

MARKET DATA

マーケット・データ

May. 2025

2025年05月

Contents 目次

02

Dry Bulker

- 02 Dry Bulker Markets
- 04 China Crude Steel Production
- 05 China Iron Ore Import

ドライバルク船

- 02 ドライバルク船市況
- 04 中国 粗鋼生産量
- 05 中国 鉄鉱石輸入量

06

Tanker

- 06 VLCC Market
- 08 Product Tanker Markets

油送船

- 06 VLCC市況
- 08 プロダクト船市況

10

Car Carrier

- 10 Car Export from Japan
- 11 Car Export from Germany
- 12 Car Export from China

自動車船

- 10 日本出し自動車輸出台数
- 11 ドイツ出し自動車輸出台数
- 12 中国出し自動車輸出台数

13

Containership

- 13 CCFI
(China Containerized Freight Index)
- 14 Cargo Movement
 - ・ CCFI
(China Containerized Freight Index)

コンテナ船

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

16

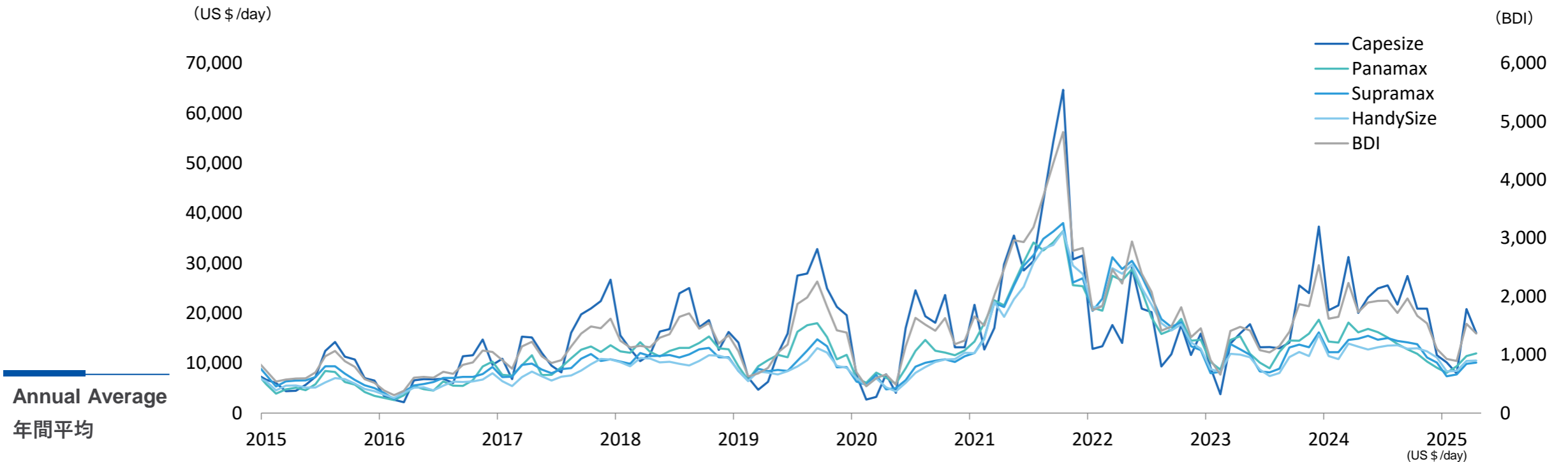
Exchange Rate / Bunker Price

- 16 Exchange Rate
- 16 Bunker Price

為替 / 燃料油価格

- 16 為替
- 16 燃料油価格

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



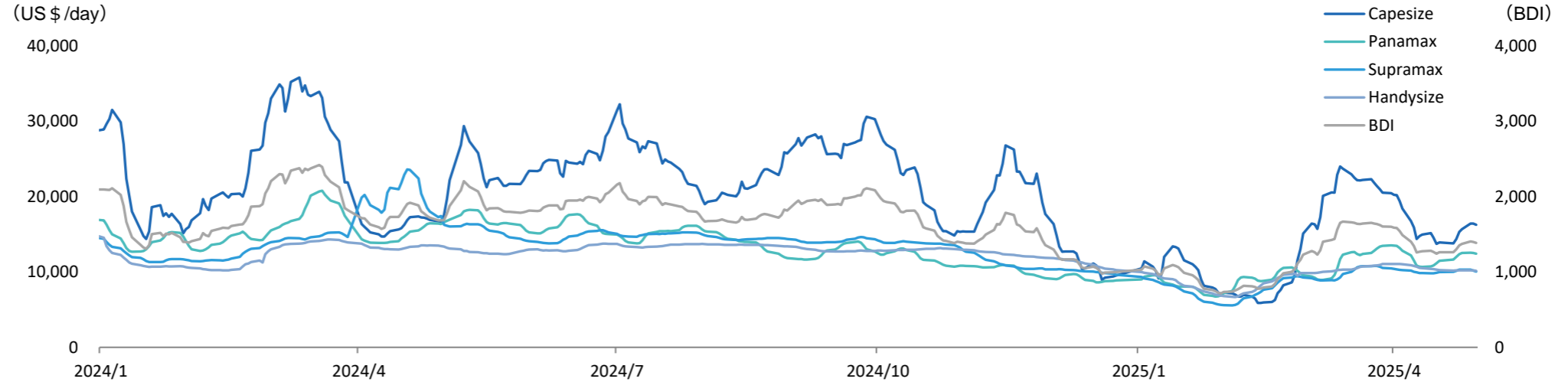
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (足元までの平均)
Capesize	CY 暦年	8,051	7,369	15,291	16,431	17,837	12,855	33,275	16,184	16,729	22,459	13,728
	FY 年度	7,309	9,429	15,778	15,358	16,805	16,012	32,642	14,760	20,616	19,586	16,022
Panamax	CY 暦年	5,505	5,614	10,292	12,984	12,341	9,899	26,735	20,692	12,962	14,052	10,196
	FY 年度	5,072	6,905	11,453	11,873	11,997	12,709	27,914	17,735	14,044	12,578	11,951
Supramax	CY 暦年	6,939	6,188	9,362	11,472	9,885	8,173	26,605	22,047	11,328	13,546	8,768
	FY 年度	6,259	7,274	10,032	10,767	9,543	10,631	28,728	18,339	12,072	12,378	10,093
Handysize	CY 暦年	5,596	5,372	7,984	10,474	9,246	8,002	25,546	21,250	10,530	12,635	9,419
	FY 年度	5,127	6,058	8,943	9,866	8,931	10,463	27,424	17,692	11,134	11,893	10,514
BDI	CY 暦年	713	676	1,153	1,348	1,341	1,056	2,931	1,930	1,398	1,747	1,179
	FY 年度	649	820	1,212	1,252	1,290	1,341	3,005	1,673	1,608	1,568	1,363

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research based on Clarksons Research

出所 : Clarksonsデータを基に当社作成 arksonsデータを基に当社作成

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	2024	20,565	21,557	31,245	20,034	23,145	24,924	25,542	21,714	27,410	20,903	20,899	11,573	22,459
	2025	10,150	7,936	20,802	16,022									13,728
Panamax	2024	14,300	14,095	18,128	16,137	16,825	16,168	15,114	13,828	12,766	11,875	10,306	9,085	14,052
	2025	8,049	9,375	11,411	11,951									10,196
Supramax	2024	12,183	12,175	14,641	14,863	15,473	14,664	15,005	14,431	14,146	13,774	11,114	10,087	13,546
	2025	7,369	7,746	9,865	10,093									8,768
Handysize	2024	11,409	10,778	13,888	13,301	12,702	13,154	13,500	13,573	12,873	12,971	12,351	11,127	12,635
	2025	8,330	8,418	10,415	10,514									9,419
BDI	2024	1,617	1,650	2,233	1,731	1,895	1,922	1,925	1,716	1,965	1,667	1,540	1,099	1,747
	2025	930	892	1,532	1,363									1,179

Source : MOL internal calculation based on Clarksons Research
出所 : Clarksonsデータを基に当社作成

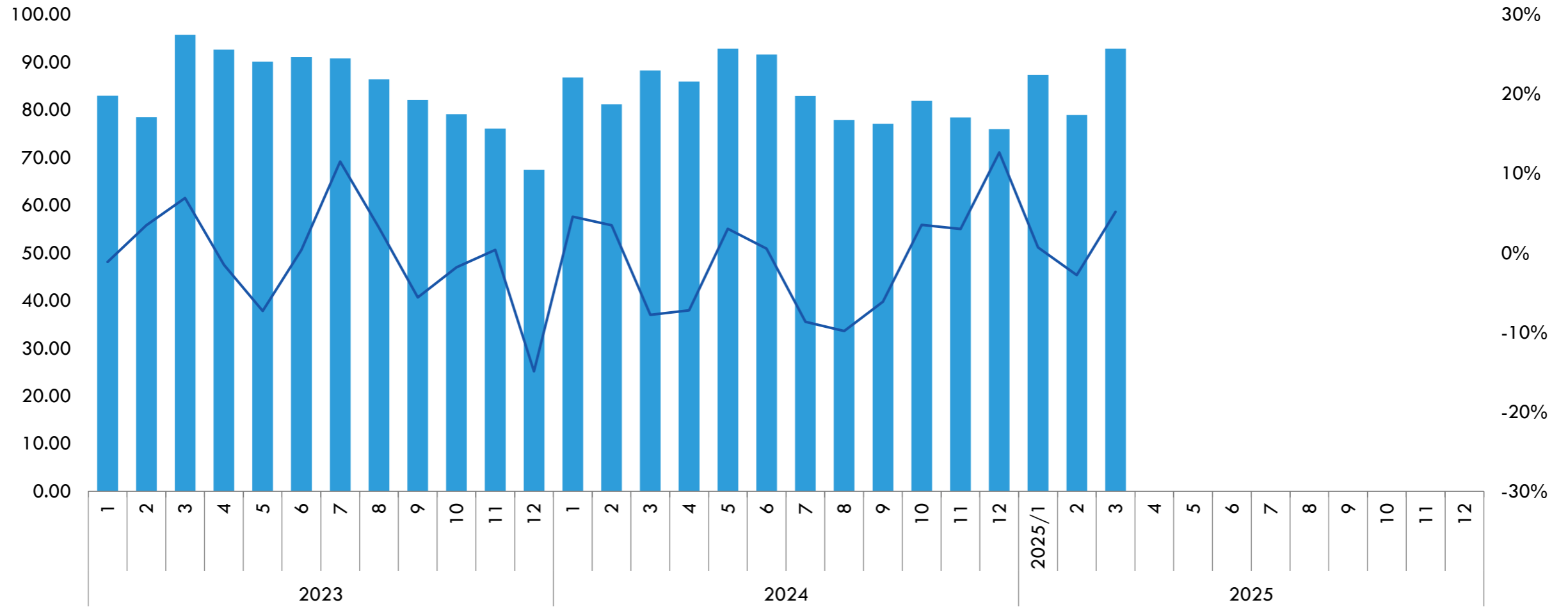
Remarks1) BDI(Baltic Dry Index) is calculated as an arithmetic average of the drybulker markets of the four different vessel types before March 2018 and the three different vessel types except for Handysize after March 2018. Therefore, a fluctuation of BDI does not always coincide with those of the four 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ことは限りません。
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)
ケーブサイズ: 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

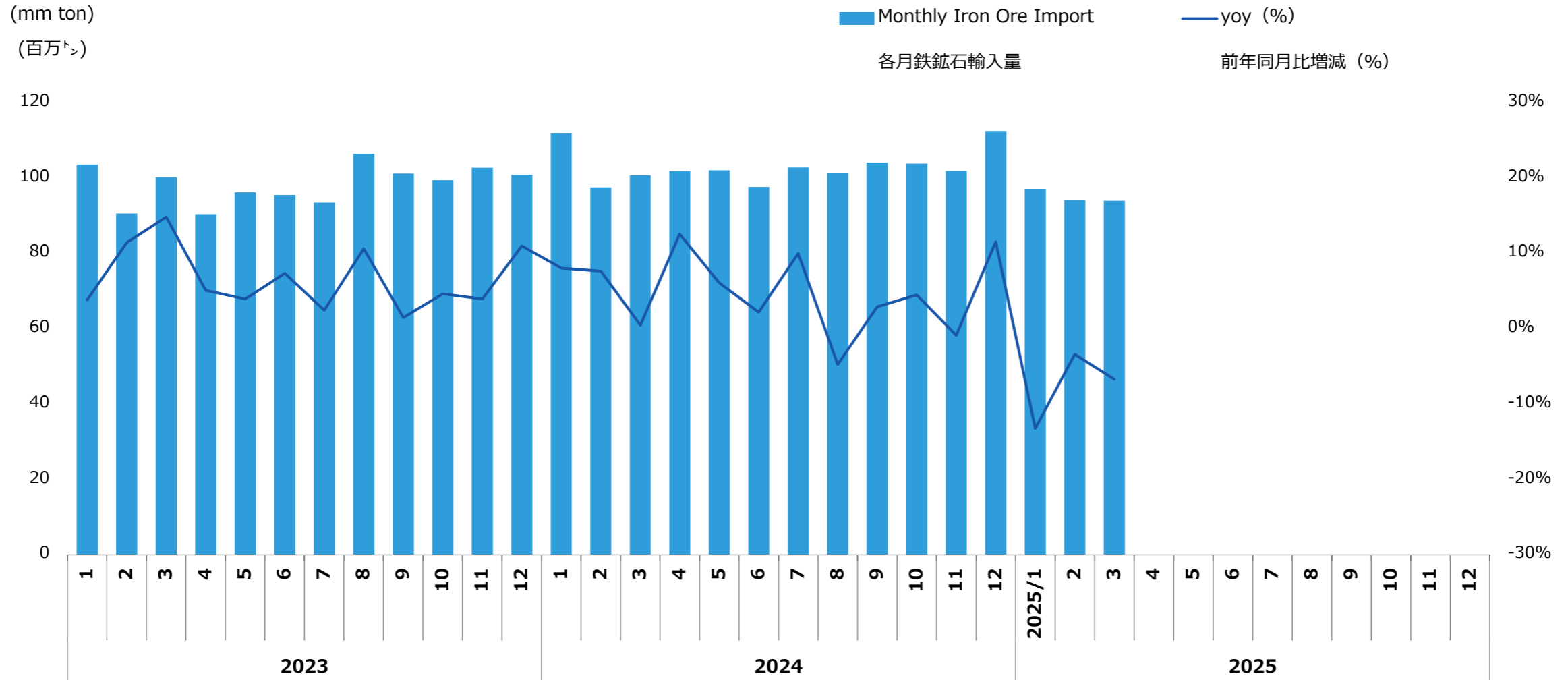
中国 粗鋼生産量

(mm ton)
(百万トン)



China Iron Ore Import

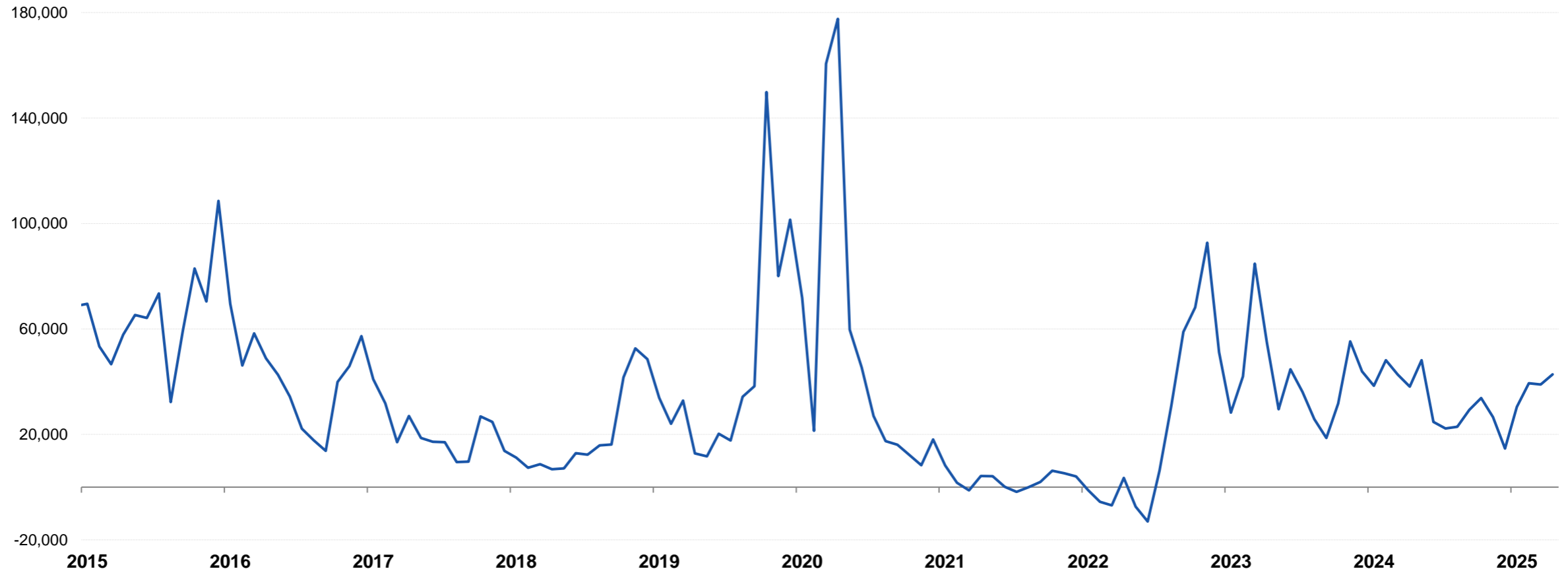
中国 鉄鉱石輸入量



VLCC Market (Spot Earning) : Monthly Average (AG→JPN)

VLCC市況 (傭船料) : 月間平均 (アラビア湾→日本)

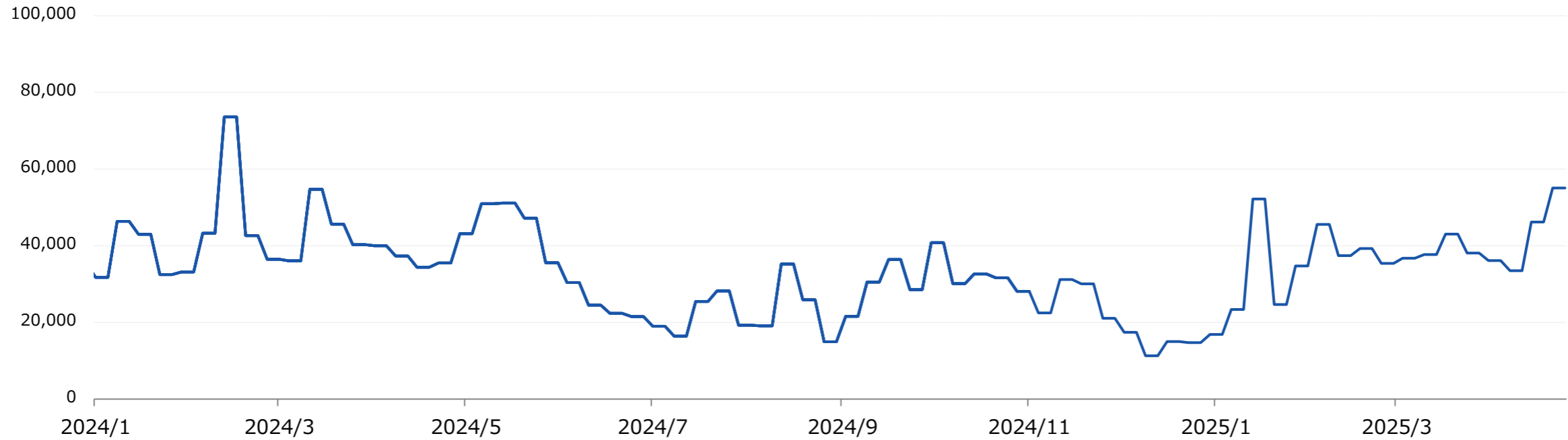
(US\$ per day)



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 (傭船料) : 週次 (アラビア湾→日本)

(US\$ per day)



Monthly Average

月間平均

		(US\$ Per day)												
		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	2024	38,401	48,169	42,650	36,822	45,605	24,707	22,261	22,896	29,275	33,804	26,594	14,611	32,150
	2025	30,382	39,419	38,906	42,724									37,858

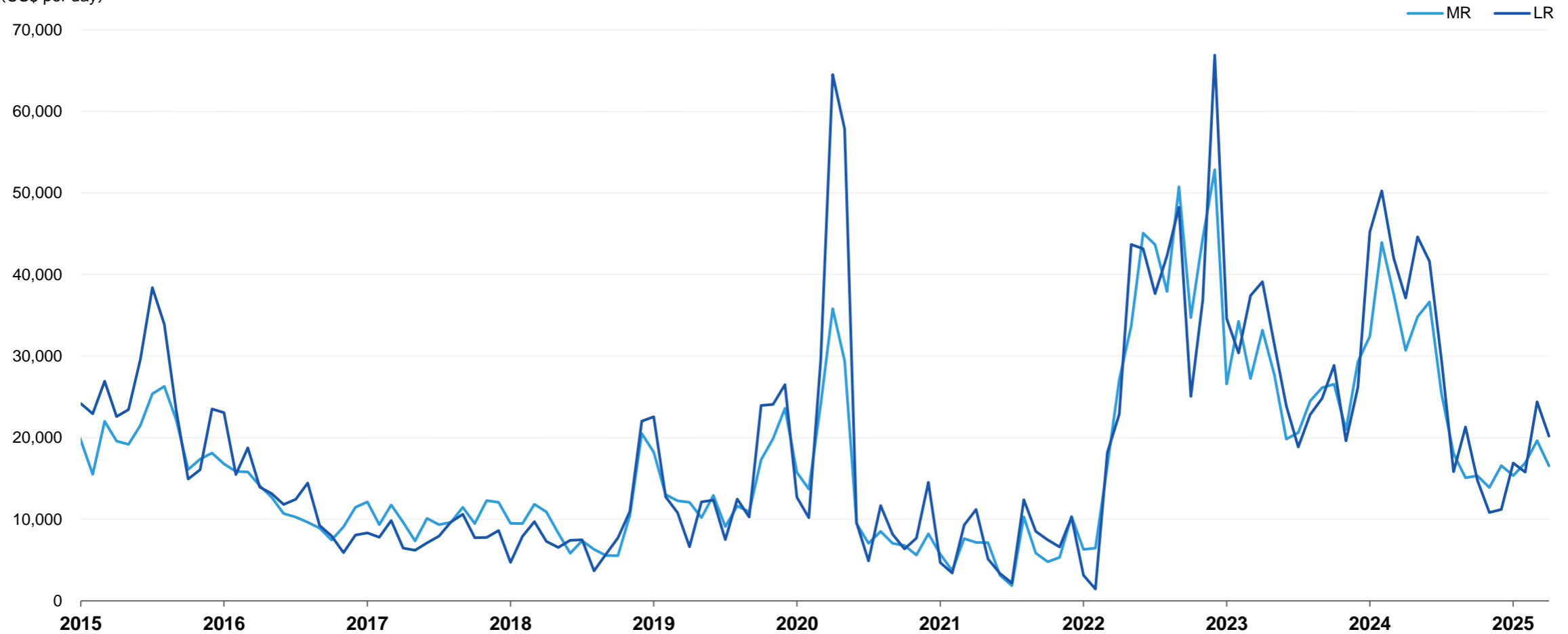
Source : MDL internal calculation based on Clarksons Research

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)

(US\$ per day)



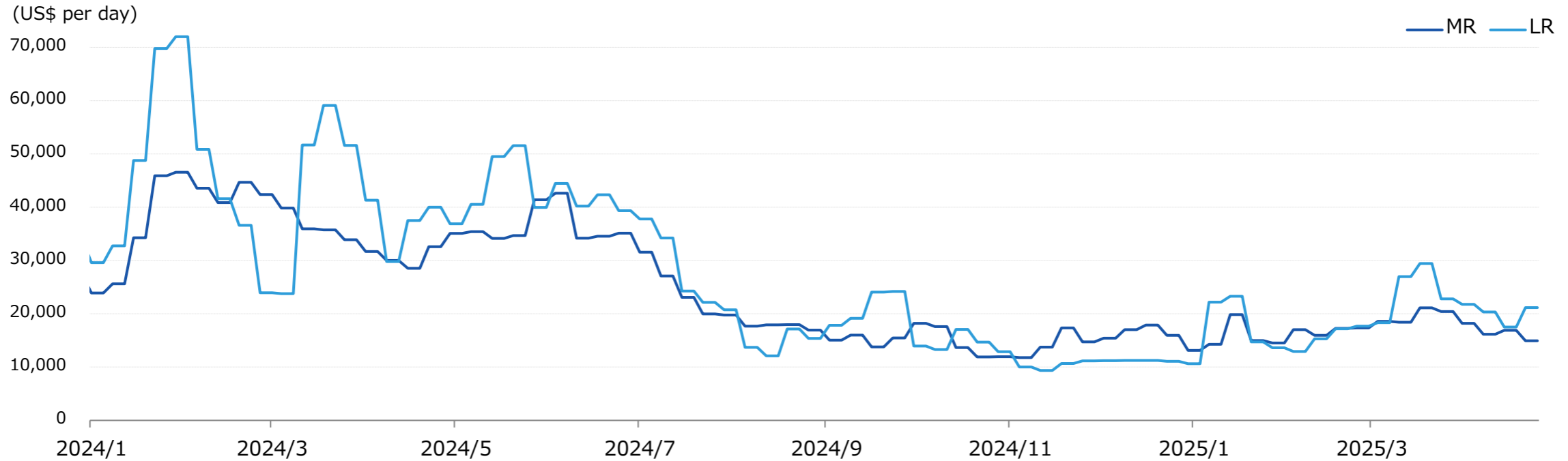
Remarks) MR Product Tanker market is simple average of main 5 trades: Europe - US, US - Europe, Singapore - Australia, South Korea - Singapore, and India - Japan, which is available from 2011/1.

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月から掲載。

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) : 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

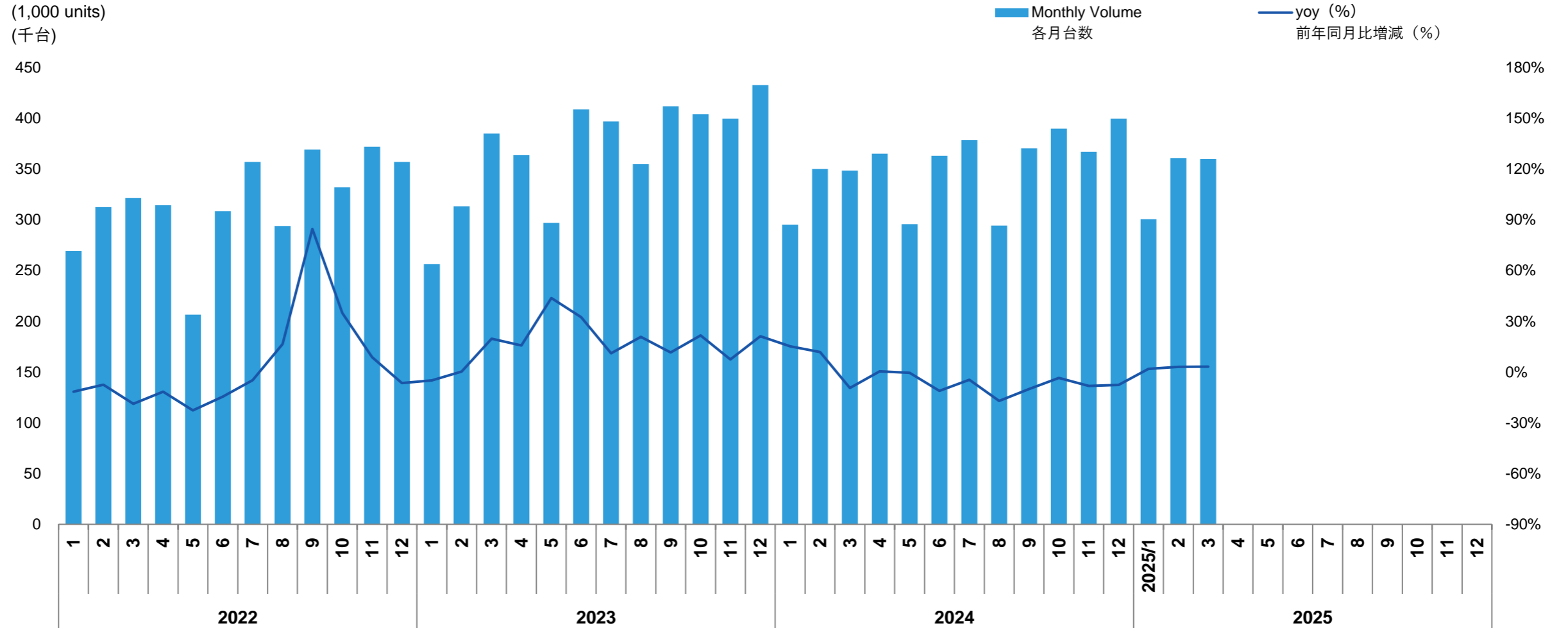
		Jan. 1月	Feb. 2月	Mar. 3月	Apr. 4月	May. 5月	Jun. 6月	Jul. 7月	Aug. 8月	Sep. 9月	Oct. 10月	Nov. 11月	Dec. 12月	Average 平均
LR	2024	45,234	50,265	42,017	37,158	43,689	41,601	29,605	15,828	21,323	14,756	10,820	11,192	30,291
	2025	16,895	15,773	24,385	20,201									19,313
MR	2024	32,435	43,919	37,564	30,711	36,136	36,625	25,426	18,045	15,076	15,331	13,901	16,580	26,812
	2025	15,351	16,909	19,635	16,542									17,109

Source :MOL internal calculation based on Clarksons Research

出所 :Clarksonsデータを基に当社作成

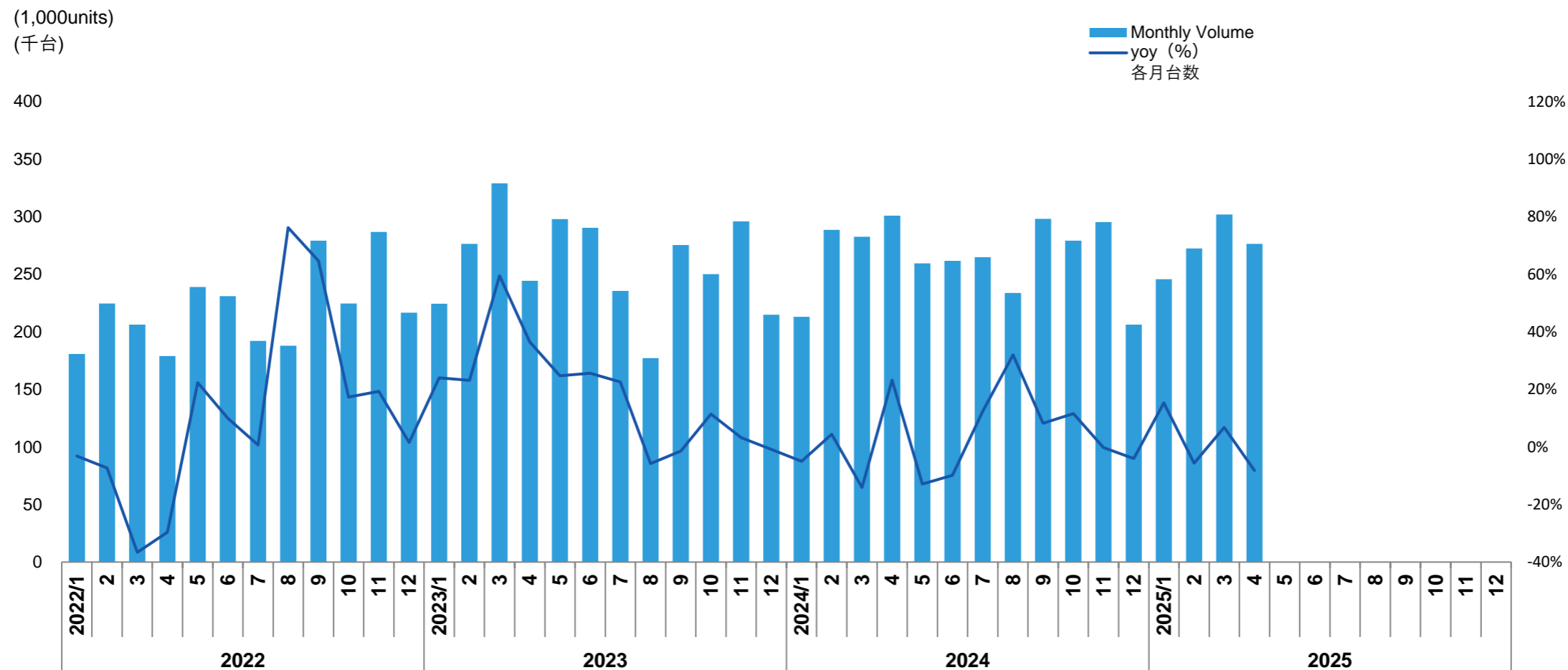
Car Export from Japan (Brand-new vehicles)

日本出し自動車輸出台数 (新車)



Car Export from Germany (Brand-new vehicles)

ドイツ出し自動車輸出台数 (新車)



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 = 57%: 43% (CY2023 results)

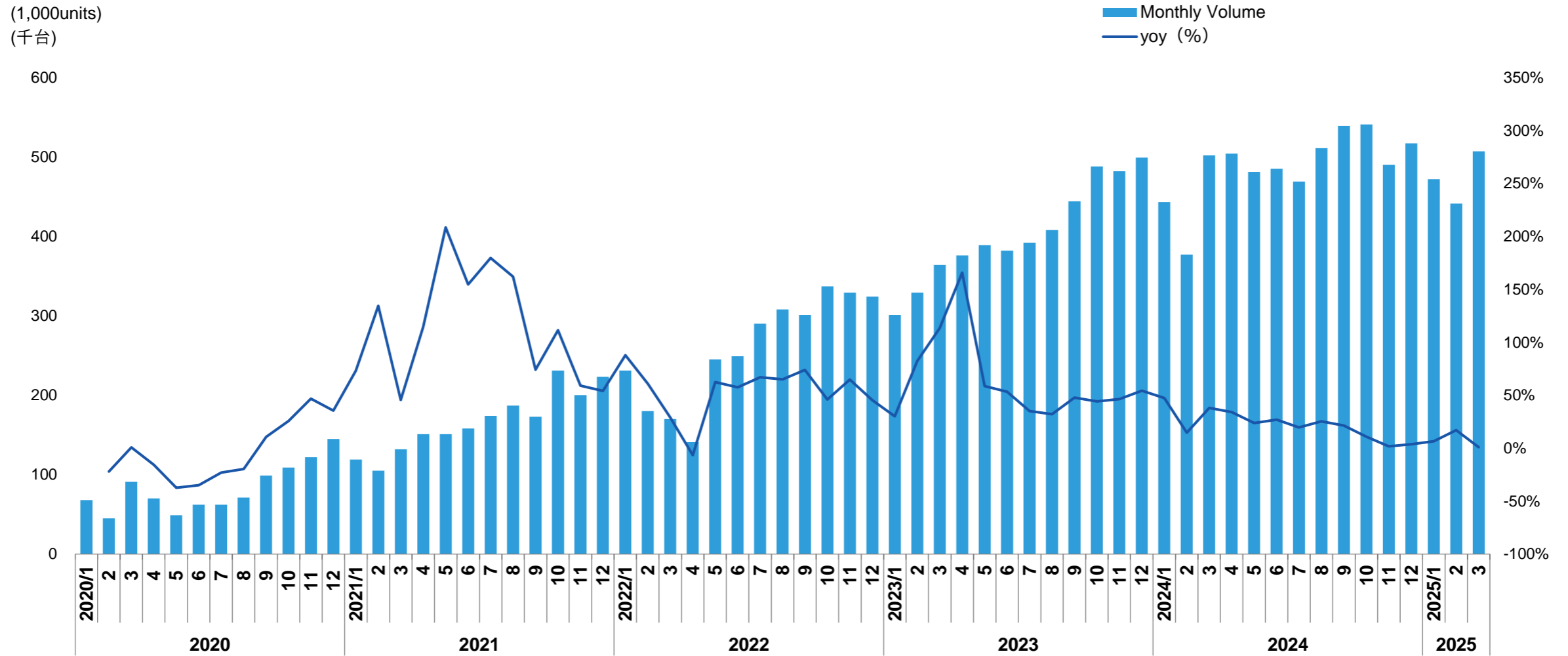
註1) このデータは、輸送手段に限らず、ドイツ国内で生産され、ドイツ国外へ輸出されるすべての自動車輸出台数を示しております。

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=57%:43% (2023年実績)

Source/出所：Verband der Automobilindustrie

Car Export from China (Brand-new vehicles)

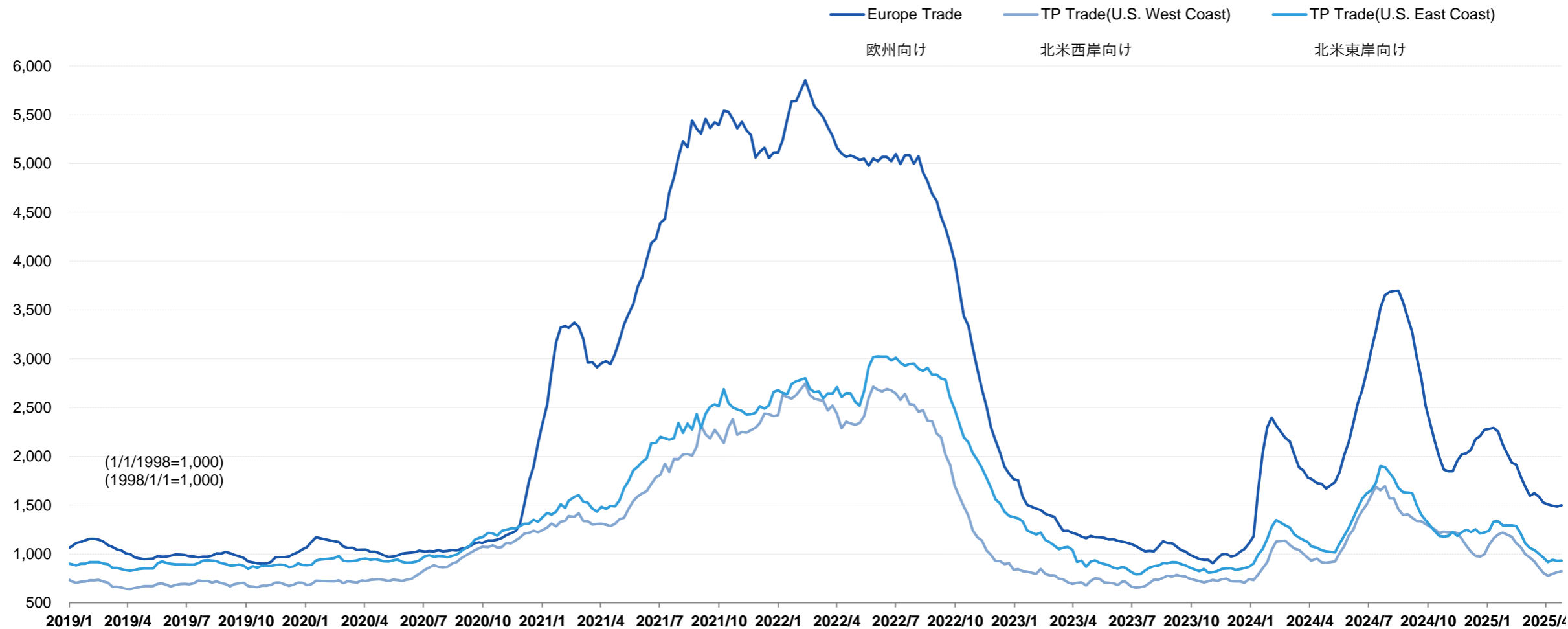
中国出し自動車輸出台数（新車）



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*)

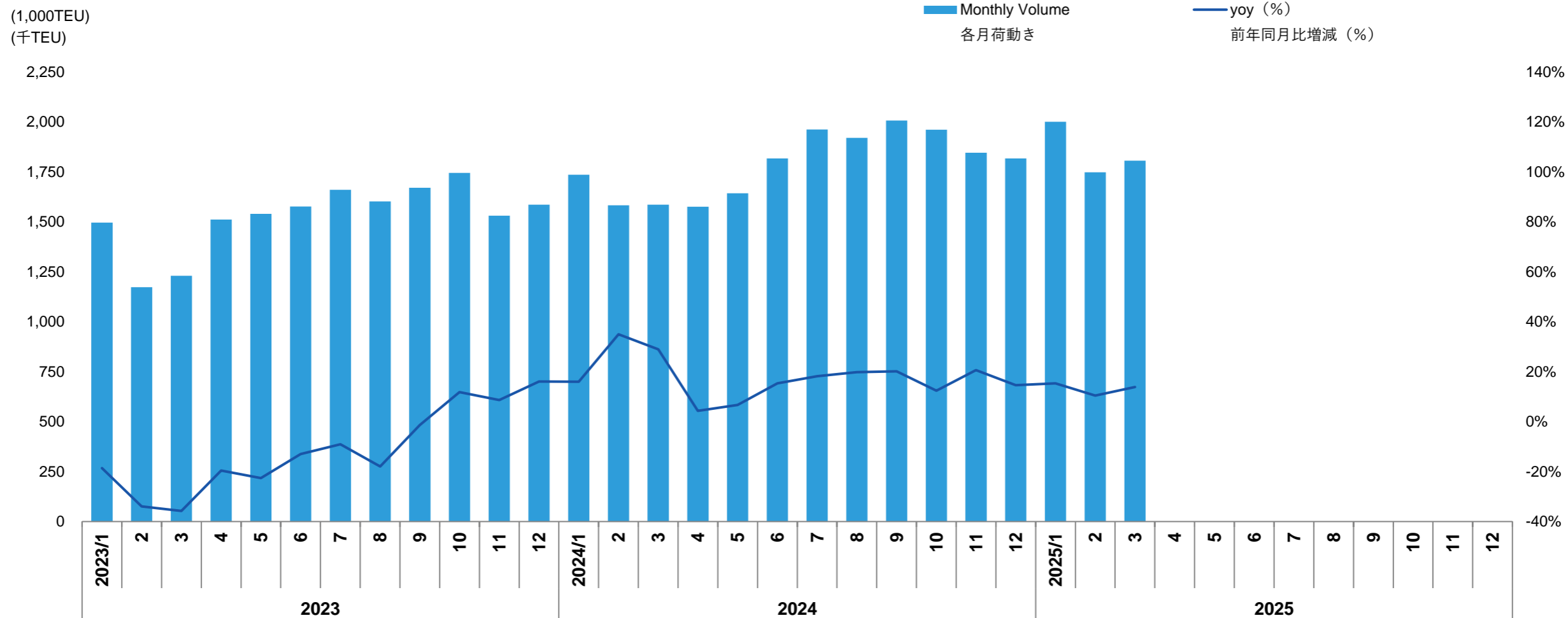


(*)CCFI reflects the freight rate trend for container exports from China only, which does not always match the overall trend for container exports from Asia.

(*)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)

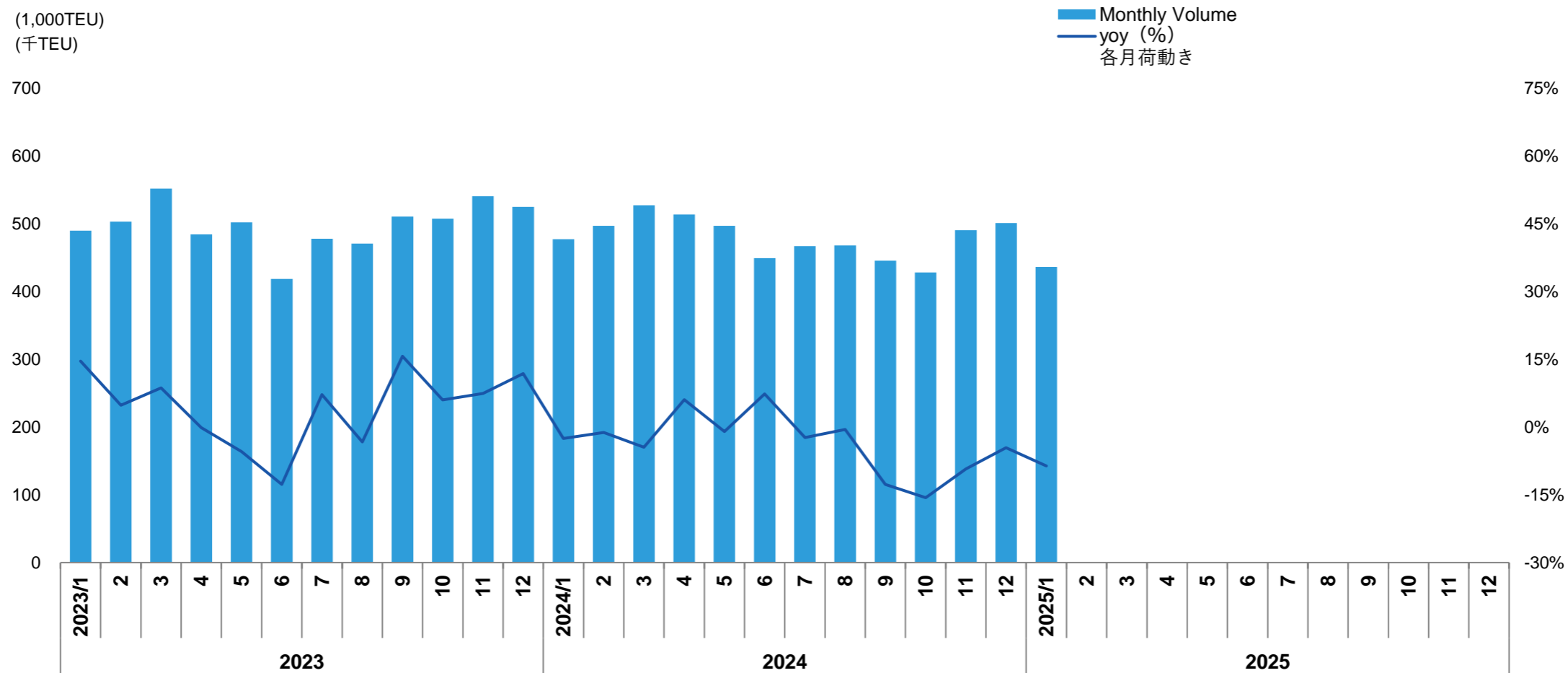
コンテナ荷動き量推移 : 北米航路 (往航)



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。