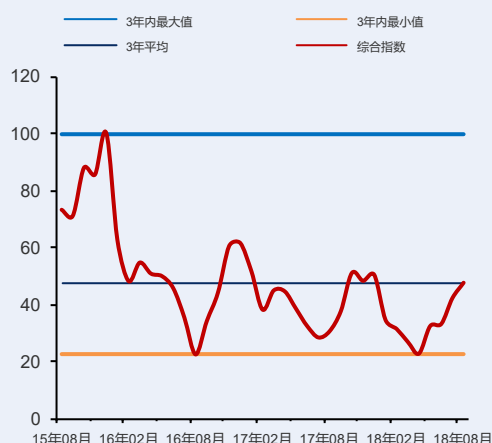
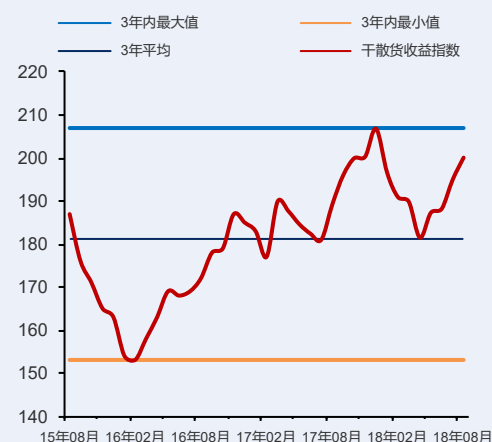


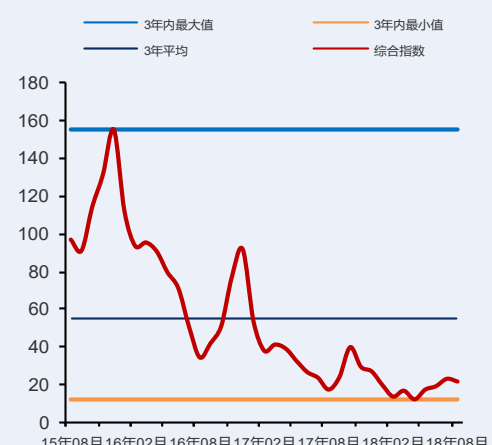
德路里综合回报收益指数
(2010 年 01 月=100)



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)



VLCC 租金反季节提升

油轮市场，由于中国炼油厂活动激增，推动了从阿拉伯湾、美国和西非到亚洲的远距离出口，VLCC 运价一反过去的季节常态，有所升高。然而，小型船的运费仍有待冬季需求高峰的提振。虽然强劲的拆船活动导致 2018 年的运力增长有所停滞，但到目前为止，船东并没有获得任何喘息的机会。运力扩张在短期内较为缓慢，同时，预计冬季之前炼油厂产量将达到较高水平，可能会支持未来几月的原油油轮运费。

尽管季节性需求疲软，但在 2018 年 8 月，LNG 租金显示出走高迹象。远东地区的即期市场平均租金为每天 65,000 美元，比 7 月份租金高出 5,000 美元。苏伊士西部的平均租金为 77,300 美元，原因是出欧洲的 LNG 运量很大，而船舶供应量很低。Drewry 预计船舶租金将会进一步提高，因为船东喜欢在旺季到来之前将船舶送入干船坞进行整修，这将导致市场上船舶运力减少，进一步抬高租金价格。

LPG 方面，季节性需求温和，VLGC 租金略有改善。另一方面，定期租船费率大幅上升 8%，达到每月 605,000 美元。目前亚洲和欧洲进口商在取暖季节之前库存活动激增，同时伊朗的出口增长，Drewry 预计 9 月 VLGC 价格将有所改善。10 月 6 日美国将对伊朗进行制裁，伊朗方面目前正在对其 LPG 进行去库存化管理。

干散货领域，Drewry 认为 9 月份大型船舶 (Capesizes and Panamax) 的租金并不十分乐观，具体原因如下：首先，南非和巴西的供应中断将造成一段时间内铁矿石供应紧张。铁矿石贸易放缓将影响 Capesizes 和 VLOCs 的就业机会。第二，恶劣天气影响了中国的港口运营。由于 9 月份不是消费高峰月份，同时港口拥堵将需要一段时间才能缓解，贸易商们开始避免在现货市场购买货物，从而影响了 Capesize 和 Panamax 的需求。第三，Panamax 将会因铝土矿贸易可能从长途航线转向短途航线 (从几内亚转向印度尼西亚) 而受到影响。不过另一方面，越南、埃及和欧洲的谷物与大豆进口量的增加将支持小型船 Supramax 和 Handysize 市场，因此 Drewry 对 Supramax 和 Handysize 稳定的前景表示看好。与此同时，中国对美国进口大豆征收高关税也将鼓励中国贸易商增加从巴西的大豆进口，从而提高了吨海里需求。

本期内容

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08月	2017	18年06月	18年07月	18年08月	2018*
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37,000 dwt	8,000	8,000	10,500	10,500	10,700	10,300
Supramax 55,000 dwt	10,000	9,600	13,300	13,000	12,700	12,700
Panamax 75,000 dwt	10,800	10,600	13,200	13,300	13,300	13,300
Capesize 170,000 dwt	15,800	15,000	19,900	21,000	21,900	19,500
VLOC 200,000+ dwt	18,700	17,900	23,600	24,900	25,500	22,900
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	4,400	4,500	5,800	5,800	5,500	5,600
1,110 teu geared	6,100	6,200	8,300	8,100	7,100	7,600
1,700 teu geared	7,400	7,300	10,800	10,700	9,700	10,200
2,500 teu geared	8,500	8,100	12,000	11,700	11,000	10,800
3,500 teu gearless	8,000	7,800	11,100	11,000	10,500	10,200
4,250 teu gearless	8,500	7,800	13,200	13,000	12,200	11,100
4,500-5,500 teu wide beam	12,000	11,200	17,200	17,100	17,000	15,400
8,500 teu gearless	17,000	13,500	19,000	16,000	15,200	17,100
油轮 - 美元/天						
MR 47,000 dwt	13,000	13,200	13,000	13,000	13,000	14,000
LR1 75,000 dwt	12,500	13,000	12,750	12,750	12,750	12,800
Aframax 110,000 dwt	14,500	15,600	14,000	15,000	14,300	14,200
Suezmax 150,000 dwt	17,500	18,300	15,500	16,000	17,000	16,300
VLCC 300,000 dwt	26,500	27,200	21,000	23,000	21,500	21,800
化学品船 - 美元/天						
8-9,000 dwt IMO II coated	8,700	8,680	8,600	8,600	8,500	8,560
10-12,000 dwt IMO II coated	8,900	8,880	9,300	9,300	9,200	9,260
14-16,000 dwt IMO II coated	9,900	9,880	10,300	10,300	10,200	10,260
18-20,000 dwt IMO II coated	10,400	10,410	10,700	10,700	10,600	10,690
35-37,000 dwt IMO II coated	11,500	11,810	12,200	12,200	12,000	12,210
40-50,000 dwt IMO II coated	13,400	13,350	14,300	14,000	13,800	13,970
8-9,000 dwt IMO II stainless steel	9,100	9,040	9,200	9,200	9,200	9,170
10-12,000 dwt IMO II stainless steel	10,100	10,200	10,400	10,400	10,400	10,370
14-16,000 dwt IMO II stainless steel	11,300	11,400	11,600	11,600	11,700	11,570
18-20,000 dwt IMO II stainless steel	13,000	13,150	13,000	13,000	13,000	13,000
LPG船 - 美元/自然月						
3,200 cbm s/r	275,000	266,000	285,000	285,000	285,000	280,000
20,000 cbm s/r	345,000	368,000	410,000	411,000	411,000	415,000
35,000 cbm f/r	430,000	443,000	420,000	432,000	440,600	433,000
82,000 cbm f/r	520,000	560,000	510,000	560,000	605,800	543,000
LNG船 - 美元/天						
160,000 cbm Spot rate East (5-yr, DFDE)	39,000	40,300	63,000	58,000	65,000	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)	22,200	21,700	13,900	16,300	18,000	18,200
Grain - USG-Japan (Pmax)	23,000	22,700	23,300	25,600	27,700	25,700
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	12,300	12,800	14,100	23,500	23,000	14,300
Ore - W.Aus-China (Cape)	16,000	14,300	13,900	18,900	23,700	14,200
Ore - Brazil-China (VLOC)	20,400	19,000	24,600	30,700	34,800	22,700
油轮 - 美元/天						
NWE-Caribs/USES (MR)	7,300	7,200	6,400	1,400	1,000	5,600
AG-Japan (LR1)	4,200	7,800	6,500	7,300	6,800	7,000
Med-Med (Amax)	3,700	9,300	9,700	3,400	3,400	4,500
W.Af-Car/USES (Smax)	8,800	11,200	4,200	6,200	7,600	4,900
AG-Japan (VLCC)	12,900	22,600	12,000	14,100	12,400	10,500
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	161,000	453,000	404,000	647,000	677,000	429,000
NWE-EE/NA (4,000t)	609,000	501,500	385,000	466,000	494,000	451,000

*自年初平均

干散货

9月大型船舶市场可能将失去往日光彩

我们预计铁矿石贸易将在九月放缓。南美铁矿石开采商 **Anglo American** 本月可能开始在该国主要铁矿石港口 **Saldanha** 进行维护工程。维护期间，铁矿石运输可能会减少或延迟几个星期。而 **Anglo-American** 公司在巴西的铁矿于今年早些时候停产，且不太可能在 2018 年剩余的年内开始运营，因此巴西这一铁矿石产量缺口将很难被完全填补。与此同时，恶劣天气的影响导致中国港口拥堵使贸易商的利益受到损害。因此，贸易商可能对现货市场的铁矿石进口保持警惕，并可能推迟进口计划。另外，2018 年 8 月，在全球市场需求强劲的情况下，铁矿石 FOB 价格较上月小幅上涨。然而，主要铁矿石出口国的货币对人民币正在贬值。例如，2018 年 9 月 1 日，南非兰特的价值为每人民币兑 2.153 南非兰特，比 2018 年 8 月 1 日高出 11%。出口国货币贬值可能反映在铁矿石 CIF 价格下跌。因此，推迟进口符合贸易商的利益。不过，我们认为大型船舶的悲观前景也只是暂时的，因为在 2018 年冬季到来后，煤炭贸易会回暖。

油轮

亚洲需求改善 VLCC 市场

亚洲炼油商（特别是中国）对原油的强劲需求使得主要 VLCC 装船区域的租船活动保持强劲。8 月，从阿拉伯海湾、西非和美国出口至亚洲的原油贸易仍然强劲，推动 VLCC 收益达到今年的最高水平。亚洲买家继续增加美国原油进口；同时，尽管伊朗原油出口量减少，但整个阿拉伯湾出口至亚洲的原油量也大幅增加。但是，市场上 **Suezmax** 和 **Aframax** 的欢呼声并不高，因为除了地中海航线之外，大多数航线的价格仍然疲软。虽然美国对伊朗的制裁已经开始减少伊朗的原油供应，但最近中东其他产油国的原油产量上升，这对原油油轮市场来说是个好兆头，尤其是 VLCCs。由于炼油厂运营将从 10 月开始上升，**Drewry** 预计未来几个月原油运输市场的运价将走高。此外，一旦冬季需求开始便会推动成品油贸易，成品油轮市场的运价也可能逐渐提高。油轮船队今年由于高拆船率而增长缓慢，这对市场而言也是好兆头，因为这将为运价的复苏铺平道路。

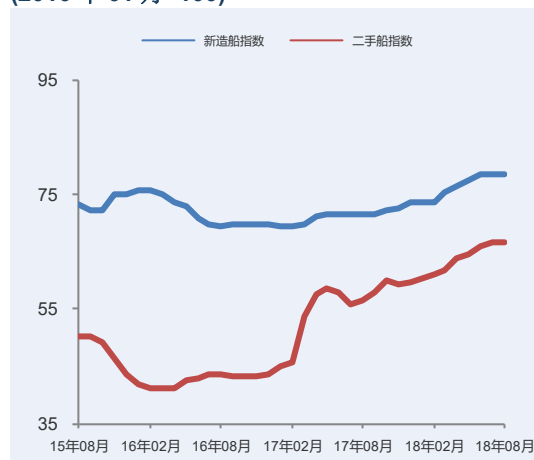
干散货船

脱硫塔大受关注

考虑到 IMO 限制硫排放的最后期限，许多船东表示有兴趣对其年轻船舶进行脱硫塔改造。Norden 公司已同意安装 26 台脱硫塔。在该法规执行后，低硫燃料油和高硫燃料油之间的价格差异可能会扩大。因此，Norden 认为脱硫塔是符合规定且合算的选择。与此同时，美国的干散货船东 Eagle Bulk Shipping Inc. 计划改造 37 艘带脱硫塔的船舶。并同意购买 19 套脱硫塔，以及签订了 18 套脱硫塔备选订单。该公司计划在 2020 年之前改造 19 艘船舶。随着干散货船舶租金的提高，各公司正努力将安装脱硫塔所需的停租天数降至最低。

德路里干散货新造船/二手船指数

(2010 年 01 月=100)



油轮

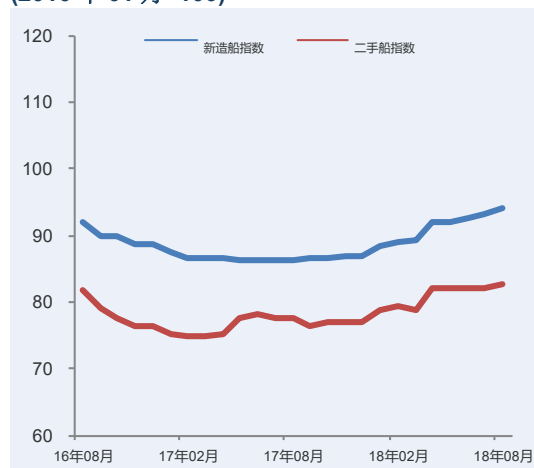
油轮船队规模继续停滞不前

尽管今年油轮船队规模鲜有增长未能给货运市场带来任何喘息，但这对该行业的未来发展是个好兆头。由于运价的持续疲软以及 2020 年 IMO 即将实施的规定，强劲的拆船量已经超过了今年的交付量。直到 8 月份，成品油轮船队运力增加 0.9%，但原油油轮船队运力下降 0.5%，导致整个油轮船队运力下降 0.2%。与此同时，原油和成品油油轮市场近几个月订单活动疲软，预示着油轮市场前景良好。

油轮船东正在为即将到来的 IMO 规定做准备。由于市场预计低硫油的价格将高于高硫油，许多船东正在订购配备脱硫塔的船舶。

德路里油轮新造船/二手船指数

(2010 年 01 月=100)



集装箱船

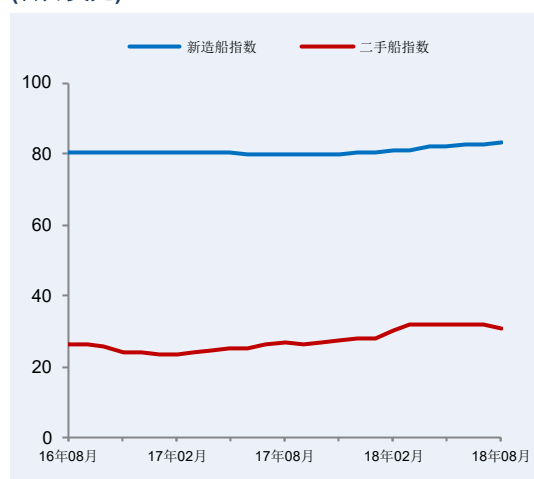
支线船新订单活跃

亚洲内部市场是增长最快的贸易市场，而支线船舶是为此市场提供运输服务的重要船型，因为支线船舶码头操作灵活，周转方便。此外，在 IMO 2020 年硫排放规定最后期限来临之前，运营商也正做准备进行应对。这些因素促使航运公司，特别是在亚洲内部航线上运营的航运公司订购新的支线船。

Yang Ming 和 Wan Hai 两家台湾船公司订购了 2,800 TEU 的新船。Yang Ming 与台湾 CSBC 公司签订合同，新建 10 艘 2,800 TEU 船，并计划于 2020 年第二季度开始交付。Wan Hai 在日本 JMU 订购了 8 艘 2,800 TEU 船，从 2020 年中期开始交付。该船舶设计中还包含 400 个冷箱插座。台湾班轮巨头 Evergreen 也在招标 1,800 TEU 和 2,700 TEU 两个船型共 12 艘船，计划将在 2019 年底至 2021 年初之间进行交付。

德路里集装箱新造船/二手船平均价格

(百万美元)

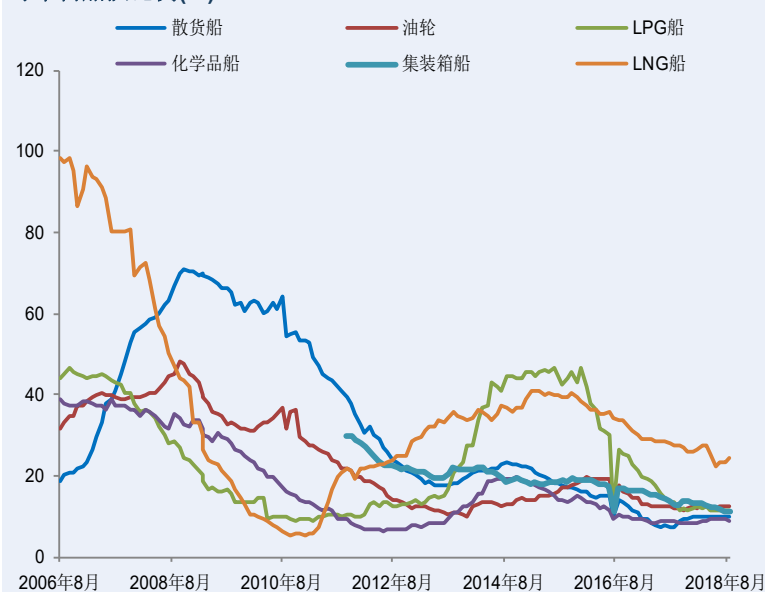


船舶资产价格一览(期末)

			17年08月	2017	18年06月	18年07月	18年08月	2018 Avg*
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	27.0
	Post Panamax 95,000 dwt	\$ 百万	28.0	28.0	30.0	30.0	30.0	29.0
	Capesize 170,000 dwt	\$ 百万	42.0	42.0	47.0	47.0	47.0	46.0
	VLOC 220,000 dwt	\$ 百万	45.0	45.0	50.0	50.0	50.0	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	316	34.0	34.0	34.0	32.9
	3,500 teu gearless	\$ 百万	41.0	40.6	43.0	42.0	42.0	42.3
	6,500 teu gearless	\$ 百万	56.0	55.8	58.0	58.0	59.0	57.8
	8,000 teu gearless	\$ 百万	75.0	75.0	77.0	77.0	77.0	76.5
	10,000 teu gearless	\$ 百万	88.0	88.0	91.0	91.0	92.0	90.5
	12,000 teu gearless	\$ 百万	106.0	106.0	110.0	110.0	111.0	108.6
	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	35.0	36.0	35.0
	Panamax 75,000 dwt	\$ 百万	38.0	38.1	39.0	39.0	40.0	39.0
	Aframax 115,000 dwt	\$ 百万	43.0	43.4	47.0	47.0	48.0	46.0
	Suezmax 160,000 dwt	\$ 百万	54.0	53.8	59.0	59.0	59.0	58.0
	VLCC 320,000 dwt	\$ 百万	81.0	81.1	88.0	89.0	90.0	86.0
化学品船	8-9,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	16.5	16.4	17.0	17.0	17.0	16.7
	10-12,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	19.5	19.3	20.0	20.0	20.0	19.7
	14-16,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	23.0	23.0	23.5	23.5	23.5	23.2
	18-20,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	24.0	24.0	24.5	24.5	24.5	24.2
	35-37,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	31.0	31.0	31.5	31.5	31.5	31.2
	40-50,000 dwt IM O II coated	\$ 百万	33.0	33.0	35.0	35.0	35.0	34.0
	8-9,000 dwt IM O II stainless steel	\$ 百万	21.5	21.3	22.0	22.0	22.0	21.7
	10-12,000 dwt IM O II stainless steel	\$ 百万	27.0	26.9	27.5	27.5	27.5	27.2
	14-16,000 dwt IM O II stainless steel	\$ 百万	29.9	29.9	30.0	30.0	30.0	29.9
	18-20,000 dwt IM O II stainless steel	\$ 百万	32.5	32.5	33.5	33.5	33.5	33.0
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	10.0	9.5
	Supramax (5 yr) 55,000 dwt	\$ 百万	16.0	16.0	19.0	19.0	19.0	18.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	19.0	19.0	23.0	23.0	23.0	22.0
	Capesize (5 yr) 170,000 dwt	\$ 百万	31.0	30.0	35.0	36.0	36.0	34.0
集装箱船	650 teu geared (10 yr)	\$ 百万	3.5	3.5	3.5	3.5	3.0	3.7
	1000 teu geared (10 yr)	\$ 百万	6.0	5.9	6.0	6.0	6.0	6.5
	1700 teu geared (10 yr)	\$ 百万	8.0	7.6	10.5	10.5	10.0	10.0
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	8.5	7.5	12.0	12.0	11.0	11.1
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	9.5	8.3	12.5	12.5	12.0	12.3
	4,000 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	9.5	8.8	13.5	13.5	12.5	13.1
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	29.0	30.0	30.0	29.0
	Aframax (5 yr) 105,000 dwt	\$ 百万	30.0	29.8	32.0	32.0	32.0	31.0
	Suezmax (5 yr) 167,000 dwt	\$ 百万	40.0	40.4	43.5	43.5	43.5	43.0
	VLCC (5 yr) 310,000 dwt	\$ 百万	62.0	61.3	64.0	64.0	64.0	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	13.5	14.3	13.5	13.5	13.5	13.5
	40-50,000 dwt IM O II coated (10 yr)	\$ 百万	16.0	16.3	17.0	17.0	17.0	17.0
	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	17.0	16.5	16.0	16.0	16.0	16.0
LPG船	3,200 cbm s/r (10 yr)	\$ 百万	8.0	8.0	9.0	9.0	9.0	8.0
	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(%)



LPG 船拆解量增加

8 月份，干散货船板块订单继续以平缓速度增长。截至月底，订单总量为 8,300 万 dwt，环比增长 0.4%。但目前船东仍然只对 85,000dwt 以下的船舶感兴趣，尤其是 Ultramax 和 Kamsarmax，而 Capesizes 和 VLOC 型船对船东的吸引力较小。事实上，到目前为止，2018 年还没有船东订购过 VLOC。没有新的 VLOC 订单对船东来说是件喜事，因为目前 VLOC 的订单已经过多。目前干散货船订单占现有船队运力比例约为 10%，但 VLOC 的这一比例为 36%。此外，由于中国钢铁生产中废钢利用率增加，未来几年中国铁矿石进口增长可能放缓。因此，继续订购 VLOC 可能会增加未来长期内供过于求的风险。

原油油轮订单数量仍然居高不下，订单运力占现有船队运力的 12.5%，2018 年剩余几个月内的计划交付量为 1,200 万 dwt，预计交付量将会非常强劲。尽管如此，季风结束后，亚太地区拆船活动的增长将限制船队增长，这对市场来说是个好兆头。2019 年拆船活动可能仍然强劲，但会受到欧盟委员会船舶回收法规（SSR）的限制。根据 SSR 要求，从 2018 年 12 月 31 日起，悬挂欧盟国旗的船舶必须在欧盟批准的船厂内拆解。而到目前为止，南亚能够拆解大型油轮的拆船厂都没有获得此批准。

化学品船运力过剩将阻止运价攀升。而不断减少的订单并不会在短期内对船东提供帮助，因为目前订单占船队运力的百分比仍然高达 9.0%。有 90 艘船舶预计于 2018 年交付，远超 2017 年的记录。唯一能令人松口气的是仍然保持强劲的拆船活动。此前受南亚季风影响下降的拆船量预计将在未来几个月内回升。

由于强劲的新订单量和低交付量，LNG 船舶订单在 8 月达到了 126 艘。8 月，积极的市场前景吸引了新投资者进入 LNG 市场。Jovo Group 在江南造船厂订购了两艘 8 万立方米的 LNG 运输船。这些船舶将部署在印尼和马来去往中国航线。Celsius Tanker 订购了 2+2 艘 18 万立方米的 LNG 运输船，以此进军 LNG 市场。

因为无新订单产生，LPG 订单规模继续收缩，为 69 艘。目前订单占现有船队比例为 11%。2018 年，小型船舶板块的船队规模增长为负，因为船舶交付仅在 7 月有一艘，而大部分拆解船舶（18 艘）为小型船舶。考虑到当前订单量少（仅占现有小型 LPG 船队的 1.6%），同时又有一些拆船活动，因此未来船队增长可能也十分有限。

船舶资产交易一览

	17年08月		18年08月		2018*			17年08月		18年08月		2018*		
	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	15	2,372	2	228	74	14,920	新订单量	1	180	5	694	41	6,473	
交船量	11	1,644	9	1,294	105	17,180	交船量	1	6	2	338	45	7,410	
拆船量	14	2,305	6	725	108	15,863	拆船量	0	0	0	0	3	272	
二手船成交量	19	1,363	20	1,580	128	12,472	二手船成交量	0	0	0	0	2	277	
化学品船							干散货船							
新订单量	9	329	2	55	59	2,211	新订单量	17	1,308	13	792	108	10,443	
交船量	13	378	17	451	117	3,102	交船量	20	1,473	14	1,792	211	20,104	
拆船量	1	17	0	0	27	567	拆船量	24	1,564	4	285	47	3,200	
二手船成交量	15	460	11	435	159	4,604	二手船成交量	54	4,513	48	4,428	351	24,077	
LPG船 (千立方米)							集装箱船 (千标准箱)							
新订单量	2	168	0	0	18	1,046	新订单量	6	6	19	51	129	901	
交船量	2	122	1	1	27	963	交船量	12	100	14	108	135	1,049	
拆船量	2	82	1	5	31	825	拆船量	7	23	5	5	27	40	
二手船成交量	3	35	2	100	31	1,266	二手船成交量	16	50	11	59	185	602	

*自年初至今

全球现有船队 – 订单预计交付期

	现有船队		订单		2017		2018		2019		2020+		订单占 现有船队
	2018年06月												
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	3,405	97,652	130	4,267	36	1,234	64	2,163	28	800	2	72	4.4%
40-65,000	3,586	198,094	189	11,523	39	2,352	80	4,871	49	3,002	21	1,299	5.8%
65-85,000	2,140	166,977	210	16,944	27	2,196	105	8,551	68	5,446	10	751	10.1%
85-120,000	562	54,319	43	3,849	5	465	24	2,131	11	969	3	284	7.1%
120-220,000	1,358	248,720	112	22,268	10	1,988	45	8,971	52	10,296	5	1,012	9.0%
220,000+	232	68,723	74	24,900	15	5,080	24	8,220	25	8,350	10	3,250	36.2%
总计	11,283	834,486	758	83,751	132	13,315	342	34,906	233	28,863	51	6,667	10.0%
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	2,287	2,395	133	166	19	17	88	107	24	39	2	4	6.9%
2,000-3,000	648	1,645	75	194	16	41	27	69	29	75	3	8	11.8%
3,000-5,300	909	3,855	9	31	7	24	2	7	-	-	-	-	0.8%
5,300-10,000	932	7,050	1	5	-	-	-	-	1	5	-	-	0.1%
10,000-12,500	145	1,553	36	402	2	23	9	105	12	132	13	143	25.9%
12,500-14,500 (<52m beam)	225	3,067	39	539	10	141	20	278	5	66	4	53	17.6%
13,000-18,000 (>52m beam)	31	508	15	226	1	15	5	76	5	75	4	60	44.4%
18,000+	87	1,691	42	886	5	102	19	399	18	385	-	-	52.4%
总计	5,264	21,764	350	2,450	60	363	170	1,041	94	777	26	268	11.4%
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	832	29,079	68	2,752	8	317	51	1,991	8	394	1	50	7.0%
55-80,000	402	29,227	27	1,979	6	442	12	900	9	637	-	-	6.8%
80-120,000	970	105,856	110	12,326	20	2,247	55	6,230	21	2,316	14	1,532	11.6%
120-200,000	525	82,413	39	6,132	14	2,193	19	2,993	5	788	1	158	7.4%
200-320,000	678	208,019	106	32,768	19	5,914	55	17,037	30	9,189	2	627	15.8%
320,000+	46	14,759	5	1,600	3	960	2	640	-	-	-	-	10.8%
总计	3,453	469,353	355	57,556	70	12,074	194	29,792	73	13,324	18	2,367	12.5%
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	1,388	7,664	56	388	24	143	24	191	6	47	2	7	5.1%
10-25,000	1,178	18,794	92	1,559	36	572	37	635	19	353	-	-	8.3%
25-40,000	617	21,444	34	1,101	10	350	18	560	6	191	-	-	5.1%
40-55,000	1,203	57,734	127	6,278	20	994	80	3,953	26	1,281	1	50	10.9%
55,000+	42	3,175	8	440	-	-	2	110	2	110	4	220	13.9%
总计	4,428	108,810	317	9,766	90	2,059	161	5,449	59	1,982	7	277	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	4	22	-	-	2	10	2	12	-	-	1.0%
12-25,000	143	2,694	13	245	3	42	9	180	1	23	-	-	9.1%
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	3,755	18	863	33	1,634	18	1,258	-	-	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	19,275	26	4,453	34	5,910	40	6,988	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	42	6,775	31	5,390	25	4,073	6	1,045	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

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 - 中国区董事, ning@drewry.co.uk

杜昱 - 高级分析师, 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

