



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百十九期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 119 2013年11月18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

專欄報導 .....	1
海運市場動態報導 .....	4
2013 年 10-11 月國際運輸動態報導 .....	4
2013 年 10-11 月國際散裝乾貨船市場行情分析 .....	8
2013 年 10 月份國際油輪市場動態 .....	18

## 專欄報導

## 中國港口發展與現況

## 中華海運研究協會 特稿

隨著中國經貿的改革與全球化之發展，中國在世界經濟的角色已由原本「世界工廠」朝向「世界市場」的方向轉變。港口的發展與經濟成長密切相關，中國在加入世界貿易組織(World Trade Organization, WTO) 後，國家經濟持續高度成長並使中國各港口之發展更為快速。此外，中國崛起帶來的「磁吸效用」，將許多跨國企業生產與採購基地轉移至中國大陸，並衍生龐大的港埠作業及物流需求。在其推動"十五"交通建設計畫後，中國港口營運發展更加維持高度成長。隨著世界經濟區位的移動，兩岸港埠在海運市場競爭將日趨激烈。面對急速成長的中國市場，台灣港埠經營業者需對中國港口發展歷程及其未來發展政策進行通盤性了解，以構思因應之道。以下將以目前中國大陸港口發展歷程、管理體制的改革及其未來發展所面臨的挑戰進行探討。

### 1. 中國港口發展歷程

中國在經濟改革開放之前，港口吞吐量僅900多萬噸，除沿海、長江少數港口僅有少量裝卸設備及作業碼頭外，多數港口皆處屬落後未開發狀態，其裝卸作業主要靠人力搬運。中國港口建設主要經歷了下列四個發展階段：

#### (1) 1950 年~1970 年

此時期中國政治及經濟仍處於封閉狀態，較少對外交流，對外貿易業務停滯。大部分貨物運輸以公路和鐵路為主，海運業功能較不受重視，其港口發展主要以恢復和改造原有港口為主。

#### (2) 1970 年~1980 年

隨著中國經濟逐步開放，貿易數量增多，海運量急速成長。對原有碼頭配備了多條裝卸作業線，並新建碼頭。此外更增建了大連、秦皇島、青島、南京各新港。到1980年，共完成50座可供萬噸級船隻泊靠的深水碼頭。

#### (3) 1980年代

此時期中國進行對外開放政策的實施，海運量呈現倍數成長，港口出現嚴重堵塞現象，情況持續加重。此時中國大陸推行"六五"計劃，將港口作為國民經濟建設的重點，沿海主要港口深水船席已達到200多個，吞吐能力3億噸以上。

#### (4) 1990年代

隨著中國大陸經濟繼續快速發展，中國更進一步著手進行深水碼頭港口的興建。到1995年底，沿海主要港口擁有可泊靠中大型船隻以上的船席達782個，總吞吐能力達到7億噸。中國大陸除對原有港口進行了改造和擴建外，新開闢石臼、張家港、深圳、湛江、防城等深水港，並在15個港口開闢了新的深水港區(大連、營口、秦皇島、天津、煙臺、青島、連雲港、南通、鎮江、南京、上海、寧波、福州、廈門、黃埔等)，使中國港口分佈產生重大變化。

## 2. 中國港口管理體制沿革

中國大陸港口管理體制主要形成於 80 年代中期。1984 年以前，港口業務由中央交通部直接管轄。1987 年後，除秦皇島港為交通部直屬港口外，其他皆改為「交通部與地方政府雙重領導，以地方管理為主」的港口管理體制，做為中國港口的管理主要模式。但由於外部經濟環境，以及港口管理需求等諸多因素發生變化，雙重領導的港口管理體制已逐漸不適應未來發展需求。為進一步活化港口經營及促進港口發展，滿足社會經濟活動的需要，中國大陸對現行港口體制進行一系列的改革。目前港口經營與交通部已完成「脫鉤」，實行政企分離形式。港口的行政管理職能交給地方政府，港口管理機構的模式由省級政府在機構改革中自行確定；港口營運則按照建立現代企業制度的要求，組建公司組織，使港口企業真正成為自主經營、自負盈虧、自擔風險、自我發展的經營主體。在港口行政管理上實行分級管理，發揮中央和地方兩個機構相互配合，在立法規範上競爭，以加快建立港口服務市場機制；在港口企業管理上加快建立現代企業制度，提高素質，市場導向，不斷增強港口企業的競爭力。

中國大陸港口的管理體制沿革在歷經上述不同港口改革時期，對於航政相關業務的權則單位亦有不同的劃分。以中國大陸及台灣各項業務權則機關來看，在航政監理部份(主要負責航業、海員、船舶及引水監理、海事評議、海事救護等)，中國大陸負責單位為各地方政府港口管理局而台灣則為中央部會的航港局。在港政建設部份(主要負責整體港埠建設規劃)中國大陸負責單位為各地方政府港口管理局而台灣則為中央部會的航港局。在港政監理部份(主要業務內容為港埠事業監理、船舶航行及進出管制、裁罰)在中國大陸主管機關為中央交通運輸部海事局在台灣則為航港局。對於港埠事業經營方面(主要負責港埠經營裝卸、倉儲、拖船、加油、交通船、帶解纜繩、船舶加水服務等)中國大陸方面主要由港務集團公司負責在台灣則為港務公司進行。最後在港區土地經營部份(主要包含港區土地之運用、經營、使用及出租等業務)中國大陸方面主要由港務集團公司負責在台灣則為港務公司進行。

## 3. 中國港口佈局與規劃

在"十五"交通建設計畫執行下，中國港口朝向六大區域港口佈局方式發展。分別為環渤海地區港口群、長江三角洲地區港口群、東南沿海地區港口群、珠江三角洲地區港口群、西南沿海地區港口群及長江港口群。

各港口群分別賦予不同的港埠功能定位及發展地區經濟的任務。在環渤海地區港口群方面，主要港口有大連港、天津港及青島港。其中大連港定位為東北亞的國際航運中心而天津港則做為北方國際航運中心，該地區並設立天津濱海新區做為經濟特區。長江三角洲地區港口群主要包含上海港(主要定位為遠東國際航運中心)，其內設置上海自由貿易區及寧波港，東南沿海地區港口群主要包含福州港及廈門港於該區設立海峽西岸經濟區做為與台灣經貿交易主要地區。在珠江三角洲地區港口群內則有廣州港及深圳港(定位為南方國際航運中心)，深圳港內並設置深圳經濟特區。西南沿海地區港口群則包含有湛江、防城及海口三個主要港口。在長江流域港口群部份則有南京港、武漢港及重慶港(內部設置兩江新區經濟特區)等內河港口。

#### 4. 未來中國港口發展方向

隨著經濟全球化進程的不斷加快，在中國全面建設永續發展、深化改革和擴大開放策略中，港口對區域經濟、沿江沿海經濟帶、對外貿易的發展，以及促進中國與多邊、雙邊國際合作，提高中國在國際社會中的地位更加突出。加速中國港口的發展是當前必須面對的重要課題。

- (1). 港口設施規模化、港口深水化、操作系統化、後勤設施便利化
- (2). 機具設備大型化、節能化、無人化及自動化
- (3). 安全管理和港口設施保安工作全面推展
- (4). 港口環境環保化推行綠色港口、港口經營永續化

#### 5. 中國大陸港口面臨的挑戰

港口的功能不變在進行改變。港口功能將不僅是運輸，而是將成為物流的重要節點。港口的用戶持續要求獲得更多的服務。為了滿足客戶的需求，主要港口不得不從傳統模式轉向自動化、資訊化、和民營化模式。世界各主要港口紛紛進行重要的港口經營的變革。例如，歐洲鹿特丹港採取自動化措施使得人力費用大幅度下降。包括採用無人操縱的自動化系統，把碼頭出租給私營企業，把所有權和管理權分離，應用先進資訊系統。使鹿特丹港成為歐洲最大、效率最高的港口。位於北美的洛杉磯港建設擁有400座碼頭的世界最大貨櫃基地。德國的漢堡港也積極開發港口的腹地，並將政府的職能從港口經營中分離，並推動碼頭資訊系統基礎建設。漢堡港擁有世界最大的港埠資訊網路。從上述數例可以看出，在世界大港口間存在著十分激烈的競爭。這種競爭不僅僅局限於港口硬體方面，而且存在於資訊網路連結能力方面的競爭。中國港口也在朝著大型化、深水化、集中化的方向發展。港口經營和發展的外部環境正在發生重大變化。與世界港口發展趨勢相吻合的是，面臨此環境的變化，中國港口經營業者將面臨如下的挑戰：

- (1). 區域性貨櫃碼頭供過於求
- (2). 貨源競爭日益激烈
- (3). 港口經營模式的轉變
- (4). 港口綜合服務能力的提升

相關的政府機構及業者需思考未來港埠發展的政策，增加本身港口營運上的競爭能力，同時上述課題亦可同時做為台灣港埠經營機關及業者在面對大陸港口不斷發展與競爭的同時，如何有效規劃台灣港埠營運模式，以做為未來營運方向的參考。

## 海運市場動態報導

## 2013 年 10-11 月國際運輸動態報導

## 1. 亞歐航線第三季貨櫃量成長運價反彈

據航運數據專業機構 CTS (Container Trade Statistics) 發佈亞歐航線數據顯示，今年該航線第三季貨櫃量成長明顯優於前兩季，近期運價反彈有其利基。

CTS 統計指出，今年第三季亞歐航線貨櫃量達到 370 萬 TEU，比去(2012)年同期增速超過 8%，而今年第一季是貨量下滑 1.2%，第二季溫和上升 2.7%。該航線前三季櫃量合計 1,060 萬 TEU，較去年同期成長 3.4%，但相較 2011 年的 1070 萬 TEU 的運量仍顯遜色。其中亞洲至西地中海航線櫃量前三季僅上升 3.6%，遠不及 2011 年的 14.4% 兩位數增幅，這也是今年亞歐航線整體櫃量不及 2011 年的重要原因。

至於亞洲至北歐航線同時期櫃量達到 680 萬 TEU，年增率 1.8%，略高於 2011 的增幅，該航線 第三季櫃量達到 240 萬 TEU，比去年同期增長 6.5%。另在亞洲至東地中海航線櫃量前三季亦以 190 萬 TEU 大增 10.8%，成為亞歐航線成長率最高的一條航線，該航線第三季櫃量計 64.89 萬 TEU 大幅成長 14.9%，亦較 2011 年同時期升高 4.5%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 2. 高雄港完成歐洲海港組織 ESPO 生態港口第一階段認證

生態港是國際近年來努力提倡的觀念，而推動綠色港口一直以來為臺灣港務公司重要的政策之一，高雄港目前已完成歐洲海港組織(European Sea Ports Organization, ESPO) 生態港口第一階段認證，可望成為亞太地區第一個取得完整認證之港口，亦為歐洲海港組織生態港口網絡的一員，可以與全世界 70 幾個生態港交流最新的綠港資訊與最佳管理作為。

為爭取第二階段港口環境審查系統(Port Environmental Review System, PERS)的認證，交通部運輸研究所與國立中山大學邀請生態環境永續物流鏈基金會(ECO Sustainable Logistic Chain, ECOSLC) Chris Wooldridge 博士，同時也是英國 Cardiff 大學教授，來台進行生態港高階主管座談會，並與臺灣港務公司合作分享歐盟生態港實施環境管理系統之方法，高雄港預計將於明(103)年完成生態港第二階段 PERS (Port Environmental Review System)認證。

台灣港務公司完成認證的作業將對於臺灣港群的港埠環境建立有效的生態港管理原則，並藉由生態港之管理方法遵循法規要求、減少成本、降低風險，進而達到環境保護與永續經營之目的。

【資料來源：中華日報航運電子報】

### 3. 貨櫃船增 4 艘新造訂單 2015 年投入

新造船市場大型船舶持續成長，上周再增四艘貨櫃船新造訂單，趕搭 2015 五年投入貨櫃航運市場航班，使得該年估至少有 140 萬 TEU 運力上線營運。

據船舶經紀商 Golden Destiny 統計，貨櫃船市場宣布許多備選船訂單，包括 NSCHoldings 宣布向韓進蘇比克船廠訂購一系列 9,200TEU 貨櫃船中的第三艘，這艘也是最後一艘貨櫃船將於 2015 五年第二季度交付。Lomar 航運公司也宣布向廣州一家造船廠訂購一系列 2,190TEU 貨櫃船中的第四艘船，交付期亦為 2015 年。

據統計，船東上周共下單訂造 52 艘新船，其中散貨船 23 艘、油船 20 艘、貨櫃船 4 艘和特種船 5 艘，總運力約為 304.2 萬載重噸，船型仍是集中於最大型船。

資料顯示，相較之前一周，上周新造場市場訂單量下降 5%，不過比起去年同期訂單量仍然大幅增加 206%。上周，散貨船和 MR 型成品油船訂單最多，貨櫃船和特種船訂單則相對較少。

所有訂單中，散貨船訂單量居 44%，油船訂單量居 38%，特種船訂單量則居 10%。去年同期，當時共有 17 項新訂單，其中海工船訂單最多共 8 份、散貨船訂單 1 份、油船訂單 3 份、液化氣運輸船訂單 1 份、郵輪訂單 4 份。與之前一周相比，油船訂單量增長迅速，從之前的 6 份訂單增加至 20 份訂單。與之相對，特種船訂單則從之前一周的 20 份降低至上周的 5 份，下降 75%。

【資料來源：台灣新生報航運版】

### 4. 基隆港前三季轉口櫃降幅將近三成

台灣港務公司基隆港務分公司統計顯示，該公司轄區（含基隆、臺北、蘇澳三港）今年前三季整體貨物裝卸量維持小幅成長，但貨櫃裝卸量呈現負成長，主要是其轉口櫃降幅較大。

統計指出，基隆港務分公司截至九月份為止之累計數與去(101)年同期比較多為成長，其中貨物裝卸量計 9,544.57 萬噸，與去年同期比較增加 147.93 萬噸或 1.57%；貨櫃裝卸量 196.03 萬 TEU，與去年同期比較減少 1.93%，其中包含自營與聯興、中櫃兩家民營貨櫃場站之基隆港區佔 118.46 萬 TEU，較去年同期略降 0.56%。

數據顯示，基隆港區前三季櫃量以進口居多，佔 59.98 萬 TEU，比去年同期仍增加百分之二點二八，其次是出口櫃 54.52 萬 TEU 比去年同期略降 0.7%，轉口櫃僅以 3.95 萬 TEU 比去年同期降幅將近三成(-29.12%)。

【資料來源：台灣新生報航運版】

## 5. NYK 入股高明貨櫃碼頭有助 G6 成員支持高雄港

陽明海運集團 11 月 4 日宣布，日本郵船集團(NYK Group)入股該集團旗下高明貨櫃碼頭，由於 NYK 係屬 G6 聯盟成員，本次 NYK Group 入股對於吸引 G6 成員繼續支持高雄港應有相當助益，更有助於高明日後業務發展，進一步提升高雄港國際能見度及形象。

繼之前美國 Ports America 入股高明碼頭取得 10% 股份，中遠太平洋、中海碼頭發展及招商局國際合資成立政龍投資有限公司(Cheer Dragon Investment Limited) 取得 30% 股份，本次日商 NYK Group 旗下 NYK Holding (Europe) B.V. 及其子公司 Nippon Container Terminal Co., LTD. (以下合稱 NYK Group) 將共同入股取得高明碼頭合計 12.5% 股份。

陽明表示，高明碼頭係陽明海運為配合高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫 BOT 所成立之特許公司，自 2011 年 1 月 5 日第一期碼頭開幕以來，高效率的裝卸服務及自動化通關作業的高科技碼頭形象深獲國內外航商及碼頭業者好評，前兩年分別繳出 108 萬 TEUs 亮麗成績，創下營運首年即獲利之碼頭營運紀錄。第二期碼頭工程將如期於 2014 年 9 月完工加入營運，屆時將擁有 4 席泊位及 1500 米岸線，年設計裝卸能量將增加至 280 萬 TEU。

高明碼頭地理位置優異，緊鄰高雄港第二港口航道入口處，船舶進港右轉後即能迅速靠泊。高明碼頭水深 16.5 米，目前可以容納兩艘 14,000TEU 級以上之船舶同時靠泊及作業，配備可同時吊起 4 個 20 呎貨櫃之雙起升橋式機，節省船舶作業時間。碼頭入口管制站設有自動化進出站系統、裝設監視器、字元辨識軟體及無線射頻辨識系統，可加速車輛進出站，縮短提領櫃的時間至 11 分鐘，並減少二氧化碳的排放。

高雄港洲際貨櫃中心為愛台十二大建設及建國百年的代表作之一，對台灣貨櫃碼頭發展具有指標性的意義，亦為陽明海運五大事業中「碼頭事業」的重要里程碑。陽明海運本著立足台灣的企業精神，強調在地化的建設與經營，將高明碼頭做為亞太地區最重要的轉運基地。

高明碼頭更自許為環保節能的綠能碼頭(Green Terminal)，希望為地球永續發展貢獻一份心力。此外，高明碼頭以各項環保設備，例如碼頭區內設置太陽能光電板(每年約可發電 17 萬度，每年可減少 CO2 排放量 108,120kg)、風力與太陽能照明燈及岸電系統兩廢水回收系統等，為高雄港帶來全新的環保綠能碼頭，讓台灣的貨櫃碼頭能站上世界先進碼頭之列，開創另一嶄新紀元。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 6. 星國註冊船噸上月直逼七千二百萬總噸

新加坡註冊船籍節節升高，據星國港航局(MPA)發布數字，該國註冊船噸繼今年七月份突破七千萬總噸，九月份直逼七千二百萬總噸。

MPA 統計指出，星國註冊船噸是在去(二〇一二)年底突破六千五百萬總噸，今年九個月來呈現逐

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 7. 公主郵輪明年度五月份以基隆為母港佈局亞洲

基隆港年客運量首破五十萬人次，明(103)年度又將有新的契機，世界首屈一指的郵輪集團-嘉年華集團旗下公主郵輪即將於明(103)年度五月份派遣總噸 11 萬之藍寶石公主(Sapphire Princess)以基隆為母港模式佈局亞洲。

公主郵輪特別由副總裁 Bruce Krumrine 率領其工作團隊至基隆港實地考察船席、旅客通關登輪設施，就細節部分與基隆港務分公司交換意見，基隆港方面由台灣港務公司基隆港務分公司總經理蔡丁義親率各一級主管詳細解說，表示該港經驗豐富，有信心能夠接待旅客人數超過兩千人之大型郵輪。(見圖，李錫銘攝)

據悉，公主郵輪團隊日前已前往金門、馬祖、澎湖、高雄等地考察，Bruce Krumrine 表明看好亞洲郵輪發展，該公司將在日本以迄天津郵輪母港基礎擴大市場，基隆港是本次行程的最後一站，事實上這已經是副總裁 Bruce Krumrine 一年來第二度到基隆港考察，近期並不排除旗下另一艘郵輪太陽公主號(Sun Princess)也來台灣經營母港航線的可能性。

基隆港務分公司統計指出，基隆港截至九月份港口貨運表現走低，惟在旅客運務一枝獨秀，前三季進出港旅客量成長超過兩成，今年一至九月基隆港以 44.86 萬人次，比去年同期增幅達 21.54%。截至目前的年客運量已超過五十萬人次。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 8. 前十月我國國際商港貨櫃量微增

今年一到十月我國國際商港貨櫃量總計為 1,161 萬 TEU,較去年同期的 1,159 萬 TEU,增長 0.14%。

據統計，高雄港前十月貨櫃裝卸量為 822 萬 TEU，較去年同期的 820 萬 TEU，增幅達 0.19%，台中港今年一到十月貨櫃量為 121.17 萬 TEU，較去年同期的 114.68 萬 TEU，增幅達 5.66%。

基隆港今年前十月貨櫃裝卸量為 132 萬 TEU，較去年同期的 133 萬 TEU，減少 0.81%，台北港今年前十月貨櫃量為 85 萬 TEU，較去年同期 91 萬 TEU 減少 5.83%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 2013 年 10-11 月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

1. 歐美國家經濟持續低迷，新興發展中國家經濟增速放緩。歐美經濟體自身難保，更無法帶領全球經濟走向復甦。全球經濟的重心正在從歐美地區轉移至亞洲。惟中國經濟去年已經開始減速，今年三季的GDP增速下降到7.5%，改革開放以來中國經濟年均增長高達9.6%。預測今年美國經濟增長預期是1.9%，歐元區是-0.6%，日本是1.6%。
2. 全球經濟的重心在亞太地區，中國GDP約占全球總量的11%，整個亞洲的GDP總量在全球的總量中占到20%~30%的比重。亞洲擁有最大的消費群體，中國、印度人口加起來就有25億，再加上日本、韓國等其他亞洲國家，亞洲地區的人口占全球人口的60%以上。亞洲已成為全球最大的製造業基地，中國產值2011年已超過美國位居全球第一，2012年比重已經達到五分之一。日本也是製造業強國，在汽車、新材料和電子等產業有著較高的製造業水準，而韓國的電子、鋼鐵、汽車等製造業都保持著較強的創新能力，此外，印度的製造業也在崛起，東協諸國承接產業轉移的能力也都在增強。
3. 全球金融危機後，中國成為全球經濟增量的主要貢獻者。中國、印度、巴西、俄羅斯、南非五大經濟體是發展中國家，也是增長潛力最大的國家，同時，也是這些年經濟增長速度最快的國家。已發展經濟體占整個全球GDP比重高達60%，現在降到了33%，而現在金磚五國占全球GDP的比重已經上升到37%，因此，以中國為首的新興市場和經濟體是全球經濟增量的最主要貢獻者。

#### (二)雖中國國內煤炭價格大幅調降，但長期進口增長趨勢不變

1. 隨著中國經濟調整，國內外煤炭市場出現了明顯的供過於求，迫使全球的煤炭產業必須削減過剩的煤炭生產能力。中國國內煤價持續疲軟走跌，於是進口煤炭的價格優勢在中國國內煤炭市場越來越弱。儘管在中國進口煤炭繼續增加，但其數量已開始呈現減少的趨勢，進口煤炭已經開始從中國國內煤炭市場撤退。雖然中國國內煤市場價格持續下跌，削弱了進口煤的價格優勢，但是9月中國煤炭進口量仍然居高不下，高達25.73百萬噸，較8月減少23萬噸，比去年同期增加38.11%。當中國國內動力煤價格出現快速上漲時，進口煤數量才會大幅增加。當前與中國國內煤炭價格相比，國際市場尤其印尼煤價仍有較大價差優勢。隨著中國國內煤炭價格下跌，國際煤價也同步下跌，由於先前看好9月中國國內市場，所以9月進口煤量仍保持同比增長態勢。國際低廉的進口煤價格激勵中國煤炭進口商持續大舉進口，促使今年中國進口煤數量比去年繼續增加。
2. 去年中國煤炭進口數量為2.9億噸，是全球最大煤炭進口國，今年前三季中國煤炭累計進口2.4億噸，比去年增長17.6%。今年進口煤數量仍在攀升的重要原因是華南地區很多電廠與印尼等出口煤炭國家簽訂了長期供應合約，煤炭價格遠低於中國國內水平，加上運輸距離較短，對華南地區的電廠吸引力較大。
3. 近期中國內貿煤炭價格持續下跌，以及電力企業煤炭庫存居高位，中國煤炭進口需求減緩，此外，印度盧比匯率相對疲弱影響其煤炭進口速度，隨著盧比匯率的走強，預計未來印度對印尼煤炭進口需求有所回升。雖國際煤炭需求並未有明顯改善，但國際

海運費出現一波上漲，增加了運輸成本，衝擊煤炭海運貿易量，國際煤價繼續疲軟走跌。

(三) 中國第三季狂搶進礦砂，庫存量來高位，第四季恐退潮

1. 今年中國礦砂進口量一直維持在高的水準，一改去年 8 月、9 月的頹勢。今年 7 月中 國進口礦砂達到 73.14 百萬噸，比 6 月大幅增加 10.84 百萬噸，比去年同期增長 26.4%， 8 月雖稍為下降，但仍有 69.01 百萬噸，9 月進口量又一次創出了歷史新高，達到 74.58 百萬噸，比上月增加 5.57 百萬噸，再次創下單月新高，顯示鋼廠對原材料需求極為強 勁。9 月中 國重點鋼企粗鋼日產量出現大幅增加，同樣創下了歷史新紀錄，鋼廠的生 產信心還來自於房地產市場，敢於大量進口礦砂。礦砂等大宗商品的進口量應可反映 了中國經濟的發展情況，現在中國經濟似乎又走上上升通道，回歸中國鋼鐵產業發展 實況，礦砂進口量屢創新高，隨著鋼產量釋放對市場供求面產生的影響，以及未來鋼 價可能的走低，繼續維持低效生產的中國鋼廠能否有足夠動力維持礦砂的高進口量尚 難預料。
2. 中鋼協在 9 月預警，儘管目前用鋼行業平穩增長，但短期需求難有大幅提升。由於市 場基本面仍呈現弱勢，隨著補庫需求的逐漸滿足，終端採購量上升空間不大，另外， 第三季經濟數據雖然預期較好，但反映在鋼材市場上，恐將有限。值得注意，有礦商 認為中國鋼材消費放緩及礦企不斷提高產量，到 2018 年礦砂生產廠家的產能將超過 需求 5%-6%，到 2020 年全球礦砂產能可能達到約 16 億噸，而消費量預計在 15 億噸。 今年澳洲將出口 5.7 億噸礦砂，比去年多 16%，明年出口量將進一步增加至 6.69 億噸。
3. 全球最大礦商澳洲 BHP 第 3 季礦砂產出創歷史紀錄，7-9 月礦砂生產量季增 2%，年 增 23% 至歷史新高 48.8 百萬噸，預期今年礦砂產量將由去年度的 1.87 億噸上升至 2.12 億噸，高於先前預估的 2.07 億噸，以滿足中國等亞洲國家需求，此外，Rio Tinto 第 3 季產出也破紀錄，7-9 月生 產 53.4 百萬噸，超越去年同期的 52.6 百萬噸，預期明年年 中礦砂的成長年率可達 2.9 億噸，比今年年產量提升 25%。

(四) 亞洲區域粗鋼生產持續增加，城鎮化鋼材消費激增迄今仍不顯著

1. 9 月全球粗鋼產量 1.33 億噸，比去年同期增長 6.1%，最大生產國中國連續兩個月出現二 位數字成長。1-9 月全球累積產量 11.86 億噸，比去年同期增長 2.7%。亞洲地區今年前 三季累積產量 7.951 億噸，比去年同期增長 5.9%，歐盟區前 9 個月累積產量 1.238 億噸， 比去年同期下降 4.2%，北美前三季累積產量 88.9 百萬噸，比去年同期下降 4.1%，獨立 國協前 9 個月累積產量 81.5 百萬噸，比去年同期下降 3.4%，南美前三季累積產量 34.8 百 萬噸，比去年同期下降 1.2%。依權威機構預估今年已發展經濟體的鋼材消費量將下降 1.6%，明年將僅增長 1.7%，需求增長明顯低於全球粗鋼產量增長速度。中國恢復鐵路 投資增速，將對鋼價鋼材價格起到了提振的作用，鋼材下游需求逐漸轉強，中國鋼鐵 產業已臭出產業復甦榮景，因此，中國鋼廠已開始擴大產能，預期中國粗鋼產量將有 明顯增長可能，但隨中國即將邁入鋼鐵消耗淡季，持續供過於求將不利鋼價漲勢。
2. 中國粗鋼產量 9 月成長 11% 至 65.4 百萬噸，1-9 月中 國粗鋼產量達到 5.87 億噸，比去年同 期增長 8.0%，增速比去年同期加快 6.3%。中國鋼鐵需求每逢 11 月開始轉淡，因天氣寒 冷阻礙營建業進度。中國當局也開始採取對鋼鐵企業受信的控管，以抑制鋼鐵產能過 剩的問題，惟短期間恐無法達到效果。亞洲的其他地區，除中國外，全球產量佔第三 的日本 9 月產量增長 5.5%，達到 9.3 百萬噸，在 8 月產量出現減少 0.6%，南韓 5.2 百萬噸， 比去年同期減少 8.7%，印度 6.5.4 百萬噸，比去年同期增長 3.8%。歐盟區的德國產量 3.6 百萬噸，比去年同期增長 1.4%，義大利產量 2.1 百萬噸，比去年同期減少 10.4%，法國

1.4百萬噸，比去年同期增長7.4%，西班牙產量1.3百萬噸，比去年同期增長5.9%，土耳其產量3百萬噸，比去年同期減少1.2%，美國產量7.2百萬噸，比去年同期增長6.3%。

3. 中國近期宏觀經濟有所好轉，但並沒有超出預期，鋼材需求量也沒有出現明顯增長。北半球天氣逐漸轉冷，北方地區戶外工程施工進度受阻，鋼材需求轉弱，鋼廠粗鋼產量雖有小幅下滑，但仍處高位，9月中國粗鋼日均產量為218.1萬噸，比上月增長2%，10月上旬中國粗鋼日均產量212.81萬噸，比9月上旬下降1.11%。隨著鋼市季節性需求淡季，影響鋼廠產能利用率，預計粗鋼產量會繼續小幅下降。9月份鋼材出口降至500萬噸以下水準，未來的鋼材出口在理論上易降難升。

#### (五)新船交付量下降，累積運力供給還相當大，供給過剩尚未消除

1. 2009年1月至2013年9月新船累計交付量361.27百萬Dwt，累計承接新船訂單187.93百萬Dwt，逾齡船累計拆解量86.48百萬Dwt。9月底止全球散裝船現有營運規模706.08百萬Dwt，比2008年底的船隊規模418百萬Dwt增長68.92%，同時手持訂單129.45百萬Dwt（2008年底的手持訂單為327.67百萬Dwt）。預計總運力（現有船隊+手持訂單）836.25百萬Dwt，比2008年底時的預計總運力（當時船隊+手持訂單）745.67百萬Dwt增長12.15%。
2. 迄9月底海岬型船新船已交付81艘，尚待交付仍有151艘，大概今年能順利交付不到160艘，比去年將減少約70艘，明年加上今年延遲艘數，保守能順利交付約百艘。巴拿馬型新船迄9月底已交付181艘，尚待交付有165艘，大概今年能順利交付不到280艘，比去年將減少約85艘，明年加上今年延遲艘數，保守能順利交付約160艘。超輕便型新船迄9月底已交付176艘，尚待交付有188艘，大概今年能順利交付不到286艘，比去年將減少約20艘，明年加上今年延遲艘數，保守能順利交付約150艘，輕便型新船迄9月底已交付144艘，尚待交付有109艘，大概今年能順利交付不到200艘，比去年將減少約100艘，明年加上今年延遲艘數，保守能順利交付約120艘。
3. 除各型新船交付逐年大幅縮水外，散貨船拆解量也將大幅下降，迄9月底散裝船拆解量僅達16.89百萬Dwt，迄9月底海岬型船拆解35艘、巴拿馬型船52艘、輕便極限型船52艘及輕便型船166艘，今年拆解量恐無法達到20百萬Dwt，比去年的36.5百萬Dwt大幅下降。雖今、明兩年各型散裝新船交付明顯減少，但拆解船速度也明顯慢下來，綜合累積營運運力依然很大，除非需求力道持續增強，否則航市長期表現仍難免再遭遇阻力。

## 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。8月中旬後綜合運費指數(BDI)幾乎無煞車一路加速攀高，主要利多中國又猛力進口礦砂、煤炭及其他大宗原物料等激勵，尤其9月中國進口鐵礦增長14.7%，煤炭進口增長38%等最為顯著。BDI的飆升，其中海岬型船市場的上漲起了非常重要的作用，中國礦砂需求；煤炭、穀物對運力的分流，造成運力的緊張，其中中國礦砂的強勁需求不可小覷。特別海岬型船大大受惠於中國市場買家的強勁需求。自6月以後因中國礦砂需求迭次增加和運力增長放緩，運力供給暫時出現緊張氣氛，推動BDI連翻加速走高。中國今年7月祭出以“穩增長、保下限”為目標的政策措施，房地產市場出現回升，基建投資出現增長，刺激了鋼材市場價格的上升，擴大了礦砂的需求，從而帶動進口礦砂的增加。航市由於供求關係在短期內趨於緩和，因而帶動航市

價格谷底翻揚，以海岬型船市場帶頭領先上漲，隨後煤炭、穀物海運量也瞬間爆增，造成的巴拿馬型船以下運力供應緊張，散裝海運貨物以焦煤、燃煤、礦砂（出口國：澳洲、巴西、南非；進口國：中國、日本、歐洲）具備一定運輸量，每年穀物海運量維持2億噸，需求較穩定，由於穀物出口大國美國、加拿大的收成在春、秋兩季，而南美、澳洲穀物、煤則集中於3月，所以每年9月至4月為旺季，所以對BDI也形成支撐力道，雖說航市供大於求的局面難改，但由於航市與全球經濟和氣候息息相關，所以也受季節性影響和產品走勢的支撐影響，因此，巴拿馬型船以下市場也受到拉抬而觸底反彈持續走高。在散裝船中占四成的海岬型船運力增長速度從年初的12%回落到了9月的5%，成為BDI上漲的重要帶動力量。10月前，BDI一直強勢上漲，曾被市場投資人認為全球經濟復甦及中國經濟已止跌持穩訊息，不過10月後中國國慶結束BDI指數開始急劇下跌，20天內從高點2146點下跌到1708點，跌幅超過20%，航市動能轉弱而大幅拉回，給樂觀派者潑一盆冷水。事實上，造船業短暫的蓬勃所釋放的巨大的新船運力與全球基礎需求之間產生了背離。散裝船市場整體運力嚴重過剩、市場旺季接近尾聲、鋼鐵市場旺季不旺和海岬型船主力炒家逐步退出市場等壓力，導致10月後航市持續拉回，市場人士此輪BDI指數的連續下跌，是中國對原材料需求波動和季節性因素所影響。今年以來BDI指數曾有兩波較大幅度的上漲，一波是在6月至7月上旬，一波是9月至10月上旬。9月是因為礦砂、原油、煤炭及穀物進口量大幅增長，到了10月中下旬，旺季補庫結束，再加上鋼鐵和煤炭產能關閉壓力的增加，中國進口礦砂和煤炭等散裝貨載出現回落，對運力需求下降導致BDI持續下跌。有保守投資人認為散裝船市場的去化過剩運力至少將持續數年，在此期間由於整體運力嚴重過剩運價難以出現趨勢性上漲，此外，近來中國淘汰落後產能、節能減排以及治理大氣污染等一系列的政策充斥著市場，中國粗鋼產量的增速或將趨於緩和，需求或將難以有較大突破，這將對中長期國際散裝船市場產生一定的負面影響。BDI在9月各型船市場同步齊揚的激勵下，漲勢力道強勁，尤其在海岬型船市場熱滾滾的加持，BDI在9月下旬輕起騎站上2千點關卡，隨後海岬型船市場漲幅過巨而拉回休息，BDI最高至2,127點後止步回檔且雖曾頑抗力守2千點關卡，雖巴拿馬型船以下市場過10月後漲勢愈加強勁，超輕便型船與輕便型船也漲勢加快，但10月9日後海岬型船市場突然漲勢熄火而拉回重挫，儘管超輕便型船與輕便型船市場還是維持穩定上漲，BDI在10月從最高點2146下跌至目前的1564，跌幅27%，BDI暴跌主要是受海岬型船和巴拿馬型船運價下滑拖累。10月底最低曾下挫至1,484點，雖11月初海岬型船市場曾短暫止跌回升，惟仍無法挽回下跌頹勢，迄11月上旬收低在1,564點，後市頓時失去海岬型市場的加持，BDI恐不易繼續維持上漲格局。海岬型船運費指數(BCI)8月中旬拉回至1805點後，受到中國進口礦砂強滾滾的帶動，BCI指數展止跌展開強勁漲勢，9月上旬急速攻上3千點關卡，不到兩星期直闖4千點大關卡，9月下旬攻上4,329點，創下2010年10月下旬來最高記錄，曾氣勢轉弱而拉回，10月上旬又勉強拉高至4,086點後，指數無力支撐再度回挫，4千點重要關卡經來回測試，還是不易穩穩站住，終於無力挺升而反轉連續重挫，10月底下挫至本波上漲以來最低2,164點，雖11月初曾反彈一星期，但仍無法持續而終止反彈回到下跌道路，至11月上旬指數收低在2,506。巴拿馬型船運費指數(BPI)在8月底差點淪陷900點，所幸中國解除管制低熱煤炭進口政策，煤炭進口商趁機補貨，中國湧入搶進穀物與其他大宗商品，以及受到海岬型船市場行情暴衝的拉抬，分食部分海岬型船貨載，漲勢動能逐漸轉強，BPI指數止跌扶搖直上，9月上旬站上千點關卡，過10月後漲勢更加兇猛，10月上旬攻上2千點，惟受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢下戛然而止反轉走跌，至11月上旬指數收低在1,542。超輕便型船運費指數(BSI)在8月上旬挫低到909點後止跌展開一路反彈穩定持續走高，9月下旬站上千點關卡，10月上旬漲勢加強而漲幅擴大趨勢，11月上旬攀登至1,320點。輕便型船運

費指數(BHSI)8月中旬下挫至516新低點，隨後止跌一路扶搖直上，10月上旬攻上6百點關卡，且漲勢持續穩定上漲，迄11月上旬收高登上692點。

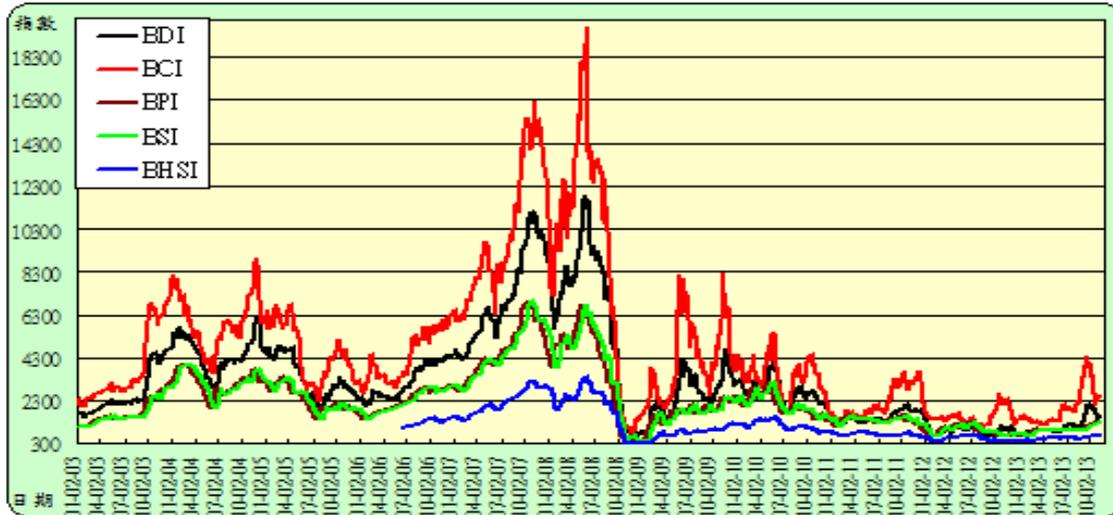


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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7月祭出以“穩增長、保下限”為目標的政策，房地產市場出現回升，基建投資增長，刺激了鋼材市場價格的上升，擴大了中國鋼廠礦砂的需求，從而帶動了進口礦砂的增加。中國打房禁奢似乎不影響營建業和汽車業對礦產需求，商業與住宅房的營建將繼續支撐，今年的鋼鐵消費量將增加5%至7.03億噸。中國鋼廠9月大舉補貨，礦砂多頭氣勢旺盛，今年中國將進口8.31億噸礦砂，明年進口量將進一步上升至8.72億噸。同時，鋼材和礦砂價格的震盪走高也提振了礦砂供應商的供貨積極性，支撐了礦砂需求持續爆增，運力供需在短期內趨於緩和，因而帶動了運價上漲。然而，隨著幾礦商趕在明年礦砂價格可能踏入熊市之前擴大產能，而中國經濟正處在轉型升級祭出抑制產能之際，未來經濟增速或跌破7%，礦砂進口需求增速不穩定，海岬型船海運市場恐將步入箱型震盪期。海岬型船運價在經歷了近兩個月亢奮的飆升後，進入10月傳統的消費旺季漸漸結束，天氣轉冷，工地開工面臨下降，鋼鐵產量難保持持續的上升，鋼廠對礦砂的需求強度也相應減弱，10月的生產資料顯示已經開始顯現鋼廠的疲態。因此，10月初後中國礦砂需求趨緩，鋼廠礦砂補庫存似乎告一段落，10月底主要港口礦砂庫存量又居高位，這是今年第一次港口庫存超過80百萬噸，導致運費豬羊變色，出現急速回檔。受市場運價暴跌的恐慌情緒蔓延影響，船東對於貨主趁勢壓低的運價照單全收，加速運費探底，大型船舶運價急速下跌之際，超輕便型船與輕便型船運費仍穩定屹立不搖。至11月初市場恐慌情緒已經消散，船東已經有勇氣抵制低運費，同時船東多厲行減速航行，一方可達降低燃油成本，另一可稀釋過剩運力的有效辦法，採取慢航將有利於減少市場急漲急跌的巨大波動，11月海岬型船市場交易活動漸顯活躍，運費跌勢縮小，此波跌勢將告解除，短期應有機會止跌回穩，但反彈幅度有限。太平洋區航線租金8月上旬拉回下挫至12,408美元後，又展開另一波反彈，漲勢比上波更加凌厲，9月上旬出現一飛衝天，急速攻上2萬及3萬美元關卡，10月上旬攀抵35,818美元高價位後，無力續航而反轉下挫，10月底下挫至本波最低價位11,703美元後止跌回升，迄11月上旬收在17,773美元。大西洋往返航線租金8月底一度挫

低至8,765美元，旋即漲聲再起，漲勢凌厲，9月上旬漲勢一發不可收拾，9月下旬穩穩攻占4萬美元重要關卡，最高曾衝抵47,050美元，10月上旬攀登至41,650美元高價，隨後交易陷入冷清，賣壓出籠，租金行情反轉重挫，10月底下挫至本波最低價位18,275美元後止跌回升，迄11月上旬收在20,400美元。大西洋區返回遠東航線租金8月上旬漲聲響起，漲勢依然兇猛，9月上旬出現一飛沖天，急速攻佔4萬、5萬及6萬美元整數關卡，9月下旬最高曾衝抵64,773美元，10月上旬攀登上至60,841美元，隨後賣壓出籠，租金反轉下挫，10月底下挫至本波最低價位29,955美元後止跌回升，迄11月上旬收在33,250美元。太平洋區返回歐陸航線租金8月上旬強力反彈，急速收復整數關卡，9月上旬急速拉高突破萬美元關卡，9月下旬衝抵18,159美元價位，隨後追價動能消失而出現一星期拉回後又反彈，10月上旬反彈回到17,150美元又中止漲勢，10月底下挫至本波最低價位4,086美元後止跌回升，迄11月上旬收在5,677美元。4條航線平均租金8月上中甸受到太平洋航線漲勢凌厲的加持，平均租金一路扶搖直上，陸續收復整數關卡，攻上2萬及3萬美元重要關卡，9月上旬各航線漲幅擴大，推升平均租金急速攀登新高，9月下旬攀登42,212美元，隨後曾一度拉回一星期後再次反彈，但氣勢已大不如前，10月上旬攀登上至38,865美元，因各航線賣壓出籠，租金反轉下挫，10月底下挫至本波最低價位16,005美元後止跌回升，迄11月上旬收在19,275美元。

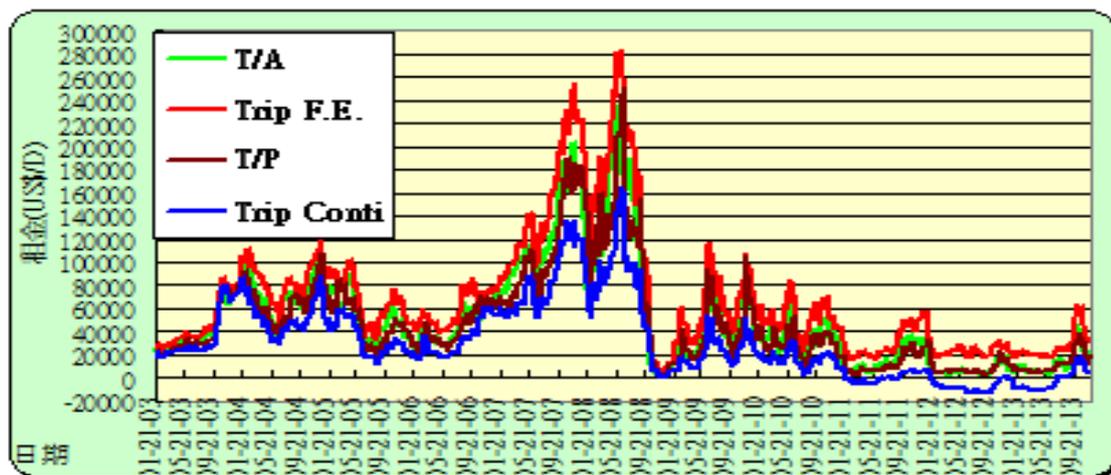


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。在7、8月中國市場鋼價的反彈，促使鋼廠盲目樂觀中加快生產，鋼廠消化前期庫存，9月又大量採購，到港庫存愈加積壓嚴重，許多鋼廠並無完全消化完9月的進口礦砂，大約15%-20%變成了庫存，庫存量在10月底再度回升至高位，其實鋼廠產能並未大幅擴增，隨即鋼廠進口礦砂減速，導致航市礦砂海運量增幅回落，波及巴拿馬型船市場，儘管煤炭的海運量隨著冬季的來臨有所增加，穀物需求回暖，挹注第四季散裝海運量的重要推動力量，主要航線運費水準仍有向上支撐力道，但後期乏力，主要原因在於礦砂的海運量受到限制。另外，澳洲和印尼的煤炭船運交易不足以支撐市場上漲動能，加上海岬型船市場持續走跌、巴拿馬型船FFA遠期市場無支撐、短期期租成交少等因素影響，巴拿馬型船市場運費10月下旬後持續走軟。穀物貨載方面，南美成交萎縮，但市場可用運力較多，導致大西洋區航線跌勢加速探底。煤炭和穀物將成為第四季散裝船市場的主要推動動力，特別是中國的穀物需求和

煤炭需求將會為市場注入一定活力。今年9月中中國進口黃豆4.7百萬噸，較8月的6.37百萬噸下降26.2%，也較去年同期的4.97百萬噸下降5.4%。今年1~9月，中國黃豆進口量比去年同期增長了3%，達到45.8百萬噸，預計12月進口量會繼續增加。預計第四季巴拿馬型船運費盤整的基礎較為穩固，惟弱缺乏礦砂海運貨載照扶，巴拿馬型船市場運費上漲的空間不大。全球主要經濟體雖正持續復甦，惟步伐緩慢，海運市場運能供過於求的結構性問題仍待解決，需要更多的運輸需求方能消化運能，巴拿馬型船市場雖歷經9、10月出現強力反彈上漲行情，不過再續漲不易。第四季期間的主要航運散裝海運貿易量仍有一定需求支撐，主要來自煤礦的需求隨冬季到來、發電與暖氣用煤將有所增長，同時南北半球的穀物貿易量亦將成長，和煤礦同步成為第四季期間散裝海運的兩大宗貨物；不過，礦砂庫存經過第三季的大舉回補，第四季需求增幅將無可避免地回落。第四季主要散裝海運貿易量仍將出現小幅增長，基本上，應對巴拿馬型船以下市場具有支撐作用。巴拿馬型船4條航線平均租金在9月上旬順利登上萬美元關卡後，拜各航線租金漲勢增強，平均租金持續上衝走高，過10月後漲勢加速擴大，10月上旬衝抵16,486美元高價位後，因受到海岬型船市場率先回頭重挫的拖累，巴拿馬型船各航線同步被潑冷水，因而失去動能而反轉下挫，迄11月上旬拉回至12,325美元。太平洋區航線租金9月上旬漲勢增強，一路扶搖直上，過10月後漲勢加劇，然後受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢中止拉回，迄11月上旬收在11,288美元。大西洋區租金航線8月底受到大西洋區穀物貨載猛增的加持，租金行情止跌回升，一路扶搖直上，過10月後租金水準終於超越太平洋區航線，10月下旬飆漲至19,204美元高價位後反轉拉回，迄11月上旬拉回至13,911美元。大西洋返回遠東租金航線8月底止跌回升，一路扶搖直上，9月下旬成功站上2萬美元，過10月後漲幅更大，10月下旬衝抵27,030美元高位後上漲動能戛然而止反轉走跌，迄11月上旬拉回至22,037美元。遠東返回歐陸租金航線9月上旬止跌回升，本航線開始受到關愛，租金一路扶搖直上，立即由負轉正，10月上旬持續調高5,164美元，隨後受到海岬型船下跌影響，漲勢中止反轉下跌，迄11月上旬收在2,057美元。

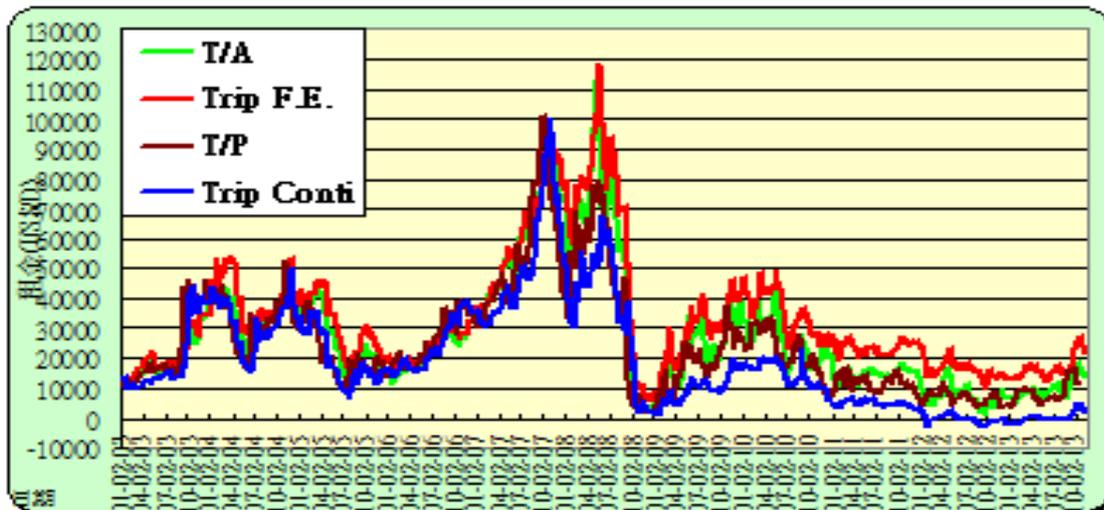


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

### 五、超輕便型船市場行情

圖4說明超輕便型船運價指數組成中4條租金航線行情變動趨勢。超輕便型船與輕便型船市場從8月中旬落底反彈以來，租金行情表現愈來愈出色，儘管10月中旬後大型船市場租

金表現疲軟，但小型船市場卻異軍突起，漲勢持續增強，似有補漲味道濃厚。受惠於太平洋市場煤炭、鋁礬土、鎳礦、鋼材等小宗散貨船運相對活躍，超靈便型船市場租金表現穩定上揚。另外，美國海灣至亞洲穀物和石油焦等貨載持續湧入市場，支撐超輕便型船交易活躍，激勵大西洋區超輕便型船租金持續攀登新高位。邁入第四季是北美穀物出口旺季，以及冬煤進口湧現，將會給超輕便型船市場注入更多動能，後市不管海岬型船或巴拿馬型等市場上漲受阻，將不易受到明顯的拖累，應表現更加穩健走勢，將呈現易漲難跌的格局。太平洋區航線8月上旬止跌回升後，一路緩步走高，9月下旬漲勢力道增強，因而快速攻上1萬美元整數關卡，10月上旬無畏海岬型船市場的重挫，漲勢依然神采奕奕，迄11月上旬攀登至11,739美元。大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，大西洋區累積運力不若太平洋區嚴重，加上大西洋區屬於貨載出口地區，運力需求更殷切，去化運力快速，使本地區租金行情較有支撐，大西洋區航線租金9月中旬止跌回升，隨即展開攻勢漲勢凌厲，一路攻堅挺進，連續收復整數關卡，迄11月上旬急速攀登至15,469元。大西洋區回遠東租金航線8月中旬止跌回升後，一路緩步爬升，除在9月中旬曾暫停漲勢休息一星期後，漲聲再起，氣勢更加凌厲，急速攻佔整數關卡，10月中旬攻佔2萬美元關卡，迄11月上旬衝上21,393美元。遠東回歐陸租金航線8月下旬止跌回升，隨後一路緩步走揚，迄11月上旬攀抵6,879美元。平均租金則受惠於大西洋區返回遠東航線租金表現亮麗的加持，8月中旬受到太平洋區與大西洋區航線紛紛翻紅上揚的推升，平均租金隨即觸底止跌回升，一路加速往上衝，連續闖關整數關卡，迄11月上旬攀抵在13,870美元。

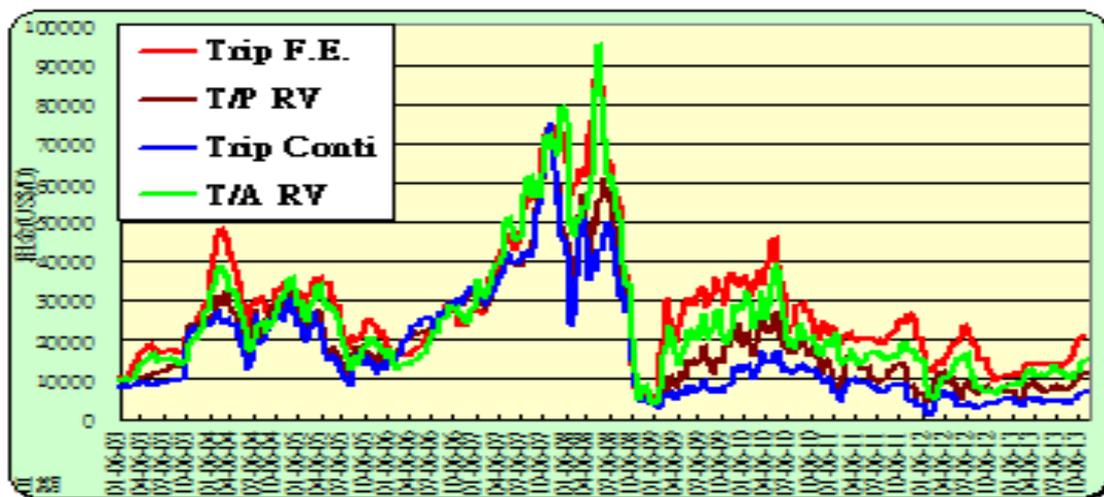


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。輕便型船市場受到新興開發國家經濟強勁成長，拜製造業、基礎建設等欣欣向榮，因而帶動進出口原物料熱絡與增長。新興開發國家港口基礎設施落後，貨載船運多指派輕便型船居多。例如，印度近期貨幣疲軟可能會激勵出口增加，而印度港口卻有著規模較小、吃水較淺、效率較低等問題，這可能會導致大規模擁堵以及小型散貨船有效供給的減少，推動輕便型散貨船市場逐漸好轉，且有漸入佳境的趨勢，11月後表現比大型船市場更加亮麗。最近小型散貨船船隊增長速度低於需求上升速度，因此小型散貨船市場展望比較樂觀。明年的小型散貨船需求上升可能有7%左右，與此相反船隊增長率可能不到5%。在散貨船各個船

型的散貨船船隊增長率及新造船交付都速度放緩，在今年第三季散貨船船隊的淨增長率約1%，其中輕便型散貨船的增長率為0%。新船交付量下降及第四季輕便型船的租船市場受歡迎程度可能促使散貨船需求上升，需求上升趨勢可能持續一段時間，因此投資人持續看好後市輕便型船市場表現。太平洋區相關航線8月中旬止跌力圖反攻，一路緩步攀高，且順利攻佔整數關卡，9月底站上8千美元關卡，過11月後氣勢愈來愈強，迄11月上旬拉高至8,491美元。大西洋區相關航線租金9月表現繼續下跌，9月中旬跌落收低至7,556美元後才止跌回升，俟後一路穩健攀升，過11月後氣勢愈來愈強，迄11月上旬拉高至9,354美元。輕便型船市場受到兩大洋區航線9月下旬止跌回升後，一路穩定上漲，平均租金同步走揚，11月後輕便型船市場表現愈來愈佳，平均租金漲相愈來愈令投資人信心大增，迄11月上旬拉高至8,923美元價位。



則從2012年的10.3%下調至7.4%。運力增速的放緩只是反映了邊際供需格局的好轉，而不是增量供求平衡，尤其目前散貨船新船訂單量暴增比去年同期110%，如果新船訂單量持續保持這樣的增長趨勢，那麼其產能過剩問題也可能再次浮出水面。船舶運力過剩，供大於求的局面依然存在。隨著新船陸續下水，運力供大於求依然存在，航市全面復甦恐再延後較長一段時間。

## 2013 年 10 月份國際油輪市場動態

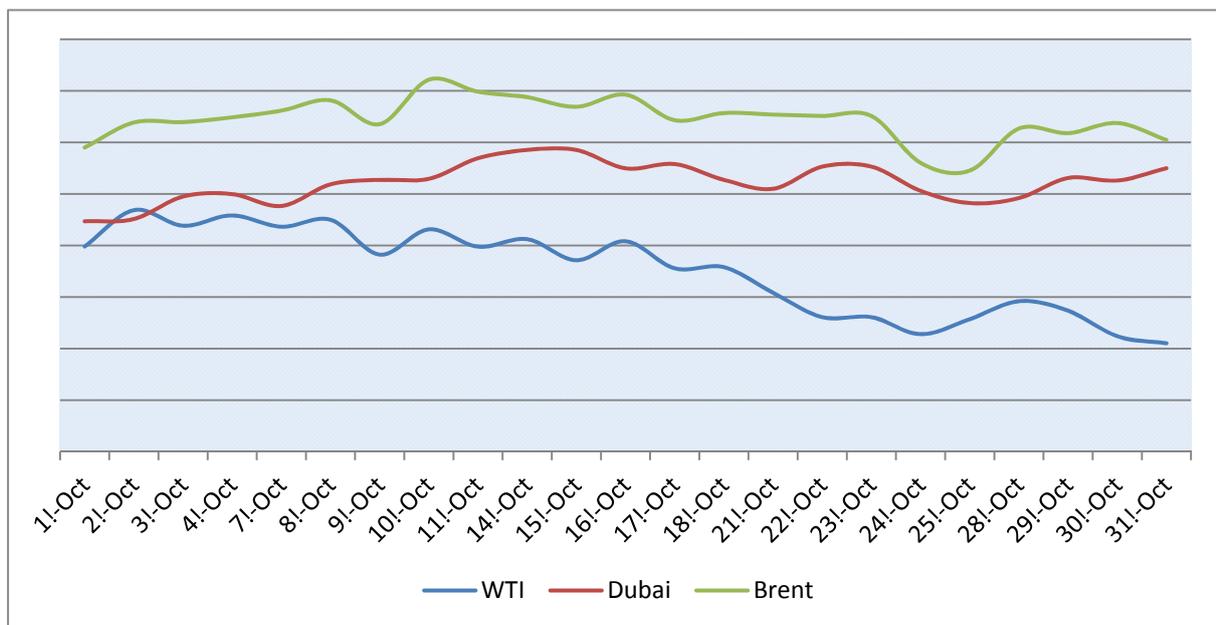
王廷元

### 1. 原油市場短評

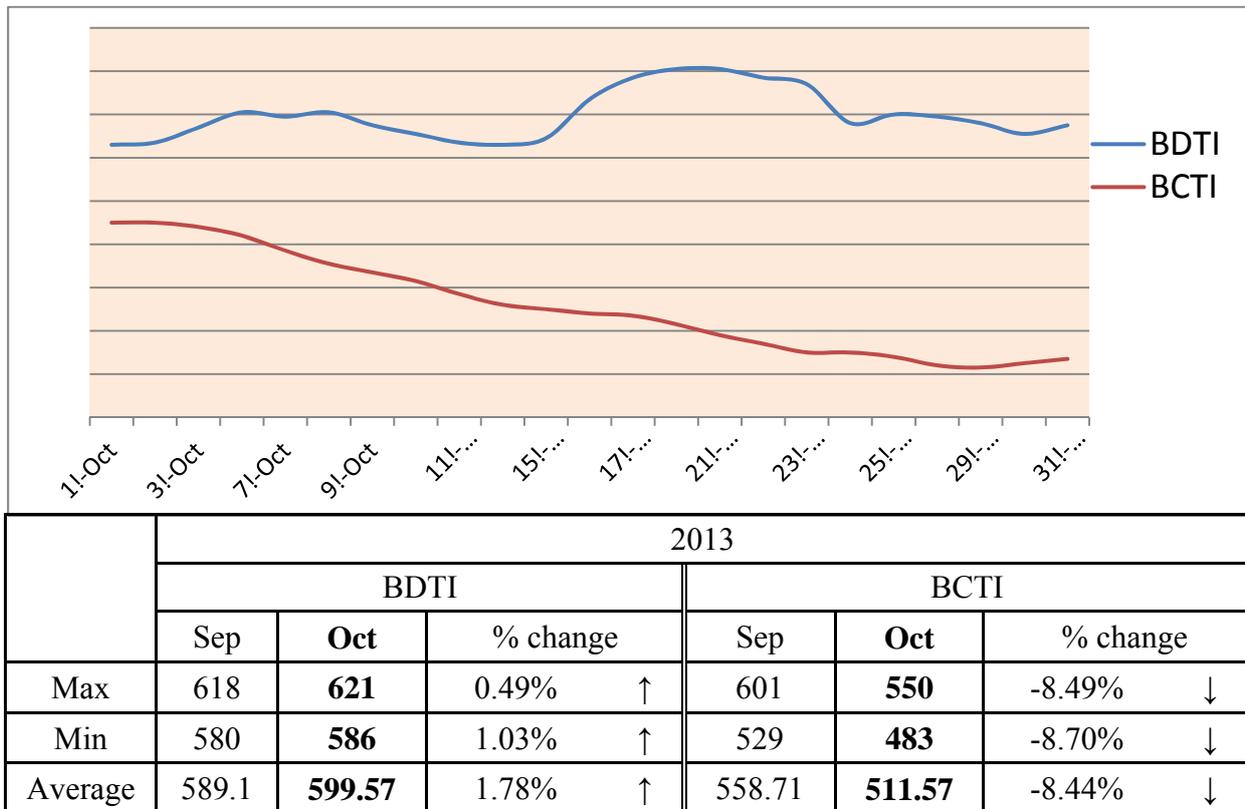
受地緣政治及敘利亞等問題逐漸受控制之後油價逐漸回穩；而 10 月初於墨西哥所產生的熱帶風暴也只促使油價短暫上漲。在美國頁岩油供應量穩定增加的情況；大陸 10 月份的原油進口量亦創下 14 個月以來的新低量；加上取暖油的用量尚未大幅增加。這些因素都讓原本不平靜的油價市場朝著正常供需的情況發展。

就目前原油消費市場來看，最大的消費國-中國，自 1993 年起成為石油淨進口國後，原油對外的依賴度由 1993 年的 6%，持續上升到 2006 年 47%，隨後每年都以 2~3 個百分點的速度向上攀升。此外，依美國能源署(EIA)報告指出，中國已經取代美國成為全球最大的石油淨進口國，主要原因之一為中國大陸的汽車銷售量仍持續成長，刺激用油需求；另一方面，美國的消費市場仍在，但由於頁岩油的開採規模及產量持續增加，預估到明年第二季將超過俄羅斯，成為石油輸出國組織以外最大的產油國，使得原油對外依賴將持續下滑；若非有重大因素嚴重影響開採成本或是造成油價大幅下跌，預估中國對原油的消費量持續上升、美國對外的需求逐年減少的情況將至少維持五年。

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) &amp; 成品油綜合運價指數(BCTI)



## 2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格101.94美元，月底報價為每桶96.31美元；

2013年10月均價為每桶100.542美元；第三季均價為每桶105.766美元。

杜拜原油 –

月初每桶103.41美元，月底收盤價格為每桶106.50美元；

2013年10月均價為每桶105.683美元；第三季均價為每桶106.018美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格107.70美元，月底以每桶108.14美元作收；

2013年10月均價為每桶109.323；第三季均價為每桶109.987美元。

### 3.油輪買賣交易行情\*

超級油輪 –“Ardene Venture”(2004年造，三十一萬八千六百載重噸)雙殼油輪以四千萬美元以上售出。

蘇伊士油輪 –“Oliver Jacob”(1999年造，十五萬七仟三百載重噸) 雙殼油輪售出，但未有售價消息。

油輪 –“Champion Peace”(1999年造，十萬五千五百載重噸)雙殼油輪約以一千一百萬美元售出。

### 4.大型油輪拆船市場交易行情\*

近期未有大型油輪拆解交易記錄。

### 5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 –

10月的中東及西非成交數量分別達到142筆及24筆，中東的貨載成交量為比起上個月更增加了三筆，成為今年以來最大量。月底時或許因為大陸在西非提領相對多的貨，造成船噸供給臨時失衡，以致大船運費持續上揚。波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費來到WS52.5，日租金大幅提昇至35628美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS33.0，日租金約為25774美元；西非至美灣26萬噸級運費WS52.5，日租金約為34416美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS55.0，日租金約為34930美元。

蘇伊士型油輪市場 –

地中海、黑海-地中海航線與西非市場的運費皆因船噸供給充足導致運費下跌。西非至美東 13 萬噸級運費自上個月底 WS52.5 下跌至 WS40，換算日租金僅得 257 美元；地中海 13 萬噸級船運費下跌 10 點來到 WS47.5，日租金約得 2,055 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費，運費下滑至 WS40.0，換算日租金為負 2,222 美元。

## 6. 成品油油輪運費行情

10月底波灣至日本7.5萬噸級的運費日租金與上個月底相比下滑約44%，日租金約9500美金；波灣至日本5.5萬噸級運費於連續兩個月下滑WS96.0，計算日租金仍可保有10800美元；新加坡至日本3萬噸級船運價與上個月持平維持在WS115，日租金約得11300；3.5萬噸級西印度至日本，連續兩個月的成交運費在下跌至WS110.0，日租金約為9700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

## 2013年10月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	27-Sep(WS)	TCE (US\$/day)	1-Oct(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	22.0	7193	33.0	25,774
AG / JAPAN	VLCC	35.0	9,713	52.5	35,628
WAF / EAST	VLCC	36.0	8,037	55.0	34,930
WAF / USG	VLCC	40.0	16,141	52.5	34,416
WAF / USAC	SUEZMAX	40.0	257	52.5	9,608
MED / MED	SUEZMAX	47.5	2,054	57.5	10,672
UKC / USAC	AFRAMAX	90.0	16,604	85.0	4,422

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	27-Sep(WS)	TCE (US\$/day)	1-Oct(WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	93.0	17,654	75.0	9,478
AG / JAPAN	55,000	105.0	14,054	96.0	10,852
UKC / USAC	37,000	85.0	1,805	70.0	-1,376
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	11,733	115.0	11,321
MED / MED	30,000	115.0	4,041	112.5	3,114

## 油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	19,000	23,000
SUEZMAX	150-160k	15,750	17,500
AFRAMAX	95-110k	13,500	15,000
LR1	65-74k	15,750	16,000
MR	47-48k	14,750	15,500

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$82.0	\$56.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$41.0	\$29.0
LR1	65-73k	\$41.0	\$31.0
MR	47-51k	\$38.0	\$28.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年10月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$90.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$56.0	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$49.5	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.5	\$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

