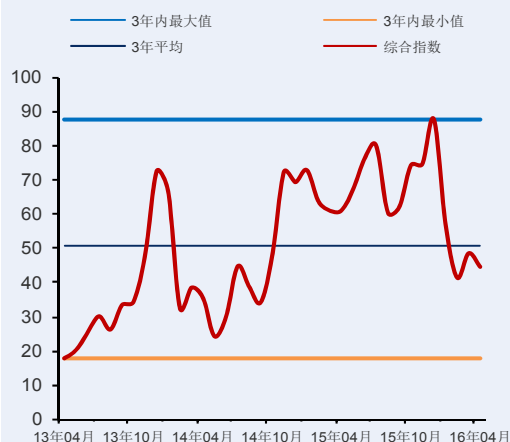
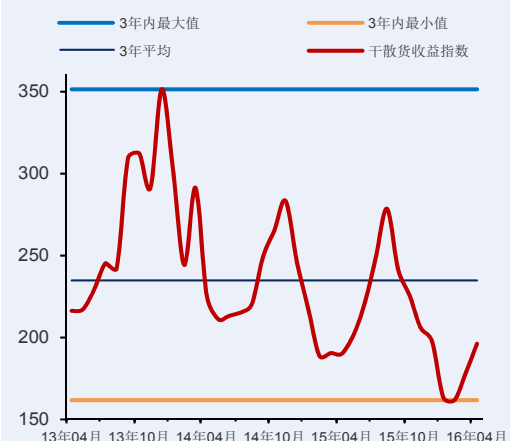


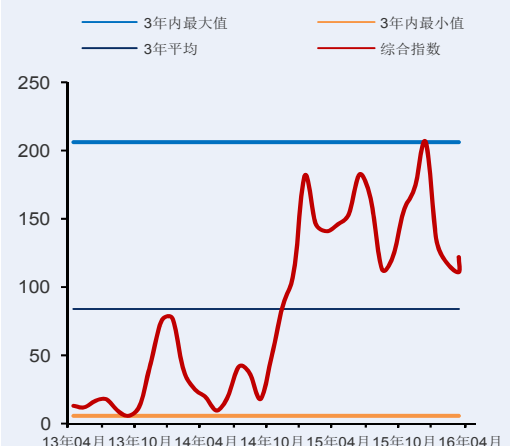
德鲁里综合回报收益指数



德鲁里干散货回报收益指数



德鲁里油轮回报收益指数



预期看跌，订单下滑

四月对于船东而言并没有迎来春暖花开，各市场的运费水平尽显疲软。除油轮市场外，船舶供给持续进入市场，导致市场运力过剩。考虑到供给过剩以及运费的疲软状态，船东目前也没有新增订单的计划。另一方面，艰难的融资环境以及充满挑战的资本市场也使得船东对订购新船望而却步。

BDI指数从二月的低点异军突起达到了四月的715点-为2015年11月以来的最高点。然而，指数随后平稳下跌。Drewry认为BDI指数的上涨只是短期因素，对于复苏也不应有很高的期待。市场基本面仍然处于失衡的状态，因此目前对于持续性回暖的期望值仍不应过高。此轮市场的上涨并非运力过剩局面的改善，而是由于一些外力的因素，例如运力封存和拆解量的上升以及季节性贸易货量（粮食）的上涨。中国经济的起伏也是此轮运费上涨的幕后推手之一，固定资产投资的增加也对贸易起到了正面作用，对于铁矿石、铝矾土以及其他小宗散货的进口需求随之上升。

油轮运费在大部分东向航线上稍有下滑，而西向航线上则继续保持稳定。在中国与伊拉克的塞港情况改善后，该区域的油轮供给上升，而炼化厂的需求又有所下降，导致东向航线原油油轮运费下滑。供给方面，油轮船队运力上升仍是船东关注的焦点。而四月订船放缓以及订单收缩则对市场的长期发展起到积极作用。船东对新造船缺乏兴趣主要是由于融资困难，全球宏观经济前景悲观以及未来船舶供给上升。

化学品船方面，大西洋西向航线的运费在四月毫无复苏起色，原因为甲醇和CPP毫无套利空间。四月和五月是炼化厂传统的维修期，Drewry认为东北亚区域内以及东北亚出口航线上的运费会出现疲软。船舶供给方面，新船的下水继续加码已经运力过剩的化学品市场，四月共有13新船交付，共计运力52.5万dwt。13条新船中有9条单船运力为40,000-60,000dwt，根据租金的高低，船东可选择承运化学品或成品油。

LNG船运力持续上涨，今年以来平均每个月就有两艘新船交付，且单船运力集中在150,000-200,000cbm区间。另有35条新船预计在今年交付。持续的新船下水必将使运费市场承压，租金已经逼近经营成本。悲观预期使得船东减少新船订单。2016年以来，仅有一条新造订单，当前全球LNG船订单为134条船。

LPG方面，VLGC的运费跌入六年以来的最低点，阿拉伯湾-日本线上的运费仅为25美元/吨。VLGC船队自去年三季度开始大幅上升，共有41条新船进入船队，四月的交船量为5条。

集运市场，四月的交船量为8艘，共计46,000teu，9艘船被拆解，共计30,000teu。目前的集装箱船队为1,980万teu，共有5,224条船，而订单为358万teu，共计424艘船。

本期内容

市场综述	01	船队与订单	05
运费市场	02	中国贸易	07
船舶交易市场	03	联系方式	09
船舶资产价格	04		

运费与收益一览（期间平均）

	15年04月	2015	16年02月	16年03月	16年04月	2016
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37 \$/day	7,700	7,400	4,200	4,200	4,500	4,600
Supramax 55 \$/day	7,500	7,600	4,500	4,900	5,625	4,800
Panamax 75, (\$/day)	7,700	7,700	5,100	5,000	5,600	5,300
Capesize 170 \$/day	8,800	10,400	5,600	5,300	8,900	6,600
VLOC 200,00 \$/day	9,000	10,700	6,800	6,800	9,200	7,500
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	4,700	5,000	5,600	5,800	7,500	5,700
1,110 teu geared	6,700	5,600	6,800	7,300	6,800	7,100
1,700 teu geared	8,100	6,800	6,900	6,800	6,000	6,900
2,500 teu geared	9,000	7,600	6,600	6,100	6,100	6,400
3,500 teu gearless	9,100	7,300	6,700	6,300	5,200	6,500
4,250 teu gearless	13,800	8,700	5,900	5,700	9,500	5,700
4,500-5,500 teu w wide beam	21,000	15,800	10,200	10,100	10,100	10,000
油轮 - 美元/天						
MR 45,000 dwt	15,750	18,600	18,000	17,500	17,000	17,800
Panamax 60,000 dwt	20,500	24,700	24,000	22,000	20,500	22,600
Aframax 95,000 dwt	23,250	37,800	29,000	26,000	25,000	27,400
Suezmax 150,000 dwt	32,750	44,800	36,500	33,000	29,500	34,100
VLCC 280,000 dwt	42,000	63,600	48,000	46,000	43,000	46,500
化学品船 - 美元/天						
8-9,000 dwt IMO II coated	5,900	6,900	6,900	6,900	6,900	6,900
13-14,000 dwt IMO II coated	8,000	9,600	9,600	9,600	9,600	9,600
22-24,000 dwt IMO II coated	10,900	12,700	12,700	12,700	12,700	12,700
30-32,000 dwt IMO II coated	12,600	14,200	14,200	14,200	14,200	14,200
8-9,000 dwt IMO II stainless	9,200	9,100	9,300	9,300	9,100	9,200
13-14,000 dwt IMO II stainless	12,000	12,300	12,700	12,700	12,500	12,600
22-24,000 dwt IMO II stainless	15,200	15,800	16,250	16,250	16,000	16,100
30-32,000 dwt IMO II stainless	23,000	23,000	23,400	23,400	23,200	23,300
LPG船 - 美元/自然月						
3,000 cbm s/r	240,000	236,000	230,000	230,000	230,000	230,000
15,000 cbm s/r	738,000	708,000	635,000	630,000	625,000	633,000
35,000 cbm f/r	1,050,000	1,081,000	960,000	910,000	840,000	930,000
82,000 cbm f/r	1,970,000	1,889,000	1,200,000	1,000,000	880,000	1,123,000
LNG船 - 美元/天						
140-150,000 cbm; Long-term	27,000	35,000	29,000	30,000	30,000	30,000
140-150,000 cbm; Short-term	75,000	75,000	70,000	70,000	70,000	70,000
近海储备船 (北海区) - 美元						
AHTS (13-18,000 bhp)	54,100	23,000	15,100	49,500	27,700	27,700
AHTS (18,000+ bhp)	115,800	26,000	16,300	74,000	41,100	41,100
PSV (<600 m2)	13,300	7,000	8,500	13,400	11,400	11,400
PSV (>800 m2)	20,000	8,000	9,800	13,200	11,200	11,200
TCE收益						
散货船 - 美元/天						
Grain - USG-ARA (Pmax)	2,000	4,300	900	2,211	2,211	1,080
Grain - USG-Japan (Pmax)	16,100	17,500	10,900	10,892	10,892	10,896
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	3,300	7,100	-1,800	-800	4,500	400
Ore - W.Aus-China (Cape)	4,600	7,600	-5,400	1,500	6,200	425
Ore - Brazil-China (VLOC)	8,700	12,400	1,300	3,200	8,100	3,500
油轮 - 美元/天						
Caribs-USES (MR)	19,900	20,300	23,000	19,600	17,700	18,600
Med-Med (Amax)	21,700	21,700	20,100	27,600	20,800	24,200
W.Af-Car/USES (Smax)	38,200	35,000	33,700	33,700	30,400	32,000
AG-Japan (VLCC)	44,700	40,900	46,500	65,800	50,000	57,900
W.Af-USG (VLCC)	74,200	68,600	117,900	86,600	58,000	72,300
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	2,304,000	2,523,000	1,091,000	763,000	563,000	993,750
NWE-EE/NA (3,000t)	458,000	441,000	576,000	490,000	478,000	549,500

*自年初平均

干散货

铁矿石产量激增

铁矿石价格的强势反弹超出了市场预期，但是四月下旬的疲软也反映出中国的投机性交易的终结，这也促使铁矿石价格回归现实。

四月中旬的铁矿石价格创下了15个月以来的最高价格，为68.7美元/吨，而四月末的铁矿石价格回到了60美元/吨。过去四月铁矿石上涨的主要原因一方面为中国钢材价格上升，另一方面为受澳洲和巴西供给过剩影响，国内矿山产量降低。目前，国内的铁矿石产量出现分化，高成本低品位的铁矿石含铁量仅为20%。即便如此，中国政府仍然要求国内矿山继续开采以保证国内就业。因此，澳洲与巴西的出口铁矿石将得益最多。

炼焦煤的价格受到需求回暖迎来了一轮新的上涨。中国钢材价格上涨，库存较低以及建筑业的回暖使得对炼焦煤的需求上升。Drewry认为，中国工业需求的回升对未来几个月的炼焦煤价格起到支撑作用。然而，中国的经济刺激计划一旦停止，将对商品价格产生致命的打击。

油轮

传统竞争使低油价持续

四月原油价格出现了自2014年六月以来的最大涨幅，Brent与WTI的价格均涨至高位，分别为48美元/桶以及46美元/桶。

此轮价格上涨归功于对4月17日在多哈举行的冻产会议的希冀。但由于伊朗态度不明确，冻产会议无果而终，油价再次下滑。

四月末科威特石油工人大罢工，该国的石油减产200万吨/天，使得油价出现了小幅回升。然而，油价若要出现持续上升，唯有等主要产油国，如伊朗等达成减产协议。

未来几周，虽然美国的轻质油预期减产，然而沙特，俄罗斯，利比亚，伊朗以及伊拉克的增产将使油价继续在低位徘徊。

利比亚正努力使原油产量恢复到160万桶/天的水平，而这在目前看来是无法达成的，因为Tobruk的政府目前已经召回了65万桶从其控制地区出口的原油。召回原因为利比亚东部和西部地区的国内石油公司曾声称其进行出口管制。这直接导致了联合国的介入，认定该票货物非法。

不过，即使利比亚原油出口增长缓慢，这也会助长原油市场供给过剩的局面。

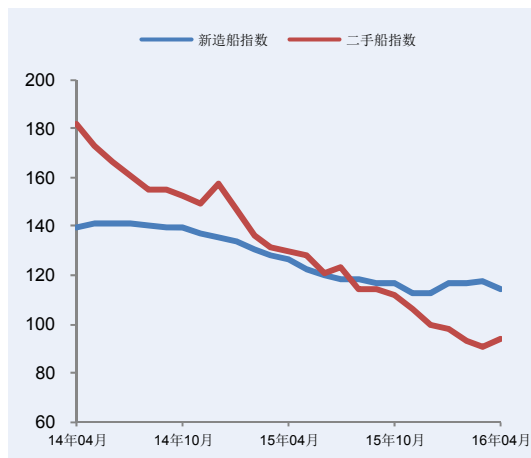
干散货船

拆解量保持高位

四月的拆解量延续了前三个月高位的趋势，共有500万dwt运力被拆解，是近几年月度拆解量的第二高位。一共有68条船被拆解，包括13条Capesize，1条VLOC，17条Panamax以及37条小船。Drewry认为干散货市场仍然需要经历几年的时间才能恢复，压低订单数量，且每年要达到3,000万dwt的拆解量。拆船价格已经达到了今年以来的最高，这对于船东而言是个好消息。

经历了三月令人震撼的来自中国船东的30条VLOC订单后，干散货船四月未有新订单。干散货船的订单最近出现下滑，主要由于不少船东取消了订单。在巴西-中国与澳洲-中国的铁矿石航线上，未来将有1,200万dwt的运力会被投入以满足中国稳步上升的铁矿石进口需求。

德里干散货新造船/二手船指数



油轮

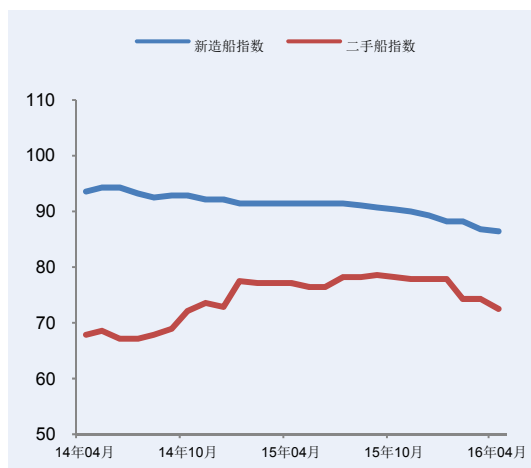
新造船刹车

虽然油轮市场新造价格出现了下跌，船东也不愿下单订新船，四月的新订单共计50万DWT，金融风险成为了船东不愿新造船的原因。

John Fredriksen在金海船厂下的两条VLCC订单（每条约为7,800万美元）引起了市场的注意，该价格是2002年以来的最低价，金海船厂已经远离人们的视线超过一年，而此项订单可能是该船厂为了重回市场做的准备，Drewry有理由相信金海船厂的该笔订单可能有“赌一把”的嫌疑，赌注则是钢材价格下跌以及人民币继续贬值。

然而，二手船价格则继续一路高歌猛进，船东纷纷希望购入运力并在运费市场获得高额回报。目前油轮市场中有一个有趣的现象，船东在某一船型上开展整合，例如DHT和NAT分别奠定了其在VLCC和Suezmax市场的位置。同时，拆船量仍然停滞不前。

德里油轮新造船/二手船指数



集装箱船

集装箱市场：总把新桃换旧符

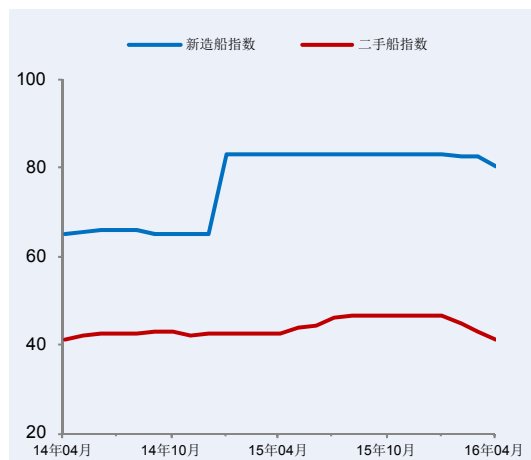
集装箱市场在2017年的格局预计和今年相比将有很大的变化：新的联盟，新的并购。

由CMA CGM, OOCL, Evergreen与COSCO共同成立的“Ocean 联盟”亟待法律的通过，而Hapag-Lloyd与UASC之间的合并已经确认正在商讨过程之中。新的联盟将预计拥有540万teu的运力，且有130万teu的订单，其市场份额将略低于2M联盟。

HMM与Hanjin正苦苦挣扎，对于CKYHE联盟的未来以及G6联盟在APL被CMA CGM收购后的走向市场有了各种猜测。而最新的一个联盟与5月13日正式成立，名为“The Alliance”。

贸易并没有明显上涨的趋势；而供给方面，2017年以后会产生更多船舶共享协议，并将会有130万teu的运力在明年三月之前加入船队，因此会有更多的船被闲置或者拆解。另外值得各班轮公司欣慰的是，油价便宜。

德里集装箱新造船/二手船指数



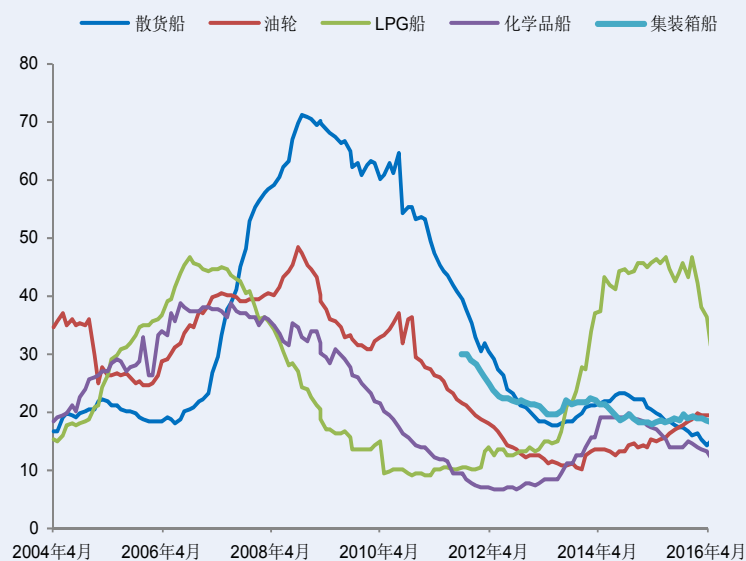
注：新造船指数自2015年01月开始新增14,000teu船型并删减了500和1,000teu船型

船舶资产价格一览(期末)

			15年04月	2015	16年02月	16年03月	16年04月	2016
新造船价格								
散货船	Handysize 30,000 dwt	0 \$ 百万	18.0	18.0	17.0	17.0	16.0	17.0
	Supramax 55,000 dwt	0 \$ 百万	23.0	24.0	24.0	24.0	23.0	24.0
	Panamax 75,000 dwt	0 \$ 百万	27.0	26.0	26.0	26.0	25.0	26.0
	Post Panamax 95,000	0 \$ 百万	30.0	29.0	28.0	28.0	27.0	28.0
	Capesize 170,000 dwt	0 \$ 百万	47.0	46.0	46.0	46.0	45.0	46.0
	VLOC 220,000 dwt	0 \$ 百万	53.0	50.0	50.0	50.0	48.0	50.0
集装箱船	1,500 teu geared	\$ 百万	24.0	22.0	22.0	22.0	21.0	22.0
	2,500 teu gearless	\$ 百万	36.0	35.0	34.0	34.0	31.0	34.0
	3,500 teu gearless	\$ 百万	41.0	41.0	41.0	41.0	40.0	41.0
	6,500 teu gearless	\$ 百万	61.0	60.0	61.0	61.0	60.0	61.0
	8,000 teu gearless	\$ 百万	80.0	80.0	80.0	80.0	78.0	80.0
	10,000 teu gearless	\$ 百万	94.0	93.0	92.0	92.0	90.0	92.0
	12,000 teu gearless	\$ 百万	108.0	108.0	108.0	108.0	106.0	108.0
	14,000 teu gearless	\$ 百万	115.0	115.0	116.0	116.0	115.0	116.0
油轮	MR 50,000 dwt	0 \$ 百万	36.5	36.0	35.0	34.0	34.0	35.0
	Panamax 75,000 dwt	0 \$ 百万	45.0	45.0	44.0	43.0	43.0	44.0
	Aframax 110,000 dwt	0 \$ 百万	53.0	53.0	51.0	50.0	50.0	51.0
	Suezmax 160,000 dwt	0 \$ 百万	65.0	65.0	63.0	62.0	61.0	63.0
	VLCC 300,000 dwt	0 \$ 百万	96.5	96.0	93.0	92.0	91.0	93.0
化学品船	6,000 dwt IM O II stainless	\$ 百万	17.5	17.5	16.5	16.5	16.0	16.5
	12,000 dwt IM O II stainless	\$ 百万	28.5	28.0	27.0	27.0	26.5	27.0
	37,000 dwt IM O II stainless	\$ 百万	59.0	55.5	51.0	51.0	50.0	50.5
	6,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	14.5	14.0	13.0	13.0	12.5	13.0
	12,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	20.5	20.0	20.0	20.0	19.5	20.0
	37,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	31.0	30.5	32.0	32.0	31.5	32.0
LPG船	3,000 cbm	\$ 百万	17.0	17.0	16.0	16.0	16.0	16.0
	15,000 cbm	\$ 百万	48.0	49.0	46.0	45.0	44.0	46.0
	78,000 cbm	\$ 百万	78.0	78.0	74.0	71.0	70.0	73.0
LNG船	170,000 cbm	\$ 百万	206.0	206.0	201.0	198.0	195.0	199.0
二手船价格								
散货船	Handysize (10 yr) 28,000 dwt	\$ 百万	9.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
	Supramax (5 yr) 50,000 dwt	\$ 百万	18.0	16.0	12.0	12.0	12.0	12.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	19.0	19.0	12.0	12.5	14.0	13.0
	Capesize (5 yr) 170,000 dwt	\$ 百万	31.0	28.0	21.0	21.0	22.0	22.0
集装箱船	650 teu geared (10 yr)	\$ 百万	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
	1,000 teu geared (10 yr)	\$ 百万	5.0	6.0	6.0	6.0	5.0	6.0
	1,700 teu geared (10 yr)	\$ 百万	8.0	9.0	10.0	10.0	8.0	10.0
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	15.0	15.0	15.0	14.0	13.0	15.0
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	16.0	16.0	16.0	15.0	14.0	16.0
	4,000 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	19.0	20.0	19.0	17.0	16.0	19.0
油轮	MR (5 yr) 45,000 dwt	\$ 百万	25.0	26.0	27.0	27.0	27.0	27.0
	Panamax (5 yr) 70,000 dwt	\$ 百万	36.0	35.0	36.0	34.0	34.0	35.0
	Aframax (5 yr) 95,000 dwt	\$ 百万	45.0	46.0	46.0	45.0	45.0	45.0
	Suezmax (5 yr) 160,000 dwt	\$ 百万	59.0	60.0	60.0	57.0	56.0	58.0
	VLCC (5 yr) 300,000 dwt	\$ 百万	81.0	81.0	80.0	75.0	75.0	77.0
化学品船	6,000 dwt IM O II stainless (10 yr)	\$ 百万	7.0	7.0	6.5	6.5	6.5	6.5
	12,000 dwt IM O II stainless (10 yr)	\$ 百万	11.0	11.0	11.5	11.5	11.5	11.5
	37,000 dwt IM O II stainless (10 yr)	\$ 百万	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0
	6,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$ 百万	5.5	5.5	5.0	5.5	5.5	5.5
	12,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$ 百万	9.5	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0
	37,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$ 百万	16.0	15.5	18.0	17.5	17.5	17.5
LPG船	3,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	12.0	10.0	8.0	8.0	8.0	8.0
	15,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	35.0	36.0	36.0	35.0	34.0	36.0
	78,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	70.0	68.0	54.0	50.0	49.0	54.0

*自年初平均

订单占船队比例(%)



整体市场订船活跃度较低

受供给过剩和运费较低影响，集运市场新造船活动持续萎靡。四月，仅有一艘 3,000teu 船舶订单；与此同时，有 8 艘新船交付。由于订单量减少而交付量较高，订单占现有船队比例从三月的 18.6% 缩水至 18.0%。运力过剩继续对租金产生负面影响，各细分市场的运费在四月再次下跌，因此未来几月的订单量将寥寥无几。同时，大量的订单交付将会使得订单占现有船队比例继续缩水。散货船方面，四月，订单占现有船队比例上升至 14.9%（按运力计），原因为三月有 30 艘 VLCC 共计 400,000dwt 船舶被订购，这些订单将于 2018 年开始陆续交付。有趣的是，2016 年的订单预计交付量已经大幅减少了 60 艘至 866 艘，其中四月交付量仅 36 艘。

这一现象说明由于目前船舶收益较低，大批干散货船订单被取消。

LNG 市场也不例外，由于没有订单产生，订单占现有船队比例从三月底的 36% 下跌至 35%。2016 年前四月仅有一艘订单，而去年同期的订单量为 16 艘。目前运费低迷和信贷紧缩使得船东无心订购新船。订单交付量持续较高，大部分订单将在 2017-2018 间交付运营。

LPG 市场类似，新造船活动持续低迷，今年至四月为止仅产生了 5 艘订单，而去年同期有 12 艘订单。当前订单量为 181 艘，订单（按立方米计）占现有船队比例为 31%，与三月底的 33% 相比有所下滑。订单中有 44% 为 VLGC。然而由于目前大型船运费严重承压，Drewry 预测今年大船订单将会减少。

油轮方面，新造船活动的萎靡从长期来说对油轮市场的发展起到积极作用。和三月 14 艘订单相比，四月订单量仅 6 艘。今年前四月总订单量为 38 艘，与去年同期 368 艘订单相比，今年的订单量十分微弱。四月，船队规模增长了 0.4%，3 艘原油油轮和 4 艘成品油轮被交付。被交付的新船主要为大型船，其中原油油轮中有 2 艘为 VLCC，成品油轮中有 3 艘 LR2。订单量较低和交付量较高导致四月订单占船队比例降低。四月底，油轮订单占船队比例为 19%。尽管新造船价格降低，但原油和成品油轮订单仍同时减少，可能的原因一方面是预计下两月运力供给会上涨，另一方面是信贷紧缩，因此船东没有做好订购新船的打算。尽管近几个月油轮市场运费有些许疲软，但总体运费仍十分看好。

船舶资产交易一览

	15年04月		16年04月		2016			15年04月		16年04月		2016		
	数量	000 载重吨	数量	000 载重吨	数量	000 载重吨		000 载重吨	数量	000 载重吨	数量	000 载重吨	数量	000 载重吨
油轮							LNG船 (千立方米)							
新订单量	31	4,773	6	493	38	2,893	新订单量	0	0	0	0	1	170	
交船量	18	1,188	7	1,040	38	7,009	交船量	3	485	2	344	9	1,523	
拆船量	2	64	4	171	13	831	拆船量	0	0	0	0	0	0	
二手船成交量	37	4,002	30	1,494	95	6,910	二手船成交量	1	70	0	0	1	170	
化学品船							干散货船							
新订单量	12	230	5	109	34	623	新订单量	26	1,064	0	0	36	12,301	
交船量	16	713	13	525	61	2,213	交船量	29	2,162	34	2,857	145	12,779	
拆船量	1	7	1	39	8	136	拆船量	46	3,544	68	4,957	210	17,343	
二手船成交量	20	486	14	256	65	1,634	二手船成交量	45	3,035	74	4,939	203	16,551	
LPG船 (千立方米)							集装箱船 (千标准箱)							
新订单量	3	252	4	320	5	328	新订单量	19	295	1	3	14	65	
交船量	5	173	9	484	36	1,932	交船量	18	178	8	46	45	298	
拆船量	0	0	1	15	4	47	拆船量	7	15	9	30	39	126	
二手船成交量	0	0	2	89	9	305	二手船成交量	10	30	11	26	45	132	

*自年初至今

全球现有船队 – 订单预计交付期

现有船队 2016年04月			订单		2016		2017		2018		2019+		订单占 现有船队
干散货船	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	
10-40,000	3,286	93	337	12,161	189	6,739	97	3,564	37	1,333	14	525	13.1%
40-65,000	3,348	182	491	29,820	342	20,741	131	8,010	15	890	3	179	16.4%
65-85,000	2,038	158	281	22,617	190	15,289	66	5,322	21	1,677	4	329	14.3%
85-120,000	537	52	23	2,106	12	1,115	9	803	2	188	-	-	4.0%
120-220,000	1,289	233	159	30,731	118	22,725	29	5,541	11	2,258	1	208	13.2%
220,000+	209	61	59	18,240	15	3,988	13	3,528	20	6,634	11	4,090	29.9%
Total	10,707	779	1,350	115,675	866	70,598	345	26,768	106	12,979	33	5,331	
集装箱船*	数量	'000 标准箱	数量	'000 标准箱	数量	'000 标准箱	数量	'000 标准箱	数量	'000 标准箱	数量	'000 标准箱	
<1,000	1,039	634	2	1	2	1	-	-	-	-	-	-	0.1%
1-2,000	1,244	1,748	95	141	37	59	49	69	9	14	-	-	8.1%
2-3,000	642	1,625	84	212	39	93	23	59	18	49	4	11	13.1%
3-5,000	890	3,683	25	91	3	13	16	55	6	22	-	-	2.5%
5-8,000	618	3,709	8	44	2	12	5	27	1	5	-	-	1.2%
8-10,000	466	4,074	25	234	23	215	2	19	-	-	-	-	5.7%
10-14,000	218	2,663	60	694	21	224	19	208	18	238	2	24	26.1%
14-18,000	70	1,038	53	748	17	242	26	366	7	99	3	42	72.1%
18,000+	37	689	72	1,414	12	233	23	464	30	587	7	130	205.3%
Total	5,224	19,863	424	3,579	156	1,092	163	1,266	89	1,015	16	207	
油轮	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	
10-55,000	808	29,693	56	2,237	21	884	16	466	8	334	11	554	7.4%
55-80,000	385	27,853	71	5,167	28	2,054	33	2,369	10	744	-	-	19.0%
80-120,000	925	99,908	164	18,367	57	6,361	70	7,862	33	3,708	4	436	19.5%
120-200,000	501	77,704	115	18,078	38	5,973	65	10,243	8	1,262	4	600	21.7%
200-320,000	609	186,375	110	33,818	51	15,650	40	12,308	19	5,860	-	-	17.6%
320,000+	54	17,568	17	5,440	5	1,600	4	1,280	6	1,920	2	640	43.7%
Total	3,282	439,100	533	83,108	200	32,522	228	34,528	84	13,828	21	2,230	
化学品船	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	
1-10,000	1,496	8,063	41	206	25	110	12	69	4	26	-	-	2.6%
10-25,000	1,123	17,694	98	1,784	30	523	33	620	29	525	6	117	10.1%
25-40,000	556	19,414	91	2,867	36	1,146	36	1,115	13	411	6	195	14.8%
40-60,000	1,070	51,218	142	7,114	65	3,260	47	2,354	21	1,050	9	450	13.9%
60,000+	36	2,750	2	148	2	148	-	-	-	-	-	-	5.4%
Total	4,281	99,138	374	12,120	158	5,188	128	4,158	67	2,012	21	762	
液态石油气船	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	
5-12,000	295	2,083	17	135	8	62	9	74	-	-	-	-	6.5%
12-25,000	121	2,282	39	762	21	406	16	312	2	44	-	-	33.4%
25-50,000	75	2,678	42	1,562	10	372	26	987	5	166	1	38	58.4%
50-70,000	23	1,364	2	120	2	120	-	-	-	-	-	-	8.8%
70,000+	218	17,745	73	6,082	35	2,933	26	2,151	8	676	4	322	34.3%
Total	732	26,152	173	8,661	76	3,892	77	3,523	15	886	5	360	
液态天然气船	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	数量	'000 立方米	
50-75,000	3	205	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
75-125,000	8	725	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
125-150,000	214	29,700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000	150	23,971	130	22,221	32	5,443	43	7,281	41	7,077	14	2,420	92.7%
200-220,000	30	6,391	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
220,000+	14	3,715	1	263	1	263	-	-	-	-	-	-	7.1%
Total	425	64,825	134	22,587	35	5,764	44	7,326	41	7,077	14	2,420	
三用拖轮	数量	'000 bhp	数量	'000 bhp	数量	'000 bhp	数量	'000 bhp	数量	'000 bhp	数量	'000 bhp	
5-10,000	1,514	9,916	126	856	98	651	28	205	-	-	-	-	8.6%
10-15,000	330	4,029	32	391	25	299	7	92	-	-	-	-	9.7%
> 15,000	243	4,813	22	486	10	228	12	258	-	-	-	-	10.1%
Total	2,970	22,161	204	1,782	155	1,222	49	560	-	-	-	-	
平台供给船	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	
1-2,000	491	688	13	22	10	17	3	5	-	-	-	-	3.2%
2-3,000	207	530	22	60	16	44	6	16	-	-	-	-	11.3%
3-4,000	486	1,662	128	474	95	353	33	121	-	-	-	-	28.5%
4-5,000	285	1,301	58	259	38	169	19	85	1	5	-	-	19.9%
> 5,000	149	821	34	186	24	132	9	49	1	6	-	-	22.7%
Total	2,079	5,339	259	1,002	187	716	70	276	2	10	-	-	

对外贸易，前路漫漫

中国四月的出口较去年同期涨了 2%。伴随着中国经济增速放缓至 25 年以来最低的水平，出口产业受到了几大的冲击，因此，中央政府正规划如何扶持出口产业的复苏，例如鼓励银行贷款给出口商，增加出口信贷保险以及出台更多出口退税的政策。中央政府致力于将使用了 30 年的经济发展模式从以往高度依靠基础设施建设投资与出口调整为依靠消费以及高科技产业。出口至主要贸易伙伴，对美国的出口下降了 9.3%，对欧洲的出口上涨了 3.2%。对于出口而言，国外需求能否持续增长是中国出口产业的最大问题。今年以来，中国的人工成本已经出现了大幅的上升，以至于产业开始纷纷向越南以及柬埔寨转移，势必会削弱中国在出口市场的竞争力。进口方面，中国进口继续 18 个月以来的下跌的态势，国内需求不振以及人民币贬值使得进口无力提升。

干散货方面，中国的铁矿石进口量在四月达到了 8,392 万吨，上涨了 4.6%。一般来说，春节过后往往会有一波来自国内钢铁需求的增长。国内大型钢厂的钢铁制品库存在节后快速下降，因此推高了国内的钢材价格。钢筋作为建筑业的主要用材，其价格在过去的五年中一直处于下跌的状态，

然而 2016 年的价格涨幅已经达到了 32%。因此，钢材价格的上涨令处于连年亏损的钢厂看到了希望，因此国有大型钢厂的开工率在四月达到了半年以来最高的 84%。钢厂为了增产，便开始了大量的铁矿石进口以补充库存。另一方面，在铁矿石供给方面，澳大利亚的两大矿山，BHP Billiton 将其 2016 年的铁矿产量削减到了 1,000 万吨，而 Rio Tinto 宣布 2017 年的产量将削减 2,000 万吨，且保证 2016 年的产量不会缩减，即 3,500 万吨。因此，中国的铁矿石进口今年将会持续增长。值得一提的是四月的中国大豆进口，全月的进口量达到了 707 万吨，较三月大涨 15.9%。大豆进口量的激增主要来自于国内养猪场受到国内猪肉价格上涨的影响也纷纷重新开业。煤炭方面，中国四月的进口量继续下滑至 1,880 万吨，夏季的用电高峰来临之前，电厂一般会集中进口煤炭来满足需求，这将对未来两个月的煤炭进口量有一定的支撑作用。

液体货方面，“茶壶”炼化厂提振中国原油进口，中国四月的原油进口较去年涨了 7.6%，至 3,258 万吨。其中，私有的炼化厂站到将近 20% 的进口量，中国目前发放了超过 20 张原油进口牌照，私有炼化厂瞄准了中国持续增长的燃料油出口市场，其产量正快速成长，预计能够成为中国原油进口新一股的增长点。在成品油方面，中国进口成品油总量为 251 万吨，而出口了 368 万吨，继续成为成品油净出口国。

中国干散货进口量：铁矿石



中国液体散货进口量：原油



大宗散货进口量

进口量		2013	2014	2015	15年10月	15年11月	15年12月	16年1月	16年2月	16年3月	2016年初至今
干散货											
铁矿石	千吨	825,610	933,107	953,371	75,518	82,131	96,270	82,190	73,610	85,770	241,570
无烟煤	千吨	39,647	30,367	25,047	1,975	1,842	2,210	1,880	1,720	2,620	6,220
焦煤	千吨	75,421	62,440	47,999	3,082	4,073	4,445	3,370	2,970	5,090	11,430
动力煤	千吨	113,197	106,009	65,587	3,872	5,221	5,005	4,020	3,750	6,100	13,870
其他煤	千吨	39,130	50,973	65,543	5,034	5,054	5,982	5,960	5,100	5,880	16,940
煤炭总计	千吨	267,395	249,853	204,181	13,964	16,190	17,641	15,230	13,540	19,690	48,460
液体散货											
原油	千吨	286,520	308,366	336,474	27,340	27,338	33,186	26,690	31,800	32,610	91,100
成品油	千吨	40,074	29,955	29,941	2,028	1,877	2,845	2,660	2,640	2,450	7,750
液态天然气	千吨	18,034	19,890	19,669	1,602	1,818	2,101	2,460	1,850	1,700	6,010



需要度身定制的 航运市场分析？

德路里航运咨询的专家们可以根据您的具体要求提供深入分析以及精确解读。

请告诉我们的咨询师怎样能够帮助到您。

T: +86 (0) 21 50810508 E: yu@drewry.co.uk

伦敦 | 德里 | 新加坡 | 上海

Drewry
Maritime Advisors

www.drewry.co.uk

德路里航运咨询部门向客户提供稳健而可行的意见和建议。运用丰富的专业知识，各航运板块融会贯通，具备国际化视野和分析能力。自创业以来，德路里航运咨询部门已经为来自于100多个国家的4000多家客户提供了服务。德路里的独立性和公正性是我们能在行业内享有盛名的关键。

执行董事: Nigel Gardiner, gardiner@drewry.co.uk
主编: Patrick Neylan, neylan@drewry.co.uk
研究团队: 刘倩文, 博士 - 中国区总经理, liu@drewry.co.uk
韩宁 - 中国区副总经理, ning@drewry.co.uk
董舟 - 咨询师, zhou@drewry.co.uk
杜昱 - 分析员, yu@drewry.co.uk
张程程 - 分析员, cheng@drewry.co.uk

关于德路里

德路里航运研究是德路里集团下属研究部门。除此之外, 德路里有两个咨询相关部门, 德路里航运咨询和德路里供应链咨询。另外一个专门研究航运投资相关的部门, 德路里航运股权研究。

德路里帮助客户将不确定性转化为机遇。将风险和收益展示给客户, 协助其正确决策。无论经济形势如何变化, 我们使客户变得更强大。我们在伦敦、印度的古尔冈中心、新加坡和上海的办公室, 恰如其分地展现21世纪的航运业务。每一处办事机构都具备来自航运、港口和供应链管理员工及外聘专家的院队, 包括具备与不同民族、不同文化工作经验的人。

Copyright Terms & Conditions

IMPORTANT NOTICE

This report/pdf file is subject to Drewry's full copyright and entitlements as defined and protected by international law. In this context Drewry operates a simple policy of Site and Enterprise licences.

A Site Licence allows the original purchaser to share the contents of the report/pdf with other permanent employees of the same company, provided they are located on the same site as the original purchaser. An Enterprise Licence allows the original purchaser to share the contents of the report/pdf with other permanent employees of the same company across multiple locations. All basic reports/pdfs are sold on the basis of a Site Licence and users who wish to purchase an Enterprise Licence should contact subscriptions@drewry.co.uk for full details of prices.

Within a Site or Enterprise Licence authorised users may not:

- Remove or alter the author's names or copyright notices, or any other means of identification or disclaimers as they appear in the licensed reports/pdfs.
- Distribute any part of the report/pdf via any electronic network (other than a secure corporate intranet subject to an Enterprise licence), including without limitation the Internet and the World Wide Web.
- Use any or all of the reports/pdfs for any commercial use, other than the uses for which the licensed reports/pdfs were intended.
- Distribute the licensed reports/pdfs, in whole or part, in any form to multiple sites within the authorised user's organisation without an Enterprise licence being in place.

Within the context of a Site or Enterprise Licence authorised users may:

- Display, download or print the licensed reports/pdfs for personal use.
- Electronically save the licensed reports/pdfs for personal use.
- Distribute a copy of the licensed report/pdf in print or electronic form to other authorised users within its organisation, including by posting such licensed reports/pdfs on a secure corporate intranet, provided an Enterprise licence is in place when distribution is to multiple sites within the purchasing organisation.

If you are in any doubt as to the type of licence you require please contact subscriptions@drewry.co.uk

Nothing in the Drewry licence policy in any way excludes, modifies or affects any of the rights under international Copyright laws and all rights are reserved by the Copyright holder.

PLEASE BE AWARE THAT DREWRY WILL UNDERTAKE ALL NECESSARY MEASURES TO PROTECT ITS COPYRIGHT.

© Drewry 2016

