



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 100 2012年4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
2012 年 3 月份國際油輪市場動態	15

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 高港洲際貨櫃中心 首期工程計畫通過

台灣港務股份有限公司高雄港務分公司為因應貨櫃船舶大型化的海運發展趨勢，解決港區貨櫃碼頭不足，乃積極推動高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫，該申請案業經內政部都市計畫委員會 3 月 27 日審議通過。未來，港埠用地主要規劃作為貨櫃中心基地、物流發展用地及台電電力發展及煤倉用地使用。

該計畫於 93 年底實施，計畫範圍內陸域土地經內政部審議核定已於 96 年底公告變更都市計畫為港埠用地，填築用地另於 98 年提案申請擴大高雄市主要計畫，納編高雄市都市計畫範圍。

高雄港務分公司表示，洲際貨櫃中心第一期工程計畫全部完成後，將可提供一萬二千五百 TEU 級貨櫃輪靠泊，預期可增加高雄港每年三百萬 TEU 貨櫃裝卸能量，使高雄港發展為亞洲最具競爭力之貨櫃樞紐港。貨櫃中心基地採民間投資方式辦理開發，計畫投資 181.25 億元，興建四席水深 16 公尺碼頭、貨櫃場及相關裝卸設備，預訂於 103 年完成全部四座碼頭及貨櫃場地。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 香港機場貨量 蟬聯全球第 1

香港國際機場以 397 萬噸蟬聯全球第一大貨運機場，較排名第二的美國田納西州孟菲斯機場 392 萬噸，多出 5.1 萬噸。

ACI 係根據各成員去年整體表現進行排名，前五大貨運機場依序為香港(396.8 萬噸)、孟菲斯(391.7 萬噸)、中國上海(310.3 萬噸)、美國安克雷奇(262.5 萬噸)、韓國仁川(253.9 萬噸)，至於台北(163 萬噸)位居第十五，次於第十四的北京(167 萬噸)。前十五名貨運機場中，亞洲機場佔七個，中國大陸機場佔了四個。

據指出，香港機場航空貨量在 2010 年為 400 萬噸，為當地航空業歷年處理量最高的數字，也促使當地國泰航空自設貨運站的計劃。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 高雄港前三月櫃量增幅低於百分之五

台灣港務公司高雄港務分公司統計顯示，高雄港上(三)月份港口貨櫃量呈現緩升，當月櫃量成長不到 2%，累計今年一至三月櫃量增幅低於 5%。據統計，該港上月櫃量為 82.36 萬 TEU，比去(100)年同月增加 1.84%，累計今年第一季櫃量以 238.82 萬 TEU，年增率 4.81%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 控制運能投放第二季航運市場有望反彈回升

中國大陸航運企業逾半對今年市場前景看淡，惟四月份開始的第二季航運市場有望反彈回升。

依據上海國際航運研究中心發佈 2012 年航運市場分析報告有關第二季度展望，該報告指出，全球經濟繼續在低谷中徘徊，雖然歐元區主權債務問題趨向緩和，美國部分經濟資料亦有改善，但經濟增長步伐將繼續放緩，利率仍維持低水準。航運市場受需求緩慢恢復、船公司控制運能投放、油價有所下滑等因素影響，預計市場會反彈。

由於班輪公司面臨運費過低、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，前廿大班輪公司控制市場近 80% 的運能，因此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，推出進一步的漲價計畫。加上第二季是傳統旺季，貨量較首季有所回升，預計各主要航線運價會上漲。

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 年第二季乾散貨市場需求上升，大宗散貨海運貿易整體需求預計達到 84.3 億噸，較前一季升高 5.24%。

乾散貨船隊規模擴張速度依然不減，船隊規模預計達到 9,180 艘、6.41 億載重噸。在運輸需求回暖的帶動下，預計第二季乾散貨運輸市場的回暖步伐將進一步加快，總體會明顯優於第一季。

由於冬季取暖用油旺季即將過去，油價也處於高位，預計國際原油運輸需求減弱，油輪運能繼續小幅增長，而原油運輸各航線運價預計會有不同程度的下跌；而成品油需求受煉油廠開工率回升及庫存量減少等因素的影響，預計第二季成品油需求會有所上升，油輪運價也會呈現上漲趨勢。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 巴拿馬運河 2011 年營收創歷史新高

巴拿馬運河管理局公佈截至 2011 年底其運河通行費營收創歷史新高。主要原因為 2011 年經由巴拿馬運河運送的貨物，特別是來自貨櫃船的運河通行費獲利明顯增加。

特別值得注意的是，使用巴拿馬極大型船隻通行運河的比例超過了 2011 年全年度通行船隻類型總數的 53%。這不但證明了航商可經由佈署大型船隻載運貨物中獲取最佳的經濟規模，同時也堅定的支持巴拿馬運河管理局建造經費達數十億美元的第三組運河水閘門計畫。此計畫預計將於 2014 完成並可使 15,000 TUE 級的船隻通過巴拿馬運河。

據統計，在 2011 年使用巴拿馬運河的貨櫃輪貨物達到 113.7 百萬載重噸，相當於巴拿馬運河管理局 35% 的全年運河通行量，其收益達 873.7 百萬美元，顯見貨櫃船運對於巴拿馬營運運上的重要程度。

【資料來源：本通訊整理】

6. 艙位不足 歐洲線運價飆升

在船公司陸續針對歐洲線進行減艙之後，近期歐洲航往亞洲的東向船隻出現艙位不足現象，丹麥馬士基航運前所未有的通知客戶 4 月份暫停接受預定艙位，以便處理積壓待運的貨運；多家船公司已通知 4 月 1 日每小櫃(20 呎)調升 400 美元，每大櫃 (40 呎)調升 800 美元。

目前歐洲線回程貨僅有去程的一半，會出現艙位不足除了是因為船公司陸續在歐洲線進行減艙，另外歐洲輸亞洲的多數是廢紙、廢鐵、機械等重貨，能裝載的櫃量相對減少，另一方面近期美國線太旺，船公司必須保留部分艙位緊急自歐洲運回空櫃，因此才會出現運費大幅翻升狀況。

馬士基的動作是否是推高運價的手段，在歐洲已經引發廣泛討論，其他公司的反應也讓歐洲貨主協會表達關切，目前地中海運在大陸地區已經通知客戶要開徵緊急燃油附加費、訂艙貨未到罰款和緊急設備不平衡費，而在上周世界貨櫃指數(World Container Index, WCI)顯示鹿特丹運到上海的大櫃僅 541 美元，但歐洲貨大業者指出，部分航次的現貨運價已飆升到了 1,500 美元。

陽明海運對於市場的現況，表示因為受歐盟反壟斷法約束，無法對於貨載情況、運費等做公開談話，運費有任何變動會通知攬貨業者與貨主。

地中海航運將自 4 月 2 日起對歐洲往亞洲的貨物徵收每櫃 100 美元的設備不平衡費，並在 4 月 1 日執行每大櫃調升 100 美元運價以及 100 美元的燃油附加費。

【資料來源：工商時報】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一)全球經濟前景佈滿荊棘，航市價格低位震盪

全球經濟在2010年雖曾出現極端不穩定且不平衡的復甦後，2011年卻分別遭遇到一系列利空襲擊，包括中東和北非局勢動盪，大宗商品價格高漲，導致新興經濟體通脹壓力增大，日本爆發地震和海嘯導致經濟陷入負增長，重創世界供應鏈，緊接歐債危機不斷深化蔓延等一系列經濟、政治事件使得全球動盪不安，經濟復甦乏力。2012年全球經濟環境受到已發展國家經濟增長疲軟、歐元區主權債務危機依然再度爆發，而發展中國家經濟發展動力減速，尤其全球經濟賴以維繫的中國經濟增長卻出現明顯趨緩，導致全球經濟前景昏暗陰雨綿綿。綜合全球經濟資料，近期形勢依舊複雜多變，美國及日本經濟有改善跡象，但歐洲經濟仍在萎縮之中，新興經濟體經濟增長也呈現減速態勢，權威經濟研究機構近期紛紛調低今年的全球經濟預期，預計2012年全球經濟增長率為2.6%，低於去年的2.8%，2012年全球航市將仍面臨嚴峻的外部宏觀經濟環境，價格還是無法脫離低位水平震盪格局。

(二)鋼鐵需求減弱，中國進口礦砂增長趨緩

中國內部研究機構認為2012年中國將使用更多國內鐵礦資源，預期對礦砂進口將大幅下滑14%，進口約為5.9~6.5億噸，去年中國進口6.869億噸，呈現明顯下跌。根據中國官方資料，2011年國內礦砂產量增速比進口增速約快2.5倍，中國2012年減少的礦砂運量相當於570艘次17萬噸級海岬型船運量。鑒於中國國內礦砂含鐵量僅為30%上下，因此，國內的產量僅相當於進口礦砂的1/3，預測2012年中國礦砂產量將約等於進口礦砂5.34~5.91億噸，預計進口礦砂將減少。然礦砂供應商及船東卻一致認為2012年中國城市化進程將提速，由此帶來的基礎設施建設也將如火如荼，受此推動今年礦砂需求將有實質性增長，且中國礦砂含鐵量較巴西和澳洲礦砂更低，另外，基礎設施作業能力有限，內陸礦砂大批量載運至沿海港口面臨不小壓力，即使中國國內礦廠卯足馬力生產，也難以很大程度上代替進口礦砂，在中國鋼廠需求增長的推動下，今年中國礦砂進口將上升至7.3億噸。但目前的資料顯示，中國礦砂需求的確顯出現疲態，近期中國當局冷卻經濟的舉動，已使中國進口礦砂速度明顯趨緩，3月進口礦砂達59百萬噸，年增13.46%，月增19.5%，第一季礦砂進口量為1.55億噸，年增18%。

(三)中印煤炭進口量將大幅增長，將主宰全球散裝海運量

2011年國際煤炭交易量為9.93億噸，中印兩國佔據29.8%，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，躍居世界第一。印度估計會達到1.14-1.18億噸，繼續穩居世界第三位置。亞洲煤炭市場過去幾年經歷重大結構調整，中國等曾為煤炭出口大國，如今紛紛轉變為淨進口國；印度、越南等其他煤炭需求巨大國家，繼續增加進口。日本因地震破壞需求，導致去年對焦煤和動力煤的需求下降，加上全球增長疲軟打擊鋼鐵生產、地震導

致日本沿海重要燃煤電廠遭到破壞等因素，導致日本的煤炭進口國霸主地位被中國奪走。2030 年時中國和印度將分別是全球第 1 和第 3 大經濟體，印度 47% 天然氣、91% 石油、40% 煤炭需求將仰賴進口。由於中印兩國經濟高速發展，電力需求相應激增，但兩國在發電形式上還非常依賴煤炭發電。未來 20 年，全球煤炭需求淨增長將完全來自中、印。中國 2030 年電煤進口總量可能激增至 10 億噸，印度至少增至 4 億噸，是 2011 年的 5 倍，為保證國內電力供應，印度決定 2012 年將增加進口煤炭，初步目標為 1.34 億噸，到 2017 年進口量將達到 1.95 億噸。

(四) 礦砂出口國採取貿易保護政策，中國進口朝向多元

2012 年部分礦砂出口國採取貿易保護政策，主要有印度及越南等新興國家不斷提高礦砂出口關稅；另澳洲礦產資源稅法案可能即將開徵。2012 年 1 月印度提高礦砂出口關稅，由原來的 20% 提高至 30%，2 月上旬越南調高礦砂出口關稅，由原來的 30% 提高至 40%。新興國家的工業化發展，帶動鋼鐵消費量上升，本國的礦砂需求旺盛，為保障需求，紛紛祭出礦砂出口關稅，且有調高趨勢。印度國內鋼鐵企業產能擴張，印度政府鼓勵本國企業、國外企業建設鋼廠，礦砂需求開始升溫，礦砂消耗量明顯上升。至目前為止，印度的礦砂供應已經出現瓶頸。隨著礦石開採成本上升，地方政府增稅和限採，導致印度本國礦砂市場供需出現偏緊局面。印度開始保障國內需求導向，採取限制政策，成本提升，導致中國進口的印度礦大幅下降，2011 年中國進口印度礦砂 73.06 百萬噸，比上年同期減少 24.36%，印度礦占中國礦砂進口量比重大幅下滑，從 2008 年的 20% 降至 2011 年的 10.6%，3 年下降 10%。2011 年，中國從俄羅斯及印尼進口礦砂 15.61 百萬噸及 11.87 百萬噸，比上年同期增長 145% 和 54%，從馬來西亞及越南進口礦砂 5.42 百萬噸及 2.90 百萬噸，比上年同期增長 121% 和 50%。越南每年鋼鐵產量 8~9 百萬水平，本身鋼鐵產量較小。但目前東南亞經濟發展，帶動鋼材消費上升，高速公路、鐵路、港口碼頭、空港機場及城市設施等建設工作全面展開，且越南的加工製造業成為經濟增長亮點，對鋼材需求上升，每年需要進口大量鋼材，越南的鋼材進口依存度達到 50%。

(五) 全球多數鋼廠粗鋼產量回升，日本地震後產量尚未完全恢復

2 月全球粗鋼產量 1.19 億噸，高於去年同期 1.9%。中國 2 月產量 55.9 百萬噸，比去年同期增加 3.3%。亞洲其他地區，日本 8.6 百萬噸，比去年同期下降 3.7%，南韓 5.4 百萬噸，比去年同期增加 7.6%。歐盟區，德國 3.6 百萬噸，比去年同期減少 3.1%，法國 1.3 百萬噸，比去年同期增加 9.3%，西班牙 1.2 百萬噸，比去年同期減少 14.3%，土耳其 2.8 百萬噸，比去年同期增加 12.3%。美國 7.3 百萬噸，高於去年同期 8.5%，巴西 2.8 百萬噸，高於去年同期 3.4%。全球鋼廠產能 2 月利用率提高至 79.7%，比 1 月增加 3.1%，相對於去年同期利用率下降 2.8%。

(六) 中國鋼材需求停滯，粗鋼產量與礦砂進口增長趨緩

中國鋼材需求增速放緩，但鋼材需求量仍將繼續增長，預估 2012 年粗鋼產量增長 4% 左右，達到 7 億噸的規模，礦砂的需求量將繼續增加，總需求量將超過 11 億噸。由於中國優質礦砂資源匱乏，高爐生產工藝的要求及節能減排的需要，鋼廠優先使用進口礦砂，進口礦砂可望續增，即使 2012 年全國粗鋼產量增速回落

到 6.5%，進口礦砂增速回落到 7%，2012 年全國礦砂進口量亦將超過 7 億噸，進口量有增無減。此外，國際礦砂需求增速將放緩，預計今年礦砂價格將在 120~160 美元/噸之間波動。由於國際經濟環境日趨複雜，中國鋼材出口量將稍微下降，鋼材進口量將微幅波動。儘管原料價格的高位波動對鋼材價格形成支撐作用，但龐大的過剩產能對市場的衝擊和鋼材需求增速下滑，將使鋼價難以持續走高，進而使鋼鐵行業的整體盈利能力難以明顯提高。2011 年中國粗鋼實際產量為 6.83 億噸。2012 年伴隨著經濟增速的下滑，鋼材需求量的增速必然下滑。2015 年，粗鋼導向性消費量約為 7.5 億噸。粗鋼需求量可能在十二五期間進入高峰到頂，最高峰可能出現在 2015 年至 2020 年期間，峰值約 7.7 到 8.2 億噸。國際鋼材需求增長疲軟，中國鋼需求增速放緩，國際礦砂需求增速也將放緩。

(七)新船訂單快速萎縮、拆船量暴增，今明兩年尚難見平衡

2011 年全球新船完工交付量以載重噸計再創歷史新高，全年新船完工量約為 1.59 億 Dwt，較上年增長 4.3%。全球新船完工量在不斷創出新高，使航市運力過剩的狀況更加惡劣。船廠手持訂單量持續快速萎縮，訂單嚴重入不敷出，直接導致當年全球手持船舶訂單量持續大幅萎縮。訂單未交付率（船舶延期、訂單撤銷等所占比例）仍較高，2011 年全球至少有 77 百萬 Dwt 訂單未能正常交付，約占當年年初預計交付量的 32.7%。2012 年及 2013 年的新造船交付量超過新訂單交易量，航市供需不均衡問題相當嚴重，即便今年的船舶的拆解量將達到空前水準，到 2013 年之前難以恢復。2 月底全球散裝船訂單數量為 2.03 億 Dwt，相當於已有船隊 6.14 億 Dwt 的 1/3。另外，去年散裝船訂單的撤銷比率達到訂單量的 13%，假設今年及明年或許保持差不多的水準，則今年及明年可能分別有 17 百萬 Dwt 和 6 百萬 Dwt 將撤銷。還有去年的延遲交付趨勢可能會持續一段，今年及明年預計分別約 38 百萬 Dwt 及 25 百萬 Dwt 延遲交付到下一年，如此，今年的散裝船淨增加率達 10%（增加 84 百萬 Dwt），明年的達 7%（56 百萬 Dwt）。今年至 2 月底，散裝船的拆解量為最多為 5.1 百萬 Dwt，2012 年度的散裝船拆解將達到 30 百萬 Dwt，比去年增加 31%。

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。從 2003 年到 2008 年期間拜中國狂掃全球原物料等大宗貨物，尤其房地產市場的狂飆和“鐵公基”（鐵路+公共設施+基礎設施）的巨額投入，導致礦砂需求激增，進口急速暴增而導致運力緊張，不僅引爆海運市場價格一飛衝天，且投資人瘋狂追逐造船訂單，致新船訂單爆巨量，交船期橫越約 3 年，今日飽受過剩之苦。如今，房地產市場受到嚴厲調控，而後續產業則是始料未及且剎車不及，致使連環追撞，加上巨大的庫存壓力，中國鋼鐵企業已沒有興趣提貨。2011 年中國進口礦砂 6.86 億噸，占全球礦砂海運量的 65%；進口煤炭 1.82 億噸，是全球煤炭最大進口國。全球散裝海運貨量 50% 左右的需求來自中國，中國需求的變化也直接左右了 BDI 的漲跌。依 Clarksons 最新資料顯示，截至 2 月底，全球散裝船運力已達 6.26 億 Dwt，較去年底增加了 8.5 百萬 Dwt，淨增了 1.5%，而需求增速卻呈現下降趨勢。據國際鋼協統計，今年 2 月全球產鋼國粗鋼產量為 1.19 億噸，比上月下降 2.5%。其中，中國粗鋼產量為 55.9 百萬噸，比上月下降 1.5%，是拖累全球鋼鐵產量的主要原因。2 月中旬中國鋼材價格創下了 2010 年 2 月來最低水準，鋼材市場低迷，顯示中國鋼材需求

依然不足，今年前3個月中國礦砂進口1.66億噸，較去年同期減少11.42百萬噸。上述資料顯示，鋼價疲軟已導致中國鋼企減少礦砂的採購進口量。煤炭也同樣存在類似困境，由於中國煤價連續下滑，與國外的煤炭價格差距縮小，電廠對進口煤熱情有所降溫，影響了外貿煤炭的進口速度。隨著3月後大宗貨物的需求會逐步增溫，但由於中國經濟增速放緩，國際散裝船市場還是在低迷中忍受煎熬。隨著中國煤炭需求的逐漸回升，華南地區電廠儲煤意識加強，帶動巴拿馬型船以下市場行情2月以來漲勢不減，至3月中旬電廠儲存量攀高位，致電廠進煤速度減緩，航市需求運力減少，行情漲勢動能下降。2月中國農曆新年結束後，所有船型運價在弱勢中翻紅，在穀物和煤炭需求回升的提振下，超輕便型船運價上漲相對較快，其4條航線平均租金至3月底登上1萬1美元以上，漲幅逾8成，而巴拿馬型船緊隨其後，漲幅也逾5成以上，特別是因中國對礦砂的需求持續疲軟，海岬型船市場自1月出現自由落體式下跌，雖2月太平洋區與大西洋返遠東航線稍有弱勢反彈，3月再度告跌，其4條航線平均租金曾跌落4,500美元以下，其租金水準不如巴拿馬型船以下市場行情，大小船租金形成顛倒，迄3月底各航線始全面明顯觸底上漲，為今年來最亮麗的表現。2月後各類型船在太平洋區域運價均出現觸底反彈，儘管三大船型運價仍在歷史低位，但較已有某程度改善，太平洋區域超輕便型船租金攀升到11,832美元，較2月初的4千美元漲幅驚人，輕便型船上揚至8,694美元，比2月初的4千6百美元，漲幅相當大，而大西洋區域運價表現似乎不如預期，其主要原因是大量閒置運力從太平洋開始湧入大西洋，而南美穀物等大宗貨物比預期少，造成運力大量囤積，運價下滑。海岬型船市場3月各航線租金表現皆墨，巴拿馬型船大西洋往返日租金緩步走高，至4月上旬爬行至7,713美元，上漲動能氣勢如絲，而超輕便型船及輕便型船租金行情漲勢強勁，3月連翻上漲，租金行情拉出長紅，大型船行情遠遠落後，至4月巴拿馬型船以下市場運價漲勢中斷，運價紛紛拉回。波羅的海綜合運費指數(BDI)3月來漲聲連連，迄4月初攀高抵達934點來到1月中旬水平，儘管海岬型船運價下滑的影響，也因巴拿馬型船以下市場運價連翻上漲蓋過了海岬型船運價下滑的衝擊。迄3月底巴拿馬型船以下市場運價轉弱，所幸大西洋區礦砂船運交易熱絡，需求船噸頓時強勁，推升海岬型船運價觸底持續上漲，化解BDI下挫危機，惟航市僅仰賴海岬型船仍孤掌難鳴，BDI漲勢氣勢轉弱，繼續保持緩步上揚，倘海岬型船市場無力支撐，則BDI恐有再度下跌危機，迄4月上旬BDI收在928點，自2月底以來漲幅近26%。在3月底前海岬型船市場缺乏足夠礦砂貨載的支撐，運力過剩，致各航線運價跌跌不休，3月底海岬型船運費指數(BCI)觸及年內新低1,354點，隨後礦砂至中國船運交易量頓時爆增，市場船運需求稍有改善，市場運價稍有回升，迄4月上旬指數反彈來到1,531點，巴西帕拉州政府將於4月開始徵收礦產稅，這對巴西礦砂出口將造成一定負面影響，恐會衝擊海岬型船市場的上漲動能。巴拿馬型船市場3月以來太平洋區船運交易活動有限，成交較少，中國北部聚集過多運力，運價卻持續表現疲軟，跌多漲少氣勢，所幸在大西洋區市場拜阿根廷穀物收穫季節來臨，南美玉米、大豆、小麥等穀物貨量湧現，為市場運價上漲提供支撐，運價持續強勁走高，使BPI持續走高，3月下旬登上千點關卡，迄3月底抵達1,051點來到今年1月中旬水平，4月初受到太平洋區航線疲弱不振的拖累，BPI指數反轉下跌，4月上旬復活節過後又頓時反彈上揚，迄4月上旬收在1,040點。超輕便型船與輕便型船市場受惠於南美穀物旺季到來支撐，自中國農曆新年過後漲聲不斷，3月表現最亮麗市場，迄3月底運價漲多攻勢暫歇而拉回，超輕便型船與輕便型船等兩型船市場運

費指數最高分別來到1,055點及566點，惟3月底阿根廷卡車工人罷工造成阿根廷穀物到港量下滑，加上中國3月中旬電廠儲存量攀高位，致電廠進煤速度減緩，航市需求運力減少，影響到超輕便型船與輕便型船市場，3月底兩型船行情漲勢中止而拉回下降，超輕便型船運費指數4月初失守千點，迄4月上旬下修至936點，輕便型船運費指數，迄4月上旬拉回下修至540點。

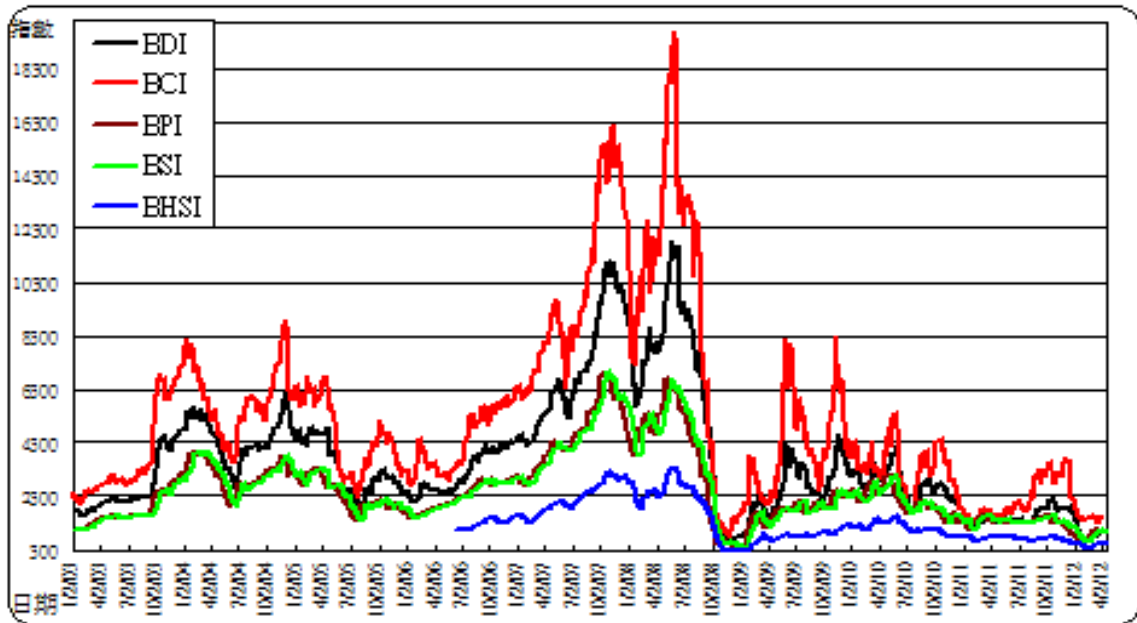


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。全球散裝海運貨量 50% 左右的需求來自中國，礦砂運輸占海岬型船運力的約三分之一，礦砂價格走勢仍是影響散裝乾貨船市場的重要關鍵因素。中國持續嚴厲調控房地產市場，且祭出貨幣緊縮，加上出口貿易急速萎縮等衝擊，導致各產業生產活動減速或甚關廠，尤其海岬型船市場賴以為生的鋼鐵產業，影響至為深遠，受到需求不振及價格疲軟，鋼鐵產業面臨長期營運虧損，致粗鋼產量停滯增長或甚減少，因而礦砂庫存量居高不下，中國鋼鐵企業已沒有興趣提貨。今年 2 月中國粗鋼產量為 55.9 百萬噸，比上月下降 1.5%，同期中國鋼材價格創下 2010 年 2 月來最低水準，鋼材市場低迷，顯示中國鋼材需求依然不足，今年前 3 個月中國礦砂進口 1.66 億噸，較去年同期減少 11.42 百萬噸，顯示，鋼價疲軟已導致中國鋼企減少礦砂的採購進口量。今年以來中國進口礦砂呈現停滯或甚減少，需求船噸冷淡且供給持續暴增，雖拆船加速且暴歷史巨量，惟還是無法紓解船噸供給過剩問題，因而鄭重傷海岬型船市場表現。3 月及 4 月建築業及製造業部門進入季節性繁忙期，交易商押注隨著鋼材市場需求旺季來臨，鋼材價格會進一步上漲，出手補充庫存，中國鋼鐵生產商趁機礦砂價格回落低價之際，中國的鋼鐵生產商增加鋼鐵產量與著手補充礦砂庫存量，於是國際礦砂價格隨即觸底反彈，持續上漲，為去年 11 月中旬

以來最長連續漲期，3 月底隨著海岬型船市場交易頓時熱烈，船噸交易量增加，加上海岬型船市場運價處於無利可途，已使不少船東將海岬型船停航營運，直接減少可使用供給量，於是運價觸底反彈強力回升，為今年來首見反彈力道，不過，整體鋼鐵產業環境根本未改善，本波反彈是否能持續多久，仍值得觀察。有中國內部研究機構報導，因其本土產量增加，中國 2012 年礦砂進口量或將減少高達 14%。3 月底前海岬型船市場飽受運力過剩之苦，及租方租船意願冷淡等衝擊，租金跌跌不休，僅在 2 月在太平洋區航線與大西洋返回遠東航線曾出現微弱反彈外，迄今年 3 月底幾乎潰不成軍，各航線租金接連破底且創歷史新低，更悲慘長期盤旋在低價位，3 月底始露出曙光，各航線租金觸底強力反彈。海岬型船 4 條航線平均租金在 3 月底挫低至 4,428 美元，為金融海嘯以來的次低水準，隨即買盤湧現，租金全面翻揚，迄 4 月上旬上漲來到 6,423 美元。大西洋返回遠東租金航線今年以來跌跌不休，直到 2 月中旬才觸底反彈，惟漲勢薄弱，2 月下旬突破 2 萬美元關卡，至 3 月上旬漲勢再度拉回，曾一度跌破 2 萬美元抵達 19,610 美元，3 月下旬利多的激勵，船東拾回信心努力拉抬價位，隨即收復 2 萬美元續往上挺升，迄 4 月上旬上揚至 24,375 美元。歐洲經濟表現不佳，歐洲地區鋼廠出現增產不前或甚減產，加上中國自巴西進口礦砂持續下降，致大西洋區市場需求船噸減弱，租金幾乎一路走跌，3 月底重挫至 2,632 美元，創歷史新低價，事實上，已跌無可跌地步，船東寧可暫停營運，也不願再殺低流血輸出，隨後買盤增溫，租方被迫提價以鼓舞船東將船隻釋出營運，迄 4 月上旬微幅上揚至 3,982 美元。太平洋區航線 2 月上旬出現止跌翻紅，雖漲勢力道有限，但尚能支撐價格緩步上揚，3 月上旬中止漲勢而拉回，3 月底挫低至 4,665 美元，隨即貨源湧現，租金觸底反彈，迄 4 月上旬微幅上揚至 6,243 美元。遠東返回歐洲航線租金同樣挫低至歷史新低，船東還需補償租方租金，這意味著船東要為所有的營運成本和部分燃油費用自掏腰包才能將船駛回歐洲地區，3 月底補償回程租金金額達 10,438 美元，隨後需求船噸稍有改善，迄 4 月上旬微幅上揚，但船東仍需補償租方租金 8,908 美元。

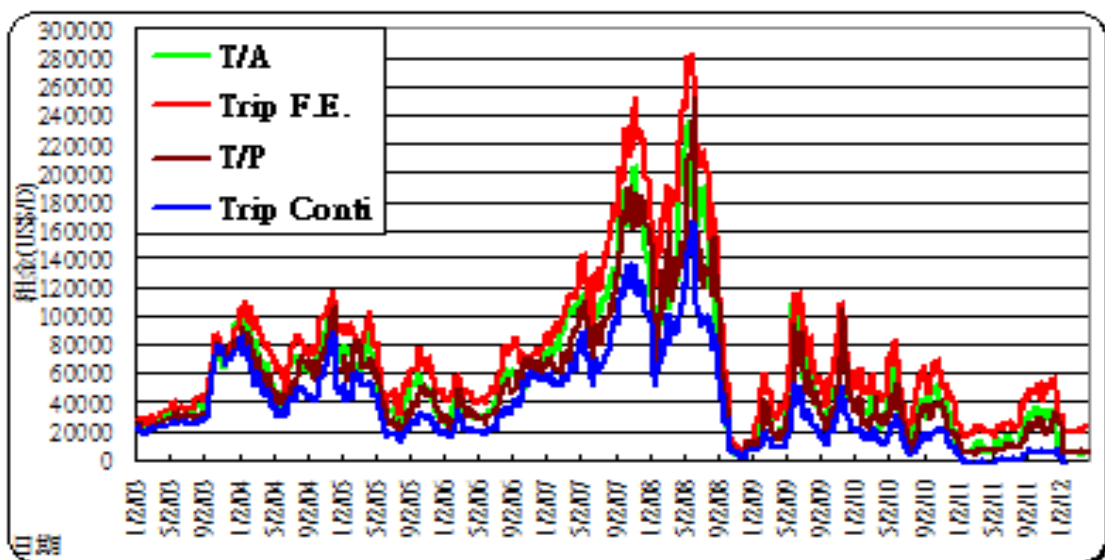


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。中國自今年以來，火力發電、粗鋼、水泥等產量分別與去年同期相比僅微幅增長，出現近 10 年歷史同期最低增速。時進入 3 月後，雖礦砂海運貨載遲至 3 月下旬才見到明顯湧現熱潮，但海岬型船市場飢寒交迫，加上國際船用燃油價格高漲，巴拿馬型船難以搶奪礦砂海運貨載，所幸大西洋區市場拜阿根廷穀物收穫季節來臨，南美玉米、大豆、小麥等穀物貨量湧現，以及全球煤炭海運貨載穩定湧現，挹注巴拿馬型船市場需求動能，自中國農曆新年過後，巴拿馬型船市場回復交投熱絡，各航線租金水準皆觸底反彈上揚，雖曾在 2 月中下旬再度拉回，3 月受到需求力道轉強的激勵，尤其大西洋區市場前表現遠不如太平洋區，曾使船東不願意將船噸投放至大西洋區，因此，本區船噸供給稍為紓緩壓力，3 月起需求動能增強，因而激勵大西洋區航線與返回遠東航線租金漲聲連連，租金行情步步高陞，至 4 月上旬大西洋區航線租金水準已追越太平洋區航線租金水準，大西洋區返回遠東航線租金表現相當亮麗，一個月內漲幅近 3,400 美元。儘管太平洋區市場有穩定煤炭海運貨載的加持，可是今年以來中國國內煤炭價格走跌且沿海電廠庫存居高位，導致進口商的進口積極性受到一定影響，煤炭進口量呈現明顯下滑趨勢，在缺乏中國進口煤炭持續推進的加持，使太平洋區市場缺乏主力球員，以及遠東地區累積過多卸空滯留船噸，加上印度再度提高徵收礦砂出口稅，致出口持續減少等不利因素的衝擊，導致太平洋區航線租金一直苦無表現機會，大多呈現下跌走勢，3 月底出現加速趕底現象。未來，若全球經濟依舊疲軟，則中國外貿出口增速將繼續放緩；另一方面，中國房地產調控仍將繼續，經濟增速驟然加快的可能性不大，煤炭需求增速較往年將繼續放緩，但是進入 3 月後，特別是每年 4 月中國運煤動脈大秦線進行例行檢修，鐵路運力對煤炭市場的影響將顯現，為避免遭遇價格上漲，電廠會趕在檢修啟動前增加煤炭採購進口，或許有助於增加太平洋區煤炭海運量，期盼能有效挽救止阻跌不休租金，4 月上旬復活節過後各航線突然反彈上漲。4 條租金航線平均租金 2 月初下挫至歷史低位 5,409 美元，隨即強力反彈，中下旬反彈中止而下跌，3 月上旬受到大西洋區上漲的拉抬，平均租金止跌反彈，至 3 月底攀登至 8,399 美元來到 1 月中旬水準，隨後大西洋區漲勢減弱，無力續拉抬平均租金而反轉稍為下修，迄 4 月上旬受各航線租金全面回升的拉抬收在 8,306 美元。大西洋區往返租金航線 2 月初觸底強力反彈，中旬又告回檔且一路挫低，3 月初需求湧現，租金再度止跌一路連翻上漲，4 月攀抵近期高價位 7,776 美元，可惜漲勢出現無力而拉回，4 月上旬突然反彈收在 7,765 美元。大西洋區返回遠東租金航線行情 2 月初租金強力反彈，2 月中旬攀抵近期最高 17,129 美元，隨後反轉走跌，3 月初再度止跌一路扶搖直上，4 月上旬衝抵 17,343 美元，惟上漲動能後續無力而拉回，4 月上旬復活節結束後突然反彈上揚收在 17,300 美元。太平洋區往返租金航線 2 月需求熱絡利多的激勵而止跌回升，2 月中旬後漲勢終止而回挫，3 月上旬出現反彈力道，惟漲少跌多，呈現盤旋下挫弱勢格局，至 4 月上旬復活節結束後突然反彈上揚至 7,479 美元。太平洋區回歐陸租金航線 1 月下旬以來落成為負水準，2 月初曾反彈縮小負水準，3 月初回到正租金水準，且一路走高，迄 3 月下旬來到近期高價位 835 美元，隨即漲勢中止而拉回，4 月上旬突然反彈上揚收在 681 美元。

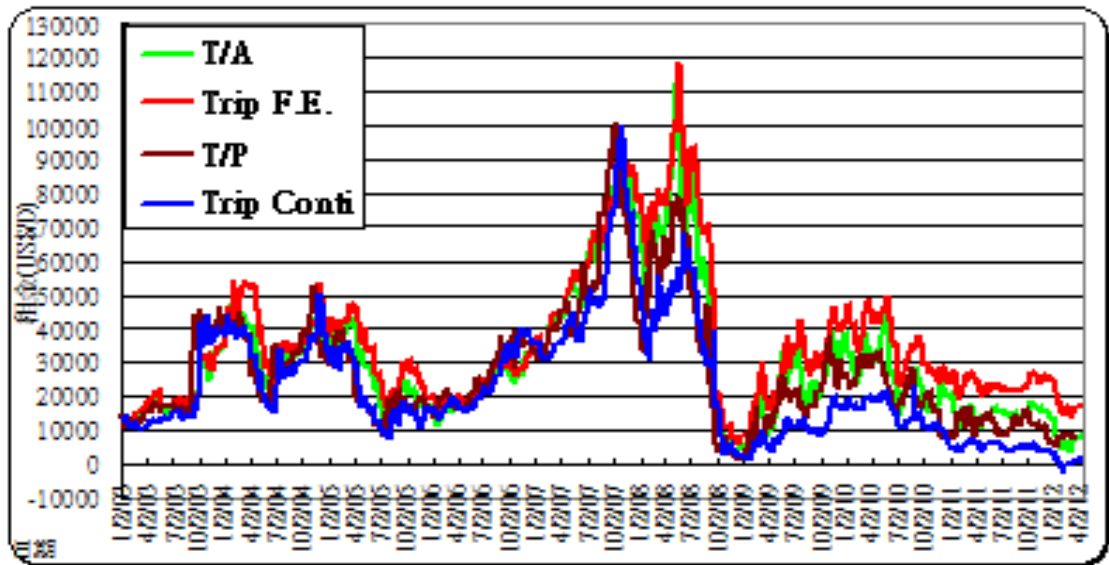


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。自中國農曆新年過後，超靈便型船市場表現最亮麗，租金行情幾乎一路平順扶搖直上，迄3月底才漲勢中止而拉回，此期間租金水準遠超過海岬型船與巴拿馬型船，收益相較其它船型更為可觀，成為綠中一點紅，令市場投資人驚訝不已。隨著春天來臨，北半球的亞太地區至正值忙於補充庫存，以因應需求旺季的到臨，租船成交漸活躍，船東信心增加，趁機拉抬價格。尤其太平洋區市場最為亮眼，漲聲不斷，受到金屬與非金屬礦季節性出貨旺季，持續消化亞洲市場的運力，甚至引起東南亞各條航線運力供應都出現緊縮，推升太平洋區租金行情持續上漲，並攀升至去年10月底時的新高價位。在大西洋地區，南美穀物收穫季節來臨，南美玉米、大豆、小麥等穀物貨量湧現，以及美灣、歐陸等地區出口量的熱絡增加，也增添租金上漲動能，租方勇於追價，上漲力道持續發威，以美灣至歐陸或返回遠東航線租金漲勢最火紅，收益最為誘人。南美穀物出口旺季的湧現，租方急追船噸，使南美地區船噸炙手可熱，租金持續攀升。超靈便型船平均租金在太平洋區自中國農曆新年過後漲聲連連的加持下，觸底一路平步青雲，過關斬將，接著大西洋區市場3月共襄盛舉漲聲響起，增添上漲力道，3月中旬平均租金突破萬美元，至3月底上漲動能退潮，各航線租金自高位拉回，平均租金衝抵11,097美元來自今年初高位後拉回，迄4月上旬失守萬美元關卡收在9,725美元。大西洋區租金航線2月底才脫離谷底展開反彈上揚，然後一路扶搖直上，漲勢力道強勁，3月下旬登上萬美元關卡，至3月底衝高至10,744美元，旋即漲幅過巨而高位滑落，迄4月上旬萬美元淪陷收在9,949美元。大西洋區回遠東租金航線2月底觸底回升，3月漲勢猛烈，一路上攻，3月底攀抵近期新價位14,642美元，旋即上漲動能消失而拉回，迄4月上旬收在13,739美元。2月上旬後太平洋區租金航線開始展開反彈上攻，一路上衝，勢如破竹，連闖五關，租金漲勢表現最令人贊賞，3月上旬成功站上萬美元關卡，漲勢依然強勁，3月底登上近期最高價位11,832美元，旋即上漲動能消失而急速大幅拉回，迄4月上旬萬美元又失守，租金收在9,398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月底上漲衝至近期高價位7,224美元，隨即漲勢中止而拉回，迄4月上旬收在5,815美元。

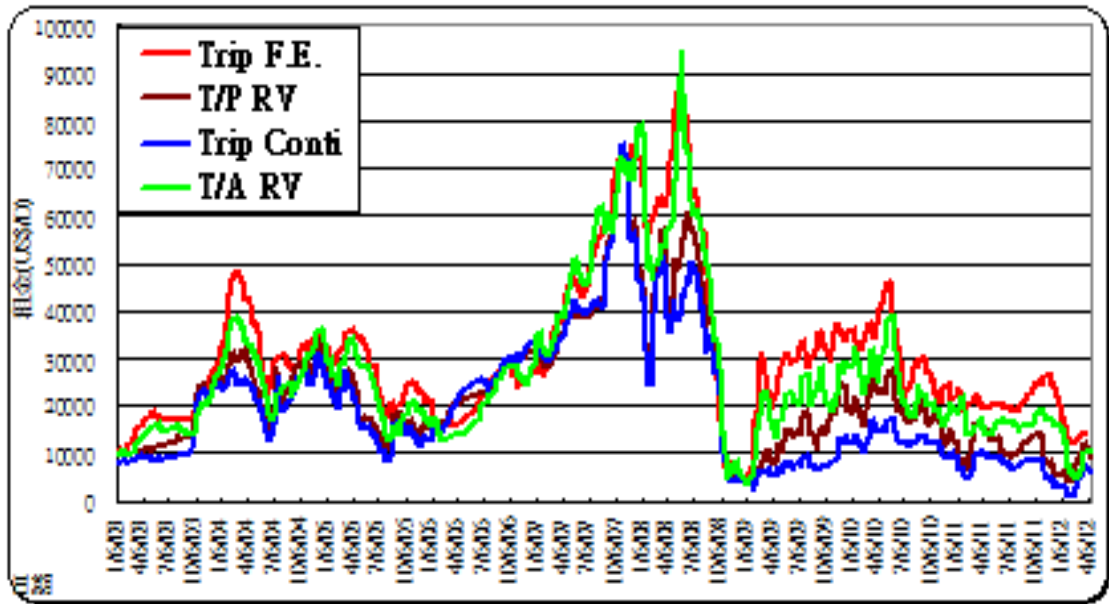


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場自 2 月以來今年以來觸底反彈必並展開一路上攻，以太平洋區市場率先表態持續上漲，大西洋區在 3 月上旬前依然搖擺不定，忽漲忽跌，3 月上旬後受到貨源湧現，兩大洋區市場租金齊步穩健走高，可能南美與海灣貨載出口旺季，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，從 2 月上旬至 4 月上旬 2 個月期間漲幅近 1 倍，租金行情遠高於大型船之海岬型與巴拿馬型船行情。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，至 3 月底衝至逼近萬美元最高價位來到 9,779 美元，可惜中氣不足無法挑戰萬美元關卡，終於自高檔滑落，4 月上旬收在 9,424 美元。太平洋區租金航線 2 月初止跌反彈，一路衝高往上挺進，連漲 2 個月逾，迄 3 月底漲勢中止，租金衝抵近期高位 8,724 美元，旋即高檔滑落，4 月上旬收在 8,305 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 月上旬平均租金回挫至 8,865 美元。

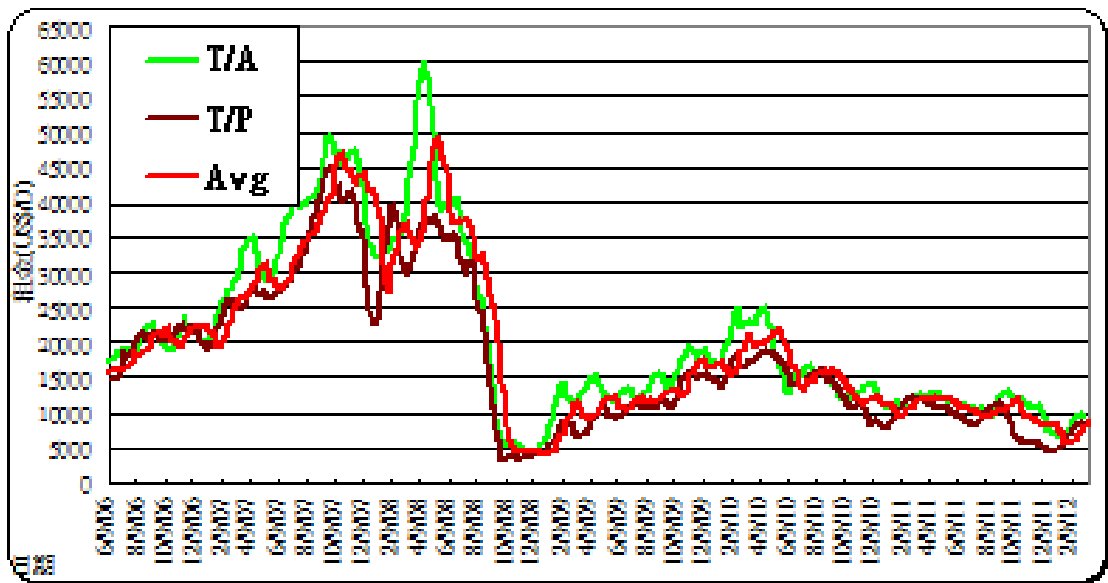


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 中國進口礦砂及煤炭扮演散裝船市場主宰角色，今年以來隨著中國礦砂需求增長降溫，庫存居高不下，致進口速度遲緩，預測今年中國礦砂產量將約等於進口礦砂5.34~5.91億噸，預計進口礦砂將減少。另中國內部煤炭價格下跌及電廠庫存高位，煤炭進口量呈現下滑。今年1月中國進口煤炭比去年同期下降1.1%，比上月減少23.4%，同時，中國及歐洲鋼鐵產業產量下降，焦煤需求驟降，導致進口煉焦煙煤需求下滑。倘若今年下半年中國進口礦煤依然裹足不前的話，恐不利於全球整體航市表現。
2. 澳洲礦砂供應商BHP預言：未來十年，中國礦砂需求增速將減半，僅為4.4%，約為2000至2010十年間平均8.4%的半數。中國對礦砂的需求不會持續以突飛猛進的速度增長(截至2010年，五年內中國礦砂進口量年均增長約20%-40%)，中國經濟轉型會導致礦砂需求增速放緩，帶給全球散裝船產業巨大的衝擊。儘管中國進口量在未來幾年仍會增長，2015年將達10億噸，但礦砂增長量會降至最低限度。儘管未來十年中國經濟增長率預計會高於7%，但鋼鐵需求增長將呈現停滯狀態。
3. 另有樂觀看法，認為巴西和澳洲的礦砂出口持續強勁增長，帶動散裝船市場需求加速回暖，應會提早消化過多市場運力，期待2013年市場將有明顯改善。市場權威研究機構預估2012年散裝船市場的噸海運需求將上升5.3%，2013年將上升7.2%。據澳洲政府預測，從目前到2016-2017年澳洲礦砂出口將增幅近50%，到2015年增幅將達35%，到5.9億噸，巴西和澳洲均在擴大產能，預計2015年巴西將出口礦砂達4.5億噸，2011年僅3.11億噸。預計在中國的穩定需求下，將繼續驅動散裝船市場回暖。

(二)船噸供給面

1. 依Clarksons資料顯示，2013年新造散裝船訂單量仍將佔據現營運運力總量的9.7%，即使今後出現訂單量下滑或取消，散裝船今年的運力仍有望增長19.6%。2011年全球散貨船的運力淨增14.0%，但新增的運力要完全依靠新增需求來消耗，但2012年的需求目前看來並不樂觀，2012年散裝船市場尚難明顯改善。依Clarksons預計，因為今年全球經濟短期內缺乏向上動力，未來一兩年內航運市場經營環境將呈現低點徘徊，今後兩年散裝船市場運力供應持續高過散裝貨載運力需求，市場欲好轉要等到2014年左右，現在航市難脫離低檔徘徊狀態。
2. 2012年底預估全球船隊保有運量將達到11.046億噸，較2011年同期增長6.6%；海運量增長方面，按2011年的全球經濟增速(IMF預測的2011年和2012年全球經濟增速都為4%)來估算，2012年全球海運總量將達94.3億噸。如此，即使不考慮船隊降速行駛的情況，2012年全球船隊運輸效率將由2011年的8.7(噸/總噸·年)下降至8.5(噸/總噸·年)，在某種程度上意味了2012年全球航運市場運力供求關係仍將朝惡化的態勢發展，因此，多數投資人認為2012年國際航運費率仍處於低位盤旋可能性非常高。

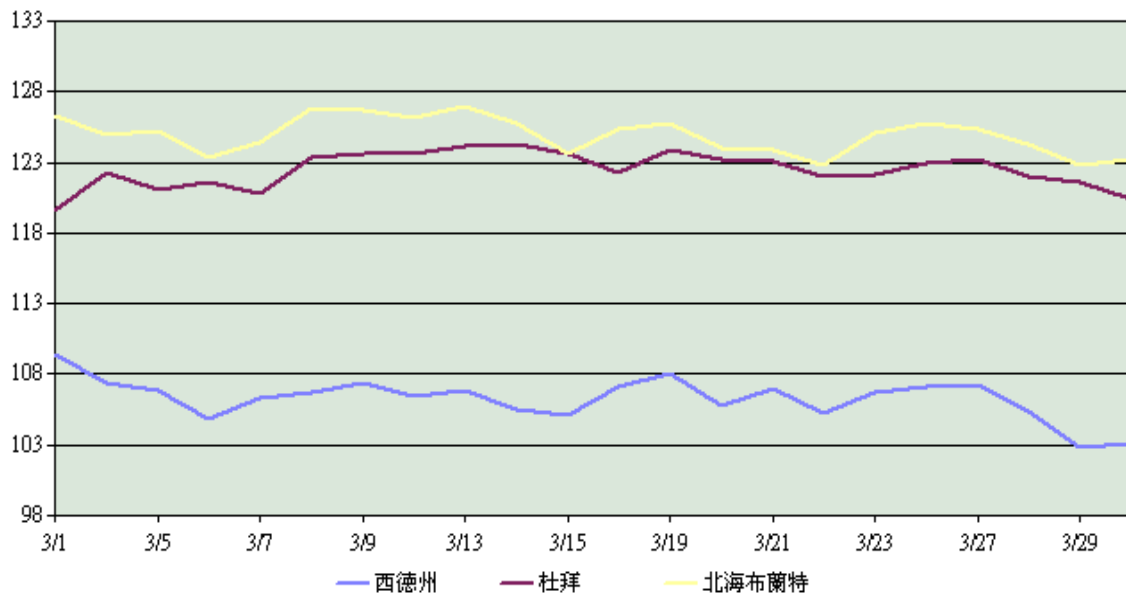
2012 年 3 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 每月市場短評

原油價格主要受到世界原油需求增長疲弱和地緣政治緊張局勢的影響，而前者使得價格下跌，後者致使價格升高，預料近期內原油價格將在區間震蕩。其他項影響原油價格的重要議題尚有，歐洲是否有能力解決歐債問題以及美國汽油需求減弱、庫存數量多寡等問題，這都將使得原油需求及價格在不穩定的區間震蕩；而觀察目前情勢，伊朗問題將成為影響今年油價走勢的最大不確定因素。

原油輸出方面訊息 - 沙烏地阿拉伯宣稱將保證原油供應，穩定原油市場，讓油價恢復至合理的價格水準。而石油輸出國組織原油產量在2月份已達到每天2830萬桶。非石油輸出國組織產量增長足以滿足今年增長的需求，整個市場的供應充足。而石油輸出國組織，除了伊朗之外的國家產量都還在持續增長；沙烏地阿拉伯的產量已增至每日985萬桶，達到了歷史高點。



3月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 3月1日781點，月底則走揚至818 點，上漲37點；成品油綜合運價指數(BCTI)3月1日711點，月底642點，大幅下跌69點。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格109.36美元，至月底報價為每桶103.10美元，下跌5.72%；

3月均價為每桶106.298美元；2012年第一季均價為每桶102.974美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格126.28美元，月底以每桶123.15美元作收，微幅下跌2.48%；

3月均價為每桶124.941；2012年第一季均價為每桶118.349美元。

杜拜原油 -

月初每桶119.64美元，月底收盤價格為每桶120.38美元，微幅上漲0.01%；

3月均價為每桶122.487美元；2012年第一季均價為每桶115.988美元。

3.油輪買賣交易行情*

阿芙拉型油輪-“Champion Power”(1999年造，十萬噸)雙殼油輪一千一百萬美元售出

阿芙拉型油輪-“Petar Zrinski”(1994年造，十萬噸)雙殼油輪以約八百五十萬美元售出

IMO II 化學輪-“Eleousa Trikoukiotisa”(2000年造，四千五百噸)雙殼化學輪以約三百四十萬美元拍賣售出

IMO II 化學輪-“Kalia”(1999年造，五千七百噸)雙殼化學輪三百四十萬美元售出

4.拆船市場交易行情*

“Overseas Rebecca”(1994年造，一萬七千五百輕載噸)油輪以美金485.0元/輕載噸售出

“Front Alfa”(1993年造，二萬一千五百輕載噸)油輪以美金490.0元/輕載噸售出

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 - 船東從3月初起掌握開始起漲的運價，提高船舶航行速度；除了TD3至月底時運價WS70.0，TCE約為五萬美元；波斯灣至美灣28萬噸級船運價回升至WS40.0，TCE約為一萬零七百美元；西非至美灣26萬噸級船航線運價報WS65.0，TCE約為四萬五千五百美元；西非至中國26萬噸級船運價報WS62.5，TCE約為四萬一千七百美元

蘇伊士型油輪市場 - 主要航線運價維持平穩，西非至美東航線運價WS75.0，TCE約為一萬四千美元；黑海至地中海航線運價，WS80.0 TCE約二萬三千八百美元。

阿芙拉型油輪市場 - 伊拉克有五分之四的原油是通過南部港口出口。而日前伊拉克政府宣稱將重新啟用其停用的輸油管道，將原油從地中海和紅海地區用阿芙拉型船出口至歐洲，這將增加阿芙拉船型市場需求，進而提昇該船型運費；但相反的，波灣的船噸供給將因此而增加。

6.成品油油輪運費行情

預估在今年年中前，俄羅斯在完成升級煉油廠計劃後，可以生產低硫量汽油出口至土耳其、烏克蘭和羅馬尼亞，這將縮短黑海地區成品油輪航線。Lr1、LR2船型運費因阿芙拉型新船進入市場競爭使得運費一路下滑，至今仍未有完全止跌的跡象。其他船型及路線亦微幅下滑，但運費始終在區間排迴。

*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 3 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-Mar (WS)	TCE (US\$/day)	30-Mar(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	32.5	-1,672	40.0	10,764
AG / JAPAN	VLCC	52.5	25,211	70.0	54,393
WAF / EAST	VLCC	55.0	30,330	62.5	41,764
WAF / USG	VLCC	57.5	34,756	65.0	45,519
WAF / USAC	SUEZMAX	75.0	13,733	75.0	13,994
MED / MED	SUEZMAX	75.0	20,397	80.0	23,851
UKC / USAC	AFRAMAX	107.5	15,429	107.5	15,511

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-Mar (WS)	TCE (US\$/day)	30-Mar (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	86.0	2,227	85.0	1,629
AG / JAPAN	55,000	100.0	1,903	105.0	3,523
CARIBS / USAC	38,000	157.5	13,288	155.0	12,589
SINGAPORE / JAPAN	30,000	140.0	2,355	140.0	2,105
MED / USAC	30,000	200.0	15,260	152.5	8,123

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	21,000	28,500
SUEZMAX	150-160k	16,500	19,000
AFRAMAX	95-105k	13,750	16,000
LR1	65-73k	13,000	14,250
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	\$88.0	\$63.0
SUEZMAX	150-160k	\$59.0	\$44.5
AFRAMAX	95-105k	\$42.5	\$30.0
LR1	65-73k	\$36.0	\$26.0
MR	47-51k	\$35.0	\$26.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年3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

