



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第七十六期

ISSUE 76 2010年4月15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--全球船隊結構、船東與登記情形.....	1
海運市場動態	9
國際運輸動態報導	9
國際散裝乾貨船市場行情分析	16
國際油輪市場動態	28
更正小啟	31

聯合國 2009 年海上運送報告--全球船隊結構、船東與登記情形

劉青青 摘要

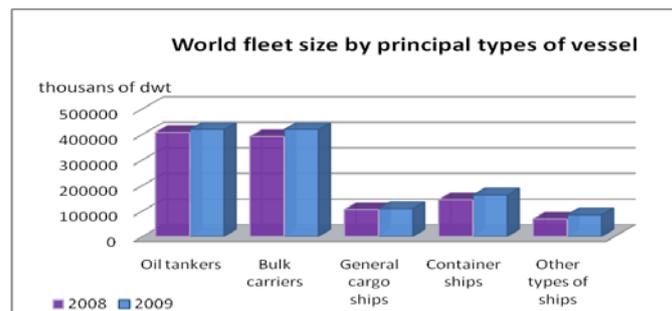
2009 年初世界貨輪已達到了 11.9 億載重噸，比 2008 年同期成長了 6.7%。具體來說，2009 年船隊成長係因船東在金融危機前大量訂造船隻擴充運能，忽略市場上已呈現供過於求的現象。本章將以海運業的供給面之角度，說明船舶、船東與船籍登記紀錄與趨勢，並且著重在不同船齡的資料闡述，提供不同船型長期的發展。此外，本文也兼顧交船、拆解船、建造中的船舶、新造船價格、與二手船的市場以及探討因金融海嘯事件修正海運業現況的因應措施。

一、全球船隊架構

1. 全球船隊成長與船型

● 2008 年各船型成長率

在 2008 年油輪的載重噸成長 2.5% 以及散裝船也成長了 7.0%。這波成長曲線是第一次出現散裝船的載重噸超過油輪。這二種類型的船舶佔全球船隊達到 71.2%；雜貨船則只成長 3.2%，然而，整體的船隊卻下滑了 9.1%。至於貨櫃輪表現相當的顯著，成長 1,730 萬 dwt，相當於成長 11.9%，同時貨櫃輪佔全球船隊 17.3%。另外，其他類型的船舶也有不錯的成長率，以 LNG 船為例，即成長了 21.3%，off-shore supply vessels 也有 9.1% 成長率。整體而言，2009 年年初，在全球的貨輪表現上，已達到 11.9 億 dwt。較 2008 年成長 6.7%。全球的貨輪也較 10 年前有巨幅的成長，如：除了雜貨船成長率較低，僅有 7%、其他類型船舶—乾貨散裝船與液態散裝船則各自成長 52% 與 48%，貨櫃輪即成長了 154%。

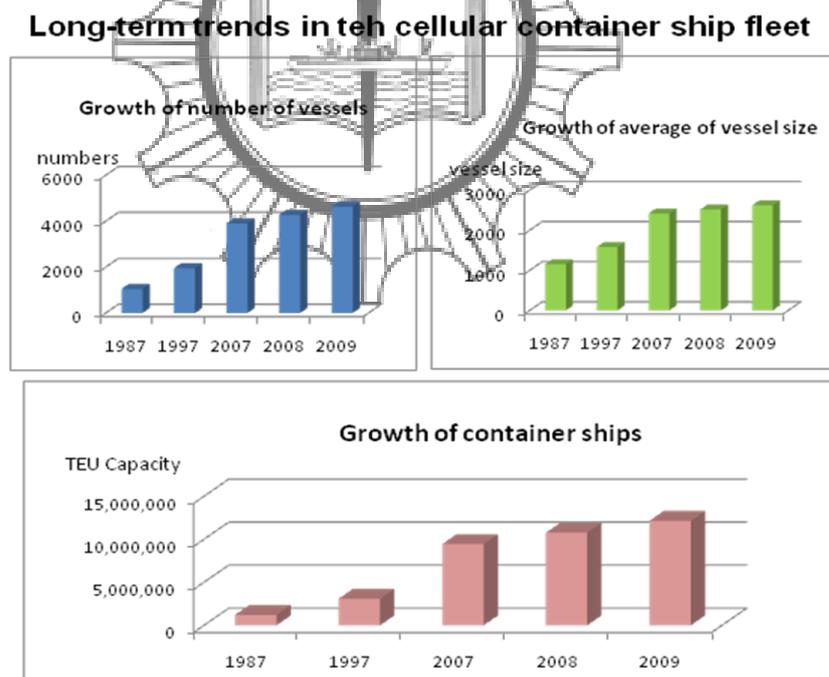


- 貨櫃輪

全貨櫃輪(fully cellular container ships)在 2008 年仍持續擴增，在 2009 年年年初共計有 4,638 艘船/1,214 萬 TEU，較前一年度成長了 8.5%的船數與 12.9%TEU。探究二年度的差異度可發現，船舶的大小為主要的關鍵點。以 2008 年 1 月所統計的結果，每艘船平均承載 2,516TEU 到 2009 年同月 2,618TEU；而，全貨櫃輪在 2008 年投入市場從事營運平均承載 3,489TEU，也較前一年度 3,291TEU 為高。

在 2008 年，最大型新造貨櫃輪投入營運，係由地中海航運(MSC)所擁有一艘巴拿馬籍 13,800TEU 船舶—MSC Daniela；最小型船舶則由新加坡商 PIL 在 2008 年建造的 604 TEU 的全貨櫃輪。根據統計，直到 2009 年 10 月，最大型船舶 13,800 TEU 共有二艘，全由 MSC 持有；2009 年共計 218 艘新造船，899,284 TEU 投入服務，其船舶平均大小為 4,125 TEU。

再者，從 2008 年新造船交船類型的比例比觀察，約有 80%的船舶為全貨櫃輪—無船上起重機。相對於十年前，約有半數以上的新交船具備船上起重機，有顯著的不同趨勢。其實，在 1960~1970 年代，投入服務的貨櫃輪是不具船舶起重機的，貨物需依賴岸上的起重機裝卸。相反地，在 1980~1990 年代，船舶幾乎具有船舶起重機。不過這股潮流也在近幾年來，逐漸消退，取而代之的是，許多港口興建更具經濟效率與新穎的起重機為貨櫃輪提供服務。至於較小的港口或是財務短絀的港口，特別是在開發中國家，則面臨無能為力添增新設備的窘境，也因而，這些國家在全球船隊數量的貢獻度微乎其微。



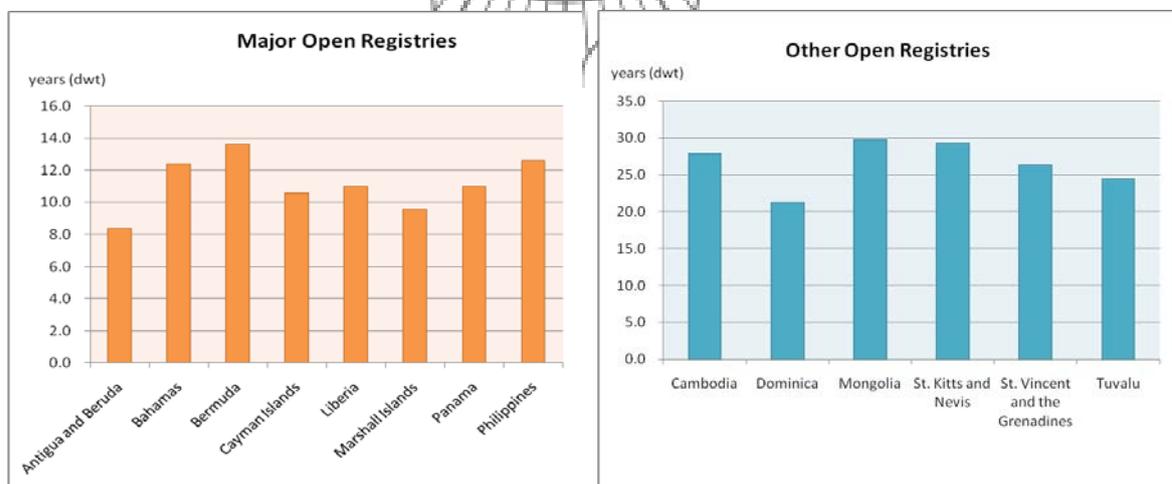
2. 全球貨輪船齡分佈

根據聯合國統計，在 2009 年船舶艘數平均船齡約為 23 年，若以載重噸的角度統計，平均約為 13.97 年。究以艘數的船齡平均高於載重噸，其仍為船舶大小的問題，投入服務的新造船越來越大型化，也因而船舶艘數增加少於載重噸。就以實際面而言，20 年以上船齡的船舶占了全球船隊 57.2%，僅占 23.8% 載重噸。此外，觀察船舶登記的紀錄，全世界貨輪在 10 大主要公開的國際性登記單位登記，僅有 54%，並且船齡也比統計上全球平均船齡年輕化，低於 17 年/平均載重噸 12.3 年；相對而言，登記在主要的登記單位超過 20 年以上的船舶，只有 38.9% 的船舶與 20.8% 載重噸；低於 10 年以下的船舶占了 51.8% 噸。

若以船型而論，油輪平均船齡為 17.5 年(10.7 年 per dwt)、散裝輪為 17.2 年(14.3 年 per dwt)、雜貨輪船齡最老舊，平均船齡為 24.4 年(22.1 年 per dwt)以及 54.1% 的船舶船齡超過 20 年；只有 23.6% 的雜貨輪是低於 10 年以下，其主要是因為雜貨輪已傾向貨櫃化。貨櫃輪為最新的船型，平均船齡為 10.9 年(9.0 年 per dwt)，其中，39.8% 的船齡是低於 5 年以下，只有 11.1% 的船齡高於 20 年以上。就以登記國區分，登記在開發中國家的船舶船齡最年輕。

此外，經由下圖回顧過去將近 50 年來的船隊成長數量，外籍輪成長有驚人的表現，再者，船齡 1 年左右的船舶數量相當於 20 年以上船齡的五倍之多，全球船隊登記在公開的國際性船舶登記單位的成長率最多。分析船齡分佈，屬 1997, 1983, 1992, 1996 & 2008 年交船的船舶多，貨櫃輪、化學與液態瓦斯輪多集中在最近 3~5 年。不過，自從貨櫃輪提供冷凍貨裝載後，冷凍貨輪幾乎從 2001 年後就不再生產了；專家預測貨櫃輪的冷凍貨物到 2012 年將有 40% 的成長率。關於乾貨貨輪與油輪成長幅度相對的穩健；雜貨輪與 ro-ro 船則更具變化性。以船籍區分，可觀之，雜貨輪與 ro-ro 輪登記外國籍的船隻最少，而液化瓦斯船與冷凍貨船登記外國籍的船隻比例最高。

另外，根據 Lloyd's Register-Fairplay 統計 1958-2008 年全球船舶登記資料(如下圖)，可以發現船舶登記國家涉及相當地廣泛，主要的公開船舶協會之船舶船齡都較新，反觀其他的登記協會船舶登記名單中，船舶船齡顯得老舊許多。



二、全球船隊登記情形

根據 Lloyd's Register-Fairplay 統計，全球前 35 個登記國所登記的船舶噸位占全世界船舶 95.6%。2009 年 1 月日本已取代希臘成為全球船舶登記噸位最高的國家，計有 173.3M dwt 與 3,720 艘船舶，其次才是希臘、德國、中國與挪威。前五名的國家已經掌握了過半的全球船隊數，前十名的登記國則占全球 70% 的船隊；再以地理位置區分登記國可知，16 個國家是來自亞洲、15 個國家來自歐洲，剩下 4 個國家才是分別來自美洲。而非洲與大洋洲的國家並未在榜上。截至 2009 年 1 月 1 日全球船隊登記國前 35 名的國家登記資料如下表。

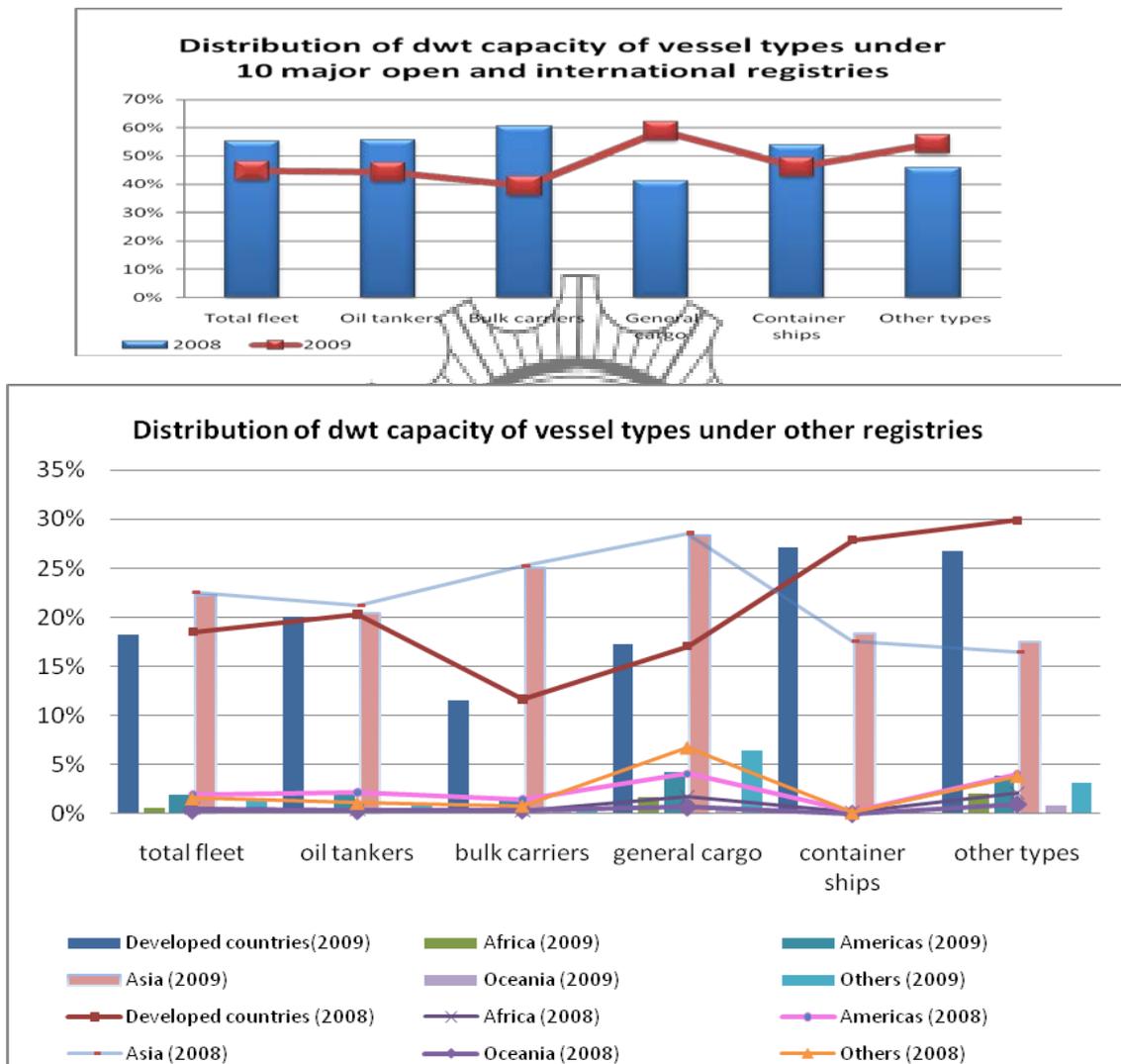
Countries of ownership	Number of vessels				Deadweight tonnage			
	National flag	Foreign flag	Total	% of world fleet	National flag	Foreign flag	Total	% of world fleet
1 Japan	733	2,987	3,720	9.83%	12,199,536	161,085,699	173,285,235	15.68%
2 Greece	720	2,344	3,064	8.10%	52,833,486	116,593,204	169,426,690	15.33%
3 Germany	479	3,043	3,522	9.31%	17,428,475	87,525,237	104,953,712	9.50%
4 China	1,944	1,555	3,499	9.25%	37,204,731	55,594,490	92,799,221	8.40%
5 Norway	783	1,244	2,027	5.36%	11,542,923	38,673,312	50,216,235	4.54%
6 Republic of Korea	797	438	1,235	3.26%	20,858,866	25,764,360	46,623,226	4.22%
7 USA	867	915	1,782	4.71%	20,606,970	19,358,913	39,965,883	3.62%
8 Hong Kong	307	373	680	1.80%	18,296,677	15,427,149	33,723,826	3.05%
9 Demark	347	567	914	2.42%	11,958,945	19,636,578	31,595,523	2.86%
10 UK	398	520	918	2.43%	11,175,470	19,741,031	30,916,501	2.80%
11 Taiwan	91	540	631	1.67%	4,068,416	25,735,230	29,803,646	2.70%
12 Singapore	545	331	876	2.32%	16,482,632	11,747,265	28,229,897	2.55%
13 Italy	582	238	820	2.17%	12,853,503	6,896,850	19,750,353	1.79%
14 Russian Federation	1,516	557	2,073	5.48%	5,944,226	12,343,679	18,287,905	1.66%
15 India	495	69	564	1.49%	14,389,937	2,822,923	17,212,860	1.56%
16 Canada	212	201	413	1.09%	2,454,402	14,716,391	17,170,793	1.55%
17 Turkey	533	630	1,163	3.07%	6,803,806	8,647,114	15,450,920	1.40%
18 Saudi Arabia	73	99	172	0.45%	1,234,653	13,676,703	14,911,356	1.35%
19 Iran	83	128	211	0.56%	1,357,901	13,202,731	14,560,632	1.32%
20 Belgium	93	147	240	0.63%	6,283,078	7,164,128	13,447,206	1.22%
21 Malaysia	338	97	435	1.15%	7,717,055	3,842,005	11,559,060	1.05%
22 United Arab Emirates	58	347	405	1.07%	701,714	8,331,052	9,032,766	0.82%
23 Netherlands	491	267	758	2.00%	4,217,884	4,186,617	8,404,501	0.76%
24 Cyprus	126	234	360	0.95%	3,196,071	5,162,708	8,358,779	0.76%
25 Sweden	143	224	367	0.97%	1,740,141	5,697,891	7,438,032	0.67%
26 Indonesia	715	106	821	2.17%	4,956,797	2,064,867	7,021,664	0.64%
27 France	180	188	368	0.97%	2,988,629	3,576,784	6,565,413	0.59%
28 Kuwait	38	44	82	0.22%	3,846,063	2,602,518	6,448,581	0.58%
29 Vietnam	389	67	456	1.21%	3,629,175	1,938,996	5,568,171	0.50%
30 Brazil	129	15	144	0.38%	2,444,762	2,266,253	4,711,015	0.43%
31 Spain	187	204	391	1.03%	1,562,315	2,885,611	4,447,926	0.40%
32 Thailand	300	44	344	0.91%	3,506,972	620,161	4,127,133	0.37%
33 Switzerland	35	114	149	0.39%	1,012,164	2,816,788	3,828,952	0.35%
34 Croatia	78	39	117	0.31%	2,311,784	985,103	3,296,887	0.30%
35 Bermuda	0	65	65	0.17%	0	3,227,658	3,227,658	0.29%
Total(35 countries)	14,805	18,981	33,786	89.30%	329,810,159	726,557,999	1,056,368,158	95.60%
World Total	16,996	20,840	37,836		347,007,002	757,952,026	1,104,959,028	

三、船舶登記

1. 船籍

前述 35 個國家的船籍登記船隻已佔全球 92.87%，全球將近二艘船即有一艘船登記隸屬於前五名的國家，其分別為巴拿馬(2,740 萬 dwt, 23%)、賴比瑞亞(1,240 萬 dwt, 10.6%)、馬紹爾群島、香港與希臘。而前十名的國家船舶登記噸位即佔全球船舶噸位 70.49%。儘管以下的國家並不在前五名之列，但在過去一年裏，仍有二位數的成長，分別為越南(19.8%)、德國(19.4%)、英國(15.3%)、馬紹爾群島(14.9%)、丹麥(14.5%)、馬爾它(12.1%)¹與 Antigua and Barbuda(11.4%)。越南、德國與丹麥的船噸成長量主要是來自國輪登記；而英國、馬紹爾群島、馬爾它與 Antigua and Barbuda 則多數來自外籍船東登記。

【2008 年與 2009 年全球船隊登記一覽表】



¹ 馬爾它在 2008 年仍位居排名 32 名，但目前已掉出 35 名之外。

2. 船舶所有人的國籍

根據聯合國統計，截至 2009 年年初，巴拿馬為全球船舶登記噸位最高的國家，排名在該國前四名的船舶所有人，分別來自日本(128.4M dwt)、中國(22.8M dwt)、希臘(19.4M dwt)與韓國(19.2M dwt)。聯合國再進一步針對巴拿馬地區船舶所有人的國籍分佈作調查，發現日本船東將屬輪登記在巴拿馬計有 74.1%，已佔全球之冠。其次為台灣的船東 42.8%、韓籍船東 41.2%、阿拉伯聯合大公國 30.9%、中國 26.6%。

全世界排名順位第二的船舶登記國為賴比瑞亞，其登記該國的前二名船東分別來自德國(39.5M dwt)與希臘(23.2M dwt)；船東—沙烏地阿拉伯將近有半數的屬輪是登記在賴比瑞亞(49.3%)、俄羅斯為 44%、德國占 37.7%。對於前 35 個船東而言，賴比瑞亞籍船舶即占了 11%。

第三名船籍國為馬紹爾群島，希臘為該國登記噸位最高的船舶所有人，共計 16.1M dwt，再來為美國(11.8M dwt)、德國(10.4M dwt)。對於美國來說，其屬輪有 29.5% 係登記在馬紹爾群島、土耳其船東選擇馬紹爾群島作為登記國則為 15.2%。

在歐洲地區，登記在馬爾它最高船噸位數者為希臘籍船東，占 19.5M dwt、伊朗(9.7M dwt)。相反地，對於伊朗而言，選擇登記在馬爾它將近有 2/3 之多的船隊。另外，登記在塞浦路斯，船噸數最高的仍然是希臘籍船東，占 13.1%、德國籍船東(4.2M dwt)、塞浦路斯(3.2M dwt)。與其他國家不同之處為，塞浦路斯選擇在自己國家登記船舶數為全球之冠，占 38.2%。

另一個知名的船籍國—Isle of Man，登記其境內的船舶噸位的船舶所有人國籍為英國(5.9M dwt)、希臘(4.6M dwt)、挪威(2.1M dwt)。對於英國而言，登記在 Isle of Man 的比率為 19.1%。

根據調查，船東選擇境外登記以國際貿易為優先考量，就大型貨輪登記懸掛外旗的比例也比客輪或小型船為高，再者，高所得國家選擇登記在 GDP 低所得的國家也占多數，主要還是人員成本的掙節。

四、新造船與二手船的發展

1. 新造船交船

儘管 2008 年金融危機襲擊全球的財務、經濟，船廠接新單的狀況呈現空窗期，但是對於已排定交船的新造船仍按照其計劃交付，因此，在 2008 年交船量還是保持在歷史性的高點為 82.3M dwt，比 2007 年 81.9M dwt 為高。在 2008 年有 2,999 艘 1000GT 的貨輪交船，創下歷史性的新高，足足比前一個年度高 7.8%。

2008 年超過 10,000dwt 的油輪交船量占 41%、10,000dwt 以上的散裝輪交船量占 35%、其他型態的船舶則占 24%。相較於 2007 年交船狀況，其他類型的船舶反而占了 74%、大型油輪占 15%、大型散裝船占 12%。

根據調查，2008 年計有 437 艘 10,000dwt 以上的油輪交船，總計 33.7M dwt；在 2007 年共有 355 艘散裝船交船，總計 28.9M dwt；至於其他類型船舶，如貨櫃船、car carrier、LNG tankers 與一般雜貨輪等在 2008 年共有 2,207 艘交船，總計 19.7M dwt。

2. 舊船拆解

雖然金融危機導致鋼鐵需求減少、舊船的價值也順勢下滑，但是船東為解決市場閒置船舶過多的問題，仍然選擇以低價處分舊船的方式減少支出。在 2008 年的最後一季，共計有 181 艘船被拆解，其解體的鋼鐵超過 1,700,000 噸可供資源回收。

解體船在印度船塢進行拆解數量最高，計有 80 艘船(44%)、其次為孟加拉 70 艘(39%)、中國 20 艘船(11%)、巴基斯坦僅有 11 艘(6%)。不過，孟加拉船塢傾向購買較大型的船舶進行拆解，因此，以船噸數計算，孟加拉(810,000 噸)領先其他船塢，甚至於印度(510,000 噸)。

在 2009 年前四個月，共有 399 艘船解體，相對於 2008 年全年只有 487 艘顯然是相當可觀的數據以及 2009 年前四個月的拆解艘數也比 2005-2007 年三個年度還高。

3. 訂造新船

2008 年年中航運運力處於高峰狀態，尤其是散裝船；直到 2008 年 9 月船廠接到新造船訂單仍然相當的熱絡，其中有一半以上是散裝船。反而到了 2008 年年底，船廠才出現停止下單的空窗期，尤其是貨櫃船。

截至 2009 年 3 月底船舶噸位仍然是由散裝船居冠，計有 289.8M dwt (52.5%)、油輪其次，計有 130.8M (23.7%)、雜貨輪 13.4M dwt (2.4%)、貨櫃輪 65.6M dwt (11.9%)、其他類型船舶 48.1M dwt (8.7%)；船廠總共收到 10,992 艘船訂單，合計 551.7M dwt。

基本上，過去二年對於所有類型的新造船可說是達到了高峰，貨櫃輪是在 2007 年底就已達到頂端、其他類型船舶則在 2008 年第一季、油輪為 2008 年第三季、散裝船與雜貨輪則到了 2008 年年底；因此，到了 2008 年 12 月起，不論哪一種類型的船舶都出現訂單減少的狀況。

4. 新造船與二手船價格

所有型態的新造船在 2009 年第一季皆出現市場行情走低的情形。2009 年 4 月 LNG 船報價為 US\$325M，亦即每立方尺 US\$1,567。至於每 dwt 的價格則視船舶的大

小而定，以 300,000 dwt 的油輪而言，每 dwt 為 US\$433；但是 45,000 dwt 的油輪每 dwt 只剩 46%。相同地，170,000dwt 的散裝船為 US\$424/dwt，45,000dwt 的每 dwt 則只剩 2/3 的價格；不過對於貨櫃輪來說，12,500TEU 的每 TEU 價格是不會比 4,000TEU 的每單位來得低。

二手船行情的市場波動幅度則較新船大，以 2001-2007 年為例，五年的散裝船價格為新造船的六倍。但是在經濟不景氣的最近二年，二手船價值跌幅也比新船高；在 2008 年年底，一樣是五年的散裝船 170,000dwt 價值只有新船的 53%；五年的 300,000dwt 則只剩下新船的 73%。

2007 年年底到 2008 年年底，油輪二手船市場跌幅約在 15-20%，而散裝船在同期則跌到 67-71%。

5. 因應經濟蕭條的對策

全球受到景氣蕭條的影響，造船業也是蒙受其害的其中一個產業，不過，造船業受創主要是因為來自幾個國家的船東也陷入財務赤字的風暴而間接受到影響。排名持有船舶量最高的前五名經濟體—中國、香港、台灣、韓國與新加坡，不論是貨櫃輪、散裝船或油輪，光前三個國家就占了全球貨輪船隊 17%。

目前市場上船舶運力處於供過於求，儘管船東試圖調整其運力，但是影響的層面著力不高，就算不考慮金融危機的問題，從 2007-2010 年陸續交船的排程與市場的需求相比，未來仍然是會產生運能過剩的局面，造成船舶價值、租金與運費下跌。

為此，航商紛紛採取撤單、舊船解體、中止訂單或是延期交船、現有船舶減速航行與減少營運船數。

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. 「船舶交易管理規定」上路

中國交通運輸部發布「船舶交易管理規定」業已於今年四月一日實施，其目的為加強船舶交易管理，並且依據該規定第 14 條，委託上海航運交易所統籌組成船舶交易服務機構、釐訂船舶交易規則、服務規範與合約範本並且向交通運輸部備案，以建立一個公平、公開的交易平台。

上海航運交易所自 1996 年創設以來，即引入金融、保險、法律、仲裁並且將港、航、貨、代與一關三檢等服務，做為一個全面性的協助與諮詢機構。另外，上海航運交易所也規劃建立「船舶交易價格指數」，對相關船舶資料、資訊進行整理與分析。

同時，船舶買賣雙方完成交易時，應依該規定第 11 條繳納交易服務費予交易所，一般是船價的千分之三到千分之五。

【資料來源：大公報、台灣新生報、上海航運交易所】

2. 防止海上載運包裝型式有害物質污染規則近期實施

關於國際海事組織（IMO）海洋環境保護委員會（MEPC）於 95 年 10 月第 55 次會議通過之 MEPC.156（55）決議，採納「防止船舶污染國際公約（MARPOL）」附錄 III「防止海上載運包裝型式有害物質污染規則」修正案，交通部將於近期公告施行。基於保護海洋環境考量，防止船舶污染國際公約（MARPOL）附錄 III 對於所有運載有害物質的船舶以明文規定方式，限制運載。該附錄對於有害物質係採用國際海上危險貨品公約(IMDG Code)所認定的海洋污染物，同時對於防止沖刷洩漏有害物質至船外也予以禁止；除了船舶安全或拯救人命外，禁止拋棄包裝有害物質。

【資料來源：中華日報、交通部】

3. 葉匡時：兩岸海運談判優先順序-國家/港口/業者

交通部次長葉匡時在上個月下旬出席台北市船務代理公會理監事會致詞時表示，對於兩岸協商的困難性予以說明，他也指出業者與港口間的利益不盡相同，難以同時兼顧彼此利益，但以整體而言，應以國家的角度做為談判的切入點，再來為港口的發展，最後才是業者的利益。

與會同時，航政司航務科長賴威伸補充說明，日前小兩會會談，大陸方面已同意外輪及權宜輪直航前以彎靠第三地業務運作模式。

另外，基隆港務局長王俊友致詞談到，兩岸直航以來，已有許多航商開闢兩岸航線，去年該局又新增煙台、江陰、溫州、泉州、漳州、汕頭、虎門等七個直航港口，未來除協助航商開闢兩岸航線外，並將積極鼓勵幹支線航商整併合作，以充份發揮直航的利基。

另外，基隆港將在內容外貨雙軸心的定位規劃下，同時發展東、西岸國際郵輪中心及兩岸客運專區，另外也將以身為地球公民的使命及責任，以發展綠色港口自許。

【資料來源：中華日報】

4. 義大利港口實施歐盟低硫指令

為了減少船舶的排放量，自 2005 年起，數個國際公約已陸續加入船舶排放量的限制以及成立排放控制區(ECA)，其中歐盟國家則屬之，並且歐盟成員也已修正該國法規，如義大利。

依據歐盟對於船用燃油的限值規定及實施日期，2010 年 1 月 1 日開始，船舶在停泊港口時只能燃燒含硫量不超過 0.1% 的燃油，如有超出標準，在今年 8 月前，船舶可向港務長申請並檢附補正措施與日期以及船舶符合歐盟指令要求的日期。然而，對於這項豁免，歐盟的部分港口，如義大利 Trieste 港則嚴格執行該規定，禁止不符合規定船舶進入並且取消之前的寬限條件。

如使用含硫量超標的燃料，船舶將被處以 15,000 至 150,000 歐元的罰款，同時，港務長辦公室也禁止船舶和/或船長進入歐盟港口，禁止期限最長可達 24 個月。

【資料來源：中華日報、Gard AS】

5. 貨櫃輪閒置運能減緩

- Alphaliner 曾指出貨櫃輪運能過剩問題將於 2011 年年中獲得解除，無獨有偶，近日 Rarry Rogliano Salles (RBS) 也預測明年年底前 6,000TEU 以上的船舶將會恢復營運，屆時對於已經訂造 10,000TEU 以上的航商，如：Maserk, MSC, CMA CGA 與 ZIM 將有機會反轉局勢，占得優勢。

根據 Alphaliner 最近一期報告的統計，直今年三月底，全球貨櫃船在仍有 455 艘，約為 1.18 M TEU 處於閒置的狀態，不過最近航商安排閒置船舶加入服務已有加速的趨勢。另外，BRS 歸納解決閒置船舶的措施，分別為船公司撤單、延遲交船、拆船等方案。BRS 也指出，截至去年年底以來 15 個月，船東要求撤銷新造船的訂單或改單已有 350,000TEU，延後至明年年底以後交船的運能已有 700,000TEU，在這段時間將近 500,00TEU 的老舊船舶也完成拆解。

再加上其他外力因素的考量，如運費上漲、減速航行的船舶將會再增加，以及貨載需求也呈現回升現象，尤以遠東—歐洲線最為明顯。綜合以上因素，BRS 樂觀地認為明年年底所有 6000TEU 以上船舶將加入營運。

不過，Alphaliner 也不可諱言的表示，儘管在 2011 年年中將可達供需平衡，然而，面臨 2012 年海運的淡季，閒置運能將會再次發生。根據統計，自 2008 年金融危機爆發後，已有 140 艘新造船訂單被迫取消，其中貨櫃船占 436,600TEU，韓國造船廠被撤單就有 26 艘，占 113,000TEU，占全球撤單量 26%，然而，韓國並非被撤單最多的造船廠，只是被撤單的新造船多屬 8000TEU 以上的船舶，致被取消的運能占全球 1/4。

- 對於 Alphaliner 與 BRS 的看法，匯豐銀行全球研究部門在日前也發表一份「亞洲集裝海運市場報告」，匯豐銀行持相反的見解，它認為由於運能過剩的數量龐大，屬於長期規劃的問題，無法在短期內解決，再加上，新造船也陸續加入營運，整體的運力供給比需求多出了 46%，而閒置的運力已達到 10%，因此貨櫃輪市場在二年內也難有起色，航商只能逐步獲利，儘管部分航線海運運費有回漲，甚至部分亞洲港口已出現運力與空箱不足的現象，以整體而言，要恢復到金融風暴以前水準，恐怕要到 2016 年。再者，匯豐銀行也說明，目前新造船的訂單數量過高，隨著訂造船陸續加入營運，再加上原來負荷甚重的閒置船隊的壓力，航商要充分運用屬輪並且爭取高運費的能力實在相當有限。再者，近期的運費上漲係由航商聯手促成的升幅，非為市場機制的反應，一旦運費上漲到相當的幅度，市場上又會再次出現運能過多，運費下滑的現象。甚至於已有分析師認為，海運市場失序的狀況已出現，由於亞歐航線已有投入過多產能的狀況，運費也開始出現下跌的傾向。該行認為貨櫃輪要提早復甦恐怕不樂觀，雖然目前亞歐線與泛太平洋航線貨量有回升趨勢，然而，此貨量乃受惠於歐美進口商填補存貨，僅為短期成長。近期貨量復甦乃是亞洲區內的異軍突起帶動歐美航線的成長，根據統計，亞洲區內進出口已達 15-16% 成長，反觀美國的進口為 8% 出口 10%，歐洲則只有 4% 進口量成長與 6% 出口量。
- 中國海運集團總公司總裁李紹德在 3 月 26 日在「國際航運上海論壇 2010」指出，海運市場的黑暗期已過去，但是短期間仍無法回到 2003-2007 年的黃金年代維持 10% 以上的成長率。他又指出，航商應運用本身的條件，利用上下游的供應鏈延長服務，為客戶提供增值與延伸服務，以避免週期性的波動影響。再者航商不應過度追求擴大規模而大量訂造新船，應採取租賃、購置、聯營等策略性合作以整合現有資源，開闢新的市場。

【資料來源：大公報、上海航運交易所、中華日報、Alphaliner】

6. 韓造船廠今年船舶出口將下滑、中國造船廠表現不凡

- 自 2003 年以來，韓國造船廠首次以出現負成長。依據韓國造船協會統計，今年韓國出口新造船舶比去年下降 6.5%。
韓國造船廠從 2003 年起每年都呈現正成長的出口量，從 2003 年達到 100 億美

元後，2006 年則成長了一倍，為 204 億美元，2008 年更是攀升到將近 400 億美元，2009 年則為 451 億美元。

據外電消息指出，歐盟造船協會接獲成員抱怨有低價接單的情形後，歐盟便以雙方自由貿易協定作為籌碼，對韓國造船廠是否採取彌補虧損的方式接單進行調查。

儘管反傾銷交易在造船業難以證明，但是視反傾銷為非法行為的歐盟，如查獲韓國有低於成本的方式接單搶攻市場時，韓國與歐盟間的自由貿易協定的締約勢必會受到影響。

- 面臨全球造船業接單困難與市場船噸供給過剩之際，中國船舶產業投資基金於去年年底在天津開始運作，並且計劃以 200 億人民幣的船舶基金在大陸船廠大肆訂造船隻，預計建造 20 艘新船。另外，該基金已向中船重工青島與北海船舶重工敲定一份四艘 180,000 噸的訂單。除此之外，還有 22 艘船舶在金陵船廠與青山船廠建造，預計在 2012 年前交船。

正值中國在造船市場異軍突起的表現時，中國最大的民營造船企業熔盛重工總裁陳強表示，2010 年全球造船市場仍處於蕭條階段，近期陸續交付的船舶都是在金融危機時簽訂的，新接的訂單還不及過去的數量，再加上，韓國船廠近期採取低價策略搶單，對於中國造船業仍具有相當的壓力。再者，原物料價格上漲也侵蝕造船業的利潤。因此，陳強認為，唯有兼併重組才能發展到下一個進程。他也指出，未來將會出現一批跨地區、獨立法人運作、集團整體控制、稅務製作分流的造船集團。

【資料來源：中華日報、上海航運交易所、造船網易財經】

7. 上海航運金融服務的餅要做多大

上海國際航運中心在 2010 年將推出多角化的金融服務，其觸角將延伸至航運保險、航運經紀、航運衍生性商品等多項航運金融服務。

根據波羅的海國際航運公會(BIMCO)推算，2010-2013 年全球航運業融資缺口約達 151 億美元，加上已經進行的貸款，每年仍有 60 億美元的資金需求，如此巨大的資金缺口將有賴多樣的途徑與人員完成。根據過去的資料顯示，全球每年與航運相關的金融交易規模中，船舶貸款規模約為 3000 億美元；船舶租賃交易規模為 700 億美元；航運股權和債券融資規模為 150 億美元；航運運費衍生品市場規模約為 1500 億美元；海上保險市場規模則約為 250 億美元。

(1) 融資

根據中國進出口銀行行長助理孫平表示，截至 2009 年底，該行已累計發放船舶貸款人民幣 1,168 億元與 85 億美元，開立出口船舶預付款退款保證書 232.5 億美元，計有 3,722 艘，1.2 億載重噸船舶出口，這些船舶融資業務有 40% 是在上海進行。2010 年該行也持續進行融資業務並且增加內河河道開發及基礎建設的

資金支援。

(2) 海上保險

在《國務院關於推進上海加快發展現代服務業和先進製造業建設國際金融中心和國際航運中心的意見》的催化下，根據統計，上海船舶險在今年 1 月已首次超過企財險，占保險市場占有率第二順位，根據上海保監局的資料，船舶險占財產險 17.67%，船舶險比去年成長 38.66%、貨運險也同向增加 46.18%，二種險種的總和占整個上海產險 22%。就以上海船舶險種就占了全國 20%。然而以全球海上保險市場規模 250 億美元的規模，英、日、德、美即占市場 60%，中國的市場與之相比，顯然能力較為薄弱。

(3) 航運經紀

對於另一航運產業—航運經紀，上海也明顯地著墨不足，目前上海工商部門尚無「航運經紀人」的註冊類別，如此，造成數量龐大的航運經紀業務要以外資設立辦事處的模式進行操作，不然則以其他行業別，如：船務、諮詢公司等名義執行業務。如此行徑反而造成稅收失衡、欠缺專業化，甚而影響服務品質。交通運輸部部長李盛霖也在日前表示，有關船舶經紀人管理制度已在研擬中，他明瞭，航運市場資訊廣泛，船舶經紀人擔任調節資訊不對稱的角色，做為資訊分配與連結的聯絡網，實有必要強化船舶經紀人的身份，未來將朝向吸引國際航運經紀與船舶管理公司在中國地區設立與推廣業務做為出發點，遂而提升專業品質。

(4) 船舶交易控管

上海航運交易所總裁張頁表示，自從大陸通過「船舶交易管理」後，船舶交易每年約有 150 億人民幣，目前上海航運交易所受到交通運輸部委託，建立大陸地區統一的船舶交易資訊平台，各地方船舶交易服務機構需及時通報交易紀錄並由交易所彙整資料公佈大陸船舶交易資訊與市場行情。這樣的作業流程不但可以免除過去資訊不透明、船舶交易標準不一與交易過程中可能出現欺詐行為等問題，更可利用所收集到的資料加以分析，有利開發二手船交易指數。

(5) 指數與衍生性商品

上海航運交易所近期已制定集裝箱航運衍生性商品交易的初步方案，目前正與相關部門溝通協商。

目前交易所推出新版上海出口集裝箱運價指數(SCFI)已經成為國際結算標準，引起國外投資人關心。今年 1 月，Clarksons 證券宣佈—Morgan Stanley 與 Delphis(區域集裝箱運輸專業公司)之間達成首筆集裝箱運價掉期協定(CFSA)，該集裝箱運價衍生性商品是場外現金結算的掉期合約，採用的正是新版 SCFI

作為結算標準。未來上海航交所將進行“三步走”計劃，依次要在國外實現以新版 SCFI 作為結算依據的集裝箱遠期運價合約、推出國內集裝箱遠期運價合約與國際集裝箱指數期貨。

儘管上海航交所積極發展業務，多位航運業界人士也表示，以上海的航運金融仍處於起步階段，要與倫敦、新加坡等國際公認的航運中心並駕齊驅尚有一段距離。同時，上海國際航運研究中心航運金融研究所副所長甘愛萍也承認，以目前中國的融資與保險的工具不多，在政策與制度上也不夠完善，以及從事航運金融服務需要大量掌握海事、金融、保險、法律等專業知識，但對於目前中國境內的航運金融人才較顯不足。

【資料來源：經濟日報、第一財經日報】

8. 第二季貨櫃使用量飆升

依據 Alphaliner 最近一期報告，2010 年第一季貨櫃輪交船數為 70 艘，307,000TEU，第二季更會達到高峰期，交船數將為 430,000TEU。相對於去年下半年平均交船數 228,000TEU，再扣除預計報廢與退出營運的貨櫃輪，Alphaliner 統計今年定期船航商的屬輪將增加 9.6%。Clarksons 也預測今年的貨櫃箱數將上升 7.5%，如果亞洲貨量繼續成長，將會帶動整體的運量，未來將可望超過 10%。

今年四月將是 2008 年以來單月交船量的高峰，會達到 150,000TEU，依目前的統計，4 月份新交船，共計有 16 艘 5,000TEU 以上的船舶投入營運，其中有二艘 14,000TEU 的船將加入 MSC 的船隊。

Alphaliner 分析新交船量驟增的原因，主要是全球需求增加與夏季為運輸的旺季，受到燃油價格仍持續在 US\$450/噸以上的價格以及低航速船期仍主導大批運力，新交船的運力將投置在新開發的航線上。此外，Alphaliner 推估，2010 年定期船航線運價上揚的力道將比預期還大，將會比前一年度增加 10%，也有可能超過 10%。

【資料來源：大公報、國際船舶網、Alphaliner】

9. 海運公司將可能成為鐵礦石新定價機制的最大贏家

鐵礦石新定價協商以「季」為單位進行談判取代舊制採「年」定價大致抵定，未來礦石業者將有更多的空間調整定價，不論未來的鐵礦市場定價如何，美國“The Street”雜誌指出，海運業者將是這場談判中的受惠者，因為當礦石業者採「季」方式商定價格，勢必會影響進出口量，過去長期供應協定所享受的優惠費率將不再適用，未來業者將以費率較高的 dry cargo 計費。

全球前三大礦石業者，必和必拓、淡水河谷與力拓集團控制全球 70% 以上的礦石貿易，並且控制著全球鐵礦石海運交易 2/3 的數額。儘管中國與歐洲鋼鐵企業還不願接受該決定，目前淡水河谷與必和必拓已從今年 4 月 1 日開始實施季度調價合約，價格需隨即期市場價格變動，取代過去一年一簽的約定。

【資料來源：中國經濟網】

10. 德國勞氏延長塢檢週期

德國勞氏(GL)最近推出針對貨櫃船、雜貨船與多用途船延長塢檢週期(EDD)的方案。該方案除了可以讓船東和船舶經營人有機會將塢檢週期由 5 年延長到 7.5 年，安全標準與品質也可以維持在最大的限度、提高船舶調度的彈性與節省成本，同時，船舶檢查可在船塢旁邊進行，不若過去每五年船東就得尋找塢檢設施。

【資料來源：台灣海事安全與保安研究會】



國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一) 中國鋼鐵產業發展因素

鋼鐵產業是國民經濟的重要基礎，鋼鐵發展直接影響著與其相關的國防工業及建築、機械、造船、汽車、家電等行業。中國是鋼鐵生產和消費大國，粗鋼產量連續 13 年居世界第一。中國鋼鐵產業快速發展，粗鋼產量年均增長 21.1%，去年粗鋼產量近 5.7 億噸，占全球產量逾 47%，中國粗鋼表觀消費量 4.53 億噸，直接出口折合粗鋼 60 百萬噸，占世界鋼鐵貿易量的 15%。隨著全球金融海嘯衍生經濟危機，全球鋼鐵行業發展面臨巨大壓力，中國鋼鐵產業下游市場需求減緩，在因應經濟危機方面，中國當局頻頻對鋼鐵產業祭出管控措施。全球金融危機發生後，中國當局祭出刺激經濟十項措施，擴大內需、拉動經濟增長。激勵範圍廣及電力、鐵路、房地產、能源、水利、交通等行業都是大的鋼鐵用戶。從去年下半年，各國政府救市措施對鋼鐵市場的積極刺激作用開始顯現，全球鋼鐵產量迅速恢復。國際鋼鐵協會統計資料表明，11 月份全球 66 個主要產鋼國和地區粗鋼產量達到 1.075 億噸，同比增長 24.2%，連續 3 個月保持同比增長。隨著世界經濟的復蘇，2010 年國際鋼鐵需求將更為旺盛。中國作為全球最大鋼鐵生產商，2010 年鋼產量預計將增長 10%，達到 6 億噸，占全球產量近一半。全球鋼鐵市場回暖帶動鐵礦砂強勁需求，鐵礦砂價格續上漲獲得有力支撐。

(二) 中國爆量進口煤炭因素

近年來中國煤炭進口增長迅速，出口遽然萎縮。去年秋冬季節，取暖用煤需求大幅增長，引發自產煤價上漲，國內煤價上漲因而刺激進口猛烈增長。去年中國煤進口激增，12 月當月進口 16.39 百萬噸，比上年同期增長 5.1 倍，比上月增長 29.3%；而出口則逐漸減少，12 月出口 2.07 百萬噸，比上年同期下降 53.7%，比上月增長 44.1%。主要對韓國、日本和臺灣地區出口，自東協、澳大利亞和俄羅斯進口均出現大幅增長。去年對韓國出口煤 9.88 百萬噸，下降 40.3%；日本 6.40 百萬噸，下降 52.1%；臺灣 4.93 百萬噸，下降 53.5%。三者合計占同期中國煤出口總量的 94.7%。同期，中國自東協進口煤 54.56 百萬噸，增長 91.2%；自澳大利亞進口 43.95 百萬噸，增長 11.4 倍；自俄羅

斯進口 11.78 百萬噸，增長 14.5 倍。上述三者合計占同期中國煤進口總量的 87.7%。進口燃煤 72.46 百萬噸，增長 3.4 倍，占同期煤進口總量的 57.6%。其中煉焦煤進口 34.42 百萬噸，增長 4 倍；其他煤炭進口 38.03 百萬噸，增長 2.9 倍。

(三) 礦砂合約縮短以季計價

傳統上每年 12 月至 4 月為礦商與買方談判礦砂長約價期間，幾乎成為船東關注焦點，引起船東利多遐想空間。此期間中國鋼企為降低談判不利氣氛，往往增加印度礦砂進口量。印度相對於巴西至中國的更短距離影響市場與帶給海岬型船運費率非常大的壓力，反而大量使用巴拿馬型船與超輕便型船來承運印度礦砂的進口。礦砂價格開始按季調整的舉動必震撼礦砂海運交易，長期合約價似乎將不再存在，傳統 11 月至 4 月中國從印度進口礦砂非常多，對海岬型船市場形成負面效果，此情勢將可能結束，並重大影響散裝乾貨船運費率。11 月至 4 月期間將不再為海岬型船運費率帶來壓力與巴拿馬型船和超輕便型船運費率推動力量。巴西 Vale 與澳洲 BHP 在 3 月底與亞洲鋼廠達成自 4 月 1 日起以季計價協議，沿用 40 年以年度合約指標制度終告結束，此結果可能引發散裝運費市場波動更劇烈。三大礦砂供應商掌控每年礦砂海運交易約 2/3，巴西 Vale 對日本與南韓鋼廠以 62%Fe 品味礦砂價格從 3 月底結束的每噸 62 美元調漲至每噸 105 美元，調漲 90%，加上現今海岬型船運費成本，巴西至中國到岸價每噸逾 130 美元。BHP 調漲 100%，則澳洲到岸價約 130 美元，呈現澳洲 Rio Tinto 及 BHP 顯著優勢，將有更多澳洲礦砂輸往中國，但巴西礦砂出口至中國將大大增加噸-海運需求，過去 3 年常發生海岬型船紛紛從遠東空放大西洋區裝貨。3 月底 62%Fe 品味在中國到岸現貨價抵 153 美元，幾乎為半年前 2 倍，且高於以季計合約價的 15.6%。40 年來礦商與鋼廠同意以單一年度價格，但現在估計有 30%~40% 以現貨價出售，導致運費率波動更高價位，市場人士認為高漲礦砂價格可能會殺傷需求與傷害運費市場。

(四) 中國擬抵制向三大礦商進口礦砂

依中國國內礦砂產量及港口庫存量應足以維持 2 個月鋼廠生產，為反擊三大礦商壟斷行為，中國鋼協力促合格進口商未來 2 個月抵制向三大礦商進口礦砂，以及為了淘汰進口少於 1 百萬噸規模小的進口商，而擬定一措施減少允許礦砂進口商家數，以及實施代理制度，以確保依鋼廠實際需要來進口數量，避免進口商從事轉售，同時，實施新的稽核制度允許港口拒絕低品味礦砂進口入境。果若中國鋼企付諸抵制行動，可能會嚴重衝擊礦砂海運量。

(五) 中國進口礦砂熱度不減

去年中國當局祭出 4 兆人民幣經濟刺激方案和鋼鐵產業振興規劃實施等政策拉動，激勵中國鋼鐵生產迅速恢復。去年中國礦砂進口量再創歷史新高，累計達到 6.3 億噸，比上年度增長 41.6%。去年 2 月份起，中國礦砂單月進口量連續 11 個月增長態勢。去年中國自澳洲和巴西分別進口 2.6 億噸和 1.4 億噸，分別增長 42.9% 和 41.5%，合計占礦砂進口總量的 64.4%。同期，自印度進口 1.1 億噸，增長 18%，占進口總量的 17.1%；自南非、烏克蘭和加拿大分別進口 34 百萬噸、12 百萬噸和 8.65 百萬噸，分別增長 1.4 倍、1.5 倍和 1.3 倍。今年 1 月中國鋼材市場價格連續上漲，促使鋼鐵企業提前增加礦砂的需求，趁年底大量補充礦砂庫存，推動去年底礦砂進口量大幅激增，再度突破單月進口 6 千萬噸以上。中國國內礦砂供給能力有限，缺口部分依賴進口彌補。新年度礦砂價格大幅調漲已預料中，為規避未來價格談判風險，鋼企囤貨熱情始終不減，礦砂進口量持續維持高位。今年 1、2 月進口量回落至 5 千萬噸以下，中國農曆年後曾掀起一波搶料風潮，3 月上中旬告退潮，3 月底中國港口礦砂堆存量反轉下降，待新礦砂合約價格明朗化後，恢復正常供需進口作業，倘鋼鐵市場需求熱度持續發燒，進口礦砂依然暢旺，對航市必然產生有利支撐作用。

(六) 港口壅塞因素

由於 3 月上中旬東澳昆士蘭區連續暴雨造成鐵路運輸癱瘓，煤炭出口煤港被迫封閉，煤炭出口可能需要 3 個月以上才能恢復正常，已異常壅塞情況更雪上加霜，船隻滯留港口拉長達近 1 月，嚴重影響煉鋼焦煤的供應，鋼廠面臨斷料危機。太平洋區受到東澳出口煤炭港口嚴重壅塞，滯留相當多船隻，致太平洋區船噸供給吃緊，儘管交易出現平淡，但使市場仍呈現明顯抗跌力道。澳洲昆士蘭惡劣天候及南威爾斯新堡附近火車出軌需 6 週才能修復，使澳洲出口煤港港口壅塞指數躍升至 23 天，至 3 月底計有 169 艘凍彈不了，為自 2007 年以來最高，事件發生後，煤炭供應商立即宣告以不可抗力事由，拒絕買方派船提運。相反地，中國礦砂卸港塞港自去年 10 月以來首次降低至 5 天以下。受到 3 月中國進口礦砂減緩的影響，3 月底中國港口礦砂庫存量向下調，3 月底抵達中國卸港船隻減少，使中國港口擁擠顯著下降，因此，預期 3 月中國進口礦砂將下降，同時，巴西與澳洲礦砂出口港擁擠程度也降低，惟印度礦砂出口港更加擁擠，增加對印度進口礦砂為礦砂指標價格談判對抗之策略行動，或者為減輕與巴西和澳洲供應商談判壓力，所選舉方式，供應商縮減礦砂供應量。

(七) 全球粗鋼產量

近年來全球鋼鐵產業生產動態決定散裝乾貨船市場的變動，尤其亞洲的中國鋼鐵企業為首，成為業界關注的焦點。2月份全球粗鋼產量為1.08億噸，比去年同期增長24.2%，顯示所有主要鋼鐵生產國皆持續增產。2月亞洲粗鋼產量68.18百萬噸，比去年同期增長26.6%，其中，中國粗鋼產量50.4百萬噸，比去年同期增長22.5%。日本8.4百萬噸，增長54%。南韓3.9百萬噸，增長25%。歐盟區13.35百萬噸，增長32.6%，其中，德國3.4百萬噸，增長34.3%。義大利2.2百萬噸，增長28.5%。北美8.2百萬噸，增長51.6%，其中美國6百萬噸，增長51.3%。2月全球粗鋼產能利用率為79.8%，為前年9月以來高點，比去年同期利用率提高12%。2月中國粗鋼產量增速逾5千萬噸，依此推估今年中國粗鋼產量將達6.13億噸，年度增長8.2%，今年前2個月粗鋼產量高於比去年同期的21%。

(八) 新船訂單推遲交付

法國船舶經紀公司 BRS 預期今年新船平均價格仍會繼續下跌，跌幅會收窄至 10% 至 15%。市場上充滿太多負面因素，阻礙新船價格回升，當中包括融資困難、積存訂單過多、船東買家壓價、船廠競爭激烈和二手船價格不振等等。儘管新船價格將跌至 08 年以來的最低水平，但仍較 02 年的低位高出兩至四成。新船價格不太可能跌至 02 年的水平，因為原材料成本上升和船舶標準提高，船廠不能將售價定得太低，而中國船廠和其他船廠的新船售價差距仍在拉近，令整體售價壓力漸消退，今年跌幅收窄至 10% 至 15%。全球造船業形勢將出現變異，船東可獲得更多選擇，並偏向與持久力更佳的船廠訂立造船訂單。BRS 直言，從現有新船交付量的角度考慮，始終難對造船市場中期前景表示樂觀，不少船東和船廠都在「窒息」的狀態中。今年原定有 2.27 億載重噸運力的新船進入市場，即使部分訂單被取消和延付，仍至少有 1.2 億和 1.3 億載重噸的運力交付。

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。傳統從 11 月至 4 月期間為礦商與鋼廠買方緊羅密鼓談判新年度長約價，鋼廠買方尤其中國鋼企採取減緩向巴西與澳洲提貨，以營造有利談判籌碼，而轉向至印度增加礦砂進口量，此舉動將減少倚賴海岬型船運力，卻增加巴拿馬型船和超輕便型船運力的需求。倘若新年度長約價看漲，現貨價仍相對便宜，尤其中國有資格進行口商達 2 百多家，利之所在，仍會拼命湧入市場搶購風潮，由於中國進口商多而分散，根本無法眾志成城達成共同目標，致每次談判中國一方都盾羽而歸。今年礦砂現貨價每噸突破百美元仍持續上漲，至 3 月底攻上 150 美元，為礦砂供應商營造有利大幅調價機會，相反，買方頓失方寸毫無著力點，隨現貨價一路走高，供應商也一路喊價，最後在 3 月底傳聞日韓鋼廠接受巴西供應商以季計價調漲 90%，澳洲礦商 BHP 及 Rio Tinto 將跟進，即離岸價來到每噸 105 美元，中國到岸價約 132 美元，3 月底現貨到岸價已逾 150 美元，此結果並未引起搶料風潮，僅買方趕在 4 月初前將上年度合約上限量提盡，曾在 3 月上半月引來海岬型船一陣騷動，4 月以後抵裝港船隻，租方縮手不願追高，隨後海岬型船市場交易冷清，所幸全球鋼鐵市場需求熱度升高，無畏礦砂成本大幅調高，鋼廠還是因應需求擴大依生產計劃用料庫存，於 3 月下旬相續提運動作，使海岬型船市場價格蘊藏一股抗跌力，惟受到新船噸加速投放市場的供給壓力與日俱增，市場已無往日彪漢雄風。中國鋼廠為向三大礦商作態轉向其他地區如印度、委內瑞拉、烏克蘭、俄羅斯及印尼等購買礦砂，這些地區出口港僅能容納巴拿馬型船以下較小船隻，2 月中旬後巴拿馬型船以下船隻需求暴增，加上搶煤炭方興未艾，東澳煤炭出口港壅塞依然嚴重，有上百艘巴拿馬型船凍彈不得，致巴拿馬型市場價格一路挺升，價格高過海岬型船市場價格，至 3 月下旬礦砂長約價結果已趨明朗，中國鋼企作態轉向其他地區取貨即告消失，因而搶租巴拿馬型船以下船隻也煙消雲散，市場需求船噸熱情不在且修正與海岬型船價格間之不合理比率，致價格反轉下跌修正。超輕便型船市場同樣受到中國鋼企轉往其他地區提運礦砂及煤炭貨載需求暢旺等激勵，與巴拿馬型船市場亦步亦趨同步在 2 月中旬強勁連翻上漲，漲勢凌厲，3 月下旬中國鋼企在其他次要地區提運礦砂趨緩，船噸需求轉弱，市場價格失去支撐而拉回，4 月上旬持續轉弱拉回下修。受到大西洋區南美與美國海灣穀物貨載湧現，以及黑海廢鋼和扁鋼胚出口暢旺等加持，激勵大西洋區輕便型船市場在 2 月中旬反轉勁揚，太平洋區鋼材與非金屬原料海運貿易量交投熱絡，對輕便型船需求熱烘烘，在 2 月中旬推升價格步步走高，3 月下旬無論大西洋或太平洋區需求出現轉弱，價格自高檔反轉持續下修，4 月上旬依然偏弱格局。波羅的海乾貨散裝船綜合運費指(BDI)2 月中

旬回挫至 2,566 點為今年新低，由各型船市場價格同步觸底勁揚帶動下 BDI 持續走高，3 月中旬抵近期波段高檔 3,574 點，隨後海岬型船市場漲勢停火且大幅拉回，拖累 BDI 由紅翻黑，3 月下旬其他船型市場也漲勢中止，加劇跌勢，3 月底 3 千點關卡失守，儘管海岬型船市場突然反彈數日僅曇花一現，4 月上旬再告下挫跌幅擴大，雖然巴拿馬型船與超輕便型船市場再度彈升，無力支撐再拖累 BDI 失守 3 千點，BDI 收在 2,947 點。海岬型船運費指數(BCI)在 2 月初抵 3,302 點，隨後礦砂海運量偶發性蹦出又消失，導致海岬型船市場呈現急漲急跌之震盪走勢，空方略勝一籌，3 月初震盪來到今年新低 3,163 點，緊接著鋼廠趕在 4 月之前提運舊合約的上限提貨量，因而蹦出一股強勁搶 3 月底可抵裝港船隻，短短不到 2 星期時間，至 3 月中旬 BCI 瞬間爆漲突破 4 千點，拉漲至 4,411 點，隨後搶在 3 月底提運戲碼結束，海岬型船噸需求轉淡，價格失去支撐而拉回，3 月底曾曇花一現的反彈，4 月上旬 BCI 再度反轉下跌，收在 3,233 點。巴拿馬型船運費指數(BPI)與超輕便型船運費指數(BSI)在 2 月中旬抵今年新低分別來到 3,011 點及 2,028 點，隨後除受到穀物和煤炭運送需求旺季支撐外，中國鋼企轉向次要礦砂出口地區蹦出需求大量巴拿馬型船以下船隻的火上加油，致兩型船市場價格反轉持續往上攀升，至 3 月中下旬攀上今年以來最高，BPI 及 BSI 分別抵達 4,356 點及 2,929 點，然後新年度礦砂價格調漲已趨明朗，從次要地區提運礦砂已無目的，於是市場需求巴拿型船以下船隻轉弱，加上漲幅過巨，小船價格高過大船之不合理現象，租船人縮手，因此 BPI 及 BSI 反轉下修，4 月上旬出現止跌回升，分別收在 3,812 點及 2,460 點。輕便型船運費指數(BHSI)2 月中旬抵今年以來新低 1,030 點，隨後穀物、廢鋼、鋼材及非金屬原料海運貨載湧現，帶動船噸需求暢旺，價格止跌一路勁揚，至 3 月中下旬抵今年最高 1,490 點，因漲幅過大，租船人縮手觀望，因而價格失去支撐而回檔修正，4 月上旬收在 1,345 點。雖過去市場擔心航商大量訂建新船將導致運力大增，產生供過於求問題，惟歷經金融海嘯後，迫使航商取消訂單，使今年船舶供給過剩壓力減輕，減輕未來航市價格大幅下修機會。

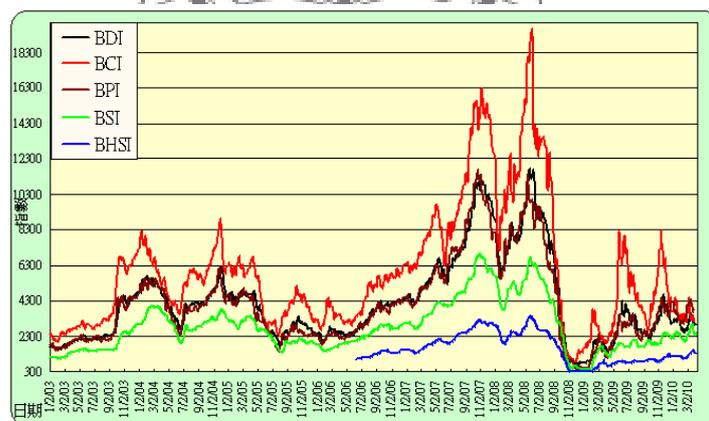


圖 1 綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI 及 BHSI)

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)組成成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。過去在 11 月至 4 月為新年度礦砂長約價談判期間，傳統上若預期新年度礦砂長約價將調漲超越現貨價時，會引起搶料囤積風潮，或者中國買方為減輕談判不利氣氛，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，當發生搶料風潮，往往會帶動海岬型船與巴拿馬型船等市場價格的急速上漲。若中國鋼企轉向增加其他地區提運時，市場會增加巴拿馬型船以下船噸需求熱度，激勵巴拿馬型船以下市場價格上漲，反而冷卻海岬型船噸需求，海岬型船市場價格失去動力而走跌。今年初礦砂現貨價突破百美元後如脫韁之馬一路狂飆，至 3 月底攻上 150 美元，以季計價長約價調漲 90% 後仍遠低於現貨價，故未引起在現貨市場搶購風潮，僅在 3 月上半月鋼廠搶提運舊約上限量，租船人急躁搶進 3 月底可抵裝港船隻，曾引起市場一陣騷動，至下半月誘因不在而交易陷入冷清，雖仍有逾 70 多艘海岬型船隻凍結在澳洲礦煤出口港，惟中國卸港壅塞已解除，船噸釋放加速，船噸供給壓力升高，價格欲振乏力，雖 4 月初乍現止跌訊號，惟僅曇花一現，隨後再陷入需求疲弱的困境。海岬型船市場價格自今年以來呈現來回震盪，漲跌互見，已不復見明顯較長週期上漲或下跌走勢，呈現暴漲暴跌現象，多空陷入膠著，然還是難擺脫易跌難漲格局。4 條租金航線平均租金 3 月初低波段低檔 28,281 美元後強力反彈，至 3 月中衝上今年以來最高 42,831 美元，短短二星期漲幅達 51%，隨即交易迅速退潮，價格旋即應聲重挫，3 月底又打回起漲點，才阻跌回升，惟僅數日反彈又告回跌，4 月上旬 3 萬美元又失守，收在 27,941 美元。大西洋返回遠東租金航線 2 月底抵波段低點 45,154 美元，旋即演出爆衝，至 3 月中旬衝上 59,769 美元後反轉急速重挫，3 月下旬下殺 41,542 美元，又突然觸底強力反彈，4 月上旬反轉下跌，租金收在 44,815 美元。大西洋租金航線 3 月初下修至波段低檔 32,250 美元後觸底強力暴漲，至 3 月中旬衝上 45,000 美元，隨後搶船戲碼結束，頓失動能反轉重挫，3 月下旬 3 萬美元失守，4 月上旬下挫至 26,000 美元。太平洋租金航線 3 月初抵波段低檔 21,943 美元後觸底強力反彈，3 月中旬衝上今年以來最高 44,250 美元後高檔重挫，短短不到半個月跌落至 27,171 美元，旋即觸底反彈，4 月上旬又告回跌，收在 28,132 美元。遠東返回歐陸租金航線 3 月上旬下修至今年以來低檔 13,125 美元後反轉勁揚，3 月中旬衝上 22,304 美元，上攻熄火而反轉下墜，3 月底雖曾試圖力挽狂瀾，4 月上旬再度疲軟下跌，收在 12,817 美元。

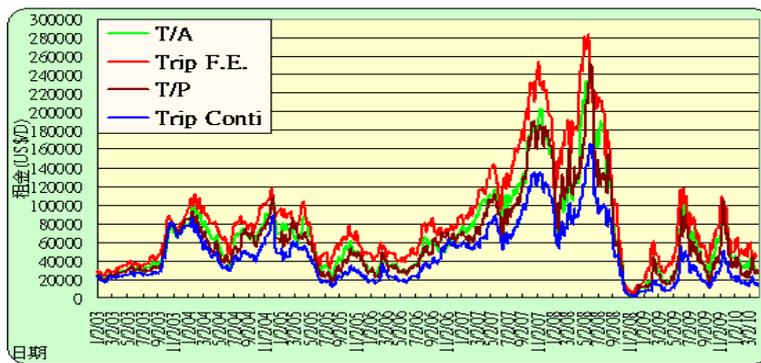


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。今年以來除拜煤炭及穀物海運貨載熱烘烘湧現，強力支撐巴拿馬型船市場紅不讓外，隨著礦砂現貨價日益彈高，三大礦砂供應商對礦砂新長約價燈籠高掛，並以年單一價改採季計價，長約價落後現貨價，雖未能引起在現貨市場搶料囤積戲碼，但中國鋼企面臨艱困談判新合約價格，為提高談判籌碼，以作態降低需倚靠三大礦商供應礦砂策略，於是今年以來儘量轉向印度、委內瑞拉、烏克蘭、印尼及俄羅斯等次要地區提運礦砂，這些地區無法容納大型船裝貨，多以調派巴拿馬型船與超輕便型船等承運，因而引發需求兩型船噸爆增，致航市供不應求，從 2 月中旬後漲聲如雷，無歇止一路驚驚漲，甚至使兩型船市場價格飆漲至超越海岬型船市場價格之不合理現象，跌破市場人士眼鏡，令海岬型船船東相當扼腕與鬱悶。至 3 月下旬因新長約價結果已明朗化，轉向分散採購策略已無需要，搶用巴拿馬型船與超輕便型船戲碼停止，上漲動能消失，價格自高檔反轉下修，至 4 月初乍現止跌反彈，能持續多久，還看海岬型船市場是否重回上漲行列。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，受到航市需求船噸蜂擁而上，租船人窮追不捨，船東猛拉價格，致價格如脫韁之馬出現狂飆，直到 3 月下旬才告停止，租金衝上今年以來最高 35,007 美元，租金締造比海岬型船水準高出逾 4,600 美元的記錄，租金比達 1.15 之不合理比率，隨後船噸需求熱度冷卻，動能後續無力而反轉拉回，4 月上旬出現微幅反彈，租金收在 30,671 美元。大西洋區回遠東航線租金 2 月中旬來到今年以來新低 33,697 美元，隨後強勁反彈，一路挺進，至 3 月下旬衝上今年以來最高檔 48,573 美元，短短一個多月漲幅達逾 44%，因船噸需求疲軟而高檔回跌，4 月上旬止跌回升，收在 43,093 美元。大西洋區往返航線 2 月中旬回挫至今年以來最低 23,998 美元後旋即反轉一路衝高，至 3 月下旬衝上今年以

來最高檔 38,737 美元，隨後交易清淡價格再度回跌，4 月上旬止跌回升，收在 31,429 美元。太平洋區往返航線租金 2 月中旬下跌來到今年以來最低 23,392 美元，隨後船噸需求蜂擁而至，加足上漲動能，價格步步高升，至 3 月下旬攀登至今年以來最高 32,305 美元，隨後高檔回跌，4 月上旬止跌回升，租金收在 29,557 美元。遠東回歐陸租金航線 2 月中旬抵今年以來新低 15,889 美元，隨後一路反彈走高，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 月上旬出現止跌回升，租金收在 18,603 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。今年以來超輕便極限型船市場與巴拿馬型船市場走勢非常雷同，同樣除受到煤炭與穀物貨載持續湧現的激勵，加上中國為提高礦砂新合約談判籌碼，以作態彰顯非倚靠三大礦商供應礦砂策略，轉向印度、委內瑞拉、烏克蘭、印尼及俄羅斯等次要地區提運礦砂，大多採用巴拿馬型船與超輕便型船等來承運，因而帶動兩型船噸需求爆增，致供不應求，為超輕便極限型船市場增添上漲動能，從 2 月中旬後漲聲響起，一路挺進，漲勢凌厲，漲幅與巴拿馬型船市場相比毫不遜色，至 3 月中下旬漲勢熄火而拉回修正，迄 4 月上旬因巴拿馬型船市場出現止跌而同步受惠，出現止跌反彈格局。4 條航線平均租金在 2 月中旬下跌至今年以來最低 20,244 美元，隨後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 月上旬出現止跌反彈，租金收在 24,769 美元。大西洋區回遠東航線租金 2 月中旬抵今年以來新低 31,505 美元，隨後止跌一路強力反彈，

3 月下旬上漲抵達今年以來最高 37,772 美元後高檔下滑，迄 4 月上旬止跌回升，租金收在 34,560 美元。大西洋區往返航線 2 月中旬下旬下挫至今年以來最低 23,057 美元，隨後一路反彈上揚，3 月中下旬上漲至今年以來最高 32,297 美元，受到需求冷卻而反轉下跌，4 月上旬止跌反彈，租金來到 26,872 美元。太平洋區往返航線租金 2 月中旬抵今年以來新低 16,125 美元，隨後強力反彈，一路走高，3 月中下旬漲勢熄火而反轉下跌，迄 4 月上旬持續下跌，租金來到 22,877 美元。遠東回歐陸租金航線 2 月中旬下旬下挫至今年以來新低 10,289 美元，隨後強勁反彈一路攀升，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，迄 4 月上旬出現止跌回升，租金收在 14,765 美元。

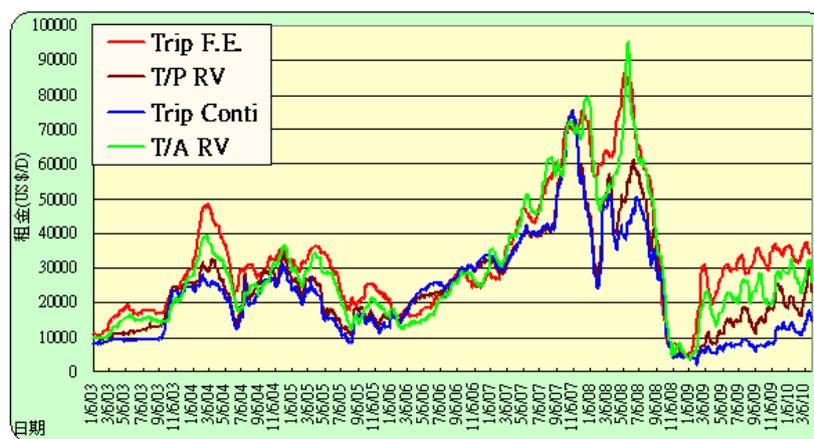


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

圖 5 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。雖輕便型船市場與巴拿馬型和超輕便型船等有所區隔，其主要仰賴林製品、鋼材、廢鋼、農產品及化肥等批量小的散裝貨載，當經濟基本持續轉佳時，輕便型船市場將受惠。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，價格走勢也與巴拿馬型和超輕便型船非常雷同，惟輕便型船市場易受消費市場影響，而受到工業生產使用初級原料需求強度直接影響不顯著。2 條航線的平均租金在 2 月中旬抵今年以來最低 15,192 美元，隨後反轉持續翻揚，3 月下旬攀上今年以來最高 21,713 美元，隨後反轉下跌，迄 4 月上旬跌勢依舊，租金收在 19,406 美元。大西洋區往返租金航線 2 月中旬跌至今年以來新低 16,866 美元，隨後止跌反彈一路上漲，3 月下旬再漲至今年以來高檔 24,932 美元後反轉下跌，迄 4 月上旬止跌回升，租金收在 22,174 美元。太平洋區往返租金航線 2 月中旬回挫至今年以

來新低 13,517 美元，隨後觸底強力上漲，一路走高，3 月下旬再漲至今年以來高檔 18,556 美元後反轉下跌，4 月上旬曾出現一日反彈後再告回軟，租金收在 16,637 美元。

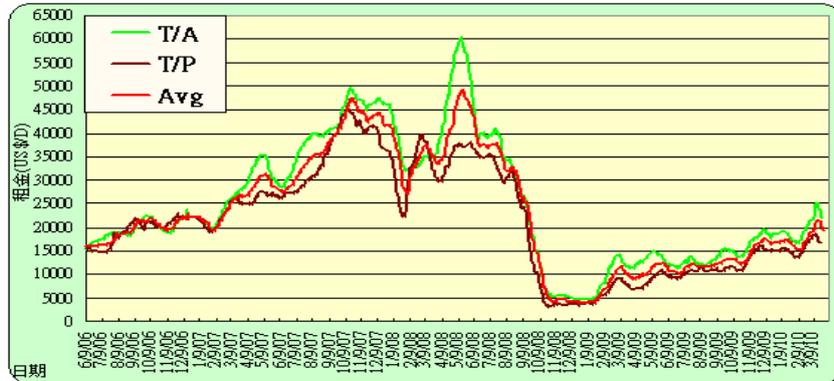


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一) 船噸需求面

1. 今年以來全球經濟景氣步伐增速，新興經濟體呈現驚人成長，尤其中國大陸再度獨領風騷，其他經濟體也雨露均霑，帶動投資消費信心增加。中國又風起雲湧到處搶購各種原物料及能源，激起全球原物料及能源價格漲聲連連，在需求推升與成本推升交互作用下，國際鋼鐵市場尤其中國鋼鐵市場出現難得火熱景象，鋼價漲不停，鋼廠歡欣鼓舞而奮力增產搶料，在預期漲價心理影響下，下游廠商拼命囤積搶貨，是否實質需求消費所帶動，市場擔心此為繁榮假象，終究有所止，屆時虛榮假象被戳破後，鋼價將崩跌，鋼廠將承受不了巨額虧損，可能走向關廠或停產的厄運。
2. 全球又掀起物價飆漲，中國大陸當局已正視輸入型通貨膨脹將拖垮中國經濟與社會安定，再度祭出升息與提高管控投資過度行業之力道。報導中國當局為抑制鋼鐵產能過剩，停止對鋼廠新投資項目的審批，其中中國鋼鐵龍頭寶鋼在廣東湛江的鋼廠計劃喊卡，面臨停滯的窘境。近日中國鋼協為反擊三大礦商壟斷礦砂定價行為，號召合格礦砂進口商抵制 2 個月向三大礦商購買礦砂，試圖以增加國內生產量及轉向其他地區約占 30% 小礦廠購買。中國與三大礦商大戰姑且不論是否能達成目的，但將

衝擊礦砂海運貿易量分配流動型態，可能不利於大型船市場，卻有利於巴拿馬型船以下市場。

(二) 船噸供給面

1. 依倫敦 SSY 船舶經紀商近期報導；今年迄 3 月底海岬型船新增加入營運有 55 艘，解體僅 1 艘，今年交船期訂單尚有 222 艘。巴拿馬型船新增加入營運有 35 艘，解體僅 2 艘，今年交船期訂單尚有 218 艘。輕便極限型船新增加入營運有 56 艘，解體僅 5 艘，今年交船期訂單尚有 363 艘。輕便型船新增加入營運有 31 艘，解體僅 20 艘，今年交船期訂單尚有 347 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 170 艘以上船隻凍彈不得，平均滯港約 15~20 天，倘港塞獲得紓解，將加劇船噸供給壓力，今年航市船噸供給過剩問題將無法避免。
2. 去年航市自金融危機發生後在很短時間立即脫困，並快速回到繁榮景象，加上全球經濟表現愈來愈樂觀，在金融危機發生後急凍新船訂單，現又燃起投資人信心，訂購投資新船意願信心增加，今年船廠接貨新船訂單激增，大多屬於散裝乾貨船，因此，新船價格與二手船價格出現止跌回升現象。新船價與二手船價自歷史高價大幅重挫約 40%，有些投資人認為造船成本已墊高，此時船價已跌到合理水準，而紛紛搶進投資。但有些保守投資人認為航市還有再度大幅下修的風險，屆時船價還有下跌空間，此時不宜。



2010 年三月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

雖然部分經濟學者認為全球經濟二次衰退之可能性仍然存在，但原油價格在三月大幅攀升，被視為全球景氣復甦的重要訊號之一。據外電報導，OPEC將擴大開採量以因應需求增加。唯目前油價處於相對高點，降低油商以大型油輪儲存原油套利之意願。如單殼船無法如期在 2010 年底前退出市場，中長期運力恐仍有過剩現象。

在運輸市場方面，VLCC運費在需求回溫的影響下，在三月中有一波漲勢，但接近月底過剩運力浮現，運費無法獲得有力支撐。成品油油輪運費則仍無起色。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 964 點，上漲 67 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 708 點，下跌 54 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧三月份，西德州中級原油從月初每桶 78.69 美元，大漲至 83.43 美元。杜拜原油則由每桶 76.50 美元，上漲至月底 78.71 美元。布蘭特原油月初每桶 76.89 美元，月底以每桶 80.30 美元作收。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.18 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.23 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪- Crystal Ace (1994 年造，28 萬 5 千噸)單殼油輪以約一千七百萬美金售出。"Titan Scorpio" (1986 年造，26 萬 5 千噸) 單殼油輪以約一千四百五十萬美金售出。

MR 級油輪- 'Argironissos'(1992 年造，4 萬 5 千噸)雙殼油輪以約九百五十萬美金售出。化學品油輪- 'Team Anemonia'(1994 年造，4 萬噸，IMO II/III)油輪以約四百五十萬美金售出。

4. 新船訂單成交行情*

Suezmax 級油輪 (158,000 DWT/2012 交船/Samsung H.I. 船廠) 船價- 約六千七千萬元美金。

5. 拆船市場交易行情*

‘Golden River’(1991 年造，28 萬 4 千噸)油輪以美金 418.0/輕載噸 售出 (交船地點：新加坡)；‘Lieutenant Arun Khetarpal’(1984 年造，4 萬 6 千噸)以美金 376.0/輕載噸 售出 (拆船地點：印度)。

6. 原油油輪運費行情

在 VLCC 船型方面，波灣至日本航線 (TD3)，三月底雙殼船運費以 WS 77.5 點成交，換算每日租金得約美金 46,000 元。波灣-遠東單殼船運費以 WS 60 成交，換算每日租金得約美金 22,000 元。西非至美灣路線，四月下旬裝期貨載以 WS75 點成交。預期波灣-遠東 VLCC 運費在四月可望因運力吃緊有 15-20 點上漲空間。

大西洋區 Suezmax 船型方面，可承載四月下旬裝期的運力過剩，西非至美東航線運費以 WS 90 成交，較月初下跌 WS30 點，換算每日租金下跌近一萬六千美元。預估此船型運費應難大幅回漲。

7. 成品油油輪運費行情

三月成品油油輪運費仍呈下跌趨勢，波灣至日本 LR1 及 LR2 船型月底各以 WS122.5 點及 107.5 點成交，較月初下跌 2%及 12.2%。

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，運費換算日租金仍只得約五百五十美金。地中海-美東 MR 船型運費三月底跌至 WS210 點，加勒比海-美東航線運費維持平穩，以 WS 155 點成交。短期內對此船型運費難有樂觀的預期。

2010 年三月 油輪各航線運費

DIRTY	TYPE	26-Mar	TCE	5-Mar	TCE
AG / USG	VLCC	55.0	28,500	55.0	28,500
AG / JAPAN	VLCC	77.5	46,000	77.5	46,000
WAF / EAST	VLCC	72.5	43,200	85.0	56,500
WAF / USG	VLCC	75.0	46,300	95.0	67,000
WAF / USAC	SUEZMAX	90.0	21,000	120.0	37,000
MED / MED	SUEZMAX	105.5	36,000	110.0	39,200
UKC / USAC	AFRAMAX	150.0	28,800	112.5	14,200

CLEAN	TYPE	26-MAR	TCE	5-MAR	TCE
AG / JAPAN	75,000	107.5	10,100	122.5	14,500
AG / JAPAN	55,000	122.5	8,300	125.0	8,500
CARIBS / USAC	38,000	155.0	9,600	165.0	11,000
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	550	135.0	1,700
MED / USAC	30,000	210.0	13,650	220.0	15,800

油輪二手船市場價格

	DWT	Resale	5- year
VLCC	300-310k	\$101m	\$81.0m
Suezmax	150-160k	\$73.0m	\$63.0m
Aframax	95-105k	\$55.0m	\$44.0m
LR1	65-73k	\$45.0m	\$38.0m
MR	47-51k	\$33.0m	\$26.0m

油輪期租市場價格

	DWT	1 year T/C	3 year T/C
VLCC	300-310k	39,000	37,000
Suezmax	150-160k	25,000	25,000
Aframax	95-105k	18,500	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

更正小啟

- 本刊第 73 期由基隆港務局副長級技正張朝陽作者所著之「綠色海運之實踐-管制散裝有毒液體物質污染 (II)」，由於編輯單位疏忽，以致遺漏第十七頁一段，特此向作者及讀者致歉。第十七頁增加之修正文字如下劃線部份所示：

有毒液體物質之分類

有毒液體物質 (Noxious Liquid Substances, 簡稱「NSL」) 係指經 2004 年 10 月海洋環境保護委員會第 52 屆會議(簡稱「MEPC 52」)通過修訂, 2007 年 1 月 1 日起生效之在 MARPOL Annex II (管制散裝有毒液體物質規則)，其管制精神採正面表列的方式。.....

- 本刊第 75 期由基隆港務局副長級技正張朝陽作者所著之「綠色海運之實踐-防止船舶空氣污染 (VI)」一文，在作者的服務單位與職銜名稱，漏打『**基**』隆港務局副長級技正，特此更正並向作者及讀者致歉。

