

Market Data

マーケット・データ

March 2022
2022年3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

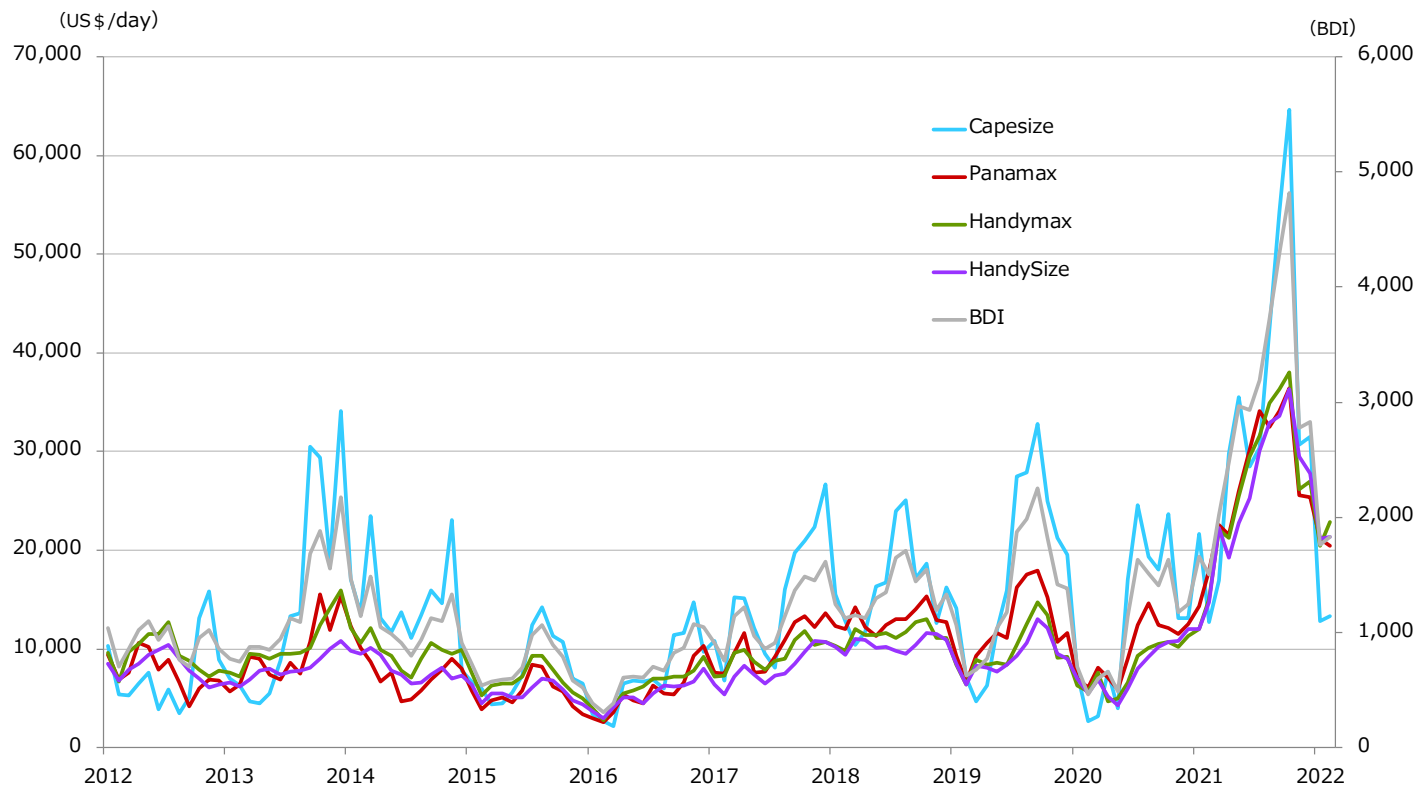
コンテナ船

- 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 (備船料/航路平均) : 月間平均

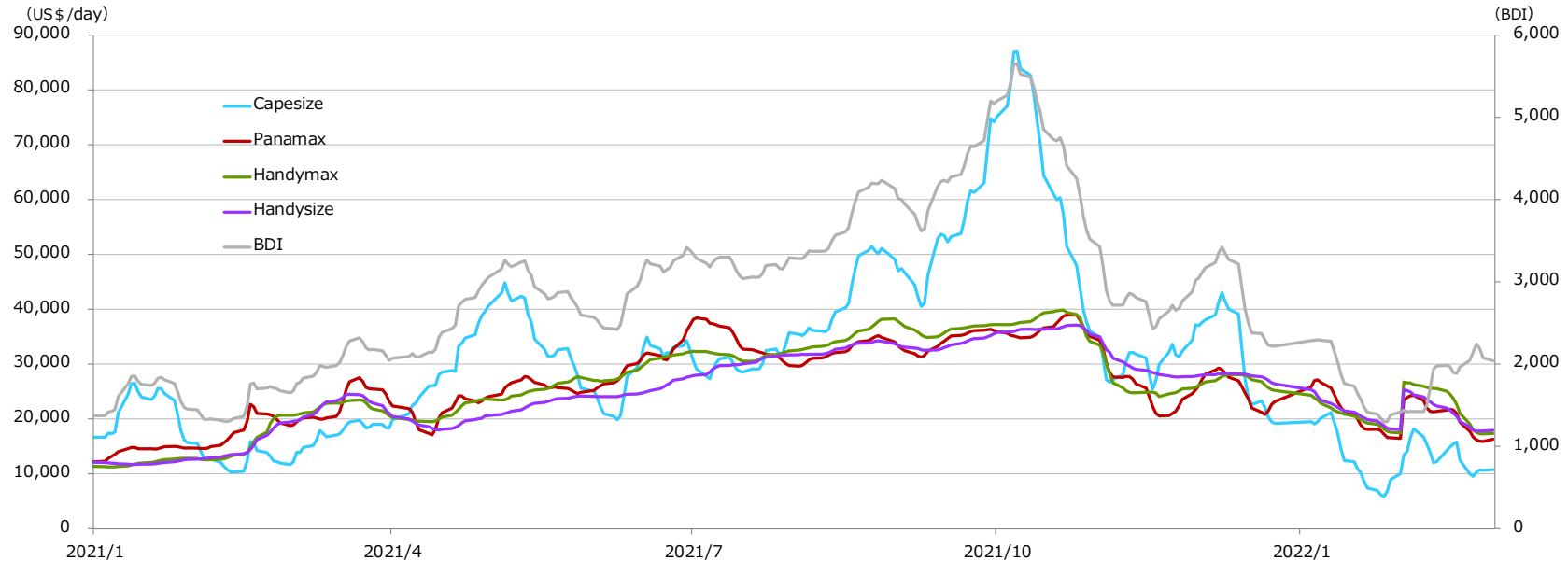


Annual Average		(US\$/day)									
年間平均		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capesize	CY 暦年	7,613	14,717	14,904	8,051	7,369	15,291	16,431	17,837	12,855	33,275
	FY 年度	7,370	17,725	11,815	7,309	9,429	15,778	15,358	16,805	16,012	
Panamax	CY 暦年	7,684	9,515	7,730	5,505	5,614	10,292	12,984	12,341	9,899	26,735
	FY 年度	7,462	10,338	6,332	5,072	6,905	11,453	11,873	11,997	12,709	
Handymax	CY 暦年	9,442	10,345	9,825	6,939	6,188	9,362	11,472	9,885	8,173	26,605
	FY 年度	9,301	11,222	8,527	6,259	7,274	10,032	10,767	9,543	10,631	
Handysize	CY 暦年	8,157	8,030	8,083	5,596	5,372	7,984	10,474	9,246	8,002	25,546
	FY 年度	7,865	8,840	6,993	5,127	6,058	8,943	9,866	8,931	10,463	
BDI	CY 暦年	918	1,214	1,104	713	676	1,153	1,348	1,341	1,056	2,931
	FY 年度	901	1,356	916	649	820	1,212	1,252	1,290	1,341	

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

- Dry Bulker Markets (Spot Charter Rate/TC Average) : Daily
- ドライバルク船市況 (備船料/航路平均) : 日足



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
Capesize	2021	21,678	12,733	16,987	29,798	35,508	28,533	30,395	42,433	54,311	64,669	30,716	31,532	33,275
	2022	12,844	13,350											13,097
Panamax	2021	14,325	17,977	22,566	21,554	25,974	30,209	34,133	32,546	34,158	36,419	25,572	25,390	26,735
	2022	21,109	20,463											20,786
Handymax	2021	12,019	15,030	22,040	21,216	25,524	29,480	31,609	34,876	36,350	38,018	26,132	26,971	26,605
	2022	20,455	22,900											21,678
Handysize	2021	11,990	14,744	22,249	19,239	22,776	25,246	30,084	32,903	33,625	36,352	29,521	27,818	25,546
	2022	21,156	21,388											21,272
BDI	2021	1,658	1,500	2,018	2,475	2,965	2,932	3,188	3,720	4,288	4,820	2,780	2,832	2,931
	2022	1,761	1,835											1,798

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

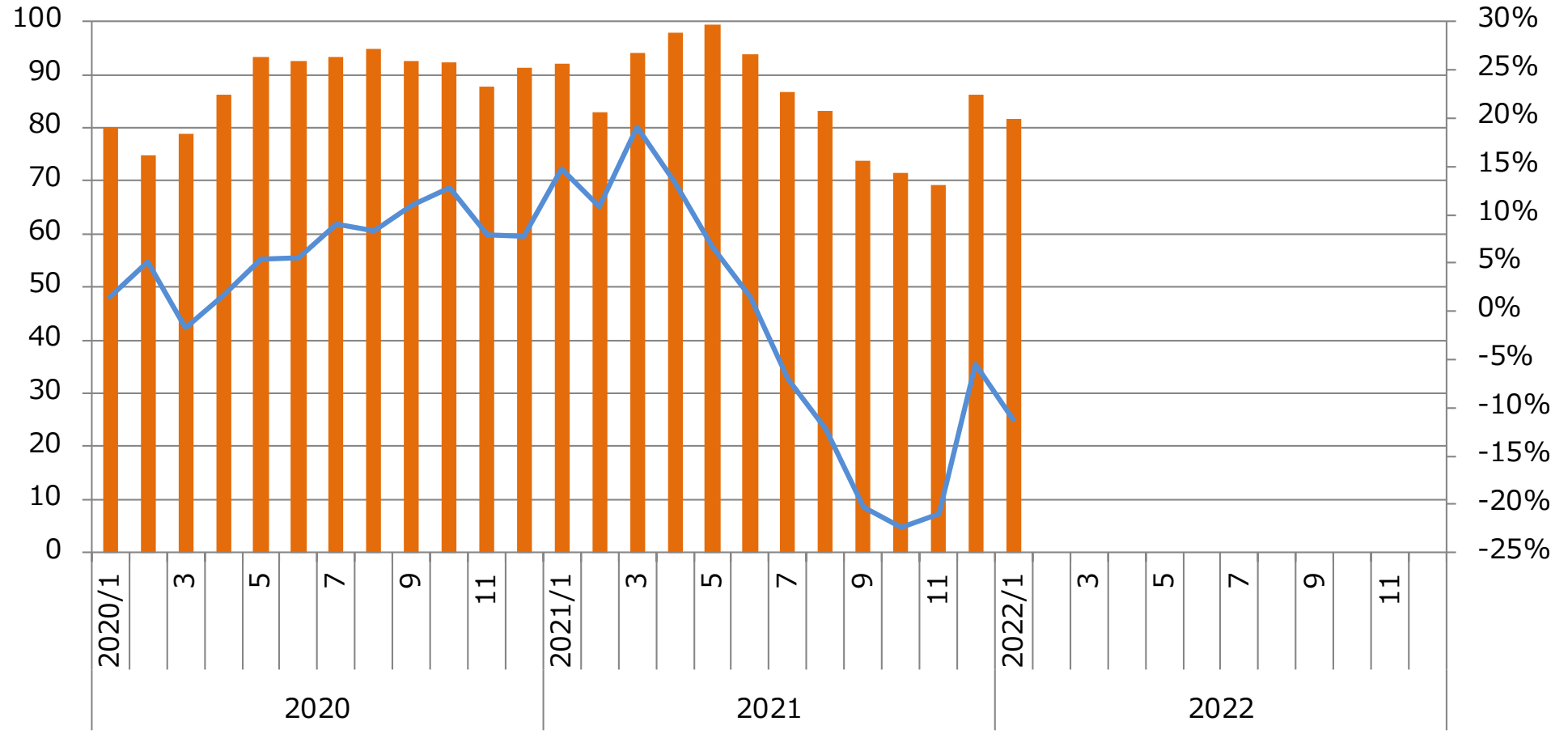
- BDI(Baltic Dry Index) is calculated as an arithmetic average of the drybulker markets of the four different vessel types before March 2018 and the three different vessel types except for Handysize after March 2018. Therefore, a fluctuation of BDI does not always coincide with those of the four drybulker markets.
- The following Baltic Exchange Index is used for each vessel type. (As a result of the change in data sources in February 2022, the figures for Panamax/Handymax/Handysize were retroactively revised)
 Capesize: BCI 5TC (formerly 4TC) since February 2014 Panamax: BPI 5TC (formerly 4TC) since August 2017
 Handymax: BSI 10TC (formerly 6TC) since July 2015 Handysize: BHSI 7TC (formerly 6TC) since November 2017
- 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備船料を集計し、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(2018年3月以降は、ハンディサイズを除いた3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とは限りません。
- 各船型の市況数値は、バルチック海運取引所の以下指数を使用しています。(2022年2月にデータ出典を変更したことに伴い、パナマックス・ハンディマックス・ハンディサイズの市況数値を過去に遡って修正)
 ケープサイズ : 2014年2月以降はBCI 5TC (以前は4TC) パナマックス : 2017年8月以降はBPI 5TC (以前は4TC)
 ハンディマックス : 2015年7月以降はBSI 10TC (以前は6TC) ハンディサイズ : 2017年11月以降はBHSI 7TC (以前は6TC)

■ China Crude Steel Production
■ 中国 粗鋼生産量

(mm ton)
 (百万ト)

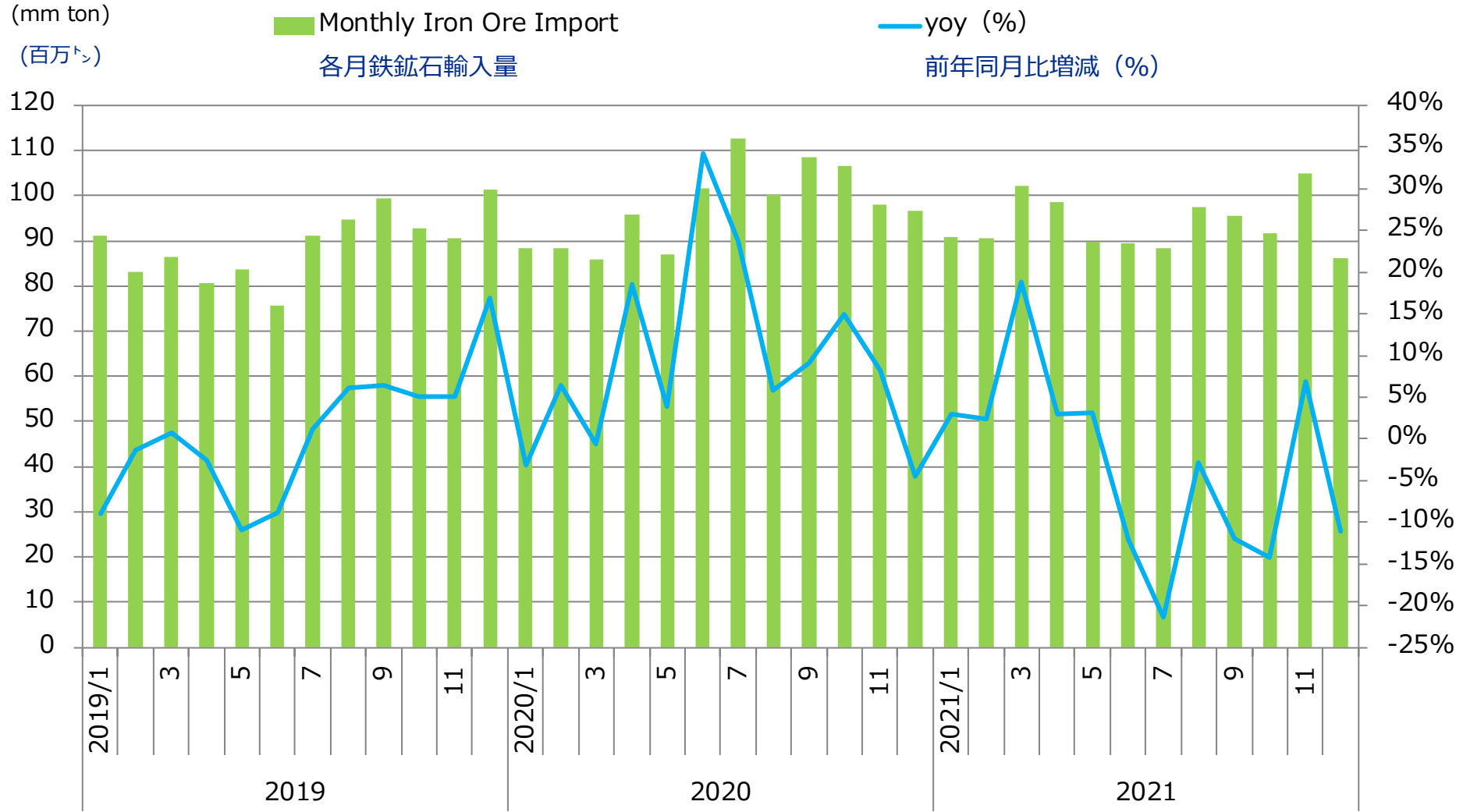
■ Monthly Crude Steel Product
 各月粗鋼生産量

— yoy (%)
 前年同月比増減 (%)



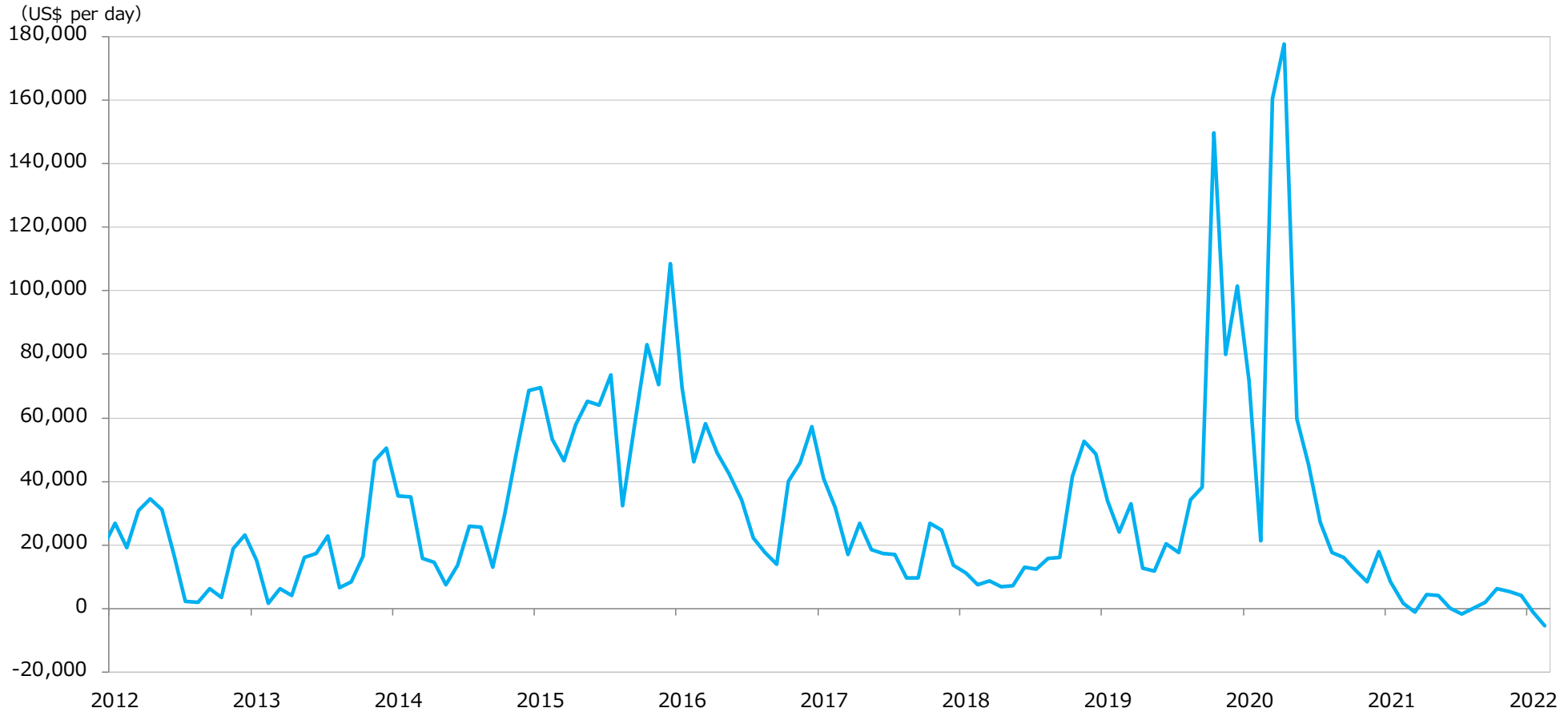
Source : WSA 出所 : 世界鉄鋼協会

- 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 (Spot Earning) : Monthly Average (AG→JPN)
- VLCC市況 (傭船料) : 月間平均 (アラビア湾→日本)



Source: MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所: Clarksonsデータを基に当社作成

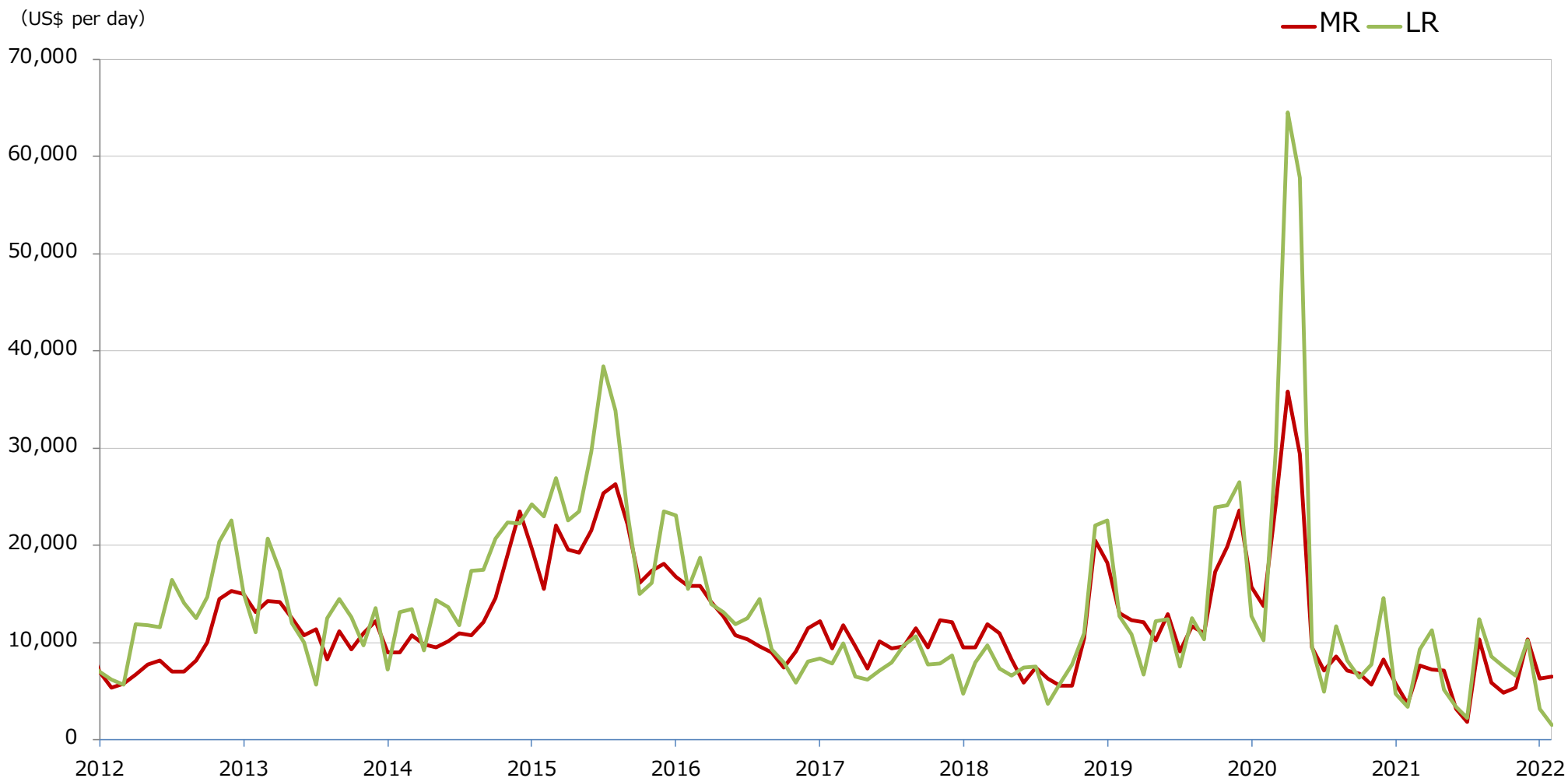
- VLCC Market (Spot Earning) : Weekly (AG→JPN)
- VLCC市況 (傭船料) : 週足 (アラビア湾→日本)



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	2021	8,221	1,639	-1,229	4,243	4,131	92	-1,800	-26	1,952	6,201	5,269	4,024	2,727
	2022	-1,128	-5,587											-3,358

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research
 出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

- Product Tanker Markets (Spot Earnings) : Monthly Average (LR : AG→JPN / MR : Main 5 Trades)
- プロダクト船市況 (傭船料) : 月間平均 (LR型 : アラビア湾→日本 / MR型 : 主要5航路)



Source: MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

(Remarks)

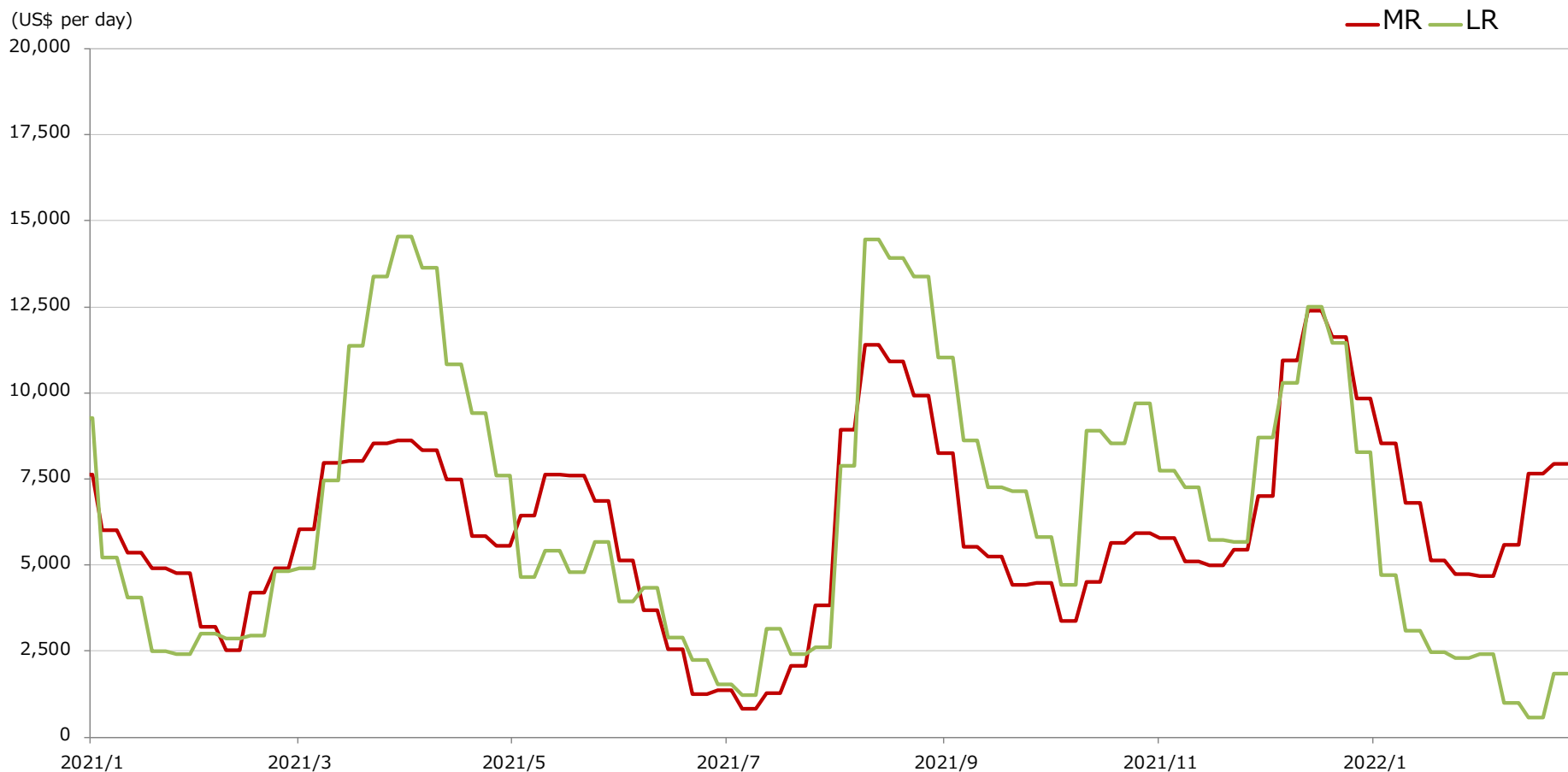
MR Product Tanker market is simple average of main 5 trades: Europe - US, US - Europe, Singapore - Australia, South Korea - Singapore, and India - Japan, which is available from 2011/1.

(註)

MR型プロダクト船の市況は、欧州-北米、北米-欧州、シンガポール-豪州、韓国-シンガポール、インド-日本の主要5航路単純平均。2011年1月分から掲載。

Product Tanker Markets (Spot Earnings) : Weekly (LR : AG→JPN/MR : Main 5 Trades)

プロダクト船市況 (傭船料) : 週足 (LR型 : アラビア湾→日本/MR型 : 主要5航路)

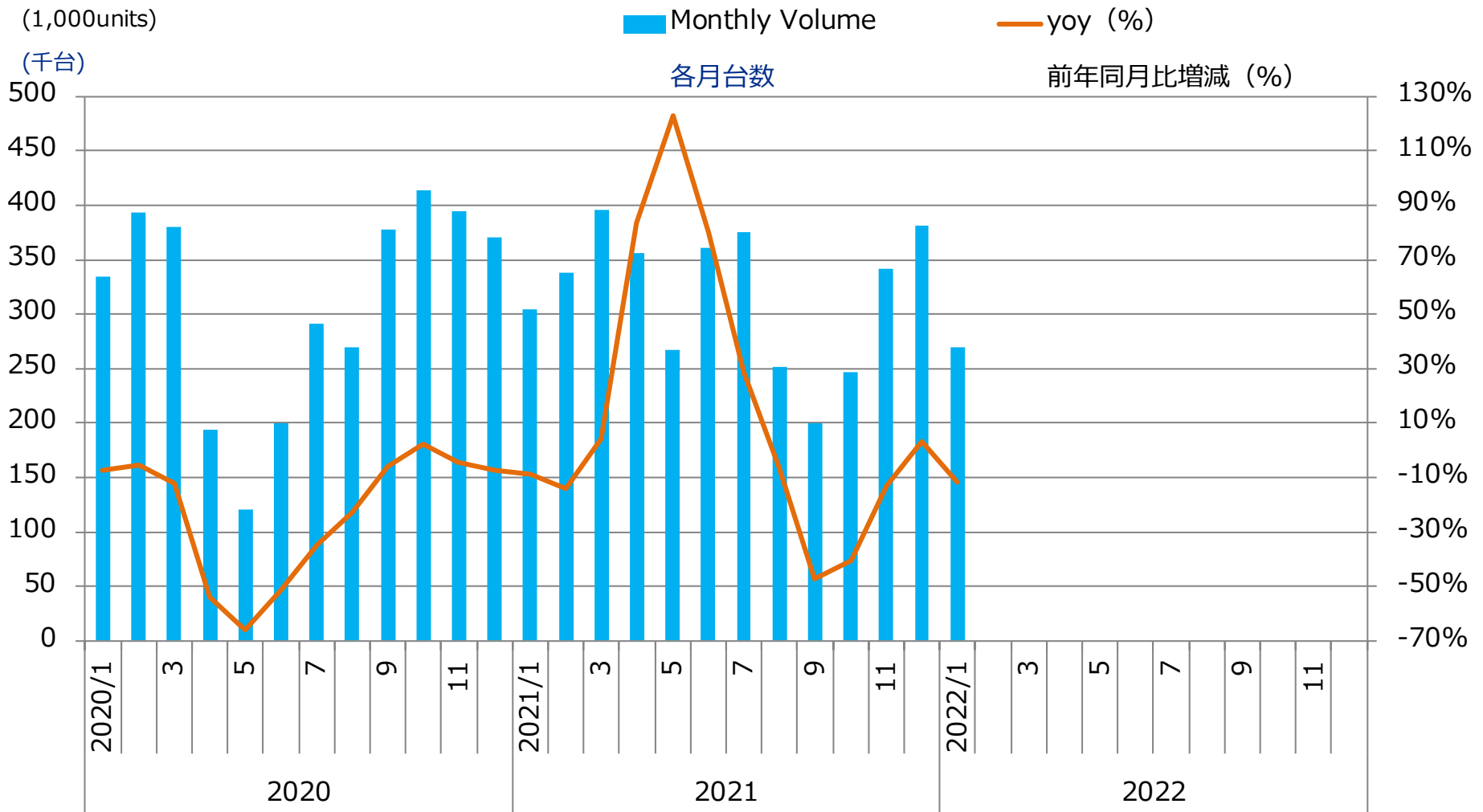


Monthly Average 月間平均		Jan. 1月	Feb. 2月	Mar. 3月	Apr. 4月	May. 5月	Jun. 6月	Jul. 7月	Aug. 8月	Sep. 9月	Oct. 10月	Nov. 11月	Dec. 12月	Average 平均
LR	2021	4,694	3,407	9,277	11,201	5,137	3,351	2,179	12,407	8,514	7,474	6,605	10,241	7,041
	2022	3,144	1,453											2,299
MR	2021	5,734	3,702	7,644	7,162	7,131	3,156	1,862	10,293	5,860	4,787	5,326	10,359	6,085
	2022	6,297	6,466											6,382

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

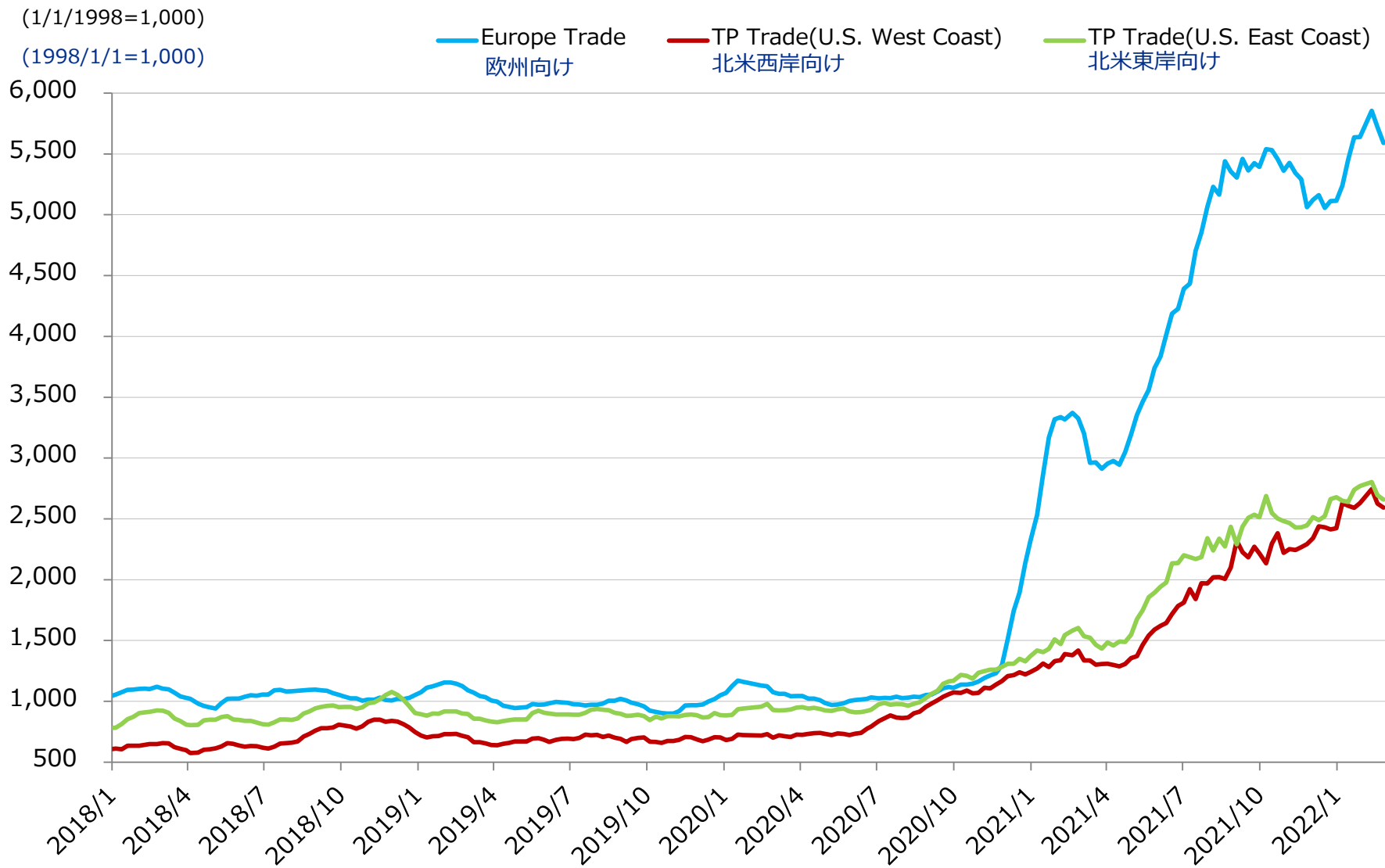
出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

- Car Export from Japan (Brand-new vehicles)
- 日本出し自動車輸出台数 (新車)



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*)



Source: SSE 出所：上海航運交易所

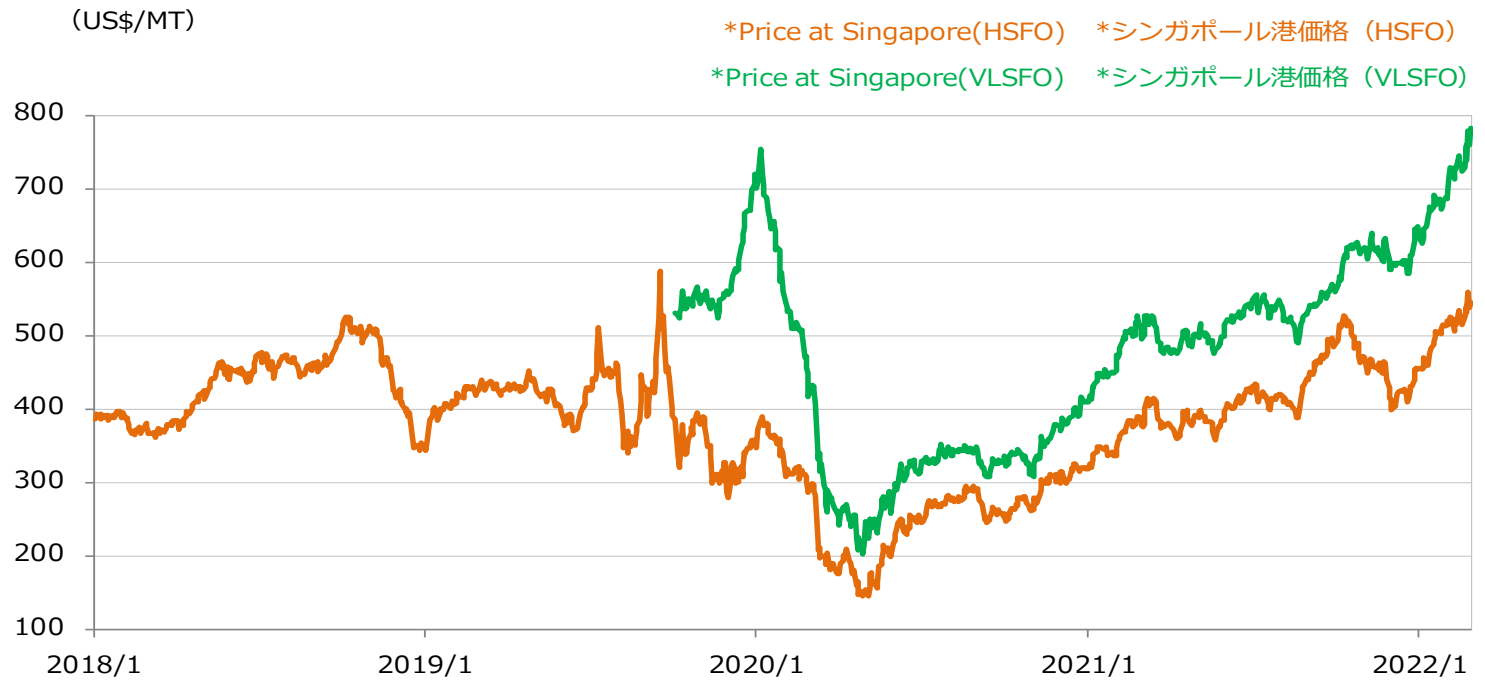
(*)CCFI reflects the freight rate trend for container exports from China only, which does not always match the overall trend for container exports from Asia.

(*)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。

- Exchange Rate
- 為替



- Bunker Price
- 燃料油価格



(Remarks)VLSFO data is available from 2019/10

(註)VLSFOは2019年10月分から掲載



- ❑ 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 800 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800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。