

Market Data

マーケット・データ

September 2014
2014年9月

【Contents】

Dry Bulker

- Dry Bulker Markets 2
- China Crude Steel Production 4
- China Iron Ore Import 5

Tanker

- VLCC Market 6
- Product Tanker Markets 8

Car Carrier

- Car Export from Japan 10

Containership

- CCFI (China Containerized Freight Index) 11
- Cargo Movement
 - Transpacific Trade (Outbound / Inbound) 12

Exchange Rate / Bunker Price

- Exchange Rate 14
- Bunker Price 14

【目次】

ドライバルク船

- ドライバルク船市況 2
- 中国 粗鋼生産量 4
- 中国 鉄鉱石輸入量 5

油送船

- VLCC市況 6
- プロダクト船市況 8

自動車船

- 日本出し自動車輸出台数 10

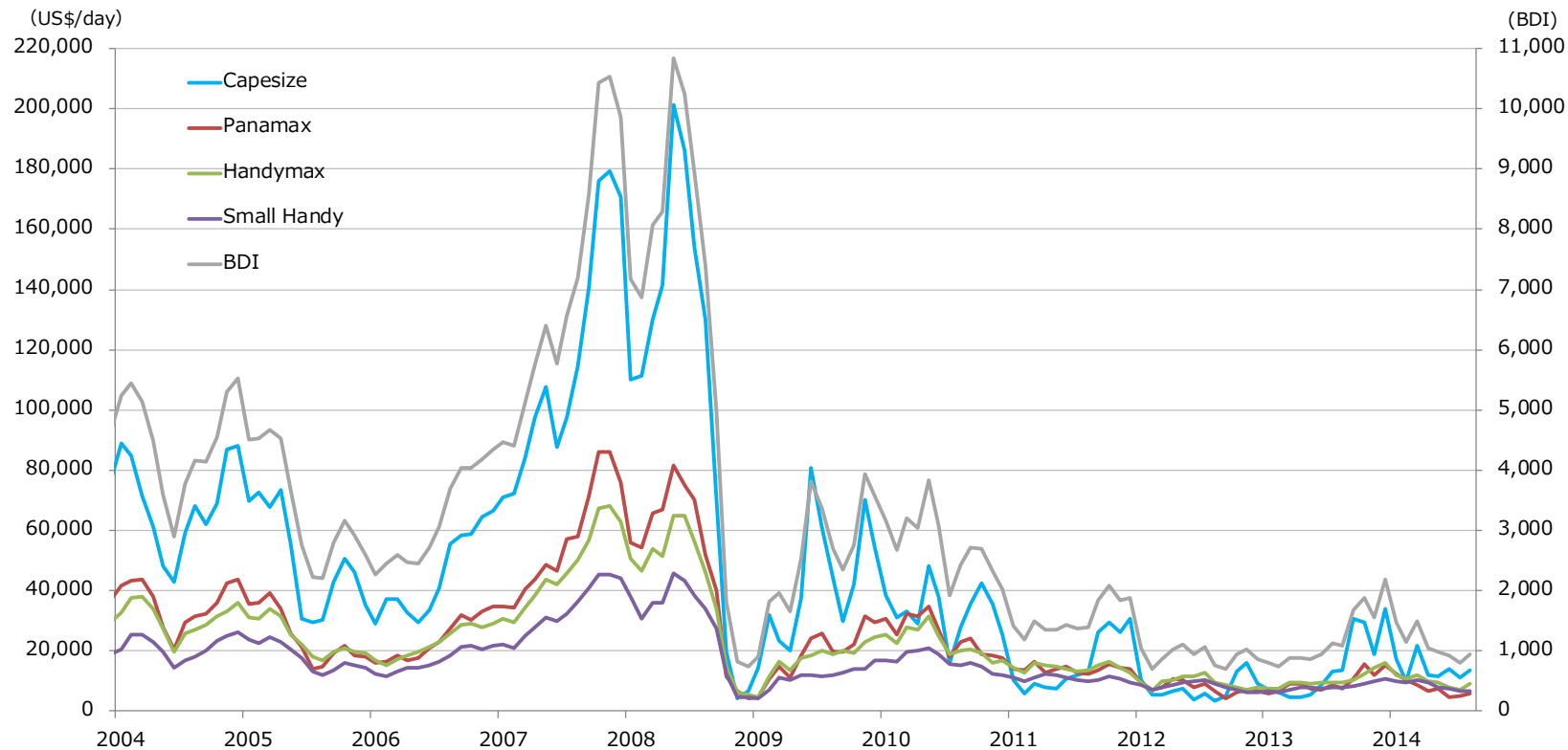
コンテナ船

- CCFI (China Containerized Freight Index) 11
- コンテナ荷動き
 - 北米航路 (往航 / 復航) 12

為替 / 燃料油価格

- 為替 14
- 燃料油価格 14

- Dry Bulker Markets (Spot Charter Rate/TC Average) : Monthly Average
- ドライバルク船市況 (傭船料/航路平均) : 月間平均



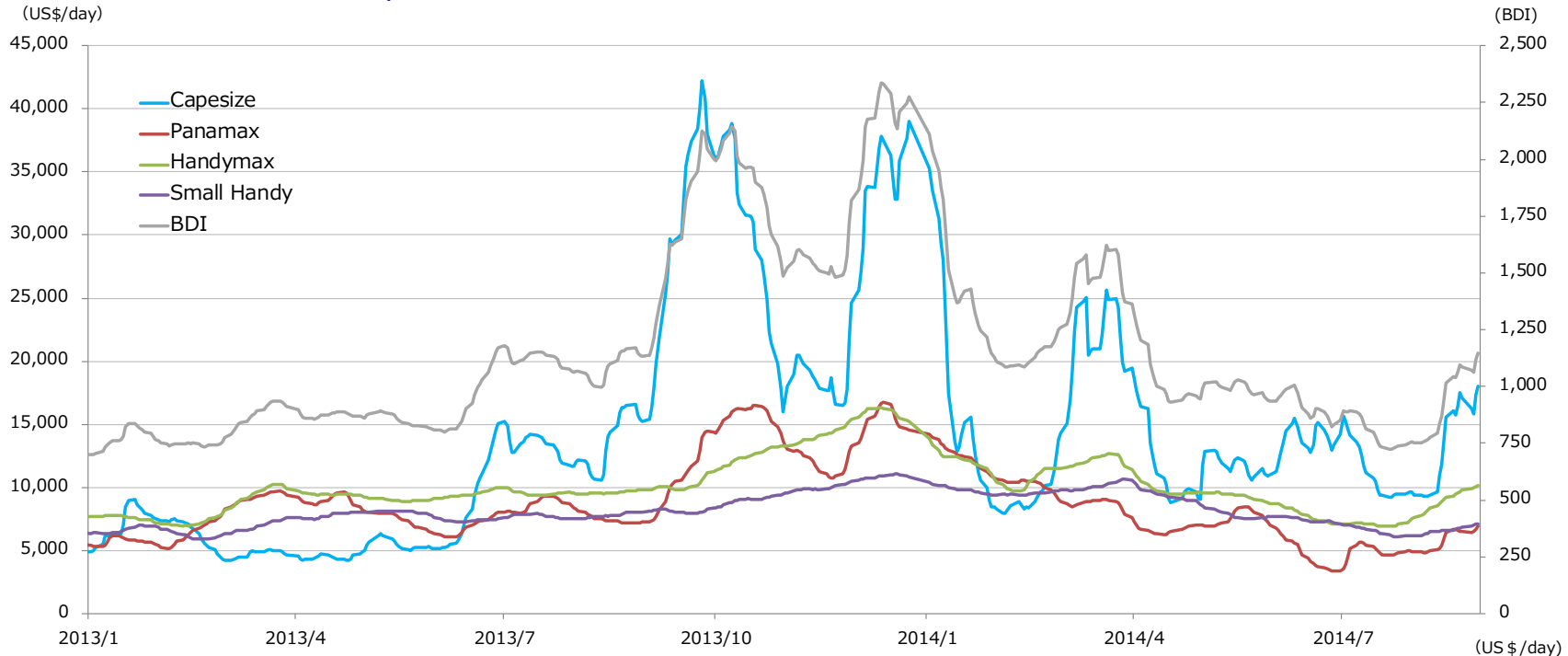
Annual Average 年間平均		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Capesize	CY 暦年	69,236	50,277	45,320	116,565	105,391	42,464	33,345	15,688	7,613	14,717
	FY 年度	66,277	41,423	55,638	126,945	81,867	45,203	26,894	15,347	7,370	17,256
Panamax	CY 暦年	35,815	24,782	23,858	56,855	48,653	19,279	25,070	13,963	7,684	9,515
	FY 年度	34,309	19,815	28,725	62,404	36,473	24,178	21,336	12,323	7,462	10,338
Handymax	CY 暦年	30,915	24,053	22,661	47,518	41,233	17,353	22,484	14,364	9,442	10,345
	FY 年度	29,834	20,191	26,435	52,231	31,337	20,927	19,783	12,960	9,301	11,222
Small Handy	CY 暦年	21,449	17,982	16,740	33,335	29,182	11,542	16,519	12,810	8,157	8,030
	FY 年度	21,426	15,166	19,271	36,408	22,350	14,096	14,785	10,060	7,865	8,840
BDI	CY 暦年	4,521	3,380	3,188	7,090	6,346	2,613	2,761	1,548	918	1,217
	FY 年度	4,346	2,846	3,745	7,767	4,894	2,978	2,346	1,425	903	1,356

Source : MOL internal calculation based on TDS and others.

出所 : Tramp Data Service等を元に商船三井作成

□ Dry Bulker Markets (Spot Charter Rate/TC Average) : Daily

□ ドライバルク船市況 (傭船料/航路平均) : 日足



Monthly Average 月間平均		Jan. 1月	Feb. 2月	Mar. 3月	Apr. 4月	May. 5月	Jun. 6月	Jul. 7月	Aug. 8月	Sep. 9月	Oct. 10月	Nov. 11月	Dec. 12月	Average 平均
Capesize (※)	2013	7,039	6,311	4,726	4,448	5,474	8,845	13,315	13,643	30,485	29,415	18,840	34,069	14,717
	2014	17,089	9,680	21,773	12,000	11,710	13,757	11,152	13,395					13,820
Panamax	2013	5,696	6,428	9,176	8,982	7,417	6,884	8,618	7,495	10,695	15,513	11,943	15,332	9,515
	2014	12,360	10,141	8,674	6,669	7,616	4,708	4,913	5,829					7,614
Handymax	2013	7,592	7,235	9,473	9,457	9,021	9,485	9,556	9,597	10,151	12,475	14,176	15,926	10,345
	2014	12,084	10,628	12,113	9,909	9,298	7,799	7,082	8,994					9,738
Small Handy	2013	6,643	6,176	6,926	7,761	8,034	9,485	7,722	7,783	8,108	9,019	9,970	10,846	8,030
	2014	9,801	9,523	10,134	9,401	7,826	7,435	6,501	6,608					8,404
BDI	2013	771	745	876	874	851	941	1,123	1,088	1,681	1,883	1,559	2,178	1,214
	2014	1,472	1,140	1,484	1,045	991	912	796	937					1,097

(Remarks)

Source : MOL internal calculation based on TDS and others.

出所 : Tramp Data Service等を元に商船三井作成

● Capesize TC average : until April 2014=4TC, in/after May 2014=5TC(new) (※)

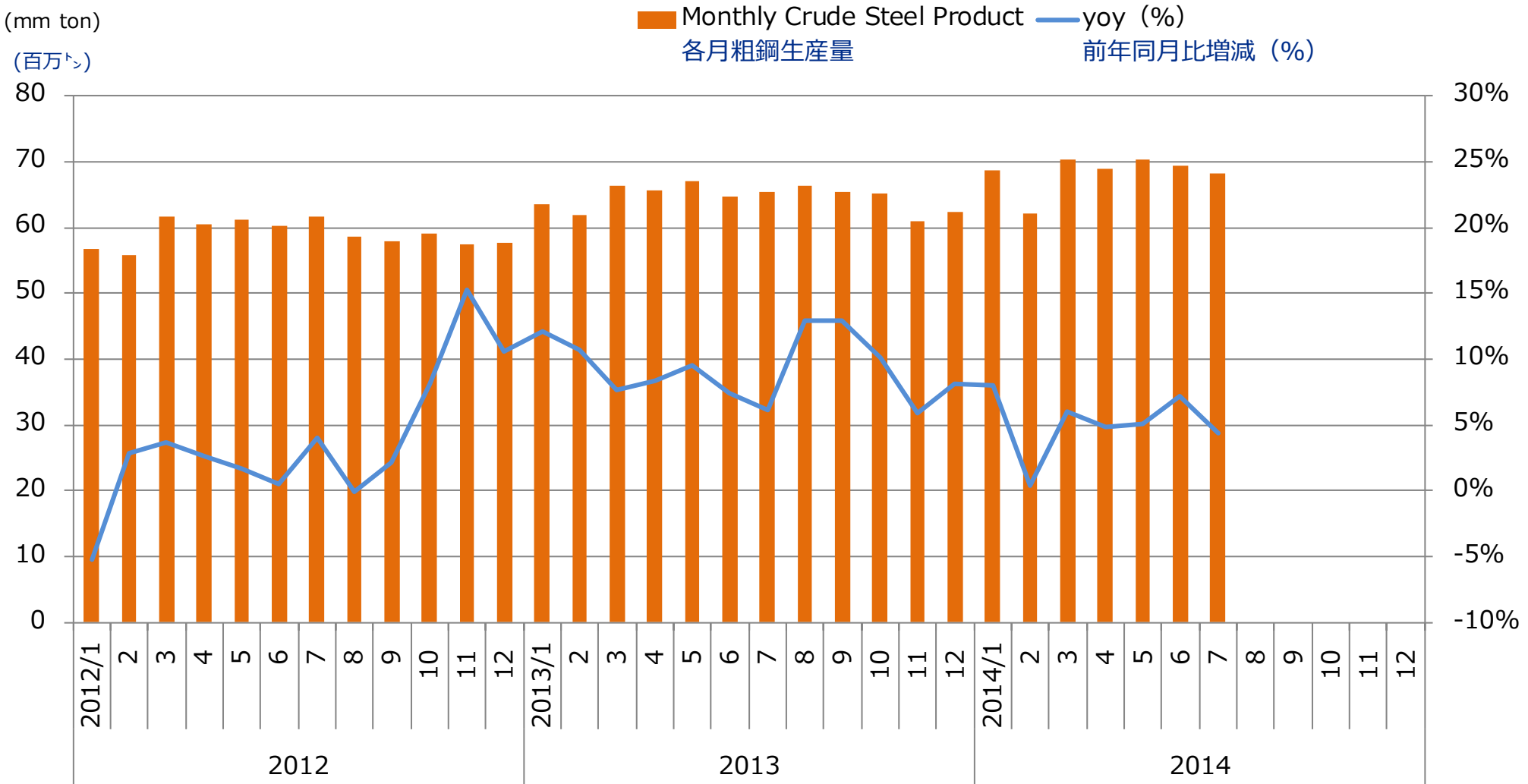
● BDI (Baltic Dry Index) is calculated as an arithmetic average of the drybulker markets of the four different vessel types. Therefore, a fluctuation of BDI does not always coincide with those of the four drybulker markets.

(註)

● ケープサイズ市況については、2014年4月以前：4TC、2014年5月以降：5TC(新基準)を記載(※)

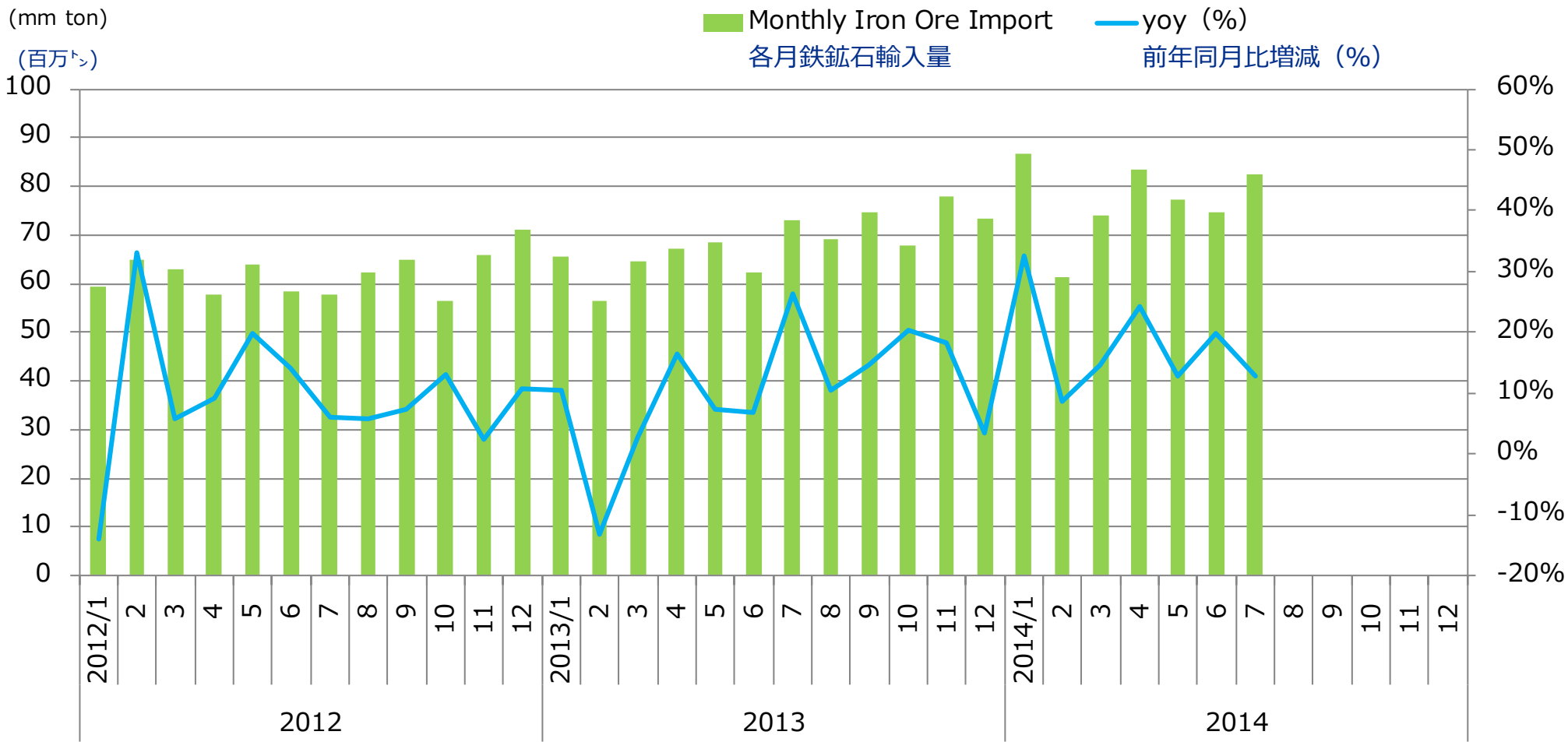
● BDI (Baltic Dry Index/バルチック海運指数)とは、バルチック海運集会所(ロンドン)が世界の主要水域での運賃や傭船料を集計し、日々算出するドライバルク船市況の総合指数(1985年1月4日=1,000)。異なる4つの船型の市況を反映している為、各船型の市況と同様の動きをすることは限りません

■ China Crude Steel Production
■ 中国 粗鋼生産量



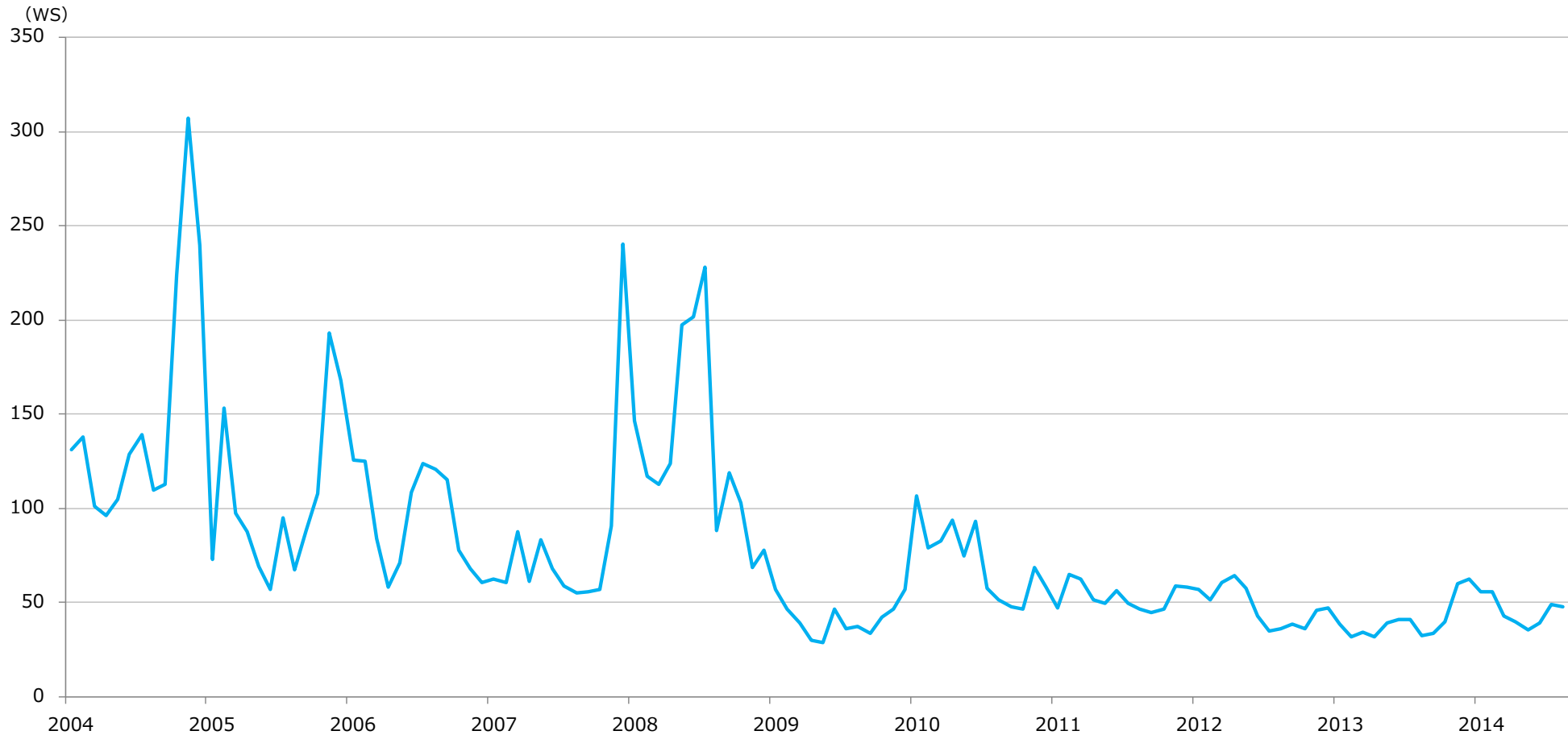
Source : WSA 出所 : 世界鉄鋼協会

- China Iron Ore Import
- 中国 鉄鉱石輸入量



Source : China Customs 出所 : 中国海関統計

- VLCC Market (World Scale) : Monthly Average (AG→Asia)
- VLCC市況 (ワールドスケール/WS) : 月間平均 (アラビア湾→アジア)



Source: researched by MOL

出所: 商船三井調べ

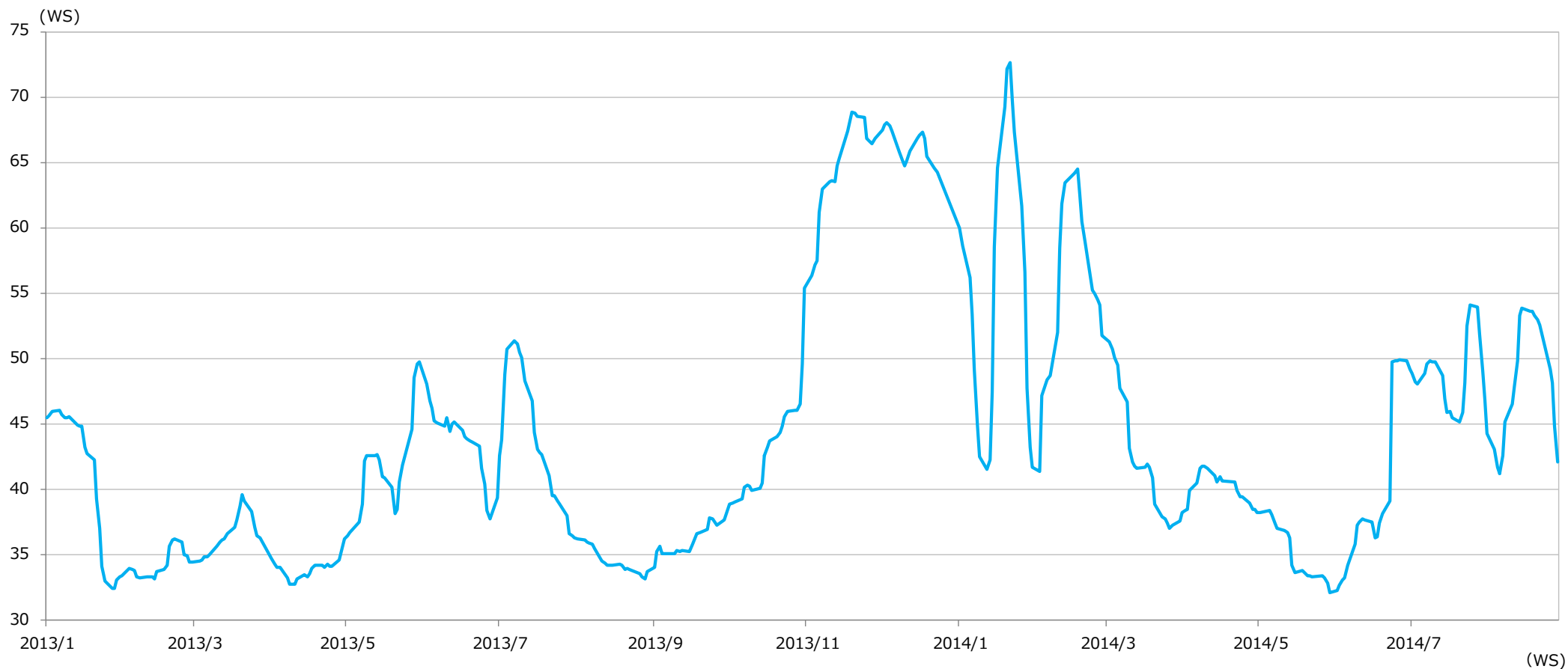
(Remarks)

World Scale is the most-widely used freight index for Tanker. The actual freight (US\$/MT) is calculated by the % for FLAT RATE, which is agreed in the transportation contract. The FLAT RATE for each voyage route, which is reviewed per annum, is set by Worldscale Association (London/NYC). (eg.) "WS 50" means that the agreed freight is 50% for the flat rate of the route.

(註)

ワールドスケール (WS) とは、タンカーの輸送契約において最も広く使用される運賃指標。ワールドスケール協会 (ロンドン/ニューヨーク) が航路毎に決めた1トンの当たりの基準運賃 (年1回改訂) に対し、輸送契約で合意した運賃率を乗じて実際の運賃が算出されます。(例) 合意した運賃率が基準運賃の50%の場合、「WS50」と表記されます。

- VLCC Market (World Scale) : Daily (AG→Asia)
- VLCC市況 (ワールドスケール/WS) : 日足 (アラビア湾→アジア)



Monthly Average		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May.	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Average
月間平均		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均
VLCC	2013	41	34	36	34	42	44	44	35	36	43	64	66	43
	2014	56	56	43	40	35	39	49	48					46

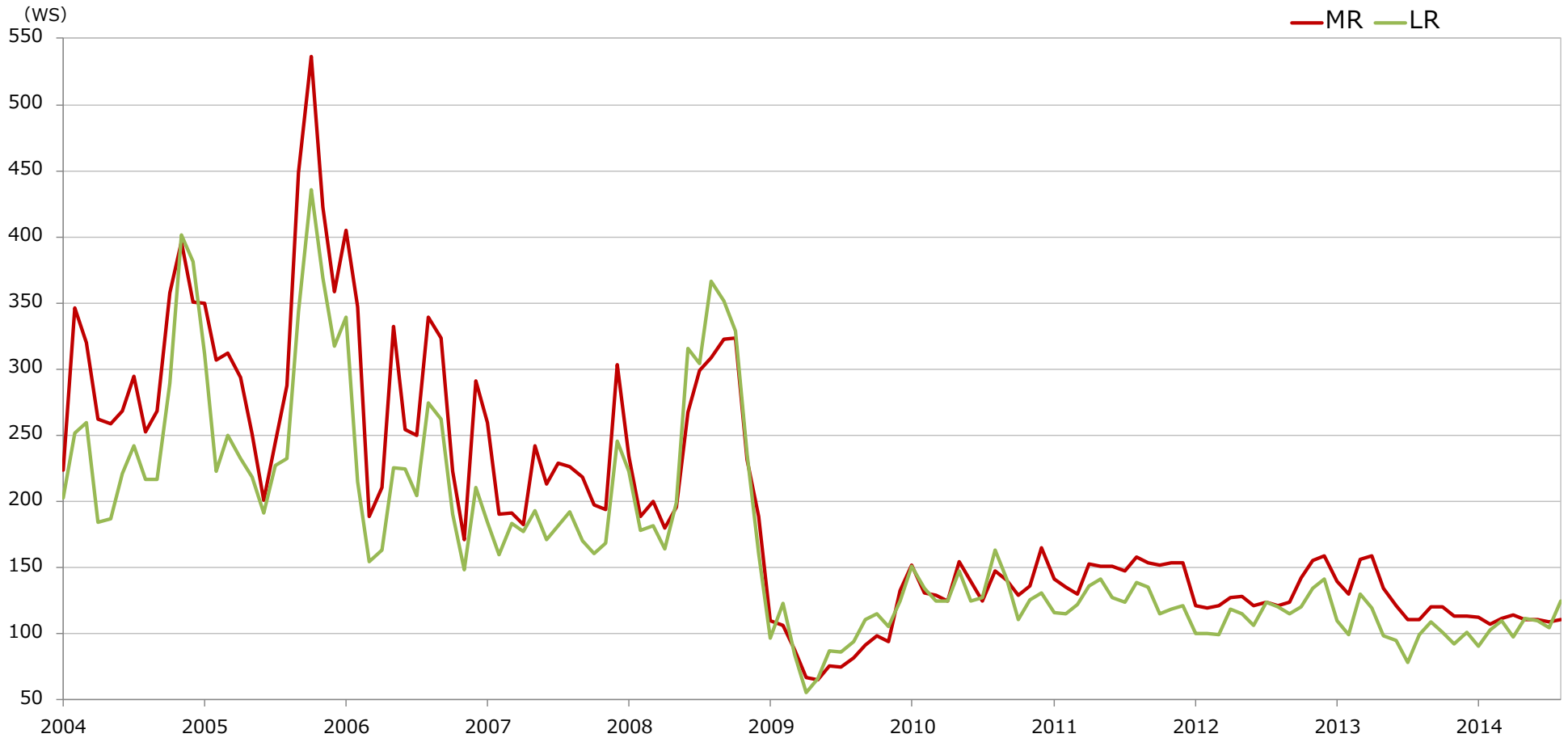
(*)WS for 2013 has been translated by the Flat Rate of 2014.

(*)2013年のWSは、2014年の基準運賃に基づき再計算した数値です。

Source : researched by MOL

出所 : 商船三井調べ

- Product Tanker Markets (World Scale) : Monthly Average (LR : AG→JPN / MR : SPR→JPN)
- プロダクト船市況 (ワールドスケール/WS) : 月間平均 (LR型 : アラビア湾→日本 / MR型 : シンガポール→日本)

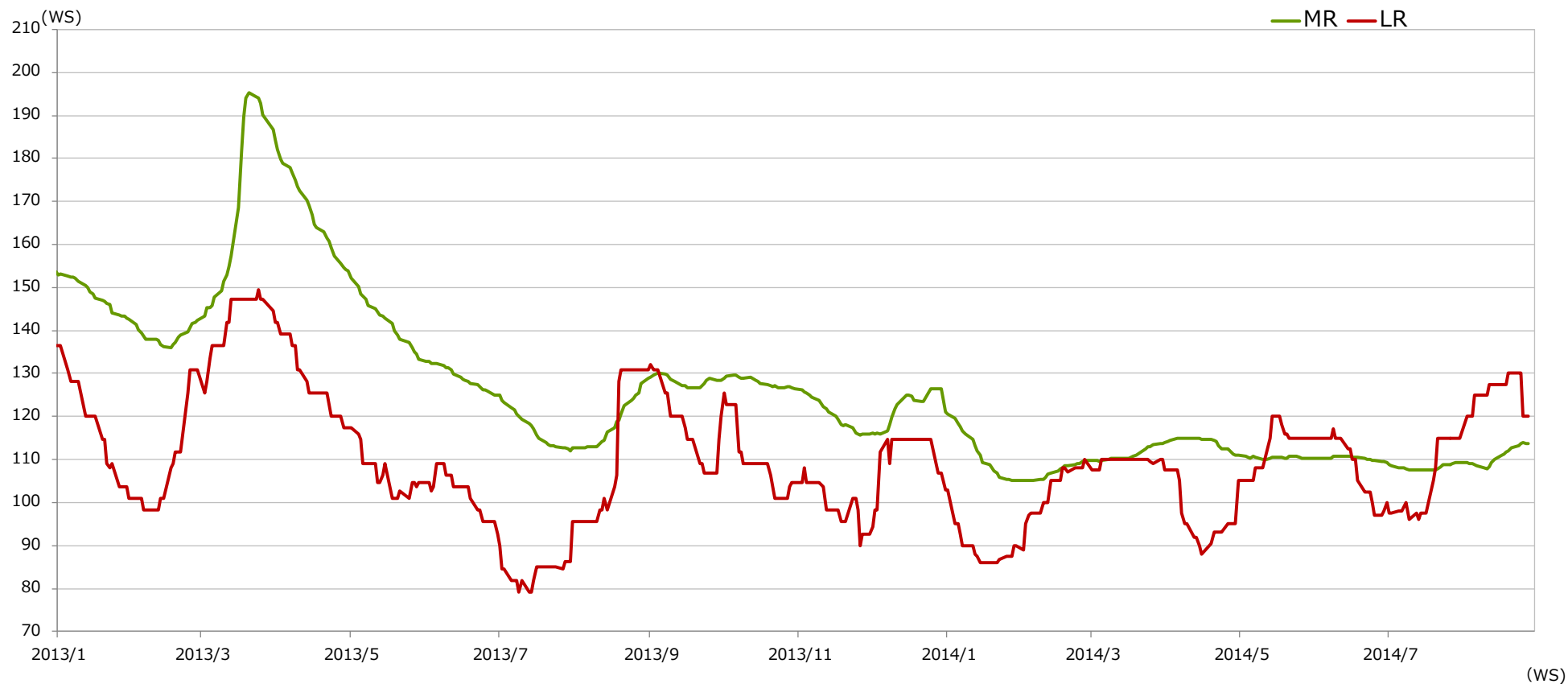


Source: researched by MOL

出所 : 商船三井調べ

Product Tanker Markets (World Scale) : Daily (LR : AG→JPN/MR : SPR→JPN)

プロダクト船市況 (ワールドスケール/WS) : 日足 (LR型 : アラビア湾→日本/MR型 : シンガポール→日本)



Monthly Average 月間平均		Jan. 1月	Feb. 2月	Mar. 3月	Apr. 4月	May. 5月	Jun. 6月	Jul. 7月	Aug. 8月	Sep. 9月	Oct. 10月	Nov. 11月	Dec. 12月	Average 平均
LR	2013(*)	117	106	138	127	105	100	83	106	116	108	98	107	109
	2014	90	103	109	98	111	110	104	125					106
MR	2013(*)	149	139	167	170	143	130	118	118	128	128	121	121	136
	2014	112	107	111	114	110	110	108	111					110

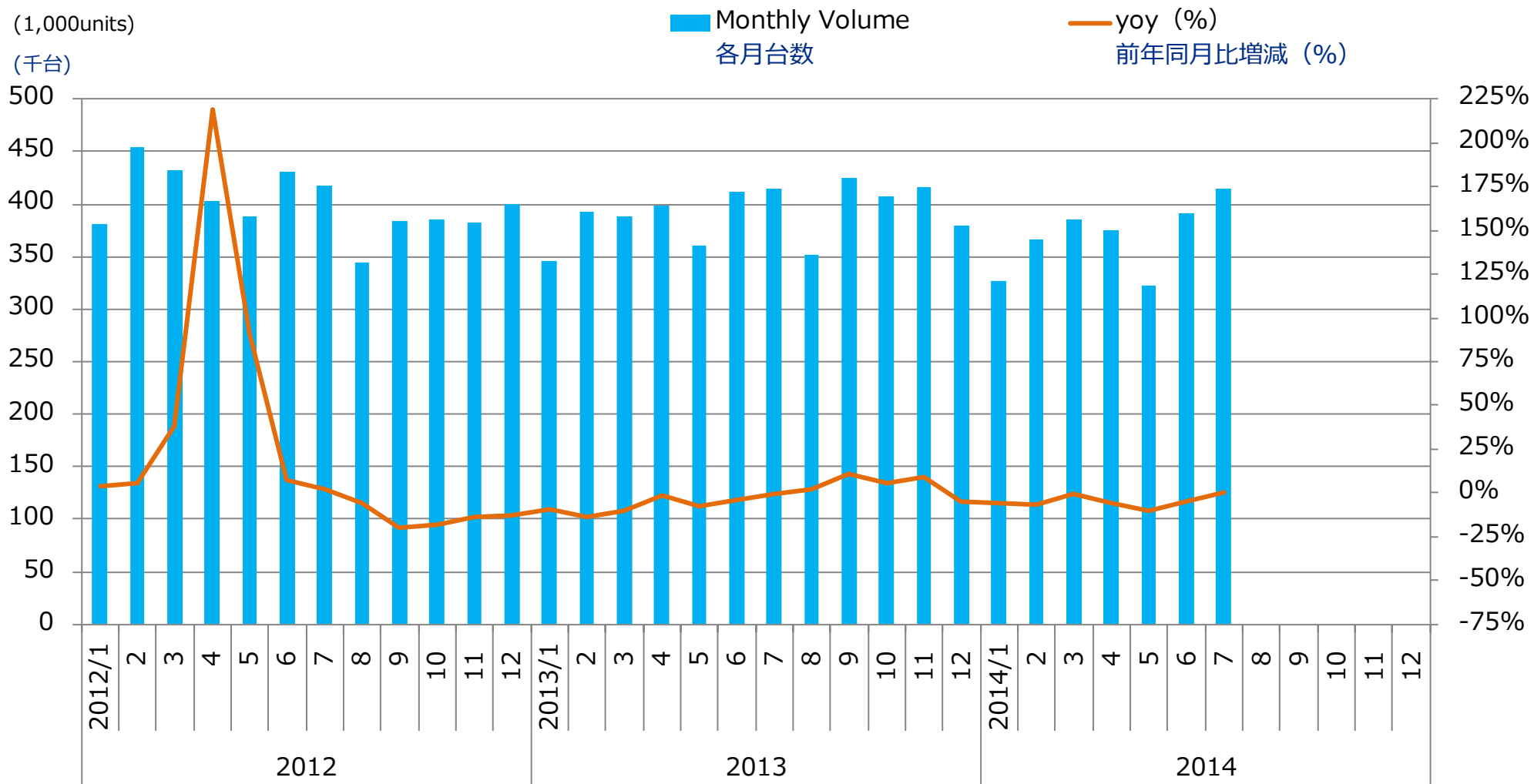
(*)WS for 2013 has been translated by the Flat Rate of 2014.

(*)2013年のWSは、2014年の基準運賃に基づき再計算した数値です。

Source : researched by MOL

出所 : 商船三井調べ

- Car Export from Japan (Brand-new vehicles incl.KD)
- 日本出し自動車輸出台数 (新車。KDを含む。)

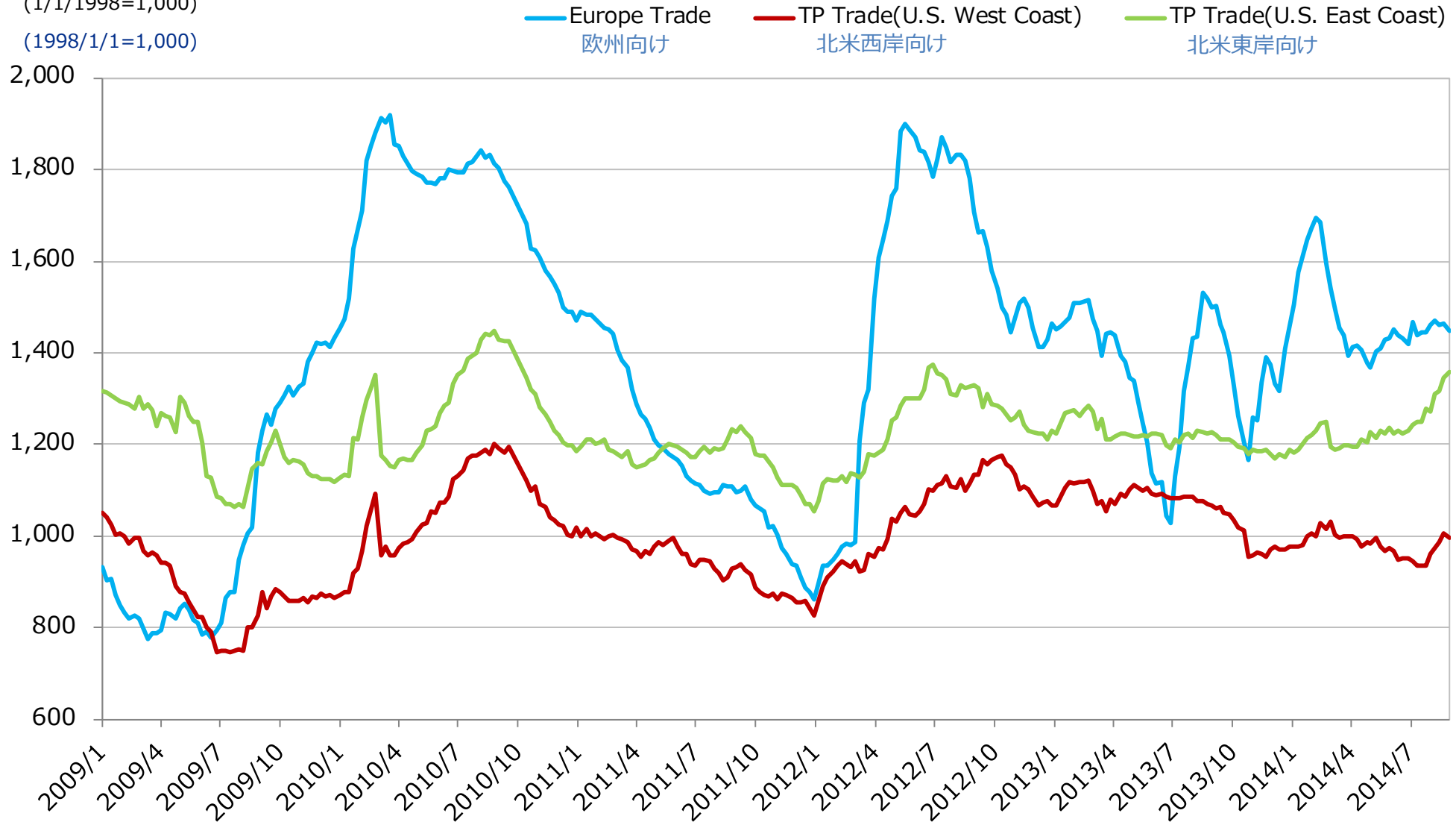


Source : JAMA 出所 : 日本自動車工業会

- CCFI (China Containerized Freight Index*)
- コンテナ船運賃市況 (CCFI ; China Containerized Freight Index*)

(1/1/1998=1,000)

(1998/1/1=1,000)

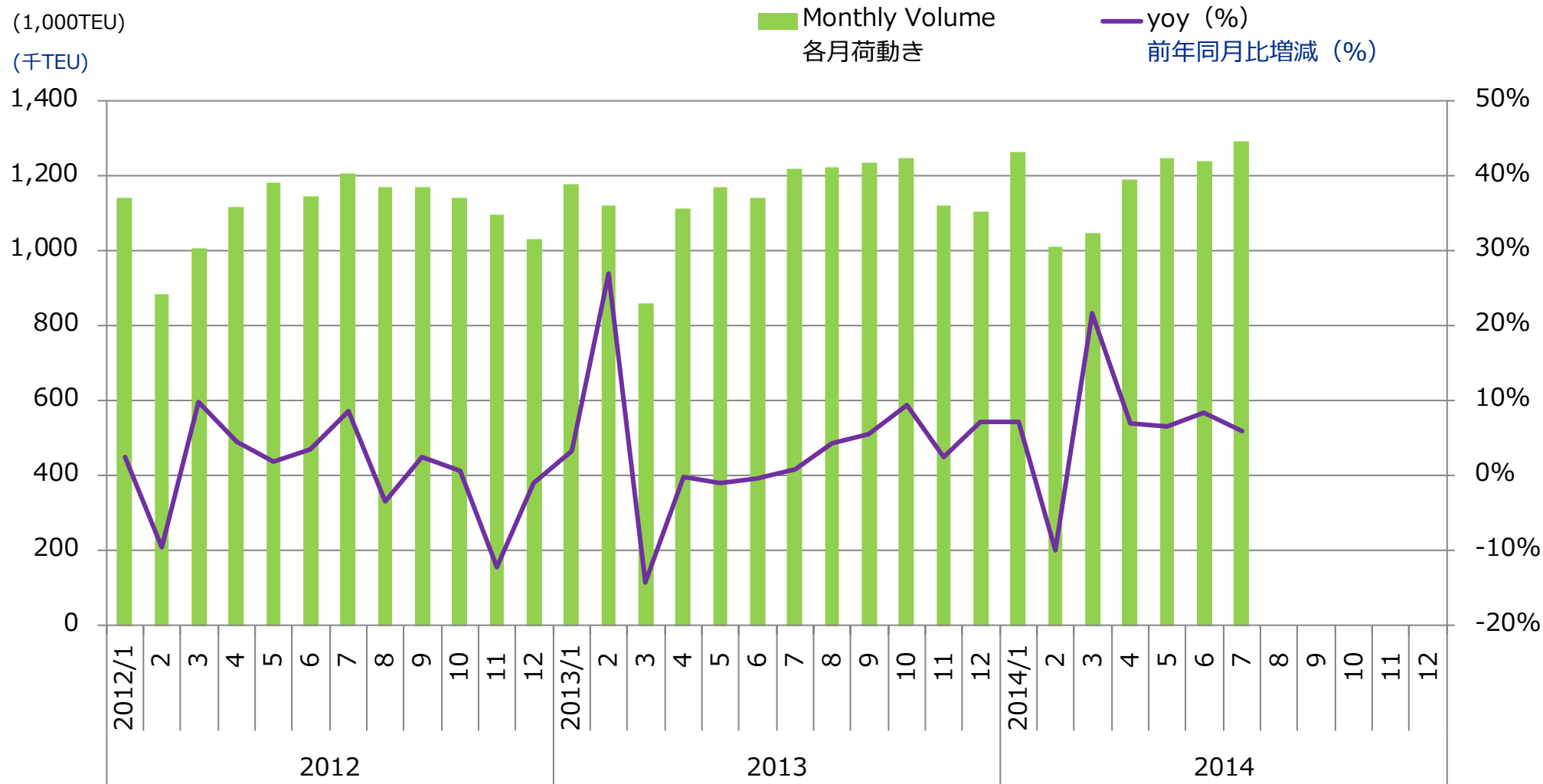


Source: SSE 出所: 上海航運交易所

(*)CCFI reflects the freight rate trend for container exports from China only, which does not always match the overall trend for container exports from Asia.

(*)CCFIは中国出しコンテナのみを対象とした運賃指数であり、アジア出しコンテナ全体の運賃動向と必ずしも一致するものではありません。

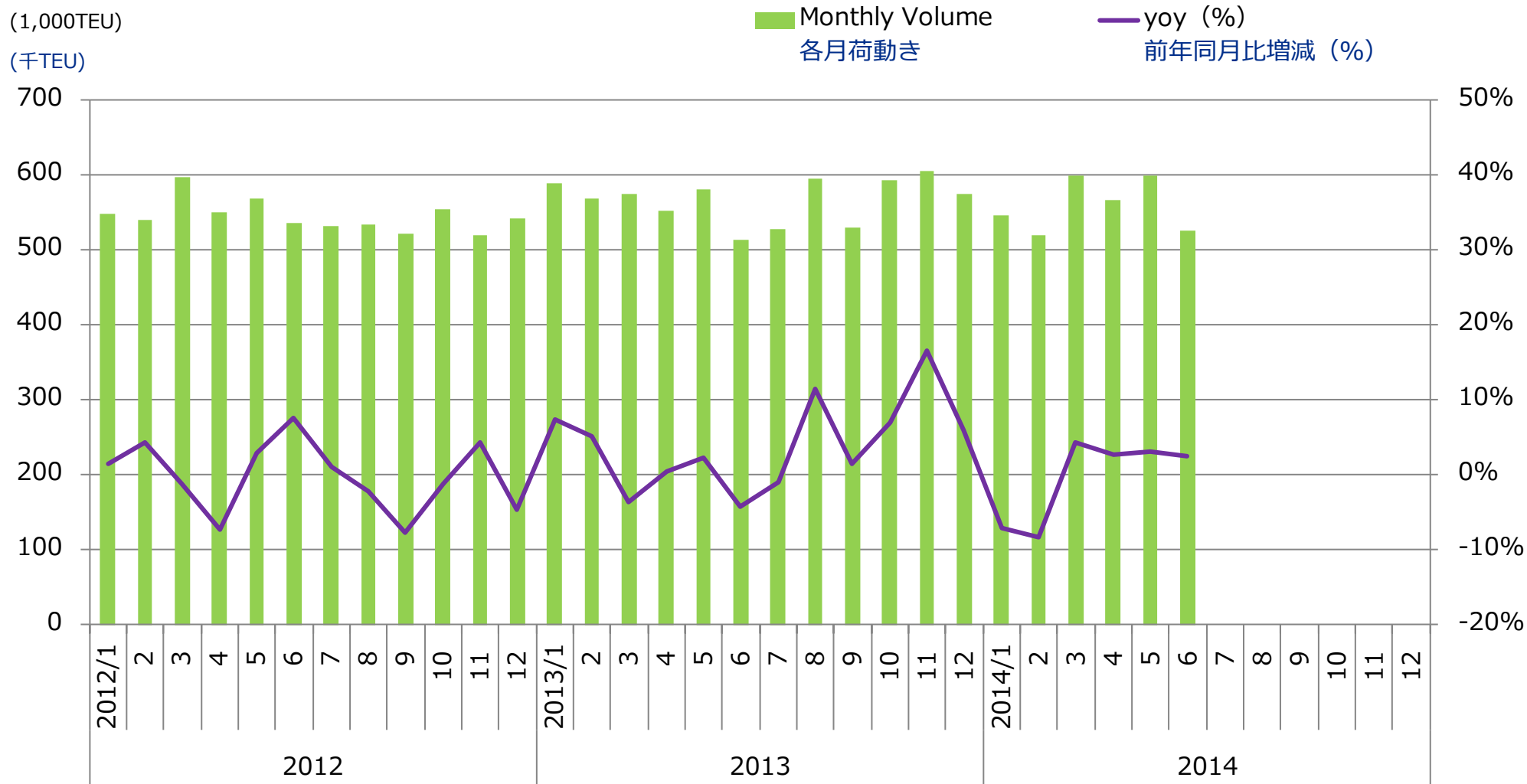
- ▣ Cargo Movement ; Transpacific Trade (Outbound)
- ▣ コンテナ荷動き量推移 ; 北米航路 (往航)



Source : MOL internal calculation based on Piers/JoC

出所 : Piers/JoCを元に商船三井作成

- ❑ Cargo Movement ; Transpacific Trade (Inbound)
- ❑ コンテナ荷動き量推移 ; 北米航路 (復航)



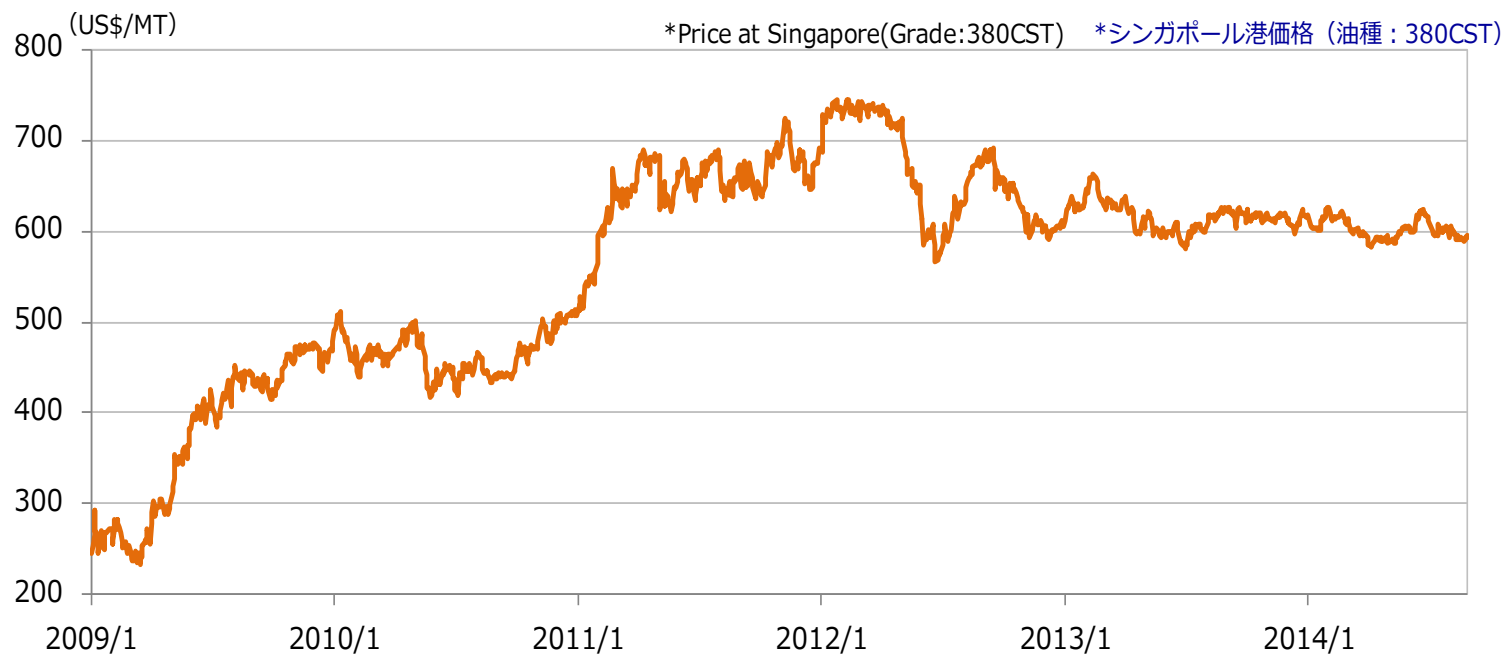
Source : MOL internal calculation based on Piers/JoC

出所 : Piers/JoCを元に商船三井作成

- Exchange Rate
- 為替



- Bunker Price
- 燃料油価格





- ❑ The purpose of this material is to facilitate your understanding of the shipping market. The data in this material has been obtained from public sources believed to be reliable, but we do not represent such data as accurate and/or complete, and it is provided for information purposes only. Please note that in principle we only add the latest available data to this material when it is updated every month, and do not update preexisting data in this material retroactively.
- ❑ Currently, MOL operates a fleet of over 900 vessels. The company's exposure to market fluctuation risks is, however, limited to a certain level due to the diversified periods of contracts for transportation or vessel charter to customers. Only those vessels performing short term or spot contracts are affected by day to day market fluctuations, as reflected in this material.
- ❑ 本資料は、海運市況に対するご理解を深めて戴くことを目的に作成しています。弊社が信頼できると判断した情報源から入手した情報に基づいて作成していますが、本資料掲載の情報が正確且つ完全であることを保証するものではありません。あくまで参考情報である点をご了承願います。尚、毎月の掲載情報更新にあたっては、最新数値のみを追加しており、原則として既掲載数字の修正は行っておりませんのでご注意願います。
- ❑ 当社は現在900隻を超える船舶を運航しておりますが、顧客との輸送・貸船契約に関して、長期・中期・短期へと契約期間の分散を図り、市況変動リスクを一定範囲内に限定しています。従い、全運航船のうち、本資料に掲載している日々変動するスポット市況の影響を受けるのは、短期契約履行船やスポット契約投入船に限定されています。