



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 二 十 一 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 121 2014 年 1 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
2013 年 12 月-2014 年 1 月國際運輸動態報導.....	3
2013 年 12 月-2014 年 1 月國際散裝乾貨船市場行情分析.....	7
2013 年 12 月份國際油輪市場動態.....	17

碼頭貨櫃場危險貨物作業意外事件原因分析

中華海運研究協會 執行編輯 林繼昌 博士

根據國際海運組織 (International Maritime Organization, IMO) 統計，經由海運方式運送的大型散裝及包裝貨物中，超過 50% 可視為對於環境具有危險、危害的物品。因工業技術的發達，各種物品於製造過程中對於化學原料的需求有逐年上升的趨勢，因此更增加貨物在運送處理過程中發生危害的風險。當危險貨物運送過程中發生意外事故時，其對於環境破壞及污染的程度遠大於一般性貨物的運送，並且必須付出非常大的社會成本進行損害的處理。

危險貨物 (Dangerous Cargo) 的運送被視為具有高度危險的作業。近年來在航運業中因運送及處理危險而產生的意外事件有上昇的現象，並且伴隨著對於人員生命安全及財產上的鉅額損失。根據倫敦船東互保協會統計，在處理港口損害賠償中，和貨物直接或間接相關的比例最高，而危險貨品意外事件的比例占有 10% 以上的比例。藉由現場人員及安全部門人員的訪談，調查位於海陸交接處港口的碼頭貨櫃場在處理危險品作業可能發生的危害類別，並歸納出導致此類型危害的原因。

危險貨品的運送需求已超過百年之久，然在 1960 年海上人命安全國際公約 Safety of Life at Sea (SOLAS) Conference 制定前，對於此類物品的運送規範仍無法有效規範。SOLAS 公約指出各國政府部門應採用統一的國際條約於危險品的海運過程之中。在 1965 年出版的國際海運危險貨物規則條約則作為處理海運各類型危險貨物及海洋污染物的代表文件。並於 2004 強制納入 SOLAS Convention 公約中。然而，目前雖有制定上述公約及條文用以規範危險物品的運送，但仍僅有約 40% 的貨物於運送過程中嚴格遵守相關作業規範，故因危險品運送作業不當而導致的災害及損失仍在世界各地港口及船隻運送時發生。本研究欲從港口貨櫃碼頭作業人員的角度，探討因不符合規定的監管導致促成危險貨物處理意外事故發生的因素。藉以辨識與分類可能導致危險品於貨櫃場作業時發生意外的主要原因。

經由與貨櫃場現場作業人員及安全部人員訪談可以歸納出處理危險貨品發生危害的主要原因為除文獻中所提及碼頭營運私有化及法規制度設立層面外不健全的回報系統也是造成危險貨物處理意外事故發生的因素。

危險品的事故原因發生之一為港口碼頭是由其組織錯誤的私有化和**管理不當**引起。碼頭營運私有化影響因素主要是，私人港口運營業者將利潤作為碼頭營運優先考量，故在競爭激烈的環境下，在人員作業及貨物處理時安全性和可靠性給予較少關注，增加工安意外的機會。

另一方面，港口作業為每天 24 小時不間斷運行。因此，為了滿足貨物處理的產能，不定時和更長的工作時間成為必需的選擇。為了創造更多碼頭的生產力和效率，港口運營業者常會要求作業人員進行超時工作，對加班工作的人員以增加薪資激勵員工，影響其工作意願，加快生產進度，同時也提高處理危險品作業危害的風險。

不健全的法規制度亦是造成危險品意外事件的另一個重要原因，碼頭營運業者常自訂不符合安全的作業規範，因此，常造成作業人員在不得不違反正常及嚴謹的危險品處理作業規則下，完成工作，增加損害的機率。此種不遵守法規的行為，常造成相當大的財產損失，並可能失去人員的生命。為了讓港口作業人員確實執行法規制定管理的內容，國際海運危險貨物規則已對於作業訓練制定強制性的國際條約規範。然而，目前在作業訓練的不足仍使人員因不熟悉作業流程而常導致事故發生。

由上述內容可以得出結論，港口貨櫃碼頭發生危險貨品的作業意外事故，主要來自於碼頭私有化後運營業者管理較差及碼頭生產壓力所致。此外在作業方面，工作中不遵守法規以及人員不充分的訓練和加班皆是造成危險物品意外事件的主要因素。相關碼頭營運業者在處理危險貨品時必須了解上述三種主要造成意外事件因素的來源，制定嚴格的作業規範並確實遵守，以避免危險物品運送時工安事件的發生及環境的污染。

海運市場動態報導

2013 年 12 月-2014 年 1 月國際運輸動態報導

1. 蘇伊士運河開發案 明年動工

儘管埃及政局動亂，轄下蘇伊士運河攸關財政主要來源之一，因應船舶大型化，蘇伊士運河管理局宣佈將對現有水道進行大規模開發，興建全球工業與物流樞紐。該專案現有十四家業者參與競標投資興建，訂三個月內確定得標廠商，而得標業者按規定於六個月內完成蘇伊士運河開發專案總體規劃書。

蘇伊士運河地處歐洲與亞洲間南北雙向水運，為埃及經濟重要命脈之一，據埃及政府介紹，蘇伊士運河開發專案將於明（2015）年初開始動工。

蘇伊士運河於世界佔舉足輕重地位，以過往船舶數量及貨運量，皆名列前茅。惟埃及歷經政治動亂早已大傷元氣，蘇伊士運河年收入約 50 億美元，成為當局眼中更為看重，埃及軍方在運河周圍保安措施日益加強。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 港貨櫃量降 滬、星、深圳全球前 3 大

香港轉口港優勢正逐漸萎縮，2013 年前 11 月香港集裝箱吞吐量較同期下滑 4%，若依目前情勢，上海、新加坡、深圳將穩座全球排名前三大。

香港港口發展局最新數據顯示，香港 2013 年一月至十一月的貨櫃吞吐量約 2035.8 萬 TEU，同期下跌 4.2%，由於十二月貨櫃處理量與十一月不致有太大變化，業界估計十二月處理量也約為 190 萬 TEU，今年全年香港集裝吞吐量預估較 2012 年將下跌 3.7%，將被深圳超前，貨櫃吞吐量恐跌至全球第四。

外媒引述香港工業總會主席劉展灝的觀點指出，現在大多廠商傾向經深圳出口貨物，由於運輸成本是重要考慮因素，香港出口運輸明顯較深圳貴，若客戶無特別要求經香港出口，廠商會選擇從深圳出口。

他並認為，香港轉口港優勢正逐漸萎縮，儘管香港在船期方面較優，但大陸港口也持續在改善中。

據統計，深圳港上半年集裝箱吞吐量同期增長 2.52%，達 1106 萬 400 個 TEU。2013 年除三月份外，其他月份深圳港貨櫃吞吐量均超過香港。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 貨櫃航運迎向 2014 運量可望擺脫低迷

國際貨櫃航運市場揮別 2013，隨著全球貿易成長溫和反彈，全球貨櫃運量需求年增比 2012 年略高，希冀緩步迎向 2014 復甦之路。

外電報導，回顧 2013 年，受整體國際經濟因素影響，主要經濟體面對政府債務風險、失業率等拖累，另新興國家經濟體則因對外出口環境趨弱，經濟成長向下滑落，導致全球航運歷經從谷底向上，步伐邁向復甦稍緩。

2013 隨時序來到年底，貨量需求回落，航商持續自發性實施加船減速、封存運力，有效提高艙位利用率等策略，據統計，截至十二月底，全球閒置貨櫃船舶 211 艘，達 67.2 萬 TEU，占現存運力 3.9%。

儘管市場運價整體走勢疲軟，部分航商把握全年尾巴啟動冬季漲價計畫，成功調升運費。根據中國出口貨櫃運價指數月平均統計，去年綜合指數值在 1026 點至 1143 點區間徘徊。

迎向 2014，可望擺脫低迷不安，航商寄望隨著未來經濟復甦，帶動遠歐、泛太平洋二大主要航線總體運輸需求逐步上升，新興航線也隨之暢旺。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. 今年貨櫃新造船交付量將創紀錄

據 Alphaliner 針對今(2014)年貨櫃船運市場供需發布預測報告指出，今年貨櫃新造船交付量將創紀錄，閒置船舶運能與減速航行成本控制仍是各大航商因應運能過剩的不二法門。

權威航運諮詢機構 Alphaliner 指稱，今年全球前廿大貨櫃船公司當中有十七家航商在未來的十二個月陸續有新造船交付下水，使得今年全球貨櫃船運能總量再創新高。Alphaliner 預計今年全球將有超過 160 萬 TEU 的新增運能湧入市場，其中 128 萬 TEU 自前廿大航商，所佔比重高達 76%。另有非經營性船東手中租約到期的 31.57 萬 TEU 運能也大都為這廿大所用，同時有 8.5 萬 TEU 新運能交付給其他中小航商。

今年新增運能航商包括了麥司克、長榮海運、中海集運與漢堡南美等主要船公司，承接運能在 11 萬到 20 萬 TEU 上下，而日本郵船、川崎汽船及以星航運則是今年沒有新船交付的少數航商。日前包括現代商船、韓進海運、中遠集運及長榮海運均取得長期運輸合約，打造新船勢在必行，因此今年新船交付量攀高趨勢或將延續至明(2015)、後(2016)年。

航運最新數據顯示，去年十二月中期，全球閒置集貨櫃船運能達到 71.8 萬 TEU，預計今明兩年閒置狀況仍將延續。隨著麥司克、阿拉伯聯合航運與中海集運新造一萬八千 TEU 超大型貨櫃船陸續交付營運，經營成本相較一萬三千 TEU 型相對銳減三成，惟因市場運價短期難望好轉，超大型船可能成為船公司控制成本主要工具，船舶減速航行成功吸收 2013 年船隊運能的 7.4%，今年仍將成為航商因應運能過剩的策略，P3 和 G6 等聯盟也將採行船隊營運網絡的精簡與優化以謀求獲利空間。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 2013 年全球貨櫃船退出船隊數量創紀錄

2013 年全球貨櫃船運市場新造船訂單不少，退出船隊的數量也創紀錄。據 Alphaliner 統計，去年全球貨櫃船隊規模預計減少創紀錄的 45 萬 TEU，而在此之前的紀錄是 2009 年時創下的 37.7 萬 TEU。在全年退出船隊的 197 艘船中，有 184 艘被拆除，運能為 43.52 萬 TEU，九艘被改建成其他類型船舶，運能為 8300TEU，另有四艘沉沒或毀損不可修復，運能為 1.14 萬 TEU。

統計分析，被拆除船的平均船齡也創下新低(僅為 22 年)，低於早期的平均最低船齡 28 年。拆船船齡的降低說明航運經營環境的惡化與運能過剩，尤其是三千至五千 TEU 型貨櫃船，租金長期在損益平衡點之下。

被拆除船的平均船型則創下新高(達 2365TEU)，其中送往拆船廠的三千至五千 TEU 型船的數量計有 70 艘。在被拆除的船舶中，船型最大的為 4,953 TEU 的 MSC Catania 輪(建於 1994 年)。另退出船隊的船型則是 8110 TEU 型的 MOL Comfort 輪(建於 2008 年)，該輪是在海上斷為兩截後沉沒，這也是有史以來沉船事故中最大型貨櫃船。

去年貨櫃新船交付量預計達 139 萬 TEU，僅次於 2008 年時的 158 萬 TEU，交付與退出的比率接近 3:1，2013 年新船交付增速預計略低於 6%。今(2014)年增速估計還將增加，交付量可望達到創紀錄的 160 萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 航港局研商基隆港引水區劃分

交通部航港局日前召開引水人港口領航座談會，船聯會提五大建議案，航港局訂一月八日召開會議研商基隆港引水區劃分事宜。

船聯會建議基隆港自由引水區域及強制引水區域劃分方法，宜比照高雄港等港一樣，將堤外防波堤外引水站至基隆港內港錨地區劃分為強制引水區域，而非現行自由引水區域。船聯會說明，基隆港外港防波堤外引水站招請引水人至基隆港外港碼頭靠泊，引水費用要計算二次，在高雄港、台中港等都沒有這樣計算方式。

該案基於維護基隆港進出船舶航行安全、港口航道及港灣周邊設施安全考量，且避免引水費用計價二次。船聯會於該研討會中總計提五大建議案，包括：

- 一、為活絡我國引水人港口領航業務市場景氣，建議增加引水人供應面，並還權於民。
- 二、健全引水人港口領航事故管理制度，建議確立引水人所負刑責、行政及民事法律責任範圍。
- 三、健全我引水港口領航業務管理制度，建議未公告的「船長自行指揮進出港或移泊作業程序」等法公告。
- 四、依循歷史軌跡，建議回歸公務編製執行業務，比照財政部釐清引水人業務屬商業營利行為，成立商業同業公會組織，確認身分、權利、義務及責任。

【資料來源：台灣新生報航運網】

7. 我國際商港去年貨櫃量總計 1405 萬 TEU

我國際商港去(102)年全年貨櫃裝卸量總計為 1405TEU，較前(101)年同期的 1388 萬 TEU，增加百分之 1.19%。

其中台中港貨櫃量增幅最大，去(102)年一到十二月貨櫃量為 146.76 萬 TEU，較前年增加 5.17%。基隆港去年貨櫃量為 161 萬 TEU，較前年同期增加 0.32%，台北港去年貨櫃量為 103 萬 TEU，較去年同期的 110 萬 TEU，下滑 6.32%。

高雄港去年貨櫃量近一千萬 TEU 為 994 萬 TEU，較去年同期增加 1.6%。

【資料來源：中華日報航運電子報】



2013 年 12 月-2014 年 1 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. 聯合國最新發佈經濟形勢與展望預測，2014 年全球經濟增長 3.0%，高於 2013 年的 2.1%；全球貿易增長 4.7%，高於 2013 年的 2.3%。因歐美經濟回穩有助於帶動出口暢旺，進而加強全球經濟動能，預估 2014 年將成長至 3.3%。歐元區的經濟情勢持續微幅改善，整體經濟復甦仍維持穩定。歐債問題雖為歐元區經濟復甦最大障礙，但隨著高曝險國家公債殖利率的下滑，整體應處於相對穩定位置。隨著歐元區結束衰退、美國經濟加快復甦、日本經濟逐步復原，以及中國經濟加速轉型調整，新興經濟體努力防止走疲的風險，今年全球散裝船市場將呈現穩步復甦的態勢，其下跌幅度將逐步縮小，上漲更有想像空間。
2. 由於全球經濟改善，IMF 上修全球經濟成長預測。IMF 去年 10 月預測 2014 年全球經濟成長率由前次的 3.8% 調降至 3.6%，並將 2013 年經濟成長預測也調降 0.3 個百分點，至 2.9%。不到半年內 IMF 即對全球經濟前景有不同看法，自去年 10 月之後全球經濟出現改善，尤其是美國經濟，去年第 3 季 GDP 增年率也達到 4.1%。由於美經濟復甦漸佳境，就業持續改善，聯準會去年 11 月宣布自今年 1 月開始縮減量化寬鬆規模。同時，歐盟經濟也迎來復蘇曙光，歐盟經濟終於在 2013 年走出了長達 6 個季度的衰退期，窺見復蘇曙光，歐洲經濟明年有望緩行於復蘇之路上，經濟復蘇漸入正軌，實現經濟增長。
3. 2013 年 11 月中國工業產值成長率為 10.0%，較 10 月下降 0.3 個百分點，其中鋼鐵產業因產量調控，使粗鋼及鋼材等產量皆較上月減少，但汽車製造業受惠汽車銷售成長帶動，年成長率達 20.3%。固定投資年成長率為 19.9%，較 10 月減少 0.2 個百分點，主要受到製造業在產能過剩的影響，使生產者價格持續下滑所致。2014 年是中國新一輪改革的元年，穩中求進和改革創新是兩個主要著眼點。2014 年在外部環境趨好、新型城鎮化推進、消費恢復性增長等因素的影響，但相關行業如煤炭、鋼鐵、建材、水泥等產能過剩，投資將受到抑制，因此今年中國經濟將弱增長，增速將維持在 7.5% 左右。

(二)全球煤炭需求增長態勢明顯，中國長期進口增長趨勢不變

1. 中國海關統計，2011 年中國進口煤數量為 1.8 億噸，2012 年達 2.9 億噸，2013 年前 11 月累計進口煤炭 2.92 億噸，比去年同期增長 15.1%，預計今年的煤炭進口量將會達到 3.2 億噸。中國 11 月煤炭進口達 28.43 萬噸，進口量在連續 3 個月下降後出現反彈，11 月中國煤炭進口量較 10 月上漲 16.7%，比去年同期則小幅下降 1.9%。當前中國大量進口國外煤炭而大幅減少出口。因中國華東、華南沿海省區的許多電廠轉向使用進口煤炭，對進口煤已成穩定需求。煤炭進口將保持較大的規模，初步預計淨進口將在 3 億噸左右，另煤炭出口量大幅減少，2013 年前 11 個月煤炭出口總量 6.94 萬噸。過去零關稅鼓勵國外能源進口，並同時抑制了中國煤炭出口，低廉的進口煤炭仍將大量湧入中國煤炭市場。自 2013 年 8 月底起，中國對褐煤等商品進口關稅稅率進行調整，恢復 3% 的最惠國稅率，或許將提高進口煤限制，但預計 2014 年的進口煤

炭量不會比 2013 年低多少，煤炭進口將保持較大的規模，初步預計淨進口將在 3 億噸左右。

2. 預計中國焦煤進口量均將以年均 12% 的速度增長，到 2018 年達到 1.05 億噸；印度煉焦煤進口量將以年均 12% 的速度增長，到 2018 年將達到 32 百萬噸；巴西的年均增速為 5%，到 2018 年將達到 17 百萬噸；歐洲地區的年增速為 3%，到 2018 年將達到 51 百萬噸。澳州煉焦煤出口量將增長 9%，達到 1.58 億噸，年均增速預計為 7%，到 2018 年將達到 2.18 億噸。加拿大和俄羅斯的出口在將來預計也會小幅上漲，預計到 2018 年分別達到 34 百萬噸和 18 百萬噸；蒙古未來幾年的出口增速為 3%，預計到 2018 年將達到 25 百萬噸。美國今年的煉焦煤出口將下降，並且將逐年下降，到 2018 年預計為 48 百萬噸。中國進口焦煤增幅明顯高於非煉焦煤，2013 年前 11 個月焦煤進口量合計約為 67.8 百萬噸，增加 21.5 百萬噸，增幅約為 47%。
3. 2013 年中國煤炭進口連續 5 年大幅幅度增長，年增幅分別為 225%、39.3%、20.4%、29.7% 和 11%。中國已成為全球最大的煤炭進口國。由於煤價快速下滑，而國際海運費出現上漲，海運煤炭競爭力明顯下降，其次，2012 年以來國內外煤價持續下滑，全球煤炭投資降溫，新產能增長放緩。最後，印度等新興經濟體煤炭進口需求保持較快增長。因此，如果 2014 年國內外煤價不出現較大幅度增長，中國煤炭進口量很難繼續保持較快增長，但煤炭進口也不大可能顯著下降。煤炭進口市場競爭度較高，進入門檻相對較低，只要內外存在價差，煤炭進口就會持續。

(三) 全球礦砂供應產能增加，中國進口礦砂持續擴增

1. 去年下半年以來，中國鋼材價格持續上升，7 月鋼廠多年來首次轉虧為盈，產能陸續釋放。中國日均粗鋼產量已經從 2013 年年初低位的日均 190 噸升至 8 月下旬的日均 211.92 萬噸，11 月粗鋼日產量為 209.1 萬噸，較上月實際日產量微降 0.39%。鋼材產能釋放拉動了礦砂需求，隨著礦砂大量進口，最終帶動了海岬型船運價的上漲。去年下半年中國礦砂進口量持續刷新最高記錄，11 月礦砂進口量高達 77.84 百萬噸，比上月增加 10.01 百萬噸或 14.7%，比去年同期大增 18.33%，再度刷新 9 月 74.58 百萬噸的歷史高位。主要是鋼廠前期原料庫存比較低，為滿足冬季生產需求加大原料冬儲。全球主要礦場新增產能陸續釋放，促使下半年礦砂進口量頻刷新紀錄的原因。1-11 月中國進口礦砂 7.461 億噸，增長 10.9%，使 12 月上旬中國主要港口礦砂總庫存高達 85.65 百萬噸，創下了去年的新高。
2. 2014 年雖然礦砂供應會增加，但 2014 年上半年礦砂的供應仍將偏緊，需求方面，預計 2014 年中國需求會增長 3.1% 至 7.79 億噸。自去年 5 月礦價跌至年內低點後礦價持續上漲，由於中國需求的加持，進口增速，礦商認為中國需求依然強勁，在城鎮化進程及當地礦砂生產成本上升等 2 大因素牽動下，將擴大中國對礦砂進口的需求。去年全球礦砂供應增加，明年全球礦商都有新產能量產，預計礦砂價格將在 2014 年開始下跌。預期，中國對鋼鐵的需求將在 2030 年達到 10 億噸的高點，去年成長 9% 下，粗鋼產量就超過 7 億噸。儘管 11 月再次創下礦砂進口單月最高水準，但 11 月的粗鋼產量並沒有大幅增長，甚至略有回落，顯示較大的礦砂進口量並沒有轉化為粗鋼的產量，這也最終導致礦砂港口庫存與鋼廠廠內礦砂庫存量的回升。港口與鋼廠礦砂庫存的增加，也表明天量的礦砂進口量並沒有傳導至需求端。鑒於目前鋼廠廠內的礦砂庫存處於偏高，未來大規模補庫操作的可能性不大。
3. 未來 5 年全球礦砂貿易量的年均增長率約為 5%，到 2018 年將達到 15 億噸。全球焦煤的交易量預計將增長 4%，達 2.83 億噸，未來將以每年 5% 的增速增長，到 2018 年

將達到 3.57 億噸。2013 年和 2014 年礦砂需求量分別為 11.38 億噸和 11.72 億噸，2013 年中國礦砂進口量預計增長 4%，為 7.73 億噸；2014 年進口量預計為 8.5 億噸，對外依存度高達 72.5%。2014-2018 年，中國礦砂的進口量將以每年 5% 的增速增長，2018 年將達到 9.66 億噸。

4. 2013 年底開始，四大礦商新建 1.68 億噸新產能逐步進入投產期，Rio Tinto 53 百萬噸、BHP 35 百萬噸、Vale 40 百萬噸、FMG 40 百萬噸，合計增量為 1.68 億噸。2014 年第 1 季 Rio Tinto 和 BHP 供應量均會大幅增加，Vale 新增產能 2013 年第 4 季度已試產狀態。2014 年新增礦石供應量約為 1.3 億噸，對應新增生鐵 0.84 億噸，2014 年開始礦砂供需缺口將逐漸減小，礦商進入產能釋放週期。隨著礦砂新增供給在 2013 年逐步投產，2014 年礦砂實際供應量將增加明顯。今年澳洲的礦砂出口量將增長 12%，達到 5.54 億噸，2014 年~2018 年礦砂出口量將以年均 8% 的速度增長，到 2018 年將達到 8.31 億噸。此外，預計巴西今年的礦砂出口量將增長 2%，達到 3.33 億噸，未來出口量將以 4% 的年增速增長，到 2018 年將達到 4.11 億噸。

(四) 全球粗鋼產量出現明顯增長，中國產量再度回增

1. 2013 年 11 月全球粗鋼產量 1.27 億噸，比去年增長 3.6%。中國 11 月粗鋼產量 60.9 百萬噸，比去年增長 4.2%，亞洲其他地區，日本產量 9.3 百萬噸，增長 8.9%，南韓產量 5.6 百萬噸，比去年下降 0.2%，印度產量 6.2 百萬噸，增長 4.2%。歐盟區，德國產量 3.7 百萬噸，增長 5.7%，義大利產量 2.1 百萬噸，比去年同期下降 4.5%，法國產量 1.3 百萬噸，增長 3.5%，西班牙產量 1.2 百萬噸，增長 15.5%，土耳其產量 3.1 百萬噸，增長 3.0%，俄羅斯產量 5.5 百萬噸，比去年減少 0.7%，烏克蘭產量 2.5 百萬噸，比去年減少 7.9%，巴西產量 2.7 百萬噸，比去年減少 2.8%，美國產量 7.1 百萬噸，增長 5.3%。

2. 2013 年中國經濟處於緩慢復甦，下游產業情況逐漸轉好。2013 年 1~11 月中國的粗鋼產量累計達到 7.13 億噸，增加 51.68 百萬噸，增長 7.8%，鋼材產量累計達到 9.79 百萬噸，增加 1.01 億噸，增長 11.5%。2014 年中國經濟恐增長出現壓力，貨幣政策或將進一步趨緊，可能導致鋼材的供應和消費需求增速都會放緩，2014 年鋼材市場依然不容樂觀。由於鋼鐵產能過剩，鋼材市場供大於求的格局不會改變，市場競爭將會更加激烈，製造業需求顯著減弱，基建投資成為鋼材需求增長主要來源。

(五) 新船交付量下降，供給過剩逐漸緩和

1. 去年所有各型散裝船新船交付量出現下降，尤其愈大型船降幅愈明顯。至去年 11 月底海岬型船隊新增 97 艘，21.04 百萬 Dwt，至年底還有 26 艘待交，拆解 43 艘，7.7 百萬 Dwt；巴拿馬型船隊新增 255 艘，18.31 百萬 Dwt，至年底還有 53 艘待交，拆解 59 艘，4.02 百萬 Dwt；輕便極限型新增 224 艘，12.62 百萬 Dwt，至年底還有 49 艘待交，拆解 63 艘，2.76 百萬 Dwt；輕便型新增 171 艘，5.72 百萬 Dwt，至年底還有 40 艘待交，拆解 202 艘，5.95 百萬 Dwt。隨著年交付量跌至 5 年內最低水準，預期今年各型散裝新船交船進一步下降，船隊淨增長將進一步萎縮，可望船隊的利用率得以提高。

2. 去年至 11 月底，各型散貨船訂單量大幅增長，其訂單量達到 67.62 百萬 DWT (624 艘)，增加 2.65 倍，其中以海岬型船訂單量增長 33.19 百萬 DWT (175 艘)，特別突出，接著輕便極限型新船訂單達 17.24 百萬 DWT (280 艘)，輕便型船 7.76 百萬 DWT (227 艘)，巴拿馬型船增加最少，僅為 9.43 百萬 DWT (117 艘)。隨著去年訂單量大幅增長，新船造價持續往上升，11 月底 Clarkson 新造船價值數達到了 132.1 點，繼 2012 年 6 月以來上升到了最高的水準，去年初以來新船價上漲 5%。尤其是 10 月海岬型船新造船價大幅上升，18 萬

Dwt標準型從9月的50百萬美元上升到11月底的55萬美元。

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。波羅的海乾貨船綜合指數 (BDI) 去年聖誕夜封關時收 2,277 點，海岬型船現貨市場平均日租高達 3.90 萬美元。但年後指數節節下跌，以海岬型船市場跌勢又快且劇烈，壓垮 BDI 罪魁禍首，其餘型船市場也受到波及同步走疲，至 1 月 10 日連跌 7 日，BDI 重挫來到 1,512 點，跌幅近 34%。依過去傳統季節性效應，聖誕節慶後至中國舊曆年期間為傳統淡季，尤其聖誕節長假前海岬型船市場受到投機客作價抬高 FFA 市場行情，刻意炒作實體市場價格，導致海岬型市場運費漲勢又急又兇猛，炒作投機氣焰囂張，當年底結算告一段落後，炒作落幕，回歸常態，不幸又碰到淡季，加深市場的跌勢，預估在 2 月上旬可望春暖花開，止跌回升。有機構認為今年全年 BDI 平均數估計應在 1,500 點以上，高於去年的 1,207 點，較前年均數 919 點成長 31.88%。
- 2.近年來中國多數大宗商品進口量均大幅增加，中國進口散貨貨占全球三分之一，增量占了全球乾散貨增量的 80%甚至更多。以中國的需求來看，今年 BDI 會高於去年。中國的鋼鐵產能大約 10 億噸，雖然在提倡削減產能，但是目前削減的是已經停產的產能，即便今年有削減，也只是很小的占比。中國生產的礦砂品質較差，開採成本又高，因此今年依然會持續大量進口需求。去年與今年海岬型船交船數明顯減少，加上大陸城鎮化政策對鋼鐵的需求，估計市場發展將優於去年，只是巴拿馬型船與輕便極限型船交船數較多，船噸過剩壓力仍在，而輕便型船拆解與新交互抵下，幾乎零增加。2013 年下半年，BDI 指數迎來了兩波漲勢，尤其是四季度的上漲，漲勢超出了業內的預期。今年整體市場應該會好於 2013 年的行情，行情最好應在第 4 季，其次是第 2 季和第 3 季，最差應在第 1 季。第 4 季主要是季節性旺季，一般煤炭和礦砂需求強烈，第 2 季主要是穀物出口旺季。
- 3.全球散裝乾貨總運量約 43 億噸，礦砂約 12 億噸，煤炭約 11 億噸，穀物約 4 億噸，鋼材約 3 億噸，其餘的運量還包括水泥，鎳礦，鋁礬土和化肥等。其中占比最大是礦砂和煤炭，占總運量的 50%以上。全球散裝乾貨的增量中國占 80%以上，總運量中國約占全球三分之一左右。今年中國的礦砂和煤炭需求還將呈現上升態勢，雖然在提倡削減產能，但是目前削減的產能是已經停產的產能，即便今年繼續削減，比例很小。今年中國依然會大量的礦砂進口需求。今年的煤炭需求方面，無論焦煤還是用來取暖和發電的動力煤，進口需求也將呈現增加。2014 年大宗商品的礦砂和煤炭運輸需求增速有望達 7%左右，但供給約 5%左右，產能利用率確定能改善提高；預計 2014 年 BDI 均值在 1500 以上，在季節因素作用下 BDI 高點有望突破 3000 點。
- 4.去年 11 月在海岬型市場瘋狂爆漲的拉抬下，BDI 指數攜手回升，此波航市全面上漲，應歸咎於中國鋼材市場補貨、北美穀物收成及天氣轉冷，能源需求提升等季節性因素。在 BDI 組成四型船中，以海岬型運費指數 (BCI) 表現最為突出，在中國拉動礦砂需求，因而帶動海岬型船運價連續上升。BDI 指數在 12 月 12 日攀升至 2337 點，創下創下了 2010 年以來的最高點，隨後航市步入市場淡季，各型船市場運費全面回檔，雖 12 月 20~24 日期間海岬型船市場曾出現三天的回馬槍爆漲，隨即又爆跌，令投資人摸不著頭，爾後一蹶不振，接著連翻重挫，跌幅為最大，BDI 被海岬型船運費重摔的灌壓，連翻跌破整數關卡，新年伊始跌勢加劇，1 月上旬重挫回到 1512 點，近一個月跌幅達 35%。

5. 去年下半年來海岬型船運費出現三波的暴漲暴跌，9 月下旬從 4329 點出現下跌，至 11 月下旬下挫到 2390 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，12 月上中旬衝抵 4291 點高位後，聖誕節長假來臨，多頭開始退潮，空頭攢壓，BCI 終於在 12 月中旬反轉直下，雖在 12 月 20~24 日曾力圖反撲，出現 3 日爆衝，還是敵不過傳統淡季，交易紛紛退潮，BCI 的跌勢持續擴大，迄 1 月上旬重挫至 2105 點，從 12 月上中旬高點跌掉一半，指數跌勢尚未停止，還有低點。
6. 巴拿馬型船市場運費行情幾乎伴隨海岬型船市場漲跌，10 月中旬攀登至波段新高 2060 點，隨後受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢下戛然而止反轉走跌，11 月下旬指數下挫至 1345 點後，再度受到海岬型船市場暴漲的拉抬，又反轉出現強勁走高，12 月上中旬攀登至 2096 點後，隨著聖誕節長假來臨，以及緊接著中國舊曆年期間淡季，航市全面交易清淡，巴拿馬型船市場受到波及，漲勢熄火而連翻下挫，迄 1 月上旬挫低至 1621 點，從 12 月上中旬高點跌幅為 22.7%，還有低點。
7. 超輕便型船與輕便型市場走勢幾乎雷同，BSI 與 BHSI 在 8 月中旬兩型船市場展開一路反彈穩定持續走高，10 月上旬漲勢愈來愈大，至 11 月下旬受到大型船市場暴漲的鼓舞，漲勢愈強勁，但 12 月上中旬後海岬型船與巴拿馬型船運費領先明顯拉回，兩型船市場信心受到動搖，BSI 與 BHSI 12 月上中旬攀登至 2011 年 10 月底以來新高分別來到 1562 點及 821 點後，受到聖誕節長假與中國舊曆年期間淡季的影響，也跟著止漲翻黑，一路走低，迄 1 月上旬兩型船指數挫低分別來到 1190 點與 730 點。

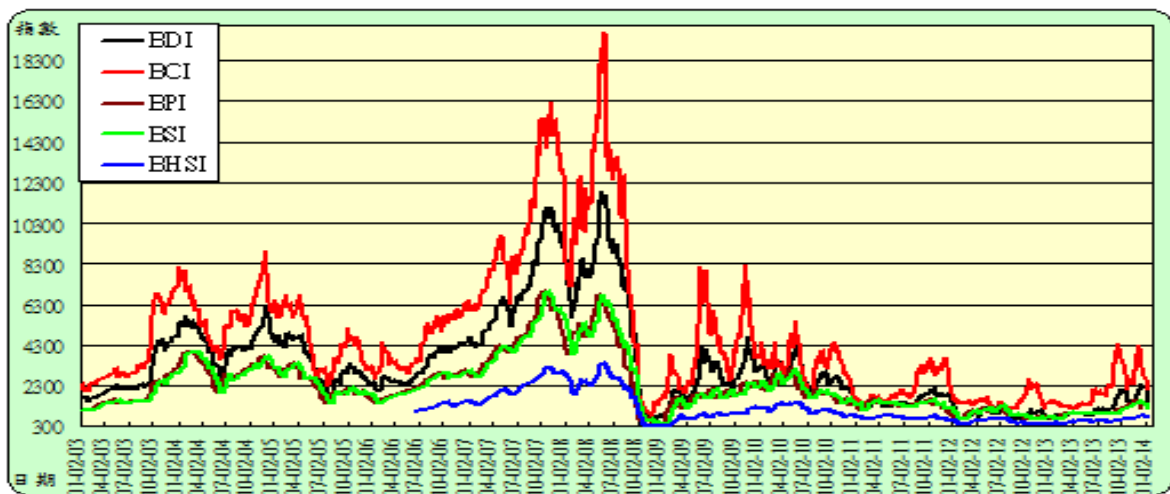


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

1. 圖2說明海岬型船運費指數(BCI)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。儘管今年以來鋼材價格一直維持在低價位，但中國粗鋼產量卻居高不下，11月日均產量超過210萬噸，較10月有所反彈，鋼廠並沒有實質性減產，因而支撐進口礦砂需求殷切。11月中中國進口礦砂再創歷史新高。國際四大礦商看好中國礦砂需求熱度不減，勇猛大幅租船，以及海岬型船營運人充滿投機氣氛，趁機聯合炒作意味明顯，11月下旬爆發一波海岬型市場各航線租金出現強勁爆衝。去年12月聖誕節、新年假期前的一波貨載需求釋出，包

括巴西的礦砂及哥倫比亞的煤礦出口湧現，大西洋區交易租船活動非常熱絡，帶動大西洋區市場租金行情爆漲，至12月下旬攀登3年來新高，隨後終於敵不過傳統淡季來臨的影響，租金行情止漲拉回，新年伊始跌勢加速，相對地，太平洋區市場跌勢更大，從12月上中旬的攀登2010年5月來最高價位，除因季節性淡季效應外，西澳正逢颶風肆虐季節，近期連續颶風侵襲西澳，礦區生產、鐵路運輸與港口作業停擺，影響礦砂出口作業，加劇太平洋區市場的跌勢，幾乎一路翻跟斗，迄1月上旬跌幅達81%。

- 海岬型船市場 4 條航線的平均租金 11 月下旬挫低至 16,493 美元後，所有航線租金頓時全面止跌翻揚，特別大西洋區市場運力吃緊，租金上漲力道到非常凌厲，瞬間急速攀登，竟然在一個月期間爆漲 1.45 倍，拉抬平均租金急速攀登，年終收盤最高位 38,999 美元後，正式邁入聖誕節與新年假期，交易開始陷入冷清，新年伊始第一天開市各航線租金全面急速重挫拉回，拖累平均租金快速拉回，迄 1 月上旬重挫回檔收在 17,452 美元，連跌七天，跌幅達 55%。
- 太平洋區航線租金 11 月下旬拉回至 17,705 美元後，突然漲聲大作，租金急速飆漲，短短約兩星期，漲幅逾 1 倍，租金拉高至 35,864 美元，12 月上旬租金上漲動力曾熄火，隨即跳空大漲，12 月上中旬衝至 2010 年 5 月來最價位來到 41,409 美元，隨後長假淡季來臨，多頭獲利了結，交易冷清，租金急速重挫，整數關卡連翻失守，迄 1 月上旬 1 萬美元淪陷，下挫收在 7,932 美元。大西洋往返航線租金 11 月底挫低至 18,180 美元後，突然迸出一股強勁上漲力道，租金急速飆升，12 月下旬衝抵 2010 年 10 月來最高價位，來到 48,200 美元，隨後長假交易冷清，租金止漲急速拉回，迄 1 月上旬 4 萬美元淪陷，回挫收低 23,150 美元。
- 大西洋區返回遠東航線租金 11 月下旬曾挫低至 25,341 美元，隨後瞬間急速飆漲，12 月下旬衝抵 2010 年 10 月來最高價位，來到 62,000 美元，隨後長假效應，投機客獲利了結退場，頓失動力而急速回檔，跌勢擴大，迄 1 月上旬 5 萬美元淪陷，回挫收低 39,500 美元。太平洋區返回歐陸航線租金 11 月下旬曾拉回至 4,450 美元後，突然一陣急風，租金又急速飛揚，12 月上中旬衝底 17,659 美元後，租金失去動能而反轉急速下挫，迄 1 月上旬 1 萬美元淪陷，且再度淪為負租金，收低負 773 美元。

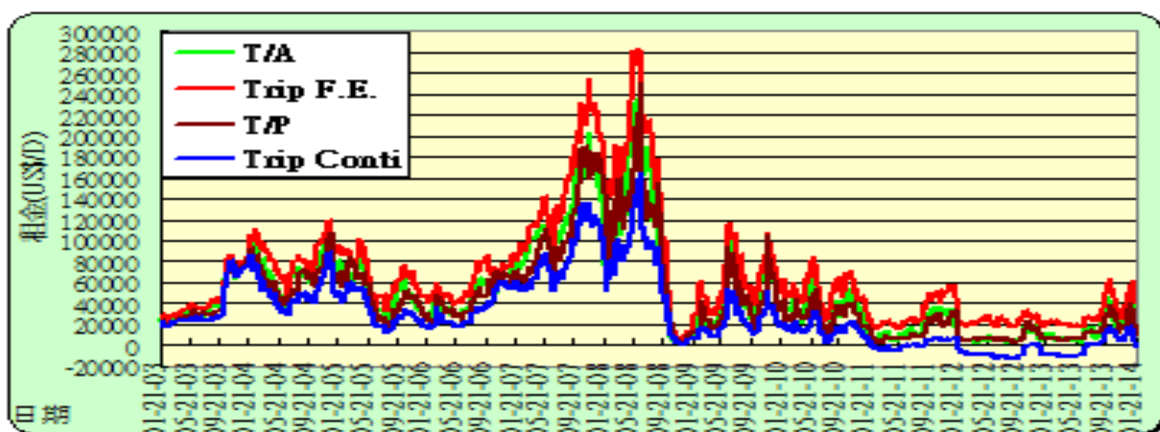


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。巴拿馬型船主要運送貨物是穀物和煤炭,秋季穀物和冬季煤炭的運輸需求會頓時熱絡,需求巴拿馬型船運力增加,往往運價會有明顯動力支撐上漲。巴拿馬型船市場租金行情11月下旬受惠於海岬型船舶市場租金行情觸底演出強勁飆漲,巴拿馬型船市場租金行情隨之觸底反彈,持續拉高。拜接近年底聖誕節、新年及中國舊曆新年長假前,市場往往會出現一波租船需求熱潮,無論是歐陸、南北美洲或是亞太區域市場航線,皆明顯爆發需求熱潮,今年煤炭海運量拜中印進口的激增,將與礦砂海運量分庭抗禮,故巴拿馬型船的海運量不亞於海岬型船。12月上中旬正步入長假淡季,上漲動力後繼乏力而拉回。巴拿馬型船去年與今年新船運力增加非常明顯,扣除拆解,累積運力增長還是相當可觀,恐持續壓抑今年巴拿馬型租金上漲空間。
- 2.巴拿馬型船4條航線平均租金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失去動能而反轉下挫,持續拉回下修,至11月下旬回檔至10,749美元後止跌回升,然後隨著海岬型船市場租金的跳躍式飛漲,巴拿馬型船市場也隨之起舞,進入12月後,漲勢更加凌厲,12月上中旬飆漲至16,728美元後,淡季來臨,多頭紛紛下車,頓失上漲動能,各航線租金止漲拉回,拖累平均租金一路下修,跌勢不若海岬型船租金猛烈,迄1月上旬拉回下修至12,921美元,修正幅度約23%。
- 3.太平洋區航線租金11月下旬曾跌破1萬美元,並下探至9,938美元新低價位,隨後受到海岬型船照拂,以及冬煤起運的激勵,租金觸底反彈,持續一路反攻,12月上中旬曾飆漲至14,403美元後,海岬型船市場急速重挫的心理面衝擊,以及淡季來臨,導致投資人信心不足,市場呈現多殺多局面,租金一路下跌,迄1月上旬拉回下修至10,294美元,修正幅度約29%。大西洋區租金航線租金至11月下旬跌落11,746美元低價位後,止跌展開強勁反彈,12月上中旬攀登至21,018美元高價位後,海岬型船租金被攔壓的衝擊及淡季來臨,交易出現冷清,投資人紛紛下車,呈現多殺多局面,租金一路下跌,迄1月上旬拉回下修至15,964美元,修正幅度約24%。市場在中國舊曆新年前應沒有驚人利多出現,此期間租金將持續盤跌的格局。
- 4.大西洋返回遠東租金航線11月下旬跌落至19,803美元後,觸底反彈一路上衝,12月上中旬飆漲至28,100美元後,投資人準備過聖誕節及新年長假,交易逐漸退潮,租金止漲反轉直下,迄1月上旬拉回下修至23,823美元,修正幅度約15%。遠東返回歐陸租金航線11月下旬跌落1,407美元低價位後,止跌開始展開強勁反彈,12月上中旬衝抵3,414美元,聖誕節及新年長假效應,交易逐漸退潮,租金反轉直下,迄1月上旬拉回下修至1,603美元,緊接著中國舊曆新年來臨,此期間市場依然鬱悶,租金低檔盤跌。

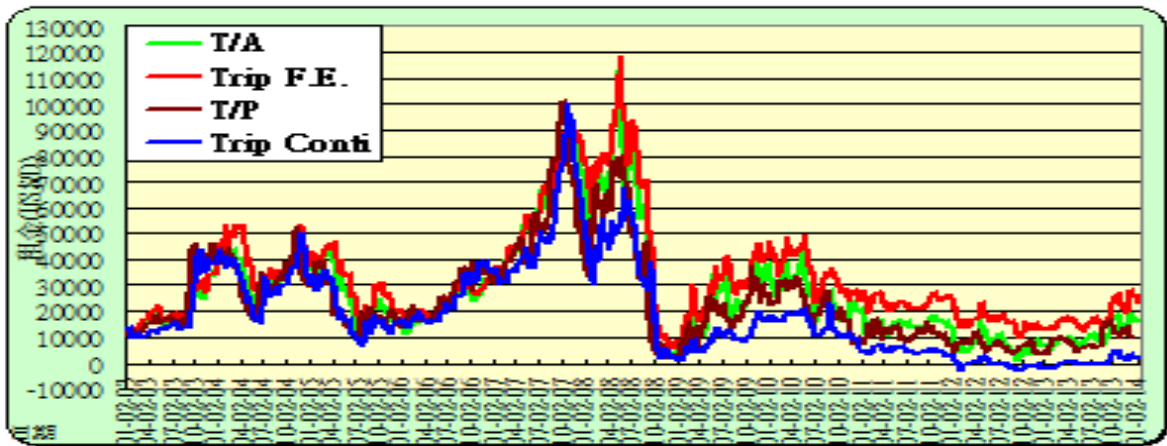


圖 3 巴拿馬極大型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。去年下半年以來，超輕便型船市場租金表現比其他型船還要亮麗，自 8 月中下旬各航線租金紛紛止跌一路扶搖直上，主要原因應拜中國鋼材積及外銷出口、北美穀物收成及天氣漸冷煤炭需求提升等季節性原因，加上印尼國會否決政府放鬆未加工金屬非金屬礦出口禁令的要求，引發市場搶購印尼的鎳礦、鋁礬土等利多因素的激勵，推動 8 月後超輕便型船運力需求明顯持續增強，激勵各航線租金一路扶搖直上。在煤炭和穀物成為乾散貨運輸市場的主要動力時，中國的穀物需求和煤炭需求為超輕便型船市場注入了上漲的動力。美國海灣及南美等穀物出口至北、西非和黑海地區頓時暢旺，以及西非國家已成功開採並量產出口各類礦產賺取外匯，非洲金屬礦產出口也為超輕便型船市場帶來利多，因此大西洋區航線租金表現遠超過太平洋區航線租金表現。
2. 自 8 月中旬後，超輕便型船與輕便型船市場租金行情的表現越來越亮麗，比大型船市場更出色。10 月中旬後大型船市場租金表現疲軟，但小型船市場上漲動能持續，各航線租金依然往上挺升，漲勢持續增強，各航線租金皆以來到歷史高位，至 12 月上旬聖誕節與新年長假來臨，多頭紛紛退出市場，交易陷入冷清，上漲動能漸弱，支撐力道不足，各航線租金陸續反轉回檔，緊接著中國舊曆新年來臨，此期間市場將依然鬱悶無利多加持，租金仍以盤跌居多。
3. 10 月上旬無畏大型船市場租金持續回跌，太平洋區航線租金漲勢依續向上挺升，持續創今年新高，12 月上旬攀登至 13,693 美元後，無力續向前挺進，漲勢受阻而反轉一路拉回，加上新船運力大量交付營運，運力過剩愈來愈嚴重，今年恐成為最艱困市場。新年伊始太平洋區航線租金跌破 1 萬美元，迄 1 月上旬重挫回檔至 7,414 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 12 月中旬攀登至 22,036 美元後，無可避免受到聖誕節及新年長假效應的衝擊，終於無力繼續挺升而反轉拉回，迄 1 月上旬回檔至 17,950 美元。
4. 大西洋區回遠東租金航線 10 月中旬攻佔 2 萬美元關卡，上漲動力依舊馬力十足，12 月中旬衝上 24,507 美元後，還是敵不過聖誕節及新年長假效應的衝擊，交易冷卻，租金失去支撐而拉回，迄 1 月上旬回檔至 20,869 美元，緊接著中國舊曆新年來臨，市場租金恐持

續鬱悶無精神，仍以盤跌居多。遠東回歐陸租金航線12月上旬攀抵8,265美元後上漲動能消失而回檔，又逢聖誕節及新年長假效應的衝擊，交易冷卻，租金持續下修，迄1月上旬拉回收在4,075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，一路扶搖直上，連續闖關整數關卡，12月上中旬攀抵在16,622美元後，因太平洋區航線租金率先快速明顯拉回，波及平均租金反轉回檔，緊接著12月中旬大西洋區航線也不支倒地回檔，平均租金則加速回檔，迄1月上旬拉回收在12,577美元。

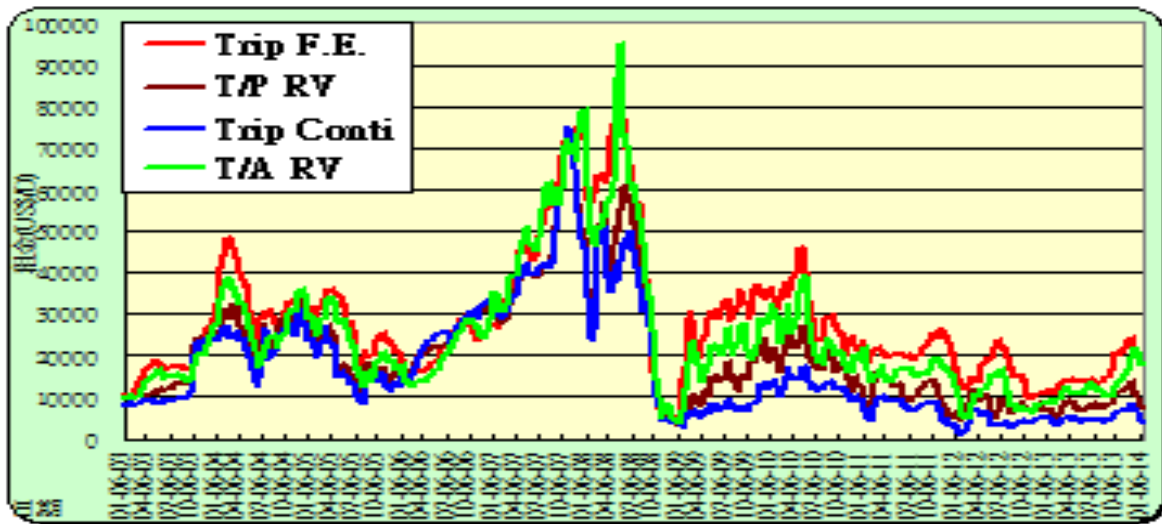


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。去年下半年小船市場受惠於新興開發經濟體進出口貿易暢旺的帶動，促使輕便型船以下運力需求力道持續維持強勁增長，尤其對鋼材、煤炭、穀物及相關基礎建設材料等貨載，加上印尼國會否決政府放鬆未加工金屬非金屬礦出口禁令的要求，引發市場搶購印尼的鎳礦、鋁礬土等利多因素，尤其中國買家拼命進口囤積，在錳鎳礦及鋁礬土等貨載的需求船運的支撐下，以及小型散裝船運力增長速度低於需求上升速度，今年的小型散貨船需求上升可能有7%左右，新運力供給幾乎零成長，促使輕便型船以下市場在今年下半年表現非常穩健，租金行情持續上揚。但至12月中旬後步入聖誕節及新年長假淡季，以及緊接著中國舊曆新年來臨，交易活動陷入冷清退潮，依往年慣例，市場行情持續拉回修正。
2. 太平洋區相關航線11月後漲勢愈來愈強，12月上旬拉高至9,647美元後止步反轉持續拉回，跌幅相對緩和，迄1月上旬拉回收在7,966美元，在中國舊曆新年之前可能維持弱勢下跌格局。大西洋區相關航線租金11月後漲勢也愈來愈強，12月中旬攀登拉高至13,434美元，隨後長假淡季效應顯現，租金無力上攻而回跌，新年伊始跌勢依舊，迄1月上旬拉回收在12,102美元。輕便型船市場受到兩大洋區航線11月後表現愈來愈佳，平均租金漲相愈來愈令投資人信心大增，在大西洋區航線漲幅擴大的加持，11月底突破1萬美元重要關卡，12月中旬攀登拉高至11,348美元高價位，隨後因主力大西洋航線漲勢中止反轉下跌，因此兩大洋區航線租金同步一路走跌，致輕便型船平均租金也漲

勢受阻而下跌，迄1月上旬拉回收在10,034美元。

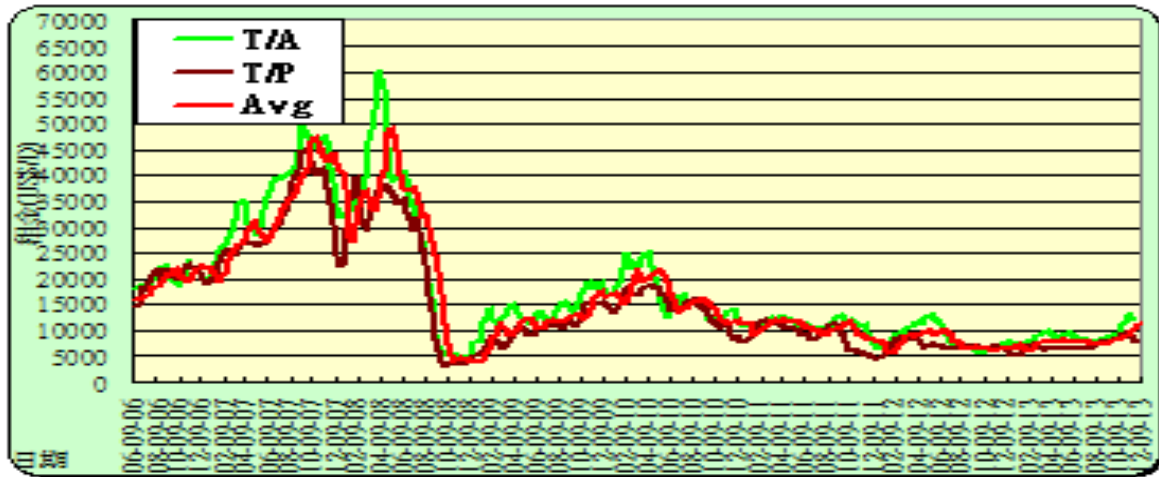


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 中國鋼鐵產能過剩與煉鋼大量使用礦砂和煤炭影響空氣品質，成為嚴重霧霾的禍首，中國當局延續去年嚴厲取締高污染產業，鋼鐵業列入首要對象，今年將持續嚴打鋼鐵產能，鋼鐵產能削減的焦點在占全中國 1/4 的河北，計畫在 2017 年削減鋼鐵產能 60 百萬噸以上，同時，不再審批鋼鐵冶煉企業。中國政府雷厲風行取締迫使拆除高爐，除以達到改善鋼鐵產能過剩外，並同時改善北京空氣品質，此措施將波及礦砂和焦煤需求消耗，恐影響中國進口礦砂和焦煤。另有投資者解讀，此政策反而會鼓舞鋼廠多耗用進口礦砂，而減少耗用本土高污染精礦，反而鼓勵鋼廠積極增加進口礦砂，應視為航市一項利多。
- (二) 決定散裝船運費市場的消長，不僅要看需求，還要衡量供給量消長。在運力的供給層面，新的一年散貨船訂單/運力比持續下降，運力絕對增量持續下降，散貨船近 5 年的交付率普遍低於 7 成，並預計今年散貨船有效運力增速大幅下降，海岬型船增速跌破 5%。巴拿馬型船與輕便極限型船增速還是維持較大可能達 10% 以上，輕便型船則可能出現零增長。去年海運需求運力約增長 5%，依目前全球經濟成長表現，都表示審慎樂觀，若海運運力需求能保持 7% 以上增長速度，則今年航市表現應會比去年佳。
- (三) 受新船建造價格跌落相對合理低價位且市場已逐漸復甦，在新船運力投資意願低迷了兩年多之後，去年下半年投資人前仆後繼跟風大量湧入購建新船。2013 年第四季投資人的運力投資意願景氣指數由 2013 年第 2 季的 46.23 點大漲至第四季的 116.47 點，漲幅高達 1.52 倍。2013 年前 11 個月全球訂單總量高達 67.62 百萬 Dwt，增長超 3 倍。在運力過剩的陰影下，雖然去年第四季市場出現了季節性的好轉，但新船訂單出現爆炸巨量，勢必將使一年後的航市再蒙受嚴重過剩壓力，未來航運市場存在較大的第三次探底的可能。有很多投資人非常擔心當前訂單的爆炸式增長無疑會加劇運力過剩的現狀，市場很可能會繼續下探；但有部分投資人卻樂觀認為當前市場已經觸底，此時訂船時機最佳，認為市場將邁入復甦軌道，運力需求將不斷地增長。

2013 年 12 月份國際油輪市場動態

王廷元

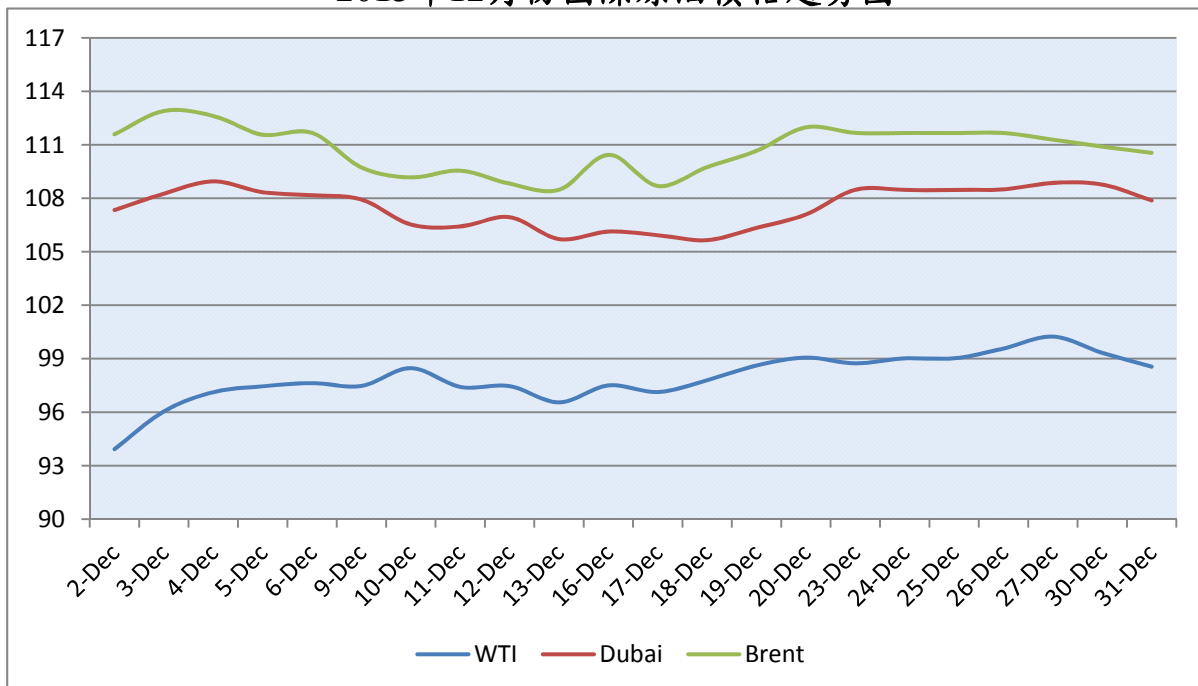
1. 原油市場短評

2013 年西德州中級原油(WTI)、杜拜原油(Dubai)及北海布蘭特原油(Brent)的年均價為 98.022 美元/桶、109.074 美元/桶、105.277 美元/桶，分別比 2012 年年均價高 3.839 美元、低 3.794 美元及低 2.984 美元。國際原油市場於 2013 年當中，主要受到地緣政治、金融因素、伊朗問題、全球經濟復甦步調等因素影響而產生波動，但就 2013 年的最高價、最低價與年均價相比，油價約在均價的正負 10% 上下波動，顯示油價扣除重大因素影響外均相對穩定；展望 2014 年國際原油市場，各方均預估油價將維持在高價。

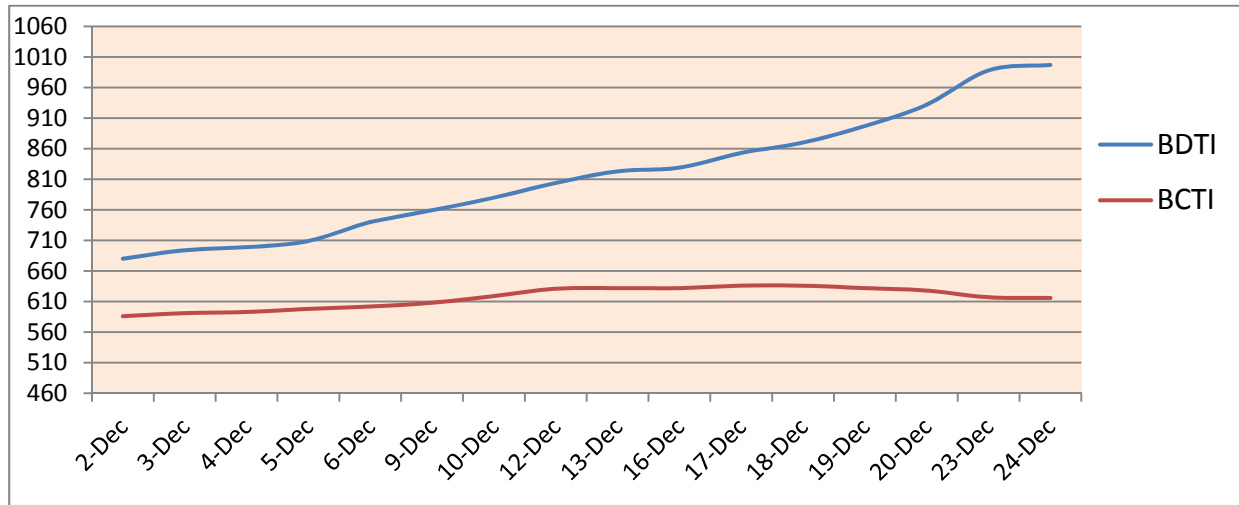
2012 年 vs. 2013 年國際原油價格

USD/BBL	WTI			Dubai			Brent		
	2012	2013		2012	2013		2012	2013	
Max	109.580	110.490	↑	124.220	113.620	↓	126.930	118.940	↓
Min	77.890	86.740	↑	89.150	96.710	↑	89.180	97.250	↑
Average	94.183	98.022	↑	109.071	105.277	↓	111.675	108.691	↓

2013 年 12 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)



	2013					
	BDTI			BCTI		
	Nov	Dec	% change	Nov	Dec	% change
Max	674	997	47.92% ↑	579	636	9.84% ↑
Min	604	680	12.58% ↑	487	586	20.33% ↑
Average	642.67	815.88	26.95% ↑	508.00	616.06	21.27% ↑

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格93.92美元，月底報價98.55美元；月均價為每桶97.914美元。

2013年均價為每桶98.022美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格107.34美元，月底價格每桶107.88美元；月均價為每桶107.507美元

2013年均價為每桶105.277美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格111.59美元，月底以每桶110.55美元作收；月均價為每桶110.773美元

2013年均價為每桶108.691美元。

3.油輪買賣交易行情*

蘇伊士型油輪 –“Tordis Knutsen”(1993年造，十二萬三千八百載重噸) 以三千五百五十萬美元售出。

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

超級油輪市場 –

12月份中東成交數量小幅下跌至139筆，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費來到WS58.5，日租金為40,000美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS36.0，日租金下滑至28,300美元；西非至美灣26萬噸級運費大幅上漲至WS70.0，日租金約為53,700美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS58.0，日租金約為34,900美元。

蘇伊士型油輪市場 –

蘇伊士型油輪運費市場全面大漲。地中海、黑海-地中海航線分別走高至 WS130.0 及 WS 127.5，換算日租金約為 67150 美元及 73,700 美元。西非至美東 13 萬噸級運費亦上漲至 WS107.50，換算日租金得 45,000 美元；地中海 13 萬噸級船運費亦上揚到 WS77.5，日租金約得 27,350 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費，運費 WS75.0，換算日租金為 25,050 美元。

6.成品油油輪運費行情

年底波灣至日本7.5萬噸級的運費雖上漲至WS80.0，日租金約為9,900美元，與11月底相較僅上漲約200美元；波灣至日本5.5萬噸級運費於結束了連續下滑的走勢，運費回漲至WS95.0，計算日租金仍僅有9,000美元；新加坡至日本3萬噸級船運價上漲12.2%至WS115.0，日租金約得9,700；3.5萬噸級西印度至日本的運費成交運費由WS102.5翻漲至WS117.5，日租金約為1,000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

2013年12月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	29-Nov-2013 (WS)	TCE (US\$/day)	3-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	38.5	37,795	36.0	28,355
AG / JAPAN	VLCC	63.0	52,032	58.5	40,037
WAF / EAST	VLCC	60.0	43,120	58.0	34,902
WAF / USG	VLCC	55.0	38,828	70.0	53,767
WAF / USAC	SUEZMAX	72.5	24,317	107.5	45,007
MED / MED	SUEZMAX	75.0	25,049	130.0	67,155
UKC / USAC	AFRAMAX	92.5	17,862	137.5	38,269

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	29-Nov-2013 (WS)	TCE (US\$/day)	3-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	75.0	9,687	80.0	9,888
AG / JAPAN	55,000	86.5	8,026	95.0	9,003
UKC / USAC	37,000	110.0	7,286	122.5	8,706
SINGAPORE/JAPAN	30,000	102.5	8,378	115.0	9,716
MED / MED	30,000	155.0	13,751	167.5	16,315

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	27,000	24,000
SUEZMAX	150-160k	18,500	18,000
AFRAMAX	95-110k	14,500	15,500
LR1	65-74k	15,000	16,000
MR	47-48k	15,000	15,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$83.0	\$65.0
SUEZMAX	150-160k	\$57.0	\$42.0
AFRAMAX	95-105k	\$43.0	\$32.0
LR1	65-73k	\$41.0	\$31.0
MR	47-51k	\$38.0	\$29.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$52.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.8	\$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

敬祝各位會員 新春愉快 一馬當先 馬年行大運