2 ＭＥＰＣ79、きょう開幕
3 ＦＷ５社、11月輸出16％減
4 【ロサンゼルス便り】
5 【空港統計月報】2022 年８月

2022年（令和４年）
12/12 月
第21836号
日刊（土曜・日曜・祝日休刊）
昭和17年12月28日第３種郵便物認可

日本海事新聞

THE JAPAN MARITIME DAILY
発行所 日本海事新聞社　本社 〒105－0004 東京都港区新橋５－15－５

ⓒ日本海事新聞社 2022

船舶機関、甲板部品の販売及び修理　海外船舶艤装品の調達及び販売
（株）三井E&Sパワーシステムズ代理店
KYOEI KES engine service
株式会社 共栄エンジンサービス
http://www.kyoei-es.co.jp/
〒140-0003 東京都品川区八潮1丁目1番2号
TEL:03-3790-0591(代)　FAX:03-3790-0590

バルカー新造船価

中国が鋼材安で値下げ

中小型船 5％下落 日本造船「ケープ警戒」

中国造船所が鋼材価格の急落を受けて、バルカー新造船価の引き下げに動き始めた。足元の商談では複数社が中小型船で、今夏のピークから5％程度安い船価を提示。ケープサイズでは下げ幅が1割弱に達している模様だ。日本造船所は国内の厚板価格の高止まりに加えて、一定の手持ち工事を確保していることから、「船価を下げてまで受注に動く局面ではない」として静観する構え。市場シェアで優位に立つ中小型船では、中国の値下げの影響を懸念する向きは少ない。しかし日中が競合するケープサイズでは、中国の安値受注を警戒する声が出ている。

ケープサイズの値下げ幅は１割弱（写真は上海外高橋造船の生産拠点）

バルカーの新造商談は足元でも船価と用船料のミスマッチで膠着状態が継続。成約に至る案件は少ないが、「複数の中国造船所がここ2－3カ月で提示船価を引き下げている」（国内造船所関係者）。

バルカーの直近の新造船価相場は英クラークソンの気配値ベースで、ケープサイズが6100万㌦、パナマックスが3450万㌦、ハンディマックスが3150万㌦、ハンディサイズが2875万㌦。この3カ月の下落幅はそれぞれ、3・9％、5・8％、5・9％、4・4％と下げ基調が鮮明だ。

実際の船価相場は4船型とも同値を大幅に上回っているが、ハンディサイズでは中国造船所が気配値を下回る2700万㌦台の安値を提示しているケースも出ているようだ。

ドライ市況の軟化で船価相場に天井感が出る中、日本造船所も提示船価を若干引き下げている。しかし、中国造船所の提示船価はそれ以上に引き下げ足を速めており、「一時拮抗していた日中の船価差が再び拡大する傾向にある」（商社関係者）。

中国造船所の値下げの引き金は、同国の鋼材価格の急落とみられる。

商社関係者によると、昨年初めから上昇気流に乗った中国の造船用厚板の価格は、今春に最高値を付けた後、6月以降続落。足元では下げ止まったが、ピークからの値下げ幅は3割弱に達している模様だ。

鋼材価格の下落を機に、建造コストの下振れを見込んだヤードが安値を提示している公算が大きい。

一方、中国でもコンテナ船のロット受注などで線表を伸ばした大手造船所は「船価を下げる気配がない」（市場関係者）。このため、値下げの動きは「期近な船台が空いている中小造船所が鋼材安を機に仕掛けた」（同）との見方が多い。

日本造船所は中国ヤードの安値提示を静観する構え。国内では厚板価格が過去最高額で高止まりしたままであるほか、主要各社は2年半程度の手持ち工事を確保しているため、船価を下げて受注を急ぐ必要はないからだ。

特に日本造船所の世界シェアが高く、建造品質に明確な優位性があると見ている中小型バルカーに関しては、「中国ヤードは競合相手ではなく、安値攻勢は気にしていない」（国内造船所関係者）との冷静な受け止めが多い。

一方、大型のケープサイズについては「日本船主が建造品質を認めて発注している一部の中国ヤードが今後、船価を下げてくれれば大きな脅威になる」（同）との警戒感が出ている。

ウェルビーイング本部新設

商船三井 地域戦略も強化

商船三井は9日、来年4月1日付で「ウェルビーイングライフ営業本部」を設置するなどの組織改編を発表した。同社グループの不動産やクルーズ船、フェリーなどの事業を集約し、4つ目の事業の柱を育てる。また、海外の事業ネットワーク組織も改編し、2023年度からスタートする次期中期経営計画における地域戦略を強力に推進する体制を整備する。

商船三井は海運市況の変動に左右されにくい収益基盤を構築するため、ポートフォリオ戦略を推進。伝統的な海運以外の事業分野の強化を推し進めている。

最近も外航クルーズ船2隻を約1000億円で建造する方針を固めたほか、不動産事業でもパートナーと共に米国のオフィス開発に約111億円を投資することを決めた。

それら不動産事業やクルーズ事業、フェリー・関連事業を新設するウェルビーイングライフ営業本部に集約。経営を支える新たな事業の柱に育てる。

ウェルビーイングライフ営業本部の新設により、営業本部は「ドライバルク」、「エネルギー」、「製品輸送」と合わせ、4本部体制となる。

商船三井は地域戦略をさらに推進するために、海外における事業ネットワークを構成する組織を再編する。

東アジア、東南アジア・大洋州、南アジア・中東、欧州・アフリカ・ロシア・トルコ、北米・中米・南米の各地域組織に専任の執行役員を設置。本社各部署と連携し、グローバルで強靭な営業・ガバナンス体制を構築する。

そのほか、人事部内にテジーディビジョン」を設置する。次期中期経営計画で、人財基盤の整備をグループ全体で取り組む際の、人的資本に関する全般政策の立案・実施に対する指導・助言などの業務を担当する。

欧州航路

市況下落で供給量減

CUラインズは撤退へ

コンテナ運賃市況がコロナ禍前の水準に戻ったことを受けて、アジア－欧州航路では船社による船腹削減が進んでいる。仏アルファライナーがまとめた2022年12月6日時点の欧州航路の供給船腹量は、週当たり41万8500TEUと、11月上旬に比べて4・2％減だった。また8月時点との比較では7・2％減となり、供給船腹量の削減が進む。コロナ禍後の好況を背景に参入した新興船社では、運賃市況の下落を受けて撤退に追い込まれている。中国CUラインズは21年から隔週で開始した欧州サービスAEXを、23年1月末で終了することを決めた。

欧州航路の週当たりの供給船腹量は22年8月時点で45万7507TEUだったので、12月上旬までに3万2250TEUが削減されたことになる。削減量の内訳は、MSCとマースクの2Mが2万2000TEU、オーシャンアライアンスが1万3700TEU増加だった。

欧州航路への新規参入船社であるCUラインズは、船主である安通控股から4100－4700TEU型コンテナ船11隻を用船して欧州サービスAEXを提供してきた。ただし、CUラインズが用船したコンテナ船の用船料は1日当たり約5万2000㌦という高額契約。用船期間は25年3月までとされている。

欧州航路の船型としてはかなり小型な上、いまの運賃市況では採算割れの可能性が高いとアルファライナーでは指摘。CUラインズも欧州航路から撤退することを公表した。一方で同社では引き続き、中国－北米航路のサービスは維持していくとしている。

CUラインズでは現在、安通控股に対してコンテナ船の期限前返船を要請しているが、交渉は難航している模様。

Interview

好調ドライ市場 今後の行方

貨物確保が最も重要

メドウェー・シッピングＣＥＯ
コスタス・デラポルタス氏

COSTAS DELAPORTAS　ロンドン・ギルドホール大（現ロンドン・メトロポリタン大）で海運経営を専攻。シップブローカーで勤務の後、00年から父ダイノニシオス氏が経営するメドウェーに入社。マネージングディレクターを務める。現在、メドウェー・シッピングＣＥＯ、77年5月生まれ、45歳。

ギリシャ船主メドウェー・シッピングは船舶保有業中心のホールディング・カンパニー「コスタス・バルク」、船舶管理会社「メドウェー・シッピング&トレーディング」（MST）、さらにチャータリング（用船）機能としてシンガポールとドバイ（アラブ首長国連邦）に拠点を持つ「ウルトラマックス（6万重量㌧前後）のセグメントでは、全体的な需要と供給のファンダメンタルズ（基礎的状況）は非常に良好な状態にある」と話すコスタス・デラポルタスCEO（最高経営責任者）にドライバルク市場の現状と展望を聞いた。

（聞き手　山本裕史、山田智史）

長期見通し楽観

――過去2年間、ドライ市場は好調に推移している。来年のドライマーケットをどのように見るか。

「ドライバルク貨物全体の約40％が中国向けである。従って、中国の外交政策はドライバルクの数量に大きな影響を及ぼしている。さらに、最近のコンテナ運賃の下落は、ドライ市場に悪影響を及ぼし、コンテナ船にドライ貨物を奪われている。世界経済の大きな問題は、成長を制限するインフレの高騰であり、その結果、バルク市場に悪影響を及ぼす可能性がある」

「戦争（ロシアのウクライナ侵攻）によって開閉するウクライナからの『人道的穀物回廊』、コロナ・ウイルスによるロックダウン（都市封鎖）の可能性がある。さらに世界的に影響を与えるさまざまなリスク要因に起因するものだ」

「ドライバルク貨物全体の約40％が中国向けである。従って、中国の外交政策はドライバルクの数量に大きな影響を及ぼしている。さらに、最近のコンテナ運賃の下落は、ドライ市場に悪影響を及ぼし、コンテナ船にドライ貨物を奪われている。世界経済の大きな問題は、成長を制限するインフレの高騰であり、その結果、バルク市場に悪影響を及ぼす可能性がある」

「戦争（ロシアのウクライナ侵攻）によって開閉するウクライナからの『人道的穀物回廊』、コロナ・ウイルスによるロックダウン（都市封鎖）の可能性がある。さらに世界的な不況などの予期せぬ要因が、来年中にドライバルクの輸送に圧力をかけることになるだろう」

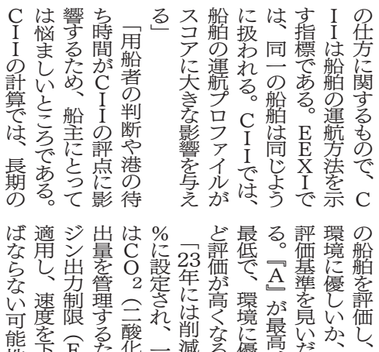
「しかし、ボラティリティー（変動性）の拡大にもかかわらず、メドウェーが運航し、大規模な投資を行っているハンディサイズとウルトラマックスのセグメントでは、全体的な需要と供給のファンダメンタルズは非常に良好な状態にあると思われる。何よりわれわれはドライ船主、オペレーターとして最も重要な貨物そのものを確保している」

船舶の追加需要も

――EEXI（現存船の燃費実績格付け制度）とCII（燃費性能規制）の規制は23年1月1日から始まる。この2つの規制がドライバルク市場にとって非常に重要になる。1つ目の指標は、主機容量と効率に関して既存の船舶をすべて把握し、2つ目の指標は、バラストと積荷の航海、停泊、港湾滞在、その他海上での全ての運航時間から排出される炭素量を継続的に測定している。船主は自社の船舶を評価し、どれだけ環境に優しいか、潜在的な評価基準を見いだそうとする。『A』が最高、『E』が最低で、環境に優しい船ほど評価が高くなる」

「23年には削減係数が5％に設定され、一部の船舶はCO_2（二酸化炭素）排出量を管理するためにエンジン出力制限（EPL）を適用し、速度を下げなければならない可能性がある。ドライバルク部門では船隊の増加が非常に限られているため、これは船舶の追加需要につながる可能性がある」

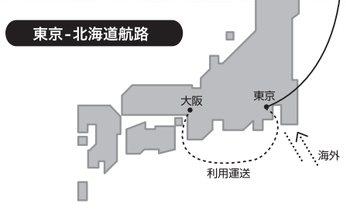
■2面に続く

船舶用電気機器のトータルサプライヤー
TAIYO ELECTRIC CO.,LTD.
本社：〒101-0047 東京都千代田区内神田1-16-8 内神田ミッドスクエア
電話：03-3293-3061(代) FAX：03-3292-7002(代)
岐阜事業所：岐阜・岐阜羽島・可児
群馬事業所：制御機器・回転機システム
営　業　所：札幌・三原・下関
https://www.taiyo-electric.co.jp
主要生産品目
○発電機　○電動機
○配電盤　○通風機
○電気推進システム
○軸発電システム
○インバータ制御システム

インバータ制御電気推進システム
大洋電機 株式会社

「海より速く、空より安く」
日本各地を結ぶ 国際物流サービス を展開しています！
グループである SHKラインの航路網を利用し、「海より速く、空より安く」（コンテナ船より速く、航空便より安く）をモットーに、国内物流および主に中国・韓国と日本各地を結ぶ国際物流サービスを展開しております。
＜国際航路＞
関金フェリー　下関～釜山（毎日運航）
蘇州下関フェリー　下関～蘇州・太倉
＜国内航路＞
阪九フェリー　北九州～神戸・大阪
新日本海フェリー　舞鶴・敦賀～新潟～秋田～小樽・苫小牧
下東京九州フェリー　北九州～横須賀

蘇州下関フェリー 新造船「UTOPIA」就航（2019.2.10）
貨物総代理店
関光汽船
海より速く 空より安く
● 本社（山口県下関市竹崎町四丁目６番８号 ／ TEL 083-234-1855）
○ 支店（東京、大阪、北九州、札幌、新潟）
○ 海外拠点（ソウル、青島、蘇州）

貨物にやさしく、環境にやさしく
日本通運の海上輸送サービス

東京-北海道航路


東京-九州・瀬戸内航路

■ 環境を守る
トラック輸送と比較し、CO_2排出量を約70％削減
■ コスト削減
大ロット20tトレーラー輸送で、輸送単価を安価に
■ 省力化
車両の無人航送で、ドライバーの労働時間を短縮
日本通運 内航海上輸送 CO_2 70％カット
国土交通省資料より当社試算
NIPPON EXPRESS
日本通運株式会社
関東甲信越ブロック フォワーディングビジネスユニット
〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町2番地
TEL:03-6284-6049 FAX:03-6284-6983
https://www.nittsu.co.jp/umi/index.html