



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

Monthly Market Report

1998年12月

景気低迷のまま98年が終わろうとしています。
今年は今更ジタバタしても致し方ありません。

海運市況動向には常に時差があるが造船市況も暗雲がたちこめています。
大手造船所は大型タンカー(VLCC)の代替需要に期待していて余り危機感を観ないが中・小造船所は新規受注は激減しており近未来の回復はあり得ません。

船面的には韓国・中国等がより競争力がある様子。中小造船所も国内船主優先とか円建契約のみ… など言っではいられない時代が到来しているとの認識が必要でしょう。

日本の大手オペレーターは過去1年陰に陽にリストラを実行してきた。定航はアライアンス再構築などして赤字の減少途上にあり。PCCは絶好調。タンカー・ガスは好感含みであるが不定期は船腹過剰で絶不調… 平均値は端的に株価に反映している。

近海船は売船 Candidates が40~50隻程度あるがこれがアジア不況で殆ど売船できず、わずかに台湾・ベトナムに売船実績を観ます。近海業界独特のシガラミの中で何となく運航されているが流石に Hire は低く、船主としては返済に窮している現状。1998年以降新造船発注は殆どありません。今後も発注は暫くないでしょう。

内航船は中国向けに案外多数売船されているが(今年100隻?)公表されないので実態の把握がむずかしい。

為替市況は今年“激変”しました。

円でネット手取りいくらか……に興味のある船主にとって為替市況は重要な Factor で実に心がゆれます。即ち不安定材料です。この点売船を来年に先送りするのは得か損か? 来年の為替動向は一体どうなるのでしょうか?

“貸し渋り”は依然蔓延^{びん}っております。

無理矢理銀行の口を開けさせて公的資金を突っ込まれているが企業への還元はありません。
東京では大手オペレーターと言えども融資を受けるのはむずかしい現状。地銀も貸し渋り傾向が出てきたかも知れません。

堺屋太一さん! 頑張ってください。景気浮上の為にたくさん鉄砲の玉を撃っておられるが、数を撃てば当たります。これらはキット効いてくる筈です。

MOSKとNAVIXの合併発表は驚きました。EXXONがMOBILを買い取る話も驚きます。
とにかくガラガラ・ポンは来年の3月末まで大いにやって下さい。そして完了して下さい。
そうすれば桜の花の咲く頃から景況感が上向き筈です。

