

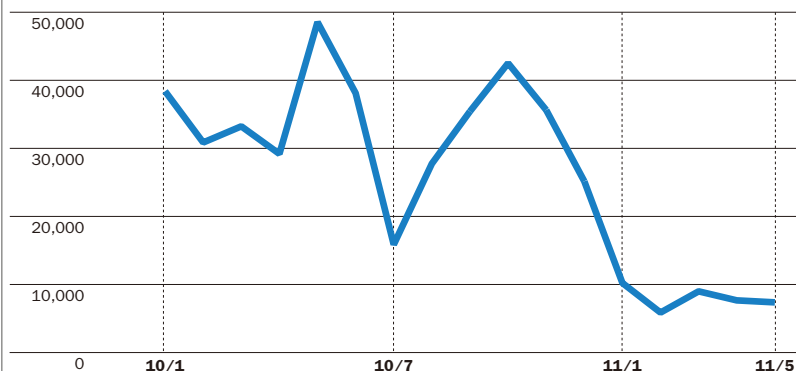
マーケット データ

欧州のソブリンリスク問題、流動化した中東情勢に起因する原油高を背景として世界的な景気減速懸念はありましたが、2010年度の世界経済は、概ね緩やかな景気回復が続きました。しかし、海運市況は、急激な円高、東日本大震災や世界各地の大雨・旱魃などの自然災害の影響も受け、大きな波動を見せました。

ケープサイズ・バルカー市況

(スポット用船料4航路平均[各月平均])

(1日当たり米ドル)



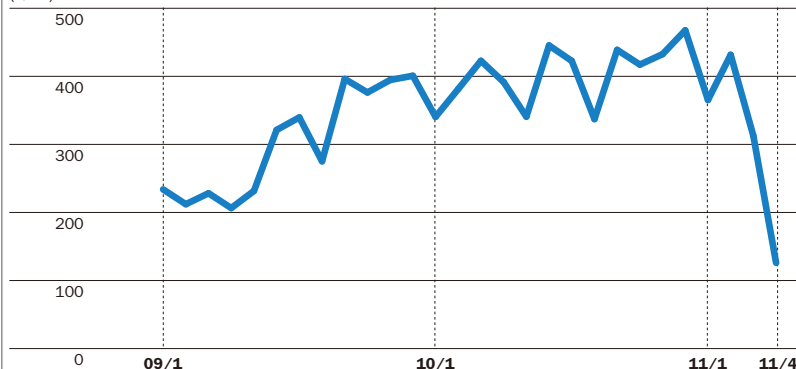
出所: Bloomberg



ケープサイズ・バルカー(大型鉄鋼原料運搬船)のスポット用船料は2010年6月に1日当たり59,000米ドル強の最高値をつけた後、7月には12,000米ドルレベルまで下落。第3四半期はブラジル積鉄鉱石の活況などを受けて市況は25,000~45,000米ドルで推移しましたが、第4四半期は東豪州の大洪水、ブラジルの大雨や鉄鉱石積出し港の荷役機器メンテナンス、西豪州のサイクロン等の影響で2011年年初から荷動きは落ち込み、一時4,000米ドル台まで下落しました。

月別日本車輸出台数

(千台)



* 乗用車・トラック・バス合計 (KD含む)
出所: 日本自動車工業会

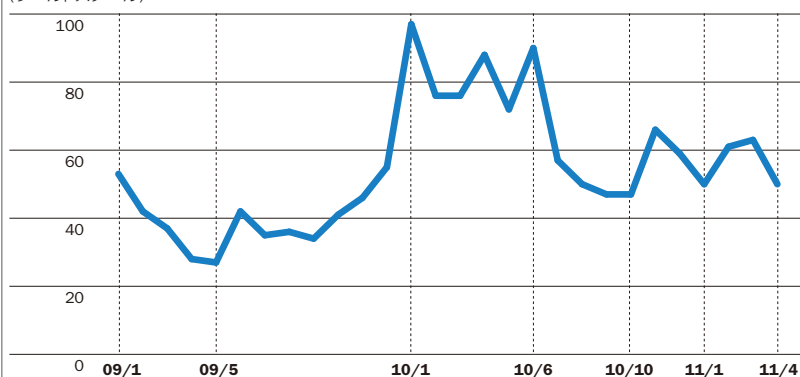


新興諸国を中心とした世界経済の緩やかな回復を受けて、日本車輸出台数は復調の方向を辿りましたが、2010年7月以降の急激な円高の影響もあり、下期後半から頭打ちとなりました。3月に発生した東日本大震災により、自動車メーカーの工場操業停止が相次いだことから、輸出台数は大きく減少しました。

VLCC運賃

(中東/極東間のスポット運賃)

(ワールドスケール)



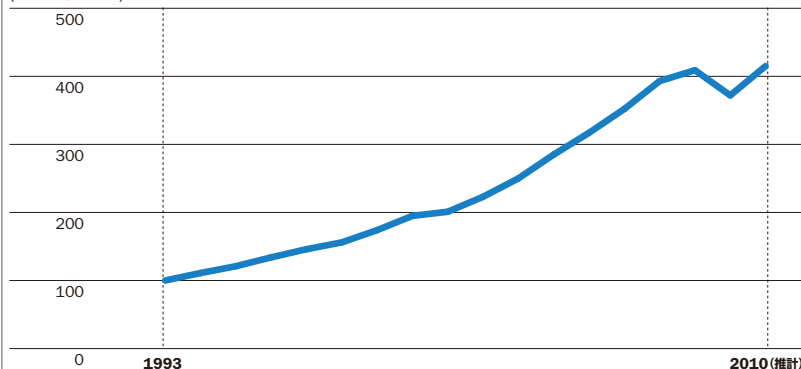
出所: Drewry他



VLCC (大型原油タンカー)のスポット運賃市況については、需要は回復傾向にあったものの、新造船の竣工が続いたことや、原油貯蔵に用いられていたVLCCがスポットマーケットへ復帰したことなどから船主側が弱気に陥り、夏場以降は低迷しました。

コンテナ船海上荷動き

(1993年=100)



* 1993年の海上荷動きを100とする

出所: Clarkson Research Service Autumn 2010をもとに商船三井作成



2010年は、世界的な景気回復に支えられ、2009年比で北米航路・欧州航路の荷動きは15%を超える伸びを見せ、南北航路も大きく回復しました。リーマンショックからの回復が早かったアジア域内航路においても8%程度の伸びとなりました。