

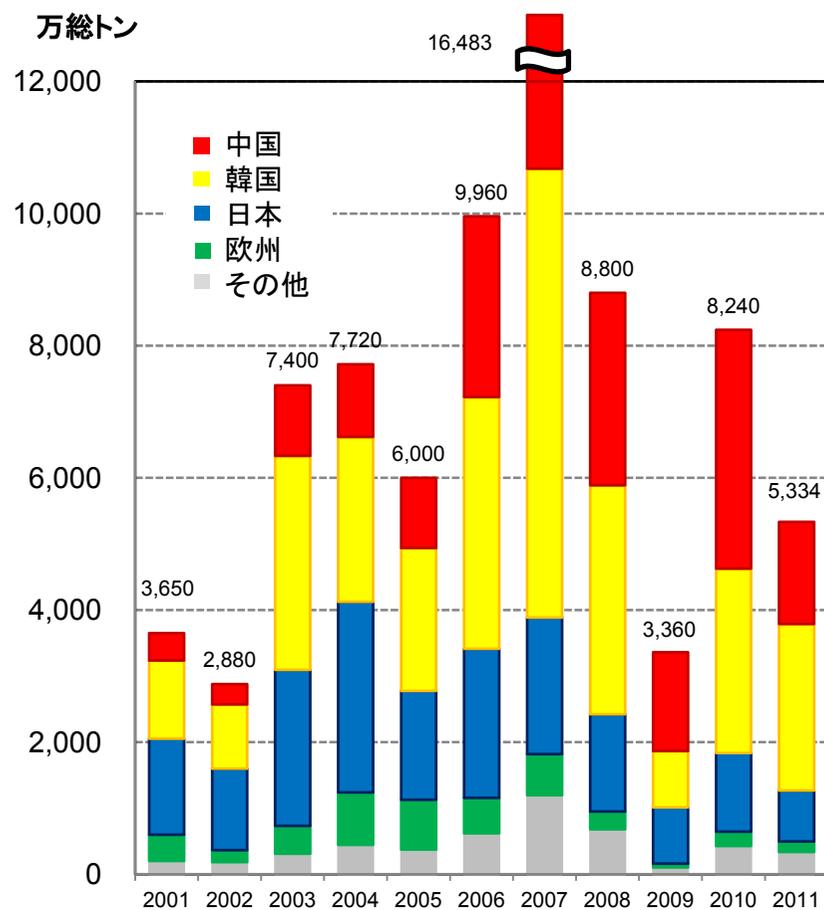
昨年夏以降の造船市場の変化について

国土交通省 海事局
平成24年5月

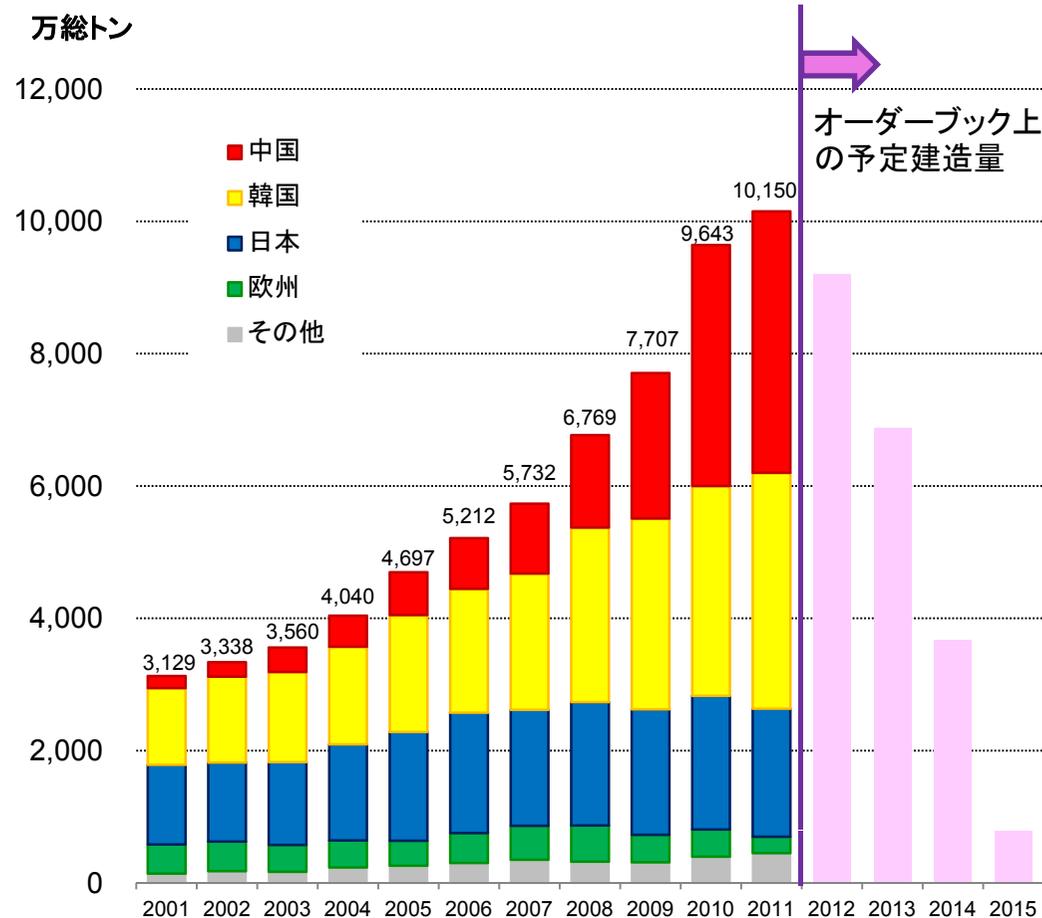
世界の新造船受注量・建造量の推移

- 日本の受注量は、2010年：1,192万総トン、2011年：772万総トンと低迷。
- 建造量は、1,900万総トンを維持。

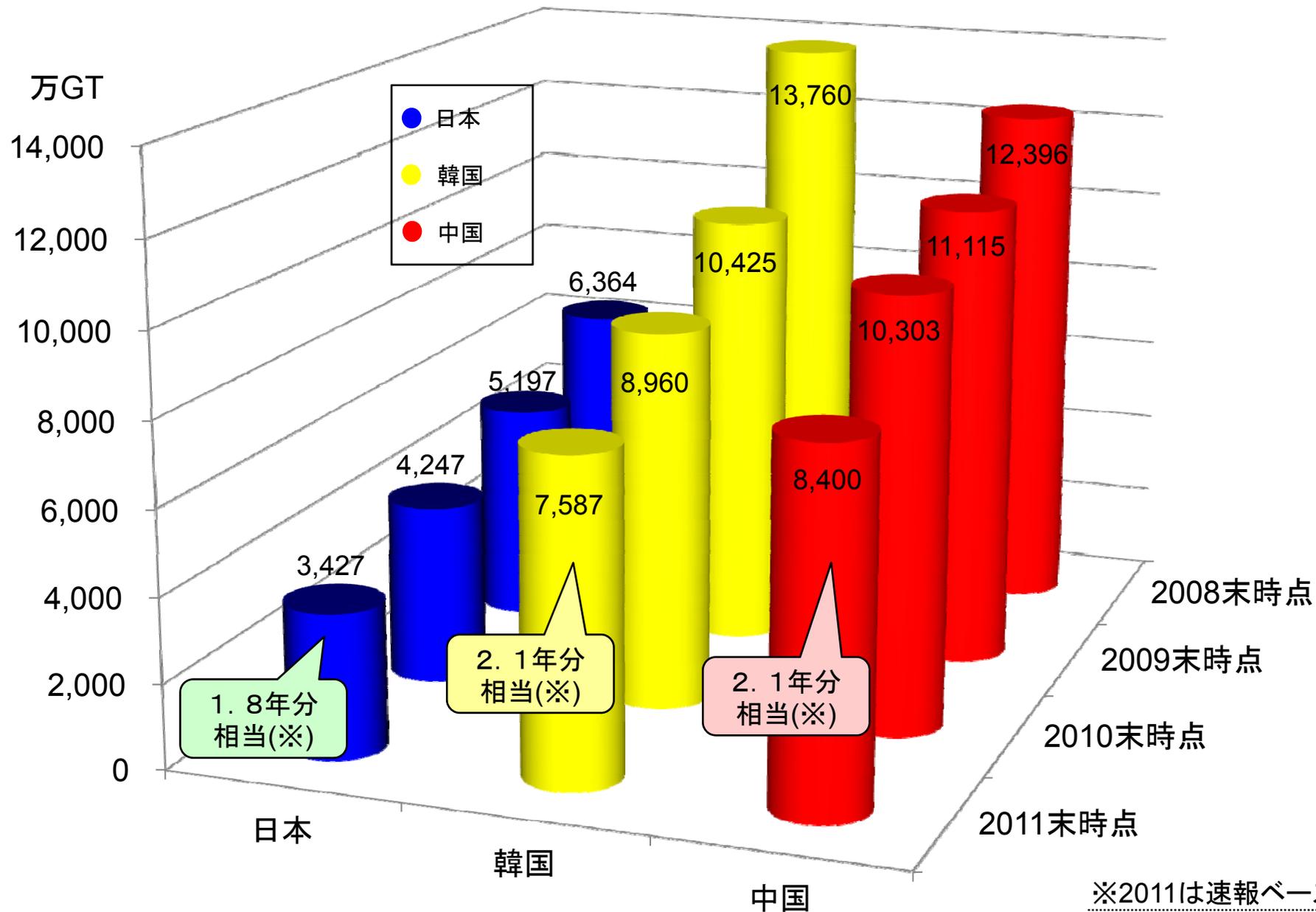
受注量



建造量



日韓中の各国手持ち工事量の推移



(※)年換算:2011年12月時点における手持ち工事量を、当年1月~12月までの1年間の竣工実績で割った値

※2011は速報ベース

出典: IHS(旧ロイド)

新造船政策の方向性の確認

まとめ

- 造船市場は、調整局面に入る。
- 船舶への投資行動変化し、韓・中の主力造船所のプロダクトミックスを変える。オフショア、LNG船、メガコンテナ船が主体。
- シップローンは、シニアローン減少、スキームの多様化。アジアECAの存在感増す。

造船市場の環境変化は、昨年の想定範囲内。問題・課題は変わっていない。

- 造船供給能力の過剰
- 円高の進行
- 欧州金融不安→ファイナンス環境悪化
- エネルギーコスト高
- 環境保護のプレッシャー

競争力強化

短期的方策

- 受注力強化
 - ・海事クラスターの基盤強化
 - ・環境性能への投資促進
- 新興国市場・海洋開発など新事業分野への進出
- 企業連携・事業統合

総合力発揮

- 海事産業の総合力
- 商社の企画・営業力
- 金融の資金力
- 行政の支援

長期的方策

- グローバル化・イノベーションの核となる人材の育成
- 教育→人材育成→イノベーションのスパイラルを形成する産学構造の構築