

新たな合従連衡の下で進む船腹量格差の先

掲載誌・掲載年月：KAIUN201701

日本海事センター 企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

2016年の定期船市場は、昨年に引き続き厳しい展開となった。荷動きは増加傾向にある。たとえば、2015年には北米往航(アジア→米国)で2年連続となる史上最高の輸送量を実現し、2016年も更新の可能性が高い。世界全体でも10月までの時点では前年比2.8%で推移している。しかしながら、荷動き増加のペースは緩んでいるにもかかわらず大型船の投入が続き、世界全体の船腹量増加が続いていることが市況悪化、ひいてはコンテナ船社の収益性悪化をもたらしている。

各社定期船部門の業績も2015年に続いて厳しいものとなった。2016年4～9月期において、川崎汽船のコンテナ船部門の経常利益は前年同期の31億円の黒字から210億円の赤字を計上し、商船三井のコンテナ船部門の経常利益も91億円の赤字から213億円の赤字で推移した。日本郵船でも定期船事業の経常損益が2014年度4～9月期の78億円の黒字から153億円の赤字へと転落した。

海外船社でも2016年1～9月におけるマースクライン(マースクのコンテナ船部門)のEBIT(金利・税引き前利益)は2.6億ドルの赤字と2015年同期の15.7億ドルの黒字から転落した。同社の輸送量は2016年1～9月で771万FEUと2015年1～9月の712万FEUを上回っている。同社の2015年1～9月の平均運賃は、FEUあたり2300ドルであったものが、2016年の同期には1793ドルまで落ちたことから見られるように、市況悪化が業績の足を引っ張ったことがわかる。CMACGMのコンテナ船部門をみても2016年1～9月においてEBITが1.9億ドルの赤字と、2015年同期における8.9億ドルの黒字から減少した。

供給過剰が続く状況のもと、定期船市場においてはM&Aやアライアンスの改編に向けた動きが引き続いて進行した。7月にはハパグロイドによるUASCの買収、12月にはマースクによるハンブルグ・スードの買収が発表された。また、10月には日本郵船・商船三井・川崎汽船の邦船三社がコンテナ船部門を統合し、2018年から共同輸送を行うことが発表された¹。アライアンスの再編については、CMA-CGM、OOCL、COSCO、エバーグリーンとの間で新しいアライアンス「オーシャン・アライアンス」、邦船三社とハパグロイド、陽明海運との間で「ザ・アライアンス」が2017年4月から開始されることがそれぞれ発表された²。

¹そのほか、台湾の陽明海運についても港湾運営会社である台湾港務との合併が取り沙汰されている(2016年12月9日付日本海事新聞参照)。

²ザ・アライアンスには韓進海運も参加予定だったが、経営破綻のため頓挫した。現代商船は2M入りを希望していたが、船腹交換(北米西岸航路)と船腹買取り(北米東岸航路・欧州航路)を行う戦略的提携にとどまっている。これについては荷主の反発があり2M側が現代商船の参加を拒否したとの報道がある

さらに、2016年8月には韓進海運が法定管理(日本の会社更生手続に相当)を申請して経営破綻した。これだけの大きな定期船社の破綻は初めてのことであった。これらの動きの結果、2015年からの2年間で17社³あった主要なコンテナ船社が10社にまで集約され、アライアンスも4つから3つへと集約されることが明らかとなった。

さらに、2016年8月には韓進海運が法定管理(日本の会社更生手続に相当)を申請して経営破綻した。これだけの大きな定期船社の破綻は初めてのことであった。これらの動きの結果、2015年からの2年間で16社あった主要なコンテナ船社が9社にまで集約され、アライアンスも4つから3つへと集約されることが明らかとなった。

今回の記事では上述の状況を念頭に、まず、2016年のコンテナ船市場における荷動き、船腹量と運賃の動向を見ていく。さらに、2017年の展望について私見を述べる。

なお、今回の記事は執筆時点(2016年12月中旬)で入手可能な情報とデータをもととしている点、ご承知願いたい。

1. 荷動き動向

2015年における世界のコンテナ貨物輸送量は Container Trades Statistics 社(以下、CTS社)の発表によると、1億4036万TEUで前年比0.8%の増加となった。2016年に入っても、荷動きは前年を上回るペースで推移し、2016年1~10月累計では前年同期比2.8%増であった。

基幹航路(北米航路、欧州航路)のコンテナ貨物輸送量⁴を見ると、北米往航は1~11月累計で前年同期比3.0%増の1431万TEU、北米復航は1~9月累計で同4.2%増の501万TEUであった。米国経済が引き続き堅調に推移しており、北米往航は2014年に続き過去最高を更新することが見込まれている。欧州往航は1~10月累計で前年同期比1.2%増の1254万TEU、欧州復航は同0.8%増の583万TEUであった。

基幹航路以外では、アジア域内航路、アジアからインド亜大陸向け、欧州からインド亜大陸向け、欧州域内航路などが輸送量を増やしている。一方で、アジアからアフリカ向け、北米から南米向けで輸送量が大きく減る傾向にある。

2. 船腹量動向

世界で就航しているコンテナ船は2016年12月1日時点で、5167隻、2000万TEU⁵、前年比で62隻減少したものの、30.7万TEU(1.6%)増加した。このうち、1万2000TEUを超える船舶は267隻、391万TEUで、前年比で30隻、49.1万TEU(14.3%)増えた。船腹量の増加ペースは2015年12月の8.4%を下回り、船腹過剰傾向に歯止めがかかりつつあるが、まだ増加は止まっていない。

全体の平均船型は2014年の3756TEUから2016年には3871TEUへと引き続き大きくなっ

(2016年12月2日付日本海事新聞参照)。

³ 2M、G6、O3、CKYHEの各アライアンスに加盟している船社とハンブルグ・スード

⁴ (公財)日本海事センターウェブサイト <http://www.jpmac.or.jp/>

⁵ Clarkson Research Servicesによる。

た。また、2015年12月からの船腹量増加1.6%のうち2.5%分が1万2000TEUを超える船舶、1.8%分が8000TEUから1万1999TEUの船舶によって起こっている(表参照)。8000TEU未満の船舶の船腹量は減少しており、大型化傾向が続いていることをこちらでも裏付けている。

表: 船型別コンテナ船船腹量の推移と寄与度(2012~2016年)

船腹量(単位:1,000TEU)						
	3,000TEU未満	3,000-5,999TEU	6,000-7,999TEU	8,000-11,999TEU	12,000TEU以上	合計
Dec-12	4,191.6	5,604.1	1,782.4	3,086.7	1,580.8	16,245.6
Dec-13	4,099.9	5,586.5	1,882.2	3,528.8	2,061.8	17,159.1
Dec-14	4,015.8	5,540.5	1,915.0	4,065.6	2,628.6	18,165.4
Dec-15	4,020.7	5,564.0	1,935.5	4,750.6	3,424.1	19,694.9
Dec-16	3,959.2	5,151.7	1,871.4	5,104.7	3,914.9	20,001.9
寄与度						
	3,000TEU未満	3,000-5,999TEU	6,000-7,999TEU	8,000-11,999TEU	12,000TEU以上	合計
Dec-12	-1.1%	1.0%	0.4%	2.1%	4.0%	6.4%
Dec-13	-0.6%	-0.1%	0.6%	2.7%	3.0%	5.6%
Dec-14	-0.5%	-0.3%	0.2%	3.1%	3.3%	5.9%
Dec-15	0.0%	0.1%	0.1%	3.8%	4.4%	8.4%
Dec-16	-0.3%	-2.1%	-0.3%	1.8%	2.5%	1.6%

注1:各年12月1日の値

データ出所:Clarkson Research Services

3. 運賃動向

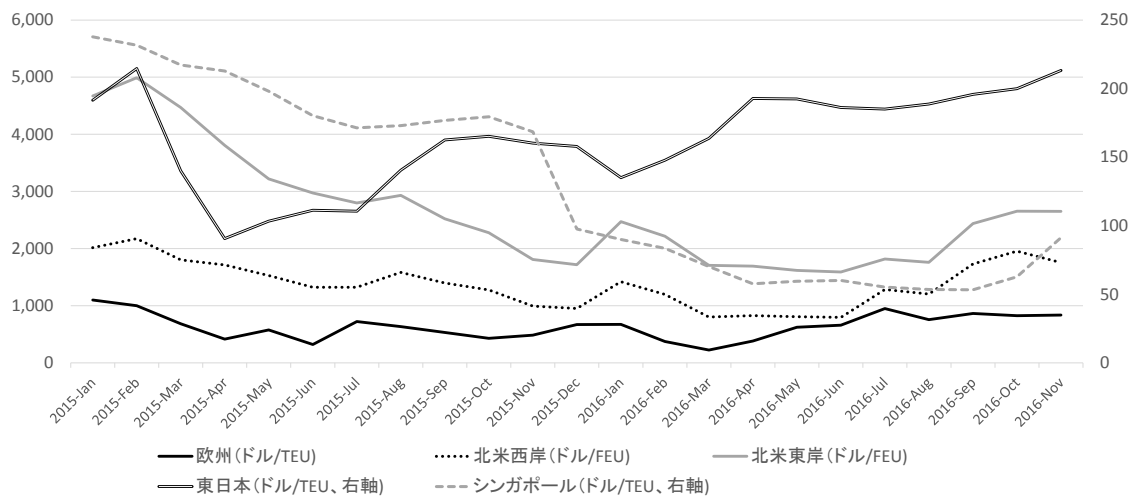
船腹過剰の傾向が続くなか、輸送量は増えているものの2016年の運賃は3~4月まで下落傾向、9月以降は上昇傾向で推移した(図参照)。CTS社が発表している世界全体に関する運賃指数⁶をみても2016年1月は71、4月は64まで下落したが、10月には66となっている。

北米往航に関しては、2016年に入っても荷動きは堅調であったが、6月までは運賃⁷は下落傾向にあった。しかし、北米往航の繁忙期である2016年7月に入ってから運賃は上昇傾向に転じた。欧州航路では、2016年3月から4月にかけて上海発でTEUあたり200ドル台欧州航路では、2016年3月から4月にかけて中国発でTEUあたり200ドル台(出発港・到着港でのターミナル・ハンドリング・チャージは含まず)という記録的な低運賃が見られたが、7月以降は運賃修復が実を結ぶなどして上昇傾向となった。また、韓進海運が北米航路のうち約7%のシェアを占めていたため、8月末の韓進海運破綻によって供給が引きしまったことも運賃上昇につながった。

アジア域内航路でも荷動きが伸びない中の供給増で、運賃下落傾向が続いてきた。上海・シンガポール間の20フィートコンテナ運賃は1月時点で90ドルであったが、9月には53ドルまで下がった。ただしその後上昇に転じており、11月時点では91ドルとなって、年初の運賃水準まで回復した。上海・東日本間の20フィートコンテナ運賃は基本的には上昇傾向となっている。ただし、いずれも水準はかなり低い状態が続いている。

⁶ Container Trades Statistics社が発表している運賃指数(Aggregated Price Index)は各航路の運賃を輸送量で加重平均したものであり、2008年の平均値を100と置いて表記されている。

⁷ 上海航運交易所発表の上海発コンテナ運賃指数(SCFI)、以下同様。



注 1: 航路の起点はいずれも上海であり、凡例の地名はいずれも終点となる港湾

注 2: 運賃の単位は凡例の横に記載

注 3: 出発港・到着港でのターミナル・ハンドリング・チャージ(THC)は含まれていない

データ出所: 上海航運交易所

図: 上海発コンテナ航路運賃の推移 (SCFI 統計、2015年1月～2016年11月)

4. 2017 年に向けての展望

2017 年の輸送量に関し、各種調査機関は 2017 年に世界全体で 2% 強～ 4% 程度の荷動き増が起こることを見込んでいる。筆者は世界経済が引き続き一定の規模で成長を続けていること、米国経済が個人消費を中心に今のところ好調を維持していること、欧州経済も個人消費の拡大を通じて回復傾向にあることから世界全体および欧米発着のコンテナ輸送量もある程度伸びると考えている。また、中国については経済成長の鈍化、生産拠点の移行もあり、輸送量の伸びは緩やかなものになるとみている。

東南アジア経済も中国減速の影響は免れないが、今後は外需の回復に合わせて緩やかな経済成長が見込まれている。経済成長による増加と、中国からの生産拠点移行による増加を通じて、輸送量は一定程度の増加が見込まれ、ベトナムを中心にコンテナ船市場における東南アジアのプレゼンスは高まっていくものとみられる。

世界経済に関していえば、政治的に内向きな経済政策への支持が大きかったことについても注目しておく必要がある。2016 年のブレグジットやトランプ大統領の当選などに見られる保護主義の高まりが国際貿易の縮小をもたらさないかはコンテナ輸送量動向に対しても懸念材料となる。

2017 年の船腹供給はこれまでに比べてペースが落ちるものの、船腹量は高水準が維持され、船腹過剰の状況は基本的に変わらない。そのため、2016 年ほどではないにしても運賃が低い、上がりにくい状況は続き、コンテナ船社の収益性の問題はしばらく続く可能性が高い。

アライアンスの改編や M&A については 2016 年に発表されたもので大きな船社についてはだ
いぶ進行した。一方で、合併後の状況をみると、合併によって大きくなった船社と 100 万 TEU を
大きく下回る船社の間で船腹量の格差が見られるようになった。100 万 TEU を大きく下回る船社
としては OOCL や陽明海運、現代商船や PIL、Zim Integrated Services などが挙げられるが、
2017 年に船社の合従連衡がさらに進むとなれば、これ
ら船社の動向が話題の中心になってくるだろう。

以 上