



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 五 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 135 2015 年 3 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
2015 年 2-3 月國際運輸動態報導	5
2015 年 2-3 月國際散裝乾貨船市場行情分析	8
2015 年 2 月份國際油輪市場動態	18

會務報導

「台灣貨運承攬及物流業者 在中國市場面臨之經營與挑戰」論壇

時間

民國104年3月20日(星期五)
下午14:00 -17:30

地點

老爺大酒店B1會議廳
台北市中山北路二段37之一號

報名方式

1 報名費：

本會會員 (250元)

非本會會員 (500元)

2 敬請利用本會網站-活動報名系統(www.cmri.org.tw)，額滿為止。

報名請前往本會網頁→活動→活動報名，填寫資料。

(如使用ATM轉帳繳交報名費，敬請來電或E-mai告知您帳號後5碼)

3 匯款方式：

(1) 銀行-國泰世華銀行(代號013)新生分行

帳號：044010026366

戶名：社團法人中華海運研究協會

(2) ATM

4 聯絡人：林旻昇 aa781102@cmri.org.tw

TEL：02-2551-7540分機14

FAX：02-2565-3003

5 論壇內容：詳如議程



中華海運研究協會
Chinese Maritime Research Institute

「台灣貨運承攬及物流業者 在中國市場面臨之經營與挑戰」

論壇議程

時間：民國104年3月20日(星期五)下午14:00-17:30

地點：老爺大酒店BI會議廳（台北市中山北路二段37之一號）

主持人：中華海運研究協會 呂錦山 理事長

時間	議程	
13:30-14:00	報到	
14:00-14:10	致詞	呂錦山 理事長
14:10-15:00	專題演講：淺談大陸工作經驗	蔡明旭 經歷： 陽明海運股份有限公司大陸地區總經理 光明海運股份有限公司董事長
15:00-15:15	茶敘	
15:15-17:30	<p>【綜合討論】</p> <p>台灣貨運承攬及物流業者在中國市場所面臨之經營與挑戰，擬分下列四個層面討論：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 經營成本層面 2. 商業稅務法規層面 3. 經營戰略規劃層面 4. 承攬業主在中國未來的發展 	<p>引言人：</p> <p>李志文 主任委員</p> <p>與談人：</p> <p>汪秋月 總經理 (沛華實業股份有限公司)</p> <p>吳進發 總經理 (沛榮國際股份有限公司)</p> <p>曾俊鵬 董事長 (威航集團)</p> <p>蔡登俊 董事長 (超捷國際物流股份有限公司)</p>
17:30	散會	



中華海運研究協會
Chinese Maritime Research Institute

專欄報導

大型化貨櫃船舶建造的風險探討

林繼昌¹ 編譯

定期貨櫃運輸業為滿足海運市場貨運需求，正以飛快的速度改變其服務的提供方式，其中使用大型化船舶已成為海運貨物運送的趨勢。然隨著不同地區經濟的興盛及近來燃油價格持續處於低檔，大型船舶的建造(目前已朝向第 8 代，24,000 TEU 規模邁進)及使用策略是否有其經濟價值，以及營運上面臨的風險需進一步深入檢視。

首先，在不考慮燃油價格下跌的條件下，在東西向主要的遠歐航線上，以提升速行航度、減少船舶的使用數目的營運方式，目前看來顯然不是最佳的策略。同時，隨著最新世代 24,000TEU 級船舶的到來，其營運上雖會產生適度的運送成本優勢(運量上的規模經濟)但亦伴隨潛在的營運風險。這意味著此類型的船舶在短期內仍不會接獲訂單或有任何吸引船東進行建造的誘因。唯有其面臨的風險消除後，其訂單需求才可能逐漸增加。另一方面，依分析結果顯示，當燃油價格持續維持在每公噸 250 美元的低檔行情時，使用大型船舶以增速方式運行才能顯示其經濟效益。

以目前遠歐線佈署 12 艘 16,000 TEU 級的運能規模為例，如要將營運船隻減少至 11 艘，必需將目前船速提升 2 節，才得以維持每週次的固定運送服務水準。然而將營運的船隻減少至 11 艘看起來在營運船舶成本似有減少，但如評估整體營運成本(包含航行成本、每日日常費用、運河及港口規費及燃油價格等)，在目前的海運市場低迷不振的營運環境下，減少的船隻因不再使用於固定經營航線，要進行販售或拆解，其困難度較以往增加許多。因此無法處理的閒置運力會增加額外的維護費(如：定錨泊靠成本、人力費用、折舊及貶值及退出市場時的管銷費用等)。同時為維持每週固定班次的服務，對於港口及運河的使用次數並不會因此而減少。因此，11 艘 16,000TEU 船型以 18 節的航速進行將會消耗比 12 艘 16,000TEU 船型以 16 節航速航行更多的燃油成本。

意即在使用大型船舶下，以加速方式航行雖然可以節省部份成本，但同時也加劇運能過度供給並導致營收呈現衰退，其幅度甚至超越所節省的成本支出，而造成虧損。以目前主要東西向航線主力的遠歐線觀察結果，加速航行似乎不是理想的策略。

新世代大型貨櫃船隻的建造始於 Maersk Line，目前船舶的尺寸，平均 6-7 年做為新型態船舶誕生的循環。於 2006 年前，當時所處的海運市場環境，船運市場每年平均 10% 成長的需求力道，趨動船舶大型化的轉變。當船舶的運能規模突破 10,000 TEU 時，平均艙位成本隨著大型化船舶的使用得以降低。

¹ 船舶與海運執行編輯

然而當大型化船舶的船幅寬度超過 60 公尺時，代表船體結構必須以更為堅固的方式進行建造，如此增加了造船的成本及船體重量，同時減少了裝貨空間。此與大型化的貨櫃船舶能較以往船型更有經濟效益的前提在於其裝載空間充分利用(即每班次皆為滿載)有所衝突。在運能呈現方面，以 24,000TEU 進行遠歐線貨物的運送，必須平均每航次需至少裝滿 85% 的運送空間，才能產出和使用 18,000TEU 船型滿載時的營收。目前全球航運市場以平均 5% 的運能需求維持穩健成長，但主要的需求為來自南北航線的運能，東西向的運能需求，以遠歐線為例，實際上低於此需求水準，然目前大部份新建的大型船舶以佈置於東西向航線為主，使供需更為失衡。

當航商有能力取得 24,000TEU 的船舶時，必須要思考的問題為：大型船舶的使用會超越單一航線所需的整體運能需求，而單一船舶使用會增加貨物運送上無法按時抵達的風險。另外在聯盟經營的航線上，許多方式都有可能破壞目前的聯盟關係(合併或收購、國家接管、反托拉斯法等)，當然也包含大船的使用。大型新建船舶其使用及折舊年限約為 15 年，但其後仍有繼續使用的價值，此部份甚至會超過聯盟的時間，使得聯盟的運能可能會過剩。據估計，在目前 6 大海運聯盟之外的航商，若使用 24,000 TEU 的船型進行營運，將會增加其運能超過 40% 於目前已呈現過度供給的船運市場，使運費營收雪上加霜。依此，與聯盟夥伴協同合作可在同一航線上以大型船隻獲得較好的營運經濟效益，然而如之後退出聯盟而單獨進行營運時，大型船舶因無法獲得充足的運送貨量，反而會增加本身的營運成本。

以遠歐線來看，24,000TEU 的船舶因為其船幅較前一代船增加了 5 公尺之多，故經由蘇伊士進出歐洲也考驗著運河作業能力的極限。目前運河對船幅 60 公尺的船型其於通行時的吃水深度允許為 15.72 公尺，然對於船幅達 65 公尺的船型，其允許吃水深度卻限縮為 14.53 公尺，此對於新型船舶的載貨重量成為極大限制。以目前進行營運的第 7 代 18,000 船型就需要 16.5 公尺的吃水深度來看，除非蘇伊士運河能克服水深限制的問題，否則未來 24,000TEU 船型將不可能以滿載的方式通過此一地區。

許多的貨櫃碼頭業宣稱未來在船舶大型化的船隻作業方式下將面臨重大的挑戰。大型化的船舶將使原有的作業設備無法使用，而需更換具有更長臂展的橋式起重機、碼頭浚深工程及擴展貨櫃的堆儲作業區。這都將增加貨櫃集散站基礎設施的建置成本。近年來船隻的型式及對港口的泊靠需求持續增加，然而港口的作業能量卻無法即時進行變更，目前僅有少數港口擁有處理大型船隻每小時 150 move 的作業能量。這代表船隻泊靠港口的時間勢必拉長，使得海上航行的時間控制及船班及航次規劃的穩定性受到極大的影響。這也意味著航線可能必須被迫配佈置額外的船隻以滿足固定的班次供給，也因此延長貨物的運送時間。

隨著 24,000TEU 第 8 代大型船舶的問世，其可帶來船舶運送上的規模經濟，然而對於真正投入營運時所產生其他部份的成本及作業限制與營收衰退風險，使得航商對於此船型的訂購及建造仍採取觀望的態度，需要經過十年左右的時間，其他作業成本能有效降低時，其實質需求才會浮現。

海運市場動態報導

2015 年 2-3 月國際運輸動態報導

1. 國際航運市場低迷 部分航商宣告破產

受到國際航運市場不景氣及運費下跌影響，全球航運業自二月起再傳部分航商宣告破產，其中以散貨航商為最。包括中國大連威蘭德航運、丹麥船公司 Copenship、韓國大波航運公司等已受波及。中國大連威蘭德航運上周於美國得克薩斯州正式申請破產保護；丹麥船公司 Copenship 及其子部門 Copenship Bulkers 二月初向丹麥海事部門及商事法庭申請破產；韓國大波航運則是今年初第三個走上破產之路的航商。

波羅的海乾散貨指數 (BDI) 長期低迷，去年第四季以來，美股航運股呈全線下滑，跌幅達兩位數，市場驚傳多家航商股價遭到腰斬，接連宣告破產。成立於一九九三年的威蘭德集團，總部位於大連，為綜合性航運集團公司，2014 年營業收入 1,260 萬美元，但淨虧損八百萬美元。

2014 年十月受到糾紛影響，旗下有一艘超靈便型散貨船曾在新加坡兩度被扣。該集團主要為國際散雜貨運輸、國際貨櫃定期船運輸、散雜貨租船、國際海員招聘及航運門戶網站運作等業務，擁有數十家業務子公司，包括威蘭德船務、威蘭德國際船舶代理、威蘭德國際物流等。高峰期曾擁有散雜貨船十八艘，貨櫃船四艘，航線遍及全球，在北京、天津、青島、營口、張家港、連雲港、上海及日本東京均有分支機構，月控制運力達百餘萬噸，員工四百餘人。

丹麥船公司 Copenship 及其子部門 Copenship Bulkers 二月四日向丹麥海事部門及商事法庭申請破產，原因是航運市場慘淡、交易中對手方頻頻違約及多項賠償金未被清算。Copenship 成立於 1978 年，為全球乾散貨市場老牌公司。據 Copenship 網站指出，該公司過去的租船船隊規模都超過五十艘船舶。韓國大波航運主要是運輸鐵礦石、煤炭、穀物及鋼鐵製品等，導致破產主因是國際航運市場不景氣，來自中國的航運需求持續下降，同時國際運力過剩，導致 BDI 長期處於低位，航運費率過低，市場不景氣使公司受挫，最終走上破產，這也是 2015 年初第三個走上破產的航運企業。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 萬海獲亞洲區間年度最佳航商

萬海航運服務獲肯定 ICS 斯里蘭卡航運界最負盛名的獎項，於可倫坡舉辦「2014 特許船舶經紀人協會」頒獎典禮，萬海航運獲得年度最佳亞洲區間航商獎項。該獎評選有兩大標準，分別為客戶評比(主要指標有信賴度、船期服務、客戶滿意度、客戶需求及軟硬體設備)及航商經營管理(主要指標有客戶服務、主管領導能力、公司流程改善、人員培訓管理及公司內控)兩個部份進行。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 台北港二月份櫃量成長 34%

據台灣港務公司基隆港務分公司統計，該分公司今年首月貨櫃量呈現微跌，二月份櫃量增幅則將近 13%，其中年貨櫃量屢創新高的台北港二月份櫃量成長更高達 34%。

統計指出，二月份基港公司櫃量為 18.96 萬 TEU，因適值農曆春節，雖較一月回落，但比去(103)年同月增加 12.91%，其中基隆本港區佔 10.31 萬 TEU 較去年同月略減千分之四點八，台北港區則以 8.65 萬 TEU 比去年同月增加 34.48%。

去(103)年基隆港務分公司貨物裝卸量達到 1.43 億噸，較前(102)年度增加 1416 萬噸，成長幅度為 10.95%，在貨櫃裝卸量達到 294 萬 TEU，較前年度增加 30 萬 TEU，成長幅度為 11.43%，兩項數值均呈 10% 以上增幅。

時至今年前兩月，基港公司整體貨物量(含基隆、蘇澳、台北港區)計達 2148.8 萬噸，比去年同期持續成長 6.88%，其中台北港區貨量佔 1056.7 萬噸除較去年同期增幅超過兩成(+23.82%)，並超過基隆本港區同時期貨量 1015.73 萬噸。

貨櫃量方面，基港公司首兩月櫃量(含基隆、台北港區)為 43.77 萬 TEU，比去年同期增加 4.89%，其中仍以基隆本港區 24.32 萬 TEU 居多，但比去年同期減少 3.88%，台北港則以 19.45 萬 TEU 比去年同期維持 18.39% 兩位數成長。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. 船舶簽證編號與海關通關號碼整合完成

由航港局與關務署攜手合作「船舶簽證編號與海關通關號碼整合暨貨櫃收送艙位配置圖」已完成系統整合，並全面開放各航商業者使用。

整合後業者可透過航港單一窗口服務平台(MTNet)一次申辦相關作業，減少重複登打資料，整體作業時間僅十秒達成，更快速便捷。

航港局表示，考量資訊整合減少業者重複登打資料，以及財政部關務署規劃未來進口預報貨物資訊系統上線後，須由業者傳送貨櫃艙位配置圖，航港局與台灣港務公司亦可透過該配置圖瞭解船舶裝載危險品資訊。

經航港局與財政部關務署多次研商協調，就相關流程機制達成共識，並開發系統功能，分別至基隆、高雄、花蓮、台中地區，與當地業者說明，獲得業者同意與支持配合。

整合後業者可透過航港單一窗口服務平台(MTNet)一次申辦相關作業，減少業者重複登打資料，預估整體作業時間，由原本三分鐘縮短至十秒，提供業者更快速便捷的服務。

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. 美西 29 個港口恢復運作

美西二十九個港口恢復全面運作，碼頭工人工會與航運商團體已達成暫時性勞動協議，美國白宮並公開表示，已進行九個月的協商達成協議後，使國經濟、商業界及勞工大鬆一口氣，總統歐巴馬並呼籲碼頭工人與航運公司共同努力，解決待送貨物塞港的情形。

美西港口裝卸工人大罷工在美國勞工部長介入斡旋，並下達最後通牒後已達成臨時協議，及時遏阻二十九個港口全面停擺的危機，而位於中美洲巴拿馬運河，因其為美國西岸與東岸及墨西哥灣港口間最短航道，並受益船隻臨時改靠東岸部分替代運輸，除凸顯運河擴建必要性，也意外成西岸工潮造成貨物擁塞下的最大贏家。

據指出，美國西岸各港處理美國半數的海運貿易，以及超過七成的亞洲進口品，根據美國港務局協會統計，每日進出各港口的貨物總值約三十八億美元，這次勞資爭端對美國經濟各層面都造成影響，包括農業、製造業、零售業及運輸業皆受到波及，就連日本麥當勞販賣薯條所需的馬鈴薯也受影響。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. TSA 擬今年四月九日起調漲運價

美西港口壅塞在 PMA 與碼頭工人所屬工會 ILWU 達成勞資協議後暫獲緩解，泛太平洋穩定協會(TSA)提議於今年四月九日起調漲運價。

TSA 表示，航商乘美國西岸各港口壅塞的困難稍獲紓緩之際，已逐漸開始修補其碼頭裝卸作業系統；同時農曆新年一週的長假結束之後，艙位需求仍舊持續強勁，航商需維持高水平的服務品質，以滿足貨主對艙位的強勁需求，為了達到上述的需求，航商預測必需負擔許多的額外成本。

TSA 會員航商報告指出，目前的運費收入，必需提高到足以支付較高的美國內陸地區的鐵、公路運輸與相關設備及管理支出，及貨物處理成本，所有貨?每四十呎貨櫃 (FEU)調漲六百美元；在此之前，航商已向航政機關申報過，擬於今年四月九日起，每四十呎貨櫃(FEU)調漲六百美元在案。

目前的狀況，航商面臨逐漸攀高的營運成本，但盈餘卻不斷下降，運協管理主任康納德說，美國經濟正逐漸的持續復甦，美元兌亞洲貨幣持續強勁，自去年九月至今，航商之運費收入改善有限，航商必需能夠維持盈餘，才有能力於 2015-16 年度，提供足夠的艙位，以滿足貨主的需求。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2015 年 2-3 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. 全球經濟在後金融風暴時代的復甦情況並不理想，儘管美國經濟反彈趨於穩健，但是歐洲與日本的復甦情況卻疲乏無力，同時，中國經濟成長減緩，也對全球商品出口國造成衝擊，並使商品行情低迷不振，復甦不振，消費者需求低迷，使得通縮威脅逐漸擴大。自 2014 年第三季後，各國中央銀行接連採取了貨幣寬鬆的舉措，自 2009 年金融危機以來，各國央行再次掀起降息熱潮，有兩大共同原因：一是經濟復甦動能不足，增長前景趨弱；二是 2014 年下半年以來的原油價格暴跌，使各國面臨通縮風險。IMF 將 2015 年至 2016 年的全球經濟增長率預期分別下調為 3.5% 和 3.7%，雖全球增長受惠於油價的下跌，但油價下跌對全球增長的促進作用不及負面因素的不利影響。在全球經濟增長動能不足的背景，競相寬鬆的“多米諾骨牌”效應已經顯現。自去年 6 月以來，油價一路重挫，迄今儘管有所反彈，但仍是較起跌之前腰斬。油價重挫，加重了物價下跌壓力，進而使得通縮威脅的陰影更形深重。歐元區去年 12 月已陷入通縮，進入今年之後通縮情況更嚴重。日本 CPI 增幅已連三個月縮小，2 月續陷入通縮。
2. 去年中國 GDP 增長 7.4%，創下近 24 年來最低增速。今年以來，中國主要經濟統計數據表現不理想，今年 GDP 增長目標下調至 7%。今年將適應經濟發展新常態，保持經濟運行在合理區間，把轉方式調結構放到更加重要位置。目前中國經濟活躍度下降、貨幣乘數降低，內生動力趨弱，未來半年內經濟仍難見底，且顯示通縮風險繼續加大，中國當局仍採取降息、降准等寬鬆貨幣政策，自今年 3 月起調降貸款和存款基準利率。此次利率調整的重點就是要繼續發揮好基準利率的引導作用，為經濟結構調整和轉型升級營造中性適度的貨幣金融環境。中國跟隨進入貨幣寬鬆，受原油價格下跌的影響，應對經濟減速及低通貨膨脹迫在眉睫。
3. 歐元區 2 月製造業及服務業綜合採購經理人指數升到七個月高點，且四大經濟體近一年來首次出現全面擴張；元月零售銷售比一年前激增，創九年來最大增幅，顯示歐元區經濟復甦更加穩固。2015 年歐元區經濟成長率將比去年第 4 季時加速，主因油價下跌、歐元貶值，以及歐洲央行實施量化寬鬆政策，且失業明顯減少，消費者物價跌幅縮小，都對經濟展望有利。歐元區預估 2015 年全年經濟成長 1.2%，2016 年為 1.6%。2 月歐元區綜合 PMI 創下去年 7 月以來最高點，已連續 20 個月維持在顯示產業榮枯分水嶺以上。歐元區新訂單指數及就業指數都在 2 月成長，其中就業指數更達到 3 年多來最高點，透露產業活動前景樂觀。

(二) 中國及印度 1 月煤炭進口量雙雙減少，致煤炭海運量萎縮

1. 中國 2014 年煤炭進口下滑 10.9%，逆轉 2013 年的 16% 成長趨勢，為自 2009 年以來進口量連續 5 年增長後首度出現下滑。中國 2015 年 1 月進口年減 19.7%，除黃豆進口量增加外，礦砂及煤炭等主要大宗商品進口量明顯減少。2015 年 1 月中國煤炭進口劇降至 16.78 百萬噸，較 2014 年同期劇減 53.2%，比上月減少 38.4%，1 月進口量創下了 15 年以來最大單月降幅。這是《商品煤質量管理暫行辦法》實施一個月後進口煤的數據，顯示在限制煤炭進口方面的威力。針對微量元素檢測的要求更

加嚴格，導致進口商去年 12 月已暫停煤炭進口的計劃，持觀望態度，為進口煤量暴跌的原因，其次，中國需求持續疲弱，預期價格會下跌，雖然進口煤有價格優勢，但考慮運回抵卸貨港後價格續跌，所以不敢進口。還有一個原因就是，華東、華南貿易商去年營運獲利差，取得融資能力差，不得不降低進口量。進口煤商針對新政的不適應正在減退，從今年 2 月上旬的進口情況來看，新政對於進口煤商的威脅並不大，預計 2 月進口煤仍不太樂觀，3 月煤炭進口量可能有反彈，但是最多 20 百萬噸，但比 2014 年仍將明顯減少。新政對於進口煤的威力 2015 年開年已經顯現，值得注意的是，針對今年的煤炭進口量，市場普遍認為會繼續降低，今年的進口煤還會出現較大降幅，進口下跌意味著經濟整體狀況變得糟糕。

2.1 月由於印度鋼鐵製造商需求下降，印度煤炭進口量達 15.73 百萬噸，比上月的 19.75 百萬噸下降 20%，但比去年同期 15.37 百萬噸增長 2%。其中，動力煤炭進口量 15.91 百萬噸，比上月 15.36 百萬噸有所增長，主要是因為發電廠缺乏燃料導致進口增加。不過，1 月煤炭進口量大幅度下降主要是鋼鐵製造商需求下降，焦煤的進口量就從 12 月的 3.2 百萬噸降至 2.4 百萬噸。截止 1 月底，印度進口煤炭儲量，包括動力煤和煉焦煤，比上月增長 2.27% 至 8.21 百萬噸。

(三) 中國 1 月進口礦砂與巴西出口礦砂劇減，礦砂海運量明顯減少

1. 雖中國鋼材實際需求放緩，但礦砂進口量卻續增，今年中國礦砂進口量可能增長 7.1% 至 10 億噸，其中，主要供應國澳洲和巴西所佔份額將超過 80%。2014 年中國進口礦砂量達 9.33 億噸，增長 13.8%，其中 12 月進口 86.85 百萬噸，比上月增加 19.45 百萬噸，增長達 28.9%，中國對礦砂需求一直保持穩健增長。中國 1 月經濟景氣持續呈現下滑，1 月進口值年減 19.9%，減幅創 2009 年 5 月以來之最。中國鋼鐵業正面臨艱困處境，全球散裝海運產業也跟著受害。中國 1 月礦砂進口量年減 10% 至 78.6 百萬噸，而去年 12 月進口則大增 28.86% 至 86.85 百萬噸，較 2014 年同期減少 9.4%，2 月也可能因農曆春節因素而呈現低迷。巴西是第二大的礦砂出口國，僅次於澳洲，2015 年 1 月巴西礦砂出口量為 23.3 百萬噸，比去年同期 24.7 百萬噸減少 5.6%，與 2014 年 12 月 37.3 百萬噸的出口量相比，1 月巴西礦砂出口量月減 37.7%。礦砂是澳洲最大出口產品，澳洲 2015 年礦砂出貨量預估值自 9 月時預估的 7.68 億噸微幅下修至 7.66 億噸，但仍為歷史最高水準，與 2014 年的 7.18 億噸相比增幅達 6.7%。預估中國 2015 年礦砂進口量將年增 3.7% 至 9.73 億噸。

2. 中國經濟增速放緩，總需求疲弱，國際大宗商品價格下跌，進口遭遇量價雙殺。此外，上述現象可能受到春節因素的影響，春節因素可能導致 1 月貿易數據失真。以往廠商 3 月開工生產，進口量會大幅上升，但今年春節假日在 2 月底，很可能會影響到進口時點選擇。礦價越跌，中國鋼鐵業進口量也在增加。成本低、產品好，是幾大國際礦商的優勢，透過提高運營效率，擴大自己的生產，試圖把在海運市場以及中國境內的高成本競爭對手擠出市場。中國對外礦進口的增加，擠佔很多中國境內礦砂的份額，隨著礦價跌落已被擠出市場。預計今年中國境內礦砂供應將減少 70 百萬噸。

3. 中國鋼鐵消費已到頂，中國鋼協預估中國鋼鐵消費需求在 2014 年萎縮 3.4% 至 7.383 億噸，中國鋼鐵需求自 20 世紀 90 年代以來首次發生萎縮。隨著中國春節假期臨近，越來越多的冶煉企業也進入休假狀態，目前冶煉廠原料庫存維持在較高位，多維持長單進貨，對現貨採購較少。今年中國礦砂進口量可能增長 7.1% 至 10 億噸，其中，主

要供應國澳洲和巴西所占份額將超過80%。與此同時，礦砂的價格依舊保持下跌走勢，礦砂價格目前進一步下滑到近五年半的低位。

(四)鋼價持續下跌，全球鋼廠減產因應，中國粗鋼首度出現減產

- 1.今年全球鋼鐵需求沒有變弱，但中國生產供給過剩，與俄羅斯、烏克蘭盧布大貶競相出口。中國今年1月出口鋼材數量暴增，且俄羅斯、烏克蘭也因盧布大貶，有利外銷，以致出口不少鋼材。俄羅斯及烏克蘭幣值重貶，兩國的原料可以自給自足，且原料以當地貨幣計價，出口賺美金，使得當地的鋼材價格極具國際競爭力，故出口量大增。目前整體市場需求沒有改變，以中國將投入8千億元的重大公共建設，對鋼品的需求很大，但未來需求力道是否能夠成長，上述因素恐將是最大變數。針對中國低價鋼材大舉出口，衝擊亞洲鋼市，甚至歐美鋼市，日、韓等國暫時按兵不動，但印度、印尼、泰國等國均已規劃調升關稅反擊。至於歐美鋼廠，也規劃就不同鋼材，提出反傾銷制裁。中國今年GDP成長率預估仍有7%，對鋼材的需求應不會減緩。
- 2.2014年中國累計出口鋼材93.78百萬噸，增長50.5%。今年1月中國鋼材出口10.29百萬噸，比去年同期增長52.1%，再度刷新去年12月單月鋼材出口首破千萬噸的歷史記錄，且為連續第五個月保持增長。中國鋼材出口成本在國際市場上有明顯的價格優勢，在中國經濟降溫，建築需求不足之際，促使中國鋼企轉向國外市場尋求利潤。中國經濟可能不像過去幾年增長那麼快，但很多城市需要建設，對礦產品仍有需求。鋼鐵需求雖然放緩，但鋼鐵的實際產量並沒有減少，只是產量增速放緩而已。2014年中國粗鋼生產雖然增幅大幅回落，但產量仍然略有增長。實際上，生鐵產量即使不增，對礦石需求短期內也不會縮減。
- 3.2015年1月全球粗鋼產量1.33億噸，比去年同期減少2.9%。中國1月粗鋼產量65.5百萬噸，比去年同期減少4.7%，亞洲的日本產量9.0百萬噸，比去年同期減少4.0%，南韓產量5.78百萬噸，比去年同期減少4.3%，印度產量7.07百萬噸，比去年同期增加1.67%。歐盟區的德國3.7百萬噸，比去年同期增加0.5%，義大利產量1.9百萬噸，比去年同期減少11.3%，法國產量1.3百萬噸，比去年同期減少10.6%，西班牙產量1.3百萬噸，比去年同期增加11.8%，土耳其產量2.6百萬噸，比去年同期減少10.4%，俄羅斯產量6.1百萬噸，比去年同期增加6.0%，烏克蘭產量1.9百萬噸，比去年同期減少25.2%，美國產量7.4百萬噸，比去年同期增加0.4%，巴西產量3.0百萬噸，比去年同期增加7.7%。亞洲粗鋼產量1月比上月下降2.9%，下降部分由於中國1月比上月下降3.8%，因逢中國新年假期來臨前，鋼廠生產減速。日本1月產量9百萬噸，比上月微幅增加。歐盟區因上月季節性淡季，1月恢復常態，比上月增長16%，達14.5百萬噸，主要鋼鐵生產國家產量呈現月增加。

(五)運力需求減弱，ValeMax 營運效率大增，運力供給過剩問題未除

- 1.2015年全球散裝乾貨海運量預估增長3%，達46.68億噸，其中礦砂增長佔散裝乾貨增長的56%，澳洲礦砂生產商提供礦砂增長的動力，以及中國進口礦砂強勁需求力道。2015煤炭海運量預估增長2%，印度進口焦煤與熱燃煤支撐煤炭的增長。中國礦砂需求與印度煤炭需求等兩者成為驅動2015年散裝乾貨增長的引擎。
- 2.2015年全球散裝乾貨船運力預估增長4.8%。船隊運力供給擴張與貨載增長需求運力間依然存在明顯落差，維持運力供給過剩，壓縮船隻的營運收益。不少船東試圖將散裝乾貨船新船訂單轉向油輪，而且2015年近期散裝乾貨船拆解量爆增有67艘，約

4.9 百萬 Dwt，相當於去年整年拆解量 16.1 百萬噸的 30%，依目前解速度，2015 年拆解量可望創新高，有助於紓緩運力供給過剩之壓力。

3. 巴西礦商 Vale 已和招商輪船合作續造一批“升級版”40 萬噸 VLOC，因此，ValeMax 礦砂船靠泊中國港口只是一個時間問題，一旦解決 ValeMax 礦砂船在中國港口的停靠問題，按照 Vale 2 億噸礦砂的產量計算，需要的將是 100 艘大船，而不是 35 艘。按照早前計畫，Vale 準備訂造 100 艘 Valemax 礦砂船。該公司對亞洲的出口量約為 2 億噸，市場將可容納 100 多艘 Valemax 船，而一艘 Valemax 船每年可執行四個來回航程，每艘年承運大約 150 萬噸，約可解決出口亞洲 75% 運輸需求的供給，雖有助於削減 20% 運輸成本，以及削減 35% 碳排放，但對海岬型船市場帶來極大衝擊。

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。當今國際散裝乾貨船市場表現榮枯完全看中國臉色，然而中國經濟條件已遇到瓶頸，已出現從峰頂拐彎走下坡，其國內對商品物資需求力道漸弱，加上全球各國經濟復甦不明顯，也陷入消費力道不振，致中國國內工業生產無力擴增，尤其鋼鐵產業面對產量過剩，藉由國外傾銷去化生產過剩，進而波及其他國家鋼鐵產業，惡性競爭下，導致全球鋼鐵產陷入空前困境，為了避免生產愈多虧愈大，幾乎所有鋼價多不敢增加產量，導致全球礦砂海運量無法續增，加上 ValeMax 礦砂船運能效率顯現，排擠其他海岬型船營運空間，頓時大西洋區航線與返回遠東航線等市場運力過剩，運費行情殺到血流成河，雖然澳洲出口礦砂有顯著增加，但運距短無法消化過多運力，海岬型船多聚集在太平洋區搶奪澳洲礦砂，壓抑太平洋區航線市場運費表現。雖印度進口煤炭有所增加，但難以填補中國進口巨幅減少的缺口，以致於全球煤炭海運量也深陷減少處境，儘管春節過後工廠開工並啟動補庫存出貨行列，以及 3 月應屬於南半球穀物出口旺季，但仍無明顯拉抬相關各型船運費行情，僅出現弱勢反彈。
2. 國際散裝乾貨船市場在中國農曆春節過後仍持續低檔盤旋震盪，未能循環去年的步調春節過後，由海岬型船市場率先逐步反彈，今年卻讓投資人大失所望，除海岬型船市場外，由巴拿馬型船市場在春節假期前就率先落底止跌持續緩慢反彈上漲，其他較小型船市場春節過後相續出現止跌弱勢反彈，因而綜合運費指數才得以觸底止跌緩步回升，惟反彈力道薄弱且不穩，迄今已邁入 3 月上中旬傳統旺季，仍未見春天的陽光，似乎透露今年 3 月旺季不旺的窘境，其實，各型船運費指數跌幅已深，再跌空間有限，恐會延續至第 2 季航市依然陷入低檔盤旋震盪的格局。當如此低運費行情持續讓船隻營運出現巨大虧損下，拆解船的速度一定會加快腳步。
3. 在中國農曆春節期間 BDI 指數下探差點跌破 500 點關卡至最低 509 點，創下 1986 年來首見，若從去年 11 月的波段高點起算，短短三個月暴跌超過 61%，不過 BDI 已經跌無可跌，除海岬型船市場外，2 月下旬春節過後其他型船市場行情陸續出現止跌若是緩步反彈，帶動綜合運費指數止跌緩步回升，3 月上旬回升至 568 點，隨後海岬型船場行情跌勢擴大的影響下，BDI 指數又壓回收在 560 點。海岬型船市場行情自去年 11 月下旬以來跌跌不休，為表現最糟糕的船型，致海岬型船運費指數(BCI)在今年元月上旬跌至歷史最低 311 點，所幸 1 月中旬市場突然運力需求暴增，行情瞬間強勁爆衝，BCI 急速觸底暴升至 971 點，隨即又陷入跌跌不休，中國農曆春節過後，其他型船市場行情稍有轉機，但海岬型船市場未因中國租家返市又帶來交易熱潮，依然深受

運力過剩的打擊，指數持續下跌，3 月上旬跌勢加劇，迄 3 月上旬收低 394 點，沒有再破底。

4. BPI 指數 2 月上旬跌落至最低 428 點後也觸底持續緩步反彈一路回升，3 月上旬回升至 591 點後漲多拉回，迄 3 月上旬收在 586 點。超輕便型船與輕便型船等運費市場紛紛在中國農曆春節開始前夕觸底反彈，BSI 及 BHSI 分別跌至 478 點及 260 點後一路反彈回升，進入 3 月後巴拿型船以上大船市場行情有轉差之際，超輕便型船與輕便型船市場行情的漲勢有增強趨勢，迄 3 月上旬 BSI 及 BHSI 分別回升收在 596 點及 364 點。

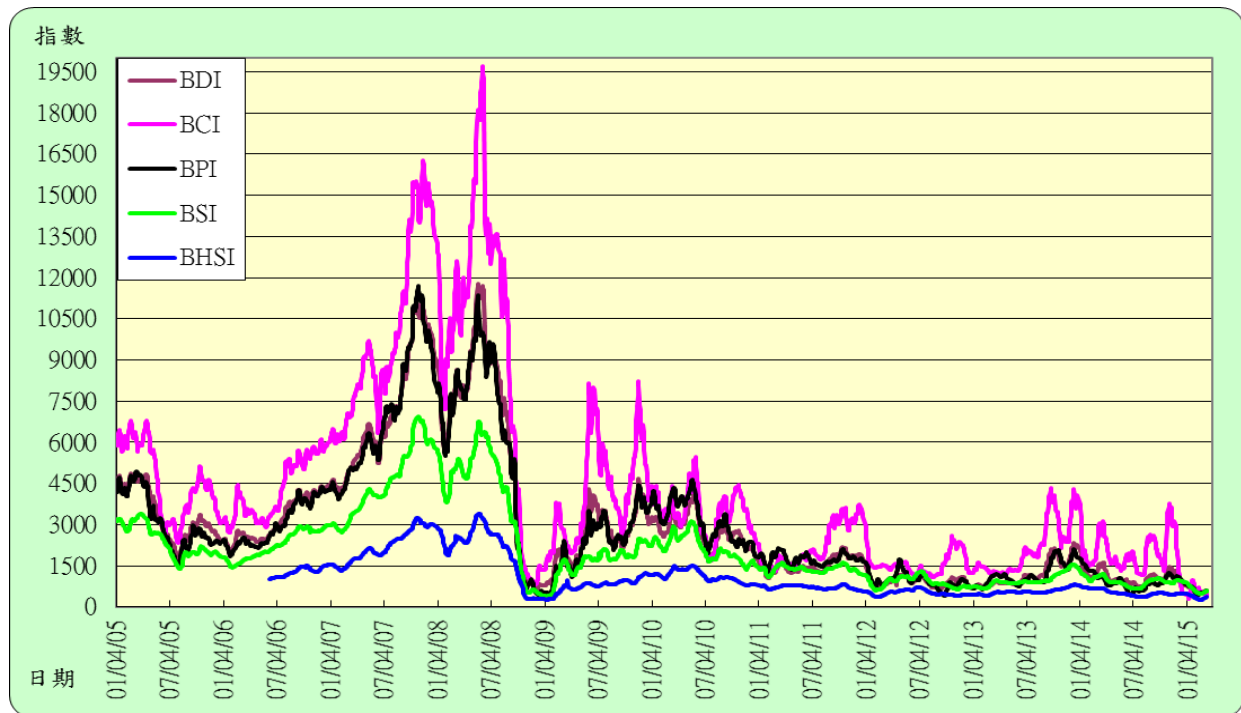


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。海岬型船市場完全看中國臉色，這幾年中國經濟成長減速，對於礦砂、煤炭等原物料的需求降低，加上 ValeMax 礦砂船運能營運效率顯現，排擠其他海岬型船營運空間，致大西洋區航線與返回遠東航線等市場運力過剩，運費行情持續挫低，雖然澳洲出口礦砂有顯著增加，但運距較短增加運力需求有限，過多運力聚集在太平洋區搶奪澳洲礦砂，近期澳洲正逢颶風盛行影響，澳洲礦砂出口作業受阻，壓抑太平洋區航線市場運費表現。另外船用燃油大幅回跌，船隻「減速省油」誘因降低，導致船隻周轉率提高，使市場運力「供過於求」的情況無法改善。原先投資人期待中國農曆春節過後有一波上漲行情，可惜迄 3 月上中旬並未如願，今最後令投資人大失所望。雖然今年拆船速度快速，迄 3 月上旬拆解輛以超過去年全年，雖有助於改善未來運力供需結構，但中國需求持續低迷，礦砂及煤炭進口量無力續增，在中國經濟轉型和去產能加速的背景下，市場對大宗商品的需求疲弱仍未結束，因此，短期運力過剩陰影依然存在，市場行情短期間依然很難脫離疲弱低迷困境。

2. 當今海岬型船市場行情已跌無可跌，船東寧願將船隻停擺也無意再殺低運費，租金行情已出現止跌但還是低價震盪盤旋。各航線租金曾在1月中旬突然觸底強力反彈，惟僅反彈約兩星期又告回軟，2月初租金出現抗跌而微弱反彈，但運力過剩問題陰影猶存，隨後又告回跌持續下挫，拖累平均租金。平均租金1月上旬跌落至4,394美元後止跌勁揚，漲了約兩星期快速拉回至9,010美元後終止漲勢而回檔，2月初乍現抗跌反彈，但僅曇花一現，又持續下探，迄3月上旬回挫收在4,091美元，跌破1月上旬的低價位。太平洋區航線租金1月上旬跌至3,955美元低位後止跌出現微弱反彈，1月下旬又拉回走跌，2月初觸底微弱反彈，忽漲忽跌，跌多漲少，但下跌格局依然不變，迄3月上旬拉回至4,020美元低價位。大西洋往返航線租金1月上旬跌至最低5,165美元後，突然跌深強力反彈約兩星期，急速拉高至12,625美元後續無力而持續拉回，2月初出現抗跌，但無力改變下跌壓力，迄3月上旬回挫收在3,075美元，跌破1月上旬的低價位。
3. 大西洋區返回遠東航線租金1月上旬重挫至12,680美元低位後，觸底反彈兩星期返回19,560美元價位後終止漲勢拉回，2月初回檔至16,210美元又見止跌振盪，隨後續返回下跌渠道，迄3月上旬收在12,295美元。太平洋區返回歐陸航線租金1月上旬跌至最低負5,273美元後止跌強彈兩星期至負1,859美元又告回軟，2月上旬曾止跌回升，但僅曇花一現，隨即繼續下跌，迄3月上旬收在負4,125美元。

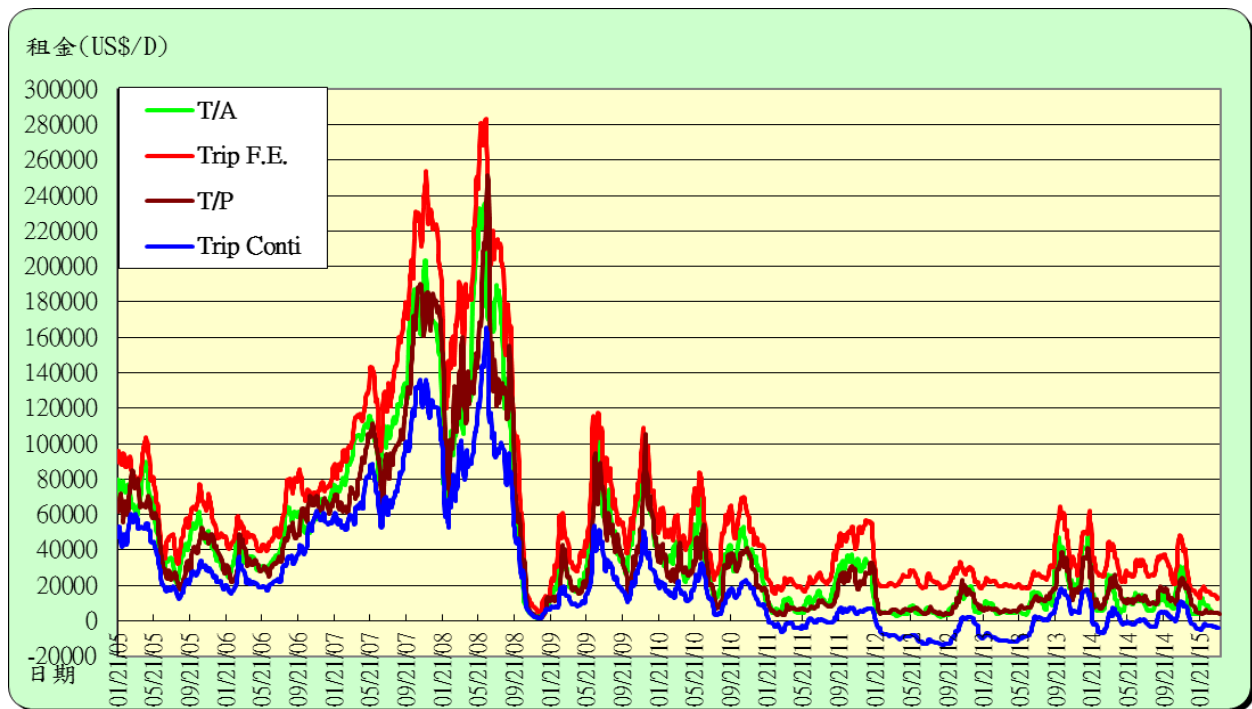


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、巴拿馬型船市場行情

1. 圖3說明巴拿馬數(BPI)組成四條租金航線行情變動趨勢。去年第四季在美灣穀物遠程船運開啟的拉動下，巴拿馬型船大西洋返回遠東航線租金行情曾維持在1.5萬美元以上行情，但11月下旬開始，穀物船運需求減少，冬儲煤季節性需求極弱，租金行情開始回落。進入今年1月航市進入傳統需求淡季，運力過剩，租金大幅下挫，巴拿馬型船市場運價繼續萎靡不振，另外，穀物船運進入南北美交替階段，貨盤較少，大西

洋市場煤炭船運也不活躍，中國煤炭進口量遽減，市場需求運力疲弱，兩大洋區市場運力均過剩，致巴拿馬型船市場租金持續疲軟走低。在中國農曆春節放假前巴拿馬型船市場租金突然出現觸底跌深持續微幅反彈，各航線租金緩步上揚，春節長假結束恢復正常交易，運力需求熱度增溫，雖帶動巴拿馬型船市場租金上漲，但上漲動能嫌不足，顯然運力仍過剩，競爭態勢強烈，租家追價意願還是不高，致反彈力道有限，仍在上漲租金抵達水準還是很低，船隻營運收入仍遠低於成本。目前中國礦砂、煤炭等商品庫存量居高位，大宗商品需求依然疲軟，市場運力需求仍嫌薄弱，第二季巴拿馬型船租金行情上漲恐受阻，無法繼續上攻突破低檔行情。

- 今年伊始巴拿馬型船各航線租金行情延續年前跌勢持續下挫，拖累平均租金行情，進入2月各航線租金行情止跌翻揚，因行情太低，船東不願接受如此低價，使租金行情出現抗跌，幾乎一路緩步走高，氣勢稍嫌薄弱，整體租金仍陷入低位徘徊。平均租金從2月上旬的3,418美元低價為持續反彈，3月上旬攀升至4,732美元後漲勢熄火而拉回，迄3月上旬收在4,697美元。太平洋區航線租金1月上旬跌落至5,063美元後止跌回升，但僅曇花一現，隨即陷入跌跌不休困境，2月上旬出現跌深反彈，從2,743美元最低價位一路緩步爬升，迄3月上旬收高在5,386美元。大西洋區航線租金11月下旬曾站上1萬美元，最高來到10,842美元，隨後受到海岬型船市場慘崩的影響，同步急速下跌探底，新年結束返市後跌勢依舊，跌幅相當慘烈，與太平洋區航線租金相差不多，2月上旬觸及3,100美元低價位後止跌一路反彈，雖漲勢曾一度熄火，但隨即化解危機繼續往上推升，3月上旬攀升至4,168美元後漲勢熄火拉回，迄3月上旬收在3,960美元。
- 大西洋返回遠東航線租金今年伊始跌勢依舊，1月底跌破1萬美元關卡，進入2月上旬出現止跌，租金觸及7,721美元低位後持續止跌反彈，3月上旬攀升至9,021美元後漲勢熄火拉回，迄3月上旬收在9,005美元。遠東返回歐陸租金航線今年伊始返市後跌勢依舊，雖1月上中旬曾弱勢反彈超過一星期，但運力過剩結構問題依然抑制走勢，隨後返回下跌渠道，2月上旬跌至80美元價位後止跌反彈，迄3月上旬收在436美元。

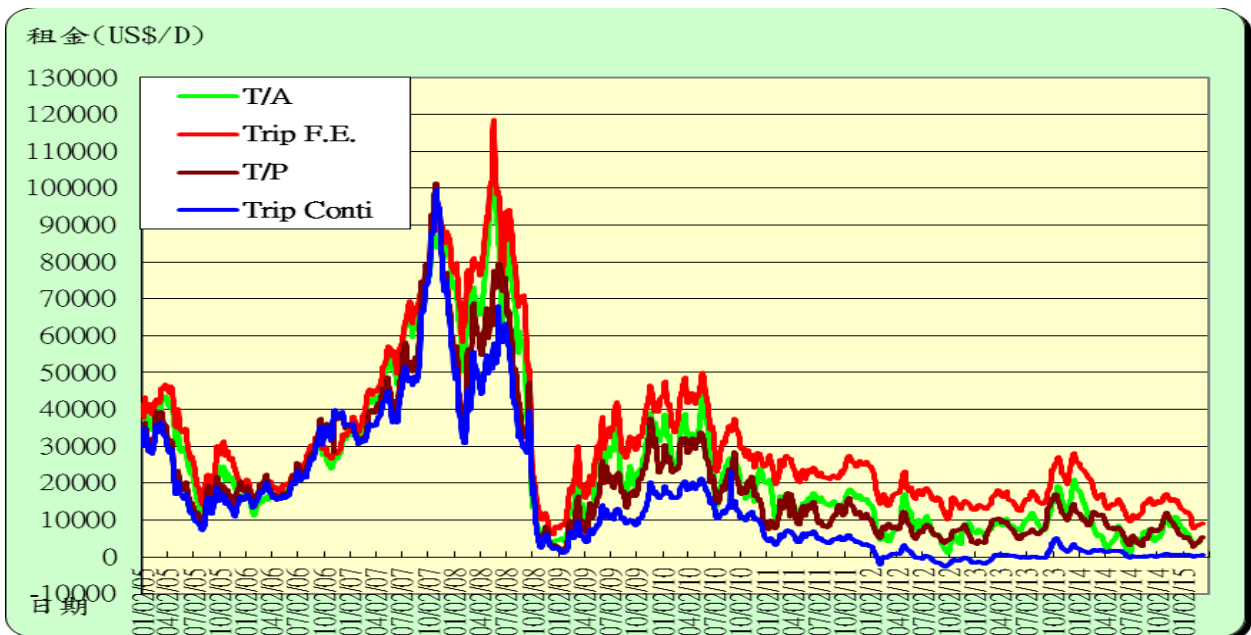


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

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)組成中四條租金航線行情變動趨勢。全球重要經濟體如中國、日本和德國，及新興市場的經濟增長皆放緩，已對散裝船市場造成影響，尤其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，同時印尼禁止原礦出口，導致中國進口鋁礬土大受影響，中國煉鋁業改進口鋁錠，使鋁錠進口大幅增長。鋁礬土海運貨載對太平洋區域超輕便型船運費市場仍具有一定影響力，中國改進口鋁錠將嚴重壓縮以散貨裝運之超輕便型船以下運費市場。另中國煤炭進口明顯萎縮，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。中國春節長假結束恢復正常交易，運力需求熱度增溫，且3月為南半球穀類出口旺季，對激勵超輕便型船市場行情有一定效果，因而帶動超輕便船市場租金持續有感上漲，算是個型船市場中表現最佳。
- 2.超輕便型船太平洋區航線租金從去年12月上旬從9,714美元高位反轉一路溜滑梯緩步走跌，至中國春節放假期間從4,070美元低價位止跌反彈，一路扶搖直上，迄3月上旬收高在5,200美元。大西洋區航線租金去年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，2月初跌至低價位5,330美元後反彈一路攀升，迄3月上旬收高在6,860美元。
- 3.大西洋區回遠東租金航線去年11月從13,221美元低位止跌回升，惟反彈力道薄弱，沒多久又呈現疲軟持續拉回，1月中旬跌破1萬美元關卡，跌勢繼續探底，2月中旬跌至7,158美元後止跌一路反彈走高，迄3月上旬收在9,475美元。遠東回歐陸租金航線去年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，租金反轉一路拉回，2月底挫低至3,880美元後才止跌回升，迄3月上旬收在4,685美元。平均租金去年11月受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，但12月上旬各航線租金反轉走跌後，拖累平均租金持續拉回走低，2月中旬受到大西洋區航線租金止跌明顯反彈走高的帶動下，平均租金回落至5,153美元後止跌反彈，迄3月上旬攀升拉高抵達6,555美元。

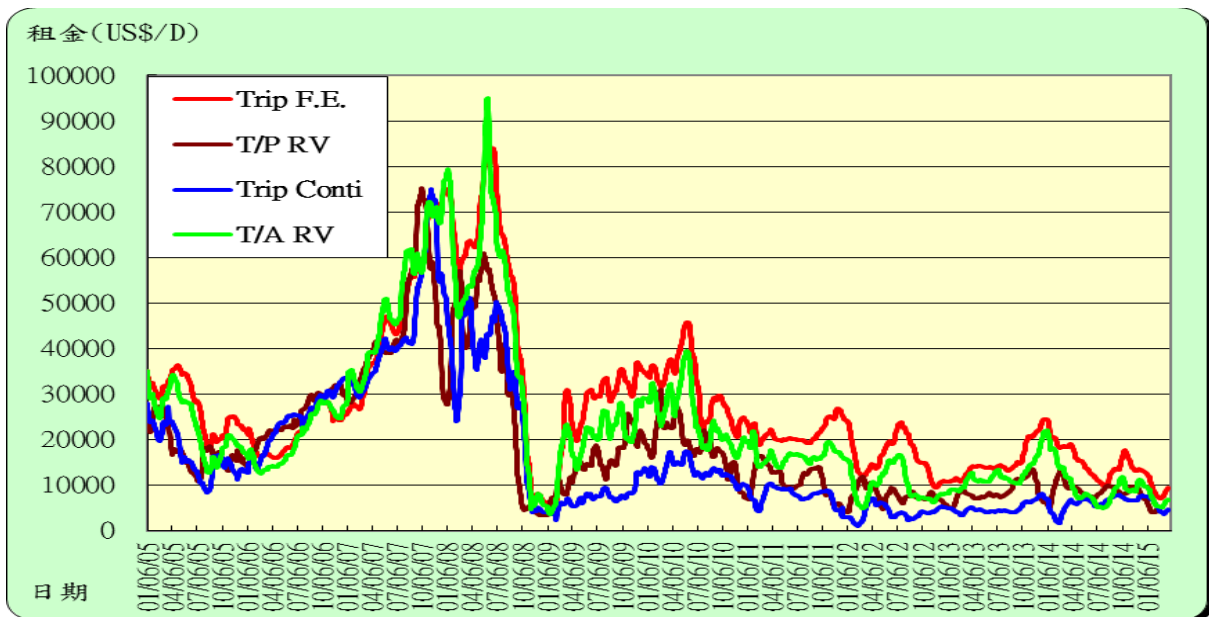


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

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)組成中大西洋區與太平洋區租金航線行情變動趨勢。受到歐洲與日本的經濟復甦情乏力，以及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，復甦不振，消者需求低迷，使得通縮威脅逐漸擴大。今年伊始輕便型船市場租金表現與年前大異其趣，一開市個航線租金持續下挫，所幸中國春節放假前夕租金止跌反轉上揚，加上春節假期結束返市，中國租家租船行動開始積極熱絡，漲勢持續至 3 月上中旬動能依然猶存，這波漲勢可能會持續至 3 月底。
2. 太平洋區相關航線租金 11 月中旬止跌回升，漲勢持續至年底，攀升至最高 7,232 美元，但新年結束返市，租金行情卻出現一路下跌走勢，毫無剎車往下探底，2 月中旬春節長假前跌至最低價位 4,170 美元後止跌反彈一路回升，迄 3 月上旬攀升收高在 4,926 美元。大西洋區相關航線租金 11 月上旬跌到最低價位後止跌回升，進入 12 月份還是維持上漲格局，漲勢持續至年底，攀升至最高 7,929 美元，但新年結束返市，租金行情出現下跌走勢，且一路下挫，在 2 月中旬春節長假前跌至最低價位 3,632 美元後止跌反彈一路回升，3 月上旬站上 5 千美元關卡，迄 3 月上旬攀升收高在 5,415 美元。平均租金 11 月中旬後跌至 6,512 美元後一路扶搖直上，11 月底攻上 7 千美元關卡，12 月底攀升波段高價 7,567 美元，隨後大西洋區與太平洋區航線租金紛紛拉回，拖累平均租金反轉下跌，2 月中旬跌至最低價位 3,932 美元後止跌反彈，3 月上旬站上 5 千美元關卡，迄 3 月上旬拉高收在 5,171 美元。

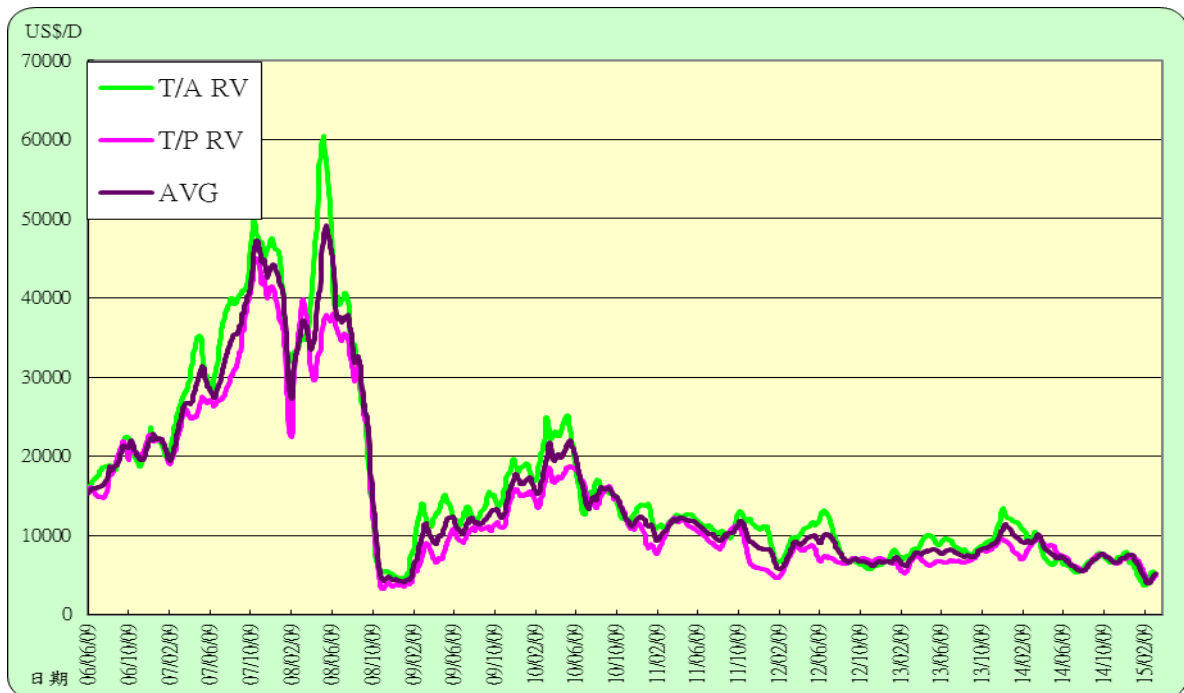


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. Clarksons 預估今年散裝市場新造船估計增加 7% 以上，扣除拆解舊船，淨增加 5.1%，但貨噸僅增加約 3.7%，市場供給過剩的問題仍在，所幸今年以來航市運費持續低迷不振，逾齡船船東已按耐挺不住，不得不將逾齡船送去拆解，迄今逾齡船拆解數量暴增，已超越去年整年數量，若航市運費遲未有改觀，肯定今年拆船數量會比去年增加數倍，應可加速解決長期運力過剩問題，但短期航市依然難脫離運力過剩問題，今年航市運費行情持續在低價位來回震盪。有分析專家更保守表示至 2017 年航市可能還是無法達到供需平衡，市場前景並不樂觀，將影響投資者繼續投資散裝乾貨船領域的投資力道。
2. 今年主要經濟體仍未顯現出明確的快速增長跡象，以及中國經濟增速放緩導致總需求疲弱，國際大宗商品價格大跌，中國進出口量大幅下滑，顯示中國內外需皆疲軟，中國製造業面臨巨大挑戰。今年中國國內鋼廠削減了部分產量，致使礦砂需求降低，進口下降。去年中國出口鋼材達到創歷史紀錄，鋼材出口增長顯著，顯示中國鋼廠仍在依靠出口釋放庫存。但全球需求鋼材不振，致鋼價持續走跌，多數鋼廠經營出現困境，紛紛減產，以減少財務虧損擴大，因而影響礦砂海運量的增長。今年以來有超過 20 個國家陸續祭出寬縮貨幣政策，以量化寬鬆與調降存放款利率等手段，以防止經濟出現通縮，並提振投資與刺激消費。近期已逐漸起效應，全球股市持續飆高且創新高紀錄，相信在熱錢到處流串下，有助於散裝海運貨量的增加，將有機會為航市注入上漲動能，讓航市運費盡早脫離谷底翻揚。



2015 年 2 月份國際油輪市場動態

康筱涵

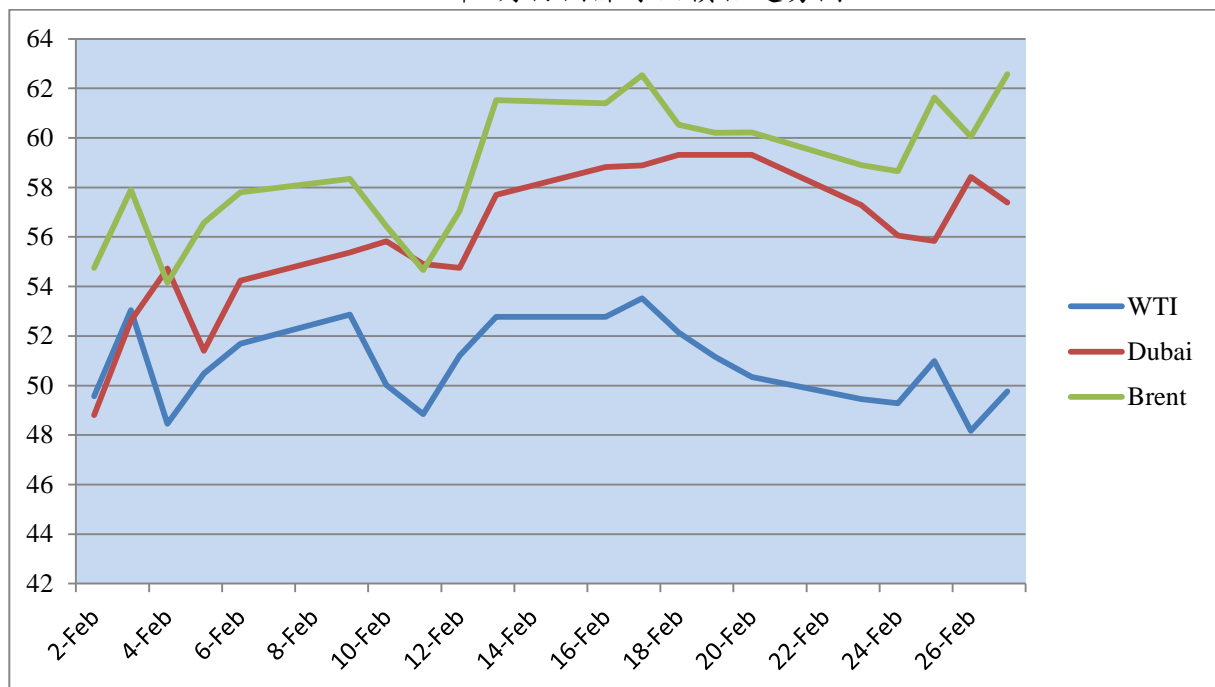
1. 原油市場短評

美國近年頁岩油的開採熱度不斷提升，頁岩油產量大幅提高並推動美國原油總產量持續攀升。近幾個月美國鑽井平台雖陸續受到遏制削減，但月底美國能源信息署 EIA 公布數據顯示，美國原油庫存升幅仍超出預期，但汽油及精煉油庫存均下降。

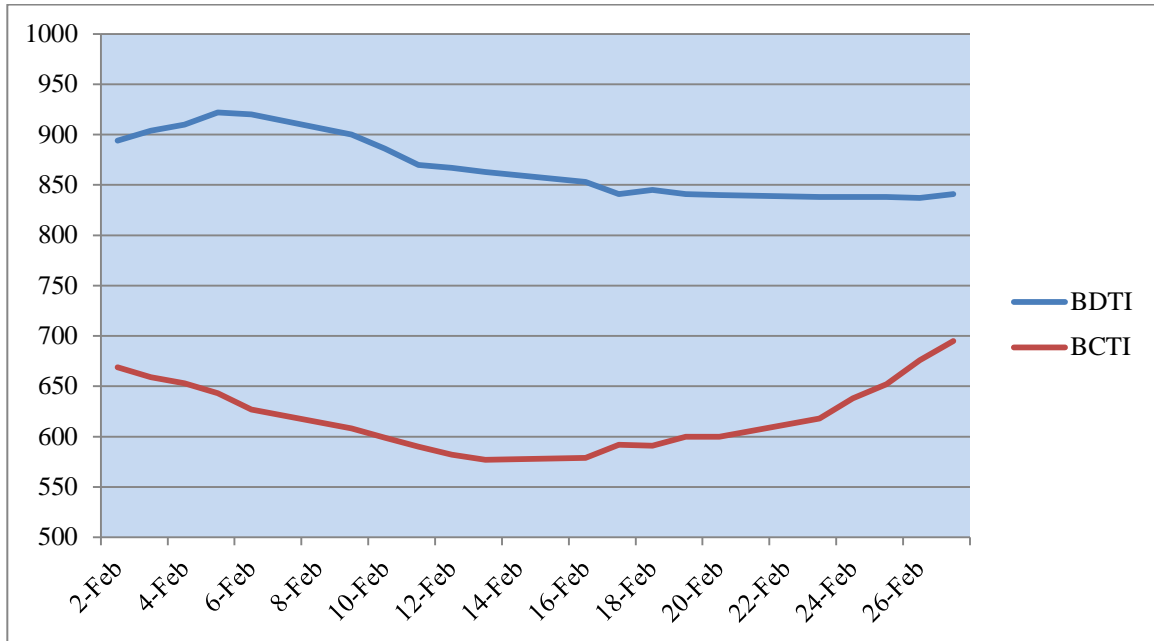
另一方面因冬季寒冷的氣候影響了煉廠生產，同時三月歐美煉廠將進入檢修的高峰期，原油加工量持續下降，這再度加大原油庫壓力。

總和來看美國聯儲加息預期的不斷升溫以及歐洲央行實施的 QE 政策將持續強化美元強勢局面，進而打壓包括原油在內的大宗商品走勢，而伊朗核問題談判也逐漸明朗，市場達成一致的預期很強。油價市場的利空因素正在聚集，油價短期走勢很不樂觀。

2015年2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)		
	JAN	FEB	% change	JAN	FEB	% change
Max	953	922	-3.25% ↓	775	695	-10.32% ↓
Min	863	837	-3.01% ↓	678	577	-14.90% ↓
Average	908.52	867.40	-4.53% ↓	724.81	622.40	-14.13% ↓

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格 49.57 美元，月底報價 49.76 美元；月均價為每桶 50.828 美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格 48.81 美元，月底價格每桶 57.39 美元；月均價為每桶 56.052 美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格 54.75 美元，月底以每桶 62.58 美元作收；月均價為每桶 58.795 美元。

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“GC Haikou”(2000年造，二十九萬載重噸)以約三千一百萬美元售出。

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

現貨運輸市場成交量略有萎縮，本月波灣出口至日本航線貨載成交數 117 筆，波灣出口至日本之航線運費下調，月底來到 WS52 點，換算日租金 45,796 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS29 點，日租金 29,822 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

黑海至地中海航線受波斯普魯斯海峽大霧天氣影響，運價出現反轉上漲。黑海至地中海從 W80 點水平提升至月底運費 WS95 點，換算日租金約為 56,955 美元;西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS85 點，日租金 39,314 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS85 點，換算日租金 42,188 美元。

6.成品油油輪運費行情

成品油輪在不同船型、不同航線表現不一。其中歐洲至美灣 3.7 萬級船型航線由於可用噸位不足，運價從月初 WS120 點漲至月底 WS180，日租金來到 28,149 美元。波灣至日本 7.5 萬噸級船型運費，月底報價 WS100 點，日租金 25,844 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2月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	27-Feb-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	35.0	46,778	29.0	29,822
AG / JAPAN	VLCC	62.0	64,904	52.0	45,796
WAF / EAST	VLCC	60.0	58,524	55.0	46,811
WAF / USG	VLCC	75.0	80,441	65.0	62,478
WAF / USAC	SUEZMAX	87.5	44,056	85.0	39,314
MED / MED	SUEZMAX	95.0	54,406	90.0	48,817
UKC / USAC	AFRAMAX	110.0	36,268	95.0	26,179

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	27-Feb-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	105.0	30,521	100.0	25,844
AG / JAPAN	55,000	120.0	25,526	105.0	18,844
UKC / USAC	37,000	120.0	17,828	180.0	28,149
SINGAPORE / JAPAN	30,000	120.0	18,709	114.0	15,436
MED / MED	30,000	175.0	26,577	210.0	35,301

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	44,000	43,000
SUEZMAX	150-160k	33,000	33,000
AFRAMAX	95-110k	23,000	23,000
LR1	65-74k	20,250	18,500
MR	47-48k	14,500	15,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$81.0
SUEZMAX	150-160k	\$72.0	\$59.0
AFRAMAX	95-105k	\$56.0	\$45.0
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$37.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2015年2月	2014年	2013年	2012年	2011年
VLCC	320k	96.5	\$97.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0
SUEZMAX	157k	65.0	\$65.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5
AFRAMAX	115k	53.5	\$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