



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第 一 百 三 十 一 期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 131 2014 年 11 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 10 月-11 月 國際運輸動態報導	3
2014 年 10 月-11 月 國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2014 年 10 月份 國際油輪市場動態	16

專欄報導

高速船經營與管理

方福樑¹

政府因應日益頻繁兩岸人員及貨物的流通，特指定自由經濟示範區內之臺北港作為海運快遞專區並以高速船做為運送載具。希望貨物能在通關便利化及便捷運輸的條件下，降低廠商各項貨物在兩岸之間流動的成本和時間，使兩岸在供應鏈體系下的生產模式下能更加無縫銜接。然目前高速船於臺灣地區的使用仍處於起步階段，由其以海運快遞專區的運送方式，在實務上和法令上仍未臻完備。另外，針對兩岸之間的航道「臺灣海峽」的航行條件(海象、氣候等)以及適航的高速船型皆需進一步的考量，使能滿足高速船在快速航行下又能安全將人貨運送於兩岸目的地的任務。高速船的運作特性和操船要求有別一般傳統以供油為動力來源的船隻，為使航行速度提升，必須增加噴射推進機制，增加船隻操控的複雜度。因此對於此新興運輸載具的經營與管理模式，需有進一步的了解與認識，以下對於高速船的定義做一簡介，再將目前已航行兩岸的高速船營運現況進行說明。



高速船型隨著不同航行需求而分為目前按照船型分類有單體船、雙體船、雙體穿浪型船、三體高速客滾船、水翼船、氣墊船以及其他種複合型的船型，其動力來源主要以水噴式推進方式運行。上層甲板可用於載用客員，下層船艙則可停放車輛及載運貨物使用。各國對於高速船的使用主要作為近海地區的接駁亦或做為觀光用途。其船體長度可達 100 公尺以上，可同時容納上千乘客人數及數百輛的車輛，船速更可逼進 60 節(Knot)。作為鄰近海域兩地往返交通工具為一便利的選擇。

各國對於高速船的定義各有不同：日本方面定義航速超過 22 節(Knot)的船舶，即稱為高速(客)船；航速超過 35 節的船舶稱則為超高速船。歐洲通常以德國勞氏驗船的分類將航速超過 24 節稱為高速船(high-speed vessel)，航速超過 30 節的為高速艇(high speed craft)。美國通常以海岸防衛隊的定義：航速超過 30 節的船舶稱為高速船。中國對於高速船的定義為設計靜水時速在沿海水域為 25 節及以上、在內河通航水域為 35km/h 及以上、動力支撐的船舶和排水船舶，但不包括常規客船、貨船、滾裝船和貨櫃船。顯見高速船的定義在全球仍未有統一的標準。我國目前對於高速船的定義係依船舶法第三條第六項規定：指依國際高速船安全章程設計、建造，且船舶航行時最大船速在 3.7 乘上設計水線時排水體積之 0.1667 次方以上，以每秒公尺計(秒/公尺)之船舶稱之。此規範係依國際海事組織 IMO 制定之 International Code of Safety for High-Speed Craft (2000 HSC Code)。

高速船之船型和動力運作來源因有別於一般船隻，故對於作業上及相關的航行認證有特殊的要求。經營高速船的公司應建置一套品質管理系統對高速船之營運及維修上施行嚴

¹ 東聯航運股份有限公司 副總經理

格管制，以做為其雇用人員具有在指定航線上操作特定高速船型之資格認定。並規範高速船允許營運之航行距離及最壞預期航行情況的限制，避免緊急危難發生。此外高速船在航行中應確保船舶難任何時候能依規定合理接近避難地。船舶在其營運區域內應備有適當之通信、氣象預報及維修設備隨時掌握航行條件。船舶所擬營運區域內應隨時有合適之救難設備可供使用。在船體內高火災危險區域，如機艙之艙間及特種艙間內，應使用耐火材料及滅火系統進行保護，以確保當火災發生時儘可能遏阻火焰蔓延，並使人員能迅速滅火減低損害。高速船內應提供將所有人員迅速並安全撤離至救生艇筏內之設施。此外不同於其他客輪，高速船所有旅客及船員必須配置座位且不設置旅客用之密式臥鋪。而高速船於航行前必須取得「高速船安全證書」(High-Speed Craft Safety Certificate)及「高速船航行許可證書」(Permit to Operate High-Speed Craft) 始可進行營運業務。

高速船雖可以較一般船隻以較高節數進行營運，然仍需考量本身船體結構及航道上環境(如海浪波高)進行航行速度的調整，以避免危難發生。此部份各國規定仍有稍許不同，以之前航行於西班牙地中海離島的海洋拉拉輪為例，西班牙政府對於其船公司於船體(DNV 型)建造時所能承受之航行條件訂立更加嚴格的規範，即在於防止海上事故的發生。可見高速船的經營仍需受航行區域政府法規嚴格的限制。另一方面，為高速船作業符合規範，船上亦需備有相關訓練文件船舶操作手冊(Craft Operating Manual)、航線營運手冊(Route Operational Manual)、訓練手冊(Training Manual)及保養及服務手冊(Maintenance and Servicing Manual)。高速船船員於作業前必須取得型式等級證書(Type Rating Certificate, TRC)及接受高速船基本訓練(High Speed Craft Basic Training)。然高速船等同於特種船舶，甲乙級船員(含客服員)接受高速船專屬的訓練屬「客製化」的訓練方式，訓練內容只適用於該特定高速船型及其特定的服務型式，該訓練也只適用於該特定的航路。因此，在這種特殊狀況下，高速船訓練上較難有所謂的典範課程的產生。

目前臺灣地區高速船的經營之前有「海洋拉拉號」航行於臺灣地區與離島，然因海象問題造成船隻毀損，目前處於停航狀態。另一艘原有意經營兩岸客貨業務的「台閩之星」目前因產權問題遭到台南地方法院查封，面臨拍賣的命運。在兩岸往返的高速輪目前僅存「麗娜輪」每週兩航次(臺北港至福建平潭)與中國大陸「海峽號」(臺中港至福建平潭)每週五航次營運。2014 年 5 月 27 日麗娜輪首航「兩岸的台北港-平潭航線」以來，每週二天(星期二、三)往返台北港-平潭 35 航次，載客已逾 2 萬人次及載貨量亦增加中，但因經營成本仍偏高(人員及燃油費用) 航班及經營公司數量供給仍然屬稀少。高速客貨船的經營成本較高，故經營上需結合地方資源(政府、觀光、社團、商社等)、共同開發的經營理念(異業合作、策略聯盟)，共創雙(多)贏的局面。配合政府的經濟政策(如：「蘭花東開」的大東部開發計劃、離島建設條例、臺南市「安平」濱海遊憩區 BOT 案等)以增加航班及穩定的載客量。

高速船除建置上需投入高昂費用，其營運成本亦比一般船隻高。船員在技術層面上的要求及訓練以及相關人才的培育皆必須投入更多的努力。其經營上因安全及航行條件仍受到海事公約及當地政府法令的規範及監督，使得高速船的適航條件更加嚴格。然應其高速行駛的優勢及舒適的搭乘空間，使高速船未來做為鄰近地區接駁及兩岸客貨往來業務的載具需求益加明顯。對於此新興運輸方式的盛行實有賴執政當局對於法規的鬆綁及營運模式(海運快遞等)的多元化發展，方可使高速船的營運更為普及。

海運市場動態報導

2014 年 10 月-11 月 國際運輸動態報導

1. 亞歐貨櫃運輸航線價跌至新低點

亞歐貨櫃運輸航線價格跌至今年最低，亞洲至西北歐航線即期租金已跌至每 TEU 738 美元，與兩個月前相較，幾達一半，航商縮減運力期力挽頹勢，但主要航線貨櫃運價仍失去支撐，一路下滑至 2014 年以來的最低點。

據德魯依航運諮詢公司 (Drewry) 統計指出，已有大約 11 個周班航次被取消，其中 10 個是在十月的的前兩週被撤，合計減少運力十萬 TEU，相當於月度正常供應的一成一左右。其中，長榮海運 (Evergreen) 將「Thalassa Axia」號 (13,808 TUE) 在中歐線 (CEM) 的首航推遲四周。如此在短時間內大規模砍減班次的情形，極為少見。

租金崩跌的速度之快，包括赫伯羅特 (Hapag-Lloyd)、東方海外 (OOCL)、阿拉伯輪船 (UASC) 及川崎汽船 (K Line) 將改到十一月初再漲價。

據統計，今年初所簽合約的租金平均都在每 FEU 1,500 到 1,600 美元左右。鑑於有關明年合約的談判已陸續擺上議程，估計會努力把即期租金推上每 FEU 2,000 美元以上。市場傳出，某知名英國零售商近期接到報價連每 FEU 1,200 美元都不到。經紀商 FIS 認為，這說明承運商為承接大單以填滿艙位，不惜承受巨虧。

德魯依預測，2015 年的貨櫃運輸價格將較今年跌 3% 到 4%，在 2016 年尾至 2017 年復甦，惟復甦點並非因運費上升，而是靠著新聯盟的形成，以及單櫃成本的持續下降。以今年前六個月為例，儘管單櫃收入比同期下跌 4%，但單櫃成本也較上年減少 6%，航商因此才有一定的盈利空間。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 星國註冊船噸八千萬總噸攀高

新加坡港航局 (MPA) 統計顯示，星國註冊船噸自今年八月份突破了八千萬總噸，九月以 4,527 艘、8,049.7 萬總噸較八月份保持增勢。

星國註冊船噸維持成長，今年前三季新增噸位 688.2 萬總噸，亦使其母港貨物裝卸量穩定成長，MPA 統計，星港一至九月貨物裝卸量計達四億三千萬噸，比去年同期增加四點二個百分點，其中貨櫃貨佔兩億六千三百萬噸，貨櫃貨佔六成比重。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 美西港口嚴重壅塞 長灘港延長貨物免費停放時間

美西港口洛杉磯、長灘兩港再度出現嚴重壅塞，最近貨櫃已堆積如山，長灘港緊急准許進口貨櫃免費停放碼頭時間，以緩解貨主壓力，董事會並指示增加貨櫃拖車供應。預計今年長灘港貨運高峰季會持續到十一月底，之後貨運量雖會稍見紓解，但在明年一月底二月初中國新年前後，貨運量還會再度飆升。

年節購物季前夕，洛杉磯、長灘兩港都會有大批貨船湧入，今年在交通上雖有改善，但在勞資談判陷入僵局及裝備短缺下，已導致出現數年來最嚴重的貨物延誤狀況，甚至可能將影響購物季的貨物供應。由於貨船數量變多及船隻尺寸變大，也是導致延誤的原因之一，十月已達今年貨運量的最高峰，長灘港正計劃購入一個拖車隊伍，以便在貨運高峰季使用。長灘港通常年節貨運高峰季是八月後期到十月，今年因貨物壅塞導致高峰期延長，主要問題除了是勞資談判則，另一則是拖車短缺。

據長灘港委員會和港口員工指出，港口貨櫃拖車供應與需求存在不平衡的現象，部分私營碼頭的貨櫃拖車供應充足，但部分則有嚴重不足現象，這種供需不平衡導致部分碼頭嚴重堵塞，尤其是正值航運高峰時段，尤為明顯。

貨運公司過去會提供拖車，惟大約三年前因費用和儲存空間等問題，拖車開始賣給獨立公司，尤以去年賣的最多，導致年節貨物積壓情況變得更為嚴重。部分貨船已轉至其他港口，有的貨主為保證趕上購物季，已轉而選擇空運貨物。

受到運輸設備短缺和碼頭工人合約談判陷入膠著，堆積如山的貨櫃，預估得耗上三周才能運出碼頭，業界指出，潘尼 (J.C. Penny)、梅西 (Macy's)、柯爾 (Kohl's) 及諾斯壯百貨 (Nordstrom) 等零售業者，最近在洛杉磯港卸貨的假期購物季商品，延滯停放於碼頭，相對在一般情況下貨櫃只需二至三天即可運出碼頭，貨主已急得跳腳。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. G6 聯盟宣佈亞洲-美國西岸冬季服務計畫

因應市場在不同季節對航運服務需求的轉變，G6 聯盟成員宣佈暫停來往亞洲至美國西岸的華中航線 (CC2) 服務直至另行通告為止。

CC2 的最後航次將由東方義大利 (OOCLItaly) 輪擔綱運務，於十月三十一日由上海啟航，CC2 服務的所有港口將由 G6 聯盟的其他航線覆蓋。

G6 聯盟將繼續提供亞洲與北美洲西岸之間不同的服務，以周班航次覆蓋各主要港口。G6 將密切留意市場情況，以便重新開始 CC2 的服務。

G6 聯盟的成員包括：美國總統輪船公司、赫伯羅特、現代商船、商船三井、日本郵船及東方海外。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 前三季我港埠貨櫃裝卸量達 1100 萬 TEU

我國際商港今(103)年前三季貨櫃裝卸量達一千一百一十二萬 TEU，較去(102)年同期的一千零四十一萬 TEU，成長 6.81%。其中高雄港一到九月貨櫃量達七百七十九萬 TEU，較去年同期的七百三十六萬 TEU，增幅為 5.85%，台中港前九月貨櫃量為一百一十二點九七萬 TEU，較去年同期的一百零八點九一萬 TEU，成長 3.73%。

基隆港一到九月貨櫃裝卸量為一百二十六萬 TEU，較去年期的一百一十八萬 TEU，增加百分之六點五一，台北港前九月貨櫃量為九十四萬 TEU，較去年同期的七十八萬 TEU，增長 20.75%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 高港取得 EcoPorts 生態港認證成為亞太第一個生態港

歐洲海港組織 (European Sea Ports Organization, ESPO) 生態港認證單位，正式通知高雄港順利取得 EcoPorts 生態港認證，成為亞太地區第一個生態港，高雄港順利通過生態港口認證後，歐洲海港組織將於 11 月 14 日派員親臨高雄港授證，為與各界分享喜訊，臺灣港務公司將於當天漢來大飯店舉辦頒證典禮，並與交通部運輸研究所及中山大學共同舉辦綠色港口研討會，歡迎各界踴躍參加。

高雄港近年來除推動港口建設外，極為重視港區環保工作，自 101 年起逐步推動綠色港口行動計畫。102 年高雄港主動提出生態港認證申請，於善盡企業社會責任同時，對環境生態維護盡一份心力，期能提升高雄港國際形象及知名度。高雄港通過生態港認證後，將有助重視環保理念之航商業者根留高雄港，並吸引其他國際航商業者優先選擇彎靠優質港口，帶動船貨至高雄港儲轉，提升港口營運績效。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 全球新造船市場價量齊跌

今年造船市場整體業績呈現價量齊跌，據 Clarkson 所作統計分析，今年前三季全球新造船訂單量比去(二〇一三)年同期下降三成，訂單額則減少兩成，新造船價格指數呈現三個月持續下降。截止九月底，Clarkson 新造船價格指數為 138.2，繼六月份之 140 之後，連續三個月下滑，惟相較一年前的指數仍上升 7.6%，比年初也上升 4%。

據統計，截至今年九月，全球造船業新船訂單量為 9020 萬 DWT(3080 萬 CGT)，以 DWT 計比去年同期下降 32%。其中化學品船佔 93 艘、18 億美元，液化氣船 130 艘、133 億美元，郵輪 10 艘、72 億美元，以及海工領域 146 億美元仍有所成長。Clarkson Research 數據指出，今年前三季全球新船訂單總額為 752 億美元，較去年同期下降 21%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2014 年 10 月 - 11 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. 消費者支出是美國經濟成長的最大動力，對國內生產毛額（GDP）的貢獻度逾三分之二，儘管美國整體景氣在過去半年間益趨擴張，但民眾的消費態度依舊審慎。美國公布個人支出出現萎縮，透露美國經濟漸失成長動力。美國第 3 季 GDP 年增 3.5%，但同期間消費者支出卻僅年增 1.8%，遜於前季 2.5% 年增率。
2. 儘管產能過剩和房地產疲軟仍是未來中國經濟的重要阻力，煤炭、鋼鐵和紡織等產能過剩問題，也開始產生拖累影響投資，第 3 季 GDP 增速降至 7.3%，創六年新低，全年成長率可能只有 7.4%，將創 24 年新低。隨著中國寬鬆政策持續發力，第 4 季投資可望略為回溫，9 月工業增速大幅回升，暫時緩解對經濟下行的擔憂。中國目前的主要問題是製造業產能過剩和房地產市場回落，但在放寬房貸政策下，預期第 4 季房地產投資將略有回暖。9 月工業增加值增速為 8%，反映了經濟增長在第 3 季後期有所回升。回升的原因主要還是政策的寬鬆措施所導致的，比如房地產方面限購和房貸的放鬆。
3. 歐元區兩大經濟引擎德國與法國 9 月消費者支出都告銳減，突顯歐元區經濟前景堪慮。為了提振走疲的歐元區經濟，歐洲央行擬擴大貨幣寬鬆，可能方案為在次級市場購買公司債。為擊退通縮威脅並重振經濟成長，歐洲央行推動一連串刺激措施，並承諾必要時採取更多行動。經濟似乎已稍微浮現好轉跡象，企業信心意外上揚，製造與服務業活動也逐漸轉趨熱絡。英國《金融時報》指出，中國經濟降溫，不僅已經擾亂全球商品市場，也造成拉丁美洲、澳洲與德國等原本倚賴中國成長的國家經濟受創。

(二) 中國取消煤炭進口零關稅，印度進口煤炭明顯增加

1. 中國自 10 月中旬調整煤炭進口關稅，取消無煙煤、煉焦煤、煉焦煤以外的其他煙煤等燃料零進口稅率，分別恢復實施 3% 到 6% 不等的最惠國稅率。今年以來，隨著中國國內煤價持續走低，進口煤優勢被削弱，致進口煤量一直在減少，進口煤取消零關稅將推波助瀾，加速進口煤萎縮。印尼依舊享有零關稅政策，中國進口煤來源國中比例最大的就是印尼。今年 1 至 8 月，印尼的進口煤量占所有進口煤總量的 54%，亦即近一半的進口煤不受影響，自澳洲和俄羅斯等國的煤受到影響較大。預計關稅政策調整會讓更多高熱值的煤從印尼出口到中國，填補澳大利亞高熱值煤炭的減少留下的缺口。在當前進口煤無明顯價格優勢的前提下，未來進口煤到港數量將明顯減少。開始徵收關稅後，對當前市場的進口煤影響不大，前限制煤炭進口量已然呈現明顯下降態勢。
2. 9 月中國煤炭進口 21.16 百萬噸，比去年減少 4.57 百萬噸，下降 17.8%。自今年 7 月以來，中國進口煤炭量已經連續 3 個月比去年同期下降兩成左右，較上月增加 2.3 百萬噸，增長 12.2%，下降 17.8%。今年前 9 個月總進口量為 2.23 億噸，比去年減少 15.9 百萬噸，下降 6.7%，進口量已經連續七個月同比下滑，雖 9 月煤炭進口量雖比上月出現增加，但比近下降兩成，拉低前 9 個月煤炭進口總量。相關部門要求 9-12 月煤炭進口量減少 40 百萬噸，財政部自 10 月中旬取消某些煤種的零進口稅率，但總體上仍在

延續進口量比去年下滑的趨勢。8月中國焦煤進口總量 3.83 百萬噸，比 7 月下降 24.04%，較去年同期下降 34.75%，1-8 月中國焦煤累計進口 39.83 百萬噸，下降 3.31%。

3. 今年 9 月印度煤炭進口量為 16 百萬噸，比去年增長 19%。煤炭進口量的大幅增長係由印度國內偏低的煤炭產量，電廠巨大煤炭需求和較為低廉的國際煤炭價格等因素共同促成的，此外過去 3 個月雨季降雨較少導致的水電支撐無力，火力發電增加發電以彌補水電不足導致電廠庫存快速下降。國際煤炭價格低迷也是印度 9 月進口煤炭增多的一個因素，今年 9 月印尼和南非的煤炭平均煤炭價格較去年同期下降了 6-9%。上月印度進口動力煤 12.95 百萬噸，較去年同期增加 2.90 百萬噸；焦煤進口量為 2.53 百萬噸。

(三) 國際礦價下跌，中國進口礦砂量續增，年進口量創新高

1. 9 月進口礦砂 84.69 百萬噸，比上月增長 13%，比去年增長 1.56%，1-9 月中國礦砂進口量增長 16%，累計進口 6.99 億噸，預計 2014 年全年礦砂進口量將達到 9 億噸，比上年增長 15% 以上，增長進一步提高。截至 10 月底，主要港口進口礦庫存為 98 百萬噸，比上週減少 3.55 百萬噸，較上月同期降 5.9%，進口礦港口庫存已經連續 6 週出現下降情況，近一個月港口庫存下降了近 9 百萬噸。雖今年中國鋼鐵產量增速放緩，其絕對數量依然很大，今年前 9 個月累計粗鋼產量 5.5 億噸，比去年增長 2.6%；預計全年粗鋼產量將達到 8.2 億噸，實際粗鋼產量將在 8.8 億噸左右，距離 9 億噸僅一步之遙。
2. 在今後的 4 年間，巴西 Vale 將卡拉加斯的礦砂產能從 3 億噸擴張到 4.5 億噸；澳洲兩拓也有著規模龐大的鐵礦石擴產計劃。這些礦砂的銷售目標，主要指向中國市場。巴西 Vale 要將未來對中國的礦砂銷售翻倍，2013 年銷往中國 1.5 億噸，2018 年將翻倍成 3 億噸。進入 2014 年下半年以後，礦砂增產擴大出口價格下跌，三大礦商憑借其低成本優勢，壓低價格搶奪市場份額，壓迫中國高成本礦場減產。2014 年上半年中國礦砂產量下降 6%，其中第二季產量下降 18%。由於下半年中國礦砂進口到岸價格跌破 90 美元/噸關口，有更多中國礦廠削減產量，全年國產礦關閉產能會有數億噸，相應擴大了進口礦銷售空間。過去冬季中國會增加礦砂進口，因今年礦價大幅下挫，很多鋼廠已經轉向使用更多進口礦，10 月引發暴增礦砂船運輸往中國。澳洲礦砂輸出港 Port Hedland 至中國 10 月處理礦砂達 31.71 百萬噸，增加 6.5%。
3. 今年礦砂價格一路下跌，截至 11 月上旬，中國進口礦砂到岸價格跌破 80 美元，下跌至 76 美元，比年初的每噸 133 美元，跌幅已超過 42%。受價格大幅下挫影響，中國國內礦場快速被壓縮。2015 年中國礦砂進口形勢，由於三大礦商的低成本擴張效應，中國礦砂進口量將超過 10 億噸，再次增長 10%。如果新一年內進口到岸價格跌至 70 美元/噸，全年礦砂進口量就有可能達到 12 億噸，增長 3 成左右，消化掉三大礦商的全部擴充產量。中國礦砂進口量的持續高位攀升，顯示全球礦砂中國需求因素依然強勁，國際市場礦砂需求局面並不太差。
4. 9 月巴西礦砂出口較 8 月上漲 16.7% 至 33 百萬噸。迄今中國從澳洲進口的礦砂增加 33.5% 至 4.056 億噸，從巴西的進口增加 13% 至 1.25 億噸。澳大利亞出口中國鐵礦石市場份額一直在增長，2011 年澳洲出口中國礦砂占 43%；2013 年超過 50%；今年前三季占 58%。巴西從 2011 年的 20% 降至今年前三季的 19%。今年前 9 個月中國從南非進口的礦砂較上年同期溫和增加 3% 至 33.3 百萬噸。伊朗出口中國礦砂小跌 0.6% 至 17.19 百萬噸，獅子山對中國的出口大漲 68.2% 至 14.58 百萬噸。

(四)中國粗鋼產量已觸頂，無力再創新高，鋼材需求疲軟

- 1.前三季中國粗鋼產量 6.18 億噸、生鐵 5.42 億噸、鋼材 8.39 億噸，分別比去年同期增長 2.34%、0.38%和 5.02%，增幅均大幅回落。以平均日產 2.26 百萬噸粗鋼推算，2014 年粗鋼產量將為 8.26 億噸。由於經濟增速放緩，固定資產投資回落，房地產行業的萎靡不振讓鋼材需求難以落地。9 月中國出口鋼材 8.52 百萬噸，比上月增長 9.8%，前三季出口鋼材 65.34 百萬噸，比去年大幅增長 39.3%，進口鋼材 11.01 百萬噸，比去年增長 5%。折合粗鋼淨出口 57.8 百萬噸，比去年增加約 19 百萬噸，而同期粗鋼產量增加約 13.9 百萬噸，即增加的粗鋼產量還不夠供給出口的。2014 年鋼材出口突破 80 百萬噸。出口鋼材從只占產量的 2%~3%躍至近 10%。
- 2.今年 1-9 月全球粗鋼總產量為 12.3 億噸，比去年同期增長 2.1%。9 月全球粗鋼產量近兩年來首降，9 月全球主要產鋼國和地區粗鋼產量為 1.34 億噸，比去年同期下降 0.1%，為最近兩年來粗鋼產量首次出現收縮。今年以來，中國鋼鐵產業產能過剩愈演愈烈，加上需求低迷，中國國內鋼材價格一路下滑。預計今年中國粗鋼產量將不減反增，產量仍將擴大至 8.3 億噸左右。2014 年 9 月中國出口鋼材 8.5 百萬噸，較上月增加 76 萬噸，比去年同期增長 73.2%；1-9 月中國累計出口鋼材 65.34 百萬噸，比去年同期增長 39.3%。9 月中國進口鋼材 1.36 百萬噸，較上月增加 19 萬噸，比去年同期增長 9.7%；1-9 月中國累計進口鋼材 11.01 百萬噸，比去年同期增長 5%。
- 3.全球粗鋼產量在今年 3 月抵最高峰，隨後因中國產量無力增加而反轉逐漸減產，致全球產量逐月下降。9 月全球粗鋼產量 1.34 億噸，比去年同期稍為減少 0.1%，比上月減少 0.75 百萬噸，減幅近 0.6%。中國粗鋼產量 67.5 百萬噸，比去年同期約相當，比上月減少 1.37 百萬噸，減幅近 2%。亞洲其他國家，日本 9.2 百萬噸，比去年同期減少 0.5%，印度產量 6.8 百萬噸，比去年同期增加 2.5%，南韓產量 5.7 百萬噸，比去年同期增長 10.1%。歐盟的德國產量 3.5 百萬噸，比去年同期減少 3.0%，義大利產量 2.2 百萬噸，比去年同期增長 0.7%，法國產量 1.4 百萬噸，比去年減少 0.5%，西班牙產量 1.2 百萬噸，比去年同期減少 12.8%，土耳其產量 2.9 百萬噸，比去年減少 3.1%，美國產量 7.3 百萬噸，比去年減少 0.1%，巴西產量 2.9 百萬噸，比去年同期減少 3.8%。

(五)穀物價格下跌，中國進口明顯增加，穀物海運量將增加

- 1.中國黃豆進口量創 6 年來最高，9 月進口量為 5.03 百萬噸，比上月下降 1 百萬噸，但比去年增加 33 萬噸；1—9 月進口總量為 52.74 百萬噸，比去年增加 6.95 百萬噸，增幅為 15.2%。10 月港口進口黃豆到港 4.39 百萬噸，高於去年 10 月的到港量，11 月與 12 月進口量會超過 12 百萬噸，2014 年全年進口總量將創紀錄新高 70 百萬噸。中國黃豆進口量呈現逐年上升的趨勢，1995 年僅進口 29 萬噸，而 2013 年迅速攀升至 63.38 百萬噸，猛增了 217.55 倍。目前年進口量是國內總產量的 5 倍，中國已成為全球頭號黃豆進口國。2013/14 年度中國黃豆進口量預計為 69 百萬噸，高於早先預測的 68 百萬噸，並預計 2014/15 年中國進口量為 72 百萬噸，將創下最高水準。
- 2.美國有關部門報告，2014/2015 年美國黃豆產量預估為 47.1 蒲式耳，高於先前預估的 46.6 蒲式耳，預估美國黃豆產量為 39.27 億蒲式耳，高於先前預估的 39.13 億蒲式耳，2015 年美國黃豆收穫面積預估為 88.51 百萬英畝，而玉米為 87.77 百萬英畝，自 80 年代以來，黃豆收穫面積首次超過玉米。南美也不遜色，預計巴西 2014/2015 年度黃豆產量為 94 百萬噸，而上一年度預估為 86.70 百萬噸，提高了 8.4%。黃豆與玉米

存在爭地現象，玉米價格跌幅更大，黃豆成為巴西唯一的種植面積增加的品種。雖然阿根廷黃豆產量預估為 55 百萬噸，並沒有明顯增長，但巴西在全球黃豆產量中較大，所以南美黃豆產量仍是增加。

(六)新船訂單暴增，運力供給依然很大，需求恐追不上供給增加

- 1.今年散貨船市場在第一季的 3 月上旬與第四季 10 月下旬表現皆由海岬型船市場率先發動猛烈的攻勢，但上漲存續期間短暫，僅是曇花一現，雖然輸往中國礦砂海運量增長達約 16%，還是無力消化供給過剩運力，其中充斥炒作海岬型船市場，透過拉抬 FFA 市場海岬型船市場價格，營造看多未來市場表現，投資人盲從跟風，炒家反手出脫攢壓，漲勢立即中止反轉下跌，其實運力供給過剩基本結構並未改善，歷經市場上沖下洗震撼教育，一味跟隨做多，投資人鐵定住進套房。
- 2.船東普遍認為未來兩年散貨船市場會表現轉佳，湧入大量的新船訂單，而這些訂單將在 2016-2017 年湧入市場。下一次散貨船的市場低谷將會出現在 2018 年或 2019 年，屆時船東將會再次透過購入低齡現成船取代現有舊船。根據 SSY 最新報告，海岬型船與巴拿馬型船 2013 年淨增加船數有明顯下降，分別為 59 艘(+3.9%)及 185 艘(6.5%)，但 2014~2017 年預估海岬型船及巴拿馬型船增加艘數分別如下：2014: 84 艘(+5.4%)及 149 艘(+6.3%)，2015：(未扣除拆船數): 143 艘(+8.7%)及 183 艘(+7.3%)，2016(未扣除拆船數): 143 艘(+8.0%)及 116 艘(+4.3%)，2017+(未扣除拆船數): 31 艘(+1.7%)及 43 艘(+1.6%)。

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。第三季全球經濟增長低於預期，特別是中國經濟疲軟壓力明顯增大，歐元區主要國家也面臨增長下降風險，日本在提高消費稅後，需求下降幅度超過預期，致第三季航市表現欠佳，BDI 均值較上半年均值下跌 19.8%。10 月中旬起 BDI 表現耀眼，因受惠於礦砂猛烈輸往中國與煤炭需求上升，點燃航市頓然需求大型船運力暴增，交易活動異常火熱，由海岬型船市場點火演出睽別已久跳空上漲行情，BCI 短短二星期暴漲，漲幅達 188%，進而帶動 BDI 快速上衝。
- 2.隨著運力過剩狀況的緩解以及需求的增加，航運業有回暖跡象，但是這是否意味航運春天已經到來，還有待觀察。對於 BDI 暴漲，可能中國當局為應對 APEC 會議期間的限產，鋼廠對生產進行加速，促使港口礦砂庫存快速回落；另外，第四季為傳統航市旺季，加上礦價大幅下跌有利於進口礦砂增加，除此之外，油價下跌無疑也幫助航運行業改善了運輸成本。目前，支撐散裝船市場的主要新興經濟體並沒有擺脫經濟增長的結構性矛盾，尚未進入穩步增長的軌道，礦砂供需格局突變仍然是第四季市場面臨的最大不確定因素，旺季因素仍會受到需求疲軟的限制。因此，第四季航市運費上漲空間將受到抑制，需求端向下波動機率增大，運費潛在下跌壓力仍存在。
- 3.第四季是海運市場的傳統旺季，在冬季來臨對煤炭的需求將有所抬升，且美國、黑海穀物出口的帶動，運費指數將呈上升趨勢，不過今年市場情況更加複雜，無論經濟面還是需求面支撐力度都面臨減弱。從經濟基本面來看，對 BDI 指數的支撐相對有限。受到美聯儲緊縮預期，對大宗商品形成利空；另外，歐元區主要成員國經濟指標均現下滑，通縮風險加重，以及中國經濟持續走弱，整體形勢仍不容樂觀。礦砂海運需求增量或不及往年，進入四季霧霾將影響鋼廠開工率，第四季進口量仍有望保持在高位，不過繼續增加空間不大。另外，中國對進口煤炭實行總量控制及恢復徵收關稅，進口

煤減量可能會超過煤炭脫困會議提出的減量目標。但隨著北半球進入冬季的影響，對煤炭海運市場活躍度有望增強，巴拿馬型船市場或將得到支撐。

4. 9 月上旬 BDI 曾攀登至 1197 點後，因中國礦砂港庫存居高位，減緩礦砂進口速度，且煤炭進口限制與需求減少等因素，衝擊礦砂及煤炭海運量，導致 BDI 缺乏上漲動力，隨後反轉下跌，10 月上旬跌破 1000 點關卡，中旬下挫至波段最低 930 點。10 月中旬頓然礦砂與煤炭需求運力暴增，海岬型船運費跳空上漲行情，進而帶動 BDI 快速上衝，連漲 12 天，其中 10 月 21 日 BDI 單日上漲 12.02%，創下 5 年多以來最大的單日漲幅，11 月上旬攀登至 1436 點，漲幅達 54.4%，創下自 3 月 26 日來的最高點，隨後海岬型船運費漲幅過巨，投資人紛紛趁機減碼出脫賣壓湧現，海岬型船市場運費出現高價不支拉回現象，BDI 漲勢受阻拖累而回檔，迄 11 月上旬收在 1370 點。
5. BCI 8 月底曾攀登至波段最高 2627 點後，漲勢動能無力續攻堅而拉回，9 月下旬再跌破 2000 點關卡，10 月中旬下挫觸及 1315 點最低點後，隨即受到礦砂猛烈輸往中國引發運海岬型船運力需求暴增，造就海岬型船市場運費跳空上漲，BCI 短短二星期從 1315 點暴漲至 3781 點，漲幅達 188%，隨後投資人居高思危導致後續追價乏力，BCI 呈現及拉回現象且跌速有加速趨勢，迄 11 月上旬收在 3419 點。8 月上旬穀物輸出旺季來臨，加上海岬型船市場行情急速上揚，帶動巴拿馬型船運費反彈一路走揚，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 止漲而拉回，9 月下旬回檔至 798 點後，進入穀物及煤炭輸出暢旺，激勵巴拿馬型船運費緩步走高，BPI 指蝶緩步上揚，10 月下旬登上 1000 點關卡，11 月上旬抵達 1241 點最高後，因海岬型船運費漲勢熄火出現拉回，恐跌幅有擴大趨勢，迄 11 月上旬拉回收在 1150 點。
5. 超輕便型船與輕便型船等運費市場在第三季表現優異，照理步入第四季傳統旺季，兩型船市場運費應繼續揚帆而上，可惜進入 10 月後卻走樣，連番下跌。BSI 9 月底攀抵 1054 點高位後拉回，隨即溜滑梯式緩步下跌，迄 11 月上旬拉回收在 876 點。BHSI 9 月下旬在攻佔 500 點整數關卡，10 月上旬攀抵 531 點高位後拉回，且連番下挫，迄 11 月上旬回挫至 451 點。

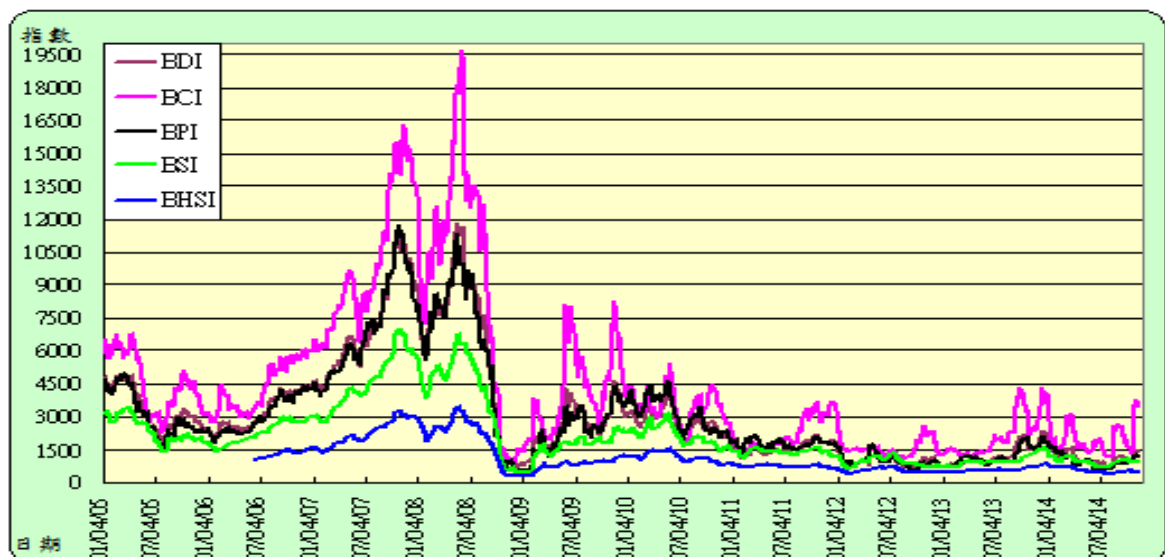


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。10 月中旬巴西與澳洲礦砂出口量突然暴增，激勵海岬型船市場租金不斷飆漲，巴西礦砂產量如預期持續提高，預計將在第四季達到更高的水準，將提振海岬型船市場前景持續看好，特別是大西洋地區運力吃緊，租金漲勢猛烈，大西洋地區海岬型船市場租金自 10 月中旬僅 6 千多美元，至 11 月上旬飆漲至 3 萬多美元，短短二星期漲幅高達 370%，一掃過去市場長期陷入低迷不振之悶氣，近期市場租金演出一飛衝天，令投資人驚喜不已。今年中國對於礦砂進口需求量仍然保持強勢增長，而巴西礦砂的出口量也如預期在第四季出現大量湧現，今年前 9 個月中中國礦砂進口量比去年同期增長 16%，總進口量達進 7 億噸，今年第四季預計巴西礦砂出口量將達到今年最大水準。11 月上旬海岬型船市場租金已攀抵今年最高位，而巴西礦砂出口增長使得海岬型船運力需求繼續上升，在今年聖誕節來臨前需求量將會繼續走強，該型船租金前景將非常樂觀。
2. 中國礦砂進口拉動的海運量占全球 70%，而礦砂主要出口國巴西到中國的運距是澳洲的 3 倍，巴西礦砂在中國市場的競爭中不佔優勢，因此 VALE 啟動 40 萬噸 VLOC 船隊計畫，減少了裝貨的時間和降低運輸成本，但中國官方因港口條件等因素拒絕其滿載靠泊中國港口，VALE 只能以馬來西亞 Teluk Rubiah 港和阿曼港作為轉運中心，但轉運成本很大抵消了 VALEMAX 的優勢，所以 VALE 極力促使中國接受 VALEMAX 靠泊中國港口在成本戰略至關重要。低礦價的進口替代可能推高海岬型船租金和潛在運輸成本，礦價跌破每噸 80 美元勢必引發中長期的替代效應，這將導致海岬船運力需求量增加並推高租金，VALE 和中遠的簽訂長約一定程度也是為了規避這方面風險。
3. 2014 年前三季巴西礦砂出口量增長超過 6%，預計全球全年礦砂運輸增長 10%，預計今年第四季繼續增長。澳洲和巴西礦砂出口量將在今年第四季創新高，影響越來越明顯。巴西礦砂出口量增加，為散裝船運輸帶來了巨大的發展前景，尤其是海岬型船。4 條租金航線連續兩星期的飆漲，租金上漲達 3.7 倍多，從 10 月中旬不到 1 萬美元飆漲至 11 月上旬的 2.8 萬美元。中國越來越多地購買國外高鐵含量、高品質的礦砂以取代土產的鐵含量較低的礦砂。儘管中國經濟放緩，但是並沒有影響礦砂的進口。澳洲仍是中國最大的礦砂供應商，出口到中國的礦砂超過 4.05 億噸，巴西今年出口中國的礦砂為 1.25 億噸。預計中國今年將創下 9 億噸進口新記錄，中國進口保持健康發展，繼續消化未來大部分過剩運力。
4. 海岬型船 4 條航線平均租金 9 月上旬曾攀升至 19,063 美元後上漲動能熄火而反轉下跌，隨後一路跌跌不休，10 月中旬曾跌破 1 萬美元關卡，並觸及 9,243 美元低價後，隨即急速飆漲，歷經二星期的驚天漲，11 月上旬飆漲至 28,211 美元高價後動能漸失，尤其大西洋區航線租金漲多拉回，其他航線也無力支撐同步回檔，迄 11 月上旬收在 25,151 美元。太平洋區航線租金 8 月下旬曾攀抵至 19,500 美元高位後熄火而持續拉回，下殺力道強勁，租金快速拉回，10 月中旬跌落至 9,160 美元低價後，隨即急速飆漲，歷經二星期的驚天漲，11 月上旬飆漲至 24,545 美元高價後漲勢減弱，出現回跌格局，迄 11 月上旬收在 21,609 美元。大西洋往返航線租金 9 月上旬曾攀登至 15,825 美元高位後，急速大幅下挫，10 月中旬跌至 6,628 美元低價位後急速反彈飆高，短短二星期衝上 31,150 美元高位後漲勢動能熄火拉回，迄 11 月上旬回跌收在 27,000 美元。
5. 大西洋區返回遠東航線租金 9 月上旬上漲至 37,280 美元後熄火，隨後一路持續拉回，10 月中旬挫低至 20,389 美元低位後，旋即一路扶搖直上，短短二星期衝上 48,330 美元高

位後反轉下跌，迄11月上旬回跌收在44,160美元。太平洋區返回歐陸航線租金9月初曾攀抵至5,036美元價位後拉回，10月中旬挫低至-590美元低位後，旋即一路扶搖直上，短短二星期衝上10,855美元高位後動能消失而回檔，迄11月上旬收在9,800美元。

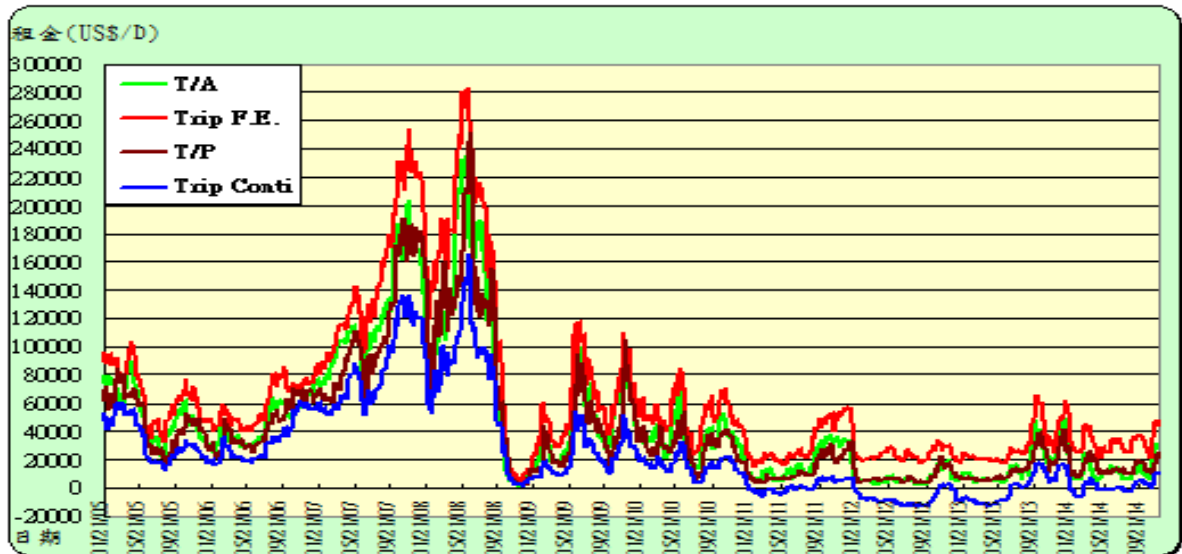


圖 2 海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

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。巴拿馬型船市場運費曾在 9 月下旬呈現一波持續緩步上漲走勢，照理第四季為穀物運輸旺季，黃豆、玉米、小麥價格回落至四年來新低，應有助於帶動北半球穀物海運量激增，加上冬季煤炭儲備也會增添運力需求，然而中國政府限制進口煤，祭出進口煤課進口關稅，且中國本產煤價跌落低位，進口煤炭漸失去競爭優勢，同時，巴拿馬型船市場運力供給壓力過剩一直存在，致巴拿馬型船運費市場受到壓抑，無法感受第四季旺季力道的加持，所幸海岬型船市場運費在 10 月中旬後出現持續飆漲，因而增強投資人對市場前景信心，促使巴拿馬型船市場運費上漲動能增強。可惜進入 11 月後海岬型船市場運費上漲動能忽冷忽熱，投資人開始危機意識，認為航市第四季要旺到年底恐有疑慮，雖然近期油價回落，使航運業成本壓力下降，但散裝航運第四季旺季預期力道有限，終於巴拿馬型船市場運費進入 11 月後漸失去上漲動能，各航線租金呈現下滑趨勢。
- 2.巴拿馬型船市場4條航線平均租金9月下旬下挫至6,396美元低價位後，觸底持續反彈走高，至10月中旬再受到海岬型船市場運費突然飆漲的加持，增強投資人的信心，追價意願增強，各航線租金漲勢增強，帶動平均租金連番突破整數關卡，11月上旬攀登至9,946美元價位後漲勢熄火而回檔，迄11月上旬收低至9,217美元。太平洋區航線租金9月下旬挫低至6,800美元後展開一路溫和反彈，連番收復整數關卡，10月下旬攻下1萬美元重要關卡，11月上旬攀抵11,927美元高位後熄火反轉下跌，迄11月上旬拉回收在11,019美元。大西洋區航線租金9月下旬挫低至4,390美元低位後反彈回，幾乎一路扶搖直上，連番收復整數關卡，11月上旬攀登至波段最高9,908美元後，難敵整體航市全面走疲的影響而回檔，迄11月上旬回跌收在9,096美元。
- 3.大西洋返回遠東航線租金9月下旬曾挫低至14,088美元後止跌回升，雖10月上旬曾熄火拉回一星期，但無礙漲勢復燃，租金行情繼續攻上，接連收復整數關卡，11月上旬衝

上最高價位17,012美元後漲勢歇止而拉回，迄11月上旬收低在15,973美元。遠東返回歐陸租金航線9月下旬挫低至74美元後止跌反彈，一路順風揚帆而上，11月上旬攀抵937美元價位後熄火拉回，迄11月上旬收低在780美元。

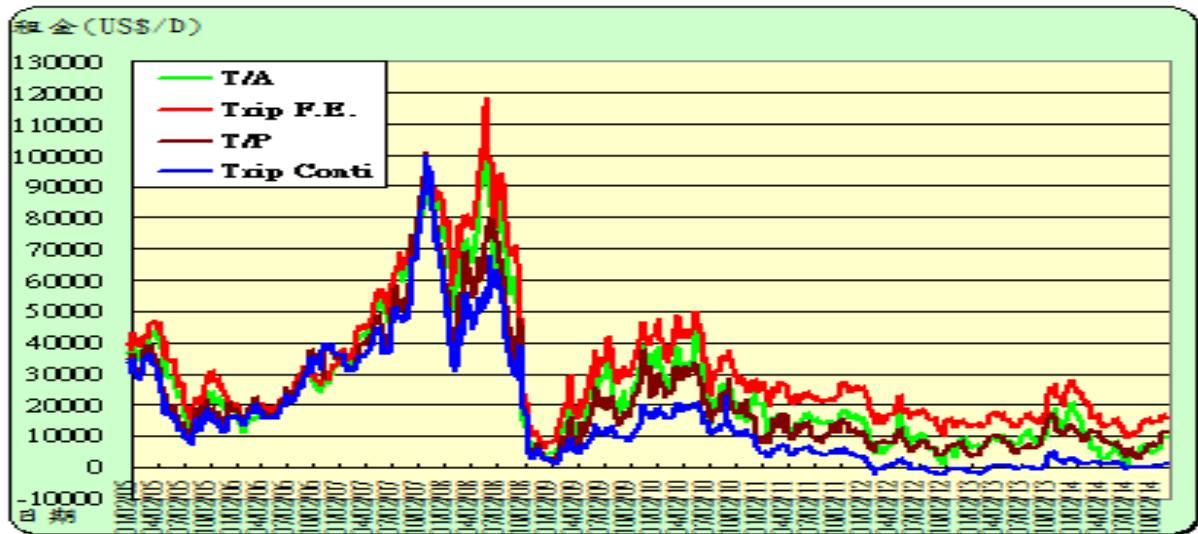


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。儘管全球散貨船隊運力規模增長放緩，但運力供給過剩依然持續困擾著航市。美國緊縮貨幣政策，QE退潮，致美元持續走強，全球資金退出新興經濟體，波及多數新興經濟體經濟表現，尤其中國經濟持續偏弱，工業生產投資與消費力道漸弱，減緩進出口力道。印尼政府祭出鋁礬土和鎳礦長期出口禁令，以及中國煤炭進口減少，明顯影響超輕便型船市場需求運力之力道，儘管南美港口擁擠削減運力的有效供給，但還是無法解決運力過剩問題。近期超輕便型船市場還是繼續受到印尼礦產出口禁令、中國煤炭進口減少、經濟增速降低以及發達經濟體經濟增長前景疲軟的威脅。
2. 超輕便型船太平洋區航線租金9月上旬攀登新高位9,979美元後拉回，隨後一路緩步滑跌，10月底挫低至波段低位8,061美元，然後止跌弱勢反彈，迄11月上旬收在8,264美元。大西洋區航線租金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，10下旬回挫至8,734美元後又止跌回升，11月上旬返回9,150美元後漲勢遇阻而拉回，迄11月上旬微幅拉回收在8,840美元。
3. 大西洋區回遠東租金航線7月展開反彈，一路扶搖直上，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17,857美元價位後熄火拉回，一路溜滑梯式走低，迄11月上旬回檔收在13,257美元。遠東回歐陸租金航線9月中旬攀抵7,900美元後反轉持續下跌，10月下旬挫低至6,620美元後出現跌深反彈，迄11月上旬收在6,745美元。平均租金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11月上旬稍為拉回收低在8,840美元。

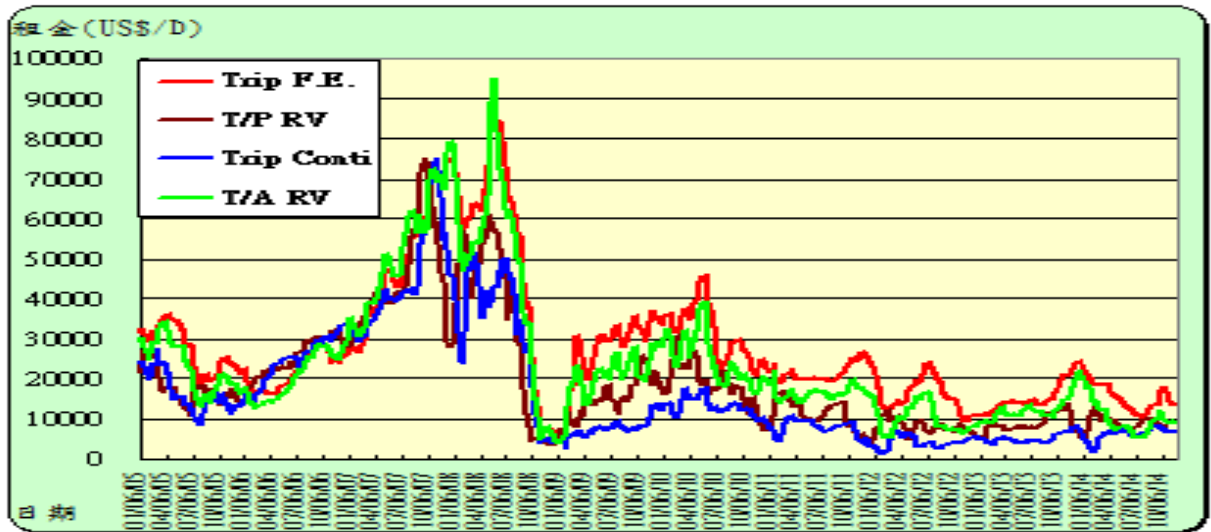


圖 4 超輕便型船(52,000Dwt)四條租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

1. 圖 5 說明輕便型船指數(BHSI)組成中大西洋區與太平洋區租金航線行情變動趨勢。今年來美國緊縮貨幣政策，QE 退潮，致使美元表現強勢，造成全球資金退出新興經濟體，波及多數新興經濟體經濟表現，尤其中國經濟持續偏弱，工業生產投資與消費力道漸弱，減緩進出口力道。輕便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。為改善小型散貨船運力供給過剩問題，船東不得不加速老舊船舶解體。第四季雖屬於傳統航運旺季，大西洋地區穀物運輸活動開始出現，可是市場上出現大量可用運力。而在美洲灣地區，穀物運輸活動的強勁表現將會對市場運力造成較強的影響。目前黑海地區有適量的貨運需求，但地中海地區繼續出現運力過剩的問題。同時，隨著黑海-北非航線穀物運輸，促使地中海地區的市場船舶運輸活動較為熱絡，市場上可用運力數量不斷增加，英國-歐洲大陸航線市場需求也沒有出現復甦跡象，致仍無力支撐輕便型船市場運費止跌回升。

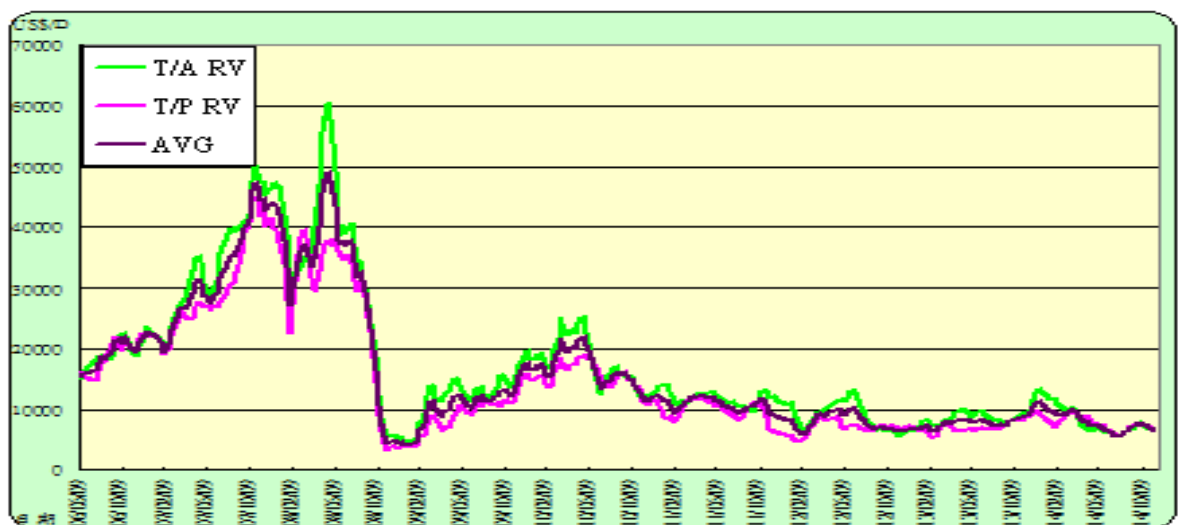


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

2. 太平洋區相關航線租金 10 月上旬攀抵最高價位 7,633 美元後拉回，隨後溜滑梯式緩步走跌，連跌一個月餘，進入 11 月仍未見止跌回升，迄 11 月上旬回檔收在 6,525 美元。大西洋區相關航線租金 10 月初攀抵 7,749 美元最高後因航市全面偏弱的拖累，租金反轉下跌，迄 11 月上旬拉回收在 6,587 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格局。
3. 10 月上旬後輕便型船平均租金攀升至 7,660 美元後，各航線租金漲勢熄火，導致平均租金反轉走跌，雖 10 月中旬後大型船市場運費出現勁揚，但未能同步照扶超輕便型船以下小船市場，迄 11 月上旬收在 6,556 美元。

七、市場展望

1. 中國最大國營航運業者中遠集團董事長馬澤華今天表示，在市場運力過剩卻需求疲弱的影響下，他預期未來 2 年全球航運業仍將陷於不景氣的狀態，儘管美國經濟出現溫和復甦且歐洲債務危機緩解。目前所有航運公司的新船訂單合計已超越現有船隊的 10%，但全球運力早已過剩，運力繼續擴張將使下調運費的壓力持續存在。同時，今年全球航運量需求預估將成長 5%，遠低於 2008 年金融危機前年增幅達 2 位數的水準。中遠集團計劃進一步削減成本及加強開發亞洲區市場，因亞洲內部貿易貨運需求依然強勁，可抵消東西方貿易運輸量的波動。「除了用更具能源效率的船取代較老舊與較小的船隻，我們也降低航行速度，以減低營運成本。
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 10 月份國際油輪市場動態

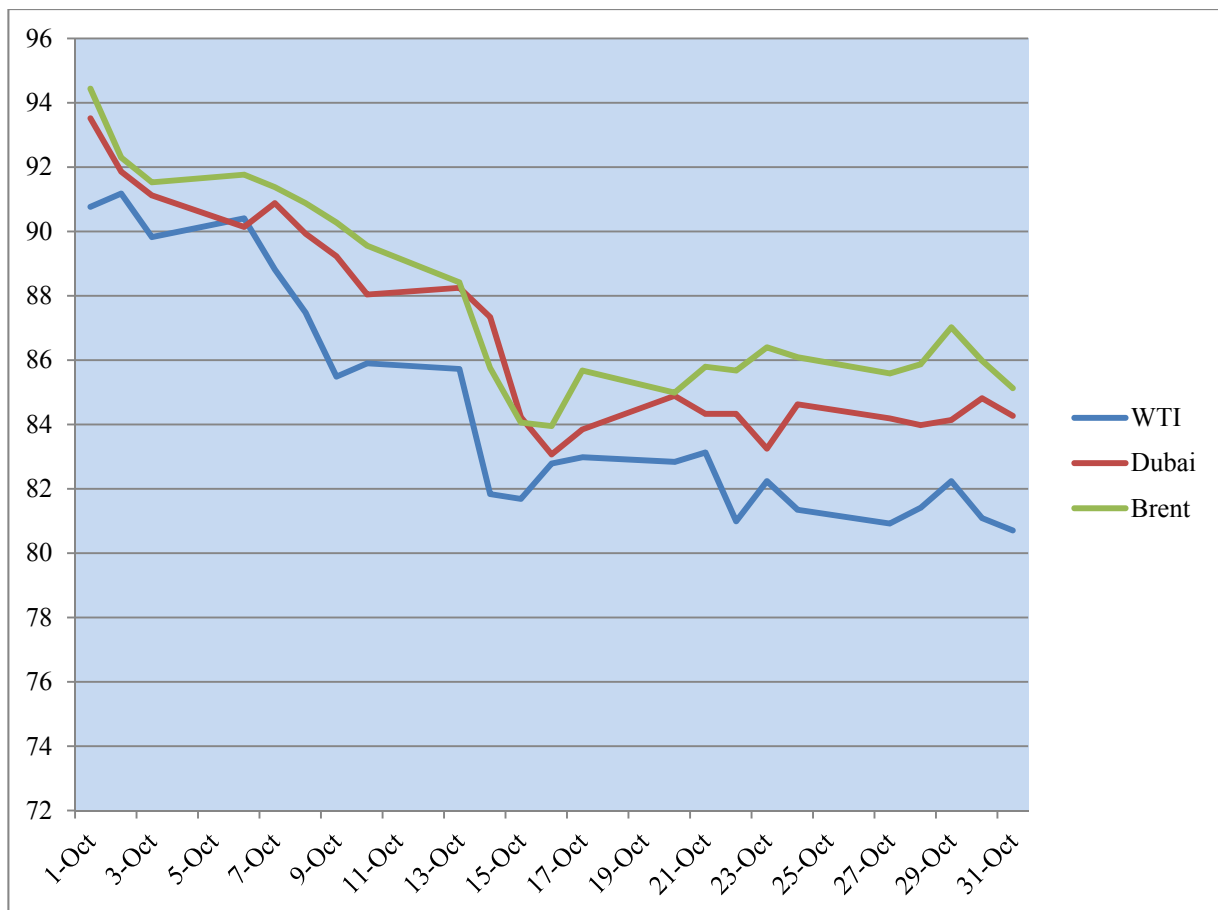
康筱涵

1. 原油市場短評

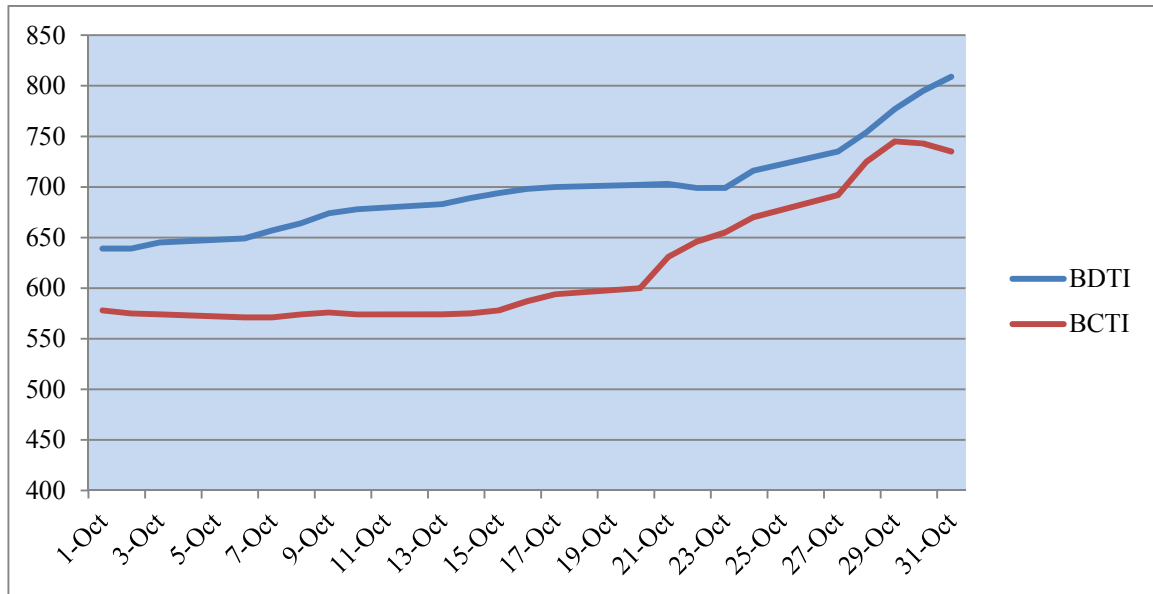
月中布蘭特原油期貨價格已跌至 4 年來新低，這不僅是供需失調引起的問題，更有深層的地緣政治因素。俄羅斯與烏克蘭的紛爭已由軍事戰轉為經濟戰，根據俄羅斯聯邦儲蓄銀行的資料，如果油價跌破每桶 80 美元，俄羅斯政府可能削減開支，而這將影響到俄國經濟發展；如果低油價進一步加大俄羅斯經濟衰退風險，普京政府可能將在地緣政治動盪中選擇帶有攻擊性的策略。月底美國能源資訊署 EIA 發布美國能源庫存報告增加幅度不及預期，造成原油價格短線上漲。

短期內原油價格預估將受兩大因素所影響，其一為 OPEC 是否決議進行減產，其次則為今年冬季的嚴寒程度。

2014年10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)		
	SEPT	OCT	% change	SEPT	OCT	% change
Max	693	809	16.74% ↑	570	745	30.70% ↑
Min	604	639	5.79% ↑	545	571	4.77% ↑
Average	639.23	699.91	9.49% ↑	556.14	623.61	12.13% ↑

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格90.77美元，月底報價 80.71美元；月均價為每桶84.427美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格93.52美元，月底價格每桶84.27美元；月均價為每桶86.708美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格94.44美元，月底以每桶85.13美元作收；月均價為每桶87.763美元

3.油輪買賣交易行情*

阿芙拉型油輪 - “Northern Pearl”(1999年造,十萬五千載重噸)約以一千二百萬美元售出。

阿芙拉型油輪 - “ACS Brave”(2003年造,十萬五千載重噸)約以二千三百萬美元售出。

阿芙拉型油輪 - “ACS Bright”(2003年造,十萬四千載重噸)約以二千三百萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“New Progress“(1994年造,三萬八千輕載噸)於巴基斯坦拆解,以514美元/輕載噸售出。

“Hebei Mountain“(1995年造,四萬一千輕載噸)於巴基斯坦拆解,無成交金顯示。

5.原油油輪運費行情

船東的盈餘與油價間有著微妙關係,油價的降低可望使船東燃油成本減少。原油價格大跌的此時,遠東國家開始在全球石油市場採購原油,帶動石油需求,大量的油輪正持續增加航次前往遠東港口。本月各航線運費提升,波灣出口至日本航線貨載成交數 113 筆,波灣出口至日本之航線運費,月底調整至 WS57.5 點,換算日租金 47,026 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS31 點,日租金至 27,387 美元。

蘇伊士型油輪市場 -

蘇伊士型油輪持續上月趨勢運費上揚。黑海-地中海航線月底運費升至 WS80 點,換算日租金約為 33,535 美元;西非至美東 13 萬噸級運費報價 WS75 點,日租金 27,884 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 WS77.5 點,換算日租金 29,585 美元。

6.成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級船舶供給不及,帶動運費上揚,月底運費來到 WS135 點,日租金達到 36,559 美元;波灣至日本 5.5 萬噸級運費 WS132.5 點,日租金 23,947 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10月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	3-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	31-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	20.0	200	31.0	27,387
AG / JAPAN	VLCC	39.0	15,806	57.5	47,026
WAF / EAST	VLCC	45.0	21,449	57.5	43,525
WAF / USG	VLCC	50.0	30,440	60.0	49,784
WAF / USAC	SUEZMAX	75.0	25,338	75.0	27,884
MED / MED	SUEZMAX	77.5	28,394	80.0	32,925
UKC / USAC	AFRAMAX	90.0	16,153	95.0	20,800

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	3-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	31-Oct-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	105.0	21,901	135.0	36,559
AG / JAPAN	55,000	110.0	15,091	132.5	23,947
UKC / USAC	37,000	140.0	13,828	150.0	17,467
SINGAPORE / JAPAN	30,000	113.0	10,954	115.0	13,215
MED / MED	30,000	130.0	9,401	200.0	27,807

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	31,500	34,000
SUEZMAX	150-160k	25,500	28,000
AFRAMAX	95-110k	20,000	22,000
LR1	65-74k	17,250	17,000
MR	47-48k	14,750	15,000

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$105.0	\$77.0
SUEZMAX	150-160k	\$72.0	\$54.0
AFRAMAX	95-105k	\$56.0	\$42.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$37.0	\$25.5

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年10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