

# 市場回顧

## 貨運市場概要

8,200美元 (淨值)

↑ +24%

2018年上半年

小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2018年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) \*



\* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船, BSI 58,000載重噸貨船)，於2018年7月24日的數據

10,560美元 (淨值)

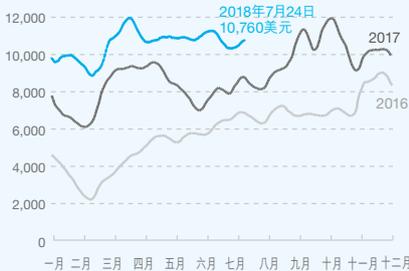
↑ +32%

2018年上半年

超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2018年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) \*



\* 已扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船, BSI 58,000載重噸貨船)，於2018年7月24日的數據

於2018年上半年，小靈便型及超靈便型乾散貨船的現貨市場日均租金分別為8,200美元及10,560美元(淨值)，租金表現平均較2017年上半年改善24%及32%。租金已連續第四個半年度錄得上升，反映貨運市場自2016年年初低位後持續復甦。

新建造貨船交付量於上半年大幅減少及全球乾散貨船船隊淨增長僅為1.6%，有助支持已改善的供求平衡及市場租金。

乾散貨運市場指數的走勢與以往相若，於年初出現短暫的季節性下調，於農曆年後回升，市況於3、4月見強勁，其後至夏季稍為放緩。

## 供應發展重點

↑ +1.4%

2018年上半年

全球小靈便型乾散貨船運力

↑ +1.6%

2018年上半年

整體乾散貨船運力

乾散貨船供應發展

百萬載重噸



■ 交付量  
■ 報廢量  
■ 船隊淨增長

資料來源：Clarksons Research，於2018年7月1日的數據

## 供應因素

於2018年上半年，新建造貨船交付量的減幅不及大幅減少的貨船報廢量，因此全球25,000至41,999載重噸小靈便型乾散貨船及42,000至64,999載重噸超靈便型乾散貨船船隊的淨增長分別錄得1.4%及1.5%。整體乾散貨船運力於期內增加1.6%。

貨運市場狀況較去年同期明顯改善，因此乾散貨船運力的報廢量只有0.3%及小靈便型乾散貨船運力的報廢量只有0.2%。

由於訂單數目減少，新建造貨船交付量跌至佔現有乾散貨船運力的1.9%。

新建造貨船的交付量一般於年初較高，因此船隊淨增長可能於下半年回落。貨船報廢量現時處於非常低的水平，難以進一步減少，但在新訂環保規例下，報廢量可能會增加。

## 貨運市場及前景影響

## 貨船價值

16.0百萬美元

↑ +14%

年度至今二手小靈便型乾散貨船

貨運市場改善為貨船買賣活動帶來支持，並提升了貨船的價值。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為16,000,000美元，較年初上升14%。新建造貨船價格自本年年初上升7%至23,500,000美元。

小靈便型乾散貨船價值

百萬美元



資料來源：Clarksons Research，於2018年7月20日的數據

貨船價值及  
行業前景影響  
新貨船訂單

## 需求發展重點

Clarksons Research預測第一季的乾散貨運噸位航距需求按年上升1.0%(整體需求為2.1%)，較去年增長為慢，主要由於巴西鐵礦石出口下跌。我們尚未有第二季的數據，但預期需求/供應平衡較去年同期有更大的改善幅度，而小宗散貨分部的改善幅度更見強勁。Clarksons Research估計2018年全年噸位航距需求增長為3.4%，全球乾散貨船運力全年淨增長則預計為2.5%。

上半年的主要正面動力均源自巴西及美國穀物出口量上升，特別是第二季的巴西大豆及美國玉米出口量處於歷來高位。美國煤炭出口量於四月份亦增長強勁，升至五年來高位。

太平洋地區的需求受惠於鐵鋁氧石、鎳礦、銅精礦、林業產品及其他我們專門從事的小宗散貨。中國和暖的氣候令發電量增加，帶動煤炭進口量於上半年按

年增長9%。中國鋼材出口量下跌14%乃因國內需求強勁。

美國與其重要貿易夥伴的貿易爭議至今對全球農業及鋼材貿易量的影響有限。

乾散貨船的供應與需求



### 2018上半年進口貨運量(例子)

中國煤炭	↑ 9%
中國小宗散貨*	↑ 8%
中國大豆	↔ 0%

### 2018上半年出口貨運量(例子)

美國煤炭	↑ 22%
美國農產品銷售	↑ 4%
巴西農產品	↑ 3%
中國鋼材	↓ 14%

\* 不包括未有數據的鐵鋁氧石及鎳礦

由於期內的現有貿易數據有限，上述僅為部分相關貿易的例子。

資料來源：彭博、巴西海關、Clarksons Research，於2018年7月1日的數據

需求因素

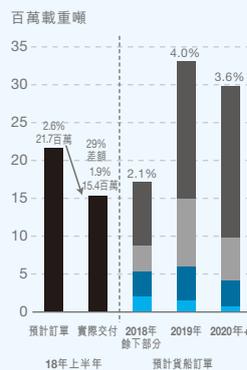
## 貨船訂單

新建造貨船與二手貨船的價格差距，以及未來貨船的設計要求的不確定性，持續減低買家對新建造貨船訂購意慾。新建造貨船預訂量於上半年佔全球乾散貨船船隊3% (按年計算)，小靈便型及超靈便型乾散貨船合併預訂量僅為1.3%。整體乾散貨船訂單持續低於10%，而小靈便型及超靈便型乾散貨船分部合併訂單為5.5%，為自九十年代以來的最低位。

我們各分部預訂量非常有限及實際交付量少於預計訂單的影響下，將減少新建造貨船於未來數年的交付量。預期今年的貨船交付量較去年減少，我們亦估計本年度實際交付量約為27百萬載重噸(2017年新貨船交付量為38百萬載重噸)。

資料來源：Clarksons Research，於2018年7月1日的數據

按年訂單



合併貨船訂單：  
小靈便型及超靈便型  
乾散貨船



新建造乾散貨船預訂量



船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2018年上半年報廢量佔現有船隊百分比(按年計算)
小靈便型 (25,000-41,999載重噸)	5.3%	9	10%	0.4%
超靈便型 (前稱大靈便型) (42,000-64,999載重噸)	5.6%	9	7%	0.3%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000-119,999載重噸)	8.3%	9	6%	0.1%
好望角型 (120,000以上載重噸)	14.7%	8	6%	0.9%
乾散貨船總量 >10,000載重噸	9.7%	9	7%	0.5%

	小靈便型 (25,000-41,999載重噸)
	超靈便型 (前稱大靈便型) (42,000-64,999載重噸)
	巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000-119,999載重噸)
	好望角型 (120,000以上載重噸)
乾散貨船總量 >10,000載重噸	