



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第七十九期

ISSUE 79 2010年7月15日

理事長：呂錦山
總編輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
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—港口發展與內陸交通運輸 | 1 |
| 海運市場動態 | 7 |
| 國際運輸動態報導 | 7 |
| 國際散裝乾貨船市場行情分析 | 9 |
| 國際油輪市場動態 | 18 |

聯合國 2009 年海上運送報告—港口發展與內陸交通運輸

劉青青 摘要

本文將討論全球港口的表現、制度上的改變與港口的發展以及延伸至內陸的接駁。

在 2008 年全球貨櫃港口裝卸量成長了 4%，達到了 506.9M TEU；光是在中國大陸港口裝卸量，即占全球 22.3%。對於內陸交通連結服務的部分，2008 年中國、俄羅斯與印度的鐵路運輸也分別成長了 3.5%, 5% & 8.4%；反倒是在歐洲，鐵路運輸則下降 5%，甚至於美國與歐洲的成長下滑曲線一直延長至 2009 年。進一步分析將在本文逐一討論。

一、貨櫃港裝卸量

港口的裝卸量與定期船貿易是一個垂直的供應鏈，港口的裝卸量多寡更是與定期船貿易習習相關。在 2007 年全年全球貨櫃港口裝卸量呈現 12.1% 的正成長，2008 年初期的成長量雖不及前一年度，但仍維持正向的發展(約 4%)。不過，相對於貨櫃船產能的成長量相比，卻有著不對等的發展。在 2008 年，全球貨櫃船噸增加了 17.3M dwt / 11.9%，可是運費卻是直線下滑。過多的貨櫃船產能造成船舶泊靠在外海等待貨物，船席閒置，往日港口擁擠的局面已不復。尤其經歷 2008 年金融危機，過多的產能未能充分的配置在服務之列，造成船公司與港口的收入銳減。

以全球最大的碼頭經營人—DP World 為例，在 2007 年 12 月股價還有 US\$1.30，但是到了 2008 年 3 月已跌至 US\$0.18，即使今年專家預測定期船航運將會谷底翻轉，市場上也是如預期般表現正成長，但是 DP World 在 2010 年 6 月股價雖有回升至 US\$0.44，但仍達不到 2007 年年底一半的水準。而其他港口或是碼頭經營人也是面臨相同的狀況。

基本上，港口收入的來源不光只是裝卸費用，還包含了船舶停靠時所使用的輔助性服務，如：拖船費、泊靠費、廢棄物清除等。隨著船舶停靠次數減少，港口收入也瞬間減少，連串影響到港口投資計畫，業者的相應之策不是延宕計畫，減少支出，不然就是被迫選擇較嚴苛的融資條件。

二、強化港口的服務效率

近幾年來，港口經營者致力於提升港口服務效率，尤以建造更快裝卸速度的起重機為首要更新計劃。近幾年船舶大型化，已對港口從業者形成壓力，為能提供更佳的服務品質與速度，港口業者紛紛投入碼頭設施更新並且結合科技產品。

雖然碼頭硬、軟體加值增加港口業者財務負擔，但是對於發展中國家而言，不締提供一個良好的契機，連結全球市場、改善貿易環境、藉由碼頭硬體設施改良降低運送成本，甚至於對某些國家或港口更是影響基礎建設的改良，例如：提供濬工、延長碼頭長度、防波堤建造、強化貨物裝卸機具的產能與堆存設備等。

以阿拉伯聯合大公國的 Khor Fakkan 貨櫃碼頭為例，在港口運作的整合系統有相當不錯的表現，United Arab Shipping Company 曾在 2009 年對船舶—Mayssan 所提供的裝卸速度，可達每小時 220 個貨櫃的裝卸。不過這個數字已在數週後被 CMA CGM 屬輪 Pelleas 279 個貨櫃裝卸量超越。相對於 Maersk 屬輪 Maersk Pembroke 在奈及利亞的 Apapa 貨櫃碼頭(隸屬於 APM 碼頭)停靠，光 2,249 個貨櫃即花費 47.3 個小時，亦即每小時卸載 47.26 個貨櫃。

基本上，貨櫃裝卸速度需有賴於適時的教育訓練、貨櫃場的改良、新設備的裝置等。再者，儘管對於一些港口達到每小時超過 70 個貨櫃是輕而易舉的事情，但是對於航商的航線經營，許多港口連一半的裝卸速度都無法達到的港口而言，也是一個很值得商確的問題。同時，對於裝卸速度較快的港口，多具起重機同時對一艘船提供服務已是司空見慣，但是此等裝卸效率並非每一個港口都可以比照辦理。另外，摒除多具起重機裝卸的因素，貨物置放在恰當的位置、相同的目的地與堆載成差不多的重量也是重要的考量。港口貨物存放處連結著運送排程，唯有提升效率才能夠對貨物國際化帶來優勢。

三、近幾年港口的發展

港口的發展一直是持續進行，只是金融風暴促使港口更新與開發計劃受到延宕，甚至於被迫取消。本段將逐一分析全球各地區的港口發展概況。

1. 中國地區

(1)大連港宣佈削減資本支出 36%，約 8 億日元；不過在 2010 年將投資額提高到 15 億日元及 2011 年 7 億 9900 萬日元。(2)寧波—中山港口擴建案，原訂擴增 9 座貨櫃碼頭，由新加坡 PSA International 與香港的現代碼頭公司(Modern Terminals)合建，然而受到全球貿易貨源的改變，最後由 PSA International 獨自建造 7 座貨櫃碼頭，投資金額為 19 億美金；不過這個計劃到最後也是被迫中斷，投資方有意等到全球景氣復甦後再重新啟動計劃。

寧波—中山的港口相當靠近上海，原先規劃碼頭擴建，可以讓裝卸量由 2008 年 1,093 萬 TEU 提升至 2020 年可以達到 3,000 萬 TEU，整體貨量從 2008 年 5.2 億 MT 提升 2020 年 8.9 億 MT。

除此之外，中國有意在與俄羅斯邊境建造三座複合式港口，分別位於黑龍江的 Tuntszyan、佳木斯(Jiamusi)與大烏蘇里(Big Ussuri)。不過受到經濟不景氣的衝擊，連持有宜昌港 51% 的一家中國最大 feeder 碼頭(主要從事出口磷肥)都出售給香港的碼頭公司與公共建設投資人—PYI Corporation Ltd.。

2. 印度地區

Jawaharlal Nehru 港已經完成了 330 呎船席擴建的投標作業，並且預計在 2010 年可以完工，為該港增加 600,000TEU。另外，印度港務局也延長第 4 座貨櫃碼頭約 US\$1.3Billion 招標的期限，以及興建一個長達 1,000 公尺長的貨櫃碼頭，讓裝卸量達到 4M TEU。至目前為止，已有 DP World 在 Nhava Sheva 貨櫃碼頭營運與 APM 碼頭公司在印度的碼頭從事營運。

3. 可倫坡地區

South Container Terminal 港口擴建案因為交通運量萎縮而受到延誤。在 2009 年內陸的貨量占 24%，轉口量為 24% 以及轉口貨占了 19%。

4. 韓國地區

韓進航運於 2009 年 2 月啟用釜山港新碼頭業務，同時，該航商也在 Gamcheon and Gamman 碼頭與 Kyangyang and Pyongtack 港從事服務。除了韓國之外，韓進航運也積極擴充從事營運的地點，偏佈於歐、亞、美洲，預計在 2010, 2011 & 2012 將陸續完成 Algeciras (Span), Tan Can Cai Mep (越南)與 Jacksonville (美國)地區展開新計劃。

5. 汶萊地區

汶萊政府與 International Container Terminal Services Inc. 簽署碼頭 4 年期擴建合約(每二年行使選擇權)，預期為汶萊經濟帶來更高的效能。

6. 中東地區

沙烏地阿拉伯投入 US\$3.2Billion 進行基礎建設維護，其維護項目包含道路與港口。興建一條 450 公里的高速鐵路連結 Jeddah 到 Mecca 與 Medina 城市，預計在 2012 年完工。另外，一條 2,400 公里鐵路連結 Jordan 與 Riyadh 也將在 2010 年完工。除此之外，約旦也與 Aqaba Development Corporation 簽署 30 年期 BOT 合約，價值 US\$100Million 維護現有的碼頭設施。

7. 非洲地區

奈及利亞在境內興建五座港口以減緩 Lagos 港口擁塞情形。至於流經奈及利亞 Apapa, 安哥拉 Luanda 與剛果 Pointe-Noire 的尼日河也將進行 570 公里挖浚工程。

8. 拉丁美洲

(1)在 Callao 北部的港口從事營運的 DP World，也與 Hutchison Port Holdings 及當地營運人合作興建 San-Antonio 與 Valapaiso 港口；(2)在哥倫比亞 Buenaventura 港，除了在 2009 年第一季有差不多 5% 的成長下滑外，但在第 2 季則出現，US\$17.7Million 的計劃案將繼續推動；(3)在巴西，Guanabara 灣與 Rio de Janeiro 推動垃圾填地工程以建造最新的碼頭，許多國際性碼頭營運業者紛紛與當地業者合資建造。

四、內陸運輸發展

全球經濟危機的效應由 2008 年年底持續至 2009 年上半年，重挫海、空、陸主要運輸，尤以陸運最為嚴重，以下幾個部分扼要說明內陸水道與鐵公路的影響與發展。

1. 內陸水道運輸

在過去，內陸水道運輸通常是運送連結至港口的貨運所使用的通路，然而隨著港口擁塞的狀況頻仍，內陸水道運送也減緩了其他內陸交通運輸的問題，因此，對於內陸水道運輸連結多種運輸模式也吸引了不少的投資者；不過，美中不足的，內陸水道運送僅適用於有完善替代運輸建設的小部分國際運送貨物的服務。根據聯合國統計，在歐洲，內陸水道運送僅佔內部運送 5.6%，反倒是其他內陸運輸系統，如鐵道則有 17.9%，公路運輸則高達 76.5%。相對於其他地區則不像歐洲國家對水道運送的依賴程度，在俄羅斯內陸水道運輸僅占 2%，巴西更少於 1%。



中國擁有全世界內陸水道運輸最大的連絡網，在 2007 年承載約有 1.3B 噸的貨物；俄羅斯為全世界第二大內陸水道運輸，在 2007 年約承載 152M 噸的貨物，而且是每年以 9.5% 的成長率逐步增加運量；第三大為歐洲—水道運送為歐盟 27 國的直接通道。2007 年在歐洲約有 500M 噸貨物，花費 37,000 公里數。

不僅僅前述提及地區政府投入水道運送的基礎設備建設，越南政府有意在河志明市開發一條水道運送以連接鄰近地區並投入 US \$ 88.1M 開發水道系統，其路線產生 88 條路線，長達 574 公里，以及 138 公里新路線。

2. 鐵道運輸

對於許多國家，鐵道運送是主要的開展國際市場的運輸方式，例如：鐵道運送在美國則占了內陸運輸 40%，至於其他國家，如：自 1996 年巴西鐵路民營化以來，首次成長至 26%，並且在未來巴西政府擴建鐵路網絡後，將上調至 28%。根據鐵路國際聯盟(International Union of Railways)統計，2008 年歐洲鐵路運量比前一年度下降了 5%，尤其是在 2008 年最後一季貨量更是下降 14%。並且這波下降趨勢更是延續至 2009 年 1 月，約有 34% 降幅。在西歐國家，2008 年貨量下滑 18%，2009 年則下降幅度多了一倍，達到 36% 降幅。同時，在美國地區 2009 年 5 月也比 2008 年同月貨量下跌 25%。

不過，亞洲鐵路運送成長量則較為樂觀，以中國地區 2008 年成長量幾乎比 2007 年高於一倍，為 7.6%；印度地區 2008 年貨量只有些許下滑，不過仍然有 8.4% 的表現；相反的，俄羅斯在 2007 年貨量成長 7.2%，2008 年更是再成長 5%。

報告也顯示美國在 2009 年的前幾個月鐵路車架承載量在 2008 年下滑 19.2%，比公路運送的卡車承載量或貨櫃道路運送 16.6% 降幅表現更不佳，整體運量降幅約下降 18.1%，僅承載 534.6 Billion 噸。相同的，加拿大也出現一樣的狀況，2008 年鐵路車架承載量下降約為 22.9% 以及公路運送的卡車承載量或貨櫃運送約下降 14.3%。

對於不景氣的影響，鐵路運送想當然耳也在影響之列。近期的報導指出，原訂計劃強化“北京—漢堡的快速鐵路”也受到不景氣的衝擊而限縮其範圍。根據統計，全球前五個國家，如：歐盟、美國、俄羅斯、中國與印度所占鐵路網絡占了 50%。

另外，鐵路合作經營在開發中國家也逐漸增加中，例如，一個韓國企業想要在越南投資雙軌的鐵路投資案，該計劃案將會連結至胡志明市與 Nha Trang 海港城市中心，此投資案預計花費 US\$7.8 billion，也將會取代目前的跨國鐵路的一部分。新路線將延伸長達 369 公里，車速也可達到 200 公里/每小時，遠遠超過目前只能行駛每小時 60 公里的鐵路。

在肯亞，也有一個長達 16 年的投資案—修繕及提升有百年歷史的鐵路運送，同時這條鐵路也將會穿越肯亞的邊境，連接至鄰近國家 Burundi、剛果、Rwanda，為個東非創造一個緊密的網絡。就實際面而言，肯亞現有的鐵路系統建造期間都在 1895 年至 1901 年，缺少完善的鐵路維護也降低肯亞的內陸交通的競爭性，當貨物運送從 Mombasa 港透過貫穿非洲國家的鐵路到達肯亞週邊的國家時，已嚴重影響肯亞在過去擔任非洲地區的通道門口。

基本上，運輸費用有 40% 左右的成本是花費在改良內陸交通，不過這個花費成本高低也會因為內陸交通完善與否而增減。

3. 公路運輸

公路運輸是提供戶到戶服務的最直接的運輸模式。美國商會(United States Chamber of Commerce)也說明，公路運輸的實用性與競爭性取決於基礎建設的建構，就許多發展中國家而言，公路運輸為該國唯一的內陸運輸工具，也是唯一的選擇。

燃油成本與經濟不確定性是美國拖車公司最在乎的問題；以物流公司(Third-party logistics companies)為例，許多物流業最直接的客戶為零售業、電子通路業與手機業者，這些產業的蓬勃發展關係著物流業的業績成長。2008 年 10 月一份報告調查發現，這三個產業在這段期間的業績為 15 年來的最低點，物流業的營運也間接受到威脅，成長率創下新低。該報告也指出，2009-2013 年美國公路拖車交通運輸的成率將只能微幅成長，約 1.2%。

另外，European Union Road Federation(ERF)與相關公路運送組織也表示，在 2008 年最後一季的運費指數比起前一年同期負成長約 50%，但是成本卻是高出 3-4%。因此，在 2009 年許多內陸業者與工會，因財力不足，紛紛轉向金融機構，尋求財務上的援助以改善內陸建設與設備不足的問題。

在 2008 年的金融風暴中，公路拖車業者也是無法從中免疫。根據 International Road Transport Union(IRU)調查，自 2007 年底以來，已有為數不少的內陸拖車業者面臨財務危機而宣布倒閉。法國拖車工會 Federation Nationale des transports Routiers(FNTR)也指出，至 2009 年 1 月共計有 210 家拖車公司破產，其中 82% 的倒閉業者都是來自小規模的公司，並且，在 2007-2008 年間已出現比往年更多的失業情形，約占過去的三倍之多；直到 2009 年 1 月，光在西班牙就有 16,000 人因為業者倒閉而面臨失業；在比利時約有 4,000 人左右。面對這波不安的局勢，IRU 認為在未來的短期間仍是相當不樂觀，經濟也難在這一二年內回升到往日的水平。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 全球港口上半年業績 星奪冠

全球各大港口近期陸續公布 2010 年上半年的裝卸量，最新出爐的排名前四名分別為新加坡港(1406.3 萬 TEU)、上海港(1,386 萬 TEU)、香港(1143.6TEU)、深圳(1,045.7 萬 TEU)。

根據新加坡海事及港務管理局公布資料，新加坡港上半年裝卸量年增率增加了 14.3%，光是六月份裝卸量為 233 萬 TEU，成長 20.6%；對於後居第二名的上海港而言，雖然上半年裝卸量少於新加坡港 20.3 萬 TEU，但年增率也達到 18.8%，創下歷史上的新高，並且在六月份裝卸量反而高於新加坡港，達到 239.5 萬 TEU，年增加 14.2%。

對於第三、四名的香港與深圳去年的貨櫃裝卸量差距僅差異 17.9 萬 TEU，不過二港在上半年的裝卸年增率也都超過 15% 以上。

【資料來源：台灣新生報、大公報】

2. 巴拿馬明年起調高運河通行費 8%~12%

依據巴拿馬總統府在日前已公告，巴拿馬內閣已批准從明年 1 月 1 日起開始調高運河通行費，此次調價標準係依據不同船型採行差別訂價，平均漲價幅度在 8%~12% 之間，唯冷藏船調價延至明年 4 月 1 日才開始進行。

巴拿馬運河擴建為拉丁美洲最大的基礎建設工程，預計擴建工程款約為 52.5 億美元，預期在巴拿馬通航 100 週年完工(2014 年)。面對巴拿馬政府為擴建工程不斷追加費用，巴拿馬為籌措資金，已連續三次調高運河通行費，也因此，巴拿馬運河管理局在上個月曾舉行聽召會，徵求使用者對於上調通行費的意見，其中，智利、厄瓜多爾與秘魯三國的代表反對此方案。

除此之外，亞洲船東論壇(ASF)也曾公開表達，甚至於提交建議書，建議巴拿馬當局考量減緩船東受金融危機襲擊，收入銳減，所造成的負擔，期許可獲得更長的低價通行費。同時，ASF 也認為，即使在今年 5 月，景氣復甦漸有起色，但航運界仍需面對艱困經營的窘境，並希望巴拿馬政府可以重新評估。但是，以目前的結果看來，不管船東的反對聲浪多大，巴拿馬當局仍採行漲價策略。

【資料來源：中華日報】

4. 缺櫃問題嚴重製出口櫃水漲船高

航商期盼已久的景氣復甦帶來貨載，在今年上半年的表現已漸入佳境，然而，裝載量上升所伴隨著缺櫃問題也讓航商轉嫁在運價上。

根據中國海關截至 5 月份統計報告，中國在上半年出口新造櫃已超過 2009 年同期的二倍之多，達到 65 萬個，相較去年同期只有 20 萬個，創下 226% 的成長率；同時，出口金額也比去年同期超過六成，達到 14 億 8900 萬美元。

另外，根據造櫃場的分析，去年歷經不景氣的影響，航商選擇停止造櫃或是減少造櫃數量，以減少閒置成本。但是此策略對於目前的海運市場，已出現貨櫃供不應求的現象，造成空櫃嚴重短缺，貨櫃租金與新造櫃成本也水漲船高，以致於船公司需要負擔較高的成本營運，遂而航商將此增加的成本轉嫁予使用者。

【資料來源：中華日報、證券時報】

5. 財政部訂定海峽兩岸海空運稅收互免辦法

為配合執行兩岸直航海運及空運相互減免營業稅及所得稅，財政部依法訂定「海峽兩岸海運協議及空運補充協議稅收互免辦法」並將於近日發布施行。對於兩岸經貿交流與人民往來便利，兩岸陸續簽署「海峽兩岸海運協議」與「海峽兩岸空運補充協議」，雙方同意對於兩岸間參與海運與空運的運輸，在互惠的原則下，運輸收入與所得將相互免徵營業稅及所得稅，以解決兩岸海、空運輸業面臨收入與所得雙重課稅的難題。

財政部賦稅署更進一步說明，稅捐減免方案將可追溯兩岸海運事業於 97 年 12 月 15 日以後，兩岸空運事業於 98 年 6 月 25 日以後從事自台灣地區載運客、貨進入中國地區取得之運輸收入及所得。

【資料來源：中華日報、財政部、中國物流與採購網】

6. 貨櫃船運價飆漲散裝船運市場反轉大跌

今年上半年對於貨櫃船市場正是反轉直起，漸入佳境的時刻，但是，對於在近年大發利市的散裝船市場卻是陷入低靡。波羅的海綜合運價指數(BDI)，自上個月初 4000 點的高峰，歷經不斷的跌幅，在 6 月底已跌至 2400 點，甚至於到了 7 月初，仍然沒有止跌的傾向，已跌至 2216 點，更是創下今年以來最低點，同時也是自 2008 年 10 月以來表現最差，跌幅超過 55%。

經市場分析，巴拿馬型船市場需求減少，運能已出現嚴重過剩，以及運價跌跌不休，再加上大西洋市場貨源稀少，造成較老船齡的船舶攬不到貨的狀況，再加上，美灣的補貨已到一個臨界點，讓散裝船船東面對的壓力更劇。

海岬型船市場雖然仍是下跌的情形，不過，該市場的運價萎縮幅度則有相對的縮小。

【資料來源：中華日報、文華財經】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(1) 全球經濟環境轉壞疑慮升高

近日報導美國消費者信心下滑、中國經濟成長趨緩，加上歐洲的銀行財務出現問題，使全球經濟前景蒙上陰影。房地產業被認為是火車頭產業，本產業增加值占中國 GDP 比重超過 5%，在經濟發展中扮演重要角色，當中國房市遭受重擊後，不僅相關程度衝擊中國經濟發揮，並且拖累相關聯產業，尤其鋼鐵、水泥等，美國經濟評議會下修中國的經濟展望評量，將中國領先經濟指數下修，顯示中國經濟擴張腳步較先前預估明顯放慢。此刻市場又擔心西班牙、葡萄牙與希臘等無能力償還歐洲中央銀行給予融資，歐洲債權風暴再起，歐洲諸多國家為解決高額赤字預算，採取削減政府公共社會福利支出，消費力降低，將衝亞洲出口。中國當局考慮近期經濟表現不佳，有意再如法炮製祭出新經濟刺激措施，可望側重擴大地鐵、高速公路等基礎建設。

(2) 鋼材消費減弱與取消出口退稅，致鋼材生產過剩而引發減產

由於中國打房與歐盟削減公共預算，致兩地區鋼材消費減弱，以及中國當局自 7 月中旬起取消包括部分鋼材、有色金屬建材等在內出口退稅。中國隨著產業結構調整的不斷深入，將進一步取消或降低其他高污染、高能耗產品的出口退稅，以及信用緊縮，致汽車銷售量連續三個月下降，車用鋼鐵需求下滑。此輪出口退稅政策調整對鋼鐵產業衝擊最為明顯，加上國際反傾銷，已嚴重衝擊到中國鋼材出口量。兩地區鋼材已出現生產供給過剩問題，迫使鋼廠採取減產因應，近期德國最大的蒂森克魯伯鋼廠宣佈年減產千萬噸，寶鋼將在 2012 年降低產量至 5 千萬噸，較先前目標減少 3 千萬噸，引發鋼廠減產效應已波及礦砂進口速度。

(3) 第三季礦砂再提價與煤炭價格居高不下，影響礦煤進口速度

三大礦砂供應商決議再上調礦砂價格，據傳日本鋼廠率先與澳洲 BHP 與 Rio Tinto 達成第三季度鐵礦石價格協議，緊接著傳聞寶鋼集團將接受 BHP 及 Rio Tinto 第三季度礦砂上漲 23% 的報價，經調價後 FOB 價格抵達每噸 147 美元的價格，最近礦砂現貨價出現狂跌，比 5 月最高點跌了 35% 左右，致現貨價反而比長約價便宜逾 17 美元，因中國需求下降和預期第四季礦砂長約價有下調機會，甚至揚言將放棄採季定合約價，採現貨買賣，致中國貿易商投機性囤積消聲匿跡，印度礦成交幾乎陷入停滯，因鋼廠出現減產動作，減少礦砂需求，加上先前高庫存待去化，使礦砂進口速度出現緩慢，待第四季增加礦砂進口量的可能性高，。5 月中國煤炭生產量快速增長，比上月增長 13.5%，1-5 月比去年同期增長 23.3%。5 月中國煤炭進口雖保持單月千萬噸的

規模,惟為今年以來最低量。6 月後中國持續增加國內煤炭供應,外貿進口數量將萎縮。

(4) 中國鋼材消費減弱,粗鋼產量遞延減產

年初以來,雖然中國當局一系列打房,房地產交易已受影響,惟粗鋼產量持續創新高,歐盟也生產拉高,尚未回到金融海嘯前水準,在 5 月前幾乎全球各鋼廠均呈現增長,6 月後產量是否減緩,仍待觀察。依據世界鋼鐵協會報導:5 月全球粗鋼產量為 1.24 億噸,高於去年 5 月 29.1%。全球 5 月粗鋼產量高於金融危機前 2007 年 5 月 9.8%。中國、南韓與土耳其等國家 5 月產均呈現比 2007 年 5 月增加,美國、義大利、西班牙與日本尚未回到金融危機生產水準。歐盟、美國及拉丁美洲等區域比 2007 年前 5 個月產量分別萎縮 18%、14%及 9.8%。中國 5 月產量 56.1 百萬噸,比去年同期增長 20.7%,亞洲其他地區,日本產量 9.7 百萬噸,比去年同期增長 50.2%,南韓產量 5.2 百萬噸,比去年同期增長 28%。歐盟區,德國產量 4.1 百萬噸,比去年同期增長 87.7%,義大利產量 2.5 百萬噸,比去年同期增長 42%,西班牙產量 1.6 百萬噸,比去年同期增長 24.9%,土耳其產量 2.5 百萬噸,比去年同期增長 18.8%。美國產量 7.2 百萬噸,比去年同期增長 73.8%。巴西產量 2.9 百萬噸,比去年同期增長 50.8%。

(5) 新船交付增速與解體緩慢

根據 Clarksons 近期報導,迄今年上半年止,總計有 419 艘,總載重噸位達 35M.Dwt 新散裝船交付營運,其中海岬型船占 50%,巴拿馬型船占 17%,輕便極限型與超輕便極限型船占 23%,輕便型船占 10%。訂單未如期交付的偏差率,海岬型船約 40%,巴拿馬型船 35%,輕便極限型與超輕便極限型船 34%,輕便型船 43%。船噸比去年上半年增長 112%,比去年下半年增長 34%。各型船淨擴充增長分別為:海岬型船 10.7%,巴拿馬型船 5%,輕便極限型與超輕便極限型船 9%,輕便型船 4%。今年來投資人看好後市信心大增,加上船價自高檔已下跌 40~50%,造船成本居高不下,於是紛紛進場下訂,使散裝乾貨船新船新增訂單異常活絡,過去認為航市受到金融海嘯影響,出現消單或延遲交付影響程度漸減輕,新船交付量與訂單量間偏差減小,未來新船交付供應量將擴增。倘若下半年航市供給過剩,價格持續下修,逾齡船隻營運受阻且無利潤時,則才會加速逾齡船解體。

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。雖中國當局打擊房市早在年初就開始，可惜遲遲未見成效，房價續飆高，俟 5 月下旬當局不得下猛藥，祭出一系列打擊房市措施，房市才出現交易冷卻，地產業減緩新案推出，地產業需求鋼材下降，加上中國當局取消大部分鋼材出口退稅，因而衝擊鋼材出口量，同時，中國經濟成長趨緩，車市需求降溫，也拖累鋼材需求，接連利空打擊，中國鋼鐵市場出現明顯供給過剩問題，鋼價下跌，不少鋼廠出現虧損，不得已採取減產因應，因而礦砂進口速度下降，最直衝擊海岬型船市場。不幸地，第三季礦砂長約價再度拉高 23%，而現貨價持續下跌，近日現貨價倒掛便宜長約價約 10 美元，以及預期第四季長約價會下調，且貿易商先前囤積在港口尚有 7 千多萬噸，仍待去化，致 5 月底以來中國進口礦砂大減，在缺乏中國進口礦砂的撐場面，全球礦砂海運量頓時失色，航市價格應聲倒地。同時，澳洲政府突然推出徵收礦產資源稅，巴西與印度政府效法擬徵收礦產資源稅，如此有可能推升礦產出口價格，是否影響買方購買意願，則有待後續觀察。夏季傳統穀物出口淡季將臨，大西洋穀物海運量陷入冷清，礦砂與穀物海運量銳減，海岬型和巴拿馬型船市場首當其衝，何況新船交付速度加快，因而加深船隻供過於求壓力，導致海岬型船與巴拿馬型船市場價格毫無煞車直直落，紛紛創下今年以來最低水準，至 7 月上旬尚未出現止跌訊號，在 9 月下旬前恐難明顯反彈。超輕便極限型與輕便型船雖未明顯受到上述利空衝擊，惟中國經濟成長趨緩，美國經濟依然疲弱及歐洲飽受高負債的拖累，全球經濟面臨二次衰退危機，各國疲於奔命設法大砍公共預算，影響公共建設，相關建材物資需求減緩，小型船貨載也同步受到拖累交易減緩，小型船市場也無法幸免於難而持續下跌，所幸跌勢比大船市場輕，同樣，迄 7 月上旬尚未出現止跌訊號，大小型船市場連袂已下修近一個月，因跌速過快且跌幅過劇，似有超跌現象，近日各型船運費指數跌勢有出現緩和，短期可能會稍止跌小反彈，惟仍未脫離盤跌格局。運費綜合指數(BDI)在 5 月底衝抵今年最高 4,209 點後，受到航市全面下挫的拖累，指數呈重力加速下墜，6 月中旬 3 千點失守，迄 7 月上旬 2 千點船東心理關卡失守，已跌落到 1902 點，創今年最低水準，跌幅近 55%，續探新低。海岬型船運費指數(BCI)受到中國打房效果顯現及取消鋼材出口退稅的影響，鋼廠減產，礦砂需求下降且礦砂現貨價已低於長約價，第四季長約價會向下調降，致貿易商停止搶進礦砂，導致礦砂海運量急速萎縮，船噸供過去於求日益嚴重，指數在 6 月上旬衝抵今年最高 5,455 點後，連翻利空打擊，指數一路下挫，6 月中下旬接連失守 4 千點及 3 千點，7 月上旬挫低至 2,102 點，創今年最低點，回到去年 3 月下旬水準，歷經一個多月跌跌不休，跌幅逾 61%，近日 2 千點關卡失守機會頗高。巴拿馬型市場無法幸免受到海岬型船市場的拖累，同時，國際煤價居高價，使中國國內煤炭又受到青睞，致中國 5 月份進口煤炭創一年來最低，未來幾月仍可能維持較低水平，巴拿馬型船在缺乏中國進口煤炭熱潮的激勵，太平洋區需求船噸萎縮，大西洋區穀物出口旺季進入尾聲，巴拿馬型船市場失去穀物貨載支撐，兩大市場價格跌跌不休，巴拿馬型船運費指數(BPI)指數 5 月下旬抵達今年最高 4,622 點，隨後交易轉淡，價格呈重力加速下挫，6 月上中旬連翻失守 4 千及 3 千點關卡，7 月上旬挫新低並跌破 2 千點，下修

至 1,944 點，跌幅近 58%，市場依然萎靡不振，第三季恐無利多的激勵，行情有續探新低機會。除煤炭與穀物海運貨載需求下降外，中國經濟成長趨緩，歐洲多數國家削減公共支出，也造成小型船貨載停滯不前，因而拖累超輕便型船與輕便型船市場走勢，兩型船運費指數(BSI、BHSI)在 5 月下旬分別抵今年最高 3,111 點和 1,520 點後，隨即呈現一路溜滑梯下跌，所幸跌勢不若大船劇烈，BSI 在 7 月初跌破 2 千點，跌勢依舊，尚未見底，7 月上旬指數分別來到 1,817 點及 1,003 點，BHSI 近日將跌破千點關卡。

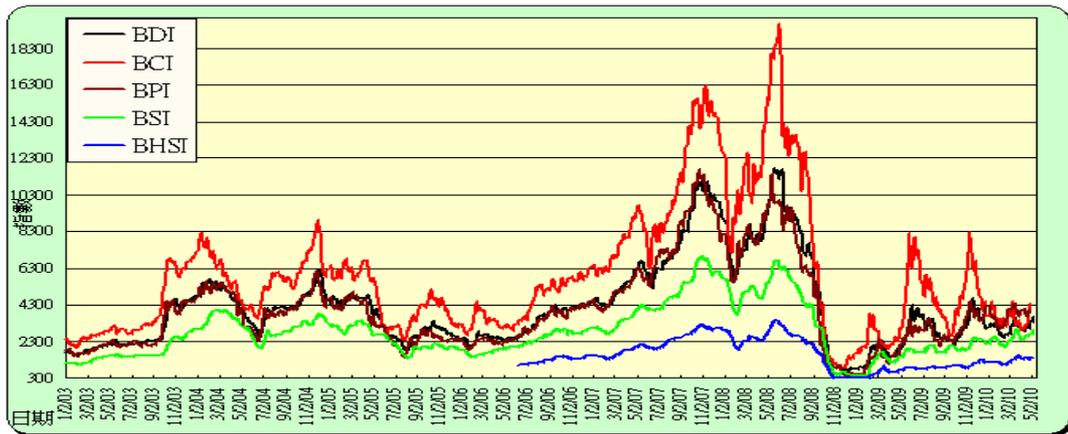


圖 1 綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI 及 BHSI)

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)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。隨著中國打房效果顯現，房地產推案緊縮，致鋼材需求減弱，以及取消鋼材出口退稅而影響出口量，因而產生中國內部鋼鐵供給過剩，鋼價直直落，鋼廠營運出現虧損而減產，同時，礦砂價格居高位，第三季再調漲，然現貨價倒掛下跌，7 月上旬現貨價已低於長約價，預期第四季長約價會向下調降，加上中國港口庫存量仍居高水位，礦砂貿易商縮手停止搶進礦砂，導致礦砂海運量急速萎縮，加上中國減少外購煤炭需求，致航市需求船噸頓時銳減，供過於求日益嚴重，市場競爭劇烈，船隻覓得貨載運務不易，出現競相砍價，價格持續探新低，市場人士看空第三季，在 9 月底前應無利多支撐，價格將續跌。原物料價格頻頻上漲已衝擊整個租船市場而交易減緩，而礦砂和煤炭是海岬型船最重要的貨源，預期短期間租船需求仍無法恢復熱絡。自 5 月中旬以來，海岬型船現貨日租金已累計下跌已逾 55%，海岬型船租金跌幅大於小型船，甚至大船租金跌至低於超輕便型船水準，預期海岬型船租金仍有機會繼續探底。航市持續疲弱不振，二手船買家追價意願大降，致二手船價中止漲勢而反轉回跌。4 條租金航線平均租金 6 月初攀登今年最高 59,324 美元後反轉無煞車向下重挫，接連跌破整數關卡，至 7 月上旬 2 萬美元淪陷，重挫至 17,643 美元，跌幅逾 70%，預期 9 月底前恐無利多行情，格局將陷入低檔徘徊。大西洋區租金航線 6 月初抵達今年最高 70,773 美元，隨後頓足失去支撐，行情呈重力速度下墜，整數關卡快速淪陷，7 月上旬跌破 2 萬關卡，重挫至

19,023 美元。大西洋區回遠東租金航線 5 月底抵達今年最高 83,786 美元，隨後呈重力速度連翻下墜，整數關卡快速淪陷，7 月上旬重挫至 28,714 美元。太平洋租金航線 6 月初衝上今年新高 54,042 美元，隨即一路下挫，整數關卡急速失守，6 月底跌破 2 萬美元，7 月上旬下挫至 14,732 美元。遠東返回歐陸租金航線 6 月初衝抵今年最高 32,568 美元後，然後缺乏足夠貨載支撐，租金連翻下墜，6 月中旬跌破 2 萬美元，7 月上旬跌破萬元，下修至 8,104 美元。

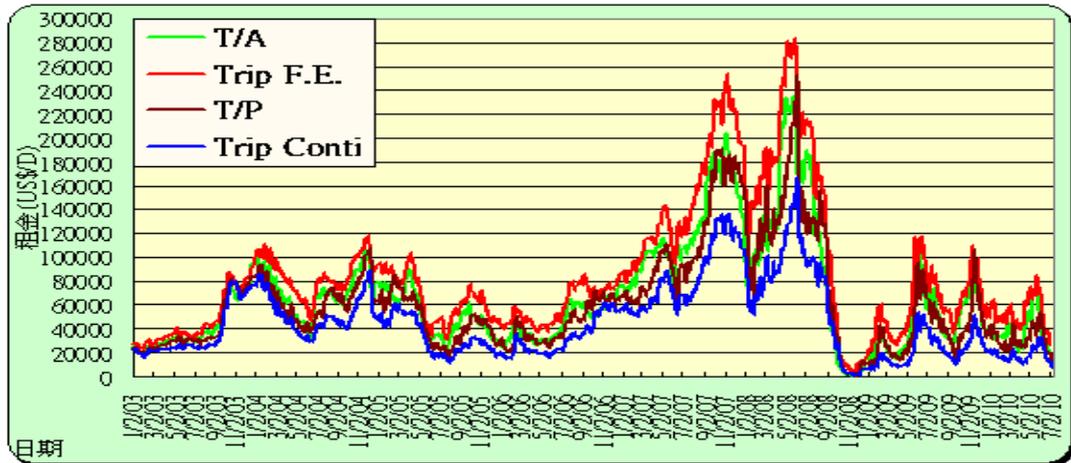


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。由於礦砂及煤炭海運貨載在 6 月起出現明顯萎縮，拖垮航市元兇，海岬型船受創最深，然巴拿馬型市場也難逃受到拖累。同時，國際煤價居高價，使中國國內煤炭又受到青睞，致中國 5 月份進口煤炭創一年來最低，未來幾月仍可能維持較低水平，巴拿馬型船在缺乏中國進口煤炭熱潮的激勵下，使太平洋區需求船噸陷入萎縮，大西洋區穀物出口旺季進入尾聲，也使大西洋區巴拿馬型船市場失去穀物貨載加持，船噸供給壓力日益加重，船隻覓尋貨載不易，導致巴拿馬型船市場欲振乏力，船東對後市失去信心，如驚弓之鳥，演出多殺多戲碼，價格跌跌不休，價格跌落已低於超輕便型船，迄 7 月上旬跌幅未見收斂，跌幅加劇有擴大趨勢，預期第三季需求依舊疲弱不振，原料價格居高不下，須待第四季價格回軟與廠商重現庫存補貨，看是否能脫離困境。巴拿馬型船 4 條航線平均租金 5 月下旬攀升創今年最高 37,099 美元後，船噸需求明顯退潮，上漲動能停火而反轉重挫，7 月初已跌破 2 萬美元，7 月上旬收在 15,679 美元，跌幅近 58%。大西洋區租金航線 5 月中旬抵達今年最高價 44,276 美元，隨即高檔反轉連翻下跌，7 月上旬來到 13,724 美元。大西洋回遠東租金航線 5 月下旬締造今年最高價 49,898 美元，隨後追價退潮，租金自高檔迅速下挫，整數關卡快速淪陷，7 月上旬下挫至 23,015 美元。太平洋區航線 5 月下旬抵達 33,191 美元創今年最高，隨後貨源不繼而反轉重挫，跌勢較大西洋區緩和，7 月上旬挫低至 15,055 美元。遠東回歐陸航線 5 月中下旬登上今年最高 21,191 美

元，隨後航市需求轉弱，價格持續下修，7 月上旬收在 10,833 美元。

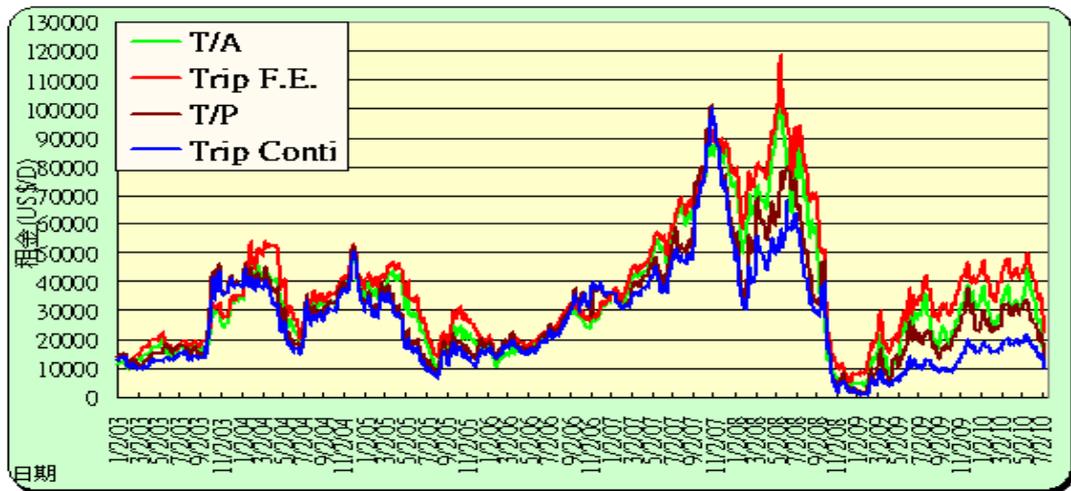


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。小型船受煤炭、穀物與礦砂等需求萎縮影響衝擊不若大船顯著，自 6 月以來中國打房及取消鋼材出口退稅，中國消費市場熱度降溫，歐洲緊縮公共支出，美國經濟未見明顯起色，致中小型船貨源同步萎縮，船噸需求減弱，新船供給快速增加，供給過剩日益嚴重，船隻不易覓得貨載運務，價格跌跌不休，船東面臨難抉擇，倘猶豫不決，則隔日市價再往下修正。貨載一出立即被掃光，目前已形成租方市場，船東須調適過去角色，機會稍縱即逝。超輕便型船自 5 月下旬反轉下挫以來，逐步緩跌，不若大船跌勢兇猛，在 7 月初超輕便型船價格反而高於海岬型船與巴拿馬型船市場行情，顯證大船市場價格對原物料貨載消長變動敏感度高於小船市場，經營大船船東營收利潤暴漲暴跌，除非預測市場走勢準確與採取正確投資決策，否則易陷入經營困境。5 月下旬中小型貨載退潮，需求交易冷清，價格紛紛自今年最高檔反轉下跌，迄 7 月上旬依然未見起色且烏雲密布，雖然第三季天氣燄陽高照，但航市卻寒風刺骨。4 條平均租金航線 5 月下旬抵今年最高 32,427 美元，隨後一路走跌，7 月上旬跌破 2 萬美元，收在 18,702 美元，高於同期大船租金水準。大西洋區航線 5 月下旬抵今年高檔 39,432 美元，隨後反轉一路走跌，6 月上旬 3 萬美元淪陷，7 月上旬收低在 20,260 美元。大西洋區回遠東租金航線 5 月下旬抵今年最高 45,843 美元，隨即反轉一路走低，6 月上旬 4 萬美元關卡失守，7 月上旬挫低至 24,755 美元。太平洋區往返航線租金 5 月中下旬抵達 27,465 美元，隨後漲勢熄火而拉回，6 月上旬跌破 2 萬美元，7 月上旬下修至 17,558 美元。遠東回歐陸租金航線 5 月中下旬抵攀升至 17,463 美元後反轉下跌，7 月上旬下修至 12,235 美元。

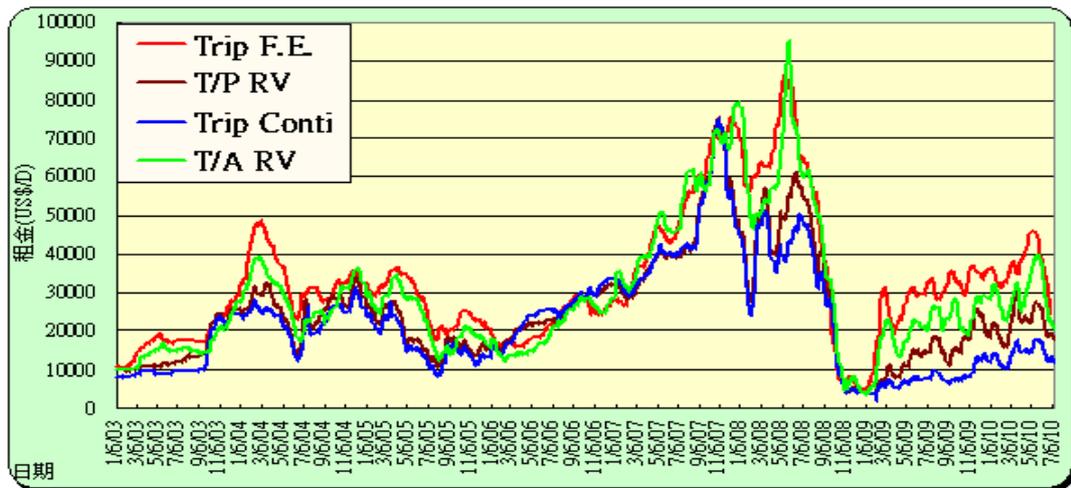


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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選定最具代表性租金航線變動趨勢，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。在第二季全球經濟遇到亂流，美國失業率高，房市交易冷淡，需求消費力道未見起色，歐洲債台高築，被迫大幅削減公共預算支出，因而波及各類建材商品需求，中國打房和取消鋼材出口退稅，車市交易陷入冷清，拖累鋼材需求，鋼價下挫，導致小型貨載逐漸萎縮，致輕便型船市場價格走勢自 5 月下旬上漲中止而反轉走跌。輕便型船市場在 5 月創今年高價後，隨即反轉一路緩步下跌，跌勢緩和，惟第三季恐無利多支撐，價格依然陷入盤跌格局。6 月下旬以來，太平洋航線表現優於大西洋航線，改寫過去大西洋區表現優於同期太平洋區航線。2 條航線的平均租金在 5 月下旬抵今年最高 21,683 美元後反轉一路走跌，6 月上旬跌破 2 萬美元，7 月上旬下挫至 14,110 美元，預期續探新低。大西洋區往返租金航線 5 月下旬創今年新高 25,208 美元，隨後缺乏貨載實質支撐，價格一路走跌，6 月中旬跌破 2 萬美元，7 月上旬下修至 12,746 美元。太平洋區租金航線 5 月下旬攀抵今年高檔 18,744 美元，隨後反轉一路下跌，7 月上旬下修至 15,473 美元。

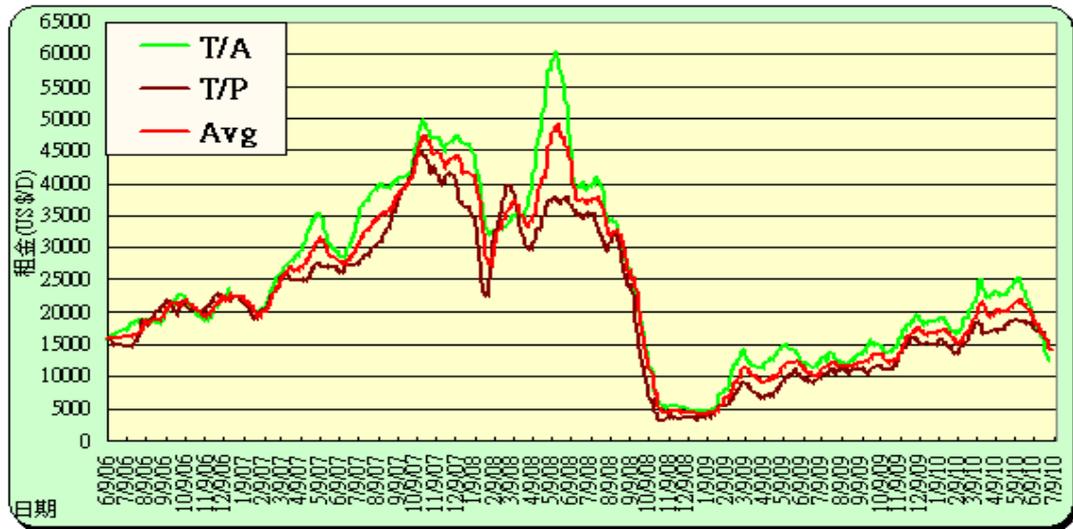


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(1) 船噸需求面

1. 歐洲各國面臨債台高築，赤字預算持續擴大危機，很難善罷干休，歐盟財委會要求各國緊縮公共預算支出，公共建設面臨停擺，美國經濟依舊未見起色，消費力道薄弱，需求進口萎縮。中國為整頓房市與高污、高耗能產業，打房與取消高污、高耗產品出口退稅，加上勞工薪資高漲潮，人民幣升值，信用緊縮等措施，成本上升且壓縮出口競爭力，中國製造業生產被迫下降，尤其鋼鐵業為甚，原料價格高漲，商品價格卻反轉下跌，廠商停止補庫存，致各類原物料需求持續減弱，海運量持續萎縮，預期第三季廠商仍持續觀望。
2. 因鋼材需求減弱，生產增加，致中國鋼鐵市場出現供過於求態勢，價格率先下挫，隨後波及歐美鋼鐵市場，受到經濟成長趨緩的衝擊，需求反轉減弱，近期鋼價暴跌，鋼廠被迫減產，以調整庫存。顯然鋼市轉壞已擴散至全球，倘若鋼材需求持續萎靡不振，鋼價續跌，恐演變鋼廠減產潮，則航市將面臨一波寒流。

(2) 船噸供給面

1. 全球散裝船市場不僅已陷入需求減弱的困境外，近年來中國與南韓等兩國大肆擴充造船產能，加上航市歷經近 6 年大多頭，投資人競相投資訂建新船，今明兩年大量投產，儘管金融危機與近期航市表現不佳

的衝擊，將使此波訂購高價訂單可能無法被履約，尤其歐洲地區銀行融資不易，特別希臘，然相對往年，今明兩年交船量大幅增加。根據 Clarksons 近期報導，迄今年上半年止，總計有 419 艘，總載重噸位達 35 百萬 Dwt 新散裝船交付營運，其中海岬型船占 50%，巴拿馬型船占 17%，輕便極限型與超輕便極限型船占 23%，輕便型船占 10%。訂單未如期交付的偏差率，海岬型船約 40%，巴拿馬型船 35%，輕便極限型與超輕便極限型船 34%，輕便型船 43%。船噸比去年上半年增長 112%，比去年下半年增長 34%。各型船淨擴充增長分別為；海岬型船 10.7%，巴拿馬型船 5%，輕便極限型與超輕便極限型船 9%，輕便型船 4%。倘若下半年航市供給過剩，價格持續下修，逾齡船隻營運受阻且無利潤時，則才會加速逾齡船解體。

2. 6 月起礦煤提運退潮，出口港擁塞理應獲得紓緩，但迄今礦砂出口港依然擁擠狀況，甚有滯留船隻增加趨勢，煤炭港口尚未明顯改善，是否時間遞延效應，待第三季才會大幅改善。航市現正面積嚴重供給過剩的困境，所幸港口擁擠還滯留困住逾 150 艘船隻，倘第三季獲得釋放，則供給過剩將雪上加霜，對第三季航市投下更惡劣的挑戰。欲藉逾齡船加速淘汰，則仍須走過航市慘兮兮過程，船東才會忍痛出場，短期間逾齡船解體速度依然緩慢。



2010 年六月份國際油輪市場動態

唐邦正

一、 每月市場短評

據外電報導，BP 石油公司的鑽油平台，在四月二十日發生爆炸意外後，漏油情況仍未獲得有效控制。台灣海陸運輸公司 (TMT) 在意外發生後立即採取行動，將一艘超大型油礦二用船(OBO)改裝為汲油船「鯨魚號」(A Whale)並駛往美國，若通過後美國海岸防衛隊檢驗通過，將成為除油之主力。

按美國新聞畫面推測，該輪為一個大型的汲油船(Oil Skimmer)，船艙左右舷側各開了一條開口，並利用攔油索將網住的污油經由開口收至船內油艙，再進行油水分離。

但受美國油污染法案(OPA 90)對載有油品的船舶油污排放及清除設備的要求，如將油水分離作業中之殘水從舷外排放入海，其含油量需低於 15 ppm。因此，該船是否能通過美國海岸防衛隊檢驗將是各界關注的焦點。

在運輸市場方面，六月 VLCC 市場供需失衡，運費向上攀升，自西非出口原油量仍然維持平穩。波灣-遠東路線在月中突破 WS100 點，唯月底因供過於求，運費回落。小型成品油油輪運費在地中海、歐陸區仍維持上漲走勢。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 855 點，下跌 83 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 785 點，上漲 116 點。

二、 原油/精煉原油產品價格

據美聯社報導，國際能源署將從現在起至 2015 年的國際原油需求平均增長率調高至 1.4%。國際能源署還預測，假如從 2010 年起，全球經濟每年的增長率為 4.5%，那麼國際原油需求將在 2015 年達到 9 千 2 百萬桶/天。

原油期貨價格在六月同步上漲。西德州中級原油從月初每桶 72.58 美元，上漲至 75.63 美元。布蘭特原油月初每桶 72.71 美元，月底以每桶 75.01 美元作收。杜拜原油從月初每桶 72.06 美元，上漲至 72.99 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 1.939 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.007 美元/加侖作收。

三、 油輪買賣交易行情*

- 超大型油輪- “BW Hibiscus”(1995 年造，29 萬 9 千噸)以約四千四百五十萬美金售出。
- 阿芙拉極限型- “Livia”(2003 年造，10 萬噸)雙殼油輪以約三千九百五十萬美金售出。
- MR 級油輪- “Taiyoh II”(1992 年造，5 萬 9 千噸)雙殼油輪以約六百八十萬美金售出。
- 化學品油輪- “Sunrise Acacia”(2007 年造，2 萬 7 千噸，IMO II/III)油輪以約一千六百五十萬美金售出。

四、 拆船市場交易行情*

- ‘Seatreasure’(1987 年造，3 萬 8 千噸)油輪以美金 405.0/輕載噸 售出。
- ‘Jag Pavitra’(1985 年造，5 萬噸)油輪以美金 390.0/輕載噸 售出。

五、 原油油輪運費行情

在 VLCC 船型方面，波灣至日本航線 (TD3)，六月底雙殼船運費以 WS 87.5 點成交，換算每日租金得約美金 61,000 元。波灣-遠東單殼船運費約以 WS 75 成交，換算每日租金得約美金 37,000 元。西非至美灣路線，七月中旬裝期貨載以 WS82.5 點成交。預期波灣-遠東路線在短期內恐無足夠貨載支撐，運費將呈跌勢。

大西洋區 Suezmax 船型方面，可承載七月中旬裝期的運力過剩，西非至美東航線運費以 WS90 成交，較月初相比，下跌 WS18 點，每日租金約二萬三千美元。預估此運費短期內應呈小幅振盪格局。

六、 成品油油輪運費行情

六月大型成品油油輪運費稍微下滑，波灣至日本 LR1 及 LR2 船型月底各以 WS120.0 點及 110.0 點成交，較月初下跌 15 及 20 點。

太平洋區 MR 船型市場仍無起色，船東收得日租金在月底只得約二千美元。地中海-美東 MR 船型運費在六月向上攀升，加勒比海-美東航線運費則小幅上揚，以 WS 152.5 點成交。此船型運費市場在太平洋區仍然低迷。

*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

2010 六月 油輪各航線運費

| DIRTY | TYPE | 25-JUN | TCE | 4-JUN | TCE |
|------------|---------|--------|--------|-------|--------|
| AG / USG | VLCC | 57.5 | 33,000 | 57.5 | 33,000 |
| AG / JAPAN | VLCC | 87.5 | 61,000 | 92.5 | 67,000 |
| WAF / EAST | VLCC | 82.5 | 55,000 | 85.0 | 59,000 |
| WAF / USG | VLCC | 82.5 | 55,000 | 90.0 | 65,000 |
| WAF / USAC | SUEZMAX | 90.0 | 23,000 | 107.5 | 33,000 |
| MED / MED | SUEZMAX | 90.0 | 24,000 | 110.0 | 37,000 |
| UKC / USAC | AFRAMAX | 117.5 | 18,000 | 125.0 | 21,000 |

| CLEAN | TYPE | 25-JUN | TCE | 4-JUN | TCE |
|-------------------|--------|--------|--------|-------|--------|
| AG / JAPAN | 75,000 | 110.0 | 11,000 | 130.0 | 17,000 |
| AG / JAPAN | 55,000 | 120.0 | 8,000 | 135.0 | 11,000 |
| CARIBS / USAC | 38,000 | 152.5 | 9,500 | 115.0 | 3,500 |
| SINGAPORE / JAPAN | 30,000 | 135.0 | 2,000 | 160.0 | 5,160 |
| MED / USAC | 30,000 | 225.0 | 16,000 | 155.0 | 6,900 |

油輪二手船市場價格

| | DWT | Resale | 5- year |
|---------|----------|----------|---------|
| VLCC | 300-310k | \$120.0m | \$93.0m |
| Suezmax | 150-160k | \$76.0m | \$65.0m |
| Aframax | 95-105k | \$59.0m | \$45.0m |
| LR1 | 65-73k | \$49.0m | \$40.0m |
| MR | 47-51k | \$38.0m | \$28.5m |

油輪期租市場價格

| | DWT | 1 year T/C | 3 year T/C |
|---------|----------|------------|------------|
| VLCC | 300-310k | 45,000 | 43,500 |
| Suezmax | 150-160k | 32,500 | 30,000 |
| Aframax | 95-105k | 20,000 | 21,500 |
| LR1 | 65-73k | 17,000 | 17,500 |
| MR | 47-51k | 13,000 | 14,000 |

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告

