# 以外商立場及經營實務
# 對台灣海運產業之看法

與談人: 日商日本郵船
簡振煌 副總經理

# 主題:

1) 2013年海運市場回顧

2) 日本郵船經營方向

3) 對台灣海運產業之看法

# 1) 2013年海運市場回顧

以2013年而言，全球經濟持續其溫和復甦的趨勢。

歐洲雖仍停滯，此地區有些經濟體已呈現觸底反彈的跡象，即或有著中國經濟趨緩的顧慮，大部份地區仍然有紮實的經濟成長表現。日本則在本會計年初的日元貶值及高股價的帶動下，景氣也溫和地回升了。2014年，伴隨著烏克蘭情勢緊張以及中國的高收益金融商品的問題下，呈現部份不明朗現象。

回顧本年度的海運經營環境，由於燃油價格高漲，造成海運市況依舊低迷。

貨櫃定期航線部門，市場新造大型貨櫃船持續竣工，供過於求，營運上須做更多努力以降低貨物運送費用並減少燃料支出。

大宗物資船運送部門方面，各類型船隻及各經營地區，市場營運則皆比上一年度有所改善。供需情況自夏季以後也有所改善，乾貨大型船隻、油輪、成車海運數量也有穩定成長。另外，藉由強化船隻低速航行及處分較老舊無獲利船隻，也努力修復運費，提昇獲利。

# 2) 日本郵船經營方向

日本郵船成立於1893，在台灣事業經營也超過百年，雖然台灣海運市場面臨許多挑戰，我們對台灣的經營環境，法治社會，以及自由經濟體制，持續正面看待，這也是為何我們總公司相繼於2013年在台灣進行重大直接投資和擴大我們自營事業的決策。

目前貨櫃運能過度擴張下，各航商新造船隻仍以大型貨櫃船為重心，供需失衡狀況恐難讓人樂觀看待，在此經營環境下，日本郵船集團於今年三月發表了新中期經營計劃 - “More Than Shipping 2018 — Stage 2 leveraged by Creative Solutions” ，其計劃重點在於藉由集團有創造力的決策方案，以擴大與競爭對手的差異化。我們將運用各商業機會，如 LNG (liquefied natural gas)運輸及海外事業，並強化財務基礎以進行大規模投資，以開啟日郵集團持續成長。

# 3) 對台灣海運產業之看法

交通部運研所2008年發佈的一份報告 — “航運及鄰近港埠發展對台灣地區港埠之影響研究” ，其中述及海運市場數種趨勢，如 物流重心轉移至亞洲（35-40% 遠東，15%東南亞）海運產業集中化，各別航商規模差距拉大 （前十大航商規模約佔市場六成），船舶大型化，航線軸心化。

於船型大型化愈趨普遍後，港口的深水化，作業效率，費率合理等，將會是航商在選擇航線，及決定軸心港時重要依據。

高雄港作為臺灣主要軸心港在台灣進出口貨量成長有限情況下，如何有效促使轉運貨櫃量成長影響甚鉅。

台北港，基隆港及台中港如何清楚定位，以促成良性群聚效應，也須主管當局，業者須建立共識，以期發揮競合目標。

外籍航商承攬兩岸中轉貨受限，兩岸直航係採有條件限制，並非全面開放權宜輪，相當程度抑制了外商在台灣的商機，香港，釜山獲利。若能適度開放，台灣轉運貨源的增加將有助高雄港軸心港地位。

另，台灣港務公司新頒在台灣國際港口裝卸行銷獎勵措施顯較前制明快值得讚賞，惟櫃量計算方式以"從船"計算，似有忽視經營聯盟化，艙位互換等市場經營普遍現象，稍有美中不足之憾。

以上，謹為與言，尚祈指導。

# Thank you!