



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百零九期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 109 2013年1月17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

專欄報導	1
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12月份國際油輪市場動態	17

專欄報導

ECFA 後時代對中國進口水果冷鏈物流的發展與挑戰

李志文 先生

中華海運研究協會企劃委員會主任委員

兩岸於 2010 年 6 月 30 日簽訂兩岸經濟合作架構協議(ECFA)後至今已逾 2 年半，但對於台灣的水果外銷產量的似乎沒有帶來預期的助益。由 2003 至 2010 年為止，台灣水果外銷量由 7 萬 3,000 公噸下降至不到 3 萬公噸，整體營運呈現下滑趨勢。以台灣水果出口大宗香蕉為例，2003 年時仍有 3 萬 3,000 公噸的出口，到了 2010 年時則僅存不到 9,000 公噸的出口數量。水果屬於對溫度敏感的貨物，於運送途中對於溫度的控制較一般貨物運送需更為嚴謹且其生命週期短，如出口後無法配合有效物流運送作業，貨物於有效的期間配送至消費端販售時，便會造成銷售上的損失。故在 ECFA 簽訂後，台灣水果是否真如政府所言在外銷上大有可為亦或只是政治人物作秀的工具，以下將由台灣水果目前外銷大陸時在冷鏈物流面臨的實際情形及挑戰進行探討。

究竟什麼才是台灣水果競爭力的實情

水果的外銷流程從水果的栽種、收成、分級及包裝後準備出貨後，需開始使用具有溫控設備的貨櫃裝箱進行運送。全程需保持穩定溫度設定以防止水果品質的腐敗或變質，經由國際物流作業(海運或空運)後於進口地港埠進行卸貨，由內陸運具(托車或火車)配送至區域批發市場交易後再送至零售市場供終端消費者購買。

對於台灣外銷至大陸的水果在兩岸簽訂 ECFA 後，仍需依照一般出口流程於台灣端進行報關、檢疫及裝船(裝機)作業，於進入大陸關區後則亦需由大陸當地的業者負責進口報關及檢疫的工作，其產生的物流作業費用通常包括：進口雜費、進口商檢費用、動/植檢許可證申請費用、碼頭內部作業及托車運費、進口營業稅、進口倉儲費用、內陸配送費等物流作業成本及營銷費用等。在檢疫部份的業務，台灣貿易商僅有少數取得自行申請檢疫作業的執照，大部份業務仍需委由大陸方面的公司代為進行，故在整體物流作業費用檢報費用上和 ECFA 開放前比較，並無太多差異。由此可知，ECFA 除對於貨品本身降低關稅外，對於台灣水果進口大陸時相關物流作業費用的支付及作業便利性並的成本無有效降低。台灣農產品貿易商出口的利潤並無法獲得實質的增加。

隨著大陸本身的經濟起飛，大陸消費者對於進口水果的需求，除了數量上的持續增加外，也朝向高品質、多樣性及穩定供貨等條件邁進。世界主要的農產貿易商或國家(如：美國的都樂、紐西蘭的奇異果及韓國的梨)紛紛想辦法將手上的水果進口至大陸進行販售。因此，若進口至大陸的水果無法滿足以上的要求時，則很難打進大陸的進口水果消費市場

大陸目前對進口至大陸的水果進行地區及數量的管制，但經由非正式管道的方式(如經由香港內陸運送包套方式進行內陸運送、華南沿海港口小額貿易方式等)將水果銷售至

大陸的方式仍持續進行。故大陸主要的批發市場上(大陸目前五大農產品批發中心分別為北京的新發地，成都的阿琪州，重慶的盤溪昆明的盤龍及廣州的江南)，仍處處可見由世界各地運往大陸販售的各式水果，可見大陸市場對於世界水果進口需求的商機之大，然在這幾個主要的批發市場之中卻鮮少看見有台灣品牌的水果進行販賣，相同種類的水果相較於台灣水果成本更為低廉，品質更加穩定，因此對於台灣水果的銷售形成了排擠效果，使台灣水果無法於上述批發市場中獲得青睞。

在此物流作業成本無法有效降低及內部消費者要求條件日益提高的雙重壓力之下台灣對大陸的水果進口面臨的現實情況為，台灣的水果雖然品種好、改良技術優良、甜度高但在進口大陸市場時對於台灣的水果的辨識度及接受度並不高。水果的外銷必須在一定的溫度的控制之下進行運送才得以確保貨物運送至進口地時恰好可以進行販售。對於運送時環境溫度的設定為一項極為複雜的工程，每種水果對於溫度的條件皆不相同及水果在運送當時的條件為何(生果亦或是熟果)在運送途中如何保持貨物不因溫度的改變而造成損壞為運輸業者及貨主非常關心的議題

另外，當台灣業者進口水果至大陸港埠後，除需考量進口相關申報作業外，其後端使用的運輸工具可能會涉及到托車、駁船、火車、卡車等運具使用的物流作業問題。故貨物需在不同的運具之間作運送轉換的工作，稍有不慎變會使溫度設定異常而造成毀損或是因運送時間過長(通常至港後仍需由內陸托車配送到大型批發市場後再使用內陸小型運具送至消費端)，更有至更內陸地區如新疆內蒙時，需用長途火車進行貨物的運送對於溫控設備的使用除了成本上的增加外，更需要考量到設備本身是否能滿足長途運送的需求(如使用火車運送時需加掛擁有發電機的車箱以對溫控貨櫃進行送電增及溫度的調整，其缺點為無法只運送單一貨櫃需要大量的貨櫃同時運送才符合成本。如改用掛載式的發電機於火車及內陸卡車運送，雖可解決單一貨櫃運送的問題但其掛載的發電機使用的燃油卻無法滿足長天數的運送需求(如上海到西安距離為 1,548 公里,需 60 小時運送時間;青島至西安距離 1,532 公里，需時 56 小時運送時間;上海至成都距離 2,518 公里,需時 82 小時運輸時間)，人員需要停下加油浪費了運送上的時間。其內陸運送上的物流成本相當驚人。

故業者使用內陸長途溫控運送時面臨了以下的挑戰

1. 目前溫控設備老舊無法滿足長途的溫控運送需求
2. 鉅額的貨物轉運成本
3. 火車場站的冷藏基礎設施不止
4. 缺乏有經驗溫控設定人員
5. 運送中無法隨時進行各貨櫃溫度上的監控
6. 目前只適合對溫度較不敏感的水果進行運送
7. 使用冷藏設備業者服務的成本仍居高不下

以上所述為正規的進口物流運送流程，但在目前大陸實際進行運送時，面臨了另一種型態的運送業者的不對稱競爭方式。即個體單位的業使用沒有專業冷藏設備的卡車與正規物流業者運送上的競爭，尤其對於貨物需運送至原本溫度就屬於較為寒冷的地帶的短途運送時，後者常成為業者的選擇項目。兩者的差異在於冷藏卡車的單位運送成本較低且沒有配置先進的溫度探測儀器，車輛本身對於溫控程度較差且無法設定一定溫度，無法進行複合式運送，可使用於較短程的運送上。造成使用正規運送設備業者在成本競爭上處於弱勢。

另外在海運方面，許多世界級的大型農產品供應商其進口至大陸的水果數量夠大故可以使用整船運送的方式(即 break bulk)將貨物由產地直接裝船送至大陸港口，再由托車進行配送作業，減少貨物使用貨櫃運送時需對每一單位容器進行溫度控制的麻煩，節省運送成本(如美商都樂於菲律賓種植大量香蕉直接裝船運送至大陸港口)，但使用此方式仍需擔負貨物於運送途中貨品損壞及可能因檢驗無法過關而無法卸貨需整船回運的損失，以及在配送分裝時造成的貨物損失等風險。台灣的水果進口商因其生產數量較少其產量無法以整船方式進行運送故相同的農產品在物流成本上便較不具有競爭優勢。

由上可知目前台灣水果出口至大陸除了物流成本仍相對高在銷售上仍無法建立有效的品牌形象給予一般消費大眾。導致在 ECFA 簽訂後造成台灣水果外銷數量日漸下滑競爭力大降的情況。

水果是台灣的黃金產業還是夕陽產業

台灣水果的銷售在外銷數量日漸下滑競爭力大降外在而國內市場則受到進口水果的擠壓。各國水果的出口紛紛進行品牌戰(如紐西蘭的奇異果、韓國的梨子和蘋果及江西的臍橙)及低價策略(菲律賓的香蕉和美國加州的桃子)，搶奪水果內需市場，在無有效經營品牌的形況下，造成水果價格無法有效提昇而相同類型水果在價格上亦無法與國外的水果進行成本上的競爭。在面臨此「內憂外患」的影響之下，昔日被視為出口黃金產業是否已走向衰退之途而朝夕陽產業邁進。

細究台灣水果出口的缺點為(1)單一水果耕作面積小以致於供貨量不穩，(2)沒有全國性品牌各地水果本位主義使品牌無法推行(有人想使用冬山文旦但有人則堅持八里文旦)，(3)80 年末-90 年初，台商在大陸南部大量廣栽台灣水果。並直接在大陸以台灣品牌進行銷售，導致台灣水果登陸後造成消費者混淆且在成本上缺乏競爭力。

ECFA 後台灣水果銷陸面臨的真實狀況

由以上分析可知，ECFA 的簽訂雖然降低了關稅的負擔，但對於物流作業及關稅、檢疫的成本的減少似無任何幫助。台灣水果品質雖佳，但因生產有季節性無法一年四季穩定供貨及沒有健全的銷售管道，導致在包裝和行銷上無法產銷合一。故無法像世界級貿商如美國都樂、日本三井商社等能掌握市場需求與數量。台灣出口水果仍以各縣市各自營銷為主，難以打開外銷市場。另一方面，台灣銷往大陸的水果多以國內滯銷品(即香蕉及柳丁)為主，此方式多為政治操作下的單一次購買，且購買後的水果並沒有真正進入市場銷售，可能於進口卸貨於港埠時，因品質不符銷售水準加上使用物流運送沒有經濟效益，常於港埠作業區域即行銷毀。如此政治上的水果外銷為短期作法，長期下無法真正讓大陸消費者認識台灣水果品牌，及讓果農及貿易商真正獲益。

因此，台灣 ECFA 後台灣水果銷陸面臨的真實狀況為(1)欠缺在大陸上建立台灣自有的銷售通路；(2)仍把水果銷中視為次級市場的經營；(3)建立本身的品牌形象及(4)建立自有的水果銷售平台(5)物流成本仍居高不下造成產品售價缺乏競爭力。以上原因皆造成台灣水果在無法有效在大陸市場進行銷售的原因。未來政府及相關業者欲進入大陸市場時除需考量關稅的減免外，更需重視相關物流成本的增加及本身品牌的建立及穩定的供貨量才能確保台灣水果能在大陸市場占有一席之地。

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 租船市場改善拆船價格下跌上月拆解量減少

租船市場條件改善及拆船價格下跌雙重因素，使得 2012 年 11 月份全球乾散貨船拆解量減少。

根據市場分析，由於運價獲得改善，11 月拆解的乾散貨船數量隨著減少，Sea-web 數據顯示，11 月全球有 42 艘乾散貨船出售拆解，此一數字低於 10 月的 53 艘，但仍大幅高於今年最低點-7 月份的 25 艘。

該機構分析指出，正如預期的，乾散貨船的拆解活動回落至較為溫和狀態，部分原因是租船市場改善，現貨租約價格高於基本運營成本，拆船價格下跌也是原因之一。10 月底主要拆船國家孟加拉拆船價格平均為 390 美元/輕噸 (LT)，巴基斯坦為 405 美元/LT，印度為 415 美元/LT，中國大陸則為 360 美元/LT；時至 11 月底時，孟加拉、印度和巴基斯坦拆船價格均跌為 385 美元/LT，中國大陸為 355 美元/LT。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 2012 年 11 月我國輪船隊 287 艘增加兩艘

根據交通部的統計今(101) 11 月我國輪船隊總計達二百八十七艘，較 10 月份增加兩艘，總噸位 3,166,476,載重噸 4,830,456。11 月份國輪計增加貨櫃船、客貨船及化學液體船各 1 艘，另外減少 1 艘貨櫃船。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 高雄港轉口貨櫃比例上升

高雄港轉口貨櫃占該港整體櫃量的比例上升。101 年 1 到 11 月高雄港轉口櫃量為四百二十九萬八千二百四十一點七五 TEU,占該港總櫃量八百九十八萬五千二百三十五 TEU 的 47.8%，此比例較去年同期轉口櫃比例 46.8%上升 1%。

高雄港 101 年前 11 月轉口櫃量四百二十九萬八千二百四十一點七五 TEU，也較去年同期轉口櫃量四百一十二萬一千七百三十四 TEU，增加 4.28%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 全球貨櫃航商 100 大最新名單

根據 Alphaliner 最新數據顯示，截止至 2013 年 1 月 1 日，全球貨櫃航商 100 大最新名單中，前十大依序：馬士基航運、地中海航運、法國達飛、長榮海運、中遠集運、德國赫伯羅特、美國總統輪船、韓國韓進海運、中海集運、日本商船三井。

單就中國大陸航運公司：中遠集運第五，中海集運第九，海豐國際第 26，中外運集運第 32，泉州安盛船務第 53，大新華物流第 59，海南泛洋第 60，上海錦江航運第 79，上海海華輪船第 91。

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. 勞資達成臨時協議美港口暫免停運危機

美國碼頭工人在去(2012)年底合約到期前與資方達成臨時性協議，雙方協議在卅天內繼續協商，暫時避免了新年開工即面臨的港口停運危機。

外電消息，美國聯邦仲裁和調解服務部表示，國際碼頭工人聯合會與美國海運聯盟將在卅天內繼續協商。而勞方計劃中的罷工可能導致大量港口關閉，並影響美國約 45% 的商業活動。

據稱，勞資協議的達成對美國零售商和製造業都是一個好消息。如果罷工開始，從冷凍食品，服裝一直到汽車零部件在內的大量商品的進出口和運輸都會受到影響。碼頭工人工會和包括主要貨櫃及船運公司的海運聯盟間的談判日前因為貨櫃特許費用上存在的分歧而破裂。

勞資協議的達成也使得美國總統歐巴馬得以避免援引一項 1947 年的法案，將工會組織視作反勞動力的組織。塔夫哈特利法案授權總統通過尋求法庭簽發禁制令的方式促成一個八十天的「冷靜期」，俾防止可能的碼頭罷工活動造成全國性緊急狀態。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 去年高港櫃量低成長未破千萬 TEU

根據交通部統計，去(101)年全年 1 到 12 月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達一千三百八十八萬 TEU，較前(100)年同期一千三百四十三萬 TEU 增加 3.83%。高雄港去年貨櫃裝卸量達九百七十八萬 TEU，較前年同期的九百六十四萬 TEU，增長 1.45%。

基隆港去年貨櫃裝卸量為一百六十一萬 TEU，較前年同期的一百七十五萬 TEU，減幅為 8.11%。

台北港去年貨櫃量為一百一十萬 TEU，較前年同期六十五萬 TEU，增百分之 67.92%。

台中港去年貨櫃量為一百三十九點五四萬 TEU，較前年同期一百三十八點三六萬 TEU，增長 0.85%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 航業法修正鬆綁海攬業論時論程傭船

立法院三讀通過「航業法修正條文」，本次新修正條文重點，為配合政府組織改造，及維護旅客權益，增修相關規定外，另放寬船舶出租業無須納入特許行為，及鬆綁海運承攬業得以論程及論時傭船方式，運送其所承攬之貨物，並檢討修正不同航業別的違規處分要件，期以國內海運經營制度能與國際接軌，健全投資環境。

由於航業法自 84 年 8 月 9 日公布修正迄今再次全文修正，該法原計六十九條，全文修正後計六十條，共新增條文八條、修正條文五十三條、刪除條文十六條。該法除為配合行政院組織改造，航港體制改革之配套法案，明定航政機關（即航港局）為航業辦理機關外，同時為落實消費者權益保障，明確要求經營國內客運航線之業者，如有減班或停航情形時，應利用電信網路或廣播電視等方式週知旅客，並強制業者投保旅客傷害保險，預期未來將可減少旅運糾紛，使海運業者與旅客互蒙其利。

交通部指出，目前該部轄管重要航港法令有船舶法、船員法、商港法及航業法等四大項目，其中船舶法、船員法及商港法分別於 99 年 12 月 8 日、100 年 6 月 29 日、100 年 12 月 28 日完成修正公布，本次航業法修正，將為國內航港管理環境，提供航運相關產業優質發展，帶動海洋經濟活動，使在今日益複雜及變化快速的國際海運經營市場，能持續再創航運事業佳績。

【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、關鍵影響因素

(一) 總體經濟因素

美國「財政懸崖」終於今年元旦獲得國會通過折衷財政法案，雖可暫時避開陷入衰退的增稅方案，但將提高舉債上限，使美國政府導致刪減支出，將難逃經濟衰退風險，許多機構也預估今年美國經濟成長率最多為 1.9% 左右。再者歐債危機的風險猶在，因西班牙及義大利的國債將陸續到期，法國信貸遭降級，可能重燃投資人對歐債危機的恐慌，加上主要新興國家成長比預期疲軟，IMF 將全球今年成長預估調降至 3.9%。聯合國 2013 年經濟展望報告，2013 年仍將是全球經濟增速黯淡的一年，另 IMF 預測，2013 年全球經濟增長率僅為 3.6%，而美國、歐元區、日本這三大發達經濟體的經濟增速將分別 2.1%、0.2% 與 1.2%，仍顯著低於其潛在增長率水準。2013 年中國經濟仍將實現 8.2% 的增長，如果沒有重大突發事件出現，2013 年中國經濟增速將達到 8% 上下。已發展經濟體普遍面臨失業率居高不下、消費投資增長乏力、整體負債率偏高，為穩定金融市場與提振實體經濟，普遍實施擴張性的財政貨幣政策，已造成政府債務比高居不下，甚至爆發了債務危機。中國對房地產的宏觀調控導致房地產投資增速不斷回落；外需疲軟、人民幣升值與生產成本提高導致出口增速下降；刺激效果逐漸消失，儘管受庫存較高與產能過剩困擾，2013 年中國製造業投資增速難有大的起色。如果歐洲央行最近的救市措施能夠使得歐債危機穩定下來，且美國經濟能夠順利渡過“財政懸崖”的衝擊則國際經濟形勢有望得以改善；預計中國政府在 2013 年仍將實施擴張性財政政策與適度寬鬆貨幣政策之組合。

(二) 經濟有感復甦，亞太地區煤炭需求看增

今年國際煤價暴跌，一方面是國際經濟低迷，但更主要的原因是美國頁岩氣對美國本土煤炭形成了巨大衝擊，美國煤炭企業加大出口，加劇全球煤炭供給過剩。2013 年美國煤價將維持在頁岩氣的盈虧平衡點以上，對美國煤炭發電的壓力同比減輕，美國煤炭出口增速將較 2012 年明顯回落。截止 2012 年 10 月，中國煤炭進口量約為 2.25 億噸，在今年結束時約能達到 2.7 億噸，2011 年全年進口煤炭 1.824 億噸，2012 年比 2011 年煤炭進口量增長將達到 48.03%，預計 2013 年中國煤炭消費量大約增長 4.5%，進口量將有所縮小。中國今年將開始實施煤電並軌，其國內煤價將於國際進口煤價縮小差距，但是進口煤在南方等地依然有很強的優勢，中國將繼續增加進口煤數量，預計今年進口煤數量還將繼續增長，但進口增長比去年下降。從 EIA 公佈去年 11 月美國煤炭產量為 81 百萬噸，比前年同期減少約 10%。隨著美國市場上頁岩氣逐步取代煤炭，美國煤炭將轉而出口至歐洲市場，歐洲的主要消費能源將開始從天然氣向煤炭轉變。頁岩氣開採使天然氣價格跌至低位，將降低美國的煤炭消費量，促使美國的動力煤生產商被迫尋求海外市場。美國將目光瞄向亞洲市場，預計中國的煤炭使用量將有所增加，而印度市場對煤炭的需求將更大，印度 11 月煤炭進口 11 百萬噸，增長 75%，其中動力煤增長 4.3 百萬噸至 9.1 百萬噸，4-11 月進口 83.2 百萬噸煤，全年動力煤預計進口 1 億噸，2011/12 財年，進口 1.03 億噸煤，增長 50%，此外，日本也加大了美國煤炭進口量。亞太地區則主要看中國和印度，中、印兩國煤炭消費的淨增量占全球煤炭消費淨增量的 95%，僅中國就占到 84%。以中國、印度為首的新興經濟

體，對各種能源的需求保持強勁氣勢，亞太地區將帶動煤炭消費的高速增長。預計至 2017 年，全球煤炭需求將以年率 2.6% 的速度保持增長，達到 61.7 億噸。

(三) 中國續祭出寬鬆財政政策，礦砂需求再度引爆

受惠於中國城鎮化建設前景與國際礦砂價格出現急速上揚，鋼市歷經兩年的低迷調整，預測今年全球經濟將出現改善，鋼廠樂觀看待今年鋼市將走出陰霾，鋼材消費可望大幅增加。中國官方預測今年中國鋼材需求將達到 6.66 億噸，增長 4.1%；粗鋼產量將達到 7.46 億噸，增長 4.2%，今年礦砂需求量 11.1 億噸，增長 4%；其中進口礦砂需求量仍可維持六成以上，將達到 7.6 億噸左右。預期在中國需求的推動下，國際礦砂價格將重演飆漲浪潮，最近中國鋼廠產能增加對礦砂出現旺盛的需求，今年初國際礦砂價格出現急速拉漲，礦價又回漲至 158 美元/噸以上，創下去年 9 月以來最高水準，在短短三個月內上漲近 83%，且漲勢堅挺將持續到年中。去年中國礦砂進口總量仍呈上漲態勢，11 月進口量為 65.78 百萬噸，比上月增加 9.35 百萬噸，創去年單月新高。前 11 個月個月累積進口 6.7291 億噸，增長 8.2%，預估全年可望超過 7.3 億噸。近年來中國鋼鐵業進入平穩發展時期，對礦砂的需求增速漸降，自 2009 年後進口增速明顯放緩，促使進口礦的依賴降至 60%，但仍需大量依賴進口。去年 8~9 月中國鋼鐵產量處於低位，造成礦砂庫存居歷史高位，但進入第四季 10 月後，鋼鐵產量逐漸增大，礦砂庫存去化快速，進口速度明顯回升來到新高。鋼廠 11 月開始加大礦砂存儲，以確保生產運行。由於進口礦相對於本土礦更具價格優勢，鋼廠的採購意願更強，鋼廠的本土礦和進口礦配比已從原來的 50%~60% 調整到 90% 左右，從而擴大進口礦的比例，導致進口礦需求快速增加。另外值得注意者，儘管印度擁有巨大的礦砂儲存量，但由於主要礦區被禁止開採，印度鋼廠已被迫開始從海外開始進口礦砂。2012/13 財年，至 2012 年 12 月印度進口礦砂已達到 9 百多萬噸，預估全財年有可能進口 15 百萬噸。下一財年印度的礦砂出口量將低於 15 百萬噸，而進口量則有可能飆升至 20~25 百萬噸，從而使印度在歷史上第一次成為礦石淨進口國。

(四) 中國最大穀類進口國黃豆進口佔全球貿易量一半

中國經濟增長，國民生活水準提高，包括城鎮化的推進，中國農產品的總供求已經出現了農業的發展增速趕不上需求的局面，進口農產品數量不斷增加，尤其黃豆進口暴增最為突出，成為全球黃豆最大進口國，狂掃一半以上，去年整年進口黃豆 58 百萬噸，增長 10%，再創歷史最高紀錄，去年 12 月進口約 5.4 百萬噸，與去年同期持平，為 5 個月來最高水準，11 月中國進口黃豆 4.8 百萬噸略高於 10 月的 4.03 百萬噸，但遠低於去年同期的 5.7 百萬噸，過去兩年同期均值為 5.59 百萬噸。2012/2013 年中國本土產黃豆供給嚴重不足，須仰賴大量進口，以彌補需求缺口。預計去年中國飼料總產將超過 2.02 億噸，增幅達 11.8%，2011 年增幅為 11.5%，飼料產量保持高增長，意味著未來中國黃豆進口需求將持續增加。去年中國黃豆總供給量為 70.8 百萬噸，其中進口占比 81.9%。2012/13 年中國玉米進口預估為 2 百萬噸，中國玉米產量預估增加 8 百萬噸。今年前 10 個月中國玉米進口 4.56 百萬噸，增長 385.4%；出口 25 萬噸，增長 89.4%。其中，中國從美國進口玉米約為 4.50 百萬噸，占進口總量的 98.7%。從全球市場來看，美國是玉米市場上的最大出口國，它既是全球最大的玉米種植國，同時也是全球最大的玉米出口國，其產量占全球玉米產量的 40% 以上，出口量占全球玉米市場的 60% 以上。中國進口玉米市場潛力巨大，將成為美國玉米未來出口最大消費國。去年前 10 個月中國穀物進口已達到 13.4 百萬噸，較去年同期的 4.5 百萬噸增長了兩倍，促使

中國成為了全球第二大米和大麥的進口國。去年前11個月中國進口黃豆52.49百萬噸，增加11.4%。中國1~11月糧食進口達到65.89百萬噸，進口已占全年糧食產量的11%。

(五) 全球去年粗鋼產量下降，今年反轉提高可能性高

中國以投資來拉動鋼鐵的需求，重振鋼鐵行業風光。2013年基礎建設投資將成為中國經濟穩定增長的主要力量，且成為推動鋼鐵市場回升的重要推動力，隨著新批項目的資金到位和陸續開工，將會對建築鋼材需求形成直接拉動，另推進城鎮化的政策更為鋼鐵行業注入了一針強心劑。城鎮化政策的推進行將在未來10年帶來不低於30萬億的投資需求，若資金問題得以解決，長期來看，此舉將對鋼鐵行業的溫和復甦有明顯的提振作用，短期需求應該會有一些拉動，但拉動有多大，要看城鎮化的總體進度情況。11月全球粗鋼產量1.22億噸，比上月減少3.42百萬噸，減少2.7%，仍比去年同期增長5.1%，中國粗鋼產量57.5百萬噸，比上月減少1.63百萬噸，減少2.75%，仍比去年同期增長13.7%。亞洲地區的日本8.5百萬噸，比去年同期減少2.3%，南韓5.6百萬噸，比去年同期減少2.7%，印度6.4百萬噸，比去年同期增長6.6%。歐盟區的德國3.4百萬噸，比去年同期稍微減少0.2%，義大利2.2百萬噸，比去年同期減少12.9%，法國1.3百萬噸，比去年同期減少5.4%，西班牙1.0百萬噸，比去年同期減少14.2%，土耳其3.0百萬噸，比去年同期增長4.6%，俄羅斯5.5百萬噸，比去年同期減少0.7%，烏克蘭2.7百萬噸，比去年同期減少7.9%，美國6.7百萬噸，比去年同期減少4.8%，巴西2.8百萬噸，比去年同期增長2.4%。

(六) 解體船數量創歷史新高，淨運力增加將明顯下降

今年巴拿馬型船的運力過剩情況最為嚴重，其次是海岬型、超輕便型和輕便型。去年巴拿馬型船型新增運力為29.9萬Dwt，預期今年新船交付量下降26%，為22.1百萬Dwt，但與其他三船型的50%降幅相比，巴拿馬船型在今年的交付水準仍相當高。由於巴拿馬型船較海岬型船在運輸市場有具彈性，也比較小型船有更大的運量優勢，拆解量一直不高，去年僅有8.9百萬Dwt，今後兩年還有下降的趨勢，預期今年淨運力增長約為15.70萬Dwt，年度船隊運力增速為8.9%。海岬型船方面，過去兩年，新船交付量分別高達45.6萬和45.20萬Dwt，但今年起，新船運力明顯下降，比去年減少50%至22.6萬Dwt。近來海岬型船的拆解量不斷增加，去年拆解量將達到11.6百萬Dwt，今年預估為13.1百萬Dwt，實際運力增加為11百萬Dwt載重噸，與去年的39.9百萬Dwt相比，淨運力增長下降66%，2014年海岬型船將更加樂觀，若拆解量能維持在10百萬Dwt水準，預期淨運力增長將接近零。前年開始，超輕便型船市場在新船交付和淨運力增長方面就呈現出了持續的下降，去年新船交付量為17.7百萬Dwt，新船交付有望在今年繼續大幅下降至9.4百萬Dwt，大幅下跌46.8%，預估今年拆解量約為4.2百萬Dwt，淨運力增長約為5.2百萬Dwt，年度船隊運力增速為3.7%，2014年的運力增速將下降到1.4%。去年輕便型船交付量為10百萬Dwt，預期今年交付量下跌47%至5.3百萬Dwt，預期今年拆解量為7.4百萬Dwt，明年的淨運力增長將為負2.1百萬Dwt，增速為負2.4%。去年以來，航運市場運力過剩、運價低迷表現，造船市場萎縮，新接訂單量大幅下降，而船舶拆解數量大增，拆船市場異常熱絡。今年散裝乾貨船市場仍難脫離運力過剩的困擾，除非中國公共建設與城鎮化建設有高效率出現。

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)、超輕便型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。去年全球散裝乾貨船市場受到歐債危機、美國經濟持續疲弱不振且中國經濟熱度退燒等，全球貿易量下跌，導致運力需求減弱，加上新船運力湧出歷史大量湧現，造成運力供給嚴重過剩，壓垮市場的最後一根稻草。去年最後兩個月，雖中國粗鋼產量仍維持相對較低且平穩的情況下，但由於礦砂進口到貨不積極，港口礦石庫存開始出現大幅度下降，去年底礦砂已經出現了過度去化庫存，鋼廠看好後市鋼市，隨即紛紛出手搶進礦砂拉高庫存，造成 12 月礦砂價格出現跳漲，也因最近國際礦砂供給不足，造成礦價較高，導致貿易商不得不消耗港口庫存。12 月後海岬型船市場形勢繼續惡化，兩大洋市場運價延續下滑態勢，其中大西洋市場跌幅有加劇之勢，太平洋市場在中國礦砂貿易商和鋼廠的持續去化庫存之後，港口礦砂庫存已經下降至 7 千萬噸，因預期鋼廠最快 2013 年第一季就需要補充庫存，貿易商開始補庫存活動，新年後礦砂海運需求運力將會增溫。大西洋市場貨載極為有限，僅有部分南非煤炭出口至歐洲，巴西礦砂貿易清淡影響，大部分船東被迫前往北大西洋攬貨，同時太平洋市場租金跌至低點，船東多無意願將船隻放回太平洋區，導致歐陸市場可用運能過剩，相關航線租金跌勢慘重，拖累 BCI 從 12 月初的兩千點以上，迄年底封關收盤 1235 點，落差近千點。過去經驗，BDI 會隨礦砂需求增加而反彈，但迄今年 1 月上旬整個散裝乾貨船市場依舊是萎靡不振。目前來看，短期來看，運價仍將保持弱勢格局，但目前運價已處歷史低位，進一步下跌空間也不大，預計未來將維持低位震盪態勢，今年上半年似恐難大有轉機。長期來看，今年運力過剩狀況或有望逐步好轉，但欲大幅反彈則有賴於需求端的改善。去年 12 月後耶誕節假期臨近影響，國際散裝乾貨船市場活動持續降溫，各型船運價指數全面走低，輕便型船運價指數相對保持穩定，其中巴拿馬型船市場跌幅較明顯，隨著聖誕節假期的逐漸臨近，大部分船東都希望在聖誕假期前將船租出，市場競爭激烈，加上其他地區空放運能陸續到達導致市場上可用運能大量聚集，船東被迫接受低廉運價，相關航線租金大幅下跌。大小輕便型船運價指數緩慢下行，市場交易訂單有限，12 月美灣和地中海地區有部分穀物船運活動，受益於市場運力供應比較穩定，大西洋市場相關航線租金呈現抗跌且有微幅上揚，太平洋市場整體呈現緩慢下跌的走勢，東南亞地區貨載十分有限，先前稍有起色的印度礦砂貿易在 12 月頓時退潮，太平洋市場相關航線租金呈現小幅走跌。整體各型船市場在新年返市開始似乎露出止跌反彈訊息，今年散裝乾貨船市場運力需求將增長 5% 至 6%，而運力供應增幅將為 4% 至 5%，這是自 2008 年以來，需求增速首次超過了供給的增速，將因運力供需情況獲的改善，市場行情可望逐步脫離谷底向上走高。BDI 由 11 月底的近期最高 1104 點反轉一路走低，至 12 月 24 日年終封關收盤 699 點，跌幅高達 36.7%，BDI 再度跌至冰點。隨著新年過後重返市場，除巴拿馬型船市場尚未止跌反彈外，其他各型船出現止跌但呈現微弱反彈，反彈力道不足，恐無力無法持久，迄 1 月上旬收在 751 點。BCI 在 11 月中旬衝抵今年最高 2,375 點，短短二個半月，漲幅近 120%，隨後中國進口礦砂減緩，上漲動能無以為繼而拉回，時序聖誕節假日，交易更加清淡，12 月後跌勢加速擴大，12 月上旬不僅失守 2,000 點，12 月下旬一舉下挫至最低 1,226 點，年關收盤前出現止跌反彈，封關收在 1,235 點，新年過後返市反彈氣盛，惟英雄氣短又熄火拉回，迄 1 月上旬收在 1,367 點。巴拿馬型船運費指數在 11 月下旬曾攻占 1,000 點，

抵達 1,023 點高位，隨著礦砂、煤炭貨載熱度退潮，BPI 再度受挫而拉回，12 月聖誕節假日來臨，交易更加清淡，指數跌跌不休，封關收在 699，迄 1 月上旬露出止跌回升訊號，收在 754 點。超輕便型船與輕便型船海運市場在 11 月上旬旺季來臨才露出笑臉，觸底反彈展開上漲，BSI 指數 11 月上旬跌落至今年初低位 644 點，隨即觸底持續反彈，12 月聖誕節長假效應顯現，BSI 12 月初攀高至 776 點後熄火而拉回，封關收低 724 點，新年返市開盤出現反彈，迄 1 月上旬反彈來到 743 點。輕便型船運費指數 BHSI，11 月中旬挫低 402 點低位後，出現反彈契機，可惜僅見到微弱陽光，熱情不足，BHSI 緩慢匍匐走高，至 12 月初攀登 448 點後漲勢暫時熄火，隨後在 444 點附近狹幅振盪，年終封關收在 443 點，新年返市開盤依然躺平谷底，迄 1 月上旬釘在 443 點。隨著聖誕節結束重返市場，雖海岬型船市場率先出現有感反彈，雖中國礦砂庫存拉低，鋼廠隨時出手搶礦砂拉高庫存，但緊接中國舊曆年長假，交易恐陷入冷清，依過去經驗，中國舊曆年長假結束返市開盤，散裝乾貨船市場將出現一波強力反彈行情，緊接南半球穀類出口旺季，運費反彈應可持續至 3 月底。

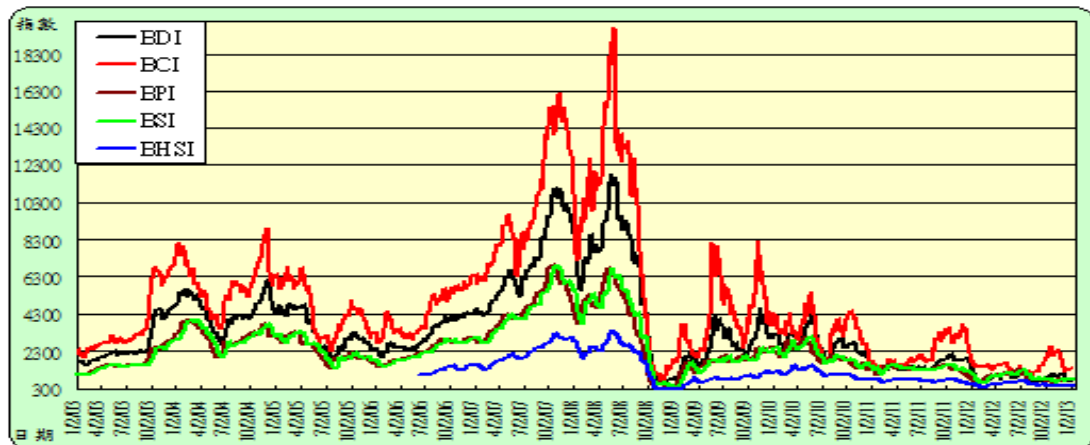


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。進入 12 月後北半球普遍飽受酷寒風雪的侵襲，影響工業與港口作業，尤其中國作為航運市場的領頭羊，中國北方氣溫遽降，相關的工程開工量與港口作業停頓，加上聖誕節假期逐步臨近，船東急於將船隻運物敲定的心態，而租家卻不急而放慢租船的節奏，導致買盤力道減弱，形成巨大壓力，雖然冬天是煤的需求旺季，然而，受到中國買盤縮手，散裝乾貨船市況還是瀰漫船著船舶供過於求的壓力，同時，第一季是市場淡季，使得散裝乾貨船市場交投相對清淡，雖港口礦砂庫存遽降，但在年終之前尚未見到貿易商或鋼廠積極進口礦砂補貨拉高庫存，航市運費依然疲弱不堪，可能受到國際礦砂供應不足，礦價急速飆高，短短一個月內漲幅近 50%，貿易商考慮風險太高，對外進口採購行動不積極，導致海岬型船市場租金持續回落。隨著中國當局加速審批鐵路、公路、基礎與城鎮化等公共建設，中國鋼廠產能第三季觸底，鋼廠看好後市，預期新年結束鋼廠將恢復擴張產能並加速進口礦砂行動，以拉高庫存，以因應今年鋼材需求量的資加。投資人多預期新年過後市場將出現明顯反彈，但不如 2011 年補

庫存需求大增時給船東帶來的利益多。傳統上，聖誕節至中國舊曆新年之間，華人圈準備過年，工業生產與商業活動將不積極，航市需等待中國舊曆新年結束後，才會湧入租船作業，需求運力暴增，運費行情才有機會扶搖直上，演出一波多頭行情，氣勢可延續至3月底。唯一變數為去年新船快速交付的背景下，目前運力仍處於嚴重供給過剩，中國湧入大批租船行動，能否消化過多運力，再造上漲動能，有待觀察。依遠期契約交易理論，遠期交易價格可作為發現未來現貨價格水準之參考，1月上旬 FFA 成交今年1月海岬型船4條航線平均租金為6,450美元，2月6,708美元，3月7,375美元，成交第1季6,845美元，第2季8,033美元，第3季9,142美元，第4季13,608美元，顯示今年第一季航市運費表現應無太大上漲空間。11月下旬受到中國進口礦砂熱情燒退，船噸需求減弱，上漲動能消失，平均租金衝抵近期波段高價位16,803美元後，隨即平均租金無力支撐而拉回，進入12月跌勢加劇，呈溜滑梯下墜，封關時下挫至4,896美元，新年開市似乎買盤較積極，海岬型船各航線租金出現止跌反彈，但反彈力道薄弱，迄1月上旬收在6,123美元。大西洋區航線租金在11月底時攻上今年最高19,418美元，可惜無力跨越2萬美元大關而拉回，此波攻勢結束，進入12月後跌勢加劇，12月上旬貫破1萬美元，持續下挫，封關時下挫至4,950美元，所幸年尾出現止跌反彈，但反彈力道有限，新年開市買盤較積極，迄1月上旬收在6,273美元。大西洋返回遠東航線租金在11月下旬攻上今年最高30,375美元，隨後中國進口礦砂激情燒退，上漲動力受阻而拉回，進入12月後跌勢加劇，封關時下挫至18,390美元，所幸年尾出現止跌反彈，但反彈力道有限，迄1月上旬收在20,133美元。太平洋往返航線租金在10月下旬成功登上2萬美元大關後，漲勢熄火而拉回，雖11月上旬嘗試止跌回升，可惜還是敵不過運力供給過剩壓力，無力支撐而持續拉回，2萬美元再度失守，11月下旬跌勢兇猛，12月上旬更悲慘失守1萬美元關卡，市場再度瀰漫悲觀氣氛，封關時下挫至6,082美元，新年過後，買盤出現，止跌回升，但氣勢薄弱恐再度拉回，迄1月上旬收在6,969美元。太平洋返回歐陸航線租金在10月下旬租金水準由負轉正，繼續往正租金挺升，11月下旬來到今年最高2,325美元，隨後太平洋區市場運力過剩，拖垮租金行情，再度重挫，12月上旬又重返負數租金的命運，且跌勢加速擴大，年終時下挫至負9,840美元封關，新年過後，買盤出現，止跌回升，來到負8,883美元。

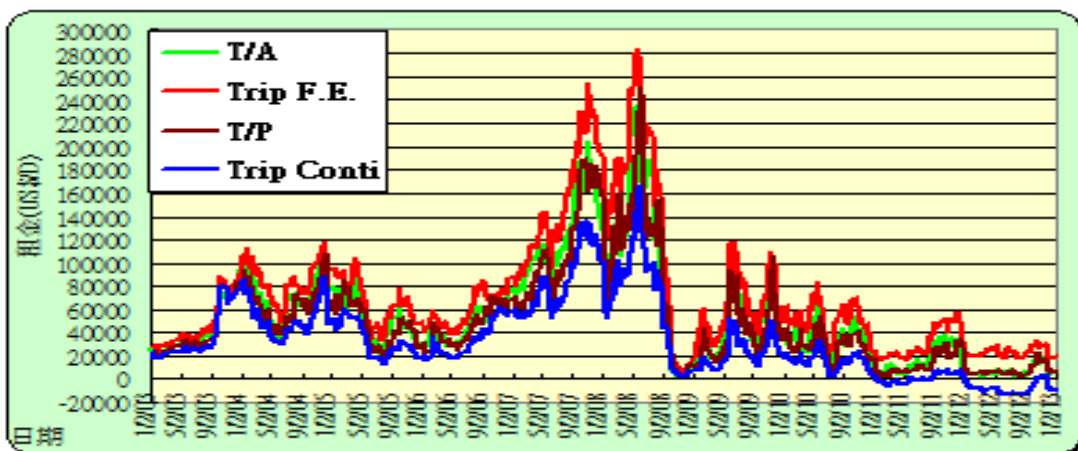


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。全球煤炭海運量並未因歐美經濟疲弱與中國經濟熱度冷卻而貿易量減少，加上去年 12 月北半球酷寒冬，取暖煤炭需求應暴增，尤其中國與印度煤炭進口需求量仍大幅增加，照理巴拿馬型船市場應有煤炭貨載的加持與支撐，惟中國電廠電煤庫存仍處高位，下游需求疲軟，煤炭需求偏弱，導致煤炭貿易商積極性無法提振，以及礦價漲幅過快，使得鋼廠仍保持觀望態度，多數鋼廠仍維持低補庫消耗為主，中國進口礦砂頓時減緩，除此之外，穀物海運量也未因旺季而大量湧現，缺乏有力支撐，行情持續下跌。10 月中旬以降，巴拿馬型船市場表現最弱的一群，除在 11 月中下旬曾受海岬型船市場飆漲的照拂，出現半個月的反彈上揚，其後至 11 月下旬除受到運力過剩嚴重的壓抑外，也受到海岬型船市場反轉連翻重挫的拖累而中斷漲勢反轉下挫，進入 12 月聖誕節新年假來臨，租船交易陷入冷清，船東急欲在年前將船隻任務敲定，租家租船速度放慢，市場賣壓沉重，船東相當鬱卒。大西洋航區航線，先前桑迪颶風對美國穀物出口形成阻礙，交易十分清淡，空放運力不斷累積，致運力供給過剩，隨著聖誕假期的臨近，船東急於成交推低市場行情，歐洲的煤炭進口明顯放慢、到遠東的穀類貨載不足，而空放船大量增加，不少船東已經將船舶暫時在新加坡/南非水域拋錨休息，或放慢空放速度，因此行情承受重壓持續下探新低。太平洋地區航線主要關鍵在中國與印度煤炭進口舉動的影響，顯然進入 12 月後印尼、澳洲煤炭的出貨則明顯減弱，加上受假期來臨的影響，船東急欲為船隻洽定短期運務，以避開新年假期至中國舊曆年期間市場淡季，且運力不斷增加，使短期市場依然賣壓沉重。新年過後不久出現止跌揚眉吐氣，今年看似全球經濟已出現曙光，新船交付遽降，市場供需平衡可望獲得改善，今年市場租金行情應可逐漸走出谷底。4 條租金航線的平均租金 11 月中旬各航線租金止跌反彈，11 月底平均租金回漲至 8,163 美元，時序進入 12 月，買氣走弱，各航線租金失去支撐而回檔，封關收在 5,536 美元，新年過後延續跌勢，所幸數日後止跌回升，迄 1 月上旬收在 5,963 美元。

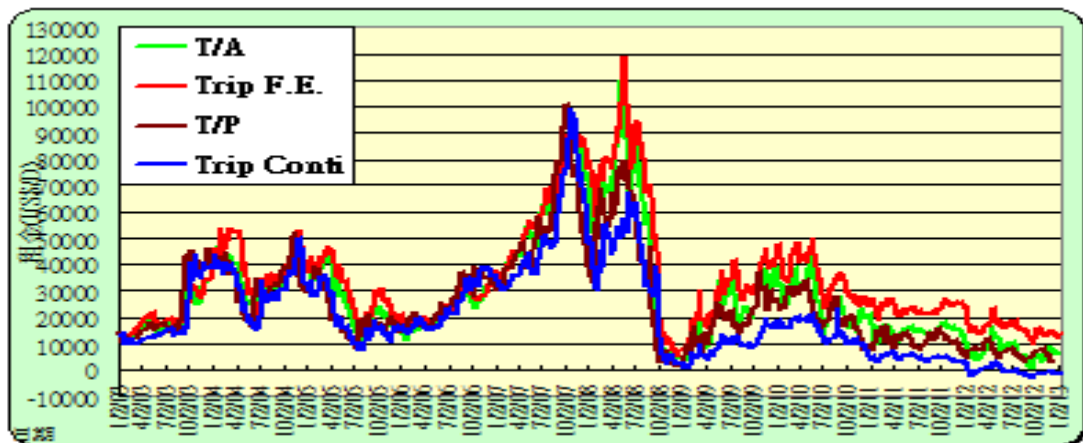


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

太平洋區航線市場 11 月下旬攀登至近期最高 8,648 美元後無力上攻而急速拉回，封關收在 3,872 美元，新年過後延續跌勢，數日後止跌回升，迄 1 月上旬收在 4,312 美元。大西洋區市場 11 月中旬跌落至 3,507 美元新低價位後止跌強勁反

彈，12月上旬衝抵近期新高價位9,404美元，隨後買氣退潮，租金迅速滑落，封關收在6,919美元，新年過後延續跌勢，稍後止跌回升，迄1月上旬收在7,183美元。大西洋返回遠東租金航線11月底拉升至15,260美元後動能不足而回檔，封關收在12,891美元，新年過後止跌小幅升，迄1月上旬收在13,806美元。遠東返回歐陸租金航線11月上旬止跌回升，至11月底縮小負數來到157美元，進入12月淡季，行情承壓再度下挫，封關收在負1,537美元，新年過後延續跌勢，稍晚觸底反彈，迄1月上旬收在負1,450美元。

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。去年11月以降，超輕便型船與輕便型船市場表現遠優於大型船市場，12月中旬後超輕便型船市場租金水準獲得壓倒性領先，尤其大西洋區市場更是騰雲駕霧，幾乎一路飛漲，可是太平洋區市場進入12月後租金行動突然轉弱，租金行情卻一路下滑。大西洋區航線11月初因美國海灣與南美地區陸續湧進貨載，地中海地區出現鋼材貨載，運力需求熱絡，運力的吃緊，空船隨即被搶購一空，租家被迫加價，租金水漲船高，一路扶搖直上，算是各型船市場跌跌不休中仍依然毅力不搖。新年過後，大西洋區市場運力依舊緊張，使得租金行情持續往上攀升。太平洋區市場12月後交易清淡，本區域極度依賴印尼的煤炭貨載，惟中國頓成進口煤炭遲緩，運力過剩問題依舊嚴重，太平洋區市場整體表現相對冷清，租金行情無力支撐而持續下滑。儘管全球經濟呈現逐漸回穩跡象，但太平洋市場行情表現依舊低迷，可能太平洋區市場累積過多運力，需求無法消化過多運力所致。11月上旬後超輕便型船各航線租金觸底全面反彈走揚，帶動平均租金11月上旬觸及6,775美元才止跌反彈，行情才扶搖直上，12月初攀抵8,254美元高價位，隨後進入12月長假即將來臨，太平洋區航線開始陷入清淡，租金無力支撐而回檔，因而拖累平均租金而拉回，封關收低在7,761美元，所幸大西洋區市場依然昂首闊步向前走，新年過後出現止跌回升，1月上旬收在7,955美元。

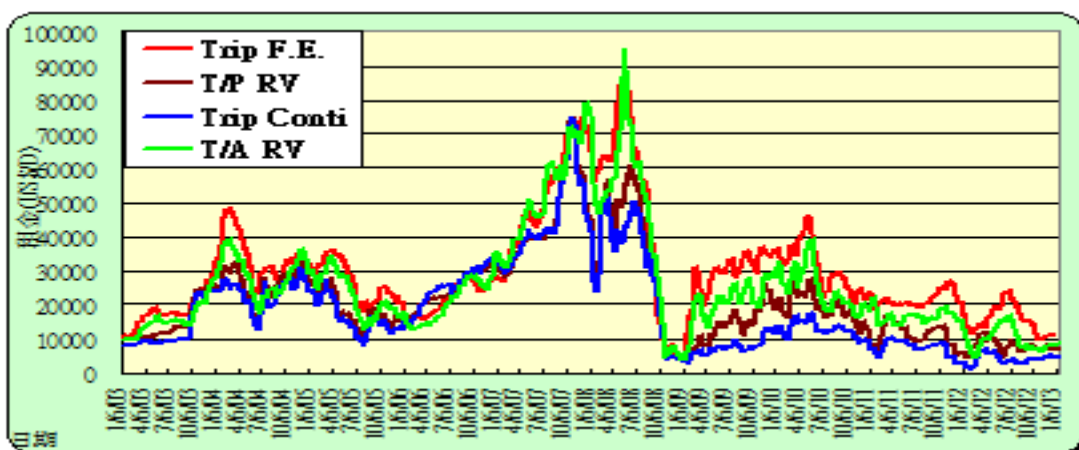


圖4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

大西洋區航線11月上旬觸底6,182美元價位後止跌回升，一路穩地爬升，雖12月上旬曾一度拉回數日，但無礙需求增加，租金持續攀升，封關收高8,316美元，

新年過後延續漲勢，迄 1 月上旬收在 9,043 美元。大西洋區回遠東租金航線 11 月中旬跌至 9,431 美元低價位止跌回升，11 月下旬重返 1 萬美元關卡，雖 12 月步入長假淡季，租金漲勢依然屹立不搖，封關收高 10,750 美元，新年過後延續漲勢，迄 1 月上旬收在 10,939 美元。太平洋區租金航線 11 月上旬止跌反彈，12 月初攀登抵達 8,659 美元才結束，因步入長假淡季，租金無力支撐而持續回檔，年終封關收低 7,059 美元，新年過後延續跌勢，稍後也止跌緩升，迄 1 月上旬收在 6,944 美元。遠東回歐陸租金航線 10 月中旬出現反彈，雖漲勢力道溫和，但能持久一路持續步步爬升，12 月初攀登抵達 5,375 美元後，終於無力上攻而反轉下跌，年終封關收低 4,919 美元，新年過後延續跌勢，稍後也止跌緩升，迄 1 月上旬收在 4,893 美元。

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。去年 11 月中旬輕便型船市場曾出現跌深反彈，兩大洋區市場各航線租金全面翻揚，但至 12 月上旬後，原本冬天是散裝乾貨船市場的旺季，然而在船舶累積供給過多及中國買方壓力下，太平洋區市場上漲動能消失而反轉持續下跌，大西洋區市場航線租金也曾同步失速回跌，所幸 12 月中漲勢再度復活，惟氣勢薄弱，年終封關勉強收紅，但新年過後走勢不穩呈現拉回現象。儘管新年開始輕便型船市場尚未擺脫谷底陰霾，但其供需平衡條件應最健康，投資人認為輕便型船市場應最有機會最早復甦反彈。大西洋區市場在 11 月中旬後美灣和南美出口穀物及部分小宗散裝貨持續湧現的支撐，黑海地區出貨增多帶動市場增添市場動能，激勵此區域市場租金強力反彈。受到東南亞地區船貨交易如火如荼，印度船運市場因印尼煤炭貨盤的提振而表現堅挺，促使 11 月中下旬太平洋區市場航線租金出現一陣子有感反彈上揚。進入 12 月後，印度及中國煤炭進口放緩，印度政府極力限制當地礦砂出口，致印度出口礦砂海運量銳減，拖累印度到遠東航線租金行情，雖然印尼原礦出口禁令取消帶來的利多，惟抵擋不住運力增加所淹沒，太平洋區市場航線租金 12 月後全面回落，隨著節日的臨近，船東急於成交的心態在加重，短期市場壓力增大且交易異常冷清，市場持續表現弱勢。大西洋區市場，前陣子桑迪颶風狂掃美國海灣及東岸港口，貨載進出作業受阻，11 月中旬才第四季傳統旺季遲來效應發酵，租金挫低至 5,690 美元後才止跌回升，雖進入聖誕新年長假，市場曾一度漲勢短暫中斷，隨後漲聲再起，年終封關收高 6,586 美元，新年過後，市場無利多挹注，致走勢搖擺不定，迄 1 月上旬收在 6,796 美元。太平洋區航線 11 月中旬止跌回升，一路上漲至 12 月初攀抵 7,161 美元，進入 12 月假期來臨，租金無力上衝而拉回，年終封關收低 6,778 美元，新年過後延續跌勢，迄 1 月上旬收在 6,471 美元。11 月中旬兩大洋區市場受到季節性旺季的激勵，全面止跌上揚，至 12 月初平均租金攀抵 6,693 美元後，交易漸冷清，太平洋航線走勢偏弱持續下調，拖累平均租金，所幸 12 月中下旬受惠大西洋區市場再度復活，因而拉抬平均租金，封關收在 6,682 美元，新年過後仍處疲軟態勢，租金弱勢反彈，迄 1 月上旬收在 6,634 美元。

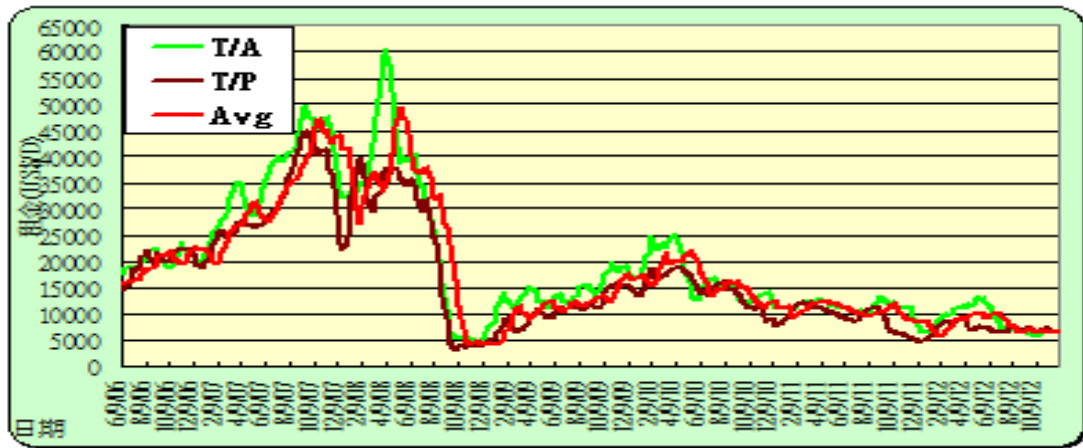


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一)2013 年中國的鋼鐵需求增速將從 2012 年的 2.5% 升至 3.1%，因此，礦砂海運需求增幅將比 2012 年略有擴大。中國仍是礦砂海運需求增長最快的地區，其他地區將有不同程度的增長。預計 2013 年礦砂海運貿易增幅為 5.9%，總量將達 11.81 億噸。中國仍是煤炭需求增長的主要地區，電煤價格市場化步伐加快，將促進更多的煤炭進口到中國；其他地區將有不同程度的增長。預計 2013 年煤炭海運貿易增幅為 4.9%，總量將達 10.57 億噸，穀物海運貿易增幅為 1.5%，總量將達 3.49 億噸，次散裝貨預計增幅低於 2%。總體上，2013 年散裝乾貨海運需求增幅在 4% 左右，略低於 2012 年的 4.8%。
- (二)2013 年散裝乾貨船運力供給增速將下降到 6% 左右，較 2012 年的 12% 有一半的下降。但連續數年過度性的新船交付已經造成運力供給的極度飽和，而且運力大型化趨勢較為明顯，市場的運力供給過剩問題在 2013 年仍難以得到有效解決。估計今年供給壓力最大的船型將由海岬型船轉到巴拿馬型船，其他小型船相對壓力減輕。
- (三)2013 年散裝乾貨船市場的供需形勢較 2012 年略有好轉，但仍難改變整體低迷的態勢，市場整體走勢前低後高，下半年市場表現將好於上半年。各船型走勢不均衡的態勢依然持續，海岬型船市場將重新發揮母雞帶小雞之引領作用，其次是輕便型船市場，巴拿馬型船市場因運力供給過大，走勢可能較為低迷。

2012 年 12 月份國際油輪市場動態

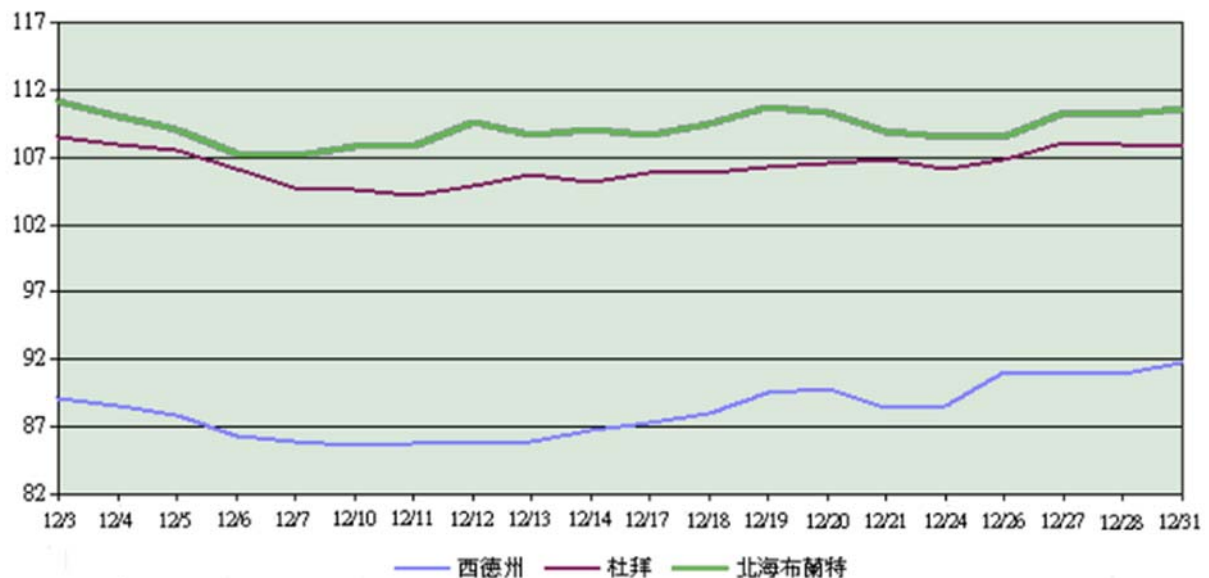
王廷元

1. 原油市場短評

雖然全球性的經濟不景氣，但石油輸出國家組織（OPEC）於2012年輸出石油收入將再創紀錄的達到10兆5200億美元。而布蘭特(Brent)全年均價仍將達到111.67美元，杜拜(Dubai)全年均價達到109.07美元，西德州(WTI)全年均價來到94.18美元。

石油輸出國家組織掌握全世界約40%的石油供應，不過各會員國上述的收入分配並不均勻。其中伊朗受到美國和歐洲的制裁而嚴重影響該國相關行業，而伊朗石油供應的缺口促使沙烏地阿拉伯、伊拉克、科威特和阿拉伯聯合大公提高了產量從而獲利。

展望2013年油價將持續受到全球經濟積弱不振、美國持續開發油田、以美國為首的西方國家對於伊朗制裁和中東不穩定的局勢等不確定因素影響，將使得全年的油價處於持續震蕩的局面。而歐債危機短期內無法有效解決加上世界各國貨幣政策影響，也將會使油價長期處於不穩定的情況。



12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703點，月底為764 點；本月平均為734點，比起11月的平均點數上漲了5.18%；2012年全年平均為720點。

波羅地海成品油綜合運價指數(BCTI)月初為738點，月底為756點；本月平均為743點，比起11月的平均點數上漲了5.67%。2012年全年平均為640點。

2.原油產品價格

西州原油-

月初每桶價格89.120美元，至月底報價為每桶91.750美元，上漲3.16%；
12月均價為每桶88.191美元。

杜拜原油-

月初每桶108.440美元，月底收盤價格為每桶107.810美元，上漲2.03%；
12月均價為每桶106.352美元。

北海布蘭特原油-

月初每桶價格111.180美元，月底以每桶110.600美元作收，上漲2.12%；
12月均價為每桶109.196。

3.油輪/油化輪買賣交易行情*

超級油輪 – “Mayfair” (1995年造，二十九萬八千四百載重噸)雙殼油輪約以二千三百五十萬美元售出。

阿芙拉型油輪 – “Gan-Destiny” (2010年造，十一萬二千八百載重噸)雙殼油輪約以三千三百五十萬美元售出。

IMO II/III 化學輪 – “Orient Pioneer”(1998年造，六千六百載重噸)約以五百萬美元售出

IMO II/III 化學輪 – “Golden Yasaka”(1998年造，八千七百載重噸)約以六百二十萬美元售出

4.油輪拆船市場交易行情*

“Dar Yun” (1994年造)油輪於台灣以375.0美元/輕載噸售出，於高雄點交。

“Continental” (1993年造)油輪於印度拆解，以430.0美元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場-

12月份現貨市場成交數量為128筆。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費報WS49.5，相當於日租金30700美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS30.0，日租金為3600美元；西非至美灣26萬噸級運費報WS52.5，換算日租金為34800美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS47.5，日租金有27100美元。

蘇伊士型油輪市場

12 月份現貨市場成交數量為 128 筆。月底時，波灣至日本 26.5 萬噸級(TD3)運費報 WS49.5，相當於日租金 30700 美元；波灣至美灣 28 萬噸級運費報 WS30.0，日租金為 3600 美元；西非至美灣 26 萬噸級運費報 WS52.5，換算日租金為 34800 美元；西非至遠東 26 萬噸級運費報 WS47.5，日租金有 27100 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級運費報 WS110.0，日租金約得 19700 美金；波灣至日本 5.5 萬噸級運價 WS145.0，日租金約得 23300；新加坡至日本 3 萬噸級船運價 WS154.0，日租金約得 8400；3.8 萬噸級加勒比海至美灣，成交運費上漲至 WS180.0，日租金約得 21400 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 12 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-NOV (WS)	TCE (US\$/day)	20-DEC(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	30.0	4,177	30.0	3,585
AG / JAPAN	VLCC	47.5	27,072	49.5	30,644
WAF / EAST	VLCC	47.5	27,684	47.5	27,105
WAF / USG	VLCC	50.0	31,158	52.5	34,734
WAF / USAC	SUEZMAX	52.5	3,304	77.5	23,430
MED / MED	SUEZMAX	62.5	15,178	90.0	39,809
UKC / USAC	AFRAMAX	85.0	14,951	107.5	21,029

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-NOV (WS)	TCE (US\$/day)	20-DEC (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	130.0	28,735	130.0	28,735
AG / JAPAN	55,000	140.0	21,382	140.0	21,382
CARIBS / USAC	38,000	130.0	9,878	130.0	9,878
SINGAPORE / JAPAN	30,000	160.0	9,465	160.0	9,465
MED / USAC	30,000	190.0	16,722	190.0	16,722

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	21, 000	26, 500
SUEZMAX	150-160k	17, 000	21, 500
AFRAMAX	95-105k	14, 000	15, 500
LR1	65-73k	14, 500	15, 000
MR	47-51k	13, 500	14, 250

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$82.0	\$57.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$27.0
LR1	65-73k	\$35.0	\$25.0
MR	47-51k	\$35.0	\$25.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2012年12月	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$48.0	\$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

