



中華海運研究協會

船舶與海運 通訊

第一百十七期

SHIP & SHIPPING NEWSLETTER

ISSUE 117 2013年9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

專欄報導	1
海運市場動態報導	4
2013年8-9月份國際運輸動態報導	4
2013年8-9月份國際散裝乾貨船市場行情分析	7
2013年8月份國際油輪市場動態	16

專欄報導

定期海運業供應鏈協同合作、競爭優勢與組織績效關係

藍海海運股份有限公司 業務處 杜思揚 專員

隨著全球化的趨勢，加上資訊科技以及運輸系統不斷進步等種種因素，企業的競爭對手不再侷限於本國之內，而是與全球的廠商相互競爭，企業的合作夥伴也遍布在全球各地。在複雜且競爭的商業環境下，供應鏈管理(Supply Chain Management, SCM)的運用有效連結上游的供應商至下游的顧客，使顧客享有最滿意的服務以及低廉價格的產品。供應鏈管理是一種以協同合作(Collaboration)為基礎的策略並用以連接不同組織間營運功能以獲取達致共同市場的目標。協同合作是指與供應鏈夥伴具有長期的合作關係、夥伴間互相依賴與信任，讓組織更有效的運作、降低營運成本、分攤風險、加強在產業上的競爭優勢以及組織績效等。因此，組織如何透過協同合作進行組織間的管理、保持競爭優勢及增加績效已是企業重要的議題之一。



自 2008 年末爆發全球性的金融風暴後，全球的經濟與企業陷入前所未有的困境，許多大型企業紛紛倒閉，失業潮不斷攀升，海運業也深受金融風暴的影響。根據 2010 年的聯合國貿易發展委員會 (United Nations Conference on Trade And Development, UNCTAD, 2012) 海運年報指出，定期海運業貨櫃的供給與需求 2001 至 2005 年貨櫃處於供不應求的情勢，至 2005 年後開始出現供給過剩的情況。歸咎的原因為 2007 年受到二次房貸風暴的影響，全球的需求運量急遽下跌，到了 2009 年的貨櫃需求量跌至-9.1%；反之，在供給量方面，因為造船交期的循環從製造到交船會比海運景氣延滯 1 至 2 年，所以貨櫃船的供給量一直維持在一定的高比例。定期海運業的市場特性係屬於獨占性競爭市場，而獨占性市場的特性為競爭者眾多，彼此間具有服務之差異性。根據以上結果可發現，海運業市場競爭性大，且存在許多的不確定因素(經濟、供給與需求、油價等)。定期海運業者如何在競爭及存在著許多不確定因素的環境下，與供應鏈夥伴協同合作，並採取有效的經營模式，保持及創造更多的競爭優勢，以提高產業的績效與利潤，將是目前迫切關注的議題。

定期海運的跨國性的策略聯盟時代開始於 1994 年，由美國總統輪船(American President Line, APL)、香港東方海外(Orient Overseas Container Line, OOCL)、日本商船三井(Mitsui OSK Line, MOL)、荷蘭渣華(Nedlloyd Lines)、馬來西亞國際航運有限公司(Malaysia International Shipping Corp, MISC)宣布合組全球聯盟(Global Alliance)所開啟。策略聯盟亦屬於協同合作的一種類型，可見協同合作的概念早已存在於海運實務界。隨著 1994 年新加坡新加坡東方海皇集團(Neptune Orient Lines, NOL)併購 APL，使得原有的聯盟局勢有所改變，形成現在的五大聯盟，分別為大聯盟(Grand Alliance)、CKYH 聯盟(CKYH Consortium)、新世紀聯盟(New World Alliance)、馬士基海陸集團(Maersk Sealand)及長榮集團。大聯盟原有的成員有日本郵船公司和赫伯羅德公司，東方海外和馬來西亞國際船

運有限公司則是隨著 NOL 合併 APL 後，離開全球聯盟加入大聯盟。CKYH 聯盟由中遠集團、川崎汽船、陽明海運、韓進海運所組成。新世界聯盟前身為 The United Alliance，目前的成員有美國總統、現代商船及商船三井。長榮集團的聯盟會員則是長榮海運公司、英商榮發公司、義大利郵船公司。馬士基集團併購鐵行渣華之後，則是以單一公司營運。

除了策略聯盟外，航商間亦有許多聯營航線等合作案例，如陽明海運於 2011 年 8 月 30 日開始，與萬海航運、運達航運公司共同聯運日本/台灣/印尼的航線 (Japan-Taiwan-Indonesia Service, JTI)，以高雄港為轉運中心，提供客戶直航日本、台灣、廈門以印尼的運送服務。上述了解航商為了應對激烈的競爭，及應因許多因素造成的獲利不穩定，透過一些策略聯盟的方式如聯營及艙位互換、簽訂運費協定等方式提高服務水準、加強市場的佔有率、降低營運成本、共同分攤風險以及責任等。除了航商之間具有協同關係之外，另有航運週邊產業的合作方式，如：地中海郵輪與 Hesenatie 在安特衛普港共同合資經營。綜合上述，可發現到航商與定期海運業合作夥伴透過協同來提升自有競爭力進而加強市場佔有率等績效。

對於一個組織而言，除了與組織外部具有協同合作會加強自有的競爭力外，內部協同也是非常重要的議題。組織內部若加強協同合作可加強顧客與供應商的關係承諾。而組織內部與外部協同合作並可透過資訊科技達到資訊共享，以準確預測需求量等績效。研究發現內部的跨功能的協同對於市占率以及物流績效有顯著的影響。內部協同意味著公司擁有共同的意識及共同決策達成公司的目標，並透過科技等資源的輔助，加強公司內部營運上的效率與績效，並能有效提高顧客服務水準，並進一步提高顧客的忠誠度及供應商的關係。組織若與供應鏈夥伴維持一定的協同合作關係，在提升企業供應鏈上的競爭優勢，且組織績效都會有不錯的表現。

過去的研究中，可發現到過去許多供應鏈管理的研究主要從製造業的角度去探討，所以在供應鏈的認知上係屬於製造業的管理模式，實際上供應鏈管理包含供應商、成品製造商、服務業與零售業，而海運業則是屬於運輸服務業，所以供應鏈協同合作的概念亦適用在海運業。本研究主要是透過定期海運業運輸鏈上探討協同合作是否會提高競爭優勢以及加強其組織績效。依此本研究在瞭解定期海運業協同合作的實際現況、以及進一步探討協同合作對競爭優勢及組織績效的影響後，提出相關航商經營策略，得出以下結論：(1)定期海運業認同內部協同的重要性，但缺乏激勵制度來鼓勵內部的協調；(2)定期海運業同樣重視與外部供應鏈夥伴建立穩定的合作關係，但在與策略聯盟航商合作過程中會考慮到世界組織的規範；(3)定期海運業顧客服務優勢之表現優於成本上的優勢；(4)內部協同需透過外部協同和競爭優勢去影響公司之績效；(5)透過與外部供應鏈夥伴的協同合作關係，可加強競爭優勢和公司之績效。(6)加強競爭優勢能提升組織績效。

另外根據得出的結果，提出實務上的建議供定期海運業者策略上之應用：

1. 定期海運業者應降低營運上的成本

定期海運業者在成本優勢上的表現比較差，但成本上的優勢對於企業是非常重要的競爭優勢之一，故定期海運者購置新船和報廢舊船之計畫時，因考量目前供給與需求的現況，並不是盲目地添購新船擴大市場的供給量，進而導致無法獲得規模經濟之優勢。此外，在制定新的政策時，需考量內外部的成本如人力資本等，減少一些不必要的成本支出，以降低公司的營運成本，進而獲得成本上的競爭優勢。因此，定期海運者若能有較好的成本控制計畫，如減少不必要的人力成本、及在景氣不好將較舊的船隻轉賣或拆

解以減少船舶的營運成本等，則對於公司整體的營運績效會有很大的助益。

2. 定期海運應持續加強供應鏈協同合作，以期提高競爭力，並加強組織績效

定期海運業者在加強內部的協同關係方面，首先需建置和整合資料庫和通訊系統，以便各部門具有良好的溝通及有效率的分享公司和產業上的資訊，並且建立起一致性的流程和目標，以提高作業效率等優勢，本研究亦發現在內部協同方面，比較缺乏一些鼓勵機制，所以定期海運業者應建立一些激勵機制以提升公司內部的協調。

在加強外部協同過程和關係方面，與各供應鏈夥伴建立起長期的合作關係則是迫切需要的；而在目前資訊科技發達的時代，資訊分享對於協同過程是非常重要的，因此資訊系統的建置與加強則是必須的。此外，定期海運之變動成本主要有石油、靠泊費、裝卸費等營運成本，若能與協同合作夥伴共同規劃的貨物運送流程，便能有效率的降低貨物的裝卸時間和運送時間，進而減少裝卸成本等營運成本，此外亦能減少貨物運送的時間，進而加強顧客的滿意度等優勢。因此建議定期海運業者須定期拜訪供應鏈合作夥伴、定期與供應鏈合作夥伴進行會議以維持良好的協同合作關係。

最後，隨著環保意識的提高，世界各地都在提倡永續經營之目標，公司內部和外部供應鏈夥伴應該建立永續經營的共識，以保持各自企業之永續性的發展和世界環境之保護。

海運市場動態報導

2013 年 8-9 月份國際運輸動態報導

1. 2006 年國際海事勞工公約啟動

海員扮演航運產業鏈重要先鋒部隊，國際勞工組織研擬新公約《二〇〇六年國際海事勞工公約》（MLC 2006 公約）於 8 月 20 日生效，正式將海員權益納入統一國際標準，期打造良好工作和生活條件，對海員保障又邁向新里程碑。交通部表示，委託中國驗船中心（CR）辦理國際航線國籍船舶符合 MLC 2006 公約檢查與發證業務，我國籍商船陸續取得認證，未來能安心接受各港 PSC 檢查。同時，正向鼓勵更多年輕人投入航海事業，對於政府積極打造穩定、優質船員生力軍，以及使我航運業永續發展有長遠影響。

此外，國際航運市場海員荒的窘境持續，有該公約保障，也讓航商更積極為海員營造海上工作與生活優越環境，有助於培育高素質船員和高品質船東，推動國際航運市場永續發展。MLC 2006 目的在為所有海員提供良好的工作和生活條件，不分國籍與船旗。MLC 2006 包括保障船員薪資支付、安全可靠的工作與生活條件，公平就業協議條款以及醫療權利等多項規範。該公約被稱為全球海員權利法案，規範「海員上船工作的最低要求」、「就業條件」、「起居艙室、娛樂設施、食品和膳食服務」、「健康保護、醫療、福利和社會保障」、「遵守與執行」五個方面進行詳細規定。這些規定有效地統一全球海員權益保障標準，在全球普遍適用與執行。

該公約於 2006 年在第九十四屆國際勞工大會上獲高票通過。按照規定，公約在合計占世界船舶總噸位 33% 的至少三十個成員國批准書登記日十二個月後生效。2009 年公約達到 33% 總噸位條件；接續隨著菲律賓成為第三十個國家向國際勞工局遞交批約文書，公約生效的兩個條件均已滿足，並在一年後即今天正式生效。截至今年八月，已經有四十一個成員國批准該公約，占世界船舶總噸位的 75%

【資料來源：台灣新生報航運版】

2. 國輪船隊七月減少兩艘

根據交通部的統計，國輪船隊今(102)年 7 月份總計 295 艘，較六月份減少散裝船及運輸駁船各 1 艘，總噸位為 3,350,074，載重噸為 4,842,547。

【資料來源：中華日報航運電子報】

3. 巴拿馬運河擴充計劃已達六成

在義大利製造的巴拿馬運河第三套水閘已離開意大利,並預定於本 8 月 19 日抵達巴拿馬。巴拿馬運河第三套水閘共有 16 個滾動的大門,每個新水閘複合體有八個大門。新的大門重達 3300 噸,它們是由分包商 Cimolai 在義大利製造,並將卸在運河大西洋一側,從船上滾下卸到一個專用碼頭。整體而言,巴拿馬運河擴充計劃已完成 60.4%,第三套水閘將可供更多的貨物和大船通行

【資料來源：中華日報航運電子報】

4. 今年全球貨櫃船拆解量將超過 37.9 萬 TEU 創歷史新高

據市場統計,今年一至七月已有 121 艘、28.04 萬 TEU 的貨櫃船運能確定將拆解,預計全年拆解量將超過 2009 年的 37.9 萬 TEU 創歷史新高。消息指出,赫伯羅德、東方海外(OOCL)、美國總統輪船(APL)和韓進海運日前均發佈第二季業績,除赫伯羅德外,其他三家均呈虧損。但這些業者都強調,需要降低營運成本在目前波動的市場環境中競爭。對承運人而言不幸的是,這只能透過船隊升級、在本已過剩的市場上增加運能來達成目標。

據 Alphaliner 統計,今年前七個月全球新造貨櫃船交付量為 147 艘、93.85 萬 TEU,預計全年將超過 150 萬 TEU。一至七月有 24 艘一萬三千 TEU 以上大船交付,年內還將有十艘一萬三千 TEU 以上大船交付。除法國達飛(CMA CGM)表明確定在中國大陸訂造三艘一萬六千 TEU 型船外,其它近期可能下單的公司還包括商船三井(MOL)和日本郵船(NYK),這兩家公司目前依靠聯盟內的超大型貨櫃船,但這兩家公司分別向 APL 和 OOCL 租入的船舶將在 2016 年歸還,因此需要加速訂造自有一萬四千 TEU 以上大船,而今年貨櫃船拆解速度也在加快,使運能增速放緩。

【資料來源：中華日報航運電子報】

5. 今年全球貨櫃船交付量調升至 160 萬 TEU

今年貨櫃船交付量將創歷史新高,據 Clarkson 所作預測,該機構調高今年全球貨櫃船交付量,由年初的 150 萬 TEU 調升至 160 萬 TEU,主要原因是一些船廠特別是韓國船廠提前交船,且主要為超巴拿馬型船。數據顯示,基本上,中國大陸與韓國掌控了貨櫃船造船市場,截至七月初,兩國船廠手持貨櫃船訂單量佔總量的 86%,其中韓國以 180 萬 TEU 高於大陸的 100 萬 TEU,日本的市場比重則有所下降。目前全球 2009 年之前下單還沒交付的貨櫃船尚有 67 艘、45 萬 TEU。Clarkson 預計,不能如期交付的比例繼續下降,大陸船廠不能如期交付的比例較高,韓國船廠今年截至目前都提前交付,且以超大型船為主,因而對年度交付量預期造成影響。

據分析,自 2009 年以來,船舶未能如期交付的比例就持續下降。去(2012)年韓國船廠此一比例為 14%,2011 年為 19%;大陸船廠今年迄今為止比例為 33%,與 2012 年持平,2011 年則高於 50%。截至目前,全球貨櫃船新造訂單為 90 艘、70 萬 TEU,去年全年則為 42.02 萬 TEU。

【資料來源：中華日報航運電子報】

6. 貨櫃船閒置數量降至近兩年來最低

目前正值貨櫃船運市場旺季，船公司啟動閒置船舶，近期貨櫃船閒置數量降至近兩年以來最低。Alphaliner 統計顯示，五千 TEU 型以上的閒置貨櫃船數量創下 2011 年 10 月以來的最低水準。目前閒置船數量為 182 艘，運能合計 38.7 萬 TEU，相當於整體船隊規模的 2.3%，報告稱，閒置的主要船型是五千 TEU 以下的船。

Alphaliner 分析指出，由於市場因素，呈現虧損的中遠集團已將四艘建於 1993 年至 1994 年的 3,494 TEU 型船出售拆解。其中兩艘為 "Empress Heaven" 與 "Empress Phoenix" 輪，自去年十二月來就一直閒置，另兩艘為 "Empress Sea" 與 "Empress Dragon" 輪，也只能臨時派上用場。

與此同時，閒置的超巴拿馬型船數量下降至四艘，其中兩艘為今年六月在印度洋上斷裂的 "MOL Comfort" 輪(7041-TEU)的姐妹船。這兩艘船 "MOL Charisma" 與 "MOL Competence" 目前正在三菱重工的船塢內加固船體因而閒置。據悉，加固工程預計將在九月底至十月初完成，之後將重返回亞歐線服役。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

7. 前八月我國國際商港櫃量微增

根據交通部的統計，今(102)年一到八月我國國際商港貨櫃裝卸量總計達九百二十五萬 TEU，較去年同期的九百一十九萬 TEU，增加 0.67%。

高雄港今年前八月貨櫃量總計達六百五十三萬 TEU，較去年同期的六百五十二萬 TEU，增加 0.24%。台中港前八月貨櫃量為九十七點零五七萬 TEU，較去年同期的九十點四一萬 TEU，增加 7.35%。

基隆港前八月貨櫃量為一百零五萬 TEU，較去年同期的一百零六萬 TEU，減少 0.76%，台北港前八月貨櫃量為七十萬 TEU，較去年同期的七十二萬 TEU，減少 1.77%。

【資料來源：中華日報航運電子報版】

2013 年 8-9 月份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

近期全球經濟成長型態出現改變，已開發國家經濟成長改善，但新興市場經濟成長趨緩。上半年美國經濟成長率表現欠佳，依舊期待下半年有機會創造 3%至 3.5%的成長率。歐洲經濟衰退即將進入尾聲，至少在 2014 年底以前，歐洲央行金融寬鬆維持不變。日本首相安倍晉三將聚焦在「第三支箭」的改革推動。中國當局著重在經濟改革與成長間取得更好的平衡，不代表政策將 180 度大轉彎邁向寬鬆。全球經濟成長率依舊溫和，目前年化成長率約為 2.5%，與過去幾個月的成長趨勢相似。儘管如此，近期企業調查結果顯示全球經濟成長型態出現轉變，已開發國家加速成長，而新興市場則受到美國即將 QE 退場而引發資金撤離的衝擊，陷入資金流失困境，致消費投資萎縮，衝擊經濟成長力道。所幸已開發國家經濟成長改善，將使航市帶來利多，中國經濟體仍左右散裝船市場未來發展，近日傳出中國經濟成長力道轉強，已激勵投資人的信心，看好中國繼續帶領航市脫離低迷逐步墊高底部。

(二) 取消限制令後中國煤炭進口反轉大幅增長

7月中國進口煤炭大幅回升，資料顯示進口量達到28.65百萬噸，比去年同期增加4.38百萬噸，增長18.0%；比上月增加6.3百萬噸，增長28.2%，今年前7月累計進口煤炭1.87億噸。6月中國煤炭進口量由5月的27.57百萬噸驟降至22.35百萬噸，並創下去年11月以來新低，7月進口量大幅回升，超出市場預期。促使煤炭進口大幅回升的原因為：解除劣質煤進口限制，因擔心政策實施給自己業務帶來風險而暫停煤炭進口，從而導致6月煤炭進口量減少，6月國際熱燃煤價格連續回落，促使貿易商加大煤炭進口力道，以及夏季用煤高峰期間電廠補庫需求增加，7月以來發電耗煤量增長較快，隨著日耗增加，加之國際煤價跌落至低位，電廠補庫需求增加，8月動力煤進口量繼續保持進口量增加。鋼價開始止跌回升，鋼廠、焦炭企業原料採購積極性逐步提升，6月中旬鋼材價格逐步顯現止跌回穩跡象，7月鋼材價格更是連續拉漲，受此影響，企業煉焦煤採購需求開始逐步好轉，煉焦煤進口量勢必也會有所增加，預計煉焦煤進口量將繼續保持高位，8月煉焦煤進口量仍將保持較高水準。隨著中國穩增長措施帶動基建投資力道進一步加大，鋼材需求有望增強，未來幾個月煉焦煤進口量有望持續處於高位。中國煉焦煤進口量占國際焦煤貿易量的比重已經超過25%，進口量大幅增加將激勵國際焦煤價格上漲，恐會抑制焦煤進口量。未來幾個月中國煉焦煤進口量可能保持在6-7百萬噸間。如果未來幾個月煤炭進口量有望月均量保持在28百萬噸左右。

(三) 中國再度點燃瘋狂搶進礦砂，全球礦砂海運量爆增

7月中國礦砂進口量單月創下歷史新高，進口量攀登73.14百萬噸，比上月增長17.4%，比去年同期增長26.7%，雖然7月中國礦砂進口創歷史新高，但港口庫存仍維持在70百萬噸左右的低位，並沒有上升。在建築需求大增、庫存重建旺盛的推動下，中國似乎將有可能再點燃搶購原料戲碼。從近期礦砂和鋼材價格的強勢上漲，顯示中國鋼鐵需求強勁。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。儘管7、8月鋼鐵行業進入淡季，但需求卻呈現淡季不淡的現象。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。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。中國經濟已步入穩定增長階段，當局祭出“調結構、穩增長”的政策，從近期看，中國政府逐步加大基礎設施投資、加大棚戶區改造等措施，這些措施不僅有利於中國經濟結構調整，而且有利於提振市場信心。這些調控措施重在治本，因而對中國實體經濟起到促進作用。雖然第三季是鋼材需求的傳統淡季，但近期鋼材價格持續上漲，顯示鋼材需求出現暢旺，因而對礦砂與煉焦煤等原材料的需求轉趨熱絡，有大幅度增長趨勢。預計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採礦禁令似乎尚無終止的跡象，其礦砂出口繼續萎縮。而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。

(四)中國基建、城鎮化投資再度引爆鋼材生產激增

中國政府最近祭出一系列有助於刺激鋼材需求政策，如棚戶區改造、地下管網建設以及城市基礎設施建設等，這些工程對設計鋼材行業的投資具有拉動作用。中國交通部發佈交通固定資產投資其中公路建設投資達6640.02億元，投資規模呈現快速增長。同時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，中國鋼鐵產業已嗅出產業復甦榮景，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。今年前7個月全球主要產鋼國家和地區粗鋼總產量為9.22億噸，增長2.0%。歐盟27國粗鋼產量為97.56百萬噸，下降5.3%；獨立國協粗鋼產量為63.8百萬噸，下降3.2%；北美粗鋼產量為68.69百萬噸，下降5.6%；南美粗鋼產量為26.72百萬噸，下降3%；亞洲粗鋼產量為6.18億噸，增長5.3%。7月全球粗鋼產量1.32億噸，比去年同期增長2.7%。中國7月粗鋼產量65.5百萬噸，比去年同期增長6.2%，其他亞洲國家，日本產量9.3百萬噸，比去年同期微幅增長0.5%，南韓產量5.6百萬噸，比去年同期減少5.8%，印度6.7百萬噸，比去年同期增長4.7%。歐盟區的德國產量3.4百萬噸，比去年同期減少5.4%，法國產量1.3百萬噸，比去年同期減少9.0%，西班牙產量1.0百萬噸，比去年同期減少3.4%，土耳其產量2.8百萬噸，比去年同期減少10.1%，俄羅斯產量5.7百萬噸，比去年同期減少2.4%，烏克蘭產量2.8百萬噸，比去年同期增長8.8%。美國產量7.6百萬噸，比去年同期增長3.3%。

(五)新船交付量緩和，新船訂單湧現，拆解銳減，明年供給恐復增加

船東多預期航市已落底且逐漸墊高底部往上挺升，致拆解船意願降低，今年散貨船拆解量下降了50%以上，迄7月底拆解量僅達12.5百萬Dwt，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，其中海岬型船拆解30艘、巴拿馬型船47艘、輕便極限型船43艘及輕便型船73艘。但由於船東看好明、後年航市，今年爆發大量新船訂單，今年前7個月累積簽約訂單達30.3百萬Dwt，比去年整年多出近5百萬Dwt，其中海岬型船簽約訂單達16.5百萬Dwt，比去年整年多出一倍以上。今年尚有69.3百萬Dwt待交，明年有51.8百萬Dwt待交，其中海岬型船今年有26.1百萬Dwt待交，明年有16.8百萬Dwt待交，今、明兩年交船量比過去三年呈現大幅減少。今年散裝乾貨船累積營運總噸數預計達7.06億Dwt，增長6.3%，其中海岬型船累積達2.89億Dwt，增長5.6%，巴拿馬型船積達1.79億Dwt，增長9.2%，輕便極限型船累積1.52億Dwt，增長7.9%，輕便型船累積0.85億Dwt，增長0.3%。因拆解量比去年大幅下降，營運中供應船舶運力還是很大，且今年剩餘與明年欲交付新船還不少，因此，運力供應仍然處於嚴重過剩。

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。中國當局為防止經濟長期增長趨勢受挫，祭出“迷你刺激”計畫，因而起了一定的推動作用，此刺激計畫有助於將中國經濟增速保持在 7.5% 的水準，中國政府逐步加大基礎設施投資、加大棚戶區改造等措施，這些措施不僅有利於國內經濟結構調整，而且有利於提振市場信心，因而帶動中國百業信心增加，擴大建設投資，刺激鋼材需求消費。中國對礦砂進口的需求還是本波航市最主要的驅動力量。雖然上半年中國進口礦砂並不盡如人意，進口量約 3.72 億噸，增幅僅為 4%，拜下半年爆發搶進熱潮，7 月進口量呈現大幅上漲，似乎預示下半年進口持續增強，以彌補上半年留下的缺口，預估今年中國進口礦砂增幅應可達 8%，即增至 7.79 億噸。礦砂海運量突然爆增，對海岬型船運力的需求上演睽違已久供不應求戲碼，船東難得露出眉開眼笑，揮別長久積鬱悶氣，且信心大增，全力反攻拉抬租金行情，促使海岬型船市場運費指數從 6 月以來持續攀升，雖進入 7 月後至 8 月上旬曾一度拉回走低，隨即 8 月中旬又復活回到上漲軌道，且漲勢力道比上波更加強勁，似乎上演租家追著船東跑，船東態度紛紛惜售出租運力，租家被迫出高價追船，致海岬船市場運費行情飛奔衝高，燃起航運界對下半年海岬型船市場的希望。7 月不僅中國礦砂進口量創歷史新高，黃豆進口量也創下歷史新高，煤炭進口量也在持續攀升，其他大宗商品進口規模也在攀升中，無疑給了航市注入一股強心劑，投資人信心增強，中國穩增長的政策有預期，市場正在重新評估中國需求，市場做多人氣高漲。8 月以來，各國經濟回暖的信號越來越多，無論是美國較為強勁的經濟復甦，歐洲經濟觸底回升的跡象更加明顯，中國經濟轉好，有利於增加全球貿易總量，對 BDI 指數起到支撐作用。近期航市似乎出現結構性反彈，海岬型船市場還是扮演領頭羊角色，下半年表現上漲一波比一波強勁，獨領風騷，其他型船市場雖已解除斷頭危機，最壞時機已過，但還是無法完全脫離暴風圈，市場行情依舊困在泥濘中，無法海闊天空任翱翔。運費綜合指數(BDI)自 6 月以來幾乎一路伴隨海岬型船市場運費指數(BCI)同步起伏，其他型船市場運費指數表現雖也在下半年有起色，但貢獻相對微不足道，BDI 自 6 月下旬成功地站上千點後，僅在 7 月反轉滑落后，曾在 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，強勢推升 BDI 持續走高，迄 9 月上旬直奔攀抵 1628 點，年底或許有機會挑戰損益平衡的關鍵指數 2000 點。海岬型船運費指數(BCI)今年下半年來表現最令投資人讚不絕口，從 6 月初最低 1335 點觸底後，一路直奔往上衝，6 月下旬攻佔 2 千點，7 月初本波攀抵 2176 點後攻勢暫歇而拉回，7 月 19 日 2 千點再度淪陷，8 月 12 日終止跌勢，指數觸底 1805 點旋即強勁反彈，數日內又收復 2 千點關卡，隨後受到中國進口礦砂強滾滾的帶動，BCI 指數展開睽違已久難得漲勢，9 月上旬急速攻上 3 千點關卡，迄 9 月上旬攀登來到去年 10 月底以來新高，收在 3431 點，漲幅達 90.1%，本波攻勢尚未熄火，新高點可期。巴拿馬型船運費指數(BPI)在 6 月至 7 月中旬間曾出現一波驚天漲，指數從 764 最低點一路過關斬將，至 7 月 19 日締造 1172 點高位，隨後中國管制低熱煤炭進口，以及中國煤炭庫存量居高位，煤炭價格直直落等衝擊，因缺乏中國進口煤炭與穀物的加持，巴拿馬型船市場呈現弱勢表現，BPI 指數直直落，8 月上旬跌破千點，指數繼續緩步下滑，8 月底下墜至 901 點後止跌回升，900 點差點淪陷，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，BPI 指數止跌回升，9 月上旬成功站上千點關卡，迄 9 月上旬回升收在 1241 點，因運力超額供給嚴重，抑制了 BPI 漲幅。超輕便型船

運費指數(BSI)下半年表現遠優於上半年，自 5 月下旬從 851 點觸底一路反攻，7 月初衝抵 954 點後漲勢中止而拉回整理，7 月初至 8 月上旬期間超輕便型船表現弱勢，BSI 指數緩步拉回下修，8 月上旬下跌至 909 點止跌弱勢一路反彈回升，迄 9 月上旬緩步登上 954 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，隨後緩步下跌，8 月中旬下挫至 516 新低點，隨後止跌一路回升，迄 9 月上旬回升收在 543 點。

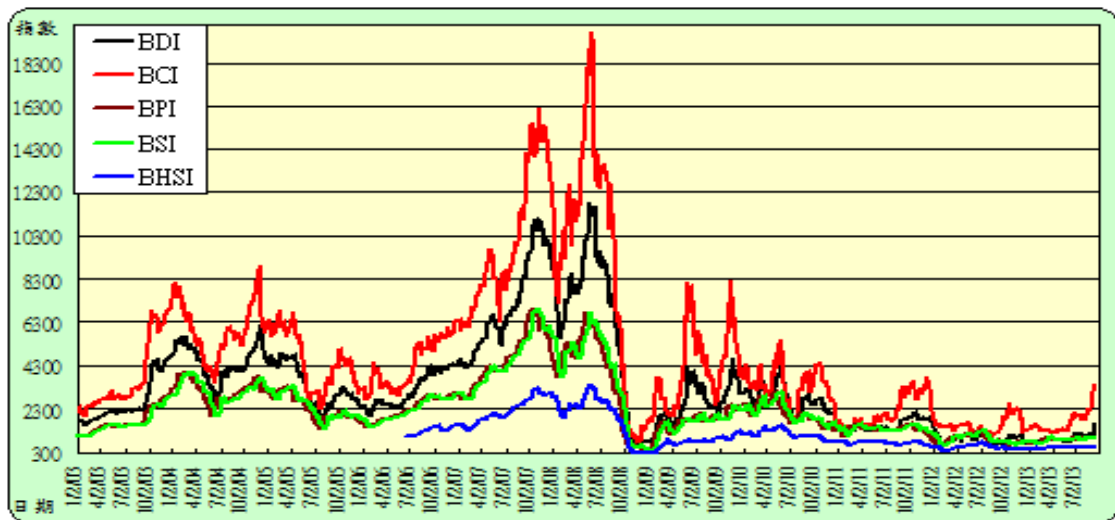


圖1綜合運費指數(BDI)及四型船運費指數(BCI、BPI、BSI及BHSI)

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。海岬型船市場表現榮枯還是離開中國因素，隨著中國高密度出臺了一系列措施，包括“加大鐵路投資、城市基礎設施建設、棚戶區改造投資力度、刺激國內資訊產業消費發展”等，看起來似乎開始發酵且成效顯現。各項投資建設對鋼材需求出現有感拉動力，尤其是房地產投資和基建投資的逐步開展，此趨勢將延續擴張態勢，相關商品的需求也將出現增長趨勢，7 月中國進口各類大宗商品出現暴增現象。中國礦砂情節幾乎可確定決定海岬型船市場的命運，7 月中國進口礦砂創歷史新高，因此創造 6 月起一波多頭行情，8 月中旬又漲聲如雷貫耳揮出再見全壘打，各航線租金齊飛揚，氣勢如虹，行情迭刷今年新高，今年剩下幾個月預期中國礦砂進口量將續維持高水準，因此，此波海岬型船市場行情將有機會繼續燈籠高高掛。近期鋼鐵市場受到中國需求增溫的激勵，鋼材價格持續上漲，呈現淡季不淡，即將進入第四季鋼材需求旺季，鋼價應有支撐且繼續調升機會，因而鼓舞中國鋼廠擴充產能生產，礦砂和冶金煉焦煤需求持續猛增，礦價及海運費同步走高，惟生產成本也逐步墊高，考驗鋼廠最後容忍接受度，除非鋼廠不願成為礦砂生產商的代工廠，縮減生產規模，才會冷卻礦砂與運力需求熱度。太平洋航線租金今年下半年表現令人刮目相看，拜澳洲礦砂生產商擴增產量，拼命往中國送，加惠此航線租金漲聲連連，從 5 月下旬最低 6,700 美元觸底一路反彈走高，至 7 月初才告暫時終止而拉回整理，最高攀抵 14,108 美元，隨失去上漲動能而拉回下跌，太平洋區航線租金行情價位 7 月下旬超越大西洋區航線水準，改寫過去

大西洋區航線租金高於太平洋區態勢，8 月上旬拉回下挫至 12,408 美元後，又復活展開另一反彈，本波漲勢比上波更加凌厲，9 月上旬出現一飛衝天之驚人之舉，攻上 2 萬美元關卡，迄 9 月上旬已攀登至 29,864 美元，漲幅達 141%。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，在運力供給過剩，租金自高檔急速回落，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，聲勢更加宏亮，9 月上旬漲勢一發不可收拾，迄 9 月上旬已攀登至 28,400 美元，漲幅 356%。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 月上旬出現一柱擎天，急速攻佔 4 萬美元，攀登上至 48,955 美元，漲幅 112%。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，迄 9 月上旬登上 11,477 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，迄 9 月上旬登上 29,674 美元。

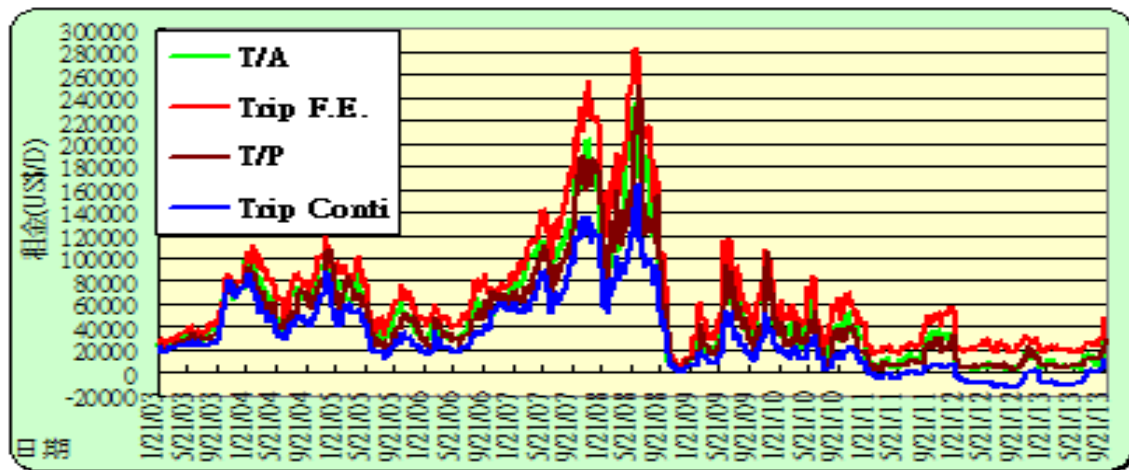


圖 2 海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited.

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。第三季一般是傳統散裝乾貨船市場需求淡季，穀物出口進入淡季，加上多數國家今年穀物豐收，致進口減少，預計 2013/2014 年度中國小麥進口量將達到 9.50 百萬噸，成為全球最大小麥進口

國，可能取代印尼成為澳洲小麥最大買家，且中國將取代墨西哥和韓國，成為全球第二大玉米進口國，僅次於日本，占到全球玉米貿易的 10%，2013/14 年度中國黃豆及玉米進口量將創下歷史最高紀錄，雖中國穀物進口持續創新高，但整體穀物海運貨載量增長有限。另國際熱燃煤價格持續下跌，中國煤炭進口避免跌價損失風險而減速進口，以及煤炭庫存居高位，致 7 月後中國煤炭進口量下降，進而波及以煤炭與穀物等貨載為主的巴拿馬型船市場，況且第三季淡季其他型船市場同病相憐，幾乎全面走疲。進入 8 月後海岬型船市場率先止跌回升，超輕便型船也接續由黑翻紅，雖漲勢溫和，但表現仍優於巴拿馬型船，巴拿馬型船市場可說下半年來表現最弱，除太平洋區航線受到印度擴大煤炭進口，8 月上旬提早止跌回升外，其他航線租金從 7 月下旬依然疲軟走跌，跌跌不休，8 月底受到海岬型船市場租金暴衝飆漲的拉抬效果，才告止跌回升，因運力供給過剩的陰霾揮之不去，是否從此雨過天晴，租金行情告別悲情，而苦盡甘來，仍有待觀察。進入 9 月受惠於海岬型船市場展開一波兇悍漲勢，後其他型船市場同步雨露均霑，幾乎普天同慶，巴拿馬型船市場受益斐淺，也出現睽違已久有感反彈，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，除非海岬型船市場形勢轉變反轉下跌，否則第四季巴拿馬型船市場表現應會比上季佳。由於巴拿馬型船運力增長幅度最大，恐會對市場行情造成極大抑制作用，因此寄望第四季租金行情大幅彈升之機會不大。過去傳統大西洋區市場租金表現遠優於太平洋區市場，因太平洋區是空船據聚集區，通常運力供給大，抑制市場表現，但進入 9 月後太平洋區航線租金表現卻超越大西洋區航線，可能太平洋區煤炭進出口貿易量出現結構性變化，是否形成常態，需經一段時間印證。過去巴拿馬型船市場四條平均租金都仰賴大西洋區航線與返回遠東航線的支撐，6 月至 7 月間巴拿馬型市場曾出現一波強勁漲勢，相對太平洋區航線租金漲幅有限，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，迄 9 月上旬登上萬美元關卡且反彈回升至 10,028 美元。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，且順利攻克 9 千美元且輕騎過萬美元關卡，迄 9 月上旬攀登至 12,493 美元。大西洋區租金航線 6 月底突破萬美元關卡，7 月中旬衝抵 12,089 美元高價位，隨後漲勢受挫而拉回，8 月初又連續跌破 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，迄 9 月上旬回升至 9,949 美元。大西洋返回遠東租金航線 7 月中旬攀抵 17,753 美元高位後漲勢中止持續拉回，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，迄 9 月上旬回升至 17,009 美元。遠東返回歐陸租金航線 7 月中旬曾一度翻紅上漲，可惜僅曇花一現，再陷入下跌軌道，並在負數租金中掙扎，9 月上旬弱勢下跌來到負 231 美元後，終於露出陽光止跌回升，9 月上旬急速由負轉正，迄 9 月上旬回升至 661 美元，從此脫離負租金的陰影。

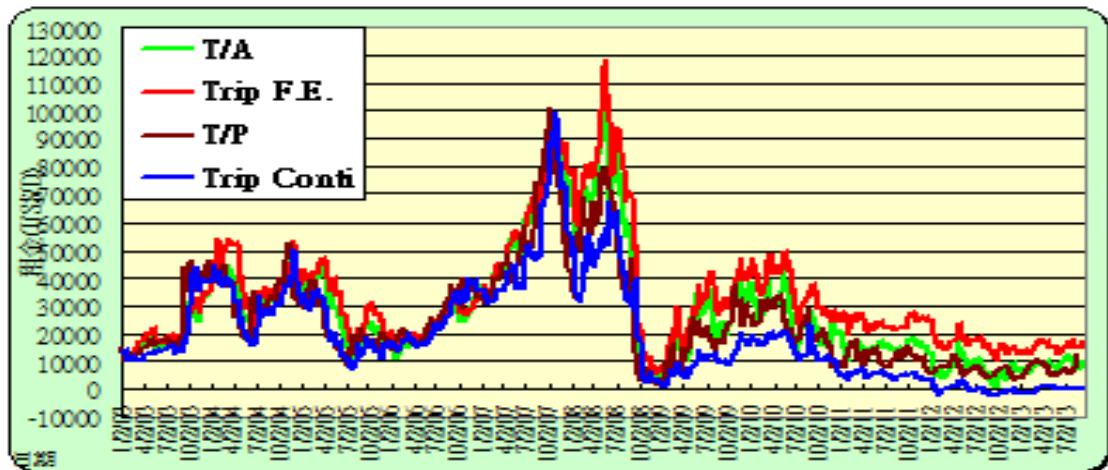


圖 3 巴拿馬極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線

資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

五、超輕便極限型船市場行情

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。8 月上旬在海岬型船市場帶動下營造整體散裝乾貨船市場出現長期以來難得一見紅通通的榮景，其中以巴拿馬型船市場受庇蔭最明顯，其次為超輕便型船市場，輕便型船僅照射到曙光，感受溫暖度不夠。事實上，超靈便型船市場受到中國突然湧現搶運礦砂熱潮似乎關聯性不大，只要依賴煤炭、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，印度電廠的煤炭消耗速度正衝上歷史新高，印度國內天然氣作為主要替代燃料的供應量正快速下滑，使得印度進口煤炭的需求與日俱增，預估印度將在 2014 年取代中國，成為全球最大電廠燃煤進口國。在第三季是印度盛行季風，煤炭進口活動受到阻礙，將影響太平洋區航線租金表現，進入第四季印度將恢復加速煤炭進口，且中國當局解除進口低熱值煤炭限制，將促使中國煤炭貿易商趁國際煤價低位時積極進口煤炭，中國有機會在第四季點燃煤炭進口量回升，因而有助於激勵太平洋區航線租金表現，另美國穀物出口於也將於第四季啟動，會給大西洋市場注入更多動能。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 月上旬盤跌暫時收在 7,408 美元後止跌回升，惟氣勢不強而緩步走攀爬走高，迄 9 月上旬回漲至 8,575 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，9 月上旬觸底 10,366 美元後才止跌回升，迄 9 月上旬稍為拉回至 10,433 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 月上旬稍微壓回收在 13,200 美元後止跌回升，一路緩步爬升，迄 9 月上旬攀登至 15,181 美元。遠東回歐陸租金航線 7 月下旬緩步爬升抵達 4,616 美元後再度受挫拉回，8 月下旬拉回至 4,082 美元後止跌回升，隨後緩步走揚，迄 9 月上旬返回收在 4,650 美元。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，迄 9 月上旬返回收在 9,710 美元。

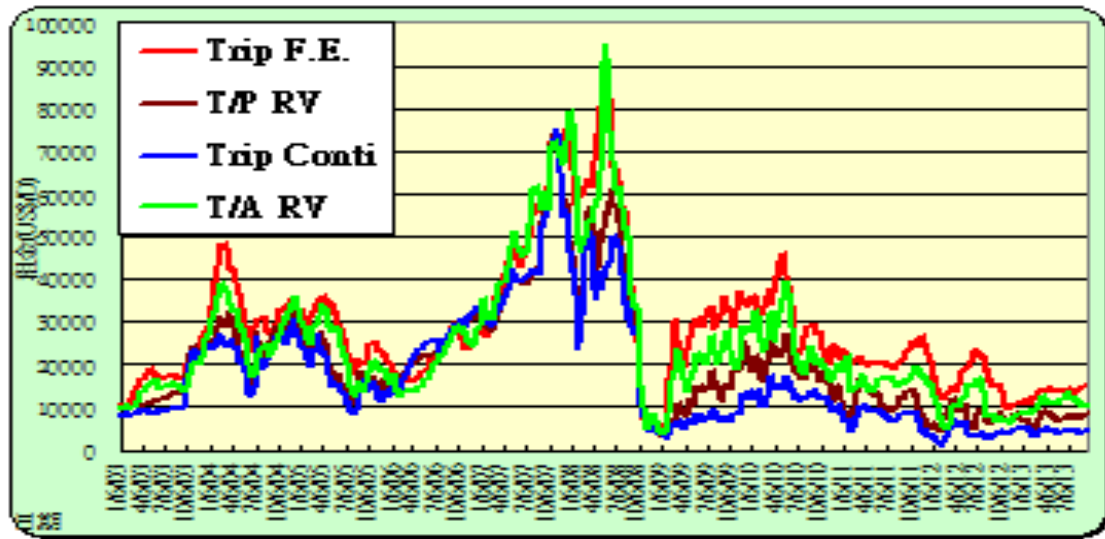


圖 4 超輕便極限型船(52,000Dwt)現貨日租金曲線

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。今年下半年以來輕便型船是表現最弱市場，輕便型船貨源來源大多以仰賴新興發展國家，當美國聯準會透露 QE 即將退場時，引起債券市場拋售潮，甚至資金撤離新興市場，新興國家飽受缺錢荒之苦，投資消費力道減弱，因此，可能衝擊此等新興國家的大宗原料的進口，因而波及輕便型船市場。所幸中國在 8 月後又啟動搶購大宗原物料熱潮，以中國市場的規模將可為市場挹注可觀動能。輕便型船市場進入 7 月各航線租金全面一路下跌，僅太平洋區航線在 7 月下旬勉強翻紅弱勢反彈，但下跌趨勢依然不變，8 月中旬才露出翻紅曙光，可惜動能不足，搖搖晃晃弱不禁風，能夠露出笑臉應拜其他型船市場強勁飛漲所庇蔭。太平洋區市場隨著印尼和菲律賓雨季的逐漸結束，市場鑛船運活動開始增多，之前印尼因惡劣天氣滯留部分運力東南亞地區有部分鑛砂、煤炭、鋁土礦船運活動，可惜太平洋區市場累積過多供給運力，抑制太平洋區相關航線的表現，7 月後太平洋區相關航線租金出現跌多漲少，租金水位逐漸走低，7 月上旬攀抵 6,838 美元高價位後出現明顯跌勢，雖曾在 7 月下旬欲圖翻盤可惜無力扭轉頹勢，進入 8 月又陷入下跌渠道，8 月中旬跌落至 6,583 美元後止跌奮勇緩步回升，一路緩步攀爬，迄 9 月上旬突破 7 千美元關卡且拉高至 7,053 美元。大西洋區相關航線租金 7 月上旬攀抵 9,618 美元最高價位後失速回檔，隨後如雲霄飛車一路走低，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，迄 9 月上旬收低在 7,691 美元。輕便型船市場受到兩大洋區航線在 7 月初攀抵高位後失去動能而走跌的拖累，平均租金在 7 月初上漲來到 8,199 美元高位後止漲回跌，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，迄 9 月上旬反彈拉高下至 7,372 美元價位。

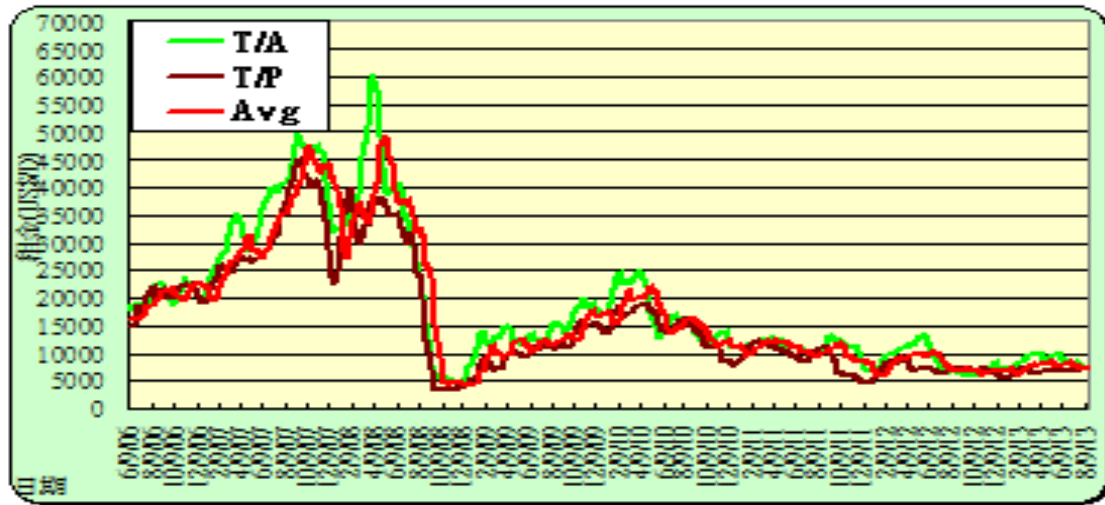


圖 5 輕便型船(28,000Dwt)現貨日租金曲線
資料來源：Baltic Freight Exchange Limited

七、市場展望

- (一) 中國政府最近加速批准基礎設施投資如高速鐵路、加大棚戶區改造等措施，城鎮化建設等措施，不僅有利於中國經濟結構調整，而且有利於提振市場信心，已帶動相關產業潛在商機，大家紛紛進場卡位。雖然第三季是鋼材需求的傳統淡季，但8月鋼鐵市場卻提早點火，鋼材價格持續上漲，顯示鋼材需求出現暢旺，因而對礦砂與煉焦煤等原材料的需求轉趨熱絡，有大幅度增長趨勢。引發9月起海岬型船市場失控演出火爆一飛衝天行情。預計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採礦禁令似乎尚無終止的跡象，其礦砂出口繼續萎縮。而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。倘若中印兩大市場後續同步搶進礦砂戲碼，那很有可能引爆航市一股銳不可當上漲動能。
- (二) 全球的散貨船船東利用船價新低，積極推進節能高效的散貨船新造專案，透過與私募股權投資基金合作訂造大量散貨船，且船東預期航市已落底且逐漸墊高底部往上挺升，致拆解船意願降低，今年散貨船拆解量下降了 50%以上，但由於船東看好明、後年航市，今年爆發大量新船訂單，尤其海岬型船簽約訂單比去年整年多出一倍以上。今年散裝乾貨船累積營運總噸數增長 6.3%，因拆解量比去年大幅下降，營運中供應船舶運力還是很大，且今年剩餘與明年欲交付新船還不少，因此，運力供應仍然處於嚴重過剩。9月航市展開強勁飆漲，是否意味航市已揮別運力嚴重過剩陰霾，從此晴空萬里，航市正式邁向復甦之光明大道，令投資人難以捉摸，投資操作困難度高。
- (三) 儘管近日航市由海岬型船市場帶動出現繁榮暢旺景象，看似有春燕來臨感覺，但從近日遠期運費市場交易，今年第四季各月成交部位呈現大幅上漲，但明年後卻出現下跌，第一季大幅挫低，以海岬型船市場租金為例竟然比今年第四季各月低達15,000美元，是否意味多數投資人還是認定此波中國瘋狂進口礦砂舉動是短期投機行為，無法持續猛烈增加進口，倘若看法正確，那航市運力供應過剩問題將會是明年航市最大障礙。

2013 年 8 月份國際油輪市場動態

王廷元

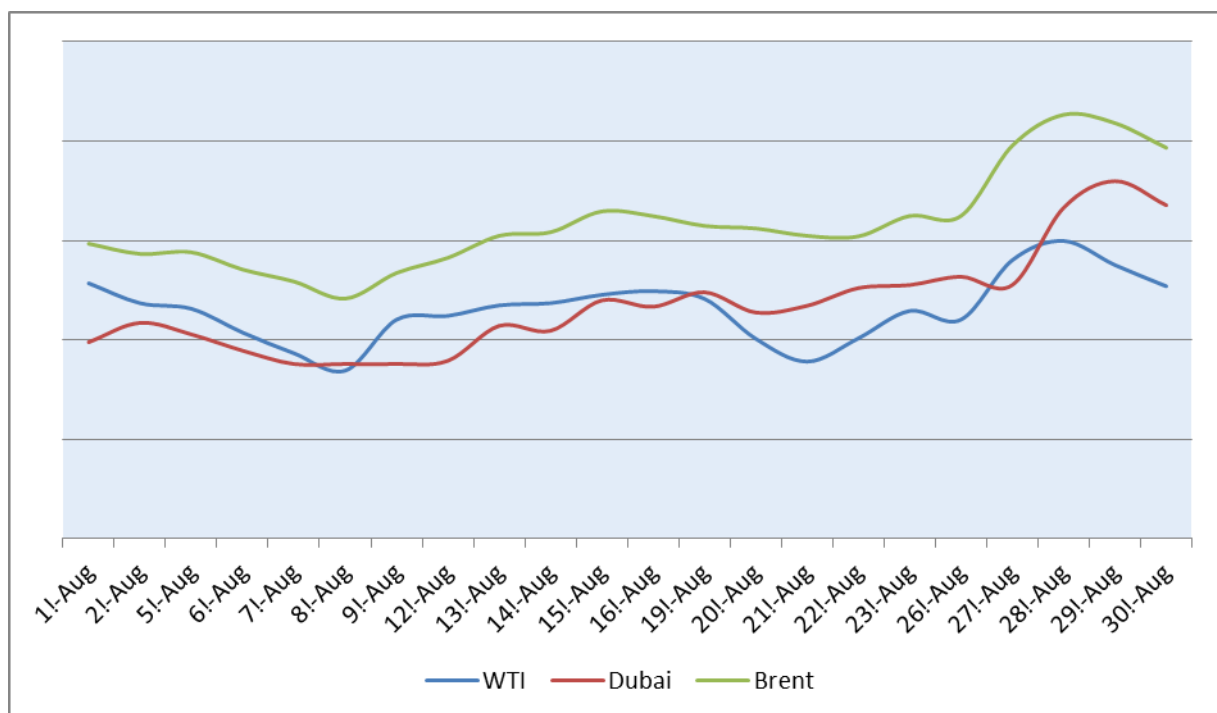
1. 原油市場短評

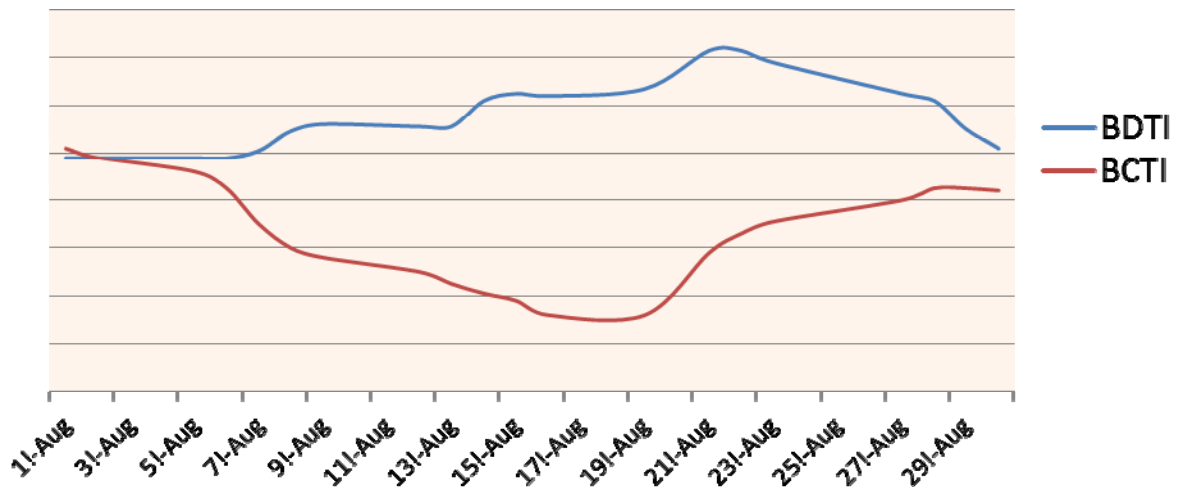
因受西方國家可能對敘利亞採取軍事行動，各界不免擔心原油供給的穩定性，使得月底時的油價來到了十八個月以來的新高；西德州、杜拜、布蘭特原油價格分別來到每桶 109.98 美元、112.99 美元及 116.33 美元的新高。

面對高漲的油價，美國能源情報署(EIA)預估今年下半年布蘭特原油的均價將達到每桶 109 美元，而對於今年全球原油每日需求預估由每日 109 萬桶上調至每日 111 萬桶，但明年的每日需求則下調 3 萬桶至 119 萬桶。這顯示中、長期的用油需求將減緩，而是否也意味著在 QE 逐漸退場後，美國的經濟成長的速度也將因此放緩。

然而，沙烏地阿拉伯石油部長表示不會因為敘利亞的緊張關係嚴重影響原油價格的基本面，且其他產油國亦有能力解決短時間內的缺口，加上頁岩油提供的新產量，原油市場將逐漸趨於穩定。

8 月份國際原油價格趨勢圖





	2013					
	BDTI			BCTI		
	Jul	Aug	% change	Jul	Aug	% change
Max	653	663	1.53% ↑	615	622	1.14% ↑
Min	580	618	6.55% ↑	555	552	-0.54% ↓
Average	621.09	635.85	2.38% ↑	582.5	586.50	0.69% ↑

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107.85美元，至月底報價為每桶107.70美元；
2013年8月均價為每桶106.55美元。

杜拜原油 -

月初每桶104.89美元，月底收盤價格為每桶111.78美元；
2013年8月均價為每桶106.77美元。

北海布蘭特原油 -

月初每桶價格109.84美元，月底以每桶114.67美元作收；
2013年8月均價為每桶110.86。

3. 油輪買賣交易行情*

超級油輪 - “Harbour Splendor” (2010年造，二十九萬七千載重噸)雙殼油輪約以六千萬美元售出。

超級油輪 – “Sea Splendor” (2012年造，二十九萬七千載重噸)雙殼油輪約以六千萬美元售出。

超級油輪 – “Island Splendor” (2011年造，二十九萬六千九百載重噸)雙殼油輪約以六千萬美元售出。

超級油輪 – “Spring Splendor” (2011年造，二十九萬七千載重噸)雙殼油輪約以六千萬美元售出。

4.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 –

8月的中東及西非成交數量分別達到131筆及20筆，雖然本月的原油價格大幅上漲，但運費確仍因為船噸供給過剩而無法提升，反到讓運費微幅下滑，對船東來說無疑是雪上加霜。月底時，波灣至日本26.5萬噸級(TD3)運費WS31.0，日租金約2650美元；波灣至美灣28萬噸級運費報WS21.0，日租金約為負270美元；西非至美灣26萬噸級運費與上個月相同維持在WS40.0，換算日租金因油價上漲滑落2500美元，日租金約為15000美元；西非至遠東26萬噸級運費報WS34.0，日租金也約為4900美元。

蘇伊士型油輪市場 –

船噸需求減少使得平均運費下滑至 WS52.5 上下；同時地中海及黑海-地中海航線相對穩定，市場上並沒有其他利多因素刺激運費走高。西非至美東 13 萬噸級運費上漲至 WS52.5，換算日租金僅得 8,750 美元；地中海 13 萬噸級船運費 WS57.5，日租金約得 9,720 美元；西非至地中海 13 萬噸級運費，運費下滑至 WS52.5，換算日租金僅得 6,700 美元。

6.成品油油輪運費行情

8月底波灣至日本7.5萬噸級的運費日租金約22300美金；波灣至日本5.5萬噸級運費於自上個月底的WS80.0上漲至WS120.0，計算日租金得18400美元；新加坡至日本3萬噸級船運價終止了連續四個月的跌勢，運費微幅上漲至WS125，日金約得12900；3.5萬噸級西印度至日本，成交運費走揚至WS110.0，日租金9900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 8 月 油輪各航線運費

DIRTY ROUTES	TYPE/SIZE	2-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	30-AUG(WS)	TCE (US\$/day)
AG / USG	VLCC	22.5	5,100	21.0	-239
AG / JAPAN	VLCC	34.5	9,961	31.0	2,647
WAF / EAST	VLCC	36.0	9,428	34.0	4,888
WAF / USG	VLCC	40.0	17,542	40.0	15,005
WAF / USAC	SUEZMAX	65.0	18,757	52.5	8,741
MED / MED	SUEZMAX	67.5	19,198	57.5	9,742
UKC / USAC	AFRAMAX	85.0	13,868	97.5	20,193

CLEAN ROUTES	TYPE/SIZE	2-AUG (WS)	TCE (US\$/day)	30-AUG (WS)	TCE (US\$/day)
AG / JAPAN	75,000	69.0	7,827	105.0	22,318
AG / JAPAN	55,000	80.0	6,600	120.0	18,355
CARIBS / USAC	37,000	155.0	16,624	110.0	6,804
SINGAPORE / JAPAN	30,000	105.0	9,535	120.0	12,866
MED / USAC	30,000	155.0	14,212	130.0	7,466

油輪期租市場價格

(US\$/day)	DWT	1 year T/C	3 years T/C
VLCC	300-310k	18,000	22,000
SUEZMAX	150-160k	16,000	17,500
AFRAMAX	95-105k	13,000	14,750
LR1	65-73k	15,000	15,500
MR	47-51k	14,500	15,500

油輪新船(轉售)、二手船價格

(US\$ million)	DWT	Resale	5-year
VLCC	300-310k	\$80.0	\$55.0
SUEZMAX	150-160k	\$53.0	\$38.0
AFRAMAX	95-105k	\$40.0	\$29.0
LR1	65-73k	\$39.0	\$29.0
MR	47-51k	\$36.0	\$27.0

油輪新造船價格

US\$ million	DWT	2013年8月	2012年	2011年	2010年	2009年
VLCC	320k	\$89.5	\$93.0	\$99.0	\$105.0	\$101.0
SUEZMAX	157k	\$56.0	\$56.5	\$60.5	\$66.8	\$62.5
AFRAMAX	115k	\$49.0	\$48.0	\$52.5	\$57.0	\$49.0
MR	51k	\$34.0	\$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



敬祝各位會員 中秋佳節愉快 月圓人團圓