



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 九十六期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 96 2011 年 12 月 19 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
單體滾裝客貨船營運與展望.....	2
海運市場動態報導.....	9
國際運輸動態報導.....	9
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	12
國際油輪市場動態.....	21

會務報導

本會呂理事長獲邀擔任亞洲航運與物流期刊主編

本會呂理事長於航運及物流領域，學術著述豐富、研究能力卓越，獲韓國「亞洲航運與物流期刊」(The Asian Journal of Shipping and Logistics) 邀請擔任該期刊主編 (Editor-in-Chief) 一職。此期刊是由韓國海運及物流協會發行，歡迎會員踴躍投稿與訂閱。相關網址如以下連結：

<http://www.ajsl.info/aim.html>

專欄報導

單體滾裝客貨船營運與展望

高台順、林繼昌

一、郵輪旅遊發展趨勢

觀光產業為21世紀台灣經濟發展的重要服務產業，隨著兩岸政經情勢及關係之轉變，以及國人對於休閒生活的重視與觀光品質需求的提升。近來政府高度重視觀光產業對國家經濟發展的重要性，將觀光旅遊列為政府重點推動之新興產業之一。觀光郵輪的發展被視為觀光產業中新興項目。對擁有港口的城市及地區而言，郵輪旅遊的發展對於提供該地區觀光業創新能力、擴大市場消費、增加就業機會及展示都市國際形象等各方面都具有重要的影響力。觀光郵輪產業給港口帶來的直接經濟收益為其他功能港口的5-10倍。如：郵輪公司每年可採購6億噸的食品飲料，大型郵輪一週消耗的葡萄酒、香檳可高達15,000箱。另外在療養、健身、保健費用方面收入超過50億元。間接貢獻則包括稅金、關稅、各種許可費、遊客支付的稅費、郵輪本身的消費、維修、油料、淡水、採購等等。可見得發展郵輪產業可促進港口及附近區域的經濟繁榮，並帶來豐厚的外匯收益。

拓展郵輪市場除傳統配合陸上觀光景點外，現在更可結合地方人文、藝術、風情等多元化之全方位觀光產業，增進其附加價值，吸引更多國際遊客。運用國際郵輪之利基，發揮地方產業特色，創造觀光事業外之商機，藉由國際觀光客前來旅遊之際，加強行銷當地特色產品（如台灣東部花蓮大理石），開拓產品之國際市場、增加外銷通路，增進地方收益。國際觀光遊客來台灣除了當地旅遊活動外，亦可規劃各種旅遊套裝行程供選擇；如搭配海空聯合觀光(航空+郵輪)、海鐵聯合觀光(鐵路列車+郵輪)的方式，由港口至內陸，有效整合國內各項交通之功能，擴展旅遊區域的廣度。

台灣為一海島型國家，其四面臨海，擁有許多優良的港埠。加上台灣本身具備許多優美的自然地形、人文景點以及便捷的交通建設，對於擴展郵輪市場的條件上具有相對競爭優勢。台灣的國際觀光客人數於1976年台灣突破100萬人次國際旅客。歷經13年後，在1989年產生第200萬國際旅客。在2005年，台灣的國際觀光客人數達到每年300萬人次。經過4年，於2009年產生第400萬國際觀光客。

去年2010年短短一年內，更打破紀錄達到556.7萬人次，比前年成長26.7%，整整多了150萬人次。如圖1所示，除2003-2004年稍為下降外，近10年來觀光收益至2010年為止已為台灣帶進超過2,700億的外匯收入。預估每年國際觀光客人數達到千萬人次來台時，可創造105萬個工作機會。由此可知，觀光業的蓬勃發展，對於該地區直接的經濟收入及就業市場就帶來相當的助益。

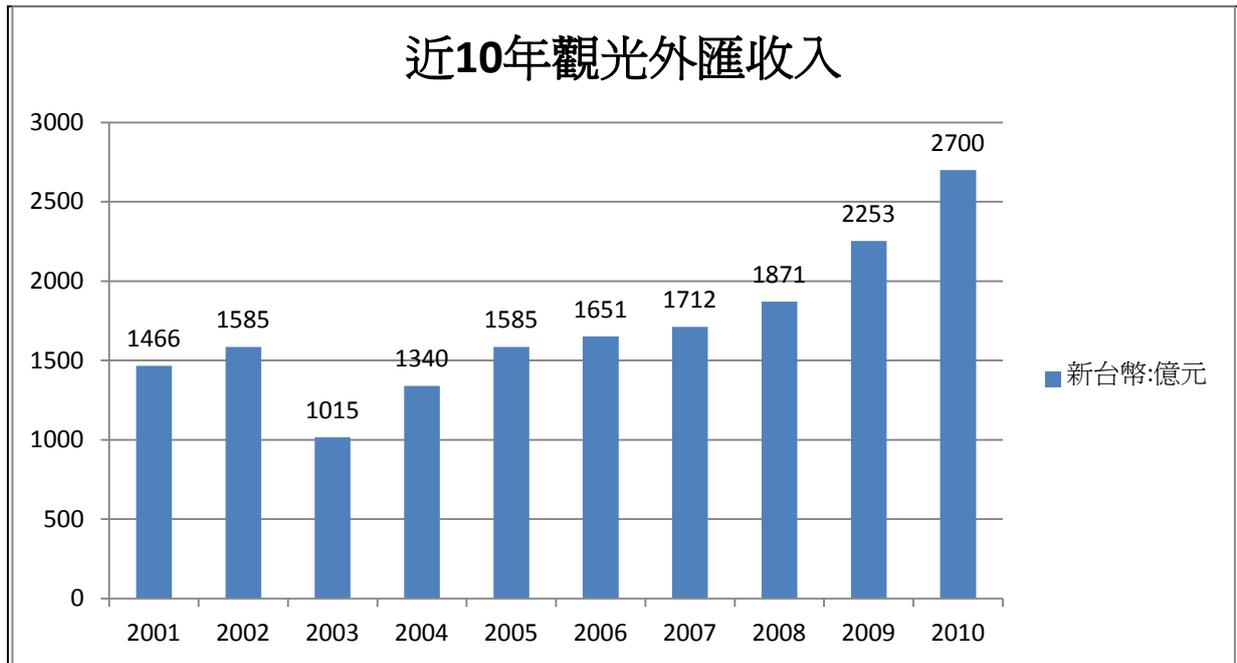


圖1 台灣近十年觀光外匯收入

郵輪市場為目前休閒旅遊成長最快速的產業，自 1990 年以來每年平均成長約為 7.4%，高於其他旅遊休閒項目。國際郵輪的主要航行區域主要有：加勒比海、地中海、西北歐、東南亞、阿拉斯加等。而郵輪公司在亞洲地區主要航線以大陸、日本、韓國、台灣、新加坡及泰國為主。根據國際郵輪協會（Cruises International Association）2008 年所作的「郵輪市場概觀」調查資料顯示，約有 5100 萬的人士希望於 3 年內有機會搭乘郵輪旅遊。並有朝向新興發展的經濟體(如：中國大陸)移動的情形。

對於使用郵輪做為旅遊型態的人數預測方面，估計在 2010 年遊客達到 1600-1800 萬人次，在 2015 年時使用郵輪旅遊將達 1900-2260 萬人次，而到 2020 年時，郵輪的旅客數更達到 2500-2700 萬人次。另一方面，原本使用郵輪做為旅遊方式的旅客平均年齡也呈下降、年輕化及家庭一起出遊的趨勢。平均年齡從 1995 年 65 下降至 2000 年的 55 歲。到了 2007 年平均搭乘郵輪旅客年齡更下降至 45 歲。

目前觀光郵輪產業，從日漸飽和的傳統歐美郵輪旅遊市場，逐漸向亞洲區域分佈。尤其是中國新興市場，正成為全球郵輪東移發展地區，目前除義大利歌詩達郵輪集團外，包括世界三大郵輪公司：美國嘉年華、美國皇家加勒比及新加坡麗各大郵輪公司都在積極開拓在亞洲市場發展空間。因應亞洲地區經濟發展的崛起，預計未來 15 年內其經濟發展將以 12.5% 的年均速度增長。對於不同型態的旅遊形態的需求也將大量的增加。而郵輪旅遊如同海上「移動城市」，將成為成為休閒、旅遊的優先選擇。目前香港在亞太地區郵輪市場的佔有率，介於 16-30%，僅次於新加坡。上海則擁有中國目前最為完善的國際郵輪客運站。在 2006 年 7 月，歌詩達郵輪公司(Costa Cruises)首先開闢了第一條以上海作為母港的航線後，其正積極發展成為亞洲最大的國際郵輪母港。2020 年中國將成為世界上最具潛力的郵輪市場之一，中國沿海城市已完成建造的郵輪碼頭：上海國際客運中心、廈門國際客運中心、三亞鳳凰島國際客運中心，另外，天津港郵輪碼頭、大連國際郵輪碼頭、深圳郵輪碼頭也在建設中，青島、珠海、寧波等城市已經制定郵輪客運中心的規劃。

自 2008 年 7 月起開放大陸觀光客來台，在兩岸雙方堅持旅遊品質共識下，採總量管制方式逐步開放來台旅遊人數。陸客來台人數至今超過 215 萬人次，兩年間成長了 11 倍。2009 年陸客來台人數計 163 萬人次，超過第二名日本 108 萬 7 千人次，取代日本成為台灣第一大觀光客源市場，平均每人每日消費金額 295 美元（約新台幣 9,735 元），平均停留天數 8 天 7 夜，帶來超過新台幣 252 億元之外匯收益。2010 年來台旅客破 556 萬 7277 人次，平均每 10 個來台觀光客當中，就有 3 個是陸客。如表 1 所示，今年 2011 年陸客來台人數更是大幅增加，1 至 8 月份來台觀光人數就已接近 110 萬 4 千人，全年預估將有 120 萬人來台觀光。預期在兩岸三通及直航包機班數增加之下，將有利於拓展屬於高價旅遊市場的企業獎勵旅遊及郵輪旅遊。

表 1. 2011 年 1 月至 11 月各月來台人數統計表

月份	來台總人數	成長%	大陸市場	成長%	日本市場	成長%
1月	400,617	15.79%	101,354	16.64%	101,193	17.37%
2月	453,468	17.13%	115,845	7.63%	106,970	44.77%
3月	518,215	0.33%	153,649	2.69%	114,352	1.89%
4月	550,158	8.64%	193,457	6.93%	86,743	8.98%
5月	470,471	-7.00%	150,479	-16.12%	87,984	2.61%
6月	462,640	-1.66%	114,435	-15.61%	91,089	10.00%
7月	465,656	8.86%	135,968	5.27%	94,009	19.85%
8月	506,898	14.62%	138,673	16.91%	117,750	28.53%
1~8月累計	3,828,123	6.27%	1,103,860	1.47%	800,090	15.86%

資料來源：內政部入出國及移署

二、郵輪碼頭應具備的條件

發展港埠作為郵輪碼頭應航道具備有以下各項條件；1. 足夠水深及寬度、橋樑通過高度、2. 港區接近市區中心、鄰近交通便利、3. 周邊配套(豐富的)旅遊資源及著名景點、4. 高標準的大型購物商場、餐飲及飯店設施、5. 現代化的碼頭設施及可持續發展的條件、6. 碼頭泊位周圍的良好環境(港口風貌、自然風景)、7. 船用品供應及維修水準符合國際慣例的出入關和口岸管理條件以及 8. 一定數量的郵輪靠泊艘數及遊客流量。以下針對各點分項說明

1. 足夠水深及寬度、橋樑通過高度

因應遊客人數的增加，目前作為旅遊目的郵輪建造規模也朝向大型化的方向前進。港口中使用的碼頭必須符合船型的吃水深度及足夠的迴旋空間方可使大型的郵輪進港靠泊。依此，為吸引郵輪至該地區靠泊，相關港埠的基礎建設必須符合大型化後船舶的需求。

郵輪選擇靠泊的港口多為都市高度發展的地區。部份港區甚至橫越過都市，必須建設橋樑做為交通目的。為因應大型化的郵輪船型，在有建設橋樑需求時，必須要考量到橋樑設計的高度及型式(如；可開合式的活動橋樑)。以方便郵輪的通行。

2. 港區接近市區中心、鄰近交通便利

郵輪搭載的主要以觀光為目的觀光客，靠泊的港區必須鄰近市區中心，以方便觀光客下船之後可以至市區中心進行各項觀光活動。除了至鄰近港區的市中心進行

觀光活動外，若需規劃配合其它地區的觀光旅遊活動，就必須要有便利的交通工具配合。

各種旅遊套裝行程；如搭配海空聯合觀光(航空+郵輪)、海鐵聯合觀光(鐵路列車+郵輪)的方式，由港口至內陸，有效整合國內各項交通之功能，方能擴展旅遊區域的廣度。

3. 周邊配套(豐富的)旅遊資源及著名景點

一地區除了高度的市區發展外，若其鄰近地區能有豐富的旅遊資源(如：人文、天然資源等)相配合，便能吸引更多的遊客前往旅遊，增加郵輪公司進行靠泊的意願。

4. 高標準的大型購物商場、餐飲及飯店設施

為吸引到訪的擁有消費能力的觀光客願意消費，該地區必須設立有大型購物商場、餐飲及飯店等現代化設施，例如日漸增加的大陸觀光客源市場，平均每人每日消費金額295美元（約新台幣9,735元），平均停留天數8天7夜，帶來超過新台幣252億元之外匯收益，且有日漸增加的趨勢，就是看重台灣地區擁有集中的大型購物商場、乾淨衛生的餐飲及飯店設施。

5. 現代化的碼頭設施及可持續發展的條件

現代化的碼頭建設方可符合新型輪船的停泊條件，老舊的設備及碼頭設施皆會造成郵輪公司選擇該地做為靠泊地點的重要考量因素。

6. 碼頭泊位周圍的良好環境(港口風貌、自然風景)

港區主管當局在規劃各碼頭營運方式時，因依照不同的碼頭需求特性做出不同區域的設定。例如可以建立郵輪碼頭專區提供足夠的碼頭做為郵輪靠泊的專屬碼頭之用。和其他的碼頭做有效的區隔。並可依照郵輪碼頭的停靠特性做出碼頭的規劃。

7. 船用品供應及維修水準符合國際慣例的出入關和口岸管理條件

郵輪停靠後需要進行日常船用品的供應及維修，靠泊的碼頭若能提夠充足的維修能量及補給，便能提高郵輪公司選擇泊靠該港區的意願。

8. 一定數量的郵輪靠泊艘數及遊客流量

碼頭的建設皆為資本密集的產業。必須要有充足的使用率才能減低整體建設成本。該地區的發展也需要充足及穩定的遊客人數。

三、台灣的港口發展郵輪觀光

基隆港為台灣地區郵輪主要選擇彎靠之港口，兩岸海運直航後，對於兩岸郵輪相關產業的發展應為一大利多。郵輪公司可共同規劃航線吸引國際郵輪停靠兩岸港口。目前曾到基隆港靠泊的郵輪公司包括麗星郵輪、公主郵輪、皇家加勒比、哥詩達、NYK日本郵船株式會社等世界知名郵輪公司。兩岸因語言相通、文化背景相似，在三通直航後，觀光、洽商、探親等交通旅次大增。基隆港務局目前致力於將基隆港朝向內容外貨的的策略發展，招攬國際航線，定期郵輪如麗星郵輪，不定期客船如海洋迎風號、國內離島航線如台馬輪、兩岸基隆-廈門定期航線如中遠之星輪等客運業務。



圖2 基隆港區圖

目前基隆港未來規劃策略在發展兩岸渡輪基地：規劃西岸客運專區，以及規劃最適航線、船型與航班。規劃東岸旅客中心、改善通關作業、整合東西岸碼頭為客運商城如圖2所示。

四、單體滾裝輪的營運之現況

單體滾裝輪為一種新型態的客貨兩用郵輪。以目前航行於兩岸的中國遠洋單體滾裝客貨船-中遠之星為例。其船身長186公尺、寬25.5公尺，總噸位26,847載重噸，有10層樓高，航速最就高可達22.85節。內部可搭載683名乘客及裝載150輛汽車或256個標準貨櫃。第一、二、三層為汽車層；第四、五層為貨櫃層第六、七層為旅客層；第八層為公共空間；總共有8層甲板。另外配有85個冷凍櫃的客貨郵輪，對新鮮冷藏蔬果類和冷凍食品肉類有絕對安全承載能力。該船隻配有防搖鰭穩定船身及具有極為先進的航海儀器和通訊設備，對航行安全為一大助益；此外，由於總噸位大，吃水深，船體本身嚴格按照遠洋航行的需求設計能夠抵抗9級風浪。此外，中遠之星更配置了「防搖鰭」等抗浪設備，當風浪較大時，防搖鰭就會伸出水下，藉由水壓與浮力相互抵銷的力量，減低船隻的搖晃。增加船的舒適度、安全度和平穩度，為一新型態的客貨兩用郵輪。

目前其航行於兩岸的定期航線為由台中至廈門、基隆至廈門及基隆至大麥嶼。三條航線。未來因應不同港口旅客的需求會再增加更多的靠泊港口。在滾裝客船營運量方面，2010年台灣至廈門的客運量入境人數為13,789人，出境人數為10,519人合計為24,308人。貨運量部份進口櫃量為1,283TEU，出口櫃量為3,991TEU，合計櫃量共為5,274TEU。在兩岸航程時間方面，以直航方式需1.5小時，以小三通方式需4小時，而以滾裝客貨船航行則需要14小時。在票價費用比較上，單程票價以直航最貴。以平均載客人數來看，滾裝式客貨船在2010年全年12月中共發出121航次，載客48,797人，均載客數為403人。以月份來看，11月份平均載客人數最高，達970人，10月份次之，為963人。

兩岸滾裝客貨船隨著旅運量需求及因應兩岸日漸頻繁的交流而漸有增加的情形，然而在增加發展運量的同時，其兩岸經營環境的現況以下分項說明

1. 專門海關監管關區的確立

海關監管隨著關區的改變造成不同的監管碼頭使得。關區的改變的調整、碼頭作業的改變適應，讓貨量曾一度從單航次118TEU急劇下滑至8TEU。

2. 報關偏遠的問題

阻礙了業務發展的問題集中在「通關環境」和「碼頭設施」上，因為長時間無法得到實質性的明顯的改變，以至於貨量一直在低位徘徊，回升勢態疲軟。(1.

3. 碼頭設施設備不足

- (1).碼頭未建「電子關封」，轉關客戶需報關2次。
- (2).新碼頭只泊中遠之星，拖車公司無法「重進重出」
- (3).無「拖車吊機」，拖車無法即時提貨，需等吊機。
- (4).「車架」不足，不敢開發大客戶。

4. 潮汐問題

台中港高潮作業時間有4小時，碼頭提供的作業時間過短，無法承接大客戶。港務局當局已承諾要進行徹底改善。

所以在進一步經營兩岸滾裝客貨船經營上必須要考量以下幾點：分別為1.營運價格、2.快速通關、3. 經營特色、4.碼頭設施及5.快速運輸的解決方案。

針對兩岸滾裝客貨船在貨運及客貨發展上所面臨的問題分述如下

1.貨運面臨問題

(1). 國際經濟方面

2011年，隨著美國經濟衰退，美元貶值的影響對於台灣出口的影響甚鉅，貨運數量也隨著減少，影響到航運艙位的使用以及運費的營收。

(2). 油價方面

油產能減少，中東局勢不穩，OPEC政策都將推高油價。燃油成本占公司運輸成本比重約1/4，油價上升將加重船公司經營壓力

(3). 租櫃情形方面

空櫃需求增加，20呎櫃的出廠價USD2,850比年初增加40-50%，櫃租費用達到USD1.1/天/20呎。貨櫃出廠價和櫃租，都升高至20年來的最高點，預計2011-2012年會推動貨櫃成本繼續上揚。

(4). 港埠成本方面

預估港口裝卸費將有10%左右的漲幅，歐美主要港口裝卸費有1.5-3.5%不等的漲幅，鐵路、卡車等內陸運輸費用的上漲也會給承運人帶來較大的成本壓力。

2.客運面臨問題

對於掌握大多數郵輪客源的旅行社而言，其經營方式並不在乎利潤，而是在乎客源量的多寡。一般而言，旅行社對於郵輪旅遊的販賣決策而傾向於販售便宜、易賣的、單量大的旅遊產品，然而，對於使用批量販售的成敗，需取決於旅行社是否

足夠瞭解這個產品，他們的消費者是不是我們需要的對象。旅行社有成千的旅行產品進行銷售，不一定瞭解每一個新產品，如果對於簽約旅行社的咨詢人員進行咨詢方面的教育訓練，則人事方面的成本將會很高

五、滾裝客貨船經營展望

對於滾裝客貨船未來經營市場競爭必須要注意二個因素:價格及特色。就價格方面而言，使用較低廉價格策略是初期進入市場手段並非永遠。未來在客源穩定的情形之下，必須朝向提供顧客更多資源、優質服務、引伸的宣傳、創造特色的核心價值做為永續經營的方式。另一方面，航線要靈活運用，必定要涉及旅遊目的之外相關的附加價值活動。諸如汽車運輸、快遞包裹運輸、拼箱快航、生鮮產品、冷凍(藏)貨物運輸等。如此，才能補足在旅運市場衰時營收的不足。

滾裝客貨船要立足發展，必須要有政府政策的扶持，包括「專人專窗」的服務、「快速海上運輸」、「快速通關」、「預報清關」等快速服務。如此在便捷的旅運環境之下，才會吸引無論是人或物對於此新型滾裝客貨船的使用意願。

六、結論

面對日益成長的兩岸客貨運市場，滾裝客貨船雖然有成長的空間，但其面對的航運市場將在複雜、曲折，機遇和風險中波動，故在經營上需要高度警惕可能出現的風險。以防止無遇警的市場變動，讓剛起步的經營陷入危機。

另一方面，則時時深入體認及了解旅運市場的特質，調整本身的經營方式，貼近市場顧客需求，制定符合市場需求的服務產品，如：新航線的制定、航班的頻率及靠泊碼頭的選擇。因應剛起步的航運市場，經營者必須要有長期奮戰的準備，初步可能會遭受到旅客人數不足或是營運虧損的情況，但仍必須持續經營，以建立穩定的客源及營收。最後特色的建立是確保運輸品質最佳營運策略，畢竟郵輪的經營主要的目標市場還是人，如何吸引顧客願意搭乘郵輪服務必須要加強自主創新、建立企業品牌。讓最終品質的呈現駕凌價格之上。

海運市場動態報導**國際運輸動態報導****1. 不景氣全球貨櫃船運力飽和**

航運業發展亦受供應與需求結構平衡影響，據法國 Alphaliner 海運諮詢公司統計，今年初以來，已經交付 154 艘新建造貨櫃船，運力已經突破百萬 TEU。預計年底前還將交付運力達 28 萬 TEU 貨櫃船。

法國 Alphaliner 海運諮詢公司報告分析指出，因為大量延期交付的貨櫃船為 2009、2010 年達成協定的，因此，撤單、延期交付和延誤未交付的貨櫃船已經下降至 8.5%，僅為其長期歷史記實水準的兩倍。

船隻供過於求、高油價以及歐美經濟衰退，抑制運價，租金下跌，進而削減船隻收入。據倫敦船舶經紀人指出，由於全球經濟不景氣，自四月以來，新貨櫃船租金下跌 31%。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. MSC、CMA CGM 簽約結盟

MSC 及 CMA CGM 兩家分別為全球第二和第三大貨櫃航運公司宣布簽署的一項重要合夥協定。這兩個家族企業，隸屬瑞士-義大利的 MSC 與法國的 CMA CGM，同意結合廣泛業務夥伴關係，並跨越幾個航線，包括亞洲-北歐、亞洲-南非及所有的南美洲市場。該協定其目的是提高這兩夥伴卓越的績效，將有助於廣泛的協力經營，並提高他們的客戶的所有服務品質。在確定一個貿易數字，這項協定亦能夠在全球部署最好的船隊，同時也大量的增加的停泊港以及增加航行的流量。

MSC 副總裁狄亞哥〈Diego Aponte〉表示，很高興兩家集團未來的合作，已奠定這項簽署廣泛的合作基礎；並將提供我們利用各自的船隊增強運力及運送時間及提高了我們的績效。另外 CMA CGM GROUP 執行總監魯道夫（Rodolphe Saade）同時表示，三十多年來，兩家都循著相同的軌道經營事業，其實在過去幾年已合作少部分的航線，基於這一經驗和我們的航運界的共同的願景，我們決定建立一個承擔義務並提供客戶解決方案及服務的合作關係。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 淡季 航商配置新航線

航商近期著手調節市場供應與需求，同時也積極進行明(2012)年度航線與船隊布局。為因應即將到來的傳統淡季，一方面漢堡南美與馬士基航運公司和 CMA CGM，另一方面，南美輪船和中海集運，已達成協議，自 12 月中進行南非／南美東岸航線重新配置，新航線首航班為傑克遜（Cap Jackson）輪於 16 日從上海啟航。

根據協議，自 12 月起至 2012 年 5 月止，每周提供二航班服務，現有 ASAS/NGX2 航線服務將與 ASAX/SEAS2 航線整併，然而各聯營公司對現有航線運力的配置維持不變與獨立。

而新聯營服務由達飛輪船、南美輪船、中海集運、漢堡南美、馬士基航運公司共同合作營運，提供 11 艘 4200 至 4600TEU 貨櫃船，沿線停靠港口依序為：上海、寧波、南沙、香港、赤灣、丹戎帕拉帕斯、新加坡、德班、里約熱內盧、桑托斯、巴拉那瓜、伊塔雅伊、桑托斯、伊麗莎白港、德班、新加坡、香港、上海。

該聯營團隊期望擴大覆蓋範圍、增加航線密度與營運競爭力，提供貨主更優質的服務。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 全球貨櫃運價降幅將達 35%

今年貨櫃船公司整體業績表現差，估計全球貨櫃運價降幅高達 35%。

據航運研究機構德魯里分析，截至今年 9 月份全球貨櫃運價已連續四個月下跌，今年全球貨櫃運價將下跌 35%。由於東-西航線貿易疲軟，特別是亞歐航線貿易萎縮，並向發展中國家不斷延伸，不包含亞洲區間航線運價在內的德魯里全球運價指數已經下跌了 12%。

德魯里研究指出，雖然南亞、南美、大洋洲和亞洲內部航線的運價已經穩定，撒哈拉以南非洲的交易由於定價強勁反彈，但跨大西洋航線運價卻比年中的最高價下跌了 25%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 台灣港務公司明年 3 月 1 日成立

因港務公司條例已在立法院三讀通過，目前預定明(101)年 3 月 3 日成立台灣港務股份有限公司，而因航港局組織條例在立法院只一讀通過，尚未三讀，因此將依暫時規程設立航港局。

台灣港務公司總公司將設於高雄港，而基隆、花蓮、台中及高雄將成立分公司，台灣港務公司未來正式成立後，也宣告我國航港體制改革，政企分離的時代來臨，有助於提高經營效能、彈性，提升港埠整體競爭力。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 利空籠罩 MISC 宣佈退出經營貨櫃船

近期以來國際貨櫃船運市場利空消息不斷，導致多家航商今年前三季財報出現虧損，其中馬來西亞國際航運(MISC)已因虧損嚴重上週宣佈退出經營貨櫃船運，該項業務預計至明(2012)年六月底結束。

綜合外電指出，上週 MISC 正式宣佈撤出貨櫃運務，該公司該項業務在過去三年虧損金額達到 7.89 億美元。在當前全球經濟持續低迷影響下，全球各大航運公司面臨經營困境。據悉，MISC 退出將造成一次性損失 4 億美元，同時也使該公司面臨年度虧損。

屬於馬來西亞國家石油股份有限公司（Petroliam Nasional）旗下的 MISC，透過大馬當地交易所發布前述重大訊息。有分析師說，這對 MISC 的中長期發展來說是件好事，貨櫃航運業務獲利從來就不豐厚。MISC 表示，基於八個獨立事業部門投資優先與機會成本考量，這是有必要的。

消息指出，該公司第二季的淨收入比去年同期下跌 62%，而貨櫃運務的虧損正好蠶食其在液化天然氣船和海洋工程建設業務的獲利。運價下跌造成貨櫃航運整體行業的虧損，商船三井與日本郵船兩大航商亦表明今年會減少班輪運輸總量。

另據分析，屬於「大聯盟」成員之一的 MISC 此次撤出班輪運輸業務，將對聯盟造成結構性破壞。早在去年一月，該公司即著手重組旗下班輪運輸業務，取消亞歐與泛太線，集中發展亞太區內、澳洲和中東航線。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 前 11 月我國國際商港櫃量 1226.71 萬 TEU 增 5.85%

根據交通的統計，今(100)年 1 到 11 月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達 1226 萬 9 千 571.5TEU，較去年同期的 1100 萬 59 千 1506.75TEU，增長 5.85%。

其中在高雄港方面，今年前 11 月貨櫃量達 880 萬 6000.25 TEU，較去年同期的 8 百 35 萬 5067.25TEU，增幅達 5.4%，台中港前 11 月累計貨櫃量 126 萬 1063.13TEU，較去年同期的 123 萬 1192TEU，增長 2.43%。

在基隆港(不含台北港)方面，1 到 11 月貨櫃量為 160 萬 8057.5TEU，較去年同期的 161 萬 1777.25TEU，減 0.23%。台北港前 11 月貨櫃量為 59 萬 4457.75TEU，較去年同期的 39 萬 3470.25TEU，增加 51.08%。

【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)歐債愈演愈烈，全球經濟衰退，中國已無力自保

歐債問題持續蔓延且愈演愈烈，並未因各國政府已採注資或要求減債降赤等措施，而有解決的跡象。由於全球金融機構，已出現美元資金不夠周轉的現象，由美國聯準會領銜的六國央行近日共同宣布降低銀行向央行融通美元的利率，此是為預防金融市場發生流動性危機，聯合防賭全球金融海嘯的重演，而非解決歐債的根本問題。受到歐債危機影響，明年全球經濟前景欠佳，歐洲是中國最大貿易夥伴，自然深受牽連，中國明年經濟成長將明顯放緩，可能不到 8%，進入弱增長周期，主要原因是中國的鋼鐵業、造船業、汽車業訂單減少，房地產出現泡沫化，僅靠內需撐盤。中國製造業內外市場需求趨緩，今年第四季中國經濟增長放緩幅度較預期大，未來中國經濟增長率將繼續回落，中國當局為保住經濟採取擴張財政措施下調存準率。

(二)中國限定電價，減少發電用煤，鋼市不佳，焦煤需求下降

由於中國政府限定收購發電廠電價，而發電廠購煤成本居高不下，導致營運虧損，據報中國前五大發電廠今年總共將虧損 55 億美元，為了減少虧損擴大，火力發電廠大砍發電量，且新電廠投資意願不高，使中國發電廠近期消耗用煤炭量出現減緩現象，中國地區煤炭市場交易量縮價跌，價格連跌 3 個月，且波及中國發電廠進口煤炭數量。中國最大煤炭港口秦皇島煤炭庫存量下降，中國主要發電廠正常冬季備煤炭囤積在 9 月至 11 月期間，今年未出現大舉進口煤炭囤積舉動，中國今年前 10 個月進口動力煤計 1.39 億噸，10 月進口 15.69 百萬噸，今年預估進口約 1.7 億噸，超過去年水準。中國鋼鐵市場不景氣，鋼廠紛紛減產，不僅波及礦砂進口量，也使焦煤進口速度受到拖累。

(三)國鋼市內外需求冷卻，致進口礦砂大幅下降

中國為全球礦砂最大進口國，去年進口量佔全球約 60%，今年前 10 個月進口量已達 5.58 億噸，比去年同期增長 11%，但持續受到歐美債務纏身及本身貨幣緊縮等衝擊，鋼鐵需求減弱，價格持續下跌，導致多數鋼廠為減少虧損而降低生產，礦砂需求減少，加上中國港口堆儲礦砂超過 1 億噸，及待消化，致 10 月中國進口礦砂量為 8 月來新低下，從上月 60.6 百萬噸下降至 49.9 百萬噸，減幅達 18%。很多鋼廠因鋼價跌幅太深而停止生產作維護保養工作。台灣中鋼也受到本波不景氣的震撼教育，10 月產量下降 12%，宣布 12 月將減產 20%，並要求礦商取消礦砂及焦煤發貨，或延遲交貨，以應付鋼鐵需求的縮減。中國 10 月鋼材出口量下降 9.3% 至 3.82 百萬噸，今年前 10 個月鋼材出口增長 11% 至 41 百萬噸。在中國信用緊縮及房地產和汽車製造業需求鋼材減緩下，拖累礦砂需求進口速度，致 10 月礦砂價格持續顯著下挫，礦砂價格 10 月底相較上月底下跌 31%，刺激某些鋼廠陸續復出購買進口礦砂以補充庫存，使 11 月全球礦砂海運量明顯增加，因而刺激海岬型船市場價格出現強勁支撐上揚。

(四)明年全球鋼材需求減弱，新興國家消費需求比重創新高

全球 10 月粗鋼產量 1.24 億噸，比去年同期增長 6.2%，比上月僅微幅增長 0.3%。中國 10 月粗鋼產量 54.7 百萬噸，比去年同期增長 9.7%，惟比上月產量減少逾 2 百多萬噸，下降 3.6%，據最新資料報導，中國 11 月粗鋼產量僅 49.88 多萬噸，是 14 個月來最低量。亞洲其他地區，日本 9.5 百萬噸，比去年同期些微下降 0.3%，惟比上月產量增加近 0.6 百萬噸，增長 6.6%。南韓 6.1 百萬噸，比去年同期大幅增長 17.8%，比上月產量增加逾 0.6 百萬噸，增長 11%。印度 6.15 百萬噸，比去年同期增長約 7.0%，比上月產量增加約 0.2 百萬噸，增長 3.3%。歐盟區，德國 3.7 百萬噸，比去年同期下降約 4.2%，義大利 2.7 百萬噸，比去年同期增長 9.6%，法國 1.4 百萬噸，比去年同期增長 2.8%，土耳其 3.1 百萬噸，比去年同期增長 12.3%。美國 7.3 百萬噸，比去年同期增長 11.5%，巴西 2.9 百萬噸，比去年同期減少 2.7%。

(五)供給量不減，解體噸量加速擴大，有助於紓緩供需壓力

依倫敦權威海運研究機構 Clarksons 統計報導，迄 10 月底海岬型船新船已有 202 艘完成交船，至年底尚有 102 艘待交付，巴拿馬型船已有 235 艘完成交船，至年底尚有 135 艘待交付，輕便極限型船已有 278 艘完成交船，至年底尚有 192 艘待交付，輕便型船已有 209 艘完成交船，至年底尚有 247 艘待交付，待交付部分今年僅剩兩個月，依過去交付速度推估，海岬型船與巴拿馬型船恐僅能分別再交付 40 艘及 46 艘。迄 10 月底海岬型船逾齡船解體已有 64 艘，巴拿馬型船已有 64 艘，輕便極限型船已有 40 艘，輕便型船已有 146 艘，比去年相較各類型船逾齡船解體皆爆大量，依目前市場狀況，至年底應仍有不少逾齡船會加速解體。由於中國搶進礦砂及煤炭舉動出現收斂，使全球主要礦砂及煤炭港進出口港擁擠程度已相對紓緩，巴西礦砂出口港在 11 月底僅有 26 艘海岬型船錨泊候裝，平均等候約 5 天，澳洲東西岸礦煤有 126 艘海岬型船錨泊候裝，平均等候約 6~10 天，11 月底在中國北方礦砂卸港滯留約 20 幾艘海岬型船，平均等候約一星期。預估今年海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船及輕便型船等噸位分別將增長約 17%、14%、18%及 12%，明年海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船及輕便型船等預估將交付 263 艘、451 艘、361 艘及 304 艘，顯示明年新船交付量依然不容忽視，除非逾齡船解體加速擴大，否則明年散裝乾貨船市場表現依然呈現低檔震盪，多數船東對明年市場仍抱持較保守態度，並伺機在市場處於低檔時投資布局擴建新船。

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。歐債危機愈演愈烈，可能引發全球金融體系混亂及全球經濟更嚴重的衰退，已明顯影響歐美國家消費力道，進而嚴重衝擊中國及新興國家商品的出口，尤其中國面臨外部環境惡化的挑戰，以及房地產低迷對內需造成衝擊。明年預測中國基礎建設投資及工業生產的增長速度將比今年放緩，因此，對鋼鐵需求的增長將呈現減緩趨勢，同時，受全球經濟低迷影響，中國鋼材外銷出口將難增長，亦即中國鋼鐵產業將面臨內外需求減速的困境，而結構性生產過剩，將迫使鋼廠減產因應。中國經濟活動十

足左右了所有市場，若中國內外需求萎縮，鐵定國際航市必受到明顯波及，在預期明年新船船噸供給過剩壓力不亞於今年下，明年國際航市將面臨更驚濤駭浪的危險處境。本來第四季是海運市場傳統旺季，可是今年遭逢歐美飽受債務危機的侵襲，消費力道大減，加上中國對抗通膨而緊縮信用貸款，影響投資消費力道，在大環境不佳情況下，中國回補原物料庫存需求面減弱，導致波羅的海綜合運費指數(BDI)第四季上漲力道不如第三季，尤其 10 月中旬迄今幾乎跌跌撞撞，跌多漲少。雖然歐美仍持續回補冬季燃煤庫存帶動 11 月下旬 BDI 指數大幅走揚，然中國礦砂等短期買盤減少，同時船舶供過於求情況尚需一段時間待市場調整，BDI 指數自 10 月中旬後創下一年以來新高 2,173 點後，一路回跌，至 11 月底在海岬型船市場突然強勁反彈的照拂下，才回復上漲格局。明年國際航市是否有奇蹟出現，以扭轉可能船噸供給過剩壓力，加速船舶拆解與封船數量，或許能扭轉乾坤，將成為明年運價反彈幅度最大關鍵。近 1 個月以來，散裝乾貨船運價指數(BDI)在 1,750 至 2,000 點區間徘徊，雖在 11 月初曾落至第四季最低點的 1,759 點後，並未進一步跌破，惟在中國礦砂交易清淡、印度限縮礦砂出口等不利狀況下，整體仍欠缺上攻動能，第四季 BDI 要回升到 10 月中旬締造的年度高點 2,173 點位置，甚至回升到 2,000 點上方的機會，可謂已經越來越渺茫。由於鋼市欲振乏力，近期中國港埠礦砂庫存水位又處在高檔位置，中國鋼廠進口礦砂意願不高，且印度限制礦砂出口的政策，更讓海岬型船舶(Capesize)沒貨可載，整體運輸市場交易相當清淡，近期 BDI 指數呈現狹幅震盪，顯見 BDI 欠缺動能推升的窘境。中國一方面受到政策緊縮壓力、另一方面則因歐美景氣不佳而拖累商品出口，經濟成長率有縮小跡象，也導致內需鋼材需求萎縮，進一步壓抑鋼價走跌。原本第四季是散裝航運業的傳統旺季，不過今年僅有冬季暖氣用煤支撐，在中國礦砂短線買盤收手、少了礦砂的強力奧援，所幸 11 月上旬聖誕節新年長假即將來臨之際，中國礦砂進口進一步增加，受助於澳洲和巴西向中國出口的煤炭和礦砂上升，近期海岬型船運費走高，亦提供支撐 BDI 指數弱勢上漲，BDI 自 11 月上旬近期最低 1,759 點後，來回震盪上揚，迄 12 月上旬上揚至 1,922 點，漲幅達 9.3%。在 11 月上旬後中國鋼廠出手補充拉高庫存，礦砂海運量頓時湧現，帶動海岬型船市場交易熱絡，進而刺激價格幾乎一路強勁上揚，雖然其他型船市場依然積弱不振，但在 BCI 強力主導帶動下 BDI 也同步翻紅走高，為其他型船市場仍陷入困境而減弱 BDI 上漲力道。BCI 在 10 月底達到全年高檔 3,638 點後，11 月下旬下挫至 3,042 點，累計回檔幅度為 16.4%，隨後礦砂海運量頓時湧現，帶動海岬型船市場交易熱絡，進而刺激 BCI 強勁上揚，迄 12 月上旬上揚至 3,697 點，漲幅達 21.5%。儘管第四季為航運傳統旺季，冬季礦煤補充拉高庫存及穀物出口旺季，但中國礦煤 10 月雙雙進口大幅下降，加上新船加大湧入市場，導致巴拿馬型船與超輕便型船市場自 10 月下旬以來，雖 11 月中旬曾出現一星期上揚，仍敵不過供給過剩的壓力，BPI 及 BSI 幾乎同步一路走跌，BPI 在 10 月中旬攀抵近期最高 2,099 點，隨後反轉一路下跌，至 12 月上旬受到聖誕節新年長假來臨前交易湧現，指數出現反彈，收在 1,713 點，跌幅 18.4%。BSI 在 10 月中下旬攀升至近期最高 1,612 點，隨後缺乏利多加持而回檔，迄 12 月上旬指數收低在 1,230 點，跌幅達 23.7%。輕便型船市場受到全球消費減弱的衝擊，行情直直落，BHSI 在 10 月中旬指數攀登至今年最高 829 點後，一路拉回下修，迄 12 月上旬指數收低在 602 點，跌幅達 27.4%，為所有船型表現最弱市場。第四季已接近尾聲幾乎確定旺季不旺，明(2012)年第一季更因有更多新造船隻將投入市場，市況甚至有可能再往

下修正一段期間。以目前散裝航運供過於求結構來看，航商多保守看待明年的 BDI 走勢，認為將在 1,000 點至 2,000 點區間盤整，待 2013、甚至 2014 年才有結構性好轉機會。

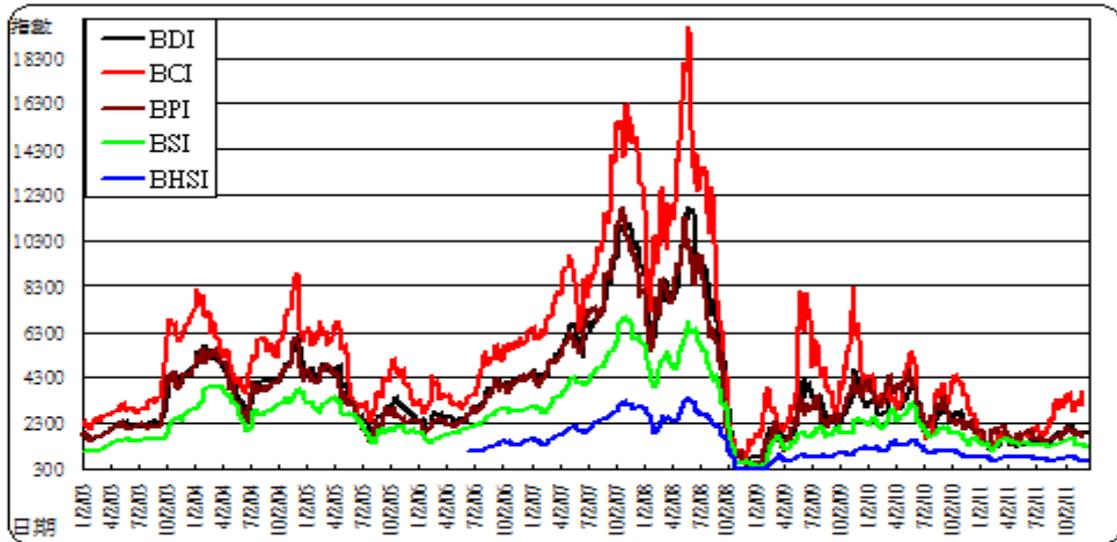


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖 2 說明海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。中國鋼鐵產業依然左右海岬型船市場的榮枯，今年來中國鋼鐵市場面臨內憂外患的困境，歐洲為中國最大外貿市場，歐債問題衝擊到中國鋼鐵出口，鋼鐵出口量近期出現顯著減少，同時，中國當局為打擊通膨而祭出信用緊縮，致其國內公共建設預算停擺，企業投資資金斷鍊，消費減弱，尤其需求耗用鋼材非常大的房地產、汽車製造業及造船業等受到波及，導致其國內鋼材需求不振，鋼價下跌，鋼廠不堪虧損而停產維修，同時，台灣中鋼第四季也蒙受需求不振而鋼價跌跌不休之苦，宣布近期將減產 20% 產量，因而減少礦砂進口量，致 10 月中國進口礦砂量為 8 月來新低，從上月 60.6 百萬噸下降至 49.9 百萬噸，減幅達 18%，煤炭進口量也同步明顯下降。國際礦砂及煤炭價格少了中國進口商熱度而持續下跌，礦砂價格至 10 月底比上月底下跌幅度達 31%，11 月礦砂價格已大幅下挫之際，加上聖誕節及新年長假即將來臨，於是中國進口商與其他地區鋼廠開始積極復出購買進口以填補庫存，故 11 月後全球礦砂海運量需求湧現，航市需求海岬型船噸突然轉趨熱絡，激起海岬型船市場價格自 11 月上旬以來無畏中國經濟顯現放緩及其他經濟體市場持續低迷，幾乎一路呈現聖誕樹滿江紅，提早慶祝聖誕節的來臨，但此風光激情場面在 12 月下旬恐告一段落，行情有拉回危機。海岬型船市場在第四季表現遠優於其他船型市場，自 11 月上旬後漲聲連連，各航線租金行情幾乎一路攀高，帶動 4 條航線平均租金 11 月上旬 22,892 美元低價位開始反彈走揚，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，12 月上旬平均租金突破 3 萬美元，攀登來到 32,617 美元。大西洋往返航線租金 10 月下旬攀抵最高價位 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，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，租金止跌勁揚，迄 12 月上旬上揚抵達 34,727 美元。太平洋區航線 10 月中旬攀抵今年來最高 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，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，迄 12 月上旬上揚抵達 32,232 美元。大西洋返回遠東航線租金漲勢凌厲，10 月中旬成功站上 5 萬美元關卡，但隨後受到鋼價及礦價大跌利多阻擾而拉回，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，旋即租金止跌強勁跳漲，迄 12 月上旬上揚抵達 56,792 美元。太平洋區回歐陸航線 11 月上旬最低來到 4,042 美元，隨後漲聲再起，迄 12 月上旬收高 6,717 美元。

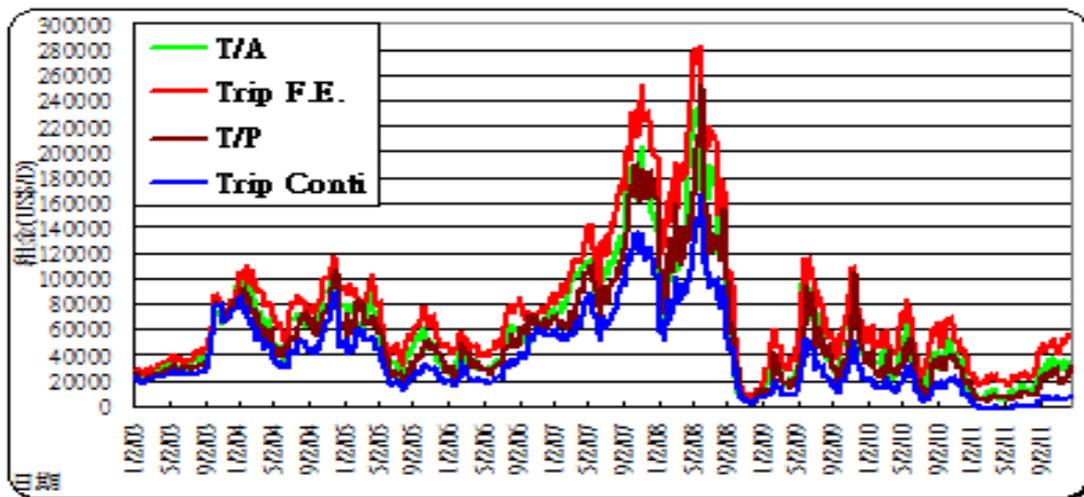


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。受到歐債危機持續蔓延且愈演愈烈的衝擊，致歐洲消費量劇降，以及中國緊縮信用貸款而傷及內需，拖累全球鋼材價格疲弱下跌，導致礦砂及煤炭進口減少。中國近年來缺糧嚴重必須仰賴進口以補缺口，尤其黃豆需求進口量最顯著，中國大量增加國外採購穀物，對巴拿馬型船海運貨載的貢獻功不可沒。10 月中國進口黃豆出現下降僅 3.8 百萬噸，比上月減少 7%，為連續 4 個月下降，全年進口量看似不太樂觀，前 10 個月累計進口量 41.48 百萬噸，比去年同期減少 5.5%，可能為 2004 年以來首次進口下降，此情況應歸咎於去年中國黃豆進口量暴增，增長 29%，過度進口且庫存過高，迄今庫存超過 6 百萬噸，政府加速釋放大量黃豆及黃豆油，導致今年進口量下降。中國國家發改會實施限制電煤最高價格，將使中國煤炭市場價格看跌，加上電廠皆已完成冬煤儲備，都使電廠觀望氣氛濃厚，採購動力煤欲望降低，煤炭市場價格已出現下跌，惟冬季仍是煤炭需求高峰，煤炭價格下跌幅度應有限。唯一日本自 311 大地震災害後，復建工程如火如荼而耗用大量建設物資，第四季進口礦砂、煤炭及其他次要原物料等明顯增加，但近期中國煤炭及穀物進口減少才是航市最大致命傷。10 月下旬以來巴拿馬型船市場反轉走跌，各航線租金行情紛

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，市場運價持續下挫，僅在 11 月中旬曾出現一星期反彈，又告反轉直直下挫。大西洋市場，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 月上旬出現強勁一路反彈上揚，可是巴拿馬型船市場依然呈現弱勢格局。4 條租金航線 10 月中下旬攀登今年最高價位 16,820 美元，隨著市場煤炭與穀物增長減慢，船噸供過於求壓力增加，租金反轉下挫，迄 12 月上旬受到聖誕節新年長假即將來臨，海運貨載需求船噸突然熱絡，租金行情瞬間翻紅，恐無法持續太久，平均租金收在 13,657 美元。大西洋區往返租金航線 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，隨後受到中國金融緊縮與全球經濟條件轉差的影響，租金行情反轉直下，迄 12 月上旬聖誕節新年長假來臨湧入交易熱潮，租金止跌回升，收在 15,400 美元。大西洋區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 月中下旬攀登至高價位 27,343 美元，隨即利空襲擊下反轉走跌，12 月上旬受到聖誕節新年長假即將來臨，航市需求船噸突然熱絡，租金行情瞬間翻紅，迄 12 月上旬收高 25,190 美元。太平洋區往返租金航線 10 月中旬攀抵至 15,961 美元高價位，隨即利空罩頂，租金壓回整理，雖 11 月中旬曾出現反彈，但還是敵不過船噸供給過剩壓力，租金反轉直下，迄 12 月上旬受到聖誕節新年長假即將來臨，交易湧現拉高租金反彈，收在 10,805 美元。因歐洲經濟情勢惡劣，拖垮太平洋區回歐陸租金航線，本航線 9 月中下旬出現反彈上揚，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，租金反轉幾乎無剎車連翻下挫，迄 12 月上旬受到聖誕節新年長假即將來臨，航市需求船噸突然熱絡，租金止跌回升收在 3,234 美元，創今年來最低價位。

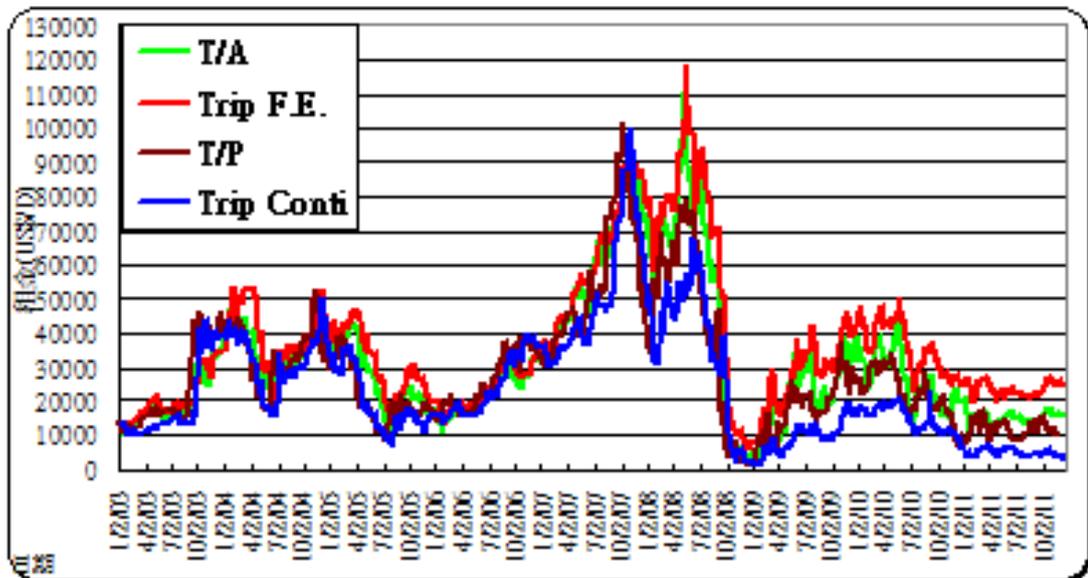


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。超輕便極限型船市場走勢與巴拿馬型船雷同，主要載運煤炭、穀物及次要金屬與非金屬

原料。受到歐債問題持續蔓延且愈演愈烈，經濟環境惡化，以及中國經濟成長明顯放緩，中國製造業內外市場需求趨緩，鋼鐵業、造船業、汽車業訂單減少，房地產出現泡沫化。全球陷入經濟衰退，除日本 311 非常破壞需要非常建設，近期進口原料物資似有明顯增長外，全球各地區國家均感受一股寒意，經貿活動遲緩，不僅原物料貨載運急遽萎縮外，消費性商品交易凍結，海運產業面臨全球金融海嘯以來最嚴酷挑戰，這波不景氣時間將視歐債危機何時了，可能將拖長起碼三年以上。輕便極限型船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，並已波及其他地區國家，中國為歐洲最大貿易國，當然中國受創最嚴重，中國倒地所有各型船市場皆中彈重落馬，超輕便型船以下小型散貨船市場衝擊最大。目前全球消費需求主要依靠亞洲新興經濟體，新興經濟體展現強勁經濟成長與消費力道，將成為支撐超輕便型船市場以下小型船市場主幹。然而，近年來超輕便型船新船交付量大增，恐未來貨量增幅將無法消化過剩的運力，就算明年新船訂單取消 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恐出現弱勢格局。超輕便型船各航線租金自 10 月下旬創下今年以來最高價位，隨後反轉下挫，雖曾 11 月中旬出現短暫反彈，仍無法抵擋船噸供給過剩壓力，租金行情旋即反轉下挫，迄 12 月上旬尚未止跌，平均租金收低在 12,595 美元。大西洋區租金航線自 10 月下旬攀登今年來最高，隨後自高檔滑跌，迄 12 月上旬尚未止跌，收低在 16,235 美元。大西洋區回遠東租金航線 10 月下旬攀登至今年最高，旋即高檔回跌，所幸跌勢不大，迄 12 月上旬尚未止跌，收低在 25,231 美元。太平洋區往返航線租金 10 月中旬租金來到今年 4 月高檔，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 12 月上旬尚未止跌，收低在 5,764 美元。遠東回歐陸租金航線 10 月中下旬租金抵達新高，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 12 月上旬尚未止跌，收低在 3,150 美元。

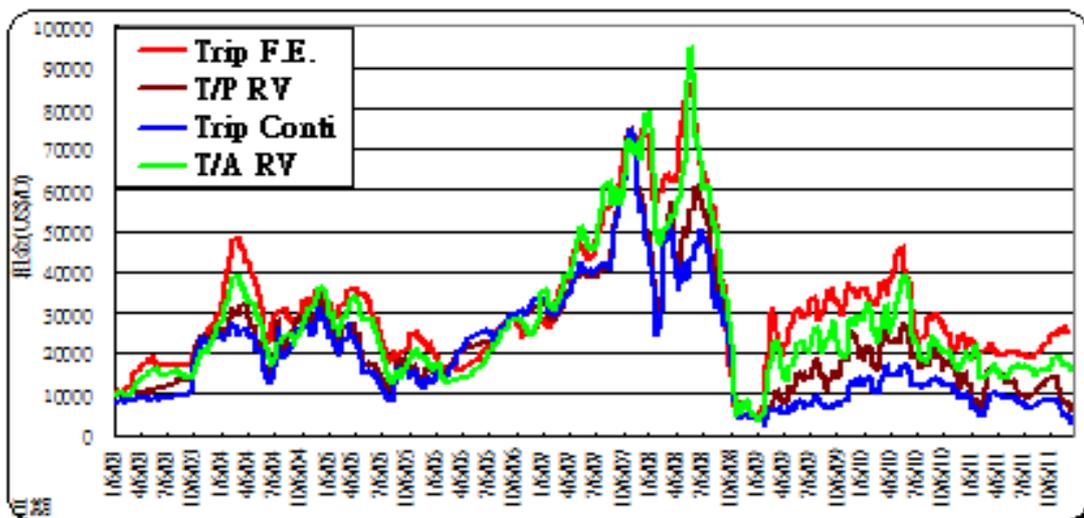


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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，新興市場尤其非洲地區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，進出口小批量散雜貨與日俱增，需求面應非常健康增長，理應可繁榮輕便型船市場，可是今年來輕便型船表現卻不盡理想，其主要原因應歸咎於過去幾年航運市場獲利豐厚，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。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樂觀大量訂建新船所致，造成市場船噸過剩的苦果，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。輕便型船市場尚未能感受聖誕新年長假來臨前，船東與貨主會提前安排船運交易作業，迄今此型船市場依然虛無飄渺而士氣低迷。大西洋區航線租金 10 月下旬攀登最高 13,082 美元後，隨即受利空壓頂而拉回，迄 12 月上旬仍未出現令人振奮消息，跌勢未止，租金續盤低 10,966 美元。太平洋區租金航線 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 12 月上旬跌勢依舊收低在 5,898 美元。輕便型船平均租金水準 10 月上旬上揚至 11,805 美元，隨後市場各航線紛紛走跌，拖垮平均租金水準，11 月上旬跌破 1 萬美元整數關卡，迄 12 月上旬跌勢依舊，平均租金收低 8,432 美元。

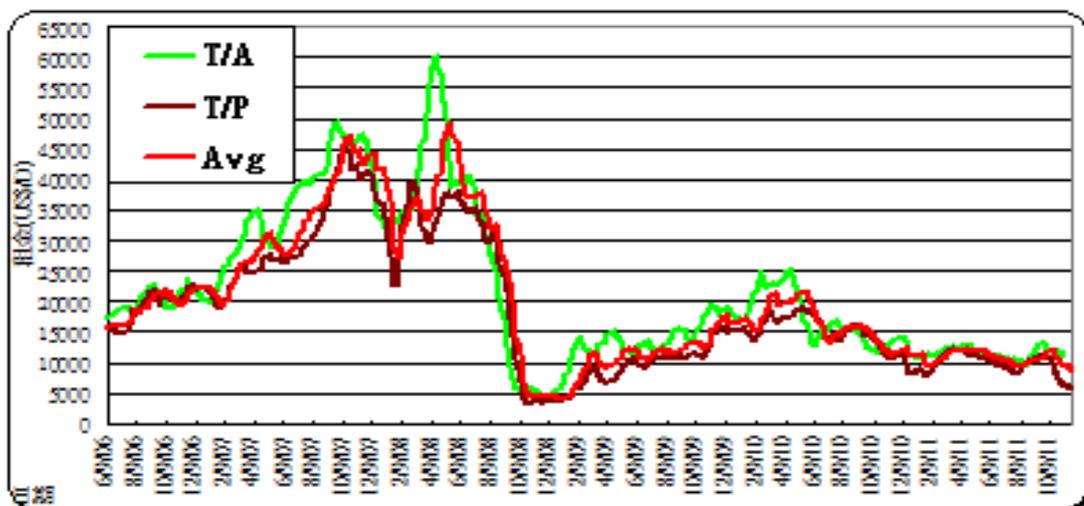


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 歐債危機自希臘向外蔓延至葡萄牙和愛爾蘭，並延燒至較大的經濟體如西班牙、義大利，法國。雖然希臘的重要性可能微不足道，但整體來而言，歐洲是全球大宗商品需求重要的來源地之一，因為德國和義大利為該區域製造業的重心，歐盟區煤炭、礦砂及穀物等大宗散裝貨總消費量的比重將近達到 1/4。根據報導歐洲地區大宗商品購買量已急遽下滑，今年最後一個季度中需求情況已呈現萎縮，部分消費者要求供應商將交期遞延至明年，但現貨的需求情形仍幾乎完全消失。然而，縱使歐洲情形嚴峻，大宗原料的需求前景好壞仍最終取決於中國。自 2008-09 年危機發生後，中國一直是全球工業大宗商品需求成長的最大推手。投資人認為目前歐債問題根本不會改變整體大宗原料市場，除非改變的決定因子在於歐元區債務危機到底會拖多久的時間以及是否會向外延燒至中國。
2. 中國宏觀調控祭出信用緊縮，阻隔企業資金鏈，加上大環境不佳，企業除縮小生產規模外，並節省成本銖輻必較，紛紛放緩提貨，因此，礦砂及焦煤堆滿港口。港口貨物作業消長，將反應經濟表現好壞，依目前中國港口堆積大量原料，去化緩慢，代表市場熱度退燒，整體需求放緩，若港口貨載壓港情況不退，則明年中國宏觀經濟增長恐續放緩。儘管近期中國通膨問題有出現緩和跡象，中國當局開始寬鬆貨幣政策，降低利率及銀行存款準備率，但短時間似乎仍無法扭轉中國總體經濟環境。
3. 中國打房政策奏效，加上高速鐵路緩建，皆明顯衝擊鋼廠營運，鋼材需求減緩，礦砂價格依然居高不下，明年鋼廠營運依然不容樂觀。中國鋼廠發展依靠市場需求拉動，預計明年經濟成長將低於今年，更加弱化對鋼材的需求，進而恐進一步拖累中國鋼廠進口礦砂速度與進口量。

(二)船噸供給面

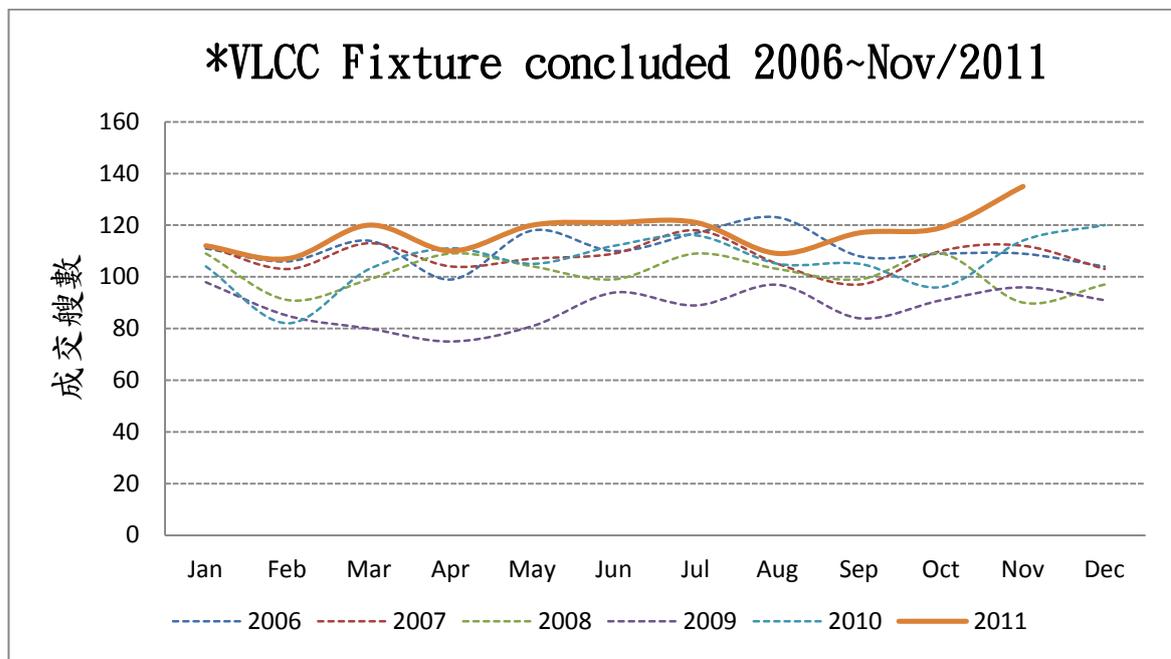
1. 由於船用燃油高漲，而船舶租金處於相對低價，船舶減少燃油消耗，即成為船舶營運人當今唯一可降低船舶營運成本最有效手段。目前已很多船舶營運人為降低船速達 60% 水準，要求船舶主機廠商修改設備，粗估目前全球船舶減速慢行，大約減少起碼 10% 運力供給，散裝乾貨船部分其中以海岬型船耗油量最大最積極執行減速，效果最顯著。迄 10 月底海岬型船逾齡船解體已有 64 艘，巴拿馬型船已有 64 艘，輕便極限型船已有 40 艘，輕便型船已有 146 艘，比去年相較各類型船逾齡船解體皆爆大量，至年底海岬型船與巴拿馬型船恐僅能再交付 40 艘及 46 艘，將使供給壓力減輕。
2. 因今年約有四成左右訂單延至明年交船，雖然明年新船訂單明顯少於今年，惟加上今年遞延至明年交船數量，海岬型船可能將近 3 百艘，巴拿馬型船可能達 4 百艘，預估交船量不亞於今年，故明年航市依然無法脫離供給過剩的夢魘，屆時航市價格低檔徘徊、船價貶值，船東不敷支出，則違約、倒帳及破產等情事將層出不窮，此際正值兵荒馬亂時期，船東交易應慎選信用可靠的客戶，以確保安全。
3. 依據 Clarkson 最新估計今、明年將有 1,321 艘及 1,369 艘新船交付營運，創下歷史新高，截至今 10 月底全球等待下水的新船訂單噸數高達 2.3 億 Dwt 為目前全球散裝船隊 5.92 億 Dwt 的 40% 以上，尤其預估明年供給成長率超過 10%，但需求成長率則僅 4.5%，供過於求壓力難解，至 2012 年下半年才有機會漸漸回穩。

2011 年 11 月份國際油輪市場動態

王廷元

1. 每月市場短評

11月份超大型油輪(VLCC)成交數量大增到135艘，也創下近年來單月最多的成交數量*。至使波灣到遠東的運費自本月初的50點上升至月中的高點62.5點，日租金約28500美元後開始下修，但持續的高油價依然嚴重影響船東獲利。西德州原油今年最低的報價在10月4日 - 每桶75.51美元，隨後因國際情勢不穩等因素影響至11月6日突破每桶百元的關卡後，至此油價維持在每桶百元以上；而北海布蘭特原油自今年2月9日二度突破每桶百元後，每桶原油價格也維持在百元以上至今。



International Corp.

11月中東到遠東的運費由於需求增加，月初時市場上估計仍有30船11月的貨載，而今年1月21日起放農曆新年假可能使部分貨載提前出現在市場上交易；再加上美國對伊朗核武問題的表態，而歐債危機和美國市場經濟衰退等因素導致市場對原油需求下降的憂慮退居其次至使原油價格強勢反彈，都是加速原油運輸需求，至使運費調升的原因之一。

今年以來，由於政局動蕩，利比亞石油產量大幅減少，石油輸出國組織(OPEC)原油平均價格達到107美元/桶。據媒體11月18日消息，國際市場對石油輸出國組織2012年原油日均需求預期將較當前產量(2990萬桶/日)低100萬桶，該組織官員正在考量這一前景，暗示其可能開始考慮削減產出，油價可能因此持續走揚。



國際油品價格趨勢圖

原油運價指數在11月份緩步走揚，成品油運價指數在本月期間雖有些許波動，但最終月初與月底相較僅僅2點。波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 月底報788 點，上漲25點與10月初相比上漲3.3%；成品油綜合運價指數(BCTI)月底報719點，下跌2點。

2. 原油/精煉原油產品價格

11月份各類原油價格持續上漲。

西州原油 -

月初每桶價格91.85美元，至月底報價為每桶100.06美元，漲幅達8.94%，月均價為每桶97.22美元。

北海布蘭特原油-

月初每桶價格108.11美元，月底以每桶110.76美元作收，漲幅達2.45%，月均價為每桶110.53。

杜拜原油-

月初每桶103.65美元，月底收盤價格為每桶108.26美元，漲幅達4.45%，月均價為每桶107.87美元。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪-“Eagle Valencia”(2005年造，三十萬七千噸)雙殼油輪以約五千三百萬美元售出

IMO I 化學輪-“Donaustern”(1995年造，一萬七千噸)雙殼化學輪以約七百八十萬美元

售出

IMO II 化學輪-“Golden Topstar”(2010年造，一萬九千七百噸)雙殼化學輪以約二千七百五十萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“YM Europe”(1992年造，四萬六千七百噸)貨櫃輪以美金481.0元/輕載噸售出

“Multan”(1980年造，一萬八千二百噸)雜貨輪以美金490.0元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

VLCC波灣至遠東航線(TD3)，運費由月初的WS50.0點開始反彈至WS60.0上下，換算日租金已得二萬六千多美元。波灣至美灣11月運費則維持在以WS40.0點，雖然船東經營此航線仍處於虧損狀態，但換算日租金已由負值調升至五千三百美金。西非至遠東市場WS60.0點成交，日租金得27,000美元。西非至美灣則由月中的WS60.0點小幅上揚至月底的WS65.0點成交。

蘇伊士極限型油輪運費雖然有感恩節需求的帶動，但在地中海東行及西行運費因船噸供給充足至使運費維持不動；大西洋區維持上升走勢在WS80點以上水準；阿芙拉極限型各路線於本月漲跌線運費整體來說微幅上揚。地中海區自自上個月的高點WS102.5點回落後維持至WS80.0點盤整，最高亦到達WS85點。預估波灣至南中國路線運費於12月落於WS80點至WS90點之間盤整。

6. 成品油油輪運費行情

LR1船型於11月的運費平穩上下波動幅度僅有WS5點；波灣-遠東路線LR2船型自月初回落WS10點至WS100點後維持了三個星期，接近月底時因運力增加，使運費再度向下探底，但相信過底的運費將於不久後反轉。

加勒比海至美西MR級油輪路線維持運費在WS155.0點至11月中後，到月底時已有向上走揚的趨勢，預估至少將可上揚至WS160點。地中海-美東路線MR船型運費在本月需求不減，月底成交WS205.0點相較於10月底上揚了WS15點，日租金約13,000美元。新加坡-日本路線運價沒有明顯變動維持在低檔，持續上個月的走勢在WS152.5點盤整，後勢因假期的到來而有可期待的一波走勢。

*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 11 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	28-OCT (WS)	TCE (US\$/day)	2-DEC(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	35.0	-2,687	38.0	1,408
AG / JAPAN	VLCC	52.0	15,947	59.0	24,250
WAF / EAST	VLCC	50.0	13,353	50.0	13,353
WAF / USG	VLCC	60.0	27,615	65.0	35,320
WAF / USAC	SUEZMAX	77.5	11,784	82.5	14,868
MED / MED	SUEZMAX	100.0	33,623	80.0	18,892
UKC / USAC	AFRAMAX	115.0	14,646	107.5	11,304

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	28-OCT (WS)	TCE (US\$/day)	2-DEC (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	110.0	8,197	102.5	4,793
AG / JAPAN	55,000	112.5	2,687	126.5	6,333
CARIBS / USAC	38,000	170.0	11,930	160.0	10,103
SINGAPORE / JAPAN	30,000	150.0	1,364	157.5	2,478
MED / USAC	30,000	190.0	10,472	205.0	13,072

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	19,000	26,000
SUEZMAX	150-160k	17,000	21,000
AFRAMAX	95-105k	14,000	16,500
LR1	65-73k	13,500	14,250
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	\$90.0	\$58.0
SUEZMAX	150-160k	\$60.0	\$46.0
AFRAMAX	95-105k	\$52.0	\$36.0
LR1	65-73k	\$42.0	\$32.0
MR	47-51k	\$36.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 11 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$95.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$62.0	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$53.0	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$35.0	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告

