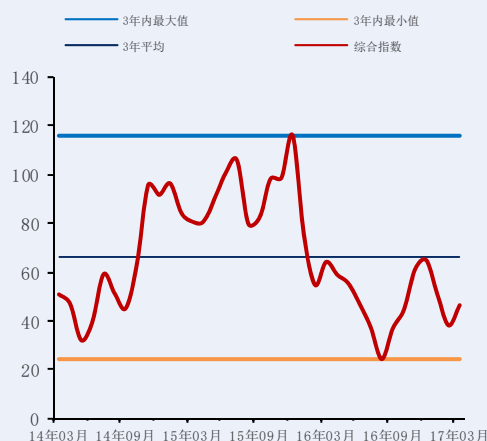
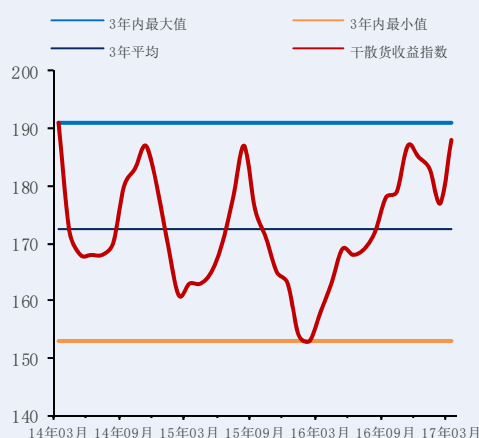


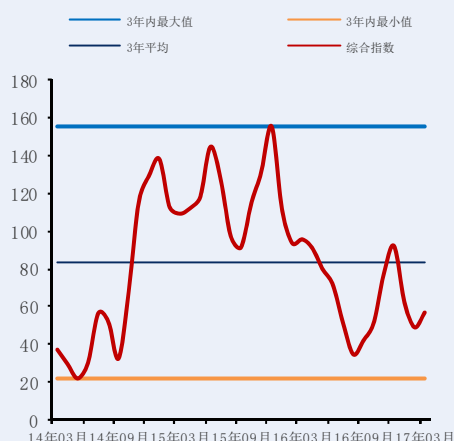
德路里综合回报收益指数
(2010 年 01 月=100)



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)



干散货市场走高

由于运力过剩和季节性需求走弱，大部分市场三月表现萎靡，而干散货市场是本月的唯一亮点。航运市场目前正在运力过剩的泥潭中挣扎，而压载水公约将会通过刺激拆解而帮助平衡市场中的运力供求。

三月，随着贸易的改善，BDI 跨过了 1,300 点大关。尽管运力供给增长疲软，但由于贸易预计将保持强劲增长，因此干散货市场未来将被看好。各类基建项目将加强中国对钢铁的需求，从而支撑铁矿石的需求。不仅如此，中国和印度对煤炭的大量需求将会促进对太平洋地区对运力的需求。此外，澳大利亚和美国大量的粮食库存和亚洲、中东地区对食物和动物饲料的强劲消费需求，粮食贸易也将蓬勃发展。

化学品船市场即期费率预计将在三月份的回温之后进一步上涨。亚洲工厂的生产将会增加长线上的进口。不过马来西亚政府近期决定减少棕榈油的出口税，以刺激该国植物油的出口。

油轮市场前景惨淡，主要原因为运力供给增加，以及需求减少和大量的库存。原油市场中，受 OPEC 减产，亚洲炼油厂维护和尼日利亚、利比亚、委内瑞拉原油供给短缺的影响，运力需求将会持续减弱。未来是否复苏将取决于市场对压载水公约的反应，尤其是在目前没有任何强劲需求增长的情况下。如果公约能够使得更多年轻船龄的船舶被拆解，那么预计市场将会很快恢复。

随着冬季季节性需求的结束，LNG 运费开始走低。我们相信 LNG 船舶市场仍然供给过剩，因此任何飙升（如今年冬季的季节性增长）都将是昙花一现。未来三个季度，LNG 海运市场前景仍将下跌，原因为年内强劲的船队运力增长。与 LNG 市场类似，LPG 市场各个船型市场均供给过剩。由于 LPG 船队规模预计将会继续增长，因此运费将会持续承压。

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）

	16年03月	2016	17年01月	17年02月	17年03月	2017*
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37,000 dwt	4,200	5,200	6,600	6,500	8,000	7,000
Supramax 55,000 dwt	4,900	6,100	7,100	7,800	9,300	8,100
Panamax 75,000 dwt	5,000	6,300	8,200	8,700	10,100	9,000
Capesize 170,000 dwt	5,300	8,100	11,400	12,400	15,400	13,100
VLOC 200,000+ dwt	6,800	9,300	13,600	14,800	18,400	15,600
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	5,500	5,088	4,300	4,300	4,500	4,367
1,110 teu geared	7,000	6,792	5,800	6,000	6,200	6,000
1,700 teu geared	7,000	6,963	6,500	6,300	6,700	6,483
2,500 teu geared	6,000	5,892	5,500	6,000	6,500	6,000
3,500 teu gearless	5,500	5,500	5,200	5,500	5,600	5,417
4,250 teu gearless	5,500	5,104	4,300	4,200	6,000	4,833
4,500-5,500 teu wide beam	7,500	7,025	6,400	6,500	6,800	6,550
油轮 - 美元/天						
MR 45,000 dwt	17,500	15,100	12,875	12,500	12,500	12,625
Panamax 60,000 dwt	22,000	17,000	15,000	14,000	14,000	14,333
Aframax 95,000 dwt	26,000	22,100	17,500	17,000	16,500	17,000
Suezmax 150,000 dwt	33,000	27,500	22,000	21,500	19,500	21,000
VLCC 280,000 dwt	46,000	37,300	30,000	28,000	27,000	28,333
化学品船 - 美元/天						
8-9,000 dwt IMO II coated	8,200	9,100	9,000	9,000	9,000	9,000
13-14,000 dwt IMO II coated	8,600	10,000	8,500	8,500	8,200	8,400
22-24,000 dwt IMO II coated	11,200	12,400	11,000	11,000	10,500	10,800
30-32,000 dwt IMO II coated	11,800	13,200	11,500	11,500	11,100	11,300
8-9,000 dwt IMO II stainless	9,500	9,900	9,400	9,400	9,400	9,400
13-14,000 dwt IMO II stainless	12,700	12,600	11,500	11,500	11,000	11,300
22-24,000 dwt IMO II stainless	16,200	15,600	13,800	13,500	13,000	13,400
30-32,000 dwt IMO II stainless	23,400	22,200	20,300	20,300	19,800	20,100
LPG船 - 美元/自然月						
3,000 cbm s/r	230,000	233,000	255,000	255,000	253,000	254,000
15,000 cbm s/r	802,000	670,000	478,000	469,000	443,000	463,000
35,000 cbm f/r	910,000	707,000	492,000	465,000	450,000	469,000
82,000 cbm f/r	1,000,000	748,000	540,000	570,000	550,000	553,000
LNG船 - 美元/天						
140-150,000 cbm; Long-term	30,000	31,000	37,000	34,000	29,500	34,000
140-150,000 cbm; Short-term	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000
TCE收益						
散货船 - 美元/天						
Grain - USG-ARA (Pmax)	3,600	10,400	18,100	18,200	21,300	19,200
Grain - USG-Japan (Pmax)	12,200	15,600	20,300	20,400	22,700	21,100
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	-800	5,100	11,000	4,400	11,800	9,200
Ore - W.Aus-China (Cape)	1,500	5,600	9,300	6,200	15,600	10,400
Ore - Brazil-China (VLOC)	3,200	8,200	14,200	9,000	19,900	14,300
油轮 - 美元/天						
Caribs-USES (MR)	25,000	12,400	8,900	8,000	9,800	8,900
Med-Med (Amax)	26,700	20,200	24,500	9,800	16,400	16,900
W.Af-Car/USES (Smax)	28,900	23,400	14,900	12,800	19,000	15,600
AG-Japan (VLCC)	69,700	41,800	36,000	28,100	21,700	28,600
W.Af-USG (VLCC)	59,500	45,800	35,400	31,200	33,100	33,200
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	763,000	566,000	518,000	378,000	481,000	459,000
NWE-EE/NA (3,000t)	490,000	439,000	323,000	413,000	473,000	403,000

*自年初平均

干散货

基建增加促进贸易增长

Drewry 预计未来几月，受中国钢铁生产势头强劲的影响，铁矿石贸易将会保持增长。然而，中国港口铁矿石库存量大幅上涨，这不禁给市场长期吸收运力供给的能力画上一个问号。

二月，中国粗钢产量同比增长 4.6%，而铁矿石进口量同比增长 8.7%。基建活动和房地产开发增加，钢铁需求强劲，钢铁厂将会保持高速生产的动力。随着春天的来临，建筑活动将会进一步增加。

尽管铁矿石预计生产会随着价格的上涨而增加，但不断增加的钢铁价格将会为钢厂提供足够的利润。同时，政府对环境的关注和对减排的需要也将阻止钢厂使用低品质的国产矿，这将维持钢厂对进口铁矿石的需求。

油轮

供给紧张，原油价格将上升

预计四月原油价格将会在三月的大跌后小幅上升，原因为美国炼油厂结束维护以及中东炼油厂的增加。三月份，原油价格较二月份下跌了 7%，为每桶 51.8 美元。

受大量原油库存的影响，OPEC 180 万吨原油减产的计划对油价的提升并没有起到多大作用。OPEC 的减产没有导致全球原油库存的明显减少，而与此同时，美国三月原油库存反而上涨，原因是页岩油产量的增加和炼油厂维护导致国内需求减少。预计未来数月，受旺季需求增加影响，大西洋地区的炼油厂数量将会翻番，油价将会稍有上升。而利比亚和尼日利亚的供给中断也将会对供给量产生负面影响。

干散货船

二手船市场好转

干散货二手船需求在三月达到顶峰，受运费市场利好影响，二手船交易量已经在过去三个月中达到了 107 艘船（共计 800 万 DWT），相当于每周 24 艘船。

受订单下降影响，供需平衡好转，市场对于二手船的希望重燃。另外 IMO 压载水公约以及船用燃料的规定将进一步提升拆解量。加上收紧的信贷政策使得新造船订单寥寥无几。在所有成交船型中，Capesize 与 Panamax 的成交数量最多。

油轮

拆解价格随着需求上涨而坚挺

三月，油轮资产价格继续保持平稳。但是对于未来运费的悲观预期以及紧缩的贷款限制了新造订单。

目前钢铁价格强劲、可拆解船舶数量减少，南亚的船厂提高了拆解价格。另外，随着季风季的来临，拆解需求会进一步上升，抬高拆解价格。

油轮船东在过去两年时间内在运费市场收货颇丰，就目前的运费来说仍然处于经营成本之上，因此拆船在短期内不太可能猛增。然而 Drewry 认为随着 IMO 压载水公约的实施将对下半年的拆船市场起到支撑作用。

集装箱船

运力随新联盟的成立而增长

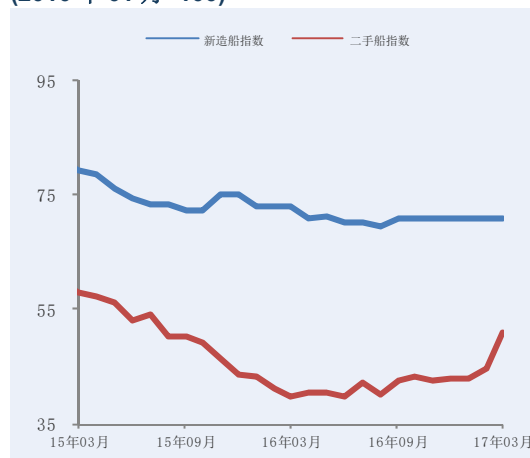
2017 年 4 月 1 日，曾经的全球四大班轮运输联盟重组为三个：Ocean Alliance, THE 以及 2M/HMM。在洗牌之后，HMM 已经退出了亚洲-欧洲以及亚洲-地中海线，然而 2M 中有已经被 Maersk 购买的 Hamburg Sud。

今年更多超大型集装箱船的交付恐怕会对主线的运费造成压力。短期而言，货主对于船舶的需求会上升，班轮公司将尽一切可能租入船舶来补充短期的航线空缺。

在东西向航线上（亚洲-西北欧，地中海，跨大西洋，跨太平洋航线）的运力在第一季度上升了 5%，同比上升了 3.2%。2M 联盟将在亚洲-西北欧以及跨太平洋航线上开设新的航线，同时 SM 公司也进入该航线的经营。Drewry 认为运力的持续补充将对即期市场的运费造成一定压力。

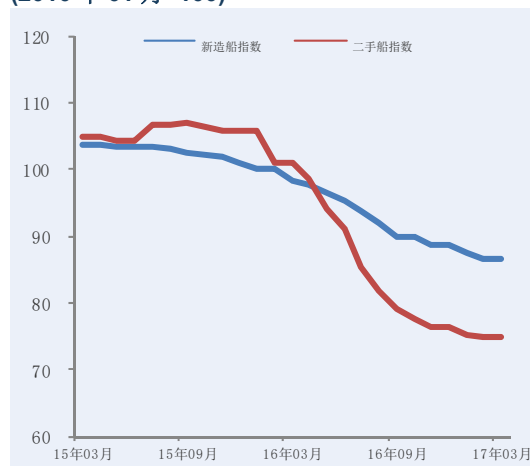
德里干散货新造船/二手船指数

(2010 年 01 月=100)



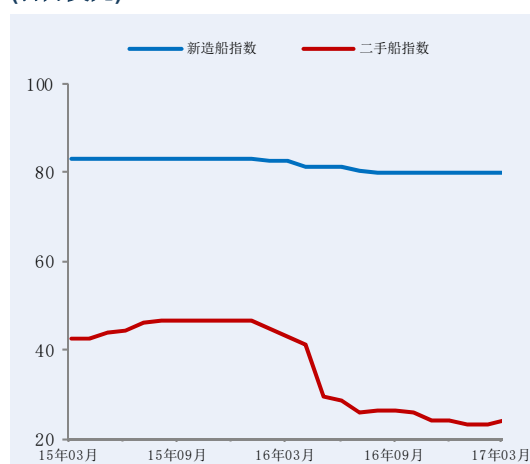
德里油轮新造船/二手船指数

(2010 年 01 月=100)



德里集装箱新造船/二手船平均价格

(百万美元)



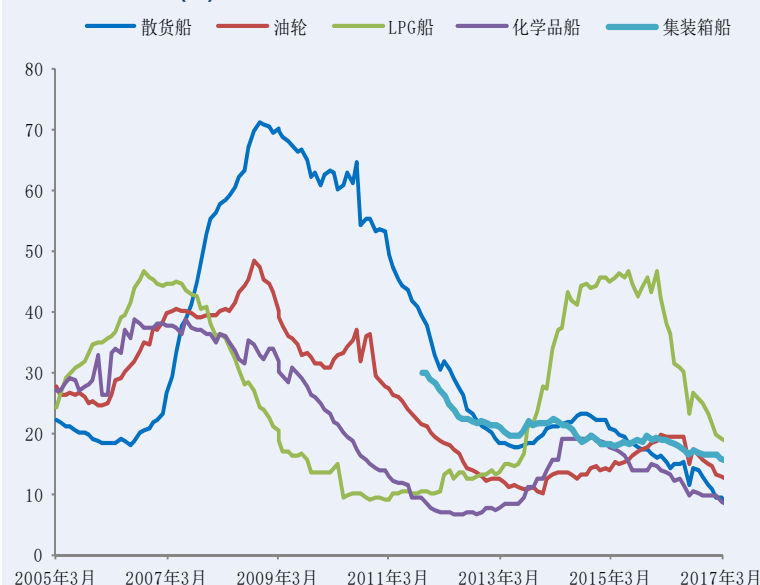
注：新造船指数自 2015 年 01 月开始新增 14,000teu 船型并删减了 500 和 1,000teu 船型

船舶资产价格一览(期末)

			16年03月	2016	17年01月	17年02月	17年03月	2017*
新造船价格								
散货船	Handysize 30,000 dwt	\$ 百万	17.0	16.0	15.0	15.0	16.0	15.0
	Supramax 55,000 dwt	\$ 百万	24.0	23.0	22.0	22.0	23.0	22.0
	Panamax 75,000 dwt	\$ 百万	26.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0
	Post Panamax 95,000 dwt	\$ 百万	28.0	27.0	27.0	27.0	27.0	27.0
	Capesize 170,000 dwt	\$ 百万	46.0	45.0	44.0	44.0	44.0	44.0
	VLOC 220,000 dwt	\$ 百万	50.0	47.0	46.0	46.0	46.0	46.0
集装箱船	1,500 teu geared	\$ 百万	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0
	2,500 teu gearless	\$ 百万	31.0	31.2	31.0	31.0	31.0	31.0
	3,500 teu gearless	\$ 百万	40.0	40.2	40.0	40.0	40.0	40.0
	6,500 teu gearless	\$ 百万	60.0	59.8	59.0	59.0	59.0	59.0
	8,000 teu gearless	\$ 百万	77.0	76.2	75.0	75.0	75.0	75.0
	10,000 teu gearless	\$ 百万	90.0	89.0	88.0	88.0	88.0	88.0
	12,000 teu gearless	\$ 百万	108.0	107.0	106.0	106.0	106.0	106.0
	14,000 teu gearless	\$ 百万	117.0	116.0	115.0	115.0	115.0	115.0
油轮	MR 51,000 dwt	\$ 百万	34.0	33.0	32.0	32.0	32.0	32.0
	Panamax 75,000 dwt	\$ 百万	43.0	41.0	39.0	38.0	38.0	38.0
	Aframax 115,000 dwt	\$ 百万	50.0	48.0	44.0	44.0	44.0	44.0
	Suezmax 160,000 dwt	\$ 百万	62.0	58.0	54.0	53.0	53.0	53.0
	VLCC 320,000 dwt	\$ 百万	92.0	88.0	82.0	81.0	81.0	81.0
化学品船	6,000 dwt IMO II stainless	\$ 百万	17.0	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0
	12,000 dwt IMO II stainless	\$ 百万	27.0	27.0	26.0	26.0	26.0	26.0
	37,000 dwt IMO II stainless	\$ 百万	65.0	49.0	48.0	48.0	48.0	48.0
	6,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	13.0	13.0	12.0	11.0	11.0	11.0
	12,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	20.0	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0
	37,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	30.0	30.0	29.0	29.0	29.0	29.0
LPG船	3,000 cbm	\$ 百万	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0
	15,000 cbm	\$ 百万	45.0	43.0	40.0	40.0	39.0	40.0
	78,000 cbm	\$ 百万	71.0	69.0	65.0	65.0	64.0	65.0
LNG船	170,000 cbm	\$ 百万	198.0	192.0	186.0	185.0	184.0	185.0
二手船价格								
散货船	Handysize (10 yr) 28,000 dwt	\$ 百万	6.0	5.6	5.3	5.8	6.2	5.8
	Supramax (5 yr) 50,000 dwt	\$ 百万	12.0	13.0	15.0	15.0	16.0	15.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	13.0	14.0	15.0	16.0	18.0	16.0
	Capesize (5 yr) 170,000 dwt	\$ 百万	21.0	23.0	23.0	24.0	28.0	25.0
集装箱船	650 teu geared (10 yr)	\$ 百万	3.0	3.4	3.5	3.5	3.5	3.5
	1,000 teu geared (10 yr)	\$ 百万	4.0	5.0	5.5	5.5	6.0	5.7
	1,700 teu geared (10 yr)	\$ 百万	6.0	6.9	6.5	6.5	7.0	6.7
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	7.0	6.4	5.0	5.0	5.5	5.2
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	8.0	7.2	6.0	6.0	6.0	6.0
	4,000 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	9.0	7.8	6.0	6.0	6.5	6.2
油轮	MR (5 yr) 47,000 dwt	\$ 百万	27.0	25.0	22.0	22.0	22.0	22.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	34.0	32.0	28.0	28.0	28.0	28.0
	Aframax (5 yr) 105,000 dwt	\$ 百万	45.0	37.0	30.0	29.0	29.0	29.0
	Suezmax (5 yr) 157,000 dwt	\$ 百万	57.0	50.0	41.0	40.0	40.0	40.3
	VLCC (5 yr) 310,000 dwt	\$ 百万	75.0	68.0	60.0	60.0	60.0	60.0
化学品船	6,000 dwt IMO II stainless (10 yr)	\$ 百万	6.5	7.0	7.0	7.5	7.5	7.5
	12,000 dwt IMO II stainless (10 yr)	\$ 百万	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0
	37,000 dwt IMO II stainless (10 yr)	\$ 百万	36.0	36.0	34.0	34.0	34.0	34.0
	6,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	5.0	6.0	6.5	6.5	6.0	6.5
	12,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	9.0	10.0	11.0	11.0	11.0	11.0
	37,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	18.0	17.0	16.0	15.0	15.0	16.0
LPG船	3,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	8.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
	15,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	35.0	33.0	31.0	31.0	30.0	31.0
	78,000 cbm (10 yr)	\$ 百万	50.0	49.0	43.0	43.0	42.0	43.0

*自年初平均

订单占船队比例(%)



新船集中下水，新订单无人问津导致订单规模持续下滑

航运市场全线运费低迷，信贷收紧使得 2017 年的船舶订单寥寥无几。与此同时，订单集中交付使得全球订单规模下降，订单占现有船队的比例也在持续下降。

油轮方面，在大量交付与拆解量低迷的双重背景下，船队规模继续上涨。本年度前三个月将近有 1,000 万 dwt 的运力被交付。三月，船队规模较上月增长了 0.4% 至 37,940 万 dwt。与此同时，尽管最近的新订单数量有所上涨，但订单规模伴随着船舶交付数量的增长而下降。三月的订单占船队比例从二月的 12.9% 下降至 12.5%。由于运费低迷，未来

几个月新订单的数量不会快速上涨。

在化学品市场中，三月订单占现有运力的比例较 2016 年年底下降了 1.3%。比例下滑主要是由于 MR 船的集中交付；2017 年至今共计 22 艘船（100 万 dwt）已被交付。化学品船队规模上涨了 0.6% 至 10,360 dwt。然而，订单虽有减少，但整体订单规模仍然达到了 306 艘船，且占现有运力 8.3% 的订单将在 2020 年之前交付，这将对目前的运费市场造成一定的压力。另一方面，受运费低迷和 IMO 压载水公约生效影响，拆解量将持续增长至 2017 年年底。这将有利于缓解过剩运力所带来的压力。

三月 LPG 订单规模为 117 艘船，较二月相比减少了 121 艘船。订单规模的减少从侧面反映了新订单的减少以及运费的低迷。订单占现有运力的比例下降至 18.5%。过剩的运力将会抑制船东进一步订造新的船舶。2017 年第一季度的 LNG 船订单为六艘，包含三艘 FSRU，与 2016 年的七艘十分接近。LNG 新船价格下跌是导致新订单量上升的主要原因。LNG 船三月的订单规模为 118 艘，是整体运力规模的 28.8%。

集运市场，2016 年拆解市场的繁荣为黯淡的集运市场带来一些积极信号。今年前三月运力下滑了 0.4% 达 1990 万 TEU。新造船市场也悄无声息，仅有八艘船舶订单，与 2016 年的 71 艘相比寥寥无几。订单占现有船队的比例从去年年底的 16% 下滑至 15.5%。

干散货船队从去年年底的 8 亿 dwt 上涨至目前的 8.06 亿 dwt。前三月，共计 1630 万 DWT 的运力被交付，450 万 dwt(60 艘)船舶被拆解。在订单大量交付的背景下，订单占现有运力的比例下滑至 9%。

船舶资产交易一览

	16年03月		17年03月		2017*			16年03月		17年03月		2017*	
	数量	000 载重吨	数量	000 载重吨	数量	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	14	840	11	1,911	29	5,359	新订单量	0	0	3	527	6	1,037
交船量	14	1,992	12	1,684	55	9,746	交船量	1	173	2	333	8	1,350
拆船量	2	131	8	388	12	915	拆船量	0	0	0	0	0	0
二手船成交量	8	789	44	6,196	102	13,975	二手船成交量	1	170	1	160	1	160
化学品船							干散货船						
新订单量	9	106	8	225	28	712	新订单量	22	8,099	15	1,039	17	1,455
交船量	11	336	13	387	50	1,614	交船量	59	4,869	35	3,580	182	16,318
拆船量	0	0	2	49	5	100	拆船量	42	3,445	28	1,686	60	4,545
二手船成交量	11	160	13	382	53	1,448	二手船成交量	41	3,887	107	8,240	258	18,514
LPG船 (千立方米)							集装箱船 (千标准箱)						
新订单量	1	8	2	42	3	55	新订单量	0	0	5	10	8	16
交船量	10	527	6	193	21	841	交船量	18	119	13	109	33	199
拆船量	0	0	2	52	5	66	拆船量	11	35	21	54	65	198
二手船成交量	0	0	5	101	9	197	二手船成交量	15	69	52	197	79	324

*自年初至今

全球现有船队 – 订单预计交付期

	现有船队 2017年03月		订单		2017		2018		2019		2020+		订单占 现有船队
	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	
干散货船													
10-40,000	3,337	94,775	246	8,733	169	6,060	54	1,873	20	689	3	111	9.2%
40-65,000	3,480	190,722	234	14,097	184	11,097	35	2,066	12	746	3	188	7.4%
65-85,000	2,082	161,962	138	11,140	100	8,077	33	2,650	3	247	2	166	6.9%
85-120,000	548	53,052	12	1,121	6	573	6	548	-	-	-	-	2.1%
120-220,000	1,333	243,032	73	14,207	45	8,690	24	4,752	3	625	1	140	5.8%
220,000+	213	62,175	58	19,421	15	4,072	28	9,659	15	5,690	-	-	31.2%
总计	10,993	805,719	761	68,718	519	38,568	180	21,548	53	7,997	9	605	11.3%
集装箱船*													
<1,000	1,040	629	7	3	4	2	3	1	-	-	-	-	0.5%
1-2,000	1,243	1,746	112	164	58	87	39	55	15	22	-	-	9.4%
2-3,000	618	1,563	83	211	48	120	30	78	5	13	-	-	13.5%
3-5,000	813	3,362	29	104	15	56	14	48	-	-	-	-	3.1%
5-8,000	578	3,487	8	44	7	38	1	5	-	-	-	-	1.3%
8-10,000	479	4,195	12	113	12	113	-	-	-	-	-	-	2.7%
10-14,000	231	2,801	51	607	20	218	29	366	2	24	-	-	21.7%
14-18,000	83	1,227	46	648	25	353	12	169	6	84	3	42	52.8%
18,000+	49	919	60	1,186	23	468	24	481	4	76	9	162	129.1%
总计	5,134	19,929	408	3,081	212	1,454	152	1,204	32	219	12	204	16.3%
油轮													
10-55,000	866	30,787	35	1,316	27	1,058	8	258	-	-	-	-	8.8%
55-80,000	393	28,477	39	2,890	22	1,627	15	1,110	2	153	-	-	13.0%
80-120,000	945	102,385	128	14,423	60	6,722	50	5,638	15	1,718	3	345	14.9%
120-200,000	489	76,505	69	10,871	49	7,715	20	3,157	-	-	-	-	17.6%
200-320,000	666	203,810	72	22,136	30	9,160	38	11,742	4	1,234	-	-	13.6%
320,000+	49	15,968	17	5,440	3	960	8	2,560	6	1,920	-	-	24.6%
总计	3,408	457,933	360	57,076	191	27,241	139	24,465	27	5,025	3	345	14.8%
化学品船													
1-10,000	1,426	7,716	59	367	24	129	30	194	4	34	1	10	4.8%
10-25,000	1,132	17,990	86	1,519	39	654	36	645	10	198	1	22	8.4%
25-40,000	576	20,068	69	2,121	30	938	22	680	11	317	6	187	10.6%
40-55,000	1,145	54,988	92	4,581	37	1,843	39	1,941	12	599	4	198	8.3%
55,000+	38	2,907	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
总计	4,317	103,669	306	8,589	130	3,564	127	3,460	37	1,148	12	417	9.6%
液态石油气船													
1-5,000	577	1,478	6	22	5	18	1	4	-	-	-	-	1.5%
5-12,000	301	2,134	6	43	6	43	-	-	-	-	-	-	2.0%
12-25,000	132	2,498	27	529	22	430	3	57	2	42	-	-	21.2%
25-50,000	88	3,171	29	1,077	23	873	5	166	1	38	-	-	33.9%
50-70,000	24	1,427	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
70,000+	248	20,266	49	4,054	33	2,727	9	759	6	489	1	79	20.0%
总计	1,370	30,974	117	5,724	89	4,090	18	986	9	569	1	79	23.0%
液态天然气船													
18-50,000	6	118	3	103	3	103	-	-	-	-	-	-	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	178	28,716	114	19,573	46	7,806	41	7,076	22	3,815	5	875	68.2%
200-220,000	30	6,391	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
220,000+	14	3,715	1	263	-	-	1	263	-	-	-	-	7.1%
总计	451	69,314	118	19,939	49	7,909	42	7,339	22	3,815	5	875	28.8%
三用拖轮													
<=5,000	878	3,379	9	41	2	8	7	32	-	-	-	-	1.2%
5-10,000	1,547	10,133	119	821	34	228	83	579	2	15	-	-	8.1%
10-15,000	335	4,092	28	343	13	154	15	189	-	-	-	-	8.4%
> 15,000	247	4,909	19	410	6	130	13	280	-	-	-	-	8.4%
总计	3,007	22,513	175	1,615	55	520	118	1,080	2	15	-	-	7.2%
平台供给船													
<=1,000	461	341	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
1-2,000	494	696	10	17	4	7	6	10	-	-	-	-	2.5%
2-3,000	213	544	12	32	3	7	9	25	-	-	-	-	5.9%
3-4,000	505	1,731	105	390	32	119	69	255	4	16	-	-	22.5%
4-5,000	299	1,363	44	196	10	44	33	147	1	5	-	-	14.4%
> 5,000	165	911	23	125	10	53	10	54	3	18	-	-	13.7%
总计	2,137	5,585	194	760	59	230	127	492	8	38	-	-	13.6%

第一季度进出口表现良好

根据中国海关总署 2017 年 4 月 13 日公布的数据，2017 年 3 月，我国进出口总值 3,372.93 亿美元，同比增长 18.20%。其中出口 1,806.09 亿美元，同比增长 16.40%；进口 1,566.84 亿美元，同比增长 20.30%，贸易顺差 239.25 亿美元。中国 2017 年 3 月出口重回正增长但进口增速放缓。2017 年第一季度，我国进出口总值 8,999.74 亿美元，同比增长 15.0%；其中出口总值 4,827.92 亿美元，同比增长 8.2%；进口总值 4,171.83 亿美元，同比增长 24%。总体来说，外贸整体保持好转趋势，今年的形势较过去两年相比较为乐观。但全球复苏步伐依旧较为缓慢。与此同时，贸易保护主义升温又给中国对外贸易带来了不稳定影响。

2017 年第一季度，中国对其前三大贸易伙伴——欧盟、美国 and 东盟的进出口总额分别为 1,342.46 亿美元、1,263.51 亿美元和 1,119.71 亿美元，同比分别增长 10.5%，14.4%和 18.0%，三者合计占我国进出口总值的 41.4%。对日本进出口总额 699.80 亿美元，上涨 12.3%。对部分一带一路沿线国家进出口增长。一季度，我国对俄罗斯、巴基斯坦、波兰、哈萨克斯坦和印度进出口分别增长 37%、18.7%、19%、69.3%和 27.7%。外部需求保持缓慢复苏态势：美国、欧元区、日本等发达经济体 PMI 保持在相对较

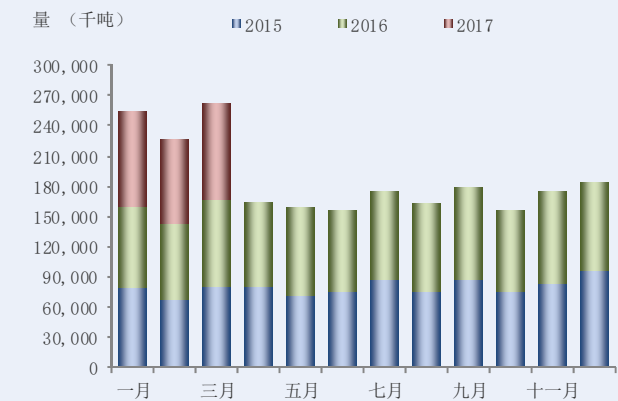
高水平，而新兴市场中俄罗斯、印度经济走势也以扩张为主。

大宗散货方面，3 月我国进口铁矿石及其精矿 9,556 万吨，同比增长 11.4%，创单月进口量第二高纪录；第一季度前三月我国累计进口铁矿石及其精矿 27,088 万吨，同比增长 12.2%。中国制造业显露改善迹象，对钢材需求的乐观情绪高涨，推动了铁矿石进口。但另一方面，中国港口铁矿石库存已经达到纪录高位，3 月 31 日当周库存量达到 1.35 亿吨。与此同时随着中国继续削减产能和采取措施治理污染，未来数月的钢铁生产预计将放缓。因此，预计铁矿石进口将不会保持如此快速的增长。

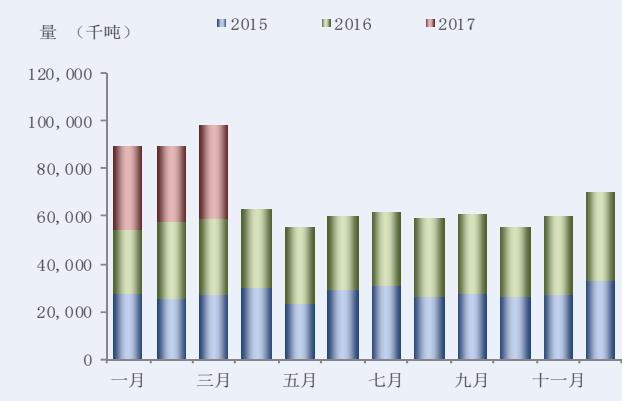
中国 3 月进口煤炭 2,209 万吨，同比增加 12.2%，第一季度进口总量 6471 万吨，大增 33.8%。国内煤炭价格较高可能是进口增长的主要原因。

中国 3 月原油进口较前月大增 22.6%，达到 3,895 万吨，大约相当于 917 万桶/日，远高于去年 12 月创下的 857 万桶/日的次高位纪录，成为全球第一大石油进口国。第一季度进口总量为 1.05 亿吨。3 月石油进口大增，可能原因之一为中国独立炼厂急于使用新获得的进口配额，加快原油进口；另一个原因可能是国内产量下滑。炼厂即将进入维护季，加上可用的储油罐空间减少，预计未来数月进口量将会下滑。

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		2014	2015	2016	16年8月	16年9月	16年10月	16年11月	16年12月	17年1月	17年2月	2017 年初至今
干散货												
铁矿石	千吨	933,107	953,371	1,024,710	87,720	92,990	80,800	91,980	88,950	92,000	83,490	175,490
无烟煤	千吨	30,367	25,047	26,410	2,870	2,090	2,150	2,260	2,680	2,010	1,720	3,730
焦煤	千吨	62,440	47,999	59,310	6,490	5,560	5,160	4,750	5,860	6,230	4,430	10,660
动力煤	千吨	106,009	65,587	72,020	8,170	5,820	4,730	6,960	7,780	6,310	4,950	11,260
其他煤	千吨	50,973	65,543	97,930	9,060	10,970	9,540	13,000	10,520	10,360	6,580	16,940
煤炭总计	千吨	249,853	204,181	255,670	26,590	24,440	21,580	26,970	26,840	24,910	17,680	42,590
液体散货												
原油	千吨	308,366	336,474	381,040	32,850	33,060	28,790	32,350	36,380	34,030	31,780	65,810
成品油	千吨	29,955	29,941	27,850	2,020	1,930	1,760	2,000	2,590	2,600	2,390	4,990
液态天然气	千吨	19,890	19,669	26,160	2,260	2,530	1,840	2,660	3,730	3,440	2,370	5,810



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: 韩宁 - 中国区总经理, ning@drewry.co.uk
董舟 - 咨询师, zhou@drewry.co.uk
杜昱 - 分析员, yu@drewry.co.uk

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

