

有關海運業的資料

本節所載資料及統計數字摘自克拉克森船舶研究報告（「克拉克森研究報告」）數據庫及其他資料來源。克拉克森研究報告表示，其數據庫中的若干資料可能依據或包括主觀判斷或估計。該等資料及統計數字未經獨立核實。董事及克拉克森研究報告經已合理而謹慎地將該等資料予以摘錄及轉載。克拉克森研究報告對該等資料及統計數字的準確性不作任何表述，該等資料及統計數字相互之間可能有不一致的情況，或與其他資料不一致。克拉克森研究報告對因依賴該等資料及統計數字所引致的任何損失概不負責。

行業概覽

作為運送大量必需商品及製成品的唯一可行、兼具成本效益的運輸方式，海上運輸業對於國際貿易來說，是不可或缺的。二零零三年，全球海運貿易總量已達 61 億噸，其中乾散貨為 22 億噸。下表為二零零三年全球海運貿易的各類貨物分類統計。

2003 年全球海運貿易 — 所有貨物¹

	噸 (百萬)	佔乾散貨總量 的百分比	佔總量 的百分比
乾散貨			
小宗散貨	799	37	13
煤	588	27	10
鐵礦石	516	24	8
穀物 ²	269	12	4
乾散貨總量	2,172	100	35
原油	1,688		27
集裝箱	787		13
其他乾貨 ³	782		13
石油產品	577		9
燃氣	143		2
總量	6,149		100

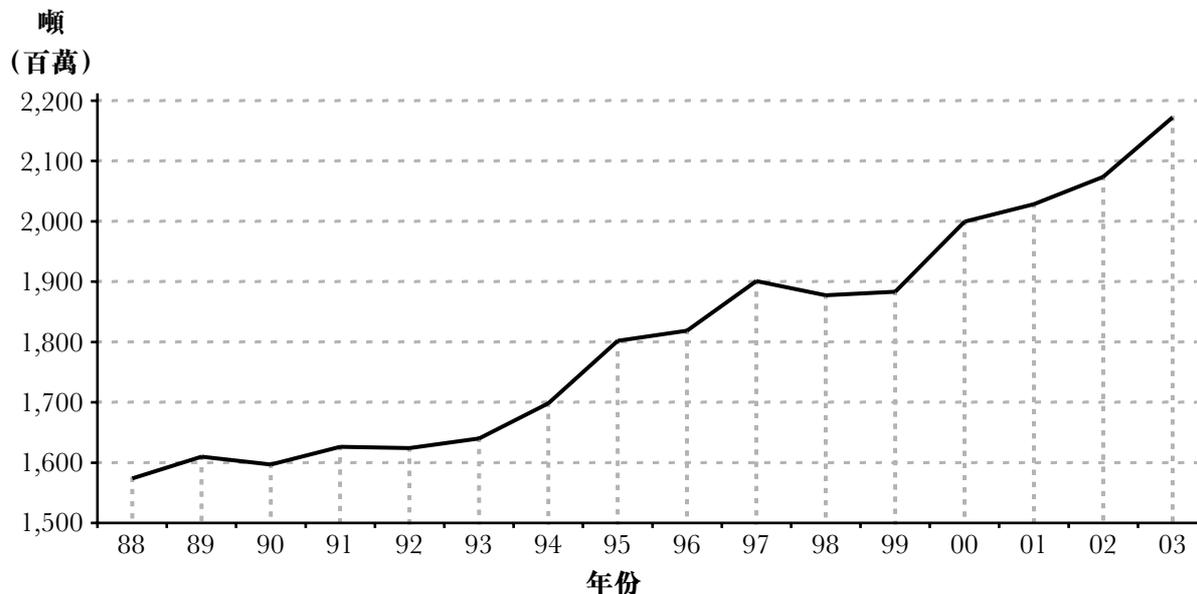
乾散貨為製造業、建築業等眾多行業所採用，並分為大宗散貨及小宗散貨。大宗散貨包括鐵礦石、煤及穀物；小宗散貨包括森林產品、鋼鐵產品、化肥、農產品、礦石、礦物及石油焦、鈮鋁礦、水泥，其他建築材料及食鹽等多類商品。

1. 克拉克森研究報告（截至二零零四年三月止），由於整數採用四捨五入計算，總數可能與數額總和有所差異。
2. 所有穀物包括小麥、粗糧及大豆。在克拉克森研究報告發行的報告中，大宗散貨包括鈮鋁礦及磷礦石，惟就本文而言，大宗散貨僅包括鐵礦石、煤及穀物。
3. 其他乾貨包括零散貨物、汽車、非集裝箱運輸的冷凍貨物及木屑。

有關海運業的資料

如下圖所示，二零零三年全球乾散貨海運貿易量由一九八八年約 16 億噸增至 22 億噸，年均增長 2.1%。自一九九九年以來，其年增長率增至 3.6%。

全球海運貿易 – 乾散貨¹



隨著世界貿易增長，亞太地區作為全球貿易增長主要動力的相對重要性大為提升，並在一定程度上反映了貿易全球化及中國工業化的趨勢。如以下大宗散貨商品貿易統計所示，一九八九年至二零零三年間的貨物總增長量約達 4.7 億噸，其中亞太地區佔 80%；貨物總量由一九八九年的 4.2 億噸增至二零零三年的 7.95 億噸。目前，亞太地區佔全球該等貨物海運貿易額的 58%。

全球鐵礦石、煤及穀物海運貿易額（僅包括進口）分佈如下¹

	1989 年 ²		1993 年		1998 年		2003 年	
	噸 (百萬)	佔總量的百分比	噸 (百萬)	佔總量的百分比	噸 (百萬)	佔總量的百分比	噸 (百萬)	佔總量的百分比
亞太地區	420	46	479	51	411	42	795	58
西歐地區	281	31	267	29	316	33	335	24
世界其他地區	205	23	186	20	237	25	246	18
總量	906	100	932	100	964	100	1,376	100

中國的重要性

中國是促進亞太地區乾散貨貿易增長的主要動力。如下表所示，一九八九年中國的鐵礦石、煤及穀物海運量僅為 2,800 萬噸，佔亞太地區該等貨物海運量的 7%。二零零三年，亞太地區總貿易量

1. 克拉克森研究報告，根據行業資料來源。

2. 一九八九年是首個有數據可查的年份。

有關海運業的資料

增長 89% 至 7.95 億噸，而中國的貿易額則增長近六倍達 1.81 億噸，佔貨物增長總量的 41%。值得注意的是，中國貨運增長不斷加速，自二零零零年以來，其貿易量增長接近一倍。儘管增長強勁，中國仍僅佔亞太地區該等貨物海運量的 23%，與毗鄰的日本、南韓及台灣的發達經濟體相比，尚有重大的進一步增長空間。

亞太地區鐵礦石、煤及穀物海運貿易（僅包括進口）分佈如下¹

	1989 年 ²		1993 年		1998 年		2003 年	
	噸 (百萬)	佔總量的 百分比	噸 (百萬)	佔總量的 百分比	噸 (百萬)	佔總量的 百分比	噸 (百萬)	佔總量的 百分比
中國	28	7	39	8	64	16	181	23
日本	263	63	258	54	121	29	320	40
南韓	56	13	81	17	101	25	125	16
台灣	33	8	43	9	60	15	77	10
亞洲其他地區	39	9	57	12	66	16	91	11
總額	420	100	479	100	411	100	795	100

中國經濟的強勁增長，促使其在國際貿易中擔當日益重要的角色，目前在乾散貨商品及運輸市場亦佔據著舉足輕重的地位。一九九八年以來，中國的名義上的國內生產總值由人民幣 78,350 億元增至二零零三年的人民幣 116,690 億元，年均增長 8%。二零零三年，其名義國內生產總值增長 11%。下表所示為一九八九年至二零零三年國內生產總值增長率及進出口值：

中國一九八九年至二零零三年的國內生產總值增長率及進出口值³

年份	名義國內 生產總值 (人民幣十億元)	名義國內生產 總值增長率 (%)	實際國內生產 總值增長率 (%)	出口值 (十億美元)	進口值 (十億美元)
1989	1,691	13.3	4.1	52.5	59.1
1990	1,855	9.7	3.8	62.1	53.3
1991	2,162	16.6	9.2	71.8	63.8
1992	2,664	23.2	14.2	84.9	80.6
1993	3,463	30.0	13.5	91.7	104.0
1994	4,676	35.0	12.6	121.0	115.6
1995	5,848	25.1	10.5	148.8	132.1
1996	6,788	16.1	9.6	151.0	138.8
1997	7,446	9.7	8.8	182.8	142.4
1998	7,835	5.2	7.8	183.8	140.2
1999	8,207	4.8	7.1	194.9	165.7
2000	8,947	9.0	8.0	249.2	225.1
2001	9,731	8.8	7.5	266.1	243.6
2002	10,479	7.7	8.0	325.6	295.2
2003	11,669	11.4	9.1	438.4	412.8

1. 克拉克森研究報告，根據行業資料來源。由於整數採用四捨五入計算，總數可能與數額總和有所差異。
2. 一九八九年是首個有數據可查的年份。
3. 中華人民共和國國家統計局。

有關海運業的資料

中國的經濟擴張帶動進出口量大幅增長。據克拉克森研究報告資料顯示，二零零三年中國的進口貿易量¹由一九九八年的 1.4 億噸增至 5.15 億噸，年均增長 29%。

中國的進口主要集中在散貨商品及能源方面。二零零三年，鋼鐵需求成為推動中國乾散貨進口激增的主要因素。據克拉克森研究報告資料顯示，鋼鐵行業的進口（即鐵礦石及鋼鐵的進口）佔二零零三年商品進口總量的 40%。二零零三年，鋼鐵行業的進口較一九九八年增長近三倍。相比之下，中國的出口基本上是製成品，通常經由集裝箱貨船輸出中國。

由於農村人口向城市遷移掀起對建設的需求、汽車及家電等耐用消費品的人均滲透率逐漸接近歐洲及北美所顯示的比率、及加快籌備二零零八年北京奧運會及二零一零年上海世界博覽會，中國將會繼續需求散貨商品，以支持其增長中的經濟。

小靈便型乾散貨船

概述

乾散貨船隊根據運載量，一般分為四大類：

- (i) **好望角型貨船** — 運載量為 80,000 載重噸或以上，通常用於裝載大宗散貨，特別是鐵礦石；
- (ii) **巴拿馬型貨船** — 運載量為 60,000 至 79,999 載重噸，通常用於裝載大宗散貨，尤其側重煤及穀物；
- (iii) **大靈便型船** — 運載量為 40,000 至 59,999 載重噸，可裝載包括大、小宗散貨商品在內的多種貨物；及
- (iv) **小靈便型船** — 運載量為 10,000 至 39,999 載重噸，主要裝載小宗散貨及限量的大宗散貨。

本公司專門營運 25,000 至 35,000 載重噸的小靈便型船（即「**PB 小靈便型船**」）。

1. 該等數據僅計入以千克為呈報單位的進口量。

有關海運業的資料

下表列載有關截至二零零四年三月一日全球乾散貨船隊的若干資料：

全球乾散貨船隊的估計船齡及規模¹

類別	貨船數目	載重噸 ² (百萬)	平均船齡 (年) ³	訂單		
				日圓 貨船數目	載重噸 (百萬)	佔船隊的 百分比 ⁴
好望角型船.....	621	99	11	145	22	22
巴拿馬型船.....	1,076	76	11	185	14	18
大靈便型船.....	1,204	56	11	203	11	19
小靈便型船.....	2,734	73	19	141	4	6
PB 小靈便型船 ⁵	1,161	34	17	113	4	10

小靈便型船是一般認為用途最廣泛的乾散貨船，可運載幾乎各類散貨商品，基本能在全球所有港口營運。小靈便型船特別適合在亞太地區運載散貨，因為區內許多國家都擁有發達的沿海經濟，須依賴海運來輸送貨物。與大部份大型乾散貨船不同，小靈便型船的甲板裝有起重機（老式貨船裝有吊車），可在未有合適岸上設施的港口裝卸貨物。小靈便型船能夠駛入有吃水限制的港口，而這些港口可能不對其他貨船開放。由於亞太地區的許多國家都有淺水港，而且基礎設施欠缺完善，大型貨船的使用往往受到限制。此外，儘管日本、台灣及韓國擁有深水港口，但因內陸運輸成本高企以及多山地形的限制，小靈便型船更有用武之地，這種貨船可運載貨物直接停靠在小型港口，不僅更接近所需地點，而且貨運量易於控制。

小靈便型乾散貨船的需求與供應

貨船的價格與利用以及船東的財務表現會受到乾散貨運輸需求，以及此類貨物運輸貨船的供應所影響。

需求因素

散貨商品的需求受世界性及地區性宏觀與微觀經濟及政治條件所影響，而運載該等商品的乾散貨船的需求，則進一步受國際貿易發展、海運及其他運輸模式的變化、天氣、農作物產量、武裝衝突、港口擁擠、運河關閉、及其他貿易變化等的進一步影響。一般而言，大型貨船的需求是受小數商品需求及其貿易模式的影響；因此，大型貨船的租賃價格及貨船價值，表現出較大的週期性及季

1. 克拉克森研究報告。不包括混合型貨船及五大湖專用船。
2. 克拉克森研究報告提供之載重噸數據以公噸計，惟若涉及規模範圍或限制，則以長噸計。
3. 按貨船數量計算。
4. 以載重噸為基準。
5. PB 小靈便型船是小靈便型船的分支，其所有數據亦包含在小靈便型船內。

有關海運業的資料

節性波動。相比之下，小型乾散貨船服務的需求為大多數商品的需求所推動，因此，該等小型貨船的租賃價格及貨船價值較少受到週期性波動及季節性變化的影響，而小靈便型船在所有乾散貨船中受影響的程度最低。

如上文「行業概覽」一節所述，過往二十年以來，乾散貨商品及乾散貨船的需求穩定增長。貿易全球化及中國的迅速工業化，促使過往五年的基本增長率加速上升。中國除了推動大宗散貨商品的需求增長外，亦在推動小宗散貨商品需求增長方面發揮著舉足輕重的作用。

我們相信，隨著中國的基礎設施的發展、建設及工業生產持續增長，中國對乾散貨商品（包括小宗散貨）的需求將保持強勁。值得指出的是，中國近期對該等商品的需求增長，而美國、日本及西歐等其他主要經濟體系則處於相對較為疲弱的經濟增長期。隨著該等經濟體的增長率恢復正常水準，應進一步促進散貨商品及其運輸貨船的需求。

供應因素

貨船供應的變化，受新貨船的交付、經營船隊的船齡，以及自船隊退役的舊船數量（已耗失或報廢）所影響。

有關海運業的資料

新貨船的交付

新貨船的交付主要取決於建造新貨船的能力。全球造船廠的可用生產能力，大多用於建造油輪、集裝箱貨船、燃氣運輸船，以及乾散貨船等多種類型的貨船。歷史顯示，建造新貨船的訂單往往被業內其中某一主要類型（乾散貨船、油輪或集裝箱貨船）所支配。集中訂購單一類型貨船往往在某一段時期內形成該類型貨船供應過剩的局面。與過往二十年的經驗相反，當前建造新船的訂單較為均勻地分佈在這三個主要類型的貨船。如下表¹所示，在主要貨船類型中，乾散貨船的船隊更新替換處於最低水準：

截至 2004 年 3 月 1 日全球船隊規模及訂單

類型	已交付的船 隊總載重噸 (百萬)	已訂造的 總載重噸 (百萬)	佔已訂造船隊 的百分比 ²	佔總訂單 的百分比 ²
乾散貨船（10,000 載重噸以上）.....	305	51	17	29
油輪（10,000 載重噸以上）.....	309	81	26	46
集裝箱貨船.....	92	36	39	20
其他貨船類型 ³	99	10	10	5
合計.....	804	177	22	100

從目前各類貨船（交付時間已排至二零零七年）的造船台的使用情況來看，本公司相信現有船廠在二零零四年至二零零六年的交付能力將極為有限。因此，儘管會有部份運載能力投入市場，本公司相信於二零零七年以前海運市場特別是乾散貨運市場出現供過於求的風險並不大。

近年來，用於船廠擴大製造小靈便型船生產能力的投資少之又少，若干船廠已徹底關閉，或轉為生產能為船廠帶來更大經濟效益的較大型或更精進貨船。PB 小靈便型船在過去三年間的每年平均交付量為三十九艘。本公司相信，此類貨船的最高年產量約為四十五至五十艘，本公司預期，上述的年度交付量於可預見的未來仍將持續不變。根據目前宣布的船廠生產能力，本公司相信於二零零六年底或二零零七年初，製造小靈便型船的額外生產能力（如有）極小。見下文「廢棄」一節。

1. 克拉克森研究報告

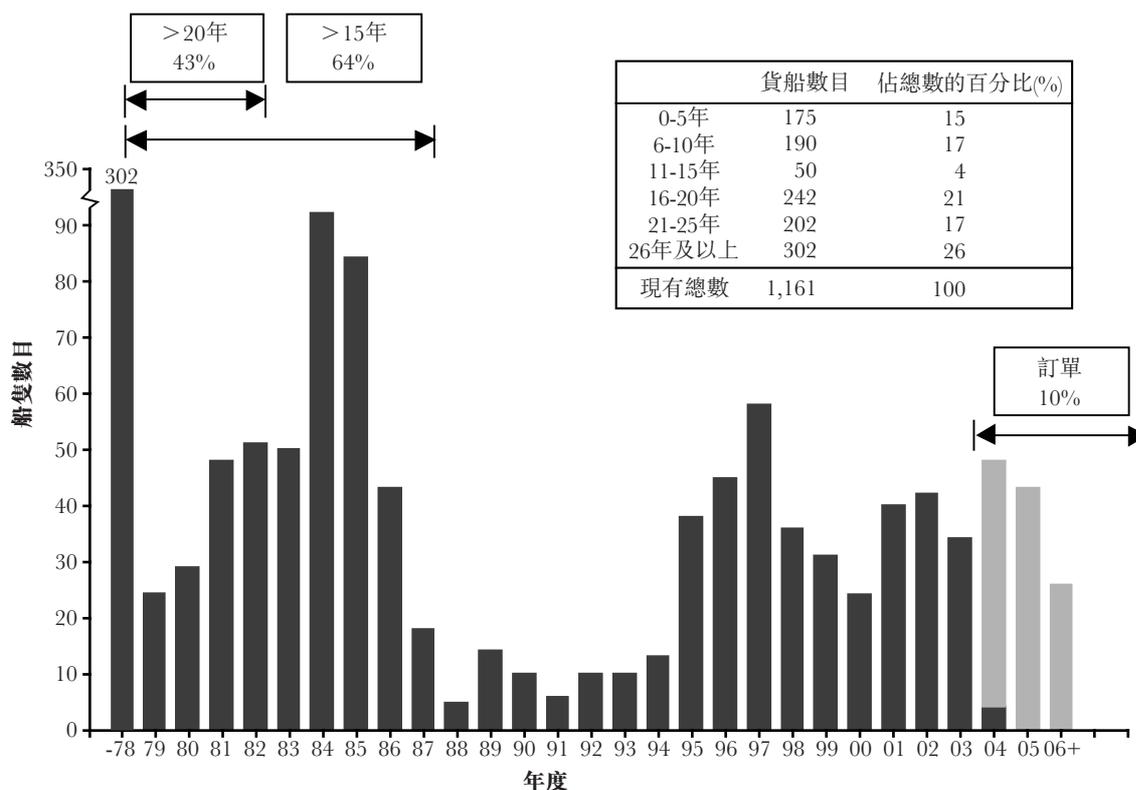
2. 百分比以載重噸計算

3. 根據克拉克森船舶情報周刊，其他貨船類型包括混合輪、燃氣運輸船、多用途船、雜貨船、滾裝船、汽車運輸船、油輪、載重噸低於 10,000 噸的散貨船及冷藏船。

船齡分析

小靈便型船隊是乾散貨行業中最古老的船隊，平均船齡為十九年。PB 小靈便型船隊的平均船齡為十七年，其船齡分析圖列載如下：

25,000 載重噸至 35,000 載重噸小靈便型船的船齡分析圖¹



如上節所述，儘管全球乾散貨市場的小靈便型船隊均已達致最高船齡，小靈便型貨船的建造量依然有限。尤其是全球 PB 小靈便型貨船的平均船齡雖然已達十七年，訂單僅佔此規格的已交付貨船總數的 10%。相對之下，整體乾散貨船的平均船齡為十五年，而訂單卻佔總船隊數目的 12%。

隨著貨船日益陳舊，其營運效率通常會有所下降，且用於維修、保養及入塢的日數損失增加，從而進一步減低市場上可用貨船的有效供應。此外，若干港口、國家及其他監管機構與工會實施日益嚴格的規管及安全規定與檢查標準，在很大程度上限制較陳舊貨船在若干地區的貿易往來。該等地區包括澳洲、紐西蘭及北美洲西海岸，全部是本公司業務的主要裝載區域。該等因素正日益影響

1. 克拉克森研究報告。船齡分析乃以製造年份為依據。資料截至二零零四年三月一日。

有關海運業的資料

著小靈便型船的市場，而截至二零零四年三月一日，全球分別約有 43% 及 64% 的 PB 小靈便型船，船齡超過二十年及十五年。相比之下，本公司船隊的平均船齡僅為六年。

廢棄

貨船於任何期間的損壞或廢棄數目，主要取決於當前及預期的租賃市況、貨船的實際狀況、二手貨船價值與廢料價格之間的關係、當時及預計的營運成本、預期維修及勘查成本，以及沉船數目。通常越陳舊的貨船租賃價格越低，維修成本及保險費則通常越高，並且越難獲取債項融資，即使獲得融資，其代價亦越高。較陳舊貨船的可改裝升級的程度有限，船東可能認為廢棄已耗盡預期使用壽命的貨船比維持其營運證書更加節約成本。倘若貨船的供應超過需求，承租人會要求租用更現代化的貨船，船東因而更可能會廢棄較陳舊的貨船。

儘管貨船的使用壽命受到租賃費、貨船價值及該等貨船的維修程度所影響，本公司相信小靈便型乾散貨船的使用壽命約為二十七年。全球約 26% 的 PB 小靈便型船隊的船齡已超過二十五年，可能會於不久的將來報廢。下表說明全球 PB 小靈便型船的載量及數目於一九九四年至二零零三年期間的下滑情況。

全球 PB 小靈便型船隊添購與廢棄的貨船¹

	貨船			載重噸 (以百萬計)		
	添購	廢棄	淨差額	添購	廢棄	淨差額
1994 年	13	25	(12)	0.4	0.7	(0.4)
1995 年	38	14	24	1.1	0.4	0.7
1996 年	45	46	(1)	1.3	1.3	(0.0)
1997 年	58	60	(2)	1.7	1.7	(0.0)
1998 年	36	77	(41)	1.1	2.3	(1.2)
1999 年	31	59	(28)	1.0	1.7	(0.8)
2000 年	24	52	(28)	0.7	1.6	(0.8)
2001 年	40	67	(27)	1.2	2.0	(0.8)
2002 年	42	52	(10)	1.3	1.5	(0.3)
2003 年	34	38	(4)	1.0	1.1	(0.1)

如上文「交付新貨船」一節所述，本公司相信目前建造 PB 小靈便型新船的能力有限，並相信全球船隊增加新船亦不可能足以替代未來數年船隊廢棄較陳舊貨船的載貨噸位。

1. 克拉克森研究報告。資料截至二零零四年三月一日。