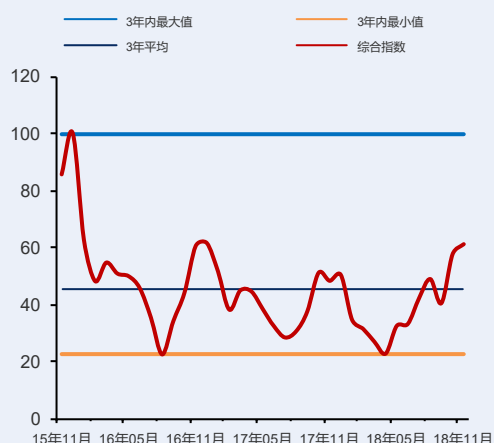
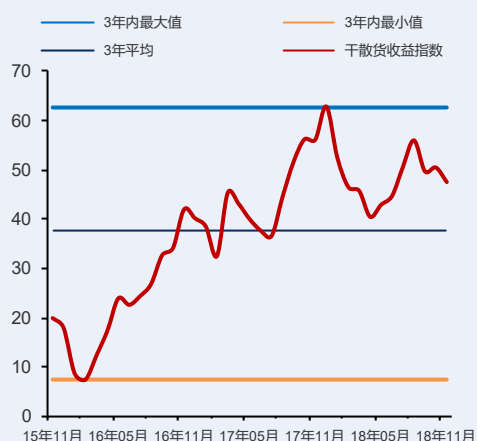


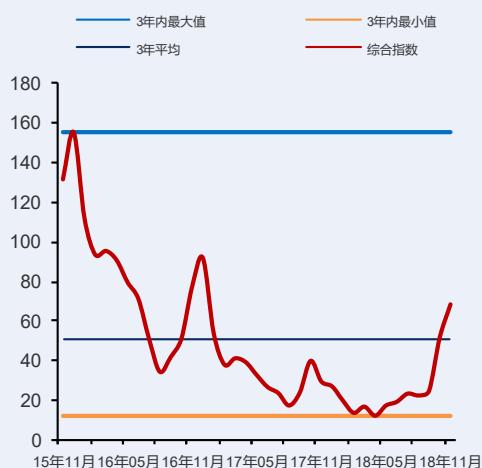
德路里综合回报收益指数
(2010 年 01 月=100)



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)



原油需求强劲 - 油轮板块显现一丝曙光

经过沉闷的第三季度，石油展现强劲需求，油轮市场已经显示出一线希望。此外，美国政府给予包括韩国、日本、印度在内的八个国家对伊朗的制裁的豁免，缓解了市场忧虑，拉动油价进一步下跌。由于亚洲和欧洲的炼油厂原油需求坚挺，我们看到阿拉伯海湾和西非市场租船业务非常活跃。随着 2018 年即将结束，强劲的石油需求和船队增速疲软，我们预计油轮市场运费将保持坚挺。

与此同时，欧佩克成员卡塔尔已决定撤回其成员国身份，该决定自 2019 年 1 月起生效。这个油气丰富的国家是欧佩克成员国中石油生产最小的国家之一，2018 年 10 月原油生产量占欧佩克原油生产总量的不到 2% 的市场份额。他们的退出对欧佩克原油产量的影响有限，但可能会影响欧佩克的决策及共识。

我们对干散货市场前景的看法保持不变。中国工业活动放缓和钢材价格疲软抑制钢铁产量。此外，基建项目在冬天也不太活跃，进一步遏制中国对钢铁的需求。美国和中国之间的贸易战暂时缓和，这对干散货是个好兆头。在最近的 G20 峰会上，美国同意在 90 天内暂停实施原来的中国进口关税提高计划，中国表示愿意增加从美国的农产品进口。此外，我们对煤炭持乐观态度。冬季是印度和欧盟煤炭消耗旺季，欧洲的能源消耗将是大西洋煤炭贸易的有力支撑。与此同时，发电量稳步上升和基础设施建设加快，印度煤炭进口将保持坚挺。

在集装箱领域，新造船市场在 11 月有所攀升，共有 28 条新船订单，全部是驳船订单，总运力在 67,000 TEU。万海公司已宣布其船队扩建计划，主要为亚洲区域内贸易服务，其在中国和日本船厂共计有 20 条驳船订单。

在 11 月，LNG 船租金达到非常惊人的 195,000 美元/天，是 2017 年同期的 2 倍还多。我们预计 12 月平均租金水平变化不大。同时，在 LPG 板块，VLGC 市场在 11 月份走弱，而沿海小型船舶租金增长。BLPG 均价为每吨 \$41 美金，比 10 月低 11%。由于运力充足及暖冬背景下亚洲进口量偏低，阿拉伯湾-日本航线收益疲软。在欧洲市场，冷冬背景下 LPG 需求高企，LPG 运力供给短缺，租金有所恢复。

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11月	2017	18年09月	18年10月	18年11月	2018*
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize 37,000 dwt	9,100	8,000	10,700	10,700	9,800	10,300
Supramax 55,000 dwt	10,600	9,600	13,300	13,300	12,100	12,800
Panamax 75,000 dwt	11,800	10,600	13,500	13,600	12,100	13,200
Capesize 170,000 dwt	16,500	15,000	20,600	20,300	15,600	19,300
VLOC 200,000+ dwt	19,500	17,900	24,000	23,600	18,000	22,800
集装箱船 - 美元/天						
700 teu gearless	4,750	4,500	5,500	5,300	5,200	5,500
1,110 teu geared	6,300	6,200	7,100	6,600	6,500	7,400
1,700 teu geared	8,100	7,300	10,200	9,700	8,500	10,000
2,500 teu geared	8,500	8,100	11,600	10,000	9,800	10,700
3,500 teu gearless	8,200	7,800	12,000	10,800	9,500	10,800
4,250 teu gearless	7,500	7,800	12,300	11,200	10,800	11,200
4,500-5,500 teu wide beam	12,000	11,200	15,500	13,700	13,700	15,100
8,500 teu gearless	14,000	13,500	12,700	12,500	13,000	15,900
油轮 - 美元/天						
MR 47,000 dwt	13,750	13,200	12,500	12,350	12,750	13,100
LR1 75,000 dwt	13,000	13,000	12,750	12,750	12,750	12,800
Aframax 110,000 dwt	15,250	15,600	14,250	15,250	18,000	14,800
Suezmax 150,000 dwt	17,500	18,300	17,000	17,500	21,500	17,000
VLCC 300,000 dwt	27,000	27,200	23,000	26,000	29,000	23,000
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	9,200	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	10,450
14-16,000 dwt IMO II stainless steel	11,500	11,400	11,700	11,700	11,700	11,620
18-20,000 dwt IMO II stainless steel	12,750	13,150	12,800	12,800	12,800	12,950
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)	59,000	40,300	90,000	148,000	195,000	75,900
160,000 cbm; Long-term (5-yr, DFDE)	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)	24,700	21,700	17,500	18,000	19,100	18,200
Grain - USG-Japan (Pmax)	24,100	22,700	27,200	28,100	29,300	26,300
Coal - Bolivar-ARA (Cape)	22,000	12,800	12,700	14,800	10,400	13,800
Ore - W.Aus-China (Cape)	19,600	14,300	15,300	17,400	11,700	14,400
Ore - Brazil-China (VLOC)	24,800	19,000	26,500	26,100	18,700	23,000
油轮 - 美元/天						
NWE-Caribs/USES (MR)	10,600	7,200	3,000	3,200	7,600	5,100
AG-Japan (LR1)	3,400	7,800	5,400	7,000	8,900	6,800
Med-Med (Amax)	9,300	9,300	8,200	15,000	25,800	8,300
W.Af-Car/USES (Smax)	14,900	11,200	6,900	5,900	8,500	5,700
AG-Japan (VLCC)	20,400	22,600	18,700	43,200	45,900	17,700
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan (VLGC)	355,000	453,000	777,000	910,000	729,000	531,500
NWE-EE/NA (4,000t)	284,000	501,500	482,000	554,000	604,000	477,000

*自年初平均

干散货

干散货市场前景稳定

Drewry 认为，12 月份干散货租金前景将保持稳定。首先，我们中国的铁矿石进口不会有大幅增加。工业生产放缓，抑制钢铁消费，从而缩小对于铁矿石的需求。在 11 月份，中国制造业采购经理人指数达到两年来的最低点。其次，中国政府对进口煤炭延迟通关到 2019 年 1 月，因此中国煤炭进口前景黯淡。第三，干散货船拆船量较低，船队运力持续增长。尽管如此，并不是干散货市场的一切都很黯淡。我们看好印度煤炭进口。印度的电力公司的煤炭库存低且需求强劲，印度钢铁和水泥行业的发展也将对煤炭进口形成有力支撑。与此同时，中美之间的贸易战暂时缓和和可以逐步改善美中大豆贸易。在最近结束的 G20 峰会上，中国政府表示将增加美国的农产品进口。

油轮

2018 年底前运费将保持坚挺

由于石油需求强劲，运力增速有限，我们预计在 2018 年底前油轮市场运费将保持坚挺。然而，2019 年上半年将会有所变化。由于石油需求的季节性疲软和欧佩克可能减产，均将使运费承压。虽然美国给予八国在 2019 年 5 月前伊朗原油进口的豁免，这可使油轮市场有个喘息机会，但迫在眉睫的欧佩克减产则抑制了原油油轮市场的运力需求。预计由美国领导的非欧佩克国家原油产量的增长很可能在 2019 年挤压对欧佩克原油的需求，欧佩克成员国可能在维也纳会议上对产油量削减计划进行进一步的讨论。虽然从美国到亚洲的原油出口将继续支撑油轮市场的吨海里需求，而阿拉伯海湾原油产量的减少将抵消部分吨海里的需求。

同时，部分 LR 型成品油轮被用于原油贸易，缓解了成品油轮供给过剩压力，成品油轮市场也有一定受益。由于 12 月份 Aframax 租金比 LR 租金偏高，我们预计 LR 油轮用于原油贸易的情况将保持继续，LR 油轮租金将保持坚挺。

干散货船

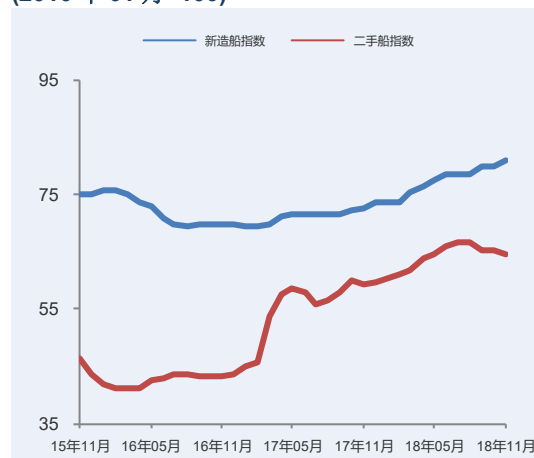
新造船活动有所增加

从长远来看，干散货市场前景光明，促使船东投资新造船市场。11月有18艘新船订单，比10月份增加了50%。尽管如此，新造船活动仍然比2017年萧条。由于订单占现有船队的比例很小，新造船订单的小幅增长不会导致长期供过于求。

中国船东山东海运在上海外高桥船厂订购了10艘单艘运力18万dwt的Capesize型船。所有船舶计划于2020年和2021年交付。交付后，他们将与德国能源公司RWE签订长期租船合同，以运输煤炭和其他原材料。另外，江苏远洋运输公司订购了四艘Ultramax。

德路里干散货新造船/二手船指数

(2010年01月=100)



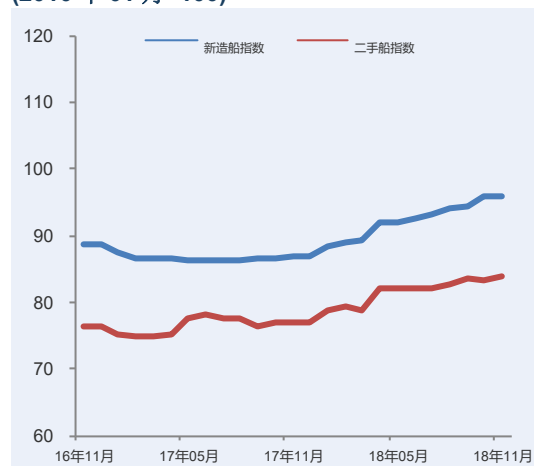
油轮

下单放缓利好未来市场

经历了2018年前三季度的高订单量之后，新订单量在2018年最后一个季度有所下降，这对未来市场是一个利好信号。11月，成品油轮市场的新造船订购为零，同时原油油轮市场也仅有三艘新订单。油轮市场新订单量有限主要受到信贷紧张，未来供应不确定性和低硫燃料价格的限制。与此同时，8艘成品油轮（包括5艘MR和2艘LR）被拆解。

德路里油轮新造船/二手船指数

(2010年01月=100)



集装箱船

码头装卸量增加

随着旺季来临，集装箱货物需求增加，主要港口（139个样本港口）的集装箱装卸量同比增长5.8%。需求在2018年前10个月也有所增长。

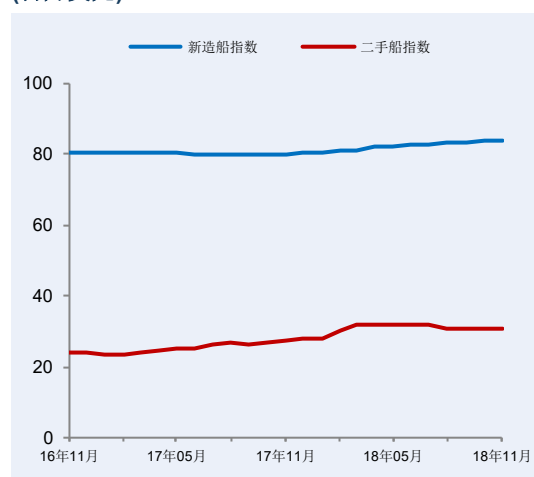
然而，中东地区主要港口前10个月装卸量下降，主要是因为对伊朗的制裁以及沙特阿拉伯和阿联酋的港口增长放缓。

大中华区，受圣诞节和农历新年较早影响，需求增加，同比增长。10月份上海、宁波和广州（南沙）的吞吐量分别比2017年同期增长10%，5%和8%。同时，前10个月中国前十大港口吞吐量同比增长4.2%。

世界第二大港口新加坡在2018年前10个月也实现了10%的年增长率。然而，香港同期总吞吐量下降了5.4%，主要转运量下降了5.2%。同时，广州（南沙）港的转运量激增9%以上。

德路里集装箱新造船/二手船平均价格

(百万美元)

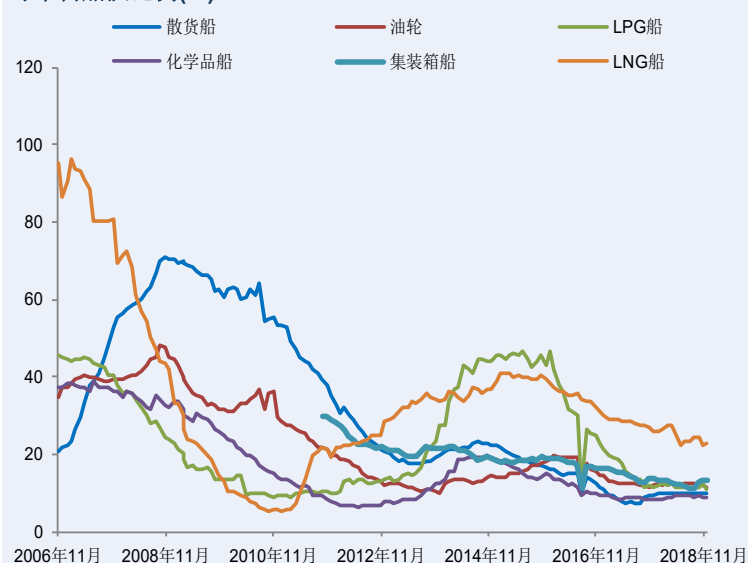


船舶资产价格一览(期末)

		17年11月	2017	18年09月	18年10月	18年11月	2018*
新造船价格							
散货船	Handysize 28,000 dwt	\$百万	17.0	17.0	19.0	19.0	18.0
	Supramax 55,000 dwt	\$百万	24.0	24.0	26.0	26.0	25.0
	Panamax 75,000 dwt	\$百万	26.0	26.0	28.0	28.0	28.0
	Post Panamax 95,000 dwt	\$百万	28.0	28.0	30.0	30.0	30.0
	Capesize 170,000 dwt	\$百万	44.0	42.0	48.0	48.0	46.0
	VLOC 220,000 dwt	\$百万	46.0	45.0	52.0	52.0	50.0
集装箱船	1,500 teu geared	\$百万	24.0	24.0	26.0	26.0	25.5
	2,500 teu gearless	\$百万	32.0	31.6	34.0	34.0	33.2
	3,500 teu gearless	\$百万	41.0	40.6	42.0	42.0	42.2
	6,500 teu gearless	\$百万	56.0	55.8	61.0	61.0	58.8
	8,000 teu gearless	\$百万	75.0	75.0	78.0	78.0	77.0
	10,000 teu gearless	\$百万	88.0	88.0	93.0	93.0	91.2
	12,000 teu gearless	\$百万	106.0	106.0	111.0	111.0	109.4
油轮	14,000 teu gearless	\$百万	115.0	115.0	116.0	116.0	116.0
	MR 51,000 dwt	\$百万	33.0	32.7	36.0	36.0	35.7
	Panamax 75,000 dwt	\$百万	38.0	38.1	40.0	40.0	39.3
	Aframax 115,000 dwt	\$百万	44.0	43.4	48.0	48.0	46.5
	Suezmax 160,000 dwt	\$百万	55.0	53.8	60.0	60.0	58.4
化学品船	VLCC 320,000 dwt	\$百万	81.0	81.1	90.0	92.0	87.3
	8-9,000 dwt IMO II coated	\$百万	16.5	16.4	17.0	17.0	16.9
	10-12,000 dwt IMO II coated	\$百万	19.5	19.3	20.0	20.0	19.9
	14-16,000 dwt IMO II coated	\$百万	23.0	23.0	23.5	23.5	23.4
	18-20,000 dwt IMO II coated	\$百万	24.0	24.0	24.5	24.5	24.4
	35-37,000 dwt IMO II coated	\$百万	31.0	31.0	32.0	32.0	31.6
	40-50,000 dwt IMO II coated	\$百万	33.0	33.0	35.0	35.0	34.5
	8-9,000 dwt IMO II stainless steel	\$百万	21.5	21.3	22.0	22.0	21.8
	10-12,000 dwt IMO II stainless steel	\$百万	27.0	26.9	27.5	27.5	27.4
	14-16,000 dwt IMO II stainless steel	\$百万	29.9	29.9	30.0	30.0	30.0
	18-20,000 dwt IMO II stainless steel	\$百万	32.5	32.5	33.5	33.5	33.2
LPG船	3,200 cbm s/r	\$百万	16.0	16.0	17.0	16.0	16.0
	20,000 cbm s/r	\$百万	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0
	78,000 cbm f/r	\$百万	64.0	64.0	70.0	69.0	70.0
LNG船	170,000 cbm	\$百万	184.0	184.0	185.0	183.0	184.0
二手船价格							
散货船	Handysize (10 yr) 28,000 dwt	\$百万	9.0	7.5	9.0	9.0	9.5
	Supramax (5 yr) 55,000 dwt	\$百万	17.0	16.0	18.0	18.0	18.0
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$百万	20.0	19.0	22.0	22.0	22.0
	Capesize (5 yr) 170,000 dwt	\$百万	32.0	30.0	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	3.5
	1,000 teu geared (10 yr)	\$百万	6.0	5.9	6.0	6.0	6.4
	1,700 teu geared (10 yr)	\$百万	8.5	7.6	10.0	10.0	10.0
	2,700 teu gearless (10 yr)	\$百万	9.5	7.5	10.5	11.0	11.1
	3,500 teu gearless (10 yr)	\$百万	10.0	8.3	11.5	11.5	12.1
	4,000 teu gearless (10 yr)	\$百万	10.5	8.8	12.5	12.0	12.8
油轮	MR (5 yr) 47,000 dwt	\$百万	24.0	23.5	27.0	27.0	26.4
	Panamax (5 yr) 75,000 dwt	\$百万	27.0	27.6	30.0	30.0	29.2
	Aframax (5 yr) 105,000 dwt	\$百万	30.0	29.8	32.0	31.0	31.5
	Suezmax (5 yr) 157,000 dwt	\$百万	40.0	40.4	45.0	45.0	43.4
	VLCC (5 yr) 310,000 dwt	\$百万	62.0	61.3	65.0	65.0	64.1
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
	10-12,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$百万	8.5	8.6	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
	18-20,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$百万	11.0	11.9	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
	40-50,000 dwt IMO II coated (10 yr)	\$百万	17.0	16.3	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
	10-12,000 dwt IMO II stainless steel (10 yr)	\$百万	12.5	12.6	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
	18-20,000 dwt IMO II stainless steel (10 yr)	\$百万	15.3	16.5	15.5	15.5	15.9
LPG船	3,200 cbm s/r (10 yr)	\$百万	8.0	8.0	9.0	9.0	9.0
	20,000 cbm s/r (10 yr)	\$百万	29.0	32.0	27.0	27.0	29.0
	78,000 cbm f/r (10 yr)	\$百万	42.0	42.0	43.0	43.0	43.0

*自年初平均

订单占船队比例(%)



油轮船舶拆解活跃

11月，油轮船队规模增长0.2%至4.7亿dwt。2018年前11个月船队规模的增长率也为0.2%，拆解活跃使得船队规模与年初相似。尽管交船量较高，但油轮市场的整体订单量仍然较大，占船队的11.6%。原油油轮的订单量占现有船队比率略高，为12.2%，共计228艘（4,700万dwt），这将使2019年交付量保持在高位。

化学品船订单占船队的百分比在2018年11月下降了0.5%至8.7%。尽管11月出现了12艘新船订单，但这些订单均为小型化学品船（12艘船低于25,000dwt）。此外，订单交付，特别是大型船舶的交付，限制了订单占现有船队的比例。然而，由于大多数主要航线已经供过于

求，而这些交付的订单使船队迅速膨胀，使得船东较为担忧。拆解已经连续三个月停滞。对整个化学品船队来说，任何拆解活动都是好的。但是，目前拆船厂正在积极进行油轮拆解活动，因为油轮船只较大，产出的钢量较多，因此相对较小的化学品船被忽视。同时，化学品船的平均拆解船龄为25年，而目前船队很年轻（平均船龄只有10.1年）。其中，较大船舶（40,000dwt以上）的平均船龄只有8岁。因此，化学品船队未来几年将保持供过于求的状态。目前，船队数量为4,478艘，共计运力1.1亿dwt。

11月，LNG船舶订单增加，达到124艘，共计运力1,800万立方米。BW LNG在韩国船厂订购了两艘LNG运输船，同时订下了四份期权合约。高达195,000美元的日租金继续吸引市场对LNG板块的投资。由于DFDE船的新造成本低至1.85亿美元，同时租金较高且贸易增长强劲，今年LNG运输船订单增加。截至2018年11月，订单量多达52艘，等于每个月都会有5艘新订单产生。我们预计新订单量将继续上涨。

由于没有新订单产生，LPG订单规模持续收缩至70艘。运费较高导致拆船量低、交付量高。一艘运力为82,000立方米的VLGC和一艘运力为5,000立方米的LPG船于11月交付。目前订单占现有船队比例为10.7%，Drewry认为未来几年船舶交付量将保持低位。由于目前船队船龄较大，可能被拆解的船舶数量较多，我们认为LPG船队将在未来几年继续收缩。

干散货船舶订单较上月小幅上涨1.7%。

集装箱船，2018年11月，订单占现有船队的比例从10月的12.8%上升至13.3%。共产生28艘新订单。

船舶资产交易一览

	17年11月		18年11月		2018 Avg*			17年11月		18年11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	10	2,024	3	612	81	16,076	新订单量	0	0	2	348	58	8,624	
交船量	8	1,463	6	1,012	132	22,558	交船量	3	517	3	371	49	7,791	
拆船量	10	1,187	12	887	143	19,709	拆船量	0	0	0	0	5	520	
二手船成交量	15	1,148	29	2,839	184	18,616	二手船成交量	0	0	0	0	3	447	
化学品船							干散货船							
新订单量	8	128	12	194	82	2,791	新订单量	34	2,155	18	2,372	236	23,464	
交船量	9	289	11	210	164	4,321	交船量	16	1,082	17	2,282	273	25,090	
拆船量	5	79	0	0	27	567	拆船量	10	950	5	400	61	4,266	
二手船成交量	12	340	22	828	194	5,807	二手船成交量	54	3,302	51	3,020	486	33,091	
LPG船 (千立方米)							集装箱船 (千标准箱)							
新订单量	0	0	0	0	19	1,082	新订单量	22	97	28	67	213	1,241	
交船量	4	128	2	87	32	1,235	交船量	15	121	9	36	163	1,256	
拆船量	1	2	0	0	33	898	拆船量	9	18	10	22	59	101	
二手船成交量	1	84	4	242	46	1,627	二手船成交量	20	58	16	55	229	753	

*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11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	3,423	98,158	102	3,310	10	358	65	2,187	26	730	1	35	3.4%
40-65,000	3,598	198,909	189	11,500	6	348	96	5,860	70	4,247	17	1,045	5.8%
65-85,000	2,156	168,258	221	17,885	8	654	109	8,905	91	7,328	13	998	10.6%
85-120,000	565	54,605	37	3,378	1	99	17	1,566	14	1,256	5	458	6.2%
120-220,000	1,357	248,639	129	25,175	5	1,017	45	8,941	66	12,764	13	2,452	10.1%
220,000+	238	71,235	68	22,355	3	1,025	28	9,250	27	8,830	10	3,250	31.4%
总计	11,337	839,804	746	83,602	33	3,500	360	36,709	294	35,156	59	8,237	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	2,271	2,368	164	220	8	7	94	115	57	88	5	9	9.3%
2,000-3,000	653	1,659	109	277	4	10	33	84	51	133	21	49	16.7%
3,000-5,300	908	3,849	17	55	2	7	5	17	10	30	-	-	1.4%
5,300-10,000	932	7,050	1	5	-	-	-	-	1	5	-	-	0.1%
10,000-12,500	147	1,577	34	383	-	-	7	84	14	156	13	143	24.3%
12,500-14,500													
(<52m beam)	233	3,181	30	411	1	14	19	264	6	80	4	53	12.9%
13,000-18,000													
(>52m beam)	32	525	30	451	1	15	5	76	8	119	16	241	86.0%
18,000+	91	1,773	51	1,101	3	59	20	421	28	621	-	-	62.1%
总计	5,267	21,983	436	2,903	19	113	183	1,061	175	1,234	59	496	13.2%
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	817	28,532	3	86	47	1,760	20	801	5	250	75	2,898	8.7%
55-80,000	401	29,157	2	146	12	902	9	637	-	-	23	1,684	5.8%
80-120,000	966	105,524	8	909	63	7,131	24	2,720	20	2,214	115	12,974	12.3%
120-200,000	526	82,579	5	766	26	4,051	9	1,416	1	158	41	6,391	7.7%
200-320,000	687	210,915	3	930	58	17,996	32	9,789	2	627	95	29,342	13.9%
320,000+	46	14,759	-	-	5	1,600	-	-	-	-	5	1,600	10.8%
总计	3,443	471,466	21	2,838	211	33,441	94	15,363	28	3,249	354	54,890	11.6%
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	1,397	7,695	62	437	10	70	34	249	10	68	8	49	5.7%
10-25,000	1,198	19,135	85	1,453	6	82	47	778	31	577	1	16	7.6%
25-40,000	616	21,368	33	1,050	4	152	20	620	9	278	-	-	4.9%
40-55,000	1,226	58,967	125	6,175	6	295	83	4,100	35	1,731	1	50	10.5%
55,000+	41	3,088	8	440	-	-	2	110	2	110	4	220	14.3%
总计	4,478	110,252	313	9,555	26	599	186	5,857	87	2,763	12	321	8.7%
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	563	1,438	7	17	-	-	2	5	5	12	-	-	1.2%
5-12,000	295	2,086	11	64	1	5	3	15	7	44	-	-	3.1%
12-25,000	145	2,717	10	199	1	13	8	163	1	23	-	-	7.3%
25-50,000	101	3,705	4	150	-	-	3	112	1	38	-	-	4.1%
50-70,000	23	1,370	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
70,000+	269	22,071	38	3,137	1	83	18	1,475	19	1,580	-	-	14.2%
总计	1,396	33,387	70	3,568	3	101	34	1,770	33	1,697	-	-	10.7%
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	192	1	45	7	88	6	52	1	8	31.5%
50-100,000 cbm	7	534	2	0	-	-	-	-	-	-	2	0	0.0%
100-150,000 cbm	223	31,003	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000 cbm	244	40,377	107	18,640	6	1,043	39	6,772	42	7,336	20	3,490	46.2%
200,000 cbm+	46	10,598	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
总计	563	83,123	124	18,833	7	1,088	46	6,860	48	7,387	23	3,497	22.7%



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

