

船価高を背景に業況改善が進む造船業界

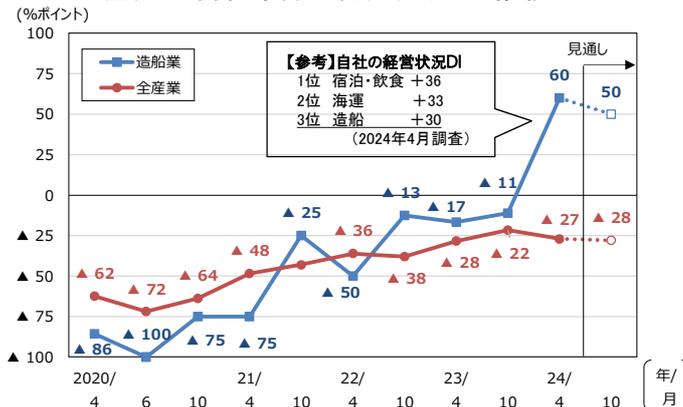
業況回復が鮮明に

わが国の造船業は、2010年前後の大量竣工に伴う受注の大幅な減少と中国・韓国の低船価攻勢等により長期に亘る低迷を余儀なくされてきましたが、近時、業況の回復が鮮明化しています。

ひろぎんHD経済産業調査部が今年4月に実施した「経営者アンケート調査」によると、県内造船業の「自社業界の現状判断DI(※)」は全業種で最も高い+60ポイント(23年10月調査比+71ポイント)に上昇し、「自社の経営状況DI」も+30ポイントと、宿泊・飲食、海運に次ぐ高い水準となっています(図表1)。

(※) DI=「良い+やや良い」企業割合-「やや悪い+悪い」企業割合

図表1 自社業界の現状判断DIの推移



(注) 横軸は調査時点(2020年は年3回実施)

(資料) 当部「経営者アンケート調査」より作成

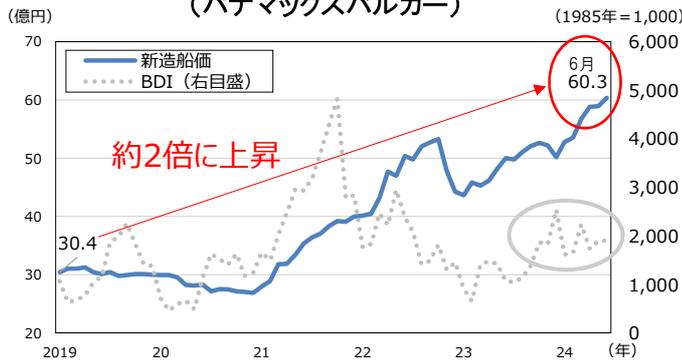
高船価船の受注確保により好業績が続く

こうした業況改善の背景には、海運市況の好転と歴史的な船価高があります。

海運市況はコロナ禍における滞船発生等に伴って2021年に高騰し、その後一旦は下落しましたが、底堅い荷動きや中東情勢の緊迫化(紅海航行リスクの増大→迂回による輸送距離の伸長)等を受けて堅調に推移しています。この間、タイトな船腹需給を反映して新造船価も大きく上昇しており、22年以降は急速かつ大幅な円安進行が加わって、代表的な船型である「パナマックスバルカー」ではコロナ禍前の約2倍の水準となっています(図表2)。

造船業の場合、受注から建造まで概ね2年程度のタイムラグがあることから、高船価船の受注が漸く業績に繋がる形になったという訳です。因みに、広島県内造船事業者の手持工事量(24年3月末)は651万総トンで、約4年分を確保しています(図表3)。その多くが近年受注した高船価船であり、しばらく好業績が続く見通しです。

図表2 新造船価の推移
(パナマックスバルカー)

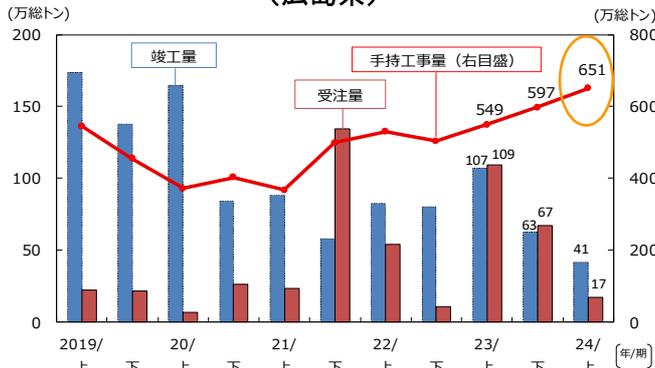


(注1) 船価(円ベース)=船価(ドルベース)×ドル円レート(月末値)

(注2) BDI(Baltic Dry Index): 国際海運の代表的な運賃指標

(資料) Clarksons Research、日本銀行資料より当部作成

図表3 造船業の受注・竣工・手持工事量の推移
(広島県)



(注) 24年上期は1~3月、手持工事量は各期末(24年上期は3月末)

(資料) 中国運輸局資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島 (TEL082-247-4958) までお願いします。