



極東海運実業株式会社

マーケットレポート 2009 年 9/10 月

Monthly Market Report Sep/Oct 2009

民主党が大勝利。海運市況はあまりにもグローバル要因が多いゆえ当座、鳩山さん（小沢さん?）に期するところはあります。造船も含めた製造業にしても然りと想われます。経済界は「雨」から「小雨」になった景況感のなかで「曇り」から「晴れ」に向かって邁進するのみです。或る作家が小説の中で曰く - 人生（企業）は思い通りになんかならない。だからといって逃げ出すことも出来ない。耐えなくてはならないことが多すぎる - しかし、ひたすら人事を尽くして前に進むのみ。

インドと中国の比較		
	インド	中国
人口	11億9000万人	13億3000万人
名目 GDP	1兆2100億円	4兆4000億円
実質 GDP 成長率	6.7%	9.0%
輸出額	1687億円	1兆4286億円
新車生産台数	231万4600台	934万5100台
粗鋼生産量	5500万トン	5億トン
直接投資受入額	311億円	924億円
在留邦人数	2700人	12万6600人

(注)原則として08年実績。国際通貨基金(IMF)や日本貿易振興機構(ジェトロ)などの資料から作成

この時期中国が以外に腰がしっかりしているのは喜ばしいことです。インドにも期待する声は大きですが未だ中国の比ではありません。インドと中国の比較表をご覧ください。なんとなく海上物流に関しては中国に期待して已みません。在留邦人数の差から見ても日本との経済・交易関係は中国には及びません。西欧諸国はインドとの交易が増加しているようです。インドは世界最大の民主主義国ですが、中国型の「開発独裁」と一線を画するのです。インドは計画経済との決別をきめた1991年の体制転換から18年、独自路線の模索は続いているのです。

海運市況は一時のボトムを脱却し、一条の光を見ますがこの先が些か見えにくい現状です。その光が遠いのか？ 近いのか？

昨今新造船の発注はありません。韓国の造船所がケーブサイズバルカーの見積もりをしている事実がありますが成約に至っておりません。一方発注済みのリセールは成約実例がでておりますが売り手側キャピタルゲインは無いものと想われます。船腹過剰感は世界の景気回復なくして払拭出来ません。

