



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 八十六期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 86 2011 年 2 月 16 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

海運市場動態報導.....	1
國際運輸動態報導.....	1
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	4
國際油輪市場動態.....	14

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 索國海盜猖獗 犯案再創新高

航運業於去年逐漸復甦，航商漸展露笑顏，只是讓航商隱憂的海盜問題仍然存在，且事態愈趨嚴重。根據國際海事局（IMO）發布一份統計報告顯示，索馬利亞海盜去年劫持 53 艘船隻和 1181 名船員，又再次刷新過去紀錄。

根據該統計，去年，索馬利亞海盜發起至少 445 次襲擊，比前年相較又增加 10%；2006 年為 188 人，2009 年為 1050 人，2010 年則達到創紀錄的 1181 人，從數據上得知海盜劫持船員數量連年成長。其中，2010 年全年有 92% 海盜劫持事件發生於索馬利亞附近海域，涉及 49 艘船隻和 1016 名船員。截至去年 12 月，索馬利亞海盜仍扣押 28 艘船隻和 638 名船員。

IMO 專家指出，索馬利亞海盜發動襲擊次數連續四年上升，2010 年劫持船隻和船員數量再創新高，如此情況令人擔憂。據了解，索馬利亞海盜如今武器裝備先進，通常在本國附近海域劫持遠洋漁船或商船作為基地，隨後前往更遠海域向過往船隻發動攻擊，扣押船員，強迫他們駛向處於(海盜)可襲擊距離內且毫無防備的其他船隻。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 全球貨輪公司 去年貨量增 14%

根據 Alphaliner 統計，全球貨櫃輪船公司去年貨量增幅高達 14%，反映海運需求確實已從金融海嘯中恢復。不過，該公司分析指出，去年貨櫃海運需求旺盛，主要是受零售商補充庫存行動帶動，相關情況不太可能會在今年重現，貨量增幅會恢復至較正常速度。

隨著各主要航線艙位使用率回落，運費亦逐步走低，據該公司分析指出，運費較去年 8 月開始回落時已下跌不少，是由於輪船公司於去年底淡季未有將足夠運力撤出市場，導致供大於求的結果。

該公司提出警告，在未來兩個月後，輪船公司營運策略的注意力宜重新集中於艙位使用率，因為期內市場走向，將決定農曆新年後主要航線的運力水準。業界勿理想地寄望運費會自然反彈，去年 8 月迄今的運費跌幅，絕對有可能會在今年延續下去。

另，業界仍要持續關注嚴控成本，輪船公司今年的營運成本將較去年高，其中燃料成本將按年增加 15%，各等級的貨櫃船租金亦已較去年同期飆升，4000 TEU 以下貨櫃船租平均增幅約為一倍，4000 TEU 以上船舶增幅更達兩倍，反映輪船業界仍有嚴控成本和增加收入必要。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 泛太平洋穩定協會預估 今年艙位供需將趨平衡

由於美國經濟開始復甦，今年泛太平洋航線之艙位供需將漸趨平衡，泛太平洋穩定協會（TSA）去年貨量成長 15%，今年預估將成長 8 至 9%。

根據運協之統計顯示，去年第四季至美西載貨率自 10 月下旬為 90%，跌至 12 月底的 79%；美東載貨率自十月初的 94%，跌至 11 月底 84%；今年元月至美西載貨率為 88%，至美東為 95%。

運協將維持海運費率之穩定，提供貨主足夠的艙位與高水平的服務。

泛太航線是國際主要定期貨櫃輪航線，亦是多家航商的重要收入來源。大部分泛太平洋航線的年度服務合約將於四月底到期，貨主即將陸續開始與航商重新訂定新一年度合約，預期 TSA 提供的參考運費會發揮重要指標作用。

泛太平洋穩定協會（TSA）是由 15 家川航於亞洲各地區至美國之貨櫃輪航商所組成的論壇，會員包括：美國總統輪船公司、中國海運公司、法國達飛航運公司、中國遠洋運輸公司、長榮海運公司、韓進海運公司、赫伯羅德貨櫃輪船公司、現代商船公司、川崎汽船株式會社、麥司克輪船公司、地中海航運公司、日本郵船株式會社、東方海外貨櫃輪船公司、陽明海運股份有限公司、以色列航運公司。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 寧波—舟山港貨物量去年躍居世界第一

據浙江省交通運輸廳發布訊息，寧波—舟山港貨物量去年(2010)年躍居世界第一。寧波—舟山港去年以六億三千萬噸貨量，不但超過上海港五億噸之數，亦較歐洲第一大港鹿特丹四億二千九百萬噸，也領先亞洲重要轉運港口新加坡的五億噸年貨物量。

2010 年浙江省交通運輸工作會議中指出，「十一五」期間浙江交通投資五年均位列中國大陸之首，累計達到 3035 億元人民幣創歷史新高，係「十五」的一點六倍，其中寧波—舟山港貨物量達到 6.3 億噸位居世界首位，貨櫃量達到 1315 萬 TEU。

浙江省交通運輸廳表示，浙江沿海港口新增萬噸級以上深水泊位 78 個，使總量達到 159 個(不含洋山港區)，內河新建高等級航道 350 公里，使總里程達到 1326 公里。2010 年沿海港口貨物量達到 7.8 億噸，年平均成長 13%。

除此之外，該省開展對台海空直航，除沿海四大港口和杭州、寧波兩大機場開通對台航線外，浙江台州港與臺灣基隆港結為友好港口。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 交部研議海攬業不可光船租賃但可論時論程

針對海運承攬運送業可否租船營運的問題，交通部目前研議的政策方向，是海攬業不可光船租賃，但可論時論程。

交通部目前研擬的航業法修正草案第四十一條條文，新修正為海運承攬運送業除船舶運送業兼營者外，不得光船租入船舶，運送其所承攬貨物。

原本航業法第四十八條條文為海運承攬運送業兼營者外，不得租傭船舶，運送其所

承攬的貨物。

據了解，交通部本次修法方向，主要是考量光船租賃因涉及船舶運送業營運業務之範疇，需具有船舶運送業資格，並依修正條文第十條第二項規定報經當地航政機關備查後始得為之，另依美國一九九八年海運法規範之海上承攬運送業與無船公共運送人(NVOCC)，在西方國家常被認為完全不同的業別操作，兩者所持証照不同，無船公共運送人有較海上承攬運送業嚴格的規定，故能取得較大的營業範圍，並非無條件擴大。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 權宜船陸續回籍國輪船隊逐步攀升

受到兩岸通航政策奏效的影響下，權宜船陸續回籍，我國輪船隊逐步攀升，去年一年就增加 11 艘國輪。

根據交通部的統計，去(99)年 12 月底國輪總計達 278 艘共 279 萬總噸，相較於前(98)年 12 月國輪船隊 267 艘共 270 萬總噸相較，國輪船隊增加 11 艘總噸增加 9 萬噸。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 噸位稅子法 財部交部月底討論

財政部賦稅署 2 月 9 日表示，噸位稅施行子法將於 2 月底邀請交通部開會討論，申請採用噸位稅的船商，船隊在 5 年內必須達到一定國輪比例，讓噸位稅達成政策使命。

全國船運 22 個團體於 2 月 10 日上午在台大校友聯誼社舉行年度新春團拜，由於業界引頸期盼的噸位稅已經三讀，子法所訂適用對象，以及海運收入項目的認定範圍，都將是業界注意的焦點。

賦稅署指出，噸位稅子法訂定相對重要，將討論航商資格、適用的船舶、適用噸位稅期間國輪淨噸位比例、以及聘僱國籍船員比例等相關條件，由於牽涉我國交通海運政策，子法會與交通部取得共識，而且未來適用的航商，必須由交通部出具證明，才可以採用噸位稅。

交通部官員指出，將會就申請採用噸位稅的船商，提出 2 大附帶條件必須完成 (1) 5 年內達到一定國輪比例；(2) 提供實習生名額，為國家培育船舶技術人才。

【資料來源：工商時報】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一) 中國嚴厲打擊房地產投機炒作

中國政府為有效地打擊房價炒作，近期宣佈今年最嚴厲的打房政策，所謂「國八條」，一口氣將貸款購買第二套房的頭期款比例，提高至六成，貸款利率比基準利率多出1.1倍，凡購房五年內脫手，一律按售價全額課5.5%交易所得稅，堪稱中國有史以來最嚴厲打房措施。由於購房投資嚴格限制及提高貸款利率，將使購屋者止步，且對資本投資信用緊縮，限制了地產開發商在資本市場募集資金，此措施可能造成房地產市場陷入交易萎縮，阻礙房地產新案開發。經過一個月後的成效，結果主要一、二級城市房地產交易急速萎縮達90%，房價顯著下降，此情況必衝擊到中國鋼材需求量，進而影響中國鋼廠鋼鐵產量與礦砂進口量。

(二) 中國及南韓煤炭需求激增

中國去年12月煤炭進口量較11月增長25%，達17.34百萬噸，創下新高紀錄。去年全年煤炭進口量增加32%，達1.6616億噸，也創新高紀錄。權威研究機構預估今年中國煤炭淨進口將從去年的1.43億噸增加到2.33億噸。因供應缺口擴大，中國和國際煤炭價格預期上漲，龐大的需求可能推動今年中國煤炭合約價格上漲8%。中國近年對煤需求極大，僅在2009年1到9月，中國進口各類煤炭總量近1億噸，比上年多出近一倍，其中煉焦煤進口更接近26百萬噸，比上年差不多增長了4倍；在這些焦煤中，有17.4百萬噸由澳洲供應。中國從2009年起加徵出口關稅，抑制煤炭出口，並增加煤炭進口量。據估計，中國煤炭需求達30億噸，其中電力行業需求達一半。中國11~12月遭逢嚴寒天氣，華北、華中與華南部分地區就因燃煤短缺，必須通過停電與限電來緩和供電緊張。南韓去年進口煤炭1.186億噸，比上年度增加15.6百萬噸，印尼為主要供應來源，去年從印尼進口燃煤增長21.5%，達40.7百萬噸。去年南韓進口燃煤增長9.1%，達87.8億噸，焦煤增長46.1%，達23.4百萬噸，增加來自澳洲43.7%煤炭海運量，達13.5百萬噸。

(三) 澳洲昆士蘭省世紀大洪水重挫煤炭出口

新年伊始，澳洲東北部的產煤重鎮昆士蘭區連降豪雨，遭遇五十年來最嚴重洪澇災害，是澳洲的農業和礦產大區，主要出產煤炭、小麥和糖，其煤炭產量占澳大利亞煤炭產量的56%。洪水重創主要煤礦、鐵路和港口，有3/4的煤礦被迫關閉，是1991年來最嚴重的情況，準備供出口的煤炭等產品也無法運至港口。預計將有高達1.6億噸年產量的焦煤礦場暫停運營，相當於全球焦煤年出口量的41%，另有相當於全球年出口量8%的熱燃煤供應受到影響。由此導致全球煉焦煤市場貿易量減少17%左右，供應減少6%以上，因而國際煉焦煤供應緊缺，且國際煤炭價格在洪災之後立即呈現出一路飆漲。澳洲煤炭出口減少迫使煤炭進口國家減少煤炭需求，並轉而尋找其他煤炭產地進口，這可能會改變目前國際散裝乾貨船運輸格

局。即使洪水退去，受災礦井的復產，以及運輸系統的打通起碼也需要1~2個月，洪災對煤炭市場的影響可能會持續到第二季末甚至第三季。受洪災影響的不僅僅是國際煤炭價格，由於運輸線與碼頭不能正常工作，澳洲煤炭的產供銷與出口均大受影響，幹散貨船在碼頭根本無法裝貨。目前約有132艘散裝乾貨船在澳洲出口煤炭港口等待裝貨，這些船至少要等待22天才可能靠岸，這是去年4月以來最長等候週期。

(四)各主要鋼鐵生產國家及地區產量呈現兩位數字增長

去年全球粗鋼產量來到歷最高記錄達 14.14 億噸，比上年度增長 15%。所有主要鋼鐵生產國家及區域幾乎呈現兩位數字成長，由於 2009 年基期較低，使歐盟及北美呈現顯著增長，而亞洲相對低位增長。去年 12 月全球粗鋼產量 1.162 億噸，比上年度同期增長 7.8%，粗鋼產能利用率比上月稍為下降，卻比上年度同期微幅上升。去年亞洲粗鋼產量為 8.812 億噸，比上年度增長 11.8%，占全球粗鋼產量的 65.5%。中國去年粗鋼產量為 6.267 億噸，比上年度增長 9.3%，占全球產量從上年度的 46.7%，下滑至 44.3%，日本粗鋼產量 1.096 億噸，比上年度增長 25.2%，南韓 58.5 百萬噸，比比上年度增長 20.3%。歐盟產量 1.729 億噸，增長 24.5%，惟英國及希臘持續下降。北美產量 1.118 億噸，增長 35.7%，美國產量 80.6 百萬噸，增長 38.5%。獨立國協 1.084 億噸，增長 11.2%，俄羅斯 67 百萬噸，增長 11.7%，烏克蘭 33.6 百萬噸，增長 12.4%。

(五)礦煤出口港擁擠再起，惟供給暴增，致供遠大於求

今年1月散裝乾貨船新船交付營運總計8.71百萬Dwt，高於去年7月所締造8.2百萬Dwt的高峰，去年12月僅交付6.7百萬Dwt。其中以海岬型船增加最多達29艘，5百萬Dwt，巴拿馬型船16艘，超輕便型船30艘，輕便型船23艘。根據英國Drewry估計，在去年底全球散裝乾貨船運力增幅達到17.5%，今年底將繼續增長14.34%，船隊規模達到6.14億Dwt，為繼金融危機後，連續2年運力增幅超過10%，為未來全球散裝乾貨船市場帶來更大的壓力。今年底海岬型船和超大型礦砂船合計運力規模將達2.50億Dwt，與去年底的2.10億Dwt相比，運力增幅高達19.05%。巴拿馬型船和超巴拿馬型船的運力規模將達到1.66億Dwt，預計同比增長19.42%，尤其超巴拿馬型船的擴增，將使巴拿馬型船市場運力過剩局勢加劇。輕便型船和超輕便型船的運力規模分別為0.84億載重噸、1.23億載重噸，運力增幅分別為3.70%及13.89%。由於散裝乾貨船市場不景氣，國際船舶融資銀行縮小對船舶融資的規模，不少船東在資金緊缺壓力下選擇撤單或延遲交付，去年運力實際交付不如預期多，尤其海岬型船延遲交付率達到30%~40%。有鑑於此，今年新船交付量也可能不會如預期量多。此外，去年逾齡船拆解減緩，拆解量約為5.43百萬Dwt，比上年度的拆船量減少4成。預計今年全球拆解船將會增速，全年拆解量可望達10.49百萬Dwt，將有利於緩解運力過剩的問題。雖然澳洲昆士蘭區下雨已緩和下來，惟港口擁擠持續受到洪水的嚴重影響，重要鐵路系統尚未完全恢復營運，1月中旬船隻平均滯留時間達37天，比去年12月初多兩倍滯留時間，尚有106艘船滯留澳洲煤炭出口港。中國礦砂卸港滯留船隻出現下降至127艘，平均滯留時間8.5天。去年中國累計拆解廢舊船舶283艘、1.88百萬輕排水噸，前年中國拆船量高達3.1百萬輕排水噸，去年拆船噸位比上年度減少4成，但仍高於2006、2007年

及2008年前三個年度。由於去年航運和造船市場逐漸回暖，全球拆解船交易量低於預期，廢船價格不斷攀升。

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。波羅的海綜合運費指數的暴跌不僅僅是受澳洲煤炭運輸的影響，洪水還使得澳洲的穀物出口幾乎停滯，另外，哥倫比亞、南非、俄羅斯和印尼亦因天氣相關問題導致煤炭運輸的中斷，以及巴西爆發的土石流災害也使南美地區的散裝海運貨載運輸一蹶不振，加速BDI更大的跌勢。由於澳洲洪災阻礙航運活動，煤炭和礦砂貿易量下降，讓本就運力過剩的國際散裝乾貨船市場雪上加霜，市場行情跌至冰點，海岬型船市場更是遭受重創，運價水準幾乎逼近2008年底金融危機時水準。波羅的海綜合運費指數(BDI)自去年9月中旬時的走勢就顯得意興闌珊，待12月上旬氣勢益加疲弱，指數呈重力下墜，持續探底，迄今年2月上旬連跌近40天，所幸中國舊曆年期間巴拿馬型船市場率先觸底反彈，海岬型船已跌無可跌，跌勢縮小而蘊釀跌深反彈，化解BDI跌破1,000點的危機，惟指數來到兩年來新低。澳洲昆士蘭的洪災影響，無貨可運；煤炭交易疲弱，由於煤炭價格飆漲，煤炭買家利潤降低，使煤炭交易趨緩，因而租船活動陷入冷清，加上中國地區進入農曆年假，進貨速度放緩；並且韓商Korea Line破產訊息衝擊市場信心。去年全球礦砂海運需求仍穩定增長，惟中國已出現停滯增長，去年中國礦砂進口量為6.18億噸，比上年減少逾1千萬噸。去年11月中鋼協宣佈減少中國礦砂進口的依存度，為今年全球礦砂海運需求蒙上陰影。今年全球船運供給量將增加18%，但市場需求將只成長7%，顯示航市競爭異常激烈。新的一年開始，海岬型船及巴拿馬型船等市場依然疲弱不振，儘管超輕便型船和輕便型船市場在1月中旬出現反彈，BDI指數受到大型船市場持續下挫的拖累如溜滑梯般持續走跌，BDI指數下墜至兩年來新低1043點後開始止跌反彈，解除可能跌破千點重要關卡危機，至2月初受惠於中國舊曆年假期間巴拿馬型船市場率先止跌強力反彈，在中國舊曆年假結束，華人圈返回租船行動，交易開始熱絡，海岬型船與超輕便型船等市場隨後由黑翻紅，輕便型船也蘊釀止跌反彈，預期短期間航市將可全面止跌回升，至於上漲動能是否能持續多久，則決定於中國是否積極增加進口原物料，BDI至2月上旬反彈至1136點。澳洲是全球煤炭最大的出口國，也是主要的礦砂供應地，受到昆士蘭區發生罕見的洪水，打擊煤炭的正常出口，西岸也因夏季颱風的到來，干擾礦砂的裝船出貨，無獨有偶，全球礦砂主要的供應地巴西，也發生史上最嚴重的暴雨，同樣干擾礦砂的裝船出貨。澳洲與巴西的礦砂供應量約佔全球的近8成，今年冬天遭遇到罕見天災重創，加上澳洲出口受阻的煤炭，雙雙癱瘓國際散裝乾貨船海運，其中以海岬型船的「災情」最嚴重，在新年度開始海岬型船市場表現最差，BCI指數如重力加速度下墜，至2月上旬中國舊曆年結束，如預期交易頓時熱絡起來，海岬型船市場各航線價格紛紛止跌反彈，激勵BCI指數止跌回升，指數強力彈升來到1411點。同樣遭受澳洲煤炭出口受阻，以及哥倫比亞、南非、俄羅斯和印尼亦因天氣相關問題導致煤炭運輸的中斷等衝擊，巴拿馬型船市場自去年12月上旬以來呈現偏弱格局，BPI指數持續走跌，至2月初挫低至1296點後，所幸煤炭及穀物貨載湧現的支撐，指數出現止跌強力反彈，2月上旬收在1567點。由於澳洲煤炭及礦砂出口運輸中斷對超輕便極限型船與輕便型船等市場衝擊有限，使兩型船市場

表現相對抗跌，BSI及BHSI指數在1月中旬時曾出現強力反彈，隨後中國舊曆年的來臨，交易陷入冷清，市場反轉補跌，至2月上旬隨著大型船市場出現跌深反彈，兩型船市場也開始擺脫下跌厄運，2月上旬BSI及BHSI止跌回升分別收在1120點及640點。

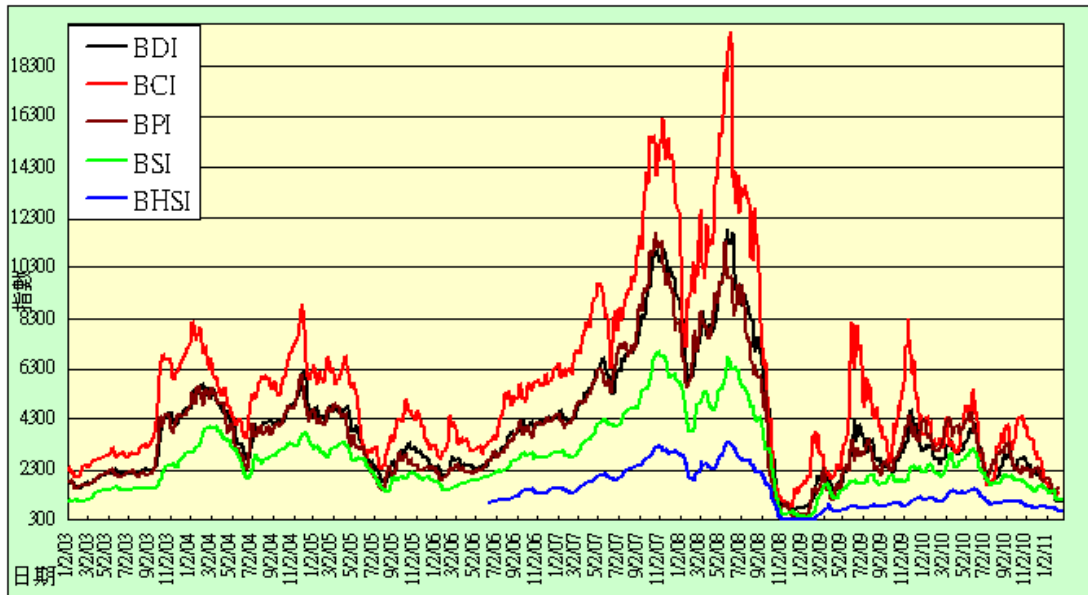


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。去年11月以來，海岬型船市場已飽受新船交付量暴增的衝擊，航市表現已搖搖晃晃。今年伊始，北半球的雪災尚未結束，南半球又遭遇洪災。近期，由於澳洲洪災阻礙航運活動，煤炭和礦砂貿易量下降，以及巴西也因豪雨影響礦砂出口等利空的重擊，船隻覓尋適合貨載不易，導致散裝乾貨船運費市場承受極大壓力，因而海岬型船市場價格呈重力加速度急速下挫。東西澳及巴西天災引發港口擁擠在起，大量船隻在港等待裝貨，照理會令現貨市場租船供應減少，繼而推高運費，但現實情況恰恰相反。昆士蘭區洪災使多個煤礦暫停運作，反而導致船東要求將船舶撤出澳洲，並尋找遠離澳洲裝貨的租家，因此，現貨市場船隻供應累積大增，致海岬型船和巴拿馬型船租金因此應聲連翻下挫。今年以來，海岬型船市場表現最差，其租金不單低於運力較小的巴拿馬型船，更低於更小型的超輕便型船及輕便型船，與他小型船的平均租金相較處於腰斬，至2月上旬海岬型船平均租金一舉跌破5,000美元大關，此水準根本無法支付船員薪水與保險費，海岬型船市場進入“嚴冬”。2月上旬中國主要港口礦砂庫存再創新高，衝破80百萬噸關卡，達到84.29百萬噸。儘管礦砂貿易在亞洲能源需求上漲的推動下有點起色，但印度礦砂出口緊縮，致礦砂現貨價格持續飆漲，直逼2008年金融危機前水準，漲至每噸190美元左右的歷史新高；再加上中國政府控制通貨膨脹的一系列經濟政策影響鋼鐵生產，抑制了礦砂海運貿易交易熱度。雖然中國鋼鐵廠仍期望在農曆新年前

補充礦砂庫存，但礦砂價錢太高，直接打擊購買意願。近期韓國主要散裝乾貨船公司Korea Line宣布破產接管，正反映低迷航市有些船東可能正面臨經營危機。4條租金航線平均租金自去年底2萬美元水準，因抵擋不住船噸供給過剩的壓力，價格一路下殺呈現崩盤，1月中旬跌破1萬美元關卡且毫無止跌回升訊號，至2月上旬中國舊曆年結束，如預期華人圈租船人返回崗位後興起一波交易熱潮，海岬型船市場各航線紛紛觸底反彈，終止自去年12月上旬以來跌跌不休的困境，2月上旬海岬型船市場平均租金止跌回升，並收在6,380美元。大西洋區租金航線今年伊始跌勢擴大且失守萬美元，至2月上旬中國舊曆年結束，租船交易湧現，本航線租金立即止跌回升，2月上旬回升至6,068美元。大西洋返回遠東租金航線1月上旬3萬美元淪陷，1月下旬2萬美元整數關卡再度失守，2月上旬中國舊曆年結束後，租船人開始補貨租船，為睽違已久的低迷市場帶來春暖花開契機，本航線租金彈回至17,643美元。太平洋租金航線1月上旬跌破萬美元，跌勢依舊，過了中國舊曆年假期結束後，受到其他航線價格止跌回升的鼓舞，本航線租金尚未止跌，惟蘊釀觸底回升，本航線租金收在4,461美元。遠東返回歐陸租金航線今年1月中旬跌至負租金行情，亦即船東需補貼租船人燃油成本將船隻調度回大西洋之窘境，至2月上旬中國舊曆年結束後，交易增溫，使本航線租金止跌回升，但暫時仍處於負租金水準，本航線租金收在負2,654美元。

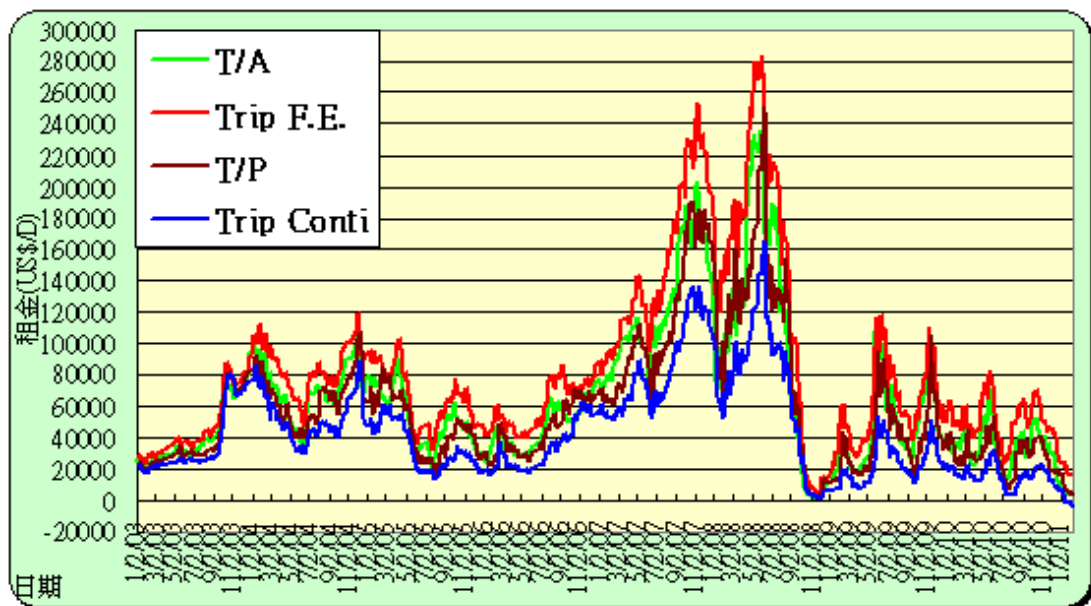


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。在印度礦砂出口禁令和黑海地區糧食危機，以及中國節能減排的影響下，大宗散裝貨運輸需求下半年增速放緩，本來去年第四季應為海運傳統旺季，可惜在諸多利空因素交織衝擊下，卻旺季不旺，航市表現低迷不振，國際散裝乾貨船市場價格持續回檔，令投資人大失所望。新年至中國舊曆年期間，一般航市交易較清淡，俟華人圈租船人在中國舊曆年假期結束返回市場後，航市交易活動才熱絡起來，航市價格才能明顯地獲得上漲動能。今年伊始，因持續受到散裝乾貨船運力供應嚴重過剩的干擾，且南半球水災、北半球雪災頻繁，貨載進出口受阻中斷，致散裝海貨量頓時減少，加上因中國煤炭、礦砂和糧食的運輸需求萎縮等利空影響，原本就因為供過於求的散裝乾貨船市場，因為煤炭開採停擺與內陸運輸中斷，許多船舶被取消，致航市雪上加霜，價格持續下滑。澳洲昆士蘭省是全球最大的煉鋼用焦煤供應來源，也是電煤主要供應地，今年來頻發生洪災的肆虐，致有3/4的煤礦場關閉，使澳洲煤炭出口受阻，貨主轉向印尼、俄羅斯、南非或美國等的採購煤炭，使用的船型以巴拿馬型船為主，因而受惠，激勵巴拿馬型船噸需求增加，反觀，海岬船市場受惠有限，惟海岬型船行情已挫低至停航邊緣，再跌有限，然欲脫離低迷行情也不太容易，相對巴拿馬型船行情偏高，在比價效應下巴拿馬型船市場價格也受到拖累，所幸跌勢不若海岬型船市場猛烈。今年1月上旬美國東岸及加拿大的煤炭交易熱絡，以及在美國海灣及南美穀物貨載的支撐下，大西洋區市場交易活躍，提供巴拿馬型船市場獲得支撐動力，惟隨著澳洲洪災影響加劇，航市閒置運力越來越多，致運力過剩的打壓下1月中旬開始出現明顯跌勢。在太平洋區船舶大量空放至大西洋區的打壓下，以及美國假日使市場開始平靜下來，再加上美海灣地區正聚集越來越多的空放船隻，市場船噸供給壓力增大，因而壓垮大西洋區市場價格，俟2月上旬中國舊曆年期間，市場煤炭及穀物等主要貨載湧現，各航線紛紛出現觸底強力反彈，儼然揮別去年12月以來疲弱不振陰影，漲勢力道是否能持續多久，端視澳洲煤炭出口可否儘速恢復以前水準。4條航線平均租金雖曾於1月上旬出現短暫止跌回升，惟缺乏利多支撐，各航線行情再度失去動能而拉回，隨後一路下挫，在2月初挫低至最低10,372美元，差點失守萬美元關卡，在中國舊曆年期間租船活動頓時活躍起來，帶動各航線租金觸底翻揚，2月上旬平均租金回漲至12,544美元。大西洋區租金航線1月上旬反轉拉回後，即一路走跌，2月初挫低至最低10,475美元，隨後中國舊曆年期間租船活動回溫，本航線租金觸底反彈，2月上旬收在13,344美元。大西洋回遠東航線缺乏實質利多的加持而拉回，隨後一路下挫，至2月初挫低至最低19,637美元，隨後中國舊曆年期間租船活動回溫，本航線租金觸底反彈，重回2萬美元關卡，2月上旬收在21,705美元。太平洋區航線受到澳洲連續兩波洪災的侵襲，阻礙煤炭出口作業，少了煤炭海運貨載支撐，致本航線租金在1月中旬後拉回下挫，直到2月初挫低至7,723美元後，終於煤炭貨載湧現，激勵行情觸底反彈，2月上旬回漲至10,748美元。遠東回歐陸航線1月中旬因少了澳洲煤炭加持，行情直直落，迄2月初落來到本波最低3,295美元，隨後交易回春放大，帶動行情處脫離低迷不振氣氛，本航線租金開始展顏歡笑，2月上旬收在4,379美元。

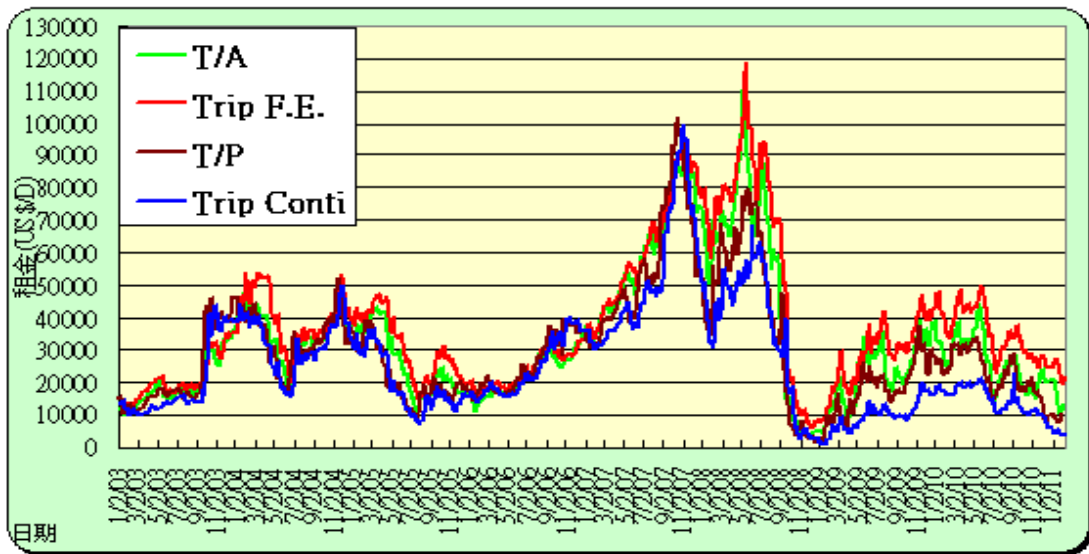


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。超輕便型船營運服務主要對象在煤炭、穀物、鋁礬土、化肥及其他中型批量散裝貨載，以及印度出口礦砂。由於今年伊始南半球水災頻繁，衝擊到巴西、阿根廷及澳洲等國家穀物出口，以及澳洲和印尼煤炭出口，加上印度提高礦砂出口關稅，致出口量急遽下降等利空因素的影響，自去年12月中旬後超輕便型船市場行情表現疲弱不振，所幸相較於大型船市場，降幅較小，且行情水準比同期巴拿馬型船和海岬型船市場行情還高很多，表現相對抗跌。太平洋區市場交易尚稱平穩，使市場獲得穩定支撐力道，曾在1月中旬出現反彈力道，大西洋區市場則在美國海灣及南美等地區穀物貨載湧現的支撐下，行情曾出現一路走強，結果大西洋區市場表現遠優於太平洋區市場。至1月下旬受到南半球水災及北半球雪災等影響，海運貨載出口運輸受阻，加上中國舊曆年即將來臨，交易進入冷清，致航市需求船噸減少，船隻不易覓得適合貨載，船東希望提早在中國舊曆年假期前決定船隻任務，於是願意降價出租船隻，導致航市價格一路走軟，直到2月上旬中國舊曆年假期結束後，租船人返回市場開始租船作業，行情才獲得止跌回升的動能。4條平均租金航線自去年12月中旬新年長假來臨前，交易冷清，行情失去支撐動能而拉回，至今年1月中旬曾出現短暫反彈後又告回跌，直到中國舊曆年假期結束後落底，來到本波最低11,142美元才出現止跌回升，2月上旬平均租金微幅回漲至11,470美元。大西洋區航線今年1月中旬曾止跌反彈數日後又告走跌，隨後一路下挫，直到2月上旬中國舊曆年假期結束後落底，來到本波最低14,162美元才出現止跌回升，本航線租金回漲至14,247美元。大西洋區回遠東租金航線1月中旬曾出現數日反彈，隨後交易退潮，上漲動能熄火而拉回，至2月上旬中國舊曆年假期結束後跌幅縮小且稍後止跌反彈，本航線租金收在18,895美元，近日應會出現止跌回升。太平洋區往返航線租金自去年12月中旬高檔回跌以來，雖曾在1月中旬出現數日振盪反彈，惟仍缺乏足夠貨載支撐而持續拉回，直到2月上旬中國舊曆年假期結束後落底，來到本波最低7,005美元才出現止跌回升，本航線租金回漲至

7,971美元。遠東回歐陸租金航線表現最不理想，自去年12月中旬跌破萬美元關卡後，一路跌跌不休，直到2月上旬中國舊曆年假期結束後落底，來到本波最低4,372美元才出現止跌回升，本航線租金回漲至4,765美元。

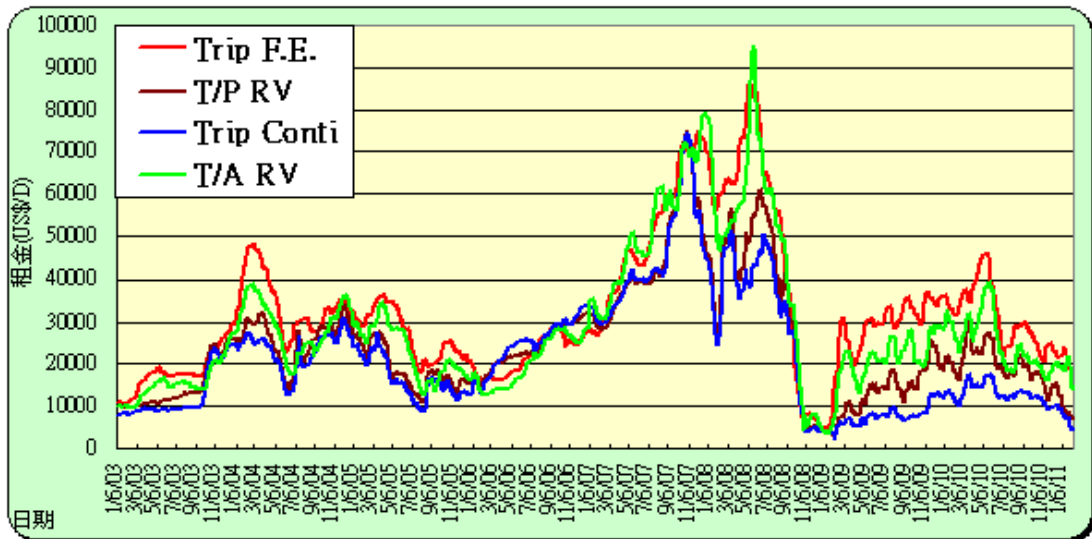


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

圖5說明輕便型船運價指數組成中選定最具代表性租金航線變動趨勢，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。今年1月中旬前，在巴西至南美的貨載，以及南美回地中海的糖等貨載利多激勵下，大西洋區輕便型船市場表現亮麗，可惜在1月中旬後，南半球水災與北半球冰封等衝擊，多數地區海運貨載出貨及運輸作業受到影響，船噸需求疲軟，於是大西洋區價格反轉持續下跌，迄2月上旬中國舊曆年假期結束後仍未獲得反彈。而太平洋區市場在去年12月中旬後行情上漲動力受阻而反轉下跌，今年伊始，南半球澳洲東岸遭受洪災侵襲，致澳洲出口穀物及小宗原物料出口停擺，加上中國舊曆年假期來臨，市場交易冷清，在船噸供給激增且需求疲軟下，航市價格呈溜滑梯下跌。2月上旬中國舊曆年假期結束後，太平洋區市場交易轉趨熱絡，價格率先止跌反彈，而大西洋區市場無感華人圈於中國舊曆年假期結束返回市場的鼓舞，價格依然疲弱不振。2條航線的平均租金在今年伊始太平洋區市場依舊無明顯改善，行情持續下跌，迄中國舊曆年假期結束後才止跌反彈，而大西洋區市場在1月下旬後反轉下跌，迄中國舊曆年假期結束後尚未止跌回升，導致平均租金在1月下旬持續走跌，至中國舊曆年假期結束才出現止跌反彈，平均租金微幅調高來到9,442美元。大西洋區往返租金航線去年11月下旬抵波段低檔後出現止跌一路反彈上揚，絲毫未受新年長假影響，漲勢依舊，至1月中旬終止上揚而回檔，一路下滑，迄2月上旬中國舊曆年結束稍晚後止跌回升，本航線租金收在10,876美元。太平洋區租金航線今年伊始持續一路下跌，雖1月中旬曾反彈數日，終究上漲力道不繼而拉回，俟至中國舊曆年假期結束才出現止跌反彈，2月上旬收在8,008美元。

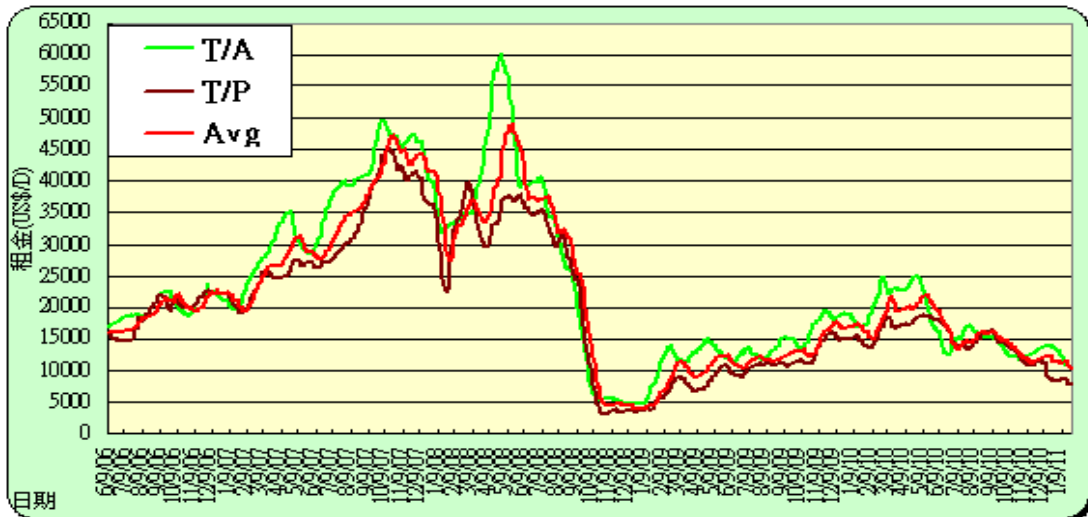


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 從 2010 年全球鋼鐵的實際需求來看，未來全球鋼鐵需求量可能受到全球經濟形勢以及中國政府政策等多方面影響，需求量波動較為明顯。在礦砂現貨到岸價格上漲，國際鋼價震盪下挫的雙重打壓下，全球最大的粗鋼生產國中國鋼廠壓力過大，同時在中國政府節能減排的號召下，淘汰落後產能步伐加快，並將在今年繼續產業結構調整，堅持節能減排的基本步調，導致今年全球粗鋼產量不會出現快速增長。意味著往後中國鋼廠激情進口礦砂將難出現，中國政策將深遠影響散裝乾貨船市場的表現。
2. 去年全球礦砂海運需求仍穩定增長，惟中國已出現停滯增長，去年中國礦砂進口量比上年減少逾 1 千萬噸。去年 11 月中鋼協宣佈減少中國礦砂進口的依存度，為今年全球礦砂海運需求蒙上陰影。所幸發展中新興經濟體的發展前景趨於明朗，全球鋼鐵需求開始回升，將帶動全球礦砂海運需求比去年有一定幅度的增長。今年在亞洲地區能源需求將明顯增加，全球焦煤海運需求量與海運周轉量均將出現小幅增長。今年初始受到埃及動盪衝擊，國際原油價格一舉突破每桶百美元關卡，推高其替代品熱燃煤的海運需求，預計今年熱燃煤海運需求可能成為支撐國際散裝乾貨船市場的中堅力量。
3. 隨著新興經濟體和發展中經濟體在世界經濟舞臺上扮演的角色愈發舉足輕重，今年新興經濟體尤其是亞洲部分國家在化肥、水泥、鋼材以及部分金屬製品等方面的散裝乾貨需求會繼續增大，將帶動全球小宗散裝乾貨海運需求量的增長。由於貿易格局的變化，煤炭、礦砂的海運運距將拉長，今年全球散裝乾貨海運周轉量增幅將高於海運量增幅。據英國 Drewry 預測今年全球散裝乾貨海運需求量和海運周轉量分別為 33.67 億噸和 19.5 萬億噸，將比去年分別增長 4.9% 和 6.0%。

(二)船噸供給面

1. 去年在大量新造船加入市場營運，且逾齡船拆解量大幅下降至金融危機前水準，使去年全球散裝乾貨船運力淨增 1.21 億噸左右，為國際散裝乾貨船市場給來運力

過剩的夢魘。雖去年國際散裝乾貨船市場需求在國際貿易轉暖的帶動下出現增長，但受全球經濟復甦步伐趨緩與營運中散裝乾貨船隊運力過剩影響，致航市價格上漲動能不足而急速拉回。前年延遲交付的部分新造船訂單拖到去年集中陸續交付營運，嚴重衝擊國際散裝乾貨船市場。

2. 依訂單交船期，今年的全球散裝乾貨船市場運力過剩程度將無法避免進一步加深，如果去年延遲交付的大量船舶在今年集中交付，則航市必將雪上加霜。尤其海岬型船市場，在全球各大礦商紛紛開發自主船隊後，對傳統航運產業的衝擊更大。儘管短期在中國舊曆年結束後，一般華人圈租船人會蜂擁進入市場租船，會帶動一波上漲期，但是否能持續多久，則仍有待觀察，由於今年及明年船隻供應增加幅度均為約15%，恐今明兩年國際航市無法避免陷入疲弱的局面，而此供應面的壓力，更使未來幾個月航市價格持續承受極大壓力，其中以海岬型船運市場為最艱困。

2011 年 1 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

新的一年開始，油輪運費未能向上做突破。超大型油輪各主要路線運費維持平均日租金約二萬美元，但隨油價仍然看漲，船東燃油成本將隨著升高。在成品油市場方面，據 Poten 報告指出，2010 年成品油貨載量較 2009 年下滑超過百分之八。除 LR2 成品油輪貨載增加外，全球需求未如預期自 2009 年反彈。展望 2011 成品油市場，除 LR1、LR2 船型運費受遠東石腦油(naphtha)需求支撐外，其他較小船型油輪恐仍將面臨嚴峻挑戰。

在 2011 年 1 月，超大型油輪(VLCC)運費因噸位過剩影響，波灣運費沒有起色。拆船市場價格仍持續上揚，促使油輪船東淘汰老舊船舶。印度拆船行情價格已超過每輕載噸五百美元。市場對各型成品油油輪收益也普遍看淡。在一月底，原油運價指數大跌，成品油運價指數小漲。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 662 點，下跌 180 點；成品油綜合運價指數 (BCTI)月底報 644 點，上漲 9 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

埃及局勢在一月下旬開始惡化，市場擔心該國情勢可能導致蘇伊士運河關閉影響油輪運輸。因此，油價在月底持續走強。國際能源署在一月指出，石油輸出國組織(Organization of Petroleum Exporting Countries)成員國的產能創近年來新高，但原油價格恐仍在高點盤旋。

回顧一月原油價格，西德州中級原油從月初每桶 89.38 美元，上漲至 92.19 美元。倫敦布蘭特原油月初每桶 94.84 美元，月底以每桶 101.01 美元作收。紐約杜拜原油從月初每桶 91.45 美元，上漲至 96.09 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.478 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.740 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪-“Tajima”(1996 年造，二十六萬五千噸)雙殼油輪以約美金二千八百萬元售出

超大型油輪-“Front Shanghai”(2006 年造，二十九萬九千噸)雙殼油輪以約美金九千一百萬元售出(含回租二年合約)

阿芙拉極限型油輪-“Opal Queen”(2001 年造，十萬七千噸)雙殼油輪以約美金三千四百五十萬元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Platres”(1991 年造，九萬六千噸)油輪以美金 515.0 元/輕載噸售出(印度)

5. 原油油輪運費行情

在對 VLCC 船東而言，雖然運費未再大幅下跌，運費收入仍不理想。雖然油價仍然減漲，原油運輸需求卻未見增加，加入營運的新船噸位因此無法被消化。波灣-遠東路線運費在月底短暫來到 45.0 點，在燃油價格上漲影響下，船東獲利被大打折扣。波灣至日本航線 (TD3)，一月平均運費換算每日租金約美金 23,000 元。波灣至美灣運費市場在一月仍然未有起色，月底運費以 WS32.5 點成交，換算每日租金約美金 3,600 元。西非至美灣路線受美國需求略減影響，二月中旬裝期貨載以 WS50.0 點成交，日租金只得美金 23,000 元。

大西洋區 Suezmax 船型在一月大幅下跌，船東都叫苦連天，一月平均運費不到一萬美元。地中海地區運費以 WS67.5 成交，船東每日收入超過 14,000 美元。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，一月遠東地區運費較上月相比大幅回檔，但船東每日營收不到一萬美元。一月 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS100.0 點，LR2 船型運費維持在 WS115.0 點

地中海地區 MR 級油輪運費在一月無太大變化，地中海-美東路線 MR 船型運費維持 WS175.0 點；加勒比海-美東航線同樣持平，月底以 WS 132.5 點成交，日租金仍有七千美元。新加坡-日本路線運費在一月底小幅回升，但航次收入只得三千美元/日。

*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

2011 年 1 月 油輪各航線運費

油輪期租市場價格

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	7-JAN(WS)	TCE (US\$/day)	28-JAN(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	30.0	1,926	32.5	3,674
AG / JAPAN	VLCC	50.0	21,238	45.0	13,945
WAF / EAST	VLCC	52.5	26,212	50.0	21,473
WAF / USG	VLCC	52.5	26,987	50.0	22,769
WAF / USAC	SUEZMAX	60.0	7,575	67.5	11,256
MED / MED	SUEZMAX	62.5	9,266	67.5	14,089
UKC / USAC	AFRAMAX	95.0	10,762	87.5	7,340

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	7-JAN (WS)	TCE (US\$/day)	28-JAN (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	95.0	8,239	100.0	9,437
AG / JAPAN	55,000	115.0	8,475	115.0	7,997
CARIBS / USAC	38,000	132.5	7,557	132.5	7,161
SINGAPORE / JAPAN	30,000	135.0	2,822	140.0	3,214
MED / USAC	30,000	170.0	10,213	175.0	10,626

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	29,000	35,500
SUEZMAX	150-160k	23,500	26,000
AFRAMAX	95-105k	17,500	19,500
LR1	65-73k	15,000	16,750
MR	47-51k	13,000	14,250

油輪新船(轉售)、二手船價格

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

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 1 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$104.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$66.0	\$67.0	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$56.0	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$36.0	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網, 克拉克森市場報告

