

2015 年欧州航路上半期荷動き量と欧州船社の動向

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201509

日本海事センター企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

2015 年上半期の欧州往航荷動き量は前年割れしている。一方、15 年 5～7 月の欧州復航荷動き量は、2011 年以来単月では 3 ヶ月連続で最高記録を更新しており、累計でも現段階では過去最高の荷動き量である。15 年 1 月のロイズリスト紙によれば、往航に比べ運賃が安定している復航貨物に注目している欧州船社もあるという。今回はこの欧州航路について日本にとってのビジネスチャンスを模索すべく上半期の欧州航路全般を概観する。

欧州航路上半期荷動き量概況

15 年上半期の欧州往航荷動き量は、前年同期比 4.0%減となる 732 万 TEU であった。地域別にみると、中国および東アジア（日本、韓国、台湾、香港）積の荷動き量が減少しており、特に、中国積地中海向け貨物および東アジア積北欧州向け貨物が低調であった。

往航荷動き量が低調な要因の 1 つとしてロシア向け貨物の減少が挙げられる。同国は、世界最大の石油輸出国であるが、ウクライナ情勢に端を発する経済制裁に加え、ルーブル安、原油安を背景に 15 年のロシアの荷動き量は往復航ともに大幅減となっている。ロシアへの影響は同国にとどまらず、フィンランドなど北欧州のロシア周辺諸国、地中海東部および黒海沿岸諸国にも影響が出ている。

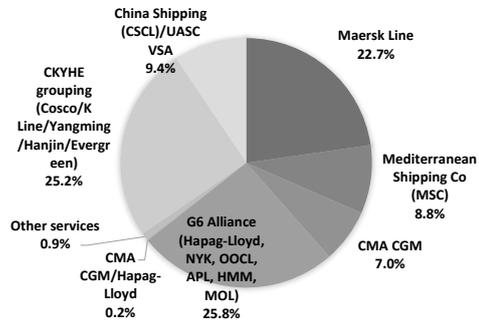
一方、15 年上半期の復航荷動き量は、前年同期比 0.6%増となる 350 万 TEU であった。単月でも 5～7 月は 62 万 TEU を超え、11 年以來では過去最高を更新している。地域別に見ると、北欧州および地中海西部積中国向け貨物が伸びており、ユーロ安が追い風となっている。

運賃については、15 年は ULCS (Ultra Large Container Ship) と呼ばれる 1 万 4,000TEU 型以上の超大型コンテナ船の竣工がピークを迎えたこともあり、過剰な船腹供給量を背景に往復航ともに低調な推移となっている。

欧州航路における新アライアンス

2M および Ocean Three の新アライアンス誕生により、欧州航路は 2M、CKYH、G6、O3 の 4 大アライアンスにほぼ集約された。

2015年1月1日時点



2015年4月1日時点

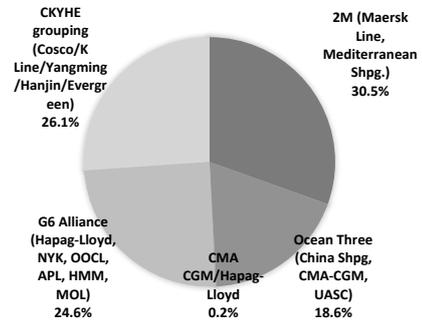
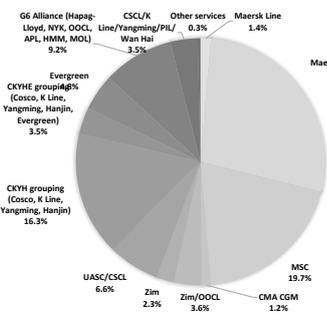


図1 2015年欧州航路（北欧州）船腹供給量（年率）

出所：Drewry Container Forecaster より作成

図1は、15年欧州航路（北欧州）の新アライアンス結成前（左）と結成後（右）の船腹供給量（往復航合計、年率）を比較したものである。各アライアンスによる現在の船腹供給調整を考慮に入れず、単純に北欧州市場の構造を見ると、新アライアンス結成前は、北欧州市場が8つのアライアンスと単独船社によってシェアされ、26グループが提供されていた。新アライアンス結成後は、市場がほぼ4大アライアンスに集約され22グループとなっている。

2015年1月1日時点



2015年4月1日時点

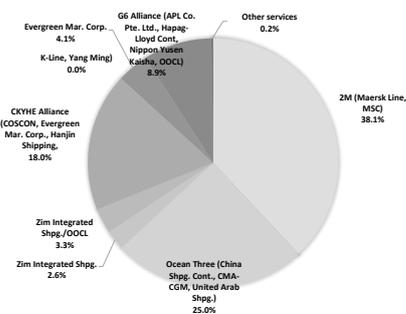


図2 2015年欧州航路（地中海）船腹供給量（年率）

出所：Drewry Container Forecaster より作成

同じく、図2は、15年欧州航路（地中海）の新アライアンス結成前（左）と結成後（右）の船腹供給量（図1に同じ）を比較したものである。これによると、新アライアンス結成前においては、地中海航路の市場はアライアンスや単独船社によって32グループが提供されていたが、新アライアンスの結成後は、28グループが提供されている。また、同航路では2MとO3で市場の約7割を占めている。

欧州経済の概況

欧州経済全体は回復基調を維持している。欧州委員会の発表によれば、スペインやイタリア、ギリシャなどの地中海諸国も15年の実質経済成長率は上昇基調にある。15年に入り、債務問題が再燃したギリシャであるが、上半期の海上荷動き量は輸出入ともに前年比を上回った。

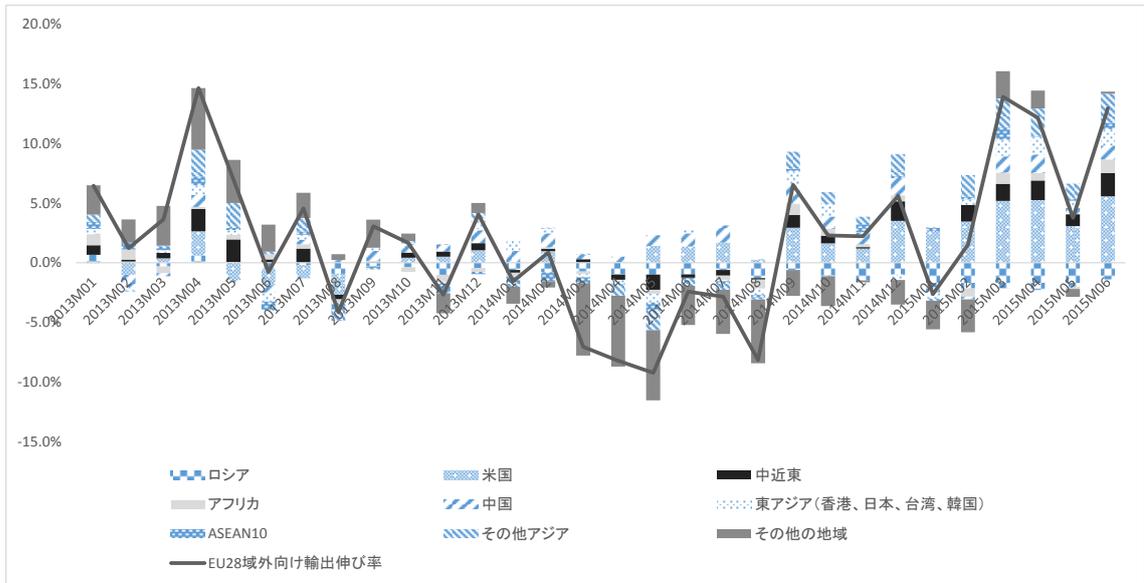


図3 欧州（EU28カ国）域外向け輸出伸び率と主要地域別寄与度

出所：EUROSTATより作成

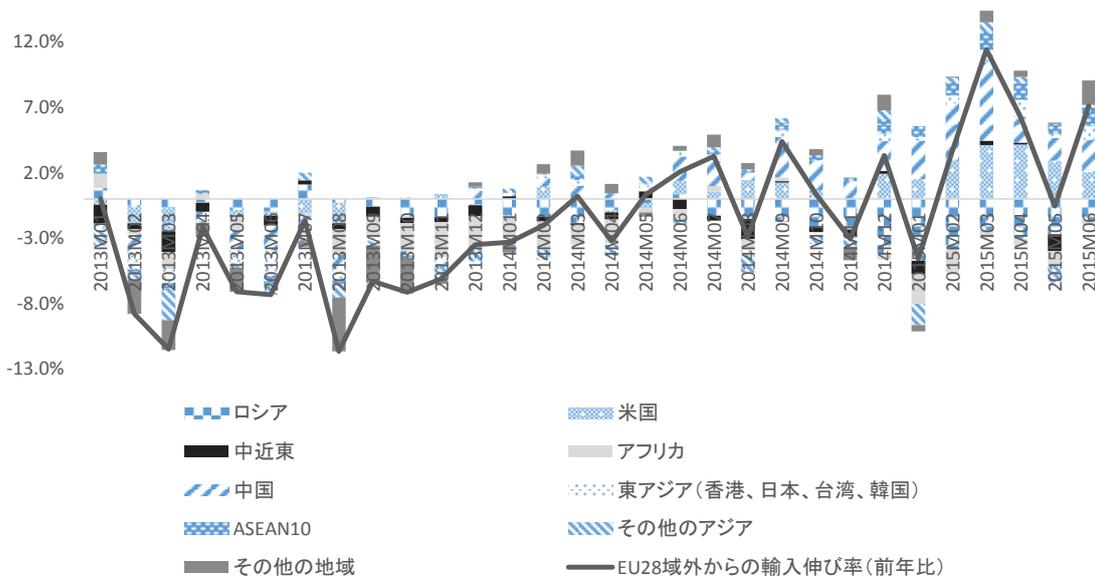


図4 欧州（EU28カ国）域外からの輸入伸び率と主要地域別寄与度

出所：EUROSTATより作成

13年から15年の欧州（ここではEU28カ国）における貿易概況推移を示したのが図3および図4である。

輸出において欧州最大の貿易相手国は米国である。ユーロ安を背景に14年夏以降、欧州からの米国向け輸出は伸びている。アジア欧州間の欧州航路において米国経済が直接影響するものではないが、同国の欧州経済に与える影響は小さくない。しかし、15年の米国経済は、回復基調を維持しているものの不透明感が漂う。特に、15年上半期は製造業の回復が弱く、鉱工業生産指数や設備稼働率が低調であり、民間投資も14年に比べると鈍い。9月4日発表の8月の米国雇用は失業率こそ5.1%と改善されたものの、雇用者増加数（前月比）は4ヵ月ぶりに20万人に届かない17.3万人となり、製造業では1.7万人の大幅減となり、雇用においても14年の勢いは見られない。

一方、輸入において欧州最大の貿易相手国であり、世界経済にも影響力のある中国経済の減速は15年に入りさらに進んでいるようである。実質経済成長率の減少が続く中、15年に入り建設業や製造業の落ち込みが特に激しい。これと連動するように、中国の建設着工床面積も2、3年内で最低水準となっている。8月には中国の主要コンテナ港である天津港（14年コンテナ取扱実績は第6位）で大きな爆発事故が起きた。ジェットロによれば、一時は通関手続きが麻痺し、コンテナターミナルの一部が稼働を停止したり、空コンテナの保管場所が被災し、空コンテナが不足するなどの影響が出た。現在も、輸入の通関遅延や港の取扱品目に制限が出るなど港湾物流に影響が出ており、今後も事故の影響が懸念される。

この他、14年夏以降始まった原油安が個人消費や石油輸出国が多い欧州経済に与える影響も注視していく必要がある。

さらに、ウクライナやシリア、リビアなどの政情不安も挙げられるが、今年7月にはイランへの経済制裁の解除に向けた動きが進展している。イランの人口は7,740万人であり（※外務省HPより2013年の値）、同地域における荷動き量の増加が期待される。

主要欧州船社の最近の動向

現在、欧州航路は往航の荷動き量が低迷する中で復航貨物が好調である。先日の日本海事センターの調べでは、欧州からのコンテナ輸出品目のうち中国向けリーファー（冷蔵・冷凍）貨物が増えている。こうした状況を踏まえ、最近の主要欧州船社の動向について各船社のホームページやハンブルク港がまとめたレポートなどをもとに概観する。

マースクラインは、15年に入り比較的運賃の変動が安定している欧州復航貨物の積み取りに取り組むという。現在、往航の貨物輸送量は月平均が123万TEUであるのに対して、復航の貨物輸送量は月平均が59万TEUとなっており、欧州航路におけるインバランスは48%となっている。1月12日付ロイズリスト紙によると、マースクラインはアジアの富裕層による消費を背景にこのインバランスは10年以内に縮まるものと見

ているようである。これまで古紙が主流であった同航路において、欧州の高級車や自動車部品、食料品や家具などの需要が高まっており、これらはコンテナで輸送されているという。このため、マースクラインでは今年に入り、増加する復航貨物を積み取るべく、復航における従来の減速航行を止めてスピードアップによる差別化を図るとのことである。

2011年以降の欧州航路におけるインバランスは45%から48%の間で推移しており、マースクが見込むほど短期間でインバランスが改善されるようには思われない。しかし、中国経済では固定資本投資が減速しているものの、中国の人口を考えると、同国の消費は今後もある程度伸びることが予想される。

一方、現在リーファー貨物輸送で大手のハパグロイドは、今年に入り6,000個(12,000TEU)の最新型リーファーコンテナを発注している。この目的は東西主要航路に加え欧州食品の需要が高い南米向けの南北航路を強化することが目的とみられるが、先述の通り、中国でもリーファー貨物の需要は高まっており、この影響は欧州航路へも現れるものと考えられる。

次に、地中海航路でトップシェアを誇るMSCは今年に入りマースクラインとの2Mアライアンスを結成し、さらにその規模は大きくなっている。現在、同社は世界150カ国に480カ所のオフィスを持ち、24,000人を雇用し地元密着型のサービスを展開している。

最後に、CMA-CGMの動向について見ると、14年の同社の収益は5.3%増の167億ドルであった。同社は商船隊の拡大に力を入れており、その中でリーファーコンテナ船隊も増強する構えであるが、現在、同社は北欧州航路でハパグロイドと提携をしている。

一方、CMA-CGMを中心としたO3アライアンスは、北欧州で19%、地中海で25%と地中海でのシェアが大きい。15年上半期の地中海航路は、ロシアや黒海周辺地域、トルコなど地中海東部の荷動き量が低迷しているが、同社は、東西を結ぶ交通の要衝であるトルコでの物流を強化している。トルコ主要工業地帯を後背地に持つトルコ第二の港イスタンブール港への追加寄港を決定した。これにより、同社は毎週トルコへ直行するサービスを提供することになる。また、東西航路を最短距離で結ぶスエズ運河の拡張工事においても同社は資金援助を行った。さらに、今年7月には、フランスのマルセイユにて現代のシルクロード構想である中国の「一帯一路構想」についてフランスのラン・ファビウス外相および中国の李克強首相が出席する中、CMA-CGMと中国のターミナルオペレータである招商局国際および中国輸出入銀行(CEXIM)との間で経済協定に調印している。トルコでの物流強化や中国での物流強化をはじめ、中東を基盤とするUASCや中国系船社のCSCLとのアライアンス結成の背景には、CMA-CGMの地中海を起点とした欧州航路での戦略が伺える。