



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 六 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 136 2015 年 4 月 17 日

中華海運研究協會 合作夥伴

香港理工大學董浩雲國際海事研究中心



網址: www.icms.polyu.edu.hk

理 事 長：呂錦山
總 編 輯：包嘉源
副總編輯：桑國忠
執行編輯：林繼昌
地 址：台北市林森北路 372 號 405 室
電 話：02-25517540
傳 真：02-25653003
網 址：<http://www.cmri.org.tw>
電子郵件：publisher@cmri.org.tw

啟 事

1. 《船舶與海運通訊》將於每月中旬定期出刊，並以紙本方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如有任何與本會出版相關問題可 E-mail 至 publisher@cmri.org.tw 或逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 12。
2. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

目 錄

專欄報導	1
海運市場動態報導	3
2015 年 3-4 月國際運輸動態報導	3
2015 年 3-4 月國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2015 年 3 月份國際油輪市場動態	16

專欄報導

淺談大陸工作經驗

蔡明旭¹

大陸經濟的快速發展帶動了航運產業的蓬勃生機，蔡董事長於大陸海運市場深耕多年，對於航運業所面臨之政治經濟情勢及經營環境有其深刻的認識及體驗。透過其豐富的大陸工作經驗，可使目前及未來欲進入中國大陸從事航運業務人員更加瞭解該地區之營運情形，在面對不確定及變動快速的大陸經營環境，有助於思考合適之營運模式。以下將由政治環境面、經濟面及公司營運層面進行探討。

大陸近年來推動政治體制的轉型，以經濟發展為主要國家政策推動方向，但整體上仍屬於專制的統治型態，亦即人治大於法治的規範仍充斥於各產業經營環境之中，加以過度快速的發展，使國家的體制及法規調整的速度無法與時俱進，造成許多商業及產業的業務推動必須遊走於「灰色地帶」，在犯規不犯法的模糊地帶找尋所有可能的機會，以避免錯失良好商機。不可諱言，在航業方面的經營此部份亦是需要著力之處。

目前大陸貿易型態仍以 FOB(Free on Board)貿易條件為主，然可觀察到以 CIF(Cost, Insurance, and Freight)為貿易條件的市場不斷的成長，如美洲線進口已成長超過 15%的年年成長率。進一步影響內陸方面物流銜接作業的重要程度，附加價值高的進口物流活動需求也大大提昇。大陸地區幅員遼闊，不同區域擁有其獨特的人文特質，故想順利進行相關營業活動，必須拋除見地，想辦法溶入當地人的社會之中，即所稱的接地氣，以取得對方的信任。如準備充分的題材當作聊天的話題及學習當地的用語進行溝通，亦是可採用的聯繫感情的方式，可增加對方對自己的好感，使業務在各方面可順利進行。

在航運的營業方面，在港口的營運上，其可針對不同港口貨量差異進行港口之間的貨量變動與調整，其政府具有絕對的控管權力；即指海權的行使。在碼頭建設上雖然目前新興碼頭是以合資的方式進行，但其碼頭的作業會與特定的船公司的營運結合，造成排擠效應。針對此強勢的作風，航商必須能了解如何配合當前大陸政策的執行重點，並保持良好的關係，以免造成本身在進行貨運及物流活動時的困難。

對於合作關係的良好的業者，亦會受到大陸航運當局的協助，如陽明新船首航時有滿載航行的規定，然而某新輪之首航時間卻訂為農曆新年過後，當時大部份的貨量皆已於過年前出貨完畢，面臨無貨可載的情形，在當局積極的要求配合下，該船的首航仍可承接到滿載的貨量。另一方面，因為對危險貨品(如：化學品)大陸當局於特定時期會有嚴格的

¹ 前陽明海運股份有限公司大陸地區總經理

管制處理，如能建立有效的溝通管道，對於特定物品運送的業務則可成為公司重要額外利潤的來源。

最後在人員管理部份，除了臺灣本地人員國際化需持續進行外，人力資源在地化的趨勢愈形重要。大陸人員的使用，除在成本上的節省外，使用當地人可解決單純使用臺籍幹部較無法解決的問題。當然對於大陸本地幹部的培養亦需注重其工作上的成就感，故對於工作內可進行組織部門工作輪替，增加工作的豐富度，提高其留用的意願，並可使公司業務能穩定成長。

對於大陸新興市場的發展，隨著經近幾年經濟高速的成長，對於航運的需求也隨之提昇，然而對於此市場仍有許多不確定的因素仍需持續進行瞭解，惟有不斷小心謹慎的耕耘，方能於大陸市場占有一席之地。



海運市場動態報導

2015 年 3-4 月國際運輸動態報導

1. TSA 航商修訂最低運價 5/1 實施

泛太平洋穩定協會 (TSA) 會員航商建議修訂短期的最低運價將於五月一日起實施，與最近宣布 2015-16 年度最低合約運價配套，一併於五月一日起實施。

TSA 建議短期最低運價，自亞洲運往美國西岸加州各港口整櫃(CY)貨載，每四十呎貨櫃 (FEU) 最低運價為 2,050 美元；自亞洲運往美國西北岸各港口整櫃 (CY) 貨載，每四十呎貨櫃 (FEU) 最低運價為 2,100 美元。

自亞洲運往美國東岸及墨西哥灣各港口整櫃 (CY) 貨載，每四十呎貨櫃 (FEU) 最低運價為 4,100 美元；經由鐵、公路運往美國中西部各內陸地區整櫃 (CY) 貨載，每四十呎貨櫃 (FEU) 最低運價為 4,400 美元。

運協管理主任康納德表示，目前的大部份的貨載，是以長期合約承運，但有部分客戶是利用短期低運價承運，航商面臨不敷成本的困境，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。

康納德強調，航商將如期於四月九日起調漲運價，並將於五月一日起實施上述建議短期的最低運價。擬於今年六月夏季營運旺季，將再度調漲運價，詳情將於稍後宣布。

泛太平洋穩定協會 (TSA) 是由 15 家川航於亞洲各地區與美國間的貨櫃輪航商所組成的論壇，會員包括：美國總統、中海、法國達飛、中國遠洋、長榮海運、韓進海運、赫伯羅德、現代商船、川崎汽船、馬士基、地中海、日本郵船、東方海外、陽明海運、以色列航運。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 超大型貨櫃船持續投入價格戰開打留伏筆

各家船公司持續引進超大型貨櫃船降低營運成本，但也為未來進一步價格戰開打留下伏筆。上海航運交易所市場週報指出，中國大陸貨櫃運輸市場運輸需求平穩，但總體運能過剩致市場整體行情繼續下滑。

上海航交所分析歐洲航線概況，上週歐洲、地中海航線船舶平均艙位利用率大約在八成左右。隨著航商聯盟聯營航線展開營運，成本降低使價格戰空間進一步打開，運價恢復計劃的執行時間被一再延遲，市場運價持續下滑。本(四)月十日，中國大陸至歐洲、地中海航線運價指數分別為 1109.50 點、1187.69 點，較前週分別下跌 4.7%、5.7%。數據顯示，歐元區三月綜合採購經理人指數(PMI)終值為 54，創十一個月以來新高，良好的經濟恢復趨勢提升了市場對於運輸需求的預期，航商繼續加大對航線的運能投入。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. BIMCO：今年全球貨櫃船運能供給將增 6.5%

船噸供給面暴增始終是航運業的隱憂，據國際航運組織 BIMCO 估計，今(2015)年全球貨櫃船運能供給將增加 6.5%，並警告新造船訂單可能會持續增長。

BIMCO 預計 2015 年貨櫃船運能供給增速將與去(2014 年)的 6.5%持平，而新接貨櫃船運能及貨櫃船拆解量將略低於 2014 年水準。BIMCO 表示，儘管新貨櫃船運能規模略低於 2014 年，但船東更傾向於建造大型貨櫃船。

2014 年全球貨櫃船訂單量僅為 426 艘，但總運能規模達到 330 萬 TEU，其中運能超過一萬 TEU 的超大型貨櫃船佔訂單總量的 5%，但佔總運能的比例高達 19%。2015 年初至今，市場共接收 31 艘貨櫃船，總運能為 22.4 萬 TEU，其中 79%的貨櫃船運能超過 8500TEU。

BIMCO 的估算略高於 Clarkson，Clarkson 預計 2015 年全球貨櫃船運能供給增加 5.8%，而全球運能需求增加 6.7%。BIMCO 同時表示，航運業目前仍然處於困境階段，一些船東還會持續下單。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 我第一季貨櫃裝卸量 354 萬 TEU 微增

我國國際商港今(104)年第一季貨櫃裝卸量為 354 萬 TEU，較去年同期的 348 萬 TEU，成長 1.67%。其中高雄港一到三月貨櫃量為 250 萬 TEU，較去年同期的 248 萬 TEU，增幅達 0.55%。台中港今年前三月貨櫃量為 37 萬 TEU，較去年同期的 35 萬 TEU，增幅達 5.47%。基隆港今年一到三月貨櫃量為 36 萬 TEU，較去年同期的 39 萬 TEU，減少 8.19%，台北港今年一到三月貨櫃量為 31 萬 TEU，較去年同期的 25 萬 TEU，增幅高達 22.6%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 巴拿馬擬祭通行費優惠

巴拿馬運河擴建，導致國際航商調整航線規劃，隨著完工時程將近，巴拿馬運河管理局 (ACP) 針對吸引航商重新取道，企圖推出通行費優惠方案，鼓勵更大型的船舶航行擴建後水道，提議於明 (2016) 年生效。

巴拿馬運河位居要衝，聯絡太平洋與大西洋，大幅縮短美國東西兩岸航程，惟隨著擴建工期持續，導致通過運河的船舶數量呈現不斷下滑趨勢，該運河通行費攸關當地政府重要財政收入來源，有關可能新收費方案提議，超過九千 TEU 的大船每櫃收費相較六千 TEU 以下的船舶還優惠，作為鼓勵較大船繼續使用現有的運河。

已有不少航運公司被迫改變航線，當前至美國東岸的貨輪，已有部分改為取道蘇伊士運河經地中海過大西洋。蘇伊士運河可以容納更大型船隻，也沒有運河水閘，只是航線距離相較遠程，航行時間也隨著增加，燃料等開支也會增加。新收費方式有利於超巴拿馬型船，即船寬 49 公尺、吃水 15.24 公尺的船型。一艘一萬 TEU、約有八成裝載率的船隻，根據新的收費標準，每次通過運河需支付 78 萬美元，可望節省 2.4 萬美元。

【資料來源：台灣新生報航運網】

6. 合利航運退出貨櫃船運業務

合利航運(HUBLINE)退出貨櫃船運業務，外電消息說，因產能過剩和市場不景氣，馬來西亞合利航運(HUBLINE)決定退出貨櫃船運業務。

合利航運日前向馬交所報備，旗下的 Hub Shipping 公司申請清盤，合利董事會在公告中表示："為確保股東價值不再受到損失，我們決定終止集裝箱船運。"，該公司將退出船運路線、終止合約和脫售貨櫃船運資產。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 華岡船務、東立物流合設，搶先台灣港務公司 台北港物流 4 月底正式營運

由華岡船務與東立物流合設的台北港國際物流公司，將搶先台灣港務公司主導的台灣港務國際物流公司，於 4 月底在台北港海運快遞專區正式營運，福建對接的福州、廈門和平潭 3 個自貿區，也會在近期內揭幕，並與該公司簽署合作協議，約定未來雙方相關公司相互持股。

華岡董事長洪清潭指出，新公司原本 3 月初就要開業，因等候關貿網路系統完成建置拖延近兩個月。這家公司原本與對岸福建交通集團談好共同出資成立，並由三大股東在對岸設平潭國際物流公司，但因兩岸服貿協議還未通過，只能先以合作協議方式，議定未來相互持股比例等，目前是由東立與華岡持股各半。

台北與平潭間航程僅 3 小時，目前華岡集團投資的東聯航運高速客輪「麗娜輪」與持股的「海峽號」，每周在台北港與平潭間提供 5 個航次，船隻每航次可運載 18 個貨櫃，是駛上駛下船型，作業快速便捷，另公司也積極爭取加派船舶航行兩岸，以達到每日都有船班的目標。

兩岸電子商務貨品，如阿里巴巴、網路家庭 (PChome) 或亞馬遜電商貨品，海運快遞運送成本較空運少 6 成，但大量的商機是在國際快遞，大陸快遞貨可經台北港轉空運，建設台北港成快遞貨發貨中心。

【資料來源：工商時報】



2015 年 3-4 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. 中國經濟增長減緩壓力猶存，美國經濟已受外圍經濟拖累，歐元區經濟景氣度雖有提振，但復甦形勢仍將偏弱。中國今年的經濟成長目標為 7%，低於去年 7.4% 的增幅，並將創下 1990 年以來的最低增速。中國經濟進入新常態，面臨經濟增長下降壓力，今年實現「保七」目標並不容易。今年成長目標雖降至約 7%，但中國仍打算在今年創造逾 1000 萬個都市工作，中國經濟成長率至少要有 7% 才可能穩定就業。若要減少仰賴舉債投資、致力環保並達成就業目標，願意接受經濟成長減速新常態。為支撐經濟，中國去年 11 月來已 2 度降息，並調降存準率。
2. 儘管在亞洲最大經濟體中國成長放緩下，開發中亞洲今明兩年的表現會較前幾年遜色，但印度展現成長爆發力，加上油價下滑及西方國家需求回溫，亞洲經濟仍可獲得支撐。開發中亞洲今明年的平均經濟成長率皆為 6.3%，與去年持平，但低於 2009 到 2013 年的平均值 6.7%。相較於中國今年成長率，料從去年的 7.4% 分別減速到 7.2% 和 7.0%，印度今年成長率可望由去年的 7.4%，分別衝上 7.8% 及 8.2%。印度躍為亞洲經濟領頭羊，歸功於該南亞最大經濟體推行寬鬆貨幣政策，提高資本支出投入基建計畫。除了致力掃除結構性瓶頸外，歐美需求升溫應可提振印度出口。

(二)中國煤炭進口快速遞減，印度煤炭進口將超越中國

1. 受到春節假期的影響，2 月中國商品進口速度放緩，中國 2 月煤進口量 15.26 百萬噸，較前月以及去年同期分別減少 9% 與 33%，1-2 月煤進口量則是年減 45% 至 32.04 百萬噸。今年 1 月、2 月中國進口熱燃煤連續創 2011 年 6 月以來新低，1 月比上月下降 37%，減少 10.44 百萬噸，比去年同期大跌 72%，2 月又比上月下降 9%，減少 1.52 百萬噸。自去年開始中國進口熱燃煤就開始出現下降趨勢，致全年進口量顯著減少，部分因水力發電增加，更重要為中國當局為降低空氣污染，要求發電廠減少煤炭進口，緊接著祭出一系列嚴格管制熱燃煤進口品質。中國發改會在未來 5 年將減少熱燃煤耗用 1.6 億噸，因此預期中國每年熱燃煤進口量下降 10%，2015 年進口量減少下降至 1.723 億噸。另外東澳最近遭受颶風襲擊，毀損煤炭主要運輸鐵路系統，影響 2 月澳洲煤炭出口作業，煤炭出口港停止中斷 3 個星期，最近煤炭輸出作業破壞，恐影響 2015 年煤炭出口增長，預估 2015 年澳洲熱燃煤出口量僅增加 2%，達 2.26 億噸。
2. 印度以煤炭為最重要能源來源，超過半數發電動力都採用煤炭，印度年進口量可能從當前每年 1.5 億噸，增加到 2015 年 1.8 億噸，並可望於 2020 年達到 3 億噸。印度最高法院裁決取消超過 2 百份煤炭開採許可證，因此印度將會出現強勁的煤炭進口成長。印度當前煤炭庫存來到最低水準，煤炭缺口將從進口來填補，預測今年可望還有更多進口成長。印度水力發電下降會助長煤炭消費量成長，庫存規模較低，隨著海運動力煤價格疲弱，而印度偏好低成本國際煤炭，綜合各項因素後，印度應該會進口更多煤炭。預料印度煤炭進口極具潛力，很可能後來居上快速超越中國，躍升為世界居首海運動力煤消費國。

3. 印度是亞洲地區焦煤進口增長最快國家，2014 年增長 24%，進口量達到 47.4 百萬噸，2015 年印度焦煤進口增長可達 9%，可達 51 百萬噸，將超越中國成為全球第二大進口國。印度煤炭進口猛增長幅度，帶動亞洲區域 2015 年焦煤進口將增長 3%，預期可達 1.92 億噸。印度 2015 年 1 月煤炭進口量達到 15.73 百萬噸，較 12 月的 19.75 百萬噸下降 20%，但較去年同期的 15.37 百萬噸增長 2%。其中，非煉焦煤進口量為 15.91 百萬噸，較 12 月的 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因為鋼鐵製造商需求下降。其中，鋼鐵所需的原材料煉焦煤的進口量就從 12 月的 3.2 百萬噸降至 2.4 百萬噸，冶金焦炭的進口量從 12 月的 17.6 萬噸降至 9.8 萬噸。
4. 去年亞洲焦煤進口海運量達 1.864 億噸，進口需求微幅下降 1%，主要因中國海運焦煤進口大幅下降 21%。中國增加從蒙古以陸運進口煤炭，導致海運進口煤炭明顯下降。預期受到一系列煤質限制的影響，2015 年中國進口焦煤將下降。同時，因日本鋼鐵生產抑制成長與提高銷售稅，致日本 2014 年焦煤進口量也下降 6%，2015 年日本進口焦煤增加非常有限，預期進口達到 54 百萬噸，南韓因新增高爐開始量產，促使 2014 年進口焦煤增長 13%，但未再有新高爐量產投入，故 2015 年預期進口保守增長 1%。

(三) 礦價大跌，未誘發中國買家搶貨，2 月中國進口礦砂續降

1. 因季節性因素影響，鋼材銷售情況處於傳統淡季，對礦砂的需求偏低。2 月中國商品進口放緩，2 月礦砂進口量為 67.94 百萬噸，較前月減少 13.5%，但與去年同期相比年增 11%。2 月中國鋼鐵需求下滑，主要因為在經濟放緩的壓力下，部分鋼鐵廠已經調降生產水平，以及中國嚴格的環境保護法也打壓鋼產量。中國 2015 年 2 月礦砂進口數據呈現許可發證數量、清關數量以及海運費價格均大幅下滑的現象，主要因為國內經濟依舊相對疲軟，因此 2 月中國國內礦砂市場低迷亦在預料之內，2015 年需求會少於 2014 年，但國際需求會增加。2 月未鍛軋銅及銅材的進口量為 28 萬噸，較前月以及去年同期分別減少 32% 與 26%；1-2 月進口量累計為 70 萬噸，較去年同期也減少 24%。2 月銅進口減少是正常的，主要因為春節假期的影響。去年銅消費量達 11.40 百萬噸，幾乎接近全球消費量 22.9 百萬噸的半數。2 月中國銅礦石與精礦的進口量為 76 萬噸，為連續第二個月下滑，1-2 月的進口量則是年減 5.7%。
2. 鋼鐵普遍運用於房產及工程領域，反應整體基礎經濟的動向，在中國經濟增速放緩，鋼廠需求低迷，對礦砂需求減弱。環保問題將關閉產能大幅過剩以及高污染的鋼鐵企業，經濟擴張減弱會削弱礦砂。另國際四大礦商擴產腳步難擋，供應量持續增長。而中國貨幣寬鬆政策雖能緩解實體經濟的資金問題，但最根本的需求問題短期內難以解決，礦砂需求力道支撐力嚴重不足。澳洲礦砂供應商 Rio Tinto 與 BHP 都無意減少產量，去年礦砂價格大跌，已經使全球約 1.25 億噸的高成本供應退出市場，其中有 85 百萬噸來自中國；並預期今年還將有 85 百萬噸的產量被迫削減，這足以抵消澳洲今年預計將增產 1 億噸的影響。雖然礦砂價格頻頻破底，但礦砂生產商還是拚命增產，試圖逼競爭者退出市場。澳洲 2015 年礦砂出口量將達 7.92 億噸，高於去年 12 月預期的 7.66 億噸，且 2016 年預估將進一步攀升至 8.51 億噸。今年全球海運鐵礦砂過剩供給量約 55 百萬噸，2017 年將近一步攀升至 1.293 億噸。目前國際礦砂價格遠低於中國礦砂生產成本，將吸引中國進口商擴大海外進口高品質低污染礦砂。

(四)全球重要鋼廠粗鋼產量減少，中國粗鋼產量持續下降

1. 基於產量、淨出口、軋機數量變化以及交易商庫存實際鋼材需求顯示，中國 1-2 月鋼材需求較上年同期大幅減少，中國房地產降溫使鋼鐵需求幾乎失去增長的空間，預測中國的鋼鐵產量會下降，也影響全球鋼鐵行業的前景。中國房地產持續多年飛速增長的時期已經結束了，讓全球鋼業面臨長期的艱難局面，中國的鋼需求今年能實現低個位數的增長。今年中國鋼鐵產量會繼續萎縮，預計會出現 1980 年代初以來首次下降，中國鋼鐵需求今年難以獲得改善，在住房供大於求的情況持續下，鋼鐵需求不太可能有強勁復甦，預估 2015 年鋼鐵產量將從去年的 8.23 億噸下降到 8.14 億噸。
2. 未來 10 年中國將加快鋼鐵業兼併重組步伐，到 2025 年，前 10 家鋼鐵企業粗鋼產量佔全國比重不低於 60%，並形成三到五家在全球具有較強競爭力的超大型鋼鐵集團。中國鋼鐵產業調整政策，淘汰落後鋼材產品，鼓勵鋼鐵企業進行實質性聯合重組，支持優勢鋼鐵企業聯合，到 2017 年，鋼鐵產能嚴重過剩得到有效化解，產能利用率達到 80% 以上。同時，到 2025 年，鋼企污染物排放、能耗全面符合國家和地方規定的標準，固體廢棄物實現 100% 利用。中國鋼材產能節節上升，去年預估達到 10.6 億噸，但產能利用率卻低於 75%。為了解決鋼材產能過剩問題，提出 2025 年前整併全國鋼鐵企業至 3~5 家。除了將鋼企整併，解決鋼鐵產能過剩的另一途徑為將產能轉移至海外。
3. 2 月全球粗鋼產量 1.28 億噸，比去年同期增長 0.6%，中國粗鋼產量 65 百萬噸，今年前 2 個月累積 1.31 億噸，比去年同期下降 1.5%，全國粗鋼日均產量 2.21 百萬噸，較去年 12 月增長 0.72%。亞洲其他國家，日本產量 8.4 百萬噸 比去年同期減少 0.2%，南韓產量 5.1 百萬噸，比去年同期減少 4.4%。歐盟區的德國產量 3.5 百萬噸，比去年同期減少 1.6%，義大利產量 2.0 百萬噸，比去年同期減少 9.7%，法國產量 1.3 百萬噸，比去年同期減少 1.6%，西班牙產量 1.1 百萬噸，比去年同期減少 4.4%，土耳其產量 2.4 百萬噸，比去年同期減少 12.2%，俄羅斯產地 5.7 百萬噸，比去年同期增長 5.6%，烏克蘭產量 1.6 百萬噸，比去年同期減少 33.2%。美國產量 6.3 百萬噸，比去年同期減少 7.9%。巴西產量 2.7 百萬噸，比去年同期增長 2.3%。

(五)中國及中東地區穀物進口增加，但歐洲穀物進口減少

1. 中國 2 月黃豆進口量 4.26 百萬噸，遠低於上月的 6.88 百萬噸，主要是受到春節假期的影響；1-2 月的黃豆進口量則是年增 4% 至 11.14 百萬噸。預估 3 月黃豆進口量約為 4.50 百萬噸，而由於美國黃豆銷售季節已經接近尾聲的影響，中國黃豆進口來源將轉向南美地區。美國農業部最新報告大幅下修未來十年中國玉米進口量的預估，主要因為中國國內產量增長，以及對美國基因玉米疑慮的影響。預計至 2023/24 年度中國玉米進口量將為 6.50 百萬噸，預估將大幅增加至 22 百萬噸。中國最新報告預計 2014/15 年度將進口 3 百萬噸玉米，高於上月所預估的 2.7 百萬噸。雖然中國已經核准多次遭到退運的基因玉米的進口，但中國玉米進口量仍可能不會快速攀升。此外，其它替代品如高粱等不受配額限制的穀物進口增長，至 2023/24 年度，中國高粱進口量將達到 5.40 百萬噸，大幅高於上年度報告所預估的 1.90 百萬噸；此外，大麥進口量也預估將達到 5.10 百萬噸，高於去年預估的 2.80 百萬噸。
2. 2014/15 年度全球穀物貿易量預估減少 1% 至 3.04 億噸，歐洲穀物進口減少影響最顯著達 30%，由於歐洲地區穀物豐收且價格較有吸引力關係，因此提

高該地區的穀物消耗量。類似情況，中國穀物產量暴增，致 2014/15 進口量減少 16%，但整體亞洲地區進口需求仍微幅增加，達到 97.5 百萬噸，佔全球穀物貿易量的 32%。以南韓進口需求增長最顯著，其他如中東地區將增長 4%，主要土耳其因當地穀物收成欠佳，需仰賴進口彌補缺口，致強勁進口增長。沙烏地阿拉伯系中東地區最大進口國，預估進口增減無多大變化。

(六)儘管拆解船加速，但對短期紓解運力過剩，仍杯水車薪

1. 目前船東有共識儘速提高船舶拆解量，並降低新船訂單量，從而使得市場能及早恢復平衡。今年截至 3 月底廢鋼船市場上已有 34 艘海岬型船拆解，達到創紀錄水準，Clarksons 預估今年海岬型散裝船拆解量將超過 100 艘。今年前 3 個月的拆船量甚至超過了 2014 年全年的水準，市場人士預估在第 2 季運費行情將略有反彈。但有市場人士認為，即便上述拆解速度，對於減少運能供應也不過杯水車薪，且因今年將要面對新船交付熱潮，計有超過 1,000 艘散裝船將於今年完工交付營運。另一方面，拆船價格繼去年 8 月暴跌之後，後市難以定論，還有下跌空間，船東也不願意在目前的低點棄船拆解。故整體航市今年仍陷入低檔盤旋狹幅震盪，難言樂觀。
2. Clarksons 預估今年新造船增加 7% 以上，扣除拆解舊船，淨增加 5.1%，但海運貨載量僅增加約 3.7%，因此供給運力過剩問題仍揮之不去。若航市運費拖遲未有改觀，雖會催促拆船數量比去年增加數倍，理應可加速解決運力過剩問題，但短期航市依然難脫離運力過剩困擾，今年航市運費行情恐在低價位來回震盪，今年的散貨船市場仍將舉步維艱。儘管拆船以及撤單量的提高可以緩解供應過剩壓力，但這無法及時挽救 2015 年的市場表現。

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。雖然航市整體表現在 3 月稍有乍現弱隱若現的陽光，首先由巴拿馬型船市場領先延續在 2 月下旬以來漲勢，接著超輕便型船和輕便型船市場紛紛出現烏雲消散嶄露曙光，但是漲勢動能微弱且氣勢如絲，3 月巴拿馬型船以下市場運費租金僅牛步緩慢推升，隨後在 3 月中旬海岬型船市場運費租金也跌深反彈，但僅能一跛一跛往前推進，3 月下旬後所有各型船市場運費租金全面翻黑緩步下跌。整體而言，3 月航市表現稍有轉好，但漲幅氣勢不如市場投資人原先期盼，讓他們大失所望。進入 4 月復活節結束返市航市表現疲弱且持續跌勢，但無論如何，航市運費租金以低至船舶操作成本以下水準，船東多認為將船隻停航應比接運務營運還划算，而多不願意接受如此低運費租金水準，故目前航市運費租金水準處於跌漲有限的窘境，主要運力超額供給過剩，形成市場壓力鍋蓋，船東原試圖以停航削減緩和運力供給壓力，但迄今運費租金水準遲遲無法轉圜脫困，船東漸失去等待耐性，將停航船隻重返市場，加重運力供給壓力，才導致 4 月航市全面再度呈現疲軟的跌勢。
2. 由於中國經濟政策從粗放轉型精緻，限制高污染、高耗能等產業的擴充發展，以及生產要素成本高漲，導致中國當地工業生產製作活水漸失，衝擊對生產原物料需求消耗，尤其對礦砂及煤炭等散裝乾貨需求動能影響最大，使中國對礦砂及煤炭進口失去往日熱情。無可否認地，過去締造航市輝煌時代是中國因素，今日失去中國動力引擎的推力，才導致市場失去支撐力量，加上市場累積過多運力供給，使得雙重利空打擊下，航市長期陷入一蹶不振的困境。波羅的海綜合運費指數(BDI)從去年 12 月上旬跌破千點後，再也沒有返回千點以上，更甚者今年進入 2 月後指數皆躺在 600 點以下，2

月中旬挫至歷史最低 509 點，隨後倚賴巴拿型船以下市場止跌弱勢反彈持續上漲的帶動下，才止跌緩步回升，3 月底曾瞬間站上 602 點，進入 4 月航市全面疲弱下跌，指數再度拉回，迄 4 月上旬拉回至 580 點。

3. 海岬型船運費指數(BCI)自去 12 月中旬跌破千點後，持續下探新低點，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，3 月中旬又回落至 357 點，沒有再破前波新低點，隨即止跌緩步回升，4 月上旬曾爬升至 475 點後無力續航呈現震盪格局，迄 4 月上旬收在 461 點。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 月下旬攀登至 617 點後漲多拉回，4 月上旬拉回至 584 點後止跌回升，迄 4 月上旬收在 591 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 月中旬後雖巴拿型船以上大船市場行情表現轉差，但超輕便型船與輕便型船市場行情的漲勢有增強趨勢，3 月底兩型船運費指數 BSI 及 BHSI 分別攀登至 650 點及 393 點後，進入 4 月復活節結束返市，兩型船市場運費租金行情翻轉走弱，迄 4 月上旬 BSI 及 BHSI 分別拉回收在 617 點及 379 點。

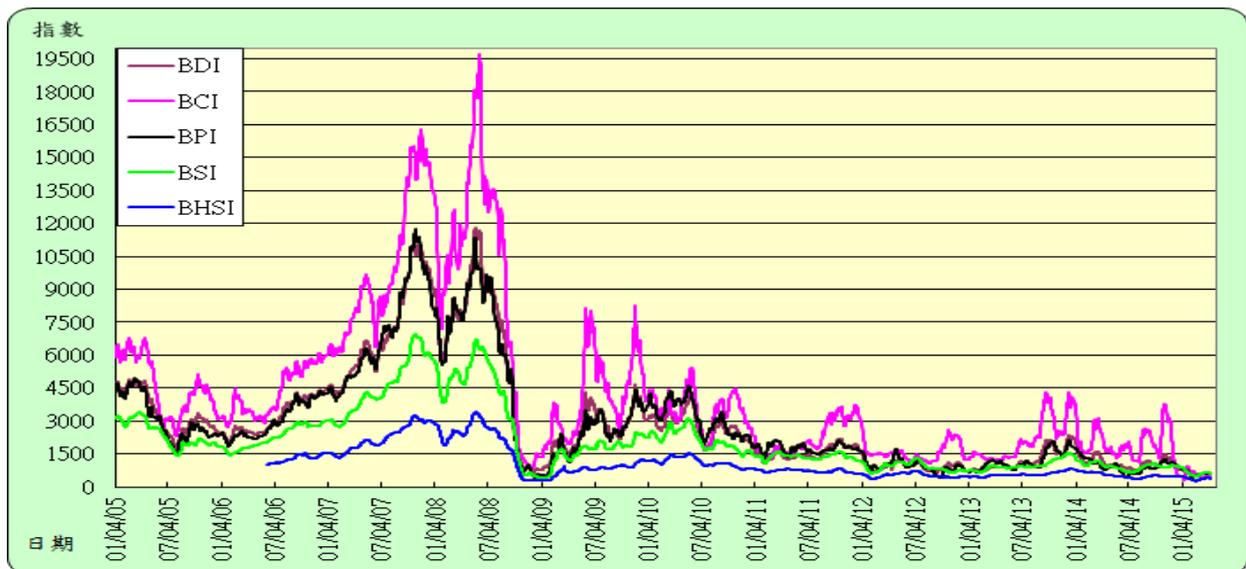


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。全球對商品及原料資源需求縮減，加上航市運力長期供給運力過剩，壓垮散裝乾貨船市場運費租金，尤其海岬型船市場已呈現空前崩潰慘況，歷史罕見低水準，全球散裝乾貨船產業陷入 30 年來最艱難的時期。受到中國經濟成長明顯走緩，限制高污染與高耗能產業發展，以及房地產等需求持續放緩等，導致全球最大咖中國需求進口礦砂及煤炭等原料急速下降，航市需求海岬型船運力急遽萎縮，加上巴西礦商 VALE 所屬超級礦砂船隊營運效率大幅提高，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船運，導致兩大洋區租金市場崩潰無力站

立。投資人原期待 3 月有一波反彈上漲行情，可惜僅在 3 月下旬勉強出現微弱有氣無力反彈，談不上需求增加帶動租金上揚。雖然今年拆船量快速增加，有助於改善未來運力供需結構，但在中國經濟轉型和去產能的背景下，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。

- 前陣子船東意圖犧牲將船隻停航試圖挽救低迷運費水準，但經過一段時間後，發現效果無法如願，顯然此策略仍無法改善供給運力過剩問題，於是放棄停航策略願意接受低租金運費水準，船隻重返市場，加重航市運力供給過剩壓力，租金行情更無法脫困，繼續在低檔震盪盤旋。平均租金水準進入 3 月持續下探，3 月中旬下挫至 3,744 美元歷史新低價位，隨後止跌微弱反彈數日，月底返回 4,266 美元後，時序進入 4 月又陷入疲態，各航線租金又轉入偏弱呈現忽跌忽漲且跌多漲少的格局，迄 4 月上旬回挫收在 4,045 美元。太平洋區航線租金 2 月以來出現微弱反彈，忽漲忽跌，維持在 4,500 美元狹幅震盪，迄 4 月上旬收在 4,523 美元價位。大西洋區航線租金 1 月下旬曾急速拉高至 12,625 美元後續無力而持續拉回下挫，3 月中旬挫低至 3,000 美元歷史新低價位後止跌緩步回升，月底曾站上 4,000 美元，隨即又告淪陷，進入 4 月呈現來回震盪，迄 4 月上旬收在 3,895 美元。
- 大西洋區返回遠東航線租金 1 月下旬曾反彈上揚至 19,560 美元價位後終止漲勢拉回，隨後幾乎一路下跌，進入 4 月復活節結束後未見轉機訊息繼續疲弱下跌抵達 10,122 美元止跌緩步回升，迄 4 月上旬收在 10,215 美元。太平洋區返回歐陸航線租金 1 月下旬以來幾乎一路下挫，3 月中旬跌至負租金 4,273 美元後止跌一路緩步回升，迄 4 月上旬縮小負數金額收在 3,423 美元。中國港口直接空放巴西礦砂裝港航線租金走勢與太平洋區返回歐陸航線雷同，自 1 月下旬以來幾乎一路下挫，3 月中旬跌至 4,812 美元後止跌一路緩步回升，3 月底上揚至 5,232 美元後進入 4 月復活節結束返市漲勢熄火拉回 4,860 美元再度反彈，迄 4 月上旬收在 5,014 美元。

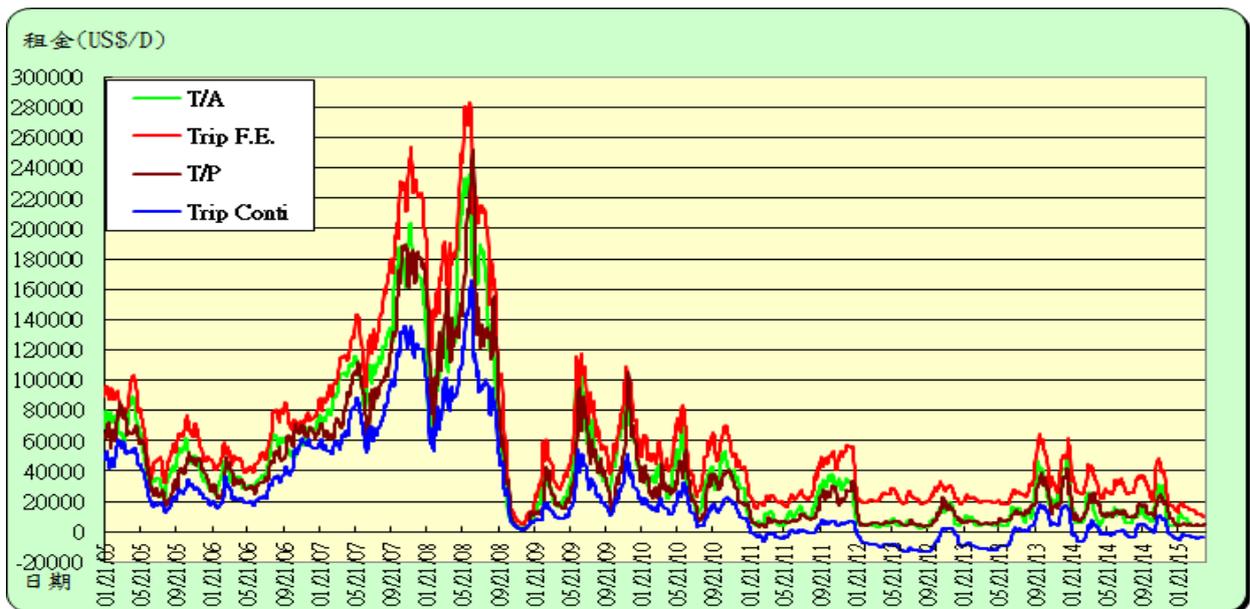


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。儘管中國煤炭進口達幅減少，所幸印度需求增加填補中國減少部分，加上南半球穀物出口旺季，勉強為已奄奄一息巴拿馬型船市場降下及時甘霖，帶動巴拿馬型船市場租金從2月中旬後觸底一路緩步反彈，除大西洋區航線租金仍能挺住上漲格局外，其他航線至3月下旬出現漲勢熄火而拉回，進入4月復活節結束返市大西洋區航線租金依然維持漲勢，但太平洋區航線依然呈現下跌走勢，因而拖累巴拿馬型船市場平均租金而走跌。整體而言，散裝乾貨船市場疲弱格局恐將持續數月時間，期間所巴拿型船平均租金都難以突破5千美元關口。巴拿馬型船市場新船交付速度放緩，預計2015年全年巴拿馬型船交付總數將達到150艘，使得該型船船隊規模增長3.3%，比去年的4.6%有所放緩。目前大宗商品需求依然疲軟，市場運力需求仍嫌薄弱，第2季巴拿馬型船租金行情上漲恐有現，無法脫離悲情低迷行情。
2. 巴拿馬型船各航線租金行情進入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，整體租金水準仍低位盤旋震盪。平均租金從2月上旬的3,418美元低價為持續反彈，3月下旬攀升至4,941美元後漲勢熄火而拉回，進入4月復活節結束返市持續緩步走跌，拉回4,665美元後止跌回升，迄4月上旬收在4,720美元。太平洋區航線租金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，3月中旬攀升抵達5,407美元後熄火一路拉回，進入4月復活節結束返市持續緩步走跌，迄4月上旬收在4,196美元。大西洋區航線租金2月上旬觸及3,100美元低價位後止跌幾乎一路反彈走高，雖曾數度熄火拉回，但隨即化解危機繼續往上推升，進入4月復活節結束返市仍能維持上漲格局，從此表現超越太平洋區航線租金，迄4月上旬收高在4,720美元。
3. 大西洋返回遠東航線租金進入2月上旬出現止跌，租金觸及7,721美元低位後止跌一路反彈走高，3月下旬攀升至9,786美元後漲勢熄火拉回，進入4月復活節結束返市持續偏弱走跌來到9,557美元後出現止跌回升，迄4月上旬收在9,627美元。遠東返回歐陸航線2月上旬跌至80美元價位後止跌一路反彈回升，3月中旬攀升抵達438美元後熄火一路拉回，迄4月上旬收在335美元。

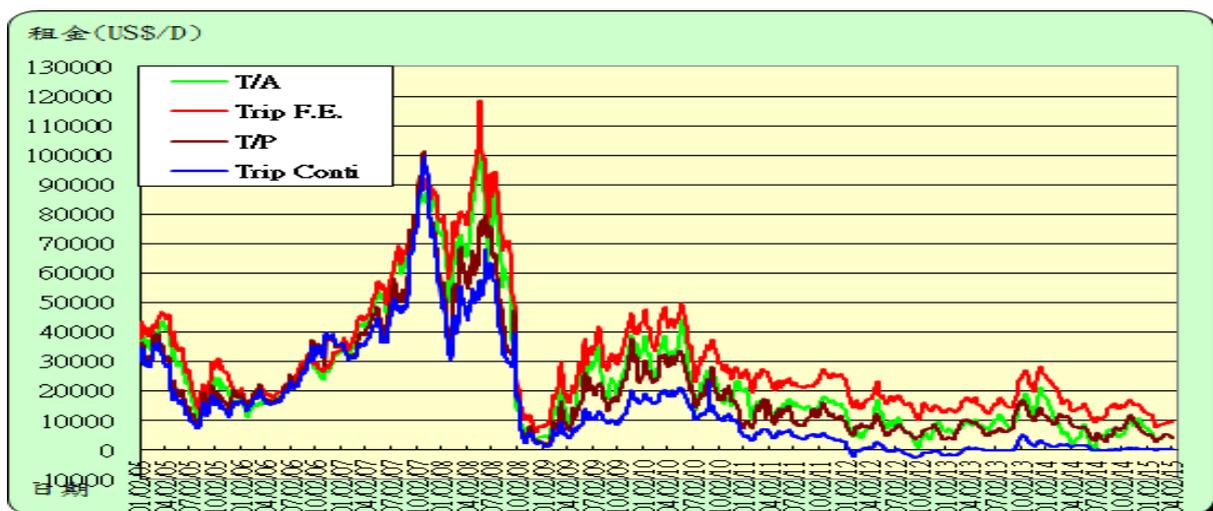


圖3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。中國經濟增長減緩，美國經濟已受外圍經濟表現不佳的拖累，開發中亞洲國家表現已大不如前，所幸印度經濟成長爆發力，印度躍為亞洲經濟領頭羊，歸功於該南亞最大經濟體料推行寬鬆貨幣政策，提高資本支出投入基建計畫，印度需求大宗原物料旺盛。中國經濟表現持續轉差，中國進口大宗原物料增長受到明顯影響，同時印尼禁止原礦出口。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。另中國煤炭進口連續大幅減少，也衝擊到超輕便型船運費市場，所幸印度進口煤炭激增，填補中國進口減少的缺口。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，為今年以來表現最佳市場。
2. 超輕便型船太平洋區航線租金從中國春節放假期間跌至4,070美元低價位後止跌反彈，一路扶搖直上，3月底攀高至6,392美元，可惜進入4月復活節結束返市卻變盤反轉走跌，迄4月上旬收在5,969美元。大西洋區航線租金2月初跌至低價位5,330美元後反彈一路攀升，3月下旬攀抵7,175美元後熄火拉回，進入4月復活節結束返市持續走跌，迄4月上旬收在6,819美元。
3. 大西洋區回遠東租金航線2月中旬跌至7,158美元後止跌一路反彈走高，3月中旬衝抵9,600美元高價位後失去動能而持續回跌，進入4月復活節結束返市跌勢依舊，迄4月上旬收在8,808美元。遠東回歐陸租金航線2月底挫低至3,880美元後才止跌一路回升，歷經一個月的上漲，3月底攀升至5,500美元高位後反轉下跌，進入4月復活節結束返市持續走跌，迄4月上旬收在5,120美元。平均租金在大西洋區航線租金止跌明顯反彈走高的帶動下，2月中旬平均租金回落至5,153美元後止跌一路反彈，3月底攀升至7,078美元高價位後反轉下跌，進入4月復活節結束返市持續走跌，迄4月上旬收在6,679美元。

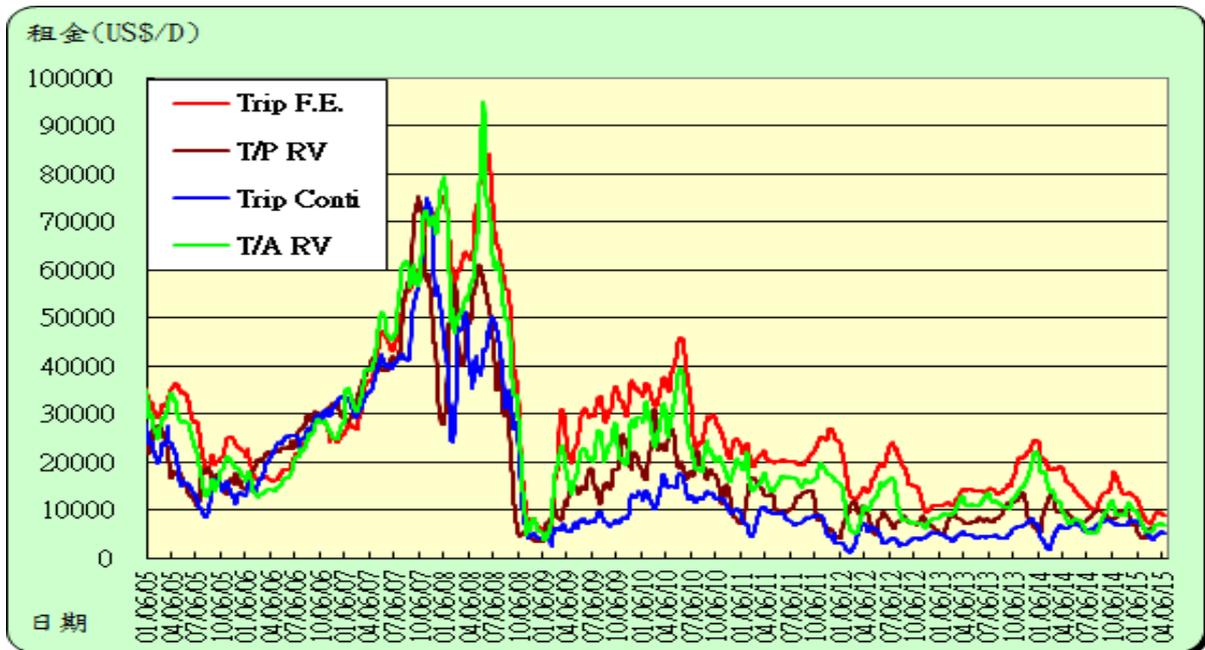


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。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，消費者需求低迷，使得通縮威脅逐漸擴大。所幸中國春節假期結束返市，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，這波漲勢持續至 3 月底，進入 4 月復活節結束返市發生變盤，太平洋區市場需求轉弱，導致此地區運費租金行情失去上漲動力而反轉持續走跌。
2. 太平洋區相關航線租金 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，3 月下旬攀抵 5,739 美元高價位後反轉下跌，進入 4 月復活節結束返市持續走跌，迄 4 月上旬收在 5,450 美元。大西洋區相關航線租金 2 月中旬春節長假前跌至最低價位 3,632 美元後止跌一路反彈走高，雖然太平洋區相關航線租金過了復活節結束上漲，但此航線依然屹立不搖繼續上揚，迄 4 月上旬攀升收高在 6,219 美元，超越太平洋區航線租金。平均租金 2 月中旬跌至最低價位 3,932 美元後止跌反彈，在大西洋區航線租金強力大幅上漲的激勵下，平均租金同步一路走高，惟 3 月底受到太平洋區相關航線租金熄火拉回的拖累，當攀升至 5,910 美元後無力續往上而拉回，迄 4 月上旬回檔收在 5,838 美元。

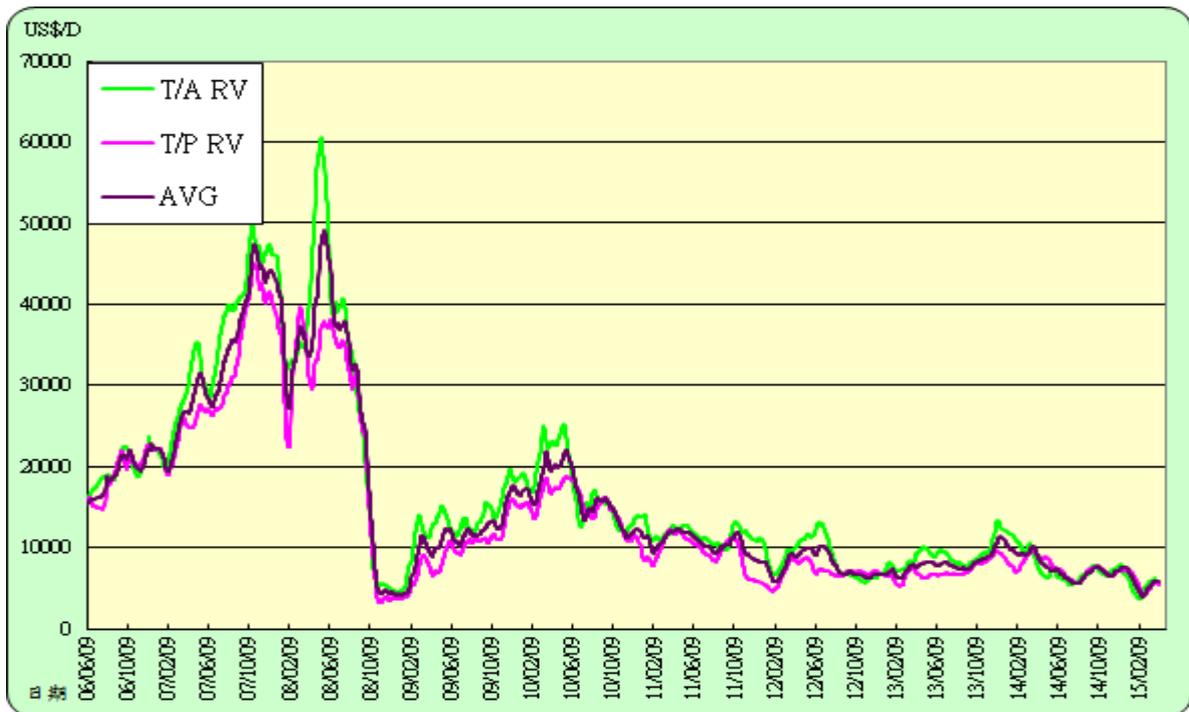


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 今年以來整體散裝航市表現最差，還是因在歷史谷底碎步欲圖脫困，僅靠小型船市場出現微弱陽光照亮航市，海岬型船市場仍奄奄一息。2015年整體散裝乾貨海運量年度增長約3.1%，為2009年來最低，主要因中國祭出管制進口煤質一系列政策，導致煤炭進口下降，預期2015年中國煤炭進口將比去年下降8%，此結果，2015年全球煤炭海運量增長相當有限。礦砂海運量得力於澳洲礦商猛烈增產與中國進口需求增加，預估2015年礦砂增長約6%，低於去年水準，因中國經濟增速放緩，致中國鋼廠粗鋼產量承受減產壓力，因而影響礦砂進口需求力道。2015年散裝乾貨船運力年度增長約4.4%，此增長水準依然大於運力需求，故2015年仍難擺脫運力供給過剩的困境，今年以來已出現高速拆船，除非低迷航市依舊，可望拆船量暴增，有助於提早化解航市長期處於運力過剩的困境。
2. 英國海運研究機構Drewry估計因航市低迷不振，船東推遲新船訂單，致新船交付營運數量下降，2015年新船交付速度恐減緩，雖然全球經濟環繞諸多不確定性，但預期2015年散裝海運貨載需求運力增長將超越運力供給，因此可望2015年下半年散裝航市有機會出現明顯復甦走揚。但BIMCO看法卻大異其趣，其悲觀的預測這次航運業「寒冬」有可能要持續至2017年，預期還需要幾年時間，航運市場供求才可回復平衡，預測BDI今年都不會超越千點，多徘徊在1,000點以下，筆者認同BIMCO看法，但持中庸，認為2016年航市應有不錯表現機會，應不至於如BIMCO看法那麼悲觀。



2015 年 3 月份國際油輪市場動態

康筱涵

1. 原油市場短評

原油市場需求疲軟，美國石油產量的增長，以及 OPEC 利用不減產政策打壓國際油價，試圖以較低的成本優勢逼迫其他國家的高成本石油減產，保持其市場佔有率。導致原油價格於低點盤旋。

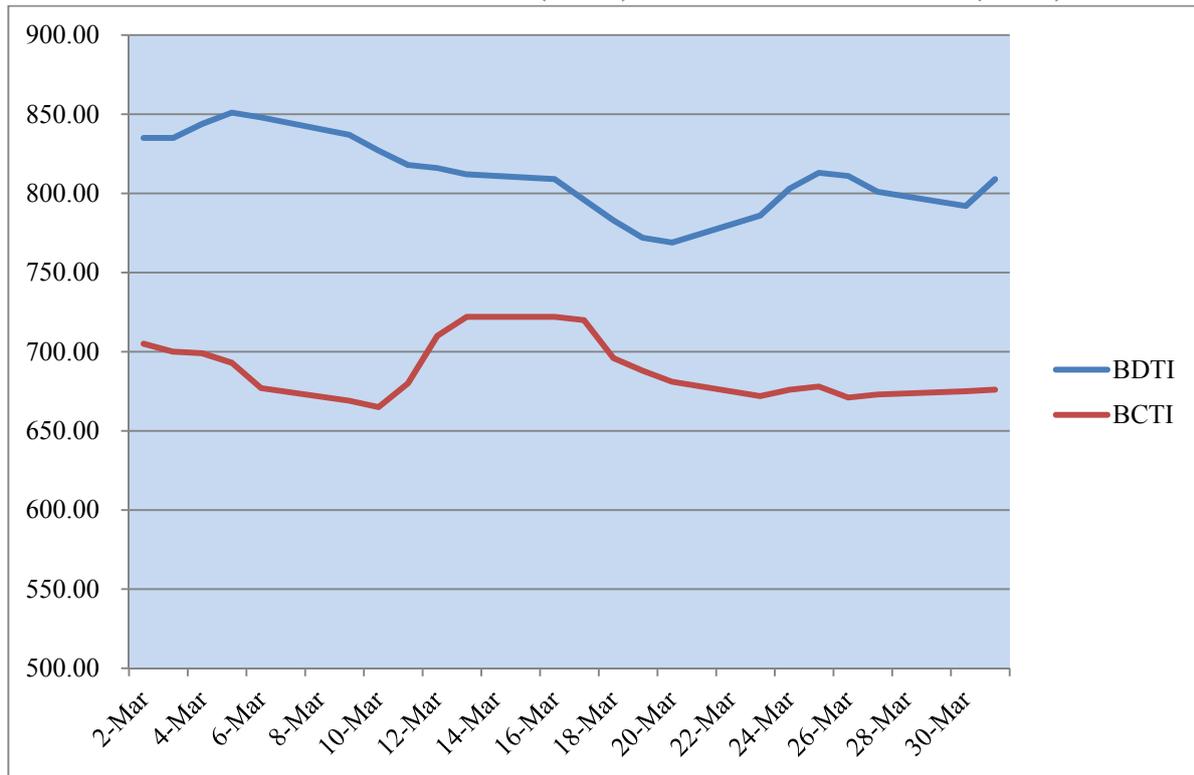
另一方面，市場關注伊朗核議題談判發展，如果伊朗取得進展同時國際削減對伊朗的制裁，將讓更多原油進入已經供過於求的原油市場。然而就算伊朗在六月底前達成最終的核協議，市場預測伊朗的原油產出也不會在之後的幾年內大幅增長，伊朗原油供應立即大增的可能性小。

總體來看全球石油的供應依然十分充足，短期內仍無法支撐油價上漲，原油產能不會立即消失、供應依然保持過剩，原油價格下跌壓力依舊。

2015年3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)		
	FEB	MAR	% change	FEB	MAR	% change
Max	922	851	-7.70% ↓	695	722	3.88% ↑
Min	837	769	-8.12% ↓	577	665	15.25% ↑
Average	867.40	812.14	-6.37% ↓	622.40	688.55	10.63% ↑

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格 49.59 美元，月底報價 47.6 美元；月均價為每桶 47.854 美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格 59.58 美元，月底價格每桶 53.84 美元；月均價為每桶 54.694 美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格 59.54 美元，月底以每桶 55.11 美元作收；月均價為每桶 56.939 美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Universal Prime”(1997年造，三十萬載重噸)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

波灣地區出口運力增加，運價略有下降。本月波灣出口至日本航線貨載成交數 116 筆，波灣出口至日本之航線運費平穩，月底來到 WS51 點，換算日租金 46,184 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS27 點，日租金 27,754 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

市場交易減弱，運費先漲後跌，月初運價黑海至地中海報價從 WS107.5 下調至月底 WS90 點，換算日租金約為 51,978 美元;西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS85 點，日租金 41,321 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS87.5 點，換算日租金 43,934 美元。

6.成品油油輪運費行情

成品油輪運價保持上行趨勢。亞洲航線運價小幅提升，波灣至日本 7.5 萬級船型運價 WS102 點，日租金來到 27,769 美元。歐洲至美東 3.7 萬級運價 WS160，日租金 24,598 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3月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	27-Feb-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	27-Mar-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	29.0	29,822	27.0	27,754
AG / JAPAN	VLCC	52.0	45,796	51.0	46,184
WAF / EAST	VLCC	55.0	46,811	50.0	41,411
WAF / USG	VLCC	65.0	62,478	57.5	54,428
WAF / USAC	SUEZMAX	85.0	39,314	85.0	41,321
MED / MED	SUEZMAX	90.0	48,817	87.5	46,911
UKC / USAC	AFRAMAX	95.0	26,179	97.5	28,301

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	27-Feb-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	27-Mar-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	100.0	25,844	102.5	27,769
AG / JAPAN	55,000	105.0	18,844	130.0	26,903
UKC / USAC	37,000	180.0	28,149	160.0	24,598
SINGAPORE / JAPAN	30,000	114.0	15,436	155.0	25,750
MED / MED	30,000	210.0	35,301	170.0	25,350

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	42,000	41,500
SUEZMAX	150-160k	33,000	33,000
AFRAMAX	95-110k	23,000	23,000
LR1	65-74k	21,500	18,500
MR	47-48k	15,500	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	\$70.0	\$57.5
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3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