



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 三 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 133 2015 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

會務報導	1
專欄報導	2
海運市場動態報導	4
2014 年 12 月-2015 年 1 月國際運輸動態報導	4
2014 年 12 月-2015 年 1 月國際散裝乾貨船市場行情分析	8
2014 年 12 月份國際油輪市場動態	18

會務報導

中華海運研究協會 1 月份海運知識分享交流會(shipping club)



中華海運研究協會
Shipping Club

主 題： 跨過崎嶇再創高峰-台灣港務公司
主講人： 蕭丁訓 (海研會理事)
時 間： 104 年 1 月 28 日星期三晚上 6 時 30 分
地 點： 台北市敦化北路 56 號 5 樓
(小巨蛋對面)

蕭前董事長在台灣港務體系服務已滿 43 年，自基隆港務局基層出身，一路從倉庫副管理員晉升管理員、股長、副主任、主任、組長，台中港主秘、港務長、副局長，花蓮、基隆、高雄局長，港務局改制成立台灣港務公司後擔任首任董事長，開創我國港埠經營之新紀元，他於 103 年 9 月功成身退，海研會特邀其前來分享港埠經營之經驗。

聯絡電話：02-2551-7540 分機 14
聯絡人：林旻昇 aa781102@cmri.org.tw

敬請利用本會網站-活動報名系統(www.cmri.org.tw)報名，額滿為止。報名請前往本會網頁→活動→活動報名，填寫資料。

專欄報導

2015 貨櫃航運市場展望

林繼昌¹ 編譯

貨櫃航運產業於新的一年開始，在營運上仍面臨許多挑戰。在經濟規模和運送成本的考量下，2015 年船舶建造在船型上仍朝向大型化趨勢，而因此造成運能過剩及碼頭作業能量不及而造成貨物擁塞的隱憂仍持續存在。過多的艙位供給使得 2015 年在主要貿易航線運費波動的可能性不大。另一方面，經歷許久的船隻減速航行的議題是否會隨著目前低廉的油價而有改變的動力。以下將對於 2015 年貨櫃航運所面對的重要問題與發展趨勢進行探討。

運能過剩現象仍然存在

全球貨櫃航運產業過去幾年因運能過剩顯得欲振乏力，而這樣的情形在 2015 年仍將會持續下去。根據知名海運研究機構的調查，超過 190 萬 TEU 的運能即將於 2015 年度投入貨櫃船運市場，這代表總貨櫃船的供給數量將比目前船隊規模增加 10%，且大部份都為大型化船隻規格(16,000TEU 級以上)。整體運力的增長雖然會被部份拆船活動所抵消，但其拆解數量於 2013 年達到高峰後(該年 2.7%的運能被送到拆船廠進行拆解)，已無法超越目前船隻建造的速度及所提供的運力，2014 年底估計有 2.3%的貨櫃船隻進行拆解。

2015 年預計拆解的船隻規模會減少至全部貨櫃船隊的 2%。當新造船的供給持續不斷增加以及趨緩的拆船速度情況下，貨櫃船運市場上運力的淨成長於 2015 年時將會高達 8.8%。此數字遠超越原先預計 6-7%的數量，更加突顯運能過剩益加惡化的情形。預計於 2016 年整體新造船隻訂單交付數量在僅增加 90 萬 500 TUE，或相當於 4.5%的運力成長下，貨櫃船運力過剩的情形才得以稍微改善。分析更進一步指出，船隻拆解數量持續進行及預期逐漸回復的市場需求可將此供過於求的差距更加縮小。

港口擁塞問題未解

全球港口發生港口擁塞、貨物堆積及作業瓶頸的情形在 2014 年整年中持續被關注。產業研究人員將此情形歸咎於因為船舶大型化後貨物過度集中於單一港口進行裝卸作業而導致貨量大增，無法順利處理所有貨物，造成作業效率降低，貨物擁塞於碼頭作業區。然而隨著港口作業基礎建設的持續擴充及作業效率的提升，港口擁塞及船舶延遲彎靠的問題，無論於跨洲的遠洋航線或近洋區域性的裝卸作業需求，於 2015 年後將可逐漸獲得改善。

¹ 船舶與海運通訊執行編輯

運費低迷不振

2015 年主要跨洲航線的運費調整的機會雖然十分渺茫，目前仍沒有跡象顯示主要航商會改變他們的市場行銷策略或營運佈署。隨著大型船舶加入主要航線營運，航商開始感受到要使每班航次艙位皆達到滿載帶來的極大壓力。航商期望冀望經由外部因素的影響；如港口擁塞、燃油附加費、季節性需求變動的影響，帶動營業費用的波動使得貨櫃運費得以上漲。

船型繼續朝大型化建造

在航商持續爭取營運上的經濟規模及較低的艙位成本考量，期待貨櫃輪裝運能力能持續不斷的成長，因此裝載超過 20,000TEU 的船型已開始建造。在造船技術上，建造超過 20,000TEU 級的大型船舶的以目前的科技並無太大問題(24,000TEU 的大船可能在不久即會問世)，主要的考量為港口及陸側之基礎建設的作業設備及能量侷限了大船所裝載貨櫃的裝卸效率。目前最大的船舶為 19,224TEU 的 MSC Osacr，超越了 China Shipping 擁有的 19,100 TEU 的 *CSCL Globe* 以及 Maersk 所建置之 18,270 TEU 級的 Triple-Es，其將於今年 1 月底加入營運。許多航商已下訂 18,000TEU 級的船舶，但這些訂單所要求的船型因可輕易的改為 20,000 TEU 級的船型，所以部份的新造船確實已進行這方面的調整。G6 聯盟中的成員 MOL 及 Hapag-Lloyd 已紛紛進行 2 萬 TUE 級大型的建造，其他航商也不甘落後，投入大船建造的行列。

合併議題持續發酵

近年來貨櫃航運產業因運能過剩及高燃油成本使得大部份的航商蒙受具大的營運損失而不得不進行合併。然而合併的活動在大型航商之間並不容易進行，因為許多航商都以國營為主，航運在某些程度代表一國之國力，各國政府較不願意將此產業拱手讓人，另一方面，不同企業經營方式和文化差異過大也影響了合併的意願。在 2014 年比較值得注意的合併有 Hapag-Lloyd and CSAV、Hamburg Süd and CCNI、CMA CGM and OPDR 以及 Horizon Lines and Matson 的合併三個案例。

2015 年大型航商之間的營運合作方式傾向於以策略聯盟的模式取代合併的機會，但區域性的航線的營運擴展對於航商而言仍有充份的理由及意願進行相關的業務上的合併：如逐漸改善的經濟環境使得跨國航商有極高意願將其營運範疇延伸至開發中的經濟體內及提高相關營運上所需建設的投資。

船速是否需要回升

當船舶於 8 年前因油價劇烈上漲增加營運成本的考量下，開始減低航行的速度。減速航行被視為一種短期的手段使得貨櫃的航速由平均 26 節(Knots)調降至 22 節(Knots)以節省燃油的消耗。時至今日，超慢速航行則成為一種常態，低廉的船租費用使航商取得更多的運送噸位並得以節省營運費用。但目前油價已逐漸回至低檔，航商是否考量將航速再調整回原來的速率？此部份業界的看法十分兩極，Maersk 的執行長 Soren Skou 讚揚慢速航行對於環境保護及成本節省的效益，然另一方面 Seaspan 的船東 Gerry Wang 則期待航行速度可以再提升。

在高度競爭的貨櫃船運產業，航商之間不斷尋求可將對手打倒的各種方式。如果燃油的價格持續走弱，航商利用此機會恢復部份快速航線(express service)的營運，以增加本身競爭的實力，將可視為合理的決定。

海運市場動態報導

2014 年 12 月- 2015 年 1 月國際運輸動態報導

1. 全球最大貨櫃船霸位又即將易主

全球貨櫃航運市場迎接大船時代來臨，國際航商競造組超大船隊，稱霸多時的巨無霸 3E 級貨輪船隊，繼中海旗下首艘 1.9 萬 TEU 新型環保貨櫃船「中海環球」輪投入營運陣容，甫暫時榮登世界最大貨櫃船，據地中海航運公司（MSC）預告，最新貨櫃船 MSC Oscar 輪訂下 2015 年 1 月下水，該船貨物裝載能力達 19,224 TEU，全球最大貨櫃船霸位又將易主。

據該輪基本資訊，MSC Oscar 輪由韓國大宇造船建造，入級 DNVGL 船級社，註冊懸掛巴拿馬旗，具備世界最高承載能力，可佩載 19,224 個二十呎貨櫃，總長為 395.4 公尺，型寬 59 公尺，吃水 16 公尺，載重噸近 20 萬噸。

MSC Oscar 輪預定在 2015 年 1 月的第一周舉行下水儀式，一月底加入 Albatross 服務。姐妹船 MSC Oliver 輪預訂 2015 年 4 月下水。MSC Oscar 貨櫃輪以 19,224 TEU 貨物裝載能力，些微優勢險勝近期剛下水中海集運的 19,100 TEU 中海環球輪和馬士基航運 18,270 TEU 的 3E 級貨櫃船。中海環球輪為當今全球最大的貨櫃船，現已開始首航程，從中國大陸啟程向歐洲出發。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 德首艘 LNG 內河駁船 將問世

國際頁岩氣能源發展，液化氣船市場 LNG 船需求強勁，LNG 燃料驅動技術發展逐漸純熟，推動全球造船市場邁入新進程，首艘運用該技術作為動力所建造港區、內河駁船可望問世。據外電報導，德國公開招標建造採用純 LNG 驅動（非柴油燃料）的駁船，廣邀歐盟各船廠參與競標，此項計畫不但是德國首艘純 LNG 驅動的內河船，將是世界首艘該型船。

該型駁船訂造需求為船長 68.5 公尺，型寬 10.2 公尺，吃水 2.9 公尺，可於不來梅哈芬至不萊梅之間運輸 840 立方公尺淤泥。初步設計預計將採用二台單獨的 LNG 發動機，單機功率三百千瓦，位於船尾。據悉，符合內河船運營要求的該功率段發動機不多。如 ScaniaSGI16M Otto Cycle 機就符合要求，對於輸出功率稍大的機型亦可納為參考。

該駁船還包括二個 IGC 代碼型 C 艙，位於船首，每個為 6 立方公尺。船上還配備了二台舵槳，單台最大功率 310 千瓦，航速大約九節。船上或許還將配備一台船首推進器，可能是噴射泵或類似的裝置。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 美西港碼頭勞資糾紛 長灘港推緩解措施

為解決近期港口壅塞、貨運速度緩慢的問題，長灘港董事會委員會通過壅塞緩解措施，包括聯邦海事委員會獲准與鄰近洛杉磯港開展合作的申請。由於貨物運輸的延誤，船舶需留在泊位更長的時間，也需支付更高的費用，委員會初步批准減免停泊或碼頭費，港口將允許停留無償至今。

美西港口因勞資爭議引發的壅塞問題遲遲未解，尤以洛杉磯港與長灘港最為嚴重，延宕時間已創十年來之最，零售業者在取不到貨的情況下，甚至提出美國總統歐巴馬介入調解的呼籲。代表港口營運商太平洋海事協會（PMA）去年十二月，已要求聯邦政府調解官員介入協助處理，代表勞方的國際碼頭與倉儲工會（ILWU）則未表態是否接受政府的調解。

美國西岸碼頭工人勞資合約自去(2014)年七月屆期以來，勞資雙方已進行多次談判，惟仍未達成共識，工人也開始怠工，以致大批來自亞洲的貨物無法如期提貨，商家損失嚴重。據我駐美洛杉磯辦事處傳出的消息指出，包括加州屋崙港在內，北自西雅圖，南至聖地牙哥的 29 個碼頭已嚴重受到影響，除地方經濟受打擊外，美國與太平洋彼岸進出口商均受影響，聯邦勞工仲裁人員雖已直接介入勞資糾紛，但仍未獲共識。

根據全美零售公會（NRF）指出，港口壅塞問題已使卸船到取得貨櫃的時間，從以往的二至三天，延長至七到十天，受港口罷工影響，洛杉磯聖佩卓灣一度出現長達十八艘的貨櫃船龍，洛杉磯與長灘港因有多座小型貨櫃碼頭，易因大型貨櫃船的進港卸船出現擁塞，拖運貨櫃的卡車也出現不足現象。長灘港與洛杉磯兩大港，在 2013 年占美國貨櫃運輸量達四成一左右。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. 今年全球貨櫃船隊運能增近百分之八

據 Alphaliner 所作 2015 年全球貨櫃船隊規模市場分析，今年全球船隊運能增幅將近 8%。

Alphaliner 預測指出，今年受超大型貨櫃船集中交付以及老舊船舶拆解量銳減雙重刺激，2015 年全球貨櫃船隊規模將大增 7.6%，高於之前所作預期。

據稱，今年船廠預計交付總運能 175 萬 TEU 的貨櫃船，較去年大增 19%，其中包括 21 艘一萬八千至兩萬 TEU 超大型船，而今年報廢貨櫃船拆解量則由 2013 年的 44.2 萬 TEU（190 艘）下降至 35 萬 TEU（171 艘）。

分析指出，老舊貨櫃船拆解量預計達 50 萬 TEU，拆船價格已從 500 美元/輕噸高點回落至 450 美元/輕噸。在印度拆船市場上，去(2014)年下半年的拆解量僅為 10.3 萬 TEU，拆解量低於預期導致今年全球貨櫃船隊規模增加 6.2%，拆解量走低原因包括了閒置貨櫃船大幅減少，下半年閒置船舶總量低於 130 艘，相較去年初二月的 245 艘，幾乎減少了一半。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 五大貨櫃船公司進行泛太平洋航線艙位合作

四大海運聯盟展開新年度佈局，五大貨櫃船公司進行泛太平洋航線艙位合作，據悉，O3 聯盟成員中海集運與阿拉伯聯合輪船(UASC)宣佈將現有泛太平洋服務航線 AAS-2/AWS-1 進行一系列修訂，修訂後的新服務航線將涉及五家航運公司配船及兩家航運公司艙位合作服務。

消息指出，該航線沿途將增靠上海、寧波和釜山，以及洛杉磯和奧克蘭，該航線將投入六艘八千五百至九千 TEU 型貨櫃船，其中三艘 UASC 提供，一艘由陽明海運提供，一艘由達飛航運提供，另一艘則由中海集運或太平船務(PIL)提供。

達飛航運將以 Yang Tze 服務航線取代地中海航運的 Jaguar 環線，與此同時，目前作為艙位合作者的陽明海運將作為船舶提供方加入航線，太平船務亦將與中海集運進行艙位合作。

據瞭解，CKYHE 成員長榮海運將繼續保有該公司在中海集運船舶中的艙位合作協議，提供 AAC-3 航線服務，漢堡南美將繼續保有該公司與 UASC 的艙位合作協議，提供東西航線和拉丁美洲航線運輸服務。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 船用燃油腰斬 獨惠航商

新加坡船用燃油 1 月 7 日每桶降至 269 美元，與去年第三季均價 593 美元相比，降幅高達 54.64%，油商估算目前價格是 2009 年 4 月以來新低，以陽明海運每月用油約 14.2 萬噸計，單是 1 月份油料支出就較去年第三季單月節省約 4,600 萬美元，約合 14.7 億台幣。

航商指出，貨櫃船運市場因為長期以來市場競爭激烈，運價計算多數採取全包的運價，絕大多數都沒有外加油料附加費，只有美國線有些長約會加上油料變動因素，因此這波油價大幅下跌，減省的支出幾乎完全屬於航商。

船用燃油每天都在變動，各國油商會根據船公司加油量，依照牌價給客戶部分折扣，船隻加一次油多可以用上 15、20 天，不像飛機油箱頂多加一個來回的用量，因此價格雖然每天變動，油箱裡的油可能是 10 多天前的油，所以還是會有些落差。

以長榮海運每月用油約 20 萬噸計算，該公司本月份可節省的油料支出，與去年第三季單月比較，約節省 6,480 萬美元（20.74 億台幣），萬海每月用油約 6.67 萬噸，約節省 2,161.08 萬美元（6.92 億台幣）。

航商指出，近期託運人會以油價下跌當理由，要求船公司降低運費，不過船公司指出，過去運價偏低油價偏高時，並也沒向貨主收過油料附加費，因此運價還是跟著市場行情走。

【資料來源：工商時報】

7. 高港去年櫃量達陣 1059.33 萬 TEU 再創新高

據台灣港務公司高雄港務分公司最新統計，高雄港去(103)年一如預期的年貨櫃量超過 1050 萬 TEU，係以 1059.33 萬 TEU 比前(102)年度持續增加 65.56 萬 TEU，年增率 6.6%，再創年櫃量新高。

統計指出，2014 年一至十二月高港貨物總量達到四億六千七百八十萬噸，比前年度增加 2635.65 萬噸，增幅將近六個百分點(+5.97%)，其中貨櫃貨佔三億八千一百卅六萬噸，貨櫃貨佔高港 81.52%貨量比重。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 引水協會即將屆滿六十週年

中華民國引水協會 1 月 7 日日於台北兄弟飯店召開第二十屆第一次會員大會，會中在會務報告時表示，該會於民國四十四年三月二十七日成立至今即將屆滿六十週年，未來深信在全體會員通力合作下，必能將會務精進發揚光大，目前該會會員人數經統計，在職引水人九十四人，一般會員九十六人，合計會員總人數一百九十人。另外也召開監事會，由王復興當選常務監事。

【資料來源：中華日報航運電子報】



2014 年 12 月 - 2015 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. 國際油價徘徊低檔，應有助於明年全球經濟成長，較目前預估的 3.8% 增加 0.7 個百分點，2016 年為 4%，加上美國經濟強勁復甦；明年全球經濟將由美國復甦帶動，各國央行將會更進一步寬鬆，日銀近來擴大寬鬆，歐銀緊隨其後，同時，中國及其他新興市場也開始降息。經濟學家目前預估的明年全球成長勢必上修，將是 5 年來首度調升。中國明年成長率可望由目前預估的 7.1% 增加 0.4~0.7 個百分點，2016 年再挹注 0.5~0.9 個百分點；美國明年成長可望較目前預估的 3.1% 增加 0.2~0.5 個百分點，2016 年再挹注 0.3~0.6 個百分點的調升空間。G7 成員國明年經濟成長將可超過 3%。但地緣政治風險、中國經濟硬著陸、Fed 提早結束刺激措施及歐洲、日本通縮問題在內，是未來經濟成長將面對潛在風險。
2. 油價大跌意味全球經濟有通貨緊縮的傾向，不僅因為歐洲、日本及新興市場大國的需求不足，且產能過剩的中國通縮現象結構性問題。中國經濟成長持續減緩，是伴隨著產能嚴重過剩、非金融企業債務大增及通貨膨脹銳減。中國產業的產能利用率都已大幅滑落，今年很可能已降更低。原因是 2008 年之後的中國投資及信貸躍增，主要受益對象是占中國國內生產毛額 16% 的房市；如今房市退燒。而中國通縮的後果，影響將遍及全球其他地區。中國經濟成長減緩及高度需要大宗商品的產業逐步萎縮，已傷到原物料廠商；若中國企業再降價來出清多餘供應量，恐令全球競爭升溫，迫使外國製造商也得跟進。其次，中國經濟發展模式轉向已導致進口需求銳減，一反過去幾年間暴增的強勁漲勢，這不僅影響到原物料出口國及處於中國供應鏈中的其他亞洲國家，許多主要將產品銷往中國市場的先進國家及新興市場國家，將遭受衝擊。

(二)中國煤炭進口明顯減少，煤炭海運量下降

1. 11 月中國煤炭進口 21.03 百萬噸，比上月增加 90 萬噸，增幅 4.47%，比去年同期減少 7.69 百萬噸，降幅 26.8%，今年前 11 個月累計進口煤炭 2.64 億噸，比去年減少 27.55 百萬噸，降幅 9.4%。自 8 月起中國進口量大幅下降，致累計進口量比去年降幅逐步擴大，前 8 個月下降 5.3%，前 9 個月下降 6.7%，前 10 個月下降 7.7%，前 11 個月下降 9.4%。從增大降幅度來看，雖然 11 月進口煤量比上月有所增加，但比去年降幅接近三成，拉低了前 11 個月進口煤總量。雖然自 10 月起中國煤企調高煤價以來，拉大了進口煤與本產煤之間的價差，進口煤量卻一反常態，雖略有增加，但是與去年的近三千萬噸仍然有很大差距。
2. 中國進口煤總量的縮減，主要是因為政策和需求的雙重壓力。中國自 10 月中旬取消了進口煤零關稅，恢復實施了 3%-6% 的最惠國稅率，大幅抑制了澳洲煤的進口量，雖然中澳自貿協定的簽訂，使澳洲煤有望實現進口零關稅，但時間被控制在兩年內，加上港口對進口煤微量元素的嚴格要求，使貿易商對進口煤的採購謹慎，導致進口煤量近三個月均保持在兩千萬噸的水平，另華南卸港的庫存壓力很大，進口煤接卸困難，由於地域和運輸方便，華南地區本產煤增加，進口煤量縮減，相對地，華東地區進口

煤接卸情況略好於華南，但由於本產煤價偏低，電廠對進口煤的需求不如去年緊俏，導致目前整體進口煤市場偏冷。

3. 由於中國本地煤炭近兩年產能持續釋放，致煤炭價格大幅下跌，進而使海外煤炭吸引力下降，因此儘管煤炭進口量仍然龐大，但進口量同比將下降。同時恢復煤炭進口關稅，限制劣質煤進口，減少進口對本產市場的衝擊。另需求難以增加，進口增長有限。受宏觀經濟影響，影響煤炭消費的重要下游行業普遍不景氣，同時展望未來也難以樂觀期望下游行業會明顯好轉，因此預期煤炭消費的增長非常有限。飽受災害之苦也改變了煤炭消費路徑，中國政府制定政策後，各地方政府紛紛祭出自己的控煤限煤措施，已對煤炭消費產生負面影響。近兩年來煤炭的庫存量始終處於高位，過往的季節週期儘管仍然存在，但影響已經大幅下降。

(三) 雖國際礦價下跌，中國進口礦砂量續增，但仍無力支撐航市上漲

1. 中國 11 月礦砂進口量月減 15% 至 67.4 百萬噸，比去年同期減少 13%，創今年 2 月以來最低點，連續第 2 個月呈現下滑，為 1998 年以來首見的月減數據，同時也是 1996 年開始統計以來的第二次月減現象。中國 11 月從巴西進口礦砂出現明顯下降 18% 至 12.6 百萬噸，南非減少 19%，降至 3.2 百萬噸。然而，中國港口的進口礦砂庫存一直在下降，12 月庫存下降 2% 至 1.028 億噸，這表明原材料仍有部分需求，自澳洲進口還是續增 3% 至 40.7 百萬噸。中國 11 月從澳洲及巴西進口礦砂總合佔進口量比重達 79%。今年前 11 個月中國進口礦砂 8.46 億噸，年增 13.4%。礦砂為今年表現最差的大宗商品，因中國房地產市場仍處於不景氣階段，當前礦砂供給過剩現象將延續至 2015 年年初，預估中國 2015 年礦砂進口量將年增 3.7% 至 9.73 億噸。
2. 因全球最大買家中國的需求依然疲軟，供應嚴重過剩，鐵砂價格跌至五年半新低，由於冬季中國的鋼鐵生產放緩，進口商退場觀望，等待需求及價格前景明朗化。包括 Rio Tinto 和 BHP 大礦商紛紛擴大在澳洲的生產，造成市場出現嚴重的供應過量且持續惡化中，已經超過了中國最大消費國的需求增長速度，2015 年的礦砂價格預期降低 33%。中國房地產市場持續放緩，中國需求增長的停滯，當前市場的供應過量在 2015 年繼續存在，礦砂價格在 2015 年至少跌至每噸 60 美元以下。澳洲今年出口礦砂總量為 7.18 億公噸，明年將成長至創紀錄的 7.66 億公噸。中國今年的總進口量為 9.38 億噸，明年卻僅成長至 9.73 億噸。中國房地產市場仍處於不景氣階段，當前礦砂供給過剩現象將延續至 2015 年。
3. 2014 年中國經濟增速將是 1990 年以來最緩慢。中國每年購買全球海運礦砂佔需求消費的 67%，中國幾乎所有的礦砂生產商都是在賠錢，迫使中國高成本礦場減產或甚關場，而國際礦砂生產商成本仍具優勢，以目前價格仍會繼續增產不會放緩，礦砂供應商大舉增產還計劃 2015 年投入更多供給量，意在壓制對手市占，預測未來五年總計提高產能約 3.41 億噸，其中 BHP 與 Rio Tinto 在 2015 年別將增加 70 百萬噸的產量，但隨著中國大型固定資產投資逐漸減少，未來鋼鐵產能恐將現負成長，預料 2015 年中國鋼鐵產能將因此衰退 10%。

(四) 全球粗鋼產量增長很小，中國鋼廠生產過剩已開始減產

1. 2014 年 11 月中國出口鋼材 9.72 百萬噸，單月出口量再創歷史新高，較上月增加 1.17 百萬噸，增長 13.68%，比去年增長 94.01%；1-11 月累計出口鋼材 83.61 百萬噸，增長 46.79%，推算 2014 年鋼材出口量有望超過 90 百萬噸。在內需不振的情況下，出

口屢創新高。全球表觀鋼鐵消費量繼 2013 年的 3.8% 增長之後，2014 年將繼續增長 2.0%，達到 15.62 億噸。到 2015 年，全球鋼鐵需求也將增長 2.0%，達到 15.94 億噸。中國自元月 1 日起，取消鋼材出口退稅 9%~13%，隨著政策取消，與出口成本墊高及價格提高，出口將受到影響。2015 年鋼材出口總體仍將維持高位，仍會化解中國鋼材供應過剩唯一出路。

2. 2015 年東南亞、印度、南美、非洲等新興市場國家仍處於經濟高速發展的階段，基建用鋼的需求量仍然偏高，且本地鋼鐵產能短期內仍無法滿足其用鋼需求；而已發展國家的鋼鐵企業有心無力，不能供應更多產品，將有利於 2015 年中國鋼材的出口市場。隨著鐵公路規劃的逐漸展開，相關國家和地區的基礎建設工程將會得到來自中國的資金支援，這些工程需要消耗更多的建築用普通鋼材，2015 年建築用鋼材的出口量仍有繼續增加的可能。
3. 11 月全球粗鋼產量 1.31 億噸，比去年同期增長 0.1%。中國 11 月粗鋼產量 63.3 百萬噸，比去年同期減少 0.2%。亞洲其他地區，日本產量 9.2 百萬噸，比去年同期減少 1.1%。南韓產量 5.9 百萬噸，比去年同期增長 5.5%，印度 6.89 百萬噸，比去年同期增長 3.2%。歐盟區的德國產量 3.6 百萬噸，比去年同期減少 1.9%。義大利產量 1.9 百萬噸，比去年同期減少 13.9%。法國產量 1.4 百萬噸，比去年同期增長 5.8%。西班牙產量 1.2 百萬噸，比去年同期減少 1.9%。土耳其產量 2.8 百萬噸，比去年同期減少 8.6%。俄羅斯產量 5.8 百萬噸，比去年同期增長 5.8%。烏克蘭產量 1.8 百萬噸，比去年同期減少 28.6%。美國產量 7.2 百萬噸，比去年同期增長 1.5%。巴西產量 2.8 百萬噸，比去年同期增長 2.4%。

(五) 雖新船交付出現減少，但解體船速度仍緩慢，累積運力供給依然很大

1. 2015 年全球散裝船運力預估將達到 10,270 艘，7.55 億 dwt，增加 3.9%，比 2014 年的 4.5% 出現下降，2016 年將增長 4.2%。2014 年海岬型船交船預估達 98 艘 (19.2 百萬 dwt)，有 28 艘拆解 (4.6 百萬 dwt)，導致淨增加 70 艘 (14.6 百萬 dwt)，艘數年增長 4.5% (噸位增長 5%)。2014 年底海岬型船運力達 1,632 艘 (3.073 億 dwt)，2015 年預估將淨增加 52 艘 (9.9 百萬 dwt)，緊接著 2016 年增加 44 艘 (7.6 百萬 dwt)。巴拿馬型船 2014 年預估交付達 164 艘 (13.2 百萬 dwt)，有 64 艘拆解 (4.5 百萬 dwt)，淨增加 100 艘 (8.8 百萬 dwt)，總運力 2,447 艘 (1.94 百萬 dwt)，艘數年增長 4.3% (噸位增長 4.8%)，2015 年預估增加 55 艘 (5.7 百萬 dwt)，接著 2016 年暴增至 130 艘 (10.9 百萬 dwt)，由於預期拆解艘數不多。
2. 超輕便極限型船 2014 年交船預估達 194 艘 (11.2 百萬 dwt)，有 64 艘拆解 (2.8 百萬 dwt)，總運力達 3,110 艘 (1.66 億 dwt)，淨增加 130 艘 (8.3 百萬 dwt)，艘數增長 4.4% (噸位增長 5.3%)。船廠手持訂單維持正常，2015 年預估淨增加 168 艘 (11.2 百萬 dwt)，基於實際可交船數的相當大落差的假設，接著 2016 年增加 179 艘 (11.8 百萬 dwt)。輕便型船 2014 年預估交船達 151 艘 (5.0 百萬 dwt)，有 142 艘 (3.9 百萬 dwt) 拆解，淨增加 10 艘 (0.1 百萬 dwt)，總運力艘數達 3,078 艘 (87.9 百萬 dwt)，2015 年預估增加 54 艘 (2.8 百萬 dwt)，接著 2016 年增加 54 艘 (2.9 百萬 dwt)。

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。投資人原始寄予厚望 2014 年為翻轉脫疲漸入佳境的一年，但事與願違，僅在 3 月與 10 月稍有建樹，但非基本面結構改變轉佳所激勵，應歸咎於澳洲與巴西礦砂供應商連袂將礦砂庫存搬移至中國堆放，加上 FFA 市場炒作，一拍即合激盪下，以海岬型船市場為首，運費出現急速暴衝，其他型船市場較無感受拉抬力量，且中國電煤進口明顯下降，航市欠缺煤炭增加的加持，運費表現乏力。總結 2014 年航市表現慘淡比 2013 年還差，應歸咎於航市依然籠罩著嚴重運力供給過剩問題，尤其船用油價崩塌，減速省油效益對船東誘因不在，船速回復正常運轉，另外第 4 季 Valemax 40 萬噸礦砂船隊效應已發酵，過去 Valemax 無法靠泊中國港口，現採迂迴轉進，分別與中國航商包括山東海運、COSCO、中海與招商局簽訂長約，甚至 Vale 售後租回方式，中國航商意願建造 40 萬噸。同時現在馬來西亞分載中心已完成，塞港已不存在，Valemax 已完全運轉，Vale 鮮有在市場租船，更加劇航市船噸過剩壓力，導致 2014 年散貨船市場全面崩潰。
2. 散裝海運貨載中運輸量最大的礦砂，今年來價格持續下滑，第四季礦砂價格降幅擴大，致鋼廠預期國際礦價仍會持續下降空間，再加上庫存居高位，需求有限，進口減少。第二大貨種煤炭運量下降超預期也成為影響原因之一。另外中國自澳洲進口礦砂比重明顯提高，航程短也讓船隻利用率壓低，而且中國 2014 年進口煤炭約減少 5%，加上 11 月初 APEC 北京召開，鄰近高污染產業被要求停產或減產，也讓礦煤用量降低，影響到進貨與運輸需求。煤炭價格過低已經讓澳洲礦商機動停止銷售，礦砂價格過低也讓巴西礦砂出口銳減，加上獅子山因為伊波拉病毒礦砂停止出口，都讓散裝船運市場貨量減少，如果煤礦等原物料價格穩定，海運市場運價就有機會跟著回穩。
3. 2014 年的國際海運市場並未如年初預期那樣樂觀，反而在接近年尾時開始出現斷崖式下滑。2014 年航市表現將成為繼 6 年多前經濟泡沫破碎後，表現第二糟的年份，也是 28 年來最大規模的感恩節後跌幅。去年 BDI 全年平均僅有 1,105 點，低於 2013 年的 1,206 點，跌幅 9.14%，因此從 BDI 在 2014 年上半年均數是 1,179 點，還遠高於 2013 年上半年的 842 點，但是到了下半年原應進入旺季，BDI 均數卻只有 1,032 點，遠低於 2013 年的 1,564 點。BDI 指數曾在 11 月初衝抵 3 月底來最高 1484 點後，幾乎一路下挫，12 月初跌破 1000 點且跌勢加速探底，連翻失守百點整數關卡，12 月下旬跌破 800 點，年底收盤收在今年低 782 點，聖誕節長假結束，2015 年一開市未出現轉震還是續下挫，聖誕節至華人農曆年期間通常為航市淡季，此期間交易清淡，1 月上旬創去年 7 月下旬新低收在 709 點，1 月上中旬海岬型船在大西洋區突然跌深強力反彈，因而帶動 BCI 睽違已久難得一見強彈，帶動 BDI 止跌回升，迄 1 月上中旬 BDI 稍微拉回收在 723。
4. BCI 11 月上旬 BCI 暴漲至最高 3781 點，漲幅達 188%，隨後運力過剩，加上船用燃油價格大幅下跌，船東紛紛取消海岬型船減速航行策略，無形中可供運力增加，加劇運力過剩壓力。BCI 指數漲勢熄火並被攔壓重挫，連翻急速失守整數關卡，12 月上旬千點重要關卡淪陷，且跌勢依舊，見不到止跌訊號，過完聖誕新年假期一舉攔壓跌至歷史最低，為所有各型船市場最糟糕，簡直以慘不忍睹來形容，1 月上旬收在最低 311 點，跌幅逾 93%。1 月上中旬海岬型船在大西洋區突然跌深強力反彈，

因而帶動 BCI 睽違已久難得一見強彈，拉回收在 373 點。BPI 指數 11 月上旬抵達 1241 點最高後，11 月下旬曾出現逾一星期反彈上揚，最後受到海岬型船市場重挫的拖累又熄火回檔，12 月中旬 1000 點淪陷，跌勢逐漸擴大，整數關卡連翻失守，聖誕新年假期結束返市，跌勢依舊，迄 1 月上旬跌落至去年 8 月中旬以來新低 762 點，在華人農曆新年前恐持續低迷不振。

5. 超輕便型船與輕便型船等運費市場進入 12 月後也受到大船市場行情重挫的波及，小船市場運費指數反轉下跌，跌幅不若大型船運費指數劇烈。BSI 12 月上旬攀登至 989 點後熄火拉回，隨後一路走低，聖誕新年假期結束返市，跌勢依舊，迄 1 月上旬回跌收在 778 點。BHSI 12 月上旬攀登至 498 點後熄火拉回，緩慢走低，迄 1 月上旬拉回收在 441 點。

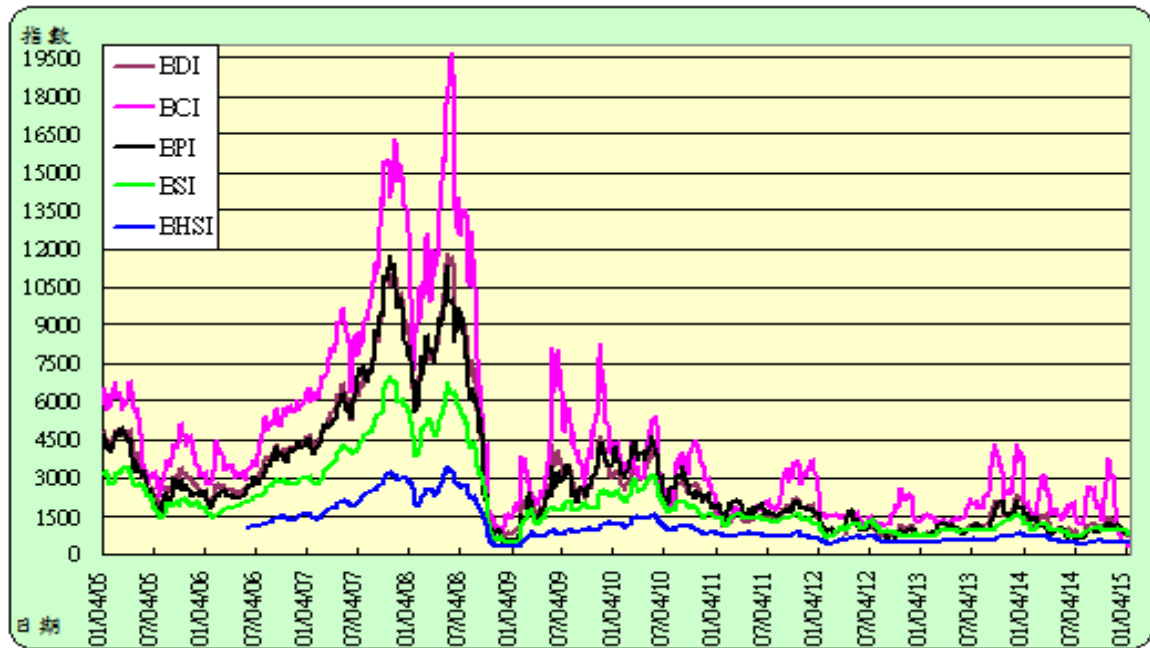


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。進入 11 月後國際散裝船市場發生重大挫敗，尤其船型愈大運費行情重挫愈慘痛，海岬型船運費市場遭逢 Valemax 40 萬載重噸效應已發酵的打擊，Vale 礦商在馬來西亞分載中心已完成，塞港已不存在，Valemax 可完全運轉，近期未見到 Vale 在市場租船，更加劇海岬型運力過剩壓力，以及國際礦砂價格跌跌不休，且庫存量仍居高位，中國鋼廠採取觀望延遲進口，加上澳洲礦砂去年產量暴增，搶佔亞洲市場份額提高，致海岬型船運力周轉加速，另外國際船用燃油價格急速崩坍，燃油成本對船東壓力減輕，船東紛紛取消減速省油措施，兩者無形中增加運力供給大增，上述利空交疊重擊下，造成海岬型船運費市場不支倒地，形同崩塌一洩千里，租金行情高空下墜，兩個月跌幅達 84%。目前市場上的租金已無法補償船員薪資、保險與維護保養等固定成本，不提資金利息和折舊成本，對於船東而言也寧可停航也不願做虧本生意，故租金已跌無可跌了，但預計今年市場行情仍持續在低位遊走成分很高。

2. 各航線租金在 11 月上旬飆漲至高價後上漲動力突然熄火，紛紛反轉下跌，跌勢愈加兇猛，租金連翻跌破整數關卡，進入 12 月投資人失望性賣壓湧現，跌勢加劇，可以慘不忍睹來形容，為 2008 年 12 月金融海嘯來最慘烈情景，市場哀鴻遍野，尤其大西洋區航線租金漲多拉回跌幅最最慘重，近似崩盤慘狀，拖累平均租金，經歷兩個月逾跌不休，過了聖誕新年假期後返市，仍未見止跌回升訊號，傳統上，聖誕節至華人農曆新年期間為市場交流淡季，因此，期盼華人農曆新年結束後市場應有機會改觀。1 月上中旬海岬型船在大西洋區航線租金突然跌深強力反彈，睽違已久難得一見強彈。平均租金從 11 月初最高價位 28,211 美元後，呈重力加速度重挫，急速失守整數關卡，11 月下旬跌破 2 萬美元，12 月初跌破 1 萬美元，1 月上旬跌深至 4,394 美元後止跌勁揚，1 月上旬海岬型船在大西洋區航線租金突然跌深強力反彈，迄 1 月上旬回升收在 5,323 美元。太平洋區航線租金 11 月尚旬曾攀抵至 24,545 美元高位後熄火而急速大幅拉回，下殺力道強勁，租金快速拉回，整數關卡連翻失守，12 月上旬 1 萬美元也告淪陷，雖 1 月上旬大西洋區航線出現跌深反彈，但太平洋區航線尚未反彈，迄 1 月上旬跌落至 3,955 美元低價位。大西洋往返航線租金 11 月上旬曾攀登至 31,150 美元高位後，急速大幅下挫，整數關卡快速淪陷，12 月上旬 1 萬美元重要關卡淪陷，1 月上旬急速重挫跌至最低 5,165 美元。1 月上旬突然跌深強力反彈，迄 1 月上旬回升收在 6,725 美元。
3. 大西洋區返回遠東航線租金 11 月上旬攀抵 37,280 美元高位後突然熄火，隨後一路急速拉回，整數關卡急速淪陷，進入 12 月後跌勢加劇，12 月上旬 2 萬美元重要關卡淪陷，歷經兩個月逾連翻下墜，迄 1 月上旬重挫收在 12,835 美元，跌幅逾 65%。太平洋區返回歐陸航線租金 11 月初曾攀抵至 10,855 美元價位後拉回，旋即快速趕底，12 月上旬又跌回負租金水準，1 月上旬跌至最低 12,680 美元後止跌強勁反彈，迄 1 月上旬回升收在 15,300 美元。

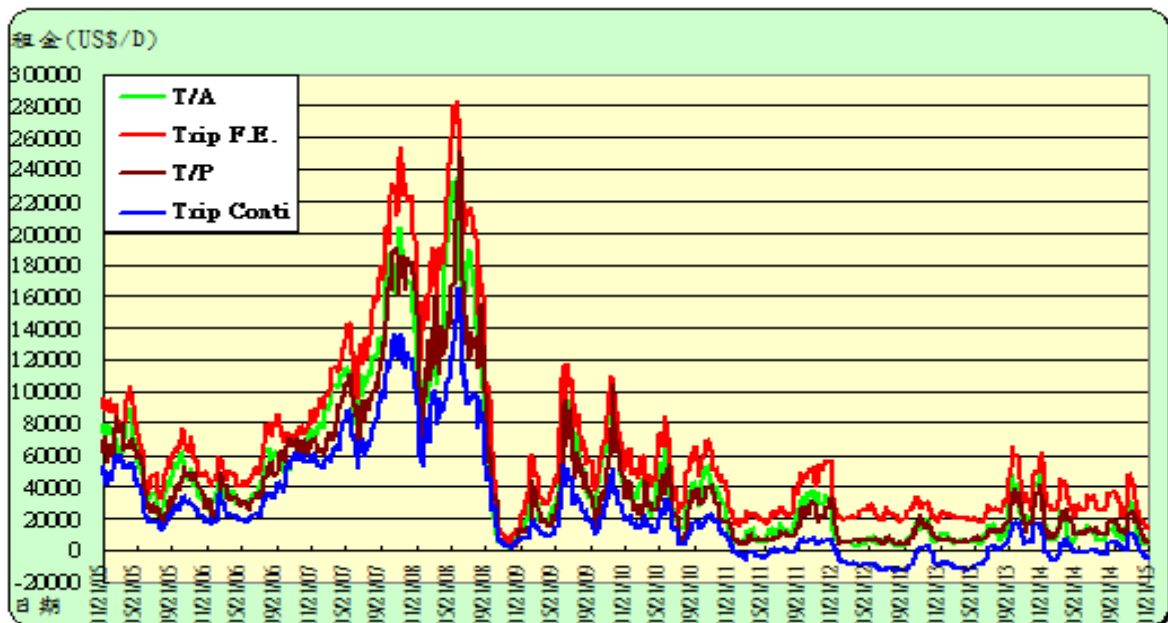


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

四、巴拿馬型船市場行情

1. 圖3說明巴拿馬型船指數(BPI)組成四條租金航線行情變動趨勢。儘管國際油價暴跌使得運價成本快速下降，但大宗商品交易冷霜，獨厚油輪運輸市場受惠於中國與南韓趁機大肆囤油，租金行情出現飆漲，但散裝乾貨船市場海運需求卻受拖累。去年全年巴拿馬型船市場表現相對清淡，運費行情狹幅震盪起伏不大，因新船交付相當大，如預期的一樣，壓抑巴拿馬型船市場活力。儘管印度、日本等國進口煤炭相對多些，但市場主力中國卻從去年9月後電廠煤炭進口開始出現下降，嚴重影響太平洋區煤炭海運貨載量，因而衝擊太平洋區航線租金表現，同時，海岬型船市場租金行情在11月後以崩盤式重挫，市場瀰漫悲觀氣氛，影響投資人信心潰散。大西洋區航線市場雖有美國海灣穀物出口旺季，但穀物海運旺季對航市出現無感，原因運力供給壓力過剩一直存在，致巴拿馬型船運費市場受到壓抑，無法感受第四季旺季力道的加持，致此區航線租金行情也無法脫困上揚。
2. 去年中國當局極力整頓高耗能、高污染等行業的轉型調整，使得工業用電需求下降，成為火力發電量增速放緩的主要影響因素。此外，進入11月份中國電廠庫存创新高和電廠煤炭耗用明顯偏低，抑制煤炭進口採購意願，造成航市煤炭海運運輸需求延續疲軟，租船市場可用運力愈來愈寬鬆，特別衝擊到巴拿馬型船市場租金保持低位狹幅震盪。4條航線平均租金11月上旬攀抵波段高價9,946美元後受到海岬型船運費市場反轉重挫的拖累，各航線租金直直落，雖11月下旬曾一陣受到大西洋區市場行情回升反彈拉抬，但僅曇花一現，隨後返回下跌渠道，平均租金再度下跌，整數關卡接連失守，聖誕新年結束重新開市，跌勢依舊，通常聖誕節至華人圈農曆新年期間交易較清淡，市場難有轉機題材，雖然1月上旬太平洋區市場有出現反彈訊號，但租金行情仍低檔徘徊，迄1月上旬收低至6,082美元。太平洋區航線租金11月上旬攀抵11,927美元高位後反轉一路下跌，11月中旬跌破1萬美元，1月上旬跌落至5,063美元後止跌回升，迄1月上旬回升至5,229美元。大西洋區航線租金11月上旬攀登至波段最高9,908美元後，難敵整體航市全面走疲的影響而回檔，11月下旬曾出現反彈，租金也曾一度站上1萬美元，最高來到10,842美元，因海岬型船市場似如崩盤，同步急速下跌探底，迄1月上旬回跌收在6,495美元。

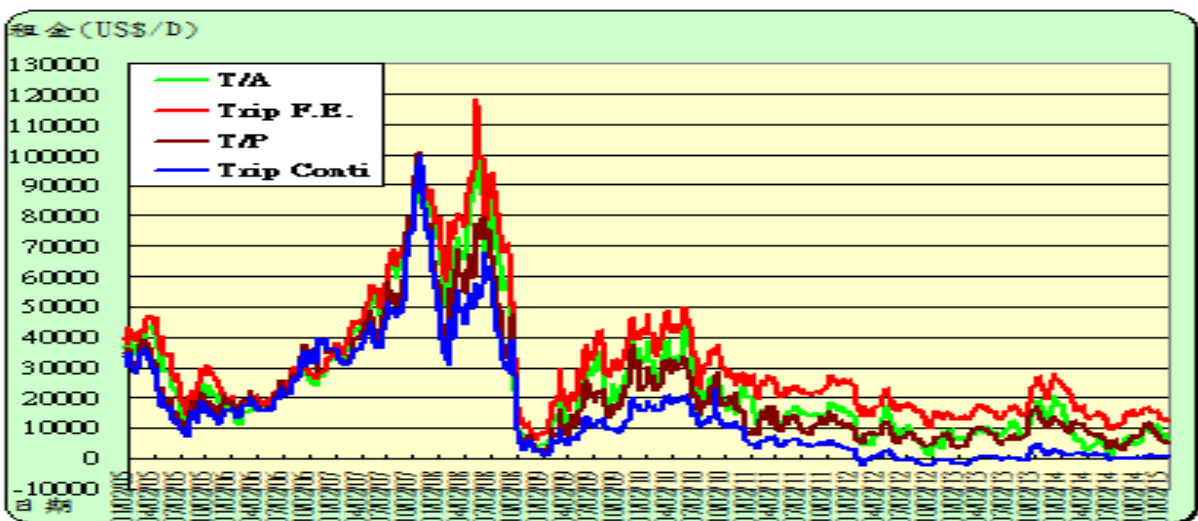


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

3. 大西洋返回遠東航線租金11月上旬衝上最高價位17,012美元後漲勢歇止而拉回，11月下旬曾出現約一星期反彈，租金拉高至15,792美元後，因受到海岬型船市場潰堤重挫的衝擊，整體航市氛圍對後市充滿失望，因而失去支撐動力而回檔，迄1月上旬收低在12,100美元。遠東返回歐陸租金航線11月上旬攀抵937美元價位後熄火拉回，雖在11月下旬曾零星弱勢反彈，但無法敵過悲觀氣氛，進入12月後呈現走跌格局，1月上旬跌至449美元後出現止跌回升，迄1月上旬稍為回升收在503美元。

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。中國鋼鐵市場的持續陷入低迷困境及航市船舶運力供應過剩問題，箝制航市發展最大因素。船用燃油價格跌至5年來最低水準，以及俄羅斯經濟危機都對散貨船市場造成不利影響，近期廢鋼船價格的下跌導致拆船活動同樣有所削減，而今年拆船市場拆解量比去年減少了30%，新造船市場上的訂單量相比去年則減少了50%。基本上，自11月後大型船運費市場表現相當淒慘，相較之下，超輕便型船以下運價市場表現還直得安慰，11月還能出現抗跌反彈上揚，挺至12月上旬後還是無法抵抗大環境低迷悲觀氣氛，全面反轉下跌局面。中國是全球最大的大宗商品進口國，今年來中國經濟表現愈來愈差，需求進口大宗商品逐漸下降，因而衝擊超輕便型船運費市場，以及美元走強，不利於大宗商品交易，海運貨載運輸需求減少。
2. 超輕便型船太平洋區航線租金12月上旬攀登至9,714美元高位後，受到大型船市場崩盤式低迷氣氛的波及，投資人出現追價無力而失去上漲動能，租金反轉一路溜滑梯緩步走跌，迄1月上旬收在8,410美元。大西洋區航線租金11月中旬頓時出現強勁上漲力道，11月下旬攻佔1萬美元關卡，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，迄1月上旬拉回收在7,624美元。

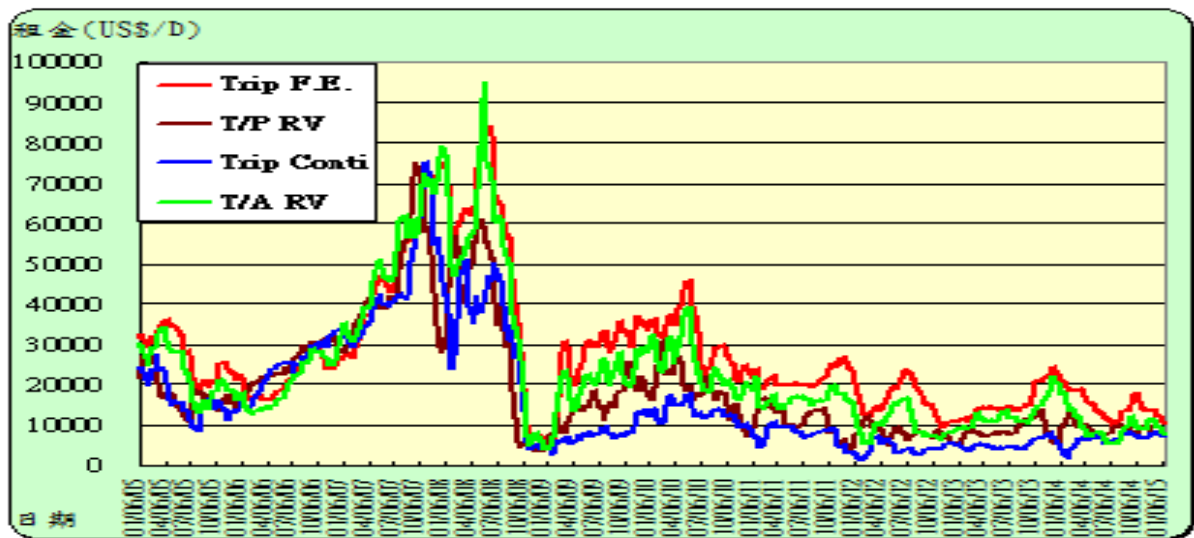


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

3. 大西洋區回遠東租金航線 11 月中旬挫低至 13,221 美元後，止跌回升，惟反彈力道薄弱，沒多久又呈現疲軟態勢，所幸跌勢溫和，迄 1 月上旬回檔收在 10,257 美元。遠東回歐陸租金航線 11 月下旬佔上 7 千美元，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，租金反轉拉回，迄 1 月上旬收在 6,950 美元。平均租金 11 月中旬回挫至 9,252 美元，隨後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，迄 1 月上旬拉回收低在 8,310 美元，為各型船租金水準之冠。

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。去年在全球經濟表現不佳環境下，下半年航市空頭瀰漫，讓船東捶胸頓足，所幸去年輕便型船出現大量拆船，使輕便型船市場運力供給過剩貨得舒緩。去年 11 月後大西洋地區穀物運輸活動開始出現，穀物運輸活動活耀對航市場表現有激勵影響，而太平洋地區市場因區域非金屬礦、鋼材等貨載頓時在 11 月中旬後持續湧現，促太平洋區的市場船舶運輸活動較為熱絡，以及中國鋼材出口愈來愈多，創歷史高峰，需求輕便型船運力旺盛，消耗過剩運力功不可沒，使太平洋區市場運力相對減少，支撐輕便型船運費市場表現不錯，上漲力道持續至年底，可惜聖誕新年長假結束返市，卻開始出現下跌走勢，因傳統上聖誕節至華人農曆新年期間為市場交流淡季，航市通常表現不佳，期盼華人農曆新年結束後市場應有機會改觀。
2. 太平洋區相關航線租金 11 月中旬跌到最低價位 6,425 美元，隨後止跌回升，進入 12 月還是維持上漲格局，漲勢持續至年底，攀升至最高 7,232 美元，但聖誕新年長假結束返市，租金行情出現下跌走勢，迄 1 月上旬收低在 7,093 美元。大西洋區相關航線租金 11 月上旬跌到最低價位 6,534 美元，隨後止跌回升，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，但聖誕新年長假結束返市，租金行情出現下跌走勢，迄 1 月上旬收低在 6,409 美元。
3. 輕便型船平均租金 11 月中旬後跌至 6,512 美元後一路扶搖直上，算是各型船運費市場表現最好，11 月底攻上 7 千美元關卡，持續攀升，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，迄 1 月上旬拉回收在 6,751 美元。

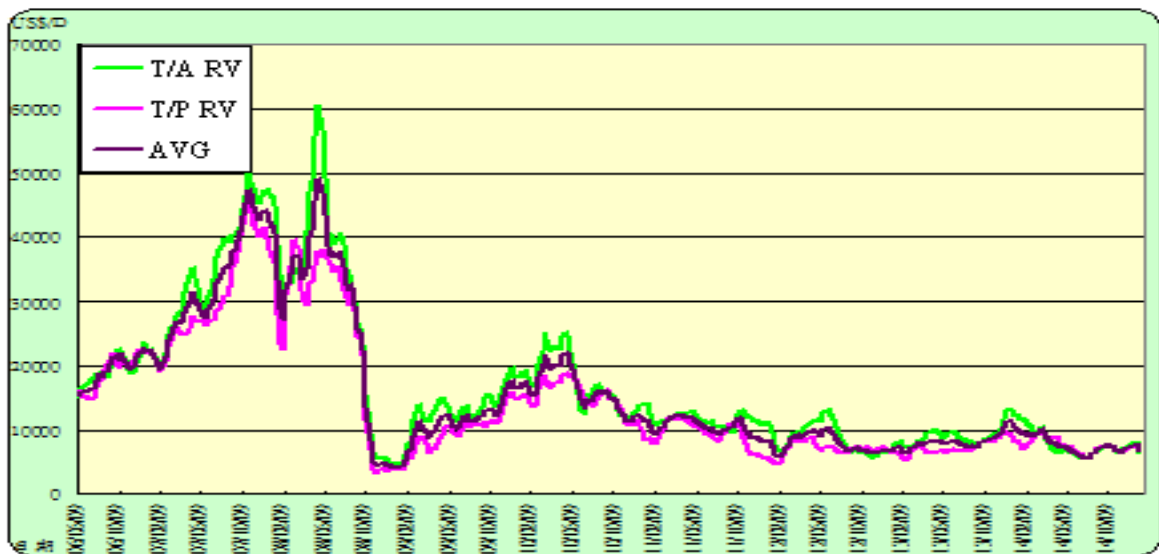


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 中國經濟將進入增速趨減緩，去年下半年由於電煤消費需求持續低迷，礦砂運輸市場受制於房地產、汽車、造船等鋼材終端需求表現低迷，加之中國淘汰鋼廠等主要高耗能企業，運價去年第一季之後持續走低，導致運價一蹶不振。展望2015年，煤炭方面，中國國內經濟形勢增長繼續放緩，加之能源結構的不斷調整，將使得火電發揮效應較2014年有所減弱，中國煤炭需求增速繼續放緩；礦砂方面，在中國環境治理和對鋼鐵行業加大落後產能淘汰的大背景下，中國礦砂需求增速將放緩，基礎建設成為鋼材需求增量的主要來源；穀物方面，預計2015年中國國內穀物供給占比上升，穀物海外進口需求將難有明顯增長，所幸預計2015年運力過剩局面略有緩解，但運力過剩問題依然困擾著今年航市，尤其大型船市場特別顯著。
2. 散裝船運市場在2014年下半年表現不如預期，面對新的一年，預計今年交船率會大幅降低，拆船率會提高，有助改善船噸過剩問題，另油價跌深將有助於全球消費力的提高，將是今年市場有利因素。去年海運量實際上成長幅度不小，中國進口礦砂就增加約1.1億噸，但是因為礦價跌得太深，市場運價也無法提升。展望未來市況，今年新造船很多都會延後交船，拆船數也會拉高。預估今年船噸增加率約3.9%，估計有四到五成船隻會延期交船，另拆船量會大幅提高，海運量則會成長約4.1%。因此，航市運力供需問題應可快速獲得改善，最壞時間已過，今年表現應會較佳，但不易見到令人驚喜的多頭行情。
3. 2015年中國經濟很可能下滑到7%，再加上經濟轉型帶來的能源結構調整，政策對高耗能產業的打壓，特別是中國對煤炭進口的限制，這些都不利於進口需求的釋放。今年雖然中國經濟成長趨緩，但因國際礦價大跌，將有利於中國鋼廠增加外貿礦取代本土礦，因而會增加國外進口礦砂，預估礦砂進口總量將達9.3億噸，高於去年的8.2億噸，但一旦行情一有好轉，停航船再度投入恢復營運與船隻減速現象不存在等，運力過剩還將持續，因此部分船型及航區有可能比2014年還要困難。
4. 因國際原油價格崩盤挫低，有助於全球消費力道的增強，將會提振各國經濟活力，預期今年全球經濟有望持續溫和增長，其中歐洲經濟受惠刺激性貨幣政策，以及中國擴大高速鐵路的興建與參與其他開發中國家鐵路建設等，將有助於促進原物料需求增加，進而提振航市交易的活力。目前船東已不願開門做生意，寧可將船舶撤出航市停航，應可遏止租金續跌，另外中國港口的礦砂庫存已經有明顯減少，以及進口礦砂低價格會吸引中國增加進口礦砂，預期今年下半年航市有機會獲得進一步改善。

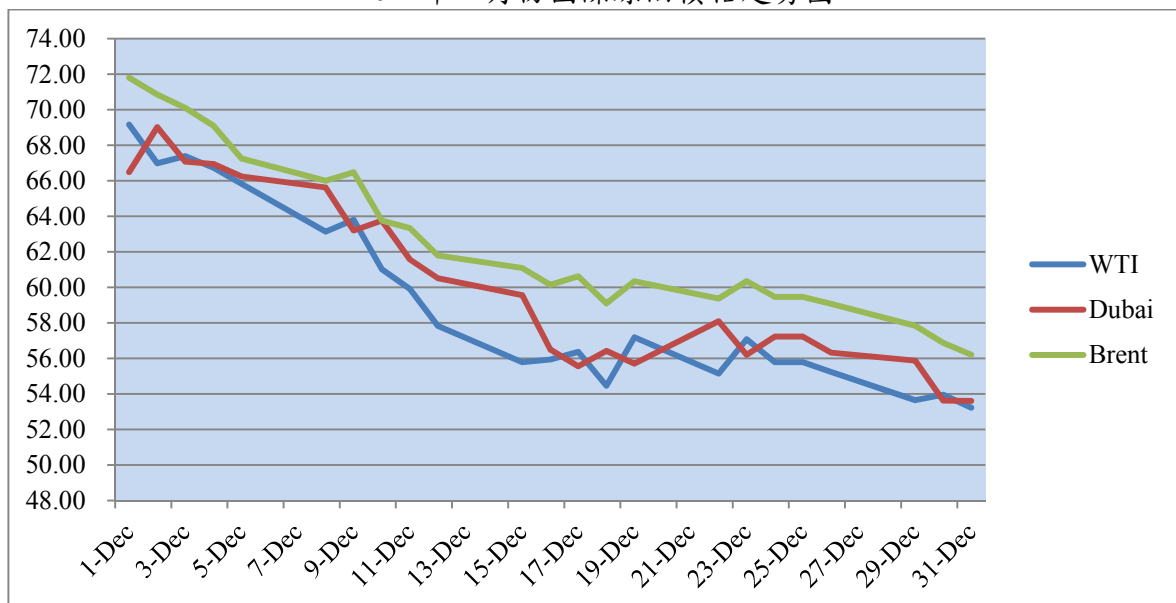
2014 年 12 月份國際油輪市場動態

康筱涵

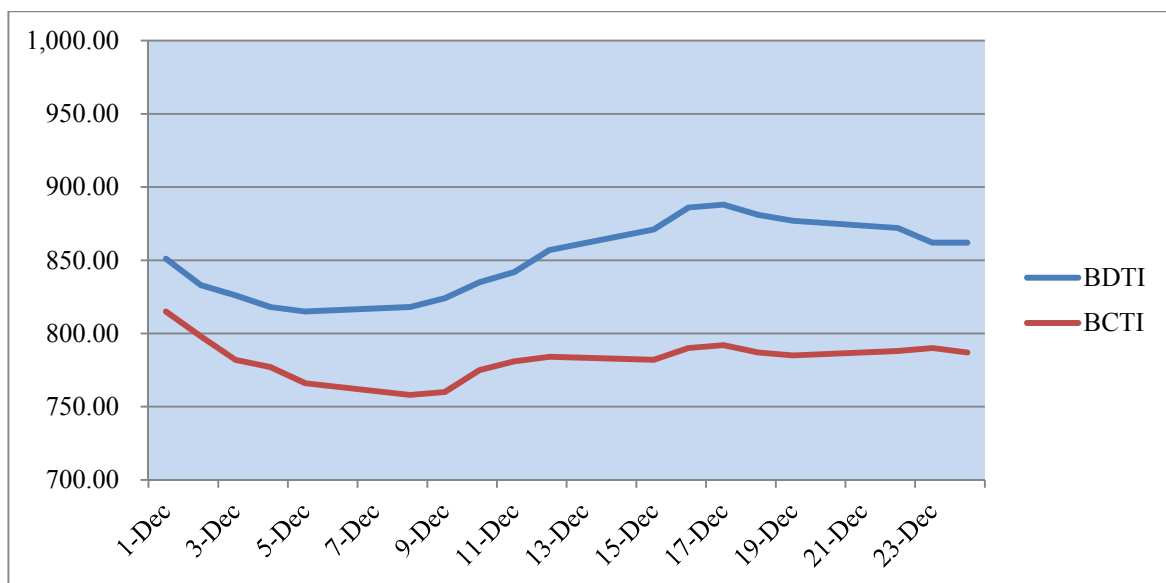
1. 原油市場短評

油價跌跌不休，紛紛突破新低點。儘管油價持續下修，石油輸出國組織仍維持對油價市場的態度，無意改變產量。美國頁岩油氣技術的發展，使得美國原油產量持續上升。油價下跌將使美國原油產量增速有所降低，不過預計年度總產量仍將增加，美國頁岩油主產地北達科他州和德克薩斯州的頁岩油活動仍會保持在高位。國際市場放緩，原油上揚缺乏需求，目前還沒看到需求會有起色。然而，生產商在利潤下滑影響下勢必削減支出；高度仰賴石油收入的國家可能被迫削減支出，都將可能引起地緣政治局勢再度緊張，有可能在未來重新推高油價。

2014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)



	2014					
	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)			Baltic Clean Tanker Index(BCTI)		
	NOV	DEC	% change	NOV	DEC	% change
Max	975	888	-8.92% ↓	823	815	-0.97% ↓
Min	813	815	0.25% ↑	716	758	5.87% ↑
Average	887.30	851.00	-4.09% ↓	746.60	783.17	4.90% ↑

2.原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格69.16美元，月底報價 53.22美元；月均價為每桶59.190美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格66.49美元，月底價格每桶53.6美元；月均價為每桶60.100美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格71.8美元，月底以每桶56.21美元作收；月均價為每桶62.625美元

3.油輪買賣交易行情*

蘇伊士型油輪 –“Taipan““Toska““Karmari““Vadela““Matala““Karekare“(前四艘為2009年造、後兩艘2010年造，皆為十五萬六千八百載重噸)六艘船以組合方式出售，金額未顯示。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“Sirius Voyager“(1994年造，二萬五千輕載噸) 蘇伊士型油輪，無顯示成交金額。

“Altair Voyager“(1993年造，二萬四千輕載噸) 蘇伊士型油輪，無顯示成交金額。

5. 原油油輪運費行情

運輸市場成交平穩，運價呈現上行趨勢，月底因聖誕假期影響部分貨載提前成交運價稍稍疲軟回落。另一方面，隨著油價下跌各租家紛紛期租油輪用於儲油，因此船舶運力減少，對船東是利多，運費市場整體走勢樂觀。本月波灣出口至日本航線貨載成交數 130 筆，波灣出口至日本之航線運費，月中來至 WS73.5 點，換算日租金 78,224 美元，月底調整至 WS60 點，換算日租金 61,238 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS33 點，日租金至 40,149 美元。

蘇伊士型油輪市場 -

蘇伊士型油輪月初市場運價調整回落，至月底運價開始翻轉，可用船舶減少且市場交易活絡進一步推升運價。黑海-地中海航線月底運費 WS125 點，換算日租金約為 84,124 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS107.5 點，日租金 56,546 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS110 點，換算日租金 62,131 美元。

6. 成品油油輪運費行情

成品油輪各個航線的漲落各有差異，但總體仍保持上升趨勢。波灣至日本 7.5 萬噸級船型運費，月底來到 WS90 點，日租金 23,932 美元；歐洲至美東航線 3.7 萬噸級船型運價從 WS220 點回調至 WS175 點，日租金來到 26,262 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 12 月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	28-Nov-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	2-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	33.0	34,539	33.0	40,149
AG / JAPAN	VLCC	66.0	61,865	60.0	61,238
WAF / EAST	VLCC	61.0	50,271	62.0	60,345
WAF / USG	VLCC	75.0	73,513	65.0	64,184
WAF / USAC	SUEZMAX	90.0	40,589	107.5	56,546
MED / MED	SUEZMAX	95.0	47,643	110.0	65,778
UKC / USAC	AFRAMAX	100.0	25,631	127.5	42,742

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	28-Nov-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	2-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	110.0	27,857	90.0	23,932
AG / JAPAN	55,000	117.5	20,715	122.5	25,792
UKC / USAC	37,000	220.0	33,529	175.0	26,262
SINGAPORE / JAPAN	30,000	117.0	14,462	120.0	18,530
MED / MED	30,000	210.0	31,441	230.0	39,196

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	38,000	34,500
SUEZMAX	150-160k	32,000	30,000
AFRAMAX	95-110k	23,000	23,000
LR1	65-74k	19,250	18,000
MR	47-48k	15,500	15,250

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$80.0
SUEZMAX	150-160k	\$72.0	\$60.0
AFRAMAX	95-105k	\$57.0	\$46.0
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$37.0	\$25.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年12月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	97.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	65.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	54.0	\$52.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0
MR	51k	36.8	\$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

