



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百二十九期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 129 2014年9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

會務報導	1
專欄報導	2
海運市場動態報導	5
2014 年 8 月-9 月國際運輸動態報導	5
2014 年 8 月-9 月國際散裝乾貨船市場行情分析	8
2014 年 8 月份國際油輪市場動態	19

會務報導

誠摯邀請您參與本會 9 月份 shipping club (海運知識分享與交流會)



中華海運研究協會 Shipping Club

主 題： 航業經營管理 41 年工作經驗分享
主講人： 王煥炫 (現任海研會-理事)
時 間： 103 年 9 月 24 日星期三晚上 6 時-7 時 30 分
地 點： 台北市敦化北路 56 號 5 樓
(蘇黎世保險大樓，小巨蛋對面)

本會王理事煥炫任職陽明海運公司，擔任資深副總經理暨行政長，於本(2014)年 6 月榮退，其任職陽明公司 41 年，從基層做起，擁有豐富的航業經營管理經驗，本會特邀前來分享工作經驗，誠摯歡迎本會會員或有興趣之學術及海空運物流專業人士出席。

聯絡電話：02-2551-7540 分機 14
聯絡人：林昱昇 aa781102@cmri.org.tw

敬請利用本會網站-活動報名系統(www.cmri.org.tw)報名，額滿為止。報名請前往本會網頁→活動→活動報名，填寫資料。

因報名踴躍，為容納更多人士出席，本次演講經商借沛華集團會議室進行。

專欄報導

定期海運業供應鏈彈性、資訊科技能力、環境不確定性 與組織績效關係之研究

吳介勛¹

定期海運業需求為國際貿易之延伸需求，屬於服務性質產業之跨國性企業，其營業表現隨全球貿易需求與型態而變動。當經濟景氣繁榮時，運價隨著營收增加而上漲；當景氣蕭條時，航商須面對運價及貨量下跌而造成營運上虧損的情形。因此各地區經濟景氣榮枯及產業結構變化往往會影響各種貨物的進出口量，進而使海上運輸業務隨之波動。以國內主要航商陽明海運為例，陽明海運在近五年營運表現中，2009 年因世界經濟受到金融危機之影響，全球景氣低迷，導致需求大減，進而影響陽明海運在 2009 年整體營業收入大幅衰退，從 2008 年的 1,378 億衰退至 2009 年的 888 億元，跌幅達 35.5%。由此可知定期海運業的營運易受到全球經濟景氣的影響。

根據 2012 年的聯合國貿易發展委員會(United Nations Conference on Trade And Development, 簡稱 UNCTAD)出版之海運年報顯示，定期海運業貨櫃的需求及供給成長率從 2002 年至 2005 年貨櫃的需求成長率皆高過於貨櫃的供給率，呈現供不應求的現象，但從 2007 年開始貨櫃需求的部分開始低於貨櫃供給，尤其在 2009 年差距為最大，相差 13.9%。主要原因在於 2008 年中發生了一連串的金融危機，造成全球景氣低迷、需求大量下跌。而貨櫃供給的部分，則呈現相對穩定的狀態，主要原因在於，船東無法隨意地取消採購合約，使得全球貨櫃船運能維持著一定的成長率。從 2010 年開始，貨櫃需求成長率開始呈現正成長，其中在遠歐航線部分，為配合旺季到來，船公司在之前成功提升運價的同時，並未再執行艙位縮減計劃，不過貨運需求同步上升，仍使得船舶平均艙位利用率上升至 90% 以上。然而，出於對未來艙位供給進一步增加預期，市場「供強需弱」的基本局面仍未得到根本緩解。綜合上述可知，定期海運業所面對到的市場為競爭且不確性的環境，航運公司須面對高度競爭且動態的環境，且通常是在不明確的情況下進行策略性決策。

目前在全球分工的生產方式下，貨物的生產與消費不再侷限於單一地區，而是經由分散於世界各地的供應商，製造、組裝、運送後才能送至最終消費者手中。在此全球供應鏈的生產方式下，許多廠商為了快速地及有效地適應環境的變化，必須增加在其供應鏈彈性。在面對日益增加的不確定及競爭的環境中，供應鏈彈性被廣泛地視為一個主要的回應能力，且越來越多研究承認供應鏈彈性所帶來的競爭優勢。當廠商在面臨高度不確定的環境中，若擁有較多的供應鏈彈性，則會有高的組織績效或表現，亦即是說兩者具有正向關係。由上述結果可知，企業在面對不確定的環境中，具備供應鏈彈性可增加組織之績效，並能有效地回應外在環境的變化。

在面對不確定的環境下，有研究指出透過提升資訊科技的整合，能顯著地增加供應鏈彈性。亦即資訊科技與供應鏈彈性具有顯著地正向關係。另外資訊科技能力也會透過

¹ 國立成功大學交通管理科學系碩士

企業敏捷度與內部創業文化來影響組織績效。若有其他的資源或是能力作為中介時，資訊科技將會加強組織競爭優勢。資訊科技能力對於企業獲利也會有直接地影響，許多研究發現若企業擁有較高資訊科技能力，企業經營會有較高的獲利比率及較低的成本比率。對屬於國際物流運輸服務航商而言，可運用電子商務科技，建立電子採購系統，結合各部門及供應商，可讓等待原料時間縮短，採購成本降低，並提升船隊、車隊、機具之堪用率(妥善率)。

研究發現資訊科技投資與組織績效間存在著顯著的正向關係，尤其在產業集中度較高的組織會比產業集中度較低的組織效果要來的大。根據 Calkins 提出 HHI(Herfindahl-Hirschman Index)指數，檢視 Alphaliner 所公布前 30 大航商之市占率，計算 2014 年至 9 月的定期海運業之市場集中度數值為 633.52，介於 500 至 999 之間，顯示定期海運業為集中度較高的產業。由此可知資訊科技能力除了本身會直接影響組織績效外，亦會提升供應鏈彈性來增加回應不確定環境的能力，加上資訊科技在市場集中度較高的產業(如:定期海運業)對於組織影響效果較大，因此資訊科技能力為本研究重要構面。

利用逐步迴歸分析結果發現，在定期海運業中，環境不確定性對於供應鏈彈性影響組織績效具有調節效果，亦即在定期海運業中，環境的不確定性會加強供應鏈彈性對於組織績效影響的效果，表示在高不確定性的環境中，公司的供應鏈彈性越高其組織績效表現越好。另外，進一步透過調節效果分析圖，可發現環境不確定性的調節影響方式為正向調節效果，表示若公司擁有高供應鏈彈性，其組織績效表現在高不確定性的環境中會優於處於低環境不確定性的環境下，可推論在高度不確定的環境中，擁有高供應鏈彈性的公司，透過與關係企業緊密合作、資訊分享，內外部的整合，使得企業的供應鏈彈性提升，對於市場的變化及突發的狀況做出反應，確保運送的服務品質，進而維持公司的競爭力及提升組織績效，但若處於低度不確定的環境中，若提升供應鏈彈性(如與多家廠商合作而增加關係企業等)，將會造成營運成本上不必要的增加，進而導致公司的組織績效下滑。

經由上述可知，雖然供應鏈彈性對於組織績效具有顯著地正向影響，但若公司的供應鏈彈性無法與所處的環境相符的話(高供應鏈彈性對應高環境不確定性)，其組織績效會比與環境相符的公司要來的差，因此公司對於自身的供應鏈彈性要採取高或是低之前，必須先檢視所處的環境狀況，在高環境不確定下，採取高供應鏈彈性，才能達到提升組織績效之目的。

因此定期海運業者應持續加強資訊科技能力，並在面對到高不確定性的環境時，得具備更高的供應鏈彈性，來提升組織績效。

此外在資訊科技能力的部分，對於「擁有適當的資訊系統來管理公司內部營運」、「資訊科技策略與管理策略是一致的」以及「資訊人員具備在不同地點與資訊應用上傳輸資料的能力」同意程度最高，顯示在定期海運業中，皆認為公司擁有良好的資訊科技能力，且對於組織績效具有顯著的正向影響，因此定期海運業者可透過建立完善的資訊系統、適當的資訊人員及加強公司內部資訊科技及管理策略的一致性，來強化公司內部的資訊科技能力，使得再營運及管理上更加的有效率，進而促進提升組織績效的目的。在供應鏈彈性的部分以「與關係企業建立長期穩定的合作關係」、「與關係企業具有良好的溝通管道」以及「與關係企業會共同經營貨物運送服務」同意程度最高，可推論在定期海運業中，供應鏈彈性為透過與關係企業的緊密合作，以增加供應鏈的反應能力，在面對高

不確定性環境時，進而難提升組織的績效，因此當定期海運業者在面對到高不確定的環境時，可透過加強與關係企業的溝通連絡管道，並且在擬定整體運送服務的策略時，能與關係企業共同討論規畫出適合的方法，並在執行的過程中有良好的聯絡管道，以便在出現問題時能夠快速的解決，透過以上方式促進公司本身供應鏈彈性，進而在高不確定性的環境下提升公司的組織績效。

定期海運業者應建立完善的溝通機制或教育課程，使每個員工更加了解公司內部資訊科技及與關係企業的運作模式。主管階層與基層員工對於公司供應鏈彈性及資訊科技能力的同意性程度有顯著的差異，在供應鏈彈性的部分以「本公司關鍵產品(服務)由多家關係企業提供」，顯示定期海運業的服務是否由多家供應商提供，主管與基層員工看法不盡相同，另外在資訊科技能力的部分，以策略方面的問項「資訊科技策略與管理策略是一致的」差異最大，顯示在資訊科技策略及管理策略上，主管階層與基層員工的看法亦不盡相同，因此定期海運業者應建立完善的溝通機制或教育課程，讓內部的員工不管是管理階層或是基層員工，對於公司策略方向及內部的營運方式更加地了解，使得管理階層在執行策略時，因各階層的員工皆能了解公司政策的方向，使公司執行、推廣策略上更加的順利，而基層員工在面對客戶時，也能充分了解到公司有什麼優勢或資源能提供客戶，進而讓公司更加地具有競爭力。

定期海運業者對供應鏈採取策略前，應先對於所處環境須先充分了解，在高不確性的環境下採用高供應鏈彈性，低不確性的環境下則採用低供應鏈彈性。在環境不確定的部分，雖然公司透過增加供應鏈彈性可顯著地增加組織績效，但經由調節效果分析發現，在定期海運業中，並非擁有高供應鏈彈性公司的組織績效會比低供應鏈彈性的公司要來的好，其組織績效的好壞在於，公司的供應鏈彈性的大小與外部環境不確定性的高低是否相符(例如：高環境不確定對應高供應鏈彈性)，如此才能提升組織績效。由於定期海運業者的業務範圍涵蓋全球，屬於跨國性的企業，加上全球各地區的環境不確定性高低不盡相同，所以定期海運業之供應鏈彈性採取的策略可依不同區域的特性，而採用不同高低的供應鏈彈性(例如歐洲線、美洲線等)，可在不確定性較高的區域，透過與關係企業建立良好的溝通管道來緊密地合作，進而增加供應鏈的彈性，在突發狀況發生時能快速地回應，例如：若海運業者所在的市場，競爭對手常常推成出新的行銷手法，則海運業應與關係企業(如:物流公司)緊密的溝通合作，共同規劃運輸之服務，能夠提供客製化的服務，進一步獲得客戶的青睞，保留客源及組織之績效；亦或是當地之合作企業表現上常常無法預測(如:倒閉、績效表現不穩等)，可透過多與其他家企業合作，來預防當突發狀況發生時，能有其他廠商接手處理。

船公司應增加自我的資訊科技能力來提升組織績效，而船務代理公司則是透過提升供應鏈彈性來增加組織績效。由於今日顧客的需求及產業變化快速，而海運業為運輸服務業，「差異化服務比差異化產品更為重要」，因此若海運業者，能提供客製化的服務，勢必更能獲的客戶的青睞。而透過不同經營型態之比較分析表可發現，船公司及船務代理公司提升組織績效之路徑有所不同，由於船公司可透過成立分公司來完成運送之服務，例如:APL 的 APL Logistic，因此船公司相對於供應鏈彈性，更應持續加強自我的資訊科技能力(如：電子商務、線上訂艙、船期、貨櫃追蹤等)，透過一連串的資訊科技提升及整合，使得更能掌控本身內部運送系統，進一步因應市場上的變化，提供更貼切客戶需求的服務。而船務代理公司方面，則可透過增加供應鏈彈性來提升組織績效，如和相關行業策略聯盟(報關行、托車、物流公司)，此外也必須透過與船東共同規劃，建立起良好的關係讓船舶調度更加地順利，完成運送之服務，提升運送服務之品質。

海運市場動態報導

2014 年 8 月-9 月國際運輸動態報導

1. 貨櫃航運市場可望有二萬 TEU 貨櫃船訂單問世

貨櫃航運市場為追求發揮單位大經濟效應，造就航商發展大船營運，儘管 1.8 萬 TEU 貨櫃船已稱霸於現役船隊，市場向上追訂造更大型船舶趨勢仍未停歇，傳言有二萬 TEU 貨櫃船訂單可望問世。

據 Alphaliner 最新統計，超大型貨櫃船需求量已攀上歷史最高峰，當前貨櫃船新造船量達 126 艘。當中，7 月交付的新造船有 27 艘，是 2013 年 6 月以來貨櫃船交付量再創新高紀錄。在 7 月所交付貨櫃船型，超過 1.3 萬 TEU 超大型貨櫃船有 7 艘。此外，目前全球超大型貨櫃船新造船訂單尚有 95 艘，總運力近 150 萬 TEU，更超越現有 81 艘 1.3 萬 TEU 的貨櫃船量兩倍。

Alphaliner 分析，隨著這些超過 1.3 萬 TEU 的新造船入列營運，未來將引領亞歐線上貨櫃船運力向上升級，進而推助原亞歐線現役八千至一萬 TEU 船舶，轉調派於越太平洋航線服役。而現閒置貨櫃船數量已經降為 119 艘，再締造過去三年新低紀錄，惟預測今年下半年數據有可能觸底攀升。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2. 運價穩 航商旺季揚帆

貨櫃定期航線市場在國際航商多階段陸續調漲，運價表現隨著時序邁入下半年旺季穩定發展，挹注正面成長動能，紛紛於第二季營利展現亮麗表現，期許延續這波佳績順利為年度拼獲利。繼 7 月陸續實施新費率方案，多家貨櫃航商紛紛接續漲價趨勢，在 8 月起每二十呎標準櫃增收約 250 美元運價，9 月可望繼續實施運價恢復計畫。據上海航運交易所數據，最新一周亞歐航線為 1460.22 點，地中海航線為 1720 點，儘管有些微回落，仍穩定發展。

亞歐航線國際航商早從第二季開始，持續試探調漲運價，然而實際效果並未明顯。對於運價起伏波動，市場解讀認為，航商通常於月初宣佈漲價，接續趨向逐漸回落，接近月底再醞釀新一輪調漲計畫。目前運載率約九成左右，亞歐航線由於貨量成長，有效支撐運價恢復計畫，已傳有航商將在九月起繼續一輪運價恢復計畫。

另一主要遠洋航線戰場，遠東航線運價也同樣調漲成功，美西航線每四十呎櫃約漲五百美元、美東航線每四十呎漲六百美元。據上海航運交易所數據，最新一周美西航線為 988.31 點、美東航線為 1317.42 點。

市場由於運力尚處於高峰，競爭激烈，很多航商在盈利後仍希望以降價搶市場，而在七月和八月連續調漲，造就很多航商第二季業績盈利報佳音，卻也趨使航商又開始訂購新船，是否成為市場供需平衡發展一項隱憂，也將長期關注。

【資料來源：台灣新生報航運網】

3. 麥司克航運三年內不再簽訂大單造船

位居全球貨櫃船公司龍頭地位的麥司克一舉一動備受業界關注，據悉，麥司克航運高層日前表示，儘管目前船價較低，但該公司在三年內不會再簽訂大訂單。

在此之前，麥司克航運 2011 年在大宇造船訂造的 3E 級一萬八千 TEU 貨櫃船目前完成一半的交付量，其餘十艘將會在明(2015)年完成交付。該集團首席執行長 Nils Andersen 表示，麥司克不會因為市場船舶造價較低而盲目訂造新船。

據表示，麥司克係根據對運能的需求計劃訂船，因此該公司目前並沒有迫切訂船的需求。不過，隨著 3E 級貨櫃船交付完成，市場運輸需求增長 4% 至 5% 時，該公司將會考慮是否要訂造新船。至 2017 年時，由於市場運能需要，該公司可能會採取訂船計劃，不過這對於目前市場狀況而言還言之尚早。在 2M 聯盟生效後，該公司將進一步確認 2M 聯盟對長期部署計劃的影響。

據瞭解，麥司克在 2011 年二月訂造的 3E 級貨櫃船的船價為每艘 1.9 億美元，隨後該型船造價降至每艘 1.85 億美元，近日 Scorpio 集團所訂造的一萬九千 TEU 型貨櫃船的造價僅為每艘 1.5 億美元。

Andersen 同時警告說，市場參與者必須對市場週期循環採取非常謹慎的態度。當麥司克航運對船舶運能有需要的時候，該公司才會下單訂船。雖然目前許多市場人士是經由船價來估計市場是處於週期高峰還是低谷，但該公司不投機造船而是按需求訂造。

據 ALPHALINER 最新統計，麥司克集團目前貨櫃船隊規模為 593 艘、運能 279.37 萬 TEU，其中自有船舶佔 252 艘、156.12 萬 TEU，另有 11 艘、運能 18.24 萬 TEU 訂造船，穩坐世界第一大航商。

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 自由港區貨量 6 年成長 77%

交通部航政司於日表示，自由貿易港區 (FTZ) 貨量為海空港貨量之一環，並由九十六年的 71 萬餘噸，大幅成長至去 102 年的 1412 萬餘噸，六年間平均年成長率為 77%，成績亮麗。

我國海空港進出口貨量無法大幅成長主要係受台灣產業外移及全球經濟情勢影響，大陸港口則受惠於大陸市場蓬勃發展而快速崛起，目前全球十大港口，已有七個大陸港口 (含香港)。為因應此內外情勢之變化，海空港之發展思維與策略亦應有所轉變，須將突破過去以「量」為導向之傳統觀念，改以創造具價值不可替代性之價值轉換門戶取代。台灣港埠必須在全球價值鏈、供應鏈中，尋求高附加價值機會，因此交通部以發展海空港自由貿易港區為施政主軸，期為我國港埠創造最大價值。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 航港局強化船舶安檢

為確保船舶航行及生命安全，航港局特針對國內各航線載客船舶，依據船舶種類、船齡、總噸位、航行水域、航程距離、載客人數及船公司管理制度等，訂定船舶高中低風險等級標準，並依船舶航行天數與風險等級辦理抽查，高度風險抽查率 20% 以上、中度風險抽查率 10% 以上、低度風險抽查率 6% 以上。今年前 7 月，國內各航線載客船舶抽查計 1067 艘次，與去(2013)年度同期抽查 770 艘次相較，增加 38.57%。

另對於散裝砂石船安全抽查方面，計抽查國籍砂石船 32 艘次、外籍砂石船 24 艘次，遇檢查結果列有影響航安項目者，均要求船方完成改善後，方可航行。

【資料來源：台灣新生報航運網】

6. 貨櫃船利用率創三年來新高/中東印非航線運量大增

據國際貨櫃船運市場供需研究顯示，目前貨櫃船利用率創 2011 年以來新高，未來大部分新造船運能預計將會部署在中東、印度/亞洲航線和非洲航線，在過去一年裡，該三航線的貨櫃運量分別上升了 16%，13% 和 12%。

貨櫃船運市場有望兩年內實現再平衡，分析指出，目前全球的貨櫃船運輸發展趨勢為該業能夠在兩年內實現再平衡提供了一些希望，主要因為貨櫃船訂單量進一步降低。根據統計，上半年貨櫃運輸的發展與經濟發展趨勢一致，運能總計增長 4.9% 呈現整體過剩，運費僅小幅增長維持在底部，僅為 2013 年的 85%。

基本上，由於貨櫃船閒置運能減少，老齡船舶報廢速度激增，新造船交付速度下降，目前貨櫃船利用率已經達到了自 2011 年以來的最高水準。Alphaliner 數據顯示，7 月份貨櫃船的交付量總運能為 21.9 萬 TEU，這是自 2011 年四月貨櫃船月交付量 23.5 萬 TEU 以來的次高，目前交付總量已達到 146 萬 TEU，而拆解量達到 46 萬 TEU。展望未來，貨櫃船市場前景仍然充滿挑戰，預計未來十二個月市場運能將增加 160 萬 TEU，而全球需求增長狀況也不會保持太久。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. DHL 位居全球第三方物流營收十大之首

國際諮詢機構 Armstrong & Associates 根據去(2013)年度全球第三方物流營業收入公布前五十大排名，DHL 位居十大之首，大陸三大航運集團之一的「中外運」則由原第 10 名晉入第 8，亦係大陸唯一十大航運物流企業。

依據排名，全球前十大物流企業依序是：DHL，德迅，信可，日本通用，羅賓遜，CEVA，DSV，中外運，泛亞班拿，SDV。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2014 年 8 月-9 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. IMF 調低今年全球經濟增長預測，因美國及中國經濟情況不佳，是導致增長預測下調。已發展國家的經濟增長缺乏動力，只能夠維持低速增長。美國今年增長預測由 2.8% 大幅降至 1.7%，美國首季的經濟呈現收縮。歐元區今年的預測增長率為 1.1%，德國今年的增長預測數字從 1.7% 調高到 1.9%。英國的經濟表現較之前估計強勁，英國今年的預測增長率調高 0.4 個百分點，調高到 3.2%。日本經濟今年預料增長 1.6%，較之前的預測高 0.3 個百分點。新興國家的今年經濟增長預測，由 4.9% 降至 4.6%；中國經濟今年增長預測，由 7.5% 降至 7.4%。俄羅斯今年增長預測由 1.3% 大降至 0.2%，近期美國擴大對俄羅斯的制裁，可能導致增幅進一步下滑。
2. 中國採購經理人指數(PMI)自 6 月的 53.1 大跌至 50.0，創新低紀錄。7 月疲弱的 PMI 數據反映出中國多個城市的房地產市場持續放緩，中國經濟增長動力尚待增強。中國製造業和房地產投資目前在波動中趨於下降，經濟增長在較大程度上依靠基礎設施投資支撐，加上低效率企業大量佔用資源、資金使用效率不高，經濟金融領域的潛在風險值得關注。
3. 中國第三季經濟形勢仍不容樂觀，加上難以實施大規模的經濟刺激，不易刺激大宗商品交易熱絡。歐元區主要成員國經濟指標均現下滑趨勢，目前該地區通縮風險加重；美聯儲即將結束 QE，明年上半年加息預期持續升溫，外部環境對大宗商品更是明顯的利空，工業原料仍存在較大的下跌風險。

(二)中國煤炭進口量出現下降，煤炭海運量受到明顯影響

1. 中國今年前 7 個月全國煤炭產、運、銷均出現下降。今年煤炭價格持續下滑，煤炭進口量始終保持高位，前 7 個月累計進口煤炭 1.87 億噸，增長 14.1%，出口量 3.48 百萬噸，下降 29%。受國際煤炭市場供大於求和煤炭價格偏低，以及電廠已經建立進口煤採購管道等因素影響，中國煤炭進口總量繼續保持高位，全年淨進口量仍將在 3 億噸左右。煤炭庫存繼續處於高位，全國煤炭庫存高達 90.20 百萬噸，比上月增長 0.3%，比去年增長 2.7%；主要港口煤炭庫存高達 52.97 百萬噸，比上月增加 23 萬噸，增長 0.4%，比去年增長 13%。

2.今年以來中國鋼鐵產量上升，但煤炭產量和進口卻在下降。今年前7個月中國粗鋼產量為4.81億噸，較去年增加2.7%，但今年前7個月煉焦煤進口量下降12.6%至36.01百萬噸，進口部分僅能滿足中國需求的10%左右。儘管2014年整體煤炭產量下降，但焦煤相對於熱能煤可能上升，因鋼鐵產量增加而煤炭產量和進口量卻反而下降，應轉移至焦煤增產。加拿大和美國是第二和第三大焦煤出口國，僅次於澳洲。這三個國家佔到近些年全球海運焦煤貿易的90%左右。如果鋼鐵產量繼續增長，就愈發可能得通過進口來滿足增加的焦煤需求，而當前的疲軟價格會進一步推動煉鋼廠從海外尋求原料。

3.7月中國進口煤炭23.03百萬噸，比上月或去年同期均出現較大幅度下降，比上月下降8.06%，比去年同期下降19.6%，較35.50百萬噸的歷史高位下降明顯，今年要再回到歷史高位幾乎不可能。中國本土煤炭價格持續下降，欲以本土煤炭來替代進口煤的空間比較有限。煤炭需求難有大的改善，運力供需仍處於嚴重失衡狀態，後市運費將無力繼續攀升，恐有回檔風險。

(三)生產商擴增礦砂產量，拼命往中國送，但中國消費端減緩

1.中國7月進口量為82.52百萬噸，比去年同期增加12.82%，比6月增加10.67%，8月進口礦砂急遽下降至74.9百萬噸，比上月減少9%，可是前8個月進口量增加近17%，進口礦砂價格持續下跌，促使進口礦砂在中國市佔率提高。前8個月礦砂進口來看，中國進口礦砂量大幅增加，平均月進口量為78.40百萬噸，較去年平均68.40百萬噸整整增加了10百萬噸，增幅達15.4%之多。中國礦砂進口量增長，礦價走低和融資礦作用帶動採購量，港口庫存維持高位。受需求放緩和庫存增加影響，礦砂價格持續下滑。不僅國際礦砂市場表現低迷，受大量進口和庫存影響，加上下游鋼鐵市場表現不佳，中國現貨礦砂價格持續下跌。

2.隨著主要礦砂生產商擴產，國際鐵砂產量快速提升，產量與供應量均比去年增加10%以上。FMG第二季礦砂產量為43.80百萬噸，增長28%，發貨量為37.60百萬噸，增長58%，均達到創紀錄水準。2014年上半年全球四大礦商合計產量4.69億噸，增長12.9%，進而推動全球礦砂供給大增。中國進口礦砂4.57億噸，增長19.1%，新增產量大部分被運往中國，中國每個月礦砂進口量高達70百萬至80百萬噸，礦砂的供應增速超過鋼鐵產量的增速，即使礦砂需求量增速，鋼廠無力消化港口的天量庫存，港口礦砂庫存一直維持在1.1億噸左右。

3.全球海運礦砂供應量將超過需求72百萬噸，明年超出數量為1.75億噸。對全球海運礦砂需求占比為67%的中國，今年的需求可能是1990年以來最為疲軟的。澳洲供應中國占其全球進口逾60%，從巴西的進口持穩在略低於20%，但從其它地方進口一直在下降，從去年的逾30%降至今年的22%。為因應澳洲礦砂銷售競爭力且礦砂價格將

持續壓低，巴西生產商 Vale 宣布未來五年將出口至中國礦砂倍數增加，計畫每年出口 4 億噸，高於 2013 年出口 2.7 億噸。Vale 考慮購入或租入額外 230 艘 Valemax 船，以應付更高礦砂出口量運輸。

(四) 中國粗鋼產量雖維持高位，但國內需求下降，無力再創新高

1. 今年前 7 個月中國粗鋼產量為 4.81 億噸，增長 2.7%；同期鋼材產量 6.47 億噸，增長 5.8%，7 月中國粗鋼產量 68.32 百萬噸，比去年增長 1.5%；7 月中國粗鋼日均產量 220.39 萬噸，較 6 月日均產量下降 10.58 萬噸，降幅達到了 4.58%，創造 2014 年來的最低水準。1 至 7 月中國粗鋼產量 4.8076 億噸，比去年同期增長 2.7%。今年前 7 個月中國鋼材出口總量達到 49.07 百萬噸，比去年同期增長 37%，7 月出口鋼材 8.06 百萬噸，比上月增加 99 萬噸，比去年增長 56.5%，是今年第二次突破 8 百萬噸出口量。下半年全球經濟發展良好，且經濟活動逐漸走強，有利中國鋼材出口的需求增加。預計今年中國鋼材出口量將超過 80 百萬噸，如果加上規模更大的間接出口量，全部鋼材出口量有望達到 1 億噸。
2. 今年以來中國鋼材消費需求量下降，今年上半年粗鋼表觀消費量 3.78 億噸，比去年僅增長 0.4%。中國鋼材消費微增長，明年也許沒有增長，中國鋼鐵需求已來到頂點，鋼材用量最大的房地產業低迷，以及其他一些產業用鋼量減少，導致鋼材需求量回落。目前房地產不景氣，將引起中國當局的警覺，預計房地產市場調控力道會有鬆動，甚至成為政策寬鬆對象。允許城市取消限購，對於首購住房和改善性購房實施優惠利率，滿足貸款需求等。一旦房地產市場觸底回升，房地產投資隨之提高，鋼材市場行情的最大壓力將逐步消失。但從政策效應顯現到房地產市場回升需一段時間。
3. 今年 7 月全球粗鋼產量 1.37 億噸，比去年增長 1.7%。中國產量 68.3 百萬噸，比去年增長 1.5%，亞洲的日本 9.3 百萬噸，與去年同期相當，南韓 5.9 百萬噸，增長 6.2%。歐盟的德國 3.4 百萬噸，增長 1.5%，英國 1.0 百萬噸，下降 4.4%，奧地利 0.6 百萬噸，下降 5.2%，荷蘭 0.6 百萬噸，下降 0.5%，土耳其 2.8 百萬噸，增長 1.0%，俄羅斯 6.2 百萬噸，增長 8.1%，烏克蘭 2.5 百萬噸，下降 11.7%。美國 7.6 百萬噸，比去年增長 2.3%，巴西 2.9 百萬噸，比去年增長 0.5%。

(五) 中國持續擴增穀物進口，有助穀物海運量增加

目前中國超過三分之一地區都正遭受旱災影響，尤其中國東北為中國穀倉正遭到近 50 年以來最嚴重的旱災，農作物嚴重欠收，影響糧食安全。預估乾旱如持續下去，今夏中國玉米產量可能短缺 40 百萬噸。若中國缺糧嚴重，勢必會增加國外進口，將有助於穀物海運貿易量增加。今年中國前 7 個月包括小麥、大米、玉米在內的穀物進口量較去年同期增長高達 80.7%，造成穀物進口大增的主要原因是今年國際糧價持續走低，國內外糧價差隨之擴大，企業為了降低成本而加大了穀物進口。隨著進口量的逐年增加。在 1992 年中國黃豆進口量僅 21 萬噸，2002 年進口量已經攀升至 21.42 百萬噸，2013 年更是達到了 65 百萬噸。

(六)運力供給依然很大，恐續壓抑航市上漲空間

- 1.儘管今年 8 月起由海岬型船市場運費帶頭往上衝，緊接著其他型船市場運費跟隨止跌回升，散裝船市場運費則全面翻紅，有投資人樂觀認為運力供需平衡已獲得改善，但另有投資人不認同，認為散裝船市場仍然處於供過於求狀態，還有許多新造船將陸續交船，對未來航市景氣不容過度樂觀。中國這幾年左右航市榮枯的主角，目前中國礦砂庫存水位約 1.1 萬噸，處於高檔，可能壓縮今年底的回補動能，加上禁奢令如火如荼，都壓抑原物料需求力道，今年第四季恐不會複製去年火爆漲勢。
- 2.今年海岬型船預計有 114 艘交付，明年有 131 艘交付，迄 7 月底已完成交付 64 艘，拆解 17 艘。巴拿馬型船有 263 艘交付，明年有 169 艘交付，迄 7 月底已完成交付 113 艘，拆解 28 艘。輕便極限型船有 293 艘交付，明年有 342 艘交付，迄 7 月底已完成交付 109 艘，拆解 33 艘。輕便型船有 224 艘交付，明年有 207 艘交付，迄 7 月底已完成交付 97 艘，拆解 37 艘。
- 3.未來一、二年航市船噸運力供給依然遠大於需求結構，過去幾年航市表現黃金時代完全拜中國的功勞，可是中國經濟表現每況愈下，似乎已無能力創造更多運力需求，未來多於運力恐需仰賴船東自行採取解體淘汰解決，但解體船產業也面臨嚴苛環保條件的挑戰，解體速度能力有限，顯示未來解體船噸去化速度應不會超過新船交付加入營運速度，因此航市運力供給過剩將是常態，亦即航市運費高行情將成為往日黃花，只能追憶。

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。8 月初以來礦砂和煤炭貿易運送激增，帶動租船交投暢旺，以澳洲礦商為主包括 FMG、Rio Tinto、BHP 等湧入搶租船行列，率先帶動海岬型船市場運費漲聲響徹雲霄，刺激 BCI 指數連番大幅上漲，以及穀物貨載船運蜂擁而上，拉動巴拿馬型船市場運費止跌回升，加上預期 9 月、10 月為市場消費旺季等增強市場預期上漲心理的驅動下，散裝船市場運費提前在 8 月點火上漲。其實 BDI 爆發式上漲應歸功於礦砂運輸量放大所致。
- 2.BDI 從 7 月下旬跌落至今年最低 723 點，創去年年初以來新低位，隨後拜海岬型船運費指數強力反彈與超輕便型船運費指數和輕便型船運費指數止穩步跌回升的帶動下，幾乎一路攀升，8 月中旬突破站穩在 1 千點之上。預期中國礦砂、煤炭及北美穀物貨載需求將繼續增溫，指數上看 1,500 點，可是 8 月下旬後海岬型船市場運費漲勢出現無力上攻，似乎已抵本波高檔出現欲拉回跡象，加上巴拿馬型船市場一路搖搖晃晃，其他兩型小船市場氣勢漸弱，BDI 指數今年指望強渡 1500 點關卡，恐機會不大。過 9 月後 BDI 奮勇維持上漲格局，但 9 月上旬攀抵 1197 點後，旋即各型船市場行情遇到

逆流全面翻黑受挫拉回，拖累 BDI 漲勢而拉回至 1186 點。

3. 本波漲勢主力是海岬型船，在 8 月上旬前海岬型船平均租金不到 1 萬美元，造成船東虧損，寧願停航也不願繼續殺低，使租金行情跌不下去，隨即礦商按捺不住齊出手瘋狂搶船將礦砂庫存轉移至中國，其次，中國透過微刺激措施，雖然礦砂庫存仍維持在 1.2 億噸左右，但吸引鋼廠補貨，加上歐美暑假即將結束，投資人陸續返回崗位，也讓市場交易轉為熱絡，引發需求運力爆增，租金行情跌深反彈且持續上漲。BCI 指數在 8 月上旬觸底 1150 點後一路強勢拉高，8 月中旬快速攻上 2 千點，下旬攀登波段高位 2578 點後，似已強弩之末，漲勢動能無力續攻堅，8 月底/9 月初一度拉回，雖有試圖挽回頹勢，最後 9 月上旬攀抵 2602 後拉回，暫時收在 2570 點。
4. 中國動力煤炭需求減少，加上其本土煤炭價格持續下跌，或多阻止外貿煤進口速度，致中國煤炭進口量大幅衰退，因而直接衝擊到巴拿馬型船市場行情。BPI 指數 6 月下旬跌落至 419 最低位，船東無意願殺低，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，指數上揚受阻而拉回，所幸進入 8 月上旬後穀物輸出旺季來臨，加上海岬型船市場行情急速上揚，因而帶動巴拿馬型船租金出現反彈一路走揚，9 月初攻上 900 點關卡，9 月上旬攀抵 940 點高位後戛然停止漲勢而拉回，迄 9 月上旬拉回收在 895 點。超輕便型船運費指數 7 月下旬跌落至 659 點後，一路反彈攀升，表現非常亮麗，8 月下旬輕騎躍過 900 點關卡，9 月上旬再攻佔 1 千點重要關卡，迄 9 月上旬攀登在 1003 點後拉回收在 1000 點。輕便型船運費指數 8 月初跌落至 355 點後，一路緩步攀升，8 月下旬站上 400 點，上漲動能有轉強趨勢，迄 9 月上旬攀升至 476 點。

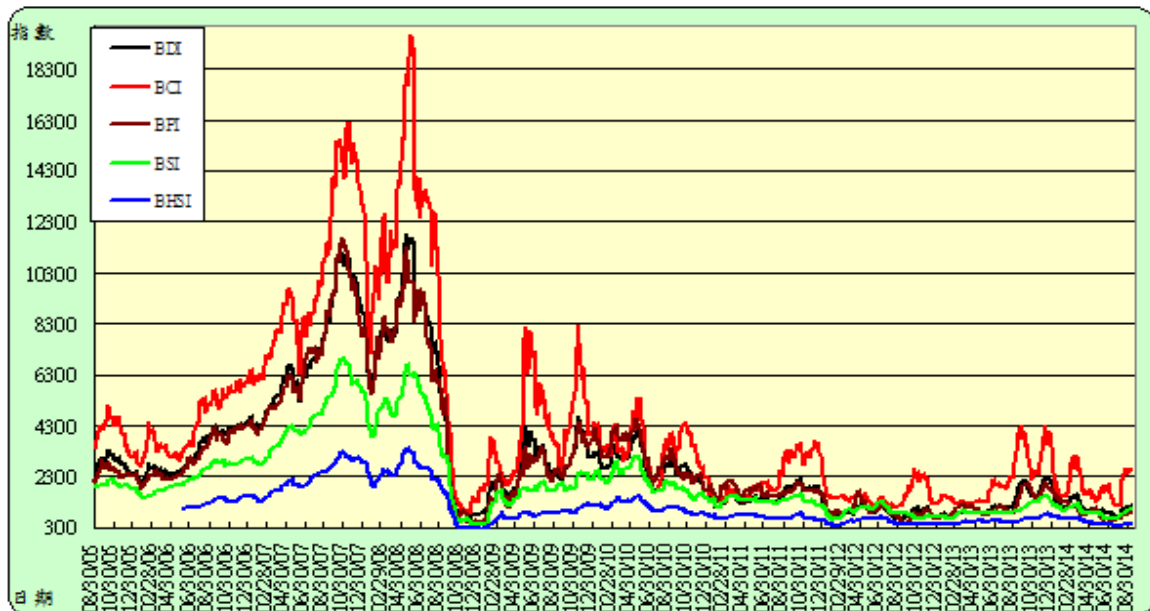


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。每年 9 月至 11 月一向是散裝船市場需求旺季，主要礦砂出口國巴西繼今年上半年提高出口量後，市場預估下半年出口量與去年同期相比，應有 10%至 20%的增幅，大大增加對海岬型船運力的需求。此外，巴西礦砂進入下半年出口旺季，且供應商 Vale 在菲律賓蘇比克灣的轉運基地，因雨水沖刷造成礦砂污染海域，被當地政府下令停工，可能無法使用三、四十萬噸的 ValeMax 裝貨，必須轉用海岬型船運送。中國北方鋼廠準備展開冬季礦砂、煤炭儲備，均會有一波搶料行動。澳洲礦砂生產商產能釋放與中國礦砂需求回暖等激勵海岬型船各航線租金行情持續拉漲，以及近期澳洲煤炭發貨量也大幅增加，增添租金行情上漲動能。不過，此輪海岬型船租金行情爆漲，主要仰賴礦砂運量的增加，但並不代表航運業已步入復甦軌道，在航運市場供需矛盾還未真正得到解決的前提下，海岬型船租金漲勢動能是否能持續仍有問題。有投資人認為航市尚未根本性反轉，主要基於中國經濟出現疲軟，房地產業投資以及中國鋼鐵投資等連袂降溫等因素，中國礦砂進口增速將會下滑及新造船訂單帶來的供給增速加快，今年的航市運力供需改善無法持續。
- 2.海岬型船各航線租金 7 月下旬開始出現漲多跌少，呈現進五退二的格局，租金行情步步墊高，兩大洋區市場航線租金行情漲勢愈來愈兇猛，帶動平均租金持續攀升，8 月中旬成功站穩 1 萬美元，上漲動能持續增強，平均租金繼續挺升，連續刷新 3 月下旬來新高，可惜至 9 月上旬最後攀登至 19,063 美元後上漲氣勢漸衰，後市恐會出現較長拉回整理，迄 9 月上旬稍為拉回 18,860 美元。太平洋區航線租金 7 月中旬曾回檔跌破 1 萬美元關卡，並跌落至 9,345 美元止跌反彈，進入 8 月上旬漲勢增強，租金行情扶搖直上，8 月中旬輕取 1 萬美元且連番攻佔整數關卡，至 8 月下旬攀登至 19,500 美元高位後，上漲氣勢熄火而拉回整理，顯示多頭信心不足，恐會影響後市維持上漲格局，9 月上旬拉回至 16,691 美元後止跌回升，但氣勢已弱，近日恐會反轉出現較長跌勢，迄 9 月上旬攀升至 18,060 美元後稍為拉回收在 17,695 美元。大西洋往返航線租金 7 月初被攪壓急速下墜，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且氣勢如虹，8 月中旬急速收復 1 萬美元關卡並抵達 11,125 美元後，氣勢轉弱而拉回，8 月底出現兩日詭異急速爆衝上漲後又回軟，9 月上旬又復活動揚攀登至 15,825 美元高位後拉回，迄 9 月上旬回跌收在 15,475 美元。
- 3.大西洋區返回遠東航線租金 7 月上旬 3 萬美元淪陷，且持續回檔，7 月下旬曾下挫抵達 25,105 美元後止跌回升，進入 8 月上旬漲聲響起，睽別已久兇猛漲勢力道，租金急速大幅攀升，8 月中旬攻上 3 萬美元關卡，雖 8 月下旬遇到逆流而稍為拉回，9 月上旬多頭再

度點火上揚，可惜市場信心動搖，投資人反手下車，租金行情上漲至37,222美元後熄火而拉回，迄9月上旬回檔收在37,130美元。太平洋區返回歐陸航線租金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，漲勢強勁，8月中旬轉為正租金，8月底攀登至5,036美元後氣勢漸弱而拉回，雖9月力圖挽回頹勢拉高至4,820美元後遇阻拉回，迄9月上旬回檔收在4,782美元。

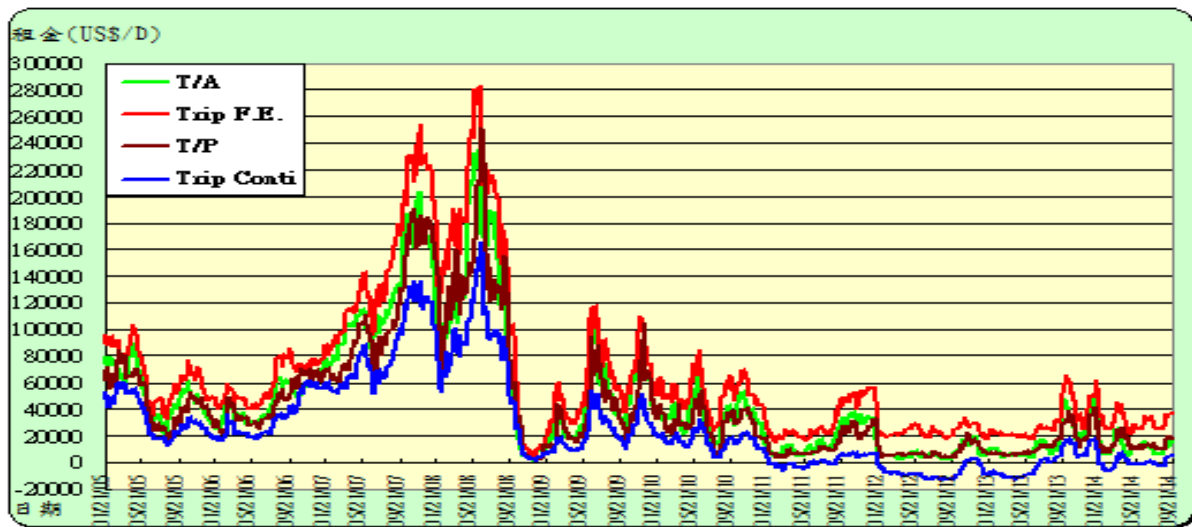


圖2海岬型船(180,000Dwt)四條租金航線行情變動

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。巴拿馬型船市場先前受到中國啟動的水利發電，相當於 26 百萬噸煤炭的發電量，或相當於減少了 370 艘次巴拿馬船的貨運量，額外的水利發電衝擊煤炭進口量，以及中國為遏制空氣的污染問題，今年將削減 2.7%的煤炭進口，導致進口煤大幅減少，直接衝擊到巴拿馬型船市場租金。儘管全球的礦砂和穀物的海運量正在增加，但由於中國減少了煤炭的進口，對巴拿馬型船的船東形成挑戰，特別是巴拿馬型船的數量已經處於是供過於求的狀態。北美穀物 9 月將進入出口旺季，尤其今年大豐收，穀物貨載量會比去年好，巴拿馬型船海運貨載增溫，加上海岬型船市場租金因國際礦商加大對中國發貨量與中國買方進口礦砂大幅增長，進而推動了運力需求增長，帶動 8 月上旬出現急速爆漲，因而提振巴拿馬型市場投資人的信心，巴拿馬型船租金行情持續看漲。可惜經歷一個月上漲，9 月上旬航市似乎露出疲憊，上漲動能漸失，各航線租金開始出現高價回跌現象。
2. 雖其他型船市場在 8 月後幾乎雨過天晴，租金行情皆如脫韁之馬往上衝高，可是巴拿馬型船市場終究難擺脫運力供給過剩的陰霾，表現依然氣勢如絲，僅弱勢反彈攀升。4 條航線平均租金 6 月底曾跌至 3,362 美元歷史新低位，隨即跌深急速反彈，平均租金拉高至 5,677 美元後又返回疲弱格局，7 月下旬受到大西洋返回遠東航線租金急速大幅反

彈的拉抬，帶動平均租金翻紅上揚，9月初攀登突破7千美元關卡，進入9月後大西洋區航線與返回遠東航線租金已漲不動而反轉拉回，因而拖累平均租金水準反轉走跌，迄9月上旬收低高7,169美元。

3. 太平洋區市場表現遠不如大西洋區市場，太平洋區航線租金幾乎低檔苦戰，8月中旬租金曾止跌回升拉高至5,191美元後又回檔一星期，隨後出現有感強力反彈，連番闖過6千美元、7千美元整數關卡，迄9月上旬收高在7,741美元。大西洋區航線租金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，7月下旬拉回至3,785美元低位後止跌回升，至8月中旬攀升至6,888美元後拉回一星期整理，隨即受到市場樂觀氣氛的激勵再度回升，至9月上旬攀抵7,404美元再度熄火拉回，迄9月上旬回跌收在5,529美元。
4. 大西洋返回遠東航線租金6月底曾跌破1萬美元並挫低至9,684美元後止跌反彈，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美元價位後止跌一路勁揚急速攀升，連番攻上整數關卡，8月底攻上15,000美元以上，9月上旬急速攀升至15,865美元高位後反轉回跌，迄9月上旬收低在15,077美元。遠東返回歐陸租金航線7月上旬攀抵218美元後再度回檔，7月下旬在跌落負租金，8月中旬觸底反彈，幾乎一路攀升，迄9月上旬攀升收在328美元。

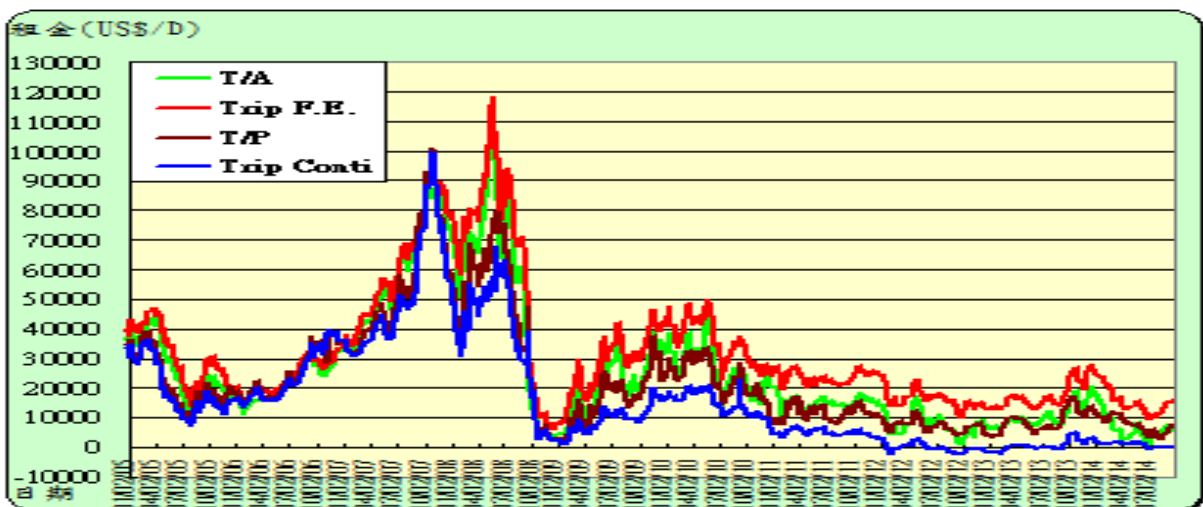


圖 3 巴拿馬型船(74,000Dwt)四條租金航線行情變動

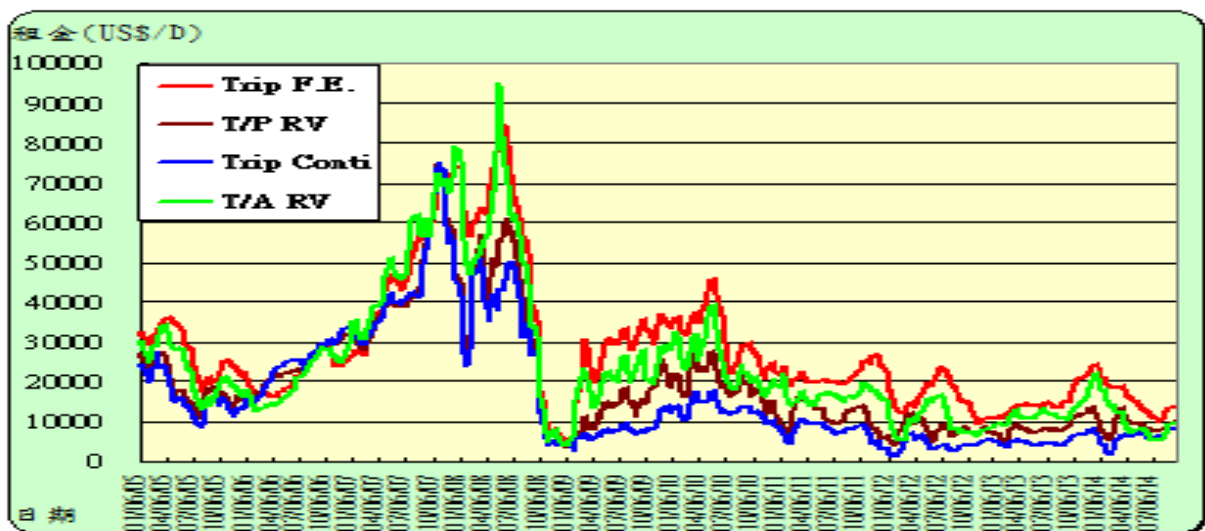
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便型船市場行情

1. 圖4說明超輕便型船指數(BSI)組成分中四條租金航線行情變動趨勢。8月以來受到季節性旺季原物料需求回溫，帶動海運運力需求回升，先前因煤炭本土與外貿價差的縮小，使得進口規模曾明顯下滑，近期中國國內煤炭生產商紛紛調高價格，加上隨著北半球氣溫逐漸降低，為冬季取暖儲煤，煤炭運輸需求會明顯提升，另第四季是穀物豐收的

時期，穀物運輸需求也會明顯提升，這幾個因素導致第四季是散裝船市場的傳統旺季，帶動全球現貨租船交易數量大幅增加，進而紓緩航市運力供應過剩壓力，促使整個散裝船市場運費獲得充足上漲動能，超輕便型船市場各航線租金也全面觸底反彈上漲。但中國固定資產投資放緩，房地產投資繼續低迷，製造業投資不見起色，雖旺季可能出現旺季不旺的情況。整體來看，散裝船市場仍然處於供過於求狀態，加上中國禁奢令如火如荼，將壓抑原物料需求，對於航運業景氣不容過度樂觀。

2. 超輕便型船太平洋區航線租金7月中旬回跌至7,388美元後止跌反彈勁揚，一路扶搖直上，連番突破整數關卡，8月下旬攻佔9000美元關卡，9月上旬漲勢動能漸失且開始露出反轉下跌訊號，迄9月上旬攀登新高位9,997美元後稍為拉回收在9,961美元。大西洋區航線租金7月中旬回跌下修至5,082美元低位後出現睽別已久持續強力反彈，一路扶搖直上，一路過關斬將，頻頻刷新價位，8月底攻上9000美元，9月上旬漲幅縮小，近日恐會熄火反轉下跌，迄9月上旬收高在9,970美元，逼近1萬美元重要關卡。
3. 大西洋區回遠東租金航線7月下旬下挫至9,913美元價位後，旋即展開反彈，又迅速收復1萬美元，且一路反彈扶搖直上，9月上旬攀登至13,636美元後漲勢熄火，迄9月上旬回檔收在13,457美元。遠東回歐陸租金航線7月下旬觸底5,850美元後出現強力反彈力道，一路扶搖直上，頻頻刷新高，9月上旬攀抵7,875美元後漲勢漸弱且露出反轉下跌訊號，迄9月上旬收在7,830美元。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，7月下旬各航線租金全面翻揚，帶動平均租金一路扶搖直上屢刷新高，9月初攻上1萬美元重要關卡並攀抵10,324美元高價位後，隨後因各航線租金出現高檔回跌而拖累平均租金，迄9月上旬稍為拉回收低在10,305美元。



六、輕便型船市場行情

- 1.圖 5 說明輕便型船指數(BHSII)組成成分中大西洋區與太平洋區租金航線行情變動趨勢。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。輕便型船船東將迎來最難熬的一年，船東不得不加速老舊船舶解體，以改善小型散貨船運力供給過剩問題。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 月上旬後航市露出反彈動能，輕便型船航線租金也連同觸底反彈，租金行情一路扶搖直上，太平洋區航線租金表現優於大西洋區航線。
- 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 月上旬後觸及 5,509 美元低位後止跌反彈且一路扶搖直上，8 月下旬站上 6 千美元關卡，9 月上旬突破 7 千美元，迄 9 月上旬反彈回升收在 7,287 美元。大西洋區相關航線租金 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，7 月下旬跌落至 5,292 美元低位後止跌回升，一路扶搖直上，上漲動能持續至 9 月上旬才告熄火，最高攀升至 6,777 美元，迄 9 月上旬稍微拉回收在 6,699 美元。鑒於整體航市已歷經一個月餘的一路上漲，過了 9 月上旬後整體氣勢似乎出現強弩之末，已紛紛露出漲勢熄火的訊息，後市輕便型船市場租金表現恐出現較久下修整理格局。
- 3.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 8 月上旬受到各型船市場租金行情全面上揚的帶動，受到各航線租金止跌翻揚且一路扶搖直上的刺激，平均租金於 8 月初下挫至 5,527 美元低位後，一路攀升，8 月下旬站上 6 千美元，迄 9 月上旬收高 6,993 美元，若太平洋區市場能維持上漲局面，則平均租金有機會站上 7,000 美元。

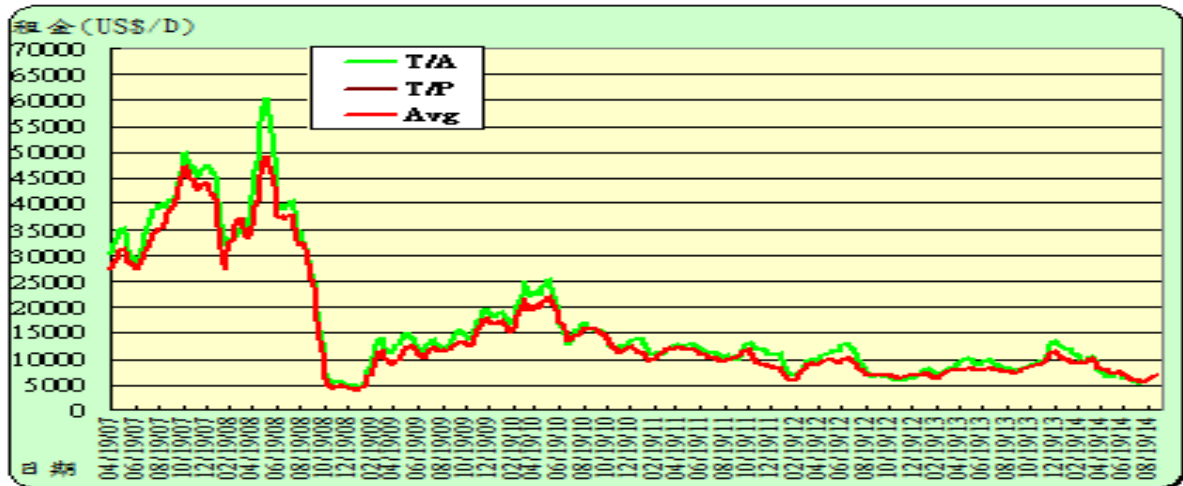


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)大西洋區與太平洋區租金航線行情變動

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. 第四季是散裝船市場的傳統旺季，市場投資人認為反彈可能會複製去年走勢。但另有投資人認為今年BDI難以續寫去年的神話。依中國前7個月投資、消費、工業增加值、用電量、信貸等多項經濟數據皆不如預期，8月中國製造業採購經理指數回落，創出3個月新低，均顯示未來經濟發展仍面臨不確定因素，中國經濟增長下調壓力仍很大。其次，房地產產業整體業務回檔，中國粗鋼產量增速放緩，鋼鐵投資降溫，鋼鐵行業投資已經出現負增長，在諸多負面因素，BDI似無繼續飆漲的基礎面支持。
2. 中國礦砂港口庫存一直處於上億噸的歷史高位，鋼廠進口礦砂庫存居高位，去化速度緩慢，影響採購意願，貿易商也大都持觀望態度。礦砂生產商搶佔中國礦砂市場份額，因而推升海運費指數歷經近1個半月強勢回歸千點以上，但後期礦商應無力繼續演出將庫存搬移至中國戲碼，礦砂海運量將急速下降，海岬型船市場將再度陷入運力過剩，船東恐慌之餘又演變成多殺多，航市不排除全面拉回下跌。
3. 生鐵的產量直接關乎礦砂的需求量，今年前7個月中國生鐵產量增速出現明顯下降，可見礦砂需求確定已出現疲弱下降。而前7個月礦砂及其精礦進口量卻逆勢持續大幅增長。在鋼鐵業疲弱的環境下，進口量大增，已導致供應加劇庫存居高不下，造成供需矛盾加劇，再加上中國經濟增長放緩，礦價不斷創出歷史新低。中國房地產榮枯最直接影響鋼鐵生產消費，預計今年第四季中國房地產應不會有令人驚嘆的表現，可推測中國鋼廠需求礦砂量已觸頂，何況庫存仍居歷史高位，除非進口礦砂大量取代或排擠本土礦砂，否則中國進口礦砂將不可能再出現兩位數的增長。整體來看，散裝船市場仍然處於供過於求狀態，而且還有許多新造船將陸續交船，對於接下來航運業景氣不容過度樂觀。

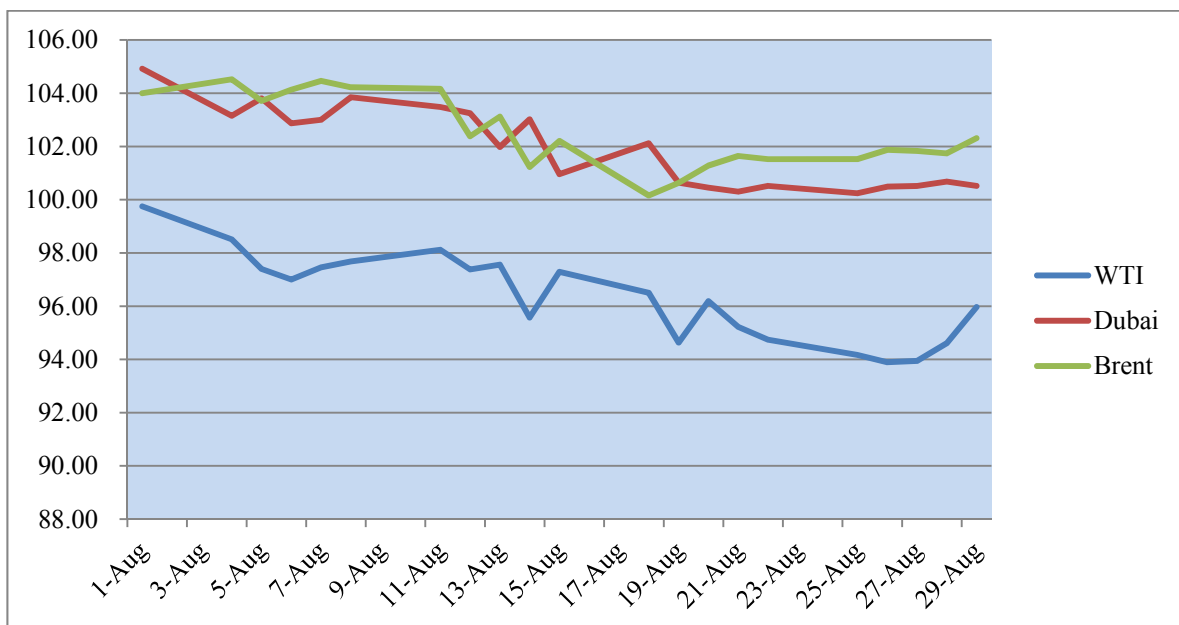
2014 年 8 月份國際油輪市場動態

康筱涵

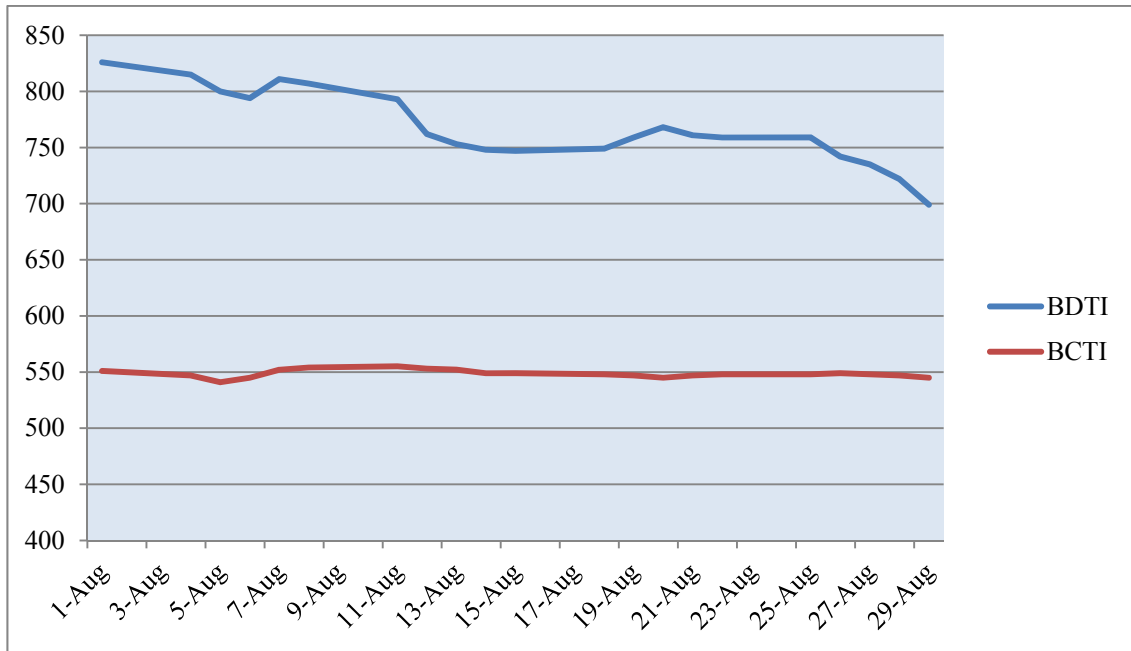
1. 原油市場短評

國際原油續跌不斷，原油期貨價格紛紛觸及階段底部屢創新低。短期看，油價跌勢恐難逆轉，但從中長期看，需求增加的預期將促使油價出現反轉上揚。目前的地緣政治危機也給油價上升提供了空間，西亞北非局勢依舊動盪，烏克蘭危機持續發酵。一方面是全球原油市場的增產，另一方面是夏季消費旺季的汽油價格持續回落，5-9 月是美國的駕車出遊旺季，此期間煉油廠也會調節裝置將汽油的產率調升到最高，但今年包括美國、亞洲和歐洲在內的主要市場，汽油裂解價差持續回落，亞洲地區在 8 月初甚至達到了整年的最低，這將促使煉廠調降開工率，並減少原油的需求量。總體來說，國際原油下跌原因紛繁複雜，主要因素為國際原油的供應充足，市場需求增速放緩，造成國際原油的下跌壓力。

2014年8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)		
	JULY	AUG	% change	JULY	AUG	% change
Max	955	826	-13.51% ↓	573	555	-3.14% ↓
Min	728	699	-3.98% ↓	521	541	3.84% ↑
Average	827.48	767.10	-7.30% ↓	546.57	548.57	0.37% ↑

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格99.75美元，月底報價95.97美元；月均價為每桶96.361美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格104.92美元，月底價格每桶100.52美元；月均價為每桶101.941美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格104.00美元，月底以每桶102.31美元作收；月均價為每桶102.507美元

3.油輪買賣交易行情*

超大型油輪 –“DS Victory”(2001年造，二十九萬九千載重噸)以約三千三百六十萬美元售出。

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

本月運費市場依舊疲軟，波灣出口至遠東航線運費從月初一路緩慢向下，月中曾經一度好轉，但直到月底包括大西洋出口至遠東航線紛紛呈現下滑趨勢。本月波灣出口至日本航線貨載成交數達 124 筆，波灣出口至日本之航線運費從月初 WS46 點，月底調整至 WS42 點，換算日租金 17,296 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 WS26 點，日租金至 9,772 美元。

蘇伊士型油輪市場 –

蘇伊士型油輪延續了七月下旬的向下趨勢，運費持續回落調整，充足的船噸數與有限的貨量帶給船東不少壓力；黑海-地中海航線月底運費下修至 WS62.5 點，換算日租金約為 12,799 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 W62.5 點，日租金 15,580 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 W62.5 點，換算日租金僅 14,443 美元。

6.成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級航線運費平穩起伏小，月初運費 WS115 點至月底來到 WS117.5 點，日租金達到 25,515 美元；波灣至日本 5.5 萬噸級運費 WS117.5 點，日租金 16,077 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8月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	1-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	29-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	27.0	10,515	26.0	9,772
AG / JAPAN	VLCC	46.0	21,695	42.0	17,296
WAF / EAST	VLCC	49.0	23,905	47.5	21,840
WAF / USG	VLCC	55.0	34,947	50.0	29,023
WAF / USAC	SUEZMAX	77.5	25,347	62.5	15,580
MED / MED	SUEZMAX	87.5	33,712	65.0	16,439
UKC / USAC	AFRAMAX	90.0	14,421	95.0	17,352

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	1-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	29-Aug-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	115.0	23,808	117.5	25,515
AG / JAPAN	55,000	115.0	14,734	117.5	16,077
UKC / USAC	37,000	95.0	3,610	90.0	2,787
SINGAPORE / JAPAN	30,000	107.5	8,291	120.0	11,349
MED / MED	30,000	117.5	4,575	120.0	5,569

油輪期租市場價格

(US\$)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	29,000	33,000
SUEZMAX	150-160k	24,000	26,000
AFRAMAX	95-110k	18,000	21,000
LR1	65-74k	15,500	16,250
MR	47-48k	14,000	15,000

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	\$70.0	\$50.0
AFRAMAX	95-105k	\$53.0	\$40.0
LR1	65-73k	\$45.0	\$32.5
MR	47-51k	\$36.0	\$25.5

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年8月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	98.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	65.0	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	53.5	\$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