

連 載

経済金融用語の基礎知識 < 第 19 回 >

バルチック海運指数 (上)

安藤 範親

注目される海上輸送

世界の海上輸送量をみると、1985 年の 32 億 9,300 万トンから 2010 年には 83 億 2,800 万トンと約 2.5 倍に拡大している。海運の大量輸送・継続輸送・遠距離輸送機能の発達により、国際物流が拡大、経済のグローバル化進展に大きく貢献している。

その主な運搬物は、石油、鉄鉱石、石炭、穀物等の原料や燃料資源、半製品、最終製品である。これら貨物の種類に応じて、船の種類も、ばら積み船、コンテナ船、自動車運搬船、石油タンカー、LNG タンカーなどさまざまである。

その中でもばら積み船は、主に電力や鉄鋼、食品などの原料を運ぶことから、将来の経済活動を予測する上で注目されており、その動向を知る指標として見られているのが、バルチック海運指数 (Baltic Dry Index : BDI) である。

バルチック海運指数とは

同指数は、海上輸送にかかる用船料(船舶の賃貸借料)の動きを表しており、国際的な海上運賃の指標となっている。英ロンドンのバルチック海運取引所が、海運会社やブローカーなどからスポット(1年以下の短期)契約で運航するばら積み船の用船料を船のサイズ・航路毎に集計し、1985 年 1 月 4 日を 1,000 として指数化、発表している(図表 1)。

このばら積み船は、鉄鉱石・石炭・穀物といったドライカーゴ(Dry Cargo: 液体や生鮮貨物等以外の一般貨物)を運搬する船である。同指数では、用船料を船

の載貨重量別に、パナマ運河を通航できず喜望峰回りとなる 10 万トン以上の大型船のケープサイズ、パナマ運河を通航可能な 6~8 万トンの中型船のパナマックス、4.5~6 万トンの中小型船のスーパーマックス、世界のほとんどの港に入港可能な 1.5~3.5 万トンの小型船のハンディサイズの 4 種類について集計する。

変動する市況

同指数の推移をみると、08 年 5 月 20 日には過去最高の 11,793 を記録したが、同年 12 月 5 日には 663 まで低下、12 年 2 月 3 日には 647 と 25 年ぶりの低水準となっている。これは、リーマンショック以前は、燃料費の上昇に加え、新興国経済の成長が続いたことで、中国や欧州向けの資源輸送の需要が拡大し、船舶の不足感が高まったことが高騰の背景にある。

しかし、高騰時に新船の建造が促された結果、その後の資源需要の落ち込みと新船の竣工により船腹過剰となり、用船料が低落している。このように海運市場の市況変動の波は大きく、海運業への影響も同様に大きい。今回は、この変動要因について理解を深めたい。

図表1 バルチック海運指数



(資料) bloombergより農中金総研作成