



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第九十七期

ISSUE 97 2012 年 1 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](mailto: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](mailto: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. 市場疲弱 閒置貨櫃船續成長

當產業的供給與需求基本面向失衡，將影響未來發展，是值得關注的警訊。據法國 Alphaliner 諮詢公司表示，由於全球貿易增長放緩和船隻供過於求，閒置貨櫃船數量創十八個月新高，運力相當於 52.6 萬 TEU 的 210 艘船，是自去年五月以來的最高點，並將在 2011 年底增至容量相等 60 萬 TEU 船閒置。

我國輪航商陽明海運總經理何樹生日前推測，未來運力閒置數量可能還會增高，以該公司參與的 CKYH 聯盟現況，近期調整航線運作，因此該公司投入營運的其中四艘運力擬計劃明年度封存。

統計顯示，雖然需求貨櫃船運力擴大近二倍，上升 8%，但 2011 年前十月，亞歐線貨量僅成長 4.5%。根據美國商業雜誌預估，由於經濟復甦緩慢，美國明年進口貨櫃將增加 2.8%，低於先前預測的 4.7%。

據倫敦 IHSFairplay 最新數據顯示，在過去四年中，全球貨櫃船隊增長 17% 至 4,774 艘。有分析師認為，船隻供過於求和貿易增長緩慢，造成貨櫃航運市場疲軟的現狀，貨櫃市場將面臨單位數增長，可能是艱難的一年。

據倫敦克拉克森諮詢機構預測，將泛太平洋線貿易貨量增長從 6.1% 調降至 1.5%。而全球貿易預測則從 9% 降至 8.3%。因此，有分析師悲觀看待，認為因船隻供過於求，閒置貨櫃船數量可能將繼續增加。而據外電報導，造船市場隨著市場現況鮮有成交消息傳出，除個別大廠有所收穫，大部分船廠仍十分缺單。航運市場低迷以及手持訂單過量之外，另一個重要原因是銀行無力給船東提供新造船融資。即使是正在建造的船舶中，還有相當一部分融資沒有到位。

【資料來源：台灣新生報航運版】

#### 2. 船舶燒油 年耗 1300 億美元

國際船東積極擴增運力搶占市場佔有率，船舶過多導致船價下跌，但這也意味要燒更多的燃料。據統計，全球船用油年消耗量約 1.95 億噸，價值達 1,300 億美元。據國際統計，燃油開銷平均占船東營運開銷七成。預估明年船東對燃油需求每日將達 380 萬桶，擬創紀錄，成長 1.4%。

船用燃料是石油下游產品，平均價值是每桶加工原油的 20%。該用途廣泛，包括船舶、發電廠以及路面。船用油價格與原油花費及地區供求有關，有分析師指出，其他燃料供應商則傾向於小型的地域性公司或者是國營單位，石油公司也會直接與船東交易。

【資料來源：台灣新生報航運版】

### 3. 2011 年大陸港口貨量/櫃量分別達 90 億噸/1.6 億 TEU

依據中共「交通運輸部」2011 年底年度結束之前在北京召開的「2012 年全國交通運輸工作會議」，中國大陸去年港口貨物量與貨櫃量分別達到九十億噸與一億六千萬 TEU 預期目標刷新紀錄。

中共交通部部長李盛霖在工作報告中強調，2011 年大陸港口業績創新記錄，其中港口完成貨物量 90.7 億噸、貨櫃量 1.6 億 TEU，分別較前（2010）年度增加 11.9% 與 11.4%。民航客運量達到 2.9 億人，貨郵運量 552 萬噸，其中客運增加 8.2% 但貨郵量下滑百分之二，快遞業務量 36.5 億件激增 56%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 4. 2011 年貨櫃船運市場新增運能 110 萬 TEU

國際貨櫃船運市場船噸過剩已是不爭的事實，船噸飆高使得船公司去(2011)年業績大受影響。據 Alphaliner 最新統計，截至 1 月 6 日整體市場運能仍達 1590.71 萬 TEU，相較於去年同期的 1480 萬 TEU 一年來增幅達 7.48%，新增運能達 110.7 萬 TEU。

值得注意的是，排名全球前卅大貨櫃船公司當中，前廿大航商平均運能成長將近 9%，其中以排名前三大歐洲航商增量最高，平均增幅超過 15%。

統計指出，麥司克集團(MAERSK)、地中海航運(MSC)與達飛航運(CMA CGM)係由去年一月初的 521.68 萬 TEU 激增至目前的 601.3 萬 TEU，一年之間增加了將近 80 萬 TEU(+79.6 萬 TEU)，年增率 15.26%，前三大佔整體運能比率亦由去年同期的 35.25% 提昇至 37.8%。

排名第一的麥司克係由去年同期的 214.61 萬 TEU 增至 254.41 萬 TEU，增幅 18.55%，MSC 212.17 萬 TEU 增 13.86%，達飛 134.71 萬 TEU 亦增 11.58%，目前百萬 TEU 級船公司也只有這三家公司入榜，排名第四的中遠集團運能由去年同期的 54.48 萬 TEU 拉高到 64.74 萬 TEU，運能成長高達 18.83%。

前廿大公司亦有運能縮減的公司，其中 CSAV 係由去年同期的 57.92 萬 TEU 降為 37.87 萬 TEU，降幅達 34.62%，市場排名由原第七名滑落至第十四名。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 5. 釜山港今年貨櫃量上看 1,700 萬 TEU

釜山港務局估計該港今年貨櫃量維持成長，全年櫃量超過 1,700 萬 TEU。BPA 初步數字顯示，該港今年前十一個月櫃量已達 1,478 萬 TEU，因上(十二)月份釜山港的貨物量大幅增加，該港去年櫃量估計 1,615 萬 TEU。

據稱，釜山港今年將積極展開促銷活動，吸引更多轉口貨運船隻，同時本(一)月份起將增加四個泊位，這將進一步增加釜山港的貨櫃接待能力，因此預計今年的櫃量將超過 1,700 萬 TEU。

釜山港是在 1876 年正式開埠，並於 1978 年正式開始處理貨櫃業務。自 1984 年釜山港櫃量首次達到一百萬 TEU，1998 年突破五百萬 TEU，2003 年突破一千萬 TEU，2006 年以 1,200 百萬 TEU 位居全球第五大貨櫃港迄今，此外，釜山港新港於 2006 年

正式開埠，共有 18 個泊位，去年十一月份釜山港新港的貨物量即佔釜山港總量半數以上。

【資料來源：工商時報】

#### 6. 2011 年我國國際港櫃量 1,342 萬 TEU 增 5.38%

根據我交通部的統計，去(2011)年全年我國國際商港貨櫃量總計達 1,342 萬 TEU，較前(2010)年同期增長 5.38%。

其中高雄港去年一到十二月貨櫃量達 963 萬 TEU，較前年增加 4.96%，台中港去年全年貨櫃裝卸量為 138.35 萬 TEU，亦較前年增加 1.96%，基隆港貨櫃量為 175 萬 TEU，較前年略減 0.82%，台北港貨櫃量為 65 萬 TEU，較前年增幅高達 50.29%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

#### 7. 上海港去(2011)年度港口貨櫃量，除係全球第一個年櫃量超過三千萬 TEU 港埠，同時連續兩年蟬聯世界第一。

據上海國際港務集團(SIPG)發布其母港上海去年業績，其中貨櫃量以 3,173.9 萬 TEU 刷新歷年紀錄，比前(2010)年度續增 9.19%，年增率不僅低於前年度的 16% 且跌破一成增幅，呈現該港櫃量成長趨緩態勢。

統計指出，上海港在去年十一月份櫃量一度以 262.5 萬 TEU 出現千分之四點九微幅下滑，上月則回升為 265.8 萬 TEU，比前年同月的 247.5 萬 TEU 仍增 7.39%，惟累計一至十二月櫃量成長由原先的兩位數轉為個位數。

【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) 歐元區拖累明年全球經濟，美國及新興市場將緩步向前復甦

今年全球經濟恐怕沒有令人振奮的發展，因幾個規模最大的已開發經濟體正在步入衰退。龐大的政治風險也使經濟前景進一步蒙上陰霾，許多重要國家面臨選舉變天的變局，且中東局勢持續動盪。但黯淡中仍見到希望的曙光，美國去年最後一季的經濟表現優於預期，權威機構調查今年美國的經濟成長可達 2.2%，歐元區儘管採取擴大財政整合邁出歷史性的一步，但經濟專家認為此舉無法緩和歐債危機，今年歐債危機恐仍陰魂不散，將陷入零成長。中國、印度及巴西等主要新興經濟體，近期為避免通膨升溫而採取貨幣緊縮政策，導致成長速度放緩。若中國的經濟成長率放緩至遠低於 8% 時，中國當局才會祭出新的振興方案。印度雖然面臨通膨壓力，但仍可能會在今年採取寬鬆貨幣政策，以刺激經濟成長。一向是全球消費火車頭的歐美市場熄火，歐債問題迄今未有共識獲得解決之道，歐洲消費力道還是低落乏力，所幸美國似乎出現觸底反彈契機。

#### (二) 緊縮政策，導致中日進口礦煤減緩

澳洲礦產主要出口市場為中國與日本，中國和日本自去年下半年工業產出出現下降局面，導致煤炭和礦砂的庫存增加，進而影響進口速度，因此，給全球煤炭和礦砂價格帶來向下修正的壓力。由於秦皇島和廣州等港口及沿海發電廠庫存不斷增加，中國在 11 月後已經停止從澳洲和印尼進口動力煤。庫存增加的原因是經濟活動低迷從而導致需求下降，同時也由於來自南非和印尼的供應迅速增長。傳統上農曆新年前中國需求會比較強勁，但今年中國客戶已經表明由於庫存充足，不會繼續補充庫存，紛紛退掉進口動力煤，丟給貿易商另尋找替代買家。去年 12 月下半月國際動力煤價格已經連續 13 周下跌，下跌幅度達 11%。日本由於虛弱的工業產出也大幅減緩了動力煤進口，中國去年 11 月煤炭出口量僅 94 萬噸，比去年同期下降 26.6%。

#### (三) 中國鋼市內虛外冷，致進口礦砂大幅下降

中國十二五(2011-2015 年)期間，中國粗鋼產量年均增速將降低一半左右，到 2015 年中國粗鋼產量將會控制在 7 億噸以下。去(2011)年中國粗鋼產量約 6.83 億噸左右，中國鋼鐵產業呈現高產量、高庫存、高成本、低需求。若中國政府能提出有效能夠落實政策，到 2015 年中國鋼產量將會控制在 7 億噸以下；但如果地方政府陽奉陰違，鋼產量可能會衝到 8 億噸以上。近期房地產市場持續低迷，資金的緊張已對地產市場造成影響，加之鐵路建設需求停滯不前，後期鋼市需求仍不容樂觀。鋼價疲弱不振，多數鋼廠出現營運虧損，對生產設備實施局部停產檢修的鋼廠有所增加。由此估計，如果鋼價繼續下跌，鋼廠可能不得不轉入實質性減產階段。據最新統計數據，自去年 8 月後中國粗鋼產量開始出現下降。由於中國政府持續嚴控房地產市場，今年鋼產量和礦砂進口增長將會放慢，從而為礦砂價格帶來壓力。儘管增長放緩，但中國今年年粗鋼產量和礦砂進口量仍將刷新歷史最高

紀錄，表明政府努力投資保障房和基礎設施建設。有諮詢機構預估，今年粗鋼產量將增長 5.8% 至 7.28 億噸，消費量則可能上升 4.6% 至 6.85 億噸。去年粗鋼產量為 6.83 億噸，表觀需求為 6.55 億噸，去年粗鋼產量比前年的 6.27 億噸增長 9.7%，表觀需求則較前年的 6 億噸增加 9%，去年 12 月中旬，中國粗鋼平均日產量維持較低水準，此趨勢將延續至今年第一季。導致中國進口礦砂價格大幅下滑的主要原因是巴西對中國礦砂出口激增。去年 7-11 月巴西向中國出口礦砂創下歷史最高記錄，而澳洲對中國礦砂出口近幾個月也創出歷史新高，去年 11 月中國礦砂進口再爆量巨增達 64.2 百萬噸，比上月增加 14.26 百萬噸，大量進口礦砂積壓在中國主要港口的倉庫內。巴西礦砂 Vale 發佈去年第三季度業績報告，比較前年同期大增 60.5%，但隨著第四季度礦砂和鋼材等產品價格的下降，在該季度的成績相對遜色。去年中國鋼企的總體行情甚至不如 2009 年金融危機肆虐的時候，多數鋼鐵企業利潤低於定存利率，甚至不少鋼鐵企業出現虧損，且虧損持續擴大現象，今年中國鋼企繼續微利或已成定局。

#### (四)今年全球鋼材需求持續減弱，鋼廠趨向減產

今年 11 月全球粗鋼產量 1.16 億噸，比去年同期增長 1.1%。中國 11 月產量 49.9 百萬噸，比去年同期些微減少 0.2%。亞洲其他地區，日本產量 8.7 百萬噸，比去年同期些微減少 3.2%，南韓產量 5.8 百萬噸，比去年同期增長 12.4%。歐盟區，德國產量 3.5 百萬噸，比去年同期些微減少 10%，義大利產量 2.6 百萬噸，比去年同期增長 12.3%，法國產量 1.3 百萬噸，比去年同期增長 4.2%，土耳其產量 2.8 百萬噸，比去年同期增長 12.8%。美國產量 7.2 百萬噸，比去年同期增長 11.8%，巴西產量 2.7 百萬噸，比去年同期增長 3.7%。全球鋼廠產能利用率 11 月比去年同期下降 2.8% 至 73.4%，此為兩年來最低水準。

#### (五)Vale 的 VLOC 船隊將改變全球散裝船市場結構

巴西礦商 Vale 投資 81 億美元建造由 35 艘「Valemax」型船隻組成的超大型鐵礦砂船隊，包括購買 19 艘 VLOC，再加長期租用另外 16 艘。此舉為削減巴西到中國的礦砂運輸成本，與澳洲礦商 BHP 和 Rio Tinto 集團爭奪中國礦砂市場。澳洲距離中國近，而中國又是全球最大的鋼鐵製造國和礦砂市場。由於超大型礦砂船隊 (VLOC) 發展計劃受多種錯綜複雜的因素影響，Vale 現在市場尋求買家出售 19 艘 VLOC，減少該支原定由 35 艘 VLOC 組成的船隊。原本打算在巴西至中國礦砂運輸航線上實現產供銷運輸一條龍，現在該計劃可能會胎死腹中，至少當中的礦砂運輸計劃受挫。Vale 強調只有買家願意將船長期租用給 Vale 情況下，才會考慮出售 VLOC，且未改變通過控制船隻從而控制運費的整體計劃。迄今僅 2 艘 VLOC 正式投入營運，一艘預估年運輸 2 百萬噸，35 艘則可運輸 70 百萬噸，占據 Vale 輸往中國礦砂近 6 成以上，將占目前全球海岬型船隊的 6.3%，一旦全部正式投入營運，將徹底改變目前散裝船海運市場結構與運價水準，因而擠壓海岬型船市場營運空間。

#### (六)新船噸處於交鋒期，除非有效減速，加速拆解，否則供給過剩

截至去年 11 月底，全球散裝乾貨船隊規模已達 6.08 億 Dwt，預估全年將達 6.17 億 Dwt，比上年度增加 78 百萬 Dwt 運力，增長 14%，其中海岬型船 18%，巴拿馬型船 14%，超輕便型船 16% 及輕便型船 4%。目前船廠訂單持有量達 2.1 億 Dwt，戰船隊總規模的 35%，今年正是集中交鋒期。今年運力供給增長速度遠超過運力

需求增長速度，故國際散裝船海運市場起哪有翻身機會。在聖誕節與新年期間主要礦砂進出口港擁擠再現，自去年 2 月上旬以來出現最擁擠。在澳洲礦砂出口港 12 月下半月等候船隻顯著增加，尤其 Dampier 及 Port Walcott，以及巴西 Tubarao 出口港因維修停止作業，致擁擠程度增加兩倍，平均滯留時間達 17 天。中國礦砂卸港等候船隻暴增至 131 艘高水準，其中海岬型船占 101 艘，平均等候滯留時間約 9.5 天。全球煤炭需求持續暴增，澳洲最大煤炭出口港港口擁擠再起，在 12 月下半月等候船隻顯著增加至 118 艘，為去年元月以來最高，可是港口擁擠效應仍無法削減過剩運力供給。現在船用燃油高漲，船東已無法負荷，紛紛採取船隻減速航行，以減輕燃油成本壓力，此舉顯然對減輕運力供給效果無法呈現，顯示今年運力供給量過剩相當嚴重。

## 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。國際金融危機及全球經濟活動低迷不振，直接影響了海運需求的增長，加上船噸供給過剩，海運價格低檔盤旋，船用燃油價格高漲，船舶配件等成本通漲，海運業將面臨一段較長的寒冬。因中國房地產調控、通貨膨脹以及人民幣升值、歐債危機等一系列陰影下，全球消費力道從高速進入慢速，從傳統產業製高科技產業全面陷入需求萎縮的困境，百業存貨俱增，生產減緩，致原物料需求下降，今年恐延續去年的困境，全球總體經濟環境應不會明顯好轉。自去年第四季受到全球需求明顯疲軟的衝擊，除原油價格外，其他原物料價格因需求不振而持續下跌，全球散雜貨海運量也明顯增長遲緩，對噸船需求增長力道減弱，相對新船噸加速投入營運增加，導致航市船噸供給過剩壓力愈來愈嚴重，海運價格無法擺脫低檔震盪持續走低格局。當然中國因素依然左右所有市場走勢，今年中國基礎建設投資及工業生產的增長放緩，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虛外冷的困境，鋼價低位震盪，鋼鐵企業處於微利或虧損狀態，迫使鋼廠減產或關閉因應。若中國內外需求萎縮，國際航市必受到波及，在預期今年新船船噸供給過剩壓力不亞於去年下，今年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，致波羅的海綜合運費指數(BDI)第四季上漲力道不如第三季，在聖誕節新年長假來臨前曾興起一波礦砂及煤炭補貨熱潮，係因為礦砂價格偏低，中國鋼廠為補充庫存，增加了礦砂的進口量，帶動海岬型船市場運費指數強力反彈，並連結拉動BDI指數突圍上揚，至聖誕節開始前一星期指數反彈結束，巴拿馬型船市場雖有受惠企圖反彈，但船噸供給壓力過剩而效果不顯著，僅出現短暫止跌回升，BPI指數欲振乏力而震盪走低。其他兩型較小船市場從第四季幾乎全盤皆墨，表現乏善可陳。聖誕節新年長假期間市場交易冷清幾乎停頓，但新年長假結束開始恢復上班的第一星期，航市還是欲振乏力，各型船海運市場價格承接節前跌勢繼續下跌，尤其海岬型船市場首日以暴跌開出，依過去經驗，聖誕節新年至中國舊曆年期間為市場淡季，因華人圈在航市交易扮演吃重角色，華人圈一般會等過完中國舊曆年才會有所行動，新年後開市表現令人失望，乃意料之中。今年第一季航市是否有機會否極泰來，關鍵在中國舊曆年結束後中國廠商是否有信心

對未來中國內部消費及建設需求將出現暢旺，因而帶動搶進原物料熱潮，依過去經驗，或多或少應會需求轉趨熱絡，航市價格均會出現一波強勁上揚，是否如願，則拭目以待。聖誕節來臨前一星期出貨行情宣告結束，各型船市場價格紛紛走跌，其中已近期漲幅過大的海岬型船市場跌勢最深，其次巴拿馬型船市場，大、小輕便型船延續跌勢緩步下滑。最近丹麥某銀行發表「2012年十大驚人預測」，報告顯示，今年BDI指數將會大漲一倍，主要理由包括：今年燃油價格較低，航商經營開支會減少，巴西和澳洲會降低價格擴大礦砂供應，中國會增加進口需求，以滿足日益增加的工業需求；再加上採取貨幣寬縮政策，導致礦砂需求量遽增；天候異常乾燥，水力發電量大幅下降，導致煤炭進口需求增加等，此報導後引起業界評論其是否可能發生，本人認為除非國際礦砂價格低於中國本土生產成本，否則難以發生，且天候異常造成中國本土煤炭及水資源短缺，不排除其可能性，但兩者合併再度引發中國又瘋狂掃進礦砂及煤炭，所引起航市船噸需求暴增，在此刻今年將面臨船噸供給過剩的艱困環境下，應不宜過度期待航市再爆過去發生供不應求的時光。去年海岬型船出現相當長的運載低潮，新的一年，巴拿馬型船可能會出現較長的低潮，因為近期中國煤炭進口量明顯減少，大量採用本國礦，另印度自去年年底開始將礦砂出口稅從20%提高為30%，印度因為港口條件限制，礦砂主要以巴拿馬型船運送，這些都影響到巴拿馬型船運價的走勢。中國受到政策緊縮壓力及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，鋼價走跌，拖累散裝乾貨船運價指數(BDI)在11月初曾跌落至1,759點最低點後，所幸聖誕節新年長假即將來臨之際，中國礦砂進口增加，激勵海岬型船運費走高，亦提供支撐BDI指數上漲，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，在12月上中旬攀抵近期高檔1,930點，隨著聖誕節新年長假逼近，礦砂提運接近尾聲，海岬型船市場行情失去支撐而回檔，農曆年前需求轉淡，加上供過於求，因此，各型船市場行情全面走跌，新年結束開市海岬型船市場還以暴跌開出，海岬型船舶運價暴跌，僅7個工作日BDI指數竟大跌逾31%，從年前封關1,738點跌到1,193點，跌幅雖趨緩，但一過去經驗認為屬於正常的淡季現象。BCI 11月下旬受到中國礦砂進口商趁礦砂價格回檔及長假來臨前大舉進料，使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，惟至12月下旬即告消退，行情失去動力而翻黑下跌，新年過後無利多出現，海岬型船市場行情出現持續暴跌，年前封關3,287點至1月上旬已大跌1,295點，短短7個交易日跌幅逾39%，2千點關卡即告失守，收低在1,992點。中國10月後煤炭進口大幅下降及印度礦出口萎縮，直接衝擊到巴拿馬型船與超輕便型船市場，雖11月中旬曾巴拿馬型船市場出現一星期上揚，仍敵不過供給過剩的壓力，BPI一路走跌，BPI迄新年過後開市依然持續下跌，跌勢受到海岬型船拖累有擴大加速趕底現象，從年前封關1,645點至1月上旬已跌幅逾15%，1月上旬收在1,393點。BSI自10月中下旬相對高檔持續滑落，欠缺利多激勵，行情一路疲軟走跌，迄新年過後開市依然持續下跌，1月上旬指數收低在1,035點。輕便型船市場受到全球消費減弱的衝擊，行情直直落，BHSI從10月中旬指高檔後，一路拉回下修，迄新年過後開市依然持續下跌，1月上旬指數收低在548點。今年第一季中國舊曆年前傳統交易較清淡，是否中國舊曆年過後中國租方會出手大手筆租船，依照過去經驗機會頗大，惟新造船隻持續湧入市場，欲寄望出現大的漲幅，可能性不高。



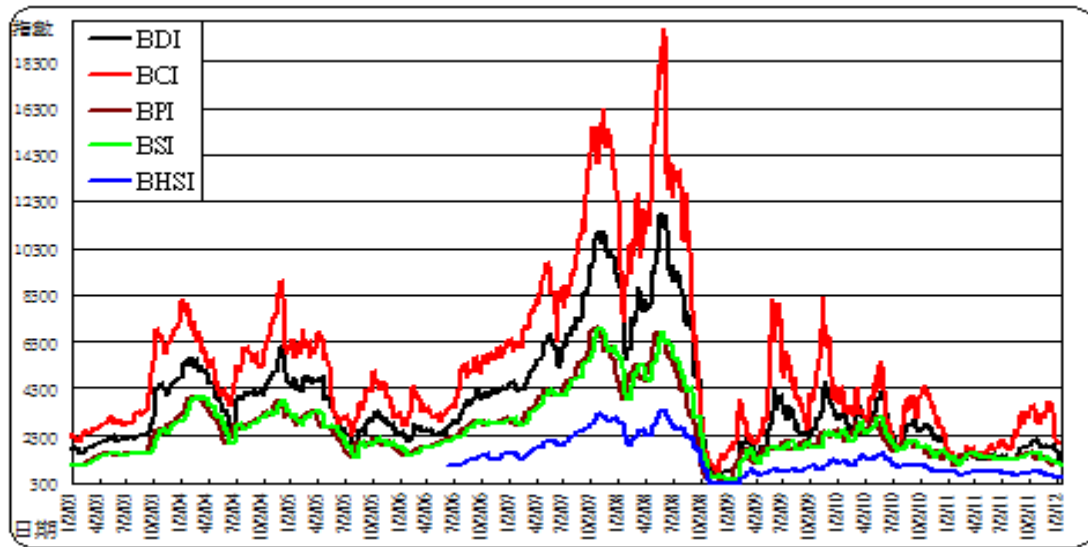


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

### 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。因中國因素創造散裝乾貨船市場出現近6年歷史最風光時期，唯自全球金融海嘯發生以降，全球經濟繁榮景象被瓦解，隨後日本遭逢世紀大地震與海嘯的肆虐及歐美債務危機四起，進一步拖垮全球經濟，中國面臨嚴酷內憂外患，外貿出口急凍與通膨急遽升高，不得已祭出貨幣緊縮及極力打擊房地產投機，因此，澆冷了其國內投資及消費熱度，致需求原物料下降。尤其中國鋼鐵產業一直扮演拉動散裝海運市場動力火車頭，今中國鋼鐵市場面臨鋼價跌跌不休且獲利低於定存力利率水準，鋼廠產能下降，礦砂需求下降且礦砂堆積港口庫存居億噸以上，12月底中國主要港口的進口礦砂庫存較上周小幅增加0.7%，至96.82百萬噸。因中國鋼市仍無好轉跡象且港口礦砂堆積如山，鋼場對未來相當謹慎，減緩進口礦砂速度，結果明顯衝擊短期國際散裝船市場，礦砂運輸佔海岬型船海運量的三分之二，海岬型船市場受影響最顯著。緊接著聖誕節新年連續假期，國際乾散貨運市場從12月26日起至2012年1月2日航市休市，市場進入長假，需求放緩，拖累各船型運價全面走跌。研究機構預計歐洲地區今年礦砂進口將持續下降，恐跌破一億噸，除中國外之亞洲區域增速也明顯下滑，中國依然呈現正增長，但增長幅度已減緩，可能僅在6~7%左右。儘管粗鋼產量持續回落，聖誕節來臨前中國鋼廠趁礦砂價格低價在搶進補庫存，呈現不降反增態勢，因而興起一波強勁海岬型船租金上漲，12月上中旬攀抵一年多以來的最高價位。即使如此，投資人仍對後市不表樂觀，認為在未來幾個月業內市場仍會有動盪，在船隻供給過剩，經濟低迷以及中國原材料需求前景有隱憂。但挪威RS Platou市場分析師表示，儘管中國鋼鐵需求和工業生產都有放緩跡象，但海岬型船運輸市場有顯著反彈。近期中國港口礦砂庫存小幅下滑，但仍處於近億噸的歷史高位，礦砂去庫存化壓力大。由於鋼鐵下游需求不旺盛，交易冷清，鋼廠採購礦砂謹慎，依賴礦砂的海岬型船市場未來還將繼續面臨較大壓力。聖誕節及新年長假即將來臨，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月上旬幾

乎一路呈現上漲走勢，但此激情場面在12月上中旬即告結束，行情反轉拉回，其後度過冷清聖誕節新年長假，長假結束開市卻出現失望性賣壓，致各航線租金大幅下挫。此波跌勢可能需等待過中國舊曆年後，是中國租方是否會重現市場為第一季布局，依過去經驗，出現機會蠻高。運力供給壓力仍大，今年海岬型的運價將維持去年大幅波動格局，市場最快2013年才會轉好。海岬型船各航線租金行情自11月上旬幾乎一路攀升，帶動4條航線平均租金反彈走揚，12月上旬平均租金突破3萬美元，可惜至12月上中旬攀抵今年最價位32,889美元後即告反轉回跌，12月下旬3萬美元失守，尤其新年過後連續出現大幅重挫，投資人失望賣壓湧現，新年後第三交易日2萬美元接連失守並持續下修，迄1月上旬下修至12,126美元。大西洋往返航線租金11月上旬中國礦砂買家趁礦價回落至相對低檔搶進，曾帶動租金勁揚，12月上中旬攀抵34,955美元高檔，隨後中國買家縮手，致礦砂海運量減少，租金一路下跌，新年過後跌勢益加兇猛，迄1月上旬下修至10,691美元。太平洋區航線11月上旬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，12月上中旬衝抵33,000美元，隨後中國礦砂買家收手，行情失去動力而回跌，新年過後跌勢益加兇猛，迄1月上旬失守1萬美元，收低在9,639美元。大西洋返回遠東航線租金11月上旬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，12月上中旬衝抵56,796美元，隨後長假來臨買盤收手，行情旋即回檔下修，新年過後跌勢益加兇猛，迄1月上旬3萬美元淪陷，下修至28,625美元。太平洋區回歐陸航線11月上旬曾出現一波上漲，12月上中旬長假將至漲勢熄火而拉回，新年過後跌勢益加兇猛，迄1月上旬下修至-450美元，本航線又跌落成負租金。

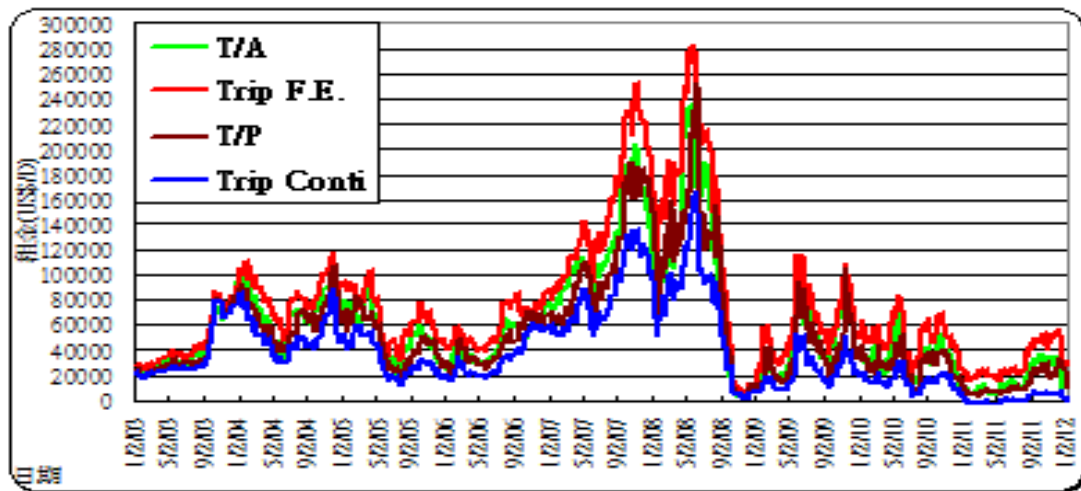


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

#### 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。全球經濟持續受到歐美債務危機的困擾，以及新興經濟體飽受通膨之苦，經濟增長明顯放緩，今年全球經濟依然無法揮別這些不利因素的干擾，全球對礦砂、煤炭等大宗原物料的需求出現降溫。目前北半球正值冬季用煤旺季，但近期煤炭進口商並未加大進口力度，中國各發電廠卸貨港煤炭儲存量充足，電廠紛紛推遲接收貿易商進口煤炭，甚至傳聞中國

暫停自澳洲及印尼進口煤炭，則貿易商被迫到處尋找買家的窘境，與過去買家競相搶煤時代竟然兩樣情，據報日本在本次冬季未大量進口煤炭，亞洲兩大煤炭進口國致國際煤炭價格直直落。今年元月起中國際出「限煤價提電價」政策，此舉將刺激增加本土煤炭需求交易，對外貿煤炭增長將趨緩或減速。今年國際散裝船海運市場主要問題還是在於船噸供給過剩，運力過剩是否能夠獲得紓緩，主要取決於船東能否採取有效措施如「減速航行」及「加速拆解老舊船」，但總體仍不樂觀。中國需求放緩，使得散裝船市場受到明顯影響，但目前還不是最艱困的時期，今年全年將愈發艱困，因各型船將從船廠交付爆增。去年全球礦砂增長減緩，今年恐陷入相同困境，其他大宗原物料需求熱度將持續降溫，焦煤海運量將出現負增長，動力煤增速將放緩，穀物將維持去年相同增長水準。聖誕節新年長假來臨前半個月，太平洋區市場頓時交易熱絡，對運力需求增加，運價出現零星反彈，相對大西洋區市場漲勢較弱。但聖誕節新年長假期間市場交易清淡，甚至新年長假結束投資人返回市場，可惜未出現大舉租船動作，市場行情開市呈現下跌局面，巴拿馬型船市場跌勢不若海岬型船市場劇烈，或許市場投資人尚待觀察，靜觀其變，以及重要華人圈中國租方尚未重返市場，一般要等中國舊曆年結束後才會開始交易行動，亟待2月初觀察中國租方是否簇擁而上，營造交易熱絡景象，帶動一波市場旺季行情。10月下旬以來巴拿馬型船市場走勢偏弱，一路跌多漲少，各航線租金行情一路震盪走低，僅在聖誕節新年來臨前曾出現零星反彈後，又告反轉直直下挫，聖誕節新年長假結束市場重新開市，巴拿馬型船市場行情還是以下跌開出。由於今年預估巴拿馬型船交船數逼近4百艘，中國正減少進口煤炭，加上印度提高出口礦砂關稅，印度礦都是以巴拿馬型船運送，估計今年巴拿馬型船會出現一段運載大低潮。而穀物貿易量雖估計仍將成長，但因全球一年穀物海上運輸量僅約2.4億噸，遠低於礦砂的10.5億噸與煤炭的9.3億噸，加上今年巴拿馬型船交船數，將從去年的約260艘提高到400艘左右，即使估計其中部分船隻會延後交船，船噸增加比例估計仍在兩成以上，不利巴拿馬型船運價。4條租金航線10月中下旬隨著煤炭與穀物海運量減少，船噸供過於求壓力增加，租金反轉下挫，12月上旬聖誕節新年長假來臨前，海運貨載需求船噸曾突然轉趨熱絡，租金行情瞬間翻紅，可惜僅曇花一現，巴拿馬型船市場行情又陷入疲憊格局，平均租金一路走跌，新年過後跌停似乎受到海岬型船市場拖累，跌勢有擴大趨勢，迄1月上旬收低在11,111美元。大西洋區往返租金航線10月下旬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，12月上旬聖誕節新年長假來臨湧入交易熱潮，租金曾出現止跌反彈數日又告一路回跌，新年過後跌停似乎受到海岬型船市場拖累，跌勢有擴大趨勢，迄1月上旬收低在12,218美元。大西洋區返回遠東租金航線行情10月中下旬受到中國暫停進口煤炭利空襲擊下反轉走跌，12月上旬聖誕節新年長假即將來臨，航市需求船噸突然熱絡，租金行情曾短暫反彈，隨後長假來臨買盤退潮，租金行情持續下跌，迄1月上旬收低在22,552美元。太平洋區往返租金航線10月中旬利空罩頂，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，租金反轉一路走低，迄1月初跌破萬美元關卡，上旬收低在8,036美元。太平洋區回歐陸租金航線，10月中下旬受到利空襲擊，租金反轉幾乎無剎車連翻下挫，12月上旬曾長假來臨前，航市需求船噸突然熱絡，租金止跌回升數日，隨後長假來臨交易陷入冷清，行情再度走低，新年過後跌勢依舊，迄1月上旬收低在1,617美元，創今年來最低價位。

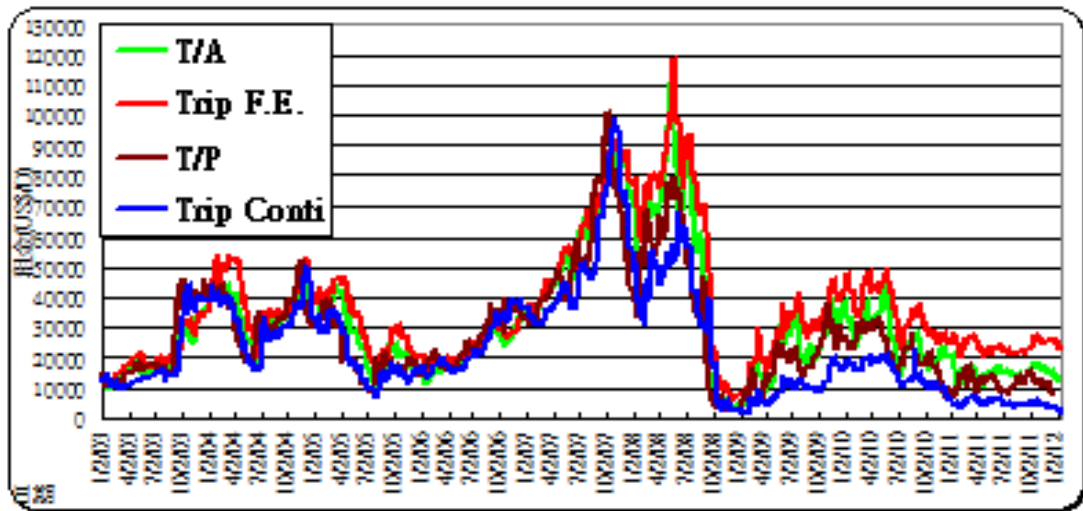


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 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。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。今年政經情勢依然蒙受歐債危機的蔓延，拖累全球經濟，進而各國為自身利益高唱保護主義，阻礙全球經貿活落，削弱散雜貨載的增長能量。自去年 10 月中下旬中國煤炭進口商停止自澳洲及印尼進口煤炭，使煤炭海運貨載量減少，以及印度自身需求礦砂增加，政府再祭出提高出口稅，以抑制出口，印度礦砂出口減少直接衝擊到巴拿馬型船以下市場，超輕便型船在諸多利空姐接踵而來，船噸需求減弱，各航線租金除在 11 月中旬曾出現弱勢止跌反彈外，自 10 月下旬後幾乎呈現一路溜滑梯，儘管因聖誕節新年長假來臨，中國礦砂進口商趁機補貨，巴拿馬型船與海岬型船市場曾在 12 月上中旬出現反彈行情，可是超輕便型船租金並未受到拉抬還是直直落，隨後聖誕節新年長假交易冷清，新年過後，行情依然疲弱不振且受到大型船的影響跌勢有擴大現象。超輕便型船各航線租金自去年 10 月下旬反轉下挫，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，租金行情旋即反轉一路下挫，連跌於一個半月，尤其大西洋區表現更加疲弱，迄 1 月上旬尚未止跌，平均租金收低在 10,566 美元。大西洋區租金航線自去年 10 月下旬高檔滑跌，迄 1 月上旬尚未止跌，收低在 12,780 美元。大西洋區回遠東租金航線去年 10 月下旬高檔回跌後，一路溜滑梯走跌，迄 1 月上旬尚未止跌，收低在 20,963 美元。太平洋區往返航線租金去年 10 月中旬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，12 月中旬出現止跌弱勢反彈，漲勢難得從年前持續到年後，惟漲幅有限，迄 1 月上旬勉強收在 5,764 美元。遠東回歐陸租金航線去年 10 月中下旬鋼價持續大幅下挫且中國出口減少的影響，租金反轉一路下跌，迄 1 月上旬收低在 2,758 美元。

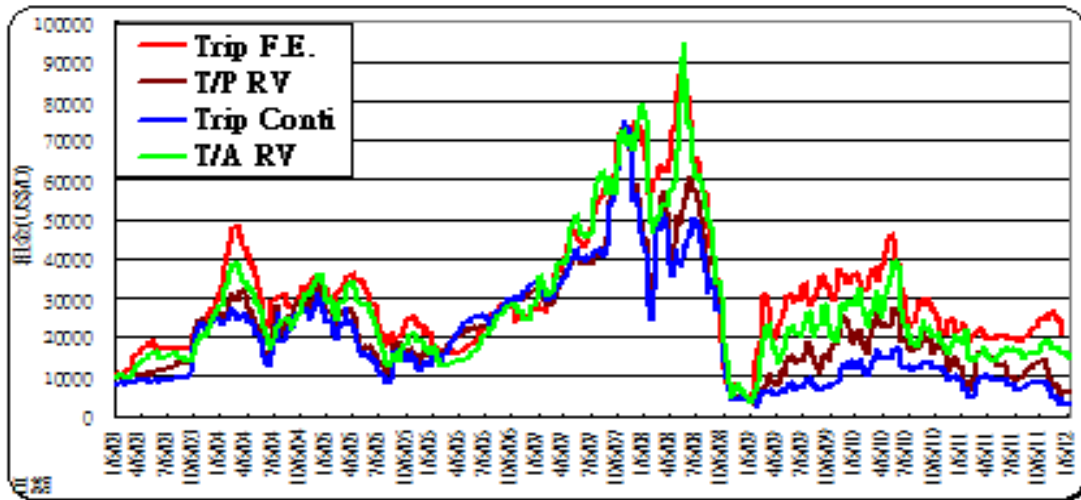


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場易受經濟環境好壞影響特別敏感，尤其歐債危機升高且持續蔓延，除歐洲區域經濟持續惡化外，並拖累其他區域國家經濟，加上發展中國家苦於外虛內冷需求，為求自保，各國高唱保護主義，國際貿易活動減弱，散雜貨海運量萎縮，船噸需求下降，加上輕便型船市場進入門檻不高且小型造船廠紛紛設立，投資人過於樂觀競相訂建輕便型船，去年以來開始爆量交船，導致船噸供給過剩，壓垮輕便型船市場，雖去年第三季輕便型船市場表現還算不錯，但氣勢嫌薄弱，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，各航線行情市場全面下跌。去年第三季太平洋區市場表現優於大西洋區，第四季大西洋區市場接棒上場，惟僅維持一個月表現即告結束，自去年10月中旬後大西洋區市場租金水準超越太平洋區市場，輕便型船市場從去年10月下旬後全面疲軟走跌，也無聖誕節新年前提貨湧入需求船噸效應，迄1月中旬行情持續走跌。輕便型船市場尚未能感受聖誕新年長假來臨前旺季效應，迄今此型船市場行情依然低迷不振，大西洋區航線租金10月下旬受利空壓頂而拉回，迄1月上旬仍未出現利多加持，跌勢未止，租金續盤低收在11,092美元。太平洋區租金航線10月上旬反轉持續回檔，10月下旬跌破1萬美元關卡且連翻破底創新低，迄1月上旬跌勢依舊收低在5,347美元。輕便型船平均租金水準10月上旬各航線紛紛走跌，拖垮平均租金水準，11月上旬跌破1萬美元整數關卡，迄1月上旬跌勢依舊，平均租金收低8,220美元。

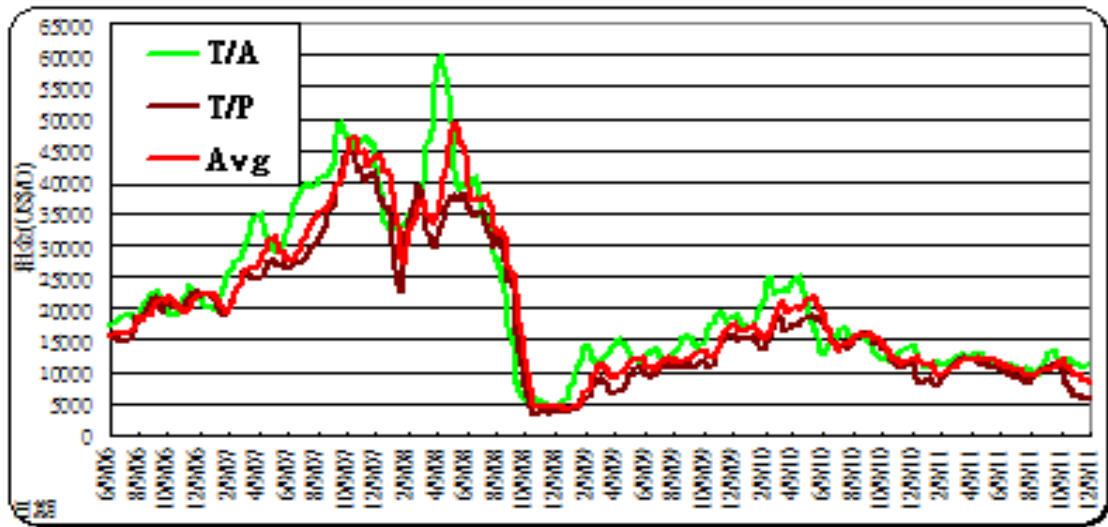


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 七、市場展望

### (一)船噸需求面

- 1.全球金融危機對實體經濟的影響未結束，甚至可能加劇。尤其歐債危機的蔓延和發酵，使得全球經濟二次探底的可能性大增，全球對原物料的需求將減少，至少需求增速將放緩。WTO 下調今年全球貿易增長，尤其中國今年經濟成長明顯萎縮，最悲觀可能 7%，最樂觀為 9%，貿易增長下滑且鋼鐵產量增長放緩，將對全球航運帶來相當大的衝擊，再加上自身深陷船噸供給過剩的漩渦，今年航市依然處於艱困環境，除非中國出現奇蹟，風雲再起。
- 2.依中國國內鋼鐵研究機構認為，今年第一季由於歐債危機難解且持續發酵、中國房地產價格大幅下跌的預期強烈，導致投資人的心態恐慌，鋼材消費可能被壓縮，貿易商不會建立庫存，以及國際礦砂價格上半年極可能向下低價徘徊，因而中國今年進口礦砂量可能呈現先抑後揚，近弱遠強的局面。
- 3.迎接新年的一年的來臨，今年海運經營環境依然延續去年陰霾，形勢依然險峻，將續蒙受船噸供給過剩及歐美債務危機等不利因素的困擾，仍讓今年海運市場無法擺脫谷底徘徊振盪的格局，船公司與投資人最加策略，即如何避免現金鏈斷裂與被倒債和合約不履行等風險。誰的氣長能熬過此波大風浪，則才有機會迎接下輪景氣繁榮來臨。

### (二)船噸供給面

- 1.雖然近兩年航市表現低迷，船東投資趨於保守謹慎，下訂投資新船意願大降，惟發生金融海嘯前巨量新船訂單不少落在今年今交付營運，加上去年遞延至今年交船數量，海岬型船可能將近3百艘，巴拿馬型船可能達4百艘，超輕便型船350艘及輕便型船300艘，除後兩型船有減少，其他兩大型船交船量可能不亞於去年，故今年航市恐無法脫離供給過剩的夢魘，預期價格仍深陷長期低檔徘徊，加上船用燃油又久盤踞高價位，墊高船東營運周轉金，船東面臨入不敷出困境，則違約、倒帳及破產等情事將層出不窮，交易應慎選信用可靠的客戶，以確保安全。

2. 隨著航市表現好壞，對解體船速度與數量有高度決定影響，去年航市整體表現欠佳，雖第三季航市曾出現相對不錯行情，使解體速度減慢，但全年解體量比前一年爆巨量，去年海岬型船解體逾 80 艘、巴拿馬型可超過 90 艘以上，輕便極限型約 45 艘及輕便型船可達 170 艘以上。儘管去年爆量解體潮，但相較交船量也傾巢而出，使去年船噸淨增長總體平均達 12~13%，相對船噸需求增長約 5~6%。今年情況可能與去年相差不大，航市將面臨船噸淨增長遠大於船噸需求增長，預期今年航市表現大概與去年相差不遠。

## 2011 年 12 月份國際油輪市場動態

王廷元

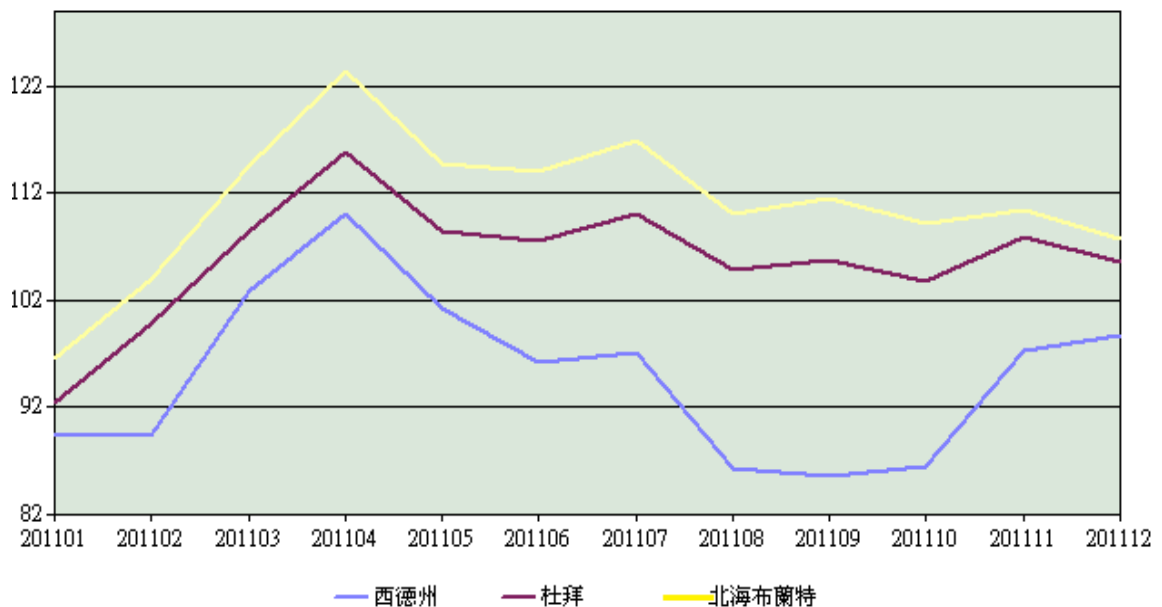
### 1. 每月市場短評

自上個月超大型油輪(VLCC)成交數量來到 135 艘後，12 月份成交數量更攀升至 137 艘；雖然波灣至遠東的運費在月中時曾回落至 WS56.5 點，但因持續的需求至使運費仍維持在 WS58 點上下，換算日租金約 23600 美元。

日前伊朗海軍於在伊朗南部海域開始為期 10 天的大規模軍事演習，但強調演習內容不包括封鎖荷莫茲海峽；而西方國家可能對伊朗石油出口實施制裁的消息，可能使伊朗使出切斷經由荷莫茲海峽的原油運輸的手段。由於全球約三分之一的原油海路運輸及大量的天然氣運輸均經由此航道，至使消息一出立即刺激國際原油價格走揚，也可能造成進口國開始搶運原油，進而消耗部分船噸供給並且使運費維持在一水準。

雖然船舶供過於求的影響已得到業界的重視，而預估在未來二年內，自然增長的船噸雖然不多，但只會帶來更加劇的影響。截至今年底大小原油輪數量計約 3490 艘，今年船數量較去年已增加約 6.2%，相當於 3001 萬載重噸投入市場。

國際油品價格趨勢圖



原油運價指數在 12 月份持續走揚，成品油運價指數在本月期間大幅走揚。波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 月底報 930 點，上漲 146 點與 12 月初相比上漲 18.6%；成品油綜合運價指數(BCTI)月底報 908 點，上漲 183 點，與月初相比上揚 25.2%。



## 2. 原油/精煉原油產品價格

12月份各類原油價格維持在高檔。

西州原油 -

月初每桶價格100.27美元，至月底報價為每桶99.22美元，跌幅僅1.05%；月均價為每桶98.77美元。

北海布蘭特原油-

月初每桶價格108.95美元，月底以每桶106.93美元作收，跌幅為1.86%；月均價為每桶107.78。

杜拜原油-

月初每桶107.39美元，月底收盤價格為每桶104.89美元，跌幅達2.33%；月均價為每桶105.51美元。

## 3. 油輪買賣交易行情\*

超大型油輪- “Hebei Mountain” (1995年造，三十萬一千噸)雙殼油輪以約二千二百萬美元售出

MO II 化學輪- “Euro Mora” (1998年造，三千七百噸)雙殼化學輪以約四百一〇萬美元售出

IMO II 化學輪- “Sanko Nature” (2011年造，二萬噸)雙殼化學輪以約二千六百萬美元售出

## 4. 拆船市場交易行情\*

“BW Stadt” (1994年造，四萬一千輕載噸)超級油輪以美金472元/輕載噸售出

“Myra” (1979年造，四千三百輕載噸)雜貨輪以美金465.0元/輕載噸售出

## 5. 原油油輪運費行情

VLCC 波灣至遠東航線(TD3)，2011年平均日租金仍有26,000美元。而波灣至美灣的運費則讓船東苦撐了一整年，日租金僅有一千多美元。西非至遠東市場平均日租金約有38,000美元。西非至美灣日租金則約有40,000美元。

蘇伊士船型與阿芙拉型油輪經由波斯普魯斯海峽及裡海至地中海的運輸路線，今年平均日租金分別約為25,000美元及13,500美元。

除了加速屆臨淘汰老舊船舶外，中東及東亞局勢是否穩定亦嚴重影響來年原油輪運費高低。無論今年船東的收益如何，市場上及各項相關整體航運市場報導早已使船東感到風聲鶴唳；而近半年來沒有VLCC新造船的成交記錄，應該就是很好的證明。

## 6. 成品油油輪運費行情

LR1 船型於12月的運費月底時運費WS120點，換算日租金只有約4500美元；波灣-遠東路線LR2 船型如上個月的預測，因波灣情勢日漸取張使得運費往上攀升，日租金約為7800美金。

加勒比海至美西MR級油輪路線維持上個月底的趨勢持續上漲WS55點，月底成交WS215點。地中海-美東路線MR 船型運費因需求不減的情況下，持續上個月的走

勢，月底成交 WS235.0 點，日租金約 20,000 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 WS150 點上下盤整。

成品油油輪今年的交船數量亦增加約 3.9%，已交付 97 艘船共約 610 萬載重噸，與被拆解的 160 萬載重噸船相較仍有相當的差距，這消息無疑是對於供過於情況雪上加霜，而全球成品油油輪船隊目前共約有 2164 艘。

\*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 12 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-DEC (WS)	TCE (US\$/day)	30-DEC(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	38.0	1,408	39.0	3,629
AG / JAPAN	VLCC	59.0	24,250	60.0	25,906
WAF / EAST	VLCC	50.0	13,353	62.5	30,788
WAF / USG	VLCC	65.0	35,320	67.5	39,359
WAF / USAC	SUEZMAX	82.5	14,868	92.5	22,733
MED / MED	SUEZMAX	80.0	18,892	97.5	27,600
UKC / USAC	AFRAMAX	107.5	11,304	115.0	15,452

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-DEC (WS)	TCE (US\$/day)	30-DEC (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	102.5	4,793	110.0	7,810
AG / JAPAN	55,000	126.5	6,333	120.0	4,534
CARIBS / USAC	38,000	160.0	10,103	215.0	21,289
SINGAPORE / JAPAN	30,000	157.5	2,478	147.5	857
MED / USAC	30,000	205.0	13,072	235.0	20,024

### 油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	19,000	25,000
SUEZMAX	150-160k	16,000	20,000
AFRAMAX	95-105k	13,500	16,000
LR1	65-73k	13,000	14,250
MR	47-51k	13,750	14,250

## 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	\$35.0
LR1	65-73k	\$41.0	\$31.0
MR	47-51k	\$36.0	\$26.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$36.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告



敬祝各位會員 龍年行大運 吉祥如意龍總來