



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零六期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 106 2012年10月17日

理事長：呂錦山
總編輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
執行編輯：林繼昌
地址：台北市林森北路372號405室
電話：02-25517540
傳真：02-25653003
網址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：publisher@cmri.org.tw

啟事

1. 《船舶與海運通訊》將於每月中旬定期出刊，並以紙本方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如有任何與本會出版相關問題可E-mail至 publisher@cmri.org.tw 或逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 12。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

目錄

專欄報導	1
海運市場動態報導	3
國際運輸動態報導	3
國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2012年9月份國際油輪市場動態	17

海運進出口倉儲作業之風險管理研究

陳映今

國立高雄海洋科技大學航運管理系碩士

早期，因資訊系統尚未完備，海運進出口貨物之進儲與運出大都以人工登錄方式進行，且倉庫也非自動化作業。所以貨物在倉庫內儲存的時間往往較長，傳統倉庫營運業者的主要的責任僅在於善盡管理人之責。然隨著海上貨物進出口的蓬勃發展，海運進出口倉儲業的營運競爭越來越激烈，貨主的要求也越來越高，因此海運進出口的倉儲營運能力需要多方面提升以達到提升競爭力的目的。在整體物流過程中，倉庫管理也決定了生產效率的達成與顧客需求的滿足程度。演變成現代化倉庫後，貨物在倉庫內的儲存時間，遠較過去為短，以降低資金的積壓。另外，也因為貨櫃化運輸後，國際貨物之種種品項也大幅增加，倉庫營業人之經營重點變成效率與正確的營運目標量，故傳統倉儲也慢慢產生質變，由儲存之功能變為配送中心或物流中心。

所謂倉儲業泛指從事經營租賃、賺取酬勞之堆棧、棚棧、倉庫、保稅倉庫等行業。在過去產業發展著重製造業時，倉庫多以附屬於工廠的方式予以設置，因此倉庫乃為儲存保管物品而設。但隨著產業發展，原來附屬於工廠之倉庫逐漸朝向獨立經營的倉儲業發展，進而發展成為「發貨中心」或「物流中心」等。臺灣之海運進出口倉儲服務對象以國內的進出口商為主，主要經營項目集中於海運進出口商品的港埠倉儲及空運商品的航空倉儲業，由於國內部份傳統產業外移，對海運倉儲的部分有相當大的影響，同時亦減少一般內陸倉儲業的需求，相對的，國內因產業結構的改變，高附加價值商品的增加，故利用空運的運輸量也逐年增加，對空運倉儲業者的經營有相當的助益。

倉庫作業活動範圍與企業其他活動的交互關係中，隨時代變遷商品自設計、製造、倉儲、運輸到消費者之整體物流流程承擔不同程度的風險，尤其倉儲期間為物流過程非常重要的中繼站，高單價的產品生命週期也因其產品特性有別傳統產品，如果不幸於倉儲期間發生意外事故，可能是因天災造成之財產毀損，也可能是因為倉儲設備保養不當造成貨物損壞的風險，或因機器設備操作造成之貨物損壞之風險等。除此，依職災原因分類調查，作業人員因不安全行為或動作造成的意外事故佔 60% 以上，如果以與人員有關的事故統計則超過 80%。學者認為當倉儲發生意外事故後其所造成的損害不止於貨物商品本身的毀損，將連帶牽動如貨主因此風險事故而被迫營運中斷、市場商機的喪失、商譽毀損等後續更嚴重的問題，造成企業經營的危機，如此風險造成的嚴重性實不容小覷。為減低風險，倉儲業者當應有完整的倉儲風險管理程序，盡力做好損失抑制及損失預防等措施，以確保經營的安全，相信是倉庫業者之重要營運課題。

針對海運進出口倉儲業者在面臨激烈的競爭環境中，透過風險管理程序，辨識海運業進出口倉儲可能發生的風險因素，並評估風險頻率與風險幅度，同時透過風險管理方法，降低風險發生的機率及減少風險發生後的損失衝擊。並對以下議題進行探討

1. 了解海運進出口倉儲之營運風險
2. 評估倉儲營運之風險頻率及風險幅度並建構風險矩陣
3. 擬訂海運進出口倉儲面對這些風險所因應之策略

在海運進出口倉儲營運過程中，常可能因為設備因素或人為過失造成了嚴重的意外事故，發生了意外事故後不僅將造成實體財產的損失，也會迫使倉儲正常營運中斷，在講求成本與效率的進出口倉儲，如果營運中斷將喪失龐大的預期利潤與商機。故如何有效以最低成本進行有效之營運風險管理，確保永續經營與安全，相信是倉庫業者之重要營運課題。根據風險頻率與風險幅度兩大構面建構風險矩陣，並據以擬訂風險對策。據此，海運進出口倉儲之風險因素共區分為 3 大區塊 9 項風險因素：

1. 設備風險：
 - (1) 消防設施損壞與維護不當的風險
 - (2) 機械設備損壞與維護不當的風險
 - (3) 災害風險（風災、火災、水災、地震等不可抗力因素）的風險
2. 儲貨風險：
 - (1) 貨物屬性申報不實的風險
 - (2) 貨物包裝不良或規格大小不一致產生堆疊的風險
 - (3) 貨物夾帶蟲害或有毒物體揮發的風險
3. 作業風險：
 - (1) 機械設備因人員不當操作的風險
 - (2) 文件資訊繕打錯誤的風險
 - (3) 不安全環境損害造成工安事件的風險

在海運進出口倉儲風險評估方面，經由問卷調查評估後對於風險認同、風險頻率及風險幅度之重要結果如下：

1. 風險認同度的前三名分別為：
 - (1) 機械設備損壞與維護不當的風險
 - (2) 機械設備因人員不當操作的風險
 - (3) 貨物屬性申報不實的風險
2. 風險頻率的前三名分別為：
 - (1) 貨物包裝不良或規格大小不一致產生堆疊的風險
 - (2) 文件資訊繕打錯誤的風險
 - (3) 機械設備因人員不當操作的風險
3. 風險幅度的前三名分別為：
 - (1) 災害風險（風災、火災、水災、地震等不可抗力因素）的風險
 - (2) 機械設備因人員不當操作的風險
 - (3) 機械設備損壞與維護不當的風險

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. IMO 防止船舶污染公約 我明年實施

交通部九月二十日正式宣布採用國際海事組織（IMO）所屬海洋環境保護委員會 MEPC.200（62）決議案及修正「國際防止污水污染證書」暨「中華民國防止污水污染證書」，並自明年一月一日施行。

該案係國際海事組織（IMO）所屬海洋環境保護委員會（MEPC）第六十二次會議於一〇〇年七月十五日採納之 MEPC.200（62）決議案，修正「國際防止船舶污染公約」（MARPOL73/78）附錄 IV「防止污水污染規則」及「國際防止污水污染證書」。

為防治海洋污染、保護海洋環境、因應航運需求及符合國際公約規範，交通部同意准予採用 MEPC.200（62）決議案及修正「國際防止污水污染證書」暨「中華民國防止污水污染證書」，並自一〇二年施行。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 外籍單殼油輪明年起禁進我港口

為保護台灣周邊海域環境，降低因油輪重大油污事故風險，促進海洋生態保育，交通部訂於明年一月一日起，禁止五千載重噸（DWT）以上非載運重油，以及六百載重噸（DWT）以上載運重油外籍單殼油輪進入我國國際商港、工業港及其錨泊區與離岸設施。

國際海事組織（IMO）所屬海上環境保護委員會（MEPC）於二〇〇三年十二月第五十次委員會議修正 MARPOL 公約附錄 I 規則通過加速淘汰單船殼油輪案，主要為保護海洋環境，除部分單殼油輪經船旗國主管官署有條件准許營運外，應於二〇一〇年前汰換。

根據了解歐、美、新加坡、韓國、中國大陸等均已禁止單船殼油輪進入該國海域。交通部自二〇〇七年起，即加強對外籍小油輪及油品船執行港口國管制檢查，宣導單殼油輪業者汰舊，並於今年九月正式公告在案。現外籍單殼油輪進出我國港口之艘數已逐年遞減中。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 前八月我海空港自由貿易港區貨物量增 176.7%

今年前八月我海空港自由貿易港區貨物量總計達 593.89 萬噸，進出口貿易值為新台幣 2937.6 億元，分別較去年貨物量增幅達 176.7%，貿易值成長 63.49%。

其中基隆港自貿港區今年前八月貨物量為 2.92 萬噸，進出口貿易值達 64.89 億元，則分別較去年同期增加 60.44 及 106.66。台北港前八月貨物量為 28 萬噸，進出口貿易值為 381.77 億元，貨量負成長 40.87%，貿易值增 4.27%。

台中港前八月貨量 524.82 萬噸，貿易值 1,595.13 億元，分別較去年同期增幅高達 287.09%及 274.8%。高雄港前八月貨量 36.76 萬噸，貿易值 201.29 億元，較去年同期呈現 29.25%及 41.3%的成長。

在空港桃園航空自貿港區貨量 1.36 萬噸，貿易值達 694.52 億元，雙呈負成長 5.56% 及 16.44%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 長榮海運貨櫃船隊運能取代中遠躍居全球第四

據 ALPHALINER 最新統計，長榮海運貨櫃船隊運能取代中遠集團躍居全球第四大，且在建新船訂單量僅次於麥司克航運(APM-MAERSK)排名世界第二。

統計指出，近期交船頻繁的長榮集團船隊以 184 艘、72.29 萬 TEU，除突破七十萬 TEU 運能規模，亦超越原居第四中遠同時期的 71.7 萬 TEU，使長榮由今年初的第七大與本月初的第五大晉入第四，僅次於麥司克、地中海航運(MSC)與達飛(CMA CGM)等三家歐洲船公司。目前長榮尚有四十艘、運能 39.37 萬 TEU 在建船舶，訂單量次於麥司克之 34 艘、45.7 萬 TEU。

以長榮現階段貨櫃船隊結構來看，自有船舶已由年初的 88 艘、卅三萬 TEU 升達 92 艘、37.21 萬 TEU，租船比率則佔總運能的百分之四十八點五，今年以來船隊規模增加了 11.58 萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 我國際商港前三季櫃量 1,036 萬 TEU 增近 4%

我國際商港今(101)年前三季貨櫃裝卸量為 1,036 萬 TEU，較去(100)年同期的 998 萬 TEU，成長 3.78%。

高雄港今年一到九月貨櫃量為 733 萬 TEU，較去年同期的 716 萬 TEU，增加 2.31%，台中港今年前九月貨櫃量 102.69 萬 TEU，較去年同期的 102.92 萬 TEU，小幅減少 0.22%。

基隆港(不含台北港)前三季貨櫃量為 119 萬 TEU，較去年同期的 132 萬 TEU，減幅為 9.57%，台北港今年前九月貨櫃量為 81 萬 TEU，較去年同期的 47 萬 TEU，大幅成長 72.8%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 貨櫃船艘數減少整體運能增加船舶大型化造成壓力

航商油料成本因環保法規一再拉升，8月1日起美國及加拿大執行碳排放控制公約，今年以來全球貨櫃船公司自律減縮船隊規模與航線運能，有效拉抬市場運價回復應有水準，惟據 ALPHALINER 統計顯示，船公司船隊艘數減少，惟整體運能仍在增加，突顯船舶大型化對市場運能所造成的壓力。

ALPHALINER 統計至本(十)月一日全球船隊運能指出，目前船舶總艘數由今年初的 5,994 艘減至 5,960 艘，但整體運能卻由同時期的 1,590.71 萬 TEU 增達 1,667.59 萬 TEU，亦即前三季以來全球貨櫃船艘數減少了卅四艘，總運能仍增加了 76.87 萬 TEU，所增 TEU 數足以在全球貨櫃船公司排名第四，甚且超過目前排名第四的長榮集團(72.09 萬 TEU)。

以扮演舉足輕重角色，目前排名全球十大貨櫃船公司為例，前三季十大公司船舶艘數減少了十九艘，惟此期間所增運能達 46.39 萬 TEU，增幅將近百分之五(+4.64%)。前述十大貨櫃船公司係船隊運能均超過五十萬 TEU 之航商，其中歐洲三大航商麥司克航運、地中海航運與達飛航運均為百萬 TEU 級船公司，同時擁有萬 TEU 超大型貨櫃船。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 海關建置貨物風控系統 即時貨櫃(物)動態資訊 年底上線

海關建置貨物風控系統，將提供即時完整貨櫃(物)動態資訊，該系統預定於今(101)年底上線實施，將提供相關業者海空運進出口貨櫃(物)動態資料查詢及輸入、准單資料查詢、進口貨櫃清單及電子封條動態資料查詢等功能。此外，該系統另將規劃提供「出口空櫃准單申請」及「海上走廊裝船申請」等線上申辦作業功能，以利業者降低人力成本，並運用資訊整合優勢，提高產業競爭力，同時也提升海關整體服務品質，共創海關及業者雙贏局面。

為即時掌握貨櫃(物)動態資訊，財政部關稅總局配合愛台十二建設，特別在五大子計畫「貨物移動安全」項目之下，建置「貨物風控系統」。該系統整合海關「電子封條系統」之貨櫃(物)移動資訊、「貨物預報資訊系統」及關貿網路公司「貨櫃(物)動態查詢系統」等，提供即時、完整的貨櫃(物)動態相關資訊，並可隨時上網查詢，落實關務資訊服務全面化及透明化的目標。

關稅總局昨天表示「貨物風控系統」是介接 RFID(無線射頻辨識)電子封條系統，在主要貨櫃場建置固定或手持的讀取設備，取得進出櫃場貨櫃動態資訊，同時結合「貨物預報資訊系統」及「貨櫃(物)動態查詢系統」等系統資訊，建置一個即時、完整貨櫃(物)動態資訊平台，以供海關及相關業者查詢使用。關稅總局最近已舉辦多次業者宣導說明會，出席業者對這項系統亦表肯定。

【資料來源：台灣新生報航運版】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、關鍵影響因素

(一) 總體經濟因素

歐元區製造業連續 14 個月萎縮，加深歐元區可能陷入衰退的疑慮，中東戰爭陰霾與中國經濟增長力道持續減弱，中國寬鬆財政政策，釋出公共建設，惟地方缺乏財源，廠商深怕倒帳而參與承攬興趣缺缺，公共建設發包不順，以及美國 QE3 效力有限，全球經濟第四季仍面臨疲弱不振的風險。美國經濟復甦出現遲滯、日本經濟弱勢復甦、新興經濟體受通貨膨脹困擾經濟增長趨緩、局部地區政治動盪影響國際油價、國際貿易摩擦形勢更加複雜等諸多不利因素，都在拖累航運業。歐債危機航運業資遭受極大打擊，新興市場能否代替歐元區的力量挽回頹勢便再度成為熱議的話題。2008 年金融危機正是因為新興市場的崛起，有效遏制了美國與歐洲擴散更惡劣的經濟影響，這就是新興市場的資本，潛力無窮。受歐債危機拖累，第四季全球經濟仍將難有起色，中國針對房地產市場繼續從緊的政策取向應該不會發生變化，經濟的低速增長也會抑制基礎設施投資，使得大宗商品的需求難言樂觀，雖然近期美國 QE3 及中國等不斷釋放流動性來刺激經濟，但其效果如何仍有待觀察。同時，外需市場疲軟導致中國出口急墜，也拖累中國經濟成長，只要歐債危機持續延燒，中國外貿就難有起色。

(二) 中國煤炭進口煤下降，國際煤炭持續下修

中國本土煤大幅降價，國內外煤價差距縮小，本土煤炭競爭力增加，導致煤炭進口出現連續下降，8 月進口煤炭 20.44 百萬噸，比前月減少 3.83 百萬噸，下降 15.8%，比去年同期下降 0.7%。今年前 8 個月累計進口煤炭 1.85 億噸，比去年增長 46.3%。預計 9-12 月煤炭進口數量將呈現減少態勢。上半年國際市場煤炭價格持續低價徘徊，進口煤價格低廉，吸引中國電廠紛紛增加進口煤炭，中國煤炭進口量大增，上半年中國煤炭淨進口量較去年同期增加 60.36 百萬噸，增長 81.9%。預計第三季煤炭進口量較二季會明顯下滑，隨著國際煤價進一步下滑，國內外煤價價差將再度擴大，預計第四季煤炭進口可能再度回升，預計下半年煤炭進口或先降後升，但增幅將逐步縮小。時序進入第四季天氣逐步轉涼，居民用電量減少，電廠日耗煤量降低，採購熱情受到抑制，致煤炭需求疲軟。中國鋼鐵業焦煤消耗量占每年全球總消耗量的一半，近年來中國鋼鐵業正遭遇有史以來最嚴重的寒冬，導致對焦煤需求銳減，焦煤價格持續疲軟，加上最大客戶鋼鐵業的需求銳減，今年 1-7 月中國平均每月進口焦煤 4.5 百萬噸，8 月出現大幅下降至 2.6 百萬噸。

(三) 中國鋼廠進口礦砂再度激增，但庫存大增，恐虎頭蛇尾

受中國需求疲軟，去年礦價刷新歷史高價後反轉下跌，全球供過於求，未來幾年礦價可能持續下墜。近來中國寬鬆貨幣與財政政策等利多釋放仍難以在短期內形成實質性的有效需求，鋼鐵行業下游需求疲軟、產能過剩短期難以獲得到改善，礦砂等原料需求短期內不會有大幅增長。在運費和礦砂價格雙雙挫跌下，中國鋼廠從巴西進口礦砂比採購本土便宜，致中國 7 月本土礦砂產量創 4 年來最大降幅，8 月礦砂生產下滑約

10%，鋼廠轉而採用較便宜的進口礦砂，顯示採購國外礦砂逐漸加大力道。因中國政府再度祭出推動公共建設，礦砂需求攀升，激勵鋼廠積極進口礦砂。8月中國主要進口大宗商品僅礦砂較前一个月的低點有所回升，8月進口量為62.45百萬噸的三個月高位，比去年同期增長5.68%，比前月增長7.91%。因為8月進口礦砂價格出現暴跌，遠大於同期本土跌幅，相對價格優勢明顯，鋼廠紛紛加大進口礦用量，幾乎停止採購本土礦砂，預計鋼廠在粗鋼產量沒有明顯下降的情況下，後期將加大進口礦的採購力道。中國發改委批復的基建項目就將直接和間接帶動80百多萬噸的鋼鐵需求，對於全球散裝船市場將造成震撼性的刺激。但在港口庫存仍處在高位，主要港口礦石庫存總量重回96百萬噸以上，市場整體供大於求壓力明顯的情況下，礦砂價格出現大幅回升的可能性不大。今年1-8月，中國礦砂進口量總計4.86億噸，較去年同期增長8.7%，中國礦砂進口量今年有望創紀錄新高，預計在6.97億-7.27億噸，較去年增長1.6%~6%。

(四) 需求力道疲弱不振，中國粗鋼產量難得下降

8月全球粗鋼產量1.24 億噸，比去年同期減少1.0%，中國產量58.7百萬噸，比去年同期減少1.7%，日本產量9.2 百萬噸，比去年同期增長 3.3%，南韓產量5.7 百萬噸，比去年同期增長2.8%，印度產量63.6百萬噸，比去年同期增長 3.2%。歐盟的德國產量3.4百萬噸，比年同期減少7.1%，義大利產量1.2百萬噸，比年同期減少15.5%，西班牙產量1.0百萬噸，比年同期減少10.3%，法國產量1.0 百萬噸，比年同期減少7.2%，土耳其產量3.0百萬噸，比去年同期增長8.7%，俄羅斯產量5.8百萬噸，比去年同期增長1.8%，烏克蘭產量2.7百萬噸，比年同期減少13.5%，美國產量7.5百萬噸，比去年同期增長1.2%，巴西產量2.8百萬噸，比年同期減少6.2%。中國8月粗鋼、鋼材產量比前月分別下降4.85%及2.98%，同時，美國、日本、韓國、巴西、土耳其、烏克蘭等國家與地區鋼產量下降，鋼鐵產能利用率在下降，對於中國鋼鐵出口將產生負面作用，出口形勢嚴峻性暫難根本改善。

(五) 全球穀物歉收，價格高漲，影響進口意願

因天氣因素雖然影響美國等地穀物產量，雖未明顯造成全球供應產生影響，但卻推高了農作物價格，加上上半年穀物需求提前釋放，下半年過高的穀物價格，將抑制進口熱度。中國今年預計進口穀物，黃豆59.5百萬噸，玉米2百萬噸，小麥2百萬噸，共63.5百萬噸，上半年穀物進口達40.85百萬噸，比去年增長41.2%，其中，黃豆進口29.05百萬噸，比去年同期增長22.5%；玉米進口2.4百萬噸，比去年增長6535.2%；小麥進口2.19百萬噸，增長294.9%。因此，下半年穀物進口需求約為22.65百萬噸，且幾乎全為黃豆需求，預計後市中國穀物進口需求疲弱。目前國際期貨市場上黃豆和玉米的價格已經飆升，接近歷史最高點，進口商觀望情緒較濃，因此，第四季進口需求將受到抑制，加上今年黑海地區穀物出口量預計跌至去年一半，全球穀物供應形勢嚴峻。美國2012/2013年黃豆減產，而南美黃豆將出現恢復性增產，尤其巴西2012年黃豆種植面積大幅增加，屆時產量與出口量都將超過美國，一躍成為世界最大的黃豆生產國和出口國，2012/2013年巴西黃豆產量為81百萬噸，遠高於2011/2012年度的65.5百萬噸，再創歷史新高。美國目前受害最嚴重的是玉米，預計玉米單產下降幅度可能達到15%~20%，對整體產量的影響達到20%以上。美國玉米產量占到全球的40%以上，其減產幅度若達到20%以上，將對全球玉米供應造成重大影響。受美國玉

米供應緊缺和價格較高影響，預計全球2012/2013年度玉米貿易量將大幅下降，主要進口國包括中國、歐盟27國、印尼、日本、韓國等國家進口量將下降。全球玉米消費量下調38.90百萬噸，其中3/4的減幅是美國玉米消費量的減少。

(六) 運力及解體船累積大增，供需過剩依然難解

今年初散裝船船隊運力為 6.154 億 DWT，6 月底達 6.646 億 DWT，預計到年底運力總量可達 6.975 億 DWT，全年運力增幅為 13.3%。其中，海岬型船增幅為 15.3%，巴拿馬型船增幅為 16.3%，超輕便型船增幅為 11.7%，輕便型船增幅為 4.8%。今年 1-8 月，散貨船的累計交付量共達 897 艘，拆解銷售量為 363 艘。至 8 月底海岬型船為 1,490 艘，比去年底增加 9%；巴拿馬型船為 2,216 艘，增加 9%；超輕便型船為 2,643 艘，增加 7%；輕便型船為 3,060 艘，僅增加 1%。1-8 月，散貨船拆解量達到 363 艘、21.45 百萬 DWT，較 2011 年同期的 250 艘、16.28 百萬 DWT 有了很大增長，噸位同比上升了 12.2%，占全球拆解量的 56.3%。巴拿馬型船、超輕便型船和輕便型船拆解量均呈增長態勢，只有海岬型船拆解量下降。從全球經濟的發展以及國際貿易需求看，即便在樂觀情況下，今年全球海運運量增幅也僅為 4%-5%，遠遠低於 13.3% 的運力增幅，未來供過於求的狀況還將加劇。2012 年截至 8 月上旬共有 55 艘海岬型船進行拆解，預期全年海岬型船拆解量將超過 2011 年 72 艘。為改善供需狀況，船東紛紛加快拆解步伐，預計全年散貨船拆解量將超過 2011 年的 390 艘、23.02 百萬 DWT。即便拆船量增多，海岬型船供過於求還是無法緩解，預估海岬型船的產能過剩規模達到 350 艘，並且 2012 年約有 250 艘將進行交付，至 8 月底已經有 171 艘船舶完成交付。巴拿馬型船去年年底的總艘數是 2,029 艘，到今年 8 月底是 2,216 艘，實際增加艘數 187 艘，以新造船已交約 280 艘來算，航商估計有近百艘該型老船被拆解，但明年預計還有 313 艘新造巴拿馬型船要交船。在市場未見好轉之時，運力供給還在不斷增加，預期船東將進一步加快舊船舶的拆解步伐，船舶拆解量將繼續呈上升態勢。不過，受拆船國環保要求不斷提高、舊船舶進口關稅稅率上升、拆船國貨幣匯率波動、銀行壓縮拆船融資規模以及下游鋼材需求下降等因素影響，拆船市場未來發展的不確定性也將增加。

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。從過去資料顯示，每年的 7、8 月是全球粗鋼產量的年內低點，再加上全球經濟低迷使全球鋼鐵業雪上加霜、鋼廠減產持續進行，8 月全球粗鋼產量繼續維持低位。中國是全球最大的礦砂和煤炭進口國，受全球經濟放緩和宏觀經濟調整影響，8 月對大宗商品的需求仍比較疲軟。在 9 月前中國對鋼材需求下滑，價格持續下跌，鋼廠虧損不斷擴大，減產已成為鋼廠唯一的選擇。部分大型鋼廠開始以消化庫存為主，對進口礦砂相對謹慎。進口煤炭的情況也極為類似，雖然處於傳統旺季，但電力需求比較溫和。煤炭價格經過連續降價，本土煤炭價格已觸及低位，而國際煤價卻出現了小幅回升，內外貿煤價差距有所縮小，電廠進口煤的積極性開始降溫。邁向 10 月海運市場有如久旱逢甘雨，這是數月來十分罕見的一幕，航商難得露出笑臉，盼望此波多頭走勢能持續長久一點，以解救多數航商財務困境。這次綜合運費指數上漲主要歸功於海岬型船市場運價的連續強勁上揚，由於中國發改委批出

投資總額逾萬億元人民幣的基建項目，及 Fed 再度祭出 QE3，刺激礦砂等大宗工業品價格大幅上漲。礦砂貿易商預期中國鋼廠在十一黃金周後將會補充礦砂庫存，鋼價將逐步好轉，且鋼鐵生產仍維持高檔，但運力過剩的問題仍然存在，即使市場行情暫時出現一陣子反彈，未來前景仍佈滿荊棘。受到中國礦砂貿易商預期鋼廠結束假期時，將會積極補充礦砂庫存，而提早出手搶船搶運進口礦砂，帶動海岬型船市場交投熱絡，引發海岬型船運費指數(BCI)持續強勁上揚，連袂帶動 BDI 大幅反彈。與此同時，運輸穀物等商品的中等巴拿馬型船以及小型船型輕便型船受到大船出現飆漲的激勵，紛紛止跌回升或跌勢減輕。有投資人認為市場已揮別谷底，將逐漸邁向復甦，但有另外投資人認為碰巧第四季是傳統旺季，此次回升並不足以證明市場正在復甦。中國煤炭進口持續下降，再加上北美穀物歉收影響海上貿易量，與此同時，運力還在持續增加，運力供求嚴重失衡，導致巴拿馬型船以下市場表現疲弱不振。目前市場投資人滿懷希望中國新批核的基建項目能夠刺激鋼鐵大量需求，促使鋼廠和貿易商補充礦砂庫存，帶動礦砂價格急速反彈，運費亦跟隨上漲。不過，受惠最大還是主要集中於運載礦砂的海岬型船市場，以運載煤炭和穀物為主的巴拿馬型船舶運費升幅明顯落後，今年以來，迄 9 月下旬 BPI 下跌超過七成，所幸 10 月起受到大船的強勁飆漲的鼓舞，終於觸底反彈，反彈力道逐漸增強，10 月中旬是否能繼續維持漲勢，視煤炭與穀物貨載是否能夠湧現接棒，其他較小型船市場跌勢減輕，市場進入第四季旺季，超輕便型船與輕便型船市場應有機會止跌回升。海岬型船市場表現在第四季恐充滿變數，因 10 月上旬中國主要港口礦砂庫存量又接近歷史高位，礦砂需求增速仍低於供應增速，加上不斷有新散裝船交付下水，運力增加持續擴大，多數投資人對於散裝船市場中長期趨勢仍持謹慎偏空的觀點，表明市場對於航運市場後期行情似乎信心不足，本波海岬型船行情漲勢是否能持續，有待觀察。

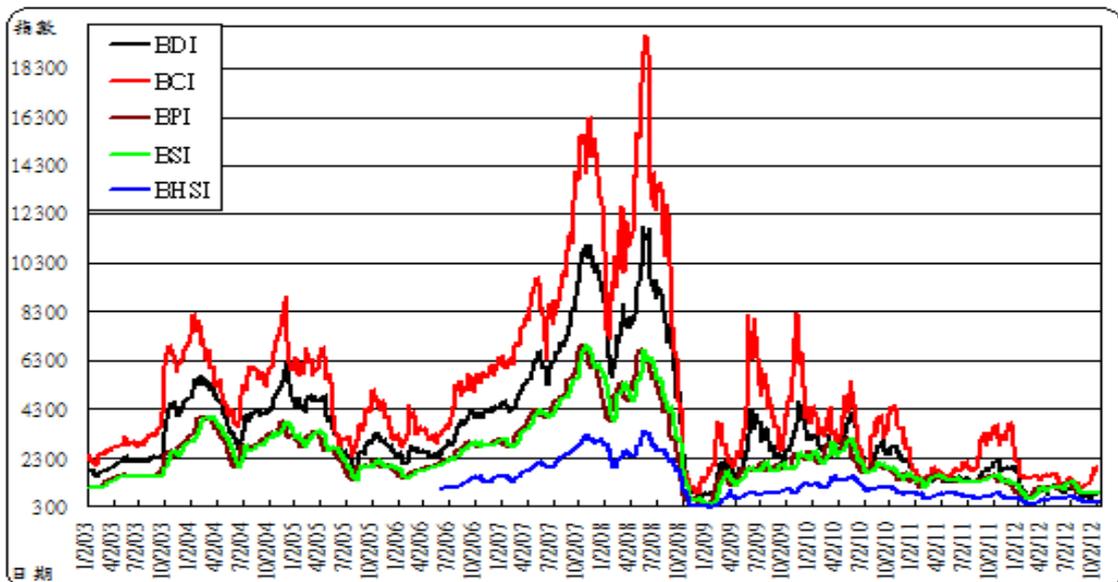


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

近期 BDI 指數出現一波反彈，成為航運市場少有的亮色，自 9 月中旬挫至 661 點最低後開始走出谷底，持續攀升，10 月上旬已回升突破 800 點以上，攀登至近

期最高 903 點，已回升達約 36.6%，惟海岬型船市場漲勢突然熄火，拖累指數的漲勢，所幸 BPI 續接棒，化解 BDI 可能下跌的危機，暫時收在 875 點。BCI 至 8 月下旬以來觸底 1,082 點後反轉持續上攻，9 月下旬攻勢凌厲，漲勢擴大，10 月上旬衝至近期最高 1932 點，高低漲幅達 850 或 78%，惟礦砂投機性迸出運往中國突然收手，BCI 攻勢終止而拉回，跌了 3 天後又回神上漲，收在 1,833 點。美國乾穀物出口放緩以及鋼廠焦煤需求疲軟，運力嚴重過剩使得 BPI 指數再度大幅跳水，9 月下旬重挫至 418 點，創 2009 年 2 月以來新低，受到大船的強勁飆漲的鼓舞，終於觸底反彈，10 月上旬反彈力道逐漸增強，收在 843 點。BHSI 與 BSI 分別 7 月上中旬抵達高檔後跌跌不休，雖 9 月中旬曾止跌微弱反彈不到二星期，再度下跌，10 月初受大船勁揚的激勵，跌勢縮小，有止跌回升的可能，兩型船運費指數 10 月上旬分別收低在 445 點及 783 點。

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。因礦砂價格暴跌，中國礦砂買家轉向國際市場購買，激勵 8 月中國礦砂進口較上月增長 7.9%，為三個月來高位，迫使中國本土生產商減產，第四季中國礦砂的需求走向是一個非常關鍵的問題，由於大宗商品價格又一次出現新低，現貨礦砂價格目前是三年來的最低水準，現在連當時的一半都達不到，中國礦砂進口商再度趁機大量進口礦砂補貨的意願強烈。中國通貨膨脹問題已經消退，政府停止了以調整銀行存款準備金率來對經濟降溫的舉措，中國政府已降息和降低存款準備金率，但到目前為止，效果並不是很明顯。政府採取溫和的措施，抑制那些有可能產生大量鋼鐵需求的刺激因素。9 月初中國發改委批復一萬億元基建項目提振市場信心，國際礦砂價格獲得激勵而止跌回升，部分礦砂貿易商開始趁機搶進礦砂，並搶進運力，興起市場交投熱絡，巴西與澳洲礦砂貨載湧現，巴西和澳洲礦商不斷租入 10 月裝期的船舶，同時油價上漲也助推煤炭貿易有所增加，引發租船交投熱絡成交量激增，兩大洋區航市租金運費同步水漲船高。太平洋區市場仍依靠中國進口礦砂租船活動支撐運價。8 月下旬後海岬型船市場船運活動明顯升溫，海岬型船運價指數大幅攀升，幾乎一路扶搖直上，歷經一個半月，租金行情爆漲幅度達 2.96 倍。海岬型船市場驚人表現應歸功於在美國 QE3 和中國基建專案利多因素的支撐下，大宗商品價格持續上漲，之前鋼廠維持低庫存的策略一定程度上加速了礦價的回升，貿易需求回暖的預期對當前市場形成支撐，因海岬型船市場租金持續走高，又鼓舞部分船東將前期間置運力紛紛投放市場，預期船噸運力競爭壓力又增加，恐削弱後市行情上漲力道。事實上，中國港口仍堆積居高不下的礦砂庫存，仍有待時間去化，9 月突如其來投機性搶進礦砂，終究難以持久，中國十一長假結束後，美國 QE3 及中國大批基建項目獲批的利多因素提振效應似乎正慢慢褪去，海岬型船租金行情在 10 月上旬強勁反彈激情終告中止而反轉下跌，所幸僅拉回三天後又回神上揚。平均租金從 8 月下旬跌落歷史最低約 2,600 美元後，一路扶搖直上，中國十一長假期間漲勢更加凌厲，至 10 月上旬首次登上重返今年 1 月上旬 1 萬美元水準，自最低價位反彈以來再攀登近期最高來到 11,487 美元，隨即又將面臨船多貨少的困境，平均租金再度下挫，拉回三天後又突然漲聲再起，10 月上旬收在 10,371 美元。大西洋區市場租金行情 8 月下旬跌落到 2,300 美元，觸及 2008 年以

來的最低點價位，創下近 3 年來的新低，航商無意殺低，隨後跌深反彈，且一路扶搖直上，10 月上旬反彈回到近期新高價位 9,168 美元，高低價位差近 4 倍，反彈中斷回檔僅三天後再度漲聲響起，收在 8,650 美元。太平洋區租金航線在 8 月下旬挫至三年來低價位 3,357 美元，隨著市場交易稍有起色，租金觸底反彈，一路穩步上揚，中國十一長假期間漲勢更加凌厲，至 10 月上旬首次登上重返今年 1 月上旬 1 萬美元水準，迄 10 月上旬衝抵近期高價位 12,865 美元，雖突然攻勢熄火而拉回三天漲聲再起，收在 11,282 美元。大西洋返回遠東租金航線在 8 月中旬失守 2 萬美元，下旬夭折至 18,267 美元後再度反彈，一路向上挺進，9 月中旬收復 2 萬美元關卡，9 月下旬漲勢更加凌厲，10 月上旬登上近期高價位 29,813，差點攻上 3 萬美元，雖攻勢中斷而拉回三天後漲聲再起，收在 27,563 美元。遠東返回歐洲航線今年來一直趴在負租金水準，8 月下旬曾跌落至負 13,402 美元，隨後出現一路縮小負租金，10 月上旬以租金收在負 6,013 美元。

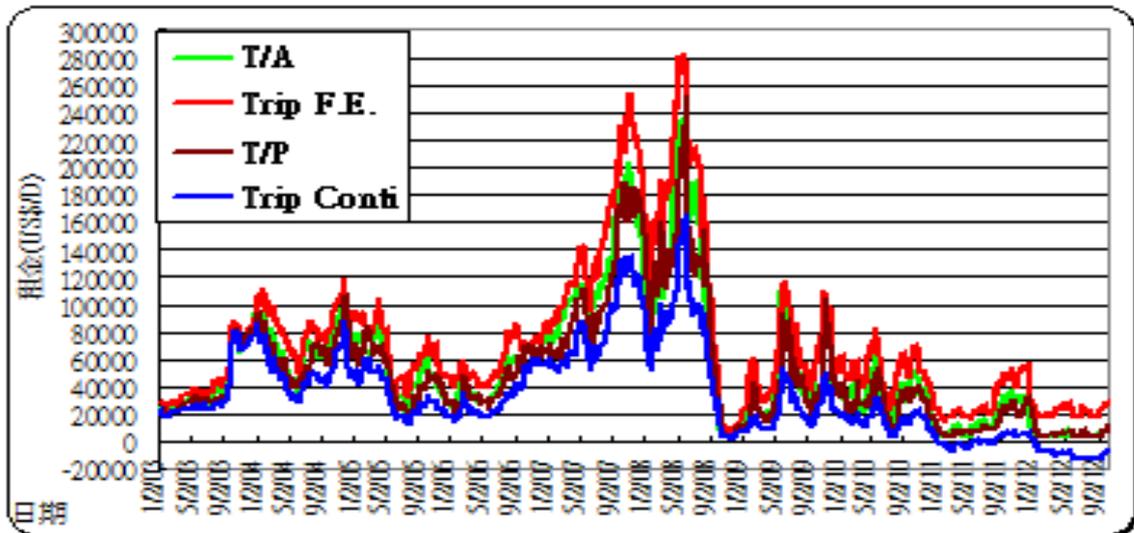


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。因美國乾旱導致的穀物出口放緩，中印煤炭進口速度減緩，以及中國鋼廠焦煤需求疲軟繼續打壓巴拿馬型船運價，運力嚴重過剩使得巴拿馬型船租金從 7 月中旬後跌跌不休，兩大洋區市場雙雙失速跌跌不休，其中大西洋市場下跌幅度最嚴重，已跌落遠低於船舶正常營運成本。時進入第 4 季傳統旺季，是美國穀物出口旺季，運價應該會反彈回升，但業界認為此刻船噸過剩壓力太大，似乎不能有太多期待，同時，貨主持續觀望市場，期待運價進一步下跌，至 9 月下旬各航線租金行情已重挫創 2009 年 2 月以來新低，跌幅達近 66%。9 月中旬受惠於海岬型船行情持續飆漲的照拂，太平洋區市場行情才率先止跌回升，緩步走高，但漲幅氣勢稍嫌薄弱，9 月底大西洋區市場也出現止跌反彈，同樣反彈力道薄弱，至 10 月上旬海岬型船市場卻出現漲勢熄火，恐會帶衰巴拿馬型船市場後續表現。時序進入第四季，隨著氣溫降低，用電量逐步減少，電煤耗量將同步下降，社會用電需求持續萎縮，煤炭消費難以提振。今年以來，中國進口煤大量湧入，使得電廠煤炭庫存

維持高位。巴拿馬型船市場平均租金行情 7 月中旬攀抵 9,677 美元後，隨著煤炭、穀物等貨載突然退潮，巴拿馬型船兩大洋市場均大幅下跌，導致租金行情反轉如坐雲霄飛車一路下墜，至 9 月底平均租金跌至歷史新低價位 3,336 美元，跌幅近 66%。8 月中旬時美國假期結束後，美灣地區煤炭貨載出貨量有所增加，但其他地區大量空放運力的到達大西洋區卻壓抑租金上漲，且美國受乾旱天氣影響，黃豆和玉米出口大幅下降，導致對巴拿馬型船市場反彈難以持續，僅曇花一現，即告夭折，隨後一路下挫，至 10 月初得助於海岬型船市場租金行情漲太兇，巴拿馬型船租金比價落後太多，在比價效應下，巴拿馬型船船東不願再殺價而趁勢喊高價，因而止跌回升。太平洋區航線市場，則因中國鋼材市場面臨鋼材價格持續下跌，鋼廠停產對焦煤市場打擊仍將持續；市場整體運力過剩，供求失衡，僅有部分印尼貨載成交，租金持續下跌，9 月中旬才觸底反彈小幅走高。在缺少足夠貨載的奧援與運力過剩的打擊下，4 條租金航線的平均租金從 7 中下旬的高價位 9,677 美元反轉下墜，雖 8 月中下旬曾出現短暫反彈，還是無力改善供給過剩的困境，隨即返回跌勢，且跌勢更加劇烈，9 月底下跌至 3,336 美元，創下 2008 年 12 月中旬的低價水準，隨後各航線觸底紛紛反彈，帶動平均租金從谷底翻身，10 月上旬收在 6,716 美元。太平洋區航線市場相對比較活躍，尤其是北太平洋地區交易活動逐漸升溫，印尼煤炭短途運輸活動復甦，另外有少量南非至中國煤炭貨載成交，但市場運力過剩繼續挫傷租金行情，導致租金進一步下探，9 月中下旬太平洋區市場見底 3,817 美元後回升，10 月上旬收在 6,123 美元。在 9 月底前大西洋市場成交慘澹，運力持續增加，美灣地區釋放穀物貨載有限，南美地區有少量至亞洲或歐洲的船運活動，但市場關注美灣第四季船期的貨物運輸能否消化過剩的空放運力，9 月底大西洋區航線租金重挫至 954 美元，創歷史新低紀錄，隨後觸底反彈，10 月上旬收在 6,162 美元。

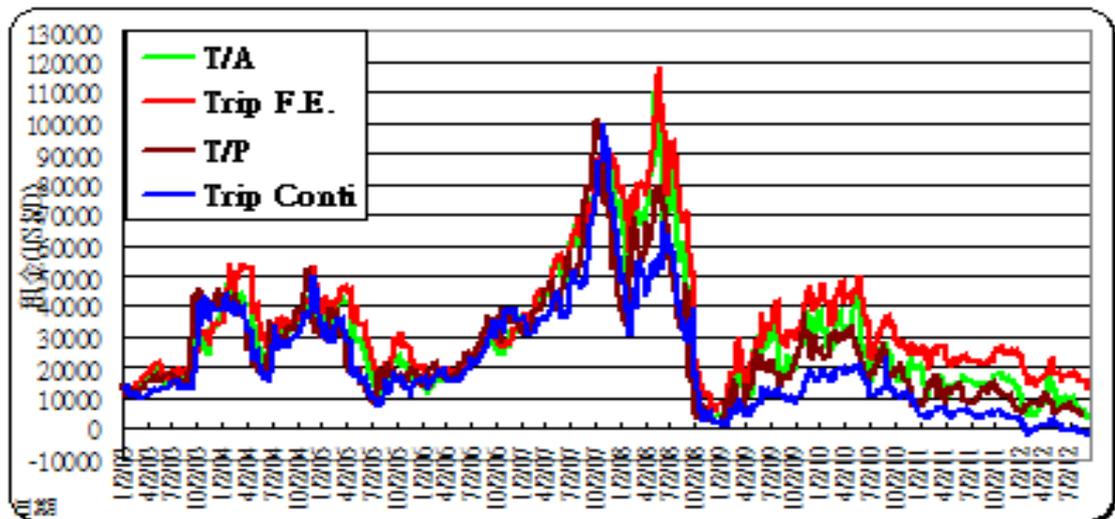


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

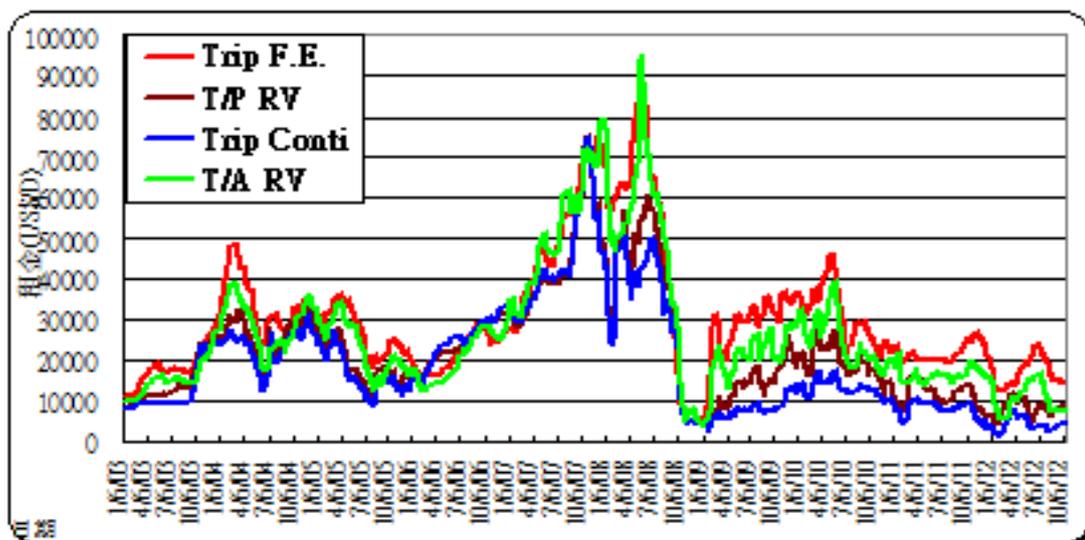
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

大西洋返回遠東租金航線 7 月中旬攀登至近期波段高價位 18,700 美元，隨後缺乏實質貨載支撐，交易趨於清淡，行情失去支撐力量而持續下跌，雖 8 月中下旬曾出現數日反彈，還是難敵過多運力的干擾，9 月底下探新低價 10,220 美元，差點

失守 1 萬美元，隨即觸底反彈，10 月上旬返回收在 15,658 美元。遠東返回歐陸租金航線 7 月中旬最高抵達 221 美元後又告拉回，又跌回負租金水準，跌幅擴大，9 月中下旬落底至負 2,533 後反彈，10 月上旬返回收在負 1,079 美元。近期出現強勁反彈可能屬於季節性進出補庫存需求，是否能延續至第四季末則有待觀察。

五、超輕便極限型船市場行情

圖 4 說明超輕便極限型船運價指數組成中 4 條租金航線行情變動趨勢。超輕便型船市場租金行情自 7 月中旬漲勢受阻而反轉下挫以來，大西洋市場表現遠不如太平洋區市場表現，跌勢壓力很重，至 10 月上旬幾乎橫躺著下跌，毫無招架之力，租金行情跌跌不休，狀況最悲慘。在 9 月上旬後，大西洋市場租金水準反轉低於太平洋區市場租金水準，儘管 9 月底進入第四季哥倫比亞煤炭出口持續活躍，美灣地區租船活動逐漸升溫，減緩相關航線租金下挫速度，但抵擋不過船噸運力過剩的壓力，還是無力扭轉頹勢，大西洋區市場租金依然跌跌不休，迄 10 月上旬還未感受中國與美國近期同步釋放利多的加持，依然毫無振作，令投資人相當失望。反觀，太平洋區市場 8 月下旬後利多卻持續湧現，帶動太平洋區相關航線租金持續小幅上揚，例如印度宣佈今年印度穀物收成前景看好，印度將繼續放開穀物出口，另外，印度高等法院解除了卡納塔機邦的礦砂開採禁令，礦商速辦理合法手續，太平洋市場印尼煤炭和鎳礦貿易活動提振市場，相關航線租金小幅攀升。超輕便型船市場平均租金 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，尤其大西洋區市場跌勢擴大，加重平均租金下墜速度，8 月上旬失守 1 萬美元關卡，儘管 8 月下旬太平洋區航線租金出現止跌持續走高，除在 9 月中下旬曾出現止跌回升外，因受到大西洋區市場租金依然跌跌不休，因而拖累平均租金持續走低，迄 10 月上旬跌至 8,268 美元。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，8 月上旬失守 1 萬美元關卡，在 8 月下旬雖欲圖振作突圍，終究僅出現約一星期小幅反彈後又告回跌，且一路跌跌不休，迄 10 月上旬出現止跌訊號，租金收在 7,092 美元。



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，8 月上旬失守 2 萬美元關卡，仍無剎車持續往下墜如坐雲霄飛車，迄 10 月上旬跌至 14,586 美元。

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，8 月下旬跌落到 6,081 美元後止跌回升，緩步爬升，至 9 月下旬攀抵 8,671 美元後漲勢停止而拉回，迄 10 月上旬回檔至 7,377 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，8 月下旬跌落到 2,583 美元後止跌回升，一路緩慢走高，至 9 月下旬攀抵 4,236 美元後漲勢停止而拉回，迄 10 月上旬似乎出現止跌回升訊號，收在 4,018 美元。

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。輕便型船市場各航線租金自 7 月上旬後從高價反轉滑落，且歷經一個半月跌跌不休，迄 8 月下旬太平洋區市場可利用運力趨緊，印尼煤炭和鎳礦貿易活動頓時熱絡，刺激太平洋區租金的止跌反彈上揚，但反彈力道薄弱小幅攀升。大西洋區市場，南美西岸有部分煤炭出貨活動，但西非至歐洲市場船運相當冷清，租船活動成交較少，致大西洋區航線租金持續下跌，至 9 月上旬跌到今年來最低點，隨著美國聯準會發布續推出 QE3 與中國發改會批准釋放 1 萬億人民幣擴大公共基礎建設後，似乎為全球注入一股活水希望，消費投資信心增加，大宗原料商品進出口需求稍有回溫，確實對低迷市場出現提振效果，雖然無法演出火爆驚天漲的多頭行情，終究露出一點屬光，最壞時機已過，靜待黑暗後的黎明來臨，9 月中旬後輕便型船兩大洋區市場呈現漲跌互見，似有漸漸脫離谷底的能量。2012/2013 年全球總體供應與需求較去年略有下降，雖因天氣因素影響美國等地穀物產量，但未明顯對全球供應產生較大程度影響，然而卻推高了農作物穀物價格，進口商觀望情緒較濃，放慢進口穀物速度，加上上半年穀物需求提前釋放，下半年由於的穀物價格過高，穀物需求端將受到抑制進而對運輸需求較弱。尤其中國今年上半年比往年大舉進口穀物，庫存量居高不下，因此，中國下半年穀物進貨需求將疲弱，加之今年黑海地區穀物出口量預計跌至去年一半，全球穀物供應形勢嚴峻。由於美灣地區運距較遠，美灣穀物出口下降將嚴重對巴拿馬市場以下市場，進而影響整體散貨船市場，同時，黑海地區穀物出口疲弱將衝擊到輕便型船市場。太平洋區航線租金從 7 月初高價 7,334 美元反轉一路下殺，因租金水準過低，船東開始閒置運力，8 月月下旬觸底至 6,373 後勉強止跌小幅回升，反彈力道薄弱，9 月中旬回升至 7,130 美元後，漲勢動能無以為繼，出現緩步回檔，雖有零星反彈出現，還是氣勢顯得疲弱，10 月上旬收在 7,078 美元。大西洋區航線租金自從 7 月初開始情勢發生極端變化，面臨運力過剩壓力相當大，缺乏貨載的支撐，本區域航線租金行情從約 13,000 美元最高價位急速大幅下墜，7 月底不僅 1 萬美元淪陷，整數千美元連翻失手，至 9 月中旬已落至今年 3 月以來的最低價位 6,481 美元，隨後中國及美國釋出利多而止跌回升，反彈力道有限，僅維持約二星期的弱勢反彈後又告回軟，10 月上旬收在 6,393 美元。輕便型船市場平均租金 6 月底曾衝抵 10,209 美元，因缺乏利多支撐，上漲動能消失，尤其大西洋區市場租金跌勢兇猛，加速拖垮租金行情，整數關卡連續失守，9 月上旬因大西洋區市場出現止跌反彈的加持，平均租金稍微拉高，9 月下旬又全面航線回軟，拖累平均租金水準再度走跌，10 月上旬出現多空拉距，上下狹小振盪，收在 6,736 美元水準。

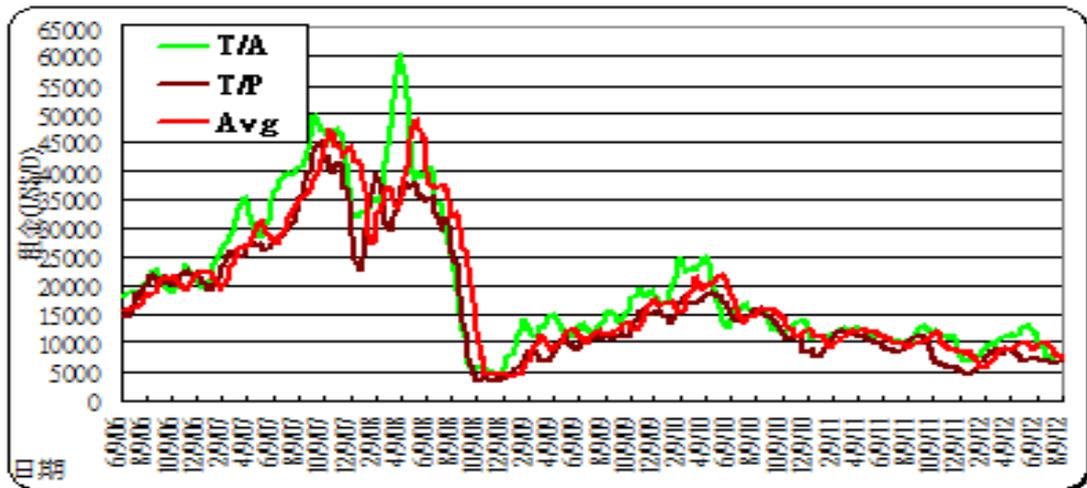


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 經問卷調查，有近八成海運業界認為，目前海運市場最大的挑戰與困境為運力過剩，在2014年後才有機會漸擺脫船噸運力供給過剩的困境，海運市場可望出現全面性復甦，但在季節性需求帶動下，不排除將會出現短暫性復甦。另僅不到一成認為可望因中國適時祭出擴大公共建設與美國陸續推出量化寬鬆貨幣政策，以及歐盟主權債務問題應可獲得解決，另外解體船加速進行，海運市場應在今年第四季逐漸脫離谷底，回復至營運成本以上。
- (二) 散裝船隊運力總量高達6.646億噸，比去年年初增長26%，但是需求增速卻維持在個位數增長的水準，因此過剩的運力仍是未來航市最大隱患。受運力增速遠高於需求增長的拖累，2013年和2014年運力過剩的窘境依然困擾航市。鋼鐵產業榮枯關係著航市的表現優劣，中國鋼鐵產業繫乎一切命運，中國近期批准一萬億元基建項目提振市場信心，將有助於提振鋼材需求，由於中國本土礦砂產量無法滿足鋼廠需求，需求仍高度依賴進口，未來起碼至少將維持現有水準，或許將有機會進口續增加。
- (三) 邁入第四季氣溫轉涼，民間用電量下降，火力發電量增速有可能繼續趨緩，對煤炭的需求不太可能出現大幅回升，加上中國本土煤炭價格大幅下挫，已與外購煤價格差距有限，致中國電廠減少國外進口煤炭，以及今年中國進口穀物需求爆增，成為全球最大穀物進口國，上半年激情搶進各類穀物，已達年度2/3的量，庫存量居高位，雖第四季為北半球穀物出口旺季，因已進口吃飽，進口穀物將不會有激情演出。在煤炭與穀物海運量缺乏中國熱情激盪下，恐將削弱巴拿馬型船以下市場需求力道。
- (四) 中國新批核的基建項目是否能夠刺激鋼鐵大量需求，以激勵鋼廠和貿易商趁國際礦砂價格在低價時加緊補充礦砂庫存，增加礦砂海運量，此效應似乎在9月已顯現，出現礦商搶船佈局將礦砂運往中國，確實引起海岬型船市場演出一波驚天漲行情，惟10月上旬後突然熄火，事實上，中國礦砂港口庫存量一直居高不下，不可能容許火爆持續進口湧入，因此，前陣子礦砂激情湧入中國，如預期不可能持續太久，除非中國基建需求的快速回暖，以及全球工業生產的復甦，更大程度上依賴歐美經濟的復甦。近期的消費者信心、信貸和訂單、鋼產量等資料顯示似乎歐美經濟有出現復

甦訊號，惟力道尚嫌薄弱。

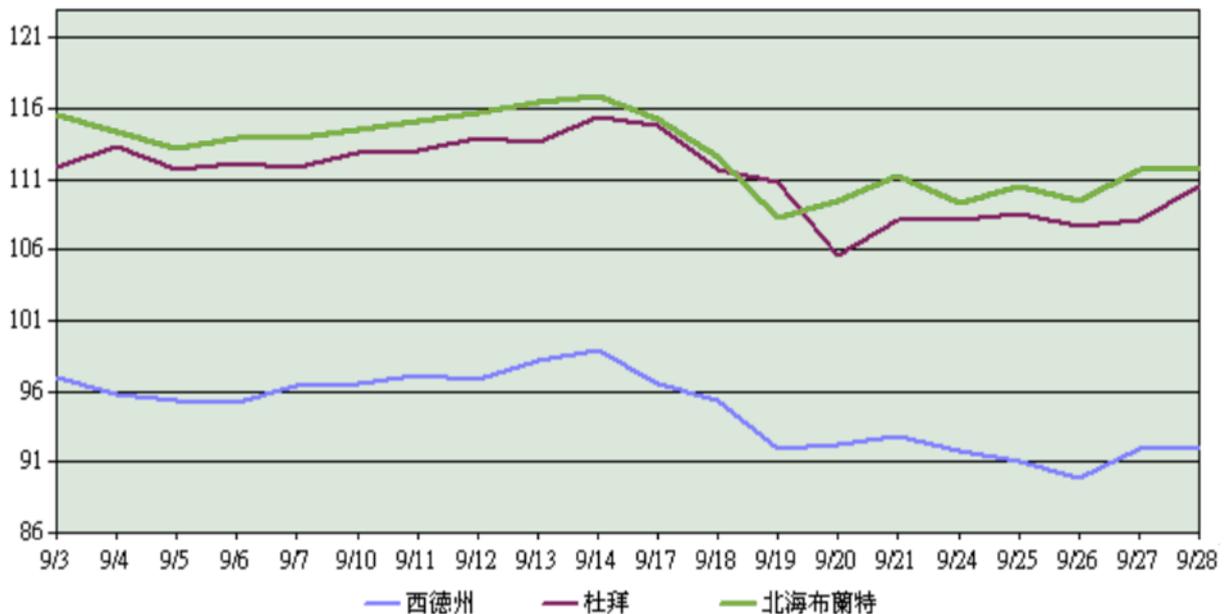
- (五) 2007~2008年期間爆量新船訂單，今年大量釋放，20歲以上逾齡船占船隊的比例已經不高，運力過剩的壓力越來越大。所幸解體船加速拆解中，長期運力過剩的情況將會獲得緩解。隨著PSPC公約生效，新船交付高峰過後，下半年新船交付速度將適當放緩，根據SSY的預測，下半年全球新散裝船交付將達到546艘、45.69百萬DWT。預計隨著第四季主要散裝貨的季節性需求啟動，國際散裝船市場運力供需嚴重失衡的態勢將有所緩解，但考慮到運力供給增長的累加效應，國際散裝船市場的反彈空間將受到壓抑，應沒有持續長久大幅反彈空間。

2012 年 9 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 原油市場短評

從基本面看，第四季將開始進入石油需求淡季，9月初國際油價小幅下滑因為受到經濟成長減緩及需求減少影響。隨後因預期美國聯邦儲備銀行和歐洲央行可能推出相關貨幣措施的影響，原油價格持續上揚數日。而到月中時，美國聯邦儲備銀行正式推出QE3，油價因此連續上漲兩天，之後可能是由於美國原油庫存數據大增(EIA報告顯示9月28日與8月底時比較增加759.8萬桶)，同時沙烏地阿拉伯亦表示將採取適當措施抑制油價，因而所造成油價於短期內重挫。直到月底，除了有到歐債風暴影響，使得油價再度下跌；但另一方面，伊朗問題使得油價連續兩日走揚。石油輸出國組織於9月份的原油日產量約為3110萬桶，較8月份的日產量3153萬桶減少約40萬桶。另一方面，世界上各大央行紛紛提出貨幣政策增加市場流動性，對於油價有一定程度的支撐作用。



9月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 月初為628點，月底為649 點；本月平均為637 點。波羅地海成品油綜合運價指數(BCTI)月初為580點，月底為642點；本月平均為608點。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格97.040美元，至月底報價為每桶92.100美元，下跌5.09%；

9月均價為每桶94.659美元；2012年1-9月均價為每桶96.200美元。

杜拜原油-

月初每桶111.790美元，月底收盤價格為每桶110.560美元，下跌0.21%；

9月均價為每桶111.194美元；2012年1-9月均價為每桶109.580美元。

北海布蘭特原油-

月初每桶價格115.610美元，月底以每桶111.690美元作收，下跌3.39%；

9月均價為每桶112.953；2012年1-9月均價為每桶112.207美元。

3. 油輪/油化輪買賣交易行情*

超級油輪 - “Crete” (1995年造，二十九萬八千載重噸)雙殼油輪售予希臘船東，但未有成交價訊息。

超級油輪 - “Tenryu” (1999年造，二十八萬一千載重噸)雙殼油輪以二千七百五拾萬美元售出。

超級油輪 - “Yiomaral” (1993年造，三十萬二千載重噸) 雙殼油輪售予希臘船東，但未有成交價訊息。

超級油輪 - “Olympic Loyalty” (1993年造，三十萬三千載重噸)雙殼油輪以二千五百七十五萬美元售出。

阿芙拉型油輪 - “Hellespont Trooper” (1996年造，十四萬八千載重噸)雙殼油輪以一千一百七十萬美元售出。

IMO II/III 油化輪 - “Formosa Seven” (1996年造，三萬五千三百載重噸)約以九百三十五萬美元售出

IMO II/III 油化輪 - “Sunrise Wisteria” (2008年造，一萬二千六百載重噸)約以一千二百二十萬美元售出

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-

9月份成交數量大幅增加至142筆，10月份的成交數亦來到113筆，但運費積弱不振使得船東仍承受著虧損的壓力。月底時，波灣至日本26萬噸級(TD3)運費報WS36.00，相當於日租金4015美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS24.00，日租金已成為負9464美元；西非至美灣26萬噸級運費報WS40.00，換算日租金為12822美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS38.00，日租金有9181美元。

蘇伊士型油輪市場-

西非至美東 13 萬噸級運費報 WS57.50，換算日租金得 5125 美元；地中海 13.5 萬噸級船運價報 WS55.00，日租金得 5401 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費報 WS57.50，換算日租金得 6295 美元。

6. 成品油油輪運費行情

截至本(九)月底的成交情況：波灣至日本7.5萬噸級運費報WS97.50，日租金得11,480美金；波灣至日本5.5萬噸級運價WS112.50，日租金得9,776；新加坡至日本3萬噸級船運價報WS125，日租金僅得1,577；3.8萬噸級加勒比海至美灣，成交運費報WS110.00，日租金得4,344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

2012年9月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	31-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	28-SEP(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	24.0	-11,531	24.0	-9,464
AG / JAPAN	VLCC	36.5	3,356	36.0	4,015
WAF / EAST	VLCC	36.5	5,203	38.0	9,181
WAF / USG	VLCC	40.0	11,698	40.0	12,822
WAF / USAC	SUEZMAX	57.5	4,675	57.5	5,125
MED / MED	SUEZMAX	57.5	8,389	55.0	5,401
UKC / USAC	AFRAMAX	87.5	8,178	87.5	8,806

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	31-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	28-SEP (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	100.0	11,789	97.5	11,480
AG / JAPAN	55,000	120.0	11,645	112.5	9,776
CARIBS / USAC	38,000	105.0	2,894	110.0	4,344
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	1,169	125.0	1,577
MED / USAC	30,000	142.5	6,581	175.0	12,573

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	22,000	26,500
SUEZMAX	150-160k	18,000	21,500
AFRAMAX	95-105k	13,500	15,750
LR1	65-73k	12,500	14,000
MR	47-51k	12,500	14,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$87.0	\$62.0
SUEZMAX	150-160k	\$58.0	\$43.0
AFRAMAX	95-105k	\$41.0	\$28.5
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9月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$95.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$58.0	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$49.0	\$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、經濟部能源局



更正啟示：前期(第一百零五期)封面刊數部份誤繕為 ISSUE_104(正確應為 ISSUE_105)及第 18 頁國際原油價格趨勢圖誤繕為 7 月份(正確應為 8 月份)，特此更正。