



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零五期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 105 2012年9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](mailto: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](mailto: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 .....	2
海運市場動態報導 .....	4
國際運輸動態報導 .....	4
國際散裝乾貨船市場行情分析 .....	8
2012年8月份國際油輪市場動態 .....	18

## 會務報導

## 本會共同舉辦的 2012 年台北國際海運經濟年會圓滿閉幕

為期三天的 2012 年國際海運經濟年會(IAME)，九月八日於台北圓山飯店圓滿閉幕。世界海運相關的產官學界共聚一堂，為海運市場把脈。

會中吳副總統也應邀致詞，認為中華民國台灣四面環海，海運經濟發展是生存重大的依託。吳副總統說，全球經濟現在面臨發展上的困難，一些國家有國債方面的困擾，有很多經濟上的烏雲，海運的振興和經濟發展息息相關，相信透過與會專家、學者和企業界的論文，一定能為全球海運經濟提供高見。在致詞的最後，吳副總統也順道向來自世界 100 多位與會人員推薦台灣的觀光。

2012 台北海運經濟年會由台灣與韓國共同主辦，台灣地區主辦單位是開南大學與中華海運研究協會，韓國主辦單位是仁荷大學，2013 會議將於七月初於法國馬賽舉行。



## 定期海運業創新氣候對組織績效影響之研究

陸佳伶

國立成功大學交通管理科學系研究所碩士

面對全球市場及經濟動態之不確定性及挑戰，為求在客戶服務及市場經營找尋生存及維持競爭力的動力，定期海運業者開始導入創新、改善的方法，並實際應用至工作上。因此愈是處於動盪不明的經濟市場，創新的議題也愈受到重視。全球各大航商為滿足客戶的運輸需求，早已開始進行創新的服務。以全球第四大定期航運公司—長榮海運公司為例，其提供生鮮貨物運輸服務並在運送過程中採用微電腦控制之冷凍、冷藏貨櫃及運輸服務全面 e 化的流程，提供客戶更便捷、快速之服務。此外，國內另一定期航商—陽明海運公司在其理念價值中清楚說明其對創新、積極求變的態度，致力提供滿足客戶需求之服務。全球第一大定期貨櫃航商麥司克公司有別於其他競爭者於越南梅港—美國直航航線運作模式，其運用駁船將貨物從胡志明港運至香港的方式再前往美國西岸港口的作業方式。此一有別以往的服務創新營運方式，不但增加越南南部地區之貨運量，航線運送時間仍與其他航商之直航航線天數相同，進而提升與其他同業間之競爭力。

2008 年底發生之金融風暴及延燒至今仍未平息的歐債危機為例，定期海運業者面臨極大的挑戰，航商紛紛即時做出有效率的更改，如：船期航班的減少、船舶減速等的執行以降低營運成本，因應市場急劇的變化。這些因應突來的危機而在策略上及營運作業方面所作的即時改變皆需透過公司內部長期塑造出來的創新的氣氛達成。

企業工作環境中的氣氛會促進或阻礙個人對創新的認知，進而影響個人對創新行為的表現。公司內部提供創新的氣氛，其中包含公司本身對創新政策的支持、主管的支持及員工對創新的態度。企業營造創新的同共價值觀，提供一個充滿開放的討論及溝通的氣氛，並明確的報償或獎勵激發組織成員間創新的價值觀，討論議題不會針對個人予以攻擊及造成仇恨；主管與部屬間支持且開放的互動關係，主管對於問題及目標的設定清楚且明確；組織成員能夠相互傾聽對方意見，彼此間相互信任，勇於表達並相互傾聽對方想法及意見並被提出新的想法及創新行為，不用擔心必須承擔其帶來的風險。如此一來，企業整體樂於接受創新想法，也將進一步影響企業整體的績效表現。

再者，公司高層政策的推行將同時反應在部門主管及員工們對事物的態度及行為，並且公司的政策透過主管的主持及宣導，得以更深值員工的內心，三者關係環環相扣。經實際調查定期海運中高階層主管其對創新氣候及組織績效的認知，經由分析結果，可歸納出以下結論：

1. 員工多認為貨櫃船公司主管肯定員工的創新，但在實質的獎勵與溝通管道仍稍有不足。

公司高層對於新的工作方式及思維是抱持開放及鼓勵的觀點，且公司在創新想法亦有明訂方案鼓勵員工提出。部門主管與員工間亦存在相互信任的關係，員工對公司也具有高度的向心力。然而，在定期海運業中，實際的獎酬仍沒有確實實施，且員工對新想法的溝通及接受程度亦較不開放，此原因則是因為有關新想法的提出大約採用資訊系統由員工個人直接進入系統上傳意見或是意見箱的投遞的方式來進行，較不常透過開放的溝通及交流產生新想法。

2. 國外分公司對於公司創新政策的推行持較開放的態度。

受國土風情影響，外國分公司對於新的事物及作法的接受度較國內母公司高，對於想法及創新方面的獎酬有較開放的態度及作法，故在公司創新政策的推行則明顯優於台灣公司。此外，外國分公司在績效部分的獲利率、市場佔有率、營運成本等市場績效及員工滿意度、員工忠誠度及服務品質等方面皆有較樂觀的看法。

3. 定期海運業中創新氣候對於組織績效具有正向的影響。

鼓勵創新的公司，除了在服務及工作流程的改善得到較明顯的成果外，在提升公司整體的組織績效的表現亦有相當助益。而在員工的態度方面，員工對創新態度知覺愈好，將可提升平時對工作上創新想法的產生，進而提升整理組織績效的表現。另外，公司具備完善的政策推動，主管將能清楚明白公司的方向，進而認同並支持公司。此外，主管為影響員工態度的主要因素，如果主管對於工作能給予支持及關心等正向的互動，員工對創新的感受及想法亦會受到主管的影響。此亦意味著公司在政策上若能明訂方案鼓勵員工並期許員工以創新的思維工作，這些政策及方針的實施交由員工的直屬主管進行推動，若員工能感受到主管對他們工作上的支持並且清楚明白主管為他們所訂定的工作目標，將可增強員工彼此的向心力，員工間亦願意相互幫助，達到提升公司的組織績效的效果。

## 海運市場動態報導

## 國際運輸動態報導

## 1. 新造貨櫃船、油輪需求大升

據韓國造船協會發表 2012 造船資料，從 2009 年到 2020 年，全世界新造船需求年均達 5,900 萬 GT，依船種分析，貨櫃船和油輪新造船需求大幅上升，而散貨船將呈現小幅下降趨勢。

新造貨櫃船年均需求從 2009 年至 2020 年 1,320 萬 GT，上升到 2025 至 2030 年 2,470 萬 GT，約上升二倍。油輪也在同期從 970 萬 GT 增漲為 1,780 萬 GT。不過散貨船從 2,000 萬 GT 下降到 1,890 萬 GT。

主要造船國家新造船需求預測展望，看法一致認為新造需求將會持續上升。據日本造船工業協會展望，2009 年至 2020 年平均 5,400 萬 GT，2020 至 2025 年為 5,350 萬 GT、2025 至 2030 年為 6,140 萬 GT。

根據中國船舶工業行業協會展望，2009 年至 2020 年平均 5,640 萬 GT、2020 至 2025 年為 7,250 萬 GT、2025 至 2030 年 7,140 萬 GT。

另據歐洲造船工業協會展望，2009 年至 2020 年平均 5,430 萬 GT、2020 至 2025 年為 6,350 萬 GT、2025 至 2030 年為 7,880 萬 GT。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 2. 大陸在全球拆船市場比重逾兩成

據最新統計，大陸在全球拆船市場佔有率已超過了百分之廿，同時呈現漸增趨勢。以克拉克松 2011 年的統計來看，孟加拉、印度以及巴基斯坦的拆船量佔世界拆船量的 67%，中國大陸佔 21%，與 2005 年的 7.7% 相比，比率勁升。

克拉克松分析，中國大陸在碼頭週邊地區進行拆船工作，相較於在海岸拆船的印度，對環境污染較低，以致大陸的拆船量呈現漸增，此外，印度的拆船價下滑 100 美元/輕噸左右，與大陸價位接近，而印度最高法院最近對國內拆船業執行更高的環保標準，計劃在拆船市場適用巴塞爾公約(the Basel Convention)，此一情況對大陸拆船業有利。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 3. 美東釀罷工 美西海運價喊漲

貨櫃航運市場多航線在 9 到 11 月都提出漲價計畫，在歐美兩大航線，船公司提出的漲價時間集中在 9 月中旬，由於美國東岸碼頭工人 10 月 1 日可能罷工，有關航商指出，本周啟程前往美東的貨載已經有部分開始轉從美西進入，有利美西線調升運價。

目前貨櫃船公司在歐洲線的漲價日期多數公司訂在 9 月 10 日到 15 日，每小櫃（20 呎）要漲 250 到 300 美元，美國線美國西岸每大櫃（40 呎）要漲 500 美元，東岸更要漲 700 美元。

歐洲線因為運力最大的馬士基漲價時間訂在 11 月，估計 9 月這次漲價不容易實現，目前在市場競爭最激烈的上海，每小櫃運價僅 1,300 餘美元，台灣還有 1,400 美元以上，業界估計，除非船公司有較大規模的冬季減班，否則運價將會只跌不漲。

美國線情況就完全不同，各公司都在研商美國東岸碼頭工人一旦怠工或罷工要如何因應，這次並都已預先向相關國家航政主管機關報備要在 9 月下旬開徵每大櫃 1 千美元的港口擁擠附加費，一家外籍船公司高階主管指出，總公司已經要求盡量阻擋貨主將美東的貨改運到美西，以免美西碼頭倉儲容納不下。

實際上美東的貨從美西進運費高很多，因為美國鐵路運費近 10 年漲幅可觀，每大櫃海陸聯運費高達 5,500 美元，若以全海運運到美東僅約 3,700~3,800 美元，價差在 1,700 美元以上，但是有些緊急的貨品，貨主擔心遇到罷工影響到交貨時間，還是要求改從美西進，這些貨主多數都是以 FOB 條件採購、擁有裝船權的美國買主；如果是由出口商擁有裝船權的貨，因為貨一裝上船出口商就可以押匯取得貨款，比較不擔心碰上罷工問題。

由於第四季是美國貨載輸往亞洲的旺季，如果再加上美東罷工因素，運價就會順利調升。另船公司在亞洲—中東航線也訂有運費調漲辦法，預定 9 月中旬開始每小櫃調升 250 美元，由於該航線在 8 月中才做過一次調漲，當時原訂每小櫃漲 500 美元，實際調漲約 250 美元，這次能否漲足有待觀察。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 4. 交通部同意採用 MEPC.200(62)決議案 修正國際防污染證書

為防治海洋污染、保護海洋環境、因應航運需求及符合國際公約規範，交通部同意准予採用 MEPC.200(62)決議案，並修正國際防止污水污染證書暨中華民國防止污水污染證書。交通部指出，該案係國際海事組織（IMO）所屬海洋環境保護委員會（MEPC）第六十二次會議於 2011 年 7 月 15 日採納之 MEPC.200(62)決議案，就「國際防止船舶污染公約」（MARPOL73/78）附錄 IV「防止污水污染規則」之國際防止污水污染證書內容進行修正。

上述證書之修正項目，除了將於「船舶要目」原「新船／現成船」修正為「適用規則 11.3 之船型」，區分為「新／現成客船」及「非客船」，並於第 1-1 項「污水處理設備」新增欄位選項，「污水處理設備經主管機關證明符合〔MEPC.....〕§決議案所定排放之標準」。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 5. 低硫燃料油附加費 TSA10 月開徵 每大櫃增收 17 美元起

航商油料成本因環保法規一再拉升，8 月 1 日起美國及加拿大執行碳排放控制公約，進入美加區 200 浬領海航行船隻，均需改用低硫燃料油，泛太平洋穩定協會（TSA）宣布自 10 月 1 日起將開徵低硫燃料油附加費，運往美國西岸每大櫃（40 呎）將增收 17 美元，運往美國東岸及墨西哥灣徵收 21 美元。

陽明海運有關部門指出，該公約是由國際海事組織制定，目前沒有強制實施，歐洲早在 2000 年就執行這項規定，美加這次加入成為締約國，目前新加坡與香港有考慮加入，但反彈聲浪很大，主要是因低硫燃油比船用燃油平均每噸貴約 150 美元，公司計算光是 8 月航行美國船隻就用了 8,000 多噸低硫燃油，增加約 120 萬美元支出。

根據該公約，船隻航到美國港口外 24 海浬還須改用更低硫的 MGO 油，也就是等同汽車用的柴油，每噸要再增 50~60 美元支出，船隻要隔好幾個油箱，在不同航段使用不同的油。

目前最讓船東擔心的是美國加州有提供加油船隻貨物稅減免，這項優惠將於明年底到期，加州政府已計畫將取消優惠；若真的取消，船隻油料支出要增加約 8% 費用，船東們已準備聯名向加州政府陳情。

TSA 管理主任康納德表示，船隻改用低硫燃料油，每貨櫃所增加成本不大，但對每航次總成本衝擊可觀，經營定期航線航商擔心，在改用低硫燃料油後，可能導致影響近期及中期低硫燃料油供需及價格。

TSA 調查指出，洛杉磯／奧克蘭、西雅圖、查斯敦及紐約主要加油港，至今年 8 月中標準燃料油與低硫燃料油價差，介於每噸 87 及 260 美元間，運協會員航商報告指出，自北美排放控管區領海至美國西岸所需時間，每一航次不到 2.7 天；至美國東岸及墨西哥灣則剛好超過 4.4 天

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 6. 需求疲 閒置貨櫃船運力增 4 倍

據 ALPHALINER 最新報告指出，截至七月底，閒置貨櫃船船隊增至二一六艘，運力達四十六·七萬 TEU，較去年同期增加四倍，去年同期為七十五艘，運力達十一·五萬 TEU。

在過去兩年，船東閒置船隊時間都是在八月或九月才開始，但今年閒置貨櫃船船隊自七月初就開始慢慢上升。

業內人士分析，由於全球貨運需求疲弱，歐元區更甚，導致貨運未能達到預期高峰季節，故船公司今年較早開始減少貨櫃船運力。

與以往幾年不同，在主要長途航線沒有旺季徵兆。疲弱貨運需求對投資船東也造成巨大影響，更超過營運船東，投資船東的閒置船隊高達七十九%（以運力計算）及八十二%（以船舶單位計算）。船公司繼續將閒置船隊負擔推給投資船東，令營運船東現時只持有五分之一閒置船隊。

在各大船型中，巴拿馬船及其他小型船舶影響明顯，因為在投資船東持有一七九艘

閒置船中，有一七七艘運力均低於五千 TEU，較少機會被船公司用來作合資運輸以節省成本。報告又指，受冬天淡季提早來臨及明年春天船租持續疲弱的因素影響，相信這批閒置船在未來數月仍難逃被閒置的命運。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 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

全球經濟環境遲未出現好轉跡象，環球透視今年以來持續下修全球經濟成長，近日已下修至 2.6%，比三個月前預測下修 0.3%。不僅歐美經濟疲弱，且中國被譽為世界工廠預期將只有 7.8% 成長，比金融風暴時還差，而且中國 7 月出口僅成長 1%，以及以經合新加坡、東協、美國、歐盟等國簽定 FTA 的韓國，7 月出口衰退 8.8%，亞洲新興經濟體也因中國經濟的衰退而成長趨緩。全球經濟陷入 2009 年以來最壞困境，歐元區有 6 國陷入衰退，美國經濟又再陷入掙扎，而中國大陸、印度及巴西等開發中國家的成長步伐也放緩，無力出手援助撐起大局。歐洲經濟放緩殃及中國工廠，中國工廠也減少自巴西進口礦砂。全球各主要國家過去 1 個月來紛紛調降利率，設法帶動成長，歐洲各國領袖把重心放在提振成長，而不再只是削減債務及預算。為避免經濟惡化得太快，中國中央政府也祭出穩定增長基調，各地方政府將掀起投資熱潮。中國及印度成長步伐雖然放緩，成長幅度還是讓美國及歐洲望塵莫及。歐洲及美國的失業率已經處於衰退水平。全球最大經濟體美國，過去帶領全球經濟走出衰退，現在卻也自顧不暇。歐洲處境則更為艱難，不僅背負龐大政府負債，銀行業境況不佳，經濟成長也欲振乏力。歐洲占中國出口比重約 17%，歐洲需求疲軟，中國出口導向製造業者首當其衝，部分企業不是關門大吉，就是縮編裁員。

#### (二) 中國煤炭價格大幅修正，進口煤意願降低

第四季度冬季用煤高峰期，全球煤炭需求將增加，煤炭海運貿易將有望進一步增加，預計今年第四季全球煤炭海運需求穩定增加，達 2.45 億噸，熱燃煤增加幅度較大，為 1.85 億噸。中國煤炭進口量結束了連月大幅增長的態勢，7 月首次下降，有助於緩解中國煤炭市場的銷售壓力，也減輕煤炭中轉港的高位庫存壓力。因今年上半年中國進口煤炭 1.4 億噸，比去年增加 65.9%，排擠自產煤炭需求而迫使煤價急速下跌。中國煤炭市場價格大幅下降，國際煤價已出現反彈，使內外煤價的價差縮小，進口煤價格優勢減弱。7 月中國煤炭進口量為 24.27 百萬噸，比上月下降 10.74%，比去年增長 14.2%，增幅明顯縮小。從今年 5 月開始，國際煤價持續下跌，煤炭進出口商此前簽署合約，損失慘重，貿易商暫時停止進口，毀約現象屢見不鮮，造成 7 月煤炭進口首次下滑。進口量下降還與自產煤價下降及國際煤價反彈有關，目前自產煤價已經大幅下降，國際煤價已出現反彈，內外煤價的價差縮小，進口煤價格優勢減弱。今年上半年，澳大利亞、歐洲和南非的動力煤價格持續大跌，國內外煤炭價差擴大導致煤炭進口量大增。雖然下半年煤炭進口量放緩仍不能改變今年中國煤炭全年進口量將大幅增長的現狀。今年 1~7 月累計煤炭進口 1.64 億噸，比去年增長 55.5%，預計今年全年煤炭進口量能達到 2.5 億噸，遠遠超過去年 1.82 億噸的煤炭進口總量。1-6 月煤炭累計出口 5.78 百萬噸，比去年下跌 34%。現今中國對煤炭的政策是鼓勵進口，控制出口，國際煤炭價格大跌，雖然中國煤價下跌幅度也很大，但與國際煤價相比，仍然沒有價格優勢，出口受到影響。下半年進口放緩的跡象仍不能改變今年全年進口量將大幅增長的現狀。

### (三) 中國礦砂進口減少，礦砂價格持續下修

中國鋼材市場需求持續低迷不振，進口礦砂受到牽連，由於鋼材價格持續下滑，部分鋼廠已開始減產。鋼鐵業面臨鋼材去庫存壓力，隨著進口礦砂價格不斷下調，近億噸礦砂積壓在港口，再加上礦砂價格持續下跌，如何消化高價港口礦砂庫存成為中國鋼鐵業目前的難題。隨著鋼材價格走低，未來礦砂價格仍有進一步下降空間，目前中國各大鋼廠已開始紛紛減產，對於礦砂的需求量和採購積極性也大幅降低。隨著鋼廠停產檢修，港口現貨招標價格逐步走低，礦砂交易量仍將快速萎縮，貿易商多保持觀望的態度，礦砂港口庫存消化仍需要漫長的過程。今年 1~7 月中中國進口礦砂 4.24 億噸，比去年增長 9.1%，進口均價為 138.48 美元/噸，比去年下降 15.25%，其中，7 月進口量為 57.87 百萬噸，比上月下降 0.75%，為 4 月以來新低。中國寶鋼高層近日表示，下半年全球礦砂需求不會增長，甚至可能較上半年下滑。目前鋼材市場跌勢不止，鋼廠巨虧，鋼廠提早高爐檢修、減產持續進行，進口礦砂市場需求繼續減少。目前市場商家處在極度的悲觀之中，預計短期進口礦砂價格仍將繼續走低。中國進口礦砂的黃金歲月已經過去了，未來不會再看到 10、12% 的成長率。

### (四) 全球粗鋼產量增加，惟需求力道仍疲弱不振

今年第三季全球鋼鐵產量呈現上升趨勢，全年呈現前低後高的走勢，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，導致全球鋼鐵產量供應壓力加大。伊朗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。全球 7 月粗鋼產量 1.297 億噸，比去年同期增長 2.0%，中國產量 61.7 百萬噸，比去年同期增長 4.2%，亞洲地區其他國家，日本產量 9.3 百萬噸，增長 1.2%，南韓產量 5.9 百萬，增長 4.4%，印度產量 6.59 百萬，增長 7.0%。歐盟地區，德國產量 3.6 百萬，減少 2.1%，西班牙產量 1.0 百萬，增長 7.0%，英國 0.9 百萬，增長 6.6%，土耳其 3.1 百萬，增長 9.7%，俄羅斯 5.9 百萬，增長 3.6%，美國 7.4 百萬，增長 0.9，巴西 3.0 百萬，減少 4.1%。7 月中中國出口鋼材 4.32 百萬噸，比 6 月減少 90 萬噸，與去年同期相比下降 2.99%，為今年以來鋼材出口首次出現大幅下降。預計今年第四季全球鋼市行情難以有樂觀預期，鋼鐵下游產業難以集中釋放，未來鋼材價格走勢難以出現趨勢性漲勢。今年 7 月中中國鋼材出口比上月大幅下滑的原因除了季節因素外，主要國內外價差拉大、貿易保護主義盛行及主要其他出口地區鋼鐵產能擴張等重要因素。因此，下半年中國鋼材出口將維持低量。

### (五) 全球普遍旱災，穀物歉收，出口下降

美國碰上 1956 年來最嚴重乾旱，美國已有 88% 的玉米產地位於災區，玉米和黃豆可能減產三成以上，為歷史最高水準，受災最嚴重的是玉米和黃豆，兩者為美國農業出口的最大引擎。今年本來應當是玉米表現亮麗的一年，然而在離收成不到幾週，農業部發現玉米的收成非常糟糕，表示今年生產季的玉米產量將比去年減少 13%，達到 6 年來的最低水準，另外黃豆預估收成量也比去年減少 12%，自 6 月中以來玉米價格大漲 64%，漲至歷史新高。美國是全世界最大的玉米生產國，也是最大農產品出口國，美國玉米出口佔全球總量的一半，美國預估 2012/13 年度全球黃豆產量較上月下調 6.70 百萬噸至 2.6046 億噸，主要因為美國產量預估大減的影響，美國黃豆產量預估下調近千萬噸至 73.27 百萬噸，美國以外的世界黃豆產量預估則是上調 3 百萬噸至 1.8719 億噸。美國供應的風吹草動牽動著全球農業大宗商品價格。歐洲及巴西嚴峻的天氣

狀況也降低了玉米之類的穀物供給，俄羅斯、烏克蘭、哈薩克等主要糧食生產國也相繼出現不同程度的旱災，糧食生產前景堪憂。近期全球多個國家旱災引發國際糧食價格上升，使全球出現糧食危機，其可能出現外溢效應對本已艱難的全球經濟帶來通膨壓力升高。中國7月黃豆進口量月增4.5%至5.87百萬噸，比去年同期增加10%，創下25個月新高，是全球最大進口國，但受到價格上漲的影響，未來幾個月黃豆進口可能下滑。

#### (六) 運力及解體船累積大增，供需過剩依然難解

8月中旬為止，今年全球散裝船的總運能已經較去年底增加8%，持續對航市運價構成壓力鍋罩住，加以中國卸港與礦煤出口港作業順暢，塞港大幅改善，可用總運能續增，運價持續受壓力，市場鬱抑愁雲慘霧，綜合運價指數反彈無力而下跌卻沉重，即將面臨700點保衛戰，9月初恐將失守700點關卡，且不排除跌破上次新低點。至今年8月中旬海岬型船運能較去年底增加4%、超巴拿馬型船增加14%、巴拿馬極限型運能增加6%、超輕便型運能供給量也增加12%，相較於中大型船舶節節升高的供給量，輕便極限型運能則下降5%、輕便型船運能則僅增加2%，供給壓力相對較輕。今年初全球散裝乾貨船的訂單為2,375艘，總運力約2億Dwt，約有總運力約1.39億Dwt的1,677艘預計將於今年交付，平均每日有約4艘新造船交付，佔訂單約70%，而延遲交付率目前17%。目前全球散裝乾貨船共有8,477艘，總運力約6.45億Dwt，今年船舶數量增長估計約20%，明年全球散裝乾貨船船隊將有約7.5億Dwt的運力，市場供求關係將再度惡化。今年已經約340艘、21百萬Dwt的老齡船舶進行拆船，供需不均衡可能有所緩解，眼下要拆解的船舶平均年齡下降到21年，預計今年約有500艘，估計30~31百萬Dwt將被拆毀，削減約6%的運力，與交付量相比，其速度依舊緩慢，又低速航行，相當於減少1.3百萬Dwt運力。預計明年全球船隊約逼近7.5億Dwt，呈現嚴重的供需不均衡問題。

## 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。7月上旬以來，礦砂、煤炭、穀物等大宗貨物的需求下降，特別是全球最大的礦砂、煤炭和穀物進口國，中國的需求增長速度明顯放緩，加上乾旱所引發的減產影響，美灣地區的穀物出口清淡，而南美東海岸穀物貨運減少，全球散裝海運貿易量下滑。全球鋼材價格第二季後一路下滑，尤其中國鋼鐵市場，至8月底降幅已達18%左右，創下32個月來最低水準，鋼廠生產積極性大幅下降，鋼鐵生產回落，對上游的礦砂需求構成較大壓力，且港口礦砂庫存在1億噸左右，影響進口礦砂積極性，另外近期中國自產煤價大幅下跌，進口煤價格優勢削弱，電廠進口積極性遠不如前。全球經濟放緩，特別是中國對大宗貨物需求減少，直接影響到全球的國際散裝船市場。至8月中旬為止，今年全球散裝船的總運能已經較去年底增加8%，持續對航市運價構成壓力鍋，加以中國卸港與礦煤出口港作業順暢，可用運能續增，運價持續受到壓力，市場陰雨綿綿，航商鬱抑寡歡，綜合運價指數反彈無力而下跌卻沉重，出現今年初以來最長的連黑窘境，除8月中旬巴拿馬型船行情曾觸底回彈外，其他三型船的市場行情仍相當疲軟不振，除市場上對原物料需求疲弱外，運能供給總量的持續上升，成為壓垮指數走勢的最大元兇，9月上旬700點大關又失守，底部將近，下探空間可能有限。近期航市在缺少中國進口礦砂和煤炭熱情的加持且供給壓力有增無減下，海岬型船市場行情自7月上旬以來連跌

一個多月，再創今年 6 月中旬新低，8 月下旬 BCI 挫至歷史最低 1,082 點，平均租金僅剩約 2,600 美元，連支付船員薪水都不夠，航商已無意願作生意，有生意無生意已無所謂，也不願賣出最低價，寧願關門大吉，租船人需給予一點激勵誘因，否則航商不願意開門接生意，在此氛圍下，租船人還是雪中送炭給航商一點溫暖，觸動行情止跌微力反彈，但指數忽漲忽跌，似僵持不下，9 月上旬指數收在 1,186 點，平均租金稍微反彈至 3,452 美元，倘第四季無有效實質利多的加持，恐無多大機會可令航商解飢渴。巴拿馬型船市場也因穀物與煤炭海運貨載退縮，運力供給續增而需求不進，致供需拉距擴大，進而壓垮巴拿馬型船市場行情，自 7 月中旬行情曾拉漲至 5 月下旬來新高後，雖在 8 月中下旬曾出現數日反彈行情，惟終究無力回天曇花一現後再度下殺，至 9 月上旬 BPI 指數及平均租金紛紛創下歷史新低，分別來到 599 點及 4,759 美元，此租金水準尚能沖抵船員薪水，航商雖百般無耐，還是無魚蝦也好，總是還能解渴，航商對新低未形成一致抗拒力，租船人還遲未雪中送炭，行情續探新低價位。今年 7 月前中小型船市場拜運力供給僅微幅增長或甚負增長，加上新興國家經濟成長動力火車繼續往前衝，促進貨載的增長，使運力供需平衡相對穩定，行情表現遠優於大型船，可惜 7 月上旬後，全球經濟未見好轉，過去新興國家尚能支撐需求力道，卻也感受到歐美及中國消費減弱的波及，海運貨載增加失速，從此中小型船開始淪落運力供給過剩的厄運，行情跌跌不休，BSI 指數從 7 月上旬的最高 1,300 點，隨後座雲霄飛車重力下墜，8 月初跌破千點關卡，8 月下旬摔落至 833 點，回到 3 月上旬時的低點，隨後觸底反彈，惟力道薄弱，反彈恐無法持久，9 月上旬無力支撐在杜拉回，指數收低 832 點。輕便型船市場跟隨著超輕便型船同樣宿命，BHSI 指數自 7 月初的最高 719 點後，隨即毫無煞車一路下挫二個月，9 月上旬指數跌到 458 點，跌幅達 36%，下半年行情表現比上半年差，與全球經濟表現每況愈下大約吻合。

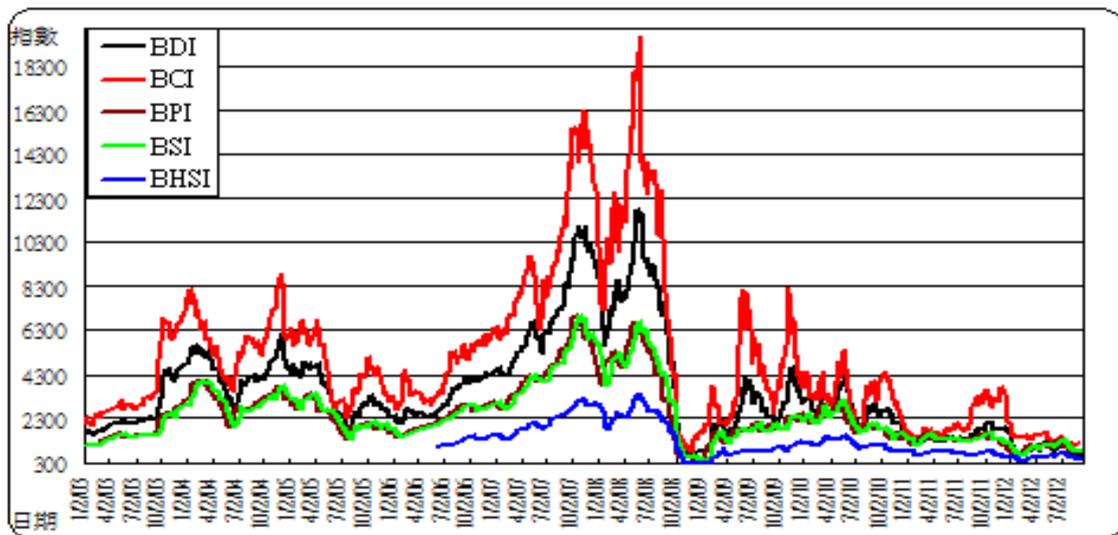


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

隨著今年 7 月後受到全球經濟全面走弱與新興國家需求也無力填補已發展國家減少缺口下，整體航市全面表現疲軟，拖累綜合運費指數 BDI 自 7 月上中旬的最高 1,162 點，隨後無煞車地一路下挫，雖 8 月下旬曾受到海岬型與超輕便型船市場反彈的帶動出現三日小反彈，隨即又受兩型船漲勢中止而拉回，9 月上旬 BDI

指數收低在 669 點，將逼近 2 月初 647 低點。雖然航市即將步入傳統旺季，但受歐債危機拖累，全球經濟持續低迷不振，全球對商品的需求難有明顯提高，加上運力供需嚴重失衡，未來行情的上漲空間恐仍被壓制，尤其大型船市場將繼續維持低位振盪格局。近期多數國際著名航運研究機構認為，今年年均散貨船的增加率達到 20%，而海運輸送量的增加率僅達 4~6%，其供需不均衡將達到最嚴重的狀態，市場要消化過剩運力，真正走出低谷至少需要一年半至兩年時間，或甚更長，除非市場多個類似「中國式」的需求，才能達至供需平衡。

### 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。船舶供需失衡的問題成為航市難解與航商心理的最痛，全球經濟景氣疲弱尚未明顯回穩，導致煤炭與礦砂需求減少，再增添航市一些憂愁而已。全球最大的礦砂和煤炭進口國，中國的經濟放緩，減少海運煤炭及礦砂的需求，最直接衝擊到全球礦砂和煤炭海運量，使得礦砂和煤炭海運量無力明顯增長，首當其衝海岬型船市場，加上新船運力累增快速，供給過剩嚴重揮之不去夢魘，兩利空交織打擊下，本型船市場受傷最為嚴重，海岬型船兩大洋市場租金自 7 月上中旬連番大幅下跌。儘管近日日本兩大商社航商宣佈將要拆解或閒置 10-20 艘海岬型船，宣示作用大於實質效果，而且確實至 8 月中旬海岬型船解體艘數已逾 70 艘，超過去年全年數量，但交船量已逾 160 艘且船型拉大，今年至 8 月中旬淨新增運力約 4%。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，加上國際礦砂價格已大幅下修的誘因，預計未來鋼鐵產量將繼續維持增長態勢，因而全球礦砂需求仍有望出現小幅回升局面，預計第三季單季全球礦砂海運需求小幅回升，達 2.80 億噸。目前中國鋼廠的鋼材庫存壓力大，採購礦砂較為謹慎，但地方政府銀行壓力的情況下，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。8 月下旬受鋼材價格小幅反彈及粗鋼產量回升的影響，礦砂需求轉強，礦砂價格也出現小幅反彈，促使海岬型船運輸太平洋市場表現活躍，加上颱風接連侵襲中國，大量船舶被迫延期，導致市場運力供應吃緊，以及國際礦砂價格跌至近三年最低水準，不少中國鋼廠趁低價採購礦砂，推動市場租船活動升溫，澳洲兩大礦商出貨數量增加，帶動太平洋區航線租金行情瞬間上漲，惟 8 月底各礦商交易活動放緩，供需失衡問題如影隨形，各航線租金行情漲勢再度減弱。受歐債危機影響，歐洲需求急劇下降，僅有少量煤炭貨盤成交，大西洋市場表現依舊低迷，租金行情 7 月上旬從 7,350 美元呈現自由落體式下落，8 月下旬跌落到 2,300 美元，觸及 2008 年以來的最低點價位，創下近 3 年來的新低，航商無意殺低，隨後跌深反彈，至 9 月上旬反彈回到 3,110 美元，此水準距離解除航商饑渴還很遙遠。海岬型船 4 條租金航線在 7 月上旬曾回升至近期波段高價位 7,983 美元，隨後礦砂海運貿易量交易退潮，需求運力抵擋不過嚴厲運力過剩壓力，平均租金又不支倒地，8 月下旬挫低至 2,644 美元，差點跌破 2008 年 12 月的歷史低點，隨即礦砂海運量突然蹦出的加持，需求運力增多，航商趁機拉高行情，可惜反彈力道薄弱，迄 9 月上旬稍微回升數日再度無力支撐而拉回至 3,452 美元，離船舶固定成本尚有一段距離。太平洋區租金航線 7 月上旬曾回升至近期波段高價位 8,120 美元，澳洲礦砂海運貿易量交易活動清淡，航商搶貨殺到眼紅，租金行情回頭直直落，8 月下旬挫至三年來低價位 3,357 美元，隨著市場交易稍有起色，租金勉強觸底反彈數日後

又虛弱下跌，迄 9 月上旬收再 3,892 美元。大西洋區租金航線 7 月上旬曾回升至近期波段高價位 7,350 美元，隨後缺乏實質利多加持，租金又回跌直直落，8 月下旬重挫至 2,300 美元，隨後航商傾向關門不作生意使租金跌深反彈，迄 9 月上旬收再 3,110 美元，惟氣勢如絲，隨時會再失落回跌。大西洋返回遠東租金航線 7 月上旬抵達波段高價位 26,938 美元後漲勢熄火又連續回檔，8 月中旬失守 2 萬美元，下旬折腰跌至 18,267 美元後再度反彈，惟氣勢不足，恐反彈幅度有限且難持久，迄 9 月上旬收在 19,782 美元。遠東返回歐洲航線今年來一直趴在負租金水準，7 月上旬收縮負水準 10,467 美元後再度回跌擴大，8 月下旬曾跌落至負 13,402 美元，隨後出現微幅改善，9 月上旬以負 12,977 美元作收。

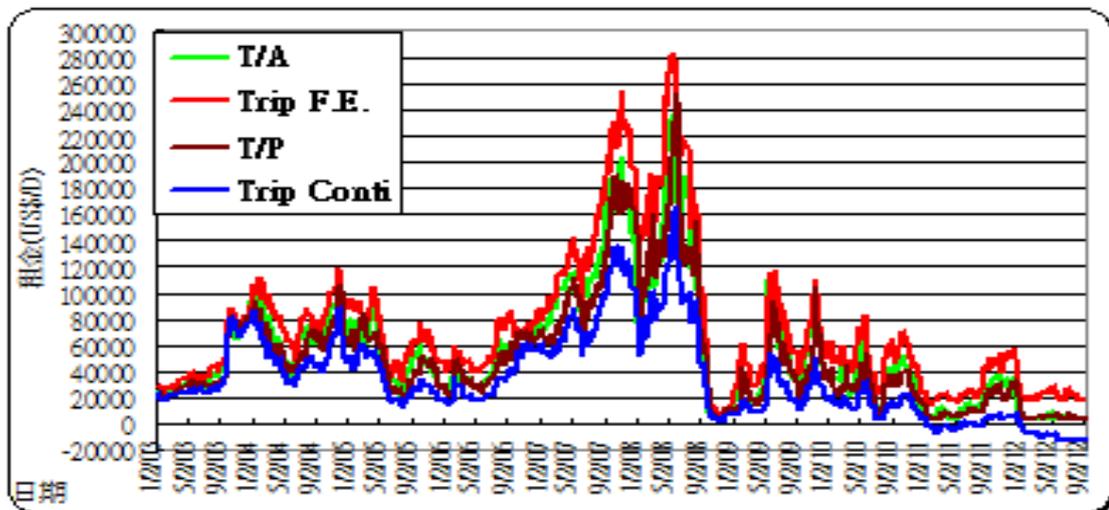


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

#### 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。今年以來巴拿馬型船市場行情表現迄今都優於海岬型船，可是巴拿馬型船的平均租金收入從年初的 12,000 美元，迄今已下跌至 5,600 美元，跌幅逾 50%。本波從 7 月中旬高檔反轉一路下挫，除在 8 月中下旬曾反彈數日外，幾乎毫無剎車一路走低，跌幅遠大於其他船型，迄 9 月上旬以挫低接近今年 2 月初的最低價位。巴拿馬型船今年至 8 個月底有大量新船湧入市場，有可能步入海岬型船的後塵，租金行情還有空間繼續下挫，短時間看不到止跌反彈訊號。據英國 Drewry 研究機構預測，儘管巴拿馬型船市場行情之前表現優於海岬型船，但未來前景恐將與海岬型船同樣命運，租金水準有可能下探低於同期海岬型船水準。中國與印度為全球兩大人口最多國家，耗費全球物資最大且潛力無窮，進口物資逐年增長，對挹注全球散裝海運貿易量占有舉足輕重的角色，兩國因應用電量爆增而持續大量增加煤炭進口，為今年 7 月前穩定支撐巴拿馬型船市場行情最大幕後功臣，惟 7 月以後兩國不約而同出現煤炭進口減緩現象，中國 7 月煤炭進口今年首度比前個月減少近 3 百萬噸，減幅達 10.74%，印度水力發電增加致火力熱燃煤需求下降，進口速度也減緩，加上全球普遍乾災致穀物出口下降，印度礦砂出口稅障礙減少出口，近期全球從煤炭、穀物至礦砂等海運量增加紛紛減速，反觀，巴拿馬型船運力

的供應則不可同日而語，近兩年來新運力供給爆增，預計今年將有 36 百萬 Dwt 的巴拿馬型船下水，比去年增長 50%，明年將成為散裝船市場中又一個運力極度過剩的船型，巴拿馬型船極可能與海岬型船一樣面臨供過於求的局面。隨著貿易的變化，預計對巴拿馬型船的需求會小幅增長 5%，此後直至 2017 年，年增長率將接近 6%，事實上，需求增長應不是問題，問題出在運力爆增太快，貨載增長無法追過運力增長，唯有盼望解體量加速，以緩和運力供給嚴重性。大西洋區租金航線受到美國海灣與南美穀物出口下降，與哥倫比亞水災影響煤炭出口，運力需求不前，運力供給過多，航商殺低搶生意，租金行情自 7 月中旬衝抵近期波段高價位 11,056 美元後，上漲動能消失而跳水急速下墜，整數關卡陸續失守，雖曾於 8 月中下旬曇花一現翻紅反彈數日，還是無力回天接續下探新低，迄 9 月上旬挫至今年 2 月初的最低價位 3,528 美元，跌幅縮小，似乎離底部不遠了，但難言脫離谷底。太平洋區租金航線受到中印進口煤炭速度減緩，美西出口穀物較少，運力總體供大於求，租金 7 月中旬抵近期波段高價位 8,787 美元後，航商互相多殺多，行情持續走低，8 月中下旬曾止跌小回升，還是難扭轉頹勢，反彈數日後續跌，迄 9 月上旬跌破今年 2 月初的最低價位，來到 3,892 美元。從大西洋返回遠東租金航線 7 月中旬攀登至近期波段高價位 18,700 美元，隨後缺乏實質貨載支撐，交易趨於清淡，行情失去支撐力量而持續下跌，雖 8 月中下旬曾出現數日反彈，還是難敵過多運力的干擾而再度下探新低價，迄 9 月上旬跌到接近今年 2 月初的最低價位，來到 13,558 美元，遠東返回歐陸租金航線 7 月中旬最高抵達 221 美元後又告拉回，又跌回負租金水準，跌幅擴大，迄 9 月上旬回跌至負 2,231 美元。4 條航線平均租金在 7 月中旬抵達 9,677 美元的波段最高，隨後受到各航線走跌的拖累而一路走低，迄 9 月上旬挫低至 4,759 美元，跌回 2 月初低價位。

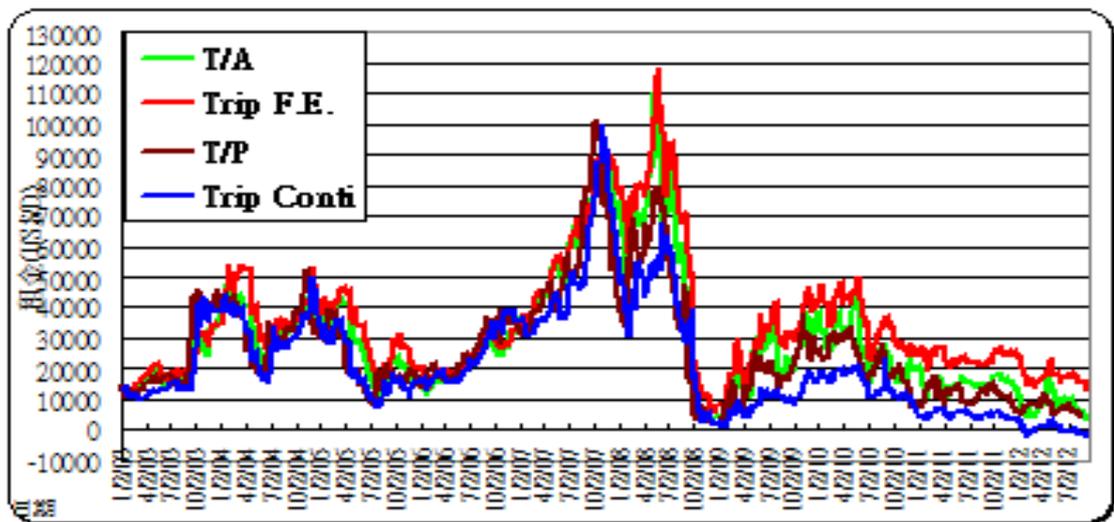


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 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。今年 7 月上旬前超輕便型船市場行情表現亮眼領先其他型船，可惜 7 月上旬後卻突然變天烏雲密布，租金行情呈溜滑梯直直下墜。美國是全球最大穀物出口國，而亞洲

為全球最大穀物進口區，美國玉米產量有 1/4 以上出口，受乾旱影響，美國穀物包括黃豆、玉米及小麥收成減少，美國農業部將即將到來的收穫季玉米產量預測下調 17%，導致美國穀物出口減少，進而穀物海運量萎縮，因此，衝擊到中小型船市場，超輕便型與輕便型船市場受到明顯波及，加上煤炭、廢鐵及其他非金屬礦等海運量也受到需求疲軟的衝擊，租金行情表現逐步走低，平均租金跌至 2 月以來的最低價位。印尼政府近日宣佈該國擬於 2014 年起停止其粗礦出口，一旦政策付諸實施，亞洲散裝船市場貿易格局勢必生變，所幸未將其出口量最大的煤炭資源列入出口項目。新政可能導致現營運於這些航線的超輕便型船被迫撤離。去年單中國就從印尼進口包括鎳礦、鐵礦和鋁土礦在內的礦石總計 73.6 百萬噸，相當於每月 120 多艘超輕便型船的載貨量，一旦中國轉而尋求替代鎳礦，首選可能是菲律賓，載運里程將縮短，將削減運力需求力道，2014 年前中國進口量增幅會更明顯。印尼是全球最大的電力熱燃煤出口國，尤其對印度及中國出口爆增大量，印尼出口煤炭貨載尚不會造成影響，否則太平洋區市場結構必發生重大改變。大西洋區市場供需嚴重失衡，加之太平洋地區空放運力的到達，加重大西洋區市場租金行情的跌勢，大西洋區租金航線跌至今年 2 月以來最低。太平洋區市場因煤炭海運貿易量趨減，致運力需求持續疲軟，交易緩慢，市場船運冷清，租金持續下探低價。至 8 月超輕便型船租金行情頻處創新低，航商認為越做越虧，還不如不做，顯示出強烈的抵制情緒，開始閒置運力念頭，因此歷經近一個半月的下跌走勢，8 月下旬開始出現觸底反彈訊號。超輕便型船市場平均租金 7 月上旬衝上 13,501 美元，隨後受各航線租金持續走跌的拖累，尤其大西洋區市場跌勢擴大，加重平均租金下墜速度，8 月上旬失守 1 萬美元關卡，迄 9 月上旬跌至 8,489 美元，相較其他型船平均租金表現還算最為亮麗。大西洋區航線 7 月上旬衝上 16,700 美元高價位後，船噸需求退潮而漲勢停止，接著反轉直直下挫，8 月上旬失守 1 萬美元關卡，迄 9 月上旬跌至 7,662 美元。大西洋區回遠東租金航線 7 月中旬衝抵 23,933 美元高價位，隨後反轉一路下挫，8 月上旬失守 2 萬美元關卡，迄 9 月上旬跌至 15,406 美元。

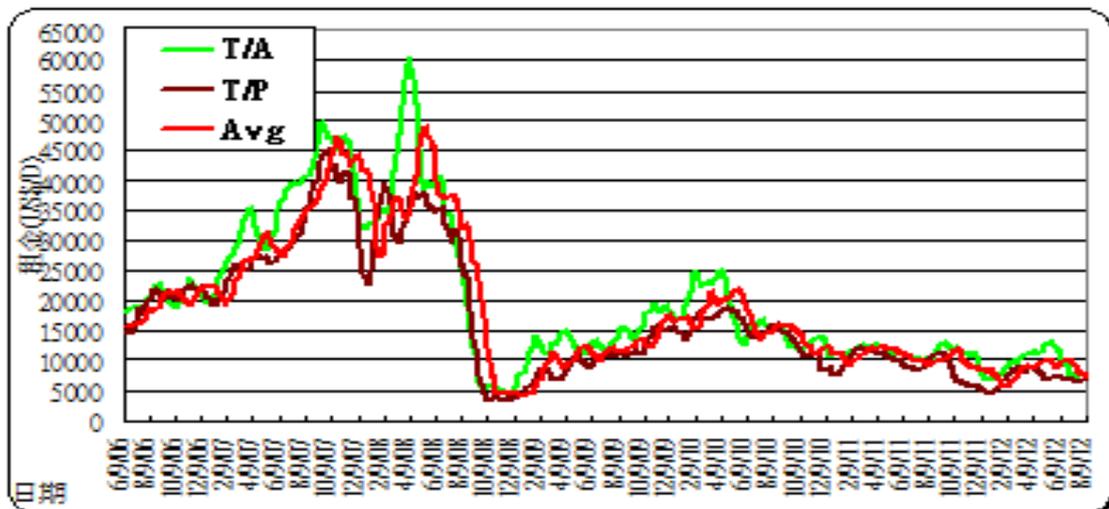


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

太平洋區租金航線 7 月上旬衝抵 9,431 美元高價位後，市場需求轉弱，租金失去上衝動能而一路下跌，8 月下旬跌落到 6,081 美元後止跌回升，惟反彈力道薄弱，

迄 9 月上旬拉回至 7,637 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月中旬反彈上揚來到 4,073 美元，隨後上漲力道消失而一路下挫，8 月下旬跌落到 2,583 美元後止跌回升，惟反彈力道薄弱，漲跌不易，呈現多空拉距戰，迄 9 月上旬來回振盪，收在 3,250 美元。

## 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。在航市一遍哀鴻遍野下，絲毫見不到曙光，先進國家已長期陷困經濟疲弱泥沼，迄今無法脫困，目前航商僅寄望新興市場能帶來機會，在亞洲新興國家包括東南亞國家、印度、俄羅斯等地區和其他國家間穩定煤炭、礦砂、木材及水泥熟料、鋼材等建材，以及各種用於基礎建設的大型設備等需求。過去仰賴中國創造大宗散雜貨的加持，如今中國需求減弱，致航市失去昔日光彩，前景暗淡，目前中國鋼鐵行業下游的汽車、家電、機械行業需求萎靡，鐵路、公路以及水利設施等大型基建投資停滯不前。鋼鐵市場價格跳水直直落，全球鋼材貿易交易清淡，相關海運貿易貨減緩，儘管輕便型船新增運力不多，但還是無法幸免於全球經濟環境惡化的打擊，自 7 月以降輕便型船市場行情表現非常疲弱，幾乎一路無煞車呈重力垂直下墜，為所有船型市場表現最弱。大西洋區市場受到歐美經濟持續低迷不振的衝擊，7 月以後出現逆轉豬羊變色，租金從最高價位 13,126 美元如崩盤式一路下墜，7 月底失守 1 萬美元，跌勢不止繼續探底，整數關卡相續淪陷，迄 9 月上旬已跌到見底，來到 6,481 美元，因租金已低於運營成本，航商交易已顯意興闌珊，寧可閒置運力而不願成交，故跌勢趨緩，未來可能陷入低檔徘徊格局，依今日環境，期待明日脫困大幅反彈，比登天還難。太平洋區市場雖處亞洲新興市場經濟最亮眼地區，基本需求面應算健康，惟中國大市場受創，貨源增長停滯，需求持續低迷，加上遠東區域成為船噸運力累積運力不斷增加，嚴重過剩壓力，航商驚慌失措，砍殺不手軟，導致市場運價持續挫低，本區域租金從 7 月初高價 7,334 美元反轉一路下殺，8 月月下旬觸底至 6,373 後勉強止跌小幅回升，反彈力道薄弱，迄 9 月上旬回升至 6,822 美元，相對於大西洋區市場跌勢還算溫和，因租金水準過低，船東開始閒置運力。

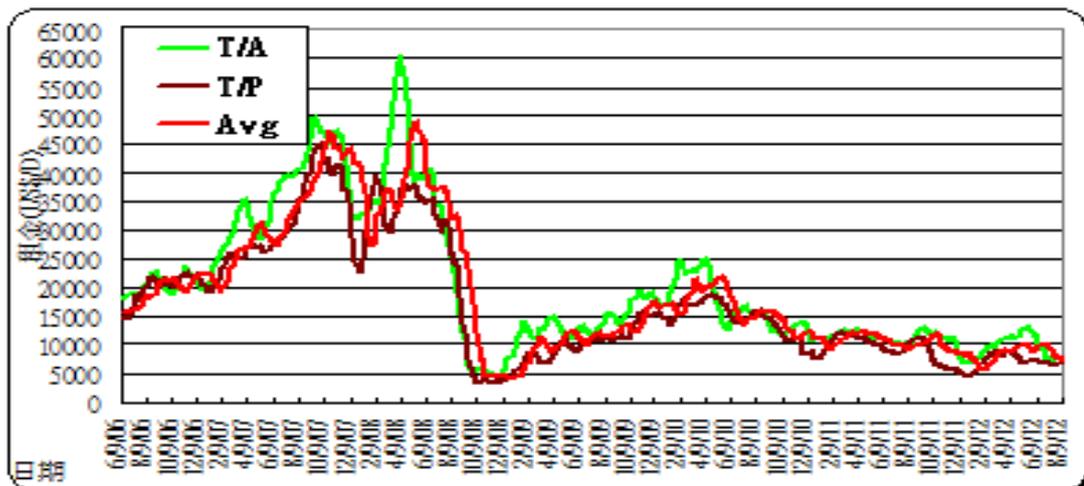


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

值得注意的是，過去超輕便型(Supramax)、輕便型(Handysize)船租金行情相對大型船舶而言較具支撐，但自 7 月後情勢發生改變，也同樣面臨全面性運力過剩相當壓力，兩種小型船舶的租金行情均已落至今年 3 月以來的最低點位置。輕便型船市場平均租金 6 月底衝抵 10,209 美元，因缺乏利多支撐，上漲動能消失，尤其大西洋區市場租金跌勢兇猛，加速拖垮租金行情，整數關卡連續失守，迄 9 月上旬呈現漲跌不易，多空拉距戰，平均租金支撐徘徊在 6,652 美元上下水準。

## 七、市場展望

- (一)受歐債危機拖累，下半年全球經濟仍將疲弱不振，對大宗商品的需求難以有大的提振。中國為全球最大的礦砂和煤炭進口國，對國際散裝乾貨船市場具有決定性的影響，下半年中國針對房地產市場繼續祭出緊縮政策，經濟的低速增長衝擊基礎設施的投資，使得大宗商品的需求難言樂觀。隨著中國國內煤炭價格的大幅下降，與外貿煤炭價格差距也在逐漸縮小，下半年進口煤增速有可能放緩。中國鋼鐵產量繼續維持增長趨勢，中國當局為挽救經濟增長減緩，激勵投資，預期中國當局將加速重大專案的審批，近日中國當局火速通過 12 條鐵路興建，可望刺激中國原物料需求再度回溫，進而挹注航市需求動能。
- (二)受惠於中國為主對煤炭、礦砂和其他資源的巨大需求，促使澳洲在全球金融危機中並未陷入衰退的國家，雖然隨著中國經濟增速的放緩，市場投資者很擔心中國需求礦砂的前景受到影響，但礦商 Rio Tinto 仍堅持執行巨額的支出投資計畫，其認為中國經濟在今年第四季後將小幅回升，應該會刺激礦砂需求增加。近期中國地方產業規劃將密集釋出動輒上萬億元的投資規劃，這對陷入疲軟下滑的中國經濟，其刺激作用是相當巨大的，而隨著一大批基礎建設的開工建設，對鋼材、煤炭等對大宗商品的需求也會回升，這將有利於全球航運市場的復甦。數學公式
- (三)雖然今年全球經濟整體形勢不佳，但是大宗散裝海運貨載的基本需求依然存在。據 Clarksons 預測，今年全球散裝貨載海運需求將增長 4%。中國仍是全球散裝海運貨載增量的第最大貢獻國，預計中國將進口礦砂 7.2 億噸，比去年增長 4.8%；進口煤炭超過 2 億噸，可能達 2.5 億噸，比去年增長 10%。而印度、日本等經濟復興計畫也將拉動煤炭進口增長。可是，中國寶鋼高層透露受到生產過剩且需求減少的衝擊，鋼價呈現崩盤式下跌，致鋼廠發生鉅額虧損，紛紛減產，認為中國今年下半年進口礦砂中國寶鋼高層近日表示，下半年全球礦砂需求不會增長，甚至可能較上半年下滑。
- (四)根據有關機構預計今年全球散裝乾貨船運力增幅將達到 10.8%，運力過剩的壓力根本無法得到明顯改善。預計龐大的交付壓力將繼續壓抑市場的反彈空間，市場將繼續維持低價位徘徊。由於造船與航市雙料低迷，航商接船意願薄弱且加速將老船解體，預期下半年新增運力壓力或較上半年有所紓解，但由於先前累積的新增運力已對市場造成明顯壓力，再加上手持訂單仍有待下水，運力供需失衡局面仍將持續。短期內國際散裝船市場將繼續維持低位振盪，情勢依然相當嚴峻，在長期運價遠低於成本的情況下，將會有更多的船舶寧願停航睡覺，部分抗風險能力較弱的中小航運企業可能出現倒閉。近期眾多國際著名航運諮詢機構預測，市場要消化過剩運力，真正走出低谷至少需要一年半至兩年時間，甚至更長。本人認為 2014 年起應逐漸走出谷底陰霾，有機會見到柳暗花明又一村。

## 2012 年 8 月份國際油輪市場動態

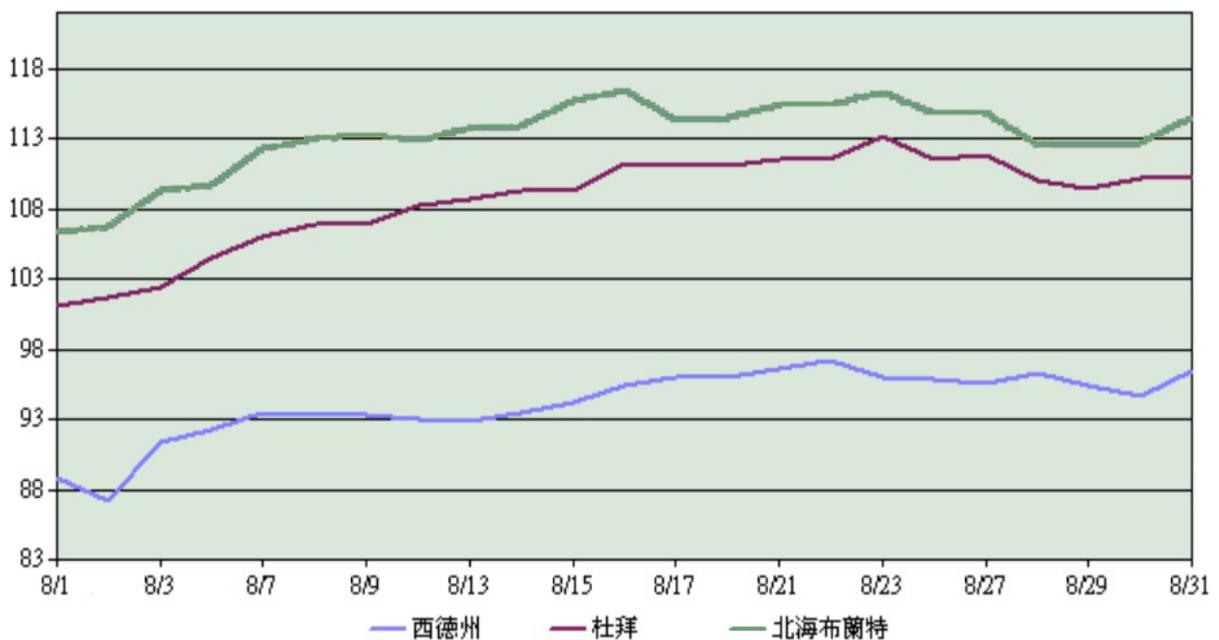
王廷元

### 1. 原油市場短評

因北海油田將於9月初停產進行維修導致產量下滑、以色列與伊朗核武衝突、歐洲原油庫存低於五年平均水準、美國因艾薩克颶風逼近影響，墨西哥灣區已有93%原油產能關閉，加上美國原油需求旺季即將來臨，使得原油供給吃緊導致油價上漲。另一方面又受到敘利亞內戰、伊朗禁運及其他因素影響，使得本月原油價格達到今年6月以來的高點。

而為使油價穩定，除了七大工業國財政部長也準備要求產油國持續增產，以確保市場供給充足，美國也表示動用戰略儲油將是一個用來壓低過高油價的選項；此外，沙烏地阿拉伯也在墨西哥峰會上，表示將啟動備用石油產能以確保供應充足。根據沙烏地公報報導，在IEA不再反對美國領頭的釋放原油儲備計劃後，預計最快在9月份原油儲備將會釋放，數量將與去年6,000萬桶保持一致或更多。

世界上主要工業國也紛紛採取必要措施以穩定油價，減少因高油價為原本就已疲弱的全球經濟情況帶來更大的衝擊。



8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638點，但仍延續上個月的跌勢，一路下滑至月中604點後才開始回升，月底時上升至627 點；成品油綜合運價指數(BCTI)月初579點開出後緩步上揚至月中588點後亦隨即緩步下跌至月底581點。

## 2. 原油產品價格

### 西州原油 -

月初每桶價格86.860美元，至月底報價為每桶96.440美元，上漲11.03%；  
8月均價為每桶94.123美元；2012年1-7月均價為每桶96.38美元。

### 杜拜原油-

月初每桶101.040美元，月底收盤價格為每桶110.330美元，上漲9.19%；  
8月均價為每桶108.613美元；2012年1-7月均價為每桶109.40美元。

### 北海布蘭特原油-

月初每桶價格106.370美元，月底以每桶114.470美元作收，上漲7.61%；  
8月均價為每桶113.107；2012年1-7月均價為每桶112.12美元。

## 3. 油輪/油化輪買賣交易行情\*

超級油輪 - 無新成交記錄。

阿芙拉型油輪 - 無新成交記錄

IMO III 油化輪 - “Maersk Claudia” (1995年造，四萬六千載重噸)約以九百八十萬美元售出

IMO II/III 油化輪 - “Bow Viking” (1981年造，三萬三千六百載重噸)約以四百萬美元售出

IMO II 油化輪- “Bow Europe” (2005年造，一萬九千七百載重噸)約以一千八百萬美元售出

## 4. 油輪拆船市場交易行情\*

近期無拆船市場成交記錄

## 5. 原油油輪運費行情

### 超級油輪市場-

雖然相較於7月份的成交數量，8月份成交數量略有增加至112筆，但船東仍承受著虧損的壓力。月底時，波灣至日本26萬噸級(TD3)運費報WS36.50，相當於日租金3356美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS24.00，日租金已成為負11531美元；西非至美灣26萬噸級運費報WS40.00，換算日租金為11698美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS36.50，日租金僅有5203美元。

### 蘇伊士型油輪市場-

西非所發出的貨盤沒有減少，但到美國的成交量減少。月中時，黑海至美灣成交運費為WS530.00；西非至美東13萬噸級運費報WS57.50，換算日租金得4675美元；地中海13.5萬噸級船運價報WS57.50，日租金得8379美元。

## 6. 成品油油輪運費行情

成品油輪運輸市場成交平穩，運費微幅上升。受委內瑞拉煉油廠爆炸事故影響，委內瑞拉於月底進口數量增加。3.8萬噸級美灣至委內瑞拉，成交總運費分別為59.5萬美元。波灣至日本7.5萬噸級運費報WS100.00，日租金得11789美金；波灣至日本5.5萬噸級運費報WS120.00，日租金得11645；新加坡至日本3萬噸級船運價報WS125。

\*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8月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	3-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	31-AUG(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	23.0	-9,963	24.0	-11,531
AG / JAPAN	VLCC	33.5	1,118	36.5	3,356
WAF / EAST	VLCC	36.0	7,684	36.5	5,203
WAF / USG	VLCC	41.5	17,099	40.0	11,698
WAF / USAC	SUEZMAX	57.5	6,186	57.5	4,675
MED / MED	SUEZMAX	62.5	14,533	57.5	8,389
UKC / USAC	AFRAMAX	90.0	10,937	87.5	8,178

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	3-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	31-AUG (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	107.0	16,694	100.0	11,789
AG / JAPAN	55,000	125.0	14,879	120.0	11,645
CARIBS / USAC	38,000	100.0	2,575	105.0	2,894
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	2,196	125.0	1,169
MED / USAC	30,000	150.0	8,754	142.5	6,581

## 油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	22,000	26,500
SUEZMAX	150-160k	18,500	21,500
AFRAMAX	95-105k	13,000	15,750
LR1	65-73k	12,500	14,000
MR	47-51k	12,750	14,500

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$88.0	\$63.0
SUEZMAX	150-160k	\$60.0	\$45.0
AFRAMAX	95-105k	\$44.0	\$30.5
LR1	65-73k	\$36.0	\$26.0
MR	47-51k	\$34.0	\$24.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年8月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$95.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$58.0	\$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

