



HSMニュース

管理船舶を新たに受託致しました！

この度、新たに38,000DWT Bulk Carrierの船舶管理を受託致しました！

本船は、当社友好船主である(有)ニチビライン殿にて元々所有し裸備船していた船舶であり、今回同裸用船の契約終了に伴い返船されることとなった為、そのタイミングで弊社へ管理移管いただく事となりました。

本船の引渡しは、アメリカのフロリダ州ポート・エバークレーズで行われ、当初は12月初旬の管理移管にて進めておりましたが、天候やその他のトラブルによる荷役の大幅な遅れ等により、返船・管理移管のスケジュールも大幅にずれ込むこととなりました。

最後までバタバタとしましたが、最終的には、前管理会社様のご協力並びに関係者や本船乗組員の迅速な対応のお陰で何とか全ての手続きや作業を完了し、大きなトラブルも無く、2024年1月19日付にて無事に管理移管を完了することが出来ました。

船齢は12歳ですが、前管理会社様も日本の会社であり、これまできちんと管理されていたようで全体的にコンディションは良好に見受けられました。

しかしながら、やはり既に10歳を超えた船齢ではあり、今後様々な不具合や課題、それらの対応が求められてきますので、しっかりと状態把握をしながら適切な管理を心掛け、船主様の大事な資産である本船の価値を高めていける様努めて参りたいと思います。

なお、現在弊社では人員の増員など体制強化も進めており、随時船舶管理の依頼をお受けしておりますので、先ずはお気軽にお問い合わせ頂ければと思います。



船 籍：PANAMA
船 種：Bulk Carrier
載貨重量：38,228t

メンバー紹介

今回は、新たに当社の仲間に加わった笑顔の素敵な若手のホープをご紹介します！

氏名：Nyan Linn Htike (ニャンリン タイツ) / 29歳

ညှော်လင်းထိုက် (母国語表記。「文字は丸ばかりですね」by 本人)

出身：ミャンマー (シャン州ラシオ…東北側にあり中国と近く温泉が有名な町)

経歴：ミャンマー海事大学卒。大学では海洋工学を専攻し、機械や海洋法、設計等を勉強。卒業後は船員としての経験を得る為、1年間 Engineer としてバルカーに乗船。その後、陸上での船舶関連の職に就く為日本語学校に通ったのち日本の船舶設計会社へ就職。しかし元々は船舶管理業務が希望の職種だった事もあり、転職を検討。管理業務は未経験でしたが、これ迄も船舶関連の知識習得に努めていたことや、真面目な人柄、内に秘めた熱い情熱とチャレンジ精神、そして止めの満面の笑みを引っさげて、2024年1月15日付で「刈上げ野郎とゆかいな仲間たち」に加入致しました。

趣味：スポーツ(テニス、サッカー、卓球)、音楽(特にギター、カラオケ)、読書。日本に来てからは、登山、キャンプ、水泳、ボウリングも好きになりました。(まだ石油や温泉は掘り当てられていない様です...)(色々なことに興味があるタイプで、趣味などに関して話したら話が終わらないかもしれません by 本人)

特技：・多言語の読み書き及び勉強。何でも速く学べるのは特技の一つです。

※ビルマ語、カチン語(民族語)、英語、日本語を読み書きする事が出来、中国語は話す事ができます。

今はフランス語を勉強しています(最近ボウリング🎱が忙しくて勉強出来ていませんが)



最近平均年齢もだいぶ高くなり高齢化まっしぐらの弊社にとっては、貴重な若手の入社となりました。船舶管理の業務については、これから経験を積みながら覚えて行く事になりますが、持ち前のやる気と吸収力で、今後弊社管理体制充実の一翼を担ってくれると思います。

ちなみに皆さんご存じでしょうか。ミャンマーの方の名前には「苗字」がなく「ニャンリン タイツ」で1つの名前なのだそう。弊社内では「ニャンさん」と呼ぶ人と「リンさん」と呼ぶ人と「タイさん」と呼ぶ人がいて、一気に3人増えたのかなと錯覚してしまいます。※本人曰く「タイさん」がしっくりくる様なので、今後統一したいと思います。



ビッグマック指数？

突然ですが、皆さんはマクドナルドには行きますか？

私はたまーにですが、無性に食べたくなる時があり行くときがあります。

その際、色々と新メニューなどもあり、たくさんのメニューに迷う時もあるのですが、結局毎回ビッグマックを食べています。ナンダカンダ間違いないので、堅実な私はビッグマック一筋です。

そんなビッグマックにまつわる話なのですが、皆さん「**ビッグマック指数**」ってご存知ですか？

ビッグマック指数とは、各国の経済力を測るための指数で、マクドナルドで販売されているビッグマック1個の価格を比較することで得られます。

英国の経済紙エコノミスト(The Economist)が発表するこのビッグマック指数は、各国の異なる通貨の為替レートが適正に評価されているかを測定する指数です。世界中のマクドナルドで販売されているハンバーガー「ビッグマック」を基準として、その国の平均価格を米ドルに換算した上で年2回発表されています。ビッグマックは世界共通の商品であるため、どの国でもビッグマックのコストは同じであり、値段の差はそれぞれの通貨の購買力の差を表しているという考えのもとに成り立っています。

ビッグマック指数(BMI)は、購買力平価(PPP)によって為替相場を推測する為の指標となり、ビッグマック指数が広く注目を集めているのは、単に為替レートの歪みを表しているからだけでなく、その国の豊かさを示していると考えられるからです。

そんなビッグマック指数において、2023年度7月のデータによれば、日本のビッグマックの価格はアメリカの\$5.58(793円)に比べマイナス43.2%の\$3.17(450円)で、調査対象54の国と地域(ユーロ圏は1国として計算)中44位。つまり、日本は今や世界有数の“ビッグマック激安国”なのだそうです。

因みに1位はスイスで\$7.73(1,098円)、お隣の韓国は31位の\$4.08(580円)でした。

ドイツのGDPが日本を抜き、韓国の1人当たりGDPも日本に肉薄している。

こうなる大きな原因は為替レートが円安になっていると考えられ、最近の為替レートは、1ドル=150円を超える円安になりました。

円安は物価上昇の原因となり、生活を直撃しており、為替レートは、いまの日本で最も重要な経済変数といえるでしょう。そして、為替レートの状況を表わすのに、ビッグマック指数が用いられ、あるべき為替レートに比べて、現実の為替レートがどれだけ乖離しているかを示す一つの指標となるのではないのでしょうか。

前述した2023年7月のデータにおけるビッグマックの価格は日本で450円であり、アメリカでは5.58ドルで、これらを等しくするような為替レートを計算すると、1ドル=80.65円になる。ところが実際の為替レートはというと1ドル=140円~150円であり、それだけ過剰に円安になっているとみることができます。

また、ビッグマック指数が注目を集めているのは、単に為替レートの歪みを表しているからだけではなく、その国の豊かさを示していると考えられます。実際、ビッグマック指数のリストで上位にあるのは、スウェーデンやデンマークなど豊かな国であり、下位には開発途上国が多い。

だから、ビッグマック指数の順位が低いのは、日本が貧しいことを意味するものであり、望ましくないと考えられます。そして、時系列的にこの値が下がっているのは、日本の状況が悪化していることの結果だと解釈されます。

実際のデータによると、日本のビッグマック指数は、2000年頃には世界的に見てかなり高いところにあったが、いまでは、世界の最低グループに入っています。ビッグマック指数の低下は、日本が貧しくなり、日本の国際的な地位が低下していることを意味すると解釈されます。

但し、このビッグマック指数は、あくまである一定の仮定の下での一つの見方であり、実際には、同じビッグマックでも、その国や地域ごとにメニューの中の位置づけや売り方は異なりますし、宗教上の理由で牛肉以外の肉を使っている国などもあり、商品自体も決して均質とはいえないでしょうから、『マクドナルドのビッグマックが、どの国でも商品として均質で、本来は同じ価値を持つ』というビッグマック指数の前提自体が正しくないと思われ、それ程確度の高い経済指標ではないと考えられますが、一つの見方としては面白い指標だと思い皆さんに紹介してみました。

ビッグマックだけでなく、世界中にある色々な商品の価格を考えてみるのも面白いかもしれません。



ピックアップ!

ここでは、私共が目にして気になった記事やニュース等を紹介させていただきます。
海運に関する事や海運に関係なくても興味がわく様な内容の物を色々紹介していきたいと思ます!

今回は、以前の様に私が気になった記事をピックアップして、皆様にご紹介したいと思います!

あるコンサルタントさんの記事ですが、今回の内容も私自身改めて考えさせられる少々耳の痛い内容になっております。
皆さまはどの様に感じるでしょうか???

生き残れない会社?

■ 以下を読んで耳が痛いという人は要注意です。

ビジネスや商売には、善し悪しに関わらず必ず結果が伴います。

そして、結果には必ず根拠があります。人がやることですから、良い結果ばかりではありません。

当然、失敗もあります。その失敗にも根拠となるものが必ずあります。しかし、その根拠を見つけ出し改善することで、さらなる成長や発展に繋げることが出来ます。ですから、やり直しが効きます。

しかしながら、その根拠となる原因を自社や自分に向けず他所に向ける人が多く存在します。

「景気が悪いから業界全体的に厳しい。」とか

「今の時流ではうちの商品は乗っていけない。」とか

「近くに大型店が出来て、客足が鈍くなった。」とか

「お客さんの財布の紐がかたくなった。」などです。

つまり、外部ばかりに目を向け、自分、あるいは自社には非があることを認めないのです。

こういう経営者の会社やお店は、成長も発展もしません。それどころか改善すらままならないので衰退して行きます。

景気がよくなるのを待っていたり、自社の商品やサービスが時流に乗るのを待っていたりするだけでは、何の改善にもならず(それどころか思考停止になる)、自分達は悪くない、と思っているだけで現実的に何の解決にもなりません。

店を開けているだけ、商品を並べているだけ、メニューを掲げているだけ、というのは、商売でもビジネスでもありません。

「景気が悪くなり、業界全体が冷え込んできたからどうしようもなくなった。」

というのは、

結局、どうしようもなくなる前に、その予兆を読み取り施策を立て実行していなかった自分自身に原因があるのです。

時流に乗って行けないというのであれば、時流を先読みするためのリサーチやそれに伴う商品開発や修正、パッケージや仕様の変更など様々なことを怠ってきたというところに原因があるのです。

私がかつて勤めていた会社では、官公庁相手の公共事業が柱となる事業を行っていました。

しかし時代の流れと共に公共事業が激減し仕事がなくなり、私が辞めたあと数年で会社もなくなりました。

根本的な原因の1つは、官から民へのシフトチェンジをできなかったからです。

当時、公共事業が激減することは、誰もが業界にいれば分かっていたことでした。

しかし、その会社は目先の利益を追い、そこにすがっていたのです。転換する1歩すら踏み出せなかった。

時流という外部にではなく、自社や自分の中に原因があるということが分かっていたら、手の打ちようはあったのです。

「何を・どこを見て、さらには感じ、何を学ばなければならないのか？」

これが経営そのもの、あるいは会社の成長や発展に必要なことです。

景気がよくなるのを待っていてもしょうがありません。

商品が時流に乗るのを待っていてもしょうがありません。

国や行政の助成金などをあてにしているてもしょうがありません。

人が育つのを待っていてもしょうがありません。

自らが自らと向き合うことです。

「自社、自分は悪くない。そのうち何とかなるだろう。」

という発想や考えが、思考や行動力を妨げ、さらには決断を鈍らせ、やがて成長や発展をストップさせるのです。

それどころか臭いものに蓋をするだけで、根本から腐っていきやがて消滅して行きます。

自社、自分には何も問題がない、ということをいくら唱えたところで、現実の厳しさは変わりません。失敗したり、業績に伸び悩んでいるときこそ、自社、自分の中にある原因を見つけ出すことが必要です。逆に成功した要因もしっかりと把握しておくことが必要です。そういうことが淡々とできる人や会社が、生き残り、さらには成長し、発展していけるのです。

■ 今日のまとめ

『自社(自分)と向き合うからこそ生き残る。』

ということで、今回の記事はいかがでしたでしょうか？

何だか耳の痛い話でした...

マーケットが悪い、為替がどうのこうの、人材不足がどうのこうの、いつも口癖のように言っているような気がします...

周りに対しては、やれない言い訳を並べるより、やれる方法を考えろ！みたいな偉そうな事を言っていますが、実は自分が一番言い訳していたのかもしれない。

景気や環境変化といった外部要因が顕在化してきても、非は全てそこにある、と言い訳するのではなく、原因が内にあることを認識し、内にある改善策を考え実行していくことが大事な事であると改めて感じました。

ようやく重い腰が上がったときには、時既に遅し...

という事態にならない様に注意していきたいと思います。

目を向けなければいけないところはどこか？ 常に意識しておくことが大事ですね。

今さら聞けない

海運基礎知識 「船の食事について」

今回は、「船の食事」を取り上げたいと思います。

長期間の海上生活を行う船員にとって、最大の楽しみは何とんでも「食事」でしょう。

その「船の食事」について少し触れていきたいと思います。

1. 船内の料理担当

- ・外航船や少し大きな内航船であれば、基本的に調理担当の司厨長・司厨手が乗船しております。(人数の少ない内航船等の場合は、自分達で自炊する様ですが)
- ・当社が管理している様な外航船の船舶においては、必ずChief Cookが乗船しており、船の大きさや航路によりますが、Mess Manも乗船しております。
- ・C/Cookは、MLC等の条約に準じた訓練を受けた人間であり、過去に陸上のレストランやホテルで働いていた人なども多くいます。
- ・MLC (Maritime Labour Convention) が始まってからは、船員の食生活や健康管理含む労働環境について厳しく管理しなくてはいけなくなり、食材の品質や食事のバランスなども注意する必要性があり、C/Cookもそれらに注意を払わなくてはなりませんし、一定の水準が求められる様になりました。(実際のCookの腕はそれほど変わっていない様な気がしなくもないですが...)
- ・当社管理船には、フィリピン人船員の船とベトナム人船員の船がありますが、やはりそれぞれのお国柄が良く出ていて、訪船に行った時の楽しみでもあります。(先般ある管理会社の方と話をしていたら、ベトナム人船員の船で、ポリ袋一杯ヨモギを持って帰ってきていたとのこと。様々なヨモギを使った料理をするそうです。)
- ・乗船中は気軽にコンビニや外食に行けない船員にとって、毎日の「食事」は、一番の楽しみと言っても過言ではありませんので、船内の食事は超重要ですが、C/Cookにも当たりはずれがある様で、イケてないC/Cookに当たったら地獄ですね。

次頁へ続く

2. 船員の食費(食糧金)

- ・船員の食費は、船主が負担・支給してくれます。なので、船員は乗船中は食費はタダです。
- ・通常、1人日当りの食糧金の金額が決められており、船長・C/Cookでその予算内でやりくりします。
- ・適切な管理が出来ないと予算が足りなくなり食材が不足してしまう事もあり、それにより食事の内容に影響が出てしまいます。
- ・また、最近はあまり無くなってきたと思いますが、昔は船長がその食糧金をポケットに入れて私腹を肥やしていたケースもよくありました。(船長は私腹を肥やして、乗組員は腹を空かせている様なことも...)
- ・当社管理船においても、船長によって、適切に管理出来ている船やいつも予算オーバーしている船、たまーに「こないだ何度も購入していたはずなのに在庫が随分少ないな」なんて船もあり、管理会社としての注意や管理も必要になります。
- ・食糧金の金額については、会社によってそれぞれですが、全日海などの組合との協約等で最低の金額などは決められたりします。因みに、以前は\$7.5/人/日でしたが、物価上昇等も踏まえ本年度からは\$8.5/人/日で取り決められています。全日海などの組合との協約が無い船については、まだ\$7.5/人/日や船主や船員の国籍によってはそれよりも更に低い金額の船などもある様です。逆に大手船社や欧州船主などの船においては、\$10以上の船も多くある様です。
- ・長期間船に乗りっぱなしの船員にとって食事はとても重要ですので、健康的に気持ちよく仕事をしてもらう上でも十分な予算は必要という事ですね。

3. 食材の仕入れ

- ・船の場合は、毎日買い物をする訳にもいきませんから、一度にある程度大量の食糧を仕入れて保管しておきます。
 - ・通常食材等は、各港の船食屋さんから購入します。上陸出来る場合はスーパーマーケットなどに行って購入することもありますし、場合によっては本船に横着けしてくる船などから購入することもあります。
 - ・船のスケジュールによって、寄港する港・国が違ってきますので、在庫や賞味期限、各港での金額、今後の本船の動静等々色々と考えて仕入れないといけません。
 - ・また、前述した通り、予算もありますので、それらも考慮して、仕入れていかないといけません。
 - ・あまり考えていない様な船長やC/Cookだと直ぐに予算がなくなったり無駄が出てしまったりと適切な管理が出来ていない事も多々あります。
 - ・オーストラリアのPSC (AMSA)などは、本船の食糧庫をチェックし、十分な食材・新鮮な食材がないとDeficiencyとして指摘をすることもあります。
 - ・上記の様に、予算内での食材の仕入れや管理には注意が必要で手間も掛かり、不定期船で中々先のスケジュールが決まらない様な船舶においては、非常に難しい面があります。
- この様な事情から最近では、船食の委託サービスが普及してきており、当社も昨年より1隻試験運用を行っております。予算管理、食材の調達、各船食屋との精算まで全て代行してやってくれるので、非常に助かっています。
- また、食材の品質について心配していましたが、彼らの実績のある仕入れ先を利用しており、船員の評判もよく、大変効果を発揮しています。
- 今後は、当社の他の管理船においても積極的に利用していきたいと考えております。

船員にとって食事は最も重要な事の一つですので、ひいてはそれが船の運航にも影響を及ぼすことも考えられます。MLCによる規制の強化、乗組員の健康管理、物価の上昇 等々を踏まえ、置かれた環境の中で管理会社としてもしっかりと適切な対応をしていきたいと思っております。

以上

