

海運経営

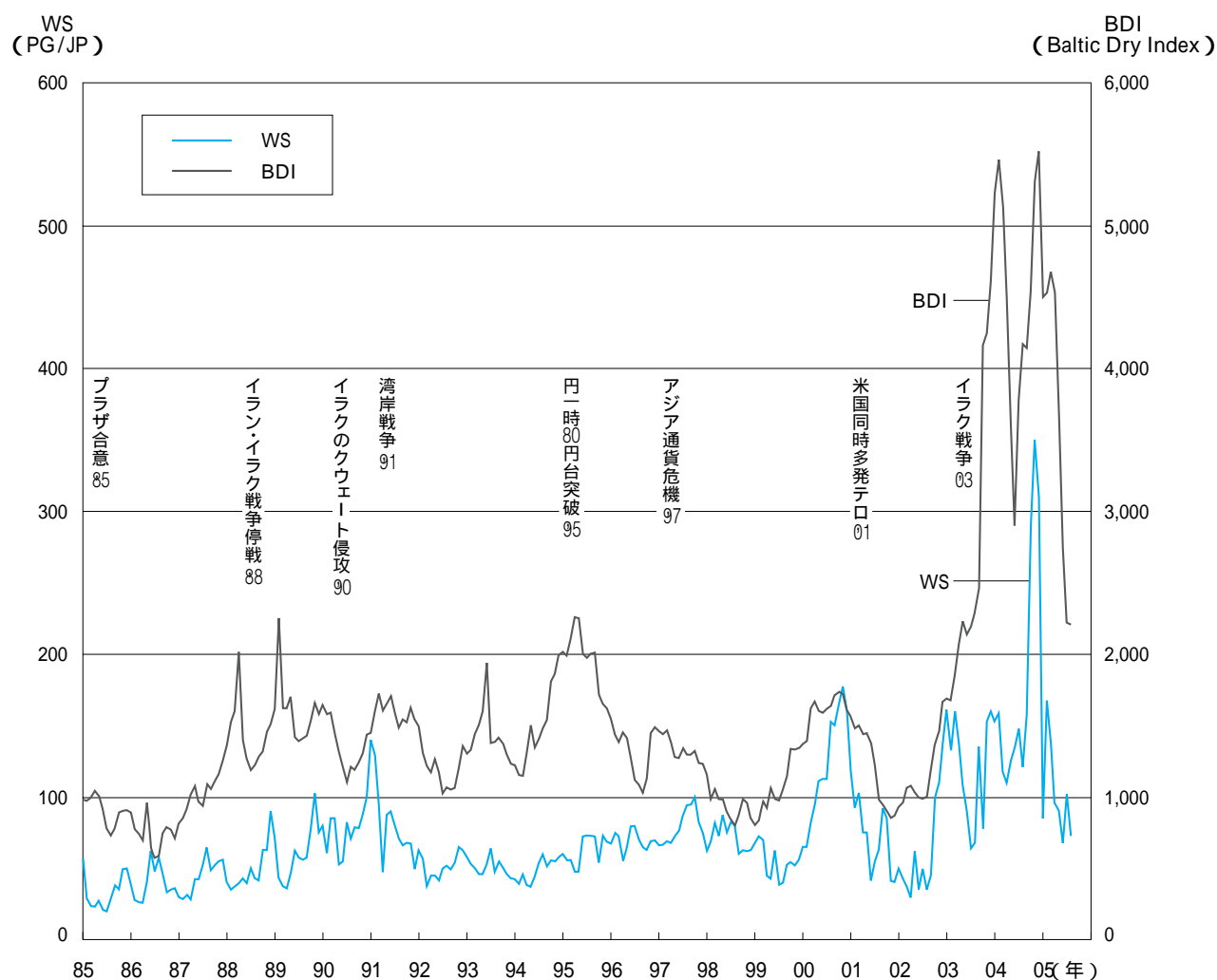
資料 1 - 6 別添 2

「日本海運の現状」(社)日本船主協会
2006年1月(11ページ)より

1. 海運市況

2004年のタンカー市況は、主として米国、中国及び東南アジアの旺盛な石油需要の伸び、石油輸入国の低い在庫水準などに伴う荷動きなどが寄与し、夏場の不需要期も堅調に推移し、2004年末には一時WS300(PG/JP,VLCC)を越す記録的な水準となるなど、乱高下はあるものの全体として堅調に推移した。

2004年の不定期船市況は、年央に軟化したものの期を通じて中国による旺盛な鉄鋼原料需要から荷動きが高水準で推移し、船型、船種を問わず7月以降に急騰する展開となり、ハンディサイズを中心として高水準を維持した。



注) 出所: BDIはThe Baltic Exchange、WSは日本郵船調査グループ資料による。

BDI(Baltic Dry Index): 乾貨物の海上輸送運賃指数(総合指数, 1985年1月を基準(= 1,000))

The Baltic Exchangeが毎営業日に、ドライマーケットの成約情報を1985年以来、一定の基準で継続発表している指数であり、乾貨物運賃の変動推移を示している。

WS(World Scale Rate)はVLCC(20万D/W以上)、積地はPG(ペルシャ湾)/ 揚地は日本。