

Great Recess

2008年9月に発生したリーマン・ブラザーズ証券の破綻をきっかけとして、世界は空前の不況に見舞われました。中でも海運業は、最も大きな打撃を受けた産業の一つと言えます。今世紀に入りグローバル化を加速させた世界経済のもと、国際海上荷動きは飛躍的に拡大し海運業界はその恩恵をフルに享受しました。しかし、一旦、歯車が逆回転を始めると今度は世界中のいたるところで減産と在庫調整が同時進行し、海上荷動き、運賃ともに垂直的に落下するという、かつて経験したことのない異常事態に陥りました。

ion

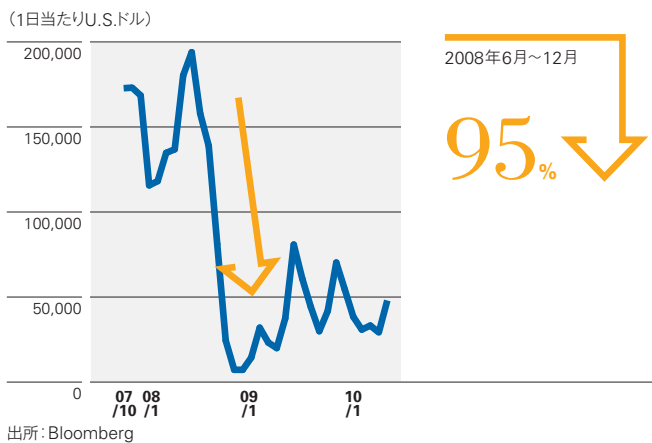


2009

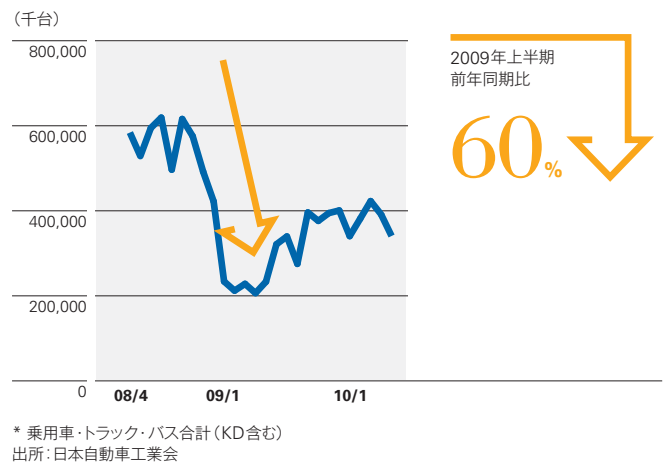
荒波を乗り越えて

2008年度の後半、そして2009年度の前半において、海運業はまさに“視界ゼロ”の市場環境に身をさらすことになりました。巨額の船舶資産を投じて事業を行う、装置産業の典型とも言える海運業に対し、市場は数十パーセントレベルの需要の減少をもって迫ったのです。

ケーブルサイズバルカー市況 (4航路平均)



月別日本車輸出台数



ドライバルク:

先進国経済の停滞により、世界の製鉄所が生産縮小。その後新興国を中心に立ち直る

2008年前半、金融好況に沸く先進国経済と、それに寄り添うように経済の拡大を続ける中国。この二つの経済成長は、全世界の製鉄所をフル稼働させていました。その結果ドライバルク船の供給は旺盛な需要に全く追いつかず、ケーブルサイズの1日のスポット傭船料は2008年の6月には一時、23万ドルにまで高騰しました。先進国経済が一転不況に陥るや、特に米国での自動車販売台数の減少などを受けて、先進国の製鉄所は一斉に操業の縮小に走りました。製鉄所では鉄鋼原料の在庫調整も同時に実施されたため、輸送需要が激減、ケーブルのスポット料金は一転2008年12月には、1日あたり2,000ドルという驚くべき値を付けたのです。

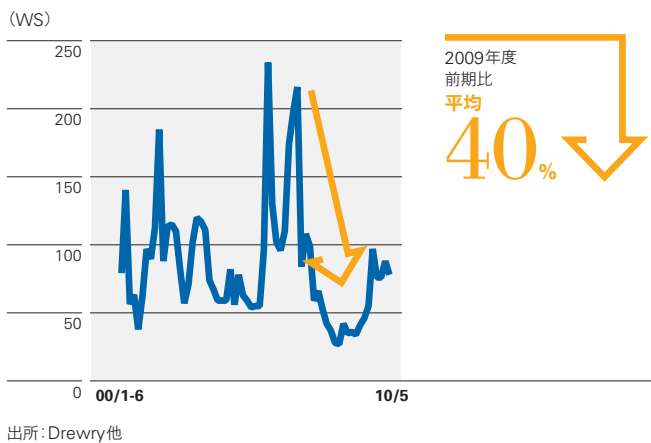
一方、新興国経済は2009年に入っても依然活況を呈しており、特に中国は自国のインフラ整備や自動車産業の成長に合わせ、鉄鋼原料の輸入を引き続き増加させました。今度はむしろ先進国経済が中国に引っ張られる形で、徐々に回復を見せ始めました。その結果、2009年中盤以降のドライバルク市場は、運賃の上下動を繰り返しながらも、回復基調に乗っています。

自動車船・油送船:

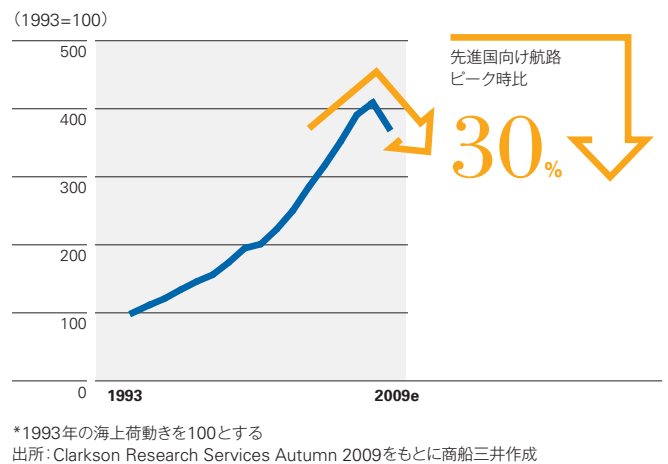
「行き過ぎ」た市場のリアクション。
その後は徐々に回復

自動車船は、最も打撃を受けた船種です。米国・欧州、さらには中東等での旺盛な自動車販売台数の増加によって、日本・韓国・その他の国からの輸出量は空前の増加を見せました。その結果、必要な船舶の供給が全く追いつかない状況になっていたのです。突然のリーマンショックにより、世界の自動車メーカーは、生産量を大幅に縮小し、一斉に在庫調整を

VLCC運賃 (Arabian Gulf/East)



コンテナ船海上荷動き



開始しました。その結果、日本出しの完成車輸出で言えば、2009年の上半期は前年同期比6割減という、想像もできないレベルに落ち込みました。

油送船は、世界の石油消費量が20数年ぶりに減少するというショッキングな事態を受け、減少のインパクト自体は軽微だったにも拘わらず、市場での船腹余剰懸念が実態以上に一人歩きする結果となり、2009年度のVLCC運賃は2008年度より平均で4割も下落しました。

これら2船種で起きた現象は、明らかに「行き過ぎ」であり、現在では徐々に回復に向かっています。

コンテナ船： 先進国向けの荷動きが全て減少、 コンテナ船社は効率性を向上

コンテナ輸送は「世界経済の縮図」と呼ばれ、2008年前半までは、全船種中最も高い荷動き増加率を記録しました。リーマンショック以降は、あらゆる商品の在庫調整により、自動車部品、エレクトロニクス、

工作機械、住宅資材など全てにおいて荷動きが激減し、先進国向け航路では一時ピークから3割減少しました。世界のコンテナ船社はこの状況に対応するために、係船や減速航海で運航規模の縮小を図りました。その結果、荷動きの回復に伴い、消席率は大幅に向上し、運賃も回復軌道に乗っています。