

## 市场热点

### 美对委内瑞拉制裁可能导致油轮需求增加

2019 年 1 月底，美国对委内瑞拉进行制裁，可能会改变原油油轮的贸易格局，部分短途运输将会被长线运输取代。这一变化将利好 VLCC，但对 Aframax 船起到反作用。

美国政府对委内瑞拉国家能源公司 **Petroleos de Venezuela (PDVSA)** 实施制裁，以冻结委内瑞拉的石油收入，驱逐委内瑞拉总统尼古拉斯·马杜罗政权。制裁只有在 PDVSA 的控制权被交给继任政府时才会取消。

制裁还将阻止委内瑞拉进口稀释剂（轻质油和石脑油）。这些稀释剂主要用于与委内瑞拉 **Orinoco Belt** 一带产出的超重油混合。由于美国将 PDVSA 列入财政部特别指定国民名单，委内瑞拉向其他国家销售原油时，通过美国金融机构进行美元支付处理也受到了限制。

从理论上讲，这些措施将会阻止委内瑞拉的原油出口。就算委内瑞拉找到稀释剂的替代来源，同时找到原油买主，但只要制裁不取消，委内瑞拉对美国的原油出口肯定会停止。

2018 年 1 月至 10 月期间，美国是委内瑞拉原油最大进口国，进口量约为 50 万桶/天。在美国停止进口的情况下，只有亚洲的复合炼油厂能够处理来自委内瑞拉的重质原油。但是，委内瑞拉原油若想取代中东原油进入亚洲市场，将不得不进行打折出售。

继美国之后，中国和印度是委内瑞拉原油的最大买家，2018 年进口量分别为约 34 万桶/天和 35 万桶/天。中国国有炼油厂和印度私营炼油厂有足够的产能能够吸收来自委内瑞拉的原油。

对于美国来说，墨西哥湾沿岸炼油厂将难以找到邻近石油来源来替代委内瑞拉的供应，特别是目前墨西哥原油产量下降，而加拿大原油出口物流存在问题。因此，美湾地区的炼油厂将必须在中东寻找替代原油供应。

因此，美国从委内瑞拉进口原油的短途运输可能会被来自中东的长线运输所取代。同样，中东到亚洲的相对短途运输可能会被来自委内瑞拉的长线运输所取代。

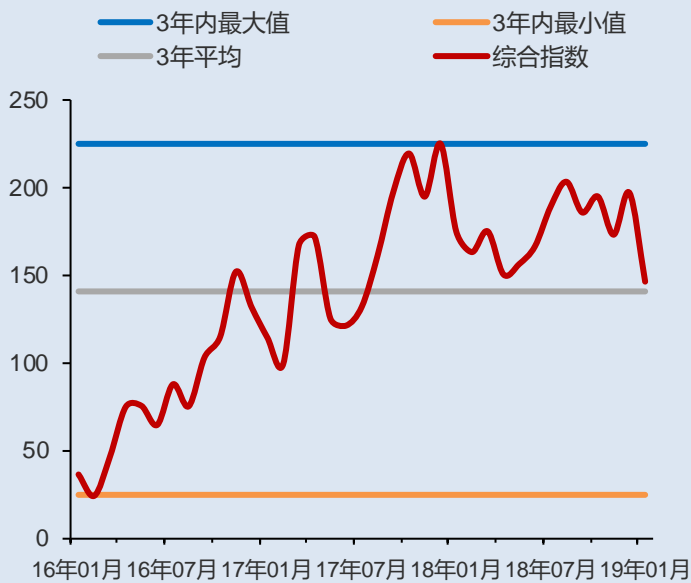
从整个油轮市场角度来看，长线运输的可能增加将支撑贸易的吨海里需求。然而，对于各船型细分市场而言，影响不尽相同。VLCC 将从中获得利好，但 Aframax 将受到消极影响。根据我们的估计，由于制裁导致的原油贸易格局的变化可能会使 VLCC 需求增加 24 艘（每年），同时减少 Aframax 的需求约 15 艘（每年）。

美国的制裁也将使成品油贸易略有变化，因为委内瑞拉将必须改从欧洲或俄罗斯进口石脑油，以用作其超重原油的稀释剂。与此同时，美国炼油厂原本有 5 万桶/天的石脑油出口至委内瑞拉，制裁实施后，这些产品将必须转移至其他市场，例如亚洲等。这两个变化都将增加 LR 型油轮的吨海里需求。

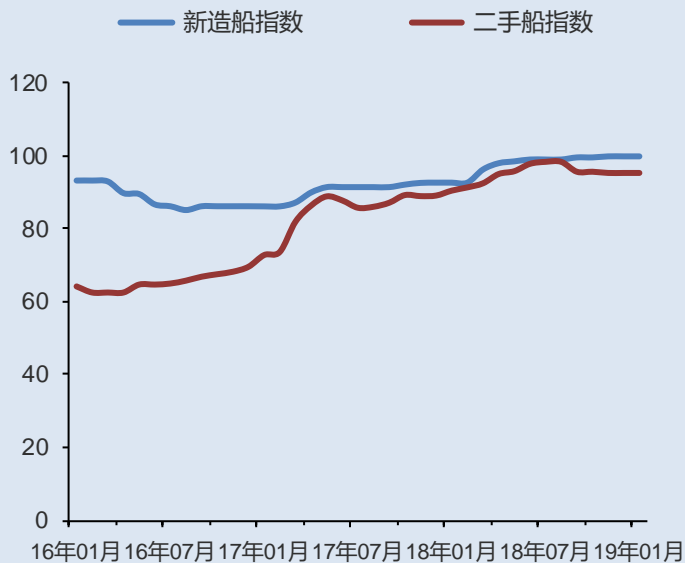
#### 本期内 ▶▶▶

市场热点	01	运费与收益	06
干散货	02	船舶资产价格	07
原油	03	船舶资产交易	08
成品油	04	船队与订单	09
集运	05	联系方式	10

德路里干散货回报收益指数 (2015年01月=100)



德路里干散货新造船/二手船指数 (2015年01月=100)



## 干散货

### 巴西铁矿石产量受损，澳大利亚从中获利

2019年1月25日，淡水河谷位于巴西东南部米纳斯吉拉斯州 Brumadinho 市的一处尾矿坝 Feijão 发生溃坝事故。

倒塌的大坝使用的是“upstream upheaval”技术，与“dry containment”等新技术相比，倒塌大坝所使用的技术既落后又廉价。淡水河谷另有19座大坝也使用了与 Brumadinho 大坝相同的技术。因此，溃坝的严重性可见一斑。

在灾难发生之前，淡水河谷已经开始废弃其中的九座水坝；灾难发生后，淡水河谷决定废弃所有剩余的10座类似水坝。截至今日，预计将有4,000万吨铁矿石生产将受此影响。

虽然该公司希望增加其他矿山的产量以弥补损失，但巴西政府不太可能允许淡水河谷在短期内增加产量，因为这样做只会增加民众对淡水河谷公司以及巴西政府的不满。

受影响矿山所生产的铁矿石大部分是按现货出售出口至亚洲。除澳大利亚外，任何出口国（印度，南非和加拿大）都难以满足4,000万吨的需求缺口。受运输距离影响，Capesize 型船的吨海里需求将急剧下降。

据估计，将约有55到60艘Capesize型船失业，但澳中航线上将会出现20艘Capesize型船的需求。因此，总的来看，巴西矿山灾难将使今年Capesize型船需求减少35-40艘。



#### Fleet

843.8 mdwt  
+ 0.3% ↑



#### Orderbook

86.9 mdwt  
- 0.1% ↓



#### Deliveries

3.1 mdwt  
+ 169.6% ↑



#### Demolitions

0.3 mdwt  
↑



#### BDI

1,063  
- 20.4% ↓



#### Drewry earnings index

146.4  
- 25.7% ↓



#### Drewry NB price index

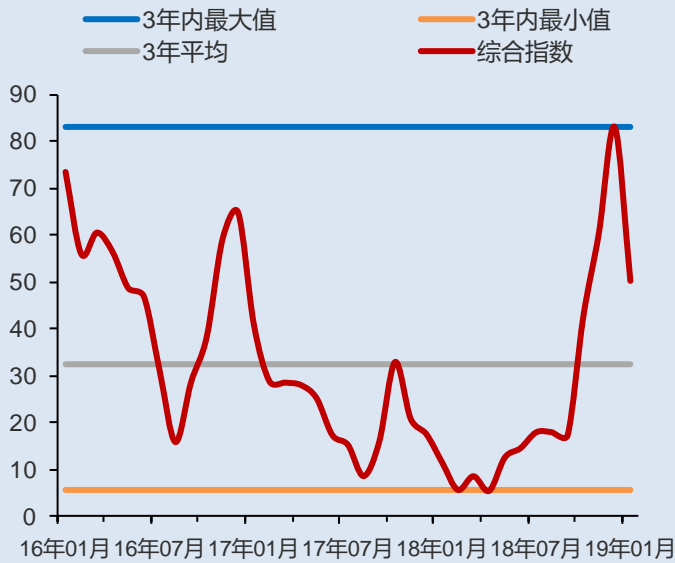
99.6  
0.0% ↔



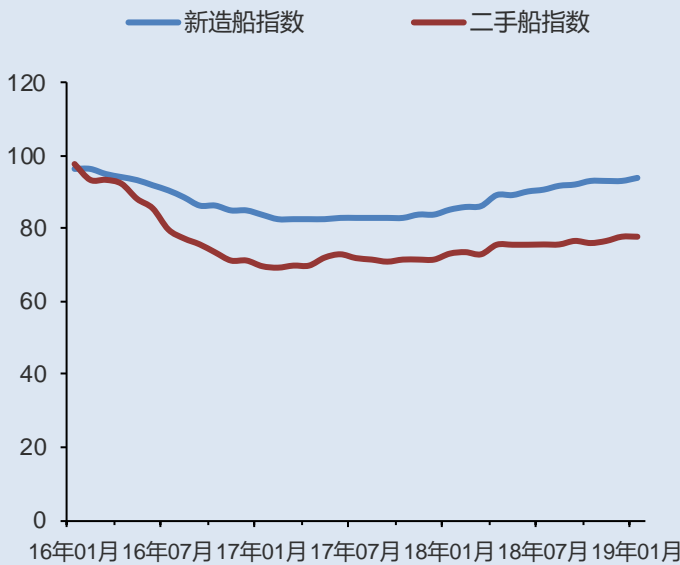
#### Drewry SH value index

95.5  
0.0% ↔

德路里原油油轮回报收益指数 (2015年01月=100)



德路里原油油轮新造船/二手船指数 (2015年01月=100)



## 原油

### 运费季节性下滑

预计原油油轮运费将随着冬季结束、季节性需求疲软而下降。

随着国际货币基金组织对全球经济增长率预测值的下调，国际能源署已将2019年石油需求增长预测从140万桶/天下调至每天130万桶/天。不过，与历史平均水平约1200万桶/天相比，需求仍然强劲。

最近美国对委内瑞拉的制裁对后者的原油产量构成风险。但是，如果委内瑞拉设法将其目前50万桶/天的产量出口至美国以外的其他国家，那么全球贸易量将不会改变。

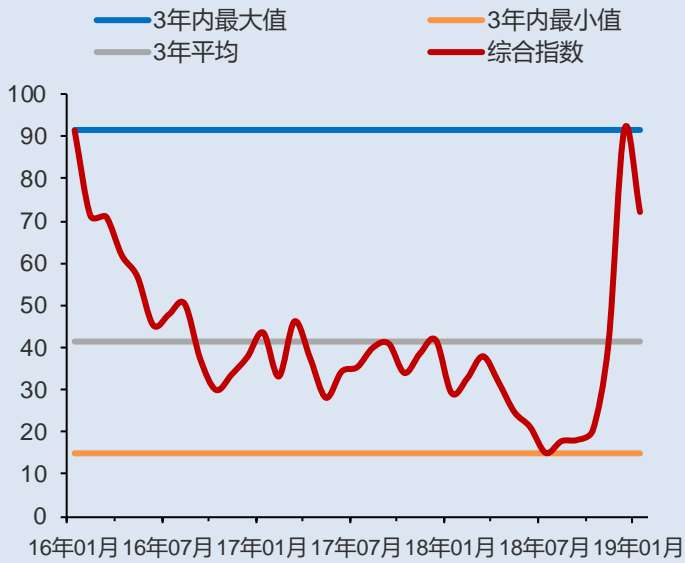
但是，拉丁美洲原油出口长线贸易预计将增长，支撑原油油轮的吨海里需求。

2018年，油轮船队增长停滞不前。随着交付恢复强劲，拆解放缓，预计2019年，原油油轮船队将扩大3%左右。

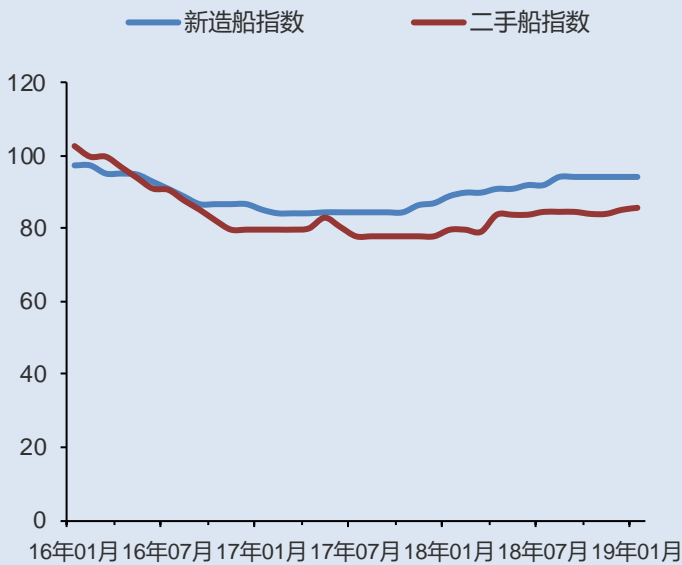
随着原油油轮市场运费的预期回升，二手原油油轮的价值也将升高。



德路里成品油轮回报收益指数 (2015年01月=100)



德路里成品油轮新造船/二手船指数 (2015年01月=100)



## 成品油

### 冬季运费季节性飙升后开始走弱

在2018年底短暂飙升后，预计成品油轮市场运费将开始走弱。因为未来几个月炼油厂运行将放缓。

除了季节性需求疲软外，未来天气也是影响成品油轮运费的因素之一。受坏天气影响，黑海和土耳其海峡的船舶延误，运力供给紧张支撑了LR油轮运费。未来，随着天气情况的好转，地中海和黑海地区船舶延误的状况将会有所改善，运费将会有所下滑。

近期，油轮板块运费走弱，导致此前转去运输原油的成品油轮回到了成品油运输市场。导致成品油船运力增加。

目前，亚洲造船厂有大量大型原油油轮订单交付计划，这对成品油轮市场造成了一定威胁。因为这些新造原油油轮首个航次可能会从亚洲运送柴油和汽油去西方市场，从而抑制了市场对成品油轮的需求。

成品油轮市场可能要等到2019年下半年才能有所恢复，一方面是因为下半年的季节性运费高峰，另一方面，IMO新规将于2020年执行，也会推动成品油轮市场的上涨。



#### Fleet

88.3 mdwt

1.7%



#### Orderbook

7.6 mdwt

-7.6%



#### Deliveries

1.1 mdwt

683.0%



#### Demolitions

0.03 mdwt

-89.0%



#### BCTI

85.0

-7.0%



#### Drewry earnings index

83.2

0.4%



#### Drewry NB price index

94.3

0.0%



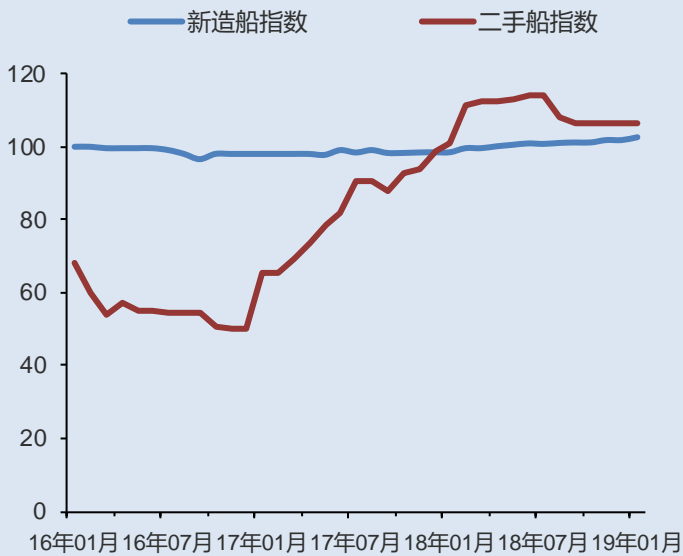
#### Drewry SH value index

90.8

0.0%



德路里集装箱船新造船/二手船指数 (2015年01月=100)



## 集运

### 2019年贸易和船舶增长将放缓

2018年，全球集装箱港口吞吐量经历了一段时期的良好增长。进入2019年，衰退迹象开始显现。因此，我们将2019年全球吞吐量预测从2018年10月的4.2%下调至4.1%。

预计2019年船队增长将放缓至2.5%，这将为这一过度投资的市场带来一些缓解。在新的IMO规定于2020年1月生效之前，部分船舶将进行脱硫塔改造。因此预计2019年期间可利用的船舶数量将减少。

今年租船市场的前景依然乐观，预计受IMO2020年新规定影响，2019年第四季度船舶供给将暂时短缺。然而，2019年1月的租金令人失望，特别是对于单船运力小于5,000 teu的船舶，因为该类型船舶供应过剩仍在继续。



#### Fleet

22.1 mteu

+ 0.4%



#### Orderbook

2.8 mteu

- 4.7%



#### Deliveries

112,153 teu

+ 52.5%



#### Demolitions

38,814 teu

+ 307.5%



## 运费与收益一览 (期间平均)

	18年01月	YTD 2018	18年12月	19年01月	YTD 2019	环比	同比
<b>期租租金</b>							
<b>散货船 - 美元/天</b>							
Handysize	9,100	9,100	9,500	9,200	9,200	-3.2%	1.1%
Supramax	11,600	11,600	12,200	11,200	11,200	-8.2%	-3.4%
Panamax	12,800	12,800	12,400	11,900	11,900	-4.0%	-7.0%
Capesize	18,600	18,600	17,800	16,600	16,600	-6.7%	-10.8%
<b>油轮 - 美元/天</b>							
MR2	14,000	10,300	13,500	13,500	13,500	0.0%	31.1%
LR1	13,000	14,600	14,500	14,500	14,500	0.0%	-0.7%
Aframax	15,000	15,100	18,750	18,750	18,750	4.2%	21.0%
Suezmax	17,000	17,500	24,000	24,000	24,000	11.6%	37.1%
VLCC	24,500	23,800	33,000	33,000	33,000	13.8%	22.2%
<b>化学品船 - 美元/天</b>							
8-9,000 dw t coated	8,500	8,590	8,900	8,900	8,900	0.0%	4.7%
18-20,000 dw t stainless	11,200	11,130	11,000	11,000	11,000	0.0%	-1.8%
35-37,000 dw t stainless	17,500	17,520	17,600	17,600	17,600	0.0%	0.6%
40-50,000 dw t coated	13,700	13,930	14,500	14,500	14,500	0.0%	5.8%
<b>集装箱船 - 美元/天</b>							
700 teu Gearless	5,100	5,500	5,200	5,100	5,100	-1.9%	0.0%
1,110 teu Geared	6,700	7,300	6,600	6,100	6,100	-7.6%	-9.0%
1,700 teu Geared	9,200	9,800	7,500	7,000	7,000	-6.7%	-23.9%
2,500 teu Geared	9,300	10,600	9,500	8,800	8,800	-7.4%	-5.4%
3,500 teu Gearless	8,900	10,700	9,500	8,500	8,500	-10.5%	-4.5%
4,250 teu Gearless	8,200	11,100	9,800	8,800	8,800	-10.2%	7.3%
4,500-5,500 teu Gearless	11,700	14,900	13,300	13,500	13,500	1.5%	15.4%
8,500 teu Gearless	12,800	15,600	13,000	15,000	15,000	15.4%	17.2%
<b>多用途船 - 美元/天</b>							
5,000-7,500 dw t	5,900	5,800	6,400	6,300	6,300	-1.6%	6.8%
7,500-10,000 dw t	6,000	5,900	6,600	6,500	6,500	-1.5%	8.3%
10,000-15,000 dw t	6,500	6,200	7,400	7,250	7,250	-2.0%	11.5%
15,000-20,000 dw t	6,600	6,300	7,500	7,350	7,350	-2.0%	11.4%
20,000+ dw t	6,700	6,600	7,600	7,450	7,450	-2.0%	11.2%
<b>LNG船 - 美元/天</b>							
Spot rates (East)	78,000	78,000	187,500	127,500	76,800	-39.8%	-1.5%
Long-term rates	70,000	70,000	75,000	75,000	75,000	0.0%	7.1%
<b>TCE收益</b>							
<b>散货船 - 美元/天</b>							
Handysize (Argentina- Algeria)	5,600	5,600	7,000	5,600	5,600	-20.0%	0.0%
Supramax (Australia-China)	4,000	4,000	5,400	5,000	5,000	-7.4%	25.0%
Panamax (South Africa-India)	10,700	10,700	10,000	7,400	7,400	-26.0%	-30.8%
Capesize (Australia-China)	10,300	10,300	17,000	9,700	9,700	-42.9%	-5.8%
VLOC (Brazil-China)	17,500	17,500	25,300	21,000	21,000	-17.0%	20.0%
<b>油轮 - 美元/天</b>							
MR2 - US Gulf - NEW (TC14)	4,200	2,100	16,100	6,100	6,100	122.2%	45.2%
LR 1 - AG-Japan (TC5)	5,400	7,900	21,000	19,200	19,200	136.0%	255.6%
Aframax - Med-Med	6,500	11,800	45,000	27,500	27,500	63.6%	323.1%
Suezmax - W.Af-Car/USES	4,100	8,400	32,300	23,500	23,500	37.4%	473.2%
VLCC - AG-Japan	12,300	21,400	57,500	24,700	24,700	132.8%	100.8%
<b>LPG船 - 美元/自然月</b>							
AG-Japan LPG 44,000t tce*	377,000	377,000	606,000	374,000	374,000	-38.3%	-0.8%
NWE-EE/NA LPG 4,000t tce*	273,000	273,000	676,000	600,000	600,000	-11.2%	119.8%
NWE-NWE LPG 1,800t tce*	495,000	495,000	686,000	542,000	542,000	-21.0%	9.5%
USG-NWE Ethylene 5,000t tce*	420,000	420,000	581,000	626,000	626,000	7.7%	49.0%
NWE-USG Butadiene 4,000t tce*	268,000	268,000	554,000	574,000	574,000	3.6%	114.2%

YTD: 自年初平均



## 船舶资产价格一览(期末)

			CY 2018*	18年12月	19年01月	YTD 2019**	环比	同比	
<b>新造船价格</b>									
<b>散货船</b>	Handysize		\$百万	23.0	24.0	24.0	24.0	Stable	4.3%
	Supramax		\$百万	25.0	26.0	26.0	26.0	Stable	4.0%
	Panamax		\$百万	28.0	28.0	28.0	28.0	Stable	0.0%
	Capesize		\$百万	47.0	50.0	50.0	50.0	Stable	6.4%
<b>油轮</b>	MR2		\$百万	35.0	36.0	36.0	36.0	stable	2.9%
	Panamax		\$百万	39.5	40.0	40.0	40.0	stable	1.3%
	Aframax		\$百万	47.0	48.0	48.0	48.0	stable	2.1%
	Suezmax		\$百万	59.0	60.0	61.0	61.0	firm	3.4%
	VLCC		\$百万	88.0	92.0	93.0	93.0	firm	5.7%
<b>化学品船</b>	8-9,000 dwt coated		\$百万	16.9	17.5	17.5	17.5	stable	3.4%
	18-20,000 dwt stainless		\$百万	33.3	34.0	34.0	34.0	stable	2.1%
	35-37,000 dwt stainless		\$百万	47.9	49.0	49.0	49.0	stable	2.3%
	40-50,000 dwt coated		\$百万	61.3	63.0	63.0	63.0	stable	2.9%
<b>集装箱船</b>	1,500 teu	Geared	\$百万	25.5	26.0	26.0	26.0	Stable	2.0%
	2,000 teu	Gearless	\$百万	31.5	32.0	32.0	32.0	Stable	1.5%
	2,500 teu	Gearless	\$百万	33.5	34.0	34.0	34.0	Stable	1.5%
	3,500 teu	Gearless	\$百万	42.0	42.0	42.0	42.0	Stable	0.0%
	5,500 teu	Gearless	\$百万	47.5	48.0	48.0	48.0	Stable	1.1%
	6,500 teu	Gearless	\$百万	59.0	62.0	63.0	63.0	Firm	6.8%
	8,000 teu	Gearless	\$百万	77.0	79.0	80.0	80.0	Firm	3.9%
	10,000 teu	Gearless	\$百万	91.5	93.0	94.0	94.0	Firm	2.7%
	12,000 teu	Gearless	\$百万	109.5	112.0	113.0	113.0	Firm	3.2%
	14,000 teu	Gearless	\$百万	116.0	117.0	118.0	118.0	Firm	1.7%
<b>LPG船</b>	3,200 cbm s/r		\$百万	16.3	16.0	15.5	15.5	Stable	-5.1%
	20,000 cbm s/r		\$百万	40.0	40.0	40.0	40.0	Stable	0.0%
	VLGC		\$百万	69.4	70.0	70.0	70.0	Stable	0.8%
<b>LNG船</b>	170,000 cbm, TFDE (NB)		\$百万	184.0	185.5	186.0	186.0	Firm	1.1%
<b>二手船价格</b>									
<b>散货船</b>	Handysize (5 yr)		\$百万	15.0	15.0	15.0	15.0	Stable	0.0%
	Supramax (5 yr)		\$百万	18.0	18.0	18.0	18.0	Stable	0.0%
	Panamax (5 yr)		\$百万	22.0	22.0	22.0	22.0	Stable	0.0%
	Capesize (5 yr)		\$百万	34.0	36.0	36.0	36.0	Stable	5.9%
<b>油轮</b>	MR2 (5 yr)		\$百万	27.0	27.0	27.0	27.0	stable	0.0%
	Panamax (5yr)		\$百万	29.5	30.0	30.0	30.0	stable	1.7%
	Aframax (5yr)		\$百万	31.5	33.0	33.0	33.0	stable	4.8%
	Suezmax (5yr)		\$百万	44.0	45.0	45.0	45.0	stable	2.3%
	VLCC (5yr)		\$百万	64.5	66.0	66.0	66.0	stable	2.3%
<b>化学品船</b>	8-9,000 dwt coated		\$百万	7.6	7.8	7.8	7.8	stable	3.3%
	18-20,000 dwt stainless		\$百万	15.9	16.0	16.0	16.0	stable	0.5%
	35-37,000 dwt stainless		\$百万	32.8	33.5	33.5	33.5	stable	2.1%
	40-50,000 dwt coated		\$百万	17.0	17.0	17.0	17.0	stable	0.2%
<b>集装箱船</b>	650 teu (10yr Geared)		\$百万	3.5	3.0	3.0	3.0	Stable	-14.3%
	1,000 teu (10yr Geared)		\$百万	6.5	6.0	6.0	6.0	Stable	-7.7%
	1,700 teu (10yr Geared)		\$百万	10.0	10.0	10.0	10.0	Stable	0.0%
	2,700 teu (10yr Gearless)		\$百万	11.0	11.0	11.0	11.0	Stable	0.0%
	3,500 teu (10yr Gearless)		\$百万	12.0	11.5	11.5	11.5	Stable	-4.5%
	4,000 teu (10yr Gearless)		\$百万	13.0	12.0	12.0	12.0	Stable	-7.7%
	7,200 teu (10yr Gearless)		\$百万	23.5	21.5	21.5	22.0	Firm	-6.4%
<b>LPG船</b>	3,200 cbm s/r (10yr)		\$百万	8.7	9.0	9.0	9.0	Stable	3.8%
	20,000 cbm s/r (10yr)		\$百万	28.3	27.0	27.0	27.0	Stable	-4.7%
	VLGC (10yr)		\$百万	43.0	43.0	41.0	41.0	Weak	-4.7%
<b>LNG船</b>	150,000 cbm, DFDE (5yr old)		\$百万	154.0	147.0	148.0	148.0	Stable	-3.9%

\*全年平均

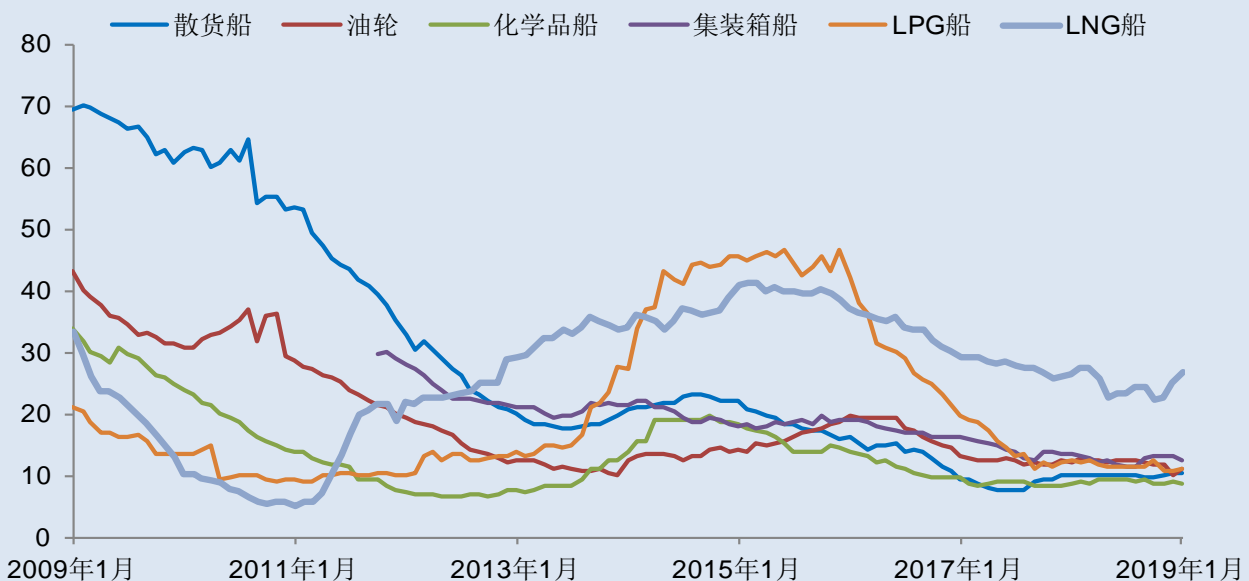
\*\*自年初平均

## 船舶资产交易一览

	YTD 2018		19年01月		YTD 2019		YTD 2018		19年01月		YTD 2019	
	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
<b>干散货船</b>												
新订单量	40	4,621	12	1,270	12	1,270						
交船量	57	4,944	35	3,131	35	3,131						
拆船量	11	1,073	3	293	3	1,270						
二手船成交量	44	2,548	31	1,769	31	1,769						
<b>成品油轮</b>												
新订单量	38	2,044	0	0	0	0						
交船量	50	3,855	12	1,121	12	1,121						
拆船量	50	2,432	1	30	1	30						
二手船成交量	5	279	19	459	19	459						
<b>多用途船</b>												
新订单量	5	37	0	0	0	0						
交船量	2	21	3	38	3	38						
拆船量	2	11	0	0	0	0						
二手船成交量	5	39	0	0	0	0						
<b>LPG船 (千立方米)</b>												
新订单量	0	0	0	0	0	0						
交船量	3	66	0	0	0	0						
拆船量	1	28	0	0	0	0						
二手船成交量	0	0	8	96	8	96						
<b>原油油轮</b>												
新订单量							73	16,343	8	2,196	8	2,196
交船量							98	19,789	22	4,684	22	4,684
拆船量							106	18,348	0	0	0	0
二手船成交量							104	15,606	10	983	10	983
<b>化学品船</b>												
新订单量							99	3,481	9	404	9	404
交船量							183	4,547	26	929	26	929
拆船量							110	1,343	3	128	3	128
二手船成交量							242	7,394	34	855	34	855
<b>集装箱船 (千标准箱)</b>												
新订单量							216	1,248	26	73	26	73
交船量							174	1,330	16	112	16	112
拆船量							66	110	18	39	18	39
二手船成交量							237	767	23	128	23	128
<b>LNG船 (千立方米)</b>												
新订单量							4	702	2	360	2	360
交船量							10	1,588	3	520	49	7,791
拆船量							1	122	0	0	0	0
二手船成交量							0	0	0	0	0	0

YTD: 自年初至今

## 订单占船队比例(%)





## 全球现有船队 – 订单预计交付期

	现有船队 2019年01月		订单		2019		2020		2021		2022		订单占 现有船队
	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	数量	'000 吨	
<b>干散货船</b>													
Handysize	3,438	99	101	3,217	64	2,176	34	948	3	94	-	-	3.3%
Supramax	3,609	200	221	13,511	117	7,191	86	5,214	18	1,106	-	-	6.8%
Panamax	2,171	169	222	17,991	114	9,332	91	7,330	17	1,329	-	-	10.6%
Post Panamax	567	55	43	3,869	17	1,561	11	1,001	12	1,053	3	255	7.1%
Capesize	1,357	249	138	27,027	51	10,136	70	13,603	17	3,288	-	-	10.9%
VLOC	241	73	66	21,310	27	8,750	28	8,985	9	2,925	2	650	29.4%
<b>总计</b>	<b>11,383</b>	<b>844</b>	<b>791</b>	<b>86,926</b>	<b>390</b>	<b>39,145</b>	<b>320</b>	<b>37,081</b>	<b>76</b>	<b>9,794</b>	<b>5</b>	<b>905</b>	<b>10.3%</b>
<b>原油油轮</b>													
Handy	20	491	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
Panamax	71	4,959	8	556	2	146	6	410	-	-	-	-	11.2%
Aframax	661	72,067	66	7,505	42	4,782	17	1,926	5	570	2	228	10.4%
Suezmax	522	81,934	45	7,023	27	4,185	16	2,522	2	316	-	-	8.6%
VLCC	698	214,372	89	27,440	50	15,492	34	10,391	5	1,557	-	-	12.8%
ULCC	46	14,759	9	2,880	5	1,600	-	-	4	1,280	-	-	19.5%
<b>总计</b>	<b>2,018</b>	<b>388,582</b>	<b>217</b>	<b>45,403</b>	<b>126</b>	<b>26,204</b>	<b>73</b>	<b>15,248</b>	<b>16</b>	<b>3,723</b>	<b>2</b>	<b>228</b>	<b>11.7%</b>
<b>成品油船</b>													
Handy	239	3,525	25	434	17	269	8	165	-	-	-	-	12.3%
MR1	133	4,559	3	104	2	71	1	33	-	-	-	-	2.3%
MR2	429	20,039	53	2,610	27	1,328	21	1,032	5	250	-	-	13.0%
LR1	331	24,288	13	982	8	603	5	379	-	-	-	-	4.0%
LR2	323	35,882	32	3,498	14	1,512	6	682	12	1,304	-	-	9.7%
<b>总计</b>	<b>1,455</b>	<b>88,293</b>	<b>126</b>	<b>7,628</b>	<b>68</b>	<b>3,783</b>	<b>41</b>	<b>2,291</b>	<b>17</b>	<b>1,554</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.6%</b>
<b>化学品船*</b>													
1-10,000	1,411	7,769	61	415	41	284	12	81	6	35	2	14	5.3%
10-25,000	1,204	19,222	82	1,426	48	790	31	577	3	60	-	-	7.4%
25-40,000	623	21,651	34	1,016	19	589	14	403	1	25	-	-	4.7%
40-55,000	1,233	59,282	125	6,174	79	3,894	45	2,230	1	50	-	-	10.4%
55,000+	42	3,164	8	440	2	110	2	110	4	220	-	-	13.9%
<b>总计</b>	<b>4,513</b>	<b>111,087</b>	<b>310</b>	<b>9,472</b>	<b>189</b>	<b>5,667</b>	<b>104</b>	<b>3,401</b>	<b>15</b>	<b>390</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>8.5%</b>
<b>集装箱船</b>													
100-2,000	2,263	2,357	159	213	94	114	60	90	5	9	-	-	9.0%
2,000-3,000	660	1,678	109	275	30	76	54	140	21	51	4	8	16.5%
3,000-5,300	909	3,850	15	48	5	17	10	30	-	-	-	-	1.2%
5,300-10,000	928	7,028	1	5	-	-	1	5	-	-	-	-	0.1%
10,000-12,500	148	1,589	33	372	6	72	14	156	13	143	-	-	23.6%
12,500-14,500													
(=<52m beam)	221	3,007	29	397	19	264	6	80	4	53	-	-	13.1%
13,000-18,000													
(>52m beam)	46	740	29	436	5	76	8	119	14	212	2	29	61.7%
18,000+	95	1,853	47	1,021	19	400	28	621	-	-	-	-	56.9%
<b>总计</b>	<b>5,270</b>	<b>22,101</b>	<b>422</b>	<b>2,767</b>	<b>178</b>	<b>1,019</b>	<b>181</b>	<b>1,243</b>	<b>57</b>	<b>468</b>	<b>6</b>	<b>38</b>	<b>12.6%</b>
<b>多用途船</b>													
2-5,000	1,030	3,941	7	28	4	14	3	14	-	-	-	-	0.7%
5-10,000	1,211	8,490	18	125	14	100	4	25	-	-	-	-	1.5%
10-15,000	437	5,343	35	432	32	395	3	37	-	-	-	-	8.1%
15-20,000	169	2,989	2	33	2	33	-	-	-	-	-	-	1.1%
20-35,000	286	7,711	2	64	2	64	-	-	-	-	-	-	0.8%
35,000+	24	987	7	434	2	124	4	248	1	62	-	-	44.0%
<b>总计</b>	<b>3,157</b>	<b>29,460</b>	<b>71</b>	<b>1,116</b>	<b>56</b>	<b>730</b>	<b>14</b>	<b>324</b>	<b>1</b>	<b>62</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.8%</b>
<b>液态石油气船</b>													
01 - 5,000 cbm	556	1,422	7	17	2	5	5	12	-	-	-	-	1.2%
5 - 12,000 cbm	295	2,083	12	69	4	20	8	49	-	-	-	-	3.3%
12 - 25,000 cbm	146	2,730	9	186	8	163	1	23	-	-	-	-	6.8%
25 - 50,000 cbm	101	3,705	4	150	3	112	1	38	-	-	-	-	4.0%
50 - 70,000 cbm	21	1,256	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
70,000 cbm+	271	22,232	40	3,301	18	1,475	21	1,740	1	86	-	-	14.8%
<b>总计</b>	<b>1,390</b>	<b>33,428</b>	<b>72</b>	<b>3,723</b>	<b>35</b>	<b>1,775</b>	<b>36</b>	<b>1,862</b>	<b>1</b>	<b>86</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>11.1%</b>
<b>液态天然气船</b>													
0-50,000 cbm	40	570	16	200	7	105	7	57	2	38	-	-	35.1%
50-100,000 cbm	7	534	2	160	-	-	-	-	2	160	-	-	29.9%
100-150,000 cbm	208	29,001	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000 cbm	230	38,111	118	20,558	36	6,252	42	7,330	37	6,442	3	534	53.9%
200,000 cbm+	45	10,335	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>总计</b>	<b>530</b>	<b>78,551</b>	<b>136</b>	<b>20,917</b>	<b>43</b>	<b>6,357</b>	<b>49</b>	<b>7,387</b>	<b>41</b>	<b>6,640</b>	<b>3</b>	<b>534</b>	<b>26.6%</b>

# 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](mailto:yu@drewry.co.uk)

伦敦 | 德里 | 新加坡 | 上海

**Drewry**  
Maritime Advisors

[www.drewry.co.uk](http://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](mailto: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](mailto: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

