



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 零 二 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 102 2012 年 6 月 18 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.....	3
國際運輸動態報導.....	3
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	6
2012 年 5 月份國際油輪市場動態	16

專欄報導

定期海運業倫理領導、倫理氣候、組織承諾與組織績效關係之研究

邱義泰

定期海運業者在經營上是否符合倫理道德標準已成為備受關注的議題。目前定期海運業航商大多有訂定倫理道德守則以避免公司有不法行為出現，如世界最大貨櫃航商麥司克-海陸(Maersk-Sealand)明訂倫理政策要求公司員工遵守外，同時也是公司決定政策方向的準則；日本貨櫃船公司商船三井(MOL)也明確註明公司內部有制訂企業社會倫理相關法規政策和委員會，目的除要求員工遵守相關規定外，最主要是杜絕非法行為產生，希望透過這些努力，塑造企業倫理道德文化。日本郵船(NYK)在履行企業倫理上更為傑出，自 2008 至 2010 年連續三年都被美國 Ethisphere Institute 評選為最具倫理道德企業的殊榮。

綜觀世界上大多定期海運業的航商都已明訂倫理準則希望將倫理道德文化內化為企業文化的一部分，顯見企業倫理已是定期海運業者經營的基本核心要素；而在台灣定期海運業的航商也逐漸朝這方面積極努力，如陽明海運的公司網頁即可看到道德行為準則，除了要全體員工遵守外，更希望能將倫理道德化為行動落實為公司企業文化的一部分。故可看出目前定期海運業者經營是否符合倫理道德標準已儼然成為高層管理者所關注的重點問題。

企業除了訂定倫理道德準則來避免不法行為出現外，公司可以透過塑造良好的倫理氣候使公司員工共同持有良好的倫理認知來做為行事準則，也會比法令規範行為和個人倫理價值觀判斷來得有效，因為大多數員工仍會受到企業內部倫理環境好壞的影響，因而更加彰顯出企業內部培養倫理道德環境的重要性。另外，企業領導人對於倫理氣候而言也是一重要影響因素，員工會從日常的組織生活中觀察領導者是否言行一致，因此當領導人將良好的倫理價值觀和信念落實到組織中，會對員工態度和行為會產生影響並進一步重塑組織工作環境和透過倫理獎懲機制塑造良好倫理氣候進而影響員工的倫理行為。

同樣地，領導人的倫理價值觀與公司內部倫理氣候也會影響到企業內部組織承諾和績效，其意味著良好的倫理領導及倫理氣候皆有助於提升員工的向心力及公司的整體績效。故本文調查定期海運業中高階層的主管其對於倫理領導、倫理氣候、組織承諾及組織績效的認知，經由統計分析歸納出以下結論：

1. 大多數填答者認為定期海運業者領導者普遍具有良好的倫理道德觀，但領導者傾聽員工意見和對企業倫理倡導仍稍有不足
倫理領導認知方面，定期海運業員工雖認同組織內部的主管具有良好的倫理道德觀，做決定時也會盡可能朝向正當且對的方向。但領導者在與部屬互動的部分仍顯不足，像是會不會主動與員工談論企業倫理亦或願意花時間傾聽部屬的意見等。

2. 大多數填答者認為自己公司的員工會遵守公司規章和法規，但公司較缺乏對於員工個人倫理判斷能力的尊重

倫理氣候認知方面，在目前定期海運業中，大部分員工於做事時仍會以是否違法或有無違背公司制度為優先的一個行事準則，這也指出大部分的海運業者仍會將守法視為經營上最重要的根本原則。但亦有多數員工不認為在公司做事可以完全依據自己的倫理準則來行事，也不太認為公司有尊重到每位員工做事的看法。

3. 定期海運業員工多同意對公司具有一定程度的認同與歸屬感，但員工的留職意願上則較低

組織承諾方面，定期海運業大多數員工對於公司有一定程度的歸屬感與認同，像是會為了公司的目標付出額外的心力幫助公司獲取更高的績效，並會去主動關心公司前景與發展等。但大多數的海運業員工仍不太滿意公司對待員工的政策，倘若出現更好工作機會的話，也不一定會待在原來的公司，指出雖然員工認同公司程度高，但不代表員工留職意願的程度就會比較高。

4. 定期海運業倫理領導對於倫理氣候與組織承諾是有正向的影響

其指出領導者若能將倫理價值觀內化為領導的一部分並堅持做對的事，員工會受到其良好行為榜樣之影響，就越容易塑造良好倫理組織的知覺環境，若組織整體倫理環境好，同時有助於員工自身工作和對組織的行為態度，並會加深員工對於組織整體的認同度與歸屬感。同樣地，員工對於知覺組織內部倫理氣氛(如遵守法律、遵守公司規章與個人倫理判斷能力)越好的話，不公平和不倫理行為事件的發生相對就少，更加有助於員工間對於組織的認同並有效降低離職的意願。

5. 倫理氣候與組織承諾對於組織績效具有正向的影響

良好倫理氣候知覺不僅會提升員工向心力外，同樣有助於提升顧客滿意和服務績效，企業在面臨決策風險時也會有所助益，進而提升企業整體營運績效。故整體而言，企業內部倫理氣候的好壞不僅會影響到員工對組織承諾的知覺外，也會左右到公司的經營績效。

6. 倫理領導可透過倫理氣候和組織承諾間接影響到組織績效

倫理領導者本身倫理操守對於企業內部倫理氣候的塑造及組織承諾的提升具有直接的正向影響，因為領導者本身的言行除了會影響員工的工作態度行為外，同時也會樹立起一行為榜樣，供部屬學習參考並發揮上行下效的作用，進而全面提升組織的營運績效，這更加彰顯出領導者除了強調領導技巧外，領導者自身倫理操守的影響力更為深遠。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 巴拿馬運河漲價 海運業反對

連接太平洋和大西洋的重要交通通道巴拿馬運河，預定於七月一日調漲通行費 15%。但包括拉丁美洲各國在內的主要運河用戶以及海運公司負責人均表反對。

巴拿馬運河管理局四月二十日宣布，運河通行費率將從今年七月一日與明年一月一日，分兩階段調漲，平均調幅將達到 15%。

運河主要用戶和海運業者今天在此間針對這項費率調整召開公聽會，會中，國際海運公會理事兼智利海運業者協會主席席拉（Arturo Sierra）表示，這項調整方案，調幅太高且實施時間太急遽，業者堅決反對。

與會者均在公聽會中表示，巴拿馬運河通行費率調漲方案應延後半年至一年實施，調幅也應縮小，以避免對國際貿易產生負面效應。

厄瓜多政府代表阿爾布哈（Jaime Albuja）甚至要求，運河管理單位應在五年前就讓用戶知道通行費率的調整，以免製造混亂不安。

席拉指出，通過巴拿馬運河的費用在過去十年內，調漲了 100%，遠高過這個時期內的通貨膨脹率和其他指數。

日本業者代表五十嵐也反對這項方案實施急遽和調幅太高，他說，業者們耽心，當 2014 年巴拿馬運河拓寬工程完成時，費率將如何的飛漲。

巴拿馬運河管理局局長阿雷曼（Alberto Aleman）在聽取各界發言後表示，管理局在分析各項意見後，將作成最後決定然後送交巴國政府批准實施。他說，巴拿馬運河通行費是根據這條路線對國際貿易的價值而定。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 亞洲船東籲打擊海盜

由亞洲船東組成的論壇亞洲船東年會（ASF）日前結束在澳洲道格拉斯港會議，國際飽受海盜難題所苦，毫無疑問，該議題依舊是本次會議焦點。該會聯合聲明再次呼籲聯合國和各國政府，繼續採取緊急和有效措施，打擊索馬里海盜。

海盜猖獗衝擊在第一線執勤的海上船員，ASF 海員委員會再次表示強烈關注，因海盜襲擊事件，對海員及其家屬，造成心理和生理影響。

船聯會理事長暨長榮集團副總裁謝志堅擔任 ASF 船舶資源回收委員會（SRC）主席，亦在會議中發表聲明，ASF SRC 表態支持 ASF 船東在自有船舶有害物質（IHM）開發和維護管理，在能力範圍內回收船舶，期望在國際海事組織（IMO）成員國的批准，

全球航運界盡可能遵循「香港公約」要求。

本次會議船聯會代表團皆是國輪航商重量級人物，由謝志堅領軍，出席名單包括陽明海運董事長盧峰海、裕民航運總經理王書吉、萬海航運陳致超、長榮海運副總林沛樵、陽明海運協理鄭怡、隨團顧問范厚祿及秘書長許洪烈。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 高港洲際貨櫃中心第 2 期工程 動土

因應全球貨櫃航運業發展船舶大型化趨勢，台灣港務公司高雄港務分公司於五月二十五日在高雄港洲際貨櫃中心登記站旁舉行高雄港洲際貨櫃中心第二期建設工程動土典禮，全部建設工程預定於一〇八年完工。未來建成後將有五席新式深水貨櫃碼頭，可提供 18,000TEU 級大型貨櫃船靠泊作業，貨櫃裝卸能量每年可超過四百萬 TEU。

台灣港務公司表示「高雄港洲際貨櫃中心第二期建設工程」計畫工期一百年至一〇八年，計畫總經費為 906 億元，其中政府負擔部分共 281.1 億元，民間投資營運設施 624.9 億。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 國輪總噸位 逐年遞增

國輪航商經營船隊規模，影響國際產業地位。根據海聯總處統計，迄 2011 年底為止，會員輪總計 34 艘，210.6 萬噸；此外，從 2009 年為轉折點，每年以增加二艘加入國輪陣容，總噸位開始逐年遞增。

海聯總處說明，國輪船隊持續改籍，與新船未在國內設籍，造成國輪船隊顯著性縮減政策性問題，對該處會員輪規模已有影響，深值政府主管當局正視嚴重性。儘管兩岸海運直航，排除國輪參與兩岸航運障礙，提升國輪承運率，惟整體國輪運能，仍明顯不足，大宗物資業務總概括「貨多船少」現象。

國輪公司貨櫃輪定期航線遍及全球，運能充足，然海聯總處推薦或成交比例偏低，運務與航商具有運能，仍有相當差距。綜合在一般雜貨業務部分為「船多貨少」，加上海攬業引進國外運送人削價競爭，值得深切省思。

【資料來源：台灣新生報航運版】

5. 新加坡六一實施強制引水新制

不列顛船東責任互保協會(BPI)駐台代表宏銘公司提醒船公司，新加坡即將在六月一日實施的強制引水新制。宏銘提供訊息指出，從新加坡當地時間 2012 年 6 月 1 日凌晨開始，抵達或駛離「特別加油錨地」(SBA)之所有船舶皆必須雇用持照引水人提供領航服務。據指出，目前為止 SBA 計畫所規定的錨區限制範圍仍無變動，但自下月一日起，現行的「東特別加油錨地」的 18 個區域不會顯示在海圖上。

前述強制引水制度的實施是因為在這些錨區內發生了一連串的虛驚事故以及碰撞事故。針對這些事故所進行的調查結果顯示共同的肇因為：船長對於當地海上環境狀況缺乏瞭解、對於潮汐強度的判斷錯誤，以及在港區水域內操船不熟練。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 第二季航運市場有望好轉

上海國際航運研究中心發佈今年航運市場第二季展望報告認為，第二季航運市場整體受需求緩慢恢復、船公司控制運能投放、油價開始有所下滑等因素影響，預計運價將反彈。

報告指出，首季度世界經濟增速繼續放緩，但是下滑風險比 2011 年第四季有所減輕。受季節性因素、供需嚴重失衡及自然災害頻發等因素集中影響，第一季航運市場已整體呈現觸底反彈走勢。

其中國際貨櫃運輸市場，受世界經濟復甦、節後產業逐步開工和貨主提前出貨等因素拉動，貨量呈現逐步回暖態勢。航運公司的平均艙位利用率從年初的 70% 左右上升到三月末的 90% 左右。展望二季度，由於班輪公司都面臨運費過低、現金流短缺、經營成本上升等壓力急需扭轉持續虧損局面的期望，與此同時班輪公司市場集中度較高，前廿大的貨櫃船公司控制了市場近 80% 的運能。

該項報告預計第二季班輪公司將繼續進行運能控制，閒置船舶比例會繼續增加，會推出進一步的漲價計畫。加上第二季度是傳統旺季，貨量會有所回升，預計各主要航線運價會有所上漲。

此外，隨著北半球天氣的逐漸回暖，主要大宗散貨進口國家工業生產逐步恢復，報告還認為第二季乾散貨運輸市場的回暖步伐也將進一步加快，總體會明顯比第一季好。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 高港前五月櫃量增幅低於百分之二

高雄港五月份貨櫃量以 86.6 萬 TEU 達今年以來單月高點，但相較於去(一〇〇)年同月的 90.14 萬 TEU 則呈近百分之四降幅(-3.93%)，亦係該港今年四月以來連續兩個月櫃量負成長。

據該港最新統計，高港一至五月櫃量為 406.92 萬 TEU，比去年同期仍維持 1.84% 增幅，惟因五月份櫃量負成長，已較前四月之 3.52% 成長率呈現增幅縮小。

前五月高港貨櫃貨以 7,364.9 萬噸，佔該港整體貨物量比重達 79.72%，與去年相若。

【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、總體經濟因素

歐元區主權債信危機日益惡化，且有陷入「嚴重經濟衰退」之虞，原以為希臘問題最危及，近期卻是西班牙最險峻，兩國危在旦夕，不僅打趴歐洲地區經濟，並擴散至歐元區以外，為全球經濟帶來十分嚴重的後果，可能全球金融風暴再度重演。OECD 近日下修歐元區今、明兩年經濟成長預測，警告歐債危機延燒對全球經濟復甦構成嚴重威脅。美國與日本經濟今、明兩年則將呈現溫和復甦；中國可望在祭出刺激政策而提振經濟轉熱。民間需求帶動美國經濟彈升，日本經濟稍微好轉，新興市場則呈現溫和到強勁的成長。歐元區經濟持平。今年全球經濟成長率將降到 3.4%，不如去年的 3.6%，明年將攀升到 4.2%。OECD 預期，今年美國經濟今、明兩年將各成長 2.4% 與 2.6%，優於 11 月預估的 2% 和 2.5%。新興經濟體中國和巴西在歷經減緩後，將出現循環性的回升；OECD 預測，中國經濟今年可望成長 8.2%，2013 年加速到 9.3%。巴西今明兩年可望成長 3.2% 和 4.2%。歐元區危機近來更形惡化，目前仍是威脅全球經濟的主因。

(一) 中國需求原物料顯著降溫，全球原物料價格大幅挫低

中國的原物料需求高峰期已經結束，已非全球商品市場的主要推手。隨著中國經濟成長走緩且經濟重心移往民間消費，該國對商品的需求將出現結構性下滑。權威機構表示：未來十年中國經濟成長將減緩至年增率 7-8%，動能將從基礎建設、房地產建設逐漸移往內需消費。受歐債危機與中國經濟放緩影響，未來數月主要商品價格就會大幅挫低，最具代表原油價格近日出現大幅重挫，其他礦產資源價格也連番持續疲軟下挫。中國經濟增速走緩，去年對商品消費增加 10%，今年減緩至 7%，消費支出減弱，原料需求萎縮，庫存高掛，傳聞煤炭與礦砂消費者要求貿易商推遲原料供應，甚至不履行原料供應合約，衝擊到全球原料市場，導致礦砂及煤炭價格下跌。中國央行行為鼓勵信用流通，連續調低銀行存款準備率，寄望寬縮貨幣政策，以提振消費。中國係全球商品消費主要引擎，中國商業循環主要在原料市場，中國對散裝貨載貢獻扮演火車頭，特別在礦砂及煤炭，中國係全球礦砂最大進口國，約佔礦砂海運量的 6 成，煤炭進口量僅次於日本，約佔全球煤炭貿易的 2 成。由於經濟減緩成長及當地高原料庫存量，4 月商品進口非預期疲弱，礦砂及銅礦進口抵 6 個月來新低。近期礦砂市場氛圍表現非常弱，市場憂心中國，中國憂心歐洲，每個人擔心成長，中國無力吸收歐洲震波。

(二) 中國鋼材需求疲軟，鋼廠生產過剩，鋼價格乏振作無力

全中國港口所累積的礦砂庫存總量達到 97.24 百萬噸，部分港口甚至因倉儲能力飽和而拒絕貨物進港。從 2010 年開始實行一連串的房市調控措施，使得房地產成長速度減緩，開發商紛紛暫緩施工，汽車產業在去年補助政策結束後也面臨成長減緩，使得鋼鐵需求不振，許多進口礦砂因銷路不佳而被囤積在碼頭，總量已創下歷史新高，反映整體製造業景氣低迷的情況。因歐債危機所導致的全球經濟放緩，使得鋼鐵需求銳減，礦砂乏人問津，相對於礦砂庫存過多的情況，中國鋼鐵產能過剩的情況更形嚴重。去年中國的鋼鐵需求增加速率為 8%，但今年則可能放緩到 4%。中國鋼材

市場放緩，鋼廠預期後市礦價將會下跌，導致中國鋼廠延後礦砂交貨，並針對長期礦砂採購合約進行砍價；中國是全球最大的礦砂消費國與進口國，亦為其他大宗商品的主要消費國，故在全球經濟動盪的背景下，中國需求減緩，致全球主要礦業巨頭紛紛暫停擴充投資計畫。由於進口礦砂價格跌勢未止，下游鋼廠紛紛調降對於礦砂採購的價格，且鋼廠仍有較大量的礦砂庫存，所以礦砂採購步調放緩，且國際經濟動態持續疲弱不明，導致多數鋼廠選擇單筆少量採購礦砂，且採購量亦有趨於減少的跡象，預料中國礦砂主要港口庫存量將持續擁塞；6月初中國主要港口礦砂庫存量為96.67百萬噸，較去年同期增加逾3%。中國目前為全球最大礦砂進口國與鋼鐵生產國，根據中國海關總署統計顯示，今年前4個月中國礦砂進口量累計2.4億噸，年增6.5%，但4月礦砂進口量僅50百萬噸，比上月減近24%，顯示中國進口礦砂下降將逐漸發酵，此情況將嚴重衝擊未來散裝船市場，無異是雪上加霜。

(三) 印度煤炭進口愈來愈增，中國進口遇阻下降

印度未來五年預期加速經濟產出，每年平均成長9%，印度國內煤炭產量下降，為因應煤炭需求的增加，必須加速擴大自國外進口煤炭，今年估計印度將進口煤炭超過1.18億噸，此水準將看到超越全球最大買家中國，迄2016年印度需要國外進口煤炭超過2億噸。受到歐債危機致中國經濟放緩，中國經濟成長持續下滑，由用電量可直接反應中國經濟的榮枯，中國首季經濟成長率降至8.1%，創3年新低，第二季恐降至8%以下，致今年工業用電同步放緩，進而衝擊到中國今年社會用電量，「用電荒」情況將可獲得紓緩。今年4月全國用電量較上月下滑，創16個月新低，煤炭市場依舊延續低迷，本土煤炭供給穩定，港口庫存、電廠庫存有增無減，且今年主要水系豐沛促使水力發電增加，因而中國進口煤炭減少，國際煤炭價格持續疲軟。目前經濟下行壓力增大，產業限產停產現象增多；且南方地區雨水充足，水電發電量大幅增長，持續抑制火電發電和電煤需求增長。近日傳聞中國煤炭貿易商自美國、哥倫比亞及印尼進口煤炭運抵中國港口，結果滯銷無法轉售給終端使用者，至少有巴拿馬型及海岬型船等30多艘飄浮在外港待售，貿易商還需支付船舶滯港延滯費。今年進口煤對國內煤炭衝擊較往年更為嚴重，據海關統計1~4月我國累計進口煤炭86.55百萬噸，比去年同期增69.6%。

(四) 中國穀物進口增加

中國本乃農業大國，各類主要農產品產量充足，除可滿足自以國內需求外，仍有裕力輸出。隨著中國經濟快速發展，對消費需求品質與數量要求愈來愈高，近年來中國本土農產品產量無法滿足與日俱增需求，必須自國外進口以彌補缺口，且缺口逐年擴大，進口量逐年遞增。依中國海關最新資料顯示，2012年3月中國穀物進口量達1.64百萬噸，較上月激增53%。累計1至3月穀物進口高達3.84百萬噸，高於去年同期5倍，穀物進口量增長驚人。2011年中國各類農產品進口年增率分別為11%-132%，遠高於傳統煤炭、礦砂等基本原物料進口量成長，未來增長動力十足。2010年以後，中國玉米需求持續攀升，反而開始須自國外進口。美國農業部預估2011/12穀物年度，中國玉米進口量將達4百萬公噸，中國國務院更預測至2020年玉米供需缺口將擴大到20百萬噸。中國黃豆需求龐大，預計第二季中國進口黃豆將達到16百萬噸左右的水準，預計今年的中國進口黃豆將達到創紀錄的57百萬噸。

(五) 亞洲鋼廠粗鋼產量依然增長，歐洲鋼廠全面產量減產

雖然中國經濟成長趨緩，基礎建設與住房建設已出現退潮，鋼材需求量增長減速，且鋼價疲軟上漲乏力，中國鋼廠多數營運出現鉅額虧損，但還是苦撐不願減產。為

滿足去年海嘯地震後重建需求，日本鋼廠粗鋼產量已恢復增產，南韓與台灣也未受到全球經濟環境轉差與鋼價疲軟的影響，產量仍維持正常水平，未有減產的動作。反觀歐洲受到主權債務危機愈演愈烈的衝擊，歐元區鋼廠粗鋼產量多出現減產。依 WSA 發布 4 月全球粗鋼產量 1.28 億噸，比去年同期增長 1.2%。中國 4 月產量 60.6 百萬噸，比去年同期增長 2.6%，亞洲其他地區，日本 9.1 百萬噸，比去年同期增長 7.6%，南韓 6.0 百萬噸，比去年同期增長 2.1%。歐盟區，德國 3.6 百萬噸，比去年同期減少 5.5%，義大利 2.4 百萬噸，比去年同期減少 3.2%，法國 1.4 百萬噸，比去年同期減少 1.8%，西班牙 1.3 百萬噸，比去年同期減少 14.3%，土耳其 2.9 百萬噸，比去年同期增長 4.7%。美國 7.7 百萬噸，比去年同期增長 9.3%，巴西 3.0 百萬噸，比去年同期減少 1.2%。

(六)新船運力供給不減，解體船數量暴增，相抵銷，供過於求難改觀

受國際金融危機影響，全球經濟增長速度減緩，全球船舶運力和建造能力過剩，航市被打趴在歷史谷底，船東虧損影響，新造船訂單大幅縮水。2011年41百萬Dwt的創歷史高位船舶拆解規模之後，2012年逾齡船的銷售拆解量持續呈現增加至前所未有的水準。今年至4月底，全球散裝船拆解規模達到214艘，其中小型船舶拆解量規模增大，海岬型船有20艘、巴拿馬型船52艘、超輕便極限型船43艘、輕便型船有101艘，巴拿馬船型以下的中小型船舶的拆解量達到空前；此外，1至4月散裝船完工交船數量，海岬型船有95艘、巴拿馬型船舶有142艘、超輕便極限型船有114艘及輕便型船110艘。年初以來，航市運費率表現相當不理想，且國際經濟情勢惡化，導致航市需求船噸急速下滑，因此散裝貨拆解的銷售量隨之暴增，不過拆解船隻的數量，仍不及大量新造船投入市場的數量，打趴航市呈現疲憊虛弱無力。今年4月底，全球造船手持散裝新船訂單累計2,047艘，達1.66億Dwt，海岬型船322艘，65百萬Dwt，巴拿馬型船742艘，達58百萬Dwt，超輕便極限型船458艘，達25百萬Dwt，輕便型船525艘，達17百萬Dwt。

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。今年全球經濟整體形勢不甚樂觀，但是亞洲區域新興經濟體表現依然強勁，基礎性原料需求依然存在，今年全球散裝海運貨載需求應有 4% 的增長。中國仍是全球散裝海運貨載最大貢獻國，中國單一國家就囊括市場一半份額，中國一旦發生任何風吹草動，就挑起散裝船市場敏感神經，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，比去年增長 9.9%。而印度、日本等經濟復興計畫也將拉動本國煤炭進口增長。近期中國經濟降溫，導致下游業對於礦砂、煤炭需求減緩，並紛紛要求延遲交貨或出現違約的狀況，致市場往來交易遲滯，致進口量下降，航市礦砂及煤炭海運貨量無法續增，5 月後美國海灣與南美穀物出口青黃不接，穀物海運量萎縮，需求船噸力道減弱，太平洋區因印度已進入季風季節，礦砂出口受阻，印尼煤炭及礦砂出口也較少，中國煤炭進口和鋼材需求減弱，中小型船市場受到波及，反觀船噸供給增加持續擴大，導致船噸供給過剩愈來愈嚴重，船東驚慌失措信心潰散，船隻殺價搶貨愈演愈烈，運費率殺到見骨頭，除海岬型船市場早本就已趴在地上一蹶不起外，其他型船市場在 5 月後漲勢收縮，尤其巴拿馬型船市場持呈現一路溜滑梯走跌，太平洋區超輕便型船與輕便型船等市場表現不佳。市場悲觀情緒波及原先表現不錯中小型船市場，至 5 月下旬各船型運價指

數全面走跌，其中巴拿馬型船運價指數跌幅最深，海岬型船運價指數再創今年新低點。6 月上旬各型船市場似乎跌幅收窄二而欲作跌深反彈訊號，尤其巴拿馬型船市場率先止跌回升，其他型船市場將緊接著止跌回升，惟航市即將步入傳統夏季淡季，投資人對後市看法續趨保守，各型船市場運費率第三季恐仍陷入低谷徘徊。3、4 月綜合運費指數則受惠於穀物、煤炭等大宗貨載運輸需求的持續湧現，BDI 指數從底部反彈，4 月中旬攻佔千點大關，並穩定持續走高，至 5 月上旬攀抵今年最高 1,165 點，隨後大西洋區穀物輸出後繼轉淡，太平洋區煤炭收縮，導致支撐巴拿馬型船市場熱能頓時降溫，5 月下旬歐美部分地區連續假期影響，致船運活動趨於冷清，而後卻仍未見市場交易恢復熱絡，整體航市被低迷氛圍籠罩，甚至波及原本顯得相對強勁的超輕便極限型市場走軟，整體航市疲軟不堪，BDI 再度垂頭喪氣拉回直直下挫，5 月底又跌破千點關卡，6 月上旬挫低至 3 月中旬低點，抵達 872 點後止跌回升，暫時來到 877 點。BCI 受到海岬型船運力增長 18%，中國需求進口礦砂遲滯的衝擊，運力增速遠大於需求增速，導致今年來海岬型船市場持續低迷，雖 5 月上中旬一度突圍上漲，在 5 月中旬曾帶動指數攀升至 1,638 點後戛然而止，隨後缺乏實質利多的支撐，指數再陷入泥沼加速探底，6 月初跌至今年新低且 1,300 點淪陷，6 月上旬收低 1,223 點。BPI 3、4 月受惠於穀物、煤炭等大宗貨物持續升溫，激勵巴拿馬型船市場連番上漲，至 4 月底攀抵今年最高 1,738 點，隨後穀物、煤炭貨載收縮，指數失去支撐而大幅拉回且直直落，5 月底千點淪陷，6 月上旬挫低至最低 877 點後跌深反彈，暫收在 914 點。今年來超輕便型與輕便型船市場表現遠優於大型船市場，BSI 2 月初幾乎無歇止一路上漲，5 月下旬攀登今年最高點 1,124 點，隨後印度、印尼出口礦砂及煤炭下降，指數後繼無力上攻而拉回，6 月上旬收低 1,000 點，跌幅收窄，近日將出現止跌回升。BHSI 自 2 月中旬一路走揚，除在 4 月上旬曾稍受阻拉回外，連翻上揚，5 月下旬攀登至今年最高記錄 651 點，隨後貨源後繼不足，指數被迫回檔，6 月上旬收低 602 點後止跌回升，守住 600 點關卡。

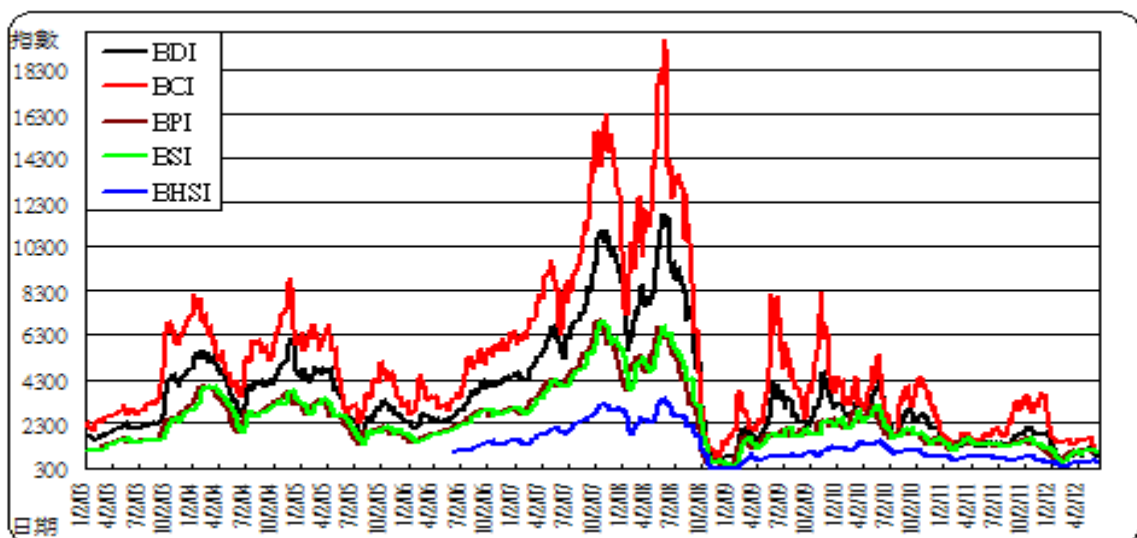


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖 2 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。受到歐盟區主權債務為危機相續引爆，不僅重創全球經濟，也拖累中國出口外貿下降，加上中國自 2010 年一串緊縮措施，包括基礎建設、房地產與高污染、高耗能產業等管制擴張，造成內需萎縮，在內憂外患雙重打擊下，中國需求原物料自高點滑落，尤其礦砂及煤炭進口下降，海岬型船市場則首當其衝，不僅需求船噸強度減弱外，船隻供給快速增加，兩大利空接踵而來，打趴海岬型船市場租金行情，今年以來表現最不理想，租金水準遠落後其他型船市場。中國礦砂需求疲弱，鋼廠產能過剩抑制鋼廠進口礦砂意願，儘管國際礦砂價格持續下跌，但買家延遲進口或甚不惜為違約拒絕提貨，何況港口堆積如山仍待時間消耗庫存，除外巴西礦砂供應商 Vale 布建 Valemax 船隊已數艘正營運中，瓜分了不少運往亞洲礦砂船運，壓縮減少海岬型船營運空間與機會，導致海岬型船覓食困難，因而造成租金多數期間在谷底震盪徘徊，3 月底 4 月中旬期間雖曾出現跌深反彈，但整體環境條件並未改觀，5 月下旬需求船噸疲軟，船噸供給愈來愈多，租金持續重挫，6 月上旬租金水準創年內新低價位，預期第三季需求回升的機會不大，中國礦砂和煤炭的需求前景均黯淡，故多數投資人皆認為今年下半年海岬型船租金行情可能不會有令人意外好表現。中國鋼材需求疲弱，短期間暫緩跌勢似乎機會不大，現在中國拒絕交貨，中國進口原料態度為大家所關切，加上新船噸穩定交付加入營運，氣氛相當悲觀，預期夏季運費率難有明顯改善，但有些投資人認為第 4 季冬季來臨時中國將會增加煤炭進口，航市將某程度獲得鼓舞兒脫離谷底回升，整體下半年市場表現可能將優於上半年，惟不如去年水準。基於解體船持續穩定速度進行，僅可能抽走 4.5% 船噸數量，低於原先預期 6%，新的解體能量低於預期增加，且印度解體廠維持滿檔，又印度 Rupee 疲軟，致解體船需求減緩，中國可能增加解體量需求，但中國嚴格審查解體船進口發證，也致影響解體船輸入速度。由於新船交付速度超出預期，而解體船速度跟不上新船增加速度，未來半年或甚一年租金行情表現恐無法出現大幅反彈機會。儘管歐洲至遠東航線租金仍維持仍在 2 萬美元以上，但遠東回程至歐洲負租金在 5 月下旬拉高超過萬美元，來回平均租金收入也僅 5 千多美元，與留在兩大洋區市場營運收入差不多，因歐洲區需求低迷與亞洲區空船數量累積太多，致競爭相當激烈，大西洋區與太平洋區往返航線租金仍低位徘徊，4 條航線的平均租金水準除 5 月上中旬曾攀抵 8 千美元以上水準外，幾乎在 5~6 千美元間徘徊，今年以來海岬型船 4 條航線平均租金遠低於巴拿馬型船以下其他較小型船平均租金。6 月中旬跌幅收窄，將醞釀跌深反彈契機。海岬型船 4 條航線平均租金 5 月上旬北大西洋市場運力趨緊，往返大西洋區與歐洲返回遠東航線租金行情突然觸底強彈，拉抬平均租金上揚，最高曾來到 8,983 美元，5 月中旬又遭遇逆風再度垂頭大幅下跌，6 月上旬收低 4,255 美元，跌至今年 3 月下旬的新低位。大西洋返回遠東租金航線 5 月上旬曾出現無基之彈約一星期，聲勢浩大，租金曾攀抵今年 1 月上旬時高位來到 28,492 美元，隨之後繼無援而反轉回檔，呈溜滑梯式下挫，6 月上旬 2 萬美元失守，收低 19,964 美元。大西洋區往返航線 5 月上旬需求湧現，租金止跌反彈，可惜曇花一現，隨之又陷入困境，租金跌跌不休，6 月上旬收低 3,986 美元後止跌回升，暫時收在 4,000 美元。太平洋區航線 5 月上旬漲聲響起，惟氣勢稍嫌薄弱，隨後再度回軟走跌，6 月上旬挫低失守 5,000 美元，收低 4,742 美元。遠東返回歐洲航線今年來趴在負租金水準，5 月上旬雖曾微幅上揚，可惜曇花一現，再度微幅拉回，6 月上旬收

低負 11,755 美元後止跌回升，暫收負 11,686 美元。

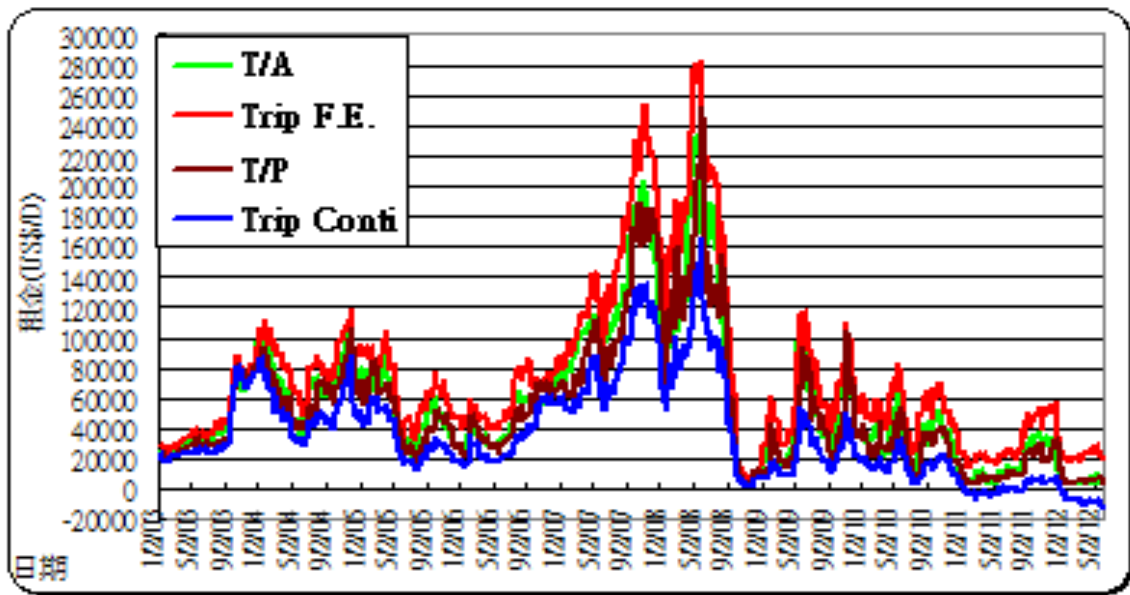


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。3-4 月受惠於大西洋區穀物和煤炭等大宗貨物持續湧現暢旺的激勵，帶動巴拿馬型船市場走了一波長達近 2 個月多頭行情，租金持續走高。特別是南美地區穀物出口的增長不但推高大西洋地區的行情，同時也吸引了太平洋地區的船舶前往。再加上中國、印度對進口煤炭的需求熱情不減，對太平洋地區的市場有較大支撐。至 5 月風雲丕變，煤礦、鋼材需求減緩，受到印度 Rupee 疲軟，進口物資與支付美元運費相對變貴，導致南非與印尼至印度煤炭 5 月來突然出現退潮，印度買方遠離洽訂船隻在煤炭需求疲弱且船噸供應過剩的利空空襲下，巴拿馬型船運費率持續走跌，船東意興闌珊不急殺低將船隻物色任務，寧可選擇長水路空放至南美，租方也不願意在正下跌時冒險租船，市場空頭氣焰高漲，運費率下跌壓力不輕。太平洋區市場中國煤炭庫存充足而減緩進口，在積壓不少船噸且貨源不足的衝擊下，行情疲弱且持續下跌，船隻選擇空放至大西洋區，給大西洋區市場增加壓力。大宗原物料需求受到中國市場牽動甚巨，中國成長的放緩恐連帶拖累需求，近期又有煤礦買家要求遞延交貨，導致主要運輸煤礦的巴拿馬型船運價遭到嚴重打壓，加上日本停止核能發電後未以煤炭取代，而是購買天然氣，也讓夏季運煤量未達預期標準，市場交易清淡，尤其受到中國煤炭買家要求延遲交貨影響，無論在太平洋或大西洋市場的煤礦海運量需求冷卻，運力需求再次陷入低潮，運能再次陷入供過於求窘境，船東信心潰散殺價競租的現象又浮現，導致 5 月來租金行情無煞車重力下墜，跌幅逾 5 成，跌勢居四大船型之首，進而拖累超輕便型船與輕便型船市場。針對未來散裝海運業展望，航商指出，有部分中國鋼廠已開始推持礦砂的進口需求量，加上今年中國礦砂需求恢復狀況遜於預期，若今年夏季需求未能拉起來，市場上

無論巴拿馬船或海岬型船的運能供過於求狀況持續，第三季整體市況難言樂觀。5 月上旬後大西洋區市場穀物、煤炭貨載出現清淡，航市需求船噸疲軟，使大西洋往返航線租金漲勢受阻而拉回且直直落，從 4 月底今年最高價位 17,088 美元反轉下墜，至 5 月下旬跌破 1 萬美元，至 6 月上旬殺至 7,344 美元後跌深反彈，暫收在 7,876 美元。大西洋區返回遠東航線歷經近 2 個月驚驚漲，至 4 月底衝抵 23,250 美元年初高價位，隨後貨源退潮，租金行情急速大幅拉回，一路重挫，6 月上旬崩盤跌落至 15,766 美元後止跌回升，暫收在 16,518 美元。太平洋區市場 5 月後則受到中國及印度煤炭進口下降，船噸需求力道減弱，太平洋市場租金自 4 月下旬攀抵高價 12,357 美元後反轉走跌，一路挫低，6 月上旬抵 4,893 美元最低後止跌回升，暫收在 5,002 美元。太平洋區回歐陸航線租金 4 月底漲到今年最高 3,071 美元，5 月後連番重挫，6 月上旬下殺至負租金水準，挫低至負 331 美元。4 條航線平均租金 4 月底衝抵達去年底高價來到 13,877 美元後，隨即反轉連番重挫，至 5 月下旬跌破 1 萬美元，跌勢依舊，6 月上旬挫低至 3 月初時低價水準，來到 6,976 美元後止跌回升，暫收在 7,266 美元。

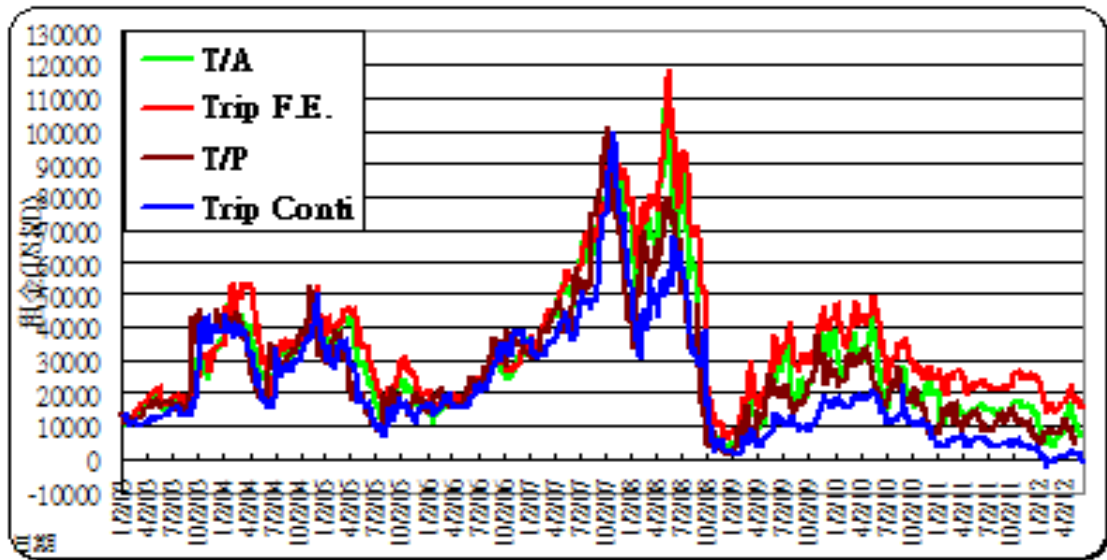


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。歐債風暴問題愈演愈烈且持續蔓延擴大，可是全球新興經濟體無畏且絲毫不受影響，依靠內部如火如荼龐大基礎公共建設與積極推動基礎工業和製造業發展，因而所創造建設物資與原料進出口船運需求，帶給超輕便型船與輕便型船無限商機。另某些新興經濟體具有豐富礦產資源，為富國民生籌措資本乃積極開採礦產出口賺取外匯，如印度、印尼及俄羅斯等，可是這些國家港口設施不佳，多以超輕便型船與輕便型船來提運，也加持兩型船更多營運空間與機會，由於有不錯基本條件的扶植，促使兩型船市場租金表現今年來幾乎穩健步步高升，各航線租金水準遠優於大型船市場。3-4 月南美地區穀物收穫季節，穀物出口的增長不但推高大西洋

地區的運價，同時也吸引了太平洋地區的船舶前往，再加上中國、印度對進口煤炭的需求熱情不減，對太平洋地區的超輕便型市場有較大支撐。中國煤炭進口增量全部來自印尼，印尼的出口和中國的進口對穩定太平洋地區市場運價功不可沒。4 月以來大西洋區市場租金水準遠高於太平洋區市場，顯然大西洋區需求小型船非常熱絡，尤其返回遠東航線表現熱滾滾，租金水準無與倫比，大多支撐在 15,000 美元以上，大西洋區航線在 4 月初後也表現不凡，皆維持 1 萬美元以上水準，遲至 5 月下旬受大船悲觀情緒及貨源短缺影響，租金才開始反轉走下坡，而太平洋區雖有印度礦砂與印尼煤炭、錳礦等加持，可能太平洋區累積空船過多，形成競爭激烈，致太平洋區航線租金水準在 4 月後表現不如大西洋區航線，上漲動能強度有限，甚在 5 月上旬後因印度已進入季風季，礦砂出口受阻，印尼煤炭及礦砂出口也較少，中國煤炭進口和鋼材需求減弱，加上 5 月約 1 百萬 Dwt 超輕便型船新增運力，擴大船噸供給過剩壓力，衝擊此型船太平洋區航線租金，租金下跌愈發嚴重。超輕便型船市場平均租金 3 月中旬攻上 1 萬美元，雖然 4 月底太平洋區市場攻勢中止回檔，但大西洋區市場依然衝鋒陷陣，至 5 月下旬才結束漲勢，平均租金攀抵 11,843 美元後遇阻拉回，6 月下修收在 10,477 美元。大西洋區航線 3 月以來漲聲連連，租金一路扶搖直上，漲勢力道強勁，3 月下旬登上萬美元關卡，5 月下旬創今年新高 15,653 美元，旋即漲勢戛然而止下跌，6 月上旬下修收在 14,852 美元後止跌回升，暫收在 14,877 美元。大西洋區回遠東租金航線 3 月漲勢猛烈，一路衝高，5 月下旬創下今年最高 19,622 美元，來到去年 12 月中高價位，隨後高檔回落，6 月上旬收在 19,014 美元。太平洋區航線租金自 2 月上旬開始展開反彈上攻，漲勢凌厲，3 月上旬攻上 1 萬美元關卡，3 月底上漲動能消失，4 月上旬失守 1 萬美元，4 月中旬止跌反彈上攻，4 月下旬攀抵 10,658 美元後一路回檔走低，5 月中旬失守 1 萬美元，跌勢依舊，6 月上旬收低 5,005 美元。遠東回歐陸租金航線 2 月一路反彈，漲勢凌厲，3 月底漲勢中止而拉回，4 月中旬止跌回升，4 月下旬攀抵 6,323 美元後漲勢中止拉回，6 月上旬下修在 2,990 美元後止跌回升，暫收在 3,010 美元。

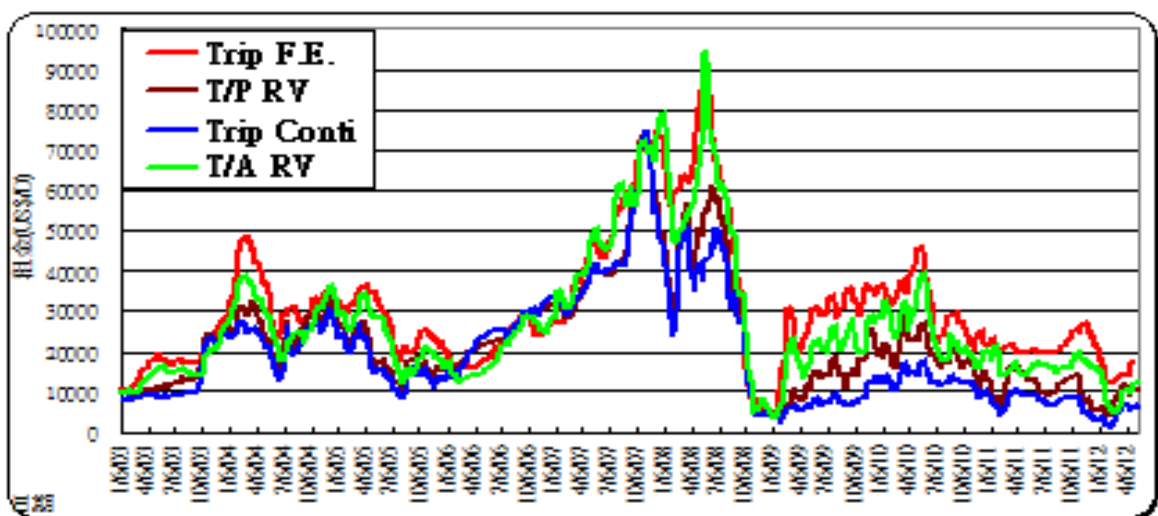


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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，即以往返大西洋與太平洋兩條租金航線為代表。受新興開發中國家經濟持續加快步伐發展，工業生產如火如荼展開，需求進口小型原料、基礎建築材料等散雜貨與日俱增，增添輕便型船表演舞台與機會，相對比其他大型船市場需求更為穩定甚至成長性，新運力供給增量溫和，解體數量最多，淨增加非常有限，為輕便型船市場行情走勢提供支撐作用。大西洋區市場廢鋼及巴西出口糖等貨載不斷消耗市場運力，支撐市場日租金穩定上揚。亞洲新興開發中國家經濟表現亮麗，貨載需求穩定增長，激勵太平洋區市場漲勢連連，5 月中旬後印尼政府計畫對礦物實行出口配額制以配合出口關稅徵收措施來限制礦物出口量，印尼鎳礦貿易幾乎停止，太平洋市場超輕便型船與輕便型船行情受到衝擊，漲勢轉弱而一路拉回。輕便型船市場 3 月上旬受到亞太地區發展經濟體旺盛進口需求建築材料，帶動需求船噸增溫，因而激勵租金行情漲聲響徹雲霄，4 月中旬曾出現漲勢中止拉回，隨即止跌回升，5 月中旬太平洋區市場率先停止漲勢，一路回跌，6 月上旬大西洋區市場漲勢曾一度拉回數天後再度抬頭。輕便型船大西洋區市場租金 2 月下旬一路穩定走高，3 月後漲勢增強，一路扶搖直上，4 月下旬攻站 1 萬美元關卡，漲勢不止，5 月底創今年最高 11,692 美元，來到去年 11 月下旬高價位，隨後受到大型船市場跌跌不休大幅拉回的波及，6 月上旬自高價拉回修正數日後再度回神反彈，租金收高 11,385 美元。太平洋區租金航線租金 4 月下旬止跌回升，一路走高，5 月中旬創今年最高 8,798 美元後，一路走低，6 月上旬收低 6,826 美元。3 月後各航線全面性上揚，帶動平均租金扶搖直上，3 月底攀登近期最高價位 9,252 美元，隨後各航線漲幅過大，交易冷清，各航線租金缺乏支撐力道而紛紛回檔修正，4 月中旬再度反轉上攻，5 月下旬平均租金攻上 1 萬美元關卡，最高攀抵 10,009 美元後拉回，6 月上旬收低 9,106 美元。

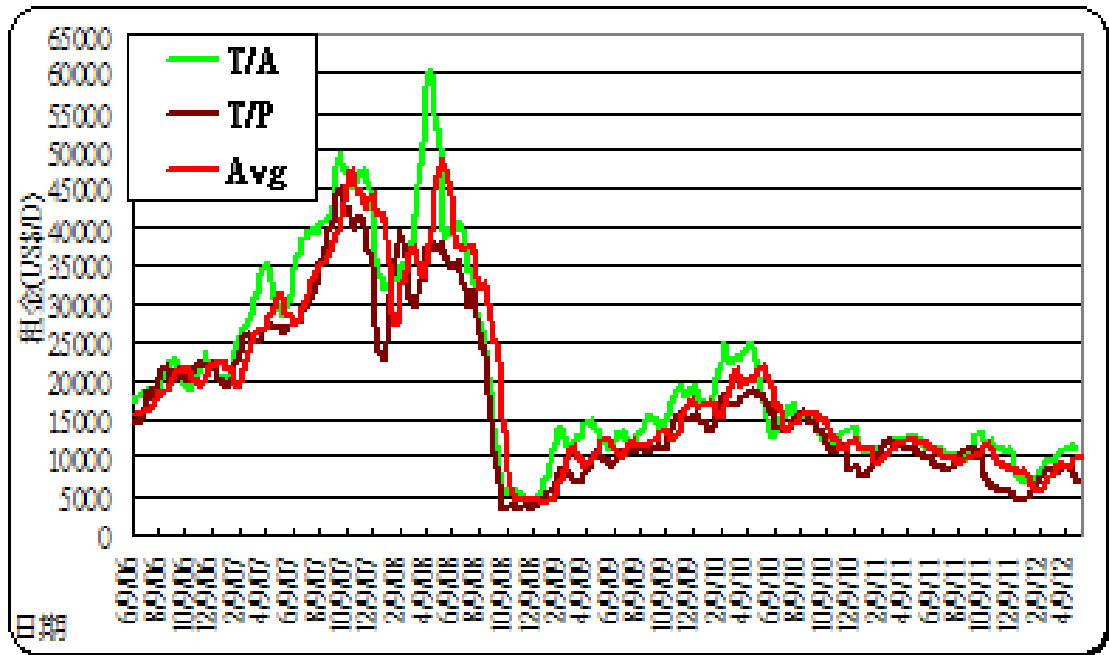


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一)今年全球經濟整體形勢雖然比較嚴峻，但是大宗散裝海運貨載的基礎性需求依然存在，據Clarksons近期報導，今年全球散裝海運貨載需求將增長4%。新興經濟體不畏歐債風暴，強力擴大內需，延續經濟高速增長，進出口貿易依然暢旺，中國仍是全球散裝海運貨載增量的第一大貢獻國，中國為挽救疲弱經濟，近期持續祭出激勵措施，或多或少會有成效提高原料需求增加，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，比去年增長9.9%，而印度、日本等經濟復興計畫也將拉動煤炭進口增長。預計今年第四季將有一波海運貨載湧現熱潮。
- (二)全球礦產生產國家站在戰略資源保護或本國自己需求逐年增加，紛紛以不同名目祭出課徵出口稅，進口國成本增加，將抑制進口速度。最早印度當局率先對礦砂出口課徵出口稅，稅率逐步提高，已使印度出口礦砂大幅萎縮，澳洲及巴西當局也做法已將礦砂出口列入資源管制課徵出口稅，印尼政府動作更積極，對礦物實行出口配額制，以配合出口關稅徵收措施來限制礦物出口量，印尼鎳礦貿易幾乎停止。未來礦產資源供應國紛紛祭出礦產出口關稅障礙，恐將抑制礦產出口海運量增長。
- (三)全球解體船廠解體能量已達極限，近期印度Rupee巨貶且經濟改革不順遂，對解體船進口受到抑制，中國當局對解體船進口審批愈趨嚴格，阻礙解體船進行。另近來解體船交易價格受到全球經濟不佳鋼價直直落影響，解體交易活動似出現減緩，此等可能減緩全球逾齡船解體速度，恐拖延航市船噸供給過剩紓解時間。全球主要原料進出口港擁擠其情況已獲得良好紓緩，船隻運轉效率大大提高，回復正常供給使用，今年全球散裝船運力增幅將達到10.8%，運力過剩的壓力無法得到根本改善。
- (四)航市價格長期趴在歷史谷底，已嚴重衝擊船東營運收入，船東口袋資金枯竭，很多船東財務虧損嚴重，已陸續有老牌知名船東相續爆出財務危機。此時航市經營環境惡劣，船東不只減緩新船投資腳步，甚至解除已下訂單或延遲新船交船期，雖可紓緩船噸供給壓力，惟造船廠嚴重受到衝擊，船東違約不接船且無新訂單，造船廠資金鏈出現中斷，造船產業已面臨經營困境，將引發倒閉潮，對未來船東或船運產業供應鏈發展將埋下惡果。

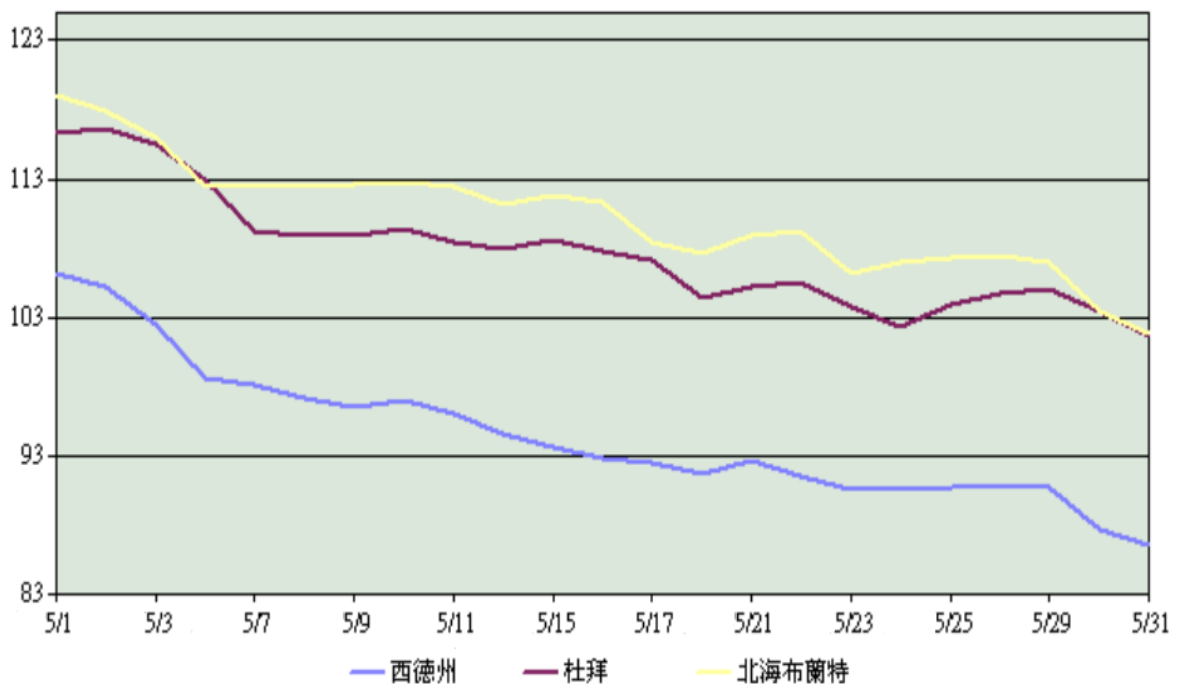
2012 年 5 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 原油市場短評

身為世界兩大經濟體的美國和中國經濟數據不佳，加上西班牙恐繼希臘之後陷入債務危機，油品市場需求疲弱、供量充足、投資人信心不足，及美元升值等因素，造成原油價格在本月持續走跌；而另一方面有消息指出，日本三菱東京日聯銀行為響應美國先前所提出的一項制裁凍結伊朗交易帳戶，這將使得伊朗原油出口更為困難。

美國能源資料協會(EIA)於近期表示，未來兩年全球石油需求將較之前預期更低，而原油價格預估將保持在平均每桶100美元以上。美國原油期貨價格預計今年將達到平均每桶103美元，2012年將升至107美元，分別較EIA於四月份時的預測下調4美元和6美元。而全球石油日均需求量現預計為8808萬桶，亦低於先前預估的8820萬桶；預估明年全球石油總體每日需求將下調10萬桶至8966萬桶。



5月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI)月初仍775點，5月份呈現開低走低的情況，雖然月中一短暫反彈至765點但仍不敵大環境的影響，月底跌至707點跌幅達8.77%；成品油綜合運價指數(BCTI)月初627點開出後蓋走低至月底605點，小跌18點與4月份相較僅少跌1點。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格106.110美元，至月底報價為每桶86.580美元，下跌18.41%；
5月均價為每桶94.530美元；2012年1-5月均價為每桶101.27美元。

杜拜原油 -

月初每桶116.380美元，月底收盤價格為每桶101.590美元，下跌12.71%；
5月均價為每桶107.715美元；2012年1-5月均價為每桶114.53美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格119.040美元，月底以每桶101.750美元作收，下跌14.52%；
5月均價為每桶110.293；2012年1-5月均價為每桶117.02美元。

3. 油輪買賣交易行情*

超級油輪-“Hero I”(1999年造，三十萬八千載重噸)雙殼油輪以約二億六千萬美元售出，據傳將改裝成儲存油槽。

阿芙拉型油輪-“Bunga Kelana Dua”(1997年造，十萬五千載重噸)雙殼油輪以略低於九百萬美元售出

IMO II 化學輪-“Trans Scandic”(1992年造，六千九百載重噸)雙殼化學輪約以五百八十萬美元售出

IMO II 化學輪-“Angimar”(2001年造，五千八百載重噸)雙殼化學輪約以七百廿五萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Lion”(1989年造，九千五百輕載噸)成品油輪於巴基斯坦拆解，但無成交價報導。

“Apollo 16”(1985年造，三萬五千八百輕載噸)原油輪以461.5美元/輕載噸售出。

5. 原油油輪運費行情

超級油輪市場 - 運輸市場於月初時成交維持活躍，但隨即因波灣到中國 COA 的利多消退致使運費開始下調；在 5 月下旬開始因為 6 月上旬的貨盤皆已成交，但下旬的貨盤交易並不熱絡而無法消耗過剩的運力，因此運費再度向下調整，由月初 WS60 跌至月底的 WS50。而西非到美灣航線運費的波動在月中後較為劇烈上下幅度接近 10%，月底時的運費回落至 WS52.5 上下，但船東因油價亦大幅下跌使得 TCE 仍維持在三萬四千美元左右。

蘇伊士型油輪市場 - 各航線運費在 5 月中前均為上漲的表現，月中後的運費開始下調主因為成交貨盤減少，船噸供給充足。西非至美灣運費 WS70，日租金則因油價下跌原因上升至約一萬六千七百美元；西非至地中海航線運費為 WS72.5，日租金約二萬零五百美元；黑海至地中海航線運費為 WS75，日租金約二萬五千五百美元。

6. 成品油油輪運費行情

LR1船型的運費於5月初小幅下跌後，而至月中前的跌勢加大，隨後至月底各航線則有升有降。波灣-遠東路線LR2船型從月底時的運費報價為WS100，日租金僅約六千美元；而波灣到遠東的MR級則由月初WS142一路下滑至月底的WS125；加勒比海至美西MR級油輪路線運費月底以WS155，日租金有二萬四千美元左右的好收入。地中海-美東路線MR船型運費在本月底運費下滑至WS137，日租金約二萬一千美元。

*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5月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	4-MAY (WS)	TCE (US\$/day)	1-JUN(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	40.0	12,570	37.0	13,747
AG / JAPAN	VLCC	57.5	35,144	49.0	26,694
WAF / EAST	VLCC	55.0	31,165	52.5	34,340
WAF / USG	VLCC	62.5	42,743	55.0	38,474
WAF / USAC	SUEZMAX	67.5	9,161	70.0	16,748
MED / MED	SUEZMAX	80.0	25,112	75.0	25,531
UKC / USAC	AFRAMAX	102.5	13,701	102.5	17,751

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	4-MAY (WS)	TCE (US\$/day)	1-JUN (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	95.0	7,283	85.0	6,292
AG / JAPAN	55,000	125.0	11,422	100.0	5,931
CARIBS / USAC	38,000	122.5	5,505	122.5	7,938
SINGAPORE / JAPAN	30,000	130.0	813	120.0	1,352
MED / USAC	30,000	170.0	9,996	177.5	13,862

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	26,000	29,000
SUEZMAX	150-160k	18,000	21,000
AFRAMAX	95-105k	13,750	16,000
LR1	65-73k	12,500	14,000
MR	47-51k	13,750	14,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

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

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年5月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$97.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$59.0	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$51.5	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$33.5	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告

