

# Market Data

## マーケット・データ

Apr 2024  
2024年4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
- Car Export from Germany 11
- Car Export from China 12

### Containership

- CCFI (China Containerized Freight Index) 13
- Cargo Movement
  - Transpacific Trade (Outbound / Inbound) 14

### Exchange Rate / Bunker Price

- Exchange Rate 16
- Bunker Price 16

## 【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
- ドイツ出し自動車輸出台数 11
- 中国出し自動車輸出台数 12

### コンテナ船

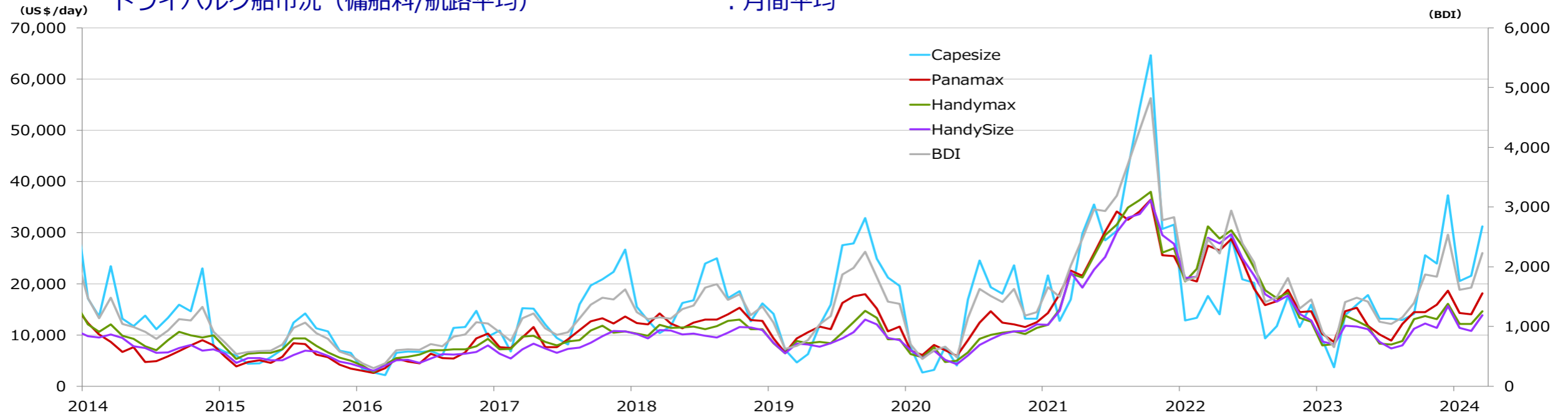
- CCFI (China Containerized Freight Index) 13
- コンテナ荷動き
  - 北米航路 (往航 / 復航) 14

### 為替 / 燃料油価格

- 為替 16
- 燃料油価格 16

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



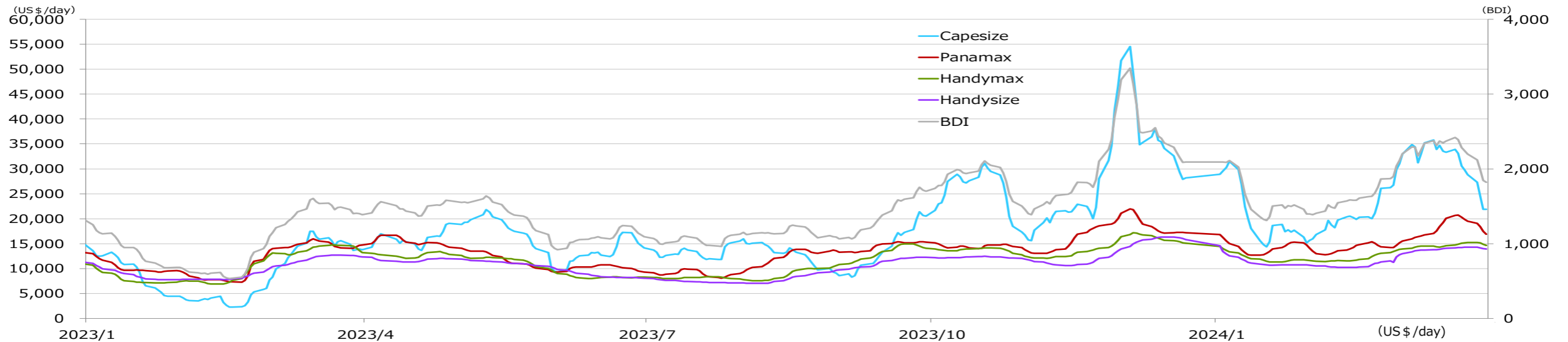
Annual Average 年間平均		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (足元までの平均)
Capesize	CY 暦年	14,904	8,051	7,369	15,291	16,431	17,837	12,855	33,275	16,184	16,729	<b>24,456</b>
	FY 年度	11,815	7,309	9,429	15,778	15,358	16,805	16,012	32,642	14,760	20,616	
Panamax	CY 暦年	7,730	5,505	5,614	10,292	12,984	12,341	9,899	26,735	20,692	12,962	<b>15,508</b>
	FY 年度	6,332	5,072	6,905	11,453	11,873	11,997	12,709	27,914	17,735	14,044	
Handymax	CY 暦年	9,825	6,939	6,188	9,362	11,472	9,885	8,173	26,605	22,047	11,328	<b>13,000</b>
	FY 年度	8,527	6,259	7,274	10,032	10,767	9,543	10,631	28,728	18,339	12,072	
Handysize	CY 暦年	8,083	5,596	5,372	7,984	10,474	9,246	8,002	25,546	21,250	10,530	<b>12,025</b>
	FY 年度	6,993	5,127	6,058	8,943	9,866	8,931	10,463	27,424	17,692	11,134	
BDI	CY 暦年	1,104	713	676	1,153	1,348	1,341	1,056	2,931	1,930	1,398	<b>1,833</b>
	FY 年度	916	649	820	1,212	1,252	1,290	1,341	3,005	1,673	1,608	

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research Inc's Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成 基に当社作成

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) : 日次



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	2023	9,065	3,749	13,907	15,931	17,773	13,183	13,192	12,942	14,110	25,557	24,003	37,333	16,729
	<b>2024</b>	<b>20,565</b>	<b>21,557</b>	<b>31,245</b>										<b>24,456</b>
Panamax	2023	10,221	8,667	14,646	15,351	11,858	10,096	8,947	12,214	14,493	14,477	18,671	15,899	12,962
	<b>2024</b>	<b>14,300</b>	<b>14,095</b>	<b>18,128</b>										<b>15,508</b>
Handymax	2023	7,986	8,279	13,807	12,752	11,646	8,337	8,142	8,860	13,139	13,702	16,142	13,144	11,328
	<b>2024</b>	<b>12,183</b>	<b>12,175</b>	<b>14,641</b>										<b>13,000</b>
Handysize	2023	8,798	8,183	11,849	11,703	11,161	8,710	7,404	8,025	11,201	12,224	11,406	15,701	10,530
	<b>2024</b>	<b>11,409</b>	<b>10,778</b>	<b>13,888</b>										<b>12,025</b>
BDI	2023	909	658	1,410	1,480	1,416	1,080	1,040	1,150	1,393	1,868	1,831	2,538	1,398
	<b>2024</b>	<b>1,617</b>	<b>1,650</b>	<b>2,233</b>										<b>1,833</b>

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

Remarks1) 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.

Remarks2) 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

註1) 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、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。

註2) 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)

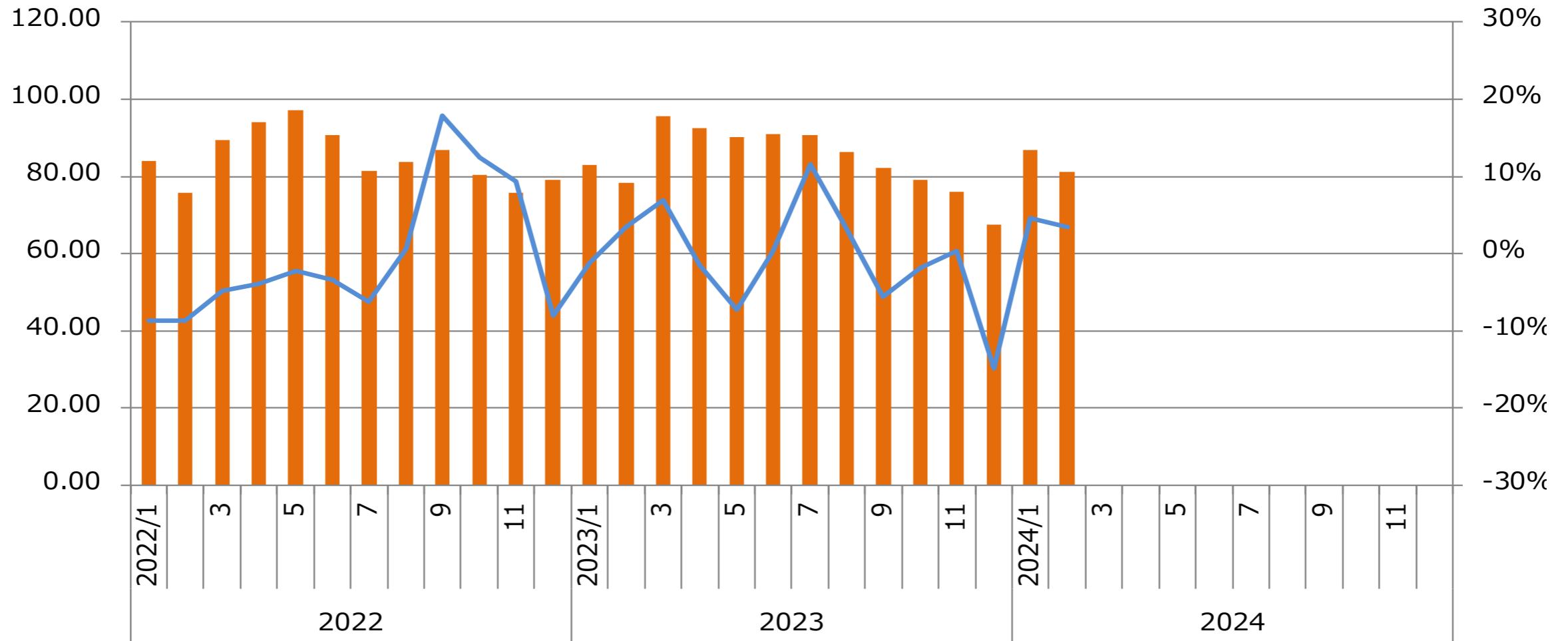
China Crude Steel Production

中国 粗鋼生産量

(mm ton)  
(百万トン)

Monthly Crude Steel Product  
各月粗鋼生産量

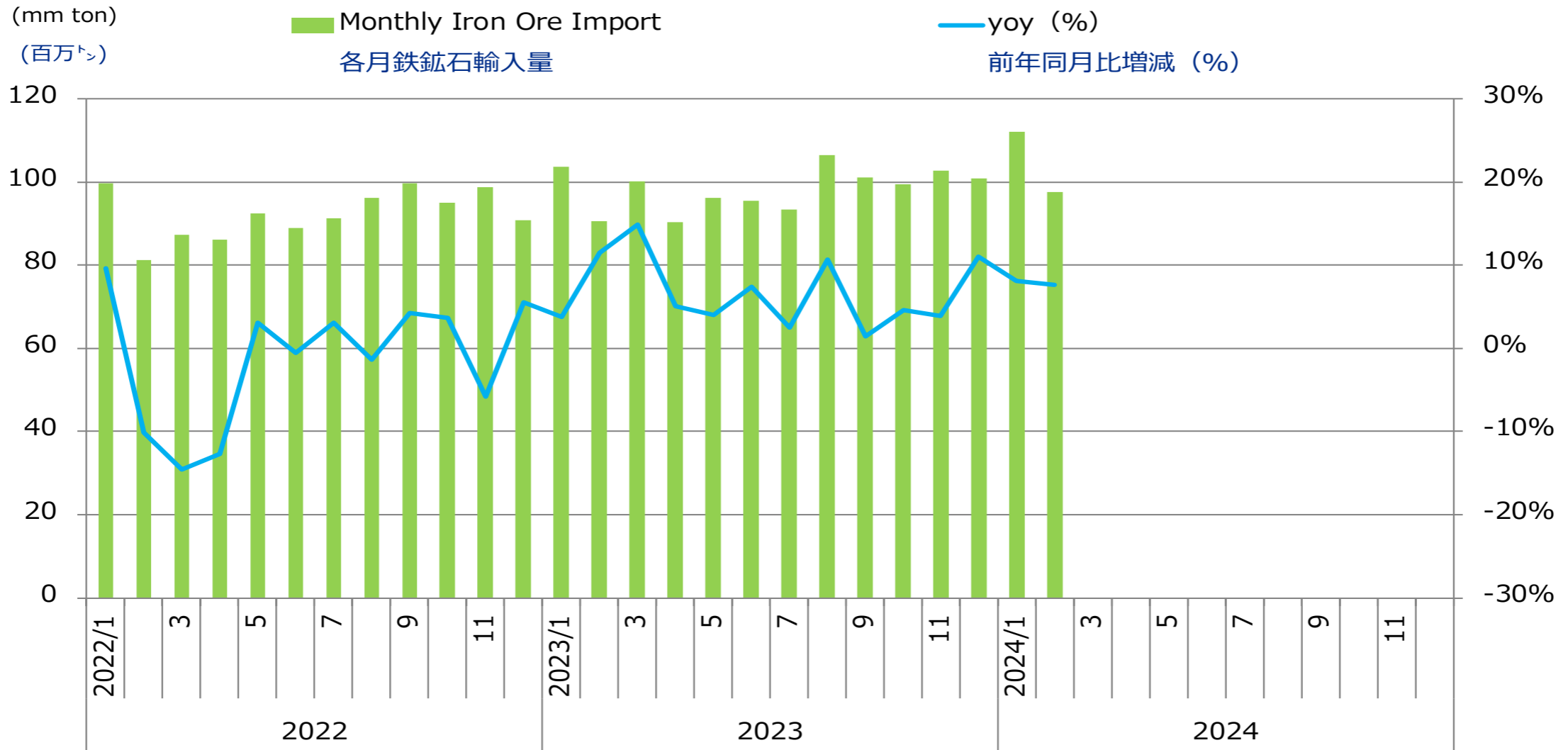
yoy (%)  
前年同月比増減 (%)



Source : WSA 出所 : 世界鉄鋼協会

China Iron Ore Import

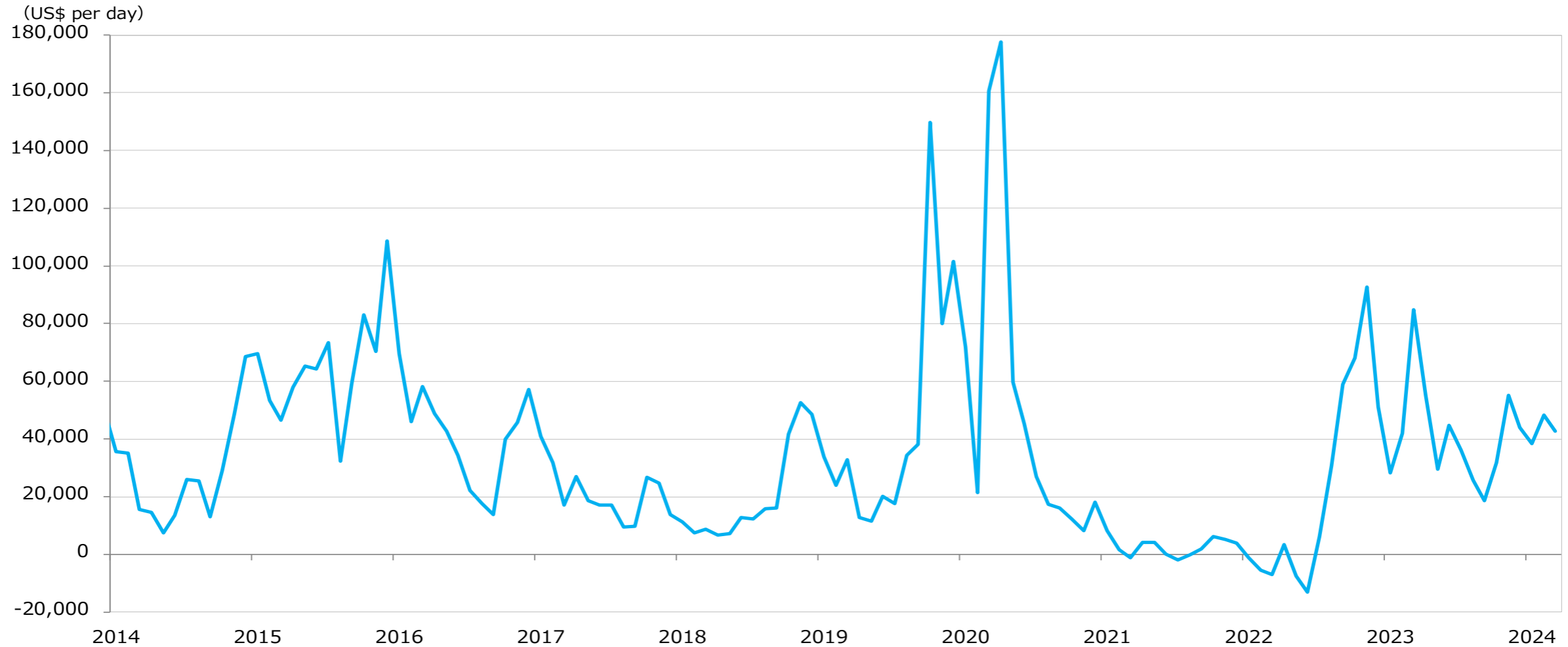
中国 鉄鉱石輸入量



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)

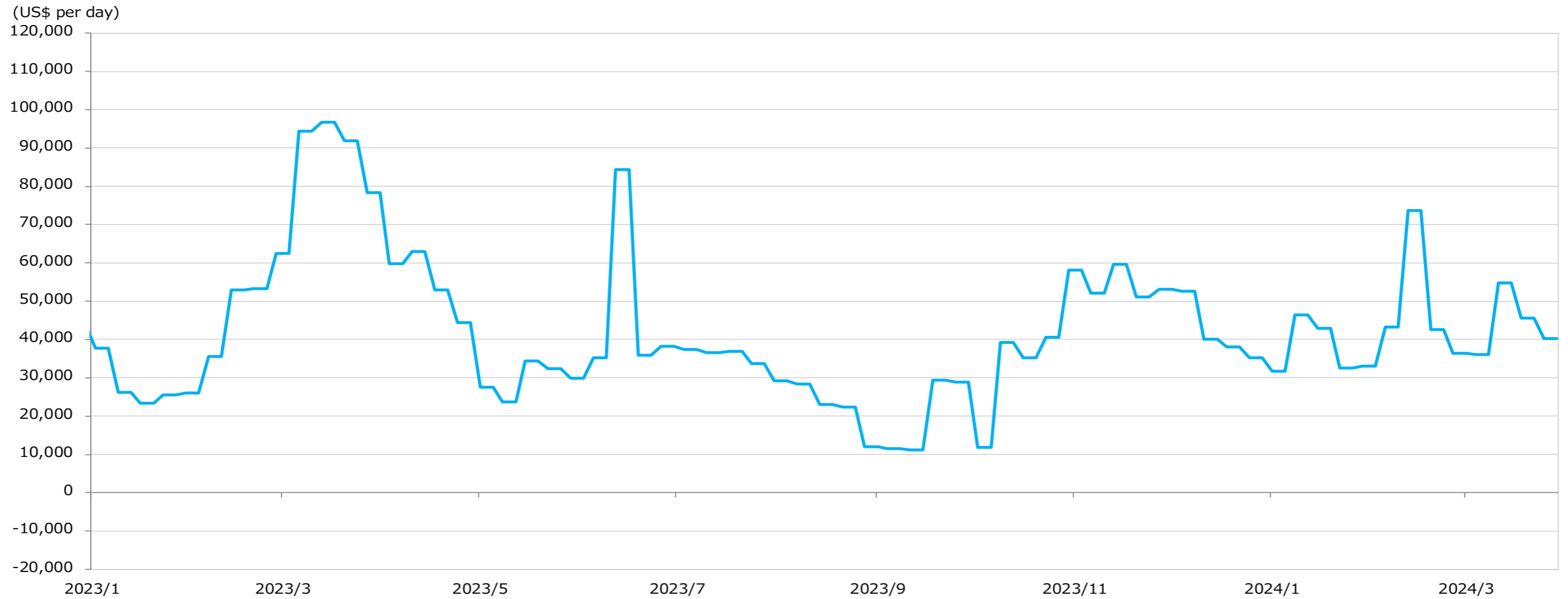


Source: MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

VLCC Market (Spot Earning) : Weekly (AG→JPN)

VLCC市況 (備船料) : 週次 (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	2023	28,223	41,999	84,755	55,019	29,519	44,695	36,136	25,784	18,611	31,711	55,249	43,862	41,297
	<b>2024</b>	<b>38,401</b>	<b>48,169</b>	<b>42,650</b>										<b>43,073</b>

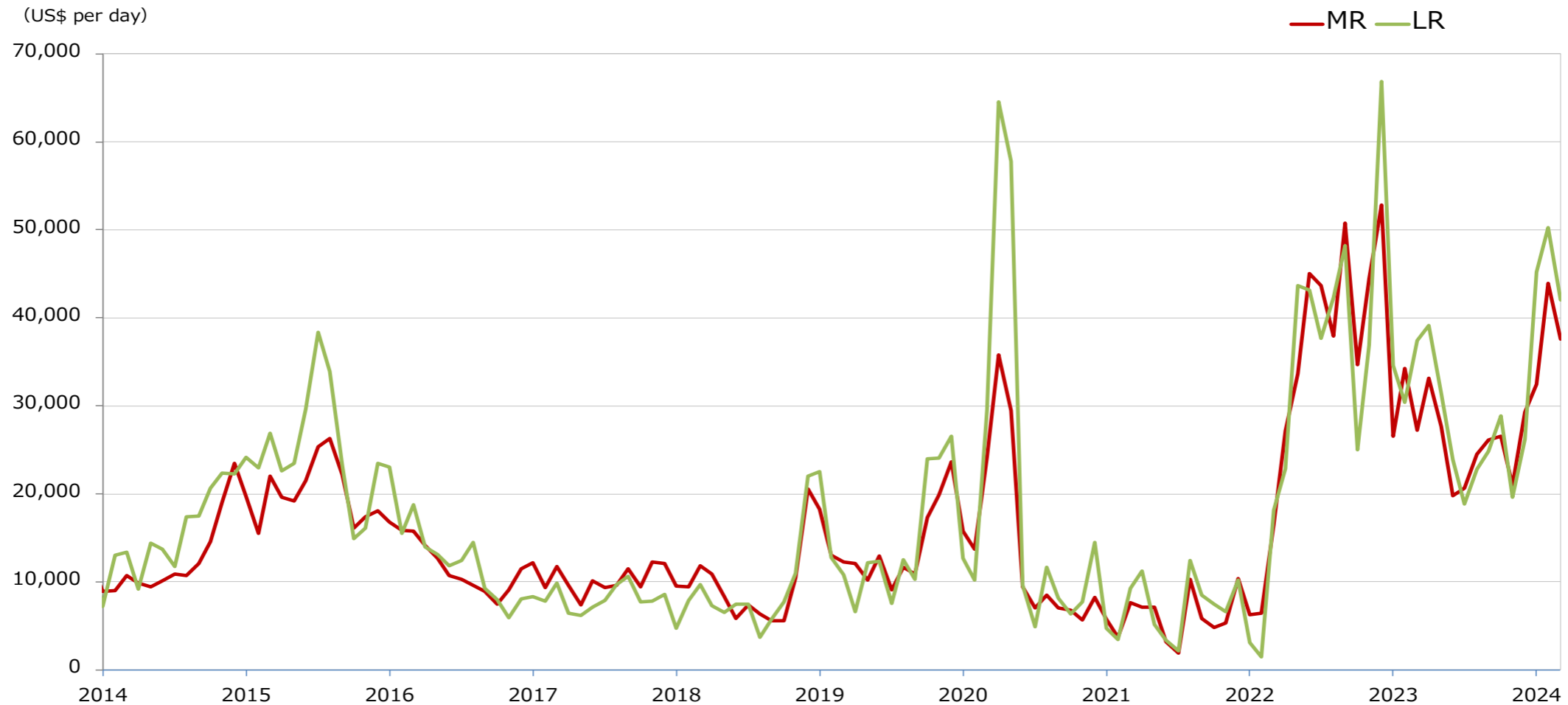
Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成



Product Tanker Markets (Spot Earnings) : Monthly Average (LR : AG→JPN/MR : Average of 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航路平均)



Source: MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

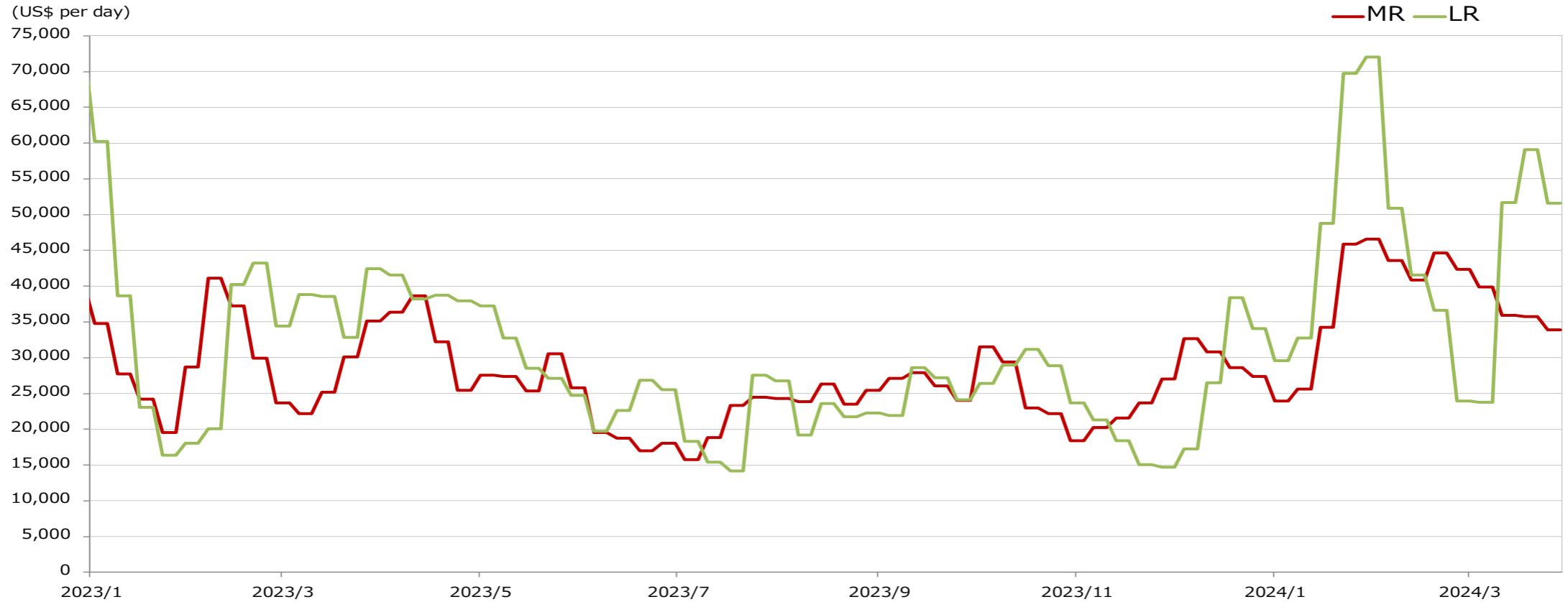
Remarks) MR Product Tanker market is simple average of main 5 trades: Europe - US, US - Europe, Singapore - Australia, South Korea - Singapore, and India - Japan, which is available from 2011/1.

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 : Average of Main 5 Trades)

プロダクト船市況 (傭船料)

: 週次 (LR型 : アラビア湾→日本/MR型 : 主要5航路平均)

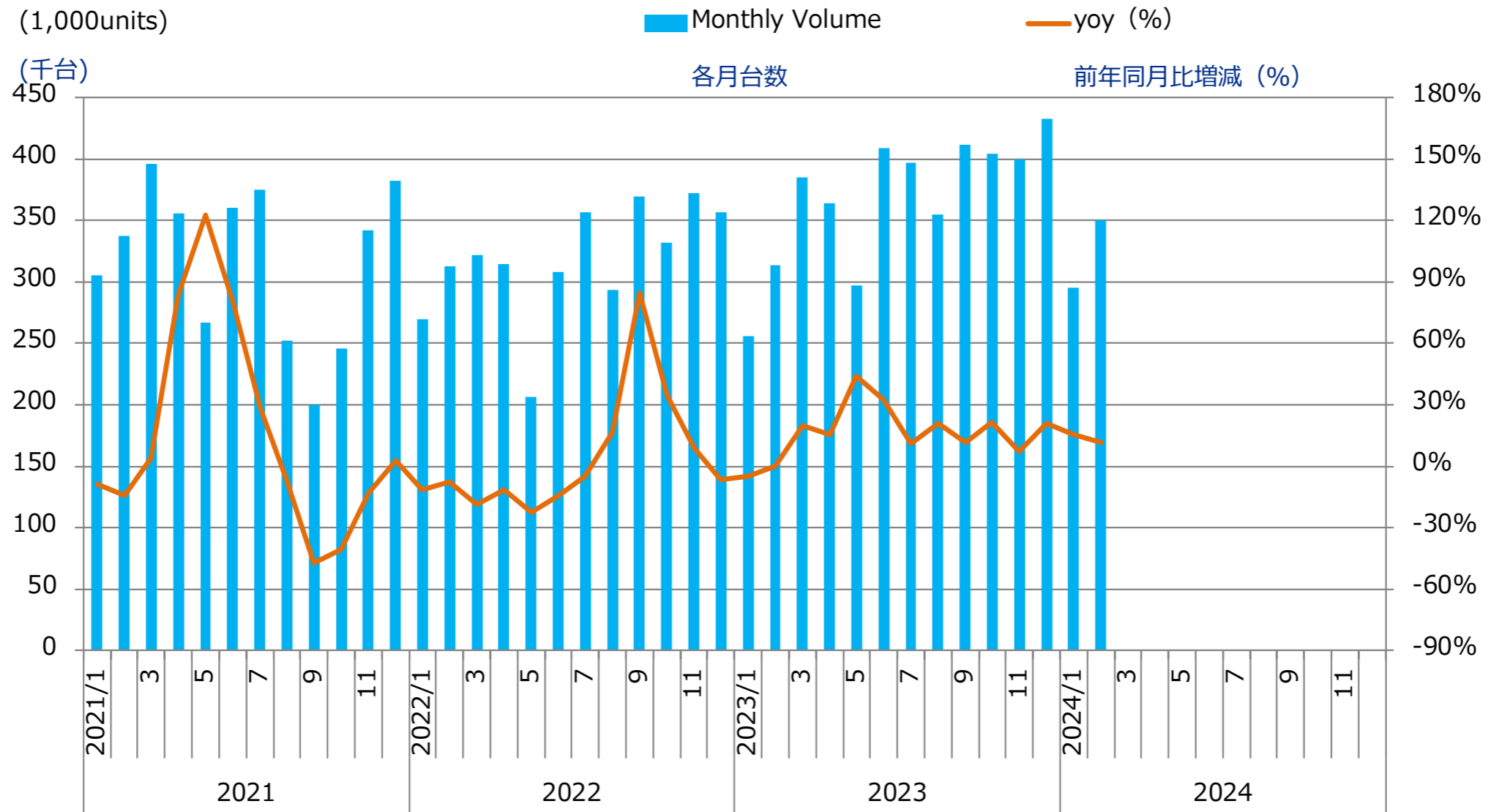


Monthly Average 月間平均		Jan. 1月	Feb. 2月	Mar. 3月	Apr. 4月	May. 5月	Jun. 6月	Jul. 7月	Aug. 8月	Sep. 9月	Oct. 10月	Nov. 11月	Dec. 12月	Average 平均
LR	2023	34,581	30,381	37,412	39,103	31,402	23,889	18,858	22,824	24,819	28,877	19,616	26,179	28,162
	<b>2024</b>	<b>45,234</b>	<b>50,265</b>	<b>42,017</b>										<b>45,839</b>
MR	2023	26,581	34,261	27,244	33,167	27,694	19,824	20,620	24,493	26,127	26,540	20,981	29,313	26,404
	<b>2024</b>	<b>32,435</b>	<b>43,919</b>	<b>37,564</b>										<b>37,972</b>

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)

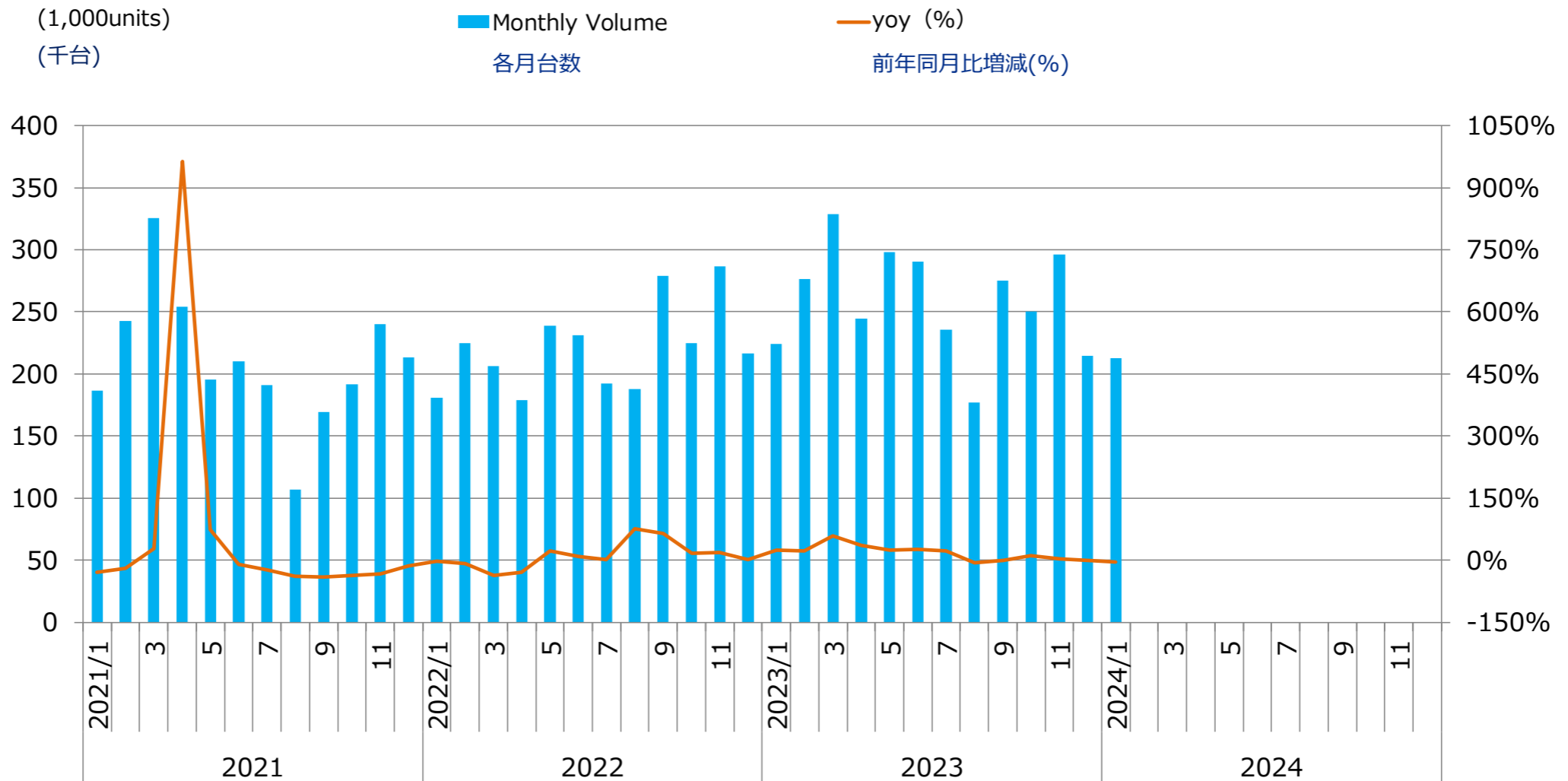
日本出し自動車輸出台数 (新車)



Source : JAMA 出所 : 日本自動車工業会

## Car Export from Germany (Brand-new vehicles)

### ドイツ出し自動車輸出台数 (新車)



Source/出所: Verband der Automobilindustrie

Remarks 1) This data shows all vehicles produced in Germany which are exported to destinations outside of Germany with all means of transport.

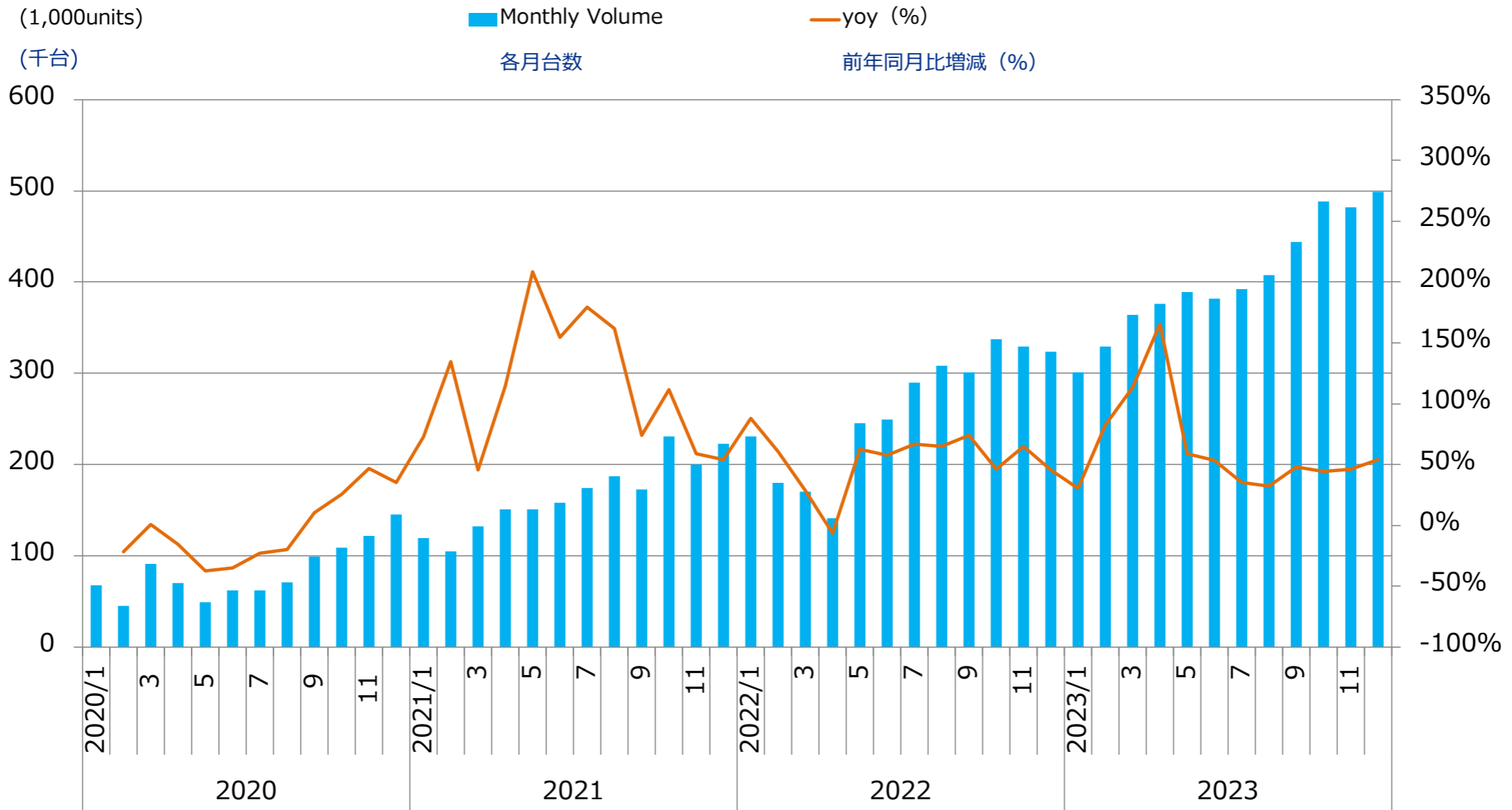
Remarks 2) short leg transportation within Europe is also included in this data. Within Europe: Outside Europe = 55%: 45% (CY2022 results)

註1) 本データは、輸送手段に限らず、ドイツ国内で生産され、ドイツ国外へ輸出されるすべての自動車輸出台数を示しております。

註2) 欧州域内の短距離輸送も本データに含まれます。欧州域内：欧州域外 = 55%:45% (2022年実績)

Car Export from China (Brand-new vehicles)

中国出し自動車輸出台数（新車）



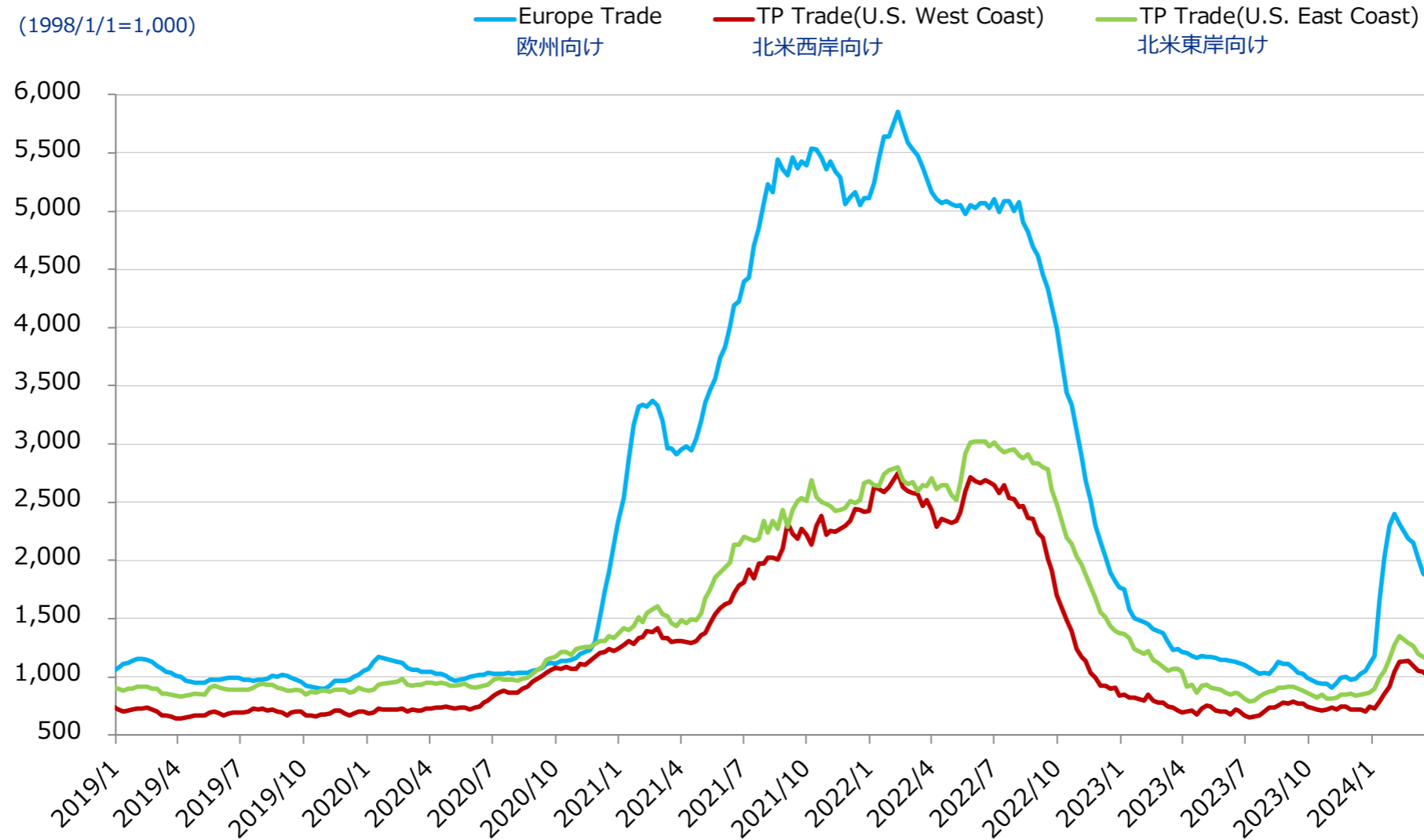
Source/出所 : China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)

CCFI (China Containerized Freight Index\*)

コンテナ船運賃市況 (CCFI : China Containerized Freight Index\*)

(1/1/1998=1,000)

(1998/1/1=1,000)



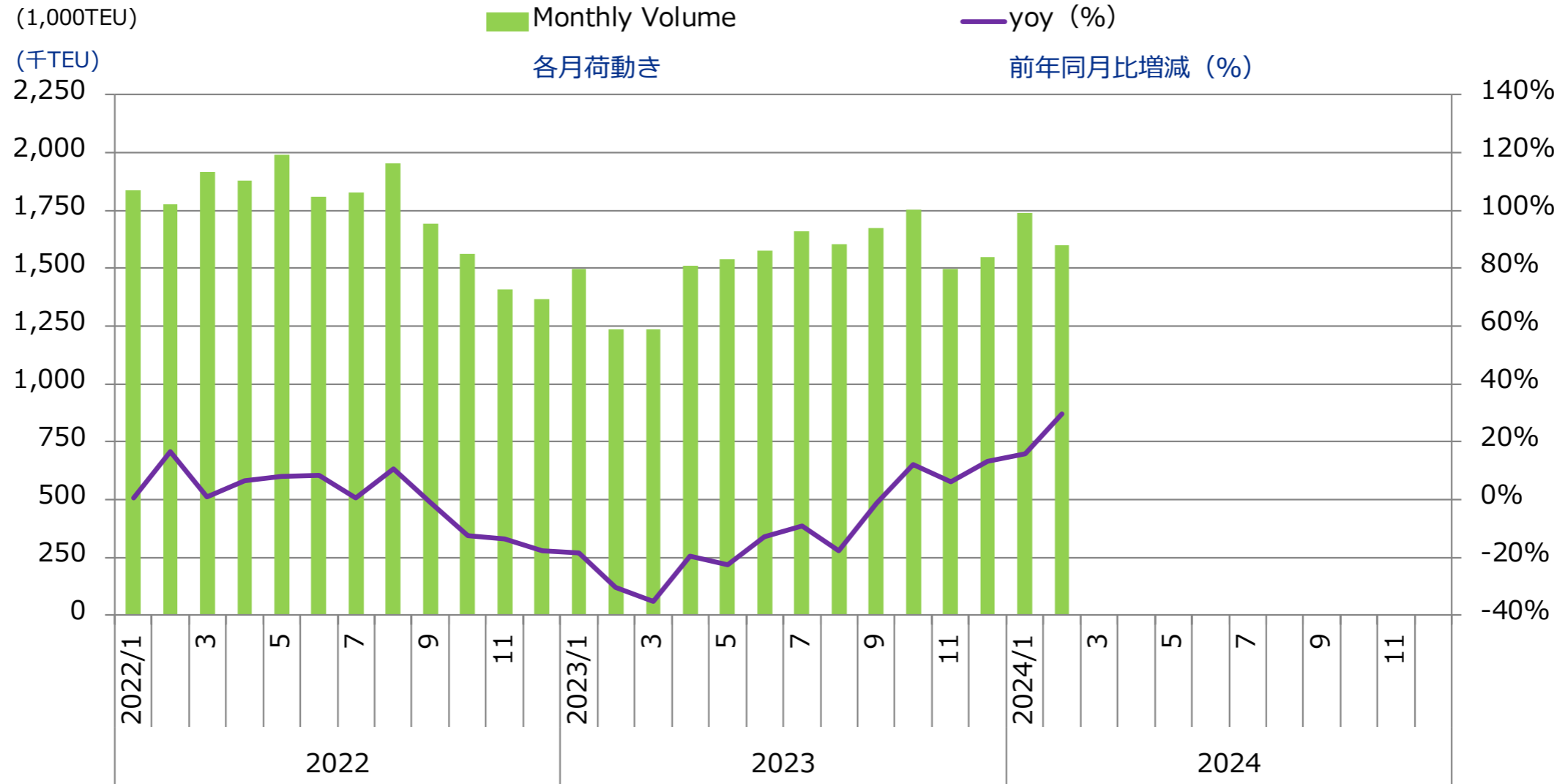
Source: SSE 出所：上海航運交易所

(\*)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）

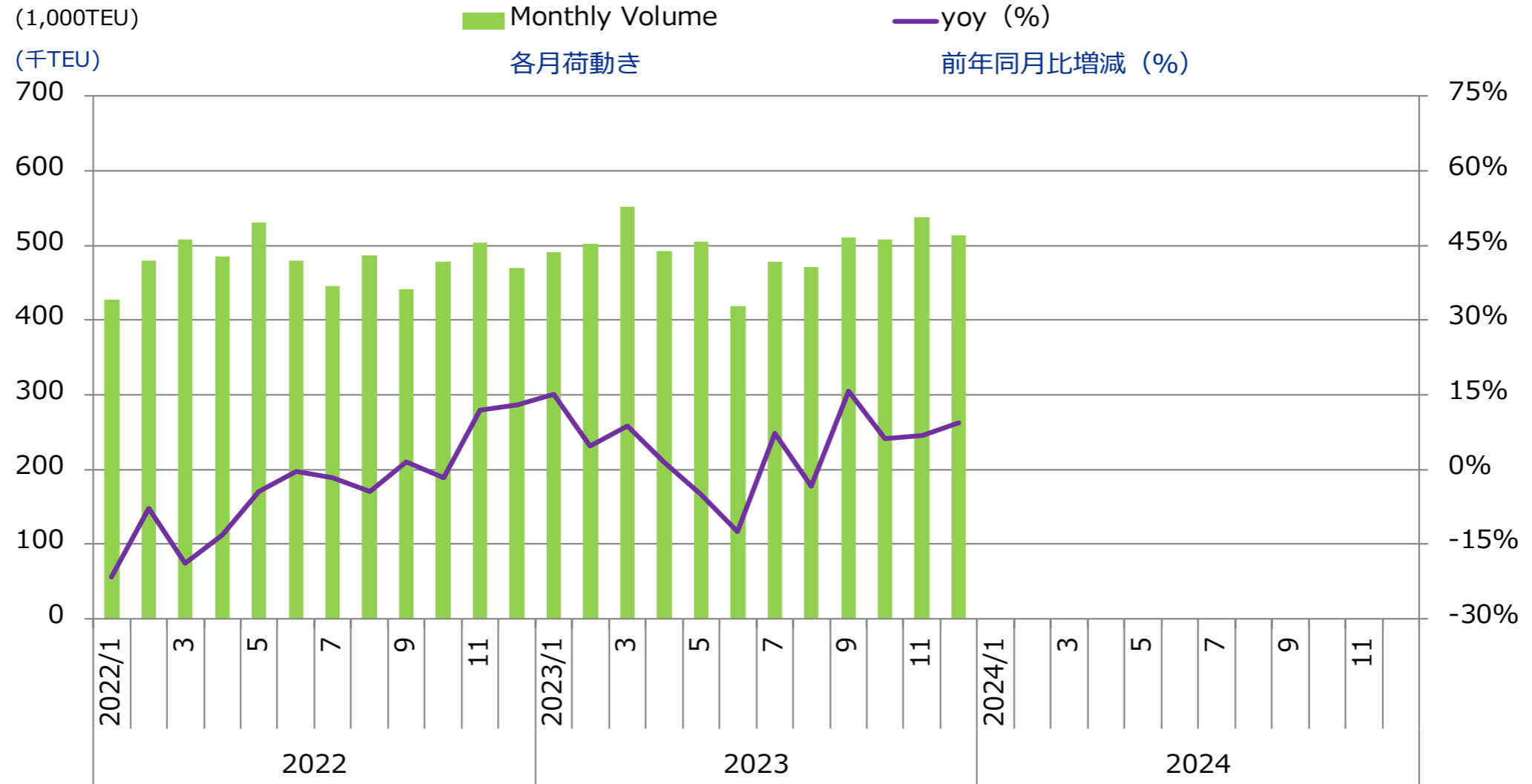


Source : Japan Maritime Center

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

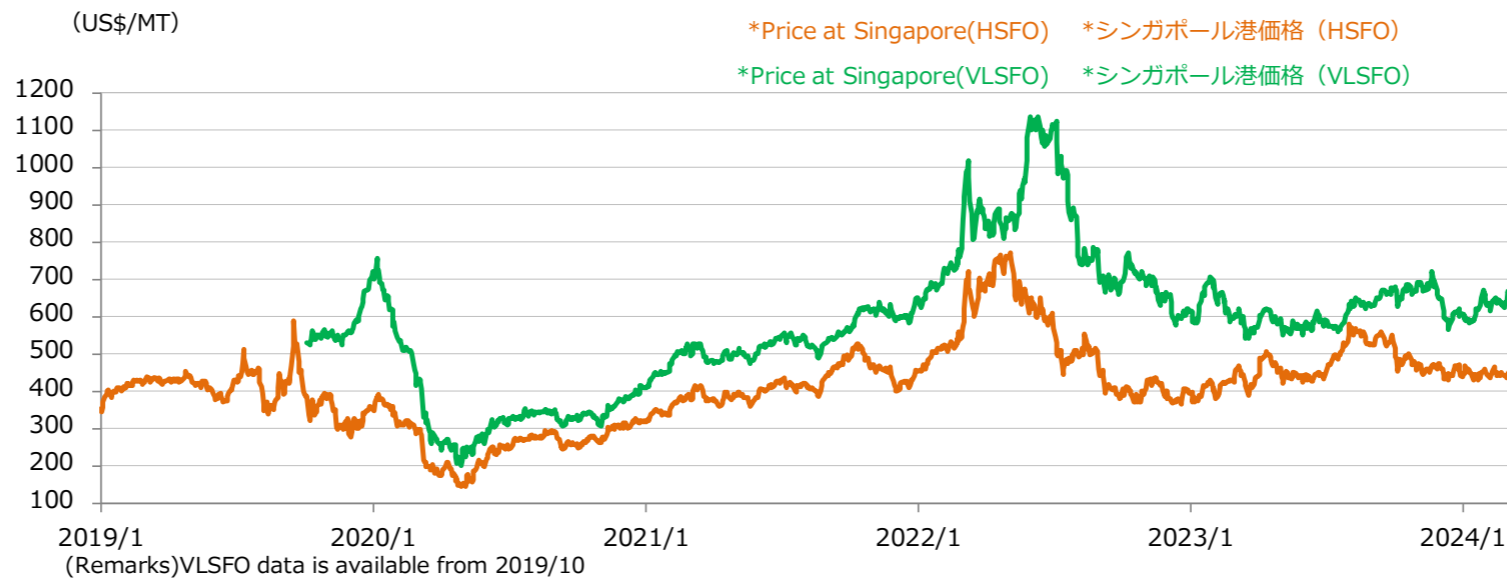


Exchange Rate

為替



- Bunker Price
- 燃料油価格



(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 around 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。

当社は現在約800隻の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。