



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零三期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 103 2012年7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

會務報導	1
專欄報導	3
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
2012 年 6 月份國際油輪市場動態	19

會務報導

1. 敬邀出席會員大會

本會將於 7 月 20 號下午 2 時整，於台大校友聯誼社 4 樓(台北市濟南路一段 2-1 號)，舉行第 21 屆第一次會員大會並進行理監事選舉，會中邀請「挪威商立恩威驗證(股)公司台灣分公司」吳文仁主任驗船師，就「2006 年國際海事勞工公約文件管理應用模式之探討」進行專題演講，歡迎會員踴躍參加。

2. 韓國中央大學學術交流

本會呂錦山理事長率領本會同仁於 7 月 11 日赴韓國中央大學 (CHUNG-ANG UNIVERSITY, CAU) 進行學術訪問，與海運知名學術期刊 Maritime Policy and Management (MPM) 主編 Kevin Li 教授會面，交換相關意見，獲益良多。據 Thomson ISI Journal Citation Reports 2012 剛出爐的資訊顯示，該期刊 2011 年的影響因子係數 (Impact Factor) 為 0.743。



左二為 MPM 主編 Kevin Li 教授，左三為本會呂錦山理事長，左一為本會包嘉源秘書長，右一為本會桑國忠副秘書長，右二為中華航運學會林泰誠秘書長。

3. 國際研討會訊息

本會將於今年 9 月 6-8 日與開南大學物流與航運管理學系及韓國仁荷大學，在台北圓山大飯店舉辦 IAME 國際研討會。IAME (International Association of Maritime Economist) 是世界知名之海運學術團體，其會員多為世界海運學術人士，IAME 每年都在世界各地舉辦年會及學術研討會。開南大學 Paul Lee 教授邀本會及韓國仁荷大學共同主辦，並爭取到 2012 IAME 研討會在台北舉行。該項研討會，預計國外將有來自 33 個國家，三百多位國際著名海運港埠相關學者及業者來台參加，將增加各國海運與物流人士對我國之認識，並有助於我國海運學術地位之提升。(請參閱 IAME 研討會網址:www.iam2012.org)



專欄報導

定期海運業市場偵測、適應能力與績效關係

張家勳

英國 Plymouth University 博士候選人

自2008年的金融危機爆發以及石油劇烈波動之後，國際市場瞬息萬變的狀況牽動著各個公司的營運。海運業是一國際化的企業，其營運興盛與否和全球經濟興衰有著密不可分的關係。從航運學觀點而言，在全球經濟不景氣的籠罩之下，貨櫃船公司的供給大於市場的需求，全球定期貨櫃船公司因此受到的影響甚巨；又以國際原油價格為例，自2005年開始，紐約輕原油價格持續攀升，不斷刷新歷史紀錄，2008 上半年的油價更是不斷竄升，在2008 年7月11 日創每桶原油147.27 美元的歷史新高，足足是2001 年11 月每桶19.44美元的七倍之多，隨後於2008 下半年，在美元走強、內需減少與投機客刻意炒作油價被批露出來的壓力下，油價即應聲下跌至每桶原油最低35.13 美元，可以見得國際原油價格波動起伏甚大。

根據以上陳述，公司對外在環境資訊蒐集的程度，將是影響到公司在未來所做決策的重要因素。市場偵測的目的是讓組織對市場環境有正確，即時且全面的了解，能讓企業面臨重大決策時，迅速做出正確的回應。高階主管獲得對公司外部發生的事情之相關資訊，並蒐集有關環境的資訊或偵測會降低對環境的不確定性，以制定出公司未來執行的方向，進而增加企業營運成功的機會。市場資訊蒐集的程度，就是公司對外在環境的掌控程度，資訊蒐集的愈齊全，愈能做出正確的決策，進而增加公司的利潤或是減少公司的損失。因此，定期海運業者對市場偵測的程度對公司的營運績效是有影響的。

另一方面，2008年金融危機的影響至今仍影響著國際市場，全球市場環境變化甚巨，考驗船公司的適應能力如何來因應此變化的環境，以在市場上保持著競爭優勢。適應能力是公司為環境的改變而持續性適應的過程，當公司對複雜的外在環境掌控程度愈高，持久性經營的機會就愈高。一個船公司的適應能力愈好，就愈能掌控更複雜的外部環境，進而減少公司的損失，或是即時的攫取良機，為公司獲取更多的利潤。

本文調查定期海運業中高層級主管對市場偵測，適應能力與組織績效的認知，經由統計分析結果歸納出以下結論：

1. 大多數填答者認為市場偵測對定期海運業者是必須的，但對於與政府人員間的互動仍持保留的態度

市場偵測方面，多數受訪者對於流動於市場間資訊的偵測與蒐集均抱持著正面的認同。然而對於與政府人員之間的互動如「經常與縣市政府相關人員接觸」及「經常拜訪民意代表」等卻呈現出較負面的意見，表示定期海運業者對政治面的涉入同意性程度較低，其執行此方面之活動極為謹慎。

2. 大多數填答者認為適應能力的提升能讓船公司更有能力處理金融危機所產生的負面影響，但船公司較不傾向以裁員等降低人事成本之策略

適應能力方面，在目前定期海運業中，多數經理人肯定以積極的策略來因應全球金融危機之困境，如採行積極銷策略、組織重整、購置更有效率的設備等。然而在以降低人事成本而提升適應能力方面如裁員、減少現場作業主管的權限、對員工及主管減薪、刪減部門績效差的主管、刪減外包廠商等消極因應措施較不認同。

3. 市場偵測程度對於組織的適應能力會有正向影響

船公司對國際市場偵測的程度愈透測，對於組織的適應能力會有顯著的提升。其原因為船公司可以掌控外在的不確定因素，並將此轉換為組織強而有力的決策基石，進而提升船公司在面臨金融危機時的適應能力。同樣地，對國際市場偵測的頻率增加，船公司更能掌握最即時的資訊，並對此做為談判的籌碼，對於船公司的適應能力將會有大幅度的提升與改善。

4. 市場偵測程度對於組織的績效會有正向影響

市場偵測的頻率與程度對於定期海運業的績效好壞具有非常關鍵的地位，如經常注意報章雜誌有關海運市場的報導、經常蒐集國內外市場產業經濟的動態、經常注意燃油價格訊息等指標均獲得大多數受訪者強烈的肯定，顯示多數定期海運業者均同意此三個指標對公司有舉足輕重的影響。故定期海運業者需重視市場偵測的執行，要對整個大環境面的波動有深入切確的瞭解，才能做出相對正確的因應策略，進而在獲得更好的績效。

5. 具較好適應能力之定期貨櫃船公司對於組織績效之影響雖未獲實證支持，然而定期海運業者仍應重視適應能力對公司之影響

雖然研究之結果顯示公司之適應能力對組織績效並無顯著之影響，但在適應能力中的「組織調整與激勵制度」因素之同意性平均值偏高，如購置更有效率的設備減少作業成本、組織重整、成立專案小組以因應金融危機及建立獎勵制度等，均獲得大多數受訪者的支持，故整體而言，定期海運業者仍須提升自身的適應能力，以因應全球性的金融危機所帶來之影響。



海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 中國驗船中心連 2 年高表現度

商船航行於全球須合乎國際標準，中國驗船中心（CR）為我政府認可驗船機構，持續經營展現成果，在東京備忘錄港口國管制（PSC）紀錄，繼去年起首度從原本「中表現度」名單進步至「高表現度」（High Performance Level）。PSC 日前發布年度評比，統計 2009 至 2011 年累積表現，CR 受檢船舶 1,007 艘次，遭扣船僅三艘次，再次表現出色，在全世界五十餘家船級機構排名第十一。

巴黎備忘錄與東京備忘錄為國際具權威二個主要港口國管制集團，長期觀察各驗船機構表現，東京備忘錄每年五月公佈前三年國際各驗船機構評比。

而 CR 於 2008 至 2010 間三年表現，受檢船舶 1025 艘次，遭扣船僅十艘次，是首度從原本「中表現度」名單進步至「高表現度」，展現多年來努力成果。該中心表示，該評比令人振奮，現仍繼續積極提昇檢驗品質，維持良好 PSC 紀錄，進一步爭取在全世界中名列前茅地位。

CR 負責接受政府委託執行國際公約檢驗與發證，並依船舶法及船舶檢查規則規定，辦理船舶各項檢驗工作。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 亞洲最大郵輪 下月首航基隆

基隆港積極朝內客外貨目標發展，吸引各知名郵輪投入營運，基隆港務分公司總經理鄧世昌表示，亞洲最大郵輪「海洋航行者號」，八月底首航基隆港，讓基隆港坐穩郵輪母港龍頭寶座，未來該分公司將積極建設東、西岸客運專區，結合市政府合作開發，持續以人流帶動物流及金流。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 五月份國輪船隊下滑

五月份國輪總噸位 2,839,571 載重噸 4,566,429，增減船舶包括增加 1 艘散裝船（總噸位 19,817 載重噸 32,000）減少 3 艘，分別為油輪 1 艘（總噸位 92,527 載重噸 152,650），全貨櫃船 1 艘（總噸位 46,728 載重噸 46,785），運輸駁船 1 艘（總噸位 850 載重噸 1,750）。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 台灣國際商港上半年櫃量 681 萬 TEU 增近 3%

根據交通部的統計，台灣各國際商港今(101)年上半年貨櫃裝卸量總計達 681 萬 TEU，較去年同期的 662 萬 TEU，增長 2.88%。

高雄港一到六月貨櫃量為 486 萬 TEU，較去年同期的 479 萬 TEU，成長 1.39%，台中港今年上半年貨櫃量為 66.98 萬 TEU，則較去年同期 68.52 萬 TEU，減少 2.38%。

基隆港今年上半年貨櫃量為 78 萬 TEU，較去年同期的 87 萬 TEU，減幅達 10.93% 台北港上半年貨櫃量為 51 萬 TEU，較去年同期 27 萬 TEU，成長百分之 87.55%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 造船業低價搶單新造船價下降至八年來最低

國際航運市場走低，波及造船業，根據市場分析，目前的新造船船價已降至八年來最低。報告指出，五月份全球新造船訂單量較四月大幅回升，不過受到造船同業低價搶單影響，新造船價下降到繼 2004 年三月以來最低水準。

根據 Clarkson 發表報告指出，五月份新船舶訂單量為七十七艘、三百九十萬載重噸，與四月的五十八艘、一百八十萬載重噸相比較，足達兩倍以上。惟以中國大陸造船廠為主獲得的低價訂單來看，訂單總額僅達到廿六億美元，比前月份卅八億美元卻呈下降趨勢。

累計前五月全球新造船訂單量為 373 艘、1650 萬載重噸，訂單總額達 223 億美元，較去年同期銳減 47%。

以各國船廠接單量比較，截至上月份，大陸船廠獲得 650 萬載重噸，韓國與日本分別接獲 570 萬載重噸及 370 萬載重噸訂單。以修正總噸為基準，韓國、中國大陸與日本則分別獲得 280 萬修正總噸、210 萬修正總噸與 80 萬修正總噸訂單，平均降幅達 50%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 巴拿馬運河通行費調價延期實施

外電消息，受到來自船公司極力反彈，原訂今年七月一日調高的巴拿馬運河通行費將延期實施。

消息指出，巴拿馬運河管理局 (PCA) 發表聲明，對原定於本(七)月一日生效的運河增加船舶通行費執行日期將延後三個月至今年十月份實施。延期調高的原因是船公司的反對聲浪，本次加價適用於一般乾散貨船、油輪、化工品油輪及其他類船舶。PCA 稱會在提交加價批准前，進一步進行諮詢。

目前巴拿馬運河第三船閘已在建造中，總投資 52.5 億美元。PCA 稱有需要調高通行費用以保持競爭力。總部設在倫敦的國際航運商會 (ICS) 則反映，佔有全球 80% 船舶的該會船東不滿加價，要求延期加價，航商認為 15% 的收費升幅太高將使船公司受損。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 汰小換大全球貨櫃船隊艘數減少運能大增百萬 TEU

ALPHALINER 統計數據顯示，截至六月底止的全球貨櫃船隊艘數減少，運能反而大增百萬 TEU 之鉅，突顯各大船公司汰換小型船引進大型船趨勢。

據統計，全球貨櫃船隊規模係由 2011 年同期的 5,985 艘降為上月底止 5,975 艘，運能卻由同時期的 1547.45 萬 TEU 激增至 1650.45 萬 TEU，一年間增加了 103 萬 TEU。

數據顯示，船隊運能提昇主要來自於前十大貨櫃船公司，規模達 50 萬 TEU 航商由去年同期的九家增至十家，新入榜的是商船三井(MOL)，去年排名第 8 的 CSAV 退居第 19 名。去年雖在十名之內但運能未達五十萬 TEU 的中海集團(CSCL)，上月底以 58.22 萬 TEU 升至第 8 名，中遠集團亦由去年同期的 60.84 萬 TEU 增至 72.13 萬 TEU，市場排名亦由原第 5 名升為第 4 名，排名僅次於百萬 TEU 級的達飛航運(CMA CGM)及運能 200 萬 TEU 以上之前兩大麥司克航運(MAERSK)與地中海航運(MSC)。

統計指出，前十大貨櫃船公司去年同期整體運能還不到 950 萬 TEU，上月底已接近 1,050 萬 TEU，佔全球貨櫃船隊運能由原 61% 升達 64%，其中前三大即佔 37.5%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 歐債危機船噸過剩加劇船公司推動運價上漲靠決心

上海航運交易所市場週報分析認為，歐債危機持續，歐洲/地中海航線船噸過剩問題加劇，船公司推動運價上漲的決心是唯一的動能。

上海航交所報告指出，歐洲航線上週運輸需求持續下滑，旺季特徵未有顯現，船舶平均艙位利用率小幅下滑到 80% 左右，運價下跌。截至六月十五日，上海航交所發佈的上海出口至歐洲、地中海基本港市場運價(海運及海運附加費)分別為 1,587 美元/TEU、1,720 美元/TEU，較前週分別下跌 2.9% 與 3.5%。

市場對計劃自七月一日起開徵的旺季附加費表示悲觀，一方面歐地區貿易形勢惡化，出口需求持續下滑。CTS 數據顯示，四月份亞洲到地中海西岸櫃比去年同月下滑一成，地東、黑海地區櫃量也出現下滑趨勢；另一方面，運能控制放鬆，大船陸續交付。據統計，四月新船下水量為 125,709 TEU，其中一萬三千 TEU 以上的超大型貨櫃船佔交付量的八成。

因此在雙重因素的影響下，供需失衡將嚴重惡化，航商的推漲決心將成為運價上漲的唯一動能。

【資料來源：中華日報航運電子報】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、關鍵影響因素

(一) 總體經濟因素

歐債危機拖累全球經濟成長，過去新興經濟體受影響有限，但歐債問題遲遲未解，新興經濟體也感受壓力，為提振消費力道，刺激經濟活絡，祭出寬鬆貨幣政策與積極推動財務政策。今年中國經濟擴張速度為 2009 年來最低，中國經濟成長速度持續趨緩，削弱商品原物料需求力道，鋼鐵需求影響最深，今年中國鋼材消費總量為 6.48 億噸，低於 3 月時預估 6.57 億噸。受到中國鋼鐵市場需求轉弱的衝擊，全球最大礦砂出口國澳洲下調礦砂價格預測，今年價格可能較去年跌幅 11%，澳洲礦砂今年出貨總量可能達 4.79 億噸，低於 3 月時 4.93 億噸。最近中國當局為確保經濟成長不破 8%，除再度祭出消費補貼措施外，又持續調降利率，儘管中國經濟成長減緩對原物料需求增速放緩，但仍持續扮演推動全球經濟成長的主要動力，有機構預估 2012 年至 2013 年澳洲礦砂出口量將增加 10% 至 5.1 億噸。

(二) 全球煤炭需求減弱，供給量增加，煤炭價格大幅下挫

歐債危機的風險不斷擴大，全球經濟增長整體放緩，基礎能源原材料需求受到抑制，國際熱燃煤市場需求疲軟。當前全球熱燃煤市場需求不旺，尤其是亞洲採購量快速下滑。中國電廠和港口煤炭庫存量都接近飽和，煤炭進口企業購買力疲軟，對國際市場造成了相當大的衝擊。同時，受美元持續升值影響，印度貨幣盧比不斷走弱，抑制了印度電力企業對熱燃煤的進口熱情，但市場供應卻不斷增加，主要煤炭出口國產量多呈增長勢頭，美國等新興出口國家供應量又持續超額，預計 2012 年第三季度全球煤炭海運需求穩定增加，達 2.45 億噸，比上季增長 10.36%，比去年同期增長 2.51%，其中焦煤出現下跌，僅達 0.6 億噸，熱燃煤增長幅度較大，為 1.85 億噸。隨著第三季度夏季用煤高峰期的到來，中國煤炭需求有望改善，庫存壓力將得到一定釋放，加上進口煤炭的價格優勢，中國的煤炭進口貿易將有望進一步增加。中國煤炭產能大幅提高，煤炭生產供應能力繼續保持增長態勢。歐洲債務危機短期尚難平息，全球經濟的不確定性仍存在，基礎礦產資源需求未來一段時間內還將大幅萎縮。國際貿易商將持續保持觀望態度，市場成交難有起色，預計國際熱燃煤市場短期內仍將下行，後期走勢則主要依賴亞洲市場需求能否得以回升。

(三) 中國煤炭需求減緩，進口卻大增，排擠本土煤需求

中國南方地區降水量充沛，水電出力增加，火力電機組開工率下降，受到中國自產與外貿煤炭價格倒掛影響，中國電廠減少對自產煤炭的採購量。今年來中國工業用電需求不旺、電廠購買煤不積極、進口煤大量衝擊、水電大量衝擊火力發電等，這些因素導致中國煤炭市場需求疲弱不振。電廠的高庫存，導致港口的高庫存，華東和華南的港口煤炭無法卸下來，運煤船湧入無法卸貨，煤滿為患，今年進口煤大增是可以預期的，但是增幅卻出乎意料隨著歐元區國家的主要經濟指標，如工業生產、

消費、失業率等下滑趨勢明顯，同時歐洲疲軟的經濟也影響了中國、美國等國家的經濟表現，本季度煤炭海運需求大減。由於中國經濟放緩，電力需求疲軟，重點水電行業耗煤量明顯回落，煤炭需求快速下滑。但鑒於全球煤炭價格的持續下跌，進口煤即使加上運費、稅率等因素，也比國內煤炭價格便宜 20% 左右，因此產生的巨大進口量不但擠壓了國內煤炭市場，還直接推高了港口和電廠庫存。今年 4 月中國進口煤炭 25.05 百萬噸，比上月增長 16%，比去年增長 79%，5 月進口 26.17 百萬噸，比上月增長 62.3%，1-5 月累計進口煤炭 1.13 億噸，比去年增長 67.8%。中國進口增長主要原因是國際熱燃煤需求降低，價格大跌，激勵進口替代本土自產煤炭，進一步強化本已大增的進口煤量。炎夏期間，電煤消耗增加，預計將消耗電廠所存煤炭。近日中國當局釋出一系列經濟刺激政策，煤炭需求將適度升溫，電廠增補庫存，煤炭海運量將穩定增加。

(四) 全球鋼鐵產量與礦砂需求依然同步增長態勢

歐洲主權債務危機持續惡化，鋼鐵下游需求不振低於預期。但全球新興經濟體的鋼鐵產能仍在不斷釋放，大型鋼產減產意願較弱，預計未來鋼鐵產量將繼續維持高位，因而全球礦砂需求仍出現小幅回升局面。預計今年第三季全球礦砂海運需求續小幅回升，達 2.80 億噸，比上季增長 4.87%，比去年同期增長 7.28%。目前中國鋼廠的鋼材庫存壓力大，採購礦砂較為謹慎，但即便如此窘境，為消耗礦砂庫存與銀行壓力下，鋼廠的生產熱情依舊不減，限產情況相當有限，因此礦砂的需求量不會大幅下降，但後期限產的趨勢將擴大。受鋼材期價小幅反彈及粗鋼產量回升的影響，礦砂價格也已出現小幅反彈，但考慮到礦砂市場目前的需求基本面遲遲不見放量，而鋼廠的去庫存化壓力巨大，礦砂價格走向受下游需求支配的力度明顯增強，所以在鋼材價格難以大漲的情況下，礦砂價格基本上也缺乏上攻動能。全球鋼鐵產量今年第三季預期再度呈現增長趨勢，同時全球粗鋼產量將超越 2011 年的 15 億噸並朝向 16 億噸的新高發展，全球鋼產量供應壓力加大。另外，伊朗已成為中東和北非地區最大的粗鋼生產國，該國政府計畫未來 5 年將鋼鐵產量增至 48 百萬噸。4、5 月全球主要產鋼國粗鋼產量分別為 1.29 億噸和 1.31 億噸，分別比去年同期增長 1.59% 和 0.46%。其中，4 月份，各主要產鋼國的鋼鐵產量比上月普遍下跌，歐盟跌幅最大，為 5.19%。5 月除美洲地區的鋼鐵產量比上月出現下跌外，其他幾個國家的粗鋼產量均有所回升，特別是印度、獨聯體兩地區的漲幅居前，均達到 3% 以上。因此，前三個月比在再前三個月全球粗鋼產量增幅最大為中國（8.16%），其次為南美（7.79%）；比去年同期增幅最大為美國（9.20%），其次為日本（4.70%）和印度（4.51%）。

(五) 中國礦砂進口量未見回檔，港口庫存量徘徊高位不墜

中國 1-5 月累計產粗鋼 2.96 億噸，中鋼協預計全年預計為 7 億噸左右。中國產能增速還繼續加大，供大於求日益突出，高產量、高庫存、低需求，一直抑制鋼價的上漲。中國經濟成長放緩，導致礦砂需求縮減，加上印度當局採取嚴禁非法開採政策，且礦砂出口稅率增加，近期印度雨季來臨，影響礦砂出口運輸等問題。儘管中國鋼鐵下游需求疲軟，但目前中國鋼鐵生產整體仍呈現小幅增長的趨勢，因而礦砂進口需求潛力猶存，4 月中國礦砂進口量小幅下跌至 57.69 百萬噸，5 月又回升至 63.84 百萬噸，增長 10.66%，1-5 月中國累計進口礦砂達到 3.08 億噸至，中國礦砂進口量已連續 4 個月出現比去年同期增長，但進口總金額卻明顯萎縮，因礦砂進口價格的下滑。港口礦

砂庫存量呈現緩慢下降的趨勢，但仍處於高位，港口庫存量維持90百萬噸以上。雖然中國鋼鐵下游行業需求仍處於疲軟態勢，但產能釋放速度並未減緩。

(六) 全球穀物供給分散，中國成為全球進口增加最速且依賴增強

全球穀物供應國大幅增加，其中玉米為最大宗，包括阿根廷、烏克蘭、巴西等玉米主產國與中國玉米貿易量不斷擴大增加，由於中國玉米市場發生重大結構性調整，消費增速也達到轉捩點。近年來中國穀物進口量的持續攀升，預計未來數年中國穀物進口還將繼續保持增長，成為全球穀物海運需求的重要支撐。根據國際穀物委員會（IGC）最新公佈的資料，2012-2013年的中國進口穀物有望達到7百萬噸，相較目前水準將再增長75%。因此預計2012年第三季度全球穀物海運需求穩定增長，達71百萬噸，比上季增長1.43%，比去年同期增長16.39%，因此中國擴大穀物進口帶給海運市場實質利多效應。美國黃豆、玉米產區遭遇乾旱少雨影響收成量，市場對未來供應的擔憂提振穀物商品價格走勢，預計未來美國產區天氣憂慮將繼續支撐穀物價格震盪上漲的走勢，但目前穀物的高庫存將對上漲幅度產生一定限制。預計烏克蘭今年穀物產量預計為45百萬噸，為20年來第4高，另外，作為小麥主產國的俄羅斯遭遇了異常乾燥天氣，俄羅斯農業部下調今年包括小麥在內的穀物產量至85百萬噸，低於去年的94.2百萬噸。受到來自南美國家出口糖、黃豆不斷湧入市場的支持，加上中國穀物進口量的持續攀升，穀物海運需求總體保持平穩，呈現出前高後低的走勢。

(七) 新船運力持續大增，解體船暴增，難扭轉過剩夢魘

今年6月底，國際散裝乾貨船總運力為9,220艘，計6.48億Dwt，噸位比前月增長2.77%。海岬型船隊計1,450艘，2.66億Dwt，比上月增加45艘，9百萬Dwt；巴拿馬型船隊計2,139艘，1.64億Dwt，比上月增加58艘，4.97百萬Dwt；輕便極限型船隊計2,574艘，1.33億Dwt，比上月增加50艘，3.05百萬Dwt；輕便型船隊計3,057艘，0.85億Dwt，比上月增加10艘，噸位增加45萬Dwt。4、5月散裝乾貨船實際交付量計194艘，17.01百萬Dwt，比前二個月艘數下跌22.09%，總噸位下跌15.87%，巴拿馬型船舶的交付量下跌最快，其次為大小輕便型船。海岬型船交付量增速較上一季持平，噸位小幅增長4.07%；巴拿馬型船交付量跌幅最大，噸位下跌35.85%；輕便極限型船交付量跌幅僅次於巴拿馬型船，噸位下跌26.71%；輕便型船交付量也繼續回落，噸位下降20.09%。4、5月國際散裝乾貨船拆解量共計88艘，6.22百萬Dwt，比前二個月艘數上升2.33%，總噸位上升33.22%，其中海岬型船舶的拆解量上升最快。海岬型船4、5月分別拆解8艘和10艘，是今年年初以來的最高點，噸位增加173.04%；巴拿馬型船4、5月分別拆解9艘和7艘，噸位下降28.20%；輕便極限型船拆解量基本持平，噸位下滑3.00%；輕便型船拆解量也有所回落，噸位下跌0.19%。2011年-2015年散裝乾貨船運力複合增長率約7.59%，船噸供過於求壓力短期內無法解決，但因部分訂單取消或延後交船、老舊船舶拆解加速可抵減實際新船交船量，供給過剩壓力可望逐年達成平衡。第三季仍將有大型船舶投向市場，即使有大量小型船舶的拆解，也趕不上運力增加的速度，其中海岬型和巴拿馬型船舶漲幅居前，預計噸位漲幅分別為3.01%和2.44%。目前VLOC僅占全球散裝乾貨船總運力的1%，VLOC訂單則只占散貨船訂單的8%，在各船型中所占比例最小，即使現有訂單全部交付，VLOC也只占散貨船總運力的3%。因此VLOC並不是目前散貨市場運力過剩的主要原因，其中海岬型散貨船在今年和明

年的交付運力將分別為25百萬Dwt和21百萬DWT。今年第三季運力交付速度將逐漸減緩，但對於仍處於運力交付減緩過渡期的散裝乾貨船隊，新船交付量跌幅有限。未來的一段時間內，運力供給過剩的問題將繼續長久地存在，成為壓制市場回暖的主要因素。舊船拆解將繼續保持較快速度，預計今年第三季將有111艘，7.22百萬Dwt左右的運力拆解。如果今年經濟衰退趨勢持續下去，且船舶的拆解價格保持現在的高水準，今年的船舶拆解量或創歷史新高。

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。依近期相關貨載海運量增長態勢，三大主要海運貨載增長也不遜色，可是國際散裝乾貨運費市場在 5 月表現相對不甚理想，尤其船型愈大表現愈不理想，可能愈大型船噸供給過剩愈嚴重，輕便型船供給量甚至減少，整體運費市場表現呈現倒掛現象，海岬型船與巴拿馬型船租金遠低於超輕便型船和輕便型船，今年 1 月中旬以來就存在怪現象，經營小型船公司財務狀況始終傳佳績，反觀，市場傳出財務出狀況多屬於這波積極在大型船作多的投資人，印證經營大型船風險性遠超過小型船，除非操作保守以對，否則稍微看錯運費市場走勢，重者倒閉，想玩大型船者應審慎從事。澳洲政府開始課徵礦產出口稅，礦砂進口商增加至巴西購買提貨，巴西至亞洲間礦砂船運突然活躍起來，消耗了部分市場多餘運力，運價走勢較為平穩，但上漲力道較為乏力。礦砂價格的持續下跌使海岬型船的成交意願清淡，市場運力相對過剩使 BCI 指數出現持續下滑。4 月美灣和南美地區的穀物貿易持續活躍，市場湧現較多貨載不斷吸收大西洋區及東南亞地區運力，造成大西洋市場即期可用運力趨緊。船東信心大增，借機提高心理價位，推動巴拿馬型船運價迅速上揚，但 5 月後因南美穀物航運活動季節性減少，船隻再次供應過剩導致運價迅速滑落，巴拿馬型船市場波動劇烈，先冲高後回落，輕便型船市場走勢相對平穩。5 月以來輕便型船運價走勢相比其他兩個市場走勢較為平穩，雖有少量廢鋼、石油焦及巴西糖、穀物等貨載的提振，但印度季風季和印度礦出口關稅提升一定程度上仍對礦砂出口運量造成較大影響，加之市場整體悲觀情緒濃厚，致輕便型船行情難有驚人之舉。今年上半年 BDI 跌幅深達 32.08%，從年初的 1624 點下挫至 1103 點，並出現史上最低的 647 點。航商多認為景氣可望從 2013 年底開始復甦，最慢 2015 年供需可達平衡，惟各型船舶需求回溫步伐參差，輕便型與超輕便極限型等小型船舶應能領先復甦，海岬型船舶則在新船交船壓力之下，景氣回春時間點將相對落後。受到海岬型與巴拿馬型等運能供給過剩，中國鋼鐵業需求趨緩，以及穀物運輸需求遭天災衝擊等因素影響，BDI 從今年初開盤時的 1624 點急跌至 2 月間 647 點的歷史低點；其後雖一度有礦砂回補潮浮現，仍無法抵擋海岬型船行情低迷持續盤低的頹勢，致 BDI 難以出現開始大幅翻揚格局。雖然 6 月下旬海岬型船行情出現反彈回升，7 月初漲幅擴大，因而帶動 BDI 重回千點，但相對於今年 2012 年開盤時的 1624 點，累計跌幅仍達近 4 成，對於以現貨為主要經營模式的航商而言，構成強大營運壓力。這波景氣築底究竟要持續到何時，船東態度仍顯審慎保守，一般認為將從 2013 年底開始，供需平衡可望在 2014 年間逐步改善，並在 2015 年正式復甦；然而若從各大小船型的供需結構來看，海岬型船與巴拿馬型船等中大型船景氣回溫的腳步，仍將遜於輕便型與超輕便極限型等中

小型船舶。中小型船舶景氣狀況則相對優於大船，主要因為非營運商船東打造輕便型與輕便極限型船的意願本就不高，目前全球小型船舶的平均船齡偏高，汰換速度將加快，小型船舶的供需可望提早改善，運價上漲跡象逐漸浮出。航商預期輕便型與輕便極限型船等多用途小型船舶的景氣復甦時機，將在 2013 年至 2014 年上半年就到來。由於貨源不濟，運價上升動力明顯不足，BDI 5 月經歷千點之上遊蕩終於 6 月又跌回千點之下，6 月上中旬各巴拿馬型船率先反彈，隨後輕便型與超輕便型船緊跟反彈，海岬型船下旬才觸底反彈回升，至 7 月初才出現難得一見兇猛漲勢力道，隨之推升 BDI 重回 1 千點之上，7 月上旬攀登至 1,160 點後，終難敵不過供給過剩的打擊，7 月中旬受阻回檔，指數拉回收在 1,146。散裝船運輸以新興市場為主，尤其中國經濟的持續發展需要大量煤礦發電、礦砂建設公共設施，另因明年起新船下水量減少，船舶供過於求的壓力將逐漸紓解，預計明年下半年開始市場會逐漸好轉。巴拿馬型船運價受穀物、煤炭等大宗商品需求降溫影響，跌幅居冠，不但吃掉先前反彈績效，返回 3 月上旬的低點水準，成為拖累 BDI 主要利空因素，BPI 6 月底跌破千點下，最低來到 968 點，比 4 月底最高 1,738 點幾近腰斬，隨後航市貨源湧現，指數止跌反彈，至 7 月上旬收復千點關卡，來到 1,175 點。跌幅居次的是海岬型船，由於鋼價持續下跌、庫存高企，海岬型運輸市場極度低迷，6 月中旬 BCI 下挫至 1,138 點，隨即觸底反彈，7 月初反彈力道轉強，至 7 月上旬返回到 1,501 點後，7 月中旬因漲幅過大而回檔，稍為拉回至 1,428 點。超輕便型船與輕便型船近期 5 月下旬至 6 月上旬曾出現下跌走勢，跌幅相對較小，但行情表現出現區域性分化，大西洋區表現遠優於太平洋區，其中西北歐至遠東、地中海至遠東、美灣與西北歐往返等 4 條航線行情優於 4 月表現，帶動超輕便型船運費指數攀升近期高點，7 月上旬 BSI 拉高抵達 1,299 點，漲勢出現疲軟，又回跌壓力。在 5 月上旬後因印度已進入季風季，礦砂出口受阻，印尼煤炭及礦砂出口也較少，中國煤炭進口和鋼材需求減弱，使輕便型船市場噸供給增加，7 月初輕便型船市場獨憔悴，BHSI 抵波段高位 719 點反轉下跌，拉回整理來到 701 點。

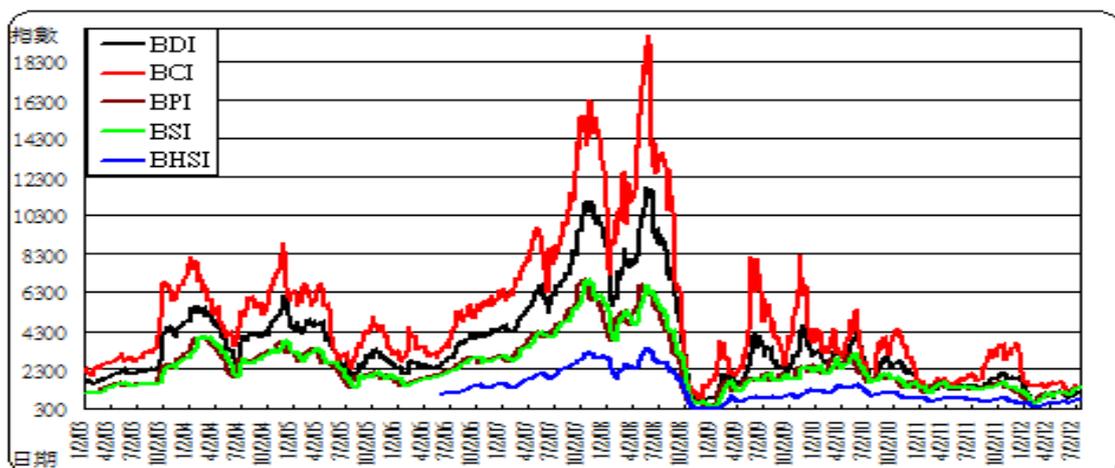


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。自今年 1 月以來海岬型船行情暴跌 85%，為所有船型中最糟糕的一種船型，6 月平均租金水準幾乎低於 4 千美元，僅約支付船員薪資，對船東而言真是情何以堪，船東們因運費收入過低，選擇降低船速或者閒置船舶，閒置船舶增多，甚至直接將舊船拆解，以度過難關，日本商船 MOL，近期宣佈將拆解或閒置 15 艘船齡在 20 歲以內海岬型船，希望帶頭起示範作用。徵結於 2007、2008 年航運景氣「過熱」時，海岬型船租金高達 10 萬美元，帶動熱錢湧入造船，運能過剩壓力在 2010 年底開始延燒，並在 2011 年至 2012 年間爆發；加之歐債發威，經濟仍然處於衰退狀態，礦砂和煤炭的進口量有限，且中國經濟受到拖累成長趨緩，中國是礦砂和煤炭的最大進口國家，衝擊專運礦砂的海岬型船需求，海岬型船行情 6 月幾乎超低水準盤旋，即使 6 月下旬出現一波回彈，還是遠低於船舶營運所需的 1.5 萬至 2 萬美元成本。今年全球原預計會新增 200 艘海岬型船，截至 6 月底已經交超過 120 艘、拆解 37 艘，即使到明年，海岬型船的交船潮仍將處於高峰，勢將持續對運價構成壓力，評估復甦的時間點亦將向後遞延至 2015 年。中國進口煤炭持續創歷史新高，但煤炭需求下滑，巨大的進口量不但擠壓自產煤炭市場，還直接推高港口和電廠庫存。進口礦砂也出現了類似情況，鋼材價格卻一路走低，需求疲軟讓鋼廠承受重壓。海岬型船市場行情自 5 月中旬後幾乎一路下挫，連續 20 天的跌勢，6 月下旬突然觸底反彈持續上揚，7 月初出現難得一見漲勢力道增強。因中國鋼鐵價格持續低迷，鋼廠不願保持較高庫存，儘管澳洲和巴西礦商租船活動有所增加，太平洋市場相關航線運價回升。整體來說，礦砂現貨船運依然疲弱，海岬型船市場極度缺乏積極因素支撐，相關航線運價繼續在底部徘徊，太平洋與大西洋區往返航線租金均徘徊在 3~4 千美元低水位震盪，4 條航次租金航線也僅 3~4 千美元低水準，7 月初突然暴衝大幅彈高，太平洋與大西洋區往返航線租金跳躍式均站上 6 千美元以上，大西洋區返回遠東租金航線再度登上 2 萬美元關卡，遠東返回歐陸租金航線負租金稍微收斂。但有市場人士認為運力供大於求且新增運力仍在不斷釋放中，且中國礦砂租船活動相對清淡，又巴西 Valemax 超大型礦砂船首次抵達日本，向日本鋼廠交付礦砂，Valemax 陸續投入使用，海岬型船市場將面臨較大衝擊，行情強勁反彈應不太可能持久。中國今年礦砂的進口量預計增加 8%，低於去年同期 10% 增幅。歐洲今年的進口量比去年同期低了 2%，而去年同期僅為 4%。全球礦砂原材料的海運貿易量將低於 6%。預計今年全球海岬型船隊運力將擴大 13%，然而貨物增長量僅為 4%，供需嚴重不平衡使得海岬型船隻租金回升希望非常渺茫，7 月中旬上漲動能熄火而回檔。4 條航線平均租金行情 5 月中旬各航線全面一路下挫，拖累平均租金持續挫低，6 月中旬抵達新低 3,377 美元，隨後澳洲和巴西礦砂出口增加，澳洲三大礦商在租船市場表現活躍，其礦砂出口運往中國湧現，租船活動回溫推動各航線租金出現全面觸底反彈，尤其 7 月初出現暴衝，平均租金拉高，站上 6 千美元以上，7 月上旬收高 7,983 美元後止升回挫，7 月中旬收在 7,321 美元。大西洋返回遠東租金航線 5 月中旬自高價反轉回檔，呈溜滑梯式下挫，至 6 月中旬抵達低價 18,614 美元後，出現強勁反彈，7 月上旬收高 26,938 美元後漲勢熄火而回檔，7 月中旬收在 25,925 美元。大西洋區往返航線 5 月中旬一路下挫，6 月下旬挫至新低 3,841 美元後止跌回升，7 月初出現暴衝，7 月上旬急速站上 6 千美元，衝抵 7,350 美元後漲勢熄火而回檔，7 月中旬收 7,077 美元。太平洋區航線 5 月下旬反轉走跌，一路挫新低價位，6 月

中下旬下挫抵達 3,981 美元後止跌回升，7 月初出現暴衝，7 月上旬急速站上 6 千美元，衝高 8,120 美元後漲勢熄火而回檔，7 月中旬收 7,029 美元。遠東返回歐洲航線今年來趴在負租金水準，5 月中旬縮小負租金水準 8,146 後又拉大負租金水準，6 月下旬負租金水準曾抵達 10,950 美元後止跌回升，7 月上旬攀抵 10,467 美元後再度低頭，7 月中旬以負 10,746 美元作收。

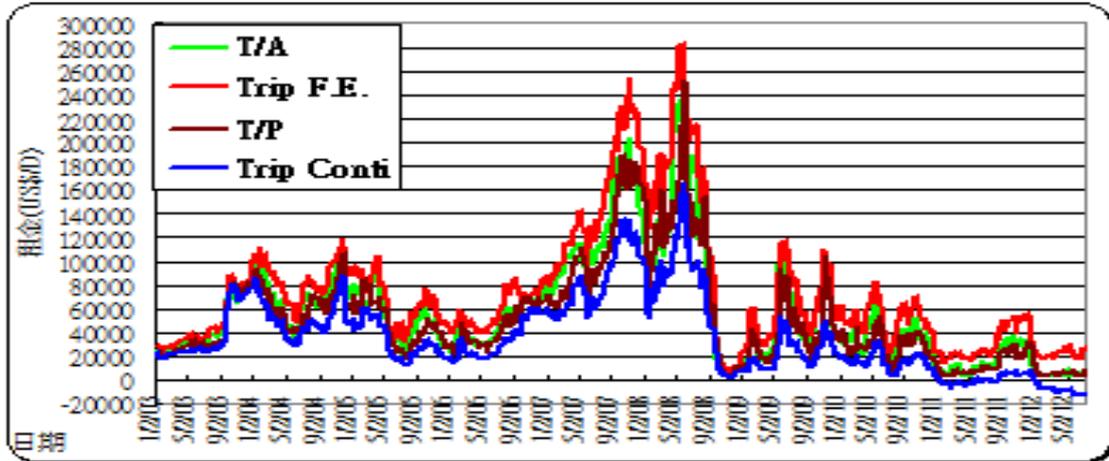


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

圖 3 說明巴拿馬型船運價指數 4 條租金航線行情變動趨勢。歐美經濟發展顯露疲態，加上可再生能源發電對燃煤發電技術的替代，歐美國家對熱燃煤的需求明顯減弱，印度、日本等煤炭進口大國經濟不景氣，用煤量下降。而國際熱燃煤產量卻保持強勁增長，大西洋和太平洋沿岸地區熱燃煤供應量穩定增加，美國、澳洲、印尼等國大量物美價廉的優質煤炭湧入到中國市場，使中國沿海地區用戶對煤炭採購進口增強。中國受固定資產投資放緩等因素影響，經濟成長趨緩，電力、鋼鐵、建材等下游企業對煤炭的需求增幅放緩；另外南方水電出力增加，火電壓力減輕，發電企業對電力用煤的需求減弱，造成煤炭供給與需求失衡，供給數量遠遠大於需求，從而引發電廠和港口庫存快速上升，進口商和電廠紛紛持觀望態度，採購和提運煤炭的意願減弱，北方港口存煤爆滿、碼頭空泊。今年前 5 個月中國淨進口煤炭 1.07 億噸，比去年增長 81.7%。中國煤炭協會通報前 5 個月煤炭因考慮卸港接納能力限制，將可能影響煤炭進口速度，預測今年中國煤炭進口量在 2.5 億噸左右。有研究機構預測，巴拿馬型船將會是在明年供過於求情況最嚴重的散裝貨船型。經統計有 355 艘新的巴拿馬型船定於今年的下半年下水。明年還將有 240 艘巴拿馬型船下水，遠超過海岬型船僅 90 艘，巴拿馬型船的租金下半年或甚明年有可能會大幅下跌，巴拿馬型船市場將會因此遭受重創。5 月巴拿馬型船在大西洋和太平洋市場租金均告走軟。大西洋市場，因運力增加，巴西、阿根廷、美灣地區釋放穀物貨載極其有限，導致大西洋往返航線日租金下滑。太平洋市場煤炭貨載整體不多，動搖船東信心，中國當局加大北方煤炭疏港力度，抑制南方煤炭進口量，同時印度盧比貶值也抑制其煤炭進口，北太平洋市場穀物船運需求不足等，拖垮太平洋往返航線租金持續下挫，兩大市場表現令人失望，4 條航線平均租金無力回天跌跌不休，6 月中旬曾一度翻紅走揚，僅維持不到兩星期而再度垂頭喪氣。相較於海岬型船運力增加，巴拿馬型船運力發展相對平緩，但運力

規模仍然大量過剩。前年有將近 15 百萬 Dwt 的巴拿馬船新增運力，巴拿馬船隊運力增長 12.5%，去年巴拿馬型船的運力增長 16%，今年將增長 11%。隨著國際貿易和海運形勢的發展變化，巴拿馬型船在貨種和航線上也呈現出了一些新的特點和趨勢，礦砂運輸在未來的趨勢是船舶大型化，巴拿馬型船在礦砂運輸中的生存空間將越來越小；煤炭將成為巴拿馬型船主流貨種，穀物運輸已成為巴拿馬型船的傳統基本盤，鎳礦、鋁礬土、錳礦、生鐵、廢鋼等貨種所占份額雖然不大，但是巴拿馬型船貨源有錦上添花。大西洋和太平洋區市場租金水準差距日趨減小。新船交船延誤或取消，拆船量不斷增加，新船訂單量在顯著減少，帶給船東極大鼓舞，但是利空因素也不能忽視，目前巴拿馬船運力增長幅度仍遠大於海運貿易量的增幅。由於礦砂運輸越來越呈現大型化的趨勢，導致巴拿馬型船礦砂海運量大為減少。在未來相當長一段時期，航運市場將長期在低位運行，並長期處於疲軟狀態，儘管市場會有波動，5 月上旬後大西洋區市場穀物、煤炭貨載出現清淡，航市需求船噸疲軟，使大西洋往返航線租金漲勢受阻而拉回且直直落，6 月上旬後南美市場表現活躍，不斷消耗來自印度洋、東南亞地區運力，但市場仍有較多運力前往爭攬 7 月份貨載，7 月上旬地中海、歐陸地區巴拿馬型船即期可用運力還比較緊張，大西洋往返航線日租金穩步上升將突破 1 萬美元之上，已來到 10,476 美元，歐洲至遠東航線運價也隨之走揚，7 月上旬攀登抵達 18,413 美元。由於 5 月太平洋區市場租金表現欠佳，遠低於大西洋區市場約 2,000 美元，吸引東北亞部分運力空放美灣，加上印尼出貨增加，6 月中旬太平洋區市場租金觸底 4,893 美元後止跌回升，6 月下旬漲勢熄火拉回，7 月初與其他型船市場同步翻紅走高，7 月上旬攀登抵達 8,359 美元。遠東返回歐陸航線租金 5 月跌跌不休且直直下墜，6 月上旬跌至負租金水準，至 7 月初才由負轉正租金水準，7 月上旬收在 204 美元。5 月受到各航線全面告跌的拖累，4 條航線平均租金直直落，至 6 月上旬挫至近期最低 6,976 美元，7 千美元淪陷，除 6 月下旬曾漲勢熄火稍微拉回整理外，幾乎漲多跌少，7 月受到海岬型船強勁上漲的激勵，巴拿馬型船市場受到鼓舞紅通通走高，7 月上旬收復 9 千美元關卡，並攀登 9,364 美元，是否能成功敲關闖過 1 萬美元，則有待觀察。有研究機構預測，巴拿馬型船將在明年供過於求情況最嚴重，預計今年新下水的 355 艘及明年的 240 艘，認為下半年巴拿馬型船市場可能沒多大機會出現驚人漲勢。

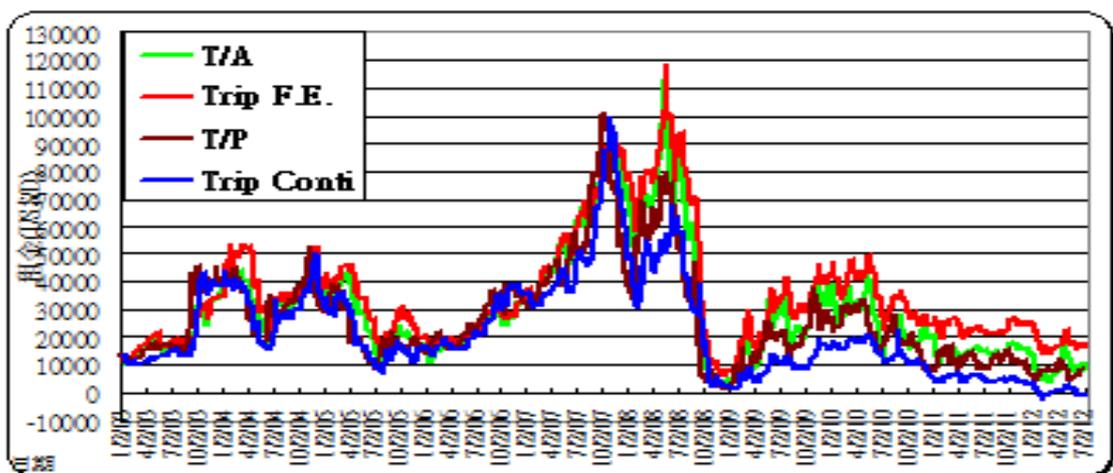


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。6 月巴拿馬型和超輕便型船市場租金行情大多屬於上漲格局，主要拜南美穀物和印尼煤炭訂船增多提振。而船隻供應持續增多，遠超出大宗商品運輸需求，將限制散裝乾貨運價漲勢，加上中國經濟放緩和經濟不確定性也讓運價無多大幅度上漲空間。歐債風暴問題愈演愈烈且持續蔓延擴大，可是全球新興經濟體無畏且絲毫不受影響，依靠內部如火如荼龐大基礎公共建設與積極推動基礎工業和製造業發展，因而所創造建設物資與原料進出口船運需求，帶給超輕便型船與輕便型船無限商機。另某些新興經濟體具有豐富礦產資源，為富國民生籌措資本乃積極開採礦產出口賺取外匯，如印度、印尼及俄羅斯等，可是這些國家港口設施不佳，多以超輕便型船與輕便型船來提運，也加持兩型船更多營運空間與機會，促使兩型船市場租金表現今年來幾乎穩健步步高升，各航線租金水準遠優於大型船市場。3-4 月南美地區穀物收穫季節，穀物出口的增長不但推高大西洋地區的運價，同時也吸引了太平洋地區的船舶前往，再加上中國、印度對進口煤炭的需求熱情不減，對太平洋地區的超輕便型市場有較大支撐。中國煤炭進口增量全部來自印尼，印尼的出口和中國的進口對穩定太平洋地區市場運價功不可沒。4 月以來大西洋區市場租金水準遠高於太平洋區市場，顯然大西洋區需求小型船非常熱絡，尤其返回遠東航線表現熱滾滾，大西洋區航線在 4 月初後也表現不凡，皆維持 1 萬美元以上水準，遲至 5 月下旬受大船悲觀情緒及貨源短缺影響，租金才開始反轉走下坡，而太平洋區雖有印度礦砂與印尼煤炭、錳礦等加持，可能太平洋區累積空船過多，形成競爭激烈，致太平洋區航線租金水準在 4 月後表現不如大西洋區航線，上漲動能強度有限，甚在 5 月上旬後因印度已進入季風季，礦砂出口受阻，印尼煤炭及礦砂出口也較少，中國煤炭進口和鋼材需求減弱，加上 5 月約 1 百萬 Dwt 超輕便型船新增運力，擴大船噸供給過剩壓力，衝擊此型船太平洋區航線租金，租金下跌愈發嚴重。超輕便型船市場平均租金 5 月下旬攀抵 11,786 美元後遇阻拉回，6 月上旬下修收在 10,477 美元後一路扶搖直上，至 7 月上旬衝上 13,501 美元，領先其他型船平均租金水準，表現最為亮麗。大西洋區航線 5 月下旬創今年新高 15,653 美元，旋即漲勢戛然而止下跌，6 月上旬下修至 14,852 美元後止跌回升，一路直上攻頂，7 月上旬衝上 16,609 美元，但漲幅過大而氣勢漸衰，近日將回檔休息。大西洋區回遠東租金航線 3 月漲勢猛烈，一路衝高，5 月下旬創下今年最高 19,622 美元，來到去年 12 月中高價位，隨後高檔回落，雖 5 月上旬漲勢遇阻拉回，隨即展開攻勢上漲，一路衝高，7 月上旬收在 23,928 美元。太平洋區航線租金自 2 月上旬開始展開反彈上攻，漲勢凌厲，3 月上旬攻上 1 萬美元關卡，3 月底上漲動能消失，4 月上旬失守 1 萬美元，4 月中旬止跌反彈上攻，4 月下旬攀抵 10,658 美元後一路回檔走低，5 月中旬失守 1 萬美元，跌勢依舊，7 月上旬收低 9,392 美元。遠東回歐陸租金航線 2 月一路反彈，漲勢凌厲，3 月底漲勢中止而拉回，4 月中旬止跌回升，4 月下旬攀抵 6,323 美元後漲勢中止拉回，6 月上旬下修在 2,990 美元後止跌回升，7 月上旬暫收在 4,073 美元。

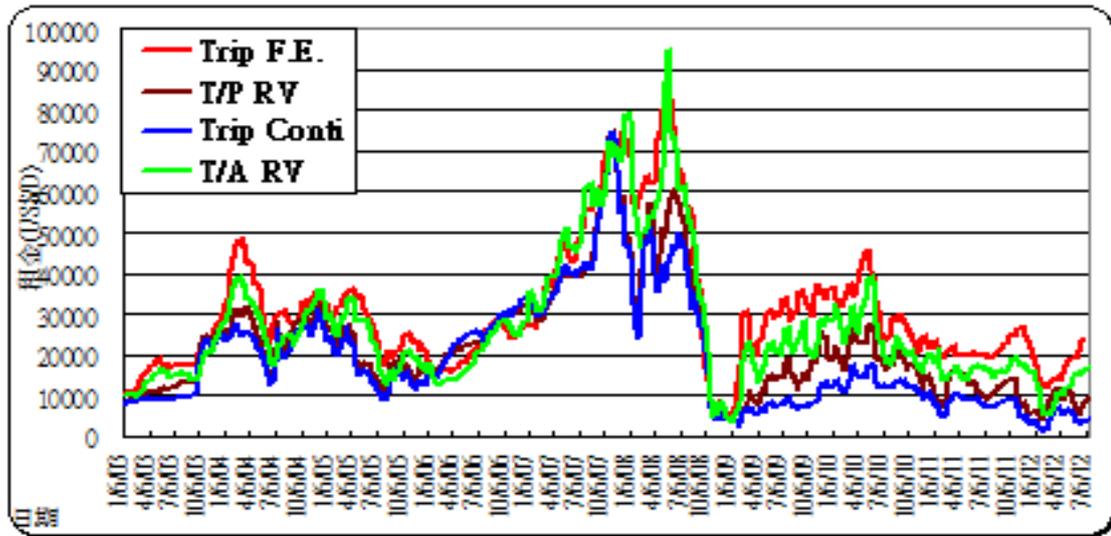


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。自印尼政府對 14 種礦產徵收 20% 出口關稅後，印尼礦產輸往亞洲市場在減少中，曾造成 5 月太平洋區市場租金疲軟下跌，惟 6 月後傳聞印尼政府核發礦產出口許可證，因而市場印尼鎳礦明顯增多，太平洋市場相關航線日租金明顯回升。其實印尼政府高度仰賴礦產出口賺取外匯，以支應極度需要經濟發展，欲落實課徵出口稅，恐對印尼財政未蒙其利先受其害。傳聞印度礦商向政府施壓要求解除礦砂出口禁令，若成功解除，印度礦砂出口將增加，以及南美市場吸收較多運力對太平洋市場形成支撐作用。大西洋區市場行情自今年 3 月以來表現就可圈可點，讓投資人樂不可支，其他類型船則遜色許多，南美穀物交投熱絡，巴西港口擁擠嚴重，甚約 200 艘小型船在巴西港外等候卸貨，均對大西洋區輕便型船市場溢注上漲動能，營造大西洋區航線租金挺堅步步高升。輕便型船航次平均租金漲至年內迭創最高，6 月底衝抵 10,209 美元，隨即漲多拉回整理，7 月上旬稍為回跌至 9,860 美元。輕便型船大西洋區航線租金 3 月後漲勢增強，上漲動能持續不斷，激勵租金一路扶搖直上，6 月底創今年最高 13,126 美元，來到去年 10 月下旬高價位，隨後漲幅過大，暫時休息拉回，7 月上旬拉回至 12,582 美元。太平洋區租金航線租金 4 月下旬觸底一路走高，5 月中旬創今年最高 8,798 美元後，一路走低，6 月上旬抵波段低價位 6,743 美元，隨後漲聲再起，租金穩步走高，6 月底攀登至 7,334 美元後反轉走跌，7 月上旬拉回至 7,138 美元。輕便型船高齡化比重偏高，拆解量持續升高，未來新興經濟體對小型船舶需求量續增，小船市場表現將勝於大船，復甦時間與力道將是小船勝出。

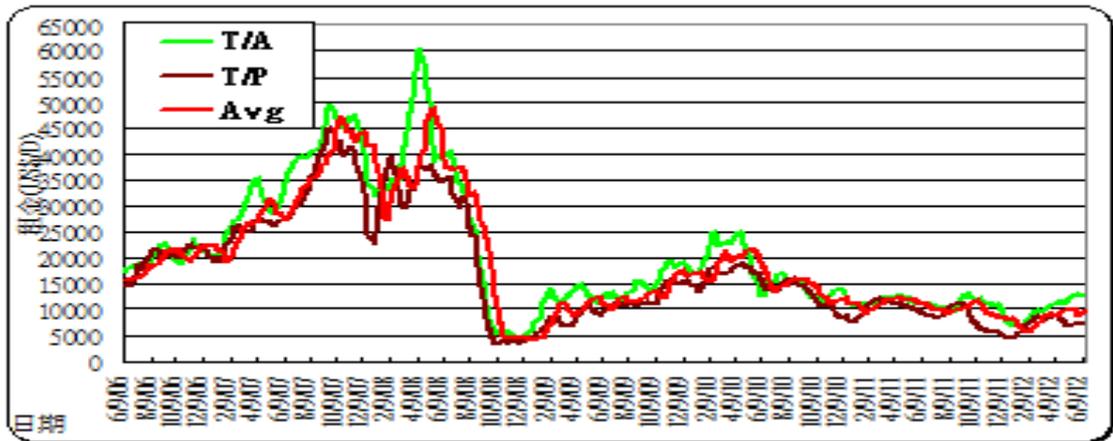


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 全球新興經濟體的鋼鐵產願較弱，鋼鐵產量維持高位；同時夏季用煤高峰期即將到來，中國的煤炭進口貿易有望進一步增加。另外，中國因素繼續主導國際幹散貨市場走勢，中國穀物進口量持續攀升，支撐全球穀物海運需求增長，今年第三季散裝乾貨船運輸市場需求可望小幅回升。雖然大型船舶仍在不斷投向市場，但船舶新增訂單已經基本取消，船舶拆解量也持續高位，運力增速正在逐漸放緩。船舶運力供需不平衡問題仍然過於嚴重，短時間難消除，因而低迷的局面將困擾第三季。
- (二) 儘管歐洲經濟前景不確定，中國經濟增速放緩，澳洲礦砂等資源與能源出口值依舊會增加。然而，中國對礦砂需求增速呈減緩趨勢。儘管6月散裝乾貨船市場BDI指數出現小幅反彈，但仍處低位，運力過剩形勢依然十分嚴峻，而需求的放緩恐將進一步影響散裝乾貨船運輸市場前景。
- (三) 中國經濟恐持續惡化，對礦砂和煤炭的需求前景不樂觀，中國礦砂租船活動相對清淡，且船舶供應過剩，將抑制海岬型船市場行情上漲動能。其他船型方面，也受到煤炭、穀物等貨種運輸需求小幅回升的影響，第三季能獲得有效支撐，運價指數將較上半年有所改善，但回升空間應相對有限。
- (四) 今明兩年是航運業景氣回暖的關鍵點，可能到2014下半年才有起色。歐元區今年景氣肯定不好，而航運業表現是隨全球景氣波動，今年是相當艱困的一年，即使部分業者看好因油價下跌、下半年旺季拉貨等因素將可望逐漸回溫，他預計到了2014下半年，船舶汰舊換新差不多、景氣回升、且獲利差的小船東退出市場後，才可完全復甦。

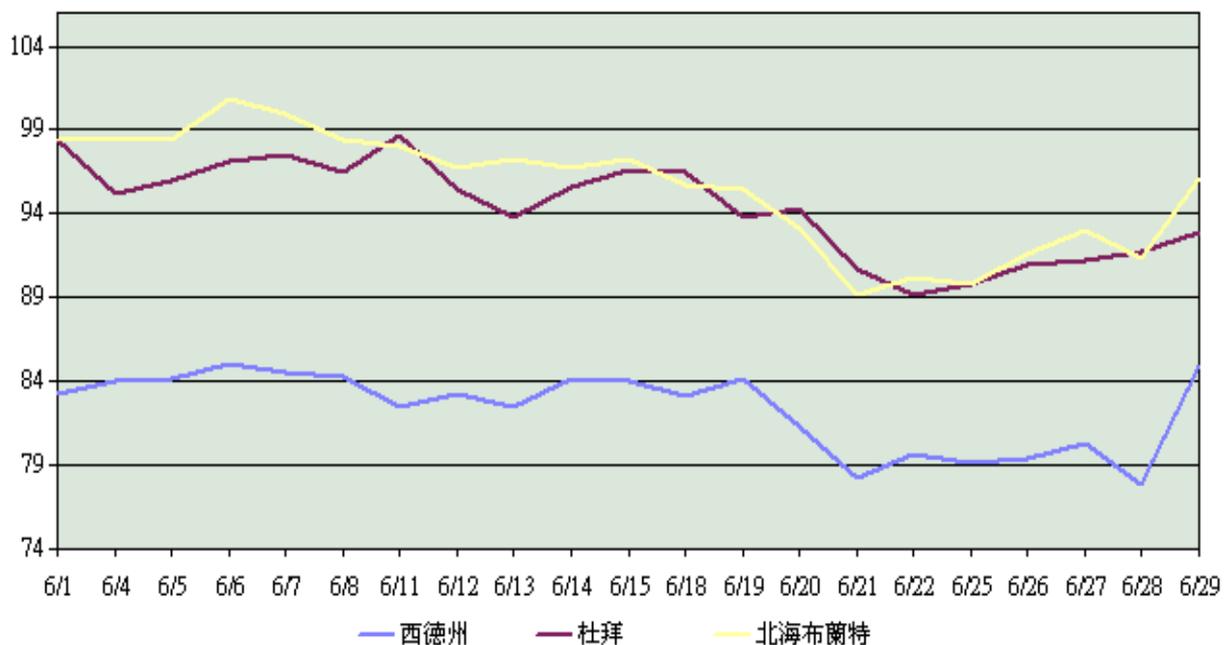
2012 年 6 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 原油市場短評

由於美國原油庫存量意外增加及全球經濟景氣不確定影響，整體市場低迷、需求下滑，進而成為影響原油市場走勢的因素之一。而歐元區形勢繼續惡化，將會是造成油價進一步下跌的原因。不過，法國巴黎銀行發佈報告指出油價將獲得支撐，理由是伊朗石油禁運將自7月1日起生效，預估歐洲市場需求將上升。該行還預計全球主要央行將推出其他手段來加速推動經濟增長，以增加市場對原油的需求。

然而，歐盟預定將對伊朗石油出口全面禁運，許多油商紛紛指望沙烏地阿拉伯能生產替代因此而短少的數量；但是本月油價的下跌導致市場預期沙烏地阿拉伯將開始限制其石油產量以提升油價。



6月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI)月初尚有699點，但走勢延續上個月的跌勢，一路下滑至月底才回穩反彈，月底時為682點；成品油綜合運價指數(BCTI)月初602點開出後一路走低至月底565點，本月份共下跌37點，跌幅達到6.15%。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格83.270美元，至月底報價為每桶84.860美元，上漲1.91%；
6月均價為每桶82.373美元；2012年1-6月均價為每桶98.21美元。

杜拜原油 -

月初每桶98.430美元，月底收盤價格為每桶92.890美元，下跌5.63%；
6月均價為每桶94.381美元；2012年1-6月均價為每桶111.28美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格98.430美元，月底以每桶96.130美元作收，下跌2.34%；
6月均價為每桶95.535；2012年1-6月均價為每桶113.55美元。

3. 油輪買賣交易行情*

阿芙拉型油輪 - “Intrepid Reliance” (2002年造，十萬四千五百載重噸)雙殼油輪由歐洲買家購得，未有成交價報導。

IMO II 油化輪- “Mardeniz” (2008年造，六千九百載重噸)雙殼油化輪約以一千萬美元售出

IMO II 油化學輪- “Kardeniz” (2008年造，六千九百載重噸)雙殼油化輪約以一千萬美元售出

IMO II 油化學輪- “Ozay 4” (2005年造，五千七百載重噸)雙殼油化輪約以六百七十萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Pioneer” (1993年造，一萬四千六百輕載噸)油輪於印度拆解，以403.0美元/輕載噸售出。

“ISI Oliver” (1992年造，二萬六八百輕載噸)油輪於巴基斯坦拆解，以405.0美元/輕載噸售出。

“Senang Spirit” (1994年造，一萬五千九百輕載噸)油輪於孟加拉拆解，以490.0美元/輕載噸售出。

5. 原油油輪運費行情

超級油輪市場 - 6月 VLCC 貨載成交數達 128 筆，交易量與前月相比僅增加一筆。VLCC 波灣至日本航線(TD3)，運費由月初 WS49 下修至 WS41 上下後反彈，但後繼無力最終回到 WS40，換算日租金僅得一萬四千美元，離成本尚有一段遙遠的距離。波灣至美灣運費以 WS28 點成交，換算日租金僅得三千美元。西非至遠東市場以 WS42.5 點成交，日租金得二萬二千五百美元。西非至美灣以 WS45 點成交日租金得二萬七千一百美元。

蘇伊士型油輪市場 - 各航線運費在月中前均為漲跌互見，直到月底前的一個星期才穩定下來。運費隨著成交量平穩，而西非航線隨著超級油輪加入競爭，使得運費難有起色。月底西非至美灣運費 WS65，日租金約一萬六千五百美元；西非至地中海航線運費為 WS65，日租金約一萬七千五百美元；黑海至地中海航線運費為 WS69.75，日租金約一萬四千美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣-遠東路線LR2船型從月底時的運費報價為WS95，日租金約為一萬四千美元；而波灣到遠東的MR級於本月的運費維持平穩，運費水準在WS125上下，日租金約為八千美元；6月雖然有熱帶風暴襲擊美國，而造成了隨著煉油廠生產停頓，使得美國的成品油進口相應增加，運輸需求也隨之加強。然而，據報導美國自2011來已成為成品油淨出口國，熱帶風暴季節的出口需求減少將導致整個成品油運輸需求減弱。

*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 6 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	29-JUN(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	37.0	13,747	28.0	3,017
AG / JAPAN	VLCC	49.0	26,694	40.0	16,666
WAF / EAST	VLCC	52.5	34,340	42.5	22,549
WAF / USG	VLCC	55.0	38,474	45.0	27,148
WAF / USAC	SUEZMAX	70.0	16,748	70.0	16,748
MED / MED	SUEZMAX	75.0	25,531	72.5	26,004
UKC / USAC	AFRAMAX	102.5	17,751	102.5	20,451

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	29-JUN (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	85.0	6,292	95.0	14,021
AG / JAPAN	55,000	100.0	5,931	120.0	15,678
CARIBS / USAC	38,000	122.5	7,938	105.0	5,412
SINGAPORE / JAPAN	30,000	120.0	1,352	125.0	3,898
MED / USAC	30,000	177.5	13,862	150.0	10,333

油輪期租市場價格

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

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$90.0	\$65.0
SUEZMAX	150-160k	\$62.0	\$47.0
AFRAMAX	95-105k	\$45.0	\$32.0
LR1	65-73k	\$36.0	\$26.0
MR	47-51k	\$36.0	\$26.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年6月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$96.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$58.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$50.5	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.5	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網, 克拉克森市場報告

