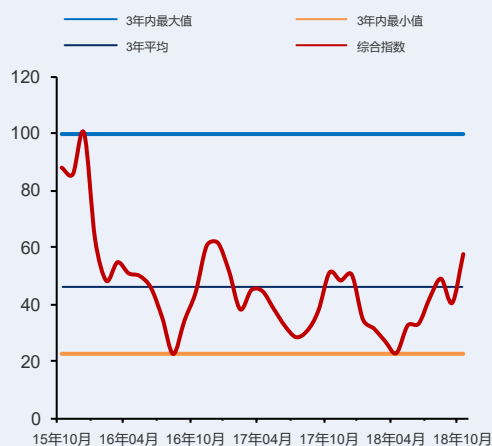
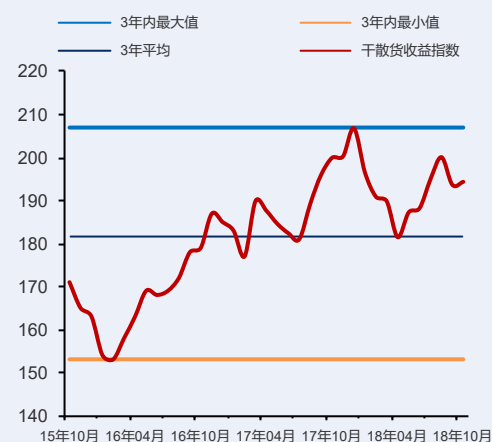


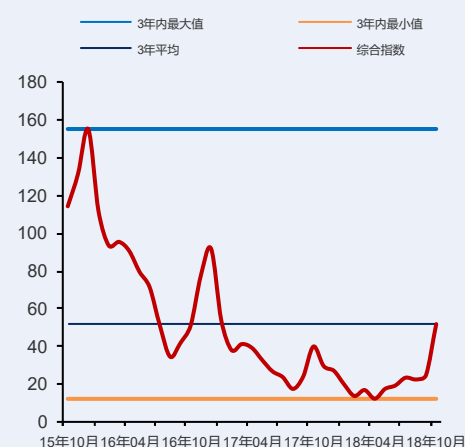
德路里综合回报收益指数
(2010 年 01 月=100)



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)



冬季能源需求支撑租金上涨

近期油轮运费快速上涨，达到了 2016 年 12 月以来的最高点，这预示着市场正在逐步取得供求平衡。2018 年受益于较高的拆船量，油轮船队的规模几乎没有增长，市场的供求关系正在改善。虽然本月成品油轮运费没有增长，但我们预计在未来几个月会随着原油油轮市场一起上涨，主要是由于冬季全球炼油市场非常活跃，对原油和成品油海运运费形成支撑。

在干散货运输市场，由于北半球冬季到来煤电需求增加，主要煤炭进口国的进口量也随之攀升。此外，印度煤电厂的煤炭库存处于低位，随着用电需求增加，我们预计印度煤炭进口也会增加。

上月 LNG 船东获利颇丰，由于 LNG 船短缺租金急速上涨。船舶供应稀少加上欧洲市场对 LNG 的强烈需求使租金上升到 14.5 万美元每天，相对一年前，目前租金上涨不止一倍。上涨不限于柴油动力船，同样汽轮机船运价由于船舶供应短缺也快速上涨，汽轮机船今年 10 月份租金平均约为 9 万美元每天，是 2017 年同期的三倍。我们预计由于亚洲 LNG 旺盛的需求和运力供给紧张可能会使 LNG 船舶租金在 11 月份达到 20 万美元每天。

在运力供给不足和季度性需求的背景下，10 月 BLPG 指数平均达到 46.5 美元每吨，平均租金达 9.1 万美元每天，比 9 月份上涨了 17%。

相反，由于大量运力供应，苏伊士以东小型运输船市场持续承压。苏伊士西部的小船船东受益于中型 LNG 船的短缺，运费稍许上涨。欧洲 VLGC 收入同样上涨，10 月份在欧洲区域间贸易的小型沿岸运输船租金达到 57.4 万美元每月，比 9 月份高 16%。

化学品运输市场中，CPP 市场季度性的改善将会从化学品/植物油市场吸引部分运力，从而使供给紧张。强烈的冬季需求加上高油价预计将会持续支撑运费，尤其是中东-亚洲航线。然而，超过 40,000 dwt 的运力持续交付可能会使市场降温。2018 年有 45 艘船计划交付（尽管有延迟交付的部分），预计会抑制运费上涨。因此在这一情况下，这个阶段主要船东的整合应该会比较常见。

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10月	2017	18年08月	18年09月	18年10月	2018*
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37,000 dwt	8,900	8,000	10,700	10,700	10,700	10,400
Supramax 55,000 dwt	11,300	9,600	12,700	13,300	13,300	12,800
Panamax 75,000 dwt	12,700	10,600	13,300	13,500	13,600	13,300
Capesize 170,000 dwt	15,700	15,000	21,900	20,600	20,300	19,700
VLOC 200,000+ dwt	18,600	17,900	25,500	24,000	23,600	23,200
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	4,700	4,500	5,500	5,500	5,300	5,500
1,110 teu geared	6,300	6,200	7,100	7,100	6,600	7,500
1,700 teu geared	8,000	7,300	9,700	10,200	9,700	10,200
2,500 teu geared	8,800	8,100	11,000	11,600	10,000	10,800
3,500 teu gearless	8,200	7,800	12,300	12,000	10,800	11,000
4,250 teu gearless	8,300	7,800	12,200	12,300	11,200	11,300
4,500-5,500 teu wide beam	13,000	11,200	17,000	15,500	13,700	15,200
8,500 teu gearless	15,000	13,500	15,200	12,500	12,500	16,200
油轮 - 美元/天						
MR 47,000 dwt	13,500	13,200	12,750	12,500	12,350	13,100
LR1 75,000 dwt	13,000	13,000	12,750	12,750	12,750	12,800
Aframax 110,000 dwt	15,000	15,600	14,250	14,250	15,250	14,500
Suezmax 150,000 dwt	17,500	18,300	17,000	17,000	17,500	16,500
VLCC 300,000 dwt	26,500	27,200	21,500	23,000	26,000	22,400
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	9,200	9,040	9,300	9,300	9,300	9,210
10-12,000 dwt IMO II stainless steel	10,300	10,200	10,600	10,600	10,600	10,440
14-16,000 dwt IMO II stainless steel	11,500	11,400	11,700	11,700	11,700	11,610
18-20,000 dwt IMO II stainless steel	12,750	13,150	13,000	12,800	12,800	12,960
LPG船 - 美元/自然月						
3,200 cbm s/r	275,000	266,000	285,000	285,000	289,000	282,000
20,000 cbm s/r	360,000	407,000	440,000	440,000	445,000	442,000
35,000 cbm f/r	435,000	443,000	440,600	440,600	500,000	441,000
82,000 cbm f/r	565,000	560,000	605,800	639,000	710,000	575,000
LNG船 - 美元/天						
160,000 cbm Spot rate East (5-yr, DFDE)	46,000	40,300	65,000	90,000	148,000	71,600
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)	26,700	21,700	18,000	17,500	18,000	18,100
Grain - USG-Japan (Pmax)	25,800	22,700	27,700	27,200	28,100	26,100
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	18,300	12,800	23,000	12,700	14,800	14,200
Ore - W.Aus-China (Cape)	19,800	14,300	23,700	15,300	17,400	14,700
Ore - Brazil-China (VLCC)	25,000	19,000	34,800	26,500	26,100	23,400
油轮 - 美元/天						
NWE-Caribs/USES (MR)	7,400	7,200	2,200	3,000	3,200	4,800
AG-Japan (LR1)	4,100	7,800	3,900	5,400	7,000	6,500
Med-Med (Amax)	20,200	9,300	11,600	8,200	15,000	7,200
W.Af-Car/USES (Smax)	12,300	11,200	7,300	6,900	5,900	5,400
AG-Japan (VLCC)	21,400	22,600	17,600	18,700	43,200	15,380
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	386,000	453,000	677,000	777,000	910,000	512,000
NWE-EE/NA (4,000t)	181,000	501,500	494,000	482,000	554,000	464,500

*自年初平均

干散货

印度钢铁产量促进铁矿石进口

如我们所预计，10月份干散货运输市场较好，BDI指数比上月上涨了6.7%。我们预计市场将会持续上涨，主要由于：1、和中国类似，稳健的印度钢铁产量预计会促进铁矿石进口。铁矿石价格较高促使印度国内钢厂从澳大利亚购买铁矿石。2、印度政府正在寻求煤炭供应源多样化。因此煤炭远距离贸易增加（例如从美国到印度），将会带来更多的吨-海里需求。3、我们同样对其他小宗干散货贸易市场保持乐观。中国政府的适应性财政政策预计会使国内工业和建设的发展势头保持下去，钢铁、铁矿石、木片、原木和铝土矿的需求也会增加。对铝土矿的巨大需求促使铝厂在加纳投资采矿项目，因此也会促进加纳-中国航线上海岬型和巴拿马型船的需求。

油轮

随着季节性需求增强，运费快速增长

各炼油厂开始增产以应对冬季需求高峰，油轮市场的运费在2018年10月快速上涨。亚洲和欧洲的炼油厂对原油的稳健需求使阿拉伯湾和西非地区的租船量增加，主要的VLCC和Suezmax船型运价上涨到了去年年底以来最高的水平。未来的运价可能会轻微下调，但原油船在第四季度的整体收入将会高于去年同期。随着冬季炼油活动的恢复，成品油轮的运费也会逐步上涨。炼油活动预计将会在年底达到高峰，这将会支撑原油和成品油市场。即使美国对伊朗的原油禁令会抑制其出口，美国对8个进口国的暂时性制裁豁免也减轻了市场对供给的担忧。此外，OPEC原油产量在10月份增加至3.33千万桶每天，表明他们倾向保证原油的充分供应，即使委内瑞拉和伊朗的产量下降。季节性需求强烈，船队规模增长缓慢，拆船活跃等这些因素一起将会对油轮市场的运费在未来几月形成有力支撑。

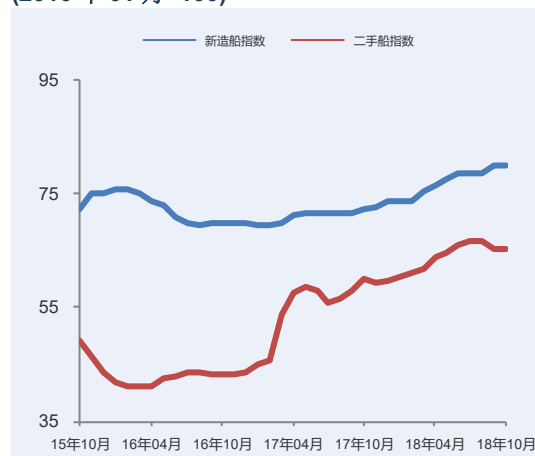
干散货船

二手船买卖活跃

干散货市场预期乐观，各类船型的二手船买卖活动都在逐渐增加。10月份共交易了53条，比9月份多71%。JP Morgan对2条Capesize进行了转卖，这两艘船均在去年建造，造价4500万美元。Arcelor Mittal预计将以4920万美元每条的价格打包收购。同时，CMB公司旗下子公司收购了两条新造Newcastlemax。我们相信干散货船船东积极交易以及租金如期恢复将会促使船舶价格上涨。

德路里干散货新造船/二手船指数

(2010年01月=100)



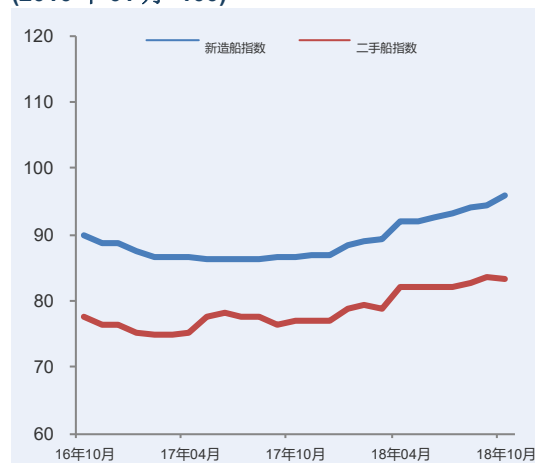
油轮

雨季结束后拆船活动增加

雨季结束后，10月份拆船活动随着亚洲拆船厂的需求开始增加。油轮市场合计拆除了12条船。由于即将实施的燃油规定迫使船东拆除老旧船舶，预计未来2年拆船活动仍会维持在高位。然而对冬季高运费的预期可能会减少短期内的拆船数量。同时，对现代节能船舶的需求也导致了这些二手船价格的上涨，由于脱硫装置安装成本，老旧船舶相对新型船舶的价格折扣也在逐渐加大。

德路里油轮新造船/二手船指数

(2010年01月=100)



集装箱船

三季度各集装箱船公司表现不同

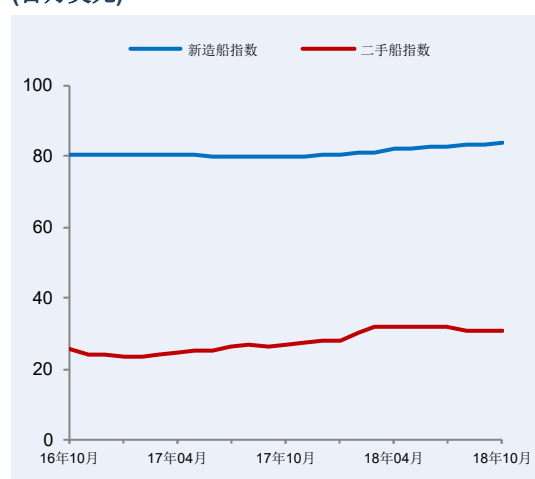
集装箱班轮公司发布了2018年第三季度财报，各公司表现大相径庭。OOCL的运量和收入相对去年同期增长7%，但是单位TEU平均收入仅增长0.1%。

出乎意料的是OOCL在亚欧航线和太平洋航线上的对比明显。亚欧线上，运量增加了10.4%，但收入却持平，这主要是由于单位TEU的运价走低造成。然而，太平洋航线的情况完全不同，OOCL的运量增加7.3%，收入增加15.5%，这也反应出该地区运费的上涨。

另一方面，日本ONE发布二季度财报损失1.92亿美元，半年报亏损达3.11亿美元，主要是由于上升的燃油价格和内部问题等因素导致。该公司初始预计2018年财政年（2018年3月到2019年3月）的损失为1.1亿美元，然而现在全年损失可能达到6亿美元。

德路里集装箱新造船/二手船平均价格

(百万美元)

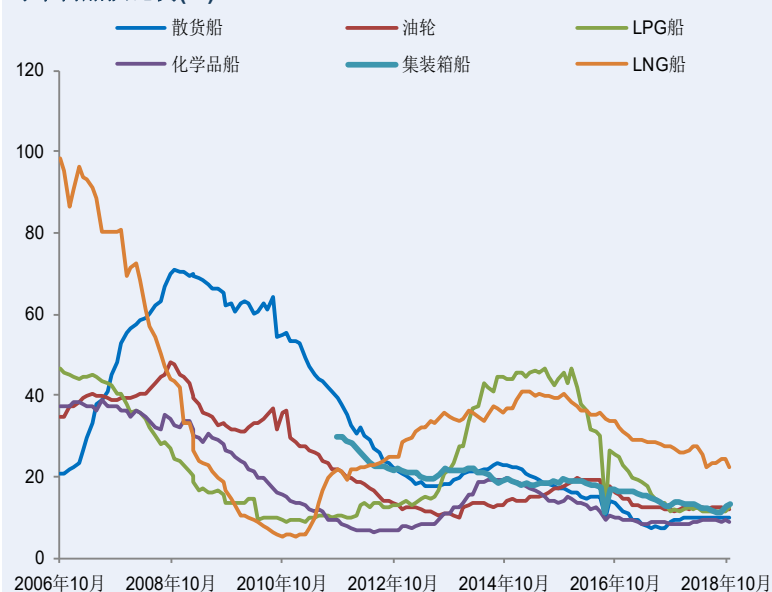


船舶资产价格一览(期末)

			17年10月	2017	18年08月	18年09月	18年10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	43.0	42.0	47.0	48.0	48.0	46.0
	VLOC 220,000 dwt	\$ 百万	46.0	45.0	50.0	52.0	52.0	49.0
集装箱船	1500 teu geared	\$ 百万	24.0	24.0	26.0	26.0	26.0	25.4
	2,500 teu gearless	\$ 百万	32.0	31.6	34.0	34.0	34.0	33.2
	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	60.0	61.0	61.0	58.5
	8,000 teu gearless	\$ 百万	75.0	75.0	77.0	78.0	78.0	76.8
	10,000 teu gearless	\$ 百万	88.0	88.0	92.0	93.0	93.0	91.0
	12,000 teu gearless	\$ 百万	106.0	106.0	111.0	111.0	111.0	109.1
	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	36.0	36.0	36.0	35.1
	Panamax 75,000 dwt	\$ 百万	38.0	38.1	40.0	40.0	40.0	39.3
	Aframax 115,000 dwt	\$ 百万	43.0	43.4	48.0	48.0	48.0	46.5
	Suezmax 160,000 dwt	\$ 百万	54.0	53.8	60.0	60.0	60.0	58.4
	VLCC 320,000 dwt	\$ 百万	81.0	81.1	90.0	90.0	92.0	87.3
化学品船	8-9,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	16.5	16.4	17.0	17.0	17.0	16.8
	10-12,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	19.5	19.3	20.0	20.0	20.0	19.8
	14-16,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	23.0	23.0	23.5	23.5	23.5	23.3
	18-20,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	24.0	24.0	24.5	24.5	24.5	24.3
	35-37,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	31.0	31.0	31.5	31.5	31.5	31.3
	40-50,000 dwt IMO II coated	\$ 百万	33.0	33.0	35.0	35.0	35.0	34.3
	8-9,000 dwt IMO II stainless steel	\$ 百万	21.5	21.3	22.0	22.0	22.0	21.8
	10-12,000 dwt IMO II stainless steel	\$ 百万	27.0	26.9	27.5	27.5	27.5	27.3
	14-16,000 dwt IMO II stainless steel	\$ 百万	29.9	29.9	30.0	30.0	30.0	30.0
	18-20,000 dwt IMO II stainless steel	\$ 百万	32.5	32.5	33.5	33.5	33.5	33.2
LPG船	3,200 cbm s/r	\$ 百万	16.0	16.0	17.0	17.0	16.0	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	69.0	69.0
LNG船	170,000 cbm	\$ 百万	184.0	184.0	185.0	183.0	185.0	184.0
二手船价格								
散货船	Handysize (10 yr) 28,000 dwt	\$ 百万	9.0	7.5	10.0	9.0	9.0	9.5
	Supramax (5 yr) 55,000 dwt	\$ 百万	17.0	16.0	19.0	18.0	18.0	18.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	20.0	19.0	23.0	22.0	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	3.0	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	8.5	7.6	10.0	10.0	10.0	10.0
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	9.5	7.5	11.0	10.5	10.5	11.0
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	9.5	8.3	12.0	11.5	11.5	12.2
	4,000 teu gearless (10 yr)	\$ 百万	10.5	8.8	12.5	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	26.4
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$ 百万	27.0	27.6	30.0	30.0	30.0	29.1
	Aframax (5 yr) 105,000 dwt	\$ 百万	30.0	29.8	32.0	32.0	31.0	31.5
	Suezmax (5 yr) 167,000 dwt	\$ 百万	40.0	40.4	43.5	45.0	45.0	43.3
	VLCC (5 yr) 310,000 dwt	\$ 百万	62.0	61.3	64.0	65.0	65.0	63.9
化学品船	8-9,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5
	10-12,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	8.5	8.6	8.5	8.5	8.5	8.5
	14-16,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	10.0	10.1	10.0	10.0	10.0	10.0
	18-20,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	11.5	11.9	11.0	11.0	11.0	11.0
	35-37,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	14.0	14.6	13.5	13.5	13.5	13.5
	40-50,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$ 百万	17.0	16.3	17.0	16.5	16.5	17.0
	8-9,000 dwt IMO II stainless steel (10 yr)	\$ 百万	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
	10-12,000 dwt IMO II stainless steel (10 yr)	\$ 百万	12.5	12.6	12.5	12.5	12.5	12.5
	14-16,000 dwt IMO II stainless steel (10 yr)	\$ 百万	14.5	14.9	14.0	14.0	14.0	14.0
	18-20,000 dwt IMO II stainless steel (10 yr)	\$ 百万	15.8	16.5	16.0	15.5	15.5	15.9
LPG船	3,200 cbm s/r (10 yr)	\$ 百万	8.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0
	20,000 cbm s/r (10 yr)	\$ 百万	32.0	32.0	27.0	27.0	27.0	27.0
	78,000 cbm f/r (10 yr)	\$ 百万	42.0	43.0	43.0	43.0	43.0	43.0

*自年初平均

订单占船队比例(%)



干散货船订单量低位徘徊

截至10月底,干散货新造船订单量仍然维持在船队规模的9.8%,船东下单订造新船的兴趣较小。相对于去年同期46条的下订单量,今年10月仅有11条。IMO规则即将生效,船东较多持观望态度。CSSC租赁公司订造了2条小型海岬型船,计划2020年交付。今年早期,该公司订造了4条类似的船,可能会长期出租给Cargill海运。同时,AVIC租赁公司订造了4条大灵便型船,正在寻早潜在租家。

和订单情况不同,船队规模不断扩大,原因为拆船量萎靡。市场对干散货船租金的乐观预期导致拆船数量较少。尽管如此,我们预计随着IMO规则的实施,拆船量将会逐步上升。目前,船队总数量中有18%

超过了15年船龄,这些船舶将会是主要拆解对象。

与此同时,大量的拆船限制了原油船队规模的增长。拆船和新造船相互抵消,油轮船队整体规模持平,维持在4.7亿dwt。新船订单量为5.53千万dwt,下降了1.7%,主要由于本月新增订单较少。但是订单总量比例仍然较高,占船队总规模的12%。根据订单情况预计直到2019年会有大量的新船交付。

10月有超过4万dwt的化学品船交付,这使目前的船队规模不断扩大。2018年10月交付的15条船中,有8条是MR船型。相对于2017年10月128条的订单,今年10月订单量急速下降,仅有69条。有限的新订单加上大量的新船交付使造船订单相对整体船队规模的比例减少,目前占化学品船队规模的8.8%,合计4465条船,共1.09亿dwt。

截止10月份LNG造船订单达到122条,合计运力8.3千万cbm。虽然有大量新订单,但由于交付量也处于高位,整体造船订单规模没有增长。5艘合计运力67万cmb的LNG船在10月进行了交付,同时也有6条合计运力38万cbm的新订单。同月,中国船厂接受了4条LNG加油船订单。Avenir LNG在韩国船厂订造了2条小型LNG运输船。另外有两家新的船公司进入市场,分别是ENN Shipping和Eesti Gass。ENN Shipping是一个中国背景的公司,他们订造了第一条8500cmb的LNG运输船。

LPG订单量持续下降至76条,船东对建造新船非常谨慎。有一条8.4万cmb的VLGC在十月交付。目前订单量是整体船队规模的12.5%。我们相信未来几年新船下水量仍会保持低位,未来船队规模增长有限,主因是新船订单较少而老旧待拆船舶较多。

船舶资产交易一览

	17年10月		18年10月		2018 Avg*			17年10月		18年10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							LNG船 (千立方米)							
新订单量	0	0	0	0	78	15,464	新订单量	1	180	6	378	52	7,726	
交船量	7	1,208	9	2,046	126	21,546	交船量	5	956	5	672	46	7,420	
拆船量	7	525	12	1,543	131	18,823	拆船量	0	0	0	0	5	520	
二手船成交量	16	1,508	14	1,827	141	13,949	二手船成交量	0	0	0	0	3	447	
化学品船							干散货船							
新订单量	20	234	4	67	69	2,516	新订单量	46	6,018	11	1,075	173	16,516	
交船量	7	269	15	490	144	3,925	交船量	21	1,583	13	1,063	241	21,885	
拆船量	4	166	0	0	27	567	拆船量	14	896	5	401	56	3,865	
二手船成交量	11	263	10	310	172	4,979	二手船成交量	54	3,248	53	4,022	435	30,071	
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	0	0	13	37	149	1,024	
交船量	1	12	1	84	30	1,148	交船量	8	39	9	83	154	1,220	
拆船量	0	0	1	75	34	973	拆船量	8	16	20	35	49	79	
二手船成交量	2	145	10	40	42	1,384	二手船成交量	32	119	22	87	213	698	

*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10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	3,419	98,111	106	3,394	21	695	61	2,048	23	617	1	35	3.5%
40-65,000	3,592	198,514	193	11,780	29	1,764	86	5,239	61	3,733	17	1,045	5.9%
65-85,000	2,150	167,769	213	17,224	14	1,149	109	8,896	78	6,263	12	916	10.3%
85-120,000	564	54,503	38	3,469	3	279	16	1,479	14	1,254	5	458	6.4%
120-220,000	1,356	248,431	119	23,230	7	1,407	44	8,759	61	11,692	7	1,372	9.4%
220,000+	236	70,315	69	23,075	7	2,465	27	9,010	25	8,350	10	3,250	32.8%
总计	11,317	837,644	738	82,174	81	7,759	343	35,431	262	31,909	52	7,075	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	2,286	2,394	160	212	15	13	90	111	51	82	4	7	8.9%
2,000-3,000	651	1,653	94	244	10	25	29	75	52	136	3	8	14.7%
3,000-5,300	910	3,859	10	34	4	14	4	14	2	6	-	-	0.9%
5,300-10,000	932	7,050	1	5	-	-	-	-	1	5	-	-	0.1%
10,000-12,500	145	1,553	35	391	2	22	6	70	14	155	13	143	25.1%
12,500-14,500 (<52m beam)	231	3,153	31	425	2	28	19	264	6	80	4	53	13.5%
13,000-18,000 (>52m beam)	32	525	30	451	1	15	5	76	8	119	16	241	85.9%
18,000+	88	1,711	51	1,101	3	59	20	421	28	621	-	-	64.3%
总计	5,275	21,898	412	2,863	37	176	173	1,029	162	1,204	40	453	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	817	28,517	64	2,538	7	276	40	1,452	12	561	5	250	6.9%
55-80,000	402	29,229	26	1,907	4	296	13	974	9	637	-	-	6.5%
80-120,000	966	105,495	118	13,235	14	1,577	61	6,904	23	2,540	20	2,214	12.5%
120-200,000	527	82,736	39	6,087	8	1,238	23	3,587	7	1,104	1	158	7.4%
200-320,000	683	209,672	97	29,988	8	2,486	56	17,386	31	9,489	2	627	14.4%
320,000+	46	14,759	5	1,600	1	320	4	1,280	-	-	-	-	10.8%
总计	3,441	470,408	349	55,356	42	6,193	197	31,584	82	14,330	28	3,249	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	1,399	7,696	64	440	17	108	31	228	8	54	8	49	5.7%
10-25,000	1,188	18,969	88	1,503	15	241	49	816	24	445	-	-	7.9%
25-40,000	619	21,499	33	1,063	6	225	18	560	9	278	-	-	4.9%
40-55,000	1,217	58,499	126	6,228	7	345	83	4,103	35	1,731	1	50	10.6%
55,000+	42	3,175	8	440	-	-	2	110	2	110	4	220	13.9%
总计	4,465	109,837	319	9,673	45	919	183	5,817	78	2,618	11	305	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	562	1,432	7	17	1	4	2	5	4	8	-	-	1.2%
5-12,000	293	2,075	10	59	2	10	3	15	5	34	-	-	2.9%
12-25,000	145	2,717	10	199	1	13	8	163	1	23	-	-	7.3%
25-50,000	100	3,667	5	188	1	38	3	112	1	38	-	-	5.1%
50-70,000	23	1,370	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
70,000+	268	21,980	44	3,695	2	165	19	1,559	23	1,971	-	-	16.8%
总计	1,391	33,241	76	4,158	7	230	35	1,854	34	2,074	-	-	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	43	611	15	165	3	48	5	58	6	52	1	8	27.1%
50-100,000 cbm	7	534	2	160	-	-	-	-	-	-	2	160	29.9%
100-150,000 cbm	223	31,003	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000 cbm	244	40,377	105	18,274	10	1,727	39	6,772	40	6,981	16	2,794	45.3%
200,000 cbm+	46	10,598	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
总计	563	83,123	122	18,599	13	1,776	44	6,830	46	7,033	14	2,383	22.4%



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

