



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零八期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 108 2012年12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

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	5
2012年11月份國際油輪市場動態	16

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 進軍廉航 外資不得逾 49%

復興航空有意與國外航空業者合作，進軍廉價航空市場。交通部民用航空局今天表示尊重，但提醒外資不得超過百分之四十九。復興航空董事長林明昇曾主動表達，希望與華航及長榮航空合作，成立廉價航空公司，但兩家業者都無意願。

林明昇昨天在國外接受媒體訪問時說，正評估與國外航空業者結盟，投入廉價航空市場。民航局說，政府歡迎所有外籍航空公司來台營運，至於業者有意設立國籍廉價航空，民航局尊重市場機制；不過，與國外業者合作，外資比例不得超過百分之四十九。民航局統計，現在共有十一家來自新加坡、馬來西亞、菲律賓及日本、韓國的廉價航空開航台灣。

馬來西亞廉價航空 Airasia 高階主管曾多次拜會民航局，表達想在台灣成立航空公司。當復興航空公開表示，有意與國外航空業者合作進軍廉價航空市場時，外界很容易聯想到 Airasia；不過，復興航空還未公布合作伙伴。

民航局表示，廉價航空現在在台灣市場的市占率約 3%，遠低於亞太地區平均值的約百分之二十五，仍在萌芽階段，但未來有成長空間。

桃園機場公司也正規劃以資產活化方式，利用位在桃園機場的舊圓山空廚，改建為廉價航空專屬航廈。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 前十月大陸億噸級港口已達廿四個

據中共「交通運輸部」統計，截至今年前十個月，去(2011)年中國大陸廿六個億噸級港口已有廿四個達標，排名第一的寧波-舟山港年貨物量連續三年超過六億噸水準。統計指出，前十月大陸貨量三億噸以上港口依序包括寧波-舟山、上海、天津、廣州、蘇州、青島與大連等七個港口，其中寧波-舟山以 6.26 億噸穩居第一，上海以 5.31 億噸排名第二，其後五名港口介於三億一千萬噸與三億九千萬噸。

以成長率比較，大陸前七大港口貨量成長最高的是蘇州港，係以 3.56 億噸、百分之十三點五增幅排名第五，大連港三億一千萬噸，年增率百分之十點二位居第七，其他五個港口貨量比去年同期成長率均低於一成，其中排名第四的廣州港以三億六千萬噸較去年同期僅增加 1.5%，不無被蘇州港超前的可能。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 航海碳稅 歐盟蠢蠢欲動

當前國際正視海洋環境汙染議題，尤以歐盟付諸實際行動，從徵收航空碳稅再到徵收航海碳稅。歐盟蠢蠢欲動，似有意掀起碳貿易戰，航海碳稅對海運業市場影響，牽一髮而動全身，使得除船舶大型化趨勢外，船舶技術改進，高附加價值船舶也將成為未來市場主流。

歐盟先前發表聲明，明年初將引入針對航運業的措施，用以監控、核查和報告航運業溫室氣體排放。該措施為建立未來可能市場機制邁進第一步，這些市場機制包括將航運業納入歐盟碳排放交易體系，藉推動碳稅措施，擬緩解龐大財政赤字壓力。

聲明指出，到今年底，一旦航運業碳減排在國際海事組織（IMO）層面仍未達成共識，歐盟需提出立法，將航運業納入歐洲碳排放交易體系，削減航運業碳排放。

歐盟徵收航海碳稅，無疑對亞歐航線影響最大。亞歐航線競爭激烈，擁有充足貨源，但如果徵收航海碳稅，勢必增加船公司成本，在以低成本為競爭優勢航運業，有利於高市場佔有率船公司轉移成本。

據最新統計，八千 TEU 型船訂單，佔據現有訂單五成以上。根據 Alphaliner 統計訂單交付進程，今年一萬至一萬八千 TEU 型船舶運力成長將達到 48.1%，其中交付時程主要集中於上半年。

儘管國際關注溫室效應影響，歐盟信誓旦旦推動航海碳稅措施，宣布自明（2013）年一月一日起強制徵收碳稅，早已引起國際間強烈反對聲浪。

不過，歐盟委員會近期發表一項聲明，其中涉及其於今年三月份提出「歐盟碳排放交易制度（ETS）」，但聲明中從頭至尾未提及其計畫與國際間協商的船舶碳稅問題，也沒有單方強行徵收碳稅有關表述。業界對此解讀認為，表明歐盟委員會根據現實情況對之前提出的船舶碳稅政策作出讓步

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 前 11 月我國國際商港櫃量 1272 萬 TEU 增近 4%

根據交通部的統計，今(101)年一到十一月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達一千二百七十二萬 TEU，較去年同期的一千二百二十七萬 TEU，增長 3.66%。

其中高雄港前十一月貨櫃量為八百九十九萬 TEU，較去年同期的八百八十一萬 TEU，增加 2.04%。

基隆港今年前十一月貨櫃量為一百四十七萬 TEU，較去年同期減幅達百分之八點七一，台北港今年前十一月貨櫃量近一百萬 TEU，較去年同期的五十九萬 TEU，大幅增加 68.17%。

台中港今年前十一月貨櫃量為一百二十六點五五萬 TEU，較去年同期的一百二十六點一萬 TEU，增加 0.36%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 美西碼頭罷工 勞資協商陷僵局

路透報導，美國西岸洛杉磯及長灘（Long Beach）這 2 大港口的碼頭工人罷工事件，從上周二爆發以來，估計每天造成美國經濟逾 10 億美元損失，勞資週一雖恢復協商，但仍未打開僵局。罷工到周一為止，估計總損失已逾 70 億美元。這讓這次罷工成為美西這 2 大港口自 2002 年長達 10 天的罷工以來，最嚴重的貨運交通中斷事件。不過上次大罷工發生在秋季，而這次則在年終假期運送旺季之後。零售商協會表示，上次罷工估計花 6 個月才復原，

洛杉磯及長灘這 2 大港口，加起來共處理美國 4 成的總貨櫃進口，以及 4 成的從亞洲經海運而來進口。這 2 大港口去年吞吐進出美西的貨物價值超過 4,000 億美元，直接間接撐起的南加州工作機會約達 120 萬個。

主要發起這次罷工的碼頭文職員工，週一仍和海運業者與碼頭營運商僵持不下。前者要求向來由其成員擔任的工作，即使是退休後，仍應歸類為工會職缺並受工會合約管轄，但後者堅持有權決定只補其認為應補之缺。Target、家得寶（Home Depot）等美國零售商，都聲稱大體上未影響，因聖誕庫存大都已到貨或上架。但部分零售商透露，他們視需要而用國內其他港口作為進口卸貨點。

美國零售商協會（NRF）已要求總統歐巴馬介入，並警告罷工拉長恐「對美國經濟有毀滅性衝擊」。代表碼頭工作者的國際碼頭工會（ILWU）63 分會，仍拒絕接受外來協調者。代表資方的港口雇主協會（HEA）人則表示，資方歡迎外來協調者。洛杉磯市長維拉萊格沙（Antonio Villaraigosa）週一致函雙方，促請他們引進一位協調者以解決紛爭，並應「24 小時留在談判桌上，直到達成協議為止」。

【資料來源：工商時報】

6. TSA 將簡化燃油計價結構

泛太平洋穩定協會（TSA）表示，自明年一月一日起，所有美國的海陸聯運之貨主，將只付單一的燃油附加費，即將美國二百哩領海航行的船隻所改用低硫燃料油之構成要素，及美國內陸運輸業者之燃油成本，將上述二種燃料附加費轉變為單一的燃油附加費。

TSA 的會員航商將上述二種燃料附加費轉變為單一的燃油附加費，客戶可以更準確的預測全部的運費成本。

目前，運協航商收取下列三項內陸燃料附加費（intermodal fuel surcharge - IFS）根據美國能源部公路用柴油及鐵路用燃油之每週平均價格，貨主需支付（一）由美國西岸至第四區（Group 4），自卸貨港運至美國西岸各州；（二）由美國東岸及墨西哥灣轉運（RIPI）至美國東岸及東南岸各州；（三）由美國西岸運至美國內陸各州。

自明年一月一日起，第四區與 RIPI 之內陸燃料附加費將調降，美國西岸之內陸燃料附加費，每四十呎貨櫃收九百三十三美元，包括五百三十八美元的船舶燃料附加費，十五美元的低硫構成要素及三百八十美元的內陸複合運輸要素

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. IMO 明年七個船舶防制污染公約修正案生效起實施

國際海事組織(IMO)明(2013)年有七個涉及船舶防制污染公約修正案生效起實施。據悉，國際海事組織(IMO)包括「在國際防止船舶造成污染公約附則VI防止船舶造成空氣污染規則中納入船舶能效新規則的修正案」等七個公約(規則)修正案將於明年一月一日起開始實施。IMO 要求船東、船舶營運人、船廠、船舶設計方、船用柴油機和設備製造廠等要對船舶能效新規則納入防止船舶造成空氣污染規則給予重點關注。該七個修正案分別涉及將船舶能效新規則納入防止船舶污染規則、生活污水處理與排放、防止船舶垃圾污染、救生設備和裝置、海運固體散貨明細與特性、救生艇筏、美國加勒比海排放控制區等。其中「將船舶能效新規則納入防止船舶污染規則修正案」規定，在 2013 年一月一日及以後簽訂建造合約，或無建造合約，但於 2013 年七月一日及以後安放龍骨或處於類似建造階段，或於 2015 年七月一日及以後交付的 400 總噸以上新建船舶、海洋平臺，以及經過重大改建的新船，其能效設計指數應滿足相應要求，且要獲得主管機關簽發的「國際防止空氣污染證書」，並於開航前獲得主管機關簽發的「國際能效證書」。

該證書在船舶整個壽命週期內有效，但是在船舶退出營運、經重大改建後獲得新簽發證書、換掛船旗等情況下將失效。同時，每艘船必須在船上保存一份具體的船舶能效管理計劃，並將其作為船舶安全管理體系的組成部分。

另在「防止船舶垃圾污染規則修正案」規定，一般情況下，所有船舶禁止排放任何垃圾(各種食品廢棄物、生活廢棄物、操作廢棄物、所有塑料、貨物殘留物、焚燒爐灰、食用油、漁具和動物屍體)入海。在特殊區域，船舶處於航行狀態且距陸地或冰架不少於 12 海浬時，可排放未被其他垃圾污染並經處理後顆粒不大於 25 毫米的食品廢棄物，或排放不包含任何對海洋有害的物質的貨艙洗艙水。規則要求，100 總噸以上船舶、運載 15 人以上的船舶、固定或浮動平臺需配備垃圾管理計劃，駛向公約其他締約國管轄範圍港口或碼頭的 400 總噸以上船舶、運載 15 人以上船舶、固定或浮動平臺須配備垃圾記錄簿，記錄簿必須至少保留 2 年。

【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

美國政府若再不拿出對策解決「財政懸崖」問題，明年經濟恐萎縮 0.5%，明年底失業率也將從目前的 7.9% 回升到 9.1%，但若能及時化解危機，明年美國經濟可望維持擴張，成長率達 1.7%。歐元區可能面臨更多動盪，除了希臘將被審核繼續接受紓困的資格，包括法國、西班牙、葡萄牙、義大利和希臘等國工會也正醞釀串連罷工，抗議政府實施撙節政策。在歐洲經濟步入衰退之際，多數政府都希望勒緊褲帶，而允許希臘展延達成改革目標的期限將使歐洲付出更高代價。然而，各國政府推動的撙藉措施已引起強烈反彈，人民呼籲應優先致力於刺激成長。歐債危機嚴重打擊經濟成長和公共財政，為了財政療傷，撙節開支是解決債台高築唯一方向，無法避免削減公共建設與商品消費開銷，因而傷害經濟成長，歐盟調降歐元區今年經濟成長預測。從固定資產投資、消費品零售以及工業增加值等指標變化情況，2012 年 10 月全球製造業出現久違轉佳跡象，中國經濟已經出現明顯的止跌持穩，但是各地區冷熱不均，日本和歐元區國家 10 月製造業加劇收縮。雖全球製造業的回暖預示第四季全球經濟將回升，但總體經濟依然處於衰退區間，預計未來全球經濟將繼續受到歐洲國家拖累，依然呈低速增長態勢。

(二) 中國煤炭需求下降，進口速度減緩，出口銳減

今年以來經濟走弱的影響下，中國動力煤消費持續低迷，但進口煤炭大量湧入，使煤炭庫存不斷攀升並始終保持高位。上半年國際煤價連續下挫後，貿易商加大進口煤的採購，進口煤增量明顯。下半年以來，伴隨中國本土煤炭價格大幅下跌，內外煤炭價差縮小，減緩進口煤炭速度持續走弱，自 7 月後進口量持續下降，9 月跌破 20 百萬噸整數關口，10 月現貨煤價再次呈現下跌的態勢，並不斷創出新低，中國 10 月煤炭進口量 16.81 百萬噸，比去年同期增 7.9%，但較 9 月的 18.63 百萬噸大幅下降了 9.8%。儘管國際煤炭價格陷入近幾年來的低點，但中國國內需求的不足影響了進口煤炭量。今年 1—10 月煤炭淨進口 2.17 億噸，比去年同期增長 39.5%。時序進入淡季，中國煤炭市場應該持續平穩，到年底前不會有太大波動。中國近幾年進口大幅增長，幣值升值有利於煤炭進口，同時對外收購的資源型企業也有利於進口，美國頁岩氣代替煤炭，促使國際煤炭價格低於本土並有利於進口。相較於進口量的大增，中國煤炭出口量卻一直呈現下降，2012 年 10 月無煙煤出口量為 44 萬噸，比上月下降 17%，今年 1-10 月，出口煤炭 7.89 百萬噸，較去年同期減少 5.02 百萬噸，比去年下降 38.9%。2012 年 10 月中國出口焦炭 5 萬噸，1-10 月出口焦炭 91 萬噸，較去年同期 3.11 百萬噸減少了 2.20 百萬噸，比去年大幅下降 70.8%。9 月中旬中國鋼材價格已經明顯回升，受鋼價回升和鋼材需求好轉等因素影響，10 月後，粗鋼產量有望逐步回升，冶金煤需求有望穩中回升。目前國際煤價處於一個回溫狀態，創 13 個月新高，顯示中國經濟穩定回升趨勢，進口煤觸底增加、港口和電廠的庫存相對較高水準，今年冬季旺季卻不旺，電廠需求依然疲弱，總體經濟依然處於衰退區間，預計全球經濟將受到歐洲國家拖累，壓制國際煤炭需求強度。

(三) 中國粗鋼產量減速，礦砂進口量平緩，未來仍有機會大增

中國經歷 10 年投資推動型擴張後，將經濟增速調整至更平衡位置，從而抑制了鋼需求的增長。中國將轉變固定資產投資引導增長的模式，未來中國鋼鐵需求的增速會保持在 GDP 增速之下。進入 2013 年，中國的基建項目陸續動工，對礦砂的需求更加顯著，進口需求將會提升，今年月平均礦砂進口量達到 61 百萬噸，預期明年將會更高，達到 65 百萬噸。中國 9 月礦砂進口量為 65.01 百萬噸，創 2011 年 1 月以來新高，需求仍然在上升。2012 年中國礦砂進口量將達 7.3 億噸，預測 2013 年進口礦砂的需求增幅將從今年的 6.4% 升至 7.5%，至 7.85 億噸，這一增幅低於 2011 年 10.9% 的增幅，2015 年進口量增幅將下降至 5% 以下。2012 年中國鋼材需求疲弱，成為市場供大於求，抑制中國鋼鐵業產能釋放，預計全年粗鋼產量增速不足 3%，顯著低於近年來 10% 平均增速。明年中國鋼材需求有可能恢復性增長，勢必引發產量的相應提速，預計全年粗鋼產量將會超過 7.5 億噸，增幅在 4% 以上，明顯高出 2012 年增長水準。中國粗鋼產量增速，本土礦砂產量萎縮，勢必增大進口礦砂需求，進口礦砂需求所占比重將維持在 60% 以上，預計全年礦砂進口量有望達到 8 億噸，增長 5% 以上。預計 2012 年中國消費礦砂約 10.67 億噸，增長 4.6%，在十二大規模建設的帶動下，2013 年礦砂需求將達到 11.1 億噸，比增長 4.0%，10 月中國進口礦砂 56.43 百萬噸，比去年同期增長 13%，但卻較 9 月減少 8.58 百萬噸，下降 13.2%，1-10 月進口量達 6.18 億噸，增長 10.56%。十一長假結束後，鋼廠補庫逐漸告一段落，國際礦砂價格快速上漲，市場重回觀望，成交放緩，影響進口商的積極性，而經濟仍處恢復之中，對礦砂需求的增長仍有限。因全球最大的礦砂消費國中國經濟增速放緩，礦砂價格可能在未來 3 年內下降 10%。澳洲為全球主要的礦砂生產國，其三大礦商礦砂價格充滿不確定性的情況下，都重新審視礦砂產能擴張計畫，其中，Rio Tinto 為鞏固市場占有率，仍堅持擴產目標；BHP 產能擴張計畫不變，FMG 計畫視市場情況再決定是否推進產能擴張計畫。Rio Tinto 計畫到 2013 年底將礦砂年產能從目前的 2.3 億噸提高至 2.83 億噸，到 2015 年提高至 3.53 億噸。

(四) 中國成為全球最大穀類輸入國，南美成為最大輸出地區

中國經濟增長，生活水準提高，包括城鎮化的推進，中國農產品的總供求已經出現了農業的發展增速趕不上需求的局面，進口農產品數量不斷增加。全球黃豆有一半以上運到中國，1—10 月中國進口黃豆 48.55 百萬噸，全年進口可能超過 55 百萬噸。按中國糧食統計，中國近年來進口糧食數量增長非常快，1-10 月進口糧食已超過 6 千萬噸，達到了 60.88 百萬噸，尤其主要是黃豆。從去年開始小麥、大米、玉米三大穀物中國也已成爲進口國家，進口達 12 百多萬噸。本收穫季巴西黃豆產量達 83 百萬噸創紀錄，將超過美國成爲最大黃豆生產國。由於美國遭遇 50 年最嚴重旱災，中國等黃豆進口國正在轉向巴西和阿根廷，阿根廷黃豆收成在 2012-2013 年收穫季預計將創紀錄。美國乾旱對玉米產量產生明顯影響，7、8 月美國大旱把黃豆和玉米價格捧上天，漲幅高達 54.5%。美國農業部報告美國玉米本年度產量為 107.25 億蒲式耳，高於預估的 106.47 億蒲式耳；庫存為 6.47 億蒲式耳，也高於預估的 6.28 億蒲式耳；總供應量較 10 月增加 1900 萬蒲式耳。按理玉米價格應該大跌，但報告公佈後，玉米開始反彈，原因是本年度美國確實遭遇了 50 年的乾旱，玉米減產是事實。與 2011/2012 年度 123.58 億蒲式耳的產量相比，本年度減少了 16.33 億蒲式耳。因美國乾旱，今年全球玉米產量預計為 8.39 億短噸，較去年減少近 4.5%，其中 2012/2013 年度庫存消費比為 13.74%，

為近10年的新低，說明2012/2013年度全球玉米供應更為緊張。中國2012/2013年度玉米產量為2億噸，比上年度增加4.3%，本年度中國玉米產量豐收，未來進口玉米增量恐會減緩。

(五) 中國粗鋼供大於求，拖垮全球鋼市，全球鋼廠產能下降

今年和明年中國粗鋼產量將分別為7.16億噸和7.46億噸，分別增長4.5%和4.2%，而今年鋼材需求量將增長3.6%至6.4億噸，2013年則增長4.1%至6.66億噸，顯然供大於求。2012年在中國經濟增速放緩、國際經濟環境日趨複雜的背景下，機械、家電等鋼鐵下游行業發展增速也受到了影響。造船業和貨櫃製造業等行業甚至出現負增長，雖鋼材消費量雖有所增加，但增幅明顯下滑。9、10月受到鋼價上漲影響，原材料市場也一度走強，鋼價的漲勢得到了支撐，但是隨著11月鋼價進入盤整階段，進口礦砂價格的上漲開始受阻，鋼胚等原材料價格出現下跌。另外，粗鋼產量的回升也加快了鋼價的下滑步伐。11月上旬中國粗鋼日均產量為195.67萬噸，受鋼廠大幅增產的拉動，比10月下旬192.57萬噸上升3.1萬噸或1.61%，粗鋼產能過快的釋放讓鋼市供大於求的壓力進一步惡化。中國鋼市供遠大於求，鋼市持續在低迷狀態下徘徊，國際鋼鐵業並不樂觀，需求增量的下降，迫使鋼鐵業減產，歐洲的尤為明顯，全球鋼市競爭將繼續加劇，也增添中國鋼鐵出口困難。時序步入冬季鋼市需求逐漸減弱，而鋼廠產量仍在高位，市場供大於需的基本格局已經確立，預計短期鋼價將弱勢走低。進入11月份鋼材消費淡季，需求難有實質性改善，鋼廠虧損擴大。受歐債危機影響，全球經濟增長呈下降趨勢，特別是歐元區經濟增長和鋼材需求形勢不容樂觀。全球粗鋼產量10月為1.26億噸，比去年增加1.3%，亞洲地區佔6成5，10月亞洲產量81.7百萬噸，比去年增長4.3%。中國產量59.1百萬噸，比去年增加6%，亞洲其他地區，日本產量8.8百萬噸，比去年減少6.7%，南韓產量57.9百萬噸，比去年減少4.9%，印度產量65.1百萬噸，比去年增加5.9%。歐元區的德國產量3.7百萬噸，比去年微增0.3%，義大利產量2.4百萬噸，比去年減少10.4%，法國產量1.3百萬噸，比去年減少7.2%，西班牙產量1.1百萬噸，比去年減少15.6%，土耳其產量2.9百萬噸，比去年減少6.9%。美國產量6.9百萬噸，比去年減少3.3%，巴西產量3.2百萬噸，比去年增加7.7%。由於市場供過於求問題嚴重，鋼廠停產、減產意願增強，目前已步入11月中旬，傳統的消費旺季已經過去，伴隨冬季氣溫下降，市場需求或更加清淡。

(六) 解體船數量創歷史新高，新運力交付量逐漸下降

今年新下水的散裝船舶總運能超過1億Dwt，年增幅度更超過16%，明年新船下水量雖估較今年下滑，但新增運能幅度還是落在10%上下。今年船隻的交付量和拆解量大大增加，多個月船隻交付量超過10百萬Dwt和拆船量超過3百萬Dwt的情況，當每月交付量和拆解量分別超過1百萬Dwt和3百萬Dwt，應屬歷史少見的高位。至10月底散貨船交付量已超過1000艘，達85百萬噸Dwt，有375艘老舊船隻被拆解，達25百萬Dwt，拆解散貨船數量接近新船交付量的40%，但由於交付的新船均屬大型船隻為主，故在船舶載重噸方面，拆解量僅佔新船的30%，今年拆解老舊船隻成為船東解決船舶過剩的手段，拆解量還會繼續增加。10月全球新交付散貨船70艘，低於9月的85艘，包括23艘輕便型、17艘超輕便型、21艘巴拿馬型和9艘海岬型；9月交付的散貨船中，19艘為輕便型、26艘為超輕便型、24艘為巴拿馬型、9艘為海岬型。10月散貨船拆解量為53艘，9月為52艘。10月拆解的散貨船中，包括23艘輕便型、11艘超輕便型、13艘巴拿馬型和6艘海岬型；9月拆解船舶則有18艘輕便型、7艘超輕便型、17

艘巴拿馬型和10艘海岬型。2011年散貨船平均每週淨增加70艘，2012年6月曾創達121艘，但過去3個月增速已經放緩至平均每月30艘。散貨船拆解將持續加速進行，僅10月最後一周，就有15筆船舶出售拆解的交易達成，2012年每季平均散貨船拆解量為110艘，2011年為86艘，今年第四季估計將有更多船舶拆解。散貨船交付量從2012年上半年的平均每月10.6百萬DWT降至下半年的6.5百萬DWT，散貨船運力淨增長將為65百萬DWT，增幅為9.6%。按目前訂單看，2012年12月和2013年1月將分別有24百萬DWT和13百萬DWT運力交付。預計12月計畫交付運力中將有75%推遲至2013年交付，使2013年上半年仍維持大量運力供給，這將給2013年前幾個月的市場運價帶來下跌壓力。

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。礦砂和煤炭的需求是散裝船市場能否興旺的重要指標。在礦砂、煤炭和黃豆等散裝貨載需求方面，中國對全球的影響具有舉足輕重地位。去年中國礦砂進口量占全球礦砂海運量的比重高達 63%，占亞洲地區進口量比重近 3/4；煤炭進口量占全球煤炭貿易量比重從 2007 年 6% 快速上升至 17%；黃豆進口量約占全球市場比重高達 60%。全年來看，BDI 最高出現在 1 月初為 1,624 點，而最低則出現在 2 月市上旬 647 點，基本上 BDI 都徘徊在千點左右。中國十八大後，經濟政策的發展方向大致不變，對於基礎建設的需求再度帶動中國鋼廠礦砂回補需求，帶動 BDI 強力反彈上漲，重返千點以上。短期隨著聖誕新年長假即將來臨，緊接著中國舊曆新年，此期間為散裝船市場傳統淡季，且中國港口礦砂高庫存量，進口商暫時收手，散貨船現貨市場將受重壓，預計航市恐出現持續下修格局。此波航市走出陰霾的原因，乃受到北半球寒冬結冰，部分船舶遭凍延長周轉時間，加之巴西、澳洲礦商出貨量仍在增長，海岬型船行情也出現明顯反彈，特別是大西洋市場，由於部分船東選擇停船，刺激海岬型船租金行情急速拉漲，短短 11 月間漲幅接近 24%；受印尼煤炭高出貨量支撐的影響，運力日益趨緊，照拂巴拿馬型船與超輕便型船租金行情持續上漲；另外，美國颶風影響逐漸消退，美國港口開始復工，巴拿馬型船市場租金 11 月中旬止跌回升。迄 12 月初散裝船市場傳統旺季可能逐步接近尾聲，再加上運力過剩態勢不改，航市將重返下跌走勢。運力過剩仍然是困擾航運業發展的根本問題，雖然有耶誕節等季節性因素，但是未來的情況還是充滿了不確定性。歐洲經濟還在走下坡路，歐洲債務危機仍未解決；美國的經濟有所好轉，無論是就業率和房地產市場，中國房地產仍在嚴厲調控中，航市供大於求的局面沒有改善，理論上，航市出現大漲的可能性很小。現在斷定航市已復甦仍言之過早，主要經濟體的復甦還不明確，行情上漲大多因為船商主動削減運力或事件性所帶動。進入 2013 年，市場的供求關係在變化，逐漸朝向健康方向邁進，雖然運力過剩的情況仍然存在，但隨著全球生產總值的改善，礦砂和煤炭的需求增加，中國對原物料的長期需求趨勢往上，對海運景氣構成支撐，明年 BDI 要站穩千點應無問題，最快 2013 年底開始，運價就有顯著上揚的空間浮現，期望能緩解船東和營運商的經營壓力。自 8 月下旬以來，受到礦砂、煤礦等鋼鐵業相關原物料的庫存回補需求支撐，不僅帶動海岬型船市場行情走高，早前跌幅較深的巴拿馬型船運價上週漲幅更強勁，展現跌深反彈的力道。第四季是傳統的航運旺季，時序進入 11 月後，雖海岬型船市場漲勢終告熄火而疲軟，所幸跌勢和緩，且其他型

船市場接棒同步止跌強力反彈，持續走高，抵消了海岬型船市場下跌的衝擊，因而激勵 BDI 走出一波強勁的上漲行情，從 11 月上旬觸及波段低位 916 點後，展開反彈，步步高升，歷經 11 月持續上漲，進入 12 月開始下滑，市場交易開始陷入冷清，巴拿馬型船市場領先漲勢受挫而拉回，海岬型船市場跌勢擴大加劇，緊接著其他小型船市場也遭到空襲，中止上漲而拉回，致航市全面回軟，於 11 月底 BDI 抵達 1,104 點後，因進入冬季北半球對礦砂和煤炭等貨物的需求有所減緩，大型船市場行情急速高檔不支倒地，尤其海岬型船市場跌勢擴大，致 BDI 跌勢也擴大，很快在 12 月上旬又失守 1,000 點關卡，迄 12 月 12 日重挫跌回 826 點。自 8 月底以來，受中國礦砂補庫需求拉動，海岬型船市場行情持續強勁反彈的走勢，BCI 觸達今年最低 1,082 點，隨即展開強力反漲，至 11 月中旬衝抵今年最高 2,375 點，短短二個半月，漲幅近 120%，隨後中國進口礦砂減緩，上漲動能無以為繼而拉回，12 月後跌勢加速擴大，12 月上旬不僅失守 2,000 點，且重挫至 1,446 點，時序進入淡季，恐將繼續向下修正。在海岬型船運價帶動下，前期大幅跳水的巴拿馬型船也在 9 月底揮別陰影獲得動能而展開復甦道路，BPI 觸底歷史 418 點低位後強力反彈，10 月中旬曾拉高到 904 點後休息拉回，11 月中旬再度回神上攻，11 月下旬攻克 1,000 點，波段抵達 1,023 點高位，隨及礦砂、煤炭貨載熱度退潮，BPI 再度受挫而拉回，短暫站上 1,000 點又告失守，12 月上旬下修收在 894 點。在 11 月上旬前超輕便型船與輕便型船海運市場仍壟罩陰雨綿綿，行情跌勢不止，直到 11 月上旬遲來旺季才出現，小型船市場才脫困露出陽光，觸底反彈展開上漲，BSI 指數 11 月上旬跌落至今年初低位 644 點，隨即觸底持續反彈，進入 12 月淡季效應顯現，BSI 12 月初攀高至 776 點後熄火而拉回，所幸跌勢溫和，12 月上旬下修稍微拉回 748。輕便型船運費指數 BHSI 與 BSI 走勢雷同，11 月中旬挫低 402 點低位後，出現反彈契機，可惜僅見到微弱陽光，熱情不足，BHSI 緩慢匍匐走高，至 12 月出攀登 448 點後漲勢暫時熄火，所幸挺住未往下退，12 月上旬暫時收低在 444 點。年關臨近，隨著歐美聖誕購買旺季結束、中國春節期間工業開工陷入低谷，航運業傳統淡季也即將到來，散裝船市場也接近旺季尾聲，運費行情將逐步回落。

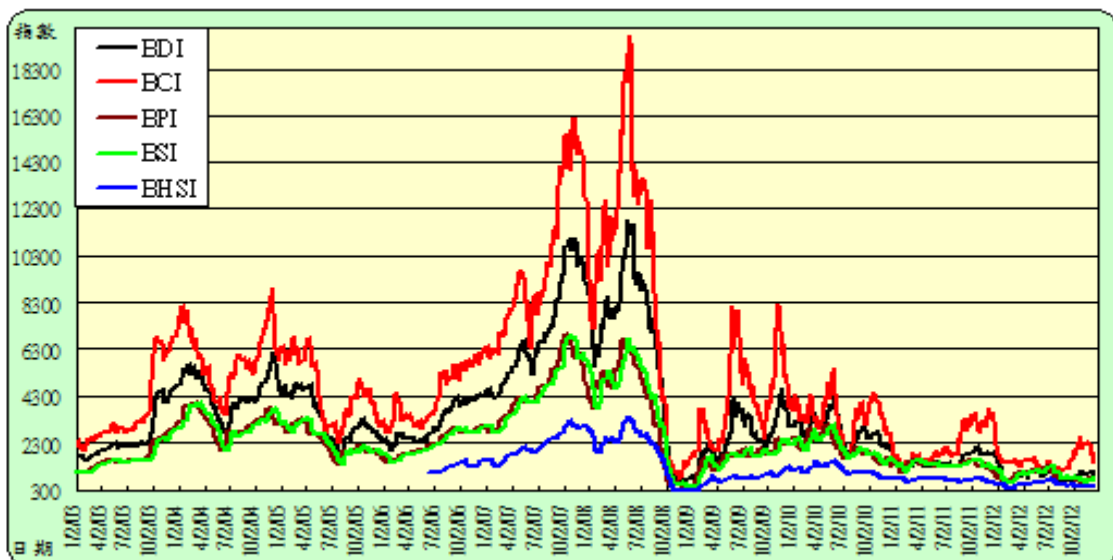


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。中國礦砂港口儲存自 9 月持續下降，曾跌破 9 千萬噸，大約降低至 8 千萬噸多，跌至 2011 年 5 月以來的最低水準，礦砂港口儲存繼續下降，國際礦砂回到近幾年低價位，加上中國當局為穩定經濟成長，擴大審批各省鐵公基建設，緊接著十八大後，經濟政策的發展方向大致不變，渴望推動擴大基礎建設拉動經濟成長動能，吸引鋼廠再度啟動礦砂回補庫存風浪潮，中國礦砂進口需求熱度頓時引爆睽別以久交易暢旺，鼓舞投資人信心大增，難得看到租船人勇於追價，船東也大敢喊高抬拉價格，帶動海岬型船市場租金強力急速反彈上漲。中國礦砂進口不會受中國當局降低本土礦砂生產稅的影響，儘管中國礦砂生產稅降低，中國本土礦砂價格將依舊保持遠遠高於進口價格，這使進口礦砂依舊有相當吸引力，而且，國外礦砂含鐵量比中國本土礦砂高很多。自 8 月下旬以來，受中國礦砂補庫需求拉動，海岬型船市場行情持續強勁反彈的走勢，其 4 條航線平均租金觸及歷史最低價 2,644 美元後，如久旱逢甘霖，各航線租金一路過關斬將扶搖直上，急速闖整數關卡，10 月上旬輕鬆跨 1 萬美元大關，在巴西與澳洲至中國大陸礦砂航線亮麗的表現，增添上漲馬力繼續往上挺進，10 月下旬大西洋航線出現漲勢疲態而拉回，稍後太平洋航線也失去動能，紛紛落難拉回下挫，至 10 月底平均租金攀抵最高曾達到 1,6934 美元，11 月上旬漲勢一度熄火而回檔，11 月上中旬應算今年最後一波衝刺，平均租金來到 16,803 美元，隨即中國進口礦砂熱情燒退，船噸需求減弱，上漲動能消失，平均租金無力支撐而拉回，進入 12 月跌勢加劇，迄 12 月上旬一舉貫穿 1 萬美元關卡，下挫至 7,624 美元。受到中國鋼廠瘋狂搶進巴西礦砂舉動，大西洋航線與大西洋返回遠東航線等兩航線租金漲勢爆衝，大西洋往返航線租金從 8 月下旬跌落至歷史最低 2,314 美元後，觸底持續展開一路爬升，連續衝破整數關卡，10 月中旬成功跨過 1 萬美元，繼續挺進，10 月下旬攀抵 16,455 美元後攻勢暫停，至 11 月上旬後再發動攻擊，11 月底攻上今年最高 19,418 美元，可惜無力跨越 2 萬美元大關而拉回，此波攻勢恐是今年最後一擊，進入 12 月後跌勢加劇，迄 12 月上旬拉回貫破 1 萬美元，重挫至 7,650 美元。大西洋返回遠東航線租金自 8 月下旬跌落至 18,267 美元後，展開猛烈反攻，9 月中旬成功收復 2 萬美元，漲勢依舊繼續挺進，10 月中旬再攻取 3 萬美元大關，11 月下旬攻上今年最高 30,375 美元，隨後中國進口礦砂激情燒退，上漲動力受阻而拉回，進入 12 月後跌勢加劇，迄 12 月上旬拉回至 22,114 美元。太平洋往返航線租金在 8 月下旬跌至今年最低價位 3,357 美元後，一路反攻扶搖直上，連番攻占整數關卡，10 月上旬登上 1 萬美元關卡，漲勢依舊繼續挺進，10 月中下旬期間漲勢最為猛烈，再度改寫此航線租金水準超越大西洋往返航線行情，10 月下旬成功登上 2 萬美元大關，隨後漲勢熄火而拉回，雖 11 月上旬嘗試止跌回升，可惜還是敵不過運力供給過剩壓力，無力支撐而持續拉回，2 萬美元再度失守，11 月下旬跌勢兇猛，12 月上旬更悲慘失守 1 萬美元關卡，市場再度瀰漫悲觀氣氛，迄 12 月上旬回挫至 7,027 美元。太平洋返回歐陸航線租金在今年 10 月下旬落在負水準，所幸在 8 月下旬最低負 13,402 美元後，一路縮小負數金額，9 月下旬縮小至負 1 萬美元以下，持續改善縮小負租金，10 月下旬租金水準終於得以揚眉吐氣，由負轉正，繼續往正租金挺升，雖 11 月上旬曾一度出現一星期漲勢熄火而拉回，隨即再現漲勢復活，11 月下旬本航線租金來到今年最高 2,325 美元，隨後太平洋區市場運力過剩，拖垮租金行情，此航線也無法

倖免於難，隨後再度出現重挫，12 月上旬又重返負數租金的命運，且跌勢加速擴大來到負 6,295 美元。

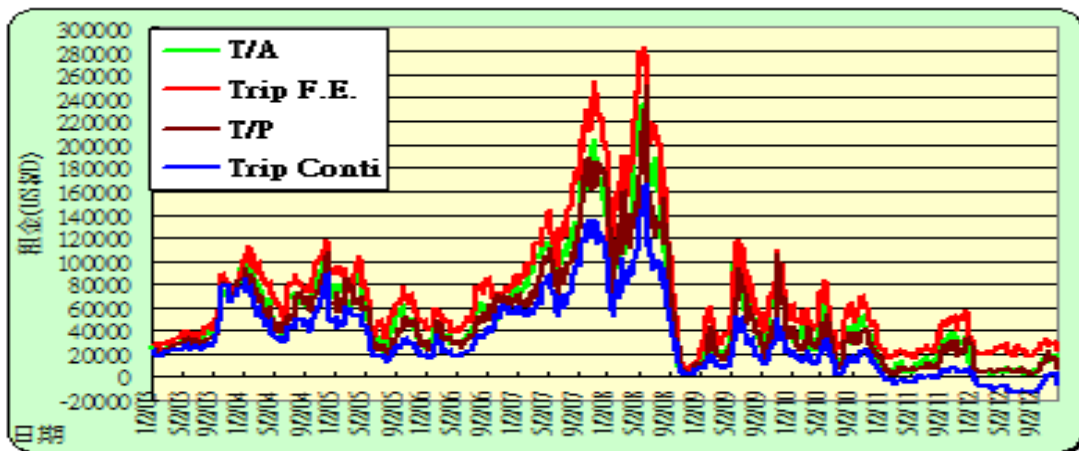


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。巴拿馬型船市場今年新船運力交付量爆出歷史最大量，無論需求再好，也無力消化過聖嚴重運力，相對其他型船市場的表現，應該算是最不理想，儘管中國進口煤炭需求熱情不減，仍無力回天，尤其第三季表現令投資人垂頭喪氣，9 月底其 4 條航線平均租金才 3 千多美元，還比同期超輕便型船與輕便型船的 7 千多美元低了 3~4 千美元，船東處於嚴重虧損狀態，當時船隻被迫停航，才縮小市場跌勢。至 9 月底，颶風過後美灣港口恢復運作，美國穀物及煤炭加速出口，今年美國新增煤炭生產商努力將煤炭推銷至亞洲國家，美國、哥倫比亞煤炭湧入亞洲。預計今年美國將出口 1.25 億噸煤炭，打破 1981 年出口 1.13 億噸的紀錄，且大部分流向亞洲市場。中國最大的煤炭進口國，進口商利用價差套利，雖中國終端需求仍舊低迷，當前進口煤價格比本土煤炭價格有明顯差距，使得不少貿易商開始重啟進口，以及印尼煤炭貨載出口頓時爆增，9 月下旬激勵巴拿馬型船市場各航線租金大幅反彈，已擺脫長期烏雲籠罩，至 10 月中旬漲勢熄火而拉回，唯太平洋往返航線還是屹立不搖，持續拉出長紅，顯示太平洋區煤炭交投熱絡，挹注太平洋區市場的上漲動能，租金行情表現超越大西洋區航線，其他航線租金承受運力過剩壓力而持續下跌，歷經近一個月的下修，11 月中旬再出現轉機，各航線租金突然止跌強力反彈，其中大西洋市場租金有迎頭趕上太平洋市場之勢，短短二星期租金水準爆漲了 2 倍多，令人驚嘆不已。反觀太平洋市場租金漲勢則相對平緩。美國黃豆價格出現大幅下修，吸引買家重新進場，來自美灣及南美市場黃豆訂單湧現提振大西洋區市場，同時，加上前陣子大西洋區市場租金低迷，歐陸地區即期可用運力趨緊，促使大西洋區市場租金大漲。印尼至中國及印度的煤炭依舊是市場的焦點，加上美國太平洋西岸穀物的需求支撐，太平洋航線日租金再度上揚。進入 12 月，隨著氣溫下降，航市傳統旺季接近尾聲，再加上運力過剩，巴拿馬型船市場各航線租金也是步入下跌走勢。聖誕新年與中國舊曆

新年期間，市場交易清淡，行情恐持續挫低。長期來看，隨著船廠在手訂單消化接近尾聲，2013 年運力增速有望逐步降低，散裝船市場週期拐點的到來仍有賴於需求端的改善。4 條租金航線的平均租金 9 月底創下 2008 年 12 月中旬的低價位，各航線觸底紛紛反彈，尤其太平洋區航線率先在 9 月中旬觸底強勁反彈，10 月初大西洋區市場隨之落底止跌強力回升，帶動平均租金一路上揚，10 月中旬攀登至 7,214 美元後，漲勢熄火而拉回，雖太平洋區市場稍有微弱上升力道，但大西洋區市場跌勢較大，因而拖累平均租金再度走低，11 月中旬各航線租金再度止跌反彈，維持二星期的強勢上漲，11 月底平均租金回漲至 8,163 美元，時序進入 12 月，交易漸入淡季，各航線租金失去支撐而回檔，迄 12 月上旬收低在 7,100 美元。太平洋區航線市場有印尼煤炭加持，市場交易相對比較活躍，9 月下旬觸底回升後，一路爬升，雖 10 月下旬曾中斷漲勢拉回休息數日，隨後漲聲再起，11 月下旬攀登至 8,648 美元後無力上攻而急速拉回，迄 12 月上旬收低在 5,792 美元。大西洋區市場 9 月底挫至歷史新低紀錄 954 美元，隨後觸底反彈，但反彈持續至 10 月中旬結束，租金攀抵 6,666 美元後漲勢熄火而拉回，一路走低，11 月上旬跌落至 3,507 美元後止跌且出現強勁反彈，雖 11 月底曾一度熄火數日後很快再度回神上攻，迄 12 月上旬又動能消失而拉回，收在在 9,083 美元。大西洋返回遠東租金航線 9 月底觸底反彈，10 月中旬攀抵 16,099 美元後漲勢熄火下修，一路走低，11 月中旬跌落至 13,096 美元後止跌反彈，11 月底回升至 15,260 美元後動能不足而回檔，迄 12 月上旬收低在 14,211 美元。遠東返回歐陸租金航線 9 月中下旬觸底反彈，10 中下旬縮小至負租金 804 美元，10 月下旬交易冷清，租金反轉下探，11 月上旬跌到負數租金 985 美元，再度止跌回升，至 11 月底縮小負數來到 157 美元，進入 12 月淡季，行情承壓再度下挫，迄 12 月上旬收低在負-685 美元。

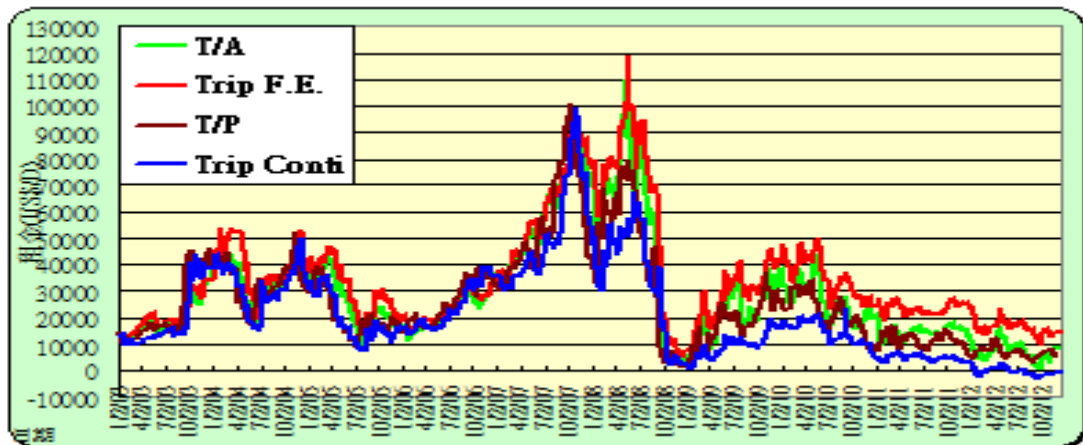


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。在 7 月中旬以來，超輕便型船市場行情全面呈溜滑梯自高檔滑落，在 8 月下旬至 9 月下旬一個月期間太平洋區市場租金止跌反彈維持紅盤，大西洋區市場租金卻持續走跌，遲到 11 月上旬，第四季旺季效應才顯現，睽別已久見到市場交易熱潮湧現，太平洋市場整體氣氛較為活躍，印尼煤炭、鋁土以及鎳礦貨載繼續為市場注入活

力，印尼至亞洲的船運活動頻繁，船東信心堅定持續喊高，同時印度礦砂出口也逐漸增多，太平洋區航線租金行情持續攀升，一吐悶氣，終於陽光，直到步入 12 月，聖誕新年長假即將來臨，交易開始出現冷清，大西洋市場總體氛圍良好，運力供給不若遠東地區嚴重，且美國至歐洲的廢鋼貨載需求支撐，大西洋區市場租金較有抗跌性，尤其大西洋返回遠東航線勉強維持上漲格局，其他航線無力支撐而紛紛拉回。9 月下旬後受到市場全面表現不佳，各航線租金持續走跌影響，超輕便型船市場平均租金從 9 月底觸及高價位 8,788 美元後反轉下挫，一路跌到 11 月上中旬觸及 6,775 美元才止跌反彈，隨即展開一路反攻，行情才扶搖直上，12 月初攀抵 8,254 美元高價位，隨後進入 12 月長假即將來臨，各航線交易開始陷入清淡，行情出現無力支撐而回檔，迄 12 月上旬平均租金收低在 7,981 美元。自從 7 月上中旬以來大西洋區航線運力就持續需求不振，供過於求持續困擾市場，拖垮市場租金且一路跌跌不休，11 月上旬才觸底 6,182 美元價位後才止跌回升，一路穩地爬升，值 12 月傳統淡季來臨，運力需求減弱，本航線租金 12 月初攀升至 8,244 美元後，反彈告一段落，行情漲跌呈現膠著狀態，迄 12 月上旬收在 8,155 美元。大西洋區回遠東租金航線從 7 月中旬高檔反轉回落後，一路如坐雲霄飛車往下墜，至 11 月中旬跌至 9,431 美元低價位止跌回升，11 月下旬重返 1 萬美元關卡，雖 12 月步入長假淡季，但本航線依然屹立不搖，迄 12 月上旬收高在 10,944 美元。太平洋區租金航線 9 月下旬攀抵 8,671 美元後漲勢停止而拉回，隨後幾乎一路緩步走低，11 月上旬回檔至 6,946 美元才止跌反彈，持續上漲半個月餘，直到 12 月初攀登抵達 8,659 美元才結束，因市場步入長假淡季，租金行情無力支撐而回檔，迄 12 月上旬收在 7,608 美元。遠東回歐陸租金航線 9 月下旬攀抵 4,236 美元後漲勢停止而拉回，10 月中旬出現反彈，雖漲勢力道溫和，但能持久一路持續步步爬升，漲了超過一個半月，至 12 月初攀登抵達 5,375 美元後終於無力上攻而呈現來回震盪，12 月上旬收在 5,215 美元。

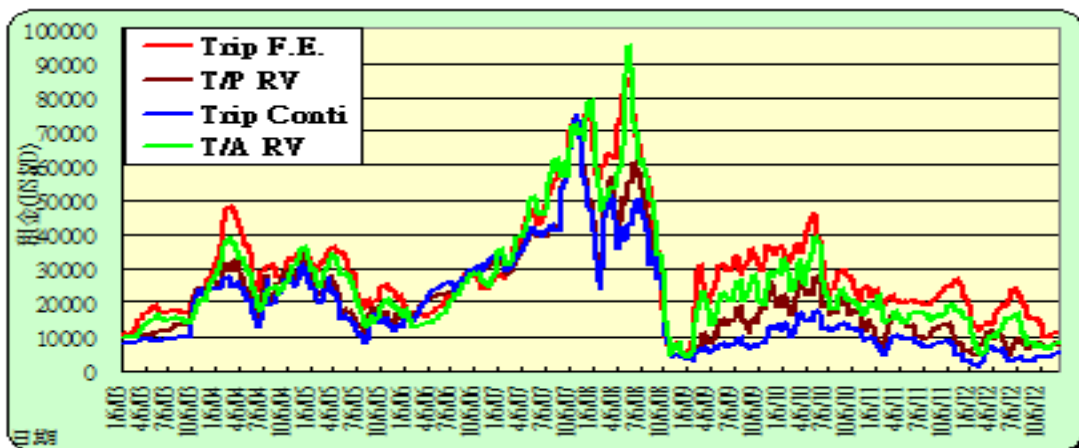


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。今年下半年以來，輕便型船市場租金走勢與超輕便型船市場非常類似。在 9 月上中旬曾走出跌跌不休的陰霾，直至 10 月中旬之前，太平洋區市場租金表現優於大西洋

區市場，太平洋區市場幾乎一路長紅，租金步步高升，反觀，大西洋區市場走來搖搖擺擺，呈現來回震盪格局，顯示太平洋區市場有多個在發展中亞洲國家經濟正呈現高速增長的加持，進出口大宗散雜貨載依然暢旺，無畏歐美經濟正陷入疲弱旋渦中，亞洲區域將成為輕便型船市場主要表演依賴地區。10月中旬之後，輕便型船市場再陷入困境，各航線租金再度反轉持續走跌，待11月中旬遲來第四季旺季效應發酵，市場行情隨即全面止跌翻揚，展開一路反攻，經半個月往上衝，值正步入12月聖誕新年長假即將來臨，交易開始陷入冷清，市場需求運力逐漸減弱，各航線租金漲勢受阻而全面拉回。大西洋區市場，前陣子桑迪颶風狂掃美國海灣及東岸港口，導致港口損壞作業中斷，貨載進出作業受阻，加速出口，雖南美東岸有些許穀物、粗糖等貨載，但無力支撐市場租金上漲，致大西洋區航線租金持續下跌，9月下旬後跌跌不休之困境，迄11月中旬才第四季傳統旺季遲來效應發酵，租金挫低至5,690美元後才止跌回升，榮景僅維繫二星期後，將步入聖誕新年長假，市場交易陷入冷清，租金攀抵6,225美元後再度回挫，近日行情漲勢陷入膠著，迄12月上旬收低6,247美元。太平洋區航線租金9月中旬漲勢動能消失而反轉緩步下滑，至10月上旬才止跌穩定上揚，至10月中旬攀抵7,140美元後反轉下跌，迄11月中旬下挫至6,662美元後再度獲得動能止跌回升，一路漲至12月初攀抵7,161美元，值進入12月淡季即將來臨，租金無力上衝而出現狹幅震盪，迄12月上旬收在7,028美元。在9月下旬雖太平洋區市場租金大多維持上漲局面，可惜受到大西洋區航線租金跌跌不休的拖累，輕便型船市場平均租金卻加速下調，整數關卡連續失守，10月上旬太平洋區航線行情出現穩定走高的加持，才勉強使平均租金呈現上下狹幅振盪，至10月下旬全面航線走跌，平均租金被迫往下修正，11月中旬觸及6,172美元後，受到季節性旺季的激勵，全面止跌上揚，直到12月初淡季來臨，市場交易漸近冷清，各航線租金走勢偏弱而下調，於是平均租金攀抵6,693美元後小幅拉回，近日呈現膠著狀態，迄12月上旬收在6,638美元。

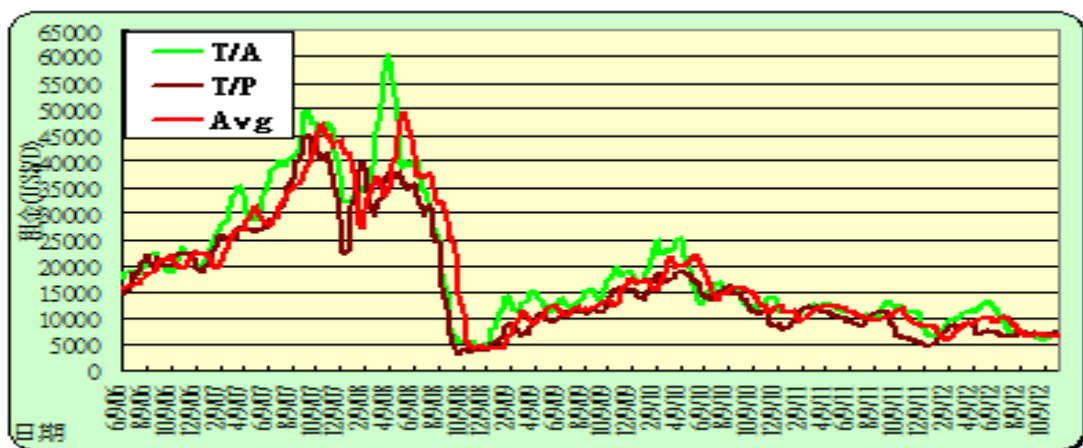


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)未來航市榮枯唯中國是賴，中國政府推動任何經濟、財政與金融等政策均引起市場投資人高度關切，並引頸期盼有利多加持，近期中國當局為挽救疲弱經濟，加速批准

各省份計畫各項鐵路、公路、基礎等公共建設的推動，以及推動鄉村城鎮化，效法四年前祭出四兆人民幣刺激經濟，但此次地方政府面臨融資難度增加，推動基建投資項目不再可能像三年前輕而易舉，看來成效不顯著，是否能將疲弱不振散裝船市場提早脫離困境，投資人認為不要有過多期待。

- (二)全球鋼市持續受到經濟疲弱需求不振的衝擊，鋼廠產能無法擴大，尤其中國地區鋼廠扮演散裝船市場價格推動火車頭，現承受產量過剩，鋼價谷底震盪，多數鋼廠虧損嚴重，迫使鋼廠無力增產，對礦砂需求消耗躊躇不前，近期僅仰賴高低庫存與國際礦價相對便宜等兩因素來催生中國進口礦砂積極或觀念，結構性脆弱，呈現當補庫存時，航市才獲得生機，停止時，航市再陷困境。此現象恐無法正本清源解決目前航市面臨供大於求問題。
- (三)全球的煤炭貿易重心已經從大西洋市場的德、美、英、法所驅動轉移到了太平洋市場的中、日、韓、印度和臺灣所驅動。因此，許多新的基礎設施項目已在籌建，勢必未來亞洲煤炭需求爆發力對航市榮景具有決定性影響。近期，各地普降大雪，低溫天氣不斷，隨著供暖時間提前，煤炭需求將明顯高於往年，冬季是煤炭傳統需求旺季，需求的旺盛有助於舒緩航市價格下跌壓力，甚至激勵航市早日脫離低迷困境。
- (四)今年散貨新船交付與拆解量一直處於高位，預測2013年散貨運輸需求將增長5%至6%，而運力供應增幅將僅為4%至5%，這會是自2008年以來，需求增速首次超過了供給的增速，將因供給吃緊，帶動市場行情出現大幅上揚。有市場投資人預計2013年海岬型船平均租金將可能提升至1.9萬美元；巴拿馬型船平均租金為1.4萬美元，超輕便型船平均租金也將攀登到1.4萬美元水準。

2012 年 11 月份國際油輪市場動態

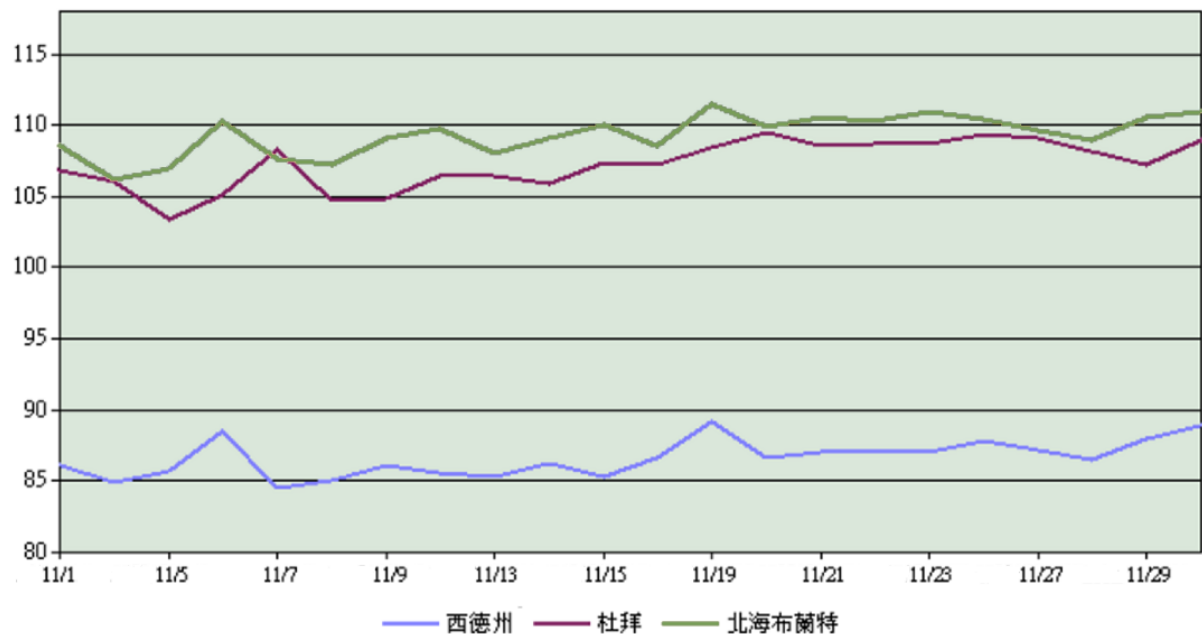
王廷元

1. 原油市場短評

石油輸出國家組織（OPEC）將於近期內討論決定生產配額，由於需求量預估有增加的趨勢，OPEC於第四季每天必須至少供給3040萬桶，比國際能源總署（IEA）預估的量還多了40桶。同時因中國大陸的原油需求有回升跡象，因此將上調第四季和明年的全球原油需求預測。

根據報導大陸第四季經濟年增率可能達7.9%，止住了連續七季緩漲的局勢。而且本月的原油淨進口量來到6個月來最高水準，全球第二大耗油國的中國大陸，每日煉油量首度突破1仟萬桶。

市場上預估美國和歐盟執行制裁措施後，國際原油市場上會因此每日減去伊朗供應近100萬桶的原油，但事實上因需求仍未恢復使得整個市場上依然供應仍顯充足。而布蘭特原油期貨在今年大多數時間都維持在每桶100美元以上，因為美國和歐盟施壓於伊朗備受爭議的核項目，因此造成市場上存在供應短缺或受阻的擔憂，使得油價仍維持在相對高點。



11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672點，月底為705 點；本月平均為669點，比起10月的平均點數上漲了4.29%。

波羅地海成品油綜合運價指數(BCTI)月初為679點，月底為741點；本月平均為701點，比起9月的平均點數上漲了9.95%。

2.原油產品價格

西州原油-

月初每桶價格86.160美元，至月底報價為每桶88.880美元，上漲3.16%；
11月均價為每桶86.622美元；2012年1-11月均價為每桶94.917美元。

杜拜原油-

月初每桶106.810美元，月底收盤價格為每桶108.980美元，上漲2.03%；
11月均價為每桶107.244美元；2012年1-11月均價為每桶107.540美元。

北海布蘭特原油-

月初每桶價格108.600美元，月底以每桶110.900美元作收，上漲2.12%；
11月均價為每桶109.320；2012年1-11月均價為每桶111.509美元。

3.油輪/油化輪買賣交易行情*

超級油輪 -“Samco America”(2003年造，三十一萬七千載重噸)雙殼油輪約以三千八百萬美元售出。

油輪 -“Herm”(2003年造，十一萬五千載重噸)雙殼油輪約以一千八百廿五萬美元售出。

IMO II 化學輪 -“New Migty”(2009年造，九千一百載重噸)約以七百卅萬美元售出

IMO II/III 化學輪 -“Clipper Tobago”(1999年造，八千八百載重噸)約以五百九十萬美元售出

4.油輪拆船市場交易行情*

“Dar Yun”(1994年造)油輪於台灣以375.0美元/輕載噸售出，於高雄點交。

“Continental”(1993年造)油輪於印度拆解，以430.0美元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場-

11月份成交數量為145筆，因為部分船東將船移往西非加上中東貨盤逐漸湧現，使得運費自月初後就開始上漲至中旬，換算日租也一度達到39000美元左右，隨後仍因船噸供給不虞匱乏運費下滑，但由於燃油價格回穩使得運費波動相對穩定些。月底時，波灣至日本26萬噸級(TD3)運費報WS47.5，相當於日租金27000美元；波灣至美灣28

萬噸級運費報WS30.0，日租金已成為轉負為正來到4180美元；西非至美灣26萬噸級運費報WS50.0，換算日租金為31200美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS47.5，日租金有27700美元。

蘇伊士型油輪市場

西非至美東 13 萬噸級運費報 WS52.50，換算日租金僅得 3300 美元；地中海 13 萬噸級船運價報 WS62.50，日租金得 13368 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費報 WS62.50，由於油價下跌換算日租金可得 15200 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本7.5萬噸級運費報WS130.00，日租金較10月底上漲一萬美元約得28700美金；波灣至日本5.5萬噸級運價WS140.00，日租金約得21300；新加坡至日本3萬噸級船運價報WS160.00，日租金約得9500；3.8萬噸級加勒比海至美灣，成交運費報WS130.00，日租金約得9900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 11 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-NOV (WS)	TCE (US\$/day)	30-NOV(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	22.5	-9,449	30.0	4,177
AG / JAPAN	VLCC	35.0	4,807	47.5	27,072
WAF / EAST	VLCC	40.0	14,901	47.5	27,684
WAF / USG	VLCC	42.5	19,175	50.0	31,158
WAF / USAC	SUEZMAX	62.5	10,250	52.5	3,304
MED / MED	SUEZMAX	62.5	13,368	62.5	15,178
UKC / USAC	AFRAMAX	87.5	9,994	85.0	14,951

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-NOV (WS)	TCE (US\$/day)	30-NOV (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	110.0	18,724	130.0	28,735
AG / JAPAN	55,000	140.0	20,675	140.0	21,382
CARIBS / USAC	38,000	220.0	30,447	130.0	9,878
SINGAPORE / JAPAN	30,000	155.0	8,037	160.0	9,465
MED / USAC	30,000	190.0	15,993	190.0	16,722

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	21,500	26,500
SUEZMAX	150-160k	17,500	21,500
AFRAMAX	95-105k	14,000	15,750
LR1	65-73k	14,000	14,750
MR	47-51k	13,250	14,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$85.0	\$57.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$27.0
LR1	65-73k	\$34.0	\$24.0
MR	47-51k	\$34.0	\$24.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年11月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$94.5	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$57.5	\$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

