



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 二 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 132 2014 年 12 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
2014 年 11 月- 12 月 國際運輸動態報導	3
2014 年 11 月- 12 月國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2014 年 11 月份國際油輪市場動態	16

專欄報導

聯合國貿易和發展會議 (UNCTAD) 2014 年海上運輸回顧摘要

林繼昌¹ 編譯

聯合國貿易和發展會議 (UNCTAD) 近日發布 2014 年海上運輸回顧(Review of Maritime Transport, 2014)，內容除回顧海運重要議題外，並揭示世界經濟發展年度趨勢及海上運輸未來發展方向，以下將其報告內容摘要如下。

2013 年全球經濟成長受到 1.發展中地區的經濟活動遭受挫折與 2.在先進經濟體經濟成長僅略有改善的情勢下顯得步履蹣跚。在反映全球經濟疲軟的成長現況下(全球 GDP 僅上升 2.3%)，全球商品貿易量僅微幅上升 2.2%。而全球海運貿易量在 2013 年的總成交量總量為 96 億噸，增長幅度為 3.8%。與近來的貿易貨物運輸類型趨勢相符，2013 年全球海運貿易中主要貨運成長來自於乾散貨物運輸，特別是大宗商品(Bulk commodities)。其貿易量成長 5.5%，主要包括五大類商品 (鐵礦石、煤炭、穀物、鋁土礦和氧化鋁、磷礦石及小比例的林產品等。運送船型以貨櫃和散貨船運輸佔最大比例 (70.2%)，而油輪貿易 (原油，石油產品和天然氣) 則佔剩餘 29.8%。

展望世界經濟趨勢，貿易和航運市場經歷 2009 年金融風暴後似乎已逐漸改善，但仍存在衰退的風險。相關的風險因素包含；發展中國家脆弱的經濟復甦力道、面臨大型經濟體崛起的影響以及區域緊張情勢不斷提升等問題。這些風險可能會破壞全球經濟正在成長的腳步。然而與此同時，許多國家也致力於協助全球經濟成長的復甦。包含 G20 會員國於 2014 年 2 月舉行高峰會，共同制定刺激全球經濟發展的重要措施(如：制定具有實質潛在利益的貿易協定與措施、在南-南貿易和投資關係的深化，西亞和西非國家消費者需求的提升以及礦業和能源相關產品出口的提升等方案。

另一方面，在船隻註冊國籍方面，船東仍持續將船舶註冊於本國以外第三地。而根據報告顯示，在 2014 年 1 月，全球船隊規模總運力為 16.9 億載重噸，相較 2013 年初數據增加 4.1%。其中散貨船東佔最大比例；42.9%總噸數，其次為油輪(28.5%)和貨櫃船(12.8%)。但整體運力成長量仍低於過去十年裡成長量，而 2014 年初趨勢也顯示，今年的漲幅將會更低。至於未來船隻訂單的交付方面，2013 年為經濟和金融危機發生後船舶訂單量開始緩步回升的一年，但仍需要一段時間才能將之前累積過多的訂單消化完畢，並開始新一輪的船舶訂單。2014 年船舶註冊數量最多的國家為巴拿馬(Panama)其次是賴比瑞亞(Liberia)，馬紹爾群島群島(the Marshall Island)，香港(Hong Kong)和新加坡(Singapore)。此前五名註冊地區佔世界所有註冊船舶 56.5%總噸數。

在船運費率方面，全球船隊運價持續走低震盪。2013 年海運費率市場顯得低迷不振及變動劇烈。在乾散裝和油輪市場運價都達到 10 年來的新低，貨櫃運輸市場也達到呈現低迷的運價水準。主要原因為 1. 世界經濟發展依然疲弱、2.產品需求力道不足及 3. 船運市場

¹ 船舶與海運通訊執行編輯

仍有運力過剩的現象。於此時期，私募基金的投資持續在航運業的扮演關鍵作用，導因於傳統的銀行對於船舶營運的融資仍較保守只願提供有限的資金來源。因此 2013 年與往年一樣，法人投資者（如私募股權基金和對沖基金）對於參與航運業經營仍扮非常積極角色。私募股權基金近幾年來持續投資於航運界的主要原因應為世界經濟景氣衰退下，海運運輸的營運在資金取得上相對不易以及船舶的價值自 2009 年金融風暴開始的 5 年之中下跌了近 71%，使得投資船舶的成本相對低廉。從私募股權基金的投資觀點，即希望能在海運市場景氣回升時從中獲取龐大收益。

同時，全球港口貨櫃吞吐量在 2013 年達 6.5 億 TEU，約增加 5.1%，與 2012 同期的增幅相當。開發中國家港口吞吐量增加 7.2% 高於去前 5.2% 的增幅，而其中亞洲港口仍持續在貨物吞吐量及碼頭作業效率上佔有重要的影響地位。儘管吞吐量的成長力道不如 2009 年金融風暴發生前強勁，在碼頭作業能量上仍非常活躍。一些全球性碼頭運營商出售其部分碼頭股權以尋求簡化和集中其作業能量。

在立法和規範部份，重要事項包含 2007 年內羅畢國際公約有關沉船拆除規範在 2015 年即行生效、一系列有關環境保護相關議題，以及海運和供應鏈安全監管機制發展的重視及立法需求。如國際海事組織(IMO)於 2014 年 4 月進一步採用了一套支持國際航運作業時能增加能源使用效率和減少溫室氣體排放的科技和作業方式。此外對於減少船舶作業時減少燃燒時有毒物質的排放量；特別是硫氧化物 (SOx) 和氮氧化物 (NOx) 的法規也持續在進行立法並獲得極大的成果。另外在海運過程中保安的議題及方案也持續關注中。比較值得注意的是，有關運輸途中海盜挾持的案例在經過有效措施的實行下，發生在索馬里海岸、亞丁灣和西印度洋上的海盜事件已呈下降趨勢。然而，海盜截掠情況在西非幾內亞灣區域依然十分嚴重。最後有關國際協定有關貿易便利化部份，世界貿易組織 (WTO) 對於貿易便利協定制定的規範指出，WTO 有為其成員成立國家貿易便利委員會的義務，以利制定各國家間貿易便捷相關法規。這對於實施了許多貿易便利化方案被認為是必要的措施，尤其特別是涉及許多個公共機構和私人部門的利益關係人的貿易行為和商品交易。



海運市場動態報導

2014 年 11 月-12 月 國際運輸動態報導

1. 美西貨櫃港爆工潮 衝擊國貿

美國西岸貨櫃港口爆發勞資糾紛，出口貨櫃遭擱置，對國際進出口貿易影響似已擴大，有專家統計可能會對美國經濟造成近二十億美元損失，當中包括即將到來耶誕節產品、原皮等出口貨品置於貨櫃，無法離開港口，直接衝擊海外市場。隨著耶誕節腳步逼近，耶誕樹扮演節慶氣氛重要角色，美國是耶誕樹主要出口國，北美第六大港口塔科馬港亦為美國最主要聖誕樹出口港，工潮讓六成港口運作受阻，約有八百萬至一千萬棵準備出口聖誕樹滯留港口，可能無法趕及在耶誕節前送達亞洲、加拿大和墨西哥等目的地。

據了解，從華盛頓州啟航至亞洲船期約需二十三天，即使工潮能夠解決，聖誕樹也未必能趕及在耶誕節前運抵東京等亞洲城市。據美國農業運輸聯盟統計，目前有超過 1.2 萬棵原定送往亞洲、已經切割並裝櫃的聖誕樹訂單被取消，而聖誕樹容易腐爛，時間非常緊迫。據了解，作為聖誕樹的常綠樹一般要需要六年至九年種植期，若趕不及出口，最後命運唯有全部丟進大海，因此對很多農夫和小商人而言，能否把產品送往海外關乎生計。

另，美國原料皮產業亦為重要出口項目，以供應商能夠提供可靠和穩定的供貨為對外重要特點，據統計，美國每周約五十萬張原皮被運往全球各地，但是近期報告提及原皮出港被擱置，船運延期長達至少十二天。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 全球最大貨櫃船 1.9 萬 TEU 交船

全球貨櫃航商運力布局大船趨勢顯現，全球航商巨擘航商麥司克航運（MAERSK）組成巨無霸 3E 級貨輪船隊，從去年起稱霸了航運市場，如今隨著中國海運（集團）向韓國現代重工集團訂造首艘 1.9 萬 TEU 新型環保貨櫃船「中海環球」輪，於 11 月 18 日在韓國蔚山船廠舉行交船儀式，世界第一大貨櫃船型霸主可望易主。

新交付的「中海環球」輪可佩戴 1.91 萬個二十呎貨櫃，為中海集運於 2013 年訂造，五艘同型貨櫃船舶中第一艘。該船全長四百公尺、寬近 60 公尺，船體大小超過四個標準足球場，船身長較皇家加勒比郵輪公司旗下「海洋綠洲」號郵輪長 38 公尺、較美國海軍「尼米茲」號航空母艦長 67 公尺。「中海環球」輪交付使用後，將打破目前世界最大貨櫃船紀錄，成為當今世界上最大、最先進的貨櫃船舶。此外，中海秉持打造綠色競爭力，該船標榜環保船，在油耗方面具優越性能，與普通的萬 TEU 級別貨櫃船相比，油耗可節省約 20%，期進一步強化航線效益和落實減碳、降低油耗支出。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 今年我國國際商港貨量將維持在七億噸水準

交通部統計顯示，今年我國國際商港貨物裝卸量穩定成長，全年貨量將維持在七億噸以上水準。交部統計，台灣港口貨量去(102)年回升至 7.05 億噸，係自民國九十七年跌破七億噸之後再達此一年貨物量水準，今年一至十月累計貨量已達六億兩千萬噸，除比去年同期增加 6.31%，以目前各月平均單月貨量估計，全年仍將超過七億噸。

整體而言，前十月七個國際港口除蘇澳與安平港比去年同期分別減少 2.48%與 15.63%，其他各港較去年同期有不同增幅，並以台北港 21.6% 增幅最大。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 11 月高雄港貨櫃裝卸量 創新高 達 90.9 萬 TEU，睽違 8 年的全年千萬 TEU 可望重現

受惠進出口上揚、以及船舶大型化效應，高雄港 11 月貨櫃裝卸量達 90.9 萬 TEU，創單月歷史新高，睽違 8 年的千萬 TEU 今年可望重現，估 達 1,050 萬 TEU，並可望成為常態；其中，東方海外 (OOCL) 貢獻最多，高明碼頭第六貨櫃中心則最具成長空間。高雄港分公司副總經理鍾英鳳昨 11 月 11 日表示，高雄港自從民國 96 年創下 1025.68 萬 TEU (20 呎貨櫃) 的貨櫃裝卸量新高後，8 年來一直 徘徊在 800~900 萬 TEU，但今年可望再次突破。

鍾英鳳指出，根據目前航商的資料來看，12 月的貨櫃裝卸量可達 85 萬 TEU 左右，全年上看 1,050 萬 TEU、年增 5.66%，並超越 96 年成績再創新高，她並看好「這次不會是曇花一現了！」甚至千萬 TEU 將成為高雄港的常態，是最低量而不是最高量。

基於經濟發展、以及高雄港作為樞紐港的定位，鍾英鳳強調，「希望 2040 年，高雄港貨櫃裝卸量可以達到 2,000 萬 TUE」。鍾英鳳表示，原因之一是我國景氣帶動進出口貿易成長，因為高雄港進出口櫃量成長 7.22%。另一個重大因素則是船舶大型化發揮效應，他說，航商更換萬 TEU 級以上大船後，船舶作業量提升，103 年 1 到 11 月到港的萬 TEU 以上大型貨櫃輪共達 98 艘次，較去年同期 24 艘次暴增 308.33%，平均每艘次裝卸量 3,588TEU，其中，1.3 萬 TEU 以上超大型貨櫃輪計 37 艘次。

鍾英鳳說，高雄港今年貨櫃裝卸量貢獻最多的首推 OOCL，另長榮海在 115 到 117 號碼頭、及 79 到 81 號碼頭陸續更新大型起重機，也逐漸發揮效應。

至於 BOT 經營第六貨櫃中心的陽明海運高明碼頭，雖然目前只貢獻 100 多萬 TEU，但高明 4 座碼頭的年操作容量約 300 萬 TEU，未來 成長空間更大。

高雄港今年營運除了貨櫃裝卸量的好消息，在自由貿易港的營運，也傳出佳音，鍾英鳳表示，今年前 11 月貿易量 553,711 噸，比去年同期成長達 13.27%，貿易值則為 364.27 億元，比去年同期大增 37.13%

【資料來源：工商時報】

5. 歐盟將立法監控海上船舶二氧化碳排放

歐盟將立法監控海上船舶二氧化碳排放，監管草案預計在明(2015)年七月一日生效實施。據悉，歐盟理事會與歐洲議會已就一項針對船舶二氧化碳排放的監管草案達成共識，旨在推動在歐盟範圍內對海上船舶的二氧化碳排放進行監控。

公報指出，海上航運是目前歐盟減少溫室氣體排放承諾中唯一沒有覆蓋到的運輸方式，在逐步減少運輸行業溫室氣體排放方面，監控海上船舶的二氧化碳排放將是第一步。

新草案主要覆蓋總噸位超過 500 噸的商用船舶，按規定，從 2018 年 1 月 1 日起，船舶所有人需要對單艘船每個航次和每年的二氧化碳排放進行監控。歐盟委員會將負責對海上航運的二氧化碳排放情況發佈年度報告，每兩年針對海上航運對全球氣候的整體影響進行評估。

草案審查流程可望於明(2015)年初完成，一旦獲得通過將自 2015 年 7 月 1 日起生效。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 新赫伯羅德躍上全球第 4 大貨櫃航商

醞釀多時的德國航商赫伯羅德 (Hapag-Lloyd) 與南美輪船 (CSAV) 合併案，據市場最新消息，經最後監管單位中國商務部批准放行，宣告全球第四大貨櫃航商正式誕生。進而引領世界的前五大航商排名些微異動，據 Alphaliner 統計，國輪公司長榮海運以總運力 94.8 萬 TEU 落居第五大航商，若以旗下船舶數量，長榮旗下船隊仍以 197 艘些微領先合併後的赫伯羅德旗下 182 艘船舶。

據外電報導，合併後成立新赫伯羅德，試圖打造全球第四大航商，年營業額將實現九十億歐元，營運旗下船隊近二百餘艘的運力規模，每年節省成本超過三億美元。兩家公司的後續合併進程，訂明年第二季底結案。中國商務部甫通過該項合併案申請，據該公司發布聲明，首席執行長 Rolf Habben Jansen 表示，隨著赫伯羅德憑藉亞洲、北大西洋的實力，結合南美輪船在拉美地區強勢地位，將引領拉美地區航線營運發展。

赫伯羅德仍計畫經由首次公開徵股，籌集更多資金，IPO 也可能是明年的一個選項。據 Alphaliner 最新運力統計數據，全球貨櫃航商運力百大排名當中，前三大依序仍為馬士基航運、地中海航運和達飛輪船，赫伯羅德晉升為第四大航商，長榮海運退居第五，而中國遠洋名次被擠出前五大榜外，落居第六，其後排名依序為中海集運、韓進海運、商船三井、美國總統輪。市場解讀該德國航商合併案發展，為了加強拉丁美洲市場發展所致，近年拉丁美洲新興市場經濟崛起，吸引國際航商積極布局搶進，看似明年市場風起雲湧，已隨著航商布局底定，激烈競爭可望一觸即發。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2014 年 11 月-12 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. 中國 11 月製造業 PMI 降到 3 月以來的最低水準，顯示中國經濟基本面仍非常疲弱，房地產和製造業投資仍低迷，11 月底的降息還不夠，鑒於當前經濟形勢，未來應該還會有更多的貨幣與財政寬鬆措施，預計明年上半年基本放款利率與存款準備率還會再調低。中國第三季的 GDP 增長率為 7.3%，是 5 年來最慢的增速，中國經濟表現疲軟，面臨通貨緊縮壓力日漸增劇，房地產業持續積弱不振，是工業疲軟的主因，加上全球需求依然乏力，預估大陸官方還會有更多的基建投資，並推動城鎮化等刺激措施；最終還會放鬆房市的管制政策。2015 年中國政府將經濟增長的預期目標下調到 7%。未來中國對 GDP 增速要求不再是 7.5%到 8%的水平，在宏觀政策上不會再繼續用過去那種強烈刺激手段，而是溫和刺激、結構刺激、定向刺激的做法。
2. 根據國際機構預測，明年全球經濟成長率可望較 2014 年提高 0.5~0.6 個百分點，其中美、歐經濟成長率分別可較 2014 年增加 1.0 及 0.5 個百分點以上，抵銷中國經濟趨緩的不利影響，並使全球貿易成長率提高 1.2~1.6 個百分點。預期美國明年經濟的增長將由今年的 2.2%上升到 2.9%，皆因收益於明年美元加息的預期，居民的債務在逐漸減少，中小企對於經濟增長的信心有很大改善，而且美國採用能源大量的自我生產減少了對於進口的依賴，亦令到貿易赤字改善，亦使得美元有機會出現升值。亞太區方面，由於受美元區經濟強勢的影響，已經亞太區各國債務槓桿的上升，特別是中國企業債務已經超過美國，預期中國經濟增長將由 7.3%降到 6.8%。中國政府為解決各地方政府債務問題、產能過剩問題，影子銀行問題、地產泡沫問題而推出的改革措施，而製造業和非製造業勞工成本的增加也使企業的經營效率下降。

(二)頁岩氣改變能源價格與中國限制煤炭進口，致煤炭海運量減少

1. 隨著中國限制煤炭進口政策持續發酵，進口煤數量繼續回落，9、10 月分別進口煤炭 21.16 百萬噸及 20.13 百萬噸，10 月比上月減少 1.03 百萬噸，下降 4.9%，比去年減少 4.24 百萬噸，下降 17.4%，呈現降勢，1-10 月累計進口煤炭 2.43 億噸，比去年同期減少 20.13 百萬噸，減少 7.9%。10 月中國出口焦炭及半焦炭 82 萬噸，1-10 月累計出口焦炭及半焦炭 6.56 百萬噸，比去年提升 102.6%。2014 年 10 月取消無煙煤、煉焦煤、煉焦煤以外的其他煙煤、其他煤、煤球等燃料的零進口暫定稅率，分別恢復實施 3%、3%、6%、5%、5%的最惠國稅率。處於當前微利的行情，零關稅的取消也會直接影響國際進口煤的進口量。
2. 中國受工業用電和民用電雙雙不振影響，電煤消耗保持低位，庫存走高。8 月以來，電廠庫存持續走高，從 8 月底存煤 79.53 百萬噸，11 月底增加至 99.68 百萬噸，短短三個月增加了 20.15 百萬噸，電廠存煤已經接近 1 億噸，可用天數高達 30 天。隨著寒冷的冬季逐步臨近，電廠日耗將快速增加，冬儲取暖用煤需求也將陸續釋放，庫存將會減少。中國發改會要求今年全年減少煤炭進口量 50 百萬噸，其中要求各大電力企業減少進口煤採購量 20 百萬噸，隨後煤炭進口數量應聲而落，進口煤取消零關稅政策，對進口煤炭徵收不等的關稅，進口煤價格優勢基本喪失。發改會要求電廠落

實四季進口煤縮減計畫，預計後兩個月中國煤炭進口量繼續大幅減少。

- 3.2014 年第四季中國電廠煤炭庫存居高位，而用煤需求缺乏長期有效刺激因素，加之政府限制進口煤，煤炭進口速度趨緩，航市需求運力動能疲弱，運費繼續維持低位。今年以來，隨著中國國內煤價持續走低，進口煤優勢被削弱，致進口煤量一直在減少，進口煤取消零關稅將推波助瀾，加速進口煤萎縮。印尼依舊享有零關稅政策，中國進口煤來源國中比例最大的就是印尼，印尼的進口煤量占所有進口煤總量的54%，亦即近一半的進口煤不受影響。預計關稅政策調整會讓更多高熱值的煤從印尼出口到中國。在當前進口煤無明顯價格優勢的前提下，未來進口煤到港數量將明顯減少。開始徵收關稅後，對當前市場的進口煤影響不大，前限制煤炭進口量已然呈現明顯下降態勢。

(三)國際礦價下跌，中國進口礦砂量續增，但仍無力支撐航市上漲

- 1.中國10月礦砂進口量79.39百萬噸，比上月減少6.3%，但較去年同期仍增長17%；前10個月進口量年增16.5%至7.78億噸。11月底中國主要港口礦砂庫存總量為1.074億噸，增加119萬噸，礦砂港口庫存出現上升，主要由到貨增多但鋼廠提貨減少所致。中國的房價持續下挫、經濟成長更加趨緩之際，礦砂產量進一步增加，但需求仍疲弱，明年價格恐跌破每噸60美元，近日跌到逾5年新低，創2009年6月以來最低水準，今年來已跌47%，5年來最大的年度跌勢。最新報告指出，營建業約占中國鋼鐵需求的一半，這反映出中國房市對礦砂價格的影響；中國房價下跌，使中國鋼廠認為礦砂將續跌。三大礦砂生產商Rio Tinto、BHP 和Vale今年提高產量，加上中國經濟成長趨緩，造成全球鐵礦砂供過於求，促使鐵礦砂價格跌進熊市。
- 2.雖今年中國鋼鐵產量增速放緩，其絕對數量依然很大，今年前9個月累計粗鋼產量5.5億噸，比去年增長2.6%；預計全年粗鋼產量將達到8.2億噸，實際粗鋼產量將在8.8億噸左右，距離9億噸僅一步之遙。雖然中國國內基礎建設投資仍有很大的發展空間，但港口持續億噸以上的高位庫存以及進口礦價格的不斷下跌，某程度上抑制了中國礦砂進口量。若礦砂價格再下跌，勢必刺激中國礦砂進口大幅增加。如果2015年中國礦砂進口到岸均價在80美元／噸左右，全年礦砂進口量超過10億噸，再次增長10%；如果2015年中國礦砂進口到岸均價跌至70美元／噸，全年礦砂進口量可能達到或接近12億噸，增長3成左右。

(四)全球粗鋼產量增長很小，中國已到頂且外銷量破歷史大量

- 1.中國粗鋼產量有增無減，今年以來中國鋼鐵企業一直滿負荷生產。今年10月粗鋼產量67.52百萬噸，比去年同期下降0.3%，粗鋼產量首次出現負增長。今年前10個月粗鋼產量6.85億噸，增長2.1%。11月上旬重點鋼廠粗鋼日產1.64百萬噸，比上月下降3萬噸，降幅1.82%。鋼材出口量明顯增加，9、10月出口鋼材8.52百萬噸和8.55百萬噸，再創歷史新高，增長70%以上；前10個月累計出口鋼材73.89百萬噸，增長42.2%，估計今年鋼材出口預計突破80百萬噸，將創有史以來最高。自2000年以來，出口量占全球鋼鐵出口總量的比重從4.8%上升到2004年和2005年的7%以上，2013年上升到了15%以上，中國成為世界第一出口大國，預計2015年鋼材出口量將超過90百萬噸。由於產能龐大與經濟增速放緩，供大於求仍將是明年中國鋼材市場面臨艱難環境。供應過剩要求落後企業出局的沉重壓力，勢必逼迫鋼鐵企業竭盡所能增產，以此搶奪市場份額，清理競爭對手。另一方面，就業和稅收壓力，也使得地方政府對轄區內鋼鐵企業生產予以各種支援。受其影響，新一年內中國粗鋼產量有增無減，預計全年納入統計的粗鋼產量將達到8.5億噸，增長3%左右，佔據全球粗鋼產量的比重進一步上升。

2. 受全球經濟不如預期、製造業疲弱、基礎設施建設低迷影響，2014 年全球鋼鐵市場明顯降溫。國際鋼鐵協會預計全年粗鋼需求為 15.6 億噸，比上年增長 2%，與 2013 年 3.8% 的增速相比明顯放緩，2015 年將繼續維持 2% 的低增長。新興市場和發展中經濟體受結構性調整、資源收入減少、地區局勢緊張等因素影響，鋼鐵需求疲弱，亞太地區比上年增長 1.7%，中南美地區下降 2.4%，前獨聯體國家下降 3.8%。預計 2015 年全年中國生鐵產量不會超過 1 千萬噸，對礦砂需求增加量有限。已發展經濟體表現相對較好，特別是美國市場穩步復甦，帶動北美成為鋼材消費增長最快的地區，需求比上年大幅增長 6.4%。
3. 鋼鐵協會公布 10 月全球粗鋼產量 1.37 億噸，與去年同期相當。中國 10 月產量 67.5 百萬噸，比去年同期減少 0.3%，亞洲其他地區，日本 9.4 百萬噸，比去年同期減少 0.5%，南韓 6.2 百萬噸，比去年同期增長 4.5%，印度 7.08 百萬噸，增長 6.06%。歐盟區的德國 3.5 百萬噸，比去年同期減少 5.9%，義大利 2.1 百萬噸，比去年同期減少 5.4%，法國 1.5 百萬噸，比去年同期增長 15.0%，西班牙 1.3 百萬噸，減少 0.4%，土耳其 2.7 百萬噸，減少 11.0%，美國 7.3 百萬噸，減少 0.7%，巴西 3.1 百萬噸，比去年同期增長 2.7%。

(五) 穀物價格下跌，中國進口明顯增加，穀物海運量將增加

1. 中國 10 月黃豆進口量 4.1 百萬噸，比上月減 19%，創去年 4 月以來的新低，較去年同期減少 2%；1-10 月黃豆進口量年增 13.8% 至 56.84 百萬噸。中國黃豆進口量呈現逐年上升的趨勢，1995 年僅進口 29 萬噸，而 2013 年迅速攀升至 63.38 百萬噸，猛增了 217.55 倍。目前年進口量是國內總產量的 5 倍，中國已成為全球黃豆進口國最大國。2013/14 年度中國黃豆進口量預計為 69 百萬噸，高於早先預測的 68 百萬噸，並預計 2014/15 年中國進口量為 72 百萬噸，將創下最高水準。
2. 2014/2015 年美國黃豆產量預估為 47.1 蒲式耳，高於先前預估的 46.6 蒲式耳，預估美國黃豆產量為 39.27 億蒲式耳，高於先前預估的 39.13 億蒲式耳，2015 年美國黃豆收穫面積預估為 88.51 百萬英畝，而玉米為 87.77 百萬英畝，自 80 年代以來，黃豆收穫面積首次超過玉米。預計巴西 2014/2015 年度黃豆產量為 94 百萬噸，而上一年度預估為 86.70 百萬噸，提高了 8.4%。

(六) 雖新船交付量減緩且解體速度緩慢，但累積運力供給依然很大

1. 2014 年散貨船交付量遠低於 2011 年和 2013 年的高峰交付量，但其中巴拿馬型船交付量依然出現大量。正因如此，投資人一直期待 2014 年散裝船運費市場前景看好，可惜僅在第三季出現反彈上漲，反而第四季傳統旺季卻敵不過需求運力疲軟，致運力供給過剩的打擊，運費市場急速下挫，令投資人大失所望。2014 年巴拿馬型船訂單量約為 225 艘，而海岬型船的訂單僅為 90 艘，輕便極限型船訂單約為 100 艘，輕便型為 120 艘。海岬型船交付量有望再次達到 4 年中最低，因此海岬型市場在 2014 年算是其中運費表現最好的市場，巴拿馬型船交付量依然較大，所以該船型運費表現乏善可陳，低檔狹幅振盪。
2. 航市運力供需關係是左右市場走勢的最直接因素。預計 2014 年底全球散裝船運力總量 7.723 億載重噸，比 2013 年底總量 7.226 億載重噸增長大約 6.9%，與 2009 年到 2011 年相比，過去兩年新船訂單量已經有所提高，毫無疑問，2014 年新造船市場將進一步反彈。由於諸多原因，運力供給增長情況存在很大的不確定性，2014 年下半年散裝船運力需求端可能低於預期，供求關係未出現明顯改善，為正確掌握市場

變動，投資人應需要密切關注供求狀況及其變化。

二、波羅的海運費指稱

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。前波漲勢乃受到中國粗鋼產量增加的支撐，以及 APEC 會議後強勁的冬季儲備需求，今年以來國際礦價暴跌，激勵進口礦砂大增，且看國際礦砂供應商為搶奪中國礦砂市場份額，將生產礦砂拼命送往中國，而而不約而同重返回市場瘋狂租搶船，加上 FFA 市場炒家從中藉機大肆炒作，加劇海岬型船運費市場的飆漲。綜合運費指數(BDI)因海岬型船運費市場出現約半個月一路急速暴衝上漲，而巴拿馬型船在北美穀物需求下也趁勢上漲，但並未惠及到其他較小型船運費市場，超輕便型船與輕便型船卻持續下跌。下半年來，中國煤炭需求出現萎縮，煤炭進口 7 月以來持續負增長，降幅達到兩三成，致超輕便型運費市場受到抑制，運價持續低迷。海岬型船與巴拿馬型船運費市場僅維持半個月好光景，隨後因中國礦砂需求去化緩慢且庫存居高不下，致自 11 月上旬中國進口礦砂熱潮頓時冷卻下來，導致礦砂海運量突然萎縮，運力需求力道轉弱，恰巧船用燃油價格連翻大跌，使船隻減速航行省油耗的措施，對船東顯得不是很重要，船隻紛紛回復正常航速，航市船隻周轉率提高，無形中也增加運力供給壓力，結果造成海岬型船市場運費連翻重挫，幾乎呈現崩盤，拖垮 BDI 幾乎一路溜滑梯走跌。
2. 原投資人寄望年底耶誕節前會點燃一波備貨搶運潮，礦砂將進入旺季運輸，運費仍有反彈行情上升空間，但考慮到目前中國礦砂庫存已連續 7 個月保持在億噸高位，再加上中國經濟仍處下滑中，特別是 APEC 會議後，政府對鋼鐵產能過剩，環保政策有可能加碼的不確定性，進口礦砂仍有較大變數，而受煤炭需求萎縮，中小型船運費也繼續承受壓力，年尾對航市表現似乎沒有多大期望，投資人失望至極。目前，支撐散裝船市場的主要新興經濟體並沒有擺脫經濟增長的結構性矛盾，尚未進入穩步增長的軌道，礦砂供需格局變化仍然是未來市場面臨的最大不確定因素，旺季因素仍會受到需求疲軟的限制。因此，未來航市運費上漲空間將受到抑制，需求端向下波動機率增大，運費潛在下跌壓力仍存在。
3. 11 月上旬 BDI 曾攀登至 1484 點後，因中國礦砂港庫存居高位，減緩礦砂進口速度，且煤炭進口限制與需求減少等因素，衝擊礦砂及煤炭海運量，致海岬型船市場運費高價重挫，進而拖累 BDI 反轉直直落，進入 12 月份跌勢愈加明顯，連跌逾一個月，12 月上旬除跌破 1000 點關卡，且仍未見止跌訊號，迄 12 月上旬 BDI 下挫至波段最低 887 點，跌幅逾 40%。BCI 11 月中旬受到礦砂猛烈輸往中國引發運海岬型船運力需求暴增，造就海岬型船市場運費跳空上漲，11 月上旬 BCI 暴漲至最高 3781 點，漲幅達 188%，隨後運力過剩，加上船用燃油價格大幅下跌，也直接影響到指數，引發投資人多殺多，BCI 被攢壓重創，短短一個月跳空下墜，連翻急速失守整數關卡，進入 12 月份跌勢益加兇猛，千點重要關卡淪陷，並一舉攢破 900 點，迄 12 月上旬收在 879 點，跌幅逾 76%，跌至 2008 年 12 月以來新低點。10 月進入穀物及煤炭輸出暢旺，激勵巴拿馬型船運費緩步走高，BPI 指蝶緩步上揚，11 月上旬抵達 1241 點最高後，因海岬型船運費漲勢熄火的波及而拉回，雖 11 月下旬曾出現逾一星期反彈上揚，最後受到海岬型船市場重挫的拖累又熄火回檔，迄 12 月上旬拉回收在 1026 點，恐近日將跌破千點關卡。
4. 超輕便型船與輕便型船等運費市場在第三季表現優異，第四季傳統旺季，兩型船市場

運費應繼續揚帆而上，可惜進入 10 月後卻走樣，連番下跌，11 月中旬出現止跌回升，但進入 12 月份也受到大船市場行情重挫的波及，小船市場運費指數反轉下跌，跌幅不若大型船運費指數劇烈。BSI 11 月中旬挫低至 873 點低位後觸底反彈上揚，12 月上旬攀登至 989 點後熄火拉回，迄 12 月上旬拉回收在 953 點。BHSI 10 月上旬攀抵 531 點高位後拉回，且連番下挫，11 月中旬挫低至 450 點後反彈上揚，12 月上旬攀登至 498 點後熄火拉回，迄 12 月上旬拉回收在 492 點。

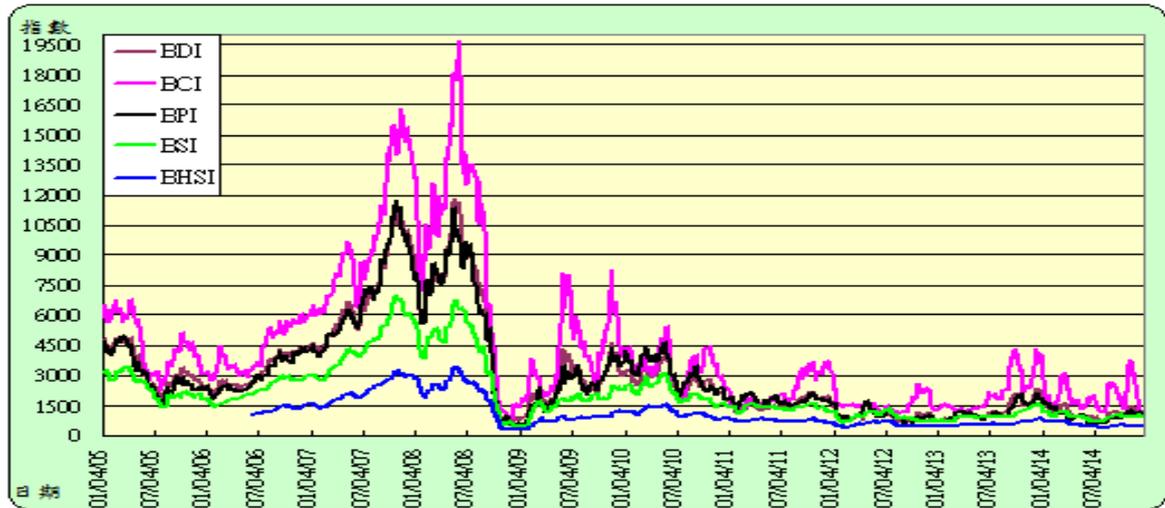


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。受國際礦價持續下挫激勵，全球主要經濟體對礦砂的採購依然維持高位，但新興市場國家建設投資放緩以及高庫存下，礦砂貿易已出現減速收斂趨勢。其中，中國礦砂進口繼續高位，礦砂供應量增長遠超粗鋼產量增長，致今年來中國港口礦砂庫存自 2 月初以來一直維持在億噸以上，相比往年大幅增加，導致礦砂進口增速降至 11.8%。另隨著全球能源結構轉型，中、印等新興經濟體對煤炭的進口的高增長態勢難以再現，即便煤炭價格持續下探，在煤炭需求持續疲軟、庫存水準較高的背景下，煤炭海運量無法擴增。其中，中國煤炭進口量7月來大幅下滑。受煤炭、礦砂需求增速下滑影響，嚴重衝擊航市整體表現，尤其海岬型船與巴拿馬型船運費市場影響至為顯著。11 月上旬海岬型船市場租金攀抵今年最高位，可惜隨後中國進口礦砂熱度明顯退潮，投資人看不妙紛紛演出多殺多戲碼，導致海岬型船各航線租金從高價急速重挫，本來大家期待聖誕節前會再衝一波上漲行情，卻事與願違，時序快接近聖誕節僅剩不到二星期，市場瀰漫著悲觀氣氛，已確定今年尾無行情出現了。

2. 10 月中旬拜礦砂供應商瘋狂敲入船，將生產礦砂移送至中國，加上 FFA 市場配合演出炒作，4 條租金航線演出一飛衝天，短短兩星期的飆漲，平均租金在 11 月上旬飆漲至 28,211 美元高價後上漲動力突然熄火，各航線租金紛紛反轉下跌，跌勢愈加兇猛，租金連翻跌破整數關卡，進入 12 月投資人失望性賣壓湧現，跌勢加劇，1 萬美元重要整數關卡淪陷，可以慘字來形容，為 2008 年 12 月金融海嘯來最慘烈情景，市場哀鴻遍野，尤其大西洋區航線租金漲多拉回跌幅最最慘重，近似崩盤慘狀，拖累平均租金，迄 12 月上旬收在 7,051 美元。太平洋區航線租金 11 月尚旬曾攀抵至 24,545 美元高位

後熄火而急速大幅拉回，下殺力道強勁，租金快速拉回，整數關卡連翻失守，12月上旬1萬美元也告淪陷，12月上旬跌落至6,005美元低價位。大西洋往返航線租金11月上旬曾攀登至31,150美元高位後，急速大幅下挫，整數關卡快速淪陷，12月上旬1萬美元重要關卡淪陷，迄12月上旬急速重挫跌收在4,845美元。

3. 大西洋區返回遠東航線租金11月上旬攀抵37,280美元高位後突然熄火，隨後一路急速拉回，整數關卡急速淪陷，進入12月後跌勢加劇，12月上旬2萬美元重要關卡淪陷，歷經一個月逾連翻下墜，迄12月上旬重挫收在18,010美元，跌幅逾51%。太平洋區返回歐陸航線租金11月初曾攀抵至10,855美元價位後拉回，旋即溜滑梯式走跌，12月上旬又跌回負租金水準，迄12月上旬收在負2,245美元。

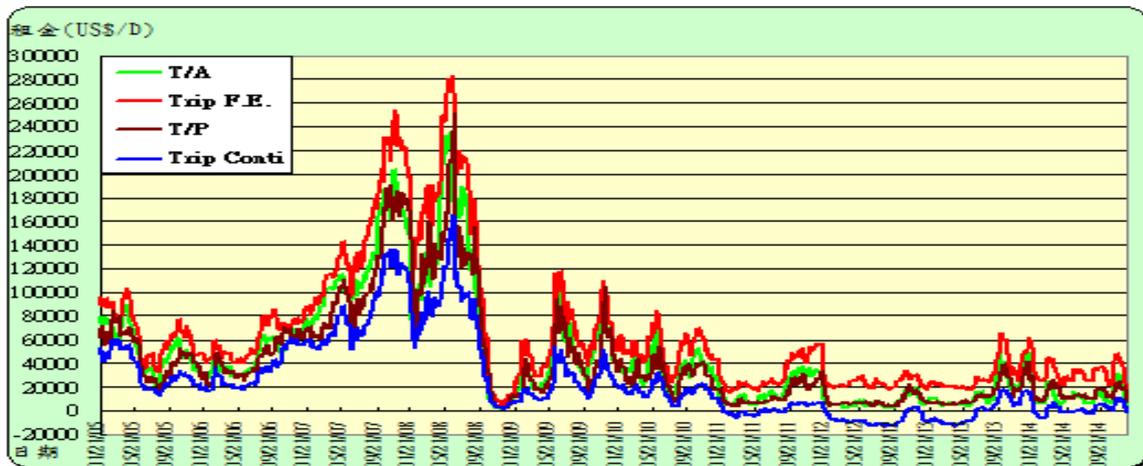


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、巴拿馬型船市場行情

1. 圖3說明巴拿馬型船指數(BPI)組成四條租金航線行情變動趨勢。隨著全球能源結構轉型的改變，美國頁岩氣量產出爐，衝擊整個全球能源消耗分配結構，中、印等新興經濟體對煤炭的進口的高增長態勢難以再現，即便煤炭價格持續下探，在煤炭需求持續疲軟、庫存水準較高的背景下，煤炭海運量無法擴增。加上中國自10月中旬已對煤炭實施進口限制，中國煤炭進口量反轉下滑，2015年煤炭進口量勢必持續下滑，這將對海運煤價格造成負面影響。中國政府為挽救疲軟經濟，祭出降息寬鬆貨幣政策，應對中國房地產需求和投資都有正面效應，但目前房地產市場仍然處於去庫存階段，政策刺激和銷售回暖難以扭轉房價以及房地產投資總體下行的走勢。第四季應為傳統穀物出口旺季，但迄今穀物海運旺季對航市出現無感，原因運力供給壓力過剩一直存在，致巴拿馬型船運費市場受到壓抑，無法感受第四季旺季力道的加持，不巧海岬型船運費市場在11月上旬後出現連翻急速重挫，波及投資人對巴拿馬型船市場後續失去信心，投資人開始危機意識，認為航市第四季要旺到年底恐有疑慮，雖然近期油價回落，使航運業成本壓力下降，但散裝航運第四季旺季預期力道有限，終於巴馬型船市場運費進入11月後漸失去上漲動能，各航線租金呈現下滑趨勢，惟先前漲幅有限，此波跌勢相對海岬型船市場還算緩慢溫和。
2. 巴拿馬型船市場4條航線平均租金11月上旬受到海岬型船運費市場突然上漲熄火反轉重挫的拖累，投資人的信心潰決，演出多殺多，加速租金行情下跌，各航線租金連翻

下墜，拖累平均租金連番跌破整數關卡，迄12月上旬收低至8,170美元。太平洋區航線租金11月上旬攀抵11,927美元高位後熄火反轉一路下跌，11月中旬跌破1萬美元，迄12月上旬拉回收在7,141美元。大西洋區航線租金11月上旬攀登至波段最高9,908美元後，難敵整體航市全面走疲的影響而回檔，所幸11月下旬曾出現反彈，租金一度站上1萬美元，最高來到10,842美元，因海岬型船市場似如崩盤，投資人保守不趕追高，使上漲動能無以為繼，因而同步下跌，迄12月上旬回跌收在10,100美元。

3. 大西洋返回遠東航線租金11月上旬衝上最高價位17,012美元後漲勢歇止而拉回，除在11月下旬曾出現約一星期反彈，租金拉高至15,792美元後，因整體航市對後市已不存期待，因而失去支撐動力而回檔，迄12月上旬收低在14,926美元。遠東返回歐陸租金航線11月上旬攀抵937美元價位後熄火拉回，雖在11月下旬曾零星弱勢反彈，但無法敵過悲觀氣氛，進入12月後呈現走跌格局，迄12月上旬收低在513美元。

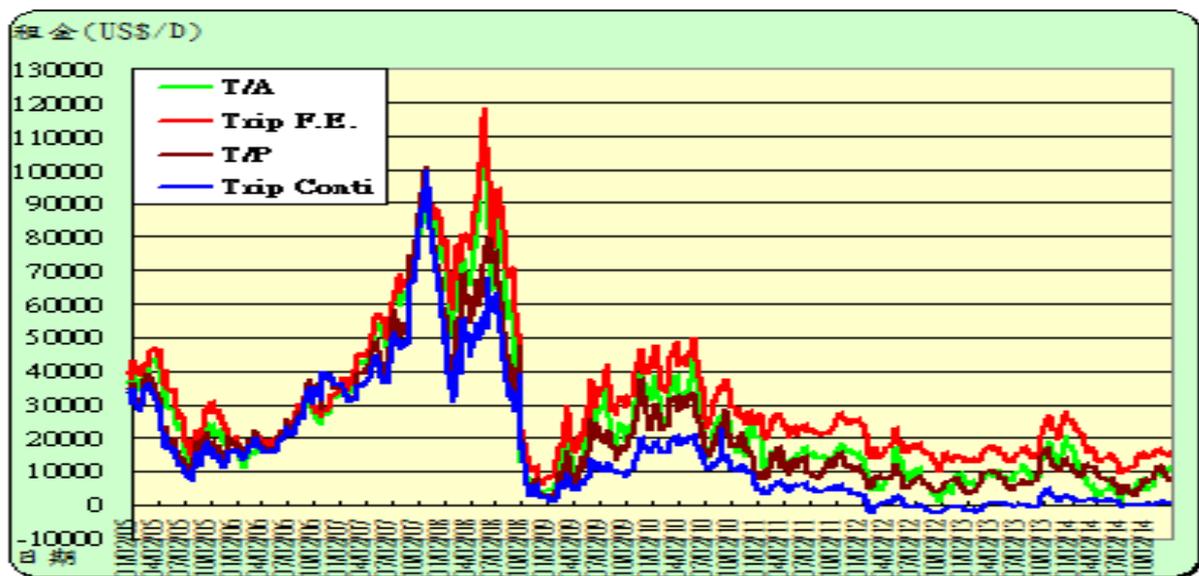


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 圖4說明超輕便型船指數(BSI)組成分中四條租金航線行情變動趨勢。儘管進入11月後，大型船運費市場形同崩盤進入空頭市場，但小型船運費市場卻分道揚鑣走自己的路，尤其太平洋區域市場表現出色。邁入12月份後大西洋航線的貨運需求減少導致可用運力過剩，雖然黑海地區市場對穀物的需求仍然保持強勁，但大西洋區租金開始走疲下跌，同時，由於聖誕節將至穀物季節性運輸將有所減少，預計市場需求運力將開始減弱，目前該地區船東對於後市已不抱希望，預計年底前租金行情繼續下跌。中國經濟持續偏弱，工業生產投資與消費力道漸弱，減緩進出口力道。印尼政府祭出鋁礬土和鎳礦長期出口禁令，以及中國煤炭進口減少，明顯影響超輕便型船市場需求運力之力道。近期超輕便型船市場還是繼續受到印尼礦產出口禁令、中國煤炭進口減少、經濟增速降低以及發達經濟體經濟增長前景疲軟的威脅。
2. 超輕便型船太平洋區航線租金10月底挫低至波段低位8,061美元，然後止跌一路持續反彈，11月下旬攻占9千美元關卡，12月上旬攀登至9,714美元高位後，受到大型船市場

崩盤式低迷氣氛的波及，投資人出現追價無力而失去上漲動能，租金反轉走跌，迄12月上旬收在9,632美元。大西洋區航線租金10月下旬回挫至8,734美元後止跌回升，11月中旬頓時出現強勁上漲力道，11月下旬攻佔1萬美元關卡，11月底攀登至11,362美元高位後，旋即受到航市悲觀氛圍的影響，投資人紛紛獲利了結，因此支撐力道減弱而拉回，迄12月上旬拉回收在10,047美元。

3. 大西洋區回遠東租金航線 10 月上旬攀抵 17,857 美元價位後熄火拉回，一路溜滑梯式走低，11 月中旬挫低至 13,221 美元後，止跌回升，惟反彈力道薄弱，沒多久又呈現疲軟態勢，所幸跌勢溫和，迄 12 月上旬回檔收在 13,114 美元。遠東回歐陸租金航線 10 月下旬挫低至 6,620 美元後出現跌深反彈，一路扶搖直上，11 月下旬佔上 7 千美元，12 月上旬攀登 7,702 美元高位後，受到航市大環境悲觀氛圍影響，租金反轉拉回，迄 12 月上旬收在 7,634 美元。平均租金 10 月上旬攀抵最高價位 11,375 美元，隨後航市全面偏弱的拖累，大西洋區市場航線租金反轉走跌，致平均租金也反轉拉回，11 月中旬回挫至 9,252 美元，隨後各航線租金紛紛呈現上揚走勢的激勵，平均租金亦止跌回升，11 月下旬站上 1 萬美元關卡，12 月上旬各航線租金反轉走跌，迄 12 月上旬稍為拉回收低在 10,107 美元。

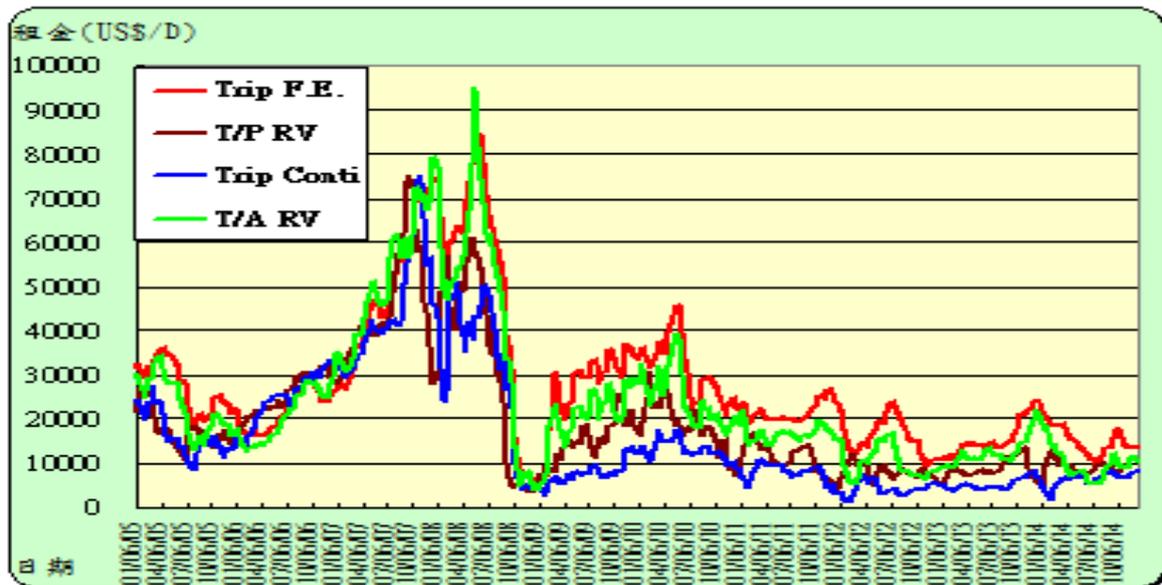


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。今年來美國緊縮貨幣政策，QE 退潮，致使美元表現強勢，造成全球資金退出新興經濟體，波及多數新興經濟體經濟表現，尤其中國經濟持續偏弱，工業生產投資與消費力道漸弱，減緩進出口力道。輕便型船市場長期處於運力過剩的狀態，未來幾個月內將有大量輕便型船進入拆船市場。為改善小型散貨船運力供給過剩問題，船東不得不加速老舊船舶解體。第四季雖屬於傳統航運旺季，大西洋地區穀物運輸活動開始出現，穀物運輸活動的強勁表現將會對市場運力造成較強的影響。太平洋地區市場航線因區域非金屬礦、鋼材等貨載頓時在 11 月中旬後持續湧現，促太平洋區的市場船舶運輸活動較為熱絡，運力需求出現轉強，支撐輕便型船市場運費止跌回升，且一路扶搖直

上，邁入 12 月份後漲勢依舊，不受大型船市場崩盤的衝擊。

2. 太平洋區相關航線租金 10 月上旬攀抵最高價位 7,633 美元後拉回，隨後溜滑梯式緩步走跌，連跌一個月餘，11 月中旬跌到最低價位 6,425 美元，隨後止跌回升，進入 12 月份還是維持上漲格局，迄 12 月上旬收高在 7,055 美元。大西洋區相關航線租金 10 月初攀抵 7,749 美元最高後因航市全面偏弱的拖累，租金反轉下跌，11 月上旬跌到最低價位 6,534 美元，隨後止跌回升，進入 12 月份還是維持上漲格局，迄 12 月上旬收高在 7,262 美元。鑒於整體航市出現旺季不旺現象，且聖誕節即將來臨，船東態度保守，後市輕便型船市場租金表現恐難維持上漲格局。
3. 10 月上旬後輕便型船平均租金攀升至 7,660 美元後，各航線租金漲勢熄火，導致平均租金反轉走跌，至 11 月中旬後輕便型船運費市場逆勢止跌回升，跌至 6,512 美元後一路扶搖直上，算是各型船運費市場表現最好，11 月底攻上 7 千美元關卡，迄 12 月上旬收在 7,159 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. 全球經濟表現不如預期，且製造業疲弱、基礎設施建設低迷，致 2014 年全球鋼鐵市場明顯降溫。國際鋼鐵協會預計全年粗鋼需求比上年比較明顯放緩，2015 年將繼續維持低增長。新興市場和發展中經濟體受結構性調整、資源收入減少、地區局勢緊張等因素影響，鋼鐵需求疲弱。因全球粗鋼產量維持低速增長，中國全球最大的礦砂消費國在礦砂消費增速放緩中扮演著重要角色，預計 2015 年中國對礦砂的需求增加量有限，其中中國增量小於 1%，亦即全球礦砂產量逐步增長之時，需求卻在放緩，對礦砂市場造成極大衝擊，礦價持續挫低，或許會排擠中國國內礦場生產，鋼廠轉向外貿進口，雖鋼市不佳，但替代效應或許有機會增加礦砂海運貨量。
2. 今年中國建築、機械、汽車等下游行業發展增速放緩，鋼材消費量雖然有所增加，但增幅明顯下降，其中中國房地產不景氣導致了鋼鐵需求增速放緩，2015 年鋼鐵行業的前景預期仍不樂觀，中國對礦砂的進口需求將在未來幾年內增長會趨緩，同時

然而動物飼料及油籽的需求預計將推動糧食貿易量增長。同時，隨著全球能源結構轉型的改變，美國頁岩氣量產出爐，衝擊整個全球能源消耗分配結構，中、印等新興經濟體對煤炭的進口的高增長態勢難以再現，即便煤炭價格持續下探，在煤炭需求持續疲軟、庫存水準較高的背景下，煤炭海運量無法擴增，恐對未來航市造成負面衝擊。

3. 預計全球散裝船船隊運力將以年增長5%的漲幅增長，而在明年底預計全球散裝船船隊運力將達到7.9億載重噸，雖增長速度相比過去幾年要慢得多，但累積可用運力達到歷史巔峰，即使國際船舶法規陸續實施更嚴苛要求船舶環保節能設備，但解體船速度仍相對緩步，總體而言，未來船舶運力供給過剩依然是抑制航市表現最關鍵因素，因此散裝船市場的供需平衡未來仍不易獲得改善。



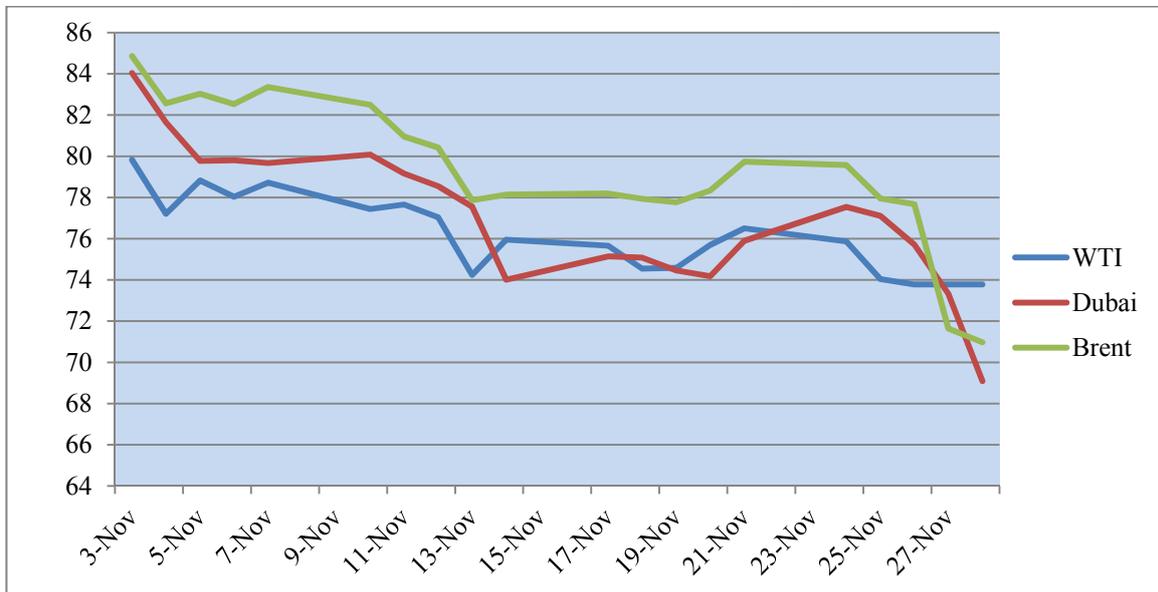
2014 年 11 月份國際油輪市場動態

康筱涵

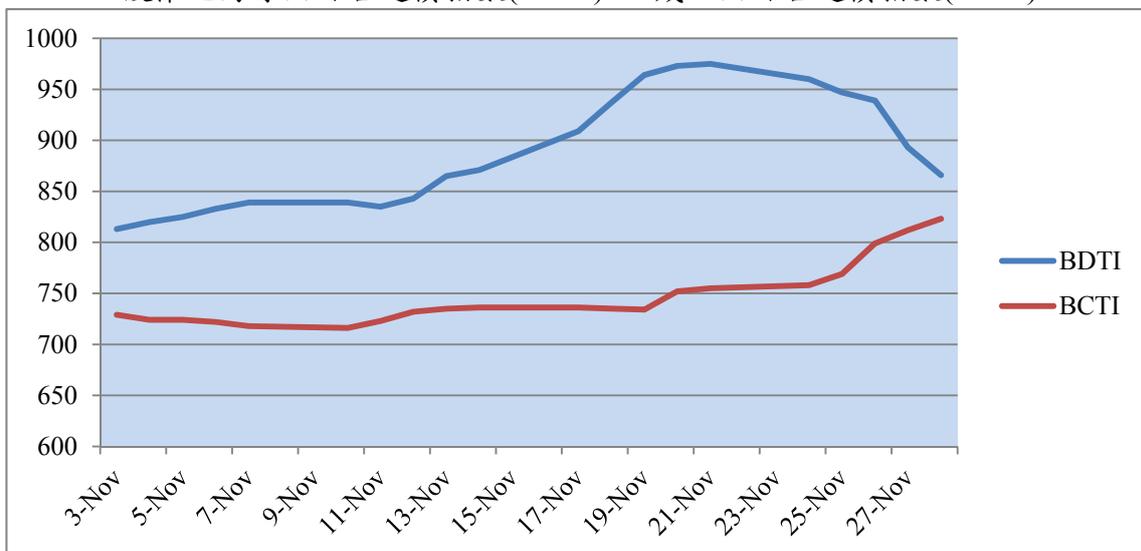
1. 原油市場短評

美國頁岩油生產持續增加，使得全球原油供給過剩。儘管全球供應充沛，石油輸出國組織 OPEC 月底仍宣布不會採取減產行動，維持每日生產量配額 3000 萬桶的總量上限不變，原因是擔心競爭對手會趁機卡位搶走市場，影響油國組織的市占率，促使油價出現崩盤跌勢。預計所有產油大國都得準備度過一段油價下跌時期，以設法減緩美國的威脅。美國頁岩油勘探活動保持穩定，整體原油產量仍將持續，未來兩年石油產量還會上升。市場預期，在主要產油國無意願減產的背景下，加上全球需求成長趨緩，國際油價未來下跌的壓力依舊存在。

2014 年 11 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)



	2014					
	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)			Baltic Clean Tanker Index(BCTI)		
	OCT	NOV	% change	OCT	NOV	% change
Max	809	975	20.52% ↑	745	823	10.47% ↑
Min	639	813	27.23% ↑	571	716	25.39% ↑
Average	699.91	887.30	26.77% ↑	623.61	746.60	19.72% ↑

2.原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格79.83美元，月底報價 73.78美元；月均價為每桶76.160美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格84.04美元，月底價格每桶69.09美元；月均價為每桶77.092美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格84.86美元，月底以每桶70.97美元作收；月均價為每桶79.301美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Overseas Equatorial”(1997年造，二十九萬九千載重噸)以約二千二百萬美元售出。

超大型油輪 –“Overseas Sovereign”(1996年造，三十萬一千載重噸)以約二千二百萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“Gandhar“(1994年造，二萬二千輕載噸) 蘇伊士型油輪，於印度拆解以445美元/輕載噸售出。

5. 原油油輪運費行情

本月油輪運費持續上行，雖月中市場疲軟運價小幅下調，但至月底運價恢復上漲趨勢市場樂觀。本月波灣出口至日本航線貨載成交數 121 筆，波灣出口至日本之航線運費，月底調整至 WS66 點，換算日租金 61,865 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS33 點，日租金至 34,539 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

蘇伊士型油輪本月市場活躍運費持續上揚，雖至月底運價稍有回落，但不影響整月上漲趨勢。黑海-地中海航線月底運費調整至 WS95 點，換算日租金約為 50,071 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS90 點，日租金 40,589 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS90 點，換算日租金 41,460 美元。

6. 成品油油輪運費行情

本月成品油輪各船型運輸市場成交減少運價略有差異。波灣至日本 7.5 萬噸級船型運費回落，從月初 WS130 點降至月底 WS110 點，日租金 27,857 美元；反觀美國航線貨量增加，運價在月中大幅上揚，並且漲至近年新高，歐洲至美東航線 3.7 萬噸級船型運價從 WS150 點提升至 220 點，日租金達到 33,529 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

2014年11月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	31-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	28-Nov-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	31.0	27,387	33.0	34,539
AG / JAPAN	VLCC	57.5	47,026	66.0	61,865
WAF / EAST	VLCC	57.5	43,525	61.0	50,271
WAF / USG	VLCC	60.0	49,784	75.0	73,513
WAF / USAC	SUEZMAX	75.0	27,884	90.0	40,589
MED / MED	SUEZMAX	80.0	32,925	95.0	47,643
UKC / USAC	AFRAMAX	95.0	20,800	100.0	25,631

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	31-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	28-Nov-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	135.0	36,559	110.0	27,857
AG / JAPAN	55,000	132.5	23,947	117.5	20,715
UKC / USAC	37,000	150.0	17,467	220.0	33,529
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	13,215	117.0	14,462
MED / MED	30,000	200.0	27,807	210.0	31,441

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	33,000	34,000
SUEZMAX	150-160k	32,000	30,000
AFRAMAX	95-110k	23,000	23,000
LR1	65-74k	19,250	18,000
MR	47-48k	15,000	15,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$77.0
SUEZMAX	150-160k	\$72.0	\$57.0
AFRAMAX	95-105k	\$56.0	\$42.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$37.0	\$25.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年11月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	97.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	65.5	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	54.0	\$52.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0
MR	51k	37.0	\$34.8	\$34.0	\$35.5	\$36.5

參考資料：鉅亨網，克拉克森市場報告，經濟部能源局

