

市場回顧

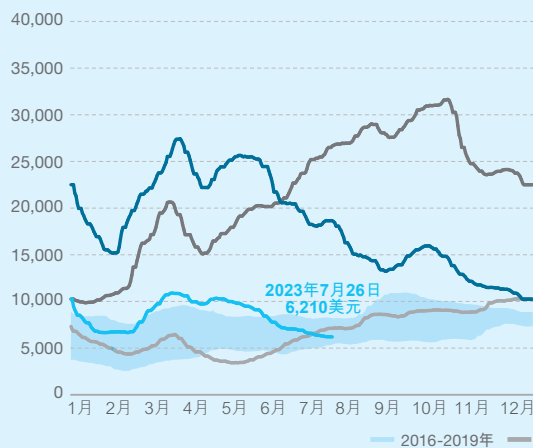
經濟增長放緩對乾散貨運租金造成負面影響

8,640美元 (淨值) ↓ 61% 按年

BHSI 38,000載重噸 (經調整)
2023年上半年小靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2023年小靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *

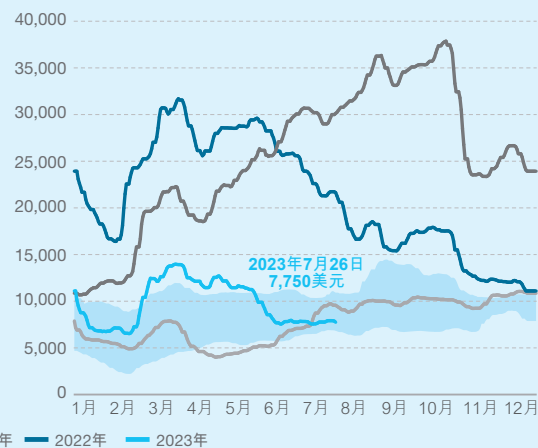


9,930美元 (淨值) ↓ 61% 按年

BSI 58,000載重噸
2023年上半年超靈便型乾散貨船現貨市場日均租金

2016年至2023年超靈便型乾散貨船
現貨市場日均租金表現

美元/日 (淨值) *



於本年度上半年，由於防疫規則放寬後港口擠塞的情況減少，帶動運力供應增加，故市場貨運租金下跌。此外，全球增長因通脹及利率上升而放緩。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8,640美元及9,930美元。

雖然受惠於中國重新開放，但由於全球增長放緩、利率上升及烏克蘭衝突持續不斷，期內小宗散貨需求仍然下跌。

展望未來，我們預計全球需求及貨運租金將繼續受利率上升及通脹所影響，部分經濟體甚至可能出現衰退。

貨船價值持續高企

29.5 百萬美元 ↓ 14% 按年

二手超大靈便型乾散貨船價值

於本年度上半年，儘管按期租合約對等基準的租金下跌61%，但仍未能動搖二手貨船價值。Clarksons Research目前對指標船齡五年的超大靈便型乾散貨船的估值為29,500,000美元，與年初相比上升5%。

新建造貨船價格仍高於二手貨船價格，而船廠正忙於承造非乾散貨船型的訂單，限制了我們行業訂造新貨船的空間。

資料來源：Clarksons Research於2023年6月數據

*扣除5%佣金

資料來源：波羅的海交易所 (BHSI 38,000載重噸 (經調整) 貨船及BSI 58,000載重噸貨船)

需求：中國重新開放對乾散貨需求帶來支持

在中國重新開放帶動煤炭及鐵礦石需求增加的支持下，全球乾散貨裝載量按年增長約2%。小宗散貨的裝載量按年減少0.1%，這是由於水泥及熟料、林業產品及鋁粉的裝載量減少，其分別按年下跌10%、3%及16%。雖然印尼自2023年6月起實施出口禁令，但鐵鋁氧石的裝載量按年增加8%，其增長動力主要來自畿內亞。

穀物裝載量按年下跌3%，主要由於阿根廷因乾旱造成穀物出口下跌。在美國，惡劣天氣及物流問題導致經由密西西比河運送穀物的成本增加，使美國穀物價格缺乏競爭力，從而令2023年上半年穀物出口量減少。巴西雖然面臨收割及出口進度延遲的問題，但仍能錄得創紀錄的穀物出口量。

煤炭裝載量按年增加6%，主要原因是印尼於2022年1月短暫實施煤炭出口禁令導致低基數效應。此外，儘管中國國內煤炭產量創歷史新高，但因應能源安全憂慮及水力發電量減少，於2023年上半年運往中國的煤炭裝載量按年增加超過70%。

鐵礦石裝載量按年增加3%，這是由於澳洲及巴西均受惠有利天氣條件，以及中國經濟活動於疫後增加，帶動國內的房地產建設、基礎建設及鋼鐵生產等行業的需求。

貨運量與噸位航距需求不同。噸位航距是衡量運輸需求的主要標準。噸位航距的定義為每噸貨物運輸一英里，因此，既反映了運輸量（噸）又反映了運輸距離（英里）。

2023 年上半年全球貨物裝載量 # 按年變動

選定小宗散貨*	↓	-0.1%
穀物	↓	-3%
鐵礦石	↑	+3%
煤炭	↑	+6%

* 礦物、非煤炭能源、金屬及小宗礦石、肥料、糖及非穀物類農產品、水泥及熟料、木材及林業產品、鋼材及廢五金

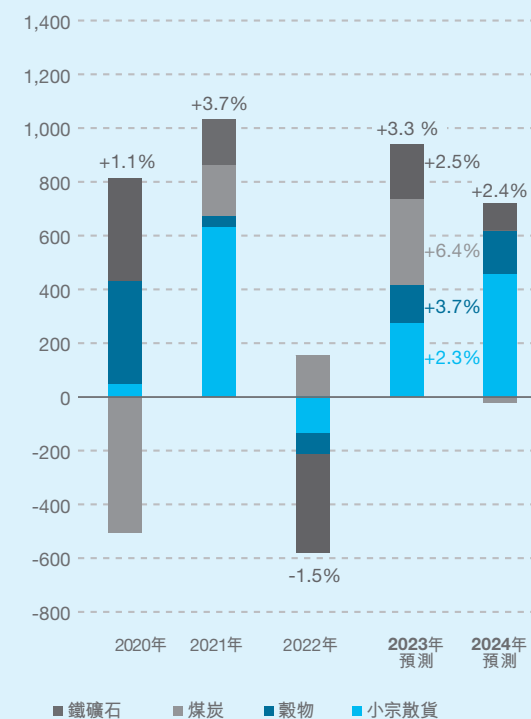
資料來源：Oceanbolt

小宗散貨的需求無論在地域上或就商品及客戶而言皆為廣泛及多元化，對中國的依賴較低，並且通常跟隨國內生產總值的增長。

長期穀物需求的原動力主要來自城市化、不斷擴大的中產階級及不斷改變的飲食習慣所推動對肉類以至動物飼料的需求，而全球經濟增長則對長期穀物需求影響不大。

整體乾散貨運噸位航距需求年度變動

按年變動（十億噸位航距）



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

供應：船隊增長速度因貨船訂單量有限及環境法規而放緩

本年度上半年貨船報廢量雖然有限，但全球乾散貨船船隊只錄得1.6%的溫和淨增長。此較上年度的船隊增長輕微增加，這是由於本年度上半年的新建造貨船交付量增長抵銷了貨船報廢量增長。期內的實質貨船供應量隨著港口擠塞的情況逐步消除而增加。

期內按期租合約對等基準的租金下跌加上當前油價，已逐漸令貨船航速減慢。我們預計新實施的國際海事組織2023年減碳法規最早要到2024年才會迫使航速進一步減慢。

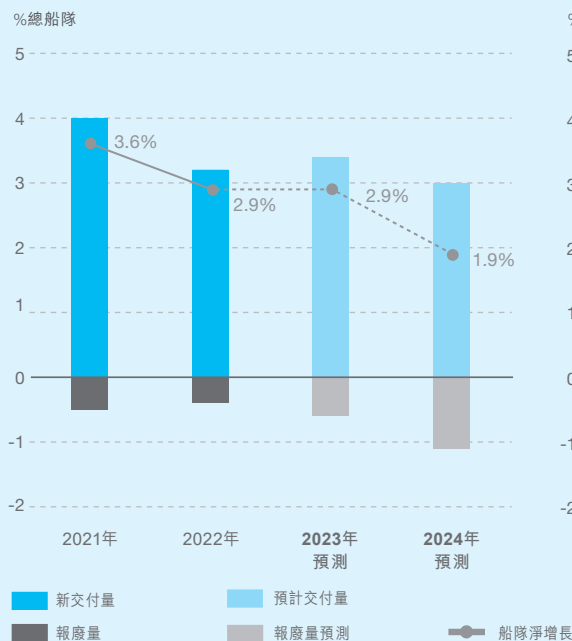
Clarksons Research預測，2023年及2024年全球乾散貨船船隊的報廢率將分別為0.6%及1.1%。這是由於面對複雜的環境法規以及昂貴的貨船維修及升級開支，預計船齡較高及效率較低的貨船報廢率將會增加。

由於新貨船訂單量處於歷史新低，而隨著船隊老化和減碳法規的收緊，報廢量或會增加，因此未來數年船隊的淨增長預計將較為溫和。國際海事組織和歐盟的減碳法規也將開始導致貨船於未來減慢航速，變相令供應減少，利好市場的長遠走勢。

整體乾散貨船供應發展情況

↑ 1.6%

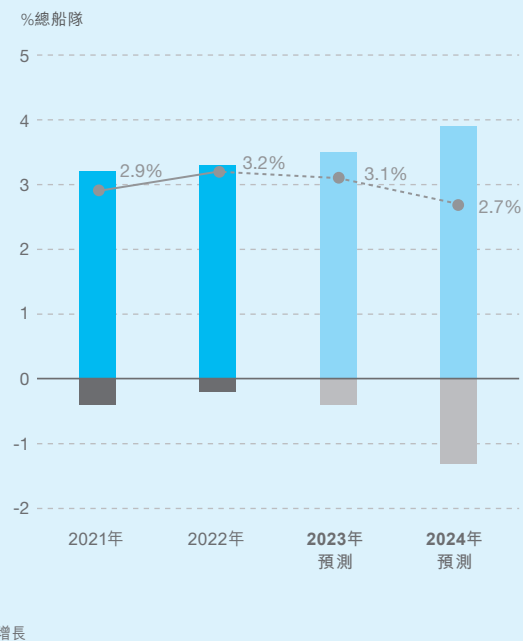
2023年上半年整體乾散貨船運力



小靈便型及超靈便型乾散貨船供應發展情況

↑ 1.5%

2023年上半年全球小靈便型及超靈便型乾散貨船運力



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

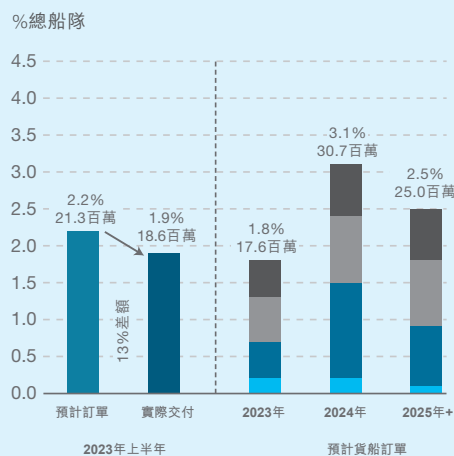
訂單：乾散貨運繼續受惠於創紀錄的低訂單量

乾散貨船總訂單量佔現有船隊的7.4%，仍然接近數十年來的最低位。小靈便型及超靈便型乾散貨船的合併訂單量合共為8.8%，預示未來數年的供應增長將持續偏低。2023年上半年的新建造乾散貨船訂單量為14.4百萬載重噸，而2022年上半年為17.6百萬載重噸，與去年同期相比減少了18%。

新建造貨船訂單預計將繼續受到抑制，原因是：

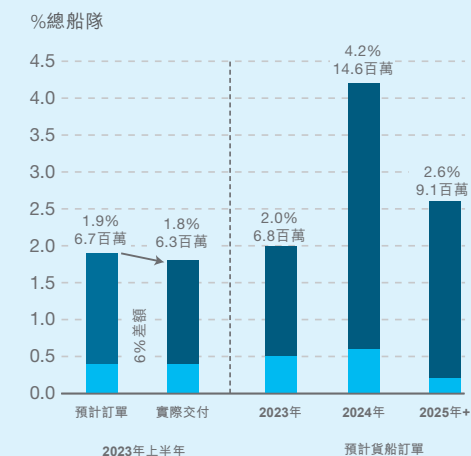
- 符合未來減碳法規所需的燃料及技術存在不確定性
- 新建造貨船的造價高昂及相關剩餘價值風險亦較高
- 於2026年交付期之前乾散貨船廠對新建造貨船的承造能力有限，其中全球船廠的承造能力仍然有限，遠低於10年前之最高承造力
- 資本成本增加進一步限制了對高造價貨船的需求意欲及大型訂單

整體乾散貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

小靈便型及超靈便型乾散貨船合併貨船訂單



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

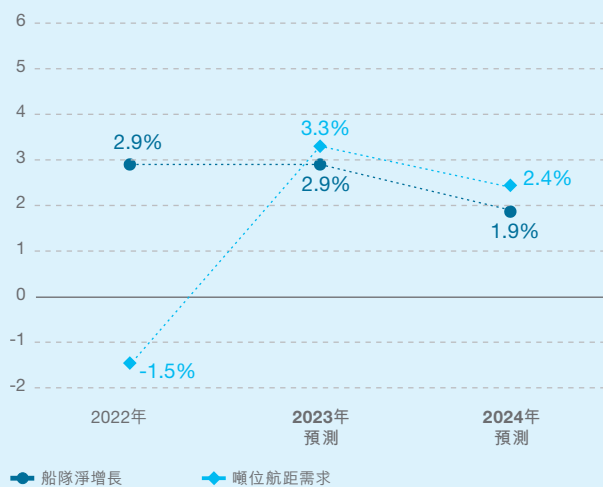
船型	訂單各佔現有船隊百分比	平均船齡	船齡20年以上	2023年上半年報廢量佔於2023年1月1日之現有船隊百分比
小靈便型 (10,000–40,000載重噸)	9.3%	13	14%	0.3%
超靈便型及超大靈便型 (40,000–70,000載重噸)	8.5%	12	10%	0.4%
巴拿馬型及超巴拿馬型 (70,000–100,000載重噸)	9.1%	12	13%	0.3%
好望角型 (100,000以上載重噸)	5.1%	10	2%	0.2%
乾散貨船總量	7.4%	12	8%	0.3%

資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

市場平衡：預計良好的供求平衡將會持續

整體乾散貨船供求

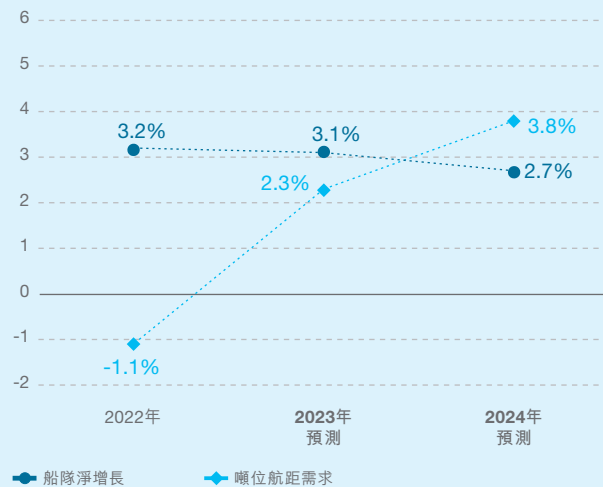
% 按年變動



資料來源：Clarksons Research，於2023年6月數據

小宗散貨需求與小靈便型及超靈便型乾散貨船供應

% 按年變動



儘管全球經濟增長放緩，但預計2023年及2024年乾散貨船需求增長將超過偏低的供應增長。

中期內可能影響市場的因素

機會

- 中國受經濟刺激措施帶動的復甦，以及全球經濟活動復甦，均帶動對乾散貨商品的需求增加
- 貨船航速因遵守排放法規及燃料開支上漲而減慢

- 新建造貨船造價高昂，減碳法規及圍繞未來貨船設計及替代燃料的不確定性，均限制了新建造貨船的訂單及交付量，造成供應緊張
- 面對複雜的環境法規及昂貴的貨船維修及升級開支，更多船齡較高及設計不甚理想的貨船報廢

威脅

- 通脹及利率上升持續，對全球經濟活動及乾散貨商品需求造成負面影響
- 新建造乾散貨船的訂單過多，帶動船隊淨增長上升
- 新型冠狀病毒疫情後的中國經濟增長復甦速度緩慢

- 關稅及保護主義推動本地生產，傷害全球貿易