



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零四期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 104 2012年8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

會務報導.....	1
專欄報導.....	2
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
2012年7月份國際油輪市場動態.....	18

會務報導

1. 第二十一屆第一次會員大會暨理監事選舉圓滿完成

本會於七月二十日召開第二十一屆第一次會員大會，由本會呂理事長主持，前理事長馬鎮方應邀出席。會中並舉行本屆理監事選舉，選舉結果共選出二十一位理事，七位監事。

理事當選名單為：呂錦山、林光、張志清、蕭丁訓、汪秋月、盧峰海、桑國忠、吳進發、周淑敏、包嘉源、吳榮貴、黎瑞德、王鐘雄、姚忠義、劉詩宗、王姚炫、邱榮和、李泰興、徐永浩、蔣銘、周明道。

監事當選名單為：王堉苓、林昇格、周和平、戴輝煌、林泰誠、韋素華、方福樑。

本次會議亦通過年度工作計畫與收支預算，並頒發航運季刊最佳論文獎，表揚航運季刊優秀研究作品。

2. 海研會理監事聯席會議 呂錦山蟬聯理事長

本會於七月二十日同時召開第二十一屆第一次理監事聯席會議，現任理事長呂錦山教授及現任常務監事林昇格律師均獲得連任，會中同時提名包嘉源及桑國忠分別兼任秘書長及副秘書長。另本會敦聘馬士基前大中華區全球大客戶總經理李志文擔任企畫委員會主任委員，國立台灣海洋大學航運管理系主任余坤東擔任研究委員會主任委員，及桑國忠教授擔任出版委員會主任委員。

當日理監事會議，中華航運學會張志清理事長提出交通部最近指示航港局進行海商法修正，但交通部本年尚未編列修法預算，因此特別建議海研會能以研究經費支援，與航運學會合作，先行召開幾場海商法修正研討會，俾凝聚修法方向與共識，讓海商法修正能加快腳步，此項建議獲得呂理事及所有理監事支持。

中華海運研究協會為國內成立最久航運學術團體，在國內航運學術研究及提供政策諮詢意見方面具有重要地位。呂錦山理事長指出，海研會除了對以上海商法修正工作提供支援外，未來仍將配合我國航運發展需要，為我國航運產、官、學三方面提供一個平台，持續作出貢獻。

專欄報導

ECFA 簽署後台灣航空自由貿易港區之解析與發展策略

林子堯

國立海洋大學航運管理研究所碩士

台灣位處東亞黃金地段，鄰近日本、韓國、中國大陸與新加坡等工業與金融經濟體。製造業一直是台灣經濟之根基，同時佔有國民生產毛額最大之比例。隨著專業分工之全球供應鏈產業布局，發展自由貿易區，將關稅與通關等壁壘消除，是身為製造業大國所必須做的，如此方能整合國內現有保稅區域之機能、提升國家貨物流通之效率、降低成本、吸引外商投資使用進駐，並提升與他國貿易之競爭力。

我國與中國大陸簽訂兩岸經濟合作架構協議，目前為止已有 539 項貨物於三年內逐漸免除關稅，而預計未來也將有七千餘項貨物逐漸免關稅。此舉對於我國製造業而言無非是一項利多，不論是對於生產所需之資源或產出品而言，與中國大陸之貿易將能降低成本，並使外商將台灣作為與中國大陸貿易之跳板。

電子代工、光電與 3C 產業已是我國製造業與代工業之主要強項，必須高時效、高安全性之運輸與轉運模式來進行貨品之運送。航空自由貿易港區不僅能做到，同時亦能輔以簡易加工包裝、展示展覽、報關承攬等功能，以多合一之功能概括解決，追求最高效率，是我國製造業適合進駐之物流與貿易基地。

面對將來將有更多具備高時效與高安全性之貨物列入關稅減免之清單中，我國自由貿易港區與兩岸經濟合作架構協議之實務操作卻是互不相干的。因此建議政府須在實務操作層面、法令層面、輔助宣導層面等處著手整合自由貿易港區與兩岸經濟合作架構協議之業務，先手布局良好投資貿易環境，吸引外商進駐我國，同時也使我國製造業更能同時善用兩者之優勢，追求最大之利益。

遠雄航空自由貿易港區擁有可處理我國重點製造業貨物之能力，其內含之功能可妥善完整的處理國內製造業者對於國際貿易上之需求。而未來 ECFA 之降稅貨品開放也將更多元化，這包含了更多的電子零件、光電與半導體、高科技 3C 等產品，因此，將 ECFA 業務整併進自由貿易港區業務是可考量的，不僅可進行資源整合，讓自由貿易港區專職於處理 ECFA 貨物通關通報與降稅之事宜，對於通關與法令業務之整併也將有所助益；此外，對於國內、國外業者之業務宣導與輔導也可有一石二鳥之作用，並發揮兩者之營運、協商與發展策略三位一體之功效。對於分析結果，提出以下建議：

1. 為提升作業效率，政府須對於區內通關、通報之法令做出改良。對照國外自由貿易港區之作法，香港地區在貨物進出口 14 日內向海關遞交一份資料正確且齊備之報關表即可，此政策可使業者擁有充裕之周轉反應時間，並疏通海關季節性擁擠之現象；同時，可仿照香港之經驗，以風險管理之抽驗貨物，利用產地來源、國家分類之方式抽驗之。韓國則在自由貿易港區內移動之貨物與轉運之貨物移動方面上，不需辦理報關通關等手續，海關僅在事後確認即可，此點與我國需項海關呈報並回報後方

- 可移動之作法相較之下更有效率。此外，可仿照新加坡對於關貿系統之作法，以單一電子化核心系統處理整體進口、出口與轉口等業務項目，整合海、空通關轉運業務，並尋求民間公司資源，使其單一而精簡化，以求以最快速之方式辦理通關手續。
- 建議政府除了在貨物航點之協商上持續努力之外，應可參酌民間企業之多數意見，重新調配審視航點與時段之分配，做出最有利台灣企業廠商之兩岸直航運輸模式。
 - 法令之制定受限於政府體制與許多層面。政府在參酌國內學者與企業廠商意見之餘，應可多參考國外法令制定之作法並去蕪存菁。自由貿易港區亦可往民營化之方向發展，除了可提升本體資金與資源運用程度，政府制定法令時也可較不受公家體系之影響。以香港為例，政府給予自由貿易港區營業者高度自主管理空間，並盡量減少法令之干預，使其在稅賦與通關通報等業務上具有相當程度之競爭優勢；民間營業者彼此之競爭同時也有助於自由貿易港區本身之成長。
 - 國內業者未使用自由貿易港區作為運輸貿易之媒介之最大原因在於不清楚自由貿易港區本身之功用，其次為政府之招商不積極且未宣導其用處。建議政府面對日趨自由化且專業化之供應鏈物流模式，應主動對於企業廠商輔助宣導自由貿易港區之利用，以利廠商在國際貿易方面提升效率與降低成本，提升競爭力，例如以簡單明瞭之方式宣導稅賦與通關之利益為何，並幫助企業做出初步之效益估算。此外，以最滿意之要項而言，製造業者普遍對於區內完善之 5 大功能擁有良好之滿意認知。政府應宣傳並保持此優勢，同時對於國內與國外企業廠商做宣傳與使用輔導。
 - 製造業者對於政府降稅貨品多寡與時效之協商結果並不甚滿意。兩岸經濟合作架構協議之降稅措施開放迄今已 1 年有餘，預定將會有七千餘項貨品逐漸免關稅；節至民國 101 年 7 月止，僅有 539 項貨品實質減免關稅，商品開放之數量不足，開放時程延宕，導致企業廠商欲使用兩岸經濟合作架構協議為貿易媒介者無法享受減免關稅之利益。
 - 建議政府應在兩岸經濟合作架構協議業務之宣導層面下功夫，以主動且積極之方式宣傳利益優點與進入使用方式，輔助業者從事降稅貿易，同時隨時追蹤審視實務操作使用情形，改善並免去冗長或不必要之通關手續，以優化製造業者對於通關效率之需求。
 - 在此建議政府，未來可逐漸朝向將兩岸經濟架構合作協議業務內涵導入自由貿易港區之實務運作中，改善雙方具有衝突可能之法令，使製造業者在進入使用尚無障礙。自由貿易港區可發展 ECFA 業務專區，專職於處理降稅貨物進出口通關與倉儲保稅事宜，免去廠商自行填表通關之程序。自由貿易港區同時可藉由向國外外商宣傳本身業務之便，宣傳我國兩岸經濟合作架構協議之利基，使其更有進駐之意願，並以兩岸經濟合作架構協議為對中國大陸貿易之橋梁，搶先於他國取得對陸貿易之商機。政府可以自由貿易港區本身檢疫、檢驗與認證之業務資源支援 ECFA 貨物，並發展品牌加值等業務，使我國製造產品在國際舞台上更能發光發熱。
 - 兩岸經濟架構合作協議欲妥善發展，需要以完善之基礎設施作為營運基地，自由貿易港區即為擔任此腳色之不二選擇。我國製造業者以自由貿易港區作為營運基地，並循以兩岸經濟架構合作協議作為貿易橋梁，可領先競爭對手國進入中國大陸市場，並成為外商進入中國大陸市場之優先合作夥伴。我國一旦具備良好營運基地與關稅優勢，則有助於產業供應鏈回台投資，並增加中國大陸業者對我國之採購競爭力。此外，為因應與他國 FTA 談判之僵局，我國加速與中國大陸之協商談判，強化並整合既有基礎建設，將可使他國與外商將台灣視為貿易橋梁，不僅避免經濟邊緣化，創造我國與各國簽訂 FTA 之有利條件，並打造台灣成為亞太營運樞紐。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 鎖定拆船業 印度擬推環保新規

環保意識高漲影響拆船市場，印度最高法院收緊國內拆船業環保標準，計畫在拆船市場適用巴塞爾公約（the Basel Convention），限制公約規定包含有毒有害或危險物品進口。

印度阿朗（Alang）號稱世界上最大拆船區，是多數廢船終站，依據香港公約要求，所有進駐當地船廠危險物品儲存庫已經建立，且運作一段時間。但是，一旦船東承擔銷毀危險物品責任，對船東而言將面臨棘手問題。

依據巴塞爾公約，船東今後不僅有責任在船舶交付之前預備危險物品隔離儲藏方案，還必須實際銷毀。

市場人士高度關注，印度高院如何就環保標準勾勒出新規，以及如何避免新規實施後對當地經濟活動帶來巨大衝擊。

有鑒於 2011 年，孟加拉拆船市場曾因環保問題關閉一年之久，對大部分拆船市場人士認為，阿朗拆船市場不可能遭遇同樣境遇。印度高院擬舉行聽證會討論該法案適用方式，最終結果預料備受關注。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 貨櫃運輸 廣泛運用指數掛鉤合約

倫敦海事研究顧問公司日前發表研究報告指數掛鉤合約如何運作指南，揭開常被人誤解的面紗，該機構認為可能會轉變貨櫃航運市場合約簽訂方式。

該項研究報告調查近年來貨櫃船運費不穩原因，以及指數掛鉤合約如何幫助降低運費不穩影響。據發表聲明，該報告解釋新合約安排如何有效地跟現有制度配合，並且總括業界應用現況。

長期運費波動迫使貨櫃航運業改變合約簽訂方式，讓合約價格可以隨外在指數變動。指數掛鉤合約是為應付傳統固定價格合約不足，以提供必需的空間、交易量和價格保護。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 滬試辦啟運港退稅

第一大港上海為鞏固貨櫃中轉樞紐地位，自八月起推出「啟運港退稅試點」政策，以期吸引更多出口貨物通過洋山中轉，增強國際競爭力。啟運港退稅政策，指從啟運港發往上海洋山保稅港區中轉至境外出口貨物，一經確認離開啟運港口，即被視同出口並可辦理退稅。

隨著啟運港退稅政策試點啟動，原來「內地貨物，國外中轉」，將變為「內地貨物、洋山中轉」，縮短企業出口退稅時間，降低資金佔壓成本，提高企業資金周轉和使用效率。該項政策使上海具備「准離岸中轉港」定位，預計將吸引更多出口貨物通過洋山中轉。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 越南明年起暫停批外籍船從事國內航線櫃運

越南政府明(2013)年起暫停批准外籍船從事其國內航線貨櫃運輸。外電消息，越南交通運輸部表示將自 2013 年 1 月 1 日起，暫停簽發懸掛外旗的船舶從事國內航線貨櫃運輸許可證。越南海事局負責通知正在越國內航線從事貨櫃運輸的外籍船東，以便其做好相應準備。

根據該部的說法，該項措施旨在促進越南貨櫃船隊的發展，俾滿足越國內航線貨櫃櫃運輸需求。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 星國優惠稅制半年新增三百萬註冊船噸

新加坡註冊船籍今年以來逐月遞增，截至六月底已由年初的 5700 百萬總噸升達 6093.4 萬總噸，半年來增加了三百萬總噸。

統計指出，由於星國優惠稅制，今年以來註冊船噸以平均每月增加 50 萬總噸速度持續上升，以星國船噸在去年二月份首破五千萬總噸起算，十七個月來增加了一千萬總噸之鉅。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 巴拿馬運河擴建完工將影響散貨運輸需求

今年以來國際散裝船運市場走低，業者普遍期待 2014 年的行情回升，惟市場研究認為 2014 年完成擴建的巴拿馬運河或將影響散裝貨運輸。

船舶經紀公司在一場以「亞洲市場船舶融資」為題的研討會議中提出警訊，2014 年巴拿馬運河完成擴建後，哥倫比亞的煤炭和巴西鐵礦石到亞洲的貿易將受到影響，乾散貨運輸噸海哩數需求將減少。

據稱，由於運輸時間將減少 10 至 12 天，目前南美到遠東運輸時間則超過一個月，而這還將伴隨持續的運能過剩問題。2011 年海岬型散裝船隊規模增長高達 16%，這還不包括 VLOC；而 VLOC 的出現，特別是淡水河谷的 Valemax 級大船進入市場，給運價帶來了更大的壓力。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 長榮航空與美聯合航空共掛班號聯營

長榮航空宣佈，自 8 月 11 日起將與美國聯合航空(United Airlines)共掛班號聯營合作，初期合作為聯航營運的休士頓往返洛杉磯、舊金山及西雅圖三條航線，及克利夫蘭往返洛杉磯、舊金山的兩條航線。未來將會繼續增加美國內陸各大城市聯營合作，對旅客赴美行程安排更加便利。

長榮航空目前飛航美國西岸洛杉磯、舊金山及西雅圖三大城市每周達 35 個班次，與聯合航空聯營後，旅客可搭配其國內航線順利銜接內陸段至休士頓或克利夫蘭，當地旅客也可經長榮航空西岸航線來台，兩地旅客不但可直接開立一本票，還可享受行李直掛的便利服務。

長榮航空目前正積極進行加入星空聯盟的整合作業，聯合航空為星盟的創始成員之一，此次與其展開聯營合作，開啟了長榮航空與星盟成員緊密的合作關係，未來將進一步與 27 家會員航空公司展開更多密切的合作，將可快速擴增飛航網絡及會員服務，提供旅客無接縫的全球服務。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 前七月我國國際商港櫃量 803 萬 TEU 增 3.43%

今年一到七月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達 803 萬 TEU，較去年同期的 776 萬 TEU，增加 3.43%。

高雄港前七月貨櫃量為 571 萬 TEU，亦較去年同期的 559 萬 TEU，成長 2.02%。台中港今年前七月貨櫃量為 78.77 萬 TEU，較去年同期 80.75 萬 TEU，減少 2.45%。

基隆港一到七月貨櫃量為 93 萬 TEU，較去年同期的 103 萬 TEU，減少 9.96，台北港前七月貨櫃量為 61 萬 TEU，較去年同期的 35 五萬 TEU，成長百分之 82.09。

【資料來源：中華日報航運電子報】

9. 高雄港上半年月轉口櫃比重略增

高雄港今年上半年一到六月轉口貨櫃裝卸量達 231 萬 2,520TEU，占上半年櫃量 485 萬 6,975TEU 的 47.6%，此比重也較去年同期轉口櫃占整體貨量比例 46.4%，增長 1.2%。

高港今年上半年轉口櫃量 231 萬 2,520TEU，也較去年同期 222 萬 5,382TEU，增加 3.92%，高港一到六月進出口櫃量 254 萬 4,455 TEU，則較去年同期的 256 萬 5,194TEU，呈現下滑減少 1.08%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、關鍵影響因素

(一) 總體經濟因素

西方經濟體經濟增速明顯下滑，消費需求萎縮致進口需求下降，全球經濟二次衰退風險增加。美國製造業近乎停滯，失業率仍處於高位。儘管歐盟努力穩定南歐諸國的財政狀況，但是歐債危機的救助規模和解決歐洲主權債務危機的方案仍意見分歧。政府和民眾都在減少支出，以度過危機，但是不利於整體經濟復甦。中國及其他亞洲國家均屬出口拉動型經濟，轉向刺激內需，中國政府已決定補貼綠色家電等節能產品採購，信貸政策可能更為靈活，在短時間內兩次降息，預計未來仍可能採取降低存款準備金率等手段對沖經濟增速放緩所產生的影響，並採取寬鬆的財政政策走向。2012 年全球經濟增速為 2.5%，是經濟復甦以來的最低水準，2013 年的經濟增速調低至 3%，而中國在各種刺激性政策的作用下，第二季經濟階段性探底，第三季後將穩步反彈，全年經濟增速可望達到 8.5% 左右。歐盟高峰會通過 1200 億歐元的刺激經濟增長計畫，使得歐洲脆弱的經濟形勢獲得有效的支撐，美國經濟在複雜的局勢中緩慢復甦，歐元區經濟形勢複雜中出現亮點。WTO 預測，2012 年全球貿易增幅從 2011 年的 5% 萎縮至 3.7%，2013 年將達到 5.6%。

(二) 中國煤炭需求減少，進口煤卻增加，排擠自產煤炭

中國、歐洲及日本粗鋼產量均出現負增長，對煉焦煤需求整體表現疲軟。中國、印度等發展中國家煤炭需求是支撐全球煤炭市場海運量主要因素。儘管上半年鋼廠等煉焦煤需求不理想，但因為煉焦煤價格下滑，海運費降低等因素，促使中國煉焦煤進口仍保持增長趨勢。亞洲發展中經濟體需求相對強勁，哥倫比亞、南非、美國等國煤炭紛紛湧向亞洲市場，第二季國際煤價出現大幅下跌，煤炭大量運往中國。中國沿海電廠擴大煤炭進口而穩步增長，今年上半年，煤炭進口近 1.4 億噸，比去年增長 65.9%，而出口 5.77 百萬噸，比去年下降 34.1%，6 月進口煤炭 27.19 百萬噸，比去年增長 58.54%，創歷史新高，預計 7、8 月份進口煤炭有所下降。需求下降，買方採購減緩。外貿煤便宜且質量好，發電廠購買進口煤願意高。2012 年上半年已發展國家經濟低迷，中國經濟增速放緩，與此同時美國天然氣獲得跨越式發展，釋放出大量煤炭供給衝擊國際市場，國際煤炭市場呈現供大於求的格局，國際煤價不斷下跌。中國經濟表現持續疲困的影響，煤炭下游產業(火電、鋼鐵、水泥)的產量增速都明顯放緩，煤炭需求降溫。今年中國南方降雨較多，水電發電量大幅增加，部分火電廠機組停機。今年夏天以來，南方地區雨水豐沛導致水電發電增加，水電優先調度影響了火電，及受宏觀經濟用電需求不明顯，下半年工業用電需求或將保持低迷，動力煤需求將受到影響。印度煤炭需求保持較強勁增長，今年印度煤炭進口將增長 28%，達 1.27 億噸。

(三) 中國除礦砂進口負增長外，其他大宗物料皆增長

上半年中國煤炭進口繼續大幅增長，去年 11 月以來國際煤價低於中國本土煤價，進口煤具有價格優勢，今年第一季進口商對中國煤炭需求市場預期樂觀，煤炭進口訂單大幅增加。上半年進口各種煤炭累計 1.4 億噸，比去年同期增長 65.9%，增加 60.36 百萬噸，6 月以來的煤焦價格大幅下跌，主要受動力煤價格大幅下跌所帶動，出口煤

炭 5.77 萬百噸，比去年同期下降 34.1%。印尼是中國第一大煤炭進口國，1~5 月份自印尼進口量達到 47.43 百萬噸，比去年增長 67.3%；澳洲位居第二，進口量達到 22.42 百萬噸，增長 171.9%；自南非、俄羅斯、加拿大、北韓、美國和蒙古的煤炭進口量分別增長 295.4%、106.3%、85.7%、49.3%、16.1%和 14.8%。由於經濟增長放緩，電力、鋼材、水泥、玻璃等主要高耗煤產品產量增長普遍放緩，煤炭需求整體較為疲軟。首先，電力行業用煤需求疲軟。全球避險貨幣資金開始湧入美元，美元指數快速拉升，創兩年來新高。以美元計價的國際大宗商品價格持續下跌，國際礦砂、煤炭價格均跌至近兩年來的低點，同時全球的海運業由於運力嚴重過剩，運價陷入谷底盤旋。上半年中國進口礦砂 3.7 億噸，比去年增長 9.7%；進口黃豆 5.65 百萬噸，比去年增長 22.5%；特別是煤炭進口 1.4 億噸，較去年多進 55.6 百萬噸，比去年增長 65.9%，顯示中國大量進口原材料依然對海運量的增長貢獻仍功不可沒，其增速還較去年同期增長 5.6%。但中國內部需求轉弱，上半年購進的外貿貨物有部分並沒有消化，直接推高庫存，至 6 月礦砂、煤炭等貨物港口庫存量均達到了歷史高位，下半年將需更多時間去化庫存。展望下半年，預計第三季煤炭進口量會明顯下滑，下半年煤炭進口或先降後升，總體繼續保持較高水準，增幅將逐步縮小。

(四) 中國需求礦砂減少，港口堆積居高位，進口減少，礦價大幅挫低

國際礦砂價格大幅下挫，價位已低於中國本土價位，若國際價位低於中國本土價位拉距擴大，將再度吸引中國貿易商大舉向國外進口，儘管港口庫存居高超過 9 千萬噸的昂貴礦砂，據傳聞這些堆積港口礦砂可能是供應商運來堆放，庫存去化緩慢，非中國買方所買斷，除非降價求售，否則貿易商直接現貨採購價格便宜礦砂。市場人士揣測國際礦價再回跌至每噸 90 美元以下，將有機會看到中國貿易商重演 2009 年瘋狂採購風潮，但有人持懷疑態度，認為目前中國鋼材生產過剩，鋼價持續探底，鋼廠虧損嚴重，鋼廠勢必減產與合併重整，沒有增產擴充的理由，除非進口礦砂排擠本土礦砂，何況近期中國當局為挽救持續疲弱經濟，擬調降貨品增值稅，以降低企業經營成本，本土礦砂競爭力提高。

(五) 亞洲、北美洲粗鋼增產，歐盟及南美減產，中國微幅增產

隨著今年中國國內經濟的放緩，中國鋼鐵業需求量大幅下滑，今年鋼鐵工業將面臨更加嚴峻的考驗，為拯救鋼企，中國當局有意透過凡加工出口專用鋼材，將實行全額退（或免抵）17%的增值稅，並以本國生產的產品，頂替進口產品，目的旨在進一步擴大鋼廠需求，鼓勵加工出口企業使用本土產品全力協助鋼鐵企業脫困，不過業者預期此政策對鋼材市場的拉動有限，業者希望能夠推出更多的扶持政策，包括減稅，幫助鋼鐵企業融資等措施以扶持鋼鐵企業。2012 年第一季和第二季，中國粗鋼產量分別為 1.7422 億噸和 1.8298 億噸，分別增長 2.5% 和 1.3%；淨出口量分別為 9.16 百萬噸和 12.21 百萬噸，分別增長 40.1% 和 16%，預估第三、四季粗鋼產量將繼續保持在 1.85 億噸左右，分別增長 5.6% 和 17.4% 左右。6 月全球粗鋼產量 1.28 億噸，比去年同期減少 0.1%，前 6 個月達 7.669 億噸，比去年同期微幅增加 0.9%。北美與亞洲分別增加 7.2% 及 1.6%（美國增加 8.4% 及中國增加 1.8%），同時，歐盟及南美卻分別出現負增長 4.6% 及 3.5%。中國 6 月粗鋼產量 60.2 百萬噸，比去年 6 月微幅增加 0.6%，亞洲其他地區，日本產量 9.2 百萬噸，比去年同期增加 3.5%，南韓 5.9 百萬噸，比去年同期增加 4.3%。歐盟區，德國 3.7 百萬噸，比去年同期減少 4.0%，義大利 2.4 百萬噸，比去年同期減少 7.9%，法國 1.3 百萬噸，比去年同期減少 2.1%，西班牙 1.3 百萬噸，比去年同期減少 8.8%，土耳其 2.9 百萬噸，比去年同期增加 4.0%。美國 7.3 百萬噸，比去年同期增

加0.8%，巴西2.7百萬噸，比去年同期減少8.5%，

(六) 中國礦砂進口出現負增長，港口庫存量徘徊高位不墜

各國鋼鐵需求增長放緩仍將困擾下半年全球礦砂貿易。中國製造業不景氣將降低鋼鐵需求，礦砂進口需求減弱，中國港口礦砂庫存居高位，下半年礦砂進口產生抑制作用。預計今年中國礦砂進口量約為7.5億噸，增幅低於10%。2012年1~6月，中國進口礦砂累計3.76億噸，6月礦砂進口量為58.31百萬噸，比5月下降8.66%，今年以來進口量最少的一個月。由於鋼材價格跌勢加大，對後市不看好，鋼廠採購減少，貿易商不敢輕易下單。2012年澳洲礦砂出口量預計將增長9%至4.79億噸，2012/13財年澳洲礦砂出口量預計繼續增長10%，達到5.10億噸。2012年巴西礦砂出口量將增長4%，達到3.26億噸；2013年巴西礦砂出口量繼續增長11%至3.61億噸，與2013年相比，2012年巴西礦砂出口量增長相對較小。印度自去年底將礦砂出口關稅由20%上調至30%，加上6-10月是印度傳統的季風季節，其礦砂出口空間受限，另澳洲於7月開始對其煤炭和礦砂公司徵收30%的巨額利潤稅，抑制中國從印度和澳洲進口礦砂的運輸需求。今年上半年印度出口至中國礦砂大幅下降，澳洲和巴西則彌補印度礦的減量，1-5月，從印度進口礦砂下降近五成，占中國礦砂進口總量由去年同期15%降至7.5%；從澳洲進口的礦砂大幅增加，占總量的45%。此外，從加拿大、烏克蘭、印尼等地進口有所增加。隨著礦砂價格跌跌不休，一旦價格跌破某一個臨界點後，中國生產的礦砂將失去競爭力，未來中國進口將增多，此外，中國經濟刺激措施、基建專案的加速推進，有望促使礦砂等重要貨物的需求回升，將給散貨船東帶來難得良機。同時，中國鎳礦進口保持迅猛的增長，1-5月進口鎳礦21.17百萬噸，比去年大幅增長73.8%，並呈逐月增長之勢。印尼對包括鎳礦在內的14種礦產徵收20%的出口關稅，將是2014年前全面禁止礦產品出口實施的第一步，第二步可能會把關稅提高到50%，之後將全面禁止礦產品的出口。徵收20%的鎳礦出口關稅，將抑制進出口商的積極性。

(七) 反聖嬰鬧乾旱，穀物歉收，出口下降，中國進口猛增

美國發生56年來最嚴重的旱災，加上澳洲、印度、哈薩克及歐洲從俄羅斯到義大利的農業區，都遭遇乾旱，造成糧價大漲。美國農業部將今年玉米產量預估調低12%，黃豆產量調低4.8%，澳洲小麥產量因乾旱及霜害，可能減少40%，阿根廷黃豆產量將減少20%。全球穀物海運量有所減少，上半年全球穀物海運量1.34億噸，比去年同期下降2.9%。美國2012年9月至2013年2月黃豆出口將飆升至32百萬噸，去年同期為24.49百萬噸；巴西預估從10.02百萬噸降至4.4百萬噸、阿根廷從3.72百萬噸降至54萬噸。儘管美國出口增加，2012年9月至2013年2月全球整體黃豆出口預估將較去年度減少1.5百萬噸至41.43百萬噸。穀物需求的多數增幅，來自於中國和其他新興市場、開發中國家。中國黃豆進口卻大幅增加，今年1-5月進口23.43百萬噸，增長20.7%。國際穀物理事會（IGC）預計2013年中國玉米進口量達7百萬噸，占全球份額從2010年的1%升至7%；2012年黃豆進口量將達55.5百萬噸，占全球總量的67%。世界銀行擔心糧價大漲對亞洲經濟的衝擊，要比歐債危機更嚴重。如果糧食價格上漲而使吃飯都面臨問題，將衝擊到其他商品消費，如此停滯膨脹發生機率升高。歐債危機還是比較可以掌控的問題；但糧價上漲，限制各國央行藉由降低利率以確保經濟成長的空間。

(八) 運力及解體船累積大增，供需過剩依然難解

儘管航運市場持續低迷，但全球散裝乾貨船市場新船交付量再創歷史新高，隨著PSPC（海水壓載艙和雙舷側保護塗層性能標準）7月1日實施，船廠為避免船東棄單風險，紛紛趕在7月1日前交船，造成上半年交付量創新高。拆船市場相當熱絡，其中，巴拿馬型船拆解量增幅居三大船型之首；海岬型船拆解量略有減少。但6月份拆解船價格大幅下滑，拆船量有減緩現象，但全年拆解量預計不會低於去年的22百萬Dwt。現有運力高速增長，至6月初全球散裝乾貨船現有運力共計9,220艘、6.48億Dwt，較去年底增長5.4%。海岬型船2.66億Dwt，較年初增長6.5%；巴拿馬型船1.64億Dwt，較年初增長6.1%。2012年運力供需失衡仍是難以破解的難題，航運公司僅能透過停航和拆解船舶，以減緩運力供給壓力。預計2012年散裝乾貨船運力增長不低於12%，從運力增長規模來看，拆解規模都難以抵消運力的快速增長，唯有仰賴散裝乾貨船的加速拆解量，才能挽救散裝船市場，隨著船舶拆解加速，航運市場運力過剩狀況將在某程度上得到緩解，加上部分造船廠已經著手縮減產能，市場供過於求將有所緩和。上半年拆解船噸較去年同期上升25%，達16.2百萬Dwt，根據Clarkson統計，今年上半年海岬型船舶拆船數量達36艘左右，今年下半年海岬型船拆解速度將加快，整年拆船數量上看90艘，巴拿馬船有56艘，去年同期只有38艘，預計今年全球散貨船拆解總量可望達到30百萬Dwt。2012年散貨船運力預計淨增長70百萬Dwt，船隊運力增速可從2011年的13.7%降到11%。拆解量的上升並沒有促使船租金回升。

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。受歐債危機拖累，下半年全球經濟依舊疲弱不振，對大宗商品的需求難有大的提振。中國為全球最大的礦砂和煤炭進口國，對國際散裝乾貨船市場具有決定性的影響，由於受到宏觀經濟的調整和鋼鐵產能過剩影響，對礦砂和煤炭的需求降溫，即使近期國家不斷釋放流動性來刺激經濟，而其效果如何仍有較大不確定性。而隨著中國本土煤炭價格大幅下降，內外煤炭價格差距也在逐漸縮小，下半年進口煤炭的速度有可能放緩下來。總之需求在降溫，而大宗商品的價格已成為下半年中國進口消長的決定性因素，如國際大宗商品價格繼續低於其國內，進口熱度尚能延續，否則高增長難以持續，運力供需嚴重失衡，將不利於下半年航市走勢。航運諮詢機構多認為，航市要消化過剩運力，真正走出低谷至少需要1年半至2年時間，甚至更長。航市雖曾在6月出現一波反彈，僅維持一個月震盪小反彈，至7月上旬後，行情值急轉直下一路走跌，其中原先穩步走勢的巴拿馬型船指數(BPI)，因美國過半地區遭受乾旱，美國中西部玉米種植帶超過70%的地區減產，導致大西洋市場海運量減少，運務成交慘澹，同時伴隨其它市場空放運能到達，市場租金開始下滑，多數承租人選擇暫時離場觀望，以待運費進一步探底，兩大洋市場租金雙雙下跌，7月中旬抵達5月下旬來最高1,214點後反轉直下，月底即宣告失守千點，迄8月上旬指數跌落至840點，跌幅最深。海岬型船市場則因中國主要港口礦砂庫存總量突破98百萬噸，創下3月中旬以來的庫存新高，中國需求礦砂放緩的影響，且澳洲主要礦商開始逐漸淡出市場，澳洲至中國礦砂海運量減少，雖然印尼鋁土礦出貨量有所增加，租用少量15萬載重噸級的海岬型船，惟因上半年新船交付量大，市場運價因運能過剩而毫無起色，海岬型船指數(BCI)同樣自7月上旬由一千五百點直落，8月上旬雖曾數日反彈，還是抵擋不住嚴重過剩運力的重

擊，指數與其他型船指數同步走下坡，8 月上旬下挫至 1,204 點，鐵定 1,200 點必失守。最近國際礦砂價格下跌明顯，業界估計中國將增加進口礦砂，可望帶動運價的回升。2009 年金融風暴後，當年國際礦價大跌，中國本土生產的礦砂不敷成本，確實曾帶動進口礦砂買氣，這一波礦砂價格已經下跌 21.33%，中國本土礦失去競爭力，或許會帶動一波買氣，一些市場人士認為第 4 季行情獲得改善的唯一希望。不過中國目前礦砂庫存量仍有 9 千多萬噸，且是高價買進，加上 3 年來海岬型船仍增加了 3、4 百艘，貨量的增長難滿足船隻對貨載的需求。但近期海岬型船現貨市場平均租金僅 4,550 美元，行情已經下跌空間有限，船東表示寧願選擇讓船噸睡覺，也不願意殺低虧損做生意，故估計短期內應該會止跌但反彈回升有限。小型船運價 7 月上旬終於告別長期不錯表現，各型船市場行情全面下跌，以巴拿馬型船市場本波表現最差而跌幅最大，超輕便型船指數(BSI)7 月上旬自 1,300 高點反轉連番下挫，8 月上旬甚至千點淪陷，指數下挫至 946 點，。輕便型船指數(BHSI)7 月初自 719 高點反轉一路走低，8 月上旬收在 538 點，5 百點恐會失守。7 月中旬以來市場因素利少空多，運力過剩態勢依舊，短期內缺乏實質性利好消息，奧運期間航運市場利少空多，各型船市場表現不佳的拖累下，運費綜合指數(BDI)在 7 月下旬再度跌破千點信心關卡，8 月初行情持續下探，並打回 3 月初原形指數下挫逼近 8 百點，8 月上旬回檔收在 812 點。從目前市場的需求和供給情況來看，短期內難以看到大的刺激因素出現，要突破千點恐短期不易看到。至年底，全球散裝乾貨船運力增速仍將高達 9%~12%，且各大研究機構對今年全球需求運力增速的預測再度下調，Clarksons 預計今年全球運力需求增長 4%，可見，市場供需失衡更加嚴峻，預計今年平均運營率將由去年的 84% 下降至今年的 77%，預計下半年市場行情仍不容樂觀，下半年 BDI 仍處於低谷徘徊。

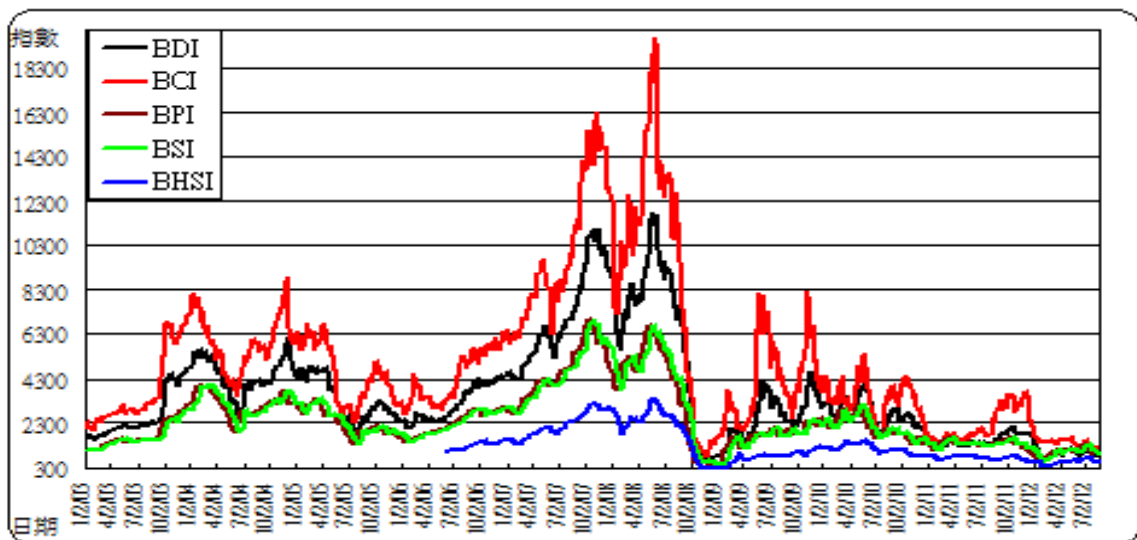


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。歐美經濟景氣成長力道薄弱，正衝擊中國內外需產業，尤其房地產業萎縮，導致

鋼鐵產能過剩，鋼材價格直直落，鋼廠為減少虧損壓力，減產或甚停產，礦砂進口量正逐漸減少中，首當其衝重擊主要運送礦砂等原物料的海岬型船市場。中國鋼鐵市場需求疲軟，航商對下半年礦砂運輸需求保守看待，同時，海岬型船新船陸續加入市場營運，供過於求壓力無法解決，海岬型船市場將難以脫離持續谷底盤旋陰霾。澳洲及巴西礦砂出口港資料顯示，輸往中國礦砂在下降中，6月中國礦砂進口比上月下降近一成，7月中國的鐵礦石進口量還更少，預示海岬型船市場將迎來更艱難時刻。中國主要港口礦石庫存總量創下3月中旬以來的庫存新高，接近歷史高位，受中國需求放緩影響，澳洲主要礦商開始逐漸淡出市場，澳洲至中國礦砂海運量減少，市場交易異常清淡，預估7~8月中國礦砂進口量可能與6月相差不多。中國礦砂需求下滑歸咎於中國經濟增速放緩，中國礦砂進口商採購意願下滑，租金走勢持續疲弱不振，對海岬型船市場前景堪憂。今年上半年中國煤炭進口比去年大增，煤炭的進口可能相對樂觀，恐對海岬型船市場受益有限。海岬型船進入密集交船期，市場運能將更加明顯供過於求，現貨價恐長期趴在谷底很難翻身。目前海岬型船市場平均租金又回挫逼近4,000美元位置，近日將失守4,000美元，是否能守住6月底價位，則看船東態度與抗壓力，戰鬥到只剩一兵一足或棄械投降。依目前供需態勢，短中期散裝航商態度保守，已有心理準備，多數認為至2014年下半年起，運能供需失衡的態勢才可回穩，目前大型航商如三井(MOL)、日本郵船(NYK)、川崎汽船(K-Line)等皆將實施海岬型船的拆解或閒置計畫，可望藉此稍微穩定運價。海岬型船市場曾自4月中旬以來表現最差的市場，租金行情一路往下走低，至6月下旬終於觸底止跌回升，出現一波反彈，但7月上旬礦砂市場需求力道減弱，澳洲礦砂供應商BHP考慮削減對其礦砂出口港的投資，市場悲觀情緒進一步蔓延，澳礦商出貨量極為有限，市場可用運力增加，現貨市場競爭加劇，太平洋往返航線日租金毫無剎車持續走低。可惜欲振乏力，上漲行情僅持續約半個月後再度失去動力，租金行情被打跌陷入跌跌不休的困境。鋼鐵需求持續低迷最終將演變為礦砂需求的一落千丈，因此目前市場的平靜可能成為運價再次暴跌的先兆。中國經濟增速放緩將加劇未來數月市場礦砂供大於求的狀況，加速礦砂價格走低。然而，眾多市場人士預測，礦砂價格下挫至臨界點，可能再創瘋狂搶購，認為今年下半年行情將有所改善，寄望第四季市況將會明顯轉好。海岬型船市場行情自5月中旬後幾乎一路下挫，6月下旬平均租金觸新低價位3,377美元後止跌反彈持續上揚，睽別已久出現強勁反彈力道，可惜終究無法抵擋船噸過剩的重擊，僅維繫至7月上旬平均租金攀抵7,983美元後各航線租金又告腿軟，隨後陷入跌跌不休的困境，本波反彈幅度達1.36倍，惟租金水準相較其他型船依然殿後。7月初4條租金航線突然暴衝大幅彈高，拉高平均租金水準，7月上旬攀登至7,983美元價位後失去上漲動能再度回挫，雖8月上旬曾乍現曇花一現反彈，還是無力低頭持續下挫，8月上旬收在4,067美元。大西洋返回遠東租金航線6月中旬抵達低價18,614美元後，出現強勁反彈，7月上旬收高26,938美元後漲勢熄火又連續回檔，8月初曾乍現反彈數日還是無力回天再度壓回，8月上旬收在21,117美元。大西洋區往返航線6月下旬挫至新低3,841美元後止跌回升，7月初出現暴衝，7月上旬急速攀登高價位7,350美元後漲勢熄火再度回檔，8月上旬收3,209美元，跌破6月中旬新低價位。太平洋區航線6月中下旬下挫抵達3,981美元後止跌回升，7月初出現暴衝，7月上旬衝高8,120美元後漲勢熄火而回檔，8月上旬收4,496美元。遠東返回歐洲航線今年來趴在負租金水準，7月上旬收縮負水準10,467美元後再度擴大，8月上旬以負12,554

美元作收。

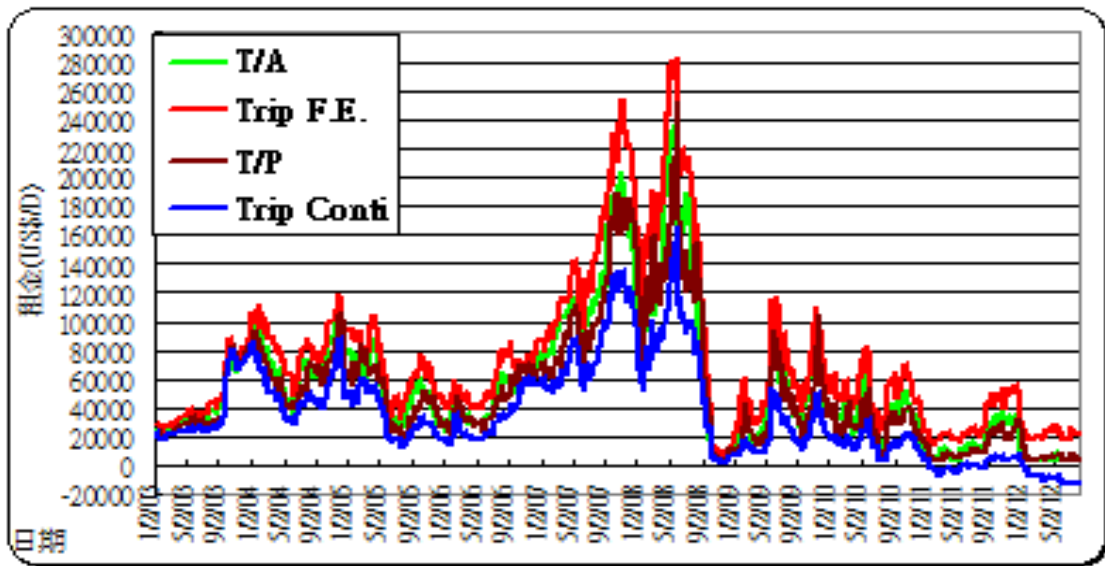


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。中國及印度，甚至亞洲發展中國家，近年來伴隨經濟高度成長，對電力需求更加殷切，帶動需求動力發電煤炭激增，中國及印度進口煤炭急速爆增大量，中國上半年已進口各種煤炭累計 1.3985 億噸，比去年同期增長 65.9%，增加 60.36 百萬噸，印度煤炭需求保持較強勁增長，今年印度煤炭進口將增長 28%，達 1.27 億噸。下半年中國動力煤需求將增多，動力煤的進口量將繼續保持增長。但重點電廠煤炭庫存及港口煤炭庫存仍處於歷史高位，因此煤炭進口量增幅取決於其本土煤炭價差的大小，預計今年中國煤及褐煤進口量將達 2.5 億噸以上。下半年，澳洲、歐洲、黑海地區小麥產量下滑，亞洲買家擔憂小麥價格上漲，中國糧食需求仍保持強勁的增長，預計下半年進口黃豆步伐加快，日本、韓國和臺灣等買家已經開始加快從美國進口小麥步伐，因此預計下半年全球穀物貿易量將穩步增長。下半年全球穀物海運量 1.38 億噸，比去年同期增長 13.1%。近期由於南美洲穀物運輸旺季趨於結束，另外，美國過半地區遭受乾旱，美國中西部玉米種植帶超過 70% 的地區減產，導致大西洋市場貨載減少，成交慘澹，同時伴隨其他市場空放運力到達，市場租金開始下滑，多數承租人選擇暫時離場觀望，以待運費進一步探底，以及哥倫比亞鐵路工人大罷工，導致港口煤炭庫存降低，煤炭出口量減少，加上中國動力煤需求疲軟，導致大西洋區巴拿馬型船市場交易活動放緩。7 月上中旬拿馬型船租金雖曾出現一波一路上漲行情，但 7 月下旬後失去動能，租家不急於租船，使得船東開價和租家出價間差距較大，急於攬貨的船東失去耐性跳水殺價，租金一路溜滑梯往下跌，8 月大西洋區市場的穀物運輸需求不多，而從太平洋地區空載而來的船舶加入南美洲東海岸的貨源的搶奪戰爭，導致大西洋區市場租金 7-8 月跌勢擴大，至 8 月上旬大西洋區市場租金水準低於太平洋區。太平洋區市場雖受印度電荒影響，印尼至印度煤炭海運貨載湧現，對太平洋區市場發揮某程度減緩租金下

跌速度，但中國港口煤炭庫存積壓創新高和水力發電增加，且中國本土煤價大跌，促使進口外貿煤優勢不明顯，對中國進口煤炭失速減少，租船交易冷清，租金失去支撐動能而持續走跌，至 8 月上旬跌回今年 3 月上旬時低價位。拿馬型船市場總體運力供大於求，4 條租金航線 7 月中旬全面告跌，至 8 月上旬還看不到止跌訊號，各航線租金仍持續下跌。大西洋往返航線租金 7 月中旬衝抵 11,056 美元後，受大西洋區市場穀物、煤炭貨載出現清淡，航市需求船噸疲軟，租金漲勢受阻而拉回且直直落，7 月下旬 1 萬美元失守，迄 8 月上旬尚未出現止跌訊號，租金回落至 6,053 美元。歐洲至遠東租金航線 7 月中旬攀登抵達 18,700 美元後無力再攻，隨即坐雲霄飛車下滑，迄 8 月上旬租金回落至 15,552 美元。太平洋區市場租金 7 月初與其他型船市場同步翻紅走高，7 月中旬攀登抵達 8,787 美元後，煤炭海運貨量萎縮，上漲動力消失而拉回，迄 8 月上旬租金回落至 6,316 美元。遠東返回歐陸租金航線 6 月上旬跌至負租金水準，至 7 月初才由負轉正租金水準，7 月中旬最高抵達 221 美元後又告拉回，並跌回負租金，迄 8 月上旬租金回跌至負 1,129 美元。4 條航線平均租金 7 月中旬抵達 9,677 美元的波段最高，隨後受到各航線全面不支倒地的拖累，平均租金直直落，至 8 月上旬挫至 6,698 美元，跌回 2 月初低水位。今明兩年運力供需失衡仍是難以破解的難題，一、二年內可能無令人驚艷的表現。

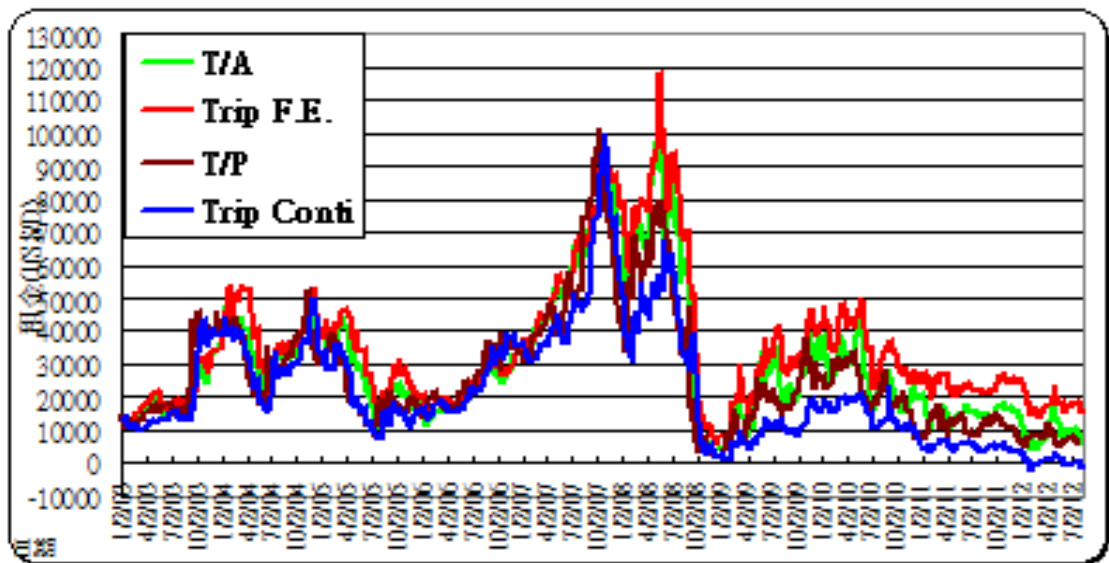


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。今年 2 月以來超輕便極限型船與輕便型船市場受惠於中、印及新興開發中國家經濟快速成長，進口建設物資與原物料包括鋼材、水泥、穀物、煤炭及非金屬礦等持續增長，需求船噸運力有增無減，持續拉動兩型船市場租金水準，迄 7 月上旬租金表現漲多跌少，尤其大西洋區市場幾乎驚驚漲，無畏其他型船跌跌不休，其租金還是逆勢勇往向前挺進，租金水準遠優於巴拿馬型船和海岬型船。太平洋區中印進口煤炭及工業原料如鎳礦等暢旺，營造兩型船市場上漲氣勢。大西洋區煤炭、穀

物與廢鋼等運輸需求交易持續非常熱烈，激勵租金水準一路飛高，讓航商驚嘆不已，在其他型船市場跌了鼻青眼腫之際，超輕便極限型船與輕便型船市場仍有亮麗營收，令其他航商羨慕不已。可是好景不常，7月上旬後情勢逆轉，中國煤炭進口下降，印度、澳洲及印尼等國相續課徵不同名目的出口礦產稅、能源稅等，阻礙了礦產出口量，印度礦砂市場依舊平靜，印尼頒佈出口禁令以來，錳、鎳礦海運貨量稀少，市場表現清淡，雖然印度港口堵塞延誤，但是市場閒置運力過多，租金依舊下跌。另外，穀物出口國家尤其美國、南美、澳洲、印度、蘇聯等遭遇嚴重旱災，黃豆、玉米、小麥等穀物收成大幅減少，出口交易大受影響，重創船運需求，兩大洋區市場利空衝擊，各航線租金全面反轉一路下挫，雖然阿根廷港口拖船工人大罷工，部分裝船計畫遭延遲，港口擁擠狀況加劇，但仍未能扭轉大西洋市場租金下跌走勢，迄8月上旬跌勢依舊，恐還須向下探底部位。最近印度發生大規模停電，印度政府部門勒令印度煤炭集團擴大對煤炭的進口以滿足國內的市場需求，市場人士希望印度煤炭需求能有所增長，刺激巴拿馬型船和超輕便極限型船市場止跌回升。超輕便型船市場平均租金6月上旬下跌至10,477美元觸底後反彈一路扶搖直上，至7月上旬衝上13,501美元，隨後受各航線租金持續走跌的拖累，平均租金持續下墜，迄8月上旬跌至10,039美元，1萬美元將無法守住，其他型船平均租金水準還算表現最為亮麗。大西洋區航線7月上旬衝上16,700美元高價位後，船噸需求退潮而漲勢停止，接著反轉直直下挫，迄8月上旬跌至9,572美元，1萬美元淪陷，可能比價效應，跌勢暫不會中止。大西洋區回遠東租金航線7月中旬衝抵23,933美元高價位，隨後反轉一路下挫，迄8月上旬跌至20,656美元，1萬美元即將淪陷。太平洋區租金航線7月上旬衝抵9,431美元高價位後，市場需求轉弱，租金失去上衝動能而一路下跌，迄8月上旬跌至7,004美元。遠東回歐陸租金航線7月中旬反彈上揚來到4,073美元，隨後上漲力道消失而一路下挫，迄8月上旬跌至2,925美元。

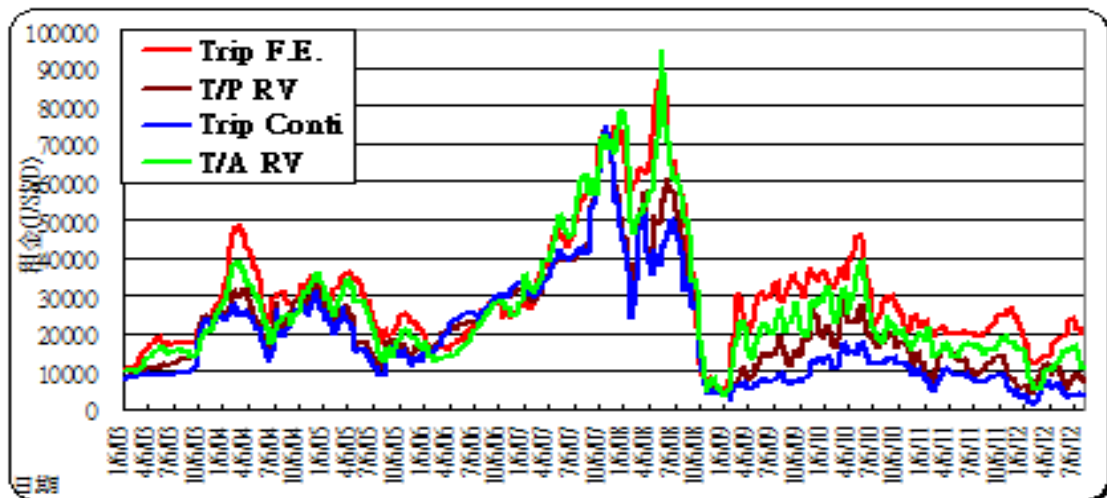


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。輕便型船市場今年以來拜全球新興開發中國家強勁內需的帶動，小批量的散裝貨載如煤炭、化肥、鋼材及非金屬礦等交投熱絡，以及一些件雜貨物如成品鋼材、建材水

泥、廢鋼和機器設備等貨載持續湧現，市場需求船噸熱度從未間斷，兩大洋區市場租金自今年 2 月初以後漲聲如雷，在 6 月底前雖曾出現漲多休息做整理，然漲幅一波比另一波更兇猛且漲幅愈來愈大，無畏巴拿馬型船與海岬型船市場都陷入谷底無力反彈之際，輕便型船市場還能夠別人都酒醉我獨醒，與超輕便型船攜手並進，共同打敗航市不景氣困境。可是好景不能長久，新興經濟體靠廉價勞工製造商品往歐美消費市場倒貨，近一、二年來歐美市場飽受國家債台高築所困擾，不得不緊縮開銷減債，導致拖累仰賴出口賺取外匯新興經濟體，出口萎縮而內部通膨升高，內外需求轉弱，影響進出口海運貨載增長，加上握有礦產資源國家不約而同課徵不同名目稅則藉以限制出口，各類礦產交易陷入冷清。全球如雞瘟一樣各處出現罕見大乾旱，穀物出口國家尤其美國、南美、澳洲、印度、蘇聯等遭遇嚴重旱災，黃豆、玉米、小麥等穀物收成大幅減少，導致出口量下降，7 月開始市場貨載減少，航商急著找貨，演變成船多貨少困境，航商為搶貨殺價不手軟，租金價位跌跌不休，迄 8 月上旬依然處於弱勢格局，各航線租金持續下探新低。輕便型船市場平均租金 6 月底衝抵 10,209 美元，因缺乏動能而一路回檔，跌幅不輕，整數關卡連續失守，迄 8 月上旬回跌至 7,853 美元。輕便型船大西洋區航線租金 6 月底創今年最高 13,126 美元價位後，市場貨少船多態勢，導致航商多殺多，租金快速回跌，7 月底 1 萬美元關卡淪陷，迄 8 月上旬拉回至 9,155 美元。太平洋區租金航線租金 6 月底攀登至 7,334 美元後反轉走跌，隨後一路走跌，迄 8 月上旬下調至 6,551 美元。

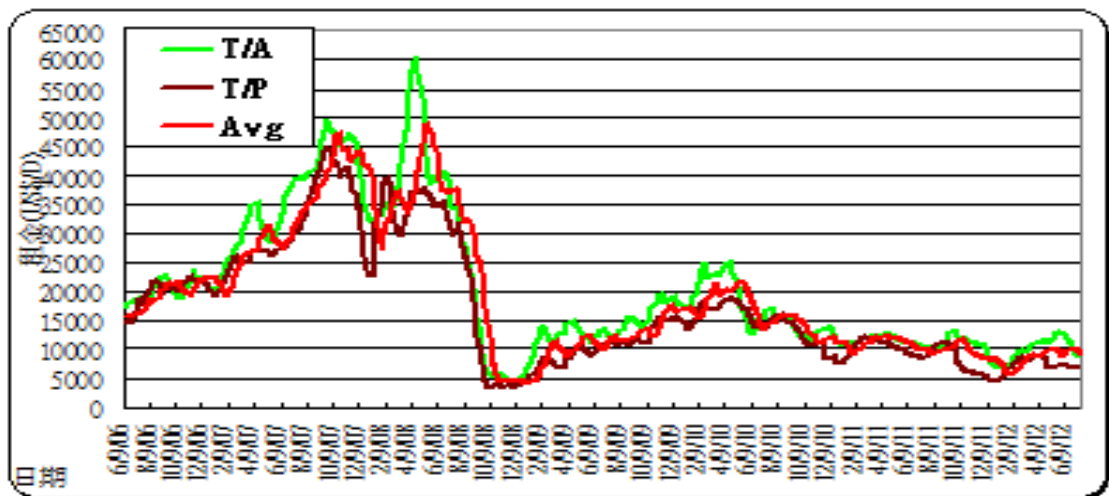


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 全球經濟衰退短期還是無法解決，中國已菩薩過江自身難保，或甚將拖累高度倚賴中國國家，這對於航市無疑是最大利空。下半年中國經濟將延續疲弱態勢低度增長，這決定了下半年中國煤炭需求整體仍將疲軟。歐元區經濟萎縮，全球經濟整體疲軟，中國出口將受到限制，對中國經濟增長拉動減少動能，另外中國當局持續對房地產調控加重力道，房地產開發投資仍將受到抑制，房地產調控加上出口帶來的負面影響，通膨日益嚴重，抑制民間消費力道，導致下半年中國固定資產投資增長與商品流通銷售將減弱。中國當局紛紛加快核准各種新建專案，中國央行下調基準利

率和存款準備金率，專案融資成本明顯降低；民間投資新措施放寬市場准入，刺激民間投資活力將提高。中國放寬一系列投資與刺激消費措施，或許有助於紓緩經濟下滑速度。

- (二) 今年主要散裝貨載需求的增長率低於去年，尤其是礦砂，中國進口礦砂態勢為決定今年增減，當然中國本土與外貿礦砂間價差，乃是影響中國礦砂進口量的重要因素。亞洲國家持續增長的動力煤進口需求成為支撐散裝乾船市場的重要因素，印度缺電嚴重，將加速擴大煤炭進口量，而中國煤炭需求熱度退潮，又本土煤炭生產過剩，價格大幅調價，擠壓進口空間，第三季恐難見到中國大舉進口煤炭，雖然下半年煤炭需求仍呈疲軟態勢，但隨著經濟逐步回穩，煤炭需求萎縮的可能性降低。北美地區遭遇嚴重乾旱和風暴襲擊可能導致農業欠收，穀物出口將大受影響。印度礦砂出口減少和動力煤進口強勁增長對於散裝乾貨船市場的貢獻未來將與中國因素一樣成為影響市場走勢的重要因素，但印度需求不易在一年內發揮巨大作用，還需要幾年時間。
- (三) 在全球航運需求增幅放緩之際，全球船隊的運力規模正處於快速擴張階段。隨著新船運力大舉進入市場，中長期看，運力供給壓力持續壓抑著散裝乾貨船市場回升空間，供需消長逐漸惡化，航市價格更不易脫困，航商經營環境在近一、二年更加艱辛。新船近年陸續完工交付並投入運營，造成全球船隊運力持續高速增長。2011年，全球交付新船1.62億載重噸，預計2012年的完工交付量依然在1.6億載重噸左右，全球船隊運力也隨之快速增長。2007年底，全球船隊運力總量為11.3億Dwt，2011年底已達到15.3億Dwt，4年增長了35%。儘管2012年全船隊運力增速有所下滑，但仍處於較高的增長區間。預計2012年全球船隊運力將增長5.7%，擴張速度將高於貨運需求的增速，將使供給過剩壓力進一步加大。
- (四) 全球環保意識抬頭且，氣燄囂張，已在衝擊主要重要拆船國家。因印度拆船廠違反當地環保規定，被當局勒令停止作業，以及中國拆船業同樣面臨環保問題，在第二季國際拆船價格持續下跌，中國地區曾一度跌到逼近300美元。雖拆船價格大幅下跌，航市卻更慘，因此，無礙航商決心將老舊船送去拆解，所幸近期拆船價再度回漲，只是環保問題將限縮全球拆船市場規模，恐使拆船減速，而延遲航商唯一引頸盼望藉由拆船加速，早日解決困擾航市船噸供給過剩的夢魘。

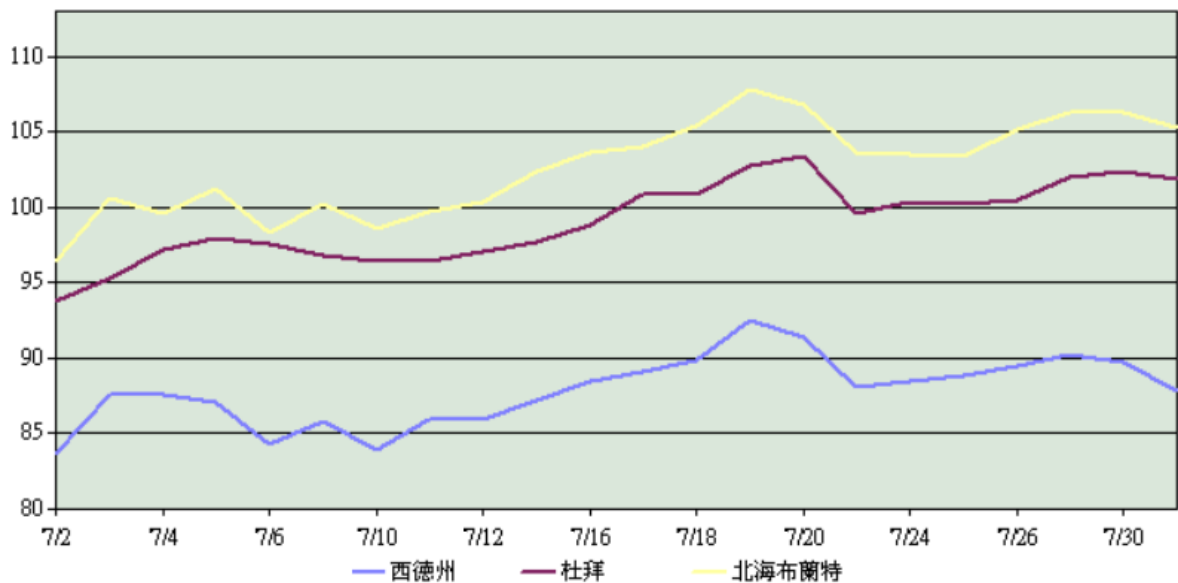
2012 年 7 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 原油市場短評

預估年底前油價因IEA於上個月釋出6千萬桶原油的影響走揚的空間外，下半年的原油需求將受到景氣復甦和北半球即將進入冬季而上升的影響。

除了先前南韓已經宣布自7月起全面暫停伊朗原油進口，又傳出日本要加入禁運行列，此舉將使伊朗經濟命脈受到嚴重打擊。另外，歐盟表示將按照原訂計劃，自7月1日起禁運伊朗原油。而這項禁令起因於西方國家認為伊朗的核武發展，但伊朗始終堅持是為了民用。歐盟表示，所有從伊朗進口原油的合約必須在7月1日之前終止。另外歐洲公司也不會繼續為伊朗石油提供保險。伊朗石油的14%，是出口到歐盟國家。目前由美國主導實施的制裁行動，已把伊朗原油出口從每天250萬桶降到了120萬到180萬桶。



7月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI)月初尚有677點，但走勢延續上個月的跌勢，一路下滑至7月25日後才止跌，月底時為642點；成品油綜合運價指數(BCTI)月初561點開出後一路振盪至月底579點，本月份僅上漲18點，跌幅為3.21%。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格83.680美元，至月底報價為每桶87.820美元，上漲4.95%；

7月均價為每桶87.865美元；2012年1-7月均價為每桶96.72美元。

杜拜原油 -

月初每桶93.720美元，月底收盤價格為每桶101.900美元，上漲8.73%；

7月均價為每桶99.085美元；2012年1-7月均價為每桶109.51美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格96.480美元，月底以每桶105.350美元作收，上漲9.19%；

7月均價為每桶102.663；2012年1-7月均價為每桶111.97美元。

3. 油輪買賣交易行情*

超級油輪 - “Hampstead” (1996造，二十九萬八千三百載重噸)雙殼油輪約以二千四百五十萬美元售出。

阿芙拉型油輪 - “Diamond Champ” (1994年造，十萬七千載重噸)雙殼油輪約以一千三百萬美元售出。

IMO II/III 化學輪 - “Golden Jane” (2000年造，一萬六千四百載重噸)約以九百萬美元售出

IMO II 化學輪 - “Golden Mermaid” (2007年造，一萬二千七百載重噸)約以一千五百萬美元售出

IMO II/III 化學輪 - “Chemstar Duke” (2000年造，一萬九千四百載重噸)約以一千二百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“United Resolve” (1992年造，二萬四千三百輕載噸)油輪於巴基斯坦拆解，以440.0美元/輕載噸售出。

“Star Hero” (1991年造)油輪於巴基斯坦拆解，以407.0美元/輕載噸售出。

“Lei Tsu II” (1992年造，二萬五千五百輕載噸)油輪於巴基斯坦拆解，未有售出價格報導。

5. 原油油輪運費行情

超級油輪市場 - 月初的運力雖然受到伊朗威脅關閉荷姆茲海峽影響，但因為沙烏地阿拉伯石油的穩定產量造成國際原油價格及貿易量下降；波灣到日本(TD3)運費價報 WS36 點；波灣到美灣運費報 WS25 點；西非至美灣運費報 WS44 點；西非到中國運

費報 WS38 點。但在本月中下旬之前運費微幅走升，加上伊朗海事部門宣佈將為進入其領海的任何外國船舶提供保險，這也間接解除了歐盟對進入伊朗油輪的限制；月底時則程現漲跌互見。

蘇伊士型油輪市場 -7 月初的蘇伊士型油輪運輸市場成交量略有起色，運價小幅上漲。除了西非出發之各航線亦均有貨盤外，地中海和黑海的交易也較為活躍些許。本月底之前的運費呈現上漲趨勢，至月底時才下因供需不平衡而下滑。月底西非到美東運費報 WS60.73 點；黑海到地中海運費報 WS69.08 點，均較月中的運費下降 4% 左右。

6. 成品油油輪運費行情

7 月份的成品油輪運價市場呈現上揚局面。截至月底，波灣到日本的 LR2 運費報 WS108 點；波灣到日本的 LR1 運費報 WS131 點；新加坡到日本 MR 運費報 WS125 點；除上述主要航線外，其餘航線亦呈現上漲情況。

*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 7 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	29-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	3-AUG(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	28.0	3,017	23.0	-9,963
AG / JAPAN	VLCC	40.0	16,666	33.5	1,118
WAF / EAST	VLCC	42.5	22,549	36.0	7,684
WAF / USG	VLCC	45.0	27,148	41.5	17,099
WAF / USAC	SUEZMAX	70.0	16,748	57.5	6,186
MED / MED	SUEZMAX	72.5	26,004	62.5	14,533
UKC / USAC	AFRAMAX	102.5	20,451	90.0	10,937

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	29-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	3-AUG (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	95.0	14,021	107.0	16,694
AG / JAPAN	55,000	120.0	15,678	125.0	14,879
CARIBS / USAC	38,000	105.0	5,412	100.0	2,575
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	3,898	125.0	2,196
MED / USAC	30,000	150.0	10,333	150.0	8,754

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	26,000	29,000
SUEZMAX	150-160k	18,500	21,000
AFRAMAX	95-105k	13,500	15,750
LR1	65-73k	12,500	14,000
MR	47-51k	13,500	14,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$88.0	\$63.0
SUEZMAX	150-160k	\$60.0	\$45.0
AFRAMAX	95-105k	\$44.0	\$30.5
LR1	65-73k	\$36.0	\$26.0
MR	47-51k	\$34.0	\$24.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年7月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$95.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$58.3	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$49.3	\$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

