



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零七期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 107 2012年11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

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
海運市場動態報導	4
國際運輸動態報導	4
國際散裝乾貨船市場行情分析	7
2012年10月份國際油輪市場動態	17

會務報導

演講活動通知

本會將於 11 月 21 日邀請郭炳秀船長就淡水河客船營運概況進行演說，並和會員進交流，名額有限，歡迎有興趣的會員報名參加。由於空間及茶點準備需時，煩請各位會員事先來信或來電告知與會人數，詳細活動內容如下表所示

時 間	引 言 人	主 講 人	餐 點	備 註
11/21(三) 18:30PM	呂錦山 理事長	郭炳秀 船長 (淡水河客船營運概況)	茶點、飲料	名額:30 人

- 地點：中華海運研究協會 會議室
- 地址：台北市林森北路 372 號 405 室
- 活動聯絡人：翁祥凱 TEL：02-2551-7540 分機 13

專欄報導

船舶大型化對大中華地區碼頭營運發展的影響

吳致萱

英國普利茅斯大學航運管理碩士

為因應貨櫃航運求快速的發展，及達到運送上的規模經濟，航商紛紛開始建造超大型貨櫃船舶 ultra large container ships(ULCS)。此舉對於港口的建設及發展造成了重大影響。貨櫃船舶的建造由目前主要使用於跨洋航線上 8000TUE 船型一直不斷擴大至 12,500TUE 的船型。在未來幾年，超過 13,000TUE 的貨櫃船舶便會開始加入跨洋航線的營運，由其是亞歐航線的經營。

另一方面，因應高油價時代的來臨，大型船隻在航行上使用燃油的單位成本，相較於小型船舶較為低廉，此原因也使得航商在建造新船時，改以大型船舶的建造為主。據此，大型船舶的運力除了在運送艙位上可達到經濟規模並在燃油成本上較為低廉的優勢外，也在港口的使用上，集中於少數港口進行貨物的裝卸，以節省船隻泊靠碼頭的作業成本。此改變也使得港口管理單位及貨櫃碼頭營運業開始思考對於現有碼頭營運設施是否能滿足其需求及未來碼頭發展方向的定位。

依 2011 年 Alphaliner 的統計，目前大中華區在全球排名前 20 大貨櫃港中占有 10 個港口（上海 1、香港 3、深圳 4、寧波 6、廣州 7、青島 8、天津 11、高雄 12、廈門 17、大連 18），顯示大中華區在全球經貿上其地位的重要性。尤其近年來亞歐線的經濟活動日益頻繁，貨運量增加已成為目前全球貿易活動最重要的航線，對於貨櫃運力的需求，使得各航商紛紛將新建造的大型船隻佈署在亞歐線船隊上，以供給足夠的艙位。

針對此船舶大型化的趨勢，使得大中華地區對於其現有使用港口必須加以改善(如水深)，以符合現有及未來更大型船舶在碼頭作業的需求。然港口建設及改善需耗費相當長的時間。故目前世界上能符合超大型貨櫃船舶 ultra large container ships(ULCS)作業要求的港口仍有限，港務管理當局及貨櫃碼頭營運商必須體認到此改變並開始發展符合此趨的碼頭作業區。

大中華區目前已成為為世界貨櫃貿易量的重要樞紐地位，在船舶大型化的趨勢之下，僅有少數幾個重要港口會被選擇作為樞紐港口在 hub and spoke 網路架構之下，其餘港口將會成為此主要港口的餵給港(Feeder port)，而失去貨源及港口本身發展的未來性。因此，各港口之間也進行激烈的競爭，如何爭取大型的船舶選擇本身港口作業做為貨物的裝卸的樞紐港，成為目前大中華地區各主要港口積極發展的目標。

在確認了船舶大型化的趨勢及其對於大中華地區(含中國大陸、香港、台灣)碼頭發展的影響後。經由訪談港務管理當局、碼頭營運業者等經驗豐富的專家，將訪談內容加以歸納，得到對於面臨船舶大型化趨勢之下，影響大中華地區各港口貨櫃碼頭營運發展三個重要的因素，分別敘述如下。

1. 現有碼頭基礎建設的改善

船舶大型化對於貨櫃碼頭營運業者最直接的影響即為現有碼頭營運設備無法滿足 ULCS 的作業需求(如水深、橋式起重機)，而對於碼頭建設改變的影響最優先需要變動的碼頭基礎設施主要是水深的問題。因此，許多的碼頭疏浚計畫已經開始進行。另外在碼頭作業線長度及起重機設備的更新亦為評估碼頭作業績效的重要因素，但這仍不足以吸引大型船舶的靠泊。此部份僅能滿足碼頭營運業者在短期的競爭上的優勢。

2. 便捷的內陸聯結交通

港口與對內陸聯結的交通如何保持順暢對於貨物集中的能力便能大為提昇對於貨主使用該港進行貿易行為的意願也會大為提升。另一方面對於進口貨物的配送也可有效即時的交付於收貨人之手，對於國外的貨主也會增加其使用該港口作為裝卸港口的意願。

3. 穩定的貨源

長期之下，擁有穩定貨源的港口才會吸引航商將其佈置在特定航線之中，因此擁有穩定貨源的港口將會取代其他競爭對手成為重要的樞紐港，對於貨源的競爭也由航商本身轉變到各港口或是碼頭者上面，因此長期而言貨源的穩定性才是碼頭競爭的最重要因素。

ULCS 的成長，勢必造成區域性 hub and spoke network 網絡運送型態，因此健全基礎設施、便捷的內陸聯結交通及穩定的貨源已成為在港口面臨船舶大型化的作業方式之下，是否成為樞紐港的重要影響因素。大中華區各港口為增加本身競爭的優勢對於上述三種重要的改變因素必須加以重視

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 貨櫃新造船價猛跌十年來最低水準

貨櫃船運市場表現不佳，船公司造船意願漸趨保守，一年多來的貨櫃船造價已跌落兩成之多。

據航運諮詢機構 Clarkson 統計分析，貨櫃新造船價自去(2011)年九月以來猛跌 22%，係 2003 年二月以迄十年來的最低水準。

Clarkson 表示，造船廠為獲得新船訂單持續下調船價，主因是今年的貨櫃船訂單比去年大幅萎縮。目前全球貨櫃船訂單量約僅五百艘，不到目前整體船隊的百分之十，顯已突破船廠心理底線，與 2008 年高峰時期比較大幅滑落六成。

據悉，現階段在建訂單中，超過 350 艘（約占 70%）為超巴拿馬型（八千 TEU 級）大型貨櫃船，141 萬 TEU 的新貨櫃船將在年內進行交付，明(2013)年的交付量則為 139 萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 前三季全球拆船量 4329 萬 DWT 刷新紀錄

據市場統計，截至今年前三季的全球拆船量已刷新紀錄，今年的船舶拆解量將再攀高點。

外電消息，九月止已有 112 艘、約 521 萬 DWT 的船舶進行拆解，截至前三季拆船量計達九百艘、4329 萬 DWT，明顯超過之前 1985 年頂峰時期創下的 4257 萬 DWT 記錄。EBM Shipbroking 之 Ed McIlvaney 預測，今年將有 5500 萬 DWT 以上的船舶將送往拆船廠。

另據 Clarksons 估計，今年的拆船量將比去(2011)年同期增加 39%。到目前為止，約有 2,540 萬 DWT 的散貨船進行拆解。以船型比較，McIlvaney 統計至目前，包括約有 398 艘散貨船（65 艘好望角型及 VLOC、83 艘巴拿馬型等）在內，及 123 艘貨櫃船、12 艘 VLCC/FPSO/FSU、27 艘阿芙拉型油輪等進行拆解。

截至今年九月，印度拆船業共收購了 323 艘船舶，孟加拉、中國大陸、巴基斯坦以及土耳其等國拆船廠分別收購了 210 艘、123 艘、95 艘、63 艘船舶將拆解。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 前三季台灣海空自由貿易港區貿易值刷新歷年紀錄

交通部統計顯示，今年前三季台灣海空自由貿易港區貿易值已超過去(100)年全年實績，刷新歷年紀錄創新高。

交部統計，今年一至九月份我海空自由貿易港區貿易值計達 3,382 億元，不但比去年同期增加百分之六十六點四八，亦超過去年首破三千億元(3,026 億元)實績。

統計指出，排名第一的是台中港佔 1,837 億元，較去年同期增幅高達 291.43%，去年原居第一的桃園空港今年落居第二，係以 805 億元下滑百分之十五點一五，台北港 424 億元排名第三，但僅比去年同期增加一點二九個百分點，高雄港 231 億元第四名，比去年同期增加百分之四十六點八五，基隆港以 84 億元殿後，但較去年同期增幅達 128.88%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 開放外輪-交部修正兩岸海運直航許可管理辦法

為開放外國籍船舶運送業比照臺灣地區或大陸地區船舶運送業經營兩岸海運客貨直航業務，俾利國際貨物於兩岸港口間自由運輸與轉運，進而提高港埠經營績效與競爭力，經行政院核定，交通部於 11 月 12 日公告「臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法」。

本次辦法修正第 3 條開放外國籍船舶運送業可比照臺灣地區或大陸地區船舶運送業經營兩岸海運客貨直航業務。並於辦法中增訂第 7 條，規定大陸籍船舶運送業在我國攬載客貨、代理登記、設立分公司、申報運價表、申報加入為國際聯營組織會員、合作營運、提供查核文件等管理事項，準用「航業法」、「船舶運送業及船舶出租業管理規則」、「船務代理業管理規則」等規定，以完備大陸地區船舶運送業經營業務之管理機制。

另外，為因應實務上非以運送客貨為目的之帆船、遊艇、研究船等各類船舶，申請航行臺灣地區與大陸地區港口之案例日益增加，交通部於第 7 條增訂相關申請程序；配合航港局自 101 年 3 月 1 日成立，將原辦法內當地航政機關，修正為「航港局」。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 巴運河船舶通過量創新高

巴拿馬運河具區位優勢，巴拿馬運河管理局日前公布財年(從十月一日開始至次年九月三十日為止)統計，運河船舶通過量達 3.337 億巴拿馬運河噸(PC/UMS)，創新高，顯示巴拿馬運河為全球貿易鏈價值和重要性。

據統計，巴拿馬運河於 2012 財年船舶通過量達 3.337 億巴拿馬運河噸。該過船量與上一財年相比增加 1,160 萬巴拿馬運河噸，成長 3.6%，同時該數據亦超越 2007 財年締造 3.129 億噸佳績。

另據統計，運河過船時間(CWT)平均為 25.66 小時。以船舶種類分析，於該期間通過巴拿馬運河最多為貨櫃船，達 1.198 億巴拿馬運河噸；其次為乾散貨船 8,340 萬巴拿馬運河噸；油船居第三位，達 5,160 萬巴拿馬運河噸。

【資料來源：台灣新生報航運版】

6. 前十月高港轉口櫃增 5.16%

今年前十月高港貨櫃裝卸量八百二十萬四千二百九十五點二五 TEU，其中轉口貨櫃量為三百九十二萬五千五百零八點七五 TEU，占總櫃量的 47.84%，與去年同期轉口櫃量比例占 46.7% 相較，增長 1.14%。

另外，今年高港前十月轉口貨櫃量三百九十二萬五千五百零八點七五 TEU，也較去年同期轉口櫃量三百七十三萬二千八百一十 TEU，增加 5.16%。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

7. 全球航運業跨入超大型貨櫃船

隨著全球航商陸續接收以及下訂萬餘 TEU 級貨櫃船，宣告跨入超大型貨輪布局新時代。航商陸續交付超大型貨櫃新船，包括全球第三大航商法國達飛航運日前自大宇船廠接收首艘一萬六千 TEU 新船，以及被受矚目龍頭馬士基航運即將交付的 1.8 萬 TEU 大船皆為代表。

國輪航商長榮、陽明於今年訂造超大型貨櫃船計畫底定，因應市場趨勢，分別以租賃方式擴增船隊陣容，邁進萬 TEU 級貨輪營運行列。長榮海運計畫租進十艘 1.38 萬 TEU 貨櫃船，而陽明於 2015 年第一季起以長期租入方式，租賃 5+5 艘一萬四千 TEU 級全貨櫃輪。

與空、陸運相比，海運是最環保運輸模式，碳排放量較低，符合環境可持續性發展，目前九十五% 貨物都採取海運。因應當前重視環保趨勢，專家認同大船更有利於節能減碳，但小船不需要很多吊裝機，下貨速度快，是碼頭營運商更優選擇。不過面對船舶大型化，全球主要港口能力跟進與否首當其衝。

超大型貨櫃船意味船舶載重規模增加、長度增長，進港停泊需要兩個泊位才能容納船身，未來港口單一泊位停靠一艘船即將走入歷史。儘管全球航商陸續投入超大型貨櫃船運力，迄今外界對於建造超大型船舶營運遠洋航線必要性仍有爭議，實際效應仍有待長時間觀察。

【資料來源：台灣新生報航運版】

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、關鍵影響因素

(一) 總體經濟因素

在歐洲經濟深陷泥沼，美國經濟復蘇緩慢的情況下，中國的經濟發展速度趨緩，外貿形勢嚴峻，內需動力不足。中國政府加大基礎建設，促進外貿增長和內貿發展新政推出，為航運業點燃希望。美國 Fed 再祭出第三輪量化寬鬆政策，沒有操作時間與總額限制，同時，歐洲央行也推出新的量化寬鬆策略，繼美歐之後，日本央行宣佈，將進一步加強量化寬鬆措施，購買國債的基金規模擴大至 80 萬億日元。全球興起新一輪量化寬鬆，必將改變中國宏觀調控經濟環境。從美國前兩輪量化寬鬆的實施來看，流動性的注入與美元貶值均會導致全球能源與大宗商品價格上升。量化寬鬆程度上能夠帶動美國經濟活絡，增加進口產品需求，但貨幣寬鬆引發的美元貶值、出口國匯率走高又對出口不利。美國 Fed 推出第 3 輪量化寬鬆以來，原先所預期應為美國經濟帶來的助益迄今未見顯現。中國經濟持續下滑，第 3 季 GDP 只有 7.4%，創下 3 年半來新低。中國出口和消費反彈力道有限，為了讓經濟在第四季止跌反彈，力守目標 7.5%，加足馬力投資基礎建設，通過多個基礎建設項目，涵蓋機場新建和改擴建、鐵路、城市軌道等，中國鐵道部也提高今年鐵路基建投資。近日中國剛發布經濟數據，顯示中國經濟已經觸底反彈，投資和消費需求擴張動能有所恢復，但企業庫存需求仍然較弱，預期鐵路建設將會是中國未來投資亮點，政府投資仍是刺激增長最快的方法。

(二) 中國煤炭需求下降，本土煤價大幅下調，衝擊進口量

儘管中國煤炭需求將趨於穩定回升，但回升幅度短期內必定不會太大。中國電廠煤炭庫存超過 90 百萬噸，10 月上旬重點電廠存煤達到 92.75 百萬噸，用煤企業的放緩採購速度。續 7 月中國煤炭進口今年以來首次下降後，進口量為 20.44 百萬噸，較上月減少 3.83 百萬噸，下降 15.8%，8 月為 17.28 百萬噸，9 月再度萎縮至 14.85 百萬噸。今年前 9 個月進口總量為 1.96 億噸，較上年同期增長 58.7%，同時，中國 9 月出口煤炭 0.526 百萬噸，比去年下降 56%，即 9 月煤炭淨進口量達 14.3 百萬噸。2011 年中國成為全球最大煤炭進口國，全年共進口煤炭 1.824 億噸，增長 10.8%。今年受經濟走弱影響，動力煤消費持續低迷，電廠煤炭庫存不斷攀升並始終保持高位，進口煤的湧入，打擊中國煤炭價格而持續下降。隨著天氣的轉涼，電廠及工廠的煤炭冬儲計劃逐漸起動，為冬季供暖做準備，在進口煤也減少的背景下，中國煤炭交易市場開始升溫，價格也隨之上浮，煤價格回升主要受中轉港口庫存下降的影響，但下游用煤企業的庫存近期創出新高，煤炭需求並沒有明顯恢復。中國經濟增長趨緩，重工業用電負荷降低，電廠儲煤的熱情大幅降低，煤炭需求量增速下降，這種情況可能延續至明年 4 月。

(三) 中國進口礦砂突然猛增，粗鋼產量卻遲緩，庫存返回歷史高位

中國 9 月鋼材出口市場回暖，帶給鋼鐵產業即將否極泰來，下游採購突然活躍起來，進口礦砂也受到激勵而增長，究竟是經濟好轉所帶動需求增大？9 月中國進口礦砂量升至 20 個月以來的最高水準達 65.01 百萬噸，較 8 月增加 2.56 百萬噸，增幅為 4.1%，比去年增長 7.33%。礦價的下降可能會激起鋼廠趕緊囤貨的投機氣燄，鋼市短暫的回暖讓鋼廠重新萌生複產的念頭，才會造成大量採購礦砂。9 月下旬主要鋼廠粗鋼日均產量為 150.9 萬噸，下降 0.9%；預估 9 月下旬全國粗鋼日均產量為 184.28 萬噸，下降 0.74%，顯示鋼廠產量續下降。其實，8 月以來，鋼市就斷斷續續的出現回暖，鋼廠複產的念頭愈來愈強烈，不少鋼廠甚至已經開始恢復以往的產能利用率，其實產量應已增加。國際礦價十一長假猛烈上揚，已連續多日上漲，漲幅達 33%。礦砂價格在經歷 7、8 月的大跌後，9 月初礦砂市場延續之前的弱勢，但隨著中國宣布將砸下 1 兆人民幣的鐵公基建設與歐美日寬鬆貨幣政策出籠，9 月中旬礦砂市場出現三個月以來的首次上漲。10 月，隨著節後鋼廠的集中補庫存，礦砂價格迅速反彈，進口礦的漲勢較為迅猛。截至 10 月中旬中國港口礦砂庫存為 1.006 億噸，在港口庫存又拉至歷史高位，若終端鋼廠消耗礦砂未能同步擴大，恐會衝擊今年 11、12 月礦砂進口量。今年 1-9 月進口量計 5.61 億噸，較去年同期增長 10.36%，中國礦砂進口量今年有望創紀錄新高，預計 7.5 億噸，較去年增長 9.9%。全球海運礦砂的需求今年將增長 4.8%，是 2001 年以來的最低增長水準，僅有 11 億噸。印度西南部礦業被禁止採礦，致使今年印度礦砂出口量下跌 36%。

(四) 中國粗鋼產量下降，全球粗鋼產量已無力上衝

9 月全球粗鋼產量 1.24 億噸，與去年同期相當，今年前 9 個月全球粗鋼產量累計 11.49 億噸，與去年同期比較，增長 0.6%。亞洲前 9 個月累積產量 7.486 億噸，比去年同期增長 1.5%。歐盟地區今年前 3 季產量累積 1.296 億噸，比去年同期減少 4.6%。獨立國協今年前 3 季產量 84.7 百萬噸，比去年同期增長 0.3%。北美前 9 個月累積產量 92.8 百萬噸，比去年同期增長 3.9%。南美前 9 個月累積產量 35.1 百萬噸，比去年同期減少 4.7%。中國 9 月粗鋼產量 58 百萬噸，連續 2 月產量出現下降，比去年同期增長 0.6%。亞洲其他國家，日本 9 月產量 8.8 百萬噸，比去年同期減少 1.0%，南韓產量 5.688 百萬噸，比去年同期增長 1.8%，印度 61.55 百萬噸，比去年同期增長 3.4%。歐盟地區的德國 9 月產量 3.6 百萬噸，比去年同期減少 2.2%，義大利產量 2.4 百萬噸，比去年同期減少 7.8%，法國產量 1.3 百萬噸，比去年同期減少 3.0%，西班牙 1.2 百萬噸，比去年同期減少 10.3%，土耳其產量 3 百萬噸，比去年同期增長 1.9%，俄羅斯產量 6.2 百萬噸，比去年同期增長 15.1%，9 月全球海岬型船訂租量達到 109 艘，為年內最高水準，推動其運價急速上升。

(五) 除巴拿馬型船外，今年其他型新船淨增加均低於去年

今年前 9 個月散裝乾貨船累計交付量共達 978 艘，拆解銷售量為 419 艘。去年海岬型船淨增加 185 艘，今年至 9 月底海岬型新船共交付 186 艘，拆解則 58 艘，淨增加 128 艘，恐無法超越去年淨增加；去年巴拿馬型船淨增加 216 艘，今年至 9 月底巴拿馬型新船共交付 293 艘，拆解則 95 艘，淨增加 198 艘，今年淨增加應會超過去年；去年輕便極限型船淨增加 309 艘，今年至 9 月底輕便極限型新船共交付 250 艘，拆解則 72 艘，淨增加 178 艘，今年恐無法超越去年；去年輕便極限型船淨增加 95 艘，今年至 9 月底輕便型新船共交付 249 艘，解體則 194 艘，淨增加 55 艘，今年淨增加恐無法超越去年。巴

拿馬型船、輕便極限型船和輕便型船等拆解量今年至9月底均已超越去年，但去年海岬型船拆解量達67艘，今年至9月底僅58艘，最近海岬型船市場突然急速猛漲，目前租金水準多數逾齡船皆能獲利，恐會拖遲拆船速度，今年是否能超越去年，有待觀察。雖然今年的拆船量可能達到空前的規模，不過隨著大規模新造散貨船交付，其產能過剩問題一時還是無法得到緩解。

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。10 月海岬型船與巴拿馬型船市場出現強勁反彈正好契合了美國第三輪量化寬鬆貨幣政策、歐洲無限量購買債券、日本第 N 次放鬆貨幣以及中國大手筆逆回購和快速放行基建項目審批的時機。全球流動性的再一次寬鬆導致除農產品外的資源性和金屬性大宗商品一反連續下跌的走勢，開始大幅反彈，解救了 BDI 今年以來大跌 70.61% 的走勢。隨著第四季傳統旺季的來臨，市場需求轉趨暢旺，加上業者加大力度削減運力的措施見效，受惠於海岬型船舶需求轉熱，海岬型船舶指數持續大漲，主要還是中國大陸投資基礎建設所致，加上國際礦砂價格走軟，中國鋼廠積極進口礦砂，尤其在十一長假過後，礦砂進口量明顯提升，這也帶動海岬型船市場行情快速走高，BDI 指數 10 月出現驚天漲，10 月下旬衝破千點關卡。業者多認為全球航運業最壞時機已過，由於美國實施第三輪量化寬鬆、歐洲央行推出無限量購買債券計畫、日本再次放鬆貨幣政策，全球流動性增強，進入 10 月下旬，大宗商品運量開始回升，緩和了 BDI 今年以來大跌的走勢，市場有望延續季節性反彈。其中，以中國再度下猛藥灑出超過 1 兆人民幣「鐵公基」建設，似乎出現立竿見影的效果，其國內鋼鐵產業充滿樂觀期待，此建設勢必點燃鋼材需求的火把，需求量將谷底爆增，但還是有持保守以對者，認為全球經濟前景仍不容樂觀，且明年儘管今年舊船拆解量創史上最大量，但船噸過剩壓力依然未解除，近期由海岬型船單一市場連翻強力上漲，僅受到中國鋼廠看好「鐵公基」建設將帶來產業榮景，趁進口礦價相對低檔及庫存量處於低位之時機，大舉進口礦砂及洽租船活動，急來湧入訂單，船東欣喜若狂信心大增，吹起反攻號角，以紓發積已久鬱悶。因煤炭、穀類與次要散雜貨並未有出現增加跡象，致其他參個成分運費指數 BPI、BSI 及 BHSI 持續走軟，值得注意的是，儘管這波海岬型船市場反彈能量十分強勁，不過航商坦言，目前市場上運能供過於求的結構性問題尚未解決，光靠礦砂季節性需求支撐，市場整體運價上漲的續航力能維持多久，還要再審慎觀察；尤其明年還會有更多船舶下水，長線景氣看法亦趨於保守。BDI 指數今年以來從千點大幅跌落至 2008 年以來新低，單靠海岬型船市場唱獨角戲，就將 BDI 撐起一片天，10 月 19 日才順利重新站回 1000 點，23 日攀登至 1109 點，返回 7 月上旬的水準，隨後海岬型船市場漲勢熄火，BDI 失去支撐力道而拉回，海岬型船市場 11 月上旬再度回神止跌翻揚，拉動 BDI 止跌回升，BDI 指數 11 月上旬反彈收在 940 點。自 8 月下旬後受到中國鋼廠開始搶進礦砂的激勵，海岬型船市場有如猛虎出柵，展開長達二個月多頭上漲行情，9 月海岬型船成交量達到 109 艘，為年內最高水準，推動其行情急速上升。BCI 指數從 8 月下旬締造今年最低 1082 點後，隨即一路反彈走高，10 月中旬突破 2 千點，10 月下旬攀抵今年最高 2587 點後，攻勢暫熄而指數拉回，11 月上旬再度出現反彈動力，BCI 回漲至 2230 點。在 10 月上中旬曾受到海岬型船市場出現勁揚的激勵，曾帶動巴拿馬型船市場出現兩星期連續上漲，

在印尼及澳洲煤炭出口海運量的支撐下，太平洋市場表現遠優於大西洋市場，BPI 指數從 9 月底挫低至 418 點後止跌強勁回升，點短短半個月回升至 904 點，漲幅達 1.16 倍，隨後儘管海岬型船市場持續走高，但缺乏本身實質貨載的加持如煤炭、穀類，且船噸運力過剩壓力的攻擊下，旋即反轉走疲，所幸跌勢緩和，迄 11 月上旬指數回檔至 722 點，雖然無實質利多加持，但欲大跌不易，靜待實質貨載出現。超輕便型船市場自 7 月中旬高檔回落以來，市場持續未見煤炭、穀物與次要散雜貨等貨載出現，為表現最差的市場，僅在 8 月下旬與 9 月中旬曾出現稀疏微弱反彈，其他幾乎一路下挫走跌，不得已反過來以低價搶佔部分巴拿馬型船貨源，也連累了巴拿馬型市場同步走跌。BSI 自 7 月中旬攀抵今年以來最高 1300 點後，除在 8 月下旬與 9 月中旬曾出現零星跌深反彈外，迄 11 月上旬幾乎呈一路溜滑梯地下跌，11 月上旬似乎將出現止跌回升，11 月上旬收低 649 點。小型船市場雖拆解加速且新船交付量縮小，船噸供應幾乎接近零增加，卻因全球經濟表現不佳，次要散雜貨貿易交易清淡，衝擊到小型船市場表現，輕便型船市場遲遲未見任何起色，兩大洋市場行情繼續走低。BHSI 指數自 7 月初抵今年最高 719 點後，除 9 月中旬曾出現弱勢反彈外，指數一路走低，迄 11 月上旬收低在 407 點。10 月下旬後採購補充庫存接近尾聲，市場需求運力退燒，整體航市出現全面疲軟，11 月下旬至中國農曆年期間為聖誕節新年與中國農曆年等長假，市場一般交易冷清，這段期間恐難出現大好行情，各型船運費指數恐將陷入低檔盤旋格局。

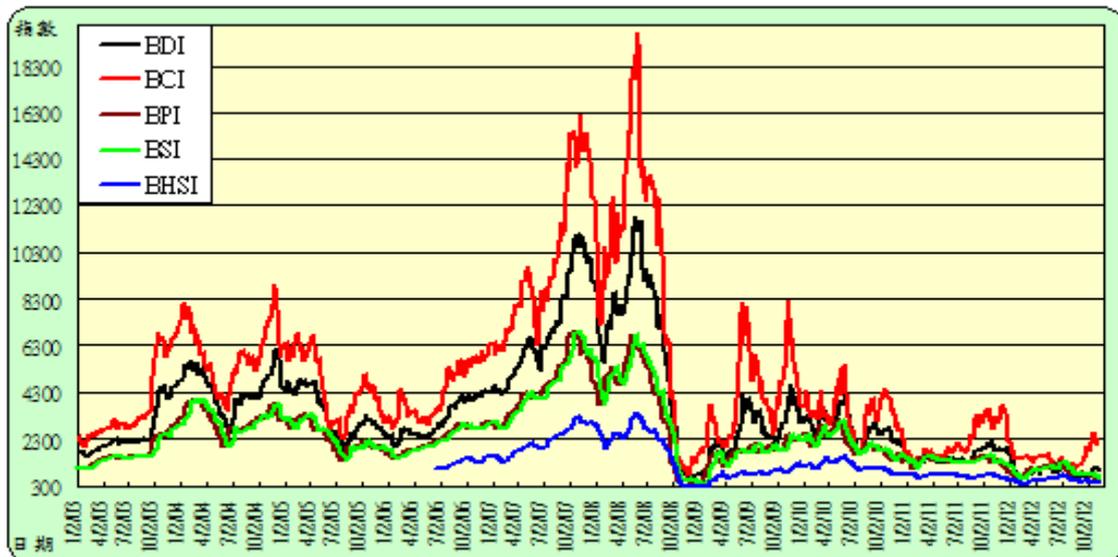


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。中國為挽救疲軟經濟，故技重施灑巨資擴大內需，寄出 1 兆人民幣「鐵公基」建設，所有各方廠商拍手叫好，信心增強，認為將有助於刺激原物料需求大增，尤其對鋼材需求受惠為最，9 月上旬國際礦砂價格跌破 90 美元/噸，創下近幾年價格新低，其對本土礦的價格具有明顯優勢，中國鋼鐵產業選用進口礦的比例

高達 80% 左右，進口需求量現大幅上升，再加上美國推出第三輪量化寬鬆貨幣政策，9 月鋼價大幅反彈，中國鋼鐵廠商趁礦砂低價且庫存量回落之際，8 月展開積極進口礦砂，另有揣測 10 月是礦砂和銅礦長約談判開始的時間點，不排除礦商通過人為製造船運量緊張而拉高行情，以配合年度原材料價格的談判的可能，種種利多糾纏在一起，礦砂海運量乃持續湧現，礦砂供應商與貿易商競相追船，致航市短期間爆量需求，難得爆出供不應求局面，船東趁勢大舉反攻，刺激太平洋與大西洋市場的海岬型船(Capesize)租金行情持續走揚，特別太平洋航線行情自 8 月下旬觸底反彈，9 月時太平洋區印尼及澳煤湧出增添上漲油火，漲勢益加凌厲，幾乎連翻上漲二個月，漲勢持續至 10 月下旬，平均租金大漲 5.95 倍，隨後因下游行業的用鋼需求並無實質回升，鋼廠補庫熱情逐漸減弱，租金行情反彈結束而回檔，11 月上旬再度止跌回升。時將進入 11 月中下旬，聖誕節長假即將來臨，緊接著華人圈農曆年等長假，此期間交易恐陷入冷清。儘管租金行情已大幅拉漲，但多數船東仍未能有效擺脫船隻營運虧損命運，可惜其他型船市場並未感受此利多的照拂，行情幾乎陷入低迷不振困境，有投資人認為第 4 季屬散裝航運傳統旺季，雖然今年以來運價持續低迷，不過隨著美國第 3 波貨幣寬鬆政策效益，以及中國進口鐵礦砂需求持續增加，若全球經濟環境沒有太大變動，預估運價至年底前可望維持目前水準，而明年行情將有機會明顯反彈。海岬型船市場四條航線平均租金從 8 月下旬的最低 2,644 美元後，反轉一路上攻，9 月漲勢凌厲，10 月初站上 1 萬美元重要關卡，火力不減繼續挺進，10 月下旬衝抵 18,388 美元，創下今年初以來最高價位，隨後似乎出現漲多疲憊而氣勢漸衰，11 月初海岬型船各航線租金全面走跌，11 月上旬各航線止跌回升，迄 11 月上旬平均租金回檔至 14,554 美元。拜中國鋼廠對「鐵公基」建設充滿信心，趁礦價便宜展開搶購補充礦砂，巴西礦砂出口輸往中國出現難得熱絡，運力需求急速猛增，因而激盪大西洋返回遠東航線租金觸底一路扶搖直上，從 8 月下旬的最低 18,267 美元反轉幾乎無休息往上挺進，至 10 月下旬短短二個月就衝上 33,563 美元，創下今年初來的新高，激情過後中於後繼無力而拉回，11 月初 3 萬美元不保，11 月上旬接觸地到低檔 26,379 美元後止跌回升，27,295 美元收在。大西洋航線租金也因有感運力需求增強，8 月下旬從重挫最低 2,300 美元後馬力強一路爬升，10 月中旬穿過 1 萬美元關卡，繼續挺升，10 月下旬攀抵 16,455 美元後動能熄火而回檔，11 月上旬回落至 12,145 美元後止跌回升，收在 13,480 美元。

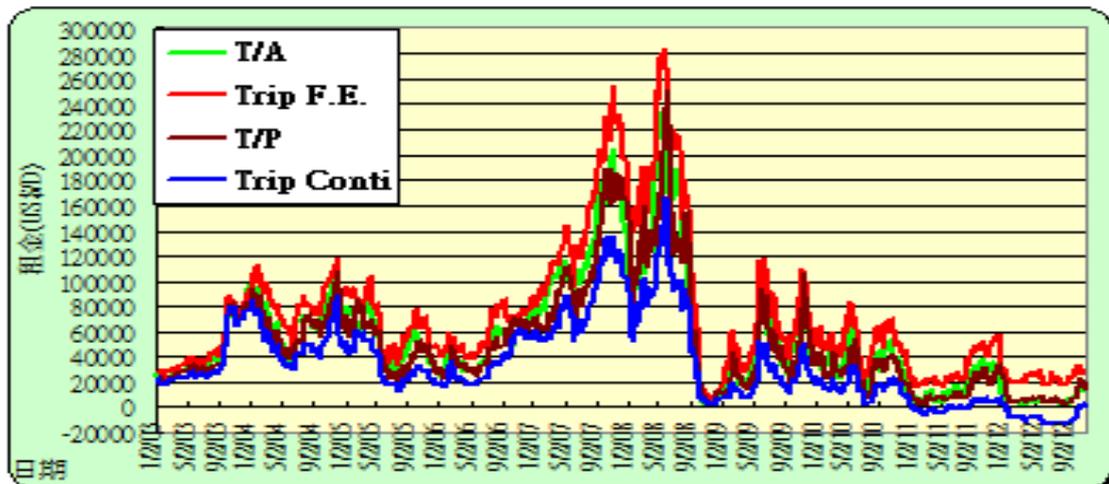


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

受惠中國鋼廠與澳洲礦商即興促使太平洋區航線運力需求激增，注入上漲動能，租金致租金快速走高，漲勢比大西洋航線兇猛，10 月下旬衝抵今年最高 22,846 美元，隨後礦砂海運需求退燒而動能減弱，租金反轉下跌，11 月上旬拉回下修至 14,471 美元後止跌回升，收在 16,021 美元。遠東返回歐陸航線租金從 8 月下旬負 13,402 美元觸底後反彈縮小負租金水準，至 10 月下旬由負轉成正租金，10 月底抵達 1,975 美元，隨無力上攻而拉回，11 月上旬回落至 986 美元後止跌反彈，收在 1,418 美元。

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。在全球運力過剩的背景，短期內難以從根本上緩解，預期將牽制了市場行情持續上漲的動力。此次強勁反彈並不足以證明航運市場已邁向復甦康莊大道。雖然中國的基建投資計畫和美聯儲的 QE3 方案對大宗商品有提振作用，但對航運市場的復甦作用不大，乃因中國的鋼鐵產能調整使礦砂需求降溫，中國本土煤價的大幅下滑，與外購煤價差逐漸縮小，下半年的煤炭進口趨於放緩。儘管海岬型船市場在 9、10 月期間表現令人讚嘆，可惜以承運煤炭、穀物為主的巴拿馬型船、超輕便型船就沒有這樣幸運。中國對全球煤炭、穀物海運量的消長具有舉足輕重地位，由於 9 月入秋，中國天氣涼爽，再加上經濟降溫，火力發電呈現負增長，煤炭需求嚴重不足。而美國因乾旱穀物出口放緩，南美地區的少許穀物貨載支撐力量有限，全球巴拿馬型船交易量僅 151 艘，較年前 200 多艘的訂租量少了 25%，為年內最低水準。同時今年以來巴拿馬型船的新增運力遠遠高於其他船型，運力的過度擴張及需求減緩導致其租金行情大幅縮水。儘管當前中國的經濟仍在放緩，大宗商品需求未獲得較大增長，但大宗商品價格的結構性改變正對國際乾散貨市場形成越來越大的影響，礦砂、煤炭價格亦是如此。一旦進口價格明顯優於其國內價格，將刺激進口量大幅增長，從而推動國際乾散貨海運市場發展。上半年中國大規模進口煤炭，有效制止了巴拿馬型船及超輕便型船行情的大幅下跌。當前國際礦砂價格相對具有優勢，推動國際散乾貨船市場行情反彈。9 月中旬巴拿馬型市場太平洋市場租金觸底反彈，進入十月以後，冬儲煤逐漸拉開序幕，煤炭交易日益增多，印尼至印度和中國的煤炭貿易十分活躍，東澳至中國有一些煤炭船運活動，美西也有一些穀物和煤炭貨載，加上海岬型船市場旺盛的漲勢，增添市場信心，推動租金持續上揚，至 10 月中旬後漲勢熄火而回檔下修，迄 11 月上旬煤炭、穀物貨載量無法續放大，致租金行情持續探底。大西洋區市場在 10 月上中旬也受到海岬型船市場大漲的照拂，美國穀物出口逐漸湧出，市場貨量增加，租船活動轉趨熱絡，美灣至亞洲航線成交較多，跨大西洋航線租船活動也明顯增多，運力有趨緊之勢，促使市場租金出現兩星期強勁反彈力道，市場租金由 9 月底的不足 1 千美元大幅攀升至 6 千多美元，漲幅近 6 倍。4 條租金航線的平均租金 9 月底下跌至 3,336 美元，創下 2008 年 12 月中旬的低價水準，隨後各航線觸底紛紛反彈，尤其太平洋區航線率先在 9 月中旬觸底強勁反彈，10 月初大西洋區市場隨之落底止跌強力回升，帶動平均租金在 9 月底從谷底翻身，一路上揚，可惜好景不常，10 月下旬攀登至 7,214 美元

後，漲勢熄火而拉回，雖太平洋區市場稍有微弱上升力道，但大西洋區市場跌勢較大，因而拖累平均租金走勢，迄 11 月上旬回檔至 5,788 美元。太平洋區航線市場有印尼煤炭加持，市場交易相對比較活躍，9 月下旬太平洋區市場落底 3,817 美元後回升，一路攀升，雖 10 月下旬曾中斷漲勢拉回休息數日，隨後漲聲再起，迄 11 月上旬收在 7,379 美元。大西洋區市場交易清淡，租金行情跌跌不休，至 9 月底挫至歷史新低紀錄 954 美元，隨後觸底反彈，但反彈持續至 10 月中旬結束，租金攀抵 6,666 美元後漲勢熄火而拉回，因缺乏實質利多的加持，租金一路走低，迄 11 月上旬回挫至 3,527 美元。大西洋返回遠東租金航線 9 月底探今年最低價位 10,220 美元，差點失守 1 萬美元，隨即觸底反彈連續兩星期的上漲，10 月中旬攀抵 16,099 美元後漲勢中止而拉回，隨後缺乏實質支撐，一路走低，迄 11 月上旬收低 13,150 美元。遠東返回歐陸租金航線 9 月中下旬落底至負 2,533 後反彈回升，10 中下旬縮小至負租金 804 美元，迄 11 月上旬負租金收在 904 美元。

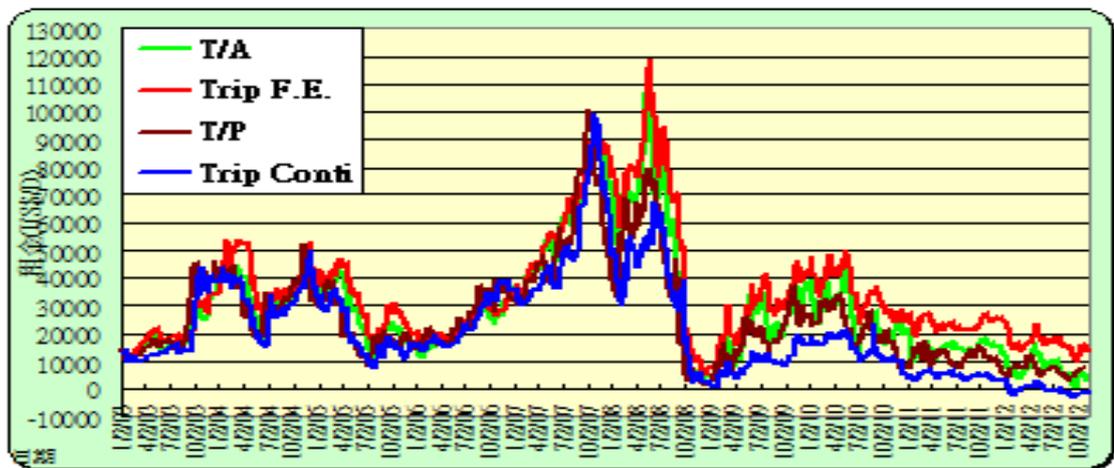


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。今年下半年以來，超輕便型船與輕便型船市場整體表現顯得相對弱勢，儘管 8、9 月太平洋區航線勉強拉出長紅，租金持續緩步走高，但大西洋區航線租金還是疲憊不堪，顛簸無力脫困，幾乎持續下挫。從 9 月底後，無視大型船市場驚天漲，超輕便型與輕便型船如同被邊緣化，持續陷入市場低潮，至 10 月太平洋區市場也遭受波及，因印度 Goa 採礦現處於禁產不禁運階段，使該國礦砂出口大受影響，超輕便型船有 40% 的貨源來自印度，這個禁令將持續至少一年，將衝擊約 50 百萬噸出口量，印度在去年底開始徵收 30% 的出口關稅，今年印度出口量將從去年的 78.5 百萬噸降至 50.2 百萬噸，為 1994 年以來的最低水準，因而波及超輕便型船太平洋區市場租金行情。10 月大西洋區市場雖然有部分美國海灣至歐洲和遠東航線的穀物租船活動，南美也有少量食糖貿易活動，超輕便型船憑藉低廉租金市場也搶佔部分巴拿馬型船的貨源，但市場運力供給過剩，無力支撐致租金小幅下滑。美國農業部近日表示，明年全球穀物貿易量將下跌 14%，穀物運輸和印度礦砂出口

量減少將嚴重衝擊到超輕便型船市場。在供給面方面，超輕便型船隊近年來擴張很快，近年運力增長 12%，但需求僅增長 4%，更嚴重的是，在現存訂單量相當於目前船隊運力的 17%。後續超輕便型船市場仍面臨極端困境，租金恐繼續下滑或低谷徘徊。超輕便型船市場平均租金因受到大西洋區市場依然跌跌不休的拖累，9 月下旬抵達 8,788 美元水準後，反轉毫無煞車一路緩步走低，11 月上旬跌似乎醞釀跌深反彈，收在 6,818 美元。大西洋區航線市場運力需求疲弱不振，供過於求持續困擾市場，拖垮市場租金且一路跌跌不休，11 月上旬觸低價 6,182 美元後止跌回升，收在 6,430 美元。大西洋區回遠東租金航線從 7 月中旬高檔反轉回落後，一路無剎車持續往下墜如坐雲霄飛車，迄 11 月上旬跌至 9,600 美元。太平洋區租金航線 9 月下旬攀抵 8,671 美元後漲勢停止而拉回，雖 10 月下旬有零星反彈，幾乎一路緩步走低，迄 11 月上旬回檔至 6,646 美元。遠東回歐陸租金航線 9 月下旬攀抵 4,236 美元後漲勢停止而拉回，10 月中旬難得出現弱勢反彈，漲勢持續至 11 月初，隨後整體航市環境全面轉惡，本航線租金也出現上漲無力而反轉，11 月上旬收在 4,295 美元。

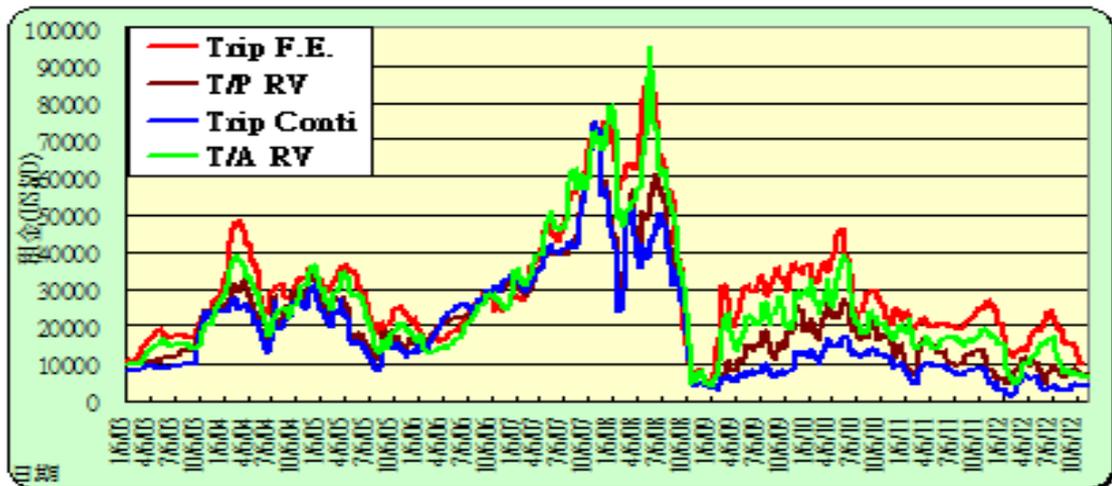


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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分中選定最具代表性租金航線變動趨勢。在今年第四季裡輕便型船與超輕便型船等市場表現遠不如大型船市場，所幸小型船租金水準跌幅不深，營運壓力比大型船相對減輕。儘管近期美國再推出第三輪量化寬鬆貨幣政策、歐洲無限量購買債券、日本第 N 次放鬆貨幣以及中國大手筆逆回購和快速放行基建項目審批的時機。全球流動性的再一次寬鬆導致大宗商品開始大幅反彈，但迄今輕便型船市場仍無感此一系列金額、財政等利多的大放送，同時，時序已進入市場旺季，但航市需求運力遲未見好轉，9 月下旬後各航線租金行情依然毫無起色，迄 11 月上旬各航線租金繼續下跌。8 月下旬後曾因印尼煤炭和鎳礦貿易活動頓時熱絡起來，刺激了太平洋區租金行情的止跌反彈，惟上漲氣勢如絲，走來搖搖晃晃，俟 10 月上中旬曾一度出現穩定上揚走勢，可惜 10 月下旬再度反轉走跌，迄 11 月上旬持續疲弱不振。大西洋區市場，雖南美大西洋岸有些許穀物、粗糖等貨載，但無力支撐市場租金上漲，國際廢鋼價格近期出現大幅下

跌，進口商停止買賣暫時觀望，致黑海、地中海區域廢鋼船運減少，西非至歐洲船運交易相當冷清，緊接著美東被強烈颶風所摧殘，港口作業停頓，嚴重衝擊大西洋區散雜貨交易活動，對輕便型船市場的影響如雪上加霜，致大西洋區航線租金持續下跌，至9月中旬雖曾出現約兩星期的跌深反彈，9月下旬後再度陷入跌跌不休困境，迄11月上旬尚未出現止跌回升訊號。最近輕便型船市場缺乏實質利多的加持，所幸新增運力有限，相對淘汰加速，供需平衡算是最好族群，靜候貨載湧現，本型船市場應會最早復甦。太平洋區航線租金從8月月下旬觸底至6,373後勉強止跌小幅回升，反彈力道薄弱，9月中旬回升至7,130美元後，漲勢動能無以為繼，出現緩步回檔，雖有零星反彈出現，還是氣勢顯得疲弱，10月上旬呈現穩定上揚，至10月中旬攀抵7,140美元後反轉下跌，迄11月上旬回檔下修至6,729美元。大西洋區航線租金9月中旬落至今年3月以來的最低價位6,481美元，隨後中國及美國釋出利多而止跌回升，反彈力道有限，僅維持約二星期的弱勢反彈後又告回軟，迄11月上旬一路走低收在5,746美元。輕便型船市場平均租金受到大西洋區航線租金跌勢猛烈的拖累，使平均租金加速下調，整數關卡連續失守，10月上旬太平洋區航線行情出現穩定走高的加持，使平均租金呈現上下狹小振盪，至10月下旬全面航線走跌，平均租金被迫往下修正，迄11月上旬收低6,238美元。

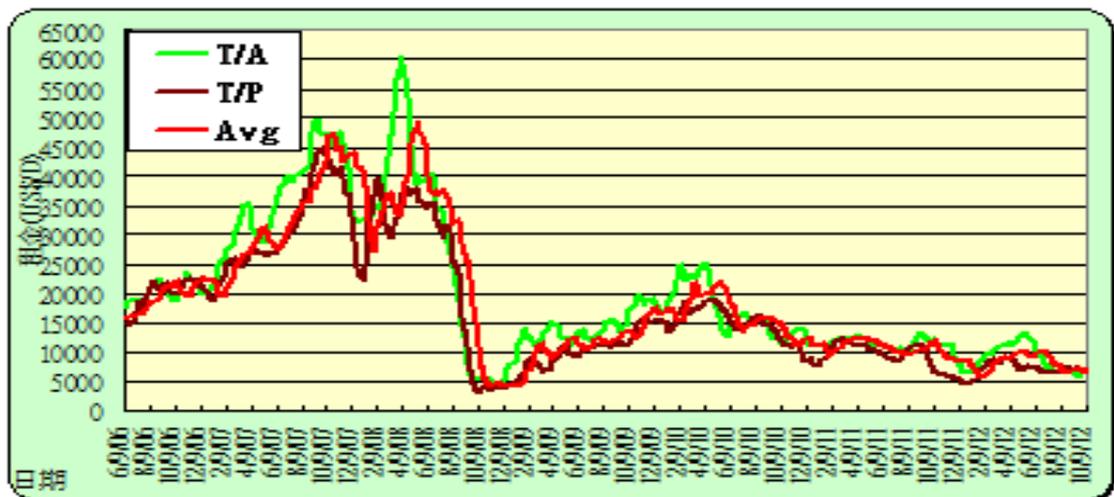


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 歐洲、美國及日本三大經濟體央行同時宣布新一輪量化寬鬆政策，可望帶動原物料需求增加。金磚四國為提振經濟及加速都市化，大規模打造「鐵公基」計畫，以中國為首正加速推動都市化與鐵路、公路、基礎建設等計畫，可望帶動鋼鐵需求增加。中國鋼鐵產業看準未來鋼鐵需求回溫，加上鋼價似乎已脫離谷底出現止跌回升，多數鋼廠已趁礦砂價格低檔時開始補礦砂庫存，並悄悄地拉高鋼鐵產能，或許將有機會增加礦砂為主之所有大宗原料海運貿易貨載量。
- (二) 因中國適時祭出擴大公共建設與美國陸續推出量化寬鬆貨幣政策，以及歐盟主權債務問題應可獲得解決，另外解體船加速進行，有樂觀業者認為海運市場應在今年第

四季逐漸脫離谷底，回復至營運成本以上。但多數業者仍抱持保守態度，還是認為今年下半年到明年上半年仍是散裝乾貨船運力的交付高峰期，航市仍難擺脫運力過剩壓力，行情尚無法脫離低檔徘徊震盪，預期到2014年航市景氣才可見到回溫。目前海運市場最大的挑戰與困境為運力過剩，在2014年後才有機會漸擺脫船噸運力供給過剩的困境，海運市場可望出現全面性復甦，但在季節性需求帶動下，不排除將會出現短暫性復甦。

- (三) 中國新批核的基建項目是否能夠刺激鋼鐵大量需求，以激勵鋼廠和貿易商趁國際礦砂價格在低價時加緊補充礦砂庫存，增加礦砂海運量，此效應似乎在9月已顯現，礦商搶船佈局將礦砂運往中國，確實引起海岬型船市場演出一波驚天動地行情，惟10月上旬後突然熄火，事實上，中國礦砂港口庫存量一直居高不下，不可能容許火爆持續進口湧入，因此，前陣子礦砂激情湧入中國，如預期不可能持續太久，除非中國基建需求的快速回暖，以及全球工業生產的復甦，更大程度上依賴歐美經濟的復甦。近期的消費者信心、信貸和訂單、鋼產量等資料顯示似乎歐美經濟有出現復甦訊號，惟力道尚嫌薄弱。
- (四) 迄今散貨船的拆船量已達30百萬DWT，超過去年25百萬DWT，預計全年的拆船量將達到35百萬DWT。同時，今年將有高於1億DWT的新船進行交付，散貨船淨增運力還是高達65百萬-70百萬DWT，增加率為8-9%，2013年散裝乾貨船運輸需求將疲軟，需求增幅為5.3%，而運力增幅為4.9%，2014年需求增幅為4.7%，運力增幅為0.9%。預計2013年全年散裝乾貨船市場供給將持續過剩，但明年第四季會略有緩和。日本知名船東預料明年海岬型船的需求量將增長6%，而供應量則增長10%，供需基本接近平衡；而2014年需求量將增長9%~10%，但供應量則增長4%左右，因此屆時海岬型船運力將供不應求。預期要到2014年運能新增幅度放緩，散裝航市才會浮現結構性轉佳的機會。

2012 年 10 月份國際油輪市場動態

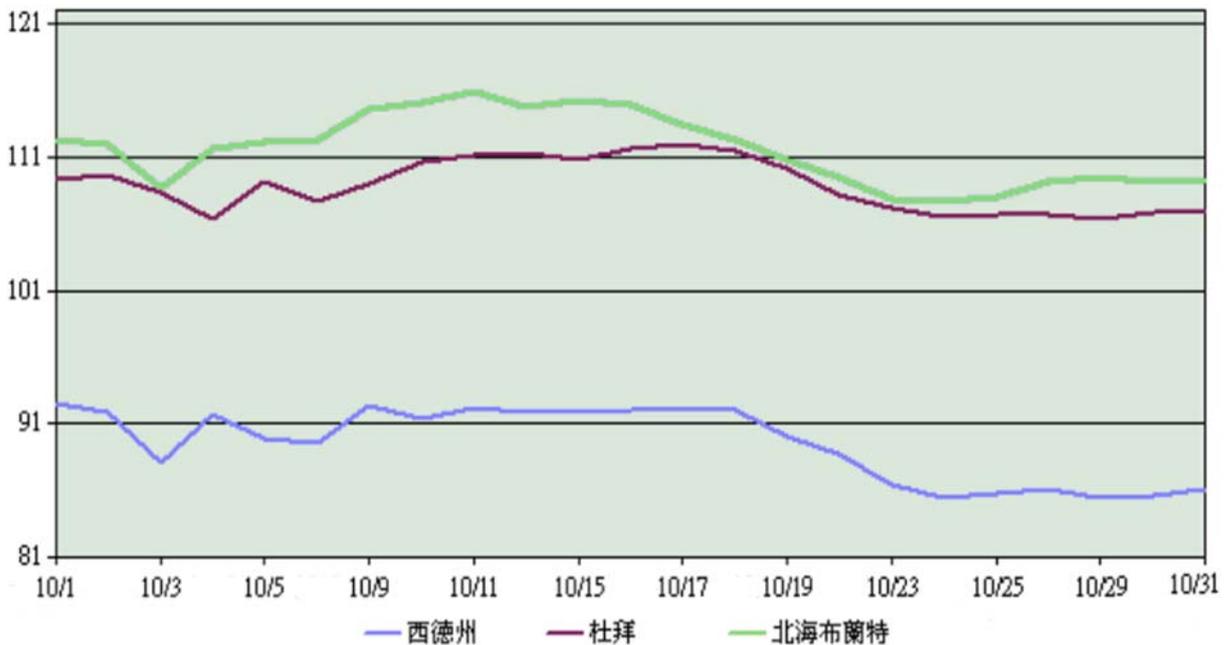
王廷元

1. 原油市場短評

全球經濟持續低迷以及大型企業對消費市場的持續悲觀，加上原油需求不若預期使得油價格開始走低，再加上北海油田預期在本月內恢復生產、北美輸油管重新啟動的訊息紛紛打壓了原油價格，但中東不穩定的情勢又對市場提供了相對支撐的力量。

另一方面，加拿大油砂產油大增、美國乙醇汽油普及頁岩天然氣盛產讓使用熱燃油的發電廠與暖氣鍋爐，改燒天然氣以大幅減少成本，這些都是使油價格進一步持續下跌的原因之一。

展望全球目前的情況，生活在石油的最大消費國的人們似乎正在減少駕車出門的機會；歐債問題及新興市場國家如中國、印度及巴西經濟降溫均為原油消費市場帶來負面消息，因此市場對於汽油的需求每況愈下，而此時的原油供給卻顯得不虞匱乏；而在這一波的不景氣當中，看來也只有產油國持續受惠，因為產油國似乎只有少賺跟多賺的問題，並不會像其他國家面臨到嚴重的經濟問題。



10月份國際原油價格趨勢圖

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) 月初為652點，月底為674 點；本月平均為669 點，比起9月的平均點數上漲了5.02%。

波羅地海成品油綜合運價指數(BCTI)月初為639點，月底為647點；本月平均為638 點，比起9月的平均點數上漲了4.93%。

2. 原油產品價格

西州原油 -

月初每桶價格92.520美元，至月底報價為每桶86.160美元，下跌6.87%；
9月均價為每桶89.526美元；2012年1-9月均價為每桶95.496美元。

杜拜原油-

月初每桶109.350美元，月底收盤價格為每桶106.910美元，下跌2.23%；
9月均價為每桶108.870美元；2012年1-9月均價為每桶109.505美元。

北海布蘭特原油-

月初每桶價格112.290美元，月底以每桶109.200美元作收，下跌2.75%；
9月均價為每桶111.567；2012年1-9月均價為每桶112.140美元。

3. 油輪/油化輪買賣交易行情*

超級油輪 - “TI Guardian” (1993年造，二十九萬九千載重噸)雙殼油輪約以三千萬美元售出。

超級油輪 - “Ural” (2000年造，三十萬載重噸)雙殼油輪約以三千萬美元售出。

超級油輪 - “BW Ubnd” (2000年造，三十萬載重噸) 雙殼油輪約以三千萬美元售出。

超級油輪 - “Algarve” (1999年造，二十九萬九千載重噸)雙殼油輪以三千五百萬美元售出。

超級油輪 - “Tokachi” (1999年造，二十八萬一千載重噸)雙殼油輪以二千七百萬美元售出。

IMO II 化學輪 - “Eastern Eureka” (1999年造，八千七百載重噸)約以六百萬美元售出

IMO II/III 化學輪 - “Puspawati” (2008年造，一萬九千九百九十九載重噸)約以二千三百萬美元售出

4. 油輪拆船市場交易行情*

近期無拆船市場成交記錄

5. 原油油輪運費行情

超級油輪市場-

10 月份成交數量為 121 筆，幸好油價走跌使得船東可以減少一點點壓力，但仍要持續承受虧損的壓力。月底時，波灣至日本 26 萬噸級(TD3)運費報 WS35.00，相當於日租金 4807 美元；波灣至美灣 28 萬噸級運費報 WS22.50，日租金已成為負 9449 美元；西非至美灣 26 萬噸級運費報 WS42.50，換算日租金為 19175 美元；西非至遠東 26 萬噸級運費報 WS40.00，日租金有 14901 美元。

蘇伊士型油輪市場-

西非至美東 13 萬噸級運費報 WS62.50，換算日租金得 10250 美元；地中海 13 萬噸級船運價報 WS62.50，日租金得 13368 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費報 WS62.50，換算日租金得 12203 美元。

6. 成品油油輪運費行情

截至本月底的成交情況：波灣至日本 7.5 萬噸級運費報 WS110.00，日租金約得 18700 美金；波灣至日本 5.5 萬噸級運價 WS140.00，日租金約得 20600；新加坡至日本 3 萬 5 千噸級船運價報 WS150.00，日租金約得 10800；3.8 萬噸級加勒比海至美灣，成交運費報 WS220.00，日租金約得 30450 美金。

*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

2012 年 10 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	28-SEP (WS)	TCE (US\$/day)	2-NOV(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	24.0	-9,464	22.5	-9,449
AG / JAPAN	VLCC	36.0	4,015	35.0	4,807
WAF / EAST	VLCC	38.0	9,181	40.0	14,901
WAF / USG	VLCC	40.0	12,822	42.5	19,175
WAF / USAC	SUEZMAX	57.5	5,125	62.5	10,250
MED / MED	SUEZMAX	55.0	5,401	62.5	13,368
UKC / USAC	AFRAMAX	87.5	8,806	87.5	9,994

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	28-SEP (WS)	TCE (US\$/day)	2-NOV (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	97.5	11,480	110.0	18,724
AG / JAPAN	55,000	112.5	9,776	140.0	9,776
CARIBS / USAC	38,000	110.0	4,344	220.0	30,447
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	1,577	155.0	8,037
MED / USAC	30,000	175.0	12,573	190.0	15,993

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	21,500	26,500
SUEZMAX	150-160k	16,500	21,000
AFRAMAX	95-105k	13,500	15,750
LR1	65-73k	13,500	14,000
MR	47-51k	12,750	14,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$86.0	\$59.0
SUEZMAX	150-160k	\$56.0	\$41.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$27.0
LR1	65-73k	\$34.0	\$24.0
MR	47-51k	\$32.0	\$22.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年10月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$94.5	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$57.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$49.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.0	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網、克拉克森市場報告、經濟部能源局

