



# 中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第 一 百 二 十 二 期

SHIP & SHIPPING  
NEWSLETTER

ISSUE 122 2014 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](http://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](mailto: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](mailto: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 .....	3
2014 年 1 月-2 月國際運輸動態報導 .....	3
2014 年 1 月-2 月國際散裝乾貨船市場行情分析 .....	7
2014 年 1 月份國際油輪市場動態 .....	17

## 專欄報導

## 全球海運產業發展趨勢回顧

中華海運研究協會 執行編輯 林繼昌 博士

當新興開發國家占有愈來愈大的全球產出和市場，全球生產與貿易地區重心開始重新移動。高度整合與相互依存的生產方式，使全球經濟和商品貿易的表現息息相關，有牽一髮而動全身的影響效果。目前全球經濟除面臨歐盟債務及經濟不振問題的實質影響外，新興開發中國家(如中國及印度)的成長趨緩亦是另一重要影響因素，使得全球平均國民生產毛額以及全球貿易量呈現長期下跌的趨勢。目前整體海運量除了特定區域(如中國市場的內需及東協各國經濟)的整合有所成長外，國際海運貿易量仍受到全球經貿因素的影響，處於相對弱勢的衰退及不確定的風險。主要影響航運和海運貿易的國際趨勢及其營運狀況的因素包含：

- (1) 金融風暴危機對於全球金融、貿易及消費需求面持續性的負面影響
- (2) 全球生產方式的整體結構性移動
- (3) 各地區生產上的比較利益與礦產資源的改變
- (4) 南半球經濟體的興起及其日益重要的影響力
- (5) 已開發國家人口老化問題及新興國家人口快速成長改變全球生產及消費模式
- (6) 貨櫃船舶大型化及先進運輸科技的引進
- (7) 全球氣候變遷及自然災害的影響
- (8) 能源成本及環境永續經營

在上述全球經貿及自然環境急速改變之下，國際海運貿易市場營運面臨的挑戰和機會的也逐漸提升。在所有的現行的挑戰之中，能源安全和成本、全球氣候變遷和環境永續發展可能是最急需解決的問題。尤其氣候變遷已被許多國家列為其國家發展政策中高度重視的議題。而由此議題衍生出的機會則包含

- (1) 區域整合的深化及南半球區域經濟的合作
- (2) 科技及高效率運輸發展使得物料供應來源的多元化
- (3) 貿易成長及區域合作協定的簽署促進新型態貿易模式出現及新的市場的進入
- (4) 新航線的拓展及開啟(巴拿馬運河拓寬及北極航線)
- (5) 新興經濟體的參與(南非及東南亞國家)使原有生產低附加價值及勞力密集的經濟體(如中國大陸)可將其資源移往高附加價值的生產活動。
- (6) 世界人口的增加和中產階級消費上升引起全球需求的日益增長
- (7) 新興發展中國家金融機構持續挹注資金於交通基礎建設

除上述海運市場面臨的環境變遷的機會及威脅外，更需要重視產業的經營現況，相關的議題如下所示，做為航運業者經營時的參考：

### 歷史最大造船運量週期

自 2001 以來造船量仍呈現不斷上升的趨勢。即使在 2008/09 年時受到全球金融風暴的影響，其整體船噸量在 2013 年初仍達到 2001 年時的一倍以上，使得運力供給市場長期呈現供過於求的現象。

### 更大的船舶及更少數的航運業者

過去 10 年船運界面臨了兩個奉要趨勢，1. 船隻的建設愈趨大型化，2. 航商的數目正日益減少。有關航運業者數目，在 2004 年至 2013 年 10 年間，每個國家平均下降了 27%。這種轉變趨勢對於各國競爭水平具有重要意義，特別是對於較小的貿易國。提供充足多元的航線給予特定區域內的貨主進行選擇亦或在同一航線上有許多航商進行航線經營才可避免特定寡占海運市場的形成。

### 運費仍受到新造船過度供給的壓抑

海運運費目前仍因 2008 年的經濟和金融危機後嚴重衰退的貿易需求量在所產生的全球船隊過度供給的影響而持續維持低水準運費。整體的低運費導致航運業者營收的減少而居高不下的燃油價格更加侵蝕其收入。然於此運價低迷時期，許多私募基金抓住此緊縮的信貸市場和位於歷史低位船舶建造成本的機會，投資於船舶和船公司。私募基金的角色在海運部門的影響日益增長，並可能影響其發展的幾個方面，包括通過合併和垂直整合運輸服務。

### 海運法規議題的發展

重要的法律形成如 2006 年海洋勞工公約(於 2013 年 8 月生效)的制定及 2002 年有關旅客及其行李運送的雅典公約(於 2014 年 4 月生效)以及船隻空氣污染及港口污染管制等相關規定亦制定不同新的準則及發展觀點，以促進廣泛採用 2010 年的國際公約責任和賠償損害的有害和有毒物質的運輸有關的開發議定書，亦被使用於海運產業之中。為了協助國際航運業者航行技術和營運執行，提高能源利用效率的實施及減少溫室氣體排放，新增的準則和統一的法規詮釋由國際海事組織下的海洋環境保護委員會獲得通過並於 2013 年 1 月 1 日生效。此外，在促進技術合作和有關的改善科技的議題上，船舶能源效率的已善方案亦於 2013 年 5 月獲得通過，並達成了共同協議，另外針對國際航運溫室氣體排放的估計，亦開始進行相關的立法規範。

### 內陸國家與港口的連結能力

內陸國家的貿易使用臨海國家的航運服務需設立有一標準的原則：然而目前在運輸過程中其貨物運輸常為擁有港口地區或國家的財務政策(如關稅的收取及相關規費)及設施及路線使用，從而導致高昂的運輸成本和較長的行程時間，從而減弱行業競爭力和內陸國家的經濟發展和競爭力。中轉業務過於複雜和不可抗力因素分析顯示，內陸國家的貿易常受到貨物轉運過程中，貨物處理(運輸和轉運)利益相關者利益衝突產生的損害，必須付出高昂的運輸成本和較長的運輸時間。此現象必須採用有效的措施進行解決。

## 海運市場動態報導

## 2014 年 1 月-2 月國際運輸動態報導

## 1. 希臘船東船隊 價值冠全球

據 vesselsvalue 統計，希臘船東以擁有船隊價值 1010 億美元稱霸全球，約占全球船隊總價值 6596 億美元的 15%，而日本、中國則依序緊追在後。

據統計，希臘船隊總值中占比最多為散貨船，價值約 434 億美元，其次是油輪，約 337 億美元。貨櫃船、液化天然氣和液化石油氣船價值共 238 億美元。

以船隊價值計，日本船隊總值 891 億美元，是世界第二大船東國。其中，散貨船隊價值占比過半，價值 506 億美元。排名第三為中國，船隊估值為 727 億美元，散貨船隊占總價值比例過半，價值 407 億美元。排名第四、第五船東國為德國和新加坡，船隊估值分別為 532 億美元和 304 億美元。

【資料來源：台灣新生報航運網】

## 2. 南美輪船/赫伯羅德將進行合併籌組世界第四大

南美輪船(CSAV)與赫伯羅德(HAPAG LLOYD)將進行合併，外電消息，由智利億萬富翁盧克希奇(Luksic)家族掌控的南美輪船日前與赫伯羅德簽署同意合併協議，並籌組世界第四大貨櫃運輸公司。

南美輪船在向智利證券監管部門遞交的一份聲明中稱，根據雙方簽訂的非約束性諒解備忘錄，南美輪船將擁有合併後公司 30% 的股權。南美輪船同時將加入德國億萬富翁克勞斯-邁克爾·庫恩(Klaus-Michael Kuhne)和漢堡市的股東協議，三者將共同擁有新公司 75.5% 的股份。據瞭解，該兩家公司的歷史均可追溯至十九世紀，將克服長期低迷的貨櫃船運市場，並與規模更大的對手 A.P.慕勒-麥司克集團進行競爭。智利最富有的盧克希奇家族 2011 年間透過對南美輪船注資進入航運業。

南美輪船成立於 1872 年，是世界上最古老的船公司之一，也是目前南美洲最大的船公司。南美輪船的業務由最初的南美沿海運輸開始，業務發展快速，在巴拿馬運河開放之前就已擴展到覆蓋整個南美洲各大港口。Alphaliner 統計，截止本(一)月 24 日止，南美輪船總運能排名第廿大，擁有 54 艘、27.3 萬 TEU 船隊規模，其中自有船 15 艘，租入船 39 艘，另有八艘在建船舶訂單。

赫伯羅德則是在 1970 年九月成立，前身為總部設在漢堡的哈帕格和不來梅的北德意志商船。前述兩家公司分別成立於 1847 年和 1857 年。2005 年，赫伯羅德收購了加拿大太平洋航運公司，目前躋身世界前十大的第六名。Alphaliner 數據顯示，截止本月 24 日，赫伯羅德貨櫃船總運能達 151 艘、72.58 萬 TEU，其中自有船 63 艘，租入船 88 艘。

【資料來源：中華日報航運電子報】



### 3. 2月初閒置貨櫃船占總運力 3.2%

航商持續調控現役運力，根據 LLI 統計數據顯示，上周閒置貨櫃船運力居總運力比例為三·二%，為去年四月中旬的五十三·七二二四萬 TEU、占總運力三·三% 以來最高水準。

上周閒置貨櫃船運力以船型分析，三千至四九九九 TEU 的巴拿馬型船閒置量最大，達十七·三九八萬 TEU，超巴拿馬型船則有十五·〇五萬 TEU 運力閒置。去年同期，閒置運力占總運力三·一%，不過，去年農曆春節落於二月十日，比今年略晚。去年春節後二月二十日當周，閒置運力占總運力的三·五%。

據分析，閒置運力增長原因是承運人為農曆春節造成的工廠關閉而暫停航次、調整運力。

在春節假期後的一段時間裡，貨量也傾向於疲軟，以去年為例，二月和三月是亞歐線貨量表現最差的二個月。

【資料來源：台灣新生報航運網】

### 4. 和記黃埔加碼擴建巴哈馬設施

據外電報導，香港和記黃埔公司決定加碼三億美元擴展巴哈馬大巴島自由港貨櫃港口設施，進一步拓展在巴哈馬的航運業務。擴建工程完成後有望增加雇員 54%，對改善大巴島就業直接挹注正向動能。

報導提及，大巴島港口目前已有十台門式起重機，擴建工程額外增加二台至八台門式起重機，有關具體增加數量尚未底定。擴建工程獲得香港和記黃埔公司及其最大客戶地中海航運公司，以及其他主要客戶融資支援。

根據規劃，該貨櫃碼頭第五期工程擬增加二台門式起重機，第六期工程擬再增加六台門式起重機，使得該碼頭的門式起重機增加到十八台。

【資料來源：台灣新生報航運網】

### 5. 元月份我國際商港貨櫃裝卸量增 2.18%

今(103)年元月份我國際商港貨櫃裝卸量總計為一百二十四萬 TEU,較去(102)年同期的一百二十一萬 TEU，增加 2.18%。

其中高雄港今年元月貨櫃量為 87 萬 TEU，較去年同期的 85 萬 TEU，增加 2.91%；台中港一月櫃量 11.748 萬 TEU，較去年同期的 12.465 萬 TEU，減幅為 5.75%。

基隆港一月份貨櫃量為 15 萬 TEU，較去年同期的 14 萬 TEU，增加 9.02%；台北港元月份櫃量為 10 萬 TEU，較去年同期減少 3.31%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

## 6. 連年虧損 貨櫃船 3/1 喊漲

多數貨櫃船公司在連續兩年虧損壓力下，今年開春大規模提出春季漲價計畫，3月1日起，包括亞洲到歐洲、地中海、中南美，以及美洲到亞洲，歐洲到亞洲、中東等，都有船公司提出漲價方案，接續3月15日亞洲到美國航線將調漲運價，業界分析，春季漲價或許不能百分之百實現，但是有機會實現六到七成。

目前已知3月1日起德國赫伯羅德亞洲往歐洲和地中海每櫃（20呎）計畫調漲525美元、回程漲250美元；馬士基亞洲往歐洲每櫃漲200美元；長榮海運則是在美國、加拿大與南美到亞洲航線提出漲價方案，中國遠洋、達飛等也都有漲價方案，亞洲到美國航線則是規劃3月15日起每大櫃（40呎）調升300美元。

航商分析，去年農曆年後運價快速回落，但今年有明顯改善，但3月市場還不是很旺，漲價計畫難以完全實現，5月應該是更成熟的時機。而大家急著推升運價，實在是虧損壓力太大。航商表示，今年市場發展一定會比去年好。

【資料來源：工商時報】

## 7. 貨櫃亞歐線運價 3月起漲

貨櫃航運市場亞洲西向歐洲航線航商蓄勢待發，春季調漲運費方案陸續宣布，企圖提振當前運價水準，調漲幅度每二十呎櫃約調漲150至250美元間，每四十呎櫃約調漲250至400美元間。

從各航商陸續發布資料分別彙整，赫伯羅特（Hapag-Lloyd）日前宣佈，三月一日起，調漲北歐和地中海東向航線運價，幅度為每二十呎櫃150美元，每四十呎櫃250美元，在西向，赫伯羅特將漲價525美元/TEU。

達飛從三月一日起提價。從印度、巴基斯坦、斯里蘭卡至北歐、斯堪的納維亞、地中海、波羅的海、黑海、北非、美洲中部、加勒比海以及南美航線，運價每二十呎櫃調漲200美元，每四十呎櫃調漲400美元。

中東至北歐、地中海、波羅的海、黑海、紅海航線，調漲幅度每二十呎櫃為300美元，每四十呎櫃500美元。從北歐至印度大陸，運價調漲每二十呎櫃調漲200美元，每四十呎櫃調漲300美元。

馬士基計畫從三月一日起實施調漲亞歐航線西向基礎運價每二十呎櫃調漲200美元，每四十呎櫃調漲300美元，每四十呎、四十五呎高櫃調漲300美元。

從歐洲至敘利亞，調漲幅度每二十呎櫃為150美元，每四十呎櫃為220美元，每四十、四十五呎高櫃220美元。從北歐（斯堪的納維亞、俄羅斯、地中海）至遠東地區，運費每二十呎櫃調漲250美元，每四十呎櫃調漲350美元。

【資料來源：台灣新生報航運網】

## 8. TSA 航商繼續推動運價調漲方案

為因應即將來臨的出貨高峰之需，川航於亞洲與美國的貨櫃輪航商將持續推動運價回復方案，以彌補因此增加的費用。

自今年一月十五日起，泛太平洋穩定協會(TSA)之會員航商建議每四十呎貨櫃調漲三百美元，由於農曆新年出貨高峰期間，艙位需求暴增，運協航商建議自今年三月十五日起，每四十呎貨櫃調漲 300 美元。航商並計畫於今年五月一日起生效的 2014-2015 長約再調漲其合約費率。

同時運協宣布將實施 2014-2015 長約費率之運價回復方案，至美國西岸各港口，建議每四十呎貨櫃調漲 300 美元；至美國其他各地區及港口者，建議每四十呎貨櫃調漲 400 美元。

運協的會員的主要航商去年面臨虧損，今年運協航商必須達成營餘的目標，彌補下列因此增加的費用，例如：燃油費，貨櫃車架的費用，延長貨櫃免費使用天數等等。泛太平洋穩定協會(TSA)是由十五家川航於亞洲各地區與美國各港口的貨櫃輪航商所組成的論壇

【資料來源：中華日報航運電子報】



## 2014 年 1 月-2 月國際散裝乾貨船市場行情分析

陳永順

### 一、國際散裝乾貨船市場行情分析

#### (一)總體經濟因素

1.IMF 預計 2014 年全球生產總值和進口量增長率將達到 3 年來的新高，分別為 3.6% 和 4.8%。已發展經濟體已顯露復甦跡象之際，今年新興亞洲經濟體對全球經濟成長的貢獻將低於預期。除日本外的亞洲經濟體，不論是中國及印度等多達 9 個國家的經濟成長下修。今年已發展經濟體將加速成長，意味近年來視為全球成長引擎的亞洲，對全球經濟的貢獻可能下滑。2013 年第四季中國經濟增長了 7.7%，增速低於第三季的 7.8%，預估中國今年經濟成長率將降至 7.4%，可能是 1990 年來最小增幅，2015 年更進一步降至 7.2%。投資人今年最憂心的風險是中國成長急速降溫，已影響依賴中國的商品出口國，原物料價格持續下滑，對澳洲造成打擊，澳洲今明兩年經濟成長率預測分別為 2.8% 和 3%，低於往年 3.25% 至 3.5%。亞洲成長火車頭印度因投資仍疲弱，2014/2015 年度預估僅成長 5.4%。

2.2014 年的全球經濟走勢，IMF 近期報告指出 2014 年全球經濟仍面臨下行風險，預期增速下調至 3.6%，但這個增速仍比 2013 年提高 0.5 個百分點。中國為全球最大的散裝貨進口市場，其 2014 年的經濟走向和政策備受市場關注，特別是對經濟結構的調整策略，實際效果如何，對全球幹散貨海運市場影響至關重要。

#### (二)全球煤炭需求持續增長，中國基本需求增長不變

1.2013 年中國煤炭進口量再創歷史新高，共計達到 3.3 億噸，增長 13.4%。預計 2014 年 1 月煤炭進口量會有所下降，即便有進口煤品質上的限制政策，將不會對煤炭進口總量有太大的影響。中國自 2009 年由煤炭淨出口國轉變成煤炭淨進口國以來，煤炭進口量從當年的 1.26 億噸一路攀升至 2013 年的 3.3 億噸，5 年內增長 162%。從 2011 年中國超過日本成為全球第一大煤炭進口國以來，已連續 3 年位居全球煤炭進口量之首，2013 年再次刷新了進口煤的總量紀錄，12 月煤炭進口量 35.52 百萬噸，比上月增長 24.9%，是單月進口量的歷史最高，中國本土煤炭價格和進口煤到岸價之間價差，導致 12 月大量進口煤的湧入。2014 年開始中國國內煤價出現大幅下跌，再加上春節前後煤炭需求下滑，可能影響 1 月的煤炭進口量。儘管中國政府近期將祭出政策，對進口煤提出嚴格限制要求，限制高灰高硫煤進口，但應不會對進口煤的總量產生太大影響。中國海運焦煤進口量大幅增加，2013 年焦煤價格大幅走跌，國際煤炭價格具有優勢，致中國焦煤進口大增。2013 年預計中國海運焦煤進口量達 60.50 百萬噸，大幅增長 74.9%，超過日本，成為全球第一大焦煤海運進口國。

2.2013 年第 4 季中國國內煤價持續抬高，進口煤優勢持續擴大，採購量集中爆發，這導致了年底進口煤的集中到岸。2013 年中國煤炭進口依存度為 8.13%，較 2012 年 7.11% 的進口依存度上升明顯。隨著中國農曆新年來臨，煤炭進口市場面臨諸多變數，包括中國內貿煤價大幅下挫，已經導致部分貿易商出現違約，新增採購的積極性低落，中國政府意圖針對外貿煤的品質進行管制，以及主要出口國印尼國內關於是否限制原礦出口的政策懸而未決，已發展國家經濟刺激政策削弱，匯率劇貶值都是對大宗商品



市場造成干擾。這些變數都給 2014 年煤炭進口帶來了極大的不確定性。

### (三)全球礦砂供應產能增加，中國進口礦砂持續擴增

1. 2013 年 12 月中國進口礦砂 73.38 百萬噸，較 11 月下降 4.46 百萬噸，比去年同期增長 3.44%，全年中國進口大增 10.2%，至創紀錄的 8.2 億噸，2012 年進口礦砂 7.4 億噸，增加 8.4%；中國 2011 年進口礦砂 6.86 億噸，增長 10.9%。雖然 2014 年中國進口可能繼續增加，但增速可能減慢至與鋼產量增速更匹配的水準。預計 2014 年礦石需求為 11.72 億噸，增長 3.0%，進口礦砂為 8.5 億噸；焦炭需求為 4.11 億噸，增長 3.3%；煉焦洗精煤需求為 5.4 億噸，增長 3%，進口焦煤為 70 百萬噸，基本與 2013 年持平。
2. 中國採取削減過剩產能並治理環境污染，下令關閉河北省幾個高爐廠，因而鋼鐵產量減少了大約四分之一。去年 12 月中國的粗鋼日產量降至 201 萬噸，為當年最低水準。產量下滑導致該國主要港口的礦砂庫存積壓，從而削弱了對礦砂進口的需求。同時，中國政府刺激經濟增長的力道有所減弱，去年第四季中國經濟增長略微減速，抑制了礦砂的需求，然而中國對地鐵、橋樑和其他基礎設施的大規模投資將使對礦砂的需求繼續保持旺盛。預測報告，2014 年粗鋼產量約為 8.1 億噸，較 2013 年增加 30 百萬噸左右，對應礦砂需求的增量約為 49.8 百萬噸。從港口礦砂庫存情況來看，2013 年第四季礦商發貨量增加，但粗鋼產量逐漸下降，港存從第三季底的 73.87 百萬噸至 1 月底增長到 98 百萬噸，若包括後線堆儲將達逾 1.2 億噸，庫存已攀至近兩年來最高。由於鋼廠普遍悲觀，且前期補庫到廠後導致庫存快速上升，目前採購的欲望很低。

### (四)全球粗鋼產量出現下降，中國產量也拉回減少

1. 近期中國鋼鐵價格下滑，促使部分鋼企減產，去年 12 月底中國粗鋼平均日產降至 1.96 百萬噸，為去年 2 月以來首次跌破 2 百萬噸。12 月粗鋼產量為 62.35 百萬噸，增長 6.5%，日均產量為 2.01 百萬噸，較 11 月下降 1.8 萬噸，降幅 0.9%。2013 年粗鋼產量 77.91 百萬噸，增長 7.5%。2013 年累計出口 62.34 百萬噸，增長了 11.9%，進口 14.08 百萬噸，增長 3.1%。2014 年中國高爐新增產能將在 30 百萬噸左右，小於 2013 年的 60 百萬噸。預計 2013 年和 2014 年中國鋼材實際消費量將分別為 6.93 億噸和 7.15 億噸，增長 3.2%。國際鋼鐵協會預測，2014 年，全球鋼鐵表觀消費量將增長 3.3%。2013 年中國粗鋼產量約達 7.79 億噸，增長 7.5%。去年 12 月中國粗鋼產量 62.35 百萬噸，也即日產量略高於 2 百萬噸，較上年同期 1.9 百萬噸增加 6.5%。儘管中國政府已通過關閉老舊熔爐遏制過剩產能並降低污染，但粗鋼產量仍不斷抬升，不過 12 月的日均量是 2 月以來的最低水準。
2. 中國政府有意化解過剩產能，並減少對重工業的整體依賴，預估 2014 年中國粗鋼產量的增幅將下降，約為 3%，全年產量將達到 8.1 億噸。除中國外，其他經濟體 2013 年復甦步伐穩健，下半年起全球其他國家粗鋼月產量穩步走出負增長，2014 年鋼材需求小幅增長。2013 年 12 月全球粗鋼產量 1.292 億噸，比上年同期增長 6.3%。2013 年全球粗鋼產量 15.78 億噸，比上年增長 3.5%。增長來源主要是亞洲及中東，其他地區卻下降。2013 年亞洲粗鋼產量達 10.81 億噸，增長 6.0%，佔全球產量從 2012 年的 65.7% 稍微拉高至 2013 年的 67.3%。中國 2013 年產量 7.79 億噸，增長 7.5%，中國產量佔全球從 2012 年的 46.7% 稍微拉高至 2013 年 48.5%。日本 2013 年產量 1.11 億噸，增長 3.1%，而南韓 66 百萬噸，比上年減少 4.4%。歐盟產量 1.66 億噸，比上年減少 1.8%，德國產量 42.6 百萬噸，與上年水準相當，義大利 24.1 百萬噸，比上年減少 11.7%，法國 15.7 百萬噸，增長 0.5%，西班牙 13.7 百萬噸，增長 0.7%。北美產量 1.19 億噸，減少 1.9%，美國產量 87 百萬噸，比上年下降 2.0%。獨立國協產量 1.09 億噸，減少 1.8%，俄羅斯 69.4 百萬噸，減少 1.5% 及烏克蘭 32.8 百萬噸，減少 0.5%。南美產量 46 百萬噸，減少 0.8%，巴西 34.2 百萬噸，減少

1.0%。

3.根據日本 JISF 統計數據顯示,2013 年 12 月日本粗鋼產量較去年同期增長 9.0%至 9.34 百萬噸,連續第 4 個月呈現增長,且月產量連續第 10 個月突破 9 百萬噸關卡,與前月相比,12 月增長 0.7%。累計 2013 年日本粗鋼產量年增 3.1%至 1.106 億噸,為 3 年來首度呈現增長,是 2008 年的 1.187 億噸水準以來新高紀錄。12 月日本粗鋼日均產量為 30.12 萬噸,較前月 30.91 萬噸相比減少了 2.6%。截至 12 月底為止,日本 33 座高爐中有 27 座處於運轉狀態。

#### (五)中國逐年擴增穀物進口量,份額佔全球舉足輕重地位

- 1.近年來中國黃豆進口量上升趨勢非常突出。2013 年中國黃豆進口量為 63.40 百萬噸,中國進口黃豆量已站上 6 千萬噸。2012 年中國進口黃豆 58.38 百萬噸,比 2004 年增長 189%,比 10 年前增長 4 倍。進口量的快速增加使中國對外依存度驟增。截至 2013 年年底,進口黃豆已占中國內供給總量 80%以上,進口量連續三年創歷史新高。預計 2014 年進口量將增長至 65 百萬噸左右。
- 2.板 2013 年 12 月中國進口美國玉米 64 萬公噸,較前月減少 19%,主要因為拒收部分美國基因改良玉米的影響;2013 全年共進口美國玉米 2.97 百萬噸,較上年度減少 42%。12 月中國自美國進口的玉米酒糟粕年增 416%至 51.6 萬公噸,較前月的 54 萬噸則略微下滑。中國幾乎所有的玉米酒糟粕均自美國進口。

#### (六)航市轉佳,新船訂單湧現,拆解量萎縮

- 1.2013 年全年的散裝乾貨船運力交付量是自 2010 年以來的新低,約為 61.9 百萬 Dwt。新船交付仍以海岬型船是主力,從交付的艘數來看,巴拿馬型船和超輕便型船則佔據大半江山。2013 年新船訂單量大量湧現,至 2013 年底,全年新增訂單量累計為 820 艘,69.55 百萬 Dwt,增長 207.5%。海岬型船、巴拿馬型船、輕便極限型船和輕便型船新增訂單量噸位分別前年增長 449.7%、39.4%、195.7%、131.1%。船廠手持四型船新船訂單分別累積海岬型船 311 艘(30.8 百萬 Dwt)、巴拿馬型船 456 艘(19.9 百萬 Dwt)、輕便極限型船 641 艘(22.2 百萬 Dwt)和輕便型船 444 艘(9.5 百萬 Dwt)。據 Clarkson 統計,近 3 年船廠手持超輕便型船訂單量呈現快速增加,2013 年 12 月底,超輕便型船新簽訂單共計 266 艘,總載重噸位為 16.81 百萬 Dwt,較 2012 年有顯著上升,上升了 530%,2013 年 7-12 月新簽訂單量起伏波動較大,但總體呈現增加趨勢。
- 2.受航市大幅回暖的影響,2013 年拆解量大幅下滑,全年散裝乾貨船共拆解約 21.9 百萬 Dwt,下降 35.3%。2013 年二手船交易市場總體成交量創金融危機後的新高。由於船廠大量手持訂單,以及受 2014 年航市將持續轉佳的激勵,預計 2014 年的新船交付量仍將保持在一個較高水準約為 54.9 百萬 Dwt,惟預計船舶拆解量將出現小幅下滑,船舶年輕化與大型化趨勢持續加強。2013 年底中國推出了拆船補貼政策,加之越來越多的環保法規開始生效,預計 2014 年老舊船舶拆解量仍有拆解動力,但拆解動力很有可能被相對好轉的市場所壓制。根據 Clarksons 預測,2014 年散裝乾貨船拆解量為 20.9 百萬 Dwt,較 2013 年小幅下跌。

## 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。航市在去年 11 月下旬在有心人士刻意的炒作拉抬下,經歷三星期的暴衝,以海岬型船市場運費為首帶頭飆漲,也刺激其他型船市場運費跟著往上衝,帶動 BDI 扶搖直上,至 12 月上中旬才漲勢熄火,短

短 14 個交易日漲幅 854 點，達近 58%。時進入聖誕節與新年長假，市場多頭退潮，空頭氣焰趁機打擊航市，加上元月後緊接著華人圈開始準備過中國農曆新年假期，無論鋼市與航市交易陷入清淡，基本面明顯偏空，航市運費全面走跌，尤其以海岬型船市場前波暴漲充滿投機味，導致如重力加速度懸空重挫，一路跌跌不休，巴拿馬型船市場運費處境也不遑多讓，隨著海岬型船市場落難淪為落水狗。其他兩型船市場也免不了大環境利空的侵襲，同樣同步止漲走跌。本波航市全面歷經二個月跌跌不休，各型船市場運費指數如氣球漏了氣般一路洩氣，終於在中國農曆新年假期結束後，2 月上旬各型船運費指數跌勢減緩，由海岬型船市場運費領先止跌反彈，其他型船運費也蘊釀止跌回升，近日應會全面止跌回升，後市表現是否有勁，端賴海岬型船市場運費可否帶動強勁一路飆漲，否則恐持續低檔狹幅上下震盪盤整，可確定地再探新低機會很小。

- 2.1 月中國 PMI 指數全面下跌，中國經濟增速已於去年 12 月開始下降，又逢傳統中國農曆春節來臨，大多數行業將進入階段性的停工狀態，下游市場也將陸續停工。在諸多不利因素接踵而至，導致航市自去年 12 月上中旬全面回檔，歷經近二個月連番下挫，俟中國農曆春節結束恢復正常上班，海岬型船市場才止跌回升，其他型船市場已露出止跌回升訊號，近日有機會全面觸底反彈。BDI 指數從去年 12 月上中旬的最高 2337 點後，漲勢熄火反轉拉回，隨後歷經二個月跌跌不休，至 2 月上旬中國農曆新年假期結束，交易開始升溫，海岬型船運費率先止跌回升，其他型船市場運費指數也跌勢減緩，因此，BDI 指數跌落至 1084 點，差點失守千點，隨即觸底小幅反彈，本波 BDI 跌幅近 54%，甚至創下近三十年來單月最大跌幅。迄 2 月上旬受到海岬型船運費止跌回升的拉抬，BDI 指數稍微回升，惟海岬型船運費又告走跌的拖累，BDI 又失去支撐而拉回至 1091 點。
3. 海岬型船運費指數 12 月上中旬自高檔懸空暴跌，主要是受到聖誕節新年長假與中國農曆春節因素影響，買家對礦砂、煤炭等散裝貨載購買欲望不強，加上前波暴漲係屬人為炒作刻意拉抬，當作手反手做空，則跌勢比漲勢更兇猛。1 月中國製造業 PMI 創 6 個月新低，這意味著今年第一季中國對礦砂、煤炭等大宗商品的補庫需求可能會低於預期，以及 1 月底中國主要港口礦砂庫存總量為 98 百萬噸，又居歷史高位，在年節前很多鋼廠都放緩了採購節奏，礦砂和煤炭等大宗商品需求低迷。另有專家認為中國環保意識抬頭，形成環保風暴，強制淘汰落後產能，不少鋼廠關停，使得礦砂需求減少。BCI 的大漲及大跌跟中國需求有緊密關連性。中國春節後鋼廠通常會開始採購補庫，因此節後 BCI 已止跌回升。縱觀四大型船中，以海岬型船運費跌幅最大，自去年 12 月上中旬衝等頂抵達 4291 點後失速急速下墜，一路崩跌，至 2 月上旬中國農曆春節假期結束，指數觸底至 1513 點後才反彈回升，此波跌幅巨大近 65%，惟反彈力道稍嫌不足，僅反彈數日又告回軟，迄 2 月上旬收低 1,581，是否有機會提走強勢反彈，將視中國礦砂買家何時大舉出手。
4. 中國在 12 月煤炭進口量再新高，照理對巴拿馬型船市場具有支撐作用，可能受到海岬型船運費出現重挫崩跌的拖累，也可能今年巴拿馬型船新運力交付爆增，累積運力供給壓力沉重，以及年節效應的影響，巴拿馬型船運費指數也跟隨海岬型船腳步，12 月上中旬衝抵 2096 點後漲勢熄火反轉下跌，如乘溜滑梯一路持續下修，迄中國農曆春節過後跌勢有出現趨緩，2 月上旬緊隨 BCI 之後跌至 1304 點觸底回升，跌幅約 38%，可惜反彈力道薄弱，迄 2 月上旬反彈收在 1322 點。
5. 超輕便型船與輕便型船等兩市場自去年 8 月中旬反彈以來，一路扶搖直上，歷經 4 個



月無歇息的上漲，BSI 與 BHSI 一路反彈穩定持續走高，至 11 月下旬受到大型船市場暴漲的鼓舞，漲勢愈強勁，12 月上中旬攀登至 2011 年 10 月底以來新高分別來到 1562 點及 821 點後，受到聖誕節長假與中國農曆新年假期淡季的影響，也跟著止漲翻黑，一路走低，迄 2 月上旬新年假期結束大型船運費指數已出現弱勢止跌回升，但此兩較小型船指數尚待止跌反彈訊號，只要大型船運費指數反彈持續擴大，小型船運費指數將隨即止跌回升，迄 2 月上旬 BSI 與 BHSI 分別收低 928 點與 667 點。

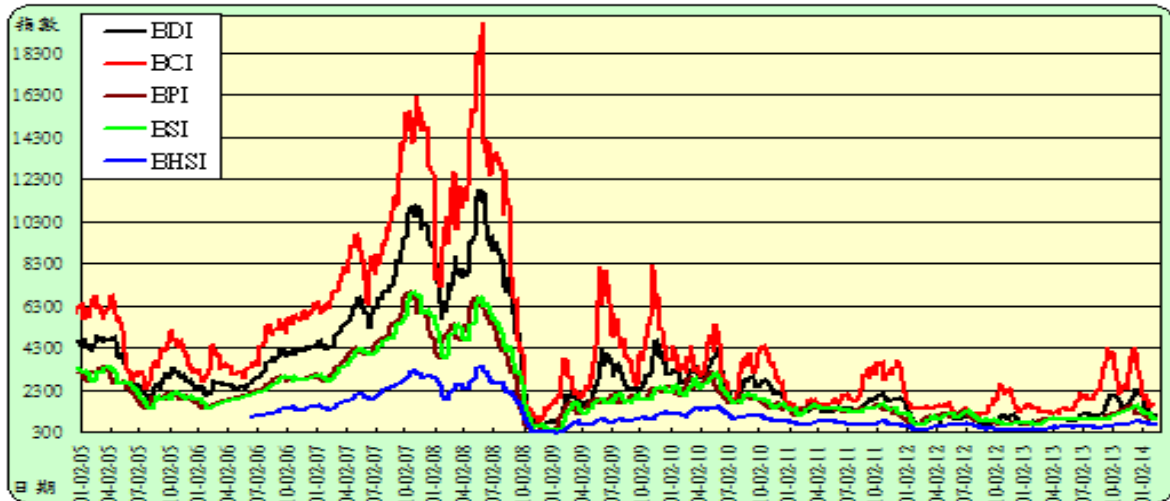


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

### 三、海岬型船市場行情

1. 圖 2 說明海岬型船運費指數(BCI)組成中四條租金航線之租金水準變動趨勢。海岬型船市場在去年 11 月下旬在有心人士刻意的炒作拉抬下，各航線租金經歷 3 個星期一路急速飆漲，至 12 月上中旬才漲勢熄火，平均租金短短 14 個交易日漲幅達 136%。隨後進入聖誕節與新年長假，海岬型市場炒家反手出脫，空頭氣焰趁機打擊海岬型船市場，加上元月後緊接著華人圈開始準備過中國農曆新年假期，以及西澳正逢颶風盛行，接連肆虐礦場與出口裝港，導致礦砂出口作業停頓，礦砂船運暫時被迫中斷，航市交易愈加冷清，基本面明顯偏空，海岬型船市場前波暴漲充滿投機味，導致如重力加速度懸空重挫，一路跌跌不休，歷經二個月跌跌不休，平均租金從雲端跌落谷底，2 月上旬中國農曆新年假期結束前下墜至最低價位，高低跌幅達 80%，終於在中國農曆新年假期結束後，2 月上旬海岬型船市場租金領先止跌反彈，惟經過反彈數日，力道仍嫌薄弱又告回軟，後市表現是否足夠能量帶動強勁一路飆漲，仍看中國礦砂買家進口與礦商往中國傾銷啟動爆發力道。依目前中國港口庫存堆儲高位來看，恐還須在等待一段時間。
2. 由於中國礦砂需求受季節性因素影響而下滑，加上澳洲、巴西等地散裝貨物出口活動因氣候因素放緩，市場整體需求疲軟，海岬型船各航線租金自去年 12 月上中旬全面回檔，歷經近二個月連番下挫，海岬型船租金從高檔急速殺低，至中國農曆新年假期結束的那一天，打到最低，隨後恢復上班市場正常交易，海岬型船各航線租金紛紛止跌弱勢回升，可能因中國鐵礦砂庫存水位高，致買家採購動作不積極，故節後上漲動能有限。4 條航線平均租金 12 月下旬攀抵高價位 38,999 美元後，隨後長假淡季來臨，多頭獲利了結，交易冷清，租金急速重挫，整數關卡連翻失守，迄 2 月上旬農曆新年假期結束的那一天，



打到最低至7,912美元，隨後節後恢復上班市場正常作業，租金才止跌弱勢回升，迄2月上旬些微弱反彈數日再度回跌收在到8,585美元。太平洋區航線租金12月中旬租金衝至最高至41,409美元後熄火，隨後長假淡季來臨，交易冷清，租金連番下跌，整數關卡接連淪陷，農曆新年假期結束的最後一日，跌落至最低6,991美元，隨後市場恢復正常作業，租金才止跌弱勢回升，僅反彈數日又告回跌，迄2月上旬拉回到8,705美元。大西洋往返航線租金12月下旬衝抵2010年10月來最高價位來到48,200美元，隨後長假交易冷清，租金止漲急速拉回，迄2月上旬節後恢復上班市場正常作業才止跌回升，最低下挫至5,495美元，隨即止跌弱勢反彈數日又告拉回，迄2月上旬回跌收在到6,105美元。

3. 大西洋區返回遠東航線租金12月下旬衝抵2010年10月來最高價位，來到62,000美元，隨後長假效應，投機客獲利了結退場，動力加速度下墜，整數關卡連番失守，農曆新年假期結束的最後一日，跌落至最低25,600美元，俟節後恢復正常作業，租金才觸底微弱反彈數日又拉回，迄2月上旬收低25,880美元。太平洋區返回歐陸航線租金12月上中旬衝底17,659美元後，長假效應，交流步入清淡，租金失去動能而反轉急速下挫，中國新年期間跌至最低負6,768美元，俟年節結束後市場恢復正常作業才止跌回升，隨即止跌弱勢反彈，僅維持數日反彈又告拉回，迄2月上旬收低負6,350美元。

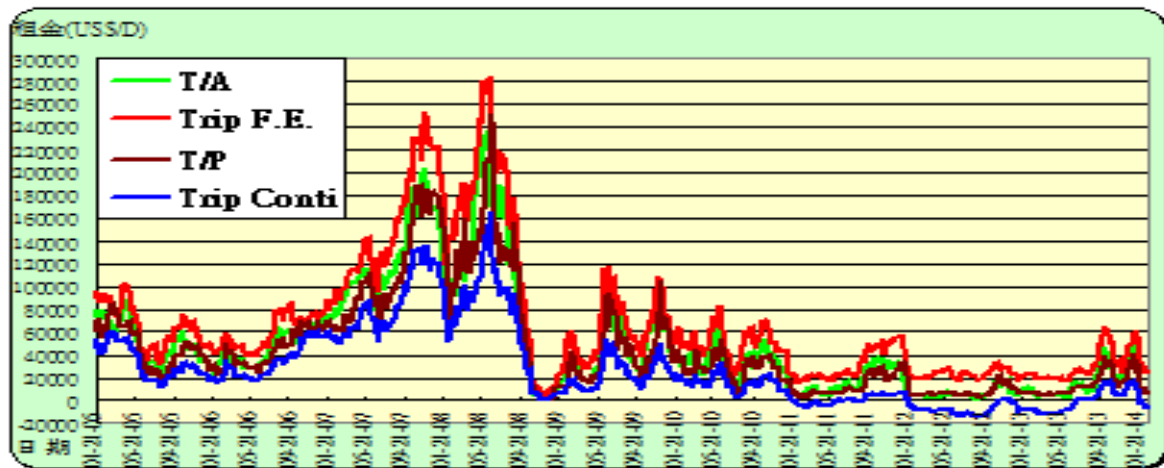


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。巴拿馬型船市場跟海岬型船市場隨影相隨不離不棄，儘管目前巴拿馬型船新運力交付還蠻多，其實運力供給壓力依然不輕，受到海岬型船市場在11月下旬出現一波強勁反彈的照拂，巴拿馬型船租金行情也歷經半個月的急速驚漲，存有某程度投機炒作氣氛，終於在12月中旬投機客趁聖誕節新年假期來臨前提早下車，大型船市場頓時遭遇空頭攢壓，租金行情立即失去支撐而從高位反轉重挫，緊接著中國農曆春節即將來臨，華人圈紛紛準備迎接中國新年假期，交易活動陷入冷清，加上節慶前中國電廠煤炭儲備充裕，且中國本土煤價仍繼續下滑，中國煤炭買家縮手觀望，煤炭購買活動降低，尤其對印尼動力煤需求疲軟，加上印尼天氣不好，煤炭出口裝船受影響，租家延後租船，進一步拖累巴拿馬型船租金行情表現。由於太平洋市場缺乏足夠貨載的激勵，迫使遠東地區運力空放至大西洋區市場，因而大西洋市場可用運力增多，可惜大西洋區南美與美國海灣穀物出口

清淡，也無力支撐累積供給過剩運力，導致大西洋區與太平洋區市場租金跌跌不休，聖誕節新年過後依然持續下挫，至中國農曆春節結束後華人圈返回崗位，市場交易恢復正常，太平洋區市場租金開始止跌回升，但大西洋區市場依舊疲軟。2014年運力過剩，供大於求問題依然存在，巴拿馬型船市場恐不易有令人驚喜的表現。

2. 巴拿馬船市場租金已歷經兩個多月持續下修，4 條航線平均租金跌幅近 38%。過年後市場情況逐季好轉，今年業界仍看好中國城鎮化建設帶來鋼鐵需求增加，中國大宗商品買家重新盤點庫存後，將啟動新一波進料租船行動，因而提振市場的需求動能，同時，南半球澳洲等地的惡劣天氣狀況亦逐步遠離，隨著煤炭、穀物等貨載出口恢復正常運作，租金行情或有觸抵回升可能。巴拿馬型船 4 條航線平均租金進入 12 月後漲勢更加凌厲，12 月上中旬飆漲至 16,728 美元後，淡季來臨，多頭紛紛下車，頓失上漲動能，各航線租金止漲拉回，拖累平均租金一路下修，2 月上旬中國農曆春節結束後華人圈返回崗位，儘管大西洋區市場租金依舊疲軟，太平洋區市場租金出現止跌回升，帶動平均租金觸底 10,417 美元後止跌回升，迄 2 月上旬稍微回升至 10,570 美元。
3. 太平洋區航線租金 12 月上中旬曾飆漲至 14,403 美元後，受到海岬型船市場急速重挫的心理面衝擊，以及淡季來臨，導致投資人信心不足，市場呈現多殺多局面，租金一路下跌，過完聖誕節新年緊接著中國農曆春節即將來臨，華人圈準備迎春節年假，年前電廠已備妥高位儲煤炭，且印尼煤炭出口港受雨季影響裝港作業，煤炭延後出口裝船，致太平洋區市場需求運力減緩，租金行情持續下挫，過完中國春節市場恢復正常交易，此區域航線租金觸底至 8,886 美元後止跌反彈，迄 2 月上旬稍微拉高至 9,869 美元。大西洋區航線租金 12 月上中旬攀登至 21,018 美元高價位後，海岬型船租金被攪壓的衝擊及淡季來臨，交易出現冷清，投資人紛紛下車，呈現多殺多局面，租金一路下跌，中國春節假期結束，華人圈返回市場租船作業，但大西洋區航線租金依舊疲軟無力翻轉，迄 2 月上旬下挫至 10,368 美元。中國舊曆新年結束後航市依然混沌未明，顯示 2 月可能沒有令人欣慰行情表現，恐需等待 3 月南半球穀物出口旺季看是否帶動需求增加。
4. 大西洋返回遠東租金航線 12 月上中旬飆漲至 28,100 美元後，投資人準備過聖誕節及新年長假，交易逐漸退潮，租金止漲反轉直下，中國春節假期結束後，此航線租金行情還是無力止跌回春，迄 2 月上旬拉回下修至 20,773 美元。遠東返回歐陸租金航線 12 月上中旬衝抵 3,414 美元，聖誕節及新年長假效應，交易逐漸退潮，租金反轉直下，俟中國舊曆新年結束後，華人圈返回市場租船作業，此航線租金 2 月上旬觸底 1,101 美元後止跌回升，2 月上旬稍微拉高至 1,269 美元。

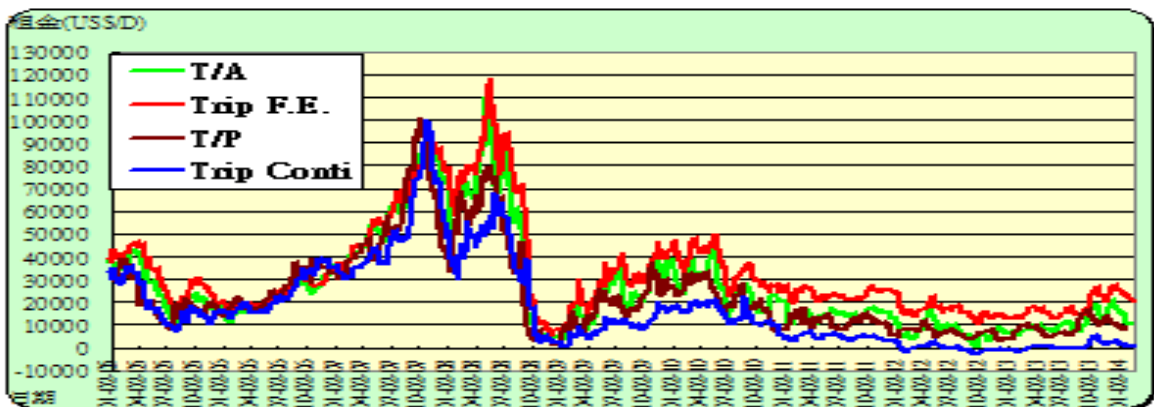


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。超便型船與輕便型船等兩型船市場在去年 8 月中旬起展開一波長達近 4 個月多頭行情，兩型船市場租金穩健扶搖直上，至 12 月上旬由於太平洋區市場航線缺乏鎳礦、鋁土礦貨運需求支撐，租金行情才漲勢熄火而拉回，租金跌跌不休，儘管 12 月中旬航市各型船市場租金全面走跌，但超輕便型船與輕便型船市場租金行情的跌勢比大型船緩和，中國農曆新年結束後太平洋區航線才見止跌弱勢反彈。
2. 據傳目前印尼政府祭出新政策，對任何未經加工的原礦都不允許輸出至東南亞國家，但在該國採礦業施壓之下，2017 年之前，銅、錳、鉛、鋅及礦砂仍能作為精礦出口，此後均須在國內加工。倘此出口禁令確實執行，鎳礦砂與鋁土礦已被納入禁令，這對超輕便型船以下市場的衝擊可謂不言而喻。據統計，印尼去年出口鎳礦砂共約 46.5 百萬噸，其中 60% 被銷往中國。鋁土礦的出口量大致相當，約為 47.01 百萬噸，且幾乎全部被中國買走。這些貨物主要用超輕便型至巴拿馬型的散貨船運往中國，尤其以超輕便型船為首選。市場解讀印尼政府此禁令，是短空長多，認為中國買家將被迫至更遠非洲購買，大大拉長運距，創造更多運力需求，有利於租金行情表現。
3. 太平洋區航線租金持續上漲且創今年新高，12 月上旬攀登至 13,693 美元後，無力續向前挺進，漲勢受阻而反轉一路拉回，加上新船運力大量交付營運，運力過剩愈來愈嚴重，今年恐成為最艱困市場。聖誕節新年過後持續下跌，俟中國農曆新年結束後太平洋區航線租金觸底 5,156 美元才見止跌弱勢反彈，迄 2 月上旬稍微拉高至 5,325 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 12 月中旬攀登至 22,036 美元後，無可避免受到聖誕節及新年長假效應的衝擊，終於無力繼續挺升而反轉拉回，俟中國農曆新年結束後，此航線租金雖縮小跌幅，但尚見止跌回升，迄 2 月上旬回檔至 13,688 美元，可能近日有機會翻轉上揚。

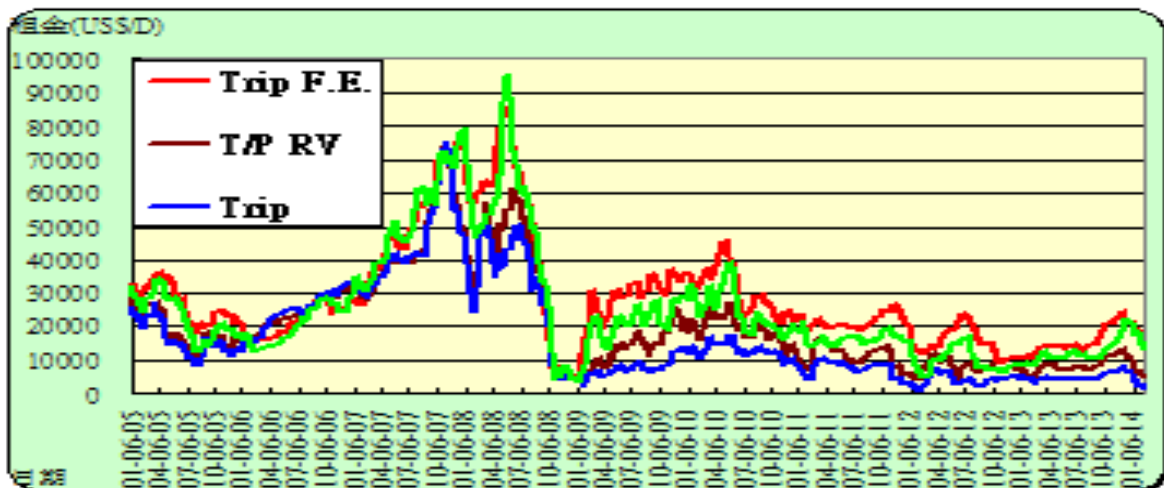


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

4. 大西洋區回遠東租金航線 12 月中旬衝上 24,507 美元後，還是無法躲避聖誕節及新年長假效應的衝擊，交易冷卻，租金失去支撐而拉回，緊接著中國舊曆新年來臨，市場租金持續鬱悶下修，俟中國農曆新年結束後，此航線租金抵達低價 18,222 美元才止跌回升，迄 2 月上旬小幅回升至 18,250 美元。遠東回歐陸租金航線 12 月上旬攀抵 8,265



美元後上漲動能消失而回檔，又逢聖誕節及新年長假效應的衝擊，租金持續下修，俟中國農曆新年結束後，此航線租金抵達低價 1,810 美元才止跌回升，迄 2 月上旬小幅回升至 1,850 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 月中旬後平均租金隨即觸底一路扶搖直上，連續闖關整數關卡，12 月上中旬攀抵在 16,622 美元後，因太平洋區航線租金率先快速明顯拉回，緊接著 12 月中旬大西洋區航線也不支倒地回檔，平均租金則加速回檔，俟中國農曆新年結束後，租金抵達低價位 9,775 美元才止跌回升，迄 2 月上旬小幅回升至 9,778 美元。

## 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。去年下半年輕便型船市場受惠於新興開發經濟體進出口貿易暢旺的帶動，促使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，加上印尼國會否決政府放鬆未加工金屬非金屬礦出口禁令的要求，引發市場搶購印尼的鎳礦、鋁礬土等利多因素，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，輕便型船租金表現非常不錯，但至12月中旬後步入聖誕節及新年長假淡季，以及緊接著中國舊曆新年來臨，交易活動陷入冷清退潮，依往年慣例，市場行情持續拉回修正。俟中國農曆新年結束後，華人圈返市恢復正常作業，太平洋區市場交易開始轉趨熱絡，租金行情露出止跌回升現象。今年輕便型船運力需求可能會明顯增加，但新運力供給幾乎零成長，預期今年輕便型船租金行情表現應不會太差。

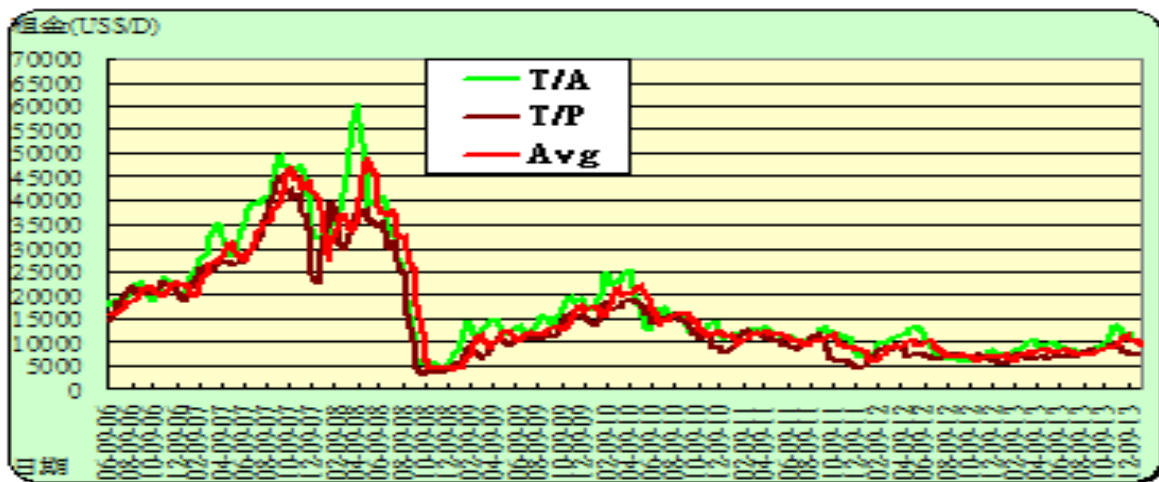


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

2. 太平洋區相關航線租金12月上旬拉高至9,647美元後止步反轉持續拉回，跌幅相對緩和，在中國舊曆新年結束後，市場交易轉趨熱絡，租金觸及最低6,964美元後止跌回升，迄2月上旬回升收在7,196美元。大西洋區相關航線租金12月中旬攀登拉高至13,434美元，隨後長假淡季效應顯現，租金無力上攻而回跌，中國農曆新年結束後，租金行情尚未止跌回升，所幸跌幅縮小，近期有機會出現轉機，迄2月上旬拉回收在10,99美元。輕便型船市場平均租金12月中旬攀登拉高至11,348美元高價位，隨後因主力大西洋航線漲勢中止反轉下跌，因此兩大洋區航線租金同步一路走跌，致輕便型船平均租金也漲勢受阻而拉回，1月上旬跌破1萬美元，持續疲軟下挫，至中國農曆新年結束後，雖太



平洋區航線租金已止跌回升，但大西洋區航線依舊疲軟，平均租金還是無力翻紅，迄 2 月上旬拉回收在 9,095 美元。

## 七、市場展望

- (一)依 WTO 預估 2014 年全球貨物貿易量將增長 4.5%，但仍低於過去 20 年間 5.4% 的平均增長水準。已發展經濟體出口增長 2.8%，發展中國家增長 6.3%，分別高於去年 1.3 和 2.7 個百分點。預計今年海運貿易量繼續增長，全球主要散裝乾貨貿易國經濟狀況有所好轉，特別是印度、巴西、東盟等主要新興國家和地區。全球散裝海運貿易量仍將延續 2013 年緩慢回暖的步伐，2014 年散裝海運貿易量約為 45.5 億噸，比增長 5.6% 左右。礦砂海運貿易仍將是市場運價的主要支撐力量。雖然中國政策極力要抑制鋼鐵等行業的過剩產能，但新型城鎮化的推進、老舊市容的改造、廉租住房與公共租賃住房等建設，以及地方大規模投資仍將帶動礦砂的進口；主要礦商礦砂產能的擴張與釋放，進一步推動礦砂的海運貿易增加，預計 2014 年全球礦砂貿易量增幅為 7%，仍維持高位。
- (二)過去幾年散裝船市場一直受困於供大於求，2014 年散裝船市場供大於求狀況有望逐漸好轉，預計運力供應增長大概跌到 3.6%，需求增長達 5%，終於出現了一個需求大於供應的格局。惟由於過去幾年運力過剩的局面一直沒有消化掉，預計 2014 年底可能會逐漸去化明朗。由於 2013 年下半年散裝航市表現遠超預期，且船舶造價觸底，投資人紛紛看好未來市場表現，認為未來船舶資產將有升值空間，吸引投資人大量造船，因而 2013 年新船訂單量大量湧現，儘管今年預期有不少利多因素，但仍然存有運力過剩陰影。從宏觀經濟角度看，歐元區結束衰退、美日經濟正在恢復元氣，中國經濟加速轉型等，這些利多消息將使航運市場充斥樂觀氛圍。然而，投資人在樂觀之餘，仍不能輕忽運力過剩問題。
- (三)2 月假期結束後，中國大宗原料買家應會開始積極進口原料租船活動，有機會帶動航市運費上漲。今年第一季航市表現仍將疲弱，市場需求不旺和運力過剩將繼續壓制運費表現。2014 年新增運力較少，市場運力過剩局面將逐步好轉，今年 BDI 的整體表現有望好於去年。2014 年散裝貿易量將延續 2013 年緩慢回暖的步伐，運力增速將降至 2004 年以來新低，需求增速有望超過運力增速，預計 BDI 指數將極高可能高於 2013 年，有專家樂觀預期 BDI 年度均值在 1500~1700 左右。

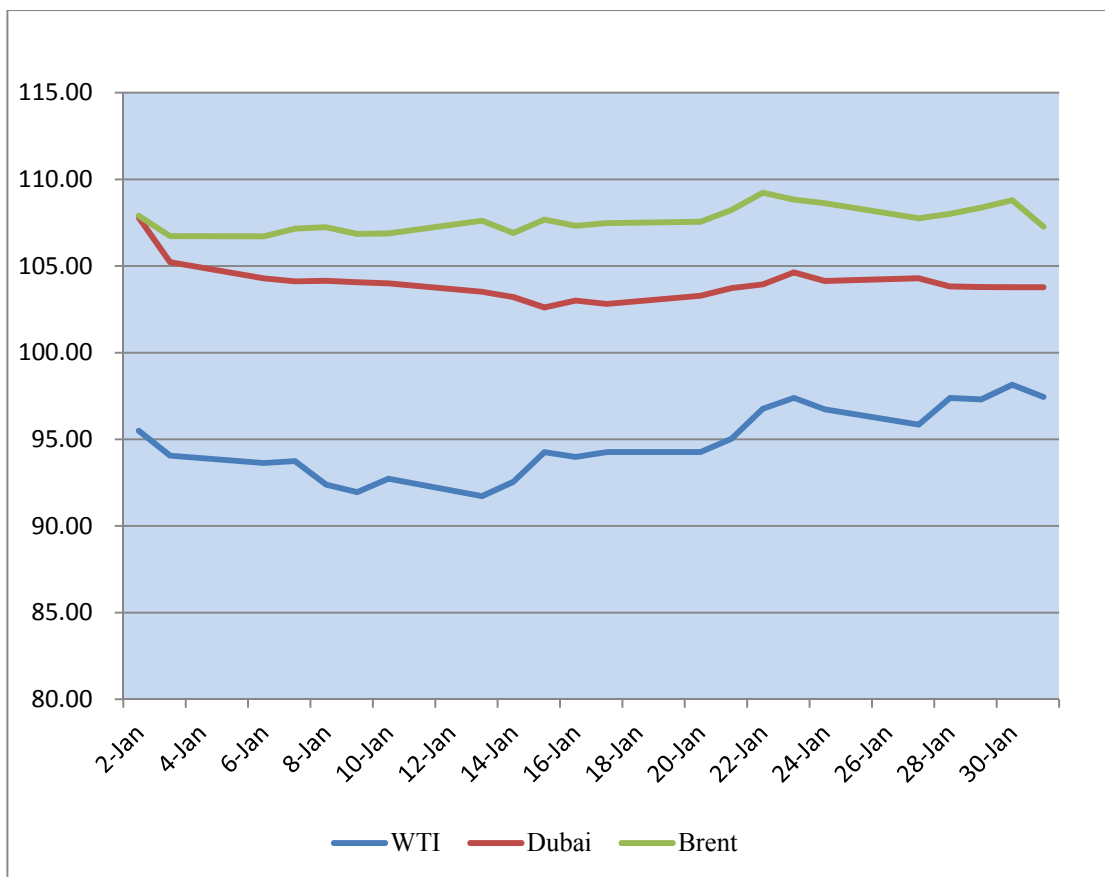
## 2014 年 1 月份國際油輪市場動態

康筱涵

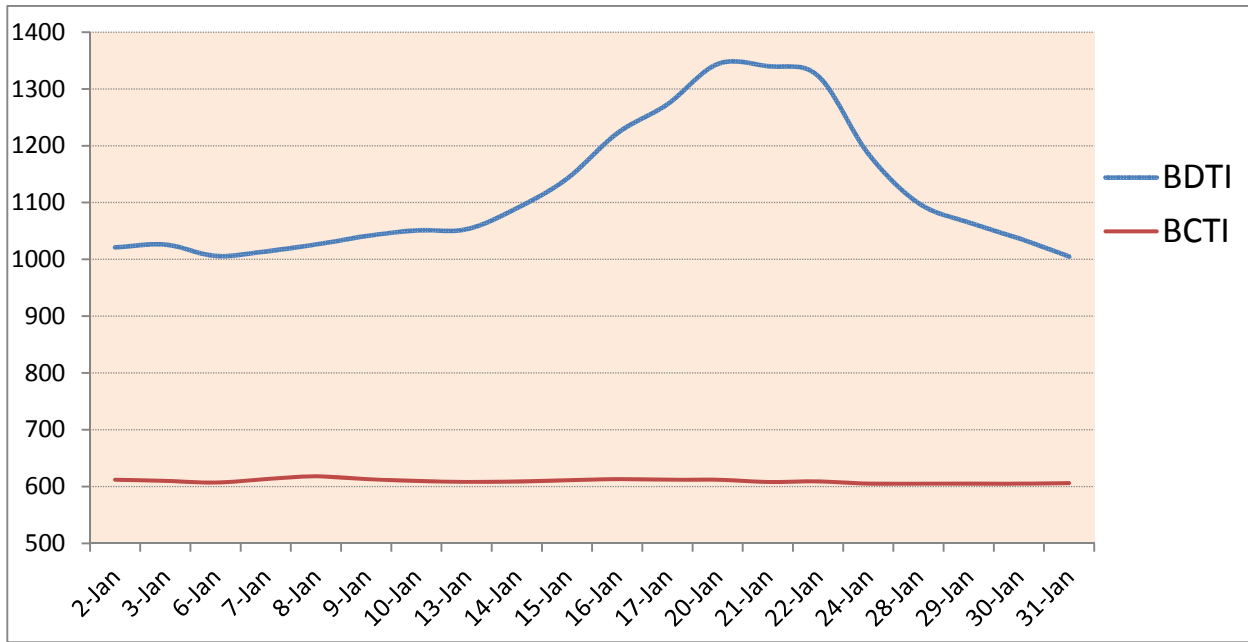
## 1. 原油市場短評

受到 2013 年冬季需求增和供給緊縮影響，上個月原油價格呈現小幅上漲。整體市場對利比亞產油增長的預期減緩，影響油價在月末進一步上漲的力道；依據彭博社所公佈資料指出，石油輸出國組織（OPEC）1 月原油產量跌至過去兩年多來的最低水平，OPEC 組織 1 月原油日產量已從去年 12 月的 3,003.9 萬桶降至 2,988.8 萬桶，平均日減 15.1 萬桶。此季節性需求增長因素將使短期內原油價格維持高檔水位，然而供給持續增加的美國原油產量及發展中國家需求減緩亦意味著油價可能在中長期有所削減。

2014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) &amp; 成品油綜合運價指數(BCTI)



	2014					
	BDTI			BCTI		
	Dec(13)	Jan	% change	Dec(13)	Jan	% change
Max	997	<b>1344</b>	34.80% ↑	636	<b>618</b>	-2.83% ↓
Min	680	<b>1005</b>	47.79% ↑	586	<b>605</b>	3.24% ↑
Average	815.88	<b>1118.20</b>	37.05% ↑	616.06	<b>609.55</b>	-1.06% ↓

## 2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格95.49美元，月底報價97.45美元；月均價為每桶94.87美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格107.79美元，月底價格每桶103.77美元；月均價為每桶103.99美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格107.89美元，月底以每桶107.27美元作收；月均價為每桶107.29美元

### 3.油輪買賣交易行情\*

超大型油輪 –“Gulf Sheba“(2007年造，二十九萬八千九百載重噸)，

超大型油輪 –“Gulf Eyadah“(2006年造，二十九萬八千九百載重噸)。

兩艘姊妹船雙殼油輪以總價約九千九百萬美元售出

### 4.大型油輪拆船市場交易行情\*

“Vinashin Atlantic“(1992年造，二萬零七百輕載噸)於孟加拉共和國拆解，但無成交價報導。

“Genmar Minotaur“(1995年造，一萬四千六百輕載噸) 以460美元/輕載噸售出，新加坡交船。

“Phubai Amara 12“(1991年造，一萬四千輕載噸)於巴基斯坦拆解，但無成交價報導。

### 5.原油油輪運費行情

月初因新年假期到來市場疲乏，中東出口成交數量減少至 119 筆，月中因部分船東把船噸放到西非致使波灣船噸需求不足，波灣至日本 26.5 萬噸級(TD3)，運費走升至 WS68 點，日租金 53,000 美元，隨後因船噸供需回復運費月底開始下修至 WS43 點，日租金下滑至 17,500 美元;波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 W30 點，日租金下修至 16,300 美元。

#### 蘇伊士型油輪市場 –

月初持續上月行情，地中海、黑海-地中海航線於月中一度分別提升至 W170 點，換算日租金約為 90,192 美元及 87,829 美元，月底船噸供給回復運費下滑劇烈至 W95 點及 92.5 點，日租金 44,423 美元及 37,107 美元。西非至美東 13 萬噸級運費最高來到 W132 點，日租金 63786 美元，月底也下修到 W80，日租金 26051 美元。

### 6.成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級的運費無法延續上月漲勢，本月起伏幅度小，月底運費落在 W77.5，日租金約為 8,703 美元;波灣至日本 5.5 萬噸級運費報 W90，日租金下滑至 7,369 美元。本月成品油市場運費雖下滑，運費市場起伏平緩漲跌幅度小。

\*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1月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	3-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	31-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	36.0	28,355	30.0	16,312
AG / JAPAN	VLCC	58.5	40,037	43.0	17,554
WAF / EAST	VLCC	58.0	34,902	45.0	17,433
WAF / USG	VLCC	70.0	53,767	55.0	33,710
WAF / USAC	SUEZMAX	107.5	45,007	80.0	26,051
MED / MED	SUEZMAX	130.0	67,155	82.5	37,161
UKC / USAC	AFRAMAX	137.5	38,269	80.0	26,051

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	3-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	31-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	80.0	9,888	77.5	8,703
AG / JAPAN	55,000	95.0	9,003	90.0	7,369
UKC / USAC	37,000	122.5	8,706	140.0	12,522
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	9,716	115.0	9,873
MED / MED	30,000	167.5	16,315	160.0	14,609

## 油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	26,600	25,400
SUEZMAX	150-160k	21,100	20,300
AFRAMAX	95-110k	16,000	16,500
LR1	65-74k	15,150	16,000
MR	47-48k	15,200	15,900

## 油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$93.0	\$68.0
SUEZMAX	150-160k	\$64.0	\$47.0
AFRAMAX	95-105k	\$45.0	\$34.0
LR1	65-73k	\$42.0	\$32.0
MR	47-51k	\$39.0	\$29.0

## 油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年1月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	96.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	63.5	\$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