



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 九十五期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 95 2011 年 10 月 16 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

海運市場動態報導	1
國際運輸動態報導	1
國際散裝乾貨船市場行情分析	4
國際油輪市場動態	15

海運市場動態報導**國際運輸動態報導****1. 北極航線 俄航商試水溫**

各國開始測試北極商船航線商業價值，俄羅斯能源公司正計劃在 2020 年通過北極航線，增加油輪年運輸至 6400 萬噸，至 2030 年每年運量再增加至 8500 萬噸。俄羅斯專家對北極航線信心十足，表示發展北極航線將有助開啟全球貨運新時代。

北極航線的發展，俄羅斯國內，估計擁有一千億噸石油在俄羅斯北極大陸架內。俄羅斯一旦勘探開採，石油、天然氣可從北極以油輪運送到亞太區內。

俄羅斯為了能到亞太地區海上貿易打開新出路，使貨運更方便，開放在西伯利亞地區的杜丁卡港作為國際海洋北極檢查站，為開辦北極航線試水溫。

日前，俄國首艘柴電混合動力的商船「Zapolyarny」號由科拉半島啟航，運載一批金屬到上海，進行海上各項測試。開闢北極航線，應付大量的浮冰仍然是一個大問題，俄羅斯計劃在 2020 年至少要建造三艘新一代核動力破冰船。目前，全球十艘核動力破冰船，俄羅斯已佔其九艘，擁有全球最多核動力破冰船。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 全球抗海盜 花費逾 70 億

對抗海盜增加各國經濟成本，據國際海事組織（IMO）統計，每年全球經濟用於抗擊海盜的花費達到 70 億至 120 億美元。英國政府估算，行經葉門和索馬利亞之間亞丁灣的船舶每年約有 2.3 萬艘，總貿易額達一萬億美元。

英國國際船舶保護有限公司（PVI）由明年起，將聘用約一千名前英國皇家海軍，保護航經全球最危險東非海域附近的油輪和其他船隻。

今年九月，專門從事成品油業務的歐洲最大船東公司丹麥 Torm 公司旗下一艘船遭受海盜襲擊，而 PVI 公司的保安成功擊退海盜。丹麥 AP 莫勒馬士基航運集團也在十月表示，將會在部分油輪船上配備武裝警衛。

PVI 採取每日固定收費，一航程平均花費約五萬美元。據 PVI 官網介紹，公司只聘用前皇家海軍人員，平均每航程八天。梅說，PVI 公司現有六十名員工負責處理合法性事宜，全部武器購自英國。

今年上半年，海盜襲擊事件創歷史新高。據 IMO 統計，今年上半年，在海盜活躍印度洋總計 187 艘船受襲，22 艘被劫。據歐盟網站顯示，目前在紅海南部、亞丁灣和印度洋西部巡邏的歐盟海軍至多擁有十艘戰艦，巡視海域面積達二百萬平方海里。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 國輪船噸呈現回落

交通部統計顯示，國輪船噸自今年三月份逐月升高，九月份呈現回落，但較去(九十九)年同月仍有百分之五增幅。

交部統計，國輪登記艘數九月份維持 288 艘，但因減少一艘十五萬兩千噸級油輪，噸位已由前(八)月份的今年高點 465.76 萬載重噸降至 450.57 萬載重噸，相較於去年同月的 428.77 萬載重噸，國輪噸位一年間仍有超過廿萬載重噸的進帳，年增率百分之五點零八。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 新造貨櫃船交付運能突破一百萬 TEU

貨櫃船運市場運能過剩持續，據 Alphaliner 所作統計，今年初以來已交付 154 艘新造貨櫃船，交付新船運能突破了一百萬 TEU，估計至年底之前還將有多達 28 萬 TEU 新船將投入。Alphaliner 報告發現，由於大量延期交付貨櫃船是 2009 年與 2010 年達成協議的，因此撤單、延期交付和延誤的未交付貨櫃船下降至 8.5%，僅為其長期歷史記錄水準的兩倍。

分析指出，由於 2009 年與 2010 年金融危機因素導致航運公司延遲交付大量手持訂單，並撤銷部分新船訂單，這種危機在 2011 年不會重現，事實上新船撤單已處於臨界點，這對今年計畫交付的新造貨櫃船沒有影響，預計今年貨櫃船隊的年運能淨增率將達到 8.4%。

今年以來已交付了 37 艘運能超過一萬 TEU 的貨櫃船，佔總交付運能的 47%，該 37 艘運能超過一萬 TEU 的貨櫃船並加入亞歐航線。該航線已經吸收了今年新增貨櫃船，其中包括運能較小的 6500 至一萬 TEU 型的 64%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 馬士基不減艙 業界咬牙撐

第四季貨櫃船運市場歐美線進入淡季，但是因為運能第一的丹麥馬士基航運不但沒有減艙、閒置船舶的動作，還在歐洲線推出每天都有航班的「天天馬士基」，其他大型船公司為了保有市佔率，都不敢輕易縮編。業界透露，現在還能苦撐，主要是目前市場運價還比 2009 年的行情高出約兩成五，但是波羅的海航運交易所已經估計，未來會有 1 百萬 TUE 的貨櫃運能遭閒置。

金融海嘯爆發後的 2009 年，貨櫃船公司紛紛閒置船舶、縮減航線，造就了 2010 年大豐收。而今年歐美線運價一路下跌，市場又進入冬季淡季，多數船公司卻僅有做一般的冬季縮減運能動作，沒有大動作減艙，馬士基台灣公司總裁安瑞德也證實，公司目前為止沒有任何閒置船舶與縮減航線計畫。

但據倫敦德魯里航運顧問公司報告，直至 2013 年，貨櫃運輸市場的供應運力將會增加 29%，而運量需求只會增長 19%；目前歐洲線每櫃運價比一年半前的 2,100 美元相比，跌幅超過七成。法國權威海運諮詢機構 Alphaliner 估計，在未來的 4 年中，貨櫃運能將新增 450 萬 TUE，是目前全球 1,500 萬 TUE 總運能的三分之一。

【資料來源：工商時報】

6. 前十月我國國際商港貨櫃裝卸量 1113 萬 TEU 增 6.14%

今年一到十月份我國國際商港貨櫃裝卸量累計達 1113 萬 TEU，較去年同期的 1049 萬 TEU，增幅達百分之六點一四。其中在高雄港今年前十月貨櫃裝卸量為 799 萬 TEU，較去年同期的 756 萬 TEU，增加百分之五點七五，台中港一到十月貨櫃裝卸量為 114.87 萬 TEU，較去年同期 111.5TEU，成長百分之三點零二。

基隆港(不含台北港)今年前十月貨櫃裝卸量為 146.3 萬 TEU，較去年同期的 145.9 萬 TEU，微幅成長零點二八，台北港前十月貨櫃裝卸量為 53 萬 TEU，較去年同期的三十六萬 TEU，增加百分之四十八點一九。

【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、影響關鍵因素

(一)全球三大經濟體經濟欲振乏力，拖累新興經濟體的中國

近期內歐豬債信問題陸續引爆，希臘之後，接連義大利也爆發債信風暴，歐債及美債餘波盪漾導致國際間需求放慢，倘若歐債無法解決，歐洲經濟恐失落十年，並拖累全球經濟。歐美日三大經濟體消費力持續不振，致歐美國家貿易保護主義抬頭，已延燒到中國，致中國產品出口受阻。中國經濟經過前幾年的高成長，今年成長力道出現疲態，過去是救世主，現自身也進入調整期，讓全球經濟景氣迄今仍不見反彈。中國國家統計局近日公布第 3 季經濟僅年增 9.1%，不僅低於市場目標，創近 2 年新低紀錄，顯示中國經濟已出現降溫，引發市場對於中國經濟恐面臨硬著陸風險爭論。

(二)中國進口煤炭爆增，帶動煤炭海運量大幅增加

雖然今年開始中國進口煤炭速度明顯減緩，但近幾個月進口穩固猛增，依此剩下第 4 季強勁進口速度推算，今年整年進口可能會超過去年。今年第 1 季進口減緩，平均月進口量 10.8 百萬噸，劇降低於去年第 1 季的月平均 14.8 百萬噸。所幸自 4 月起出現強勁進口速度，至 7 月進口量締造新高達 17.5 百萬噸且 9 月再創新高達 19.1 百萬噸。今年第 3 季進口量比去年同期增長 28%，9 月進口暴增，可能 10 月有長假黃金週所引爆，然很明顯年度長期朝向增加趨勢，考量第 4 季為傳統旺季，合理推算今年中國進口煤炭應會抵達 1.7 億至 1.8 億噸，即年增長 5~8%。中國煤炭進口暴增被認為歸因於近期國際煤炭價格相對於其國內煤炭價格居高不下而疲軟，明顯價差激勵進口商積極向國外進口，惟冬季儲煤旺季將在 11 月中旬結束，預期至今年底進口量將下降。澳洲前 7 個月煤炭出口量下跌 11% 至 1.69 億噸，惟現出口速度已回復至昆士蘭省發生洪災前水準。日本前 8 個月進口減少 5% 至 1.17 億噸，南韓進口增長 6% 至 84 百萬噸。印度上半年暴增 37% 至 58 百萬噸。

(三)礦砂現貨價暴跌，鋼企醞釀毀約或減量進口

由於全球經濟衰退疑慮及中國房地產熱度放緩，9 月中下旬後，全球鋼材需求不振，鋼價持續下滑，中國國內鋼材價格持續出現大幅下挫，從 8 月底的最高逾 11 月上旬下跌逾 15%，致當前中國鋼企普遍處於虧損狀態，去庫存壓力大增，加上中國主要港口進口礦砂庫存量 11 月上旬仍逾 9 千萬噸以上，較去年同期增長逾 31%，中國鋼企普遍拖延礦砂進口，導致礦砂進口貿易量減緩，使 10 月以來礦砂現貨價出現大幅拉回，一個月內跌幅逾 US\$50/MT。國際礦砂現貨價暴跌，下挫至 15 個月來新低 US\$120/MT 左右，導致三大礦商季定價模式所得今年第 4 季長約價遠高於現貨價近 US\$30/MT，因而引起中國鋼企正謀集團毀約，同時全球最大礦砂供應巴西 Vale 已考慮下調第 4 季長約價。倘全球鋼企聯手不願意接受季定價模式第 4 季長約價且三大礦商也不接受價格重談時，中國鋼企揚言將採減產方式降低成本。依據最近中國粗鋼產量數字仍顯示高速增長，今年全年產量可達

6.95 億噸，惟倘鋼材價格持續疲軟時，未來鋼企將採取減產策略。有專家指出近期礦砂價格下跌係對金融市場發展的反應，並非礦砂基本結構的改變，儘管市場充斥負面氣氛，認為係短期現象。另外，至年底多數礦砂海運量係屬長約部分而非現貨，中國進口量仍維持上升局面，應可支撐短期海岬型船市場，而且中國進口到岸價下跌應對其國內礦砂生產造成壓力而有利於進口。

(四)全球明年鋼材需求減弱，新興國家消費需求比重創新高

歐債危機陰霾，全球經濟前景疑慮升高，連帶鋼鐵產業也遭池魚之殃，如果情況未能改善，鋼廠最後只能被迫採取減產措施。今年上半年國際鋼鐵景氣仍維持榮景，但第 3 季受到美國債信評等被調降與需求淡季影響，鋼市突然走下坡，原以為第 4 季旺季的到來，與日本大地震災後重建的啟動，以及中國增補庫存的帶動，需求轉強，結果因歐債危機持續惡化影響，期望破滅。全球鋼鐵協會近日預測今明鋼材消費展望，預估今年鋼材表面消費增長縮小至 6.5%，達 13.98 億噸，不如去年 15% 的增幅，明年預估增長 5.4%。中國今年鋼材表面消費預估增長 7.5%，達 6.43 億噸，明年預估可維持 6% 增長，達 6.81 億噸。今年印度經濟成長不錯，預估鋼材消費增長 4.3%，抵達 67.7 百萬噸，明年預估加速增長至 7.9%。美國今年鋼材表面消費出現強勁反彈增長 11.6%，明年預期增長 5.2%，達 93.8 百萬噸。北美自由貿易區今、明兩年鋼材表面消費分別將增長 9% 及 4.9%。今年歐洲國家持續呈現復甦分歧走向，德國及波蘭預期有感增長，西班牙則呈現衰退，整體上，歐盟預估今年鋼材消費增長 7%，抵達 1.55 億噸，明年歐洲國家除波蘭有顯著 9.5% 增長外，多數國家鋼材需求增長陷入停頓增長，整體上，明年歐盟鋼材表面消費預估增長 2.5%，約 1.58 億噸。受到地震的破壞，今年日本鋼材需求預估有 2.7% 下降至 61.8 百萬噸，明年預估日本鋼材需求增長 0.8%，約 62.3 百萬噸，獨立國協今、明李兩年鋼材表面需求增長分別為 14.4% 及 7.5%，明年需求量將達 60 百萬噸。今明兩年全球主要鋼材需求消費來源倚賴新興開發中國家，今年占了 73%，4 年前才占 61%。依世界鋼鐵協會近日公布全球 9 月粗鋼產量 1.23 億噸，比去年同期增長 9.7%，比上月些微減少 0.5%。今年前 9 個月亞洲地區產量為 7.28 億噸，比去年同期增長 9.5%，歐盟區產量 1.36 億噸，比去年同期增長 4.3%，北美產量 89.3 百萬噸，比去年同期增長 6.1%。中國 9 月產量 56.7 百萬噸，比去年同期增長 16.5%，比上月減少 3.5%。日本產量 8.9 百萬噸，比去年同期減少 3.8%，南韓 5.5 百萬噸，比去年同期增長 17.7%。歐盟區的德國 3.7 百萬噸，比去年同期增長 10.3%，義大利 2.6 百萬噸，比去年同期增長 11.5%，法國 1.3 百萬噸，比去年同期增長 4.2%，土耳其 3 百萬噸，比去年同期增長 16.9%，英國 7.2 百萬噸，比去年同期增長 8.9%，巴西 2.8 百萬噸，比去年同期增長 3.8%。

(五)中國減產鋼鐵，礦砂價格急速重挫

受中國信貸緊縮和房市降溫的影響，據報中國高鐵投資已經減少 80%，鋼鐵需求十分疲弱，迫使削減產出並減少礦砂購買量。中國各地鋼廠近期展開減產，有 5% 被暫時停產；華南地區約 20~30% 的中小鋼鐵廠關閉煉鋼爐，降低鐵礦砂採購量，連帶也影響全球礦砂價格。儘管部分大型鋼廠亦宣布維修相關方面的減產訊息，但較大型的鋼廠仍持續購買進料。自 9 月初以來礦砂價格下跌近 30%，礦砂價格已滑落至 15 個月新低。礦砂價格急跌使得現貨價格及合約價格兩者之間產生了極大的價差，致使中國鋼鐵業要求重新研議合約價格。明年全球礦砂海運貿

易增長將從今年的 6% 降到 3%。據倫 Clarksons 報告，2011 年礦砂海運總量為 10.56 億噸，而 2012 年總量將為 10.8 億噸。原材料貿易總量將增長 3%，至 37.5 億噸。而散裝乾貨船運力將增長 10%，至 6.723 億 Dwt。中國對礦砂的需求加強，明年將增長 6%，至 7.03 億噸。今年 9 月份，中國礦石海運總量達 60.6 百萬噸，比 6 月份的 51.1 百萬噸增長 19%，成為歷史月總量第 2 高。

(六) 解體噸量加速擴大，有助於紓緩供需壓力

假設新船訂單可順利完成交船比率約 60~70%，今年解體船加速，預期每個月約有 2 百萬 Dwt 解體，全年解體噸量應可超越 20 百萬噸。去年新船噸交船約 80 百萬 Dwt，船噸淨增長約 17%，今年新船噸交船預估約 100 百萬 Dwt，將帶來船噸增長約 13%。至 9 月底散裝乾貨船已達 593 百萬 Dwt，甚至假設明年約有 30~40% 比率無法順利交船，明年超大型礦砂船噸將大幅增長，今年迄今逾齡超大型礦砂船噸解體增加，去年超大型礦砂船噸增長超過 20%，預期今、明兩年增長與去年相當。去年海岬型船噸增加 30.6 百萬，增長超過 23%，至 9 月底海岬型船已達 1.82 億 Dwt，計 1,083 艘，迄 9 月底已有 163 艘交船，解體量增加相當大，假設交船量符合目前為止所看到交船比率及解體速度保持現在水準，預估今年將增長超過 14%，明年約 5%。另外，未來數年有不少超大型礦砂船噸投入市場，去年約有 15 百萬 Dwt 投入市場且增長約 12.7%。迄 9 月底巴拿馬型船有 207 艘完成交船，累積 1,986 艘，約 1.51 億 Dwt，預估今年巴拿馬型船增長超過 13%，明年增長 14% 以上。40-60KDwt 新船訂單中，幾乎為 50-60KDwt 超輕便型船，40-50KDwt 輕便極限型船非常少，迄 9 月底輕便極限型和超輕便型等新船投入市場約 252 艘，船隊規模為 2,376 艘，累積 1.21 億 Dwt，預估今年增長接近 16% 及明年 9%，其中輕便型船預估將呈現低增長，具有穩定新船訂單湧現，且解體量加速擴大，迄 9 月底輕便型新船有 194 艘投入市場，船隊規模為 3,085 艘，累積 84.5 百萬 Dwt，預估今年增長 6.4% 及明年 3.5%。今年迄 9 月底交船速度高於去年速度，去年有 79 百萬 Dwt 新船投入市場營運，有 5.8 百萬 Dwt 解體，為前年的一半，今年散裝乾貨船市場表現相當鬱悶，使船東遭遇極大營運壓力，此刻出現正面結果，迫使船東加速逾齡船解體。去年多數投資人對市場抱持樂觀想法，因此，解體船艘數銳減，海岬型船僅 17 艘、巴拿馬型船 7 艘及輕便型船 54 艘。可是，今年多數船東很明顯失去耐心，因而使散裝乾貨船解體迄 9 月底爆天量達 20 百萬 Dwt 以上，海岬型船 63 艘、巴拿馬型船 69 艘及輕便型船 80 艘，今年應會超過 25 百萬 Dwt 解體。

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。綜觀今年散裝航運產業，今年前3季運能供給過剩現象，帶動全球散裝業者積極拆解老船以控制市場運能供給，也使得第3季底，穀物、化肥、煤炭、鐵礦砂運輸貿易轉趨熱絡時，在8月礦砂價格下跌，礦砂生產商的出口量大增，帶動散裝船運費指數觸底反彈，至10月下旬抵達波段高點，隨後受歐美債務危機升高，及中國金融緊縮和嚴控地產交易等利空籠罩，致國際鋼價走弱，因而礦砂及焦煤需求疲軟，進而減低全球散裝乾貨船噸的需求，於是散裝船市場開始出現疲弱的跡象，巴拿馬型船以下市場領先下挫，隨後海岬型船市場也反轉大幅拉回，波羅的海綜合運費指數至2011年11月上旬下跌了18.6%。煤價的未來走勢將是關鍵，由於全球動力煤和

焦煤價格下跌，煤炭貨運的需求也見放緩，假如煤價持續下跌，預期進口商會採取觀望態度，煤炭的需求將下降，直接衝擊到巴拿巴型船以下市場，因而各型船運費指數持續下跌。自8月初以來，BDI指數出現超跌後強勁反彈，幾乎一路走揚，至10月中旬累計漲幅73.4%，其中海岬型船運價指數(BCI)、巴拿馬型指數(BPI)、超輕便型指數(BSI)及輕便型指數(BHSI)分別上漲109%、42%、29.6%及29.3%，顯示BCI指數依舊支撐BDI上漲行情最大功臣。本波BDI的強勢反彈，有多種因素綜合而成，其中有季節性需求上升因素；市場長期低迷有超跌反彈的要求，當然也不排除市場投機炒作因素，如中國礦砂、煤炭需求超預期的增長，是支撐海運市場持續反彈的引擎。從需求方面看，中國鋼廠在國內外原料產生價差而刺激加強補庫存，日本地震後礦砂進口大增，以及煤炭和糧食的季節性等因素，這些都是短期的市場行為，然全球經濟增長速度放緩，以及船噸供給過剩結構，才是決定長期海運市場走勢的根本因素仍未改變。中國的礦砂需求持續有撐，加上北方冬煤進口帶動運輸需求，第四季的海岬型船(Capesize)需求轉佳，預期未來1個月內都還是可以獲得支撐，航商在談判長期租約的價格時，也將有較多籌碼。運費衍生性合約(FFA)交易行情顯示明年第1季運費將大幅下滑，市場普遍觀點認為目前漲勢僅為暫時性的表現，由於明年將有另一波大船密集下水的時期，尤其還有不少Capesize投入市場，整體運能還是呈現供過於求狀況，展望明年市場要大有機會也不大，運價應該會維持盤旋、整理的格局，直到市場對於原物料需求再度成長，供需實際恢復平衡的時間點估將落在2012年底到2013年上半年間，景氣熱度仍應審慎以待。隨著時序逐步進入第4季北美糧食出口旺季及冬季燃煤需求高峰期，預期將有利於海岬型船舶運價獲得支撐。不過，今年全球散裝船噸較去年增加17%，遠超過運輸需求的增幅，中期而言，要到2013年後散裝航運景氣才有機會明顯翻揚向上。目前海運業面對的供需結構狀況與金融海嘯期間有顯著不同，主要是在2009年船價谷底時起造的大型船舶，陸續集中在今年開始交船，對整體海運市場運能供給投下沉重壓力，加上目前全球經濟成長趨緩的疑慮仍未具體緩解，原物料運輸需求僅靠著冬季用煤與礦砂回補庫存的支撐，行情能夠持續多久，仍有相當大的問號。目前業者調控運能的主要手段，只能靠著閒置多餘運能、壓低航速、拆解老船等策略來進行，不過待新增的Capesize船舶投入市場之後，新船比重進一步升高，拆解老船、閒置運能的釜底抽薪之計，顯然並無法完全抵消掉新增的運力；如果市場運輸需求沒有見到明顯的好轉信號，則市場上漲力道恐怕還是會受到壓抑，另巴西Vale在馬來西亞礦砂分銷中心一旦建成，再配以龐大的VLOC船隊，全球散裝乾貨船運輸格局將會發生巨變，對市場和運力的結構性過剩產生重大影響，但Vale分銷中心轉建馬來西亞將令中小型散貨船受益，未來散裝船發展趨勢是否有可能中小型化，尚需進一步觀察。受中國北方鋼廠礦砂冬儲、及北半球取暖煤冬儲的雙重拉動，第4季是全球散裝乾貨船市場的傳統旺季，第4季BDI指數有望維持高位震盪格局，但在中國及全球經濟增速放緩背景下，全球散裝乾貨海運量增速難以出現趨勢性上升，同時由於新船下水量仍處於歷史高位，預期BDI指數繼續向上突破的空間相對有限。10月底開始，中國全面重新檢討高鐵相關建設，鋼鐵需求減緩，鋼價下跌，礦砂進貨量減少，且礦價大幅下挫，BDI自10月中旬年度高點回落；由於需求放緩，各型船海運量減少，致各型船市場價格全面反轉走疲。終於在11月上旬礦砂價格出現跌深反彈，市場買氣才會湧現，海岬型船運價反轉強力回升，為其他型船市場仍處於偏弱格局，無法感受第4季旺季的存在。自8月上旬以來各型船市場全面一路強勢上漲，歷經

二個月多的拉漲，至10月中旬抵達今年最高價，BDI成功站上2千點，攀登至2173點最高點，隨後各型船市場漲勢中止而全面拉回，BDI被迫回檔，10月底2千點再度淪陷，11月上旬回挫至1759點後，因海岬型船市場運價反轉強力回升的激勵下，BDI方止跌回升至1840點。海岬型運價指數(BCI)10月下旬連番上漲衝至今年最高3,638點後拉回，11月初一度跌破3千點，並壓回2,779點後止跌勁揚，再度收復3千點，登上3,162點。巴拿馬型船運費指數(BPI)10月中旬攀抵2,099點，來到今年3月中旬前高點，隨後反轉一路下跌，至11月上旬收低在1,761點，跌幅16%。超輕便型船運費指數(BSI)10月中下旬攀升至1,612點，來到今年3月下旬前高點，隨後缺乏利多加持而回檔，迄11月上旬指數收低在1,329點，跌幅達17.5%。輕便型船市場運費指數(BHSI)在10月中旬指數攀登至今年最高829點，隨後受全球鋼價大跌，剛才買方退出觀望，船噸需求頓時減少，致輕便型船運費指數(BHSI)壓回，迄11月上旬指數收低在683點，跌幅達17.6%。

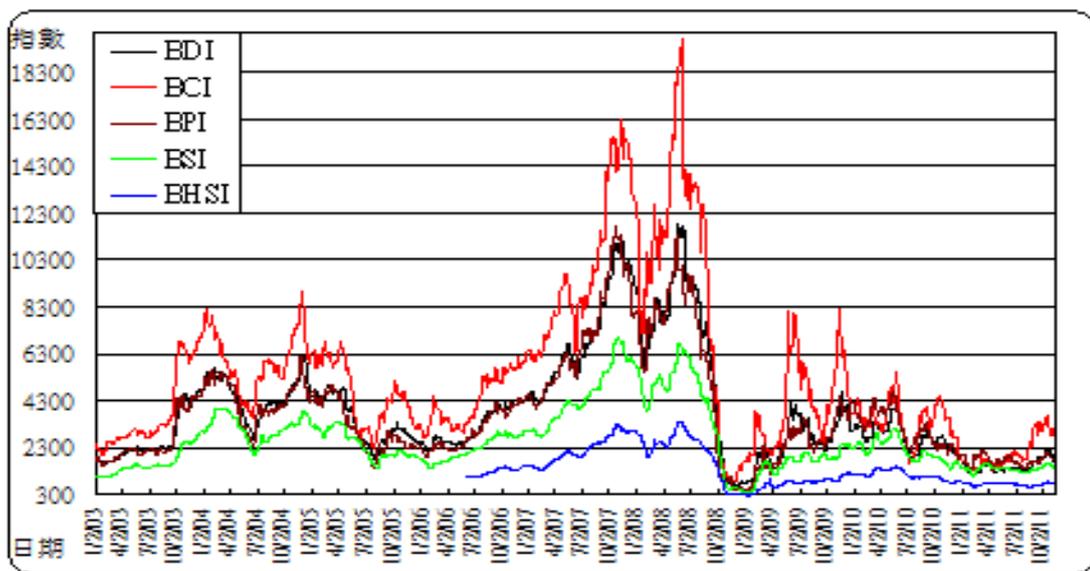


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。自8月上旬以來以海岬型船市場為首發動今年難得一見兇猛漲勢，本波漲勢無畏中國經濟顯現放緩跡象，以及其他經濟體市場持續低迷，迄10月下旬租金水準快速拉漲至去年11月前高價位。由於巴西礦砂出口爆量大增，促使海岬型船成交活躍，大西洋地區至遠東運力供應緊張，加上德國核電議題，致煤炭需求增加，預期將來維持煤炭需求旺盛，促使大西洋區市場仍然保持比太平洋區市場強勁。太平洋區同樣熱鬧，澳洲礦砂及煤炭瞬間刮一陣搶貨風，且礦煤出貨量驟增，主要礦煤出口港擁堵情況嚴重，相關進口國卸貨港擁塞亦嚴峻，有利於吸收市場閒置運力，運力需求出乎意料的強勁，亦對市場價格形成支撐力道，行情持續維持高檔。澳洲今年前8個月礦砂出口增長8%，達2.79億噸，巴西今年前8個月礦砂出口增長5%，達2.16億噸。中國今年前9個月進口礦砂增長11%，達5.08億噸，在鋼廠重新見建立庫存，9月中國進口礦砂暴增60.6百萬噸，較8月增長2.5%，創今年1月以來最大量9月回升至61百萬噸，

為今年來最高。日本前8個月進口礦砂為85百萬噸，下降4%。因礦砂進口價格自今年5月持續走低繼而中國鋼廠持續囤貨。海岬型船市場短期交易相當旺盛，價格漲勢力道強勁，但較遠期交易價位則急速下墜，顯示投資人仍對未來市場缺乏信心，近期FFA遠期市場交易第4季合約價約為22,000美元，而2012年第1季度合約價則遽降至14,000美元附近。新船交船速度超越中國礦砂進口增長速度且中國礦砂儲存量維持高位，以及此時鋼廠優先消化庫存而不願意再購進新礦砂。預期新造海岬型船船舶交付將大量湧現，近期公佈的中國10月進出口量下降幅度超預期，感受到歐洲及北美地區經濟預期下調帶來的殺傷力。中國為全球最大的礦砂消費國，鋼價一跌再跌，鋼企收益日趨減少，礦砂需求將萎縮，最終將殃及中國鋼企礦砂進口。自8月上旬以來海岬型船市場巴西和澳洲至中國航線受諸多利多因素的影響，運價大幅上漲。近期澳、巴西礦砂產量大增，據悉第3季澳洲三大礦商礦砂產量1.23億噸，比去年上漲25%，其中BHP產量增加最明顯。礦商低價增加對中國市場出貨，且以高於市場現貨運價水準租船提升巴西和澳洲至中國航線運價，拉抬兩航線運價堅穩上揚。10月下旬受到礦砂價格大跌影響，進口商退出觀望暫停止進貨，致海岬型船市場價格漲勢受阻而拉回。礦砂價格成為近期市場關注焦點，亦成為海岬型船運價走勢的關鍵，自9月中旬後礦砂現貨價持續下跌，價格連跌一個月，迄11月上旬出現止跌反彈，進口商認為礦砂價格已跌多，趁低價開始大量進貨補庫存，確實在11月巴西及澳洲出口礦砂突然爆增，租家急於在市場找船，再度激勵運價瞬間止跌飆漲。澳洲礦砂供應商正面對兩個不利因素，中國鋼企要求降價及澳洲最大競爭對手巴西礦砂供應商Vale接受中國鋼企10%砍價。此壓縮價格來自中國經濟擴張減速至兩年來低檔，中國鋼企正尋求重議季長約價，促使價格與現貨價貼近，自9月中旬以來已跌30%，下跌至US\$120美元左右，巴西礦砂供應商Vale同意調整與中國鋼企的定價模式，此措施中國鋼企將砍澳洲礦商價格。巴西Vale今年首季有41%礦砂出口至中國，計劃明年將產出3.1億噸的1.3億噸輸出至中國，2015年擴張產出達4.69億噸，預期銷售將大幅增長，然歐洲需求停滯，增長幾乎不可能。澳洲Rio Tinto瞭解在個案基礎下重議第4季度長約價可能性，以避免流失交易至較便宜供應商。4條航線平均租金10月下旬曾突破3萬美元關卡，但受到礦砂價格出現大跌的影響，買方縮手，平均租金抵達今年最高31,998美元價位後反轉拉回急速下挫，迄11月上旬挫低至22,892美元，旋即礦價大幅下挫到相對便宜而吸引買家蜂湧進場，船噸需求瞬間爆增，租金行情再度演出爆衝，11月上旬平均租金攀登27,197美元。大西洋往返航線租金9月中旬登上3萬美元關卡，10月下旬衝至去年11月以來新價位37,773美元，隨後鋼價及礦價持續下跌影響，本航線租金漲勢暫歇而回檔，迄11月上旬回挫至29,318美元，隨後買家趁礦價回落至相對低檔搶進，租金瞬間止跌勁揚，收高33,477美元。太平洋區航線10月中旬曾登上3萬美元關卡，攀抵今年來最高30,875美元後，受到礦砂海運量急縮的衝擊，漲勢中止而急速大幅下墜，迄11月上旬回挫至17,404美元，隨後礦價回落至低檔吸引買盤搶進，船噸需求暴增，旋即租金止跌跳漲，11月上旬收高在22,346美元。大西洋返回遠東航線租金漲勢凌厲，短時間即突破3萬及4萬美元關卡，10月中旬一舉站上5萬美元關卡，但受到鋼價及礦價大跌利多阻擾而拉回，迄11月上旬回挫至40,714美元，守住4萬美元關卡，隨後礦價回落至低檔吸引買盤搶進，船噸需求暴增，旋即租金止跌跳漲，11月上旬收高在47,769美元。太平洋區回歐陸航線10月下旬來到今年最高7,254美元後拉回修正，11月上旬最低來到4,042美元，隨後漲聲再起，收高5,196美元。

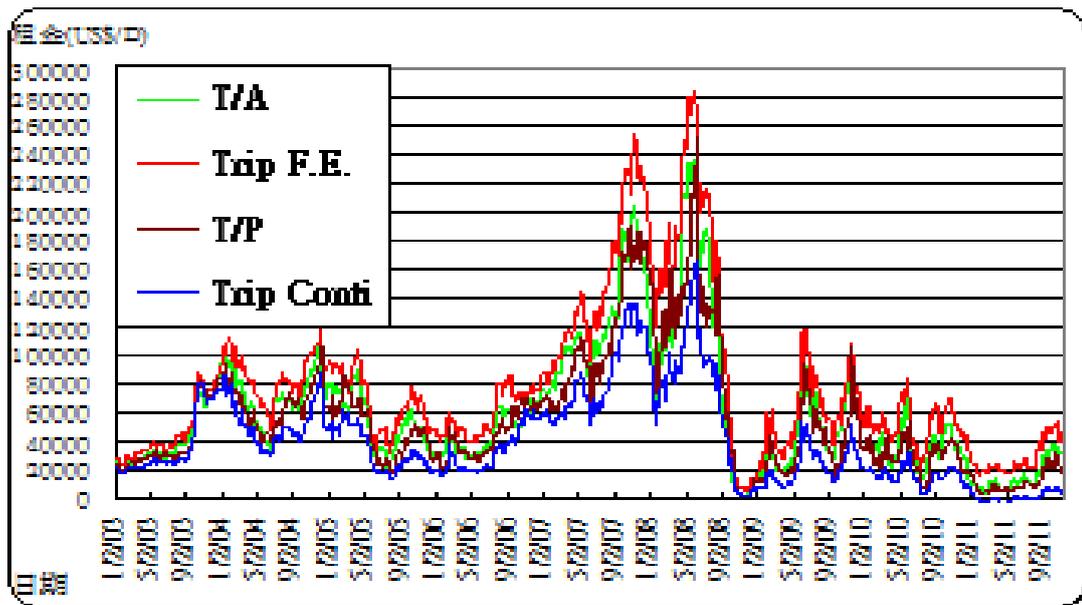


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。受惠於北半球冬煤及礦砂儲運啟動季節，已被冬季儲用，以及美國海灣/美國東岸出口穀物貨源充裕，貨流量穩定，而大西洋區可用即期運力相對較緊張，且國際油價處於高位，前往大西洋運力較少，在冬季之前，北大西洋、黑海等海運貨載交易更趨熱絡，歐陸及北大西洋區船噸供給仍吃緊，短期交易相當活躍，隨之港口擁擠發生，葉門亞典區域海盜猖獗，致增加船隻航行距離/額外費用支出，帶動第3季巴拿馬型船漲勢突出。太平洋區煤炭輸往中國及印度愈來愈多，亞洲國家、中國、印度及日本進口煤炭持續增加，船噸需求旺盛，太平洋區租金行情也一路漲至10月下旬，但多數市場投資人認為此波漲勢應屬短期現象，未來走勢至明年仍存在不利因素，價格仍有下跌風險。10月下旬後受到希臘及義大利等歐債危機升高，以及全球鋼材價格疲弱下跌，導致降低生產及減少礦砂及煤炭進口，船廠新船噸持續釋放，所幸解體船加速擴大，或多或少可紓緩航市船噸供給過剩的壓力。10月下旬巴拿馬型船市場反轉走跌，其他型船市場無一倖免，租金行情紛紛下調。太平洋區市場，儘管印尼、澳洲東岸仍有煤炭船運需求，但市場交易量減少，特別是澳洲東岸煤炭出貨量明顯縮減，隨著市場可用運力逐漸增加，市場運價10月下旬後反轉下挫。若往後市場需求仍舊疲軟，巴拿馬型船市場運價將出現較大幅度下滑。大西洋市場，儘管大西洋地區運力有限，但太平洋地區部分運力空載前往大西洋對該地區市場運價形成壓力，美灣地區穀物貨載減少，10月下旬後運價反轉逐漸拉回，雖然海岬型船市場在11月上旬突然出現強勁反彈，可是巴拿馬型船市場依然呈現弱勢格局。4條租金航線9月底全面翻揚，帶動平均租金一路挺進，至10月中下旬攀登今年最高價位16,820美元，隨後鋼價及礦價大幅下挫的衝擊，租金反轉下挫，迄11月上旬收低14,078美元。大西洋往返租金航線受惠冬煤儲運與穀物出口旺季的加持，9月底出現強勁上漲力道，漲勢延續至10月下旬，租金收高在18,372美元，隨後受到全球及中國金融緊縮與經濟條件轉差的

影響，租金行情反轉直下，迄11月上旬收低16,125美元。大西洋返回遠東租金航線行情9月下旬出現勁揚，一路扶搖直上，10月中下旬攀登至今年3月上旬高價位27,343美元，隨即利空襲擊下反轉走跌，迄11月上旬收低24,543美元。太平洋區往返租金航線9月中下旬曾拉回後再度反彈走高，10月中旬攀抵至今年3月底高價位，來到15,961美元，隨即利空罩頂，租金壓回整理，迄11月上旬收低11,517美元。太平洋區回歐陸租金航線8月上旬止跌持續反彈上漲，9月中下旬曾一度拉回，隨後繼續反彈上揚，至10月中下旬攀登今年最高價位5,939美元，隨後受到利空襲擊，租金反轉下挫，迄11月上旬收低5,374美元。

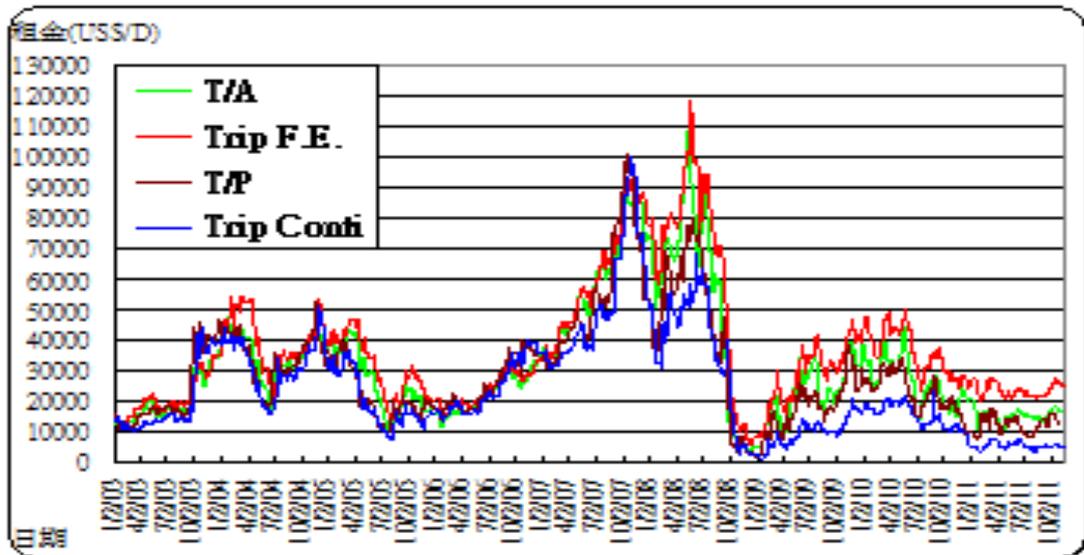


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。儘管中印煤炭庫存量維持高水位，為因應需求急遽增加，中國進口煤炭呈現強勁力道，印度進口煤炭也穩定增長，中印第 4 季煤炭進口依然呈現增加格局。受到盛行李風的影響，印度礦砂出口疲弱，迄今季風尚未結束，泰國遭遇 50 年來大洪災，將衝擊到泰國稻米、糖及水泥熟料出口，以及煤炭進口。印尼第 3 季為煤炭最佳生產期，煤炭出口旺盛，巴拿馬型船以下市場將受惠，尤其超輕便型船市場最為吃香。美灣地區焦煤、穀物出口貨量較多，市場即期運力緊張，散裝船噸總體需求上升，主要歸功於中、印兩國煤炭進口的大幅增加，支撐大西洋市場超輕便型船租金上揚。此型船市場走勢與巴拿馬型船雷同，9 月以來各航線租金連翻上揚，尤其大西洋區租金漲勢力道比太平洋區強，太平洋區市場表現略遜一籌，各航線租金一路漲至 10 月下旬才受到鋼材與礦砂價格大跌的影響，買方縮手退出觀望，船噸需求減弱，各航線租金紛紛自高檔滑落，迄 11 月上旬雖海岬型船市場突然出現止跌強力反彈，然超輕便型船租金尚未見到止跌跡象。雖然歐美經濟遭遇風暴，需求消費力道下降，然對超輕便型船市場以下小型散貨船的需求並沒有太大負面影響，現在全球消費需求主要依靠亞洲新興經濟體，新興經濟體強勁經濟成長與消費力道，未來數年中其需求將保持堅挺，成為支撐超輕便型船市場以下小型船市場主幹。新興市場（包括非洲在

內)港口數量的增加成為超輕便型船需求穩定增加的主要推動力,這些船舶大都自帶吊具,對港口泊位方面基礎設施的依賴程度更低。然而,此型船市場新造船量近年來出現巨量,未來貨量的任何幅度的增加將無法消化過剩的運力。明年就算新船訂單消失且取消預訂率在 40%,仍或將有 300 艘次以上船舶要交付使用,相當於平添 160 萬載重噸運力,船隊規模將擴大 15.4%,另外,該船隊平均船齡為 9 年,目前船舶拆船量很可能有限,預期超輕便型船市場未來表現恐無法如以前輕易越過萬重山,甚至表現常常優於巴拿馬型船市場。超輕便型船各航線租金自從 8 月中旬起展開一路挺升,尤其大西洋區市場漲勢強勁,支撐平均租金穩定一路走高,迄 10 月下旬攀升至 16,860 美元,創下今年以來最高價位,隨後反轉下挫,迄 11 月上旬尚未止跌,迄今收低在 13,817 美元。大西洋區租金航線自 9 月初幾乎一路扶搖直上,10 月下旬攀登今年來最高達 19,505 美元,隨後自高檔滑跌,迄 11 月上旬尚未止跌,迄今收低在 17,650 美元。大西洋區回遠東租金航線 8 月中旬止跌一路挺升高,10 月下旬攀登至今年最高 25,167 美元,旋高檔回跌,迄 11 月上旬尚未止跌,迄今收低在 24,661 美元。太平洋區往返航線租金 7 月上旬行情止跌一路緩步震盪走高,10 月中旬租金來到今年 4 月高檔 14,042 美元,隨後受到歐債風暴及中國緊縮鋼價下挫影響,租金反轉一路下跌,11 月上旬棄守 1 萬美元,迄 11 月上旬尚未止跌,迄今收低在 7,983 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月中旬止跌持續反彈,幾乎一路上漲,10 月中下旬租金抵達新高來到 8,853 美元,因中國緊縮造成鋼價持續大幅下挫的影響,租金反轉一路下跌,迄 11 月上旬尚未止跌,迄今收低在 4,972 美元。

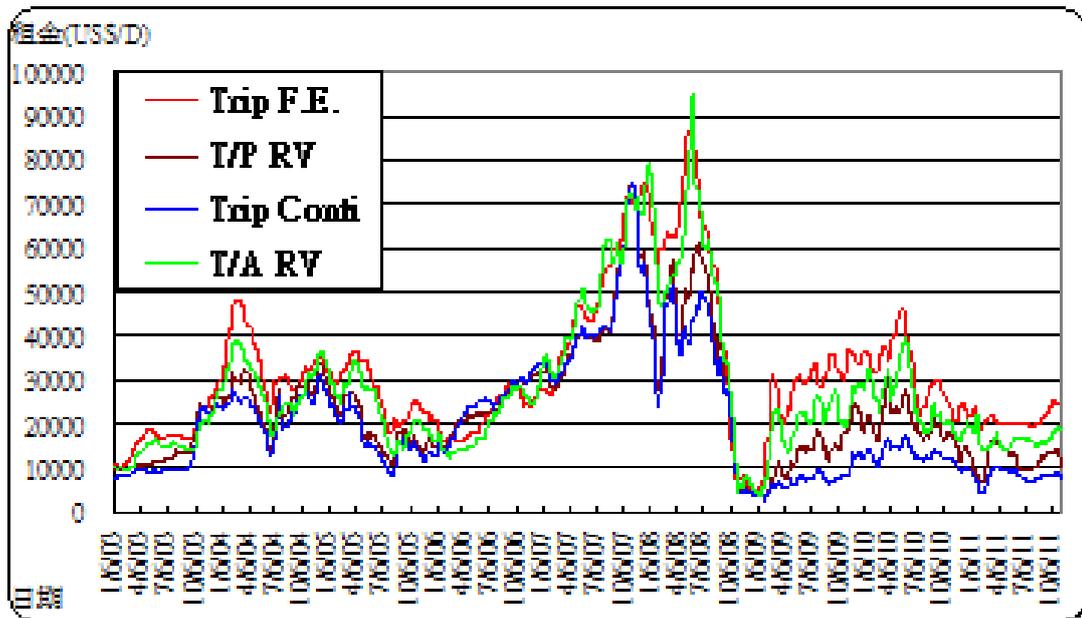


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場雖攬運貨載多樣化小批量散雜貨,彎靠裝卸港口較不受吃水與泊靠港口機具是否現代化裝置等限制,如新興市場(包括非洲在內)港口數量的增加成為輕便型船需求穩定增加的主要推動力,這些船舶

大都自帶吊具，對港口泊位方面基礎設施的依賴程度更低。照理應拜近年來全球新興市場如雨後春筍般，成為一股世代洪流，銳不可當，經濟快速突飛猛進，新興市場進出口小批量散雜貨與日俱增，需求面應非常健康增長，應可造就輕便型船市場才對，可是今年來輕便型船表現卻不盡理想，期中關鍵在於過去幾年船運市場帶來豐厚利潤，投資人過於樂觀競相訂建輕便型船，且投資門檻不高，在有利可圖下非常多小型造船廠紛紛設立，今年來開始爆量交船，導致船噸供給過剩，壓垮輕便型船市場，雖輕便型船市場在8月起至10月期間前半場由太平洋區擔綱表現不錯，但氣勢嫌薄弱，下半場太平洋區休息轉由大西洋區上場表演，10月下旬市場全面下跌，可能部分原因為泰國遭遇50年來大洪災，將衝擊到泰國稻米、糖及水泥熟料出口，以及煤炭進口，以及10月下旬才受到鋼材價格大跌的影響，買方縮手退出觀望，船噸需求減弱。目前全球輕便型船有2,073艘，去年由該型船承運的乾散貨運量佔到全球海貿總運量的13%。今年預估散裝乾貨海運需求將會提升11%至34億噸，需求面還算健康穩定增長，打垮市場應歸咎於船東過度投資，造成市場船噸過剩的惡果，短時間恐無法有效改善。8月中旬至10月上旬由太平洋區市場領銜表演，隨後退場接著大西洋區市場上場表演，表演僅維持一個月告結束，大西洋區市場表現優於太平洋區市場，使大西洋區市場租金水準超越太平洋區市場水準。大西洋區航線租金9月下旬止跌反彈，持續上漲一個月，至10月下旬租金拉高收在13,082美元，隨即受利空壓頂而拉回，迄11月上旬似乎縮小跌幅醞釀止跌反彈，今收低在11,870美元。太平洋區租金航線在8月中旬受到亞洲區域需求轉趨熱絡，船噸需求旺盛，帶動太平洋區航線觸底一路彈升，10月上旬本航線租金最高來到11,297美元，隨即上漲動能減弱而加速回檔，迄11月上旬跌勢依舊收低在6,818美元。輕便型船平均租金水準8月中旬由太平洋區航線反彈力道大於大西洋區航線回跌幅度，才帶動平均租金止跌反彈，10月上旬後太平洋區航線上漲動能減弱，接著大西洋區航線漲勢轉強，支撐平均租金保持上揚局勢，10月中旬上揚至11,805美元，隨後市場各航線紛紛走跌，拖垮平均租金水準，迄11月上旬仍處於跌勢格局，並跌破1萬美元整數關卡，平均租金收低9,343美元。

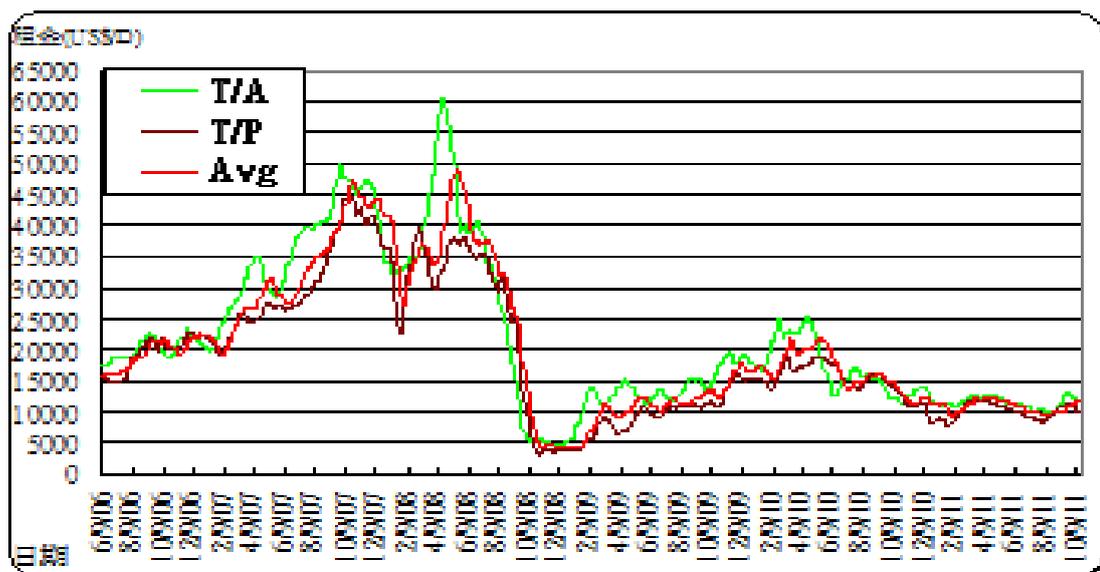


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

- 1.近期全球飽受歐洲債務危機困擾，倘若歐債無法解決，全球經濟可能陷入失落十年。中國除內部採取嚴厲緊縮政策，各項投資建設緊縮停頓外，且受到歐美需求緊縮，導致出口下降，因而波及經濟成長力道，第3季經濟年增僅9.1%，成長率低於第2季的9.5%，亦不及第1季的9.7%，經濟成長動能已連續3季下滑，顯示中國經濟降溫。中國經濟成長引擎速度放慢，將明顯影響全球海運產業榮枯。
- 2.近期國際散裝乾貨船市場的快速回升，其中有季節性需求上升因素，當然也不排除市場投機炒作成份，這些因素都是短期的市場行為，而決定海運市場的根本因素仍未改變。全球經濟增長速度放緩，中國礦砂、煤炭進口速度不可能超過前幾年的歷史高位，再加上今後兩年全球運力過剩沒有消除，運價下跌的風險依然較大，不容過分樂觀。在季節性需求的驅動下，第4季BDI指數不致於出現大幅下挫，維持盤整震盪格局居多，但在運力供給過剩背景下，運價繼續向上突破的空間相對有限。
- 3.由於礦砂價格已大幅下跌逾30%，跌勢將告一段落，將鼓舞中國鋼企積極進口礦砂，礦砂海運量應會快速湧現，短期海岬型船市場將有一波反彈力道。亞洲地區國家、中國、印度及日本等進口煤炭增加，且近期原料進口商蜂擁搶運礦煤，港口擁擠程度再度惡化，短期間對航市有助漲效果。

(二)船噸供給面

- 1.自8月以來散裝乾貨船市場全面上揚，尤其海岬型船市場。然預期相較於船隊規模的擴張，需求增長恐受到限制，市場船噸供給過剩惡化依然無法改善，近期航市表現令人贊賞，恐係短期現象，無法持久。
- 2.雖然今年新船交船量預估接近1億Dwt噸，惟新船訂單約有3~4成交船會延遲且解體船量加速擴大，新船訂單增加減緩，將有助於紓緩未來航市船噸供給過剩問題。倘若中印及新興經濟體能發揮內需建設力量，取代歐美經濟失落衝擊，將船噸需求增長擴增，或許航市船噸供給過剩提早獲得紓解，早日脫離噩夢，讓航運產業邁向正常健康運行。

2011 年 10 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 每月市場短評

超大型油輪(VLCC)市場仍處於相對低檔，波灣-遠東路線收益在扣除港代費、燃油後已呈現正值，然與成本相較仍有一段距離。雖然運輸市場上有地理政治上對原油供給不穩定的影響、綠能產業的迅速發展、石油替代品的應用等因素，但全球對原油的依賴程度並沒有因經濟因素向下修正過多，以致造成油輪運費跌落至此。

目前看來，是船噸供給過剩及原油需求不若預期是運費無法提振的原因；其中又以船噸供給過剩為主要原因，未來兩年內超大型油輪交付的船噸佔現有船噸的 22.3%；根據報導，有部分船東在此船價相對低檔時與船廠接觸，但實際上各大船廠在近四個月來並沒有接到 VLCC 新造船訂單。除此之外，另有消息指出中國大陸為使原油運輸朝國油國運的方向進行，市場上傳言中國大陸將新造 80 艘超大型油輪；如果上述事情成真，無疑對運費市場是雪上加霜。

據國際能源署執行副總裁瓊斯於 10 月底時表示，石油輸出國組織(OPEC)，為緩解全球石油市場供應緊張的局面，石油輸出國組織(OPEC)必須從現在起到年底，將原油日產量提高 50 萬桶，原油日產量必須要提高到 3 千 060 萬桶。

原油運價指數在持續上個月的反彈至 10 月份下旬，成品油運價指數在 10 月平現持平。波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 月底報 773 點，上漲 76 點與 9 月初相比上漲 26%，；成品油綜合運價指數(BCTI)月底報 728 點，上升 3 點。

2. 原油/精鍊原油產品價格

10 月份西德州中級現貨原油價格持續上漲，至月底報價為每桶 93.08 美元，月均價為每桶 86.51 美元。倫敦布蘭特原油月初每桶價格 103.10 美元，月底以每桶 108.76 美元作收。近月紐約杜拜原油從月初每桶 97.41 美元，月底收盤價格為每桶 105.8.6 4 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 3.452 美元/加侖，低硫柴油月底以 3.892 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪-“Saga Agnes”(2000 年造，二十九萬九千噸)雙殼油輪以約三千一百萬美元售出

阿芙拉型油輪-“Rainbow River”(1999 年造，十萬七千噸)雙殼油輪以約二千四百萬美元售出

IMO I 化學輪-“Rheinstern”(1993 年造，一萬七千噸)雙殼油輪以約七百五十萬美元售出

IMO II 化學輪-“Holly Galaxy”(2006 年造，一萬九千九百噸)雙殼油輪以約二千四百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Good Light”(1979 年造，五萬五千噸)散裝輪以美金 480.0 元/輕載噸售出

“American Tern”(1990 年造，一萬七千噸)雜貨輪以美金 502.0 元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

10 月 VLCC 貨載成交數達 119 筆，交易量較前月相比僅增二筆。蘇伊士極限型油輪運費在地中海、大西洋區先漲後跌，阿芙拉極限型運費亦同；不分各船型、路線運費均回漲至 10 月下旬後開始向下修正。波灣-遠東路線運費成交價從 10 月上旬由於貨量明顯增加，運費也開始回漲到 50 點左右水準，船東也稍為喘口氣。

VLCC 波灣至日本航線(TD3)，運費由 WS40.0 左右開始反彈至 WS50.0 上下，換算日租金得一萬二千多美元，雖離成本尚有一段距離，但比起上個月慘賠的狀況已經得到一定程度的改善。波灣至美灣運費仍以 WS35.0 點成交，船東每日持續慘賠約二千多美金。西非至遠東市場稍有起色，以 WS50.0 點成交，日租金得 6,600 美元。西非至美灣由上個月底的 WS47.5 回升至 WS60.0 點成交。

地中海區自 9 月底運費回升便一路衝至 WS102.5 點，然而貨量無法持續供給，隨後回落至 WS80.0 點盤整。預估波灣至南中國路線運費於 11 月持平在 WS75.0 點上下。

6. 成品油油輪運費行情

LR1 船型於 10 月的運費小跌但仍屬平穩，波灣-遠東路線 LR2 船型從月初開始向下略修正，MR 油輪在遠東地區持續疲軟。10 月底 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS112.5.0 點，LR2 船型運費自本月初 WS120.0 點下跌至 WS110.0 點。

加勒比海至美西 MR 級油輪路線運費終於自 10 月走揚至月底以 WS170.0 點成交。地中海-美東路線 MR 船型運費在本月需求略為減緩，月底成交 WS190.0 點，日租金約 10,600 美元。新加坡-日本路線運價沒有明顯變動維持在低檔，但因燃油價格上揚，致使日租金跌破 2,000 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

2011 年 10 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-SEP (WS)	TCE (US\$/day)	28-OCT(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	33.0	-2,967	35.0	-2,687
AG / JAPAN	VLCC	41.0	977	52.0	15,947
WAF / EAST	VLCC	42.5	6,463	50.0	13,353
WAF / USG	VLCC	47.5	13,192	60.0	27,615
WAF / USAC	SUEZMAX	72.5	8,973	77.5	11,784
MED / MED	SUEZMAX	80.0	18,439	100.0	33,623
UKC / USAC	AFRAMAX	105.0	10,828	115.0	14,646

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-SEP (WS)	TCE (US\$/day)	28-OCT (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	120.0	12,777	110.0	8,197
AG / JAPAN	55,000	125.0	6,974	112.5	2,687
CARIBS / USAC	38,000	132.5	5,241	170.0	11,930
SINGAPORE / JAPAN	30,000	152.5	2,259	150.0	1,364
MED / USAC	30,000	200.0	12,524	190.0	10,472

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	20, 000	28, 500
SUEZMAX	150-160k	18, 000	22, 000
AFRAMAX	95-105k	15, 000	17, 750
LR1	65-73k	13, 750	14, 750
MR	47-51k	12, 000	13, 000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$95.0	\$65.0
SUEZMAX	150-160k	\$60.0	\$46.0
AFRAMAX	95-105k	\$52.0	\$37.0
LR1	65-73k	\$44.0	\$34.0
MR	47-51k	\$40.0	\$30.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 10 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$98.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$62.0	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$53.0	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告

