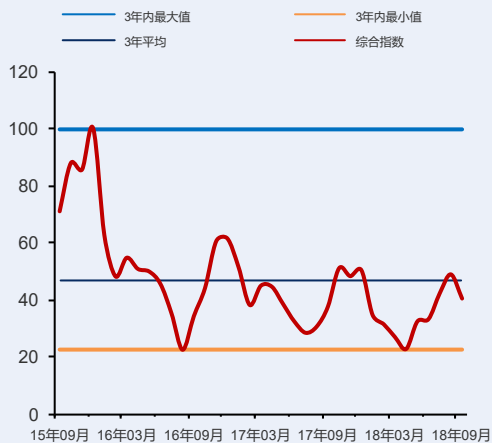
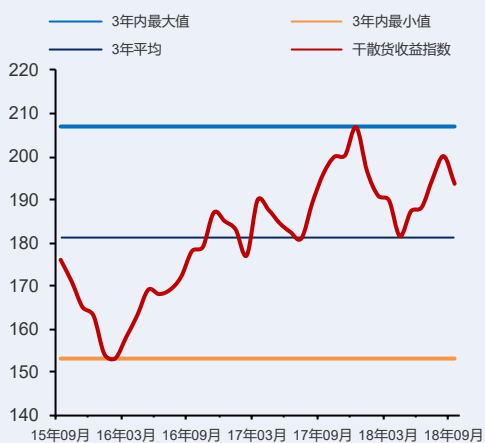


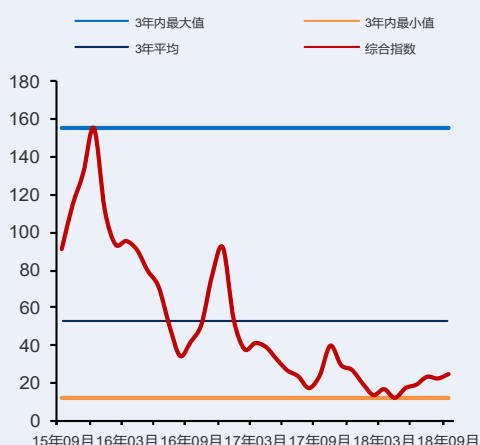
德路里综合回报收益指数 (2010年01月=100)



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)



德路里综合回报收益指数 下跌 17%

9月，尽管气体板块表现乐观，但德路里综合收益指数从8月的49.06下跌至9月的40.63。主要原因为干散货板块萎靡不振。正如我们在上一期中所预测，9月干散货市场受钢铁贸易走弱影响表现低迷。由于巴西和中国航程较远，巴西铁矿石供应下降的影响被放大。同时，澳洲-中国航线也因为中国需求放缓而表现不佳。同时，欧洲煤炭补货还未开始，煤炭进口平平。其中哥伦比亚-欧洲航线收益下滑幅度最大，而此前两月，该航线收益均上涨。干散货市场收益下跌，抵消了气体板块收益的上涨。

气体板块，9月LNG船东收益颇多，由于LNG船舶供给紧张，LNG船租金大幅上涨。运力供给短缺，加上欧洲市场对LNG的需求，将苏伊士运河以西的LNG船租金从8月的65,000美元/天推高至90,000美元/天，较2017年9月的价格翻了一番多。德路里预计亚洲市场的强劲需求以及运力短缺将会继续推动10月的船舶租金。类似的，LPG市场，9月租金也上涨，波罗的海LPG指数达到两年以来最高。欧洲和亚洲市场的强劲需求推动了VLGC租金的增长。小型沿海船舶租金较8月维持不变，主要原因为亚洲裂解厂维护，聚酯化合物需求放缓，同时燃油成本上涨，导致大部分航线收益下跌。

油轮方面，市场都在关注2018年四季度可能发生的原油需求上涨，因为船队增长停滞至今未给运费市场带来利好。不过，四季度的走势取决于OPEC产油国能够多快平衡伊朗原油供给的减少。如果原油市场供给维持紧张，将会导致冬季需求高峰期储存量降低，阻碍原油油轮市场的运力需求和运费上涨。原油供给紧张同时将维持高油价，导致炼油厂利润降低，成品油轮贸易和运费也将受到打压。

与此同时，化学品船市场，中美贸易战已经开始影响美湾-东北亚航线贸易量。尽管目前对运费的影响有限，但不断走弱的贸易将会影响该航线未来的运费。另外，中国对韩国苯乙烯实施反倾销税率，打压了中韩贸易及运费。不过，预计节后中国市场需求将会回升，提振10月运费。

本期内 ▶▶▶

市场综述	01	船舶资产价格	04
运费市场	02	船队与订单	05
船舶交易市场	03	联系方式	08

运费与收益一览 (期间平均)

	17年09月	2017	18年07月	18年08月	18年09月	2018*
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37,000 dwt	8,300	8,000	10,500	10,700	10,700	10,400
Supramax 55,000 dwt	10,600	9,600	13,000	12,700	13,300	12,800
Panamax 75,000 dwt	12,100	10,600	13,300	13,300	13,500	13,300
Capesize 170,000 dwt	16,200	15,000	21,000	21,900	20,600	19,700
VLOC 200,000+ dwt	19,200	17,900	24,900	25,500	24,000	23,200
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	4,500	4,500	5,800	5,500	5,500	5,600
1,110 teu geared	6,300	6,200	8,100	7,100	7,100	7,600
1,700 teu geared	7,600	7,300	10,700	9,700	10,200	10,200
2,500 teu geared	8,800	8,100	11,700	11,000	11,600	10,900
3,500 teu gearless	8,200	7,800	12,400	12,300	12,000	11,000
4,250 teu gearless	9,000	7,800	13,000	12,200	12,300	11,300
4,500-5,500 teu wide beam	14,500	11,200	17,100	17,000	15,500	15,400
8,500 teu gearless	17,700	13,500	16,000	15,200	12,300	16,600
油轮 - 美元/天						
MR 47,000 dwt	13,000	13,200	13,000	12,750	12,500	13,200
LR1 75,000 dwt	12,500	13,000	12,750	12,750	12,750	12,800
Aframax 110,000 dwt	14,750	15,600	14,250	14,250	14,250	14,400
Suezmax 150,000 dwt	17,500	18,300	16,000	17,000	17,000	16,400
VLCC 300,000 dwt	26,000	27,200	21,500	21,500	23,000	22,000
化学品船 - 美元/天						
8-9,000 dwt IMO II coated	8,700	8,680	8,600	8,500	8,500	8,550
10-12,000 dwt IMO II coated	9,000	8,880	9,300	9,200	9,200	9,250
14-16,000 dwt IMO II coated	10,000	9,880	10,300	10,200	10,200	10,250
18-20,000 dwt IMO II coated	10,500	10,410	10,700	10,600	10,600	10,680
35-37,000 dwt IMO II coated	11,500	11,810	12,200	12,000	12,000	12,190
40-50,000 dwt IMO II coated	13,700	13,350	14,000	13,800	13,800	13,950
8-9,000 dwt IMO II stainless steel	9,100	9,040	9,200	9,300	9,300	9,200
10-12,000 dwt IMO II stainless steel	10,300	10,200	10,400	10,600	10,600	10,420
14-16,000 dwt IMO II stainless steel	11,500	11,400	11,600	11,700	11,700	11,600
18-20,000 dwt IMO II stainless steel	13,000	13,150	13,000	13,000	12,800	12,980
LPG船 - 美元/自然月						
3,200 cbm s/r	275,000	266,000	285,000	285,000	285,000	281,000
20,000 cbm s/r	362,000	407,000	435,000	440,000	440,000	441,000
35,000 cbm f/r	430,000	443,000	432,000	440,600	440,600	435,000
82,000 cbm f/r	530,000	560,000	560,000	605,800	639,000	561,000
LNG船 - 美元/天						
160,000 cbm, Spot rate East (5-yr, DFDE)	38,600	40,300	58,000	65,000	90,000	56,500
160,000 cbm, Long-term (5-yr, DFDE)	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000
TCB收益						
散货船 - 美元/天						
Grain - USG-ARA (Pmax)	24,300	21,700	13,900	16,300	18,000	18,200
Grain - USG-Japan (Pmax)	24,300	22,700	25,600	27,700	27,200	25,800
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	12,600	12,800	23,500	23,000	12,700	14,100
Ore - W.Aus-China (Cape)	19,700	14,300	18,900	23,700	15,300	14,400
Ore - Brazil-China (VLOC)	24,400	19,000	30,700	34,800	26,500	23,100
油轮 - 美元/天						
NWE-Caribs/USES (MR)	6,900	7,200	1,000	2,200	3,000	5,000
AG-Japan (LR1)	7,500	7,800	6,800	3,900	5,400	6,600
Med-Med (Amax)	11,600	9,300	3,400	11,600	8,200	6,300
W.Af-Car/USES (Smax)	10,300	11,200	7,600	7,300	6,900	5,400
AG-Japan (VLCC)	4,400	22,600	9,700	17,600	17,700	9,900
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	380,000	453,000	647,000	677,000	777,000	429,000
NWE-EE/NA (4,000t)	368,000	501,500	466,000	494,000	482,000	451,000

*自年初平均

干散货

租金价格走弱

9月, 干散货市场各船型板块表现不一。

Capesize 船型运费如预期下跌, 其他船型板块需求增长。我们对未来短期干散货市场前景持乐观态度。主要原因有以下三点: 首先, 中国政府已取消了对钢铁产量的限制, 钢铁厂将继续满负荷运转, 因此冬季中国稳健的钢铁产量将为巴西-中国和澳洲-中国间的铁矿石贸易提供动力。其次, 冬季到来将推动煤炭库存增加, 亚洲和欧洲的动力煤炭需求将增加。第三, 强劲的小宗散货贸易将为 Supramax 和 Handysize 船带来充足的就业机会。随着南亚播种季节临近, 该地区化肥进口将增加。另一方面, 根据 IMO 的要求, 我们预计很多未安装脱硫塔的船舶将无法运营。这些船舶需花费时间安装脱硫塔, 因此短期内运力供给可能会较为紧张。

油轮

冬季走势需看 OPEC 原油供给

油轮船队增长停滞至今未能给货运市场带来任何乐观情绪。2018年1月到8月, 高油价以及因此导致的炼油厂利润微薄已经使得苏伊士以西炼油市场产量下滑了30万桶/天, 阻碍了油品贸易的增长。中东炼油厂增长强劲以及因供给紧张导致的库存减少也影响了贸易增长。另一方面, 冬季需求可能会提振油品贸易, 支撑运费。第四季度原油需求预计将增长200万桶每天, 这可能会为原油市场带来一些好消息。不过, 美国制裁导致伊朗原油产量减少, 损害原油贸易。冬季运费市场的最终走势将取决于 OPEC 会采取何行动来应对可能发生的伊朗产量下滑。有报告称沙特和俄罗斯正秘密商议增加石油产量以弥补这一空缺, 这对油品和油轮市场来说是个好消息。

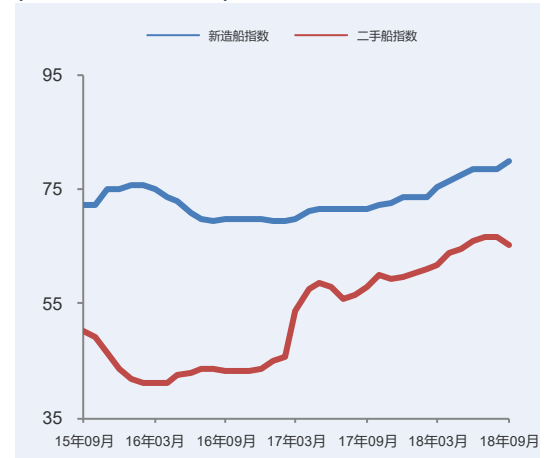
干散货船

订单增长缓慢

与 2017 年相比，2018 年干散货船租金显著提高。所有船型板块一年期租租金增长超过 30%。但船东新订单量却落后于 2017 年的新订单量——截至 9 月，2018 年新订单量为 162 艘，而 2017 年同期该数字为 227 艘。因此，订单占现有船舶比例仍维持在 10% 左右，未有上升。在 IMO 监管下，船东目前采取观望策略。IMO 新规可能会引起重硫油和低硫油之间的价格差异。如果价格相差到一定程度，则安装脱硫塔将会受益。但是，如果低硫燃料供给充足，不会导致两种燃油之间的价格差，那安装脱硫塔则显得没有必要，尤其是那些现代环保型船舶。

德路里干散货新造船/二手船指数

(2010 年 01 月=100)



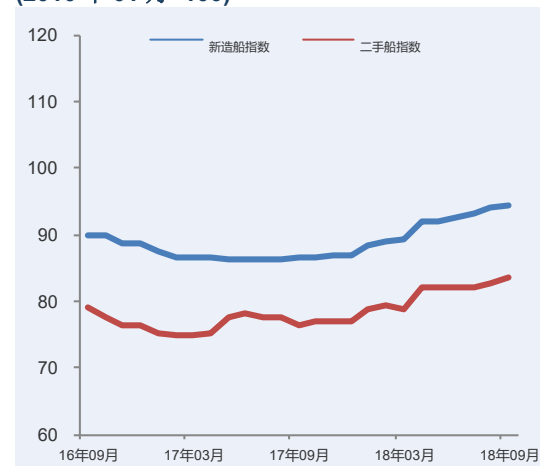
油轮

拆船厂季风季节后恢复运营

季风季节结束后，亚洲拆船厂活跃度上升。尽管 2018 年 9 月南亚拆船价格小幅上涨 5 美元至 435 美元/ldt，但美元的持续坚挺可能会限制短期内价格的上涨。由于船厂需求强劲，2018 年第四季度整体拆船活动将上涨，不过上涨幅度会受到一定抑制，因为冬季运费预计走势坚挺，会影响拆船活动。

德路里油轮新造船/二手船指数

(2010 年 01 月=100)



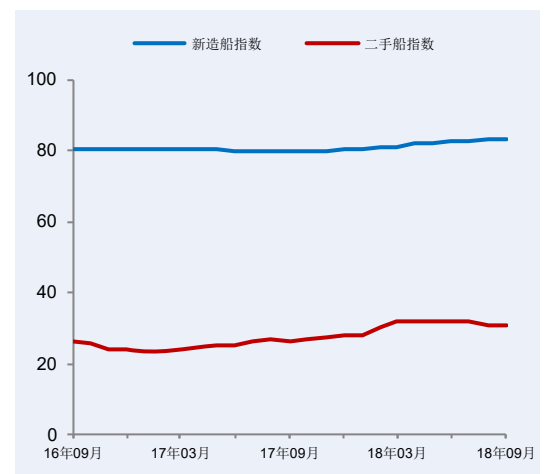
集装箱船

交付量增加，拆船量减少

2018 年，新船交付量超出预期，而拆船量较少，据此我们将船队增长预测略微提高到了 5.7%。当前对船队 TEU 运力预测和此前的预测差别相对不大，为 67,000TEU。2018 年 10 月初，全球船队达到了 5,273 艘，共计 2,180 万 TEU，与 2018 年年初相比增长了 5.6%。拆船活动放缓，2018 年前 9 个月仅有 29 艘船共计 43,000TEU 被拆解。而在 2017 年同期，拆船数量为 126 艘，共计 357,000TEU。租船市场疲软，闲置船队规模正在上升，但拆船量却没有增加，原因为印度货币贬值以及廉价钢铁供给充足。未来拆船活动将继续低迷。未来，影响拆船活动走势的因素将是船东面对 2020 年实施的新低硫燃油规定采取何种措施。

德路里集装箱新造船/二手船平均价格

(百万美元)

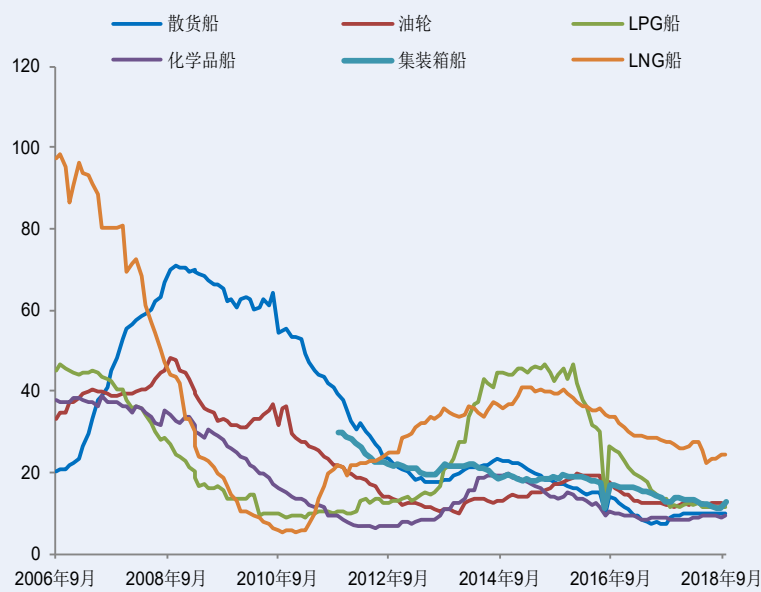


船舶资产价格一览(期末)

		17年09月	2017	18年07月	18年08月	18年09月	2018*	
新造船价格								
散货船	Handysize 28,000 dwt	\$百万	17.0	17.0	19.0	19.0	19.0	18.0
	Supramax 55,000 dwt	\$百万	24.0	24.0	26.0	26.0	26.0	25.0
	Panamax 75,000 dwt	\$百万	26.0	26.0	28.0	28.0	28.0	28.0
	Post Panamax 95,000 dwt	\$百万	28.0	28.0	30.0	30.0	30.0	30.0
	Capesize 170,000 dwt	\$百万	42.0	42.0	47.0	47.0	48.0	46.0
	VLOC 220,000 dwt	\$百万	45.0	45.0	50.0	50.0	52.0	49.0
集装箱船	1500 teu geared	\$百万	24.0	24.0	26.0	26.0	26.0	25.3
	2,500 teu gearless	\$百万	32.0	31.6	34.0	34.0	34.0	33.1
	3,500 teu gearless	\$百万	41.0	40.6	42.0	42.0	42.0	42.3
	6,500 teu gearless	\$百万	56.0	55.8	58.0	60.0	60.0	58.1
	8,000 teu gearless	\$百万	75.0	75.0	77.0	77.0	77.0	76.6
	10,000 teu gearless	\$百万	88.0	88.0	91.0	92.0	92.0	90.7
	12,000 teu gearless	\$百万	106.0	106.0	110.0	111.0	111.0	108.9
	14,000 teu gearless	\$百万	115.0	115.0	116.0	116.0	116.0	115.9
油轮	MR 51,000 dwt	\$百万	33.0	32.7	35.0	36.0	36.0	35.1
	Panamax 75,000 dwt	\$百万	38.0	38.1	39.0	40.0	40.0	39.2
	Aframax 115,000 dwt	\$百万	43.0	43.4	47.0	48.0	48.0	46.3
	Suezmax 160,000 dwt	\$百万	54.0	53.8	59.0	60.0	60.0	58.2
	VLCC 320,000 dwt	\$百万	81.0	81.1	89.0	90.0	90.0	86.7
化学品船	8-9,000 dwt IM O II coated	\$百万	16.5	16.4	17.0	17.0	17.0	16.8
	10-12,000 dwt IM O II coated	\$百万	19.5	19.3	20.0	20.0	20.0	19.8
	14-16,000 dwt IM O II coated	\$百万	23.0	23.0	23.5	23.5	23.5	23.3
	18-20,000 dwt IM O II coated	\$百万	24.0	24.0	24.5	24.5	24.5	24.3
	35-37,000 dwt IM O II coated	\$百万	31.0	31.0	31.5	31.5	31.5	31.3
	40-50,000 dwt IM O II coated	\$百万	33.0	33.0	35.0	35.0	35.0	34.3
	8-9,000 dwt IM O II stainless steel	\$百万	21.5	21.3	22.0	22.0	22.0	21.8
	10-12,000 dwt IM O II stainless steel	\$百万	27.0	26.9	27.5	27.5	27.5	27.3
14-16,000 dwt IM O II stainless steel	\$百万	29.9	29.9	30.0	30.0	30.0	30.0	
18-20,000 dwt IM O II stainless steel	\$百万	32.5	32.5	33.5	33.5	33.5	33.1	
LPG船	3,200 cbm s/r	\$百万	16.0	16.0	16.0	17.0	17.0	16.0
	20,000 cbm s/r	\$百万	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0
	78,000 cbm f/r	\$百万	64.0	64.0	70.0	70.0	70.0	69.0
LNG船	170,000 cbm	\$百万	184.0	184.0	185.0	185.0	185.0	184.0
二手船价格								
散货船	Handysize (10 yr) 28,000 dwt	\$百万	8.0	7.5	10.0	10.0	9.0	9.5
	Supramax (5 yr) 55,000 dwt	\$百万	16.0	16.0	19.0	19.0	18.0	18.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$百万	20.0	19.0	23.0	23.0	22.0	22.0
	Capesize (5 yr) 170,000 dwt	\$百万	32.0	30.0	36.0	36.0	36.0	34.0
集装箱船	650 teu geared (10 yr)	\$百万	3.5	3.5	3.5	3.0	3.0	3.6
	1000 teu geared (10 yr)	\$百万	6.0	5.9	6.0	6.0	6.0	6.4
	1700 teu geared (10 yr)	\$百万	8.0	7.6	10.5	10.0	10.0	10.0
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$百万	8.5	7.5	12.0	11.0	10.5	11.1
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$百万	9.5	8.3	12.5	12.0	11.5	12.2
4,000 teu gearless (10 yr)	\$百万	9.5	8.8	13.5	12.5	12.5	13.0	
油轮	MR (5 yr) 47,000 dwt	\$百万	24.0	23.5	27.0	27.0	27.0	26.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$百万	27.0	27.6	30.0	30.0	30.0	29.0
	Aframax (5 yr) 105,000 dwt	\$百万	30.0	29.8	32.0	32.0	32.0	32.0
	Suezmax (5 yr) 167,000 dwt	\$百万	40.0	40.4	43.5	43.5	45.0	43.0
	VLCC (5 yr) 310,000 dwt	\$百万	61.0	61.3	64.0	64.0	65.0	64.0
化学品船	8-9,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$百万	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5
	10-12,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$百万	8.5	8.6	8.5	8.5	8.5	8.5
	14-16,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$百万	10.0	10.1	10.0	10.0	10.0	10.0
	18-20,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$百万	12.0	11.9	11.0	11.0	11.0	11.0
	35-37,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$百万	14.5	14.6	13.5	13.5	13.5	13.5
	40-50,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$百万	16.3	16.3	17.0	17.0	16.5	16.9
	8-9,000 dwt IM O II stainless steel (10 yr)	\$百万	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
	10-12,000 dwt IM O II stainless steel (10 yr)	\$百万	12.5	12.6	12.5	12.5	12.5	12.5
	14-16,000 dwt IM O II stainless steel (10 yr)	\$百万	15.0	14.9	14.0	14.0	14.0	14.0
18-20,000 dwt IM O II stainless steel (10 yr)	\$百万	16.3	16.5	16.0	16.0	16.5	16.9	
LPG船	3,200 cbm s/r (10 yr)	\$百万	8.0	8.0	9.0	9.0	9.0	9.0
	20,000 cbm s/r (10 yr)	\$百万	33.0	32.0	27.0	27.0	27.0	27.0
	78,000 cbm f/r (10 yr)	\$百万	42.0	42.0	43.0	43.0	43.0	43.0

*自年初平均

订单占船队比例(%)



集装箱船订单 9 月大增

干散货市场前景看好，将继续抑制拆船活动。同时，运力供给将会紧张。因为未来几月，部分船舶将计划停运，加装脱硫塔。9月，运营船舶数量环比没有增加，许多船舶正在进行维护。2019年，船舶供给仍将仅有少量增长，因为随着 IMO 规定的强制实行，越来越多的船东开始对加装脱硫塔产生兴趣。例如，总部位于摩纳哥的 Safe Bulkers 已经同意对其一半船舶加装脱硫塔，预计该项计划将于 2019 年第二季度开始实施。同时，总部位于希腊的 Star Bulk Carriers 公司准备对其所有船舶加装脱硫塔。目前该公司拥有船舶超过 100 艘。

油轮船队目前的利好仅限于船队增长缓慢，原因为拆解活跃。原油油轮

船队目前低于 2018 年年初的水平。9 月，船队规模保持平稳，拆船量和交付量互相抵消。虽然近期原油油轮新订单减少而交付量大增，导致原油油轮总订单稍有缩减，但订单占现有船队比例仍达到 12.6%。VLCC 订单占现有船队比例高达 15%。超过 100 艘 VLCC 预计于 2021 年交付。目前，原油贸易短期预期不佳，未来原油航运市场的复苏只能寄托于 2020 年之前的拆解。9 月，成品油轮船队规模也保持平稳，但较 2018 年初增长了 0.8%。但是，用于成品油运输的船舶较 2018 年初减少了 2.6%，因为 IMO 分类等级船舶被投入了化学品市场运营。

化学品船队中，寿命较长的不锈钢船租金较高，因为不锈钢船能够运载各类货物，受到船东青睐。目前 326 艘订单中，有 119 艘不锈钢船。9 月，随着 12 艘船舶的交付，化学品船队规模增加了 30 万 dwt，达到 4,446 艘船共计 1.09 亿 dwt。

LNG 船订单 9 月没有变化，仍为 126 艘，没有新订单产生也没有船舶交付。10 月初，NYK 和 TOTAL 订购了一艘 170,000 立方米运力的 LNG 船。该订单在三星重工建造，预计交付时间为 2021 年。该订单造价 1.8 亿美元，较今年其他订单的造价低了 200-300 万美元。

9 月，LPG 船订单也维持不变，共 69 艘，没有新订单产生。订单占现有船队比例为 11%。德路里认为，订单占现有船队比例在未来几年仍将继续保持较低水平。9 月，LPG 船队运力略有减小，两艘船舶共计 21,000 立方米运力被拆解。由于 LPG 船队中老船较多，我们认为拆解活动将继续上升。

9 月底，HMM 和三家韩国船厂签订了 20 艘超大型环保集装箱船订单，共计 396,000 TEU，总价 28.3 亿美元。新船均将安装脱硫塔，预计交付时间为 2020-2021 年。至此，订单占现有船队比例上涨至 13%。

船舶资产交易一览

	17年09月			18年09月			2018 Avg*			17年09月			18年09月			2018 Avg*			
	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																			
新订单量	17	3,425		4	544		78	15,464											
交船量	14	2,338		8	1,561		115	19,073											
拆船量	7	1,121		9	1,358		118	17,268											
二手船成交量	21	1,850		13	1,478		141	13,949											
化学品船																			
新订单量	3	118		6	238		65	2,449											
交船量	12	370		12	333		129	3,435											
拆船量	2	49		0	0		27	567											
二手船成交量	3	83		3	66		162	4,669											
LPG船 (千立方米)																			
新订单量	4	178		0	0		18	1,046											
交船量	3	186		1	17		28	980											
拆船量	3	27		2	21		31	825											
二手船成交量	3	122		1	79		32	1,345											
LNG船 (千立方米)																			
新订单量	1	180		0	0		41	6,473											
交船量	1	174		0	0		45	7,410											
拆船量	0	0		0	0		4	395											
二手船成交量	1	155		1	170		3	447											
干散货船																			
新订单量	63	11,776		5	386		162	15,441											
交船量	23	2,317		16	1,760		228	21,885											
拆船量	18	1,629		4	265		51	3,465											
二手船成交量	90	6,267		31	1,972		382	26,049											
集装箱船 (千标准箱)																			
新订单量	32	531		27	410		136	987											
交船量	17	180		10	88		145	1,137											
拆船量	13	36		2	3		29	43											
二手船成交量	29	95		6	8		191	610											

*自年初至今

全球现有船队 – 订单预计交付期

	现有船队		订单										以平均 现有船队 (%)
	2018年09月		2017		2018		2019		2020+				
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	3,411	97,789	125	4,111	30	1,036	65	2,204	28	800	2	72	4.2%
40-65,000	3,591	198,411	186	11,338	35	2,109	82	5,002	52	3,183	17	1,045	5.7%
65-85,000	2,143	167,222	213	17,188	23	1,868	104	8,469	76	6,100	10	751	10.3%
85-120,000	563	54,408	45	4,021	4	377	24	2,131	12	1,056	5	458	7.4%
120-220,000	1,358	248,725	109	21,565	10	1,999	44	8,785	48	9,408	7	1,372	8.7%
220,000+	234	69,521	72	24,100	11	3,640	26	8,860	25	8,350	10	3,250	34.7%
总计	11,300	836,076	750	82,323	113	11,029	345	35,451	241	28,896	51	6,947	9.8%
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	
100-2,000	2,286	2,394	152	196	19	17	89	109	42	66	2	4	8.2%
2,000-3,000	651	1,653	90	234	13	33	28	72	46	121	3	8	14.2%
3,000-5,300	910	3,859	10	34	5	17	3	10	2	6	-	-	0.9%
5,300-10,000	932	7,050	1	5	-	-	-	-	1	5	-	-	0.1%
10,000-12,500	145	1,553	36	402	3	34	6	70	14	155	13	143	25.9%
12,500-14,500 (<52m beam)	230	3,140	32	439	3	42	19	264	6	80	4	53	14.0%
13,000-18,000 (>52m beam)	32	525	23	348	1	15	5	76	5	75	12	182	66.3%
18,000+	87	1,691	53	1,142	4	82	19	399	30	661	-	-	67.5%
总计	5,273	21,865	397	2,800	48	240	169	1,000	146	1,170	34	391	12.8%
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	821	28,672	7	266	46	1,758	10	473	1	50	64	2,547	6.9%
55-80,000	402	29,229	5	370	12	900	9	637	-	-	26	1,907	6.5%
80-120,000	970	105,878	16	1,805	57	6,447	21	2,384	18	1,990	112	12,627	11.9%
120-200,000	527	82,729	11	1,713	20	3,119	7	1,104	1	158	39	6,094	7.4%
200-320,000	679	208,426	14	4,360	53	16,438	31	9,489	2	627	100	30,914	14.8%
320,000+	46	14,759	3	960	4	1,280	-	-	-	-	7	2,240	15.2%
总计	3,445	469,693	56	9,475	192	29,942	78	14,086	22	2,825	348	56,328	12.0%
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	1,393	7,666	63	436	21	128	26	205	8	54	8	49	5.7%
10-25,000	1,185	18,924	89	1,511	21	335	46	767	22	410	-	-	8.0%
25-40,000	618	21,464	35	1,136	9	334	17	524	9	278	-	-	5.3%
40-55,000	1,208	58,060	131	6,479	14	695	83	4,103	33	1,631	1	50	11.2%
55,000+	42	3,175	8	440	-	-	2	110	2	110	4	220	13.9%
总计	4,446	109,289	326	10,002	65	1,491	174	5,709	74	2,483	13	319	9.2%
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	564	1,432	6	23	3	9	3	14	-	-	-	-	1.6%
5-12,000	297	2,096	5	30	-	-	2	10	2	12	1	9	1.4%
12-25,000	143	2,694	12	228	2	25	9	180	1	23	-	-	8.4%
25-50,000	100	3,638	7	242	4	140	3	102	-	-	-	-	6.7%
50-70,000	23	1,370	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
70,000+	267	21,858	39	3,224	8	672	16	1,328	15	1,224	-	-	14.7%
总计	1,394	33,087	69	3,747	17	846	33	1,634	18	1,258	1	9	11.3%
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	
0-50,000 cbm	42	603	11	166	4	107	4	30	3	30	-	-	27.5%
50-100,000 cbm	7	534	2	160	-	-	-	-	-	-	2	160	29.9%
100-150,000 cbm	227	31,515	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000 cbm	238	39,375	111	19,276	18	3,098	36	6,239	46	8,015	11	1,924	49.0%
200,000 cbm+	46	10,598	2	530	1	230	-	-	-	-	1	300	5.0%
总计	560	82,625	126	20,131	23	3,434	40	6,269	49	8,045	14	2,383	24.4%

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

自1970年于伦敦成立到二十一世纪发展成为世界顶尖的航运咨询机构，德路里已将自身打造成为独立的、被市场广泛采用且深受客户信赖和尊重的市场透视和行业分析来源。我们拥有独立而有深度的见解，为客户提供切实可行的意见和建议，帮助客户实现目标，领先市场。自创业以来，德路里已经为来自于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 - 中国区董事, ning@drewry.co.uk
陈海华 - 高级顾问, chen@drewry.co.uk
杜昱 - 高级分析师, yu@drewry.co.uk

关于德路里

德路里是全球顶尖的国际航运研究和咨询机构，我们的咨询团队拥有丰富的经验和专业的知识，业务范围涵盖集装箱、港口、油轮和干散货等在内的所有市场板块。

德路里有四个业务部门：德路里航运研究部门出版行业领先的研究报告，内容涵盖航运各个核心板块；德路里航运咨询部门为航运和金融机构提供定制型的咨询服务；德路里供应链咨询部门为零售商及生产商提供海运采购支持；德路里金融研究服务部门提供针对业内上市公司的投资研究分析服务。

德路里航运研究是德路里集团下属研究部门。

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 2018

