

Market Data
マーケット・データ

September 2019
2019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

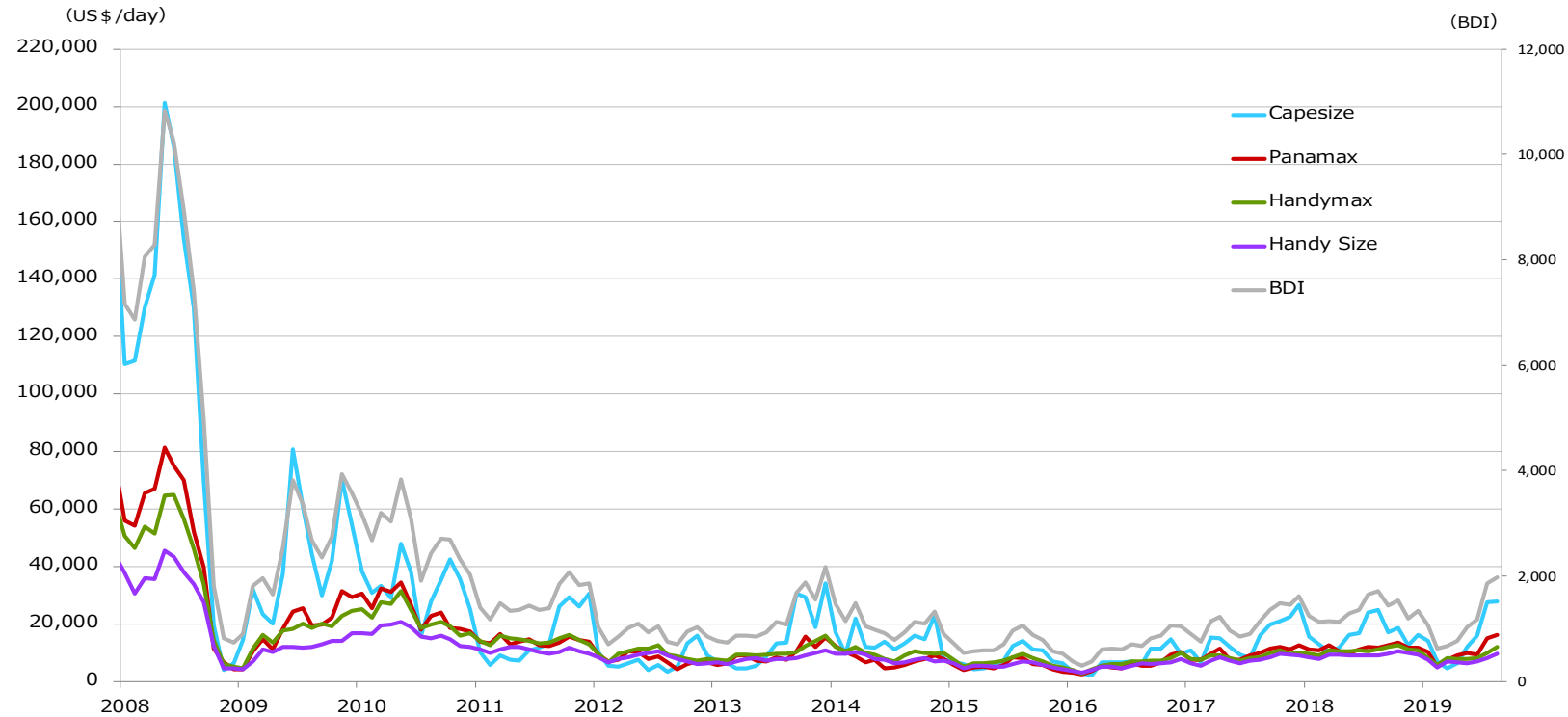
コンテナ船

- 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

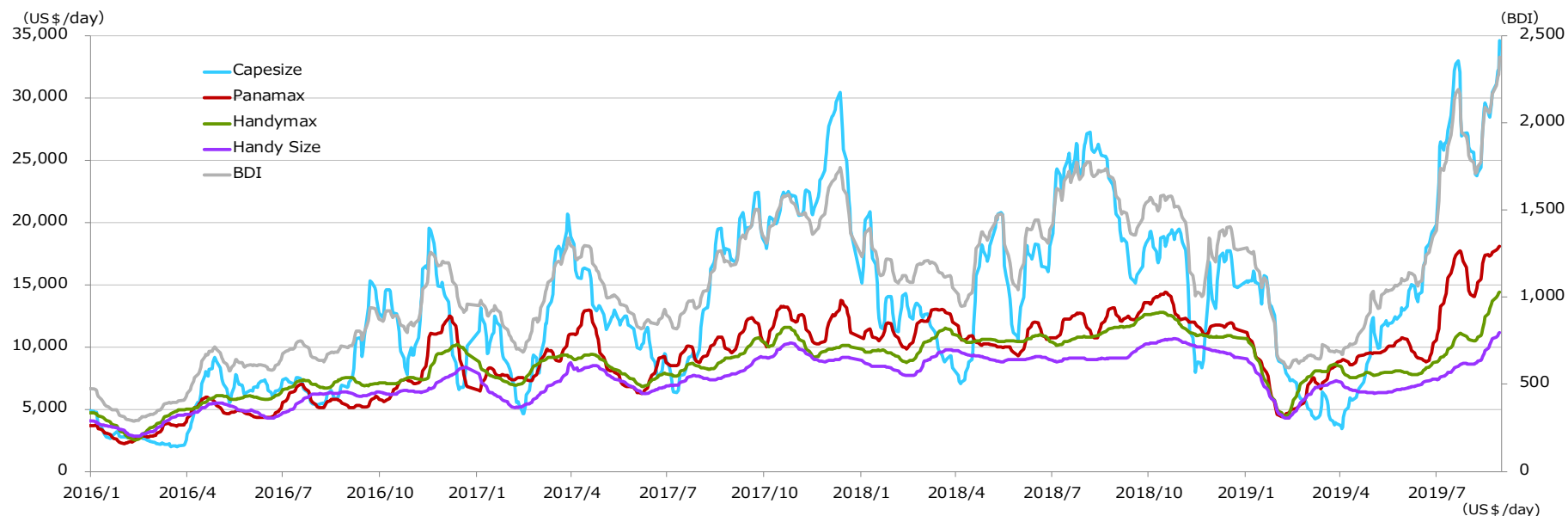


| Annual Average 年間平均 | | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|------------------------|-------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|---------------|
| Capesize | CY 暦年 | 105,391 | 42,464 | 33,345 | 15,688 | 7,613 | 14,717 | 14,339 | 8,051 | 7,369 | 15,291 | 16,431 |
| | FY 年度 | 81,867 | 45,203 | 26,894 | 15,347 | 7,370 | 17,256 | 11,718 | 7,309 | 9,429 | 15,778 | 15,358 |
| Panamax | CY 暦年 | 48,653 | 19,279 | 25,070 | 13,963 | 7,684 | 9,515 | 7,730 | 5,505 | 5,614 | 9,831 | 11,635 |
| | FY 年度 | 36,473 | 24,178 | 21,336 | 12,323 | 7,462 | 10,338 | 6,332 | 5,072 | 6,905 | 10,654 | 10,660 |
| Handymax | CY 暦年 | 41,233 | 17,353 | 22,484 | 14,364 | 9,442 | 10,345 | 9,825 | 6,922 | 6,270 | 8,868 | 10,793 |
| | FY 年度 | 31,337 | 20,927 | 19,783 | 12,960 | 9,301 | 11,222 | 8,527 | 6,269 | 7,351 | 9,317 | 10,141 |
| Small Handy | CY 暦年 | 29,182 | 11,542 | 16,519 | 12,810 | 8,157 | 8,030 | 8,083 | 5,596 | 5,372 | 7,715 | 9,239 |
| | FY 年度 | 22,350 | 14,096 | 14,785 | 10,060 | 7,865 | 8,840 | 6,993 | 5,127 | 6,058 | 8,282 | 8,695 |
| BDI | CY 暦年 | 6,346 | 2,613 | 2,761 | 1,548 | 918 | 1,217 | 1,104 | 713 | 676 | 1,153 | 1,348 |
| | FY 年度 | 4,894 | 2,978 | 2,346 | 1,425 | 903 | 1,356 | 916 | 649 | 820 | 1,212 | 1,252 |

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 (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 (※) | 2018 | 15,539 | 12,846 | 10,373 | 11,708 | 16,294 | 16,783 | 23,952 | 25,034 | 17,177 | 18,602 | 12,650 | 16,213 | 16,431 |
| | 2019 | 14,112 | 7,111 | 4,662 | 6,260 | 11,907 | 15,921 | 27,519 | 27,922 | | | | | 14,427 |
| Panamax | 2018 | 11,147 | 10,782 | 12,642 | 10,614 | 9,911 | 11,048 | 11,936 | 11,890 | 12,568 | 13,644 | 11,706 | 11,733 | 11,635 |
| | 2019 | 10,200 | 5,069 | 7,599 | 9,039 | 10,001 | 9,499 | 15,176 | 16,313 | | | | | 10,362 |
| Handymax | 2018 | 9,647 | 9,163 | 10,974 | 10,535 | 10,498 | 10,726 | 10,488 | 11,108 | 11,950 | 12,522 | 11,073 | 10,837 | 10,793 |
| | 2019 | 8,034 | 5,755 | 8,163 | 7,803 | 7,941 | 8,081 | 10,068 | 12,123 | | | | | 8,496 |
| Small Handy | 2018 | 8,494 | 7,917 | 9,397 | 9,358 | 8,941 | 9,106 | 9,012 | 9,048 | 9,553 | 10,490 | 10,061 | 9,487 | 9,239 |
| | 2019 | 7,479 | 4,937 | 6,868 | 6,600 | 6,431 | 7,034 | 8,094 | 9,641 | | | | | 7,136 |
| BDI | 2018 | 1,242 | 1,125 | 1,154 | 1,129 | 1,293 | 1,352 | 1,650 | 1,710 | 1,447 | 1,545 | 1,192 | 1,335 | 1,348 |
| | 2019 | 1,063 | 629 | 680 | 773 | 1,036 | 1,174 | 1,870 | 1,982 | | | | | 1,151 |

Source : MOL internal calculation based on TDS and others.

(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)

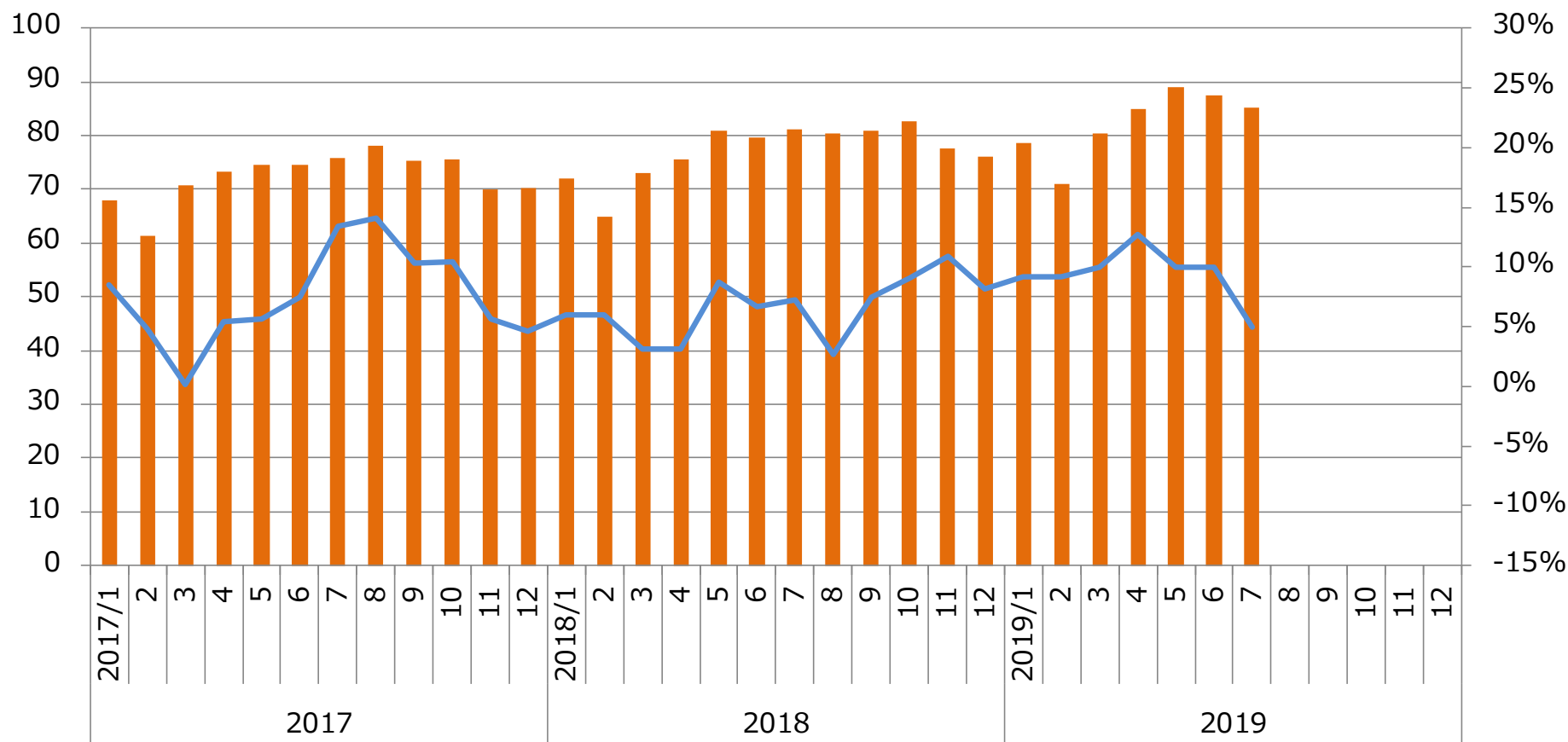
- ケープサイズ市況については、2014年4月以前：4TC、2014年5月以降：5TC(新基準)を記載(※)
- BDI(Baltic Dry Index/バルチック海運指数)とは、バルチック海運集会所(ロンドン)が世界の主要水域での運賃や傭船料を集計し、日々算出するドライバルク船市況の総合指数(1985年1月4日=1,000)。異なる4つの船型(2018年3月以降は、Handysizeを除いた3船型)の市況を反映している為、各船型の市況と同様の動きをするとは限りません。

- China Crude Steel Production
- 中国 粗鋼生産量

(mm ton)
(百万ト)

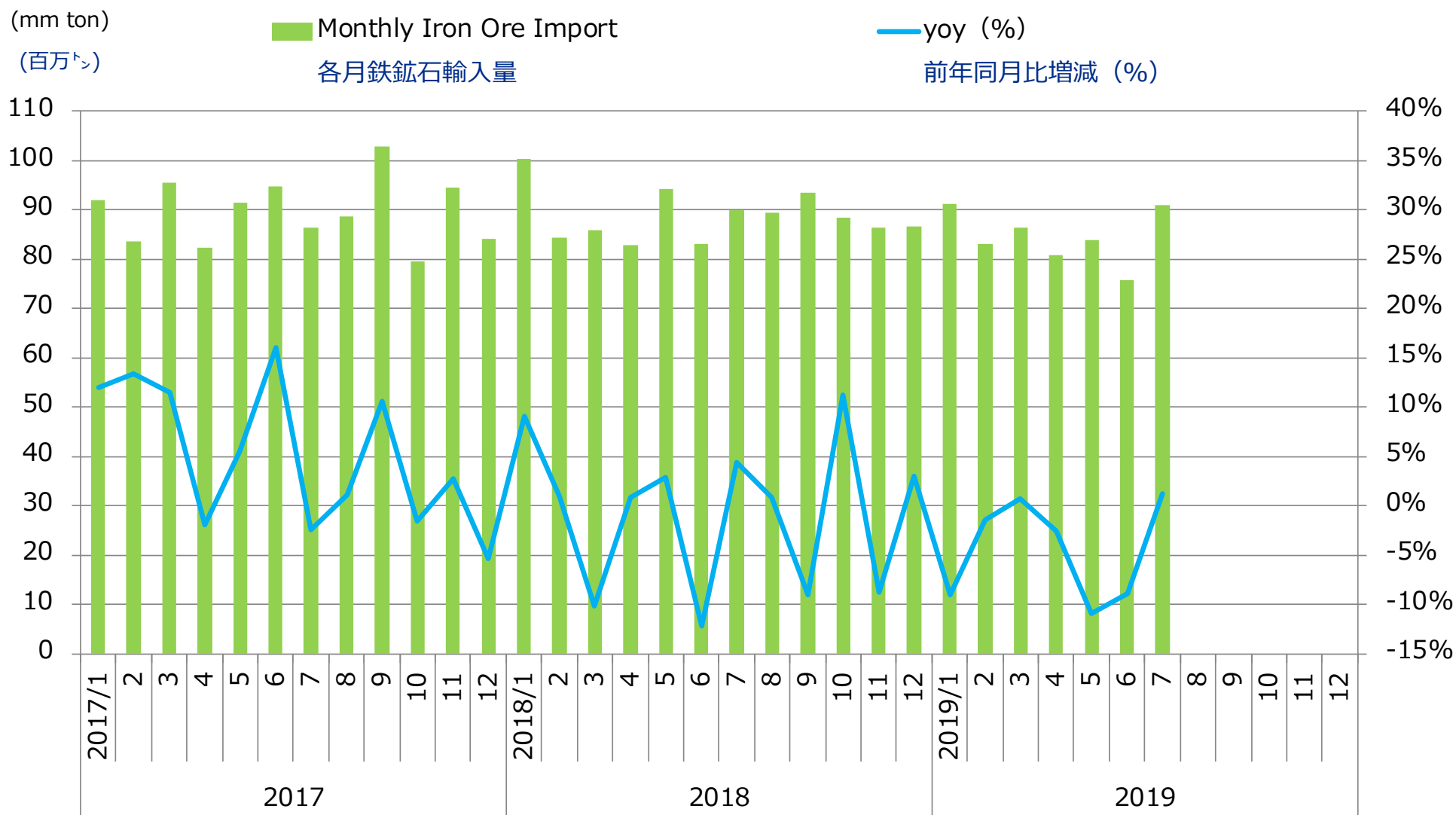
Monthly Crude Steel Product
各月粗鋼生産量

yoy (%)
前年同月比増減 (%)



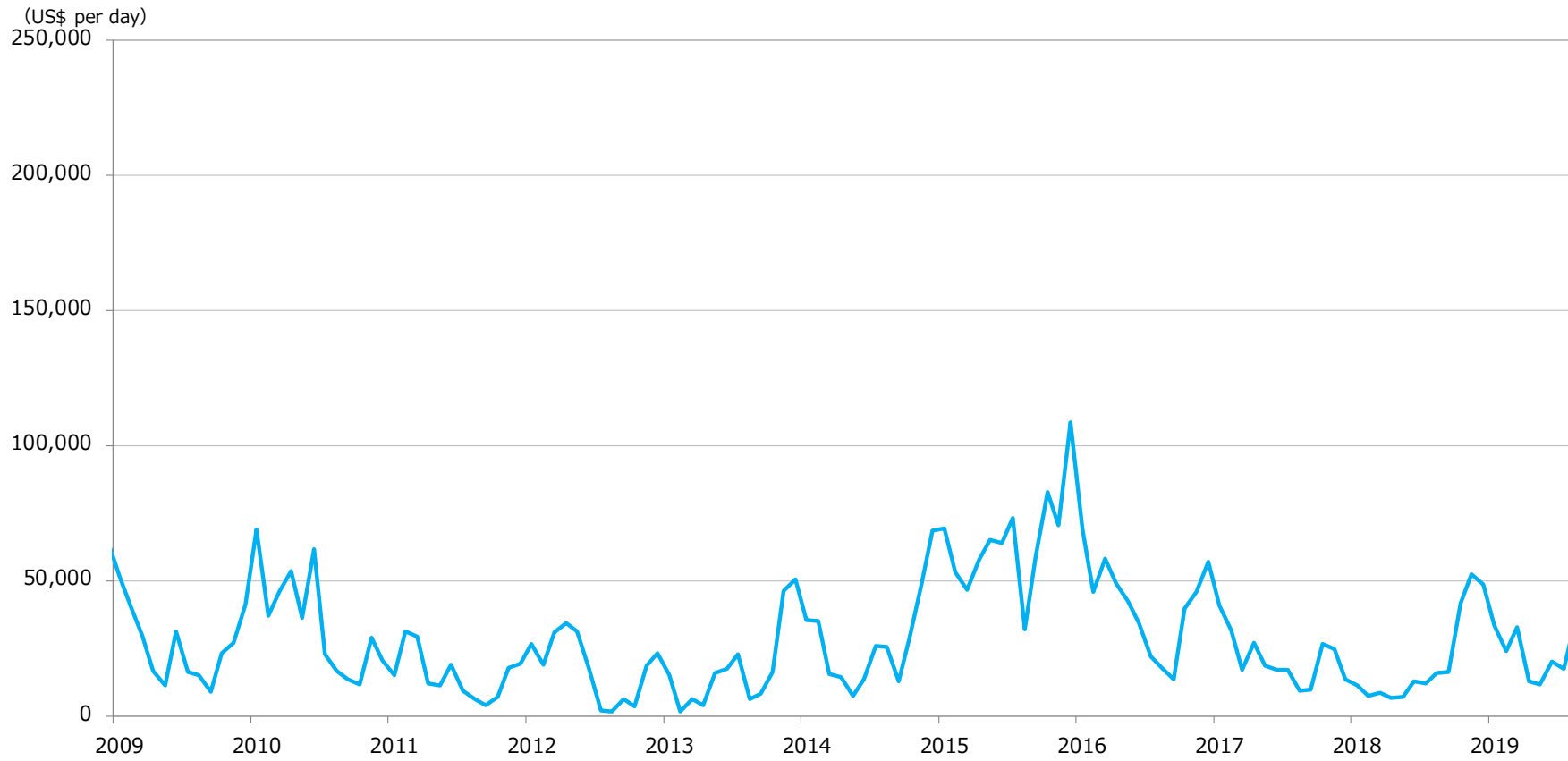
Source : WSA 出所 : 世界鉄鋼協会

- 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(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)



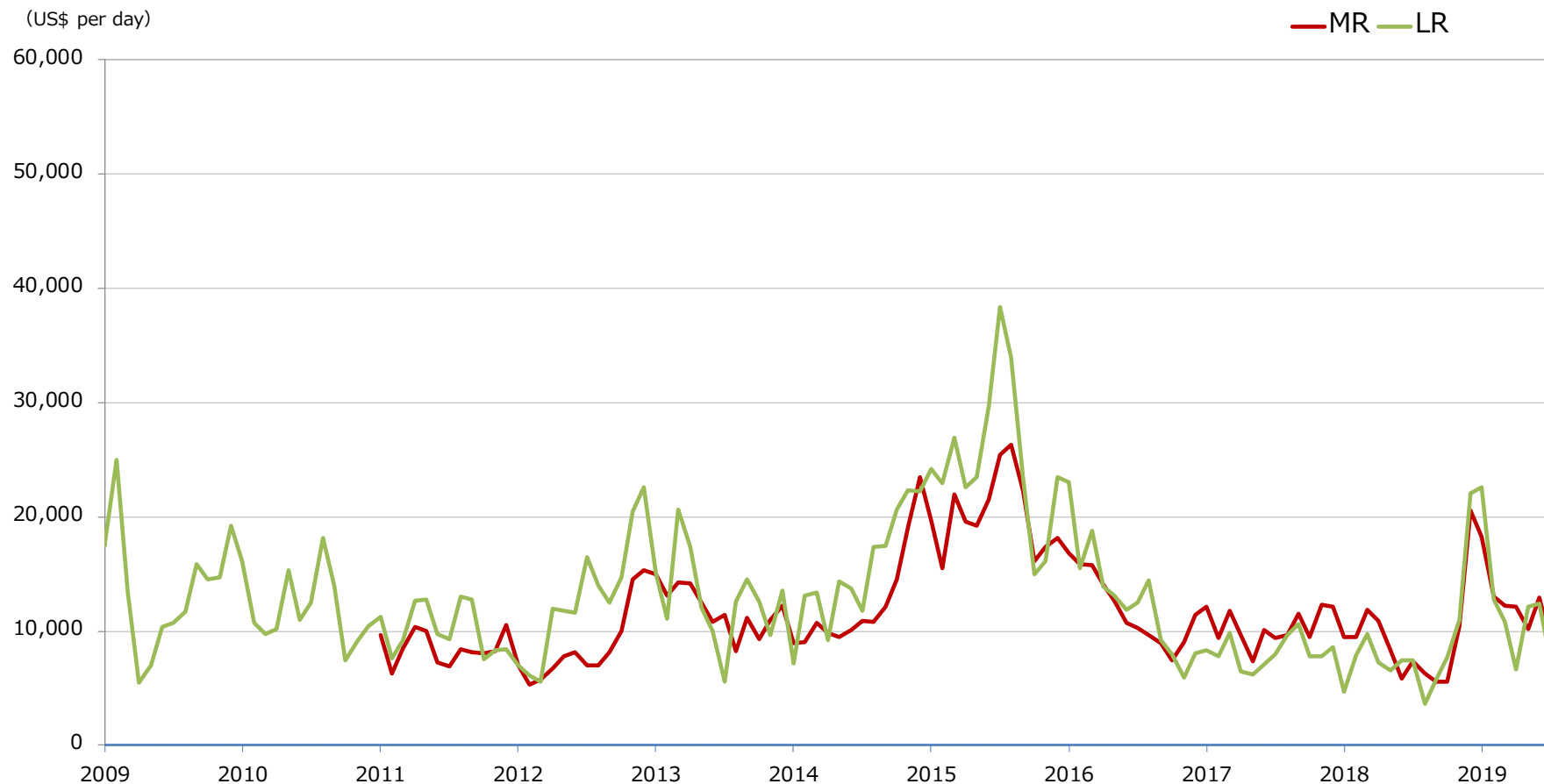
(US\$ per day)

| 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 | 2018 | 11,148 | 7,357 | 8,739 | 6,800 | 7,116 | 12,896 | 12,282 | 15,869 | 16,183 | 41,604 | 52,657 | 48,552 | 20,100 |
| | 2019 | 33,842 | 24,042 | 32,844 | 12,797 | 11,651 | 20,240 | 17,660 | 34,248 | | | | | |

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

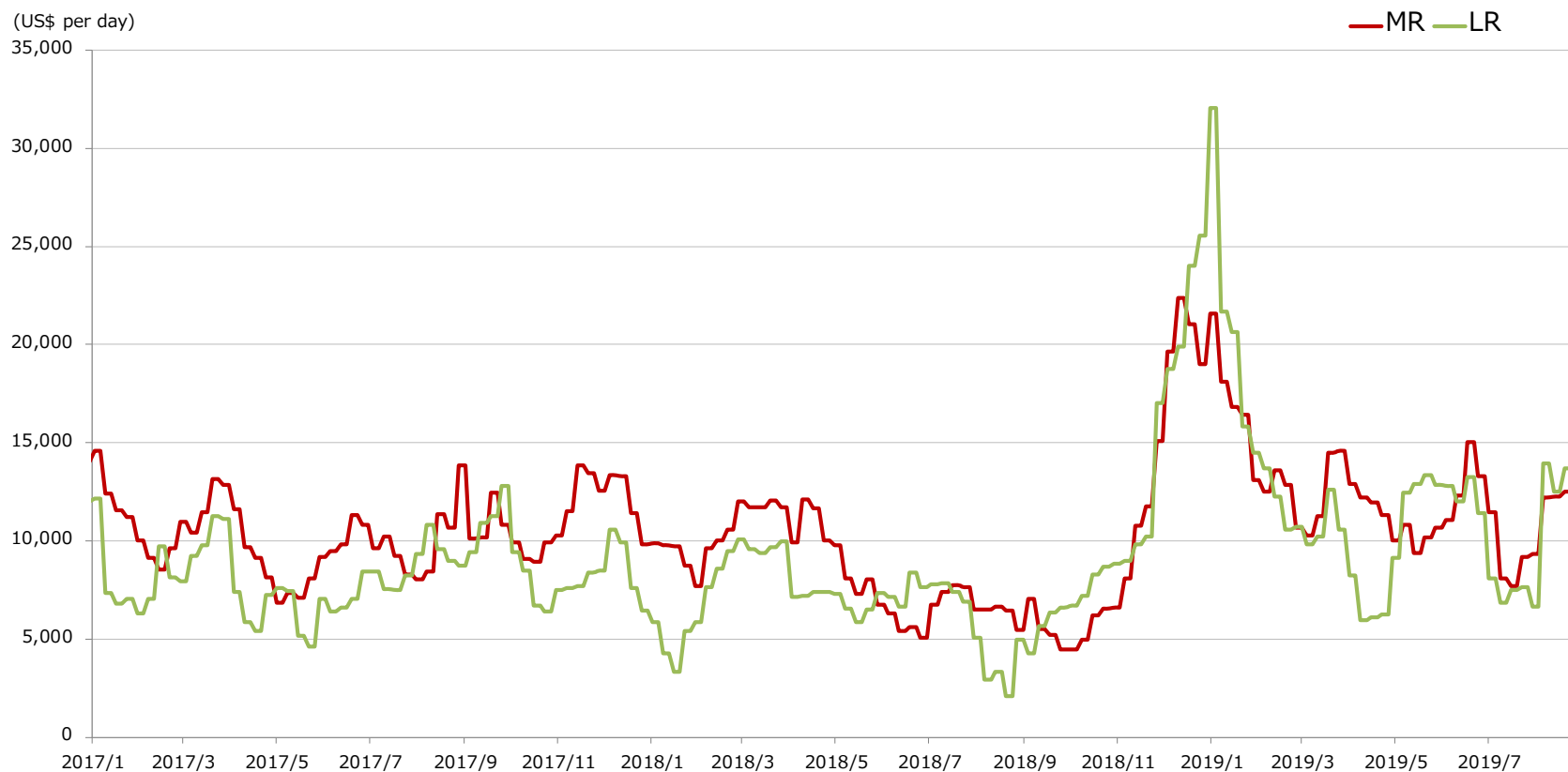
(Remarks)

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)



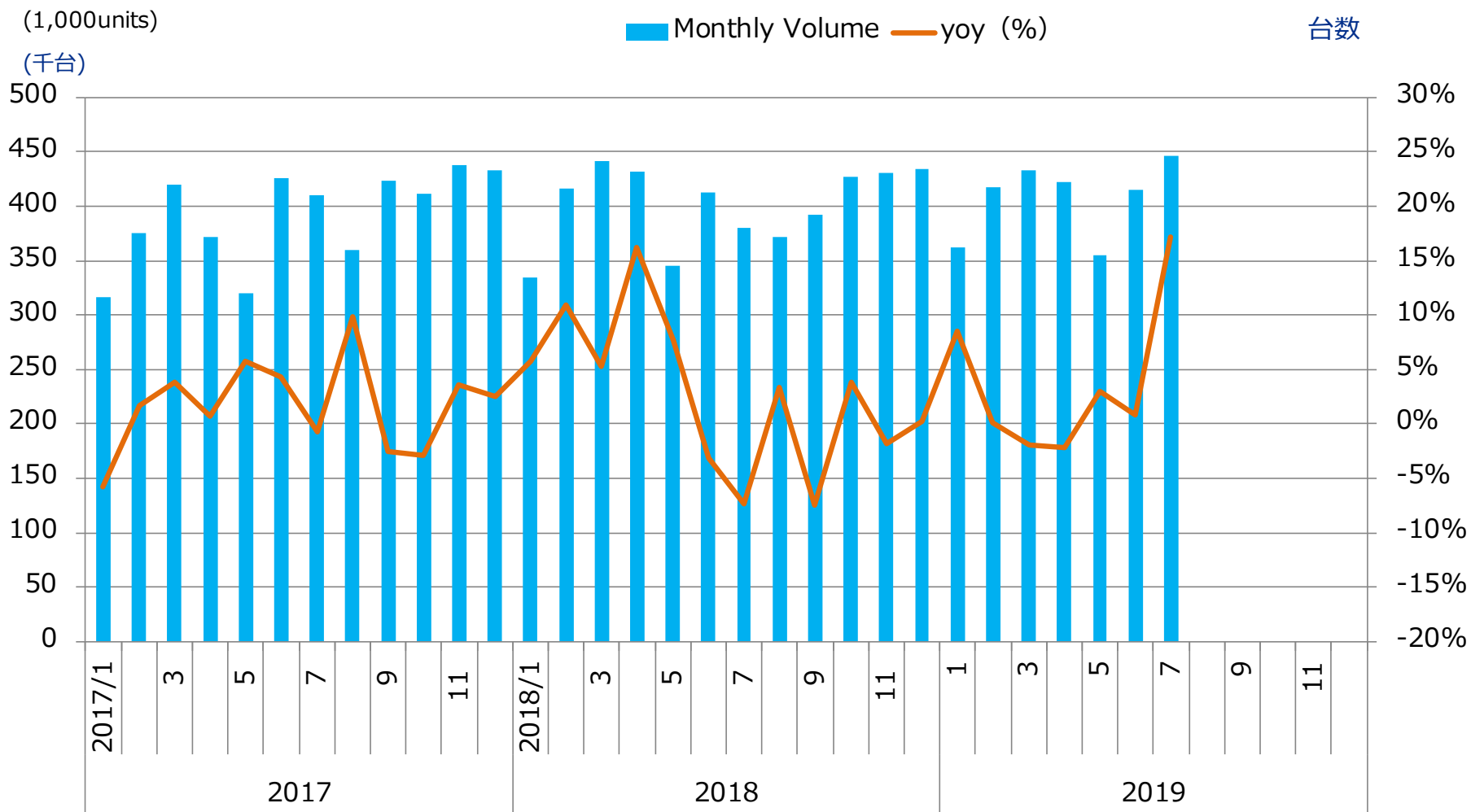
(US\$ per day)

| Monthly Average | | 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 |
| LR | 2018 | 4,718 | 7,893 | 9,727 | 7,285 | 6,560 | 7,431 | 7,474 | 3,668 | 5,716 | 7,716 | 10,974 | 22,043 | 8,434 |
| | 2019 | 22,553 | 12,747 | 10,797 | 6,636 | 12,135 | 12,355 | 7,518 | 12,482 | | | | | |
| MR | 2018 | 9,511 | 9,469 | 11,846 | 10,924 | 8,291 | 5,820 | 7,382 | 6,314 | 5,562 | 5,543 | 10,459 | 20,523 | 9,304 |
| | 2019 | 18,235 | 13,019 | 12,261 | 12,086 | 10,199 | 12,921 | 9,105 | 11,631 | | | | | |

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

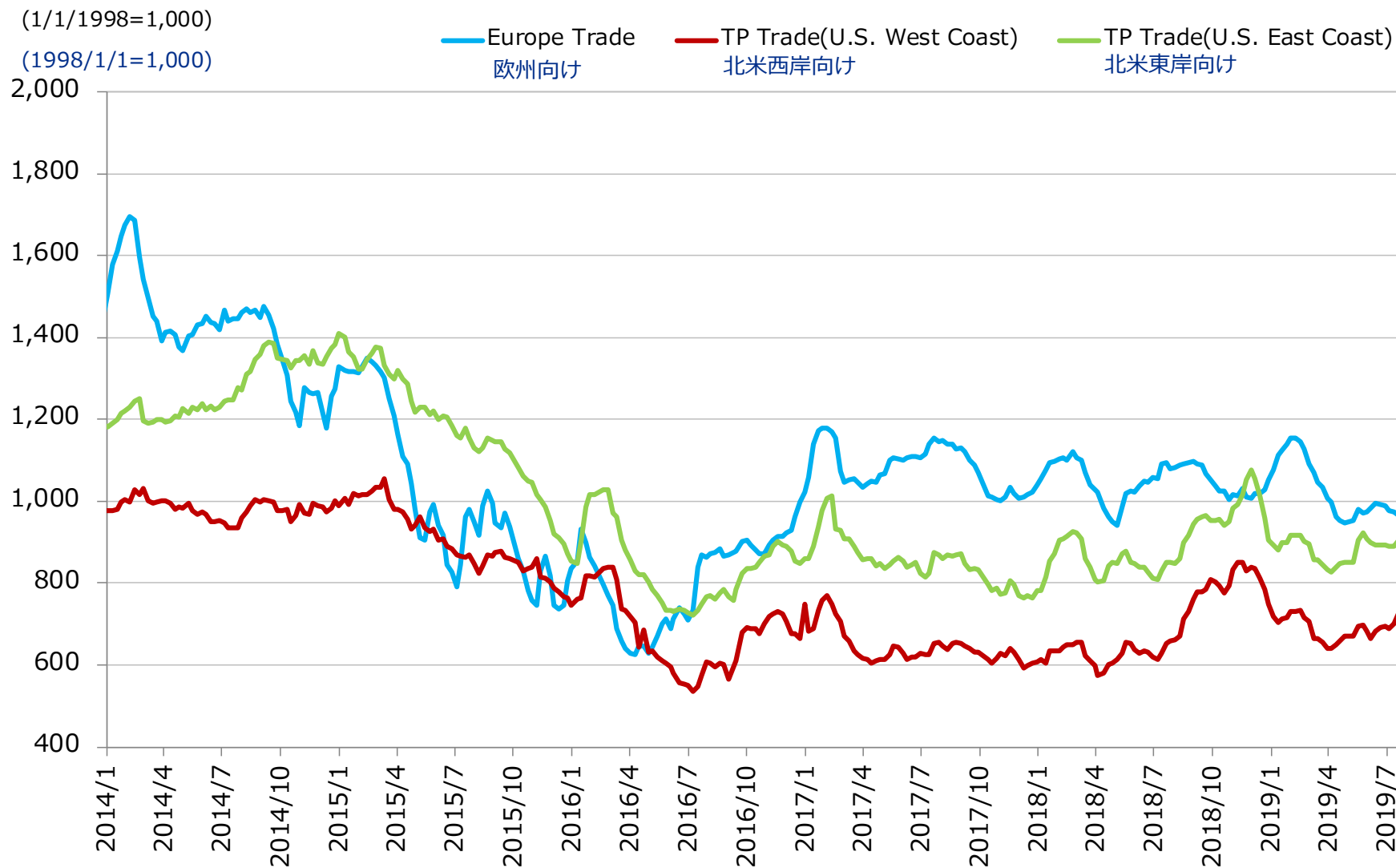
出所 : Clarksonsデータを基に商船三井調べ

- 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*)

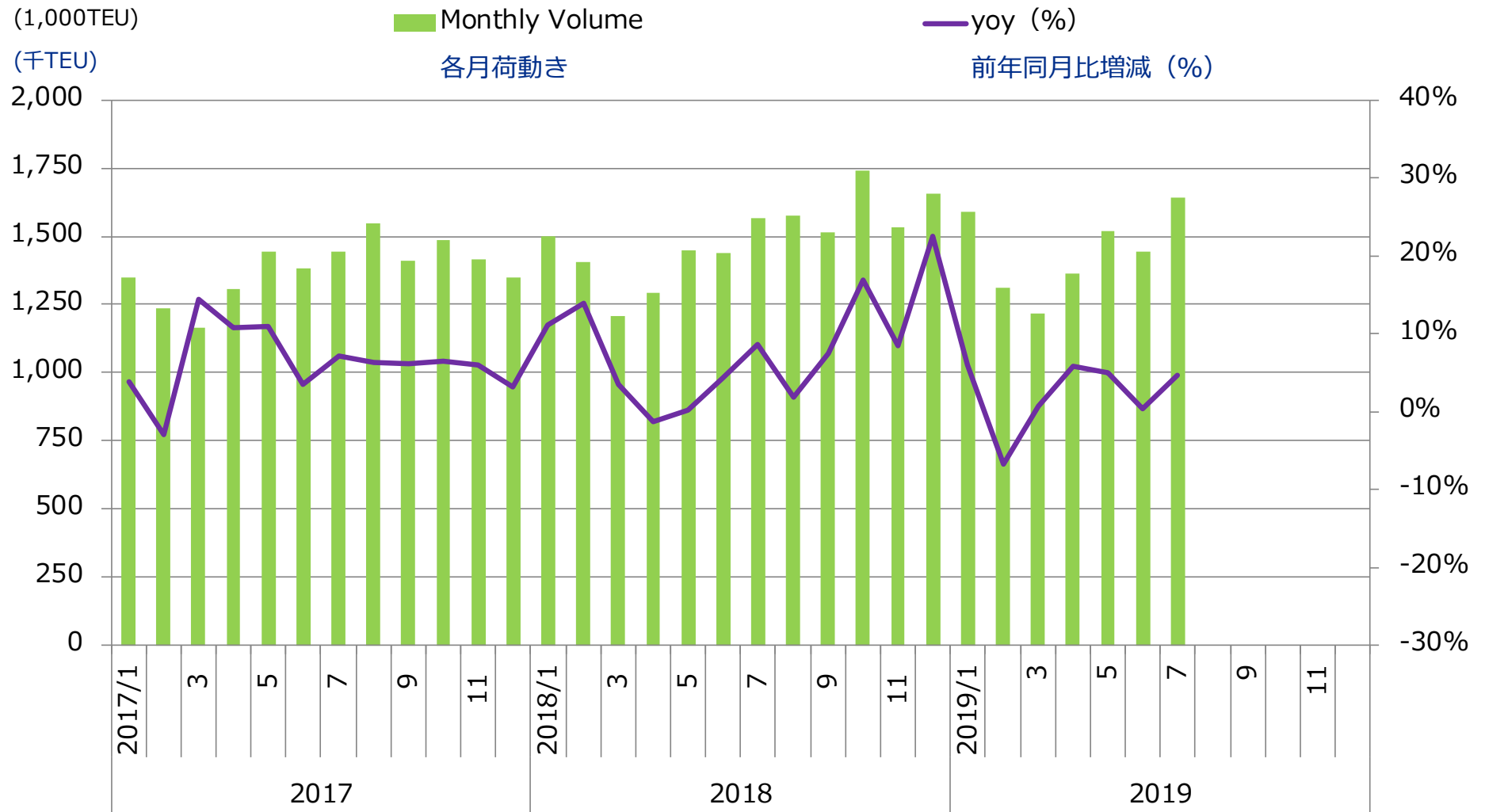


Source: SSE 出所：上海航運交易所

(*)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。

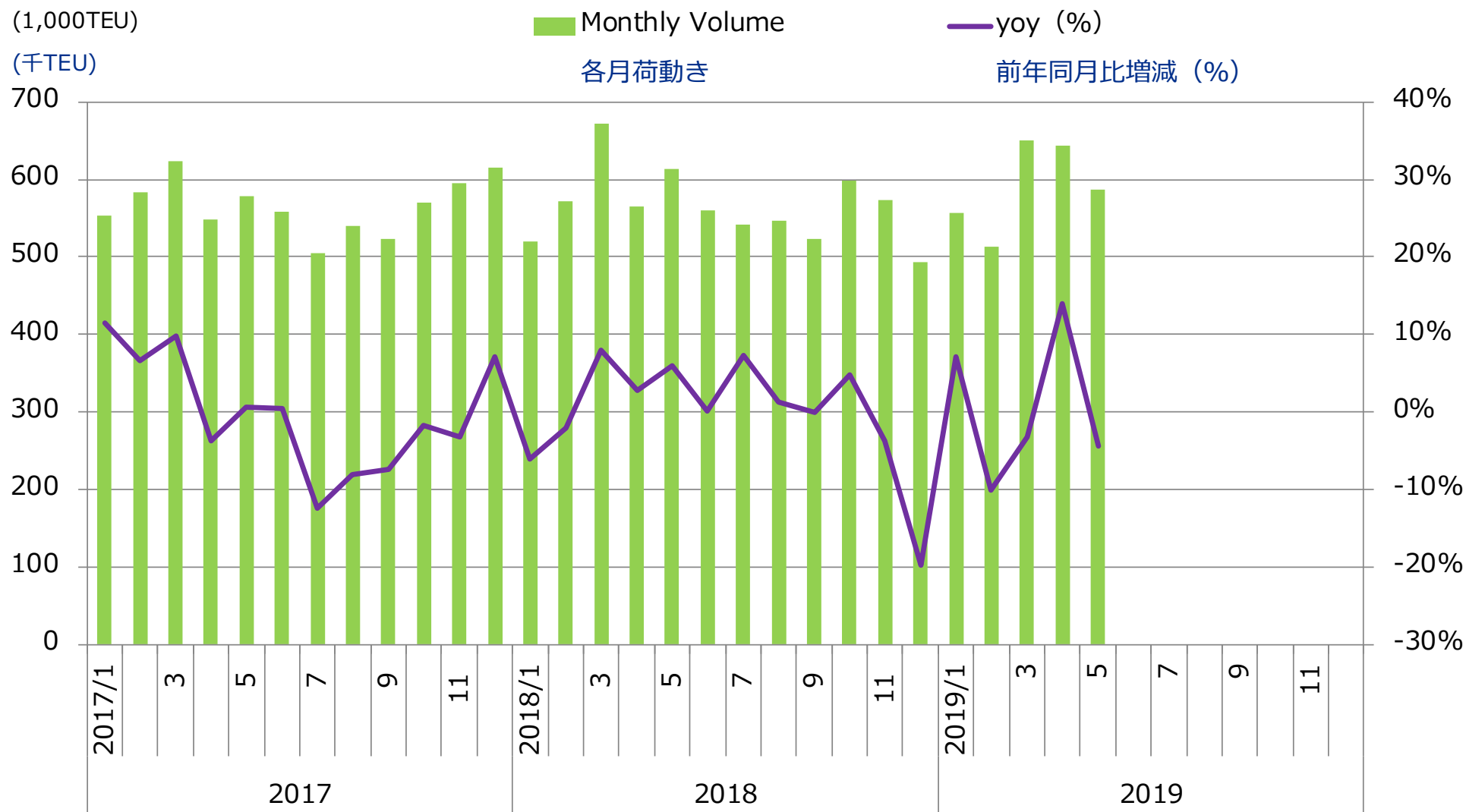
- Cargo Movement : Transpacific Trade (Outbound)
- コンテナ荷動き量推移 : 北米航路 (往航)



Source : 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)



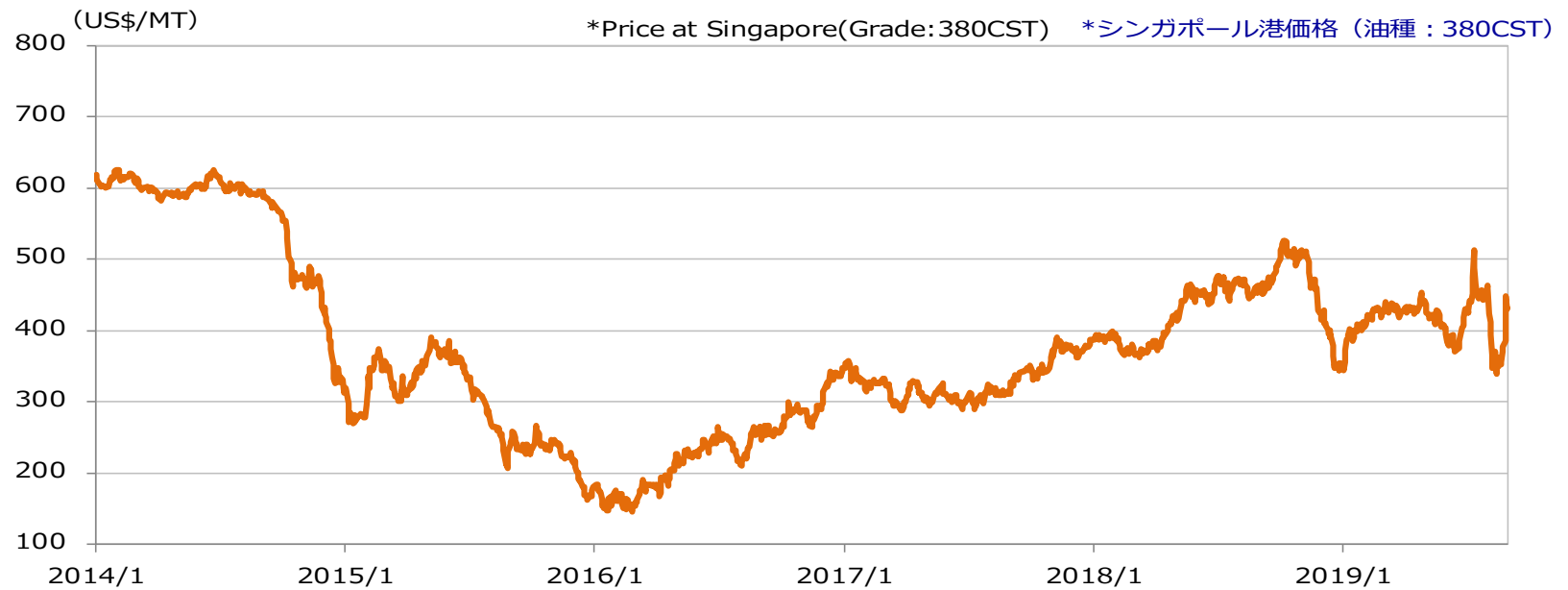
Source : Japan Maritime Center

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。