

市場回顧

業內需求及供應均有改善

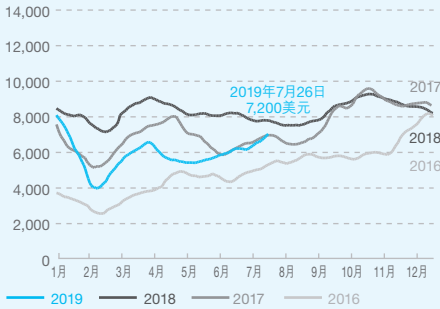
貨運市場概要

5,750美元 (淨值) ↓ 30%

2019年上半年
小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2019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

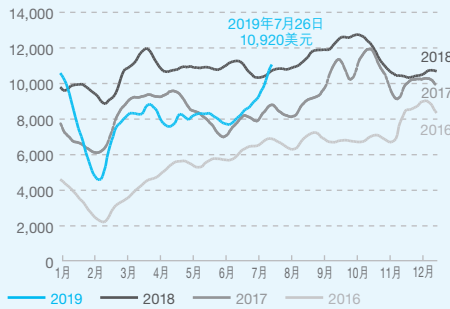
資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 28,000載重噸貨船)，於2019年7月26日的數據

7,790美元 (淨值) ↓ 26%

2019年上半年
超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2019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 (BSI 58,000載重噸貨船)，於2019年7月26日的數據

2019年初市況較過去兩年同期疲弱，農曆年期間跌幅更為顯著，乾散貨運市場租金其後於第二季稍見復甦，於7月時升幅更為明顯。

季節性疲弱加上多個需求方面因素影響遠超全球乾散貨船供應增長放緩所帶來的裨益。

於2019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(淨值)分別為5,750美元及7,790美元，對比去年同期下跌30%及26%。相比之下，我們期內按期租合約對等基準的收入分別下跌僅6%及7%。

乾散貨運帶動需求

需求因素

Clarksons Research估計首季乾散貨船噸位航距需求增長按年減少至0.6%。第二季的數據尚未公布，但預期將會有所改善。

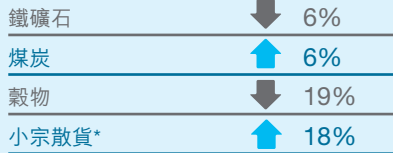
需求疲弱主要由於鐵礦石及穀物貿易大受擾亂，直接影響較大型乾散貨船的業務，同時亦影響較小型貨船的市場情緒。

巴西鐵礦石出口因採礦基礎設施受破壞而有所影響。中美貿易戰及非洲豬瘟影響中國大豆進口量，後者更大幅減少中國豬隻庫存量，繼而大幅減少其主要飼料大豆的需求。美國密西西比河洪災阻礙美國出口穀物。中國煤炭進口量於首季雖然減少，但年初至今進口量則按年上升6%，為市場帶來正面影響。

受惠於中國鐵鋁氧石、鎳及錳礦的進口量增長，小宗散貨商品需求持續強勁。

下半年的市況一般較上半年強勁，Clarksons Research估計2019及2020年全年乾散貨運噸位航距需求按年分別上升約1.3%及3.1%，而預計小宗散貨貨運噸位航距需求於2019年增長4.5%而2020年則為4.8%。

2019年上半年中國進口量

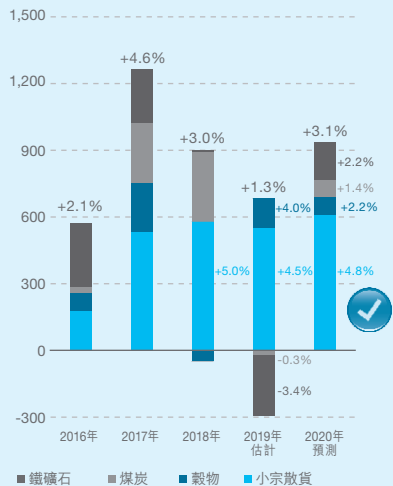


* 中國6種小宗散貨 (包括木材、肥料、鐵鋁氧石、鎳、精礦及錳礦) 進口量

資料來源：彭博，於2019年6月數據

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

年度變化 (十億噸位航距)

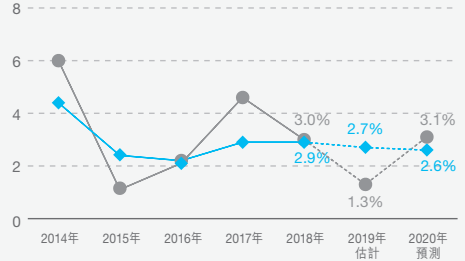


資料來源：Clarksons Research，於2019年6月數據

各分部供求平衡明顯改善

整體乾散貨船的供應與需求

%按年變動

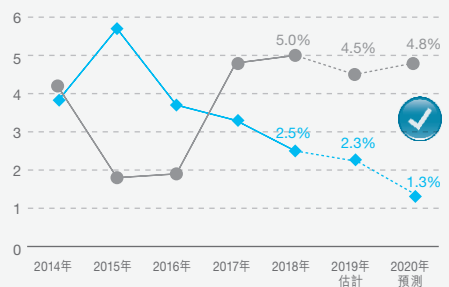


◆ 船隊淨增長 (%)

● 整體乾散貨噸位航距需求

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船的供應

%按年變動



◆ 小靈便型及超靈便型乾散貨船船隊淨增長 (%)

● 小宗乾散貨噸位航距需求

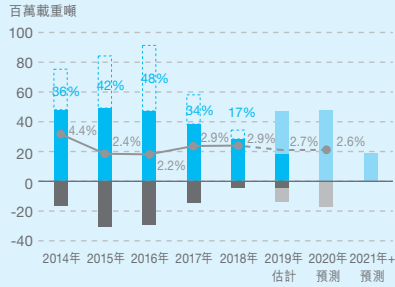
資料來源：Clarksons Research，供應為於2019年7月數據

較小型貨船船隊淨增長放緩

+1.6% ↔ 0% 按年

2019年上半年
整體乾散貨船運力

整體乾散貨船供應的發展情況

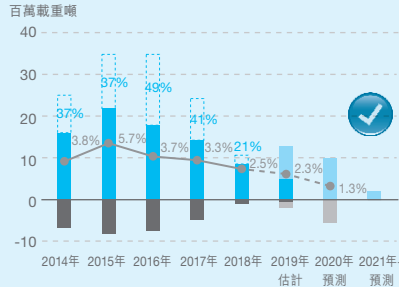


資料來源：Clarksons Research，於2019年7月的數據

+1.5% ↑ 0.1% 按年

2019年上半年
全球小靈便型及超靈便型貨船運力

小靈便型及超靈便型貨船供應的發展情況



資料來源：Clarksons Research，於2019年7月的數據

供應因素

上半年供應增長較去年同期輕微放緩，全球25,000至41,999載重噸的小靈便型乾散貨船及42,000至64,999載重噸的超靈便型乾散貨船船隊於上半年的淨增長分別約為1.7%及1.4%，整體乾散貨船運力於期內淨增長約為1.6%。

貨船報廢量於上半年增加，佔現有乾散貨船運力的0.5%，但仍屬低水平，報廢集中於較大型的好望角型貨船及礦石貨船分部，而較小型貨船的報廢量則更低。小靈便型或超靈便型乾散貨船於期內的報廢量基本上接近零。

新建造貨船於上半年交付量佔現有船隊的2.1%，其中巴拿馬型貨船的交付量最高，抵消其他種類貨船輕微下跌的交付量。

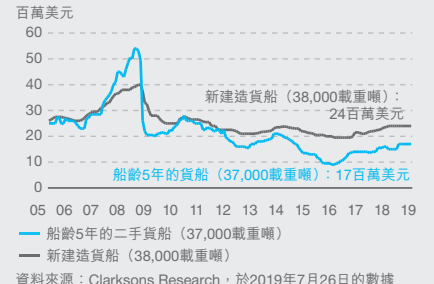
貨船價值持續穩定

17百萬美元 ↔ +0%

年度至今二手小靈便型乾散貨船

雖然貨運市場轉弱，現代化貨船的價值一直相對穩定。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為17,000,000美元，自年初維持不變。新建造貨船價格亦維持於24,000,000美元。新建造貨船與二手貨船的價格差距繼續削弱新建造貨船訂單。

小靈便型乾散貨船價值



資料來源：Clarksons Research，於2019年7月26日的數據

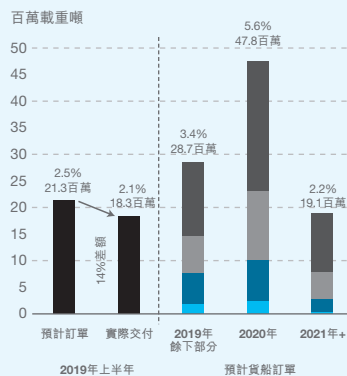
貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

供應發展有利較小型貨船

新建造貨船訂單量於2019年上半年較去年同期減少，訂單主要集中於巴拿馬及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型乾散貨船新訂單增長有限。現時小靈便型及超靈便型貨船訂單量合計為7.2%。

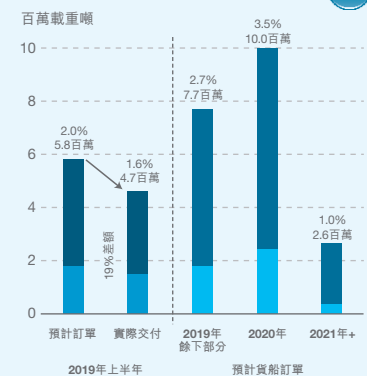
受到新建造及二手貨船價格之間的持續差額以及即將實行的環境法規對日後貨船設計帶來不確定性影響，預計新建造貨船訂單量仍然有限。

按年訂單



資料來源：Clarksons Research，於2019年7月1日的數據

合併貨船訂單：
小靈便型及超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2019年7月1日的數據

船型	佔現有船隊百分比 (按年計算)	平均船齡	船齡20年以上	2019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)	5.5%	10	11%	0.4%
超靈便型 (前稱大靈便型) (42,000–64,999載重噸)	7.9%	10	8%	0.4%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (65,000–119,999載重噸)	11.0%	10	8%	0.2%
好望角型 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	15.3%	9	5%	2.2%
乾散貨船總量 >10,000載重噸	11.2%	10	7%	1.1%