

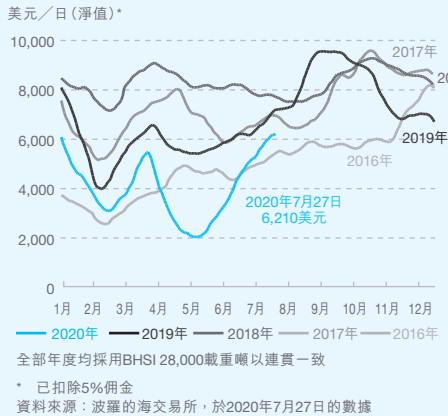
市場回顧

貨運市場概要

4,920美元 (淨值) ↓ 26%

BHSI 38,000 載重噸 (經調整)
2020年上半年
小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

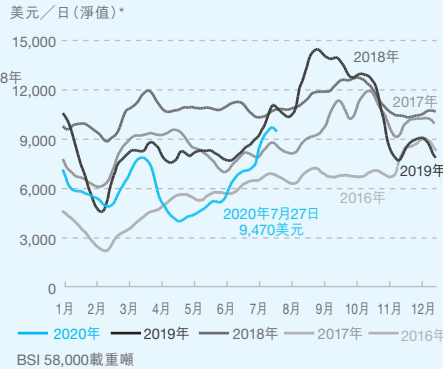
2016年至2020年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



5,730美元 (淨值) ↓ 26%

BSI 58,000 載重噸
2020年上半年
超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2020年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現



年初農曆新年假期是業界的傳統淡季，加上中國針對2019新型冠状病毒疫情採取的防疫措施造成的物流干擾，令乾散貨運市況更為疲弱。在3月期間，隨著中國的經濟活動逐步恢復，市況出現局部復甦，但從3月底至5月初，因應新型冠状病毒疫情擴散並嚴重影響世界其他地區的經濟活動，市況再次轉弱。

整體而言，小靈便型及超靈便型乾散貨船於2020年上半年的平均現貨市場日均租金(淨值)分別按年下跌26%至4,920美元及5,730美元。

自5月開始，中國的經濟活動顯著恢復，加上更多國家重啟部分經濟活動，貨運租金已見改善，目前小靈便型¹及超靈便型乾散貨船的日均租金分別為超過7,000美元(淨值)及9,000美元(淨值)

¹ BHSI 38,000載重噸(經調整)

市場活動較估計需求更為強韌

需求因素

儘管上半年預計的需求有顯著減少，但近幾個月來，除少數例外情況外，我們觀察到貿易及詢價情況有所上升。

南美和黑海的穀物出口強勁(特別是以太平洋地區為目的地之出口)，推動整體穀物貨運量按年上升。

其他利好走勢包括日本鋼材出口量以及全球對北美的鐵鋁鎂石和木煤需求的持續增加。

然而，部分小宗散貨分部於期內受到不利影響，其中紐西蘭的原木的出口量因較早前該國封鎖港口受到嚴重的打擊。印尼於一月起禁止錳礦石出口後，錳礦石量亦銳減，而中國的鋼材出口量亦因國內需求強勁而減少。

鐵礦石貿易乃整體乾散貨運市場的重要支柱。根據貨物流動數據，2020年首六個月全球鐵礦石裝載量較去年同期輕微增加，皆因強勁的中國需求增長，抵消日本和韓國進口量減少的影響。雖然全球整體煤炭貿易量因封鎖措施影響能源消耗而減少約10%，中國煤炭進口量則上升了12%。

Clarksons Research預計乾散貨及小宗散貨需求於2020年將大幅縮減。但鑑於目前觀察到的貿易及詢價情況有所上升，我們認為此需求預測可能過於看淡。

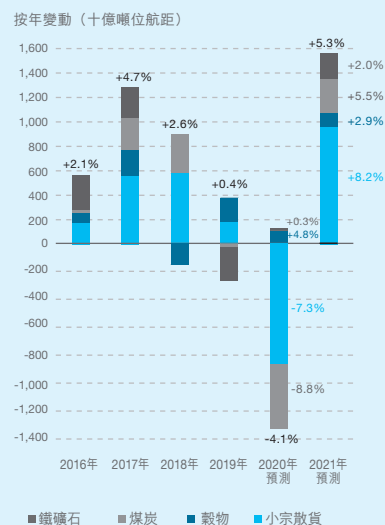
2020年上半年中國進口量

鐵礦石	↑ 9%
煤炭	↑ 12%
大豆	↑ 17%
小宗散貨*	↓ -7%

* 中國6種小宗散貨(包括木材、肥料、鐵鋁鎂石、鎂、精礦及鋼材)進口量

資料來源：彭博，於2020年7月數據

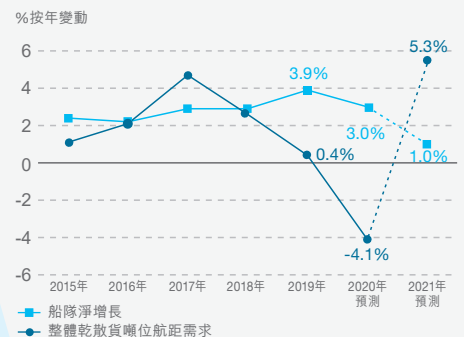
全球乾散貨運噸位航距需求年度變動



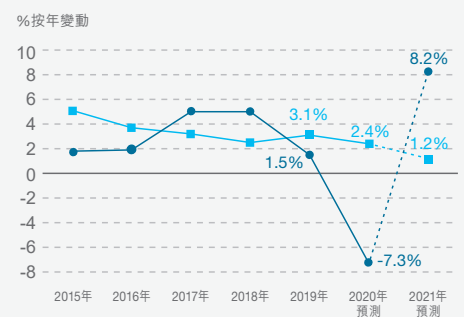
資料來源：Clarksons Research，於2020年7月數據

估計供求平衡

整體乾散貨船



小宗散貨

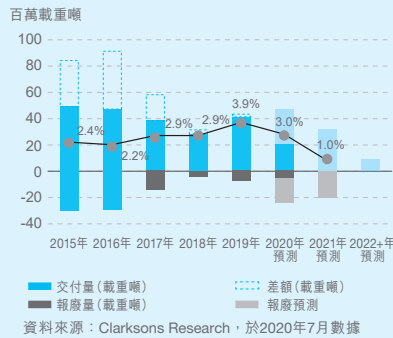


資料來源：Clarksons Research，供應為於2020年7月數據

預計船隊淨增長將會繼續放緩

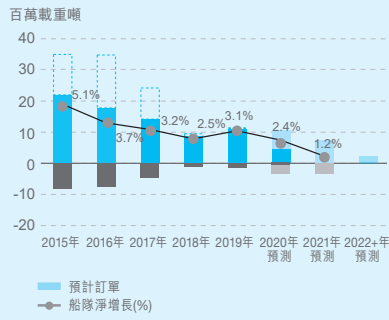
+2.2% **0.6%** 按年

2020年上半年
整體乾散貨船運力



+1.8% **0.3%** 按年

2020年上半年
全球小靈便型及超靈便型貨船運力



全球乾散貨船船隊於上半年整體淨增長為2.2%，而去年同期增長為1.6%，主要由於有顯著數量的新建造巴拿馬型及好望角型乾散貨船交付，而期間報廢量亦甚少。

報廢量相等於現有整體乾散貨船運力的0.9%，有輕微上升，但仍然屬於甚低水平，部分原因是印度對內陸實行封鎖措施，且報廢的船隻主要是規模更大的好望角型乾散貨船及礦石運輸貨船，小靈便型及超靈便型乾散貨船的報廢量極為有限。

與較大型的貨船相比，我們專注的小靈便型 (25,000-41,999載重噸) 和超靈便型 (42,000-64,999載重噸) 乾散貨船全球船隊淨增長為1.8%，供應基本因素方面相對較為健康。

我們預期未來全球的乾散貨船船隊增長將會繼續放緩。

貨船價值正見底回升

14.5百萬美元 **-15%**

二手小靈便型乾散貨船按年變化

貨船價值於上半年下跌，但近期交易顯示貨船價值已隨着運貨租金的改善而開始回升。Clarksons Research目前對指標船齡五年的小靈便型乾散貨船的估值為14,500,000美元，較年初估值下降15%。

小靈便型乾散貨船



超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月24日的數據

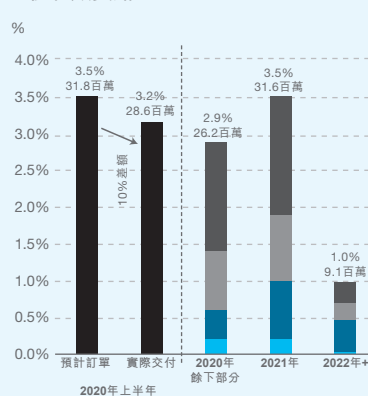
貨船價值及行業前景
影響新貨船訂單

乾散貨船訂單接近歷史低位

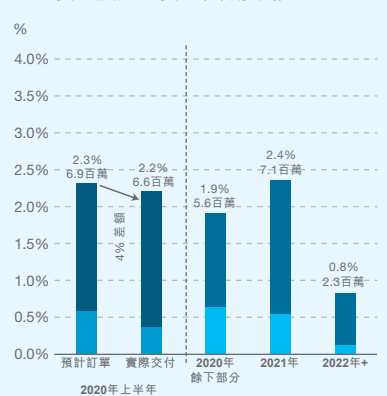
2020年上半年的新建貨船訂單顯著較一年前為低，並繼續集中於巴拿馬型及好望角型乾散貨船。小靈便型及超靈便型新建貨船訂單增長更為局限。現時小靈便型及超靈便型乾散貨船合併訂單為5.1%，是自1990年代以來最低水平。預期整體乾散貨船訂單將於年內稍後時間跌至新低。

受到新建貨船與二手貨船的持續價格差距，以及未來推行的環境法規 (以達到國際海事組織減少溫室氣體的進取目標) 對日後貨船設計帶來的不確定性影響，我們預期新建貨船訂單仍然會維持於低水平。

整體乾散貨船



小靈便型及超靈便型乾散貨船



資料來源：Clarksons Research，於2020年7月1日的數據

船型	小靈便型 (25,000-41,999載重噸)	超靈便型 (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 (包括超大型礦石貨船) (120,000以上載重噸)	乾散貨船總量 >10,000載重噸	平均船齡	船齡20年以上	2020年上半年報廢量佔現有船隊百分比 (按年計算)
小靈便型	4.2%	11%	0.6%			11	11%	0.6%
超靈便型	5.4%	8%	0.5%			10	8%	0.5%
巴拿馬型及超巴拿馬型	7.1%	9%	0.2%			10	9%	0.2%
好望角型 (包括超大型礦石貨船)	10.0%	3%	4.1%			9	3%	4.1%
乾散貨船總量 >10,000載重噸	7.4%	7%	1.8%			10	7%	1.8%