

國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、影響關鍵因素

(一) 中國出口增長大幅下滑，重明顯衝擊中國製造業的投資擴張

受到歐、美債務危機衝擊，及伊朗情勢緊張，造成國際油價高漲，高油價正逐漸取代歐債危機，成為阻礙亞洲經濟成長的最大隱憂，出口下滑與通膨復熾等三大威脅。全球經濟近期復甦前景似乎變得愈為黯淡。先進國家財政政策實際上處於緊張狀態，在投資信心缺乏和具成長潛力的投資領域明顯不足下，貨幣政策效果有限。新興經濟體也受到全球市場動盪、出口條件惡化、資本流動的衝擊，抑制新興經濟體工業製造增長速度，最特別地，中國受到衝擊最顯著，中國調降今年經濟成長率利空消息影響，市場解讀其成長力道趨緩，恐壓抑整體亞洲市場經濟表現，去年中國出口增長20.3%，但預計今年僅有10%增長，GDP減速至7.5%。中國製造業投資與出口成長有很強的關聯性，出口成長大幅下滑，勢必會抑制製造業投資擴張。中國製造業扮演全球最大原料消費進口，當其增長不受到抑制，也必波及散裝船市場表現。

(二) 中國粗鋼溫和增產，礦砂進口依然續增，依存度下降

中國是全球最大礦砂進口國和消費國，中國進口礦砂增長速度，一直是左右散裝船市場走勢的最關鍵指標。去年中國進口礦砂達 6.86 億噸，創下歷史高位，中國鋼協預計今年中國粗鋼產量會增長 4% 左右，達到 7 億噸規模，估計今年礦砂進口將增加至 7.3 億噸。惟去年第 4 季後中國鋼廠減產，礦砂需求減弱，港口庫存超過億噸，進口減緩，1 月中國進口量比上月減少 7.4%，比去年同期減少 13.99%，僅 59.32 百萬噸。自 2010 年開始，中國對進口礦砂的依存度開始下降，2011 年對進口礦砂的依存度不到 60%。而在兩年前，2009 年中國對進口礦砂的依存度近 70%。隨著中國自產礦砂逐年增加，且海外權益礦形成量產供應，中國礦砂進口高速增長的局面已改變，進口對外依存度有望進一步降低。中國鋼材需求增速放緩，但鋼材需求量仍將續增，礦商認為中國有六成人口的人均 GDP 的耗鋼量在很低水平，因此，對礦砂需求仍會持續增加。

(三) 中國取得全球煤炭市場的主導地位，惟今年 1 月呈現進口明顯減少

過去幾年，中國經濟高速發展，工業化程度不斷提高，為因應對煤的需求量不斷增加，提高煤炭資源開采效率，加強對煤炭出口的控制，且增加外購和國外礦場投資。因中、印激烈搶購國際煤炭，點燃國際煤炭價格持續走高。2009 年中國動力煤和煉焦煤的進口總量越過億噸，去年進口約 1.82 億噸，依中國海關數據顯示：今年 1 月份，進口煤炭 16.37 百萬噸，比去年同期下降 1.1%，比上月減少 23.4%。隨著中國內部煤炭價格下跌及電廠庫存高位、國際需求逐漸恢復，煤炭進口量呈現下滑。1 月份中國煉焦煙煤進口數量較大幅度下降至 3.45 百萬噸，比上月下降 30%，比去年同期下降 38.2%。近期，中國鋼鐵產業需求驟降，導致進口煉焦煙煤需求下滑。1 月份中國一般煙煤進口量比上月下降 20%，降至 6.49 百萬噸，但比去年同期大幅增長 78.6%。今年中國冬天與往年比相對溫暖，電廠需求不高，

庫存量多，對進口一般煙煤的積極性相對降低。1 月份中國無煙煤進口 2.51 百萬噸，較去年 12 月份下降 22.5%，比去年同期增長 5.9%。

(四)今年全球粗鋼產量下滑，中國減產最明顯著

全球 1 月份粗鋼產量為 1.17 億噸，減少約 8%。去年中國粗鋼產量增長 9%，而過去 10 年平均增幅達 18%，惟自去年第 4 季中國粗鋼產量出現疲軟，持續今年 1 月份受到中國農曆年長假影響，1 月粗鋼產量僅 52.1 百萬噸，比去年同期為 59.9 百萬噸，減少 7.8 百萬噸，減少 13%，與上月的 52.7 百萬噸相當。儘管中國鋼鐵產業因鋼價欲振乏力，但產量仍有可能溫和增長，中國鋼協預計今年全年中國粗鋼產量將達 7.3 億噸的新高記錄，將增長 7% 左右。受到全球經濟不景氣影響及中國國內經濟結構的調整，中國經濟增長明顯放緩，致鋼材需求減少，估計中國鋼鐵產量過剩 1 億多噸。亞洲其他地區，受到日圓強勢與泰國洪災重創汽車製造業，致日本比去年同期減少 10.6% 至 8.6 百萬噸，南韓 5.1 百萬噸，比去年同期減少 9.6%。歐盟區德國比上月低 8.5%，粗鋼產量為 3.4 百萬噸，惟歐洲其他地區卻產量增加，法國與義大利分別增加 11.2% 及 4.6%，產量分別為 1.4 百萬噸和 2.2 百萬噸，土耳其 3.1 百萬噸，高於去年同期的 14.4%，俄羅斯 5.9 百萬噸，高於去年同期 0.4%，烏克蘭 2.9 百萬噸，低於去年同期的 1.6%。大西洋區另一邊，美國增長 5.7%，產量為 7.6 百萬噸，巴西 2.8 百萬噸，高於去年同期 0.6%。

(五)中國需求礦砂呈現停滯，2020 年後非洲可能成為新興需求市場

過去十年亞洲地區扮演礦砂需求動力引擎來源，尤其中國為最，惟未來 15 年亞洲地區將乾涸，隨之而來，西非將成為礦砂需求開拓的焦點，最有潛力需求市場。又印度近年來鋼鐵產業擴充迅速，內需礦砂大幅增加，將可能步上中國後塵，本土礦砂供過於求，即可能轉向國外購買。澳洲礦商認為印度、印尼、越南及甚至非洲將開始明顯增長礦砂進口，屆時礦砂貿易及礦砂海運貿易熱門航線將發生移轉。

(六)今、明兩年運力供給遠大於需求態勢難改變

目前市場需求運力與運力供給之比例約 1:3.5，即有 1 噸的運輸需求量，就有 3.5 噸的運力去供應，供應遠大於需求。更不樂觀的是，供應持續在大幅增加，預計今年散裝乾貨船總運力噸位將達到 7.13 億 Dwt，將比去年增長 14.9%，將為需求增長的 2 倍多，此供應增長遠大於需求增長的態勢，恐需要到 2 年後才能有所緩解。依照 Clarksons 統計，去年海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船與輕便型船等新船交船艘數分別為 252 艘、288 艘、354 艘及 279 艘，另解體分別為 67 艘、72 艘、45 艘及 184 艘，而今年海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船與輕便型船等新船交船艘數分別為 283 艘、501 艘、424 艘及 396 艘。因航市低迷造船多數船東財務虧損嚴重，為了止血，很多船東將趁廢鋼價格仍維持不錯水準以尋找出售退出市場，今年解體艘數應可維持去年水準以上。自去年以來船廠接到新船訂單寥寥可數，中國二線造船廠明年將開天窗，一流船廠尚能填飽至明年底，為銜接明、後年檔期，船廠對新船接單報價已大幅鬆動，部分船東趁機撿便宜獲得低船價開始啟動購置新船建造。

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。儘管希臘債務危機暫時獲得紓解，但歐洲債務問題依然存在而困住歐洲地區經濟，美國同樣陷入困境，歐美經濟長期低迷不振，以波及開發中國家經濟成長力道，近期巴西及中國經濟表現大不如前幾年高速成長力道，中國政府已放去今年 GDP 成長保八，目標僅 7.5%，顯示全球經濟景氣依然持續低迷不振。歐美經濟低迷且未見起色，中國為首新興經濟體高度依賴歐美，出口明顯衰退，加上內需疲弱不振，在雙重打擊下工業製造過剩且價格下跌，尤其中國鋼鐵產業已面臨產能過剩，需求停滯不前，鋼價陷入低落，據報導 1 月中國鋼廠營運依然毫無起色，去年底尚有些鋼廠還能維持微利，但目前整個行業已進入全面虧損，2 月恐不會樂觀，其實，去年第 4 季鋼廠已實施減產，致中國鋼廠需求礦砂減弱，加上港口庫存積壓超過億噸，致進口礦砂減緩，直接衝擊至海岬型船市場，海岬型船市場自去年第 4 季以來持續下跌，迄今仍疲弱不振，反觀，今年中國農曆新年結束後，煤炭、穀物及其他非金屬等大宗散雜貨進出口頓時轉趨熱絡，因而帶動巴拿馬型船以下市場開始脫離低迷不振陰霾，其中以超輕便型船以下市場表現最為亮麗，而巴拿馬型船市場稍有起色，惟上漲動力仍氣勢薄弱，呈現不穩格局，顯示巴拿馬型船市場以上包括海岬型船市場依然陷入船噸供過於求的困境，近期整體散裝船市場僅靠超輕便型船以下市場勉強支撐場面，才使散裝乾貨船運費綜合指數(BDI)得以脫困反轉緩步上揚。BDI 自 2 月初創 1986 年 8 月以來新低後，在華人圈過完中國農曆年重返市場恢復交易，租船活動漸趨熱絡，航市大小型船價格紛紛全面止跌回升，BDI 展顏歡笑穩步上揚，可惜僅維持約一星期的慶祝行情，巴拿馬型船市場以上包括海岬型船市場漲勢受阻，BDI 受到拖累而漲勢中止拉回，直至 3 月初巴拿馬型船市場受到煤炭及穀物大量湧入的刺激，行情反彈上揚，三股市場力量獨缺海岬型船加持下 BDI 再度反彈走高，3 月上旬指數上漲來到 824 點。綜觀整體航市反彈氣勢中氣不足，僅反映跌深反彈而已，不能認為雨過天晴，以後就可以晴空萬里，投資人認為今年新船交船還是出現高數量，運價很難有大幅上漲的機會。海岬型船市場儘管過完中國農曆年曾出現一星期多強力反彈，終於還是敵不過船噸過多的打擊，尤其中國鋼廠進口礦砂減緩，需求船噸疲弱不振，海岬型船價格再遇難受阻，海岬型船運費指數(BCI)從 2 月初的最低 1,436 點止跌反彈，在 2 月底回升到 1,531 點，隨後拉回，迄 3 月上旬下修至 1,503 點，目前行情陷入停滯狀態，呈現低位盤旋格局。中國農曆年過後，巴拿馬型船與超輕便型船等市場在全球穀物需求提高的激勵下，以本月底南美穀物輸出開始熱絡，兩型船行情逐漸拉高，上漲最多的是超輕便型船。巴拿馬型船運費指數(BPI)2 月初抵最低 681 點，隨後觸底強勁反彈上揚，2 月中旬衝上突破千點關卡抵達 1,018 點，可惜僅曇花一現再陷入需求不振，船噸供過於求的打擊，行情再度受挫持續拉回，2 月底回檔至 832 點，3 月初展露春暖花開，迄 3 月上旬微幅上揚至 889 點，漲勢薄弱，顯示航市飽受船噸供過於求的衝擊，依然呈現低檔盤旋格局。超輕便型船市場近期表現最亮眼，運費指數(BSI)2 月初抵最低 600 點後，幾乎一路反彈上揚，3 月上旬上漲力道轉強，指數漲幅擴大，迄 3 月上旬上揚至 864 點，短期間應還有高點出現。輕便型船運費指數(BHSI)中國農曆年結束開市依然持續下跌，2 月上旬指數收低在 366 點，然在 2 月中旬後指跌反彈，呈現一路走高，迄 3 月上旬上揚至 469 點，與超輕便型船市場同步並駕齊驅，行情表現遠優於巴拿馬型船與

海岬型船等市場，此刻小型船當道，營運績效優於大船。

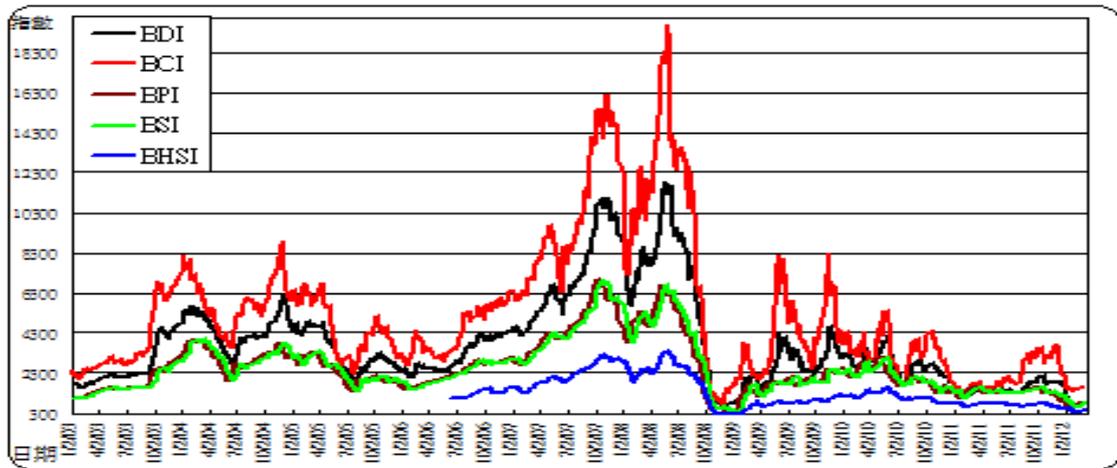


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。海岬型船市場榮枯還是看中國鋼廠臉色。去年中國進口礦砂比前年增長 11%，達 6.86 億噸，創造歷史新高記錄，但今年則受到中國鋼鐵市場價格出現停滯且碼頭累積囤積億噸以上礦砂，雖然礦砂進口價格有所回落之正面因素，但鋼價無法上揚，大部分中小鋼廠將不太可能在礦砂價格高於 US\$140/MT 下大量進口礦砂，今年中國進口礦砂將可能明顯的減少 14%。去年第 4 季後中國鋼廠減產，礦砂需求減弱，港口庫存超過億噸，進口減緩，1 月中國進口量比上月減少 7.4%，比去年同期減少 13.99%，僅 59.32 百萬噸。但日本船東卻認為中國鋼廠將在 5 月左右恢復積極進口礦砂行動，加上中國國內需求鋼材保持穩定增加，以及中國本土礦砂品質持續下降，進口礦砂價格看跌，因此，中國進口礦砂會增加，基於此利多理由，屆時可注入海岬型船市場上漲動能。因農曆新年假期、澳洲和巴西惡劣天氣，阻礙了礦砂輸出，以及中國和歐洲地區需求萎靡，致海岬型船市場租金行情跌落歷史新低。此刻正值澳洲颶風盛行，使西澳港口有將近 70 艘散貨船港外等候裝貨，滯港消耗現貨運輸市場部分運力，中國舊曆年後市場礦砂購買興趣漸濃，其中澳洲礦商 Rio Tinto 在即期租船市場表現較為活躍，2 月上旬太平洋區往返及大西洋區返回遠東航線租金出現止跌回穩緩步走高，但上漲力道仍然有氣無力，市場仍需其他礦商大力支撐。目前主要礦砂出口港與中國港口擁擠情況緩和，新船交付營運累積快速增加，在供給面嚴重過剩的衝擊下，加上中國鋼鐵市場面臨困境，兩利空籠罩與夾擊下，海岬型船市場租金行情今年恐不易有好的表現。各航線平均租金行情在今年新年過後出現連翻大幅重挫，2 月上旬重挫至歷史低價位 5,214 美元才止跌反彈，中國舊曆新年結束後，交易開始出現活絡，但大西洋區與遠東返回歐陸航線仍無建樹，租金行情持續疲軟下跌，所幸太平洋區及大西洋區返回遠東航線表現有轉好，因而在 2 月下旬將平均租金行情拉起反轉緩步走高，但反彈氣勢力道不足，幾乎在 5,000~6,000 美元間遊走，無法突破低檔困境，迄 3 月

上旬收在 5,786 美元。歐洲經濟表現不佳，拖累歐洲鋼廠，歐洲最大鋼廠阿賽洛米塔爾傳出巨大虧損，除實施減產鋼材外，並決定出售股權降低持股，顯示本波不景氣連鋼鐵巨擘都無法挺過，因而衝擊到大西洋往返租金航線，加上中國自巴西進口礦砂下降，致大西洋區市場需求船噸減弱，租金幾乎一路走跌，雖 2 月上中旬稍有零星反彈，終究無法改變持續下跌命運，3 月上旬重挫至 4,223 美元，創歷史新低價，事實上，已跌無可跌地步，船東寧可暫停營運，也不願再殺低流血輸出。太平洋區航線中國舊曆新年過後買氣有回籠，促使 2 月上旬起本航線出現止跌翻紅，雖漲勢力道有限，但尚能支撐價格緩步上揚，並突破站上 6,000 美元，最高來到 6,189 美元，3 月上旬上漲動能而中止漲勢，迄 3 月上旬收在 6,212 美元。大西洋返回遠東租金航線中國新年結束後，2 月上旬仍未見到中止跌勢，直到 2 月中旬跌至 19,204 美元後才展開反彈，但上漲力道薄弱，2 月下旬突破 2 萬美元關卡，至 3 月上旬漲勢告停拉回，迄 3 月上旬下修至 20,600 美元，發現漲勢無力，顯然航市需求船噸薄弱，無法消化過多船噸，船東信心不足無力喊高抬價位，迄今尚無法突破困境。太平洋區回歐陸租金航線 1 月中旬開始出現負租金行情窘境，顯然船東需補貼租方燃油成本，將船舶帶至較好大西洋區域，迄 3 月上旬負租金 7,892 美元，船東將船免費讓租方使用，還得貼租方油船，讓船東欲哭無淚。

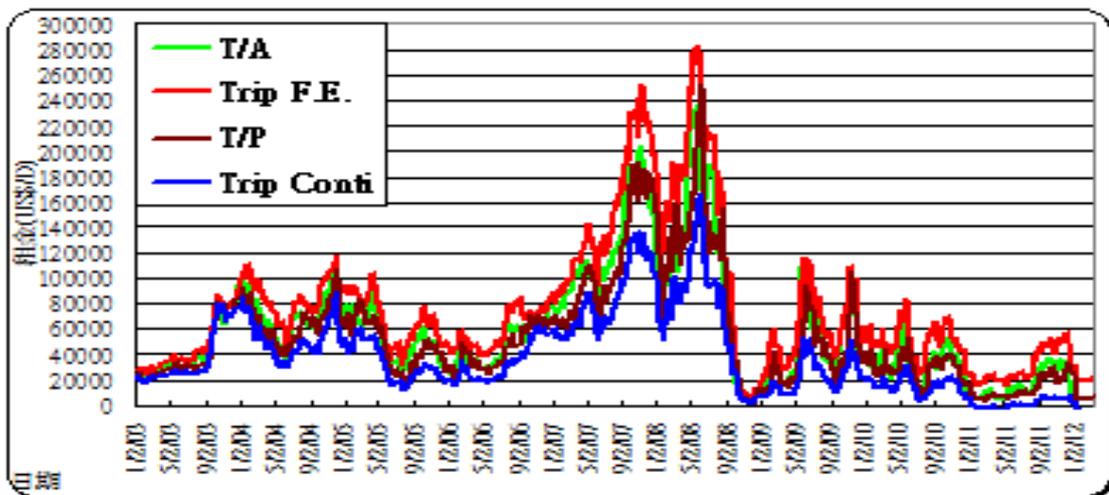


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。巴拿馬型船市場若有礦砂海運貨載加持，加上基本貨載的煤炭和穀物，那鐵定名利雙收，可是今年以來礦砂海運貨載增長有限或甚減少，市場已無法餵食海岬型船噸，哪裡還有剩下分巴拿馬型船一杯羹，致巴拿馬型船只有仰賴其基本貨盤煤炭和穀物。隨著中國內部煤炭價格下跌及電廠庫存高位，致中國煤炭進口量呈現下滑，依中國海關數據顯示：今年年 1 月份，進口煤炭 16.37 百萬噸，比去年同期下降 1.1%，比上月減少 23.4%。1 月份中國煉焦煙煤進口數量較大幅度下降至 3.45 百萬噸，比上月

下降 30%，比去年同期下降 38.2%。同時，中國鋼鐵產業需求驟降，導致進口煉焦煙煤需求下滑，1 月份中國一般煙煤進口量比上月下降 20%，降至 6.49 百萬噸，但比去年同期大幅增長 78.6%。今年中國冬天與往年比相對溫暖，電廠需求不高，庫存量多，對進口一般煙煤的積極性相對降低。1 月份中國無煙煤進口 2.51 百萬噸，較去年 12 月份下降 22.5%，比去年同期增長 5.9%。今年初以來至中國舊曆新年期間，中國進口煤炭下降，巴拿馬型船市場直接受到波及，行情連翻下墜，在中 2 月上旬中國農曆新年結束後，市場煤礦需求開始抬頭，尤其是煤炭貨運量明顯增加，國際散裝船運市場需求緩慢回暖，惟回升力道仍顯不足，不過巴拿馬型船市場 2 月初後出現難得一見漲升不斷，在太平洋區市場的印尼與澳洲煤炭貨載有增加趨勢，促使太平區市場保持相對穩健，而在大西洋區市場有南美穀物提早出口旺盛，激勵市場價格持續穩定走揚，大西洋區租方較船東積極採取洽租行動，且船噸供給似乎有吃緊現象，在此利多因素下，船東獲得鼓舞喊高價格，投資人看到南美穀物貨載持續湧出，認為 4 月行情持續樂觀看漲。太平洋區市場船東受到大西洋區轉好的驅使下信心也增加，願意將船隻留在太平洋區市場，儘管船隻地處東北亞位置，不易洽得運務，但還是試圖拉高價格。自中國舊曆新年過後，全球穀物需求提高，2 月底南美穀物運輸開始轉趨暢旺，帶動巴拿馬型船與超輕便型船市場行情逐漸拉高，以超輕便型船市場行情漲勢最強勁，但因今年新船交船數仍很多，巴拿馬型船與超輕便型船預定交船數都在 4 百艘上下，業界普遍認為租金行情上漲動能應有限，估計不太可能出現大幅上漲現象，今年兩型船平均每日租金估計在 1 萬美元上下，很難像去年有約 1.4 萬美元的水準。2 月上旬開始太平洋市場，亞洲地區煤炭需求湧現，尤其對印尼煤炭需求較為強勁，市場租船活動日漸活躍，加上亞洲地區部分運能空放至南美地區，太平洋市場日租金因此大幅回升。反觀，大西洋區累積過多船噸，儘管南美穀物開始出口運送，仍無法消化過多船噸，導致大西洋區市場租金行情表現疲弱不振，遠不如太平洋地區的表現。由於德國逐步停用核電站，改用熱能煤發電，煤炭運量將在去年 28.6 百萬噸的基礎上今年將提高約 20% 至 40%，預計通過鹿特丹港口的熱然煤總量將增 5 百萬至 10 百萬噸，與此同時，和煤炭一起用於發動機動力的生物燃油運量也會大幅度增長。4 條租金航線平均租金在今年新年過後跌，跌勢有擴大趨勢，2 月初下挫至歷史低位 5,409 美元，隨即強力反彈，在 2 月中旬上漲回到 8,138 美元，隨後中下旬轉趨下跌，迄 3 月上旬又止跌反彈回到 7,129 美元。大西洋區往返租金航線中國新年結束後 2 月初下挫至歷史低為 4,559 美元，隨即強力反彈，在 2 月中旬反彈至 7,203 美元後又告回檔，一路挫低，3 月初回檔來到 4,159 美元，隨後反彈回升，迄 3 月上旬反彈回到 4,918 美元。大西洋區返回遠東租金航線行情 2 月初跌落至最低 14,371 美元水準，中國新年結束後交易轉趨熱絡，租金強力反彈，2 月中旬攀抵近期最高 17,129 美元，隨後反轉走跌，3 月初回落修正至 13,955 美元後止跌反彈，迄 3 月上旬反彈回到 14,910 美元。太平洋區往返租金航線 2 月初下跌至逼近金融海嘯低價位，來到 4,943 美元，隨即利多激勵上揚，2 月中旬攀抵 8,281 美元後漲勢終止再度回挫，所幸跌幅不大，2 月底修正至 8,442 美元後，出現強勁反彈上揚，迄 3 月上旬反彈回到 8,128 美元。太平洋區回歐陸租金航線 1 月下旬租金跌落成為負水準，2 月初出現負 2,239 美元的低價，隨即反彈獲得明顯改善，3 月初已回到正租金水準，迄 3 月上旬反彈上揚至 560 美元。

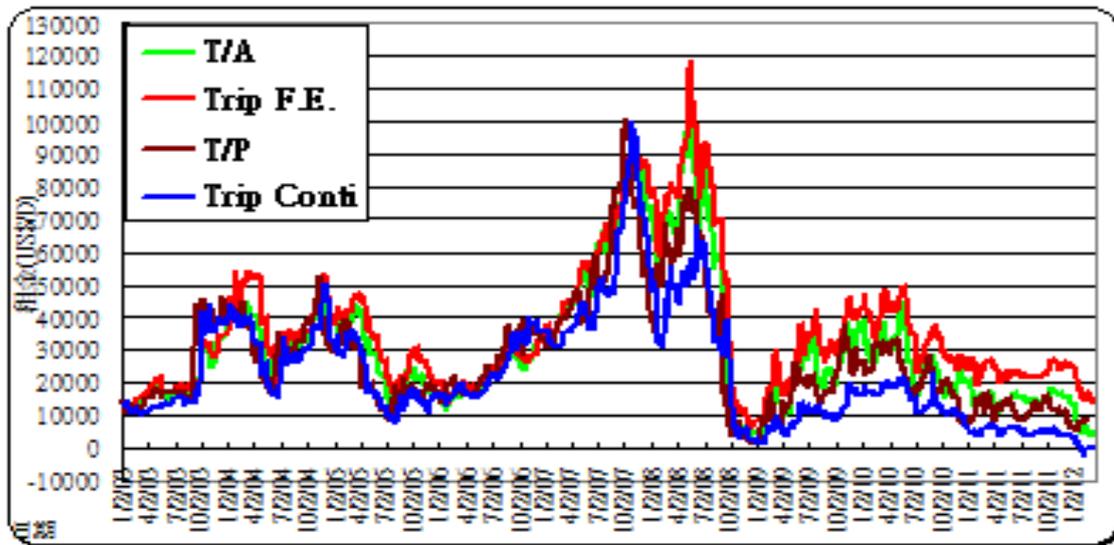


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。全球經濟表現不佳，鋼材需求量減緩，致中國鋼廠面臨減產且礦砂庫存量仍維持億噸左右歷史高位，進而從去年底起中國進口礦砂減速且鋼材出口下降，直接波及到海岬型船市場，對超輕便型船以下市場似乎影響有限。近年來中、印進口煤炭需求大增，兩國去年進口煤炭超過 1.5 億噸以上，中國進口約 1.82 億噸，中、印持續增加煤炭進口，對超輕便型船以下市場帶來不錯的機運。今年以來，中國 1 月進口煤炭出現明顯減少，加上印度礦砂提高出口稅，致印度礦砂出口急速下降，必衝擊到超輕便型船市場。自中國舊曆新年過後，澳洲及印尼煤炭出口轉趨暢旺，帶動太平洋區市場率先觸底反彈，一路上揚挺升，同時，全球穀物需求也開始增溫，2 月底南美穀物運輸開始轉趨暢旺，帶動大西洋區市場巴拿馬型船與超輕便型船市場行情逐漸拉高，以超輕便型船市場行情漲勢最強勁，大西洋區市場遲至 2 月下旬才脫離谷底觸底反彈，因此平均租金從 2 月初的 6,089 美元觸底反彈，幾乎一路衝高，隨著大西洋區市場翻揚，漲勢增強，3 月上旬已拉高到 8,959 美元，漲幅近五成，為所有船型市場表現最為亮麗。但因今年新船交船數量仍很多，巴拿馬型船與超輕便型船預定交船數都在 4 百艘上下，業界認為行情上漲動能應有限，估計不太可能出現大幅上漲現象，今年兩型船平均租金估計在 1 萬美元上下，很難像去年有約 1.4 萬美元水準。中國舊曆新年結束後，2 月上旬太平洋區開始出現止跌反彈，隨後大西洋區在 2 月下旬也跟著反彈，帶動平均租金一路拉高挺進，短短一個月漲幅達 3,118 美元，迄 3 月上旬平均租金收在 9,207 美元。大西洋區租金航線遲到 2 月下旬才脫離谷底，從 5,030 美元起漲，迄 3 月上旬拉高至 7,185 美元。大西洋區回遠東租金航線從去年 11 月下旬反轉一路下跌，中國舊曆新年結束後跌勢依舊，持續至 2 月底觸底 12,039 美元才止跌回升，迄 3 月上旬反彈回升至 13,117 美元。中國舊曆新年結束後，2 月上旬太平洋區往返租金航線開始出現止跌反彈，從 1 月底最低 4,180 美元起漲，一路上衝，勢如破竹，連闖五關，應是本波表現最令人驚嘆，3 月上旬即速聯決登上 9,000 美元及 10,000

美元關卡，迄 3 月上旬登上 10,700 美元。遠東回歐陸租金航線中國舊曆新年結束後 2 月初收低在 1,087 美元，隨後一路反彈，氣勢凌人，迄 3 月上旬上漲衝至 5,825 美元，漲幅驚人達超過 4 倍多。

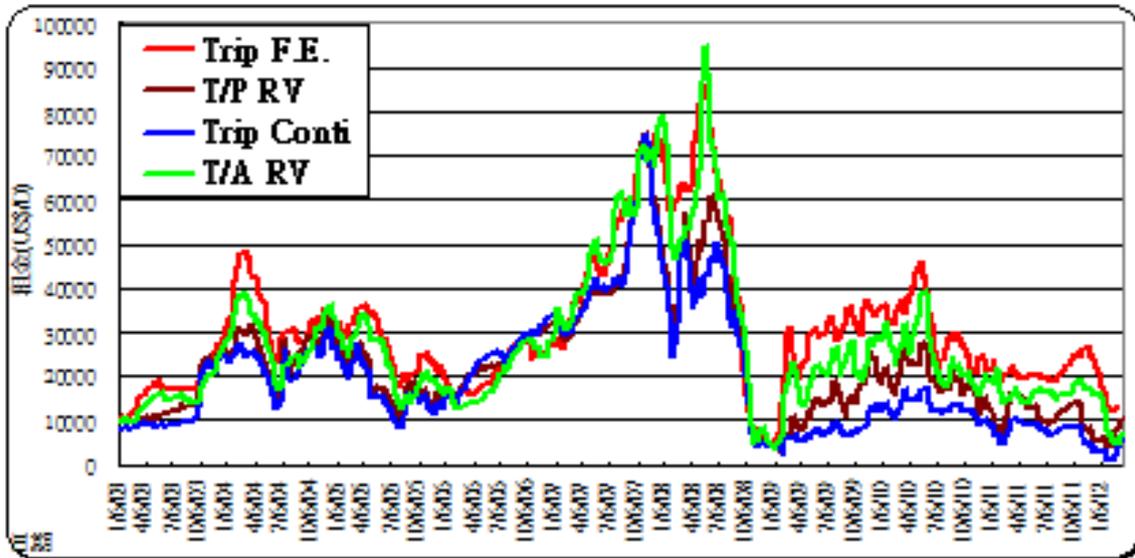


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。今年以來，國際散裝乾貨船市場似乎亞洲地區表現優於歐美地區，可能歐美債務危機惡化衝擊歐美地區的消費市場，歐美國家和人民學習如何節省消費，以共同面對債台高築問題。目前國際散裝乾貨船市場似乎仰賴亞洲地區國家力量的撐盤，但船噸供給持續增加，帶給航市船噸供給過剩極大壓力，削弱了航市上漲動力，此態勢未來一年仍難以扭轉。太是在中國舊曆新年前，輕便型船市場表現不理想，之後，太平洋區市場華人圈恢復作業，工廠開始補料進貨，促使太平洋區市場貨載轉趨暢旺，需求船噸逐漸增溫，輕便型船太平洋區市場獲得鼓舞，從最低 4,614 美元起漲，連漲超過一個多月，毫無停止一路衝高，反觀，輕便型船太平洋區市場先前表現優於太平洋區，但中國舊曆新年過後，仍未見到反彈契機，行情表現持續成偏弱格局，直到 2 月中旬才露出反彈契機，漲勢不若太平洋區強勁。中國舊曆新年過後，輕便型船市場表現走勢與超輕便型船類似，兩型船市場表現遠優於大型船市場，迄 3 月上旬平均租金水準以超輕便型船最高逼近 9,000 美元，大幅超越其他型船租金水準，其次為輕便型船超過 7,500 美元，再來為巴拿馬型船剛好攀抵 7,000 美元水準，海岬型船市場墊底仍未達 6,000 美元，僅達 5,822 美元水準。輕便型船市場從去年 10 月下旬後一路走跌，大西洋區航線租金迄中國舊曆新年過後 2 月上旬仍未出現止跌反彈，直到 2 月下旬才觸底反彈，最低來到 6,646 美元，然後強力反彈衝高，迄 3 月上旬租金回升至 7,953 美元。太平洋區租金航線 2 月初下跌至 4,614 美元，中國舊曆新年結束出現止跌反彈力道，一路衝高挺進，連漲超過一個多月，迄 3 月上旬衝高至 7,272 美元，漲幅驚人。輕便型船平均租金水準在中國舊曆新年結

東後靠著太平洋區市場的加持，才能逆轉勝，於2月中旬止跌反彈，當2月下旬時大西洋區也止跌反彈，則帶動平均租金反彈氣勢，往後一路上揚走高，迄3月上旬平均租金收高7,613美元。

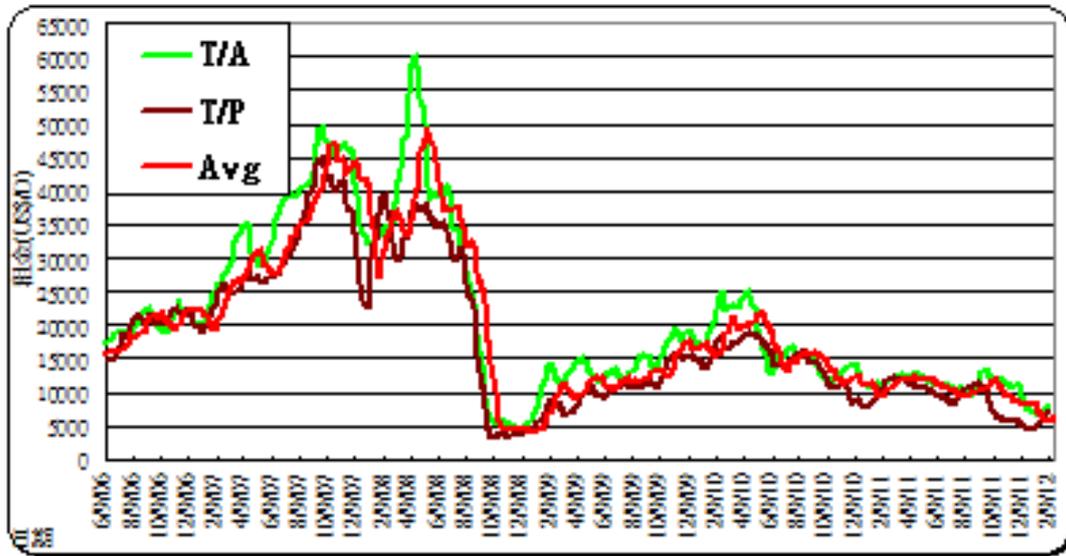


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

(一)船噸需求面

1. 新興經濟體受到全球市場的動盪，出口條件的惡化及資本流動的衝擊，抑制新興經濟體工業製造增長速度，尤其中國受到衝擊最顯著，中國調降今年經濟成長率利空消息影響，市場解讀其成長力道趨緩，恐壓抑整體亞洲市場經濟表現，預計今年中國GDP成長減速至7.5%。中國製造業投資與出口成長有很強的關聯性，出口成長大幅下滑，勢必會抑制製造業投資擴張。中國製造業扮演全球最大原料消費進口，當其增長不受到抑制，也必波及散裝船市場表現。
2. 中國進口礦砂的依存度開始下降，2011年對進口礦砂的依存度不到60%。隨著中國自產礦砂逐年增加，中國礦砂進口高速增長的局面已改變，進口對外依存度有望進一步降低。同時，去年第4季後中國鋼廠減產，礦砂需求減弱，港口庫存超過億噸，進口減緩，1月中國進口量比上月減少7.4%，比去年同期減少13.99%。礦商仍認為中國有六成人口的人均GDP的耗鋼量在很低水平，因此，對礦砂需求仍會持續增加。
3. 隨著中國內部煤炭價格下跌及電廠庫存高位，煤炭進口量呈現下滑。今年1月中國進口煤炭比去年同期下降1.1%，比上月減少23.4%。同時，中國及歐洲鋼鐵產業產量下降，焦煤需求驟降，導致進口煉焦煙煤需求下滑。

(二)船噸供給面

1. 供應持續在大幅增加，預計今年散裝乾貨船總運力噸位將達到7.13億Dwt，將比去年增長14.9%，將為需求增長的2倍多，此供應增長遠大於需求增長的態勢，恐需要到2年後才能有所緩解。依照Clarksons統計，去年海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船與輕便型船等新船交船艘數分別為252艘、288艘、354艘及279艘，另解體分別為67艘、72艘、45艘及184艘，而今年海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船與輕便型

船等新船交船艘數分別為283艘、501艘、424艘及396艘。

2. 俗話淺水無魚，近年來航市低迷，交易量萎縮，資金退潮，引發一些投資者離開航市，參與租船者減少，航市資金水位下降，無力將船抬高，惡性循環下，動能不足，導致航市價格谷底盤旋低。因航市低迷造船多數船東財務虧損嚴重，為了止血，很多船東將趁廢鋼價格仍維持不錯水準以尋找出售退出市場，今年解體艘數應可維持去年水準以上。未來解體船加速進行，將有助於紓解今、明兩年大量新船交付所對航市造成極大殺傷力，進而改善航市提早回復正常水準表現。
3. 受到航市長期處於谷底，銀行對船舶產業融資緊縮，船東投資資金鏈發生困難，加上財務虧損，雖船價大幅下挫，但無多餘銀彈來擴充船隊，於是自去年以來船廠接到新船訂單寥寥可數，中國二線造船廠明年將開天窗，船廠對新船接單報價已大幅鬆動，有部分船東先前高檔觀望並未介入投資者，現正危機入市時機，趁機撿便宜船價。