

急落したバルチック海運指数

1. 1986年以来の低水準

バルチック海運指数(BDI)は、鉄鉱石、石炭、穀物等を運搬する外航不定期船「外航ばら積み船(バルカー)」のスポット運賃の動向を表し、1985年を1000としている。

BDIは、1990年代から2000年初めまでは1000—2000の間で推移していた。中国等新興国が台頭し、世界的な原料輸送の需要が高まり、船舶の需給が引き締まり上昇し、2008年5月に過去最高の11793を記録した。その後、リーマン・ショックにより、2008年12月に663まで急落したあと、上昇基調にあったが、2012年2月初めには647と1986年以来の低水準となった。

BDIは、船舶需給によって数値が変化する。世界的に好景気で原料の需要が増えると、船舶の需要も増え用船料が高くなり上昇する。BDIには、製品を作るための原料の動向、例えば、鉄鋼を製造するために必要な鉄鉱石や石炭などの需給の流れが反映され、景気を判断する指針となる。

ただし、船舶が新造され、船舶の数が増えると、積荷の需給とは関係なく、用船料が下がり、BDIは低下することに注意しなければならない。

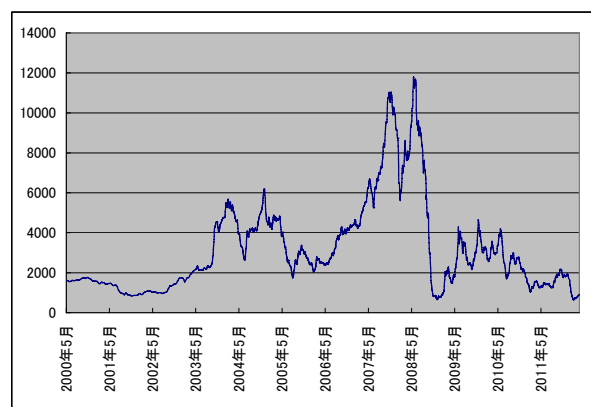
海上物流による船舶需給の変化と新造船の竣工状況に着目して、BDIの急落の要因を見る。

2. 中国の鉄鉱石輸入の状況と船舶需給の動向

ドライバルクの荷動きの中では、鉄鉱石、石炭、穀物の占める比率が高く、中でも鉄鉱石の貿易量の増加は、近年中国の輸入拡大に負うところが大きい。過去3年の中国の鉄鉱石輸入量を見ると、2009年が6億2,780万トン(前年比41.6%増)、2010年が6億1,860万トン(前年比1.4%減)、2011年が6億8,610万トン(同10.9%増)となっている。中国は、リーマン・ショック直後に巨額の景気対策を実施し、鋼材の生産が回復し、鉄鉱石輸入も順

調に推移した。相関関係にあるBDIは、4000近辺まで回復した。

一方、2007～08年頃にかけて世界景気の拡大を背景に船舶需要が高まり、船舶建造計画が相次ぎ、2010年以降に大量発注された船舶が市場に出回り始めた。海運業界は、船舶の供給過剰という構造的問題を抱えることになった。海上物流は、先進国の財政危機等による景気の先行きに対する不透明感から減少傾向にあるものの、本年には輸送力が過去最大になり、用船料が下がっていることが、BDIの急落に大きく影響している。



3. 今後の見方

一部には、欧州や中国の景気後退懸念を背景に用船需要が減退し、用船料が急落していると、BDIを景気先行指標の面から悲観的にとらえている向きもある。

しかし、海運業界では、今回のBDIの急落は、世界経済の景気不透明感から海上物流が減少していることに加え、好況時に発注された船舶が相次いで竣工し、輸送能力が供給過剰になっているためと見ている。

BDIは、リーマン・ショック後の最安値を更新したあと、現在ようやく反転してきた。海運業界は、新造船による供給過剰という構造的な問題を抱え、自ら需給調整やコスト削減等を行っており、今後の動向に注目したい。

(調査グループ 関谷裕介)