



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百二十期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 120 2013年12月17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 11-12 月國際運輸動態報導	4
2013 年 11-12 月國際散裝乾貨船市場行情分析	8
2013 年 11 月份國際油輪市場動態	18

專欄報導

上海自由貿易試驗區-改革與開放

中華海運研究協會 企劃委員會主任委員 李志文 先生

中國（上海）自由貿易試驗區(China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone)，簡稱上海自貿區，為中華人民共和國於上海市的自由貿易區，也是中國大陸境內第一個自由貿易區。2013年8月，中華人民共和國國務院正式批准設立中國(上海)自由貿易試驗區。2013年9月29日，上海自由貿易區正式掛牌成立。上海自貿區的成立為中國於當前發展經濟時意識到在其內部經濟成長力道面臨日漸下滑、出口衰退、人民幣升值壓力的趨勢及世界各地主要經濟發展區域正以各種方式及型態迅速進行自由貿易談判；如東協區域廣泛經濟夥伴(Regional Comprehensive Economic Partnership，簡稱 RCEP)，皆促使中國大陸加速對於經濟開放的腳步。本報告首先介紹上海自貿區形成的背景、所涵蓋的區域範圍及業務，再探討其未來的挑戰。

1. 上海自貿區形成的背景

促使上海貿易區成立的背景主要為各國在 WTO 回合談判窒礙難行後，世界經濟體系核心國家透過導入跨太平洋夥伴關係協定(Trans-Pacific Partnership, TPP)及跨大西洋貿易與投資夥伴協定(Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP)等區域自貿協議和服務貿易談判過程，欲主導制定包括知識產權、環保、政府採購等各方面的經貿規則和標準。如果其他經濟體無法因應這些規則，就將面臨被邊緣化的命運。隨著 2008 年 3 月，美國宣佈加入 TPP，並於同年 9 月正式參與 TPP 談判。2009 年 11 月，歐巴馬總統正式宣佈 TPP 為美國實現重塑區域新規則目標的手段，此宣示意味美國將正式主導 TPP 談判。歐巴馬並於連任美國總統之後加快了 TPP 談判的步伐。從戰略意圖來看，美國推行 TPP 談判，是為了重新制定更高標準的國際貿易規則，從而進一步鞏固美國經濟的優勢地位。2013 年 3 月，日本宣佈加入 TPP，目前 TPP 成員國的數量已達到 12 個，經濟規模已占全球經濟的 40% 左右。同時，21 個世界貿易組織成員，啟動了多邊服務業協議(Plurilateral Services Agreement, PSA)談判，內容覆蓋商務、運輸、觀光、金融、快遞、傳播、電信、電子、網路通信等服務業領域。但中國並沒有獲邀 PSA 參與談判。中國大陸意識到此區域整合趨勢必將對於中國經濟發展與開放形成重大影響，故成立上海自貿區，做為發展自由經濟的試驗區。上海自貿區的成立，著重在制度建設，強調其「可複製性」，亦即以上海自貿區做為未來其他自由經貿區設立的典範及因應未來中國加入 TPP 等區域自由貿易談判。

2. 上海自貿區開發與業務範圍

自由貿易區為貿易夥伴之間通過簽署協定，互相開放市場，逐步取消雙方大部分貨物的關稅和非關稅壁壘政策，並允許船舶自由進出，在服務業領域降低市場進入條件，實現貿易和投資自由化的一個經濟區域。自由貿易區有貨物進出的貿易自由、投資自由、金

融自由和成員經濟體之間無共同對外關稅等四個特點。設立自貿區可以促進地區進出口貿易和增加外匯，提高該地區在國際貿易中的地位，並增加就業促進地區整體經濟發展。

上海自貿區為中國大陸第一個選擇設立的自由經濟貿易區主，主要原因為上海原本即為中國大陸的經濟重心、國際貿易與航運設施及制度健全、金融與服務業在中國居龍頭地位以及國際化程度高，多數世界大型企業皆於上海設立分支機構。故以上海外高橋保稅區為核心，輔之以機場保稅區和洋山港臨港新城，成為中國經濟新的試驗區域，作為實行政府職能轉變、金融制度、貿易服務、外商投資和稅收政策等多項改革措施，並大力推動上海市轉口、離岸業務的發展。上海自貿區所規劃的 28 平方公里區域範圍包括：洋山保稅港區、上海外高橋保稅區、外高橋保稅物流園區以及上海浦東機場綜合保稅區 4 塊區域。

在貿易自由化部份，取消海關監管、查禁、關稅干預，貨物於區域內可自由進口、製造和再出口。此舉可增加轉口貿易和離岸貿易，吸引跨國公司總部進駐(包含資金和營運)以及建構大宗商品交易平台。

在投資自由化部份，全面實施准入前國民待遇和負面清單管理。以「非禁即入」原則，除了負面清單規定不可執行的項目外，其餘皆可進行。特別針對的是服務業包含：金融、航運、商貿、專業、社會、文化服務。預期率先在試驗區範圍內改革投資專案管理、外商投資企業設立及變更管理、工商登記此三項業務。船舶運輸、資信調查、融資租賃、檢測維修、演出經紀、電信增值、娛樂文化、教育培訓、醫療保健等眾多現代生產型和生活型服務性行業，都將對內外資實施公平的准入標準，歡迎其國內民營資本和海外直接投資。

在金融的國際化部份，自貿區的真正內涵，其終極目的就是推動人民幣國際化。重點在於開放資本專案管制。預期在上海自貿區內，投資和貿易相關的資金皆可自由兌換，利率、匯率依循市場決定，並積極探索面向國際的外匯管理改革試驗地點，建立與自貿區相適應的外匯管理體制。以提升貿易投資便利化為重點，推動跨境人民幣結算業務發展，擴大人民幣在貿易、投資、保險等領域的使用。

在行政精簡化部份，自貿區將實施「一線徹底放開、二線安全高效管住、區內貨物自由流動」的創新監管服務新模式。一線指國境線，徹底強調除規定不允許事項外全部對內外進行營運許可。因此自貿區建設最重要的工作之一是要在現有的開放試驗區內，將申請作業化繁為簡，減少行政成本，提供一條整合現有海關特殊監管區的有效路徑。

因此上海自貿區有望成為中國加入 TPP 後首先對外開放窗口。該方案最終將落實到金融、貿易、航運等五個領域的開放政策，以及管理、稅收、法規等五個方面的改革措施。在金融領域，上海自貿區將試行利率市場化、匯率自由匯兌、金融業的對外開放、產品創新等，並涉及一些離岸業務；在貿易領域，上海自貿區將實現「國境線放開」、「國內市場分界線安全高效管理」、「區內貨物自由流動」的監管服務新模式，這是上海自貿區與目前上海綜合保稅區的主要區別。在開啟多項改革措施的同時，中國政府也對一些投資項目，以負面表列方式，進行限制。如影音製品和電子出版物、博奕事業、網際網路等服務，禁止或限制提供這些商品的外商進駐。

3. 上海自由貿易區未來的挑戰

上海自由貿易區作為中國大陸對外經濟全面開放的一個重要試驗地區，然於建立之時亦面臨一些改革上的挑戰。如自貿區所採行的金融開放措施如何與中國國內救體金融改革步調協調、以及目前負面表列清單內所禁止進入該地區營運的項目仍過多，如何減化和實施負面清單項目的管理為另一需加強的部份。上海自貿區做為中國對外開放重要窗口，如何以其成功的設立典範及營運效果，幫助中國大陸未來進行 TPP 談判，以順利加入 TPP 等相關區域經貿組織。

海運市場動態報導

2013 年 11-12 月國際運輸動態報導

1. 貨櫃航運市場 2015 年充滿正負面風險

據倫敦知名航運經紀豪羅賓遜公司 (HoweRobinson) 研究部發表「2013 貨櫃船市場的回顧與展望」報告，展望 2015 年已有預定 140 萬 TEU 貨櫃船交付，新船訂單簿再次集中於最大型船，成為具有挑戰性的一年，前景一如既往充滿各種正面和負面的風險。

該報告提及，已有 140 萬 TEU 貨櫃船訂於 2015 年交付。此外，未來預期將進一步簽訂總共大約 15 萬 TEU 的新船合約和從以前年份延遲的 25 萬 TEU 新船合約。

這使長期運力供應的數字達 180 萬 TEU 新船合約，並將被拆廢 35 萬 TEU、推遲交付 25 萬 TEU 和取消合約 5 萬 TEU 所抵消。這將使船隊增長減少至 105 萬 TEU 或增長 6.5%。

主要負面風險是缺乏進一步的經濟表現和使定期貨櫃輪公司和船東建造生態船那種壓倒一切的誘惑。然而，這跟正面相比也許就能比目前提出的建議更早地矯正供應過剩。

這些包括可能導致進一步慢速航行、拆廢和閒置更多燃油效率低下船隻的高油價的前景。這將會導致貿易模式、港口發展和其他基礎設施的變化和會改變對特定大小和類型船隻的需求。訂造大型船隻可能通過建立 P3 網路和由此可能出現的合作關係及聯盟得到控制。雖然新的資金已經進入市場，但尚未被由 KG 市場提供的龐大規模的資本取代。

無論是在美國可能的監管爭論或是在中國可能的調查，東/西貿易航線上實施共同的 P3 網路服務是多年來航運業中最大的變動。

短期而言，它可能會減少租船的需求，結果是更多的船隻被交還給船東但卻以這樣一種方式提供調整的機會：這將使航商控制運力和限制在過去五年一直是運價市場特徵的巨幅波動。

一旦被證明和整頓東/西航線的初級階段完成，就會把注意力轉移到某些主要的北/南貿易航線。

目前所面臨的關鍵問題是過度訂造大型船和亞洲至歐洲的貿易疲弱的需求增長，該航線的貿易量與 2007 年大致相同。所有其他隨後的供應過剩是連鎖反應的結果。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 我物流實力全球排 19 優於韓、中

經建會表示，物流運籌的競爭策略是國家經濟發展策略中的重要一環，從世界銀行物流績效指標（LPI）檢視，2012 年我國物流實力的整體排序為全球第 19 名，優於鄰近 21 名的韓國及 26 名的中國大陸，尤其我國在通關效率、物流服務、基礎設施及及時性等重點項目上，近年排名皆有進步，顯見「國際物流服務業發展行動計畫」已有效帶動我國運籌實力。海關已研擬完成海運快遞貨物通關辦法草案，預計可於十二月底前實施，屆時將可提供兩岸海運貨物二十四小時通關服務。

行政院「國際物流服務業發展行動計畫」推動迄今三年，有效促進海關、港埠、貿易等相關體系合作，並運用兩岸直航與 ECFA 契機，強化台灣經濟在亞太區域物流加值重要性。經建會表示，該行動計畫在通關效率、基礎建設、產業服務及促進供應鏈跨境發展等方面有相當成果，實施三年來帶動了民間物流業投資 79 億元，促進就業四千餘人，更創造供應鏈的便捷聯繫。

在關務效率提升方面，我海關在進口貨物查驗比例已由 99 年的 5.33%，持續調降至 101 年的 3.89%，大幅加速貨物通關流速。特別是今年八月十九日「關港貿單一窗口系統」正式上線，更使我國的進出口資訊作業，朝向資訊全程串連運用的目標邁進。另海關推行「優質企業認證（AEO）」制度，給予進出口低抽驗比率的優惠措施，對於加速通關以創造國際連結，有相當大的進展。

在海空港埠發展方面，自由貿易港區持續發揮政策效益，安平港也於今年八月經核定成為自由貿易港區，以其特殊地理位置及周邊產業聚落，可望帶動雲嘉南地區農產加值運銷與跨海峽兩岸相關供應鏈整合。

在強化物流服務能力部分，經濟部持續進行產業輔導，協助 15 家物流業者進行國際布局，除新增海外據點及服務外，並協助業者開拓中國大陸、東南亞等國際市場，以創造台商企業的海外商機。經濟部另透過兩岸冷鏈物流業務推展，協助 162 家業者加入兩岸冷鏈技術與服務聯盟，帶動兩岸城市與業者間的聯繫運作。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 星國註冊船籍前十月噸位增達一成

新加坡註冊船籍逐月遞增，今年前十個月噸位成長達到一成。新加坡港航局(MPA)統計，截至十月份星國註冊船噸達到 4,342 艘、7,191.1 總噸，其中艘數較去(2012)年底增加了 110 艘，噸位則由去年底之 6501.8 萬總噸增加了 689.3 萬總噸，十個月來增幅為 10.6%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 兩岸海運櫃量前十月 165 萬 TEU 增近 13%

據中共官方統計，十月份適值中國大陸黃金週長假期間，兩岸海運呈現客升貨降，其中海上客運量較九月增幅達 16%，累計今年一至十月貨櫃量則增近 13%，兩岸貨櫃運輸表現不差。統計指出，十月份兩岸海上客運量大幅回升，當月乘坐郵輪赴台旅遊人數大幅增加及「小三通」客流回暖，兩岸間海上客運量計達 14.8 萬人，比九月份上升 16.3%。

相對的，受大陸「十一」黃金週工廠出貨量減少影響，上月兩岸海上運輸貨運量為 462 萬噸，比九月下降 2.3%，其中貨櫃量以 16.3 萬 TEU 比前月份下降 5.8%。累計今年一至十月海峽兩岸海運貨量為 4954 萬噸，比去(2012)年仍略增 1.5%，其中貨櫃量計達 165 萬 TEU，較去年同期呈現 12.6% 兩位數成長，客運量 130 萬人上升 1.2%，其中大陸至臺灣客運量佔 17 萬人增幅高達 59%，「小三通」客運量比重較高佔 113 萬人，呈現 4.1% 負成長。

【資料來源：台灣新生報航運版】

5. 高雄港 LME 遞交港營運啟動

高雄港通過一系列 LME(倫敦金屬交易所)極為嚴格的審核，終於 11 月 21 日正式進行 LME 商品交易。臺灣港務公司高雄港務分公司為慶賀高雄港自貿港區稅賦、倉儲及物流等管制作業規範，均已符合國際標準，特於陽明海運公司行政大樓舉行「高雄港成為 LME 遞交港營運啟動典禮」，特邀請行政院院長江宜樺、交通部部長葉匡時，香港交易所 LME 代表總監許正宇、民意代表、各倉儲業界暨航港界貴賓共襄盛舉，為高雄港見證歷史性的一刻。

臺灣港務公司表示 LME(倫敦金屬交易所)係世界規模最大非鐵金屬(如銅、鋁、鉛、鋅、錫、鎳、鋁合金等)交易平台，在高雄港獲准成為 LME 遞交港前，全球有 36 個地點及 712 個經 LME 核准倉庫；該公司引進國際非鐵金屬於高雄港自由貿易港區交易儲轉，將可有效連結國際重要港口，使高雄港成為供應鏈關鍵和重要據點，亦可推升高雄港成為國際物流轉運中心。

臺灣港務公司相信，未來高雄港對臺灣金屬產業和期貨、融資與保險等相關產業，定能開啟一股強有力的新市場，本案成功推動後，預期將帶動高雄港南星計畫區成為 LME 重點發展區域，整區結合鋼鐵產業，預估可為南部地區增加 1,500 個就業機會；就目前南星計畫區招商得標結果，已有 LME 產業鏈與金屬製品廠商陸續進駐形成新型態產業聚集，將有助於高雄港成為東亞地區重要金屬產業發貨配銷中心；同時亦可吸引台商回流投資，預估將有助於台灣提昇短期經濟活力，同時強化內部中長期成長的動力，更有利於亞洲金屬市場之奠基；高雄港成為 LME 遞交港後，將提升其國際競爭力，使相關產業形成規模經濟，對後續推動自由經濟示範區在租稅制度面之前瞻作法，及對於加入自由貿易協定(FTA)及跨太平洋夥伴協議(TPP)之策略目標可向前邁進一大步。目前高雄港南星計畫區已成功的引進與 LME 商品相關製造業及非鐵金屬消費端，而 4 家 LME 國際倉儲業者也與國內 6 家倉儲業者合作，也陸續展現招商成果，LME 遞交港進駐「高雄港」後，必定可帶動臺灣的期貨、製造、倉儲與港埠等經濟效益。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 我港口客量逾 90 萬人次刷新歷年紀錄

今年我港口旅客量攀高，今年前十個月超過了九十萬人次，刷新歷年旅客量紀錄。交通部統計，今年一至十月港口旅客量計達 92.4 萬人次，除比去(101)年同期增加 41.04%，年客運量亦由去年全年的將近七十萬人次(69.9 萬人次)再登新高。統計指出，今年以來國際及兩岸郵輪旅遊興起，十個月當中有六個月的港口單月旅客量超過十萬人次，其中十月份達到 14.9 萬人次高峰，並較去年同月呈現倍增(+114.77%)。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 日本三大船社進軍印度 LNG 市場

日本郵船(NYK)、商船三井(MOL)與川崎汽船(K LINE)日本三大船社進軍印度 LNG 市場。

日本三大船社宣布與印度國家航運(SCI)組成聯盟，與總部位於新德里的 Petronet LNG 公司(PLL)達成協議，就租用一艘運能達 17.3 萬立方米的液化天然氣新船簽訂長期租賃合約，同時該聯盟也與韓國現代重工達成造船協議。

據瞭解，PLL 公司是印度第一的液化天然氣進口商，租用三艘液化天然氣船，自 2004 年起每年從卡塔爾進口 500 萬噸的液化天然氣，2009 年起每年又增加了 250 萬噸，新造 LNG 船將載運高庚液化天然氣(Gorgon LNG Project)。

四家公司組成的 LNG 聯盟目前以三艘液化天然氣船從事營運，為能源需求不斷增長的印度提供穩定的液化天然氣供應。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 我國國際商港貨櫃裝卸量前十一月略升

今(102)年一到十一月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達 1,280 萬 TEU，較去年同期的 1,272 萬 TEU，成長 0.61%。其中高雄港前十一月貨櫃量為 905 萬 TEU，較去年的 899 萬 TEU，成長 0.78%。

基隆港前十一月貨櫃量為 146 萬 TEU，較去年同期的 147 萬 TEU，減少 0.41%，台北港今年前十一月貨櫃量為 94 萬 TEU，較去年同期的 100 萬 TEU，下滑 5.99%。台中港今年前十一月貨櫃裝卸量為 133.97 萬 TEU，較去年同期的 126.55 萬 TEU，增幅為 5.86%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2013 年 11-12 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.今年以來，美聯儲調整 QE 政策預期升溫的影響，國際短期資本繼續從新興經濟體向已發展國家回流，雖然已發展國家經濟復甦速度加快，但新興經濟體復甦態勢則明顯減弱。全年經濟增速被主要經濟研究機構大幅調降，致使全球經濟仍然呈現低速增長。美聯儲連續推出三輪量化寬鬆貨幣政策，大量廉價資本流入，加大了新興經濟體結構調整和發展轉型的難度。政策收緊預期上升後，資本回流又引發了新興經濟體實體經濟失血，貨幣急劇貶值等負面衝擊，部分新興經濟體陷入了保增長與防風險的兩難境地。
- 2.美國縮減量寬政策將對新興經濟體帶來更大影響。鑒於自主增長動力不斷增強，2013 年初以來，美聯儲已多次釋放出退出量化寬鬆政策的信號。市場預計美聯儲可能會從 2013 年底開始縮減量寬規模，並在 2014 年結束 QE3。為防範美聯儲貨幣政策調整可能對本地區長期利率造成上升壓力。
- 3.近年來全球貿易量年均增幅低於 5%，2012 年，全球貿易量增速從 2011 年的 5.2%劇降至 2%，IMF 預計，2013 年貿易量仍將保持 2.9%左右的低增長，2014 年將恢復至 4.9%左右。全球貿易緩慢復甦主要受全球性有效需求不足、國際分工的調整導，致加工貿易和轉口貿易比重下降，以及一些國家所推行的貿易保護主義政策影響。

(二)國際與中國本土煤炭價差縮小，中國長期進口增長趨勢不變

- 1.全球煤炭需求在中國與印度的力推下，今年可望實現 9%的增幅，達到高於 13 億噸，在 2014 與 2015 年將分別提升 12%與 11%。煤炭海運貿易占散裝貨載需求總量的 30%。熱燃煤海上貿易量預計在 2013 年和 2014 年分別穩定上漲 4%，到 2014 年底將達到 8 億 97 百萬噸。今年因全球熱燃煤價格較低，鼓舞發電廠為冬季開始補充庫存等因素，促使中國熱燃煤進口增長 7%。儘管 2013 年 10 月起，庫存開始走高，但是中國主要火力發電廠的庫存水準較去年同期下降 14%，預計中國今年熱燃煤進口量將增加 9%。
- 2.今年前 10 月中國累計進口煤炭 2.63 億噸，增長 17.3%。10 月進口煤炭 24.37 百萬噸，比去年同期增長 14.2%，比上月減少 5.3%，煤炭進口量下降的主要原因是，10 月國慶節長假期間下游企業及貿易商放假，部分電廠機組趁機安排檢修；此外由於天氣變涼，下游企業工業用電不旺，居民用電也逐漸下滑，電廠對於現貨進口煤的採購需求大減。而前期電廠補庫存後沒有明顯的冬儲計劃，亦抑制了進口商的採購需求。
- 3.去年中國煤炭進口 2.89 億噸，預計今年煤炭進口量將達到 3.2 億噸，再創進口最高水準。導致中國煤炭大量進口主要原因：近年來煤炭需求增長較快，國際煤炭市場供應寬鬆，進口煤標準缺失，致使大量優質煤需進口。

(三)全球礦砂供應量顯著增加，中國續狂掃進口礦砂

- 1.礦砂占全球散裝貨載需求的 31%，而礦砂進口量中，中國占 65%。2013 年，礦砂海運

量可望達到13%的增幅，提高到近8.5億噸，到2015年前可站上10億噸大關。當前礦砂的需求已經不像前幾年那樣強勁，明顯進入了一個礦砂需求緩慢增長的時期，全球礦砂的供給已經遠超過了需求。今年礦砂供應商增加了3億噸礦砂的供應，2014年還將增加1.83億噸。其中，南美今年預計增加1.475億噸，2014年則預計增加61.30百萬噸；全球對礦砂的需求將從2013年的19.3億噸增長到2025年的23億噸，拉丁美洲的需求將在同期從33百萬噸增長到48百萬噸。

2. 中國 10 月礦砂進口許可證的發證數量呈現下降趨勢，因鋼廠在成本和環保政策的壓力下採購降低。今年 10 月進口許可證發證數量 85.75 百萬噸，下降 24.25%。由於中國經濟總體維持穩定且已發展國家經濟逐漸復甦，加之天氣轉冷導致中國國本土礦資源供應減少，短期內，進口礦將維持穩定增加的可能性較大。10 月全球最大礦砂出口地西澳的 Port Hedland 港對中國的礦砂出口量激增 43%。在 9 月時亞洲國家的礦砂進口量創歷史記錄，其中中國 9 月進口 74.58 百萬噸，創歷史新高，10 月中國礦砂進口量 67.83 百萬噸，比上月減少 9.1%，但比去年同期增長 20.2%。
3. 2013 年礦砂海運貿易量預計增長 7%，其中中國礦砂進口預計達到 5 億 1 千萬噸。2014 年礦砂海運貿易量將增加 4.7% 至 12.7 萬億噸，其中中國將增加 9.5% 至 8.65 億噸。在大量需求拉動下，澳洲礦砂生產商紛紛擴大產量，南美最大的生產商 Vale 將啟動 35 億美元的擴張計劃，預計增加 40 百萬噸產量，並準備在 2018 年前增加 50% 的產能至 4.5 億噸。2014 年預計澳洲出口量將增長 11%，南美出口將提高 4%。

(四) 亞洲區域粗鋼生產持續增加，但中國連續兩月下降

1. 全球經濟復甦緩慢，鋼材需求弱低於預期。歐元區經濟復甦緩慢；美國面臨財政問題，經濟增長動力不足；印度和巴西受累於通貨膨脹，連續加息導致經濟增速下降，致今年來亞洲地區鋼廠鋼材出口壓力大，預計2013年全球鋼鐵需求增速為3.1%，除中國外其他地區僅增長0.7%。雖然近期歐美市場有所回暖，但整體恢復到金融危機以前的水準還有很長的路要走。
2. 1-10月中國粗鋼、生鐵和鋼材產量分別為65.25百萬噸、59.85百萬噸和88.83百萬噸，分別增長8.3%、6.5%和11.6%。10月中國粗鋼、生鐵和鋼材產量分別為6.51百萬噸、5.88百萬噸和9.28百萬噸，分別增長9.2%、7.7%和12.3%；平均日產粗鋼209.94萬噸，下降8.14萬噸，降幅為3.7%。據海關統計，10月中國鋼材出口5.07百萬噸，比上月增加15萬噸；進口1.14百萬噸，比上月減少10萬噸，1~10月中國出口鋼材51.97百萬噸，比去年增長13.6%；進口鋼材11.62百萬噸，增長0.6%，預計全年鋼材出口在62百萬噸左右，比去年增長在10%左右；進口鋼材13.8百萬噸。最新統計，11月上旬中國粗鋼日均產量為214.42萬噸，增加4.58萬噸，增長2.18%。
3. 2013 年全球鋼材消費量將增長 3.1% 至 14.75 億噸，增幅高於 2012 年的 2.0%，2014 年將進一步增長 3.3%，達到 15.23 億噸。其中，中國將增長 3% 左右，中國為穩增長經濟政策將續推動軌道交通、環保投資、機械制造、保障房建設、汽車和家用電器等，粗鋼產量也將恢復 8% 的高增長。中國鋼材需求預測，2013 年將達到 7.8 億噸，增長 9%。2014 年粗鋼產量將在 8 億噸左右，粗鋼表觀消費約 7.6 億噸，增長 3% 左右。2013 年 10 月日本粗鋼產量較去年增長 7.7% 至 9.52 百萬噸，比上月增 2.5%，連續 2 個月呈現增長，且月產量連續第 8 個月突破 9 百萬噸關卡。2013 年 1-10 月日本粗鋼產量增長 2.0% 至 91.95 百萬噸。

(五)新船交付量下降，供需結構明顯改善，明年會更好

- 1.今年第3季新船交付量下降40%，並跌至2009年以來最低位。今年截至10底，散裝乾貨船隊的增幅速度有減緩趨勢，其中，海岬型船隊新增12.8百萬Dwt（占4.6%）；巴拿馬型船隊14.3百萬Dwt（占8.7%）；輕便極限型增6.2百萬Dwt（占4.2%）；輕便型縮減40萬Dwt（占0.5%）。隨著年交付量跌至5年內最低水準，2014年船隊的淨增長幅度將得到進一步緩減，可望明年船隊的利用率得以提高。
- 2.今年截至10月底，散貨船訂單量出現大幅增長，其訂單量達到55百萬DWT（624艘），增長41%，尤其18萬DWT以上的大型海岬型船訂單量增長特別耀眼。隨著最近訂單量大幅增長，新造船價值數也在最近6個月之間持續呈現出上升趨勢，10月底Clarkson新造船價值數達到了130.9點，繼2012年6月以來上升到了最高的水準，10月比上個月，竟上升1.4點，也是在最近以來呈現最大的上升幅度。尤其是10月海岬型船新造船價大幅上升，18萬Dwt標準型從9月的50百萬美元上升到11月底的55萬美元。今年截至10月，海岬型船訂單量竟達到151艘，其新造船價相比年初竟上升14%。
- 3.今年第3季散貨船拆廢總量下滑34%，自2011年4季度以來首次跌破5百萬Dwt關口。新船交付速度緩減對船隊淨增長形成的有利影響，因拆船量下滑被抵消掉不少，目前尚有116艘海岬型船與261艘巴拿馬型船已超過20年船齡，在航市逐步堅挺上揚的情況下，船東主動拆船的意願不高。近期散裝航運業對於訂造環保、節能船相當熱衷，供過於求結構尚難完美解決，不過環保法規更趨嚴格、油價走高等因素，均不利於老舊船舶留在市場上，將造成自然淘汰的動力。受益於減速航行，散貨船隊的運能已實現11%的降幅，可是一旦運價漲到某個水準，將激勵船隻提速，運能就可能迅速恢復擴大釋放，有效供給量續拉高。

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。10月上中旬大型散裝船運費自高檔滑落後，幾乎一路下挫，其中以海岬型船運費跌幅最大，至11月下旬反映年底作帳及補庫存，國際炒家在FFA多頭部位年底將要結帳，拉抬實體市場強力作多，以選擇海岬型船市場作為龍頭點火，加上年底聖誕節長假來臨前，原料進口商拉高庫存，紛紛搶進提貨，租船活動持續湧現，主要礦砂及煤炭裝、卸港爆出擁擠潮，又巧遇青島的油槽發生大爆炸，致青島無法提供加油，迫使很多船隻需繞道其他港口加油，降低了船隻周轉率，航市呈現需求旺盛而供給吃緊的態勢，致引爆11月下旬起出現航市全面快速走揚，尤其大型散裝船運費旋即止跌強勁飆升，短短不到半個月海岬型船市場平均租金爆漲逾1倍，在海岬型船市場急速攻頂的帶動下，其他型船沾其光環，巴拿馬型船市場也同步強勢上漲力道，半個月內平均租金漲幅也達近4成。其他超輕便型船以下市場拜區域性進出口貿易量如鎳礦、錳礦、煤炭及鋼材等貨載暢旺的支撐與激勵，早在8月中旬就一路匍匐上漲，儘管大型船市場運費曾在10、11月出現急速拉回，惟超輕便型船以下市場運費依然屹立不搖，繼續往上攀升，大型散裝船運費在11月下旬止跌反攻之際，超輕便型船以下市場運費漲勢動能增強，使漲幅擴大，租金水準攀登去年7月前高價位，因此，此波超輕便型船以下市場表現也相當亮麗。若從8月中旬的起漲點至12月上旬，超輕便型船市場租金水準甚至超越巴拿馬型船，顯示航市需求此型船愈來愈熱門，可能拜新興開發中國家加速工業發展與迫切的國內基礎公共建設的加持，超輕便型船市場平均租金漲幅達近78%，輕便型船市場平均租金漲幅達近46%。BDI已爆漲創下2010年11月下旬以來高點，船東已恢復對航市信

心，勇於接受訂購新船或購買二手船，因而帶動造船市場及二手船市場交易難得一見熱滾滾。船東對運價的議價能力普遍提升，隨著運價底部逐漸抬高，航市最困難的時期已遠離，行情應逐步墊高。但航市另有保守投資人認為此波快速搶購礦砂及其他原料，廠商庫存量又拉回高位，然而中國鋼材產能還是嚴重過剩，多數鋼廠虧損面擴大，部分鋼鐵企業已開始減產，甚至報導中國最大鋼鐵產地河北省唐鋼準備停爐，減產約 6 千萬度噸粗鋼。中國粗鋼產量已從 9 月起連續兩月產量下滑，這將對海岬型船和巴拿馬型船的運價上升產生負面影響。其次是中國本土煤炭價格經過近幾年的持續下跌，中國本土煤價相對進口煤已具備競爭力，外貿煤大幅增長的勢頭有所放緩，再加上隨著東南亞地區雨季的到來，鎳礦發貨量減少，對輕便型船形成壓力。而更為被市場關注的遠期合約 FFA 將在年底結算後成交量將下滑，其對航市的拉抬效應開始減弱，以及 12 月下半月聖誕節長假即將到臨，航市交易活動將減緩，所以近期的航市走勢不太可能像前期那般大幅上漲動能，恐會回檔下修。

2. 10 月隨著巴拿馬型船以上市場運費指數自高位回檔，雖超輕便型船以下市場分道揚鑣毅然穩健碎步走高，但仍抵擋不住大船運費指數的重挫，BDI 從 10 月上旬攀登的 2146 點高點後持續走低，到 11 月下旬回落至 1483 點，但仍比 8 月中旬低位時高出 487 點。11 月下旬後大型船市場再度回神展開強勁反攻，並同步鼓舞小型船市場運費漲勢添加油火，小型船運費指數漲幅擴大，可謂航市各型船運費指數齊步飛揚，BDI 幾乎無煞車一路加速攀高，短短兩星期突破 10 月上旬的高點，12 月上旬衝抵 2299 點，近日龍頭海岬型船市場露出疲憊出現拉回，但僅二日拉回旋即又起死回生跳空大漲，是否能延續不墜，可能性不高。
3. 今年下半年來海岬型船市場曾出現三波的暴漲暴跌，BCI 下跌之低位一波比一波墊高，9 月下旬從 4329 點出現下跌，至 11 月下旬下挫到 2390 點後，受到中國進口礦砂強滾滾的帶動，BCI 指數展止跌展開強勁漲勢，兩星期期間直奔 3843 點，可惜近臨聖誕節長假，多頭交易開始退潮，上漲動能減弱，BCI 終於在 12 月上旬反轉下跌，惟僅兩日回檔後又跳空大漲，多頭頑抗，迄 12 月上旬收在 4210 點，突破 4 千點關卡，多頭氣焰是否持續，因聖誕節及中國舊曆新年長假即將來臨，交易將呈現遲緩。
4. 巴拿馬型船市場運費行情幾乎伴隨海岬型船市場漲跌，當海岬型船市場行情暴漲時，巴拿馬型船會分食海岬型船貨載，BPI 也在今年下半年以來出現三波的漲跌。從 8 月底起 BPI 展開觸底反彈，隨後一路扶搖直上，10 月後漲勢更加兇猛，10 月中旬攀登至波段新高 2060 點，隨後受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢下戛然而止反轉走跌，11 月下旬指數下挫至 1345 點後，再度受到海岬型船市場暴漲的拉抬，又反轉出現強勁走高，迄 12 月上旬攀登至 2050 點，近日聖誕節長假來臨，巴拿馬型船市場恐將受到波及而漲勢熄火。
5. 超輕便型船與輕便型市場走勢幾乎雷同，BSI 與 BHSI 在 8 月中旬下挫至低位後，兩型船市場展開一路反彈穩定持續走高，10 月上旬漲勢愈來愈大，至 11 月下旬受到大型船市場暴漲的鼓舞，兩型船市場漲勢愈強勁，12 月上旬海岬型船領先受挫，兩型船市場仍然屹立不搖，BSI 與 BHSI 持續達 4 個月的上漲期。BSI 與 BHSI 分別從 8 月中旬的 901 點及 516 點的低點後止跌一路扶搖直上，12 月上旬攀登至 2011 年 10 月底以來新高，迄 12 月上旬 BSI 與 BHSI 分別收高 1560 點及 803 點。後市聖誕節長假來臨的影響，兩型船指數持續走高機會可能性低。

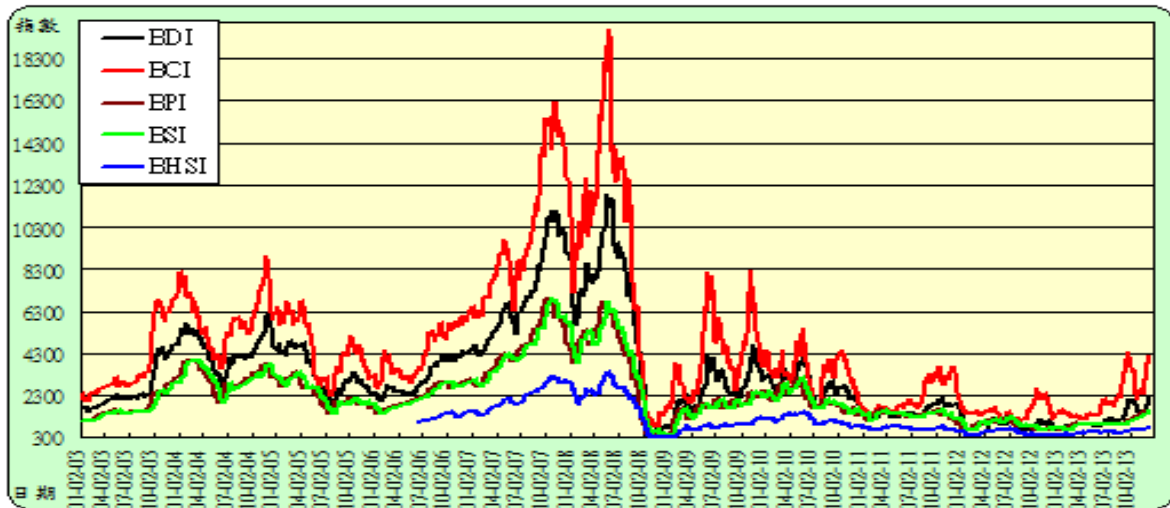


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

- 1.圖 2 說明海岬型船運費指數(BCI)組成成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。過去的 10 年來，中國在全球散裝貨載進口中所占比例以驚人的速度增長。中國進口礦砂和煤炭分別占全球約 70%與 25%的貿易量，“中國因素”成為主宰國際散裝船市場走勢的舵手。中國不僅對礦砂與日俱增，煤炭、穀物、鋁礬土、鎳錳礦等原材料的需求在同期劇增，造就近 10 年來國際裝船市場高度繁榮期的主因。今年下半年中國廠商看好中國內需市場的好轉，紛紛以起動進口各種原料，帶動散裝船市場交易活動異常活躍，促使今年下半年航市整體表現相當亮麗，投資人信心恢復且看好未來表現。8 月以來中國礦砂進口廠商再度出手猛烈搶進礦砂，又引爆第二波海岬型船市場運費出現連發狂飆，其實中國鋼廠粗鋼產量並未增產，甚至出現減產現象，致終端礦砂去化未能加速擴大，主要港口礦砂堆積高位，至 10 月上旬，中國鋼廠進口速度減緩，導致海岬型船市場突然失速而反轉快速拉回，且連翻暴跌，至 11 月下旬，中國廠商為因應冬季、年底聖誕節和中國舊曆新年長假的來臨，又起動一波補庫存風潮，爆發航市強烈搶船旋風，加上年底 FFA 交易市場即將結算，多頭炒家伺機添油加醋點火，導致第三波漲勢來得快又兇猛，主要礦砂大手筆持續敲進不少海岬型船運力，造成現貨運力需求一時爆增，船東惜售且獅子大開口抬高運費，各航線運費急速飆漲，尤其南美巴西供應商 Vale 猛增將礦砂輸往遠東，主要是中國，使本波大西洋區航線漲勢比太平洋區航線強勁。
- 2.經歷這一波聖誕節、新年長假期前釋出強勁貨載需求，因而帶動海岬型船交易非常熱絡，在短短兩星期多，平均租金漲幅逾 1.05 倍。本波海岬型船的暴漲，除歸因青島的油槽大爆炸，造成船隻需要繞道其他港口加油，降低船隻週轉率，加上巴西、南非及哥倫比亞等地區出貨激增，引發大西洋區航線運力不足，牽動太平洋區運力的轉移，拉抬整體航線租金走高，以及中國進口商考慮明年首季是澳洲雨季來臨，及中國北方港口可能風雪影響裝卸作業，加上在景氣逐漸復甦的情況下，廠商趕在 12 月加強儲存貨量。時序將進入聖誕節長假，多數廠商補庫存活動將告一段落，12 月上旬交易活動開始冷卻退潮，太平洋區航線租金率先回檔，令人百思不解地，僅拉回兩日後，突然又驚爆大漲，多頭依然不死。無論如何，長假即將來臨，多頭能否挑戰傳統淡季，有待觀察。

3.4 條航線的平均租金 9 月下旬曾攀登 42,212 美元高價位後，隨後拉回，雖曾一度反彈數日，但仍無法挽回下跌命運，10 月上旬各航線賣壓出籠，租金反轉急速下挫，10 月底下挫至本波最低價位 16,005 美元後止跌回升，可惜也僅曇花一現，旋即再陷入連翻重挫的渠道，11 月下旬挫低至 16,493 美元後，所有航線租金頓時全面止跌翻揚，上漲力道到非常凌厲，瞬間急速攀登，竟然在短短約兩星期，平均租金拉高至 33,852 美元，12 月上旬租船交易開始退潮，雖太平洋區航線曾拉回兩日，惟再度復活演出跳空大漲，令人市場投資人驚心動魄，迄 12 月上旬回檔收在 36,877 美元。太平洋區航線租金 9 月上旬出現一飛衝天，10 月上旬攀抵 35,818 美元高價位後，無力續航而反轉下挫，10 月底下挫至本波最低價位 11,705 美元後，雖曾力圖止跌反彈，可惜數日反彈但後續無力再度折腰下跌，11 月下旬拉回至 17,705 美元後，突然雷聲漲聲大作，租金急速飆漲，短短約兩星期，漲幅逾 1 倍，租金拉高至 35,864 美元，12 月上旬租金上漲動力曾熄火而拉回兩日，隨即跳空大漲，迄 12 月上旬收在 41,182 美元。大西洋往返航線租金 9 月上旬出現強勁的漲勢，9 月下旬最高曾衝抵 47,050 美元後，雖曾自高檔拉回作短暫休息數日，漲聲再起，10 月上旬攀登至 41,650 美元，隨後交易陷入冷清，賣壓出籠，租金行情反轉重挫，10 月底下挫至本波最低價位 18,275 美元後止跌回升，可惜無力回天再度陷入跌跌不休的格局，11 月底挫低至 18,180 美元後，在年底聖誕節及新年長假來臨前廠商急忙補貨，突然迸出一股強勁上漲力道，租金急速飆升，短短約兩星期漲幅逾 1 倍，迄 12 月上旬收在 39,922 美元。大西洋區返回遠東航線租金 9 月上旬出現一飛冲天，急速攻佔 6 萬美元整數關卡，9 月下旬最高衝抵 64,773 美元後，雖曾拉回數日暫時休息一下，漲聲再起，10 月上旬攀登上至 60,841 美元後賣壓出籠，租金反轉下挫，10 月底下挫至本波最低價位 29,955 美元後止跌回升，但僅曇花一現，再度陷入下跌軌道，11 月下旬挫低至 25,341 美元，隨後蹦出強勁需求力道，租金瞬間急速飆漲，迄 12 月上旬收在 48,950 美元。太平洋區返回歐陸航線租金 9 月上旬急速拉高突破萬美元關卡，9 月下旬衝抵 18,159 美元價位，隨後追價動能消失而拉回，雖 10 月上旬曾一度反彈又中止漲勢，一路下跌，10 月底下挫至本波最低價位 4,086 美元後止跌回升，可是僅數日反彈再度下挫，11 月下旬拉低壓回至 4,450 美元後，突然出現一陣急風，租金觸底又吹高，12 月上旬衝底 17,450 美元。

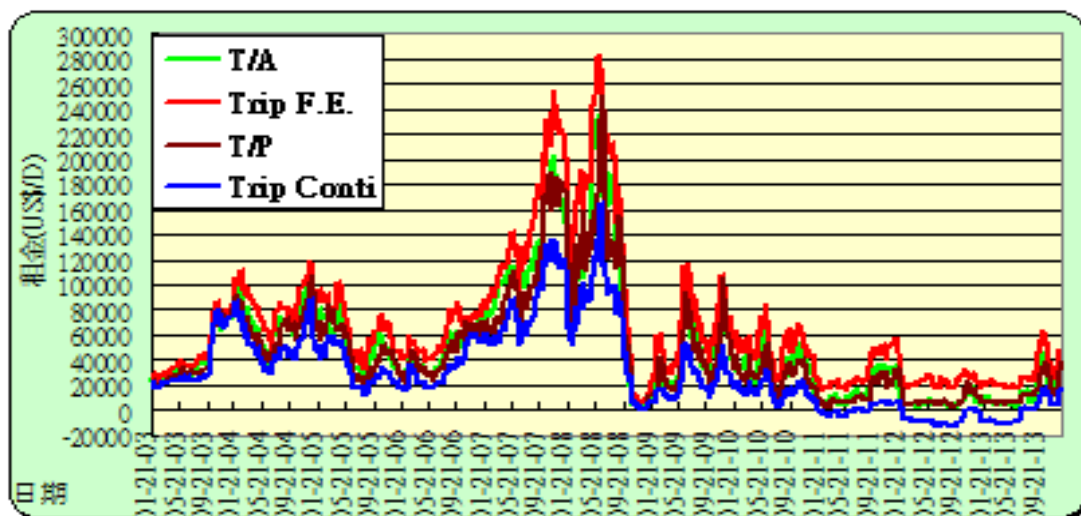


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

- 1.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。巴拿馬型船市場租金行情在10月中旬曾自高檔下跌，連翻下墜持續一個多月，走勢幾乎隨著海岬型船市場變動隨影形之，至11月下旬受惠於海岬型船舶市場租金行情觸底演出強勁飆漲，巴拿馬型船市場租金行情隨之觸底反彈，持續拉高。拜每年將接近年底聖誕節、新年及中國舊曆新年長假前，市場往往會出現一波租船需求熱潮，同時廠商看好明年景氣可望優於今年的情況下，積極提前回補大宗原物料庫存，無論是歐陸、南北美洲或是亞太區域市場航線，皆明顯爆發需求熱潮，因此將帶動整體船舶租金行情持續攀升。此波漲勢由海岬型船領漲，帶動包括巴拿馬型船舶及超級極限型船舶運價同步上揚。煤炭級穀物如玉米，大豆和小麥等為需求巴拿馬型船運力的主力，穀物每年的海運量為3.3億噸，雖無法與礦砂和煤炭海運量相抗衡，但是它仍然佔據散裝貨海運貿易量的10%以上，今年煤炭海運量拜中印進口的激增，將與礦砂海運量分庭抗禮，故屬於巴拿馬型船的海運量不亞於海岬型船，甚至有時候會分食屬於海岬型船貨載如礦砂。根據Clarkson資料顯示，2012至2013年穀物運輸量下降了3%至2億51百萬噸。這主要是由於嚴重的乾旱導致農作物供應量走低。預計2013-2014年，穀物進口增長4%至2億71百萬噸。
- 2.在10月中旬後，巴拿馬型船以上市場租金持續走跌，主要反映出中國鋼廠因其鋼價呈現回軟跡象，進口礦砂腳步放緩，不願再進一步推升庫存，造成對貨載的需求下降。因運力過剩，巴拿馬型船各航線租金一直處於跌跌不休態勢，連跌逾一個月，雖印尼煤炭船運租船活動活躍，但由於美國海灣穀物出口進入尾聲，很多運力不願空放，聚集在太平洋市場運力仍重壓市場，巴拿馬型船太平洋市場相關航線租金繼續走跌。至11月下旬受到廠商出擊搶補貨拉高庫存，進口煤價與中國國內煤價的差距縮小，因此推高了進口煤的需求，帶動煤炭煤需求升溫，運力需求激增，加上FFA市場交易年底結算，多頭炒家強力作多，增添上漲油火，為巴拿馬型船市場提供強而有力上漲動能，帶動巴拿馬型船市場租金止跌強力反彈持續上揚。有投資人認為目前市場上船舶運力還是太多，不過就需求面來看，美國經濟穩定地成長，歐洲市場最壞的時間則預料已經過去，中國市場自出口轉為內需模式的轉型仍持續推動，都有利於散裝船產業的中長期需求上升。
- 3.巴拿馬型船4條航線平均租金10月後上漲力道越來越強勁，10月上旬衝抵16,486美元高價位後，因受到海岬型船市場率先回頭重挫的拖累，巴拿馬型船各航線同步失去動能而反轉下挫，持續拉回下修，至11月下旬回檔至10,749美元後止跌回升，然後隨著海岬型船市場租金的跳躍式飛漲，巴拿馬型船市場也隨之起舞，進入12月後，漲勢更加凌厲，迄12月上旬飆漲至16,372美元。太平洋區航線租金過10月後漲勢加劇，10月下旬受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢中止上漲而拉回，一路下跌修正，至11月下旬跌破1萬美元，並下探至9,938美元新低價位，隨後回神觸底反彈，持續一路反攻，迄12月上旬飆漲至14,322美元。大西洋區租金航線租金行情過了10月後租金水準終於超越太平洋區航線，10月下旬飆漲至19,204美元高價位後反轉拉回，呈溜滑梯式下跌，至11月下旬跌落11,746美元低價位後，止跌開始展開強勁反彈，迄12月上旬攀登至20,054美元高價位。大西洋返回遠東租金航線過了10月後漲幅更大，10月下旬衝抵27,030美元高位後上漲動能停止而反轉走跌，11月下旬跌落至19,803美元後，觸底反彈持續反攻，迄12月上旬飆漲至27,747美元。遠東返回歐陸租金航線10月上旬持續上調攀抵5,164美元，隨後受到海岬型船下跌影響，漲勢中止反轉下跌，至11月下旬跌落1,407美元低價位後，止跌開始展開強勁反彈，迄12月上旬收在3,365美元。

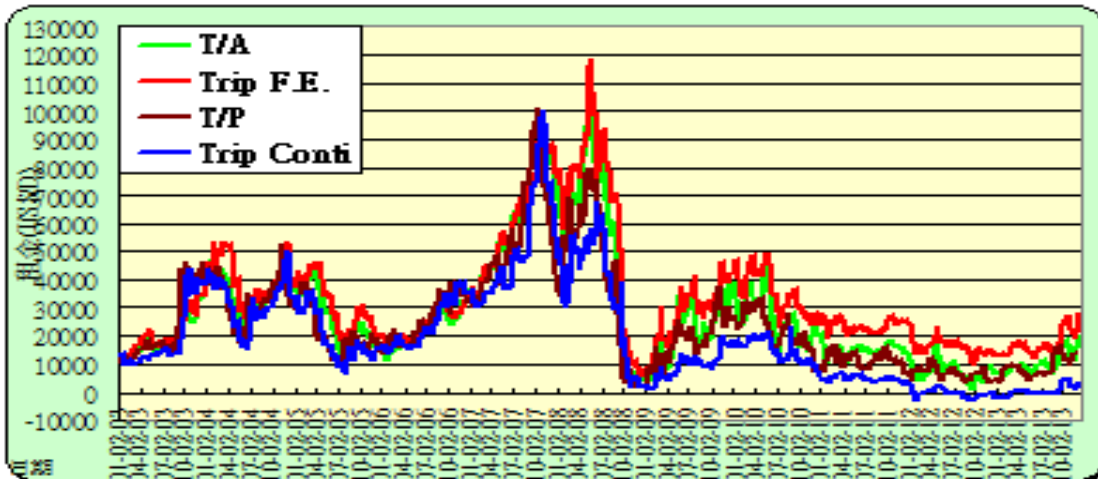


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 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。拜新興開發經濟體旺盛進出口貿易，帶動超輕便型船以下運力需求力道持續維持強勁增長，尤其對鋼材、煤炭、穀物及相關基礎建設材料等貨載。因明年印尼政府將限制錳與鎳礦出口，因而激勵今年印尼出口錳鎳礦爆增，尤其中國買家拼命進口囤積，在錳鎳礦及鋁礬土等貨載的需求船運的支撐下，超輕便型船以下市場在今年下半年表現非常穩健，租金行情持續上揚，甚至超輕便型船市場租金水準高於巴拿馬型船市場，且不像大型船市場行情暴漲暴跌，船東持續做多皆能穩定收益獲利。2014年印尼政府是否禁止原礦出口仍無定論，因鋁礬土、鎳礦等小宗散貨船運持續穩定活躍，以及煤炭船運也有明顯增加，激勵太平洋區航線租金穩定步步高升。美國海灣及南美等穀物出口至北、西非和黑海地區頓時暢旺，以及西非國家已成功開採並量產出口各類礦產賺取外匯，非洲金屬礦產出口也為超輕便型船市場帶來利多，因此大西洋區航線租金表現遠超過太平洋區航線租金表現。
2. 從8月中旬以來，超輕便型船與輕便型船市場租金行情的表現越來越亮麗，比大型船市場更出色，投資人讚嘆不已。10月中旬後大型船市場租金表現疲軟，但小型船市場依然仰頭向前挺進，租金水準漲勢持續增強。年底冬煤進口湧現，將會給超輕便型船市場注入更多動能，租金表現持續穩健向前走，但多頭已走了近兩季，各航線租金皆以來到歷史高位，後市投資人追高意願不高且年底長假來臨，交易將減緩，上漲動能漸弱，恐續攀登新高機會不大。
3. 太平洋區航線租金8月上旬後一路緩步走高，9月下旬漲勢力道增強，因而快速攻上1萬美元整數關卡，10月上旬無畏海岬型船市場的重挫，漲勢續航，租金持續創今年新高，12月上旬攀登至13,693美元後，無力續向前挺進，漲勢受阻拉回，迄12月上旬稍微拉回至13,017美元。大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，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9月中旬展開凌厲上漲攻勢，一路攻堅挺進，迄12月上旬攀登至21,100美元。大西洋區回遠東租金航線8月中旬後一路緩步爬升，9月下旬漲勢更加凌厲，10月中旬攻佔2萬美元關卡，迄12月上旬衝上24,486美元。遠東回歐陸租金航線8月下旬一路緩步走揚，12月初攀抵8,100美元後上漲動能消失而回檔，迄12月上

旬收在7,818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，8月中旬受到太平洋區與大西洋區航線紛紛翻紅上揚的推升，平均租金隨即觸底止跌回升，一路扶搖直上，連續闖關整數關卡，迄12月上旬攀抵在16,604美元。

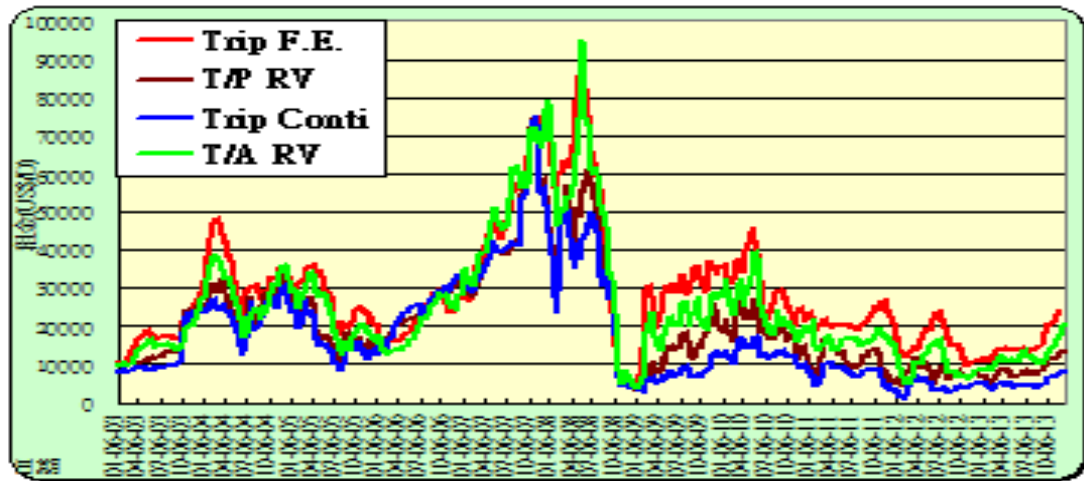


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

1.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。拜新興開發經濟體旺盛進出口貿易，帶動超輕便型船以下運力需求力道持續維持強勁增長，尤其對鋼材、煤炭、穀物及相關基礎建設材料等貨載。因明年印尼政府將限制錳與鎳礦出口，因而激勵今年印尼出口錳鎳礦爆增，尤其中國買家拼命進口囤積，在錳鎳礦及鋁礬土等貨載的需求船運的支撐下，以及小型散裝船運力增長速度低於需求上升速度，明年的小型散貨船需求上升可能有7%左右，與此相反船隊增長率可能不到5%，促使輕便型船以下市場在今年下半年表現非常穩健，租金行情持續上揚。時序將步入年底長假，交易活動將退潮，依往年慣例，市場行情將會拉回修正。

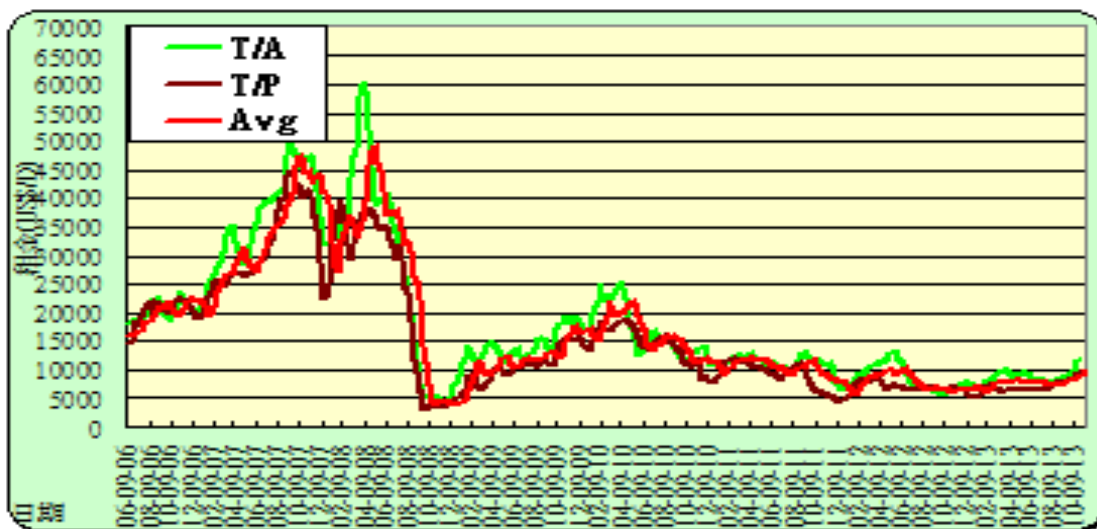


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

2. 太平洋區相關航線8月中旬一路緩步攀高，9月底站上8千美元關卡，過11月後氣勢愈來愈強，12月上旬拉高至9,647美元後止步拉回，迄12月上旬稍為拉回收在9,455美元。大西洋區相關航線租金9月中旬收低至7,556美元後才止跌回升，俟後一路穩健攀升，過11月後漲勢愈來愈強，迄12月上旬拉高至12,321美元。輕便型船市場受到兩大洋區航線9月下旬止跌回升後，一路穩定上漲，平均租金同步走揚，11月後輕便型船市場表現愈來愈佳，平均租金漲相愈來愈令投資人信心大增，在大西洋區航線漲幅擴大的加持，11月底突破1萬美元重要關卡，迄12月上旬拉高至10,888美元高價位。

七、市場展望

- (一) 美國經濟逐步復甦，歐洲最壞的情況也已過去，加上新興經濟體成功地複製中國經濟發展模式，經濟已出現飛快增長，將支撐散裝市場需求成長。散裝船隊成長率從去年的 10.4% 至，今年的 5.7% 及明年的 4.6%。今年全球總散裝海運量約達 43 億噸，比去年增長 5.31%，今年供需是近 5 年來最接近一年，以及明年有機會需求增長將超越供給增長，運力需求激增，整體航市的租金行情將快速脫離低迷。
- (二) 今年海岬型船交船數約 208 艘，明年將降為 110 艘左右，巴拿馬型船今年約 260 艘，明年交船量相當，超輕便型明年也是與今年相當，都在 260 艘以上，船舶總噸位約增加 9%，貨量約增加 5%，供需改善結果主要看舊船拆船數量。海岬型船明年交船數少，加上中國城鎮化政策對鋼鐵的需求，明年海岬型船獲利會優於巴拿馬型船。總之，整體預期明年新船交船量將下降，全球航市供給過剩壓力將逐漸減輕，船東多樂觀看待明後年市場表現。

2013 年 11 月份國際油輪市場動態

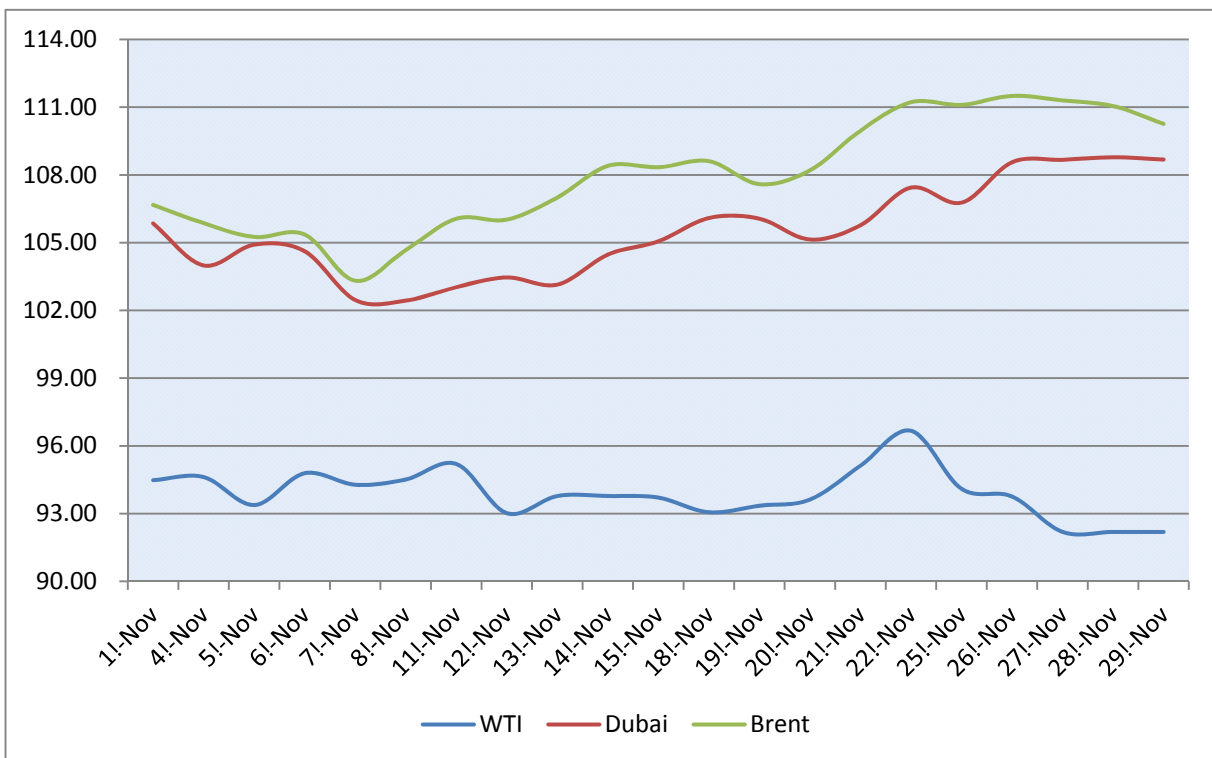
王廷元

1. 原油市場短評

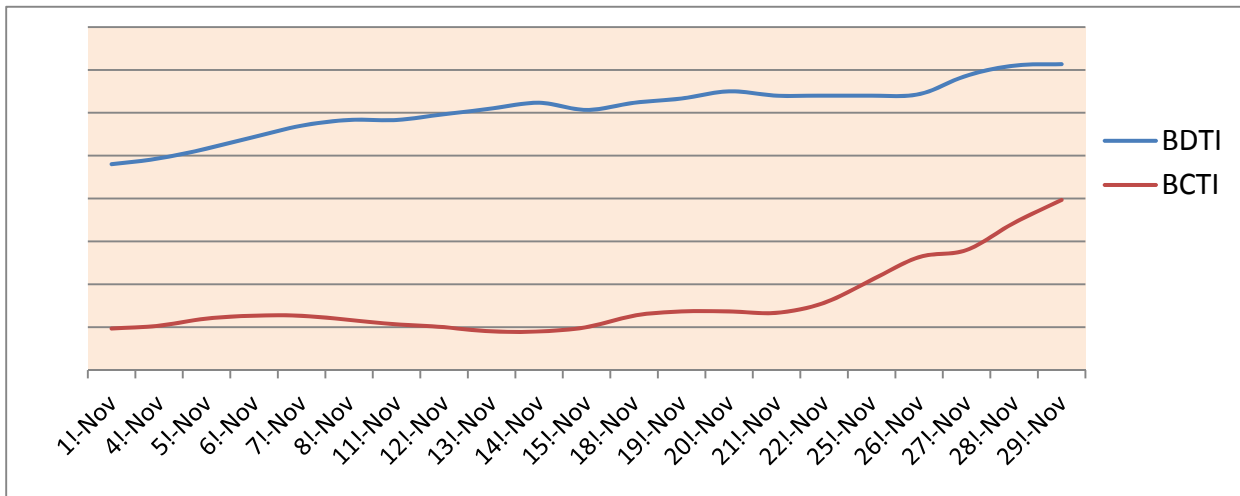
國際能源署(IEA)看好原油市場短期供應狀況，但預計原油價格在未來數月將因傳統旺季需求走高。而在國際市場方面，利比亞軍隊於十一月底時要求民兵成員及抗議者結束佔領油田和碼頭的行為，以利該國恢復原油出口。政府部門在談判後表示，對於重新恢復原油生產、輸出的情況保持正面態度，如此一來利比亞原油預計將恢復到 150 萬桶/日，但預估對市場的衝擊有限。

另一方面，美國對中東和非洲地區的石油需求因美國境內頁岩油的開發技術突破後大幅下降，也因此使得目前最大原油進口國的中國在石油安全供給將受地緣政治較大的影響；而 IEA 則預測美國在 2015 年將可能取代沙烏地阿拉伯及俄羅斯成為世界最大原油生產國 - 2013 年美國原油產量為 1024 萬桶/日，並預計美國於 2014 年原油產量將上升至 1311 萬桶/日，如此一來將影響原油既有的貿易、各國對於能源安全的布局及運輸路線模式的改變。

11 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)



	2013					
	BDTI			BCTI		
	Oct	Nov	% change	Oct	Nov	% change
Max	621	674	8.53% ↑	550	579	5.27% ↑
Min	586	604	3.07% ↑	483	487	0.83% ↑
Average	599.57	642.67	7.19% ↑	511.57	508.00	-0.70% ↓

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格94.48美元，月底報價為每桶92.19美元；

2013年11月均價為每桶93.90美元；1月至11月均價為每桶98.03美元。

杜拜原油 –

月初每桶105.85美元，月底收盤價格為每桶108.68美元；

2013年11月均價為每桶105.49美元；1月至11月均價為每桶105.07美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格106.67美元，月底以每桶110.26美元作收；

2013年11月均價為每桶107.99；1月至11月均價為每桶108.50美元。

3.油輪買賣交易行情*

超級油輪 –Resell: Hull H1200 (2014年造，三十一萬八千載重噸)雙殼油輪以八千九百萬美元售與希臘船東。

蘇伊士油輪 –“Rio Genoa” (2007年造，十五萬九千四百載重噸) 雙殼油輪以三千五百五十萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“Nikator” (1994年造，十四萬兩千零六百載重噸/二萬六千三百七十一輕載重噸)以438.0美元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 –

10月的中東及西非成交數量分別達到145筆及24筆，中東的貨載成交量為更超越了上個月，成為今年以來成交數新高。因為大陸北方天候不佳影響，加上青島中石化輸油管爆炸影響，以致大船運費上漲並維持在穩定的局面。波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費來到WS63.0，日租金大幅提昇至52,100美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS38.5，日租金約為41,200美元；西非至美灣26萬噸級運費WS55.0，日租金約為38,800美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS60.0，日租金約為47,100美元。

蘇伊士型油輪市場 –

地中海、黑海-地中海航線與西非市場的運費皆因感恩節的預期心理，使得運費上漲。西非至美東 13 萬噸級運費自大幅上漲至 WS72.50，換算日租金得 24,320 美元；地中海 13 萬噸級船運費亦上揚到 WS77.5，日租金約得 27,350 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費，運費 WS75.0，換算日租金為 25,050 美元。

6. 成品油油輪運費行情

11月底波灣至日本7.5萬噸級的運費日租金約9700美金，僅較10月底上漲200美金；波灣至日本5.5萬噸級運費於連續3個月下滑至WS86.5，計算日租金仍僅有8800美元；新加坡至日本3萬噸級船運價下滑10%至WS102.5，日金約得8350；3.5萬噸級西印度至日本的運費持續下跌但跌幅已下緩，成交運費在下跌至WS102.5，日租金約為8100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11月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-Nov(WS)	TCE (US\$/day)	29-Nov(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	33.0	25,774	38.5	37,795
AG / JAPAN	VLCC	52.5	35,628	63.0	52,032
WAF / EAST	VLCC	55.0	34,930	60.0	43,120
WAF / USG	VLCC	52.5	34,416	55.0	38,828
WAF / USAC	SUEZMAX	52.5	9,608	72.5	24,317
MED / MED	SUEZMAX	57.5	10,672	75.0	25,049
UKC / USAC	AFRAMAX	85.0	4,422	92.5	17,862

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-Nov(WS)	TCE (US\$/day)	29-Nov(WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	75.0	9,478	75.0	9,687
AG / JAPAN	55,000	96.0	10,852	86.5	8,026
UKC / USAC	37,000	70.0	-1,376	110.0	7,286
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	11,321	102.5	8,378
MED / MED	30,000	112.5	3,114	155.0	13,751

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	28,000	24,000
SUEZMAX	150-160k	15,500	18,000
AFRAMAX	95-110k	13,500	15,500
LR1	65-74k	15,500	16,000
MR	47-48k	15,000	15,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$82.0	\$58.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$42.0	\$30.0
LR1	65-73k	\$41.0	\$31.0
MR	47-51k	\$38.0	\$29.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年11月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$92.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$58.0	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$51.0	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.5	\$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

