



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百二十三期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 123 2014年3月18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

海運市場動態報導	1
2014 年 2 月-3 月國際運輸動態報導	1
2014 年 2 月-3 月國際散裝乾貨船市場行情分析	5
2014 年 2 月份國際油輪市場動態	15

海運市場動態報導

2014 年 2 月-3 月國際運輸動態報導

1. 烏克蘭政局波及地中海航線

據上海航運交易所市場週報，烏克蘭政局波及地中海東岸航線，並使得地中海線貨櫃運價進一步拉低，市場需求穩定的美國航線則因貨量恢復不及運能增加，市場運價繼續承壓下滑，原定本(三)月中運價調漲並不順利。上海航交所指出，中國大陸貨櫃運輸市場貨量雖處於恢復性上升階段，但多條航線上的航班恢復卻給市場帶來了更大的下行壓力。運能過剩的現狀給即期市場運價帶來了較大衝擊，致綜合指數延續下跌態勢。截至 3 月 7 日，上海航交所發佈的中國出口貨櫃綜合運價指數為 1086.78 點，較前週下跌 2.6%，上海出口貨櫃運價指數為 934.39 點，較前週則下跌 4.8%。

以歐洲航線來說，上週市場貨量保持穩定，航線仍能保持八成以上的裝載率，並有少數航商達到了九成以上水準。但一方面今年以來萬 TEU 級大船陸續交付並逐步投入航線營運，供大於求的缺口始終無法縮減；另一方面大船營運帶來的經濟性也提升了航商對於運價下跌的承受能力。多重因素作用下，市場運價不斷走低。3 月 7 日，大陸出口至歐洲航線運價指數為 1497.79 點，較前週下跌 2.8%。

其中地中海航線，該區域東岸貨量受烏克蘭政治局勢影響有所顯現，發貨人對發往該地區貨物的回款擔憂，影響了發貨意願。而該部分貨物的突然缺失也令航商措手不及。為了保持各自的裝載率，只能採取降價措施攬貨，市場運價被進一步拉低。3 月 7 日，大陸出口至地中海航線運價指數為 1541.87 點，較前週下跌 5.3%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 2013 年全球廿大貨櫃港排名揭曉

去(2013)年全球廿大貨櫃港排名揭曉，其中年櫃量超過一千萬 TEU 港口數量與前(2012)年度相同，計達十二個港口，前兩大港上海與新加坡均在三千萬 TEU 位階，而排名第三與第四的深圳與香港則屬兩千萬 TEU 級。

統計指出，八個一千萬 TEU 級港口依序是：釜山(1767.5 萬 TEU)、寧波-舟山(1732.68 萬 TEU)、青島(1530.92 萬 TEU)、杜拜(1364.1 萬 TEU)、天津(1300 萬 TEU)、鹿特丹(1166.41 萬 TEU)與巴生港(1035.04 萬 TEU)。

年櫃量一千萬 TEU 以下之第十三至第廿名分別是高雄(993.77 萬 TEU)、大連(991.2 萬 TEU)、漢堡(930 萬 TEU)、安特衛普(857.2 萬 TEU)、廈門(800.79 萬 TEU)、洛杉磯(786.85 TEU)、PTP(760 萬 TEU)、長堤港(673.05 萬 TEU)。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 船東互保協會發布續保工作通報

船東責任互保協會 Steamship Mutual 發佈 2014 年續保工作通報，在索賠成本不斷上漲的大背景下，協會將續保工作的整體目標定為在確保保費增長的同時提高免賠額額度，以應對本年度預測索賠情況。對全體會員而言，在採取普漲措施時，會員的過往記錄與所承擔的風險得到充分的考量。擁有良好記錄的會員獲得了肯定，相對記錄不理想的會員則須付出更多。

協會指出，二月二十日續保的會員，會費（不計國際保賠協會集團的超額保險費用）上漲約七%，如計入預測免賠額增長額，則上漲略超八·五%。在部分個案中，得益於較低的保費增長，部分會員同意接受在協會二〇一四年十月「通告」所列最低免賠額的基礎上提高免賠額。

在本次續保工作中協會船東入會噸位有所增長，計入 2014 年二月二十日加入協會的大量新租家入會噸位後，預計淨噸位總體增長七百萬總噸，從而實現 2014 年年初總入會噸位預計達一·一四億總噸。在續保開始前的十二個月內，協會船東入會噸位小幅增長，漲幅超過五%。

協會指出，雖然在一些個案中，未能達成費率厘定協定，而在另一些個案中，協會並未提出續保條件，但新入會噸位已超過了流失噸位。首席執行官 Gary Rynsard 認為，續保工作中，我們體認到協會許多會員所面臨的各種困難，並詳細研究了續保方案，謹記保持長期關係的重要性。對會員及其經紀人在本次續保工作中給予的支持表示謝意。對於二月二十日新入會會員，Rynsard 表示，今年一些高素質船隊加盟該協會，表示熱烈歡迎，並確信我們的服務承諾對其決定加入協會具有重要影響。雖然協會所追求的是可持續增長，但新會員對協會而言既是鼓勵，也是肯定。還有大批承諾在 2014 年有新船交付並向協會投保的會員，對協會具有同樣重要意義。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. 合乎國際公約 ClassNK 推出最新規則

日本海事協會（ClassNK）日前宣布推出最新版規則（NK Rules and Guidance for the Survey and Construction of Steel Ships）。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與各船旗國規範、IACS 統一要求及航運界期盼。

此次修訂大綱如下：（一）為符合業界期盼，修訂「防火纜線適用範圍」（Scope of Application of Fire-resistant Cables）之要求事項；（二）根據最新研發成果，修訂「全面檢視礦砂船規則」（Full Review of the Requirements for Ore Carriers）；（三）根據損傷調查結果，修訂「消防員之通訊方式」（Means of Communication for Fire-fighters）；（四）根據國際公約規定，修訂「船舶噪音章程」（Code on Noise Levels on Board Ships）；（五）根據 IACS 統一要求，修訂「貨油艙使用之防蝕鋼材認證程序」（Approval Procedures of Corrosion Resistant Steel used for Cargo Oil Tanks）。

【資料來源：台灣新生報航運網】

5. 歐洲航線貨櫃船運市場迄未回溫

元宵節過後，中國大陸/歐洲航線貨櫃船運市場迄未回溫，尤以華南地區受到「用工荒」影響，出貨情況不理想，市場運價持續下滑。

上海航運交易所市場週報分析說，歐洲航線上週仍深處淡季行情，儘管多數生產企業正逐漸復工，但受制於出口商品的生產週期，實際貨源的增長幅度不大，加上上週各口岸節前囤積貨物已出清，運輸需求總體表現低迷。

受此影響，部分船公司延續春節長假期間的運能收縮措施，但由於貨量總體情況低迷，供需關係的改善幅度不大。分地區來看，華北、華東地區貨量回升態勢相對穩定，船舶平均艙位利用率得以保持在 80%至 85%左右；至於華南地區部分工廠受「用工荒」困擾較為嚴重，出口貨量增勢微弱，部分航次裝載率不足八成。鑒於供大於求的形勢未見根本轉變，市場運價延續月初以來的大幅下滑走勢，市場平均運價已較上月同期跌了超過 400 美元/TEU。

截至上(二)月 28 日，大陸出口至歐洲航線運價指數為 1540.77 點，較前期下跌 3.4%，較上月同期下跌 8%。地中海航線貨量的恢復較歐洲航線更弱，加上近期不少航商已放開運能供給，供需失衡有所擴大，船舶平均裝載率下降至 75%至 80%，市場運價繼續下行，地西航線平均運價已降至 1100 美元/TEU 左右，地東航線運價也跌破 1300 美元/TEU。二月 28 日，大陸出口至地中海航線運價指數為 1628.77 點，較前期下跌 5.9%，較上月同期則下跌 8.9%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 國輪船噸一月份載重噸位減少逾十萬

交通部統計資料顯示，我國輪船噸今年一月份呈現下滑，以艘數計雖只淨減兩艘，但載重噸位減少超過十萬。

統計指出，一月份國輪計有 293 艘、486.57 萬載重噸，比前(十二)月之 295 艘、497.73 萬載重噸趨降，當月新增一艘客船(161 總噸、32 載重噸)但減少三艘貨輪，所減少之貨輪噸位分別是裕民航運所屬 19,651 載重噸之「亞泥七號」，及陽明海運所屬均為 45,995 載重噸之「西明」與「南明」輪兩艘貨櫃船，載重噸位淨減 11.16 萬。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 海運快遞專區 台北港率先實施

海運快遞專區將在台北港率先實施，基隆關主動到台北港提供海運快遞諮詢服務，初步了解，將有經營兩岸船舶業者投入，未來將以海、空聯營，也為我國推動自由經濟示範區在北台灣跨出第一步

【資料來源：中時電子報】

8. 前兩月我港埠櫃量增近 5%

受到景氣復甦影響，今(103)年一到二月我國際商港貨櫃裝卸量總計達 226 萬 TEU，較去(102)年 216 萬 TEU，成長 4.8%。

其中高雄港今年前兩月貨櫃量為 162 萬 TEU，較去年同期的 153 萬 TEU，增加 5.99，台中港今年前兩月貨櫃量為 22.25 萬 TEU，較去年同期的 21.63 萬 TEU，增幅 2.87%。

基隆港前兩月貨櫃量為 25 萬 TEU，較去年同期的 23 萬 TEU，增長 11.57%，台北港今年一到二月貨櫃量為 16 萬 TEU，則較去年同期的 18 萬 TEU，減少 11.09%。

【資料來源：中華日報航運電子報】



2014 年 2 月-3 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. 據IMF最新預測，2014年全球經濟增長3.7%，高於2013年的3.0%。其中，已發展國家增長2.2%，較去年提高0.9%；新興市場和發展中國家增長5.1%，較去年提高0.4%。2014年已發展國家增長動力較新興市場明顯趨強，美國房地產投資將保持擴張，促進經濟增長，經濟增長上調為2.8%-3.2%，QE3將穩步逐月退出，在經濟沒有實現全面實質性復甦前，FED仍將保持高度寬鬆的低利率政策。2014年歐元區經濟復甦將緩慢趨穩，歐元區經濟有望實現正增長，IMF預測歐元區經濟將增長1.0%。日本經濟將低速復甦，2014年政策推動是日本經濟增長的主要動力，IMF預測增長率為1.7%左右。
2. 主要新興經濟體經濟增長動力不足，國內投資增長減緩，以及FED退出QE可能導致資本集中流出新興經濟體，對此新興經濟體各國央行可能採取緊縮的貨幣政策，並實施資本管制的措施，將導致融資成本上升，導致經濟成長動能減弱，其中，以中國經濟增長將小幅減速，增長率將從去年的7.5%下降至2014年的7.25%。然在全球經濟整體轉佳的形勢下，散裝散裝貨海運量將呈現穩定的增長。依倫敦Clarksons估算2014年全球散裝乾貨海運量將達45.02億噸，比去年增長4.5%。

(二)全球煤炭需求持續增長，中國無畏污染，進口依然續增

1. 倫敦Clarksons預計2014年全球煤炭海運貿易量11.66億噸，較去年增長4.5%，增幅低於去年。其中焦煤海運量2.78億噸，增長5.3%，增幅大幅萎縮，熱燃煤海運貿易量維持4%相對較低的增幅。焦煤在粗鋼產量支撐下，焦煤海運貿易量穩定增長。占全球焦煤海運量60%以上的澳洲，因煤礦生產商繼續增加產量，焦煤出口量將繼續增長。2014年預估澳洲焦煤出口1.75億噸，增長5.7%。出口第二的美國預計出口54.50百萬噸，下滑4%。印尼和澳洲熱燃煤出口量增幅將縮小，預計2014年出口分別為3.97億噸和1.95億噸，增幅分別為5.0%和6.0%。由於印度電力需求和燃煤電廠增加，印度對熱燃煤的需求仍保持穩定增長，預計2014年印度將進口1.58億噸，增長10.5%。隨著印度GDP的明顯增長，印度煤炭進口也將繼續增長。
2. 2013年12月和今年1月煤炭進口量連續兩個月保持在35百萬噸以上，近期進口煤數量屢創新高，今年1月中國煤炭進口量為35.91百萬噸，比去年同期增加17.5%，出口煤炭68萬噸，下降7.4%，淨進口35.23百萬噸，增長18.1%，預計今年進口量約3.5億噸，增長9%-10%，即便有進口煤質量上的限制政策出台，也不會對煤炭進口總量有太大的影響。2014年中國加大整治空氣污染力道，可能會降低煤炭需求，預計煤炭淨進口約3億噸，預計2014年1月煤炭進口量會有所下降。自2009年中國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，五年增長了162%。2011年超過日本成為全球第一大煤炭進口國，已經連續三年位居全球煤炭進口量之首。2014年伊始中國國內煤炭價格出現大幅下跌，加上春節前後煤炭需求下滑，2014年1月份的煤炭進口量下滑。中國政府為支持國內煤礦企業和減少污染，環保部門將加大對污染源的控制力道，鼓勵進口高熱值煤，致限制了進口需求熱度。由於國際煤炭價格看跌機會較大，中國進口量還會增長，但是增速將下滑。在環保、

節能減排的考量，中國煤炭進口量將會受到影響。

(三)全球礦砂供應產能增加，中國進口礦砂持續擴增

- 1.去年11月中國礦砂進口量觸及紀錄高點，1月中國礦砂進口量為86.83百萬噸，比去年同期增長32.48%，又比上月增加13.45百萬噸，增幅達到18.33%，再次刷新紀錄高點，受短期鋼材需求較弱、鋼廠增產意願不強，使得中國礦砂庫存量達到2年多來的最高水準，截至2月下旬增至1.072億噸，創下歷史最高紀錄。1月屬於鋼鐵產業季節性淡季且今年鋼價持續疲軟，在此情況下，中國礦砂進口量大增，確實令人難以追模。中國礦砂進口量在鋼鐵生產放緩情況下仍屢創新高，有人認為可能資金短缺的企業將礦砂用作信貸擔保。其實，中國鋼鐵產量自去年9月以來一直呈放緩態勢，今年1月粗鋼的產量比上月下滑約2%，鋼材價格指數也已經跌至2009年5月以來的最低點，進口礦砂持續增加與粗鋼生產未擴增互為矛盾，業界難理解為何發生此乖離現象。部分原因是中國政府採取措施削減鋼鐵行業過剩產能以及降低鋼鐵行業污染。
- 2.礦砂貿易在國際散裝乾貨貿易中約占40%，對於海運需求的影響十分明顯。全球礦砂海運量將繼續穩中增長，且增幅有擴張之勢。2014年全球礦砂海運量12.83億噸，增長7.2%。中國粗鋼產量居高位是全球礦砂海運量的主要支柱，由於不斷有新投產高爐，2013年中國礦砂產量為7.74億噸，進口礦砂具有明顯優勢，礦砂進口量將繼續保持高位，2014年預計增長8%，達到8.85億噸，意味著中國粗鋼產量還將中速增長。同時，礦砂生產商新增產能釋放，買方認為未來礦砂市場將形成供過於求態勢，礦價走跌機會明顯，進口礦還是主導中國鋼鐵企業需求來源，其國內礦砂生產成本高，以及環保問題的考量，中國鋼企仰賴進口礦依存度將持續提高，盡力粗鋼產量無力大幅增長，但進口量勢必持續穩定增加。

(四)中國產粗鋼產量拉回減少，全球需求鋼材回溫

- 1.最新統計1月中旬中國粗鋼日產量196.4萬噸，減量4.26萬噸，比12月中旬下降2.12%。1月底鋼鐵庫存量為13.61百萬噸，較中旬增加56.14萬噸，增加4.3%。國際鋼鐵協會預測，因已發展經濟體需求的增長應能抵消中國需求增速放緩的影響，2014年全球粗鋼消費量15.23億噸，增長3.3%，略高於2013年增幅。預計到2014年鋼鐵產能將達到11億噸左右，鋼鐵工業產能仍呈現擴張趨勢。2014年全球鋼鐵需求量可能比去年小幅增加，2014年全球鋼鐵需求量預計增長3.3%，至15.23億公噸，2013年的增幅為3.1%。美國受惠於汽車業、能源領域和住宅建設需求的增加，2013年美國的鋼鐵需求量將增長0.7%，2014年的增幅將進一步加快至3%。隨著歐盟經濟走穩，2014年歐盟鋼鐵需求將增長2.1%，2013年可能下降3.8%。
- 2.2014年中國新增高爐在35百萬噸左右，預計2014年鋼鐵產能將達到11億噸左右，鋼鐵工業產能仍呈現擴張趨勢。2014年中國粗鋼產量8.1億噸，增速4.5%左右，淨增加30百萬噸左右。中國需求方面，受制於資金收緊、新開工面積增速偏低等因素影響，房地產投資將從2013年19.5%的增速下降至18%左右，鐵路基建投資仍可保持5000億左右的規模，如果中國經濟下滑明顯，投資額度將加大。2014年機械行業、汽車行業、家電行業等產銷增速也將不同程度的放緩。預計2014年中國粗鋼需求在7.6億噸左右，增速回落至3%左右。中國鋼市供過於求，將迫使中國鋼企降低價格搶攻出口市場，但整體外銷需求疲弱，全球鋼鐵產能加速擴張競爭日趨激烈、貿易保護主義盛行等因素，將阻礙中國鋼材出口量增加，預計2014年鋼材出口增幅將放緩。
- 3.中國政府為化解鋼鐵產能過剩的新舉措，包括摒棄高爐容積淘汰落後產能的標準，強化企業的環保標準、設備生產安全作為淘汰落後產能的新標準。長期粗鋼產能擴張將

獲得抑制，但短期來看，中國宏觀調控的效果難以顯現，粗鋼產量仍將繼續保持增加的態勢。但依賴大批基礎設施建設投資、以及房地產、造船等行業的繁榮，迅速拉動鋼材需求增長的情景很難再現。

(五)全球穀物海運量將遞增，亞洲為穀物最大進口地區

1. 穀物海運量相對礦砂及煤炭海運量，其對散裝船運輸的支持有限。2013年至2014年期間全球穀物運輸量預計有6%的增長，比前一年增長率增加3%。相較於礦砂和煤炭對散裝船運輸的影響，穀物貿易的影響還是微不足道，礦砂加上煤炭運輸增長將貢獻BDI指數動力的70%。全球穀物等農產品在2013-2014年運輸總量預計達到4.75億公噸，相比2012-2013年4.17億公噸的運輸量增長了14%，當穀物豐收季節來臨時往往會推動BDI指數上漲。2013-2014年良好的氣候有利於農作物生長，美國有24%穀物（玉米和黃豆）輸送到貿易市場，市場上充足的穀物貨源導致亞洲農作物價格的下降，許多亞洲國家乘此機會大量進口補充存貨量，預估今年穀物海運量將明顯增加。
2. 今年年初，巴西氣候不錯和農作物獲得積極施肥，巴西今年的黃豆產量將會接近最高紀錄。但是如果巴西數十年來乾燥的雨季延續，反而使市場上黃豆玉米的產量下降。如果乾旱持續的話，將會影響巴西的穀物的出口量。較高的穀物價格將會鼓舞美國農民種植更多玉米，開墾更多的土地用於種植，這些在長期看來對海運都有積極的影響。2013年是農作物生長的最佳時期之一，天氣涼爽，雨水豐沛，陽光充足，氣候適宜。2014年全球穀物貿易量預計有較大幅增加，部分原因是對美國、巴西等國家小麥玉米產量及出口預期較好。總體而言，全球穀物貿易出口預期增加將有助於散裝船市場進一步復甦。

(六)今年運力增加減緩，但訂單再度湧現，拆解量萎縮

1. 儘管2014年拆解量預計將進一步減少，但全年散裝船運力增長仍將為11年來的最低。2013年散貨船拆解量為22.20百萬Dwt，比2012年幾乎減少了一半，在2014年看來，拆解量達不到此水準。目前散裝船運力為7.28億DWT，其中建造年份早於1993年的船舶僅68百萬Dwt，不到總運力的10%，預計2014年拆解量為14百萬Dwt，全年散裝船運力增幅僅為4.5%，是過去11年以來最低的。
2. 截至2013年底，全球手持散裝船訂單計1.42億Dwt，占現有運力的19.8%。其中海岬型船手持訂單56.70百萬Dwt，占全部手持訂單量的40%，巴拿馬型船和超輕便型船各占25%。從手持訂單的交付時間來看，預計2014年將交付66.20百萬Dwt，考慮到拆解量有所下降，拆解14百萬Dwt，按60%-70%的交付率計算，2014年全球散裝船運力增幅約為4.5%，運力增幅繼續縮小。其中巴拿馬型船和超輕便型船運力增幅仍較其他船型大。

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。今年海運需求增速預計超過運力增速，年初的BDI指數暴跌雖然對市場情緒有負面影響，但並沒有妨礙很多業內人士對今年航運業復甦的信心。2014年國際乾散貨海運需求增長有望達到4.5~6%。在運力供給方面，隨著新船下水速度持續下降，2014年乾散貨運力增長將會是2006年以來最小的一年，預測為4.5%，比2013年減少1.5%。航市在2014年將出現需求增速超過運力增速的現象。目前中國內工廠原材料庫存維持較高，隨著春節效應的消散，工廠的原材料庫存被逐步消耗，必然帶來礦砂和煤炭的需求增加，BDI指數在3月出現回暖上漲。

隨著歐洲經濟走出衰退、美國經濟穩固復甦，全球貿易增速出現回升態勢，航運業的復甦信心逐步增強，激勵不少航運企業紛紛下單造新船。

2. 著全球經濟的逐漸好轉，大宗散裝船市場也將慢慢回暖。但是考慮到中國礦砂需求增長緩慢，以及全球穀物運輸海運增量不大等因素，大宗散裝船運輸需求表現或呈中性。海岬型船、巴拿馬型船和超輕便型船為主的散裝船運價水準看，由於今年市場整體運力投放速度放緩，可能會給運價指數帶來支撐，但考慮到2013年巴拿馬型船、超輕便型船建造訂單均大幅增長，2015年各型船運費會再度面臨考驗。整體來看今年BDI指數會受到過剩運力減輕影響而向上走揚，但仍會保持振盪態勢。
3. 砂貿易商與礦砂生產商開始積極租船啟運礦砂至中國，航市需求海岬型船運力力道增強，激勵海岬型船運費率先止跌弱勢反彈，至2月中旬除巴拿馬型船運費續疲軟探底外，包括超輕便型船與輕便型船運費也緊接著由黑翻紅，帶動BDI指數在節後觸及最低1084點，守住1千點關卡後，止跌反彈回升，至3月上旬海岬型船運費突然出現急速飆漲，因而帶動BDI漲幅擴大，迄3月上旬持續攀升收高1580點，上漲幅度達45.76%。其中海岬型船運費指數(BCI)從2月初重挫至最低1513點後，止跌反彈，在2月24日前漲勢力道不足，在此之後，頓時出現飆漲的氣勢，迄3月上旬急速飆漲至3045點，上漲幅度達101%，此波漲勢應會持續至3月下旬，有機會突破去年12月上旬締造的高點。巴拿馬型船為去年12月中旬以來表現最差市場，運費幾乎呈現溜滑梯式下降，農曆新年過後還是跌跌不休，BPI從去年12月中旬高位2096點，幾乎歷經3個月連番下跌，3月上旬受惠於海岬型船市場出現飆漲的信心的激勵，出現止跌反彈訊號，迄3月上旬挫低至1053點後止跌回升，跌幅達約50%，迄3月上旬稍微回升至1104點。
4. 型船市場運費於農曆新年過後一星期左右出現止跌緩步穩健反彈，BSI自2月中旬跌落到938點後止跌反彈，一路緩步走揚，迄3月上旬拉升至1149點，漲幅22.49%。輕便型船市場運費雖同步在2月中旬出現止跌反彈，但反彈力道薄弱，爬升無力，2月底再度壓回，3月上旬觸及最低來到661點後止跌反彈上漲，迄3月上旬拉升至666點。

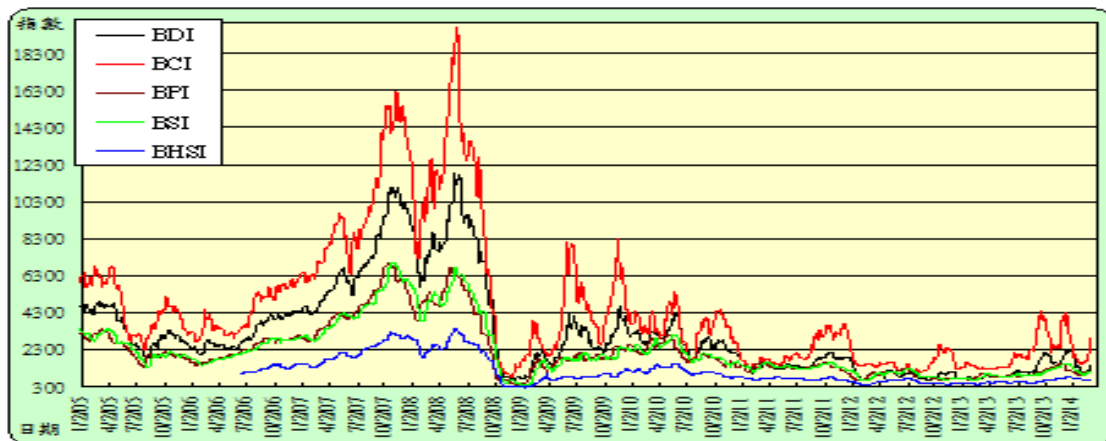


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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之租金水準變動趨勢。1月中國礦砂進口量再創歷史新高，導致2月底礦砂港口庫存屢創歷史高點。究其緣由，供應增大而需求不振，澳洲、巴西規避不利天氣而加大出貨量，春節因素造成港口庫存堆積。礦砂庫存居高位，鋼廠在1~2月拖延採購，農曆新年導致中國礦砂採購量與船運需求雙

雙下滑，致海岬型運費經歷一波幾乎毫無抵擋的自由落體式下跌，但市場人士還是樂觀地滿懷期待，認為中國農曆新年後運費會出現強勁反彈，致海岬型短期與長期市場的走勢出現背道而馳。2014年礦砂海運量增速將會提高，而海岬型船市場運力增長速度大為放緩，從基本上來看，海岬型船市場供需狀況相對較好。巴西礦商Vale繼其在蘇比克灣建立轉運站後，將在馬來西亞啟用第二座浮台轉運站；另外，其與山東海運等航運企業簽訂長期租船合約，將會影響其在現貨市場的租船量，抑制海岬型船市場運價的增長空間。除此之外，市場上炒作成分也將加大海岬型船市場運費的波動頻率和幅度。

2. 從2013年12月底至2014年的2月，航市運費持續走低，主因為中國縮減了對大宗商品的進口，尤其是礦砂和煤炭等大宗商品。影響中國礦砂需求的罪魁禍首是中國主要港口礦砂高庫存量，1月底中國礦砂庫存超過1.1億噸，導致2月需求減弱，衝擊到海岬型船市場，致租金持直直落。在3月之前，因中國國內鋼材需求較弱，鋼廠增產意願不強，致礦砂去化較慢，港口庫存屯居連續增長，港口現貨資源充足，貿易商延後補貨行動，導致運力需求無法爆發大量，所幸中國農曆新年後，沒多久海岬型船市場租金領先觸底反彈，可惜反彈力道不足，僅小幅回升，待3月初，頓時租金爆漲如猛虎出閘，各航線租金勢如破竹連番收復整數關卡，睽別已久難得一見的氣勢，投資人如吃下定心丸猛力喊攻，租金上漲衝力十足。
3. 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，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，遲至3月初各航線租金頓時活潑蹦蹦跳，顯示中國礦砂貿易商與礦砂生產商又復出大舉瘋狂租船，瞬間引爆運力需求暴增，船東與FFA多頭投機客趁機哄抬租金行情。4條航線平均租金在新年假期結束後開市挫低至最低7,912美元價位後，節後華人圈開始恢復上班交易漸漸蹦出，各航線租金才止跌弱勢一路緩步向上攀登，過3月後各航線租金上漲勢如破竹連番收復整數關卡，推升平均租金爆衝飛漲，迄3月上旬飆漲到25,075美元，經過一個月的扶搖上漲，漲幅高達2.17倍。
4. 太平洋區航線租金中國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，加上西澳洲礦砂出口港以揮別颶風的干擾而恢復作業，中國礦砂貿易商與澳洲礦砂生產商開始出手搶運礦砂至中國，以及亞洲其他國家鋼廠也加入補貨行列，航市需求運力一時爆發，引發租家競相追逐船噸，租金上漲動能持續增強，本航線漲勢比大西洋區行現強勁，2月中旬收復1萬美元關卡，過了3月漲勢突然失控飛奔，急速攻上2萬美元重要關卡，迄3月上旬衝到24,555美元。大西洋往返航線租金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，漲勢不如太平洋區航線，所幸能一路穩步攀升，2月底站上1萬美元關卡，過了3月漲勢一發不可收拾，急速攻上2萬美元重要關卡，甚至迎頭趕上太平洋區航線，迄3月上旬飆漲到25,850美元。
3. 大西洋區返回遠東航線租金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，巴西礦砂生產商配合中國貿易商搶貨搶運，本航線需求運力風雲再起，船東與投機客合力猛拉租金，導致租金急速飆漲，2月底攻上3萬美元關卡，過了3月漲勢更加凌厲，迄3月上旬同時站上4萬美元重要關卡且攀登至44,975美元。太平洋區返回歐陸航線租金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，一路穩定回升，過了3月後漲勢

增強，租金回復正數，迄3月上旬回升收高至4,918美元。

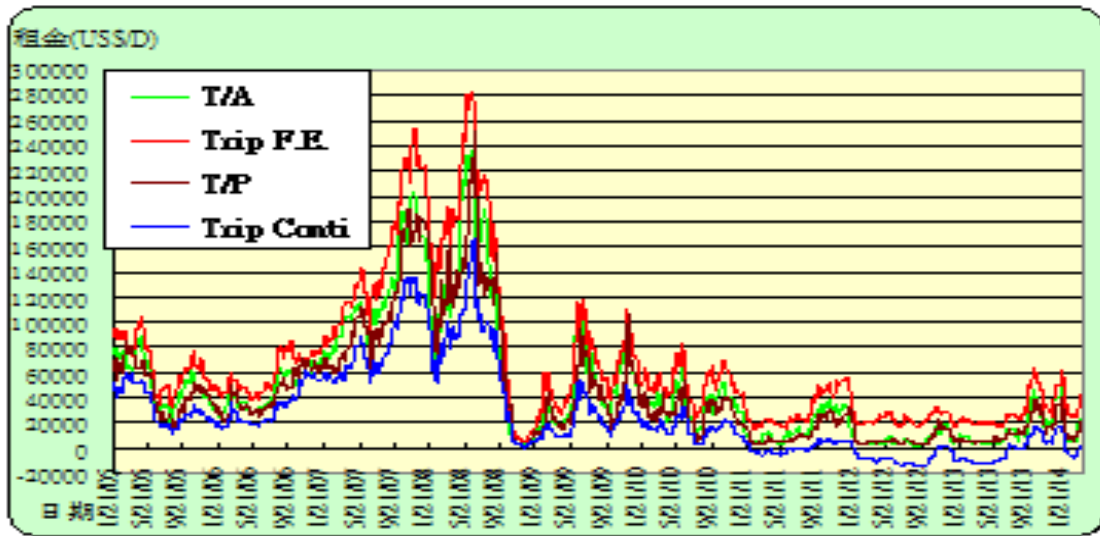


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。巴拿馬型船市場形勢仍不樂觀。2014年煤炭海運量總體增幅已出現放緩，但亞洲市場煤炭需求仍比較強勁，穀物海運貿易量增幅提高，尤其是黃豆遠距離季節性船運需求將增加，對巴拿馬型船市場注入動能；但由於穀物海運貿易量僅為煤炭海運量的三成，巴拿馬型船運力增幅仍保持相對較高的水準，因此2014年巴拿馬型船市場供需形勢仍不是很樂觀。但相較於2013年，2014年市場供需形勢有所改善，運費行情有望好於2013年。由於船價仍處於較低水準，船東因看好後期市場形勢回暖開始訂造新船，所幸中國當局鼓勵老舊船舶提前淘汰，補助資金按各50%的比例分別在完成拆船和造船後分兩次發放，也促動部分企業下單造船，2013年新船訂單大量增加，但交付期大多在2015年之後。因此，對2014年的影響不大，但對2015年市場將會有一定影響。
2. 2014年開年以來，由於中國農曆新年前後季節性因素，華人圈退出租船市場且運力過剩，導致巴拿馬型船租金經歷了一波自由落體式下跌，市場投資人皆認為依過去經驗，節後運費就會逐步反彈回升。不過，儘管市場在2、3月上漲機會，巴拿馬型船市場仍面臨運力過剩的挑戰。所幸美國Shale Gas的大規模開發壓低了天然氣價格，天然氣大量替代煤炭發電。美國煤炭發電占90%以上，由於燃煤電廠關閉，電煤需求相應減少。2013年，美國煤炭消費7.4億噸，比上年減少1.78億噸，下降13.5%。美國本土煤炭消費減少而轉向大量出口，2013年美國出口煤炭1.82億噸，比上年增加19.8%，創出了30年來煤炭出口新紀錄。美國的煤炭出口很多流向了亞洲市場，同時也迫使原先出口美國的哥倫比亞、南非、加拿大等國的煤炭也轉向出口亞洲，亞洲則主要是中國。中國煤炭需求仍將繼續保持低速增長。煤炭海運貿易量的增加，將是解決未來巴拿馬型船市場運力過剩最重要救星。
3. 中國等亞洲國家農曆新年過後，租家遲遲採取觀望，致航市交易依然持續鬱悶，租金行情延續農曆新年前疲弱緩步下跌。巴拿馬型船運輸市場缺乏亮點，兩大洋區航線租金均出現不同幅度下跌。太平洋區航線因中國電廠煤炭儲備充裕，春節前煤炭貿易的

市場需求不高；加上中國境內煤價下跌，對印尼、澳洲等煤炭運輸需求疲軟；另外，菲律賓雨季、印尼天氣也欠佳，導致近期太平洋市場運輸需求一直沒有實質性支撐。儘管市場對南美預期較高，但南美市場出現較多遠東空放過去的運力，致此區域運力累積過多運力，形成壓力而拖累市場租金下跌。同時，美國海灣市場穀物出口接近尾聲，租金無力支撐而持續走低。

- 節後雖太平洋航線租金曾止跌反彈約二星期，但大西洋區航線租金無力止跌，還是持續下跌，因而拖累平均租金無力翻轉上升，依舊持續一路下修，至3月上旬各航線租金紛紛觸底反彈，平均租金旋即觸及最低8,476美元後止跌回升，迄3月上旬稍微回升至8,885美元。太平洋區航線租金去年12月中旬後租金一路下跌，年節前中國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2月上旬市場恢復正常交易，加上東澳及印尼煤炭出口恢復作業，運力需求增溫，此航線租金觸底至8,556美元後旋即止跌反彈回升，但僅持續二星期的反彈至12,265美元後又告回跌，一路下調至11,140美元後，因受到海岬型船市場租金蹦出飆漲的鼓舞，才出現止跌反彈，迄3月上旬拉高至11,382美元，後市是否能持續反彈，則視海岬型船市場租金能否持續強力上漲。大西洋區航線租金去年12月中旬後受到季節性影響，交易冷清，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，雖太平洋區航線租金已出現反彈，但大西洋區航線租金依舊疲軟無力翻轉，持續下挫，在2月中旬後，大西洋線租金被太平洋區航線租金水準超越，從此一路拉距擴大，迄3月上旬下挫至5,468美元後，因受到海岬型船市場租金蹦出飆漲的鼓舞，才出現止跌反彈，迄3月上旬拉高至6,050美元。此時正邁入3月南半球穀物出口旺季，將為此航線帶來上漲動能。
- 大西洋返回遠東航線租金去年12月中旬租金反轉直下，一路下挫，年節結束後，此航線租金行情還是無力止跌，依然持續下跌，2月中旬跌破2萬美元關卡，3月上旬跌落至15,650美元後，因海岬型船市場租金飆漲的鼓舞，才出現止跌反彈，迄3月上旬反彈回升至16,337美元。遠東返回歐陸租金航線12月中旬租金反轉直下，年節結束後，2月上旬此航線租金觸底1,101美元後止跌回升，但反彈僅維持約半個月後再度回到下跌渠道，3月上旬下調至1,624美元後止跌反彈，迄3月上旬反彈回升至1,770美元。

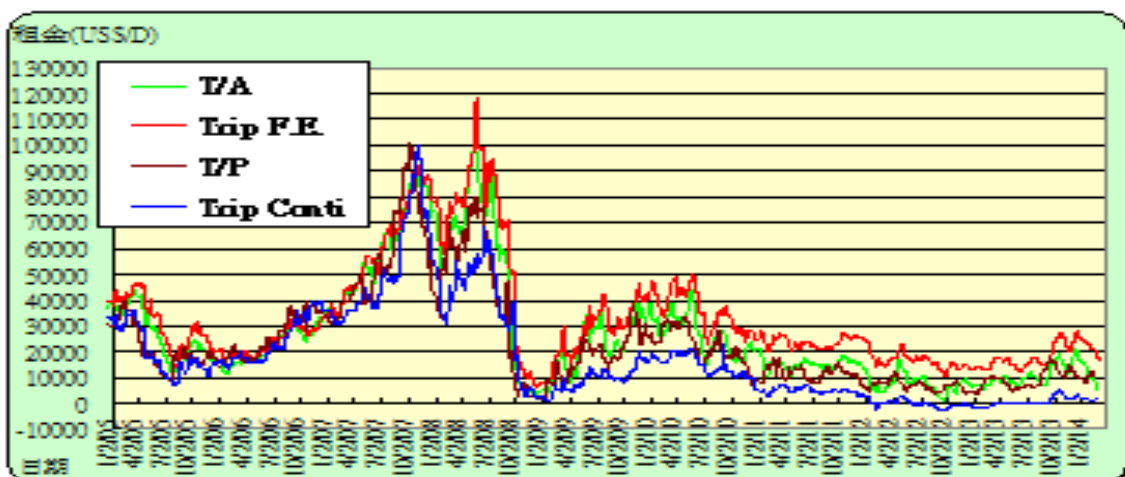


圖 3 巴拿馬極大型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。近年來中國支援第三世界國家出口愈來愈多整廠成套設備、重型機械、鋼材和工程項目等貨載，以及進口中小批量大宗原物料如小麥、錳鋁、廢鐵，為超輕便型船及輕便型船市場創造愈來愈大的市場規模。由於季節性需求疲軟，國內鋼材價格於去年12月下旬開始下滑，進入1月下月速度加快，鋼材出口不順，以及新年度起印尼斷供鎳礦及鋁礬土等金屬原礦出口效應集中顯現，市場需求急劇萎縮。因此超輕便型船市場運費受政策和季節性因素的影響增大，另外受春節長假中國煤炭消費下降的預期影響，原營運在中國國內航線船隻湧向國際市場搶奪貨源，加深超輕便型船及輕便型船市場競爭壓力。隨著中國農曆新年過後長假效應的逐漸消失，運力需求逐漸增溫，超輕便型船市場租金將逐漸穩定攀升。
- 2.太平洋區航線租金 12 月上旬攀登高價位後，季節性淡季，中國農曆新年華人圈已提前備貨囤積，導致 1 月、2 月上半月市場交易冷清，租金漲勢受阻而一路拉回，俟中國農曆新年結束後太平洋區航線租金觸底 5,156 美元才見止跌反彈，隨後展開反攻一路走高，且連翻輕騎過關整數關卡，且無懼大西洋區航線租金的走跌，持續上攻，2 月下旬輕取躍過 1 萬美元，過 3 月後漲勢有增強態勢，迄 3 月上旬拉高至 12,372 美元。大西洋區航線租金表現自 1 月中旬後持續下挫後，雖中國農曆新年結束後，2 月中旬觸底 13,688 美元後曾出現逾一星期反彈，隨後又告回跌，過 3 月後還未止跌回升，迄 3 月上旬回檔至 11,702 美元，跌勢有縮小現象，近期應有機會翻轉上揚。
- 3.大西洋區回遠東租金航線無法閃避中國農曆新年效應的衝擊，1 月中旬後交易開始陷入冷清，租金失去支撐而拉回，俟中國農曆新年結束後，此航線租金抵達低價 18,222 美元才止跌一路爬升，過 3 月後雖曾微弱拉回數日，但無礙續上漲走勢，迄 3 月上旬租金攀升至 18,494 美元。

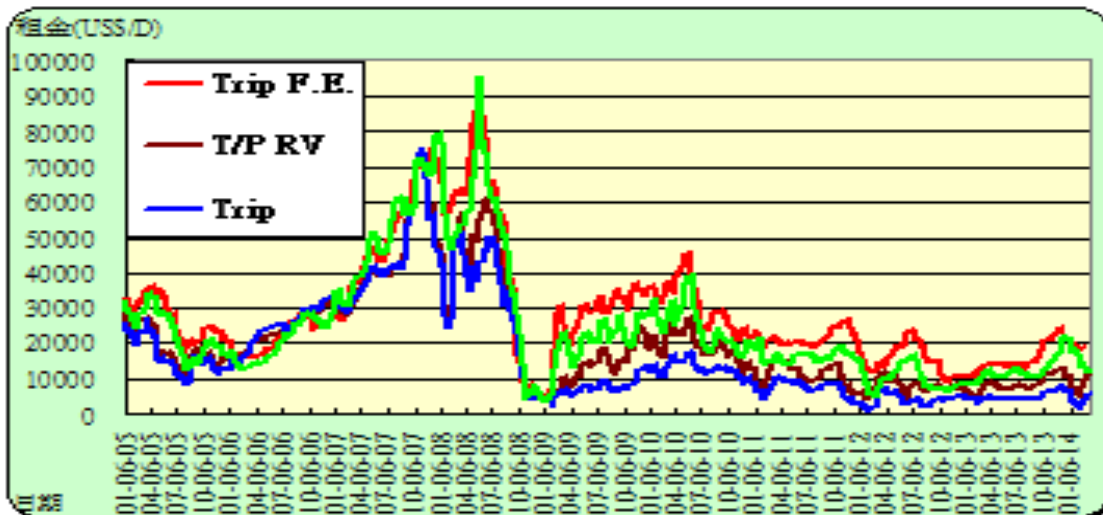


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

遠東回歐陸租金航線 12 月上旬攀抵高檔後反轉直直下跌，又逢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 美元才止跌緩步一路回升，迄 3 月上旬返回攀登至 6,075 美元。平均租金則受惠於大西洋區返回遠東航線租金 12 月中旬攀抵高位後，因太平洋區航線租金率先快速拉回，緊接著大西洋

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，由於太平洋區航線租金大幅走高的帶動下，2月上旬平均租金抵達9,775美元低價位後止跌回升，迄3月上旬反彈回升至12,161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。中國製造業PMI指數去年12月回落至51%，今年1月又下降0.5%。1月製造業增長放緩主要是受春節因素的影響。據中國海關資料，2014年1月中國進口廢鋼15.85萬噸，廢鋼進口量較上個月大幅下滑，減少15.57萬噸（2013年12月為31.42萬噸），降幅為49.55%，與去年同期相比（2013年1月為48.99萬噸）減少約33.14萬噸，降幅約為67.65%。1月廢鋼進口量的大幅減少，也創下了近幾年來的新低，主要受聖誕及元旦假期與緊接春節假期的影響，加之中國國內鋼材市場表現持續疲弱，買家觀望且進口意願不高。2月春節過後國際廢鋼價格持續大幅下滑，於是吸引買家展開進口行動，進口量將增加。三月天氣會逐步轉暖，中國基地建設開工率會有所增加，下游需求有望好轉，鋼材需求將逐步增回溫，在此情況下廢鋼進口需求回顯著增加。因此，輕便型船太平洋航線租金自春節過後止跌回升，可惜大西洋區航線租金自去年12月下旬下挫以來，至3月上旬尚未止跌反彈。相較於其他大型船市場表現，輕便型船市場從去年12月下旬以來是表現最不理想。
- 2.太平洋區相關航線租金12月上旬高價反轉持續拉回，在中國舊曆新年結束後，市場交易轉趨熱絡，租金觸及6,964美元後止跌回升，且一路緩步走高，迄3月上旬漲勢未熄火，租金繼續挺升且收在9,147美元。大西洋區相關航線租金12月中旬攀登高價位後，隨即長假淡季效應顯現，租金無力上攻而回跌，甚至農曆新年結束後，華人圈返回工作恢復交易，雖太平洋區航線已止跌反彈，但此航線缺乏足夠需求的支撐，租金還是持續下挫，2月底跌破1萬美元關卡，3月上旬下挫至9,261美元後止跌回升收在9,336美元。

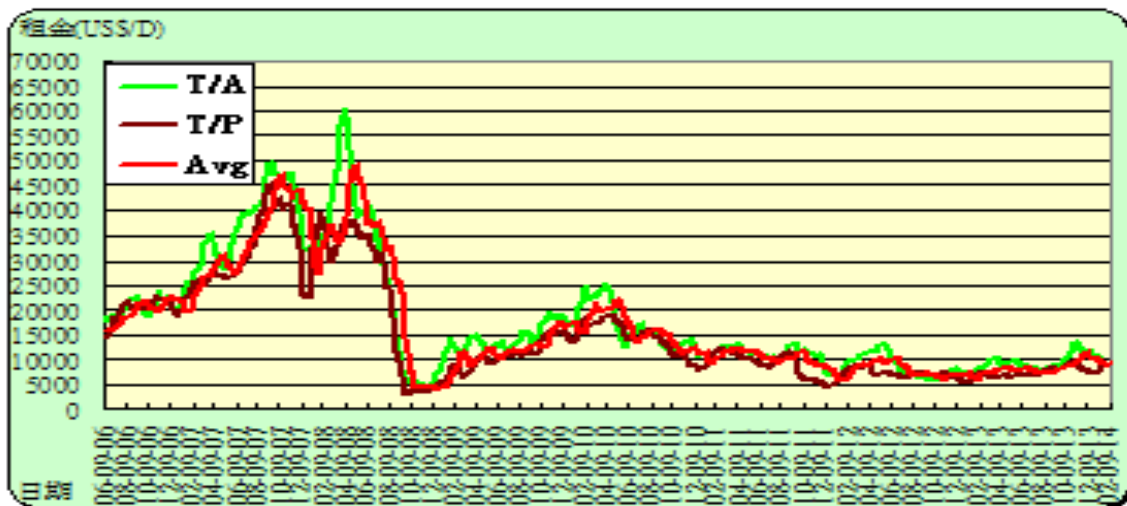


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

輕便型船市場平均租金12月中旬攀登拉高價位後，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，農曆新年結束後，雖大西洋區航線依舊持續疲軟，所幸太平洋區航線租金已止跌回升，因而激勵平均租金於2月中旬觸及低價9,057美元後止跌反彈，隨後一路緩步走高，迄3月上旬墊高收在9,242美元。

七、市場展望

- 1.2013年9月以來，中國的經濟並沒有太大改善下，國際散裝船市場卻出現一波強勁反彈行情，並持續到聖誕前，其反彈的力道及持續時間均超過市場預期。無疑問地，散裝船市場的表現幾乎完全看中國的經濟形勢，投資人無不聚焦在充分瞭解中國經濟方針和政策及其變化的基礎上。目前，中國城鎮化建設如火如荼，農曆新年假期結束後，中國企業必然會大舉進貨補庫存，運力需求湧現，租金反彈必然出現，且今年運力過剩問題以顯著改善，加上全球主要散裝貨貿易國經濟狀況有所好轉，特別是印度、巴西、東協等主要新興國家和地區。全球散貨海運貿易量仍將延續去年緩慢回暖，今年散裝船市場表現應會漸入佳境，投資人應選擇做多逢低布局。
- 2.2014年中國粗鋼產量還將中速增長，對礦砂進口依存度愈來愈高，導致進口量保持高位，預估進口量增長8%。此外，礦砂生產商新增產能釋放加速，三大礦砂生產商今年產量預計將達8億左右，供給大於需求帶來礦砂價格的下降，激勵中國買家大量進口礦砂。中國煤炭進口量還會增長，但是增速將下滑，另外印度煤炭進口保持持續增長。BDI指數已從低谷中恢復，在2013年已有大量新船運力投入市場，且在2016年前大約還有占全球散裝船總運力的16%新船將投入，未來BDI上漲空間仍然有限。中國經濟增長降低恐對未來市場投下變數，有可能將拖延市場的復甦時間。
- 3.2014年經濟基本面對海運需求增長預期轉佳，海運需求將穩步增長，運力增速將進一步放緩，不過，2013年新船訂單出現大幅增加，在未來2015年或2016年，市場恐又將面對運力過剩的壓力。尤其海岬型船2014年交付減少35%，淨運力增長減少38%，預計今年底運力僅增長3.2%，不過，2013年新船訂單增加了5.2倍，因此，2015年下半年市場可能面臨下跌壓力。巴拿馬型船2014年新船交付少了31%，淨增長減少32%，雖然2013年新船訂單也出現增長，但是為四類型船中最少的一種。由於運力增長壓力緩解，2014年市場將會持續改善，但欲持續維持強勁運力需求，再引爆猛烈火爆行情飆漲，出現機會應不會太高。今年海岬型船和巴拿馬型船市場運費行情仍會波動起伏劇烈，尤其易受到氣候變化、港口擁擠和FFA市場投機炒家的影響。

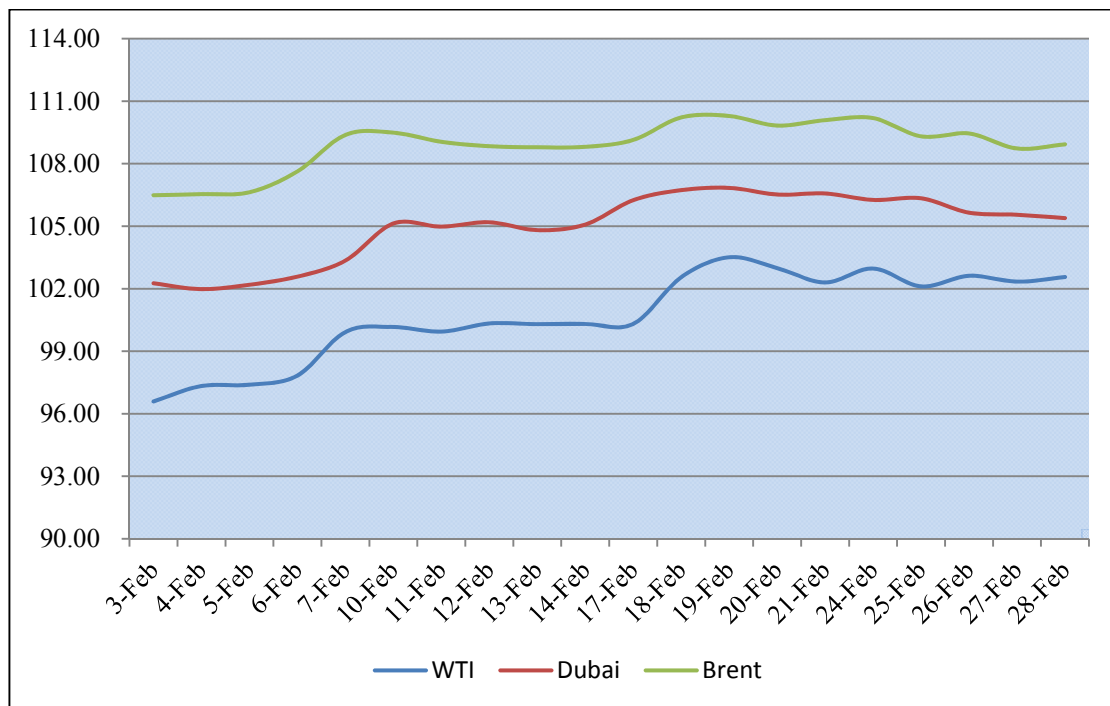
2014 年 2 月份國際油輪市場動態

康筱涵

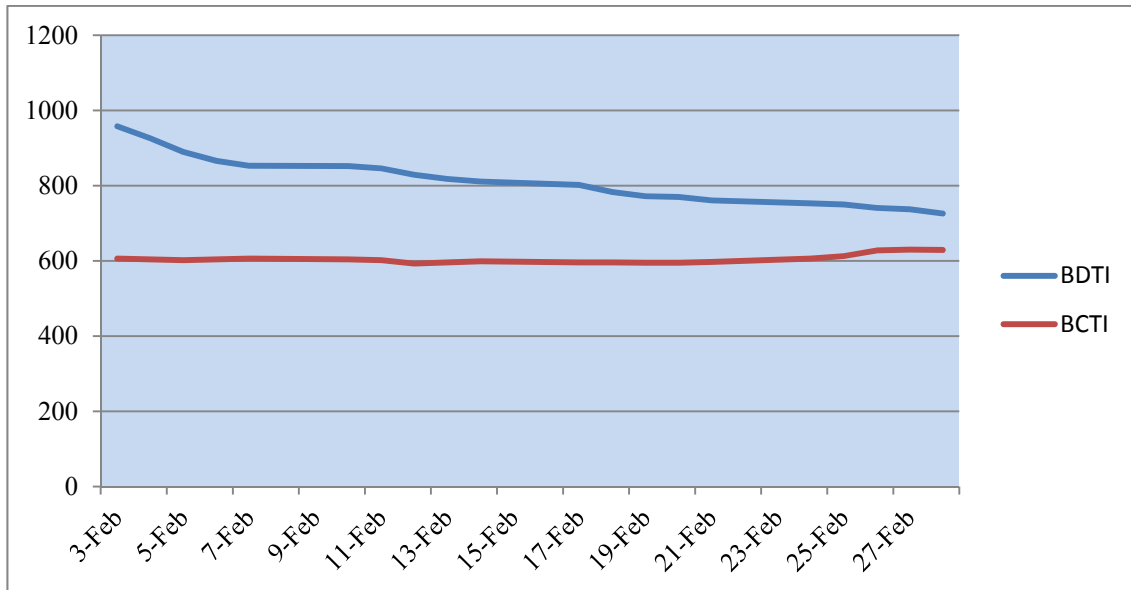
1. 原油市場短評

本月原油價格漲跌互見，二月中因天氣預測將有更多嚴寒天氣降臨，市場方面擔心供暖燃料吃緊，支撐原油價位站上每桶 103 美元以上的價格，創下四個月來收盤價新高；二月底烏克蘭升高的緊張局勢及美國地區再次出現異常寒冷天候，均使得國際油價獲得支撐。然而，中國經濟成長可能進一步放緩進而降低對能源的需求及對世界經濟前景不透明的擔憂，預測大盤將呈現走跌趨向，油價續漲空間有限。

2014年2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							
	BDTI				BCTI			
	JAN	FEB	% change		JAN	FEB	% change	
Max	1344	958	-28.72%	↓	618	630	1.94%	↑
Min	1005	726	-27.76%	↓	605	593	-1.98%	↓
Average	1118.2	812.20	-27.37%	↓	609.55	605.05	-0.74%	↓

2.原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格96.59美元，月底報價102.56美元；月均價為每桶100.718美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格102.26美元，月底價格每桶105.39美元；月均價為每桶104.98美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格106.49美元，月底以每桶108.93美元作收；月均價為每桶108.89美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Ulysses“(1999年造，三十萬九千九百載重噸) ，但無成交價報導。

蘇伊士型油輪- “Aldawha”(1997年造，十五萬噸)以約一千二百萬美元售出 。

阿芙拉型油輪 - “Phoenix Ambition”(2009年造，十萬七千載重噸)約以三千六百萬美元售出。。

阿芙拉型油輪 - “STI Spirit”(2008年造，十萬一千載重噸)約以三千一百萬美元售出。。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“New Venture“(1992年造，二十八萬五千載重噸)於中國大陸拆解，以約一千三百萬美元賣出。

5.原油油輪運費行情

二月初運費平穩往上，VLCC波灣出口至日本航線26.5萬級(TD3)，運費調整至W48點，日租金25,395美元，月中並仍延續上揚趨勢，來到W62.5點，日租金46,119美元;隨後市場呈現疲軟狀態，波灣出口可用船噸列表增長，在此情勢下運費來到WS51點，日租金運價下滑至29,881美元。波灣至美灣28萬噸級運費月底報價W33.5點，日租金至21,542美元。整體來看，儘管月中出現微幅上揚，但是整體格局運費市場似乎有緩慢向下趨勢。

蘇伊士型油輪市場 –

維持上月氣氛市場持續下滑，黑海-地中海航線月底W65點，換算日租金約為18,011美元。西非至美東13萬噸級運費月底報價W65點，日租金14,120美元。

6.成品油油輪運費行情

市場發展處於穩定狀態，月底運費小幅度往上，波灣至日本7.5萬噸級的運費，落在W85點，日租金約為12,224美元;波灣至日本5.5萬噸級運費報W107.5，日租金12,986美元。本月成品油市場運費持續平穩。

*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2月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	31-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	28-Feb-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	30.0	16,312	32.5	21,542
AG / JAPAN	VLCC	43.0	17,554	51.0	29,881
WAF / EAST	VLCC	45.0	17,433	52.0	26,980
WAF / USG	VLCC	55.0	33,710	55.0	32,923
WAF / USAC	SUEZMAX	80.0	26,051	65.0	14,120
MED / MED	SUEZMAX	92.5	37,107	70.0	19,113
UKC / USAC	AFRAMAX	155.0	47,462	100.0	18,639

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	31-Jan-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	28-Feb-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	77.5	8,703	85.0	12,224
AG / JAPAN	55,000	90.0	7,369	107.5	12,986
UKC / USAC	37,000	140.0	12,522	140.0	12,259
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	9,873	105.0	7,309
MED / MED	30,000	160.0	14,609	162.5	15,467

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	26,278	25,833
SUEZMAX	150-160k	20,722	20,722
AFRAMAX	95-110k	15,944	16,722
LR1	65-74k	15,194	16,000
MR	47-48k	15,111	15,944

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$97.0	\$72.0
SUEZMAX	150-160k	\$65.0	\$48.0
AFRAMAX	95-105k	\$47.0	\$37.0
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2月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	98.5	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	64.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	54.0	\$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