



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百二十六期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 126 2014年6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	3
2014 年 5 月-6 月國際運輸動態報導	3
2014 年 5 月-6 月國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2014 年 5 月份國際油輪市場動態	16

專欄報導

從臺灣經貿現況看兩岸小三通未來發展

李慕武¹

在經濟全球化趨勢下，臺灣為強化國家競爭力，目前正積極加速自由化與國際化進程。透過自由貿易協定簽定，區域經濟整合的推動，降低投資障礙吸引國內外企業投資。自 2002 年加入世界貿易組織 (World Trade Organization, WTO) 開始，2013 年與對岸中國大陸簽署海峽兩岸經濟合作架構 (ECFA)、2014 年與新加坡簽訂個別關稅領域經濟夥伴協定，其經貿政策皆為朝向自由化及國際化的方向前進。面對目前全球經濟局勢朝各別區域的合作及整合；目前全球生效的區域貿易協定 (Regional Trade Agreement, RTA) 已達 384 個，臺灣應更致力於成為區域經濟整合組織的一員 (如：跨太平洋戰略經濟夥伴關係協定，TPP 及區域全面經濟夥伴關係，RCEP)，以開展新一波的經濟自由化，強化產業結構，增進臺灣經濟的成長動能，然而在政治現實的考量下，目前已簽訂的海峽兩岸經濟合作架構 (ECFA) 仍未帶來實質經貿上的效益，使小三通模式的經貿交易仍持續進行。



「小三通」為國人及貨物由離島區域往來臺灣與大陸之間；也就是以金門、馬祖等外島作為進入兩岸的中繼站。其正式開放是為 2001 年元月 1 日，臺灣與大陸人員之間的往來，除了經過香港、澳門或其他第三地的轉機往來外，可以選擇航點與距離較近的金馬。國人只要持有護照或有效入出境許可證件，可經金門、馬祖之小三通管道往返大陸地區。在目前大三通尚因政治敏感與兩岸爭利的情形尚未改善、ECFA 仍未完成最後協議 (服貿、貨貿尚未簽署) 的情形下，小三通有其存在的價值，本文試以臺灣目前經貿現況探討兩岸小三通未來發展情形。

小三通的開辦為兩岸之間的貿易開啟新的一頁，其法源主要為以下幾項法條規定：(1) 「試辦金門、馬祖、澎湖與大陸地區通航實施辦法」、(2) 「離島建設條例」第 18 條、(3) 「台灣地區與大陸地區人民關係條例」第 95-1 條第 2 項。然臺灣貿易中有許多屬於外國籍貨物，對於外國貨物是否可以依循小三通模式進出兩岸，雖然依「試辦金門、馬祖、澎湖與大陸地區通航實施辦法」第 25 條及「台灣地區與大陸地區人民關係條例」規定准許輸入大陸地區物品限於「台灣地區物品」，然在國貿局 99.4.1 貿服字第 09970073040 函示「台灣地區與大陸地區貿易...所稱台灣或大陸地區物品均未包括外貨」及國貿局 99.4.8 貿服字第 09901009681 函示「...公告准許輸入台灣地區之大陸物品及准許輸往大陸地區之台灣地區物品。係規範兩岸地區物品輸出入行為及有關事項並未規範外貨」等解釋令下，使外貨仍可用技術性的方法使其貨物循小三通的模式進行兩岸貿易活動。另外，關稅總局 99.10.13 台總局徵字第 0991022186 號公告「離島港區...現階段不宜辦理三角貿易通關業務。但自由貿易港區、保稅倉庫及物流中心之外貨暫不適用。」及關務署 103.5.1 台關業字第 1031008848 號「小三通貨物於台灣本島通關放行者轉運至離島地區辦理卸

¹ 海關資深關員

存結關;如於離島通關者，應確認貨物自台灣本島倉儲移運至離島通關出口地...。」等解釋令確保國內出口至中國大陸貨物亦可由自由貿易港區等保稅倉儲處所進行相關的物流活動。如此使得利用小三通作為兩岸經貿往來的比例更形提高亦可享有租稅上的優惠。

近期政府於臺北港建置海運快遞專區，主要定位於發展海空聯運、貨櫃碼頭及汽車產業物流。引發是否可取代目前小三通模式?由以下幾點分析(1).海運貨物是否有需要以快遞方式進行運送。(2). 臺灣海峽一年適合跨海域行船的天數約為 200 多天，海象不佳的因素亦可能使海運快遞業務受到影響。(3).目前以海運快遞的模式由臺北港運送貨物仍需要繳稅，而以小三通的模式則有稅賦上的優惠，故仍吸引許多貨主採用此模式進行相關運送。目前小三通的業務主要以馬祖及金門兩地離島為主，對於需要出口至大陸的貨品，貨主若能善加利用國內本島上已建置的保稅倉儲物流機制(如：國際物流中心、自由貿易港區及自由經濟示範區)，業者可享有運輸成本較低且兼具貿易便捷之模式，將保稅倉儲處所存儲之貨物以小三通方式出口至中國大陸，其通關模式分為下列二種：(1)業者可於台灣本島辦理出口貨物通關放行手續後再經離島運往大陸；(2)出口貨物直接於離島（金門或馬祖）辦理通關放行手續後運往大陸，並且可以藉由保稅倉儲區進行增值活動(如深層加工、MCC 多國籍併貨)。進行物流流程的創新，開發新的商業模式及市場，發掘尚未被滿足的需求，增加貨物本身的產值。對於目前兩岸政治情勢仍未明朗，主要協議的簽訂仍遙遙無期之下，使用小三通的物流方案對於兩岸貿易及貨運的流通仍有一定的助益。



海運市場動態報導

2014 年 5 月-6 月國際運輸動態報導

1. 達飛/麥司克/地中海建立 P3 營運網路聯盟

達飛航運(CMA CGM)為提昇及優化航線,特宣布,將與麥司克航運(Maersk Line)、地中海航運(MSC)建立橫跨北美、亞洲及歐洲之 P3 的營運網路聯盟。

這三家為歐洲超強的聯盟(EU)表示,該 P3 營運網路聯盟涵蓋總運能 260 萬 TEU 所屬二五五艘貨輪、二十九條航線,及亞歐、泛太平洋與大西洋三大航線,三大航商透過聯營中心於各航線獨立操作,提供客戶更穩定與密集彈性的服務。舉例而言,P3 營運網路聯盟在亞洲至北歐航線將可提供每周八個航班與更多直靠港,該項升級服務將可減少因取消航班造成客戶的不便。

達飛表示,該項全新操作模式預計在今(2014)年第二季展開,惟尚需取得相關主管機關的批准,而 P3 營運網路各項協議定案可望在今年第四季達成。據瞭解,船隊規模達 260 萬 TEU 的 P3 營運網路聯盟運能結構係由麥司克佔 42%(大約 110 萬 TEU),地中海航運佔 34%(大約 90 萬 TEU),達飛則佔 24%(大約 60 萬 TEU),由各家公司提供自有或租用船舶參與營運。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 星國註冊船舶四個月增近四百萬總噸

新加坡註冊船籍四月份再攀高,新加坡港航局(MPA)統計指出,星國註冊船舶今年以來連破紀錄,四個月來增加了將近四百萬總噸。MPA 統計,星國船舶由去(2013)年底之 4379 艘、7361.5 萬總噸,以平均每個月增加一百萬總噸速度持續成長,至上月底已達 4430 艘、7750.3 萬總噸,四個月來增加了 51 艘、388.8 萬總噸,其中四月份較三月增加 18 艘、115.3 萬總噸。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 我國國際商港前五月櫃量增 4.37%

我國國際商港今(103)年前五月貨櫃裝卸量為 602 萬 TEU,較去年同期的 577 萬 TEU,增長 4.37%。其中高雄港前五月貨櫃量為 423 萬 TEU,較去年同期的 407 萬 TEU,增長 3.85%。

基隆港今年一到五月份貨櫃量為 67 萬 TEU,較去年同期的 63 萬 TEU,增幅為 7.62%,台北港今年前五月貨櫃量為 51 萬 TEU,較去年同期的 46 萬 TEU,增加 10.15%。台中前五月貨櫃量為 60 萬 TEU,較去年同期微幅成長 0.06%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 赫伯羅德/CSAV 計劃在合併後升級船隊

赫伯羅德與智利南美輪船(CSAV)計劃在合併後升級船隊。外電消息，南美輪船公布該公司今年第一季業績透露訊息指出，赫伯羅德與 CSAV 雙方將在今年九月前解決與監管和財務有關的問題，合併可望在第四季完成。

合併之後，雙方計劃在四至五年內升級船隊，取得與 P3 成員相當的規模效益。G6 聯盟成員的赫伯羅德曾表示，將需要購入至少一萬六千 TEU 以上的大船來保持在東西幹線的競爭力。

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. 美碼頭工人傳罷工影響出貨北美航線擬調價

美國碼頭工人有可能罷工訊息影響貨主出貨，但隨著旺季到來，船公司六月中調高北美航線運價立場不變。上海航運交易所市場週報指出，北美航線運輸需求基本穩定，美西航線受美西南地區本月下旬碼頭工人罷工消息影響，貨主放緩出貨步伐，儘管部分貨源轉向美西北地區，但運輸需求總體仍略有收縮，船舶平均艙位利用率維持在九成以上，市場運價小幅下滑。美東航線，運輸需求保持穩中有升態勢，但部分航商為穩定貨源繼續小幅下調運價。

本月六日上海出口至美西、美東基本港市場運價(海運及海運附加費)分別為為 1802 美元/FEU、3286 美元/FEU，分別較前週下跌 3.4%、1.4%。惟據悉，隨著傳統運輸旺季的逐步來臨，船公司計劃於本月十五日上調市場運價，幅度在 400 美元/FEU 左右。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 追求經濟效應 訂造大貨櫃船成潮流

貨櫃市場邁入大船營運時代，當今以 1.8 萬 TEU 級稱霸，據外電報導，可望新增 2017 年及以後交付的同類型貨櫃船新船訂單。

國際航商為追求大船規模經濟效益，積極規劃訂造超大型貨櫃船，當前惟有 P3 聯盟船隊具 1.8 萬 TEU 級配置於營運陣容，外電提及 G6 聯盟起而效尤，計畫訂造類似規模的超大型貨櫃船，並和 P3 聯盟搶佔交付檔期，為了發揮相仿規模經濟效益。

據知名船舶經紀最新月報表示，1.4 萬 TEU 貨櫃船和 1.8 萬 TEU 貨櫃船新船訂單，將在今年下半年簽署建造合約。惟有船舶經紀提醒，聯盟相互競逐，趨使新增訂造 1.8 萬 TEU 貨櫃船，擬影響全球貨櫃航運市場體質。

P3 聯盟由馬士基航運、地中海航運和達飛航運組成，馬士基航運船隊唯一配有 1.8 萬級貨櫃船；G6 聯盟成員，中海集運、阿拉伯聯合航運現持 1.8 萬 TEU 級貨櫃船訂單。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 日本海事協會推出最新版規則

日本海事協會(ClassNK) 宣布推出最新版規則 (Rules and Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships)，同時提供官網免費下載及光碟版與紙本印刷版選購。該協會表示，為提升海上人員生命財產安全及守護海洋環境，該協會一直持續檢視、更新並修訂其技術規範。最新版內容除了反映最新研究與損傷調查結果，並合乎最新國際公約規範、IACS 統一要求及航運界期盼。

此次修訂大綱包括了：

- 修訂「全面檢視礦砂船規則」；
- 根據損害調查結果，修訂「獨立型棱形液艙的支撐結構」；
- 根據國際公約規定，修訂「海事勞工系統檢驗與註冊規範」和「船舶噪音章程」的相關規定；
- 根據 IACS 統一要求，修訂「改裝散裝船之自落式救生艇配備規範」；
- 因應航運界之需求，修訂「防火纜線適用範圍」。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 麗娜輪台北-平潭航線今首航開啟新頁

華岡集團所屬「麗娜輪」台北-平潭航線正式開航，由集團董事長洪清潭主持，開啟台北-福建平潭兩岸航線。在此之前，為因應航行台北港-福州平潭港區的麗娜輪即將開航，該輪所屬東聯航運正式加入台北市輪船公會成為新會員。東聯航運公司英文名稱為 UNI-WAGON MARINE，取得交通部核發船舶運送業許可證第 1116 號，由洪清潭與張嘉修分別擔任董事長與總經理，以 10712 總噸、880 載重噸之麗娜輪申請經營台北港-平潭航線。

「麗娜輪」為快速客輪，總噸位 10712；船長 112.6 公尺、吃水 3.8 公尺，可載旅客 787 人，約可容納十八輛遊覽車及兩百輛小自客，之前開航採取旅行社包船型式營運，當天來回蘇澳-花蓮-蘇澳航線。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2014 年 5 月-6 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.今年全球貿易增速大約為4.7%，比前兩年前平均水準2.2%佳。貿易額占全球1/3的歐洲能否在未來一兩年較快復甦，是一個重要關鍵因素，另外，新興經濟體是否能在未來重返危機前的快速增長，也是一個重要因素。如果歐盟與新興經濟體能夠恢復動力，全球貿易就會更快增長。中國就是其中一個重要的變數，如果中國還繼續堅持出口主導型的經濟增長方式，那麼全球的進出口都會增長，整體的貿易就會好看很多；如果中國採取了以內需驅動為主的增長方式，那麼全球貿易就不會過快增長。
- 2.全球主要經濟體基本走出底部，IMF對2014年復甦預期較高，從2013年的2.9%到2014年的3.6%。美國在住房和家庭財富的增加的驅動下，預計從去年1.5%上升到2014年的2.5%。歐元區有望逐步走出衰退，2014年將有1%的增長。預計新興經濟體和發展中國家的經濟增長將保持強勁，2013和2014年將增長4.25%至5%。中國經濟增長將小幅減速，將從去年7.5%下降至2014年的7.25%。
- 3.中國2014年第1季GDP增長7.4%，增速回落0.3%，經濟增長趨緩。中國製造業採購經理指數（PMI）雖然繼續在50%以上徘徊，但已接近榮枯線附近；工業品出廠價格指數（PPI）繼續呈負增長；中長期貸款累計大幅回落。新開工專案投資額、固定資產投資完成額增速雙雙回落；房地產投資額增速回落，主要城市土地供應量及成交量負增長；建築業產品累計增速回落。固定資產投資的經濟指標不甚理想，將給建築用鋼市場帶來不確定因素，預計第2季和下半年中國中央及各地方政府將加大固定資產投資力道，以貫徹落實經濟穩增長政策。

(二)中國、印度煤炭進口依法持續增加，進口增速已緩和

- 1.中國煤炭進口在不斷增加，導致中國煤企經營困難，要求中國當局限制進口煤炭。5月中國煤炭進口量為24.01百萬噸，月減11.4%。1-5月煤炭進口總量已經達到1.11億噸，增加24.98%，進口煤炭激增對其國本土煤炭市場造成衝擊。隨著進口煤炭的增加，中國煤企限產、停產、降價、破產等問題愈發嚴重，煤炭市場供過於求。隨著煤炭價格不斷降低，電廠青睞進口煤炭，進口煤炭在價格上仍舊有優勢。5月是傳統的用煤淡季，電廠耗煤減少，需求較疲軟，但進口煤數量仍源源不斷。隨著中國煤炭進口管道的逐步完善，電廠增加進口煤的採購計畫，進口煤的市場地位更加鞏固，份額有所擴大。
- 2.2014年美國、日本、歐洲等地區經濟出現較佳的狀況，不僅拉動鋼鐵消費需求，也會刺激進口的增加，出口國消費等的鋼鐵需求，也增加焦煤需求，拉動運力需求增加。去年全球粗鋼產量增速為3.5%，今年全球鋼鐵消費增速不會明顯提高，預計今年全球鋼鐵需求量將達15.23億噸，增幅為3.3%，而中國鋼鐵需求增速將放緩至3.0%。另外2014年印度煤炭進口量將由2013年的1.45億噸穩步增長至1.6億噸，2018年時將突破2.3億噸。

(三)全球礦砂供應暴增，致礦價持續下跌，但中國需求增速減緩

- 1.全球礦砂供應過剩將變得愈顯著，預計 2014 年海運礦砂供應過剩約為 77 百萬噸，2015 年將上升至 1.45 億噸。中鋼鋼鐵產業產能過剩依然沒有改變，目前港口礦砂庫存量較高，進口礦數量只增無減。截至 5 月底中國港口的進口礦砂庫存量達到創紀錄 1.22 億噸以上，去年增幅 65.1%，但需求未見放量擴增，因此目前多數鋼廠庫存壓力較大，加上淘汰落後產能及環保治理打擊，下半年中國鋼鐵產量高位回落的可能性較大，難以釋放足夠的礦砂需求。由於礦價的不斷下跌，多數鋼廠已不再有大量備庫，多數鋼廠的礦砂庫存天數已遠低於往年庫存期，幾乎按需要採購。
- 2.今年前 5 個月進口礦砂累計 3.83 億噸，增加 19%%，刷新記錄。5 月礦砂進口量 77.38 百萬噸，月減 7.2%，預計今年中國礦砂進口量仍將維持增長，全年進口量將達 8.7 億噸水準，增長達 6%。港口礦砂庫存，創下歷史新高，後續中國貿易商對進口礦砂採購速度將降溫。儘管目前高粗鋼產量仍對短期礦砂需求構成支撐，但端需求弱勢而面臨下滑，鋼廠採購速度可能再度放緩，5 月鋼鐵需求仍無顯著改善，礦砂進口量已出現明顯下降。預測 2014 年及 2015 年全球新增礦砂需求分別為 67 百萬噸及 64 百萬噸，增長主要來自中國。由於中國廢鋼使用量相對較低，回收比例仍較小，決定礦砂需求的主要因素。隨著中國粗鋼產量增速下降，全球高爐產量增速將有所下降，礦砂需求增速將相應地由高速增長轉為低速增長，3%~4%的低速增幅可能維持較長時間。
- 3.2014 和 2015 年全球礦砂產量淨增將分別為 95 百萬噸及 61 百萬噸。今年全球礦砂供給將出現過剩壓力，但 2015 年將重回供需平衡狀況。中國市場供過於求的趨勢已成定局，去年全年累計進口礦砂 8.19 億噸，增長 10.2%，本土生產礦砂折合鐵精粉約 4 億噸，供應總量 12.19 億噸；生鐵產量 7.09 億噸，增長 6.2%，折合礦砂需求量 11.7 億噸，供應超出需求近 50 百萬噸。礦砂生產供應商大量投產導致全球供應量暴增，而中國經濟放緩又導致需求下降，全球礦砂市場目前處於明顯的供過於求的狀態。事實上，全球三大礦商佔礦砂海上運輸約 7 成，但隨著中國需求量的降低，運往全球的貨物量恐將創下 24 年以來的最低水準。儘管中國對礦砂市場的需求有所下滑，但中國礦砂進口量仍在不斷攀升，鐵礦石需求也從過去的高速增長逐步轉向每年 3%~4%的低速增長。

(四)亞洲需求降溫，鋼價疲軟，惟全球粗鋼產量暴增

- 1.中國鋼鐵業去年產量達到創紀錄的 7.79 億噸，預估今年將成長 4% 至 8.1 億噸。中國 4 月粗鋼日均產量為創紀錄的 2.3 百萬噸，超越 3 月的 2.27 百萬噸的紀錄，增幅為 1.3%。作為鋼材消費大戶的房地產開發投資持續回落，樓市需求降溫，加上造船、機械製造等製造業相對疲軟。在需求增長緩慢的形勢下，鋼鐵生產保持高水平，5 月粗鋼產量持續攀升，截至 5 月底，鋼廠鋼材庫存為 143 百萬噸，較 4 月底減少 5.8%，但較年初增加 17.8%。2014 年淘汰落後和過剩產能，明確淘汰落後產能共計 47.7 百萬噸，其中煉鐵 19 百萬噸、煉鋼 28.7 百萬噸。中國新的環保法將於明年 1 月 1 日開始施行，對鋼鐵生產形成制約，料將有助化解鋼鐵過剩產能。
- 2.隨著解決鋼鐵產能嚴重過剩和空氣污染治理的相關措施進一步落實，粗鋼產量增速將下降，預計今年粗鋼產量 8.1 億噸，增長 4% 左右；粗鋼淨出口量在 60 百萬噸左右；粗鋼消費量較去年增加約 20 百萬噸至 7.5 億噸，增長 3.1% 左右。隨著國際經濟的逐漸恢復，國際鋼材市場需求增加。中國去年鋼鐵出口達 62.3 百萬噸，創歷史次高水準，僅次 2007 年最高紀錄，今年前 4 個月中國鋼材出口量大幅攀升，達到 25.87 百萬噸，大幅增長 29.5%，其中 4 月出口鋼材 7.54 百萬噸，創單月歷史最高水平。進口量保持穩定增

長，累計進口量為4.90百萬噸，增長9.0%，累計淨出口約22.16百萬噸，增加約5.89百萬噸。

- 3.全球4月粗鋼產量1.371億噸，比去年增長1.7%。中國4月粗鋼產量68.8百萬噸，增長2.1%，亞洲其他國家，日本8.9百萬噸，減少2.5%，南韓6.1百萬噸，增長10.8%。歐盟區的德國3.7百萬噸，增長3.9%，義大利2.0百萬噸，減少4.0%，法國1.4百萬噸，增長16.0%，西班牙產量1.2百萬噸，減少3.1%，土耳其產量2.6百萬噸，減少9.1%。俄羅斯產量5.8百萬噸，增加0.1%，烏克蘭產量2.6百萬噸，減少4.5%。美國產量70百萬噸，減少1.6%，巴西2.8百萬噸，減少5.1%。

(五)中國黃豆、玉米進口激增，改良基因阻礙後續進口意願

- 1.2013年全球黃豆的消費量是2.694億噸，中國為75.57百萬噸，占全球消費量的28%左右。5月黃豆進口量較前月6.50百萬噸減少8%至5.97百萬噸，1-5月黃豆進口量則是年增35.3%至27.82百萬噸較，比去年的15.47百萬噸增長40%。中國是全球最大的黃豆進口國。隨著過去幾個月中國訂購的大量黃豆陸續運往中國港口，進口商已經放慢採購步伐，5月起進口增速可能開始放緩，與此同時，中國政府開始銷售國家庫儲黃豆，增加市場供應，今年5月進口黃豆到港量預計約6.4百萬噸，略低於4月的預估到港量6.45百萬噸，為今年以來月度到港量次高水準，但高於此前預估的6百萬噸~6.2百萬噸，也遠高於去年實際到港量5.1百萬噸。
- 2.2012年中國年淨進口玉米495萬噸，增長2.06倍。2013/14年中國將進口7百萬噸玉米，目前基因玉米的問題，導致中國退運美國玉米，可能使今年中國實際進口量恐比預計明顯減少。未來10年中國主要農產品產量將穩中有升，黃豆進口增速將隨之明顯放緩。至2023年中國黃豆進口量為73百多萬噸。中國近期進口大幅增加，來自巴西的船貨增加，2013年巴西成為中國進口黃豆最多的國家，達到31.81百萬噸，占進口總量的50%以上。中國黃豆進口主要來自美國、巴西、阿根廷和烏拉圭，其中來自巴西、阿根廷和烏拉圭的南美黃豆進口比重正呈現逐年增加的趨勢。

(六)拆解量減少，新船交付蘊釀增加，運力供給壓力再起

- 1.去年散裝乾貨船新建船交付量減少至為62百萬Dwt，拆解量也下降至為22百萬Dwt，占現有船隊3%，運力增長6%，遠低於過去三年的10%~16%，對整體散裝乾貨船市場運費行情起支撐作用。今年船隊增長規模縮減及減速航行繼續使散裝乾貨船的實際運力供給增長減緩。今年海岬型船預計有117艘交付，迄5月中旬已完成交付40艘，拆解12艘，巴拿馬型船有283艘交付，迄5月中旬已完成交付80艘，拆解12艘，輕便極限型船有306艘交付，迄5月中旬已完成交付64艘，拆解17艘，輕便型船有222艘交付，迄5月中旬已完成交付57艘，拆解37艘。
- 2.Clarkson Research統計，散裝乾貨船新船訂單量為1.62億DWT，約1970艘，比2013年增長13%。尤其是2013年訂單量竟達到了1075艘，比2012年猛增194%。今年截至4月訂單量已達274艘，以海岬型船最多。雖然今年新船交付量有所趨緩，但累積供給運力卻創歷史高量，雖然海運貨載有明顯增加，還是無法去化過多運力，市場運力過剩依然揮之不去，導致航市運費無力脫離谷底明顯翻揚上漲。

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。5月以來各型船市場運費行情連翻走低，主要是受到礦砂進口市場疲軟拖累，礦砂庫存消耗緩慢，進口速度減慢，以致於礦砂海運量減少，運力供給遠超過需求。目前很多進口商的礦砂售價與進口價已出現倒掛，同時為風險起見，銀行甚至延緩或暫停對貿易商開具信用保證，因而影響進口商積極進口意願，衝擊海岬型船運費市場最深。雖然諸多跡象已顯示礦砂進口在降溫，但中國港口礦砂庫存量仍在增加，因到達卸港時間遲滯落後，進口降溫影響延遲至6月下半月才會顯現出來。5月中國進口大宗原料包括礦砂、煤炭、黃豆等降溫，導致航市失去主角的領銜表演情況下，整體航市表現萎靡不振，各型船市場運費行情表現疲弱，呈現溜滑梯一路走低。
- 2.海岬型船市場的榮衰幾乎看中國表現，儘管中國鋼鐵板塊增長乏力，但其礦砂進口量仍在持續擴大，歸結中國鋼廠對高品質的進口礦砂情有獨鍾，故海岬型船市場的走勢可說中國說了算，5月中國無礦砂、煤炭及穀物進口明顯減少，顯示中國內部經濟增長遇到瓶頸，對整體航市埋下不利發展。隨著印度經濟逐步復甦，小型的散裝船，尤其是巴拿馬型與超輕便型船板塊中獲益最多，盧比升值已讓印度經濟重新步入正軌，並可能引發更多的進口需求。2013年印度的煤炭進口增幅為21%，達到1.52億噸，預計2014年將增至逾1.7億噸。印度、東南亞、非洲以及中東地區的市場都在不斷壯大，但由於它們的港口設施尚無能力接卸大型船，因此獲益最多是小型船。總體來看，海運散裝貨領域的需求在穩步上升，且今年船舶供應的增幅有限，因此運費市場應能得到相應的增長空間。2014年散裝船運力的整體增幅預計僅在5%左右，其中部分原因是由於新船交付量已降至過去5年來的最低水準。船東在拆船方面的意向尚不明朗，且不同船型板塊的交付量與拆船量迥異，導致各類船隊的淨增長量形成強烈反差。
- 3.因預期市場強勁復蘇並未實現，使得市場蔓延悲觀氣氛，由於運力過剩與拆船量仍維持較低水準，可能使市場無力強反彈，散裝船市場未來運費風險將難以避免發生，因此沒有人能肯定今年後半年市場將如何表現。今年第二季散裝船市場總體呈現運力需求疲軟格局，各型船運費市場延續3月底下跌趨勢。去年12月BDI指數達到超過2000點，今年以來市場持續下跌，僅在2月中旬開始有所好轉，好景僅維持一個月，3月下旬反轉持續走弱，4月中旬跌破1000點後，迄6月上旬BDI幾乎在再1000點以下游走，6月上旬BDI指數最低下挫至934點，差點跌破4月中旬低點，指數從3月底的1621點高位，跌幅逾42%。進入6月後其他型船市場運費依然陷入下跌渠道，所幸海岬型船市場旋即出現跌深強力反彈，帶動指數止跌反彈，6月上旬僅仰賴海岬型船市場拉台指數收復1千點大關，可惜漲勢僅維持近兩星期後宣告結束而回檔，航市全面告跌，BDI終止漲勢反轉下跌，再度跌破1千點大關，迄6月上旬攀抵1004點高位後拉回至973點。
- 4.海岬型船運費市場4~5月因中國鋼廠礦砂庫存已推高至上億噸以上，短期去庫存化速度慢，且礦砂價格持續下跌，幾逼近每噸90美元關卡，前進口礦砂慘招套牢，導致進口商暫停縮手進口，使航市需求運力減少，運費失去支撐持續急速大幅下跌，4月中旬挫低至1591點才止跌回升，但力道不足，5月初拉回至1829點後，露出疲憊反轉進入一路下跌渠道，5月下旬下墜至1302點後跌深反彈，隨後緩步上揚，進入6月後，反彈力道明顯增強，可惜漲勢僅維持近兩星期後宣告結束而回檔，迄6月上旬反彈拉高1903點後反轉拉回收在1864點。

5. 南美穀物貨載在 4 月中旬後出口釋放，刺激巴拿馬型船運費走高，BPI 指數 4 月中下旬巴拿馬型船運出現交易熱絡，加上美國穀物將登場發貨，運力需求回溫，BPI 在 4 月中旬至 5 月下旬期間出現翻紅走揚，指數觸及 777 點後緩步上揚，至 5 月下旬返回 1061 點高點後又失去動能而拉回，隨後一路緩步下跌，迄 6 月上旬收低 678 點，跌破前波低點，可說表現最弱市場，應歸咎於運力超額供給所種下惡果。超輕便型船運費市場走勢與巴拿馬型船市場相似，BSI 指數 4 月中旬挫低至 908 點後勉強出現零星反彈且微弱上下振盪，4 月底返回至 922 點後反彈結束，隨後一路下跌，連跌一個月餘，進入 6 月跌勢愈大，迄 6 月上旬收低在 774 點。輕便型船運費市場自 3 月下旬反轉一路下跌，BHSI 從 676 點反轉一路下墜，5 月下旬下挫至最低 480 點後止跌回升，可惜反彈薄弱，僅反彈數點後，再度翻黑走疲，迄 6 月上旬收低 469 點。

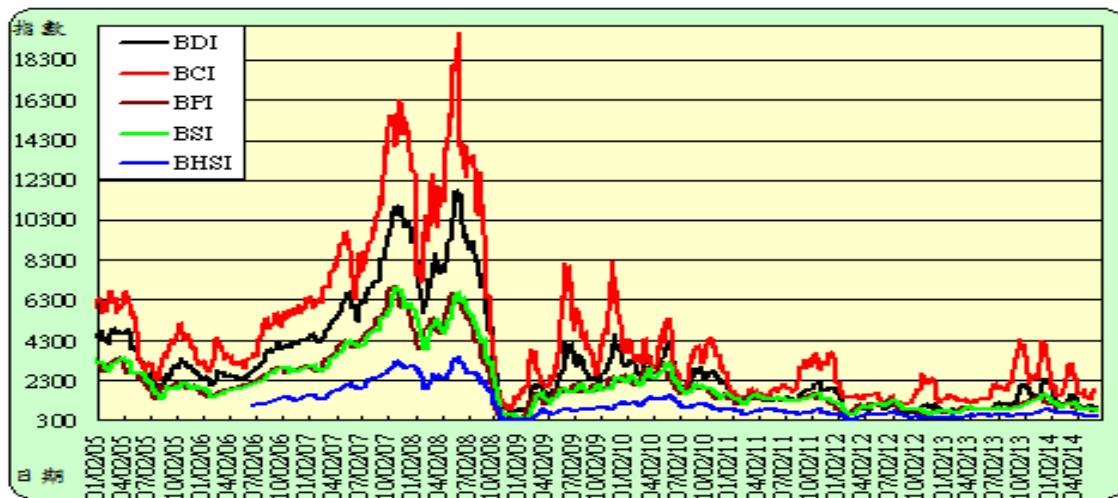


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

1. 說明海岬型船運費指數(BCI)組成成分中四條租金航線租金水準變動趨勢。今年4月之前，受惠於中國礦砂進口持續表現強勁，隨後受到庫存攀抵歷史高位及礦砂價格持續下挫影響，進口商慘遭套牢，銀行進口信用緊縮，影響其進口意願，終於在5月進口熱度出現降溫的跡象，致澳洲及巴西出口礦砂海運量遲緩，中國礦砂進口量回落，加上煤炭進口同步減少，因而衝擊海岬型船運力需求力道，運力供給過剩，拖累各航線租金持續走跌。4月中國港口外貿輸送量較上月增加4.4%，較去年增加更是暴增，顯示進口礦砂輸送量的潛在增長仍然存在，結果經一個月的稍微休息一下，5月中旬礦砂價格已跌破100美元/噸，6月中旬礦價將有機會跌破90美元/噸。海岬型船市場租金出現短暫一波暴漲一波暴跌，都歸因於中國礦砂進口商的舉動，而進口商舉手投足充滿投機味道，因此市場租金漲勢隨時說回頭就回頭，缺乏基本面的支撐。
2. 巴西 Vale 及 Rio Tinto 和 BHP 等礦商增加產量的步伐更加迅速，10 年來第一次，供應超過需求，且需求增長落後於預期。隨著礦砂生產商擴大產能，今年全球礦砂供給預估將擴增 10%，遠高於 3.7% 的需求增幅。澳洲礦砂出口港出貨量在 5 月創下歷史新高紀錄，Port Hedland 礦砂出口量較去年增加 34%，也使運往中國的礦砂達到歷史新高，而礦砂價格疲弱主要是受到供給面的影響，礦砂價格卻下滑至 2012 年以來新低，礦砂價格今年至今下跌約 30%。巴西是第二大的鐵礦石出口國，僅次於澳洲，巴西 5 月礦砂出口量年增 13%，但礦砂均價較去年的每噸 108.60 美元下跌至 84.50 美元。

- 海岬型船各航線租金從4月中旬後止跌回升，5月初曾出現短暫暴衝，各航線租金急速拉漲，加上指數船型變更取納18萬Dwt，以及增加中國-巴西-中國租金航線納入平均租金，加值拉大，促使平均租金隨即站上拉高1萬美元以上，急拉至13,143美元，隨後呈現跌多漲少走兩步退四步的格局，尤其大西洋區航線租金盤跌較明顯，平均租金持續盤跌，5月下旬盤低下挫至10,733美元，隨後止跌弱勢反彈，至6月初才出現強勁上揚，可惜僅持續近兩星期漲勢，平均租金攀抵15,836美元後熄火拉回，迄6月上旬拉回收在15,205美元。
- 太平洋區航線租金4月下旬最低下挫至9,581美元後止跌反彈再度收復1萬美元，5月初曾短暫爆衝上漲及船型拉大，使本航線租金穩住站上1萬美元以上，隨後來往上漲拉回，在5月下旬跌落逼近1萬美元，跌至10,086美元，然後多頭略勝一籌，上漲力道逐漸轉強，進入6月後漲勢凶悍，租金扶搖直上，可惜僅持續近兩星期漲勢後熄火，最高攀抵14,177美元後拉回，迄6月上旬回檔收在13,573美元。大西洋往返航線租金4月跌勢猛烈，4月中旬挫低至4,430美元後止跌回升，5月初曾出現數日強勁反彈，加上船型拉大，價值調高，租金急速收復1萬美元，進入5月呈現來回震盪，跌多漲少格局，5月下旬又失手 1萬美元關卡，月底挫低至9,528美元後，漲聲響起，氣勢愈來愈強，6月初又收復1萬美元關卡，可惜僅持續近兩星期漲勢後熄火，最高攀抵16,100美元後拉回，迄6月上旬回檔收在14,650美元。
- 大西洋區返回遠東航線租金3月下旬後，受到大西區礦砂貨載需求運力清淡，租金失去支撐一路下墜，4月底回挫至低價位後止跌回升，5月初曾出現強力反彈，最高衝抵28,278美元，隨後來回振盪，跌多漲少，5月底振盪走低至24,911美元後，旋即反彈力道逐漸增強，6月上旬拉高突破3萬美元關卡，可惜僅持續近兩星期漲勢後熄火，最高攀抵34,445美元後拉回，迄6月上旬回檔收在33,575美元。太平洋區返回歐陸航線租金4月下旬跌落最低負1900美元後止跌弱勢反彈，5月上旬曾拉回縮小至負375美元，隨後來回振盪盤整，跌多漲少，5月下旬再壓回負2,291美元，旋即止跌回升，進入6月後漲勢趨強，迄6月上旬拉高返回正報酬收在232美元。

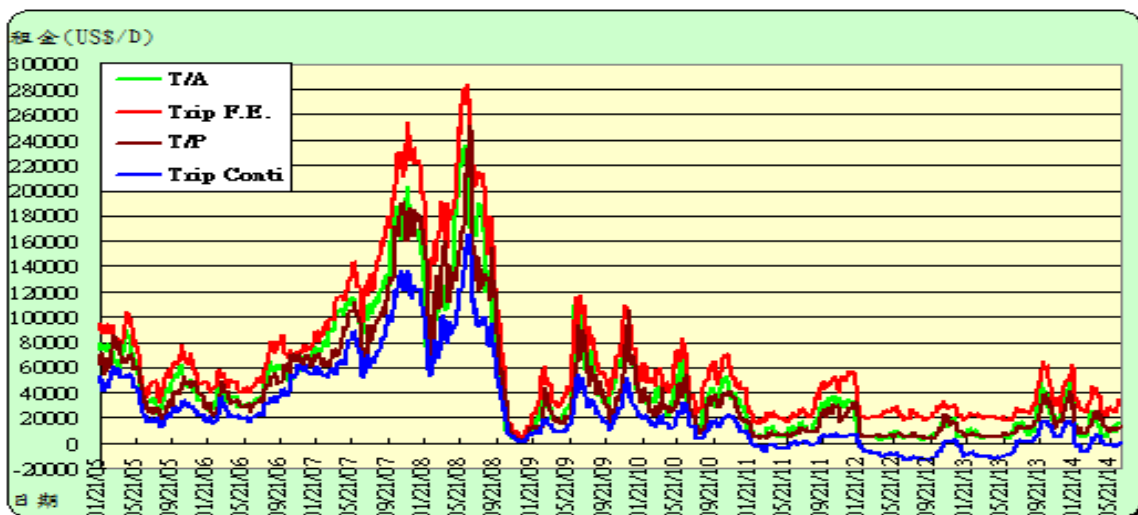


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。今年以來受礦砂、煤炭、穀物等運輸需求激情不在的影響，今年航市表現不如投資人當時看好表現，讓市場投資人大感意外，原來對下半年樂觀期待信心開始動搖，尤其中國經濟正逐漸走疲，致中國需求熱浪逐漸消退，當今航市是靠中國撐起一片天，若中國不再扮演航市救世主，則航市租金不排除繼續走低的可能。4月中旬在印度與中國煤進口的加持，以及南美穀物出口運輸逐漸增溫的作用下，雖中國煤炭進口量未能創新高，但仍維持高位，具有中流砥柱的重要性，惟仍敵不過運力始終供給過大壓力，若遇反彈，則力道持續時間非常虛弱且不長。巴拿馬型船租金市場曾在4月中旬觸及低價位後，展開一個月逾溫和反彈，惟力道稍嫌薄弱，反彈力道持續至5月下旬後宣告結束，俟後一路下跌，至6月上旬跌勢不止且有加速趕底味道。
- 2.4月中國進口煤下降5.5%，拖累整個進口海運量。由於外貿高熱值煤對中國國內已不存在優勢，加上需求處於淡季，電廠對外貿進口煤熱情不高，預計進口煤低增長將延續幾個月。4月雨水充沛，水力發電量大增，火力發電大幅下降，煤炭需求嚴重不足，拖累煤炭進口速度。另外由於今年以來全球穀物海運貿易量需求出現反常，3月、4月係南美出口旺季，可惜受到包括中國豬瘟、日本雞瘟、中國與美國黃豆、玉米基因問題之爭議，致今年延續至5月、6月煤炭與穀物海運量並沒有如預期迸出增加，因而持續蒙受運力過剩而無法去化的打擊，巴拿馬型船運費市場依然陰雨綿綿，短時間仍難言撥雲見陽光。
- 3.4條航線的平均租金在缺乏穀物與煤炭貨載的激勵，加上運力過剩的打擊，致4月、5月或甚至6月大西洋區航線租金表現非常疲弱，雖4月中旬曾出現跌深反彈一個月，帶動平均租金上漲拉高至8,488美元，但5月下旬各航線租金再度回軟下跌，再度拖累平均租金持續回挫，迄6月上旬回挫至5,446美元低價位。太平洋區航線租金4月下旬還是疲弱態勢且呈現緩跌格局，5月上旬挫低至7,378美元低價後，曾出現跌深反彈，約持續二週的緩漲，至5月下旬攀抵8,031美元後，再陷入跌跌不休命運，跌破創今年來最低價位，迄6月上旬挫低收在5,322美元。大西洋區航線租金4月中旬挫低至2,496美元，創2012年10月來最低價位，隨後止跌緩慢一路回升，歷經一個月緩慢上揚，5月下旬攀抵8,631美元高位後無法繼續挺進而拉回，迄6月上旬挫低收在3,123美元。
- 3.大西洋返回遠東航線租金4月中旬止跌一路回升，僅在5月初曾出現暫時休息數日拉回後繼續挺升，5月下旬攀登至15,657美元高位後拉回，迄6月上旬拉回收在12,393美元。遠東返回歐陸租金航線4月上旬觸抵1,266美元低價位後止跌弱勢一路緩步回升，雖5月上旬曾拉回逾一星期後，漲聲再起，5月下旬攀抵1,634美元高位後拉回，迄6月上旬拉回收在945美元。

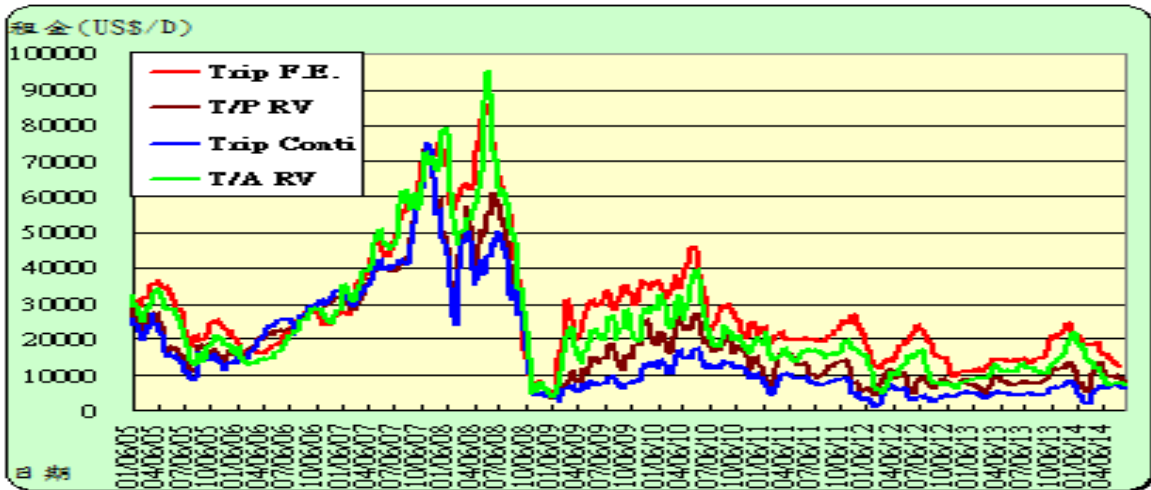


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。全球跨境投資和基建投資如火如荼，已帶動全球經濟增長，預計今年全球投資額增長7%左右，新興市場投資額增長超過8%，新興經濟體基建投資需求為8~9千億美元，全球工程項目交易保持相對活躍。包括東協、非洲、拉美等地區的基建專案市場將持續發展，墨西哥及俄羅斯等國家的基建項目市場也將保持較快增長，加上發達國家基礎設施升級改造的項目需求，因此今年對工程項目貨載運輸需求將持續增長。超輕便型船雖4月下旬至5月上旬曾在太平洋區出現弱勢反彈，大西洋區僅往返航線4月底至5月上半月也同步止跌回升，但大西洋區返回遠東航線從3月下旬以來卻持續調低，迄6月上旬仍呈現下跌走勢。雖印尼鎳礦發貨情況正常，但運力供給過多，太平洋區市場行情呈現弱勢走勢。
2. 在鋼材需求方面，已發展國家經濟體需求的增長抵消中國需求增速放緩。受益於汽車業、能源領域和住宅建設需求的增加，今年全球鋼鐵需求量將小幅增加，增長3.3%，美國鋼鐵需求量今年增幅將進一步加快至3%。隨著歐盟經濟走穩，今年歐盟鋼鐵需求將增長2.1%。受制於資金收緊、房地產新開工面積增速偏低等因素影響，以及機械、汽車、家電等產銷增速也放緩，導致中國需求鋼材減弱，況且中國鋼材生產面臨供大於求局面，為急欲解決超額供給，中國鋼企採取降低價格的方式進行出口市場拓展，可惜碰到亞洲新興經濟體需求減緩，鋼材出口減速，鋼材船運當下支撐超輕便型船以下市場的最重要貨載。
3. 超輕便型船太平洋區航線租金4月中旬挫低至9,336美元低價後止跌一路反彈走高，過5月後漲勢能量漸失，5月上旬攀抵9,775美元高位後失去上漲動能而拉回，隨後一路直直下跌，迄6月上旬收低在7,975美元。大西洋區航線租金4月底跌落至7,083美元後觸底跌深反彈，一路緩步上揚，5月中旬攀抵8,165美元後再度受挫回檔，迄6月上旬拉回修正至6,933美元。
4. 大西洋區回遠東租金航線缺乏實質利多加持，從3月下旬以來高檔反轉一路下挫，幾乎毫無煞車地下墜，進入6月依然持續走弱，迄6月上旬挫低至12,263元。遠東回歐陸租金航線4月中旬跌落至5,933美元後止跌回升，5月上旬漲攀登至7,067美元高位後漲勢歇止而拉回收，隨後呈溜滑梯式走跌，迄6月上旬收低在6,133美元。平均租

金 4 月下旬挫低至 9,617 美元後止跌回升，5 月上旬各航線租金紛紛回檔，拖累平均租金也反轉走低，迄 6 月上旬收低在 8,326 美元。

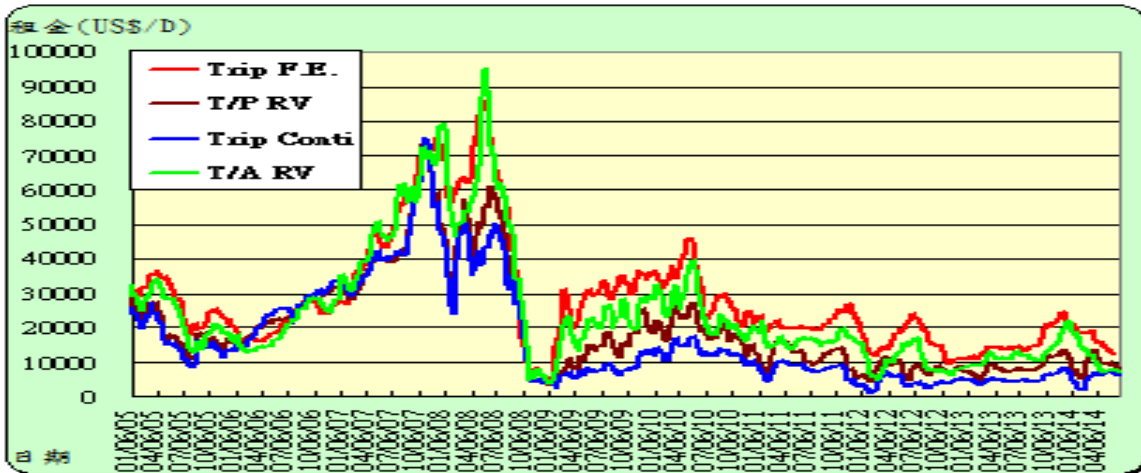


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。雖印尼政府宣告自今年 1 月開始禁止未經加工的鎳礦出口，但迄今印尼鎳礦出口依然正常作業。今年來亞洲新興經濟體面臨外資資金大量撤走，致資金緊俏且幣值貶值，衝擊當地投資建設與削弱消費力道，進而進口鋼材、水泥、機械等建築物資減少，近幾月來日本與中國連續出口鋼材數量下降，加上中國中央持續控管產能過剩產業，包括鋼鐵、水泥、地產、煤炭等工業，並祭出緊縮信貸措施，上述諸多利空因素抑制了中小型批量的散雜貨載的交易，導致輕便型船運力需求力道疲軟，輕便型船運費市場自 3 月下旬各航線租金全面一路告跌，5 月中旬依然積弱不振，隨後僅大西洋區租金航線出現止跌回升，可惜進入 6 月後又告回跌，若無實質利多加持，恐持續呈現低檔盤跌格局。
2. 太平洋區相關航線租金 3 月下旬攀登高位後，漲勢熄火而拉回，然後缺乏足夠貨載加持，租金溜滑梯式直直落，連跌超過 2 個半月，拉出最長跌勢，迄 6 月上旬都未見到止跌回升訊號，並跌落收低在 7,240 美元。大西洋區相關航線租金 4 月初毫無煞車地連翻下挫，4 月上旬租金水準逆轉被太平洋區航線租金水準給比下去，所幸 5 月中旬曾出現逾半個月的上漲，最高攀抵 7,279 美元，進入 6 月後漲勢熄火拉回，迄 6 月上旬挫低至 6,992 美元。輕便型船市場平均租金 3 月下旬隨後各航線租金全面走跌的拖累，平均租金反轉一路走低，1 萬美元關卡急速失守，雖 5 月中旬至 6 月初大西洋區航線租金曾翻紅上漲，但仍無法挽回平均租金持續下跌頹勢，還是持續挫低，迄 6 月上旬挫低至 7,116 美元。

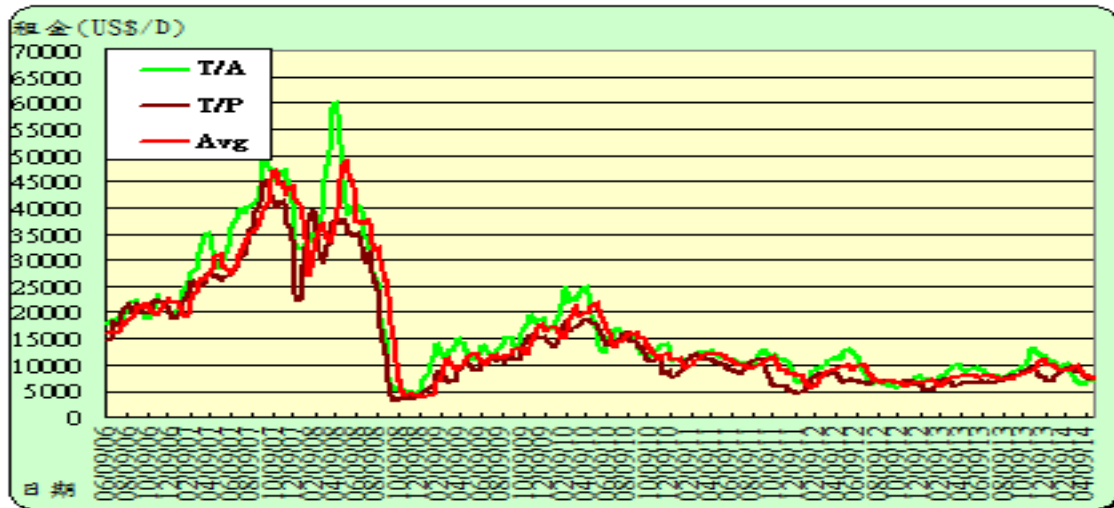


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 年全球貿易增長會好於去年，今年全球貿易的增長速度將達到4.5%，但仍低於過去20年間的平均增長水準。其中，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2013年1.3%和1.7%。供需關係來看，今年全球散裝乾貨海運貿易量為44.94億噸，比去年的43.08億增長大約4%。全球今年礦砂海運量12.95億噸，比去年的11.86億噸增長大約9%。煤炭海運量11.64億噸，比去年的11.14億噸增長大約4%。如果未來低硫排放新規範嚴格執行，則建於1990年代的船舶將會面臨經營困境，可能加速拆解處理，將有助於運力過剩的緩和，促使航市儘速脫離運力過剩的魔掌，迎接復甦康莊大道。
2. 今年新船交付量有相當大萎縮，拆解量仍維持較低水準，致前幾年超額供給，累積嚴重過剩供給壓力，儘管今年全球經濟景氣回溫，海運貨載量有明顯增加，可是主力中國卻需求大宗原料增速減緩，航市頓失中國衝衝，雖歐美經濟體已邁向景氣復甦軌道，但他們對航市的影響力較中國天壤之別。今年除非中國突然又暴衝加足馬力瘋狂搶進大宗原料，否則航市很難再現昔日風華持續飆漲上攻，最有可能依然處於低位振盪起伏盤旋的格局。昔日投資人引頸企盼半年航市將會有令人驚嘆的表現，恐不易出現。
3. 今年中國鋼材的庫存量和礦砂港口庫存量高於2012年水準，因此導致今年上半年礦砂進口量無法持續暴衝增加。今年中國經濟增長將持續強勁，中國粗鋼產量和礦砂進口將持續創新高。其實，今年中國礦砂、煤炭進口係增加，但進口增長相對明顯放緩，增加量還是無法有效去化過剩運力，航市表現依然鬱鬱不樂。
4. 今年散貨船訂單交付遠低於去年的高峰交付量，帶給投資人樂觀以待航市前景看好。但是巴拿馬型船新船交付量還是相當可觀，海岬型船交付量有望再次達到4年中散貨船中最低，因此今年最看好海岬型船市場，巴拿馬型船市場最不被看好。預計今年底全球散裝船隊總計達7.72億Dwt，比2013年底的7.23億Dwt增長大約6.9%。過去兩年新船訂單量已有所提高，今年新造船市場將進一步反彈，今年下半年需求端可能低於預期，運力供求關係改善不會很明顯，故航市大幅翻轉機會可能性不高。

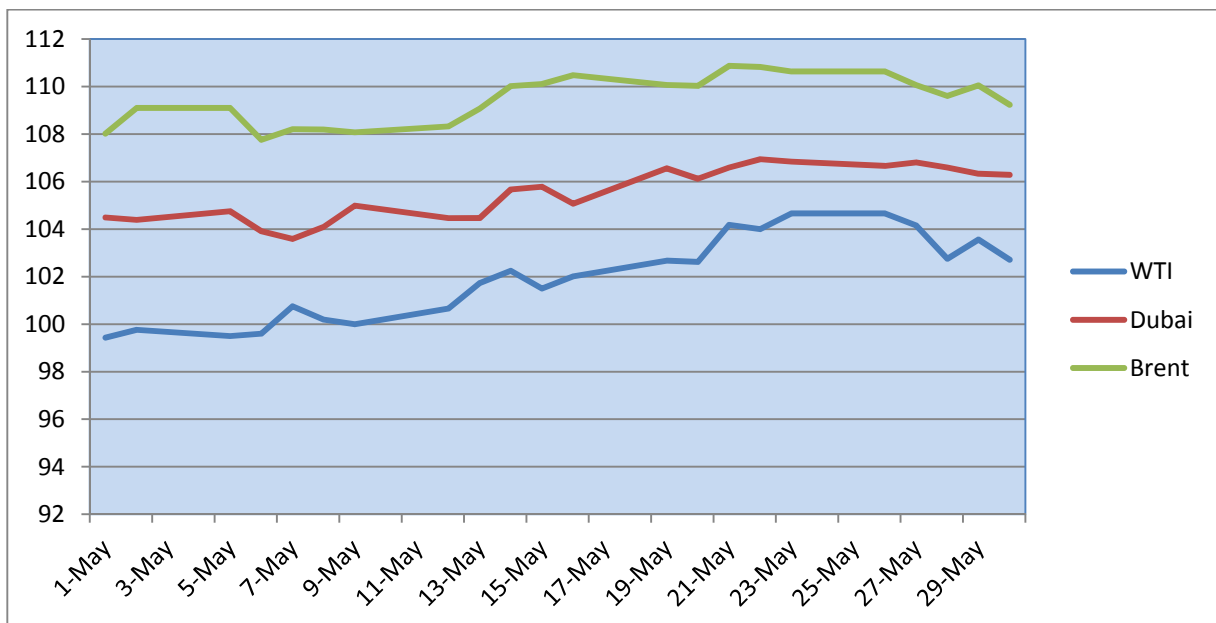
2014 年 5 月份國際油輪市場動態

康筱涵

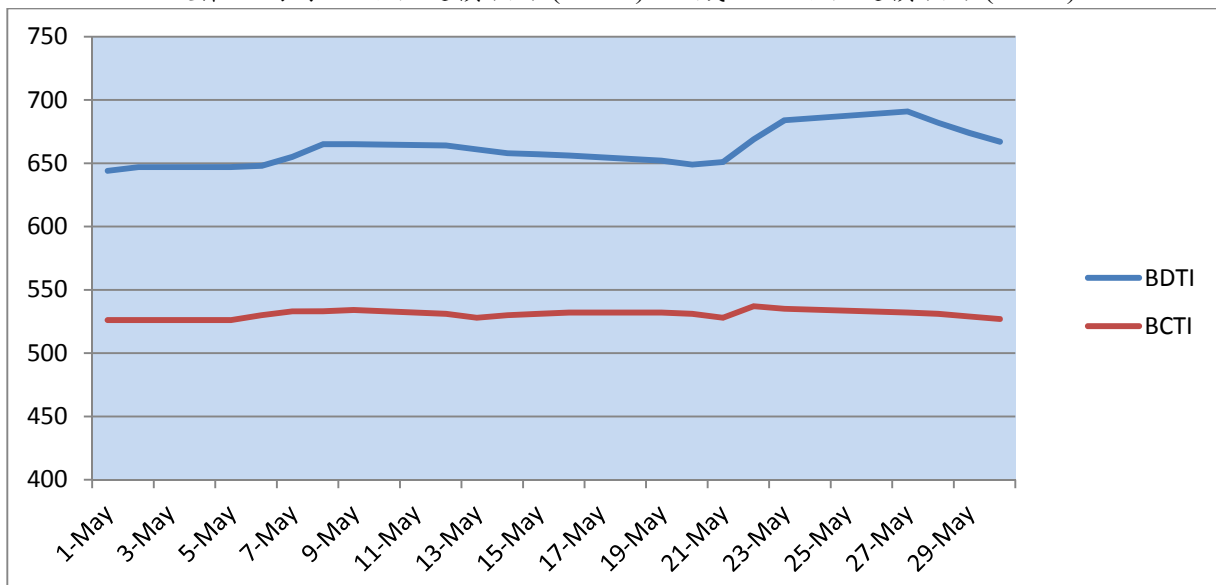
1. 原油市場短評

西德州中級原油與布蘭特原油整體油價雖月底有回落但整月大致呈現上揚趨勢。影響國際油價的主因依然是地緣政治，烏克蘭內部動盪不安，另一方面，利比亞反叛軍持續佔領該國兩大油港，產量無法順利恢復至以往水準，推升國際油價；惟月底俄羅斯自烏克蘭邊界撤兵情勢緩和，促使布蘭特原油價格下跌；同時，由於美國經濟增長相對平穩，因此對原油需求未出現強勁的增長，導致供應相對過剩，抑制油價走勢。

2014年5月份國際原油價格趨勢圖



波羅地海原油綜合運價指數(BDTI) & 成品油綜合運價指數(BCTI)



	2014					
	Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)			Baltic Clean Tanker Index(BCTI)		
	APR	MAY	% change	APR	MAY	% change
Max	696	691	-0.72% ↓	606	537	-11.39% ↓
Min	648	647	-0.15% ↓	520	526	1.15% ↑
Average	679.00	662.89	-2.37% ↓	552.53	531.05	-3.89% ↓

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格99.43美元，月底報價102.71美元；月均價為每桶101.970美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格104.49美元，月底價格每桶106.28美元；月均價為每桶105.517美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格108.02美元，月底以每桶109.23美元作收；月均價為每桶109.474美元

3. 油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Younara Glory”(2004年造，三十二萬載重噸)以約四千九百萬美元售出。

超大型油輪–“Asian Progress II”(2000年造，二十八萬九千載重噸)以約二千萬美元售出。

超大型油輪–“Synergy Queen”(2010年造，三十萬九千載重噸)以約七千九百五十萬美元售出。

超大型油輪–“Samho Crown”(1996年造，三十萬載重噸)以約二千二百萬美元售出。

超大型油輪–“Ryuhō Maru”(1999年造，二十八萬一千載重噸)以約二千二百萬美元售出。

蘇伊士型油輪- “Cape Balder” (2000年造，十五萬九千噸載重噸)以約一千八百五十萬美元售出。

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

運價下跌的壓力還是持續蔓延，VLCC 波灣出口成交艘數僅 111 筆跟上月的 122 筆相比減少了 11 筆，西非出口成交艘數 24 筆。主要因為 VLCC 波灣出口不活躍、航次減少但是可用船數列表持續增加，在供給船噸大於需求狀況下，預計低迷的氣氛還會持續一段時間。波灣出口至日本之航線，運費報價 W32 點，日租金 2,812 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 W24.5 點，日租金至 5,882 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

本月蘇伊士型油輪擺脫下跌趨勢，運費反轉整月運費持續推升上漲，黑海-地中海航線 W77.5 點，換算日租金約為 29,769 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 W72.5 點，日租金 21,061 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 W75，換算日租金僅 22,663 美元。

6. 成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級船型，月底報價 W90 點，日租金 14,289 美元運價維持平穩；波灣至日本 5.5 萬噸級運費報 W117 點，日租金 15,840 美元，成品油輪運價回穩。

*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5月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	30-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	27.0	11,101	24.5	5,882
AG / JAPAN	VLCC	38.5	12,498	32.0	2,812
WAF / EAST	VLCC	40.5	12,760	37.5	8,067
WAF / USG	VLCC	50.0	26,542	45.0	20,231
WAF / USAC	SUEZMAX	55.0	9,163	72.5	21,061
MED / MED	SUEZMAX	60.0	14,433	75.0	23,386
UKC / USAC	AFRAMAX	102.5	20,506	87.5	12,534

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	30-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	83.0	11,666	90.0	14,289
AG / JAPAN	55,000	99.0	10,681	117.0	15,840
UKC / USAC	37,000	100.0	4,303	100.0	4,033
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	10,349	115.0	10,144
MED / MED	30,000	115.0	3,631	125.0	6,053

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	25,818	26,818
SUEZMAX	150-160k	20,023	21,841
AFRAMAX	95-110k	15,557	16,886
LR1	65-74k	15,273	16,125
MR	47-48k	14,989	15,841

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$104.0	\$75.0
SUEZMAX	150-160k	\$68.0	\$50.0
AFRAMAX	95-105k	\$51.0	\$38.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$38.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年5月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	101.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	66.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	55.0	\$52.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0
MR	51k	37.3	\$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

