



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

第 一 百 十 六 期

ISSUE 116 2013 年 8 月 19 日

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	4
2013 年 7-8 月份國際運輸動態報導	4
2013 年 7-8 月份國際散裝乾貨船市場行情分析	7
2013 年 7 月份國際油輪市場動態	17

專欄報導

臺灣輪船公司治理之研究

裕民航運股份有限公司 企劃處 楊惠伶 管理師

2001 年美國恩隆公司因不實的財務報告、高階經理人未確實迴避利益問題以及內外部監督制度功能無法落實等問題揭露後，爆發財務醜聞，震驚全球股市，導致該公司信用破產、投資人蒙受鉅額的財務損失。隔年 2002 年世界通訊亦因投資失利，為安定投資者信心，於財務報表造假欺騙，致使投資者誤認公司營運狀況仍處於良好狀況，然於內外部稽核狀況已出現差異，該公司最終無法掩飾營運虧損而宣布破產，爆發另一件震撼世人的財務醜聞，導致美國網絡通訊市場大亂。事實上不僅國外企業發生財務弊案，臺灣內部也相繼爆發相關事件(如：博達案及訊碟案等與公司欺騙投資人之企業醜聞)。由此可知，企業未將營運資訊透明化以及內外部監督功能失靈時，其後果將導致企業破產，股東蒙受龐大損失，投資人信心大受打擊，甚至影響世界經濟情勢。故公司治理議題愈來愈受到政府及企業的重視。



在運輸相關產業之航空業也發生公司治理方面的問題。遠東航空在 2008 年爆發掏空的財務危機，主因為財務資訊不透明以及股權結構出現重大瑕疵，使良好的公司形象受創，進而導致公司宣告破產。由此可知，公司治理不當，不僅造成經濟利益損失，企業形象更會嚴重受創，造成相關利害人對企業失去信心，使企業喪失資金來源。故嚴加控管及監督管理者，建立健全的公司治理制度，為目前企業生存時需重視的課題。

企業不僅要定期揭露公司獲利狀況，投資人也需關注所有經營資訊。和公司經營相關的利害關係人可透過公司治理有效監督及控管公司，保障自身權益。企業不應只是追求股東潤最大化，對於員工、顧客及一般社會大眾都應考慮。因企業對社會負有一定的責任，其行為及決策都須對整體社會負起責任。現今的社會對企業不僅要求要有道德行為，更被期望實踐企業社會責任或成企業公民，企業社會責任成為外部環境對企業的期許，因此企業不僅需盡到經濟及法律的義務，更需對社會盡到超過這些義務的責任，然而企業倘若懂得如何與利害關係人合作將掌握創造財富的關鍵。企業可藉由落實公司治理及實踐企業社會責任建立企業聲譽及良好形象。企業最重要的為形象及聲譽，且企業形象公司重要的無形資產，由於企業形象是人們在心中對公司最直接的想像，企業可以利用形象與社會大眾做有效溝通，故形象具有很大的影響力，但易被外來因素所影響導致不可挽救的後果，因此如何維持企業的良好形象亦為企業經營的目標。

良好的企業聲譽及形象不僅帶給投資人信心，更可吸引人才。員工對工作的滿意度以及留職率亦會受到企業形象影響。如何增加員工對組織的承諾為管理者重要任務。公司若能主動的誠實的揭露財務資訊不僅讓投資人放心，也讓員工感受到企業的誠實，進而認同公司。故推行公司治理不僅履行對投資者的承諾更可以增加員工對企業的組織承

諾。公司決策者若能夠以身作則，建立良好典範，確實做好監督公司的工作，創造出負責任的氛圍得到員工認同，員工便會對其產生尊敬態度，積極完成工作交付事項。故公司確實執行公司治理，不僅可實踐社會責任，建立公司社會公民的形象，也增加員工對公司的認同感，使員工對於組織的承諾愈來愈高，故良好的公司制度可影響員工的工作態度及提升滿意度，進而增加對公司的忠誠度，組織承諾也相對提升。

現今的企業經營重視制度的建立，公司治理的建立愈顯得重要。海運業屬於資本密集的產業，資金需求龐大，而臺灣海運產業相關公司多為家族企業，不僅財務方面易產生資金使用危機或周轉不靈的狀況發生，董事與執行長職位重疊或是利益衝突所產生的代理的問題也不容小覷，由此可見，為了維持公司正常營運，保護股東權益，定期並主動揭露財務資訊，董事監督的工作確實執行等公司治理制度更顯為重要。目前臺灣主要的貨櫃船公司中，陽明海運股份在民營化後開始積極向外募資，組織結構的變化加速訊息流通，揭露完整財務資訊及增加其透明化程度。長榮海運以及萬海航運除了履行承諾投資人的卓越的營運績效外，也主動定期在網站上揭露財務資訊，並加強會計師認證監督工作，定期勘查帳務以增加投資人的信任。散裝航商業者如慧洋、四維、裕民、新興、益航等上市公司皆能遵守臺灣證券交易所與中華民國證券櫃檯買賣中心制定的公司治理實務守則，建置有效的公司治理架構、確實揭露董事長等高階經理人名單、提升財務資訊透明度等保障股東權益，並履行企業社會責任達到社會大眾對企業的期望。

企業經營除了追求利潤的增加外，需考量如何維持長久穩定的經營。回顧過去相關公司治理的研究，大部份是以財務觀點探討公司治理的重要性。除財務績效的檢視外，企業的經營應著重建立公司健全的治理制度以幫助公司本身穩健營運以及社會責任的履行，進而塑造企業誠信形象，員工也會因為公司的行為影響個人工作行為及認知。因此公司的管理者如何建立良好的公司治理規範，確實達成社會給於企業的期望，進而提升企業聲譽及形象，並給予員工的承諾以維持企業在營運上永續的經營為重要任務。本文探討公司治理對員工組織承諾之間的影響，並以員工的角度，將公司治理、企業社會責任、企業形象及組織承諾做一連結，以瞭解臺灣上市輪船公司的公司治理現況、公司治理對企業社會責任、企業形象及組織承諾之影響。

針對公司治理探討時發現，由於臺灣輪船公司多為家族企業，大股東多為自己人，其利益關係應迴避，才不至於造成因自利而犧牲非家族人員之股東利益。基於以上原因，臺灣上市輪船公司應加強監督功能，以保障股東權益。此外臺灣輪船公司執行公司治理的第二個重點為「強化董事會職能」，董事會為推行公司治理的重要角色，其職能對於營運公司極為重要，若董事會不夠專業，而做出錯誤決策，不僅影響公司利益，更是影響股東權益，故強化董事會的職能也為保障股東權益的行為。其次為「尊重利害關係人權益並資訊公開」、「發揮監察人功能」及「保障股東權益」。臺灣上市輪船公司執行公司治理時，對於設立審計、薪酬委員會及獨立董事等加強監督公司功能之制度仍保持被動態度，然而在董事會職能的方面仍偏薄弱，需做加強以利企業能經營更順利。

此外，臺灣上市輪船公司在履行企業社會責任時，重點著重環境保護及永續經營。針對臺灣上市輪船公司進行履行企業社會責任狀況之調查，臺灣上市輪船公司相較於企業社會責任政策與參與，較注重環境保護。因此臺灣上市輪船公司除了注重環境保護及永續經營，其政策方面也應多加關注及確實執行，方能保障員工權益，盡到全面的企業

社會責任。

從員工的認知程度探討制度對組織承諾的影響，結果發現公司治理對組織承諾具有正向影響，同時亦發現公司治理對企業社會責任的影響具有正向關係，顯示出執行公司治理能履行企業社會責任。而企業社會責任對企業形象具有正向關係，此結果代表若企業盡好社會責任會使企業的形象更加良好。企業形象對組織承諾亦呈正向影響關係。故企業具有良好形象能增加員工對組織的認同感，使員工對組織的承諾提升。

總結以上，發現公司治理對組織承諾有明顯的正向影響，確實執行公司治理也會盡到企業社會責任，履行企業社會責任會塑造企業誠信的良好形象，企業良好形象也會正向影響員工對公司的認同感，進而增加對組織的承諾，而公司治理也會透過企業社會責任及良好形象之建立，進而提升員工對組織的組織承諾。因此公司治理不應只是侷限在追求股東利益最大化等議題，也可從員工的角度，探討執行公司治理對公司內外部的影響。對臺灣上市輪船公司而言，建立健全的公司治理制度除了能保護股東權益，且能盡到企業公民應盡的社會責任，為公司塑造企業良好形象，讓公司的未來能見度提高，使員工相信公司前途一片光明，進而增加對組織的認同感，自願為公司盡力，並降低員工的流動率，提升公司組織績效，與公司一起達到永續經營的目標。

臺灣上市的輪船公司對於獨立董事、審計委員會及薪酬委員會等具有監督公司功能的制度設立觀念並不普遍，雖然臺灣在 2002 年已規定上市公司需設立獨立董事一職，然而政府卻只強制 2002 年後申請股票初次上櫃公司需設立該職位，因此許多上市的輪船公司對於公司治理裡的監督功能大多持被動心態，如此被動性的回應將無法獲得股東的認同及信任。此外臺灣輪船公司多為家族企業，代理問題層出不窮，故企業應主動積極加強監督，例如在公司內部設立獨立董事，不僅解決經營者與股東間利益衝突問題，增加股東信任感並獲得股東的認同。然而，董事會為公司治理的重要角色，領導者應具備足夠的能力，方能建立更完善的公司治理制度，保障並創造利潤，故董事會應加強營運判斷能力、產業知識以及會計等財務方面能力。

此外公司應向員工宣傳公司治理的核心概念，建立良好的風氣，使董事會及全體員工皆能了解公司治理的運作，為未來擴大組織規模或事業版圖做萬全準備。公司建立制度的態度不能只是被動，應主動積極，甚至應將公司治理及企業社會責任的概念及精神帶入組織，制度的建立不僅只是主管做決定，員工的了解及認同更是順利執行的助力，一間公司的制度健全與否會影響公司的未來，進而去影響員工對公司的看法，所以擁有健全制度的公司，使員工看的到公司的未來及前途，也能降低員工被裁員的風險，進而增加員工對公司的認同感，提升對組織的組織承諾。目前臺灣上市輪船公司在履行企業社會責任時，仍是以維護環境且不讓地球受到汙染為履行重點，如船舶在運送時，是否可減少對海洋的汙染等，事實上企業社會責任的範圍相當廣泛，除了對環境及社會負責之外，是否違反員工權益也應是履行重點，員工在公司有舉足輕重的地位，制定企業社會責任政策一方面是為了揭露公司資訊，對社會大眾的一個交代，另一方面，也是對員工的一種保障。除此之外，企業履行企業社會責任不僅會塑造企業公民形象，更是邁向永續經營一大步，員工看到公司前景光明，也意味著自己未來受到保障，故提升對組織的認同感。因此臺灣上市輪船公司在履行責任時，應多主動積極制定企業社會責任政策，不僅達到社會大眾的期待，也為保障員工權益的一種表現。

海運市場動態報導

2013 年 7-8 月份國際運輸動態報導

1. 亞洲船廠海灘拆船 護環境歐洲盼改進

據外電提及，該新規定中沒有明確提及沖灘禁令，這一禁令可能會使歐盟的政策偏離《二〇〇九年香港國際安全與無害環境拆船公約》（簡稱為香港公約），看似歐洲達成妥協性協定。

歐洲對拆船廠通過要求相當嚴格，門檻仍然很高，將實質上排除這種做法。根據協定的標準，南亞船廠將不會進入能拆歐洲旗船的船廠名單。規定內容似乎的確讓那些沖灘拆船的船廠很難獲准，特別是那些位於孟加拉和印度船廠。

能名列於歐盟認證清單的船廠，僅限於那些被監管檔含糊地描述為按「既成結構」營運船廠。且具「不透水地面且具有有效排水系統」情況下營運。

歐盟未將禁止沖灘明確列入該禁令，基於必須與使用沖灘的船廠保持對話，這樣才能鼓勵這些船廠進行安全拆船，改善環境保護，而這才是所有流程最終目的。歐盟觀點認為如果沖灘真被禁，可能會變成一場徹頭徹尾的悲劇。歐洲不再有對話的機會，將無法再向這些船廠提出建議，幫助它們改善。是要禁止沖灘，還是保留對話這條路，是項問題。

從目前歐洲規定解讀，香港公約正式實施前，似乎在鼓勵亞洲船廠及時改進，而非從一開始就直接排拒門外，不讓它們從事拆解歐洲旗船業務。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 歐盟准德勞氏、挪威船級社合併

有關德國勞氏船級社（GL）和挪威船級社（DNV）合併案，歐盟日前批准。歐盟認為，GL 和 DNV 在船舶入級、風力發電機認證與測試、油氣領域認證服務等方面存在業務重疊，但總體而言，雙方合併後也只能獲得適度的市場地位。

歐盟還指出，在航運以及油氣領域的測試、檢測和認證方面，還有很多強大的市場參與者，客戶可以方便快捷地變更服務供應商；在風力發電機方面，由於存在大型的、經驗豐富的買家，市場競爭條件將得以維持。目前，美國和韓國已經批准合併，雙方合併還有待中國批准。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 退役貨櫃船 上半年增 5 成

貨櫃新船於上半年處於交船高峰，陸續投入市場，據最新船舶經紀發布最新報告，上半年，全球有 23.6 萬 TEU 貨櫃船運力退役被出售拆解，成長五成。該報告從歷史上分析，自金融危機以來，2009 年貨櫃船拆解量最高，約為 38 萬 TEU，預計到今年年底，將有 40 萬 TEU 運力被拆解。按百分比看，今年拆解的運力將相當於今年年初時總運力的 2.7%。

據統計，今年拆解船舶平均船齡已從去年的 24 年降至 21.8 年。拆解最多船型為一千至二千 TEU 船，今年已出售拆解 38 艘；三千至四千 TEU 型船為 30 艘；巴拿馬型船已有六艘被出售拆解，去年全年只有二艘。

市場上新船訂單數量，也同步大幅成長。第二季，新訂單達 44 萬 TEU，達到二年前水準。第二季訂造活動主要受更新船隊以及投資超巴拿馬型 9,000 TEU 船的意願推動，第二季訂單中，超過一半是 8,500 至 9,500 TEU 船。目前新船訂單量和現有運力的比例略低於 20%，估計到今年年底時這一比例也將降至 16%。

【資料來源：台灣新生報航運版】

4. 索馬里海盜活動減幾內亞海盜猖獗

索馬里海盜活動大減，但西非幾內亞灣卻是目前世界上海盜最猖獗地區。依據國際海事局消息，今年上半年全球被海盜襲擊船舶數量大幅減少，惟西非幾內亞灣海上航行安全狀況依然吃緊。國際海事局數據顯示，今年前六個月全球計有 138 起襲擊事件，去(2012)年同期的數字是 177 起，今年上半年總計有 7 艘船遭挾持及 127 名海員作為人質，去年同期海盜劫持了廿艘船和 334 名船員作人質。

基本上，索馬里海岸的海上航行安全狀況有所改善，今年上半年這個地區計有 8 起襲擊船舶和兩起劫持船隻事件，這是自 2006 年以來該地區海盜活動的最低數字，至於海盜活動減少的原因是國際部隊的有效行動，自 2008 年以來在亞丁灣和索馬里沿岸執勤。

儘管索馬里海盜活動減少，但國際海事局警告，非洲大陸另一側幾內亞灣襲擊船隻的事件則為增加，今年上半年海盜在該地區襲擊了 31 艘船，其中四艘被劫持，56 名船員被俘虜。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 高港上半年轉口櫃略增

高雄港今(102)年上半年一到六月轉口貨櫃量總計為 232 萬 7,612.25TEU,較去(101)年同期的 231 萬 2520TEU，增加 0.65%。

高雄港上半年轉口櫃 232 萬 7612.25TEU，占上半年總櫃量 485 萬 5570.25TEU，比例約為 47.94%，此比例較去年同期轉口櫃比例為 47.61%相較，增長 0.33%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. MLC 公約 8 月 20 日生效

《2006 年海事勞工公約》(MLC) 將於今(2013)年 8 月 20 日對在 2012 年 8 月 20 日當日或之前批准公約的 30 個國家生效，UK P&I CLUB 提醒業者注意因應。

UK P&I CLUB 指出，公約適用於從事國際航行、超過 500 公噸的所有船舶(部分情形除外)，和懸掛已批准公約的成員國旗幟的船舶，並且從另一成員國港口或在另一成員國港口之間航行的船舶必須經過認證。該生效日期僅適用於批准公約的最初 30 個成員國。對於在 2012 年 8 月 20 日後批准公約的國家以及仍處於批准階段的國家，公約將於批准日期 12 個月後生效。

在生效日期後前往某一國家的所有船舶將由港口國監督(PSC)根據公約要求進行檢查。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

7. 歐美線運費調漲 貨櫃航商 Q3 獲利轉樂觀

全球貨櫃運輸業正值第三季傳統旺季，根據上海國際航運研究中心最新發布「國際航運市場分析報告 2013 年第二季回顧與第三季展望」，提及貨量將有較大幅度成長，但增幅受不確定因素影響預期空間有限。隨著七月歐美線旺季運費價格調漲後，第三季貨櫃航商獲利轉趨樂觀。

該報告分析指出，第二季世界經濟增速放緩，經濟下行風險較大。其中，主要發展中國家增速明顯放緩，中國、印度等主要新興經濟體面臨巨大增長放緩壓力。發達經濟體方面，整體處於復甦態勢。美國經濟復甦步伐減慢，但復甦趨勢提升明顯；歐元區第二季經濟仍處於收縮狀態，但歐元區經濟衰退進一步放緩；日本量化寬鬆經濟政策的效果已在第二季逐步體現，日本經濟溫和回升。

國際貨櫃運輸市場方面，受全球經濟貿易低迷影響，二季度貨運量始終處於緩慢增長過程，同往年相比稍顯疲軟。各主幹航線國家經濟不景氣仍是影響貨量上行的主要因素。

至於運力方面，第二季貨櫃航運市場運力增速放緩，但閒置運力大幅下降。從各主要航線分析，太平洋航線艙位利用率保持大約為八成，第二季東向貨運量為 381.6 萬 TEU，較去年第一季相比增加 1.11%，西向貨運量為 197.6 萬 TEU，相較同期增加 2.94%。亞歐航線，第二季各大航商對亞歐航線實施費率上調和漲價計畫，但亞歐航線由於缺乏運量支撐並面臨運力釋放壓力，漲價執行過程受阻。在漲價無果的狀況下各大航商實施低價攬貨策略，運價不升反降。大西洋航線艙位利用率於第二季保持較高水準，其中跨大西洋東向航線為八成，西向則達到九成。

展望第三季，該報告歸納指出，由於第二季亞歐航線和泛太平洋航線運費率一直下跌，亞歐航線運費已經遠跌至盈虧平衡點以下。隨著三季度進入貨櫃運輸傳統旺季，貨量支撐將使得貨櫃艙位利用率保持較高水準，本月起多家航商漲價計畫將促進低迷市場運價觸底反彈。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2013 年 7-8 月份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

美國服務業景氣回暖速度優於預期，下半年美國經濟成長腳步有望進一步加快，聯準會(FED)在今(2013)年底前減碼機率量化寬鬆貨幣政策(QE)機率很高，美國公債殖利率已出現反彈，另歐盟區消費力道增強，經濟有明顯復甦趨勢。日本安倍晉三上台後推出了一系列經濟改革措施，主要包括三個方面，外界稱為「安倍經濟學三支箭」，前兩支「箭」分別是寬鬆的財政政策和貨幣政策，而最重要的「第三支箭」則是結構性改革措施，主要以放寬政府管制、激發民間投資活力為核心，同時計劃創設經濟特區吸引海內外人才和資金，結構性改革乏善可陳。上述措施不足以幫助日本實現持續經濟增長，也難以打壓一直蠶食日本經濟的「通縮怪獸」。中國過去地方政府大搞融資，擴大公共支出，重複建設，不僅效率低落更導致債台高築，此外，盲目投資和產能過剩已造成產業結構失衡，產業虧損，導致中國經濟不健康成長。為治療失衡的中國經濟結構，祭出不刺激、去槓桿、調整結構等三藥方，結果中國經濟增長逐漸下滑，預期中國 GDP 年增率從保 8 轉為保 7。今年全球經濟略有好轉，新興經濟體保持相對較好的增速，全球經濟緩步復甦。IFM 預計 2013 年全球經濟增長率為 3.3%，僅比 2012 年高出 0.1 個百分點，且仍具有不確定性。

(二) 中國進口煤炭萎縮，印度增長，有取代中國龍頭寶座

2013 年主要煤炭供應地區產量將繼續增加，使煤炭價格繼續下降，中印煤炭進口量續增，從而有利於煤炭海運貿易需求的增長。中國仍是煤炭需求增長的主要地區，中國海關資料顯示，6 月出現銳減，進口煤出現下降現象，僅 22.31 百萬噸，比去年同期下降 17.9%，比上月下降 19%，進口煤採購價格和中國本土煤炭價格的優勢逐步縮小，進口煤價格與國產煤相差無幾，進口貿易商無利可圖而退出市場，煤炭進口量不斷減少，全球最大煤炭消費國的中國，煤炭消費量也正在減少，因政府欲解決北京及其他大城市的空汙問題，未來中國煤炭進口大幅增加的可能性不大。不過，2013 年前 6 個月，煤炭進口 1.58 億噸，比去年同期增長 13.3%，出口 4.08 百萬噸，比去年下降 29.4%，淨進口 1.54 億噸，比去年增長 15.1%。中國各港口庫存依然保持高位，在下半年煤炭需求整體繼續疲軟，今年全年煤炭進口量將超過 3.2 億噸。印度電廠的煤炭消耗速度正衝上歷史新高，印度國內天然氣作為主要替代燃料的供應量正快速下滑，使得印度進口煤炭的需求與日俱增。預估印度將在 2014 年取代中國，成為全球最大電廠燃煤進口國 2013 年全球煤炭海運量 11.13 億噸，增長 4.8%，較去年 12% 的增幅大為減緩，主要由熱燃煤海運量增幅下降所致。2013 年全球熱燃煤海運量增長 5%，低於去年 14% 的增幅，焦煤的海運量增幅較為平穩。

(三) 中國需求礦砂熱度不減惟增速滑落，全球礦砂海運量繼續增長

根據世界鋼鐵協會的預計，2013 年全球鋼鐵需求增速為 3.2%，達到 14.55 億噸，僅比 2012 年提高 1.1%。其中，中國的鋼鐵需求增速將從 2012 年的 2.5% 升至 3.1%。中國仍將是礦砂海運需求增長最快的地區，韓國、日本、歐洲地區均將有不同程度的增長。但是，中國鋼鐵業產能過剩嚴重，2013 年鋼鐵業的結構調整將可能導致鋼鐵投資下降，不再單純追求產量，這對礦砂需求將產生負面影響。6 月初國際礦砂價格指數顯著下跌，創出年內新低，刺激中國進口礦砂數量迅速增加，礦砂港口庫存乃觸底連續上升，中國主要港口礦砂庫存總量已經達到 72.39 百萬噸。中國政府不會再推出大規模經濟刺激政策，意味著中國對原材料的進口需求不會有實質增加，甚至需求出現減少的可能。當前中國經濟仍面臨增長減緩的壓力，但 7 月後鋼材和礦砂價格卻逆勢走出上漲行情，中國買家趁勢大舉進口，推升礦砂價格觸底回升，7 月以來歷經一個月漲幅已超過 10%。今年前 6 個月中國進口礦砂 3.93 億噸，比去年同期增加 4.6%；6 月進口量為 71.2 百萬噸，比上月增加，較去年同期增加 22%。中國 2013 年進口的礦砂將創新紀錄，2013 年將達到 7.78 億噸，比去年增長 6.2%。印度主要礦砂產地採礦禁令尚未解除，其礦砂出口萎縮，且為滿足本國鋼廠需求，印度有可能會成為礦砂淨進口國。在中國需求進口擴增的推動下，預計 2013 年全球礦砂海運貿易增幅為 5.9%，總量將達 11.81 億噸。

(四) 全球主要鋼鐵生產區域皆面臨生產過剩壓力

2013 年 6 月全球粗鋼產量 1.32 億噸 (Mt)，比去年同期增長 1.9%，前 6 個月全球產量 7.90 億噸，比去年同期增長 2.0%，除亞洲地區呈現增長 5.5% 外，其他地區則出現遞減，歐盟區減少 5.1%、北美與南美則分別減產 5.8% 及 4.6%，獨立國協下降 3.0%。中國 6 月粗鋼產量 64.7 百萬噸，增長 4.6%，亞洲其他國家，日本產量 9.3 百萬噸，增長 0.9%，南韓 5.5 百萬噸，減少 5.4%。歐盟的德國 3.7 百萬噸，減少 2.2%，義大利 2.2 百萬噸，下降 10.3%，法國 1.4 百萬噸，增長 2.8%，土耳其 3.0 百萬噸，微增 0.5%，俄羅斯 5.7 百萬噸，微幅下降 0.8%，烏克蘭 3.1 百萬噸，增長 7.8%，美國 7.2 百萬噸，減少 0.2%，巴西 2.8 百萬噸，增長 2.7%。2013 年 7 月以來，鋼鐵價格出現反彈行情，鋼市似出現了復甦的氣象。中國鋼材市場的淡季需求或超出預期，從而支撐鋼價適度觸底反彈，最新資料顯示，中國 6 月單月粗鋼和鋼材產量比上月均有所下降，在 5 月創下歷史新高之後，鋼鐵產量已有了回落的跡象，6 月中國粗鋼產量 64.66 百萬噸，比去年同期增長 4.6%，日均產量為 2.15 百萬噸，連續 5 個月高於 2.1 百萬噸以上的歷史高位。上半年，中國累計粗鋼產量為 3.90 億噸，增長 7.4%，日均為 2.15 百萬噸，推估年產量高達 7.86 億噸，雖然在節能減排政策的作用下，下半年粗鋼產量有望出現小幅下降，但全年總量仍有望明顯超越去年。日本因日圓走貶效應、提振出口呈現增長，帶動 2013 年 6 月日本粗鋼產量較去年同月上揚 0.9% 至 9.28 百萬噸，連續第 4 個月呈現增長，且月產量連續第 4 個月突破 9 百萬噸關卡；與前月相比，當月日本粗鋼產量月減 3.6%。累計 1-6 月期間粗鋼產量增長 1.2% 至 54.71 百萬噸。日本 6 月粗鋼日平均產量為 30.94 萬噸，較前月 (31.05 萬噸) 相比減少了 0.4%。

(五) 今年新船交付量緩和，累積供給依然嚴重，明年恐復增加

由於船價持續在歷史低點徘徊，部分資金充裕船東乘勢低價造船，第二季全球散裝新船訂單較第一季明顯回升，上半年新造船訂單仍較多。2013 年 5 月底，全球散裝新造船訂單合計 1.24 億 Dwt，占全部現有運力的 17.8%。其中海岬型船訂單 47.40 百萬

Dwt，占海岬型船現有運力的17%，占全部新船訂單量的38%。按交付計畫，還將有62.50百萬Dwt運力交付，若按70%的交付率計算，則將有43百萬Dwt運力交付。拆解運力方面，根據前5個月的拆解情況估計，今年將拆解27-30百萬Dwt。綜合預計，到今年年底全球散裝船運力將達7.16億載重噸，較2012年年底增長5.4%。根據勞氏船級社的預測，2013年新船交付計畫為920艘、75百萬Dwt，較2012年的12%有一半的下降。但連續數年的新船交付已經造成運力供給的極度飽和，且散裝船運力大型化趨勢較為明顯。因此，散裝船市場的供給過剩問題在2013年仍難以得到有效解決。新預測資料顯示，2013年散裝船海運需求增幅在4%左右，略低於2012年(海運貿易增幅為4.8%)，而全年運力仍將增長6%左右。因此，2013年航市仍將低位狹幅震盪遊走，短期內不具備大幅上漲的條件。

二、波羅的海運費指數

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。中國對大宗散貨的運輸需求是全球散裝船市場主要的支撐力量。中國基建的穩步推進是拉動礦砂運輸需求的主要力量，再加上中國煤炭進口仍將維持在高位，這些因素都是支撐全球運力需求主要來源。不過，雖然中國需求能撐起全球散裝船市場半邊天，但是目前中國需求已無法解決運力過剩的頑症。中國新一屆政府“調結構、穩增長”的基調，使得短期內不會祭出有大的刺激政策，產能過剩問題將繼續壓制下半年鋼材市場表現。第三季是鋼材需求的傳統淡季，加上市場資金流動性偏緊，對礦砂、焦煤等原材料的需求將不會有大幅度增長，預計2013年中國礦砂進口量增幅在4%左右，達到7.7億噸，同時，全球乾散貨海運量42.68億噸，增長4.6%。6月後中國地區鋼材醞釀止跌回升且各主要港口礦砂庫存量來到相對低水準，加上國際礦砂價格大幅回挫，在上述諸多誘因下，鼓舞中國礦砂買家再度興起搶進礦砂熱潮，帶動海岬型船租船活動的旺盛，自6月上旬後無論大西洋區或太平洋區海岬型船市場引發一波強勁上漲，連翻攻勢持續一個月餘，隨著礦砂搶購熱潮，礦砂價格觸底連袂上漲，港口庫存量再度回升至高水位，但中國鋼廠一直受困鋼材需求無法激增，供給過剩，營運虧損困境，鋼廠產能未明顯提升，故礦砂實質消化速度並未提升，導致海岬型船市場本波上漲並非基本結構獲得改善所致，終於在7月上旬行情漲勢受挫中止上漲而拉回，雖7月中旬曾欲力奮抗跌反彈，僅維持一星期短暫上漲動能後無力上攻而拉回下挫，迄8月上旬繼續緩步下跌。全球煤炭貿易增速下滑，中國主要港口、電廠、煤礦煤炭總體庫存仍處於高水位，去化庫存速度緩慢，加上環境及中國煤炭企業要求限制低熱值煤炭進口，引發煤炭貿易商等的觀望情緒，若嚴格禁止低熱值煤進口，對占中國煤炭進口總量的40%左右的印尼煤炭將受到一定影響，以及近期中國國內煤炭價格大幅調降，與國際煤價差價縮小相差無幾，造成貿易商跌價損失風險，甚至進口買賣毀約情事發生。今中國煤炭進口量對巴拿馬型船市場影響力具有舉足輕重地位，中國煤炭進口失速，已造成巴拿馬型船市場自6月中旬以來持續上漲格局在7月下旬失去支撐動能而拉回，迄8月上旬氣勢虛弱不無力持續向下修正。第二季末海岬型船市場小幅冲高，但第三季是市場傳統需求淡季，經過一波上漲行情後會向下調整，第四季形勢會稍微有所好轉。總體而言，下半年季節性因素消除，礦砂海運量會高於上半年，海岬型船運力增速雖放緩，但短期內增速放緩的效應仍難以顯現，市場仍處於供過於求狀態。下半年巴拿馬型船運輸市場不確定因素多，關鍵仍看美灣糧食船運需求拉動。由於巴拿馬型船運力增長幅度最

大，因此上升期間漲幅有限。超輕便型船運輸市場運價相對穩定，因印度煤炭進口主要以超輕便型船為主，第三季是印度季風季，煤炭進口活動受到一定的負面影響，但仍會有一些船運需求；美國穀物出口啟動將帶給輕便型船市場一定支撐；下半年鎳礦進口量會增加，但增幅受鎳礦市場貿易不佳影響，幅度會低於預期。由於大小輕便型船相對靈活有彈性，因此輕便型船市場運價波動相對小而穩定。綜上所述，2013 年下半年散裝船市場需求有望好於上半年，但由於市場運力基數龐大，運力增幅放緩效應短期難以顯現，運輸需求增幅有限，因此下半年散裝船市場行情上漲空間有限。國際散裝船市場 6 月上旬起動第一季來最強勁最長上漲波，歷經一個月的漲聲連連，BDI 綜合運費指數連闖整數關卡，6 月下旬攻下 1 千點重要關卡，7 月初攀登今年最高 1179 點，比 6 月初上漲幅度達 47%，隨後進入市場第三季傳統淡季，市場交易活動出現冷清，各型船市場上漲動能轉弱，行情全面反轉走跌，雖 7 月中旬曾試圖扭轉下跌命運，可惜終究抵不住需求不振，而運力過剩的打擊而全面下挫，所幸跌勢緩慢，迄 8 月上旬 BDI 拉回修正至 1,001 點，近日必失守千點關卡，短期間恐續探支撐底部。海岬型運費指數(BCI)本波歷經一個月逾的連翻上漲，從 6 月初最低 1333 點落底後展開強勁反彈上漲，一路急速扶搖直上，6 月下旬突破 2000 點，7 月初衝抵 2176 點來到去年底高點，漲幅達 63%，本波漲幅勇冠群雄，且遙遙領先，隨後曾拉回數日後又欲圖反攻，可惜氣勢已衰無力再戰，多頭棄守，行情再度沉淪持續走低，7 月中旬失守 2 千點，至 8 月上旬拉回下修至 1,813 點。巴拿馬型船市場也同步展開上漲攻勢，BPI 指數從 6 月初的 764 點低檔止跌一路扶搖直上，6 月底攻上 1000 點關卡，7 月中旬攀登至 1,172 點，抵達今年 3 月下旬來最高點，漲幅達 53.4%，隨後連續拉回，迄 8 月上旬跌破 1 千點拉回來到 948 點。

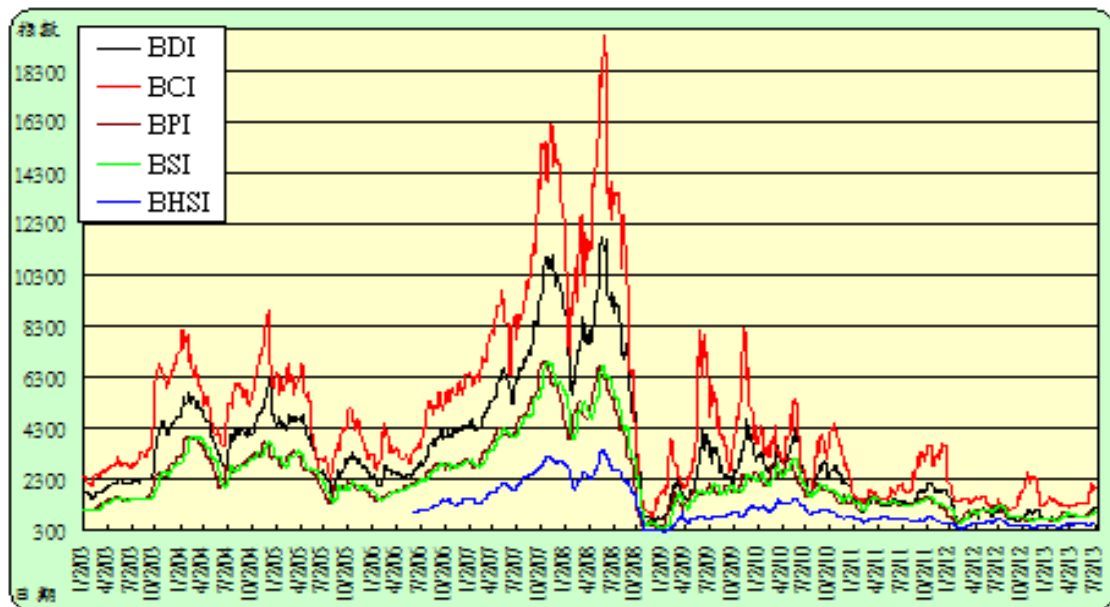


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

超輕便型船運費指數(BSI)自 5 月下旬展開本波上漲攻勢，BSI 從 851 點觸底一路反攻，歷經一個多月的連翻上漲，7 月初衝抵 954 點後漲勢中止而拉回整理，漲幅 12%，雖在 7 月中旬曾欲圖反彈上攻，惟無力突圍賣壓，BSI 再緩步拉回下修，8 月上旬下

跌至 907 點突然止跌微弱翻紅反彈，僅兩日光景再翻黑，並收在 911 點。輕便型船運費指數(BHSI)從 6 月上旬的 521 點觸底後展開本波上漲攻勢，也一路扶搖直上，至 7 月初攀登至本波最高 569 點後漲勢熄火，漲幅僅 9.2%，為本波漲勢中漲幅最弱船型市場，隨後緩步下跌，8 月上旬拉回到 521 點。市場人士普遍認為本波的反彈效應，並非供需結構的改善，若從整個經濟需求來看，還找不到支撐該指數持續上漲的理由，下半年整體航市還是脫離不了低檔弱勢盤整格局。

三、海岬型船市場行情

圖 2 說明海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。6 月後各主要港口礦砂庫存量來到相對低水準，且國際礦砂價格回挫至相對低價，以及鋼市似乎出現止跌反彈契機，在此氛圍下，鼓舞中國礦砂買家再度興起搶進礦砂熱潮，帶動海岬型船租船活動的旺盛，自 6 月上旬後無論大西洋區或太平洋區海岬型船市場引發一波強勁上漲，連翻攻勢持續一個月餘，隨著礦砂搶購熱潮，礦砂價格觸底連袂上漲，港口庫存量再度回升至高水位，但中國鋼廠一直受困鋼材需求無法激增，供給過剩，營運虧損的困境，鋼廠產能未明顯提升，以及中國當局致力於整併淘汰落後產能，故礦砂實質需求去化並未提升，需求端依然呈現疲軟狀態，導致海岬型船市場本波上漲並非基本結構獲得改善所致，終於在 7 月上旬行情漲勢受挫中止上漲而拉回，雖 7 月中旬曾欲力奮抗跌反彈，僅維持一星期短暫上漲動能後無力上攻而拉回下挫，迄 8 月上旬繼續緩步下跌。另外，中國主要港口、電廠、煤礦煤炭總體庫存仍處於高水位，去化庫存速度緩慢，加上環境及中國煤炭企業要求限制低熱值煤炭進口，引發煤炭貿易商等的觀望情緒，若嚴格禁止低熱值煤進口，以及近期中國國內煤炭價格大幅調降，與國際煤價差價縮小相差無幾，造成貿易商跌價損失風險，甚至進口買賣毀約情事發生，導致中國煤炭進口量出現連續兩個月減少現象，進而波及全球煤炭海運貿易增速下滑。在礦砂及煤炭進口海運量雙重落難後，海岬型船市場租金行情 6 月上旬出現歷經一個月多持續上漲，7 月初漲勢受阻而拉回，雖曾欲圖反撲止跌，最終還是欲振乏力再度拉回走跌，迄 8 月上旬氣勢依然如絲，各航線租金行情持續緩步盤跌。太平洋市場租金從 5 月下旬最低 6,700 美元觸底一路反彈上漲，6 月中旬占 1 萬美元關卡，漲勢至 7 月初才告暫時終止而拉回整理，最高攀抵 14,108 美元，漲幅超過 100%，倍數翻轉，返回去年 11 月的高價位，隨失去上漲動能而拉回下跌，雖曾一度止跌強力反彈回升，但還是無法抵擋賣壓而再度回挫，太平洋區航線租金行情價位在 7 月下旬超越大西洋區航線，一改過去大西洋區航線租金高於太平洋區態勢，至 8 月上旬拉回下挫至 12,633 美元。大西洋往返航線租金自 6 月上旬最低 3,555 美元觸底反彈後，一路強勁飆漲，至 6 月中旬即穿越 1 萬美元，漲勢依舊強勁，至 7 月初衝抵去年 12 月初水準來到 16,300 美元高價位，隨後巴西礦砂出貨減少與哥倫比亞煤炭出口港口罷工影響，租船交易陷入冷清，在運力供給過剩的襲擊而大幅壓回，租金自高檔急速回落，7 月底跌破 1 萬美元關卡，迄 8 月上旬收低回挫至 6,225 美元。大西洋區返回遠東航線租金從 6 月上旬的最低 18,255 美元價位後，一路勁揚，6 月中旬即刻突破 2 萬美元關卡，漲勢依然旺盛，租金持續攀新高，6 月底衝抵 27,838 美元新高價位，回到去年 12 月初高價位水準，隨後漲幅過大，追價無力而拉回，7 月上旬雖曾力圖反彈，可惜無功而返再度持續緩步走跌，迄 8 月上旬拉回至 23,159 美元。太平洋區返回歐陸航線租金 6 月後受到其他航線租金大幅翻揚的激勵，本航線租金也急速縮小負數租金水準，至 6 月下旬轉正租金水準，至 7 月初上漲成為租金水準 2,645 美元，隨

後海岬型船各航線租金全面暫時中止上漲拉回整理的波及，雖曾出現數日反彈，但又回到下跌渠道，8 月上旬租金緩步拉回到 464 美元。

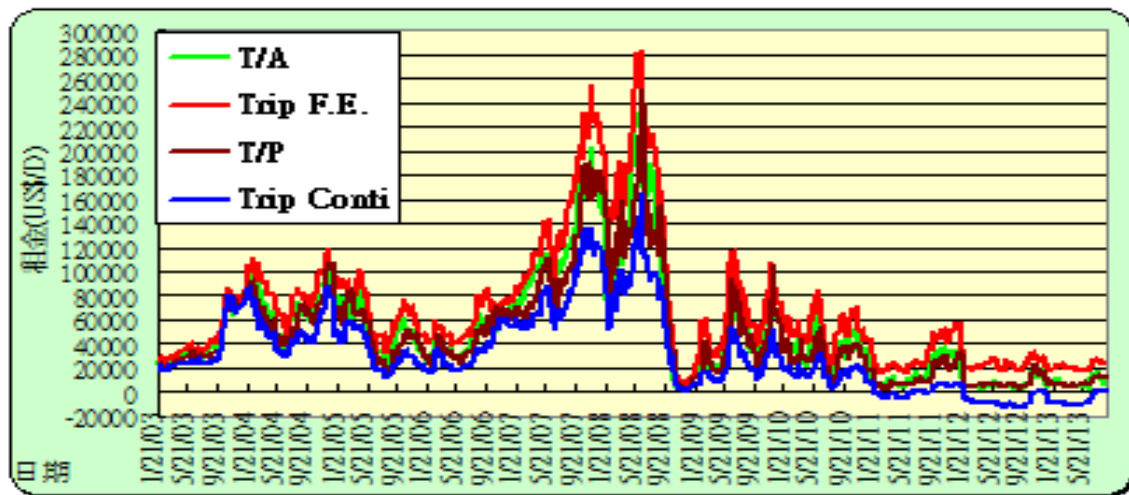


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

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。煤炭與穀物海運貨載為支撐巴拿馬型船市場主要動力來源，近期中國煤炭進口政策與當地煤價大幅滑落，需求熱度退燒，電廠、港口煤炭庫存量居高位，且鋼廠需求焦煤無力擴增，過去航市仰賴受惠中國熱烘烘搶進熱燃煤與煉焦煤，最近逐漸退燒，缺失了中國對煤炭進口激情後，航市逐漸憔悴暗淡無生機，尤其巴拿馬型船市場受影響最顯著。儘管今年南美黃豆產量豐收，亞洲和非洲地區穀物進口需求繼續增長，黃豆海運量貿易量持續增加，但仍無法抵消小麥、粗糧等海運貿易量的下滑。預計 2013 年全球穀物海運貿易量 3.61 億噸，比去年下滑 2.4%，其中黃豆海運貿易量 1.04 億噸，比去增長 8%，惟整體穀物海運貿易量未增長卻出現萎縮現象，此不利因素難免對巴拿馬型船市場造成衝擊。另外，至今年上半年巴拿馬型新船交付逾 135 艘，下半年預計也近 200 艘將交付，不僅現有營運運力已過剩，新船又持續大量湧入，給巴拿馬型船市場帶來極大壓力鍋。進入 6 月後雖巴拿馬型船市場拉出一波亮麗的上漲行情，漲勢延續至 7 月中旬終告熄火，又逢進入第三季是市場傳統淡季，上漲動能漸弱，租金行情全面拉回修正，太平洋區累積過多運力，導致相較之下，太平洋區承受極大抑制壓力，致租金行情上漲蹣跚下跌有壓，使大西洋區市場表現遠優於太平洋區市場。市場人士普遍認為目前整個經濟環境尚未出現好轉跡象，前陣子租金行情的短期反彈，僅受到進料買方調整庫存與船隻壓港等因素所帶動，並非供需結構已獲得健康調整，近日相關報導顯示中國和印度經濟表現逐漸轉差，兩國經貿表現對全球航市影響不容小覷，恐將波及未來整體航市的表現。巴拿馬型船大西洋區航線與返回遠東航線租金行情在 6 月起出現一波強勁漲勢，氣勢持續一個半月之久，相對太平洋區航線租金還雖也翻紅上揚，但漲幅有限，至 7 月中旬則漲勢熄火而全面拉回，平均租金攀登最高價位 9,320 美元後中止漲勢拉回，因無利多因素的加持，致平均租金持續下修，8 月初跌破 8 千美元關卡，迄 8 月上旬向下修正至 7,542 美元。太

平洋區航線租金歷經 6 月至 7 月中旬的意興闌珊慢慢往上爬，7 月中旬奮勇攀升至 7,482 美元高位後拉回，隨後航市運力需求不振，租金承壓持續明顯下跌，迄 8 月上旬向下修正至 6,078 美元，恐有跌破 6 千美元危機。大西洋區租金航線 6 月上中旬出現強力反彈，從 7,173 美元落底反彈上揚，一路扶搖直上，6 月底成功登上 10,000 美元關卡，7 月中旬衝抵 12,089 美元高價位，隨後漲勢受挫而拉回，8 月初跌破 1 萬與 9 千美元關卡，迄 8 月上旬向下修正至 8,993 美元。大西洋返回遠東租金航線 6 月上中旬出現強力反彈，一路扶搖直上，6 月下旬突破登上 15,000 美元關卡，7 月中旬攀抵 17,753 美元高位後漲勢中止持續拉回，迄 8 月上旬向下修正至 15,253 美元。遠東返回歐陸租金航線 6 月上旬曾止跌反彈，但反彈力道薄弱，6 月下旬後再陷入下跌命運，7 月中旬曾一度翻紅上漲，可惜僅曇花一現，再陷入下跌軌道，並在負數租金中掙扎，至 8 月上旬收在負 158 美元。

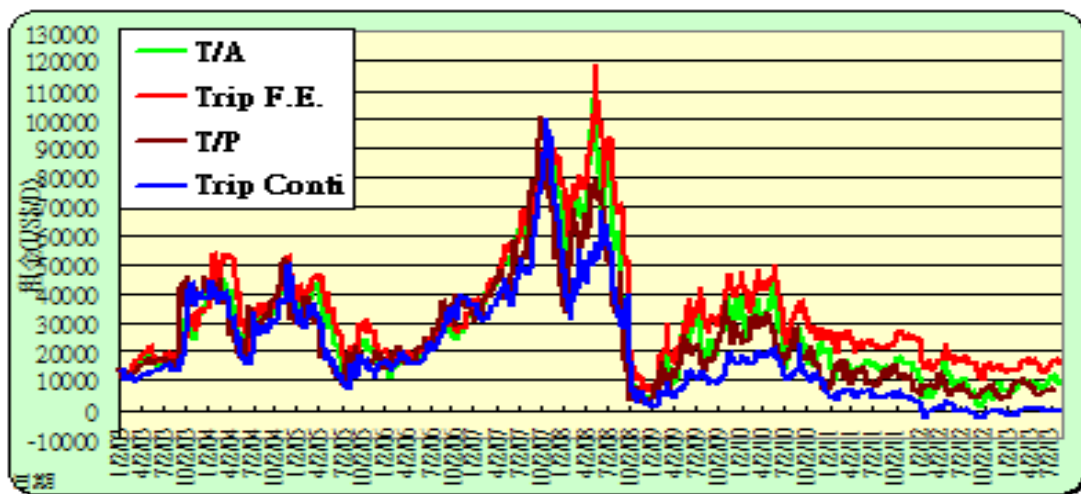


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

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。印度電廠的煤炭消耗速度正衝上歷史新高，印度國內天然氣作為主要替代燃料的供應量正快速下滑，使得印度進口煤炭的需求與日俱增。預估印度將在 2014 年取代中國，成為全球最大電廠燃煤進口國。因中國去年燃煤消耗速度創 2008 年來新低，印度是牽動煤炭市場走向越來越重大的因素，因中國當局計畫祭出進口煤炭限制政策，中國不少貿易商已完成大量煤炭進口庫存及國際與本土煤價差有限，促使使用本土煤炭的量增加，導致連續兩個月煤炭進口衰退，中國煤炭進口將開始萎縮。印度進口煤炭與日俱增，受惠最大為超輕便型船市場。穀物海運貿易量對超輕便型船市場的影響力也不容忽視，穀物除黃豆海運貿易量有大幅增加外，其他如小麥、玉米等雜糧類因各區域國家年度豐收，貿易量小幅下降，惟影響有限。超輕便型船太平洋區市場出現較多印尼至印度煤炭船運活動，5、6 月隨印尼和菲律賓雨季的逐漸結束，市場鑛船運活動開始增多，太平洋地區運力供需有所改善，帶動相關航線租金繼續上漲，7 月上旬向上攀登至 8,353 美元後氣勢轉弱，市場忽冷忽熱，租金來回震盪，呈現跌多漲少格局，迄 8 月上旬盤跌暫時收在 7,408 美元。超輕便型船市場大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，大西洋區累積運力不若太平洋區嚴重，加上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 6

月中旬止跌反彈，7 月上旬攀登至 13,450 美元高位後反轉下修，隨後一路緩步走跌，8 月上旬回落至 11,117 元。大西洋區回遠東租金航線 6 月中旬止跌回升，一路攀升上漲，至 7 月上旬衝高抵達 14,438 美元後熄火無力上漲而拉回，8 月上旬稍微壓回收在 13,200 美元後頑抗止跌回升，最後收在 13,591 美元。遠東回歐陸租金航線 5 月下旬止跌後弱勢反彈而上，一路呈現來回震盪而漲多跌少格局，7 月下旬意興闌珊緩步爬升抵達 4,616 美元後再度受挫拉回，迄 8 月上旬壓回收在 4,186 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，6 月下旬曾一度站上 10,000 美元關卡，最高攀抵 10,137 美元，進入 7 月各航線租金普遍回跌，迫使平均租金中止反彈而拉回，平均租金 1 萬美元淪陷，8 月上旬租金收在 9,076 美元。

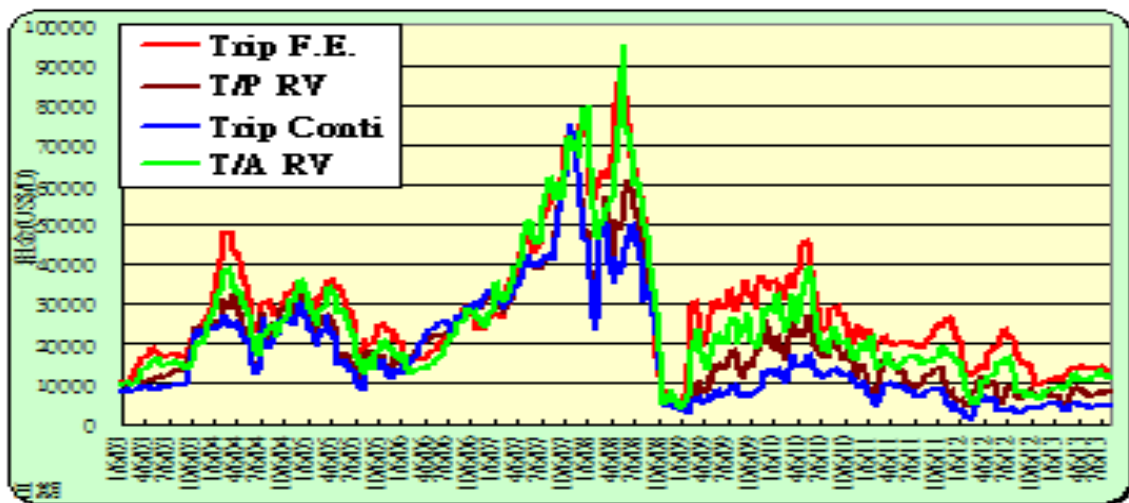


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

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。輕便型船市場也不例外在第二季末與其他型船市場同步出現一波維持約一個月的反彈行情，步入第三季傳統市場淡季，整體航市均出現交易活動較為冷清，市場動能減弱，各型船市場航線租難以支撐而紛紛拉回。輕便型船服務貨載種類廣且幾乎無航行區域的地理限制，營運彈性高且可塑性強之特性，較不受主要礦煤、穀物等大宗原料消長的衝擊，但不諱言難免也會受其他型船市場表現氛圍所牽動，進入 7 月輕便型船市場各航線租金乃全面一路下跌，僅太平洋區航線在 7 月下旬勉強翻紅弱勢反彈，但下跌趨勢依然不變，8 月又返回下跌軌道，迄 8 月上旬跌勢依舊，所幸壓力輕微僅微幅緩慢走低。大西洋區市場有南美與美國海灣地區穀物、石油焦煤和煤炭等加持，本區租金行情表現優於太平洋區市場，7 月上旬後漲勢轉弱反轉下跌。太平洋區市場隨著印尼和菲律賓雨季的逐漸結束，市場鑛船運活動開始增多，之前印尼因惡劣天氣滯留部分運力東南亞地區有部分礦砂、煤炭、鋁土礦船運活動，可惜太平洋區市場累積過多供給運力，抑制太平洋區相關航線的表現，7 月後太平洋區相關航線租金出現跌多漲少，租金水位逐漸走低。大西洋區相關航線租金 7 月上旬攀抵 9,618 美元最高價位後失速回檔，隨後如雲霄飛車一路走低，7 月下旬跌破 9 千美元，跌勢依舊繼續探底部，8 月上旬收低在 8,271 美元。太平洋區市場相關航線 7 月上旬攀抵 6,838 美元高價位後出

現明顯跌勢，雖曾在 7 月下旬欲圖翻盤可惜無力扭轉頹勢，進入 8 月又陷入下跌渠道，迄 8 月上旬收在 6,641 美元。輕便型船市場受到兩大洋區航線在 7 月初攀抵高位後失去動能而走跌的拖累，平均租金在 7 月初上漲來到 8,199 美元高位後止漲回跌，雖太平洋區航線曾在 7 月下旬欲圖扭轉頹勢，但無力回天，平均租金依然持續走低，迄 8 月上旬平均租金會回挫下探 7,456 美元價位。

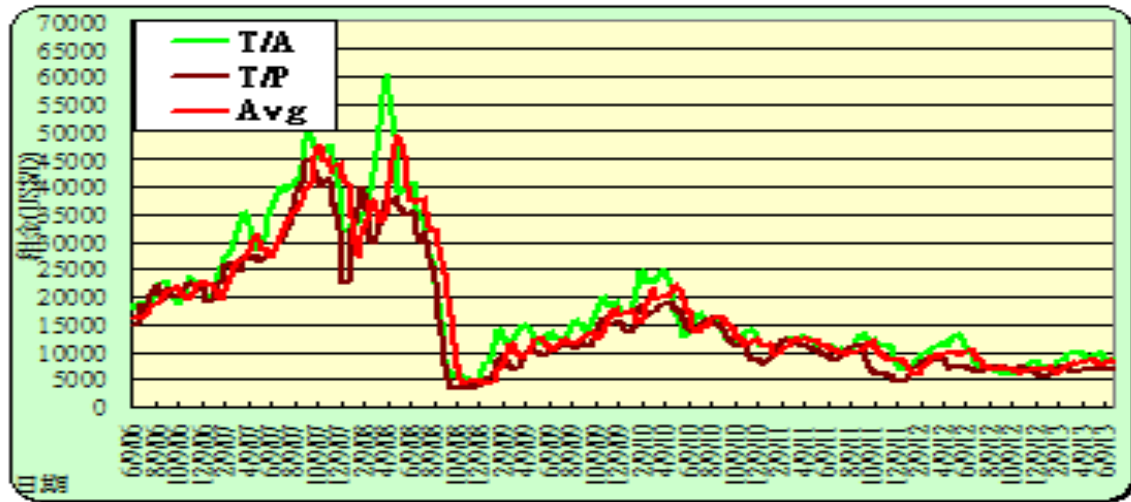


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 鑒於影響散裝船市場榮枯關係密切的中國與印度，今年來經濟表現皆每下愈況。印度今年經濟成長可能低於 5%，為 10 年來最低，原因在於企業信心低落、投資劇減、高通貨膨脹，以及西方國家進口需求疲弱。中國雖然正在進行結構調整，目標在解決信貸擴張與調控過度投資高耗能、高污染產業等，市場人士疑慮中國經濟可能出現更大幅度的下滑。中國經濟數據表現不佳，經濟成長出現 23 年以來最低增速，有研究機構認為中國經濟成長今年可能跌到 6% 以下，中國經濟成長大幅減速，可能帶來的影響。中國經濟如果「硬著陸」，恐怕將重創大宗原料市場，澳洲、巴西和南非等礦業出口國，也會跟著遭殃。中印是影響散裝船海運市場兩大支柱，兩國經濟遇到困境必然會波及散裝船海運產業。
- (二) 過去中國礦砂、煤炭進口與日俱增，確實為國際散裝海運市場地的繁榮景象立下汗馬功勞，所謂“中國因素”。今中國內部社會經濟產業問題逐漸浮出抬面。中國當局猛祭出緊縮政策與調控投資，地方政府與產業投資鬧錢荒。而現在中國鋼鐵產業產能嚴重過剩，近年來營運一直虧損，當局要求整併落後產能，或減產，致中國鋼鐵產量從過去年增長兩位數字，現降至 5~6%，礦砂進口量從過去逾 20%，現降至個位數字（可能僅 6~7%）。當局基於環保與保護本土煤炭產業，限制低熱值煤炭進口，導致煤炭進口量 5、6 月連續明顯衰退，未來恐未能繼續大幅增長。中國因素對散貨船市場帶動因素在減弱中，未來更多的可能會扮演負面作用。中國對未來散貨船市場的發展是否還有發揮空間？那可能要看“中國城鎮化”政策是否能有效推進，能否形成新的

“中國因素”，仍有很大的不確定因素。當前，散裝船市場缺少中國因素，上漲能量確頓時不足。

- (三)雖然2013年運力增速相對放緩，但連續數年的新船交付已經造成航市運力供給的極度飽和，且散裝船運力出現大型化趨勢，因此，在今、明兩年散裝船市場的供給過剩問題仍難以得到有效解決，欲化解當前航市面臨困境唯一途徑，即業者有共識加速拆解逾齡船速度。2013年散裝船海運需求增幅在4%左右，略低於2012年(海運貿易增幅為4.8%)，而全年運力仍將增長6%左右，需求在短期內無法得到有效提振，市場供需的不平衡下將使航市無法在短期內大幅上漲，2013年航市將還是維持低價位上下狹幅震盪地遊走。

2013 年 7 月份國際油輪市場動態

王廷元

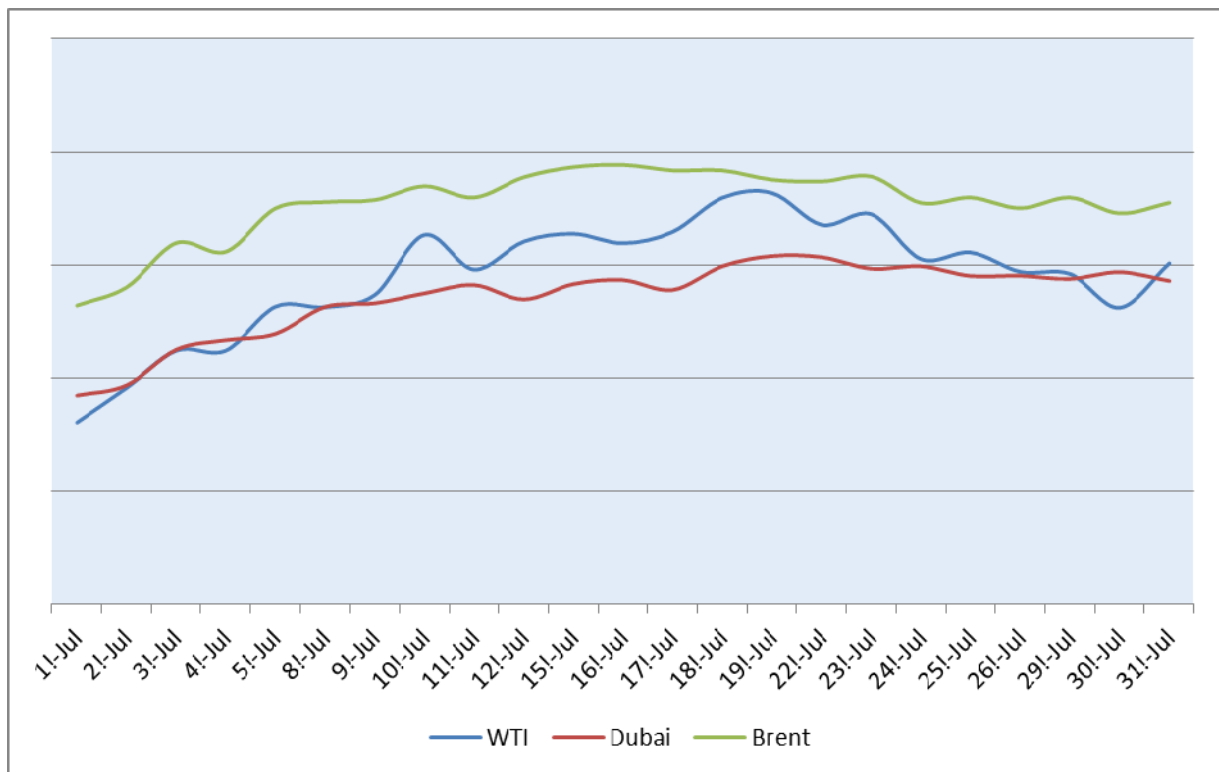
1. 原油市場短評

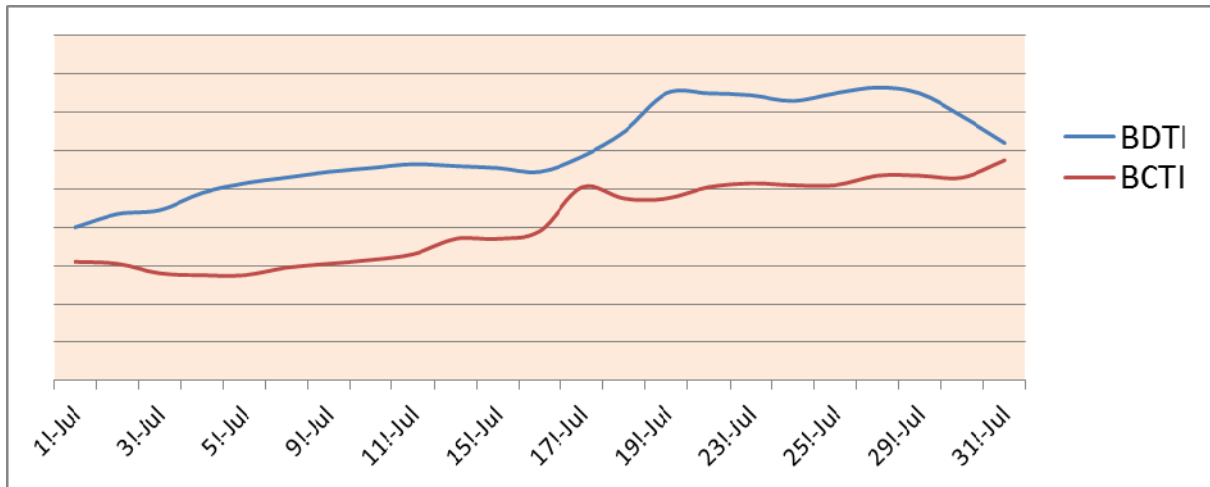
受利比亞和伊拉克原油供應中斷影響，石油輸出國組織(OPEC)表示該組織會員國 7 月原油產量降至今年 3 月以來的最低。

因國內問題造成利比亞幾乎所有出口碼頭關閉，伊拉克一條主要輸油管中斷也減少了 7 月份原油產量，伊朗持續受國際制裁影響也再削減出口量。另一方面，安哥拉、沙烏地阿拉伯亦減少原油出口量；前述因素導致 7 月份的日產量平均減少約 45 萬桶。但相信只要中東局勢不再惡化，油價將在不久的將來回穩。

北海原油產量不穩定加上中東地區局勢緊張的情況一直未有明顯的緩解，都加深了原油供應不足隱憂，進而支撐著油價。但歐債危機持續惡化，美國各項經濟數據雖有進步，但幅度有限。整體而言，油價不致跌落至上半年的低點，但上升力道亦有限難創今年新高。

7 月份國際原油價格趨勢圖





	2013						
	BDTI			BCTI			
	Jun	Jul	% change	Jun	Jul	% change	
Max	610	653	7.05%	587	615	615	4.77% ↑
Min	577	580	0.52%	552	555	555	0.54% ↑
Average	589.84	621.09	5.30%	569	582.52	582.52	2.38% ↑

波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)

2. 原油產品價格

西德州原油 -

月初每桶價格98.020美元，至月底報價為每桶105.070美元。

2013年7月均價為每桶104.536美元，6月均價為每桶92.021美元，兩個月相較上漲13.60%。

杜拜原油 -

月初每桶99.220美元，月底收盤價格為每桶104.290美元。

2013年7月均價為每桶103.553美元，6月均價為每桶101.691美元，兩個月相較上漲1.56%。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格103.200美元，月底以每桶107.750美元作收。

2013年7月均價為每桶107.695，6月均價為每桶102.833，兩個月相較上漲4.73%。

3.油輪買賣交易行情*

超級油輪 – “Grand China” and “Peace China” (2010年造，二十九萬七千三百載重噸) 雙殼油輪各以一億零九百萬美元售出。

蘇伊士型油輪 – “Prisco Alcor” (2007年造，十六萬六千載重噸) 雙殼油輪，未有售出價格報導。

阿芙拉型油輪 – “Kornati” (2000年造，十萬三千三百載重噸) 雙殼油輪約以九百六十五萬美元售出。

4.油輪拆船市場交易行情*

“OSX 5” and “OSX 4” (1995年造，三十萬一千八百載重噸/四萬二千二百四十一輕載重噸) 以美金395.0元/輕載噸售出。

“Titan Tulshyan” (1993年造，二十九萬九千七百載重噸/三萬九千零四十二輕載重噸) 未有售出價格報導。

“Eagle 1” (1997年造，十萬七千一百載重噸/一萬六千七百一十一輕載重噸)，未有售出價格報導。

“Nereyda” (1998年造，二十九萬零九百載重噸/四萬七千三百四十七輕載重噸)，未有報導售出價格。

“Naviga” (1998年造，十五萬零八百載重噸/二萬一千七百五十一輕載重噸) 以美金440.5元/輕載噸售出。

“Naviga I” (1998年造，十萬零七百載重噸/一萬六千六百九十六輕載重噸) 以美金440.5元/輕載噸售出

“Da Qing 92” (1992年造，六萬八千六百載重噸) 以美金440.0元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 –

7月的成交數量達到133筆，為今年成交數量最多的月份，運費也或許受到印度洋季風影響，另一方面又受到油價上漲影響，平均運費僅微幅上漲。同時，本月運費的漲跌也承襲了6月份時的模式-上旬跌至當月底點，中旬時回漲至當月高點，下旬時又慢慢下跌。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費WS34.5，日租金約9920美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS22.5，日租金約為5100美元；西非至美灣26萬噸級運費WS40.0，換算日租金約為17550美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS36.0，日租金也約為9400美元。

蘇伊士型油輪市場 –

延續七月份的情況，西非出口貨量增加，運費指數也小幅走揚。西非至美東 13 萬噸級運費上漲至 WS65.0，換算日租金約得 18,700 美元；地中海 13 萬噸級船運費 WS70.0，日租金約得 19,200 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費亦有相同的上揚走勢，運費上升至 WS67.5，換算日租金約得 19,200 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級於 6、7 月份的平均運費相距不遠維持在 WS70.0 上下，但油價持續上揚導致日租金下滑，7 月底的運費日租金僅約得 7800 美金；波灣至日本 5.5 萬噸級運費於本月在 WS75.0~ WS80.0 盤整，以 WS80.0 計算日租金亦僅得 6600 美元；新加坡至日本 3 萬噸級船運價延續上個月的跌勢，持續四個月下跌至 WS105，日金約得 9500；3.5 萬噸級西印度至日本，成交運費維持 WS94.0，日租金下跌至 6400 美金。

*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 7 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	28-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	2-AUG(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	26.0	12,281	22.5	5,100
AG / JAPAN	VLCC	45.0	25,624	34.5	9,961
WAF / EAST	VLCC	45.5	18,241	36.0	9,428
WAF / USG	VLCC	47.5	28,154	40.0	17,542
WAF / USAC	SUEZMAX	50.0	8,318	65.0	18,757
MED / MED	SUEZMAX	50.0	4,960	67.5	19,198
UKC / USAC	AFRAMAX	85.0	14,911	85.0	13,868

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	28-JUN (WS)	TCE (US\$/day)	2-AUG (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	71.5	8,511	69.0	7,827
AG / JAPAN	55,000	93.0	10,559	80.0	6,600
CARIBS / USAC	37,000	132.5	12,332	155.0	16,624
SINGAPORE / JAPAN	30,000	125.0	14,477	105.0	9,535
MED / USAC	30,000	137.5	10,063	155.0	14,212

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	18,000	22,000
SUEZMAX	150-160k	16,000	17,500
AFRAMAX	95-105k	13,000	14,750
LR1	65-73k	14,750	15,500
MR	47-51k	14,250	15,250

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$80.0	\$55.0
SUEZMAX	150-160k	\$54.0	\$39.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$31.0
LR1	65-73k	\$39.0	\$29.0
MR	47-51k	\$36.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年7月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$89.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$56.0	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$48.8	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$33.8	\$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

