

## ギリシヤ船主の 事業戦略

メドウェー・ SHIPPING & トレーディング(本社・アテネ)はギリシヤを拠点とするオーナー・オペレーター(船主兼運航船社)である。1988年の設立以来、船隊を拡大し、現在は保有船、定期用船合わせ運航規模は40隻強となっている。コスタス・デラポルタス取締役が同社の現状を聞いた。

(聞き手 山本裕史)

——売上高は着実に伸びている。  
——合計42隻だ。船種はパナマックス、ウルトラマックス、ハンディマックス、モールハンディ。定期用船のうち90%が日本船主、日本造船所からのものだ」

「2018年事業年度の売上高は前の年度比約2倍の2億1470万が(約23.2億円)、純利益は290万が、自己資本630万が、資産は2790万がだった。われわれは良質なカーゴを確保し、確実なオペレーションに努めている」

——運航船の内訳は  
「保有船は12隻、定期用船(裸用船含む)は30隻の

# 船隊の9割、日本から用船

## メドウェー・SHIPPING & トレーディング取締役 コスタス・デラポルタス氏



**COSTAS DELAPORTAS** ロンドン・ギルドホール大学(現ロンドン・メトロポリタン大学)で海運経営を専攻。シップブローカーで勤務の後、00年から父ダイノニシオス氏が経営するメドウェーで営業とチャーターリング(用船)を担当。10年にオペレーター(運航船社)業のメドウェー(シンガポール)を設立。18年7月ドバイ事務所設立。シップブローカー協会会員。77年5月12日生まれ、42歳。

造船で11月に3万8000

重量ト型I-STARR38がある。今年に入り、保有船のうちDELFIA(5万3594重量ト型、05年竣工)

を第三者に売却した」

「定期用船は30隻。日本船主との用船期間は5-7年と長期契約もある。今回5月に双輝汽船の新造船ブ

ライト・ファルコン(6万

3000重量ト)が竣工、5年契約で定期用船する。これ以外に新造用船は3隻あり、3万7000重量ト

を開設した。狙

「ドバイ事務所は7人駐在している。中東は欧州とのパフォームンスの正確性、信頼性に驚いている。」

「オペレーターとしても、

船主としても制裁国へ配船する会社はないと信じている。一度、制裁国へ配船シラックリストに載れば、5年以上は違反船の運航はできなくなる。このようなリスクを冒すオペレーター、船主はいないと信じている。もちろん、われわれがそのような制裁国へ船舶を配船することはあり得ない」

域だ。具体的には、ベルシヤ湾岸からドライ貨物を南アフリカ共和国、インド、中国、極東へと輸送。復航は欧州、北米を経由した貨物をつなげる。当社の事業方針としては、最も重要なものはカーゴ契約だと考えている。カーゴはキングである」

——海運市場の動向をどう見ているか。  
「米中貿易戦争の影響で今後の経済動向が読みづらい。様子見といった状況だ。ドライ市況については、19年10-12月から上昇に向かうと見ている。米中貿易戦争が解決すれば、米中、中国ともに経済状況は悪くなく、船腹需要が高まる」

型を共和産商から5-7年、6万3000重量ト型を菅原汽船から7-10年、3万8000重量ト型を日鮮海運から7-10年、それぞれ定期用船する予定だ」

——アラブ首長国連邦(UAE)のドバイ事務所を18年7月に開設した。狙いは聞きたい。

「ドバイ事務所は7人駐在している。中東は欧州とのパフォームンスの正確性、信頼性に驚いている。」

——日本船主とは互いのケミストリーが調和している。88年の設立以来、日本船主の保有船、造船所の建造船を運航しているが、その対応を取っており、私自身は適合油の導入に伴うトラブルは少ないと見ている」

——スクラバー(排ガス浄化装置)についてはどう考えているか。  
「われわれは、現時点で保有船についてスクラバーを搭載する計画はない。定期用船の船舶についてもスクラバーを搭載しているものはない」

——日本船主、造船所の建造船との取引が90%を占めている。

「日本船主とは互いのケミストリーが調和している。88年の設立以来、日本船主の保有船、造船所の建造船を運航しているが、その対応を取っており、私自身は適合油の導入に伴うトラブルは少ないと見ている」

——中国造船所への発注をする計画はあるか。  
「現時点で新造船を発注する予定はない。しかし、中国造船所の船舶は日本造船所に比べ非常に安い。日本造船所の船舶は高止まりしているのも事実だ。日本の造船所にはもう少し船舶を下げてほしいというのが本音だ」

——20年から適合油の使用が始まる。これについてエンジンが故障するなど心配されているか。  
「当社では燃料タンクの洗浄に化学品を使うなど対応している。多くの船主、海運会社が適合油について対応を取っており、私自身は適合油の導入に伴うトラブルは少ないと見ている」

——国際的に船舶の監視を強化するなど、制裁国への配船などが問題視されているか。  
「オペレーターとしても、船主としても制裁国へ配船する会社はないと信じている。一度、制裁国へ配船シラックリストに載れば、5年以上は違反船の運航はできなくなる。このようなリスクを冒すオペレーター、船主はいないと信じている。もちろん、われわれがそのような制裁国へ船舶を配船することはあり得ない」