

■ イールドマネジメント

コンテナ輸送においては、コンテナ1本のラウンド(往復航海)当たりの採算を最大化するための管理手法を意味する。運賃ではなく、運賃から直接コストを引いたネットプロシード(粗利)が最大になるように運賃設定と営業を行う。直接コストには、積み揚げ費・接続輸送費の他に空コンテナ回送費(コンテナ過不足の状況を反映して算出)も大きな要素の一つとして含まれる。

■ 空船回航

貨物を積んでいない空の状態での積取港に向け航海すること。

■ 砕氷LNG船

世界初の、氷を砕く機能を持つLNG船。通常北極海航路ではエスコート船が氷を砕き航路を空けるが、ヤマルLNGプロジェクトに投入される砕氷LNG船は、南極観測船「しらせ」と同等の砕氷能力を持ち、最大氷厚2.1mの氷海においても単独砕氷航行可能な仕様となっている。

■ 市況エクスポージャー

中長期調達船で、2年以上の契約が付いていない船の割合(複数荷主の貨物を積み合わせる船も含む)。

■ シャトルタンカー

海底油田から洋上プラントを介して出荷される原油を陸上基地までピストン輸送する特殊タンカー。

■ トンマイル

輸送量を見る場合に、重量だけでは輸送活動全般が把握しにくい。そのため、輸送トン数に輸送距離(マイル)を乗じたもの。船舶など輸送機関の活動量を表すために用いる。

■ バルチック海運指数

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て、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日を1,000とする)。

■ プール運航

海運会社(オペレーター)や船主(オーナー)が船舶を持ち寄り、共同運航をすること。

■ ヤマルLNGプロジェクト

北極圏に位置するロシア・ヤマル半島のヤマルLNG基地から世界各地にLNGを輸送する、世界初の砕氷LNG船を使用するプロジェクト。ロシア最大となる年間1,650万トンのLNGを輸出する計画であり(2018年から稼働開始予定)、15隻程度の砕氷LNG船が必要となる見込み(内3隻を当社が契約)。

ヤマルLNG基地が面するカラ海は冬季に全面結氷する海域で(冬季平均気温は約マイナス30℃)、LNG輸送には困難が伴い、長年開発が拒まれてきた。本プロジェクトは、砕氷LNG船を導入することで長年の輸送面での課題を解決し、開発にこぎつけたもの。

ヤマルLNGプロジェクトの
紹介動画はこちら



■ ユニットコスト

コンテナ船1 TEU当たりの固定費。固定費には、船舶費用(償却費・金利、または傭船料)と船舶運航費(燃料費・港費等)が含まれる。

■ FPSO(Floating Production, Storage and Offloading system)

浮体式海洋石油生産・貯蔵・積出設備。洋上で石油を生産し、生産した原油を設備内のタンクに貯蔵して、直接輸送用タンカーへの積出を行う設備のこと。

■ FSRU(Floating Storage and Re-gasification Unit)

浮体式LNG貯蔵・再ガス化ユニット。洋上でLNGを貯蔵し、気化(再ガス化)して陸上パイプラインへ払い出す設備のこと。従来の陸上受入基地に比べ、低コストかつ短期間に受入体制を整える有力なソリューションとして、世界各地で導入計画が進んでいる。