



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百十二期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 112 2013年4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	4
國際運輸動態報導	4
國際散裝乾貨船市場行情分析	7
2013年3月份國際油輪市場動態	17

專欄報導

散裝（不定期）航運的介紹

東森國際股份有限公司

謝承宏 協理

前言

不定期航運係指以散裝貨輪(Bulk Carriers)、油輪(Tankers)或氣槽船(Gas Carriers)等船型運送大宗原料物資。其營運無提供固定往返航班亦無固定航線，端視貨物流動之需要而決定其航程。故不定期航線其特色可分為：(1) 其載運之貨物大多都單一大物資。運量大、單位成本低、且多整船運送方式進行，貨物種類包括煤炭、穀物、礦砂、磷礦石、鋁土、木材、肥料、水泥、糖、廢鐵。另外也包括石油、成品油、食用油、液態化學品、液化天然氣、液化石油氣等非固體貨物之運送。(2)散裝運送一般皆不經包裝即進行運送。(3)以包船或包下若干船艙裝貨運送；即租用整船運送。(4)經營無固定航線、船期、運價、港口碼頭倉棧之海運業務。(5)為個別租船人的特定貨運及航線服務，即其運輸服務提供屬契約運送人(Contract Carrier)性質，運送之條件、條款及特別事項以當事人雙方同意訂定之契約為依據，稱為租傭船契約(Charter party, C/P)。本文依不定期航運營運上所使用的船型、相關大宗物資原料的貿易、不定期航運業的相關人及洽訂運務流程、船東報酬的鎖定及未來可進行研究的方向逐一進行說明。

不定期航運的經營船型主要可分為

- (1) 乾散裝貨輪 (Dry bulk carrier)，又稱「散裝船」(bulk carrier 或 bulkers)。
指專供裝運無包裝大宗散裝貨物之船舶，為不定期航業之主要船舶。主要使用船型有適宜型散裝貨輪(Handy Size Bulker)、適宜極限值(Handymax)、超適宜極限值(Supamax)、巴拿馬極限值(Panamax)及載重達 100,000 以上的海岬型輪 (Capsize)。
- (2) 液體貨船(Tankers)
此船型多用於載運特定液體貨物，如石油相關產品 (Petroleum Products)、食用油 (Edible Oil)、糖漿 (Molasses)、橡膠汁 (Latex) 及其他化學原料，通常使用船型較小。
- (3) 氣槽船(Gas carriers)
用以裝運液化瓦斯，將氣體瓦斯溫度降至零下某一水準使成液化狀態。一般可分為液化石油氣(LPG, Liquefied Petroleum Gas)及液化天然瓦斯(LNG, Liquefied Natural Gas)兩類。
- (4) 木材船(Log carriers)
用以運送原木或木材之船舶。該種貨物特色為體積較大、比重輕裝卸上需要較大的艙口以利作業。目前各木材產出國嚴格限制原木的輸出故對於該船型的使用需求逐漸減少。

(5) 冷凍船(Reefer carriers)

此船型主要用以運送冷凍魚、肉、蔬菜、水果等貨物。貨艙採用阻隔熱源的裝置。為保持貨品的新鮮此類船型皆配置有冷凍機器以利艙間溫度的設定，其船速亦高於其他運送物品類型，但在消費者對於該類貨物的需求逐漸走上少量多樣的型態下，逐漸面臨到冷凍貨櫃運送上的競爭。

大宗物資原料的貿易

世界各國對於大宗物資的生產及需求情形以下分別加以說明。

- (1) 煤炭：主要產品可分為燃煤（供發電廠及煉鋼廠作為燃料使用）及煉焦煤（供煉鋼廠煉鋼使用）。其出口國/地分佈在澳洲、印尼、中國、越南、南非、俄羅斯、美國、加拿大、委內瑞拉及哥倫比亞等國。主要進口國/地區則為歐洲、遠東國家及印度。
- (2) (鐵)礦砂：主要使用為煉鋼的原料。主要出國國為澳洲、巴西、加拿大、南非、印度。進口國則以則為歐洲、遠東國家（中國、日本、韓國、台灣）為大宗。
- (3) 穀物：主要有黃豆（榨沙拉油及製作飼料）、玉米（製作飼料）、大麥（食用）、小麥（食用及製作飼料）。出口國/地以加拿大、美國、巴西、阿根廷、澳洲為主。進口國/地則以歐洲、遠東國家（日本、韓國、台灣、菲律賓等）及中東國家（巴基斯坦、埃及和蘇丹等）為主要進口地區。

不定期航運業的相關人

不定期航運業的相關人主要分為三種角色：即船東亦稱船舶所有人或船方（Owners or Ship Owner）、租船人亦稱傭船人、租商或租方（Charters）。第三種為經紀商亦稱租船經紀人、傭船經紀人、租傭船經紀人或租傭船仲介商（Brokers or Chartering Brokers）。三者之間的權利義務關係以所約訂的傭船契約為依據

若以整體散裝不定期航運產業鏈角度來看，其牽涉到散裝航運業務的角色如下圖可分為 Charters、Owners、Chartering Brokers 及具有協助性質的 Stevedoring companies、Shipping Agents 及 S&P Brokers、Ship Builders。

目前對於租傭船契約的執行可以(1)光船租賃(Bareboat Charters)(2)論時傭船(Time Charter, T/C)及論程傭船(Voyage Charter, V/C)三種訂約方式 業務上的營運。

洽訂運務流程

散裝航運屬契約運送人(Contract Carrier)性質，運送之條件、條款及特別事項以當事人雙方同意訂定之契約為依據，船東和租船人雙方的權利與義務以所簽訂的契約為依據稱傭船契約(Charter Party)。在契約簽訂過程中，需經由雙方討價還價(bargaining)達成最後的共識，而船東與傭船人各自代表的經紀商在此時扮演仲介撮合的角色

一般而言因散裝航運船舶停泊的洪口並不固定，船東並無設立分支機構或委託長期代理行(Shipping Agents)的需要，多以臨時委託單次代理予以進行，其代理的業務包括；代辦船舶進出口、貨物裝卸、油水供應、物料補給及船舶修理等業務。但若取得長期運送合約，則仍有使用代理行的必要。另外在不定期航運業務中，裝卸貨物的成本皆不由船方負擔，而是由貨方(即進口商)負擔，稱為 Free in and out, (FIO)條件。

船東報酬的鎖定

對於船東或是提供資金的貸款行本身要求提供船隻進行營運所期待的報酬可由 (1) 承攬長期論程運送合約 (Long term CAO)、洽訂長期論時出租合約 (Long term TC) 及操作運費衍生性商品 (Freight derivatives) 而得。對於運費衍生性商品的使用主要目的在於降低航商收入受運費市場波動的影響其方式有使用遠期運費協議 (Forward Freight Agreements, FFA) 及運費選擇權 (Freight Options Contracts) 兩種方式。目前國內對於航運衍生性商品的操作規定非常嚴格且限制亦多，如以國外子公司操作 FFA 如有利得亦不能認列為該年度公司整體營收項。故目前台灣散裝航運業對於遠期避險商品的操作較少著墨。

未來可進行研究的方向

未來對於散裝海市場的研究可針對三個方向進行探討，主要分對散裝市場價格的預測、運費收入的避險及合約內容評價等三方面：

(1) 市場價格走勢、模式或預測

以在研究運費或租金的領域：以實際成交價或是 4TC-index averages 為主。對於船價方面的議題，新船造船或二手船售價指數方面問題作為研究題目。以上皆借用數理經濟的理論或模式進行後續的追加。

(2) 運費 (或租金) 收入的避險可使用 Freight derivative 避險的效果、模式、最佳避險比率等因子進行運費收入水準的評估，如對於空放問題的解決。另一方面亦可進行 Freight derivative 在其價格、模式、或預測能力或其波動力建構的相關研究，可參考以財務工程的理論或模式進行。

(3) 對於簽訂合約的評價則可結合航運專業知識、數理經濟與財務工程的理論對於合約相關內容進行評估或模式的建立。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 最大環保貨櫃輪 NOL 淡馬錫號命名

海皇集團 (NOL) 日前在新加坡，為該集團耗資四十億美元，建造最大的環保貨輪舉行命名典禮，由新加坡總統夫人徐美娟女士正式命名為 APLTEMASEK-淡馬錫號。「淡馬錫」是新加坡的舊稱，意為海邊的城市，因此而命名。

據悉，APL 淡馬錫號可承載一萬四千 TEU (二十尺標準箱)，未來姐妹船也將使用與新加坡有關的名稱。該集團共訂造十艘同等級貨輪，APL 淡馬錫是第一艘交付使用，也是新加坡當地註冊的最大集裝箱船，目前已部署往返於亞洲和歐洲之間的第四條貿易航線。

APL 淡馬錫號等系列貨輪擁有多項提高運作效率的創新技術。如，其 S 型長程主引擎配備電噴系統，能根據不同載重高效地優化運行。另外，其特殊設計的船頭和寬廣的船型能在不同速度下，特別是慢速航行時增加船隻的運載效率。NOL 集團預測，與其他船型相比，在 15-18 節速度下，這種新設計能使每 TEU 的燃油效率提升約 20-30%。由於耗油更少，新船的碳排放也隨之減少。其測算認證後的船舶能效設計指數 (EEDI) 比國際海事組織 (IMO) 規定的標準還低 33%，燃油效率表現出色。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 全球四大貨櫃港前兩月排名洗牌

貨櫃船運市場即將邁入第二季，年櫃量超過兩千萬 TEU 全球四大貨櫃港今年前兩個月排名產生變化，除由新加坡港領先上海暫居第一，原居第四的深圳港也開始超前。中共「交通運輸部」公布前兩月大陸港口貨櫃量顯示，排名第二的深圳港前兩月以 358.32 萬 TEU，除比去(2012)年同期增加 7.4%，亦較同時期香港 348.1 萬 TEU 高出十萬 TEU 暫居第三，而前兩月櫃量負成長的香港落居第四。

統計指出，前兩月深圳港整體港口貨物量為 3,644 萬噸，比去年同期增加 6.7%，其中外貿貨物量佔 2,804 萬噸亦增加 6.8%，外貿比重達 76.9%。另據深圳市交通運輸委員會公布數字，深圳一至二月航空客貨運仍維持成長，其中機場旅客量以 508.23 萬人次比去年同期增加 3.33%，貨郵量計 12.42 萬噸，年增率 7.81%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 前 2 月海運貨櫃裝卸量创新高

交通部發布今年一至二月重要交通統計指標，海運今年前二月國際商港貨櫃裝卸量計二百一十六萬 TEU，為歷年同期新高，較上年同期增加 0.7%，其中台北港十八萬 TEU，已達基隆港貨櫃裝卸量之八成二，增幅達 36.2%，表現最為亮眼。至於前二月國際商港兩岸海運直航貨櫃裝卸量三十一萬 TEU，成長 4.7%，占各港貨櫃裝卸總量之 14.6%，是自九十七年十二月開放兩岸海運直航以來同期最高的一次。若就各港兩岸直航貨櫃裝卸量占該港貨櫃裝卸量比率而言，則以台中港 29.4% 居冠，基隆港 26%。

自由貿易港區方面，今（102）年一至二月貿易量二百三十三萬公噸，較上年同期增加一百一十一萬公噸，成長九成，創歷年同期新高；其中台中港貿易量達二百二十一萬公噸，高居各自由港區之首，占比達九成五，主要受惠於油品買賣及轉口業者接單持續成長所致。

就貿易值觀察來看，今年前二月自由港區貿易值達九百九十億元，較上年同期大幅增加三百九十八億元，增長六成七，續創歷年同期新高，其中台中港貿易值達六百七十一億元，高居自由港區首位。在雲端設備業者帶動下，整體貿易表現漸趨回穩。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 祁文中陞任航港局長 3 月 26 日交接

行政院核定，交通部航政司司長祁文中陞任航港局局長職務，所遺航政司司長職務由民用航空局副局長陳天賜調任，並訂於本(102)年 3 月 26 日交接。

新任航港局祁局長文中係國立交通大學交通運輸研究所碩士，86 年中央各機關公務人員簡任升等考試交通工程科及格，歷任臺北市交通管制工程處總工程司、交部臺灣區國道高速公路局組長、副總工程司、臺中市政府交通局局長、交通處處長、本部路政司司長、航政司司長等職務。

新任航政司陳司長天賜係國立交通大學運輸研究所博士，84 年中央各機關公務人員簡任升等考試交通工程科及格，歷任原臺北市區地下鐵路工程處科長、高速鐵路工程籌備處科長、高速鐵路工程局正工程司、民用航空局副組長、組長、主任秘書、副局長等職務。

新任祁局長文中及陳司長天賜對航政業務均非常嫻熟，相信上任後必能駕輕就熟，發揮長才，並能以積極創新思維，再創佳績。原航港局長黎瑞德任交通部參事。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 全球貨櫃船隊運能突破 1700 萬 TEU 創新高

近期各大貨櫃船公司訂造新船交付頻繁，據 ALPHALINER 最新統計，截至上(三)月底止，全球貨櫃船隊運能已突破了一千七百萬 TEU 創新高。ALPHALINER 統計，全球貨櫃船隊運能已由今年初的 1680.34 萬 TEU 升達 1700.13 萬 TEU，第一季增加了將近廿萬 TEU(+19.78 萬 TEU)，但若以艘數來看，卻是由年初的 5,942 艘減少為 5,924 艘，此一數據差異反映出船公司大量引進大型船造成艘數降而運能提昇後果。統計指出，運能超過五十萬 TEU 之前十大貨櫃船公司上月底止運能由年初的 1,047.66 萬 TEU 增至 1,073.89 萬 TEU，第一季即增加了 26.22 萬 TEU，增幅為 2.5%。

全球十大貨櫃船公司運能排名依序是：麥司克航運(259.75 萬 TEU，MAERSK)、地中海航運(231.26 萬 TEU，MSC)、達飛航運(142.16 萬 TEU，CMA CGM)、中遠集團(74.08 萬 TEU)、長榮海運(71.87 萬 TEU)、赫伯羅德(65.8 萬 TEU，HL)、美國總統輪船(61.5 萬 TEU，APL)、韓進海運(60.25 萬 TEU)、中海集團(56.91 萬 TEU)、商船三井(50.27 萬 TEU，MOL)。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

6. 我國國際商港第一季櫃量 338 萬 TEU 成長 2.37%

我國國際商港今年第一季貨櫃量為三百三十八萬 TEU，較去年同期的三百三十萬 TEU，成長 2.37%。高雄港今年一到三月貨櫃量為二百三十九萬 TEU，與去年同期相較，微幅減少 0.08%，基隆港前三月貨櫃量為三十六萬 TEU，也較去年同期的三十七萬 TEU，減幅 1.32%，台北港一到三月貨櫃量為二十八萬 TEU，較去年同期的二十二萬 TEU，增加 26.71%，台中港今年前三月貨櫃量為三十五點二五萬 TEU，較去年同期的三十二點五七萬 TEU，增加 8.23%。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

7. 鑽石公主號再訪基隆

全球知名豪華郵輪鑽石公主號(Diamond Princess)於三月二十四日再造訪基隆港，是該港進港船舶歷史紀錄中第二大郵輪，為迎接基隆港郵輪季加溫。

公主郵輪系列為世界頂級豪華郵輪，在船上甚至有浪漫的結婚禮堂，可供新人同時安排婚禮、宴客及蜜月旅行。公主郵輪看好台灣郵輪市場商機，增加來台航次，明年鑽石公主號更增加六航次，除鑽石公主今年來港一航次外，旗下太陽公主號五月將首度來港三航次，顯示基隆港郵輪市場未來潛力無限。

【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、關鍵影響因素

(一) 總體經濟因素

歐元區近期公布經濟數據顯示，結果不理想，製造業景氣又進一步衰退，此情況尚未反映賽普勒斯紓困危機所造成的影響，此外，歐元區失業率創歷史新高記錄。隨著歐元區經濟益趨疲弱，許多國家緊縮財政支出、信貸條件仍然嚴格、高失業率和民眾購買力有限等因素下，歐元區的內需會持續受到抑制。歐元區仍是全球最重要消費市場之一，少了它的加持，亞洲區域出口將受到波及。最近披露中國製造業擴張速度低於市場預期，美國製造業景氣擴張減緩，日本安倍晉三的大膽寬鬆貨幣措施已歷經一段時間，除日圓匯率大貶外，日本出口受創，經濟降溫，日本過度的財政刺激加上延後撙節，可能導致債務纏身，步入歐債危機後塵。全球經濟今年仍烏雲密布，對出口導向國家還是一定程度的波及，尤其中國，中國當局為避免出口疲軟而衝擊經濟成長，為提振經濟已祭出重大基礎建設，可惜成效有限，中國經濟還是疲弱不振，最近爆發大規模禽流感病毒，經濟重鎮長三角淪陷，將某程度上衝擊到中國疲軟經濟。中國經濟動能無力提振，因而全球散裝大宗物資進出口的增長將失去拉動力道。

(二) 中、印煤炭進口年年爆增與日本併列全球前三名

儘管中國進口煤炭占煤炭消費總量的比重約 5% 左右，但自 2009 年首次成為煤炭淨進口國，當年累計進口煤炭 1.26 億噸，增長 211.9%；2010 年進口 1.6624 億噸，增 31.9%；2011 年進口增長 11%，達到 1.824 億噸，超越日本 1.752 億噸的煤炭進口量，躍居世界第一，2012 年進口煤炭 2.9 億噸，較之 2011 年增加 1.076 億噸，增長 59%。今年前兩個月累計煤炭進口達 63.5 百萬噸，連續再創新高，2 月進口高達 33.5 百萬噸，比去年同期增加了 13.5 百萬噸，增幅達 63%。2013 年中國進口煤炭的數量還會高於 2012 年，但進口增長幅度可能略低於 2012 年。印度緊接在中國之後，為因應今年嚴重乾旱，水力發電供應短缺，全國缺電嚴重，印度加速擴大煤炭進口，今年前兩個月煤炭進口量達 35.26 百萬噸，超越日本，成為全球煤炭第二進口國，今年預估進口量有機會突破 2 億噸。

(三) 中國內憂外患，經濟成長力道無力重返，大宗原料進口速度趨緩

中國今年 2 月進口貿易比去年同期下降 15.2%，主要受到中國舊曆年長假等季節性因素影響。中國今年前二個月進口與去年同期相比增速回落，由於需求受到抑制和國際大宗商品價格下滑等因素影響，前兩個月與鋼鐵有關商品價格明顯下降有；鋼胚下跌 26.9%，鋼材下降 12.2%，礦砂下降 11.2%，這些商品原料都是中國進口量比較大的大宗商品。進口商意識價格下跌風險，進口速度減緩。中國對大宗商品的需求放緩，對航市的驅動力減弱。中國 GDP 增速 2015 年後將逐步由 8% 調整至 6%、7%，出口不會成為拉動經濟的主要動力，內需將占 GDP 比重的 35% 提升到 50%。城市化將是拉動中國經濟的主要動力，基礎建設和房地產的發展，能帶動大宗商品如鋼鐵交易的增溫。

(四) 鋼材去化緩慢，鋼價反彈無力，鋼廠無意擴產且減緩進口礦砂

世界鋼鐵協會最新預估今年全球鋼鐵需求增速為3.2%至14.55億噸，僅比去年提高1.1百分點，其中，已發展國家的鋼鐵需求增速將從去年的萎縮0.3%轉為增長1.9%；發展中國家及新興市場的鋼鐵需求增速將從去年3%提升至3.7%；中國的鋼鐵需求增速將從去年的2.5%提高至3.1%，因此，今年全球礦砂海運量需求增幅將比去年略有擴大。中國仍將是礦砂海運需求增長最快的地區，南韓、日本、歐洲地區均有不同程度的增長。自去年12月以來礦砂價格已經上漲約30%，主要受到中國大陸去年去化庫存告一段落之後的需求帶動；價格回升擠壓鋼廠利潤，導致礦砂需求以及價格再度下滑。與此同時，鋼鐵半成品的價格則基本持平。預期歐洲市場的鋼鐵需求將持續疲軟，主要因為建築以及汽車生產部門持續收縮；另一方面，中國的需求增速則已經觸頂，未來每年的需求增長預期將低於5%。中國去年對進口礦砂的依存度已經超7成，中鋼協預計，今年中國礦砂需求量將達到11.4億噸，進口達到7.7億噸。

(五) 中國粗鋼產量減速，歐美減產，全球續小幅增加

全球2月粗鋼產量1.23億噸，比去年同期增長1.2%。中國今年2月產量61.8百萬噸，比去年同期增加9.8%。亞洲其他地區，今年2月日本粗鋼產量較去年同月下滑3.4%至8.32百萬噸，為3個月來首度呈現下滑，且月產量已連續第6個月跌破9百萬噸關卡；與前月相比，當月粗鋼產量月減6.2%。南韓產量5.0百萬噸，比去年同期減少8.5%。印度產量6.2百萬噸，比去年同期增長2.7%。歐盟地區，德國產量3.4百萬噸，比去年同期減少3.7%，義大利產量2.1百萬噸，比去年同期減少15.0%，法國產量1.3百萬噸，比去年同期減少0.8%，西班牙產量1.2百萬噸，比去年同期減少1.7%。土耳其產量2.7百萬噸，比去年同期減少3.9%。美國產量6.7百萬噸，比去年同期減少1.7%。巴西產量2.6百萬噸，比去年同期減少6.2%。過去受到中國當局力推「4萬億」擴大內需、汽車下鄉等政策推動，讓2010、2011兩年中國鋼廠獲利頗豐。然而，這些政策卻帶來負作用，去年中國鋼廠普遍陷入庫存猛增，進口礦砂成本過高，市場需求驟降，市場惡性競爭，鋼廠虧損相當嚴重，迄今庫存仍無法消化。邏輯上鋼廠庫存壓力明顯上升，加上短期內獲利並未明顯好轉，鋼廠有調控產量的必要，但當前市場對需求回升的預期信心增加，鋼廠減產意願不高，預計鋼廠產量短期不會改變。今年前兩個月中國粗鋼產量1.25億噸，年增10.6%，高於去年平均增速6個百分點，平均日產量達2.12百萬噸，相當年產7.7億噸以上。今年2月中國粗鋼產量61.83百萬噸比去年增長9.8%，今年前二個月累計產量達1.25億噸，事實上2月產量上修至63.62百萬噸，超越去年7月61.69百萬所締造單月新高記錄。

(六) 新船運力交付雖大幅下降，但累積供給依然遠大需求依然不變

過去5年全球躍進式瘋狂地造船，打破供需平衡狀況，造成嚴重超額供給，導致航市長期處於低谷徘徊震盪。雖然今年運力增長會低於去年，新船交付會逐步減少，船舶老化，但累積運力供給遠超過需求，今年不太可能有好行情。2011年新增運力1億Dwt；2012年新增運力98百萬Dwt；2013年新增運力90百萬Dwt；2014年新增運力40百萬Dwt。今年散裝船需求預估將上升7.7%，2014年及2015年也可能持續保持上升趨勢，今年運力的增加超過6.7%，未來二年新增運力明顯萎縮，航市供需平衡可望拉近改善。去年散裝船利用率86.2%，今年微幅上升至87%，預計2015年再拉高至92%。今年預計完工海岬型船有181艘，巴拿馬型船487艘，超輕便型

船 327 艘，輕便型船 277 艘，但將受到棄船、推遲交付等影響，最終實際交付量將會下降。根據勞氏船級社的預測，今年散裝船新船交付計劃為 920 艘，75 百萬 Dwt，考慮去年延遲運力(預計有 240 艘，20 百萬 Dwt 左右)，後續新增訂單的大幅減少，以及部分船廠倒閉產能下降等因素，預計今年新船交付量在 870 艘，71 百萬 Dwt，比去年減少 318 艘，30.68 百萬 Dwt。如果拆解量仍保持去年同等水準(33 百萬 Dwt)，今年散裝船運力供給增速將下降至 6% 左右，比去年的 12% 有一半的下降。但連續數年爆炸性的新船交付已累積過度運力供給，而且船型大型化，今年航市供給過剩問題仍難獲得有效解決。2012 年底散裝船運力達 6.15 億載重噸，約有 1.39 億噸的運力超出實際需求，占當前運力比重為 25.5%，另有 2.19 億載重噸的訂單，今年仍將延續運力供給嚴重過剩的夢魘，

二、波羅的海運費指數

圖 1 說明綜合運費指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬極限型船指數(BPI)、超輕便型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。自中國舊曆年長假結束返市後，除海岬型船市場外，由巴拿馬型船市場領先止跌勁揚，隨後超輕便型船與輕便型船等兩型船市場跟隨止跌回升。巴拿馬型船以下市場受到中國舊曆年長假結束後，穀物、煤炭等貿易商啟動補貨租船行動，帶動這些市場行情止跌持續反彈上揚，而儘管中國港口礦砂庫存量下降至四年來新低 65 百萬噸，但中國鋼廠仍面臨鋼材庫存壓力與需求疲軟，鋼價下跌的窘境，而且礦砂價格偏高，今年初以來中國鋼廠及貿易商基於風險考量，遲遲無意加大進口礦砂力道，致市場礦砂海運量無法明顯增加，加上超額運力供給的夢魘揮之不去，導致海岬型船市場行情幾乎延續節前跌勢繼續下挫。今年散裝船市場整體仍陷於運能供過於求困境，包括海岬型船與巴拿馬極限型船等市場運價均處於低檔震盪，即使有季節性的煤礦、穀物等大宗原物料需求支撐，中長期運價展望仍欠缺動能，市況最快要到 2014 年才會出現較明顯的回溫。2、3 月係南美穀物出口旺季，加以海運煤礦市況熱絡，將巴拿馬型船市場推出一波強勁反彈，南美穀物及東南亞運務持續暢旺的利多加持下，巴拿馬型船市場自中國舊曆年結束後維持穩健的漲勢，各航線租金行情皆持續強勁的走勢，大西洋南美穀物出貨狀況依舊旺盛，將原本就有運力需求的東南亞地區船舶抽離，船東對後勢行情的信心十足，使得市場更為緊俏。歐洲地區開始出現煤礦運務湧現，南美洲部份主要港口的塞港情況，也助長了市場的氣勢。海岬型船市場在中國舊曆年結束後雖有起色主要是南非與澳洲礦砂租船量明顯增加，跌勢稍緩和，但還是呈現碎步下跌，大西洋區哥倫比亞煤礦工人罷工大致已告一段落，歐陸地區有小部份的煤炭船運活動，因為運費已跌至幾近無利可圖的水準，再度下跌的空間相當有限，目前僅在於密切觀察市場何時展開正式的反彈。在中國舊曆年結束後，巴拿馬型船市場在南美穀物出口需求支撐下大幅升溫，再加上煤炭貿易需求穩健，促使巴拿馬型船成為航市表現最為亮眼且為有效拉抬 BDI 整體表現之幕後要角。波羅的海運價指數(BDI)在巴拿馬型船市場強勁的帶動下，從 2 月上旬 739 點谷底展開連續一個半月以上的反彈上揚，至 3 月下旬各型船市場漲勢熄火全面拉回，BDI 攀登至去年 12 月上旬來最高 935 點，同時也是今年以來的最高檔位置，隨即中止漲勢而拉回，無緣突破千點重要關卡，與過去歷史軌跡類似，2、3 月往往出現一波上漲期，可惜今年漲勢力道大不如前，4 月上旬買盤退潮，價格再度拉回整理，4 月中旬前期海岬型船

市場跌深反彈，隨後其他型船市場跌勢漸止紛紛止跌小幅，迄4月上旬BDI 翠止跌小反彈至 865 點，投資人寄望 5 月能玄循過去軌跡出現反彈波。巴拿馬型市場運費指數(BPI)從中國舊曆年長假期間出現強勁的船舶交投需求，帶動行情觸底開始展開反彈，一路扶搖上漲連續維持 1 個半月，從 2 月初的最低 651 點落底反彈上攻，3 月開始即收復千點關卡，繼續挺升，3 月下旬攀登至 1210 點後漲勢熄火，漲幅達 86%，4 月上旬拉回下挫，4 月中旬前段 BPI 止跌回升至 1095 點。然而相較於巴拿馬型市場大幅上漲，較大型的海岬型船價格則依舊疲軟不振，由於歐美鋼廠產量下降，中國鋼廠飽受鋼材庫存量偏高去化緩慢，礦砂價格居高位，鋼廠與貿易商無意願加大進口礦砂力道，致海岬型船市場運力需求力道敵不過供給壓力，導致海岬型船陷於苦戰，眼看其它型船市場露出陽光展開笑臉，別人歡欣鼓舞我獨自憔悴的鬱悶心情。海岬型船運費指數(BCI)自 1 月下旬 1605 點高檔滑落以來，幾乎一路下挫，僅有 3 月上旬出現微幅反彈，隨後又回到下跌軌道，4 月上旬下挫至 1209 點後止跌回升，4 月中旬反彈回到 1257 點。超級極限型船與輕便型船市場與巴拿馬型船非常類似，新年長假結束後，南美穀物出口暢旺與中國大舉從印尼進口鎳礦與馬來西亞買盤湧現，讓市場脫離疲弱不振的困境，BSI 從 2 月中旬的跌落近期新低 664 點後止跌反彈，一路扶搖直上，至 3 月下旬攀抵新高 981 點後回挫，無緣登上千點關卡，迄 4 月中旬前期觸到 900 點後止跌回升回到 901 點，差點跌破 900 點。BHSI 新年長假結束後遲到 2 月中國買盤再現，為市場注入活水，2 月下旬跌至 410 點最低後反彈，一路扶搖直上，至 3 月下旬反彈結束而拉回，4 月上旬回檔至 520 點落底後反彈，迄 4 月中旬前期小反彈至 521 點。

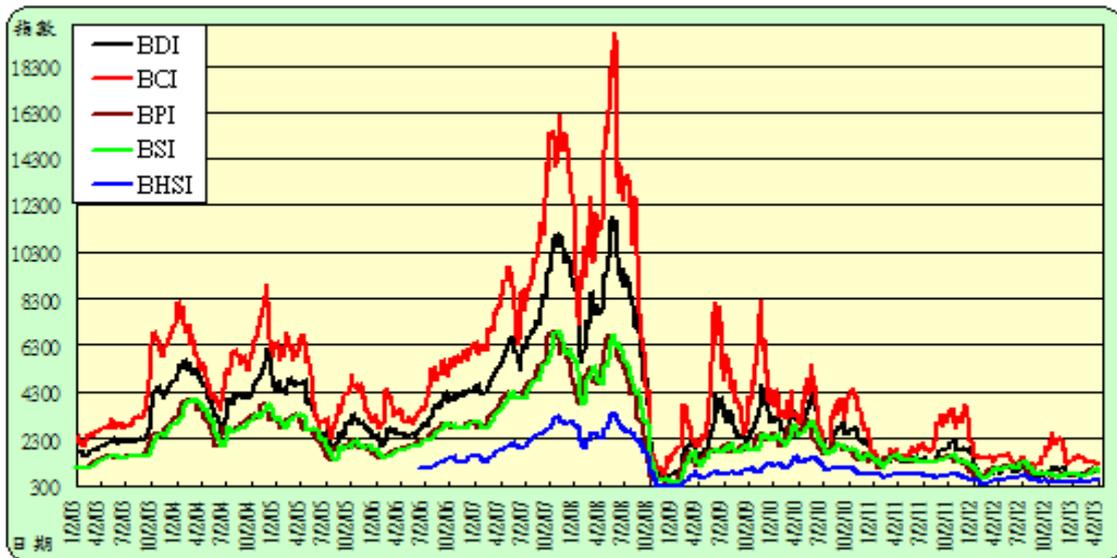


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。中國舊曆年長假結束後，除海岬型船市場持續沉淪外，其它型船市場隨後陸續脫困觸底反彈回升。海岬型船市場會陷入艱難處境，除本身仍受運力供給過剩所困擾外，需求動能也遲遲未見顯著改善，乃由於歐美鋼廠產量下降，中國鋼廠飽受鋼材庫存量偏高去化緩慢，礦砂價格居高位，鋼廠與貿易商無意願加大進口礦砂力道，致海岬型船市場運力需求力道敵不過供給壓力，導致海岬型船行情陷於苦戰，別人歡欣鼓舞我獨自憔悴的鬱悶心情。雖 3 月上旬海岬型船市場曾略見起色，主要是南非與澳洲礦砂租船量明顯增加，價格也在平穩中略有好轉，大西洋區哥倫比亞煤礦工人罷工大致已告一段落，煤炭貿易也逐漸恢復，市場船運活動增多，相關航線運價開始逐步回升，巴西礦砂船運活動變化不大，3 月下旬後礦砂船運交易活動頓時出現冷清，致大西洋區市場行情再度回軟。太平洋區市場雖有主要礦商積極拿船，澳洲東部及南非煤炭運輸交易活動穩定，可惜無力突破供給壓力鍋，價格未見提升，顯見船噸供給仍然過度豐沛。大西洋北邊的運力略微吃緊，從歐陸往遠東地區的運務增多，勉強地挺住部份市場。

3 月份出現零星反彈，拉漲幅度有限。3 月下旬時澳洲主要礦商淡出市場，市場成交減少，太平洋區市場再度明顯回落。因為目前海岬型船市場行情已跌至幾近無利可圖的水準，再度下跌的空間相當有限，目前僅在於密切觀察市場何時展開正式的反彈，結果 4 月上旬露出止跌反彈，惟反彈力道薄弱，僅能視為跌深反彈，市場基本結構供需問題依然未改善，寄望大反彈機會很難。海岬型船市場雖有礦砂需求支撐，惟整體市場處供過於求的逆境，預計還是要等到 2014 年左右才會出現較明顯的改善。1 月下旬後租船買盤減弱，船東卻急欲將手中船隻務色運務，賣壓沉重，造成海岬型船市場租金加速探底，平均租金在 1 月下旬從 9,010 美元高價位後如雲霄飛車一路下滑，穿過 2 月一路走跌，雖 3 月上旬出現零星止跌反彈，平均租金曾一度拉高收復 5 千美元，但仍無法解除旱象，3 月下旬再陷入烏雲密佈，各航線再度全面告跌，4 月上旬平均租金回跌收在 4,251 美元後止跌回升，迄 4 月中旬前期反彈來到 4,583 美元。大西洋區航線租金在 1 月下旬來到 10,959 美元高位後拉回，2 月急速下墜，3 月上旬出現止跌回升，3 月下旬又回到下跌軌道，4 月上旬挫低至 4,464 美元後止跌小反彈數日再度翻臉下跌，迄 4 月中旬前期拉回來 4,577 美元。大西洋返回遠東航線租金在 1 月下旬攻上 24,488 美元，隨後中國進口礦砂激情燒退，上漲動力受阻而拉回，2 月跌勢明顯，2 月底跌破 2 萬元關卡，3 月上中旬止跌回升，最高曾拉升至 20,517 美元後再度回軟，4 月上旬落底 19,605 美元後觸底反彈，迄 4 月中旬前期反彈來到 19,963 美元。太平洋往返航線租金 1 月中下旬攀登 7,673 美元高位後拉回，租金行情緩步走低，3 月上旬乍現曙光，租金行情最高曾攀抵 6,331 美元，可惜無以為繼再度回軟，4 月上旬落底至 4,854 美元後止跌回升，迄 4 月中旬前期反彈來到 5,623 美元。太平洋返回歐陸航線租金新年過後止跌回升，1 月下旬來到負 6,949 美元，隨後又拉回一路貫穿 2 月持續走低，3 月上旬露出止跌回升曙光，然僅數日反彈後再度回軟，4 月上旬觸低至負 11,968 美元後止跌回升，迄 4 月中旬前期反彈來到負 11,832 美元。

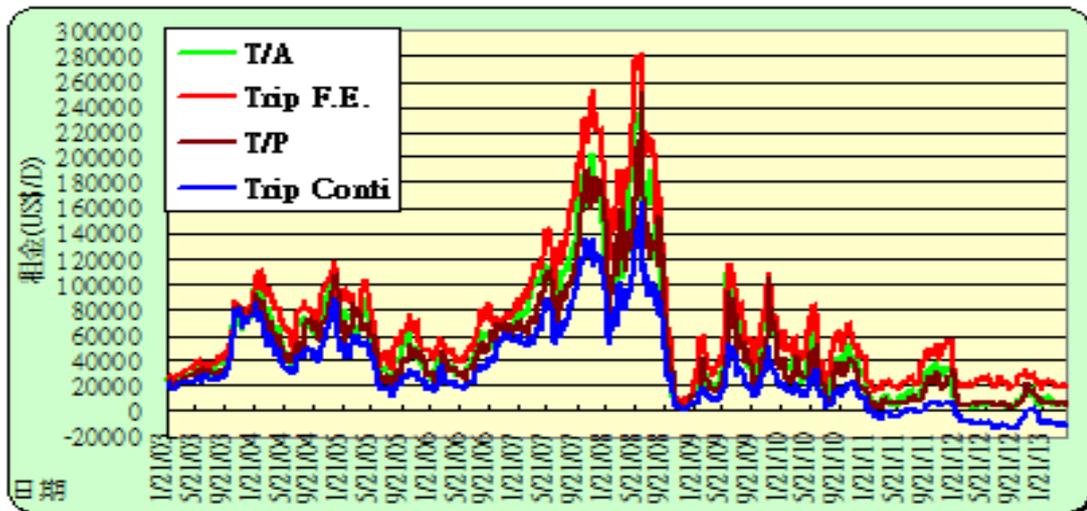


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。目前全球共有超過 2300 艘巴拿馬型船在營運，承載了全球 40% 的海路運輸穀物貿易貨，60% 的海路運輸煤炭貿易貨，30% 的海路運輸礦砂貿易貨。自中國舊曆年長假後，大西洋區市場持續有旺盛的南美穀物貨載支持，消耗掉的運力大多是以來自太平洋空放的船噸為主，美國東岸與歐陸地區的運務並未見到明顯的增加，僅有少量非金屬礦原料貨載，但北大西洋市場運力仍偏緊，船東對後勢行情的信心十足，使得市場更為緊俏，加上哥倫比亞罷工結束，煤炭出口恢復正常運作，激勵大西洋區市場行情穩健上漲。太平洋地區則因前一波漲幅過大，出現了暫時回落的修正，然而東澳雨勢過後，煤礦運輸稍有復甦，印尼煤的船運活動也呈現穩定的成長。巴西港口擁擠滯留部分運力狀況持續；儘管美國東海岸及歐陸地區船運有限，成交較少，太平洋地區市場除大西洋南美穀物出貨狀況持續旺盛，將原本就有運力需求的東南亞地區船舶抽離外，東南亞煤炭運輸活動增多，整體的市場供需平衡趨於穩定，促使太平洋區市場行情也同步驚驚漲。巴拿馬型船自中國舊曆年長假後在各航線皆持續強勁的走勢，漲幅勇冠其他型船，其中以大西洋市場租金上漲力道遠超過太平洋區市場，澳洲東部在連連陰雨過後煤炭運輸有所復甦，印尼煤炭船運較為交易活躍，太平洋市場則在前期上漲過快後進入調整階段，漲勢不若大西洋區市場。這波漲勢至 3 月下旬告結束，各航線租金紛紛止漲拉回整理，所幸回檔幅度不大，至 4 月上旬尾端再出現止跌回升。在中國舊曆年長假期間巴拿馬型船各航線租金行情止跌翻揚，推動巴拿馬型船 4 條航線平均租金展開觸底反攻，從 2 月上旬新低價位 5,163 美元後，呈雲霄飛車一路攀升，歷經一個半月逾的連番上攻成功收復數個整數關卡，至 3 月下旬攀升最高 9,680 美元價位，來到去年 7 月中旬的水準，隨後南美穀物出口旺季進入尾聲，各航線租金漲勢熄火而紛紛拉回修正，4 月上旬回檔修正至 8,620 美元後止跌回升，迄 4 月中旬初期小反彈至 8,757 美元。太平洋區航線市場中國舊曆年長假前趁機反彈，2 月整月一路快速奔高，出現睽違已久難得一見漲勢，從 2 月初新低價位 3,826 美元奮勇上衝，3 月上旬收復 1 萬美元關卡，3 月下旬攀抵 10,367 美元高位，來到去年 5 月上旬水準，隨後運力需求退潮而回

檔，4月初失守1萬美元關卡，4月上旬回挫至9,297美元後止跌小反彈，迄4月中旬初期小反彈至9,324美元。大西洋區租金航線中國舊曆年長假開始突然翻紅，一路攀登新高，惟漲勢不如太平洋區市場，從2月初低價位5,580美元開始攀升，至3月下旬攀抵9,675美元，來到去年7月下旬高位，隨後南美穀物出口旺季進入尾聲，運力需求減弱而拉回，4月上旬回挫至8,461美元後再度復活，迄4月中旬初期小反彈至8,825美元。大西洋返回遠東租金航線中國舊曆新年長假前出現觸底反彈且一路扶搖直上，從2月初低價位12,947美元開始攀升，至3月下旬攀抵18,023美元，來到去年7月下旬高位，隨後運力需求減弱，租金行情反轉拉回，4月上旬下修回到16,203美元後止跌小反彈，迄4月中旬初期小反彈至16,406美元。遠東返回歐陸租金航線臨中國舊曆新年開始突然翻紅，從2月初低價位負1,858美元展開反彈，一路飛奔而上，3月上旬突破轉成正租金，4月初攀抵685美元後漲勢中止反轉下跌，4月上旬拉回下修至470美元後止跌回升，迄4月中旬初期小反彈至471美元。

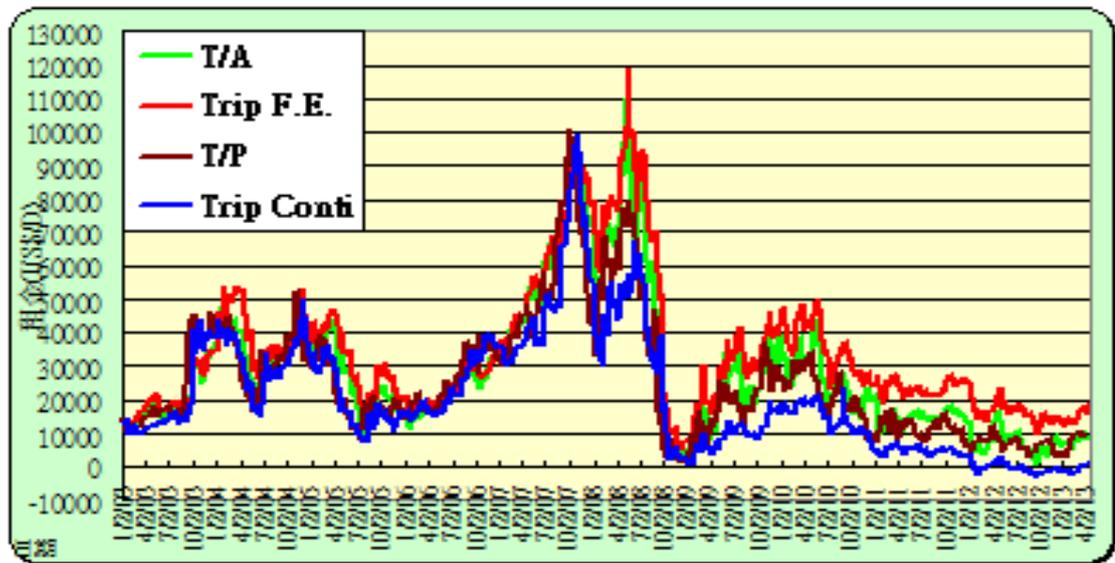


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。自中國舊曆年新年長假結束後，2月中旬超輕便型船兩大洋區市場租金紛紛觸底反彈，一路扶搖直上，漲勢明顯，市場比預期還多出現暴發性增長，市場交易頻繁，漲勢兇猛。大西洋區市場，則受到南美穀物旺季支撐的加持，以及美灣石油焦貨載不斷湧現，南美穀物大出口及港口擁塞，吸收不少船噸，且中國、印度進口增加，東南亞國家經濟表現旺盛，海運交易增多，不論次要礦產原料、米、糖貨載暴量激增，大西洋航線相關租金漲勢驚人。太平洋區市場，因印度煤炭需求較旺，市場出現較多印尼至印度煤炭船運活動。隨著印尼和菲律賓雨季逐漸接近尾聲，市場鎳礦船運活動開始增多，之前印尼因惡劣天氣滯留部分運力也為市場提供支撐；另外，南美穀物也消耗部分運力，太平洋地區運力供需有所改善，帶動相關航線租金繼續上漲。3月下旬後出現跌多回檔下修，至4月上中旬大西洋區市場

似乎跌勢緩和，近期有出現止跌回升機會。超輕便型船各航線租在 2 月中旬止跌反彈行情扶搖直上，大西洋區市場租金水準表遠優於太平洋區市場，大西洋區返回遠東航線租金同步挺進，太平洋區航線也齊頭並進，平均租金在 2 月中旬觸底 7,104 美元後，止跌翻揚，一路上揚，3 月下旬突破 1 萬美元關卡，最高攀登至 10,385 美元高位後，因各航線租金無力上攻而拉回，隨即 1 萬美元又告失守，迄 4 月上中旬收在 9,486 美元。大西洋區航線 2 月中旬觸底止跌回升，一路攀升，3 月初突破 1 萬美元，3 月下旬攀抵新高 12,875 美元價位後，漲多拉回，迄 4 月上中旬收在 11,014 美元。大西洋區回遠東租金航線 2 月中旬跌落 10,811 美元後觸底止跌回升，一路扶搖直上，3 月底衝抵本波最高價位 14,222 美元，隨後市場運力需求追價意願不高而拉回，迄 4 月上中旬收在 14,113 美元。太平洋區航線租金開始 2 月中旬止跌回升，一路攀升挺進，從 2 月中旬低位 4,877 美元展開反攻上揚，3 月下旬攀抵 9,308 美元後無力上攻而拉回，迄 4 月上中旬收在 8,240 美元。遠東回歐陸租金航線新年過後延遲至 2 月中旬才碎步上揚，從低價位 3,355 美元起漲，一路扶搖直上，3 月下旬攀抵 5,264 美元後反轉拉回，迄 4 月上中旬收在 4,578 美元。

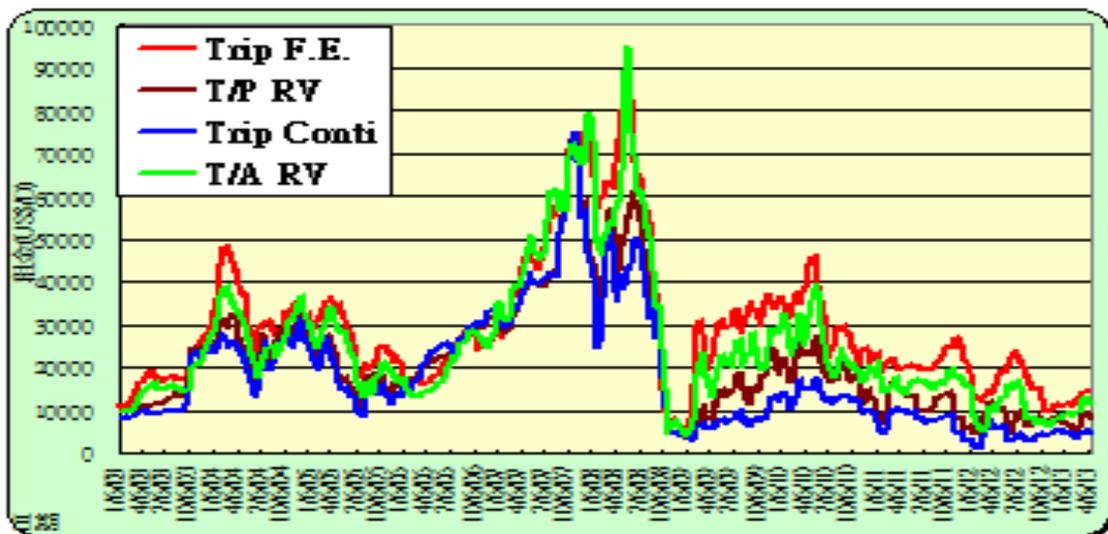


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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分中選定最具代表性租金航線變動趨勢。輕便型船市場租金行情遲遲至 2 月下旬才跟隨超輕便型船後開始觸底止跌回升，歷經一個月的扶搖直上，漲勢強勁，至 4 月初反彈告結束。亞洲區域超輕便型船以下小船市場自中國舊曆新年後噴出連續翻揚走勢，貨載持續一個月湧現，運力需求熱絡，市場供需平衡狀況正常，市場表現比預期平穩。輕便型船租金水準表現遠優於海岬型船，若以投資報酬率論，應算所有各型船中投資績效最佳，惟中國新年結束後反彈時間比巴拿馬型與超輕便型船稍晚。大西洋市場供需相對保持平衡，美灣地區仍有部分穀物、石油焦煤和煤炭等貨載出現，激勵大西洋航線租金在 2 月下旬才出現止跌回升。太平洋市場遠東地區遲至 2 月下旬需求才升溫，市場船運交易活動有增溫趨勢，東南亞地區交易也逐漸增多，以印尼至中國的鎳礦為主，其次印尼與馬來西亞出口礦砂至中國等注入輕便型船市場租金止跌上漲主要

動能，激勵太平洋航線租金明顯上漲。進入 4 月初各航線租金漲勢受止而拉回，至 4 月中旬初期受到其他型船市場陸續止跌回升的激勵，輕便型船市場租金跌勢緩和，近日可能有止跌回升機會。大西洋區市場租金在 2 月下旬下挫至 7,027 美元低位後止跌回升，一路扶搖直上，直到 3 月底攀登至波段高價位 8,372 美元後漲勢終告結束，步入 4 月後買盤交易逐漸退潮，租金行情失去上漲動能開始回跌，4 月上旬收低在 8,157 美元後出現止跌回升，迄 4 月上中旬稍為拉高至 8,497 美元。太平洋區航線 2 月中旬挫低至 5,263 美元後止跌回升，漲勢力道強勁，一路扶搖直上，3 月底攀升至波段最高價位 7,422 美元後漲勢終止而拉回，迄 4 月上中旬拉回整理來到 6,850 美元。2 月下旬受到兩大洋區市場租金同步上漲的帶動，平均租金自 2 月下旬挫低至 6,189 美元後展開止跌回升，歷經一個月逾連翻上漲，3 月底攀抵波段新高價位 7,880 美元，隨後市場交易轉趨平淡，各航線租金反轉下修，受到大西洋區航線租金的反彈加持也在 4 月上旬落低到 7,622 美元後止跌回升，迄 4 月上中旬平均租金小反彈至 9,486 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)已發展經濟體中雖美國稍有起色，日本下猛藥擴大寬鬆貨幣與財政政策，已逾百日，僅看到日圓幣值急貶，股票大漲，然出口依然未見起色，卻引來通縮疑慮，歐元區經濟持續疲軟。新興經濟體中中、印兩國曾帶動全球經濟發展的火車頭，今兩國經濟動能已熄火，雖中國雖祭出強力內需，又瞻前顧後怕引發通膨，迄今對拉抬經濟成效有限，現爆發H7N9禽流感肆虐蔓延，恐重創中國經濟活動，而印度經濟成長也疲軟，致今年全球經濟前景不樂觀。在經濟大環境面臨困境下，全球大宗原料進出口熱度恐無法提振。
- (二)今年散裝船運力將新增61百萬Dwt，增長速度將達到6.7%，此後的兩年，每年新增運力將保持在30百萬Dwt左右，增幅在3%至4%之間，與運量增長基本保持同步，雖今年運力需求預估可增長7.7%，惟總供給仍遠超過需求，故今年航市仍難有起色。中國主要港口礦砂庫存量雖然降至65百萬噸以下，是2010年4月以來的新低點，然而此

時，終端鋼材的庫存量卻持續攀高位，顯見基本需求面依舊不振的情況下，鋼廠仍持續增產。這種不合乎正常供需調節的結構，也是無法真正地反應到運力實質上需求的主要原因。

- (三)當前全球海運市場挑戰仍高、短期營運難見強勁動能，預期中國展開一系列經濟振興政策，雖迄今尚未見到發揮提振航市功效，但未來市場仍期望中國能引領一波原料需求熱潮，加上印尼、印度、南非、南美等新興市場積極推動基礎建設，原物料需求仍有成長空間，在相關動能推升之下，全球海運市場景氣應可在2014年至2015年間回穩。
- (四)電力需求強度程度與經濟成長速度有關係，但發展中國家對電力需求消耗對經濟消長影響彈性較小，應會逐年需求增長，以中國與印度兩國雖經濟增長出現瓶頸，高速增長已成過去，但發電動力煤炭進口量卻持續擴增，兩國進口煤炭海運量將占全球近一半，為今日航市承受運力供給過剩問題，扮演救火隊，避免航市一蹶不振。今年亞洲、北洲等國家尤其人口眾多中國、印度與埃及不約而同發生嚴重乾旱，穀物歉收，所幸南美洲巴西與阿根廷穀物種植面積擴大且又豐收，亞洲缺糧區將會大舉自南美洲進口穀物。煤炭與穀物海運仰賴巴拿馬型船以下船舶來運送，亦即將受惠於煤炭與穀物海運量增加，巴拿馬型船以下市場行情表現應不會太差。

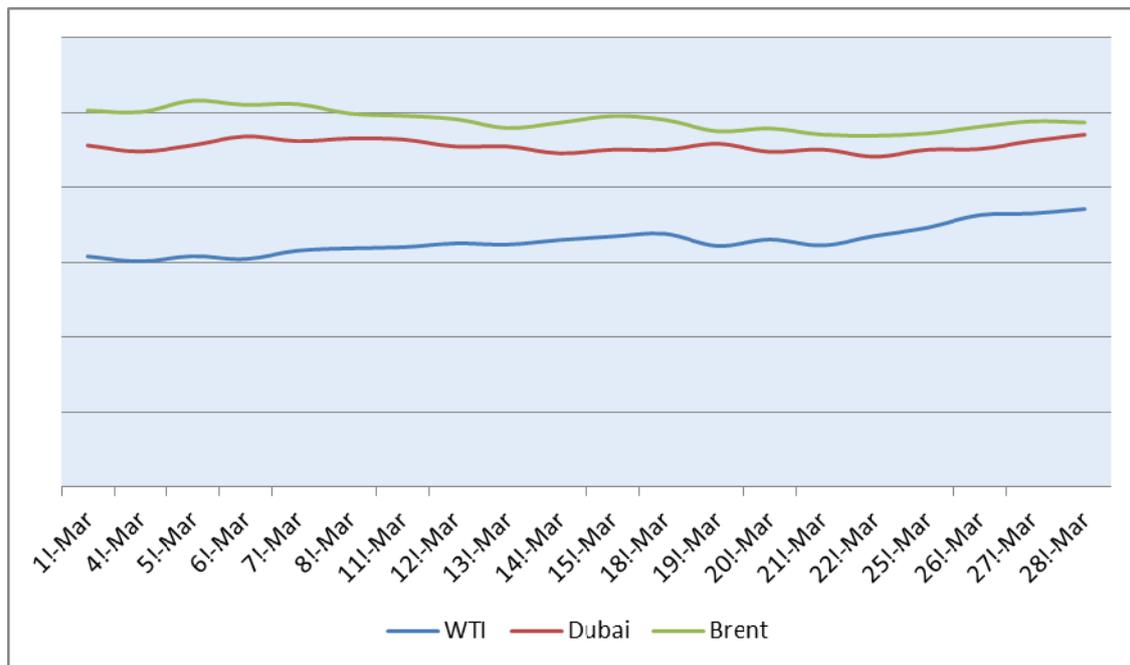
2013 年 3 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 原油市場短評

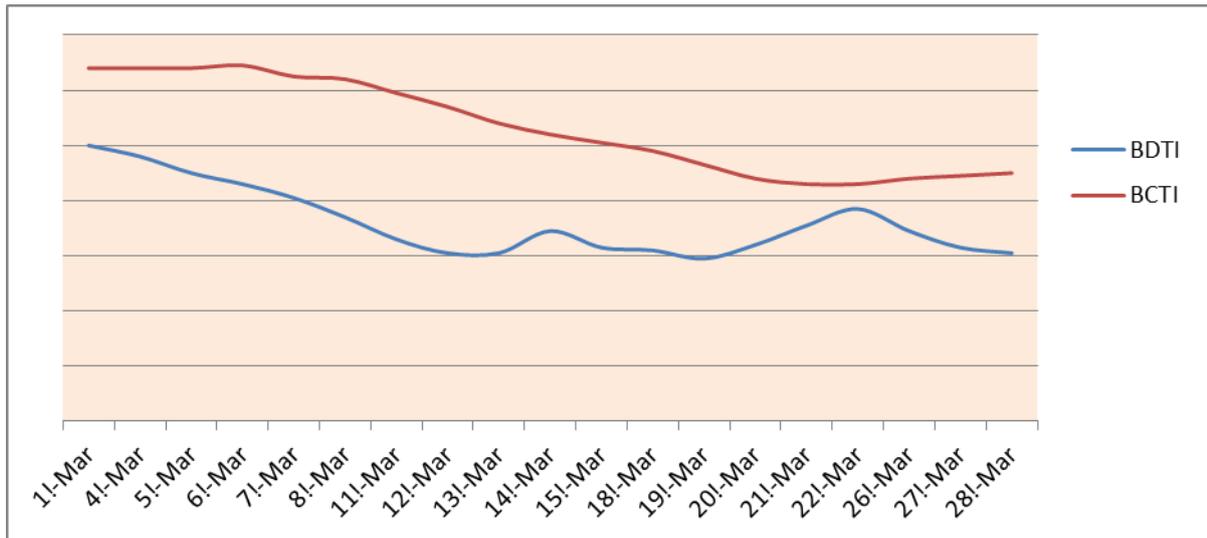
2013 年的世界經濟成長率預估保持在3.2%左右，而美、日等國家漲跌不一。日本由於近期匯率波動及出口影響，經濟成長率由0.7%上看0.8%；經濟大國的美國則由1.8%下調至1.7%；而中國經濟成長率預估仍會突破8%。約為8.1%。整體看來，預估用油量可望比預期來得高，油價也將有機會停留在相對的高點盤整。今年非石油輸出國家組織成員國的原油產量於近期已上調增加100萬桶/天，其主要原因為美、墨、加拿大、敘利亞及其它增產國家外，預計石油輸出國家組織成員國的以其他方式所生產的石油產量將持續增加來到600 萬桶/天。

然而美國聯準會暗示可能調整QE規模以及美國減支，打壓原油市場，加上美國的原油庫存量仍在歷史的高位上；再加上國際情勢不穩定、歐盟的財務問題也尚未完全解決，這些都將是影響油價，造成對油價走勢不利的不確定因素之一。



2月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)



	Feb / 2013	
	BDTI	BCTI
Max	697.00	729.00
Min	632.00	686.00
Avg	658.60	705.95

2. 原油產品價格

西德州原油 -

月初每桶價格90.790美元，至月底報價為每桶97.130美元；

2013年3月均價為每桶92.921美元，2012年3月均價為每桶106.298美元，比起去年同期下跌12.58%。

杜拜原油 -

月初每桶105.630美元，月底收盤價格為每桶107.070美元；2013年3月均價為每桶105.559美元，2012年3月均價為每桶122.487美元，比起去年同期下跌13.82%。

北海布蘭特原油 -

2013年2月均價為每桶116.120，2012年2月均價為每桶119.314美元，比起去年同期下跌2.68%。

月初每桶價格110.290美元，月底以每桶108.690美元作收；

2013年3月均價為每桶109.023，2012年3月均價為每桶124.941美元，比起去年同期下跌12.74%。

3. 油輪/油化輪買賣交易行情*

超級油輪 – “Eagle Valencia” (2005年造，三十萬七千載重噸)雙殼油輪約以八千萬美元售出。

超級油輪 – “Eagle Venice” (2005年造，三十萬七千載重噸)雙殼油輪約以八千萬美元售出。

超級油輪 – “Samco Asia” (2003年造，三十一萬七千五百載重噸)雙殼油輪約以三千四百萬美元售出。

超級油輪 – “DHT Regal” (1997年造，三十一萬載重噸)雙殼油輪約以二千三百五十萬美元售出。

蘇伊士型油輪 – “Wilana” (1997年造，十四萬九千七百載重噸)雙殼油輪約以一千三百萬美元售出。

蘇伊士型油輪 – “Almi Sun” (2013年造，十五萬八千載重噸)雙殼油輪約以五千五百萬美元售出。

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 –現貨市場成交數量為117筆比起2月大幅增加12筆。各航線的運務量與正常情況沒有意外發生，運費持續在低檔排迴。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費較2月底上上漲3點，報WS34.5，相當於日租金8700美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS19.0，日租金為負13900美元；西非至美灣26萬噸級運費也比上個月下降了7.5點報WS37.5，換算日租金為16200美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS34.5，日租金也僅有7400美元。

蘇伊士型油輪市場 –西非至美東 13 萬噸級運費 WS62.5，換算日租金得 15300 美元；地中海 13 萬噸級船運費與上個月底同樣維持在 WS70.0，日租金得 24300 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費由 WS57.5 上漲至 WS65.0，換算日租金得 18200 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本7.5萬噸級在WS85.0至WS105.0之間盤整，三月底的運費攀升至WS105.0，日租金約得20436美金；波灣至日本5.5萬噸級運費亦由2月底時的WS120.0上漲至WS133.0，日租金約得22093美元；新加坡至日本3萬噸級船運價大幅上漲來到WS180，日金約得12840；3.8萬噸級加勒比海至美灣，成交運費維持平穩，均在至WS120.0上下，由於油平略微下跌，日租金突破萬元，約11400美金。

*油輪買賣、新船、拆船交易行情自市場成交清單中選出部分數據僅供讀者參考

2013 年 3 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-MAR (WS)	TCE (US\$/day)	29-MAR(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	18.5	-15,584	19.0	-13,901
AG / JAPAN	VLCC	32.0	3,084	32.0	4,787
WAF / EAST	VLCC	34.0	9,367	34.5	10,532
WAF / USG	VLCC	35.0	11,568	37.5	16,242
WAF / USAC	SUEZMAX	57.5	10,129	62.5	15,311
MED / MED	SUEZMAX	70.0	23,588	70.0	24,393
UKC / USAC	AFRAMAX	92.5	15,620	105.0	23,182

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-FEB (WS)	TCE (US\$/day)	1-MAR (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	87.5	10,982	105.0	20,436
AG / JAPAN	55,000	120.0	16,567	133.0	22,093
CARIBS / USAC	38,000	120.0	9,658	125.0	11,153
SINGAPORE / JAPAN	30,000	130.0	5,295	180.0	15,614
MED / USAC	30,000	182.5	17,458	182.5	17,859

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	19,000	24,500
SUEZMAX	150-160k	16,000	17,500
AFRAMAX	95-105k	13,250	15,000
LR1	65-73k	15,250	15,500
MR	47-51k	14,000	14,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$80.0	\$55.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$39.0	\$27.0
LR1	65-73k	\$35.0	\$25.0
MR	47-51k	\$35.0	\$25.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年3月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$90.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$55.8	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$47.0	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$33.5	\$34.0	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網、克拉克森市場報告、經濟部能源局

