

荷動き減と解撤抑制で市況は悪化 21年は反動で需給比率が改善

日本郵船株式会社

調査グループ バルク・エネルギー調査チーム長

林 光一郎

(2020年12月2日)

2020年の市況推移

2020年のドライバルク市況は新型コロナウイルス感染拡大とそれに伴う世界経済の縮小を受けて前年から大幅に悪化した。11月末までのBDI平均は1050で、2019年の平均1353から22%の下落、歴史的な大底だった2016年以来の低水準となった。需要面ではコロナ禍を受けて荷動きが減少したこと、供給面では2019年想定されていたバラスト水処理装置搭載義務付けを受けた解撤の増加が従来の想定を下回ったことと、需給の両面で市況押し下げ要因が発生したことが響いた。年初から11月末までのBDIの推移を2017年以降の各年と比較したグラフが図1である。なお、本稿はすべて2020年11月末までの値を元に執筆している。

図1 BDIの年別推移(出所: The Baltic Exchange)



2020年のドライバルク市況の特徴は大きな市況変動であった。執筆時点での年間最低値(5月14日の393)と年間最高値(10月6日の2097)の倍率は5.34倍で、2009年以來11年ぶり、BDIが1999年に公開されて以降の歴史の中でも海運バブルピーク前後の2008年(17.79倍)、2009年(6.04倍)に次ぐ歴代3位の水準となった。新型コロナ

ウイルス感染拡大の中で市況の見通しが不透明であったことが変動率の拡大を引き起こしたと考えられる。

船型別に航路平均備船料の前年比騰落率(2018・19年は通年、2020年は年初来)を示したものが図2となる。

図2 船型別TC平均の前年比騰落率

	ケープサイズ	パナマックス	ハンディマックス	ハンディサイズ
2018年	9.3%	4.1%	22.9%	-2.8%
2019年	9.1%	-4.4%	-13.4%	-11.3%
2020年	-27.5%	-21.8%	-20.2%	-17.2%

出所: The Baltic Exchangeのデータを元に日本郵船調査グループ作成

前年比でもっとも下落幅が大きいのがケープサイズ(28%下落)、以下パナマックス(22%下落)、ハンディマックス(20%下落)、スモールハンディ(17%下落)で、数字だけ見ると各船型似たような下落率となっている。だが、2020年のドライバルク貨物の荷動きは、コロナ禍の影響を受けて前年比大幅減となった石炭、マイナーバルクと、前年比増加を維持した鉄鉱石、穀物とで明暗がはっきり分かれた。この点を踏まえると、鉄鉱石を主に運ぶケープサイズの下落幅が最も大きいのは不自然である。ケープサイズの下落率が高い理由は、2019年にケープサイズでスクラバー搭載のためのドック期間延長が多数発生し、それにより実質的な船腹供給が縮小して市況が単純需給より高い水準だったことである。2019年にケープサイズの需給比率は他船型同様に下落していたにも関わらず、ケープサイズのみ市況が前年比上昇したこともこれを裏付ける。

2021年の需給展望

日本郵船調査グループが執筆した「2020 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」(発行：日本海運集会所)では、2021年の需給では上述の2020年に発生した要因がすべて反転することになると予測した。具体的な見通しは以下の通りとなる。

荷動きについてはコロナ禍で減少した石炭とマイナーバルクが反動で大幅増に転じ、鉄鉱石と穀物も増加基調を維持する。荷動き(トンベース)の前年比は、鉄鉱石が0.7%、石炭が4.4%、穀物が2.8%、マイナーバルクが8.3%の、それぞれ増加となる。一方、船腹については2020年に解撤されなかった老朽船で遅ればせながら解撤が進み、発注残の縮小による新規竣工の縮小とあいまって船腹拡大ペースは減速する。船隊の前年比増加率(DWT基準、推定年央値での比較)では、ケープサイズが3.0%、パナマックスでは2.4%、ハンディマックスでは1.8%、ハンディサイズでは0.4%となる。

この影響を受け、2021年のドライバルク市場ではパナマックス以下の中小型船型を中心に荷動きの拡大ペースが船腹拡大ペースを上回り、需給比率(荷動き÷船腹量)が上昇に転じる傾向が明確になると予想される。これは市況にも大きな影響を与えることになろう。

発注量と市況の関係

2021年の市況に影響を与える需給比率以外の要因としては、近年の低調な新規発注を受けた発注残比率の低下がある。Clarksons社統計によると2020年11月月初時点でのドライバルク船発注残と既存船隊の比率(DWT基準)は6.3%、2019年同時期の10.5%を大幅に下回り、同社の統計が存在する1996年以降最も低い水準にある。発注残比率が低いことは将来の船腹量の減少に繋がるだけでなく、センチメントの改善により足元の市況を引き上げる効果を持つ。

近年の新規発注の低調さの理由を探るため、こ

こで市況と発注量との関係を眺めてみたい。図3は2000年以降のドライバルク市況(BDI)とバルカー発注量(Clarksons社による発注金額合計)を3カ月移動平均でグラフ化したものである。グラフ全体を見ると両者は基本的に連動していることが分かる。だが、2018年以降は発注量が継続的に下落を続け、市況が上昇しても発注量が連動して上昇しなくなっている。特に2020年には春からの市況回復局面で発注量は急激に低下した。

図3 BDIとバルカー発注量の推移



出所：Clarksons社データを元に日本郵船調査グループ作成

この背景には環境規制の強化方向とその不透明さがあると考えられる。海運業界のゼロエミッションを目指す環境規制の議論は近年大きな注目を集めており、その方向性によって既存船の価値は大幅に変動することになる。

ドライバルク船は二つの理由で他の船型より環境規制の方向性の影響を受けやすい。一つの理由は、ドライバルク船は市場性が高く非主流技術を採用した場合の備船料や中古売船価格のディスカウントの影響が大きいこと、もう一つの理由は、ドライバルク船は2011・12年竣工をピークとするブーム時竣工船のリプレースを控えており、この時点での主流技術を採用していなければ若年船でも一気に陳腐化するリスクがあることである。

よって、環境規制の方向性が明確になるまでは投資目的での新規発注は行いづらく、当面は実需に基づくリプレース発注を中心とした抑制された発注が続くと考えられる。これは中期的なドライバルク市況の安定に資することになる。 ■