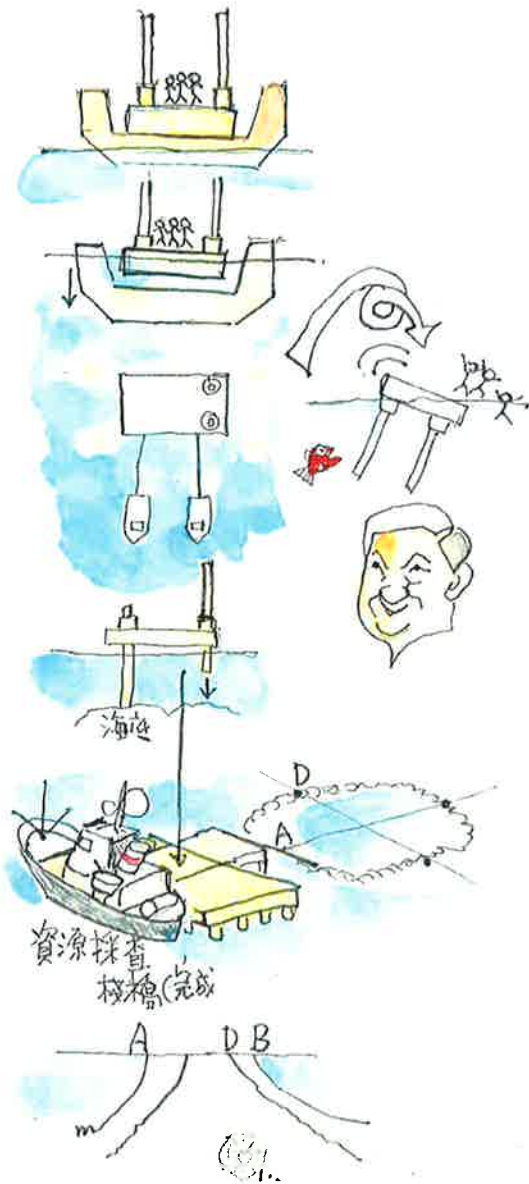




極東海運実業株式会社

マーケットレポート 2014年4月

Monthly Market Report April 2014



3月30日朝、沖ノ鳥島で設置作業中の橋樑が転覆。これはEEZ絡みもあり国土交通省、関東地方整備局の事業で名目は資源探査船用橋樑を設置しようとするもので、五洋建設、新日鉄住金エンジニアリング、東和建設工業のJVが作業に従事している。其々の下請けも含めて技術的にも、経験的にも超一流で大きな過失があったとは思いたくない。2隻のタグで半没バージから橋樑を引きだした後、現場に曳航中に転覆(ひっくり返った?)したらしいが、当日晴れ、波高0.8m、風毎秒5mは天候的には問題ないだろう。只、橋樑には長いレッグ(足)が4本突っ立っており(おそらく油圧ジャッキで着床させる)重心がかなり上にあり、2隻のタグがうまくシンクロしないと短距離とはいえ不安定な曳航になるでしょう。許されるなら、3隻で作業するのが良かったのかもしれませんが。兎に角日本から1700kmも離れた場所での作業、事故の原因はいずれ究明されるでしょうが、転覆した橋樑は無事復帰出来るのでしょうか？ 海運市況にはあまり影響はありませんが、今後の成り行きは注目したいものです。

昔、大型化は運賃単価を下げると云うことで、100万DWTタンカー建造構想が現実味を帯びてくるに従い、日本の造船所がこれに呼応して100万トンドックを先行投資をした経緯があります。しかし実際は、サイズの的には50万DWTまでは建造されましたが(これとて実需が有ったわけでもありません)、海上汚染を背景として、これ以上でかいタンカーは建造されていません。今後とも無いでしょう。ところで最近、コンテナ一船、自動車船、鉄鉱石船が大型化しているようですが、どこまで大型化・大容量化

するのか？ 何事にも限度があるように思えます。想定外のリスクもあると思います。海運市況にはあまり関係ありませんが、今後の成り行きは興味あります。

最近、日本の船主が海外の資源メジャー、穀物メジャーと長期用船契約を締結したと報じられています。今後の成り行きに興味があります。

野田禎造 著

2014年3月成約					
Asian Excelsior	Bulk	45190 Dwt	1996	China	11
Stella Fomalhaut	Bulk	46685 Dwt	1999	Japan	11.775
FSL Durban	Bulk	46685 Dwt	1999	Japan	11.775
Crystal Ocean	Bulk	48900 Dwt	1999	Japan	14
Bulk Avenir	Bulk	50399 Dwt	2002	Japan	17.2
Evian	Bulk	51200 Dwt	2002	China	12.5
Anna Oldendorff	Bulk	52466 Dwt	2002	Japan	18.25
Crown Princess	Bulk	52347 Dwt	2005	Japan	22
Top Harmony	Bulk	55695 Dwt	2005	Japan	23
Top Freedom	Bulk	55695 Dwt	2005	Japan	23
Top Island	Bulk	55710 Dwt	2006	Japan	23
White Halo	Bulk	55800 Dwt	2012	Japan	30
Orient Iris	Bulk	54958 Dwt	2014	Japan	31