



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一百零一 期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 101 2012 年 5 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

會務報導	1
專欄報導	2
海運市場動態報導	11
國際運輸動態報導	11
國際散裝乾貨船市場行情分析	14
2012 年 4 月份國際油輪市場動態	25

會務報導

本會舉辦之「碩博士論文獎」徵稿活動，原訂報名截止日期至 5 月 10 日止，應各校同學及指導教授要求，將日期順延至 7 月 10 日。請符合參選資格博碩士生，把握機會，踴躍報名。有關徵稿活動辦法，詳請參見本會網站公告（www.cmri.org.tw）。



中華海運研究協會 碩博士論文獎

延期至 101.7/10止

目的
為鼓勵國內大專院校碩、博士生，進行海運與物流相關領域之優質研究，藉以提昇海運與物流學術研究風氣與水準，特舉辦本論文獎徵稿活動。

參選資格
凡全國大專院校以海運或物流相關領域為主題之應屆(預計於101年7月31日前畢業)或前一屆(99年8月1日之後畢業)碩、博士畢業生(不限國籍，含碩士在職專班)。須以其論文之全部或部份內容，依航運季刊稿約及本文、引注格式，投稿於航運季刊，並完成投稿程序者，得報名參加本論文獎徵稿活動。

論文獎類別
本次碩博士論文獎類別如下：
1. 博士優等論文獎壹名：每篇新台幣50,000元，指導教授新台幣10,000元。
2. 碩士優等論文獎壹名：每篇新台幣30,000元，指導教授新台幣10,000元。
3. 佳作獎若干名：每篇新台幣20,000元。

報名方式
1. 相關報名及投稿資訊，請參閱本會網站 <http://www.cmri.org.tw/>
2. 歡迎來電洽詢 電話:(02)2551-7540 分機15(蘇俞安研究員) 電子郵件:selys@cmri.org.tw

專欄報導

建造新船資本預算決策與考量因素

郭義隆 董事長
松光航業公司

一、前言

船舶之運輸在早期以散裝貨物為主，稱之為傳統船運。包括承運礦砂、煤炭、原油、化學品和穀物等五大類產品的大宗貨品運輸。另外，一般雜貨船為件貨運輸，即貨品運輸以件為單位。其特性為裝卸速度慢、交貨地點在倉庫和船邊。此類海上運輸載運方式直到貨櫃方式運送貨物出現才漸漸獲得改善。

貨櫃運輸開始在第二次世界大戰時，美軍為加強後勤補給效率而率先將貨物運輸貨櫃化。商業的用途使於 1956 年由美國人麥克林先生創立的輪船公司開始，首航由美國紐華克港裝載 53 個 35 呎貨櫃運送至德州休士頓港，之後將公司的名字稱改為海陸運輸公司(Sea-Land Service Co.)。

貨櫃化運輸改變了海洋運輸的面貌，貨櫃船公司設立時需籌備資金使用於造船和造櫃等運送設備，為資本密集的產業，這種投資具有經濟學之沉沒成本(Sunk Cost)的特性，其經營風險甚大。貨櫃航運業經營在過去 20 年之間歷經大幅消長。如台灣的嘉新航業、建恆海運、南泰海運以及美國的 US Line、American Export Line 等船公司目前均已停航。另外，美國的 Sea-Land、American President Line、日本的 Japan Line 和 Y.S.Line 等則被其他船公司併購或合併。德國的 Senator Line 船公司營運衰退和成長都說明了經營貨櫃運輸業之風險。

在企業規模較小，人力事簡的階段，企業只要勤勉工作，輔以簡單的財務觀念即能預估企業經營模式及面臨的風險，以未雨綢繆、有備無患。一旦規模擴充，人多事雜，面臨外界變化多端的競爭情勢時，企業必須事前謹慎預測可能突發之狀況，評估各種可行的政策及計劃其及可能導致損益結果及財務狀況，精確計算並對可能的損害採取對策。

企業之經營必先設定目標，再作長期策略規劃，海運業以提供貨物運輸服務方式，以此獲得報酬，即運費的收入。在運輸服務過程中產生必要的支出，稱為費用。對所承運的貨物、運送人必須具備專業能力，包括運輸經驗、組織與運輸設備等完成貨主託付的任務，並在運送途中有發生責任問題時，運送人具有能夠賠償之能力。

在資源有限之情況下，企業欲達成設定之目標，管理當局必須仔細規劃所應採取之行動計畫，並對可用資源作適當之分配交付各部門需配合執行。建造新船之計畫或方案之執行亦為相同的概念。船公司必須制定企業營運時資金流入與流出之影響，再決定造船的時程及經費使用，並加以評估及予以彙總列示，即為預算決策。預算在管理控制中有規劃溝通與協調、激勵、控制和評估之功能。對於建造新船之計畫或方案之執行殊為重要。以下即對於建造新船時資本預算與投資決策、資本預算的

概念與投資決策、資本預算決策之種類、資本預算考慮之因素、資本預算評估方法及投資船舶所要考慮的因素分別加以說明。

二、資本預算的概念與投資決策

建造新船投資金額龐大，且資金投入後需經較長期時間才可陸續回收，不確定性較高，投資前應有周詳之計劃。如何擬定長期投資策略以決定建造新船資金之運用、規劃資金應如何取得及分配於長期投資計畫之決策過程，即稱為資本預算。

如同一般企業，船公司之支出分為收益支出與資本支出二類，收益支出之效益僅及於當期，而資本支出之效益則為長期。長期投資計畫所需之支出即屬資本支出。建造新船長期投資計畫具有下列各項特性

- (1) 資本支出通常涉及營運及服務，對未來之營運與成長具有長期性之影響，且由於固定成本增加，致使損益兩平點亦將提高。
- (2) 資本支出通常金額龐大，且計畫一旦開始執行，所投入之資金即為沈沒成本，若決策錯誤將難以回復，或必須付出極大之代價始能回復，故任一投資決策對船公司均可能造成深遠影響。
- (3) 投資所需資金通常需以長期融資方式籌措，對船公司資本結構與財務狀況影響甚鉅。
- (4) 投入之資金係經由各期經濟利益之實現，即船舶出租、租金收入而逐漸回收，一般企業投資涵蓋期間通常較長，故其收益與成本均具較高之不確定性與風險，但船舶需強制投保，風險則較低。
- (5) 個別投資資金流入與流出時間通常並不一致，因此在評估投資之適當性時，應考慮貨幣的時間價值。
- (6) 匯率的風險，船舶之簽約、建造、交船時間較長，一般在景氣好的時候約三年。

基於以上之特性，長期投資決策之釐訂對船公司經營之成敗，常具有舉足輕重之影響，因此，此類決策通常由船公司之最高管理當局負責制定。

在投資之評估與損益之衡量方面，前者以計畫為單位，後者則以時間為單位，惟個別長期計畫存在之期間通常長於一年，而將影響多期之損益。且任一會計期間內，通常均有多個長期計畫同時進行，此等長期計畫共同對當期收入之盈虧有所貢獻，因此，由會計應計基礎決定之收入，除扣除當期之付現成本外，尚需扣除各項長期投資於當期提供服務應分攤之成本，始能決算損益。茲將資本投資與損益衡量之關係舉例說明如：

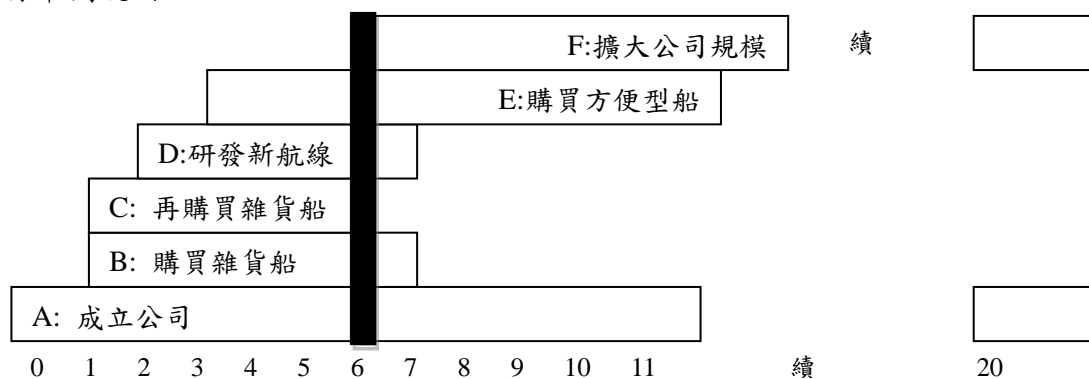


圖 1 船舶資本投資與損益衡量

如圖 1 所示，某海運公司於第 0 年時成立，當即投入資金建造新船，並於第一年購入雜貨船開始營運，產生收入。其後年度陸續投資，並陸續購買小型方便船。管理人員在決策過程中，需同時對短期損益之衡量與長期投資計畫之執行作全面性的考慮，制定適當的決策，避免投資上的失敗。

三、資本預算決策之種類

船公司進行資本預算決策主要分為以下幾個層面的決策：

- (1)增加收益之決策: 增加造船或新航線
- (2)抑減成本之決策: 如何減少建船時的成本
- (3)方案選擇之決策: 不同的條件考量下進行方案選擇

在建造船舶資本預算之決策程序方面，包括下列各個階段：

- (1)計畫確認階段:確認達成企業目標需要進行何種類型資本投資計畫。
- (2)計畫找尋階段
- (3)資料蒐集階段
- (4)計畫選擇階段
- (5)融資階段:設法取得計畫所需

資金融資需備文件:

1.登記證照、股東、董事名冊、公司章程、繳費證明單、巴拿馬公司存在證明。2.有權簽名人雙證件影本、3.近三年度會計師查核報告、最近期自結報表(損益長、資產負債表、現金流量表)、4.集團組織明細表、5.船隊明細表、6.董事會議記錄、重要認證、公證、外交部簽證、7.負責人個人資料調查表、8.企業公司資料表、9.存借款明細表、10.營運計劃、11.保證人暨共同發票人、12.貸款額度申請書、擔保目的物及還款方式。

船東公司(貸款人): (ownerships)部份

1.登記證照、股東董事名冊、章程、年繳費登記證明、2.預定撥款時間、貨幣種類。

標的物船舶:

1.規格表(particulars)、2.船舶設計圖、3.造船合約影本、4.T/C 租約或 COA 運約影本、5.鑑價報告正本(首次動用日前 3 個月內提即可)

貸後徵提:

- 1.保單【Hull & Machinery (H&M)、Protection & Indemnity(P&I)、War】
- 2.保單【Mortgagees' Interest Insured(MII)】

3.適航性文件

- (1)Ship's Registry Certificate 船籍登記證明
- (2)Certificate of Classification 船級證書
- (3)Safety Construction (SC)安全構造證書
- (4)Safety Equipment(SE)安全設備證書
- (5)Safety Radio(SR)無線電台安全證書
- (6)International Loading Line 國際載重線證書
- (7)International Oil Pollution Prevention(IOPP)國際防止油污染證書
- (8)International Tonnage Certificate 國際噸位證明
- (9)Minimum Manning Certificate 最低人員配備證書
- (10)International Air Pollution Certificate 國際空氣污染證書
- (11)Safety Management Certificate (SMC)安全管理證書
- (12)Document of Compliance (DOC)載危險櫃符合文件
- (13)International Ship Security Certificate (ISSC)國際船舶保全證書
- (14)Continuous Synopsis Record (CSR)連續概要紀錄
- (15)Radio Station License

(6)計畫執行與控制階段

確保計畫按預期進行並達成預期績效。

四、資本預算考慮之因素

對於船公司進行新造船的投資，有以下幾點考慮：

(一)、投資淨額

投資淨額可分為原始投資成本與處分舊有投資所得二大部份：

1. 原始投資成本

原始投資成本係因廠房、設備的取得，所必須支付之建造成本、購價或於研發期間因薪資及其他必要費用而產生之支出。

2. 處分舊有投資所得

有些計畫之執行，可將舊有資產予以處分，因此而產生之現金流入，將可與新投資所需之現金流出部份抵銷，而使投資淨額減少。

(二)、投資計畫之期間

投資計畫之期間係指資金投入後，效益(現金流入增加或現金流出減少) 持續之時間。效益期間之估計，除應考慮資產之實質耐用年限外，技術 年限與產品年限亦應予考慮。

(三)、投資期間之預期報酬

長期投資之目的，在增加未來之淨現金流入，以回收現在之淨投資並產生報酬，此一目的能否達成，大體上決定於三個因素：(1)投資期間各期之淨現金流量，(2)投資結束時處分資產之現金流量，(3)所得稅及其相關影響。以下將分別予以說明。

1.投資期間各期之淨現金流量

投資之結果，可能導致貨運量增加，或服務品質提升而帶動運費上升或成本降低等效果，無論是收入增加或是成本之減少，均可使投資期間之淨現金流量增加。

2.投資結束時處分資產之現金流量

整個投資計畫結束時，企業可能因處分原投入之資產而產生現金流入(或流出)，其預計金額若屬重大，應視為投資計畫最後一年之現金流量。

3.所得稅及其相關影響

(四)、貨幣之時間價值

資本投資所需資金多於計畫開始時投入，而於未來回收，由於資金之投入回收間有時間之差距，而今日之一元其價值較未來之一元價值為高，其原因有二：(1)今日之一元可用於投資而產生收益，(2)未來具有不確定性，故評估投資計畫時應將貨幣之時間價值加以考慮。

(五)、投資之最低要求報酬率

投資所需之長期資金有三種主要之來源：(1)舉借長期負債，(2)發行特別股，(3)發行普通股。

五、資本預算評估方法

(一)、會計報酬率法

(二)、收回期限法

收回期限之計算

各年現金流量相等

(三)、折現收回期限法

(四)、內部報酬率法

內部報酬率之計算

(1)各期淨現金流量相等

(2)各期淨現金流量不等

(五)、淨現值法

(六)、利潤指數法

噸位之起源

十五世紀初，英國人為便於向商船課稅，而設置噸位。當時以船舶能裝載酒樽數表示船舶的大小，而樽的容積為 252 加侖(40.23 立方呎)，若注滿酒則其重量為 2,240 磅(1,016 公斤)作為標準。若拍打空樽則發出噸(Ton)之音響，乃得噸之名稱。於是沿襲相傳，以相當於酒樽之重量稱為噸(Ton)。

當時，以船舶能裝載之樽數，決定船舶的大小，轉變成所能容載之噸位數來決定。即其單位由一個樽的重量轉變為重量噸位。一噸的重量等於 2,240 磅，容積為 40 立方呎。

六船舶營運成本

(一)、一般分類

1. 直接成本(變動成本/Variable Cost)

即營運時之營運費用，我國各海運公司大多稱之為航次費用(Voyage Expense)，其最主要者包括：

(1) 港埠費用(Port Charges):

凡在航期間，船舶進出港埠所發生的費用，亦即船舶在港內因其本身而發生之一切費用，如引水費、停泊費、浮筒費、碼頭費、繫船帶纜及解纜費、拖船費、噸稅、檢疫費、燻艙費、海關手續費、垃圾清潔費、丈量費、證書費、港埠規費等。

(2) 裝卸費(Stevedores):

亦即為裝卸貨物所發生之裝卸工資、設備費、工具、管理費、駁船費、逾時工作費、候工費等。

(3) 貨物費用(Other Cargo Expense):

又稱理貨費，為貨物除上項裝卸費用以外之其他貨物有關費用，如理貨工作費、看守費、艙口開關費，隔艙費、墊艙費、貨物檢驗費、掃艙費、整理費等。

(4) 代理費(Agent Fee):

視船東委託代理人辦理船舶在港埠內各項委託事務而異。

(5) 運河通過費(Cannel Charges or Cannel Tollage):

凡船舶航行通過運河如巴拿馬運河，蘇伊士運河等而所發生之各項費用。

(6) 燃料(Fuel):

通稱 Bunker: 船舶燃料費用對航業成本而言，所佔比例相當大，是以，燃料之供應及價格要特別注意取得。

海運運輸大部份的貨船都使用柴油推動的引擎完成運載的目的，每個國家競爭爭取對於石油的需求，因此造成石油價格的暴漲。

2008 年為全世界原油價格劇烈波動的一年，在衝破 100 美元/每桶 關卡後，7 月時更飆升至 140 美元/每桶。全世界各地下游汽油、柴油價格跟著飆漲。同年九月十五日後受到金融風暴的影響，同年 12 月每桶又回到 40 美元以下，激烈的石油波動對於航運造成極大的影響，其成本占營運很大的百分比，過高的購油成本會侵蝕船運利潤，造成虧損。油價高漲的原因有分為：全球需求的增加，由 1990 年的 32 億噸、2005 年的 40 億噸增加至 2010 年的 48 億噸，預估到了 2030 年需求量會達到 56 億噸。

已開發國家每年都消耗著大量的石油，但相較之下新興國家消費量正逐漸大量增加，尤其是中國與印度，兩個國家有 13 億及 11 億人口，除了汽車與家電用品的普及率上升，伴隨著工業發展，電力使用已漸漸 開始擴大。

2. 資源的國有化

自 1970 年，委內瑞拉、利地亞、伊拉克、伊朗、奈及利亞等產油國家紛紛將石油事業國有化，因國有化導致經營效率下降，造成油價上升。1999 年委內瑞拉的查維茲總統在把石油國有化後，停止對部分外國公司包括美國停止供油，其影響所及，而引起需求石油國家的恐慌。

3. 地緣的政治風險

全世界原油埋藏量約有 67% 集中在中東地區，但是這個地區，曾經發生甚多內亂和戰爭，當有一點風吹草動，石油亦隨著波動而影響全世界，在 1973 年石油危機，阿拉伯各國在第四次中東戰爭中停止出售支持以色列的歐美國家，使得在 1972 原本每桶 2 元美金到 1974 年已經漲至 12 元美金。並使沒有產油的國家如日本也發生激烈的物價波動(如：衛生紙從商品貨架上消失的現象)。

1979 年發生第二次石油危機的原因是伊朗革命，伊朗石油對外輸出中斷，造成世界各國相當大的影響，價格隨之上揚，影響所有物價。

近年中東地區依舊紛爭不斷，2003 年爆發伊拉克戰爭，2005 年因為核武問題造成伊朗與美國嚴重對立，2006 年沙烏地阿拉伯石油設施遭受恐怖分子攻擊，來自政治和軍事的緊張未曾停歇，也造成石油價格攀升。

4. 原油價格飆漲的最大元兇 – 投機熱線的炒作。

已開發國家目前相繼採取低利政策。而在低利率的環境下，要投資長期才能獲利，許多投資者不耐久候而轉向一些「投機」交易，希望短時間內能獲得大量利潤。投資是長期的計畫進行風險管理，以穩定的方式進行資產運用，但另一方面投機是抓準時機進行短期貨品價格的炒作(如：把股票低買高賣是一種賭博的行為)。

2008 年後美國利息開始下降，擁得大量美元的投資客出脫美元，使得美元開始貶值，許多投資人把將取得的美元資金投資

於利潤較高的金融商品或投注於現貨商品市場上。在 2007 年前投機熱錢主要注入美國的不動產市場，但由於次級房貸出問題後，相關產品暴跌，投機熱錢轉向流入商品市場的原油期貨市場。使原油價格再度提升。

目前在所有石油期貨交易影響力最大的有三個市場

1. 美國的紐約商業交易所，全世界最大的商品交易市場
2. 日本東京的亞洲市場
3. 英國倫敦的歐洲市場

(7) 淡水(Fresh Water):

船用淡水係指鍋爐用水而言，廚房用水與燃料均不在變動成本之內。

(8) 貨損賠償(Cargo Claims):

凡因損失貨物行李，或發生海損修理賠償及因延期運輸所支付之損害賠償費用。但如應由保險公司或他人負擔賠償之費用，不在此內。

(9) 旅客費用(Passenger Expenses):

凡供給船上旅客膳食及消耗用品、旅客保險費等支出均屬旅客費用。

(10) 佣金(Commission):

指為攬載客貨或按租傭船合約出租營運船舶及其他經營業務，所以發生之傭金或回扣等。

(11) 航行業務費用(Miscellaneous):

凡在航行中，所發生之各項事務費用如文具印刷、郵電費、書報雜誌、辦公用品、船員差旅費、交際費、船員交通汽艇費、布彩洗滌費等雜項之支出屬之。

(12) 其他航行費用(Other Sundry Expenses):

凡不屬以上各項成本之其他航行費用，概為計入雜項成本支出。

2. 間接成本(Indirect Cost)

又稱不變動成本(Constant Cost)，其項目包括

- (1) 船員薪津及福利、伙食費等。
- (2) 物料。
- (3) 折舊費用。
- (4) 修理費用(船舶歲修、小修、維護、保養等修理費用)。

- (5)保險費用(船舶費用、船東責任險等)。
- (6)停泊港口燃料費
- (7)潤滑油費。
- (8)淡水費。
- (9)管理費用。

七、投資船舶所要考慮的因素

訂造新船為船公司有計畫汰舊更新，擴充船隊、發展業務之正常途徑。亦有船舶投資者，利用造船市場的船價邊際利潤，在船價谷底時下單造船，當航運市場景氣回溫時賺取差價。建造新船投資成本較高，回收投資通常達十餘年之久，故在進行投資決策時需非常小心謹慎。以下為進行投資船舶時需要考量的幾個重要因素。

(一)、基本條件因素

- 1.貿易航線船貨供需要求，運量之預期水準。
- 2.貿易航線港口的條件，決定船舶噸位大小。
- 3.承載貨物的特性以決定船型、種類、噸位。
- 4.船速之要求
- 5.船舶耗油狀況，以便核算成本。
- 6.裝載能量之大小，配合市場之需求。

(二)、機器與設備條件因素

- 1.裝置成本。
- 2.機器本身動力大小。
- 3.機器及設備所佔空間。
- 4.操縱機器所需的特別技術。
- 5.機器設備之可靠性。
- 6.機器燃油的要求升級。

(三)造船價格條件因素

- 1.船舶噸位愈大，單位成本降低。每噸約 $\yen 140,000 \approx \text{USD}1,750$
- 2.噸位大小，影響貨載量，亦相對影響泊港條件。
- 3.國際公約及國內法規規定會影響船舶之規格，同時反應在造船成本。
- 4.航運市場的景氣變動，影響造船市場的船價波動。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 全球第一季新造船訂單銳減

今年第一季新造船訂單銳減，且造船艘數係創 2009 年第二季以來單季次低。

據統計，今年第一季全球新造船訂單量僅為 199 艘，係繼 2009 年第二季的 98 艘以來的次低紀錄。據克拉克松統計，自 1996 年之後，按季的平均訂單量為 536 艘，全球金融危機之後的 2008 年第四季之後，按季的平均訂單量降為 412 艘，由此可以看出今年第一季的訂單量相當低。

世界第一的韓國在今年第一季累計訂單量為 60 艘、193 萬 CGT，在世界訂單量 380 萬 CGT 中佔 51%，按季計算，韓國的業績還是第一位。不過韓國在去年第一季度獲得了大量的超大型貨櫃船及鑽井船等訂單，與去年第一季的 408 萬 CGT 相比，今年的業績不到其一半水準。

中國大陸船廠方面，今年第一季共獲得 73 艘、105 萬 CGT 的訂單，日本獲得 8 艘 15 萬 CGT 訂單，分佔二、三席。

但若以四月初手持訂單，中國大陸的手持訂單量以 2363 艘、4142 萬 CGT，在世界的手持訂單量 1.0968 億 CGT 中所佔比率仍達 38%，位居世界第一。同時期韓國的手持訂單量為 1051 艘、3455 萬 CGT 尾隨其後。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 八千 TEU 以上大型新船投入歐洲線將創紀錄

根據航運諮詢機構克拉克森所作統計，五月份 8,000TEU 以上大型新船投入歐洲線將創紀錄，上海航運交易所分析認為會使該航線供需失衡惡化。

上海航交所分析說，目前市場對 5 月 1 日漲價計畫的幅度及其延續性持觀望態度，原因有三：一是，船公司、四月連續兩次的滿額漲價已將歐洲航線運價抬至相對高位；二是歐洲航線供需失衡情況將進一步惡化。據克拉克森統計，五月將有廿艘貨櫃船共計 19.4 萬 TEU 運能下水，其中八千 TEU 以上船型佔 13 艘、16.7 萬 TEU，創下八千 TEU 以上新運能投放的最大單月紀錄，大規模的新增運力無疑增加了運費走勢向上的壓力；其三是航商近期雖仍力保運價，但其定價已非單純考慮市場供求，而是更多考慮到自身盈利情況。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 前四月我國國際商港櫃量增近百分之四

根據交通部的統計，今年一到四月份我國國際商港貨櫃裝卸量總計為 445 萬 TEU，較去年同期的 428 萬 TEU，增長百分之 3.97%。在高雄港方面今年前四月為 320 萬 TEU，較去年同期的 309 萬 TEU，增加 3.52%，台中港今年前四月貨櫃裝卸量為 43.86 萬 TEU，較去年同期的 45.89 萬 TEU，下滑 4.42%。

基隆港(不含台北港)今年前四月貨櫃裝卸量為 50 萬 TEU，較去年同期的 57 萬 TEU，減少 11.72%，台北港今年前四月貨櫃量為 31 萬 TEU，較去年同期的 16 萬 TEU，增幅高達 91.27%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 日本郵船訂建環保型拖船

航商積極響應環保，近年來訂造環保船型為風潮。根據外電報導，日本郵船日前宣布，該公司旗下兩所公司拖船運營商 WING 海事服務公司 (WMS) 和拖船建造者京濱碼頭有限公司已與新瀉電力系統簽訂建造環保型拖船。

該新型拖船使用新瀉電力系統開發的混合推進系統，這將是日本首艘使用該系統的拖船。這種環保型拖船已獲得日本船級社支持，將作為社會研發和產業的一部分在日本船級社合作幫助下完成開發與建造。

【資料來源：台灣新生報航運版】

5. 中東港積極建設 迎接船舶大型化

隨著船舶大型化趨勢，現代化、高效率貨櫃碼頭的需求與日俱增，近期，中東各大港口運營商掀起大型港口開發建設的熱潮，陸續在傑貝阿裏港、阿布扎比港、達曼、吉達伊斯蘭港等港口開建。

航商在規劃航道，希望在中間港口轉駁，將貨物分裝至相對較小的貨輪，再運抵最終目的地。而中東地區位於亞非歐三大洲之間，憑藉得天獨厚地理優勢，成為轉船運輸市場的要塞。

然而，中東地區各國相繼發展大型港口建設的同時，仍需注意不確定性因素，中東地區尤其是海灣各國的港口憑藉其先進的裝卸設備和資訊技術，在國際物流領域佔有越來越重要的地位，如地區局勢動盪等因素。另外，港口的長期穩定發展，還要依賴當地政府強力支持，以及世界經濟成長帶動。

杜拜傑貝阿裏港由杜拜世界公司負責擴建，根據規劃，完工後的傑貝阿裏港吞吐量將從目前的每年 1,400 萬 TEU 提高到 1,900 萬 TEU。

阿布扎比港口公司計畫自今 (2012) 年第三季起，用位於塔維拉地區的哈裏發港新貨櫃碼頭，取代逐漸老化的紮伊德港，以提高阿布扎比港口的服務水準，進一步促進業務發展。沙烏地阿拉伯王國港務局曾向該國公共投資基金及世界第二大港口經營管理公司新加坡國際港務集團發放許可證，授權兩家單位合作在達曼市開發建設一

座新貨櫃碼頭。

【資料來源：台灣新生報航運版】

6. 台灣港務公司、虎門港務集團合作

為促進台灣與虎門港口暨物流業務合作，發揮台灣商港港群經營理念，台灣港務公司於 4 月 26 日舉行簽署合作意向書儀式，蕭董事長丁訓與虎門港集團董事長陳建枝代表雙方簽署，此次更是港務公司成立以來首次對外簽署意向書。

該簽署儀式，除由東莞市長袁寶成率領東莞市政務相關單位出席觀禮外，並邀請台灣全球運籌發展協會榮譽理事長蘇榮德、世邦企業集團董事長李健發蒞會觀禮，共同見證此一盛會。

蕭董事長致詞時表示，希望能與虎門港間有更實質的合作，使得虎門港發展能更上一層樓。

【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、影響關鍵因素

(一)中國粗鋼產量與礦砂進口量雙料回升

中國進口礦砂占全球60%以上，礦砂現貨價格4月中旬衝破每公噸150美元，創6個月來首見，顯示市場對於中國龐大的鋼鐵業需求信心增強。今年以來礦砂價格已勁揚8.8%，4月持續上漲，反映1月農曆新年後季節性反彈與市場對於中國經濟情況越來越樂觀，雖中國房地產受調控而抑制鋼鐵的產出，但中國3月粗鋼產量達到創紀錄的61.58百萬噸，受到中國近期鋼鐵價格走勢激勵，帶動礦砂買氣。去年中國進口礦砂6.86億噸，比上年度增加0.68億噸，增長10.9%，去年中國粗鋼產量為6.83億噸，比上年增長8.9%，今年粗鋼產量增長速度放慢，預測粗鋼產量將僅增長5.8%，為7.2億噸，準此估算礦砂進口量約7.0~7.2億噸，其中國際礦砂價格波動幅度將影響中國礦砂進口量變化。今後十年內城市化進程方興未艾，如此超大規模的城市人口，所引發的超大規模城市住房建設、公用設施建設及大規模的道路交通建設，衍生粗鋼及礦砂需求，中國粗鋼及礦砂需求總量將續增長。

(二)中國煤炭需求仍將保持一定幅度的增長

中國正處於工業化、城鎮化快速推進的階段，基礎設施建設、固定資產投資還將保持適當規模，促使煤炭需求不斷提高。去年中國煤炭進口增長11%，達到1.824億噸，超越日本1.752億噸的煤炭進口量，居全球第一，印度進口達1.14-1.18億噸，居全球第三位置。今年第一季中國煤炭進口總量為61.73百萬噸，較去年第四季減少11.16百萬噸，下降15.3%，但比去年同期增加23.86百萬噸，增長63%，第二季煤炭進口仍將繼續保持高位，今年全球煤炭市場低迷，中國本土價格較高，煤炭供應商爭取向中國傾銷，因此，中國進口量將挑戰2億噸的規模，其中焦煤進口量將增長10%，可能達50百萬噸，1-2月進口焦煤8.1百萬噸，增長134.9%，從澳洲進口焦煤數量大幅增長，1-2月從澳洲進口焦煤2.53百萬噸，增長112.4%。澳洲即將開徵礦產資源稅和碳稅及印尼計畫提高煤炭出口關稅，但尚未實施，暫時不會對中國煤炭進口造成太大影響。

(三)貿易保護主義抬頭，能源出口提高關稅

印尼是全球最大的動力煤輸出國，印尼當局計畫兩年內將煤炭和基本金屬出口關稅提高50%，分別在2012年提高25%，到2013年再提高25%，以遏制礦產資源的過度開採。2011年煤炭產量和出口量分別為3.7億噸和3.12億噸，出口占比超過80%。印尼是中國第一大煤炭進口國，2010年進口煤炭共計1.65億噸，其中從印尼進口量為43.63百萬噸，占比26.4%；2011年進口煤總量為1.82億噸，比上年度增長10.8%，其中印尼煤為64.7百萬噸，所占比重為35.6%，今年1~3月中國已從印尼進口煤炭64.7百萬噸，占總進口量的35.49%。印尼與澳洲兩大煤炭出口國相續提稅，係因資源產量和出口不斷增加，資源行業與非資源行業之間的不平衡加

劇，促使兩國政府逐步提高資源產品稅賦，惟印尼煤炭出口為拉動經濟增長的主動力，實施高稅負將導致經濟迅速下滑，預計該政策實施起來將困難重重，另澳洲礦產資源租賃稅議案也一直備受爭議。

(四)多數地區鋼廠粗鋼產量回升，開發中國家增產明顯

WSA 預測今年全球鋼鐵需求將比去年增長 3.6%，其中中國增長幅度有 4%，還是高於平均水準，2013 年鋼鐵需求則可望比今年再增長 4.5%，顯見市場需求仍會持續增溫，只是溫度不若以前燒旺。有權威研究機構認為 2012 年全球粗鋼產量應出現前低後高，全球粗鋼產量增長 1.9%，增加 29 百萬噸，達到 15.54 億噸。下半年中國經濟增長將好於上半年，隨著中國逐漸放鬆信貸，將有助於推動國內經濟自 2012 年下半年快速增長。中國粗鋼產量增長 3.2%，增加 22 百萬噸，增加至 7.16 億噸。如果歐元區經濟能夠逐漸好轉，主權債務危機緩解，2012 年工業發達國家粗鋼產量下降 1.0%，減產 4 百萬噸，降至 4.70 億噸。西歐國家粗鋼減產僅 5 百萬噸，下降 3.2%，降至 1.43 億噸。全球經濟恢復活力，推動日本鋼材出口保持在較高水準，支撐日本粗鋼產量仍能達到 1.06 億噸，小幅下降 1.5%，減產 1 百萬噸。美國粗鋼產量則有望增加 3 百萬噸，增幅為 3.2%，達到 89 百萬噸；美國國內粗鋼需求量也將增長 4.6%，增至 1.09 億噸。2012 年上半年，其他工業發達國家鋼材需求量減弱，粗鋼產量下降 100 萬噸，減幅為 0.8%，降至 1.32 億噸。2012 年除中國外的發展中國家粗鋼產量增加 11 百萬噸，增幅為 3.2%，主要由於印度、土耳其和中東國家粗鋼產量增長。今年 3 月全球粗鋼產量 1.32 億噸，比去年同期增長 1.8%，今年第一季全球粗鋼產量 3.77 億噸，比去年同期增長 1.1%。亞洲區域第一季粗鋼產量 2.417 億噸，比去年同期增長 1.5%。歐盟區第一季粗鋼產量 43.9 百萬噸，比去年同期減少 3.9%。北美地區第一季粗鋼產量 31.2 百萬噸，高於去年同期 6.7%。中國 3 月產量 61.6 百萬噸，高於去年同期 3.9%，亞洲其他國家，日本 9.3 百萬噸，高於去年同期 2.3%，南韓 6 百萬噸，高於去年同期 3.2%，印度 6.2 百萬噸，低於去年同期 2.4%。歐盟區的德國 3.9 百萬噸，低於去年同期 3.1%，義大利 2.7 百萬噸，高於去年同期 4.5%，法國 1.5 百萬噸，高於去年同期 3.8%，西班牙 1.3 百萬噸，低於去年同期 19.5%，土耳其 3.1 百萬噸，高於去年同期 14.5%。美國 7.8 百萬噸，高於去年同期 5.4%，巴西 3.1 百萬噸，高於去年同期 2.2%。

(五)中國黃豆及玉米進口需求暴增

中國黃豆及玉米進口快速成長，已成為全球最進口國。今年 3 月中國糧食進口量達到 1.64 百萬噸，是一年前的 6 倍，較前一月增加 50%。1-3 月糧食進口累計 3.84 百萬噸，累計比去年同期增 499.9%。值得注意的是，今年以來玉米進口量一直維持在高位，繼 1 月進口量創 10 年歷史新高的 75.1 萬噸後，2 月玉米進口量仍達 52.1 萬噸，較去年 2 月的 1051 噸增長近 500 倍。3 月玉米進口量為 47.2 萬噸，1-3 月累計進口達 1.744 百萬噸，較去年同期累計的 5.46 百萬噸，增幅達到 318.7 倍，中國玉米進口可望連續第四年增長，中國 2011-12 年玉米進口預估維持在 4 百萬噸，下一年度 (7 月 1 日開始) 玉米進口料增 50% 至 6 百萬噸左右。2010 年中國占到全球黃豆進口總量的 58%，2011 年 10 月~2012 年 9 月中國的黃豆進口量可能大幅增長 10%，占全球進口總量將增至 60%。2011 年~2012 年度中國的黃豆進口量將達到 57.8 百萬噸，同期全球黃豆進口量將達到 95.9 百萬噸。2011 年 11 月，巴西對中國的黃豆出口量激增至 1 百萬噸，遠高於上年同期的 1 萬噸，阿根廷同期對中國的出口黃豆增長超過

3倍，達40萬噸。中國對黃豆進口步伐加快。近來南美對中國出口黃豆強勁。2011年11月中國從美國、阿根廷和巴西共進口了5.41百萬噸黃豆，比上年同期增長3%，中國表現強勁的需求動力，今年一季進口總量達到13.27百萬噸，比去年增長20.97%，進入二季中國的黃豆需求依舊龐大，目前市場預計第二季中國進口量將達到16百萬噸左右的水準。下半年需求量預計與上一年度持平，預計今年的中國進口量預期可以達到創紀錄的57百萬噸。

(六)運力供過於求態勢依然不變，解體船加速，尚難扭轉困境

今年運力過剩的局面依然嚴峻，全球運力的增長仍然在10%以上，而需求的增長在5%左右，今年仍然會有1,000多艘船舶下水，而且單船平均載重越來越大，這些都將加劇運力過剩局面，即使全球航商強力壓低航速及加速拆解舊船，還是難抵運能供給過剩的結構，加上中國礦砂需求放緩，業界普遍對今年航市看法愈趨保守，認為至少要到2013年第二季散裝航運的供需結構將有機會回到平衡，不過，還是要看中國礦砂需求成長幅度，以及航商調控運能、取消造船訂單的動作而定。其中以海岬型船供過於求最嚴重並波及到其它船型，不僅海岬型船現貨運價下挫，連供過於求狀況較不嚴重的巴拿馬型與輕便型船都受到拖累。為了控制過剩的運能，目前全球海岬型船正全面減速航行，惟今年預期交船高峰，船廠目前握有的海岬型船訂單運能約折合市場運能的26%，今年散裝船總運能將成長14%。儘管IMF預估今年全球經濟成長3.3%，帶動貿易量溫和上升，礦物、穀物的運輸需求則僅將成長3%，不過原物料需求總量的成長，顯然不足以填飽激增的散裝貨輪胃納量。今年全球礦砂需求將比去年增長率約為2.5%，將落至近10年來增速最低點。今年全球貨運運力增長將達到12%，而需求預計將只增長3%，運力過剩問題進一步加劇。

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。3月以來全球礦砂、煤炭和糧食等三大散裝貨海運運輸需求均有不同程度的增加。糧食運輸需求受益於主要穀物生產國天氣良好，以及交易商補貨的雙重拉動，3月全球糧食海運需求大幅上漲；煤炭海運需求主要來自於亞太國家，由於天氣溫暖、燃氣發電比例不斷提高，歐洲供暖和燃煤電廠對煤炭需求量下滑；礦砂運輸方面，由於亞太鋼市低迷，鋼廠採購原材料謹慎，因此海岬型船市場相對低迷。大西洋區主要受惠於糧食、煤炭、鎳礦等需求上升，首先是阿根廷穀物收穫季節來臨，南美玉米、黃豆、小麥等穀物貨量逐漸湧現，開啟巴拿馬型船以下市場運價觸底展開一路上攻，並吸引部分太平洋區運力前往分一杯羹。穀物和煤礦的運輸需求持續增長，帶動此區域巴拿馬型以下市場行情出現強勁上升走勢，這是今年以來難得一見令人驚喜的表現，但太平洋區無穀物海運貨載加持與船噸過度集中釋放，壓抑此區市場行情無法脫困而呈現盤跌走勢，遲至4月中旬復活節過後煤炭海運貨載湧出，且印度政府調降礦砂鐵路運輸費率，提振礦砂出口量，印度港口裝船數量大幅增加，以及部分船噸逃離此區域前往大西洋區而減輕船噸供給壓力，市場行情才開始嶄露持續上漲氣勢，相對於大西洋區市場的表現，仍落後一大節，所幸大西洋區市場行情驚人漲勢，成為巴馬型船運費指數表現最亮眼的主力推手，另

外印尼將在 5 月暫定鎳礦出口的消息，刺激鎳礦需求量暴增，也對巴拿馬型和輕便型船市場行情上漲形成支撐。大西洋區市場在穀物類運輸的帶動下，巴拿馬型船與超輕便極限型船等運費指數漲幅最驚人，指數紛紛回到去年 11 月的高點，迄 5 月上旬兩型船運費指數漲幅分別達 107% 和 53%，儘管巴拿馬型船以下市場在 4 月中下旬表現不凡，再度拉抬 BDI 上升，與此同時，海岬型船市場卻受到船噸供給過剩與缺乏礦砂海運貨源加持，尤其巴西礦砂對中國出口下滑，拖累海岬型船市場行情的重要原因之一，除 3 月底至 4 月上旬期間出現跌深反彈外，在 5 月初之前，海岬型船運費指數表現幾乎乏善可陳，行情仍然在延續下跌的局面，惟同期間受到中國市場對於礦砂的需求轉趨熱絡的激勵，海岬型船市場行情 5 月初出現反彈走勢，帶動 BCI 觸底反彈，然而今年以來海岬型船租金行情遠不如巴拿馬型船以下租金水準，大小船租金繼續呈現倒掛詭異的景象。隨著北半球天氣逐漸回暖，主要大宗散貨進口國家工業生產逐步恢復，預計 2012 年第二季散裝船市場需求將增加，然而散裝船隊規模擴張速度依然不減，船隊規模預計達到 9,180 艘，達 6.41 億 Dwt。未來全球散裝船市場前景依然很大程度看靠「中國因素」，雖然中國經濟增速將在政策放鬆的帶領下有所回升，但是經濟增長結構將繼續由投資拉動轉向內需拉動，尤其中國房地產和製造業投資仍將面臨增速放緩的壓力，第二季中國煤炭、礦砂、糧食等原材料需求的增長難以大幅提高，預計市場行情將會呈現先跌再漲趨勢。自 3 月上旬以來由於南北半球的煤炭船運交易活動熱絡，且來自南美東岸的穀物季節交易活躍，帶動大西洋及太平洋市場的租船業務往來熱絡，強力推升巴拿馬型船以下市場行情持續走強，其中以巴拿馬型船行情漲勢最猛，回到去年 12 月時新高，回到去年 12 月時新高，加上超輕便型與輕便型船也同步持續上揚，因而帶動 BDI 指數從 3 月以來幾乎無歇止上漲，自 3 月初 750 點一路扶搖直上，4 月中旬站上千點關卡，可惜 BPI 及 BCI 在 5 月上旬緊接著拉回，BDI 因而反轉下修，收在 1,146 點。BCI 指數仍在欠缺充足礦砂貨載的刺激及運力供給過剩等不利因素的衝擊，今年以來除 4 月上旬曾出現一波跌深反彈，BCI 指數曾拉回至 1,576 點後再度回檔外，一路幾乎呈現下跌格局，所幸 5 月初海岬型船市場行情接棒反彈有感上漲，自 3 月初至 5 月上旬僅微幅上漲 3%，5 月上旬海岬型船市場反彈結束而回跌，收在 1,618 點。3 月後受惠穀物及煤炭海運貨載持續湧入，巴拿馬型船市場行情漲勢最凌厲，尤其大西洋區為最，刺激 BPI 指數從 839 點一路上漲，4 月底攀登今年最高 1,738 點，漲幅達 107%，隨即漲幅過大而突然大幅拉回，迄 5 月上旬收在 1,350 點。超輕便型與巴拿馬型船市場走勢亦步亦趨，BSI 指數自 2 月上旬的 600 點領先其他型船展開反彈上漲，除在 4 月上旬稍為遇阻拉回外，也一路扶搖直上，3 月下旬曾攻克千點關卡，雖 4 月上旬曾遇阻拉回失守千點，4 月中旬再度攻堅，連翻上揚且刷新今年最高記錄，迄 5 月上旬抵高點後力道減弱，指數撐住微幅振盪，暫收 1,116 點。輕便型市場也同樣跟隨超輕便型船市場走勢，自 2 月中旬觸底 366 點後翻紅，一路揚帆而上，除在 4 月上旬曾稍受阻拉回外，4 月中旬再度回神往上攻克，連翻上揚且刷新今年最高記錄，迄 5 月上旬攀登至 610 點。

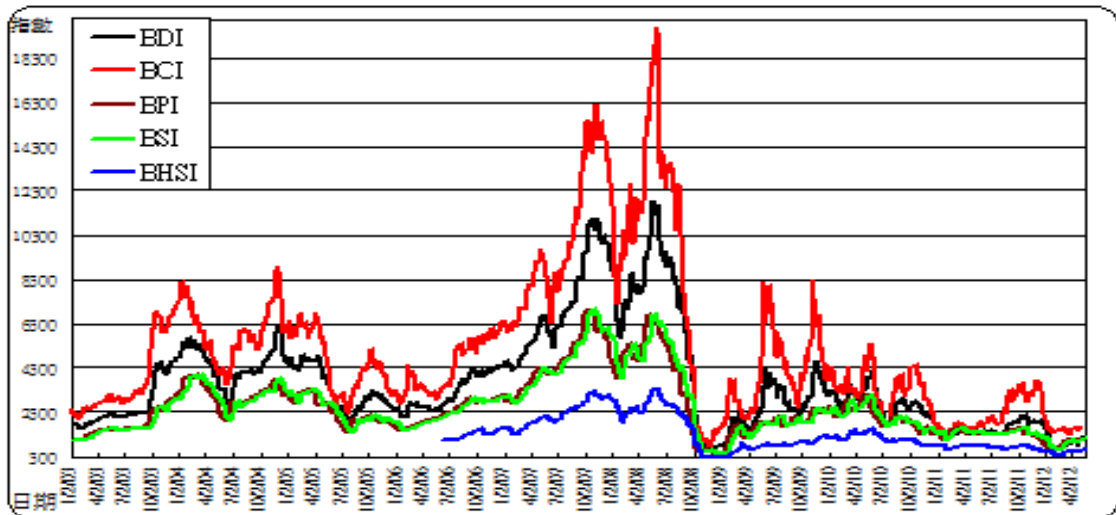


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。市場投資人對中國經濟放緩，擔憂挫傷對鋼鐵需求，進而抑制貿易商對礦砂購買的興趣，同時，中國主要港口礦砂庫存又有所增加，國際礦砂價格回升至 6 個月以來高點，導致鋼廠購買意願不強，更甚者巴西 Vale 自建船隊以來，巴西市場的礦砂現貨數量明顯減少，衝擊到大西洋區礦砂海運量。今年來導致海岬型船市況一直不佳的原因，是由於金融海嘯前，船東大量造船，今年邁入交船最高峰期，4 月海岬型船市場現有運力增速較上月加快，據 Clarksons 統計，截至 4 月底，海岬型船運力 2.61 億載重噸，較 2011 年年底增長 5.6%。海岬型船的運力供給量今年將保守增加 9.8%，而全球礦砂交易量則僅增加 2.5%。依 Clarksons 估計，中國今年礦砂進口量僅增加 5.8%。中國鋼鐵生產占全球總量的 48%，在去年 11 月前曾連續 6 個月產量下跌，預期中國鋼鐵市場上半年並不樂觀，且利潤過低，導致重量級鋼廠有意向礦商施壓，抵制進口，另大陸鋼協透過調整落後產能以整頓市場，也影響到礦砂的需求增長，致礦砂需求增長跌至 2002 年的最低點。不巧中國鋼鐵產量到頂成長趨緩，對礦砂的需求未增，導致運力供過於求，以致於租金行情低迷不振，欲振乏力，儘管不少運力躺著休息或減速航行，仍無法挽救運力過剩問題。中國工業生產所需原材料大部分仰賴進口，主要來自南美、澳洲和西非等區域，對全球運力需求增長的貢獻是最大推手。近期中國經貿已面臨內外之多瓶頸與困境，爾後能否續為海上貿易量創造驚人成長量，仍然不明朗，因此，未來中國貿易發展情況繫乎航運市場的前景。隨著北半球天氣回暖，主要大宗散裝貨進口國家工業生產逐步恢復，將有利於帶動運輸需求回暖，預計第二季國際散裝船市場交易活動應會加快，整體應比上季明顯轉好。散裝船產業未來還需面對艱困挑戰，包括中國對礦砂需求情形，以及礦商超大型 40 萬 Dwt 礦砂船即將邁入交船高峰期，航市運力過剩問題更加惡化。諸多權威研究機構認為，散裝船市場要真正復甦，恐怕要到 2014 年才有機會大幅反彈。中國礦砂進口在 3 月曾爆出大量，可惜海岬型船租金行情仍無法脫疲，可能 Vale 自貨自運比例提高，未能加惠市場動能，雖遲至 4

月上旬復活節和中國清明節過後海岬型租船市場曾出現一陣反彈上揚，但僅維持二星期而曇花一現，市場又重拾跌勢，迄5月上旬海岬型船市場租金行情突然觸底強彈。現階段海岬型船船東靜候西澳礦砂巨頭供應商重返現貨市場，並不欲殺價虧本運營，因此，近期海岬型市場行情已在底部且醞釀在季節性旺季來臨時展開反彈漲勢，可惜終究難敵運力嚴重過剩的襲擊，5月上旬上漲動能熄火，租金行情再度垂頭。儘管歐洲至遠東航線租金仍維持仍在2.5萬美元左右水準，但因歐洲需求低迷導致大西洋區與太平洋區往返航線租金低位運行而拉低海岬型船4條航線平均租金，以致於今年以來海岬型船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。海岬型船4條航線平均租金自3月底跌落至今年最低4,428美元，4月上旬曾出現二星期短暫反彈上揚來到6,992美元，旋即又告回軟，5月上旬北大西洋市場運力趨緊，租金行情突然觸底強彈，但僅曇花一現，旋即疲軟下跌，收在8,770美元。大西洋返回遠東租金航線3月上旬曾一度跌破2萬美元，3月下旬利多的激勵，船東拾回信心努力拉抬價位，連翻上漲三星期，不僅收復2萬美元且續往上挺升，4月中旬拉漲至25,899美元後熄火，上揚至24,375美元，5月上旬漲聲響起，但僅曇花一現，旋即疲軟下跌，收在28,392美元。大西洋區市場需求持續疲弱不振，租金低位盤旋，3月底重挫至2,632美元，創歷史新低價，隨後買盤增溫，租方被迫提價以鼓舞船東將船隻釋出營運，4月上旬微幅上揚至4,075美元，又告走跌，迄5月上旬需求湧現，租金旋即反彈，可惜曇花一現，再度拉回，收在7,955美元。太平洋區航線3月底挫低至4,665美元，隨即貨源湧現，租金觸底反彈，4月上旬上揚至6,635美元後熄火拉回，5月上旬漲聲響起，惟氣勢薄弱，收在6,889美元。遠東返回歐洲航線租金今年來一直跌到負數，3月底曾重挫至負萬美元水準，隨後需求船噸稍有改善，迄5月上旬微幅上揚，可惜曇花一現，再度微幅拉回，收在負8,158美元。

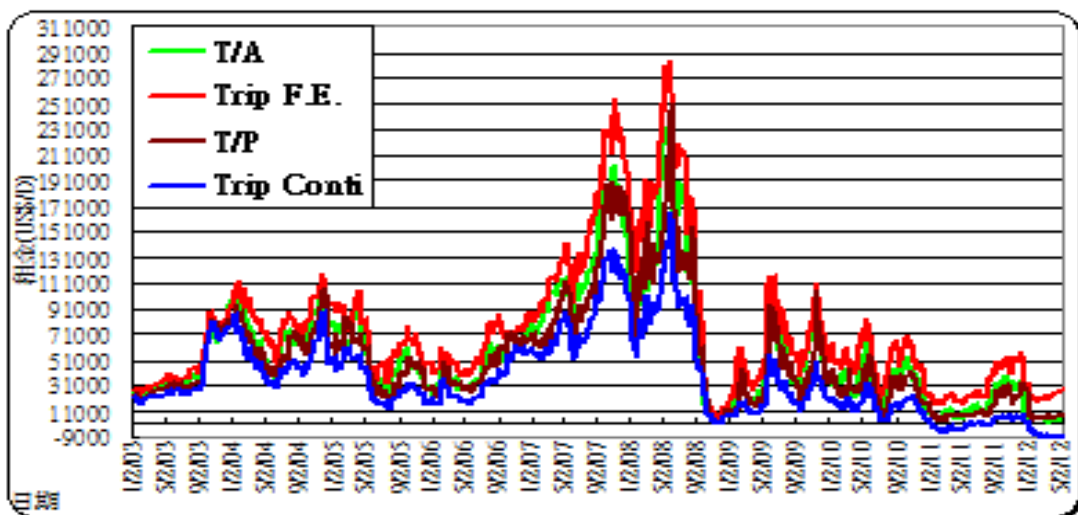


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

圖 3 說明巴拿馬型船運價指數 4 條租金航線行情變動趨勢。巴拿馬型船運輸服務型態近年來悄悄轉變，巴拿馬型船在礦砂運輸中的生存空間將越來越小，反而煤炭將成為巴拿馬型船運輸服務主流貨種，穀物運輸已成為巴拿馬型船的傳統支撐基本盤，每年的穀物收成輸出旺季都會刺激巴拿馬型船市場的振奮。巴拿馬型船市場前景，尤其中國和印度等國的貿易需求增速穩定，煤炭貿易需求大增，自然災害、貿易結構變化，使運距增加，其次，新船交船延誤或取消，拆船量不斷增加，新船訂單量在顯著減少。為挽救航市徘徊谷底，全球散裝海運業積極控制運能投放，在 3 月上旬已有約 25% 的巴拿馬型船舶閒置，同時，中國今年進口穀物、黃豆和原油等大宗商品進口量呈現高增長，爰此巴西的黃豆出口量將年增 23% 至 36.9 百萬噸，其中增加約 7 百萬噸出口運輸需求，足可填滿 100 艘次的 Panamax 船舶，巴西在南美穀物出口量中無疑扮演最強力成長引擎，市場湧現穀物貨載不斷消化大西洋及東南亞地區運力，造成大西洋市場即期可用運力趨緊，船東信心大增，借機提高租金價位，大西洋區往返航線與返回遠東航線租金 4 月漲勢兇猛，以及兩大洋區往返航線租金成功登上 1 萬美元以上，紛紛回到去年底水準，大西洋區返回遠東航線租金在 4 月下旬登上 2 萬美元水準。東南亞空放至南美東海岸，裝載穀物再返回太平洋市場租金也登上萬美元以上。5 月以後穀物貨載提運漸退潮且中國電廠煤炭庫存較高，加上經濟增長緩慢電廠耗煤速度低於預期，買家對夏季煤炭購買較為謹慎，煤炭市場購買興趣不足，使澳洲動力煤價格降至 2011 年以來最低，儘管亞洲市場煤炭貨載增加減緩，但市場仍保持樂觀以待，尤其是在大西洋市場活躍氣氛帶動下，太平洋市場往返航線日租金站上 1 萬美元以上。隨著閒置運能量增，以及南美穀物出貨潮依然持續，航商認為今年第二季巴拿馬型船行情應能獲得支撐，可望支撐在 1 萬美元水準。儘管巴拿馬型船市場有短期上揚的機會，不過運能供過於求的情勢仍然懸而未決。依 Clarkson 報導今年全球散裝貨物的總運量估將達 38.15 億噸，較去年的 36.85 億噸成長 3.5%，不過散裝船舶運能的年增幅度可能達到約 10%，運價、運量、運能的平衡，仍將是牽動今年散裝航運業景氣的重要關鍵。4 月上旬後大西洋區市場大量穀物貨載不斷向市場釋放，船東信心充足大膽提價，使巴拿馬型船在大西洋往返航線租金漲勢兇猛，從 4 月初約 7 千多美元，至 4 月底衝至 17,000 美元，短短不到一個月漲幅近 1 萬美元，加上返回遠東航線也表現不凡，促使 4 條航線平均租金在 4 月上旬約 8 千多美元，至 4 月下旬攀抵今年最高 13,877 美元，可惜 5 月初交易開始呈現放緩跡象，行情遇阻拉回，迄 5 月上旬平均租金下修回到 10,774 美元。大西洋區往返租金航線 3 月上旬穀物貨載需求湧現，激勵租金一路連翻上漲，連漲近二個月，從 3 月初 4,159 美元，4 月中旬攻上 1 萬美元，出現難得一見漲勢，4 月底攀抵今年最高 17,088 美元，5 月漲幅過大致追價無力而拉回，5 月上旬收在 13,409 美元。大西洋區返回遠東租金航線行情 3 月初租金強力反彈，幾乎一路扶搖直上，從 3 月初 13,955 美元，4 月中旬攻上 2 萬美元，4 月底飆漲至 23,250 美元，隨後反轉走跌，5 月上旬失守 2 萬美元，收在 18,331 美元。太平洋區市場則受到大西洋市場租金大幅走高驅使穀物貿易商繼續租用遠東市場運力，太平洋市場因此受惠，加上國際動力煤價格呈現下滑趨勢，中國內外煤價差拉大刺激煤炭進口需求，印度也乘勢加大煤炭進口

量，市場煤炭船運需求增加，太平洋市場日租金上漲，但漲幅相對大西洋市場而言仍有限。太平洋往返市場租金 4 月上旬觸底 7,458 美元後，隨即加速反彈持續上攻，4 月 18 日站上 1 萬美元水準，至月底攀登今年最高 12,357 美元，隨後交易放緩而漲勢熄火，迄 5 月上旬回跌且 1 萬美元淪陷，收在 9,429 美元，。太平洋區回歐陸航線租金自 3 月初 28 美元一路攀升，僅在 3 月底至 4 月上旬間曾中斷上漲，接著繼續往上衝高，至 4 月底漲到今年最高 3,071 美元，5 月因漲多拉回，5 月上旬收在 1,926 美元。

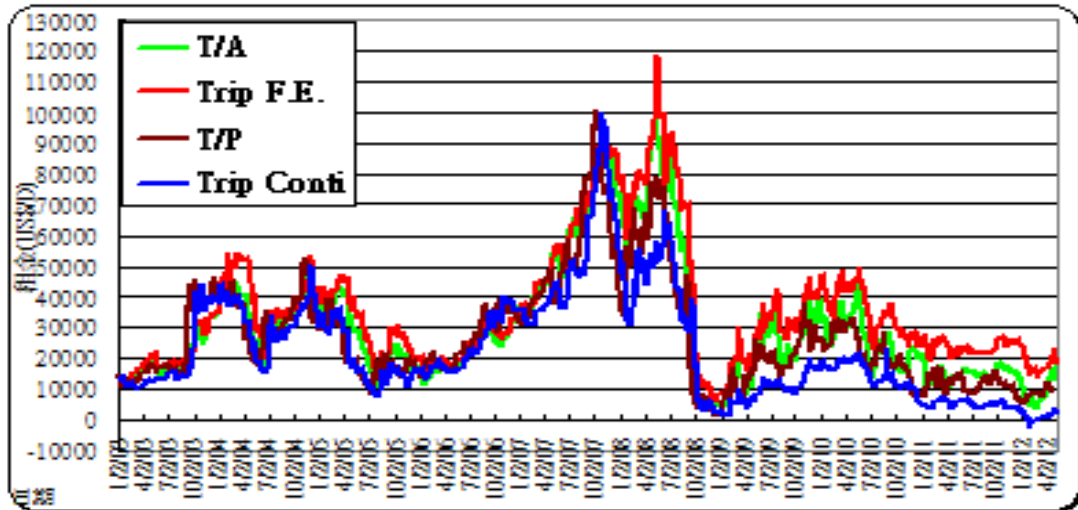


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。超輕便極限型船貨載運輸服務型態非常類似巴拿馬型船，主要以煤炭、穀物，並跨足鎳礦、鋁礬土、錳礦、生鐵、廢鋼等非大宗散雜貨，這些貨載自今年 2 月以來市場需求熱燒，帶動運力需求湧現，此型船市場行情走勢幾乎與巴拿馬型船亦步亦趨，甚至表現不亞於巴拿馬型船。受到南美與美國海灣黃豆和粗糖出口貿易暢旺的激勵，大西洋區市場租金從 3 月起觸底翻揚，除 3 月底至 4 月上旬間曾漲勢受挫外，漲勢強勁一路攀升，迄 5 月上旬攀抵今年最高峰，隨著巴拿馬型船先行回軟，而波及超輕便極限型船，漲勢縮小，即將反轉回跌。2 月上旬後，中國進口煤炭需求開始升溫，特別是印尼煤炭對中國煤炭價格優勢，因此，印尼至印度和中國間煤炭運輸活躍的激勵，以及鎳、錳礦貨載的支撐，加上印度擬在 7 月恢復礦砂開採出口，增添中小船型市場帶來利多，強化船東對市場信心。太平洋區市場租金自 2 月上旬以來一路攀升，除 3 月底至 4 月上旬間出現中斷休息而稍為拉回外，租金行情日日高升，至 5 月上旬因假期關係，市場交易冷卻，租金行情漲勢動能不足而拉回。超輕便型船市場平均租金在 3 月起受到各航線全面翻揚且一路扶搖直上的激勵，3 月中旬攻上 1 萬美元，除 3 月底至 4 月上旬漲勢熄火而拉回外，4 月中旬再度上攻，雖然 4 月底太平洋區市場回軟，然大西洋區市場還是神采奕奕，支撐平均租金於不墜，迄 5 月上旬上漲至去年底水準，收在 11,631 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，3月底至4月上旬間因漲幅過大而拉回，4月中旬再度攻頂，迄5月上旬創今年新高，旋即追價薄弱而拉回，收在12,661美元。大西洋區回遠東租金航線3月漲勢猛烈，一路上攻，3月底上漲動能消失而拉回，4月中旬再度反攻，迄5月上旬締造今年最高，收在17,794美元。太平洋區航線租金自2月上旬開始展開反彈上攻，一路上衝，勢如破竹，漲勢凌厲，3月上旬攻上1萬美元關卡，漲勢依然強勁，3月底上漲動能消失而急速大幅拉回，4月上旬失守1萬美元，4月中旬止跌反彈上攻，4月下旬彈高至10,658美元後回檔，迄5月上旬收在10,058美元。遠東回歐陸租金航線2月初觸底一路反彈，漲勢凌厲，3月底上漲衝至今年最高7,224美元，隨即漲勢中止而拉回，4月中旬止跌回升，4月下旬攀抵6,323美元後漲勢熄火而回檔，迄5月上旬收在6,011美元。

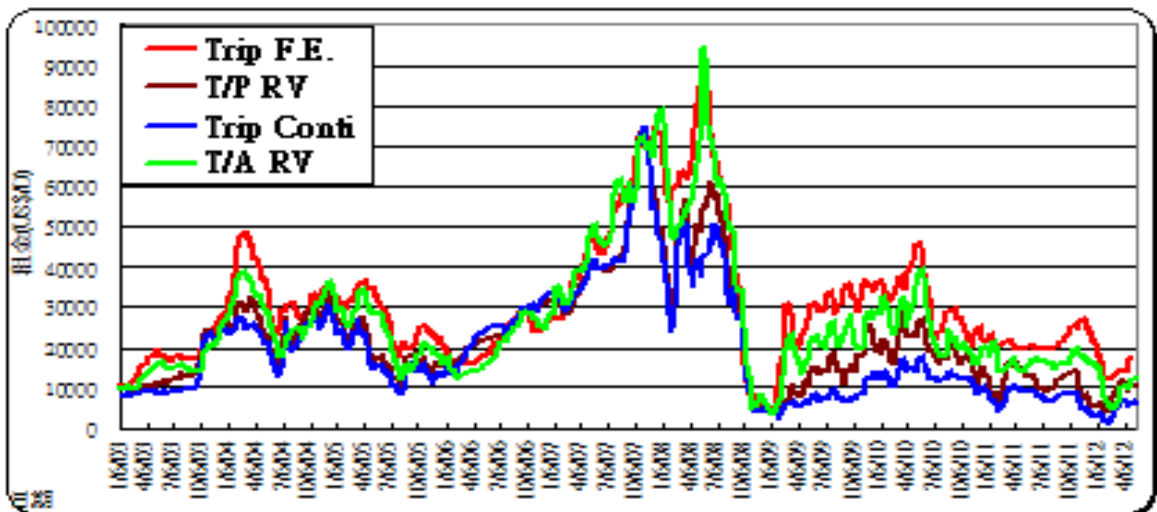


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船運輸服務類型某程度與超輕便型船類似，惟其有更大服務範圍與彈性，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，新運力供給增量相對溫和，解體量最多且快，為輕便型船市場行情走勢提供支撐作用。3月正值南美和美國穀物出口的高峰，導致大西洋區域運力吃緊，巴拿馬型船以下市場均受惠，輕便型船也不缺席，租金行情漲聲響起。亞洲新興開發中成股全球經濟表現最耀眼地區，貨載需求持續湧現，使太平洋區市場自2月起租金行情展現超強漲勢，一路上漲，在4月初至4月中旬漲勢中止而回檔，隨後再止跌回升，5月以後因季節性穀物出口或將逐漸減少，航市近日出現漲勢轉弱跡象。就長期趨勢而言，目前國際散裝船市場運力仍嚴重過剩，且運能增長依然高於需求增長，今年供需失衡仍將存在，市場行情恐難有令人滿意表現。輕便型船市場自2月以來觸底反彈且一路扶搖直上，以太平洋區市場領頭上漲，大西洋區在3月上旬受到可能南美與海灣貨載出口旺季，貨源湧現，以及亞太地區

發展經濟體旺盛進口需求建築材料，帶動需求船噸增溫，因而激勵兩大區域市場在 3 月租金行情漲聲響徹雲霄，除在 4 月初至 4 月中旬期間曾表現疲軟而拉回外，隨即止跌回升。輕便型船大西洋區市場租金 2 月下旬才觸底反彈，一路穩定走高，3 月後漲勢增強，漲幅擴大，3 月底攀升 9,779 美元後，可惜中氣不足無法挑戰萬美元關卡，終於自高檔滑落，4 月中旬繼續止跌回升，4 月下旬攻站 1 萬美元關卡，迄 5 月上旬收在 10,944 美元。太平洋區租金航線 2 月初止跌反彈，一路衝高，3 月底漲勢中止，租金衝抵今年最高位 8,724 美元，旋即高檔滑落，連跌 20 天後再度反彈，迄 5 月上旬收在 8,652 美元。在 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，租方無意追高而縮手，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，迄 5 月上旬平均租金回漲至 9,798 美元。

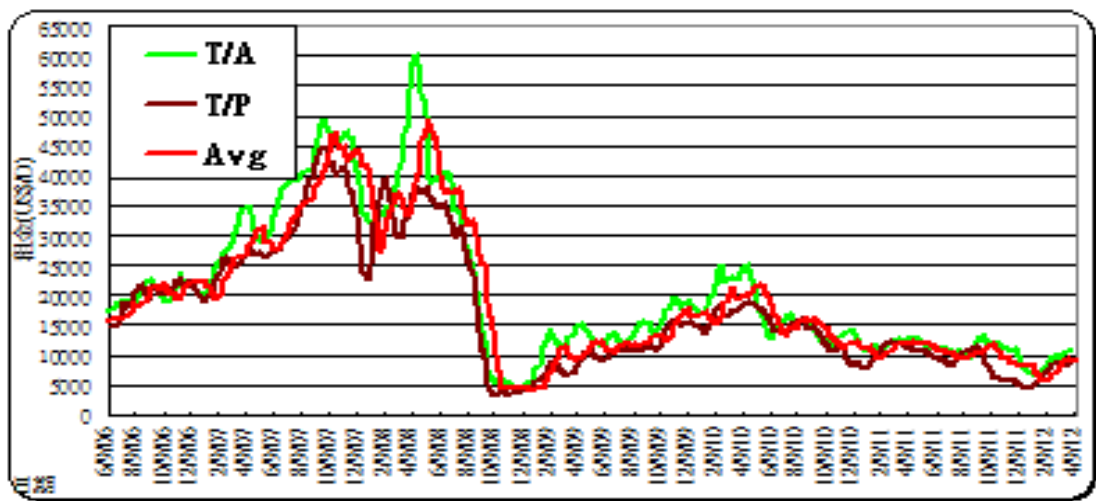


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一). 雖然歐美經濟表現持續低迷不振，但亞洲新興經濟體將繼續引領全球經濟復甦，中國、印度、東協經濟持續保持平穩發展，將繼續支撐亞洲地區經濟較亮麗表現，同時日本災後重建也將增添亞洲經濟增長的動力，惟今年中國經濟增長明顯走緩，導致電力、冶金、水泥建材等高耗能產業增速稍微回落，但依然保持高速發展，以及印度持續加速發電廠擴建，從而兩大國煤炭需求力量將會繼續增強，煤炭運輸需求將穩定增加，但由於新船交船量持續加速進行，市場運力過剩狀況將延續存在且短期難有改善機會。
- (二). 儘管IMF預估今年全球經濟成長3.3%，帶動貿易量溫和上升，不過原物料需求總量的成長，顯然不足以填飽激增的散裝貨輪胃納量。市場新增運能的速度太快，今年散裝船總運能將成長14%，而礦物、穀物的運輸需求則僅將成長3%。海運業界普遍認為市況好轉機會將寄託在2013年第二季開始，散裝航運的供需結構將有機會回到平衡，不過實際能好多少，還是要看中國礦砂需求成長幅度，以及航商調控運能、取消造船訂單的動作而定。
- (三). 有權威機構報導，從現在到2021年，散裝貨運量會以年均3%的速度增長，增加

12億噸，並最終達到47億噸，其需求增長主要來自新興國家的大量需求與原材料的拉運距離拉長，所西新增運力需要1,111至1,311艘海岬型貨船來承運，但未來12至15個月全球運力過剩，行情還是壓力鍋仍難突圍。報告指出，去年貿易增長為6%，今年將會放緩到4%至5%，儘管預計今年逾齡散貨船拆解量會大幅增長，但是仍然無法抵消大量積壓訂單的集中交付，預計散裝船總運力噸位將達到7.13億Dwt，比去年增長14.9%，加上巴西Vale訂造的部分VLOC陸續交付，將會對市場造成較大衝擊。目前的供求之間的不平衡率為20%，此局面將會持續到2013年底。

- (四). 按照全球船廠預定的交付期程，今年散裝船舶交付已是第3年處於高峰，即使全球航商強力壓低航速、拆解舊船，還是難抵運能供給過剩的結構，加上中國礦砂需求放緩，散裝航運業界對今年市況看法愈趨保守，認為至少要到2013年第2季，才有機會好轉。海岬型船的供過於求危機全面延燒到其它船型，不僅海岬型船市場行情下挫，連供過於求狀況較不嚴重的巴拿馬型與輕便型船都同步受到波及。加上全球經濟放緩，中國礦砂需求增長放緩等因素，讓整個散裝航市氣氛更加鬱悶。2010年、2011年新下水船舶實在太多，又今年仍是新船交船高峰，船廠目前握有的海岬型船訂單運能折合現有市場運能的26%，在連續3年海岬船供應量大增狀況下，行情被大悶鍋壓制而難逃低位盤旋。

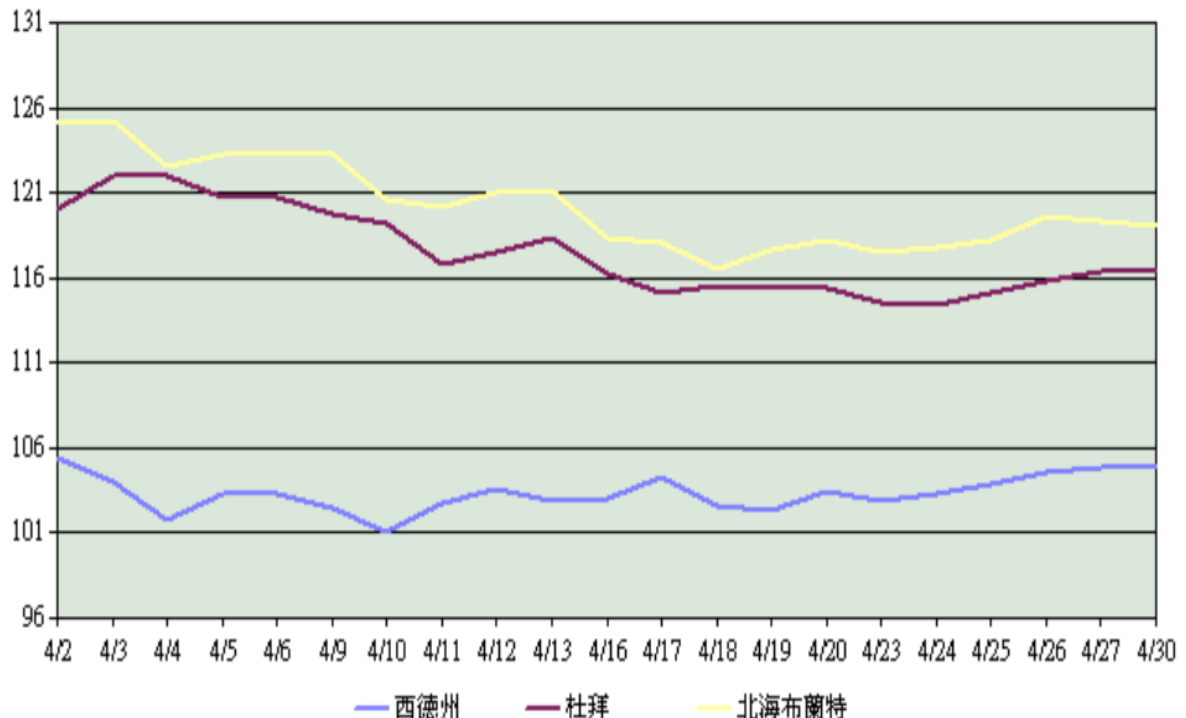
2012 年 4 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 原油市場短評

4 月份上旬，因歐元區失業率高居不下，製造業活動持續萎縮、預期美國聯邦儲備局將推行 QE3 的心理、美國原油庫存量創近期內新高量，使得西德州原油價於 4 日時跌至每桶 101.47 美元，創下近 6 周來最低。而 4 月因 OPEC 原油產量繼續增長、美國原油庫存增加及就業狀況不若預期，再加上歐洲經濟不見起色、歐債危機陰影揮之不去以及地緣政治風險影響持續減緩等多方因素，始得國際油價呈下滑趨勢。

美國能源資料協會雖然下修 2012 年全球石油日需求增長預估 17 萬桶，日需求達到 8881 萬桶；但 OPEC 維持全球原油日需求量增長 90 萬桶的預期不變。而以下幾個因素將持續影響原油價格走勢：1. 歐債危機無法有效解決 2. 美國經濟再顯疲弱 3. 新興經濟體經濟增速減緩 4. 全球經濟前景不確定性；另一方面來說，美國原油庫存量不僅為短期內屢創新高，更有持續維持在高庫存量的趨勢，而且 OPEC 的產量也為近 3 年半左右的新高。



4 月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 4 月 2 日 819 點，4 月份呈現開高走低的情況，期間

還跌至740點，月底時回升則至779點；成品油綜合運價指數(BCTI)4月2日645點開出後盪走低至月底626點，小跌18點。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格105.36美元，至月底報價為每桶104.88美元，下跌0.45%；
4月均價為每桶103.36美元；2012年1-4月均價為每桶103.07美元。

杜拜原油 -

月初每桶119.97美元，月底收盤價格為每桶116.38美元，下跌2.99%；
4月均價為每桶117.50美元；2012年1-4月均價為每桶116.36美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格125.09美元，月底以每桶119.04美元作收，下跌4.84%；
4月均價為每桶120.27；2012年1-4月均價為每桶118.82美元。

3. 油輪買賣交易行情*

蘇伊士型油輪- “Naviga” (1998年造，十五萬噸)雙殼油輪以約三千一百萬美元售出

阿芙拉型油輪- “Bunga Kelana Satu” (1997年造，十萬噸)雙殼油輪以約九百萬美元售出

IMO II 化學輪- “I” (2008年造，五千五百噸)雙殼化學輪以約九百萬美元售出

IMO II/III 化學輪- “Pioneer Spirit” (1997年造，八千七百噸)雙殼化學輪以約六百萬美元拍賣售出

4. 拆船市場交易行情*

四月份無油輪拆解訊息。

5. 原油油輪運費行情

超級油輪市場 - 運輸市場成交活絡，運費在區間內上下起伏。波灣至東行運費在WS58至WS63左右盤整；波灣至美灣運費WS40。而西非航線運費雖有波動，但與3月份相較，仍維持在一穩定水平；西非至遠東，成交運費維持在WS60上下。西非至美灣運費亦維持在WS60水準%。

蘇伊士型油輪市場 - 主要航線運費除月初一波下跌走勢後，4月份運費呈穩定狀態。西非至美東航線運費WS68，TCE約為九千八百美元；黑海至地中海航線運費亦為WS68，TCE約一萬四千美元。

阿芙拉型油輪市場 - 各航線運費各有波動，但幅度不甚劇烈約在WS5點上下。波灣至遠東運費WS97，TCE約為一萬二千美元；地中海區域成交WS93，TCE約為一萬四千美元；加勒比海備至美灣WS118，TCE約為一萬一千美元。

6. 成品油油輪運費行情

LR1船型的運費於4月初上漲後持平至月底，波灣-遠東路線LR2船型從月初開始向上調升，MR油輪在遠東地區維持平穩。4月底LR1波灣至遠東路線運費為WS125，LR2船型運費自4月初WS88上升至WS95。

加勒比海至美西MR級油輪路線運費終於自則由月初的WS155下滑至月底以WS135。地中海-美東路線MR船型運費在本月減緩，WS175的運費維持至月中後開始下修，月底成交WS160，日租金約八千三百美元。

*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4月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-MAR (WS)	TCE (US\$/day)	4-MAY(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	40.0	10,764	40.0	12,570
AG / JAPAN	VLCC	70.0	54,393	57.5	35,144
WAF / EAST	VLCC	62.5	41,764	55.0	31,165
WAF / USG	VLCC	65.0	45,519	62.5	42,743
WAF / USAC	SUEZMAX	75.0	13,994	67.5	9,161
MED / MED	SUEZMAX	80.0	23,851	80.0	25,112
UKC / USAC	AFRAMAX	107.5	15,511	102.5	13,701

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-MAR (WS)	TCE (US\$/day)	4-MAY (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	85.0	1,629	95.0	7,283
AG / JAPAN	55,000	105.0	3,523	125.0	11,422
CARIBS / USAC	38,000	155.0	12,589	122.5	5,505
SINGAPORE / JAPAN	30,000	140.0	2,105	130.0	813
MED / USAC	30,000	152.5	8,123	170.0	9,996

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	23,000	28,500
SUEZMAX	150-160k	17,000	22,000

AFRAMAX	95-105k	13,750	16,250
LR1	65-73k	12,500	14,000
MR	47-51k	14,250	14,750

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$90.0	\$90.0
SUEZMAX	150-160k	\$62.0	\$60.0
AFRAMAX	95-105k	\$50.0	\$42.5
LR1	65-73k	\$41.0	\$36.0
MR	47-51k	\$36.0	\$36.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年4月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$97.0	\$96.5	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	\$59.0	\$58.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	\$51.5	\$50.5	\$52.5	\$57.0
MR	51k	\$33.5	\$34.0	\$35.5	\$36.5

參考資料：鉅亨網,, 克拉克森市場報告

更正啟示：前期油輪期租市場價格誤植為(US\$ million)，正確單位應為(US\$/day)，特此更正。

