



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 九十四期

ISSUE 94 2011 年 10 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
海運市場動態報導.....	2
國際運輸動態報導.....	2
國際散裝乾貨船市場行情分析.....	5
國際油輪市場動態.....	14

會務報導

中華海運研究協會誠徵研究員

- 一、 職務名稱：研究員
 - 二、 職務說明：
 - (一) 負責海運物流等相關研究案之規劃與執行。
 - (二) 協助辦理學術活動。
 - (三) 處理本會行政事務。
 - (四) 本會網站設計與維護。
 - 三、 學歷要求：大學以上，航運、物流相關科系畢業。
 - 四、 專長要求：熟 OFFICE 文件處理(WORD、EXCEL、PowerPoint..等) 網頁及海報設計軟體。
 - 五、 男女不拘，男需役畢
 - 六、 工作待遇：三萬以上(需面議)。
 - 七、 語言條件：能閱讀及撰寫英文文件。
 - 八、 其他條件：需具有服務熱忱及責任心，能獨立進行專案研究。
 - 九、 有意者請附個人履歷及自傳寄本會電郵信箱: publisher@cmri.org.tw 。
- 如符合本會人才需求者，將於 10 天內通知面試者。

本會網頁 www.cmri.org.tw ，請參閱。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 巴拿馬運河運量新高

巴拿馬運河是世界最重要航道之一，連接大西洋與太平洋兩岸，現正進行擴建中。巴拿馬運河管理局公布 2010 至 2011 財政年度，通過巴拿馬運河船隻載貨總量達 3.221 億噸，成長 7.1%，創歷史新高。

據巴拿馬運河管理局發布財報，該紀錄為巴拿馬運河開航營運 1997 年以來，年運輸量再創新紀錄，於 2007 年曾創最高運量紀錄為 3.13 億噸。

據統計，自 2010 年 10 月 1 日至 2011 年 9 月 30 日，通過巴拿馬運河的船隻貨運總量為 3.22 億噸，但該數據並未包括：通過船隻統計及運河管理單位收取通行費總額。美國政府於 1999 年將巴拿馬運河管理權正式移交給巴拿馬政府，由於因應當前船舶大型化，自 2006 年起通過擴建工程，斥資 52.5 億萬美元（約台幣 1738 億元）打造提供萬 TEU 級以上超大型貨輪順利通行航道，工程為期十年。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 單殼船加速退役 油輪船齡年輕化

石油是人類日常所需重要能源，原油貿易多以海運運輸，運輸任務由油輪擔綱。近年，老舊單殼油輪陸續退役，加速全球船隊汰舊換新，據克拉克森現貨成交報告顯示，截止 2011 年，中東、西非、美洲出發載運原油的超大型油輪平均建造年份為 2002 年，較去年同期報告的 1999 年相對更低齡。

根據國際海事組織（IMO）規定，單殼油輪於期限 2015 年應全數退役，目前多數歐美國家港口已禁止單殼船彎靠，現役油輪多為雙殼船

據克拉克森提供 139 件印度方向超大型油輪成交報告顯示，74 個航次預訂的油輪船齡在十年以內，其中 48 件為 2008 年及以後交付新船。

該資料顯示，今年成交船舶中船齡最老的是 Aeolos Management 所有的 1988 年建造的油輪，該公司系希臘 Embiricos 旗下成員。

其中，今年在印度航線上租得超大型油輪數量最多的租家是印度石油公司（Indian Oil Corp），預定量達到 72 艘次。屈居第二租家為印度能源和煉油巨頭信實工業（Reliance Industries），迄今成交 55 艘次。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 美國線貨櫃船運第四季向上攀升後市看衰

美國線貨櫃船運將邁入第四季，據美國廠商聯盟 NRF 所作估算，今年美港口進口櫃量維持成長，同時在經歷了上半年運量走低後第四季向上攀升，但後市看衰。

美國全國零售聯盟 (National Retail Federation) 與 Hackett Associates 共同發佈的最新「全球港口追蹤」報告指出，今年夏季運量與去 (2010) 年同期相比稍遜一籌，該報告預測九月櫃量將恢復增長態勢，有望達到 150 萬 TEU，上升 11.8%，十月達到 148 萬 TEU 上升 9.5%，十一月份以 133 萬 TEU 增加 8%，年底的十二月 120 萬 TEU 增加 4.5%，至明(2012)年一月下滑至 119 萬 TEU 減少 1%。

據預測，今年進口總量將達到 1540 萬 TEU，較去年仍增 4.3%，而去年 1470 萬 TEU 的年櫃量係較金融危機櫃量低迷的 2009 年大幅回升 16%。Hackett Associates 基於經濟持續不確定性考量，對未來貨量流動表示謹慎。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 前九月全球貨櫃船運能增近 90 萬 TEU

貨櫃船噸運能主導今年的市場脈動，據 ALPHALINER 最新統計，截至九月底，全球貨櫃船運能九個月來新增運能高達 88.71 萬 TEU，即較今年初增加了將近 6%，其中以市場龍頭麥司克航運(MAERSK)增加了超過卅萬 TEU 居多，增幅則以中遠集團將近兩成最高，並由年初的第八名竄升至第四大。

ALPHALINER 統計，截至上月卅日，全球貨櫃船隊運能升達 5979 艘、1568.73 萬 TEU，較今年初運能增加了 5.99%，各家船公司九個月來增減運能程度不一，亦使得十大貨櫃船公司排名呈現洗牌效應，除麥司克、地中海航運(MSC)與達飛航運穩居前三大，第四名以下產生變化。

統計指出，截至目前，運能規模五十萬 TEU 以上船公司計有八家，其中僅麥司克與 MSC 兩家公司超過兩百萬 TEU，麥司克遙遙領先各家穩居世界第一，九個月來新增運能即達卅一萬 TEU，增幅為 14.6%，MSC 亦已突破兩百萬 TEU 較年初增加 9%，達飛 135.16 萬 TEU 亦增加將近 12%，前三大運能合計 583.96 萬 TEU 佔全球貨櫃船隊運能比率高達 37.22%，比年初再增兩個百分點，該三大航商九個月來新增運能達 62.27 萬 TEU，增幅達 11.94%。

中遠集團上月底止，船隊規模由年初的 54.48 萬 TEU 提昇至 65.25 萬 TEU，增幅高達 19.77%居同業之首，排名亦由原第八名升至第四。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 兩岸海運直航貨櫃量我商港櫃量比重逾 14%

據交通部統計分析顯示，目前兩岸海運直航貨櫃量佔我國國際商港貨櫃裝卸量比重已超過 14%，其中又以台中港直航櫃量佔該港櫃量將近 27%比率最高。交通部統計至今年八月份各港兩岸海運直航櫃量指出，今年一至八月兩岸海運直航達 129 萬 TEU，比去(九十九)年同期略增 2.8%，佔前八月我港口總櫃量 889 萬 TEU 的百分之 14.5%。

以各港直航櫃量比較，高港前八月累計 74 萬 TEU 居各港之首，但比去年同期略 0.9%，佔該港整體櫃量比重達 11.6%，前八月基隆港直航櫃量為廿七萬 TEU 居次，較去年同期亦下滑 2.2%，佔其當期櫃量比重達 23.2%。台中港方面，前八月以廿五萬 TEU 直航櫃量排名第三，較去年同期仍增 8.3% 佔其本港櫃量比率高達 26.8%，其中八月份直航櫃量即佔當月整體櫃量將近三成比例(29.2%)。台北港今年一至八月直航櫃量只有三萬 TEU，但比去年同期增加達 571.4%，雖僅佔其整體櫃量 8.3%，但可預期未來有相當大的成長空間。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 高港前三季貨櫃量增近百分之五

高雄港今年前三季貨櫃量仍增加將近 5%。貨櫃船運市場邁入第四季，據高雄港務局最新統計，該港上(九)月櫃量較前(八)月呈現滑落，係以 76.77 萬 TEU 自今年七、八月份單月櫃量 80 萬 TEU 水準走跌，亦係今年以來櫃量次低月份，但比去(九十九)年同月的 73.89 萬 TEU 仍增百分之三點九。累計今年一至九月高港櫃量為 716.43 萬 TEU，比去年同期成長百分之四點九七，依此增幅估計，高港第四季櫃量表現若未惡化，全年櫃量將在去年將近 920 萬 TEU 基礎上續升至九百五十萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 貨櫃船隊閒置情形於年底持續增加

根據 ALPHALINER 預測，目前閒置貨櫃船的數目持續增加，截至 9 月中約有 129 艘貨櫃船呈現閒置狀態，貨櫃呈現閒置的狀況由 8 月底的 21.1 萬 TUE 上升到目前 27 萬 TUE，佔現有船隊規模比重由 1.4% 增加至 1.8%。增加的原因主要是 6 月以來數條航線的停駛，導致船東控制的閒置運能從 3 個前的 1 萬 7 千 6 百 TUE 激增至目前 8 萬 9 千 TEU，而非經營性船東噸位閒置船隊運能則從 5 萬 7 千 TEU 上升到 18 萬 1 千 TUE

【資料來源：ALPHALINER 網站】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一)歐債及美國失業問題，全球二次經濟衰退風險升高

希臘主權債信問題愈演愈烈，已成為全球金融市場的不定時炸彈，雖然歐美等 5 國央行決定聯手向歐洲銀行注資，以避免發生流動性風險，但專家認為根本無法解決希臘債務危機，未來發展仍將繼續牽動著全球金融市場與經濟前景。歐美經濟及債務問題一直無法解決，已造成全球金融動盪不安且拖累全球經濟，全球經濟研究機構紛紛全面下修今明兩年各國經濟成長率。目前全球經濟籠罩在陰霾之下，隨時可能有新問題的爆發，而負面消息頻頻發生，市場悲觀情緒蔓延，進而引發經濟預期的惡化。歐美問題的蔓延，新興經濟體也明顯受到波及，製造及銷售活動熱度降溫，全球海運貿易增長速度失去動能，全球需求船噸力道漸趨轉弱。

(二)印度煤炭進口將爆增，將帶動煤炭海運量大幅增加

印度國內兩家主要煤炭生產企業員工擬發動罷工，可能導致未來幾月煤炭供應短缺將更加惡化，其中一家 CIL 今年預計生產 4.52 億噸煤炭，依目前生產態勢，至少可能低於 17 百萬噸。此情勢將使印度國內煤炭供應有中斷之虞，勢必引發進口量大增，印度煤炭部門預期今年印度煤炭進口量將增加至 1.14 億噸，將比去年度增長 33%。印度煤炭進口主要從印尼及南非，印度今年需求消費量約 6.96 億噸，自己國內供應約 5.54 億噸，可能不足 1.42 億噸，因此，仰賴進口彌補缺口，將帶來大量煤炭海運需求量。另全球最大煤炭供應商澳洲 BHP 在昆士蘭區煤礦工人基於煤炭價格居高價位，礦商獲利頗豐，企圖以停頓作業脅迫礦商增加就業保障與提高待遇，但礦商與勞工聯盟 CFMEU 協商陷入僵局，因此，CFMEU 批准礦區工人採取抵制怠工行動，此結果將使 BHP 昆士蘭區煤礦作業將面臨更大規模停擺，可能衝擊當地焦煤出口作業，進而影響焦煤海運量。

(三)中國力圖提高礦砂自供比例，澳洲礦商也大肆擴張礦砂生產量

中國進口礦砂依存度高達 60% 以上，去年三大礦商掌控了全球 62% 的礦砂海運量市場，為突破全球三大礦商 Vale、Rio Tinto 及 BHP 的挾持壟斷，中國除積極尋求提高國內自供比例超過 50% 的目標外，將強化海外礦砂資源的投資，積極尋找海外開採礦產資源。中國鋼鐵產業在十一五計劃中設定達成國內自供比例超過 50% 目標及加強中國海外投資礦產資源。目前中國自供礦砂量仍少於進口量的 10%，有必要提高自供比例及增加自中國海外投資礦砂進口量。中國海外採礦權有能力年度生產 1.5 億噸礦砂，惟大部分礦場尚未開始生產，去年自中國海外投資礦場進口 60 百萬噸礦砂。同時，澳洲礦砂產業大肆擴充，未來 5~6 年可能將導致全球礦砂供應能量過剩。然而，主要礦商如 BHP 及 Rio Tinto 為確保價格維持高檔，將對產出採煞車策略，在 2016 年底澳洲礦砂出口能量預期將暴增 75%，至少達 8.15

億噸，屆時出口將從今年4億多增加至6億噸。受到去年中國推動節能減排的影響，導致進口量下降，今年1-8月累計進口4.48億噸，與去年同期相比增長10.6%，第1季進口1.77億噸，第2季進口出現下降僅1.57億噸，而第3季8月進口量突然爆增，預期第4季將是今年最高量。中國下半年面臨龐大的鋼鐵產能以及保障房工程的全面開工，需求進口礦砂將轉趨熱絡，將有助於擴增礦砂海運量，帶動需求船噸的增加。據權威研究機構預計明年全球礦砂貿易量將達12億噸，增長8%，而增長部分中國將佔1/4。但中國鋼鐵協會在今年4月時曾表示，由於經濟放緩，2015年鋼鐵需求量將從現在的4.6%，下降到2.6%，對礦砂需求增長將會減緩。

(四)全球鋼材需求力道露出疲軟，惟全球粗鋼產量續增

儘管今年全球粗鋼產量增長力道減弱，惟相較過去，今年仍是創歷史高位，導致全球鋼材供給出現過剩現象，尤其亞洲地區的中國，不僅內部需求陷入停滯，且歐美債台高築，經濟表現疲弱，對鋼材需求不振，亞洲地區鋼材銷售歐美不易，致中國地區鋼材價格呈現偏弱格局。今年8月全球粗鋼產量1.25億噸，高於去年同期的9.8%。中國8月產量58.8百萬噸，比去年同期增長13.8%。亞洲其他地區，日本8.9百萬噸，比去年同期些微增長0.1%，南韓5.5百萬噸，比去年同期些微增長19.3%，印度61.6百萬噸，比去年同期增長9.3%。歐盟區，德國3.6百萬噸，比去年同期增長5.3%，義大利1.4百萬噸，高於去年同期的25.6%，西班牙1.1百萬噸，比去年同期下降7.6%，法國1百萬噸，比去年同期增長19.7%，土耳其2.8百萬噸，比去年同期增長19.7%，高於去年同期的7.8%。美國產量7.5百萬噸，比去年同期增長13.8%，巴西3百萬噸，比去年同期增長1.5%。

(五)解體量加速擴大，有助於紓緩供需壓力

據英國Clarksons統計今年預計海岬型新船將交付321艘，計58.8百萬Dwt，迄8月底已完成交付153艘，計27.17百萬Dwt，明年預計有236艘交付。巴拿馬型新船今年預計將交付397艘，計31.47百萬Dwt，迄8月底已完成交付172艘，計14.17百萬Dwt，明年預計有427艘交付。輕便極限型新船今年將交付457艘，計25.51百萬Dwt，迄8月底已完成交付219艘，計12.37百萬Dwt，明年預計有352艘交付。輕便型新船將交付452艘，計14.36百萬Dwt，迄8月底已完成交付175艘，計5.48百萬Dwt，明年預計有302艘交付。今年迄8月底累積逾齡船拆解量，刷新歷史新高，累積超過248艘解體，約超過16.88百萬Dwt，已超過去年及前年整年的解體量，迄今海岬型船57艘，巴拿馬型船55艘，其他以下船隻有逾136艘(萬噸級以上)。依BIMCO預估今年將有達25百萬Dwt散裝乾貨船出售解體，解體量擴大將帶給航市不錯的船噸供需平衡，尤其海岬型船市場，今年很像25年前解體速度週期循環，暴量達12.9百萬Dwt，倘今年解體速度相當於該年，則解體量不排除衝破35百萬Dwt，海岬型船部分將占55%，迄今此型船解體出售增長占船隊規模的4.4%，全年預估可達6.6%，惟今年海岬型新船交付增長達20%，明年將增長23%，去年為18.5%。依此推估明年航市海岬型船噸供給嚴重過剩的陰影依然揮之不去。

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。今年上半年受到地緣政治局勢不穩定、國際油價高漲及自然災害等因素影響，散裝船市場成為近兩年來走勢最為低迷的時期，上半年 BDI 平均值為 1,372 點，比去年同期下跌了 56.7%，直到 8 月上旬才脫離困境，並展現難得欣欣向榮的景象。9 月上旬巴西礦砂及澳洲煤炭出口貨量大幅增加，刺激處於低檔的海岬型船市場運價出現大幅飆漲，BCI 指數自 8 月初以來迄 10 月上旬漲幅達 71%。未來隨著上半年自然災害影響因素的進一步消除，再加上秋糧冬煤運輸需求的陸續到來，航市仍有持續反彈空間，惟受制於運力過剩影響，未來反彈空間有限。自 8 月以來海運費接連上漲，據權威機構認為並不是因為中國進口礦砂大幅增加所引起，可能與礦砂供應商藉機炒作將提高第 4 季度出口礦價密不可分，當國外礦商和中國鋼企簽訂現貨合同時，一般以到岸價結算，上漲的運費可以為礦商帶來豐厚利潤。中國進口礦砂需求近來是受到抑制，進口積極性並不高，且目前全球經濟仍顯疲弱，其他大宗商品進出口活動也都是萎縮。目前中國的貨幣政策依然緊縮，在政策上尚未有實質性放鬆之前，礦砂進口量不會有太大改變，市場人士質疑海運費遭礦商操控：從基本面來看，的確找不到支撐 BDI 指數上漲的理由，除非散裝船運力供應出現緊張。根據統計，去年全球散裝乾貨海運量增長約 7%，而全球散裝船運力則增長達到 13%，呈現明顯供大於求格局。而在今年末全球散裝船運力將可能增長 15%，而相關海運需求預期僅增長 6%，於是供給過剩的趨勢更加明顯。目前進口礦價仍持續高價位，礦商如果繼續拉漲礦價很難讓中國鋼企接受。礦砂到岸價包含離岸價和海運費，因為海運費上漲會對礦價形成推漲之勢，礦商在不能繼續炒高礦價時，但可藉機炒高海運費。海運費的上漲不單單要依靠礦砂，散裝船的海運費其中包括很多產品，包括煤炭、穀物等。8 月以來，波羅的海散裝乾貨船運費指數一路上揚，已攀登今年來最高點，當前的經濟形勢似乎不易支持 BDI 出現很大的上漲，考慮到全球經濟形勢復甦緩慢和海運供需失衡的情況，且中國當局大幅縮減高鐵建設預算，預計礦砂需求不會有大幅度回升，航市欲第 4 季表現持續驚天漲似乎機會不大。一般 8、9 月是海運業的旺季，此際 BDI 的上漲應符合季節性波動，主要受海岬型船市場行情上漲的帶動。由於中國國內礦砂價格大幅上漲，國內外價差縮小使得 8 月以來中國進口礦砂海運需求船噸突增，應屬於補庫存的需求，受印度限制礦砂出口政策的影響，中國從印度進口礦砂大幅下降，9 月以來巴西礦砂及澳洲煤炭出口貨量大幅增加，刺激海岬型船運價大幅飆升，BCI 大幅上漲推動 BDI 指數上揚。針對 BDI 的大幅上漲走勢，部分歸功於礦砂供應商降價引導出口礦砂增加，並喊高現貨運價搶船，因而提振整體散裝船市場行情持續走高；秋糧和冬煤的運輸需求轉趨熱絡，也帶動了 BDI 上揚。國際散裝船市場自 8 月上旬以來呈現今年來難得一見多頭走勢，雖 9 月下旬受到海岬型船市場漲幅過巨而拉回的影響，儘管其他型船市場依然穩定上漲，散裝船綜合運費指數(BDI)漲勢曾受阻而小幅回檔，總體市場還是呈現震盪向上態勢，綜合運價指數 9 月中旬曾一度站上一千九百點，隨後海岬型船及巴拿馬型船市場一度疲軟，綜合運費指數被迫拉回，至 10 月上旬航市再度全面走強，帶動綜合運費指數抬頭上衝，10 月上旬成功站上 2 千點，綜合運費指數衝至 2,032 點，惟中長期船噸供給增速仍超過需求增長，預期將使得未來數月運價漲勢受限。海岬型運價指數(BCI)繼 9 月初曾突破三千點關卡，9 月下旬雖漲多拉回，惟仍強力支撐在三千點以上，至 10 月上旬再度爆衝上漲，收在 3,275 點。巴拿馬型船運費指數(BPI)自 8 月上旬的 1,481 點觸底後，

僅在 9 月中下旬曾中止上漲外，幾乎一路挺升，10 月旬攀抵 6 月中旬以來最高點，收在 1,942 點。超輕便型船載運印尼煤炭運至中國，印度及其它亞洲國家的運量需求激增，使得太平洋區域成交量上升，拉高太平洋區超便型船市場運價，另外由於季風季節接近尾聲，印度高院解除卡納塔克邦地方政府實施的礦砂開採禁令，印度礦砂出貨量又回到正常水準，在未來更多產量限制政策將放寬。大西洋區市場，煤炭海運量成為推動市場上漲的主力。8 月以來超輕便型船市場表現突出僅次於海岬型船市場，卻優於巴拿馬型船市場，超輕便型船運費指數(BSI)8 月上旬隨著大型船率先反彈的鼓舞，指數也從 1,244 點低位止跌一路攀升，迄 10 月上旬收高在 1,545 點，漲幅達 22%。輕便型船市場運費指數(BHSI)在 8 月初觸抵波段低檔 641 點後，受到太平洋區市場強力反彈的激勵，指數持續緩步上揚，迄 10 月上旬指數收高在 786 點，但大西洋區市場在 9 月下旬前卻乏善可陳，隨後同步走強，因而激勵 BHSI 漲勢開始擴大。

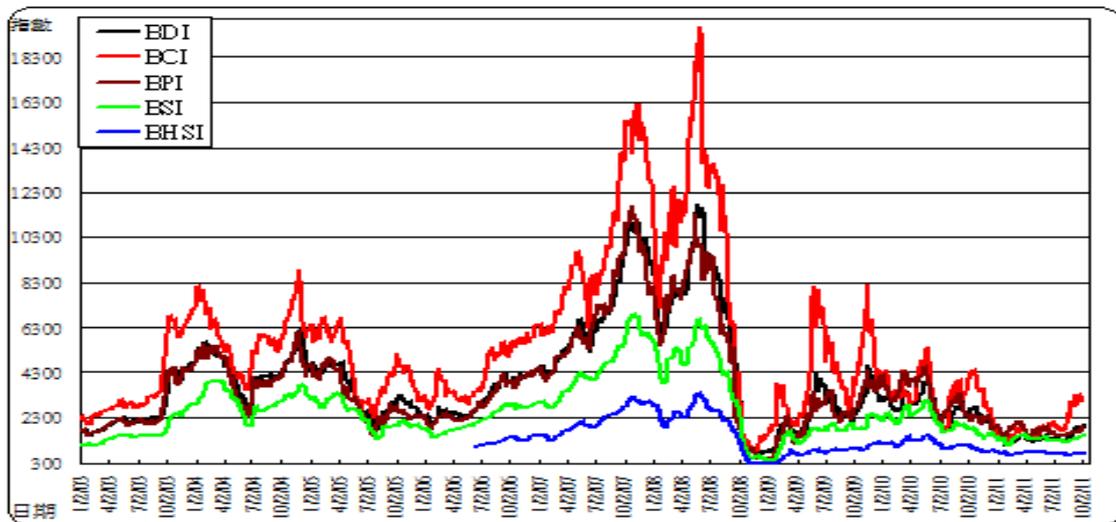


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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月中旬以來整體航市全面翻揚，似乎一掃今年以來航市被船噸供給過剩的陰霾所困住，尤其海岬型船市場猶如脫韁之馬狂奔，漲勢最為凌厲，僅在9月底中國「十一黃金週」長假逼近時，貿易商及鋼廠持觀望態度，暫時退出市場，鋼廠也以消化庫存為主，導致市場交易冷卻而價格拉回，惟上漲動能依然存在，仍俟機再度反攻，10月上旬再度爆發強力上漲，迄10月上旬漲幅高達175%，刷新今年最高點記錄，相較金融海嘯前的氣勢，判若兩種截然不同市場結構，顯然持續增加新船供應，仍然是船東心中揮之不去的夢魘，第4季是否有機會持續亮麗的演出，則拭目以待。近期漲勢主要受到澳洲對中國煤炭及礦砂出口強勁所帶動，同時巴西出口礦砂至中國也引起一波高潮，加上日本恢復正常再回到市場，穩定增加煤炭及礦砂進口，以及澳洲煤炭生產已回到今年洪災前的水準，產能全開以滿足市場急速增加的需求，因而使海岬型船貨載量持續湧現，上漲動能源源不絕。8月澳洲煤炭與礦砂發運量均有所上升，且中國進口礦砂出現爆量增加，以及礦商刻意提價海運費之策略應用，提振海

岬型船船東拾回信心，齊力喊高價格，得以成功締造此波驚人漲勢。海岬型船現貨市場行情大漲亦吸引投資人投資FFA市場，使沉寂冷卻已久FFA交易，再現交易熱潮，海岬型船市場FFA交易量升至2009年12月以來高點，FFA市場展現多頭氣勢也穩定航市未來信心，近期航市表現似乎已擴別前陣子悲觀氣氛，或許仍有再挑戰高檔機會。4條航線平均租金8月初抵波段低檔9,289美元後，出現止跌回升，漲勢愈來愈兇猛，租金水準頻創今年新高，9月初突破2萬美元關卡，仍持續往向衝，9下旬衝抵今年來最高28,949美元後曾出現一個多星期拉回，10月上旬再度翻臉爆衝上漲，平均租金攀登28,458美元，或許有機會突破3萬美元。大西洋往返航線租金8月上旬觸波段低檔9,636美元後，隨後上漲動力增強，租金幾乎呈現垂直騰空而上，9月中旬登上3萬美元關卡，9月下旬攀登至今年最高33,864美元後曾一度拉回失守3萬美元，所幸10月上旬又回馬槍衝至35,364美元，應有機會再創新高。太平洋區航線7月下旬礦煤貨載湧現，刺激本航線租金止跌一路勁揚，9月初成功站上2萬美元關卡，9月下旬攀抵今年來最高27,036美元後漲勢暫歇而回檔，10月上旬漲聲再起收在24,846美元。大西洋返回遠東航線租金8月初挫低至20,957美元，隨後中國搶購礦砂的激勵出現強力反彈，漲勢凌厲，隨即突破3萬及4萬美元關卡，9月下旬衝抵48,438美元，即將挑戰5萬美元新高價位，卻進關情怯而拉回，10月上旬回神再試挑戰5萬美元關卡，暫收在47,793美元。太平洋區回歐陸航線8月初跌落至負租金行情1,013美元，8月上旬穩定持續上漲，8月下旬租金轉正，一路攀升，9月下旬來到今年最高6,758美元後拉回修正，至10月上旬漲聲再起，收高5,929美元。

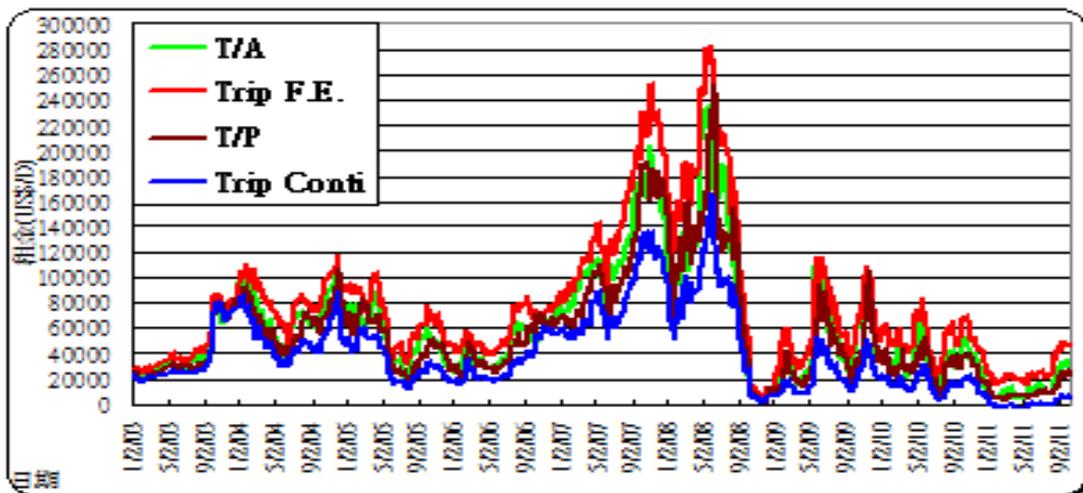


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。巴拿馬型船市場雖同樣自8月上旬止跌翻揚，惟漲勢力道相對於海岬型船和超輕便型船市場稍微遜色，儘管海岬型船市場漲勢凶猛，海岬型船市場租金水準自9月以後超越巴拿馬型船租金水準2倍以上，照理論可使用兩艘巴拿馬型船取代一艘海岬型船，可惜未明顯效果出現，可能目前處於高油價，一艘海岬型船耗油量應比兩艘巴拿馬型船經濟，同樣承運貨量海岬型船總成本較低，加上採低速航行，節省油耗效果更顯著，故8月以來巴拿馬

型船市場並未感受到礦砂海運量暴增的受惠能與海岬型船市場同步飆漲，所幸大西洋區穀物、化肥、煤炭及其他非金屬礦海運貨量增加，帶動大西洋區市場租金行情穩定回升。太平洋區在中國及印度猛烈增加煤炭進口需求，加上日本回復震災前進口煤炭水準且澳洲供應煤炭已恢復洪災前出口水準，另中國進口礦砂除澳洲及巴西外，也分散至其他18國家進口礦砂，總量近一億噸，占近14%，大多使用巴拿馬型船以下船隻來運送，此等有利因素促使兩大洋區市場穩定上漲。巴拿馬型船市場如同其他型船市場似乎已揮別之前船噸需求不足供給過剩的厄運。總體巴拿馬型船市場雖漲勢不如其他兩型船，但還是呈現震盪向上態勢，再來航市步入秋穀盛收及冬煤儲運旺季，將為巴拿馬型船市場增添上漲動力，短期內市場行情反轉走跌機會不大。自8月以來航市表現讓船東信心十足，一吐過去悶氣，目前船東似乎又拿回市場主控權，喊高價位能力略勝一籌。4條租金航線租金8月中旬印尼及澳洲煤炭出口至中印持續增加的激勵，船噸需求回溫，帶動太平洋區市場行情止跌翻揚，而大西洋區市場因租金遠高於太平洋區市場，吸引太平洋區空船前往大西洋區搶食貨載，導致累積過多競爭船噸，引發8月下旬至9月上旬期間大西洋區市場無法疏通過多船噸而拉回，太平洋區市場仍堅挺不墜，9月下旬巴拿馬型船市場全面反轉小幅下挫逾一星期，但無礙上漲氣勢，9月底再度全面翻揚，帶動平均租金攀登新高15,561美元。大西洋往返租金航線自8月中旬後雖無法一路平順往向衝高，8月下旬與9月下旬曾出現兩度小幅拉回，但總是向前兩步退一步逐步震盪走高，9月底開始出現難得強勁上漲力道，似乎嗅出第4季巴拿馬型船市場旺季來臨訊號，迄10月上旬收在16,540美元。大西洋返回遠東租金航線行情自8月上旬收低21,152美元後出現止跌反彈，還是消化不了空船駛來大西洋區過多船噸的壓力，租金行情無法大步伐往前邁進，呈現震盪走高格局，同樣在8月下旬與9月下旬曾出現兩度小幅壓回，10月上旬出現勁揚，租金收高25,949美元。太平洋區往返租金航線受到煤炭貨載湧現加持，8月上旬出現難得有感強勁上漲，租金一路衝高，僅在9月中下旬曾拉回整理後，繼續反彈上揚，10月上旬收高14,382美元價位。太平洋區回歐陸租金航線8月上旬挫低至3,640美元，隨後止跌持續反彈上漲，僅在9月中下旬曾一度拉回，隨後繼續反彈上揚來到5,374美元。

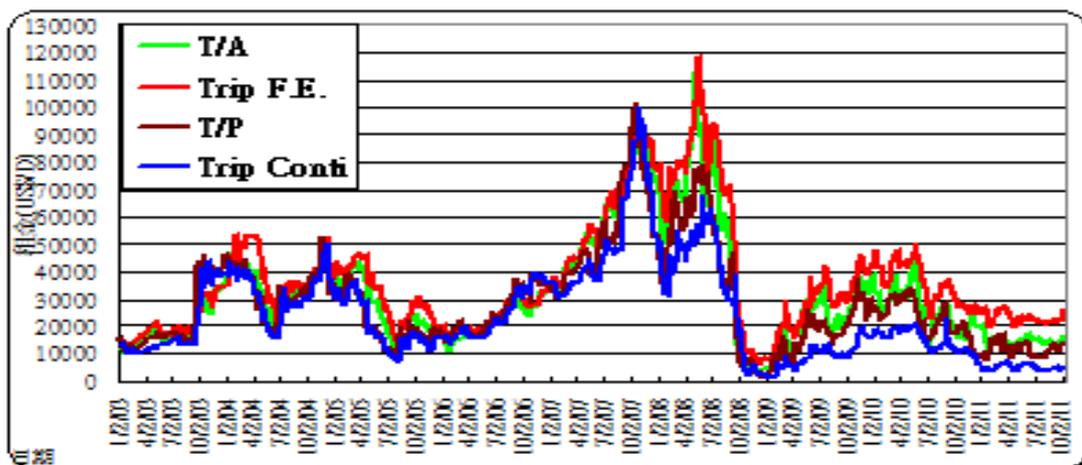


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。超輕便型船市場與其他型船市場同樣在 8 月上旬觸底反彈，除 8 月底 9 月初漲勢受阻而短暫拉回外，幾乎一路扶搖直上，表現優於其他超型船市場，租金水準比同時間巴拿馬型船市場還高，顯示貨主租船人偏愛使用超輕便型船，此型船噸位界於巴拿馬型船與輕便型船之間，優游於兩邊市場通吃，加上近年來新興經濟體快速發展建設，亟需進口大量建築物資材料且他們港口簡易設施，最適合使用超輕便型船，此乃此型船當今受到貨主喜愛原因之一。近年來新興經濟體配合需求電力激增，必須加速進口煤炭來發電，煤炭海運量需求激增，超輕便型船則成為熱門船型，載運印尼煤炭至中國、印度及其它亞洲國家，促使太平洋區域成交量上升。這波運量的湧現拉高太平洋區超便型船市場運價。在印度市場方面，由於季風季節接近尾聲且印度高院解除了卡納塔克邦地方政府實施的礦砂開採禁令，另外，更多產量限制政策將放寬，促使印度出口礦砂海運量回到正常水準，引發需求超輕便型船以下船噸熱度增溫，推動太平洋區市場行情上揚。大西洋區市場穀物、化肥、煤炭及其他非金屬礦海運貨量增加，帶動大西洋區市場租金行情穩定回升。中國今年來進口礦砂採取分散策略，除澳洲及巴西外分散至其他 18 國家進口礦砂，總量近一億噸，占近 14%，大多使用巴拿馬型船以下船隻來運送，加惠兩大洋區市場上漲動能。超輕便極限型船市場在 8 月中旬各航線全面走揚，尤其大西洋區市場強勁高漲租金表現，支撐平均租金穩定一路走高，僅在 8 月底 9 月初稍為短暫拉回，迄 10 月上旬攀升至 16,086 美元。大西洋區租金航線自 8 月中旬觸底反彈，除在 8 月底 9 月初曾休息停止漲勢外，幾乎一路扶搖直上，10 月上旬攀登今年來最高達 18,166 美元。大西洋區回遠東租金航線 8 月中旬止跌一路挺升高，8 月下旬穩住在 2 萬美元關卡，除 8 月底曾數日漲勢受阻外，幾乎步步高升，10 月上旬高漲至 23,694 美元。太平洋區往返航線租金 7 月上旬行情止跌一路緩步走揚，8 月上旬突破萬美元水準，除在 8 月底 9 月初曾停頓上漲外，租金穩步墊高，迄 10 月上旬走勢卻出現搖搖晃晃，動能似乎中氣不足恐有拉回現象，10 月上旬租金收在 13,757 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月中旬止跌持續反彈，8 月底 9 月初曾出現拉回外，幾乎一路上漲，但 10 月上旬上漲動能不足而稍微拉回，租金收在 8,725 美元。

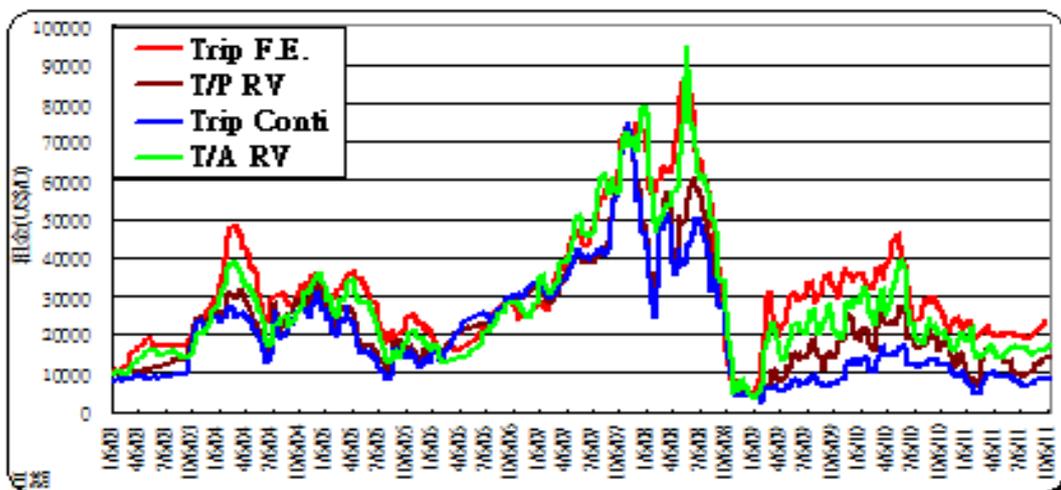


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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成分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。隨著新興經濟體在全球經濟舞臺上扮演舉足輕重的角色，新興經濟體經濟發展快速和大量持續投資公共基礎建設，以及民生需求物資與住宅激增，帶動進出口小宗批量散雜貨交易大增，引發需求小型船噸持續熱絡。可惜歐美債台高築纏身，身陷經濟衰退，以致於大西洋區市場需求疲弱，因而使9月下旬前大西洋區市場表現不振，租金持續下跌，9月下旬才出現止跌反彈契機。太平洋區市場由亞洲新興經濟體仍維持穩定強勁內需，加上日本地震後復建效果需求顯現，且輕便型逾齡船拆解量速度加快，有效舒緩供需過剩問題，使太平洋區市場成為一枝獨秀表現亮眼的市場，帶動輕便型船市場租金穩步墊高。過去傳統上大西洋區市場表現常遠優於太平洋區市場，但9月以後太平洋區市場與大西洋區市場主客易位，租金表現反而高過大西洋區市場，所幸開始步入旺季，9月下旬後大西洋區市場止跌反彈，10月中旬後應可奪回主場地位。大西洋區航線租金自6月初12,600美元高檔滑落，幾乎一路跌跌不休，甚至9月中下旬跌破萬美元關卡，跌了近三個月，最低來到9,604美元，迄9月下旬才止跌反彈，10月上旬租金拉高收在11,613美元。太平洋區租金航線在8月中旬跌至今年初以來新低8,284美元，隨後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，9月上旬收復萬美元關卡，迄10月上旬本航線租金收在11,190美元。輕便型船平均租金水準迄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，惟10月上旬後太平洋區航線上漲動能減弱，大西洋區航線漲勢轉強，支撐平均租金保持上揚局勢，10月上旬收在11,402美元。

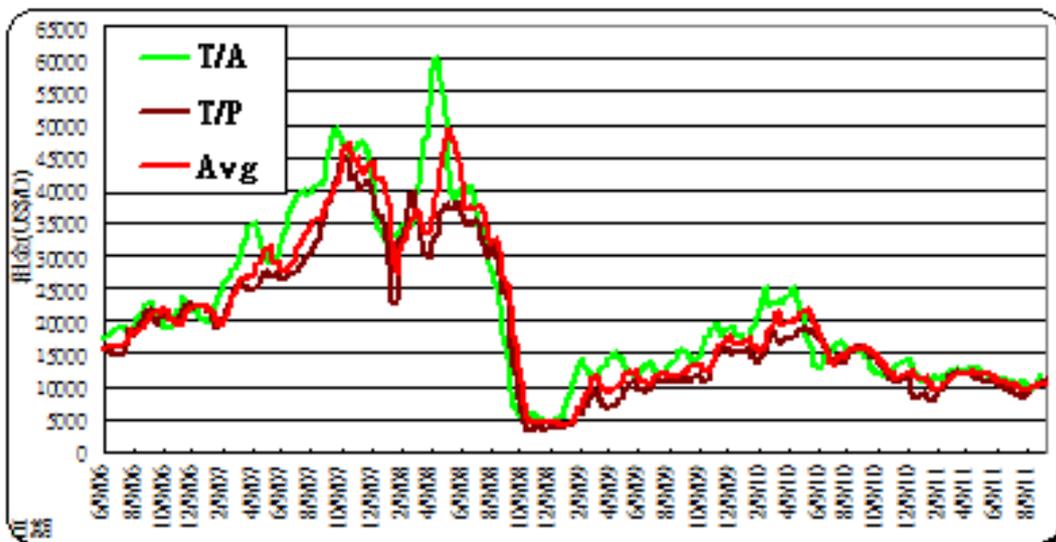


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 雖然全球經濟仍存在衰退的風險，但中國下半年仍存在龐大的鋼鐵產能續增產，以及保障房工程的全面開工，將持續帶動需求礦砂進口轉趨熱絡，因而有助於擴增礦砂海運量，帶動需求船噸的增加。預計第四季市場持續溫和需求增加，礦砂供應商對中國需求增長仍深具信心，認為中國將迎來第二輪強勁礦砂需求增長週期。
2. 亞洲經濟體持續強勁煤炭需求和歐洲煤炭需求復甦，第4季為熱燃煤及焦煤需求旺季，將引起全球煤炭海運量持續增加。為滿足強勁市場需求，澳洲及南非紛紛提高煤炭出口能力，但俄羅斯為保證其國內需求，將對熱燃煤出口課稅，此將衝擊國際煤炭海運量。
3. 第4季為北半球穀物出口旺季，預計全球糧食產量將繼續增加。2010/2011年度全球穀物產量將增長4%，其中粗糧產量將增加4.4%。俄羅斯政府7月起取消穀物出口禁令，西澳洲小麥區降雨改善產量，阿根廷穀物產量增加樂觀，故全球穀物產量有望增加，亞洲需求旺盛，預計第四季全球穀物海運量應可保持增加趨勢。

(二)船噸供給面

1. 2008~2009年訂造的船舶近期陸續完工，市場正迎來新增運力的高潮。今年7月底全球散貨船隊規模（萬噸級以上）已達到5.76億Dwt，較2009年底增長23%，其中海岬型船增長30%，巴拿馬型增長18%，輕便極限型增長26%，輕便型船增長11%，今年尚有77.66百萬Dwt待交付，明年有1.1億噸Dwt訂單將交付。
2. 因今年以來航市低迷，船東收益大幅挫低或甚多數出現虧損，租方違約層出不窮，除訂建新船意願薄弱外，甚至將已訂單予以推遲或消單，預估約有3成左右可能取消，另解體船量擴大加速，今年預估將有逾3千萬Dwt解體，可能占現存船噸約5%左右，在兩者折衝下將有助於紓緩航市船噸供給壓力，並儘速挽回疲軟市場恢復正常水準。
3. 受全球通脹蔓延以及自然災害、資源產出減少等不利因素影響，全球大宗商品需求增長相對溫和。上半年全球大宗海上貿易增速均低於5%，運力增長遠大於貨物增長速度，導致市場極度低迷，船東訂建新船意願大幅降低，新船造價持續走低，為近幾年來最低水準。

2011 年 9 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

第三季結束後超大型油輪 (VLCC) 市場仍然相當低迷，船東經營波灣-遠東路線收益在扣除港代費、燃油後接近零。2011 年該路線平均日租金也跌破一萬五千美元。據普騰油輪經紀公司指出，自 2009 年以來，超大型油輪船隊船數已增加 64 艘，成長率高達百分之十二。在原油需求無法以同等速率增加，運費自然無法向上提升。加上未來二年內該型船隊將有超過七十條船加入營運，新船及二手船價格將受到強大的下檔壓力。許多上市之油輪公司營收及股價將面臨急速向下修正的危機。

在八月油輪市場動態曾介紹部分超大型油輪 (VLCC) 船東有意將船停放錨地，暫停承運貨載以減少營虧損，但將空船停放對管路有一定影響，重新起動船舶也需要一定的費用。如果目前市場狀況持續，少數船東無法接收短期內下水的新船。目前市場傳聞少數船廠面臨船東無法付出尾款接船的難題。由於市場運力嚴重過剩，除非船廠受該國政府支持增加國內訂單，否則在二、三年後船廠恐將面對無訂單開天窗的情形。

據外電報導，石油輸出國組織 (OPEC) 九月中旬調整 2011 年全球原油需求增長預期至 106 萬桶/日，向下修正十二萬桶/日。OPEC 同時下調 2012 年全球原油需求增長 U 預期至 127 萬桶/日。國際能源署 (IEA) 預測今年全球原油需求減少 16 萬桶/日，該機構更將 2012 年全球原油需求增幅預估下調 19 萬桶/日。歐洲債務危機及美國失業率居高不下仍被視為短期原油需求不振的主因。

原油運價指數在九月小幅反彈，成品油運價指數在九月略有起色。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 697 點，上漲 20 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 725 點，上升 46 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧九月原油價格，西德州中級現貨原油從月初每桶 88.93 美元，下跌至 79.20 美元。近月倫敦布蘭特原油月初每桶價格 114.29 美元，月底以每桶 112.76 美元作收。近月紐約杜拜原油從月初每桶 119.67 美元，下跌至 98.64 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.636 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.796 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪-"Saga Chelsea" (1995 年造，二十九萬八千噸) 雙殼油輪以約二千五百萬美元售出

蘇伊士極限型油輪-“Eco Europa”(1994 年造，十四萬九千噸)雙殼油輪以約一千四百萬美元售出

IMO II/III 化學輪-“Pacific Luna”(2010 年造，一萬九千噸)雙殼油輪以約二千九百萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“Indra”(1994 年造，三萬噸)化學品輪以美金 610.0 元/輕載噸售出

“Korea Sunnyhill”(1976 年造，三萬噸)化學品輪以美金 472.0 元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

九月 VLCC 貨載成交數達 117 筆，交易量較前月略增八筆。蘇伊士極限型油輪運費在地中海、大西洋區大幅反彈，阿芙拉極限型運費普遍上揚。除超大型油輪外，各路線運費以上揚格局為主。波灣-遠東路線運費成交價恐有跌破 WS 40.0 點之虞，市場對傳統第四季運費反彈普遍不樂觀，雖成交量維持一定水準，過剩運力仍是最大隱憂。

VLCC 波灣至日本航線 (TD3)，在九月每況愈下，運費跌至 WS41.0，換算日租金只得 877 美元。波灣至美灣運費以 WS33.0 點成交，船東每日慘賠三千美金。西非至遠東市場仍然未見起色，運費以 WS42.5 點成交，日租金得 6,000 美元。西非至美灣十月下旬裝期貨載以 WS47.5 點成交，日租金得 13,000 美元。

租家集中釋出貨載，地中海區 Suezmax 船型需求再現，九月底運費回升至 WS80.0 點。波灣至南中國路線運費自九月底成交 WS80.0 點，每日日租金約 13,000 美元。估計九月運費仍持平。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，九月運費 LR1 船型運費仍維持平穩，波灣-遠東路線 LR2 船型在月底卻反向下跌，MR 油輪在遠東地區持續疲軟。九月底 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS120.0 點，LR2 船型運費自月初 WS155.0 點下跌至 WS125.0 點。

加勒比海至美西 MR 級油輪路線運費自七月加深跌幅，運費回檔至 WS132.5 點成交。地中海-美東路線 MR 船型運費在本月需求突升，月底成交 WS200.0 點，日租金約 11,300 美元。新加坡-日本路線運價仍處低檔，但燃油價格稍跌，換算日租金突破 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 9 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-SEP (WS)	TCE (US\$/day)	30-SEP(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	34.0	-4,000	33.0	-3,264
AG / JAPAN	VLCC	46.0	5,685	41.0	877
WAF / EAST	VLCC	42.5	3,466	42.5	5,817
WAF / USG	VLCC	47.5	10,431	47.5	13,039
WAF / USAC	SUEZMAX	65.0	2,460	72.5	8,076
MED / MED	SUEZMAX	70.0	8,591	80.0	16,595
UKC / USAC	AFRAMAX	105.0	8,473	105.0	9,745

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-SEP (WS)	TCE (US\$/day)	30-SEP (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	122.5	11,665	120.0	11,499
AG / JAPAN	55,000	155.0	13,327	125.0	6,277
CARIBS / USAC	38,000	155.0	8,030	132.5	4,717
SINGAPORE / JAPAN	30,000	155.0	1,825	152.5	2,033
MED / USAC	30,000	165.0	5,763	200.0	11,272

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	21,500	30,500
SUEZMAX	150-160k	17,000	22,000
AFRAMAX	95-105k	15,250	17,750
LR1	65-73k	14,750	16,000
MR	47-51k	13,750	14,750

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$95.0	\$70.0
SUEZMAX	150-160k	\$66.0	\$52.0
AFRAMAX	95-105k	\$49.0	\$37.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$35.0
MR	47-51k	\$40.0	\$30.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 9 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$90.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$63.0	\$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

