

【続報6】世界的な港湾混雑による物流の混乱

世界的なコンテナ輸送の混乱は収まる気配を見せておらず、サプライチェーンの混乱とあいまって海上輸送運賃が高止まりしている状況です。本号では、2021年9月15日号でお伝えした米国ロサンゼルス港およびロングビーチ港の混雑状況について続報をお伝えするとともに、周辺情報をご報告いたします。

1. 米国各港の状況

・サンペドロエリア(ロサンゼルス港およびロングビーチ港)での2021年8月のコンテナ滞留日数は、前月の5.2日から5.4日に増加。コンテナが5日以上港に滞留している割合も、前月の26.7%から28.4%と更に悪化しました。

・なお、両港の8月の輸入コンテナは対前年比1.36%増の893,098TEU、輸出は対前年比14.30%減220,777TEUでした。

両港とも、待機する船が増加傾向にあり、取扱数量が制限されつつあります。特にロサンゼルス港はコンテナの引取りの遅延や、鉄道輸送の一時停止、蔵置スペースの減少などでオペレーションが減速気味であることに起因しています。10月



ロサンゼルス沖で停泊するコンテナ船 (ロイター/アフロ)

10日~16日にかけての輸入量も13万TEUを超える見込みで、混雑状況の改善は見られません。

・同エリアでの鉄道ランプでのコンテナ滞留平均日数は、コンテナ滞留の激しいランプを中心にしたコンテナ搬出や新規蔵置場の確保により、前月の11.3日から8.2日と改善しました。しかし、いまだ長期間の滞留を要することに変わりはなく、シャーシ不足もあってコンテナ引取りに苦慮する荷主やトラックが多くなっています。また、発着も読めない状況が続いています。

・日本海事センター企画研究部の10月1日発表によれば、アジアから米国への8月のコンテナ荷動きは前年比1.3%増の1,848,116TEUで、8月単月としては過去最高を更新。中国出しがコロナ対策による荷役停止で対前年比7.0%となったものの、ASEAN・南アジア積みは増加しています。

・両港湾局の9月17日発表によれば、混雑緩和のため、ロサンゼルス港は週末のターミナル稼働時間を延長、ロングビーチ港も24時間年中無休で稼働する港湾を目指すとしていました。加えて、10月13日、米国政府はバイデン政権による米国サプライチェーン改善の方針を受け、ロングビーチ港に加え、ロサンゼルス港もオペレーション時間を24時間年中無休にする取組を進めると発表しました。ただし、現在ロングビーチ港が数週間前から既存の6ターミナル中、1ターミナルでトライアルを進めている状況で、ロングビーチ港湾関係者によれば、24時間体制の稼働には少なくとも数週間、場合によっては何か月もかかる見込みであること、運転手不足など課題も多く、緩和にどこまでつながるかの見通しは不透明です。米国では今年前半の景気回復を背景とした強い需要は続くとの見方がある一方で、各運送事業者は引き続きキャパシティ確保に奔走しており、需要の伸びを鈍化させ、取扱高は元に戻る可能性が高いといった見方も出ています。

・港湾の混雑は米国東海岸に拡大しており、東海岸とメキシコ湾岸のターミナルに広がり始めています。サバナ港では最大で7~8日の遅れが出ており、ヒューストン港ではシャーシ不足が継続的な問題となっています。また、米国内陸輸送での遅れもコンテナが港に戻されるまでの日数に影響を与えています。

2. 他エリアの状況

・米国に加え欧州各地でも入港までに長時間を要しており、コンテナターミナルの混雑により生産性低下しています。サプライチェーンの混乱でコンテナ不足が深刻になるなか、定期船会社では、フリータイム削減や、空コンテナピックアップの指定日順守を強く呼び掛けるなどしてコンテナ管理をより厳格化しています。

- ・日中航路では、中国船社が相次いで輸入貨物のデマレージ・ディテンションのフリータイム算出方法を土日祝日も含むよう変更しています。
- ・インドネシアでは世界的なコンテナ不足や貿易需要増を受けて1週間あたり1,000本の輸出用コンテナが不足していると説明しています。

3. 海上運送運賃への影響

- ・中国と米国を結ぶ海運路線の料金は高騰し、直近の海上運賃は前年同期比5~6倍の水準、ECの繁忙期に入るため少なくとも年末まで高水準を維持する見通しです。
- ・バルチック海運取引所などのデータによると、中国一米西海岸の直近の海上運賃は1FEU(40フィートコンテナ換算)あたり約2万600米ドル、中国一米東海岸は約2万2,200米ドルとなっています。両路線ともに前年同期の運賃は約3,800米ドルでした。
- ・海運大手ではコンテナ運賃の値上げを当面凍結すると発表している例もあり一部で軟化していますが、サーチャージ引上げ等実質的な値上げを行う可能性が指摘されています。新型コロナウイルス感染拡大の状況次第では来年も高水準のまま推移する見方も出ています。

4. 航空輸送・鉄道輸送への影響

<航空貨物>

- ・従来海上輸送を選択していた荷主においても、部品供給や物流のスケジュールの不確実性から、航空輸送を選択するケースも増えております。
- ・IATA(国際航空運送協会)が公表した8月の航空貨物輸送実績では8か月連続で増加しています。航空貨物のピークシーズンを背景に需要が好調に推移しているものの貨物輸送容量の回復は鈍化しており、今後もキャパシティー制約が懸念されます。
- ・中国発の国際航空運賃が高騰していますが、国慶節前の駆け込み需要等による航空貨物の需要増加、8月以降の上海浦東空港での新型コロナウイルス防疫対策強化によるキャパシティー低下によるものと考えられています。中国発運賃の上昇が日本初運賃にも波及する可能性も指摘されています。

<鉄道輸送>

- ・海上コンテナ輸送の運賃上昇を背景にして中国と欧州を往来する「中欧班列」への需要がひっ迫し、遅れの影響が出ており、輸送価格も上昇しています。海上輸送コストの高止まりにより中欧班列に切替える動きが広がり、中国の国鉄によれば8月末時点で1万30本、昨年同月末比32%増、今年1~8月の貨物輸送量は前年同期比40%増で96万4,000TEUとなっています。
- ・この大幅増により、国境検問所での滞留により輸送期間が長引いている模様です。8月には国境検問所での新型コロナウイルスの感染対策やドイツの鉄道ストライキなどの影響で通関が遅れ、16本の列車が滞留したということです。また、輸送価格も年初から約2,000~3,000米ドル上昇した模様です。

上記情報につきましては、あくまで現時点での状況をご報告するものです。
最新情報を常にご確認いただきたく、どうぞよろしくお願いたします。



【出展】Lloyd's List <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>

日刊サン(10/10号)、PMSA <https://www.pmsaship.com/>

Port of Los Angeles <https://www.portoflosangeles.org/>、Port of Long Beach <https://polb.com/>

本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せください。編集にあたっては万全の注意を行っていますが、本 Topics 情報の正確性を保証するものではなく、これにより生じたいかなる損害に対して弊社は一切の責任を負わないものとします。

