



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百二十八期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 128 2014年8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

會務報導	1
海運市場動態報導	3
2014 年 7 月 - 8 月國際運輸動態報導	3
2014 年 7 月 - 8 月國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2014 年 7 月份國際油輪市場動態	17

會務報導

航運季刊 102 年最佳論文獎頒獎

本會於 7 月 25 日假台大校友會館召開會員大會，由本會呂理事長錦山主持，會員參與踴躍，會中進行本會航運季刊 102 年最佳論文獎的頒獎，由理事長呂錦山及常務監事林昇格頒發予得獎者。

論文得獎前三名分別是李穗玲所作的「中華與長榮航空公司經營大陸航線機隊配置之研究」，及由周明道、徐文華、黃自賢所作的「汽車貨櫃貨運業於綠色投資決策分析」，及蔡朝祿所作的「An evaluation of OHSMS in the container terminal operation context」。

榮獲佳作論文的包括有于惠蓉、蔡宛蓓的「我國水陸兩用運具運送契約的責任之初探」，及趙時樑、呂錦隆、張承先、陳伯全的「以結構方程模式驗證轉換障礙，對顧問忠誠度影響之研究-以海運承攬送業為例」，及周明道、陳鵬百的「台灣散裝航運類股指數與波羅的海綜合運價指關聯性分析」。恭喜各位獲獎人員。



發表頂尖論文分享及在海運應用

本會於 8/11 由呂理事長邀請香港理工大學葉恆青博士及羅梅豐博士蒞臨本會，進行發表頂尖論文經驗分享及在海運應用等主題演講，與會人員皆獲益良多。



葉恆青博士(見右圖)畢業於香港科技大學工業工程系，現職為香港理工大學物流暨航運學系副教授，專長在於物流系統，路網分析及海運研究，曾任教於國立新加坡大學，葉博士已投稿多篇名列UT dallas 的全世界公認頂尖期刊如 Operations Research，也已發表許多海運相關著作於 Maritime Policy and Management。



羅梅豐博士(見左圖)畢業於美國羅德島大學經濟系，現職為香港理工大學物流暨航運學系副教授，也是海運重要期刊 Maritime Policy and Management (SSCI) 的副主編，專長在於運用經濟模型在航運或港口的分析，特別是中國地區。

海運市場動態報導

2014 年 7 月-8 月國際運輸動態報導

1. 超巴拿馬型貨櫃船租金指數上升

隨著貨櫃航運傳統旺季到來，運價回升，據 Alphaliner 報告顯示，由於現役運力有限，市場需求強勁，目前超巴拿馬型貨櫃船租金指數上升。在中型貨櫃船市場，由於運輸需求量少，租金仍然停滯不前，近期各國際航商陸續簽租六千 TEU 級船舶，長租一年或以上不等，日租金最高近三萬八千美元，半年內的短期租船，日租金約一萬六千美元，相較先前些微下跌。

由於巴拿馬型貨櫃船市場近期租金持續上升，近期最高日租金已突破一萬美元。另在三千至三千五百 TEU 貨櫃船市場，一些租金接近每日八千美元水準，而近期租金基本維持在每日七千美元以上水準。由於近期超巴拿馬型貨櫃船租金上升，小型貨櫃船也越來越受營運航商青睞。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 歐美進口需求續增海運貨櫃量第三季看好

國際貨櫃運輸市場歷經第二季淡旺交替期後，第三季可望迎接傳統貨運旺季，加上全球經濟可能帶動歐、美等主要市場進口需求量的持續增長，力推海運貨櫃量走揚，市場預估第三季運價走勢可能先升後降，並伴隨微幅波動。

若就國際航運市場分析，上海國際航運研究中心認為，今年第二季全球經濟較第一季回升，且速度加快，市場處於低位震盪態勢，具有低位反彈預期，加上旺季因素部分的支撐，第三季市場運價將較第二季為佳，惟上揚空間還會受到部分限制。

上海國際航運研究中心指出，第二季全球國際海運貨櫃量回升快速，各航線運價區分明顯，主幹航線總體表現強於次幹航線，主要航商對市場的控制力也進一步增強。統計顯示，第二季國際貨櫃運輸市場整體走勢較為平穩，運價從第一季緩慢回升，整體優於 2013 年同期。第二季 CCFI 均值為 1086.53，較同期增長 1.95%；SCFI 均值為 1092.78，較同期增長 5.84%。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 高雄港上半年轉口櫃增百分之四

受到經濟景氣好轉的影響，高雄港今(103)年上半年貨櫃量達 514 萬 3,030TEU，其中轉口櫃達 242 萬 2,411.5TEU，較去(102)年同期的 232 萬 7,612.25TEU，成長 4.07%。其中高港上半年進出口櫃達 272 萬 618.5TEU，較去年同期的 252 萬 7,958TEU，成長高達 7.62%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 上半年全球新船訂單下降兩成七大陸船廠接單居首

今年上半年全球新船訂單較去(2013)年同期下降兩成七，接單量以中國大陸船廠居首。據統計，2014 年上半年全球新船訂單量為 6,180 萬 DWT(944 艘、2050 萬 CGT)，較去年同期減少 27%。

Clarkson Research 統計分析，今年商船訂單量整體下滑，但化學品船及特種油輪的訂單量反呈大幅增長，去年該領域訂單 84 艘，而今年上半年訂單量已經達到了 61 艘，而去年訂單量達到 232 艘的 MR 型成品油輪今年上半年僅 33 艘。

以造船金額估計，2014 年上半年全球新造船投資總額為 475 億美元，比去年同期下滑 19%。按各主要造船國家接單量來看，今年截至六月止，中國大陸船廠訂單 3,180 萬 DWT(481 艘、910 萬 CGT)，總值達 146 億美元；韓國訂單量為 1,720 萬 DWT(164 艘、560 萬 CGT)，總值為 132 億美元；日本 910 萬 DWT(177 艘、340 萬 CGT)，總值為 59 億美元。以 DWT 為基礎計算，中韓日三國造船廠新船訂單量分別較去年同期下滑 21%、30%與 40%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 海運直航貨櫃裝卸量 四港同締佳績

近年交通部致力提升各大商港港埠設施與服務，提供優質航運經營環境，交通部於 8 月 12 日公布上半年業務統計，兩岸海運直航貨櫃裝卸量四港同創佳績外，國際商港貨物裝卸量、貨櫃裝卸量，上半年更雙創歷年新高。

據統計，一至六月國際商港貨櫃裝卸量突破七百萬，達 732 萬 TEU，年增 6.3%，而貨物裝卸量也以 3.7 億計費噸、年增 5.3%成績，雙創新高。上半年國際商港進出港船舶數約 3.8 萬艘次，年增 1.9%，其中貨櫃船占 44%。

分析各港貨櫃裝卸量，以高雄港 514 萬 TEU 居首（占比七成），增 5.9%，當中又以轉口櫃 242 萬 TEU，占比達該港櫃量四成七，為近七年來同期新高；基隆港 83 萬 TEU 次之，增 7.9%，為近三年同期新高；台中港及台北港分別為 74 萬 TEU(增 1.8%)及 61 萬 TEU (增 13%)，連袂刷新歷年同期紀錄。

觀察兩岸海運直航部分，前六月我國國際商港貨櫃裝卸 118 萬 TEU，年增 11.2%，各港中高雄港、基隆港、台中港及台北港等四大港兩岸櫃量均創同期新高，其中以高雄港 66 萬 TEU 最多，增一成，基隆港 24 萬 TEU 及台中港 23 萬 TEU 居次，三港合計占九成六，台北港為 5 萬 TEU，增幅達 29.7%。

上半年各國際商港兩岸直航櫃量占該港貨櫃裝卸量比率，以台中港 31.7%居冠，連續三年同期超過三成，突顯兩岸海運直航重要性。

【資料來源：台灣新生報航運網】

6. 美零售商增加採購七月份櫃量走俏

今年夏季美國線呈現榮景，據悉，為避免貨物供應受到美國碼頭罷工行動的影響，美國零售商近期紛紛增加採購，預期美國七月份的進口數字有望提高到五年來的最高水準，貨櫃量甚至可能超過 150 萬 TEU。

基本上，代表資方的太平洋海運協會(Pacific Maritime Association)與國際碼頭暨倉儲工會(ILWU)之間的勞資合約已在 7 月 1 日到期，但因雙方目前還在為新合約持續磋商，碼頭工人方面尚未停工。美全國零售商協會(NRF)也出面敦促勞資雙方共同配合，力保港口運作不受影響，有些進口商據悉仍已將貨物轉到東岸作業。數據指出，五月份西岸港口貨櫃量佔總量的 59%，較一月份的 62% 有所下滑，今年上半年的進口總量預計為 830 萬 TEU，比去(2013)年同期增加 6.7%。

上海航運交易所所作研究指出，美國經濟的復甦態勢愈發明顯，推動北美航線運輸需求不斷上升。美西航線，西南沿岸港口工人罷工仍未結束，但受美國西岸碼頭工會公開保證罷工期間貨物照常裝卸消息影響，美西南航線運輸需求出現止跌回穩跡象，加上美西北航線運輸需求保持旺盛，總體貨量穩中有升，船舶平均艙位利用率約在 85% 至 90%，市場運價穩中有降，但降幅趨緩。其中美東航線旺季需求保持較快增長，船舶平均艙位利用率在 95% 以上，滿艙航次日益增多。市場運價基本穩定。

截至 7 月 18 日，中國大陸出口至美西、美東航線運價指數分別為 935.58 點、1248.16 點，均與前週基本持平。鑒於近期運輸需求持續旺盛，多數航商打算在八月上旬再度上調市場運價，具體幅度視後市情況而定。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 今年全球造船完工量將比去年下降一成

今年上半年全球新造船接單銳減，造船完工量亦呈下滑，據市場統計，上半年全球 266 家造船廠造船完工量共計 4850 萬 DWT(908 艘、1800 萬 CGT)，國際航運諮詢機構 Clarkson Research 估計，今年全球造船完工量或達到 9750 萬 DWT，將比去(2013)年下降一成。

統計指出，今年上半年，中國大陸、韓國以及日本等全球三大造船國家造船完工量佔全球總量的九成。值得觀察的是，同時期日本船廠交船噸位以 1,270 萬 DWT，小幅超過韓國的 1,250 萬 DWT，這是數年以來僅見現象，而中國大陸船廠上半年交付量 1,980 萬 DWT，持續穩坐全球第一。

至於亞洲地區以外其他造船廠上半年交付量僅為 110 萬 DWT(99 艘船舶)，其中美國船廠交付量佔 24 艘、20 萬 DWT 居多，其中包含 16 艘 PSV 船舶。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2014 年 7 月 - 8 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. 近期全球經濟表現，主要增長動力將來自已發展經濟體，但對全球增長的貢獻超過2/3之新興經濟體表現卻令人失望。美國就業市場持續改善，失業率已經回到2008年9月全球金融危機前的水準，美國今年經濟展望仍應屬樂觀，近期美國公佈的零售、消費信貸與消費者信心指數看，美國內需旺盛，將拉動美國經濟加速。雖歐債再起的風險暫時平息，但歐洲經濟復甦力道薄弱，就業市場復甦依然相當緩慢，預計2014年歐盟經濟增長1%，低於美國2.8%的增幅。亞洲經濟成為全球經濟所寄望拉動火車頭，亞洲經濟已步入了增長的盤整階段，雖然中國經濟第二季回穩，但中國泡沫經濟逐漸浮現；印度經濟也在停滯不前。東協經濟增長動能也出現了減速。日本就業市場的活絡，薪資連續第三個月成長，強勁的就業市場與企業加薪動作可望能夠為民間消費提供一定的支撐力道。
2. 中國經濟並沒有出現普遍預期的明顯回升趨勢，主要原因是中國經濟進入新階段，潛在經濟增長率下降，宏觀經濟增長將較長時間在7-8%的區間運行。2014年經濟增幅是走平，上下波動不大，不會出現明顯上升，下調的空間有限，在7%至8%區間內運行。中國經濟在微刺激政策效益以及歐美國家景氣復甦帶動外貿成長等正面消息，經濟成長率為7.5%，高於第1季的7.4%。持續成長的人均收入有利於民間消費的擴增；中國製造業仍面臨產能過剩壓力，但正逐漸改善，且未來經濟將延續穩定復甦趨勢成長。

(二)中國進口煤炭明顯萎縮

1. 全球海運貿易量會有所增長，預計2014年全球散貨海運貿易量為44.94億噸，比2013年的43.08億噸增長大約4%。其中煤炭海運量2014年11.64億噸，比2013年的11.14億噸增長大約4%。從今年年初以來中國煤炭需求急劇減弱，煤炭需求下滑的根源是中國經濟增速放緩。長期而言，中國煤炭消費增幅保持在遠低於過去的雙位數增幅，因中國北方嚴重的空氣污染迫使中國政府制定控制煤炭消費新政策。中國煤企接連降價以抑制進口煤炭需求，可惜降價並未刺激市場的需求增加。6月、7月為傳統煤炭消費淡季，中國華南地區煤炭市場持續弱勢，進口煤成交量更加冷清，6月中國煤炭進口25.05百萬噸，比去年增加12%，比上月增長4.3%，7月進口數量已出現下降，進口20.26百萬噸，前7個月累計1.8億噸，比去年減少2.2%。今年1~6月中國主要進口煤炭港口防城港煤炭進口量達11.59百萬噸，增加20.74%，進口量增加，因上半年進口煤具有價格優勢。中國當局基於環境因素而控制煤炭消費總量，煤炭需求將低速增長；能源結構優化，將進一步減少煤炭需求。此外，粗鋼、水泥、玻璃、化肥等主要耗煤產品產量增速明顯回落，煤炭消耗下降。另外，受國際煤炭市場供大於求、煤炭價格偏低，以及一些電廠已經建立比較穩定的進口煤採購渠道等因素影響，煤炭進口總量或將繼續保持高位，全年淨進口量仍將在3億噸左右。

2.受美國頁岩氣開採的影響，美國煤炭出口明顯增加，而歐盟、日本的需求又沒有大幅增加，美國煤炭試圖向中國推銷。目前，中國近 60%的進口煤炭來自澳洲和印尼，其次是南非、越南、俄羅斯、蒙古等國。中國的煤炭產量和消費量幾乎與全球其他所有國家的總和相當，煤炭在中國能源結構中佔 70%左右。目前中國政府調整一些措施如未控制污染關閉產能過剩行業的工廠，因而削弱了中國對能源的需求，以及為增強中國國內煤炭業的競爭力，限制低級煤進口，導致中國煤炭進口增速下降，今年前 7 個月中國的煤炭進口增速放緩，較去年同期出現下降，和去年 13.3%的增幅相比大幅放緩。預計 2014 年中國的電煤進口量將增長 3.6%，2015 年將增長 2.7%，增幅遠低於去年的 15%。7 月無煙煤進口量大幅下降至 4.50 百萬噸，比去年下降 35.3%，而動力煤和煉焦煤進口量分別為 8.34 百萬噸和 4.89 百萬噸。煤炭出口也在下滑中，7 月份煤炭出口量 36.56 萬噸，減少 17.2%，前 7 個月中國煤炭出口量總計為 3.68 百萬噸，比去年下降 26%。

(三)中國進口礦砂依然猛增，港口庫存量仍逾億噸

1.全球礦砂 2014 年海運量 12.95 億噸，比 2013 年的 11.86 億噸增長大約 9%。中國今年前 7 個月累積礦砂進口達 5.4 億噸，比去年增 18.1%，進口增速顯著提高，其中 6 月進口量為 74.57 百萬噸，增長 19.9%，7 月進口創今年來次高達 85.32 百萬噸，中國礦砂進口量持續高位攀升，顯示全球礦砂中國需求因素依然強勁，並未受到經濟放緩影響。由於中國佔全球礦砂貿易量很大比重，只要進口還在旺盛增長，全球礦砂需求局面就不會太差。此外，2014 年中國礦砂原礦產量平穩增長，前 6 個月產量累計達 6.53 億噸，增長 11.2%，依然保持較高的產量增速，6 月中國礦砂產量為 1.3 億噸，增長 12.12%。今年初以來礦砂價格持續下降，中國本土現貨礦砂價格跌跌破成本價，使得陸續有高成本的中小型礦山關停，但由於新增低成本產能替代了部分高成本產能，使得中國本土礦砂產量仍保持平穩增長。

2.未來中國礦砂需求依然強勁，因中國經濟回穩，粗鋼產量增速提高。中國政府出臺微刺激政策，以確保經濟增長目標實現，效應逐步顯現，以及中國政府加碼基建投資、增強“棚改”力道，其他環保、交通、基礎設施、醫療教育等國民經濟“短板”領域，也可以容納數十萬億建設投資。宏觀經濟回穩與增速，尤其是固定資產投資回升，勢必增加鋼材需求。進入第二季後，中國粗鋼產量開始增速，其中 4 月粗鋼產量增幅為 2.1%，5 月為 2.6%，6 月攀升至 4.5%，預計下半年中國粗鋼產量增速還有可能提高，全年粗鋼產量超過 8 億噸，比上年增長 3.5% 左右。另外，已發展國家帶領全球經濟復甦，刺激中國鋼鐵產品出口，上半年中國出口鋼材 41.01 百萬噸，增長 33.6%，下半年已發展國家繼續寬鬆貨幣政策，促進經濟復甦，以及人民幣貶值影響，預計全年鋼材出口量將達到 80 百萬噸，如果加上機電產品等間接出口，全部鋼材出口量將有 1 億多噸，消化中國粗鋼產量 3 成左右，成為中國礦砂需求新動力。

3.今年上半年中國港口礦砂庫存最高時不過 1 億多噸，是中國鋼廠 1 個多月的使用量。鋼鐵企業庫存即隱性庫存普遍在半月以內，遠低於合理水準。隨著經濟回暖，鋼鐵產量增速，特別是礦砂價格觸底反彈，鋼鐵企業及貿易商將會產生補庫要求。如果補庫需求集中釋放，將推高礦砂進口數量。如果進口礦砂價格逼近 80 美元/噸，勢必壓迫中國本土礦進一步減產，因而進口礦砂量將持續擴增。展望下半年乃至 2015 年礦砂需求，預計中國礦砂進口量還將進一步增長。其中 2014 年進口量會達到 9 億噸，比上年增長 10% 以上；2015 年進口量將攀升至 10 億噸以上。

4. 澳洲第二季 BHP 礦砂出口超過 62 百萬噸，Rio Tinto 礦砂產量再創新高，增長 11% 至 73.10 百萬噸，比上季增長 10%，礦砂發貨量增長 23% 至 75.7 百萬噸，比上季增長 13%。2014 上半年，Rio Tinto 礦砂產量為 1.395 億噸，發貨量為 1.424 億噸，創歷史同期最高紀錄，預計 2015 年產能達到 3.3 億噸。澳洲第三大礦砂生產廠家 FMG 第二季礦砂產量為 43.8 百萬噸，增長 28%，比上季增長 48%，總發貨量增長 55% 至 38.70 百萬噸，比上季增長 23%，達到創紀錄。礦砂價格下跌，沒有影響礦砂生產商的熱情。按 1.6 噸鐵礦冶煉 1 噸生鐵的比例，2014 年上半年進口礦砂占中國生鐵所需鐵礦總量的 78.9%，大大超過 2013 年 72.2% 的比重。港口礦砂庫存居高位，鋼廠礦砂庫存有所增加。龐大的礦砂供應量與疲弱的礦砂需求量必然導致庫存積壓，目前中國礦砂庫存高達 11.5 億噸。高爐開工率從第二季以來已經開始抬升，主要是原料價格跌幅高於鋼價跌幅，使得鋼廠利潤有所回升，鋼廠確實有補庫的行為，但是相對於礦砂進口量的增長，鋼廠補庫存並未切實消耗掉龐大的港口庫存。

(四) 中國粗鋼產量續增，其他地區多數也增產

1. 今年前 6 個月中國粗鋼產量 4.12 億噸，增長 3%，增速放緩。今年 6 月日均粗鋼產量為 230.97 萬噸，首次突破 2.3 百萬噸，創下歷史新高。6 月粗鋼產量 69.29 百萬噸，比去年增長 4.51%，但比上月下降 1.6%；今年上半年中國粗鋼產量 4.1 億噸，比去年增長 3%。6 月中國鋼材進口 8.47 百萬噸，增長 5.8%。粗鋼產量增速提高、出口強勢增長。鋼鐵的新產能沒有控制住，還在新增。中國經濟回穩上升，尤其是固定資產投資回升，勢必增加全國鋼材需求，粗鋼產量增速提高。今年第二季中國粗鋼產量開始提速，4 月粗鋼產量增幅為 2.1%，5 月為 2.6%，6 月攀升至 4.5%。預計下半年粗鋼產量增速還可能提高，全年粗鋼產量超過 8 億噸，比上年增長 3.5% 左右，直接導致礦砂需求相應增加。以發展國家引領全球經濟復甦，刺激中國鋼材出口強勢增長。

2. 雖然鋼材價格一路下跌，但中國鋼鐵行業絲毫看不到減產的跡象，但增速已經明顯回落。中國鋼鐵因產能過剩，供應增速高於需求增速，未調整供給過剩壓力，致力於擴大外銷市場。上半年中國出口鋼材 41.01 百萬噸，增長 33.6%，預計全年中國鋼材出口量將達 80 百萬噸，如果加上機電產品等間接出口，全部鋼材出口量將有 1 億多噸。上半年，中國房地產開發投資額增長 13.1%，增速回落 2.7%；房屋新開工面積下降 16.4%，其中住宅新開工面積下降 19.8%。固定資產投資增速回落，房地產新開工面積大幅萎縮，不僅影響當前鋼材使用量，也會影響到未來 6-12 個月的鋼材使用量，因此這是長期利空因素。6 月鋼鐵產量再創歷史新高，鋼材出口量有所減少，社會庫存繼續下降。雖然需求有所增長，但市場供大於求局面未有改觀。中國出臺的政策措施還會進一步顯現效果，將繼續激發經濟增長動力，鋼材需求會繼續有所增長。

3. 全球 6 月粗鋼產量 1.37 億噸，比去年增長 3.1%，累積前 6 個月粗鋼產量 8.213 億噸，比去年同期增長 2.5%，歐盟區出現增長 3.8%，同時亞洲及北美分別也增長 2.9% 及 1.7%，南美與獨立國協減少 1% 及 2.6%。中國 6 月產量 69.3 百萬噸，比去年同期增長 4.5%，

亞洲其他國家，日本產量 9.1 百萬噸，減少 1.7%，印度 6.7 百萬噸，增長 0.8%，南韓產量 6.0 百萬噸，增長 10.8%。歐盟區的德國 3.6 百萬噸，增長 0.6%，義大利產量 2.1 百萬噸，減少 3.7%，法國產量 1.4 百萬噸，增長 1.6%，西班牙產量 1.3 百萬噸，增長 6.0%。土耳其產量 3.1 百萬噸，增長 6.7%，烏克蘭產量 2.6 產量，減少 6.0%，美國產量 7.2 百萬噸，增加 1.9%，巴西產量 2.7 百萬噸，減少 4.9%。

(五)巴西及烏克蘭穀物產出快速增加，中國穀物進口逐年增加

1. 巴西穀物產業的增長力十分突出，主要原因是農耕用地有很大的擴大餘地，巴西穀物生產量不斷增長，2012 年度巴西的黃豆出口量超越美國，預計今後將進一步拉大與美國的差距。巴西的穀物正成為世界糧食生產中最重要的一環，巴西黃豆和玉米出口有望增加近一倍，由目前的 65 百萬噸增至 1.1 億噸，巴西擁有無與倫比的糧食生產潛力。亞洲糧食需求巨大，這就需要巴西增加糧食生產。烏克蘭是全球最大的糧食供應商之一，尤其是玉米和小麥，今年將成為小麥第五和玉米第三大出口國，預計烏克蘭 2013/2014 農業年度糧食產量達到 63 百萬噸，出口量有望達到 33 百萬噸，高於去年的 23 百萬噸，將再創歷史新高，玉米出口將達到 18.5 百萬噸，約占全球總出口量的 16% 左右。每年烏克蘭出口到中東、北非及歐洲的糧食在 30 百萬噸左右，烏克蘭前 5 大糧食出口國中，有 3 個是歐盟成員國，其中，對西班牙、荷蘭、義大利的出口量占到當年烏克蘭糧食出口的 18.3%。

2. 中國黃豆進口量占全球黃豆貿易總量 60% 以上，中國已成為全球最大的糧食需求國，巴西也成為中國糧食進口依賴主要家。中國加大糧食進口，從而可以將有限的水資源更多用於能源生產，特別是在新疆和寧夏等乾旱但煤炭資源豐富的地區。中國正在多方面尋求糧食進口多元化，前 7 個月中國累積穀物進口 59.27 百萬噸，增長 28.5%；其中黃豆 41.68 百萬噸，增長 20.2%，2014/15 年度中國黃豆進口可能達到 73 百萬噸，比上年提高 7%。

(六)新船交付增加，解體數量相對不多，運力供給壓力未除

1. 今年下半年中國為保經濟穩增長目標，終於放鬆信貸，將有助於工業生產和大宗需求增長，加上中國鋼產量和礦砂進口將持續創新高。據 Clarksons 預計 2014 年全球散裝乾貨海運貿易量比 2013 年增長約 4%。礦砂 2014 年海運量比 2013 年增長約 10%，煤炭海運量 2014 年比 2013 年增長約 4%。

2. 2014 年底散裝船隊總量預計達 7.745 億 Dwt，比 2013 年增長約 7.02%。過去兩年新船訂單量明顯提高，2014 年新船訂單再度爆增，運力過剩問題再度惡化。今年海岬型船預計有 117 艘交付，明年有 123 艘交付，迄 6 月底已完成交付 47 艘，拆解 18 艘。巴拿馬型船有 274 艘交付，明年有 147 艘交付，迄 6 月底已完成交付 90 艘，拆解 19 艘。輕便極限型船有 292 艘交付，明年有 306 艘交付，迄 6 月底已完成交付 74 艘，拆解 22 艘。輕便型船有 220 艘交付，明年有 201 艘交付，迄 6 月底已完成交付 69 艘，拆解 37 艘。

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。今年前 7 個月受到礦砂、煤炭和穀物等大宗商品需求偏軟的波及，BDI 指數屢創新低，跌至 2013 年 1 月以來的最低點。今年

儘管春節後出現了一波反彈，主要還是來自船東投機炒作，需求並未得到實質性改善，行情持續不到一個月便掉頭向下，隨後便是整整四個月的跌跌撞撞，持續探低屢次欲尋求支撐，因跌至船東成本底線，船東寧可將船隻停擺也無願再殺低，因而跌勢趨緩，但市場還是缺乏足夠運力需求力道，運費還是陷入乏力在谷底盤旋震盪，8月上旬航市捎來喜訊，航市各型船市場運費指數全面止跌回升，帶動綜合運費指數翻紅走揚。

2. 因今年中國經濟放緩，房地產業開工量大幅下滑，整個產業鏈生態環境都不好，上游的礦商和貿易商利潤大幅下降，中國主要港口礦砂庫存總量維持兩年來的高位，使得中國貿易商進口礦砂意興闌珊，礦砂出口動力減小，對海岬型船運價造成極大打擊。今年中國進口的礦砂以澳礦為主，巴西礦占比下降，由於澳礦距離中國航程較短，消化運力相對有限，這也對散裝船市場的運價造成了一定的壓力。同時，煤炭、穀物及其他原料等大宗商品需求動力無法轉強且原料價格持續下跌的拖累，以及航市運力累積供給過剩壓力，壓垮整體航市表現，致各型船市場的運價疲弱持續下跌，預計綜合運費指數短期走勢仍將繼續維持低位。
3. 整體散裝船市場缺乏利多支撐，各船型市場運價依然延續下跌走勢，7月中旬BDI跌破800點大關，7月下旬跌至去年初的最低水準，BDI連續14日下跌，下挫來到723點，較今年1月2日的高點2113點，累計跌幅為66%。下半年全球經濟逐步復甦，刺激進出口貿易，加上人民幣貶值進一步推動出口，對航運業的改善有所助力，因此預期下半年BDI指數應會有進一步改善空間，但反彈幅大恐有限。在航運持續低迷的態勢下，船東激起新一波的造船熱潮，不過市場擔心此舉將加劇運力過剩的局面。倫敦海運研究機構Clarksons下調今年市場的預期，將國際散裝船運力需求從年初的增長5%下調至4.4%，而運力供給從年初的4%上調至5%，最終結論為運力供給增速要大於運力需求增速。今年前7個月國際散裝船市場陷入低迷，大西洋低迷程度要超出太平洋，中小型船低迷程度要超過海岬型船。儘管海岬型船運價受到了較大跌幅，但與其他型船相比具有較強的抗跌性，是對BDI的最大支撐，延緩了整個行業的下降速度，其他型船7月出現了負增長，其中巴拿馬型船下降了近四成以上，超輕便型船下降近三成，輕便型船下降了近四成以上，嚴重拖累了整個BDI指數。
4. 綜合運費指數自從3月底反轉下跌以來，迄8月上旬依然未見強力反彈轉機訊號，期間僅偶而出現零星短暫弱勢反彈，指數盤旋震盪走低，在7月下旬跌至最低723點，除海岬型船市場抗跌性較強外，其他型船運費持續下跌而拖累了指數，7月中旬再度跌破800點，從此以後BDI幾乎在800點以下游走，7月下旬超輕便型船出現較強勁反彈，其他型船運費指數也跌勢收斂或零星反彈，因而帶動BDI指數止跌緩步走揚，進入8月上旬後航市出現有感反彈動能，各船型市場運價指數全面翻紅上揚，迄8月上旬緩步回升至792點。進入7月後BCI指數遭到空襲，從7月初攀登至2045點後無力續漲而拉回，賣壓出籠，指數連番重挫，所幸進入8月上旬後海岬型船市場運價出現明顯反彈動能，迄8月上旬稍微反彈收在1197點。BPI指數6月下旬跌落到419最低位，因船東無意願再殺低，紛紛停航，促使指數跌深快速反彈，7月上旬急速反彈拉高至710點，結果賣壓又出籠，指數上揚受阻而拉回，7月下旬雖有零星反彈，但還不能稱已露出轉機，仍危機四伏且相當脆弱，所幸進入8月上旬後運價出現反彈動能，迄8月上旬收在634點。超輕便型船運費指數6月底跌落到今年最低675點，隨後反彈一星期後陷入疲軟拉回，所幸7月下旬跌落到659點後，出現連續有感反彈，表現最為亮麗，迄8月上旬反彈收高在819點。輕便型船

運費指數(BHSI)自3月下旬高位676點下挫以來，可說幾乎一路走跌，整數關卡連番淪陷，進入8月上旬後運價出現弱勢反彈，迄8月上旬收低366點。

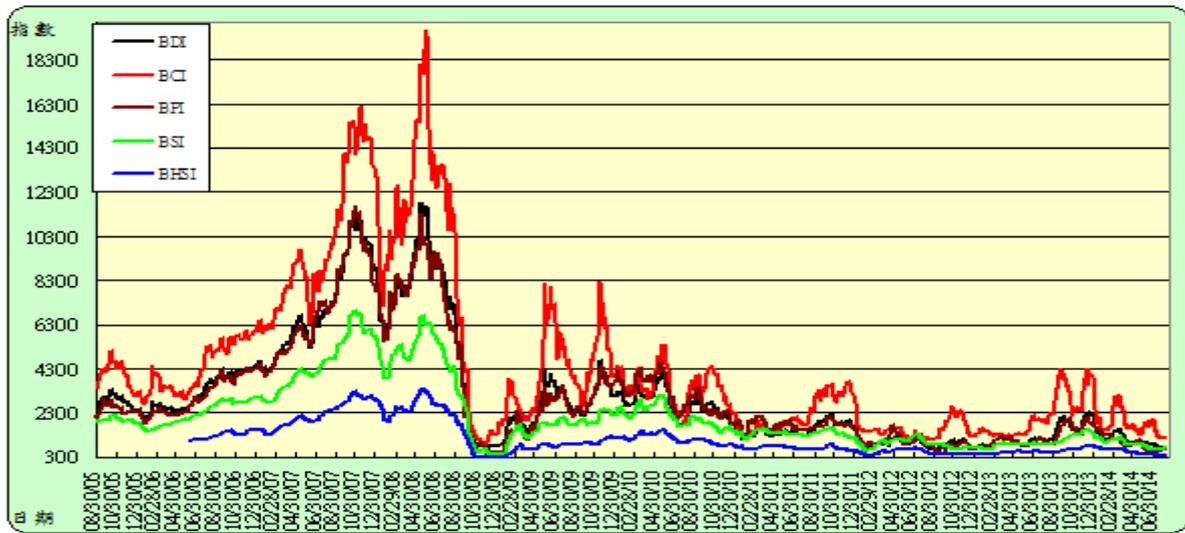


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成中四條租金航線租金水準變動趨勢。自3月下旬以來，散裝船市場一直籠罩在貨源不足與運力供應過剩壓力，以致於市場充斥大量閒置散裝船運力。海岬型船與巴拿馬型船市場運力過剩最為嚴厲，運價下跌最為嚴重。進入7月下半月以來，中國房地產市場依然不景氣，鋼鐵市場也進入需求淡季，鋼廠採購礦砂再度收緊，礦砂需求弱勢運行，運輸市場行情難有改善。因大西洋區運力過剩比太平洋區嚴重，且大西洋區巴西礦砂出口海運量無法增加，致大西洋區航線市場租金跌至遠低於太平洋區航線。今年以來，中國政府對房價控管效應逐漸顯現，房價下跌明顯，鋼材銷售量下滑，鑒於市場的不利情況，貿易商對礦砂購買大多持觀望態度，市場沒有出現大批採購的景象，以及礦砂港口庫存居歷史高位，鋼鐵企業多以消耗庫存和隨買隨用為主，礦砂海運貿易量的減少，攬貨難度加劇，船東被迫低價接攬生意，導致海岬型船市場租金行情自6月中旬後表現不佳，接連持續下跌，各航線租金頻頻破底創新低，進入8月上旬有感反彈動能出現，各航線市場租金隨即止跌反彈走高。
2. 今年第2季海岬型船各航線租金呈現暴漲暴跌且跌多漲少的格局，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，僅持續近兩星期漲勢，平均租金攀抵15,836美元後熄火拉回，6月中旬與6月底曾兩度出現數日瞬間暴漲，7月初平均租金曾攀登至16,084美元，上漲動能再度熄火，平均租金被迫折返一路下跌，7月中旬跌破1萬美元關卡，7月下旬曾止跌反彈，然還是無力突圍持續上揚，進入8月上旬各航線市場租金隨即止跌反彈走高，帶動平均租金止跌翻揚，迄8月上旬反彈成功站上1萬美元並收在10,022美元。
3. 太平洋區航線租金5月下旬多頭略勝一籌，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，隨後

缺乏足夠支撐力量，租金持續走跌，7月中旬淪陷1萬美元關卡，並跌落至9,345美元止跌反彈且曾一度收復1萬美元，進入8月上旬突然起了上漲動能，迄8月上旬反彈收在9,959美元。大西洋往返航線租金進入5月呈現來回震盪，跌多漲少格局，5月下旬1萬美元關卡淪陷且挫低至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，6月中旬與6月底曾暴衝兩次上漲，可惜7月初後熄火，租金又被攢壓急速下墜，1萬美元且整數關卡急速淪陷，7月中旬已跌破6千美元，雖7月下旬曾出現弱勢反彈，但依然無力改變疲弱困境，進入8月上旬突然漲聲響起，迄8月上旬反彈收在6,410美元。

4. 大西洋區返回遠東航線租金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，7月上旬3萬美元再度淪陷，且持續回檔，7月下旬曾下挫抵達25,105美元後止跌回升，8月初持續回軟，進入8月上旬突然漲聲響起，迄8月上旬反彈收在26,125美元。太平洋區返回歐陸航線租金進入6月後漲勢趨強，6月中旬返回至正租金，但6月下旬上漲動能熄火拉回，7月上旬又陷入負租金行情，跌幅持續擴大，進入8月上旬突然漲聲響起，迄8月上旬反彈收在負租金3,132美元。

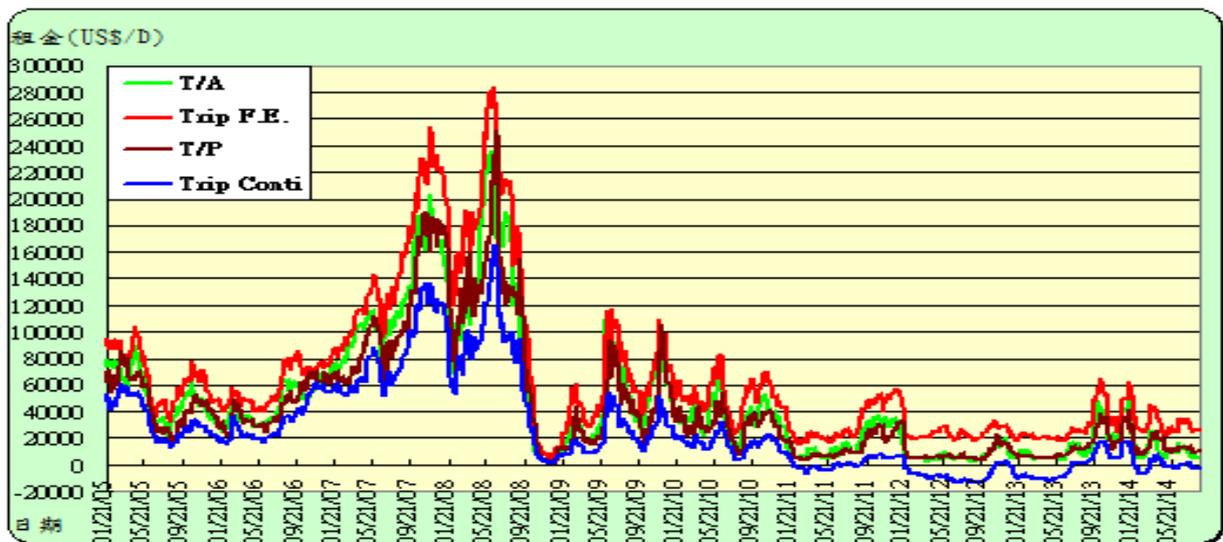


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。散裝船市場依然擺脫不了貨源不足與運力供應過剩壓力，以致於市場充斥大量閒置散裝船運力，6月、7月各型船市場租金維持在谷底徘徊震盪。其中巴拿馬型船市場受到穀物及煤炭的出口銷售減少，加上新船運力交付供應量急速增加等不力因素的衝擊，巴拿馬型船市場各航線租金持續躺在谷底無法翻身。中國充沛水力發電量增加，抑制了火力發電，煤炭庫存久居高位，中國大型煤企再次降價，繼續衝擊進口煤，煤炭進口需求極為低迷，致中國進口煤炭數量下降，以及南美穀物船運已進入尾聲，美灣穀物船運尚未啟動，穀物船運不多，運力供應過多，直接衝擊巴拿馬型船市場租金表現。

2. 巴拿馬型船兩大洋區市場航線租金6月初雙雙跌破6,000美元，大西洋區租金甚至曾急速跌1,000美元，下旬攢壓最低至690美元，太平洋區租金6月下半月曾攢壓低於4,000美元，6月下旬對於巴拿馬型船市場可說最黑暗期，甚至比金融危機時還糟糕。目前，巴拿馬型船的現貨租金僅為4~5千美元，此低價位已無法彌補經營成本，如果仍無回升徵兆，船東很快就會支撐不住，並且不得不考慮將船閒置。今巴拿馬型船租金較海岬型船已便宜2.4倍，若海岬型租金進一步上漲，租方就會改用2艘巴拿馬型船更為合算，如此有助於巴拿馬型船市場有望回歸穩定，然卻對海岬型船市場產生抑制作用。受運力過剩的打擊，巴拿馬型船運費市場今年下半年仍難言撥雲見日。
3. 在缺乏穀物與煤炭貨載的激勵，加上運力過剩的打擊，致今年第2季巴拿馬型船各航線租金全面皆墨，尤其大西洋區航線租金表現非常疲弱，所幸7月上旬出現跌深急速強力反彈，挽救租金持續破底的困境，可惜反彈僅約數日後再度陷入跌勢，7月下旬大西洋區行線露出一線陽光，租金連續反彈。4條航線的平均租金雖5月下旬一路跌跌不休，接連失守整數千元關卡，6月底跌至3,362美元歷史新低位，才見跌深急速反彈，可惜反彈時間不超過兩星期，平均租金拉高至5,677美元後又返回疲弱格局，7月下旬受到大西洋區航線租金反彈的拉抬，平均租金翻紅震盪上揚，迄8月上旬收高5,042美元價位。太平洋區航線租金6月底跌落至3,236美元低價位後，止跌強力反彈返回5,900美元價位後，又陷入溜滑梯式一路下跌，迄8月上旬再度破底下挫收在3,053美元。大西洋區航線租金5月下旬攀抵8,631美元高位後反轉一路挫低，整數千元關卡接連淪陷，6月底曾見到最低價位690美元後跌深反彈，短短不到兩星期拉高至5,246美元又告回跌，7月下旬拉回至3,785美元低位後止跌回升，迄8月上旬回升至5,096美元。
4. 大西洋返回遠東航線租金在5月下旬攀登至15,657美元高位後拉回，進入6月後一路急速挫低，6月底挫低至9,684美元後止跌反彈，反彈數日後又重返萬美元價位，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美元價位後止跌上揚，迄8月上旬回升收在12,135美元。遠東返回歐陸租金航線5月下旬一路挫低，6月底下探至負租金171美元，隨後止跌反彈近二星期，租金重返正水準，7月上旬攀抵218美元後再度回檔，7月下旬在跌落負租金，迄8月上旬拉回負租金收在117美元。

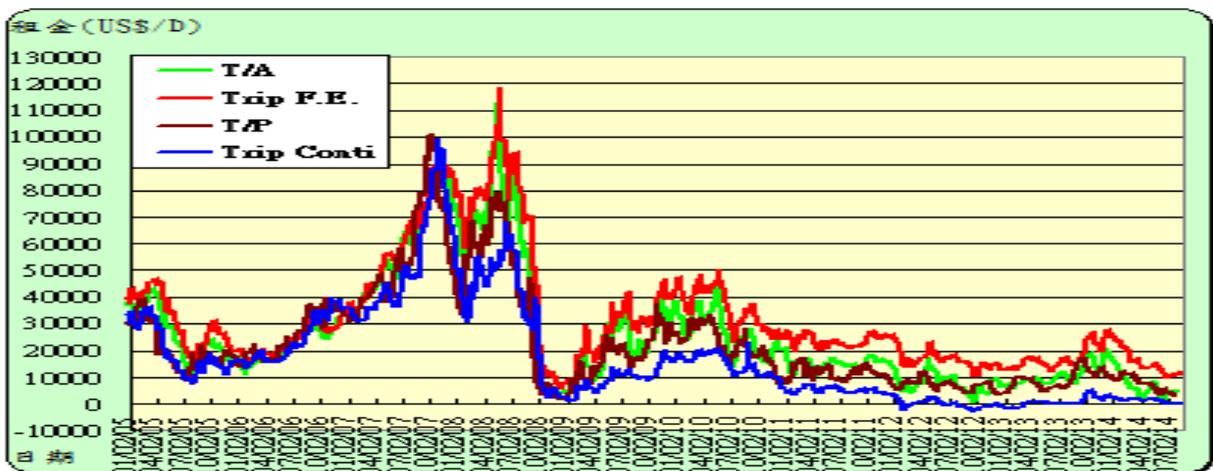


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。超靈便型船市場，受煤炭、穀物及其他中小批量貨載等船運需求不足，運力過剩因素影響，超靈便型船市場航線租金自3月下旬高位反轉回跌，4月雖曾出現一陣止跌反彈上漲期，隨後歷經兩個月跌跌不休黑暗期，6月下旬太平洋區市場突然止跌反彈上漲，經半個月調高又告回跌，7月下旬各航線租金全面止跌反彈上漲，本波反彈是闊別已久難得一見走勢，儼然揮別疲弱跌跌不休陰影，進入8月漲勢穩健，相對其他型船市場租金表現，算是最為亮眼。進入第2季以來，中國水力發電豐沛，煤炭需求降溫，運力過剩加劇，致5月、6月期間市場租金連番下修。隨著夏季用煤高峰的來臨，7月、8月中國沿海運輸市場運費出現一波反彈，改善了航市運力的供求關係，促使7月下旬超輕便型船各航線租金展開不錯反彈波。
- 2.超輕便型船太平洋區航線租金5月上旬攀抵9,775美元高位後失去上漲動能而拉回，隨後幾乎無剎車地一路下跌，整數千美元關卡接連淪陷，6月下旬下挫至7,334美元後止跌緩步回升，7月上旬稍微拉高至7,603美元後又告疲軟，7月中旬回跌至7,388美元後止跌反彈上漲，迄8月上旬反彈收高在8,236美元。大西洋區航線租金5月中旬攀抵8,165美元後受挫一路持續回檔，整數千元租金接連淪陷，7月上旬跌至5,167美元後才見止跌回升，但僅數日反彈後又告反轉下跌，7月中旬回跌下修至5,082美元低位後出現睽別已久持續反彈，迄8月上旬反彈上調至6,514美元。
- 3.大西洋區回遠東租金航線缺乏實質利多加持，租金從5月初高位15,413美元反轉幾乎毫無煞車地下墜，進入6月依然持續走弱，7月下旬1萬美元淪陷且下挫至9,913美元價位，旋即展開反彈，又迅速收復1萬美元，迄8月上旬反彈回到11,964美元。遠東回歐陸租金航線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，6月下旬下挫至5,367美元後止跌回升，7月中旬曾一度拉回一星期，7月下旬再度攻堅，迄8月上旬收高在7,030美元。5月上旬各航線租金紛紛回檔，拖累平均租金也反轉走低，7月初受到太平洋區市場租金止跌反彈上揚的拉抬，平均租金止跌緩步翻揚，僅反彈數日再度回檔，7月下旬各航線租金全面翻揚，帶動平均租金上揚，迄8月上旬反彈拉高收在8,436美元。

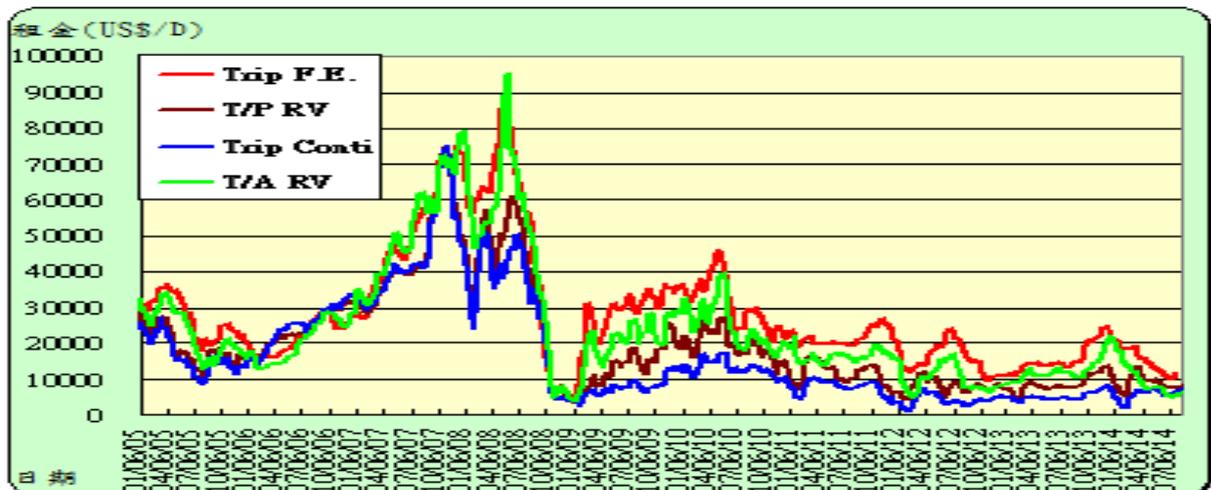


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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分中選定最具代表性租金航線變動趨勢。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，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，所幸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。輕便型船運費市場自3月下旬各航線租金全面一路告跌，僅在5月中旬大西洋區租金航線曾出現止跌無持半個月回升，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。輕便型船船東將迎來最難熬的一年。船東不得不採取一些措施如報廢老舊船舶，來提升小型散貨船的運價。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月上旬後似乎航市露出反彈動能，近日輕便型船航線租金可出現反彈契機。
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，進入7月還未見止跌回升訊號，進入8月上旬後似乎航市露出反彈動能，迄8月上旬稍微反彈收在5,550美元。大西洋區相關航線租金4月初毫無煞車地連翻下挫，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，進入7月還未見止跌回升訊號，進入8月上旬後露出反彈動能，迄8月上旬些微反彈收在5,609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，進入7月各航線租金還是跌跌不休，進入8月上旬見到止跌回升訊號，迄8月上旬挫低至5,580美元。

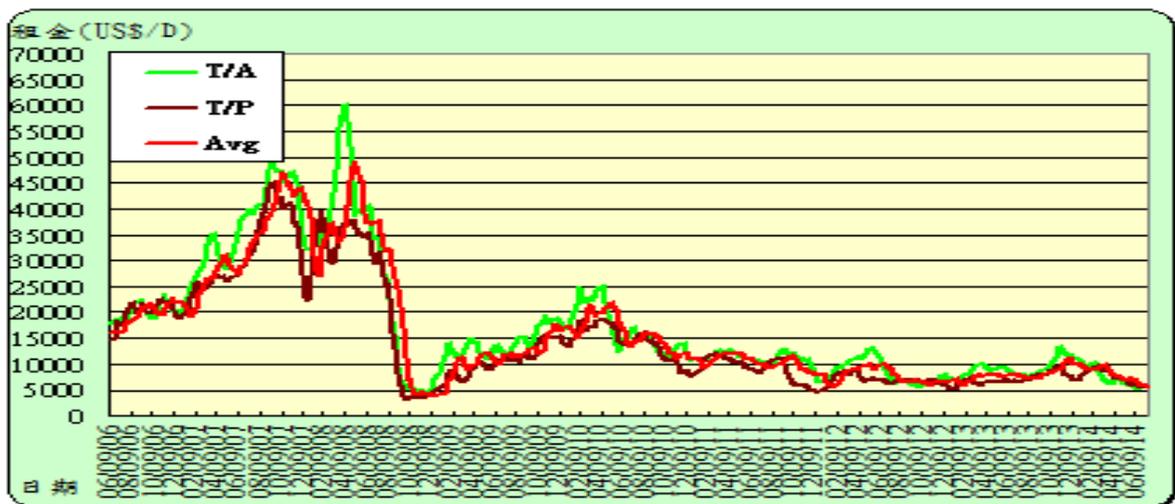


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 澳洲三大礦砂生產商都進行擴充生產，供應量持續成長，礦價下跌，中國進口礦比重持續拉高，有利航市運力需求擴增。今年航市面臨諸多挑戰，包括經濟復甦有譜，但歐洲國家債務率持續在高位徘徊，美國QE退場潛藏反噬經濟風險，歐美景氣仍充斥未知變數。中國經濟成長腳步放緩，不再朝向量化成長而邁向高品質發展，未來走向將是全球發展的重要關鍵。美國頁岩氣扭轉天然氣價格市場，面對節能減碳壓力，煤炭需求消耗恐受抑制。產能過剩且債臺高築的中國鋼鐵業，依然為中國經濟成長埋下不定時炸彈。
2. 因中國房地產業轉變使得與房地產相關的行業需求大減，原材料的去庫存化、產成品的去庫存化遇到強勁阻力，所幸隨著中國鐵路投資規模的擴大，基礎設施建設投資規模增速仍將放量增長，因此，國際散裝船市場的反彈取決於中國基礎設施投資規模能否抵消房地產業投資下滑帶來的缺口。航市第二季陷入低位震盪態勢，下檔空間有限，市場具有低位反彈預期，加上旺季因素的部分支撐，第三季市場運價會好於第二季，但當前所存在的諸多問題對國際市場運費的支撐大打折扣，但反彈上漲空間將可能受到限制。



2014 年 7 月份國際油輪市場動態

康筱涵

1. 原油市場短評

全球原油供應充裕，原油供應抵銷了中東、北非及歐洲地原局勢緊張帶來的漲幅。伊拉克局勢的變化對國際原油價格的影響至關重要，但目前伊拉克南部的石油產區仍然安全，南部產區產量占該國產量的四分之三。美國頁岩油產出的增加，使得美國墨西哥海岸的原油庫存達到創紀錄的水平，加拿大油砂的商業化開採也使得美國原油進口更有保障，因而市場預計美國將放鬆原油出口禁令。

整體來說隨著市場對地緣風險擔憂的消退，加上原油供應充裕，國際油價長期仍有往下調整空間；當然，如果地緣緊張局勢真的令原油供應產生中斷，油價短時間還是會被推高的。

2014年7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)		
	JUN	JULY	% change	JUN	JULY	% change
Max	724	955	31.91% ↑	549	573	4.37% ↑
Min	630	728	15.56% ↑	510	521	2.16% ↑
Average	670.81	827.48	23.35% ↑	523.43	546.57	4.42% ↑

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格105.34美元，月底報價98.09美元；月均價為每桶102.696美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格109.18美元，月底價格每桶105.23美元；月均價為每桶106.090美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格111.38美元，月底以每桶105.23美元作收；月均價為每桶107.438美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“Front Opalia”(1999年造，三十萬載重噸)以約二千三百萬美元售出。

超大型油輪 –“Front Comanche”(1999年造，三十萬載重噸)以約二千三百萬美元售出。

超大型油輪 –“Front Commerce”(1999年造，三十萬載重噸)以約二千三百萬美元售出。

蘇伊士型油輪-“Cap Isabella”(2013年造，十五萬八千噸載重噸)以約六千五百萬美元售出。

蘇伊士型油輪-“Huelva Spirit”(2001年造，十四萬九千噸載重噸)以約一千八百萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“Varada Blessing”(1993年造，三萬八千輕載噸)，超大型油輪於巴基斯坦拆解，以494美元/輕載噸售出。

“Athens Warrior”(1993年造，四萬一千輕載噸)，超大型油輪於巴基斯坦拆解，以501美元/輕載噸售出。

“Samho Crown”(1996年造，四萬二千輕載噸)，超大型油輪於巴基斯坦拆解，以490美元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

月初市場安靜，遠東出口運費水準表現平淡；但同時間，大西洋航線表現優異由加勒比海至新加坡航線推升至 475 萬美元。月中波灣至日本航線出口逐漸熱絡，因船噸供給緊縮推升運價。月底市場趨於平靜，運價略有回落。本月波灣出口至日本航線貨載成交數達 118 筆，波灣出口至日本之航線運費月初 WS48 點月中一度來到 WS50 點，月底調整至 WS46 點，換算日租金 21,695 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 W27 點，日租金至 10,515 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

蘇伊士型油輪黑海-地中海航線月中因可用船噸列表緊縮，市場大好運費上揚一度來到 WS110 點，換算日租金約為 55,248 美元，至月底運費調整下修至 WS85，換算日租金約為 32,523 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 W77.5 點，日租金 25,347 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 W77.5 點，換算日租金僅 24,491 美元。

6. 成品油油輪運費行情

本月波灣至日本 7.5 萬噸級船型航線呈現平穩上揚局面，月初運費 WS80 點至月底來到 WS115 點，日租金達到 23,808 美元；波灣至日本 5.5 萬噸級運費 WS115 點，日租金 14,734 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7月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	27-June-2014 4 (WS)	TCE (US\$/day)	1 -Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	29.0	13,807	27.0	10,515
AG / JAPAN	VLCC	50.0	27,377	46.0	21,695
WAF / EAST	VLCC	50.0	24,457	49.0	23,905
WAF / USG	VLCC	55.0	33,101	55.0	34,947
WAF / USAC	SUEZMAX	80.0	25,532	77.5	25,347
MED / MED	SUEZMAX	90.0	35,196	87.5	33,712
UKC / USAC	AFRAMAX	87.5	12,129	90.0	14,421

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	27-June-2014 4 (WS)	TCE (US\$/day)	1-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	80.0	9,632	115.0	23,808
AG / JAPAN	55,000	105.0	11,752	115.0	14,734
UKC / USAC	37,000	90.0	1,803	95.0	3,610
SINGAPORE / JAPAN	30,000	110.0	8,610	107.5	8,291
MED / MED	30,000	130.0	7,292	117.5	4,575

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	25,677	27,645
SUEZMAX	150-160k	20,081	22,242
AFRAMAX	95-110k	15,806	17,177
LR1	65-74k	15,194	16,161
MR	47-48k	14,750	15,645

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	\$69.0	\$49.0
AFRAMAX	95-105k	\$50.0	\$37.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$33.0
MR	47-51k	\$36.0	\$25.5

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年7月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	98.5	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	65.0	\$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