

オフショア船市場、新型コロナウイルスで回復遠のく

碓 知子 Crossborder Research Pte Ltd

2014年の油価下落で長らく不況にあえいできたエネルギー業界。2019年末、油価は一時1バレル60ドルまで戻り、ようやく光が見えてきたところだったが、突然、中国で発生した新型コロナウイルスの感染が世界に広がり、エネルギー需要の下落は避けられなくなった。そこへ、OPECプラスでの原油減産協議が決裂し、サウジアラビアとロシアを中心に、原油の価格競争に突入。2020年3月23日、West Texas Intermediate (WTI or NYMEX) は21ドル台まで下落した。新たな業界再編が始まる可能性はある。

1. 2014年以降の業界再編

リーマンショック後に回復した原油価格は、2011年3月には100ドルを超え、その後も80～100ドル台で推移していた。油価が1バレル100ドル前後だった頃には、開発コストが高い遠隔地、深海のオフショア開発も活発で、オフショア開発向けの浮体式構造物やオフショア支援船業界も好調だった。高い油価に支えられ、エネルギー企業は開発コストが高い大水深や遠隔、マージナルフィールドの開発にもエネルギー企業は食指を伸ばしていった。

しかし、油価は2014年7月以降下落に転じ、2015年1月には2014年のピーク時と比較して5割以下にまで下落。その後一旦は60ドル近くまで上昇したものの、2016年には20ドル台となった。2018年には一旦、70ドル台後半まで戻したが、2019年初旬にはまた40ドル台まで下落。この間、業界は一変した。欧米のオフショア掘削リグ大手の倒産、合併などで業界再編が続いた。ここ、東南アジアではアンカーハンドリング・タグ・サプライ船 (AHTS) やプラットフォーム・サプライ船 (PSV) などのオフショア支援船の運航会社が、次々と倒産した。

大手掘削コントラクターの再編

会社名	国	概要
Seadrill Ltd	英国	2017年に債権者の同意を得て連邦倒産法第11章（チャプター11）による保護と再建を申請。約100億ドルの債務を抱えていた。2018年に再建を遂げるが、2019年、また業績が悪化。
EnSCO PLC/Atwood Oceanics Inc	英国/米国	2017年、EnSCO PLC が買収
EnSCO PLC/Rowen Companies PLC	英国/米国	2018年、EnSCO が Rowan を買収。社名を Valaris PLC に変更した
Borr Drilling / Paragon Offshore	ノルウェー/米国	2018年、Paragon Offshore がチャプター11での保護と再建を申請。Borr Drilling が同社を買収して子会社化
Pacific Drilling	米国	2017年、30億ドルの負債を抱えてチャプター11による保護と再建を申請。2018年11月に再建完了
Transocean / Ocean Rig UDW Inc	スウェーデン/ノルウェー	Ocean Rig が2017年に倒産。債権者と債務リストに合意後、2018年に Transocean が買収

東南アジアのOSV プレーヤーの再編

会社名	分野	国	概要
Wintermer Offshore	OSV	インドネシア	油価の下落で2015年から赤字が続いている。2017年に債務再編を行い、2019年5月には1株100ルピーで4億2300の私募債を募り、資金調達を行った。
Alam Maritim	OSV	マレーシア	2015年からの油価下落で業績が悪化し、2017年に債務再編を申請。マレーシア政府の企業債務再編委員会(CDRC)のリストラ対象となり、2018年に債権者と債務再編で合意。
Icon Offshore	OSV	マレーシア	油価下落で業績が悪化。マレーシア政府の企業債務再編委員会によるリストラ対象となり、債務リストラ中で、2019年11月、債務再編が株主に承認された。
Ezion Holdings	OSV	シカゴ・ホール	経営難に陥り2017年8月に株式売上が停止。その後いくつかの救済交渉を行うも合意ならず。2019年12月31日現在、約8.7億ドルの負債。2020年3月1日、マレーシアの上場オフショア関連サービス企業、Yinson Holdings からの救済が決まる。
Ezra Holdings	OSV/造船	シカゴ・ホール	Emas Offshore などの子会社を持つ。
Otto Marine	OSV/造船	シカゴ・ホール	2018年2月、8億7700万米ドルの債務を抱え、シカゴ・ホール高等裁判所に更生管財手続申請
Swiber Holdings	オフショア EPIC	シカゴ・ホール	2016年、シカゴ・ホール高等裁判所に更生管財手続申請。2019年2月、カナダのシースパン社から2億米ドルの出資
Swisco Holdings	OSV	シカゴ・ホール	2016年に校正管財手続申請、2018年、中東のAllianz Middle East に売却される。

2. オフショア船の種類

さて、ここでまずオフショア船の種類を見てみる。分類の方法は統一されていないが、www.marineinsight.com/^{注1)}説明が分かりやすいので、それを引用すると、大分類として次の4つに分類され、それぞれ細分化されている。

OSVの種類と分類

Oil Exploration and Drilling Vessels 探索・掘削船	Drill ship Jack Up Vessels Semi-submersible Vessels Offshore barge Floating Platforms Tenders
Offshore Support Vessels オフショア支援船 (OSV)	Anchor Handling Tug / Anchor Handling Tug Supply Vessel (AHT/AHTS) Seismic Vessel Platform Supply Vessels (PSVs) Well Intervention Vessel Accommodation Ships
Offshore Production Vessels オフショア生産船 (浮体式生産システムとも呼ばれる)	Floating Production Storage and Offloading (FPSO) Single Point Anchor Reservoir (SPAR) platform Shuttle Tankers
Construction/Special Purpose Vessels 建設/特殊目的船	Diving Support Vessel Crane Vessel Pipe Laying Vessel

探索・掘削船の代表的なものは、ジャッキアップリグ、半潜水式リグ、掘削船で、ジャッキアップリグは主に浅瀬で、半潜水式リグや掘削船は水深が深い場合に使われる。掘削オペレーターが所有しているものが多く、大手の掘削オペレーターには欧米企業が多い。日本では1社、日本海洋掘削株式会社がある。東南アジアにも国営企業、民間企業数社あるが、所有リグ数は欧米大手に比べると少ない。2019年現在、世界に900基程度あり(建造中含む)、約半分が稼働している。

浮体式生産システムの代表的なものは、FPSO(浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)で、石油会社自身が所有者になっている場合、FPSOオペレーターが所有している場合がある。FPSOオペレーターも大手は欧米企業が多いが、東南アジアでもマレーシアにはYinson, Bumi Armadaなどの大手がある。日本企業では三井海洋開発(MODEC)がある。2019年現在、世界に500基程度あり、8割程度が稼働している。油ガス田が浅瀬で、陸に近く、パイプラインなどのインフラが発達している場合は、浮体式設備を使わないことが多いが、遠隔、水深が深いと、浮体式設備が使われる。

東南アジアのプレーヤーが多いのは、オフショア支援船の分野になる。オフショア支援船は「地質調査、探鉱井、評価井の掘削、生産井の掘削、石油やガスの生産から坑井

閉鎖まで一連の活動を行う海洋プラットフォームでの作業をサポートする船」を指すが、その種類、役割、大きさは多岐にわたる。www.marineinsight.com/では、アンカーハンドリングタグ(AHTS)、地質調査船、プラットフォームサプライ船(PSV)、坑井介入支援船(、アコモデーション船)をリストしているが、他にクルーサプライ船、多目的船、スタンドバイ安全船などと呼ばれる船もある。近年は傭船主が、1つの船に多くの機能を求めることが多くなり、AHTSでもより多くのアコモデーション機能や、物資の輸送が求められるという。いうなれば、需要は「多目的船」化しているということになる。建設/特殊目的船は、オフショア支援船に含められることも多い。オフショア支援船と建設/特殊目的船を合わせて2019年現在、9500隻程度あり、そのうち最も多いのはAHTSとPSVである。

3. ボトムアウト、しかし市場好転には時間

2019年の油価は4月に60ドル台後半までつけたが、その後上げ下げがあり、年末は61ドルだった。市場関係者は、急速な回復は期待できないものの、2019年にはオフショア船のいずれのセクターも底を打ったとみられ、2020年以降は緩やかな回復に向かうと見込んでいた。掘削リグの稼働率は2013年の80%から2017年には50%まで落ち込んだが改善が見られた。オフショア掘削大手のトランスオーシャンによると、2019年度決算報告によると、同社のリグの稼働率、傭船料両方とも2019年12月までの3四半期続けて上昇した。年度を通してみると、2019年の稼働率は過去5年間で初めて改善、超水深リグの傭船料は75%上昇した。浮体式生産システム市場でも、2014-16年の不況の底から回復局面に入り、事態は好転していた。2019年には14基の浮体式生産システム発注があり、発注ペースは過去10年間の年間平均発注数を超えた。2020年1月10日にFPSO1基の発注があり、2020年は幸先のよいスタートを切ったと思われていた。

4. ペトロナス、新規投資に舵

OSV市場も徐々に回復に向かっていた。一時期、東南アジアで仕事のなくなったOSVがカボタージュ規制があまり厳しくない中東に向かい、中東での競争が激しくなったが、東南アジアでの需要が増え、徐々に中東市場から東南アジアに戻っている。しかし、鉱区入札の不調が続くインドネシアでは、国営石油プルタミナからの需要はあるもの

の、備船料が下げ止まったままだという。

一方、海外にも多くの権益を持ち世界でも存在感を確立したマレーシアの国営ペトロナスは、新規投資に乗り出している。ペトロナスは毎年、「Petronas Activities Outlook」を発表し、向こう3年間の船舶需要予測を公開している。2019年12月に発表された2020年～2022年の需要予測によると、生産活動に必要なOSVは2020年134隻、2021年は138隻で2022年も138隻となっている。また掘削に必要な船の数は2020年には256隻である。2021年と2022年に掘削に必要な船の数は予測が提示されていないが、ペトロナスは「堅調なニーズが見込まれる」とコメントしている。海底作業に必要なダイナミック・ポジショニング2（DP2）を備えた船舶は、2020年は少なくとも10隻で、場合によっては18隻まで増える可能性がある。同様に2021年は最低9隻、最高14隻、2022年は最低9隻、最高14隻と見込まれている。今後は老朽化した洋上生産設備の撤去も必要になる。ペトロナスによると、2019年に実際に撤去された設備はプラットフォームが1件、坑井が38件であった。2020年から2022年もプラットフォームや坑井等の撤去が予測されている。プラットフォームのメンテナンスにもOSVは必要になる。

しかし、リグにしても、OSVにしても、ただし、市場には多くのレイアップ船^{注2)}が存在するため、それらの復帰が一巡し、あるいは退役が進んだり、既存の船では満たせない異なるニーズが出てこなければ、新造船にはつながらない。その場合SPECが陳腐化してニーズに合わない船は退役を迫られるが、市場の代替陳謝向上には貢献する。例えば、DPが配備されていない小型のアコモデーション船はニーズがないが、大人数（200人以上）が宿泊できるDP2を配備したアコモデーション船のニーズは高く、船は足りていない。

ただし、オペレーターが新規に船を調達する場合立ち足はかかるのが資金調達の壁だ。金融機関も石油ガスセクターに対する不良債権を抱え、新規の資金供給には慎重になっている。

5. 新型コロナウイルス、OPEC プラスの生産調整決裂で油価急落

楽観的観測と慎重論がミックスしていたオフショア船業界を2020年1月下旬から世界的に明るみになった、新型コロナウイルスが襲った。当初は中国はアジアの問題とたかをくくっていた欧米諸国も3月に入り、感染が急拡大。外国人の入国を禁止あるいは制限する鎖国状態に入る国も後を絶たない。航空会社は大幅な運航休止、経済活動の停滞で、エネルギー需要の大幅な下落は避けられない。ある業界誌では、2019年のオフショア石油ガス探鉱投資は3000万ドルの下方修正になるとみている。

さらに、3月6日、石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟産油国で構成する「OPEC プラス」の減産協議が行われたが、ロシアが減産を拒否。市場シェア低下を避けたいサウジアラビアは、増産を決定、輸出価格も引き下げた結果、油価が急速に下落。2020年3月23日、West Texas Intermediate (WTI or NYMEX) は21ドル台となり、市場では10ドルまで下がるとささやかかれ、5ドルまで下がるとするアナリストもいる。

2020年3月23日現在、ウイルス感染の収束の目途は見えず、オフショア船業界へのインパクトも計り知れないが、一寸の光が見えていた市場回復が再び遠のいたことは間違いない。既に財務状況が弱い会社もあり、新たな業界再編が起こる可能性は高いとみられる。

注

注1) <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-off-shore-vessels/>

注2) レイアップ船とは、いつでも稼働できる状態で、乗組員等も確保し、メンテナンスも実施しながら待機している状態の船