

LNG Dailyレポートの価格評価基準

RIM LNG Dailyレポートにおける価格評価は、以下の基準に基づき確定する。

【価格評価の時間帯】

当日の価格評価は、前日17時～当日の17時の間に成立した取引や唱えに加え、種々の需給状況などを考慮し確定する。

【価格評価の方法】

価格評価は、上述した時間帯の中で得た成約情報、売り買いの唱え、需給状況などを含め確定する。ただし、価格評価の時間内で、最新の唱えおよび成約を最優先に価格を確定する。

①Northeast Asia (DES)

【価格評価の対象】

日本、韓国、台湾および中国に当該タイミングに荷揚げされるカーゴを価格評価の対象とする。

【受け渡しの基準】

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)とする。

【受け渡しの期間】*2012年5月16日以降、受け渡し期間を変更

当営業日を起算とし、期先、45～60日、61～75日および76～90日の3期間の間に北東アジアに到着するカーゴを対象とする。

【受け渡し数量】

対象となる数量は、標準船型(13万5,000万立方メートル)に積み込まれる6万トン前後の1カーゴ分とする。ただし、Q-Flex、Q-Maxもしくは標準船型に達しない小型船に積み込まれたカーゴも考慮に入れる。

【RIM North Asia Index】

RIM North Asia Indexとは、受け渡し3期間のアセスメントの累積平均をさす。例えば、同月20日のRIM North Asia Indexは、1日～20日のレポート発効日における3期間の累積平均値を示す。

②Middle East (FOB)

【価格評価の対象】

アブダビ、カタール、オマーンおよびイエメンで船積みされるカーゴを対象とする。ただし同地域にある他の積み地で船積みされたカーゴも考慮に入れる場合がある。

【受け渡しの基準】

積み地渡し、FOB(Free On Board)を対象とする。

【受け渡し期間および数量】

当営業日を起算とし、期先、30～45日、46～60日および61～75日の3期間の間に中東で積載されるカーゴを対象とする。

③Middle East (DES) *2012年1月5日以降、追加

【価格評価の対象】

クウェート、ドバイに当該タイミングに荷揚げされるカーゴを対象とする。ただし同地域にある他の積み地で船積みされたカーゴも考慮に入れる場合がある。

【受け渡しの基準】

着棧橋渡し(Delivery Ex Ship、DES)とする。

【受け渡し期間および数量】

Middle East(FOB)の基準に準拠する。

④India (DES) *2012年1月5日から新設

【価格評価の対象】

インド各地に当該タイミングに荷揚げされるカーゴを対象とする。

【受け渡しの基準】

着棧橋渡し (Delivery Ex Ship、DES) とする。

【受け渡し期間および数量】

Middle East (FOB) の基準に準拠する。

⑤Europe (DES) ****2012年5月16日以降、受け渡し期間を変更。*2011年6月16日以降、Atlantic BasinのFOBから変更**

【価格評価の対象】

イギリス、フランス、ベルギー、スペインおよびポルトガルに到着するカーゴを対象とする。ただし同地域にある他の地域に到着したカーゴの状況も考慮に入れる場合がある。

【受け渡しの基準】

着棧渡し、DEC (Delivery Ex-ship) を対象とする。

【市況に連動した価格評価】

価格評価は、固定価格でのものに加え、英ICE・NBP (Natural Balancing Point) 先物相場に連動する、プレミアムおよびディスカウントも掲載する。この場合、固定価格は、前日のNBP市場の引け値に、プレミアムもしくはディスカウントを加算した水準となる。

【受け渡し期間および数量】

当営業日を起算とし、期先、15～30日、31～45日および46～60日の3期間の間に【価格評価の対象】で定めた地域に到着するカーゴを対象とする。

⑥Freight Market**【価格評価の対象】**

「中東～北東アジア間」、「大西洋圏～北東アジア間」および「中東～欧州間」の計3航路を航行する、標準船型 (13万5,000立方メートル) のスポット傭船価格を評価する。ただし、Q-Flex、Q-Maxもしくは標準船型に達しない小型船の傭船状況も考慮に入れる場合がある。

【価格評価の条件】

価格評価は、以下の条件により確定される。

(航海日数および地域)

積み地から揚げ地までの1航海、すなわち「ワントリップ」と基準とする。航海日数は、以下に定める。

- (a) 中東～北東アジア間が30日
- (b) 大西洋圏～北東アジア間が54日。
- (c) 中東～欧州間が22日。

船積み地の中東および大西洋圏、揚げ地である北東アジアおよび欧州は以下の通りに定める。

- (a) 中東＝アブダビ、カタール、オマーンおよびイエメン
- (b) 北東アジア＝日本、韓国、台湾および中国
- (c) 欧州＝英国、フランス、スペイン、ベルギーおよびポルトガル
- (d) 大西洋圏＝トリニダード・トバゴ、ナイジェリア、赤道ギニア

(価格評価に含まれる項目)

- (a) スポット傭船料
- (b) 船舶燃料費
- (c) 気化損失額
- (d) 積み地および揚げ地での諸費用、いわゆるポートチャージ
- (e) 中東～欧州間については、スエズ運河の通行料を含む。

【価格評価の対象】 *2011年11月1日以降、追加

容量が13万5,000立方メートル～15万立方メートルの標準船型、および容量が16万～17万立方メートルで最新鋭のエンジンを搭載した燃費効率の高い船舶の、1日あたりのスポット傭船価格を評価する。ただし、Q-Flex、Q-Maxもしくは標準船型に達しない小型船の傭船状況も考慮に入れる場合がある。価格評価には、船舶燃料費および気化損失額を含む。

**[船舶燃料油-Bunker相場]**

東京湾、シンガポール港およびロッテルダム港における、前営業日の380cst重油のアセスメントを記載する。

⑦JCC Price (Japan Crude Cocktail Price)**[JCCの予想値]**

予想値は、日本着のフレート（船運賃）、保険料込みの価格。

[確定方法]

ドバイ原油を中心に、期先の価格を予想する。輸入各種の価格は、ドバイ対比の格差を元に算出。フレート、保険料や船積み月の確定は、リム独自の方法で行う。