

# 標題：2017 年全球航運市場之預期

屬性：訊息

期別：第 300 期

資料來源：

<http://www.marinelink.com/news/shipping-market-expect420189>

國際貨幣基金組織（IMF）預測 2017 年 GDP 增長率將達到自 2009 年以來的最低點，而航運業將於 2017 年陸續遭受影響。因此，2017 年航運業將會競爭激烈，其中也包含油輪業。在 2016 年，貨櫃航運業在拆除和整合方面努力打下了定心丸，幫助貨櫃航運市場的復甦，而散裝貨船航運市場也需要比照這種方法，以改善目前散裝貨船的現況。

全球經濟增長仍然疲弱且缺乏投資，因此，未來航運的增長潛力較低。八年來，全世界努力應對 2008 年金融市場崩盤帶來的巨大變化，由此產生的問題並非皆以最合適的方式處理，使許多大型經濟體仍處於”復甦”模式。

若要完全恢復航運市場需要幾年的時間以提高船隊使用率，其中產能過剩的部門必須減少，雖然政府幫助任何行業（包括航運業）於全球競爭是一件好事，但是政府直接補貼實際上對全球航運業產生了負面影響，影響自由貿易，破壞企業的公平競爭環境。

在經濟領域中，2016 年歐洲改善，美國停滯，而日本也陷入停滯。因此，除了一些區域間貿易流動之外，並未看到太多的全球變化，並且在更廣泛的規模上沒有實際的需求增長。而在航運方面，由於原材料、天然能源與工業設施分散於全球，因此無論報告的經濟增長統計是對還是錯，中國仍然是 2016 年航運進出口的中心。

其中 2017 年世界 GDP 增長會有利於航運嗎？專家認為可

能不會，因為全球 GDP 的增長目前是由服務部門和發展中/新興經濟體所驅動，因此導致航運業以較低的“GDP 之於貿易乘數”來計算，可能比過去我們所習慣的航運需求水平還更低。

2016 年對於散裝貨船航運業來說是一個可怕的一年。波羅的海綜合指數（BDI）在 2 月 10 日經過了 290 的歷史最低點之後綜合指數就全年穩定上升，11 月中旬達到 1,261 點。這主要是由於船隊將主要商品鐵礦石運往中國從而受益。而隨著年度的進展，由於需求增長至超過船隊淨供應增長的影響，因此散裝貨船航運業的情況有所緩解。

中國鋼鐵廠藉由提高生產來取代進口礦石的需求。除此之外，由於中國煤礦運營日數的減少，因此帶動了大量煤炭進口至中國的需求。

BIMCO 在散裝貨船的“恢復之路”為行業領導者提供了一些新的獨特的市場分析。這項分析確定船東必須做什麼才能於 2019 年恢復盈利。報廢船舶和避免建造新船是至關重要的，因為我們不能指望與過去相同的需求增長水平。對於 2017 年極為重要的是，船東必須非常小心地處理供需市場。雖然在 2016 年下半年較低水平的拆船持續進行，但卻不會提供船隊數目的增長，因此 2017 年和 2018 年將會訂購大量新船。中和這些大量新船的影響其唯一辦法是每年減少 3000 萬載重噸，雖然這不是最好的解決辦法，但卻可以減緩自 2016 年 6 月以來大量淘汰船隻所造成的危機。BIMCO 預計供應方在 2017 年將增長約 1.6%（2016 年為 2.2%）。

在 2015 年後，原油價格和油輪船舶價格預期下降。但由於全球煉油廠的吞吐量增加，使得貨運石油的船舶需求提高，因此油輪的供應得到適度的成長，造成了強勁的原油貨運船舶市場。而在 2016 年兩家油輪船隊的船隊增長了 6%，由於需求增長放緩造成市場的不平衡，因此 BIMCO 建議，未來幾年石油的終端消費量必須趕上供給量，且在市場重新取得平衡前，必須吸收被炒作的石油股之價差。

全球石油供應在 2016 年繼續增長，儘管主要出口國家的生

產受到嚴重影響，其原因為伊朗重新進入國際石油市場，讓原先成熟的石油市場產生了劇烈性的破壞，此事對油輪市場產生了連鎖效應，由於貿易模式的變化是否會使油輪市場受益還有待觀察，這取決於西非出口商保持其在亞洲市場占有率之能力，尤其是印度市場。

因此，**BIMCO** 預計 2017 年油輪需求增長將主要來自中國和印度的大亞洲地區。**BIMCO** 預計，原油船部門在 2017 年的淨船隊增長率約為 3%（2016 年為 6.0%）。油輪製造的供應成長約為 2.5%（2016 年為 6.1%）。且預計拆除油輪的作業可達到五年中的高點，但還不足以阻止貨運市場的虧損。

為了展現 **BIMCO** 對全球航運業的領導地位，2017 年 **BIMCO** 將繼續對原油油輪市場的“恢復之路”進行一系列獨特的數據分析，其中散裝貨航運的恢復分析已於 2016 年發表。

由於在 2015 年惡化的市場條件下使得船隊需求增長，並且為未來交貨提供了大量的新訂單。因此，在這些狀況下為 2016 年下了一個壞的開始，如何將貨櫃運輸供應的能力與全球貨櫃貨物的需求相匹配，需求將會變得更加的迫切。

而貨櫃航運業在這種“自我造成”的航運市場危機中將如何度過呢？我們認為需要通過使用一些似乎被遺忘的方式，許多操作方法已經在市場上被成功的應用（例如減速航行和降低貨櫃船使用率），使得這些未被使用的貨櫃船在 2016 年投入（限制新訂單，報廢或合併）這些操作中。

2016 年在合併方面脫穎而出，無論是以完全合併還是再聯合更大的合作聯盟皆能削減其營運成本。我們還可以看到了一個由政府資助的船東，申請法院保護的空前事件。此外，由於一整年的拆船作業持續進行因此緩和了船東降低造新船的訂單所帶來對船隊營運的傷害。而巴拿馬型等大型船舶已經過時，導致船舶大尺寸的價值大為降低。

一般來說，貨櫃航運業會發現到目前難以適應新的市場情況，即使需求仍以全球 **GDP** 的成長速率增長，但卻不像過去兩年以上的成長速度那麼突出。然而，2016 年首次出現船隊增長率低

於需求增長速度(上次該情況出現為 2009 年)，因此在貨櫃船供需市場的狀況得到改善。

BIMCO 預計貨櫃航運業務在 2017 年淨船隊增長約 3.1% (2016 年為 1.1%)；因此假設貿易乘數回到了 1%，且國際貨幣基金組織預測經濟成長率 3.4% 成真，則 2017 年貨櫃船航運市場將不會有改善甚至還可能惡化。