

海上リーファー貿易は2年連続で縮小

FreshPlaza 2023年11月28日

今年の最終四半期の海上輸送リーファー貿易の見通しが弱まっており、貨物需要は2年連続で減少すると予想される。一方、干ばつに見舞われたパナマ運河の航行制限は、南米西海岸からの生鮮食品の輸出に使われる船舶の運搬能力に影響を及ぼし始めている。

ドリューリー社のリーファー輸送予測の最近のレポートによると、主要果実への気候の影響から中国の需要の低迷や地政学的な緊張に至るまで、さまざまな要因が同じ方向に重なって、短期的な見通しが悪化しており、2023年の海上輸送リーファー貨物の総量は前年比0.5%減少すると予測されている。これは昨年の0.8%の減少に続くもので、2年連続の貿易量の減少となる。

食肉は2023年第3四半期も引き続き数量ベースで最大の品目となった。今年はこれまでのところ、米国とブラジルからの豚肉輸出が好調であるにもかかわらず、牛肉輸出の減少と中国の需要の低迷が続いているため、この部門は減速している。魚介類部門では、大西洋の海洋熱波が魚類の生態系にリスクをもたらし、漁獲量が年初来一貫して低いため、需要も減少している。

果実部門全体では、エルニーニョの影響で気象現象が増幅されたため、ほぼすべての主要産地からの輸出が減少する傾向が顕著になっている。高品質の果実の不足により、落葉果実、熱帯果実、メロン及びベリー類の輸出が減少している。バナナ貿易もコスト圧力の高まりと需要の低迷により、今年の上陸輸送による輸出は横ばいとなっており、厳しい状況に直面している。

しかし、おそらく現在の最大の不確定要素はパナマ運河の状況であり、1950年以来最も深刻な10月の雨不足により、通過船舶数と積載可能量が大幅に減少している。通過船舶の枠は現在1日当たり24隻で、2024年2月1日までに18隻まで段階的に減らしていく予定である。

枠を予約している定期船運航会社にとっては、貨物の積載可能量が少なくなり、実際に枠を使用するためには厳格にスケジュールを守る必要がある。状況によってはチリ、ペルー、エクアドルに貨物が積み残されるリスクがある。

枠を予約していない専門リーファー船の業者が運航するチャーター便や季節便は、マゼラン海峡やホーン岬を経由することを余儀なくされ、貨物の所有者(BCO)にとっては輸送時間が長くなり、コストが高くなる。

荷主は、コンテナ船会社からのパナマ運河追加料金に備えるとともに、使用したい船会社が枠を確保しているかどうかを契約する前に確認する必要がある。

さらに、これらすべてのことに加えて、来年1月にはEUの排出量取引制度(ETS)が発効し、不確実性とコストが増大する。炭素排出枠の取引価格の変動が予想され、これは排出課徴金に影響を与える可能性が高く、海運業者がコストを回収しようとする際に、その透明性が問題になると予想される。

(関連記事) 来年の海上リーファー運賃は水面下に下落の予想

FreshPlaza 2023年11月28日

運賃の急降下は必然的に海運会社の第3四半期の収益の急落につながり、通年の見通しは暗く、来年の予想は水面下に沈んでいる。

海運会社の収益の変動が懸念されており、海運情報のアルファライナー社によると、第3四半期の収益は1.5%に減少し、2019年の平均である2.4%を大きく下回った。コロナ禍前の2020年までの10年間の平均利益率が-0.2%であることを考えると、すべての海運会社は長期にわたる損失に直面する可能性がある。

第4四半期の市場予測は変動幅が大きく、焦点が定まらないものが多く、例えばマースク社は9億7千万米ドルの損失から5億3千万米ドルの利益までを予測している。同様に、ハパグロイド社は、6億米ドルの損失か

ら4億米ドルの利益までを予想している。一方、ZIM社は減損テストを実施して20億米ドル以上の損失を計上しており、年末の3か月間も最大2億2,600万米ドルの損失が続くと予想している。

コンサルタントのジョン・モンロー氏は、「海運会社の幹部らは、第3四半期の決算報告ですでに、2024年は大惨事になるかもしれないと警鐘を鳴らしている」と言う。

そのような悲劇を回避するには、海運業者が輸送能力を管理し、コストを大幅に削減する必要がある。

ZIM社の場合、それはより大型で、より効率的な船を発注することを意味していたが、需要は2027年まで輸送能力の増加の約半分にとどまると、ほとんどの観測筋が予測している。しかし、このイスラエルの海運会社は、2024年末までに市場が好転することを期待、もしくは願望している。

大型船は積載容量を大幅に増やし、コストを削減する。しかし、ZIM社の執行役副社長兼最高財務責任者(CFO)であるザビエル・デストリオ氏が認めるとおり、コスト削減は新造船を満載にして初めて実現する。

デストリオ氏はコンテナニュース誌に対し、「1万5千TEU(20フィート換算のコンテナ積載数)のLNG船の運航コストは、1万TEUの船の運航コストと同じである。同じコストで、このサービスの潜在的な売り上げが50%増加する。したがって、これらの船を満杯にすれば、低コストのメリットが得られる」と語った。

モンロー氏は、「2024年に何が起こるかは、小売販売の成功と荷主(BCO)の在庫削減の取り組みにかかっているかもしれない。小売業者らは、年末商戦の売上状況を把握するまで、発注に慎重になると予想される」と言う。

しかし同氏は、消費者の57%がこの年末年始の休暇中に支出を増やすことを躊躇しており、世界の消費者の約84%が支出を減らすことを計画していると報告している最近のニールセン社の調査結果を引用し、見通しが良くないことを認めている。

詳細については、[container-news.com](https://www.container-news.com)