



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百二十七期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 127 2014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

會務報導	1
專欄報導	3
海運市場動態報導	5
2014年6月-7月國際運輸動態報導	5
2014年6月-7月國際散裝乾貨船市場行情分析	8
2014年6月份國際油輪市場動態	18

會務報導

海運研究交流及 IJSTL(SSCI)期刊介紹

本會於 7/1 由呂理事長邀請香港理工大學鄭院長與 3 位 IJSTL(International Journal of Shipping and Transport Logistics)國際期刊編輯(黎基雄博士、黃詠恩博士、倫婉霞博士) 主講: 海運研究交流及 IJSTL (SSCI) 期刊介紹, 會中並分享國際期刊投稿經驗, 與會人員皆獲益良多。活動相關照片請參閱本會網站 www.cmri.org.tw>活動>活動剪影>海運研究交流及 IJSTL(SSCI)期刊介紹

海運研究交流及 IJSTL (SSCI) 期刊介紹

主講人: Prof. Cheng.T.C Edwin (鄭大昭院長)
 Dr. Y.H Venus Lun (倫婉霞博士)
 Dr. Kee-Hung Lai (黎基雄博士)
 Dr. Wong W.Y Christina (黃詠恩博士)



誠摯感謝各位貴賓的參與

後排右起: 桑國忠副秘書長、羅國棟老師、黃聖騰老師、鍾武勳老師、劉穹林老師
 楊鈺池老師、林繼昌老師

中排右起: 林泰誠老師、陳秀育老師、賴衡宇老師、蔡絢麗老師、李佳逸老師、張淑滿老師
 周貞慧老師、袁劍雲老師、邱榮和老師、張弘宗老師、楊清橋老師、鍾易詩老師

前排右起: 鍾添泉老師、包嘉源秘書長、郭義隆董事長、黎基雄老師、鄭大昭院長
 呂錦山理事長、倫婉霞老師、黃詠恩老師

中華海運研究協會 敬上

2014年7月1日於中華海運研究協會合影

本會將召開 2014 第二十一屆第三次會員大會

時間：103 年 7 月 25 日下午 2 時

地點：台大校友會館(台北市濟南路一段 2-1 號 4 樓)

主持人：呂錦山 理事長

會議當日備有精美小禮物贈予出席會員

~誠摯歡迎各位會員踴躍出席~



專欄報導

2014 世界銀行國際物流績效指標簡介

林繼昌¹

世界銀行(World Bank)意識到國際物流在世界貿易及供應鏈中扮演的角色愈趨重要，然而各區域或國家之間的物流績效卻仍存在顯著差異，於是自 2007 年起，開始著手第一次全球性、地區性及國家別的物流績效評比，並將調查的結果編製成物流績效指標(Logistics Performance Index, LPI)，作為各地區或國家在物流績效上改善的參考。2010 年進行第二次調查，此後定期每兩年調查一次，至 2014 年為止共完成了四次物流績效指標的調查結果。臺灣政府部門亦開始發覺其重要性，並開始追蹤臺灣歷年 LPI 指標上的表現形，以做為改進國家物流績效的重要參考來源。

物流績效指標的編製基於對超過上千家的物流業者(包含全球貨物承攬業者及航商)對於其營業或貿易所在地區或國家對於物流相關活動友善程度進行調查。並使用統計方法將資料彙集，形成單一指標以進行跨國間比較。LPI 可做為一種互動式標竿工具(即每個構面皆有一績效最優良者做為其他國家的比較對象)，協助區域或國家辨識當在面對貿易上產生的物流績效時的挑戰及機會，以及如何改善其此物流績效。至 2014 年，LPI 調查的範圍已達到 160 幾個國家。LPI 對於物流績效的測量主要分為兩種不同的評量系統：國際 LPI 及國內 LPI。以下分別說明其內含：

國際 LPI (International Logistics Performance Index)

主要以國際貿易相關六個維度進行評量

1. The efficiency of customs and border management clearance (Customs).通關速度、簡易度及管制作業的可預測性。
2. The quality of trade and transport infrastructure (Infrastructure).貿易及運輸相關基礎設施，如海空港、道路、鐵路、資通訊等，之品質水準。
3. The ease of arranging competitively priced shipments (Ease of arranging shipments).安排具價格競爭力國際貨物運送的簡易度。
4. The competence and quality of logistics services-trucking, forwarding, and customs brokerage (Quality of logistics services).運輸公司、物流公司、報關行等物流服務業之品質與能力水準。
5. The ability to track and trace consignments (Tracking and tracing).追蹤運送貨物的能力。
6. The frequency with which shipments reach consignees within scheduled or expected delivery times (Timeliness).貨物準時送達受貨人的頻次。

2014 年 LPI 增加第七個維度做為參考之用

The frequency shippers ask for environmentally friendly options (e.g. in view of emission

¹ 船舶與海運通訊執行編輯

levels, choice of routes, vehicles, schedules, etc.) 貨主要求環境友善運輸物流選擇的比例。即貨主可以選擇付出較高的物流成本給予物流業者，然物流業者在貨物全程運送的過程中皆以符合環保法規的方式進行，以減少環境的污染。

各國之國際物流指標分數評量方式係由許多不同的國家共同給予分數，評分國家的選擇分為三大部份，(1)先由五個與該國家最重要的出口夥伴國家與五個與該國家最重要的進口夥伴國家之中隨機各挑選出一個國家再加上(2)四個不同地區中國家(非洲；東亞、南亞和中亞；拉丁美洲；歐洲國家)各挑出一國，最後隨機由上述四個地區總合後再挑出兩個國家，共 8 個國家進行評分。以五等量表針對構面間問題進行評分(很低、低、一般、高、很高)。

國內 LPI (Domestic Logistics Performance Index)

國內 LPI 的評比則詳盡的調查 116 個國家物流環境。國內 LPI 評量方式上，以物流業者評估本身國家的物流環境為調查方式，其調查內容包含該國家物流環境、核心物流作業流程、相關機構、及物流作業效率及時效。國內 LPI 不僅只調查一個國家貨物流動的進出地(港口、機場、邊境)，同時也考量到國境內物流作業績效。國內 LPI 對於全體物流績效使用四個重要的決定因素進行評量；分別為(1)基礎建設(2)物流服務(3)貨物過境手續簡便性及時效性(4)供應鏈可靠性。

國內 LPI 主要分為兩種評量方式

- (1) 定性(Qualitative)：主要內容分為 a.費用收取的水準、b.基礎建設品質、c.服務的能力和品質、d.物流處理流程的效率
- (2) 定量(Quantitative)：主要詢問受測者該國在進行相關物流活動時在不同貿易條件之下，需要付出的費用、距離及時間為何做為資料的蒐集來源。

不論從國際物流六個層面的數據及標竿比較分析中，亦或從國內 LPI 中所提供各種定性和定量的各國物流資料，皆可從該調查中發現可以做為提升臺灣國際物流競爭力政策發展的依據或可以找出目前臺灣在物流發展上的不足之處。然僅使用世界銀行所編製的物流績效指標仍有其限制之處，未必能充分反應目前臺灣國際物流發展的現況，故有關單位可參考該指標，發展適合臺灣國際物流環境評量的指標，做為未來政策發展或提出改善建議之處，以提升臺灣國際物流競爭力。

海運市場動態報導

2014 年 6 月-7 月國際運輸動態報導

1. IMO 將制訂貨櫃裝船前稱重新規

據悉，國際海事組織（IMO）將制訂貨櫃裝船前稱重新規定。

據不列顛船東責任互保協會（BPI）駐台代表宏銘企管公司提供訊息，在日前於倫敦舉行的 IMO 國際會議上，與會代表同意制訂國際規則，以規範所有的海運貨櫃在裝船前都應先稱重。

這意謂著必須修正海上人命安全國際公約(SOLAS)之相關條文，強制已包裝貨櫃必須先稱重才能裝船。目前為止，SOLAS 公約要求託運人應聲明貨櫃的正確重量，然而實務上顯示託運人有時未依公約要求行事。公約的新條文可能會要求貨櫃之內容物、包裝以及繫固材料，連同空櫃本身，應實際稱重。預計新修正的條文將在 IMO 所轄海事安全委員會預訂於今年十一月召開的國際會議中被採納通過，隨後將於 2016 年七月起生效實施。

另據瞭解，越南政府已於今年四月開始實施新規定，把 20 呎和 40 呎貨櫃的重量，包含空櫃本身的重量，都設限在不超過廿噸。該國實施貨櫃重量上限新制的原因是連結通往或離開越南港口的陸上運輸有重量限制。越南政府已設置移動式地磅，而根據當地消息指出，已有大約八百輛卡車因超重而受罰。新規定也導致港口附近地區交通作業壅塞，因為貨櫃若有超重的話，貨物都會被取出重新裝填

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 40 英尺超高櫃擬躍居市場新主流

隨著國際貨櫃化運輸發展，貨櫃航運有效發揮單位經濟效益持續主導市場，據航運諮詢機構 Drewry 貨櫃統計（Container Census）預測，40 英尺超高櫃不久將取代傳統 40 英尺貨櫃，躍居市場新主流。

據統計，40 英尺超高櫃年增 7%，去年年底更高居全球貨櫃比例近半；漲幅明顯高於 2013 年全球貨櫃量成長 4.3%。而 20 尺櫃比例持穩，約為貨櫃總量的三分之一。該統計預測，至 2017 年，各尺寸貨櫃成長比例的長期變化仍將持續，全球貨櫃量年增 5%。

從貨櫃營運型式分析，租賃貨櫃增速將持續高於自有櫃，租櫃公司相較貨櫃輪航商，更有能力投資貨櫃設備，後者因應資金運用面向的考量，也將持續依賴租櫃。

該統計進一步預測，全球貨櫃產量近期將顯著成長，年增率將維持過去十年水準，每年達三百萬 TEU。

貨櫃單位運輸，據國際標準組織 ISO 認定，標準貨櫃尺寸為長度二十呎或四十呎，普通貨櫃高度為 8.6 呎，超高櫃為 9.6 呎，且大都為四十呎櫃。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 全球國際航運中心城市排名 星、倫敦、香港居前三

全球排名國際航運中心城市出爐，新加坡奪冠，倫敦居次，香港則位居第三，其他依序為鹿特丹、漢堡、杜拜、上海、東京、紐約、釜山。

由新華社國家金融信息中心指數研究院聯合波羅的海交易所編制的「二〇一四新華·波羅的海國際航運中心發展指數」在上海發布，排名全球前十大的航運中心城市中，亞太地區佔六席。香港業界人士指出，由於香港缺乏航運機構定期進行宣傳和推廣，影響競爭力，期港府速成立航運法定機構。

該項指數是從港口條件、航運服務、綜合環境等三大層面，選取全球四十六個港口城市作為評價對象，包括香港、上海、天津、寧波、深圳、青島、廣州、大連、高雄和廈門。國際航運中心係指以優質的港口設施、發達的物流體系、關鍵的地緣區位為基礎條件，以高度完善的航運服務為核心，在全球配置航運資源的重要港口城市。報告指出，亞太地區港口城市日益繁榮，新加坡、香港仍為該地區領頭羊，中國、日本、馬來西亞等國家港口城市，呈現出快速發展態勢。

據香港貨櫃碼頭商會主席鍾惠賢指出，香港經驗和效率是很多碼頭所不能及的，惟近年受限於碼頭用地不足、船泊位缺乏等因素影響，表現差強人意，並希望碼頭白皮書能盡快落實，強化香港碼頭競爭力。

波羅的海交易所總裁潘杰明指出，要定義及評價國際航運中心絕非易事，此次經過多次討論指標體系，並認為一個成熟、現代化的國際航運中心需具備散貨進出口、貨櫃吞吐能力外，還應包括航運經紀、金融、保險等服務。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. 我國際商港上半年櫃量增 6.27%

我國際商港今(103)年上半年貨櫃量表現亮眼!一到六月總計達 732 萬 TEU，較去年同期的 688 萬 TEU，增幅為 6.27%。

一到六月高港貨櫃量為 514 萬 TEU，較去年同期的 486 萬 TEU，成長 5.92%，台中港今年上半年貨櫃量為 74 萬 TEU，較去年同期的 72 萬 TEU，增加 1.81%。

基隆港今年上半年貨櫃裝卸量為 83 萬 TEU，較去年同期的 76 萬 TEU，增長 7.9%，台北港前六月貨櫃量為 61 萬 TEU，較去年同期的 54 萬 TEU，增幅達 13.05%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 台灣船舶噸位躍升全球第十海洋大國

交通部政務次長陳建宇出席第 60 屆航海節慶祝大會致詞表示，將近 60 年來，我國航運前輩與先進的努力下蓬勃發展，台灣已經成為海洋大國，依據聯合國最新公布的數據，我國船舶噸位已經達到 4,426 萬載重噸，位居全球第 10 位。陳建宇談到，針對業界所關心的港埠費率方面，港務公司從今年 7 月開始採取了客製化的行銷獎勵措施，加上原來已經持續實施的彈性費率等優惠措施，不但我國國際商港今年上半年貨櫃量達到 732 萬 TEU，創下歷史新高(較去年同期成長 6.27%)，高雄港全年度櫃量可望刷新 96 年 1,026 萬 TEU 的紀錄(預計可達 1,030~1,050 萬 TEU)，1 萬 TEU 以上的大型貨櫃輪到港艘次也達到 35 艘，將近是去年的 6 倍，顯示高雄港仍然是亞太地區重要的樞紐港。

除此之外，為了提供航運業者更優質的經營環境，交通部也持續努力提升各大商港的軟硬體設施與服務，去年 12 月我們完成了基隆港東岸聯外道路，近 5 年內預計投入 660 億元推動高雄港洲際貨櫃中心第二期計畫、基高兩港客運專區等重大港埠建設，另外，繼去年行政院核定安平港籌設自由貿易港區後，高雄港也將新增 49 公頃的南星自由貿易港區，未來各港將以自由貿易港區為核心，來帶動國際運籌產業的發展，並藉由現代化客運設施的建設，發展臺灣國際港群的休閒觀光產業。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 我國國際港口實施客輪港埠費新案

隨著各大國際郵輪陸續來台造訪，台灣港務公司檢討調整港埠業務費率，經報請交通部核准，包括國際及兩岸客船港埠業務費率、國際客船一程多港靠泊旅客服務費累退優惠費率及兩岸客滾船旅客服務費優惠費率、單港進出港灣業務費統包計費即起實施新費率方案，可望挹注港埠營收，另相關獎助方案亦同步調整。台灣港務公司公告「國際及兩岸客船港埠業務費率上限標準」、「國際客船一程多港靠泊旅客服務費累退優惠費率及兩岸客滾船旅客服務費優惠費率表」、「國際客船單港進出港灣業務費統包計費表」實施。

當前郵輪大型化，港口各項硬體設備符合需求，為反映現況，進而調整費率表。同時，港務公司亦調整國際客船、兩岸客船及客滾船獎助方案，作為鼓勵國際、兩岸客船及客滾船來臺靠泊，並創造我國國際商港旅運業務發展利基，吸引優質客船航商或船務代理業者深耕我國港埠旅運市場。國際客船一程多港靠泊者，享有累退費率優惠，靠泊二港可享第二港九折優惠，靠泊三港可再享第三港八折優惠，靠泊四港進一步享第四港七折優惠，也就是來台靠港愈多，享優惠相對增多。

旅客服務費由出港旅客負擔，每人 460 元，兩岸客滾船旅客服務費，以五折計收。國際客船港灣業務費統包計費方式，應於船舶進港前三個工作日提出申請，始可適用。實施期間分為二階段，自簽訂獎助協議書後生效，第一階段自 7 月起至 12 月 31 日，第二階段從明(2015)年 1 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2014 年 6 月-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.環球透視預測今年全球經濟成長率調降至 2.9%，較上月下修 0.1%，亞洲國家僅中日呈負成長，台、韓、星介於 2%~3.5%之間。歐美國家續朝正面發展，可望引領全球景氣持續復甦，惟歐元區仍面臨高失業低通膨隱憂，日本受到消費稅調升及日圓貶值效應走低之衝擊，中國則有金融風險升高與經濟成長趨緩之疑慮，另新興經濟體亦面臨資金外流壓力，以及伊拉克情勢緊張等，均為干擾全球經濟復甦的重要因素。
- 2.中國在全球經濟活動影響力佔有半壁江山，其榮枯則撼動全球經濟的表現。隨著中國進行經濟再平衡政策，希望將成長動力從製造業導向服務業，從投資轉為消費，預估中國經濟近幾年將呈現逐步放緩格局。6 月中國製造業 PMI 持續走高，達 6 個月來新高點，印證了中國經濟在一系列微刺激政策下回暖的趨勢，有信心實現 7.5% 的 GDP 增速目標，中國政府已準備調整政策，以確保政策可以發揮作用，但實體經濟真正走出低谷仍有待確認，惟房地產面臨的下行壓力較大，今年中國經濟成長率將比去年略低，預估為 7.6%，明年則為 7.5%。
- 3.中國今年第 1 季經濟成長率減緩，主要是因投資成長減緩，及外部平衡不斷惡化，製造業與服務業需求增速放緩。中國經濟結構正持續從製造業逐步轉變為以服務業為主外，政策緊縮與減少投資，連帶也影響與房地產相關的建築業。中國積極推動經濟結構再平衡，希望以內需、增加民間消費作為經濟成長主要動能，但再平衡速度依舊非常緩慢。中國目前仍存有結構調整的風險，例如地方政府融資，若無序減債可能會引發投資大幅減少，尤其是房地產部門。

(二)中國煤炭進口量保持平穩，大幅增量或減量可能性不高

- 1.4 月以來中國國內煤價振盪回升和夏季用煤高峰即將來臨等因素影響，多數用煤企業和貿易商會繼續將進口煤採購保持在一定規模，6 月煤炭進口量可能仍會超過 27 百萬噸，比去年同期將有大幅增長。中國國內煤炭價格略高於外貿，使用者紛紛將新增需求瞄準進口煤炭，進口煤大量增加，以遏制其國內煤炭價格上漲。進口煤炭的流向和消費佈局從以前的華南地區，向北擴展到華北、東北，向西進入華中地區。進口煤用戶也有貿易商擴展到煤炭企業、電力企業等。
- 2.中國固定資產投資增長放緩，特別房地產開發投資受到抑制，致下半年經濟增長將繼續面臨下降壓力，將使能源、原材料需求受到抑制。另環保考慮，祭出各種限煤措施，煤炭需求也將受到影響，預計發電和取暖用煤需求增長乏力。經濟增長放緩導致全社會特別是工業用電需求增長放緩，造成發電用煤增長乏力。另外水力發電增長較快，落後產能淘汰力道不斷加大，以及單位能耗下降抑制發電用煤需求增長。同時下半年鋼材需求形勢難以好轉，鋼鐵業用煤需求疲軟，以及水泥業用煤需求增長也將有所放緩。隨著節能減排和落後產能淘汰力度的加大，用煤需求也會受到一定影響。
- 3.在中國煤炭需求預期疲軟下，下半年煤炭進口總量將趨於平穩，預計下半年月煤炭進口量仍將保持在 26-28 百萬噸，全年煤炭進口量仍將在 3.2 億噸左右，不會再度出現大幅增長，全年煤炭進口總量與去年相差不多。中國正在制定煤炭品質管制辦法，將對

進口煤進行更加嚴格的檢驗檢測，但對煤炭進口的影響可能不大。未來中國煤炭進口難再現快速增長，也不大可能出現顯著下降，而是趨於平穩。6月中國煤炭進口量為26.25百萬噸，1-6月煤炭進口總量已經達到1.37億噸，增加22.43%。

(三)中國礦砂需求減緩，生產供應商試圖降價促銷，恐無法達到以量補價

- 1.西澳Port Hedland為全球最大礦砂出口港，6月出口礦砂36.1百萬噸，比去年增長21%，較上月創下的歷史最高紀錄已回落7%，出口至中國為29.2百萬噸，較去年6月22.9百萬噸增長27.5%，但比今年5月29.9百萬噸的創紀錄水準減少2.3%。上半年該港共出口礦砂1.949億噸，增長31%，澳洲出口近4億噸礦砂幾乎都是從此港及相鄰Dampier港發貨。預估2014年礦砂出口量將達到6.8億噸，增長19%，但低於原先預估的7.09億噸，明年擴增至7.64億噸。澳洲三大礦砂生產商增加對中國的出口量，今年達到5億噸。2014年中國將進口8.72億噸的礦砂，高於去年12月所預估的8.52億噸，2015年進口量則預估將增長至9.16億噸。隨著中國經濟放緩，對礦砂需求增長明顯減弱，致2014年礦砂供過於求將達82百萬噸，供給過剩情況將持續至2017年，澳洲將占明年供應增加量約66%。
- 2.中國港口礦砂庫存居歷史高位，6月底仍超過1.148億噸，比上月下降1.4百萬噸，為一年多來最大降幅。下游企業需求疲軟採購意願不高，導致鋼材成交清淡，6月鋼材價格持續下跌，致鋼廠資金壓力加劇，鋼廠資金依舊緊張，影響補礦砂庫存意願。隨著中國調降存款準備率及微調刺激政策陸續出臺，近期粗鋼日均產量逆勢出現回升，但是鋼廠的庫存仍居高位，供需失衡等問題仍然存在。在當前噸鋼毛利有出現調高下，鋼廠開工率出現明顯上升，有利於礦砂消費保持高位。近期市場對宏觀經濟的預期轉好，粗鋼產量連續走高的帶動，礦砂日耗量隨之增加，同時港口庫存出現一年以來最大降幅，這使得市場對高庫存的擔憂情緒有所降溫。但當前鋼市供應壓力繼續走高，終端需求仍未出現超預期轉好，同時鋼企暫無原材料補庫跡象。

(四)亞洲需求降溫，惟亞洲區粗鋼產量持續增加，歐盟趨下降

- 1.6月底中國粗鋼日均產量為183.7萬噸，增加0.22%，上游鋼材供應壓力不斷回升，下游鋼材需求釋放較為緩慢，在上游鋼廠粗鋼產量不斷創新高之餘，1-5月中國粗鋼產量為3.425億噸，增長2.7%。6月底鋼企鋼材庫存為15.11百萬噸，比今年來高位下降12.5%，消費端庫存同樣保持下降態勢，全國主要鋼材市場庫存為13.44百萬噸，比今年來的高位20.86百萬噸，下降7.43百萬噸，降幅達35.6%，今年庫存的消化較去年同期有一定的加快，下游實際需求的增加及出口的明顯改善成為庫存持續減少的主要因素。
- 2.中國購房者觀望情緒蔓延，多數城市房企庫存偏高，遏制企業繼續拿地開工蓋樓，進而導致建築鋼材的使用量縮減。同時高溫天氣影響建築工地開工，淡季效應顯現會使鋼材需求量萎縮。當前鋼市基本面依舊低迷，供給量偏高、需求低迷，加之資金緊張、成本支撐不足，後市鋼價仍難以樂觀，但下半年鋼材供應還將繼續高位。樓市低迷，房地產投資增速大幅回落，但隨著5月開始新房屋開工面積回升，下半年房地產開發期待增速且鐵路建設、棚改等專案為完成年度任務，在下半年將進入施工高峰期；另外隨著刺激消費措施不斷出臺及刺激出口措施的激勵，鋼材消費需求可望明顯釋放。
- 3.今年5月全球粗鋼產量1.41億噸，比去年增長2.2%。中國5月粗鋼產量70.4百萬噸，增長2.6%。亞洲其他地區，日本產量9.6百萬噸，下降0.3%，南韓產量6.2百萬噸，增長11.4%。歐盟區的德國產量3.9百萬噸，增長7.3%，義大利產量2.3百萬噸，下降0.8%，法國產量1.4百萬噸，下降4.0%，西班牙產量1.3百萬噸，下降2.9%，土耳其

產量3.0 百萬噸，下降0.7%，俄羅斯產量 6.1百萬噸，增長0.6%，烏克蘭產量2.8百萬噸，增長 2.2%，美國產量7.5百萬噸，增長1.4%。巴西產量2.9百萬噸，下降4.3%。整體而言，亞洲鋼廠持續產量增長，歐盟地區國家多數出現減產現象。

(五)中國各類穀物進口逐年增加，俄羅斯卻穀物出口激增

1. 中國黃豆進口量激增，玉米、小麥和稻米等進口量也在逐年增加。中國穀物的進口依存度 10 年間從 6.2%增長到 12.9%，2014 年 6 月中國進口黃豆預計約 6.35 百萬噸，高於 5 月的實際到港量，為 2014 年以來月度到港量次高水準，但低於去年同期的實際到港量 6.93 百萬噸。2014 年 5 月中國進口黃豆 5.97 百萬噸，低於 4 月的 6.50 百萬噸，較去年同期增加 17.1%。2013/14 年度前 8 個月中中國累計進口黃豆 45.44 百萬噸，去年為 34.68 百萬噸，增加 31%。
2. 本年度末中國玉米庫存將達到 80.6 百萬噸，較美國農業部預估值高 3.4 百萬噸。中國玉米庫存龐大，產量創紀錄、政府大量採購，其國內需求增速放緩，提升玉米儲存數量，IGC 預計 2014-15 年度中國玉米庫存將進一步增加 6.7 百萬噸至 87.3 百萬噸，相當於全球總量的 49%。2014-15 年度中國玉米進口料下降，中國 2014-15 年度玉米進口量預估下修 1.5 百萬噸至 3 百萬噸。中國今年的玉米產量有望達到創紀錄的 2.20 億噸，本年度中國玉米進口預計在 4.8 百萬噸。未來預期中國玉米進口下降，也預期未來中國多種農產品進口將減少。
3. 俄羅斯在 2013/14 年度出口穀物 25.32 百萬噸，比上年同期增長 61.5%。其中小麥出口量為 18.24 百萬噸，大麥 2.62 百萬噸，玉米 4.05 百萬噸，其他穀物 32.6 萬噸。6 月以來的穀物出口量為 65.6 萬噸，其中小麥出口量 34.4 萬噸，大麥 17.2 萬噸，玉米 12.7 萬噸。預計 2014/15 年度俄羅斯穀物出口量可能達到 28 百萬噸，其中小麥出口量預計達到 19 百萬噸，玉米出口量預計達到 4.5 百萬噸，大麥出口量預計達到 2.7 百萬噸。2014 年俄羅斯穀物產量將達到 97 百萬噸，高於上年的 92.4 百萬噸。2013 年俄羅斯穀物產量為 89.3 百萬噸，比上年的 68.7 百萬噸增長 30%。

(六)新船交付增加，運力供給壓力再起，恐遞延航市復甦時間

1. 原已飽受運力過剩之苦的航市，正難熬苦等消除運力過剩之際，去年下半年以來投資人展現不落人後地熱衷追逐投資訂建節能減碳船，新船訂單大量湧現，前面失火未滅，後院又著火，目前全球散裝船隊的平均船齡處於歷史最年輕，意味著運力過剩將問題繼續拉長未來數年。先前投資人樂觀以待今年航市會明顯轉佳，但迄7月上旬絲毫未見航市露出曙光，依然陰雨綿綿，目前船廠大規模的手持訂單量恐將延長航市復甦時間。同時，目前雖然傳出有不少公司已經破產，不過船舶只是被閒置和銷售，並沒有被拆解，而是以較低的價格進行交易，從而延長航市的低迷時期。
2. 據Clarksons預計2014年全球散裝乾貨海運貿易量比2013年增長約4%。礦砂2014年海運量比2013年增長約9%，煤炭海運量2014年比2013年增長約4%。2014年中國放貸緊縮，致工業生產和大宗需求增長放緩，然中國鋼產量和礦砂進口將持續創新高。預計2014年底散裝船隊總量7.723億Dwt，比2013年增長約6.9%。過去兩年新船訂單量明顯提高，2014年新船訂單再度爆增，運力過剩問題再度惡化。2014年下半年散裝船運力需求端可能低於預期，供求關係改善不會很明顯。今年海岬型船預計有117艘交付，明年有123艘交付，迄6月底已完成交付47艘，拆解18艘。巴拿馬型船有274艘交付，明年有147艘交付，迄6月底已完成交付90艘，拆解19艘。輕便極限型船有292艘交付，明年有306艘交付，迄6月底已完成交付74艘，拆解22艘。輕便型船有220艘交付，明年有

201艘交付，迄6月底已完成交付69艘，拆解37艘。

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。儘管全球經濟逐步復甦，刺激進出口大宗原物料貿易量增加，照理有利於航運業復甦發展。但是，運力過剩問題未得到根本解決，競爭加劇，今年以來，航市仍處於低迷狀態，運力過剩仍困擾市場。今年第2季散裝船產業的信心指數遭遇重創，原因為近年來中國經濟形勢日趨複雜，房地產業面臨拐點，新開工面積急凍，鋼鐵業粗鋼產量增速也逐步下降，港口礦砂庫存不斷創出歷史最高水準，下游需求大宗原物料低迷對航市產生較大壓力。最重要應為運力過剩未明顯改觀，雖然船舶拆解量有相對增加，但新船訂單量依然較高，運力過剩相當嚴重。
- 2.BDI指數自3月下旬的今年高位後持續震盪下跌，4月中旬以後指數大多低於千點以下，6月中旬跌破900點且幾乎在900點以下徘徊，迄7月上旬跌幅超過48%，金融危機以來的最低水準，這與近期中國宏觀經濟逐漸穩定形成明顯背道而馳。中國將進行從生產製造產業轉型至服務產業，未來中國對工業原料需求仍將偏弱。各種船型運費指數全面告跌，尤其巴拿馬型船運價深陷泥淖，最近6個月嚴重下跌，跌幅達76%。BDI指數與礦砂、煤炭、鋼材等大宗商品的價格走勢越來越趨於一致性，礦砂指數也持續下跌，國際熱燃煤價格也呈現弱勢震盪格局，再創歷史新低。目前散裝船運費指數已接近歷史低點，繼續大幅下調可能性極小，短期內將續呈現低位震盪。
- 3.中國買方在礦砂運輸市場再掀一波採購狂潮，帶動海岬型船運價3月出現強勁上漲，連帶拉動BDI在3月下旬攀登今年來最高1621點，但隨後外貿煤炭遭遇中國國內煤價下跌打壓，以及中國鋼材需求並未同步增強，礦砂消化依然疲弱，港口庫存攀歷史高位，導致進口需求放緩，拖累第2季BDI表現，雖第1季BDI指數上演了一幕跌宕起伏的大戲，隨後國際散裝船市場總體呈振盪跳水走勢，創30年來單月最大跌幅，海岬型船引領2014年散裝船市場走低。船隻運力過剩才是真正造成市場低迷原凶，而非實際上需求不足。四大船型指數迄7月上旬紛紛下跌逾50%，其中BPI跌幅最大，6月底跌落至419點，上半年累跌76.8%，主要是由於巴拿馬型船運力增長較快。BCI5月下旬最低觸及1302點，自3月下旬高位來跌幅逾58%。BSI6月底跌落至今年最低位675點，自3月下旬高位來跌幅逾44%。BHSI在7月上旬跌至今年最低位393點，自3月下旬高位來跌幅近42%。隨著全球經濟的緩慢復甦，預期下半年不會有進一步顯著下跌，但也不會有明顯上漲的可能，還是在低位震盪盤旋。
- 4.BDI指數第2季表現令投資人大失所望，主要受到巴拿馬型船以下市場持續下跌的拖累，雖海岬型船市場數度欲圖振作出現急速拉漲，但無力撐起獨木舟，3月下旬反轉持續走弱，4月中旬跌破1000點，6月中旬再度跌破900點，7月上旬BDI幾乎在900點以下游走，迄7月上旬低位盤旋收在836點。BCI指數進入6月後曾出現數度強力反彈，可惜漲勢無法持久斷斷續續，7月初曾攀登突破2000點至2045點，隨後無力續漲而拉回，無法站穩2000點再度淪陷，賣壓出籠，指數重挫，迄7月上旬回收在1523點。BPI指數5月下旬返回1061點高點後又失去動能而拉回，隨後一路緩步下跌，6月下旬跌落至419最低位，隨後因船東無意願再殺低，紛紛停航，逼租方拉高價錢，促使指數跌深快速反彈，7月上旬急速反彈拉高至710點，達此價位後，部分船東又願意將船出租，結果賣壓又出籠，指數上揚受阻而拉回，迄7月上旬收低702點。超輕便型船運費市場走勢與巴拿馬型船市場相似，BSI指數進入6月跌勢愈大，6月底跌落至今年最低675點，隨後跟隨BPI

止跌反彈，緊反彈一星期後陷入疲軟拉回，迄7月上旬收低在681點。輕便型船運費指數(BHSI)5月下旬下挫至最低480點後止跌回升，可惜反彈薄弱，僅反彈數點後，再度翻黑毫無剎車地一路走跌，迄7月上旬收低393點。

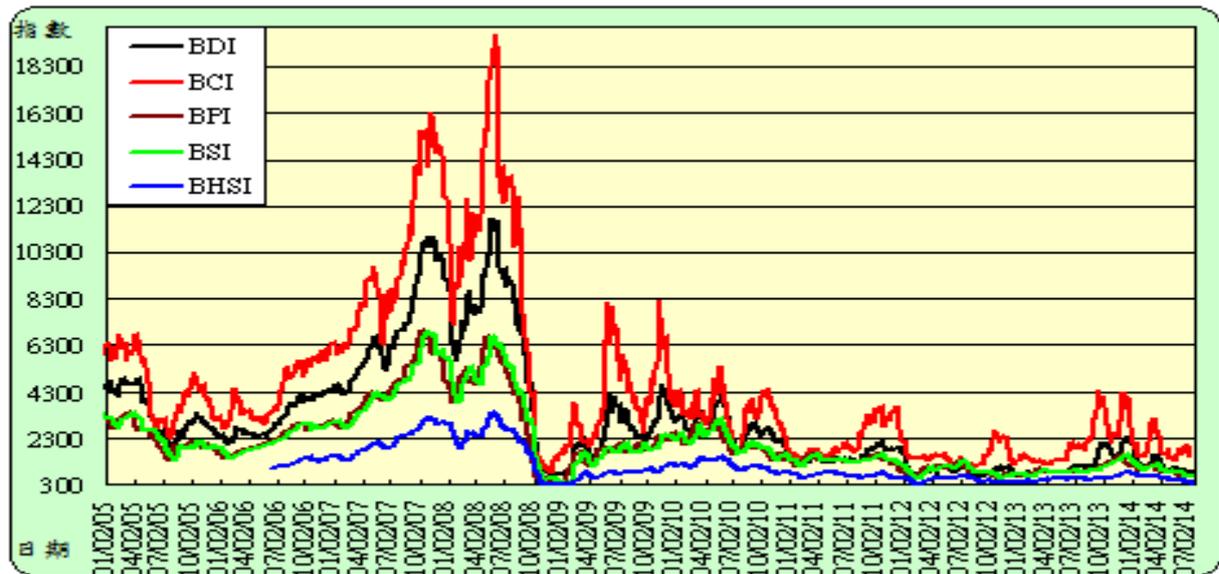


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

1. 說明海岬型船運費指數(BCI)組成分中四條租金航線租金水準變動趨勢。固定投資增加應對散裝船海運市場受益最大，中國5月工業增加值比去年同期與上月擴增，加上中國央行通過再貸款、貨幣寬鬆支持穩增長，5月基建投資當月提升至23%，雖基建投資回升，但房地產投資卻持續下滑，5月固定資產投資小幅回落，尤其房地產投資增速回落至14.7%，未來房地產投資還有下降空間。房地產積弱不振，嚴重影響鋼鐵市場與礦砂消耗速度。今年6月中國礦砂和煤炭進口量較前幾個月均有明顯回落，以及中國港口礦砂庫存持續維持在1億噸之上，6月底礦砂庫存反彈至紀錄高位超1.18億噸。同時，下游鋼鐵需求平淡，再加上政府部門徹查融資礦，進一步抑制中國大宗商品的進口量。煤炭需求也同樣疲軟，目前煤炭價格已處於歷史低價位，這些不利因素影響海岬型船市場租金上揚動能。
2. 近期海岬型船市場運價處於震盪走勢，時漲時落，相對其他型船波動幅度最大。隨著礦砂生產商擴大產能，今年全球礦砂供給將持續擴增，澳洲礦砂出口港出貨量在5月創下歷史新高紀錄，運往中國的礦砂達到歷史新高，5月中國進口礦砂熱度出現降溫，致澳洲及巴西出口礦砂海運量遲緩，加上煤炭進口同步減少，因而衝擊海岬型船運力需求力道，運力供給過剩，拖累各航線租金持續走跌。6月礦砂生產商與進口貿易商趁礦價與運費低檔時，湧現一波租船熱潮，帶動岬型船市場租金出現短暫一波暴漲，但是投機氣氛濃厚，因此市場租金漲勢隨時說回頭就回頭，缺乏基本面的支撐。
3. 今年第2季海岬型船各航線租金呈現暴漲暴跌且跌多漲少的格局，尤其大西洋區航線租金盤跌較明顯，平均租金持續盤跌，5月下旬盤低下挫至10,733美元，隨後止跌弱勢反彈，至6月初才出現強勁上揚，可惜僅持續近兩星期漲勢，平均租金攀抵15,836美元後熄火拉回，6月中旬與6月底曾兩度出現數日瞬間暴漲，7月初平均租金曾觸及16,000

美元，攀登至16,084美元，隨後又曇花一現，上漲動能再度夭折，平均租金被迫折返，迄7月上旬拉回收在12,123美元。太平洋區航線租金5月下旬多頭略勝一籌，上漲力道逐漸轉強，進入6月後漲勢凶悍，租金扶搖直上，可惜僅持續近兩星期漲勢後熄火，最高攀抵14,177美元後拉回，迄7月上旬回檔收在10,600美元。大西洋往返航線租金進入5月呈現來回震盪，跌多漲少格局，5月下旬又失手 1萬美元關卡，月底挫低至9,528美元後，漲聲響起，氣勢愈來愈強，6月初又收復1萬美元關卡，6月中旬與6月底曾暴衝兩次上漲，可惜7月初後熄火，租金又被攢壓急速拉回，並淪陷1萬美元，迄7月上旬回檔收在9,125美元。

4. 大西洋區返回遠東航線租金5月初曾出現強力反彈，最高衝抵28,278美元，隨後來回振盪，跌多漲少，5月底振盪走低至24,911美元後，旋即反彈力道逐漸增強，6月上旬拉高突破3萬美元關卡，可惜僅持續近兩星期漲勢後熄火，最高攀抵34,445美元後拉回，迄7月上旬3萬美元再度淪陷，回檔收在28,960美元。太平洋區返回歐陸航線租金進入6月後漲勢趨強，6月中旬返回至租金水準，但6月下旬上漲動能熄火拉回，7月上旬又陷入負租金行情，迄7月上旬拉回負租金1,364美元。

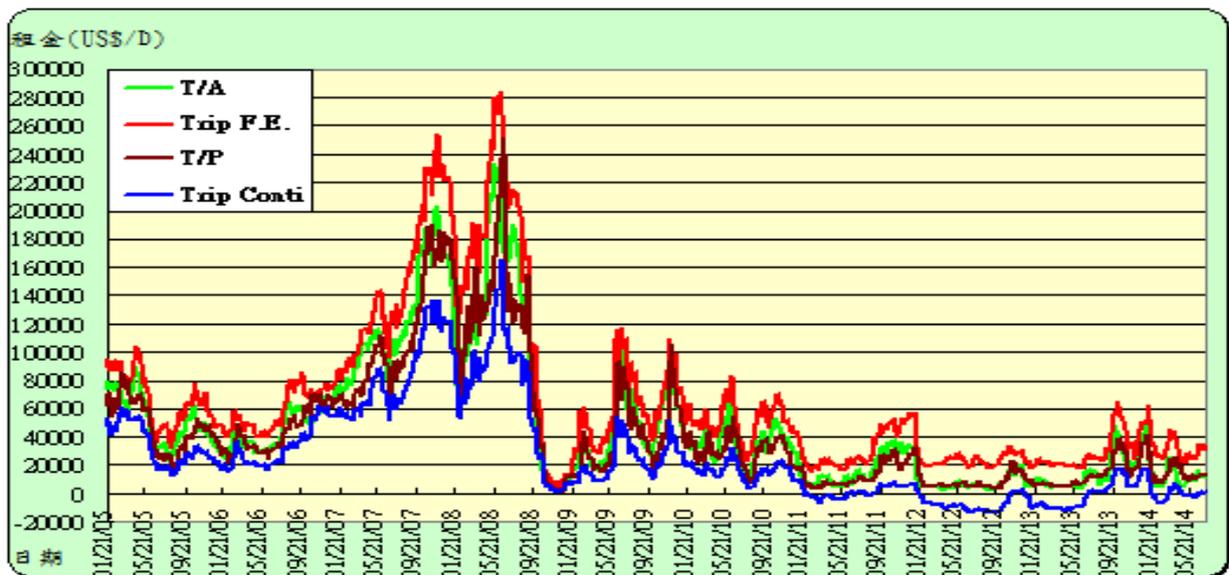


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

1. 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。今年以來受礦砂、煤炭、穀物等運輸需求激情不在的影響，中國無力不再扮演航市救世主，則航市租金失去激勵而表現持續疲弱。7月初在印度與中國煤進口的加持，巴拿馬型船市場租金觸底反彈，終結5月下旬以來跌跌不休的悲慘格局，難得見到近兩星期持續反彈，惟仍敵不過運力始終供給過大壓力，7月上旬無力上攻而再度拉回。
2. 由於煤炭貿易的景氣度欠佳，且南美的糧運旺季也被推遲，此外，隨著南美和澳洲的運量減少，之前船隻在港口擠作一團的熱鬧景象也迅速消失，這使得需求面遭到雙重打壓。巴拿馬型船兩大洋區市場現貨租金從6月初紛紛跌破6,000美元，大西洋區租金甚至急速跌1,000美元，下旬攢壓最低至690美元，太平洋區租金6月下半月曾攢壓低於4,000美元，6月對於巴拿馬型船市場可說最黑暗低谷期，甚至比金融危機時還糟糕。

目前，巴拿馬型船的現貨租金僅為3~4千美元，這意味著該板塊正在經歷極為悲慘的低谷期，這一價位已無法彌補經營成本，如果仍無回升徵兆，船東很快就會支撐不住，並且不得不考慮將船閒置。今巴拿馬型船租金較海岬型船已便宜2.4倍，若海岬型租金進一步上漲，租方就會改用2艘巴拿馬型船更為合算，如此有助於巴拿馬型船市場有望回歸穩定，然卻對海岬型船市場產生抑制作用。受運力過剩的打擊，巴拿馬型船運費市場今年下半年仍難言撥雲見日。

3. 在缺乏穀物與煤炭貨載的激勵，加上運力過剩的打擊，致今年第2季巴拿馬型船各航線租金全面皆墨，尤其大西洋區航線租金表現非常疲弱。4條航線的平均租金雖5月下旬各航線租金再度回軟下跌，一路跌跌不休，再度拖累平均租金持續回挫，平均租金接連迅速失守整飾千元關卡，6月底跌至3,362美元歷史新低位，才見跌深急速反彈，可惜反彈時間不超過兩星期，平均租金拉高至5,677美元後又返回疲弱格局，迄7月上旬回挫至5,613美元價位。太平洋區航線租金5月下旬攀抵8,031美元後，再陷入跌跌不休命運，連續跌破創最低價位，6月底跌落至3,236美元低價位，出現止跌反彈近2星期返回5,900美元價位後，又陷入下跌渠道，迄7月上旬拉回收在5,775美元。大西洋區航線租金5月下旬攀抵8,631美元高位後無法繼續挺進而拉回，一路挫低，整數千元關卡接連淪陷，6月底見最底價位690美元後跌深反彈，反彈不到兩星期返回5,246美元又疲軟回跌，到7月上旬稍微拉回收在5,150美元。
4. 大西洋返回遠東航線租金在5月下旬攀登至15,657美元高位後拉回，進入6月後一路急速挫低，6月下旬宣告跌破1萬美元關卡，6月底挫低至9,684美元後止跌反彈，反彈數日後又重返萬美元價位，7月上旬攀登至11,343美元後熄火拉回，迄7月上旬拉回收在11,332美元。遠東返回歐陸租金航線5月下旬攀抵1,634美元高位後拉回，隨後一路挫低，6月下旬跌成負租金水準，6月底下探至負租金171美元，隨後止跌反彈近二星期，租金重返正水準，攀抵218美元後再度回檔，迄7月上旬拉回收在196美元。

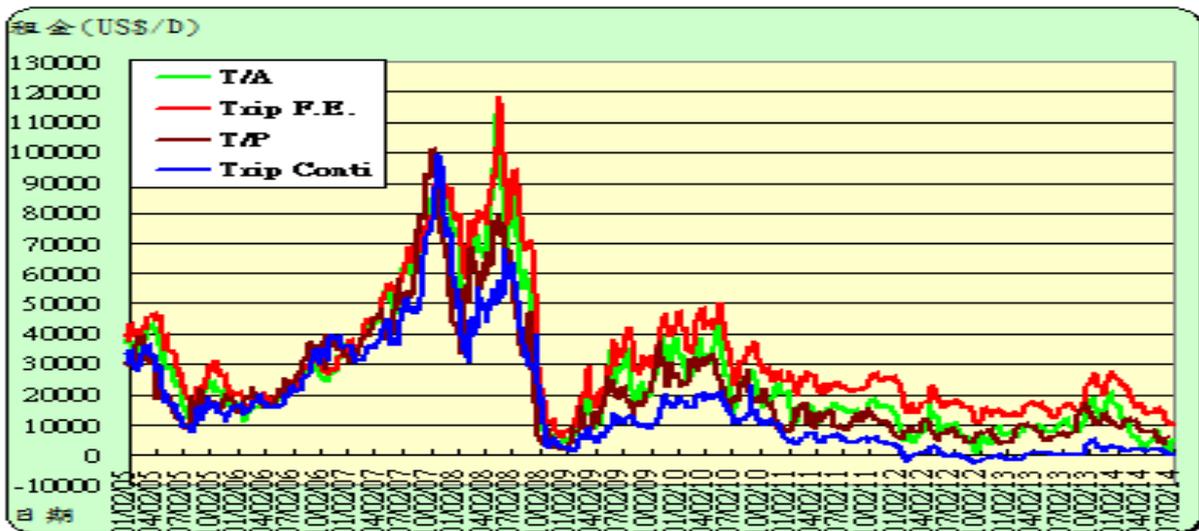


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 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。今年第2季除國際大宗貨物需求清淡外，另一重要原因是中國國內沿海持續低迷對外部殺傷力巨大。中國

擁有全球最多的散裝船船隻，不少船舶可以內外兼營，進入第2季以來，中國國內兩水豐富，加上經濟放緩，煤炭需求降溫，沿海運價進入歷史低點，低於國際市場運價，迫使大量船舶湧入近洋或遠洋市場，一些能跑近洋遠洋的船幾乎傾巢而出，此舉讓原本就非常脆弱的遠洋市場雪上加霜，運力過剩加劇。隨著夏季用煤高峰的來臨，如不發生意外情況，沿海運輸市場有望出現一波反彈，7、8月應該有所反映，到時一些遠洋船有可能回流國內，對改善遠洋運力的供求關係有所提振。

- 今年第2季小型船市場表現隨時間愈來愈不理想，持續下修時間更長，5月、6月幾乎毫無剎車地一路下挫，6月下旬太平洋區市場才露出止跌回升訊號，大西洋區市場還是疲弱不振。進入7月為回教齋戒月，印尼為全球最大回教人口國家，加上印尼正進行總統選舉，這些活動將影響印尼地區大宗原料出口速度，對小型船市場迎來負面影響，另7月、8月為印度洋盛行風雨季節，恐影響印度進出口貨裝卸作業，對小型船市場造成負面影響，短期內超輕便型船市場還看不到改善的跡象。超輕便型船雖4月下旬至5月上旬曾在太平洋區出現弱勢反彈，大西洋區往返航線4月底至5月上半月也同步止跌回升，但大西洋區返回遠東航線從3月下旬以來卻持續調低，迄6月上旬仍呈現下跌走勢。雖印尼鎳礦發貨情況正常，但運力供給過多，太平洋區市場行情呈現弱勢走勢。
- 超輕便型船太平洋區航線租金5月上旬攀抵9,775美元高位後失去上漲動能而拉回，隨後幾乎無剎車地一路下跌，整數千美元關卡接連淪陷，6月下旬下挫至7,334美元後止跌緩步回升，7月上旬稍微拉高至7,603美元後又告疲軟，迄7月上旬收低在7,553美元。大西洋區航線租金5月中旬攀抵8,165美元後受挫一路持續回檔，跨入6月跌勢更加明顯，毫無剎車地下挫，整數千元租金接連淪陷，7月上旬跌至5,167美元後才見止跌回升，但僅出現數日反彈後又告反轉下跌，迄7月上旬拉回修正至5,314美元。
- 大西洋區回遠東租金航線缺乏實質利多加持，租金從5月初高位15,413美元反轉幾乎毫無煞車地下墜，進入6月依然持續走弱，迄7月上旬挫低至10,669元。遠東回歐陸租金航線5月上旬漲攀登至7,067美元高位後漲勢歇止而拉回收，隨後呈溜滑梯式走跌，6月下旬下挫至5,367美元後止跌回升，迄7月上旬收高在5,913美元。5月上旬各航線租金紛紛回檔，拖累平均租金也反轉走低，7月初受到太平洋區市場租金止跌反彈上揚的拉抬，平均租金出現止跌緩步翻揚，僅反彈數日再度回檔，迄7月上旬收低在7,362美元。

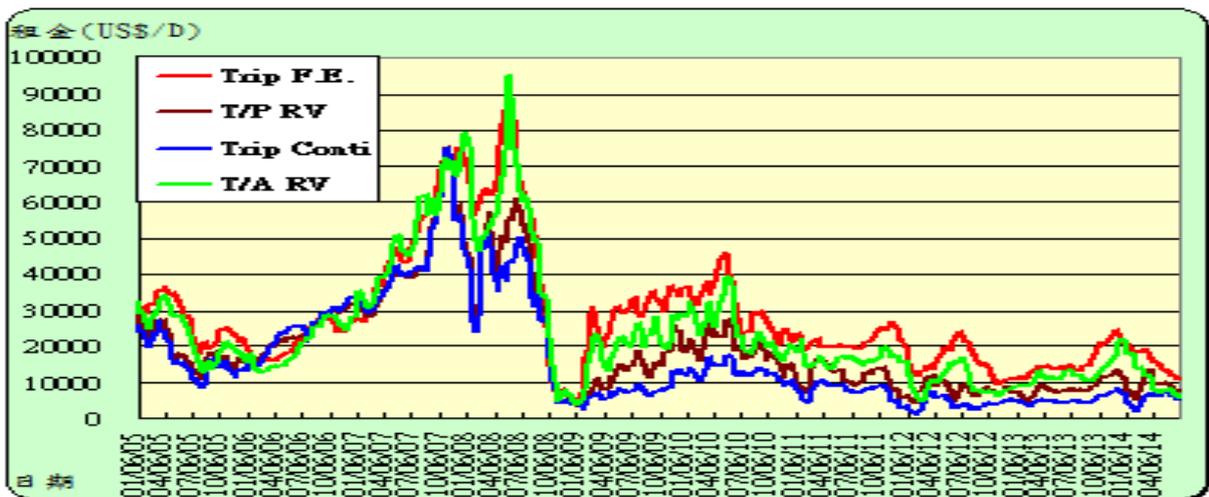


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

1. 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。今年來亞洲新興經濟體面臨外資資金大量撤走，致資金緊俏且幣值貶值，衝擊當地投資建設與削弱消費力道，進而進口鋼材、水泥、機械等建築物資減少，近幾月來日本與中國連續出口鋼材數量下降，加上中國中央持續控管產能過剩產業，包括鋼鐵、水泥、地產、煤炭等工業，並祭出緊縮信貸措施，上述諸多利空因素抑制了中小型批量的散雜貨載的交易，導致輕便型船運力需求力道疲軟，輕便型船運費市場自3月下旬各航線租金全面一路告跌，僅在5月中旬大西洋區租金航線曾出現止跌無持半個月回升，可惜進入6月後又告回跌，若無實質利多加持，恐持續呈現低檔盤跌格局。輕便型船船東將迎來最難熬的一年。船東不得不採取一些措施如報廢老舊船舶，來提升小型散貨船的運價。由於輕便型船可用運力過多，而報廢船舶數量過少，使得該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。
2. 太平洋區相關航線租金3月下旬攀登高位後，漲勢熄火而拉回，然後缺乏足夠貨載加持，租金溜滑梯式直直落，連跌超過2個半月，拉出最長跌勢，進入7月還未見止跌回升訊號，迄7月上旬跌落收低在6,119美元。大西洋區相關航線租金4月初毫無煞車地連翻下挫，所幸5月中旬曾出現逾半個月的上漲，最高攀抵7,279美元，進入6月後漲勢熄火拉回，進入7月還未見止跌回升訊號，迄7月上旬挫低至5,976美元。輕便型船市場平均租金3月下旬隨後各航線租金全面走跌的拖累，平均租金反轉一路走低，1萬美元關卡急速失守，雖5月中旬至6月初大西洋區航線租金曾翻紅上漲，但仍無法挽回平均租金持續下跌頹勢，還是持續挫低，進入7月各航線租金還是跌跌不休未見止跌回升訊號，迄7月上旬挫低至6,048美元。

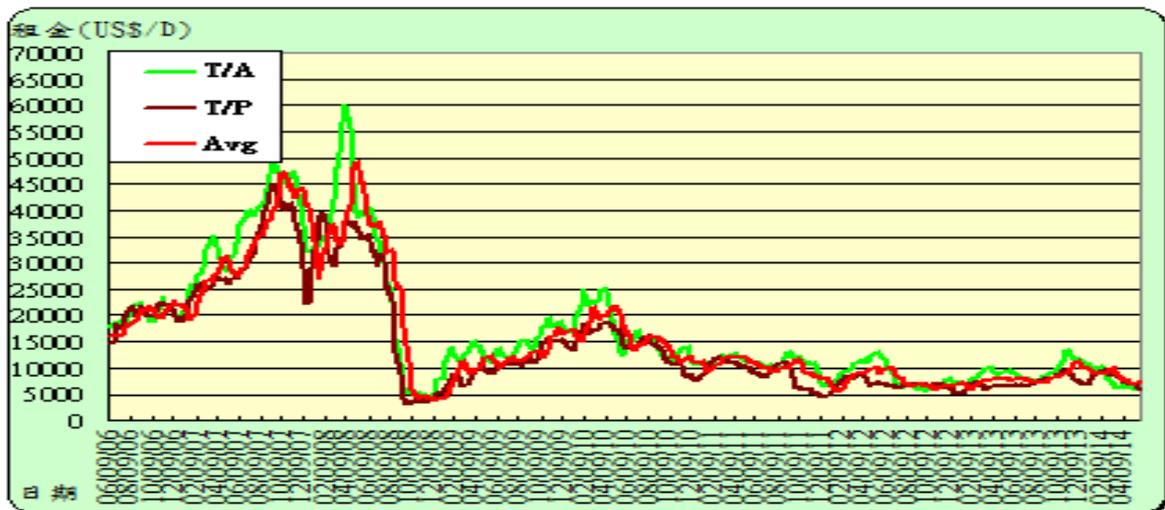


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 全球大礦商都進行擴充生產，供應量持續成長，礦價下跌，中國進口礦比重持續拉高，有利航市運力需求擴增。今年航市面臨諸多挑戰，包括經濟復甦有譜，但歐洲國家債務率持續在高位徘徊，美國QE退場潛藏反噬經濟風險，歐美景氣仍充斥未知變數。中國經濟成長腳步放緩，不再朝向量化成長而邁向高品質發展，未來走向將是全球發

展的重要關鍵。美國頁岩氣扭轉天然氣價格市場，面對節能減碳壓力，煤炭需求消耗恐受抑制。產能過剩且債臺高築的中國鋼鐵業，依然為中國經濟成長埋下不定時炸彈。

2. 雖然全球經濟持續傳來漸入佳境，印度正在實施的根本性改革及絕大多數非洲國家都在實施重建工程，將有助於擴張運力需求，運力需求可望逐漸轉強，但累積過多運力且後續幾年新船運力交付增加復燃，需求運力還是難消化新增運力，運力過剩狀態短期很難改變。目前航市仍處於谷底階段，運力利用率偏低，短期內難以扭轉頹勢。從長遠看，特別是中國、印度、巴西等新興經濟體的工業化、城鎮化進程還沒有完成，在未來將帶動大量原材料和能源需求。未來航市榮枯還是端看這些國家進展速度，最重要造船新增運力是否能有效抑制，否則以目前全球造船能量已遠超過航市需求胃納，漫無節制造船接單，則航市運力過剩永無寧日。
3. 夏天本是傳統淡季，現金航市低迷走勢還是不會改變，預計第4季末及明年初租金行情較有機會谷底脫困明顯反彈回升，但幅度不會太大。當今航市榮枯主要取決於中國經濟的走勢，如果認為中國經濟會愈來愈好，則應對航市抱持樂觀態度，反之，如果經濟每況愈下，則航市也基本沒甚麼可寄望。今年中國的經濟增速有望超過7.5%的預期目標，中國對礦砂的進口需求依然足以推高海岬型市場租金行情上揚。
4. 中國下半年的經濟走向，以及經濟結構的調整策略備受關注，對全球航市影響至關重要。有人認為中國宏觀經濟出現穩定發展跡象，展望下半年宏觀經濟，固定投資加快，將帶動大宗工業原料的補庫存舉動，從而拉動航市運力需求能量。但有不同看法者認為目前中國宏觀經濟持穩是暫時現象，第3季中國經濟增長還是不甚樂觀，工業領域很難感受到樂觀情緒。近年來中國對大宗商品的需求明顯下滑，但在投機資本參與FFA炒作下，導致航市越來越像金融商品市場屬性，雖航市無實質需求支撐，還是易受FFA炒作租金行情隨時產生暴漲暴跌，散裝船產業風險不確定性愈難預測與掌控。

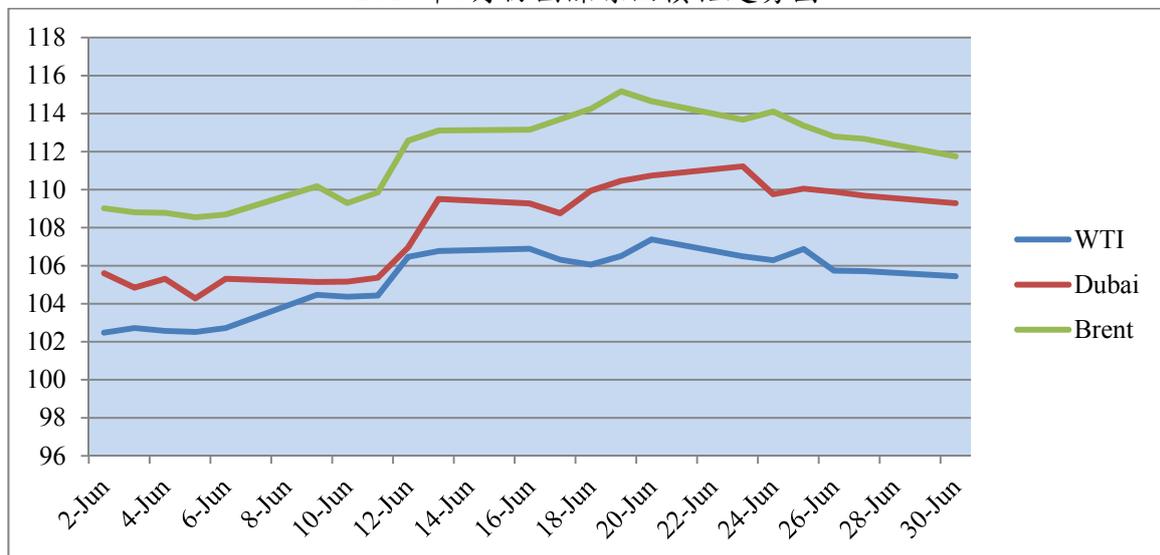
2014 年 6 月份國際油輪市場動態

康筱涵

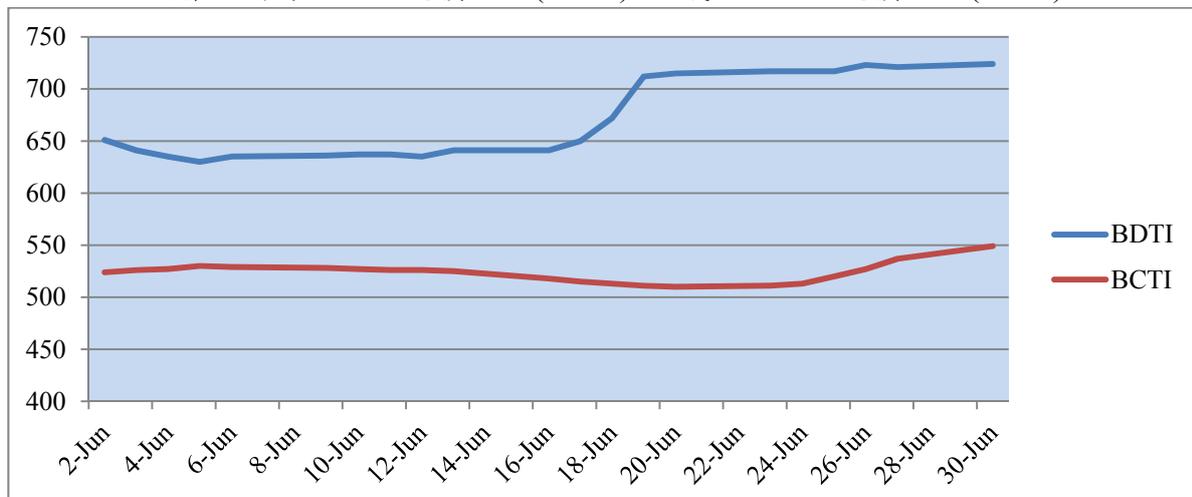
1. 原油市場短評

油價受伊拉克緊張局勢影響油價上漲，月中不確定疑慮升高使得原油價格一度漲至近九個月高點。市場分析指出，目前伊拉克局仍然動盪，但衝突主要集中在伊拉克北部，未對南部的的主要產油區域造成影響，同時市場雖然擔心伊拉克緊張局勢比敘利亞和烏克蘭地緣政治危機拖得更久，但因美國的頁岩油產量增加抑制國際石油價格並未因為突發的地緣衝突而大漲。月底市場對伊拉克的擔憂緩解，油價於月底向下調整，另一方面，美國的原油供應充裕也對油價形成壓力，抑制油價走勢。

2014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)



	2014					
	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)			Baltic Clean Tanker Index(BCTI)		
	MAY	JUN	% change	MAY	JUN	% change
Max	691	724	4.78% ↑	537	549	2.23% ↑
Min	647	630	-2.63% ↓	526	510	-3.04% ↓
Average	662.89	670.81	1.19% ↑	531.05	523.43	-1.44% ↓

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格102.48美元，月底報價105.44美元；月均價為每桶105.201美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格105.60美元，月底價格每桶109.29美元；月均價為每桶107.931美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格109.02美元，月底以每桶111.75美元作收；月均價為每桶111.818美元

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Fortune Elephant”(2011年造，三十一萬載重噸)以約七千八百萬美元售出。

蘇伊士型油輪-“Energy Sprinter”及“Energy Skier”(皆為 2008年造，十五萬九千噸載重噸)以各約三千六百五十萬美元同時售出。

4. 大型油輪拆船市場交易行情*

“Olympic Sponsor”(1994年造，一萬五千輕載噸)，阿芙拉型油輪由巴基斯坦買家購得，未有成交價報導。

5. 原油油輪運費行情

本月運價終於出現反轉上揚，並且歐洲原油輪市場也將隨著煉化廠維護結束而回升。波灣出口至日本航線貨載成交數達 108 筆，比起上月略為減少，波灣出口至日本之航線運費已由月初的 WS32 點向上調整至 WS50 點，換算日租金 27,377 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 W29 點，日租金至 13,807 美元。本月超級油輪各個航線的運費日租金都有所成長。

蘇伊士型油輪市場 –

蘇伊士型油輪本月運費持續穩定向上，市場樂觀，黑海-地中海航線 W82.5 點，換算日租金約為 29,715 美元;西非至美東 13 萬噸級運費報價 W80 點，日租金 25,532 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 W82.5 點，換算日租金僅 27,784 美元。

6. 成品油油輪運費行情

本月波灣至日本 7.5 萬噸級船型航線市場疲軟，一路從月初的 WS90 點來到月底的 WS80 點，日租金 9,632 美元運價；波灣至日本 5.5 萬噸級運費 WS105 點，日租金 11,752 美元；其中成品油輪 3.7 萬噸級船型本月表現亮眼，本月運費上漲，平均日租金達 10,016 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6月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	27-June-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	24.5	5,882	29.0	13,807
AG / JAPAN	VLCC	32.0	2,812	50.0	27,377
WAF / EAST	VLCC	37.5	8,067	50.0	24,457
WAF / USG	VLCC	45.0	20,231	55.0	33,101
WAF / USAC	SUEZMAX	72.5	21,061	80.0	25,532
MED / MED	SUEZMAX	75.0	23,386	90.0	35,196
UKC / USAC	AFRAMAX	87.5	12,534	87.5	12,129

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	27-June-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	90.0	14,289	80.0	9,632
AG / JAPAN	55,000	117.0	15,840	105.0	11,752
UKC / USAC	37,000	100.0	4,033	90.0	1,803
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	10,144	110.0	8,610
MED / MED	30,000	125.0	6,053	130.0	7,292

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	25,462	26,923
SUEZMAX	150-160k	19,865	22,019
AFRAMAX	95-110k	15,538	16,904
LR1	65-74k	15,231	16,114
MR	47-48k	14,865	15,750

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$104.0	\$74.0
SUEZMAX	150-160k	\$68.0	\$49.0
AFRAMAX	95-105k	\$50.0	\$37.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$38.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年6月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	100.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	66.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	55.0	\$52.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0
MR	51k	37.3	\$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

