

海運会社が太平洋のコンテナ路線から撤退

CONTAINER NEWS 2023年6月28日

アルファライナー(Alphaliner)社の最新のレポートによると、MSC社と太平洋地域の他の日和見的な海運会社は、太平洋横断航路の輸送能力の減少を主導している。

今月時点の輸送能力は、514隻、486万TEU(20フィートコンテナ換算コンテナ積載数)で、2022年6月の674隻、556万TEUから減少した。減少した船のほとんどは、MSC社とその他の長距離航路の新規参入企業のもので、コロナ禍に煽られたブームが終わったのを機に撤退した。

MSC社は、同社の太平洋横断積載容量の35%にあたる40万TEU弱を減らした。

CUラインズ(CULines 中聯航運)が中国-米国西海岸のサービスを取りやめることを決定したのに続き、コロナ禍の異常な年にこの路線に参加したすべての新規参入企業は、スワイヤー海運(Swire Shipping)を除いて今月末までに撤退すると見られる。

2022年6月には、CUラインズ、シーリード海運(SeaLead Shipping)、パシヤ・ハワイ(Pasha Hawaii)、トランスファー海運(Transfar Shipping)、TSラインズ(TS Lines)、BALコンテナライン(BAL Container Line)、上海錦江海運(Shanghai Jin Jiang Shipping)などの新規参入企業によって展開された船舶は、約13万8,800TEU(全船舶の2.5%)の積載量を有していた。

同期間に船舶の積載量全体が5.4%増加したにもかかわらず、アジアと北米の間に配備された船舶の積載量は、前年比12.6%減少した。

マースク社とMSC社(2M連合)は、船舶共有パートナーのZIM社(米国東海岸向け)と共同で2Mとしての積載量を7%削減した。しかし、MSC社とマースク社はコロナ禍の間に活況を呈していた市場を迅速に活用するために開始した個別の航路を終了させたため、全体的な積載量の減少率はより高く(-19%)になっている。

アルファライナー社は、「いくつかのサービスが終了したにもかかわらず、MSC社が2Mとしてのサービス(14万5,500TEU)よりも、独自の路線でより多くの容量(23万2,700TEU)を展開していることは注目に値する。このため、MSC社は引き続き、単独でサービスを提供する海運会社の中で最大の積載量を有し、第2位のワンハイラインズ社の2倍の船舶を保有している。ZIM社と同様に、ワンハイラインズ社は、市場が冷え込んだ後に大型の新造船が納入された。1万3千TEUの新造船5隻が導入されたにもかかわらず、この台湾の海運会社は、多くの小さな航路を閉鎖し、米国西海岸(AA3)と東海岸(AA7)に往復する2つの大きな航路のみを保持することにより、積載量を33%削減することに成功した」と説明する。

輸送量と運賃がピークに達していた時に太平洋横断航路に参入した海運業者のほとんどは、比較的小さな積載量で事業を展開していたが、スポット運賃がコロナ禍前の水準を下回ったため、現在は赤字路線になっている。

アジアと米国西海岸の間の運賃は、6月中旬時点で1,200米ドル/FEU(40フィートコンテナ当たり)に低下しており、2022年6月の7,600米ドル/FEU及びコロナ禍前の2020年1月の1,550米ドル/FEUよりも大幅に低くなっている。アジアと米国東海岸の間の運賃は、昨年6月の1万米ドル/FEU以上から、今日では2,100米ドル/FEUに低下した。コロナ禍前の2020年1月には2,900米ドル/FEUであった。

執筆者: マルティナー・リー アジア特派員