



中華海運研究協會

Chinese Maritime Research Institute

船舶與海運 通訊

第一百二十五期

SHIP & SHIPPING
NEWSLETTER

ISSUE 125 2014年5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 4 月 - 5 月國際運輸動態報導	3
2014 年 4 月 - 5 月國際散裝乾貨船市場行情分析	6
2014 年 4 月份國際油輪市場動態	16

散裝船運租船經紀人業務簡介

李志鵬¹

航運業主要經營的型式分為定期航運及不定期航運，不定期航運主要經營散裝貨物航運，相對於定期航運而言，其航線、船期及停靠港口不固定，其營運路線依貨源而改變，其艙位取得方式亦不相同，主要是經由租船經紀人(chartering brokers)取得適合船隻資訊、洽定業務、船務代理行代辦進出口業務。主要運送乘載時效性及價值較低的大宗物資為主，相對於定期航運而言，散裝船運是以載運條款(charter party)取得船舶運能的提供，係屬於契約運送人性質，租船經紀人在船東與庸船人之間對於合約的完成扮演重要角色，然對於此一角色日常的工作性質內容較少了解，認為經紀人僅是一般人認為的「37仔」或「牽鈎仔」，此皆為對此行業的誤解，以下將就實務上租船經紀人工作內容進行簡單介紹。

散裝船運的船東及貨物運送需求者散佈於世界各地，貨主以一己之力自行尋找船隻運送貨物，而擁有船舶的船東或管理公司亦需自行找尋可運之貨，則會造成船舶閒置資產的浪費則會耗時費力，以上皆會造成鉅額的搜尋成本。租船經紀人可扮演兩者之橋樑，為雙方提供即時的船舶資訊及運費的協議，使貨物可以合適的船型、合理的船價進行運送，船東則可賺取滿意的運費。

散雜船主要為散裝運輸穀物、煤、礦砂、鹽、水泥等大宗乾散貨物的船舶，都可以稱為乾散貨船，或簡稱散貨船。因為載運貨種單一，不需要包裝成捆、成包、成箱的裝載運輸，不怕擠壓，便於裝卸，所以都為單甲板船。總載重量在 50,000 噸以上，一般船上無配置起貨設備。由於穀物、煤和礦砂等的積載因數 (Storage Factor) 相差很大，所要求的貨艙容積的大小、船體的結構、布置和設備等許多方面都有所不同。因此，一般習慣上僅把裝載糧食、煤等貨物積載因數相近的船舶，稱為散裝貨船，而裝載積載因數較小的礦砂等貨物的船舶，稱為礦砂船。用於糧食、煤、礦砂等大宗散貨的船通常分為如下幾個級別。1. 總載重量 DW 為 100,000 噸級以上，稱為好望角型船。2. 總載重量 DW 為 60,000 噸級，通常稱為巴拿馬型。這是一種巴拿馬運河所容許通過的最大船型。船長要小於 245 公尺，船寬不大於 32.2 公尺，最大吃水為 12.04 公尺。3. 總載重量 DW 為 35,000 噸級-40,000 噸級，稱為輕便型散貨船，吃水較淺。世界上各港口基本都可以停靠。4. 總載重量 DW 為 20,000 噸級-27,000 噸級，稱為小型散貨船。最大船長不超過 222.5 公尺，最大船寬小於 23.1 公尺，最大吃水小於 7.925 公尺。用於運輸礦砂的船，由於載重量越大，運輸成本越低，目前，礦砂船最小的總載重量為 57,000 噸；最大的為 260,000 噸；大多數為 12,000 噸-150,000 噸左右。由於散裝貨物種類過於龐雜，本文則主要以 Dry Bulk 類型業務進行介紹。

¹台灣華森運通股份有限公司 租船部協理

租船經紀人主要的工作為 1.提供訊息、2.船與貨的配對/媒合/船型選擇/價格提供、3.洽談 Voyage / T/C Terms、4.製作 CP、5.執行運務作業、6.完成運載、7.利潤/成本、8.風險管理。租船經紀人需時刻關注市場相關報告，清楚船運市場面臨的外部環境變化，並需了解全球貨物運送需求情況。使船東或是船舶擁有者能判斷目前租船價位的水準及未來船運供給走向，租船經紀人亦會將不同的船舶租用條件及運價(如 Run Spot Price、Period Candidate、T/C or Bareboat)提供給貨主知悉因此對於運送契約的完成需要高度的專業知識及對航運市場動態及價格的敏感性，最重要的是洽談時機的選擇。

對於船/貨之間的配對與媒合，在每日成千上萬的船運的需求中，船舶經紀人需了解如何在市場上找到合適的船型。拜目前全球衛星系統及網際網路發達所賜，以目前的市場型態，船舶的位置已完全被公告在網路上(如：AIS 系統)可隨時查得船舶位置所在，船舶經紀人確定貼貨源的船隻後，可與擁有該船隻的船東進行接洽，並協議各種租用船隻的方式及運用取得該運力。有經驗的船舶經紀人在為其客戶取得該船舶運力時，若使用的船隻仍有空間則船舶經紀人可進行彈性的運用，考量併裝卸貨港為同一處的貨物(Collect Parcel Cargo for a Full Vessel; Full and Down)以增加運費收入，同時增加本身的收入。然能以此方式操作需要對於各類船舶運送能力及特性的了解及各類貨物的裝載知識(如：配艙及各類貨物積載因素)，非在此行業工作多年後，方有可能。

租船經紀人常面對的是變化快速及需求急迫的市場環境。對於立即性的需求，租船經紀人需擁有立即回應的能力。以滿足貨主所願意負擔的運費水準下進行貨物的托運。因此對於船/貨的配對/媒合操作上需要考量如 DWT/Cargo Hold Capacity / Cargo SF (Stowage Fact) / Rotation?等因素外，亦需加上市場的船貨配對 (SWAP) 的可能性。在媒合的過程中需要考量的因素包含有計算 (PDA / Bunker Quantity, Quality and Price (Port) / Cargo (Port) Vessel Restriction / Distance / Considering Voyage terms / TC Equivalent) 等各項條件。而對於租船方式的選擇如以 T/C term 為例需要了解 Order, Inquiry、Indication、Calculate Offer、Firm Offer、Counters、Recap with Subject、Clean Fixture、Negotiate CP details、Drawing CP draft、Signing of CP、Take care OP Matters 各項目。

然除了船舶的媒合及運送合約的確定外，租船經紀人亦需擁有執行運務 OP (排解困難/問題)的能力，以順利完成運載(如：船務代理公司的安排、Panama Canal 通行確認、保安人員需求、裝載計畫提供、損壞/公證報告等)以及合約執行上責任風險的確認，許多裝運過程中無預期的損壞及延遲當會造成運費無法正常收取甚至遭訴訟。因船舶經紀人的收入係來自於運費的傭金，如何防止運費無法收耳的情形事件發生而導致經紀收入的損失，如：於 Bidding/verdict/Binding without authority 過程中的誤導或判斷錯誤皆為船舶經紀人在執行業務時需要時刻注意的事項。另外在面對其他代表同種類或同質性高的船運競爭，船舶經紀人需要時刻關注其運力的供給狀況，以免貨源喪失或誤判情勢訂出無利可圖的運價。由上可知，船舶經紀人面對的是一個資訊繁雜、供需變化迅速的船運市場。惟有不斷思考滿足該市場的 business model 才能保有競爭能力。最後對於船舶經紀人所面對龐大資訊的挑戰，船舶經紀人未來對於此 big data 的時代需要建立一有效即時的資料庫系統將日常處理的運力需求及船東可用船舶類型以系統的方式進行配對，協助船/貨的媒合並計算合理的運費，方能應付來自世界各地的船運需求。

海運市場動態報導

2014 年 4 月-5 月國際運輸動態報導

1. 德魯里：巴拿馬運河擴建完成中型貨櫃船可能大量過剩

巴拿馬運河擴建完工後，巴拿馬型貨櫃船將拆解一半？依據航運研究機構德魯里(Drewry)的看法，明(2015)年底巴拿馬運河擴建完畢後，4,000 至 5,000TEU 型的巴拿馬型中型貨櫃船很可能大量過剩，為平衡市場供求，其中一半運能不論船齡新舊都將不得被拆解。據瞭解，明年運河船閘拓寬後，水道通行船舶尺寸將從目前的最大 5,000TEU 的巴拿馬型船大增至 1.45 萬 TEU 船。此外，亞歐航線超大型運能不斷下水導致較小型貨櫃船持續湧入南北航線，巴拿馬型船過剩狀況正日趨惡化。

研究指出，大型貨櫃船投入較小航線造成擠壓效果，巴拿馬型船運能過剩已導致租金低迷，而船公司不管供需狀況，消化運能成為當務之急。最近地中海航運(MSC)宣佈在亞洲/西非航線上部署十艘約 4000TEU 型船再次憑添南北航線困境。同樣的，在亞洲/澳洲航線上，船舶平均尺寸已從去(2013)年第三季的 4,365TEU 上升至今年一月的 4,900TEU，運價波動更加劇烈。

此外，在亞洲/巴西去程航線上，去年上半年運能大增 17.9%，而同期貨量增速只有 4.1%。南北航線需求增速放緩，巴拿馬運河擴建工程的延後客觀上予南北航線喘息機會。德魯里數據顯示，2011、2012 以迄 2013 年南北航線需求增速分別為 10.3%、3.1% 和 4.9%，今年增速預計提升至 5.7%。

基本上目前僅亞洲/美東航線就有約 150 艘 4,000 至 5,000TEU 型船取道巴拿馬運河，另外還有 58 艘巴拿馬型船部署在歐洲/南美西岸以及北美東岸/南美西岸航線上，其中多數船都將被更大尺寸貨櫃船取代。德魯里分析認為，目前巴拿馬型船平均船齡只有 8.5 年，其中 73% 的船齡不到 11 年，部分船東更傾向於重裝引擎或是改大船舶尺寸以節約造船成本。巴拿馬型船運能總量約在 280 萬 TEU，佔全球總運能的 16%，等到擴建後的巴拿馬運河竣工後，為平衡供需，全球巴拿馬型船之半都將面臨拆解。

【資料來源：中華日報航運電子報】

2. 香港第一季扭轉頹勢重奪全球第三大貨櫃港

去(2013)年因碼頭工潮影響，首度被深圳港擊敗失去全球第三大貨櫃港席位的香港，終於在今年第一季扭轉頹勢。據統計，截至今年前兩個月，香港仍落後深圳不到四萬 TEU，但在三月份櫃量再現成長，累計一至三月份櫃量以 540.1 萬 TEU、2.5% 成長率，領先了同時期的深圳 522.88 萬 TEU 與 -0.1%，重奪全球第三大。深圳港在未來的九個月是否能保住去年打下的江山。數據顯示，今年一月份深圳港仍以 218 萬 TEU 領先香港(194.3 萬 TEU)，但在二月份直落至 129.02 萬 TEU，當月降幅高達四成，而香港在二、三月份持續成長，讓深圳港在第一季嚐到敗績。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 貨櫃裝船前過磅 IMO 擬強制執行

當前海運發展貨櫃化運輸，船、貨、人「三安」已成為運輸管理重要準則。據外電報導，國際海事組織（IMO）為強制執行貨櫃裝船前的稱重操作，擬修改海上人命安全公約（SOLAS），草案提交給 IMO 海事安全委員會批准，若如期於十一月批復，推算於 2016 年五月前可望生效。為了有效降低船舶配積載的不確定性因素，據修正案，貨櫃上船前必須強制稱重，作為確認是否與貨主申報一致，或是啟用一套重量確認方案，以便貨主對貨櫃託盤、襯墊、皮重等所有包裝和貨物計重。此外，近洋航線上由拖車裝卸上下滾裝船的貨櫃，並未被列入此次強制稱重範圍。

載於 SOLAS 公約第四章節 A 部分規則第二條，隸屬於托運人義務：在裝貨之前提供足夠且適當的資訊，確保能夠安全裝運船舶，並需向船方申報貨物重量。一旦新規範施行，以海上安全為運輸前提，除了可能影響當前各項作業模式，同時亦可能相對增加有關法律責任，供應鏈相關業者宜注意。

【資料來源：台灣新生報航運網】

4. 貨櫃航運市場期待 5 月調漲案

據德魯里發佈最新貨櫃觀察報告（Container Equipment Insight）指出，第一季貨櫃運價回升一成，為兩年來首度上揚。隨著各大航商陸續發布新運價方案，市場期待下月順利帶動新一波漲勢。據分析，產業難以複製過往逆勢調漲經驗，運價的局部改善只能依賴貨量短期復甦，及產業謹慎投入，當前市場貨量依舊平淡，從每年出貨季角度來看，認為本季運價可望逐步向上。據統計，最新世界貨櫃運價指數（WCI）顯示，上周亞歐線和跨太平洋線運價保持穩定：上海至鹿特丹運價每四十呎櫃為 2,422 美元，周增 1%；上海至熱那亞運價每四十呎櫃為 2,725 五美元，周跌 0.33%%；上海至洛杉磯運價每四十呎櫃為 1,773 美元，相較上周持平；上海至紐約運價每四十呎櫃為 3.288 美元，周跌 0.24%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 貨櫃輪拆船達歷史新高

2014 年前四月貨櫃輪運力拆船達到 212,000TEU，比去年同期增加 27%。雖然拆船的速率預計在接下來三個月會因傳統暑期強勁運量需求逐漸減低，但整年的拆船量仍會達到歷史的新高。

2014 年整年拆船量預計達到 500,000TEU，比 2013 年 463,000TEUe 多出 3,700TEU 的運能。增加的拆船量主要是因許多 4000TEU 的船隻在今年非預期性的拆解。34 艘介於 4,000 到 5,300 TEU 的船隻在過去四個月內進行拆解，比起 2013 年整年同類型的 18 艘及前幾年 13 艘多出許多。在未來的幾個月預計仍會有至少 12 艘該類型的船隻進行拆解。

今年拆解船隻的平均船齡預計會達到歷史新低。2000-2011 年間平均船隻拆解船齡為 28 年。到了 2012 年拆解船齡下降到 23 年，2013 更減少到 22 年。到今年目前為止，所拆解的 70 艘船隻中，其船齡則更低於此數字。在 4,000TEU 以上噸位的拆解船隻的船齡則皆不超過 20 年。

【資料來源：本刊整理】

6. 全球貨櫃船運能突破 1800 萬 TEU 年增 95 萬 TEU

貨櫃船運供給面節節攀高，三月份全球貨櫃船運能還維持在一千七百萬 TEU 水準，隨著近期包括萬 TEU 級大型貨櫃船密集交付營運，四月運能規模突破了一千八百萬 TEU!ALPHALINER 最新數據顯示，全球貨櫃船隊運能已達 5956 艘、1805 萬 TEU，相較於去(2013)年同期的 5923 艘、1709.47 萬 TEU，一年間增加了 95.52 萬 TEU。市場消息說，近期貨櫃船運市場新船交付不斷，其中麥司克航運從韓國大宇造船接收其第七艘 3E 級新船一萬八千 TEU 之 Maribo Maersk 輪，該輪將投入亞歐航線。該公司在今年二月份接收了同系列的第六艘新船，第一艘船則是在去年六月份交船，該批船係於 2011 年下單訂造。另一家同業赫伯羅德則由現代重工接收系列十艘一萬三千 TEU 新船中的第九艘 Ludwigshafen Express 輪，該輪將配置在其所屬 G6 聯盟亞歐 Loop 4 線。據瞭解，該批訂單當中，除四艘是按船型訂造，另六艘則由 2008 年二月訂造的六艘 8750 TEU 船升級。

【資料來源：中華日報航運電子報】

7. 前四月我國國際商港貨櫃裝卸量增百分之四

受國際景氣緩步復甦影響，我國國際商港今年一到四月貨櫃裝卸量總計為 473 萬 TEU，較去年同期的 455 萬 TEU，成長 4%。其中高雄港前四月貨櫃量為 335 萬 TEU，較去年同期的 321 萬 TEU，增加 4.29%。台中港前四月貨櫃量為近 47.5 萬 TEU，較去年同期近 47.2 萬 TEU，成長 0.63%，基隆港前四月貨櫃量為 53 萬 TEU，較去年同期的 49 萬 TEU，增幅為 7.64%，台北港一到四月貨櫃量為 38 萬 TEU，較去年同期的 37 萬 TEU，增加 1.03%。

【資料來源：中華日報航運電子報】

8. 高港升級 1.8 萬 TEU 級大貨櫃輪順利停靠

船舶大型化效應，近年來逐漸在各大型貨櫃港發酵，隨著大船航抵，高雄港裝卸業務呈現繁忙景象，現已具備 1.8 萬 TEU 級大型貨櫃輪可安全停靠條件。據統計，今年第一季超過一萬 TEU 級大型貨櫃輪泊靠高雄港，已達十二艘次，相較去年同期僅有一艘次，成長顯著。台灣港務公司高雄港務分公司總經理黃國英表示，高雄港水深及設施條件優良，根據相關期刊評比，高雄港機具作業效率在各競爭港口中名列前茅，與上海、釜山、香港等競爭港口相較毫不遜色。當中洲際一期貨櫃中心，也就是第六貨櫃中心，現委高明貨櫃碼頭公司營運，該碼頭水深達負 16.5 公尺，並配載二十四排橋式起重機，已有能力提供當前全球最大 1.8 萬 TEU 級貨櫃輪到靠。另黃國英提及，高雄港洲際二期貨櫃中心已進入設計階段，亦會考慮船舶大型化趨勢，進一步將後續新一代 2.2 萬 TEU 級大型貨櫃輪到靠納入設計。

高雄港具優越條件，除作業機具效率在競爭港口名列前茅，高雄港表示，國際航運市場重量級聯盟 G6 及 CKYH-E 等主力航商均在高雄港投資經營貨櫃碼頭，其中 G6 聯盟在遠歐線已配置七艘 1.3 萬 TEU 級貨櫃輪，自三月起定期到靠高雄港，高雄港港口條件優良，日前更有兩艘 1.3 萬 TEU 及八千 TEU 級大型貨櫃輪同時到靠裝卸。

【資料來源：台灣新生報航運網】

2014 年 4 月-5 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.已開發經濟體已逐漸脫離苦悶萎靡不振經濟環境，歐洲國家已走出歐債危機，經濟出現穩定成長，投資消費已明顯漸轉強，同時為歐洲企業創造良好發展環境，歐洲央行續維持寬鬆貨幣政策。美國建築業開工率已顯著增長且就業市場已見增加，雖Fed將加快將QE購債退場，但資金回流加持，投資消費動能充沛，帶動美國經濟逐步復甦。可是全球資金從新興經濟體快速撤走，嚴重衝擊到新興經濟體國家的經濟成長動力，以中國與印度為代表的亞洲新興經濟體國家經濟成長動能轉弱，現中印兩國對全球經濟的拉力扮演火車頭角色，若兩國經濟成長開始轉弱，對全球大宗原料的需求力道將受到影響，進而削弱全球散裝船運力需求增長動能。
- 2.2014年中國經濟縮小增長幅度。在新型城鎮化建設的推動下，基礎設施建設投資在一定時間內仍將有增長空間，但從近來中國政府加速解決產能過剩工業，如傳統製造業鋼鐵、水泥、電解鋁等高消耗、高排放行業，另打房政策使房地產開發投資增速回落，導致中國內部投資持續放緩。中國儼然成為全球最大經濟體，若中國經濟成長回落，最直接將減少工業原料進口速度與數量，在中國需求原料減弱下，原料價格與海運貿易量將受到明顯影響。

(二)中國本土煤炭價格倒掛，與環境管控，阻礙進口煤增加

- 1.2014年全球煤炭市場還是供大於求的局面，中國煤炭進口量仍將保持高位，但因環保政策限制，預計進口量增幅將縮減，進口量約為3.5億噸，增幅約10%。2014年中國煤炭需求呈現偏弱格局，煤炭供給能力基本充足，除非氣溫、降水情況對煤炭需求的拉動高於預期，否則煤炭供求面臨過剩壓力。今年以來中國本土煤炭價格持續調降，使得進口煤炭價格優勢喪失，電廠採購開始轉向本土煤炭，迄今進口煤的價格雖處於倒掛狀態，但一旦出現本土煤價格持穩上漲時，進口煤就將乘虛而入。
- 2.中國本土熱燃煤價格持續下跌，對2-4月進口煤產生抑制作用，但由於今年1月煤炭進口量高達35.92百萬噸，比上月增加32萬噸，比去年增長17.5%，2月進口22.82百萬噸，比上月減少13.09百萬噸，下降36.45%，比去年減少48萬噸，下降2.01%，3月進口煤炭25.29百萬噸，下降3.3%，今年第一季中國進口煤仍有83.96百萬噸，增長5.1%，出口1.97百萬噸，下降3.5%，淨進口81.99百萬噸，增加4.15百萬噸，增長5.3%。

(三)雖全球礦砂供應暴增，礦價明顯下跌，但中國進口量萎縮

- 1.由於季節性的驅動，以及國際礦價持續疲弱，頓時吸引中國鋼廠大舉進口礦砂行動，3月礦砂進口73.96百萬噸，較上月增加12.72百萬噸，比增長14.58%，4月進口達83.39百萬噸，為歷年來次高，比上月增長12.75%，累積前4個月進口量達3.053億噸，增長21%，也刷新記錄，預計今年中國礦砂進口量仍將維持增長態勢，全年進口量將達8.7億噸水準，增幅達6%。4月下旬中國港口礦砂庫存高達1.21億噸左右，比去年增幅65.1%，創下歷史新高，後續中國貿易商對進口礦砂採購速度將降溫。儘管目前高粗鋼產量仍對短期礦砂需求構成支撐，但受中國宏觀經濟表現疲弱、鋼鐵終端需求弱勢而面臨下滑，鋼廠採購速度可能再度放緩，若5月鋼鐵需求仍無顯著改善，礦砂進

口熱度恐無法提升。

2. 中國日粗鋼產量再創歷史新高，日產量維持高產量將成常態，但鋼材市場整體表現不佳，粗鋼產量繼續攀升的空間有限，亦即中國礦砂需求上升的空間不大。同時，港口礦砂庫存去化依然緩慢，且持續攀升。2014年礦砂價格持續下跌，鋼鐵企業預期的低價位，尚未見底。受中國經濟成長明顯減緩和鋼鐵工業面臨困境，對礦砂的需求變成低速增長，增幅3%-4%左右，2014年中國本土礦增量能夠滿足新增需求，預計需求增量為32百萬噸，而本土礦產量將新增1億噸左右，折合成品礦31.2百萬噸左右。不過，高品質礦可能趨緊，進口礦量仍將增加，階段性局部性供求緊張的情況還會出現。
3. 因受到颶風頻頻侵襲，致第一季澳洲礦砂產量和發貨量雙降。Rio Tinto今年第一季度礦砂產量增加8%至66.40百萬噸，比上季下降6%，礦砂發貨量增加16%至66.70百萬噸，比上季下降8%，礦砂產量接近3億噸。該礦商正在進行將港口、鐵路和電力基礎設施年處理能力擴至3.6億噸的項目建設，預計2015年上半年末完成。另一家礦商BHP第一季礦砂產量為49.57百萬噸，增加23%，今年產量目標上調至2.17億噸。前9個月(截至2014年3月31日)，BHP礦砂產量達到創紀錄的1.63億噸，年產量為2.17億噸，預計到2015財年末，產量增速將達到16%。第三家礦商FMG今年第一季礦砂發貨量增加56%，為31.50百萬噸，今年第二季發貨量預計為41.60百萬噸，比第一季增加10百萬噸，其年產量增至1.55億噸。雖然澳洲礦商踴躍擴產，不斷提升目標產量，但還是遜于其巴西的VALE，VALE的目標年產量超過3.6億噸，而且長期的計畫則是4億噸。

(四)鋼材疲軟，中國粗鋼產量下降，亞洲需求降溫

1. 中國當局嚴厲打壓房地產，致房地產行業開工、銷售面積都呈現大幅回落，因而拖累鋼價一路下跌，但今年第一季中國粗鋼產量達到2.02億噸，3月產量更是達到70.25百萬噸，增長2.2%，4月中旬中國鋼廠粗鋼日產量為228.02萬噸，增量12.86萬噸，增長5.98%，一舉刷新歷史高點。粗鋼日產量還是維持在高位，。2014年中國鋼鐵業基本面不會有大的實質性變化，中國鋼材需求穩定，粗鋼產量將突破8億噸。國際鋼鐵協會預測近兩年全球鋼鐵表觀消費量將主要由歐美等發達國家來拉動，新興市場國家的鋼鐵表觀消費量增速預計將由2013年的5.1%降至2014年的3.2%。其中，金磚四國的鋼鐵表觀消費量增速將由2013年的5.4%降至3.0%，亞洲和大洋洲國家則由2013年的4.9%降至2014年的2.8%。
2. 多年來中國鋼鐵業已習慣於快速增長，但是近年來卻放慢了增長的腳步。中國為全球最大的鋼材消費國，但持續祭出政策未來中國鋼鐵需求增速將呈逐年降落。預計2014年中國鋼鐵需求增長率將從2013年的6.1%降至3.0%，總需求為7.21億噸，2015年中國鋼鐵需求增長率將降至2.7%，總需求為7.41億噸。2014年3月日本粗鋼產量較去年上揚2.9%至9.73百萬噸，連續第7個月呈現增長，且月產量13個月來第12度突破9百萬噸關卡，並創5年新高水準，與比上月增15.1%。累計前3個月粗鋼產量成長3.5%至27.58百萬噸，顯示日本經濟逐漸好轉，帶動鋼廠粗鋼產量的增加。
3. 全球3月粗鋼產量1.41億噸，比去年同期增長2.7%。今年首季亞洲區域粗鋼產量2.74億噸，比去年第一季增加2.6%。歐盟區首季粗鋼產量43.8百萬噸，比去年同期增加6.7%。北美地區首季產量29.9百萬，比去年第一季增加0.8%。獨立國協產量26.3百萬噸，比去年同期減少2.8%，中國第一季粗鋼產量2億0,270萬噸、年增2.4%，增速減緩6.7%，中國今年3月粗鋼產量70.3百萬噸，比去年3月增加2.2%，其他亞洲地區，日本產量9.7百萬噸，比去年同期增加2.9%，南韓產量6.1百萬噸，比去年同期增加8.0%。歐盟區的德國產量4.0百萬噸，比去年同期增加6.1%，義大利產量2.4百萬噸，比去年同

期增加 8.0%，法國產量 1.4 百萬噸，比去年同期增加 4.1%，西班牙產量 1.3 百萬噸，比去年同期增加 4.1%，土耳其產量 2.8 百萬噸，比去年同期減少 4.3%。俄羅斯產量 6 百萬噸，比去年同期增加 1.3%，烏克蘭產量 2.7 百萬噸，比去年同期減少 7.7%。美國產量 7.4 百萬噸，比去年同期增加 0.9%。

(五)全球穀物與鎳礦海運量增加，庫存量居高不下，買方暫時退場

1. 中國對黃豆的需求增加，2013年黃豆進口為63.38百萬噸，2014年3月進口4.62百萬噸，比上月增32.53%，比去年增加20.35%；第一季累計進口15.35百萬噸，比去年同期增長33.18%，今年前4個月增長41%至22百萬噸，創歷史新記錄，但未來進口增速將明顯放緩，至2023年進口量為73百萬多噸。
2. 今年第一季玉米進口量為1.18百萬噸，增長14.67%，其中，從美國進口86萬噸，下降16.13%；從烏克蘭進口19百萬噸，從泰國進口11百萬噸，從去年11月轉基因玉米退運事件以來，中國玉米的進口量持續下滑，3月中國進口玉米4.81萬噸，減少79.70%，其中從美國進口1.19萬噸，所占比重繼續下降，進口美國玉米占比仍將繼續下降，同時，中國進口商不斷取消採購美國玉米合約，第一季累計取消採購美國玉米達91萬噸，4月上旬取消23萬噸。中國小麥供應日漸充足，對進口小麥需求大幅下降。

(六)訂單再度湧現，拆解量萎縮，運力供給壓力再起

1. 老舊逾齡散貨船的拆船規模在2012年達到最高水準的34百萬DWT後，去年下降到22百萬DWT，估計在今年的達20百萬DWT左右。另外，今年第一季散貨船新造交付量比去年下降33%，散貨船隊增長率僅達到1.7%。2014年的年均散貨船新造交付量低於年初預測量，今年散貨船的船隊增長率為5%，大幅低於需求增長率預測值8%，今年散貨船運力需求增長率約為8%，高於船舶增長率，運力供給過剩有所改善。
2. 2013年船東對新造散貨船的興趣大大增強，且偏向於小型規格的散貨船，去年全球968艘新船訂單有大約一半是輕便型和超輕便型散貨船，將在2016年和2017年交付。未來2年確切的散裝船新船運力交付量不是很高，但也增加了不少。今年海岬型船新增比例明顯降低，全年估計約有110艘交船，運力增幅約6%，巴拿馬型船與超輕便型船新船交船數高，分別約有200與260艘，運力增幅約9%，且兩型船明年交船數與今年相當，過剩情形難以獲得改善。
3. 去年第四季新造市場呈現快速的增長趨勢，而今年第一季的增長趨勢雖不如上一季，不過還是呈現的是增長趨勢。今年第一季全球散貨船新造船訂單量雖然比上一季下降38%，但比去年還是增長33%。3月全球造船新船訂單127艘，比上月降幅達32%；比去年下降12.8%，3月散貨船新訂單為55艘，輕便型19艘，輕便極限型19艘，巴拿馬型8艘，海岬型9艘。最近散貨船新造投資呈現活躍，但下單的大部分船舶安排在2016年及2017年交付，因此不會對今年散貨船運費產生影響。2010年底散貨船手持訂單量高達到3億DWT，在2012年底下降到1.42億DWT，去年底散貨船手持訂單增長到1.53億DWT。散貨船訂單量從2010年1億DWT大幅下降到2012年25百萬DWT，去年再增長到82百萬DWT。2012年散貨船新造交付量直逼到1億DWT，去年下降到62百萬DWT，預計今年及明年持續呈現下降，分別下降到53百萬DWT及46百萬DWT。

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。今年以來全球穀物海運貿易量出現

- 反常，3月、4月傳統南美出口旺季，可惜受到包括大陸豬瘟、日本雞瘟、大陸與美國黃豆、玉米等基因問題之爭議，致今年第一季穀物海運量明顯萎縮，拖累巴拿馬型船以下運費市場。此外歐洲景氣復甦不夠強，加上冬天歐洲多數地區屬暖冬，煤炭需求降低，以及中國進口需求煤炭明顯萎縮等不利因素的衝擊，惟中國礦砂進口量頻創新高，使礦砂庫存量也創歷史高位，此僅激勵海岬型船運費市場2月上旬來曾拉出一波上漲行情外，其他型船市場缺乏穀物、煤炭及其他貨載的加持，今年迄5月上旬運費市場表現令市場人士大失所望，今年3月下旬後BDI指數出現直直落的走勢。
- 今年以來中國本產煤炭包括熱燃煤與焦煤持續降價，致進口煤價格已無優勢，甚至進口煤炭慘遭套牢窘境，挫傷貿易商進口的意願，以及中央當局重視環保控制煤炭消耗量，禁止低熱值高硫煤炭進口，預計後續進口煤炭量還將繼續減少，今年2月中國煤炭進口出現負增長，預兆4月煤炭的進口數據不會太好。國際煤炭海運量缺了中國進口激增的加持，巴拿馬型船運費市場首當其衝，導演巴拿馬型船運費自2月以來毫無表現，持續疲弱緩步下跌，再加上大西洋區域缺乏穀物海運貨載，致本區域市場相當低迷，並蔓延逐至太平洋區域。雖然鋼市大環境未有明顯的改觀且礦砂庫存攀升高位，但3月、4月中國礦砂進口再度爆增，帶動礦砂海運貨載需求運力增加，刺激海岬型船運費市場數度翻揚，惟僅海岬型船創唱獨腳戲，致反彈力道不強與延續時間不長。4月底5月初逢黃金週假期，整體航市交易活動冷清，5月後雖海岬型船曾出現兩日亮眼的強勁反彈，可惜仍是曇花一現，隨即陷入疲軟下跌。
 - 3月下旬以來BDI指數直直落的罪魁禍首，有市場人士歸咎於FED退出量化寬鬆政策，緊縮全球流動性貨幣，造成流動性減少，引發金融機構開始調整在大宗商品市場上的倉位和結構，帶動國際大宗商品價格下跌，在2014年第一季導致低迷多年的海運市場繼續受到抑制，進而致BDI在4個月內暴跌60%。未來BDI波動受到美國金融機構左右的可能性將進一步加大。自3月底以來散貨船市場再次出現連翻下跌走勢，但許多船東、分析師和專家一致認為2014年會成為市場持續了5年的低迷之後有所突破的一年，並表示隨著市場需求進一步增加，新船訂單的壓力將有所減少，對於第二季的5月、6月為大宗商品的去庫存化階段，如果去庫存化能夠順利完成，後期還是有上漲動力的，有望實現大幅反彈，不過，未來市場能否真達到預期仍有待觀察。
 - 今年年初至今BDI指數表現為近30年歷史上最差。BDI指數自3月下旬攀抵1621點高位後，溜滑梯式連跌19天，4月中旬攪破1千點住指標關卡，最低下挫至930點，隨後海岬型船與巴拿馬型船運費市場止跌回升，才終止下跌，創去年6月以來最低水準，跌幅近43%。BDI5月初又收復1千點關卡，可惜整體航市過5月依然氣勢如絲，恐無力支撐而近日將拉回可能性很高，5月上旬BDI再度1千點淪陷且收低在997點。海岬型船運費市場自3月下旬攀登至3129點後高檔下跌，原因在於中國鋼廠礦砂庫存已推高至上億噸以上，短期去庫存化速度慢，導致礦砂貿易商與礦商縮手暫停運送作業，使航市需求運力減少，運費失去支撐持續急速大幅下跌，4月上旬跌破2千點關卡，4月中旬挫低至1591點才止跌回升，跌幅達逾49%，隨後雖呈現反彈，但力道不足，緩步走升，5月初拉回至1829點後，似乎露出疲憊隨即反轉進入下跌渠道，迄5月上旬回挫收在1613點。
 - 步入4月後，本寄望南美穀物貨載需求釋放，可刺激巴拿馬型船運費走高，但實際未如預期，南美穀物發貨出現延遲，導致運力出現供需失衡，加上中國煤炭進口明顯減少，缺乏穀物及煤炭貨載的加持，BPI指數在3月下旬攀登至1120點後反轉持續下跌，3月底即淪陷1千點關卡，一路走低，挫低至777點才止跌回升，跌幅近31%。南美穀

物在5月開始會集中發貨,4月中下旬船運交易可開始活躍,加上美國穀物將登場發貨,兩者重疊,預計第三季、第四季運力需求會大增,運費行情有望出現有力上漲走勢。4月中旬隨後呈現弱勢反彈,5月初曾一度拉回又回神,迄5月上旬勉強回升至 898 點。超輕便型船運費市場走勢與巴拿馬型船市場相似,BSI 指數 3 月下旬攀升至 1209 點高位後反轉一路走跌,4 月上旬失守 1 千點,4 月中旬挫低至 908 點後勉強出現零星反彈且微弱上下振盪,迄 5 月上旬弱勢收在 909 點。輕便型船運費市場自 3 月下旬反轉一路下跌,致 BHSI 從 676 點反轉毫無煞車直直落,迄 5 月上旬收在 506 低點。

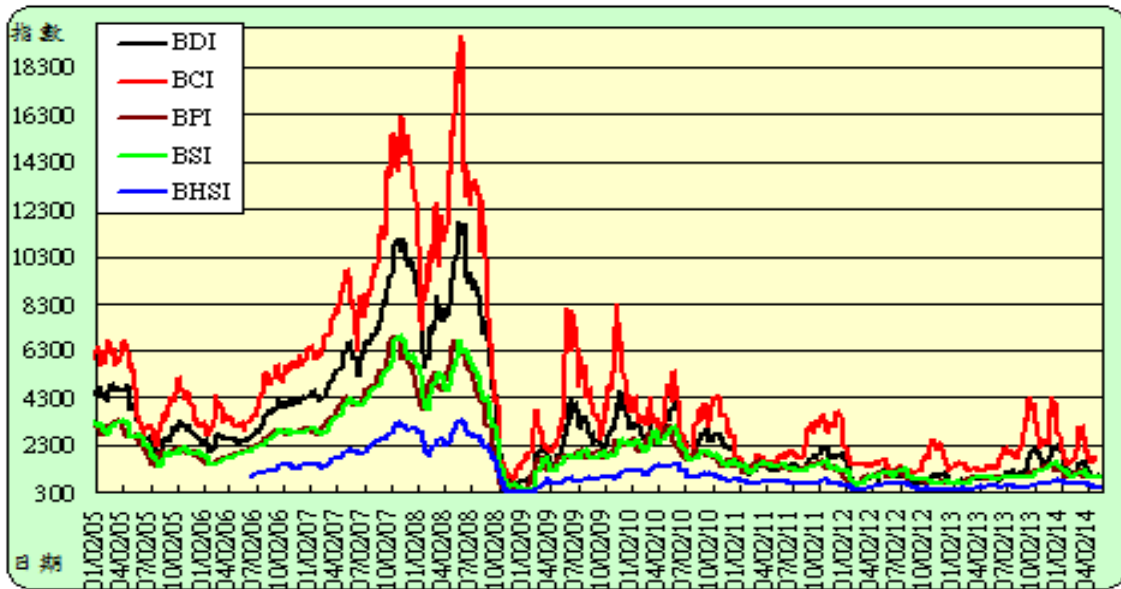


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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)組成分中四條租金航線之租金水準變動趨勢。海岬型船運費市場在2月、3月算有突出表現,主要受益於輸往中國礦砂海運運量爆增,據報導2014年的礦砂海運量將增加1.1億噸,總運量提升至13億噸。今年至4月,2月外中國礦砂進口量頻創歷史記錄,因而帶動海岬型各航線租金自2月上旬後開始上漲攀高。前一波礦砂進口高峰,並非受到實質需求推動,而是做為鋼廠融資的抵押品之用,因此一旦庫存堆高、去化不易,短期內要見到礦砂重新啟動補貨的動能並不容易。4月中國礦砂進口量出現歷史次高月份,但海岬型各航線租金卻無動於衷還是疲軟走低,可能缺乏FFA市場炒家帶頭炒作上衝,致實體市場無法產生加足能量支撐上漲,而回歸實質基本面供需平衡,顯然海岬型船市場依然存在嚴重過剩運力,在復活節結束之後,並沒有改善,4月中下旬後才勉強露出陽光,但熱度有限,海岬型各航線租金還是忽漲忽跌,似乎無力突破壓力鍋,欲脫困大幅強力上漲持續走高還是有待觀察。
2. 儘管中國礦砂進口量持續創歷史高位記錄,為何海岬型船航線租金表現還是有氣無力,主要原因應歸咎於巴西礦商 VALE 所建造的 39 艘 40 萬噸超大型 VALEMEX 礦砂貨輪已經交了約 35 艘,目前航行巴西與菲律賓蘇比克灣間,搶走大量遠程巴西至遠東礦砂貨載,今年年底淡水河谷在東馬來西亞的發貨中心也將啟用,屆時蘇比克灣發貨中心的壅塞問題將改善,其船隻利用率將提高,屆時對海岬型船市場租金影響恐將擴大。3 月下旬以來,中國港口鐵礦砂庫存水位偏高,讓中國鋼廠開始對鐵礦砂進口活動急踩

剎車，嚴重打擊海岬型船市場運力需求，海岬型船各航線租金自高檔持續下挫，連帶拖累巴拿馬極限型船與超輕便極限型等市場租金，整體散裝航市走勢轉趨疲軟。

3. 3月下旬後海岬型船各航線租金全面自高價反轉急速下挫，尤其大西洋區航線租金出現崩盤式重挫，因而拖累4條航線平均租金自25,659美元高價位拉回一路走跌，整數關卡連翻失守，4月中旬1萬美元宣告失守，最低下挫至8,831美元，跌幅逾66%。隨後止跌弱勢反彈，5月初曾出現兩天強力勁揚，並順利收復1萬美元關卡，可惜後繼無力再度回軟，迄5月上旬平均租金收低在12,125美元。
4. 太平洋區航線租金3月下旬後表現優於大西洋區航線，本航線3月下旬衝抵25,955美元高位後反轉下跌，隨後一路走低，4月初跌破2萬美元後跌勢擴大且直直落，4月下旬失守1萬美元關卡，最低下挫至9,581美元後止跌反彈再度收復1萬美元，惟僅曇花一現反彈數日再度拉回，迄5月上旬收低11,259美元。大西洋往返航線租金3月下旬飆漲到25,600美元後熄火，隨即一路下挫，進入4月跌勢加劇，4月上旬連翻跌破整數關卡，4月上旬1萬美元關卡淪陷，4月中旬挫低至4,430美元後止跌回升，5月初曾出現數日強勁反彈，急速收復1萬美元，惟曇花一現再度回跌，迄5月上旬收低在11,380美元。大西洋區返回遠東航線租金3月下旬衝抵43,550美元後，受到大西區礦砂貨載需求運力清淡，租金失去支撐一路下墜，進入4月跌勢加劇，4月底回挫至21,625美元低價位後止跌回升，5月初曾出現強力反彈，惟僅曇花一現再度回跌，迄5月上旬收低在26,945美元。太平洋區返回歐陸航線租金3月下旬登上7,532美元後拉回，4月中旬再度出現負租金，4月下旬跌落最低負1900美元後止跌弱勢振盪來回反彈，迄5月上旬回挫收低負991美元。

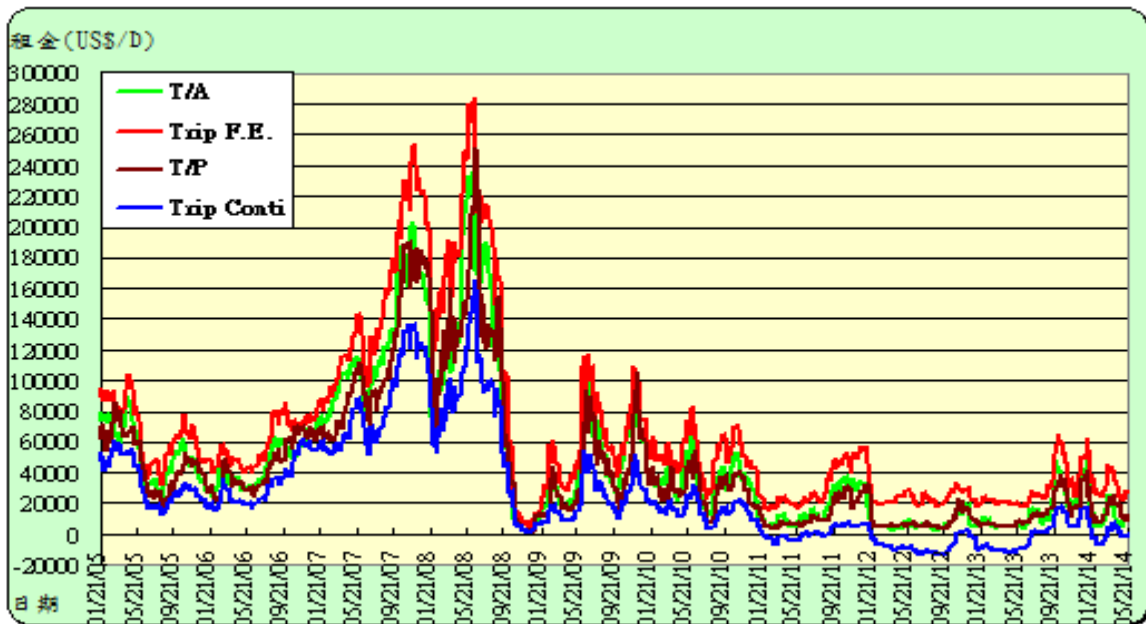


圖2海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

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。今年以來全球穀物海運貿易量出現反常，3月、4月係傳統南美出口旺季，可惜受到包括大陸豬瘟、日本雞瘟、大陸與美國黃豆、玉米等基因問題之爭議，致今年第一季穀物海運量明顯萎縮，拖累巴拿馬型船以下運費市場。此外歐洲景氣復甦不夠強，加上冬天歐洲多數地區屬暖冬，煤

炭需求降低，以及中國進口需求煤炭明顯萎縮等不利因素的衝擊，在缺乏穀物、煤炭及其他貨載的加持下，4月上中旬前巴拿馬型船市場表現不理想，4月中旬後大西洋區市場才跌深反彈，太平洋區市場租金水準超越大西洋區水準。原本寄望步入4月後，南美穀物貨源需求會爆量湧現，不過南美穀物出貨卻遭到延遲，導致大西洋區聚集過多運力，競爭白熱化，導致大西洋區航線租金呈現崩盤式重挫。投資人認為南美穀物應會延至5月集中出貨，4月下旬起可望開始交易轉趨活躍，加上來自美國穀物將出貨，預計第三季、第四季運力需求可望大增。

2. 4條航線的平均租金曾於3月中下旬上漲攀抵9,019美元後，各航線租金止漲拉回下跌，在缺乏穀物貨載與運力過剩的打擊下，大西洋區航線租金表現非常疲弱，租金幾乎平躺在2、3千美元水準，因而拖累平均租金持續一路下修，平均租金也受到壓力持續回挫，4月中旬回挫至6,275美元低價位後，大西洋區航線租金跌深反彈，惟太平洋區航線租金還是無力突圍上攻，因此削弱平均租金上漲能量，以匍步圖吞緩步走高，迄5月上旬爬升至7,207美元。太平洋區航線租金3月下旬拉高至11,568美元後，缺乏充足煤炭與礦砂貨載的加持下，租金反轉直下一路挫低，4月下旬雖出現數日反彈，可惜無法改變拉回上漲渠道，還是疲弱態勢，續回到緩跌格局，5月上旬挫低至7,378美元低價後，似欲作跌深反彈架勢，迄5月上旬稍微拉升收在7,644美元。大西洋區航線租金南美穀物貨載不如預期，無力支撐僅反彈數日後再度陷入不振，3月中旬小幅回升至6,050美元後反轉急速一路下跌，4月中旬挫低至2,496美元，創2012年10月來最低價位，隨後止跌緩慢回升，迄5月上旬返回爬升收在5,265美元。
3. 大西洋返回遠東航線租金3月下旬反彈回升至17,120美元後終止上漲拉回急速走低，4月中旬跌落到13,130美元後止跌回升，迄5月上旬返回拉高收在14,393美元。遠東返回歐陸租金航線3月下旬小幅回升至1,857美元後失去支撐動能而拉回，所幸4月上旬觸抵1,266美元低價位後止跌弱勢一路緩步回升，至4月底終場反彈拉回，迄5月上旬似欲跌深反彈且稍微反彈收在1,527美元。

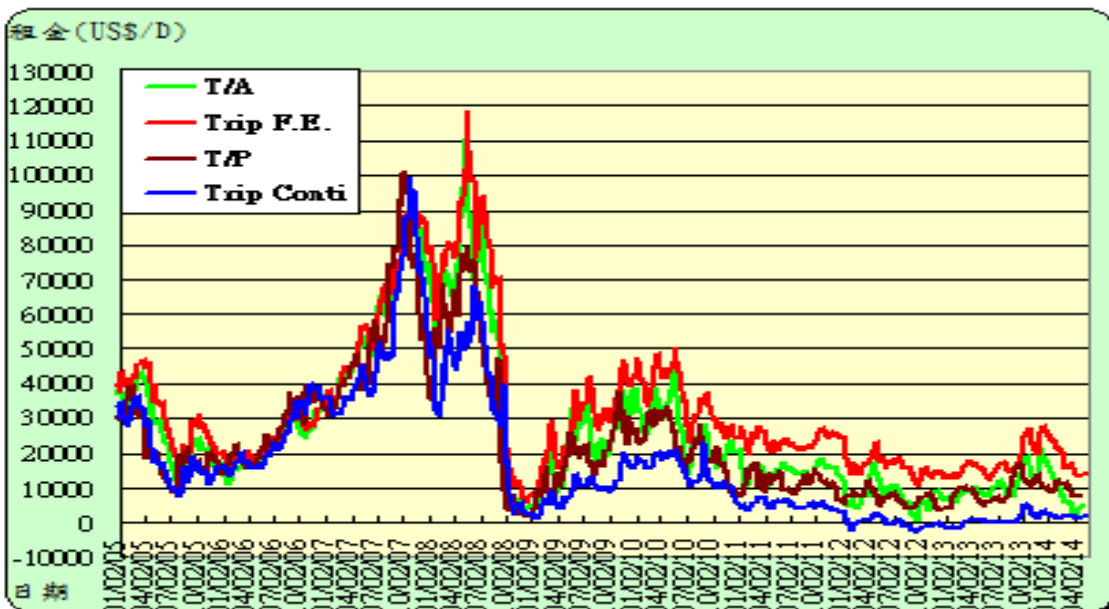


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

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。今年來新興經濟體飽受大量外資資金撤出當地，幣值出現大幅貶值，資金趨緊，嚴重衝擊當地投資與消費，導致進口建設鋼材、水泥與其他物資銳減，以致於日本和中國所出口至新興經濟體建築設備物資明顯萎縮，以及中國煤炭進口明顯減少，大西洋區穀物出口旺季不旺等利空因素合併發酵的衝擊下，無論大西洋區或太平洋區市場在缺乏足夠海運貨載的支撐與激勵下，各航線租金3月下旬後從高價反轉一路滑跌，尤其大西洋區累積運力過剩且南美穀物貨載出口不如預期熱絡，此區域航線租金表現遠比太平洋區差。4月中下旬後亞洲經濟體廠商啟動進出口補庫存，貨載湧現，需求運力轉趨熱絡，太平洋區航線租金觸底反彈，一路穩步攀升，雖大西洋區穀物逐漸釋放，但仍無法突破運力過剩壓力，大西洋區航線租金持續混沌呈現上下振盪，租金水準落後太平洋區。
2. 超輕便型船太平洋區航線租金3月下旬衝抵13,633美元高位後，上漲動能熄火而急速拉回，一路下挫，進入4月後跌勢加大，4月中旬挫低至9,336美元低價後止跌一路反彈走高，過5月後漲勢能量漸失，迄5月上旬翻黑拉微幅拉回收在9,650美元。大西洋區航線租金自2月下旬攀升抵達14,147美元後反轉陷入直直落跌勢，連跌兩個月，4月底跌落至7,083美元後觸底跌深反彈，迄5月上旬拉高返回7,869美元。
3. 大西洋區回遠東租金航線3月下旬攀抵19,125美元高位後熄火急速拉回，缺乏足夠貨載的支撐，租金一路走跌，儘管4月中旬出現零星反彈，但仍無力脫困突圍持續反彈，迄5月上旬挫低至14,500美元。遠東回歐陸租金航線3月下旬攀登至6,850美元後拉回，4月中旬跌落至5,933美元後止跌回升，5月上旬漲勢歇止而拉回收在6,992美元。2月中旬後大西洋區航線租金表現不理想，所幸太平洋區航線與遠東返回大西洋區航線租金在4月中旬觸底持續反彈的帶動下，4月下旬平均租金挫低至9,617美元後止跌回升，5月上旬各航線租金紛紛回檔，拖累平均租金也反轉走低收在9,753美元。

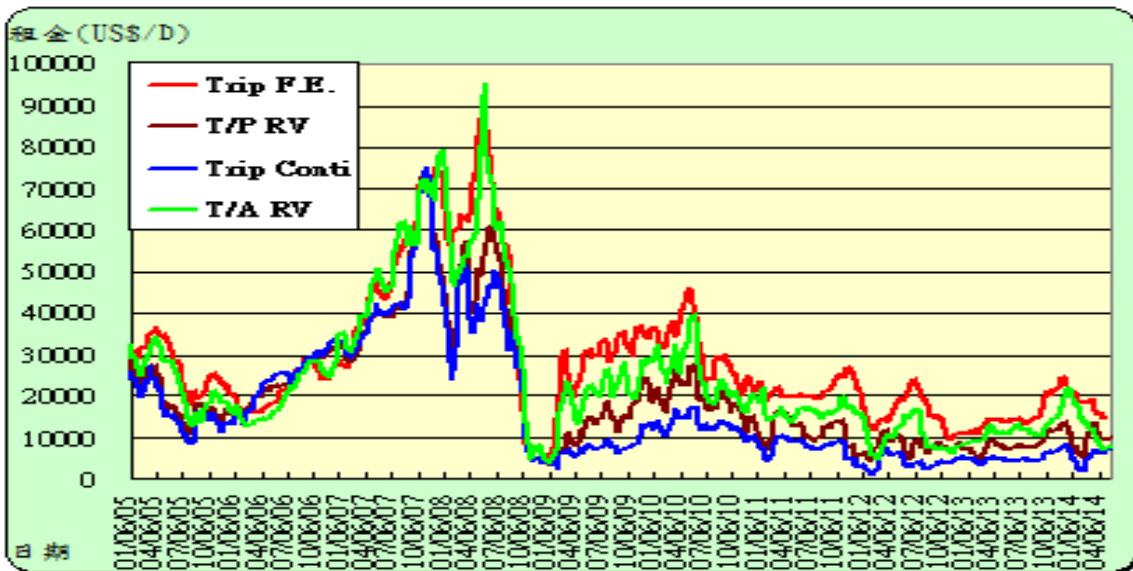


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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中選定最具代表性租金航線變動趨勢。印尼自今年 1 月中開始禁止未經加工的鎳礦出口，致印尼鎳礦出口大幅萎縮，雖然菲律賓也是鎳礦出口國，但質量都不如印尼，因此沒有生產國能填補印尼禁止輸出的缺口。另一鎳礦生產大國俄羅斯，被歐美制裁而無法出口鎳礦等工業金屬。今年來亞洲新興經濟體面臨外資資金大量撤走，致資金緊俏且幣值貶值，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，加上中國中央持續控管產能過剩產業，包括鋼鐵、水泥、地產、煤炭等工業，並祭出緊縮信貸措施，上述諸多利空因素抑制了中小型批量的散雜貨載的交易，導致輕便型船運力需求力道疲軟，輕便型船運費市場自 3 月下旬以後表現始終疲弱，各航線租金全面一路告跌，迄 5 月上旬依然積弱不振，算是各型船中表現最差運費市場。不過投資人卻最看好輕便型船市場，主因是去年輕便型船拆解數量急速攀升，新船供給量減少，供給扣除需求後，船舶總數減少 50 艘，而其他船型則都是增長，因此，認為輕便型船市場今年最有表現機會。因此今年最小型輕便型散貨船市場看好。
2. 太平洋區相關航線租金 3 月下旬攀登 9,750 美元高位後，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，迄 5 月上旬都未見到止跌回升訊號，並跌落收低在 8,640 美元。大西洋區相關航線租金 3 月下旬曾一度站上 1 萬美元，並攀登至 10,464 美元高位後拉回，4 月初 1 萬美元又失守，並一路毫無煞車地連翻下挫，4 月上旬租金水準逆轉被太平洋區航線租金水準給比下去，迄 5 月上旬挫低至 6,486 美元。輕便型船市場平均租金 3 月下旬攀登至 10,107 美元，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，平均租金還是持續挫低，迄 5 月上旬挫低至 7,563 美元。

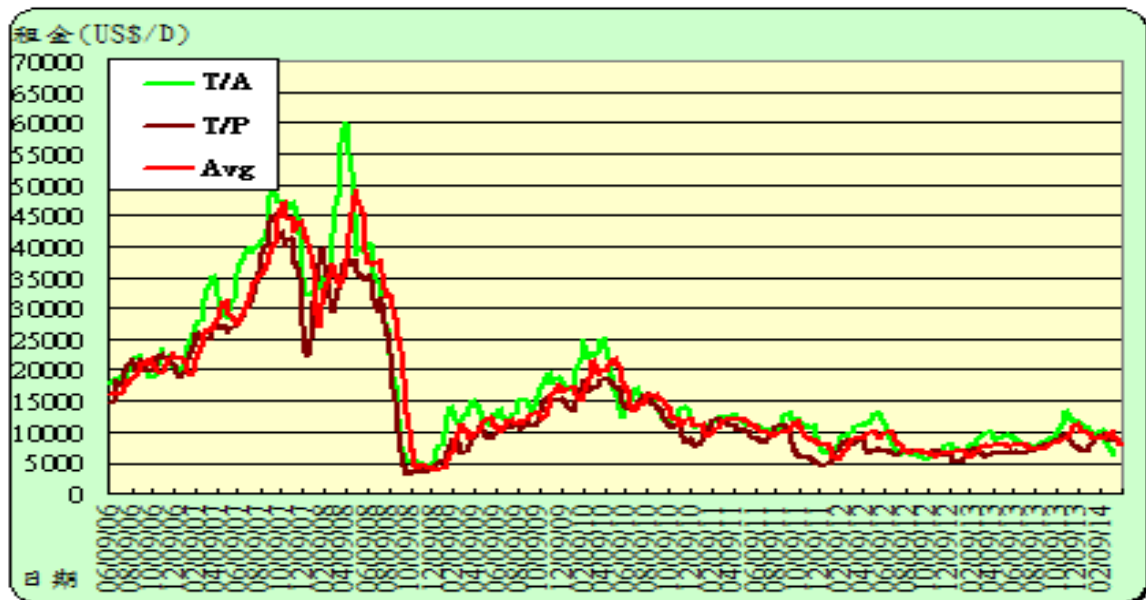


圖 5 輕便型船(30,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

1. IMF 預計 2014 年全球經濟增速比 2013 年佳。WTO 預計，2014 年全球貿易將增長 4.5%，高於 2013 年的 2.5%，但運力過剩壓力依然較大。預計 2014 年海運量增速為 3.8%，考慮到運力交付和船舶拆解情況，預計 2014 年全球船隊運力增長 3.6%，低於海運量增速，航市供求關係將出現一定程度好轉。但由於前幾年運力增速高於海運量增速，積聚大量過剩運力，2014 年運力過剩壓力依然較大。確實未來 2 年的新船交付量不高，但累積增加了不少。過去航市表現幾乎完全依賴中國急速大幅增長海運貨載所加持，中國未來仍決定航市榮枯，但中國目前進行工業化轉型，整頓生產過剩產業及調控房地產，緊縮金額信貸，經濟成長難維持過去高增長，未來仍存在運力過剩和中國經濟低度增長，國際航市前景依然崎嶇不平，難有出現一帆風順步步高升機會。
2. 國際大宗原料價格如礦砂、煤炭及鋼材持續下跌且生產廠商大宗商品的庫存去化即將抵低水位，預期第二季末庫存能順利去化完成，可望見到生產廠商加快腳步趁原料價格跌落低位時大舉採購補庫存，航市應會再湧現大量海運貨載，為航市注入有感上漲動能。隨著中國 4 月出口反彈及穩定增長的政策效，中國經濟增速將有所加快；歐元區經濟仍將呈緩慢復甦態勢，美國經濟的已明顯復甦。預計二季後期航市有望實現谷底翻揚，其中以海岬型船市場爆發力最大，其他型船市場也穩步上漲。
3. 中國近幾年來黃豆與玉米進口量爆增，但今年爆發進口黃豆與玉米為基因改良疑慮，引發砍單或取消採購合約問題，致影響今年上半年全球穀物海運貨載運輸量，若基因改良種穀物問題持續漫延，全球最大進口大國中國封面限制向美國進口，恐重創航市穀物海運量。中國近年來取代日本成為全球最大煤炭進口國，中國今年出現煤炭供給過剩且需求力道減弱，以及為環境污染問題已祭出限制進口低熱值與高硫含量煤炭，已影響中國煤炭進口熱度，未來是否維持減少煤炭進口速度與數量。中國穀物與煤炭進口數量高度決定航市中小型船運費市場的走勢，若上述不利因素持續發酵，將不利於巴拿馬型船以下運輸市場的發展。
4. 2014 年多機構普遍預測全球經濟會溫和復甦，航運市場供需失衡局面會有所緩解。2014 年、2015 年新船訂單交付會大幅度減少。以 2013 年底的手持訂單量估算，2014 年新船完工量將降到 1.39 億 Dwt，而 2015 年、2016 年該數據竟降低到 0.91 億載重噸、0.54 億 Dwt。航市運力過剩局面在 2015 年應會得到根本性的扭轉，隨著供給壓力的減輕，航市在 2014 年下半年應會有明顯起色，但不會像過去運費行情出現快速飆漲趨勢。

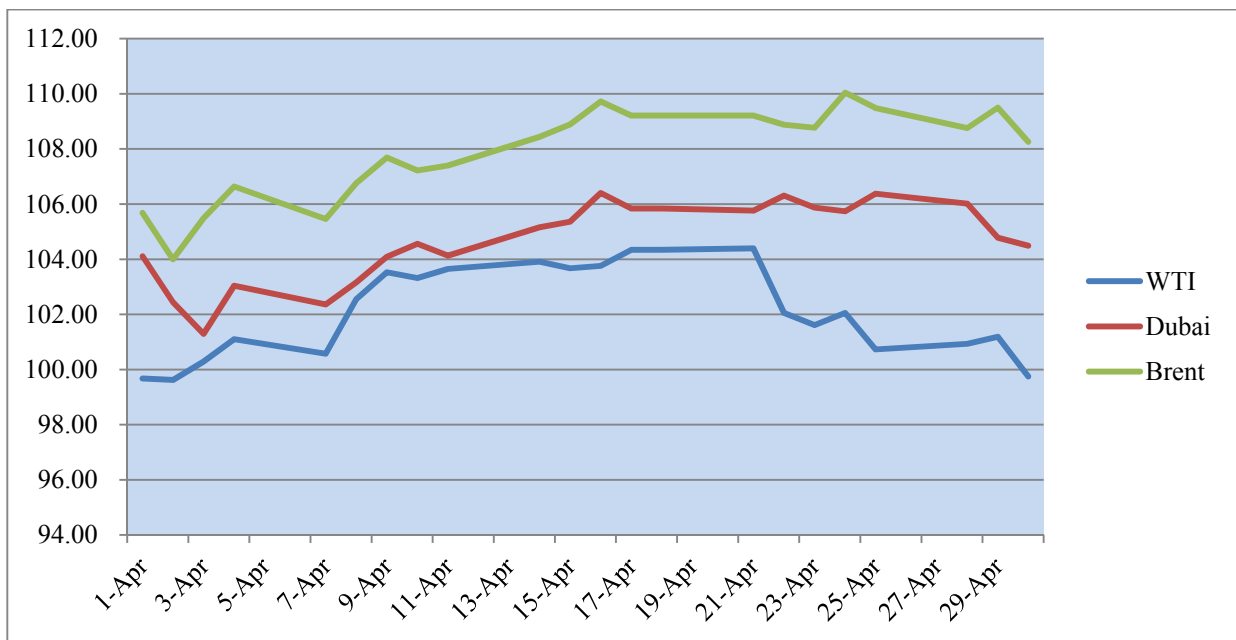
2014 年 4 月份國際油輪市場動態

康筱涵

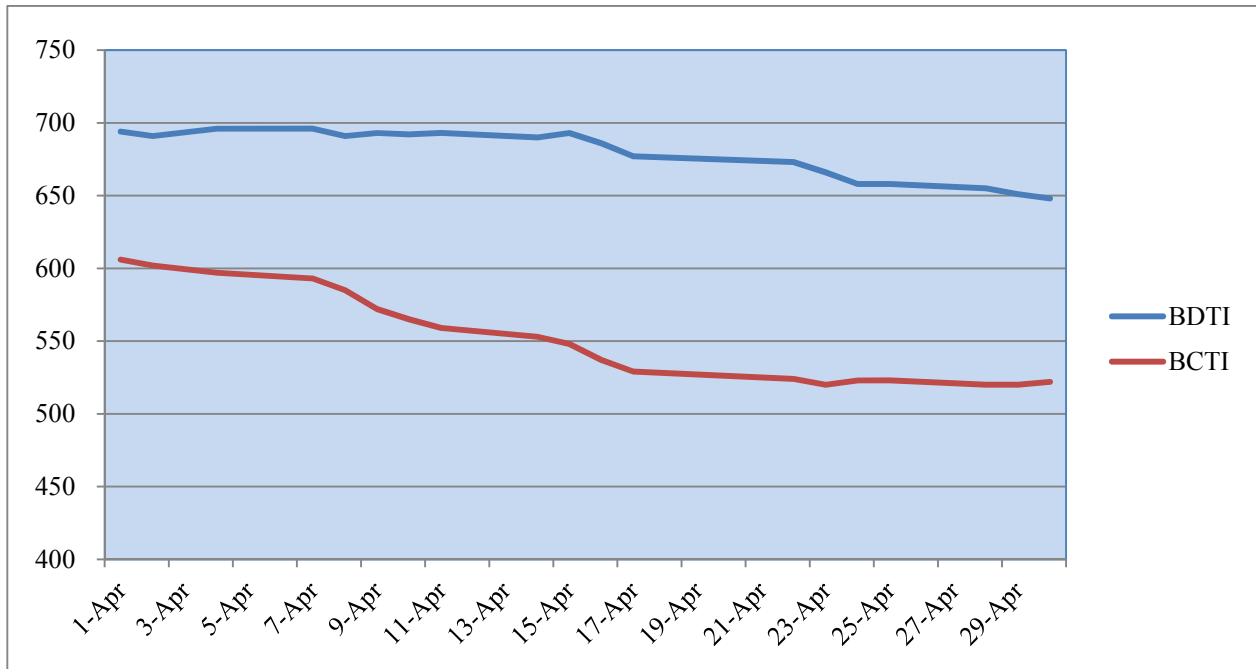
1. 原油市場短評

4 月份油價整體呈現先漲後跌的走勢，與月初油價相比西德州中級原油小幅走低，布蘭特原油略有收高，杜拜原油漲後趨穩。市場走勢短期依舊受到烏克蘭緊張情勢升高憂慮影響油價上揚，歐洲百分之三十的原油都由俄羅斯供應，美國能源公司表示如果美國解除限制美國多數原油出口的禁令便能在數個月內幫助歐洲及烏克蘭降低對俄羅斯的依賴。四月份伊拉克原油日均出口量為 250.9 萬桶，較前月的 239.7 萬桶增加 11.2 萬桶，整體出口數據仍低於 2014 年每日出口 340 萬桶的目標，主要因為伊拉克北部石油管線頻繁的破壞活動，以及中央政府與庫爾斯坦自治區的紛爭，該國石油生產的不穩定性抑制了出口增長。根據國際能源署 IEA 預測，未來 20 年伊拉克將是對全球原油產量增加做出最大貢獻的單一國家。

2014年4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)		
	MAR	APR	% change	MAR	APR	% change
Max	717	696	-2.93% ↓	629	606	-3.66% ↓
Min	676	648	-4.14% ↓	610	520	-14.75% ↓
Average	697.80	679.00	-2.69% ↓	619.80	552.53	-10.85% ↓

2. 原油產品價格

西德州原油 –

月初每桶價格99.67美元，月底報價99.75美元；月均價為每桶102.137美元。

杜拜原油 –

月初每桶價格104.11美元，月底價格每桶104.49美元；月均價為每桶104.688美元。

北海布蘭特原油 –

月初每桶價格105.68美元，月底以每桶108.26美元作收；月均價為每桶107.941美元

3.油輪買賣交易行情*

蘇伊士型油輪-“Huelva Spirit”(2001年造，十四萬九千噸)以約二千一百萬美元售出。

4.大型油輪拆船市場交易行情*

“Universal Peace”(1995年造，四萬零九百輕載噸)於新加坡交船，以474美元/輕載噸售出。

5.原油油輪運費行情

本月運費持續疲軟，VLCC 波灣出口成交艘數僅 122 筆，西非出口成交艘數 21 筆。波灣出口至日本之航線，運費報價 W38.5 點，日租金 12,498 美元。波灣至美灣 28 萬噸級運費月底報價 W27 點，日租金至 11,101 美元。本月運費依舊擺脫不了向下修正的趨勢，船東壓力增長。

蘇伊士型油輪市場 -

運費因船噸供給過剩而無反彈跡象，黑海-地中海航線 W55 點，換算日租金約為 9,060 美元；西非至美東 13 萬噸級運費報價 W55 點，日租金 9,163 美元。西非至地中海 13 萬噸級運費報價 W55，換算日租金僅 9,982 美元。

6.成品油油輪運費行情

波灣至日本 7.5 萬噸級船型，月底報價 W83 點，日租金 11,501 美元運費維持平穩；波灣至日本 5.5 萬噸級運費報 W99 點，日租金 10,681 美元，成品油輪月初運價下跌直至月底才有小幅回升。

*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4月油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	28-Mar-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	2-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	27.0	10,864	27.0	11,101
AG / JAPAN	VLCC	36.5	9,179	38.5	12,498
WAF / EAST	VLCC	41.0	12,636	40.5	12,760
WAF / USG	VLCC	47.5	23,918	50.0	26,542
WAF / USAC	SUEZMAX	65.0	14,830	55.0	9,163
MED / MED	SUEZMAX	70.0	19,585	60.0	14,433
UKC / USAC	AFRAMAX	97.5	17,448	102.5	20,506

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	28-Mar-2014 (WS)	TCE (US\$/day)	2-May-2014 (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	95.0	16,277	83.0	11,666
AG / JAPAN	55,000	109.0	13,437	99.0	10,681
UKC / USAC	37,000	130.0	10,283	100.0	4,303
SINGAPORE / JAPAN	30,000	115.0	10,058	115.0	10,349
MED / MED	30,000	165.0	16,098	115.0	3,631

油輪期租市場價格

(US\$ million)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	26,153	26,667
SUEZMAX	150-160k	20,250	21,583
AFRAMAX	95-110k	15,625	16,861
LR1	65-74k	15,306	16,097
MR	47-48k	15,069	15,931

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	\$68.0	\$50.0
AFRAMAX	95-105k	\$51.0	\$38.0
LR1	65-73k	\$46.0	\$36.0
MR	47-51k	\$39.0	\$29.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2014年4月	2013年	2012年	2011年	2010年
VLCC	320k	101.0	\$94.0	\$93.0	\$99.0	\$105.0
SUEZMAX	157k	65.5	\$59.5	\$56.5	\$60.5	\$66.8
AFRAMAX	115k	54.5	\$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