



船市 内参

新造船市场 P 1

航运市场 P 7

拆船市场 P 11

二手船市场 P12

海洋工程市场 P13

附：全球6月新船订单统计 P16

咨询电话：021-61121271

新造船市场

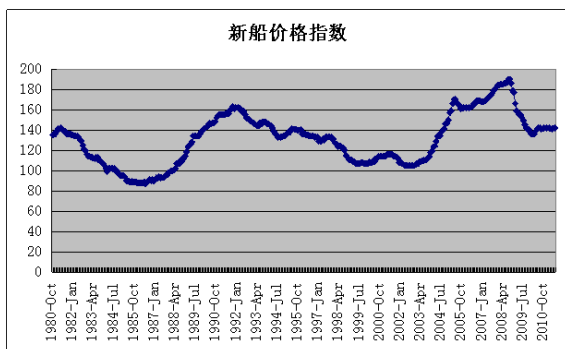
新船价格连续 14 月低位稳定

2011 年 6 月份，克拉克松新船价格指数为 142 点，与 5 月及去年同期均持平。自 2010 年 5 月以来，新船价格指数已经连续 14 个月平稳在 141-142 点徘徊。

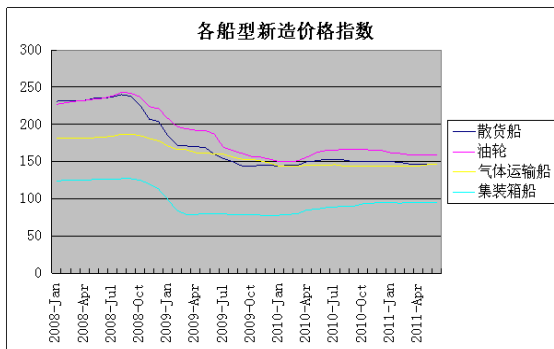
主流船型中，散货船新船价格指数为 147 点，油轮新船价格指数为 149 点，气体运输船新船价格指数为 146 点，集装箱船新船价格指数为 95 点，与 5 月相比持平。1-6 月，气体运输船新船价格指数有所上升，集装箱船稳定在 94-95 点，散货船和油轮指数则有所下降。

从月度价格指数图看，预计未来几个月新船价格难有较大上涨，不过下跌动能亦不足，年内造船市场处于周期性底部的态势不会发生改变，新造船价格还将继续筑底。

图：克拉克松新船价格指数



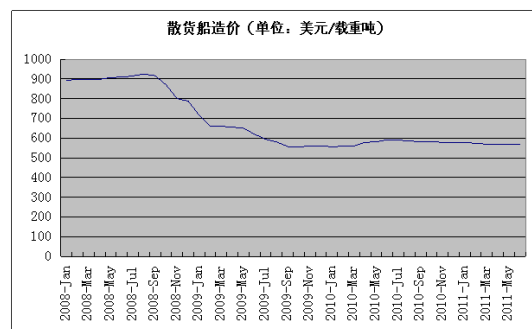
图：主流船型新船价格指数



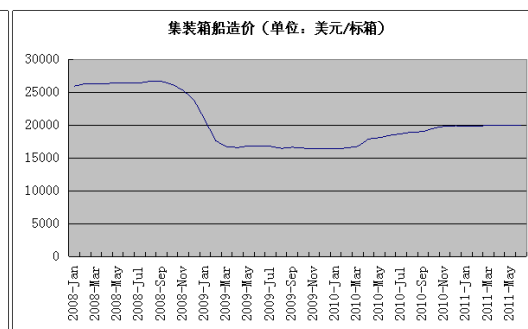
个别船型价格本月有所变化

主流船型价格与 5 月份相比变化不大，仅 LPG 船价格有所上升。6 月，散货船平均建造价格为 567.35 美元/载重吨，原油轮为 503.22 美元/载重吨，气体运输船为 1920.77 美元/载重吨。集装箱船为 19987.27/标箱。与去年同期相比，集装箱船价上涨幅度较大，而散货船价下跌幅度最多，其次为油轮，气体运输船则轻微上涨。其中，3500 标箱集装箱船上涨幅最大，为 20.7%；好望角型散货船下跌最多，为 9.2%；小灵便型散货船下跌次之，为 8.1%；阿芙拉型油轮则下跌了 6.1%。

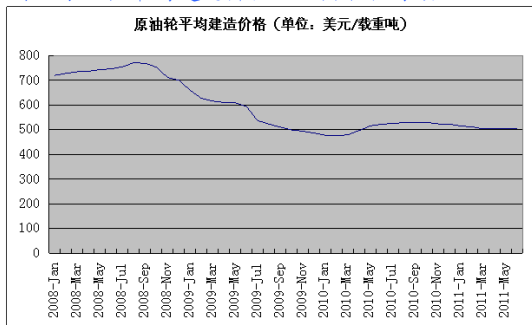
图：散货船平均建造价格 1-6 月变化较小



图：集装箱船平均建造价格 1-6 月略有上涨



图：原油轮平均建造价格 1-6 月轻微浮动



图：气体运输船平均建造 1-6 月略有上涨

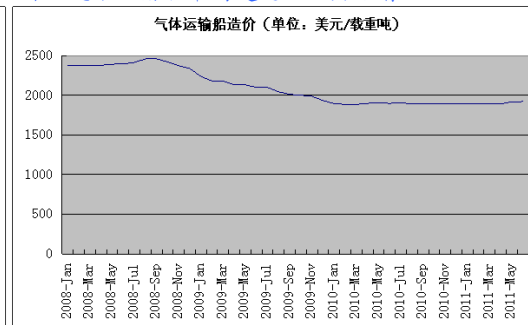


表: 2011年6月部分船型新造价格

(单位: 百万美元)

| 船型 | 2008年 | 2009年 | 2010年 | 2011年4月 | 2011年5月 | 2011年6月 |
|---------------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| 油轮 | | | | | | |
| VLCC 320k dwt | 150 | 101 | 105 | 102 | 102 | 102 |
| 苏伊士型 157k dwt | 91 | 62.5 | 66.75 | 64 | 64 | 64 |
| 阿芙拉型 115k dwt | 75 | 49 | 57 | 54 | 54 | 54 |
| 灵便型 51k dwt | 47.5 | 35 | 36.5 | 35.5 | 35.5 | 35.5 |
| 散货船 | | | | | | |
| 好望角型180k dwt | 88 | 56 | 57 | 54 | 54 | 54 |
| 巴拿马型 76k dwt | 46.5 | 33.75 | 34.5 | 33.5 | 33.5 | 33.5 |
| 大灵便型 57k dwt | 42 | 30.5 | 31 | 31 | 31 | 31 |
| 小灵便型 35k dwt | 32.5 | 25 | 26.5 | 25.5 | 25.5 | 25.5 |
| 气体运输船 | | | | | | |
| LNG 160k | 245 | 211.5 | 202 | 200 | 200 | 200 |
| LPG 82k | 92 | 72 | 72.75 | 72.5 | 72.5 | 73 |
| 集装箱船 | | | | | | |
| FCC 3500teu | 60 | 36 | 79.5 | 50 | 51 | 51 |
| FCC 1100teu | 25 | 19 | 21.5 | 21.25 | 21.25 | 21.25 |

(数据来源: 克拉克松)

新船成交量小幅回升

6月新增订单数量有所回升, 环比上升约11%。新增载重吨为7.414百万载重吨, 比5月6.317百万载重吨上涨约17%。油轮和散货船订单仍旧低迷, 而集装箱船造船市场本月活跃。

新船订单国家分布显示, 中韩两国雄据造船市场, 韩国与中国造船差距越来越小。不过, 本月韩国船厂订单多为技术附加值高的大型集装箱船, 而中国船厂订单则多为技术附加值相对低的散货船。

新船订单数量表现突出的是大宇和现代三湖重工所接获的16500和15000标箱的大型集装箱船。

图: 新增订单船型分布

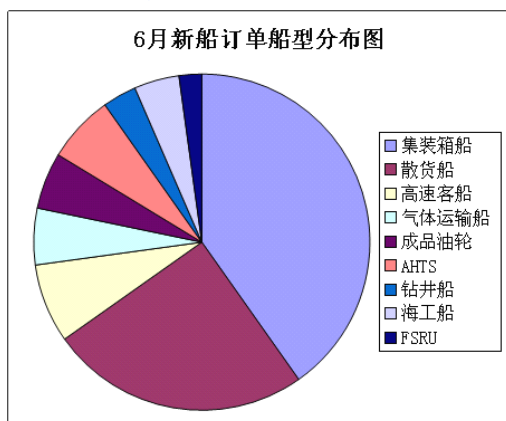


图: 新增订单国家分布

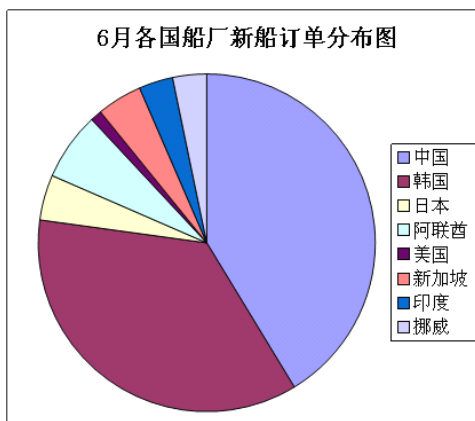


表: 6 月新船订单按国家和船型统计

| | 集装箱船 | | 散货船 | | 高速客船 | | 气体运输船 | | 成品油轮 | | AHTS | | 钻井船 | | 海工船 | |
|-----|------|---------|-----|---------|------|------|-------|--------|------|--------|------|-------|-----|--------|-----|-------|
| | 艘 | DWT | 艘 | DWT | 艘 | DWT | 艘 | DWT | 艘 | DWT | 艘 | DWT | 艘 | 净吨 | 艘 | DWT |
| 中国 | 13 | 1290000 | 20 | 1936000 | | | | | 5 | 212998 | | | | | | |
| 韩国 | 22 | 3380000 | 3 | 65900 | | | 3 | 224000 | | | 2 | 8000 | 3 | 185380 | | |
| 日本 | 2 | 220000 | | | | | 2 | 7000 | | | | | | | | |
| 阿联酋 | | | | | 6 | 2500 | | | | | | | | | | |
| 美国 | | | | | 1 | 50 | | | | | | | | | | |
| 新加坡 | | | | | | | | | | | 4 | 16000 | | | | |
| 印度 | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 12000 |
| 挪威 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 4800 |
| 合计 | 37 | 4890000 | 23 | 2001900 | 7 | 2550 | 5 | 231000 | 5 | 212998 | 6 | 24000 | 3 | 185380 | 4 | 16800 |

手持订单量继续下滑

6 月底, 全球船厂手持订单量为 6920 艘, 合计 430 百万载重吨, 环比分别下降了 2.1% 和 2%。由于目前造船市场仍处于低迷阶段, 预计手持订单仍将继续下降。直至航运市场过剩运力被消化, 造船市场方会迎来新的增长点。

图: 全球船舶手持订单艘数呈明显下降趋势

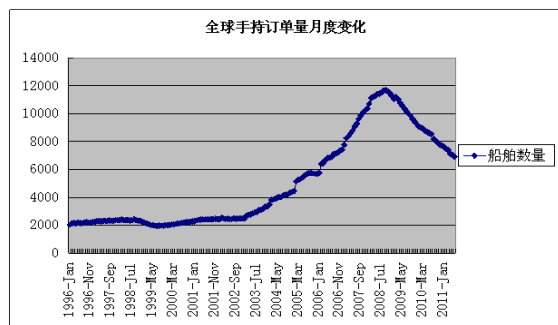
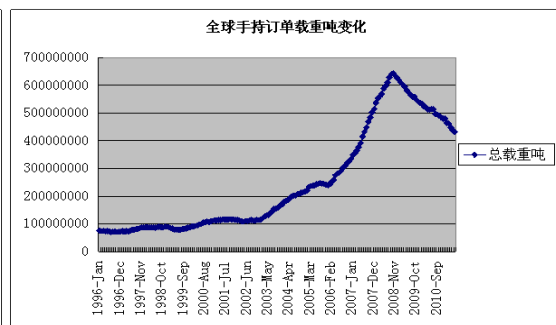
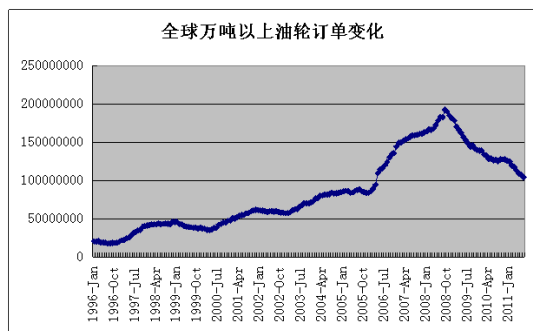


图: 全球船舶手持订单合计载重吨同步下行



从主要船型来看: 全球万吨以上油轮手持订单量为 940 艘, 合计 104 百万载重吨, 比 5 月 955 艘和 109 百万载重吨分别小幅下降 1.5% 和 4.6%。全球 VLCC 截止 6 月底订单为 167 艘, 合计 52.6 百万载重吨, 比上月 171 艘和 53.8 百万载重吨均下降了 2.3%。阿芙拉型油轮手持订单为 121 艘 13.3 百万载重吨, 比上月 123 艘和 13.5 百万载重吨略微变化。灵便型油轮手持订单为 449 艘和 15.74 百万载重吨, 和上月 454 艘和 15.75 百万载重吨相比, 船舶数量下降了 1%, 由于灵便型船吨位较小, 因此载重吨总量仅略有减少。

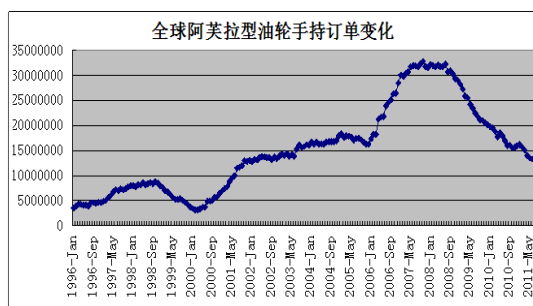
图：全球万吨以上油轮手持订单走势



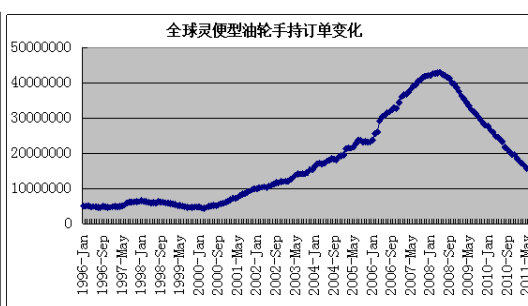
图：全球 VLCC 手持订单走势



图：全球阿芙拉型油轮手持订单载重吨走势

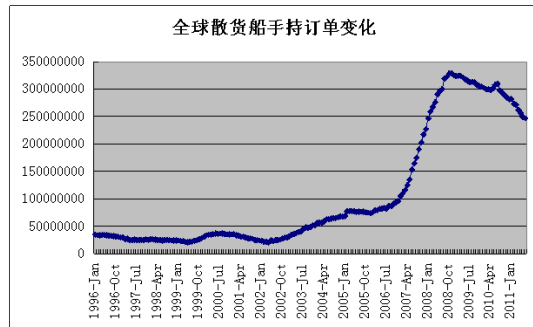


图：全球灵便型油轮手持订单走势

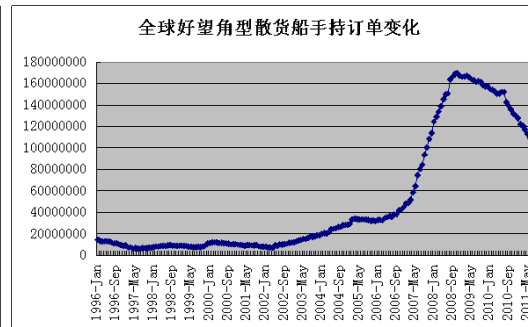


全球散货船手持订单总计 2980 艘，合计 249 百万载重吨，比 5 月份 3071 艘和 256 百万载重吨的总量分别下降 3% 和上浮 2.7%。其中，好望角型散货船手持订单量为 559 艘和 109 百万载重吨，比 5 月 580 艘和 112 百万载重吨分别下降了 3.6% 和 2.7%。小灵便型散货船手持订单为 704 艘和 23.1 百万载重吨，与 5 月 742 艘和 24.2 百万载重吨相比均下降了 5%。大灵便型散货船手持订单为 816 艘和 44.6 百万载重吨，相比 5 月手持订单 844 艘和 46.3 百万载重吨，环比分别下降了 3.3% 和 3.6%。

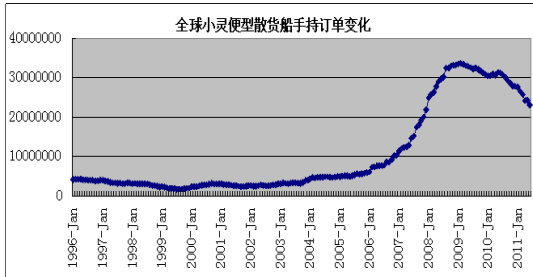
图：全球散货船手持订单载重吨变化



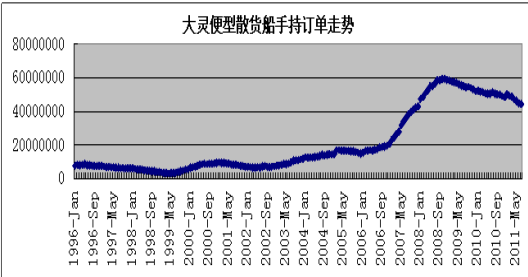
图：全球好望角型散货船手持订单载重吨变化



图：全球小灵便型散货船手持订单载重吨变化

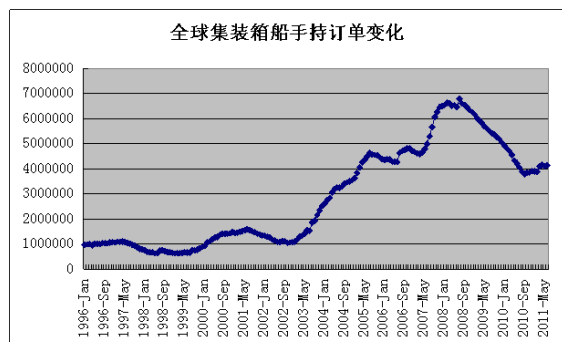


图：全球大灵便型散货船手持订单载重吨变化

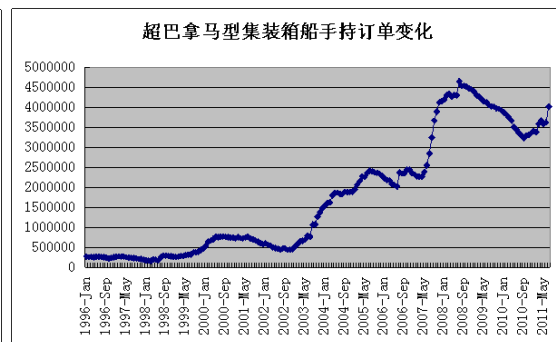


全球集装箱船手持订单为 647 艘，合计 413 万标箱，相比 5 月 651 艘和 410 万标箱，船舶数量略微下降了 0.6%，箱数略微上涨了 0.7%。其中，全球超巴拿马型集装箱船手持订单为 440 艘，合计 401 万标箱，比 5 月 410 艘和 361 万标箱分别上涨了 7% 和 11%。

图：全球集装箱船手持订单总箱量变化



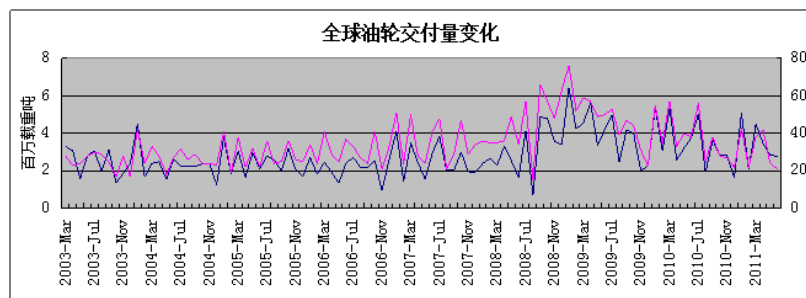
图：全球超巴拿马型集装箱船手持订单走势 (TEU)



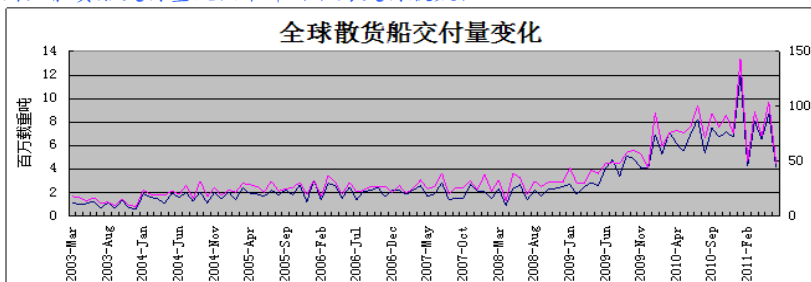
新船交付量大幅下降

6月，全球新船交付137艘，总计11188825载重吨，交付量比上月下降37%。主要船型悉数下降，尤以集装箱船和散货船剧烈。其中，集装箱船交付73640标箱，共11艘，交付数量较上月下降近59%，总箱数下降53%。而散货船交付48艘，合计4.24百万载重吨，较上月分别下降53.8%和51.4%。油轮交付21艘，合计2.78百万载重吨，交付艘数比上月下降12.5%，载重吨下降2%。

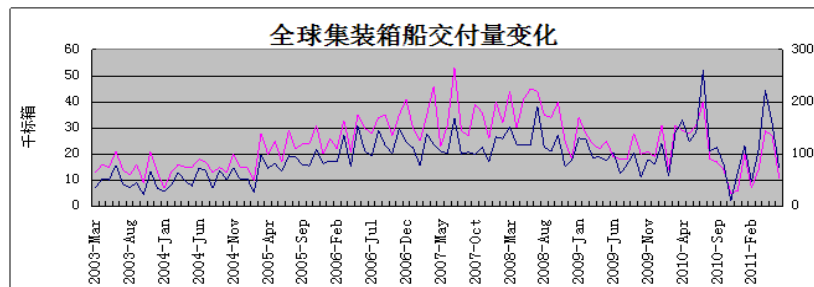
图：6月油轮交付量一定幅度下降（右为交付艘数）



图：散货船交付量大幅下降（右为交付艘数）



图：集装箱船交付量剧烈下降（右轴为交付艘数，蓝线为总箱量）



中国PK日韩船厂

6月份，中国船厂新船交付46艘，合计3.6百万载重吨。韩国交付25艘，合计2.99百万载重吨。日本交付18艘，合计8.2百万载重吨。虽然中国船厂交付船舶数量远高于日

韩,但载重吨总量却被远远甩在身后。显示中国船厂相比较日韩,大船和高技术含量船舶建造能力仍存在差距。6月中国船厂新交付船数量比上月下降了53%,韩国下降了37%,日本下降了56%。

图: 6月中、日、韩船厂新船交付量比较

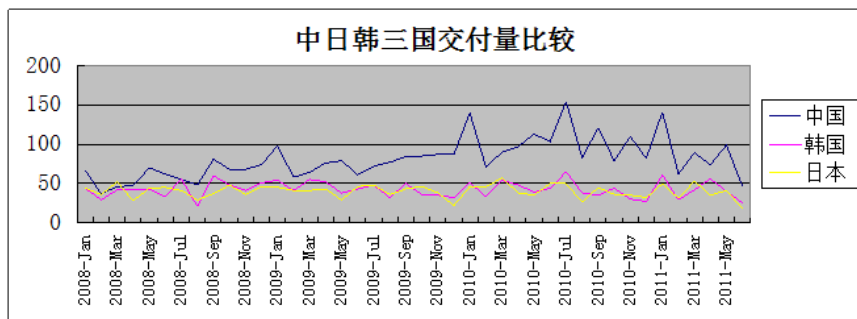
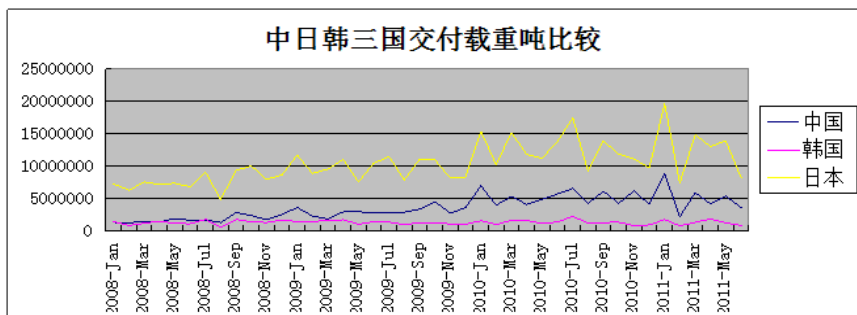


图: 6月中、日、韩船厂新船交付载重吨比较



6月中国船厂手持订单2985艘,合计184百万载重吨。韩国船厂手持订单1417艘,合计139百万载重吨。日本船厂手持订单923艘,合计67百万载重吨。中国船厂手持订单量环比下降2.4%,韩国环比下降1%,日本下降较多,环比为4.2%。

图: 中、日、韩船厂手持订单量比较

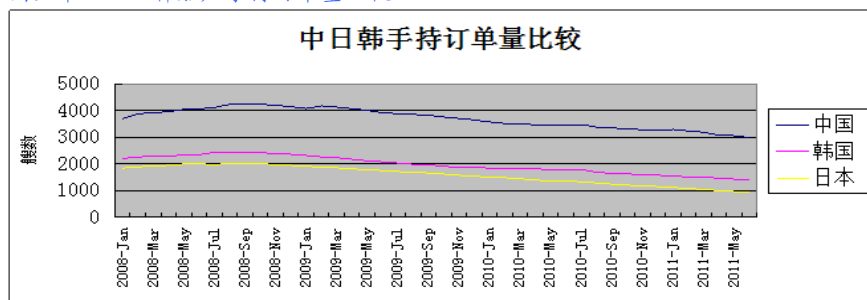
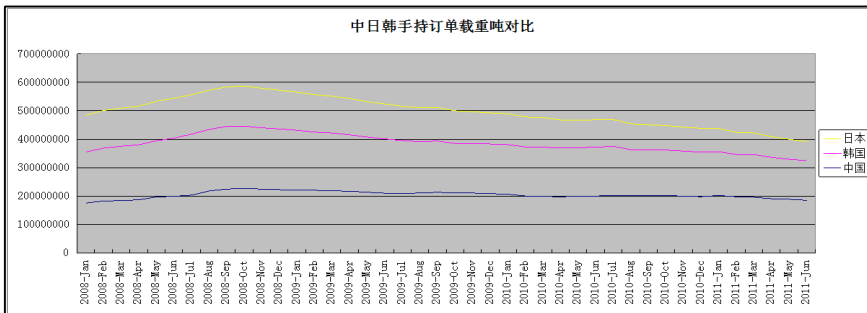


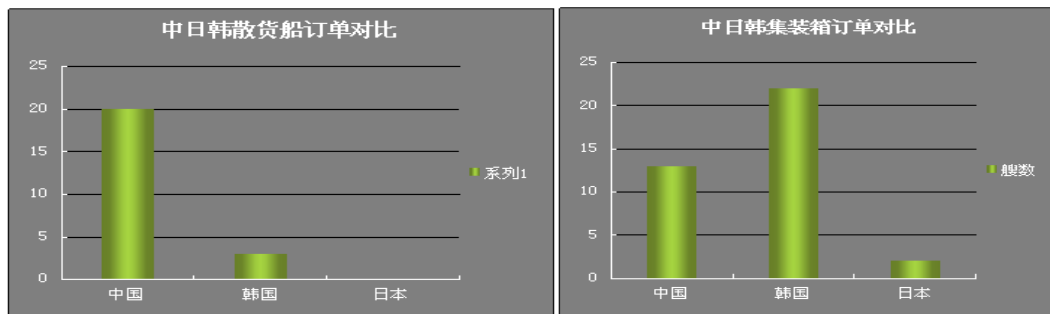
图: 中、日、韩船厂手持订单载重吨比较



6月份,中国大陆船厂新增订单为3439036载重吨。相比5月份上涨了66.91%。中国船厂新增订单中,以散货船最多,在各国船厂中排名第一,其次为集装箱船,成品油轮较少。

相比较韩国，各国船东在韩国下单最多为集装箱船，无论艘数还是载重吨均远远超过中国，而韩国散货船和气体运输船订单较少。日本则由于受到地震海啸影响，船厂建造能力还未完全恢复。

图：中、日、韩船厂 6 月新增订单按船型对比



航运市场

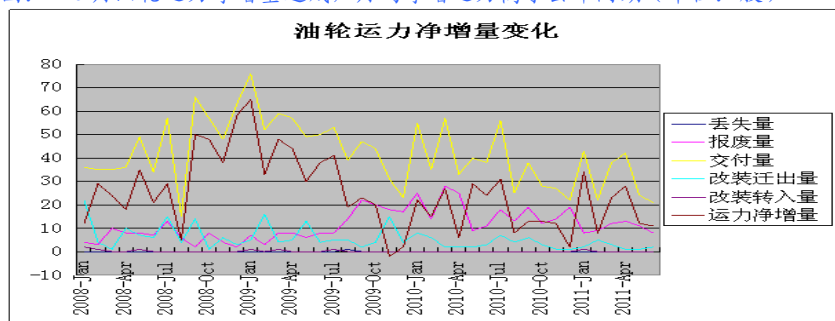
油轮运输市场

2011 年 6 月油轮市场净增运力约 1.87 百万载重吨，环比增加 10%。6 月净增运力 11 艘，其中交付 21 艘，报废 8 艘，改装剔除 2 艘。1-6 月，净增运力呈下行趋势。

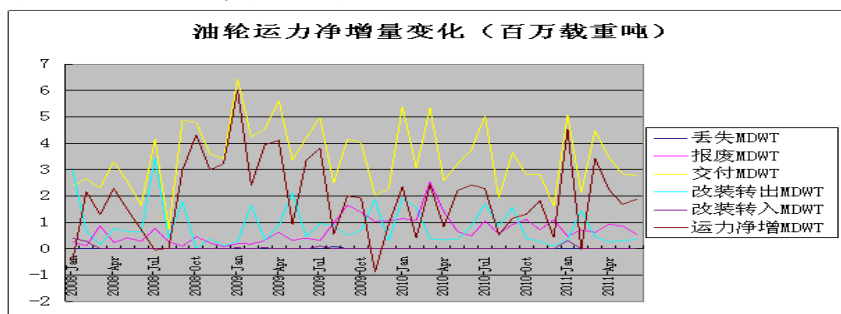
1-6 月油轮市场净增运力 116 艘，合计 13.75 百万载重吨。同比去年 123 艘合计 10.65 百万载重吨，分别增长了 5.6%和 29%。

1-6 月全球共有 190 艘合计 20.76 百万载重吨的新油轮交付。平均每月新交油轮运力 31 艘，合计 3.46 百万载重吨，略低于去年每月 4 百万载重吨的水平。

图：1-6 月油轮运力净增量递减，月均净增运力高于去年同期（单位：艘）



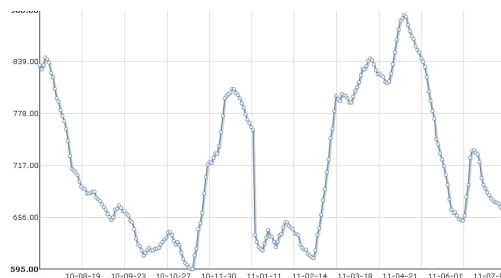
图：1-6 月油轮运力净增量百万载重吨变化



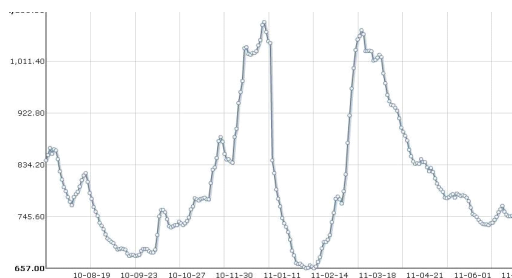
今年上半年，受原油价格持续上扬、北非动荡以及日本地震等因素影响，原油运输市场宽幅震荡。由于大量运力交付压制，上半年波罗的海原油运价指数 BDTI 均值为 812 点，同比下降 19%，波罗的海成品油轮运价指数 BCTI 同比上升 3%。6 月 23 日，国际能源署承诺向市场大批量投放紧急石油储备以弥补利比亚原油供应缺口并平抑油价，这一利好促使 BCTI 中旬开始先抑后扬，报收 694 点，月中最低 652 点。BDTI 小幅震荡，月中最低 731 点，

报收 747 点。

图：6月波罗的海成品油轮运价指数宽幅震荡

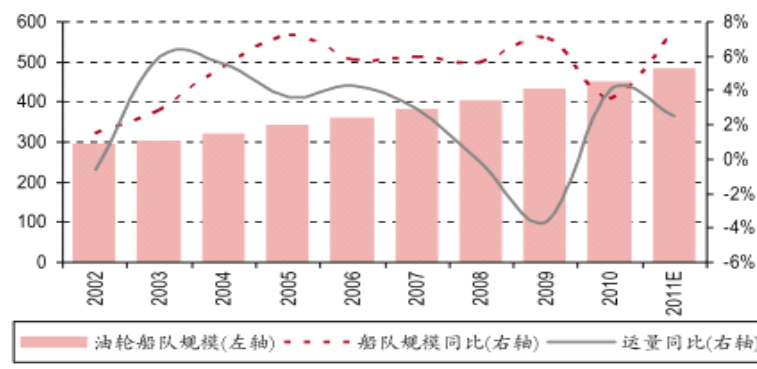


图：6月波罗的海原油轮运价指数小幅震荡



同时，中国财政部表示于 7 月 1 日起大幅下调汽油、柴油、航空煤油和燃料油的进口关税，这一措施将有利于提振油运市场需求。不过，按照克拉克松预计，2011 年油轮市场需求为 3%，运力增长为 7%。由于油轮市场运力增长超过市场需求，油轮市场运力仍相对过剩，因此油轮运价难有起色。

图：油轮市场运力供需对比



(来源：克拉克松)

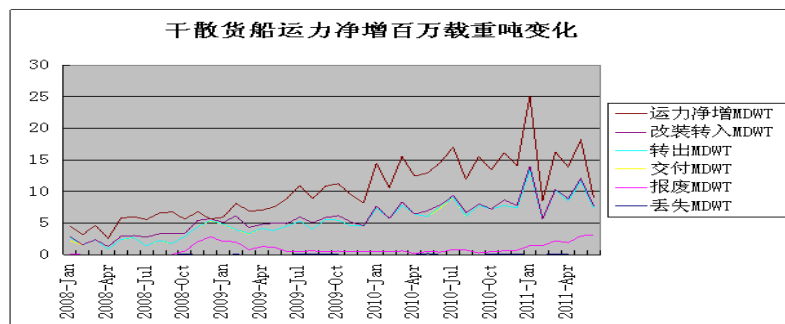
干散货船运输市场

6 月份，干散货船队当月净增运力 14 艘，约 1.35 百万载重吨，其中新船交付 4.24 百万载重吨，旧船拆解 3.17 万吨，其他船型转入 0.28 百万载重吨。运力净增量环比下跌 79%，百万载重吨环比下跌 78%。今年以来，干散货船队运力增速出现明显下降。

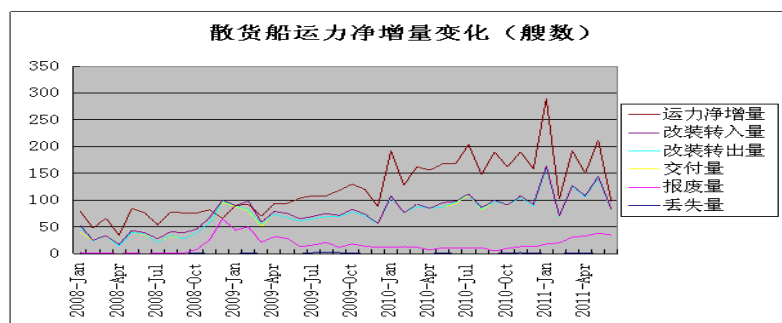
1-6 月干散货市场净增运力 347 艘，32.41 百万载重吨，平均每月净增 57 艘、5.4 百万载重吨，低于 2010 年同期平均每月 69 艘和 6.2 百万载重吨的水平。

1-6 月全球共有 513 艘合计 43.8 百万载重吨的新干散货船投入运营，平均每月 85 艘、7.3 百万载重吨，比去年同期 78 艘和 6.3 百万载重吨的水平分别高出 6%和 15%。

图：干散货船运力净增量百万载重吨变化

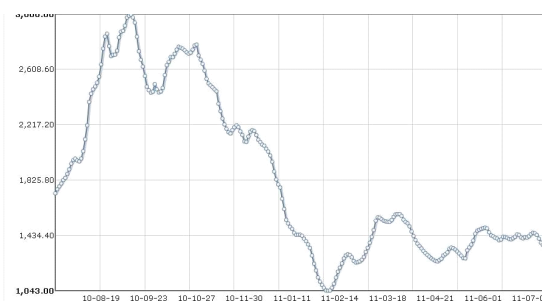


图：干散货船运力净增量变化

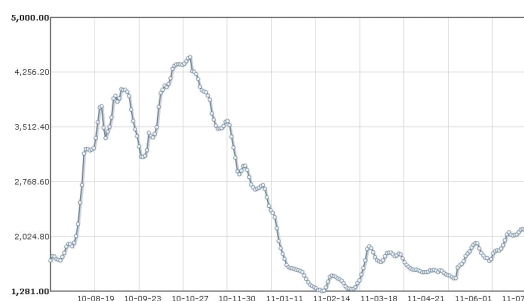


1-6 月，波罗的海干散货运价指数 BDI 小幅整理，报收 1413 点。好望角型散货船运价先抑后扬，月底收 2036 点。巴拿马型散货船与好望角型船走势相反，呈中拱型走势，报收 1604 点。灵便型散货船则一路阴跌不止，报收 1308 点。

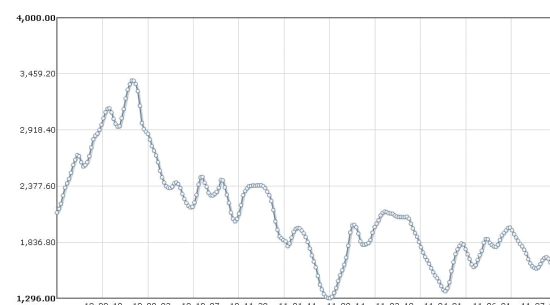
图：6 月 BDI 盘中小幅整理



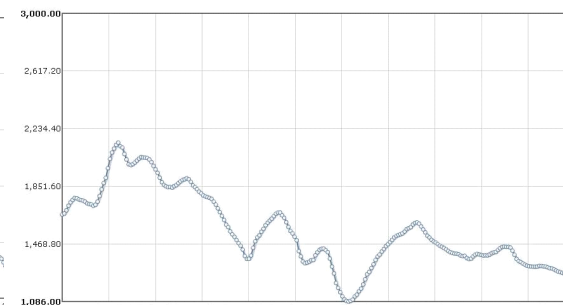
图：6 月好望角型散货船运价先抑后扬



图：6 月巴拿马型散货船运价呈下跌趋势

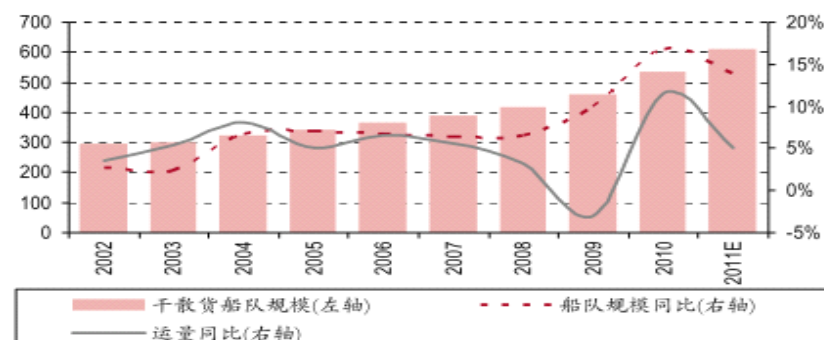


图：6 月灵便型散货船运价一路走低



根据克拉克松预计，2011 年干散货运输市场需求同比将增长 5%，而船队运力同比增长 13%。因此，干散货市场运力过剩较为严重。

图：干散货船市场运力供给需求对比



(来源：克拉克松)

目前虽然运价持续低位，下跌空间已有限，不过干散货市场运力严重过剩的局面导致运

价暂难走出低谷。同时，这也将刺激全球船东加速拆解老旧散货船。加速拆解在一定程度上有利于解决运力过剩困境。

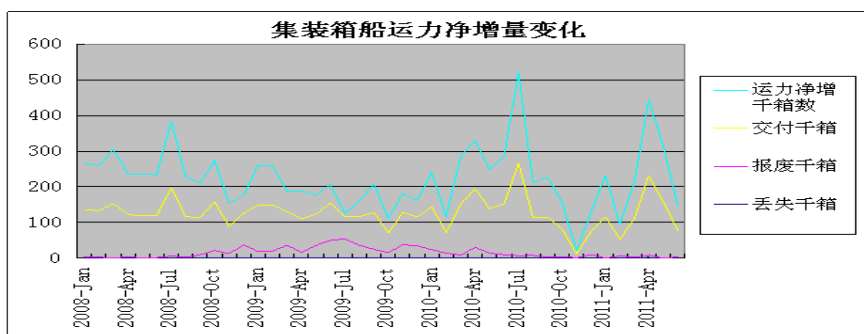
集装箱船运输市场

6月，集运市场净增运力总规模为70050标箱，合计7艘船。其中交付11艘，拆解4艘。净增运力箱量环比下跌49%，船舶数量则下跌74%。

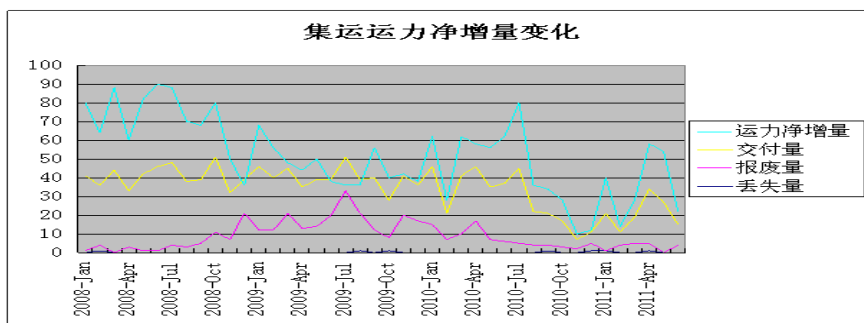
1-6月，累计净增运力89艘合计703010标箱，同比上年172艘和653500标箱分别下跌48%和7.6%。

1-6月集运市场交付新船216艘，合计723810标箱。同比去年上半年164艘和753240标箱的运力交付量分别增长了32%和4%。

图：6月集装箱船运力箱量净增变化（单位：千标箱）



图：6月集装箱船运力船舶数量净增变化（单位：艘）



今年以来，集运市场预期较为乐观。受此影响，大量闲置运力投入市场，再加上大船订单交付，使得实际运力增长较快；而需求方面受高油价、日本地震、欧债危机、美国房地产市场持续低迷以及失业率居高不下等因素影响，集运货量低于预期，使得船东提价计划一再推迟。在此背景下，部分船东宣布撤出运力，6月CKYH联盟宣布将取消亚欧航线NE5，而万海航运与太平船务则已停开两条联营的亚欧航线。

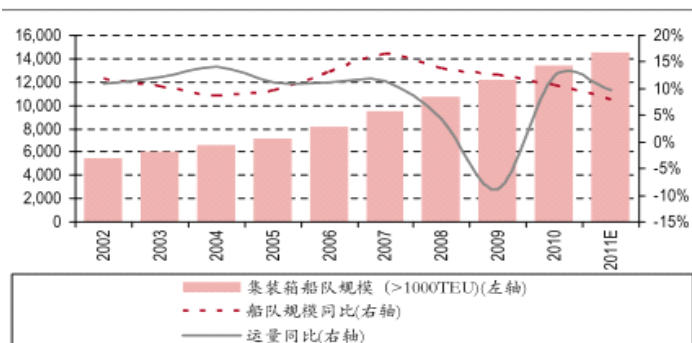
上半年，中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）平均值为1025，同比下降7.8%；其中欧洲和地中海航线下降明显，分别同比下降26.5%和28.5%，美西和美东航线相对较好，同比分别下降1.7%和2.8%。而更多地反映即期运价的上海出口集装箱运价综合指数（SCFI）2011年上半年平均值为1047，同比下降了24%。

图：CCFI综合指数震荡下行



今年以来,集装箱船存在明显的大型化趋势,8000标箱以上的船占船队总量比例达30%,3000标箱以上占比达60%,而手持订单中,3000标箱以上的船达到90%。大量大船的投放使得欧洲等航线运力过剩,运价低迷。欧洲航线运力投放增长达25%,而美东和美西运力同比仅增长7%和1%。因此,集装箱船运市场虽然总体供需还算平衡,但依然存在结构性过剩。

图: 集运市场运力供需对比



(来源: 克拉克松)

二手船市场

二手船价格指数区间徘徊

6月,全球二手船价格指数为198点,环比下降0.5%。今年以来,指数在194-200点间震荡。6月二手船价格比上月增长了4.61%,比5月4.94%的水平略有下降。

其中,散货船价格指数报收187点,比上月下降1%。二手油轮价格指数报收134点,比上月下降0.7%。5年和10年集装箱船价格指数自2月以来出现横盘。

图: 全球二手船价格指数

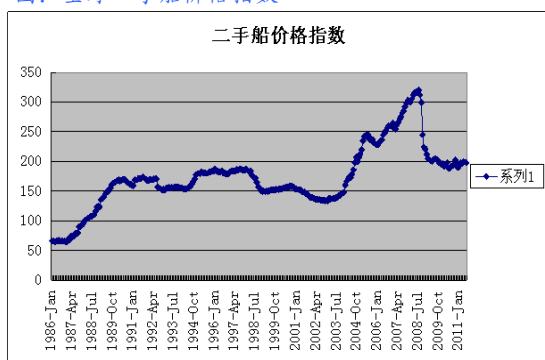


图: 全球二手船价格水平变动百分比

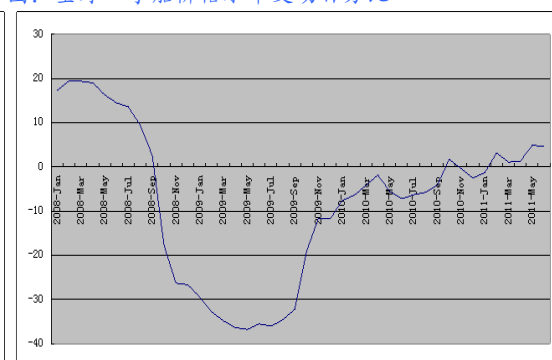


图: 全球二手油轮和散货船价格指数

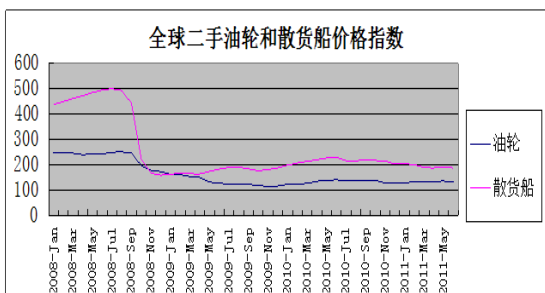
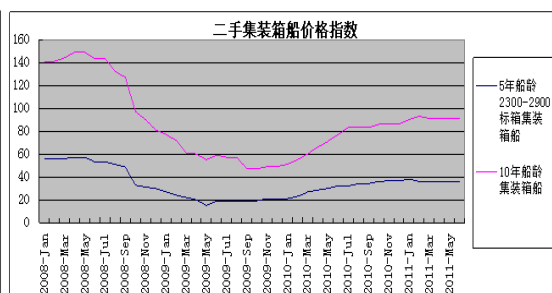


图: 全球二手集装箱船价格指数



成交量回落明显

6月,二手船成交合计90艘,3.69百万载重吨,成交总价11.44亿美元。比5月成交量119艘下跌了24%,成交总额则下跌了45%。

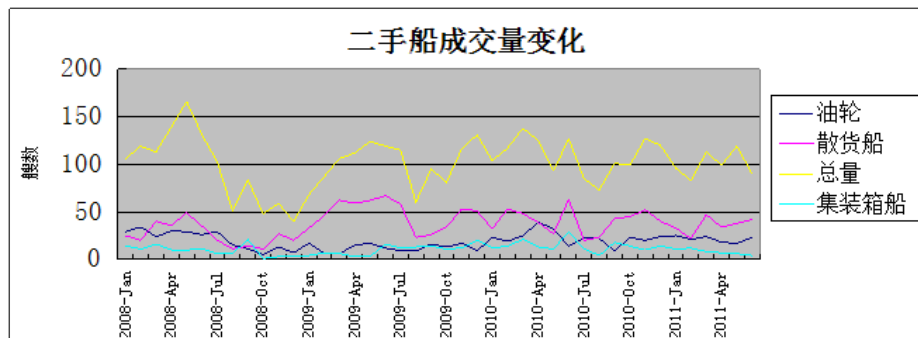
其中,油轮成交23艘,合计1.57百万载重吨,成交额5.36亿美元,比5月成交量增

长了35%，载重吨增长了87%，成交总额增长173%。

散货船成交42艘，合计19.5百万载重吨，成交额5.25亿美元。比5月成交量增长了11%，载重吨下跌了2.6%，成交总额下跌44.6%。

集装箱船成交4艘，合计56793载重吨，成交额3340万美元。比5月成交量下跌了33%，载重吨下跌58%，成交总额下跌70%。

图：全球二手船成交量走势



主流船型价格分化

干散货船在新船集中交付、运力压力陡增，以及干散货运输市场疲软，矿石巨头必和必拓罢工等因素影响下，散货船价格持续下行，不过下跌幅度收窄。5年船龄的好望角型、巴拿马型和大灵便型散货船，平均估价分别为4321万美元、3099万美元、2756万美元，环比下跌3.31%、2.75%、0.27%。

5年船龄的VLCC、阿芙拉型油轮和成品油轮，平均估价分别为8218万美元、390万美元、2896万美元，环比上涨0.05%、下跌0.68%和上涨1.69%。

5船龄的700/750TEU、2300/2900TEU、3200/3600TEU集装箱船估价分别为1000万、3600、4350万美元，价格环比没有变化。10年船龄的725TEU、1700TEU、3500TEU估计分别为950、1700、3650万美元，环比也基本持平。

拆船市场

船舶拆解，散货船居主流

6月船舶报废拆解市场延续上月行情，由于散货船和油轮市场疲弱，新船投放较多，因此大量散货船被船东送去拆解。

6月份，全球共报废船舶75艘，合计4213406载重吨。与5月份99艘的报废总量相比，下降约24%。其中散货船占去大半，约为38艘，合计3226935载重吨。集装箱船4艘，合计54748载重吨，油轮10艘，合计547578载重吨。而本月冷藏船报废也较为扎眼，报废9艘，冷藏船由于受冷藏集装箱船市场的较大冲击，运营商被迫选择报废专用冷藏船。

29年船龄散货船名列榜首

在报废船舶的船龄统计中，建造年限区间为1960年-1991年。其中29年船龄的船舶数量名列榜首，为15艘。34年船龄的有8艘。按区间段分布，31-36年船龄的共27艘，29-30年船龄的共20艘，27-28年船龄的共15艘，21-23年船龄的共6艘，25-26年船龄的共4艘，42-52年船龄的共3艘。最老的一艘船为建于1960年的散货船“Algontario”轮，共29,050载重吨，船东为Algoma Central公司。

中国拆船厂收纳19艘

6月报废船所送拆船厂统计中，中国船厂共收纳19艘，合计1117030载重吨。印度船厂共接收30艘，合计1426920载重吨。孟加拉国共接收16艘，合计1180968载重吨。捷克接收3艘，合计79796载重吨。巴基斯坦接收3艘，合计316498载重吨。

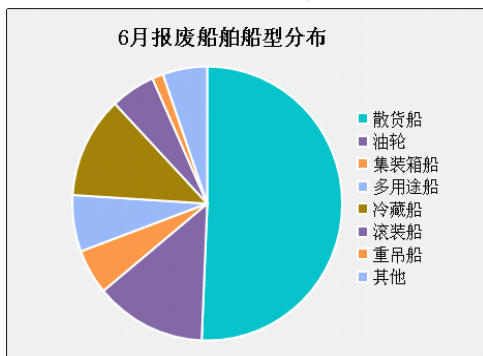
中国船厂接收的19艘报废船中，12艘为散货船，2艘为滚装船，1艘为多用途船。

拆船价格轻微下跌

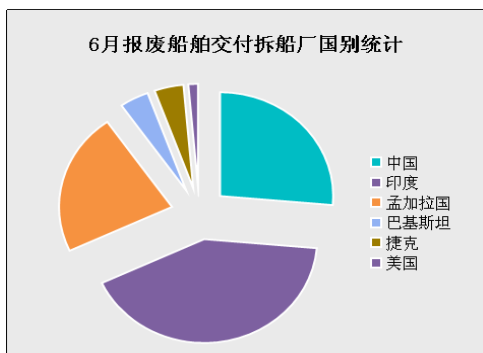
本月报废船拆解价格相比上月，总体略有下跌。孟加拉国拆船价格统计中，VLCC每轻吨510美元，环比下跌0.97%。油轮每轻吨510美元，环比下跌0.97%，巴拿马和好望角型

散货船每轻吨 500 美元，环比下跌 0.99%。灵便型散货船每轻吨 495 美元，环比下跌 1%。

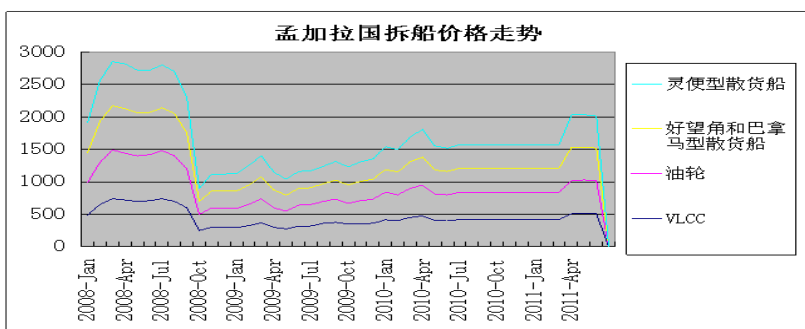
图：6 月份报废船舶船型分布



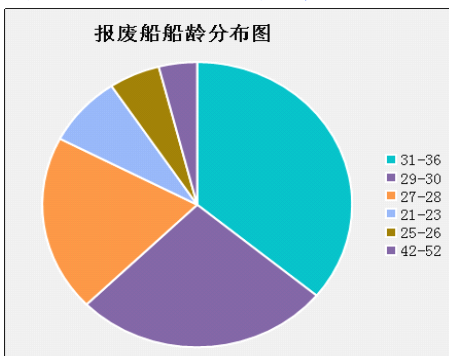
图：6 月份报废船交付拆解船厂国别分布



图：孟加拉国拆船价格走势（单位：美元）



图：6 月份报废船舶船龄分布



表：中国船厂接收废钢船统计

| 船型 | 艘数 | 载重吨 |
|------|----|---------|
| 散货船 | 12 | 970596 |
| 多用途船 | 1 | 21, 213 |
| 滚装船 | 2 | 22976 |
| 冷藏船 | 3 | 26779 |
| 其他 | 1 | 75466 |
| 合计 | 19 | 1117030 |

海工市场

6 月份，海工订单继续维持活跃状态。承接自升式平台订单 1+1 座、半潜式平台 2 座、钻井船 3+1 艘；平台守护船、三用工作船、半潜船等海工辅助船 12+3 艘；风电安装船 2 座，LNG-FSRU 2 座等。

1-6 月，海工市场上韩国和新加坡船厂占据海工订单过半江山。中国次之，其次为巴西。韩国船厂订单排名分别为现代重工、三星重工、大宇造船、STX 造船，新加坡船厂排名依次为吉宝和胜科海事。我国海工订单在各船厂分布分散，中远船务和大连船舶重工订单较多，其他船厂订单零星，依次为太平洋造船、中集来福士、中船集团、润邦股份、招商局重工、太平洋海工。

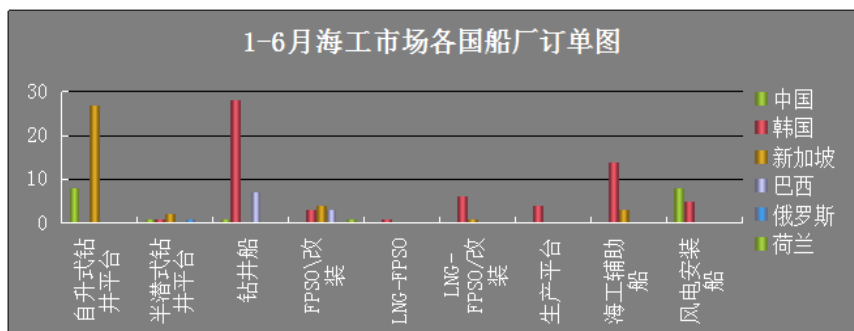
按照不完全统计，1-6 月二手钻井平台和钻井船共成交逾 60 座，超过 2006~2008 年的全年水平；同时，深海半潜式钻井平台、超深水钻井船订单呈现爆发式增长。

截止 6 月底，全球海洋钻井平台总量约为 805 座，77%的平台已落实租赁合同，欧洲和中东平台租赁合同签署率最高，而美国墨西哥湾最低。其中，亚太地区约有 146 座平台，利用率为 77%，南美有 132 座，利用率为 80%，美国墨西哥湾地区为 122 座，利用率 53%，欧洲为 114 座，利用率 87%。中东 118 座，利用率 80%。西非 68 座，利用率 78%。

6 月份，海工市场上钻井船利用率比上月提高了近 2 个百分点，固定式平台提高 0.8 个

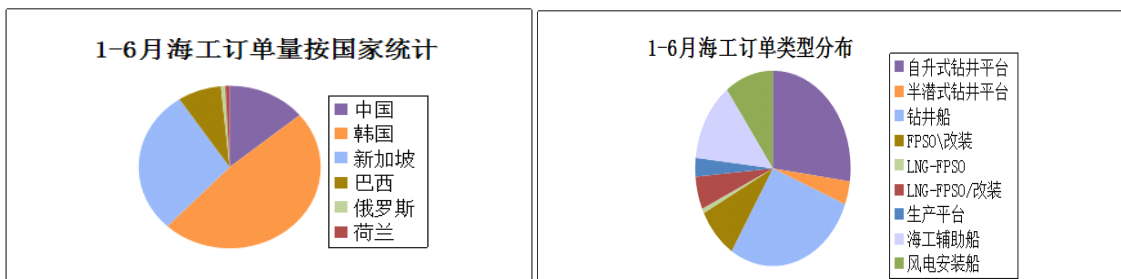
百分点，而有供应船辅助的钻井平台由于平台总量增加，导致利用率有所下降。

图：1-6 月海工市场全球订单汇总



图：1-6 月海工订单量国家分布

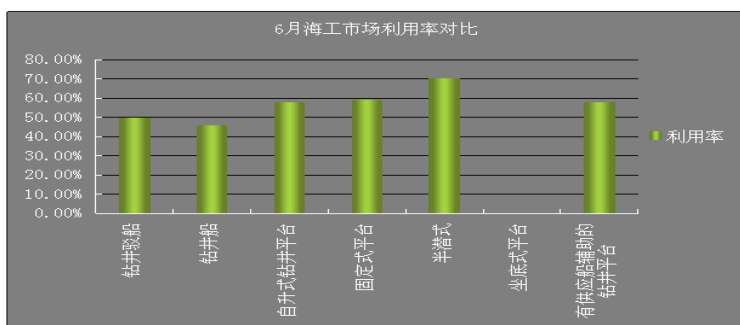
图：1-6 月海工订单量类型分布



表：6 月海工平台总量和利用率情况

| 类型 | 平台总量 | 有合同平台 | 利用率 |
|-------------|------|-------|--------|
| 钻井驳船 | 48 | 24 | 50.00% |
| 钻井船 | 122 | 56 | 45.9% |
| 自升式钻井平台 | 545 | 305 | 57.9% |
| 固定式平台 | 250 | 148 | 59.2% |
| 半潜式 | 226 | 159 | 70.4% |
| 坐底式平台 | 6 | 0 | 0.00% |
| 有供应船辅助的钻井平台 | 38 | 22 | 57.9% |

图：6 月全球钻井船和钻井平台利用率对比



附：全球 6 月新船订单统计

| 船型 | 艘数 | 载重吨 | 尺寸 | 单位 | 交付日期 | 船厂 | 船东 |
|------|----|--------|---------|-----|--------|----------------------|----------------------|
| 集装箱船 | 10 | 165000 | 18,000 | TEU | 2015 | 大宇造船 | 马士基集团 |
| 集装箱船 | 2 | 115000 | 9,200 | TEU | 2013 | 大宇造船 | 海皇东方 |
| 集装箱船 | 10 | 150000 | 14,000 | TEU | 2013 | 现代三湖重工 | 海皇东方 |
| 集装箱船 | 7 | 120000 | 10,000 | TEU | 201406 | 新扬子造船 | 塞斯班航运 |
| 集装箱船 | 2 | 55000 | 4,700 | TEU | 2013 | 三进船业 | Horst Zeppenfeld |
| 集装箱船 | 2 | 85000 | 6,600 | TEU | 2013 | 熔盛重工 | Goldenport Holdgs. |
| 集装箱船 | 2 | 85000 | 6,600 | TEU | 2013 | 熔盛重工 | Dynacom Tankers Mngt |
| 集装箱船 | 2 | 110000 | 8,600 | TEU | 2013 | 三菱重工 | 商船三井 |
| 散货船 | 4 | 205000 | 205,000 | DWT | 2013 | 熔盛重工 | Enterprises Shpg. |
| 散货船 | 4 | 65000 | 65,000 | DWT | 2013 | 黄埔造船 | COSCO 集团 |
| 散货船 | 4 | 50000 | 50,000 | DWT | 2013 | 广船国际 | COSCO 集团 |
| 散货船 | 2 | 36000 | 36,000 | DWT | 2013 | 三进船业 | |
| 散货船 | 1 | 37000 | 37,000 | DWT | 2012 | 现代尾浦 | Ali Samin & Co. |
| 散货船 | 2 | 28000 | 28,000 | DWT | 201208 | 长宏造船 | Sinotrans & CSC |
| 散货船 | 2 | 14450 | 14,450 | DWT | 2013 | Sekwang Shipbuilding | Arklow Shipping Ltd. |
| 散货船 | 2 | 58000 | 58,000 | DWT | 2013 | 三进船业 | |
| 散货船 | 2 | 206000 | 206,000 | DWT | 2013 | 外高桥船厂 | U-Ming Marine Tran. |
| 钻井船 | 2 | | 63,190 | GT | 201406 | 现代重工 | Rowan Companies Inc |
| 钻井船 | 1 | | 59,000 | GT | 201311 | 三星重工 | Dryships Inc. |
| FSRU | 1 | | | | 201406 | 现代重工 | Leif Hoegh & Co. |
| FSRU | 1 | | | | 201309 | 现代重工 | Leif Hoegh & Co. |
| 高速客船 | 1 | 50 | | 客位 | 201205 | Austal Ships | |

| | | | | | | | |
|----------|---|-------|----------|---------|--------|-------------------|----------------------|
| 高速客船 | 6 | 500 | 53 | LOA (m) | 201212 | Grandweld | Bourbon |
| MSV | 3 | 4000 | | HP | 201306 | Bharati Goa | Great Offshore Ltd |
| AHTS | 2 | 4000 | 24, 000 | HP | 201306 | STX Langsten | Farstad Shipping |
| AHTS | 5 | 4000 | | HP | 201406 | ST Marine | Swire Group |
| 成品油轮 | 1 | 53000 | 53, 000 | DWT | 2012 | 广船国际 | Gotland Rederi AB |
| 成品油轮 | 2 | 75000 | 75, 000 | DWT | 2013 | 大船重工 | Tankers Inc |
| 成品油轮 | 2 | 4999 | 4, 999 | DWT | 2013 | 航通船业 | |
| L. P. G. | 2 | 3500 | 3, 500 | cu. m. | 2012 | Shitanoe Zosen | AST Inc. |
| L. N. G. | 2 | 86000 | 159, 800 | cu. m. | 2014 | 大宇造船 | Angelicooussis Group |
| L. P. G. | 1 | 52000 | 84, 000 | cu. m. | 201309 | 现代重工 | Skibs. Solvang |