

Market Data
マーケット・データ

October 2018
2018年10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

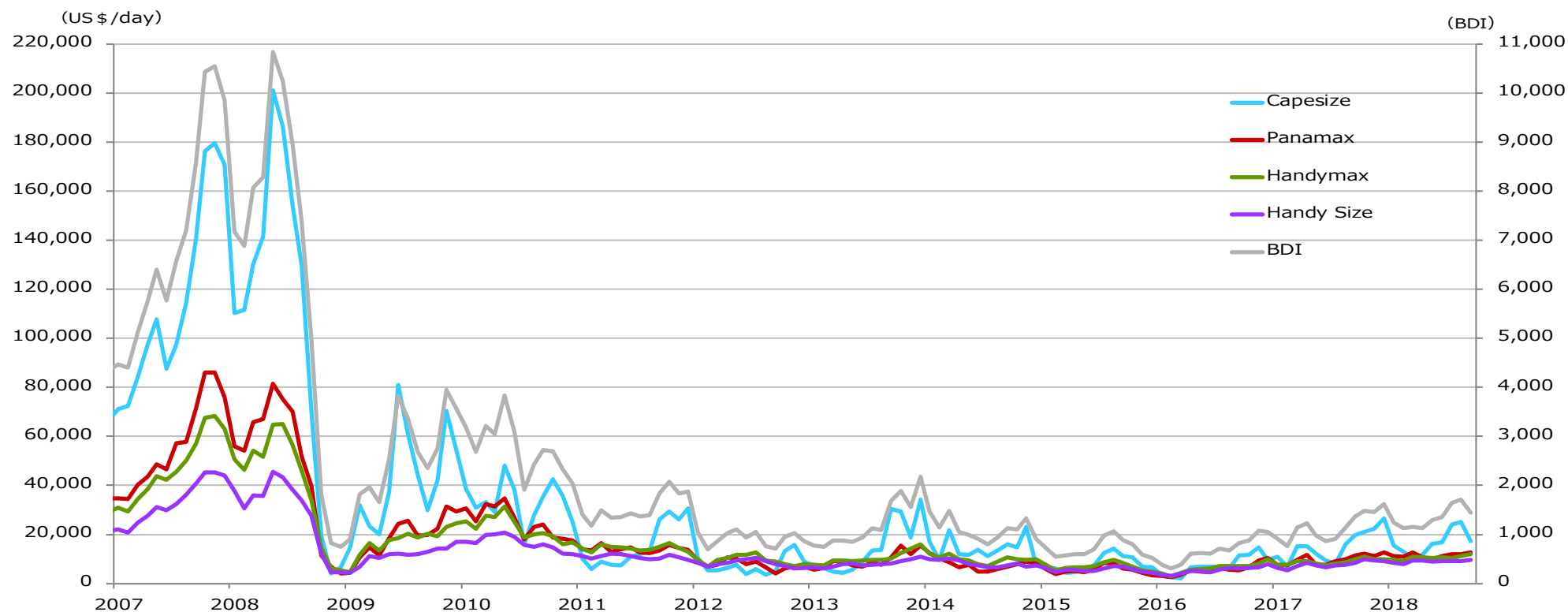
コンテナ船

- 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

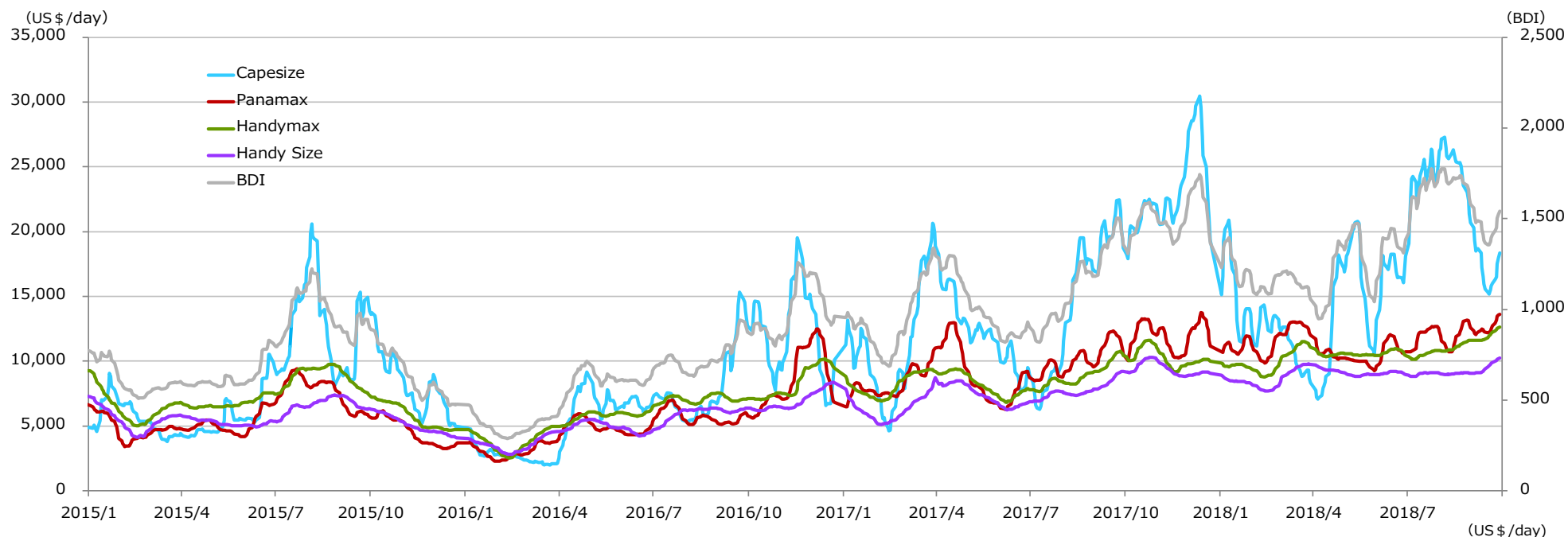


Annual Average 年間平均		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Capesize	CY 暦年	116,565	105,391	42,464	33,345	15,688	7,613	14,717	14,339	8,051	7,369	15,291
	FY 年度	126,945	81,867	45,203	26,894	15,347	7,370	17,256	11,718	7,309	9,429	15,778
Panamax	CY 暦年	56,855	48,653	19,279	25,070	13,963	7,684	9,515	7,730	5,505	5,614	9,831
	FY 年度	62,404	36,473	24,178	21,336	12,323	7,462	10,338	6,332	5,072	6,905	10,654
Handymax	CY 暦年	47,518	41,233	17,353	22,484	14,364	9,442	10,345	9,825	6,922	6,270	8,868
	FY 年度	52,231	31,337	20,927	19,783	12,960	9,301	11,222	8,527	6,269	7,351	9,317
Small Handy	CY 暦年	33,335	29,182	11,542	16,519	12,810	8,157	8,030	8,083	5,596	5,372	7,715
	FY 年度	36,408	22,350	14,096	14,785	10,060	7,865	8,840	6,993	5,127	6,058	8,282
BDI	CY 暦年	7,090	6,346	2,613	2,761	1,548	918	1,217	1,104	713	676	1,153
	FY 年度	7,767	4,894	2,978	2,346	1,425	903	1,356	916	649	820	1,212

Source : MOL internal calculation based on TDS and others.

出所 : Tramp Data Service等を基に商船三井作成

- Dry Bulker Markets (Spot Charter Rate/TC Average) : Daily
- ドライバルク船市況 (備船料/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 (※)	2017	10,860	6,770	15,280	15,133	12,076	9,483	8,125	16,045	19,725	20,913	22,385	26,696	15,291
	2018	15,539	12,846	10,373	11,708	16,294	16,783	23,952	25,034	17,177				16,634
Panamax	2017	7,647	7,482	9,564	11,576	7,609	7,667	9,186	9,896	11,337	12,155	11,160	12,691	9,831
	2018	11,147	10,782	12,642	10,614	9,911	11,048	11,936	11,890	12,568				11,393
Handymax	2017	7,734	7,512	9,144	9,200	8,071	7,329	8,163	8,586	9,965	10,905	9,810	9,994	8,868
	2018	9,647	9,163	10,974	10,535	10,498	10,726	10,488	11,108	11,950				10,565
Small Handy	2017	6,388	5,404	7,209	8,320	7,358	6,519	7,285	7,527	8,486	9,764	9,257	9,057	7,715
	2018	8,494	7,917	9,397	9,358	8,941	9,106	9,012	9,048	9,553				8,981
BDI	2017	907	759	1,141	1,222	973	860	906	1,142	1,364	1,484	1,454	1,619	1,153
	2018	1,242	1,125	1,154	1,129	1,293	1,352	1,650	1,710	1,447				1,345

Source : MOL internal calculation based on TDS and others.

出所 : Tramp Data Service等を基に商船三井作成

- (Remarks)
- 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 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.

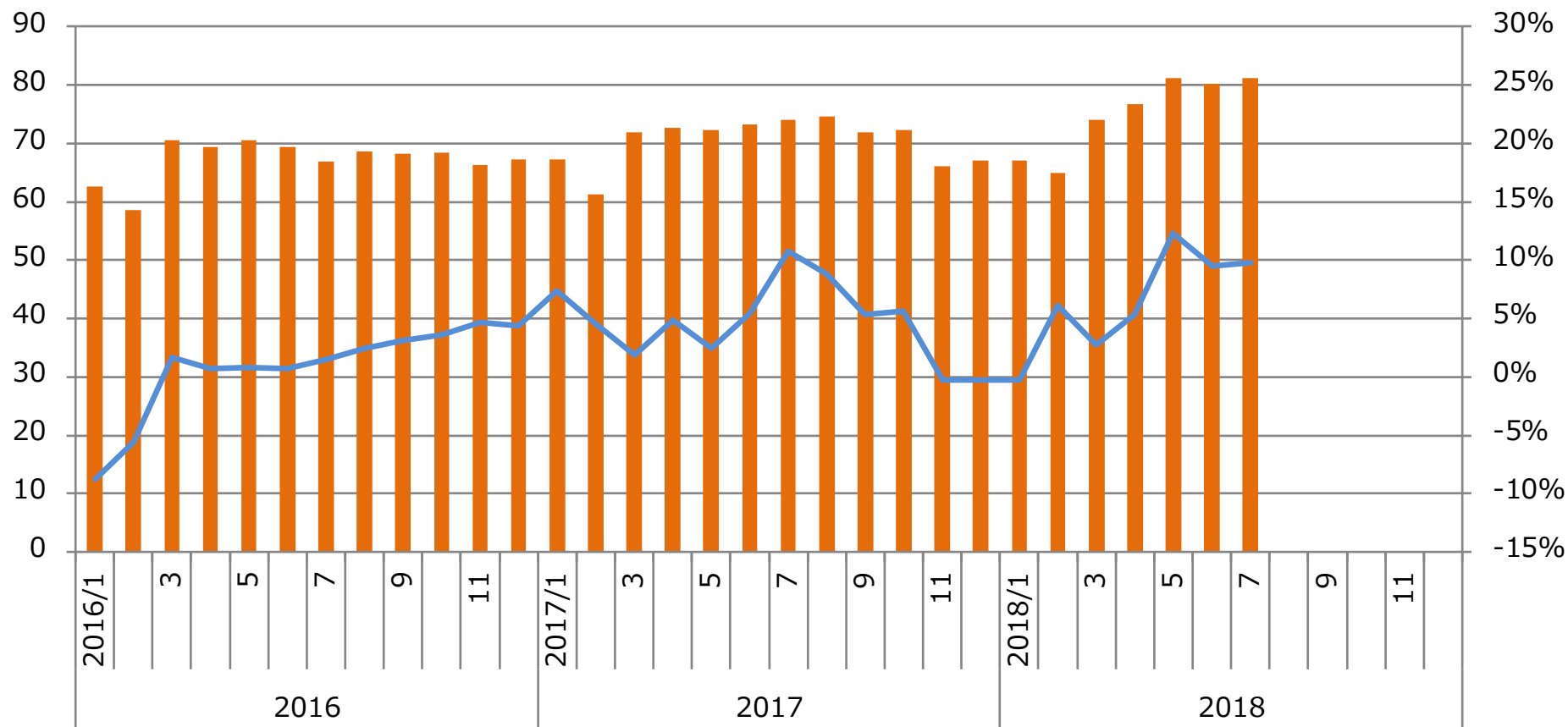
- (註)
- ケープサイズ市況については、2014年4月以前：4TC、2014年5月以降：5TC(新基準) を記載 (※)
 - BDI(Baltic Dry Index/バルチック海運指数)とは、バルチック海運集会所(ロンドン)が世界の主要水域での運賃や備船料を集計し、日々算出するドライバルク船市況の総合指数(1985年1月4日=1,000)。異なる4つの船型(2018年3月以降は、Handysizeを除いた3船型)の市況を反映している為、各船型の市況と同様の動きをすることは限りません。

- China Crude Steel Production
- 中国 粗鋼生産量

(mm ton)
(百万トン)

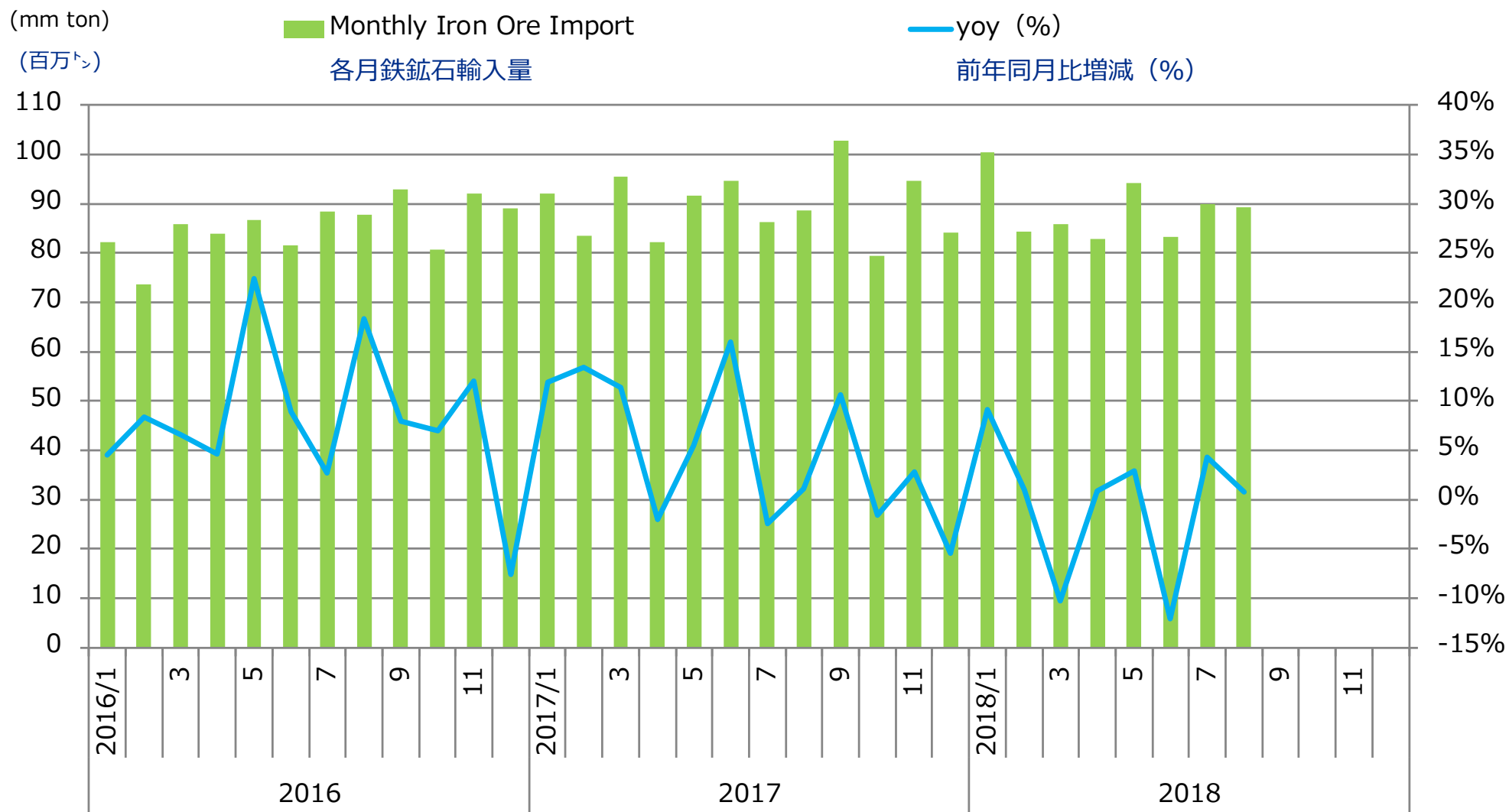
Monthly Crude Steel Product
各月粗鋼生産量

yoy (%)
前年同月比増減 (%)



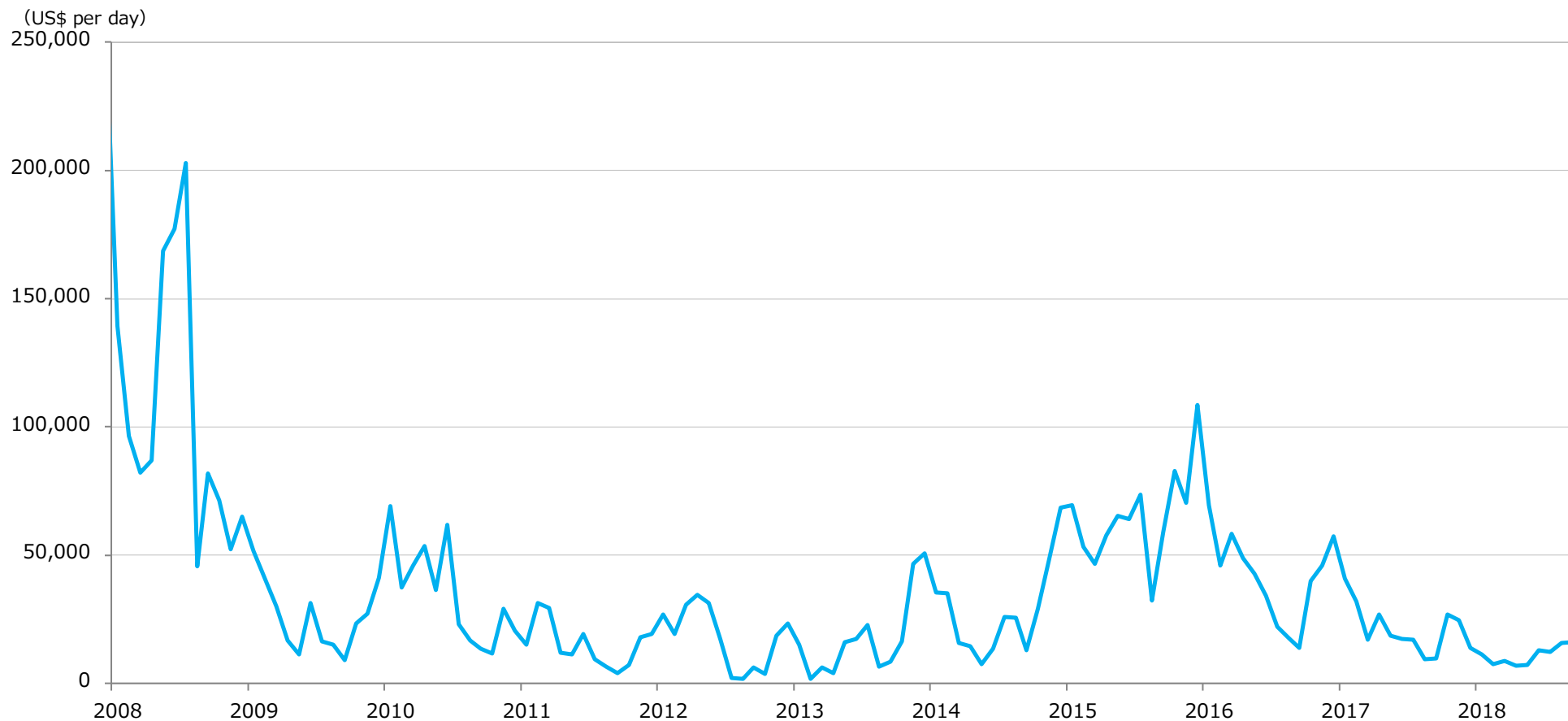
Source : WSA 出所 : 世界鉄鋼協会

- 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(備船料) : 月間平均 (アラビア湾→日本)



Source: MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所: Clarksonsデータを基に商船三井調べ

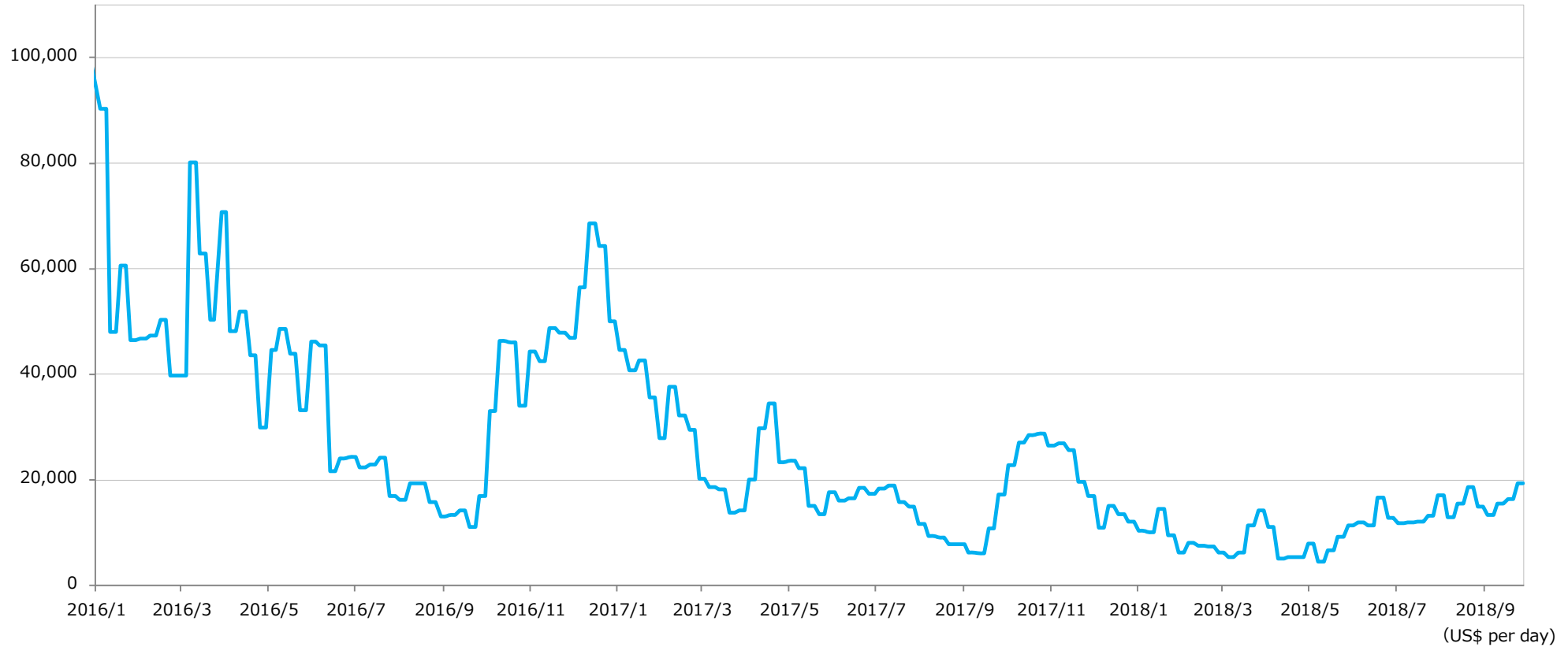
VLCC Market(Spot Earning)

: Weekly (AG→JPN)

VLCC市況 (傭船料)

: 週足 (アラビア湾→日本)

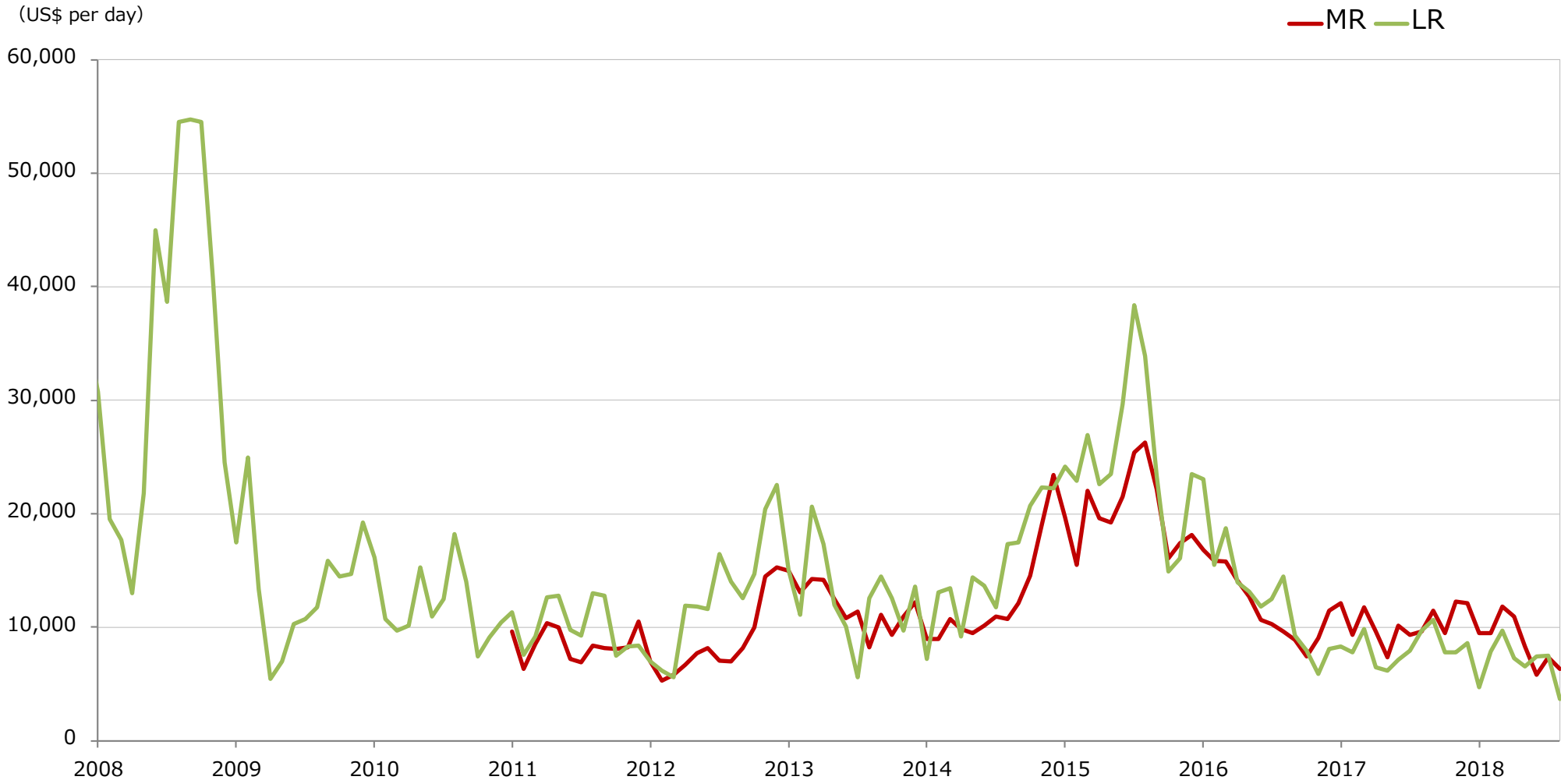
(US\$ per day)



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
VLCC	2017	40,905	31,822	17,051	26,966	18,646	17,212	17,002	9,510	9,673	26,812	24,727	13,743	21,172
	2018	11,148	7,357	8,739	6,800	7,116	12,896	12,282	15,869	16,183				10,932

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research
出所 : Clarksonsデータを基に商船三井調べ

- 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

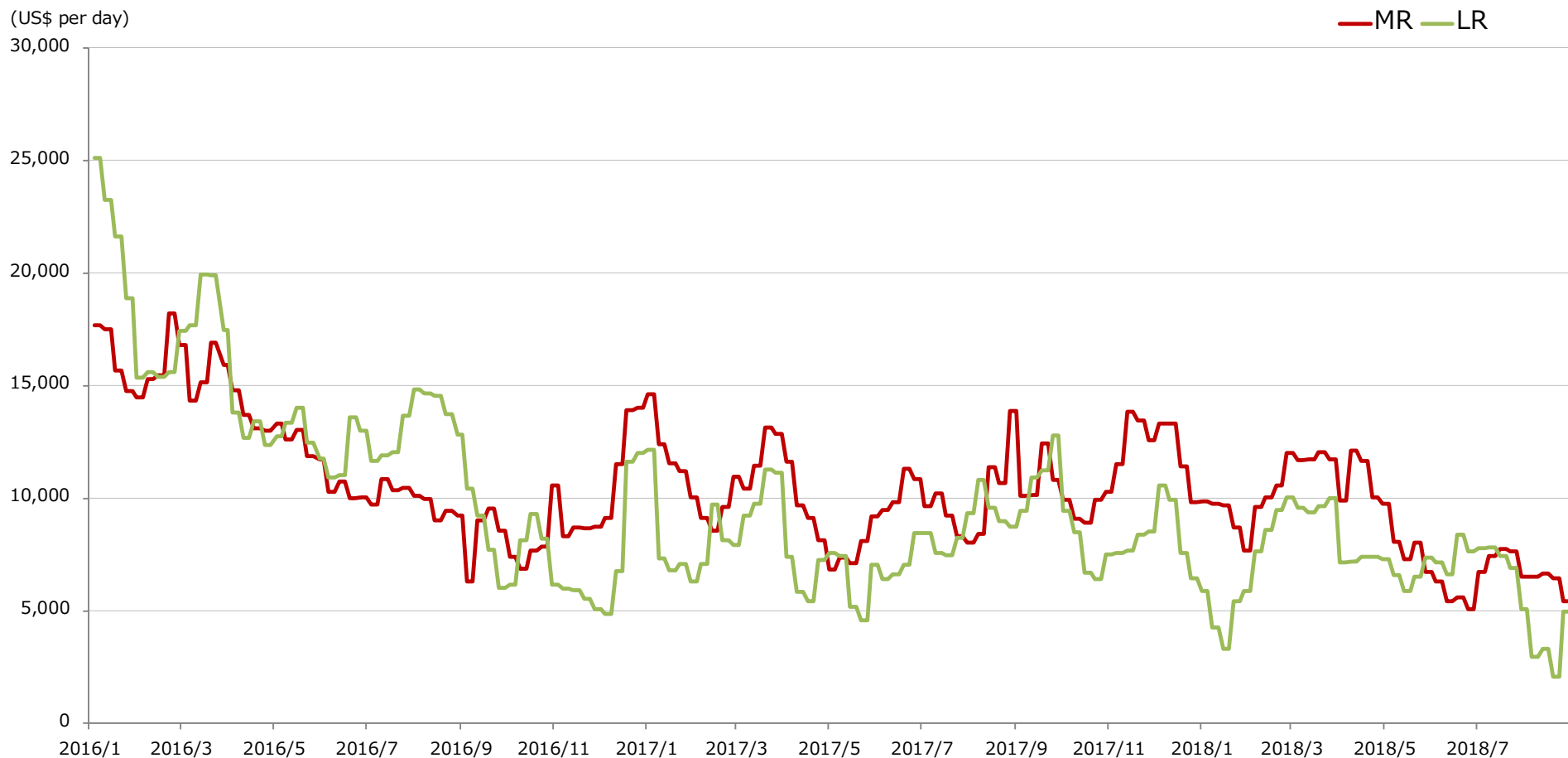
出所 : Clarksonsデータを基に商船三井調べ

(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)



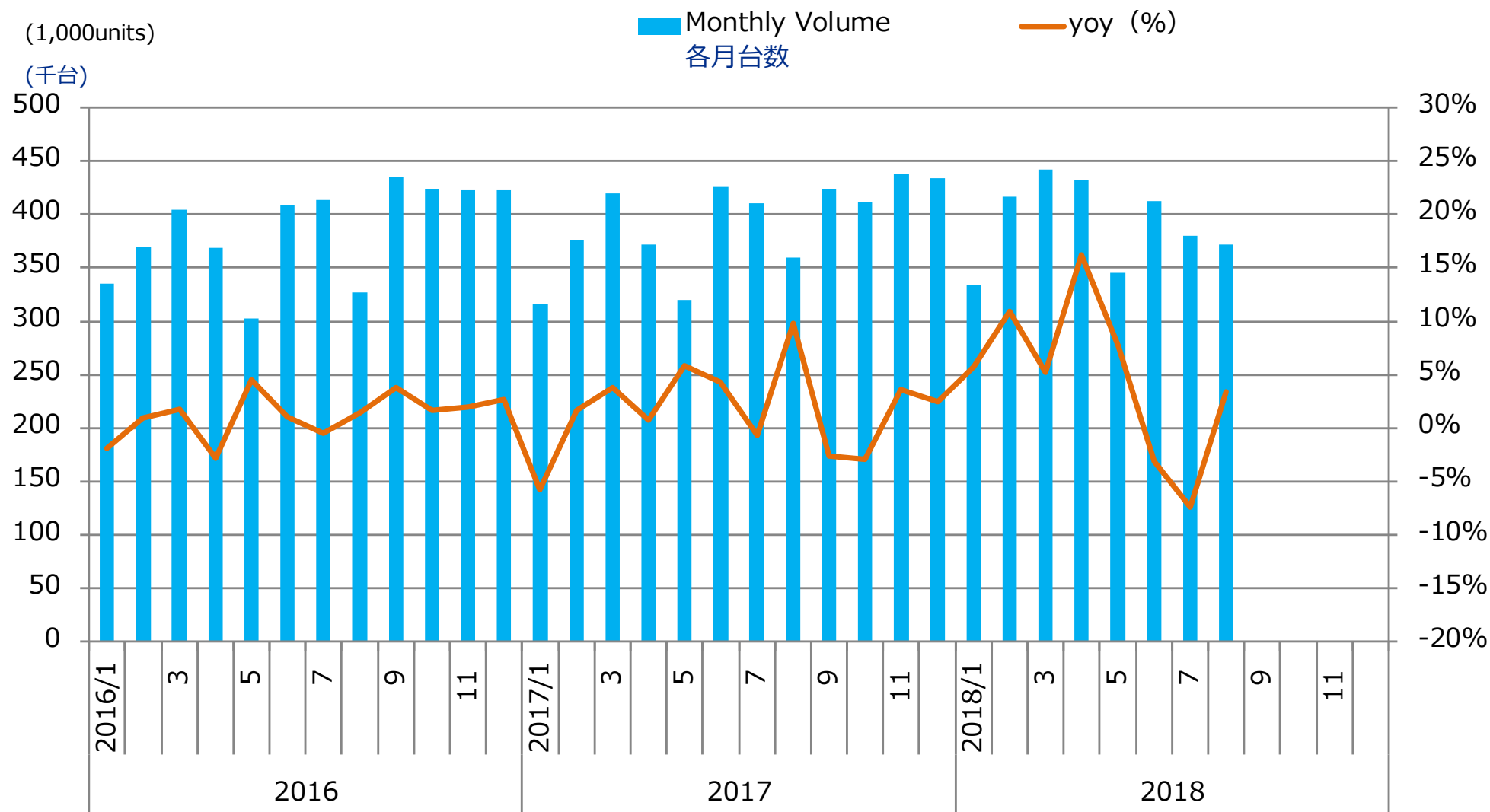
(US\$ per day)

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	2017	8,331	7,800	9,859	6,479	6,196	7,115	7,927	9,669	10,627	7,757	7,783	8,610	8,179
	2018	4,718	7,893	9,727	7,285	6,560	7,431	7,474	3,668	5,716				6,719
MR	2017	12,133	9,340	11,766	9,638	7,346	10,123	9,348	9,624	11,479	9,466	12,282	12,087	10,386
	2018	9,511	9,469	11,846	10,924	8,291	5,820	7,382	6,314	5,562				8,347

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

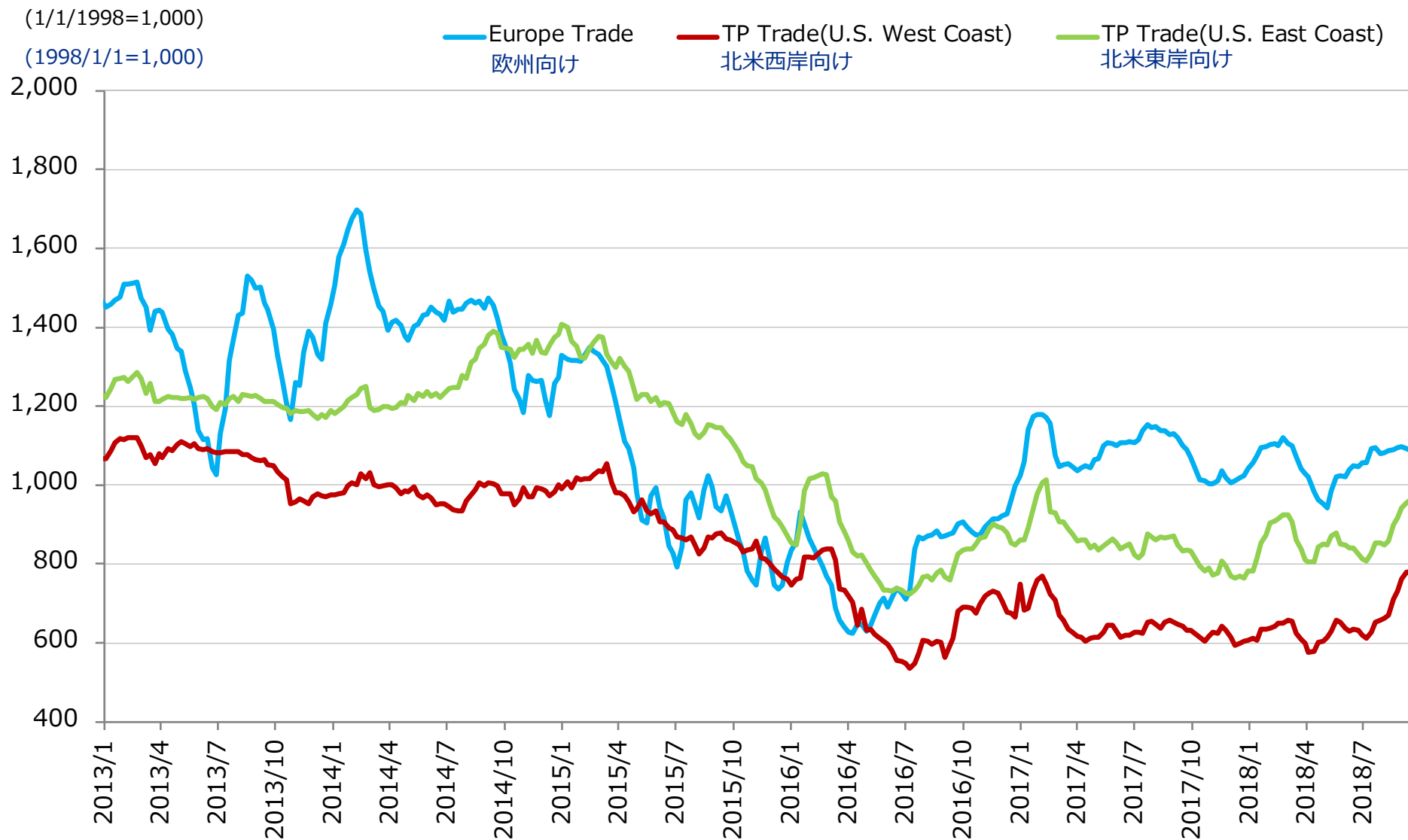
出所 : Clarksonsデータを基に商船三井調べ

- 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*)

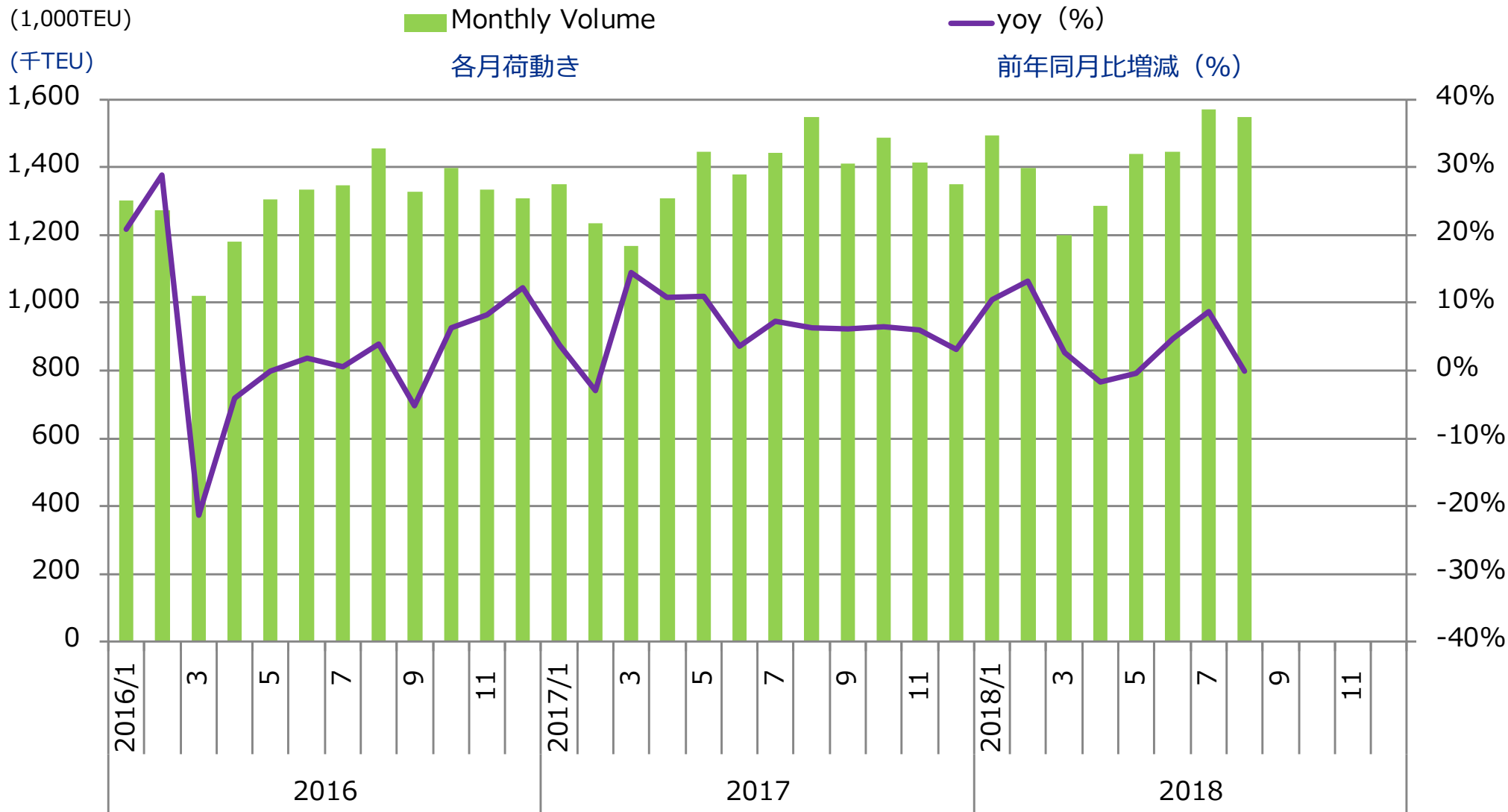


Source: CCFI 出所：上海航運交易所

(*)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。

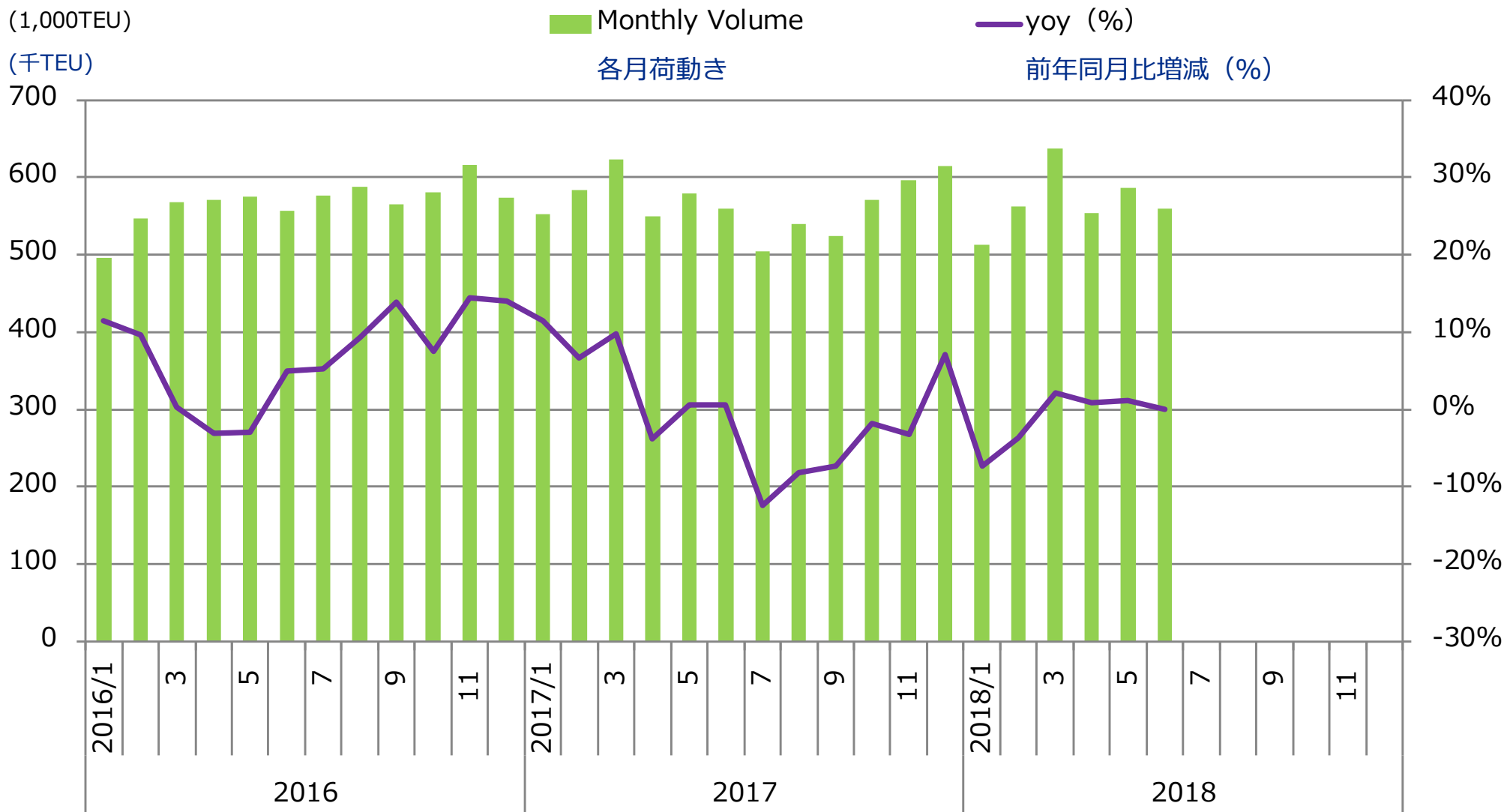
- Cargo Movement : Transpacific Trade (Outbound)
- コンテナ荷動き量推移 : 北米航路 (往航)



Source : Japan Maritime Center

出所 : 日本海事センター

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



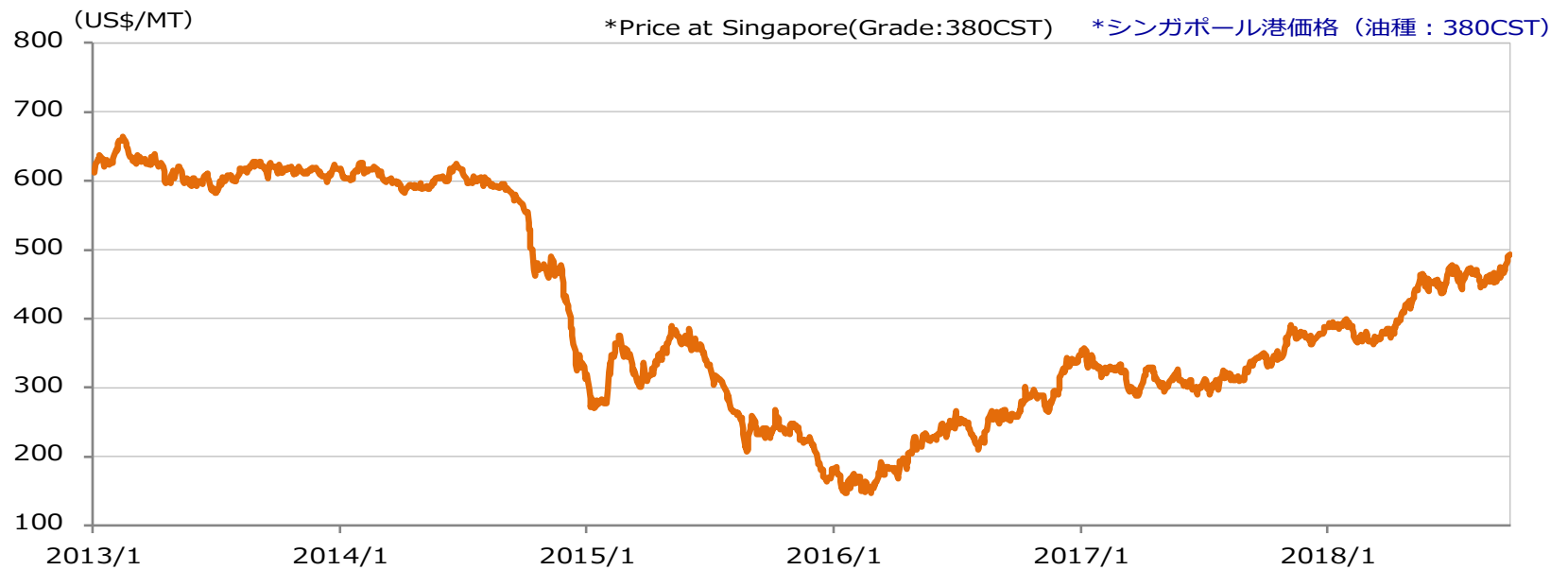
Source : Japan Maritime Center

出所 : 日本海事センター

- 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。