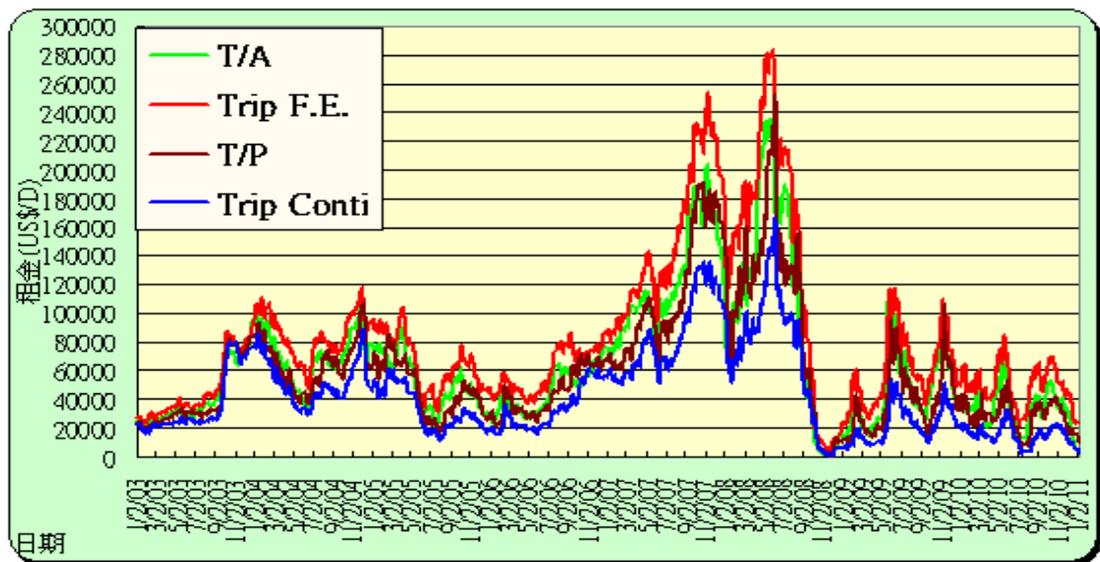


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。本來第四季為海運傳統旺季，可惜在諸多利空因素交織衝擊下，卻旺季不旺，航市表現萎靡不振，令投資人大感失望。巴拿馬型船市場自去年9月中旬後幾乎呈現一路震盪走低格局，儘管海岬型船市場曾在9月下旬歷經約一個月連翻上漲，惟巴拿馬型船市場與其分道揚鑣，依然持續來回震盪走跌，走一步退三步，至11月以後，反而海岬型船市場一路連翻重挫，而巴拿馬型船市場卻呈現來回震盪，緩步下跌，下跌幅度不若海岬型船兇猛，至今年元旦開市率先觸底反彈，惟其他船型市場依然疲弱態勢，抑制了巴拿馬型船反彈力道，是否可維持上漲格局，端視其他船型市場是否能否極泰來，否則有可能再度反轉下探危機。去年新船噸交付營運暴量湧現，扭轉過去船噸供給頻頻出限緊張氣氛，是否進入關鍵時刻，從此以後，航市總是處於船噸供給過剩將成常態，船公司競爭與否看比較成本，航市價格將長期處於低檔盤旋。去年第四季受到中國加重金融緊縮力道與持續落實節能減碳政策，加上美元巨貶，大宗原物料價格飆漲，價格居高不下，影響買方進口意願，致中國進口礦砂及煤炭持續減緩。儘管歐陸、美國及中國持續遭遇暴風雪，理應刺激需求大量煤炭及穀物，但遲未見到煤炭及穀物大量湧現，無助於支撐航市價格上漲。去年12月下旬新年假期來臨，歐、美、日等市場人士離開市場，交易異常冷清，使航市表現益加疲軟乏力，航市偏遇屋漏偏逢連夜雨，南半球持續下豪雨，東澳煤炭出口停頓及印尼煤炭出口受阻減慢，且煤炭價格在強勁需求的推動下上漲接近每噸130美元，高漲煤炭價格影響購買意願，中國則增加國內供應，致煤炭運輸需求明顯無法升溫。在去年11月下旬大西洋區受歐陸煤炭需求的拉動，船噸供應趨於緊張，航市價格表現突出，幾乎呈現上漲格局，而太平洋區市場則陷入貨少船多困境，行情疲弱不振。過完新年長假巴拿馬型船市場頓時熱絡，行情觸底反彈，惟海岬型船市場依然疲弱不振，其他小型船市場跌勢縮小，超輕便型船似乎出現止跌持穩訊號，後續巴拿馬型船市場是否持續上漲，有待觀察。4條航線平均租金去年11月下旬曾出現短暫反彈，尤其大西洋區反彈力道與持續上漲時間皆比太平洋區強且長，可惜12月中旬再告走跌，12月底大西洋區有穀物及煤炭貨載湧現的加持止跌回升，隨後太平洋區也由黑翻紅，隨後大西洋區突然中止上漲而拉回，1月上旬平均租金收在15,709美元。大西洋區租金航線去年11月下旬受到穀物貨載湧現，行情觸底強力反彈，歷經兩星期持續上揚，至12月中旬長假來臨，交易顯現清淡，行情再度下挫，12月下旬止跌反彈，迄1月上旬反轉拉回，收在20,642美元。大西洋回遠東航線11月中下旬在煤炭和穀物貨載湧現的加持，強力反彈，惟僅曇花一現，再陷入下跌命運，12月下旬重拾上漲力道，迄今年1月上旬再度拉回，收在27,212美元。太平洋區航線10月底拉回下挫，歷經一個多月震盪下跌，儘管大西洋區已出現強力反彈，但太平洋區仍飽受船噸供給過剩之苦與煤炭停頓出口的影響，行情依舊表現疲弱無力，在12月下旬跌破萬美元，至今年元旦開始則止跌回升，1月上旬收在9,924美元。遠東回歐陸航線去年10月底反轉振盪下跌，歷經一個多月下跌，12月初跌破1萬美元，12月下旬5,000美元失守，今年元旦開市才觸底反彈，1月上旬收在5,058美元。

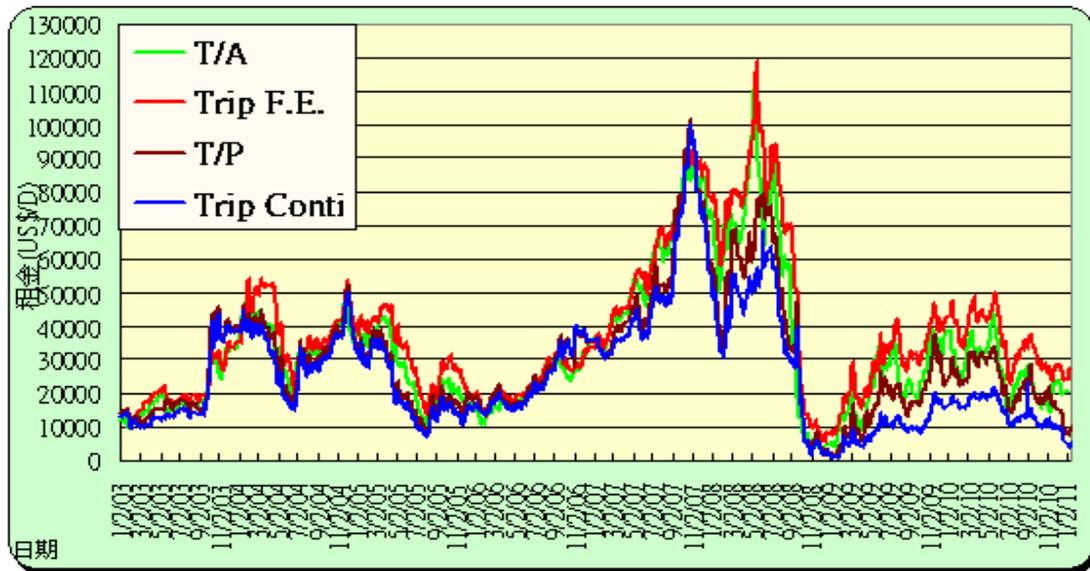


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。儘管超輕便型船與輕便型船等市場在去年11月下旬以前曾經歷近三個月連翻下跌，所幸11月下旬後苦盡甘來，行情止跌回升，反彈兩個星期，12月中旬後聖誕新年長假來臨，市場交易清陷入冷清，行情再度拉回，至新年元旦開市行情依舊混沌未明，似乎跌幅縮小而欲出現止跌回升的契機。自去年11月下旬以來超輕便型船與輕便型船等市場表現遠優於海岬型船市場，行情與巴拿馬型船市場可分庭抗禮，在大型船市場哀鴻遍野之際，小型船投資人尚能聊以安慰。12月歐陸遭受嚴寒大風雪的親襲，推動北半球煤炭需求持續轉強，在印尼煤炭及印度輸往中國礦砂支撐下，超輕便型船市場需求穩定轉強。在美國海灣穀物出口轉趨旺盛和煤炭貨載湧現等利多的鼓舞，11月下旬航市需求船噸回復，行情觸底反彈，惟12月中旬聖誕節長假期間，市場交易會陷入冷清，航市需求減弱，行情再告走跌。4條平均租金航線在去年11月下旬抵波段新低後，行情展開強勁持續反彈，12月中旬長假來臨，交易冷清，行情失去支撐動能而拉回，至新年開市出現止跌回升，平均租金回漲至14,308美元。大西洋區航線在11月下旬隨後貨源湧現終止下跌格局，展開強力反彈，惟12月中旬歐美投資人渡新年長假，行情再告回軟，今年1月上旬止跌回升，租金收在19,627美元。大西洋區回遠東租金航線1月下旬抵波段新低後，隨即強力反彈，12月中旬再度回跌，今年元旦開市依舊呈現下跌走勢，1月上旬本航線租金收低在21,880美元。太平洋區往返航線租金去年11月下旬挫低後強力反彈上揚，12月中旬市場進入休假狀態，行情再度回軟，今年元旦開市依舊呈現下跌走勢，1月上旬收低在8,688美元。遠東回歐陸租金航線11月下旬抵波段低檔後獲得利多激勵而觸底反彈，12月中旬上漲動力熄火而拉回，迄新年過後尚未出現轉機，還是續探新低，所幸跌勢欲止，靜候佳音，1月上旬收在7,035美元。

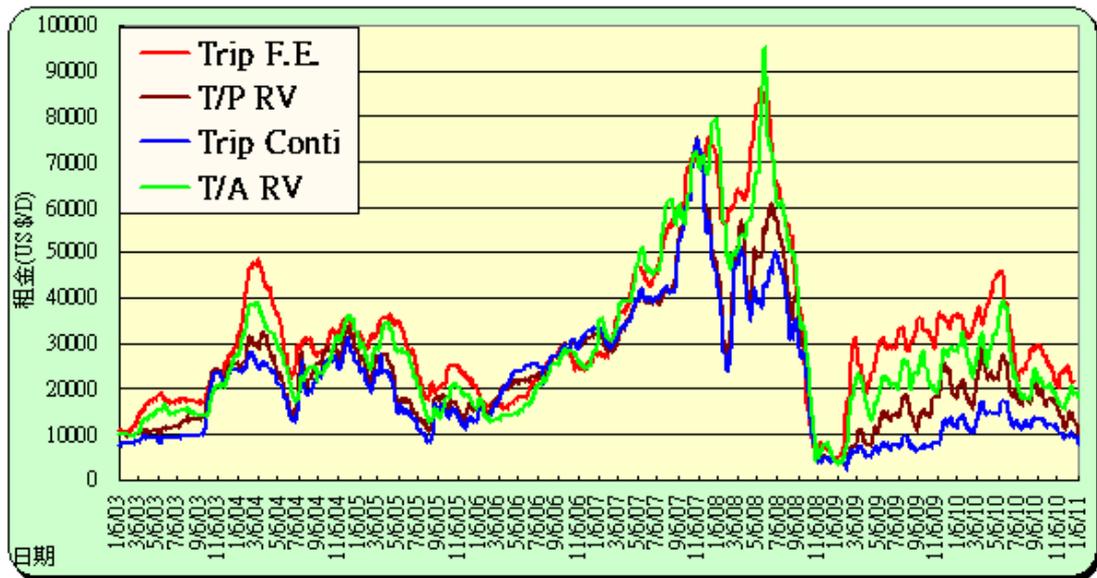


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場自去年11月下旬前曾歷經近三個月連翻下跌的鬱悶期，其後大西洋區受到歐陸市場廢鋼、水泥、鋼材貨載湧現，船噸供求才出現健康平衡。巴西至南美的貨載，以及南美回地中海的糖等貨載利多，支撐了輕便型船市場。太平洋與印度洋區也同步交投熱絡，市場行情表現強勁，西印度至中國航線的日租金表現亮麗，北太平洋區受到北美穀物與鋼材貨載湧現的激勵，市場表現穩定，惟在12月中旬後長假來臨，行情上漲動力受阻而轉弱，大西洋區依然能維持紅盤，可惜至1月上中旬上漲動能不繼而拉回。2條航線的平均租金在去年11月下旬小批量貨源湧現，行情抵波段低檔後展開觸底反彈，至12月下旬後交易清淡，行情拉回修正，迄今年元旦開市，太平洋區依舊無明顯改善，行情持續下跌，1月上旬平均租金收低來到11,0950美元。大西洋區往返租金航線去年11月下旬抵波段低檔後出現止跌一路反彈上揚，絲毫未受新年長假影響，漲勢依舊，至1月上中旬終止上揚而回檔，迄1月上中旬收在13,802美元。太平洋區租金航線11月下旬挫低至低檔後觸底反彈，12月中旬漲勢歇止拉回，迄今年元旦開市還是維持下跌態勢，並萬美元失守，所幸跌勢縮小，1月上中旬收在8,388美元。

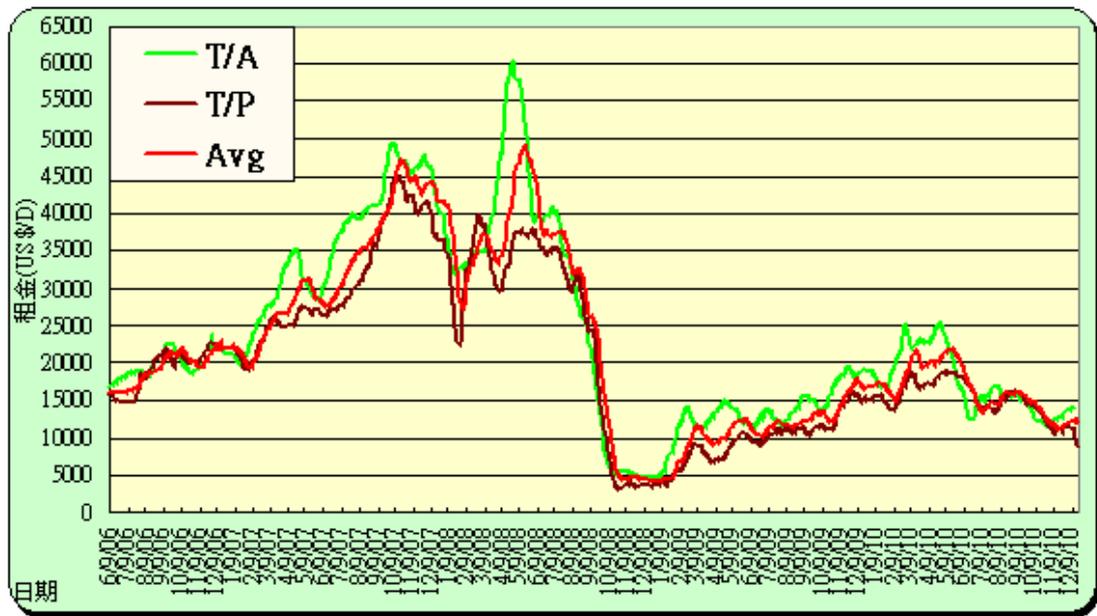


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 七、市場展望

### (一)船噸需求面

1. 全球經濟雖已走出谷底，但歐美就業情況仍然持續低迷，美國財政與貿易雙赤字持續惡化、美元匯率走勢疲軟及通膨壓力、近期又有歐洲國家債信危機、中國成長力道恐將出現成長趨緩等不確定因素，造成近來金融市場變動劇烈，衝擊未來景氣；中國經濟降溫、歐美復甦動能減緩，恐將影響全球經濟復甦，加上歐、美各國積極改善財政，將限縮經濟成長動能，為今年景氣添加不確定因素。展望今年全球經濟面臨比去年更困難環境，對明年全球海運經營風險可能更加險惡。
2. 儘管未來全球主要消費動力來源需仰賴新興經濟體國家，尤其亞洲區域新興發展國家為最，可是中國與其他主要鋼鐵生產國家鋼鐵產能拉高，預期將造成供過於求，致全球鋼鐵產能面臨嚴重過剩，十二五計劃，力行產業發展政策將由黑轉綠，中國當局勢必祭出抑制高耗能及高污染產業，鋼鐵產業首當其衝，必加重調控鋼鐵產業力道，預期今年中國在礦砂和煤炭的進口量都會比去年有所下降，中國動輒得咎，海運貨載消長必出現明顯震盪，預計今年全球大宗散裝貨海運量增加 4.1% 左右，而船噸增長將超過 11% 以上，因此，供過於求態勢已無法避免，故今年散裝航運業景氣將瀰漫低氣壓。
3. 美元持續走貶，帶動近期大宗原物料價格飆漲，推升製造業生產成本增加，導致買方裹足不前，減少原料耗用及尋求替代來源，因而影響全球大宗原料海運量增長，以致於衝擊航市船噸需求力道強度。倘若美國續採寬鬆貨幣政策，使美元持續偏弱，恐國際原料價格將維持或攀登高點，則恐繼續阻礙國際原料正常交易進行，進而將波及國際散裝海運貨載增長，致無法激勵航市船噸需求動能。

## (二)船噸供給面

1.全球散裝乾貨船隊運力今年將增長11%，總載重噸位達5.94億Dwt，需求將僅增加8%。同時，巴西供應商Vale今年將陸續接收9艘超大型礦砂船，將使全球散裝船隊運力急增，特別將排擠海岬型船在巴西至中國航線，轉向至其他航線，進而連鎖式壓制整體市場行情。市場投資人擔憂Vale的新船將對未來幾年散裝乾貨船海運市場影響最深，該批船舶將使大型船舶供應大幅增加。

2.今年航市潛在最大風險應為新船交付暴量增加，倘今年航市表現長期處於低檔盤旋，讓經營逾齡船東趁解體船價在高檔時加速逾齡船解體，掃除不經濟船噸，則有助於紓解船噸供給過剩壓力，此可能對愈小型船市場效果較顯著，對愈大型船效果有限。現有礦砂及煤炭出口港口作業能量無法負荷出口量裝船需求，導致港口擁擠問題長期存在，隨時凍結不少船隻，也可以紓緩航市供給過剩壓力。印度鋼鐵產業崛起，暴增礦砂需求，將壓縮其國內礦砂出口，若中國鋼廠欲增加國外礦砂使用，必轉往澳洲與巴西進口，而拉長運輸距離，噸-海涅增加，將增加船噸使用量，也有助於減輕供給壓力。

## 2010 年 12 月份國際油輪市場動態

唐邦正

### 1. 每月市場短評

波灣油輪運費在一月需求增加下運費略有起色。隨著 2011 年世界油輪基本運費 (Worldscale) 開始生效，成交運費將隨之向下調整。但在基本運費調漲同時，以同樣成交運費估算船東收入將不會有太大的變化。

回顧 2010 年，超大型油輪(VLCC)運費在年末受新船加入營運影響，運費無法向上突破。各型成品油油輪在各航線的經營上也有相當的難度。在十二月底，原油運價指數走高，成品油運價指數持平。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底突破一千點，指數報 1043 點，上漲 147 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 759 點，上漲 3 點。

2010 年底全球拆船市場交易火熱，促使船東淘汰老舊船舶，印度拆船行情已逼近每輕載噸五百美元。以油輪船隊為例，2010 年約有 14 條超大型油輪(VLCC)、10 條蘇伊士運極限型油輪(Suezmax)、以及 14 條阿芙拉極限型油輪(Aframax)拆解。

### 2. 原油/精煉原油產品價格

受各國景氣回溫、製造業數據亮眼影響，原油價格在十二月走高。依國際能源署估算，國際 2010 年全球石油需求估計為每日 8,730 萬桶，國際能源署對 2011 年全球石油需求的預測仍維持每日增加約 120 萬桶。但原油供給量在未來 3-5 年恐有下滑趨勢，因此部分投資機構預期今年油價再再突破 100 美元/桶。回顧十二月原油價格，西德州中級原油從月初每桶 86.75 美元，上漲至 89.84 美元。倫敦布蘭特原油月初每桶 88.87 美元，月底以每桶 94.75 美元作收。紐約杜拜原油從月初每桶 86.23 美元，上漲至 91.33 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.387 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.482 美元/加侖作收。

### 3. 油輪買賣交易行情\*

超大型油輪- “Ascona” (1999 年造，二十九萬九千噸)雙殼油輪以約美金五千五百萬元售出。

蘇伊士運極限型油輪- “Juanita” (1988 年造，十二萬六千噸)雙殼油輪以約美金一千二百萬元售出。

阿芙拉極限型油輪- “Domus Aurea” (2003 年造，十萬七千噸)雙殼油輪以約美金三千二百五十萬元售出。

### 4. 拆船市場交易行情\*

“Caribbean Pearl” (1983 年造，九千三百噸)化學品油輪以美金 300.0 元/輕載噸售出(土耳其)

## 5. 原油油輪運費行情

在對船東而言，傳統第四季的漲幅不如以往。這對 2011 年市場帶來更多的問號，但波灣-遠東路線在十二月中旬回測 WS55.0 點後反彈近 WS70.0 點。主要是中國大陸對原油需求持續增加，但中俄原油管道開通長遠來看對海運仍有一定的影響。波灣至日本航線 (TD3)，十二月底雙殼船運費以 WS67.5 點成交，換算每日租金超過美金 30,000 元。波灣至美灣運費市場在十二月仍然處於低點，月底運費以 WS40.0 點成交，換算每日租金約美金 6,400 元。西非至美灣路線在供需平衡下，一月中旬裝期貨載以 WS75.0 點成交，日租金仍接近美金 40,000 元。

大西洋區 Suezmax 船型在十二月運力不足，船東得以提高運費；惟地中海區需求趨緩，運費下跌 WS20 點。西非至美東航線運費以 WS120.0 成交，較月初相比上漲 WS7.5 點，船東每日收入略增約三千美元。

## 6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，十二月遠東地區同樣無太大變化，但船東每日營收受油價上漲而減少。十二月 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費仍為 WS135.0 點，LR2 船型運費小跌 WS 5.0 點。

地中海地區 MR 級油輪運費在十二月回檔，地中海-美東路線 MR 船型運費自月初 WS250.0 點回落至 WS230.0 點；加勒比海-美東航線重現生機，月底以 WS 170.0 點成交，日租金仍超過九千美元。新加坡-日本路線運費在十二月小幅下跌，航次收入只得四千美元/日。

\*油輪買賣、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

## 2010 年 12 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	22-DEC(WS)	TCE (US\$/day)	3-DEC(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	40.0	6,400	40.0	7,115
AG / JAPAN	VLCC	67.5	30,280	57.5	20,222
WAF / EAST	VLCC	65.0	27,648	65.0	28,407
WAF / USG	VLCC	75.0	37,974	75.0	38,763
WAF / USAC	SUEZMAX	120.0	31,546	112.5	28,516
MED / MED	SUEZMAX	115.0	38,395	135.0	48,581
UKC / USAC	AFRAMAX	155.0	25,520	130.0	17,492

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	22-DEC(WS)	TCE (US\$/day)	3-DEC(WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	120.0	10,698	125.0	12,397
AG / JAPAN	55,000	135.0	7,372	135.0	8,690
CARIBS / USAC	38,000	170.0	9,178	145.0	6,247
SINGAPORE / JAPAN	30,000	167.5	4,250	180.0	5,839
MED / USAC	30,000	230.0	14,027	250.0	16,046

## 油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	31,000	36,500
SUEZMAX	150-160k	26,000	27,000
AFRAMAX	95-105k	18,500	20,000
LR1	65-73k	16,000	17,750
MR	47-51k	13,000	14,750

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$108.0	\$85.0
SUEZMAX	150-160k	\$69.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$53.0	\$40.0
LR1	65-73k	\$48.0	\$38.0
MR	47-51k	\$36.0	\$26.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2010 年 12 月	2009 年	2008 年
VLCC	320k	\$105.0	\$101.0	\$150.0
SUEZMAX	157k	\$67.0	\$62.5	\$91.0
AFRAMAX	115k	\$57.0	\$49.0	\$75.0
MR	51k	\$36.5	\$35.0	\$47.5

參考資料：鉅亨網,, 克拉克森市場報告



船舶與海運 通訊 編輯部全體工作人員

敬祝各位會員新的一年 新春如意、心想事成、宏"兔"大展、兔年行大運