

## 世界のリーファー輸送は2022年の貿易縮小でも回復力を維持

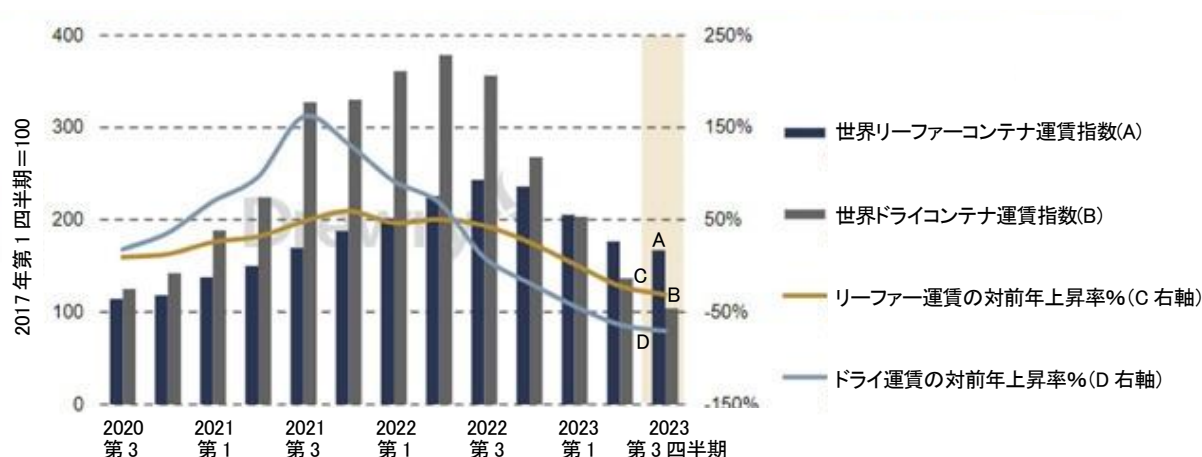
FreshPlaza 2023年8月9日

ドリューリー(Drewry)社が最近発表した「リーファー輸送年次実績及び見通し」(Reefer Shipping Annual Review and Forecast)報告書によると、昨年のリーファー(冷蔵・冷凍)海上貿易の前例のない縮小にもかかわらず、リーファーコンテナ運賃は引き続きドライ(常温)貨物を上回っており、この乖離は今後数年続くと予想される。

リーファー船による貿易の正常化とそれに伴う運賃の改定は、コンテナ輸送全体よりも緩やかに進んでおり、またリーファー貨物の需要は年初から着実に回復し、リーファー船貿易の復元力を示している。

ドリューリー社は、昨年の世界の海上リーファー貨物の総輸送量を、横ばいのドライ貨物貿易とは対照的に、20年以上ぶりのほぼ1%減となる1億3,750万トンであったと推定している。サプライチェーンの混乱、投入コストの上昇、2021年のピーク後の生鮮食品貨物需要の正常化はすべて、リーファー貨物減少の一因となった。その結果、食肉、バナナ、生鮮野菜などの主要なリーファー商品はすべて2022年に打撃を受けた。

### ドライコンテナ運賃と比べたリーファーコンテナ運賃の推移



注: 世界リーファーコンテナ運賃指数は、リーファーコンテナが多い航路の加重平均に基づく

Source: Drewry's Reefer Shipping Annual Review and Forecast Report 2023/24

特殊(非コンテナ)リーファー船の輸送量の継続的な減少が貨物需要低迷の打撃を和らげたため、2022年のコンテナリーファー船の輸送量の減少は0.7%にとどまり、これは同年のコンテナ輸送量全体の減少とほぼ一致した。

このような逆境にもかかわらず、リーファー輸送による貿易は、世界人口の増加による堅調な需要とアジア経済の回復、特に中国市場の再開に支えられて、2023年に入ってから回復してきている。これらの前向きな進展により、今年これまでのところ、リーファー輸送の多いすべての主要貿易ルートで海上輸送量が前年比で増加に転じ、年末までに1.5%増加すると予測される。しかし、コンテナリーファー船の貿易は2.3%拡大すると予測されており、横ばいであるコンテナ輸送全体の需要を(回復のペースで)大きく上回っている。

リーファーコンテナの運賃は、2022年第3四半期のピーク時以降低下してきているが、ドライ貨物よりも慎重なペースで推移している。これは、年間契約の普及によりリーファー運賃のピークが目立たなくなった一方で、リーファー貨物の大部分が移動する南北の貿易ルートの回復力がより強いためである。ドリューリー社の世界リーファーコンテナ運賃指数は、リーファー船の多い外洋航路上位15路線の加重平均であり、2023年第2四半期までの1年で22%下落して40フィートコンテナ当たり4,840ドルとなった。さらに、第3四半期まで

の1年では減少率が31%に加速することを示している。しかし、このような価格改定にもかかわらず、またドライ貨物の運賃指数がコロナ禍前と同等にまで達しているのに対し、リーファーコンテナの運賃は依然としてコロナ禍前の水準を約60%上回っている。

詳細情報: [drewry.co.uk](https://www.drewry.co.uk)

## (関連記事) 世界のコンテナ運賃は16か月急落の後に上昇

FreshFruitProtal 2023年8月10日

アメリカン・ジャーナル・オブ・トランスポーターション(the American Journal of Transportation)誌は、輸送コンテナのスポット価格はこの2年以上で最も跳ね上がり、商品価格のインフレを緩和するのに役立ってきた海上輸送コストの16か月にわたる低迷が終わったことの兆候であると伝えている。

ドリューリー(Drewry)社の世界コンテナ指数の総合指数は、11.8%上昇して40フィートコンテナ当たり1,761ドルとなり、これは4週連続の上昇で、2021年6月以来最大の前週比上昇率となった。アジア、欧州、米国を結ぶ8つの貿易ルートの短期契約運賃を反映する総合指数は、6月までの16か月間のうち15か月間で下落していた。

同社によると、上海からロサンゼルスへの輸送コストは40フィートコンテナ当たり2,322ドルに達し、前週から11.3%増加し、5週連続の増加となった。上海からロッテルダムまでの運賃は25%跳ね上がって1,620ドルとなり、2021年1月以来の上昇率となった。

コロナ禍の真っ最中には消費者向けの家庭用品が積み込まれ、またコロナ禍が物流ネットワークの障害となったため、運賃は10倍に跳ね上がり、何度も過去最高を更新した。その後、コンテナ運賃はコロナ禍以前の水準に戻り、最近では在庫の増大と個人消費の抑制によって圧迫されている。

ホノルルを拠点として中国から米国へのエクスプレスサービスを運営し、所要時間の短いルートにプレミアム料金を請求しているコンテナ船運航会社のマツソン社(Matson Inc)は今週初め、需要が低迷する中、小売業者らが慎重な在庫管理を続けていると指摘した。

同社のマツ・コックスCEOは8月1日の声明で、「米国経済の『ハードランディング』が起こらない限り、太平洋地域の市場では消費需要と小売在庫の水準がさらに通常の水準に移行するので、今年の残りの期間、貿易が徐々に活気を取り戻すと引き続き予想している」と述べている。

マツソン社の株は今週、2022年6月以来の高水準に達した。

先週、非上場のフランスの海運会社CMA CGM社は、特に従来からの主要な貿易航路について、業界の悲観的な見通しを示した。同社の最高財務責任者であるラモン・フェルナンデス氏は記者団に対し、東西航路は「依然としてかなり活気がある南北航路に比べて、より大きな圧力にさらされている」と語った。

今月このあと、コペンハーゲンを拠点とする世界第2位のコンテナ船運航会社であるA.P.モラー - マースク(A.P. Moller-Maersk)社が、第2四半期の業績について中間報告書を発表する予定である。