



FAR EAST SHIPPING & TRADING CO., LTD.

極東海運実業株式会社

マーケットレポート 2011年10-11月
Monthly Market Report Oct-Nov 2011



GLOBALIZATION - グローバリゼーションという言葉を基調にして、20年ほど前、住友信託銀行主催の集まりで伊藤洋一氏の講演を聞いた覚えがあります。当時彼が強調していた通り、昨今の世界情勢はますますグローバリゼーションが進んでおります。最終的には地球がひとつの国になる途上にあるような気さえます。海運業界も、日本国内での合併劇を経て、共存共栄のため世界的な合併、合弁がますます進むのではないのでしょうか？ 個人船主も本社機能を海外に求め、銀行がそれに呼応する動きも一種のグローバリゼーションでしょう。リーマンショックに観るごとく、昨今海運市況も世界の政治経済に敏感に影響を受けます。外国だから、業界が違うからといって無関心ではられません。2011年はEU圏が火薬庫で推移した感があり、やはり海運低迷に関与しているのではないのでしょうか？ 日本のことはさておき、世界の政治経済の動きにも目を光らせる必要があります。

EU圏内の混迷、米国の景気、アラブの春、中国の動向、そして飽くことのない世界を走り回る投機資金等 - ミキサーにかけたらどんなジュースができて、海運業界にとって栄養となるのか？ 毒入りなのか？ です。

2011年度は世界が混迷のまま暮れようとしています。日本は東北震災。この混迷から抜け出すには後一年かかりそうです。洋の東西を問わず、人間には叡智あり、これらが集い、2012年度は世界の政治も経済も再構築するための努力をする筈です。世界の貿易も秩序を取り戻し、荷動きも海上輸送量もや

や想定できるのではないのでしょうか？ 回復感を味わえるのは2013年？ 来年はその過程を良く観察したいものです。

円高は困ったものです。70円台で定着している感じがします。造船を含めた日本の輸出産業は長年に亘り、合理化などの為替対策を講じてきて現在に至っています。商品の品質を向上させつつ本当に頑張ってきたものです。重厚長大の造船業に関しては現下の為替では赤字受注を余儀なくされています。今後、合併志向は止めて大手造船所は造船業から撤退する時期に来ているのかもしれませんが。造船は造船専門造船所に任せては如何でしょうか？ とにかく、2012年は特に、為替動向に注目したいものです。識者間でも意見が異なりますが、我々は日々動向を観て「あと説」を聞いて過ごすしかありません。

海運も然り。日本に本社機能のある限り、円コストを免れません。日本のオペレーターは海外オペレーターとの合併を志向し、日本の船主は海外進出し、これに呼応して日本の銀行が海外に拠点を設ける等、まさしくグローバルイゼーションに対応しつつあります。

年末にあたり、景気の良い話が出来ませんが、平穩に年末、年始をお迎え下さい。

2011年10-11月の成約 (ハンディマックス)

| 船名 | タイプ | サイズ | 建造年 | 建造国 | US\$/Mil |
|------------------|------|------------|------|-------|----------|
| Kanpur | Bulk | 47,175 Dwt | 1986 | Korea | 5.30 |
| Western Santiago | Bulk | 46,637 Dwt | 1997 | Japan | 14.00 |
| New Auspicious | Bulk | 48,227 Dwt | 1997 | Japan | 15.50 |
| Sanko Supreme | Bulk | 50,655 Dwt | 1999 | Japan | 16.50 |
| Ocean Sunrise | Bulk | 48,203 Dwt | 1999 | Japan | 16.90 |
| Bonasia | Bulk | 46,509 Dwt | 2001 | Japan | 20.00 |
| Free Lady | Bulk | 50,246 Dwt | 2003 | Japan | 22.00 |
| Dry Beam | Bulk | 46,619 Dwt | 2005 | Japan | 22.50 |

P.S. ハンディーマックス中古の売買実績添付。8-9月に比べて殆ど変化はありません。