

船務前瞻

作者之前於 2008 年尾指出, 運費和船價急促下調, 其主要原因簡單不過 – 供求失衡。

作者亦曾提出, 業界應做而沒做的事就是建立一個貨物相對於運力要求之資料庫。以現今之通訊及電腦, 這不過是一小小項目, 但~~卻~~可給業界提供一個平台去考慮到底要不要投資~~新造船~~。

運力的要求, 可以由 A (例如巴西, 裝貨港) 去 B (例如中國, 卸貨港) 的航程, 再乘以貨的重量噸, 而得出運力要求, 以噸哩為單位。將運力要求除以每一艘海岬型船舶行走的航程, 則可得出到底要多少條海岬型船舶才足夠。把所有重要的 A (裝貨港) 及 B (卸貨港) 加起來, 就可以知道大概要多少船才算運力過剩。

至於微調的功夫, 就要看個別公司了。假如, 由單調的 A – B 來回 (一滿載, 一空載) 改為 A-B-C-A 或 A-B-C-D-A, 以減少空載成本。另外, 棄用單一或最大型船也可以提高運力 (減少空載)。

船的種類、年齡和噸位的資料比較齊全, 但貨及航線就相對複雜。

如以貨種分析, 以 2006 年為例, 最大宗海運為鐵礦 (722 百萬噸)、煤 (702 百萬噸)、鋁礬土 (69 百萬噸) 和磷礦 (31 百萬噸), 共約 1,805 百萬噸。由 1997 年至 2006 年, 平均年增不過 4.4%, 而後 5 年預計之平均增長為 6%。這些數據明顯沒法解釋為何海岬型船舶在 2008 年不能長期維持租金 20 萬美元一天。

上述之數據, 只不過是年運輸量, 要把運輸量轉換成船之要求, 仍要做最原始的工作, 就是找出無數的航線 (即 A-B 組合) 合適的船種 (應用 2 萬、4 萬、6 萬載重噸等)。之後我們就可以細分每類船舶之供求。

當然, 某些情況是可以互換的。例如以 10 萬載重噸散貨船代替 6 萬和 4 萬載重噸散貨船, 或以 6 萬和 4 萬載重噸散貨船代替 10 萬載重噸散貨船。這些只是微調的工作。

以鐵礦石為言,以 2006 年為例,出口主要為: 澳洲 270 百萬噸,印度 80 百萬噸,巴西 286 百萬噸,其他四國共 84 百萬噸。而入口主要為: 歐洲 136 百萬噸,日本 136 百萬噸,中國 325 百萬噸,韓國 45 百萬噸。

如果能做到全部選擇以最短距離供應,即澳洲供應中日韓,而巴西供應歐洲國家,則運力可以節省很多。澳洲去中日韓會比巴西近三倍航程。

上述的數據,相對準確,但還不重要,重要是以上述為例,中國應有數據平台,供業界參考,知道到底投資船舶的危與機。而這個平台只有依賴政府、大學或大公司才可完成。