



鉄スクラップ持ち直し

鉄スクラップの価格が戻し始めました。8月後半に行われた、関東鉄源協議会(鉄スクラップ問屋の協同輸出機構。商社に対して入札を行い、1ヶ月で2万吨程度の輸出契約を行っている。)の入札で前月を上回る価格で応札され、マーケットが反転し始めました。同時に8月は、夏枯れとも言われ、一般に発生が悪い時期でもあります。需要家である、電気炉メーカーも電力のピークカット、夏季休業などもあり、需要が振るわない事から、一般的には市況が上がる要因は少ないのですが、今年は、海外の製品需要は旺盛であり、特に韓国では、原料在庫の水準が落ち着き始めています。また、今秋に新しく電気炉が稼動を始める事もあり、購入意欲を強めています。もし、為替がもう少しマトモだったら、もう少し早く動いていたかも知れません。米欧が、なりふり構わず、自国通貨安に取り組み、海外の需要を取り込もうと躍起になっている中、日本政府、日銀の対応は、思考停止と思わざるを得ません。その中での、韓国の購入開始は、この円高を打ち消して、尚且つ国内相場より高い訳です。中国を始め、アジアの需要の伸びは、力強いと感じざるを得ません。国内の住宅建築も低迷を続けており、なかなか国内の鉄鋼需要が回復するとは思えません。自動車もエコカー減税が一段落する10月からは、国内大手自動車メーカーでも下請けに対し、数量ベースで20%減の通告があったとも言われております。当面、内需に期待できそうに無い中、アジアの需要だけが、頼みの綱といった状況が続くのではないのでしょうか。

非鉄市況持ち直し後下落

非鉄スクラップも価格が持ち直してきました。世界的な価格指標であるLMEで、価格が持ち直してきまし

た。7月月初のアルミの価格は、1924ドルでしたが、8月6日の2217ドルまでほぼ一本調子に上がって来ました。しかし、その後、徐々に値を下げ、8月18日時点で、2146ドルとやや下げ、一進一退といった状況です。8月後半の外電のアルミ価格は、微減といった所で推移するのではないのでしょうか。それにしても、為替には、泣かされます。7月1日の為替が、88.36円だったのに対し、8月18日では、85.45円に円高になっています。LMEで下がり、為替で目減りしといった状況です。

しかし、国内のアルミ合金メーカーは、海外へのシフトを強めています。先日も、国内大手のメーカーが2工場を統合し、1工場に集約した上で、余剰設備を海外に移設するとの記事が出ていました。この手の話は、決して珍しいものではありません。特にアルミ合金の需要は、その大半が、自動車やオートバイであり、これらの生産拠点は、中国、タイ、インドネシア、インドなどです。特に、タイには、日系企業の多くが進出していますし、インドネシアは、世界第4位の人口を抱え、オートバイの生産を伸ばしています。こういった製品メーカーにアルミ合金を販売する為に、アルミメーカーが海外進出を進めているのです。日産自動車のマーチが国内生産を止め、全てタイに移管したのは、記憶に新しいところですが、最近、新聞で見ると、企業の業績発表などを見ても、IT関連か、国外で稼いでいる企業が目に付きます。一方で、これだけ企業が海外に進出しているという事は、同時に国内での雇用が失われているという事です。ですから、失業率も改善しませんし、さらに円高が追い討ちをかけ、価格の下落圧力が働く状況では、なかなか国内需要が持ち直すとは思えません。一方で、2020年の世界のアルミの供給不足は、800~1000万吨との予測もなされています。これは、東南アジアの中間所得者の増加に伴い、自動車、オートバイの需要が伸び、併せて、アルミ合金の需要も伸びると予測されているからです。

7月にマーケット調査の為、タイとベトナムを訪問し、14社と面談しましたが、タイのメーカーでは、リーマンショックの際には、多少需要が落ちたそうですが、すぐに戻ったとの事でした。現在でも、フル生産が続いているそうです。バンコクの交通渋滞は、有名ですが、今回、おやっと思ったのが、ベトナムです。以前より、自動車の数が増え、オートバイも小奇麗になってきていました。もちろんオートバイの数は、半端ではありません。東南アジアでは、まだまだハイブリットなど縁遠く、ガソリンエンジンが主役の座を下りる気配はありません。この先の、アルミマーケットの主戦場は、アジアである事は、間違いなさそうです。