



ASF SERC

ASF Shipping Economics Review Committee

c/o Japanese Shipowners' Association
 Kaiun-Building, 6-4 Hirakawa-cho 2-chome
 Chiyoda-ku Tokyo Japan 102-8603
 E-mail : int@jsanet.or.jp
 Tel:+81-3-3264-7180 Fax:+81-3-5226-9166

2011年11月2日、韓国ソウル
 (2011年11月4日、東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム(ASF)
 シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)
 第24回中間会合(ソウル)にて採択

アジア船主フォーラム(ASF)シッピング・エコノミックス・レビュー委員会(SERC)第24回中間会合は、ASFメンバーであるアセアン、中国、台湾、香港、インド、日本、韓国の各船主協会から21名が出席し、2011年11月2日にソウルで開催された。出席者名簿は添付の通り。会議冒頭、出席者はタイの洪水の被害者に対して深い哀悼の意を表するとともに、被害者救済のために支援および貢献すべく最大限可能な努力を行うことに合意した。

1. 世界経済

先進諸国の政府債務危機、世界金融市場の緊張、弱い経済成長および受け入れ難いほど高い失業率、そして新興国に対する高まるインフレ圧力が生じており、今後の経済全体の見通しについて、出席者は、政策当局者によるできる限りの必要な措置が講じられなければ、世界経済は二番底に入る寸前であると認識した。このような状況の下、会合では、船社経営幹部は2009年のリーマンブラザーズ倒産以降の困難な時期に当業界が経験したことを考慮するとともに、円滑な世界貿易を支えるため、正確な市場および貿易のデータを評価した上で、個々の事業に対する経営決定を行なっていくことの重要性が留意された。

2. ドライバルク／タンカー部門

1) ドライバルク

出席者は、2011年の夏にアジア諸国で発生した台風によって傭船数が加速的に増加したことや、中国向け鉄鋼石の需要が国際価格の相対的下落を背景に回復していることを受け、ケープ市況は同年夏以降、上昇基調にあるとの報告を受けた。また、新興国での都市化による堅調な需要などを理由に海上輸送量は安定的な成長が見込まれるものの、現在の市況回復は長期的には持続しそうにもなく、新造船投入が今後も続くことや停滞する世界経済が直接的な原因となり、少なくとも今後2～3年の市況は厳しいものになるとの報告がなされた。その一方で、老齢船解撤の促進や中国造船所の一

層の統合の結果として、今後の市況にプラスの影響を及ぼしうることも留意された。

2) タンカー

会合では、タンカー市況は進まぬ解撤や想定以上に遅いシングルハル船のフェーズアウトなどによる船腹過剰が主な原因となり、依然として低調であるとの報告があった。それに加え、他の要因としては、中東の混乱が引き金となった原油やガソリン価格の高騰とそれに伴う先進国の石油需要回復の妨げ、洋上備蓄に使用される船舶数の減少、および新興国では前年の水準を上回る堅調な需要にも関わらず市場に広がる消極的な経済観が挙げられる。出席者は、2012年以降も市況は低調となるとの見解に留意した。供給は需要を上回るため、2016年まで市場の回復を妨げるものとなる。市場参加者にとっての課題は、需給ギャップに対してどのように対応するかということである。

3. 定期船部門

1) 概況

コンテナ船事業は、2009年の貨物量の著しい減少による低迷とは構造的に異なる新たな課題に直面している。会合では、定期船部門が、現在の需給傾向を理由に長期低迷に陥る危険性があると認識し、出席者は、2010年年央以降に2百万TEUもの船腹量の発注が推計されていることから、市況は更なる悪化に直面しうるとの懸念を共有した。

2) 太平洋トレード

太平洋トレードに関し、米国のコンテナ貨物輸入量は、失業率改善の遅れや住宅市場の不振による消費支出の落ち込みのため停滞する米国経済によって、2011年6月から3ヶ月連続で前年同月比を下回り、低迷していることが報告された。北米航路(東航)の貨物量は前年に比べ、今年が2.7%増、2012年が4%~5%増にとどまるとの報告がなされる一方、他の出席者からは異なる見方も示された。定期船業界が困難な時期に直面している中、長期にわたって持続可能な定期船事業を行うため、船社は、顧客が同事業の特徴、特にサービスの質と船社の投資規模が密接に関連している点を認識できるように考え方を示すための努力をすることが求められる。

3) アジア域内航路

アジア域内航路のコンテナ輸送は依然として相対的に活発であり、2011年1月~8月の貨物量はおよそ9.23百万TEU(前年同期比5.6%増)であり、安定的な成長を遂げている。出席者は需給傾向ならびに絶えず上昇するコストおよび港湾混雑の影響に対する懸念を共有した。同時に、出席者は同市場がアジア諸国の更なる貿易自由化や新興国の旺盛な需要により引き続き相対的に堅調であることに留意した。タイの洪水について、出席者は現在の混乱から一刻も早く経済活動が正常に戻ることに期待を表明した。

4. 独禁法適用除外制度

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度について諸外国の最近の動きが報告さ

れ、出席者はシンガポールおよび日本の両政府が夫々適用除外制度を維持するとの最近の決定を歓迎した。また、アジア太平洋経済協力(APEC)が2011年6月に定航船社に関するガイドランを公式に採択し、APEC加盟国／地域に対し、引き続き船社間の非価格協定を自国競争法から適用除外とするよう勧告していることを評価した。出席者は、全ての定期船社間協定に対する適用除外制度が海運業界のみならず貿易業界全体の健全な発展にとって不可欠であるとのASFの長年の立場を再確認した。

5. その他

1)温室効果ガス(GHG)排出に関する最近の動きが報告され、出席者は海運業界全体がEU導入の排出取引スキームの対象となりうるリスクおよび気候変動資金に関するハイレベル諮問グループ(AGF)が主導する、非海運セクターのための基金への主要供給源となるリスクについて懸念を表明した。出席者は、GHG排出を減らすための現実的かつ効果的な対策はIMOで取り扱われるべきとの意見で完全に合意した。

2)ソマリア沖およびインド洋において海賊襲撃が加速的に増加していることが報告され、出席者はこのような状況に対して深刻な懸念を表明した。“ハイリスクエリア”を航行する船舶の安全を確保するため、各国政府や国際機関が全ての可能な対応策を講じるべきであるとの認識が示された。

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) は、アジアの船社の上級役員が海運に関連するマクロ経済的な貿易情報やその動向を検討する場である。SERCの目的は、入手可能な経済データを考察し、主要貿易問題の展望を共有することにより、経営意思決定の質を高めることである。