



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 九十期

ISSUE 90 2011 年 6 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

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	15

海運市場動態報導

國際運輸動態報導

1. 海盜風險增 航商調高緊急風險附加費

索馬利亞海盜持續肆虐，航商為了避開海盜出沒地區或海域，普遍規劃較遠程航線，增加航程距離與長度，以致運輸成本增加。近期已有航商宣布調高緊急風險附加費（ERS），每四十呎櫃約徵收 100 美元，彌補海盜帶來額外開支。

根據國際海事局報告顯示，海盜襲擊個案今年首季創下 142 宗，索馬利亞海盜至少佔 97 宗，是去年同期 1.77 倍。今年首季，大約有 18 艘貨船被劫持，被扣留海員增至 344 名，另有 45 艘船被海盜登上，並發生激烈槍戰。

而海員安全問題亦受航商重視，目前被扣留當人質總人數達 500 人。據了解，船舶從新加坡到西班牙，直接通過蘇伊士運河只需 17 日可完成航程，但經南非好望角航線，整個周期要 27 日，增幅達 60%。繞道南非好望角航線，在印度洋至地中海航線航行，時間和成本開支都會增加。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 船舶國籍證書核發規則部分條文將修正

針對交通部公布「船舶國籍證書核發規則」修正草案，有關目前在國內港口取得船舶之船舶所有人，可向航政機關申請核發國籍證書，程序上較取得臨時證書後再行申請發給國籍證書更為簡便，因此擬將在國內船籍港以外港口申請臨時國籍證書等相關文字予以刪除。

本次修正重點，包括有關「航政主管機關、航政機關」之用語，另應業務需要，增訂船舶國籍證書申請書書式，並調整附件序號。刪除有關「中華民國駐外使領館、代表處、辦事處或其他外交部授權機構核發臨時船舶國籍證書」之規定，刪除有關臨時船舶國籍證書有效期間之條文。

配合現行船舶國籍證書中英對照版之核發作業規定，刪除「另繳納英譯本費」規定，修正有關船舶國籍證書或臨時船舶國籍證書登載事項「更正」手續費之條文。依據該法第二十條規定，將刪除有關船舶滅失、報廢、喪失國籍、失蹤滿六個月、沉沒不能打撈修復或改裝為小船時，船舶國籍證書繳銷之條文。依據第二十一條規定，增訂有關證書註銷之條文。

草案中指出，該法規定所謂「廢止登記」係針對船舶所有權作成行政處分，係屬對船舶所有人之不利處分，人民不服其處分，自應許其提起訴願或行政訴訟以資救濟；惟已逾訴願期限或救濟無效果後，航政機關得依行政程序法第一百三十條規定，命所有人返還之，拒不返還者，再依規定，逕行公告註銷。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 張志清當選航運學會理事長

中華航運學會於 5 月 27 日召開第 17 屆理監事會，會中舉行本屆選舉，選出 9 位常務理事、3 位常務監事，隨即進行理事長選舉，由海洋大學新任副校長張志清高票當選。張志清致詞表示，將在本屆任期完成學會財團法人與社團法人之變更手續處理。

當選常務理事名單：周淑敏、吳進發、蕭丁訓、包嘉源、朱經武、吳榮貴、相重發、桑國忠；常務監事當選名單：姚忠義、蔣銘、邱榮和。該會同時歡迎復權會員二位、新加入三位會員。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 新貨櫃船交付後年創新高

全球輪船公司去年締造高營收，陸續啟動訂造新貨櫃船計畫，法國海運諮詢公司 AXS-Alphaliner 日前發表報告指出，各大國際貨櫃航商重新回到新船市場後，在過去一年陸續訂造多艘新船，新貨櫃船交付量大有可能在 2013 年再創新高。

根據 Alphaliner 統計，自去年六月至今年五月底期間，雖然新交付的貨櫃船運力高達 140 萬 TEU，但同期新增訂單運力卻更高，達到 160 萬 TEU，反映未來數年仍有源源不絕的大型新船進入市場，貨櫃船供應趨勢已明顯改變。

在金融海嘯肆虐 2009 九年，幾乎沒有船東敢訂造新貨櫃船，當時不少韓國船廠都擔心無法善用所有產能，加快拓展海洋工程市場。以此計算，Alphaliner 預算 2013 年全球貨櫃船運力增幅達到 8.9% 至 11.3%，明年增幅會介於 8.8 至 9.9%。而今年淨增幅為 8.7%，較去年 9.2% 回落。

同時，該公司提醒，輪船業者買船宜節制，因為當前買船數據已在響起警訊，兩年後新船交付情況可能再次引起運力過剩問題。近期與金融海嘯前不同，2013 年或之後交付新船，相當部分都是八千 TEU 以上船舶。

【資料來源：台灣新生報航運版】

5. 全球貨櫃船運新指數問世

一項由歐洲航運機構與新加坡合作的全球貨櫃船運新指數最近問世。消息指出，倫敦德魯里航運諮詢機構與新加坡場外交易結算所合作推出前述貨櫃運價指數，發佈指數涵蓋全球十一條航線，今後將於每週四公佈一次。

雖然目前在中國大陸已有上海航運交易所每週公佈中國出口貨櫃指數，但包括達飛在內的一些貨櫃船公司認為，上海航運交易所公佈的指數涵蓋範圍較小，不能有效反映整個市場運價水準。

本次德魯里與新加坡場外交易結算所按 50:50 比例共同提供貨櫃指數的市場服務，該指數涵蓋的 11 條東西航線 2010 年貨櫃運量達 3700 萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 五月份國輪船隊三艘 8.7 萬總噸

根據交通部的統計，今年五月份我國國輪船隊艘數，總計二百八十一艘，達二百八十四萬三千四百八十四總噸，較四月份的二百七十八艘，增加三艘，及增長八萬七千三百八十五總噸。

增加這三艘船舶包括長榮海運一萬七千八百八十七總噸的立揚輪，及台灣電力公司五萬零二百三十六總噸煤礦專用船電昌六號，與台塑海運公司所屬一萬九千二百六十二總噸的台塑液體船台塑十號。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 商港法修正 航港政企分離 明年元旦起，四港合一可望重返全球前 10 大港，甚至邁進前 5 大

行政院昨天初審通過商港法部分條文修正草案，未來航港體制將大改革，採政企分離原則，明年元旦起，四港合一成立國營港務公司，可仿新加坡赴海外投資，一年四港合計有 13 億 TEU，台灣港群可望「重返」全球前十大港，甚至往前五大排名邁進。由於大陸地區港埠作業能量迅速擴充，且國內經貿對大陸依存度提高，未來港務公司規劃以掌握兩岸海運直航契機及其強化港口產業供應鏈合作為原則，研擬整體港埠固量、增量及創量發展策略。

行政院政務審查會昨天完成商港法部分條文修正草案，未來航政與港務採政企分離大變革，涉及低度公權力的業務，例如港口經營等交由港務公司經營，涉及高度公權力部分，例如劃設管制區、港警、港消等業務監督，由航港局負責。

在商港區內經營事業機構，其取得土地地價稅以千分之 10 計算，對檢查旅客或貨物等通關場地，明訂航港局及港務公司需無償提供，免納地價稅。

為提升我港口競爭力，將比照國際各大港口，在交通部下設航港局，負責航政及港政行政事項；目前四大港務局改制港務公司，專門經營各港口營運，且在明年元月掛牌運作。

【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)通膨愈演愈烈，全球經濟成長趨緩

儘管美國失業率創下了金融危機以來的新低，歐元區經濟也有轉好的跡象，但全球經濟增長仍面臨諸多變數。去年全球出口貿易額實現了 14.5% 的歷史最高增幅，預計今年增速將有所放緩，可能回落至 6.5% 的水準。大宗商品價格持續飆升，通貨膨脹的壓力已經從新興市場國家逐漸蔓延至已發展國家，多數國家為對抗通膨，陸續升息，通脹持續蔓延有可能拖累全球經濟的復蘇步伐。中國物價指數 (CPI) 已連續 2 個月超過 5%；而 4 月中國製造業採購經理指數 (PMI) 顯示，原材料庫存指數進一步上升，受成本、庫存雙重壓力，企業經濟活動有所減弱，對工業原料需求開始降溫，特別是礦砂、煤炭、原油等大宗商品需求受阻，增速出現一定幅度回檔。受需求減緩 4 月貨物輸送量增長速度自高位回落，顯示中國進出口外貿增長逐漸放緩。

(二)印度增加印尼煤炭進口，日本受地震影響，進口印尼煤炭減少

2011 年印度將取代日本成為印尼煤炭最大的買主，與中國成為主要煤炭供應國煤炭供應重要進口國家。印度的大部分進口煤炭來自印尼。今年印度國內煤炭供應短缺，為了滿足電力需求將促使印度從印尼進口高達 60 百萬噸的煤炭，比去年的進口量多 5 百萬噸，同時超過日本成為印尼最大煤炭進口國。路透社預估從印尼出口到印度煤炭在 2013 年將達 90 百萬噸。印度不斷增長的獨立電廠的需求將推動印度的煤炭進口。而日本則在三月遭受大地震和海嘯後，日本將自印尼進口煤炭約 57 百萬噸，低於先前的大約 65 百萬噸的高峰值。日本所遭受的地震和海嘯致日本東北沿海的一些燃煤電廠關閉，阻礙了煤炭需求。日本四月份的燃煤進口比去年同期下降 13.4% 降至 6.6 百萬噸。

(三)中國需求煤炭與穀物急速暴增，帶動進口急速增加

隨著工業及民用電力需求的增長，中國的煤炭消費量也不斷提高。今年中國燃煤進口量將達 90 百萬噸，而 4 年後 2015 年，中國燃煤進口量將增長到 2 億噸，增長一倍多。中國的煤炭進口量隨著中國國內煤炭價格的變動所影響。去年，中國成為僅次於日本的世界第二大煤炭進口國。5 月底中國提高工業用電的價格，以緩解電力緊張局面，進而激勵更多的煤炭進口，以滿足電力供應。中國國內煤價再創新高，國際煤價卻全面下滑，鼓勵進口煤炭增加，焦煤進口猛增七成。中國 4 月煤炭進口量為 11.1 百萬噸，與去年同期相比，減少 2.42 百萬噸，下降 16.9%，但與今年 3 月相比，增加 2.05 百萬噸，增長 22.7%，是今年 2 月份煤炭進口降至 6.76 百萬噸之後，連續第二個月顯著回升。4 月以來，中國華東、華中等多個地區陷入“電荒”困局，沿海煤炭進口需求再度燃起。預計今年下半年中國煤炭進口量或超過 1 億噸。今年以來國際煤價高漲，致中國煤炭進口減少，出口

卻增加現象。去年中國煤炭淨進口量超過 1.4 億噸，比上年度增長超過 40%；今年第一季中國煤炭淨進口量為 26.58 百萬噸，比去年同期下降 33.05%，其中進口量比去年同期下滑 27.12%，出口量增長 1.35%。中國國內外煤炭價差成為進口是否增長的決定性因素。

(四)全球穀物出口增加，美國及歐盟卻減少

國際穀物協會預期 2011/12(今年 7 月至明年 6 月)全球穀物貿易量將增加 3.2 百萬噸，全年達 2.436 億噸，麥類約 1.267 億噸，粗穀物約 1.169 億噸。該協會預期獨立國協出口穀物大幅增加，年增約 16.9 百萬噸，年度達 37.6 百萬噸。同時，阿根廷、澳洲及加拿大等地區今年出口穀物也溫和增加，阿根廷增加 1.2 百萬噸，達 25.9 百萬噸，澳洲增加 0.2 百萬噸，達 22.4 百萬噸及加拿大增加 1 百萬噸，達 21.4 百萬噸。相較之下，預期美國將減少 5.7 百萬噸，達 82.1 百萬噸，巴西減少 4.7 百萬噸，達 9.8 百萬噸及歐盟減少 4.2 百萬噸，達 23.4 百萬噸。美國農業部表示因北半球天候異常不利於穀物生長，穀物出口國包括法國、德國、美國北方平原及加拿大等出口下降。俄羅斯及烏克蘭因去年極端旱災和火災等致穀物出口減少，今年預期情況好轉生產將增加，可是因國內市場條件及價格因素，將限制出口。輕便型船和超輕便型船市場將從波羅的海國家出口穀物的增加而獲得支撐，澳洲預期出口達 17 百萬噸，比去年少 0.5 百萬噸。

(五)主要國家及地區粗鋼產量出現回落，中國逆勢增長

4月全球粗鋼產量比上月下降2%，產量為1.269 億噸，比去年同期高出5%，今年前4個月全球粗鋼產量累積到4.997億噸，比去年同期高出8%。中國4月國內粗鋼產量達59.03百萬噸，比去年同期增長7.1%；日均產量為196.8萬噸，創出歷史新高，今年粗鋼產量預計達到6.6億噸，比去年將增長4.8%。中國海關資料顯示4月出口鋼材4.77百萬噸，較上月下降2.85%，與去年同期相比則增加10.67%，不過增速比3月大幅減少36.33%；1-4月累計出口鋼材15.28百萬噸，同去年同期增長17.4%。中國鋼鐵行業受到電荒的波及，鋼材的供需將受到不利影響，在經濟增速放緩和電荒的情況下，鋼材的需求進一步減弱，並將衝擊到礦砂進口力道。中國4月進口礦砂52.88百萬噸，比上月下降4.5%，比去年同期下降11.1%，繼3月礦砂進口回升後再次出現下滑。4月底，中國港口礦砂庫存已逼近90百萬噸，創歷史高位，礦砂高價格、高庫存，已影響到礦砂的進口需求。由於最近發生大地震與海嘯，致鋼廠生產受影響，使日本產量比去年同期減少6.3%，下降至8.4百萬噸，南韓5.9百萬噸，比去年同期增加15.9%。歐盟區德國產量3.8百萬噸，比去年同期減少1.7%，義大利2.5百萬噸，比去年同期增加9.8%。西班牙1.5百萬噸，比去年同期減少5.8%，土耳其2.8百萬噸，比去年同期增加14.3%。美國產量7.1百萬噸，比去年同期增加2.1%。印度鋼鐵業迅猛發展，自1991年印度政府實施經濟改革以後，允許外資企業投資全資鋼鐵廠，明年印度要實現1.2億噸鋼鐵產量，增幅巨大。世界鋼鐵協會預測，今年印度鋼鐵需求增幅將達到13.3%，遠高於全球5.9%的增幅，明年其鋼鐵需求增速則將進一步提高到14.3%。

(六)新船噸供應持續爆增，航市低檔徘徊，逾齡船加速拆解

從船隊運力增幅的分佈情況看，海岬型船和超大型礦砂船合計運力規模為 2.50 億 Dwt，與 2010 年末的 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，預計增長 19.42%，拿馬型船隊的擴增，將使巴拿馬型船市場運力過剩加劇。輕便型船隊和超輕便型船隊的運力規模分別為 0.84 億 Dwt 及 1.23 億 Dwt，運力增幅分別為 3.70%、13.89%。由於散裝船市場不景氣，國際船舶融資銀行縮小其對船舶投資融資的規模，不少船東在資金緊缺壓力下選擇撤單或延遲交付，去年運力交付不如預期多，尤其海岬型船延遲交付率達到 30%~40%。有鑑於此，今年新船交付量也可能不會如預期多。迄今全球散貨船訂單繼續擴大，預計 2012 年全球散貨船交付量將達 88 百萬 Dwt。依照 Clarksons 資料統計顯示，今年已有 197 艘運力相等或超過海岬型船進入市場，較去年新船交付總量的 113 艘船(折算 21.2 百萬 Dwt)高出 75%。今年到 4 月底止，新造海岬型船已交了 85 艘，從訂單看年底前估計還有約 250 艘要交，全年增加率約 28%；巴拿馬型船已交 78 艘，年底前估計還有近 300 艘要交，增加率約 21%；超輕便型船已交 102 艘，年底前還有 330 艘要交，增加率 36%，不過，超輕便型是近 5 年才有的船型，增加率因而偏高；輕便型已交 80 艘，年底前約有 320 艘要交，增加率約 10%。今年整體散裝船市場增加的運力，估計約為 1.1 億到 1.2 億載重噸，處在交船的最高峰，去年與明年交船噸估計在 80 百萬 Dwt 左右，因此整體散裝船運市場估計要到 2013 年後，才有可能明顯好轉。此外，去年全球散裝船隊的逾齡船拆解活動放緩，全年拆解量約為 5.43 百萬 Dwt，不足 2009 年拆解量的六成。預計今年全球拆解船活動將會加速，全年拆解量有望達到 250 艘，10.49 百萬 Dwt，將有利於緩解部分運力過剩的問題。在港口擁擠程度，除澳洲礦砂出口港擁擠程度稍為惡化外，其他印度、巴西及中國等礦砂進出口港船隻在港延遲時間縮短。澳洲煤炭重要出口港 Newcastle 塞港情況在 5 月下旬難得 5 年來新低。值得關注地，40 萬噸中國極限型已加入營運，將改變海岬型船市場結構。巴西礦砂供應商 Vale 建造的 40 萬載重噸散貨輪「Vale Brazil」號已於 5 月上旬抵達巴西港口，揭開了海上巨無霸裝運礦砂到中國港口新的一頁，但同時改變了巴西至中國航線上新的遊戲規則。巴西對外出口礦砂中，佔六成是供應中國市場，一旦以這種「Chinamax」型礦砂船裝貨，整個運輸模式和運費結構會發生變化。

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。鑒於散裝船市場高度依賴中國進口大宗商品原料的事實，特別是煤炭和礦砂，因此，中國需求放緩將嚴重影響散裝船市場的上漲動能。中國今年面臨最嚴重的電荒，導致燃煤需求擴大，將對巴拿馬型船運及超輕便型船等市場運價指數帶來利多，為中國十二五計畫持續抑制房地產及淘汰高污染高耗能產業，不巧遭逢電荒，拖累工業生產，使散裝船市場高度倚賴鋼鐵廠產業影響嚴重，鋼材需求疲弱，鋼價回走軟，且礦砂價格居高不下，鋼廠利潤有限，紛紛祭出減產手段，把礦砂庫存減到最低，另一方面減緩採購礦砂速度，且港口庫存居高不下，顯示近期中國鋼廠對礦砂需求不振的局面，進而波及中國鋼廠礦砂進口下降，諸多不利因素的夾雜衝擊，削弱

市場需求海岬型船噸力道，加上新船噸交付加速爆增，導致海岬型船市場欲振乏力，雖然5月通常為海岬型船市場傳統旺季，過去5月份海岬型船市場常出現年度最兇悍的上漲期，可惜今年出現氣勢已遠不如過去，僅在5月下旬出現二星期中氣不足上漲期，至6月上旬反彈停止又告回跌。雖有中印旺盛煤炭與穀物需求的加持，可是巴拿馬型船市場仍抵擋不過大量新船交付，行情僅維持狹幅來回震盪格局，無力擺脫陸續湧入過剩船噸。超輕便型船市場同樣和巴拿馬型船市場受惠於煤炭與穀物增加的激勵，可是仍飽受大量新船交付的困擾，呈現跌多漲少和狹幅震盪的格局。因全球經濟表現不佳且原物料價格攀居高位，多數國家飽受通膨之苦，為對抗通膨，紛紛持續升息，因而抑制了消費力道與抑制投資熱度，結果原物料貿易貨流無法增加，儘管此型船新船交付未出現爆大量，且波羅的海及黑海區域俄羅蘇與獨立國協等穀物增加出口的加持，可惜輕便型船市場仍缺乏足夠貨源的支撐，致行情表現氣勢如絲，持續緩步下跌，所幸跌幅有限。整體散裝海運市場愈小型船市場表現優於大型船，海岬型船市場租金水準今年以來一直低於巴拿馬型船以下市場租金水準，意即巴拿馬型船以下市場表現相對抗跌且租金水準仍保有利潤可圖，相對地，海岬型船市場租金水準今年以來幾乎不及萬美元，此市場情況幾乎所有船隻處於虧損狀態。自日本遭受世紀大地震即引發海嘯襲擊後，波羅的海散裝船綜合運費指數（BDI）自始表現跌跌撞撞，自4月上旬以來指數跌破1,500點後，在也未見過高於1,500點，雖5月中旬超輕便型船以上市場曾難得出現同步上漲格局，激勵綜合運費指數連漲兩星期且逼近1,500點關卡，可惜差臨門一腳，6月上旬因海岬型船市場漲勢停止而回跌，因而拖累綜合運費指數受挫拉回，近期最低發生在5月中旬來到1,271點，所幸巴拿馬型船市場止跌翻揚，化解大幅拉回的危機，至6月上旬綜合運費指數盤旋在1,428點。自日本遭受世紀大地震即引發海嘯襲擊後，海岬型船運費指數（BCI）幾乎成溜滑梯是一路走跌，在5月中旬抵達第二季來最低收在1,457點，隨後礦砂貨載湧現的激勵，指數止跌反彈，連續上漲兩星期，至6月初抵達今年初以來最高點1,939點，可惜無緣戰士登上2千點關卡，隨即上漲動能後續無力，指數再度拉回，至6月上旬指數回挫至1,767點。自日本遭受世紀大地震即引發海嘯襲擊後，巴拿馬型船運費指數（BPI）受到嚴重傾軋，出現大幅拉回修正，至4月底來到今年2月初來最低1,364點，隨後中國和印度等積極進口煤炭及穀物的加持，巴拿馬型船市場才擺脫持續下挫的命運，指數脫困逐漸步步上揚，呈現一波比一波上漲高點，漲相與表現遠超過其他型船市場，至6月上旬指數來到今年4月上旬水準，抵達1,903點，若後續煤炭貨載能繼續湧現，則指數有可能佔上2千點關卡。超輕便型船運費指數（BSI）在4月底之前受到日本大地震陰霾的影響，指數跌跌不休，5月初挫低至1,368點，隨後受到煤炭及穀物貨載湧現的加持，指數一掃一個多月來陰霾，稍有起色，5月中旬曾連漲一個多星期，5月底來到近期最高1,451點，隨後抵擋不住新船噸交付營運爆增，指數再度拉回，迄6月上旬回挫至1,355點。輕便型船運費指數（BHSI）在4月底之前表現獨樹一格，似乎毫無畏懼日本大地震的影響，指數逆勢上揚，4月底攀抵今年以來最高801點，隨後全球經濟飽受物價高漲襲擊，引發通膨危機，各國紛紛陸續升息，致全球需求原物料大受影響，因此波及輕便型船市場，指數反轉溜滑梯式逐步走低，迄6月上旬回挫至751點，抵達3月上旬來新低點。

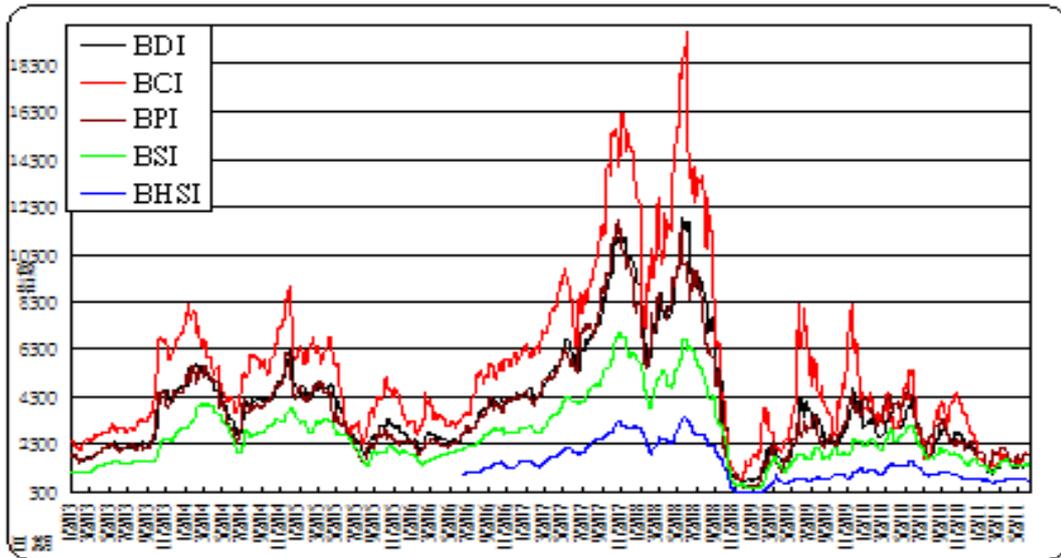


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。中國鋼鐵產業一舉一動則牽動海岬型船市場的走勢，進館然今明兩年假設中國鋼鐵產業粗鋼產量能維持過去20%高幅度增長，進口礦砂年度增加7~8千萬噸，至多僅能消化70~80艘海岬型船，根據倫敦Clarksons統計，前5個月全球共交付85艘海岬型船，至年底前估計還有約250艘要交，而海岬型拆解只有約40艘，全年增加率約28%，另據悉巴西Vale已有1艘40萬噸級“Chinamax”超大型礦砂船投入營運，今年陸續有幾艘將加入營運，1艘“Chinamax”超大型礦砂船相當2艘20萬噸海岬型船運力，據估計40萬噸級“Chinamax”新船訂單運力約佔海岬型船訂單運力的5.5%，顯示今明兩年海岬型船運力增加相當大起碼17%以上，要緩解運力過剩壓力，除非加速擴大海岬型船拆解力度，否則海岬型船市場運力供給過剩將隨影而行，兩年內海岬型船市場行情勢必很難有好的表現。在需求方面，中國政府極力打擊房地產，致鋼材需求降溫，以及今年中國鬧電荒而波及中國鋼廠生產作業，被迫減產，加上港口礦砂庫存量居歷史高位且國際礦砂價格仍維持高價位，國際鋼材市場需求呈現疲軟態勢，鋼廠採購較為謹慎，且多數鋼廠認為為未來礦砂價格應會明顯下滑，故中國鋼廠減慢進口礦砂，部分人士對後續市場走向仍持悲觀態度。中國4月進口礦砂52.88百萬噸，比去年同期下降4.5%，比上月下降11.1%，顯然中國鋼廠已無力再點燃大量進口礦砂的火把，難維持高水位進口量，甚至恐有需求下降趨勢。事實上，從海岬型船平均現貨日租金已罕有地自今年以來迄今低於巴拿馬型船且5年船齡海岬型船售價近一年再跌27%，充分反映海岬型船今明兩年經營環境惡劣。海岬型船市場自日本大地震後表現持續呈現弱勢格局，各航線租金持續下修，至5月中旬後因中國對巴西礦砂需求增加，部分地區運力趨緊，運力趨緊，市場行情出現溫和反彈逾兩星期，大西洋地區海岬型船需求持續上揚，大西洋往返航線平均日租金於5月下旬成功突破一萬美元，6月初最高來到13,418美元，迄6月上旬本航線租金行情反彈中止而拉回，1萬美元關卡淪陷且收在9,230美元。太平洋區市場，澳洲出口至中國的礦砂也在5月中

旬成交突然活躍起來，但因太平洋地區運力一直較為充裕，因而太平洋地區租金小幅回升，6月初最高來到7,927美元，但仍顯疲軟無力，迄6月上旬在度反轉下跌且收在7,154美元。大西洋返回遠東航線租金自3月底以來持續下修，4月中旬跌破2萬美元，5月中旬跌至今年1月時低水準16,229美元，隨後中國進口巴西礦砂湧現而太平洋區過多船噸因船用燃油太貴，船東無意願將船隻空放至大西洋區，至致大西洋區現貨船噸吃緊，激勵大西洋返回遠東航線租金開始強力反彈，5月下旬再收復2萬美元關卡，來到今年初的高價位抵達24,635美元，可惜上漲力道熄火而拉回，迄6月上旬收在22,215美元價位。太平洋區回歐陸航線今年以來皆為負租金行情，直到5月下旬才轉為正值租金報酬，本航線也自5月中旬後受到礦煤貨載湧現的加持，租金行情出現大幅改善，快速由負租金轉成正租金，至6月初攀抵今年以來最佳行情1,215美元，隨後即將來臨的夏季是淡季，需求減弱，鋼廠在鐵礦石採購方面較為謹慎，礦砂貨載交易退潮，上漲動力熄火而租金行情拉回，6月上旬租金收在432美元。海岬型船4條租金航次航線平均租金在5月中旬下挫至2月以來最低5,655美元，所幸中國鋼廠大舉出動補充礦砂庫存，激勵海岬型船各航線租金紛紛翻揚上漲，在5月下旬收復1萬美元關卡，至6月初攀抵今年以來最佳行情11,773美元，隨後抵不過新船噸快速湧入的打擊，歷經兩星期的溫和上漲，6月上旬中就回檔來到9,758美元，1萬美元淪陷。顯示海岬型船市場今年很難擺脫船噸供給過剩的困境，行情將呈現低檔狹幅震盪走勢，海岬型船東必須正視此問題且妥善規劃因應之道，以持盈保泰為上策。

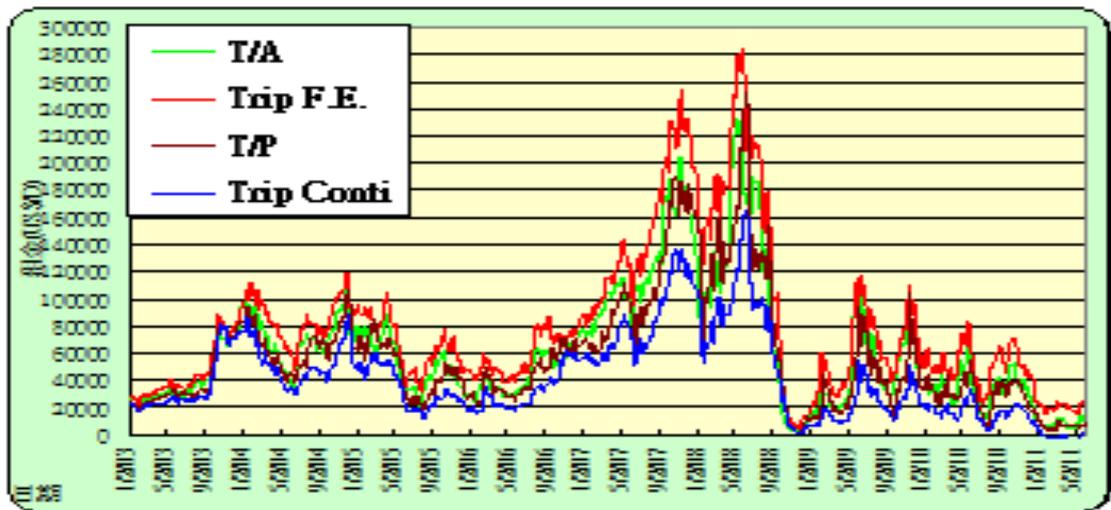


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。今年國際原油價格在每桶登上百美元左右高價位，推高其替代品—動力煤的海運需求，預計今年燃煤作為火力發電和取暖供熱的主要能源，焦煤海運需求量均將出現小幅增長，煤炭海運需求將成為支撐國際散裝船市場的主要動來源。預期今年在亞洲能源需求將增強，將對巴拿馬型船市場營造良好營運環境。由於貿易格局的變化，煤炭及礦砂的海運運距將進一步拉長，今年全球散裝乾貨海運周轉量增幅將高於海運量增幅。據倫敦

Drewry研究機構預測今年全球散裝乾貨海運需求量和海運周轉量分別為33.67億噸和19.5萬億噸，分別增長4.9%和6.0%。巴拿馬型船市場因日本大地震而打斷上漲動能，散裝船市場紛紛中箭落馬，租金行情連翻下挫。三大主要船型運價呈現不同程度的下降，尤其是前期表現活躍的巴拿馬型船，在此輪下跌過程中率先加速下跌，跌幅程度超出預期，下跌至前年4月以來最低水準。因國際煤價高於中國國內煤價，中國今年前4個月煤炭進口量較去年同期減少近27%，中國港口庫存量近3個月也逐漸下滑，目前處於最低水準。近期中國出現電力緊缺，且兩年來首次調高電價，未來電煤運輸活動將逐漸升溫。受到南美穀物貨載湧現消耗巴拿馬型船部分運力，印度煤炭需求高漲為巴拿馬型船帶來正面影響，但終因運力較多，巴拿馬型船漲勢受挫，5月中旬開始下調。高煤價致使印度從南非進口煤炭大幅減少，但卻如饑似渴地進口更具價格優勢的印尼煤和澳洲然煤。儘管現貨市場運力不斷投入，但市場上對巴拿馬型船需求仍持續增溫因而支撐巴拿馬型船租金行情回升。5月中旬市場煤炭貨載在逐漸退潮，穀物貨載萎縮，且FFA市場看跌後市，租金行情再度反轉走跌。5月下旬巴拿馬型船市場受南美東岸穀物 and 美國煤炭運量上升，船運活動熱絡，以及部分地區運力趨緊影響，巴拿馬型船市場租金出現強勁上漲，漲幅與力道領先其他型船。儘管有兩大負面因素對日租金上揚施加壓力：一是萊茵河水位過低，歐洲其他港口至德國港口的煤炭鐵路線只能滿負荷運營；二是美國密西西比河洪水大大縮減了美國地區的煤炭船運活動，對美國海灣地區散裝船需求受挫。至6月上旬美元轉強使國際煤價回落及巴拿馬型船需求旺盛，而大西洋地區運力並不充裕，大西洋往返航線平均租金堅挺，市場預計未來幾天仍會續漲。太平洋市場因論時租船市場交易轉趨活躍，對現貨市場帶來積極影響。巴拿馬型船市場4條租金航線的平均租金4月底下挫逼近1萬美元，下降到10,928美元，隨後煤炭及穀物貨載的激勵，各航線租金行情展開反彈，至6月上旬幾乎漲多跌少，前進三步退一步，行情逐步墊高，至6月上旬平均租金攀登15,266美元，回到4月前的水準。巴拿馬型船租金行情遠遠超過海岬型船行情超過1.5倍以上，說明全球煤炭及穀物需求增長相當顯著。大西洋往返租金航線4月底前跌跌不休並挫低至今年以來最低10,706美元，隨後展開強勁反彈，雖5月中旬和6月初曾出現小幅拉回休息，但多頭氣勢猶存，至6月上旬本行現租金攀登達到16,506美元，回到3月期間水準，租金水準領先其他型船。大西洋返回遠東租金航線行情，4月底以前租金行情陷入低潮，最低下殺至20,270美元，守住2萬美元關卡，隨後大西洋區煤炭及穀物貨載回遠東湧現，點燃上漲火把，雖曾漲勢過大而小幅拉回，然漲勢依然猶存，大幅拉回機會不大，至6月上旬本行現租金攀登達到23,690美元。太平洋往返租金航線自日本大地震以來直直落，至4月底跌破1萬美元且下挫至今年以來最低8,735美元，隨後利多激勵而轉開強勁反彈，雖5月中旬和6月初曾出現小幅拉回休息，仍無礙巴拿馬型船租金多頭格局，6月上旬本行現租金攀登至14,310美元。太平洋區回歐陸租金航線，4月底曾挫低至4,000美元來到2月上旬時的低檔水準，隨後利多湧現加持，租金行情展開強勁反彈，雖6月上旬前曾兩度回檔，可是上漲格局依然不變，租金行情呈現易漲難跌的格局，迄6月上旬租金上揚至6,558美元。

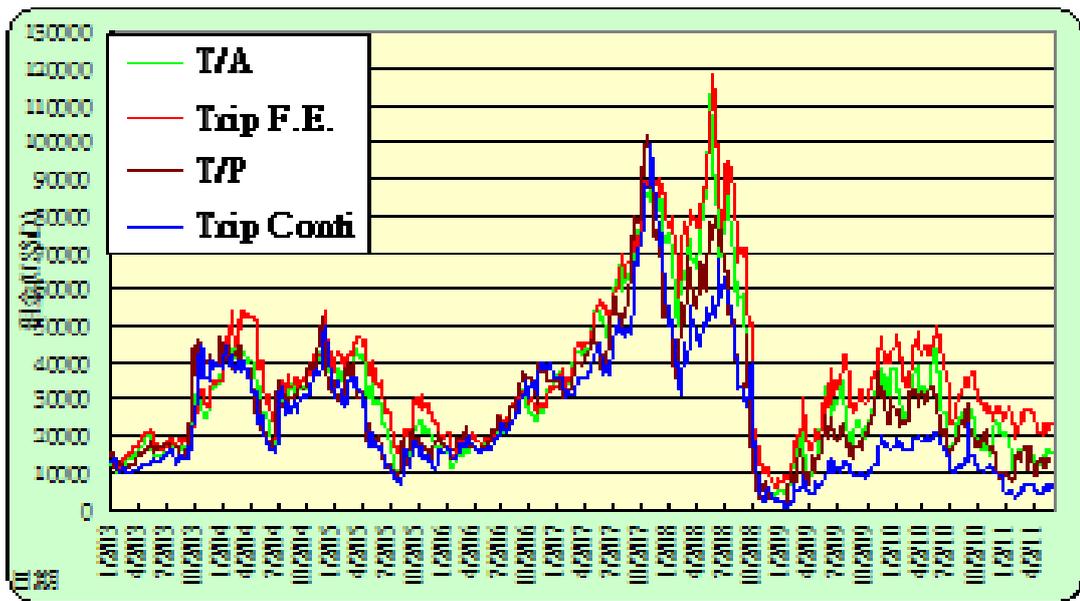


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。儘管自日本大地震拖累大宗原物料海運貨載正常運作，重挫散裝船市場行情，加上今年新船噸交付量激增，成為拖累散裝船市場行情低迷不振的兇手。其中以海岬型船市場最為嚴重，而超輕便型船市場行情雖自3月下旬以來表現不是理想，所幸跌勢相對溫和，各航線租金行情均居高震盪，高於其他型船同航線租金水準。超輕便型船的運輸特性左右逢源，不僅煤炭及穀物貨載成為其攬載對象，同時，佔1/3次要貨載如化肥、鋁礬土、工業鹽及林業半成品原料等，受惠於煤炭及穀物貨載有增無減，以及日本災後復建需求建材逐漸顯現效應，促使超輕便型船市場成為航市的寵兒，確保超輕便型船市場行情維持高檔不墜。超輕便型船為近年來新發展型船，且投資建造訂單數量暴增，未來營運數量將會快速增加，恐將傷及此型船淪為街頭巷尾菜市場。超輕便型船憑藉低耗油量和攬貨運送靈活等優勢，在高油價時代獲得市場租方的青睞，新增運力能夠在煤炭及穀物運輸市場搶佔巴拿馬型船市場部分貨載，中印近期自各地進口煤炭快速增加，以及穀物、鋁礬土及非金屬礦等海運貿易量有增無減，這些貨載運輸型多集中在使用超輕便型以下船隻，受惠於貨載穩定增長，促使超輕便型船租金行情獲得相對抗跌。受到日本地震海嘯的衝擊，4條平均租金航線翻轉下跌，4月上旬跌勢明顯，一路走低，迄5月上旬旺季來臨，煤炭及穀物貨載蜂擁而上，刺激超輕便型船以上市場翻紅，本型船平均租金止跌回升，5月表現亮麗，5月底攀登至14,947美元，回到4月初水準，6月初漲勢中止而回檔，迄6月上旬平均租金收在13,985美元。大西洋區租金航線4月底止跌回升，5月幾乎漲多跌少，租金行情步步高升，6月初漲勢中止而回檔，迄6月上旬本航線租金收在16,885美元。大西洋區回遠東租金航線4月底貨源湧現，交投熱絡，租金行情止跌翻揚，5月震盪走高，6月初需求減弱而小幅拉回整理，市場即將步入夏季淡季，是否能撐住在高檔震盪格局，有待觀察，6月上旬本航線租金收在20,233美元。太平洋區往返航線租金5月上旬航市煤炭貨載需求船噸熱絡，激勵租金行情止跌震盪來回逐步走高，但太平洋區累積

過多船噸，至太平洋區航線租金表現遠遠落後大西洋區的租金，雖5月表現有好轉，但氣勢稍嫌薄弱，5月底攀升至13,168美元，隨後漲勢歇止而拉回，本航線租金回檔收在10,338美元。遠東回歐陸租金航線4月呈現溜滑梯式走跌，5月上旬利多激勵而止跌回升，5月底攀升至9,383美元，隨後漲勢歇止而拉回，本航線租金回檔收在8,485美元。

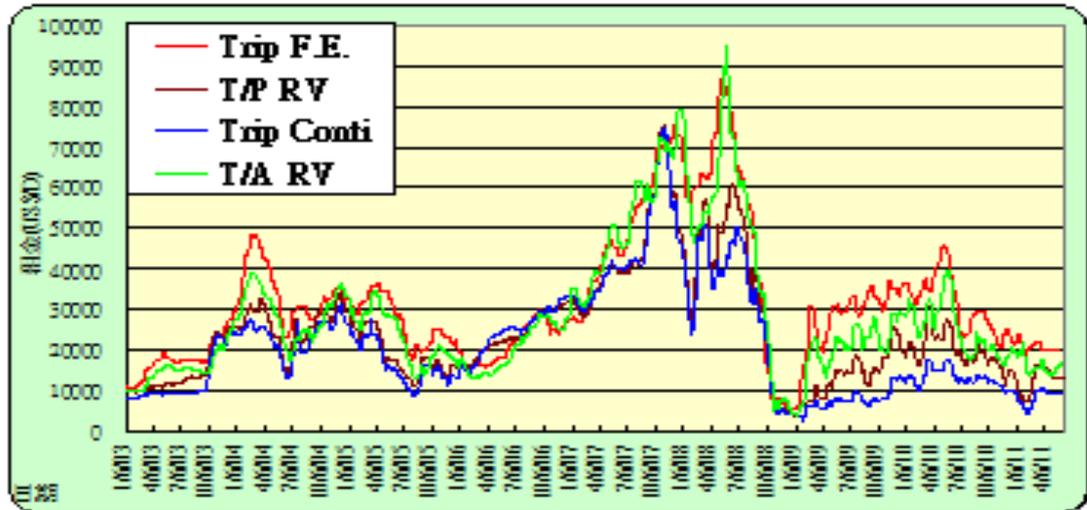


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。小宗散雜貨的貿易量占全球散裝乾貨海運量有1/3份額，仍不能小覷。後金融危機時代，隨著新興經濟體和發展中經濟體在世界經濟舞臺上扮演的角色愈發舉足輕重，今年新興經濟體尤其是亞洲部分國家在化肥、水泥、鋼材以及金屬合與木材製品等貨載有穩定增長，推動全球小宗散裝貨海運需求量出現小幅增長。波羅的海及黑海區域國家如烏克蘭及俄羅斯等今年穀物豐收，激勵穀物出口增加，嘉惠了輕便型船市場，使今年小型船市場表現遠優於大型船，另外包括小型船新噸位交付加入營運較少，且逾齡船解體量加快。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大增，引發需求小型船噸持續熱絡。日本重建工程需耗用大量木材。預期日本重建工作進入軌道，將進口大量建築材料及住房設施，對輕便型船市場受惠最大，可能再帶動輕便型船市場行情上漲，至少會比現在水準增長10%。輕便型船市場自4月以來表現雖不盡如意，惟相對其他型船市場表現，船東應足以慰藉。5月上旬市場行情依然呈現震盪上漲格局，漲多跌少，氣勢仍嫌不足。大西洋區與太平洋區2條租金航線的平均租金雖4月上旬漲勢暫時歇止，但未見明顯拉回，支撐力道依然存在，4月上中旬大西洋漲聲響起，至4月中旬上漲動能中止而拉回，隨後太平洋區接棒開始由黑翻紅，支撐輕便型船平均租金不墜，5月下旬太平洋區出現明顯下跌走勢，拖累平均租金跌勢擴大，迄6月上旬收在11,315美元。大西洋區往返租金航線5月表現不錯，租金行情持續上揚，5月底攀升至12,695美元，隨後漲勢停止而拉回整理，6月上旬收在12,164美元。太平洋區租金航線自4月初以來幾乎一路走跌，僅4月下旬出現短暫翻紅格局，終究抵不過太平洋區累積太多船

噸，市場無法消化過多船噸，致本航線租金行情持續疲弱不振而下挫，6月上旬本航線租金收在10,465美元。

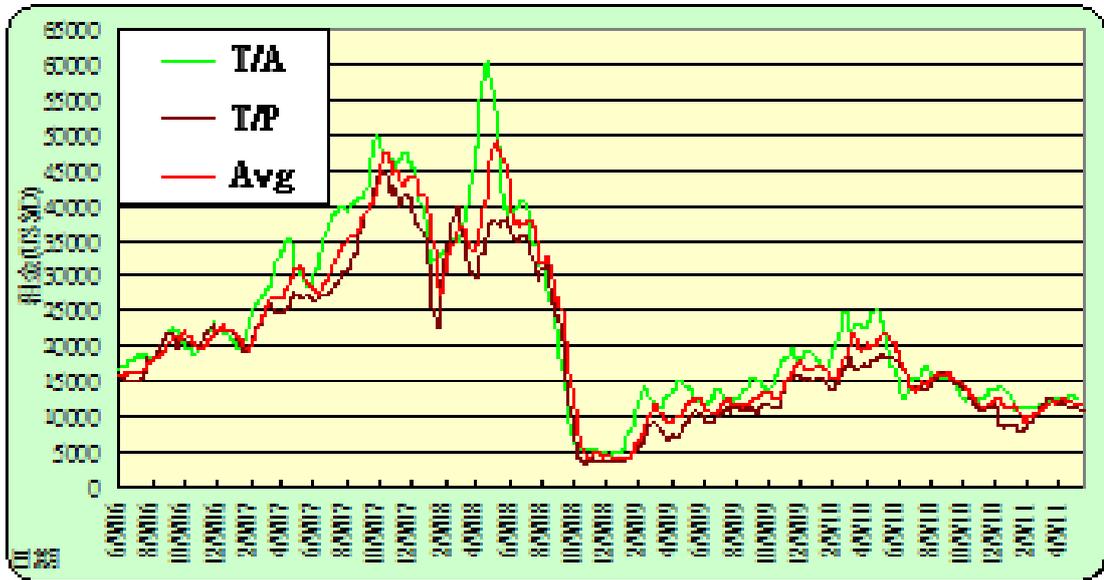


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 大宗商品價格持續飆升，通貨膨脹的壓力已經從新興市場國家逐漸蔓延至已發展國家，多數國家為對抗通膨，陸續升息，通脹持續蔓延有可能拖累全球經濟的復蘇步伐。原材料庫存居高位，受成本攀高和庫存等雙重壓力的衝擊，企業經濟活動減弱，對工業原料需求開始降溫，特別是礦砂、煤炭、原油等大宗商品需求受阻，增速出現一定幅度回檔。受需求減緩貨物輸送量增長明顯減速，尤其中國進出口外貿增長逐漸放緩，其他工業化國家同樣飽受生產成本墊高，產品價格無法反映，利潤縮水，被迫減少生產。
2. 中國今年受到持續打房與打擊三高產業，以及遭逢歷年最大電荒，重創工業生產，導致中國經濟成長放緩。因散裝船市場嚴重依賴中國進口，尤其是煤炭和礦砂。中國自去年鋼廠粗鋼產量已出現停滯現象，進口礦砂比前年下降，顯示過去航市大多頭由中國鋼廠所發動，未來航市少了中國鋼廠的這個巨大恐龍的呼風喚雨，則航市動能將相形見絀。雖然未來中印煤炭進口量有增無減，但需求增長船噸速度還是無法追上運力增長的速度。另一方面，運力增長的速度依舊很快。儘管今年被拆解船比例達破記錄，占現行總運力約4%，但新增運載力卻會增長15%，航市供需失衡相當嚴重，此結構問題，未來兩年很難改變。

(二)船噸供給面

1. 自去年第4季以來迄今，航市表現令船東失望，尤其愈大型船市場表現更傷透船東的心。為持盈保泰，趁解體船價格相當不錯時機，船東更積極拆解老舊大型船，

將有利於市場的運力供應量減少，成為減輕海岬型船租金下跌的唯一途徑。今年迄今約有40多艘海岬型船被售予拆船買家，假如海岬型船租船市場持續疲弱，今年全年的拆船量料會升至100艘，涉及運力超過15百萬Dwt。船用燃料價格大增，亦會增加船東的拆船意欲。基於船東在07年和08年訂造太多海岬型船，導致成為租船市場運力過剩的重災區。據倫Clarksons研究機構估計，海岬型船今年全球運力增長16%，巴拿馬型船預計增長19.42%，超輕便型船和輕便型船的運力增幅分別為13.89%及3.7%。

2. 近日台灣兩家經營散裝船上市公司大老闆不約而同表示未來市場看法，均認為最壞時機已過，且2013年或2014年航市將可能恢復過去高檔行情。另根據權威研究機構預言，由於運力總體相對過剩，今年波羅的海散裝船市場綜合運價指數(BDI)均值將落1300點附近。今年散裝船市場各船型運價均有不同程度下跌，尤其以海岬型船市場行情跌勢最猛，當前行情與去年同期相比下跌了80%；而巴拿馬型船和超輕便型船行情與去年同期相比，也各自下跌了近60%和55%。今年散裝船的拆解率將達到3.5%，明年將攀升至6%，為解決當前船噸過剩問題，業界呼籲船東應加快老船的拆解。

2011 年 5 月份國際油輪市場動態

唐邦正

1. 每月市場短評

五月一日美國證實蓋達組織首腦賓拉登遭擊斃，對原油市場造成短暫的衝擊，月初原油價格同時創二年之新高。月底原油價格回落，各項經濟數據顯示全球景氣復甦仍存疑慮，歐洲債信問題也一直干擾投資者心態。

受供給吃緊及中東情勢影響，美國摩根史坦利銀行在五月下旬預估布蘭特原油價格在今年最高將達到美金 130 元/桶。對此預測，部分市場人士認為中國今年 GDP 成長將不如預期，而日本對原油需求也受地震波及，因此原油價格不易飆漲。

國際能源局 (IEA) 在五月中旬指出表示，受到高油價影響，如 OPEC 不適時增產，全球景氣復甦將受影響，但市場預期 OPEC 將維持生產配額不變。在需求方面，國際能源署等機構預期 2011 年每日原油需求預計成長約 130-140 萬桶。

對船東而言，油輪市場正面臨嚴峻的挑戰，除船舶噸位過剩的問題，短期內仍然油價看漲恐造成營運上的壓力。不過在同時，船價也受運費下跌影響而向下修正。據 Poten 公司統計，以 MR 船型為例，新造船價自金融海嘯至今已下修約百分之三十。因此除租家樂見更多新船下水外，想藉機擴充船隊或汰舊換新的船東而言，目前也可能是進場的好時機。

原油運價指數在五月持續走弱，成品油運價指數大幅下跌。波羅地海原油綜合運價指數 (BDTI) 月底報 761 點，下跌 61 點；成品油綜合運價指數 (BCTI) 月底報 716 點，下跌 166 點。

2. 原油/精煉原油產品價格

回顧五月原油期貨價格，西德州中級原油從月初每桶 113.52 美元，下跌至 102.70 美元。近月倫敦布蘭特原油月初每桶價格 125.12 美元，月底以每桶 116.73 美元作收。近月紐約杜拜原油從月初每桶 119.21 美元，下跌至 110.51 美元。美國普通汽油價格月底收盤價格為 3.055 美元/加侖，低硫柴油月底以 3.079 美元/加侖作收。

3. 油輪買賣交易行情*

蘇伊士極限型油輪-“Dubai Legend”(2002 年造，十一萬三千噸)雙殼油輪以約三千二百萬美元售出

蘇伊士極限型油輪-“Glory Crystal”(2000 年造，十萬一千噸)雙殼油輪以約二千一百萬美元售出

MR 型油輪-“Spotless”(1991 年造，四萬六千噸)雙殼油輪以約八百五十萬美元售出

4. 拆船市場交易行情*

“African Prince”(1982 年造，一萬七千噸)油輪以美金 520.0 元/輕載噸售出

5. 原油油輪運費行情

本月波灣 VLCC 成交貨載數量達 120 筆，雖然創近年三年來新高，但運費未見大幅波動。波灣-遠東路線運費在月底較四月小漲 WS52.5 重回 WS50.0 點，換算每日租金約 13,000 美元，受燃油價格下跌影響，日租金較月初增加約 5,000 美元。

波灣至日本航線 (TD3)，五月未見太大起伏，每日租金受燃油費用波動影響而增減。波灣至美灣運費市場仍然在 WS37 上下成交，換算日租金約 2,000 美元。自西非至美灣及遠東市場需求仍在，西非至美灣六月中旬裝期貨載以 WS55.0 點成交，日租金得 21,000 美元。

大西洋區 Suezmax 船型因需求略減，可運貨載船噸充沛，運費呈回檔局勢。地中海地區運費自月初回落近 WS20.0 點。西非至美東航運運費在月中後持續探底，換算每日收入約為只得 6,000 美元。估計短期內難有反彈機會。

6. 成品油油輪運費行情

在大型成品油輪方面，五月運費再度回檔，除波灣-遠東路線 LR1 船型仍有支撐外，MR 油輪運費在各地區跌幅百分比都在雙位數以上。五月底 LR1 級油輪波灣至遠東路線運費為 WS120.0 點，LR2 船型運費漲至 WS132.5 點。

地中海地區 MR 級油輪各路線運費運費在五月跌幅超過百分之二十，地中海-美東路線 MR 船型運費成交 WS200.0 點，日租金約 11,000 美元。加勒比海-美東航線自四月底回跌，六月中裝期貨載以 WS147.5 點成交。新加坡-日本路線成交運價再度探底，換算日租金雖只得約 1,400 美元；該路線 2011 年 1-5 月平均日租金約 1,600 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 5 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	6-MAY(WS)	TCE (US\$/day)	27-MAY(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	37.5	2,507	37.5	615
AG / JAPAN	VLCC	50.0	12,735	47.5	7,616
WAF / EAST	VLCC	57.5	22,948	52.5	14,617
WAF / USG	VLCC	65.0	32,310	55.0	18,253
WAF / USAC	SUEZMAX	87.5	16,646	85.0	13,509
MED / MED	SUEZMAX	97.5	30,135	95.0	26,826
UKC / USAC	AFRAMAX	115.0	15,660	117.5	13,500

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	6-MAY (WS)	TCE (US\$/day)	27-MAY (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	130.0	13,955	120.0	12,038
AG / JAPAN	55,000	145.0	10,618	132.5	8,725
CARIBS / USAC	38,000	185.0	13,217	147.5	7,253
SINGAPORE / JAPAN	30,000	152.5	1,669	145.0	1,409
MED / USAC	30,000	250.0	17,951	210.0	11,357

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	27,000	33,000
SUEZMAX	150-160k	21,500	26,000
AFRAMAX	95-105k	15,750	18,500
LR1	65-73k	15,000	16,500
MR	47-51k	14,250	15,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$83.0
SUEZMAX	150-160k	\$70.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$53.0	\$41.0
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$40.0	\$30.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2011 年 5 月	2010 年	2009 年
VLCC	320k	\$102.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$64.0	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$54.0	\$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

