



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 九 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 139 2015 年 7 月 17 日

中華海運研究協會 合作夥伴

香港理工大學董浩雲國際海事研究中心



網址: www.icms.polyu.edu.hk

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 | 3 |
| 2015 年 6-7 月國際運輸動態報導 | 3 |
| 2015 年 6-7 月國際散裝乾貨船市場行情分析 | 6 |
| 2015 年 6 月份國際油輪市場動態 | 16 |

專欄報導

巴拿馬運河擴建轉變美國港口的貿易型態

林繼昌¹ 編譯

隨著巴拿馬運河的擴建工程預計於 2016 年完工，將貨物運送至美國內陸中西部的托運人面臨在速度和成本上新的抉擇。研究指出至 2020 年，因巴拿馬運河的擴建而重新規劃的航線，估計高達 10% 的泛太平洋航線貨櫃運輸量將由西岸港口轉移到美國東岸港口。貨量的轉移，如僅依百份比來看，其所轉換的程度似乎不高，然如以泛太平洋航線間亞洲與美洲鉅額的貿易量絕對數字來評估，其總量確為不容小覷的數字。而美國東岸港口是否有足夠的貨物作業能力，以應付增加的吞吐量則有待觀察。

目前對於內陸目的地和某些特殊類型貨物的運送，對托運人而言，從亞洲到美國西岸的直航船班仍是最快的選擇。然而對於有成本考量的業者，使用大型船舶通過擴建後的巴拿馬運河運送及增加美國東岸港口的裝卸作業則較具有營運上成本效益。據研究指出，目前由亞洲運送至美國的貨櫃運輸，約 75% 的貨物在美國西岸港口卸貨後再轉運至美國內陸各地。然而當巴拿馬運河擴建完成後，此貨運運輸的數量及型態將會產生巨大的改變。這意味著對於許多內陸目的地運送需求而言，西岸港口將成為轉運卸貨選擇地點之一，而非唯一，因這些港口並非最便宜的選擇。尤其對於運送價格敏感的貨物而言，因貨物移動的成本相對昂貴，通過擴建的巴拿馬運河使用東岸港口到達內陸目的地的運輸模式將更備具成本上的競爭力，而此模式對於托運人越來越有吸引力。

運河的擴建對於貨物處理上的轉變對於美國東西岸港口皆會產生重大的影響。對西岸港口而言，貨物裝卸量相較於前幾年成長力道將會經歷逐漸趨緩，並改變東西兩岸之間的競爭平衡。而這改變亦會影響鐵路和卡車業者的投資及路線安排的決策，並同時改變倉儲物流業者的區位設置考量。研究指出巴拿馬運河擴建後將可解決目前阻礙運河競爭能力的 2 個問題。一為目前運河作業已超過比其原有設計運能更多的貨量，因此常導致急遽的擁塞及尖峰時段運送上的延遲。另一部份為目前運河的設計僅能通過約 5,000 TEU 左右噸位的船型，此船型已不符合目前遠洋運送上成本效益，故對於相關貨物處理會產生較高的營運費用。擴建後的巴拿馬運河將容許 14,000 TEU 噸位的船隻通過，代表巴拿馬運河的運量將可成長兩倍以上而同時亞洲至美國東岸的運輸成本可減少 30% 之多。

然而在巴拿馬運河擴建完成之際，目前面臨最大的難題為東岸港口作業能量是否能符合大型船舶裝卸的問題。部份港口水深不足或有環境限制的港口已開始浚深至可泊靠大型船舶的吃水深度。其他東岸重要商港已開始準備迎接大型船舶的到來（如位於南卡羅萊納州的港口查理斯頓將浚深至 18 米的吃水深度；其他港口開始引進新型橋式起重機以符合大型船舶的作業需求）。當上述作業上障礙可以被克服，貨物銜接美國東岸的內陸物流模式將可能產生改變。美國東岸港口在客戶的爭取上將可擴大到以西數百英哩的內陸城

¹ 船舶與海運執行編輯

市（如芝加哥及曼菲斯等）、許多大都會地區及在物流運送上處於擁塞的地區。因為在這些區域，托運人通常能夠將貨物經由貨櫃運輸方式通過東岸港口到達內陸目的地。其運費可低於或相當於使用通過西岸港口所付出的費用。

運河擴建而進行的航線重新規劃，過程中損失最重的西岸港口分別為洛杉磯-Long Beach 港、奧克蘭港及西雅圖-Tacoma 港。當這些港口已進行港口浚深及配置新型橋式起重機以配合後巴拿馬級及更大型的船舶作業時，它們同時面臨了同處於來自西岸的其他港口及東岸港口的競爭，使其在貨量的爭取上更加嚴峻。而另一方面東岸港口則因貨運模式的轉變，僅需考量同岸業者在吸引大型船舶泊靠業務上市場占有率的競爭。因此東岸港口如紐約/紐澤西、諾福克、沙瓦納、查理斯頓將可憑藉由區位優勢及與主要市場的鐵路連結而獲得港口轉換後的貨量。

從托運人的觀點來看，選擇東岸或西岸港口做為目的港主要在貨物運送的成本及送達到目的地時效之間取得平衡。目前運往美國中西部內陸貨物最便宜的方式即通過巴拿馬運河後在東岸紐約/紐澤西港口卸貨經由鐵路系統送達。但相較於使用西岸港口所節省 4% 左右的運費卻必須要多花 11 天的轉運時間。運送時間上的差異將會對托運人產生兩種影響；一為轉運中的在途存貨量增加，二為托運人必須準備更多的存量在 11 天的轉運期間以避免缺貨危機。

在巴拿馬運河即將擴建完之際，對托運人而言，新規劃的航線將何提供更多的選擇但也代表著港口選擇的複雜度也同時提高。原先使用西岸港口與快速鐵路連接內陸目的地的托運人有可能採取更多的運送模式。當貨物運送的時間性考量至關重要時，西岸的運送模式仍有其存在的必要性。但對於以成本考量的貨物運輸，經由擴建後巴拿馬運河的運送模式將會遠遠取代時間節省上的價值。航運業者也將因巴拿馬運河擴建完成而面臨一連串營運決策的改變（也含投資、定價、航線、客戶開發等項目）。如果航運業者還沒有進行相關決策，許多鐵路運營業者將需要在投資在最有可能獲得因運河擴建而增加航線的東岸港口的貨櫃/物集散處所。雖然巴拿馬運河擴建後的效應及影響需要幾年甚至幾十年的時間，但可以確定的是運送至美國貨物的型態將會大大的改變。托運人、航運業者及港口業者都必須正視此轉變，並開始採取相關措施因應。



海運市場動態報導

2015 年 6-7 月國際運輸動態報導

1. 全球貨櫃船隊運能半年內增 70 萬 TEU 艘數突破六千艘

近年來全球貨櫃船隊運能持續攀高，今年半年內新增運能達七十萬 TEU，船舶艘數則突破了六千艘。

據 ALPHALINER 統計，截至六月廿二日全球貨櫃船隊已達 6,001 艘、1,954.59 萬 TEU，相較今年初的 5962 艘、1884.32 萬 TEU，半年內新增運能 70.26 萬 TEU，成長率達三點七個百分點，若與兩年前船隊運能 1737.6 萬 TEU 相比則增加了超過兩百萬 TEU(+216.98 萬 TEU)，兩年間增幅達一成二(+12.49%)。

統計指出，目前船隊運能超過五十萬 TEU 貨櫃船公司計達十二家，其中陽明海運進入第十三名，主要是今年以來一口氣引進五艘一萬四千 TEU 超大型貨櫃船，前十二大航商運能合計 1386.95 萬 TEU，較年初的 1377.63 萬 TEU 增加近五十萬 TEU(+49.5 萬 TEU)，半年內運能成長近百分之四(+3.7%)，並佔全球貨櫃船隊運能比重的七成(70.96%)。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 中國驗船中心 CR 希望打通大陸市場設立辦事處

財團法人中國驗船中心(CR)董事長趙國樑，是於三年前二零一二年五月十八日日出任該中心董事長，今(2015)年五月十八日董事會改選連任第二任董事長，他也提出有關中國驗船中業務發展方向，並期盼台灣船東多支持中國驗船中心。

趙國樑談到，CR 未來希望增加客戶，多開發新造船的檢驗，爭取台灣船東的支持。該中心也請了十位資深驗船師參加 CR，並派駐日本七大造船廠及大陸揚帆造船廠。另外建立檢驗報告制度，從去年開始建立海外駐廠驗船師寫新船報告的制度，讓檢驗制度落實，使船東都了解 CR 國外的的工作。

開發風電方面，CR 目前成立了三組風能組、技術組及風電研究團隊，是希為了讓檢驗不只是檢驗，能帶到不同技術層面更了解原理。包括組織年輕的五人小組(二位博士、三位碩士)，請 DNV GL 開班上課，邀請風力發電驗船師來教學，預估今年年底可訓練完成，將來希望與 DNV GL 合作，由 CR 代工檢驗，DNV GL 認證的目標。

趙國樑談到，兩岸通航後國輪有緩步上升，台灣是海運大國，若能多培養船員，將利於國輪的回籍。未來 CR 也希望能打通大陸市場，在大陸設立辦事處，為大陸船舶服務。中國驗船中心自一九七八年迄今中心員工人數自六十人增加到一百零五人，現任執行長為劉英如。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 麥司克重回租船市場簽租七艘大型貨櫃船

繼日前麥司克航運在大宇造船訂造了 11 艘 19,630TEU 型貨櫃船，該公司近日重回租船市場，從希臘船東 Capital Ship Management 與 Oceanbulk Containers 兩家航商簽租七艘九千至一萬 TEU 型貨櫃船。

據悉，該七艘貨櫃船中的四艘為 Oceanbulk Containers 所有，係屬 Oceanbulk Maritime 與 Oaktree 資產管理的合資公司。Oceanbulk Containers 此次獲租的一萬 TEU 系列船為 "Jenny Box" 輪、"Modigliani" 輪、"El Greco" 輪及 "Matisse" 輪，該四艘船由現代重工建造中，預計將在七月至十一月期間完成交付。該四艘船則 Oceanbulk Containers 訂造的八艘姐妹船中的第三至六艘，前兩艘 "Cezanne" 輪與 "Dali" 輪均獲得麥司克租約。

消息指出，麥司克航運此次簽租的另三艘船為 Capital 旗下八艘新造船中的最後三艘，分別為 9443TEU 的 "Aristoklis" 輪與 "Asklipios" 輪，以及 9160TEU 的 "Aristomenis" 輪，該三艘船係由現代三湖重工建造，預計將在今(2015)年十二月至明(2016)年三月交付。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 港務公司合法興建碼頭港埠設施

為發展基隆港水域觀光，促進在地觀光，基隆港務分公司表示，計畫活化光華塔、VTMS 航管中心及東岸會議室三處設施，藉海上遊艇連成觀光廊帶，爰就商港管制區內基隆港東岸會議室岩石海岸，於四月發包浚渫港池興建三十九公尺長棧橋碼頭，工程費 1,054 餘萬元，目前已完成碼頭基樁打設。

基隆港務分公司表示，上開工程是以商港經營事業機構身分，按商港法及基隆港整體規劃於港區內興辦碼頭港埠設施，並無違法情事。興建小型棧橋主供遊港船載客上岸進行水岸親水觀光，同時疏解岸上交通及停車問題；港務公司興建碼頭港埠設施海域非屬環保署公告之「指定從事油輸送行為之公私場所」，爰無違反海洋汙染法第十三條規定之慮。

另為供遊港船靠岸需要，該分公司說明，現有港池須配合浚深至負二·五公尺水深，為港區例行整建維護疏浚一環，至於傳垃圾及海水汙濁，則因「昌鴻」颱風過境，流入工區漂流物及沖刷造成，已責請廠商清理及增設防汙設施，以維海域清潔。

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. 上半年我港口貨櫃裝卸量略減

我國國際商港今年上半年貨櫃裝卸量總計為 727 萬 TEU，較去年同期 732 萬 TEU，略減 0.69%。

其中在高雄港方面，今年一到六月貨櫃量為 511 萬 TEU，較去年同期的 514 萬 TEU，減少 0.64%，台中港今年上半年貨櫃量為 74.83 萬 TEU，較去年同期的 73.52 萬 TEU，增加 1.79%。基隆港今年上半年貨櫃量為 73 萬 TEU，較去年同期的 83 萬 TEU，減幅達 11.7%，台北港今年上半年貨櫃量為 68 萬 TEU，較去年同期的 61 萬 TEU，增加 10.78%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 貨櫃船亞歐線 旺季漲價救市

今年農曆年後亞洲—歐洲航線因萬箱船競逐賽，市場價出現失控狀態，6月初市場上出現每箱（20呎櫃）2百美元的歷史新低價，為了救市，各海運聯盟紛紛進行減班縮艙，並宣布7月1日起利用海運市場旺季，每箱運價調升至1,000到1,200美元。

海運承攬業者指出，上周台灣運往歐洲貨載，每箱在2到4百美元間，調漲後是3到5倍價，由於包括丹麥馬士基航運與地中海航運、達飛航運等全球前三大船公司都推動漲價辦法，國內的長榮與陽明海運也實施，加上7月裝船貨載運到歐洲正好進入8月旺季，估計這一波漲價應會有較長支撐期。

業界在今年3月底歐洲線運價掉到每箱343美元時，5月初曾經推動一波漲價，5月8日運價曾經調高到861美元，但一周後就跌破5百美元的運價。6月初更創下歷史新低，每箱2百美元的運價不但不夠支付港口費用，也創下亞歐線有史以來出口線運價低於進口線運價的紀錄，前陽明海運董事長盧峰海談到亞歐線的慘況，搖頭說真的讓人無法置信。

不過盧峰海認為，散裝船運市場的波羅的海乾貨船綜合指數（BDI）已經大幅回升，顯示全球景氣確實在好轉，下半年會比上半年好許多，只是因為船舶結航時間有1到2個月落差，要看到業績數字好轉，需要等到8、9月了。

【資料來源：工商時報】

7. 山東濰坊：盼與高雄港互補合作

第21屆魯台會-濰坊港口經濟對接交流會，6月26日在高雄市國賓飯店舉行，雙方共同簽署合作計畫書，濰坊市副市長孫起生說，濰坊港是一帶一路戰略重要支點，海路與高雄港具有互補性，盼透過此次交流會平台，加強雙方合作，共創雙贏局面。

濰坊市副市長孫起生率濰坊市港航局長劉慶祥等10多名官員參與此次濰坊港口經濟對接交流會，台方則有台灣港務公司高雄港務長王派峰、高市國際輪船商業同業公會榮譽理事長趙國樑、現任理事與長榮、萬海等多家航運公司與會。顯見雙方相當重視此次交流會，前立委羅世雄形容這是美好的開始。

濰坊港，工業產值居山東省第3，是大陸一類對外開放口岸，也是對台海運直航港口，更是山東省綜合運輸體系重要樞紐，建設黃河三角洲高效生態經濟區及山東半島藍色經濟重要支撐。濰坊港綜合保稅區委會當工委副書記王守全說，濰坊去年率先推行「三個一」通關報檢新模式，實行一次申報，一次查驗一次放，提高通關效率；相關的行政手續實行「一站式」也就是單一窗口服務。濰坊市台灣同胞投資企業協會會長郭文鈞說，濰坊高效能的服務品質，讓300多家台商受惠良多。王派峰說，高雄港目前有130多條航線，與全球187個港口對接，尤其與華北港口轉口櫃高達8成，已是重要中轉樞紐，也是一帶一路戰略往東南亞、中東及歐洲重要的樞紐，雙方合作深化優勢，可望共創互利互贏。

【資料來源：工商時報】

2015 年 6-7 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. 亞洲大部分國家出口成長力道減弱，加上消費及投資疲軟，預測今年下半年亞洲經濟不大可能強勁成長。日本第 2 季出口額及出口量都減少，加上消費及投資不振，第 2 季經濟可能再度萎縮。印度第 2 季出口額比去年同期劇減 20.19%，是連續兩季呈現下降；印尼及澳洲的出口受原料價格下跌影響，經濟成長力道均呈現減弱。中國出口則因歐洲與日本經濟遲滯，加上人民幣強勢，也備受壓力。今年全球貿易額僅成長 1.8%，全球經濟呈現衰退現象。即使下半年美國與歐盟的經濟有所改善，對亞洲的出口只會產生溫和的助力；出口疲軟主因全球通膨偏低，使亞洲出口業者缺乏定價能力。亞洲出口國愈來愈依賴新興市場的整體需求，但目前新興市場需求卻頗疲軟。
2. 儘管希臘與國際債權人協商陷入僵局，脫歐陰霾仍未散，但歐元區消費者、企業信心已見上揚，今年所有歐盟成員國經濟都將成長，為金融危機爆發以來首見，希臘問題對歐洲整體經濟影響減輕。5 月歐元區製造業、服務業、零售業及營建業信心皆呈現上揚。鑒於投資疲軟阻礙歐元區復甦，債務危機導致企業風險增加，壓抑該區經濟連年低成長，因此近來的信心回增。歐元區今年經濟成長率可望達到 1.5%，明年則預期達 1.8%，而整體歐盟經濟成長率今年則將達 1.8%，明年為 2%。受歐元走跌及歐洲央行貨幣寬鬆政策激勵，歐洲地區的家庭支出將可強勁揚升。特別是中東歐國家，未來兩年表現將持續超越其他國家，預計中東歐國家今年經濟成長率將達逾 2.4%，主因為消費者需求勁揚、投資逐漸回升及出口持續成長。
3. 近來中國股市暴跌，投資人認為陸股崩跌比希臘債務危機對美國及全球經濟的威脅還要嚴重。中國今年 GDP 成長預估為 6.8%，2016 年為 6.5%。中國經濟緩增長，中國當局正在調整國家經濟轉型，致投資減緩趨勢，採取增加消費支出以維繫這種調整步調。中國過去太過仰賴建築業及房地產市場帶動就業成長，目前房地產區塊發生的修正將成為最大的風險，中國房地產市場衰退與萎靡的重工業，拖累國內需求。中國央行 6 月底再度宣布降準、降息「雙降」，主要目的還是鞏固經濟止穩的趨勢，並引導利率下行。中國央行自從去年 11 月以來，幾乎每月有寬鬆政策公布，本次寬鬆時機符合預期，降息降準有利降低實體經濟融資成本、抵抗通貨緊縮壓力、促進經濟下半年見底回升。
4. OECD 公布包括美國和中國等多個全球主要經濟大國，經濟成長開始放緩，歐元區的經濟活動整體而言趨堅，日本、德國及印度則維持平穩，此意味著全球經濟放緩，將是自 2008 年金融危機後尋求復甦的全球經濟，再度淪入失望的年度，多國央行目前都在實施寬鬆振興措施，努力讓本國經濟重回復甦之路。IMF 將美國今年經濟成長估值由 3% 調降到 2.5%，強調美國成長疲弱危機遠高於低利率環境下的金融風險，讓 FED 在升息行動可能延後至明年。全球第二大經濟體中國，經濟活動也持續趨緩。相反地，近年來陷入不景氣的歐洲諸國，經濟則有回春跡象，法國和義大利的指標回穩，德國甚至出現成長。希臘、俄羅斯、烏克蘭和其他中東國家風險，對美國經濟仍是一大變數，呼籲 FED 明年上半年再調高短期利率，並採取緩步升息措施。

(二)中國煤炭進口量持續下降，其他主要國家進口卻增加

1. 2015年6月中國進口煤炭為16.6百萬噸，比去年同期下降33.73%。今年前6個月進口煤炭為99.87百萬噸，比去年同期減少37.5%，預計第3季煤炭進口量將延續下滑態勢。自2009年開始中國由煤炭淨出口國轉變成為淨進口國，煤炭的進口量一路攀升，2013年累計煤炭進口量為3.27億噸，刷新中國煤炭進口量新高。然而，2014年隨著《商品煤質量管理暫行辦法》等一系列限制政策的發布，2014年煤炭進口量開始出現大幅下滑。今年以來煤炭進口量一直延續著2014年的下滑趨勢。2015年2月煤炭進口量再創新低，煤炭進口量為15.26百萬噸，比去年同期下降33.13%，比上月下降9.06%，自2012年以來的月度最低紀錄。中國進口煤炭衰退部分歸因於經濟成長減緩與煤炭火力發電減少，今年前6個月下降3.3%，而水力發電增長16%。又中國政府祭出一系列進口煤質量嚴格管制措施，5、6月很多自南非與澳洲進口煤炭在中國港口被拒絕輸入。2015年中國熱燃煤進口計畫減少21%，下降至1.51億噸。今年前6個月日本熱燃煤進口增長2.8%，達63百萬噸，煤炭火力發電部分彌補48座核電廠在311海嘯的損失。日本政府規劃在2030年核電佔有發電組合的20~22%，計畫減少6%煤炭火力發電佔有比重，因而會侵蝕日本長期煤炭進口增長，可是，日本政府是否有能力處理國內公開反核團體。日本目前有43座煤炭火力發電廠正在建造中，顯然煤炭發電在日本維持最重要電力來源。整體上，2015年日本熱燃煤進口增長1%，達到1.31億噸。

2. 中國今年初實行進口煤炭的新標準，導致全球煤炭價格跌跌不休，引發不少煤炭生產出口商抱怨不已，呼籲中國政府應暫停實施這項新的煤炭品質檢測制度。出口至中國的煤炭要求變嚴，檢驗不合格的煤炭將面臨退運風險。2015年前6個月中國煤炭進口量劇幅下降，其中影響最大為澳洲煤炭出口商，澳洲每年向中國出口的煤炭約達50百萬噸，占年出口量的約25%。澳洲煤炭每年出口到中國的煤炭最高可能減少25百萬噸，2015年前5個月澳洲出口煤炭27.45百萬噸至中國，比去年同期下降27.4%。中國經濟增速放緩，整個市場對煤炭的需求都在減少，這是中國進口煤下降的最主要原因。對進口煤的新限制，即使取消該規定，中國從澳洲進口煤炭量也不會有太大增長。今年印度煤炭進口量可能會增長20百萬噸，但中國煤炭進口量預計將減少30百萬噸，連續第二年下降。

(三)中國港口庫存下降，啟動補庫存，礦砂海運量暴增

1. 全球最大礦砂出口港澳洲Port Hedland 6月礦砂出口量年增14%達到創新高的38.4百萬噸，超過5月所創下的38百萬噸記錄。其中，對中國的出口量達到32.6百萬噸，或佔85%。截至6月底的2014/15財年，Port Hedland礦砂出口量年增21%至4.4億噸。2016年澳洲礦砂出口量預估將年增10.2%至8.24億噸，增速遠高於2015年預估的4.3%。另巴西6月份礦砂出口量達到32百萬噸，較去年同期的29.6百萬噸增長8.3%。雖一般認為中國大陸鋼鐵需求將觸頂，但研究機構仍認為中國大陸粗鋼產量將持續增長，至2030年將達到年產10億噸。此外，其他亞洲國家的鋼鐵產量增長，包括印度以及東南亞國協等，都會帶動礦砂的進口需求。依Clarksons報導今年Cape及Panamax交船噸位增長分別為0.2%及2%，比去年大幅萎縮，此低噸位增長將有助散裝航運市場早日復甦，惟目前運力供給過剩依然困擾航市。

2. 2015年6月中國礦砂進口量76.36百萬噸，比上月增加7.7%，比去年同期增加1.79百萬噸，前6個月進口量僅達4.529億公噸，較去年同期萎縮0.9%。近期進口礦砂下

跌部分歸因於礦砂價格快速上漲，致中國礦砂進口商減少進口，希望今年往後礦價下跌，暫時集中去化港口庫存，至 6 月初中國主要港口庫存量有 84 百萬噸，低於 2013 年 11 月水準，6 月進口商趁低價積極補庫存，但今年前 6 個月進口礦砂整體下降而減少 1.2% 的船運需求，為 10 年來首見礦砂進口下降。雖然澳洲出口礦砂還是增加，但中國進口需求減少與粗鋼產量下降 1.6% 剛好相符合。中國房地產建築業明顯衰退，致鋼材需求萎縮，中國鋼協預估今年中國鋼材消費將下降 6%，雖然 4 月中國房地產交易回升增加 7%，但 IMF 估計中國新房屋住宅過剩恐需 10 年來去化，根本沒有預兆礦砂需求會增長，最近中國進口礦砂發展，結果 2015 年礦砂進口量向下修正至 9.61 億噸，礦砂進口增長約 5%，為 2010 年來最低進口增長。

(四) 全球多數鋼廠減少產量，中國粗鋼產量連續下降

1. 預估今年全球鋼材表面消費量將達 15.44 億噸，年增幅 0.5%，低於 2014 年的 0.6%。去年中國鋼材供增但需減，中國 2014 年粗鋼產量仍超過 8 億噸，年增 0.9%，消耗量僅 7.38 億噸，年減 3.4%。所幸今年 1~4 月中國粗鋼產量已有稍減，來到 2.69 億噸，較去年小減 0.36%。近幾年來中國鋼鐵產能過剩，為化解庫存壓力而大量出口，使得全球市場的鋼鐵有半數是來自中國。在國際鋼價低迷、中國內部需求疲弱下，中國鋼廠將供應過剩的產品向海外大規模出口。中國 2014 年粗鋼產量達到 8.227 億噸，創出新高紀錄，年成長 0.9%，在全球所佔的比重，由 2013 年的 49.7% 微降至 49.5%。今年前 4 個月，中國淨出口鋼材折合粗鋼為 31.01 百萬噸，年增 42.5%。今年 4 月中國出口鋼材 8.54 百萬噸，較 3 月份增加 84 萬噸，成長 10.9%；淨出口鋼材折合粗鋼 7.62 百萬噸，較 3 月份增加 88 萬噸，成長 13.1%。
2. 受到全球主要鋼廠粗鋼產量下降的影響，2015 年 5 月全球粗鋼產量下跌 2.1% 至 1.393 億噸，前 5 個月產量下降 1.9% 至 6.756 億噸。5 月美國及俄羅斯分別下降 8.5% 至 6.8 百萬噸和 1.9% 至 6.1 百萬噸，中國與日本分別下降 1.7% 至 70 百萬噸和 7% 至 8.9 百萬噸。雖然歐盟產量增長 0.7% 至 15.1 百萬噸，德國產量下降 5.4% 至 3.7 百萬噸。印度產量持續增長，5 月增長 4% 至 7.7 百萬噸。
3. 2014/15 穀物貿易量增長 2%，但 2015/16 收穫年全球穀物貿易量預估減少 3%，主要未來中東進口將減少 5.1 百萬噸，達 9% 的下降，其中伊朗是中東地區第二大穀物進口國，預期 18% 進口減少，由於政府為支持其國內生產穀物，採取禁止各類穀物的進口。亞洲區域穀物進口未出現明顯變動，其中中國與印尼預估進口會下降，非洲進口會減少 1%，尤其北非多數國家需求下降，但唯一突尼西亞預估進口增長 19%。

(五) 拆解船爆量，新船訂單急動，運力供需平衡有明顯改善

1. 至 5 月底全球散裝船拆解量達到 17 百萬 Dwt，估計 2015 年全球散裝船拆解量將達 30 百萬 Dwt。海岬型船運力已經比半年前有所減少，巴拿馬型船和輕便型船運力持平，超輕便型船運力有所增長。儘管有 1 百萬 Dwt 超輕便型船已經拆解，但是新船交付量達 6 百萬 Dwt，相當於 2015 年以來超輕便型船運力增長了 2.9%。預計 2015 年全年超輕便型船運力增長 3.8%。今年散裝船新船訂單急凍，全球共計有 35 艘 1.80 百萬 Dwt 訂單，包括 7 艘巴拿馬型船、12 艘超輕便型船、16 艘輕便型船。今年還沒有出現任何海岬型船訂單。目前海岬型船運力達到了 1,750 艘 1.42 億 Dwt，2013 年至 2014 年期間的海岬型船訂單為 1,981 艘。2013 年至 2014 年期間 1.6 億載重噸歷史罕見的新船訂單量已經危害市場，運費已經大幅下滑，隨著運力供應增長，散裝乾貨船市場似

乎減弱，等待和觀望的時間可能會更長。除了散貨船新船訂單下降外，船東必須在未來數年堅持適時拆解以期達到運力供需平衡。

2. 依 Clarksons 報導 2015 年預估全球散裝乾貨載增長約 1.6%，為 2009 年以來增長最低的一年，除礦砂與次要貨載分別增長 4.5% 及 1.9% 外，其他如焦煤、熱燃煤及穀物進口分別減少 0.2%、1.6% 及 0.4%。煤炭貨載增長幾乎 30 年來首次增長下降，主要受到中國煤炭火力發電今年前 5 個月減少 3%，以及為降低空汙索採取一系列進口煤炭品質管制，而且中國近來在基礎建設發展成長步伐減慢，反映到其他工業生產受到影響，今年前 5 個月中國鋼鐵生產量下降 0.4%，礦砂進口下降 1.2%。2015 年前 5 個月拆船量異常暴增，使全球船噸增長急速萎縮，散裝乾貨船噸位增長僅 2.4%，為 15 年來增長最小，其中海岬型船增長最小為 0.4%，輕便型船增長 1.6%，巴拿馬型船增長 2%，增長最大為輕便極限型船為 7.1%。顯示 2015 年船噸增長明顯萎縮，相對拆解船噸位大增，此結果應會加速航市船噸供需達到平衡狀況。但是雖然今年船噸增長明顯縮小，可是仍然高於海運貨載增長，顯示今年航市仍無法擺脫船噸供給大於需求的挑戰。

二、波羅的海運費指數

1. 圖 1 說明綜合運費指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)、巴拿馬型船指數(BPI)、超輕便型船指數(BSI)及輕便型船指數(BHSI)的變動趨勢。邁入今年下半年，散裝航運市場出現觸底反彈，隨礦砂、煤炭及穀物等貨載需求湧現，激勵運力需求交投熱絡，難得見到運力供給吃緊現象，因而刺激各型船運價緩步回穩，各型船運費指數紛紛創今年最高點。散裝航市今年以來運費表現不理想，上半年持續低迷，至 6 月以後已見較明顯反彈，進入 7 月以後，各型船運費表現繼續同步回穩往上攀高，尤其海岬型船運費市場表現最耀眼，上漲幅度最大。穀物、礦砂貨載需求運力激增，帶動各型船運費持續緩步上揚，但投資人認為在上半年觸底後，下半年應可逐步擺脫谷底，運費可望緩步增溫。就需求面來看，全球無論包括穀物或礦砂、煤炭等運載需求，也有轉強趨勢。下半年看法確較上半年樂觀，即使第 3 季沒有大幅度反彈，但仍可望出現一波需求。雖然航市自 6 月以來表現算是今年最好時候，但全球航運諮詢公司 Drew 發布最新航市報告指出，中國的煤炭和鋼鐵貿易將進一步下降，且散裝船運力過剩仍然非常嚴重，認為下半年航市仍承受極大壓力，並表示乾貨船航市應待 2016 年才會有所改善，但距離轉虧獲利恐須待至 2017 年，屆時老齡船舶拆解增加和新船訂單減少的情況下，才可能會恢復明顯獲利。
2. BDI 指數 6 在開始明顯攀升，進入 7 月後受到各型船運費市場全面快速翻揚的激勵上漲勢擴大。其中海岬型船運費市場隨著巴西礦砂貨載出貨湧現，致運力供給短期吃緊，船東趁機反攻拉抬運費，促使運費繼續走高，另澳洲地區發貨持穩，隨即澳洲礦砂出口發貨也增加，增添海岬型船運費市場上漲動力，刺激海岬型船運費指數從 6 月上旬的 810 點一路扶搖直上，至 6 月下旬衝至 1,428 點，短短兩星期漲幅逾 67%，為帶動 BDI 指數同步走高之重要推手，其他型船運費市場也表現差強人意，對 BDI 指數的走高也有所貢獻。在 6 月 7 月初除巴拿馬型船運費市場仍能維持漲勢，其他包括海岬型船市場均熄火拉回，BDI 指數攀抵 829 點後因此受挫短暫回檔至 794 點，隨後各型船運費市場全面返回上漲軌道，7 月中旬各型船運費市場漲勢增強，帶動 BDI 指數加速上揚，迄 7 月中旬上揚至 915 點。
3. 海岬型船運費市場在 6 月中旬颯起一陣強風使力勁揚，刺激海岬型船運費指數(BCI)指數從 6 月中旬的 810 點，一路漲勢兇猛，曾單日跳漲百點紀錄，成功站上千點重要

關卡，至 6 月下旬衝抵 1,428 點，返回去年 12 月上旬的水準，短短兩星期漲幅逾 67%，隨後因漲多拉回暫歇一星期後，漲聲再起，7 月中旬海岬型船運費市場勁漲，迄 7 月中旬上漲至 1,394 點。BPI 指數 6 月初跌至 522 點後，6 月中旬受到海岬型船運費突然飆漲的影響，激勵 BPI 指數漲幅擴大，一路扶搖上揚，幾乎連漲 1 個月，過關連續收復整數關卡，7 月上旬成功站上睽別已久歷史千點關卡，也返回去年 12 月上旬的水準，7 月上旬巴拿馬型船運費市場勁漲，迄 7 月中旬收高 1,096 點。在 5 月下旬後超輕便型船與輕便型船等兩型船運費市場同步觸底後開始反彈，一路幾乎無煞車地扶搖直上。BSI 指數從 5 月下旬的 623 點一路緩步攀升，進入 7 月後漲勢有增強趨勢，迄 7 月中旬上漲來到 784 點，而輕便型船運費指數(BHSI)在 5 月下旬觸底 325 點後幾乎一路走高，迄 7 月中旬 BHSI 攀登收在 399 點。

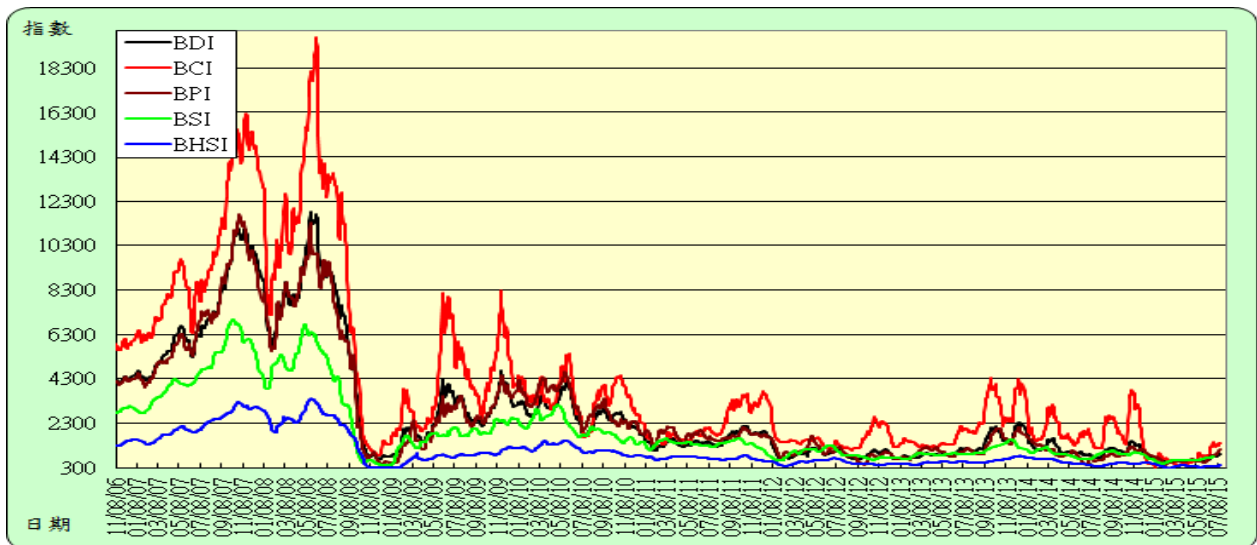


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

1. 圖 2 說明海岬型船指數(BCI)組成五條租金航線行情變動趨勢。由於澳洲兩大礦砂生產商減少礦砂生產供應量，且小型礦商無力競爭而暫停生產，使礦商伺機拉抬礦價，促使國際礦價出現止跌急速反彈，此時，又中國主要港口礦砂庫存來到近年來低位，加上中國礦砂買家深恐礦價續上漲，於是紛紛跳入搶進礦砂行列，引發航市租船交易暢旺，船東趁勢反攻，一吐長期以來悶氣，促使 6 月中旬海岬型船市場租金行情突然出現飆漲，漲勢延續至 7 月上旬，曾一度熄火拉回，所幸其他較小型船運費市場適時漲勢轉強，海岬型船市場租金受到利多氛圍的加持，重回上漲軌道，但漲勢力道薄弱，恐難持久，因運力供給過剩問題依然存在。平均租金水準 5 月中旬曾攀登至 7,015 美元，隨後又拉回連跌近一個月，6 月上旬下挫至 5,240 美元即止跌回漲，6 月中旬各航線租金突然暴衝飆漲，且一路扶搖直上，帶動平均租金漲幅擴大，連闖整數關卡，6 月下旬一度成功衝上 1 萬美元重要關卡，抵達 10,552 美元，返回去年 12 月上旬水準，隨後個航線租金漲多拉回，平均租金 1 萬美元又淪陷，再度跌回 9,013 美元止住稍微反彈，但氣勢不穩忽漲忽跌，進入 7 月上旬漲勢又轉強，迄 7 月中旬突破 1 萬美元收在 10,419 美元。

3. 太平洋區航線租金5月中旬曾攀抵6,995美元後漲勢受阻而回檔,幾乎連跌近一個月,6月中旬跌到5,870美元後止跌且強力反彈,連續收復整數關卡,6月下旬衝上返回去年12月上旬高位來到9,891美元,隨後漲多吸引停航船隻重返航市,運力供給增加,租金被壓回8,005美元後止跌稍微反彈,迄7月中旬來到9,750美元價位。大西洋區航線租金5月中旬衝高抵達7,275美元後回檔近一個月,6月上旬曾回挫3,990美元即止跌持續強彈,6月下旬曾登上1萬美元重要關卡,攀抵11,650美元後熄火拉回,曾回跌至9,720美元後又復活上漲,7月上旬攻克1萬美元重要關卡,迄7月中旬收在10,785美元。
4. 大西洋區返回遠東航線租金5月中旬曾攀抵14,167美元後遇阻拉回,連跌近一個月,6月中旬回挫10,468美元即止跌強力反彈回升,6月下旬衝至19,400美元高位後拉回,7月初跌回17,205美元後止跌弱勢反彈,迄7月中旬收在19,640美元。太平洋區返回歐陸航線租金5月中旬縮小負數金額收在689美元後又反轉下挫,6月上旬跌勢擴大至負1,030美元,隨後止跌緩步回升,6月下旬攀高至1,691美元後一度拉回至1,040美元,隨後忽漲忽跌,7月上旬上漲動能加強,迄7月中旬收在1591美。中國港口直接空放巴西礦砂裝港航線租金5月中旬攀抵7,565美元後漲勢受阻而拉回近一個月,6月中旬回挫6,071美元後,隨即止跌強力反彈回升,6月下旬衝至10,327美元高位後拉回,7月初跌回9,040美元後止跌弱勢反彈,7月上旬上漲動能加強,且突破1萬美元,迄7月中旬收10,327美元。

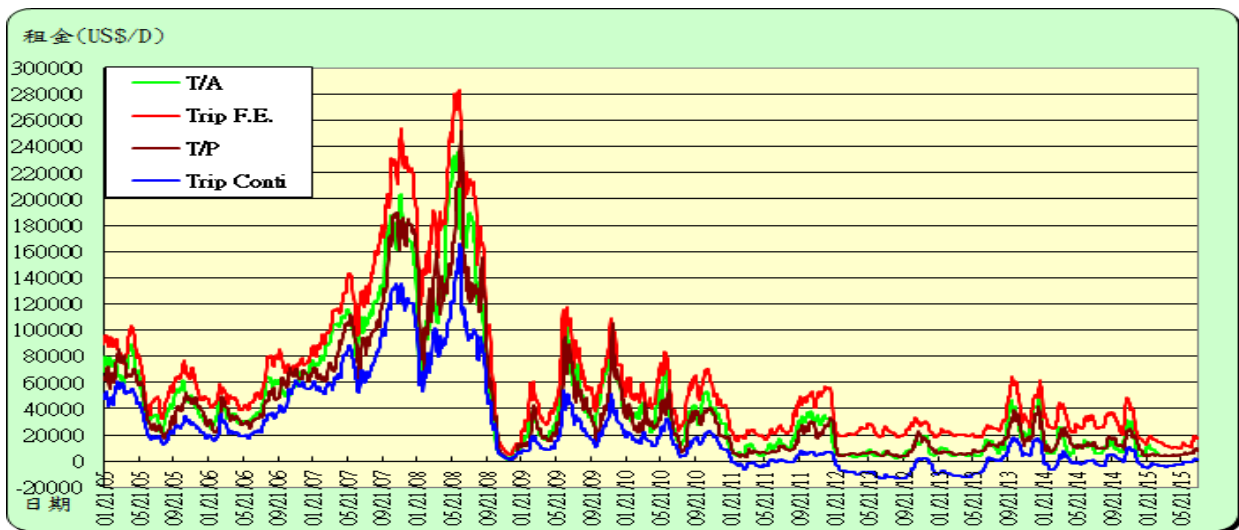


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、巴拿馬型船市場行情

1. 圖3說明巴拿馬型船運費指數(BPI)組成四條租金航線行情變動趨勢。受到中國政府實施進口煤炭品質檢驗管制辦法,造成各地區出口至中國煤炭船運無法符合標準而拒絕卸貨,且有些原計畫運往中國煤炭船運被迫更改至其他國家,導致中國煤炭進口量劇減,的確對巴拿馬型船市場造成極大衝擊,所幸煤炭價格大幅滑落,鼓舞很多煤炭進口國積極購買煤炭,其中進口大國日本與印度進口量明顯增加,以及南半球穀物出口旺季的挹注,加上拆解船數量暴增,巴拿馬型船航市運力過剩壓力漸獲減輕,進入6月後出現轉機,巴拿馬型船租金展開一路上漲行情,至6月中旬又加上海岬型船市場出現飆漲的鼓舞,也帶動巴拿馬型船租金行情漲勢動能加大,進入7月巴

拿馬型船市場無畏海岬型船市場漲勢逐漸式微，漲勢甚至有增強趨勢。

2. 巴拿馬型船各航線租金行情進入 6 月各航線租金行情止跌翻揚，一路緩步扶搖直上，帶動平均租金觸底一路走高，除在 6 月下旬曾暫時拉回數日後，隨即漲聲再起且動力加大，已連漲逾 1 個多月，7 月上旬漲勢依舊，為各型船市場中表現最亮麗。平均租金 6 月初跌到 4,179 美元最低價位後止跌翻紅，一路扶搖直上，接連攻上整數關卡，7 月上旬輕啟過 8,000 美元重要關卡，迄 7 月中旬收高 8,726 美元價位。太平洋區航線租金 6 月初跌落至 4,212 美元後觸底一路反彈上揚，雖維持上漲格局，可惜力道嫌不足，至 7 月上旬漲幅遠落後大西洋區行線，迄 7 月中旬上漲來到 7,086 美元。大西洋區航線租金 6 月初曾觸及 3,880 美元新低位後止跌反彈，反彈動能持續增強，租金水準即刻超越太平洋區航線，迅速連闖整數關卡，甚至 7 月上旬攻佔 1 萬美元關鍵門檻，迄 7 月中旬攀登至 11,840 美元。
3. 大西洋返回遠東航線租金 5 月下旬挫低至 8,211 美元觸底後一路強力反彈，勢如破竹且過關斬將，漲勢令人讚嘆不已，租金水準返回去年 12 月中旬價位，迄 7 月中旬衝抵 14,909 美元高價位。遠東返回歐陸航線 6 月初跌至 288 美元觸底後展開一路反彈上揚，雖在 6 月下旬曾稍微拉回休息一星期後，又恢復上漲格局，迄 7 月中旬攀登收在 964 美元價位。

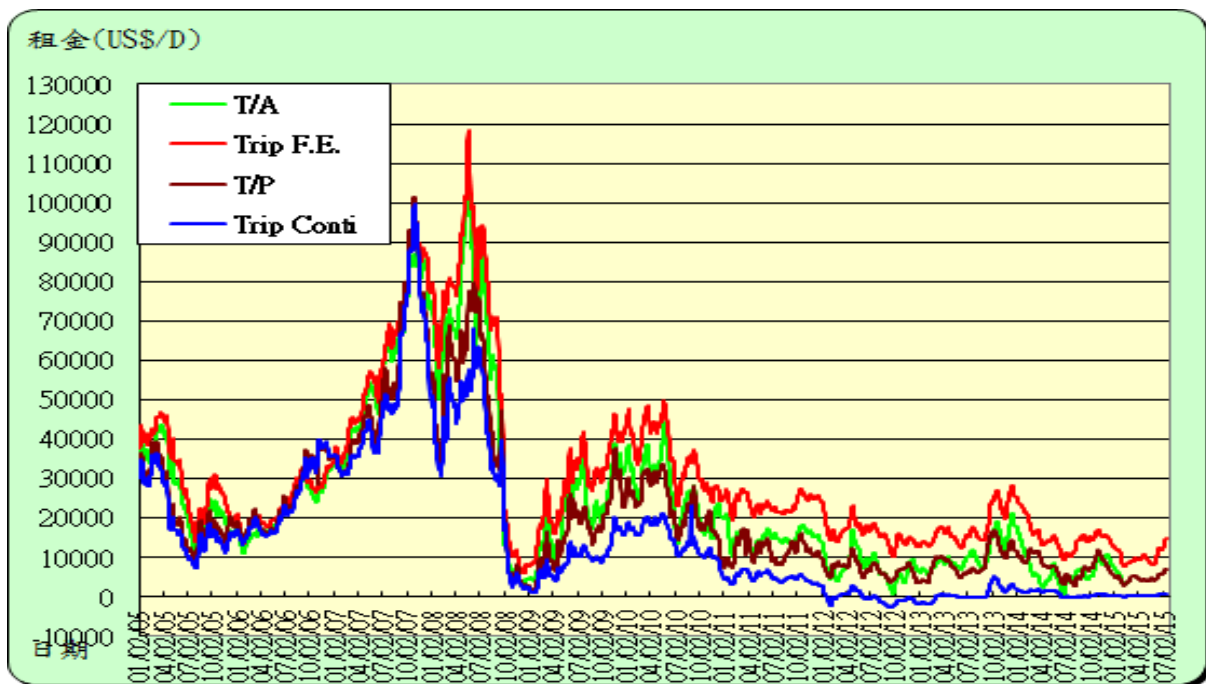


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 圖 4 說明超輕便型船運費指數(BSI)組成成分中四條租金航線行情變動趨勢。中國經濟成長減緩，美國經濟雖有改善但表現不穩，歐盟區在中歐國家表現不錯，但受希臘破產倒債拖累歐盟重要成員國如德法的經濟，開發中亞洲國家表現已大不如前，所幸印度經濟成長爆發力，印度躍為亞洲經濟領頭羊，歸功於該南亞最大經濟體推行寬鬆貨幣政策，提高資本支出投入基建計畫，印度需求大宗原物料旺盛。中國經濟表現持續轉差，中國進口大宗原物料增長受到明顯影響，尤其中國煤炭進口連續大幅減少，也

衝擊到超輕便型船運費市場，所幸印度進口煤炭激增，填補中國進口減少的缺口。5月中旬後盛行季風告結束，加上印度需求電力暴增，電廠需求煤炭孔急暴增，印度進口煤湧入租船行列，帶動太平洋區需求超輕便型船運力旺盛，激勵太平洋區航線租金一路走高，大西洋區航線租金表現雖不如太平洋區，但還是出現漲多跌少，整體上，自5月中旬至6月中旬期間超輕便型船運費市場表現不錯，但6月下旬後呈現下跌拉回走勢，進入7月大西洋區航線租金再度止跌翻揚。

2. 超輕便型船太平洋區航線租金5月上旬觸及5,400美元低價位後止跌反彈，隨後一路反彈走高，至6月中下旬攀抵7,000美元高位後漲勢熄火拉回，隨後幾乎一路走跌，7月中旬出現止跌微弱反彈，迄7月中旬收在6,813美元高位。大西洋區航線租金5月上旬觸及6,724美元低價後，一路搖擺上漲，6月中旬時漲勢轉強且突破8,000美元關卡，至6月下旬衝高抵達8,373美元後熄火拉回，進入7月漲聲再起，迄7月中旬拉漲收在8,965美元。
3. 大西洋區回遠東租金航線進入5月止跌呈現來回搖擺挺進，呈現漲多跌少態勢，進入7月漲勢確立且力道增強，迅速突破1萬美元關卡，迄7月中旬上漲來到11,250美元。遠東回歐陸租金航線5月上旬跌落至4,755美元後一路反彈回升，6月下旬攀登至5,890美元後熄火回檔，進入7月跌勢依舊，近日止跌回升，迄7月中旬收在5,585美元。平均租金因進入5月後大西洋區市場忽漲忽跌，漲多跌少，加上5月中旬太平洋區航線觸底一路反彈走揚的加持，平均租金也漲多跌少，5月下旬才一路順利走高，連續漲1個月，6月下旬衝高抵達7,686美元價位後拉回，7月受到大西洋區航線租金明顯漲勢的拉抬，平均租金止跌攀高，迄7月中旬上漲收在8,022美元。

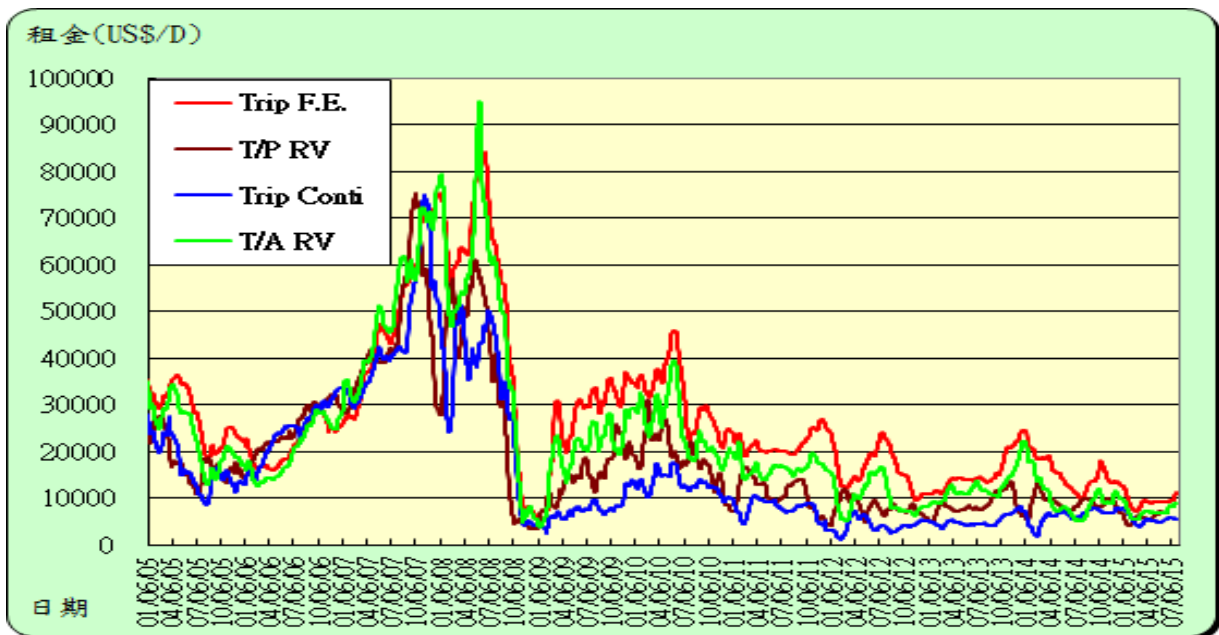


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

1. 圖 5 說明輕便型船運費指數(BHSI)組成成分中大西洋區與太平洋區租金航線行情變動趨勢。中國經濟增長明顯縮收，已對全球商品進出口造成相當大衝擊，並使商品行情低迷不振，消費者需求低迷，工業生產大受影響，進而降低原物料需求熱度。大西洋區次

要散雜貨載交投熱絡，對輕便型船運力需求量大，使該區船噸供需失衡不太嚴重。2015/16 收穫年度中東進口穀物將減少 5.1 百萬噸，達 9% 的減量，其中伊朗是中東地區第二大穀物進口國，預期 18% 進口減少，預期將衝擊到輕便型船大西洋區航線租金市場。太平洋區航線租金在 5 月中旬領先止跌反彈一路緩步走高，6 月下旬漲勢戛然而止而拉回，然大西洋區租金市場依然維持上漲格局，大西洋區租金水準遠高於太平洋區。

2. 太平洋區相關航線租金 5 月中旬觸及 4,095 美元後才展開反彈，但漲勢薄弱，租金水準緩步走揚，至 6 月下旬攀抵 4,942 美元後漲勢熄火而拉回，7 月上旬回檔至 4,734 美元即止跌回升，迄 7 月中旬收在 5,025 美元。大西洋區相關航線租金表現遠優於太平洋區相關航線，4 月下旬攀抵 6,723 美元高位後漲勢熄火拉回，隨後一路下挫，進入 5 月全盤皆墨，6 月上旬觸及 5,545 美元低位後止跌一路扶搖直上，進入 7 月漲勢依舊，已連續上漲逾 1 個月，迄 7 月中旬收在 7,176 美元。平均租金 6 月上旬下跌至 5,015 美元後，在大西洋區航線租金強力大幅上漲的激勵下，帶動平均租金同步一路走高，7 月中旬站上 6 千美元關卡，迄 7 月中旬漲收在 6,101 美元。

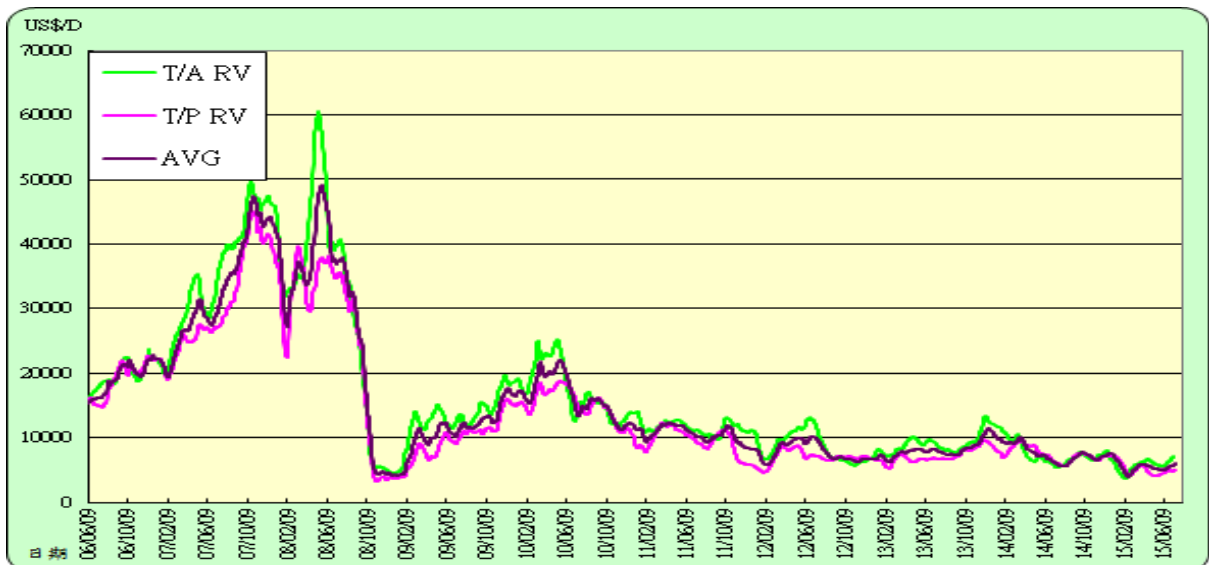


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 中國當局連續祭出寬鬆貨幣政策，歷經 5 次降息降準，以刺激經濟成長。因美國經濟第二季表現不理想，以及全球多數國家經濟疲弱，使美國聯準會可能考慮延後至明年才會升息。日銀則可能進一步擴大寬鬆貨幣可能性，日本央行維持貨幣量化與質化寬鬆，對日本經濟看法也會更加樂觀。似乎全球經濟除美國及日本外，其他國家似乎還在努力脫困中，其中中國對國際散裝船海運市場影響至關重要，倘若中國內部消費力道無法提振，欲圖仰賴外銷市場來去化產量庫存，恐無力增加原物料進口強度，對航市運力需求改善有限，未來僅維持穩定增長，總之，將仰賴拆船加快與新船加入減少，獲致運力供給負增長，則有利於航市快速好轉。進入第 3 季後巴西礦砂和穀物進入出口旺季，海運貨載量會增加，運力需求爆增，整體航市運費表現應會比上半年佳。
2. 2015 年散裝乾貨船拆解量預期提高到 30 百萬 Dwt，而其中已有 17 百萬 Dwt 拆解。今年僅有 35 艘散貨船的訂單成交，其中包括 7 艘巴拿馬型船、12 艘超輕便型船與 16

艘輕便型船，海岬型船掛零。儘管供應面的增幅創下 10 年來新低，但供需嚴重失衡的局面仍在惡化，如果拆船量無法刷出任何史無前例的創紀錄數字，前兩年所產生的 1.6 億 Dwt 新單只恐繼續延長航市谷底時間，如果船舶利用率僅在 70% 左右，不僅要減少新增訂單，同時要加速拆解船噸，船東要選擇拆船而非讓船舶閒置。估算市場至少需要拆掉 135 艘海岬型船才能恢復平衡，迄今已有 70 艘左右被拆解。拆解老齡大型散貨船是提高市場運費的一個可行的解決方案，但實際上，拆船也不能保證船東能“全身而退。目前，鋼鐵市場上的壓力也波及到了拆船市場，使得拆船市場低迷，儘管如此，船東仍然選擇以低價報廢船隻，以使得市場供求關係接近平衡趨勢。儘管目前新造船市場上的大量散貨船訂單將使得市場復甦的時間延長，且隨著新造運力進入市場，未來散裝船市場運費可能將出現進一步疲軟。不過，隨著拆船市場上的交易活動保持活躍，未來散裝船市場形勢仍然複雜。

3. 今年散貨船改單現象屢見不鮮，越來越多的船東正在考慮更改散貨船訂單。隨著油價持續下跌，油輪市場趨於好轉，油輪成為散貨船船東改單的首選，其中海岬型船訂單遭遇改單最多。據報導目前約有 23 艘海岬型及 Newcastlemax 型散貨船訂單已經被更改為油輪和貨櫃船訂單，在約訂單中占 8% 左右。船東針對已經下單的散貨船實施船種變更需獲得造船廠方面的合作。今年截至目前全球撤單數量為 13 艘。根據中國鋼協資料，中國主要鋼廠將 2015 年的產量預測從 3 月中旬的 5.65 億噸上調至 5 月中旬的 6.59 億噸。目前中國的礦砂庫存為 81 百萬噸，減少 25%，因此存在補庫存的希望，6 月進口突然暴增，未來中國的礦砂進口可能增加。希臘船東趁目前二手船價便宜投資小型巴拿馬型船舶，他們認為今年年底之前散裝乾貨船市場將會回暖。



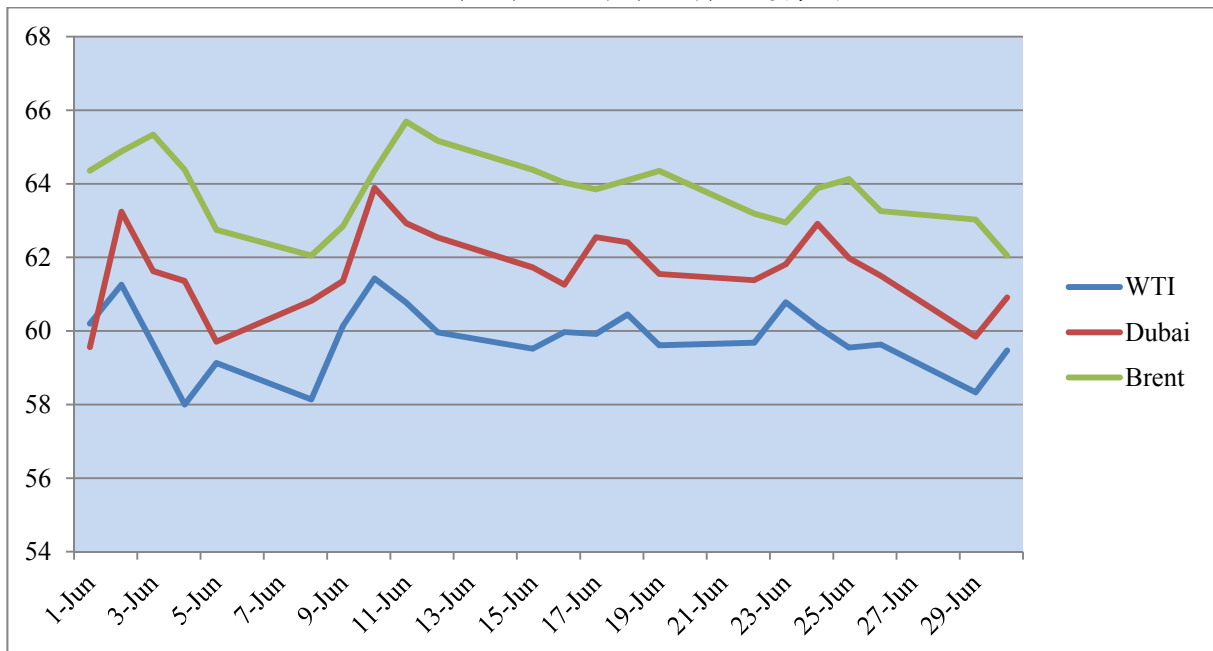
2015 年 6 月份國際油輪市場動態

康筱涵

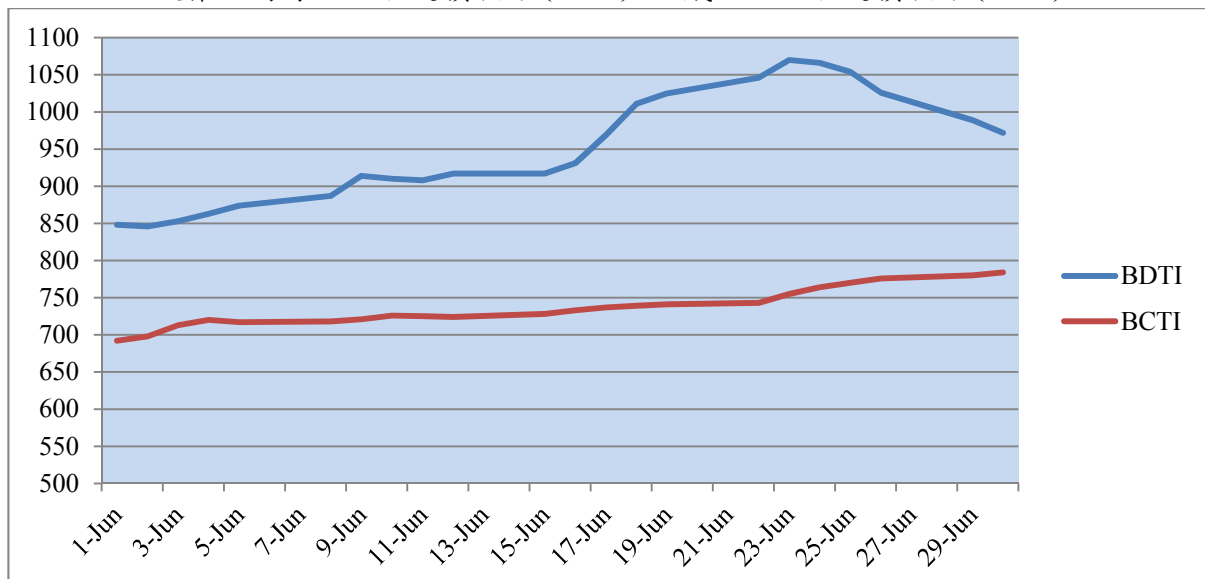
1. 原油市場短評

月初美國原油庫存持續減少，以及季節性汽油需求轉強為國際油價提供支撐。然而石油輸出國家組織(OPEC)於 6 月 5 日會議決議未來半年將維持 3,000 萬桶/日之產量目標；再者，伊核問題談判若達成協議，市場預期未來更多來自伊朗的原油將進入已經過剩的市場，而美國產量並未如期待的明顯減少，整體原油供應產量過剩，原油價格可能恢復下跌趨勢。在國際原油市場供過於求的情況下，除非重大變故，當前地緣政治因素對油價影響不太顯著，國際油價中、長期下跌壓力依舊存在。

2015年6月份國際原油價格趨勢圖



波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)



| | 2015 | | | | | |
|---------|----------------------------------|---------------|----------|---------------------------------|---------------|----------|
| | Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) | | | Baltic Clean Tanker Index(BCTI) | | |
| | MAY | JUNE | % change | MAY | JUNE | % change |
| Max | 938 | 1070 | 14.07% ↑ | 694 | 784 | 12.97% ↑ |
| Min | 741 | 846 | 14.17% ↑ | 616 | 717 | 16.40% ↑ |
| Average | 820.47 | 949.82 | 15.76% ↑ | 645.37 | 736.55 | 14.13% ↑ |

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格 60.20 美元，月底報價 59.47 美元；月均價為每桶 59.805 美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格 59.56 美元，月底價格每桶 60.91 美元；月均價為每桶 61.676 美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格 64.36 美元，月底以每桶 62.05 美元作收；月均價為每桶 63.865 美元

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Pioneer”(1999 年造，三十萬載重噸)、

“British Purpose”(2000 年造，三十萬載重噸) 、

“Progress”(2000 年造，三十萬載重噸) 、

“Pride”(2000 年造，三十萬載重噸)，

四艘以總價約一億五千萬美元出售。

超大型油輪 –“C. Dream”(2000 年造，二十九萬載重噸)、

“Nave Celeste”(2003 年造，二十九萬載重噸) 、

，兩艘以總價約一億美元出售。

超大型油輪 –“DS Vidonia”(2006 年造，三十萬載重噸)，以約五千七百萬美元出售。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

近期無大型油輪拆船交易記錄。

5.原油油輪運費行情

波灣出口航線運力仍維持增長趨勢。本月波灣出口至遠東航線貨載成交數 134 筆，波灣出口至日本月底來到 WS62.5 點，換算日租金 63,397 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS33 點，日租金 40,091 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

市場運價平穩，成交增多。黑海至地中海貨月底報價 WS100 點，換算日租金約為 59,738 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS92.5 點，日租金 45,801 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS92.5 點，換算日租金 47,358 美元。

6.成品油油輪運費行情

各航線漲跌互現。波灣至日本航線運價上漲 7.5 萬級船型月底來到 WS140 點，日租金 43,195 美元。歐洲至美東 3.7 萬級航線月底運價 WS170，日租金 24,021 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

2015年6月油輪各航線運費

| DIRTY ROUTES | TYPE/SIZE | 29-May-2015 (WS) | TCE (US\$/day) | 3-Jul-2015 (WS) | TCE (US\$/day) |
|--------------|-----------|---------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| AG / USG | VLCC | 40.0 | 50,955 | 33.0 | 40,091 |
| AG / JAPAN | VLCC | 63.5 | 61,341 | 62.5 | 63,397 |
| WAF / EAST | VLCC | 64.0 | 57,875 | 65.0 | 61,657 |
| WAF / USG | VLCC | 70.0 | 69,184 | 70.0 | 71,990 |
| WAF / USAC | SUEZMAX | 92.5 | 44,582 | 92.5 | 45,801 |
| MED / MED | SUEZMAX | 100.0 | 56,170 | 97.5 | 54,190 |
| UKC / USAC | AFRAMAX | 110.0 | 34,019 | 95.0 | 26,381 |

| CLEAN ROUTES | TYPE/SIZE | 29-May-2015 (WS) | TCE (US\$/day) | 3-Jul-2015 (WS) | TCE (US\$/day) |
|----------------------|-----------|---------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| AG / JAPAN | 75,000 | 120.0 | 33,471 | 140.0 | 43,195 |
| AG / JAPAN | 55,000 | 145.0 | 30,200 | 155.0 | 34,665 |
| UKC / USAC | 37,000 | 160.0 | 23,517 | 170.0 | 24,021 |
| SINGAPORE / JAPAN | 30,000 | 149.0 | 23,392 | 138.0 | 21,585 |
| MED / MED | 30,000 | 160.0 | 22,612 | 255.0 | 46,480 |

油輪期租市場價格

| (US\$) | DWT | 1 year T/C | 3 years T/C |
|---------|----------|------------|-------------|
| VLCC | 300-310k | 47,500 | 42,500 |
| SUEZMAX | 150-160k | 35,000 | 33,000 |
| AFRAMAX | 95-110k | 27,000 | 25,000 |
| LR1 | 65-74k | 22,000 | 19,250 |
| MR | 47-48k | 19,500 | 17,000 |

油輪新船(轉售)、二手船價格

| (US\$ million) | DWT | Resale | 5-year |
|----------------|----------|---------|--------|
| VLCC | 300-310k | \$105.0 | \$82.0 |
| SUEZMAX | 150-160k | \$73.0 | \$60.0 |
| AFRAMAX | 95-105k | \$56.0 | \$45.0 |
| LR1 | 65-73k | \$49.0 | \$36.0 |
| MR | 47-51k | \$38.0 | \$27.0 |

油輪新造船價格

| US\$ million | DWT | 2015年6月 | 2014年 | 2013年 | 2012年 | 2011年 |
|--------------|------|---------|--------|--------|--------|--------|
| VLCC | 320k | 95.5 | \$97.0 | \$94.0 | \$93.0 | \$99.0 |
| SUEZMAX | 157k | 64.5 | \$65.0 | \$59.5 | \$56.5 | \$60.5 |
| AFRAMAX | 115k | 53.0 | \$54.0 | \$52.3 | \$48.0 | \$52.5 |
| MR | 51k | 36.5 | \$36.8 | \$34.8 | \$34.0 | \$35.5 |

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告，經濟部能源局