

2013年アジア・欧州間コンテナ荷動き・運賃の動向

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 1402

日本海事センター 専門調査員

上野 絵里子

はじめに

(公財)日本海事センターでは、北米航路のほか、欧州航路、日中航路、アジア域内航路について『主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。今回は、英 CTS (コンテナトレーズスタティスティックス) 社のデータを基に、13年欧州航路の荷動き・運賃の動向について振り返った。

2013年の欧州往航荷動き

13年のアジア積欧州揚コンテナ貨物(欧州往航)の荷動き量は前年比3.8%増の1,402.8万TEUであった(図1参照)。ここ2、3年の欧州往航のコンテナ荷動き量は10年が前年比17.3%増、11年が5.3%増、12年が4.7%減であった。12年は欧州経済の不調を反映して前年比でマイナスとなったが、13年は欧州経済の緩やかな回復が、荷動き量の増加にも反映したと思われる。フランス、イタリア、オランダは伸び悩んだが、ユーロ圏全体では2四半期連続で実質経済成長率がプラス成長となった。ドイツも堅調、イギリスも3四半期連続でプラス成長、ポルトガルも2四半期連続でプラス成長となるなどヨーロッパ全体に回復の兆しが見えている。

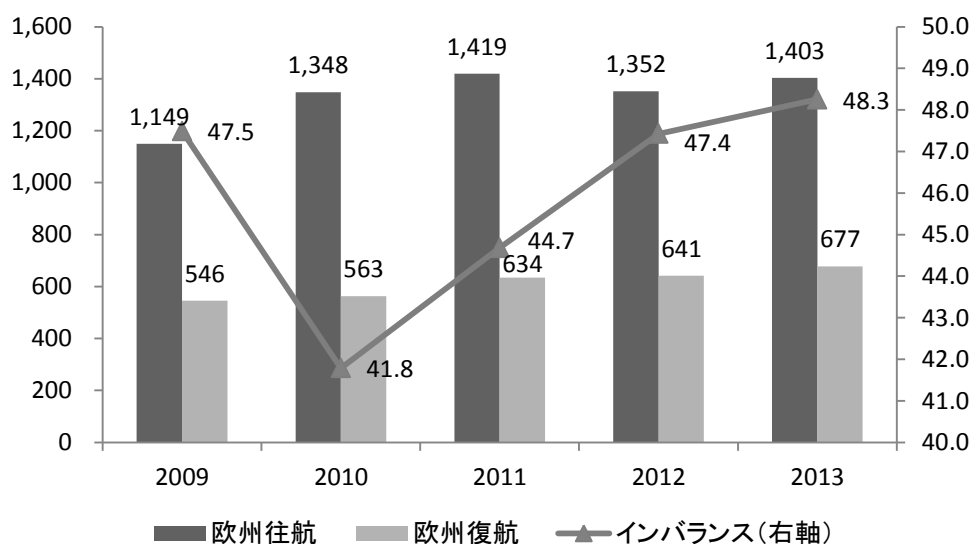


図1：欧州航路の荷動き量推移(2009年～2013年、単位：10,000TEU)

データ出所：Container Trades Statistics

積み地別では中国積みが 1,001.8 万 TEU、欧州航路全体に占めるシェアは 71.4%となっている。北米往航における 13 年の中国積みのシェアは 65.1%であり、欧州航路の方が中国の存在が大きい。中国国内の内訳をみると、上海・寧波・厦門などを含む東部地域が 522.8 万 TEU（中国積みに占めるシェア 52.2%）を占め、次いで深圳（塩田、蛇口、赤湾など）を中心とした南部が 299.8 万 TEU（同 29.9%）、天津・大連・青島など北部が 179.2 万 TEU（同 17.9%）となっている。

それに続くのが韓国の 82.5 万 TEU（欧州往航全体に占めるシェア 5.9%）、日本の 56.4 万 TEU（同 4.0%）、ベトナムの 48.4 万 TEU（同 3.4%）、タイの 45.1 万 TEU（同 3.2%）である（表 1（左）参照）。これら上位 5 か国で航路全体の 88.0%を占める。

一方、揚げ地ではドイツの 197.4 万 TEU（欧州揚げに占めるシェア 14.1%）、英国の 180.2 万 TEU（同 12.8%）、オランダの 162.5 万 TEU（同 11.6%）、イタリアの 91.0 万 TEU（同 6.5%）、フランスの 84.1 万 TEU（同 6.0%）が上位 5 位を占めている（表 1（右）参照）。これら 5 か国で欧州往航の 51.0%を占める。また、EU 加盟国以外では、ロシア、トルコ、ウクライナ、エジプト、イスラエルが上位に上がっている。

※来年度以降は、対前年の比較を加えた分析を行う予定。

表 1：欧州往航の主な積み地・揚げ地別輸送量（2013 年、単位：10,000TEU）

積み地	荷動き量	シェア	揚げ地	荷動き量	シェア
中国	1,001.8	71.4%	ドイツ	197.4	14.1%
うち東部	522.8	52.1%	英国	180.2	12.8%
うち南部	299.8	30.1%	オランダ	162.5	11.6%
うち北部	179.2	17.8%	イタリア	91.0	6.5%
韓国	82.5	5.9%	フランス	84.1	6.0%
日本	56.4	4.0%	ベルギー	84.0	6.0%
ベトナム	48.4	3.4%	ロシア	76.8	5.5%
タイ	45.1	3.2%	トルコ	71.2	5.1%
香港	41.2	2.9%	スペイン	65.5	4.7%
台湾	38.6	2.7%	ポーランド	35.6	2.5%
インドネシア	35.0	2.5%	ウクライナ	28.4	2.0%
マレーシア	29.7	2.1%	エジプト	28.2	2.0%
シンガポール	10.5	0.8%	イスラエル	26.9	1.9%
その他	13.6	1.0%	その他	271.1	19.3%
合計	1,402.8	100.0%	合計	1,402.8	100.0%

データ出所：Container Trades Statistics

方面別では北ヨーロッパ向けが 911.5 万 TEU、地中海東部・黒海向けが 253.2 万 TEU、地中海西部・北アフリカ向けが 238.1 万 TEU となっている。シェアは北ヨーロッパ向けが 65.0%、地中海東部・黒海向けが 18.0%、地中海西部・北アフリカ向けが 17.0%であ

る。

2013年の欧州復航荷動き

13年欧州積アジア揚コンテナ貨物（復航）の荷動き量は前年同期比5.6%増の676.8万TEUであった（図1参照）。欧州復航のコンテナ荷動き量は10年が前年比3.2%増、11年が12.6%増、12年が1.1%増と連続して増加している。

荷動き量の偏りを示す往航と復航のインバランス（=復航荷動き量÷往航荷動き量×100）は、10年をボトムに上昇傾向にあり、13年全体では48.2%となった（図1参照）。

揚げ地別では中国が341.0万TEU、欧州復航全体に占めるシェアは50.4%と往航ほどではないが大きなシェアを占めている。13年の北米復航における中国揚げのシェアは43.4%であり、往航同様、欧州航路の方が北米航路に比べ中国揚げのシェアが高い。中国国内の内訳をみると、東部地域が161.7万TEU（中国揚げに占めるシェア47.4%）、次いで北部地域が106.5万TEU（同31.2%）、南部地域は72.8万TEU（同21.3%）となっている。往航に比べて復航は、中国北部地域のシェアが高くなっており、南部地域を上回っているほか、東部地域のシェアも往航に比べ若干低い。これら往航・復航のデータから、欧州向け生産拠点の偏りは中国東部・南部にあり、欧州からの消費地の偏りは東部・北部にあることがわかる。

それに続くのが日本の76.8万TEU（欧州復航全体に占めるシェア11.4%）、韓国の47.5万TEU（同7.0%）、香港の35.0万TEU（同5.2%）、インドネシアの30.7万TEU（同4.5%）である。上位5か国で欧州復航全体の78.5%を占める。日本およびシンガポールは、復航貨物量の方が往航貨物を上回っている点で他の国と状況が異なっている。

一方、積み地ではドイツの124.5万TEU（欧州積みに占めるシェア18.4%）、オランダの74.2万TEU（同11.0%）、英国の65.0万TEU（同9.6%）、ベルギーの58.9万TEU（同8.7%）、イタリアの51.4万TEU（同7.6%）が上位5位を占めている（表2（右）参照）。これら5か国で欧州復航の55.3%を占めている。また、EU以外の国では、トルコ、ロシア、ウクライナ、エジプトが上位に上がっている。

方面別では北ヨーロッパ発が467.2万TEU、地中海東部・黒海発が107.7万TEU、地中海西部・北アフリカ発101.9万TEUとなっている。シェアは北ヨーロッパ発が69.0%、地中海東部・黒海発が15.9%、地中海西部・北アフリカ発が15.1%である。

2013年の欧州往航運賃

欧州航路における13年全体の運賃動向は、変動の激しい一年となった。上海発のスポット運賃指標であるSCFI（上海輸出コンテナ運賃指数）で2010年以降の運賃推移を振り返ってみると、10年初頭から下がり始め、その傾向は2011年まで続いた。2012年に入ると春頃までに運賃は上昇したが、その後は弱含みの推移となった。13年に入ると、上下動を繰り返しながらも平均的には2012年を下回ったものと思われる（ただ

し、13 年年末から 14 年 1 月までは比較的運賃が安定している)。各船社の 1 万 TEU 以上の新造船超大型コンテナ船 (ULCS) が竣工し相次いで欧州航路に投入されるなど、船腹過剰による需給環境の悪化が欧州航路の運賃の低調さに影響しているものと思われる。6 月までの運賃は、修復と下落を繰り返した。8 月には業界最大手のマースクが運賃値上げに踏み切り、7 月に続いて 2 ヶ月連続での運賃修復となった。しかし、需給軟化局面での修復効果は一時的なものにとどまり、9 月以降の運賃修復もすぐに値下がりしてしまう傾向が 11 月まで続いた。その後は、13 年では最も高いレベルにまで運賃が上昇しているが、その背景には、地中海向け航路で船腹調整が進んだこと、特に、その中での上海抜港などが影響しているものと思われる。12 月 13 日付の上海発北欧州向けコンテナ運賃は、TEU あたり 1,586 ドル、13 年の最高値を記録。また、地中海向けでは 12 年 8 月以来 1 年 4 ヶ月ぶりに 1,600 ドルを超えて 1,662 ドルとなり、翌週の 12 月 20 日には、2,601 ドルとなり 13 年の最高値を記録した。12 月中旬の運賃修復以降の市況上昇は 14 年 1 月へも持ち越されている。

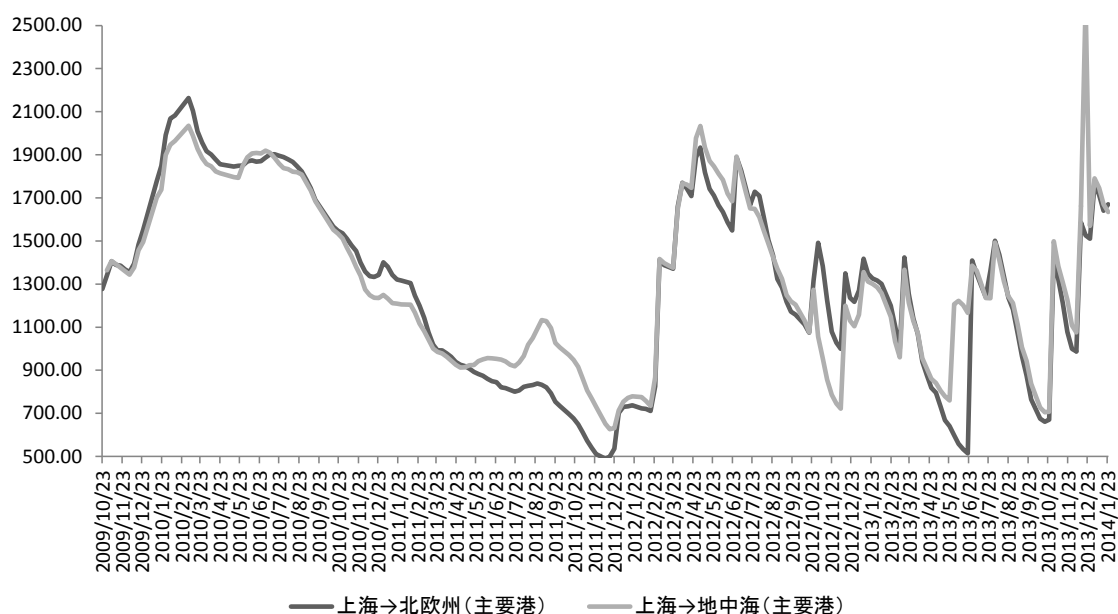


図 2：上海→北欧州、地中海主要港へのコンテナ運賃推移（2013 年 1 月～12 月、単位：ドル/TEU）
データ出所：上海航運交易所

2013 年の欧州復航運賃

13 年の欧州復航運賃を英ドルリーのデータ（上海、塩田、天津、香港、東京/横浜、釜山）で見ると、ほぼ同じ傾向をたどっている。英国フェリックスストウ港から中国塩田港（広東省深圳市）の間のスポット運賃のデータをみると、12 年後半から続いた運賃

の下落傾向が13年になっても続いた。1月時点では970ドル/TEUであったスポット運賃は、5月まで下落が続き、5月の運賃は800ドル/TEUとなり、1月と比べて17.5%の下落となった。6月から9月までは運賃の上昇傾向が続いたが、10月、11月はマイナスに転じ、4月以前の運賃水準にはまだ戻っていない。

まとめ

13年欧州航路全体としては、欧州経済の緩やかな回復があり、荷動き量は増加したが、運賃の乱高下、低迷が目立つ年であった。船社側では、かつての激しい集荷競争に代わり、断続的な運賃修復や季節ごとの需要に見合ったスペース提供による運航効率の向上、アライアンス間での連携強化といった体制が定着した。また、運賃低下に伴う減速航行の徹底も広く行われた。

14年以降の見通しについては、荷動きの動向、解撤の状況を含む船腹需給、その他の船社側の対応を見る必要があるが、まず、欧州経済については、それほど堅調な経済の回復が見込めない可能性が強いと言えよう。大型コンテナ船の解撤については、まだ船齢が若いこともあり、大きな解撤の進捗が見込まれない一方、英クラークソンによる14年コンテナ船の竣工予定は、60隻（対前年比76.5%増）、80.2万TEU（同66.7%増）となっており、船腹過剰の状態が続く可能性も高い（表2）。船社側の対応として、P3、G6などの連携強化の動きもあるが、米国FMCなど各国の承認の見通しが立っていないため不透明感が増している。

表2: 新造船超大型コンテナ船の竣工(予定)状況

	竣工隻数	総TEU	平均TEU/隻
2011	45	568,446	12,632
2012	51	653,696	12,818
2013	34	481,024	14,148
2014	60	802,053	13,368

データ出所: 英国クラークソン

付記：欧州航路などの荷動き・運賃統計について

欧州航路、北米航路、日中航路およびアジア域内航路の荷動きデータと運賃データは（公財）日本海事センターが毎月取りまとめて発表しており、ウェブサイトでも見ることが可能となっている。興味のある方はぜひ <http://www.jpmac.or.jp/> をご覧いただきたい。