



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 十 五 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 115 2013 年 7 月 17 日

理 事 長：呂錦山
總 編 輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
執行編輯：林繼昌
地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
電 話：02-25517540
傳 真：02-25653003
網 址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：publisher@cmri.org.tw

啟 事

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

目 錄

專欄報導	1
海運市場動態報導	5
2013 年 6-7 月份國際運輸動態報導	5
2013 年 6 月份國際散裝乾貨船市場行情分析	9
2013 年 6 月份國際油輪市場動態	19

專欄報導

論時僱船的經營與租船期間的關係

東森國際股份有限公司 航運業部業務處 謝承宏 協理

論時僱船(Time Charger, T/C)係指以船舶所有人(船東)以配置船員之船舶出租營利，按租期長短，以按日計算租金之方式出租船隻。與光船租賃不同的部份為，論時僱船之運送責任由船舶所有人與僱船人共同承擔。即船舶所有人(出租人)向僱船人提供雙方約定已配置船員之船舶，僱船人於約定期間內按照合約內規定的用途使用船舶，並支付租金的經營方式。本文先就租船期間相關利益人(船舶所有人)以論時僱船方式進行船舶租用時所需考量的因素(成本、收入、損益、租期等)進行說明，再進一步探討行雙方所需肩負的權利及義務。以了解目前論時僱船整體運作方式及實際經營時所面臨的主要爭議問題(最後一次航程及其相關條約的制定)。



論時出租的成本

因船舶以論時僱船出租時，其運送責任係由船舶所有人(船東)與僱船人共同承擔。在人員的雇用與船舶保養的責任係歸屬於船東，故在成本支出上，由出租時，以船東的角度而言，其應負擔的成本項目如下列所示：

- 船員薪津 (Crew wages)
- 船上伙食費 (Victualing expenses; Provisions)
- 船員遣送與保險費用(Crew transportation and insurance)
- 保養與歲修(Maintenance and)
- 零料配件備用品(Stores, Suppliers and Equipment)
- 進塢攤提(Amortization of dry-docking expense)
- 潤滑油(Lubricating oil)
- 保險費用(Insurance premium)
- 利息費用(Interest expense)
- 折舊費用(Depreciation)
- 雜項費用(Overhead charges; Miscellaneous)
- 通訊費用(Tel., Telex and communication charge)
- 管理費用 (Administration expense)

成本的評估需精算至每日固定成本的多寡，在船舶使用天數方面，需先視所使用的年營運天數為何(355 天、360 天或 365 天)。再以年固定成本加總除以年營運天數得出每日固定成本，以此每日固定成本做為論時出租每日損益平衡點。

論時出租的收入

在收入部份，船東的收入來源即為出租船舶收取的租金。一般皆以日為單位進行收取，

計價單位使用美金。實務上租金以每 15 日預收一次。租金收取的高低需考量如下因素

- 船體狀況
- 起租的地理位置
- 租期長短
- 預期船舶結束前一趟任務之當時、當地條件：評估當時市場待運貨量的多寡及市場可供出租船舶的多寡，得出船東與僱船人彼此均可接受的租金水準

由以上的考量再確認每年預算收入天數，可得到該船舶當年租金收入總額。

論時僱船的損益

如前所述，論時僱船係按租期長短，以按日計算租金之方式出租船隻。故論時僱船的損益計算，對於出租之租船期間(Time Charter Duration)認定至為重要。租船租期指：按僱船合約議定之租期、自雙方同意的某一地點交(Delivery)時起算及迄雙方同意的某一地點還船(Redelivery)時為止。依此可得知每日出租利潤為每日租金收入-佣金與回佣支出-每日固定成本。而此論時僱船出租合約整體獲利則為每日出租利潤*租期。

在合約議定之租期內容可採用一彈性機制(寬限期)以避免船隻於租用時發生無法即時租、還船需賠償受損害一方的情形。如其議定期限可訂為：(1). Min 4 max 6 months; (2). About 4 to about 6 months; (3). About 12 months; (4). Min 4 up to about 6 month; (5). About 4 months up to max 6 months; (6). 10 months. 故依此彈性機制，船東可預估其租金收入範圍為最低租金收入為合約最短租期*每日租金；合約最高租金收入為合約最長租期*每日租金。

租船期間的認定對於船東而言相當重要。因為船東需要根據僱船人何時還船的資訊用以訂定船舶未來的運送業務。為了避免因“不合理的最後一趟航程”所造成的法律問題惡化，僱船人應事先將可能船舶再轉租的情形進行詳細計畫與估算。即評估僱船人承擔延誤船期而造成逾時還船的風險。僱船人實際租用船舶的時間需符合(合約最短租期-離租時間)≤(還船時間-交船時間)≤(合約最長租期+離租時間)。

另一方面，僱船人必須在租船期間的最後一天結束前將船舶駛抵僱船人與船東雙方所同意的地點將船舶還予航東。當(還船時間-交船時間)≤(合約最短租期-離租時間)為 Underlap，即代表在租期未滿的情形下提早還船。當(還船時間-交船時間)≥(合約最長租期+離租時間)為 Overlap or Overrun，代表租期已滿情形下逾期還船。以上兩種情形是僱船人違反合約，並衍生出船東提出損害求償的問題。但仍視合約中是否有訂定相關除外條款，給予僱船人在上述兩種情形發生時，得予免責或船東是否已盡到減低傷害的責任。

一般對於僱船人逾時還船的情形，航運界認定船東是自原訂合約之租期屆滿，至所逾期之還船點時為止，以當時較高市場租金與合約原訂租金兩者之差額計算。然於 the Achilleas 2007 年的判決中卻改變了此看法，該案法官判決認定船東有權就租船人逾時還船而造成船東的所有損失(包括營業損失)進行求償。故僱船人對於返還船隻的期限及相關逾時還船而造成的損害賠償合約需要加以審慎了解，以免造成鉅額賠償。

不合理的最後一航次

最後針對論時僱船業務最常發生不合理的最後一航次進行說明。不合理的最後一航次係

指僱船人如進行某一航次，將會導致還船時間晚於租期屆滿之時，則該航次將可被認定為不合理的航次。如果僱船人執意進行不合理的最後一航次，船東可以拒絕報行該次航行並視情形提出損害賠償。最後一航次合理與否應視下列判斷時間點：(1) 以僱船人給予該航次的航行指示進行判斷或(2) 在船舶即將執行該航次之時點進行判斷。然此一不合理問題的認定，常導致僱船人租用船舶後進行商務營運時造成若干問題。為了改善此類問題，雙方在簽定合約時常在論時僱船契約中常加入某些條款以避免該問題產生。

船東針對不合理的最後一航次可採取的作為有：

- 遵從僱船人的指示，但並無損於船東對所受損害提出索賠的權利。
- 拒絕遵從僱船人該項指示以執行不合理的最後一航次，並要求僱船人給予一新的指示。倘僱船人拒絕給予一新的指示，船東可將僱船人的這項回應視為僱船人拋棄發給船舶一新行指示的權利。此一拋棄權利(Repudiation)的動作，視為終結雙方間的租船契約，船東有權對所受損害向僱船人提出索賠。
- 如船東欲取得其權利，以向租船人提出需按市場運費或租金行情彌補整趟不合理的最後一航次所耗用的時間，則需要雙方特別另訂一“不損害雙方原有權利之協議”(a without prejudice agreement)，或言明遵從僱船人的指示，並無損於船東原有(要求補償)之權利，使得進行最後航次航行。

租船的彈性機制-寬限期 (Tolerance, for charters only)

一般而言，僱船人能精確地在合約期滿時間內歸還船隻有其困難性，無論租期的訂法為何(4~6 個月或大約 4~6 個月)。Bocimar v.s Farence Navigation (2002) EWHC 1617 案例中提到，以一寬鬆的寫法隱含僱船人至少享有幾天的寬限期可以逾期還船，為一彈性的性法。隨著租期愈長，此一寬限期也愈長(反之亦然)。實務上，船東和僱船人雙方會明確訂定某一特定寬限期，以避免因前述隱含的寬限期文字內容造成雙方交船上的糾紛。以明示的方式表示寬限期，如：6 個月租期，僱船人有選擇權可對租期加或減 15 天(6 months 15 days MOL CHOPT)。除此之外就不允許再有寬限期。當然如果合約中有允許租船人將離租時段再加入租期，則以此例子為例，允許僱船人使用的最長租期即為 6 個月加任何離租時段再加 15 天。

最後一航次條款(Last Voyage Clause)

係指僱船人想在論時僱船契約中訂立一條款，此一條款能讓僱船人執行完一表面上看起來是不合理的最後一航次。在Peonia [1991] 1 LLR 100與Black Falcon [1991] LLR 77兩案中指出：這樣的條款給予僱船人一保護機制，此一保護機制只提供僱船人在發生原本為一合理的最後航次，卻因意外耽擱造成逾時還船時，得以對抗船東所提出的損害求償，但此一條款並不允許租船人刻意指示船舶去執行一不合理的最後船次。但仍有一些條款允許僱船人指示船舶去執行一不合理的最後航次，如Shelltime 3(荷蘭殼牌石油之油輪所使用之租僱船契約)中Clause 18：“Notwithstanding the provisions of clause 3 hereof, should the vessel be upon a voyage at the expiry of the period of this charter, Charterers shall have the use of the vessel at the same rate and conditions for such extended time as may be necessary for the completion of the round voyage on which she is engaged and her return to a port of redelivery as provided by the charter.”。

在NYPE Time Charter party 中，沒有任何最後航次條款的內容，在市場行情緊俏時，僱船人大都無法與船東協商以在合約中加入如上所述的“最後一航次”條款。根據Achilles

的案例，有人擬出如下的條款以保護租船人來限制損害的幅度：“If the vessel is redelivered by the Charterers to the Owners after the expiry of the charter party duration, the Charterers’ liability in damages arising out of the overrun and/or for the overrun period shall not be more than the difference if any between the rate of hire payable under this charter and the market rate during the overrun period.”。“Without Guarantee”不保證一詞當被用於租期敘述上。因此在使用不同型式的charter party 時進行運送合約的製作時，對於是否有最後一次航行條文的規定需特別注意，以避免事後的爭執發生。

由以上內容可知論時傭船契約的使用在航運界租傭船舶時為一普遍接受的方式，然船東在出租其船舶供傭船人使用時，因出租的條約內容需包含人員及船舶維修和供給，在確定出租期間下，如何獲得最大的利益，對於成本的計算便需考慮非常仔細。另外論時傭船在出租時有關傭船人歸還船隻方面，最常面臨到的問題為最後一次航程的認定及允許，其牽涉到船東整體船舶營運規劃及新租船合約的簽定，稍有疏忽常會引起鉅額的賠償或是營運商機的損失，相對於船東而言，傭船人亦需對於此最後一次航程的使用特別注意，除與船東在簽訂合約時協議寬限期間外也需注意最後一次航程的使用是否會違反雙方所議定的時程，而造成船東求償的情形。



海運市場動態報導

2013 年 6-7 月份國際運輸動態報導

1. 新船建造可異地申請

為提升航港體制改革效能及簡政便民，以減少船舶所有人之不便，船舶所有人在新船建造時，不論選定之船籍港為何，均可向航港局任一航務中心提出申請特檢，由受理之航務中心將受理之案件，轉請船舶建造地之航務中心施行檢查並發照。

依船舶法第二十五條第一款規定，新船建造其所有人應向船舶所在地航政機關申請施行特別檢查；在航港政企分離前，如船籍港為基隆，船舶建造地為高雄，船舶所有人則需二地奔，既費時又費力。航港局於去年三月成立後，積極研議，簡化行政流程，提升行政效率，達成簡政便民目標。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 貨櫃運輸業現役船隊 結構新變化

貨櫃運輸業迎接貨運旺季，各航商手上一萬 TEU 或以上船型新造船訂單陸續交付，隨即派遣投入亞歐線營運行列，現役船隊結構逐漸產生新變化。

據 Lloyds List Intelligence 資料統計，六月十七日至二十三日有六艘介於 7500 至 9999TEU 的貨櫃船閒置。

另據 Alphaliner 資料，超過 90 艘運力在 4000 TEU 或以上的巴拿馬型貨櫃船的租約將在年內到期，另有 117 艘該型船的租約在明（2014）年之年內到期。同時，巴拿馬型貨櫃船現在被迫接受日租金為 6000 至 7000 美元租約，是三年前的三分之一。對航商這租金水準低於日運營成本，負擔項目還要加上融資和維護費用。

根據 Alphaliner 的資料顯示，截至五月底，全球 500TEU 以上貨櫃船閒置運力為 199 艘、49.9TEU，為 2011 年底以來新低，以船型 3000 至 5100TEU 船閒置量仍最多。

當前市場仍處於供過於求狀況，據外電報導，亞洲至北歐去程航線的艙位利用率已經低至八成的水準，航商還是不捨閒置運力。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 國輪船隊入列 PSC 白名單船隊

我國船隊榮登東京備忘錄 (Tokyo MOU)，港口國管制 PSC，2012 年年度檢查報告「白名單船隊」，歷經十八年努力，繼從黑名單順利提升為灰名單後，順利晉階，為國輪船隊與船員展現品質標準整體能力表現實力證明。

船聯會提及，總共有三十二個上述 PSC 黑名單及灰名單國家，都是國際海事組織 (IMO) 白名單國家，我國不是 IMO 白名單國家，卻是 PSC 白名單的國家。

有關白名單國家唯一功能，是兩國間簽發認可證書上彼此船舶工作的方便門檻，無法保護該國船隊與船員的品質標準不受各國 PSC 檢查。

各國船隊與船員品質標準整體能力表現，是依據 PSC 白名單船隊來證明，國際間各國船隊與船員品質標準整體能力的表現，重點在於名列於 PSC 白名單，而非 IMO 白名單。國輪航商共勉永續經營，保持得來不易成績。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. TSA8/1 起徵旺季附加費

迎接美國線旺季，為滿足急速增加艙位需求，航商必需增派船隻及增加相關貨櫃等設備，導致增加成本負擔，泛太平洋穩定協會(TSA)建議自八月一日起，由亞洲各地區運往美國貨載將徵收旺季附加費，每四十呎貨櫃加收四百美元。

運協管理主任康納德表示，航商目前無法預測貨載高峰何時會出現，以及高峰艙位需求量是多少，但航商必需為貨載高峰預先做萬全的準備，航商必需將增派的船隻及所增加相關貨櫃等設備先行到位，並加派服務人員，為應付可能發生的任何事件先作好準備。

今年下半年消費者信心已出現復甦的信號，今年第二季消費者採購數據明顯上升，預期在未來幾個月，亞洲各地區運往美國貨載將快速增加，運協航商為即將來臨勁道十足的旺季預作準備。由於學校開學季及接下來的美國假期購物高峰，導致必須盡快進口大量的各種零售商品。

自亞洲各地區運往美國運費，經歷最近回合及七月一日的調漲運價，運協航商目前略有獲利，但是加上今年度的合約運價收入，還是呈現虧損，航商等到今年夏季末，屆時衡量當時的情況再議。

泛太平洋穩定協會 (TSA) 是由十五家川航於亞洲各地區與美國貨櫃輪航商所組成的論壇，會員包括：美國總統輪船、中國海運、法國達飛、中國遠洋運輸、長榮海運、韓進海運、赫伯羅德、現代商船、川崎汽船、馬士基航運、地中海航運、日本郵船、東方海外、陽明海運、以色列航運。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 蘇伊士運河漲通行費 過往船舶減一成

蘇伊士運河為歐亞大陸連接重要航運通道，據統計，第一季取道該運河船隻數量僅 3929 艘，相較去年同期的 4347 艘，下滑近一成。此外，近期埃及動亂再起，連日來的局勢動盪已使亞歷山大、蘇伊士等地多座港口關閉，導致進出口貿易受影響。

埃及政府宣布自五月起調漲船舶通行費，期彌補因社會政局不穩引起旅遊收入一落千丈的負面影響，並趕在與國際貨幣基金組織展開新一輪貸款談判前，增加政府財政收入，已有外電直指該措施是導致航商調整船隊航路避行蘇伊士運河的禍首。

其中，受亞歐航線急轉直下影響貨櫃船通行 1479 艘，減少 106 艘，創三年多來新低。如今埃及動亂再起，連日來的局勢動盪已使亞歷山大、蘇伊士等地多座港口關閉，導致出口貨物不能及時外運，進出口商迫切希望局勢能夠儘快好轉，恢復正常生產。未來是否再影響航商卻步取道蘇伊士運河，仍有待進一步觀察。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. P3 三大歐洲航商開始佈局同業關注動向

達飛航運(CMA CGM)與麥司克航運(Maersk Line)、地中海航運(MSC)等世界前三大貨櫃船公司最近發布訊息，所將建立的 P3 營運網路聯盟預計在明(2014)年第二季展開運作，意謂著三大歐洲航商開始為明年市場佈局，三大於主航線結盟亦引起市場關注。航商指出，由於該三大航商運能分列世界前三大，佔有相當高的市場比重，亦即有左右市場的能力，再加上所操作的船型已加入了萬 TEU 級，對於中小型航商不能說沒有影響。

根據 ALPHALINER 最新統計，排名世界第一的麥司克在全球貨櫃船隊運能比重即佔百分之十五點一，地中海航運與達飛各佔百分之十三點四與百分之八點六，三家加總即佔三成七比重。航商表示，由於 P3 聯盟全新組合尚不具體，運作實況還看不出全貌，同業關切的除了其服務，更擔心對市場運價的影響力，但以萬 TEU 級船公司強調的營運成本降低來看，是否會構成其市場殺價的導火線，同業間不能不有所疑慮，更擔心貨主方面的西瓜效應。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

7. 上半年我港埠櫃量 688 萬 TEU 小幅成長 1.11%

今年上半年我國際商港貨櫃裝卸量總計為 688 萬 TEU，較去年同期的 681 萬 TEU，小幅成長 1.11%。其中高雄港一到六月貨櫃裝卸量為 485.55 萬 TEU，較去年同期的 485.69 萬 TEU，微幅減少 0.03%。

在基隆港今年上半年貨櫃量為 76 萬 TEU，較去年的 78 萬 TEU，減少 1.69%，台北港貨櫃裝卸量為 54 萬 TEU，較去年同期的 51 萬 TEU，增加 7.24%，台中港上半年貨櫃量為 72.21 萬 TEU，較去年同期的 66.89 萬 TEU，增加 7.95%。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

8. 十大貨櫃船公司上半年新增運能近 70 萬 TEU

貨櫃船運價水準取決市場船噸運能供需，ALPHALINER 公布統計數據顯示，今年貨櫃船交付進入高峰期，前十大貨櫃船公司上半年新增運能將近 70 萬 TEU。

截至 7 月 1 日，全球貨櫃船運能升達 1737.6 萬 TEU，比今年初(1 月 1 日)的 1680.34 萬 TEU 增加了 57.26 萬 TEU，實際上艘數 5944 艘比年初的 5942 艘，半年來只增加了兩艘，突顯船公司汰小換大的趨勢。

統計指出，運能超過六十萬 TEU 船公司由年初的六家增至九家，宣布結成 P3 營運網路聯盟的麥司克航運(MAERSK)、地中海航運(MSC)與達飛航運(CMA CGM)三家歐洲航商，分別以 258.35 萬 TEU、222.88 萬 TEU 與 138.44 萬 TEU 超強運能穩居前三大，並佔全球貨櫃船隊總運能百分之卅七比重。

目前排名全球第四至十名航商運能均低於八十五萬 TEU，位居第四的長榮海運亦僅以 81.84 萬 TEU 與前三大相去甚遠，其後依序是中遠(76.77 萬 TEU)、赫伯羅德(HL, 70.68 萬 TEU)、美國總統輪船(APL, 62.68 萬 TEU)、韓進(62.35 萬 TEU)、中海(60.17 萬 TEU)與商船三井(55.34 萬 TEU)。

根據統計，前十大貨櫃船公司運能由年初的 1047.66 萬 TEU 續增至 1117.21 萬 TEU，半年內增加了 69.54 萬 TEU，艘數則由 2439 艘增至 2521 艘增加了 82 艘。

【資料來源：台灣新生報航運版】

9. 中遠歐洲輪 首航高雄港 萬箱級，每週將定期灣靠 1 次

大陸中遠航運「中遠歐洲輪 (COSCO EUROPE)」，6 月 17 日首度灣靠高雄港第六貨櫃中心。除象徵兩岸航運實質合作的重大意義，台灣港務公司董事長蕭丁訓說，未來「萬箱船」每週定期灣靠 1 次，在海運景氣低迷之際，有助高雄港今年貨櫃裝卸量「千萬 TEU」目標的達成。

由中國遠洋、中國海運、以及招商國際等 3 家大陸航運業合組的香港商政龍投資公司 (CHEER DRAGON INVESTMEN)，去年底以台幣 40.5 億元，取得陽明海運旗下高明貨櫃碼頭公司 30% 股權。

中遠集團駐台代表處首席代表石澤民表示，資金已經到位，因此首度安排「中遠歐洲輪」於昨天停泊第六貨櫃中心 108 號碼頭，對兩岸航運合作，顯得意義重大。石澤民說，此次「中遠歐洲輪」首航高雄的重要意義是，停泊 1 萬 TEU (20 呎標準貨櫃) 的貨櫃輪，該船是中遠集團航行亞歐航線(NE 7)四艘「萬箱級」其中一艘，在 77 天期的航程上，未來每週將定期灣靠高雄港一次。

【資料來源：中時電子報】

2013 年 6 月份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

基於美國經濟復甦力道明顯轉強，促使美國聯準會對量化寬鬆政策退場態度日益明顯，預計今年第四季將開始縮減購債規模；另一方面，中國最近因人民銀行袖手致銀行體系出現罕見的錢荒，兩者皆預告全球將進入擠泡沫的時代，這對全球經濟勢必投入新的變數。量化寬鬆退場將擠壓多年來因全球資金氾濫形成的巨大經濟及金融泡沫，從而可能減緩全球經濟復甦。美國量化寬鬆政策退場也將影響歐盟寬鬆貨幣政策及日本的超級量寬措施，全球寬鬆貨幣政策時代將宣告結束。歐元區經濟萎縮和緩，歐洲經濟即將脫離漫長衰退的跡象。中國擠泡沫勢必冒經濟「硬著陸」的風險，經濟研究機構最近大幅調降中國經濟增長預測，今後 7 年平均經濟增長率可能低於 6%。未來中國經濟形成低度增長，代表著內需大型公共建設恐將縮水，作為全球最大原料消費與進口國，將減緩大宗原料進口量與速度，全球散裝海運貨物的增長也將遭受波及。

(二) 國際煤炭價格看跌，有利於煤炭海運量增加，運力需求增長卻減緩

2013 年全球主要煤炭供應地區產量繼續增加，將使國際煤炭價格繼續下降，從而有利於煤炭海運貿易需求的增長。但美國煤炭因天然氣價格提高，國內需求增加及價格下跌，生產商減產等因素的影響，美國煤炭出口將較去年略有下降。中國仍是煤炭需求增長的主要地區，電煤價格市場化步伐的加快將使得中國國內煤炭價格呈現上升態勢，而國際煤炭的價格優勢也將更加明顯，從而促進更多的煤炭進口到中國。2013 年煤炭海運貿易增幅為 4.9%，總量將達 10.57 億噸。為環保與保障國內煤炭生產商，中國政府祭出將限定從國外進口的煤炭熱值、煤灰及含硫量不能低於或超過設定標準，並對進口商設定準入門檻。受輿論和電廠反對等因素影響，國家能源局關於限制煤炭進口政策擱淺，暫不出臺。中國進口煤炭逐年擴大，今年可能達到 3.5 億噸以上。5 月中國煤炭進口量 27.57 百萬噸，雖然進口量較 4 月有所減少，但是依然居於高位。印度為全球第四大鋼鐵生產國，預計印度 2013-2014 財年焦煤進口量將增長 8.7% 至 35 百萬噸，印度煤炭進口量將激增 83% 至 1.85 億噸，成為亞洲煤炭需求增長最快的國家。2013 年亞洲煤炭進口量為 7.05 億噸，到 2018 年將達 8.24 億噸，其中預計今年煤炭海運貿易增幅為 4.9%，總量達 10.57 億噸，但煤炭海運貿易仍以區域間運輸為主，海運里程變化不明顯。今年全球散裝船運力需求增速將由 2012 年的 6.5% 下降至 4.1%。

(三) 中國需求礦砂熱度不減，全球礦砂海運量繼續增長

亞洲地區鋼廠無畏全球鋼價持續下跌，鋼廠幾乎呈現虧損狀態，但亞洲地區鋼廠持續增產，礦砂需求量持續增加。世界鋼鐵協會預計今年全球鋼鐵需求增速為 3.2%，需求量 14.55 億噸，僅比去年提高 1.1%。發展中國家及新興市場的鋼鐵需求增速將

從去年 3% 增加至 3.7%，中國的鋼鐵需求增速將從去年的 2.5% 增加至 3.1%。因此，今年全球礦砂海運需求增幅將比去年略有擴大，中國仍將是砂礦海運需求增長最快的地區。中國 5 月進口礦砂達 68.56 百萬噸，比去年增長 7.4%，1-5 月礦砂進口量 3.22 億噸，比去年同期增加 1.37%。中國國產礦砂稅負率有望減半，目前中國鐵礦類企業綜合稅負率約 25%，減稅目標是減掉 10-15%，這將提高中國礦砂生產企業的增產意願。今年中國礦砂需求量將達到 11.4 億噸，進口部分將達到 7.7 億噸。今年全球礦砂海運貿易增幅估計約為 5.9%，總量將達 11.81 億噸。

(四) 中國粗鋼產量再創新高，歐美地區減產

5 月全球粗鋼產量 1.36 億噸，比去年同期增長 2.6%，主要增長來源來自亞洲，歐洲地區幾乎出現減產現象。亞洲地區產量就達 90.98 百萬噸，占全球 66.75% 份額，亞洲又以中國占了 73.68%，且占全球 49.18%，可說佔了全球半壁江山。今年來，中國鋼鐵產量增長加快，前 5 個月粗鋼產量 3.244 億噸，增長 9.6%。中國產量 67 百萬噸，比去年同期增長 7.3%，亞洲其他地區，日本 9.6 百萬噸，比去年同期增長 4.3%，南韓 5.5 百萬噸，比去年同期減少 7.1%，印度 6.73 百萬噸，比去年同期增長 2.1%。歐盟區的德國產量 3.7 百萬噸，比去年同期減少 1.5%，義大利 2.3 百萬噸，比去年同期減少 11.1%，法國 1.4 百萬噸，比去年同期減少 3.5%，西班牙 1.4 百萬噸，比去年同期增長 4.3%，土耳其 3.0 百萬噸，比去年同期減少 2.0%，俄羅斯 6.1 百萬噸，比去年同期增長 0.2%，烏克蘭 2.8 百萬噸，比去年同期減少 6.5%。美國 7.5 百萬噸，比去年同期減少 4.9%，巴西 3.0 百萬噸，比去年同期增長 5.5%。

(五) 今年新船交付量緩和，供給超過需求，明年又復增加

散裝乾貨船新增運力交付量將在今年達過高峰期，去年運力增長 10.4%，今年 6 月初較去年底增長 2.9%，今年將有 62.50 百萬 Dwt 運力交付，如果考慮舊船拆解，至年底運力可能增長 7% 左右。目前按計劃於 2014-2015 年交付的新運力分別為 41 百萬 Dwt、21 百萬 Dwt，2014 年起，計畫交付的新運力將逐年明顯下降，運力供應壓力將逐漸減弱。截至今年 6 月底的前半年，散裝乾貨船新訂單達 25.90 百萬 Dwt，高於去年同期增加 18.60 百萬 Dwt。前 6 個月共增加了 72 艘海岬型船，合計 13.70 百萬 Dwt，遠超之前 12 個月新訂單的 21 艘船，合計 3.9 百萬 Dwt。在過去幾個月的訂單爆增，目前海岬型船的總訂單數高居 193 艘，合計 39.4 百萬 Dwt。巴拿馬型船的訂單量也正逼近 2012 年整年的數量，今年巴拿馬型船已增加了多達 42 艘船，貢獻 3.30 百萬 Dwt 的運能，與 2012 年 56 艘，合計 4.4 百萬 Dwt 相比，已相差不遠。雖然運力增速在 2013 年相對放緩，但由於 2012 年新船大量交付已經造成運力供給的極度飽和，2013 年運力總水準依然過剩嚴重，加之需求在短期內無法得到有效提振，供需的不平衡使得 BDI 在短期內仍不具備大幅上漲的條件。

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)、超輕便型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。今年來波羅的運費綜合指數(BDI)一直在 800 點狹幅振盪徘徊，直到 6 月才出現一波跳漲行情。在全球經濟復蘇跡象並不明顯的情況下，此輪 BDI 反彈上漲，與大宗商品價格持續下跌不無關係。國際礦砂和煤炭價格的持續下跌，使得中國國內進口訂單飆升。西澳礦砂、東澳煤炭出

貨明顯增多，船運需求回升，海岬型船運價水漲船高。5 月份中國礦砂進口比去年同期增長 7.39%，比上月增加 2.10%，6 月進口將延續放量形勢。此外，連續跳漲的另一個原因，是部分貿易商認為中國將計畫限制高硫低熱煤進口，想趕在政策祭出之前大量進口煤炭，積累夏季庫存。中國是礦砂進口大國，進口量占全球近 7 成，而礦砂海運在散裝乾散貨裡所佔的比重最大，所以中國的礦砂進口動作對海運綜合運費指數與海岬型船運費指數的漲跌產生主導作用。本輪 BDI 指數上漲主要是由於海岬型船和巴拿馬型船運費攀升。上漲原因主要有兩方面：第一，中國沿海出現惡劣天氣，導致部分船舶壓港，市場運力供給暫時減少；第二，西澳礦砂和東澳煤炭出貨較多，需求充裕。雖然 BDI 指數創出半年來新高，若論反轉還言之過早，短期內航運業仍難擺脫低迷狀態。經歷了多月的下跌態勢之後，各型散裝乾貨船市場在 6 月全面翻揚，持續上揚歷經一個月之久，其中已海岬型船市場漲勢最為兇猛，帶動綜合運費指數(BDI) 持續上揚。進入 2013 年後，年初 BDI 的 698 點為最低，在 6 月之前，BDI 指數在 800 點上下震盪徘徊，進入 6 月後則出現一波上漲行情，上漲幅度達 3.07%，至 873 點，接近 2012 年 BDI 指數平均點位 920 點。近半年來，BDI 指數都在低位盤整，進入第二季度後，散裝乾貨船市場頻繁出現航次租船活動，這使散裝乾貨船整體運價水準有所好轉，隨之，BDI 指數也開始持續上揚。在 6 月前礦砂貨物運輸需求和運力增長放緩，海岬型船運價呈現谷底狹幅震盪，對於較小型的散裝貨船而言，目前有大量糧食和煤炭貨物，將在一定程度上促進這部分運價上揚。本波連續上漲主要是因為大西洋線市場比較活躍，從而帶動了海岬型和巴拿馬型船運價提升，除此之外，季節性需求也是很重要的原因之一。近期國際散裝散船市場在南美穀物豐收的提振下，推動 BDI 持續上漲，季節性的貨物運輸有望在未來一段時間內持續支撐運價。BDI 指數的上揚對當前低迷的航運市場而言令人欣喜。但當前的 BDI 指數仍處歷史低位。在輕便型船市場方面，中國一直盛傳限制低質煤進口，加劇了市場的觀望氣氛，一定程度上影響了輕便型船市場的表現；其次，巴拿馬船型市場方面，在美東、海灣以及南美的糧食運輸貨盤都相對較少，運價持續下跌；而在海岬型船方面，澳洲、巴西的鐵礦石運輸相對疲軟，並且在三大散貨船型中屬於過剩最為嚴重的一種，這導致 BDI 指數在低位徘徊。運力過剩和新運力的增加是航運業近兩年來的棘手話題，航運業的低迷不振與運力過剩有著不可分割的關係。目前，市場仍處於需求恢復階段，下游開工率回升以及補庫存需求，有望帶動海運需求逐步恢復，市場運價繼續上行，但上半年新增運力依舊較多，運價上行空間較為有限。長期來看，下半年，散裝船市場新增運力將明顯減少，運力過剩狀況環比有望好轉。從更長時間段來看，國際海運市場價格還處於歷史低位，亦即海運企業經營處境非常困難。進入 2 季隨著南美穀物貿易的逐漸活躍，市場開始不斷吸收大西洋及東南亞地區運力，加之歐陸地區有部分煤炭運輸活動，相關航線運價開始上揚。太平洋市場，因南美市場的不斷轉好，吸引船東前往南美攬貨，造成太平洋市場即期可用運力趨緊，船東借機提高心理價位，太平洋往返航線日租金衝破 1 萬美元。而大西洋市場，也因哥倫比亞工人罷工結束，市場船運活動增多，相關航線運價開始逐步回升。不過，好景不長，隨後，由於船東運力的釋放和主要航線需求的逐漸回落，海岬型船運價指數再次掉頭向下。整體上看，今年前 4 月，海岬型船運價指數與去年同期相對持平。巴拿馬型船市場運價大幅上揚，恰逢南北美穀物出口交接之際，南美市場貨盤逐漸增多，大西洋市場交易活躍。大西洋市場，南美穀物貿易繼續活躍，市場湧現較多貨盤不斷吸收市場運力，造成大西洋市場即期可用運力趨緊，大西洋市場部分租家租用太平洋市場運力承運南美貨物，市場整體供需情況較節前有所改善，同時，澳洲及印尼至印度和中國的煤炭貿易也給市場

以極大的支撐，使得大西洋市場日租金持續上漲。而太平洋市場也受大西洋市場活躍交易氛圍的帶動，相關航線租金大幅上漲。輕便型船市場運價小幅回升，地中海地區的食糖貿易給市場注入新鮮活力，大西洋市場相關航線租金保持穩定。但印尼雨季天氣對其煤炭及鎳礦裝船帶來不利，同時，臨近春節市場貨量縮減，僅有的少量船運活動難以對市場行情形成支撐，太平洋市場走跌，相關航線租金持續下滑。南美穀物旺季繼續支撐超輕便型船市場，另外，美灣焦炭貨盤不斷湧現，大西洋航線相關租金持續上漲。而太平洋市場出現較多印尼至印度煤炭船運活動，同時，隨著印尼和菲律賓雨季的逐漸結束，市場鎳礦船運活動開始增多，之前印尼因惡劣天氣滯留部分運力也為市場提供支撐，另外，南美穀物也消耗了部分運力，太平洋地區運力供需有所改善，帶動相關航線租金繼續上漲。國際散裝船市場從 6 月初展開上漲，連續上漲一個月，至 7 月初 BDI 綜合運費指數抵達今年最高 1179 點，比 6 月初上漲幅度達 47%。BDI 持續上漲，是由於天氣因素及礦砂、煤炭海運需求回升。6 月上旬中國沿海出現大風惡劣天氣，導致進長江大船延期，另外，北方也出現大船短暫壓港現象，消耗了市場部分運力。需求方面，西澳礦砂、東澳煤炭出貨較多，船運需求回升。本波上漲行情，可能是短期性因素所推動，不排除後續仍有回落。今年 6 月份之前市場表現低迷，隨著運力的逐步調整收縮，市場運價也在緩慢往上移，全球經濟景氣有緩慢向上修復的趨勢。BDI 出現了持續快速上漲，其短期內大幅上漲似表明航運市場隱現轉好信號。市場人士普遍認為這是短期現象，從整個經濟需求來看，還找不到支撐指數持續上漲的理由；並且過去半年時間，BDI 指數整體水準也並不高。另外，天氣因素導致很多船停在港口，這等於短期內間接消化了部分運力；同時澳洲在礦砂和煤炭運輸方面也有一定需求，部分船型價格自然就有回升。不過，值得期待的是，下半年超預期觸發因素很可能來自於政策層面。7 月初抵達兩年來最高，BDI 隨後漲幅過巨而暫時中止拉回休息，因租船活動普遍放緩，使海岬型船市場行情漲多回檔，僅巴拿馬型船市場受到煤炭及糧食買盤穩定支撐。海岬型運費指數(BCI)本波漲勢最兇猛，從 6 月初最低 1333 點落底後展開強勁反彈上漲，一路急速扶搖直上，6 月下旬突破 2000 點，仍欲罷不能，BCI 指數繼續創新高，7 月初衝抵 2176 點來到去年底高點，漲幅達 63%，本波漲幅勇冠群雄，且遙遙領先，隨後雖拉回數日又漲聲再起，至 7 月上旬收高 2047 點。巴拿馬型船市場也同步展開上漲攻勢，BPI 指數從 6 月初的 764 點低檔止跌一路扶搖直上，6 月底攻上 1000 點關卡，7 月上旬攀抵 1062 點最高，漲幅達 39%。超輕便型船運費指數(BSI)自 5 月下旬展開本波上漲攻勢，BSI 從 851 點觸底一路反攻，歷經一個多月的連翻上漲，7 月初衝抵 954 點後漲勢中止而拉回整理，漲幅 12%，7 月上旬下修拉回至 901 點。輕便型船運費指數(BHSI)從 6 月上旬的 521 點觸底後展開本波上漲攻勢，也一路扶搖直上，至 7 月初衝抵本波最高 569 點，中止連翻上漲拉回，漲幅 9.2%，為各型船市場表現最弱的市場，7 月上旬拉回到 561 點。海運市場連續超過一個月的迅速上漲，是否預示爾後市場將走向復甦？是市場人士並不持樂觀態度，普遍維持航運業難於短期內復甦的判斷。指數回升是短期的反彈現象，若從整個經濟需求來看，還找不到支撐該指數持續上漲的理由；此外，過去半年中，BDI 指數整體水準並不高，故雖然升幅大，並非是達到理想水準。

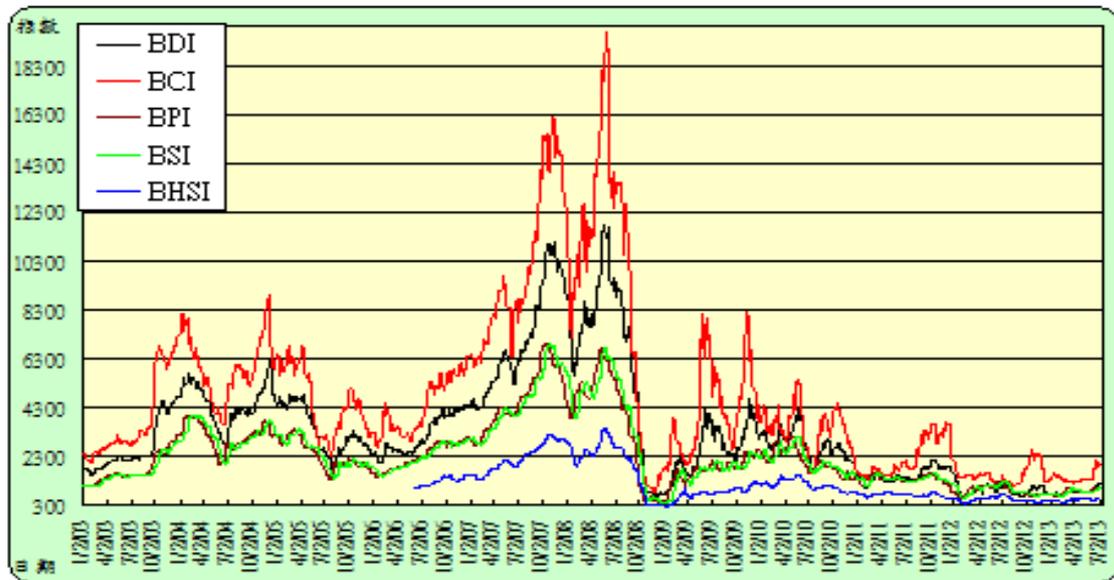


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。本波海岬型船市場租金行情出現睽別已久難得一見的爆衝上漲，市場人士認為，這是由於澳洲在礦砂和煤炭運輸方面的需求突然湧現，帶動海岬型船的租金行情急速拉升。此外，天氣因素導致很多散貨船滯留於港口及錨地，6月上旬中國沿海出現惡劣天氣，導致部分船舶滯留港口時間延長，達到的間接效果使市場可供使用運力暫時減少，推動租金行其上升。雖全球經濟持續不振，但進入6月後，礦砂運輸需求暴增激勵海岬型船租金連翻上漲且迭創新，礦砂運輸需求升溫，造就海岬型船市場情緒高漲，煤炭船運不溫不火、糧食船運相對穩定，也增添市場樂觀氣氛，船東信心提高，大多不願殺低價格，使市場支撐力道增強。散裝船市場需求方面有所恢復，澳洲礦砂及煤炭出貨積極推動市場活躍度上升，而中國北方港口大船壓港使得運力臨時得到消耗，市場供需面有所好轉，租金行情反彈。不過，需求端仍然呈現疲軟狀態，預計短期內租金進一步反彈空間不大，整體仍將低位徘徊。長期來看，需求端表現低於預期，而今年下半年散裝船市場運力過剩狀況有望逐步好轉，週期拐點可期，但對年內表現不可預期過高。進入6月份後，因礦砂海運量暴增，帶動海岬型船市場交易出現難得一見活躍景象，遠程巴西至中國礦砂海運再添上漲火力。太平洋市場租金從5月下旬最低6,700美元觸底一路反彈上漲，至6月中旬即攻占1萬美元關卡，漲勢持續至7月初才告暫時終止而拉回整理，最高攀抵14,108美元，漲幅超過100%，倍數翻轉，返回去年11月的高價位，雖漲多拉回整理，僅一星期的回檔後漲聲再起，至7月上旬又回漲至12,529美元。太平洋區市場經過大半個月的持續活躍，消耗掉太平洋區市場部分運力，整個市場氛圍相對較好，後市是是否能夠維持上漲動能，端看中國進口礦砂是否續暢旺。6月後海岬型船市場大西洋往返航線成交較多，市場即期可用運力趨緊，大西洋往返航線租金自6月上旬最低3,555美元觸底反彈後，一路強勁飆漲，至6月中旬即穿越1萬美元，漲勢依舊強勁，至7月初衝抵去年12月初水準來到16,300美元高價位，雖出現漲多拉回整理數日後，多頭氣勢復活，租金旋即再度攀升，7月

上旬收高抵達 15,660 美元。大西洋區返回遠東航線租金漲勢最為猛烈，從 6 月上旬的最低 18,255 美元價位後，一路勁揚，6 月中旬即刻突破 2 萬美元關卡，漲勢依然旺盛，租金持續攀新高，至 6 月底衝抵 27,838 美元新高價位，回到去年 12 月初高價位水準，隨後漲幅過大，追價無力而拉回，僅回檔一星期後，多頭復活漲聲再起，租金價位反彈上攻，7 月上旬收高 26,205 美元，但上漲氣勢似乎力道不足，恐無法持續太久。太平洋區返回歐陸航線租金從 4 月下旬跌落至最低負 11,914 美元價位後，即止跌緩慢回升改善縮小負租金水準，6 月後受到其他航線租金大幅翻揚的激勵，本航線租金也急速縮小負數租金水準，至 6 月下旬轉正租金水準，至 7 月初上漲成為租金水準 2,645 美元，隨後海岬型船各航線租金全面暫時中止上漲拉回整理的波及，本航線租金也止漲拉回數日後又回復反彈格局，7 月上旬租金反彈回到 1,855 美元。

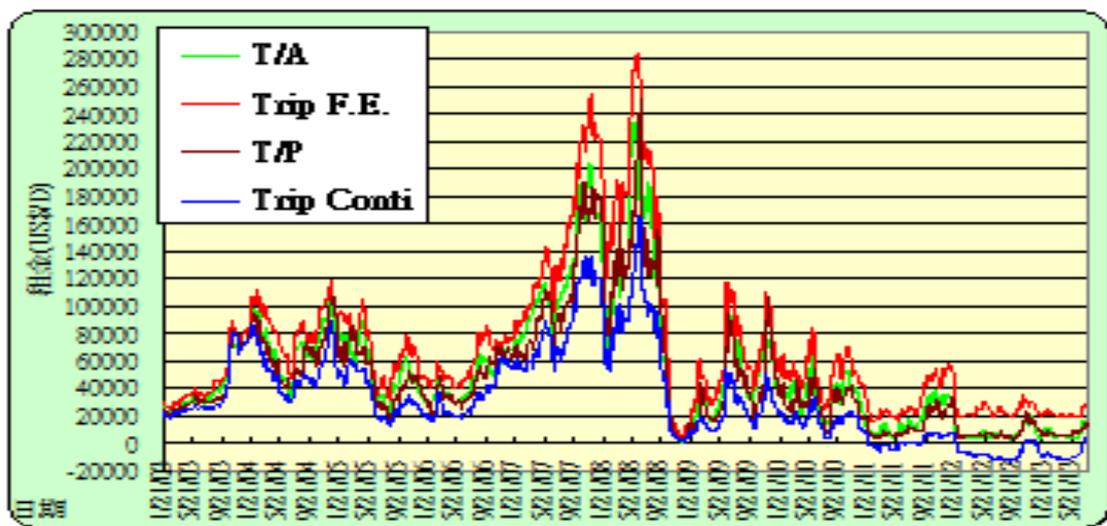


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。中國當局為呼應環保問題與國內煤炭生產商的訴求，計畫出臺進口煤炭限制政策，中國不少貿易商趁機政策尚未上路前開始大量進口煤炭，導致海運需求回升，激勵巴拿馬型船及超輕便型船等市場租金行情上漲。此外，6 月上旬澳洲和中國北方港口由於大風惡劣天氣原因出現壓港，長江口沉船事故也消耗了市場部分運力。航市頓時船噸需求上升，但運力短時出現吃緊，船東趁機拉抬租金行情，讓長期攀在谷底租金水準能有明顯改善，船東普遍重拾信心，不願意在殺低租金水準，一致努力做價促使租金反彈較快。但巴拿馬型船新船運力交付量將在今年處於高峰期，明年起交付的新船運力將逐年明顯下降，或將減弱對航市造成壓制作用。雖然出現本波上漲行情，存在一些短期性因素所推動，但今年船噸過剩依然存在，巴拿馬型船市場租金反彈高度不可期待太高，不排除後續仍有回落。進入 6 月後，隨著美國東部、海灣穀物貿易的逐漸活躍，市場開始不斷吸收大西洋及東南亞地區運力，加之歐陸地區有部分煤炭運輸活動，相關航線租金開始上揚。因大西洋區市場表現優於太平洋區市場，吸引船東將船隻往大西洋區放，以及 6 月上旬中國沿海出現大風惡劣天氣，導致開往長江

的船隻延期，北方港口船舶壓港，運力暫時得到消耗，紓緩太平洋市場即期過剩壓力，船東暫時鬆了一口氣，同時也受大西洋市場交易活躍氛圍所鼓舞，因而太平洋往返航線租金在 6 月後才得從谷底翻身，暫時脫離低位盤旋的困境。太平洋地區市場對高熱值煤需求低迷，澳洲煤炭對巴拿馬型船運需求有限，印尼低熱值煤仍有運輸需求，但整體成交相對較少，對巴拿馬型船太平洋區航線仍不是很樂觀。而大西洋區市場，正好美東、海灣地區出口穀物及煤炭湧現，同時哥倫比亞工人罷工結束，煤炭出口恢復作業，帶動大西洋區市場船運交易活動熱絡，相關航線租金開始明顯回升。市場人士普遍認為目前整個經濟環境尚未出現好轉跡象，近期租金行情的跳漲恐屬於短期反彈，後期反彈延續的時間及空間，還要看全球經濟形勢和中國和印度需求狀況。進入 6 月後巴拿馬型船大西洋區航線與返回遠東航線租金漲勢最為強勁，但太平洋區航線租金還是擺脫不了船噸過多的干擾，雖也翻紅上揚，但漲幅有限，因此平均租金幾乎仰賴大西洋區航線與返回遠東航線租金的加持，從 6 月上旬的最低 6,079 美元價位落底反彈上揚，一路扶搖直上，至 7 月上旬攀登近期新高價位 8,086 美元後暫時中止漲勢拉回，所幸僅數日回檔再度漲聲響起，7 月上旬平均租金收高 8,447 美元。太平洋區航線市場 6 月上旬跌落至 4,753 美元最低價位後觸底反彈，但反彈力道稍嫌薄弱，當反彈回到 6,000 美元後，呈現多空拉鋸戰，租金無力上攻而來回震盪格局，7 月上旬似乎孕育上漲動能，漲勢有機會轉強，7 月上旬租金收高 6,686 美元。大西洋區租金航線 6 月上中旬出現強力反彈，從 7,173 美元落底反彈上揚，一路扶搖直上，6 月底成功登上 10,000 美元關卡，至 7 月初雖曾回檔數日卻無礙上漲格局，隨即再度返回上漲軌道上，7 月上旬租金收高 10,911 美元。大西洋返回遠東租金航線 6 月上中旬出現強力反彈，從 12,455 美元落底反彈上揚，一路扶搖直上，6 月下旬突破登上 15,000 美元關卡，至 7 月初雖曾回檔數日卻無礙上漲格局，隨即再度返回上漲軌道上，7 月上旬租金收高 16,329 美元。遠東返回歐陸租金航線 6 月上旬跌至負 183 美元低價位後止跌反彈，但反彈力道薄弱，至 6 月下旬後再度陷入下跌命運，租金一路困在負數租金陰影下，至 7 月上旬收高負 137 美元。

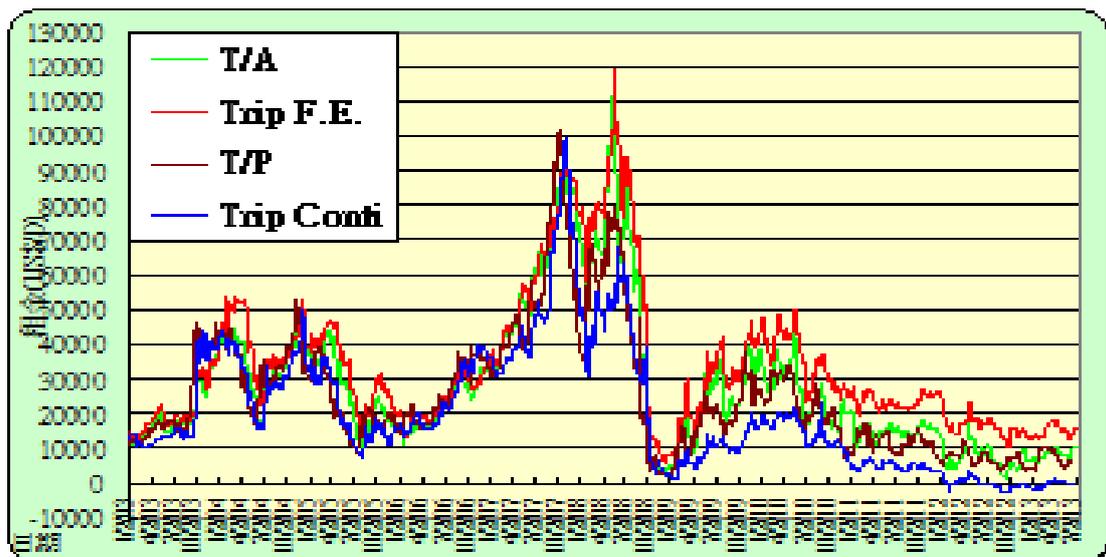


圖 3 巴拿馬極大型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

圖 4 說明超輕便型船運價指數組成中 4 條租金航線行情變動趨勢。超輕便型船市場較其他型船最早觸底反彈，進入 5 月下旬後南美穀物旺季繼續支撐超輕便型船市場，另外，美國海灣穀物及煤炭、焦炭貨載不斷湧現，帶動大西洋航線相關租金持續上漲。而太平洋區市場出現較多印尼至印度煤炭船運活動，同時，隨著印尼和菲律賓兩季的逐漸結束，市場鑛船運活動開始增多，之前印尼因惡劣天氣滯留部分運力東南亞地區有部分礦砂、煤炭、鋁土礦船運活動，超輕便型船相關航線租金表現較為穩定。太平洋地區運力供需有所改善，帶動相關航線租金繼續上漲。從 5 月下旬至 6 月底超輕便型船市場除大西洋區返回遠東航線在 6 月上中旬疲弱走跌外，整體個航線租金表現還算不錯，租金繼續保持穩定上漲走勢。中國當局計畫祭出進口煤炭限制政策，中國不少貿易商已完成大量煤炭進口庫存，導致進入 7 月後，中國煤炭進口貿易商減緩進口速度，致煤炭海運需求退潮，因而拖累超輕便型船市場租金行情，超輕便型船市場開始陷入疲軟格局，所有航線租金出現跌多漲少局面。整體而言，超輕便型船市場大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，5 月下旬大西洋區返回遠東航線租金表現亮麗，推動平均租金 5 月下旬突破 9 千美元關卡，漲勢依舊，平均租金繼續往上攀登新高價位，6 月下旬曾一度站上 10,000 美元關卡，最高攀抵 10,137 美元，進入 7 月，各航線租金普遍回跌，迫使平均租金中止反彈而拉回，平均租金 10,000 美元得而復失，7 月上旬租金收在 9,566 美元。大西洋區航線租金 5 月下旬跌落 10,825 美元後止跌回升，一路扶搖直上，6 月底攀登至 13,450 美元高價位後終止漲勢而拉回，7 月上旬租金收在 11,825 美元。大西洋區回遠東租金航線 5 月下旬拉回至 13,775 美元後止跌反彈，6 月上旬向上攀登至 13,721 美元高價後拉回，經約半個月下修整理，6 月中旬再度恢復上漲軌道，一路攀升上漲，至 7 月上旬衝高抵達 14,438 美元後熄火無力上漲而拉回，7 月上旬稍微壓回收在 14,271 美元。太平洋區航線租金 5 月下旬跌至 7,071 美元後，止跌回升，一路穩定上漲，至 7 月初攀抵新高價位 8,353 美元後拉回，7 月上旬收在 7,750 美元。遠東回歐陸租金航線 5 月中下旬下墜至 4,141 美元即終止下跌後弱勢反彈而上，除 6 上中旬曾拉回下修外，出現漲多跌少，7 月初緩慢攀爬抵達 4,550 美元後再度受挫拉回，迄 7 月上旬壓回收在 4,418 美元。

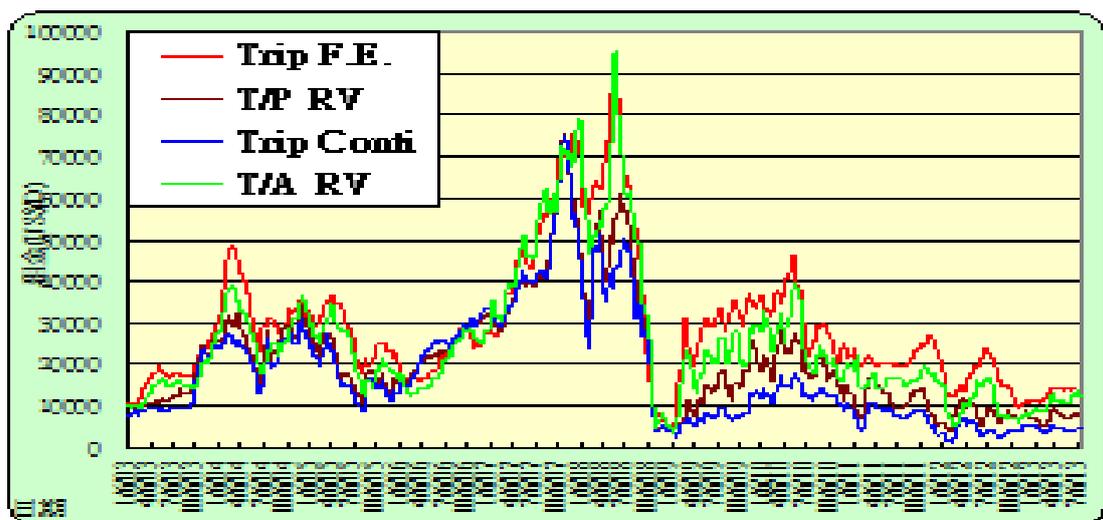


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。6 月以來，輕便型船市場為所有散裝船中表現最遜色。大西洋市場 6 月上旬供需仍可保持穩定平衡，南美與美國海灣地區仍有部分穀物、石油焦煤和煤炭等貨載出現，激勵大西洋航線船運交易持續活絡，6 月上中旬後租金水準漲勢持續，大西洋區市場表現優於太平洋區市場，可惜至 7 月上旬後漲勢轉弱反轉下跌。太平洋區市場隨著印尼和菲律賓雨季的逐漸結束，市場鑛船運活動開始增多，之前印尼因惡劣天氣滯留部分運力東南亞地區有部分鑛砂、煤炭、鋁土礦船運活動，6 月後太平洋區相關航線租金表現比 5 月稍微轉佳，可惜太平洋區市場累積過多供給運力，抑制太平洋區相關航線的表現，6 月後太平洋區相關航線租金出現來回震盪漲跌互見，多空勢均力敵，走勢陷入膠著狀態，租金維持 6,500~6,800 美元間震盪。6 月上中旬大西洋區相關航線租金一路驚天漲，成功地攻佔 9,000 美元，7 月上旬最高攀抵 9,618 美元價位後高檔回落，7 月上旬收在 9,414 美元。反觀，太平洋區市場相關航線 6 月漲勢不穩，忽漲忽跌，漲多跌少，至 7 月上旬攀抵 6,838 美元高價位後出現明顯跌勢，7 月上旬收在 6,736 美元。輕便型船市場平均租金 6 月受到大西洋區市場租金持續上漲的加持，加上太平洋區相關航線租金漲勢薄弱，忽漲忽跌，無力支撐平均租金維持在紅盤，6 月上中旬後平均租金一路穩步走高，6 月下旬成功站上 8,000 美元關卡，至 7 月上旬攀抵 8,199 美元高價位後出現明顯跌勢，迄 7 月上旬平均租金回跌收再 8,075 美元價位。



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)雖然受惠於 Shale Oil Gas 可經濟大量開採，因而為某些產業帶來利多商機，就業機會增加，消費力道增強，美國經濟已出現復甦力道，在安倍近三寬鬆經濟措施，也使日本經濟脫困出現復甦轉機，消費力道轉強。但中國繼續調控房地產與高耗能、高污染產業，最近「錢荒」，引發企業資金鏈中斷而倒閉層出不窮，內需需求不振且出口貿易萎縮等，中國經濟增長逐漸下降。印度因外資退潮，投資熱度退燒，經濟成

長也出現明顯降溫。歐盟雖經濟稍有回溫跡象，但最近歐盟區成員金融債問題又爆發，可能再爆發債務危機。前美國 QE 計畫退潮所引發全球金融股匯市不安，所幸美國可能延後 QE 退市，暫時化解全球金融不安。美國持續寬鬆貨幣政策可維繫新興發展國家有充足資金推動投資建設，有助於促進全球供應鏈持續擴張發展。

- (二) 近期海岬型船市場從最表現最差搖身轉變成領先群雄，順道帶動其他型船市場也抓住機會奮力往上爬，本波漲勢並非建立在供需結構性的轉佳，係屬巧合中國長江與北方港口滯留船隻，另外中國礦砂買家趁礦價跌至相對便宜時又大舉進貨補庫存，以及中國當局將管制低熱值煤炭進口所引起搶近熱潮，帶動市場追逐船噸熱絡景象，造成短時間現貨市場運力吃緊，引發船東趁機拉抬價格。除非下半年中國的礦砂進口量可持續大幅上升，中國管制低熱值煤炭進口政策停擺，扮演航市火車頭的中國繼續往前拉動，則或許最壞時機已過且下半年航市將逐漸脫離低迷萎靡不振的困境。
- (三) 雖近期散裝船市場出現短期回溫，船噸運能的供給量還是持續上升，投資人還是不宜太樂觀看待後市，投資操作應謹慎為宜。雖隨著新造船下水量從今年下半年開始放緩，但過去累積新船交付量造成供給嚴重過剩，需要一段時間調節供需，縮小供需失衡問題，是否最快在明年初就可看到散裝海運業界的結構性轉佳趨勢，屆時 BDI 要反攻至 2011 年底的近 2000 點高檔，仍有某程度困難度。全球散貨船船隊而今年比去年增長已減少了 7%，運力需求增長 10%，是 6 年來的首次增長，明年運力增長將會比今年擴增 5%，除非拆船活動更積極，否則明年看好航市表現恐會失望。

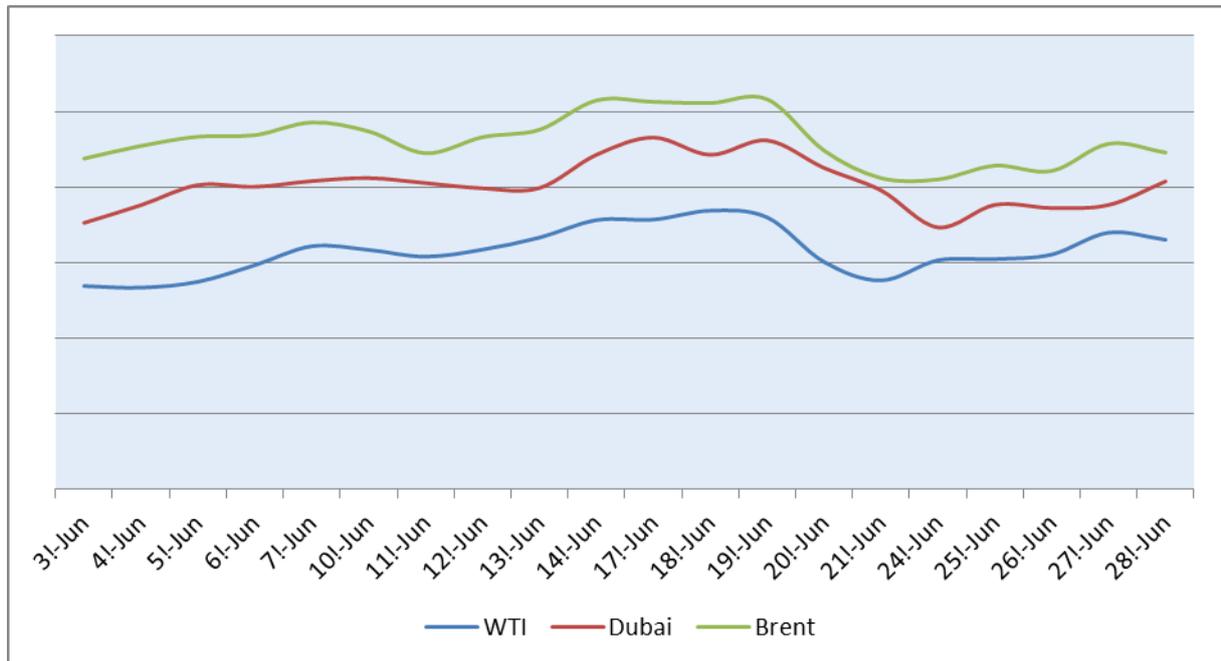
2013 年 6 月份國際油輪市場動態

王廷元

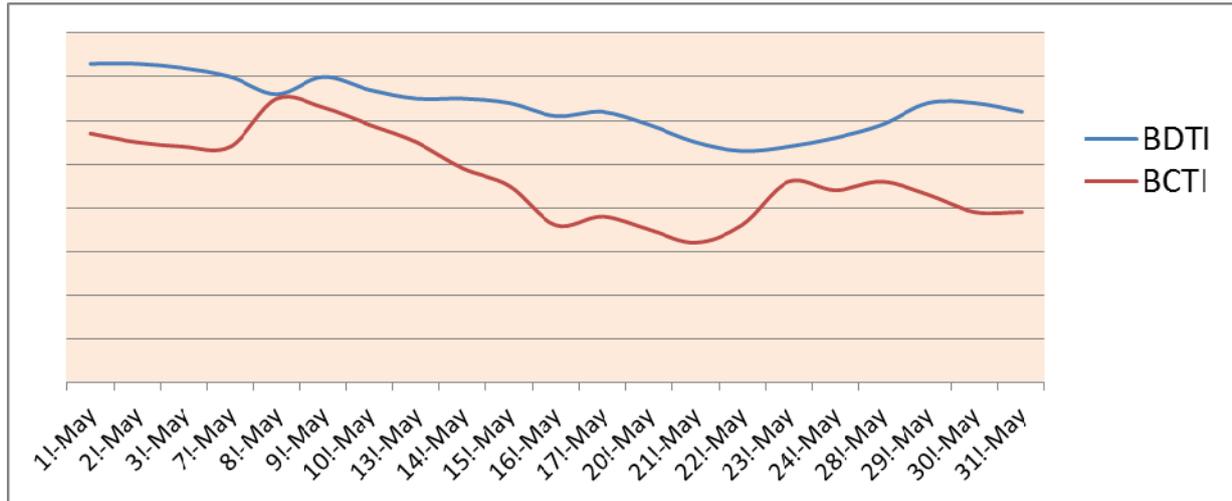
1. 原油市場短評

伊朗局勢的變化依然牽動國際原油市場神經、多數歐元區國家的經濟衰退不振，再加上美聯儲推出 QE3 預期落空、歐、美經濟疲弱等因素綜合影響下，支撐原油價格力道的因素薄弱；但石油輸出國家組織 6 月原油產量較 5 月小幅下滑，12 個會員國石油產量從 5 月的每天 3170 萬桶降至每天 3163 萬桶；另一方面跟據 EIA 庫存報告顯示，美國於 6 月底原油庫存較 5 月底時增加兩百多萬桶，實際原油價格走勢未受部分利空因素影響下跌看，而 6 月份國際平均油價微幅上漲。

而展望下半年，市場上不斷有傳聞油價將上升，不過漲幅有限並不會超過上半年的高點，預計西德州中級原油和布蘭特原油價格波動區間分別為每桶 85-100 美元、每桶 95，125 美元，而伊朗局勢的潛在影響及其他地區性供給中斷風險，使得增加油價存在短期攀升的機會大增。



5 月份國際原油價格趨勢圖



	2013					
	BDTI			BCTI		
	May	Jun	% change	May	Jun	% change
Max	623	610	2.09% ↓	615	587	4.55% ↓
Min	603	577	4.31% ↓	582	552	5.15% ↓
Average	613.52	589.84	3.86% ↓	597.14	569.00	4.71% ↓

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)

2. 原油產品價格

西德州原油 -

月初每桶價格91.030美元，至月底報價為每桶91.890美元；

2013年6月均價為每桶92.021美元，5月均價為每桶95.785美元，與5月相較上漲1.16%；

2013年第一季均價為每桶94.368美元，第二季均價為每桶94.122美元。

杜拜原油 -

月初每桶101.280美元，月底收盤價格為每桶98.800美元；

2013年6月均價為每桶101.691美元，5月均價為每桶100.172美元，與5月相較下跌0.13%；

2013年第一季均價為每桶108.234美元，第二季均價為每桶100.733美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格99.170美元，月底以每桶100.38美元作收；

2013年6月均價為每桶102.833，5月均價為每桶103.133美元，與5月相較下上漲0.25%；

2013年第一季均價為每桶112.606美元，第二季均價為每桶102.939美元。

3.油輪買賣交易行情*

蘇伊士型油輪 – “Kamari I” (1991年造，十四萬九千八百載重噸)雙殼油輪約以一千萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Eagle Phoenix” (1998年造，十萬六千一百載重噸)雙殼油輪約以九百七十萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Stavanger Viking” (2004年造，十萬五千四百載重噸)雙殼油輪約以二千一百五十萬美元售出。

4.油輪拆船市場交易行情*

“Atlas Navigator”(1998年造，十萬七千載重噸)以美金440.0元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 –

近三個月份的現貨市場成交數量均超過120筆，顯示成交量仍維持熱絡，雖然運費略有起色，若無法減緩船噸供給需求，則船舶必需採行經濟航速以降低成本，但船東及船舶仍無法長期支撐低運費及低速所帶來的難題。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費來到近期內的高點WS35.5，日租金約10900美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS23.0，日租金約為5800美元；西非至美灣26萬噸級運費WS40.0，換算日租金約為20100美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS37.0，日租金也約為10600美元。

蘇伊士型油輪市場 –

運費變動不大，但由於油價上漲至使日租金下跌。西非至美東 13 萬噸級運費WS47.5，換算日租金約得 6900 美元；地中海 13 萬噸級船運費WS50.0，日租金約得 5400 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費持續 WS50.0，換算日租金約得 5800 美元。

6.成品油油輪運費行情

波灣至日本7.5萬噸級於6月份的平均運費維持上個月底時的運費，維持在WS73.0上下。6月底的運費日租金得9200美金；波灣至日本5.5萬噸級運費亦持續下滑至WS87.5，日租金僅得8650美元；新加坡至日本3萬噸級船運價由亦持續三個月下跌至WS120，日租金約得13400；3.5萬噸級西印度至日本，成交運費維持WS102.5，日租金約8400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

2013 年 6 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	31-MAY (WS)	TCE (US\$/day)	28-JUN(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	26.0	12,281	26.0	12,281
AG / JAPAN	VLCC	45.0	25,624	45.0	25,624
WAF / EAST	VLCC	45.5	18,241	45.5	18,241
WAF / USG	VLCC	47.5	28,154	47.5	28,154
WAF / USAC	SUEZMAX	50.0	8,318	50.0	8,318
MED / MED	SUEZMAX	50.0	4,960	50.0	4,960
UKC / USAC	AFRAMAX	82.5	13,002	82.5	13,002

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	31-MAY (WS)	TCE (US\$/day)	28-JUN (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	71.5	8,511	71.5	8,511
AG / JAPAN	55,000	93.0	10,559	93.0	10,559
CARIBS / USAC	37,000	132.5	12,332	132.5	12,332
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	14,477	125.0	14,477
MED / USAC	30,000	137.5	10,063	137.5	10,063

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	18,000	22,000
SUEZMAX	150-160k	16,000	17,500
AFRAMAX	95-105k	13,000	14,750
LR1	65-73k	14,750	15,500
MR	47-51k	14,000	15,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$80.0	\$55.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$28.0
LR1	65-73k	\$37.0	\$27.0
MR	47-51k	\$34.0	\$24.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年6月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$89.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$55.8	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$47.5	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$33.5	\$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

