

市場価格

ドル建て ドル/TOZ

| Platinum | Price | Date |
|----------|---------|------------|
| Open | 955.64 | 2022/11/7 |
| High | 1060.40 | 2022/11/11 |
| Low | 950.00 | 2022/11/7 |
| Close | 1032.50 | 2022/11/11 |

円建て 円/グラム

| Platinum | Price | Date |
|----------|---------|------------|
| Open | 4521.00 | 2022/11/7 |
| High | 4812.00 | 2022/11/11 |
| Low | 4489.00 | 2022/11/7 |
| Close | 4605.00 | 2022/11/11 |

ドル建て ドル/TOZ

| Palladium | Price | Date |
|-----------|---------|------------|
| Open | 1867.00 | 2022/11/7 |
| High | 2046.00 | 2022/11/11 |
| Low | 1817.00 | 2022/11/10 |
| Close | 2043.50 | 2022/11/11 |

円建て 円/グラム

| Palladium | Price | Date |
|-----------|---------|------------|
| Open | 8827.00 | 2022/11/7 |
| High | 9211.00 | 2022/11/11 |
| Low | 8558.00 | 2022/11/10 |
| Close | 9112.00 | 2022/11/11 |



ニュースエクスプレス

プラチナ

ジンバブエ国内のプラチナ生産者ら貴金属精錬所建設へ動き

ジンバブエのMimosa Mining Company のゼネラルマネジャー、Stephen Ndiyamba氏は、国内のプラチナ生産者らが資金を出し合って貴金属精錬所を建設する計画があると、The Sunday Mail Business 誌に語り、他のプラチナ鉱山会社と協力し合うことは経済的観点からも合理的であるとしている。

同氏によると、「すでに承知かもしれないが、現在、精錬所を建設しようという動きがあり、精鉱を国内で加工するためにどう協力しあうか、重役会と株主らとのすり合わせが進行中だ。

South Hillの掘削は後10年ほどしかなく、North Hill を開発できれば、あと12年は採掘が可能だ。鉱山生命が22年だとすれば、精錬所に1億米ドルを投資しても、それに対するリターンを得るには時間が足りず、つまりビジネスの観点からすると元は取れないということだ。」

プラチナ精鉱を他社の精錬所に送れば、かかるのはその加工費だけになり、経済的に合理性がある。

ジンバブエの鉱山省長官のIsaac Kwesu氏は「鉱山会社はすでにプラチナの一部を精錬してマットとして送り出しているが、生産量が増えれば、資金を出し合って精錬所を建設してコストを減らす必要があるだろう。」と語っている。

プラチナ生産者のほとんどはプラチナを精鉱として輸出しており、マットに加工しているのはZimplats 社のみ。

ジンバブエは大きなプラチナ鉱床を有しているため、国内に精錬所が建設されればプラチナからの利益は大幅に増えるとアナリストらは見ている。

南アフリカに次ぐ世界第2位のプラチナ鉱床を有するジンバブエは、国内で操業する鉱山会社に対して選鉱施設の建設を促してきた。2015年には、国内での選鉱を進めるためプラチナ鉱石の輸出に15%の関税を課したが、鉱山各社が選鉱施設を建設することに合意したことで、関税は後に廃止された。2020年には財務省が2022年初めから新たに課す税金を発表したが、実施は2023年1月に延期されている。

現在ジンバブエのプラチナ鉱山会社の多くは、原鉱石あるいは半加工されたものを精錬のため南アフリカに輸出している。
<https://news.pindula.co.zw/2022/11/06/local-platinum-producers-considering-constructing-a-precious-metals-refinery/>

パラジウム

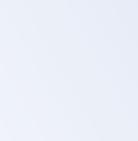
自動車触媒のパラジウム需要は、ハイブリッド車の需要で短期的には持ち堪える可能性はあるが、その終わりは近い。EU 諸国は10月末、2035年以降の新たな内燃機関車の販売を禁止することに合意し、欧州ブロックは電動モビリティに向けて正式に動き始めた。これは自動車触媒のパラジウム需要の最大の市場の一つである欧州で、その需要の終焉が来ることを意味する。またこの合意には2030年以降に生産される新車の CO2 排出量の上限を 現在よりも37.5% から55% 下げる点も含まれている (2021年は 116.3g CO2/km)。これにより、平均コストが現在、バッテリー電気自動車よりも低いハイブリッド車が内燃機関車に代わって有利になる道筋がつく。2022年第3四半期のハイブリッド車のシェアは前年に比べて7% 伸びたが、バッテリー電気自動車の販売は前年から22%も増え、欧州市場12% を占めたため、影に隠れた形だ。しかし欧州で最も売られた内燃機関車以外の車はハイブリッドまたはプラグインハイブリッド車で、ほとんどのハイブリッド車はガソリンエンジンを搭載し、パラジウムとロジウムの需要を支えている。

10月のパラジウム価格は 14.7% 下落し、5月以来の最大の月間下げ幅となった。先週 のパラジウムは、11月4日に上昇したにも関わらず、3% 下がり 1849ドル/オンスで週を終えた。

https://www.heraeus.com/media/media/hpm/doc_hpm/precious_metal_update/en_6/Appraisal_20221107.pdf#msdynttrid=C_SlHzNT_vSQQdIElWJf14khvongG5v41PVfE90RE

Translated by JBMA Osawa KAZUKO

免責事項: 本資料は情報提供に過ぎず、WPICの投資提案を意図するものではなく、また、そのように解釈されるべきでもありません。



(@wpcjapan)