



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 八十七期

ISSUE 87 2011 年 3 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](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 .....	14

## 海運市場動態報導

### 國際運輸動態報導

#### 1. Maersk、MSC 爭貨櫃輪運力霸主

AP 穆勒集團 (APM-Maersk) 自 2005 年起併購鐵行渣華後站穩全球貨櫃輪航商運力霸主寶座迄今，地中海航運 (MSC) 慢慢向上竄至第二位，此二集團於去年 9 月底，運力差距還超越 20%，近期統計結果兩者幾乎站在同一起跑線上，戰況相當激烈。

根據《國際貨櫃化》統計，截至本月中旬，地中海航運經營中運力總計 184.8 萬 TEU，超越麥司克航運。該分析並未考慮 AP 穆勒集團以南非海運與 MCC 航運兩家子公司部署的運力，南非海運共擁有自有貨櫃船 11 艘，總計運力 3.16TEU，租賃運力 45 艘，總計運力 7.63 萬 TEU。MCC 航運則有 52 艘租入船投放於多條亞洲區內航線，總計運力 7.8 萬 TEU。加上這兩家公司後，麥司克運力仍超出地中海航運 9% 左右。

另，根據 Alphaliner 統計，APM-Maersk 經營中運力為 216.2 萬 TEU，市場佔有率為 14.5%；而地中海以 191.9 萬 TEU 緊追在後，市場佔有率為 12.9%。其中在建訂單部分，穆勒集團有 51 艘，換算為 31.6 萬 TEU；地中海雖僅有 50 艘，合算卻高達 53.7 萬 TEU，似有超越的可能性。該二公司經營體制則大有別，地中海航運為家族式，在南北航線上發展佳，靈活管理也讓公司受益不少。

反觀麥司克則更專注於東西航線，採用公司制管理方式經營。據德魯里 (Drewry) 報告，馬士基船班準點率一直領先業界，與之相比，地中海航運略微遜色。

【資料來源：台灣新生報航運版】

#### 2. 亞洲船廠 競爭白熱化

原亞洲造船霸主韓國在去年失去霸位落居第二，有該國證券分析師預期分析，將在今 (2011) 年重新成為最大造船國，新船設計和生產技術因素會給予韓國同業更大的競爭優勢。

另有文章發表有關分析韓國造船業重組趨勢，內容指出近年的新船訂單更多地集中在個別大型船廠中，韓國造船業會在今年開始加速重組，但預期市場對小型乾散貨船和油輪將有更大需求，有利個別掌握相關環保技術的小船廠在逆境中求存。

日本造船業素以品質保證著名，然而隨著日圓兌美元匯率持續走高，日本造船業顯然面對強大壓力，海外買家願意多付船價，但新船報價仍然昂貴。

【資料來源：台灣新生報航運版】

### 3. 桃園機場三大策略重回世界前十名目標

民國 100 年桃園機場公司將推動「航空業務效率化」、「非航空業務多樣化」及「啟動旅客文化體驗」等三大行動計畫方案，以務實作法提升機場世界排名，以務必達成 3 年內重回 ACI/ASQ 評比前十名的目標。

在航空業務方面，機場公司將著重在機場運作部份。除了推動機場核心作業系統整合、全面檢視系統穩定性，以確保機場安全運作，進而提升營運效率。而其中主要措施包括：建立「營運控制中心」、成立「電力改善小組」全面檢視機場電力系統、建立「營運/服務關鍵效能指標(KPI)」、研擬「旅客營運/服務系統故障補償辦法」、完成交通部機場改善小組航空業務「短期改善項目」及建置「旅客失物招領系統」。

在非航空業務方面，則是以「提高附加價值」為主要努力目標。機場公司將研擬新的招商與行銷策略，以推動「多元化經營」來增加非航空收入。主要策略包括：自由貿易港區部分，將研究貨運區新設自由貿易港區、及研擬自由貿易港區招商及行銷策略；航廈商業經營部分，將加強研擬商務策略；最後是提高顧客滿意度部份，將如期完成交通部機場改善小組非航空業務「短期改善項目」。

機場公司將秉持「正直、安全、紀律、創新、熱情」的核心價值，一步一腳印，期使能成為東亞樞紐機場之一，並在三年內重返國際機場協會 (ACI)「機場服務品質」(ASQ) 評比的前十名。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 4. 國際油價飆高不利貨櫃船公司首季獲利

全球主要貨櫃船公司陸續公布去(2010)年亮麗業績，惟近期國際油價飆高，亦開始衝擊各家公司獲利，尤其是處於船噸供需失衡的亞歐航線，據一項市場研究報告認為，貨櫃船公司不排除在今年第一季出現虧損。

法國海運諮詢公司 AXS-Alphaliner 在其提出的報告認為，船用燃料價格已升至將近 29 個月高峰，導致多條航線運費處於損益平衡點之下，其中包括尚有船噸壓力的亞歐航線。

上海航運交易所分析指出，歐洲航線目前仍處於春節過後的傳統貨量恢復期，運輸需求相對較弱，加上部分停航船舶重新開航，導致航線運能規模加大，供需失衡情況持續。以中國大陸華北地區來看，出口貨量恢復態勢較佳，船舶平均艙位利用率達到 85% 左右，部分航次裝載率突破九成，市場運價基本保持在 1200 至 1250 美元/TEU 水準；華東地區出口貨量略有提升但增長有限，市場運價小幅下跌。相較於華東、華北地區的恢復性增長，華南地區的運輸需求則表現疲軟，受春節過後華南地區階段性缺工現象影響，部分工廠延遲開工，使得節後出口貨量明顯不足，船舶平均艙位利用率僅維持在 75% 左右，市場運價跌幅加大。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 5. 高雄港前兩月貨櫃量增幅趨緩

高雄港貨櫃量截至二月份為止維持成長，但相較於去年同月呈現增幅趨緩。高港局最新統計顯示，該港前兩月櫃量累計 146.99 萬 TEU，比去年同期仍增 6.16%，與去年第四季成長幅度相仿，其中二月份櫃量增幅達 9.5%，較一月份 3.46% 成長率明顯拉高，惟與去年上半年各月櫃量兩位數成長呈現走緩。

統計指出，高港去年一至七月累計櫃量成長尚達 11%，但八月份過後漸呈增幅縮小，至第四季已低於 7%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 6. 公用碼頭營運 交港務公司決定

國內各大港經過多年推動民營化政策，目前剩餘的公用碼頭已經不多，基隆港務局長陳福男表示，該港擁有 8 座公用貨櫃碼頭，考慮港務局業務即將公司化，為了讓新公司有核心事業可做，將暫不考慮出租民營，要交給明年元月設立的台灣港務公司經營團隊去決定如何操作營運。

去年基隆港去年貨櫃總裝卸量有 176.39 萬箱，年增率 11.79%，其中由聯興國際經營的貨櫃碼頭，裝卸量有 63.32 萬箱（20 呎），中國貨櫃有 52.09 萬箱，港務局自營公用碼頭有 60.97 萬箱，台北港貨櫃船運中心貨櫃裝卸量則達 43.47 萬箱。

由於基隆港貨櫃碼頭最大客戶萬海航運在去年 10 月將兩條航線船隻改靠自家投資的台北港貨櫃儲運中心，估計萬海今年在基隆港的裝卸量將明顯衰退，港方將積極爭取中國大陸二線城市與基隆港對航，以提升營運實績。

預計明年元月成立的台灣港務公司，總公司將設在高雄，航港局設在基隆，在基隆港新航港大樓興建落成前，辦公室暫時設立在台北市，目前籌備處設在和平東路三段國道新建工程局的敦南大廈內，預計 2 月 21 日正式進駐，由交通部政務次長葉匡時擔任共同召集人，航港局副召集人由參事謝明輝與航政司長祁文中擔任。

【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)國際原油價格飆漲，衝擊海運量增長

中東及北非政治動盪，利比亞局勢持續緊張，使國際原油價格不斷升高，美國、歐洲和日本等進口原油可能需要多付出2千億美元以上的開支，將會阻礙經濟復甦的步伐。進口能源開支暴增，將會對企業和消費者信心構成嚴重威脅，對於正需要休養生息的美國經濟猶如雪上加霜。對於歐洲來說亦有危機，特別是歐洲多數國家目前是全球經濟復甦最乏力的地區，通脹預期加劇等因素將導致經濟增速放緩，進而影響全球海運量緩慢增長。權威機構預估今年大宗散裝貨海運量約 34.38 億噸，比去年約增長 4.8%。

#### (二)煉鋼原料價格攀新高及中國經濟結構調整，粗鋼產量增速減緩

近期國際原物料價格又持續上漲，預期礦砂及煤炭價格上漲將延續至今年第二季。澳洲產煤重鎮昆士蘭省前陣子受洪災的影響，造成焦煤現貨價飆漲至新高，並預期漲勢將延續至第二季。因全球粗鋼產量仍維持成長態勢，需求礦砂熱度依舊，加上印度將自今年4月起，再調高礦砂出口稅至20%，必影響印度出口量，全球礦砂供應益加吃緊，推升礦砂現貨價持續走揚。由於煉鋼原料價格的漲速遠超過鋼價漲速，嚴重侵蝕鋼鐵業利潤，鋼鐵生產成本持續上漲，且中國經濟結構調整壓力增加與加重管控房地產力道，使鋼材消費量受到抑制，以及國際市場競爭激烈，中國鋼材出口形勢並不樂觀等不利因素的衝擊，包括中國在內的全球鋼鐵產業的生產經營將面臨更嚴峻考驗。中國當局預估今年中國粗鋼產量增速將大為減緩至5%左右，產量約6.6億噸，比去年增加約4千萬噸。

#### (三)澳洲煤炭出口尚未完全恢復，北非中東動盪，煤炭價格續攀高

近期中東及北非國家政局動盪升高，利比亞切斷原油供應，格達費揚言炸毀輸油管設施，使國際油價漲勢更加兇猛，並激發國際煤炭價格急速飆漲，因而中國國內煤炭價格低於國際價格，使中國煤炭進口商暫時停止煤炭進口。澳洲產煤區受洪水影響，昆士蘭省將有高達1.6億噸年產量的焦煤礦場暫停運營，相當於全球焦煤年出口量的41%，另有相當於全球年出口量8%的熱煤供應受到影響。由此導致全球煉焦煤市場貿易量減少17%左右，供應減少6%以上，導致國際焦煤供應緊缺。受國際煤價上漲衝擊最大的是日本和臺灣，日本和臺灣有80%的焦煤進口來自於澳洲，其次韓國和印度進口的63%和37%同樣來自澳洲。澳洲煤炭出口的減少，將迫使這些國家煤炭進口地不得不減少其煤炭需求，並轉而尋找從其他煤炭產地進口，此貨流改變將會改變目前國際散裝乾貨船市場運輸格局。即使澳洲洪水退去，受災礦井恢復生產以及運輸路線的打通起碼也需要1~2個月，洪災對煤炭市場的影響可能會持續到二季度末甚至三季度。

#### (四) 中國進口礦砂創新高，礦砂價格續攀高

今年西澳颶風頻繁而導致礦砂出口港頻頻關閉，阻礙礦砂出口及港口作業，進而船隻延滯的程度比去年更嚴重。今年1月中中國進口礦砂近69百萬噸，創下單月進口量最高紀錄。在礦砂價格屢創新高之際，中國港口的礦砂庫存量也快速攀新高，顯示中國進口大增的背後有投機囤積的因素。今年中國預估將進口礦砂6億噸左右，與去年相較將略有減少。由於礦砂進口價格高漲，會刺激中國國產礦砂供應的增加，從而減少海運需求。印度當局為打擊非法採礦，印度一個重要的礦砂生產州去年下令禁止礦砂出口，且持續提高礦砂出口稅，致印度出口量持續下降。此外，中國與日本等其它亞洲國家的需求仍然十分強勁，今明兩年新礦場增加產量似乎仍有限，故全球礦砂供給仍然緊張。中國在過去4個月內連續三次上調了利率，試圖經濟降溫，此類嚴厲緊縮措施可能會使礦砂需求放緩。

#### (五) 主要國家及地區粗鋼產量呈現兩位的增長

今年1月全球粗鋼產量再創新高達1.19億噸，比去年同期增長5.3%。亞洲1月粗鋼產量比去年12月增長2.44%，中國1月粗鋼產量52.8百萬噸，比去年同期增長0.5%。日本9.7百萬噸，比去年同期增長10.7%。南韓5.6百萬噸，比去年同期增長24.2%，印度產量則與南韓相當。歐盟1月粗鋼產量比去年12月明顯增長達9.8%，德國3.7百萬噸，比去年同期增長4.4%，義大利2.1百萬噸，比去年同期增長10.3%，西班牙1.4百萬噸，比去年同期增長4.1%，土耳其2.7百萬噸，比去年同期增長33.4%。北美1月粗鋼產量比去年12月稍微減少美國6.8百萬噸，比去年同期增長9.4%。巴西2.8百萬噸，比去年同期增長3.8%。1月全球粗鋼產能利用率從去年12月的73.3%提高至75.6%，比去年同期低約0.4%。

#### (六) 新船噸持續爆增，航市表現大不如前，逾齡船拆解加速

在去年底全球散裝乾貨船運力增幅達17.5%以上，今年底將繼續增長14.34%，船隊規模達到6.14億Dwt。繼金融危機後，連續2年運力增幅超過10%，為未來全球散裝乾貨船市場帶來更大的壓力。其中以海岬型船和超大型礦砂船合計運力規模為2.50億Dwt，與去年底的2.10億Dwt相比，運力增幅高達19.05%。巴拿馬型船隊和超巴拿馬型船隊的運力規模將達到1.66億Dwt，預計比去年增長19.42%，尤其超巴拿馬型船隊的擴增，將使巴拿馬型船市場運力過剩局勢加劇。輕便型船隊和超大輕便型船隊的運力規模分別為0.84億Dwt、1.23億Dwt，運力增幅分別為3.70%、13.89%。由於散裝乾貨船市場表現每況愈下，衝擊到銀行對船舶融資規模，不少船東在資金緊缺壓力下選擇撤單或延遲交付，去年新船訂單投放不如預期，尤其海岬型船延遲交付率達到30%~40%。從今年市場發展的實際變化情況來看，今年新船交付量也可能不會如預期量多。此外，去年散裝乾貨船隊的逾齡船拆解速度放緩，全年拆解量約為5.43百萬Dwt，僅為前年拆解量的6成左右，預計今年全球拆船將會轉趨熱絡，全年拆解量有望達到250艘，10.49萬Dwt，將有利於緩解部分運力過剩的問題。

### (七) 礦煤裝貨港祭出嚴格船況篩選機制，影響船隻營運空間

礦煤供應商深化控制散裝船市場，以安全的名義而制定的評級規則，控制著海上運輸的經濟命脈。在散貨運輸領域，隨著貨主對租用船隻標準的愈發嚴格，RightShip評級越來越彰顯出其影響力。RightShip-CAP (Condition Assessment Program) 船舶狀態評估程式，由RightShip Pty Ltd 公司發起，成立於2001年，總部在澳大利亞墨爾本，由BHP、Rio Tinto和Cargill三家公司控股。設立之初的想法很簡單，由於船舶的自身管理、公司管理、船旗管理、船級社管理等等因素存在著顯著差異，船舶的安全狀況也各有不同，一旦出現事故，將蒙受重大損失。因此，需要一種決策輔助和屏障控制機制，通過提供準確的船舶、船主和管理人員評估來降低海運和管理風險，一方面防止高風險的船舶進入供應鏈服務，防止低品質船在競爭激烈的航運業內與高品質船舶進行不公平的競爭。BHP及Rio Tinto按照RightShip-CAP的標準，對所有在其碼頭作業船舶（不僅限於超過25年船舶）單方面進行安全評估，凡不能達到其標準的船舶，不能在其泊位作業。隨著RightShip的權威性和公證性的不斷提高，越多的貨主加入使用行列，包括全球最大的礦砂出口商巴西的CVRD，全球最大的印尼煤炭出口商等。目前全球範圍內90%以上的海岬型船，70%以上巴拿馬型船以及部分輕便型船均在RightShip的密切監控下，在受載前需要得到RightShip的認可，方能從事相關的營運活動。BHP及Rio Tinto利用其國際壟斷地位，已將RightShip-CAP作為必要條件，廣泛納入租船合約中，已對國際散裝乾貨船市場產生深遠的影響。

## 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。去年第四季因散裝乾貨船新增運力大增和中國採取的緊縮政策，使散裝乾貨船市場的供需逐漸失衡，航市價格失去支撐而跌跌不休，尤其大型船市場跌幅最慘烈。今年以來，接續去年的跌勢，代表全球散裝乾貨船市場表現好壞的BDI（波羅的海綜合運價指數）表現低迷，於中國舊曆年年假期間曾跌至2009年1月底時所創最低，來到1043點，差點跌破千點以下，與2009年初受金融海嘯時拖累的慘澹行情相當。航市體質原已弱不禁風之際，今年初澳洲洪災與颶風導致煤炭和礦砂出口受阻，再成為壓垮航市運費的最後一根稻草，尤其倚賴礦砂和煤炭貨載的巴拿馬型船以上大型船市場受傷最重，超輕便極限型船以下市場影響有限。在BDI重陷低迷之際，主要商品價格走勢的CRB指數今年以來卻一直在高位運行，兩者出現背離現象，應歸咎於新船陸續交船加入營運，需求無法抵擋急速增加船噸，致拖垮航市價格。至2月上旬中國舊曆年長假結束後，華人圈租船人重返租船市場，在原物料價格漲聲不斷下，礦煤價格持續看漲，將延續至第二季，買家為搶便宜貨趁機囤積拉高庫存，太平洋區礦砂、煤炭及次要小型貨載等海運量持續湧現，加上中國去年第4季北方出現罕見乾旱和雪災，致穀物收成欠佳，導致中國糧食短缺，糧價暴漲，迫使中國當局大幅調降穀物進口稅，緊急自美國、加拿大及南美進口穀物，因而帶動大西洋區美海灣和南美穀物海運貨載持續湧現，以及美國東岸煤炭等出口活絡，激勵兩大洋區市場租船活動出現難得一見熱鬧，無論大小型船航市價格如雨後春筍紛紛止跌回升，其中以超輕便型船以下市場價格漲勢中氣十足，一路串升，反而海岬型船市場一直無法擺脫大量新船陸續交付加入市場營運，而存在



供給過剩陰影所困擾，漲勢力道薄弱，漲幅不大，迄3月上旬時，始出現強勁反彈。近期國際船用燃油價格受到中東北非政局動盪不安的衝擊，尤其利比亞第三大石油供應國，減少一半供油，並揚言炸毀輸油管路，導致2月下旬國際原油價格急速飆漲，帶動船用燃油價格同步強力攀高，紛紛回到金融海嘯前高水準。船用燃油價格高漲，使運送貨載航次成本中燃油費用負擔沉重，船東為減輕燃油成本負擔，紛紛仿倣貨櫃船減速航行，大幅降低船舶燃油消耗，因而增加市場船噸運力需求，進而有紓緩船噸供給過剩的壓力，對近期航市價格持穩上漲具有一定功效。但在目前的運價水準下，尤其大型船多數船東仍處於虧損狀態，部分經營現金流可能為負。市場人士對後市散裝乾貨船市場的前景仍持保守態度，不敢抱持樂觀，認為新增運力大幅增長，運量增長速度卻難以匹配，最終將導致散裝乾貨船市場可能未來兩年難有起色，期間可能會有小幅的震盪上升。BDI在中國舊曆年長假期間抵2009年1月底以來最低，來到1043點，差點跌破千點關卡，所幸長假結束華人圈重返航市，帶動市場交易回溫，激勵航市價格紛紛觸底反彈，尤其超輕便型船以下市場價格一路上漲，表現優於大型船市場，迄3月上旬BDI指數攀升至1538點，1個月來漲幅已逾47%。海岬型船運費指數(BCI)在中國舊曆年期間來到2008年12月上旬發生金融海嘯時的低檔，跌落至1281點，隨後長假結束後也出現止跌反彈數日，可惜仍抵擋不住新增供給過剩壓力，指數再度下挫，至3月初再度反彈且漲勢有增強趨勢，3月上旬回升至1856點，1個月來漲幅44.9%。巴拿馬型船運費指數(BPI)至2月初挫低至1296點後，拜煤炭及穀物貨載湧現的支撐，指數出現止跌強力反彈，雖2月底曾漲勢受阻而拉回，隨後貨載再度湧現，交易熱絡，指數再度回漲，3月上旬成功登上2千點，並回漲至2120點，1個月來漲幅近63.6%。自中國舊曆年長假期結束後，超輕便型船以下市場表現相當亮麗，價格一路攀高，激勵超輕便型船運費指數(BSI)及輕便型船運費指數(BHSI)在2月上旬落底分別抵達1086點及634點後，隨著大型船市場出現跌深反彈，兩型船市場也開始聞風上漲，尤其超輕便型船市場漲勢兇猛，至3月上旬BSI及BHSI分別漲至1522點及722點，1個月來分別漲幅達40%及13.9%。

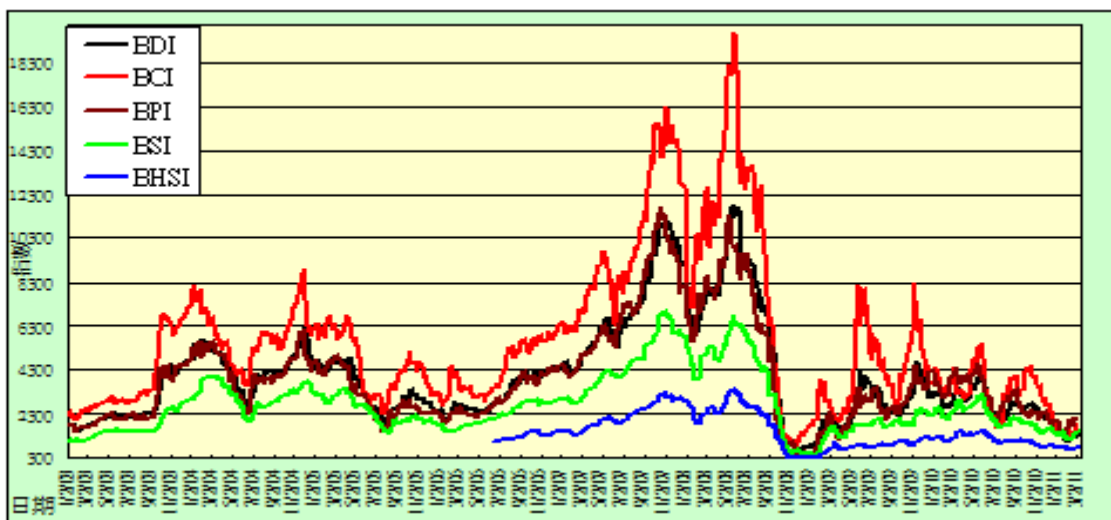


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。自去年11月以降，海岬型船市場持續飽受新船交付量暴增的衝擊，行情直直落，隨後東澳洪災阻礙煤炭出口，以及西澳颶風頻仍和巴西豪雨等影響礦砂出口，兩大洋區市場礦煤海運量出口下降，市場需求船噸減弱，致供給過剩持續惡化，因而在2月上旬前海岬型船市場價格毫無煞車地連翻下挫，至2月上旬後中國舊曆年長假結束後，眼見原物料價格漲勢不歇且可能持續至第二季，迫使華人圈買方一重返市場就開始出手搶料囤積拉高庫存，因而帶動租船需求轉趨熱絡，促使行情立即跌深反彈，惟反彈僅曇花一現，2月中旬熱帶風暴再度發威，致澳洲主要礦砂出口港被迫封港，礦砂運輸幾乎停擺，且國際礦砂價格持續攀新高，中國礦砂庫存始終呈上升趨勢，據統計目前中國沿海主要港口礦砂庫存量逼近9千萬噸，創歷史新高，進而影響中國礦砂進口商進口速度，在這些因素的影響下，海岬型船市場需求再度陷入虛弱不振，行情再度止漲持續走跌近半個月。俟3月初國際船用燃油價格在利比亞政局動盪的影響下再度飆漲，油價衝上金融危機前高價，為降低高油價的衝擊，迫使船東採取放慢船速，降低燃油消耗，變相減少市場運力供應量，再加礦砂及煤炭價格第二季合約價格將大幅調高，買家趁勢備料提高庫存，以及期租租船意願提高，致租船需求增溫，行情再度炒熱持續緩步上漲。儘管3月上旬行情出現反彈格局，可是海岬型船市場運力供給仍不停增加，未來船東仍將面臨船噸供給過剩和營運成本上升的雙重擠壓，反彈行情能持續多久，仍有待觀察。自今年以來，海岬型船市場持續大幅下挫，跌幅遠大於其他較小型船市場，致海岬型船市場平均租金行情遠低於巴拿馬型船以下市場租金行情，顯然此外刻對經營海岬型船之船東心情必然相當鬱卒。在2月上中旬海岬型船市場行情曾一度止跌回升，惟僅曇花一現，租金行情再度回軟，2月下旬4條航線平均租金跌破5千美元，最低下挫至4,567美元，尤其由太平洋區返回大西洋區出現負租金現象，所幸3月初止跌回升且漲勢有逐漸增強趨勢，3月上旬站上萬元關卡，漲回到10,507美元。大西洋區租金航線2月上旬中國舊曆年結束，租船交易湧現，本航線租金立即止跌回升，可惜2月中旬上漲動能消失而拉回，3月初出現反彈且上漲力道轉強，3月上旬回升登上萬美元，且回漲至11,905美元。大西洋返回遠東租金航線2月上旬中國舊曆年結束後，租船人開始補貨租船，帶來春暖花開契機，2月中旬本航線租金反彈至19,376美元，可惜無緣收復2萬美元關卡，再度回跌，至3月初出現止跌回升且漲勢逐漸擴大，3月上旬收復2萬美元關卡，且回漲至23,179美元。太平洋租金航線過了中國舊曆年假期結束後，受到其他航線價格止跌回升的鼓舞，也曾反彈數日，終究抵擋不住供給過剩，本航線租金再度走跌，至3月初出現反彈動力，3月上旬本航線租金收在9,082美元。遠東返回歐陸租金航線今年1月中旬跌至負租金行情，至2月上旬中國舊曆年結束後，交易增溫，使本航線租金止跌回升，但仍處於負租金水準，2月上中旬曾反彈數日，還是無法挽救再下跌命運，3月初出現止跌回升，本航線租金尚處於負租金水準，3月上旬收在負2,138美元。

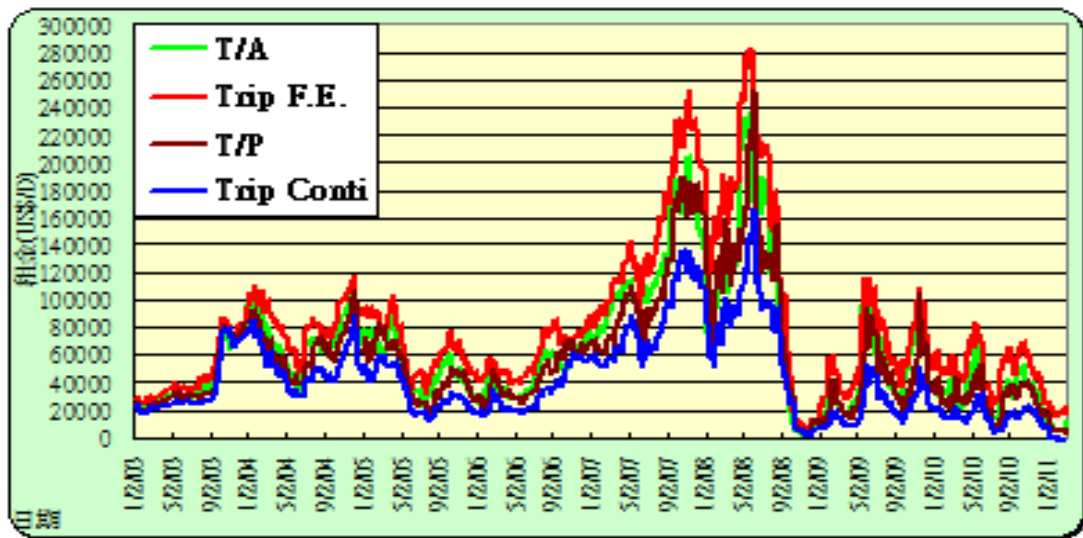


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

#### 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。今年開始前2個月航市遭受澳洲、印尼及巴西等礦煤出口地區洪災肆虐，以及西澳熱帶氣旋頻頻光臨等影響，致礦砂、煤炭、穀物及其他次要大宗物資等出口受阻，加上中國舊曆年來臨，導致航市交易清淡，巴拿馬型船市場明顯受到波及，租金行情連翻下挫，直到中國舊曆年長假結束後，具有影響力的華人租家返回市場出手租船，為市場注入上漲動能，且中國去年第4季北方出現罕見乾旱和雪災，致穀物收成欠佳，導致中國糧食短缺，糧價暴漲，迫使中國當局大幅調降穀物進口稅，緊急自美國、加拿大及南美進口穀物，因而帶動大西洋區美海灣和南美穀物海運貨載持續湧現，以及美國東岸煤炭等出口活絡，激勵兩大洋區市場租船活動出現難得一見熱鬧，航市價格立即脫離泥沼，並吹起反攻號角，漲勢中氣十足且勢如破竹，租金一路扶搖直上，除2月下旬曾一度攻勢中斷而暫時拉回外，巴拿馬型船租金連漲逾月，唯一表現最亮麗的市場，把海岬型船市場遠遠拋在後面。近期國際油價大漲，能源問題引起全球高度重視，並招來各國積極搶煤，因而引發國際煤炭價格大幅上漲，煤炭海運量蜂擁而上，除煤炭外，穀物及其他原料價格又吹起上漲風，搶料風潮接連不斷，帶動船噸需求旺盛，巴拿馬型船以下航市價格持續市上漲，令市場人士驚嘆連連。近期航市營運環境仍擺脫不了高油價、中東及北非其政治情勢緊張、澳洲煤炭出口緩慢、印度礦砂出口下降，國際船用燃油高漲，船東紛紛要求船隻減速慢行，以及澳洲港口擁擠問題還是沒有紓解跡象等交織在一起干擾著市場走勢，顯然利多掩蓋利空因素，短期間巴拿馬型船市場租金走勢大幅拉回機會不大。2月上旬中國舊曆年期間，市場煤炭及穀物等主要貨載湧現，各航線紛紛出現觸底強力反彈，漲勢難得持續逾一個月，表現最突出，迄3月上旬租金水準回復去年底水準。4條航線平均租金在2月初挫低至最低10,372美元後，一路持續上揚，雖2月下旬曾上漲熄火，惟無礙漲勢氣氛，3月初漲聲再起，氣勢穩健紮實，短期間暫難回檔，3月上旬上漲至17,014美元。大西洋區租金航線2月初挫低至最低10,475美元，隨後中國舊曆年期間租船活動回溫，本航線租金觸底反彈，並一路上揚，雖2

月下旬曾拉回休息，隨後3月初漲聲再起，3月上旬上漲至17,117美元。大西洋回遠東航線2月初挫低至最低19,637美元，隨後中國舊曆年期間觸底反彈，隨即站上2萬美元關卡，並繼續上攻，雖2月下旬曾一度拉回，所幸3月初再點燃攻勢，將挑戰年初時高檔，3月上旬收在27,445美元。太平洋區航線租金1月中旬後拉回下挫，直到2月初挫低至7,723美元後，隨即煤炭貨載湧現，激勵行情觸底反彈，漲勢力道強勁，一路攀登新高，雖2月下旬曾拉回整理，隨後3月初回復漲勢，繼續往上挺升，至3月上旬攀抵16,488美元。遠東回歐陸航線2月初落來到本波最低3,295美元，隨後交易回溫，帶動行情脫離低谷，且漲勢持續近一個月，雖曾在2月下旬中斷攻勢，3月初漲聲再起，3月上旬拉升至7,004美元。

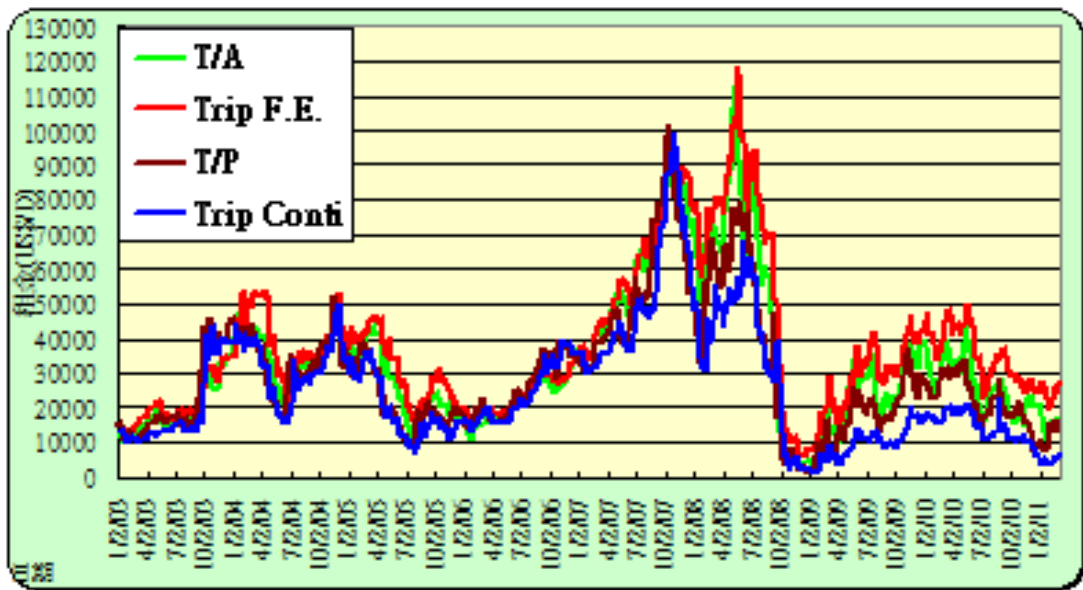


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。超輕便型船以下船隻營運彈性比巴拿馬型船大，只主要攬運貨載範圍包括礦砂、煤炭、穀物、鋁礬土、化肥、石膏、工業鹽及其他中型批量散雜貨載。雖然今年初以來南半球水災頻繁，衝擊到巴西、阿根廷、澳洲及印尼等國家煤炭和穀物出口，以及印度提高礦砂出口關稅，致出口量下降等利空因素的影響，超輕便型船市場也遭受波及，今年初行情延續自去年12月中旬的跌勢，1月又逢中國又舊曆年長假來臨，交易進入淡季，租金行情持續拉回，所幸下跌幅度比大型船市場小，且行情水準比同期巴拿馬型船和海岬型船市場行情還高很多，表現相對抗跌。至2月上旬中國舊曆年假期結束後，租船人返回市場開始租船作業，行情才獲得止跌回升的動能，隨著全球原物料持續走高，買家搶料行動更加積極，需求船噸熱度持續增溫，超輕便型船市場租金一路攀新高，漲勢最兇猛，行情超越其他型船，成為散裝乾貨船市場最胡紅炸子雞，經營此型船之船東喜上眉梢，令其他船東羨慕。迄3月上旬漲勢依然不減，惟漲幅已大，除非其他型船市場漲勢增強，否則租家追價意願將受到動搖，短期間可能會拉回休息整理。4條平均租金航線在中國舊曆年假



期結束後落底，來到本波最低11,142美元後，隨即止跌一路攀升，連漲逾一個月，迄3月上旬平均租金已大幅漲至15,809美元。大西洋區航線2月上旬中國舊曆年假期結束後抵14,162美元後落底反彈，隨即展開一路反攻，3月上旬本航線租金回漲至15,610美元。大西洋區回遠東租金航線2月上旬中國舊曆年假期結束後止跌反彈，且一路扶搖直上，2月下旬攻佔2萬美元關卡，3月上旬攀抵21,255美元。太平洋區往返航線租金2月上旬中國舊曆年假期結束後落底，抵本波最低7,005美元後止跌回升，且一路串升，3月上旬漲勢依舊，本航線漲勢最兇猛，一個月內漲幅達1倍，租金回漲至16,419美元。遠東回歐陸租金航線2月上旬中國舊曆年假期結束後觸底來到本波最低4,372美元後出現止跌回升，隨即展開一路反攻，漲勢兇猛，在一個月漲幅近1倍，迄3月上旬本航線租金回漲至9,950美元。

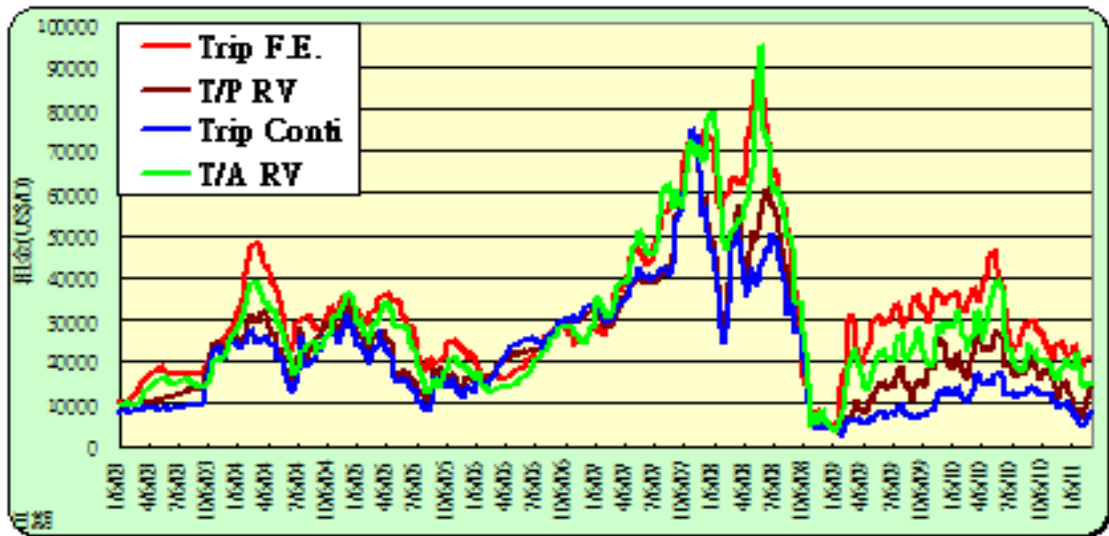


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 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。今年1月中旬南半球水災與北半球冰封等衝擊，多數地區海運貨載出貨及運輸作業受到影響，船噸需求疲軟，大西洋區價格反轉持續下跌，迄2月上中旬中國舊曆年假期結束後，太平洋區市場交易轉趨熱絡，價格率先止跌反彈，而大西洋區市場無感華人圈於中國舊曆年假期結束返回市場的鼓舞，價格隨後跟著止跌反彈，輕便型船市場在兩大洋區表現不錯，行情一路上揚，加上韓國Korea Line破產法院接管，當中有70艘靈便型船舶仍被法院留置，無法投入市場營運，因而減輕運力過剩疑慮。2條航線平均租金在中國舊曆年假期結束後止跌反彈，平均租金穩步上揚，連漲逾一個多月，迄3月上旬攀升來到10,890美元。大西洋區往返租金航線2月上旬中國舊曆年結束稍晚後止跌回升，一路攀升，但3月出漲勢不繼而小幅拉回整理，惟欲不易大幅回挫，迄3月上旬本航線租金收在10,946美元。太平洋區租金航線在中國舊曆年假期結束出現止跌反彈，且上漲力道其強勁，已連漲逾一個月，迄3月上旬已拉漲至10,831美元，並超越大西洋航線租金行情，不讓其長期專美於前。



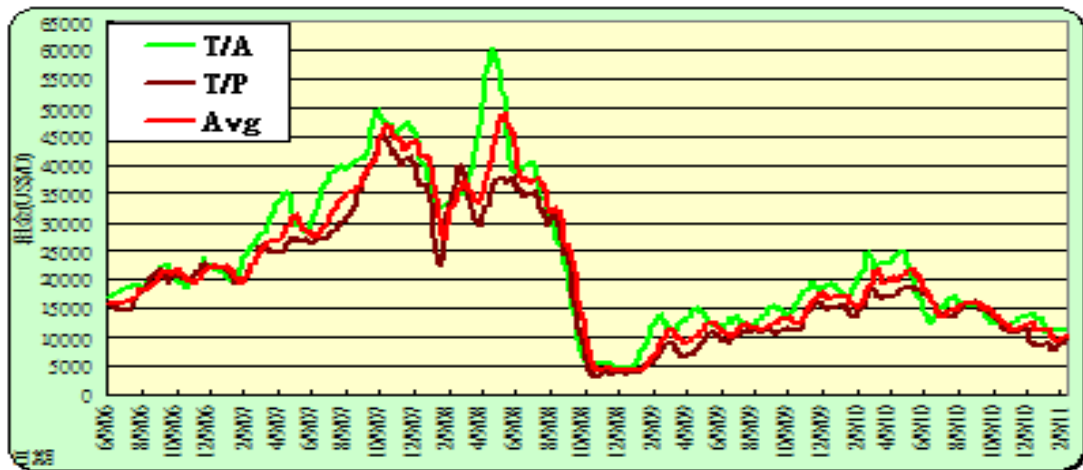


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 七、市場展望

### (一)船噸需求面

1. 全球通膨已成為目前全球各國最棘手問題，引發大宗商品價格的狂飆。極端天氣輪番上演；暴雪、乾旱、洪災、嚴寒不斷肆虐，美國歐洲暴雪連天，東南亞一些國家暴雨成災，澳洲昆士蘭省洪水仍未退去，激發全球原料齊飆至漲，礦砂、煤炭及糧食價格屢攀新高，澳洲昆士蘭省故供給全球 2/3 焦煤，洪災效應，致焦煤供應中斷，上便半年供應恐大減 25 百萬噸，在供應吃緊下，第二季焦煤合約調漲 47%，鋼廠其前已飽受礦砂價格迭創新高後接著面臨更大成本壓力。國際油價受到北非及中東蔓延政治動盪，恐以供油受影響而不足，導致全球油市油價一舉推升超越 US\$100/桶，倫敦 Brent 油價更突破 US\$120/桶。與此同時，國際熱錢又趁機大肆炒作原物料，增添上漲的油火。新興國家發展帶來需求快速增長，加入搶物原料行列。需求急速增長而供給卻不增反減，形成價漲量縮態勢，恐不利於全球大宗散裝貨載增長，而稱衝擊到今年船噸需求增長。
2. 中國仍是主導全球原料需求最大推手，其動則觀瞻，中國當局面臨高通膨，雖已連續多次調高利率，但問題愈來愈嚴重，預期中國當局近期下手將更重，以及經濟轉型，傳統製造業恐受到抑制，尤其鋼鐵產業增長將趨緩，對礦砂需求增長明顯趨緩；所幸隨著各國經濟不斷好轉，電力、鋼材、水泥等行業產量增長，煤炭需求將逐漸擴大，唯一煤炭海運量未來將持續明顯增長，並可能再度奪回全球最大散裝乾貨海運量龍頭寶座，礦砂將退居第二位。

### (二)船噸供給面

1. 儘管船東普遍體認今明兩年散裝乾貨船運力過剩壓力非常大，尤其船型越大，情況益加嚴重，必將拖累航運市場行情，但不少船東認為新船價已跌至合理水準且再跌有限，於是紛紛出手訂建新船。今年國際散裝乾貨船隊運力擴張速度，預期將遠超越海運貨運量的增長，拆解量亦遠低於新船交付量，供需差距持續擴大而帶給運價的完全回升造成很大障礙，預計今年散裝乾貨新船交付量仍將超過1億 Dwt。

2.依今年全球大宗散裝乾貨的海運貿易量將達到約34.38億噸，預期將比去年小幅增長4.8%。但船隊總運力將達到5.86億噸，較去年底將增長10%以上，鑒於運力擴張遠快於貨量增長，運力過剩的現象短期內無法消除。市場人士擔憂全球散裝乾貨船市場至少要等到2013年才能走出低谷。

## 2011 年 2 月份國際油輪市場動態

唐邦正

### 1. 每月市場短評

北非情勢可謂是一波未平，一波又起。利比亞強人格達費正面臨前所未有的挑戰，該國反抗軍正向他逼近，而這個世界第 15 大產油國之油管設備如遭破壞，對歐洲無疑將造成重大影響。因此，原油價格近日來一路飆高，地中海地區油輪運費也隨之上揚。但船東燃油成本也同時隨著升高。

據 Mcquilling Services 的分析報告指出，2011 年原油運輸需求將較去年增長約 3.5%，成品油運輸需求將成長約 7.3%，而對超大型油輪（VLCC）的需求將成長約 4%。去年全球油輪船隊噸位淨成長率約為 7%，而在 2011 年各型新造油輪總噸位將持續增加，噸位淨成長率恐仍維持去年水平。

原油運價指數在二月大漲，成品油運價指數也同時反彈。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 919 點，上漲 259 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 724 點，上漲 82 點。

### 2. 原油/精鍊原油產品價格

利比亞暴力衝突造成油價及油輪運價大幅波動。市場擔心該國每日原油出口恐減少約一百三十萬桶，義大利、德國等國將首當其衝。沙烏地阿拉伯表態可隨時增產約六十萬桶/天以穩定油價，推估利比亞情勢影響該國原油出口及全球油價為短期現象，OPEC 主要成員只是暫時提出穩定市場的官方說法。

回顧二月原油價格，西德州中級原油從月初每桶 90.77 美元，上漲至 96.97 美元。倫敦布蘭特原油月初每桶 101.74 美元，月底以每桶 111.80 美元作收。紐約杜拜原油從月初每桶 96.72 美元，上漲至 106.09 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.705 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.941 美元/加侖作收。

### 3. 油輪買賣交易行情\*

超大型油輪-“Formosapetro Empire”(2004 年造，二十九萬九千噸)雙殼油輪以約七千八百萬美元售出

蘇伊士極限型油輪-“Pacific Ivy”(2011 年造，十萬五千噸)雙殼油輪以約四千八百五十萬美元售出

蘇伊士極限型油輪-“Genmar Gulf”(1991 年造，十四萬九千噸)雙殼油輪以約一千一百萬美元售出

#### 4. 拆船市場交易行情\*

“Front Ace”(1993 年造，二十七萬五千噸)油輪以美金 495.0 元/輕載噸售出(新加坡交船)

“Genmar Constantine”(1992 年造，十萬二千噸)油輪以美金 512.0 元/輕載噸售出(印度交船)

#### 5. 原油油輪運費行情

在對 VLCC 船東而言，二月運費市場如坐雲霄飛車，運費震盪幅度相當大。原油價格的攀升導致燃油佔船東支出比例的擴大。運費在二月下旬無法獲得支撐，在沙烏地阿拉伯未真正提高產能前，自中東出口原油量恐難吸收船舶噸位。波灣-遠東路線運費在月中短暫來到 WS77.5 點，換算每日租金超過約 50,000 美元，為二個月來的新高點。

波灣至日本航線 (TD3)，自年初以來，平均每日租金只得約美金 26,000 元，對新船船東而言仍處未達到獲利狀態。波灣至美灣運費市場在二月小有起色，月底運費以 WS40.0 點成交，換算每日租金約 5,600 美元。美國自西非進口原油需求略增，三月中旬裝期貨載以 WS62.5 點成交，日租金得 30,000 美元。

大西洋區 Suezmax 船型受利比亞情勢影響，往歐洲貨載需求在二月大幅增加，船東得以趁機拉高運費。地中海地區運費以 WS100.0 成交，船東每日收入超過 33,000 美元。

#### 6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，二月遠東地區運費較無太大變化，但船東每日營收卻因燃油上漲而大幅降低。二月 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS115.0 點，LR2 船型運費維持在 WS97.5 點

地中海地區 MR 級油輪各路線運費運費在二月強勢上揚，地中海-美東路線 MR 船型運費突破 WS200.0 點關卡，日租金超過 13,000 美元。加勒比海-美東航線仍然持平，月底以 WS 125.0 點成交。新加坡-日本路線成交運價在二月雖未大幅下跌，但船東航次收入因燃油上漲而呈現虧損狀態。

\*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 2 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	4-FEB(WS)	TCE (US\$/day)	25-FEB(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	36.0	5,458	40.0	5,652
AG / JAPAN	VLCC	50.0	17,438	60.0	21,245
WAF / EAST	VLCC	50.0	19,088	57.5	23,482
WAF / USG	VLCC	52.5	23,626	62.5	30,549
WAF / USAC	SUEZMAX	67.5	9,532	90.0	19,449
MED / MED	SUEZMAX	70.0	13,910	100.0	33,014
UKC / USAC	AFRAMAX	92.5	7,703	120.0	15,695

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	4-FEB (WS)	TCE (US\$/day)	25-FEB (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	97.5	6,845	97.5	3,181
AG / JAPAN	55,000	112.5	5,809	115.0	3,201
CARIBS / USAC	38,000	130.0	6,004	125.0	3,517
SINGAPORE / JAPAN	30,000	140.0	2,228	135.0	-827
MED / USAC	30,000	185.0	11,206	210.0	13,382

## 油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	30,000	34,500
SUEZMAX	150-160k	21,000	25,000
AFRAMAX	95-105k	16,000	19,000
LR1	65-73k	14,750	16,500
MR	47-51k	13,000	14,250

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$87.0
SUEZMAX	150-160k	\$69.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$51.0	\$40.5
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$38.0	\$29.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 2 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$103.5	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$65.0	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$55.0	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$36.0	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告

