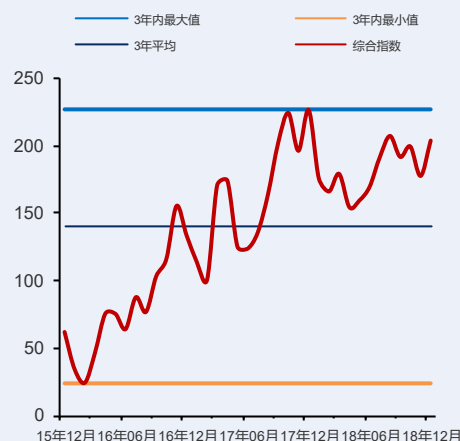
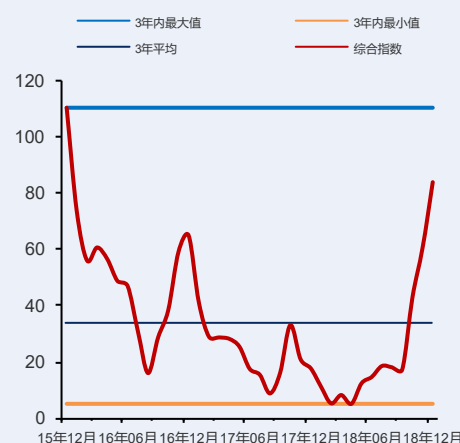


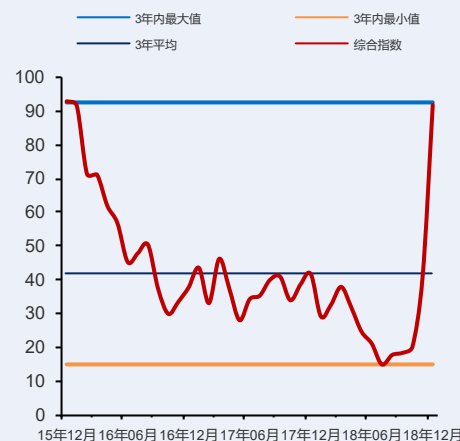
德路里干散货回报收益指数
(2015 年 01 月=100)



德路里原油油轮回报收益指数
(2015 年 01 月=100)



德路里成品油油轮回报收益指数
(2015 年 01 月=100)



市场热点

2019 年，航运业迎来了新的挑战和机遇。压载水管理公约（BWMS）于 2017 年 9 月 8 日生效，可能成为 2019 年影响整个行业的重大事件。

什么是 BWMS？

压载水管理公约是 IMO 于 2004 年通过的一项公约，旨在通过检查船舶压载水控制潜在有害水生生物和微生物的传播。该公约规定，自 2017 年 9 月 8 日起，所有船舶必须在将压载水排放到新地点之前，清除水生物或使其无害。

公约基本要求

所有船东必须遵守该规定并确保以下内容：

（1）每艘船舶必须持有一份按规定制定的《压载水管理计划》，说明为满足压载水管理公约要求所采取的行动。（2）每艘船应配备一本《压载水记录簿》，以维护和记录所有计划内和计划外的压载水装排。（3）所有 400 GT 及以上的船舶必须持有船旗国颁发的国际压载水管理证书，证明该船具有符合要求的压载水管理系统。（4）所有现有船舶必须至少符合 D-1 标准（压载水置换标准）。该标准要求船舶在至少 200 米深且距离海岸至少 200 海里的公海海域中更换至少 95% 的压载水。（4）自 2017 年 9 月 8 日起，所有新船必须符合 D-2 标准（压载水处理标准，该标准规定了允许排放的压载水的最大活菌数量）。

实施时间表

新船（2017 年 9 月 8 日以后建造的）需要在公约生效后满足 D-2 标准：

现有船（2017 年 9 月 8 日之前建造的）应当在以下情况满足公约 D-2 标准：第一次换证检验，2019 年 9 月 8 日后完成换证检验或，在 2014 年 9 月 8 日之后且 2017 年 9 月 8 日之前完成的初次或换证检验，下次检验视为第一次换证检验；第二次换证检验，第一次换证检验在 2019 年 9 月 8 日前完成且该检验不在 2014 年 9 月 8 日之后且 2017 年 9 月 8 日之前完成。不适用上述检验的船舶满足 D-2 标准的时间应当由主管机关确定但不应晚于 2024 年 9 月 8 日。

（以上主要来自 IMO）

对行业的影响

随着 BWMS 的最后期限即将到来，许多船只将进船坞以获得 BWMS 认证，增加了 2019 年 9 月 8 日之后停运船舶的数量。因此，几乎所有板块的船舶运力供给都可能有所减少，导致运费飙升，直至下半年。

船厂经过五年的艰难光景，排队等待安装 BWMS 或改造的船舶可能会在 2019 年提振造船厂业务。在接下来的几年里，船厂可能会有一些稳定的船舶改造业务，以弥补新造船业务的低迷。

本期内

市场热点	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12月	YTD 2017	18年11月	18年12月	YTD 2018
期租租金						
散货船 - 美元/天						
Handysize		9,000	8,000	9,800	9,500	10,300
Supramax		10,800	9,600	12,100	12,200	12,700
Panamax		12,100	10,600	12,100	12,400	13,100
Capesize		18,600	15,000	15,600	17,800	19,200
集装箱船 - 美元/天						
700 teu	Gearless	4,900	4,500	5,200	5,200	5,500
1,110 teu	Geared	6,500	6,200	6,500	6,600	7,300
1,700 teu	Geared	8,500	7,300	8,500	7,500	9,800
2,500 teu	Geared	8,700	8,100	9,800	9,500	10,600
3,500 teu	Gearless	8,700	7,800	9,500	9,500	10,700
4,250 teu	Gearless	7,800	7,800	10,800	9,800	11,100
4,500-5,500 teu	Gearless	12,000	11,200	13,700	13,300	14,900
8,500 teu	Gearless	13,000	13,500	13,000	13,000	15,600
油轮 - 美元/天						
MR2		9,100	9,000	17,000	10,500	10,300
LR1		12,800	12,800	8,500	8,900	14,600
Aframax		13,000	13,000	12,750	14,500	13,000
Suezmax		15,500	15,600	18,000	18,750	15,100
VLCC		17,500	18,300	21,500	24,000	17,500
化学品船 - 美元/天						
8-9,000 dwt coated		8,700	8,700	8,800	8,900	8,600
18-20,000 dwt stainless		12,800	13,200	12,800	12,800	12,900
35-37,000 dwt stainless		19,500	19,400	19,600	19,600	19,500
40-50,000 dwt coated		13,700	13,400	13,900	14,500	13,900
LNG船 - 美元/天						
Spot rates (East)		59,000	40,300	148,300	187,500	127,500
Long-term rates		70,000	70,000	75,000	75,000	75,000
多用途船 - 美元/天						
5,000-7,500	dwt	5,800	5,800	6,400	6,400	6,100
7,500-10,000	dwt	5,900	5,900	6,600	6,600	6,300
10,000-15,000	dwt	6,300	6,200	7,400	7,400	6,900
15,000-20,000	dwt	6,400	6,300	7,500	7,500	7,000
20,000+	dwt	6,600	6,600	7,600	7,600	7,100
TCE收益						
散货船 - 美元/天						
Handysize (Argentina - Algeria)		5,900	5,500	7,500	7,000	6,000
Supramax (Australia-China)		4,300	2,400	3,900	5,400	5,100
Panamax (S Africa-India)		11,100	9,700	10,300	10,000	10,900
Capesize (W Aus-China)		25,700	14,200	11,700	17,000	14,600
VLCC (Brazil-China)		27,900	19,000	18,700	25,300	23,200
油轮 - 美元/天						
MR2 - TC14 (US Gulf - NWE)		5,100	2,700	7,200	16,000	2,100
LR 1 - AG-Japan (TC5)		7,100	7,800	8,900	21,000	7,900
Aframax - Med-Med		5,500	9,300	26,200	45,000	11,800
Suezmax - W.Af-Car/USES		13,600	11,200	31,900	32,300	8,400
VLCC - AG-Japan		26,000	22,600	45,900	57,500	21,400
LPG船 - 美元/自然月						
AG-Japan	LPG 44,000t tce*	443,000	376,000	729,000	606,000	538,000
NWE-EE/NA	LPG 4,000t tce*	322,000	308,000	604,000	676,000	494,000
NWE-NWE	LPG 1,800t tce*	479,000	353,000	631,000	686,000	567,000
USG-NWE	Ethylene 5,000t tce*	429,000	455,000	580,000	581,000	585,000
NWE-USG	Butadiene 4,000t tce*	275,000	302,000	552,500	554,000	527,500

*自年初平均

干散货

由于钢材消费量增加和能源需求增加，预计 2019 年大宗商品需求将会很高。2018 年，由于中国铁路和公路网络扩张，导致钢铁产品需求急剧增长，中国的钢铁产量飙升至历史新高。

随着印度开始大力投资铁路基础设施，预计 2019 年钢铁消费将大幅增加。目前印度列车主要在单轨道路上运行，在过去几年发生一系列铁路事故后引发了严重的安全问题。单轨也影响列车的准时性。因此，印度政府决定在所有路线上铺设双轨道，以便顺利通过列车并提高时效性。印度铁路钢铁消费量的急剧增加将对该国的炼焦煤产生额外需求。我们预计澳大利亚 - 印度航线的煤炭贸易将在 2019 年进一步上升。

可再生能源的快速增长正在创造对新型矿物的需求，推动了中小型干散货船的发展。随着世界能源需求逐渐从化石燃料能源转向可再生能源，我们预计这种需求将急剧增加。

用于生产电池以储存来自可再生能源的能量的主要商品是锂。随着对锂电池的需求增加，对于生产锂的锂辉石的需求也将增加。

原油油轮

由俄罗斯牵头的 OPEC 及其盟国在 2019 年上半年削减产量 120 万桶/天的决定将支撑油价上涨。然而，由于预计 2019 年非 OPEC 产量的增长将使市场保持良好供应，因此如果 OPEC 没有任何进一步的意外情况，油价上行潜力将受到限制。

今年，贸易增长将好于 2018 年，全球石油需求将强劲增长约 120 万桶/天。此外，在 IMO 规定即将到来之前，下半年更多的炼油厂运行也将支撑贸易。

由于非 OPEC 产量增长强劲，市场供应充足，OPEC 减产不太可能损害贸易。

此外，大西洋市场（特别是美国）原油出口的激增将提升油轮的吨海里需求。

由于 OPEC 和美国立场的多变，原油价格在 2018 年波动剧烈。由于 OPEC 减产，上半年油价上升。在美国对伊朗实施制裁后，布伦特原油价格飙升至每桶 80 美元。然而此后至 2018 年底，OPEC 产量增加以弥补其他地区的产量下降，油价跌至每桶 60 美元以下。2018 年，原油供应紧张导致油价高企，库存活动缩减，限制了原油贸易。

干散货船

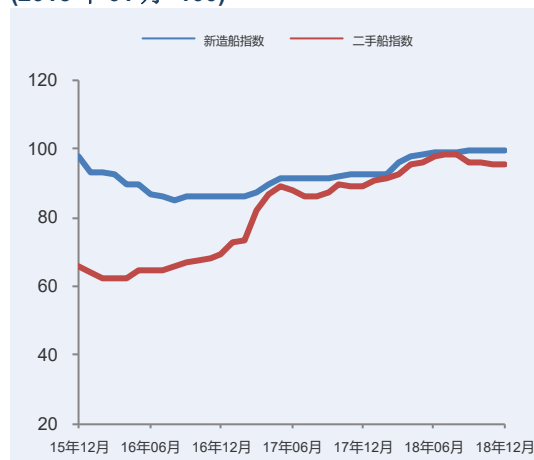
2019 年，预计大量拆解和强劲需求将利好干散货航运市场。随着 IMO 对压载水和 SOx 排放的规定截止时间的靠近，拆解活动将在 2019 年大幅增加。

2018 年，由于租金从 2016 年的低谷大幅回升，船舶拆解数量一直处于历史低位，船东希望在 2019 年决定这些船舶的最终去向前尽可能多地赚取利润。

2018 年的一大亮点是新订单量明显偏低，因为船东对安装脱硫塔保持谨慎态度，目前仍在观望中。他们当中大部分在 2019 年仍将保守行动，因此，预计 2019 年新船订单量会继续保持低迷。

德路里干散货新造船/二手船指数

(2015 年 01 月=100)



原油油轮

对于油轮船东来说，2018 年较为惨淡，前三个季度运力供给过剩，运费低迷，直到冬季才有所好转。

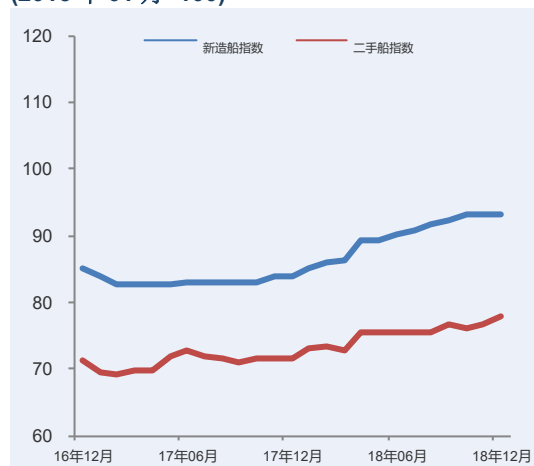
不过，由于拆解增加导致船队规模增长停滞是年内的一大利好，大量拆解改善了供需平衡，支撑了第四季度运费的季节性飙升。

尽管第四季度的高运费不太可能持续，但 2019 年的总体运费将较 2018 年的水平升高，并且船舶利用率会有所提高。

船舶资产价格将随油轮市场运价的预期回升而增加。

德路里原油油轮新造船/二手船指数

(2015 年 01 月=100)



集装箱船

2018 年，全球港口吞吐量增长了 4.7%，但 2019 年我们预计增长会减速，这也是目前集装箱运输的发展趋势。

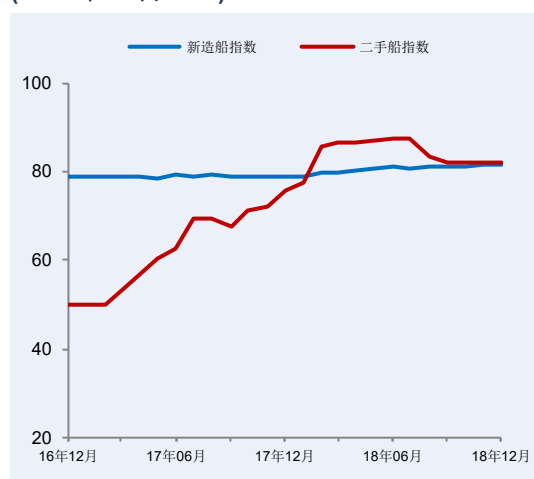
集装箱船队在 2018 年增长了 6.3%，交付速度相对较快，拆船活动有限。

新订单在 2018 年飙升了 63% 达到 120 万 teu，而 2017 年仅为 766,000 teu。尽管新订单大幅增加，但订单占船队比例仍为 13%。

自 2015 年以来，闲置运力首次在 2018 年上半年下降至 1%。然而，由于营业利润率太低迫使船东削减各航线的运力，闲置产能在下半年增加至 3%。

德路里集装箱新造船/二手船平均价格

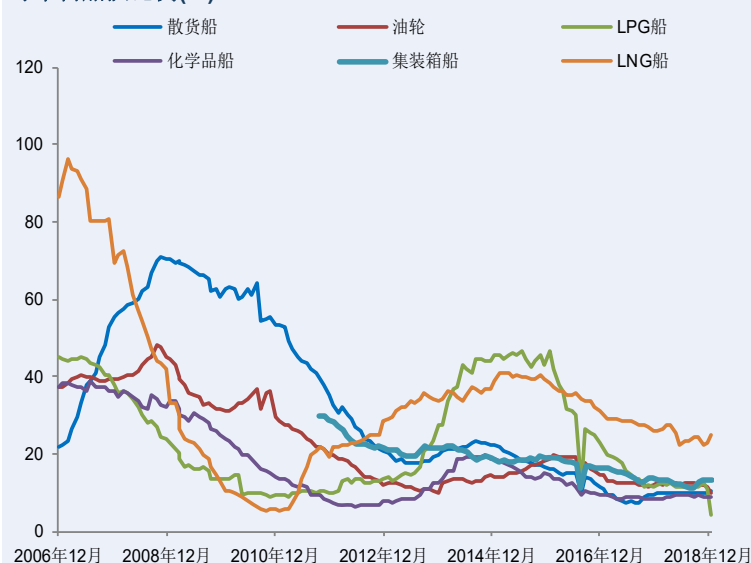
(2010 年 01 月=100)



船舶资产价格一览(期末)

			CY 2017	18年11月	18年12月	YTD 2018	环比	同比	
新造船价格									
散货船	Handysize		\$百万	22.0	24.0	24.0	23.0	0.0%	4.5%
	Supramax		\$百万	24.0	26.0	26.0	25.0	0.0%	4.2%
	Panamax		\$百万	26.0	28.0	28.0	28.0	0.0%	7.7%
	Capesize		\$百万	43.0	50.0	50.0	47.0	0.0%	9.3%
集装箱船	1,500 teu	Gearred	\$百万	24.0	26.0	26.0	25.5	0.0%	6.3%
	2,000 teu	Gearless	\$百万	30.5	32.0	32.0	31.5	0.0%	3.4%
	2,500 teu	Gearless	\$百万	31.5	34.0	34.0	33.5	0.0%	6.3%
	3,500 teu	Gearless	\$百万	40.5	42.0	42.0	42.0	0.0%	3.7%
	5,500 teu	Gearless	\$百万	47.0	48.0	48.0	47.5	0.0%	1.1%
	6,500 teu	Gearless	\$百万	56.0	62.0	62.0	59.0	0.0%	5.4%
	8,000 teu	Gearless	\$百万	75.0	79.0	79.0	77.0	0.0%	2.7%
	10,000 teu	Gearless	\$百万	88.0	93.0	93.0	91.5	0.0%	4.0%
	12,000 teu	Gearless	\$百万	106.0	112.0	112.0	109.5	0.0%	3.3%
	14,000 teu	Gearless	\$百万	115.0	117.0	117.0	116.0	0.0%	0.9%
油轮	MR2		\$百万	32.5	36.0	36.0	35.0	0.0%	7.7%
	Panamax		\$百万	38.2	40.0	40.0	39.4	0.0%	3.1%
	Aframax		\$百万	43.4	48.0	48.0	46.8	0.0%	7.9%
	Suezmax		\$百万	53.8	60.0	60.0	58.7	0.0%	9.1%
	VLCC		\$百万	81.1	92.0	92.0	88.0	0.0%	8.5%
化学品船	8-9,000 dwt coated		\$百万	16.5	17.5	17.5	17.0	0.0%	3.0%
	18-20,000 dwt stainless		\$百万	32.5	34.0	34.0	33.5	0.0%	3.1%
	35-37,000 dwt stainless		\$百万	47.5	49.0	49.0	48.0	0.0%	1.1%
	40-50,000 dwt coated		\$百万	33.0	36.0	36.0	34.5	0.0%	4.5%
LPG船	3,200 cbm s/r		\$百万	16.0	16.0	16.0	16.0	0.0%	0.0%
	20,000 cbm s/r		\$百万	40.0	40.0	40.0	40.0	0.0%	0.0%
	VLGC		\$百万	64.0	69.0	69.0	64.0	0.0%	0.0%
LNG船	170,000 cbm, MEGI (NB)		\$百万	184.0	185.0	185.0	184.0	0.0%	0.0%
二手船价格									
散货船	Handysize (5 yr)		\$百万	14.0	15.0	15.0	15.0	0.0%	7.1%
	Supramax (5 yr)		\$百万	16.0	18.0	18.0	18.0	0.0%	12.5%
	Panamax (5 yr)		\$百万	19.0	22.0	22.0	22.0	0.0%	15.8%
	Capesize (5 yr)		\$百万	30.0	36.0	36.0	34.0	0.0%	13.3%
集装箱船	650 teu (10yr Gearred)		\$百万	3.5	3.0	3.0	3.5	0.0%	0.0%
	1,000 teu (10yr Gearred)		\$百万	6.0	6.0	6.0	6.5	0.0%	8.3%
	1,700 teu (10yr Gearred)		\$百万	7.5	10.0	10.0	10.0	0.0%	33.3%
	2,700 teu (10yr Gearless)		\$百万	7.5	11.0	11.0	11.0	0.0%	45.9%
	3,500 teu (10yr Gearless)		\$百万	8.5	11.5	11.5	12.0	0.0%	41.7%
	4,000 teu (10yr Gearless)		\$百万	9.0	12.0	12.0	13.0	0.0%	44.4%
油轮	MR2 (5 yr)		\$百万	24.0	27.0	27.0	27.0	0.0%	12.5%
	Panamax (5yr)		\$百万	27.6	30.0	30.0	29.3	0.0%	6.2%
	Aframax (5yr)		\$百万	29.7	31.0	33.0	31.6	6.5%	6.5%
	Suezmax (5yr)		\$百万	40.4	45.0	45.0	43.5	0.0%	7.6%
	VLCC (5yr)		\$百万	61.2	66.0	66.0	64.3	0.0%	5.1%
化学品船	8-9,000 dwt coated		\$百万	7.5	8.0	8.0	7.5	0.0%	0.0%
	18-20,000 dwt stainless		\$百万	16.5	16.0	16.0	16.0	0.0%	-3.0%
	35-37,000 dwt stainless		\$百万	33.0	33.5	33.5	33.0	0.0%	0.0%
	40-50,000 dwt coated		\$百万	16.5	17.0	17.0	17.0	0.0%	3.0%
LPG船	3,200 cbm s/r (10yr)		\$百万	8.0	9.0	9.0	8.0	0.0%	0.0%
	20,000 cbm s/r (10yr)		\$百万	29.0	27.0	27.0	28.0	0.0%	-3.4%
	VLGC (10yr)		\$百万	42.0	43.0	43.0	42.0	0.0%	0.0%
LNG船	150,000 cbm, TFDE (5yr old)		\$百万	154.0	145.0	146.0	146.0	0.7%	-5.2%

订单占船队比例(%)



干散货船新订单停滞

由于交付较多而拆解缓慢，2018年干散货船队运力较2017年增长了2.9%。租金走高促使船东接收新船。拆解量处于历史低位，船东希望能够通过前三个季度不断上涨的租金获得更多收益。尽管租金前景乐观，但我们预计2019年拆解活动将有所回升。随着IMO规定的临近，船东将会被强制要求花费额外成本以符合规定要求。而超过18%的船舶为15年船龄以上的老船。因此，此类船舶可能会被拆解。订单方面，新订单量少，总订单量增长适中。订单占船队比例为10.3%。船东目前对安装脱硫塔仍持谨慎态度，2019年新订单量也将处于低位。拆解活动强劲限制了2018年原油油轮船队的增长。2018年船队运力

仅上涨了0.5%。而原油油轮拆解量比上年增加了一倍以上。与此同时，2018年下半年新造船订单放缓，导致整体订单规模下降了21%，达1,600万dwt。订单占船队规模比例仍高达12.3%。尽管拆解量高，但2019年的大量交付将会导致船队运力快速上涨。同样，成品油轮船队在2018年小幅上涨0.4%至8,600万dwt，拆解量比上年翻了一番。订单减少和交付活跃使得总订单量减少。订单占船队比例从17年12月的11.8%下降到18年12月的9.4%。

化学品市场，化学品船2017年强劲增长4.4%，而2018年增加了3.7%，为1.1亿dwt。由于MR型IMO油轮的新订单量较多，总订单量也随之增加。2018年内共出现了56艘40,000dwt以上（总计280万dwt）的新订单，订单占船队比例在2018年底达到了9.0%，而2017年底这一数字为8.2%。

LPG市场，目前订单占现有船队比例为10.8%。船队运力在2018年仅增长了2.5%，预计2019年也将保持低位。订单数量低迷，2018年没有新订单产生。有三艘新船下水：一艘83,000立方米的VLGC和两艘13,000立方米和5,000立方米的LPG船。我们认为2019年的新订单量将高于2018年，因为VLGC和沿海运输船的租金将上升。

随着租金上涨，LNG市场2018年新订单与2017年同比涨幅超过300%。去年，有75艘LNG船订单，这是2004年以来新订单数量最多的一年。由于新造船价格保持在历史最低水平1.85亿美元，而船舶租金达到峰值：平均每天75,000美元，船东找到了投资LNG市场的完美时机。我们预计LNG新船订单将在2019年进一步增加。LNG船订单占现有船队运力的24%，这标志着未来几年的交付量将保持高位。

船舶资产交易一览

YTD 2017		18年12月		YTD 2018		YTD 2017		18年12月		YTD 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	
原油油轮						LNG船 (千立方米)							
新订单量	93	20,867	9	1,186	111	18,387	新订单量	13	1,606	17	2,645	75	11,419
交船量	133	26,766	1	312	98	19,789	交船量	29	4,193	3	520	49	7,791
拆船量	61	9,294	8	766	106	18,348	拆船量	2	259	0	0	5	525
二手船成交量	164	26,086	4	440	104	15,606	二手船成交量	8	1,088	2	266	4	542
化学品船						干散货船							
新订单量	128	3,265	13	378	99	3,481	新订单量	351	41,814	6	652	267	26,982
交船量	163	4,895	8	105	183	4,547	交船量	456	38,368	9	1,021	289	27,973
拆船量	76	1,179	3	98	110	1,343	拆船量	218	14,746	0	0	61	26,982
二手船成交量	177	5,045	49	1,598	242	7,394	二手船成交量	749	52,728	20	1,540	506	34,631
LPG船 (千立方米)						集装箱船 (千标准箱)							
新订单量	5	97	0	0	5	153	新订单量	109	766	3	7	216	1,248
交船量	30	859	1	13	18	469	交船量	158	1,196	11	74	174	1,330
拆船量	4	94	0	0	10	312	拆船量	160	443	7	10	66	110
二手船成交量	13	161	0	0	23	321	二手船成交量	330	1,188	8	15	237	767

全球现有船队 – 订单预计交付期

	现有船队		订单		2019		2020		2021		2022		订单占 现有船队
	2018年12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	
Handysize	3,430	98	111	3,696	79	2,741	30	883	2	72	-	-	3.8%
Supramax	3,601	199	207	12,617	109	6,651	81	4,921	17	1,045	-	-	6.3%
Panamax	2,158	168	226	18,294	122	9,967	90	7,248	14	1,080	-	-	10.9%
Post Panamax	566	55	36	3,287	18	1,659	13	1,171	5	458	-	-	6.0%
Capesize	1,357	249	138	27,000	53	10,531	70	13,601	15	2,868	-	-	10.9%
VLOC	240	72	68	22,110	29	9,550	28	8,985	9	2,925	2	650	30.7%
总计	11,352	841	786	87,005	410	41,098	312	36,809	62	8,448	2	650	10.3%
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	2,267	2,361	157	212	94	116	60	90	3	5	-	-	9.0%
2,000-3,000	655	1,665	110	278	35	88	54	140	17	41	4	8	16.7%
3,000-5,300	908	3,849	17	55	7	24	10	30	-	-	-	-	1.4%
5,300-10,000	930	7,039	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)	222	3,021	29	397	19	264	6	80	4	53	-	-	13.1%
13,000-18,000 (>52m beam)	44	707	30	451	6	91	8	119	14	212	2	29	63.8%
18,000+	92	1,793	50	1,080	22	460	28	621	-	-	-	-	60.3%
总计	5,265	22,012	428	2,862	190	1,128	181	1,243	51	455	6	38	13.0%
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	
Handy	24	654	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
Panamax	71	4,959	8	556	2	146	6	410	-	-	-	-	11.2%
Aframax	657	71,600	77	8,755	49	5,579	19	2,152	7	796	2	228	12.2%
Suezmax	520	81,646	47	7,339	31	4,817	14	2,206	2	316	-	-	9.0%
VLCC	688	211,227	94	29,032	60	18,614	32	9,791	2	627	-	-	13.7%
ULCC	46	14,759	5	1,600	5	1,600	-	-	-	-	-	-	10.8%
总计	2,002	384,682	231	47,282	147	30,757	71	14,558	11	1,739	2	228	12.3%
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	1,401	7,719	61	428	43	311	10	68	6	35	2	14	5.5%
10-25,000	1,201	19,172	86	1,495	52	858	31	577	3	60	-	-	7.8%
25-40,000	618	21,457	39	1,202	24	774	14	403	1	25	-	-	5.6%
40-55,000	1,224	58,841	126	6,225	88	4,345	37	1,830	1	50	-	-	10.6%
55,000 +	41	3,088	10	590	4	260	2	110	4	220	-	-	19.1%
总计	4,485	110,276	322	9,940	211	6,549	94	2,987	15	390	2	14	9.0%
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	
12-25,000	146	2,730	9	186	8	163	1	23	-	-	9	186	6.8%
25-50,000	101	3,705	4	150	3	112	1	38	-	-	4	150	4.0%
50-70,000	22	1,313	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
总计	269	7,749	13	336	11	275	2	61	-	-	13	336	4.3%
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	40	562	15	198	6	103	7	57	2	38	-	-	35.2%
50-100,000 cbm	7	534	2	160	-	-	-	-	2	160	-	-	29.9%
100-150,000 cbm	209	29,129	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000 cbm	224	37,072	110	19,169	36	6,258	40	6,986	31	5,390	3	534	51.7%
200,000 cbm+	45	10,335	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
总计	525	77,632	127	19,526	42	6,361	47	7,044	35	5,588	3	534	25.2%

**Including all IMO class tankers

Source: Drewry Maritime Research



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

