



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第七十七期

ISSUE 77 2010年5月14日

理事長：呂錦山
總編輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
執行編輯：劉青青
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

| | |
|--------------------------------------|----|
| 海運專論 | 1 |
| 聯合國 2009 年海上運送報告--全球船隊的效能與市場供需 | 1 |
| 海運市場動態 | 8 |
| 國際運輸動態報導 | 8 |
| 國際散裝乾貨船市場行情分析 | 13 |
| 國際油輪市場動態 | 25 |

海運專論

聯合國 2009 年海上運送報告—全球船隊的效能與市場供需

劉青青 摘要

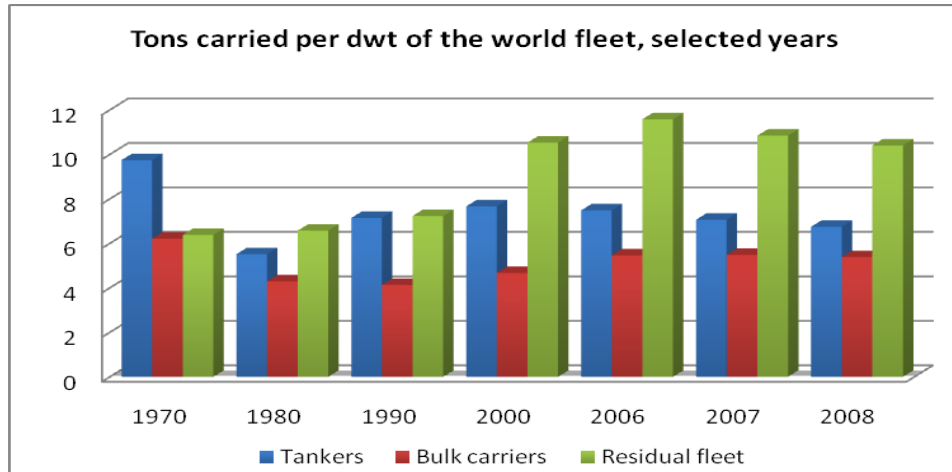
一、服務效能

前期已提及全球船隊與船型的成長已達到高峰，本文將再進一步報告船隊配置與貨櫃承載率。以船舶供給面分析，在 2008 年較 2007 成長 7.3%，然而此成長率卻是裝貨率的二倍(2008 年估計貨量僅成長 3.6%)。根據統計，2008 年船舶承載貨物，平均滿載率為 7.3 倍(2007 年為 7.6 倍)；細分每一種類型船舶的承載率—油輪負成長 4.7%，由 2007 年 7.06/per ton per dwt 跌落至 6.74/per ton per dwt；散裝貨輪下滑 1.8%，由 5.48/per ton per dwt 降至 5.38/per ton per dwt；其他類型船舶，如貨櫃輪、雜貨輪等也萎縮 4.2%，由 10.84/per ton per dwt 降至 10.40/per ton per dwt。船舶承載量如下表。

Estimated productivity of tankers, bulk carriers and the residual fleet,* selected years
(tons carried per dwt)

| Year | Oil cargo (millions of tons) | Tanker fleet (millions of dwt, beginning of year) | Tons carried per dwt of tankers | Main dry bulks (millions of tons) | Dry bulk fleet (millions of dwt, beginning of year) | Tons carried per dwt of bulk carriers | All other dry cargoes (millions of tons) | Residual fleet* (millions of dwt, beginning of year) | Tons carried per dwt of the residual fleet* |
|------|------------------------------------|--|---|--|--|---|--|---|---|
| 1970 | 1 442 | 148 | 9.74 | 448 | 72 | 6.21 | 676 | 106 | 6.38 |
| 1980 | 1 871 | 339 | 5.51 | 796 | 186 | 4.29 | 1 037 | 158 | 6.57 |
| 1990 | 1 755 | 246 | 7.14 | 968 | 235 | 4.13 | 1 285 | 178 | 7.23 |
| 2000 | 2 163 | 282 | 7.66 | 1 288 | 276 | 4.67 | 2 532 | 240 | 10.53 |
| 2006 | 2 648 | 354 | 7.48 | 1 888 | 346 | 5.46 | 3 009 | 260 | 11.58 |
| 2007 | 2 705 | 383 | 7.06 | 2 013 | 368 | 5.48 | 3 164 | 292 | 10.84 |
| 2008 | 2 749 | 408 | 6.74 | 2 104 | 391 | 5.38 | 3 315 | 319 | 10.40 |

Source: Calculated by the UNCTAD secretariat, based on UNCTAD data on seaborne trade (tons), and Lloyd's Register – Fairplay (world fleet).



從 2007 年開始，船舶經營人即採取減速航行以減少燃油成本，即使是在 2009 年年初油價走低的狀況，船東利用多餘的運力延長航行路線，如：行經好望角取代通過蘇伊士運河，除了可以減少運河通過費也可以避免亞丁港海盜襲擊。

二、市場供需

根據聯合國秘書處統計 1990-2009 第一季的船舶使用率，從以下二張表的資料可以發現，不論第一張表(包含散裝船、油輪與雜貨輪)或是第二張表(貨櫃輪)，近幾年來船噸數不斷的在擴充，反觀需求面，雖然也有同向的成長，但是成長速度卻不及船舶擴充率，也因而造就船舶閒置與使用率相距越來越大。



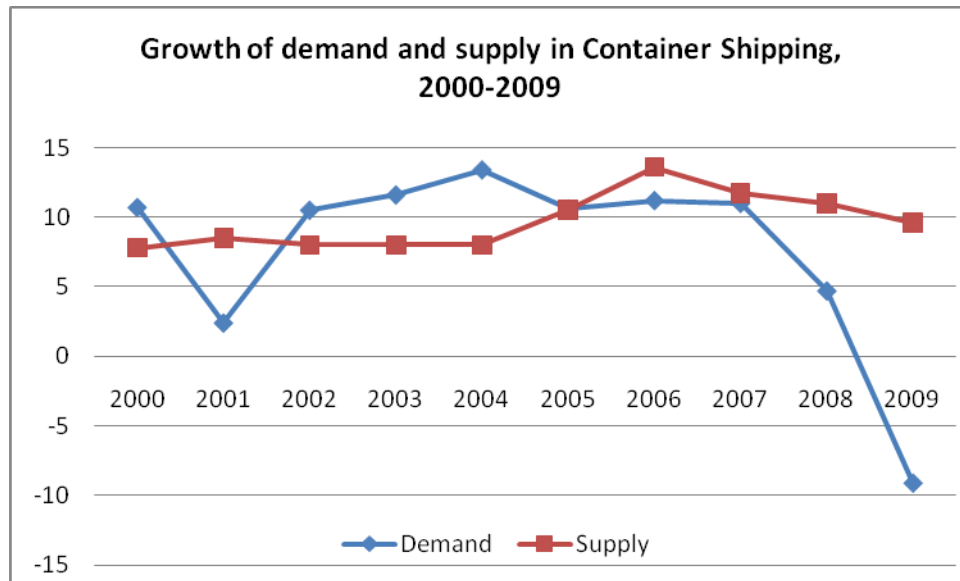
Tonnage oversupply in the world merchant fleet, selected years
(end-of-year figures)

| | 1990 | 2000 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 1 Apr. 09 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Million dwt | | | | | | | | |
| Merchant fleet, three main vessel types ^a | 558.5 | 586.4 | 667.0 | 697.9 | 773.9 | 830.7 | 876.2 | 896.2 |
| Surplus tonnage ^b | 62.4 | 18.4 | 6.2 | 7.2 | 10.1 | 12.1 | 19.0 | 25.9 |
| Active fleet | 496.1 | 568.0 | 660.8 | 690.7 | 763.7 | 818.6 | 857.2 | 870.4 |
| Percentages | | | | | | | | |
| Surplus tonnage as percentage of merchant fleet | 11.2 | 3.1 | 0.9 | 1.0 | 1.3 | 1.5 | 2.2 | 2.9 |

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by *Lloyd's Shipping Economist*, various issues.

^a Tankers and dry bulk carriers of 10,000 dwt and above, and conventional general cargo vessels of 5,000 dwt and above.

^b Surplus tonnage is defined as tonnage that is not fully utilized because of slow steaming or lay-up status, or because it is lying idle for other reasons.



註：2009 年為預測值

三、貨量與船隊數

在 2008 年全球貨量分佈，美國、德國、中國與日本為全球進出口貿易最高的前四名，美國進出口貨量為 10.68%，美籍船東約占 3.62%；同時，承載貨物的美籍船舶僅占全球船隊 1%。德國進出口貿易為 8.22%、中國 7.91%與日本 4.78%，雖然

承載貨物的船舶登記在這三個國家的比率與美國相差不遠(僅 1.51%、3.35% 與 1.29%)，但是全球最大的三大船東的國籍卻是來自這三個國家，分別為 9.5%、8.4% 與 15.68%【註:第 4 名為韓國僅占 4.22%】。

歐洲的另外四個進出口貿易大國，為法國、荷蘭、義大利與英國，其貨量分別為 4.04%、3.72%、3.37% 與 3.36%；這四個國家不論是擔任船籍國(0.66%-1.52%)或是船東登記(0.59%-2.80%)集中度都不高。

至於亞洲國家，如：韓國、香港與新加坡，進出口貿易雖然不及歐美等先進國家，但是船舶與船東登記的比例卻是相當的突出。其船舶與船東登記比例—韓國(1.9%、4.22%)、香港(5.38%、3.05%)與新加坡(5.10%、2.55%)。

拉丁美洲地區只有墨西哥與巴西表現較為亮麗，進出口貿易量為 1.85% 與 1.14%；船舶登記比例—墨西哥(0.14%)、巴西(0.29%)，船東登記在巴西為 0.43%。

儘管台灣也受到金融風暴侵襲，與其他主要海運進出國相比，台灣仍然排名第 17 名，進出口貨量為 1.53%、船舶登記量占全球 0.36% 與船東比 2.70%。

四、海運市場的用油

石油與原油運輸在所有運送物資中，即占了 1/3 的貨量。原油不僅是提供運輸所需要燃用油的主要來源，在物資運送上，也是最具經濟效益。在 2008 年共有 903 艘油輪新造船交船，共計 43.5M dwt；同時，有 202 艘(5.5M dwt)油輪進行解體，以及，907 艘新造船下單，因此，在 2008 年年底共計有 2,812 艘船訂造中，總計 190M dwt。

(一) 油輪運價

2009 年第一季燃油價格雖然比不上 2008 年同期的價格，但是運價卻沒有比 2009 年高，主要是因為 2008 年整年的價格呈現起伏擺動，尤以 2008 年中期為燃油價格的高峰。聯合國分析 2008 年油輪運價的走勢，海岬型船舶(Capesize vessel)在 2008 年 8 月出現暴跌的現象，由 196 點下降到 88 點；巴拿馬型船舶(Panamax vessel)則前三季皆維持在 25,000-75,000 dwt，運費也從 263 點滑落到 175 點，之後第四季到 2009 年第一季則維持在 120 點左右。經濟蕭條、高庫存量以及 OPEC 油量減產都是造成運價下跌的原因。The Baltic Exchange Dirty Tanker Index 在 2008 年的油價就像雲霄飛車般的起伏，2008 年 1 月處於相對高點 1914 點，隨後 2 個月則落至 1,200 點，到了 6 月又回升到 1,921 點，隨後就直直滑落，到 2009 年 5 月僅剩 476 點；而 The Baltic Exchange Clean Tanker Index 也是從 2008 年 9 月 1,476 點降到 2009 年 4 月 371 點。

根據Worldscale¹(簡稱WS)對裝載港Persian Gulf、西非、地中海與加勒比海與新加坡等地區運送至東亞、南非、歐洲西北部、地中海、加勒比海、北美東岸的運量調查，其運價如下：

- VLCC 與 ULCC

整體而言，除了 2008 年 5 月卻是創下歷史上的新高，Persian Gulf 到歐洲的航線上漲 132%，從 WS69 上升到 WS160 之外，2008 年與 2009 年的運價波動可說是對船東相當不利，VLCC 所有航線跟 2007 年相比，平均都下跌 60%-70%。由於油價上漲，以致於船東採取減速航行、碼頭工人罷工、增加燃油庫存等因素，致使 2008 年最佳與最差的運價相距一半，以 Persian Gulf 到歐洲的航線為例，從 WS141 下降到 WS70；再者，運價指數下跌也相對影響船舶價格，五年的 VLCC 二手船，2009 年 4 月有只 US\$87M，比起 2008 年 US\$144.7 與 2007 年 US\$123.8M，解體船的價格也是像溜滑梯般的下滑。鋼價在 2008 年仍有每噸 US\$700，但是到了 2009 年僅剩下每噸 US\$200。

- Suezmax Tanker tonnage

Suezmax Tanker 為可以通過蘇伊士運河的最大型船隻，該型船隻多用來經營西非到歐洲西北部、加勒比海、北美東岸甚至於橫跨地中海。從 2008 年 3 月以來，受到經濟不景氣，行經西非航線的運價也是創下 10 年來的新低，2009 年 4 月僅有 WS53，比起 2008 年年中的運費，大約下跌了 80% 左右。ConocoPhillips 將 2000 年建造 149,999 dwt Suezmax 油輪安排到西非到 US Gulf，2009 年的運價僅有 WS62.5，為 2008 年 5 月的二成五而已(2008 年 5 月為 WS249)，相對地，運費收入在 2009 年 2 月還有 US\$49,000(指數在 WS95)，但是下一個月僅剩下 US\$24,350(指數為 WS60)。另外，五年的 Suezmax Tanker 二手船，2009 年 4 月有只 US\$61.5M，為 2008 年與 2009 年的六、七成(2008 年 US\$95.3 與 2007 年 US\$86.6M)。

- Aframax Tanker tonnage (運載量為 80,000-125,000 dwt)

Aframax Tanker 的運價跟其他型式的油輪呈現相同的下跌曲線，除了 Aframax Mediterranean - Mediterranean 有正向的成長(3.4%)之外，其他航線下滑約 10%-35%。在 2008 年 6 月運價處於最高點，加勒比海—加勒比海/北美東岸的航線 time charter 每日租金為 US\$54,600(WS309)，地中海—歐洲西北部—地中海航線為 W268，地中海—地中海為 WS272 與印尼—遠東為 W283。在 2008 年之後的幾個月內，狀況則急轉直下，

¹ Worldscale 主要是在評估燃油市場的即期價格，針對各種船舶大小在特定的航線上的表現所做的調查。

在 2008 年 11 月加勒比海—加勒比海/北美東岸的航線 time charter 每日租金已下降到 US\$19,300，到了 2009 年 4 月，每日租金已跌到谷底，剩下 US\$5,000。五年的 Aframax Tanker 二手船，2009 年 4 月為 US\$43M，為 2008 年平均價格為 US\$71.4M 與 2009 年 US\$66.4M)。

- Handysize Tanker tonnage(運載量小於 50,000 dwt)

Handysize Tanker 適用於多種用途，Handysize Tanker 可以解決一些目的港口吃水、泊位長度或航道寬度不足的問題，做為大型船的接駁。儘管此類型船舶較為小型，其運價仍然出現 23%-33% 的降幅。2009 年前半年平均運價(WS112)僅為 2008 年平均運價的一半(WS244)。

- All Clean Tankers

成品油油輪經營的四條航線中，平均在 2008-2009 年間跌幅 25%-33%，其中以 Persian Gulf - Japan 為跌幅最鉅，到了 2009 年上半年這條航線運價仍持續下滑，運價已到了 2008 年平均運價的 2/3，主要還是供過於求的問題。

化學船在市場共有 2,500 艘，運載力為 39.3M dwt，其中，2/3 的船舶具備 IMO 2 的規格可從事純化學品貨物的運送，分別約 400 艘船從事遠洋貿易、560 艘船主要從事歐洲地區運送、540 艘配置在太平洋航線。另外的 1/3 則具備 IMO 3 的規格，雙層船殼，僅提供化學品與蔬菜油的運送。再者，少於 3% 的化學船具備 IMO 1 規格，是用來承載較劇毒的危險貨物，如：chlorosulphonic acid 與 trichlorobenzene。

不過，化學船的 time charter 租金跟油輪一樣呈現走低曲線，以加勒比海—北美東岸/墨西哥灣在 2008 年年平均每日租金行情為 US\$17,567 為例；2007 年為 US\$18,575；2006 年為 US\$20,425，但是在 2008 年 4 月跌到 US\$15,200，到了 2009 年同期，此航線每日租金卻只剩下 US\$6,600。

- 油輪租船市場

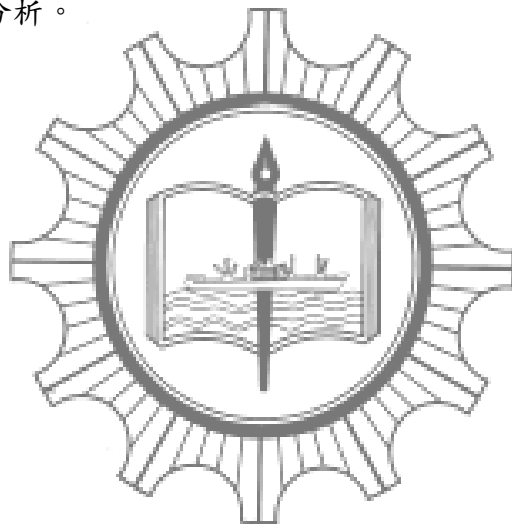
在 2008 年租船市場，較前一年度萎縮約 1M dwt，市場上仍以二年以上長期租約的油輪排行最高，約占 36%，2007 年為 46%，2006 年為 58%；下一個順位，為租期少於 6 個月短租的油輪 27%，再來為 1-2 年定期租約 26%。

2008 年租船種類—26% 來自 ULCC & VLCC，相較於 2006 年租船市場，此類型船舶占了 54%；10,000-50,000dwt 的船型在租船市場上占 12%。

(三) 液化天然氣 (LNG)

2009 年第一季燃油價格雖然比不上 2008 年同期的價格，但是運價卻沒有比 2009 年高，主要是因為 2008 年整年的價格呈現起伏擺動，尤以 2008 年中期為燃油價格的高峰。聯合國分析 2008 年油輪運價的走勢，海岬型船舶 (Capesize vessel) 在 2008 年 8 月出現暴跌的現象，由 196 點下降到 88 點；巴拿馬型船舶 (Panamax vessel) 則前三季皆維持在 25,000-75,000 dwt，運費也從 263 點滑落到 175 點，之後第四季到 2009 年第一季則維持在 120 點左右。經濟蕭條、股市高漲以及 OPEC 油量減產都是造成運價下跌的原因。The Baltic Exchange Dirty Tanker Index 在 2008 年的油價就像雲霄飛車般的起伏，2008 年 1 月處於相對高點 1914，隨後 2 個月則落至 1,200，到了 6 月又回升到 1,921，隨後就直直滑落，到 2009 年 5 月僅剩 476 點；而 The Baltic Exchange Clean Tanker Index 也是從 2008 年 9 月 1,476 點降到 2009 年 4 月 371 點。

註：本文所載之圖表係引用與參照聯合國 2009 年海上運送報告一文與 Lloyd's Register-Fairplay 的分析。



海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. HNS 公約獲 IMO 批准 運輸有害物質損害賠償草案

層出不窮的船舶污染案件已威脅海洋環境與生態，有毒物質貨物亦是海上運送的一部分，儘管 1996 年《國際海上運輸有毒有害物質損害責任及賠償公約》(簡稱：HNS 公約)已獲得 14 個國家批准，但仍未達公約生效的門檻，因此，國際海事組織(IMO)在日前正式簽署草案，催生草案的推進。

HNS 公約是架構在民事責任公約和賠償基金公約的二層機制，對於船舶所有人採行嚴格主義，並且提供賠償予海上事故的受害者。當事故發生時，第一層機制是利用船舶所有人的強制性保險進行賠償，對於不在投保項目的範圍或是理賠金額不足賠償時，則動用第二層的 HNS 基金支付，基金由受貨人提供資金。

過去 HNS 公約受到阻礙，遲遲無法生效，主要是受到船東組織的抨擊，例如：締約國無法向 IMO 報告 HNS 數量和需為包裝貨物建立報告系統、LNG 帳戶攤款人為託運人，不若其他責任公約為受貨人，再者，如託運人如非為締約國成員，將不可能對 LNG 帳戶攤款等問題。

雖然 HNS 公約已經 IMO 批准，但仍需獲得 12 個締約國認可，之後 18 個月才會正式生效，其中 4 個國家商船總噸位不得少於 200 萬噸。

【資料來源：大公報、台灣新生報、深圳海事局】

2. 外國國際運輸事業將其船舶以「計時」、「計程」方式提供予他人使用取得之收入，按經營國際運輸之收入徵免營業稅

財政部近日發佈解釋令，外國國際運輸事業將其船舶以「計時」、「計程」方式提供予他人使用取得之收入，屬於國際運輸之收入，自我國境外載運客貨入境取得之收入，依據加值型及非加值型營業稅法第 4 條第 2 項第 2 款規定，非屬營業課稅範圍，徵免營業稅。相反地，自我國境內載運客貨出境取得之收入，應由該外國國際運輸事業在我國境內之固定營業場所或其代理人依營業稅法第四條第二項第二款及第三十五條規定，報繳營業稅。

財政部在 77 年 12 月 30 日函件第 18 項及附件說明第 12 點規定，外輪定期傭船(國際線)以「光船」租予我國運輸事業之傭船費，應依法報繳營業稅，但是對於「論時」與「論程」方式則未加以說明。

後來，財政部參照 75 年 12 月 29 日函及 99 年 2 月 26 日發布的規定，明確說明對於我國航運公司將所屬船舶以計時或計程方式出租予外國國際運輸事業，船長仍由船東僱傭，船東應負適航之責，其收入屬於「運費」性質，相反的，我國境外國際運輸事業將其船舶以「論時」與「論程」方式提供予我國營利事業所收取之收入，則適用於經營國際運輸收入的規定。

財政部進一步指出，上開自我國境內載運客貨出境取得之收入，如符合營業稅法第 7 條第 5 款但書規定者，該事業或其代理人並得檢附載運國外客貨收入清單申報適用零稅率。

【資料來源：財政部、新生報】

4. 低碳貨櫃船設計出爐

日前挪威船級社(DNV)推出「Babypost-Panamax」貨櫃船為未來貨櫃船概念設計，結合海運業者對於低碳、節能的目標與考量市場上及技術上等因素，進行研究、開發。新型的貨櫃船對於燃油消耗與環境影響已大幅降低。

「Babypost-Panamax」船艙容量 6,210 TEU，甲板上裝 3,336 TEU，艙內可裝 2,874 TEU，雙燃料發動機 3 台，裝機功率是 33 兆瓦，推進功率 23 兆瓦，油箱容量 5,000 立方公尺液化天然氣和重柴油 3,000 立方公尺根據設計，船身屬於狹長單體船，長 272.3 公尺、吃水 12 公尺、型深 49 公尺、採用輕質複合材料建造，以液化天然氣作為船舶驅動組合燃料，並採用新型消波裝置和空氣動力設計，大幅降低阻力，貨櫃載運量提高 10%。

【資料來源：中華日報】

5. ECFA 對海運的影響

● 簽 ECFA 後 我對陸貨仍預警監測

經濟部表示，我國與中國簽署 ECFA 後，對大陸進口至台灣的貨物仍維持積極的預警監測，以防中國物資大量低價傾銷進口。若發現有大量低價傾銷或大量輸入我國，造成國內產業實質嚴重損害或有損害之虞者，業者可依「平衡稅及反傾銷稅課徵實施辦法」或「貨品進口救濟案件處理辦法」。

經濟部表示，自 89 年已建立「自中國大陸進口貿易監測模型」，按月提供價量異常之中國物品進口項目，並由國貿局洽請貨品主管機關進行分析研判是否有異常；貿易調查委員會也在 91 年起，啟用「大陸物品進口產業損害預警監測機制」，隨時針對開放進口中國大陸物品進行監控，除了平時檢視是否有異常增加的進口物品外，對於外界關切的大陸產品，也定期發布損害預警監測速報及季

報。除此之外，為杜防走私，關稅總局、海巡署、警政署、調查局等相關權責單位也持續查緝。

● 盧峰海：ECFA 如經簽訂對兩岸經貿往來有積極推動作用

台灣海峽兩岸航運協會董事長盧峰海表示，亞洲市場分工已逐漸明朗化，再加上東協加一，做為東亞經濟整合，全球經濟版圖已趨向亞洲，以及中國地區在未來幾年裏也成為全球最大的需求者及供應者。

兩岸直航對於海運業者不但可以縮短航路截彎取直的時間與運輸成本，也可以提升自由貿易港區經營等優點，盧董事長再進一步指出，推動 ECFA 可從以下五點做為探討：

- (1) 延伸國際貿易港對港到戶對戶服務，將運輸、通關、保險做為 one-shop stop，提供客戶更便捷與完善的供應鏈。
- (2) 對於貨櫃運送貨物，因關稅減免可使兩岸貿易更加熱絡。國際運送如能因為關稅免除而節省通關時間，勢必也可提早將貨物交付予貨主。
- (3) 兩岸運輸業合作可更加密切及擴大到物流業務。
- (4) 透過 ECFA 簽定，讓企業排除過去對於投資環境的不確定性。
- (5) 過去供應鏈中多使用條碼，未來有機會朝向 RFID(無線射頻辨識器)可以取代條碼，進行制度建立的一致性，以及增加資料與網路上聯絡的便利性。

【資料來源：中華日報】

6. 船公司重啟新航線、新造船閒置減緩

今年 4 月份是貨櫃新造船的交船高峰期，不過第二季開始，不論是港口、運費與貨量都紛紛傳出佳績，因此，多家船公司重啟新航線，並將新造船加入營運。

根據 Alphaliner 分析，日益增加的航運需求將可以使大型貨櫃船重回市場，未來將可以減少一半閒置船舶，而且又可吸收上半年交付的新造船。

數據指出，5,000 TEU 型以上的閒置貨櫃船數量已下降至 37 艘，達 14 個月以來的新低，而在今年初的數字多達 71 艘，預估至今年 6 月份將會減少至 20 艘以下，僅為一年前貨櫃船運市場低迷時期閒置貨櫃船數量的四分之一。

Alphaliner 同時認為，預計增長的需求還將吸收所有在今年上半年陸續交付的大量新船。不過，在 2010 年將有超過 100 艘 5,000 TEU 以上新船交付，閒置貨櫃船運能有可能在旺季結束時再次上升。據估計，超過 50 艘大型貨櫃船運能已由減速航行計畫吸收。

目前仍有 401 艘貨櫃船閒置，這相當於全球貨櫃船隊的 7.5%，已較兩週前的 8.9% 趨減，此由於較大型船舶重新投入市場。

根據統計，在近兩週當中，船公司閒置貨櫃運能所佔的比例下降 18% 至 48.9 萬 TEU。

非經營船東擁有的閒置貨櫃船運能所佔比例下降 12% 至 48.9 萬 TEU。

【資料來源：中華日報、Alphaliner】

7. 中國造船業大而不強 漂亮數據難掩產業尷尬

中國工信部最近公布第一季全國造船三大指標—完工量、新訂單量、手持訂單，在今年第一季已領先全球。中國造船完工量 1,457 萬 dwt，占全世界 41.1%；新訂單量為 826 萬 dwt，為去年同期 10.5 倍，占全世界 47.8%；手持船舶訂單量 18,410 萬 dwt，比去年年底手持訂單量下降 2.2%，占全世界 37.3%。

儘管造船廠的訂單數量龐大，但是用此數據來說明海運市場已回暖似乎言之過早，全球經濟狀況是直接影響海運市場，運價指數也直接反映全球經濟。

根據 BDI 指數在 4 月 12 日下滑 2 點，創下今年以來最低點，市場分析人士認為 BDI 下跌的主要原因是受到運輸鐵礦石為主的海岬型船運價指數的影響，因為礦石價格調整由一年一次改為一季一次所造成的不確定性。

上海航運研究中心近期發布中國航運景氣報告認為，中國航運業保持平穩增長，報告預測 2010 年第一季度中國航運景氣指數為 113.90 點，中國航運信心指數為 120.93 點。

● 造船業競爭越演越烈

儘管全球景氣回升是肯定的，但是海運市場如同一個環環相扣的產業，礦石乃為造船的基本原料，當鋼價上漲時，直接會影響船舶價格，增加造船成本，進而影響航商營運的利潤，另外，造船廠今年的接單量是有明顯增加，相較於去年同期全新船訂單量月平均不足 100 萬 dwt，甚至於曾經出現零成交率、船廠被撤單或船舶延後交船的難題，今年的訂單的確是達到不錯的業績，但是，若將此訂單量與 2003-2007 年相比，今年的數據則不是如此樂觀。

除此之外，韓國乃為中國最大的造船競爭對手，在今年第一季，韓國同樣有快速增長的佳績，韓國造船企業共獲得價值 US\$6.24bil 訂單，同比暴增 600%。

值得注意的事，當造船廠一味的追求訂單數量時，新船價格也不斷的下跌。根據統計，新船價格已跌回到 13 年來的最低點，韓國造船廠的立場也由維持原價訂造到目前降價 30%，甚至於 40%，此行銷策略確實衝擊其他國家的造船業者。

● 中國造船業依然大而不強

雖說中國造船業者取得訂單數量為全球之冠，但不可諱言的，產能過剩也是一個很大的隱憂。去年，有超過一半以上的中國造船廠無單可接，今年雖然接單的狀況改善了不少，但是對於擁有 2 億 dwt 造船能力的國家來說，還是有產能過剩的危機。

產能過剩依賴著經濟的發展，但是造船廠本身的基本條件卻也是攸關著存亡的問題，工信部裝備工業司司長張相木表示，中國造船業大而不強應從基本面著

手。造船業應進行產業結構調整、增加配套和研發的投入才能將造船廠導向高附加價值與高技術的發展。

【資料來源：經濟參考報】



國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一) 中國加重力道打擊房地產

金融海嘯後，祭出寬鬆貨幣政策，鼓勵銀行放貸，放款湧入炒房，加上地方政府與國營企業涉入炒房等影響下，大中型城市的房價一飛沖天，中國當局已擔憂引爆房地產泡沫化危機。今年第一季中國經濟成長是 5 年來新高達 11.9%，引發經濟過熱憂慮，其中來自房地產投資貢獻最大。至今中國當局對抑制房價成效不彰，與地方政府和國營企業為追逐財政績效，依賴蓬勃房地產市場，北京中央政府的收入也依賴房地產市場，使得中央打擊房市的措施，地方政府很難真正落實。從去年 11 月起推出一系列措施，主要城市的房價卻仍壓不下來，為落實原先的遏制炒房政策，4 月中國當局祭出要求任何貸款購買第二套住房，頭期款與貸款利率提高，並要求核心業務非房地產的有企業退出相關投資。近日一、二線城市房地產已出現投資客流血拋售現象，房價大幅下跌。倘若中國房地產能獲得冷卻下來，除可紓緩人民幣升值壓力，穩定健全中國經濟有正面效益外，對熱騰騰鋼材的需求會出現降溫作用。

(二) 中國進口煤炭持續增加

電力需求續增且西南地區百年乾旱衝擊水力發電量，使煤炭需求暴增，並導致今年中國煤炭價格將延續去年走勢繼續上漲。今年中國電力需求成長約 10%，惟煤炭產量僅增長 3%，中國已成為全球最大煤炭消耗國與生產國。為礦區安全顧慮，去年中國關閉約 1 千家小煤坑，加上自 2007 年第 4 季中國經濟出現高速增長，引發中國需求煤炭暴增，使去年煤炭進口量達 1.27 億噸。今年中國煤炭消費將增加至 34 億噸，境內煤炭產量約 31.5 億噸，預估仍需進口逾 1 億噸以上。中國當局必須控管煤炭生產的增長及增加發電替代能源的使用，使用煤炭發電占電力來源的 8 成，因經濟增加關係使空氣污染比 10 年前更加惡化。今年 3 月中國煤炭進口較上月增長 16%，達 15.22 百萬噸，為歷史第 3 高，煉焦煤增長 23%，達 3.38 百萬噸，比去年同期大增 77%，中國今年使用煉焦煤將增加 5.6%，達 38 百萬噸。中國今年第 1 季煤炭進口比去年大增 226%，達到 44.4 百萬噸。

(三) 中國進口礦砂熱度依然不減

過去 10 年來礦砂海運貿易量增長 2 倍，從 2000 年的 4 億多噸，至 2009 年抵達 9 億噸，平均每年增長 9%，今年可能會突破 10 億噸關卡。當今礦砂成為單一最大海運貿易散裝貨載，2009 年占總散裝貨載約 30%。整體鋼鐵產業所引伸海運貨載包括礦砂、煉焦煤、廢鋼、生鐵、焦炭及鋼材等，則貢獻海運散裝乾貨載逾 50%。礦砂不僅最大散裝乾貨貿易貨，而且增長最快，過去 10 年礦砂貿易增長 103%，增加 4.5 億噸。相較下，其他貨載的增長就微不足道，例如穀物，過去 10 年僅增加 20 百萬噸。中國 3 月對主要大宗商品的需求依舊強勁，特別是礦砂，儘管 3 月礦砂中國到岸價格上漲了 20.7%，至每公噸 96.3 美元的平均水準，但進口依舊強勁，3 月進口礦砂 59.01 百萬噸，較 2 月的 49.38 百萬噸增加 20%；第 1 季中國進口礦砂增加 18%，達 1.55 億噸，惟與去年第 3 季歷史最高 1.723 億噸相較呈現下滑。去年中國粗鋼產量 5.664 億噸，若依今年首季推估全年，預估今年產量將超過 6.3 億噸，預估將比去年增加逾 1.11 億噸礦砂進口海運量。同時，全球礦砂生產商降低出口至中國，回復增加歐洲、日本與南韓客戶的供應。相較於去年第 4 季，今年第 1 季進口量下降 30 百萬噸，礦砂現貨價從去年初的每噸 60 美元，已漲至逾每噸 180 美元。據報導部分鋼廠為避免斷料與維持生產，已與三大礦商簽訂臨時合約，開始依季基礎價格進口礦砂。由於中國的汽車和房地產行業欣欣向榮，將會強力支撐鋼材的需求增加，預期未來幾個月的礦砂進口將會繼續擴大。

(四) 全球礦砂產量倍數增長

過去 10 年全球礦砂產量維持穩定正增長趨勢。2002 年全球礦砂總產量約 10 億噸，到 2008 年倍數增長，超過 20 億噸，因金融危機，很多生產國減產，致 2009 年出現微量下降。當今很明顯中國為礦砂最大生產國，惟經含鐵品味標準化計，中國礦砂產出勉強高過巴西與澳洲，三地區每年產量約 3.7-3.9 億噸，印度產量排名第四，產量 2.6 億噸，其他次要生產國包括俄羅斯 85 百萬噸，烏克蘭 56 百萬噸及南非 53 百萬噸。2009 年所有主要礦砂生產國產量微幅增加，印度以 18% 強勁增長，惟其他次要生產國明顯減產，尤其美國減幅達 52%，俄羅斯及烏克蘭分別減幅為 15% 及 23%。澳洲保持全球最大礦砂出口國，2009 年出口量為 3.56 億噸，接著為巴西 2.66 億噸及印度的 1.13 億噸，次要出口國包括南非 45 百萬噸及加拿大 30 百萬噸。2009 年澳洲與印度分別增長 10% 及 13%，因去年初巴西供應商 Vale 企圖抬高價格，激怒中國買方抵制向巴西進口，致巴西微幅下降。因庫存量高且運費走低，預期今年巴西出口強勁增長，相較於澳洲，增強巴西的競爭力，加上巴西 Vale 已建置自己船噸，將使運輸成本與風險下降，2009 年南非出口增長最大達 41%。Vale 仍是最大出口公司，2009 年出口達 2.38 億噸，接著 Rio Tinto 為 2.02 億噸及 BHP

為 1.24 億噸。當今全球礦砂主要去處往中國。2009 年中國進口礦砂為 6.28 億噸，占總礦砂海運量的 68%。其次為日本 1.05 億噸，占 12%，西歐 88 百萬噸，占 8%。較小進口國包括南韓 42 百萬噸，台灣 12 百萬噸，俄羅斯 8 百萬噸及土耳其 8 百萬噸。若看近 4 年來，僅中國及土耳其進口量顯著增加，分別增長 128% 及 68%，中國進口礦砂增幅最大，分別來自澳洲增加 1.5 億噸，巴西增長幅度最大，幾乎近 3 倍，印度溫和增長 50%。中國鋼企為因應鋼鐵持續增加產量，以滿足第 2 季可能出現的需求高峰，第 1 季持續火爆搶進，今年 3 月中國進口礦砂比去年同期增長 13.46%，比上月增長 19.5%，達 59 百萬噸，第 1 季進口量達 1.55 億噸，年增 18%。今年除中國外，其他主要礦砂出口國的產量下降，反觀，歐美與亞洲等地區鋼廠需求礦砂恢復增長，預期未來 2 年全球礦砂供應依然處於供應不足窘態。

(五) 港口擁擠情況

在 4 月上旬澳洲昆士蘭區 Hay point 已恢復部分裝貨作業，在 3 星期前遭受熱帶颶風侵襲破壞煤炭出口港的設施，其實在颶風侵襲 10 天前因颶風接近時帶來強風使出口港關閉作業，欲完全恢復作業可能需花費 6 星期，4 月上旬礦商依然宣布不可抗力，拒絕接受買方派船提貨。威爾斯 Newcastle 為澳洲最大煤炭出口港，每週作業量逾 2 百萬噸，4 月上旬作業量比前星期顯著增加，等港船隻已從 52 艘減少至 46 艘，可是候港時間增加至 20 天。澳洲與巴西礦砂出口港壅塞雖 4 月比上月稍有改善，惟船隻候港天數仍需近 2 星期，還有 60~70 艘滯港凍彈不得，5 月上旬擁擠情況再度獲得紓解，中國礦砂卸港擁擠情況已獲得明顯改善，等港時間已縮小至 4 天以下。第 2 季港口擁擠比前季明顯獲得改善，因此，加速船噸周轉率。

(六) 全球粗鋼消費量與產量

去年全球表面鋼材消費收縮 6.7%，預估今年全球表面鋼材消費將增長 10.7%，達 12.41 億噸，超越 2007 年金融危機前水準，並預估明年鋼材需求將增長 5.3%，抵達歷史高點 13.06 億噸。去年中國鋼材表面消費增長 24.8%，預期今年鋼材表面消費將增長 6.7%，達 5.79 億噸，今年第 1 季所看到經濟成長步伐與鋼材生產，今年鋼材表面消費可能高於明年，明年成長將下降至 2.8%，為 5.95 億噸，去年中國占全球鋼材表面消費為 48.4%，而今年為 45.5%。在金融危機期間，印度鋼材表面消費維持穩定成長，在去年增長 7.7%，預期今年和明年分別增長 13.9% 及 13.7%，明年鋼材表面消費將達 71.6 百萬噸。今年 3 月全球粗鋼產量為 1.2 億噸，比去年同期增長 30.6%，超越 2008 年 5 月所締造歷史高點，顯示全球鋼廠生產已回復危機前水準並往前擴充增產。

今年第 1 季亞洲粗鋼產量 2.19 億噸，比去年同期增長 27%，歐盟產量 42 百萬噸，增長 37%，北美 27 百萬噸，增長 53.8%。中國 3 月粗鋼產量 55 百萬噸，比去年同期增長 22.5%，日本 9.3 百萬噸，增長 62.8%，印度 5.5 百萬噸，增長 9.2%，南韓 4.8 百萬噸，增長 29.6%。歐盟區的德國 4.0 百萬噸，增長 91.5%，義大利 2.4 百萬噸，增長 43.5%，西班牙 1.6 百萬噸，增長 33%，俄羅斯 5.5 百萬噸，增長 19.6%，烏克蘭 3.0 百萬噸，增長 25.8%，土耳其 2.2 百萬噸，增長 19.7%，美國 6.9 百萬噸，增長 74.2%，巴西 2.8 百萬噸，增長 63.4%。今年 3 月全球粗鋼產能利用率為 80.2%，與 2 月相當，比去年同期利用率增加 15.3%。中國政府打壓房市，導致大陸鋼價疲軟，此外不少貿易商需要時間去化庫存，已暫停進貨，鋼市需求疲軟。由於今年起煤、鐵礦砂均改採季定價，和現貨走勢貼近，因此由目前鐵礦砂和焦煤現貨價格仍持續位於高檔，未來合約價勢必還會繼續大幅上揚，倘成本無法順利轉嫁，鋼廠可能減產以穩定市場價格。

(七) 新船訂單推遲交付

根據挪威 RS Platou 近期報導，今年第首季巴拿馬型船延遲交付情況最為嚴重，延遲交付率為 36%，而去年同期平均延遲交付率為 26%。今年首季約有 36 艘新巴拿馬型船投入市場營運，而去年同期平均交付量約 20 艘。海岬型船今年首季交付營運有 55 艘，而去年同期平均交付量約 28 艘，延遲交付率為 16%，而去年同期平均延遲交付率為 23%。依此推估今年與明年交付情況，海岬型船的交付量將遠大於巴拿馬型船，延遲交付率將保持目前的水準。因此，海岬型船市場新船供給加速擴大，勢必抑制壓低海岬型船運費水準。今年首季共有 190 艘乾散貨新船交付，平均每日兩艘新船，較去年同期增加近一倍，今年首季新散貨船下水明顯增加，以新海岬型船交付速度最快，散貨船明年總交付量將遠超今年，在市場運力已顯然出現失衡的情況。預期延付率相對較高的輕便型船訂單，則會因為新興船廠和融資困難等因素，整體運力增幅將較溫和。輕便型船是唯一在首季交付量比上季萎縮的船型，繼去年末季以 55 艘船創下交付量新高後，今年首季只有 50 艘船下水。有市場人士表示，中國、印度、日本和歐美等地原材料貿易量正在逐步回升，全球鋼材需求亦在增加，預期今年鋼材產量可較去年增加 15% 至 20%，今年礦砂和煤炭需求量將增加 3 億噸，3 億噸貨物足以填滿新增海岬型與巴拿馬型船噸，仍相信船舶運力供求會趨於平衡。在船舶供應平衡的情況下，只要更多老舊船退出市場，散貨船租金有望進一步回升。因海運市場持續向好，致逾齡船拆解量可能有限，近日拆船價回升，或能吸引船東重新考慮退出剩餘運力。由於部分船東預期大量新船不能如期交付，並滿意目前貨量吸收剩餘運力的速度，因而選擇在此時下單造船，使近月來新船訂單量漸見回升。

二、波羅的海運價指數

圖 1 顯示綜合運費指數(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。受惠於全球經濟快速復甦，尤其新興經濟體需求原料殷切，除再度掀起國際大宗原料價格瘋狂飆漲外，暫時化解今年新船噸交付量急速增加而供給過剩之疑慮，尤其巴拿馬型船以下市場表現十分活躍，運費水準遠超過海岬型船，巴拿馬型船、超輕便型船與輕便型船運費水準紛紛回到 2008 年 10 月前高水準。主要受益於中國、印度等新興經濟體需求煤炭、穀物旺盛的加持。據倫敦 MSI 研究機構預測，未來 5 年，中印兩國的煤炭需求佔全球煤炭海運量一半以上。因中印煤炭需求大增導致全球最大煤炭出口港澳洲 Newcastle 港船舶近二個月來滯港天數超過 15 天以上，創 2008 年 1 月以來最高水準。同時，印度可能調高礦砂出口稅的預期，促使中國加快自印度進口礦砂，另美國小麥出口量也創 2008 年 10 月以來新高，穀物海運量釋放增添巴拿馬型船以下中小型船運費市場發揮激勵作用。去年中國祭出巨資刺激方案的激勵與關閉不少煤礦坑，使礦砂及煤炭進口爆增，此非預期爆量增加，導致運輸系統異常壅塞。中國當局為抗議三大礦商壟斷調高礦砂合約價 90~100%，並改採每季計價，要求中國鋼企暫停 2 個月向三大礦商進口礦砂，然中國鋼企被迫轉向印度等其他地區小礦商進口，此舉動拖累海岬型船市場，卻激勵了巴拿馬型船以下中小型船市場。在 3 月中旬至 4 月中旬期間中國鋼企抵制行動使海岬型船市場表現疲憊不堪，而中小型船市場卻逆勢漲聲如雷，所幸 4 月中旬後不少中國鋼廠已無法忍受斷料停產風險，紛紛與三大礦商簽訂臨時性合約而開始進料，才解除海岬型船市場饑渴窘困，重獲生機，中小型船市場卻漲過頭而拉回修正。至 4 月底全球礦砂海運量突然爆量湧現，租船人演出睽違已久競相追逐船噸，船東惜售並大膽喊高價格，致價格出現久違難得一飛沖天漲勢，中小型船市場也同步受到激勵而止跌強勁反彈回升。在 3 月中旬至 4 月中旬期間海岬型船市場跌勢甚大，雖中小型船市場仍逆勢上漲，惟仍無法挽回波羅的海綜合指數(BDI)下跌頹勢，3 月底失守 3 千點，至 4 月中旬下挫至 2,911 點，隨著海岬型船市場止跌反彈，BDI 才同步觸底回升，4 月底海岬型船市場演出噴出行情，加上中小型船市場紛紛翻揚，才使 BDI 得以一掃悶氣，趾高氣昂大步向前走，5 月初海岬型船市場強力反攻，BCI 與 BDI 作 2 日吸納後再度揚眉吐氣，5 月上旬收在 3,608 點。3 月中旬至 4 月中旬期間受到中國鋼企暫停向三大礦商進口礦砂的衝擊，使海岬型船運費指數(BCI)受到壓抑而跌跌不休，連續失守整數關卡，4 月上旬跌破 3 千點，最低來到 2,941 點，隨後中國鋼廠復出向三大礦商進口礦砂與煤炭湧現，才終止跌勢反彈上揚，4 月底礦砂貨載放量蹦出，激勵 BCI 演出一飛沖天的氣勢，可惜僅數日勁揚，至 5 月初喘氣拉回後再度暴漲，急速攻上 4 千點，5 月上旬收在 4,348 點。在中印煤炭

需求大增、中國鋼廠轉向其他地區進口礦砂及穀物季節性出口旺季等激勵，巴拿馬型船以下中小型船市場在 4 月上旬逆勢上漲，巴拿馬型運費指數(BPI)自波段 3,674 低點反彈上漲，4 月中旬收復 4 千點，最高抵達 4,036 點，隨後行情大幅超越海岬型船之不合理現象而拉回修正，4 月底受到海岬型船市場暴衝的激勵，止跌回升，成功站上 4 千點，至 5 月上旬收在 4,062 點。同樣受惠於煤炭、穀物與中國轉向其他地區進口礦砂等貨載的湧現，超輕便型船運費指數(BSI)自 4 月初的 2,409 新低點後出現強勁一路上漲走勢，迄 5 月上旬抵達 2,888 點。受到景氣快速復甦，鋼材、廢鋼及其他小批量散雜貨載等湧現的激勵，輕便型船運費指數(BHSI)自 3 月下旬向下修正後，4 月上中旬再度止跌反彈，雖 4 月下旬曾出現數日回檔，4 月底受到中大型船市場演出飆漲走勢的帶動下，BHSI 也立即止跌回升，5 月上旬抵達 1,412 點。

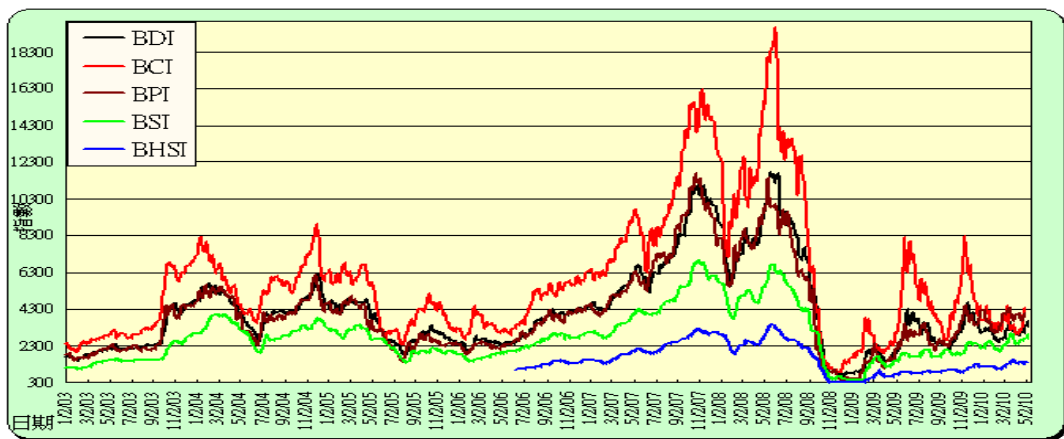


圖 1 綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI 及 BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖 2 顯示海岬型船運費指數(BCI)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。受全球景氣快速復甦的激勵作用，鋼材需求消費激增，不僅中國鋼廠粗鋼產量持續增產外，歐亞美等地區鋼廠也快速脫離減產而回復金融危機前水準，各地區鋼廠包括中國地區鋼廠進口礦砂急速增加。礦商眼看著市場需求礦砂暢旺，在供不應求下，強勢主導調漲今年礦砂合約 90~100%，並為了能反應跟隨現貨價腳步，合約價改採季為基礎協議。今年新合約價漲幅一倍且改變傳統年度議價，雖日韓鋼廠已表態接受，但卻引起中國鋼協相當不滿，因中國鋼廠受害最深，於是要求中國鋼廠暫停向三大礦商進口礦砂，破使轉向增加其他地區如印度、烏克蘭、委內瑞拉、俄羅斯及印尼等提運礦砂，三大礦商順勢減產，加劇推升礦砂現貨價上漲，

以及激勵中小型船市場行情。4 月底中國鋼協默許中國鋼廠可以私下與三大礦商議定進口礦砂的價格，加上煤炭運輸熱絡，在 4 月底短短數日運價出現狂飆，讓海岬型船運價終於擺脫低於巴拿馬極限型船的失衡狀況。海岬型船運價曾於 3 月中下旬起約一個月期間呈現低於巴拿馬型船狀況，主要是因為中國抵制向三大礦商而減少進口量，4 月底中國進口礦砂貨量逐漸增加，中國又因嚴重旱災，需要以火力發電取代水力發電，在澳洲運煤港嚴重擁擠，印尼煤炭生產量不足，中國已經恢復從美國海灣及哥倫比亞進口煤炭，且多數使用海岬型船，帶動運價出現數日跳躍式上漲。5 月初適逢日本、中國及南韓連續假期，市場交易清淡，海岬型船價格稍作 2 日休息後，假期結束再度演出暴漲。4 條租金航線平均租金 4 月上中旬來到近期低檔 24,579 美元後強力反彈，至 4 月底攀升至 3 月中旬以來最高 39,130 美元，惟受到中日韓假期效應，租金漲勢熄火而拉回修正，5 月上旬突然止跌勁揚，帶動平均租金漲幅擴大，收在 43,686 美元。大西洋返回遠東租金航線 4 月上中旬回落至 40,089 美元，守住 4 萬美元關卡，旋即演出跳躍式勁揚，短短 2 星期暴漲逾 2 萬美元，衝抵 62,893 美元，後續交易平淡而失去動能，價格回檔修正，5 月上旬再演出爆漲行情，收在 68,857 美元，創今年來新高。大西洋租金航線 4 月上中旬下修至 21,773 美元，後強力反彈，至 4 月底衝上 43,773 美元，短期間漲幅逾倍，隨後搶船激情退潮，暫時休息數日後再強力反彈，5 月上旬收在 46,545 美元，也創今年新高。太平洋租金航線 4 月中旬抵波段低檔 25,218 美元後觸低強力反彈，4 月底回漲至 33,636 美元，稍作停頓休息 2 日後突然轉強上漲，5 月上旬收在 39,718 美元。遠東返回歐陸租金航線 4 月中旬下修至 11,083 美元後反轉勁揚，4 月底急漲至 17,908 美元，隨後上攻熄火而反轉修正，5 月上旬止跌勁揚，收在 19,625 美元。

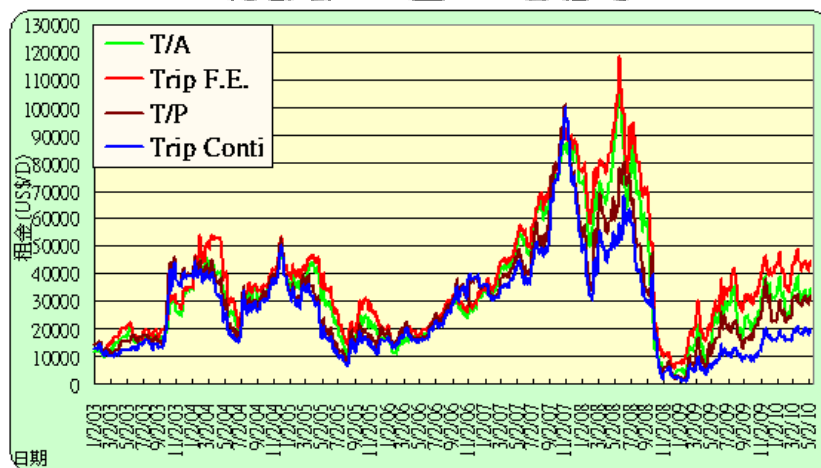


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

圖 3 巴拿馬型船運價指數 4 條租金航線行情變動趨勢。在春天之際，但中國東北地區近日卻很反常，出現罕見的特大暴風雪，而西南地區的嚴重乾旱持續，減少水力發電，導致火力發電滿負荷運轉，使得中國的煤炭需求大增，進而刺激進口煤炭與日俱增，激勵航市需求巴拿馬型船特別火熱，加上煤炭出口港船隻壅塞嚴重，衝擊船噸正常使用周轉率，同時，中國當局為抵制三大礦商，要求中國鋼企暫停二個月向三大礦商進口礦砂，迫使中國鋼企轉向其他地區的小礦商進口礦砂，因而增加中小型船使用，增添巴拿馬型船市場上漲動能。西南旱災雖可能造成當地稻米產量減少，惟並非中國稻米主要產區，不致於影響中國今年稻米穩定供應，因而不會引起中國緊急對外進口穀物。3 月中國進口大豆比上月增加，今年中國東北大豆種植面積呈現減少趨勢，使中國國內供應大豆萎縮，然中國國內需求大豆持續擴張，不得不增加國外進口大豆，促使中國今年對進口大豆將明顯增加，也助長巴拿馬型船運價上漲。巴拿馬型船市場自 2 月中旬掀起一波漲勢以來，除 3 月下旬與 4 月下旬曾出現漲多拉回外，幾乎漲勢如虹，並在 3 月中下旬以後行情一舉超越海岬型船市場，直到 4 月底才改觀，令市場人士嘖嘖稱奇，4 月底止跌回升，市場呈現漲多跌少格局，逐步震盪走高，5 月上旬隨海岬型船行情出現大漲的拉抬，漲勢加速擴大。巴拿馬型船 4 條航線平均租金 2 月中旬下挫抵今年來最低 24,249 美元後，需求船噸熱度愈燒愈旺，船東趁勢拉抬，租船人勇於追價，致價格驚驚漲，3 月下旬漲多暫時拉回，租金衝上今年以來最高 35,007 美元，租金來到今年最高，4 月上旬漲聲再起，至 4 月中旬又回檔休息，4 月底因中國鋼企出籠搶進礦砂，以及煤炭海運量依然持續湧現，各型船市場全面翻揚，5 月上旬收在 32,679 美元。大西洋區回遠東航線租金 2 月中旬出現勁揚以來，至 3 月下旬衝上今年以來最高檔 48,573 美元，因超漲而追價意願不高，暫時拉回，4 月上旬租船人忍不住再出手追船，價格止跌回升，4 月下旬震盪拉回整理，整體市場仍蓄勢待發，4 月底漲勢復燃，5 月上旬收在 44,379 美元。大西洋區往返航線 2 月中旬展開攻勢以來，如雲霄飛車一路衝高，至 3 月下旬衝上今年以來最高檔 38,737 美元，隨後漲多拉回，4 月上旬漲聲在起，至 4 月下旬漲勢收斂暫時回檔，4 月底隨海岬型船價格爆衝再度聞風起舞，5 月上旬收在 34,516 美元。太平洋區往返航線租金 2 月中旬在利多不斷的加持下，價格爬天梯，至 3 月下旬攀登至今年以來最高 32,305 美元，隨後高檔回跌休息，惟漲勢尚存，4 月上旬再震盪上揚，4 月下旬屏息拉回修正，4 月下旬神采奕奕再往前挺升，5 月上旬收在 32,075 美元。遠東回歐陸租金航線 2 月中旬觸底一路反彈走高，3 月下旬抵達今年最高檔 20,413 美元後上漲動能停止，租金反轉拉回下修，4 月呈現高低震盪，5 月上旬連續上漲，收在 19,745 美元。

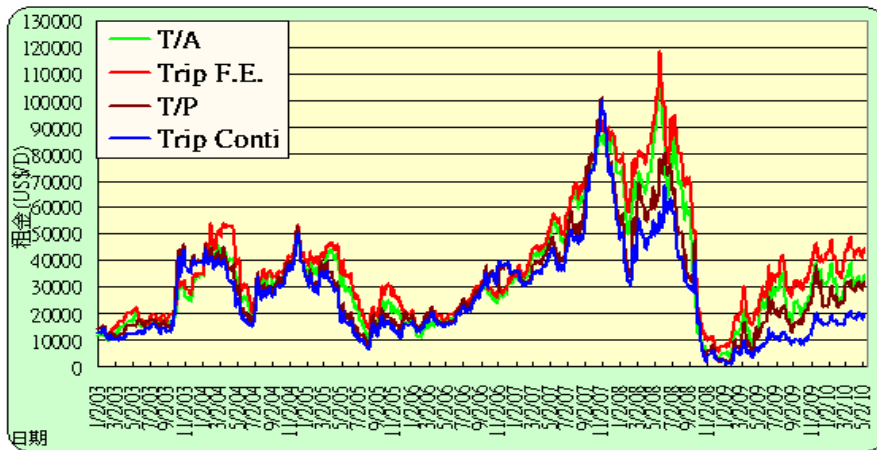


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

圖 4 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同時受惠於煤炭、穀物與礦砂等貨載利多的激勵，漲勢與巴拿馬型船市場走勢一致，甚至漲勢力道比巴拿馬型船市場不遑多讓，超輕便型船價格漲勢猛烈，自 2 月中旬起漲以來，除 3 月曾漲多拉回修正外，4 月上旬止跌一路走高，太平洋區在 4 月中旬表現疲弱，大西洋區依然熱滾滾，價格屢創新高，表現優於大型船市場，可謂短小精悍小而美最佳寫照，當今市場呈現易漲難跌且震盪走高格局。4 條航線平均租金在 2 月中旬如坐雲霄飛車一路攀高，至 3 月中下旬抵達今年以來最高 29,564 美元，因需求退燒，致租金自高檔下跌，4 月上旬出現止跌一路衝高，5 月上旬收在 30,168 美元，創下今年來最高。大西洋區回遠東航線租金 2 月中旬出現一路衝鋒上揚，3 月下旬上漲抵達 37,772 美元後高檔下滑，4 月上旬漲聲再起，一路挺升，5 月上旬收在 43,460 美元，再創今年最高價位。大西洋區往返航線 2 月中旬觸底一路反彈上揚，3 月中下旬來到波段新高 32,297 美元，隨後漲多拉回整理，4 月上旬繼續往上攀升，5 月上旬刷新前波記錄，租金來到 36,902 美元。太平洋區往返航線租金 2 月中旬落底隨後強力反彈，一路走高，3 月中下旬漲勢熄火而反轉下跌，4 月上旬雖曾反彈數日，上漲力道不繼而拉回，4 月底欲圖振作，5 月上旬翻紅，租金來到 24,585 美元。遠東回歐陸租金航線 2 月中旬觸底勁揚一路爬升，3 月中下旬抵達今年以來最高 17,306 美元，因需求熱度退潮，上漲力道停止，行情反轉下挫，4 月上旬曾止跌回升，惟後繼無力再拉回，受到航市全面翻揚的激勵，5 月上旬齊聲喊漲，收在 15,725 美元。

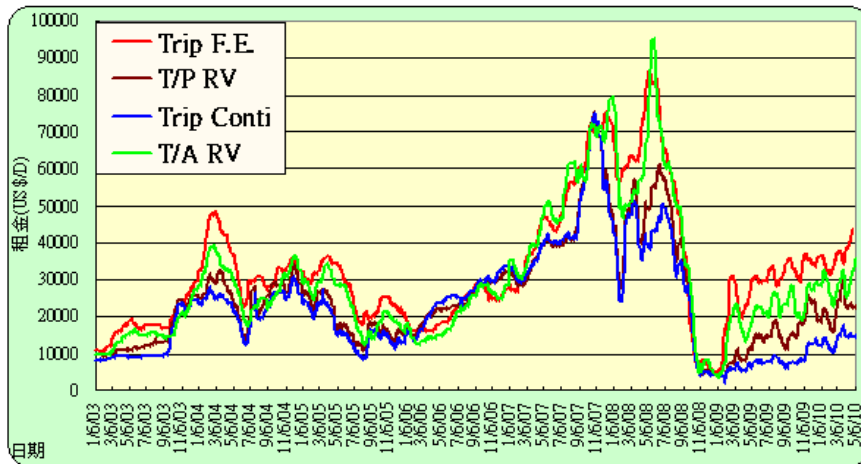


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

圖 5 輕便型船運價指數組成中往返大西洋與太平洋兩條租金航線行情變動趨勢。拜全球經濟成長步伐加速，原材料需求暢旺，小型船貨載持續湧入，不受中國打壓房市的影響。今年來受到穀物、廢鋼與鋼材等海運貿易量持續湧現的加持，價格走勢與巴拿馬型和超輕便型船非常雷同，自 2 月中旬抵波段低檔後，即展開一路猛烈攻勢，除在 3 月下旬及 4 月下旬曾作短暫震盪整理外，漲勢如虹，小型船市場表現獲利不輸大船，引起市場投資人的關注與高度投資興趣，二手船資產價值因此水漲船高。大西洋區為貨載裝貨區，需求船噸殷切，太平洋區為主要卸貨區，船噸供給充裕，因此，大西洋區表現遠優於太平洋區，當今市場很強抗跌性，趨勢呈現震盪走高。2 條航線的平均租金在 2 月中旬抵今年波段低檔 15,192 美元，隨後一路上攻，3 月下旬攀上今年以來最高 21,713 美元，隨後反轉下跌，4 月上旬止跌回升，4 月下旬出現數日回檔休息後再度反彈，再度穩健登上 2 萬美元關卡，5 月上旬收在 20,781 美元。大西洋區往返租金航線 2 月中旬強力反彈一路上漲，3 月下旬再漲至今年以來高檔 24,932 美元後反轉下跌，4 月上旬止跌回升，4 月下旬曾出現短暫回檔後再度彈升，5 月上旬收在 23,528 美元。太平洋區往返租金航線 2 月中旬觸底後一路反彈上攻，3 月下旬再漲至今年以來高檔 18,556 美元後反轉下跌，4 月上旬曾出現反彈回升，4 月下旬作數日的拉回，受到航市全面上揚的鼓舞，5 月上旬止跌走揚，收在 18,034 美元。

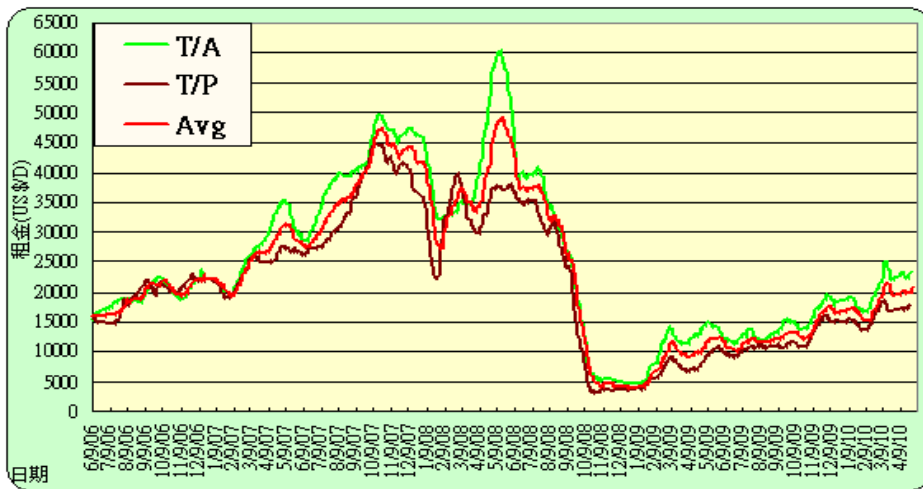


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一) 船噸需求面

1. 根據世界鋼鐵協會發布3月全球粗鋼產量數據，顯示鋼鐵產量出現驚人增長，超越2008年5月締造最高歷史記錄。中國產量3月再創歷史新高，中國鋼鐵生產以首季推估全年成長約12%，中國以外地區，鋼鐵產量也紅通通，比上月增長12.7%，比去年同期增長48%。太平洋區熱騰騰的鋼鐵生產為散裝乾貨船市場帶來利多激勵。雖然今年將有大量新造海岬型船進入市場，但整體乾散貨船供求料可維持平衡，因為全球鐵礦砂海運量料會增加1億噸，加上中國和印度加大煤炭進口量，噸位航程正在增加，將支持租金上升。
2. 中國嚴厲打擊房市，房市交易價跌量縮，已引發中國鋼材生產過剩疑慮，致鋼價回跌，加上煉鋼原料現貨價居高不下，以季計價將推升未來煤、礦價格上漲，鋼廠生產成本持續墊高，若無法轉嫁，則將侵蝕獲利，且鋼材需求熱度將降溫，或許可能引發鋼產減產效應，衝擊煉鋼原料海運貨載需求。
3. 中國逾7成發電依賴燃煤火力發電，中國國內生產的燃煤品質較低，新式電廠位於沿岸，乃就近自國外進口優質燃煤供應。隨著中國經濟持續擴張，需求燃煤有增無減，今年預估電力需求將增加10%，國內燃煤供

應無法應付急劇增加需求，今年第 1 季比去年同期增加 226%。除中國外，未來 3 年亞洲地區電廠需求煤炭大增，使煤炭年消費量超過 10 億噸，再加上中國則煤炭需求增長將相當可觀，全球煤炭供給缺口擴大，煤炭價格將大幅上漲。

(二) 船噸供給面

1. 依倫敦 Clarksons 研究機構近期報導；今年迄 4 月下旬海岬型船新增加入營運有 64 艘，解體僅 2 艘，今年交船期訂單尚有 288 艘。巴拿馬型船新增加入營運有 42 艘，解體僅 2 艘，今年交船期訂單尚有 270 艘。輕便極限型船新增加入營運有 75 艘，解體僅 6 艘，今年交船期訂單尚有 362 艘。輕便型船新增加入營運有 59 艘，解體僅 15 艘，今年交船期訂單尚有 377 艘。依此交船速度推估，今年各型新船交船數量遠遠比去年大幅增加，況且現在澳洲出口礦煤港口壅塞依然嚴重，逾 169 艘以上船隻凍彈不得，平均延滯約 20 天，中國卸港延滯約 3 天，為 3 月初以來最紓緩環境，總之，航市船噸供給累積有逐漸擴大趨勢，航市價格上檔壓力愈來愈大。
2. 根據統計散裝乾貨船營運年限平均達 30 年左右，海岬型船逾 30 年以上占營運船噸 0.3%，26 年以上占 9.7%。巴拿馬型船 30 年以上占營運船噸 4.8%，26 年以上占 16%。輕便極限船 30 年以上占營運船噸 3%，26 年以上占 15%。輕便船 30 年以上占營運船噸 47%，26 年以上占 25%。顯然小船被迫解體離開市場量愈多，相對海岬型船則解體船數較輕，除非航市歷經一次低迷期重新洗禮，否則大型船不會輕易離開市場，加上今明兩年儘管延遲或消單數量眾說紛歧，但依暴大量訂單，在經濟成長不錯的加持下，無人敢肯定貨載船噸需求能夠消化吸收急來新船交付大量。

2010 年四月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

據外電報導，美國墨西哥灣一處鑽油平台，在四月二十日發生爆炸意外，雖對美國原油進口主要基地 Louisiana Offshore Oil Port (LOOP) 作業暫時不受到影響，此次油污事故有可能成為 1989 年以來美國最嚴重的海洋污染事件，周圍生態將面臨生態浩劫，墨西哥灣的石油勘探將受考驗。美國原油的進口庫存量可能因原油進口受阻而降低。

市場持續釋出景氣復甦的訊息，除各國股市漲勢不斷，今年全球 GDP 更預期將成長 3-4%。美國財經日報指出，石油輸出國組織 (OPEC) 表示若油價升至每桶 90-95 美元，OPEC 將會考慮提高產量。國際能源署 IEA 在一份報告中稱全球原油需求強勁反彈，但如原油價格上漲過高，將對經濟復甦力道起反作用。

在運輸市場方面，VLCC 市場走出陰霾，成交熱絡，尤其在大西洋區需求大增。波灣—遠東路線在月底運費回檔，少數貨載成交 WS100 點，船東對市場信心加溫。成品油油輪運費在地中海、歐陸區略有上漲。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 996 點，上漲 32 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 733 點，上漲 25 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

在美國供應管理協會 (ISM) 製造業指數創近五年新高的同時，原油期貨價格在四月同步上漲。西德州中級原油從月初每桶 85.19 美元，上漲至 86.15 美元。杜拜原油則由每桶 80.14 美元，大漲至月底 85.78 美元。布蘭特原油月初每桶 82.83 美元，月底以每桶 85.78 美元作收。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.223 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.363 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

- 超大型油輪- “Sanko Unity”(2000 年造，29 萬 9 千噸)雙殼油輪以約六千四百五十萬美金售出。
- 蘇伊士極限型- “Tango”、“Waltz”(2008 年造，15 萬噸) 雙殼油輪各以約六千六百萬美金售出。
- MR 級油輪- “High Rider”(1991 年造，4 萬 2 千噸)雙殼油輪以約六百七十萬美金售出。
- 化學品油輪- “Miss Claudia”(2006 年造，4 萬噸，IMO III)油輪以約二千七百二十萬美金售出。

4. 拆船市場交易行情*

‘Hsien Yuan II’(1990 年造，15 萬 8 千噸)油輪以美金 445.0/輕載噸 售出。。

5. 原油油輪運費行情

在 VLCC 船型方面，波灣至日本航線 (TD3)，四月底雙殼船運費以 WS 90 點成交，換算每日租金得約美金 61,000 元。波灣-遠東單殼船運費約以 WS 70 成交，換算每日租金得約美金 35,000 元。西非至美灣路線，五月中旬裝期貨載以 WS110 點成交。預期波灣-遠東 VLCC 運費在五月因運力過剩而呈跌勢。

大西洋區 Suezmax 船型方面，可承載五月下旬裝期的運力吃緊，西非至美東航線運費以 WS150 成交，較月初大漲近 WS60 點，每日租金大增超過二萬美元。預估此運費短期內應能維持先前水平。

6. 成品油油輪運費行情

四月成品油油輪運費稍有起色，波灣至日本 LR1 及 LR2 船型月底各以 WS140.0 點及 110.0 點成交，較月初上漲 17% 及 7%。

太平洋區 MR 船型運費仍處低檔，新加坡-日本航線 MR 苦無貨載承運，船東收得日租金在月初甚至不夠完全負擔燃油及港代費。地中海-美東 MR 船型運費在四月呈平穩狀態，加勒比海-美東航線運費小幅下跌，以 WS 132.5 點成交。此船型運費在新船不斷加入下難見起色。

*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

2010 年四月 油輪各航線運費

| DIRTY | TYPE | 30-APR | TCE | 9-APR | TCE |
|------------|---------|--------|--------|-------|--------|
| AG / USG | VLCC | 62.5 | 35,000 | 62.5 | 36,000 |
| AG / JAPAN | VLCC | 90.0 | 61,000 | 95.0 | 68,000 |
| WAF / EAST | VLCC | 90.0 | 60,000 | 75.0 | 45,000 |
| WAF / USG | VLCC | 110.0 | 82,000 | 80.0 | 50,000 |
| WAF / USAC | SUEZMAX | 150.0 | 53,000 | 92.5 | 21,000 |
| MED / MED | SUEZMAX | 135.0 | 55,000 | 100.0 | 32,000 |
| UKC / USAC | AFRAMAX | 120.0 | 16,000 | 115.0 | 15,000 |

| CLEAN | TYPE | 30-APR | TCE | 9-APR | TCE |
|-------------------|--------|--------|--------|-------|--------|
| AG / JAPAN | 75,000 | 110.0 | 9,300 | 102.5 | 8,000 |
| AG / JAPAN | 55,000 | 140.0 | 11,000 | 120.0 | 7,200 |
| CARIBS / USAC | 38,000 | 132.5 | 5,000 | 137.5 | 6,200 |
| SINGAPORE / JAPAN | 30,000 | 155.0 | 3,500 | 120.0 | -400 |
| MED / USAC | 30,000 | 210.0 | 13,000 | 205.0 | 12,500 |

油輪二手船市場價格

| | DWT | Resale | 5- year |
|---------|----------|---------|---------|
| VLCC | 300-310k | \$110m | \$85.0m |
| Suezmax | 150-160k | \$73.0m | \$63.0m |
| Aframax | 95-105k | \$56.0m | \$44.0m |
| LR1 | 65-73k | \$46.0m | \$39.0m |
| MR | 47-51k | \$32.0m | \$27.0m |

油輪期租市場價格

| | DWT | 1 year T/C | 3 year T/C |
|---------|----------|------------|------------|
| VLCC | 300-310k | 43,000 | 40,000 |
| Suezmax | 150-160k | 30,000 | 26,000 |
| Aframax | 95-105k | 18,000 | 19,000 |
| LR1 | 65-73k | 16,000 | 17,200 |
| MR | 47-51k | 13,000 | 13,500 |

參考資料：鉅亨網,, 克拉克森市場報告