

2021/01/28 (木)

コンテナ不足、解消は下期か 運賃高騰、商工省は透明化を要請

新型コロナウイルス感染症による巣ごもり需要などの影響で「コンテナ不足」が世界で起きる中、在ベトナム企業の間では、正常化するのには3月末かそれ以降になるとの見方が強い。コンテナ運賃は通常時の4～5倍以上になっているとの声が出ており、各社は航空便の利用や出荷の一時停止、キャンセルなどに頭を悩ませる。商工省は高騰するコンテナ料金について、関係業者に透明性を高めるよう要請した。



ベトナムでのコンテナ不足や運賃高騰の解消は、今年の下期にずれ込む可能性もある。写真は北中部ゲアン省のクアロー港

「ベトナムから欧米向けの船便の料金は、コロナ前の1.5～3倍」。運送業界の関係者はこう話す。新型コロナの感染が世界で拡大し始めて以降、コンテナ不足や運送の遅延は分野を問わず起きており、ベトナムでも部品の調達や出荷に影響が出ている。欧米向けの船便の利用料は3～4倍、日本向けは4～5倍になったという意見もある。

ベトナムでは、製造業による原料や部品の現地調達率は4割に満たず、多くを輸入に頼らざるをえない。また、ベトナムで生産・加工して輸出する「輸出加工型」の企業が多いことが特徴で、コンテナや貨物船の確保は重要な要素だ。

商社関係者は、コンテナ不足でコストの増加や原料調達の滞りが発生していると口を揃える。「船便を諦め、航空便に切り替えたことでコストは数倍になった」ケースや、「原材料が入ってこなくなり、生産開始のスケジュールが大幅に狂った」というケースもある。高くても船便を使うことや、出荷待ちを余儀なくされている企業も多いようだ。また、取り扱う品物によっては、バルク（ばら積み）船などを使うことでしのぐこともあるが、対応できる範囲は狭い。

原材料を先物取引のような形で確保できていれば価格の変動は避けられるものの、そうしたシステムがないものに関しては、運送費の上昇がそのままコストに跳ね返る。商船を扱う企業にとっては業績の一時的な追い風にもなり得るが、あるフォワーダー（貨物利用運送事業者）は「顧客企業と船会社の板挟みになるため、運賃が上がっても利幅は小さい」と話す。

■海上輸送への依存脱却なるか

ベトナムの商工省は2020年12月にグエン・スアン・フック首相に提出した報告書で、「貨物船やコンテナ不足は、21年3月までは続く」との見通しを示した。ベトナム国内では新型コロナの感染拡大を抑制しているものの、各国では依然として影響は大きい。商社の関係者はNNAに「テト（旧正月）が明けてもコンテナ不足や料金の高騰は続く見通しで、場合によっては上期いっぱい続く」との見通しを示す。運送業界の関係者は、「4月までという楽観論もあれば、7月くらいまで続くという意見もある」とし、正常化のめどがつかない状況だと話す。便乗値上げの可能性もあり、状況の正確な把握が重要になるとした。

ベトナム国内の業界団体も、先行きに不安を抱く。ベトナム水産輸出加工協会（VASEP）は地元紙に対し、「出荷の遅れやキャンセルが相次ぎ、20年11月と12月の輸出は前年割れした」ことを明らかにし、「業者には、損失を最小限に抑えるよう呼びかけた」としている。コメの輸出業者は出荷が7～20日間遅延しているとし、カシューナッツや茶を輸出している業者は「コンテナの運賃が6～7倍に跳ね上がっており、4,000～5,000米ドル（約41万～52万円）の水準になった」と訴える。今年に入り、出荷のメドは立っていないという。

各業界の実情を踏まえ、商工省は27日に声明を発表。「以前は1,000米ドル以下だった40フィートコンテナの運賃が、8,000～1万米ドルになっている」と指摘。「合理的とは言えない運賃設定で、透明性を持たせるべき」とし、便乗値上げの可能性を示唆して批判した。特に輸出企業への影響が大きいとの認識を示し、「首相にも現状を報告し、問題の解決を目指す」との方針を示した。一方、各企業に対しては、「例えば欧州向けの出荷では鉄道を利用することなども検討し、海上輸送への依存を緩和」することを推奨した。



Steve Parsons / PA via AP

パンデミックを起因とする経済活動の制限は、物流にも大きな影響を及ぼしている。世界的な航空便の減少は、航空輸送費を上昇させた。海上輸送運賃も上昇を続けている。その理由は「世界的なコンテナ不足」にある。

◆航空貨物輸送費の上昇

もとより、貨物輸送は、ルートや運ぶものの量にもよるが、空、陸、海の順に速く、値段もそれに比例して高くなるのが常識だ。たとえば、中国とヨーロッパ間は、航空輸送であれば5日で届くが、鉄道輸送だと最大で25日かかる（『RailFreight.com』10/22）。これが海上輸送だと、中国内陸部から港までの輸送日数も入れると2ヶ月近くかかる（JETRO）。『RailFreight.com』によると、10月の時点で、「Covid-19の発生により航空貨物サービスが著しく減少した」ため、航空貨物輸送の価格が上昇し、鉄道貨物輸送費と比べて4倍だった5トンの航空輸送費が10倍になった。それが理由というわけではないだろうが、日本通運は、中国—欧州間の鉄道貨物輸送を来年から倍増させると今秋発表した。

◆コンテナ不足の悪循環

しかし、現在、物流業界で最も深刻なのは海上輸送におけるコンテナ不足である。とくにコンテナ不足に悩む中国は、その理由として「中国の輸出の急増と、コンテナが戻ってくるローテーション率の低さ」を挙げている（[ザ・マリタイム・エグゼクティブ誌](#)、12/29）。その理由をたどれば、やはりパンデミックに行き当たる。9月の時点ですでにコンテナ不足に言及している国際貿易コンサルタント、[アクト・アンテルナショナル](#)は、「制限解除以来、中国からの輸出が急増し、コンテナ不足を引き起こしている」と述べる。確かに、中国は世界に先駆け経済活動を再開した国だ。ローテーションの低さもまた新型コロナが原因だ。国際物流会社 [Qualit Air&Sea 社](#)によれば、「(世界各地の)ロックダウンは商品の流通に影響を与え」、北米や欧州に貨物を運んだコンテナがそのままデポ（保管所）に留まる事態が頻発した。実際、物流業界の情報サイト『[ザ・ロードスター](#)』は、空のコンテナがデポに留まる時間は、現在世界平均で45日間もの長さだというドイツ企業フラウンホーファーCML社とコンテナxチェンジ社の調査を紹介している。

それらの事情に加え、筆者が中国の物流関係者から聞いた話では、秋のアメリカ大統領選も中国から北米への貨物を増やす要因になった。トランプ大統領が再選した場合の関税税率引き上げを懸念して、多めの発注をかけるケースが増えたからだ。しかも中国は10月頭に国慶節があり、休暇前に貨物を出してしまおうと輸出が集中した。

◆海上運賃の値上げ

当然の帰結として、コンテナ不足は海上運賃の値上げを引き起こしている。『[ザ・ロードスター](#)』（12/11）によれば、同日付のSCFI上海発海上コンテナ運賃は2311.71と、昨年と同週と比べて162%の高値。北ヨーロッパ向けだけを見れば230%増の運賃となっている。しかも、SCFI値はその後も上昇を続けている（『[コンテナニュース](#)』SCFI）。『ザ・ロードスター』は、コンテナを確保するための料金などを含めると、アジアから北ヨーロッパへの荷送人が最終的に支払う料金は1TEU（20フィートコンテナ1個分）あたり最大5000ドルになることにも触れている。

とはいえ、ない袖は振れぬように、コンテナがない限り貨物は運べない。お金を積めば荷が運べるわけではないのが現状だ。そのため海運業者のなかには、年末の予約を凍結するところも出た。ザ・マリタイム・エグゼクティブ誌によれば、現在、中国はコンテナ需要に応えるため、メーカーの「労働時間を1日8時間から11時間に延長し」コンテナ製造を急がせているところだというが、まだまだ解消にはつながっていない。しかも、2月の春節を控えている。毎年中国では春節休暇前に出荷ラッシュとなるのが常であることを思えば、この混乱はまだしばらく続きそうだ。