

## 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、パナマ運河を通過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、パナマ運河を通過可能な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。次回は、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

