

## 全球商船完成 10 億噸運力

摘自大公報 2011 年 7 月 12 日/實習記者 岑伊華

2011 年 7 月 1 日，國際航運業創下兩個亮麗的世界紀錄：全球商船船噸錄得 10 億總噸；全球 85000 艘商船總值接近 1 萬億美元。這是國際航運發展史上的一個新里程碑。倫敦權威航運諮詢機構克拉克森（Clarksons）資深研究員史托福就此發表文章，以全球商船船隊的成長與發展為題，為這個對全球貿易發展舉足輕重的行業回顧過去，展望未來。

文章指出，1955 年，全球商船船隊完成 1 億總噸是全球第一個里程碑；然後用了 56 年時間，商船船噸以平均每年 4.2% 的增長速度上升 10 倍，至 2011 年 7 月 1 日，全球商船船隊上升至 10 億總噸，前後花了半個世紀有多。文中又指出，早在 1955 年時，船務活動情況與今天的相比，實在大相逕庭。當年的主要航運是郵輪客運和不定期航線，而頭等艙則載乘客。但 56 年後的今天，一切都改變了：大型客機取代郵輪客運；集裝箱船以定期貨輪航線運作；散貨船運則取替不定期航線；只有油輪才能穩定發展，愈做愈大。

史托福表示，雖然情況看似正常業務發展走勢，但對船運投資者來說，這個波動不定的市場走勢絕對是個噩夢。航運業發展初期走勢凌厲——從 1955 年至 1975 年處於高峰期，新興的歐洲市場提供資金，投資者紛紛訂購超級油輪及散貨船，業務增長率由年均 4% 飆升至 10.2%；到了 1985 年，增長率就急挫至 -1%。然後另一循環又開始，至 2010 年，增長再次上升至年均超過 8%。

史托福分析指，這種波動不定的走勢，部分是由於貿易增長的變動，由最初急促的步伐（每年 8%）升至 1975 年的最高位，然後跌至 80 年代的每年 1%，至後來的年約 3%。然而，投資者抱過高期望，打算利用寬鬆的歐元政策來玩弄市場，使商船船隊增長過度負荷。

### 景氣循環充滿戲劇性

儘管這個景氣循環是如此戲劇性，史托福卻認為，這個行業總能出乎意料地適時提供新科技，以應付全球經濟的需要——一系列先進的油輪、散貨船及集裝箱船船隊，均精細地按需要而發展成不同的尺寸，以迎合現今貿易世界中對廉價海運的繁複需求。

然而，他亦指出，雖然這個行業有如此靈活多變的適應力，但船隊運輸產能卻出乎意料地沒有太大增幅。1955 年，1 億總噸船可以承運 8.2 億噸貨物，即每總噸運載約 8.2 噸貨；今天 10 億總噸船可以承運 84 億噸貨物，即平均每總噸運載約 8.4 噸貨。

史托福總結指，畢竟投資者每每慎重考慮過後，始終需要運載貨物。數以億噸計船運專為滿足現今全球經濟繁複需求的商船，配以超低運費——航運周期就是以最低運費用適當的商船進行貿易。當然，國際航運發展能有今天的輝煌成績，高成本運作下的海岬型乾散貨船船東尤其應記一功。