



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百三十期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 130 2014年10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9月-10月 國際運輸動態報導	4
2014年9月-10月 國際散裝乾貨船市場行情分析	7
2014年9月份 國際油輪市場動態	19

會務報導

誠摯邀請您參與本會 10 月份 shipping club (海運知識分享與交流會)



中華海運研究協會
Shipping Club

主 題： 高速船經營與管理
主講人： 方福標 (海研會監事)
時 間： 103 年 10 月 23 日星期四晚上 6 時-7 時 30 分
地 點： 中華海運研究協會-會議室
(台北市林森北路 372 號 405 室)

本會方監事福標任職於東聯航運(股)公司，擔任副總經理，東聯航運所屬台籍高速客貨輪「麗娜輪」在今年 5 月 27 日起正式加入兩岸航線(台北-平潭)，單程僅需 3 小時，讓兩岸交通增加了新的選擇，也可帶動兩岸觀光產業的發展。本會特邀前來分享高速船經營與管理經驗，誠摯歡迎本會會員或有興趣之學術及海空運物流專業人士出席。

聯絡電話：02-2551-7540 分機 14
聯絡人：林昱昇 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

航運經營管理經驗分享

王煥炫¹

前陽明海運資深副總經理王煥炫先生於 2014 年屆齡退休，41 年於航運產業工作的豐富經驗，自基層航運公務體系至轉型為民營型態的陽明海運公司高階主管，其工作多年豐富的航運經營實務經驗，對於臺灣航運業在經營上所處的現況、面臨的挑戰有其獨到見解及體認，並對未來欲從事航運相關工作的人員提出所需能力的培養及面臨就業環境時有用可靠的建議，其所論述之言論及提供之觀點對於目前航從事航業經營的業者及從業人員極具參考價值，以下將其對於目前定期貨櫃經營現況、未來發展趨勢及對後進的建議摘要如後。



在目前定期貨櫃經營現況方面，全球航運業者仍持續進行大船的建造。MAERSK 於 2011 年 2 月和 6 月宣布訂造 20 艘 1.8 萬 TEU 最大最高效率大船。隨後上萬 TEU 級大船的訂造便開始不斷增加。全球新造貨櫃輪交船計畫至 2015 年第 1 季為止，超過萬 TEU 級的船隻建造比例超過該季全體船舶建造數量的半數(53%)。可見貨櫃輪船舶大型化的趨勢於短期並沒有減少的現象，而全球貨櫃輪裝載結構超過萬 TEU 級的船隻比例於 2016 年第 1 季底則會超過所有貨櫃輪船型 1/5 以上達到 23%之多。

另一方面，貨櫃航運市場的占有率愈來愈集中於排名於前的航商手中，截至 2014 年 8 月為止，全球排名前 5 大航商其運能占整體市場 46.44%，幾乎達到整體航商提供運能的半數。如觀察全球排名前 25 大航商的運能，其市場占有率更達到 87.80%，由此可知貨櫃航運市場為高度市場占有率的產業結構。

全球貿易量的變化，除 2009 年受金融風暴的影響後的反彈超越船運供給成長外，在近年來相較於船隊運能的成長量，因世界經濟持續不振，使得各港口的貨物吞吐量仍呈現疲軟的走向，導致船運的供給運能始終處於供過於求的現象，進一步影響運費的水準無法有效提升。以區域經濟貿易量來看，大中華地區(中國大陸+香港)及亞洲各地仍為貨物運輸需求的主要來源，因此亞洲各國的港口貨櫃吞吐量已成為目前全球貨櫃作業集散的 center 地區，排名前 10 大貨櫃港口幾乎全位於亞洲地區。

然而，燃油成本占總本的比例，雖然已採行許多節能措施(如減速航行)，仍高居不下(2013 年達 24%)。此外，因應永續性經營的議題，目前在船隻建造及作業的環保規範日益嚴格。作業所產生的相關性污染(廢氣排放、壓艙水及污水排放、油污處理等)使船隻建造及營運成本亦大幅增加。上述原因使得目前經營貨櫃輪航運業務的航商獲利不易，營運狀況更為艱難。在 2014 年第 1 季，前 20 大航商，僅有少數能保有正的淨利(如：

¹ 前陽明海運公司資深副總經理

MAERSK、CMA CGM、K LINE、WAN HAI)。

在上述營運環境現況下，航商面臨的未來將是不明確的經營年代，市場變異快速且劇烈、反托拉斯法(Anti-trust)限制了特定的營運模式、貿易保護主義的抬頭、貨源內陸化(航運業者必須延伸其服務界限)、環保規範日趨嚴格、港口建設和船噸及貨量成長步調不一致、船舶建造投資工具化、燃油成本居高不下並常受匯率因素影響、船舶大型化的結果以低運價引成為競爭手段、以結盟方式進入具有高度障礙的新興市場、排名居前的船公司進行結盟意圖控制航線市場等衝擊下，使得目前貨櫃市場面臨供需關係不均衡、成本收入不均衡、市場主體不均衡、利益訴求不均衡及利潤分配不均衡的現象。貨櫃運輸具有資本技術密集、低報酬率、高進入門檻的產業特性，因此，如何有效降低營運成本為維持本身競爭能力的唯一途徑。降低營運的方式可從大型船舶的建造、慢速行駛、虧損航線刪減、閒置船舶減少運力、屆齡老舊船舶拆解等方面著手。

此外，許多航商在船隻與貨櫃取得的方式已由自購改為長期租賃的形式以減輕營運財務壓力，亦可將非核心耐久財資產出售以求取短期流動資金，再以「售後租回」的方式維持一定的營運水準。航運業者亦可採用多角化企業經營的方式投資其他航運產業相關事業體，以增加整體營收。因應經濟高速增長時代已過去，未來海運市場將為低增長或恢復性周期較長的环境、船舶大型化運力增速超過需求，航線重新佈局以及資訊技術快速發展，使大規模的全球性合作運營成為可能的考量下，目前航商採取單打獨鬥的模式已漸為加入不同聯盟進行特定航線的經營所取代。未來航運市場存在除 G3、CKYH+E、M2 三大聯盟外，再加上 CMA/CGM+CSCL+UASC 組成的 O3 四大聯盟競爭態勢。因此航商必需思考更有效的經營方式，以維持永續經營。

對於欲加入航運產業做為職涯發展的人員，姚副總亦以過來人的身份給予從業後進實質的建議。

1. 在成為海運人應具備的能力方面：海運從業人員應具有良好的英語能力(如具第二外語更佳)、國際觀、駐外工作與生活的能力、團隊合作的精神、跨文化溝通的能力、耐操的工作特質、專業科目知識的建立、正確的工作認知(心態及處事風格)、好的工作態度、正確的競爭價值觀(良性競爭)、遵守法律的精神、操守重於一切、職場上好的工作 EQ。
2. 在對後進面臨現實的工作環境方面：有時必須學會接受現實，心胸放寬，目光放遠，如此必能確保工作順利並對任何發生的事物保持一顆平常心，如有做錯的地方要能接受別人的指正，虛心檢討。和人溝通時講話言簡意賅，有條有理，合乎邏輯才能使別人清楚了解問題重點，做事要能有創意(smart working)，能隨時充實新知建立正確的人生價值觀。



海運市場動態報導

2014 年 9 月-10 月 國際運輸動態報導

1. TSA 明年將實施運價回復方案

太平洋東向航運市場，航商明年將面臨成本與營運的挑戰，美國內陸鐵、公路承載量出現短缺的狀況，明年法律規定貨櫃船須改用價格高很多的燃料油，將影響泛太平洋穩定協會（TSA）明年度新合約談判。

運協的十五家會員航商將專注於明年度合約運價，二十呎櫃與四十呎高櫃運價，由於內陸運輸承載量短缺出現擁塞的狀況，航商將充分反應內陸運輸成本；修訂燃油附加費公式，以反應明年元月所有航行於北美經濟海域船隻，將實施更嚴格的廢氣排放標準，航商將反應改用低硫燃料油導致所增加的成本。

運協建議會員航商於明年度合約運價為：自北亞各港口至美國西岸貨載，每四十呎櫃至少收二千美元，自北亞各港口至美國東岸貨載，每四十呎櫃至少收三千五百美元；自東南亞各港口至美國西岸貨載，每四十呎櫃至少收二千一百五十美元，自東南亞各港口至美國東岸貨載，每四十呎櫃至少收三千六百五十美元；至美國內陸地區例如：自北亞各港口至美國芝加哥地區貨載，每四十呎櫃至少收三千九百美元，自東南亞各港口至美國芝加哥地區貨載，每四十呎櫃至少收四千零五十美元。

運協會員航商修訂各種貨櫃計價公式，二十呎櫃（TEU）運價，按四十呎櫃（FEU）運價之九成計算其運價；四十呎高櫃運價，按四十呎櫃（FEU）運價至美國西岸至少加收五十美元，至美國東岸及其他地區至少加收一百美元，以反應上述貨櫃於港口裝卸時所增加的成本。

運協管理主任康納德表示，航商面臨目前航運市場不同的運價，訂出最低基準運價較能反應成本，而不是根據市場供需狀況調漲短期的底線運價，依據裝卸港、提供服務需要、航線規劃等因素，運價將隨之而變動，航商將維持高水平的服務，以滿足貨主的需求。

上述合約運價將加收航商使用低硫燃料油所增加的成本，運協目前正在研究中，將於數周之後宣布，新的廢氣排放標準規則將於明年元月一日實施，航商將增加數億美元的營運成本。

康納德解釋說，航商正在仔細研究各種不同的燃料油要素，嚴格的 0.1% 廢氣排放標準，航商必須更換改用昂貴的低硫燃料油，並且無法預測其價格，航商希望接近年底之前能收集到足夠的資料，並事先公布新的燃油附加費。

泛太平洋穩定協會（TSA）會員包括：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、以色列航運。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 貨櫃運輸航線合作第四季升溫

貨櫃運輸航線合作第四季升溫，包括亞洲—南非直達航線、大西洋航線及部分航商協議展開合作。中遠集運、長榮海運、川崎汽船、商船三井、太平船務已於九月二十五日宣布重組兩條現有的亞洲—南非直達航線，分別將於十月九日及十五日首航。Zim/Hapag-Lloyd 合併大西洋航線，ZIM/HA-PAG-LLOYD 計劃將各自經營的一條大西洋航線 ZCA (ZIM) 和 MAS (HAPAG-LLOYD) 合併。合併後，新航線由 ZIM 投入 7 艘 4250TEU 船舶。航線新增掛港 Norfolk、Valencia、Livorno and Barcelona，取消掛靠 Kingston。新航線第一個航次將於十九日由 Norfolk 首航。

阿拉伯聯合航運、漢堡南美簽署全球合作協議，協議規定，自今（2014）年年底起，漢堡南美將進入阿拉伯航運的亞洲至北歐、亞洲至美國航線經營；同時，南美輪船也將分享漢堡南美的歐洲至南美東岸與亞洲至北美東岸航線。該合作協議簽署前，阿拉伯航運甫宣布與達飛海運（CMACGM）、中海集運（CSCL）組建聯盟。馬士基、地中海航運公佈 2M 船舶共享協議相關細節，二家航商將部署一百八十五艘船、二十二條航線和七十七個港口，投入運力二百一十萬 TEU，並承諾降低二成以上的二氧化碳排放量。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 交通部發佈修正公營機構進口物資海運作業辦法

交通部發佈修正政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法，本次修正重點包括增訂得標的國內廠商在國籍船舶運送業可到達的航線，應以國籍船舶運送業為運送人，以及於起運後逐案按季提供專責機承運統計資料。

據了解，本次修正主要是因航業法於去(102)年一月三十日修正公佈全文，共六十一條，其中第十七條第二項規定，前項政府機關及公營事業機構進口物資器材之品名、適用的採購條件，與政府機關、公營事業機構、專責機構之認可、推薦之程序及管理事項之辦法，由主管機關會商有關機關定之。為配合上開授權條文條次修正，增訂國籍船舶運送業的運送權益，規範專責機關之推薦程序等實務作業需求，因此研議本辦法的修正。其他修正重點還包括修正本辦法的授權依據，增訂專責機構的推薦程序。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 基隆港務分公司貨物量成長超過一成

臺灣港務公司基隆港務分公司今年前三季業績表現佳，該公司所轄基隆、台北、蘇澳三港區不論是整體貨物量或貨櫃裝卸量成長均超過一成。基隆港務分公司統計，截至上(九)月止，該分公司所轄港區一至九月貨物裝卸量累計達一億零六百七十二萬三千噸，較去(102)年同期增加 1127.76 萬噸，年增率 11.82%。貨櫃裝卸量（含基隆、台北二港）以 219.84 萬 TEU，較去上年同期增加 23.8 萬 TEU 增加 12.15%。統計指出，貨物裝卸量方面，前三季基隆本港區佔 5402.82 萬噸，比去年同期增加 5.99%，台北港 4891.13 萬噸較去年同期增幅達兩成(+20.56%)，但蘇澳港係以 378.38 萬噸比去年同期減少近三個百分點(-2.95%)。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 海研五號船難事件航港局人仰馬翻展開海事調查

國慶連假結束，政府民間各自回到工作崗位，惟交通部航港局為了國慶當日發生的「海研五號」船難事件，自航港局長祁文中以迄無不人仰馬翻，目前正展開「海研五號」海事調查。

航港局發布消息說，我國「海研五號」不幸於 103 年 10 月 10 日晚間觸礁沉沒後，截至 12 日，遇險 45 人中，研究作業人員 27 人，除罹難 2 人大體已運回臺灣外，2 人住院中，2 人留澎湖協助善後，其餘 21 人已返臺。船員 18 人，2 人預計 10 日出院，1 人住院中，3 人暫留澎湖配合調查，其餘 12 人已返臺。

航港局南部航務中心派往馬公之海事調查人員持續進行搜證及調查，除促請船長提送海事報告並傳詢相關船員製作海事筆錄。因 VDR(voyage data recorders 俗稱船舶黑盒子)可以記錄航行、機艙、安全參數及駕駛台通訊和雷達資料，AIS(Automatic Identification System)可以追蹤實際航行資料，對整個海難還原有極大幫助。交通部航港局已於 11 日上午即責成代操作之裕品公司，要求安裝 VDR 之安昌公司僱用潛水人員至沉船地點摘取送交航港局擇期交由船舶所有人、代操作公司、船長黃余發以及航港局調查相關人員進行判讀。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 正德海運掛牌上櫃

正德海運(2641)於 10 月 9 日正式掛牌上櫃，成為首家以高雄為營運基地的海運上櫃公司。該公司近兩年營收分別為 6.45 億元、6.68 億元，稅後淨利為 0.36 億元、0.49 億元，每股稅後盈餘則分別為 0.38 元、0.52 元。今年上半年正德合併營收為 3.4 億元，較去年同期成長 3.65%，稅後純益 2,901 萬元，年增率 44.7%，以稀釋前股本計算，每股盈餘為 0.31 元，優於去年同期的 0.21 元。

正德海運為國際化專業航運商，持有兩岸間直航許可，於兩岸海運市場具高度競爭力，伴隨船舶汰舊換新，計畫性分散建造新船，船隊逐年成長確保合理利潤，毛利率可望穩定成長。正德海運已於 9 月 25 日起股票開放 3 天申購，引發申購熱潮，申購件數達 8.55 萬張，中籤率 1.87%，超額認購 53 倍。該公司持續擴大船隊規模，開發有價值的長租合約，增加兩岸直航拓點，跨足洲際服務布局全球，營運表現值得期待。

【資料來源：工商時報】

2014 年 9 月 - 10 月國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

一、關鍵影響因素

(一)總體經濟因素

1. 中國經濟面臨增長率下降導致經濟由高增長階段轉向次高增長階段，2014 年經濟增幅不會出現明顯上升，在 7% 至 8% 區間遊走。今年貨幣供應量 M2 增長 13.6%，不可能再依靠增發貨幣來刺激經濟增長。新興市場國家的經濟普遍走疲，不僅威脅全球成長前景，恐怕也會連帶傷及已開發經濟體的復甦。開發中國家經濟普遍放慢擴張步調，並不僅限於中國、印度等大型新興經濟體。超過 9 成的新興市場國家成長速度，比 2008 年金融風暴席捲全球之前還低。成長放緩的情況似乎相當普遍，脫離了衰退和金融危機之後，多個新興市場國家的經濟竟同步減速實在罕見。受累於貿易夥伴成長疲軟，是新興市場擴張減速的一大原因。新興市場成長率自金融危機爆發以來已經掉了 2%，代表美國在內的已開發國家成長率下滑 0.5%。先進經濟體的擴張速度不如預期，應和開發中經濟體成長疲軟有很大關聯。

2. IMF 以歐元區經濟持續疲弱及主要新興市場成長減速為由，下修今、明兩年全球經濟成長預測，是今年來第三次調降，並警告地緣政治緊張升高和金融市場回檔修正將帶來風險。IMF 預測今年全球經濟將成長 3.3%，不如 7 月預測的 3.4%，明年經濟成長率預測則從 4% 下修到 3.8%。全球經濟今年面臨的風險升高，這些風險來自俄羅斯和烏克蘭危機、中東衝突及伊波拉疫情。IMF 將全球最大經濟體美國今年成長預測調升 0.5% 至 2.2%，但將歐元區今年成長預測從 1.1% 大幅調降至 0.8%，明年預測值從 1.5% 下修至 1.3%。IMF 警告，歐元區的經濟復甦「既緩慢又短暫」，債務危機的餘波持續帶來挑戰。歐元區復甦有熄火風險，需求可能進一步轉弱，低通膨則可能演變成通縮。

(二)中國煤炭進口量下降，印度進口煤炭將異軍突起

1. 中國發改會將 2014 年的煤炭進口減少 50 百萬噸，在去年的基礎上要減少 15.3% 的進口量。1-8 月中國進口煤炭減少了近千萬噸，要求 9-12 月減少 40 百萬噸，其中主要電力企業承擔減少 20 百萬噸，神華集團則被要求停止進口煤和進口貿易，預估中國第 4 季進口煤炭難以出現去年同期盛況，但第 4 季是中國煤商進口煤旺季，當局要求第 4 季縮減煤炭進口，是否能落實到位很難確定。進口量大幅減少的前提進口煤沒有價格優勢，進口貿易商無利可圖；如果這個前提不存在，進口量還會迅速回升。

2. 中國在限制進口煤的呼籲中，進口煤數量正在減少。今年 8 月中國煤炭進口量降至 18.86 百萬噸，比上月下降 18.11%，比去年同期下降 27.3%，已經連降 6 個月，並且降幅進一步擴大，前 8 個月煤炭進口 2.02 億噸，比去年同期減少 5.3%。中國發改會議部署將 2014

年的煤炭進口減少50百萬噸，由於1至8月進口煤炭減少了近千萬噸，要求9至12月減少40百萬噸，其中主要電力企業承擔減少20百萬噸。尤其中國煤炭市場價格的大幅下跌使得進口煤和國內煤價格差日漸趨平，中國電廠以及貿易商進口煤炭積極性大幅減弱。只要國際煤價低於本產煤價，進口量就會增加，並將進一步拉低本產煤價。中國本產煤炭陸運成本高於海運成本，因而進口煤憑藉品質和價格優勢，受到發電企業的歡迎。

3. 印度很有可能很快超過中國，成為世界最大的海運動力煤消費國。煤炭是印度最重要的能源來源，超過一半的電站都使用煤炭發電。印度正在成為年貿易量 10 億噸的海運動力煤市場之一。印度最高法院在近期作出裁決，取消了數十家私營企業持有的超過 200 份煤炭開採許可證，這將可能使印度出現強勁的進口增長。印度的年進口額可能從目前的每年 1.5 億噸增加到 2015 年的 1.8 億噸，並在 2020 年達到 3 億噸。印度在 8 月進口 12.7 百萬噸動力煤，比去年增長 22%，還會有更多的進口增長。因為水力發電的下降，煤炭消費量的增長，庫存規模較低，海運動力煤的價格也疲弱，印度喜歡低成本的國際煤炭，印度應該會進口更多煤炭。

(三) 中國進口礦砂力道減弱，印度將出口轉進口礦砂

1. 國際原物料價格將繼續面臨美元走強及中國經濟體質越來越令人擔憂等雙重壓力。礦砂價格受到供應嚴重過剩所打壓，礦砂價格目前接近 5 年來最低水準，因供過於求且中國經濟成長降溫。今年前 8 個月中國礦砂進口總量為 6.14 億噸；去年同期累計為 5.26 億噸，增加 16.9%，進口量增幅遠高於其國內鋼鐵產量增幅，今年全年礦砂進口量有可能超過 9 億噸。自今年 5 月以來，進口礦砂港口庫存始終保持在 1.2 億噸以上的高位，9 月底繼續增加達到 1.23 億噸的高位。受經濟增速回落影響，中國鋼鐵市場鋼價依然疲軟，國際礦砂價格大幅下跌，但進口礦砂持續增加，礦砂市場供大於求局面未有改變，未來礦價仍將呈現波動下跌的走勢。
2. 今後 4 年間巴西 Vale 將礦砂產能從 3 億噸擴張到 4.5 億噸，而對中國的礦砂銷售也將翻倍，2013 年銷往中國 1.5 億噸，2018 年將翻倍成 3 億噸。全球第二大礦業澳洲 Rio Tinto 從年產 2.9 億噸左右擴至 2014 年年底的 3.6 億噸，全球最大礦商 BHP 正致力於將其年產量提升至 2.6-2.7 億噸。四大供應商今年合計產量恐怕將超過 8 億噸。供應增速大於需求增速，礦砂市場處於供大於求的結構。後期港口庫存會繼續承受壓力，雖已進入 9 月鋼材傳統的消費旺季，但現階段鋼材生產已經處於較高水準，產能增幅受限，使得礦砂的需求增長空間有限。
3. 礦砂第三大出口國印度在縮減國內產量後，將搖身變成進口大國。由於印度各地都有礦場關閉，已經嚴重影響供應，印度礦砂產量不敷國內需求，該國在未來三年將進口多達 45 百萬噸礦砂。印度在 2013/14 年度僅進口礦砂 37 萬噸，2014/15 年度將進口 6 百萬

噸，面對供應短缺，印度鋼廠除了進口別無他法，預估未來3年每年進口10百萬至15百萬噸，印度調高需求礦砂，印度主要的鐵礦石進口可能來自澳洲與南非。

(四)中國粗鋼產量已觸頂，無力再創新高，鋼材需求疲軟

1. 中國今年粗鋼產量在突破 8 億噸之後、增速開始放慢。中國大城市房價走跌，嚴重影響新房開工，房市是中國鋼鐵業最大買主之一、佔比達 24%，導致剛才消費力道疲軟。9 月固定投資、工業增加值以及用電量等實體經濟指標增速均大幅低於預期，顯示中國經濟面臨較大下跌風險，需求放緩以及房地產向下調整。估計 2014 年中國的鋼鐵產量會在 8.2 億到 8.4 億噸左右。中國鋼鐵產量已開始在下滑，增速已經放緩到 3% 左右，但仍然在增長。1-8 月全國生鐵、粗鋼和鋼材產量分別為 4.83 億噸、5.50 億噸和 7.42 億噸，分別同比增長 0.5%、2.6%和 5.4%，粗鋼和鋼材產量增速分別回落 0.1%和 0.4%。9 月下旬粗鋼日產量 167.68 萬噸，比去年減量 15.28 萬噸，比上月下降 8.35%，9 月粗鋼日產平均值為 170.41 萬噸，較上月日均產量下降了 9.47 萬噸，下降 5.26%。9 月下旬鋼材庫存量 15.14 百萬噸，較上一旬增長 6.3%，較上月同期增長 3.9%。1-8 月出口鋼材 56.83 百萬噸，增長 35.4%。
2. 2014 年中國鋼材需求始終疲弱，隨著各項經濟指標的震盪下滑，大多數行業的鋼材需求都在減弱，高產能和低需求導致供求關係趨於惡化。2014 年礦砂、焦煤等原材料價格大幅跌落，最大跌幅超過 5 成，使得未來鋼材價格的成本將繼續下滑。8 月中國粗鋼產量 68.91 百萬噸，比上月增加 56 萬噸，比去年增長 1%，反映鋼廠減產動力有限，9 月以來全國鋼廠高爐開工率維持高位震盪格局，整體降幅有限。8 月下旬企業鋼材庫存為 14.24 百萬噸，雖比上月下降 6.62%，但比去年增長 14.39%，鋼廠庫存自 7 月以來結束上半年下降趨勢逐步回升。中國今年的粗鋼產量料達到 8.26 億噸，將較 2013 年高出 6%。需求疲弱一直是今年箝制中國鋼鐵產業的一大主因，中國當局試圖削減過剩的產能。
3. 今年 8 月全球粗鋼總產量達到 1.35 億噸，比去年同期增長 1.4%。2014 年 8 月中國粗鋼產量為 68.9 百萬噸，比去年增長 1.0%。在亞洲其他國家中，日本 2014 年 8 月粗鋼產量為 9.3 百萬噸，增長 2.2%。印度 8 月粗鋼產量為 7 百萬噸，增長 5.2%。韓國 8 月粗鋼產量為 5.2 百萬噸，增長 8.0%。歐盟區的德國 2014 年 8 月粗鋼產量為 3.1 百萬噸，下降 1.0%。西班牙 8 月粗鋼產量為 1.1 百萬噸，下降 0.4%。法國 8 月粗鋼產量為 1.1 百萬噸，下降 9.1%。義大利 8 月粗鋼產量為 1 百萬噸，下降了 0.8%。土耳其 2014 年 8 月粗鋼產量為 2.9 百萬噸，增長 13.9%。俄羅斯 8 月粗鋼產量為 6.2 百萬噸，增長 5.8%。烏克蘭 8 月的產量為 1.8 百萬噸，下降 37.0%。美國 8 月粗鋼產量為 7.7 百萬噸，增長 2.9%。巴西 8 月粗鋼產量為 2.9 百萬噸，下降 1.4%。

(五)穀物海運量將增加，印菲鎳礦禁止輸出，鎳礦海運量受影響

- 1.預計今年美國的黃豆產量將達到38億蒲式耳並因此創下歷史紀錄。同時玉米產量也將刷新以往記錄並增至140億蒲式耳；小麥產量則有望提高到5.72億蒲式耳。對產量增加的預期已導致價格下跌，這將在短期內對超輕便型船的租金起到提振作用。此前因故推遲的南美穀物出口現已成為正面因素，且9月巴西的冬小麥也將豐收，故對散貨船的供需狀況還將進一步得到改善。
- 2.印尼禁止原礦出口後，現菲律賓原礦出口至中國，也要求在地提煉生產，將衝擊到主要散裝海運貨載。因菲律賓為提升當地煉製業而振興國家經濟，以鼓勵投資原礦提煉製造，增加就業與當地稅收，複製印尼舉動，計劃禁止未提煉原礦出口，亞洲鎳礦海運貨載至中國未來將嚴重不確定性。自印尼禁止原礦出口後，菲律賓取代印尼成為主要鎳礦出口至中國，今年每月菲律賓出口超過5百萬噸鎳礦至中國。兩個國家相繼禁止原礦出口，鎳礦價格立即上漲，但菲律賓法案尚未通過生效，可能需兩年才會實施，且有5年緩衝期，應不會對鎳礦海運量造成立即衝擊。倘若兩國同步實施禁止原礦出口，對輕便型船與極大輕便型船將明顯受到影響。
- 3.去年中國進口鎳礦約80百萬噸，過去幾十年中國經濟大肆擴張，自2005年僅6.3百萬噸，迄今變成重要散裝海運貨載，除廢鋼與水泥外，次要貨載，鎳礦排名第三位。印尼禁止出口已使今年鎳礦海運量減少23%，儘管鄰近菲律賓接收不少鎳礦出口訂單，倘兩國結束提煉自己資源，不可能加惠船運，雖然鎳被視為高級金屬，但鎳礦實際出口是極低級貨載，含高量廢棄物，實際鎳成份僅1%。

(六)運力供給依然很大，研繼續壓抑航市上漲空間

- 1.今、明兩年散裝船運力仍然處於供過於求狀態，還有許多新造船將陸續交船，將對未來散裝船運費市場造成極大壓力與抑制作用。中國粗鋼產量與礦砂需求已到頂，甚至可能出現生產貨需求下降現象。未來一、二年船噸運力供給依然遠大於需求，中國經濟表現每況愈下，似乎已無能力創造更多運力需求，未來多於運力恐需仰賴船東自行採取解體淘汰解決，但解體船產業也面臨嚴苛環保條件的挑戰，解體速度能力有限，顯示未來解體船噸去化速度應不會超過新船交付加入營運速度，因此航市運力供給過剩將是常態，亦即航市運費高行情將成為往日黃花，只能追憶。
- 2.今年海岬型船預計有116艘交付，明年有132艘交付，迄8月底已完成交付67艘，拆解20艘。巴拿馬型船有254艘交付，明年有176艘交付，迄8月底已完成交付119艘，拆解36艘。輕便極限型船有294艘交付，明年有343艘交付，迄8月底已完成交付126艘，拆解37艘。輕便型船有211艘交付，明年有223艘交付，迄8月底已完成交付110艘，拆解91艘。2012~2035年，全球散貨海運量會保持2.1%的增速，

到 2035 年將達到 60 億噸，與之對應的運力需求為 8.89 億載重噸，與目前相比將新增近 2 億載重噸的運力需求。

二、波羅的海運費指稱

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。BDI 漲跌還得看礦砂、煤炭、穀物等大宗原料海運量增長態勢，而大宗原料海運量需求來源得看中國臉色。中國房地產走勢是影響鋼鐵產業鏈和海岬市場最重要因素。基於債務壓力，地方政府已密集出臺寬鬆政策，特別是市場普遍預期的利率下調政策對於銷量提振作用顯著，預計房地產銷售將獲得改善。但鑒於目前航運市場產能仍過剩，且船舶訂單較多，未來去化過多運能仍將是漫長的過程，所以，BDI 上漲空間有限。
2. 7 月下旬在海岬型船運費市場曾發動一波的漲勢，並帶動其他型船運費同步觸底翻揚，可惜氣勢圖吞，偶而艷陽高照偶而又翻臉成陰雨，走來搖搖晃晃，所幸漲多跌少，各型船運費指數仍能往前進五退二，帶動 BDI 搖晃上揚，此景象僅維持 9 月上中旬即告破滅，由於中國市場需求持續回落，諸如礦砂、煤炭等大宗原料供應持續增加，但需求疲弱，在運力本身過剩背景下，無力續支撐海岬型船與巴拿馬型船等運費上漲走勢，終於止漲勢反轉連續下跌，讓很多船東大失所望並轉為一片悲觀氣氛，以為今年運費市場會複製去年漲勢，結果 BDI 指數在第 4 季烏黑黑直直落。國際礦價直直落，且礦砂港口庫存居高位，去化緩慢，使得鋼廠在採購需求方面再次減弱，致礦砂海運量無法爆量湧現，首當其衝重創海岬型船運費市場，進而拖累其他型船運費市場。中國進口煤方面，同樣受國家政策影響，限制部分褐煤的進口，以及經濟表現不佳，用電量下降；下游電廠煤炭庫存偏高，採購需求預期不佳；受水電等新能源衝擊，對動力煤進口形成一定的壓制，因而衝擊到巴拿馬型船與超輕便型船等運費市場表現。
3. 自 7 月下旬 BDI 創下年內新低 723 點後，BDI 指數快速觸底回升，短短一個多月便衝破 1000 點，至 9 月上旬最高觸及 1197 點，漲幅近 66%。這波 BDI 的走高並非真正的需求啟動，而是受季節性需求的過高預期，加大發貨力度的帶動。然而，中國礦砂港庫存居高位，中國壓縮鋼鐵等過剩產能，煤炭進口限制與需求減少等因素，使旺季全然不在，從而制約了進口海運量，國際海運市場呈現弱勢運行，BDI 缺乏上漲動力，隨後反轉下跌，10 月上旬跌破 1000 點關卡，迄今收低來到 991 點，一個月跌幅超過 17%。大宗商品價格持續走低的原因是需求低迷，且去庫存壓力過大，導致商品市場萎靡不振，這也拖累了 BDI 的反彈，意味著其只是階段性的技術反彈而已。今年以來礦砂價格累計跌幅超過 35%，動力煤的價格已經處於近 4 年來的最低點。進入 10 月整體缺乏需求支撐，國際散裝船運費市場趨於疲弱走勢，BDI 指數至年底將形成易跌難漲困境。

4. BCI 指數 8 月底攀登本波段最高 2627 點後，漲勢動能無力續攻堅而拉回，雖 9 月上旬曾試圖挽回頹勢，最後還是不敵過剩運力的打擊，海岬型船運費市場持續疲軟，BCI 指數在 9 月下旬跌破 2000 點關卡，迄 10 月上旬下挫至 1632 點，一個月內跌幅近 38%。BPI 指數 8 月上旬後穀物輸出旺季來臨，加上海岬型船市場行情急速上揚，因而帶動巴拿馬型船租金出現反彈一路走揚，9 月初攻上 900 點關卡，9 月上旬攀抵 940 點高位後，因海岬型船市場急速拉回的波及，BPI 指數戛然停止漲勢而拉回，9 月底至 10 月初雖欲圖翻轉，但還是無力回天，返回下跌通道上，迄 10 月上旬拉回收在 869 點。
5. 本波超輕便型船與輕便型船等運費市場行情表現優於大型船，兩型船運費表現相對亮麗耀眼。超輕便型船運費指數 7 月下旬跌落至 659 點後，一路反彈攀升，表現非常亮麗，8 月下旬輕騎躍過 900 點關卡，9 月上旬再攻佔 1000 點重要關卡，9 月底攀抵本波高位 1054 點後拉回，迄 10 月上旬再度淪陷 1000 點關卡且拉回收在 993 點。輕便型船運費指數 8 月初跌落至 355 點後，一路緩步攀升，8 月下旬站上 400 點，9 月下旬在攻佔 500 點整數關卡，10 月上旬攀抵本波高位 531 點後拉回，迄 10 月上旬稍微回挫至 523 點。

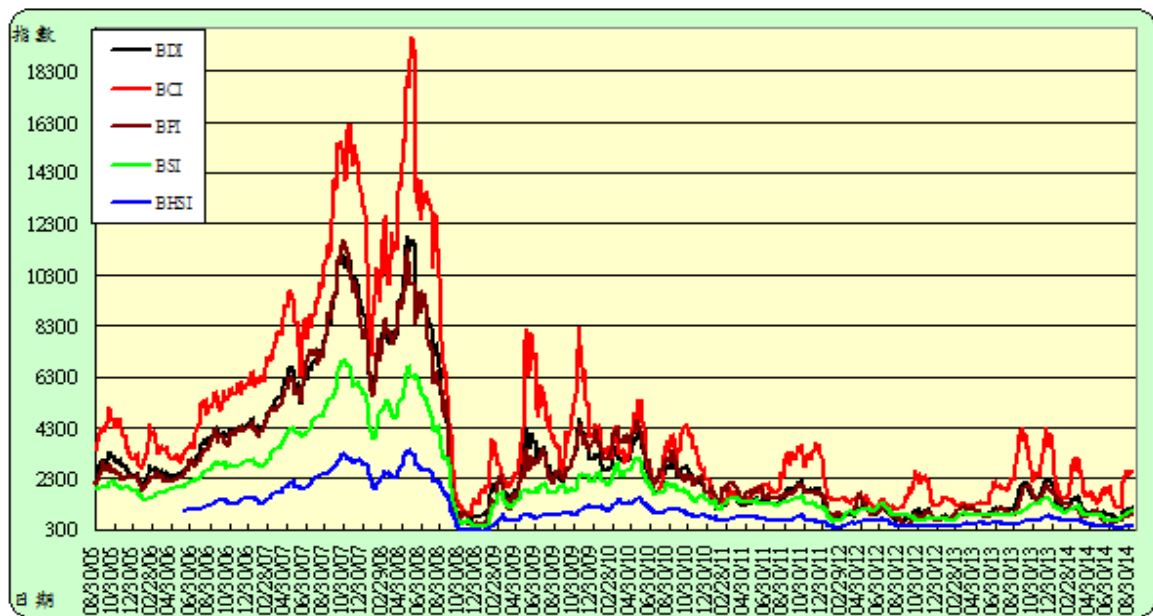


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。9 月以來受到 FED 緊縮預期及中國和歐洲經濟需求疲軟影響，大宗原料需求疲軟且價格持續走低，因而拖垮散裝船運費市場，尤其海岬型船市場受創最為嚴重。第 4 四季傳統航運旺季，中國需求能否回升將是關鍵性原因。國際礦價直直落，且中國礦砂港口庫存居高位，去化緩

慢，使得鋼廠與貿易商在採購需求減弱，致礦砂海運量無法爆量湧現，首當其衝重創海岬型船運費市場。中國限制低質煤炭進口，以及經濟表現不佳，用電量下降；下游電廠煤炭庫存偏高，採購需求預期不佳；受水電等新能源衝擊，對動力煤進口形成一定的壓制，因而衝擊到海岬型船等運費市場表現。

2. 海岬型船各航線租金7月下旬步步墊高，兩大洋區市場航線租金行情漲勢愈來愈兇猛，帶動平均租金持續攀升，8月中旬成功站穩1萬美元，上漲動能持續增強，平均租金繼續挺升，連續刷新3月下旬來新高，可惜至9月上旬最後攀登至19,063美元後上漲動能熄火而反轉下跌，隨後一路跌跌不休，迄10月上旬大幅回挫至11,190美元，近期是否能守住1萬美元，有待觀察。太平洋區航線租金7月中旬跌落至9,345美元止跌反彈，進入8月上旬漲勢增強，租金行情扶搖直上，8月中旬連番攻佔整數關卡，8月下旬攀抵至19,500美元高位後，上漲氣勢熄火而持續拉回，船東對後市轉趨悲觀，下殺力道強勁，租金快速拉回，迄10月上旬回挫至11,495美元。大西洋往返航線租金進入8月上旬突然漲聲響起且氣勢如虹，8月中旬急速收復1萬美元關卡，8月底出現兩日詭異急速爆衝上漲後又回軟，9月上旬又復活動揚攀登至15,825美元高位後，一路急速大幅下挫，9月下旬失手1萬美元關卡，且跌勢不止，迄10月上旬回跌收在7,800美元。

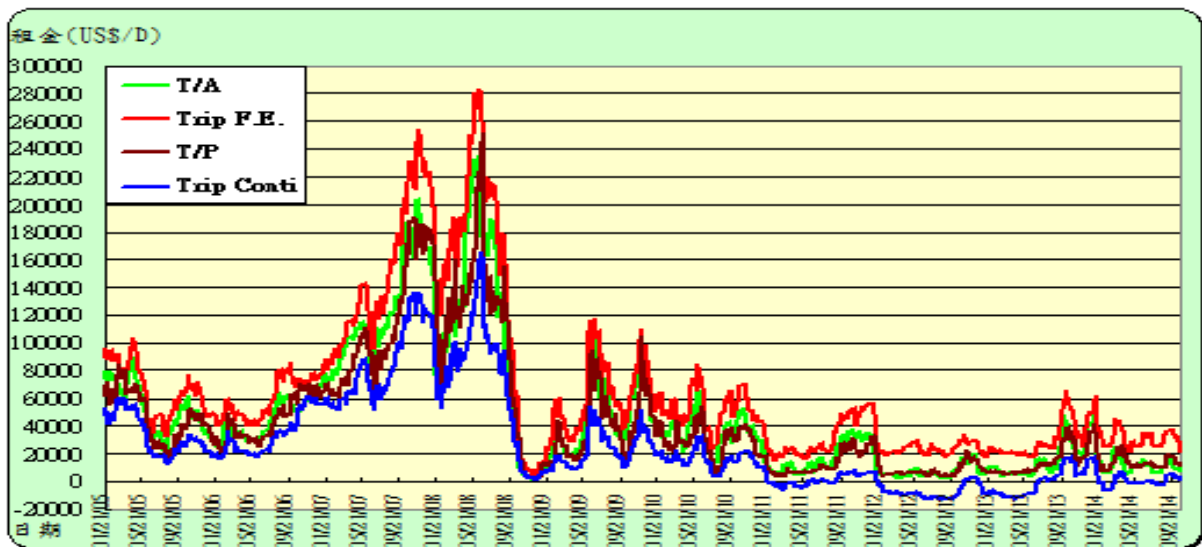


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

3. 大西洋區返回遠東航線租金進入8月上旬漲聲響起，睽別已久兇猛漲勢力道，租金急速大幅攀升，8月中旬攻上3萬美元關卡，雖8月下旬遇到逆流而稍為拉回，9月上旬多頭再度點火上揚，可惜市場信心動搖，投資人反手下車，租金行情上漲至37,280美元後熄火而一路持續拉回，10月初3萬美元淪陷，迄10月上旬挫低收在23,200美元。太平洋區返回歐陸航線租金進入8月上旬突然漲聲響起，漲勢強勁，8月中旬轉為正租金，9

月初攀抵至5,036美元價位後氣勢漸弱而拉回，雖9月力圖挽回頹勢仍敵不過運力過剩的壓力而持續拉回，迄10月上旬回檔收在1,251美元。

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。巴拿馬型船市場受到中國限制低質煤炭進口，以及經濟表現不佳，用電量下降；下游電廠煤炭庫存偏高，採購需求預期不佳；受水電等新能源衝擊，對動力煤進口形成一定的壓制。2014年的煤炭進口減少 50 百萬噸，在去年的基礎上要減少 15.3%的進口量。1-8 月中國進口煤炭減少了近千萬噸，要求 9-12 月減少 40 百萬噸，預估中國第 4 季進口煤炭難以出現去年同期盛況。中國進口煤大幅減少，直接衝擊到巴拿馬型船市場租金。儘管印度逐漸竄起明顯進口煤炭與礦砂，以及北美穀物 9 月將進入出口旺季，穀物貨載量會逐漸湧現，但可惜尚無法填補中國急速萎縮進口量，無法扭轉市場頹勢。巴拿馬型船市場前經歷一個月上漲後，9 月上旬似乎露出疲憊，上漲動能漸失，各航線租金出現回跌，9 月下旬 10 月上旬力圖挽回頹勢，終究無力回天，進入 10 月上旬後步入下跌渠道。
- 2.巴拿馬型船市場4條航線平均租金7月下旬受到大西洋返回遠東航線租金急速大幅反彈的拉抬，帶動平均租金翻紅上揚，9月初攀登突破7千美元關卡，進入9月後巴拿馬型船各航線租金漲勢紛紛熄火，拖累平均租金水準反轉走跌，9月上旬最高抵達7,518美元後拉回，9月下旬曾版回一城，10月上旬拉高回到7,119美元後，受到海岬型船市場大幅下挫的拖累，各航線租金反轉走跌，迄10月上旬收低至6,961美元。太平洋區航線租金幾乎低檔苦戰，8月中旬租金曾止跌回升拉高至5,191美元後又回檔，隨後出現有感強力反彈，連番闖過6千美元、7千美元整數關卡，9月上旬曾攀抵7,741美元高位後一路拉回，雖10月上旬試圖圖為拉高，還是無力回天而回檔，迄10月上旬收低至7,442美元。大西洋區航線租金7月下旬下挫至最低位後止跌回升，至8月中旬攀升至6,888美元後曾拉回整理，隨即受到市場樂觀氣氛的激勵再度回升，9月上旬攀抵7,404美元熄火拉回，一路下挫至9月下旬最低4,390美元後再度回升到5,554美元後，難敵整體航市全面走疲的影響而回檔，迄10月上旬回跌收在5,313美元。
- 3.大西洋返回遠東航線租金7月上旬攀登至11,343美元後熄火拉回，7月下旬下挫至10,304美元價位後止跌一路勁揚急速攀升，連番攻上整數關卡，8月底攻上15,000美元以上，9月上旬急速攀升至15,865美元高位後反轉回跌，9月下旬至10月上旬曾止跌反彈回升至15,235美元，隨後整體航市全面走疲而拉回，迄10月上旬收低在14,904美元。遠東返回歐陸租金航線7月上旬攀抵218美元後再度回檔，7月下旬在跌落負租金，8月中旬觸底反彈，幾乎一路攀升，9月上旬攀抵342美元後拉回，9月下旬曾止跌反彈至183美元，隨後航市走疲拉回，迄10月上旬收低在183美元。

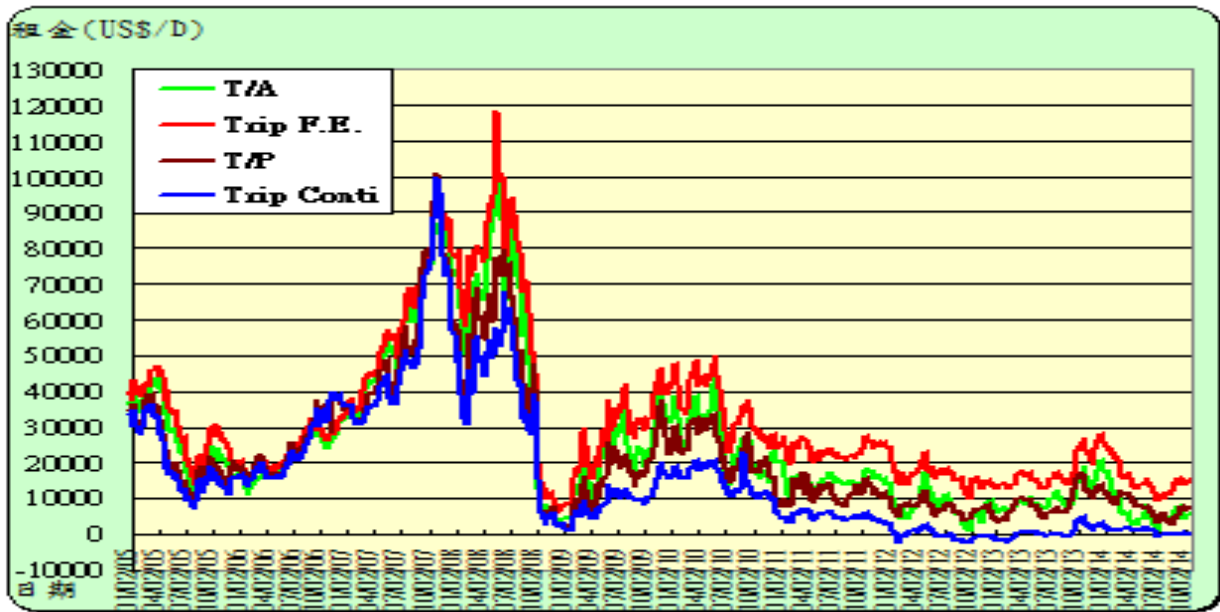


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 圖4說明超輕便型船指數(BSI)組成中四條租金航線行情變動趨勢。拜全球新興市場經濟體逐漸崛起，如中亞、北非、中南美洲等經濟體，進出口貿易量與日俱增，這些國家港口尚未現代化與專用化，設施不佳且吃水深度，因此超輕便型船與輕便型船等兩型船最適合跑這些國家港口，尤其印度最為突出。兩型船運費市場自7月以來表現不斐，較不受中國進口礦砂與煤炭衰退的影響，比其他大型船運費市場亮麗。另全球今年穀物豐收，穀物運輸需求也明顯提升，帶動超輕便型船租船交易數量大幅增加，進而紓緩運力供應過剩壓力，促使超輕便型船市場運費獲得充足上漲動能，超輕便型船市場各航線租金也全面觸底反彈上漲。但中國固定資產投資放緩，房地產投資繼續低迷，製造業投資不見起色，雖旺季可能出現旺季不旺的情況。整體來看，散裝船市場仍然處於供過於求狀態，加上中國禁奢令如火如荼，將壓抑原物料需求，對於航運業景氣不容過度樂觀。

2. 超輕便型船太平洋區航線租金7月中旬止跌反彈勁揚，一路扶搖直上，連番突破整數關卡，8月下旬攻佔9000美元關卡，9月上旬漲勢動能漸失且開始露出反轉下跌訊號，9月上旬攀登新高位9,979美元後拉回，隨後一路緩步滑跌，迄10月上旬收在9,086美元。大西洋區航線租金7月中旬回跌至低位後出現睽別已久持續強力反彈，一路扶搖直上，頻頻刷新價位，8月底攻上9000美元，9月上旬突破1萬美元關卡，至9月下旬攀抵高位11,826美元，隨後受到美元走強影響，新興經濟體貿易熱度降溫，衝擊到超輕便型船以下運費市場，租金一路下跌，迄10月上旬回挫跌破1萬美元且收低在9,587美元。

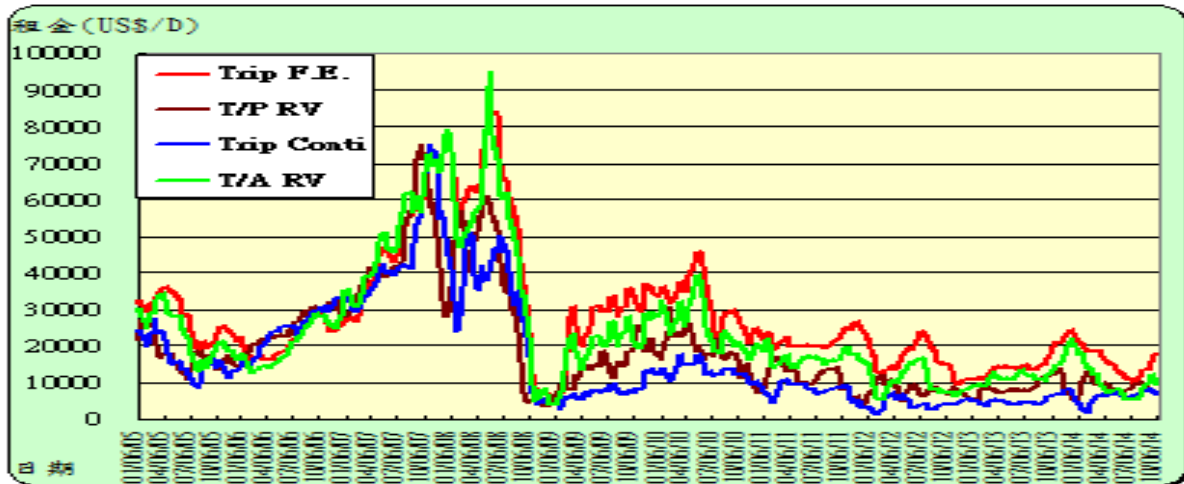


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

3. 大西洋區回遠東租金航線 7 月下旬下挫至 9,913 美元價位後，旋即展開反彈，又迅速收復 1 萬美元，且一路反彈扶搖直上，9 月上旬攀登至 13,636 美元後熄火稍作休息一星期，隨即漲聲再起，氣勢如虹，順勢扶搖直上，10 月上旬攀抵最高價位達 17,857 美元後熄火拉回，迄 10 月上旬回檔收在 17,729 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月下旬觸底後出現強力反彈力道，一路扶搖直上，頻頻刷新高，9 月中旬攀抵 7,900 美元後反轉下跌，迄 10 月上旬收在 7,060 美元。7 月下旬各航線租金全面翻揚，帶動平均租金一路扶搖直上屢刷新高，9 月初攻上 1 萬美元重要關卡並攀抵 10,324 美元高價位後，雖太平洋區市場航線租金轉弱翻黑，但大西洋區市場航線租金伺機轉強，使平均租金免於翻黑危機，平均租金繼續挺升，至 10 月上旬攀抵最高價位 11,375 美元，隨後航市全面偏弱的拖累，大西洋區市場航線租金反轉走跌，致平均租金也反轉拉回，迄 10 月上旬稍為拉回收低在 10,866 美元。

六、輕便型船市場行情

1. 圖 5 說明輕便型船指數(BHSI)組成分中大西洋區與太平洋區租金航線行情變動趨勢。今年來亞洲新興經濟體經濟走弱，衝擊當地投資建設與削弱消費力道，近期中國政府為保經濟成長目標，祭出寬鬆信貸措施，將為企業注入活水動能，有助於提振輕便型船運力需求力道。輕便型船船東將迎來最難熬的一年，船東不得不加速老舊船舶解體，以改善小型散貨船運力供給過剩問題。由於輕便型船可用運力過多，而報廢船舶數量過少，使得該型船市場長期處於運力過剩的狀態，未來幾個月內將有大量輕便型船進入拆船市場。進入 8 月上旬後航市露出反彈動能，輕便型船航線租金也連同觸底反彈，租金行情一路扶搖直上，太平洋區航線租金表現優於大西洋區航線。
2. 太平洋區相關航線租金進入 8 月上旬後觸及 5,509 美元低位後止跌反彈且一路扶搖直

上，8月下旬站上6千美元關卡，9月上旬突破7千美元，上漲動能十足，租金行情繼續衝高，10月上旬攀抵最高價位7,633美元後拉回，迄10月上旬稍微下修回檔收在7,575美元。大西洋區相關航線租金7月下旬跌落至低位後止跌回升，一路扶搖直上，上漲動能持續，雖9月上中旬曾一度拉回，所幸僅短暫回檔，隨後再度點燃上漲火苗，租金繼續駛航向上，10月初攀抵最高來到7,749美元，後因航市全面偏弱的拖累，租金反轉下跌，迄10月上旬稍微拉回收在7,630美元。鑒於整體航市出現旺季不旺現象，影響到船東信心，各型船市場已紛紛漲勢熄火，後市輕便型船市場租金表現難脫離下修整理格局。

3. 進入8月上旬受到各型船市場租金行情全面上揚的帶動，輕便型船市場平均租金受到各航線租金止跌翻揚且一路扶搖直上的刺激，平均租金於8月初下挫低位後，一路攀升，8月下旬站上6千美元，10月上旬收高7,660美元後，各航線租金漲勢熄火，導致平均租金反轉走跌，迄10月上旬收在7,603美元。

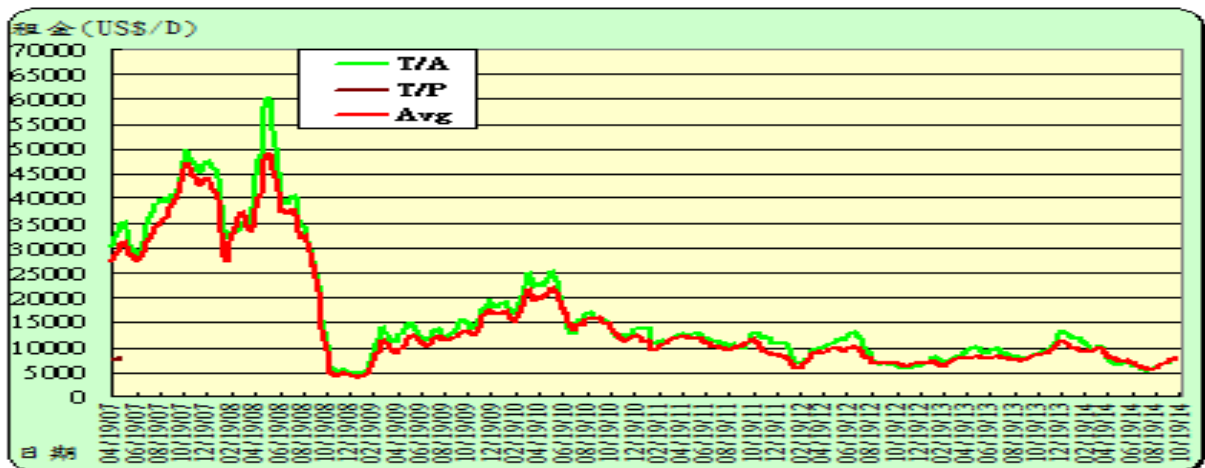


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 由於隱形運力的存在，運費市場的復甦勢頭將受到限制，並可能導致當前的下跌週期再持續3年。當前的下跌週期與1990年代的最為相似。本波航市蕭條期已持續6年，依目前運力增長趨勢，有可能會延長到9年。如果環保船訂單繼續增加，復甦回升的週期會更加姍姍來遲。減速航行原本旨在抵禦不利的市場行情，但它同時也造成這類船舶散落到全球各地。這意味著即使運費市場回升，它們只需6到8週的時間即可完成重新部署，從而扼殺任何復甦的苗頭。租金市場若要再度紅火，必須先將藏在減速航行背後隨時會湧現的隱形運力去除。目前散裝船市場仍然是需求緩慢增長且船隊運力供給過剩的態勢。

2. 儘管海運貿易量處於歷史最高水準，但航運業卻依然徘徊在下跌週期的底部復甦乏力。面對船廠因求單若渴而拋出的低廉造價，爭先大手筆下單，從而導致市場供需嚴重失衡。如果按目前的訂造節奏進行下去，這種局面在很長一段時間內都得不到改觀。無論國際經濟形勢有多大起色，只要業界不採取措施改善供需，船東就無法脫離眼前的困局。目前全球對海上運輸的需求其實非常強勁，自 2008 年以來已實現 17% 的增長。但這一數字與同期全球船隊 45% 的驚人漲幅比，顯然就成了小巫見大巫。全球礦砂貿易自 2001 年以來已取得 56% 的增幅；而煤炭與穀物貿易也分別獲增 41.7% 與 20.2%。所以需求面一直保持著非常穩定、強健的增速。由於投機性質的訂單破壞了正常的週期運轉，其實全球經濟已出現明顯的復甦跡象。這當中以美國經濟的復甦前景尤佳，此外亞洲經濟的增勢也相當強勁；印度將啟動多個大型基建項目，而中國正迅速朝消費型經濟轉型。不過，除非業界能遏制目前的訂造速度，否則即使全球經濟再好，對航運業還是會於事無補。預測未來幾年航運業最多也就只能迎來平平無奇的光景。
3. 航市進入 10 月中旬，多數船東對今年尾聲希望已漸轉淡。今年剩餘時間租金能否走強，悲觀看法，隨著中國經濟增速放緩，房地產市場走軟，煤炭產量受到限制並減少碳燃料的使用，中長期而言貨運市場的需求將有所減少。與此同時，由於明年的新船交付量將達到 55 至 60 百萬 Dwt，市場在第 4 季繼續陷於低迷。樂觀看法，中國政府正在試圖緩解房產市場的跌勢，並為工業領域提供支援。為推動實現上述目標，中國政府可能會放鬆銀行信貸，而將釋放更多可用以購買原材料的資金，所以對航運市場屬於利多。如果這是中國政府採取的長期策略，那麼散裝船市場的需求面將能獲得堅實支撐。通常第 4 季都是旺季，因為黑海的糧食出口、美國的出口以及市場在冬季來臨前對煤炭的需求都會有所抬升，部分船東還是認為聖誕節來臨前，航運市場應會再出現有感反彈上漲期。



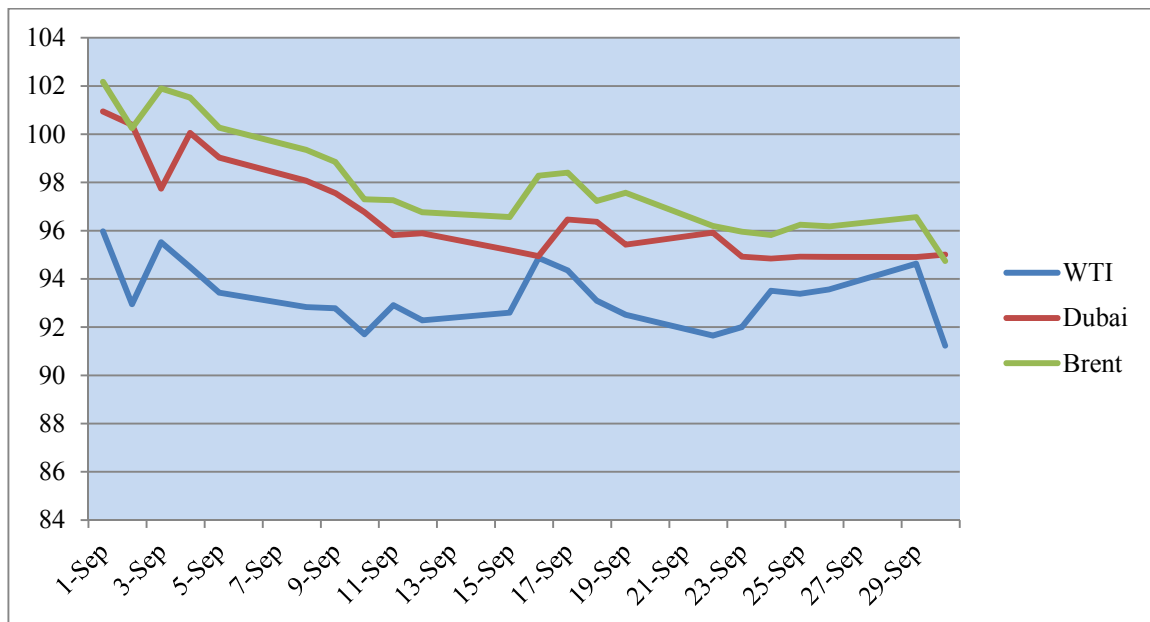
2014 年 9 月份國際油輪市場動態

康筱涵

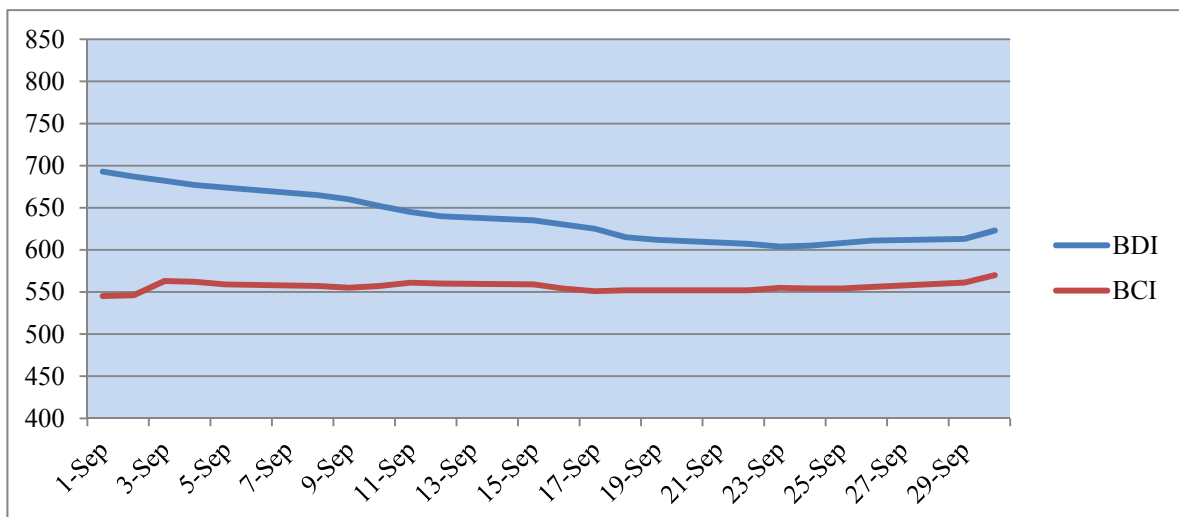
1. 原油市場短評

國際原油持續震盪走弱，杜拜原油與北海布蘭特原油雙雙跌破百元關卡，目前走勢依舊不樂觀。主因為全球原油供應充足，抵銷中東局勢不穩可能引發的供應中斷風險，而且中國和歐洲出現了經濟增長放緩現象，在總體需求下降的情況下，油價短期內恐難以回升；再者，美國頁岩油氣開採和供應量不斷的增加，更是對油價雪上加霜。

2014年9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(BCI)



	2014					
	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)			Baltic Clean Tanker Index(BCTI)		
	AUG	SEPT	% change	AUG	SEPT	% change
Max	826	693	-16.10% ↓	555	570	2.70% ↑
Min	699	604	-13.59% ↓	541	545	0.74% ↑
Average	767.10	639.23	-16.67% ↓	548.57	556.14	1.38% ↑

2.原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格95.97美元，月底報價 91.23美元；月均價為每桶93.284美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格100.94美元，月底價格每桶95.01美元；月均價為每桶96.639美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格102.17美元，月底以每桶94.74美元作收；月均價為每桶97.972美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Samco Amazon”(2011年造，三十一萬八千載重噸)，

超大型油輪 –“Samco Redwood”(2011年造，三十一萬八千載重噸)，

超大型油輪 –“Samco Sundarbans”(2012年造，三十一萬八千載重噸)，

超大型油輪 –“Samco Scandinavia”(2006年造，三十一萬七千載重噸)，

超大型油輪 –“Samco China”(2007年造，三十一萬七千載重噸)，

超大型油輪 –“Samco Taiga”(2012年造，三十一萬七千載重噸)，

超大型油輪 –“Samco Europe”(2007年造，三十一萬七千載重噸)，

但無成交價報導。

超大型油輪 –“BW Nysa“(2000年造，二十九萬九千載重噸)以約三千萬美元售出。

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

本月運費市場整體需求低迷成交貨物少，可用船舶數量多，船多貨少情況下本月波灣出口至日本航線貨載成交數僅 114 筆，波灣出口至日本之航線運費持續下降，月底調整至 WS39 點，換算日租金 15,806 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS20 點，日租金至 200 美元。

蘇伊士型油輪市場 -

蘇伊士型油輪成交增加本月表現活耀、運費提升，平均日租金已超越超大型油輪每日租金價格。黑海-地中海航線月底運費升至 WS75 點，換算日租金約為 26,837 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS75 點，日租金 25,338 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS75 點，換算日租金 25,030 美元。

6.成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級航線運費持續平穩，月底運費來到 WS105 點，日租金達到 21,901 美元；波灣至日本 5.5 萬噸級運費 WS110 點，日租金 15,091 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9月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	29-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	3-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	26.0	9,772	20.0	200
AG / JAPAN	VLCC	42.0	17,296	39.0	15,806
WAF / EAST	VLCC	47.5	21,840	45.0	21,449
WAF / USG	VLCC	50.0	29,023	50.0	30,440
WAF / USAC	SUEZMAX	62.5	15,580	75.0	25,338
MED / MED	SUEZMAX	65.0	16,439	77.5	28,394
UKC / USAC	AFRAMAX	95.0	17,352	90.0	16,153

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	29-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	3-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	117.5	25,515	105.0	21,901
AG / JAPAN	55,000	117.5	16,077	110.0	15,091
UKC / USAC	37,000	90.0	2,787	140.0	13,828
SINGAPORE / JAPAN	30,000	120.0	11,349	113.0	10,954
MED / MED	30,000	120.0	5,569	130.0	9,401

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	30,500	34,000
SUEZMAX	150-160k	24,500	26,000
AFRAMAX	95-110k	19,250	21,000
LR1	65-74k	16,000	16,500
MR	47-48k	13,750	15,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$104.0	\$74.0
SUEZMAX	150-160k	\$70.0	\$50.0
AFRAMAX	95-105k	\$53.0	\$40.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$36.0	\$25.5

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年9月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	98.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	66.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	54.0	\$52.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0
MR	51k	37.0	\$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