

行業概覽

本節所載的統計數字及圖表資料乃取自CRSL數據庫及其他公開資料來源，而其並非由本集團委託或提供資金所編製。CRSL已告知(i)CRSL數據庫內的部分資料乃源自估計或主觀判斷，(ii)其他海運數據收集機構數據庫內的資料可能與CRSL數據庫內的資料不同，(iii)CRSL在編纂統計數字及圖表資料時已盡其合理審慎並相信該等資料為準確及正確，但由於數據編纂須進行的審核及核證程序有限，故可能存有錯誤，(iv)CRSL、其代理人、高級職員及僱員不會就因依賴該等資料或以任何其他方式而蒙受的任何損失承擔責任，及(v)該等資料的提供並不會免去作出進一步適當查詢的任何需要。董事相信本節所載的統計數字及圖表資料的來源屬該等資料的適當來源，且彼等已合理審慎地摘錄及轉載該等資料。董事並無理由相信該等資料屬虛假或誤導，亦無理由相信遺漏任何事實，致使該等資料屬虛假或誤導。本公司其董事及顧問或任何參與本文件的各方亦未獨立核實該等資料，並概不就其準確性發表聲明。

全球海運概覽

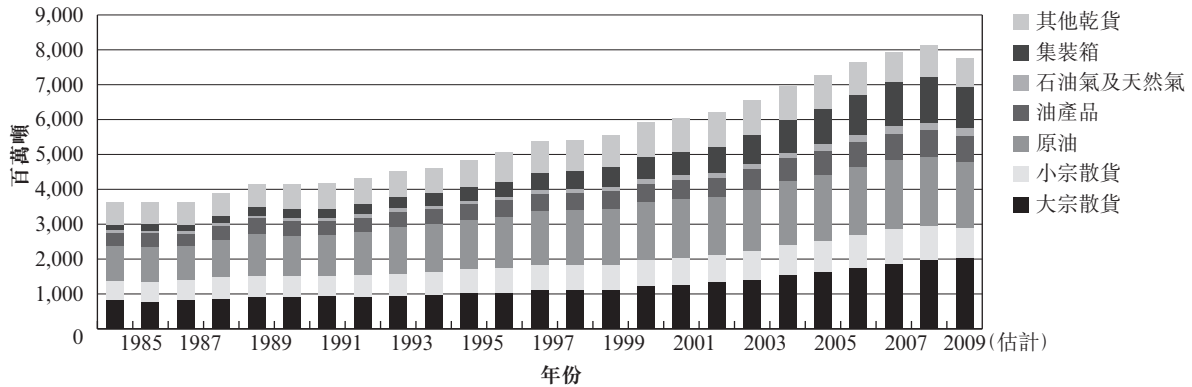
海運貨物的主要分類為乾散貨(分為大宗及小宗散貨)、[油輪貨物](例如原油、精煉油產品、液化氣及化學品)及一般貨物(例如集裝箱貨物及冷箱貿易)。該等不同貨物分別由乾散貨船、油輪、集裝箱船舶以及其他特種貨物船舶運載。

根據董事的經驗及理解，全球海運業高度分散及競爭激烈，眾多的船東擁有不同類型運力不一的乾散貨船。整體而言，該等船東各自於全球海運市場上僅佔有少量份額。

全球海運貿易由1985年約36億噸增至2008年約81億噸，於2009年減至估計78億噸(按年減少約4.8%)前的複合年增長率約為3.6%。於2008年，乾貨、油輪貨物及集裝箱貨物的貿易分別達到約39億噸、30億噸及13億噸，分別佔全球海運貿易總額約47.4%，36.4%及16.2%。於2009年，乾貨、油輪貨物及集裝箱貨物的海運貿易估計分別約為37億噸(按年減少約3.8%)、28億噸(按年減少約3.8%)及12億噸(按年減少約9.6%)，並分別佔全球海運貿易總額約47.9%、36.8%及15.3%。

行業概覽

1985年至2009年全球海運貿易



資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春

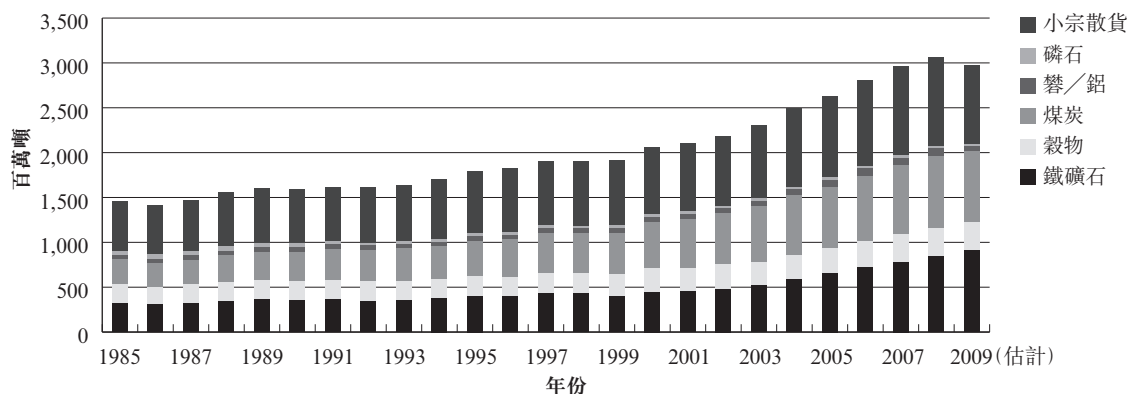
乾散貨船行業

按產品分類的全球海運乾散貨貿易

全球海運乾散貨貿易由1985年約15億噸增至2008年約31億噸，複合年增長率約3.3%，估計於2009年減至約30億噸，按年減少約3.0%。按CRSL分類及估計，乾散貨主要分為大宗散貨(包括鐵礦石、煤炭及穀物)，佔2009年全球海運乾散貨貿易約70.5%；及小宗散貨(包括農業散貨、肥料、金屬、礦物、鋼材產品及森林產品)，佔全球海運乾散貨貿易約29.5%。大宗散貨的海運貿易由1985年約900百萬噸增加至2008年約2,077百萬噸，複合年增長率約3.7%，估計於2009年進一步增至約2,097百萬噸，按年增加約1.0%。小宗散貨的海運貿易由1985年約561百萬噸增加至2008年約988百萬噸，複合年增長率約2.5%，估計於2009年減至約876百萬噸，按年減少約11.3%。

行業概覽

1985年至2009年全球海運乾散貨貿易



資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春

中國乾散貨貿易

概覽

中國海運進出口總量由2002年約690.6百萬噸增至2009年約1,705.0百萬噸，複合年增長率約13.8%。中國佔全球海運貿易量亦由2002年約11.1%增至2009年約22.0%。

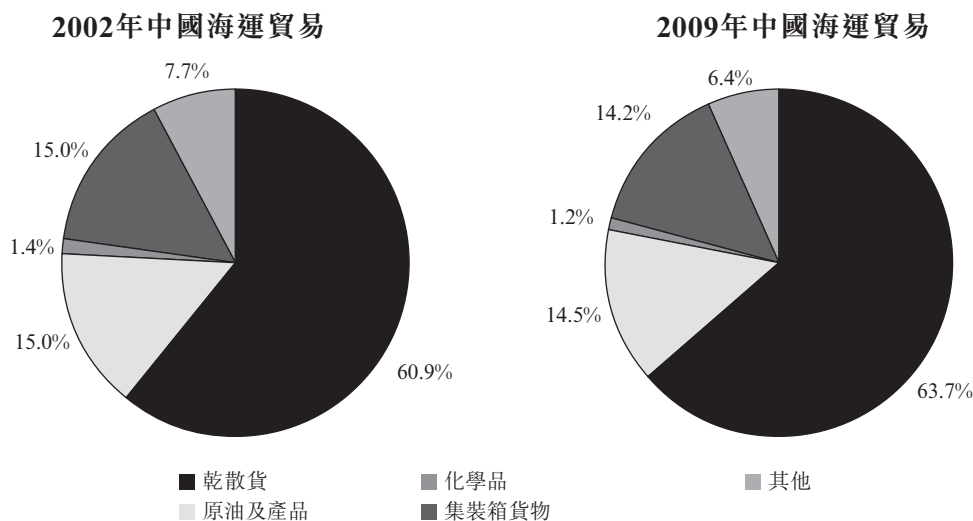
中國海運貿易

| | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 2008年 | 2009年 | 複合年 增長率 % |
|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | 百萬噸 | | | | | | | | |
| 原油及產品 | 103.6 | 133.6 | 166.6 | 166.8 | 183.7 | 196.2 | 216.0 | 247.3 | 13.2% |
| 化學品 | 9.7 | 11.2 | 12.8 | 15.2 | 18.6 | 20.8 | 22.8 | 21.1 | 11.7% |
| 乾散貨 | 420.7 | 483.1 | 549.7 | 643.2 | 745.5 | 852.0 | 869.2 | 1,085.7 | 14.5% |
| 集裝箱貨物 | 103.7 | 127.3 | 156.2 | 184.4 | 215.2 | 242.5 | 251.7 | 241.8 | 12.9% |
| 其他 | 52.9 | 63.9 | 70.4 | 74.1 | 79.2 | 87.1 | 83.6 | 109.1 | 10.9% |
| 總計 | 690.6 | 819.1 | 955.7 | 1,083.7 | 1,242.2 | 1,398.6 | 1,443.3 | 1,705.0 | 13.8% |
| 中國海運貿易所佔 | | | | | | | | | |
| 全球海運貿易百分比 | 11.1% | 12.5% | 13.7% | 14.9% | 16.3% | 17.6% | 17.7% | 22.0% | |
| 全球海運貿易 (百萬噸) | 6,214.0 | 6,551.0 | 6,963.0 | 7,272.0 | 7,635.0 | 7,943.0 | 8,139.0 | 7,752.0 | 3.2% |

資料來源：Clarkson Research Services，China Intelligence Monthly

行業概覽

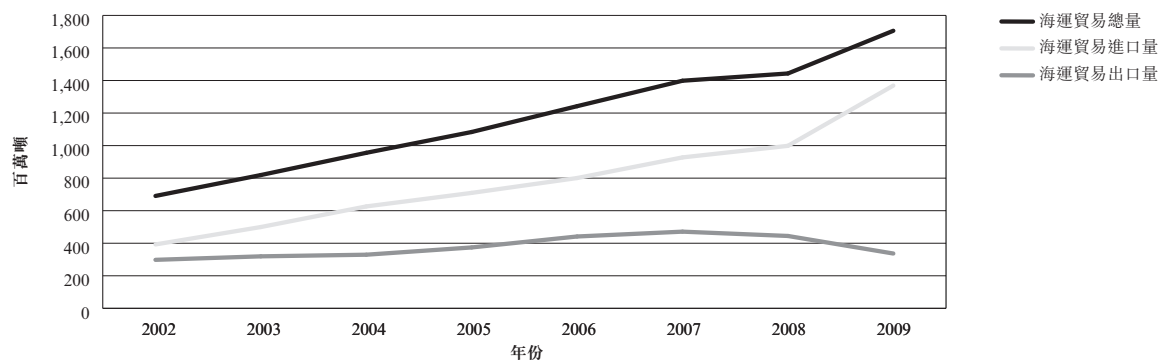
中國海運乾散貨總進出口量由2002年約420.7百萬噸增至2009年約1,085.7百萬噸，複合年增長率約14.5%。誠如下圖顯示，中國海運乾散貨進出口量於2002年佔中國海運總進出口量約60.9%，於2009年佔約63.7%。



資料來源：Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly

於2009年，中國海運進口量佔中國海運貿易總量約80.3%。中國海運進口量由2002年約392.6百萬噸增至2009年約1,368.8百萬噸，複合年增長率約19.5%。中國海運出口量由2002年約298.0百萬噸增至2007年約471.2百萬噸，於2009年減至約336.2百萬噸前，複合年增長率約9.6%，兩年間的複合年增長率約負15.5%。

2002年至2009年中國海運貿易總量及海運進出口量



資料來源：Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly

行業概覽

按產品分類的中國海運乾散貨貿易

參閱下表，中國海運進口量增加主要是由於中國海運乾散貨進口量增加。中國海運乾散貨進口量由2002年約216.8百萬噸增至2009年約956.5百萬噸，複合年增長率約23.6%。增長主要是由於鐵礦石進口量由2002年約110.7百萬噸增加至2009年約614.6百萬噸，複合年增長率約27.8%。中國海運乾散貨出口量由2002年約203.9百萬噸減至2009年約129.2百萬噸，複合年增長率約負6.3%。

中國海運進口量

| | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 2008年 | 2009年 | 複合年 增長率 % |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|-----------------|
| | 百萬噸 | | | | | | | | |
| 原油 | 66.8 | 86.5 | 115.5 | 118.2 | 132.7 | 148.1 | 163.3 | 187.0 | 15.8% |
| 油產品 | 20.1 | 27.7 | 37.3 | 31.0 | 35.8 | 33.3 | 38.5 | 36.3 | 8.8% |
| 乾散貨 | 216.8 | 278.6 | 350.8 | 427.4 | 490.6 | 593.7 | 648.5 | 956.5 | 23.6% |
| 鐵礦石 | 110.7 | 146.8 | 204.7 | 270.6 | 318.9 | 377.1 | 435.9 | 614.6 | 27.8% |
| 其他散貨 | 106.1 | 131.8 | 146.1 | 156.8 | 171.7 | 216.6 | 212.6 | 341.9 | 18.2% |
| 集裝箱貨物 | 43.8 | 51.7 | 62.2 | 70.1 | 76.1 | 81.8 | 82.6 | 96.2 | 11.9% |
| 其他 | 45.1 | 55.1 | 60.4 | 62.7 | 65.5 | 70.5 | 65.6 | 92.8 | 10.9% |
| 總計 | 392.6 | 499.6 | 626.2 | 709.4 | 800.7 | 927.4 | 998.5 | 1,368.8 | 19.5% |
| 中國海運進口量所佔 | | | | | | | | | |
| 全球海運貿易百分比 | 6.3% | 7.6% | 9.0% | 9.8% | 10.5% | 11.7% | 12.3% | 17.7% | |
| 全球海運貿易 (百萬噸) | 6,214.0 | 6,551.0 | 6,963.0 | 7,272.0 | 7,635.0 | 7,943.0 | 8,139.0 | 7,752.0 | 3.2% |

資料來源：Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

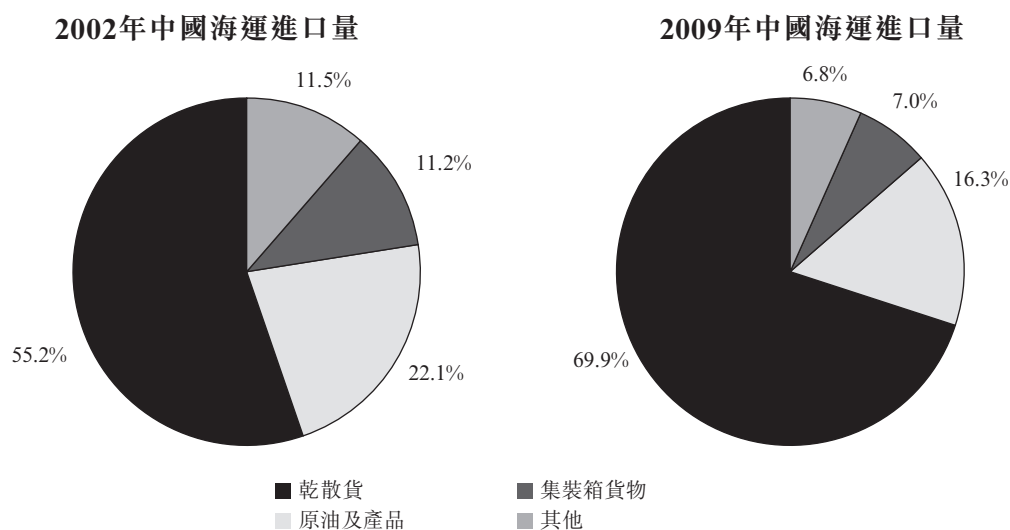
行業概覽

中國海運進出口量

| | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 | 2008年 | 2009年 | 複合年 增長率 % |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| | 百萬噸 | | | | | | | | |
| 原油及產品 | 16.7 | 19.4 | 13.8 | 17.6 | 15.2 | 14.8 | 14.2 | 24.0 | 5.2% |
| 化學品 | 9.7 | 11.2 | 12.8 | 15.2 | 18.6 | 20.8 | 22.8 | 21.1 | 11.7% |
| 乾散貨 | 203.9 | 204.5 | 198.9 | 215.8 | 254.9 | 258.3 | 220.7 | 129.2 | -6.3% |
| 煤炭 | 83.6 | 93.5 | 86.3 | 71.4 | 63.1 | 52.9 | 45.2 | 22.4 | -17.2% |
| 其他散貨 | 120.3 | 111.0 | 112.6 | 144.4 | 191.8 | 205.4 | 175.5 | 106.8 | -1.7% |
| 集裝箱貨物 | 59.9 | 75.6 | 94.0 | 114.3 | 139.1 | 160.7 | 169.1 | 145.6 | 13.6% |
| 其他 | 7.8 | 8.8 | 10.0 | 11.4 | 13.7 | 16.6 | 18.0 | 16.3 | 11.3% |
| 總計 | 298.0 | 319.5 | 329.5 | 374.3 | 441.5 | 471.2 | 444.8 | 336.2 | 1.8% |
| 中國海運進出口量所佔 | | | | | | | | | |
| 全球海運貿易百分比 | 4.8% | 4.9% | 4.7% | 5.1% | 5.8% | 5.9% | 5.5% | 4.3% | |
| 全球海運貿易 (百萬噸) | 6,214.0 | 6,551.0 | 6,963.0 | 7,272.0 | 7,635.0 | 7,943.0 | 8,139.0 | 7,752.0 | 3.2% |

資料來源：Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly

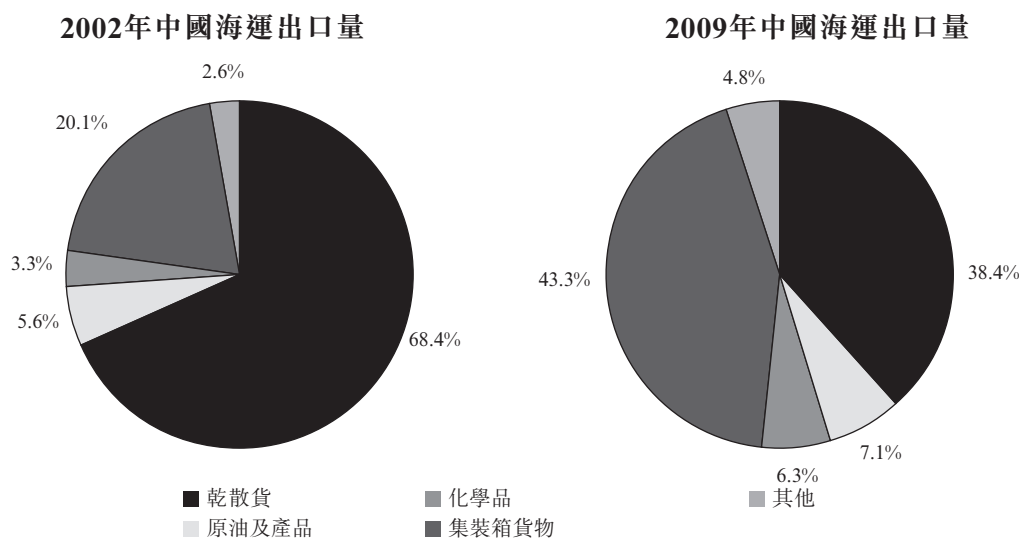
誠如下表顯示，中國海運乾散貨進口量就中國整體海運進口量的百分比而言由2002年約55.2%增至2009年約69.9%。



資料來源：Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly

行業概覽

誠如下表顯示，中國乾散貨出口量就中國海運總出口量的百分比而言由2002年約68.4%減至2009年約38.4%。



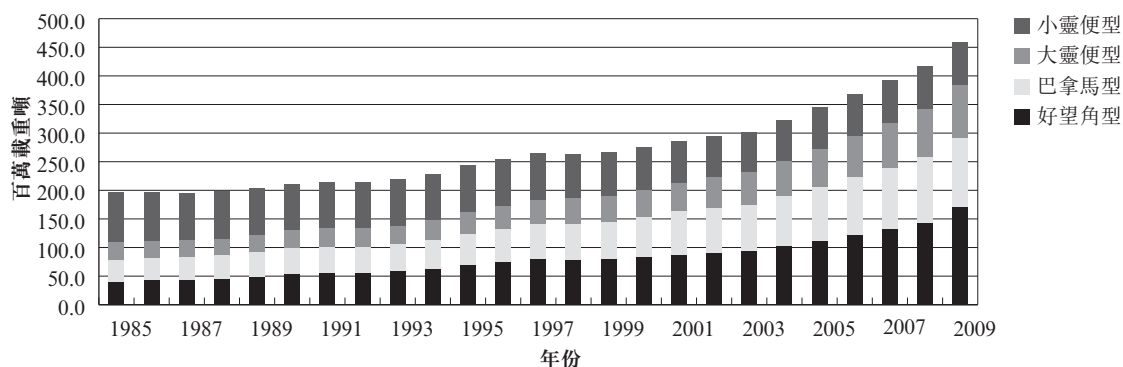
資料來源：Clarkson Research Services, China Intelligence Monthly

全球乾散貨船隊發展

全球乾散貨船隊總運力由1985年年底約197.1百萬載重噸增至2009年年底約459.6百萬載重噸，相當於複合年增長率約3.6%。增長主要是由於好望角型乾散貨船的運力有所增加，由1985年年底約38.7百萬載重噸增至2009年年底約169.8百萬載重噸，相當於複合年增長率約6.4%。巴拿馬型乾散貨船的運力由1985年年底約40.0百萬載重噸增至2009年年底約121.1百萬載重噸，相當於複合年增長率約4.7%；大靈便型乾散貨船的運力由1985年年底約30.4百萬載重噸增至2009年年底約92.1百萬載重噸，相當於複合年增長率約4.7%，而小靈便型乾散貨船的運力由1985年年底約88.0百萬載重噸減至2009年年底約76.6百萬載重噸，相當於複合年增長率約負0.58%。於2009年12月31日，好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型乾散貨船的運力分別佔全球乾散貨船隊總運力約36.9%、26.4%、20.0%及16.7%。

行業概覽

按類型分類的全球乾散貨船隊發展

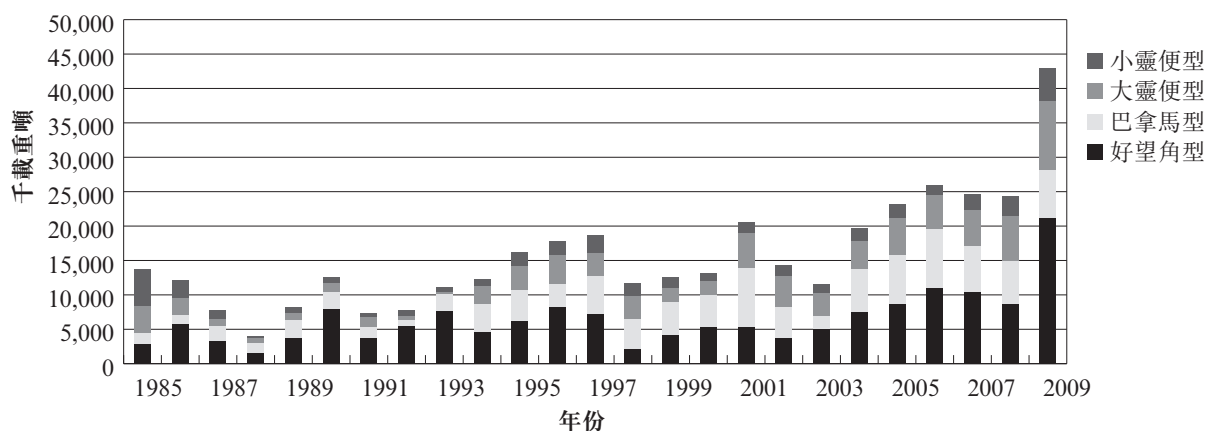


資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春

附註：於3月1日的船隊。不包括混合型貨船及五大湖專用船，並僅包括超過10,000載重噸的船舶。

誠如下圖所示，新建乾散貨船運力的交付於2009年大幅上升，相當於2009年年底全球乾散貨船隊總運力約9.3%。該等增長主要是源自新建的好望角型及大靈便型乾散貨船。於2009年加入全球乾散貨船隊的新建好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型乾散貨船的運力分別約佔2009年乾散貨船各自的類別下的總運力約12.5%、5.8%、10.9%及6.1%。

按建造年份分類的全球乾散貨船隊



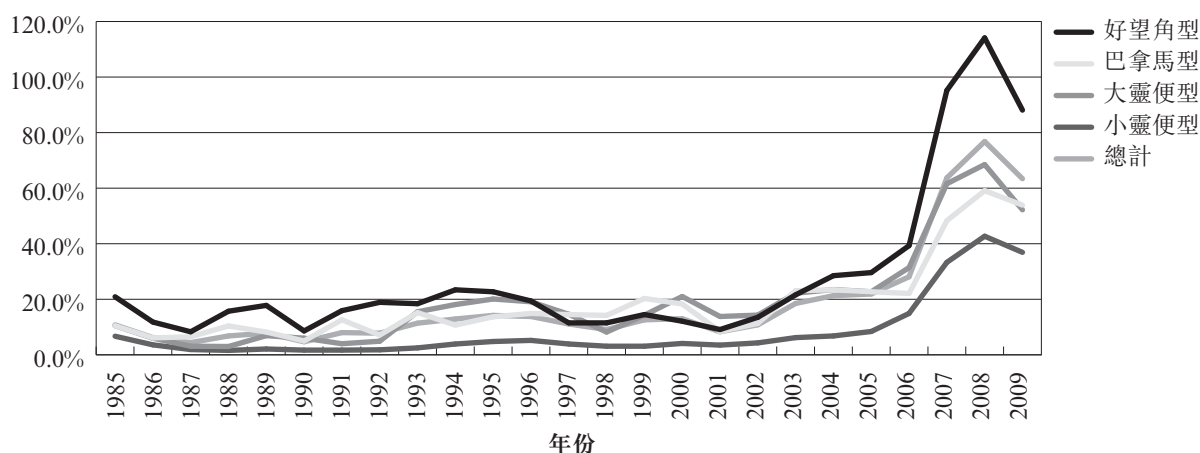
資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春

附註：於3月1日的船隊。不包括混合型貨船及五大湖專用船，並僅包括超過10,000載重噸的船舶。

行業概覽

下表顯示四個乾散貨船類別各自已訂的乾散貨船總運力於該年年底各自相同的類別下所佔總運力的百分比。誠如下圖所示，不同類別乾散貨船的有關百分比有所波動，惟於1985年至2000年間維持於25%以下。自2001年起，所有不同規模的乾散貨船的有關百分比大幅增長。已訂惟尚未交付的乾散貨船運力與當時存在的全球乾散貨船隊的總運力比較，於2009年年底下跌至約63.4%前，由2001年年底約8.3%迅速增長至2008年年底約76.8%。於2001年年底，已訂好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型乾散貨船的總運力分別佔各自的乾散貨船類別下的船隊總運力合共約9.1%、8.4%、13.8%及3.5%。直至2009年底，該等數字分別上升至約88.1%、53.9%、52.2%及36.9%，顯示好望角型乾散貨船的運力供應在不久將來的升幅將會高於其他類別的乾散貨船。

已訂不同類別乾散貨船運力
佔同年現有全球乾散貨船隊於相關類別的百分比



資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春

附註：日後，訂單將會受到合約延誤、取消及重新磋商的影響。由於該等技術及合約問題，目前訂單圍繞著一定的不確定因素。上文引述有關訂單於2010年3月1日的數字，其並無計及該等潛在交付問題或自3月份起額外新造船合約，且不包括混合型貨船及五大湖專用船，並僅包括超過10,000載重噸的船舶。

行業概覽

於2010年[3月1日]，已訂惟尚未交付的乾散貨船總運力約為[286.4]百萬載重噸。於2010年[3月1日]，已訂乾散貨船的運力分別佔2009年12月31日全球乾散貨船隊於四個各自的乾散貨船類別(即好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型)的運力約[86.9]％、[53.9]％、[50.1]％及[35.9]％。經考慮(i)2009年12月31日的全球乾散貨船隊組合，(ii)過去十年已訂及交付的乾散貨船大幅增加導致的年輕乾散貨船隊供應，及(iii)於2010年3月1日已訂乾散貨船的運力與2009年12月31日全球乾散貨船隊運力(就好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型各自的類別而言)的比較，乾散貨船運力的供應預計於不久將來將會迅速增加。其中，巴拿馬型乾散貨船的供應增加預計將會較好望角型乾散貨船溫和。

於2010年[3月1日]的訂單

| | 預期於下列日期交付 | | | 總計 | 已訂船舶運力與 全球船隊運力 於2009年12月31日 的比較 % |
|-----------|-------------------------|---------------------|--------------------|---------------------|---|
| | 2010年 | 2011年 | 2012年 及其後 | | |
| | <small>載重噸(百萬噸)</small> | | | | |
| 好望角型 | 59.3 | 49.0 | 39.2 | 147.5 | 86.9% |
| 巴拿馬型 | 24.1 | 24.5 | 16.7 | 65.3 | 53.9% |
| 大靈便型 | 22.9 | 16.4 | 6.8 | 46.1 | 50.1% |
| 小靈便型 | 12.3 | 10.2 | 5.0 | 27.5 | 35.9% |
| 總計 | <u>118.6</u> | <u>100.1</u> | <u>67.7</u> | <u>286.4</u> | <u>62.3%</u> |

資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春

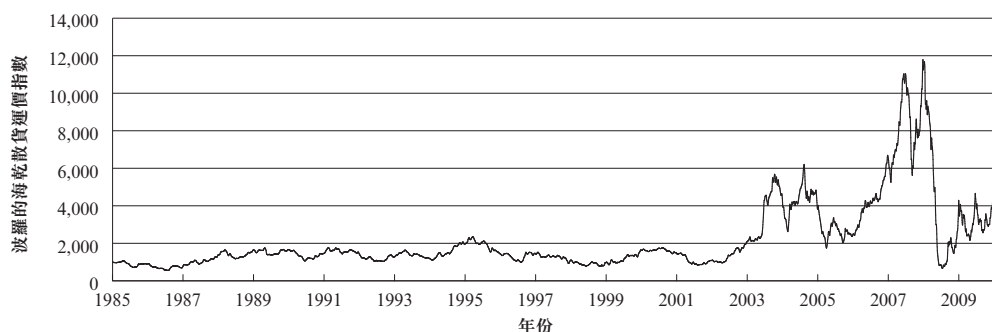
附註：日後，訂單將會受到合約延誤、取消及重新磋商的影響。由於該等技術及合約問題，目前訂單圍繞著一定的不確定因素。上文引述有關訂單於2010年3月1日的數字，其並無計及該等潛在交付問題或自3月起額外新造船合約。

行業概覽

運費費率

波羅的海乾散貨運價指數

波羅的海乾散貨運價指數(「BDI」)為追縱各類乾散貨的全球國際航運價格的指數。BDI由好望角型、巴拿馬型、大靈便型及小靈便型的期租租約平均數組成。



資料來源： 彭博社

由1985年起，波羅的海乾散貨運價指數保持相對穩定，至2001年，乾散貨行業經歷了三次主要的週期性變動。2002年後期，波羅的海乾散貨運價指數開始上升，於2004年後期升越6,200點，然而，其後來隨經濟下滑而再次下跌。2005年年中，指數反彈，在2008年年底跌至低於1,000點前，於2008年年中上升至11,000點以上。指數於2010年5月回復至約4,200點。於最後實際可行日期，波羅的海乾散貨運價指數為[2,940]點左右。雖然波羅的海乾散貨運價指數與高位比較仍處於偏低水平，但與其於接近2008年年底的低位比較已反彈約[343.4]%。

乾散貨船的租約種類

一般而言，市場上有若干類型可供使用的乾散貨船租約，即期租租約、程租租約、租船貨運合約及光船租約。

期租租約為船舶按一段指定時間出租的安排，該段期間東主仍然管理船舶，惟由承租人選擇港口及決定船舶的航線。承租人支付所有船舶所耗的燃料、港口費用，並向船舶東主支付每日租金。

程租租約為按每噸或一次性運費的基準出租船舶及其船員予承租人作裝貨港至卸貨港航程的安排。東主支付港口成本(裝卸除外)、燃料成本及船員成本。

光船租約為不包括船舶行政或技術維修為協議一部分的船舶出租安排。承租人支付租

行業概覽

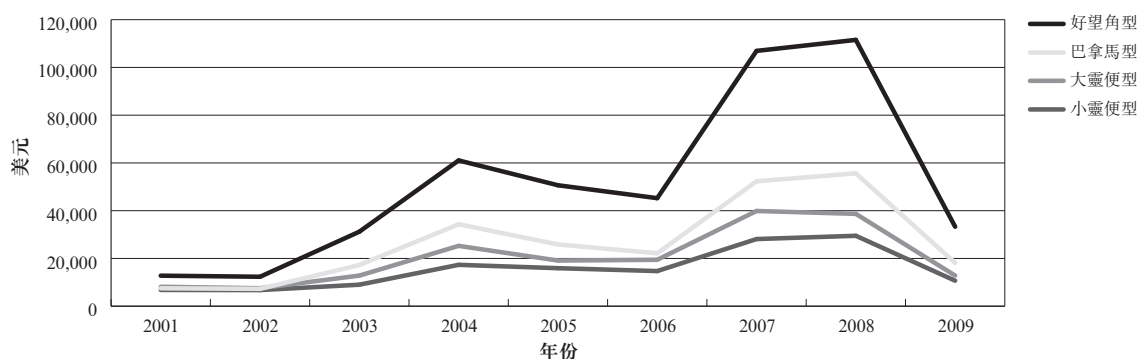
金及所有營運開支，包括燃料、船員、港口開支及船舶的船身保險。租期（一般為數年）通常在承租人取得船身的權利（擁有權）時終止。實際上，東主為購買船舶提供資金。

租船貨運合約為承租人租用船舶全部或部分貨運空間，用作於指定航程或多次航程或指定時間載運其貨物的安排。承租人同意為載運貨物或使用船舶支付指定的價格。東主支付港口成本（裝卸除外）、燃料成本及船員成本。

過往散貨船舶期租費率

為航程協定的運費費率會因不同規模的乾散貨船而有所不同。散貨船的運費費率很容易受到船舶運力的供求變動影響，因此屬波動性。誠如下圖顯示，不同規模乾散貨船的期租費率的波動與波羅的海乾散貨運價指數的走勢大致上一致。

2001年至2009年的一年期期租每天平均費率



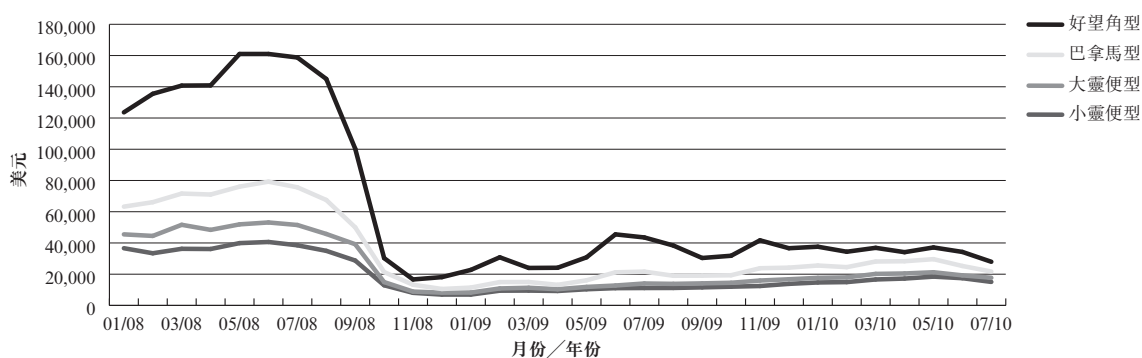
資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春及Clarkson Research Services，World Fleet Monitor，2010年7月

附註：CRSL經紀每星期為標準船舶估計期租租約費率，資料來自與規模相近的船舶有關的交易及持續進行的磋商。概無保證目前的費率將會持續，而費率可能於短時間內大幅增加及減少。

行業概覽

下圖列出2008年1月至2010年7月間不同規模乾散貨船的一年期期租平均費率最近期的波動。基準好望角型乾散貨船的一年期期租平均租金費率於2008年5月及6月達到最高的約每日161,000美元，於2008年11月大幅減少至低於每日17,000美元及於2010年7月下跌至約每日27,950美元前，於2010年1月反彈約126.2%至約每日37,600美元，而基準巴拿馬型乾散貨船於2008年6月達到其最高水平約每日79,250美元，於2008年12月下跌至低於每日11,000美元及於2010年5月反彈約181.3%至約每日29,625美元，並於2010年7月進一步上升至約每日21,700美元。

2008年1月至2010年7月的一年期期租每天平均費率



資料來源：Clarkson Research Services，船務回顧及展望，2010年春及Clarkson Research Services，World Fleet Monitor，2010年7月

附註：CRSL經紀每星期為標準船舶估計期租租約費率，資料來自與規模相近的船舶有關的交易及持續進行的磋商。概無保證目前的費率將會持續，而費率可能於短時間內大幅增加及減少。