

紅海の危機が海上運賃に及ぼす影響はコロナ禍よりも急速

FreshPlaza 2024年2月2日

紅海の危機では、多くの荷主が契約の一部が履行されないと告げられ、コロナ禍の初期よりも海上運賃が急速に上昇している。

海上運賃のベンチマークと情報プラットフォームを提供するゼネタ社は、極東からヨーロッパへの主要な貿易航路の運賃が紅海危機の最初の52日間で200%以上急騰したことを示すデータを発表した。これは、パンデミックの最初の52日間に見られた上昇率を上回っている。

紅海危機による運賃の上昇はコロナ禍よりも急速

危機の開始から52日後の運賃の上昇率



ゼネタ社の市場アナリストであるエミリー・スタウスボール氏は「運賃はコロナ禍の時のような水準には達していないが、紅海危機の突発的な性質のために、より急速に上昇しており、間違いなくパンデミックの初期よりもさらに大きな混乱を引き起こしている」と述べた。

紅海危機の影響は、より即座に現れているものの、パンデミックほど長引くことはないと予想されている。他方、荷主らは、運送業者ができるだけ長く料金を高止まりさせようとしているのではないかと、焦りと疑念を募らせている。

これは、同社が数百社の取引先を対象として行なった調査によって裏付けられている。荷主のほぼ3分の2が既存の契約合意の下では最低船積みコンテナ本数(MQC)が遵守されないと告げられており、運送業者は荷主に対し品目無差別単一運賃(FAK)かそれ以上の高い運賃を強いている。

同社のチーフアナリストであるピーター・サンド氏は「今は誰もが互いに非難し合っているが、これは市場にこれほど多くの不確実性がある状況では普通のことだ」と述べ、「海上貨物輸送業者がこの危機をでっち上げたわけではなく、スエズ運河を回避して迂回することによって引き起こされた混乱に対処するための新しい輸送ネットワークを導入するには時間がかかる。一方、荷主の視点から見ると、運賃の値上げは、運送業者が売り上げを最大化するために日和見的に行動しているように見えるかもしれない」と語った。

海運市場は2月にピークを迎えると予想されており、荷主の忍耐がいつまで続くかはまだわからない。

スタウスボール氏は「欧州から喜望峰を経由して帰還することによる船舶の遅延から生じる極東での輸送能力不足に海運会社が対処できれば、料金が下がることは避けられない。現時点では、荷主は今のところ、このような予期せぬ突然の危機に対応するには時間がかかるという運送業者の主張を受け入れるかもしれないが、それは長くは続かず、多くの人が予想しているよりも早く運賃が横ばいまたは下落し始める可能性がある」と付言した。

詳細は container-news.com

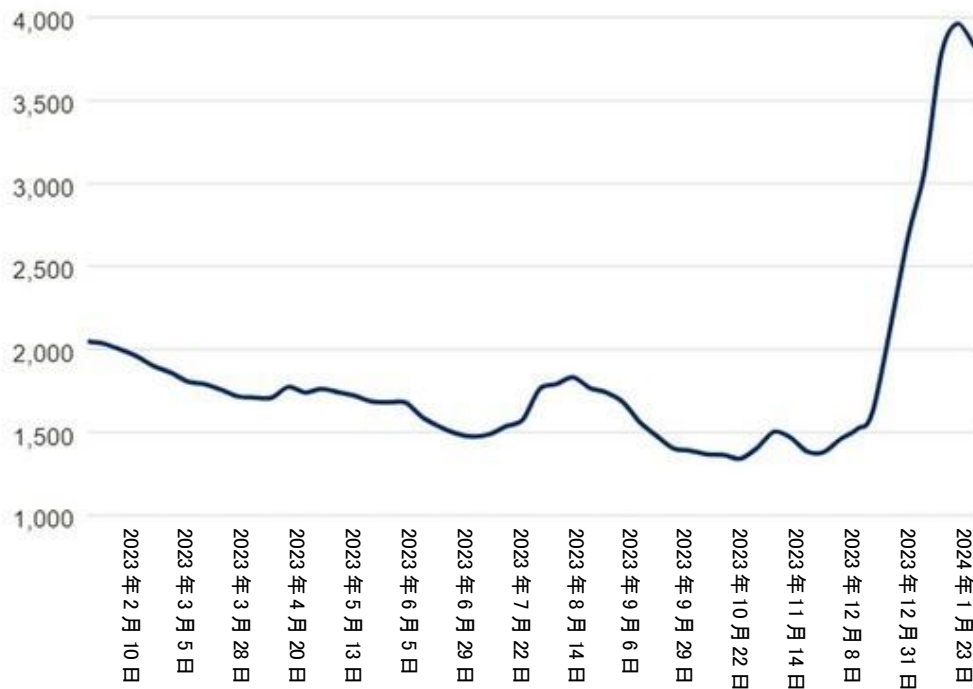
(関連記事) 世界コンテナ指数は急騰後に微減

FreshPlaza 2024年2月2日

2月1日の世界コンテナ指数は4%下落

ドリューリー社の世界コンテナ指数は今週4%下落し、40フィートコンテナ当たり3,824ドルとなった。

ドリューリー社世界コンテナ運賃指数(WCI) 2024年2月1日(米ドル/40フィートコンテナ)



出典: Drewry World Container Index, Drewry Supply Chain Advisors

2024年2月1日(木)の詳細評価

今週の総合指数は4%下落して40フィートコンテナ当たり(以下同じ)3,824ドルとなり、前年同週比では88%上昇した。指数は今週下落するまで、前週比で8週連続の上昇を示していた。

最新のドリューリーWCI総合指数である3,824ドルは、2022年10月以来の最高値で、2019年(パンデミック前)の平均である1,420ドルを169%上回っている。

年初来の平均総合指数は3,461ドルで、10年平均の2,684ドル(2020~22年の異例のコロナ禍で膨らんでいる)を778ドル上回っている。

上海からジェノバへの運賃は、8%(517ドル)下落し、5,848ドルとなった。次いで、上海からロッテルダム及びロッテルダムから上海までの運賃は、それぞれ6%下落し、4,661ドル及び964ドルとなった。同様に、ロサンゼルスから上海への運賃は、4%(28ドル)下落して734ドルとなった。一方、ニューヨークからロッテルダムへの運賃は3%(20ドル)上昇し、635ドルとなった。

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

(関連記事) 2023年の海運スケジュール信頼性は向上

FreshPlaza 2024年2月2日

2023年の世界のスケジュール信頼性(年間定時到着遵守率)は向上したが2020年の水準に留まる

2023年の世界の海運スケジュールの信頼性は、42.6%から62.1%へと19.5ポイント向上した。急激な改善にもかかわらず、2020年の水準に留まり、2012年～2019年の70%～80%を下回っている。しかし、懸念されるのは、第4四半期を通じてスケジュール信頼性が前月比で低下しており、2024年1月にも紅海危機のために同様の影響が出る可能性が高いことである。

しかし、これは間違いなく一時的なものであり、海運会社のスケジュールに追加の輸送日数が組み込まれれば、スケジュール信頼性が向上する可能性がある。なお、危機の発生が遅かったため、6.38日から4.83日に改善した2023年度の年間平均遅延日数には大きな影響を与えなかった。

上位13社	2022年度	2023年度	改善ポイント
マースク	52.2%	67.7%	15.6%
MSC	41.5%	65.9%	24.5%
CMA CGM	41.6%	62.8%	21.2%
エバーグリーン	37.9%	61.9%	24.0%
ワンハイ	33.9%	61.3%	27.4%
COSCO	36.6%	58.9%	22.3%
OOCL	35.1%	58.8%	23.7%
PIL	37.9%	58.8%	20.9%
ハパックロイド	36.3%	56.9%	20.6%
ジム	36.8%	54.4%	17.6%
ONE	36.6%	54.1%	17.5%
HMM	38.2%	51.0%	12.8%
陽明	32.3%	50.7%	18.4%

世界の海運会社の2023年度のスケジュール信頼性では、マースク社が67.7%で最も高く、次いでMSC(65.9%)、CMA CGM(62.8%)、エバーグリーン(61.9%)、ワンハイ(61.3%)の各社が60%を超えた。他の海運会社は、2023年度のスケジュール信頼性が50%～60%で、陽明海運が50.7%で最下位であった。世界的な海運会社13社すべてが前年比2桁の改善ポイントを示し、ワンハイは27.4ポイントと最大の改善を記録した。

アライアンスでは、信頼性が最も高かったのは2Mで57.8%、次いでオーシャンアライアンス(55.3%)、ザ・アライアンス(43.1%)であった。いずれも前年比で2桁の改善を記録したが、東西6大航路で業界平均より良かったのは2Mのみであった。それら6つの貿易航路も、2023年度にスケジュール信頼性が前年比で改善されたが、貿易航路レベルで業界平均より良かったのはアジア-地中海航路のみであった。

詳細は sea-intelligence.com