

市场热点

卡塔尔的 LNG 船订单预期为 LNG 市场带来新浪潮

卡塔尔石油公司（Qatar Petroleum）对其 100 多艘 LNG 船的订造进行招标邀请。这些船将主要用于该国卡塔尔天然气公司（Qatargas）LNG 液化项目扩建和美国 Golden Pass LNG 液化项目带来的运输需求，部分船舶也用于替换该公司的老旧船舶。

虽然该订单规模看起来很大，但对短期租船费率的影响微乎其微。按照历史经验，这些订购船舶将用于卡塔尔石油公司投资的 LNG 液化项目的长期租船合同。然而，LNG 船造船工位有限，这些订单可能会推高新造船价格。

卡塔尔计划 2024 年将卡塔尔天然气公司 LNG 项目的年产能从 7700 万吨提升至 1.1 亿吨。此前，卡塔尔石油公司为其 LNG 液化项目的四条生产线发布了工程采购和建设（EPC）招标。这些新船订单除了为卡塔尔的扩张计划提供运力外，还将服务于卡塔尔在美国的 Golden Pass LNG 液化项目。Golden Pass LNG 液化项目的目标年产能为 1600 万吨，预计将于 2024 年投产。这两个项目共需要 60 艘 LNG 船的运力。

另外，卡塔尔国有航运公司 Nakilat 目前拥有 69 艘 LNG 船，包括 24 艘常规船舶（14.5 万方至 17 万方），31 艘 Q-Flex 型 LNG 船（21 万方至 21.7 万方）和 14 艘 Q-Max 型 LNG 船（26.3 万方至 26.6 万方）。这些船舶由 Nakilat 拥有或与川崎、日邮、印度航运公司、Teekay 海运、商船三井以及 Maran Gas 等合资公司拥有。目前，这些船舶的船龄为 10 年，到 2030 年平均船龄将达到 21 年。因此，德路里认为部分船舶运力将被淘汰替换。

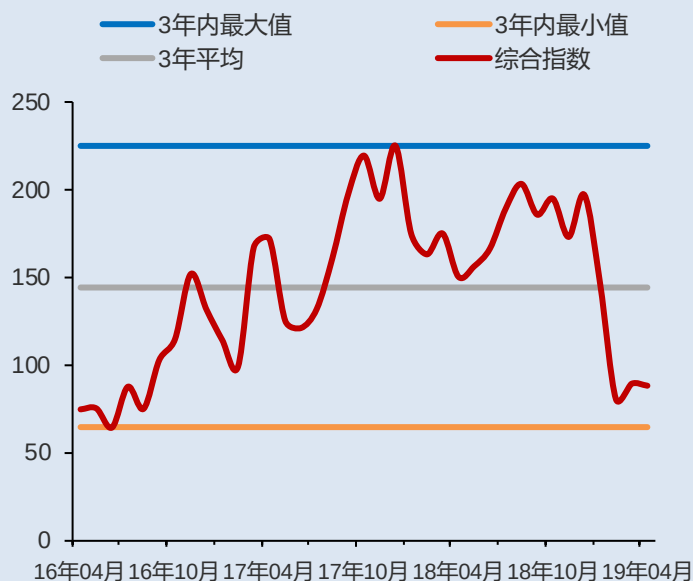
卡塔尔天然气公司(Qatargas)此次订船的时机正好，充分利用了新造船造价较低以及船厂工位充足的优势。尽管新造船价格在过去 6 个月略有上涨，但与 2015 年相比仍处于低位。由于过去三年订单较少，造船厂有足够的接受能力接受大量 LNG 船订单。德路里相信，卡塔尔的大部分 LNG 船订单将由韩国造船厂执行，因为该国此前曾在韩国三大造船厂：大宇造船、三星重工和现代重工建造类似的船舶。

在今年原油油轮、成品油油轮、干散货船和集装箱船新船订单普遍较少的情况下，LNG 船订单数量无疑是亮点。由于运费率低迷、船舶融资困难以及全球经济疲软，除 LNG 船外，其他板块新造船订单在第一季度一直处于低位。得益于政府鼓励使用清洁能源的政策，以及人口增长和 LNG 的灵活性，LNG 的需求不断增加。在此前景之下，LNG 船的投资一直很活跃。随着许多液化项目步入工程建设阶段，将为新交付船舶创造运输需求。德路里预计该板块的投资将继续增长。

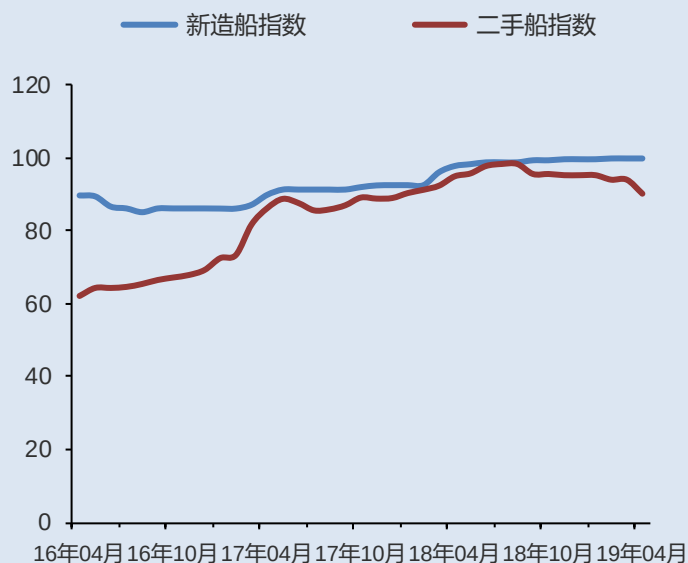
本期内容

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

铁矿石和煤炭贸易增加，租船费率上涨

德路里对 5 月份干散货船租船费率持乐观态度，因为巴西和澳大利亚的铁矿石供应预计将增加。巴西淡水河谷已获准恢复 Brucutu 铁矿的生产，澳大利亚码头因 3 月份维罗妮卡飓风而中断的铁矿石出口也开始呈上涨态势。

随着夏季用电高峰的临近，亚洲的用电量将会上升，这将刺激非炼焦煤贸易，并提升澳大利亚至远东和印尼至远东航线上干散货船的需求。

中国的铝土矿进口将保持坚挺，因为其国内产量增长步伐不快。随着几内亚铝土矿供应稳步上升，全球市场的铝土矿供应将保持高位。

印度的煤炭生产对干散货运输市场构成威胁

占印度煤炭产量 80% 以上的印度煤炭有限公司 (Coal India Limited) 的煤炭产量正在迅速增长。今年 2 月和 3 月，该公司的煤炭产量同比增长了 7%-10%。德路里认为，印度国内煤炭产量的持续强劲增长将在未来几个月对干散货运输市场构成威胁。

到目前为止，因为供小于求，印度煤炭产量的增长并没有减少该国对煤炭的进口需求。但如果印度的煤炭产量继续以目前的速度增长，对进口的依赖度可能会降低，继而削弱印尼-印度和南非-印度航线上对 Panamax 型船的需求。



Fleet

848.0 mdwt
Firm



Orderbook

96.0 mdwt
Firm



Deliveries

1.8 mdwt
Weak



Demolitions

1.3 mdwt
Firm



BDI

773
Firm



Drewry earnings index

88.4
Weak



Drewry NB price index

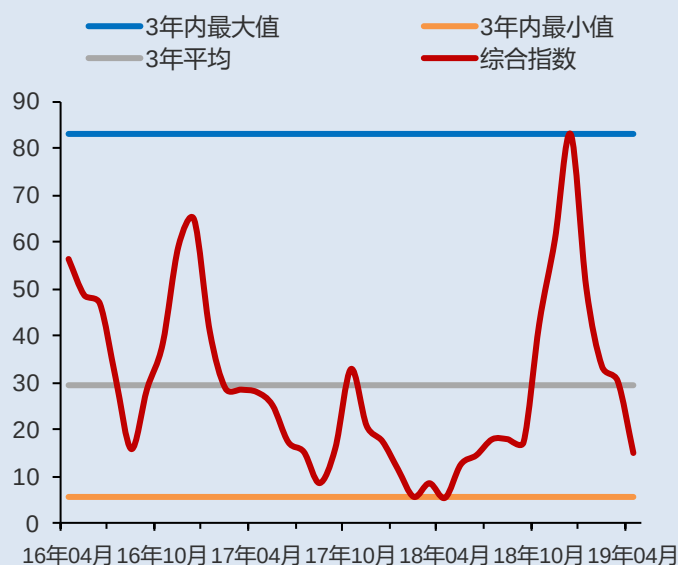
99.9
Stable



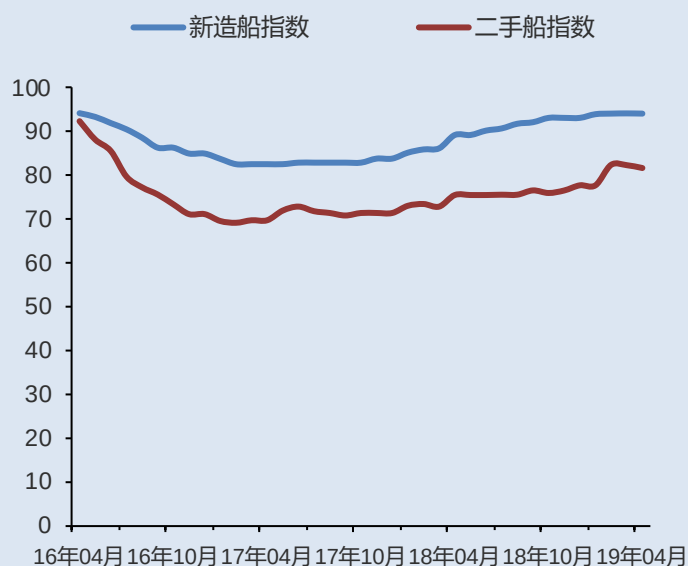
Drewry SH value index

90.5
Weak

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

美国全面阻止伊朗原油出口对油轮运价回升构成风险

随着西方夏季驾车旺季到来，炼油厂产能增加，加上亚洲炼油厂整修结束开始运营，原油油轮市场的运价将在 2019 年第二季度末小幅上涨。

美国政府最近决定终止对伊朗制裁的豁免，这对原油油轮市场复苏构成了风险，因为如果其他 OPEC 成员国无法弥补伊朗原油供应的减少，这可能导致全球市场供应紧张。

由于 OPEC 成员国和加拿大减产，以及委内瑞拉产量下降，重质原油供应已经吃紧。如果供应进一步紧缩，将引发库存下降，损害原油贸易。

如果市场供应充足，油轮市场运价将在 2019 年下半年大幅上涨。除了季节性的固定需求，全球炼油厂的产量也将增加，以便在 IMO 新规定实施之前做好柴油储备。

2019 年下半年大量船舶安装脱硫塔也将减少部分在役运力，从而支撑运费率。

Fleet
396.9 mdwt
Firm

Orderbook
39.6 mdwt
Weak

Deliveries
1.86 mdwt
Firm

Demolitions
565.35 mdwt
Firm

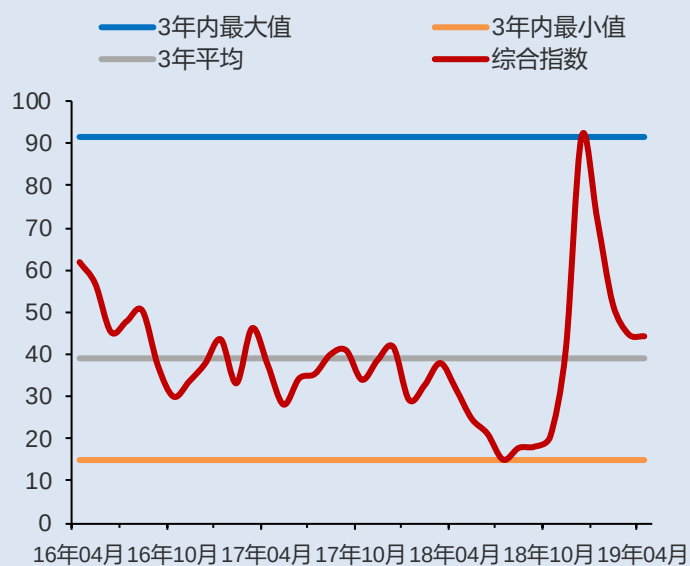
BDTI
632
Weak

Drewry earnings index
15.0
Weak

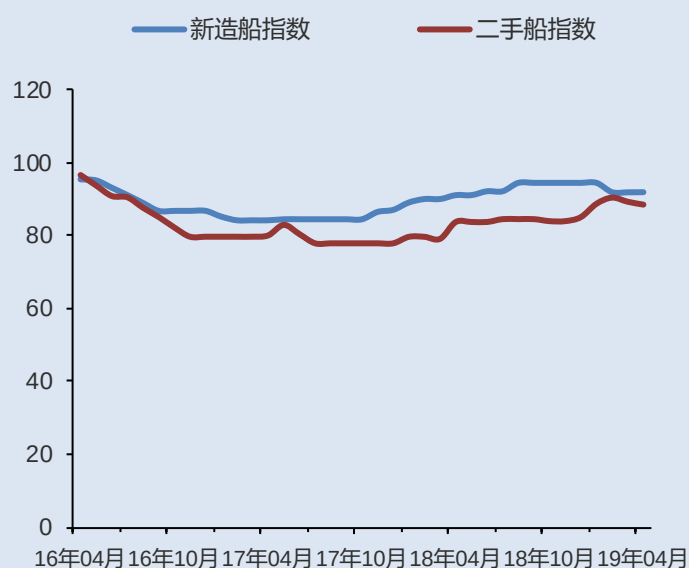
Drewry NB price index
94.2
Stable

Drewry SH value index
81.8
Weak

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

夏季驾车旺季的到来，将为不断扩大的船队提供一些喘息的机会

夏季驾车旺季对燃料的强劲需求将支撑成品油油轮市场。然而，船队的预期扩张将限制运价的上涨。

尽管自 2019 年初以来低迷的订单减少了订单数量，但大量的现有订单将使 2019 下半年的交付保持强劲，加之拆船市场疲弱，船队数量将上涨。

因为季节性需求加上 IMO 2020 规定的积极影响，成品油贸易将在 2019 年底得到加强。但这一影响要到 2019 年下半年才会显现。

尽管低硫燃料供应不足将在 2020 年引发对低硫燃油的需求，但柴油价格将在 IMO2020 正式实施之前大幅上涨，因为市场参与者将开始提前囤积库存。因此，柴油的高利润率将支撑 2019 年下半年的炼油市场，提振成品油贸易。

此外，由于蒸气裂化厂产能的扩大，亚洲石脑油需求预计将大幅增长，这也将为成品油贸易提供支撑。



Fleet

88.7 mdwt

Weak



Orderbook

7.0 mdwt

Weak



Deliveries

110.0 mdwt

Weak



Demolitions

85.7 mdwt

Firm



BCTI

610.0

Weak



Drewry earnings index

44.2

Weak



Drewry NB price index

91.8

Stable

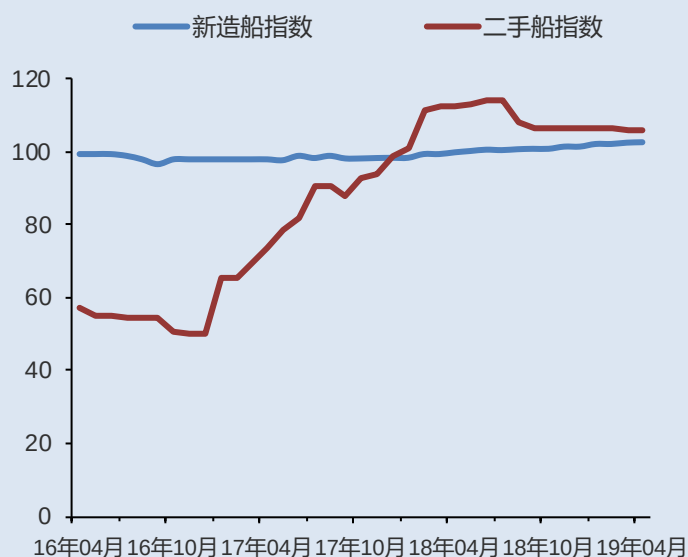


Drewry SH value index

81.8

Weak

德路里集装箱船新造船/二手船指数 (2015 年 01 月=100)



集运

四月份，航运公司成功平衡了亚欧航线的运力

近期各大联盟的运力调整不会严重影响亚欧航线之间的运力供需平衡。今年4月，2M联盟、THE Alliance 和海洋联盟进行了运力调整，导致亚欧航线净有效运力仅增长 1.5%。但是本次调整导致亚洲-地中海航线运力增长 4.3%，亚洲-中东航线运力增长 10%。

2M 联盟将其四个航线(分别来自亚洲-北欧航线和亚洲-美西航线)合并成两个航线。THE Alliance 在同样的航线上将两个航线合并成一个。现代商船也宣布从5月初开始合并 AEX 和 PN2 航线，但这些调整可能不会改变航线上的每周运力。

亚洲-中东航线的运力大幅增加，因为海洋联盟从亚欧航线往该航线调入了数艘 1.9 万 TEU 的集装箱船。同样的，2M 联盟从亚欧航线向该航线调入 11 艘集装箱船(运力在 1.8 万至 1.9 万 TEU)。



Fleet

22.3 mteu

Firm



Orderbook

2.8 mteu

Weak



Deliveries

103,794 teu

Firm



Demolitions

22,764 teu

Weak

运费与收益一览（期间平均）

	18年04月	YTD 2018	19年03月	19年04月	YTD 2019	环比	同比
期租租金							
散货船 - 美元/天							
Handysize	10,900	10,100	9,400	9,400	9,100	0.0%	-13.8%
Supramax	13,100	12,500	10,600	10,700	10,700	0.9%	-18.3%
Panamax	13,300	13,300	10,800	11,000	10,900	1.9%	-17.3%
Capesize	18,000	18,700	12,700	14,300	14,100	12.6%	-20.6%
油轮 - 美元/天							
MR2	13,300	13,700	13,800	14,000	13,700	1.4%	0.0%
LR1	12,800	13,200	14,800	15,300	15,100	3.4%	14.4%
Aframax	14,300	14,800	19,000	20,000	19,100	4.2%	21.0%
Suezmax	16,000	16,800	23,800	23,500	23,800	11.6%	37.1%
VLCC	21,000	22,800	32,500	32,000	32,300	13.8%	22.2%
化学品船 - 美元/天							
8-9,000 dwt coated	8,600	8,590	8,900	8,900	8,900	0.0%	3.5%
18-20,000 dwt stainless	13,000	12,930	13,000	12,500	12,880	-3.8%	-3.8%
35-37,000 dwt stainless	19,500	19,520	19,600	19,600	19,600	0.0%	0.5%
40-50,000 dwt coated	14,300	13,930	15,000	14,500	14,930	-3.3%	1.4%
集装箱船 - 美元/天							
700 teu Gearless	5,800	5,500	5,200	5,200	5,150	0.0%	-10.3%
1,110 teu Geared	8,200	7,300	6,400	6,400	6,300	0.0%	-22.0%
1,700 teu Geared	10,700	9,800	7,400	7,800	7,325	5.4%	-27.1%
2,500 teu Geared	11,000	10,600	9,000	9,000	8,925	0.0%	-18.2%
3,500 teu Gearless	10,500	10,700	8,500	8,500	8,525	0.0%	-19.0%
4,250 teu Gearless	10,700	11,100	8,600	8,600	8,700	0.0%	-19.6%
4,500-5,500 teu wide Gearless	16,000	14,900	14,500	15,500	14,325	6.9%	-3.1%
8,500 teu Gearless	21,000	15,600	22,000	24,000	19,875	9.1%	14.3%
多用途船 - 美元/天							
5,000-7,500 dwt	6,100	6,000	6,150	6,000	6,200	-2.4%	-1.6%
7,500-10,000 dwt	6,300	6,100	6,350	6,200	6,400	-2.4%	-1.6%
10,000-15,000 dwt	7,000	6,700	7,000	6,900	7,100	-1.4%	-1.4%
15,000-20,000 dwt	7,100	6,800	7,100	7,000	7,200	-1.4%	-1.4%
20,000+ dwt	7,200	6,900	7,200	7,100	7,300	-1.4%	-1.4%
LNG船 - 美元/天							
Spot rates (East)	40,500	72,000	76,800	50,700	25,600	-49.5%	-36.8%
Long-term rates	70,000	70,000	75,000	75,000	75,000	0.0%	7.1%
TCE收益							
散货船 - 美元/天							
Handysize (Argentina- Algeria)	5,500	5,300	5,200	4,700	4,900	-9.6%	-14.5%
Supramax (Australia-China)	5,600	5,000	4,000	3,000	4,100	-25.0%	-46.4%
Panamax (South Africa-India)	10,900	11,200	6,000	7,400	5,800	23.3%	-32.1%
Capesize (Australia-China)	9,200	10,600	3,200	3,600	4,900	12.5%	-60.9%
VLOC (Brazil-China)	16,600	17,700	7,200	9,500	12,200	31.9%	-42.8%
油轮 - 美元/天							
MR2 - US Gulf - NWE (TC14)	900	2,200	1,700	300	3,400	122.2%	-66.7%
LR 1 - AG-Japan (TC5)	7,600	7,100	10,400	7,200	12,100	136.0%	-5.3%
Aframax - Med-Med	-900	3,700	9,900	2,900	12,800	241.4%	-422.2%
Suezmax - W.Af-Car/USES	3,600	4,100	4,600	10,900	12,300	-57.8%	202.8%
VLCC - AG-China	7,200	7,600	31,600	10,900	24,100	189.9%	51.4%
LPG船 - 美元/自然月							
AG-Japan LPG 44,000t tce*	151,000	356,500	536,000	1,278,000	575,000	138.4%	746.4%
NWE-EE/NA LPG 4,000t tce*	421,000	472,250	649,000	614,000	617,000	-5.4%	45.8%
NWE-NWE LPG 1,800t tce*	537,000	617,500	510,000	501,000	500,000	-1.8%	-6.7%
USG-NWE Ethylene 5,000t tce*	590,000	594,250	568,000	560,000	574,000	-1.4%	-5.1%
NWE-USG Butadiene 4,000t tce*	588,000	471,750	541,000	533,000	543,000	-1.5%	-9.4%

YTD: 自年初平均

船舶资产价格一览(期末)

			CY 2018*	19年03月	19年04月	YTD 2019**	环比	同比
新造船价格								
散货船	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%
油轮	MR2		\$百万	35.0	36.0	36.0	36.0	Stable 2.9%
	Panamax		\$百万	39.0	42.0	42.0	42.0	Stable 7.7%
	Aframax		\$百万	45.0	48.0	48.0	48.0	Stable 6.7%
	Suezmax		\$百万	56.0	61.0	61.0	61.0	Stable 8.9%
	VLCC		\$百万	83.0	93.0	93.0	93.0	Stable 12.0%
化学品船	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	50.0	50.0	49.5	Stable 3.4%
	40-50,000 dwt coated		\$百万	61.3	64.0	64.0	63.5	Stable 3.7%
集装箱船	1,500 teu	Gearless	\$百万	25.5	27.0	27.0	26.5	Stable 3.9%
	2,000 teu	Gearless	\$百万	31.5	33.0	33.0	32.5	Stable 3.0%
	2,500 teu	Gearless	\$百万	33.3	35.0	35.0	34.5	Stable 3.6%
	3,500 teu	Gearless	\$百万	42.2	42.0	43.0	42.3	Firm 0.1%
	5,500 teu	Gearless	\$百万	47.6	49.0	49.0	48.5	Stable 1.9%
	6,500 teu	Gearless	\$百万	62.9	70.0	72.0	70.3	Firm 11.7%
	8,000 teu	Gearless	\$百万	77.2	80.0	81.0	80.3	Firm 4.0%
	10,000 teu	Gearless	\$百万	91.3	94.0	94.0	94.0	Stable 2.9%
	12,000 teu	Gearless	\$百万	109.6	113.0	113.0	113.0	Stable 3.1%
	14,000 teu	Gearless	\$百万	116.1	118.0	118.0	118.0	Stable 1.7%
LPG船	3,200 cbm s/r		\$百万	16.0	15.5	15.5	16.0	Stable 0.0%
	20,000 cbm s/r		\$百万	40.0	41.0	41.0	41.0	Stable 2.5%
	VLGC		\$百万	69.0	71.0	71.0	71.0	Stable 2.9%
LNG船	170,000 cbm, TFDE (NB)		\$百万	184.0	186.5	186.5	186.5	Stable 1.4%
二手船价格								
散货船	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	17.0	18.0	Weak 0.0%
	Panamax (5 yr)		\$百万	22.0	22.0	21.0	22.0	Weak 0.0%
	Capesize (5 yr)		\$百万	34.0	34.0	32.0	34.0	Weak 0.0%
油轮	MR2 (5 yr)		\$百万	27.0	28.0	28.0	28.0	Stable 3.7%
	Panamax (5yr)		\$百万	28.0	31.0	30.0	31.0	Weak 10.7%
	Aframax (5yr)		\$百万	31.0	35.0	35.0	35.0	Stable 12.9%
	Suezmax (5yr)		\$百万	41.5	49.0	49.0	48.0	Stable 15.7%
	VLCC (5yr)		\$百万	63.0	69.0	68.0	68.0	Weak 7.9%
化学品船	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	17.5	17.5	17.2	Stable 1.2%
集装箱船	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	7.0	7.0	6.5	Stable 0.0%
	1,700 teu (10yr Geared)		\$百万	10.0	9.5	9.5	9.6	Stable -3.8%
	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	21.5	Stable -8.5%
LPG船	3,200 cbm s/r (10yr)		\$百万	9.0	8.5	9.2	9.0	Stable 0.0%
	20,000 cbm s/r (10yr)		\$百万	28.0	27.0	27.0	27.0	Stable -3.6%
	VLGC (10yr)		\$百万	43.0	41.0	43.0	42.0	Firm -2.3%
LNG船	150,000 cbm, DFDE (5yr old)		\$百万	154.0	149.0	149.0	149.0	Stable -3.2%

*全年平均

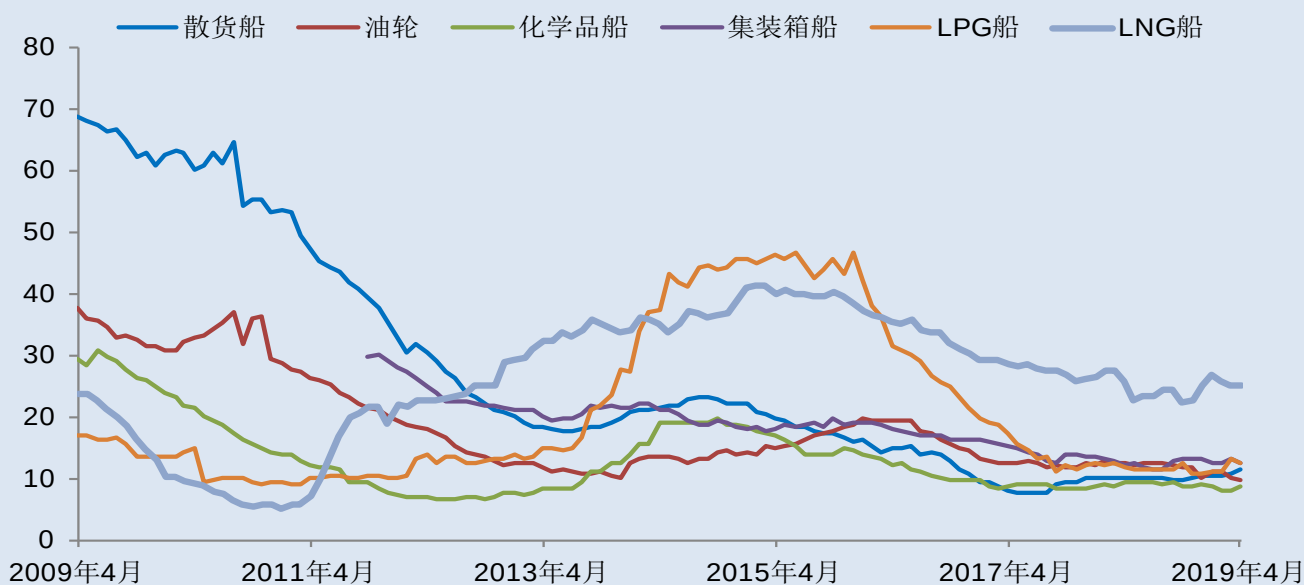
**自年初平均

船舶资产交易一览

YTD 2018		19年04月		YTD 2019		YTD 2018		19年04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	000 载重吨	
干散货船						原油油轮							
新订单量	139	12,908	20	3,630	71	8,139	新订单量	32	8,491	4	536	22	5,258
交船量	119	10,422	25	1,800	121	10,692	交船量	44	8,269	7	1,857	15	3,644
拆船量	23	1,866	9	1,260	33	8,139	拆船量	43	7,876	2	565	3	865
二手船成交量	186	12,372	60	3,449	152	9,063	二手船成交量	25	3,733	11	1,367	48	5,458
成品油轮						化学品船							
新订单量	17	784	2	220	2	220	新订单量	46	1,677	9	361	37	1,505
交船量	19	1,774	1	110	17	1,642	交船量	63	1,639	10	332	72	2,391
拆船量	17	914	2	86	6	216	拆船量	33	610	18	220	26	422
二手船成交量	18	621	1	48	34	1,028	二手船成交量	79	1,699	25	909	85	2,721
多用途船						集装箱船 (千标准箱)							
新订单量	0	0	0	0	4	248	新订单量	216	1,248	4	46	61	305
交船量	0	0	0	0	0	0	交船量	174	1,330	17	104	54	325
拆船量	0	0	0	0	0	0	拆船量	66	110	12	23	54	127
二手船成交量	0	0	0	0	0	0	二手船成交量	237	767	14	56	50	247
LPG船 (千立方米)						LNG船 (千立方米)							
新订单量	1	13	0	0	0	0	新订单量	20	3,338	1	174	15	2,153
交船量	12	355	0	0	3	81	交船量	19	3,130	3	522	11	1,923
拆船量	7	271	0	0	1	12	拆船量	1	122	1	129	2	256
二手船成交量	2	92	0	0	9	121	二手船成交量	0	0	2	21	2	21

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04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	
干散货船													
Handysize	3,459	99	136	4,366	63	2,072	62	1,950	10	316	1	28	4.4%
Supramax	3,632	201	239	14,633	99	6,096	112	6,812	28	1,725	-	-	7.3%
Panamax	2,199	172	257	20,785	92	7,513	124	9,998	41	3,274	-	-	12.1%
Post Panamax	570	55	52	4,714	18	1,656	18	1,663	13	1,140	3	255	8.6%
Capesize	1,348	247	162	31,977	46	9,141	79	15,349	33	6,648	4	840	12.9%
VLOC	242	73	61	19,485	21	6,685	29	9,225	9	2,925	2	650	26.6%
总计	11,450	848	907	95,960	339	33,164	424	44,996	134	16,027	10	1,773	11.3%
原油油轮													
Handy	20	491	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
Panamax	71	4,959	8	556	1	73	7	483	-	-	-	-	11.2%
Aframax	672	73,296	47	5,335	24	2,732	16	1,805	5	570	2	228	7.3%
Suezmax	536	84,064	34	5,340	12	1,872	20	3,152	2	316	-	-	6.4%
VLCC	709	217,755	84	25,773	36	11,083	41	12,533	7	2,157	-	-	11.8%
ULCC	51	16,362	8	2,560	4	1,280	-	-	4	1,280	-	-	15.6%
总计	2,059	396,928	181	39,564	77	17,040	84	17,972	18	4,323	2	228	10.0%
成品油船													
Handy	242	3,572	19	329	11	164	8	165	-	-	-	-	9.2%
MR1	133	4,561	2	70	1	37	1	33	-	-	-	-	1.5%
MR2	420	19,631	48	2,358	22	1,076	18	882	8	400	-	-	12.0%
LR1	331	24,290	12	905	7	526	5	379	-	-	-	-	3.7%
LR2	330	36,626	31	3,383	11	1,177	6	682	14	1,524	-	-	9.2%
总计	1,456	88,679	112	7,046	52	2,981	38	2,141	22	1,924	-	-	7.9%
化学品船*													
1-10,000	1,410	7,767	65	447	37	262	15	95	11	76	2	14	5.8%
10-25,000	1,208	19,277	76	1,327	40	647	33	619	3	60	-	-	6.9%
25-40,000	636	22,091	33	991	13	404	19	562	1	25	-	-	4.5%
40-55,000	1,248	60,006	114	5,627	65	3,198	44	2,180	5	250	-	-	9.4%
55,000 +	44	3,304	22	1,280	2	110	9	530	11	640	-	-	38.7%
总计	4,546	112,446	310	9,672	157	4,622	120	3,986	31	1,050	2	14	8.6%
集装箱船													
100-2,000	2,253	2,339	178	235	81	99	78	113	19	23	-	-	10.0%
2,000-3,000	661	1,682	127	318	26	65	59	152	38	93	4	8	18.9%
3,000-5,300	903	3,821	13	41	3	11	10	30	-	-	-	-	1.1%
5,300-10,000	928	7,030	1	5	-	-	1	5	-	-	-	-	0.1%
10,000-12,500	150	1,613	35	392	4	48	14	156	17	187	-	-	24.3%
12,500-14,500 (=<52m beam)	222	3,021	18	243	11	152	5	66	2	25	-	-	8.1%
13,000-18,000 (>52m beam)	52	842	38	571	4	60	8	119	24	362	2	29	73.7%
18,000+	98	1,915	44	958	17	358	27	600	-	-	-	-	51.7%
总计	5,267	22,263	454	2,764	146	794	202	1,243	100	690	6	38	12.5%
多用途船													
2-5,000	1,055	4,032	7	28	4	14	3	14	-	-	-	-	0.7%
5-10,000	1,222	8,559	31	230	19	141	12	89	-	-	-	-	2.7%
10-15,000	439	5,371	30	380	17	214	8	101	5	65	-	-	7.1%
15-20,000	172	3,044	1	17	1	17	-	-	-	-	-	-	0.5%
20-35,000	286	7,716	2	64	2	64	-	-	-	-	-	-	0.8%
35,000+	25	1,049	10	620	1	62	4	248	5	310	-	-	59.1%
总计	3,199	29,770	81	1,339	44	512	27	452	10	375	-	-	4.5%
液态石油气船													
01 - 5,000 cbm	548	1,405	8	18	1	2	6	13	1	4	-	-	1.3%
5 - 12,000 cbm	295	2,083	12	69	4	20	8	49	-	-	-	-	3.3%
12 - 25,000 cbm	147	2,761	8	165	6	120	2	45	-	-	-	-	6.0%
25 - 50,000 cbm	102	3,744	3	112	2	74	1	38	-	-	-	-	3.0%
50 - 70,000 cbm	22	1,313	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
70,000 cbm +	275	22,566	45	3,807	14	1,141	28	2,399	3	268	-	-	16.9%
总计	1,389	33,873	76	4,172	27	1,356	45	2,544	4	272	-	-	12.3%
液态天然气船													
0-50,000 cbm	40	570	18	250	6	103	7	57	5	90	-	-	43.9%
50-100,000 cbm	7	534	2	160	-	-	-	-	2	160	-	-	29.9%
100-150,000 cbm	205	28,620	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%
150-200,000 cbm	238	39,519	112	19,527	25	4,343	40	6,986	41	7,142	6	1,056	49.4%
200,000+ cbm	45	10,335	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
总计	535	79,577	132	19,936	31	4,446	47	7,043	48	7,392	6	1,056	25.1%

Market analysis and advice tailored to your commercial needs

Drewry Maritime Advisors bring together market-leading sector expertise, resources and robust analysis to deliver actionable market insight tailored to your commercial needs



enquiries@drewry.co.uk

About Drewry Maritime Advisors

While research is in our DNA, we do not stop there. We are passionate about applying this insight to provide actionable, practical and timely advice. The combination of understanding and expertise in the markets we serve allows our clients, whether shippers, carriers and port operators, banks, investors and financial intermediaries, to make the right commercial decisions at the right time.

UK

15-17 Christopher Street
London
EC2A 2BS
United Kingdom

T +44 20 7538 0191

India

4th Floor, Tower C
Pioneer Urban Square
Sector 62, Gurugram
Haryana - 122 101,
India

T +91 124 497 4979

Singapore

#13-02 Tower Fifteen
15 Hoe Chiang Road
Singapore 089316

T +65 6220 9890

China

Unit D01 Level 10,
Shinmay Union Square Tower 2,
506 Shang Cheng Road, Pudong,
Shanghai 200120 P. R. China

T +86 (0) 21 5081 0508

MONTHLY TITLES (Annual subscription)		Price in USD (\$)	Subscription (Annual)
Container Freight Rate Insight		\$3,125	Subscription
Sea & Air Shipper Insight	Tier 1	\$1,250	Subscription
	Tier 2	\$1,825	
The Shipping Insight		\$1,150	Subscription
QUARTERLY TITLES (Annual subscription or a single copy)			
Benchmarking Club		Price on application	
Ports & Terminals Insight		\$1,965	Subscription
Chemical Forecaster		\$3,300	Subscription
		\$1,745	Single copy – latest edition
Container Forecaster		\$4,150	Subscription
		\$1,870	Single copy – latest edition
Dry Bulk Forecaster		\$2,840	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
LNG Forecaster		\$2,840	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
LPG Forecaster		\$2,840	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
Crude Tanker Forecaster		\$2,650	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
Product Tanker Forecaster		\$2,650	Subscription
		\$1,620	Single copy – latest edition
Multipurpose Shipping Forecaster		\$3,125	Subscription
Multipurpose Shipping Annual Review and Forecast 2018/19		\$1,995	Single copy – Annual Review
Container Census & Leasing Industry – 2018/19 and Container Equipment Insight		\$3,520	Subscription
Container Census & Leasing Industry – 2018/19		\$2,375	Single copy – Annual Review

All subscriptions run for an annual 12 month period. Subject to the product titles purchased the client will receive monthly and quarterly updates released during whilst their subscription is active and current. At subscription start the client will automatically receive the current issue. Access to product media and online services is conditional to receipt of payment.

CONTAINER RELATED			
Annual Container Market Review & Forecast – 2018/19	\$1,995	Oct 2018	R1804
Container Terminal Capacity & Performance Benchmarks	\$2,495	Oct 2014	R1415
Annual Review Of Global Container Terminal Operators 2018	\$2,625	Jul 2018	R1806
COSTS RELATED			
Ship Operating Costs Annual Review & Forecast – 2018/19	\$1,950	Nov 2018	R1807
Manning Annual Review and Forecast 2018/19	\$1,870	Jul 2018	R1802
OTHER			
Reefer Shipping Market Annual Review & Forecast – 2018/19	\$1,870	Aug 2018	R1805
Product Tanker Market Annual Review and Forecast 2015/16	\$1,870	Sep 2015	R1512
Finished Vehicle Shipping Annual Review & Forecast 2018/19	\$1,950	Oct 2018	R1808
DREWRY FINANCIAL RESEARCH			
Container Shipping – A financial Health Check	\$1,870	Single copy – latest edition	
Liner Sector Financial Research	\$7,650	annual subscription	
Ports Sector Financial Research	\$5,465	annual subscription	
Dry Bulk Sector Financial Research	\$4,805	annual subscription	
LPG Sector Financial Research	\$4,305	annual subscription	
LNG Sector Financial Research	\$4,305	annual subscription	
Crude and Product Sector Financial Research	\$4,805	annual subscription	



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 - 高级咨询师, chen@drewry.co.uk
杜昱 - 咨询师, yu@drewry.co.uk

About Drewry Research

Drewry Maritime Research is the research arm of global shipping consultancy Drewry. The company has over 40 years' experience in the maritime sector and employs more than 90 specialists across its offices in London, Delhi, Singapore and Shanghai.

Our market research is renowned for its quality and is trusted by industry leaders around the world to deliver impartial, robust analysis and balanced opinion. This independence, alongside our sector knowledge and expertise, sets our research apart and gives clients the rich market insight they need to make informed business decisions.

Copyright Terms and Conditions

Drewry owns full copyright of all its research products, covering both reports and online interactive resources. Drewry's rights and entitlements as copyright holder are protected by law in all jurisdictions. In this context, Drewry operates a simple policy of single-site and multi-site licences. All basic research products are sold on the basis of a standard licence covering a single site.

The primary source of market insight, analysis and advice trusted by a global audience of maritime and shipping industry stakeholders

UK

15-17 Christopher Street
London
EC2A 2BS
United Kingdom

T +44 20 7538 0191

India

4th Floor, Tower C
Pioneer Urban Square
Sector 62, Gurugram
Haryana - 122 101,
India

T +91 124 497 4979

Singapore

#13-02 Tower Fifteen
15 Hoe Chiang Road
Singapore 089316

T +65 6220 9890

China

Unit D01 Level 10,
Shinmay Union Square Tower 2,
506 Shang Cheng Road, Pudong,
Shanghai 200120
P. R. China

T +86 21 5081 0508

Maritime Research

Maritime Advisors

Supply Chain Advisors

Maritime Financial Research