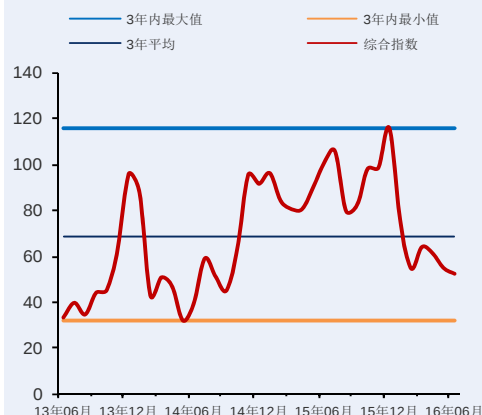
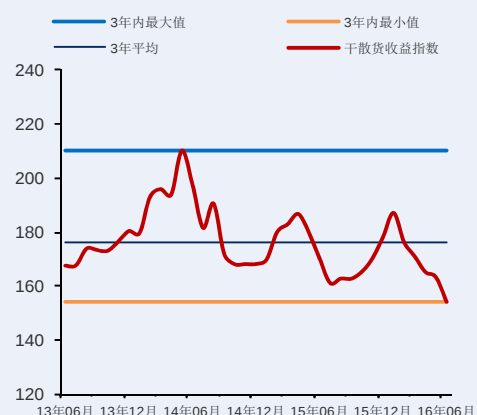


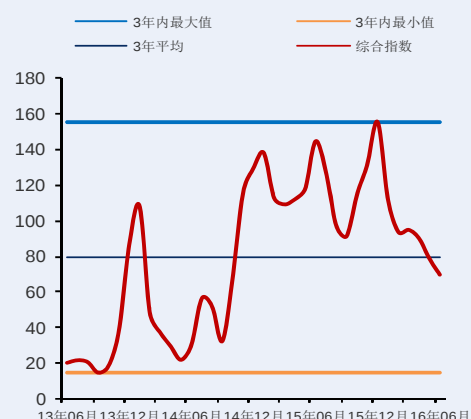
德路里综合回报收益指数 (2010 年 01 月=100)



德路里干散货回报收益指数(2010 年 01 月=100)



德路里油轮回报收益指数(2010 年 01 月=100)



新巴拿马运河重新定义贸易格局

新的巴拿马运河在六月终于揭开面纱，新船闸可容许型宽为 49 米，船长为 366 米且吃水为 15 米的船舶通过。新巴拿马运河将改变未来的贸易流向。集装箱船方面，最大可通过的船为 12,500teu，随着超大型集装箱船的不断交付，班轮公司将对从亚欧线上“退役”的 8,000-12,000teu 集装箱船重新作出部署。在 LPG 市场，新运河将大幅缩短美国至远东地区的航程，对于吨海里的需求则产生了负面的影响。然而，油轮市场似乎将“逃过一劫”，目前秘鲁从加勒比海地区进口的原油，若经由运河的话，基本以 Aframax 或 Suezmax 居多。

运力过剩，贸易增长有望使 BDI 在六月没有突破 600 大关。租金率受到中国增加铁矿与煤炭的补库存影响普遍出现上涨。预计在七月 BDI 会受到煤炭、粮食以及小宗散货贸易影响，将有一波新的增长。

油轮市场在经历了两年的风生水起之后，开始走入“新常态”，原油和成品油运费出现下跌，船队供给充足，全球油品贸易疲软。虽然第二季度是传统意义上的淡季，但是在过去两年一直处于“淡季不淡”的好光景。预计从现在开始，油轮市场将重新回归历史，运费市场则将伴有季节性的波动。

化学品船市场，虽然六月有不少货物待运，但是过剩的运力使运费开始受到压力。跨大西洋东向航线，租船市场上的运力颇丰。另外，一些大船东也在该航线上持续增加运力，使得这段线的运费整月疲软。

气体市场，VLGC 在 AG-日本航线上的运费较上月下跌至 26 美元/吨，跌幅为 12%。运费的疲软仍然归结于过剩的运力，另外全球 LPG 价格的低迷也降低了套利空间，因此，对于贸易增长起不到较大的作用。

美国国内的气体价格受到夏季用电高峰的来临而保持坚挺，同时也抬高了天然气发电的比例。Henry Hub 的价格较上月上涨 33%至 2.55 美元/MMBtu。

集装箱船方面，本月有九艘集装箱船交付，共计运力 7.7 万 teu，10 艘共计 3.5 万 teu 运力被拆解。目前的集装箱船队规模为 1990 万 teu(5,213 艘船)，订单为 341 万 teu (400 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06月	2015	16年04月	16年05月	16年06月	2016
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37,000 dwt	7,300	7,400	4,500	4,550	4,750	4,600
Supramax 55,000 dwt	8,200	7,600	5,400	5,400	5,400	5,000
Panamax 75,000 dwt	6,900	7,700	5,600	5,700	5,600	5,400
Capesize 170,000 dwt	9,100	10,400	8,900	7,500	8,600	7,100
VLCC 200,000+ dwt	9,400	10,700	6,800	9,200	9,000	8,000
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	4,900	5,000	5,900	5,900	5,600	5,700
1,110 teu geared	7,400	5,600	7,100	7,200	7,200	7,000
1,700 teu geared	9,000	6,800	6,800	7,000	7,100	7,000
2,500 teu geared	10,200	7,600	6,000	6,000	6,000	6,300
3,500 teu gearless	10,000	7,300	6,100	6,100	6,100	6,400
4,250 teu gearless	13,800	8,700	5,200	5,100	5,100	5,500
4,500-5,500 teu wide beam	20,900	15,800	8,500	8,000	7,900	8,700
油轮 - 美元/天						
MR 45,000 dwt	17,500	18,600	17,000	16,500	15,500	17,200
Panamax 60,000 dwt	21,000	24,700	19,000	18,000	17,000	19,200
Aframax 95,000 dwt	25,000	37,800	25,000	24,000	23,000	26,100
Suezmax 150,000 dwt	33,750	44,800	29,500	28,500	28,000	32,200
VLCC 280,000 dwt	45,500	63,600	43,000	40,000	39,000	44,200
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	9,300	9,100	9,400	9,300	9,300	9,400
13-14,000 dwt IMO II stainless	12,400	12,300	12,500	12,000	12,000	12,400
22-24,000 dwt IMO II stainless	15,300	15,800	16,000	15,800	15,500	16,000
30-32,000 dwt IMO II stainless	23,000	23,000	23,200	22,700	22,300	23,000
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	730,000	708,000	625,000	610,000	580,000	620,000
35,000 cbm f/r	1,100,000	1,081,000	840,000	740,000	660,000	853,000
82,000 cbm f/r	2,100,000	1,889,000	830,000	730,000	660,000	972,000
LNG船 - 美元/天						
140-150,000 cbm; Long-term	27,000	35,000	30,000	29,000	29,000	29,000
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)	700	4,300	7,300	8,800	10,900	3,900
Grain - USG-Japan (Pmax)	14,500	17,500	14,600	15,200	16,400	12,800
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	5,500	7,100	4,500	6,600	3,800	1,600
Ore - W.Aus-China (Cape)	7,600	7,600	6,200	4,600	6,400	1,300
Ore - Brazil-China (VLCC)	12,100	12,400	8,100	6,800	8,300	4,200
油轮 - 美元/天						
Caribs-USES (MR)	20,500	20,400	16,000	13,700	10,200	18,600
Med-Med (Amax)	46,300	36,200	17,600	24,600	24,200	23,600
W.Af-Car/USES (Smax)	42,400	40,900	29,700	22,900	25,100	28,500
AG-Japan (VLCC)	66,600	68,600	52,000	47,600	47,000	55,400
W.Af-USG (VLCC)	91,000	86,400	58,100	45,100	38,900	57,700
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	3,263,000	2,523,000	563,000	571,000	419,000	828,000
NWE-EE/NA (3,000t)	467,000	441,000	478,000	456,000	418,000	512,000

*自年初平均

干散货

铁矿石前景依旧黯淡

七月，铁矿石前景堪忧，中国需求预计下降。此外，中国经济增长放缓以及其在 2016 年削减 4,500 万吨钢铁产能的计划都直指铁矿石的黯淡前景。不仅如此，例如印度、美国等进口国为了保护国内钢铁生产商，征收反倾销税，更令铁矿石前景雪上加霜。

中国对煤炭的需求预计增长，这使得煤炭贸易前景乐观。中国供给紧张以及山西及其邻近产煤大省库存的不足导致中国将在长期时间内大量进口煤炭。不过，最大的煤炭进口国家——印度，由于季风季节的来临，会使国家水力发电量增加，从而对煤炭进口产生负面影响。

七月，粮食贸易预计会增加市场对 Panamax 船的需求。近几月充沛的降雨使欧洲、俄罗斯和北美的小麦及大麦收成增加，而印尼、韩国和印度也因国内产量较低以及需求增加而预计增加小麦进口。非洲粮食需求也预计增加。

油轮

短期石油内价格将窄幅整荡

整个六月，石油市场波动持续，Brent 油价在每桶 45 美元至 50 美元间浮动。英国脱欧公投对油价的下行影响只是短时的。

供给方面，利比亚和委内瑞拉的供给中断仍在持续，且短期内不会得到解决。不过，尼日利亚和加拿大的供给已开始增加。在尼日尔三角洲复仇者宣布停火之后，尼日利亚市场十分乐观。自 6 月 16 日以来，复仇者没有宣布任何新的袭击。据政府消息人士猜测，尼日利亚的原油产量将很快回到 230 万桶/天。

成品油市场区域变化较为明显。六月初，美国需求下降导致西北欧汽油价格承压；而拉丁美洲需求增加，以及莱茵河驳船运力紧张，使得随后的价格有所回升。但是，亚太地区汽油价格下跌，原因为中国大陆、台湾以及印度供给增加。尽管日本汽油储备达到近一年以来最高，而新加坡的陆上汽油储备却滑落至六个月以来最低。

干散货船

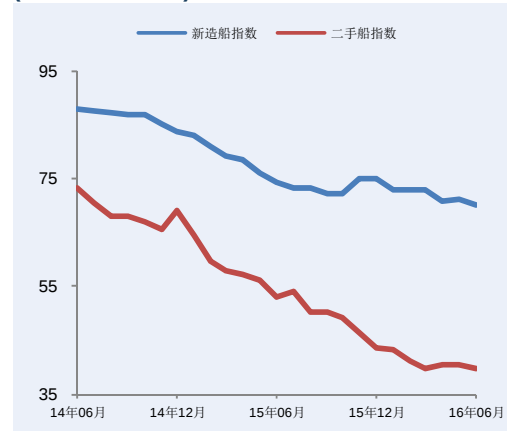
二手交易市场获得动力

六月，干散货船舶队规模略有增加，交付量超过拆解量。七月，因伊斯兰开斋节和印度季风季节的影响，船舶拆解活动会进一步放缓，拆解量预计减少而交付量预计增加，七月干散货船舶队规模预计仍会上涨。

由于购买兴趣增加，六月二手市场活跃度上升。船舶收益微弱上涨，且船东急于在资产价格上涨前以较低的价格购得船舶，这两个原因使得二手船价格上升。许多船舶由银行拍卖，因为船东无法偿还其巨额债务。

德里干散货新造船/二手船指数

(10年01月=100)



油轮

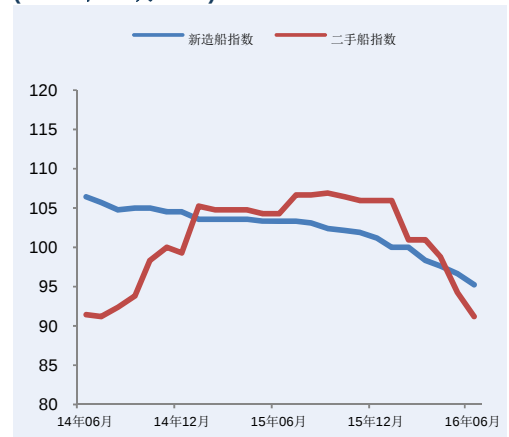
资产价格继续缩水

六月，油轮资产价格继续下滑，凸显市场活动疲软和看跌情绪盛行。受订单量极少和亚洲船厂财务问题的影响新造船市场受挫，同时二手船价格也随运费一起下跌。

与去年同期相比，2016年上半年油轮新造船量减少了75%，原因为强劲的交付和下滑的运价使得船东不愿订购新船。Drewry 预测在当前看跌的市场环境下，油轮资产价格将会进一步缩水。

德里油轮新造船/二手船指数

(2010年01月=100)



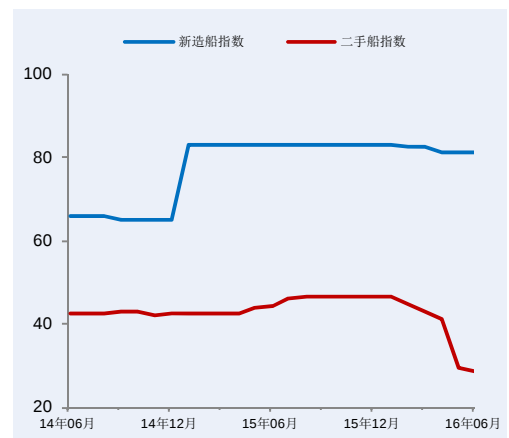
集装箱船

小型集装箱船活跃度高

至2016年五月，集装箱船新造船活动较为沉寂。但是，六月，小到中型船市场出现了新造船活动浪潮，成交了8批订单共计28艘船（合计运力53,200teu），均为Handysize和中型船舶。这些新造船舶交付后将会被用作支线船或在亚洲区域航线内运营。

这些船型的需求保持在高位，不仅体现在新造船市场，也体现在二手船市场：许多船舶在前几月中进行了二手交易。

德里集装箱新造船/二手船平均价格



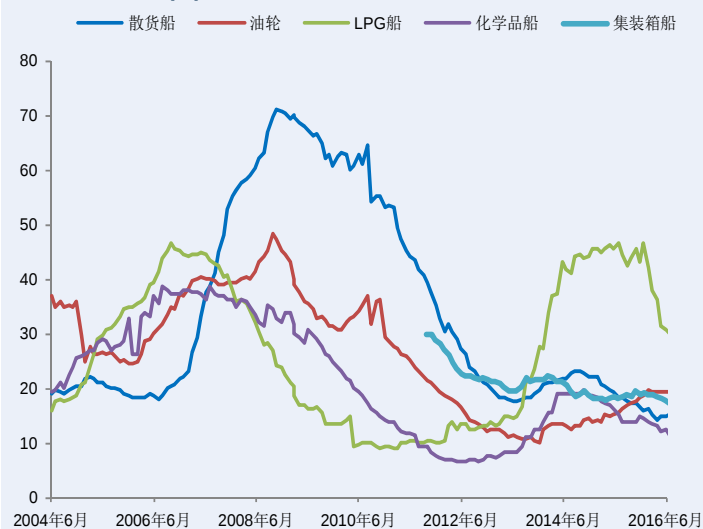
注：新造船指数自2015年01月开始新增14,000teu船型并删减了500和1,000teu船型

船舶资产价格一览(期末)

			15年06月	2015	16年04月	16年05月	16年06月	2016
新造船价格								
散货船	Handysize 30,000 dwt	0 \$ 百万	18.0	18.0	16.0	16.0	16.0	17.0
	Supramax 55,000 dwt	0 \$ 百万	22.0	24.0	23.0	23.0	22.0	24.0
	Panamax 75,000 dwt	0 \$ 百万	26.0	26.0	25.0	25.0	25.0	26.0
	Post Panamax 95,000	0 \$ 百万	28.0	29.0	27.0	27.0	27.0	28.0
	Capesize 170,000 dwt	0 \$ 百万	46.0	46.0	45.0	45.0	45.0	46.0
	VLOC 220,000 dwt	0 \$ 百万	50.0	50.0	48.0	47.0	47.0	49.0
集装箱船	1,500 teu geared	\$ 百万	23.0	22.0	24.0	24.0	24.0	24.0
	2,500 teu gearless	\$ 百万	36.0	35.0	32.0	31.0	31.0	32.0
	3,500 teu gearless	\$ 百万	41.0	41.0	41.0	40.0	40.0	41.0
	6,500 teu gearless	\$ 百万	61.0	60.0	61.0	60.0	60.0	61.0
	8,000 teu gearless	\$ 百万	80.0	80.0	80.0	78.0	78.0	80.0
	10,000 teu gearless	\$ 百万	93.0	93.0	92.0	90.0	90.0	91.0
	12,000 teu gearless	\$ 百万	108.0	108.0	108.0	106.0	106.0	107.0
油轮	14,000 teu gearless	\$ 百万	115.0	115.0	115.0	114.0	114.0	115.0
	MR 50,000 dwt	0 \$ 百万	37.0	36.0	34.0	33.0	33.0	31.0
	Panamax 75,000 dwt	0 \$ 百万	45.0	45.0	43.0	43.0	42.0	34.0
	Aframax 110,000 dwt	0 \$ 百万	53.0	53.0	50.0	50.0	49.0	43.0
	Suezmax 160,000 dwt	0 \$ 百万	65.0	65.0	61.0	60.0	59.0	50.0
化学品船	VLCC 300,000 dwt	0 \$ 百万	96.0	96.0	91.0	90.0	89.0	61.0
	6,000 dwt IMO II stainless	\$ 百万	18.0	18.0	16.0	16.0	16.0	17.0
	12,000 dwt IMO II stainless	\$ 百万	29.0	28.0	27.0	27.0	27.0	27.0
	37,000 dwt IMO II stainless	\$ 百万	64.0	56.0	50.0	50.0	50.0	51.0
	6,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	15.0	14.0	13.0	13.0	13.0	13.0
	12,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	21.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0
LPG船	37,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	31.0	31.0	32.0	32.0	31.0	32.0
	3,000 cbm	\$ 百万	17.0	17.0	16.0	16.0	16.0	16.0
	15,000 cbm	\$ 百万	49.0	49.0	44.0	42.0	41.0	44.0
LNG船	78,000 cbm	\$ 百万	78.0	78.0	70.0	69.0	68.0	71.0
	170,000 cbm	\$ 百万	206.0	206.0	195.0	195.0	193.0	198.0
二手船价格								
散货船	Handysize (10 yr) 28,000 dwt	\$ 百万	9.0	6.0	6.0	6.0	6.5	6.5
	Supramax (5 yr) 50,000 dwt	\$ 百万	17.0	16.0	13.0	13.0	13.0	12.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	20.0	19.0	14.0	14.0	14.0	13.0
	Capesize (5 yr) 170,000 dwt	\$ 百万	30.0	28.0	22.0	22.0	23.0	23.0
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	6.0	6.0	4.0	4.0	5.0	5.0
	1,700 teu geared (10 yr)	\$ 百万	9.0	9.0	7.0	7.0	7.0	8.0
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	15.0	15.0	10.0	10.0	9.0	12.0
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	16.0	16.0	11.0	11.0	10.0	12.0
	4,000 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	21.0	20.0	12.0	12.0	11.0	14.0
油轮	MR (5 yr) 45,000 dwt	\$ 百万	25.0	26.0	27.0	27.0	26.0	27.0
	Panamax (5 yr) 70,000 dwt	\$ 百万	36.0	35.0	34.0	34.0	33.0	34.0
	Aframax (5 yr) 95,000 dwt	\$ 百万	45.0	46.0	45.0	41.0	39.0	43.0
	Suezmax (5 yr) 160,000 dwt	\$ 百万	59.0	60.0	57.0	56.0	53.0	57.0
	VLCC (5 yr) 300,000 dwt	\$ 百万	81.0	81.0	75.0	75.0	72.0	75.0
化学品船	6,000 dwt IMO II stainless (10 yr)	\$ 百万	7.5	7.0	6.5	6.5	6.5	6.5
	12,000 dwt IMO II stainless (10 yr)	\$ 百万	11.0	11.0	12.0	12.0	12.0	12.0
	37,000 dwt IMO II stainless (10 yr)	\$ 百万	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0	36.0
	6,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.0
	12,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0
	37,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	16.0	16.0	17.0	17.0	17.0	17.0
LPG船	3,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	10.0	10.0	8.0	7.0	7.0	8.0
	15,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	37.0	36.0	34.0	33.0	32.0	35.0
	78,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	68.0	68.0	49.0	48.0	47.0	52.0

*自年初平均

订单占船队比例(%)



集装箱和干散货新船订购热情重新点燃

船厂受目前新造订单萎缩困境的影响，全年目前为止的新订单与去年相比仍处于落后的状态，然而集装箱和干散货船订单则出现一定的回升。

经过一段时间的沉寂，集装箱新造船市场在过去两个月出现回暖。六月的的新订单量为 28 艘，超过五月的 10 艘。上半年的新单总量为 52 艘，与去年全年总共 226 艘相比相距甚远。现有的新订单大多集中在小型船市场。同时，虽然总体集装箱船订单量有上升，但占现有船队比例却从上月的 17.8% 微降至本月的 17.2%，原因为大船订单的交付与减

少。本月集装箱船规模扩大了 0.3% 至 1,990 万 dwt。由于运费市场持续疲软，本年度至今拆船市场异常火爆。上半年的拆解量达到了 24.3 万 TEU，超过了去年一整年的 19.5 万 TEU。

LPG 的订单在新造价格持续下跌的情况下，依然在逐步减少。目前现有的订单总量为 840 万立方米，为现有船队的 29.9% (2,840 万立方米)。与此同时，随着订单大量交付和拆解量下降，LPG 船队正以较快的速度增长，运费市场开始承压。

六月，LNG 船共有四个新订单，共计运力 70 万 dwt，其中有一艘 FSRU 订单。目前现有订单共计 135 艘，订单共计运力占现有船队的 35%，集中交付的新船已经使 LNG 船即期运费市场饱受压力。

化学品市场，本月共有 20 条船交付，其中 10 条为大型船(40-55,000dwt)，这些船极有可能进入 CPP 市场。订单总量下降至 368 艘，共计 1,130 万 dwt，为现有船队的 11.4%。目前今年的交船量为 120 艘，随着订单减少，未来几个月运力增长将不会很快。

油轮方面，六月的订单量继续走低，伴随着高交船量，现有订单较上月下跌了 1.4%。订单占现有船队的比例从上月的 18.5% 下降至 18.2%。目前油轮市场的信心缺缺，这一点也反应在新订单市场中。另一方面，由于船厂也面临着严峻的财务压力，部分订单或将面临取消的风险。

干散方面，新造船市场迎来了一些曙光。目前订单占全球运力规模从上月的 14.9% 上涨至 15.2%。新订单主要是 supramax 和少部分 Panamax 船型。

Supramax 市场，2017 年预计交付的船舶已经达到 171 艘船，共计 1,040 万 dwt。

船舶资产交易一览

		15年06月		16年06月		2016				15年06月		16年06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		28	2,850	7	1,214	57	5,055	新订单量		2	348	4	707	5	877
交船量		11	696	16	1,234	73	10,559	交船量		3	492	2	339	12	2,033
拆船量		1	69	0	0	17	1,034	拆船量		0	0	1	125	2	257
二手船成交量		38	7,098	33	3,639	146	12,984	二手船成交量		0	0	2	251	3	421
化学品船								干散货船							
新订单量		1	38	0	0	61	1,086	新订单量		5	267	7	266	43	12,567
交船量		13	556	20	807	96	3,587	交船量		43	3,173	31	2,590	211	18,022
拆船量		1	12	2	10	16	277	拆船量		44	2,646	27	1,681	259	20,926
二手船成交量		14	228	18	701	92	2,539	二手船成交量		37	2,858	66	4,049	313	23,523
LPG船 (千立方米)								集装箱船 (千标准箱)							
新订单量		3	250	0	0	8	506	新订单量		20	306	28	53	52	143
交船量		8	282	4	335	48	2,715	交船量		19	176	9	77	71	510
拆船量		3	8	0	0	6	60	拆船量		8	10	10	35	77	243
二手船成交量		2	42	0	0	10	309	二手船成交量		23	86	13	20	77	182

*自年初至今

全球现有船队 – 订单预计交付期

	现有船队 2016年06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	3,289	93	331	11,951	163	5,808	112	4,106	39	1,401	17	636	12.9%
40-65,000	3,355	182	493	29,896	287	17,338	171	10,446	28	1,680	7	432	16.4%
65-85,000	2,039	158	287	23,115	165	13,274	90	7,271	29	2,323	3	247	14.6%
85-120,000	538	52	22	2,028	10	938	9	803	3	286	-	-	3.9%
120-220,000	1,284	233	150	29,072	105	20,325	32	6,105	12	2,433	1	208	12.5%
220,000+	207	61	69	22,215	15	3,988	12	3,278	28	9,659	14	5,290	36.6%
总计	10,712	779	1,352	118,276	745	61,672	426	32,009	139	17,782	42	6,813	15.2%
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	1,036	631	2	1	2	1	-	-	-	-	-	-	0.1%
1-2,000	1,244	1,746	91	133	26	43	48	66	17	25	-	-	7.6%
2-3,000	640	1,621	76	194	28	67	24	62	20	54	4	11	11.9%
3-5,000	881	3,644	24	86	2	8	16	55	6	22	-	-	2.4%
5-8,000	611	3,669	8	44	2	12	5	27	1	5	-	-	1.2%
8-10,000	468	4,093	22	206	20	187	2	19	-	-	-	-	5.0%
10-14,000	220	2,683	57	664	19	204	18	197	18	238	2	24	24.7%
14-18,000	75	1,109	49	691	12	171	26	366	7	99	4	56	62.4%
18,000+	38	708	71	1,395	11	214	23	464	30	587	7	130	197.0%
总计	5,213	19,903	400	3,414	122	906	162	1,256	99	1,030	17	221	17.2%
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	813	29,812	70	2,955	20	843	16	466	9	384	25	1,262	7.4%
55-80,000	388	28,076	70	5,104	25	1,832	33	2,369	10	744	2	159	19.0%
80-120,000	932	100,699	160	17,935	48	5,364	70	7,862	37	4,164	5	545	19.5%
120-200,000	504	78,167	109	17,129	36	5,655	61	9,611	8	1,262	4	600	21.7%
200-320,000	618	189,141	105	32,308	41	12,593	43	13,227	21	6,489	-	-	17.6%
320,000+	53	17,248	16	5,120	4	1,280	4	1,280	6	1,920	2	640	43.7%
总计	3,308	443,142	530	80,551	174	27,567	227	34,815	91	14,963	38	3,206	19.2%
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	1,428	7,725	44	226	21	97	15	83	8	46	-	-	2.9%
10-25,000	1,106	17,481	109	1,914	23	392	51	892	29	512	6	117	10.9%
25-40,000	560	19,570	83	2,599	25	790	39	1,203	13	411	6	195	13.3%
40-55,000	1,085	52,014	131	6,542	50	2,507	48	2,394	24	1,190	9	450	12.6%
55,000+	37	2,833	1	74	1	74	-	-	-	-	-	-	2.6%
总计	4,216	99,622	368	11,355	120	3,860	153	4,573	74	2,159	21	762	11.4%
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	
1-5,000	580	1,491	8	27	6	19	1	4	1	4	-	-	1.8%
5-12,000	296	2,089	15	119	6	46	9	74	-	-	-	-	5.7%
12-25,000	122	2,294	39	762	20	394	16	312	3	57	-	-	33.2%
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+	227	18,500	71	5,901	26	2,178	30	2,476	9	759	6	488	31.9%
总计	1,323	28,415	177	8,492	70	3,128	82	3,852	18	986	7	526	29.9%
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	
18-50,000	6	118	3	103	2	58	1	45	-	-	-	-	86.9%
50-75,000	3	205	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
75-125,000	8	725	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
125-150,000	212	29,443	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000	153	24,482	131	22,417	29	4,932	39	6,587	43	7,425	20	3,473	91.6%
200-220,000	30	6,391	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
220,000+	14	3,715	1	263	1	263	-	-	-	-	-	-	7.1%
总计	426	65,079	135	22,783	32	5,253	40	6,632	43	7,425	20	3,473	35.0%
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	
<=5,000	883	3,402	24	49	22	44	2	5	-	-	-	-	1.4%
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%
总计	2,970	22,161	204	1,782	155	1,222	49	560	-	-	-	-	8.0%
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	
<=1,000	461	337	4	1	4	1	-	-	-	-	-	-	0.3%
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%
总计	2,079	5,339	259	1,002	187	716	70	276	2	10	-	-	18.8%

上半年进出口双降，外需难以改善

外需持续疲软，全球经济没有根本性的改善。六月，进出口总值2.04万亿元人民币，下降0.3%。其中，出口1.17万亿元，增长1.3%；进口8,633亿元，下降2.3%；贸易顺差3,112亿元，扩大12.8%。2016年上半年，中国贸易进出口总值11.13万亿元人民币，比去年同期下降3.3%。其中，出口6.4万亿元，下降2.1%；进口4.73万亿元，下降4.7%；贸易顺差1.67万亿元，同比扩大5.9%。主要贸易伙伴中，中国对欧盟出口增长1.3%、对美国出口下降4.6%、对东盟出口下降2.9%。而另一方面，中国对部分一带一路沿线国家（如对巴基斯坦、俄罗斯、孟加拉国、印度和埃及等）出口有所增长。

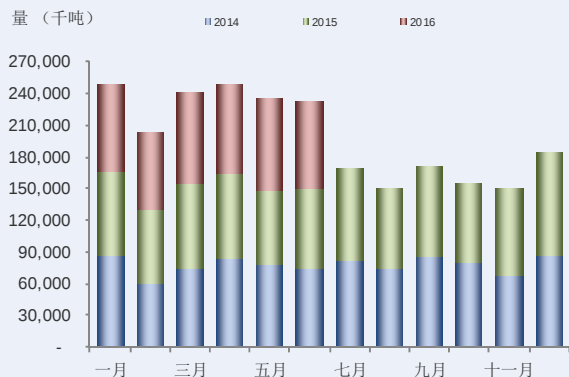
六月，中国铁矿石进口量为8,163万吨，与去年同期相比增长8.9%。上半年进口总量为4.9亿吨，上涨9.1%；进口金额达250.93亿美元，同比下降13.3%。尽管中美间的贸易争端不断升温，六月，中国钢铁出口量仍上涨至1,094万吨，同比增加23%，达到历史第二高水平。上半年，中国出口钢铁5,712万吨，

连续7年同比上涨，并创下同期最高历史记录。作为世界第一大钢铁生产大国，中国钢铁制品产量占全球的一半，年产量几乎是欧盟的两倍。十三五明确提出了2016年要淘汰4,500万吨粗钢产能的目标与要求。然而，钢价大涨却推动钢厂纷纷增产，甚至连一些停产但尚未关闭的“僵尸”钢厂也在恢复生产。

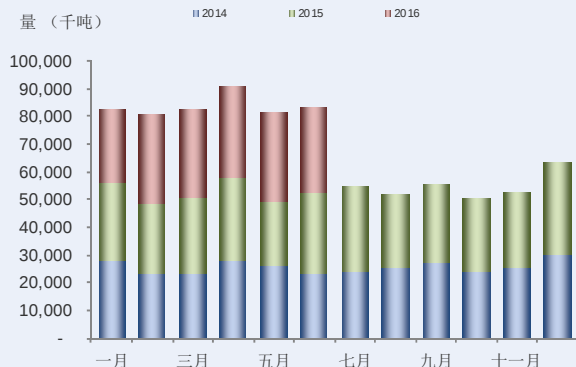
上半年，随着国家去产能、降库存等政策的实施，煤炭产量下降，供给收缩，支撑国内煤价上涨。但同时进口煤的低价优势逐渐显现，六月进口量为2,175万吨，同比大幅增长31.0%，环比增长14.3%。上半年，中国煤炭进口总量将近1.1亿吨，同比增长8.2%。

液散方面，六月原油进口量为3,062万吨，相当于748万桶/天。因炼油商正苦于寻找方法解决因之前购买过多而导致的高额库存，中国原油进口已降至1月以来最低水平。不过，今年上半年中国总体原油进口量1.87亿桶，创历史历史新高。同比激增14.2%，并刷新历史记录。成品油方面，六月中国成品油出口量422万吨，同比增加37.9%；进口量222万吨；净出口200万吨。

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12月	16年1月	16年2月	16年3月	16年4月	16年5月	2016年初至今
干散货											
铁矿石	千吨	825,610	933,107	953,371	96,270	82,190	73,610	85,770	83,920	86,750	412,240
无烟煤	千吨	39,647	30,367	25,047	2,210	1,880	1,720	2,620	1,750	1,870	9,840
焦煤	千吨	75,421	62,440	47,999	4,445	3,370	2,970	5,090	5,370	4,420	21,220
动力煤	千吨	113,197	106,009	65,587	5,005	4,020	3,750	6,100	5,720	5,870	25,460
其他煤	千吨	39,130	50,973	65,543	5,982	5,960	5,100	5,880	5,960	6,870	29,770
煤炭总计	千吨	267,395	249,853	204,181	17,641	15,230	13,540	19,690	18,800	19,030	86,290
液体散货											
原油	千吨	286,520	308,366	336,474	33,186	26,690	31,800	32,610	32,580	32,240	155,920
成品油	千吨	40,074	29,955	29,941	2,845	2,660	2,640	2,450	2,510	3,010	13,270
液态天然气	千吨	18,034	19,890	19,669	2,101	2,460	1,850	1,700	1,890	1,430	9,330



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

