



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百十八期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 118 2013年10月18日

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
專欄報導	2
海運市場動態報導	4
2013年9-10月國際運輸動態報導	4
2013年9-10月國際散裝乾貨船市場行情分析	7
2013年9月份國際油輪市場動態	17

會務報導

「2013 年兩岸海運論壇」論文集

有獎徵稿啟事

各位學術及航運、港埠界先進，大家好！

2013 年兩岸海運論壇將於 2013 年 12 月 10-13 日於臺中長榮桂冠酒店舉行。本次論壇由臺灣海峽兩岸航運協會、海峽兩岸航運交流協會主辦，2013 年兩岸海運論壇籌備委員會承辦，論壇之目的為：擴大兩岸航港直航成果與效益、促進兩岸航港事務交流與發展、凝聚兩岸航港合作方向與共識。論壇之主軸為：舞動新航力 開創新格局。

經 2013 年 8 月 15 日籌備委員會決議，將以有獎徵稿方式出版論文集，截稿日期為 2013 年 11 月 20 日，我們急需您的支持及投稿。來稿一律公平審查及評比。本論壇之論文獎金分配如下：

第一名：獎金新臺幣參萬元

第二名：獎金新臺幣貳萬元

第三名：獎金新臺幣壹萬元

佳作(20 名)：每名獎金新臺幣五千元

投稿論文內容須與海運、港埠及物流主題有關(與兩岸海運、港埠相關主題尤佳)，且須為未經刊登於其他刊物者。

接受刊登者之論文不須於論壇當日口頭報告，可獲贈論文集一冊。

投稿論文一律為 A4 格式，全文以不超過二十頁為限。詳細論文格式規定請參考附件

投稿方式：請提供 Microsoft Word 97(含以上)電子檔寄張志清教授

cchang@mail.ntou.edu.tw

敬請踴躍投稿，並請廣為宣傳!

專欄報導

臺灣港埠經營機構公司化經營策略探討

中華海運研究協會執行編輯 林繼昌 博士

一、前言

臺灣港埠經營機構，航務局於 2012 年 3 月 1 日正式改制為臺灣港務股份有限公司。在「政企分離」的改制方式(即港埠管理權與所有權分屬不同單位)方針下，結合臺灣主要國際商港(基隆、臺中、高雄、花蓮)，以港群合作的概念，採取對內港口業務分工對外則以統合各港區資源方式與世界各港口競爭。此變革讓臺灣港埠的經營由國有化的經營方式朝向公司化的方向邁進，期望藉由公司化經營體制的改革，能將港埠經營效率及服務水準再進一步提昇，以增加在世界各港口中的競爭能力。

在面臨全球化、亞洲地區經濟趨勢的快速變動、國際郵輪觀光熱潮興起與亞洲郵輪市場的蓬勃發展、國際港埠經營體制發展的改變及國際各港口對於貨源的競爭各項因素為港務公司在公司化的過程中所需面臨之挑戰與機會。因應交通部 101 年運輸政策白皮書中所闡述各項海運政策及策略的推動，新成立將滿兩年的港務公司需思考在現有經營環境與條件之下，發展各項經營上策略以作為臺灣各港埠營運的執行方向。以下分別就臺灣港埠公司蕭丁訓董事長所提出各項港務公司在經營上短中長期經營策略進行說明。以及就港務公司在推行公司化的過程中與現有港埠業者是否會產生營業上利益衝突的問題亦在本文中進行探討。

二、臺灣各港埠經營環境上所面臨的問題

在進行相關策略規劃活動前，需檢視目前港務公司所處環境的現況及可能遭遇到經營上的困難，以做為實際進行規劃時，產生對應策略的考量。

在外在環境部份，港務公司面臨以下的全球及兩岸航運經營型態的改變

1. 船舶大型化的趨勢
2. 航線軸心化，Hub 港競爭激烈
3. 國輪與外輪行駛於兩岸航線仍有限制

在內部環境部份，臺灣港埠所屬碼頭作業地區所遭到的問題如下所示

1. 臺灣港埠深水碼頭及後線內陸腹地不足
2. 自由經濟示範區推動不易
3. 兩岸客貨運業務興起，港埠設施不足
4. 改制後人力移轉與人力資源重新規劃問題

三、臺灣港務公司經營策略

交通部 101 年運輸政策白皮書中提出各項臺灣未來需發展海運政策，包含「整合國際港群資源，型塑亞太海運樞紐」、「提升自貿港區效能，多元拓展港埠業務」、「營造優質經營環，促進海運產業發展」、「強化安全管理體制，邁向世界一流水準」。港務公司在參酌上述國家海運政策及審視本身自有資源及面對之環境情況下，形成各營運構面短中長期的策略。

目前港務公司仍為草創之初，在面臨整體公司收入在港埠經營本業上有逐漸減少的趨勢下，公司業務發展目標上需著重於建立核心價值、引進創新模式、開發觀光商機、優化人力結構的架構之下，港務公司在檢視本身面臨內外部經營環境及國家重要的海運政策方向後，在貨運發展、客運發展及人力發展上擬定出其未來經營策略的四個主要策略目標及相關短中長期策略。

貨運發展策略部份分為兩個主要目標及相關短中長期策略

1. 強化本業

- (1) 短期策略為創造櫃量躍升，推動營運成長以、推動整體規劃，持續優化港口以及經營港勤事業，提升服務品質。
- (2) 中長期策略為提升自營貨櫃碼頭服務水準、配合政府政策打造綠色港口、跨足國際進行外投資。

2. 搶攻自貿

- (1) 短期策略為增建倉儲設施強化營運管理及配合政府政策打造新世代自由貿易港區、推廣招商業務，營造自貿優勢及成立國際物流子公司。
- (2) 中長期策略則朝向智慧物流，航港資訊加值、整合企業資源，提升競爭力、建構港口物流營運指標以及成立資訊子公司，提供決策支援。

客貨發展策略主要著重於發展都會港岸

- (1) 短期策略為持續興建旅運設施以及推廣旅運業務，尋找合作契機。
- (2) 中長期策略則為打造國際郵輪經濟圈及開發觀光遊憩，打造水岸走廊及多角化投資經營。

在港務公司人力發展上主要著重的策略目標為優化人力

- (1) 短期策略為配合業務發展，辦理專案精簡及建置完善培訓制度，儲備人才板凳深度。
- (2) 中長長策略為持續推動組織變革，優化人力素質

四、實行經營策略所需面對的問題

由以上港務公司目前發展的策略來看，對於改制後的港務發展已由籌備初期的規劃階段進入到執行階段。即對於短期所提出的策略方案港務公司已開始著手進行。然對政商分離後的港務公司是否能充分發揮其公司化的經營效率以及面臨目前現有港區裝卸及港勤業者在港務公司角色上是否有球員兼裁判、造成與民爭利的疑慮，以及中長期的策略規劃是否能有足夠的資源(經營能力、人員、經營 know-how 等)及政府政策的支持(郵輪事業的發展)為港務公司在進行臺灣港埠公司化經營方式及策略發展時所要正視的問題。

海運市場動態報導

2013 年 9-10 月國際運輸動態報導

1. 船舶用低硫燃油 香港延至 2015 年實施

國際環保意識抬頭，港口關注船舶環保規範。據外電報導，香港環境保護機構原訂對來港掛靠海運船舶，實施使用含硫量低於 0.5% 的低硫燃油規範，擬延至 2015 年一月起實施，有關規定也適用於沿海運輸船舶，惟不適用內河運輸船。

據香港環保部門表示，計畫在 2013 至 2014 年立法會會期內提交上述法案，2015 年一月實施。對於當地內河運輸服務，環保部門計畫要求燃油含硫量低於 0.05%。

今年一月，香港航運業將自願清潔燃油計畫的期限延長至年底，有十八家運營商主動使用含硫量低於 0.5% 的燃油。

香港為推行船舶環保政策，已於去(2012)年九月二十六日啟動掛靠該港的海運船舶，使用低硫燃油提供減免港口費五成優惠，鼓勵航商採行。

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 淡季臨近 閒置運力增

貨櫃航運市場冬季淡季臨近，承運人持續因應市場需求調節運力結構。據 Alphaliner 統計，全球 500TEU 以上閒置貨櫃船運力於上月從 179 艘增為 185 艘，達 41.57 萬 TEU，為總運力 2.4%。

據該統計，依船型分析，從一千至七千 TEU 之間各船型，閒置運力各有成長，當中，五千至七千 TEU 超巴拿馬型船，閒置船數增至 7 艘。屬於非經營性船東閒置運力為 152 艘，約 32.6 萬 TEU，占總閒置運力 78%。

該機構預測，未來二月，大於四千 TEU 運力閒置數量將增加，已經宣佈的跨太平洋航線冬季計畫涉及二十艘 3,600 至 6,300TEU 船。未來三月市場前景未明，閒置運力增加不可避免。

據了解，由於近年航商大手筆加入大船營運行列，追求競爭力同時帶來供給過剩隱憂，近期航商自制進行運力調控，此舉對市場供需呈現良性發展，可望減緩對運價的不確定性，有助於航商將年度獲利希望投注於第四季。

【資料來源：台灣新生報航運版】

3. 全球貨櫃船隊運能持續攀升前三季增逾 85 萬 TEU

國際貨櫃船運市場邁入第四季，據 ALPHALINER 截至十月三日最新統計，今年以來全球貨櫃船隊運能持續攀升，前三季運能增逾 85 萬 TEU，相較於去(2012)年同期新增運能將近一百萬 TEU。

統計指出，至本月三日全球貨櫃船隊規模已達 1,765.56 萬 TEU，比今年初的 1,680.34 萬 TEU 續增 85.21 萬 TEU，增幅為 5.07%，比去年同期的 1,667.59 萬 TEU 則增加 97.96 萬 TEU。

其中前十大貨櫃船公司以 1,125.67 萬 TEU 佔全球船隊 63.76% 比重，並較今年初增加 7.45%，高於全球船隊平均增幅。基本上，運能排名前六大維持不變，依序是麥司克航運(MAERSK)、地中海航運(MSC)、達飛航運(CMA CGM)、長榮海運、中遠集運、赫伯羅德(HL)，韓進海運前三季則以一成增幅由年初的第八名升為第七名，與美國總統輪船(APL)名次互調，中海與商船三井排名第九與第十。

除此之外，前廿大貨櫃船公司當中，太平船務(PIL)已由年初的第十八名升為第十五名，川崎汽船由十五名降為十六名、現代商船由第十六名降為第十八名，其他家航商排名均未變動。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 我國國際商港前三季貨櫃量 1041 萬 TEU 微增長

我國國際商港今(102)年一到九月貨櫃裝卸量總計突破一千零四十一萬 TEU，較去年同期的一千零三十六萬 TEU，微幅增長 0.57%。

其中高雄港前九月的貨櫃量為七百三十六萬 TEU，較去年同期的七百三十三萬 TEU，增長 0.48%，台中港今年前九月貨櫃量為一百零八點九一萬 TEU，較去年同期的一百零二點六九萬 TEU，增加 6.06%，基隆港今年一到九月貨櫃量為一百一十八萬 TEU，較去年同期的一百一十九萬 TEU，減少 0.56%，台北港今年前九月貨櫃量為七十八萬 TEU，較去年同期的八十一萬 TEU，負成長 3.95%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 高雄關修訂電子封條 CY 管制站程序

高雄關修訂「跨境移動安全被動式電子封條監控系統標準作業程序」中「CY 管制站入出站管制作業」部分作業程序。加封電子封條貨櫃運入/出 CY 管制站時，應行駛電子封條專用車道。貨櫃經過電子封條車道時，車道之車牌、櫃號及固定式電子封條讀取器自動擷取影像及封條訊息，與貨櫃運送單所記載之各項訊息核對是否相符。資料核對無訛者車道亮綠燈後。

【資料來源：台灣新生報航運版】

6. 高雄港前三季轉口貨櫃量微增

高雄港今年一到九月轉口貨櫃量為三百五十一萬七千零四十七點五 TEU，較去年同期的三百四十九萬九千七百零六點五 TEU，增長 0.5%。

高雄港前九月轉口櫃量三百五十一萬七千零四十七點五 TEU，也占一到九月總櫃量七百三十六萬四千二百零六點二五 TEU 的 47%，此比例較去年同期轉口櫃比例約占總量%相較，成長 0.01%。

若以轉口櫃、進出口櫃分別來看，高港前九月進出口櫃為三百八十四萬七千一百五十八點七五 TEU，較去年同期的三百八十二萬九千五百八十五點五 TEU，增長 0.64%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2013 年 9-10 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

今年三季各主要國家的經濟表現似乎露出復甦訊號，美國經濟增速比去年同期相比有所增加，歐元區主權債務危機有所緩解，經濟成長由負轉正，日本經濟維持低速增長態勢，主要新興經濟體增速穩定回升。全球經濟發展將逐漸好轉，但主要發達國家財政政策仍將趨緊，而新興國家仍將面臨外需不足、貿易摩擦增多、輸入性通脹、熱錢衝擊等嚴峻挑戰。2013年全球整體GDP增長開始穩定固升，新興經濟體仍是全球經濟發展的主要動力。今年全球GDP增長將在3.1%左右，與2012年增幅相當，明年將進一步提升至3.8%。主要發展國家中，美國今年GDP增長預計為1.7%，明年將增長至2.7%；日本今年GDP增長預計為2.0%，明年保持在1.2%水準；歐元區今年經濟將保持下行態勢，GDP增長預計為-0.6%，但明年將會提升至0.9%。在主要新興國家中，中國和印度今年GDP增長預計分別為7.8%和5.6%，明年將分別穩定在7.7%和5.7%左右。投資人仍看好中國繼續帶領航市脫離谷底逐步墊高底部往上攀升。

(二)煤炭短期受到匯率與運輸成本增加影響，長期增長趨勢不變

中國8月煤炭進口25.96百萬噸，比去年同期增加5.52百萬噸，增長27.4%，比上月減少2.69百萬噸，減少9.4%。今年1-8月累計進口煤炭2.13億噸，增加28.48百萬噸，增幅15.5%，預計剩餘月份進口仍將保持25百萬噸以上高位。Fed暫時不削減QE3規模，新興經濟體的壓力暫時有所緩解，但QE3規模在年內縮減的意向較為明確，大宗商品價格仍面臨下調壓力。近期中國內貿煤炭價格持續下跌，以及電力企業煤炭庫存居高位，中國煤炭進口需求減緩，此外，印度盧比匯率相對疲弱影響其煤炭進口速度，隨著盧比匯率的走強，預計未來印度對印尼煤炭進口需求有所回升。雖國際煤炭需求並未有明顯改善，但國際海運費出現新一輪上漲，運輸成本增加，衝擊煤炭海運貿易量，國際煤價繼續疲軟走跌。韓國8月煤炭進口量達8.61百萬噸，創19個月來新高，其中熱燃煤進口量比上月增長9%，比去年增長2%，主要自印尼和俄羅斯煤炭進口量增加。1-8月韓國進口熱燃煤累計62.68百萬噸，增長6%。隨著中國經濟調整，國內外煤炭市場出現了明顯的供過於求，迫使全球的煤炭產業必須削減過剩的煤炭生產能力。中國國內煤價持續疲軟走跌，於是進口煤炭的價格優勢在中國國內煤炭市場越來越弱。儘管在中國國內煤炭市場進口煤炭還在繼續交接貨物，但其數量已開始呈現減少的趨勢，進口煤炭已經開始從中國國內煤炭市場撤退，因此，今年中國煤炭進口數量與上年相比將會出現負增長，估計將會回落到2.5億噸左右的水準。近期煤炭貿易商看好夏季用煤高峰，提前預訂進口煤炭，造成更多的進口煤炭在7、8月集中到貨，使得夏季進口煤延續高位水準，今年剩下月份可能攀新高機會不大，但應可維持單月平均25百萬噸水準。

(三)中國再度點燃瘋狂搶進礦砂，全球礦砂海運量爆增

在中國建築需求大增、庫存重建旺盛的推動下，中國再點燃搶購原料戲碼。從8月礦砂和鋼材價格的強勢上漲，顯示中國鋼材需求強勁。建築業的需求增長可能受益於中國政府去年刺激措施下批准的項目推遲動工。伴隨鋼價和礦價的反彈，鋼廠又開始補充原材料庫存，中國主要港口的礦砂庫存從一年前的近1億噸降至70百萬噸左右，從而掀起一波鋼廠補充存貨的熱潮。9月受中國進口商爆量搶進礦砂的影響，海岬型船租金再度演

出狂漲戲碼，至9月下旬創下2010年11月初以來的近3年新高峰。中國瘋狂大量進口礦砂引發需求海岬型船運力暴衝，再次成就了國際散裝船海運市場救世祖，由於中國國內鋼價持續攀升，7月份中國鋼企多年來首次轉虧為盈，產能陸續釋放擴大，對礦砂需求旺盛。7月中國礦砂進口73.14百萬噸，較6月增加10.84百萬噸，8月又進口69.01百萬噸，比去年增長10.5%，澳洲與巴西礦砂出口猛增，幾乎往中國一面傾倒。儘管進口超爆增，但庫存卻不增反降。截至8月底，港口庫存數為74.75百萬噸，還較6月底下降53萬噸，顯示近期中國鋼廠對進口礦砂的耗用量巨大。中國礦砂需求能否持久關係到航運市場今後未來走勢。8月中旬中國鋼價已開始觸頂回落，而鋼廠家開工率上升後，庫存隨之攀升，價格下滑壓力顯現。8月中國粗鋼產量66.28百萬噸，比去年同期增長12.8%；當月粗鋼日均產量2.14百萬噸，比上月增長1.24%，結束連續三月下滑態勢。1-8月中國累計粗鋼產量5.21億噸，比去年同期增長7.8%。鋼廠擴產又引發空氣污染問題嚴重，一旦當局再落實嚴厲取締，鋼廠的產能釋放將受到抑制，礦砂需求可能會出現降溫，所以航運市場租金有可能出現調整的可能性。今年全球經濟形勢將漸進佳境，預計礦砂海運量仍將保持6%左右的增速。隨著澳洲新增產能的投產，彌補印度和巴西礦砂出口的減少，預計下半年澳洲礦砂出口將會繼續增長，預計今年出口將增長12%，至5.54億噸，增量主要出口至中國。另外，智利、秘魯、委內瑞拉等南美國家遠端出口也將維持增長態勢。

(四)中國基建、城鎮化投資再度引爆鋼材生產激增

今年1-8月全球粗鋼總產量為10.51億噸，比去年增長2.3%。1-8月歐盟粗鋼產量為1.09億噸，比去年下降4.9%；獨立國協粗鋼產量為72.74百萬噸，比去年同期下降3.2%；北美粗鋼產量為78.52百萬噸，比去年同期下降5.5%；南美粗鋼產量為30.70百萬噸，比去年同期下降2.1%；亞洲粗鋼產量為7.06億噸，比去年同期增長5.6%。8月中國粗鋼產量為66.28百萬噸，比去年同期增長12%，8月粗鋼日均產量為2.14百萬噸，比7月回升1.24%，前8個月中國累計粗鋼產量5.21億噸，比去年增長7.8%，但排除中國後，8月全球粗鋼產量為64.08百萬噸，比去年同期下降1.6%。8月全球粗鋼產量1.3億噸，比去年同期增長5.2%，中國8月粗鋼產量66.3百萬噸，比去年同期增長12.8%，亞洲的其他地區，日本9.1百萬噸，比去年同期減少0.6%，南韓4.9百萬噸，比去年同期減少13.1%，印度6.64百萬噸，比去年同期增長2.4%。歐盟區的德國產量3.2百萬噸，比去年同期減少6.3%，法國產量1.2百萬噸，比去年同期增長21.7%，義大利產量1.1百萬噸，比去年同期減少7.5%，西班牙產量1.0百萬噸，比去年同期增長10.3%，土耳其產量2.6百萬噸，比去年同期減少15.4%，俄羅斯產量5.8百萬噸，比去年同期減少1.9%，烏克蘭產量2.8百萬噸，比去年同期增長4.1%，美國產量7.4百萬噸，比去年同期減少2.9%。中國恢復鐵路投資增速，將對鋼價鋼材價格起到了提振的作用，鋼材下游需求逐漸轉強，中國鋼鐵產業已臭出產業復甦榮景，因此，中國鋼廠已開始擴大產能，預期中國粗鋼產量將有明顯增長可能。

(五)新船交付量下降，但拆解銳減，明年供給恐復增加

船東看好未來市場除加速擴充新船投資外，對逾齡船拆解意願隨之降低。今年迄8月底海岬型船新船已交付74艘，尚待交付仍有158艘，預估能順利交付恐不超過95艘，大概今年能順利交付不到170艘，比去年將減少約45艘，明年加上今年延遲艘數，預估將交付不超過150艘，保守能順利交付約百艘。巴拿馬型新船迄8月底已交付165艘，尚待交付有208艘，預估能順利交付恐不超過125艘，大概今年能順利交付不到290艘，比去年將減少約75艘，明年加上今年延遲艘數，預估將交付不超過265艘，保守能順利交付約160艘。超輕便型新船迄8月底已交付159艘，尚待交付有218艘，預估能順利交付恐不超過131艘，大概今年能順利交付不到290艘，比去年將減少約75艘，明

年加上今年延遲艘數，預估將交付不超過 277 艘，保守能順利交付約 166 艘，輕便型新船迄 8 月底已交付 133 艘，尚待交付有 127 艘，預估能順利交付恐不超過 76 艘，大概今年能順利交付不到 209 艘，比去年將減少約 92 艘，明年加上今年延遲艘數，預估將交付不 200 艘，保守能順利交付約 120 艘。除各型新船交付逐年大幅縮水外，散貨船拆解量也將大幅下降，迄 8 月底散裝船拆解量僅達 15.56 百萬 Dwt，迄 8 月底海岬型船拆解 33 艘、巴拿馬型船 51 艘、輕便極限型船 46 艘及輕便型船 146 艘，今年拆解量恐無法達到 20 百萬 Dwt，比去年的 36.5 百萬 Dwt 大幅下降。雖今、明兩年各型散裝新船交付明顯減少，但拆解船速度也明顯慢下來，綜合累積營運運力依然很大，除非需求力道持續增強，否則航市長期表現仍難免再遭遇阻力。

二、波羅的海運費指數

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。自8月中旬後綜合運費指數(BDI)幾乎無煞車一路加速攀高，主要利多來自，一是中國對礦砂需求爆炸性增長，其下游鋼鐵的需求熱滾滾，激進補庫存；二是前陣子礦區在進行檢修，近期檢修結束，供應商出現集中出貨；三是中國經濟出現觸底反彈的增長。在中國礦砂進口商猛烈搶進礦砂，以及礦砂生產商產能釋放，趁勢迎合中國飢渴需求，拼命將礦砂往中國送，相互輝應激盪下，礦砂海運量持續爆量湧現，航市需求海岬型船運力猛增，加上投機客在FFA市場交易強力作多而添加市場油火，故意放手炒高租船租金，助長火勢愈燒愈旺，導致海岬型船市場行情睽違3年後再度出現高速奔騰的雄壯氣勢，在礦砂海運量的加持下，受惠最大為海岬型船市場，租金行情漲幅遙遙領先其他型船市場，令市場人士驚喜連連，迄10月上旬火勢持續燃燒，火勢恐延續至12月上旬。在海岬型船市場率先點火後火勢持續串燒，隨後照亮其他型船市場，當然火勢燃燒漫延至巴拿馬型船市場，再加上9月後北美穀物穀物進入收成季節，出口開始旺盛，促使巴拿馬船運送穀物頓時繁忙，所以巴拿馬船租金行情出現急速搭上漲，也是貢獻綜合運費指數(BDI)的維持上漲不墜的動力來源。事實上，這波BDI連翻上漲應是國際三大礦商才是的背後推手。儘管因中國進口煤炭力道減弱，國際煤炭價格持續疲軟，外貿煤炭在中國市場失去競爭優勢，其國內煤炭有取代進口煤炭態勢，但今年下半年中國政府再度點燃重大交通建設與城鎮化建築需求，以及如火如荼推動自由貿易區，引發百業看好中國經濟復甦力道，加速擴大補庫存，中國再點燃搶購原料戲碼，尤其金屬礦與非金屬礦進口需求等大宗商品熱烘烘，進口需求量持續創新高，因此，超輕便型船市場也喝下提神飲料而神采奕奕，也跟隨巴拿馬型船市場上漲軌跡，自8月中旬租金行情如久旱逢甘霖開始觸底反彈，在比價效應與落後下，漲勢力道逐漸增強，9月下旬攻勢更加猛烈。輕便型船市場表現復甦後，除太平洋區市場因表現落後其他航線提早在8月中旬補漲追價而稍為有起色外，大西洋區市場遲到9月下旬才開始發動攻勢，過10月後兩大洋區市場並駕齊驅出現轉強漲勢。BDI自6月下旬成功地站上千點後，雖曾在7月漲勢中止反轉回跌，在8月12日瞬間跌破千點至996點後，旋即各型船市場全面翻揚，尤其BCI指數勁揚的帶動下，強勢推升BDI持續走高，甚至在9月各型船市場同步齊揚，且力道逐漸增強，海岬型船市場依然強滾滾，遙遙領先其他型船市場，BDI在9月下旬順利站上2千點，隨後海岬型船市場漲幅過巨而拉回休息，BDI最高至2,127點後止步回檔且曾一度跌破2千點關卡，所幸海岬型船市場僅拉回一星期後漲聲再響起，上巴拿馬型船市場過10月後漲勢愈加強勁，超輕便型船與輕便型船也漲勢加快，BDI10月上旬在各型船市場全面勁揚的激勵下，10月上旬直奔攀抵2,146點，10月9日海岬型船市場突然攻勢中止而重挫拉回，BDI乃受到拖累也止揚回跌，迄10月上

旬收低在1,985點，失守2千點關卡，迄今海岬型船市場漲幅已過大且投機氣氛濃厚，因此投資人已居高思危而追高意願漸減，故航市暫時頓失海岬型市場的加持，後市BDI恐不易繼續維持上漲格局。海岬型船運費指數(BCI)從6月初觸底1335點後，一路直奔往上衝，6月下旬攻佔2千點，雖7月初攀抵2176點後暫歇拉回，曾一度淪陷2千點，8月中旬拉回至1805點又復活，旋即強勁反彈又再收復2千點關卡，隨後受到中國進口礦砂強滾滾的帶動，BCI指數展開強勁漲勢，9月上旬急速攻上3千點關卡，不到兩星期直闖4千點大關卡，9月下旬攻上4,329點，創下2010年10月下旬來最高記錄，雖一度急速拉回數日後，指數曾跌破4千點關卡，旋即投資人看回不會回，漲聲再起，惟氣勢已弱，投資人已居高思危而心態趨於保守，隨指數又收復4千點，10月上旬勉強拉高至4,086點後，指數一舉跌破4千點，4千點重要關卡經來回測試，還是不易穩穩站住，顯示BCI指數現階段難繼續往前挺進，終於無力挺升而反轉連續重挫，10月上旬指數又失守4千點，收在3,527。巴拿馬型船運費指數(BPI)在7月中下挫攀抵1172點高位後，因中國管制低熱煤炭進口，以及中國煤炭庫存量居高位，進口商縮手減緩進口煤炭，致巴拿馬型船市場表現疲弱，BPI又拉回，8月上旬跌破千點，指數繼續緩步下滑，8月底差點淪陷900點，所幸中國解除管制低熱煤炭進口政策，煤炭進口商趁機補貨，中國湧入搶進穀物與其他大宗商品，以及受到海岬型船市場行情暴衝的拉抬，分食部分海岬型船貨載，漲勢動能逐漸轉強，BPI指數止跌扶搖直上，9月上旬站上千點關卡，過10月後漲勢更加兇猛，10月上旬攻上2千點，惟受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢下戛然而止反轉走跌，收在2,024點。超輕便型船運費指數(BSI)7月初衝抵954點後漲勢中止而拉回整理，7月初後表現弱勢，BSI指數緩步拉回下修，至8月上旬挫低到909點止跌一路反彈回升，雖9月中旬曾漲勢中止小幅拉回數日，隨即漲聲響起，9月下旬站上千點關卡，10月上旬漲勢加強而漲幅擴大趨勢，10月上旬攀登至1,182點。輕便型船運費指數(BHSI)從6月上旬的521點觸底後展開本波上漲攻勢，也一路扶搖直上，至7月初攀登至本波最高569點後漲勢熄火，8月中旬下挫至516新低点，隨後止跌一路扶搖直上，10月上旬攻上6百點關卡，且漲勢有增強趨勢，迄10月上旬收高登上632點。

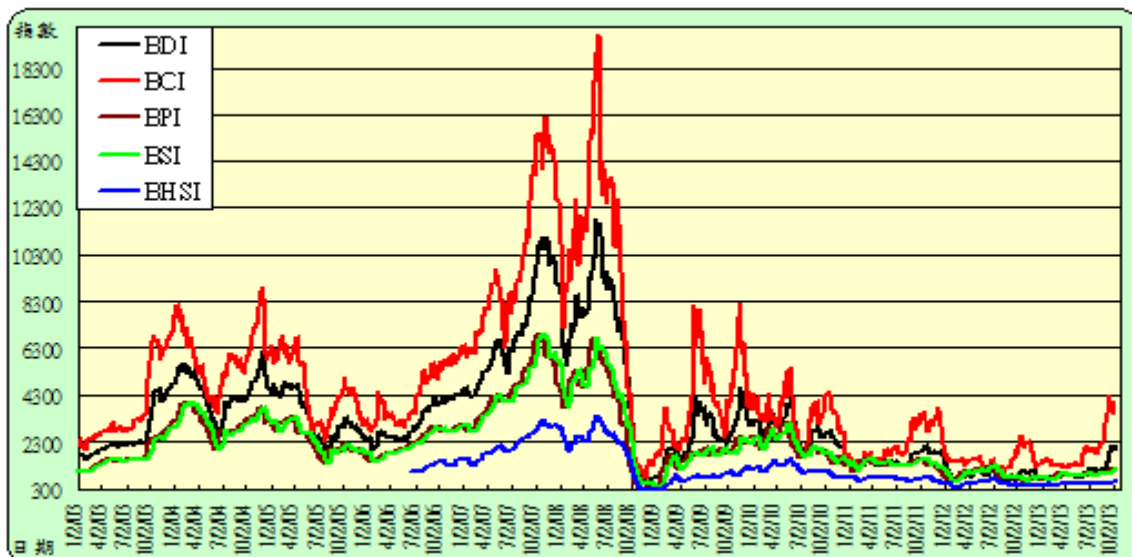


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

三、海岬型船市場行情

圖2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。今年下半年受到中國經濟出現穩定增長所營造利多氛圍，中國當局祭出經濟穩增長的政策，逐步加大基礎設施如地鐵、高鐵，以及城鎮化等投資，有利於中國經濟結構調整及提振投資消費信心。雖然第三季是鋼材需求的傳統淡季，但今年下半年來，中國國內鋼材價格持續上升，顯示鋼材需求出現暢旺，7月後中國國內鋼廠多年來首次轉虧為盈，產能陸續釋放，因而對礦砂與焦煤等原材料的需求轉趨旺盛，有大幅度增長趨勢，進口量爆增，可是庫存卻不增反降，顯示鋼廠確實實現增產而非囤積。今年中國礦砂進口量增幅將高於原預估4%，可能挑戰8億噸。另印度主要礦砂產地祭出禁採令，雖造成礦砂出口萎縮，但也衝擊到其國內供應，為滿足印度國內鋼鐵企業需求，印度有可能會成為礦砂淨進口國。在中國礦砂進口商猛烈搶進礦砂，以及礦砂生產商產能釋放，趁勢迎合中國飢渴需求，國際三大礦砂生產商抓住商機，猛烈出貨，在航市瘋狂追高租船，引發海岬型船需求持續緊張，推升海岬型船市場各航線租金步步高升，加上投機客在FFA市場交易強力作多而添加市場油火，故意放手炒高租船租金，助長火勢愈燒愈旺，導致海岬型船市場行情睽違3年後再度出現高速奔騰的雄壯氣勢，租金行情漲幅遙遙領先其他型船市場，令市場人士驚喜連連。海岬型船市場租金行情6月中旬曾出現一波漲勢，惟至7月上旬至8月上旬約一個月時間拉回下修，8月中旬後幾乎一路扶搖直上，各航線租金水準持續迭攀新高價位，過9月後漲勢馬力加大，租金快速衝高，迄10月上旬短短兩個月漲幅達2.5倍，創下近三年來最高水準。中國礦砂需求能否持久乃關係到航運市場今後走勢，從近期價格來看，8月中旬鋼材價格已開始觸頂回落，而鋼鐵廠家開工率上升後，庫存隨之攀升，價格下滑壓力顯現，鋼價疲軟是否衝擊鋼廠產能持續擴充，加上環保問題對鋼廠產能釋放壓力加大，中國當局已放話要嚴格查緝污染問題，或許對鋼廠的產能釋放將受到抑制，礦砂需求可能降溫，恐會對過熱航市造成冷卻作用，後市租金行情向下調整機會提高。由10月上旬海岬型船市場租金行情數度挑戰新高，卻屢遭挫敗，顯然租金漲幅已高，投資人紛紛居高思危，中國十一長假結束開始獲利了結，追價意願大減而上漲動能出現退潮，透露出海岬型船自6月起漲迄今，已告強弩之末，近日拉回整理機會大增，其他型船市場行情卻接棒出現穩步上漲。從基本面看，海岬型船運力過剩壓力短期內難以緩解，第四季新船運力交付壓力依然比較大，同樣對海岬型船市場會造成抑制作用。太平洋航線租金在9月中旬前表現優於大西洋航線，以後由於南美巴西礦砂出口轉區旺盛，運力需求爆增，大西洋區航線租金如脫韁之馬開始狂奔，再度回到常態大西洋區租金高於太平洋區租金水準。太平洋區航線租金從5月下旬最低6,700美元觸底一路反彈走高，至7月初攀抵14,108美元，隨失去上漲動能而拉回下跌，8月上旬拉回下挫至12,408美元後，又回神展開另一波反彈，漲勢比上波更加凌厲，9月上旬出現一飛衝天，急速攻上2萬及3萬美元關卡，10月上旬攀抵35,818美元高價位後，無力續航而反轉下挫，迄10月上旬收在28,705美元。大西洋往返航線租金自6月上旬最低3,555美元觸底反彈後，一路強勁飆漲，7月初衝抵去年12月初水準來到16,300美元高價位，隨後巴西礦砂出貨減少，租船交易陷入冷清，7月底跌破1萬美元關卡，8月上旬跌回6,225美元新低價後止跌出現強勁反彈，短短約一星期，租金飆升至13,625美元，漲幅逾兩倍，可惜隨後缺乏利多支撐而拉回，8月底一度挫低至8,765美元，旋即漲聲再起，漲勢凌厲，9月上旬漲勢一發不可收拾，9月下旬穩穩攻占4萬美元重要關卡，最高曾衝抵47,050美元，10月上旬攀登至41,650美元高價，隨後投資人紛紛獲利了結，賣壓出籠，租金行情反轉重挫，迄10月上旬收在33,550美元。大西洋區返回遠東航線租金從6月上旬的最低18,255美元價位後，一路勁揚，6月中旬即刻突破2萬美元關卡，漲勢依然旺盛，租金持續攀新高，6月底衝

抵27,838美元新高價位，回到去年12月初高價位水準，隨後漲幅過大，追價無力而拉回，8月上旬拉回至23,095美元後，漲聲再起，8月下旬攻上3萬美元關卡，漲勢依然兇猛，9月上旬出現一飛沖天，急速攻佔4萬、5萬及6萬美元整數關卡，9月下旬最高曾衝抵64,773美元，10月上旬攀登上至60,841美元，隨後賣壓出籠，租金反轉下挫，迄10月上旬收在52,818美元。太平洋區返回歐陸航線租金6月後受到其他航線租金大幅翻揚的激勵，6月下旬轉正租金水準，7月初拉高2,645美元，隨後海岬型船各航線租金全面暫時中止上漲拉回整理的波及，又回到下跌渠道，8月上旬拉回到448美元後止跌強力反彈，急速收復整數關卡，9月上旬急速拉高突破萬美元關卡，9月下旬衝抵18,159美元價位，隨後追價動能消失而出現一星期拉回後又反彈，10月上旬反彈回到17,150美元又中止漲勢，迄迄10月上旬收在14,455美元。4條航線平均租金在7月上中旬攀抵14,182美元後反轉拉回，歷經一個月持續往下探底，8月上中旬下挫至10,550美元落底止跌回升，受到太平洋航線漲勢凌厲的加持，平均租金一路扶搖直上，陸續收復整數關卡，攻上2萬及3萬美元重要關卡，9月上旬各航線漲幅擴大，推升平均租金急速攀登新高，9月下旬攀登42,212美元，隨後曾一度拉回一星期後再次反彈，但氣勢已大不如前，10月上旬攀登上至38,865美元，因各航線賣壓出籠，租金反轉下挫，迄10月上旬收在32,382美元。

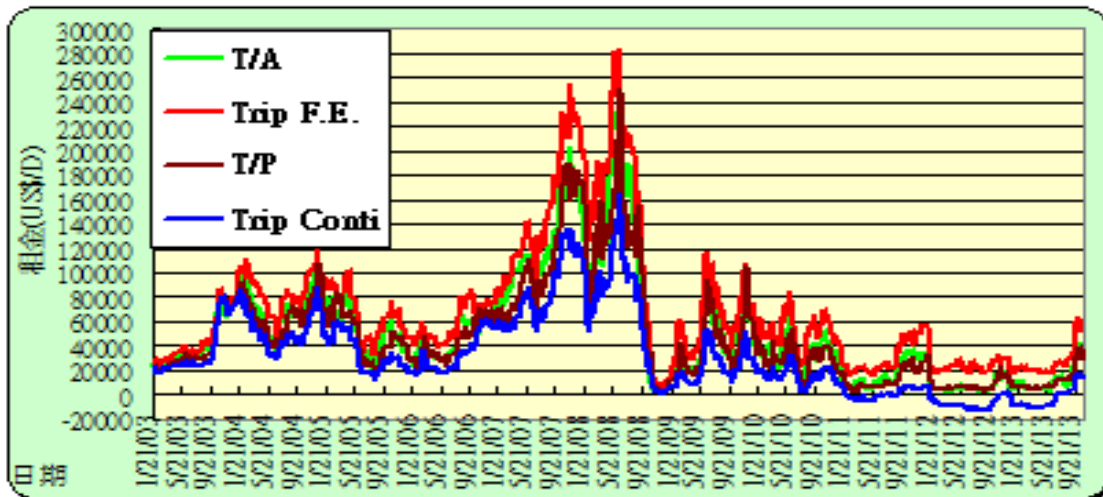


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

四、巴拿馬型船市場行情

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。儘管9月後航市各型船市場租金全面上揚，但除海岬型船市場租金漲勢力道強勁外，其他型船市場租金上漲程度相對較小，其中巴拿馬型船市場租金在9月後拜海岬型船市場租金大幅飆高，嚇走部分礦砂及煤炭貨載轉單至巴拿馬型船，澳洲煤炭出口紛紛改用巴拿馬型船，導致巴拿馬型船在太平洋航線的租金漲勢擴大，加上北大西洋正處於穀物出口旺季，以及太平洋區東澳煉焦煤和北太平洋穀物船運活動頓時暢旺增多，因而抵銷中國黃金週假期所帶來的不利影響，帶動巴拿馬型船市場在大西洋區航線租金加速上揚動能，在10月之前仍維持穩定緩步走高，過10月後才出現強勁上漲力道，可惜正啟動加足馬力開始飆漲之際，10月上旬海岬型船市場遭逢空頭襲擊而中止漲勢，租金反轉重挫，進而給巴拿馬型船市場潑一盆冷水，恐會引發感冒傷風。長期來看運力增長仍是困擾未來巴拿馬型船市場最大問題，本波上漲某程度上拜海岬型船市場投機氣焰所帶動，實質基本面並未完全改觀，近日美

國兩黨惡鬥預算遭擱置，政府部門工作停擺，倘本事件拖久，恐波及全球經濟，有專家表示影響程度甚至不亞於雷曼兄弟所引發全球金融風爆，因此後市全球經濟增長回暖的持續性還難保持，加上運力過剩還未根本解決，仍不能過於樂觀。進入9月受惠於海岬型船市場展開一波兇悍的漲勢，其他型船市場同步受惠，尤其巴拿馬型船市場受益斐淺，但相對海岬型船市場旺盛的漲勢，還是瞠乎其後。第四季將是航市傳統旺季，穀物海運量出口會增加，冬季煤炭取暖用量需求增加，除非海岬型船市場持續向下修正，否則第四季巴拿馬型船市場表現應會比上季佳。7月中旬平均租金攀登最高價位9,320美元後中止漲勢拉回，且持續下修，8月下旬下修至7,192美元後觸底反彈，9月上旬說順利登上萬美元關卡，同時拜各航線租金漲勢力道增強，平均租金持續上衝走高，過10月後漲勢加速擴大，迄10月上旬拉高至16,233美元，惟海岬型船市場率先高價被轟回頭重挫，巴拿馬型船市場同步被潑冷水，漲勢也出現疲態，漲勢無法持久恐反轉下修。太平洋區航線租金7月中旬弱不禁風緩升至7,482美元高位後拉回，隨後航市運力需求不振，租金承壓持續明顯下跌，8月上旬向下修正至6,068美元後止跌回升，隨後一路扶搖直上，連袂闖關整數關卡，9月上旬漲勢增強且輕騎萬美元關卡，一路扶搖直上，過10月後漲勢加劇，受到海岬型船市場重挫的波及，漲勢中止拉回，迄10月上旬收在16,912美元。大西洋區租金航線8月連續跌破1萬、9千、8千美元關卡，8月底挫低至7,279美元後告止跌回升，受到大西洋區穀物貨載猛增的加持，漲勢增強且一路扶搖直上，追趕太平洋區航線租金水準，過10月後租金水準終於超越太平洋區航線，迄10月上旬飆漲拉高至17,318美元。大西洋返回遠東租金航線7月中旬持續拉回，一路溜滑梯下墜，連續失守整數關卡，8月底旬向下修正至14,419美元後止跌回升，一路扶搖直上，9月下旬成功站上2萬美元，過10月後漲幅更大，迄10月上旬衝抵25,593美元，但隨著海岬型船市場遭轟落難，漲勢也受到影響。遠東返回歐陸租金航線9月上旬止跌回升，且一改過去長期被冷漠的態勢，本航線開始受到關愛，租金一路扶搖直上，立即由負轉正，迄10月上旬持續調高，近期受到海岬型船下跌影響，漲勢中止反轉下跌且收在5,107美元。

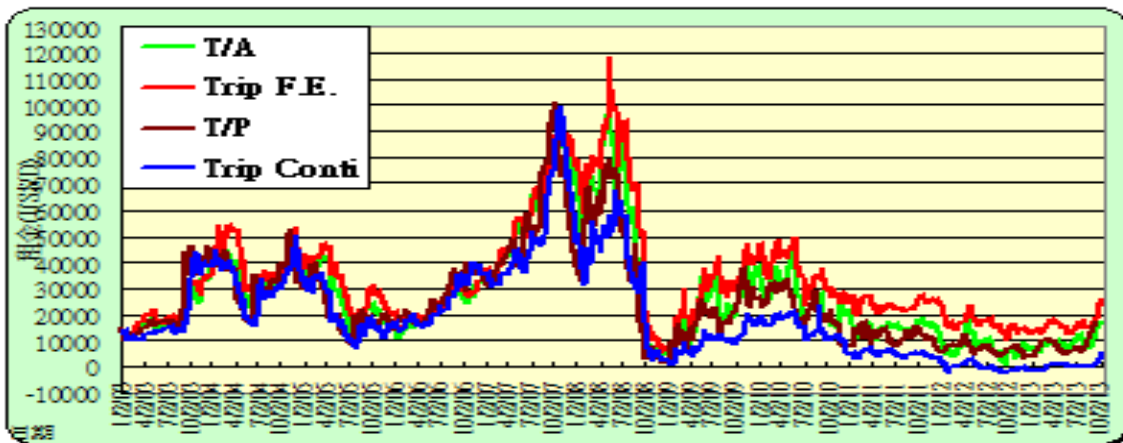


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

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。超靈便型船運輸市場運價相對穩定。下半年來超靈便型船市場感受中國鋼廠突然湧現搶運礦砂熱潮不深，倒是依賴煤炭、穀物、磷肥、鋁礬土等大宗商品，當中以印度煤炭進口主要以超靈便型船

為主。超輕便型船市場走勢與巴拿馬型船市場雷同，租金行情走勢亦步亦趨隨影而跟，兩型船市場服務對象亦高度仰賴煤炭與穀物海運貨載，超輕便型船更易於跨越其他批量較小散裝貨載如廢鋼、鋁礬土、工業鹽及化肥等大宗散裝貨，具有比巴拿馬型船高度營運彈性，市場行情較不易暴跌，當巴拿馬型船市場呈現上漲走勢時，易同步受惠帶動上揚。近來中國與印度進口煤炭、穀物及其他大宗貨載與日俱增，超輕便型船以下市場同等受惠，儘管中國近期需求煤炭減弱，且印度出口至中國礦砂急速萎縮，但印度進口煤炭依然熱滾滾，且中國鋼廠進口礦砂由印度轉向其他地區如非洲的茅利塔尼亞，中東的伊朗等地區，有更加分散現象，中國及印度進口煤炭、礦砂及廢鋼等貨載多以超輕便型船來承運。第四季正是北美穀物出口旺季，以及冬煤進口湧現，將會給超輕便型船市場注入更多動能，後市不管海岬型船或巴拿馬型等市場上漲受阻，將不易受到明顯的拖累，應表現更加穩健走勢，將呈現易漲難跌的格局。太平洋區航線飽受運力供給壓力所苦，自7月上旬向上攀登至8,353美元後氣勢轉弱反轉下跌，租金幾乎呈現一路下墜，8月上旬收在7,408美元後止跌回升，一路緩步走高，8月底輕鬆地站上8千美元關卡，9月下旬漲勢力道增強，因而快速攻上9千及1萬美元整數關卡，10月上旬攻勢持續猛烈，再攻下一城佔站上1.1萬美元，無畏海岬型船市場的重挫，漲勢依然神采奕奕，迄10月上旬攀登至11,460美元。大西洋區航線租金表現遠優於太平洋區航線，大西洋區累積運力不若太平洋區嚴重，加上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7月上旬攀登至13,450美元高位後反轉下修，隨後一路緩步走跌，遲至9月中旬才觸底10,333美元後才止跌回升，隨即展開攻勢漲勢凌厲，一路攻堅挺進，連續收復整數關卡，迄10月上旬急速攀登至13,222元。大西洋區回遠東租金航線7月上旬衝高抵達14,438美元後熄火無力上漲而拉回，8月中旬下修至13,469美元後止跌回升，一路緩步爬升，除在9月中旬曾暫停漲勢休息一星期後，漲聲再起，氣勢更加凌厲，急速攻佔整數關卡，迄10月上旬衝上19,656美元。遠東回歐陸租金航線8月下旬拉回至4,082美元後止跌回升，隨後一路緩步走揚，迄10月上旬攀抵6,493美元，但氣勢漸弱。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，6月下旬曾一度站上10,000美元關卡，最高攀抵10,137美元，進入7月各航線租金全面回跌的拖累，迫使平均租金中止反彈而拉回，平均租金1萬美元淪陷，8月中旬受到太平洋區與大西洋區航線紛紛翻紅上揚的推升，平均租金隨即觸底8,983美元止跌回升，一路加速往上衝，連續闖關整數關卡，迄10月上旬攀抵在12,708美元。

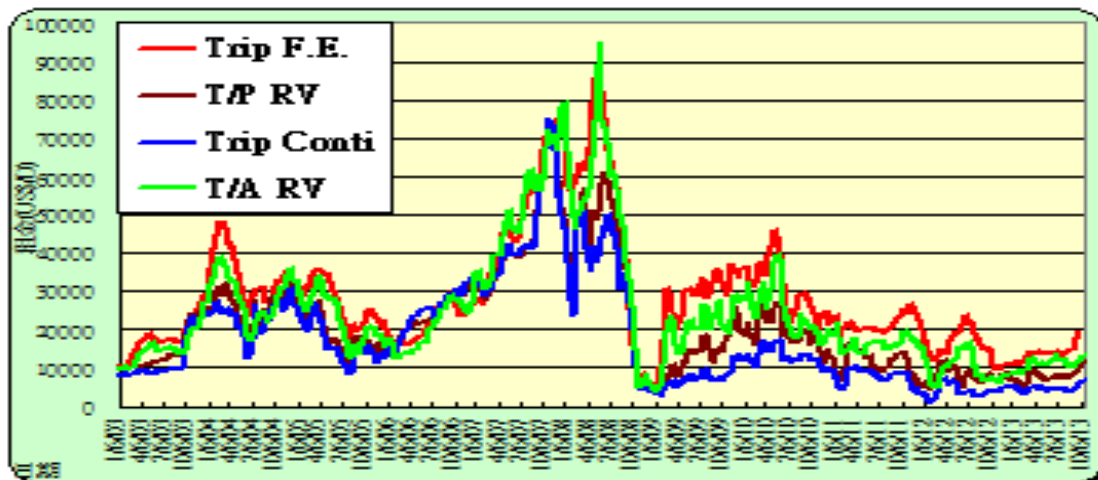


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

六、輕便型船市場行情

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。輕便型船市場距離海岬型船相當遙遠，不管海岬型船市場熱滾滾或冷颼颼，輕便型船市場依然獨善其身。輕便型船市場以仰賴小宗散雜貨為主，而對礦煤等大宗貨載較為疏離，因此，此波礦砂所主導航市出現3年來難得一見一股旺盛多頭氣勢，輕便型船船東僅能冷眼旁觀，所幸8月中旬後中國百業看好中央端出經濟穩增長政策，興起一股投資潮與布局卡位，開始積極進口物資，加上新興經濟體拜歐美經濟的好轉，經貿活動亦趨旺盛，鋼材貿易量爆增，為輕便型船市場注入上漲動能。同時，8月下旬消息面有關2014年印尼政府將禁止鎳礦出口的風聲水起，引發貿易商、廠家對突擊搶貨，進口鎳礦貨載湧現，再加上菲律賓雨季將至，礦方出貨加快，鎳礦貨盤湧出，輕便型運力趨向緊張，船東趁機大幅提高租金價格，因而帶動了整個亞洲輕便型船市場租金上升，成為市場的新亮點。鋼材及鎳礦已成為當前市場的熱點，其需求能否持久關係到今後市場的走勢，從近期價格來看，8月中期鋼材價格已開始觸頂回落，鎳礦價格仍在低位徘徊，尚無大幅上漲的可能，而且印尼鎳礦禁令由來已久，搶購熱潮是否能持久仍有待觀察。太平洋區相關航線7月下旬試圖扭轉下跌走勢，可惜無力扭轉頹勢，租金行情持續下跌，8月中旬跌落至6,583美元後止跌奮勇緩步回升，一路緩步攀高，且順利攻佔整數關卡，9月底站上8千美元關卡，迄10月上旬拉高至8,176美元，漲幅已高，漲勢似乎露出疲態，後市恐無力續攻，惟回檔壓力應有限。大西洋區相關航線租金7月下旬跌破9千美元，跌勢依舊繼續探底部，雖8月下旬曾力圖掙脫跌勢而出現零星翻紅，但終究無力挽回下跌命運，儘管9月各型船市場各航線幾乎表現上漲格局，唯獨輕便型船市場大西洋航線表現弱勢繼續下跌，9月中旬跌落收低至7,556美元後才止跌回升，俟後一路穩健攀升，迄10月上旬拉高至8,519美元。輕便型船市場受到兩大洋區航線在7月初高位止漲回跌後，雖太平洋區航線曾在7月下旬欲圖扭轉頹勢，但無力回天，平均租金依然持續走低，8月中旬下挫至7,324低位後，所幸靠太平洋區航線租金翻紅上漲的加持，平均租金才同步止跌回升，9月中下旬大西洋區航線止跌回升，持續上漲的加持下，平均租金漲幅擴大，迄10月上旬拉高至8,348美元價位。

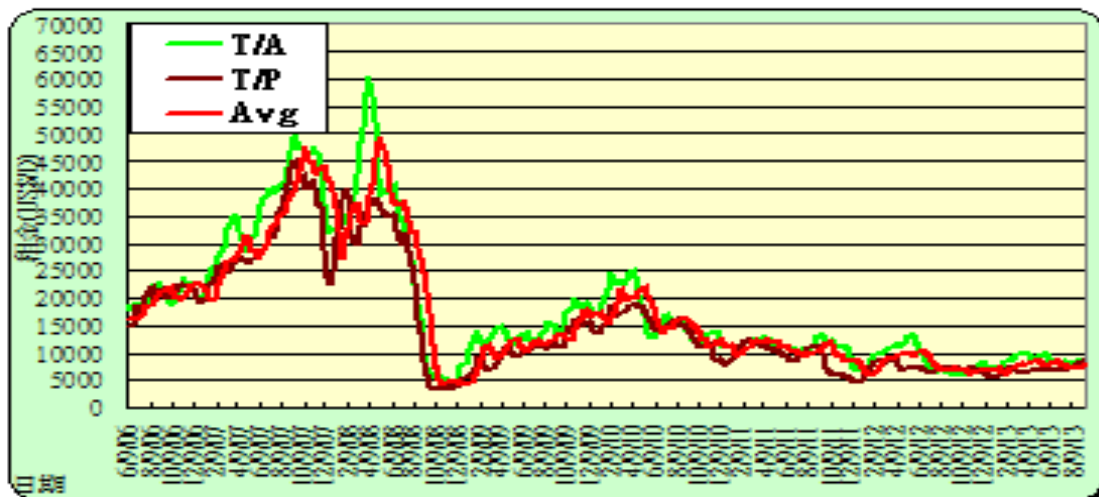


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一)本波推動海岬型船市場爆出難得大多頭走勢，主要動力歸因於礦商新增產能釋放而極力將礦砂往中國拋，中國進口商又迎合政策利多信心大增，積極搶進，營造需求運力的熱潮，以及炒家趁勢炒作FFA市場，兩者相互拉抬下，驚爆令人難以想像的飆漲。短期反彈只是人為炒作，基本面完全改善性還未來臨，商品牛市依然漫漫無期。事實上，運力供大於求問題還是非常嚴峻，除非礦砂搶運不退潮，但機會不大，否則還是誠實面對此難題，本波多頭氣勢無法持久，航運業復甦似乎言之尚早。然確實供需平衡情況有望逐漸好轉，預計明年市場將有機會正式改觀。
- (二)樂觀派認為隨著中國政策面的持續落實，尤其是房地產投資和基建投資的逐步企穩及回升，預計這一趨勢將得到延續，相關商品的需求也將保持增長。由最近一波漲勢，可證明結構性供應過剩的觀點有誤，過去一個月海岬型船的利用率提高5個百分點，運力過剩的情況並不及想像的那麼嚴重。過去1個月共僅交付9艘海岬型新船，與全球正在運營的1,430艘海岬型船相比，上述增量根本無足掛齒，對供給過剩的擔憂有些誇大其詞，認為投資人無庸反應過度。
- (三)近期全球主要國家及區域的PMI指數明顯增長，顯示經濟有好轉跡象。全球經濟以及中國經濟形勢好轉對散裝船市場需求反彈具有一定得支撐作用。從供需來看，當前運力增速已經大幅下降，供需增速差距大幅縮小。FFA成交顯示看好第四季運價，普遍看好第四季海岬型船及巴拿馬型船的運價上漲，而巴拿馬型船運價上漲空間相對較大。撰者認為這應是一個短期行情，並不是產業趨勢性好轉。產業供需基本面未變，供需抑制運價上漲空間。需求已出現溫和的改善，庫存、礦商加大出貨等因素帶動短期運輸需求的波動，當運力回復加速航行時(當前海岬型船速度比前幾年高點速度低25%)，可使運力短期內大幅提升，抑制了運價上漲的幅度;目前BDI指數已經超過2000點，大部分船東都能夠實現獲利，預計今年第4季末以及明年第1季航市面臨較大的下跌風險。

2013 年 9 月份國際油輪市場動態

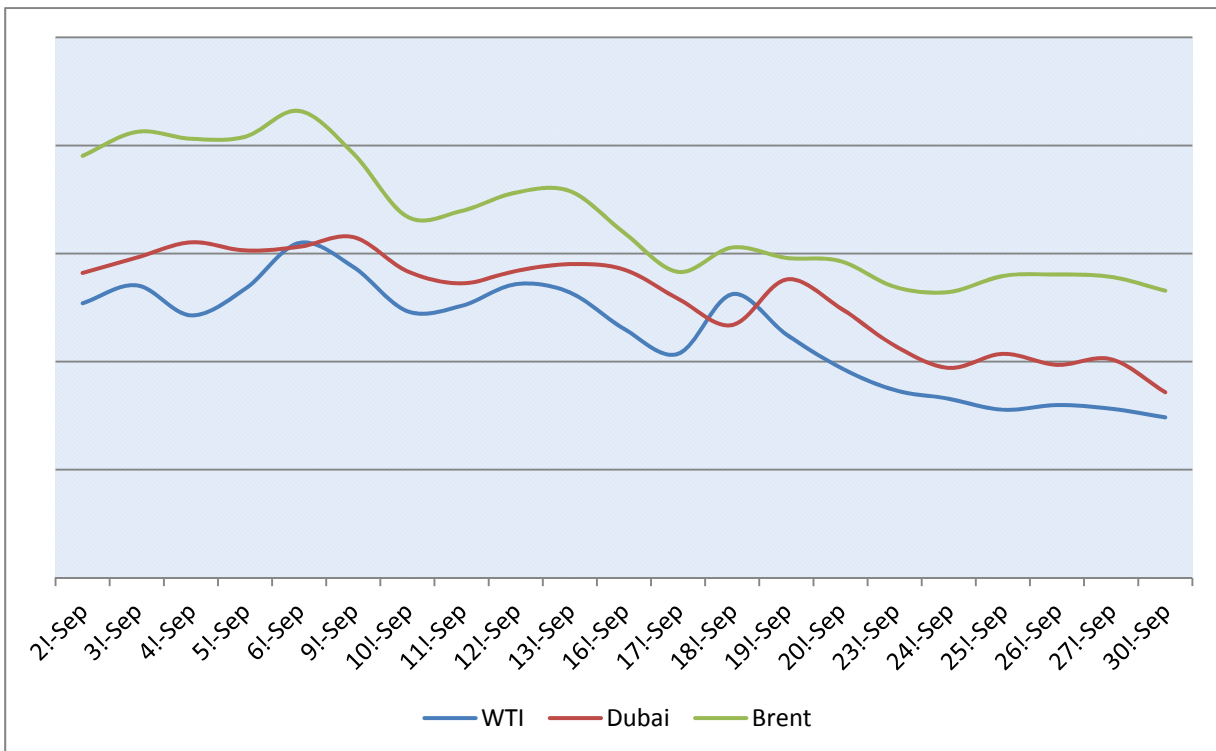
王廷元

1. 原油市場短評

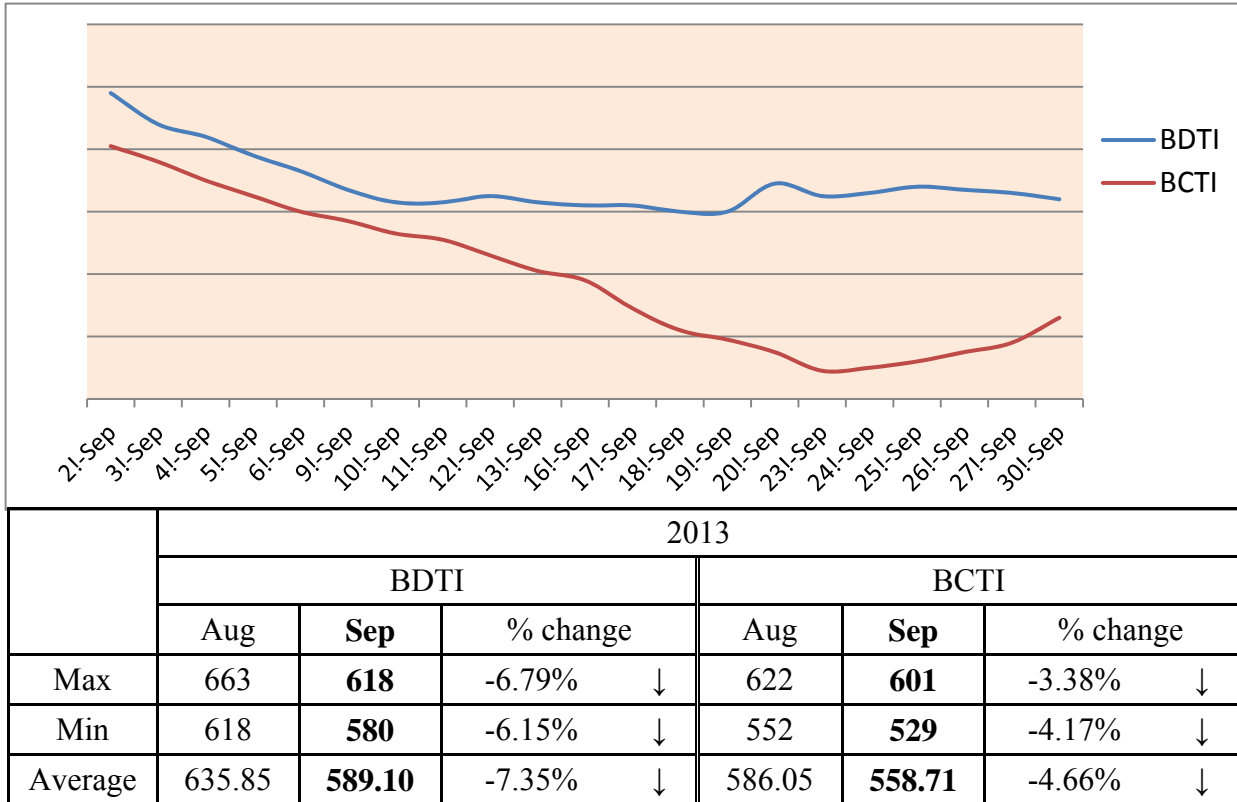
8月時因敘利亞問題，及受地緣政治影響油價一度大漲。時至9月底時油價已回復到八月初的水準，西德州、杜拜、布蘭特原油價格回跌至每桶104.42美元、103.58美元及108.28美元的。主要原因如沙烏地阿拉伯石油部長所表示，隨著頁岩油儲量提供新產量，原油市場已趨穩定。而阿拉伯聯合國的能源部長亦表示，頁岩油及美國天然氣的出現令西非將原有出售於美國的原油轉往遠東市場，使得遠東市場上的原油供給更加穩定。

另一方面，中東局勢逐漸緩和、敘利亞的化學武器銷毀問題及伊朗的核武問題也有正面的進展，前述因素都是使得油價在激情後歸於平靜的因素之一。再加上北半球夏季用油高峰結束需求減緩，將使油價直接受基本面因素及全球景氣復甦力道影響，短時間內沒有外部炒作的因素及條件，相信油價會維持在目前水準一段時間，直到北半球下一波傳統用油高峰開始，油價才會再向上走揚，預計應在11月後有機會開始微幅增長。

9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)



2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格107.70美元，至月底報價為每桶104.42美元；

2013年9月均價為每桶106.297美元；第三季均價為每桶105.766美元。

杜拜原油 –

月初每桶109.10美元，月底收盤價格為每桶103.58美元；

2013年8月均價為每桶107.935美元；第三季均價為每桶106.018美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格114.52美元，月底以每桶108.28美元作收；

2013年8月均價為每桶111.580；第三季均價為每桶109.987美元。

3.油輪買賣交易行情*

超級油輪 – “Eagle Vienna” (2004年造，三十萬七千載重噸)雙殼油輪約以四千萬美元售出。

油輪 – “KWK Esteem” (2000年造，十萬五仟三佰載重噸)雙殼油輪約以一千一百五十萬美元售出。

油輪 – “Hellespont Tatina” (1999年造，十萬五千五百載重噸)雙殼油輪約以九百五十萬美元售出。

油輪 – “Stavanger Bell” (2010年造，十萬五千三百載重噸)雙殼油輪約以三千二百萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

近期未有大型油輪拆解交易記錄。

5.原油油輪運費行情

超級油輪市場 –

9月的中東及西非成交數量分別達到139筆及22筆，中東的貨載成交量為今年以來最大量。而原油價格已至本月底時已回跌至八月初的水準，但運費確仍因為船噸供給過剩而無法提升，但船東受惠於油價使得波灣/遠東日租金得以維持在萬元上的水準。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費來到WS35.0，日租金約9720美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS24.0，日租金約為7193美元；西非至美灣26萬噸級運費與前兩個月相同維持在WS40.0，日租金約為16140美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS36.0，日租金約為8300美元。

蘇伊士型油輪市場 –

地中海、黑海-地中海航線與西非市場的運費皆因船噸供給充足導致運費下跌。西非至美東 13 萬噸級運費自上個月底 WS52.5 下跌至 WS40，換算日租金僅得 257 美元；地中海 13 萬噸級船運費下跌 10 點來到 WS47.5，日租金約得 2,055 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費，運費下滑至 WS40.0，換算日租金為負 2,222 美元。

6. 成品油油輪運費行情

9月底波灣至日本7.5萬噸級的運費日租金約17000美金；波灣至日本5.5萬噸級運費於由WS120.0回落至WS105.0，計算日租金得14000美元；新加坡至日本3萬噸級船運價在連續四個月的跌勢後僅在上個月回漲至WS125之後在本月回跌至WS115，日租金約得11700；3.5萬噸級西印度至日本，連續兩個月的成交運費走揚至WS120.0，日租金約為12700美金。

*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

2013年9月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	30-Sep(WS)	TCE (US\$/day)	27-Sep(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	21.0	-239	22.0	7193
AG / JAPAN	VLCC	31.0	2,647	35.0	9,713
WAF / EAST	VLCC	34.0	4,888	36.0	8,037
WAF / USG	VLCC	40.0	15,005	40.0	16,141
WAF / USAC	SUEZMAX	52.5	8,741	40.0	257
MED / MED	SUEZMAX	57.5	9,742	47.5	2,054
UKC / USAC	AFRAMAX	97.5	20,193	90.0	16,604

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	30-Sep(WS)	TCE (US\$/day)	27-Sep(WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	105.0	22,318	93.0	17,654
AG / JAPAN	55,000	120.0	18,355	105.0	14,054
UKC / USAC	37,000	110.0	6,804	85.0	1,805
SINGAPORE / JAPAN	30,000	120.0	12,866	115.0	11,733
MED / MED	30,000	130.0	7,466	115.0	4,041

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	18,000	22,000
SUEZMAX	150-160k	16,000	17,500
AFRAMAX	95-110k	13,000	14,750
LR1	65-74k	15,500	15,500
MR	47-48k	14,500	15,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$82.0	\$56.0
SUEZMAX	150-160k	\$55.0	\$40.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$28.0
LR1	65-73k	\$39.0	\$29.0
MR	47-51k	\$37.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年9月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$90.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$56.0	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$49.3	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.3	\$34.0	\$35.5	\$36.5	\$35.0

參考資料：鉅亨網, 克拉克森市場報告, 經濟部能源局

