



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 八十四期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 84 2010 年 12 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.....	5
國際油輪市場動態.....	16

## 海運市場動態報導

### 國際運輸動態報導

#### 1. 商船動力研發 嘗試核能油輪

核能動力技術近年應用於海軍艦艇、動力潛艇和航空母艦，而業界著手研擬方案嘗試開發製造核動力商船可行性，期望在商船發展史帶來突破性進步。

勞氏船級社日前在倫敦公布，將與希臘船舶管理公司和歐美機電工程與潔淨能源研究公司攜手，研究在油輪安裝核動力儲備元件，落實開發核動力油輪。研究小組將重點研究核動力油輪壽命、船殼設計和防止洩漏設備，期望儘快研究出能被社會接受新世代油輪。

該方案目的因全球已意識到世界正向低碳和缺油經濟體系發展，期望將核能應用商船營運上，改革未來建造油輪設計。設計構想假設核動力油輪能如願誕生，除可減少使用化石燃料，以更高效燃料推動船舶，而且更可大幅降低油輪碳排放量。

研究人員將測試能釋放超過 68 兆瓦能源小型模組反應堆 (SMR)，期望將 SMR 作為商船核能電池。測試目的是要研究以有關標準元件裝上油輪，重點將放在分析核動力油輪和現有油輪在船舶壽命期內營運成本差距，以及油輪船舶設計和基本架構，當中包括留港停航操作和撞船時防止核能源洩漏的準備。

【資料來源：台灣新生報航運版】

#### 2. 空運進口倉單無紙化 12 月測試

台北關稅局發布「空運進口貨物倉單無紙化測試作業程序」，將自 12 月 1 日起實施。該作業程序經公告實施後，航空公司向該局提報測試航線，該航線、航班不再遞送書面倉單，該局各單位需用倉單，可以電腦查詢或自行列印，以落實無紙化目標。惟其餘進口倉單，採行電腦及書面雙軌申報，航空公司仍須遞送書面倉單資料。

進口貨物倉單傳輸作業，航空公司主、分號資料合併傳輸：本國以外之航站逕傳通關網路業者，或先傳輸國內站經整理修正後再傳輸通關網路業者。通關網路業者收到倉單後即轉送海關。空運進口倉單無論主、分號（件數）是否相符，海關電腦均予接收、建檔、並接受報關。有分倉單而無主倉單案件，通關網路業者應以錯單訊息通知航空公司。

航空公司傳輸主號資料，分號資料委由承攬業者傳輸：外站逕傳通關網路業者，或先傳輸國內站經整理修正後再傳輸通關網路業者。通關網路業者收到航空公司傳輸之主倉單，即將全部承攬業者傳輸之分倉單合併轉送海關。但無主倉號之分倉單不予轉送。分倉單傳輸通關網路業者時，航空公司主倉單尚未傳輸者，暫存通關網路

業者等候主倉單，並以錯單訊息通知承攬業者、航空公司。

分倉單傳輸通關網路業者時，主倉單已傳輸海關者，如其主號報明為 CONSOL，分倉單可續傳轉送海關；如主倉單未報明為 CONSOL 則不予轉送，應俟航空公司將主號更正為 CONSOL，始可接受分倉單之傳輸。空運進口倉單無論主、分號（件數）是否相符，海關電腦均予接收、建檔、並接受報關。航空公司委任承攬業者傳輸分倉單者，應出具概括委任之委託書由航空公司概括委任；並對傳輸結果負責。

【資料來源：台灣新生報航運版】

### 3. 陽明高港兩座碼頭 下月啟動

由陽明海運以 BOT 方式營運高雄港第六貨櫃中心首期兩座碼頭即將於元月一日正式啟動，全案由子公司高明貨櫃碼頭股份有限公司，與高雄港務局簽約取得五十年特許營運權利，也是台灣首座綠能碼頭設備。陽明海運表示，期望打造六櫃中心發揮綠能功效，推進世界先進碼頭行列。

陽明海運介紹，六櫃中心設計為節能減碳的綠色環保概念，為我第一座「綠能碼頭」，以多項先進設備，如岸電系統、太陽能光電板、電動車、綠建築、原生樹種保留並設綠帶，積極響應綠色環保，與世界接軌。

其中，現代化碼頭最耗費能源即是進行裝卸貨櫃的重型機具，陽明指出，六櫃中心配置自動化橋式啟動機八台，能從遠端直接操作，而一次作業可同時裝卸四個標準櫃（二十呎櫃）或二個大櫃（四十呎櫃）。

董事長盧峰海曾於研討會中指出，綠色航運除航運業自覺外，有賴多方共同合作，包括政府及國際組織、以及供應鏈的參與者，目的在增加貨主服務滿意度與體現企業社會責任。藉由法規及市場機制健全，透過管理、作業及技術共同合作推動海洋綠色環保與供應鏈安全。該案總投資金額 181 億元，自 2007 年開始籌備規劃建設，迄今已進行試營運，前後歷經長達 3 年時間。

【資料來源：台灣新生報航運版】

### 4. 基隆自由貿易港區前十月貨量增近六倍

基隆港務局自由貿易港區服務中心公布截至今年十月業績，進出口貨量相較於去年同期呈現近六倍增幅。

基隆暨台北、蘇澳自由貿易港區迄十月底止，總進出口值達新台幣 259.94 億元，與去(九十八)年同期之進出口總值新台幣 75.5 億元相比，成長 244.26%；總進出口量 21.28 萬噸，與去年同期之進出口總量 3.14 萬噸相比，更成長 576.62%，成果豐碩。

基隆局就港區事業進駐情形提出說明，該港自由貿易港區事業今年新增 3 家，已進駐家數達 12 家，尚有兩家籌設中，台北港自由貿易港區事業新增 1 家，已進駐家數增為 3 家，蘇澳港自由貿易港區自 9 月中核准營運許可，目前已有兩家港區事業籌設中。

至於招商方面，基隆港西 7-9 碼頭及後線已於民國 99 年 9 月 17 日核准營運許可，永塑國際物流公司已增租部分倉庫，擴大營業項目，此外尚有多家業者正積極洽談承租土地中；台北港部分，東 2-1 土地 3.16 公頃已開標由東立物流公司得標，將朝物流增值模式邀集有志者共同經營；蘇澳港目前由必翔電動汽車公司承租第二物流專區 5 公頃土地，以合資興建方式興建廠房及設備，另國際超能源公司承租第一物流專區 10 號通棧進行整修，目前均於籌設中，預計於今年底陸續完成投入營運，初期預計可增加當地約九十個工作機會，對蘭陽地區之發展將有相當大的助益。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 5. 麥司克訂造 20 艘超大環保型貨櫃船大宇得標

麥司克航運多達廿艘的一萬八千 TEU 超大環保型貨櫃船訂單落誰家?據造船速報消息，該筆訂單已由韓國大宇造船奪得。

消息指出，麥司克與大宇協議建造廿艘一萬八千 TEU 系列造船合約，另外還包括 10 艘備選船，該型係至今最大型貨櫃船，據悉，正式的簽約儀式將在今年底前進行。大宇造船方面表示，由於保密條款，他們還不能透露船價、交付時間等資訊，但業界估計每艘船價將超過兩億美元。

據說本次是因大宇造船和丹麥的 MANDiesel & Turbo 合作開發環保型 LNG 燃料推進系統，促成了與麥司克的交易。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 6. 今年將是貨櫃船運史上獲利最佳的一年

貨櫃船運市場明（2011）年仍有船噸壓力，但據航運專業諮詢機構 AXS-Alphaliner 研究認為，今年貨櫃船公司可望轉虧為盈達成全面獲利，同時將是貨櫃船運史上獲利最佳的一年。

AXS-Alphaliner 發佈研究報告指出，預計全球貨櫃船運業今年獲利合計將達 130 億美元，除扭轉去年高達 150 億美元的虧損態勢，更將是貨櫃船史上獲利最佳的一年。其中在第三季貨運旺季船公司營運收益至少達到 60 億美元的歷史新高，相較於去年同期則呈虧損 40 億美元的困境，第四季淡季期間亦不至虧損，主要貨櫃船公司今年全數轉虧為盈。

比較各家同業的表現，貨櫃船隊運能居龍頭地位的麥司克航運，第三季的營運收益達到 10.28 億美元排名第一，其次是達飛輪船近 8 億美元。營業額增幅方面，表現最突出的是智利南美輪船，在去年同期因債務問題幾近破產之際扭轉形勢，今年第三季營業額以 16 億美元，年增率高達 76.4%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 7. 航商：貨運淡季 洪水影響有限

巴拿馬運河因洪水關閉目前對貨運承攬者或船公司影響不大，由於聖誕節前屬貨運業出貨淡季，加上洪水屬不可抗力天災，故在運輸合約中屬可規避範圍，即便貨主

求償，責任亦不屬承攬者或船公司。

航運業者普遍認為，巴拿馬運河因洪水而停擺多少會對美西線貨運造成不便，但這次運河封閉應屬暫時性的狀況，不似過去因港口碼頭工會發起的罷工，因無法預期何時結束，而必須尋找替代方案，所以業者雖開始關注，卻也未將此事當成嚴重危機。

【資料來源：工商時報】

## 8. 高雄港上月櫃量回升前 11 月 835.5 萬 TEU

高雄港在今年 9 月及 10 月份連續兩個月貨櫃作業量下滑之後，上(11)月櫃量呈現回升，惟回升力道仍嫌不足。

高雄港務局公布截至上(11)月櫃量數字指出，當月櫃量由 10 月份的 73.25 萬 TEU 回升至 79.73 萬 TEU，亦由 9 月及 10 月份的 2.13% 與 5.5% 負成長，轉為單月增幅百分之 7.28%。

累計該港今年 1 至 11 月櫃量為 835.5 萬 TEU，比去(98)年同期回升 6.97%，但相較於全球金融危機之前的 97 年同時期櫃量 897.38 萬 TEU 差距頗大。以目前高港平均單月櫃量超過 75 萬 TEU 估算，今年全年櫃量將可回升至 900 萬 TEU 水準。

高港在 96 年櫃量首破一千萬 TEU，97 與 98 年遞減至 967.6 萬 TEU 與 858.1 萬 TEU，在全球貨櫃港口排名亦由原第 8 名降至第 12 名。

【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)新興經濟體幣值與利率上升，出口速度減緩

受全球經濟復甦趨緩，已發展國家就業不樂觀，以及人民幣升值加重企業成本負擔等多重不利因素影響，第四季中國外貿出口增速放緩，將影響全球航運表現。歐元區核心成員德國、法國出口及成長受全球復甦走疲影響，第3季經濟成長不如預期，較前季的1%放緩，加深歐債危機疑慮。美國第2輪量化寬鬆(QE2)政策啟動，加速美元走貶，推升歐元強勁升值，影響歐元區出口競爭力，上半年歐元貶值帶動的出口復甦終成曇花一現。中國GDP增長一路從逼近12%降至10%左右，第4季GDP增長將回落至9%以下，今年全年中國GDP增長將在9.8%~10.2%之間，顯示中國經濟成長有逐步放緩的趨勢。未來中國和其他一些新興經濟體會依然扮演全球製造中心角色，將需求大量原物料和能源，然後將成品運往歐洲和美國等國家，新興經濟體將繼續承擔國際海運市場推動引擎。

#### (二)中國連續四個月減產後，預期第四季產量反彈

依近期全球鋼材市場走勢判斷，過去鋼鐵上、中、下游在第四季會增加庫存備料的動作，可是迄今尚未顯現，旺季不旺愧疚景象，亞洲甚至歐洲地區不如預期，致鋼價欲振乏力。由於市場需求鋼材無法增溫，儘管煉鋼原料價格上漲也無法支撐鋼價上漲動能。中國仍是全球最大的鋼鐵生產國，中國近年來供過於求，產能利用率的消長主導全球鋼價的主要原因。今年度中國粗鋼生產量估為6.1~6.2億公噸，而明年度的預估量為6.5億公噸，年增率約5.69%，增幅已較往年下滑，尤其，中國積極進行節能減碳，有利產能的控制。今年中國的鋼材表面消費量為5.87億噸，年增率6.7%，但明年預估將為6億噸左右，年增率趨緩至3.5%。主因中國鋼鐵消費比重中，房地產、基礎建設各佔25%，其次為機械20%、交通8%、汽車6%、造船3%、家電佔2%。在市場預期中國十二五將持續調控打房，防止資產泡沫化，房地產需求下滑，因此明年中國的需求增速趨緩。全球的鋼品消費量今年估成長11%，明年將只剩5.3%，若中國產能持續開出，而歐美鋼鐵大廠也將目前的產能利用率70%上升至80~90%，則全球的鋼材仍將陷入供過於求的市況。但若中國能將粗鋼年產能控制在6億噸左右，全球鋼價或有機會大幅走升。

#### (三)中國進口礦砂觸底強力反彈

中國自第二季起進口礦砂呈現下降，9月雖有反彈，但10月再回落。中國10月進口礦砂45.7百萬噸，比去年同期下降2.3%，比上月的56.2百萬噸大幅下滑，跌幅逾18%，前10個月中國累積進口礦砂5.033億噸，預計今年全年進口6.1~6.15億噸，

比去年6.28億噸，減少約2.8%，顯示在限電減產下中國鋼廠產能尚未回復。雖中國自身礦砂產量卻明顯增長，自產礦砂某程度上替代了進口礦砂，照理中國進口減弱，礦砂價格應回挫，惟國際礦砂價格在7月跌落今年最低後，展開強力反彈上漲，迄11月下旬漲幅超過4成，中國到岸價已高於澳洲合約價約19%。明年第一季礦砂合約價依前季三個月減一個月現貨平均價來定價，預期將上漲約6~9%。印度過去供應中國逾億噸礦砂，近年來印度國內鋼鐵產業需求暴增，而限制出口礦砂，出口稅漲幅達5倍，從5%調高至25%，致出口競爭力降低，以及季節性雨季比預期長，使礦砂含水份過高，致裝運作業困難。今年印度出口礦砂減少32%，預估明年出口量將從今年的1.17億噸降至80百萬噸。10月印度對中國礦砂出口量為2.91百萬噸，比去年同期下降44%，比上月下降39%，並使印度在中國礦砂進口所占比例驟降至6.4%，而去年印度滿足了中國20%的礦砂需求。中國進口商已提高從巴西進口，10月從巴西的礦砂進口量比去年同期增加3.3%至11.78百萬噸。澳洲10月出口礦砂超越6月所締造39.4百萬噸最高，比上月增加3.7百萬噸，增長10%，累積前10個月達3.463億噸，比去年同期增加34.3百萬噸，可是對中國的出口量卻比上月下降20%。

#### (四)中印進口煤炭持續增加，北半球冬季需求增溫

印度和中國消費了去年全球煤炭產量的60%以上，同時，火力發電裝機容量的大幅增加，以及新煉鋼廠的建成，推動兩國煤炭需求在至少20年內保持增長。預計印度2020年的年煤炭消費量將由去年的6.13億噸提高至18億噸，煤炭進口量將由81百萬噸最高升至5億噸。中國去年首次成為煤炭淨進口國，使亞洲煤炭市場格局發生轉變，也給印尼和澳洲等煤炭供應國帶來出口收益。根據國際能源署的數據，中國去年淨進口煤炭1.14億噸，排名僅次於淨進口1.65億噸的日本。隨著中國對海外煤炭需求的陡增，以往向印度出口煤炭的國家現在成為中國爭取的對象，並推高全球煤價格。中國過去主要從印尼、澳洲和越南進口煤炭，現在轉向哥倫比亞、美國和加拿大。印度比中國更靠近主要煤炭產地南非，運輸成本較低。南非煤炭以往主要向大西洋地區國家出口，現則有75%流向印度和太平洋地區國家。印度還加強與印尼的貿易關係，印尼供給印度的煤炭約佔印度煤炭進口總量的80%。中國自5月以來進口煤炭呈現顯著增長，惟10月卻出現下滑，為6月以來最低水準。10月中國進口煤炭12.3百萬噸，比上月減少3百萬噸，雖然10月進口量拉回，今年前10個月累積進口量達1.35億噸比去年同期顯著增長，增加37.4百萬噸。在火力發電及鋼廠需求煤炭旺盛的推升下，明年中國依然猛烈進口煤炭，惟受到經濟增長放慢且節能減碳政策等雙重影響，火力發電與鋼廠煤炭需求降溫，進口步伐將比今年的29%增長速度放慢，除非自產煤供應或水力發電增加而影響進口量，保守估計明年中國淨進口煤炭約1.14億噸，樂觀淨進口煤炭約1.62億噸，中國煤炭進口佔亞洲區域煤炭海運量4.8億噸的1/4，當今中國煤炭進口消長對煤炭海運量影響力扮演舉足輕重角色。

#### (五)鋼廠恢復產能與印度擴張產能，焦煤需求增加

全球10月粗鋼產量1.18億噸，比去年同期增加2.4%，比前年增長18.5%，當時全球粗鋼產量確實受到全球金融海嘯衝擊影響至為明顯。中國10月粗鋼產量50.3百萬噸，比去年同期減少3.8%，但比上月增長4.9%，日本9.5百萬噸，比去年

同期增長 8%，比上月增長 2.9%，南韓 5.2 百萬噸，比去年同期增長 11.4%，比上月增長 11.8%。歐盟區的德國 10 月粗鋼產量 3.8 百萬噸，比去年同期增長 11%，義大利 2.5 百萬噸，比去年同期增長 11.9%，西班牙 1.4 百萬噸，比去年同期減少 12.2%，土耳其 2.7 百萬噸，比去年同期增長 18.6%。美國 10 月粗鋼產量 6.6 百萬噸，比去年同期增長 9.6%，巴西 2.9 百萬噸，比去年同期增長 4.7%。全球前 10 個月粗鋼產量達 11.65 億噸，比去年增加 1.846 億噸，增長 18.8%，亞洲、歐盟與北美前 10 個月比去年同期分別大幅增長 15%，31% 及 42%，惟歐盟與北美尚未回到金融海嘯前水準。全球粗鋼產能利用率從上月的 74.8% 提高至 75.4%。

#### (六) 船噸供給加速而需求也增加，使供需力道勢均力敵

在現有基礎之上，今年輕便型、超輕便型、巴拿馬型和海岬型船的載重量將分別增加 29%、38%、50% 和 64%。去年全年共有 112 艘新海岬型船交付，而今年前 10 個月則已有 178 艘，營運船隊已達 1,137 艘，最後兩個月估有 64 艘會交付，明年預計增加 324 艘，即使實際交付艘數 6 成也有 194 艘。今年巴拿馬型新船交付 143 艘，營運船隊達 1,773 艘，最後兩個月估計有 83 艘交付，明年預定交 381 艘，尤其超過 20 萬載重噸的大型散裝乾貨船明年會增至 253 艘，增幅為 27.8%，市場船噸供給壓力相當大。第 4 季全球掀起搶煤熱潮，不僅引發煤炭價格穩穩登上百美元高位，且煤炭出口港再陷入嚴重擁擠狀況，尤其澳洲兩大煤炭出口港船隻滯港時間超過 3 星期，以巴拿馬型船滯留最多。巴西礦砂出口港與中國礦砂卸港擁擠再起，中國卸港在 11 月底有 46 艘海岬型船滯留。受到港口擁擠的影響，全球海岬型船及巴拿馬型船隊的僱用率在年底前會持續回落，預期在明年初才會有改善機會。今年第 4 季航市整體表現不佳，似乎已破使船東有意加速逾齡船的淘汰，倘若航市持續在低檔載浮載沉，則預期解體噸量將增加，將有助於沖淡船噸供給過剩疑慮。

## 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。中國打房及限電、歐洲緊縮政策、俄羅斯停止糧食出口等影響，導致散裝海運貨載增長速度放緩，相反地，新運力快速增加，一改過去航市供給緊張態勢。中國當局持續亟力經濟降溫，續執行打房與節能減碳政策，致鋼材消費力道無法轉強，鋼廠產能受到抑制，使中國鋼廠進口礦砂降溫，儘管其他地區鋼廠需求礦砂增強，終究無力挽救船噸供給持續擴大的事實，而拖累海岬型船市場行情，致海岬型船市場行情自 10 月底後，溜滑梯式下跌，至 12 月初跌至 8 月上旬以來最低點，其他型船行情表現也疲弱不振，各型船運費指數直直落，本來市場人士認為第 4 季會屬航市旺季，結果旺季不旺，令市場人士大失所望。權威機構報告 2010 年全球散裝乾貨航運市場運量需求增長 5.2%，運力增長 15.6%，供給增長快於需求增長，才導致今年散裝乾貨船市場表現不如去年根本因素，預期 2011 年可能面臨挑戰更嚴厲。巴西礦商 Vale 所訂建 VLOC 將於明年陸續交付營運，將在兩年內消化 70 艘巴西至中國航線海岬型船的礦砂貨載量，並將引發海岬型船市場競爭更加激烈，並使市場結構性發生變化。預期在 3 年內新增運力加速釋放，市場運力供給增長壓力極大，惟目前經濟逐漸恢復正常增長及美元疲軟的支撐，使整個散裝乾貨船市場仍維持一定需求力道，短期間行情出現大幅下挫機會不大，波羅的海綜合運費指數(BDI)



可能在2,000~2,700點區間來回震盪，未來是否有機會強力反彈，則看冬季寒冷是否超乎預期、中國礦砂需求恢復增長及美元匯率貶值等。11月下旬澳洲及巴西礦砂出口增加，以及北半球普遍遭受嚴酷暴風雪侵襲，包括歐陸及中國北方遭受凍雪侵襲，中國煤炭需求走強，海灣穀物出口旺盛等推升整體航市價格觸底反彈。今年下半年除7~8月間表現令人滿意外，其餘整體航市表現不甚理想，波羅的海綜合運費指數（BDI）11月已累計下跌21.6%，是自今年6月以來最大跌幅，12月初抵波段最低2096點，差點跌破2000點關卡。本波BDI的持續跌勢主要受到海岬型船市場跌跌不休的拖累，11月海岬型船租金行情累計大跌37%，因而波及BDI出現17天的連翻下跌，而巴拿馬型船則受到中印猛烈進口煤炭和美國的穀物出口旺盛的激勵，帶來強力抗跌及支撐力道，僅微幅下跌1.8%。近期航市表現不佳應歸咎於船噸供給過剩的最主要因素，依Clarksons近期報告，海岬型船運力今年將會大增24%，遠遠超過為該船型最主要貨源的礦砂海運需求量增幅，預期礦砂今年海運需求量僅有6.1%的增幅，儘管11月下旬海岬型船市場行情跌勢趨緩，惟航市需求船噸力道依然薄弱，即使大西洋市場曾出現數天表現相對平穩，亦無助於阻止海岬型船租金繼續下滑。9月中旬各船型市場價格全面出現上下震盪走低，呈現跌多漲少格局，尤其巴拿馬型船以下市場幾乎毫無煞車痕跡，各型船運費指數同步連翻下修，俟11月下旬遲來貨載陸續湧現，巴拿馬型船以下市場受惠煤炭、印度礦砂出口及穀物的激勵，紛紛跌深反彈，反彈力道似乎可持續一段時間，惟海岬型船市場僅出現幾天反彈即告回軟。10月底受到各型船市場表現疲弱不振的拖累，運費綜合指數(BDI)從2784點持續拉回，至11月下旬抵波段低檔2096點後受到巴拿馬型船以下市場觸底反彈的激勵下，才止跌回升，化解可能跌破2千點關卡，12月上旬海岬型及巴拿馬型船漲勢熄火，再度拖累BDI指數中止上漲而拉回，迄12月上旬收在2095點。受到中國打房與限電，中國鋼廠被迫減產，致進口需求礦砂減緩，儘管其他地區鋼廠礦砂進口增強，惟仍無法抵擋船噸供給加速擴大，致海岬型船市場在供過求壓力下，BCI指數在10月下旬從4461點高檔持續下挫，至12月初下墜至8月上旬以來最低2869點後止跌回升，可惜僅曇花一現，再度回挫，12月上旬收在2694點。

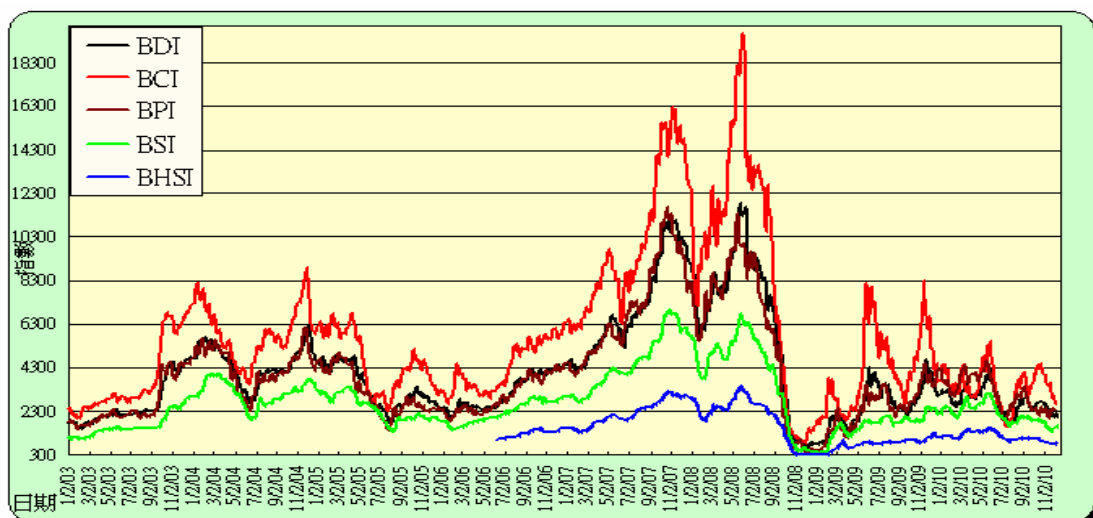


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

巴拿馬型船市場運費指數(BPI)在9月上旬底攀升至波段新高3396點後，一路下跌逾2個多月，11月下旬指數下挫抵2038點時，所幸煤炭及穀物貨載湧現的支撐，價格出現止跌強力反彈，12月上旬漲勢力道漸弱，近日恐拉回下挫，BPI收在2357點。超輕便極限型船運費指數(BSI)與輕便型船運費指數(BHSI)在8月下旬分別攀抵波段新高2,142點與1,084點後，呈現震盪格局，跌多漲少，一路持續走跌，儘管10月下旬海岬型市場與巴拿馬型船漲勢強勁，小型船市場未感受到激勵，行情依舊疲弱不振，至11月下旬創本波段新低分別收在1370點及779點後，在煤炭及穀物貨載的湧現加持下，觸底強力反彈，12月上旬分別重登1670點及830點。

### 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。中國節能減排政策嚴重影響其鋼鐵生產量，再加上中國政府正在出臺各種經濟政策抑制通貨膨脹態勢，影響房地產行業的融資，進一步抑制中國的鋼鐵消費。這種經濟環境加上礦砂價格愈發高漲，中國鋼廠礦砂進口量持續疲弱，儘管其他地區鋼廠恢復增加礦砂進口量，仍無法彌補中國進口減量，以及抵擋船噸供給增加速度，致海岬型船市場行情從10月底出現連翻下挫，不僅新船交付量暴增，且明年開始超大型礦砂船陸續加入巴西至中國鐵礦石航線，將壓縮海岬型船的貨源。明年將有22艘海岬型船的貨量被Vale自行消化，2012年則有48艘，將嚴重影響運力介乎15萬至20萬載重噸的海岬型船，在未來數年，將有大量新造的特大型散裝船進入市場，屆時散裝貨船市場將會出現結構性變化。海岬型船市場漲跌與中國鋼廠礦砂需求息息相關，中國礦砂進口需求嚴重影響海岬型船市場的人氣。在10月海岬型船市場曾演出一波上漲行情，其主要動力仍來自於中國對礦砂的需求，雖然節能減炭、淘汰落後產能對礦砂需求產生較大的負面影響，但是對大鋼廠而言，其減產程度有限，再加礦砂現貨價格受美元貶值影響大幅上漲，合約價比現貨價便宜很多，激勵大鋼廠增加礦砂進口意願。資料顯示，10月澳洲兩大礦商共租進34艘海岬型船來運礦砂，成為推高海岬型船運價動力來源。中國持續執行節能減炭政策使中國鋼材產量回落，加上礦砂現貨到岸價格隨著近日鋼材價格上漲水漲船高，再加上中國有關部門大力強調加強國內礦砂的使用比例，促使中國鐵礦石進口需求一度疲軟，因為全球經濟復甦走緩，鋼材需求力道欲振乏力，加上港口礦砂庫存長期超過70百萬噸仍有待釋放，粗鋼產量放緩，顯示中國鋼廠需求礦砂力道仍不容樂觀，10月底後中國進口礦砂暫時冷卻下來，航市需求海岬型船頓時退潮，致行情連翻下挫近3週，俟11月下旬沉寂相當長一段時間的巴西供應商Vale重現在租船市場中，攪動大西洋區行情率先觸底反彈。市場人士認為Vale再顯身手，顯示市場多頭行情可期，紛紛對12月的海岬型船市場前景表示謹慎樂觀，惟迄今礦商與鋼廠在2011年第1季合約價還談不攏，然下季礦砂合約價調漲已成定局，此時影響礦商出貨意願，同時，中國鋼廠則受節能減炭所限，進貨意願也不強，短線運價上漲的可能性仍然不大，但時序進入12月後，鋼廠出於為過年儲備的需要，可能加大礦砂進口，預計海岬型船運價有望在12月觸底反彈，不過反彈力道將不會太大，旺季不旺的概率很大，但近兩個月連續放緩的礦砂進口活動，已使中國部分鋼廠12月開始出現庫存供應不足的情況，使12月初中國鋼廠將重建庫存，預期市場交易將重新興旺。事實上，11月下旬曾蘊釀止跌回升氣勢，可惜反彈力道僅曇花一現，12月是否出現持續反彈上漲，有待觀察。4條租金航線平

均租金在10月底氣勢轉弱而拉回，租金持續拉回下修，11月上旬4萬美元淪陷，11月下旬3萬美元再度失守，12月初挫低至波段低檔26,899美元，雖反彈數日又告回軟，12月上旬收低25,375美元。大西洋區租金航線10月底上漲力道又轉弱，反轉回跌持續下修，11月上旬4萬美元失守，11月下旬曾收復收4萬美元，可惜再度淪陷，12月初挫低至32,932美元的波段低檔後止跌回升，但數日後又告回跌，12月上旬收在31,295美元。大西洋返回遠東租金航線在10月底因漲幅過劇而持續拉回，整數關卡連續淪陷，11月底下墜至43,214美元的波段新低，旋即觸底反彈，12月上旬收在43,679美元。太平洋租金航線10月底漲勢熄火而拉回，一路走低，11月中旬3萬美元失守，11月底2萬美元再度淪陷，12月初下跌至波段新低18,964美元後跌深反彈，僅反彈數日再告回軟，12月上旬收在17,321美元。遠東返回歐陸租金航線10月衝抵高檔後反轉一路下跌，11月上旬失守2萬美元，12月初下挫至近期新低12,083美元後止跌反彈數日又告回跌，1萬美元失守，12月上旬收在9,204美元。

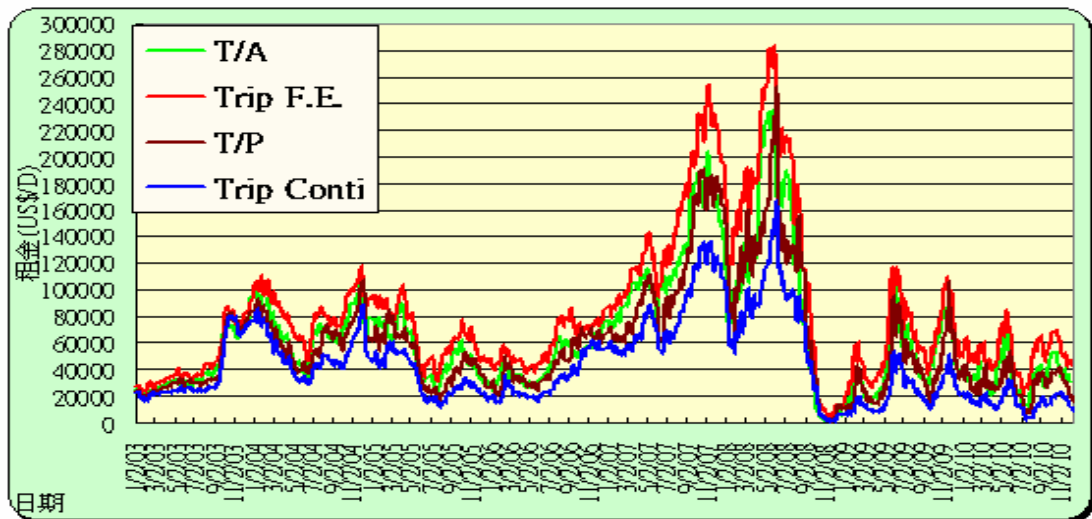


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

#### 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。正如預言今年北半球溫度將出現極端酷寒，11月後歐陸、北美及中國北方出現暴風雪的襲擊，這些地區為嚴防寒害，積極儲備煤炭及囤糧，增加煤炭與穀物進口，激勵煤炭與穀物海運量持續湧現。中國北方天候異常寒冬，遭受暴風雪侵襲，除重創水力發電外，煤炭生產運輸也受阻，火力發電需煤恐急，預期中國又如同年初經歷苦難大舉進口煤炭，將帶動煤炭海運量持續湧現，增添巴拿馬型船以下市場上漲動能，今年來中印大舉進口煤炭，成為市場矚目焦點，並支撐今年散裝乾貨船市場免於加速下跌的厄運。第4季，隨著北半球冬季煤炭消費高峰的來臨，水力發電將大幅度萎縮，火力發電和耗煤的明顯增加將帶動電煤需求增長，為保障冬季發電需求，電廠紛紛加大煤炭儲備量。11月下旬印度礦砂出口溫和回升，印尼煤炭出口增加亦支撐巴拿馬型船市場，激勵巴拿馬型船行情連續一星期上

漲。11月下旬在煤炭與海灣穀物需求回升的推動下，巴拿馬型船市場行情穩健攀升。時序進入12月，聖誕節成為牽動大西洋市場上漲的主要推手。在假期來臨前，大部分船東及租家急於出貨，尤其地中海等歐洲地區汎大西洋航線12月貨載湧現，推高大西洋市場各航線的租金費率快速上漲。不少船東暫停將船隻從遠東空放至大西洋區，選擇在太平洋區渡過聖誕節，因而引發太平洋區運力累積過剩，致太平洋區受到抑制而無法明顯上揚。隨著北半球入冬步伐的加快，中國國內煤炭價格上漲，致使中國煤炭進口量繼續增大，在煤炭運輸需求強勁的拉漲下，澳大利亞煤炭出口價格在10月下旬佔上每噸百美元關卡，12月初更突破每噸111美元的高位，今年冬天煤炭運輸的火爆場面可見一斑。在加拿大及印尼煤炭，以及美國西岸硫磺的支撐下，推動太平洋區巴拿馬型船市場行情抗跌，煤炭運輸需求仍舊是太平洋市場的主要推手。聖誕節長假即將來臨，航市將度小月，行情將可能缺乏動能而拉回。4條航線平均租金在10月下旬第四季旺季需求顯現，行情才終止下跌而觸底強力反彈，10月底漲勢突然熄火而拉回，雖11月上旬曾出現短暫反彈，後繼無力再度回檔，至11月下旬航市需求轉強，尤其大西洋區，行情終於擺脫低沉陰影而展開顏笑，惟上漲動能不足，漲勢恐無法持續較長時間，12月初平均租金收在18,874美元。大西洋區租金航線第四季旺季貨載湧現，行情觸底強力反彈，10月底反彈力道轉弱而拉回，歷經近一個月持續下修，11月中下旬下挫至波段新低14,908美元後強力反彈，快速收復2萬美元關卡，12月上旬收在23,808美元。大西洋回遠東航線10月下旬船噸需求轉熱，行情觸底強反彈，11月初漲勢中止再告回跌，至11月中下旬下挫至24,221美元的波段新低後，在煤炭和穀物貨載湧現的加持，行情強力反彈上漲，惟僅曇花一現又告回跌，12月上旬收在27,512美元。太平洋區航線10月下旬航市交投熱絡，行情強勁反彈上攻，10月底突然漲勢熄火而拉回，歷經一個多月震盪下跌，下挫至7月上旬以來新低，儘管大西洋區已出現強力反彈，但太平洋區仍飽受船噸供給過剩之苦，行情依舊反彈無力又再拉回，至12月上旬收在14,817美元。遠東回歐陸航線10月下旬航市需求增溫，行情止跌回升，10月底反轉振盪下跌，歷經一個多月下跌，12月初跌破1萬美元，12月上旬收在9,357美元。

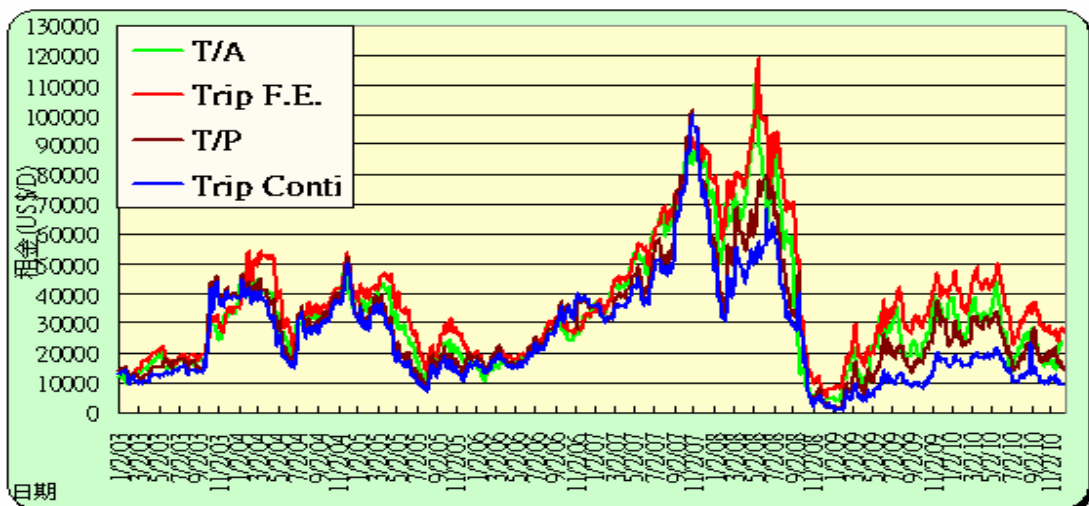


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 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。近年來新興經濟體如火如荼大興土木建設，急速爆量進口物資，熱切需求具有配置裝卸貨機散雜貨船，支撐輕便極限型船以下市場行情穩定在高獲利水準。輕便極限型船市場與巴拿馬型船市場間存在高度依存關係，且高度倚賴煤炭與穀物貨載的加持。7-8 月受惠於中印進口煤炭持續湧現與南半球穀物出口旺季的加持，價格自 7 月中下旬抵波段低檔後展開一個多月震盪反彈，至 8 月下旬天氣轉涼，用電緊張緩和，電廠需求煤炭降溫，以及南美出口穀物近尾聲，致煤炭和穀物進口熱度消退，加上新船交付量激增，航市供給壓力大增，導致行情在 8 月底反轉下挫，9 月上旬雖曾出現短暫強勁反彈，惟僅維持數日反彈即告拉回，在 10 月上旬又試圖突圍，儘管時序進入第四季旺季，可惜巴拿馬型船市場持續疲弱，終究持續下探新低，至 10 月下旬似乎已感受第四季旺季到來，且印度盛行李風已過，出口礦砂開始熱絡，煤炭與美國海灣穀物出口增溫，刺激巴拿馬型船市場觸底強力反彈，然而輕便極限型船以下市場行情並未同步止跌回升，大型船市場持續呈現偏弱格局，輕便極限型船以下市場行情依然疲弱不振。4 條平均租金航線 7 月中下旬下挫至今年最低後，因交易轉趨熱絡，行情反轉緩步走高，8 月下旬交易趨於平淡，價格拉回，隨後呈現弱勢格局，欲振乏力，跌多漲少，9 月下旬 2 萬美元失守，至 11 月上中旬尚未止跌反彈，平均租金拉回至 15,832 美元。大西洋區航線 7 月下旬抵今年最低檔後觸底震盪緩步上揚，9 月上旬收高在 22,452 美元後，因缺乏足夠貨源支撐而緩步振盪下滑，11 月上中旬收低在 16,490 美元。大西洋區回遠東租金航線 7 月下旬抵今年最低後隨即反轉緩步上揚，9 月下旬震盪走高攀登至波段新高 29,756 美元，隨後缺乏實質貨源支撐而振盪走低，至 11 月上中旬本航線租金收低在 21,490 美元。太平洋區往返航線租金 7 月中旬抵達今年最低，隨後呈現來回震盪，漲少跌多，9 月中旬曾抵波段高檔 20,188 美元，隨後缺乏利多加持，行情振盪下跌，至 11 月上中旬收在 14,808 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月中旬抵今年最低後反轉緩步上揚，呈現鋸齒狀震盪走高，8 月底抵波段高檔後，呈現弱勢格局，跌多漲少，至 11 月上中旬收在 10,540 美元。

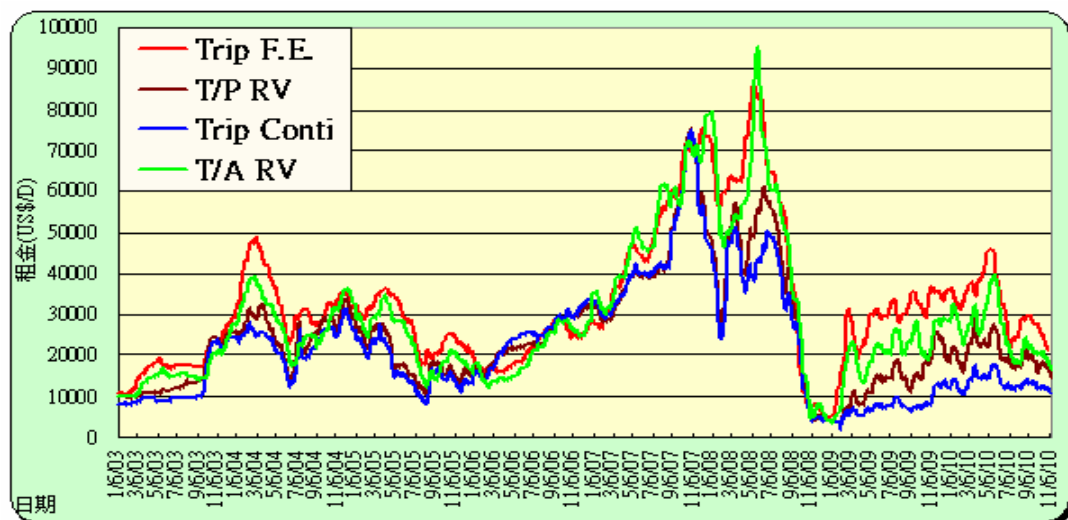


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。超輕便型船與巴拿馬型船同樣飽受第4季旺季不旺失落感，遲至11月下旬才柳暗花明，擺脫二個多月低迷沉悶格局。時序進入12月歐陸遭受嚴寒大風雪的親襲，推動北半球煤炭需求持續轉強，在印尼煤炭及印度輸往中國礦砂支撐下，超輕便型船市場需求穩定轉強。在美國海灣穀物出口轉趨旺盛和煤炭貨載湧現等利多的鼓舞，扭轉大西洋區自10月中旬一路溜滑梯地走跌，至11月下旬航市需求船噸回復，行情觸底反彈。受到中印旺盛進口煤炭，以及印度出口礦砂恢復運作，帶動太平洋區需求增溫，終止10月中旬以來行情一路溜滑梯走低，連跌一個多月後，終於11月下旬觸底反彈，反彈力道是否能持續至聖誕節，由於聖誕節長假期間，市場交易會陷入冷清，航市需求減弱，行情走跌機會頗高。4條平均租金航線9月上旬出現弱勢格局，呈現震盪下跌，跌多漲少，甚至10月中旬以後一路呈拋物線垂直下墜，在11月下旬抵14,219美元波段新低後，終於獲得久旱逢甘霖，行情展開強勁持續反彈，12月上旬平均租金回漲至17,599美元。大西洋區航線9月上旬因缺乏足夠貨源支撐而緩步震盪下跌，跌多漲少，10月中旬後跌勢更加明顯，在11月下旬之前呈現一路下挫，隨後貨源湧現才扭轉下跌格局，展開強力反彈，12月上旬收低在20,132美元。大西洋區回遠東租金航線9月下旬航市需求船噸萎縮，供過於求下行情呈溜滑梯走低，歷經二個月餘回跌下修，11月下旬挫低至20,510美元的波段新低，差點失守2萬美元，隨後強力反彈，至12月上旬本航線租金收低在24,900美元。太平洋區往返航線租金9月中旬缺乏利多加持，行情振盪下跌，至10月中旬呈溜滑梯一路走低，11月下旬挫低至11,275美元後強力反彈上揚，12月上旬重登15,077美元。遠東回歐陸租金航線8月底後呈現弱勢格局，跌多漲少，10月中旬更呈一路溜滑梯下跌，至11月下旬下低至8,989美元後獲得利多激勵而觸底反彈，12月上旬拉高至10,285美元。

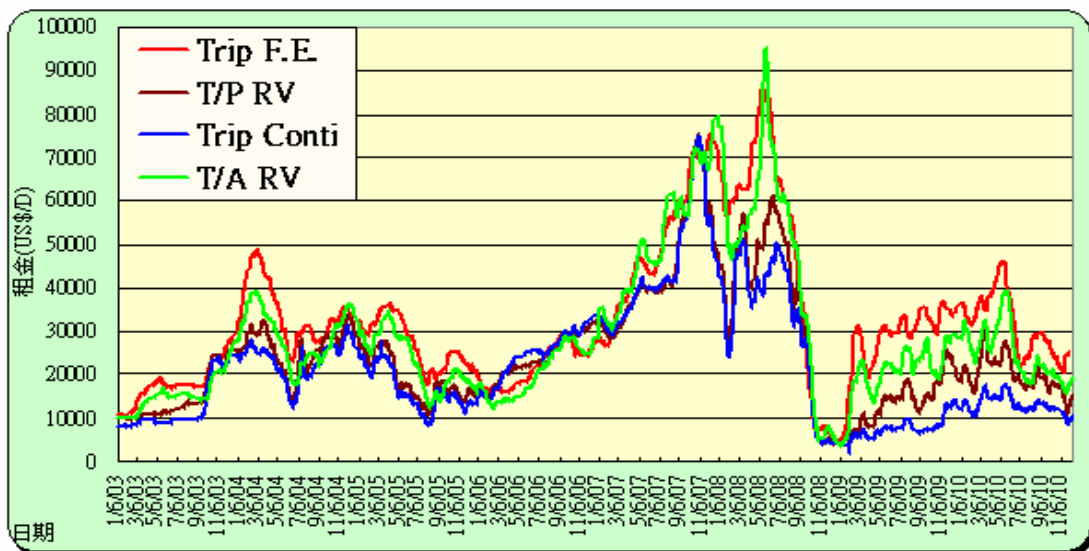


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。儘管時序進入第4季傳統旺季，但輕便型船市場自9月中旬以後還是缺乏貨源實質需求的支撐，行情連跌逾兩個月，終於在全球原物料需求湧現，推升原物料價格推高，因而帶動中小型船噸需求回溫，激勵輕便型船市場在11月下旬觸底反彈，呈現持續上漲態勢。在大西洋市場美灣穀物貨載的支撐下，給市場帶來信心，行情穩定走高。遠東地區對煤炭、穀物的大宗散貨的運輸需求，帶動輕便型船市場行情持續反彈上揚。惟美國海灣地區依舊聚集大量空置船舶，因此在運力過剩的壓力下，市場人士擔心反彈力道恐無法持久。太平洋區輕便型船市場行情表現相對疲弱，儘管中國北煤南送暢旺，鋼材出口激增，需求船噸增溫，可能還是無法消化過多船噸，上漲力道薄弱，倘利多無法增強，恐在聖誕節後拉回繼續走低。2條航線的平均租金在9月中旬抵達波段高檔後反轉一路下挫，連跌二個月餘，終於在11月下旬實現貨源湧現，才露出太陽光，行情抵波段低檔11,164美元後展開觸底反彈，12月上旬平均租金收反彈來到12,052美元。大西洋區往返租金航線8月下旬抵達波段高檔後行情反轉下跌，幾乎一路下挫，連跌近三個月，至11月下旬抵波段低檔11,557美元後出現止跌反彈上揚，12月上旬收在12,789美元。太平洋區租金航線9月中旬攀登波段高檔後，隨即持續緩步一路走低，11月下旬挫低至10,859美元後觸底反彈，12月上旬收在11,315美元。

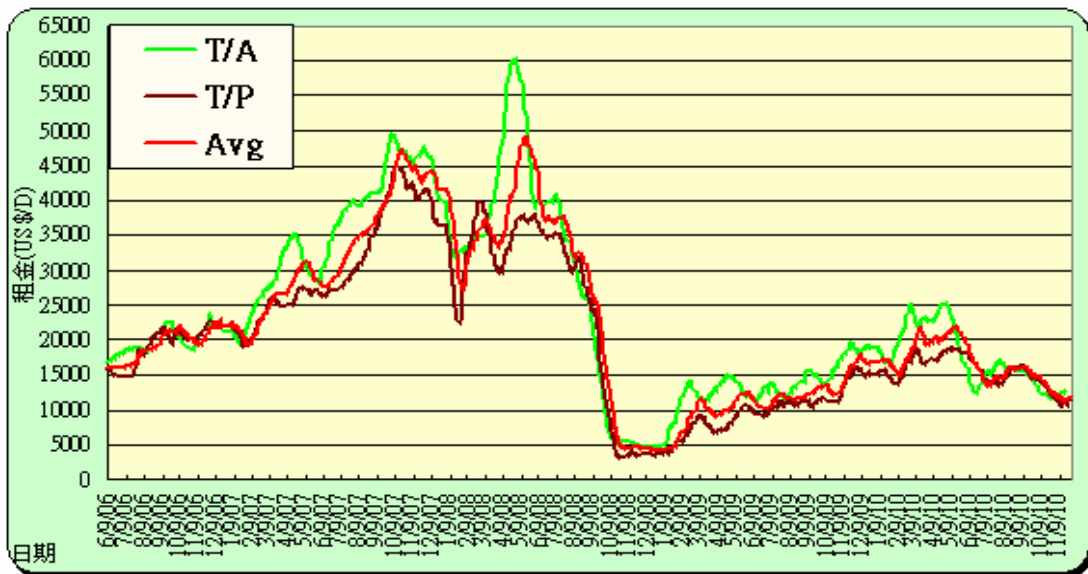


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線  
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

## 七、市場展望

### (一)船噸需求面

- 1.全球經濟雖已走出谷底，但歐美就業情況仍然持續低迷，美國財政與貿易雙赤字持續惡化、美元匯率走勢疲軟及通膨壓力、近期又有歐洲國家債信危機、中國成長力道恐將出現成長趨緩等不確定因素，造成近來金融市場變動劇烈，衝擊未來景氣；中國經濟降溫、歐美復甦動能減緩，恐將影響全球經濟復甦，加上

歐、美各國積極改善財政，將限縮經濟成長動能，為 2011 年景氣年添加不確定因素。展望 2011 年全球經濟面臨比 2010 年更困難環境，對明年全球海運經營風險可能更加險惡。

2. 權威研究機構預測 2011 年全球散裝乾貨航運市場的運量需求增長 7.0%，運力增長 15.6%，供給增長快於需求增長，散裝乾貨船產業 2011 年將難擺脫低檔盤旋。市場投資者一直在關注中國央行是否將升息，導致礦砂進口將放緩，如果在近期的緊縮政策之後經濟沒有明顯放緩的跡象，則中國政府將進一步採取緊縮政策。在全球發達經濟體放緩，中國經濟結構面臨挑戰等多種因素影響下，2011 年對散裝乾貨船的需求會進一步放緩，市場將維持低位運行。
3. 今年國際散裝乾貨海運量仍明顯增長，礦砂海運量增長尤為突出，焦煤價格漲勢強勁，動力煤價格相對穩定。預計 2011 年貿易量依然呈穩定增長，散裝乾貨海運量將繼續呈現明顯增長，中國礦砂進口增量仍成為關注焦點，而焦煤海運量將呈現明顯上升，其他次要散裝乾貨海運貿易量將逐漸增溫。惟各型船運力仍將保持快速增長，新船交付量仍將保持高速增加，2011 年運力過剩的壓力將繼續增大，供需不平衡問題依然存在，整體市場將處於弱勢並將在低位徘徊一段時間。

## (二) 船噸供給面

1. 嚴重的運力供給過剩將影響中長期國際散裝船市場的發展，市場將在一段相當長的時間在低檔波動盤整。依統計資料，2010 年到 2013 年平均運力增長率將達到 14% 以上，2010 年更是達到 20% 以上。由此可見，未來散裝船市場在 2010 年或以後仍將面臨反復的探底過程，市場將呈現震盪下跌的走勢。
2. 雖全球金融海嘯後曾一度引發逾齡船解體潮，惟去年在中國祭出擴大內需方案後，下半年航市立即脫困急速翻揚，船隻獲利豐收，使大多數船東都選擇將舊船繼續投入市場營運，致從此以後解體船量急凍，僅少數零星無法動船隻被迫離開。事實上，航市仍充斥不少 25 年以上逾齡船，除非航市再歷經一次較長低迷時期，使這些逾齡船無利可圖，加速解體而離開航市，那才有可能藉由解體速度來削減未來無法避免超額過剩供給船噸，航市獲得重新洗牌導向正常發展。



## 2010 年 11 月份國際油輪市場動態

唐邦正

### 1. 每月市場短評

超大型油輪運費在十月上旬仍然處於低點，但在月底波灣運費突然轉向，租家集體釋出十一月下旬貨載。雖然自年初以來超大型油輪已有約 45 艘新船加入營運，運費能否再向上攀升將是十一、十二月最關心的話題。另外，由於燃油價格上漲，2011 年世界油輪基本運費(Worldscale)向上調升約百分之二十。此舉對明年初油輪運費也帶來相當的壓力。接近 2010 年的尾聲，波灣油輪運費經十月底的反彈，隨即在十一月又因運力過剩而走弱，似乎對明年的市場走勢做了預告。但在大西洋區包括超大型油輪(VLCC)、蘇伊士極限型油輪(Suezmax)運費在感恩節前長大幅上揚。各型成品油油輪受需求增加影響，各航線運費也都有不錯的表現。在十一月底，原油運價指數、成品油指數雙雙走高。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 882 點，上漲 119 點；成品油綜合運價指數 (BCTI)月底報 740 點，上漲 117 點。

全球油輪船隊從今年初到十一月為止約有 437 艘新船加入營運，扣除 271 艘退出市場，船隊淨成長約 166 艘船 (約 15,077,000 載重噸)。在期租市場方面，許多租家在十一月承租蘇伊士極限型油輪(Suezmax)，船齡十年船約以美金 22,500 元/日成交，租約為期二年。超大型油輪(VLCC)一年租約以美金 28,750 元/日成交。

### 2. 原油/精煉原油產品價格

據外電報導，OPEC 在十一月上修明年全球石油每日需求成長的預測，從每日增加一百零八萬桶上調至一百二十萬桶。OPEC 表示，該組織對明年景氣復甦仍採樂觀態度，加上如印度、中國等國家對原油需求的持續成長，因此對需求再度作出調整。

回顧十一月原油價格，西德州中級原油從月初每桶 82.95 美元，上漲至 84.11 美元。布蘭特原油月初每桶 84.62 美元，月底以每桶 85.92 美元作收。杜拜原油從月初每桶 81.78 美元，上漲至 83.26 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 2.257 美元/加侖，低硫柴油月底以 2.329 美元/加侖作收。

### 3. 油輪買賣交易行情\*

超大型油輪-“Pacific Lagoon”(一九九九年造，三十萬六千噸)雙殼油輪以約美金五千四百七十五萬元售出

超大型油輪-“Gemini Star”(一九九五年造，三十萬二千噸)單殼油輪以約美金二千七百萬美元售出；該船計畫改裝為超大型鐵礦砂專用輪 (VLOC)

超大型油輪-“Suhail Star”(一九九四年造，三十萬二千噸)單殼油輪以約美金二千七百萬美元售出；該船計畫改裝為超大型鐵礦砂專用輪 (VLOC)

#### 4. 拆船市場交易行情\*

“Ocean Power”(一九八三年造，十二萬八千噸)油輪以美金 470.0 元/輕載噸售出。

“Bow Panther”(一九八六年造，三萬九千噸)成品油輪以美金 478.0 元/輕載噸售出。

#### 5. 原油油輪運費行情

在 VLCC 船型方面，由於受過剩運力影響，前一波漲勢在十一月底消聲匿跡，船東期望的 4Q 行情未能延續。波灣至日本航線 (TD3)，十一月底雙殼船運費以 WS57.5 點成交，換算每日租金接近美金 20,000 元。波灣至美灣運費市場在十一月也呈弱勢，十一月底運費以 WS37.5 點成交，換算每日租金約美金 7,000 元。西非至美灣路線在運力吃緊的影響下，十二月下旬裝期貨載以 WS75.0 點成交。該地區如上月預期，出口量增加。唯波灣地區空船數量仍處高檔，對運費難有過度的期待。

大西洋區 Suezmax 船型方面，受 VLCC 船型上漲帶動下，船東運費收益增加。地中海區日租金更成長近四倍。西非至美東航線運費以 WS112.5 成交，較月初相比上漲 WS35.0 點，船東每日收入再增加約一萬七千美元。

#### 6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，自月中起遠東地區需求增加，船東每日營收大幅提升。十一月 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費上漲 WS35 點，LR2 船型運費同步上漲 WS30 點。

地中海地區 MR 級油輪運費在十一月爆漲，地中海-美東路線 MR 船型運費自月初 WS160.0 點上升至 WS250.0 點；加勒比海-美東航線基本上變化不大，月底以 WS 145.0 點成交，日租金仍維持約六千美元。新加坡-日本路線運費在十一月一路上漲，航次收入接近六千美元/日。

\*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

## 2010 年 11 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	5-NOV	TCE	1-OCT	TCE
AG / USG	VLCC	45.0	13,224	30.0	-253
AG / JAPAN	VLCC	75.0	39,265	47.5	13,489
WAF / EAST	VLCC	57.5	22,190	50.0	17,071
WAF / USG	VLCC	52.5	18,064	47.5	15,198
WAF / USAC	SUEZMAX	77.5	11,477	67.5	7,974
MED / MED	SUEZMAX	75.0	11,163	88.5	24,868
UKC / USAC	AFRAMAX	102.5	8,231	105.0	10,504

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	5-Nov	TCE	1-OCT	TCE
AG / JAPAN	75,000	90.0	2,783	110.0	10,410
AG / JAPAN	55,000	105.0	2,579	120.0	7,502
CARIBS / USAC	38,000	140.0	5,792	137.5	6,060
SINGAPORE / JAPAN	30,000	122.5	-894	132.5	1,594
MED / USAC	30,000	160.0	5,231	155.0	6,364

## 油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	31,000	36,500
SUEZMAX	150-160k	26,000	27,000
AFRAMAX	95-105k	18,000	20,000
LR1	65-73k	16,000	17,750
MR	47-51k	13,000	14,750

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$112.0	\$86.0
SUEZMAX	150-160k	\$71.0	\$60.0
AFRAMAX	95-105k	\$59.0	\$44.0
LR1	65-73k	\$49.0	\$38.0
MR	47-51k	\$36.0	\$26.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2010 年 11 月	2009 年	2008 年
VLCC	320k	\$105.0	\$101.0	\$150.0
SUEZMAX	157k	\$67.0	\$62.5	\$91.0
AFRAMAX	115k	\$57.0	\$49.0	\$75.0
MR	51k	\$36.5	\$35.0	\$47.5

參考資料：鉅亨網, 克拉克森市場報告



船舶與海運 通訊 編輯部全體工作人員

敬祝各位會員新的一年 心想事成、吉祥如意、宏"兔"大展、兔年行大運