



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 四 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 134 2015 年 2 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	4
2015 年 1-2 月國際運輸動態報導	4
2015 年 1-2 月國際散裝乾貨船市場行情分析	8
2015 年 1 月份國際油輪市場動態	18

專欄報導

跨過崎嶇再創高峰-臺灣港務公司

蕭丁訓¹

蕭丁訓董事長於臺灣港務體系服務屆 43 年，自基隆港務局基層出身，一路由倉庫副管理員晉升管理員、股長、副主任、主任、組長、臺中港主秘、港務長、副局長，並擔任花蓮、基隆、高雄港務局長等要職，港務資歷豐富。近年來政府積極推動臺灣國際港埠的整合與公司化的發展，即以「政、企分離」的體制進行港口的營運與管理再造，將港務局改制成為臺灣港務公司，蕭董事長擔任改制後首任董事長。然面對公司化過程中，組織成員由公務體系轉為公司制度成員，對於轉換上組織衝突的問題，以及港務公司在開發港埠營業項目時，既有業者對於港務公司所扮演角色的疑慮，種種事項都使其所帶領的港務體系面臨一次又一次艱辛的挑戰。在此重大轉變過程中，蕭董事長再次以其卓越的管理能力，推展港埠營運業務，進行相關組織再造，並擬定具吸引力的港埠經營策略，開創我國港埠經營之新紀元。以下將其擔任港務公司時之經營理念及多年的港務工作經驗加以歸納，其個人處事原則及所觀察臺灣港埠經營的問題及發展方向，皆值得後人學習。



海大榮譽教授林光老師曾提及臺灣港務未來要走的路包含三個方向；1.全球化 (Glocalization)、2.法規自由化 (Liberalization)、3.企業化 (Industrialization)。隨著中國大陸經濟的崛起，其港埠經營與其主要城市經濟結合，以引進外資投資的模式，公司化的經營型態，進行高速的發展。對於臺灣的港埠營運造成不小的威脅。故臺灣港口在此波公司化的浪潮衝擊下，如何能保有自身的競爭地位；亦即持續吸引航商將船泊靠於臺灣進行貨物裝卸作業的誘因。在以往屬於港務局時期的公務體系營運模式，臺灣各主要港口（基隆、臺中、高雄、花蓮）其各自處理本身的業務，無論是資訊或營運模式皆無法共享，常造成資源的浪費及作業上效率欠缺，進而使港埠營運的成本大增。以公司化的組織變革進行營運成為一條不得不走的道路。

依此，蕭董事長指出臺灣所面對的產業情境在變，所以港埠經營的方式也需要隨之變動。現代企業凡事講求效率及服務優先的經營思維，原有之公部門營運方式已逐漸無法符合此快速變遷的外在環境。如 7-11 之父「鈴木敏文」先生談論經營之道時即表示：環境如同天候，一旦變化企業就必須馬上因應，必要時「朝令夕改也無妨」。蕭董事長舉相關的水湳機場經營為例指出：運輸為一種服務業，必須要提供目標顧客所需要的服務內容及項目，別人才會想到你的服務，也才願意到你的處所進行作業。現在的服務業是比準備、比速度及比效率的時代。

¹ 蕭丁訓先生為臺灣港務公司前董事長

故目前 4 個港務分公司要有進行整合升級整合的認知，而不能用原有公務體系的心態，以單打獨鬥的方式進行港口的營運，而必須要實際去瞭解目標客戶的需求在那裡，亦即目前提供貨源的業者其對於港口作業的需求為何，港務公司能提供何種作業服務，除了資源能有效利用外，最主要能在一整合的機制下，4 個港務分公司能適性發展自己本身具有優勢的港埠作業能力。

以目前主要臺灣主要競爭對手的大陸華中、華南各港口為例，除基本的碼頭裝卸作業外，國際物流的安排，先進的通關機制(智慧物流)，溫控品冷鏈作業以及農產品的特殊運送需求的開發，都使得港口的經營項目愈來愈多元，如何能滿足顧客多樣的作業需求為現在港務公司正要面對強勁的競爭壓力。要如何發展成上述符合目前港埠營運的港口為港務公司的重要課題。由過去的經營的歷史軌跡到目前的營運方式再到未來必須要正視的改變，皆在考驗這間成立即滿三年的新公司。

臺灣港口的港口改制始於民國 70 年代開始推動港市合一及改制為公法人組織的想法然後再進一步公司化。然前兩者皆未為成立的主要原因在於當時臺灣政府仍為三級制，港口業務屬於省政府管轄，後經凍省後才收歸中央。時至 93 年開始，當時毛治國部長才重新啟議港務公司化的改制，並直接跳過上述兩種制度的轉變直接以公司化為改制目標。公司化後的制度目前仍以國營為主，以政企分離的精神將港務局換變為港務公司（以政府獨資方式，100%維持員工權益並使保有 10 工作轉換選擇權），將四港合一，以交通港群的概念，對內協調分工，對外統合競爭之原則進行營運。在政的部份仍建立相對應之公部門單位：即航港局，作為航政監理及港政監理單位。以服務代替管理的概念揭開臺灣港埠經營體制的新頁。

然在此改制過程中仍遇到許多問題及挑戰，如：改制為公司後，因土地法規定海岸線土地不得私有，地價稅由 1%調高至 5%，整體土地使用成本由原先 7.85 億飆高至 40 億，最後公司選擇不取得土地而改採用租用方式，以每年 2%的租金取得土地使用權利。另外原先屬於港務局的航港建設基金則歸屬於航港局管理，原有公務人員心態轉變問題、新聘人員同工不同酬的認知落差及各分公司分工授權問題使得在改制初期整體組織內部協調問題成為最大挑戰。

港務公司在改制後所面臨的外在環境為整體貨櫃船運船舶大型化仍持續進行，此意味著主要航線數量減少，以 Feeder 方式進行集貨的港埠軸心化趨勢益趨明顯。加上臺灣近來重要製造業外移，多數移往大陸設廠。使出口貨源更形減少，以及受到目前兩岸政治情勢影響，雖已開放三通，但相關配套法令未能通過之下，中轉貨量成長有限。以高雄港為例目前轉運貨占營運總量 42-57%，然中轉貨源占不到其中 5%。主要原因為中轉貨源因不需特定加值服務，以價格競爭為主，故有其他港口以低價搶進，貨源極易流失。在內外挑戰夾擊之下，港務公司需要有創新性的策略思維，方能將臺灣港埠經營引領至另一新的境界。

除了持續提供原有港埠業者高速率的作業環境與機制外，港務公司本身需開始思考如何有突破性的作法。在原有設備及機制下，配合國家重要發展政策；即自由經濟示範區之設立，在目前港區內建立自由貿易港區與內陸重要製造業園區進行以船為橋樑、港港相連，區區連動的營運模式。並透過公司資金進行相關港務業務轉投資、併購、策略聯盟的模式增加港務作業能耐（capability）吸引航商使用臺灣各港口進行作業作為前進大陸

及東南亞的重要據點。其策略制定思維主要以 1. 強：強化本業、2. 搶：搶攻自貿、3. 發：發展都會港為港口（以遊憩、觀光為主）發展核心。目前港務公司已成立相關物流及港勤子公司，以戰養戰的方式，希望將港務公司的定位由地區性服務位階，增加其國際性的能見度，成為世界所認可的專業碼頭營運業者。對於目前已存在港埠的業者，其出發點並非與其爭利，而是與其興利的角度進行上述改制事誼。期望能在未來將港務公司的品牌推上國際，吸引更多業者至臺灣作業。

放眼未來，臺灣港務公司將以對內協調分工、對外統合競爭的原則，以強化本業，搶攻自貿，發展都會港岸的策略，以船為橋樑，港港相關，區區連動為手段走向國際舞台。各分公司因其條件及營運能量有其不同的定位。北部基隆港因其貨量增加幅度有限，但其鄰近北部主要都會區，目前已規劃作為郵輪母港，臺中港則專注於兩岸業務的發展。而高雄港因占有大部份臺灣貨量，故其港口經營以能銜接後端製造作業能量的智慧物流為營運模式，以作為亞太地區重要樞紐港為發展目標。在此轉變過程仍有許多困難和挑戰需一一克服，然而不改變便會失去競爭能力。故除了國際物流及港勤子公司化，未來規劃設立國貨櫃碼頭、郵輪發展、觀光旅遊及資產開發等子公司，使港務公司真正能成為一世界級的專業碼頭營運公司。



海運市場動態報導

2015 年 1-2 月國際運輸動態報導

1. TSA2/9 起調漲運價

為反應今年農曆新年假期之前，強勁艙位需求，泛太平洋穩定協會（TSA）會員航商建議，二月九日起，每四十呎貨櫃(FEU)調漲六百美元。運協管理主任康納德表示，於冬季艙位需求遲緩之際，為了滿足貨主對艙位的強勁需求，航商必需調升運價，以支付航商由於增加艙位，所導致增加的額外航運成本。對航商而言，面臨具有挑戰性的營運難題，最關鍵性的是航商維持高水平的服務的同時，亦必需滿足貨主對艙位的強勁需求。

康納德強調，去年第四季雖有少數航商財報是獲利的，但幾乎完全是將削減成本當作盈餘計算而來的，只能說是蠅頭小利。據上海航交所周報分析，北美航線，近期美國經濟保持良好增長態勢，居民消費需求不斷上揚，一月美國 IBD 消費者信心指數達 51.5，較前值上升 3.1。終端消費需求的上升，推動航線運輸需求持續增長。美西航線，由於西南口岸勞資談判陷入僵局，港口擁堵狀況不斷加劇，導致越來越多的船舶回程受阻，儘管此前船公司以增派加班船的方式緩解艙位緊張，惟因此造成航線經營成本上升，已導致部分航商轉而縮減運力投入，進而美西航線艙位緊張現況些為加劇；美東航線運輸需求不斷上揚，雖然近期有部分航商新增途經蘇伊士運河的加班船，但供需關係仍保持良好態勢，船舶平均艙位利用率保持在 95%以上，部分航次滿艙出運。

上海出口至美西、美東港口上周市場運價（海運及海運附加費），每四十呎櫃分別為 2,089 美元、4,747 美元，周增幅分別為 8.2%、5.5%，市場平均運價呈現向上攀升趨勢。TSA 是由十五家川航於亞洲各地區至美國貨櫃輪航商所組成的論壇，會員公司包括：美國總統輪船、中國海運、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、馬士基航運、地中海航運、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. 美西港口擁堵閒置貨櫃船運能再降低點

受美西港口史無前例的擁堵影響，市場對貨櫃船的需求大增，閒置貨櫃船運能再降低點。據 Alphaliner 統計，截至上(一)月底，全球 500TEU 以上船型的閒置貨櫃船運能自 2011 年八月以來首次低於 20 萬 TEU，目前有約 40 艘四千至一萬 TEU 的貨櫃船被用於執行美國航線的額外增加的航次。分析指出，三千 TEU 以上船型的船舶中，只有 16 艘被閒置，其中九艘屬於非經營性船東，且這 16 艘船中的大部分將在未來兩周內部署。本(二)月中旬前，除將被拆解的 4639TEU 的"Paris Express"輪外，預計所有四千 TEU 以上船都將獲得租約，這將是 2011 年以來首次出現所有巴拿馬型和超巴拿馬型貨櫃船無一閒置情況。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 巴拿馬船舶通行新收費方式明年四月一日生效實施

為配合明（2016）年運河擴建完工，巴拿馬運河港口管理局(ACP)公佈新的船舶通行收費方式，並將於 2016 年 4 月 1 日正式生效。

消息指出，巴拿馬運河第三個船閘將於 2016 年第一季正式開通，ACP 設計了一個雙層定價系統，對使用現有船閘的商船和使用新通行路線的新巴拿馬型船隻分別計費。收費將根據不同的標準單位計費，其中貨櫃船的計費單位為 TEU，乾散貨船的計費單位為載重噸(DWT)與載貨噸，油輪的計費單位為總噸位和載貨噸。

ACP 表示收費將推行忠實客戶計劃，即當年運輸 TEU 量超過特定數值後，大客戶可獲得優惠的價格。相較於原收費方法，新的收費方法將推行基於運輸量為基礎的計費方式，且根據船舶大小不同實施差別收費。無論商船是否在新開道通航，新的收費方法都將於 2016 年 4 月 1 日正式生效。

巴拿馬運河管理局 (ACP) 表示，巴拿馬運河位於太平洋海岸的入口已成功安裝一個新的船閘，運河擴建工程已完成 85%。位於太平洋海岸的水道將安裝八個船閘門。位於大西洋海岸的水道上個月已成功安裝兩個船閘。巴拿馬運河預計將於 2016 年第一季度開始能通過更大的船舶。

據瞭解，由於貨主會計算通過運河、從亞洲和南美東岸和北美東岸運輸貨物或者通過美國東西岸運輸貨物的成本和時間，巴拿馬運河處理更大貨櫃船、幹散貨船和液體散貨船的能力將會影響陸地和海洋的物流和航運模式。ACP 則公佈了一個水道擴張後收費辦法的草案，新擴建的運河將與蘇伊士運河和橫跨美國大陸的鐵路進行競爭。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 去年亞洲出口至美國海運貨櫃量創歷史次高

由於美國經濟復甦與中產階級消費意願增強，去（2014）年亞洲出口至美國的海運貨櫃量創歷史次高，其中排名第四大市場的台灣對美出口成長將近 12%。

根據 Zepol 發布市場資料，美國 2014 年自亞洲進口的貨櫃量較前（2013）年度增加了 6.8%，全年進口量計達 1,423 萬 TEU，次於歷史最高記錄是 2007 年當年度的運量 1424 萬 TEU。

分析指出，從九〇年代開始，亞洲出口至美國的貨櫃量穩步提升，但在 2008 和 2009 年由於金融危機陷入谷底，2013 年貨櫃運輸市場開始回暖，去年貨物市場需求穩步提升，諸如汽車貿易和住房相關產品（傢具、地板材料）在 2014 年都十分熱絡，同時玩具和服裝在耶誕季需求量飆升。

以進口地區比較，中國大陸佔美國自亞洲地區總進口櫃量的 60%，相較 2013 年上升 6.9%，居亞洲市場首位，排名第二名的韓國出口至美國的櫃量則增長 3.2%，排名第四的台灣升幅更達 11.7%。

但無可諱言的，美國西岸港口從的去年五月開始的勞資談判糾葛，導致船公司因港口堵塞造成周轉率開始下降，也影響了進口商在海運選港時的考量與運費成本上升。進口商為避免堵塞的港口所帶來的不確定性因素及成本問題，選擇航靠東岸港口。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 歐洲線萬 TEU 級大船投入壓抑調價

農曆春節將屆，歐洲航線貨櫃船運需求上升，但萬 TEU 級大船及新船投入或多或少壓抑了市場調價力道，該航線總體運價持穩。

上海航運交易所市場週報指出，儘管隨著中國農曆春節長假的逐步臨近，歐洲航線運輸需求逐步顯現出小幅回升跡象，但受到今年新造大船陸續下水影響，運能規模延續去年 12 月以來的較快增長態勢。據 Alphaliner 預計，今年一月份將下水四艘超大型貨櫃船，合計運能規模約 7.1 萬 TEU，另有六艘一萬 TEU 以下型船舶下水，合計運能規模約四萬 TEU，受此影響，供大於需的狀況難以緩解，船舶平均艙位利用率保持在九成左右。

運價方面，上週市場運價走勢出現分化，部分航商受貨量上升鼓舞嘗試上調運價，但多數航商仍維持觀望態勢，總體運價基本穩定。

1 月 16 日，中國出口至歐洲航線運價指數為 1315.45 點，較前週微跌 0.3%。地中海航線貨量增長略高於歐洲航線，加上運能規模控制相對嚴格，船舶平均艙位利用率保持在 95% 左右，部分航次運價得以推漲。1 月 16 日，中國出口至地中海航線運價指數為 1443.19 點，較前週微漲 0.2%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 美西碼頭罷工緩和 部分港口運作

勞資爭議多時的美國西岸碼頭工人罷工事件，包括奧克蘭港等部分港口七、八日暫停進出港作業後，九日重啟恢復運作，停泊在外的貨櫃船已可進港作業，惟堆場、鐵路及閘門作業部分仍將視碼頭營運商作最後決定。

太平洋海事協會（PMA）經營的港口有長灘、洛杉磯、奧克蘭、華盛頓，自去年開始即與國際碼頭暨倉儲工會（IL-WU）進行新合同談判，談判內容包括工資、養老金、管轄權限及工作規程。PMA 日前曾揚言，若勞資雙方無法盡速達成協議，美西港口資方將會停止僱傭碼頭工人，亦即美西港口將予封港。

ILWU 對此則表驚訝，認為勞資雙方上周有一協議已接近達成，關閉碼頭不僅影響工人，也將殃及國內外航商利益，工會有願意與資方達成協議，且目標之一便是使協議盡快達成。PMA 曾於六日發出聲明，表示因「怠工持續」，將停止船舶裝卸。由於怠工已持續長達三個月，若為日漸減少的工作量再支付額外報酬，已無意義，尤其是工會行動已將美西港口運作陷入僵局。我駐外單位傳回的消息指出，美國洛杉磯市長賈西堤（Eric Garcetti）於五日提出呼籲，西岸碼頭工人與雇主的勞資糾紛須儘快達成協議，否則貿易恐停擺。PMA 則指出，若勞工無法接受協商條件，距西岸貿易大停擺只剩數日。

由於洛杉磯與長灘（Long Beach）兩港為當地及國家經濟重鎮，呼籲 ILWU 回到工作崗位，賈西堤與長灘市長賈西亞（Robert Garcia）發表聯合聲明，希望雙方應迅速達成協議，並讓港口運作。受到勞資糾紛影響，近來進出口商貨運嚴重拖延，衝擊甚鉅，包括農人無法運輸農產品，小型企業貨品無法上架，港口卡車駕駛無法正常工作，許多企業或個人蒙受損失，若情勢持續惡化，不排除將引發西岸各大港口關閉，受影響的包括美國經濟及全球供應鏈。

【資料來源：台灣新生報航運網】

7. 全球貨櫃船運能突破一千九百萬 TEU

據 ALPHALINER 截至二月最新統計，全球貨櫃船運能已突破了一千九百萬 TEU。統計指出，隨著大型貨櫃船持續投入，市場運能屢創新高，去（2014）年一月底全球貨櫃船運能還不到一千八百萬 TEU，時隔一年，目前整體運能已由上（一）月初的 1,884.32 萬 TEU 升達 1,900.9 萬 TEU，僅一個月內即增加 16 萬 TEU。

全球前卅大貨櫃船排名顯示，2M 聯盟成員麥司克航運（MAERSK）與地中海航運（MSC）分別以 291.47 萬 TEU 與 253.93 萬 TEU 船隊規模，佔全球貨櫃船隊比重 15.5% 與 13.5%，穩居前兩大航商，該兩家公司去年初則分別是 258.34 萬 TEU 與 236.77 萬 TEU，各佔 14.6% 與 13.3%。

排名第三的達飛航運（CMA CGM）亦由同時期的 150.21 萬 TEU 增達 166.32 萬 TEU，赫伯羅德（HL）因與 CSAV 完成合併，以 98.67 萬 TEU 躍居全球第四大貨櫃船公司，領先長榮集團之 95.76 萬 TEU。

基本上，船隊運能規模超過五十萬 TEU 以上航商維持在十二家，六至十二名依序是：中遠集團（82.02 萬 TEU）、中海集團（73.01 萬 TEU）、韓進海運（61.01 萬 TEU）、商船三井（MOL，59.76 萬 TEU）、美國總統輪船（APL，56.03 萬 TEU）、漢堡南美（Hamburg Sud，53.89 萬 TEU）與東方海外（OOCL，53.15 萬 TEU）。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 高港去年轉口櫃量比重 47.32%

去（103）年高雄港轉口櫃量總計為 501 萬 3,408 TEU，較前（102）年同期的 474 萬 7,283.25 TEU，較前年成長 5.61%。

其中高港去年轉口櫃量總計為 501 萬 3,408 TEU，佔總櫃量 1,059 萬 3,335.25 TEU 的 47.32%，此比例則較前年轉口櫃占總櫃量的 47.77%，微幅減 0.45%。

【資料來源：中華日報航運電子報】



2015 年 1-2 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. 美國儘管消費者支出增幅創近 9 年最高，但海外景氣疲弱影響美國復甦力道，使成長由急進退回到緩慢步調。專家預期，今年首季 GDP 成長腳步將繼續維持這樣和緩的步調。預期受到歐洲和亞洲拖累，美國今年首季成長依舊溫和，可能介於 2% 到 3%。拜就業回溫和油價下滑所賜，占美國經濟活動逾 3 分之 2 比重的消費者支出，上季勁升 4.3%，增幅寫下 2006 年初以來的近 9 年最高。然而企業投資、政府開銷以及出口等其他經濟產出則呈現疲弱跡象，令美國復甦難以火力全開。去年第 4 季出口增幅持續趨緩，由第 3 季的 4.6% 降至 2.8%，歸因於亞洲成長緩慢以及歐洲景氣低迷。
2. 未來一年經濟成長最強勁的地區，將屬南亞及基準較低的非洲大部分地區，而金磚四國與中東、歐洲和日本經濟表現卻不盡理想，致 IMF 下修 2015 年全球成長率預測至 3.5%。隨著四大經濟體包括美國、中國、日本與歐元區的經濟成長不同調，各地經濟決策將各行其是，貨幣政策走向也將漸行漸遠。美國聯準會終結量化寬鬆購債計畫；日銀卻宣布擴大購債。歐洲央行宣布每月收購 600 億歐元的資產。隨著中國、歐洲、日本央行的寬鬆措施陸續出爐，將是 Fed 會不會如各界預期，調高聯邦資金利率。不論升息時點都可能牽動全球經濟成長、通膨與匯率走向。全球經濟可能仍將維持美國一枝獨秀的態勢，美國強勁的動能將繼續扮演全球經濟的成長引擎。
3. 2014 年中國 GDP 增長 7.4%，創下 1990 年來新低。中國政府續擴大公共產品和公共服務的供給，以及放寬行政管制，鼓勵全民創業。世界銀行公布最新經濟預測，將中國 2015 年 GDP 由先前預估的 7.4% 下修至 7.1%；IMF 也下調今年中國 GDP 成長率至 6.8%，同時預期 2016 年還會進一步放緩至 6.3%。當前中國經濟增速放緩是趨勢性、結構性的，因為中國區域發展差距非常大，各地房市去年以來持續低迷不振，已嚴重影響整體經濟發展，為挽救疲弱房市，地方政府不遺餘力頒布房市救市措施，中央也計畫放寬相關房市調控政策。受產業成長放緩，大宗物資貨源不足等影響，2014 年鐵路運量總體下降。

(二)12 月中國煤炭進口量止跌回升，印度持續增加，歐洲進口在降

1. 中國去年 12 月煤炭進口 27.22 百萬噸，過去 11 個月以來的最高水準，但與去年同期相比下降 23.2%，連續 6 個月下降。受到中國端出煤質量管理辦法，進口商擔心將影響煤炭通關，因而促使提早在 12 月到貨量，致 12 月進口量較上月增加 29.4%，連續 2 個月回升。2014 年中國煤炭進口量約 2.9 億噸，比上年度下降 10.9%，去年進口煤炭下降幅度約略符合當局的設定目標，要求比 2013 年進口量削減 50 百萬噸，2013 年中國煤炭進口跳增 13.4%，抵達 3.3 億噸，攀登歷年來最高峰，有高達 90% 由海上運送。另外，12 月中國出口煤炭 43 萬噸，較去年同期下降 22.9%，較上個月同期下降 6.5%；2014 年中國煤炭出口總量為 5.75 百萬噸，較 2013 年下降 23.5%。國際煤價整體持續下跌，使中國本產煤炭銷售壓力加大。雖然進口煤質量控制嚴格使貿易商卻步，但是部分電廠仍然維持著一定數量的採購，對進口煤的依賴性較強。
2. 今年中國經濟發展增速繼續放緩，又深化產業結構調整和加大節能減排的政策背景下，

使能源消費增速放緩，以及今年實施高硫煤被禁止使用，預計今年中國煤炭需求依然不振，本產煤產量與銷量仍將延續增長趨緩。中國2月工業企業將陸續停產放假，用電量急劇下降，一年中煤炭需求最疲軟的時節，春節過後，從2月底開始，又進入用煤淡季，隨著天氣轉暖，民用電下降，雨水增多，水電豐沛，使用煤量減少，電廠庫存高位且下游需求不旺。雖然採取上調關稅和提高品質准入門檻等措施限制進口煤，但中國使用戶對進口煤實現常態化採購，若本產煤價格持續回漲後，價差增大，則進口煤炭勢必出現反彈。焦煤部分，鋼廠和貿易商普遍對開春後的需求更為悲觀，冬儲再次落空，資金依舊緊張，鋼廠採取隨買隨用的策略，焦煤將維持供過於求的格局，2014年焦煤中國本產增加15百萬噸，進口減少12百萬噸。目前焦煤上下游企業的庫存都很高，需求力道依然疲弱。

3. 數年來印度本產焦煤無法配合生產計劃目標，致進口量大幅增加，2014年增加約24%，達43百萬噸。同時，印度鋼廠可享受低價進口焦煤，並實現政府長期支持鋼鐵生產擴充計劃。印度政府計劃在本世紀建立印度成為全球鋼材製造中心，鋼廠提高生產目標，2010年至2013年間印度鋼材產量增加22%，達76.1百萬噸，同時推動不少公共基礎建設計劃，預期印度鋼鐵生產增加將持續，帶動每年9%焦煤進口增加，2015年將達47百萬噸。預計2015年印度有25%計劃性焦煤進口，佔亞洲各國進口最大量，亞洲區預期進口焦煤將提升3%，達到1.9億噸。
4. 2014年歐盟熱燃煤進口減少4%，進口達1.324億噸，主要英國與法國進口需求下降，對硫化物與氮化物排放控制政策，已造成歐盟進口煤炭下降，不少歐盟國家已宣佈關閉煤炭火力發電廠，如法國在2014年已關閉數個火力發電廠，2015年有超過3個以上發電廠除役，法國2014年熱燃煤進口估計減少18%至8.5百萬噸，英國也估計下降15%至33百萬噸。德國2018年致力退出煤炭開採，已關發現閉煤礦坑，因本土產量減少，2013年進口卻增加1%，達35.5百萬噸。預期2015年整體歐盟進口下降2%，進口達1.3億噸。

(三)2014年中國進口礦砂量大增，未來恐無力再出現大幅增加

1. 2014年中國礦砂的對外依存度提高到78.5%，比上年度提高9.7%。2014年中國進口礦砂9.33億噸，比上年增長13.8%，刷新歷史最高紀錄，比前一年增加達1.15億噸，其中，最重要澳洲輸往中國佔比自2013年的50.9%升至2014年的58.5%。12月礦砂進口量突然爆大量，達86.85百萬噸，衝上史上單月最高紀錄，比上年同期增加18.3%，比上月增加19.45百萬噸，增長28.9%。2014年本產原礦產量15.1億噸，比上年增加56.86百萬噸，增長3.9%，其中12月本土產量1.26億噸，比上年同期下降4.6%，連續3個月下降。礦砂港口庫存已連續7個月出現小幅下滑，12月底港口庫存為98.24百萬噸，進入2015年港口庫存一直在98百萬噸左右。受到去年12月過度生產影響，導致中國鋼鐵庫存攀升，部分鋼廠正在採取停措施，進而波及礦砂需求走弱。因礦價格暴跌及本土部分礦廠冬季暫停生產，讓進口商大量進口海外礦砂。中國礦砂進口量增長和港口庫存減少，預示中國對礦砂的潛在需求還在上升，2015年中國進口量可望超過10億噸，增長約10%，另估計2015年全球海運礦砂量約有14億噸。
2. 澳洲礦砂占中國市場份額正在擴大，已經從2013年的51%增長到了2014年的59%。巴西礦所占的市場份額已經從19%下降到了18%而從世界上其他地區出口中國的礦砂份額已經從30%下降到了23%。巴西2015年1月礦砂出口下降11月來新低至23.3百萬噸，比去年少了1.4百萬噸，減少5.6%。澳洲2014年出口礦砂7.52億噸，比上

年度增加 1.41 億噸，12 月出口暴增達 69.6 百萬噸，比上年度增加 10.7 百萬噸。短航程礦砂海運量佔比增加，將不意於運力需求的去化。萬噸，

(四) 中國鋼廠生產過剩已開始減產，其他地區國家也面臨相同處境

1. 2014 年中國粗鋼產量創紀錄達到 8.23 億噸，約占全球預估產量的一半，但增速卻只有 0.9%，較 2013 年的增幅 7.5% 大幅下降，創下自 1981 年來的最小增幅。因中國經濟增長趨緩抑制了需求及政府採取措施積極解決產能過剩及空汙等問題。中國鋼鐵產業邁入第 3 年低迷期，受產能繼續釋放，下游需求增速減弱影響。過去中國透過擴張重工業來推動經濟增長，粗鋼產量在 8 年內倍增，導致嚴重的產能過剩和汙染問題。為改善空氣品質，當局要求鋼鐵企業控制產量，同時受鋼鐵價格大跌及高庫存影響，也迫使部分鋼鐵廠減產。預計今年粗鋼產量會小幅增長，因中國政府加快了基建項目審批，2015 年將推動總額達 7 兆元人民幣的基礎建設投資項目，遍布油氣、衛生、交通和採礦等行業領域，有助於鋼鐵行業消化庫存。
2. 2004 年和 2005 年增長率分別高達 27.2% 和 24.9%，2013 年粗鋼產量為 8.15 億噸，增長 12.6%，而 2014 年中國粗鋼產量累計達到 8.23 億噸，增長急劇下跌至 0.9%。進入 2015 年以來，鋼材市場疲軟，需求萎縮，供給過剩。由於中國內需鋼材轉弱，中國逐漸增加出口量，去年 12 月鋼材出口量創下 10.2 百萬噸的紀錄，亞洲多數國家的經濟正在放緩，對中國鋼材需求正在消退，這些國家的需求趕不上中國鋼鐵供應量的增速。2014 年中國出口鋼材 93.78 萬噸，大幅增長 50.5%；進口鋼材 14.43 百萬噸，增長 2.5%，保持小幅增長；折合粗鋼淨出口約 84.41 百萬噸，增加約 33.08 百萬噸，同期粗鋼產量增加約 7.34 百萬噸。自 1949 年以來，中國累計進口鋼材 5.94 億噸，出口鋼材 5.96 億噸，到 2014 年底鋼材累計出口量超過進口量。
4. 2014 年全年粗鋼產量達 16.62 億噸，比前年度增長 1.2%。2014 年中東粗鋼產量最小地區出現明顯增長。歐盟、北美與亞洲等地區粗鋼產量比上年溫和增長，獨立國協與南美卻減少。亞洲年產量 11.32 億噸，比上年度增長 1.4%，2014 年中國粗鋼產量達 8.227 億噸，比上年度增長 0.9%。中國產量占全球粗鋼產量從 2013 年的 49.7% 微幅下降至 2014 年的 49.5%，日本產量 1.107 億噸，比上年度微幅增長 0.1%。南韓產量 71 百萬噸，比上年度增長 7.5%。2014 年歐盟比上年度增長 1.7%，產量 1.692 億噸，德國產量 42.9 百萬噸，比 2013 年微幅增長 0.7%，義大利產量 23.7 百萬噸，比上年度下降 1.4%。法國產量 16.1 百萬噸，增長 2.9%，西班牙產量 14.2 百萬噸，比上年度減少 0.6%，北美產量 1.212 億噸，比上年度增長 2.0%，美國產量 88.3 百萬噸，比上年度增長 1.7%，2014 年獨立國協減少 2.8%，產量 1.053 億噸，俄羅斯產量 70.7 百萬噸，比 2013 年增長 2.6% 與烏克蘭減少 17.1%，產量 27.2 百萬噸，南美產量 45.2 百萬噸，減少 1.4%，巴西產量 33.9 百萬噸，減少 0.7%。

(六) 運力需求減弱，新增運力增加明顯，運力供給依然很大

1. 2014 年全球散裝乾貨海運量年度增長 4%，達 45.03 億噸，其中以礦砂海運量總計 13.28 億噸，增長達 12% 最為耀眼，澳洲至中國礦砂海運量貢獻最顯著，總計 5.41 億噸，年度增長達 31%。同時，全球煤炭增長趨緩，2014 年增長 1.4%，總計 11.96 億噸。因中國水力發電充沛及中國當局為減少空氣汙染所採取一系列措施，致中國煤炭進口持續減少，進而使全球煤炭海運量增長緩慢。2015 年預計全球散裝乾貨海運量將增長 4%，達 46.68 億噸。
2. 2014 年全球散裝乾貨船運力擴充增長 4.5%，當時裝乾貨海運量將增長 4%，兩者運力

供給與需求出現落差，供給超越需求速度，2015 年將持續此態勢，預期運力增長稍為加速達 4.8%，海運貨載增速稍為放緩至 3.7%。現有船廠握有新船訂單規模不小，計 1.73 億載重噸，占總運力比重達 23%，2015 至 2016 年航市供給運力過剩壓力繼續增大，因此各型散裝船市場運費行情難有好的表現。

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。過去數年國際航市場疲弱不振的主因是運力供給過剩，並非需求短缺，中國 2014 年進口礦砂創歷史紀錄。2014 年航市運費大幅回落，有人歸咎於中國經濟下滑，對礦砂、煤炭需求下滑的影響。由於原料價格持續下滑，貿易貨流偏弱，航市需求運力無力轉強，運力過剩非常凸顯。近期反映中國農曆春節前效應，聖誕節至春節期間通常航市交易清淡，待節後需求應會快速恢復，第二季是散裝船市場需求旺季，尤其大型原料散裝船運費指數將會率先反彈。預期 2015 年運力供求關係仍很難得根本改善，由於全球貿易增速較慢，長遠大概是 4%-5%，全球航運業已難重返經濟危機前的黃金時代。中國鋼鐵業似乎正面臨信心危機，無視中國政府過去幾個月以來釋放多項基礎建設計畫以及充裕低價、高品質礦砂供給量等利多，鋼材需求不振，鋼價依然疲軟下跌，為避免財務虧損擴大，不少鋼廠紛紛降低產能，甚至有些無法挺住被迫停止生產。因此，預期今年中國進口礦砂增速將大幅趨緩。
2. BDI 指數去年 11 月上旬從高點急速下挫以來，歷經三個月的幾乎無煞車挫低，目前受農曆春節前的傳統淡季干擾影響，以及澳洲正逢颶風盛行，影響澳洲礦砂出口作業。整體散裝乾貨船航市持續疲軟，運費指數還是跌跌不休。依過去經驗，待春節結束後，交易將開始轉趨熱絡，指數有機會快速出現回升。BDI 在 2 月初跌破 600 點大關，9 日挫至歷史最低 554 點，今年來已下跌逾 26%，隨後海岬型船與巴拿馬型船市場開始蘊釀觸底反彈，迄 2 月上旬稍微反彈回升收在 556 點，若與近期波段高點 1,484 點相比跌幅也高達 65%，慘痛處境僅與金融危機時期可以相提並論。船東似乎認為目前運費水準已無誘因再讓船繼續營運，故低水準已盡頭，後市將呈現振盪逐漸反彈。
3. 雖中國 2014 年進口礦砂年大增，但礦砂海運量由澳洲輸出短距離航程所占比率偏高，相對遠航程巴西至中國礦砂海運量明顯減少，尤其 Valemax 礦砂船運轉效率提高，擠壓海岬型船攬貨空間，煤炭進口量甚至出現負增長，進而影響航運業的商機。12 月中中國礦砂和煤炭進口量均出現顯著回升，同時港口礦砂庫存已經連續回落，預期春節結束後中國礦砂進口商將蜂擁啟動補貨行列，將對 BCI 指數形成支撐效果。但長期礦砂進口需求還是相對疲弱，煤炭市場的總體需求也並不旺盛，因此未來礦砂及煤炭的進口需求增速有限，所以海岬型船運費行情預期還是續遭受極大運力過剩壓力，除非加速拆解速度。去年 11 月上旬 BCI 暴漲至最高 3781 點，隨後運力需求退潮，指數終止漲勢回檔並連翻急速重挫且失守整數關卡，年節結束跌勢依舊，見不到止跌訊號，為所有船型運費市場表現最慘，1 月上旬曾挫低至 311 點的歷史低位，隨後因巴西礦砂出口突然湧入，交易暴增，BCI 指數瞬間爆漲，連續上漲近半個月，拉高至 971 點告終拉回，急速拉漲確實曾燃了船東的信心，跌勢不若先前快速，進入 2 月初下跌至 663 點後止跌稍微反彈，迄 2 月上旬收在 711 點。
4. BPI 指數 11 月上旬抵達 1241 點最高後拉回，雖 11 月下旬曾出現一星期反彈，最後受到海岬型船市場重挫的拖累而回檔持續下挫，整數關卡連翻失守，年假結束後跌勢依

舊，歷經兩個月跌跌不休，2 月上旬跌落至最低 428 點後也觸底微弱反彈，迄 2 月上旬稍微拉高收在 446 點。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一路持續下跌。BSI 12 月上旬攀登至 989 點後熄火拉回，隨後一路走低，年假期結束返市，依舊跌跌不休且跌勢擴大，迄 2 月上旬回跌收在 516 點。BHSI12 月上旬攀登至 498 點後熄火拉回，緩慢持續走低，迄 2 月上旬拉回收在 289 點。

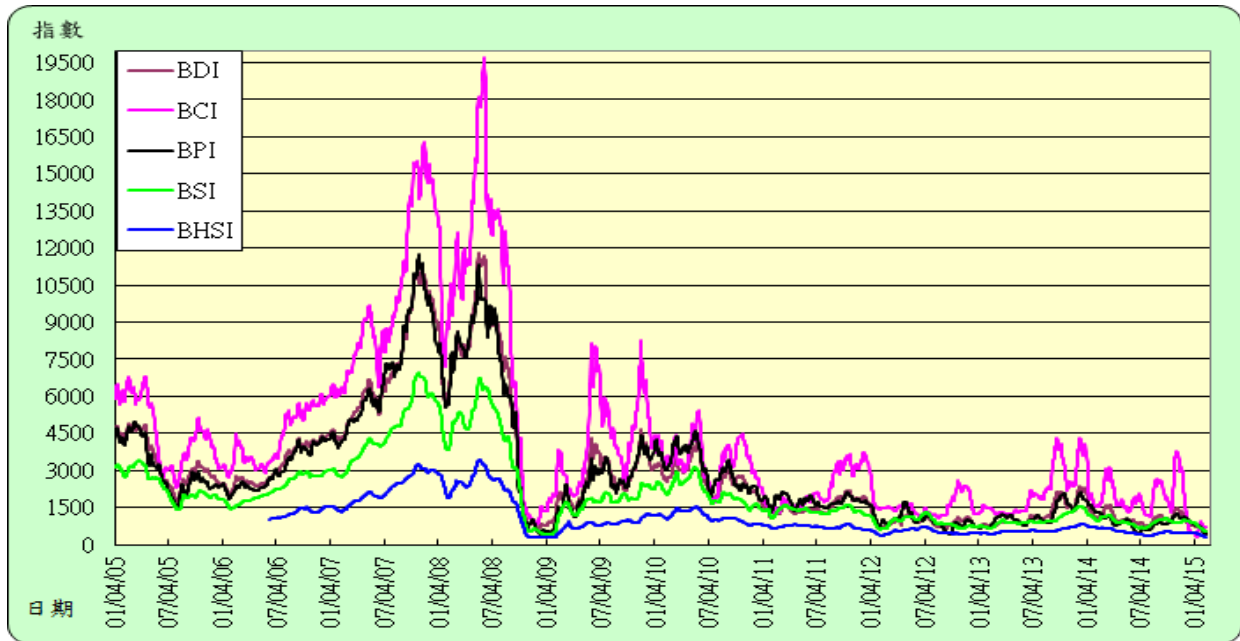


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。雖中國 2014 年進口礦砂年大增，但礦砂海運量有很高比例由澳洲輸出之短距離航程，相對遠航程巴西至中國礦砂海運量明顯減少，尤其 Valemax 礦砂船運轉效率提高，擠壓海岬型船攬貨空間，煤炭進口量甚至出現負增長，進而影響海岬型船的商機，加上運力過剩壓力的打擊，致海岬型船市場租金行情在去年 11 月初抵達高價位後反轉急速下挫，1 月上旬重挫至最低價位，雖曾強勁反彈近半個月，但運力過剩還是無力解決，又返回下跌渠道，所幸跌勢趨緩。去年第四季礦砂價格降幅擴大，鋼廠預期原料價格將持續下跌，再加上庫存高、需求有限，延緩進口，但在 12 月中國礦砂和煤炭進口量均突然顯著回升，同時港口礦砂庫存已經連續回落，預期春節結束後中國礦砂進口商將蜂擁啟動補貨行列，海岬型船市場租金行情應可帶動一波漲勢。但長期礦砂進口需求還是相對疲弱，煤炭市場的總體需求也不旺盛，因此未來礦砂及煤炭的進口需求增速有限，另 2015 年巴西 ValeMax 大型礦砂船將正式允許進入中國港口，將造成市場結構的變化，對現貨市場的影響帶來負面的衝擊，預期海岬型船租金行情仍遭受極大運力過剩壓力，除非加速拆解速度，但目前海岬型船老舊船不多，預計未來的拆船量也不會太高。
2. 船東已普遍無意再殺低，寧願將船隻停擺，租金行情已出現止跌但還是低價震盪盤旋。各航線租金在 11 月上旬飆漲至高價後上漲動力突然熄火，反轉持續下跌，進入 12 月投資人失望性賣壓湧現，跌勢加劇，各航線市場租金皆呈現近似崩盤慘狀，因而拖累

平均租金持續走低，過了新年返市，仍未見止跌回升訊號，至1月中旬大西洋區航線租金突然觸底強力反彈，其他航線也翻紅弱勢反彈，惟僅反彈約兩星期又告回軟，因低租金水準已讓船東無意出租船隻，2月初租金出現抗跌而微弱反彈。平均租金從11月初最高價位 28,211 美元後反轉急速重挫，12月初跌破 1 萬美元，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 美元後終止漲勢溫和回檔，2月初出現抗跌，迄2月上旬回升收在 6,869 美元。太平洋區航線租金11月上旬攀升至 24,545 美元高位後熄火而急速大幅拉回，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約兩星期，但太平洋區航線跌至 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，迄2月上旬稍微拉回至 5,136 美元低價位。大西洋往返航線租金11月上旬攀登至 31,150 美元高位後，急速大幅下挫，1月上旬急速重挫跌至最低 5,165 美元突然跌深強力反彈兩星期，後續無力而拉回，2月初出現抗跌且上下振盪，迄2月上旬收在 8,640 美元

3. 大西洋區返回遠東航線租金 11 月上旬攀抵 37,280 美元高位後熄火，一路急速拉回，進入 12 月後跌勢加劇，歷經兩個月逾連翻下墜，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 美元又見止跌上下振盪，迄 2 月上旬收在 16,485 美元。太平洋區返回歐陸航線租金 11 月初攀升至 10,855 美元價位後拉回快速趕底，12 月上旬又跌回負租金水準，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 月上旬露出止跌回升訊號，迄 2 月上旬收在負 2,609 美元。

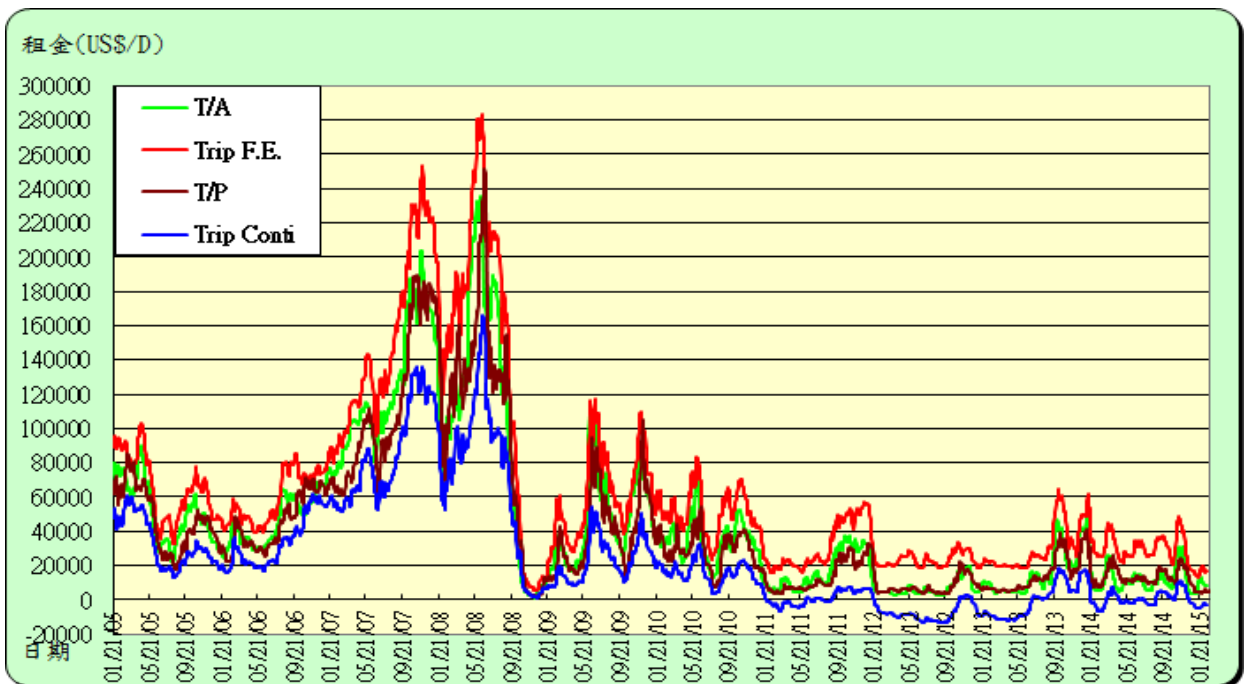


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。自去年 11 月上旬海岬型船市場租金率先急速重挫因而拖累巴拿馬型船市場，以及中國煤炭進口量出現明顯下降，煤炭運量的超乎預期下降也是影響巴拿馬型船市場重要因素。1 月是北半球需求原物料淡季，且南半球澳洲颶風季從每年 11 月至 4 月，惡劣天氣嚴重影響澳洲礦砂出口作業，因而海運市場進入需求淡季。2015 年國際散裝船市場形勢恐更加嚴峻，運力過剩仍困擾航市。目前中國國內礦砂、煤炭等商品庫存量居高位，大宗商品需求依然疲軟，缺乏運力需求動能，低迷行情將持續到今年春節，待春節過後工廠將啟動補貨行動，運力需求會熱絡起來，航市租金行情有機會上演一波短暫反彈上漲行情。
2. 目前航市租金行情已接近歷史低位，下跌空間應屬有限，不過，隨著中國需求的逐漸減弱，未來國際散裝乾貨海運量增長將逐漸縮小，運力過剩還是揮之不去陰影，將長期租金行情還是在低水位呈現上下震盪。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，平均租金再度跌跌不休，新年結束以來，各航線租金行情直直落，拖累平均租金行情，進入 2 月雖海岬型船租金行情已出現抗跌訊號，接著巴拿馬型船租金行情也露出止跌訊號，迄 2 月上旬收在 3,563 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，雖 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，迄 2 月上旬收低 2,813 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，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，進入 2 月上旬露出止跌訊號，迄 2 月上旬收在 3,087 美元。

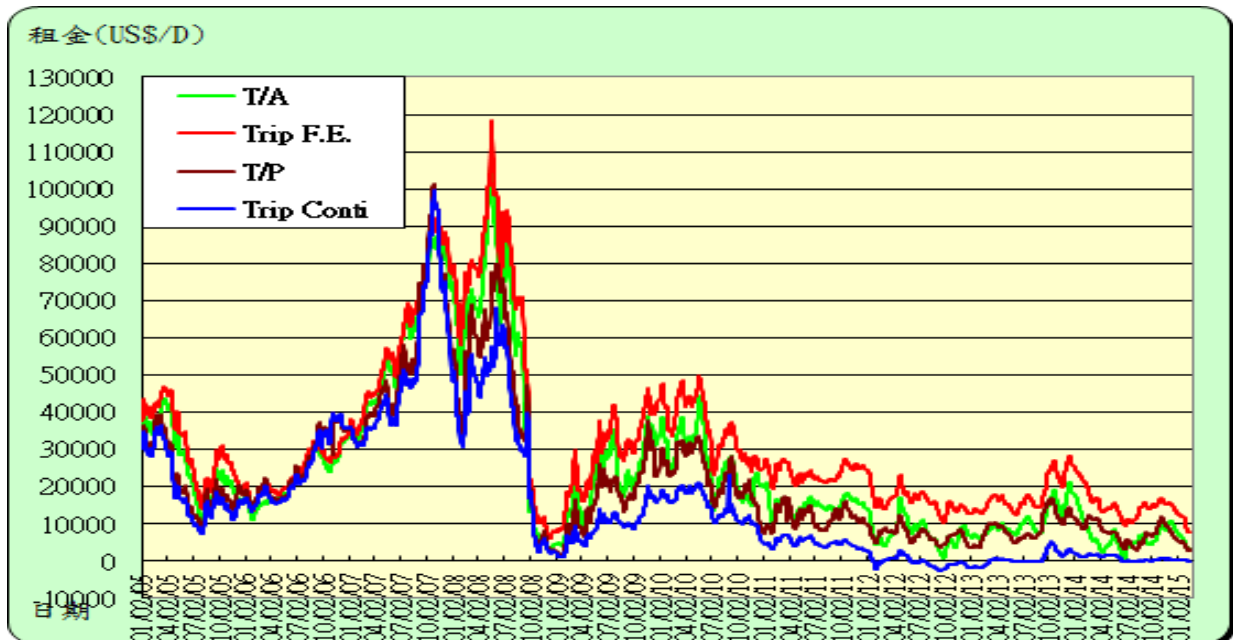


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

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，因而失去支撐動力而回檔，新年結束返市後跌勢依舊，1月底跌破1萬美元關卡，進入2月上旬露出止跌訊號，迄2月上旬收在7,921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，進入12月後呈現走跌格局，新年結束返市後跌勢依舊，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，進入2月上旬露出止跌訊號，迄2月上旬收在83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)組成分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，中國進口散裝原物料增長受到明顯影響，另外印尼為中國最大鋁礬土出口國，但印尼政府禁止原礦出口，導致中國進口鋁礬土大受影響，2013年中國有68%的鋁礬土進口，2013年進口增長79%，印尼部分就增長72%。2014年中國鋁礬土進口量約36百萬噸，比上年度下降約50%，印尼部分萎縮至80%，中國轉向馬來西亞進口，從2013年的0.2百萬噸至2014年增加近4百萬噸，以及改進口鋁錠，使2014年中國鋁錠進口增長33%，約5百萬噸。中國煉鋁業將持續快速成長，預期2015年中國將增壓澳洲及馬來西亞進口量。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，導致2015年以來各航線租金持續下挫。
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，2月初尚未出現止跌訊號，迄2月上旬收低在4,675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，2月初跌至低價位5,330美元後露出抗跌訊號而稍微反彈，迄2月上旬收在5,406美元。

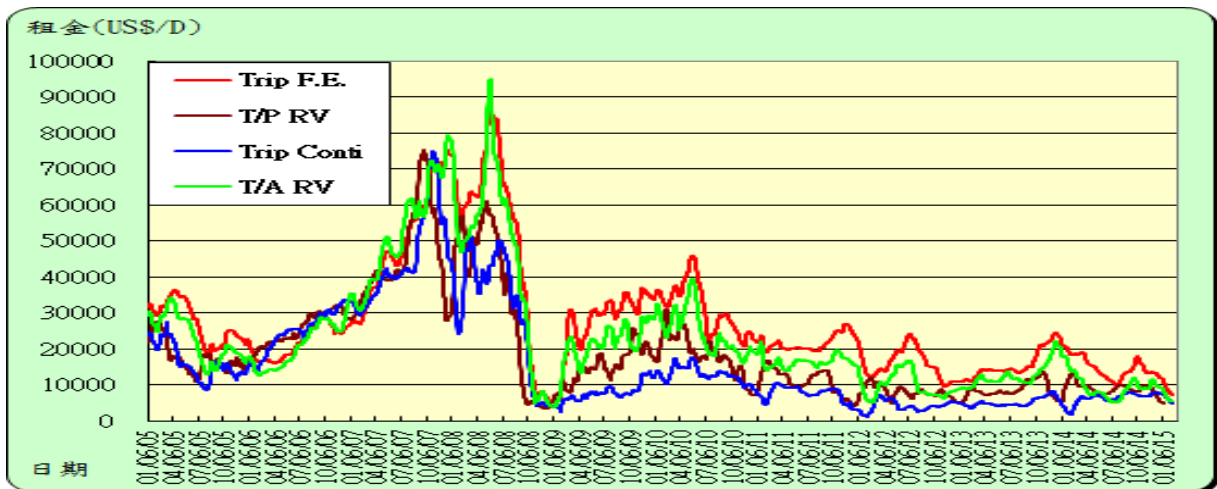


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

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，沒多久又呈現疲軟持續拉回，1 月中旬跌破 1 萬美元關卡，跌勢繼續探底，2 月初跌至 7,392 美元後露出止跌訊號，迄 2 月上旬收在 7,284 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 2 月上旬收在 4,670 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 2 月上旬拉回收低在 5,509 美元。

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 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，可惜新年結束返市，因交易冷清，運力過剩愈來愈嚴重，租方趁勢壓低租金價位，致輕便型船航線租金出現明顯下跌走勢，期盼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，迄 2 月上旬收低在 4,875 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，但新年結束返市，租金行情出現下跌走勢，且一路下挫，迄 2 月上旬收低在 3,963 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，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，迄 2 月上旬拉回收在 4,419 美元。

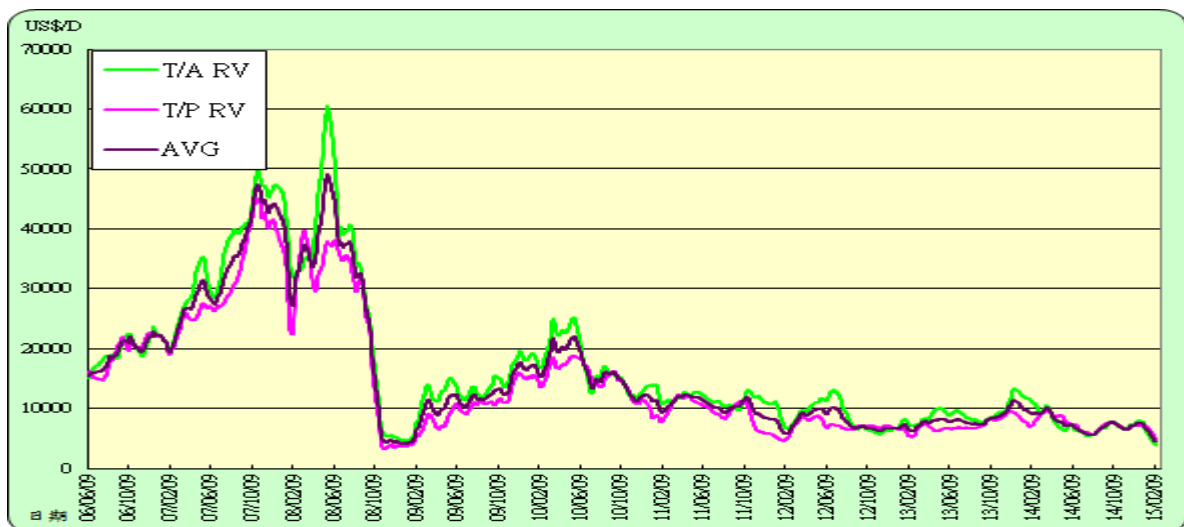


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 今年全球經濟表現似乎不如去年，美國經濟增長動力也露出疲態，另中國、日本和德國，以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，中國對散裝大宗原物料進口量將比去年進一步萎縮。Clarkson 估計中國今年的礦砂、煤進口量將增速低於去年。若中國鋼產量以及礦砂的總消費量雙雙下滑，中國礦砂的進口需求無力挺住，則海岬型船市場將遭到嚴重的打擊。如果中國鋼價繼續下跌，相關鋼廠的盈利能力恐會隨之消失，這將導致中國著手減產，這可能波及直接衝擊到海岬型船市場。現在運費指數已接近歷史最低點，下跌空間已經較為有限。倘若原料價格走勢明確出現止跌回升，則會興起一波搶購風潮，激起租方搶船行列，進而帶動航市發動一波強有力上漲。不過全球正面臨對原物料的需求增長乏力，且運力過剩問題遲遲無法獲得解決，運力供給過剩問題還是影響未來航市最重要關鍵因素。2015 年散裝乾貨船產業經營仍舉步維艱，全年 BDI 指數恐難超越 1000 點以上。
2. 去年中國國內鋼材消費量首次下降，正促使中國放眼開拓海外市場。中國正急於尋找新出路，推出「一帶一路」戰略，在開發中的夥伴國進行投資基礎設施，為中國商品創造新市場。加大對東南亞國家乃至更遠的南亞和非洲的基礎設施投資，以及延伸至中亞國家鐵公路建設。中國認為海外市場對設備、車輛和其他中國商品的需求，將有助於提升中國鋼材的需求，以解決其國內產量嚴重過剩問題。若此政策能有快速成效，或許有助於提振全球鋼鐵市場，促使鋼鐵企業再創生機，因而帶動海運市場回復往日盛況，目前多數船東寄予厚望此政策加速推動。
3. 因航市運費長期低迷，船東經營無法改變運力過剩問題，為整合市場而防止多殺多，近日多家散貨船東正計畫組建包含超過百艘海岬型散貨船的 Pooling 聯合營運集團，仿效貨櫃船航線營運結盟數家業者。此 Pooling 聯合營運構想，過去曾兩次出現，確實曾產生預期效果，可是當時全球船隊規模較小，經營家數不多，當今已無法與過去相比擬，此結盟是否有能力對市場產生任何實質性影響，有待觀察。海岬型船有 70% 的業務都是礦砂從巴西或澳洲至中國，若無中國航運業參與，即便組建一個大型的散貨船聯營，也發揮不出什麼威力。另外，這樣 Pooling 聯合營運在目前市場惡劣環境下反而讓租方有機會施加更大的議價壓力，不見得能獲得主導控制全球航市價格的決定權。

2015 年 1 月份國際油輪市場動態

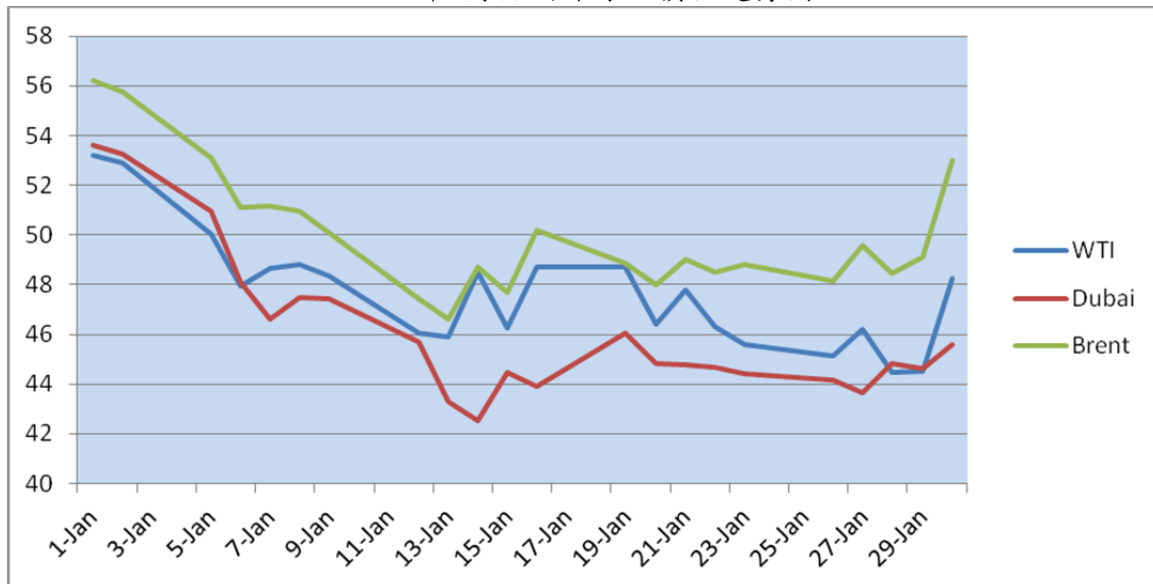
康筱涵

1. 原油市場短評

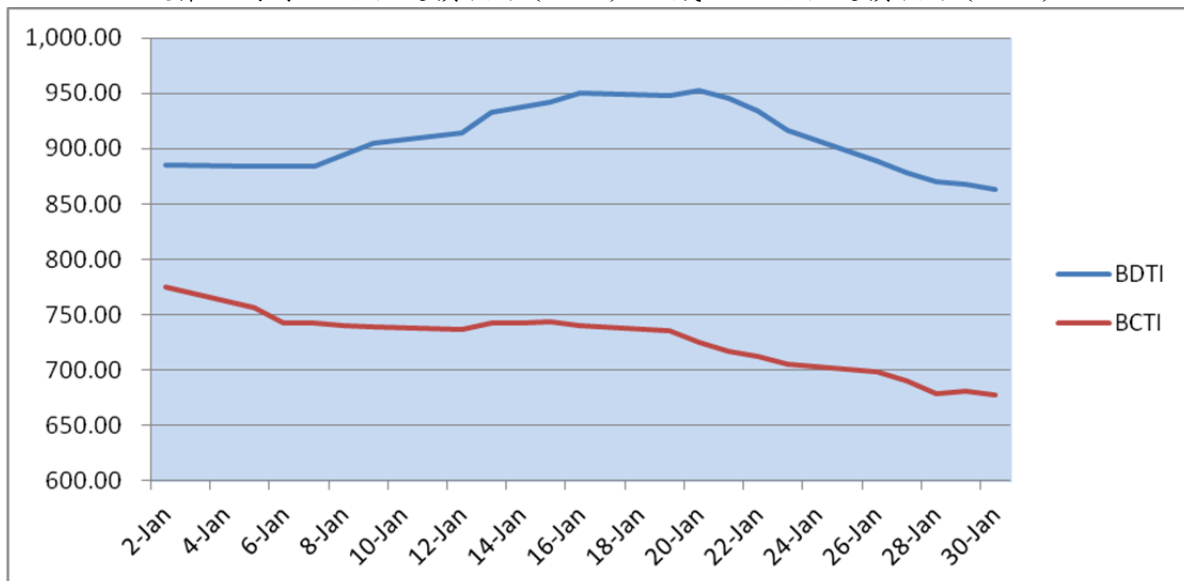
原油需求供大於求，價格下跌已半年多，仍不見底部，原油需求持續疲軟。美國勞工部公布的首次申請失業救濟者數據顯示，在美國主要生產頁岩油的五個州，德克薩斯、北達科他、科羅拉多、賓夕法尼亞和西弗吉尼亞，面對油價下跌，失業人口持續上升。並且已有美國頁岩油公司宣布破產。

總合來看，國際市場放緩，原油上揚缺乏需求。國際大型原油廠商陸續消減原油投資，尤其以頁岩油投資計畫削減最為明顯，市場預期美國原油產油量可望於今年第二季逐步減少；由於石油輸出國組織透過價格戰迫使競爭對手減產，已達成其搶占市占率之目的已逐步達成，因而美國原油減產、國際原油供過於求可望逐步緩和。

2015年1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)		
	DEC	JAN	% change	DEC	JAN	% change
Max	888	953	7.32% ↑	815	775	-4.91% ↓
Min	815	863	5.89% ↑	758	678	-10.55% ↓
Average	851.00	908.52	6.76% ↑	783.17	724.81	-7.45% ↓

2.原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格 53.22 美元，月底報價 48.24 美元；月均價為每桶 47.665 美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格 53.60 美元，月底價格每桶 45.59 美元；月均價為每桶 46.130 美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格 56.21 美元，月底以每桶 52.99 美元作收；月均價為每桶 50.021 美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“DS Voyager”(2003 年造，三十萬載重噸)以約四千二百萬美元售出。

超大型油輪 –“Patris”(2000 年造，二十九萬載重噸)以約三千八百萬美元售出。

超大型油輪 –“Yangtze Friendship”(2008 年造，三十一萬載重噸)以六千一百萬美元售出。

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

運費市場起伏幅度小，總體運價持續維持。油輪船東持續受益於油價下跌的趨勢，許多原油油輪也投入租船市場，用於簽定浮式儲油租約，油輪租價也提升到近年來的高位。本月波灣出口至日本航線貨載成交數 134 筆，波灣出口至日本之航線運費，月底調整至 WS62 點，換算日租金 64,904 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS37 點，日租金 55,662 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

本月蘇伊士油輪市場運價向下調整。西非、黑海至地中海運價從 WS100 和 WS120 降至月底運費 WS90 點，換算日租金約為 52,466 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS87.5 點，日租金 44,056 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS90 點，換算日租金 47,650 美元。

6.成品油油輪運費行情

本月各航線漲跌互見，整體運價呈現下跌趨勢。波灣至日本 7.5 萬噸級船型運費，月底來到 WS105 點，日租金 30,521 美元；歐洲至美東航線 3.7 萬噸級船型成交依然不足，運價月底報價 WS120 點，日租金來到 17,828 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1月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	30-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	33.0	40,149	35.0	46,778
AG / JAPAN	VLCC	60.0	61,238	62.0	64,904
WAF / EAST	VLCC	62.0	60,345	60.0	58,524
WAF / USG	VLCC	65.0	64,184	75.0	80,441
WAF / USAC	SUEZMAX	107.5	56,546	87.5	44,056
MED / MED	SUEZMAX	110.0	65,778	95.0	54,406
UKC / USAC	AFRAMAX	127.5	42,742	110.0	36,268

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)	30-Jan-2015 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	90.0	23,932	105.0	30,521
AG / JAPAN	55,000	122.5	25,792	120.0	25,526
UKC / USAC	37,000	175.0	26,262	120.0	17,828
SINGAPORE / JAPAN	30,000	120.0	18,530	120.0	18,709
MED / MED	30,000	230.0	39,196	175.0	26,577

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	50,000	45,000
SUEZMAX	150-160k	32,000	30,000
AFRAMAX	95-110k	23,000	23,000
LR1	65-74k	20,250	18,000
MR	47-48k	15,000	15,250

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	\$60.0
AFRAMAX	95-105k	\$57.0	\$46.0
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1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