



極東海運実業株式会社

マーケットレポート 2012年6-7月  
Monthly Market Report Jun-Jul 2012

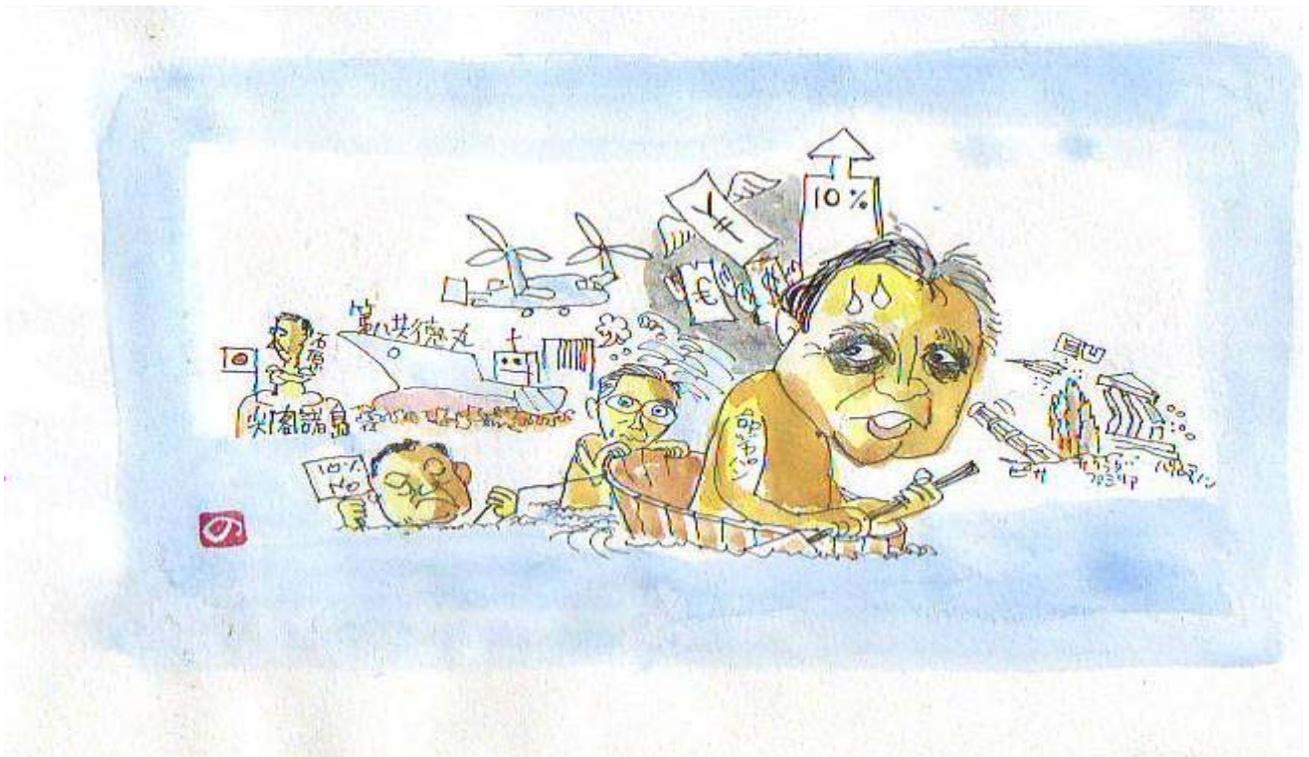
暑中お見舞い申し上げます。

造船市況も海運市況も苦渋の時代にあります。今年は世界の景気も政治も揺れ動きますが、些か神様の逆鱗に触れたことがあったのでしょうか。世界景気の減速は造船、海運に悪影響を及ぼします。来年は今年より落ち着きを見せて、人間の叡智も在り良くなるものと確信します。

7月20日の日経1面に「国内造船、10年ぶり能力減」とありました。昔（半世紀前）は、世界の建造量の半分以上は日本であり花形輸出産業であった時代もありましたが、今（2011年度）は、受注シェアは14%と中国の半分、韓国の3分の1にとどまると報告されています。欧米の造船歴史を見ても明らかですが、この労働集約産業は発展途上国に移行していきます。日本造船業界はもっと事業構造の転換を急がなくてはなりません。專業造船所は生き残るための知恵が必要ですが、そうでない大手造船会社は究極的には造船廃業を最終目標として事業転換を図るべきでしょう。

中国では雨後のタケノコの如く新規造船所が出来ました。場所も人も潤沢でしょうが、造船は経験工学です。建造中には想定外のことも起こります。理論を抜きにした熟練の技もあり、匠の勤もあるでしょう。日本も過去多くのチヨンボ、修正を繰り返して今や造船関連工業も含め熟成したもので、韓国もやや、同様の経験をして今に至っています。この点、中国は発展途上にあると思えますが、何れ熟成され、世界にも認知もされるでしょう。経営手法も含め日本のノウハウを得て、近未来に性能の良い、長持ちする船を建造して欲しいものです。又、造船は装置産業でもあり、広い土地、設備が必要で、日本の大手造船所の場合、代替事業を考察するには大いなる決断をしなければなりません。このことが、なかなか事業構造の転換が出来ない理由になっているのかもしれませんが。テーマパーク、大型プラントのプレハブ工場、自動車、原子力関連事業、專業造船所への売却等々。

世界景気低迷の中で、日本は比較的に良くやっているのではないのでしょうか？それが円高に反映しているのかもしれませんが。日本政治揺れ動く中で、野田首相は気を失うことなく頑張っているようにも見えます。暑中お見舞い申し上げます。



2012年6-7月の成約

船名	タイプ	サイズ	建造年	建造国	US\$/Mil
Atlantic Monterrey	Bulk	45,263 Dwt	1986	Japan	3.95
Lindos	Bulk	52,540 Dwt	1990	Russia	5.40
Furia R	Bulk	46,664 Dwt	1996	Japan	10.50
Meghna Pride	Bulk	48,122 Dwt	1997	Poland	10.00
Amber K	Bulk	48,282 Dwt	2000	Japan	13.50
Violet	Bulk	50,326 Dwt	2001	Japan	15.40
Maritime Cuate	Bulk	50,244 Dwt	2002	Japan	15.30
Vega Eternity	Bulk	52,466 Dwt	2002	Japan	16.50
Sanko Titan	Bulk	52,514 Dwt	2005	Japan	18.75
Sella Maris	Bulk	52,454 Dwt	2007	Japan	18.00
Prisco Abakan	Bulk	57,334 Dwt	2009	Korea	21.00
Hyundai Vinashin H SO10	Bulk	55,783 Dwt	2012	Korea	20.30