



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 十 一 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 111 2013 年 3 月 18 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

會務報導 .....	1
專欄報導 .....	2
海運市場動態報導 .....	5
國際運輸動態報導 .....	5
國際散裝乾貨船市場行情分析 .....	8
2013 年 2 月份國際油輪市場動態 .....	18

會務報導

演講活動通知

本會將於 3 月 21 日(星期四)邀請東森國際股份有限公司航運事業部業務處協理謝承宏先生就散裝(不定期)航運概況進行演說，並和會員進交流。名額有限，歡迎有興趣的會員報名參加，詳細活動內容如下所示



中華海運研究協會  
海運知識分享交流會

- 主 題：散裝（不定期）航運的介紹  
主講人：謝承宏 博士  
現 職：東森國際股份有限公司 協理  
          國立臺灣海洋大學 兼任教師  
時 間：102 年 3 月 21 日星期四晚上 6 時-7 時 30 分  
地 點：中華海運研究協會會議室  
主 旨：本會誠摯歡迎海空運物流相關從業人員出席。

R.S.V.P 台端是否能出席？ 惠請賜覆。

本會地址：台北市林森北路 372 號 405 室

聯絡電話：02-2551-7540 分機 13、15

聯絡人：翁 祥 凱 [hkweng@cmri.org.tw](mailto:hkweng@cmri.org.tw)

          蘇 俞 安 [selys@cmri.org.tw](mailto:selys@cmri.org.tw)

場地有限，可容納 30 人，額滿為止

## 專欄報導

## 台灣商船船員的未來與海事校院輪航科系面臨的挑戰

郭俊良

海洋大學商船學系助理教授

近來交通部以廣告宣傳方式，對於在學的青年宣達加入船員工作的好處。在以擁有人生第一桶金及第一棟房為誘因，就學及就業亦可一次完成的完整人生規劃下，希望號召有志青年加入海運船員的行列。此廣告的推出突顯了目前台灣商船從業人員的不足、取得船員證書的畢業生不願意上船工作及面臨其他地區人力市場競爭的挑戰。台灣船員的供需求是否已進入萎縮的階段亦或在此不景氣的就業市場下，如廣告內容所述，為開啟美好人生的另一個選擇。本文就船員工作的特性、台灣目前商船船員人數的變化進行分析，探討影響船員工作意願的因素及航輪科系在人員培育上的挑戰，提供有志於從事船員工作的人員作為參考。

## 船員的工作特性

海洋運送服務需藉由船舶載送貨物行駛於世界各地港口。故船舶操作的人員其工作特性不比陸地上工作的從業人員，必須長期遠離其家庭及伴侶。加上目前船舶靠港時的裝卸作業時間縮短，即使船舶靠港後人員也無法離船登岸休假。船員的工作及生活皆處於孤立、移動、階級嚴明的封閉社會體系(即船舶)中。與造成其所接觸的皆為同船的船員，人際關係嚴重受限，易產生社會疏離感。另一方面，船上工作具有獨特的專業性，其累積的工作職能及相關技術和知識較不易移轉至岸上其他產業的工作，造成許多船員到達一定年紀想要下船尋求其他工作機會時，無法發揮所長，只有繼續「跑船」的生涯。

## 台灣商船船員人數的變化

隨著台灣經濟的進步，國民生活水平的提高，陸上工作機會增多薪資待遇也不斷提高的同時，以往至船上工作的經濟誘因已逐漸減弱。在 1978 年，台灣商船船員人數達到巔峰，從業船員超過 3 萬人，此後呈現逐年遞減趨勢，依據 BIMCO/ISM 的調查，台灣自 1995 年後已經成為外籍船員的主要輸入國。至 1998 年時，受僱的台灣船員總數已不及六千人，其減少速度另人震驚。在甲級船員僱用比例變化上，以服務於我國所屬各大航運公司統計資料來看，自 2004 年 52% 下降至 2011 年的 33%。相對於台灣本國籍船員，台灣航運公司外籍船員的比例則由 2004 年 48% 快速上升至 2011 年的 67%。此消彼長之下，更壓縮台灣船員的就業空間。

此下降趨勢由船員的供給面來看約自 1980 年代後期至 1990 年代，台灣航輪畢業生上船工作的意願已開始低落，至使本國籍甲級船員在人力上呈現青黃不接的現象。造成此人力斷層的原因主要為本國甲級船員人數不足、航運公司之船隊管理人才不足、海事人才萎縮及航輪科系具海上實務資歷之專任教師後斷無人等原因。另外從需求面來看，

國內航商因船舶掛籍的考量也造成對於台灣船員人力需求的減少。許多船公司的台灣甲級船員比例甚至不至其僱用總數的 5%，而僱用大陸船員的比例則居高不下，超過五成之多。以上情形皆為造成目前台灣甲級船員短缺的原因。

然而是否台灣船員的優勢已不復存在？相較於其他地區的船員而言，尤其是大陸方面的船員，近年來在大陸經濟亦逐漸起飛，船員對於薪資的要求逐漸提高，其船員薪資水準已接近台灣甲級船員的薪資水平甚至有超過的情形，顯示台灣甲級船員的僱用薪資水準已具有競爭力。另一方面，台灣船員的服從性較強且對於上級所指派的任務較有責任心在溝通上也願意接受對次的意見。不管在甲板部門的操船技巧或是輪機部門的維修能力皆不輸給其他國籍的船員。故近年來許多以僱用外國籍船員為主要的公司紛紛在海員月刊中刊登廣告，開始招募台灣本國籍船員，尤其是在甲級船員部份。

由上可知台灣船員能力仍為船運公司所肯定，在船員市場上逐漸回復往日供給上的榮景。然除了已取得船員證照的人員受到就業市場的青睞之外，另一個較需關切的問題便是學生船員實習機會。目前政府對於海事院校的實習學生並無相關補助計畫但學生上船學習時，航運公司仍需基於船員服務規則給付給學生最低基本工資，在前述目前畢業學生畢業後登船工作的意願降低亦或畢業後選擇其他航運公司就業，致使航運公司認為實習並未能替公司帶來人員上實質增加，而顯得意願減少許多，其結果造成許多海事院校的學生無法順利於最後學年上船進行實習，在畢業後直接登船工作。

### 航輪科系之挑戰

由上述對於台灣船員需求的現況可知，船運人力市場對於台灣國籍船員的需求已有增加趨勢。對一個國家而言，本國籍甲級船員是國家海運永續發展的必要人力資本。如海事院校培養出的學生對於畢業後登船工作的意願降低亦或其能力無法為目前航運實務界所用，無論前述何者皆為國家的損失。故台灣海事院校在培養台灣本身的海事人才時同時面臨了內部人員能力的培養及外部其他國家海事人才競爭的挑戰，以下分別由人員培育、政府支援及師資三方面進行探討。

在內部人員培育方面，據林彬教授指出，國內海事院校目前所培育立之航輪畢業生在質與量方面漸漸不符合業界的需要。另外，航輪畢業生上船工作的意願低落以及實習生回原船公司服務的比率偏低，也是造成目前海事院校學生無法順利至船上工作的原因之一，其他影響的因素尚包含有畢業生的專業職能訓練不佳、英文程度差及工作態度不佳等原因。以上對於台灣訓練的海事人手是否為航運公司所用造成極大的影響。

在政府支援部份，目前台灣國內並無專門的實作船隻供實習使用。學生如想登船實習必須有校方出面與各航運公司接洽詢問其接受實習申請的意願。航商站在營利的角度除了少數公司，大部份對於實習的申請意願較低，故提供給航學生上船實習的機會皆不足。海洋大學於 102 年度僅有 78 位學生至各航運公司所屬輪船上實習幾乎只占前一年的一半。政府應扮演媒介的角色，要求航運公司以為國家培養海事人才的觀點，進行提供海事人員的訓練，以免造成學非所用或如第一點所述其能力不符合業界用人需求。

最後在師資部份，航輪科系目前面臨具有海上實務資歷的專任教師人力逐漸減少的情形，因任用條件的限制，許多擁有豐富經驗的人員無法擔任專業師資的工作，另一方面對於學術能力的要求，許多以技能教學為主的人員對於擔任航輪教育工作的意願也降低，故對於大學層級航輪科系的師資要求常在學術與技職能力兩者之間拉扯。就實務面來看，航輪科系為需要高度專業技能的學科(即船隻的操作及內部機械的維修)，對於航輪

相關技巧的養成(甲板或輪機)皆需引進具有豐富實務經驗的專業教師以建立學生符合業界所需要的船員能力。

由以上的分析，對於台灣籍船員的未來及因應挑戰的方式，可以歸納出以下幾點。

1. 台灣籍現有船員的能力及薪資水準在目前方船員供需市場逐漸具有競爭優勢
2. 國內培養本身甲級船員的工作應持續進行，以維持本國在海運永續發展的必要心力資本
3. 政府應採購專門的海事實習船供海事院校學生實作之用
4. 增加目前海事院校在校學生登船實作的機會，使其學有所用
5. 培養海事院校學生符合目前業界所需要的人力並增加登船誘因，使其學有所用
6. 放寬對於航輪專業師資的聘用標準，使更多擁有豐富航輪知識的師資得以投入航輪人才的培育

## 海運市場動態報導

## 國際運輸動態報導

## 1. 亞洲出口櫃量 去年跌 4.4%

亞洲經濟去年受大環境牽累，貨櫃出口量些微下滑。根據貨櫃貿易統計機構 (CTS) 發布顯示，去年第四季亞洲出口貨櫃減少 5.3%，其中部分月份出口量甚至跌破 12%，這使得 2012 年亞洲全年出口櫃量鎖定在 1,350 萬 TEU，下滑 4.4%。然而，其中十二月出口櫃量為 120 萬 TEU，儘管微跌 2%，但較前一月仍有近二十萬 TEU 增量。

該機構分析，去年十二月亞洲至歐洲貨櫃整體櫃量成長 22%，貨量走高部分原因應歸功於農曆春節將近，歐洲零售商紛紛趕在中國工廠關門歇業過節前起運貨物。然而，各船公司都在心裏盤算，希望這波貨量上升動能能夠給經濟低迷困擾的歐洲各國帶來一波更為持久的貿易向上行情。

去年底船公司享受一波歐洲各國進口量激增所帶來難得充沛貨量，受此影響，去年第四季希臘從亞洲進口散貨和冷藏貨櫃量超過 4.2 萬 TEU，劇增 25%，是自 2011 年底以來表現最為強勁。統計顯示，希臘去年一月和三月貨量分別大幅下滑 17% 和 22%，然而，隨後貿易形勢逐步好轉，櫃量漸次回升，到十二月該國從亞洲進口量大增接近三成，其中貨櫃更是飆升 31%。但總體來看，去年整年度進口櫃量 15.3 萬 TEU，表現持平。

至於其他地中海國家，各國表現不一。義大利去年來自亞洲進口櫃量大跌近兩成，不足 87 萬 TEU，西班牙進口量減少 16%。法國進口櫃量下降近 6%，顯示國內經濟復甦乏力。然而，利比亞卻表現突出，由於戰後利比亞逐步修復損毀基礎設施，去年進口亞洲貨櫃達 13.3 萬 TEU，大幅躍升 337%

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 2. 去年全球廿五大貨櫃港口成長走低

依據 Alphaliner 市場週報指出，由於歐美經濟疲軟，去(2012)年全球廿五大貨櫃港口成長呈現近三年最低，係以百分之四增幅明顯低於 2011 年的 8.7% 與 2010 年的 15.5%。

分析指出，該廿五大貨櫃港增幅在去年下半年急劇下降僅 2.8%，亞歐及泛太平洋主要航線成長分別下率滑 4.4% 與 0.4%。該廿五大港口包括中國大陸的 11 個港口，大陸以外之七個亞洲港口，歐洲、美國與中東各佔四個、兩個與一個。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 3. 貨櫃船今年交付量高峰

貨櫃航運市場迎接大船時代，國際航商相繼訂造萬 TEU 級以上超大型船舶，據 Alphaliner 統計，今年貨櫃船交付量將創歷史新高，航商將推遲接收部分新造船。目前，已經有 20 萬 TEU 原計劃今年交付的運力被推遲至明年交付，未來幾個月，預計將出現更多推遲交付的情況。現在，今年計畫交付的萬箱以上大船已經減少至 41 艘。

據統計，計畫今年交付的貨櫃船為 168 萬 TEU，略高於 2008 年歷史高點 157 萬 TEU，占一月初時全球貨櫃船總運力 10.3%。即使未來幾個月再有 10 萬 TEU 運力的貨櫃船被推遲到明年交付，今年的交付量仍將明顯高於過去四年，使得市場隱憂貨櫃船運力過剩將持續至 2014 年之後。

市場惡化同時促進老舊船拆解量成長，前二月全球貨櫃船拆解量達 37 艘，約 8 萬 TEU，還有 2 萬 TEU 確定將在本月拆解。

Alphaliner 估計，如果現在的拆解速度得以保持，全年貨櫃船拆解量將達 40 萬 TEU。根據今年還將有 10 萬 TEU 運力推遲至明年交付，以及全年拆解量達 40 萬 TEU 的假設，估計今年貨櫃船運力將淨增 7%，高於需求 4 至 6% 的增幅；同時，由於船舶推遲至明年交付，預計考慮船舶拆解因素後，明年貨櫃船運力也將淨增長 7%。

【資料來源：台灣新生報航運版】

### 4. 兩岸運送 可包租外籍郵輪

財團法人台灣海峽兩岸航運協會（台航會）與海峽兩岸航運交流協會（海航會）已於一月十日至十三日新竹舉行會談，對於外籍國際郵輪航行兩岸的議題，雙方同意兩岸資本並在兩岸登記的企業，經申請批准後，可以包租外籍國際郵輪，從事兩岸間的運送，並將以多航次審批的方式試辦推行一年。

另外，雙方亦同意經批准的國際航線外籍郵輪，可以直接掛靠兩岸港口，惟不得從事兩岸間旅客運送，試辦期間亦為一年。預期對兩岸郵輪旅遊發展將有積極正面效益。

據瞭解，上海港國際客運中心開發有限公司包租「雙子星」郵輪申請從上海航行至台灣九航次，目前陸方已同意二航次，預計分別於四月二十五日及五月八日由上海開航來台，其餘航次尚審批中；另台灣皇家菁緻國際有限公司亦計畫包租皇家加勒比國際郵輪公司「海洋航行者」郵輪，將申請於五月從基隆出發直航至上海一航次。

今年預報靠泊台灣的國際郵輪定期航線總計有八十五航次、非定期航線則有台灣除歡迎大型郵輪來台靠泊國際商港之外，亦歡迎小型郵輪來台靠泊非國際港口之國內商港如馬祖、澎湖、金門等；另可特案申請靠泊綠島、蘭嶼海域接駁登島遊覽。

未來政府將持續推動郵輪產業發展，並期望業界共同開創台灣郵輪產業新紀元。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 5. 中共交通部發佈兩岸貨櫃班輪運輸業者/船舶名單

依據中共「交通運輸部」發佈最新兩岸貨櫃班輪運輸業者與船舶名單，目前計有廿一家航商所屬四十艘貨櫃船獲准經營兩岸航線，其中正利航業原經營權已由寶華海運取代。

前述廿一家航商包括了十二家中國大陸船公司、八家台灣船公司及代表香港的東方海外貨櫃航運，該十二家大陸船公司為：中遠集運、福州市馬尾輪船、福建華榮海運、福建東方海運、福建省泉州市豐澤船務、上海海華輪船、上海市錦江航運、中外運集運、山東海豐航運、福建外貿中心船務、民生輪船、洋浦中誠聯合航運。

我方八家船公司獲准名單為：萬海航運、陽明海運、長榮海運、台灣航業、寶華海運、義樹實業、台塑海運與漢福公司。另德翔海運以租換艙經營人身份，分別與山東海豐航運、台灣航業、陽明海運於兩條航線從事兩岸航線營運。

中共交通部公告指出，前述名單係根據「台灣海峽兩岸間航運管理辦法」等規定，如班期、掛靠港口、船舶發生變更，需提前向該部辦理備案或核准手續。如艙位發生變更的，需自變更之日起十五日內向該部報備變更情況。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 6. 前兩月我國國際商港貨櫃裝卸量微增

根據交通部的統計，今(102)年一到二月我國國際商港貨櫃裝卸量總計為 216 萬 TEU，較去年同期的 214 萬 TEU，成長 0.7%。

其中台中港前兩二月貨櫃量為 21.63 萬 TEU，較去年同期的 20.6 萬 TEU，成長 5%。

高雄港前二月貨櫃量為 153 萬 TEU，減少 2.26%，台北港一到二月貨櫃量為 18 萬 TEU，增長 36.21%，基隆港貨櫃量為 23 萬 TEU，較去年同期減少 3.87%。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

## 7. 高港前二月轉口貨櫃量略降

我高雄港今(102)年前二月轉口貨櫃量為 72 萬 7,519TEU，占全港貨櫃量比例為百分之 47.5%，較去(101)年同期轉口櫃量占全港櫃量的 47.3%，微幅成長 0.02%。

高港前二月轉口貨櫃量為 72 萬 7,519TEU，也較去年同期轉口櫃量 74 萬 775.5TEU，減少 1.79%，進出口櫃量今年前二月為 80 萬 1,682.5TEU，也較去年同期進出口櫃量 82 萬 3,833.5TEU，減幅為 2.69%。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

## 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

由最近國際經濟發展情況來看，美國經濟已出現緩慢復甦，但美國聯準會將可能終止繼續實行貨幣的寬鬆政策，卻引起投資人擔心經濟復甦動能可能減弱，美國經濟恐又陷入低迷不振。日本新任安倍政府堅決祭出貨幣寬鬆政策，以解就日本經濟失落二十年的長期萎縮局面；而歐債危機迄今仍無解且繼續向歐元區核心國家蔓延，經濟復甦短期無望，對於歐盟的進口產生不利影響。全球經濟今年可能維持艱難復甦的局面，對出口導向國家還是一定程度的波及，尤其中國經濟長期高度依賴出口，導致中國經濟成長出現快速回落，中國當局為避免出口疲軟而衝擊經濟成長，回頭提振內需，隨著一大批重大基礎項目的獲批，今年的投資金額預計將超過去年水準，同時，隨著促民生措施的落實以及收入分配的調整，今年最終消費在經濟增長將會顯著的貢獻。全球主要中國經濟動能不熄火，中國將持續暢旺活絡全球經貿活動，對全球散裝大宗物資進出口的增長帶動具有舉足重要角色。

#### (二) 亞洲新興經濟體煤炭需求激增，澳洲及印尼產能況擴大供應

儘管中國進口煤炭占煤炭消費總量的比重還不大，約 5% 左右。2009 年中國首次成為煤炭淨進口國，當年累計進口煤炭 1.26 億噸，增長 211.9%；2010 年進口 1.6624 億噸，增 31.9%；2011 年進口增長 11%，達到 1.824 億噸，超越日本 1.752 億噸的煤炭進口量，躍居世界第一，2012 年進口煤炭 2.9 億噸，較之 2011 年增加 1.076 億噸，增長 59%。去年煤炭進口高速增長之後，今年 1 月煤炭進口增速再創新高，進口高達 30.55 百萬噸，比去年同期增加了 11 百萬噸，增幅達 56.3% 繼。2012 年中國煤炭進口主要來源地為澳洲 59.46 百萬噸，增長 82.62%；其後分別為蒙古（22.13 百萬噸）、俄羅斯（20.19 百萬噸）、越南（17.41 百萬噸）、南非（14.28 百萬噸）、北韓（11.87 百萬噸）、印尼（9.37 百萬噸），其中，南非進口煤炭增速相對較高，當年增長 54.31%。展望 2013 年，人民幣進一步升值，對外採購的資源型企業增多，以及美國大力開發頁岩氣，煤炭消耗減少，促使國際煤炭價格下跌，有利於煤炭進口，因此預測 2013 年中國進口煤炭的數量還要高於 2012 年，但進口增長幅度可能略低於 2012 年

#### (三) 中國鎳礦進口近年來急速暴增，為中國第四大進口大宗物資

去年中國進口鎳礦 64.46 百萬噸，增幅高達 33.59%，已超出黃豆 58 百萬噸，成為中國進口量第四大大宗貨物。受雨季影響，主要鎳供應地的菲律賓、印尼等地出口量幾乎停頓下來，原先運輸鎳礦的大量船轉向煤炭海運市場，打壓原本就低迷的煤炭運輸市場。鎳礦運輸由於其風險性高，其運價普遍高出煤炭 20%~30%，而大量船舶退出鎳礦市場，對運價的殺傷力不言而喻。上述兩大利空彙集到一個時間節點，使原本低迷的巴拿馬型船、輕便型船海運市場雪上加霜，在海岬型船沒有出現任何轉機的情況下，國際乾散貨海運市場持續低迷也就在有所難免了。1 月全球粗鋼產量

比去年同期微幅增長，刺激國際鋼材市場價格止跌回升，中國港口的礦砂庫存 2 月底已下降到 6700 萬噸左右，為 2010 年 2 月來最低水準，近期礦砂將有補庫存的需  
求。再加中國舊曆年長假結束後隨著一些大項目開工建設，煤炭、鎳等大宗貨物將  
逐漸回暖。帶動國際乾散貨運輸市場底部反彈，但由於運力過剩短期內難以逆轉，  
運價反彈幅度比較有限。

#### (四) 中國礦砂進口再爆增，但下游需求增速緩慢

國際礦砂價格自去年 12 月以來已經上漲約 30%，主要受到中國去年去化庫存告一段落  
之後的需求所帶動。預期歐洲市場的鋼鐵需求將持續疲軟，主要因為建築以及汽車  
生產部門持續收縮；中國的需求增速則已經觸頂，未來每年的需求增長預期將低於  
5%。去年中國全年進口礦砂量 7.455 億噸，比 2011 年增加 54.9 百萬噸，增長 8.5%，12  
月進口達 70.9 百萬噸，較上月增長 7.8%，比上年同期增長 10.7%，破歷年來最高紀錄，  
2013 年 1 月中國進口礦砂 65.54 百萬噸，比去年同期增長 11%，同時 1 月底港口庫存降  
至 70.1 百萬噸，比上月減少 304 萬噸，但仍處於較高水準。現在出現矛盾，進口礦砂  
數量持續大幅增長，帶動國際礦砂價格又攀登來到歷史高位每噸達近 150 美元，但消  
耗量未能同步增長，導致中國國內礦砂市場近期面臨供大於求局面。2013 年礦砂貿  
易將成長 6.9%，至 7.78 億噸，占總全球出口礦砂貿易的 65%。最新預估 2013 年  
全球鋼鐵需求增速為 3.2% 至 14.55 億噸，僅比 2012 年提高 1.1 個百分點。其中，已發展  
國家的鋼鐵需求增速將從 2012 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 2012 年 3% 升至 3.7%；中國的鋼鐵需求增速將從 2012 年的 2.5% 升  
至 3.1%。因此，2013 年的礦砂海運需求增幅將比 2012 年略有擴大。中國鋼鐵業產能  
過剩的現象嚴重，2013 年鋼鐵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，中國國產礦砂稅有望減半（目前中  
國礦砂企業負擔過重，綜合稅率約 25%，減稅目標是降至 10-15%），這將提高中國鐵  
礦生產企業的積極性。預估 2013 年全球礦砂海運貿易增幅為 5.9%，總量將達 11.81 億  
噸。

#### (五) 亞洲粗鋼增產，歐美減產，全球續小幅增加

依跡象顯示，2013 年全球經濟將比去年有所好轉，鋼鐵需求也將有所增長，2013 年  
全球鋼鐵需求將增長 3.2%，比去年提高 1.1 個百分點；受經濟增長速度加快影響，中  
國預計鋼鐵需求將增長 3.1%，比去年增速提高 0.6 個百分點。全球粗鋼產量 1 月為 1.25  
億噸，比去年同期微幅增長 0.8%，比上個月增長 2.89%，幾乎全球主要鋼廠產量逐漸  
走出谷底，恢復到去年初水準，顯示多數鋼廠已感受春燕的來臨，開始增加粗鋼產  
量。中國產量 59.3 百萬噸，比去年同期增長 4.6%，比前個月增長 2.9%。亞洲其他國  
家，日本 8.9 百萬噸，比去年同期增長 2.7%，南韓 5.8 百萬噸，比去年同期微幅減少  
0.4%，印度 6.6 百萬噸，比去年同期增長 3.8%，似乎暫時到頂無力續增，挺在最高位  
游走。歐盟的德國 3.6 百萬噸，比去年同期增長 5.4%，義大利 1.8 百萬噸，比去年同期  
大幅減少 19.7%，法國 1.4 百萬噸，比去年同期減少 1.3%，西班牙 1.1 百萬噸，比去  
年同期減少 2.5%。土耳其產量 2.9 百萬噸，比去年同期減少 8.8%，俄羅斯 5.7 百萬噸，  
比去年同期減少 5.7%，烏克蘭 2.7 百萬噸，比去年同期減少 4.4%，美國 7.3 百萬噸，  
比去年同期減少 5.8%。

## (六) 新船運力交付大幅下降，運力供給需時間去減肥

隨著 2012 年拆船數量達到史上最高紀錄的是，乾散貨運費率跌至 20 多年來最低水準。2012 年多達 32.7 百萬 Dwt 的散貨船已作為廢鋼船處理，其中第四季拆船數量達 6.8 百萬 Dwt，為 2011 年同期數量兩倍多。其中將近 11 百萬 Dwt 的海岬型散貨船已拆解，廢鋼船運力甚至超過 2009 年全部散貨船廢鋼船總運力。但即使散貨船拆解數量不斷攀升，也不及散貨船市場新增運力飛速增長，去年散貨船市場新增運力達 35 百萬 Dwt，使得市場總運力達到 9,490 艘，6.79 億 Dwt。而今年已確定將有 28 百萬 Dwt 的新增運力即將交付，其中三分之二的船舶屬於超巴拿馬型船和 VLOC。由於這些船隊船齡都非常年輕，可以預見的是今年運費率壓力緩解的可能性極為渺茫。2013 年航市依然承受船噸過剩的打擊，今年散裝乾貨船市場的持續低迷，一些現金短缺的船東將拆解一些船齡更加年輕的船舶，近來一些船齡僅為 15 年的船舶也加入了拆船行列。故 2013 年拆船量預計將高於 2012 年，超過 36 百萬 Dwt，而伴隨著中型散貨船閒置數量的進一步上升，廢鋼船的平均船齡將持續下跌。作為散貨船市場中運力最小的船型，輕便型散貨船廢鋼船的平均年齡已從 2011 年的 32.4 年跌至 2012 年的 30.1 年，今年即將跌破 30 年。該種船型由於在 2012 年拆解較多，可能預示著今年運力將進一步擴張，巴拿馬型散貨船廢鋼船數量逐步增長。各船型今年運力過剩情況，其中巴拿馬型船的運力過剩情況最為嚴重，其次是海岬型、超輕便型和輕便型船。2012 年巴拿馬型船新增運力為 29.9 百萬 Dwt，預期今年新船交付量下降 26%，為 22.1 百萬 Dwt，但與其他三船型的 50% 降幅相比，巴拿馬船型在 2013 年的交付水準仍相當高。由於巴拿馬型船較海岬型船在營運有具彈性，也較輕便型船有更大優勢，該型船的拆解量一直不高，2012 年僅有 8.9 百萬 Dwt，今後兩年還有下降的趨勢。結合交付和拆解量，預期今年該型船淨運力增長約為 15.7 百萬 Dwt，年度船隊運力增速為 8.9%。海岬型船方面，過去 2 年，新船交付量分別高達 45.6 百萬和 45.2 百萬 Dwt，但今年起，該型船的新船運力明顯下降 50% 至 22.6 百萬 Dwt。近來海岬型船的拆解量不斷增加，預期今年該型船的拆解量將達到 11.6 百萬 Dwt，2012 年為 13.1 百萬 Dwt。故實際運力增加為 11 百萬 Dwt，與 2012 年的 39.9 百萬 Dwt 相比，淨運力增長下降 66%。2014 年若拆解量能維持在 10 百萬 Dwt 水準，預期淨運力增長將接近零。從 2011 年開始，超輕便型船新船交付和淨運力增長呈現持續下降。2012 年該型船的新船交付量為 17.7 百萬 Dwt，新船交付今年繼續大幅下降，交付量為 9.4 百萬 Dwt，大幅下跌 46.8%。預期今年拆解量約為 4.2 百萬 Dwt。今年淨運力增長約為 5.2 百萬 Dwt，年度運力增速為 3.7%，2014 年的運力增速將進一步下降到 1.4%。2012 年輕便型船交付量為 10 百萬 Dwt，預期今年交付量下跌 47% 至 5.3 百萬 Dwt。今年拆解量為 7.4 百萬 Dwt，即今年的淨運力增長將為負 2.1 百萬 Dwt，增速為負 2.4%，預期輕便型船將是最快走出低谷的船型。

## 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。現階段運力過剩和需求不足才導致散裝乾貨船市場行情低迷主要原因，恐續困擾 2013 年。自 2012 年 11 月底創下半年新高 1104 點之後，BDI 指數便一路回挫，進入 2013 年之後，1 月下半月前，BDI 指數雖曾出現一段反彈，最高曾攀登到 838 點，隨即中國春節長假來臨，交易陷入清淡，指數拉回，迄今仍徘徊在 700 點上方。雖然市場普遍

預期 2013 年散裝船市場將較去年有所改善，但波羅的海運價指數（BDI）在中國春節來臨前開始全面反轉走疲，每逢中國春節長假必跌的走勢已成固定節奏，去年春節期間，BDI 在一個月內跌掉 62%，今年 BDI 自 1 月 20 日的高位 838 點反轉走跌，至 2 月 20 日跌落到 735 點。中國對大宗散貨的運輸需求仍將是全球散裝船市場的主要支撐力量來源，BDI 指數漲跌都與中國船運需求密切相關，BDI 指數自 2012 年第四季度出現反彈就是因為市場預期中國經濟回暖，貨運需求上升導致，而 1 月下旬下跌也主要因為中國春節長假臨近，下游工廠放假停產，需求下滑，導致船運活動平淡，但投資人對今年市場轉好信心大增，認為中國基礎設施建設將推動礦砂等原物料需求穩步增長，預計 2013 年中國礦砂進口量為 7.7 億噸左右，增長約 40 百多萬噸，除了礦砂進口外，因動物飼料需求強勁及植物油消費量增加，預計 2013 年中國黃豆進口將增至 58 百萬噸，加上中國煤炭進口仍將維持在高位，這些因素都將支撐中國海運需求穩定增加，將對 BDI 指數會有強力支撐作用。倘歐美經濟持續疲弱不振，雖然中國的需求勉強能撐起全球散貨船市場半邊天，但是中國需求並無法解決船運市場運力過剩的陣痛。運力增速在 2013 年雖然會減緩，但是由於 2012 年新船大量交付已經造成運力供給的極度飽和，2013 年運力總水準依然過剩嚴重。雖然投資人寄望 2013 年上半年的 BDI 指數能出現有感走揚，但是由於船運市場供需不平衡，指數不具備大幅上漲的條件。2013 年按計劃全球將交付散裝船運力 80 百萬 Dwt，即便考慮延遲交付和舊船拆解量，預計全年運力仍將增長 6% 左右，但貨量增長速度預計僅為 4%，2013 年 BDI 指數整體水準仍在低谷波動。受全球經濟略微好轉的影響，全年指數平均水準略有上調機會，進入新的一年，國際散裝船市場頹勢依然不改，繼續低位振盪。儘管颶風過後澳洲礦商重回市場，礦砂和煤炭成交有所恢復，對市場有一定推動作用，1 月上中旬遭重創的海岬型船運價觸底反彈，拉動綜合運價指數（BDI）底部回升，但隨後受制於中國春節長假的來臨，需求減弱致反彈幅度極其有限，1 月下旬各型船市場再度全面連袂下挫，待中國春節長假節結束返市，巴拿馬型船率先觸底反彈，才阻止 BDI 繼續下跌，但海岬型船市場卻跌勢依舊，拖累 BDI 指數無法與 BPI 同步走揚。超輕便型船與輕便型船市場隨後陸續指跌反彈走揚，可惜海岬型船市場還是未見起色，削弱 BDI 指數上漲動能，遲到 3 月上旬海岬型船市場才脫困翻紅，終於航市各型船市場全面齊揚，推動 BDI 快速拉高，可惜海岬型船市場僅出現數日反彈而回軟，尚未拖累 BDI 走勢，迄 3 月上旬攀升至 847 點。根據 Clarkson 的預估，今年全球散裝運輸需求成長率略高於 5%，但 2013 年全球散裝船將新增超過 1000 艘新船，比 2012 年的 900 餘艘更多，雖然今年全球經濟成長率可望較去年提昇，不過帶來的需求成長則恐被新船下水的壓力全數吃光。今年以來指數僅在 700-850 點區間震盪，並未隨礦砂庫存回補需求出現大幅彈升，主要就是受到市場上船滿為患的逆境所壓抑，運能增長的壓力仍十分沉重，今年仍將是散裝航運業景氣相當險峻的年頭。值得慶幸的是，Clarkson 也預期 2014 年全球散裝船新增下水量將巨幅縮減至 200 艘左右，將創近 10 年來新增船舶數量的最低紀錄，只要歐美經濟情勢穩定、中國持續推動基礎建設，散裝航運業供需成長率的缺口將有效縮小，整體景氣亦可望進入打底階段，迎向回暖曙光。雖然新年結束後海岬型船曾出現有感反彈，海岬型船運費指數（BCI）曾在 1 月中旬攀登至高 1605 點，隨後缺乏利多支撐而拉回，令人失望春節新年長假結束後，海岬型船市場未出現交易熱潮，行情繼續下跌，BCI 指數跌跌不休，遲到 3 月上旬才露出止跌回升曙光，僅維持四天弱勢反彈後再度回軟，迄 3 月上

旬來到 1260 點，短短一個多月跌掉 356 點，跌幅達 22%。巴拿馬型船運費指數(BPI)於去年 11 月底曾突破千點，最高來到 1009 點，隨後市場缺乏有力支撐而行情幾乎一路下跌，中國新年長假開始前，無視海岬型船市場跌跌不休，卻展開止跌反彈，從最低 651 點低一路上揚，迄 3 月上旬上漲站上 1 千點關卡，收在 1128 點。超輕便型船市場走勢與巴拿馬型船非常類似，新年長假結束後，中國買家大舉從印尼進口鎳礦與馬來西亞買盤湧現，讓市場脫離疲弱不振的困境，BSI 從 2 月中旬的跌落近期新低 664 點後止跌反彈，迄 3 月上旬 BSI 反彈來到 876 點。輕便型船市場運費指數(BHSI)新年長假來臨前，交易將趨緩，上漲動能消失，指數反轉下跌，新年長假結束後遲到 2 月中國買盤再現，為市場注入活水，BHSI 指數跌至 2 月下旬 410 點最低後反彈，迄 3 月上旬指數反彈來到 485 點。

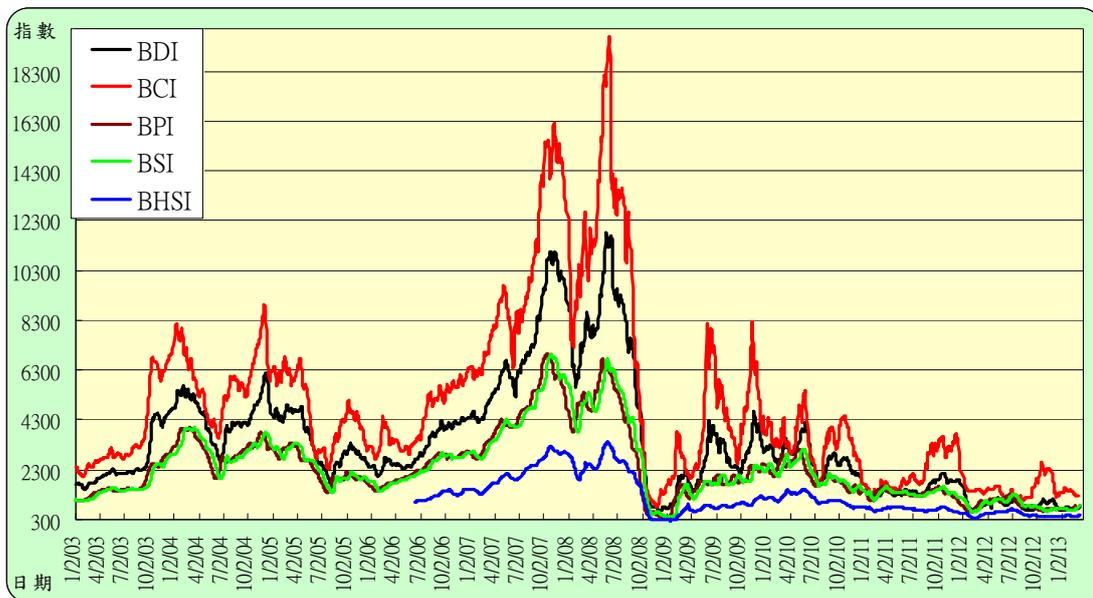


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。今年 1 月中國進口礦砂雖比去年同期增長，但卻比上月下降，可能受到此刻正值南半球颶風盛行季節，南美洲大雨成災、西澳洲颶風肆虐、哥倫比亞煤炭工人罷工，天災人禍已相當程度地影響這些地區礦砂、煤炭等貨載運輸作業，減少船運需求，對正處於體質虛弱的海岬型船市場，如雪上加霜，且第一季傳統以來是每年最差的一季，第二季行情才會逐步走高。海岬型船市場租金在 1 月下旬前曾出現三星期連續上揚行情，可惜中國春節長假來臨，市場交一開始退潮，兩大洋市場則疲弱不振，租金行情持續挫低，甚至春節長假結束後，即使中國港口礦砂庫存已下降至 6~7 千萬噸，但國際礦砂價格卻持續攀登新高，礦砂買家風險意識提高，進口趨於保守，導致礦砂交易仍未恢復暢旺，大西洋區更是呈現了顯著的跌勢，太平洋雖有主要礦商供應貨源，但由於颶風的干擾，打亂了穩定的步調，成交價亦不見提升。大西洋區除了零星的歐洲原料需求，巴西成

交易未見起色，無法支撐市場的跌勢。1 月全球粗鋼產量比去年同期微幅增長，刺激國際鋼材市場價格止跌回升，中國港口的礦砂庫存 2 月底已下降到 6700 萬噸左右，為 2010 年 2 月來最低水準，近期礦砂將有補庫存的需求，加上中國舊曆年春節長假結束後隨著一些大項目開工建設，煤炭、鎳等大宗貨物將逐漸回暖，將有機會帶動海岬型船市場行情觸底反彈，但由於運力過剩短期內難以改變市場結構，運價反彈幅度仍有限。春節長假結束，交易商陸續歸市，市場交投略顯清淡，然春節期間鋼廠仍維持正常生產，焦炭庫存量普遍出現下降，鋼廠節後焦炭採購需求開始釋放。2 月受春節假期的影響，粗鋼總產量出現回落，但仍處於高位，粗鋼高產量將拉動礦砂及焦炭需求熱度。海岬型船市場礦砂海運量根本未出現明顯萎縮，可是 1 月下旬以來表現疲弱不振，兩大洋區市場依舊沒有任何起色，市場租金持續走低，歸根咎底還是在於運力依然嚴重過剩所造成。此期間太平洋市場受熱帶颶風的影響，澳洲礦砂出口港被迫關閉，各礦商出貨受阻，隨後颶風影響減弱各港口相繼開放，但市場交易復甦緩慢，礦砂貿易依然顯得疲弱，澳洲東部煤炭船運活動相對活躍，但仍不足以消化市場上龐大的運力，太平洋區航線租金繼續下跌。大西洋市場，持續受哥倫比亞工人罷工影響，煤炭出口港被迫關閉，市場上煤炭運輸量不斷縮減，市場船運需求冷淡，大西洋區航線租金大幅下跌。依過去紀錄，進入 3 月後市場將會出現一波有感反彈行情，結果終於 3 月上旬露出止跌反彈契機，惟氣勢薄弱。由於中國春節長假逼近，1 月下旬後買盤減弱，船東卻急欲將手中船隻物色運務，賣壓沉重，造成海岬型船市場租金加速探底，平均租金在 1 月下旬衝抵近期波段高價位 9,010 美元後，平均租金反轉持續拉回，穿過 2 月一路走跌，3 月上旬出現止跌回升，可惜僅出現數日反彈又告夭折，除大西洋區航線勉強維持紅盤外，其餘再度回軟，迄 3 月上旬平均租金收在 4,438 美元。大西洋區航線租金在 1 月下旬上漲來到 10,959 美元後拉回，2 月急速下墜，3 月上旬出現止跌回升，迄 3 月上旬收在 4,436 美元。

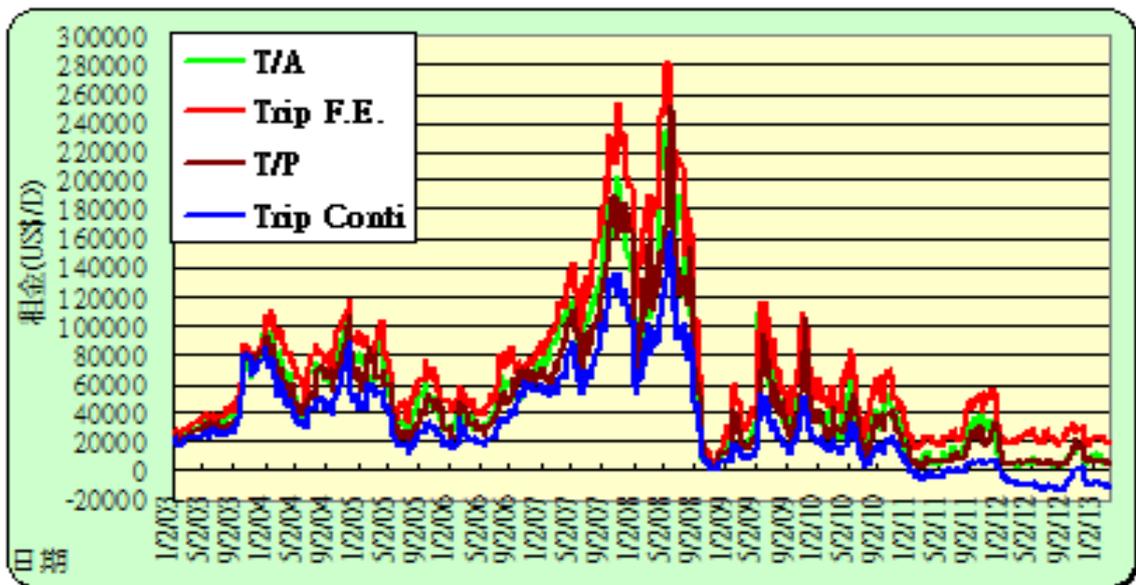


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

大西洋返回遠東航線租金在 1 月下旬攻上 24,488 美元，隨後中國進口礦砂激情燒退，上漲動力受阻而拉回，2 月跌勢明顯，2 月底跌破 2 萬元關卡，3 月上旬露出止跌回升，惟僅曇花一現而已，再度回軟，迄 3 月上旬收在 19,504 美元。

太平洋往返航線租金 1 月中下旬上揚至 7,673 美元後拉回，2 月跌多漲少，跌幅較大西洋區和緩，租金行情緩步走低，3 月上旬乍現曙光，可惜僅曇花一現而已，迄 3 月上旬收在 5,077 美元。太平洋返回歐陸航線租金新年過後止跌回升，1 月下旬來到負 6,949 美元，隨後又拉回一路貫穿 2 月持續走低，3 月上旬露出止跌回升曙光，然僅數日反彈後再度回軟，迄 3 月上旬收在負 11,248 美元。

#### 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。中國春節長假即將開始前幾日巴拿馬型船市場從沈寂一段長期間後頓時交易轉趨暢旺，各航線租金行情齊步止跌翻揚，漲聲響徹雲霄，一吐長期悶氣，無畏海岬型船市場依然跌跌不休，此期間航市主要還是仰賴巴拿馬型(含)以下的船舶市場支撐。巴拿馬型船兩大洋的市場交易熱絡，尤以太平洋漲幅最為可觀，拜中國與印度持續增加煤炭進口，帶動澳洲、印尼到中國或印度的煤礦運輸需求與日俱增，加上大西洋南美穀物吸收了不少空放過去的運力，船噸供給相對有限，自然促使太平洋區的市場行情緊俏。大西洋區則由於不少空放自太平洋的船舶陸續抵達，稍微抑制了漲幅。春節過後中國買方湧入進口鎳礦與礦砂，主要鎳供應地的菲律賓、印尼等地出口量。鎳礦運輸由於其風險性高，其運價普遍高出煤炭 20%~30%，而鎳礦市場稀釋了大量船噸，增添巴拿馬型船市場上漲動能。2 月上旬至 3 月上旬已一個月逾巴拿馬型船兩大洋市場租金漲著震天響，由被市場人士最不看好的，卻逆轉勝，令市場人士跌破眼鏡且興奮不已。太平洋區市場漲勢遠超過大西洋區市場，一路展現強勁上漲氣勢。亞洲地區對南美穀物需求旺盛，激勵大西洋市場船運交易活躍，船東信心大增，大西洋市場因巴西黃豆產量比預估提高 1 百萬噸，同時巴西今年穀物產量預計將創歷史最高紀錄 1.85 億噸，比去年增長 11.3%，穀物豐產提振市場信心推高巴拿馬型船運需求，但近期巴西港口堵塞擔攔南美新糧裝運出口，導致大西洋區市場租金上漲幅度有限，另外，美灣有部分煤炭貿易活動，大西洋區航線租金小幅上漲。在中國春節長假來臨前各航線租金行情突然同步止跌翻揚，推動巴拿馬型船 4 條航線平均租金展開觸底反攻，從 2 月上旬新低價位 5,163 美元一路攀登，短短一個月連番攻上整數關卡，迄 3 月上旬衝抵 9,026 美元，漲勢動能不減，後市將繼續攻頂。太平洋區航線市場春節新年來臨前趁機反彈，2 月整月一路快速奔高，出現睽違已久難得一見漲勢，從 2 月初新低價位 3,826 美元奮勇上衝，3 月上旬收復 1 萬美元關卡，且衝抵 10,162 美元高價位，短短一個月漲幅高達 1.56 倍，但漲幅過大動能轉弱而拉回，迄 3 月上旬暫時回挫至 10,079 美元。大西洋區租金航線臨中國春節新年開始突然翻紅，一路攀登新高，惟漲勢不如太平洋區市場，從 2 月初低價位 5,580 美元開始攀升，迄 3 月上旬攀抵 8,793 美元價位。大西洋返回遠東租金航線中國春節新年前出現觸底反彈且一路扶搖直上，從 2 月初低價位 12,947 美元開始攀升，迄 3 月上旬攀抵 16,781 美元價位。遠東返回歐陸租金航線臨中國春節新年開始突然翻紅，從 2 月初低價位負 1,858 美元展開反彈，一路飛奔而上，3 月上旬突破轉成正租金，迄 3 月上旬攀抵 452 美元。

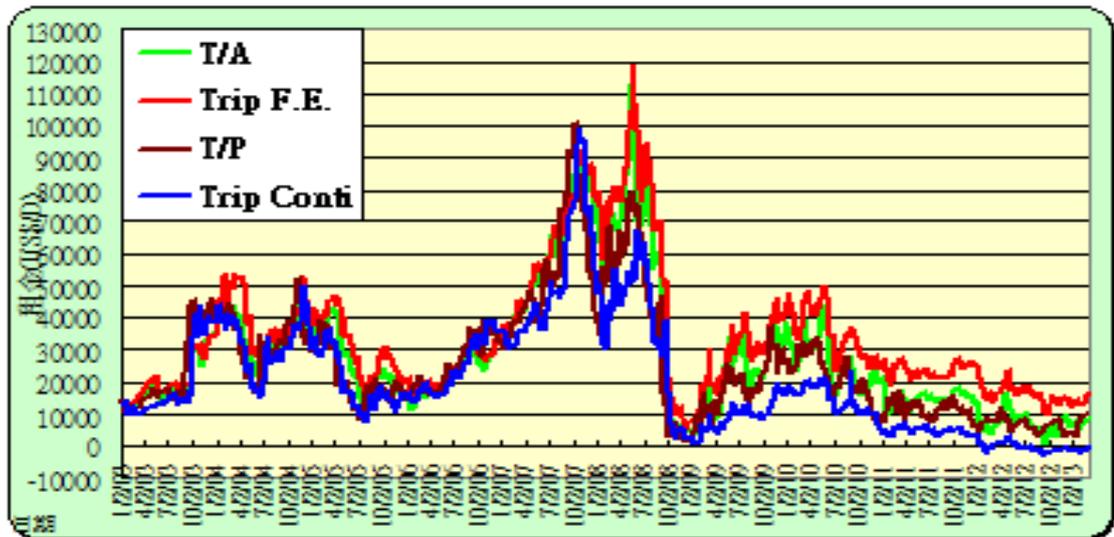


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。受惠於中國與印度激增進口煤炭，以及中國猛烈進口鎳礦和從印尼、馬來西亞進口便宜礦砂，搭配需求不少超輕便型船噸。今年 1 月中國進口煤炭創歷史新高，顯示中國往後將持續搶進煤炭能源，煤炭海運貨載將成為支撐巴拿馬型(以下)船市場最大動能，同時，中國進口鎳礦爆增，超出黃豆，成為中國進口量第四大大宗貨物，以及國際優質礦砂價格再度衝上新高價位，加上南半球正處颶風與雨季，常造成礦砂出口不順，迫使中國小鋼廠轉向印尼與馬來西亞進口礦砂，船運使用超輕便型(以下)船運送，中國進口大量鎳礦主要供應地的菲律賓、印尼等，旺盛需求超輕便型(以下)船，推升太平洋區超輕便型(以下)船市場各航線租金於中國春節長假期間出現觸底反彈。亞洲國家進口穀物需求熱烈，帶動南美巴西與美國穀物出口增加，對大西洋區超輕便型(以下)船市場租金注入上漲動能，中國春節長假期間出現觸底反彈。超輕便型船各航線租在 2 月中旬止跌反彈行情扶搖直上，大西洋區市場租金水準表遠優於太平洋區市場，大西洋區返回遠東航線租金同步挺進，太平洋區航線也齊頭並進，平均租金在 2 月中旬觸底 7,104 美元後，止跌翻揚，一路上揚，迄 3 月上旬收在 9,309 美元。大西洋區航線 2 月中旬觸底止跌回升，一路攀升，3 月初突破 1 萬美元，迄 3 月上旬收在 11,544 美元。大西洋區回遠東租金航線 2 月中旬跌落 10,811 美元後觸底止跌回升，一路扶搖直上，迄 3 月上旬收在 12,700 美元。中國新年長假結束後，太平洋區航線租金開始止跌回升，一路攀升挺進，從 2 月中旬低位 4,877 美元展開反攻上揚，迄 3 月上旬收在 8,138 美元。遠東回歐陸租金航線新年過後延遲至 2 月中旬才碎步上揚，從低價位 3,355 美元起漲，迄 3 月上旬收在 4,853 美元。

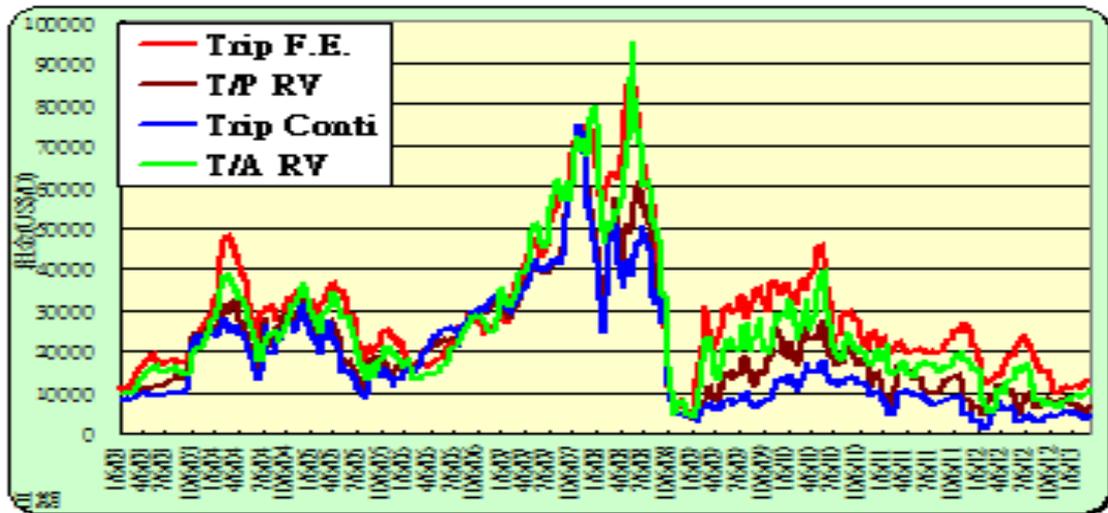


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

### 六、輕便型船市場行情

圖 5 說明輕便型船運價指數組成成分中選定最具代表性租金航線變動趨勢。輕便型船市場租金行情今年以來表現平平，尚未有激情表現，也出現大幅修正，供需平衡未失控，處於航市全面低於時期，輕便型船市場租金能維持此水準，應比大型船市場值得安慰，惟中國新年結束後才出現反彈，反彈時間比巴拿馬型與超輕便型船稍晚。大西洋市場供需相對保持平衡，美灣地區仍有部分穀物、石油焦煤和煤炭等貨載出現，激勵大西洋航線租金在 2 月下旬才出現止跌回升。太平洋市場遠東地區遲至 2 月下旬需求才升溫，市場船運交易活動有增溫趨勢，東南亞地區交易也逐漸增多，以印尼至中國的鎳礦為主，其次印尼與馬來西亞出口礦砂至中國等注入輕便型船市場租金止跌上漲主要動能，激勵太平洋航線租金明顯上漲。大西洋區市場租金在 1 月底衝抵 8,164 美元高位後漲勢停止而拉回，一路呈溜滑梯似下滑，2 月下旬下挫至 7,027 美元低位止跌回升，3 月上旬似乎漲勢疲倦而止漲回跌，迄 3 月上旬收在 7,348 美元。太平洋區航線 1 月中下旬中國春節新年長假來臨，交易冷清，行情失去支撐而拉回，2 月中旬挫低至 5,263 美元後止跌回升，迄 3 月上旬反彈來到 6,803 美元。

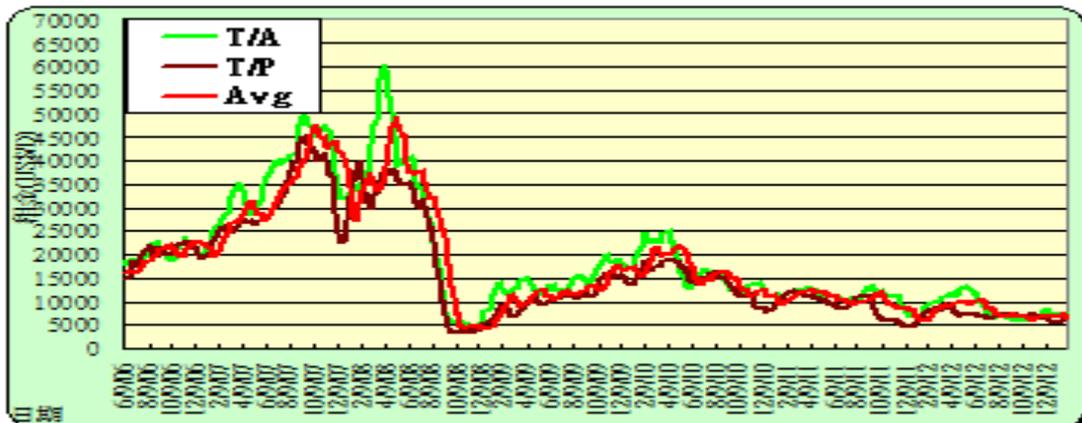


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

受兩大洋區市場租金同步上漲下跌的影響，平均租金自 1 月下旬攀登 7,308 美元高檔後反轉持續回檔，連跌逾 1 個月，至 2 月下旬挫低至 6,189 美元才止跌回升，迄 3 月上旬拉升回到 7,076 美元。

## 七、市場展望

- (一)歐美經濟復甦還是不穩，貿易動能尚未明顯提振。展望今年，仍存在相當不確定性，故海運貨量增加應有限，又全年還有大量的新船交付，雖然在新興國家基礎設施建設的拉動下，今年航市的表現雖然不會比去年更差，有望在下半年實現緩慢復甦，上漲幅度依然有限，今、明兩年的情勢仍不樂觀。有研究機構大膽預估今年全年BDI波動的均值估計在900-1300點之間。
- (二)今年中國對礦砂、煤炭等大宗商品的需求仍保持平穩增長。Clarksons預計全球散裝乾貨海運量將增長4%，較去年減少1個百分點，而運力規模繼續保持增長，但由於市場低迷，船東設法延遲交船，新增運力明顯放緩，預計今年運力規模達到7.4億Dwt，增速為7%，增速較去年減少5個百分點。今年增量再加上龐大的存量，運力嚴重失衡還是延續，船東如不加快老舊船淘汰進度，嚴控運力規模，今、明兩年國際散裝船市場低迷恐將無法避免。
- (三)種種跡象顯示，國際經濟依然面臨諸多不確定因素，貨主造船趨勢有增無減，過往新增運力仍需時間消化。今年航市供需形勢較去年會略有好轉，但仍難改變整體市場低迷態勢。全年走勢可能出現前低後高，下半年市場表現將好於上半年。多數研究機構還是對今年航市復甦不抱太大期望，經營環境依然相當艱困。
- (四)今年海岬型新船的交船量將出現明顯的下降，將下降50%，為22.6百萬Dwt，考慮到延期交付因素，可能進一步減少。今年拆船將保持10百萬Dwt以上，但目前拆船產能限制及低迷的廢鋼價格，拆船量要進一步提升也不太可能，預計今年的拆解量將達11.6百萬Dwt，比去年可能略有下降。目前市場低迷船東急於處理手上船舶意願大增，拆解船齡進一步下降。海岬型船運力過剩的局面在近兩年會出現逐漸緩解的趨勢，明年運力增長的情況更具樂觀，如果明拆船能保持在10百萬Dwt，則運力增長將接近於零。巴拿馬船型在四大船型中最為糟糕，運力增速在四大船型運中最高，而拆船不力導致運力過剩的情況似乎看不到明顯緩解，預計今年新船交付下降26%，為22.1百萬Dwt，和其他三類船型相比，巴拿馬船型交付量還是相當高。

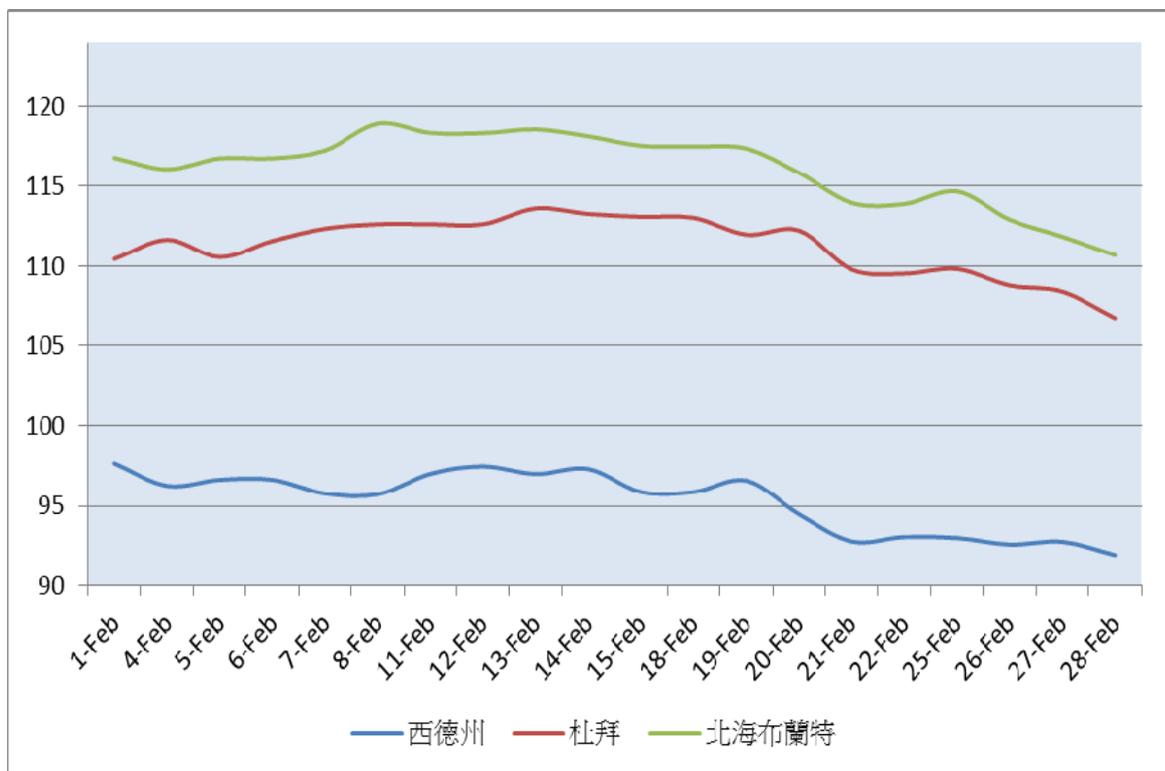
## 2013 年 2 月份國際油輪市場動態

王廷元

### 1. 原油市場短評

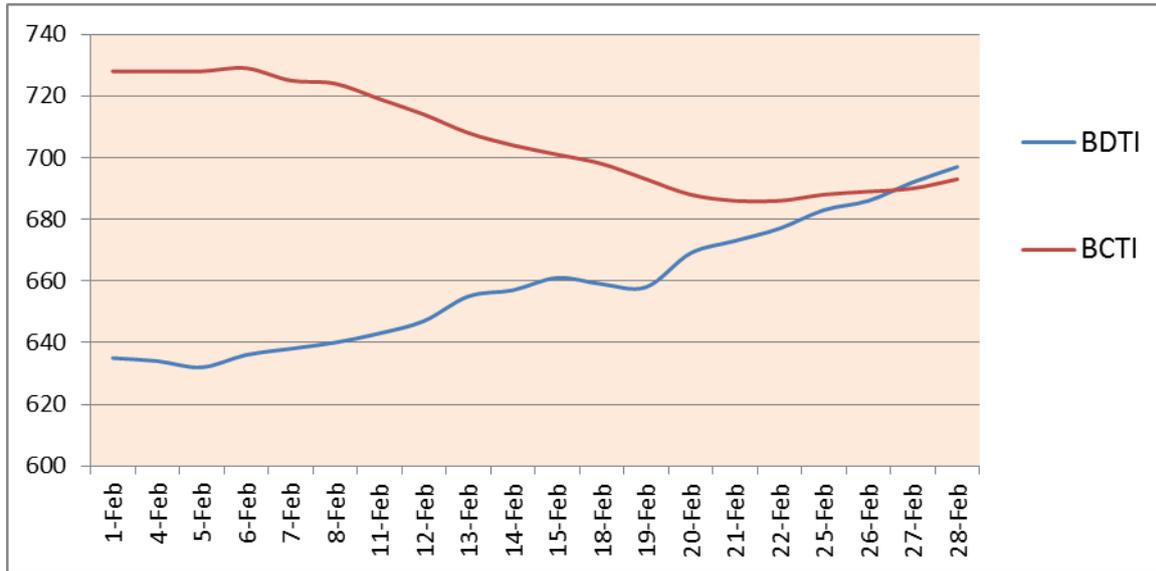
石油輸出國組織(OPEC)於2月因受伊拉克和沙烏地阿拉伯增加原油供給量的影響產量小幅上升，而全球經濟景氣復甦仍受眾多不確定因素影響，再加上預期美國原油庫存量將因此持續上漲、原油期貨的投資客大舉拋售，因此導致原油價格下滑。西德州、杜拜及北海布蘭特原油於2月底的報價來到91.93美元/桶、106.76美元桶與110.70美元/桶與2月初的價格相比分別下滑5.89%、3.35%及5.23%。

另一方面隨著油砂、油頁岩、頁岩氣的開採利用、美國逐漸放寬對原油開採的限制、預期中國將超過美國成為全世界最大的石油淨進口國等因素，使油價、交易模式、甚至是貿易路線等原油相關產業受到不同程度的影響；雖然美國預估於2035年時達到百分之百能源自足的國家，然而中東產油國從以往累積至今的政治與財務力量不容美國小覷，這也將可能使美國的能源政策發展稍微遲緩或是調整政策內容，以符美國及各方勢力的最大利益。



2月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) &amp; 成品油綜合運價指數(BCTI)



	Feb / 2013	
	BDTI	BCTI
Max	697.00	729.00
Min	632.00	686.00
Avg	658.60	705.95

## 2. 原油產品價格

### 西德州原油 -

月初每桶價格97.680美元，至月底報價為每桶91.930美元；

2013年2月均價為每桶95.330美元，2012年2月均價為每桶102.331美元，比起去年同期下跌6.84%。

### 杜拜原油 -

月初每桶110.460美元，月底收盤價格為每桶106.760美元；

2013年2月均價為每桶111.250美元，2012年2月均價為每桶116.181美元，比起去年同期下跌4.24%。

### 北海布蘭特原油 -

月初每桶價格116.800美元，月底以每桶110.700美元作收；

2013年2月均價為每桶116.120，2012年2月均價為每桶119.314美元，比起去年同期下跌2.68%。

### 3. 油輪/油化輪買賣交易行情\*

超級油輪 - “Eli Maersk” (2000年造，三十萬八千載重噸)雙殼油輪約以三千二百萬美元售出。

蘇伊士型油輪 - “Front Pride” (1993年造，十四萬九千載重噸)雙殼油輪約以一千二百一〇萬美元售出。

IMO II 化學輪 - “UBT Ocean” (2009年造，九千三百八十載重噸)雙殼化學輪約以七百萬美元售出。

### 4. 油輪拆船市場交易行情\*

近期無拆船市場成交記錄

### 5. 原油油輪運費行情

#### 超級油輪市場 -

2月份現貨市場成交數量為105筆比起去年2月大幅減少了28筆，但與歷年的每月平均成交量不遠，更何況2月份少了2-3天的成交時間。各航線的運務量與正常情況無異，唯運力供給仍過剩，使得運費持續在低檔排迴。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費報WS31.5，相當於日租金2850美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS18.5，日租金為負15670美元；西非至美灣26萬噸級運費報WS45.0，換算日租金為27100美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS34.0，日租金也僅有8000美元。

#### 蘇伊士型油輪市場 -

西非至美東 13 萬噸級運費與上月底相比略為上升至 WS57.5，換算日租金得 10100 美元；地中海 13 萬噸級船運費同樣走揚由 WS60.0 上升至 WS70.0，日租金得 23600 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費 WS57.5，由換算日租金得 11150 美元。

### 6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本7.5萬噸級二月底的運費攀升至WS87.5，日租金約得11000美金；波灣至日本5.5萬噸級運費亦上漲至WS120.0，日租金約得16570；新加坡至日本3萬噸級船運價小幅下滑來到WS130，日金約僅得5300；3.8萬噸級加勒比海至美灣，成交運費持續一月份的跌勢下滑至WS120.0，日租金跌破萬元，僅得約9600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 2 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-FEB (WS)	TCE (US\$/day)	1-MAR(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	18.5	-15,669	18.5	-15,584
AG / JAPAN	VLCC	31.5	2,841	32.0	3,084
WAF / EAST	VLCC	34.0	7,967	34.0	9,367
WAF / USG	VLCC	45.0	27,134	35.0	11,568
WAF / USAC	SUEZMAX	52.5	5,292	57.5	10,129
MED / MED	SUEZMAX	55.0	7,533	70.0	23,588
UKC / USAC	AFRAMAX	95.0	16,290	92.5	15,620

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-FEB (WS)	TCE (US\$/day)	1-MAR (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	80.0	7,606	87.5	10,982
AG / JAPAN	55,000	95.0	7,412	120.0	16,567
CARIBS / USAC	38,000	142.5	14,972	120.0	9,658
SINGAPORE / JAPAN	30,000	135.0	6,160	130.0	5,295
MED / USAC	30,000	200.0	20,975	182.5	17,458

## 油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	20,360	26,170
SUEZMAX	150-160k	16,750	20,780
AFRAMAX	95-105k	13,730	15,500
LR1	65-73k	14,230	14,920
MR	47-51k	13,890	14,530

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$82.0	\$57.0
SUEZMAX	150-160k	\$56.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$27.5
LR1	65-73k	\$35.0	\$25.0
MR	47-51k	\$35.0	\$25.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年2月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$91.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$56.0	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$48.0	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.0	\$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

