



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

2013年10月8日：バンコク（タイ）

*2013年10月10日：東京で発表

（試訳） 了解事項

アジア船主フォーラム(ASF)
 SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC)
 第26回中間会合（バンコク）にて採択

アジア船主フォーラム（ASF）SHIPPING・エコノミックス・レビュー委員会（SERC）の第26回中間会合は、ASFメンバーであるアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国の各船主協会から27名が出席し、2013年10月8日にバンコクで開催された。出席者名簿は添付の通りである。

1. 世界経済

米国経済は、継続的な量的金融緩和やいわゆるシェールガス革命により、着実な回復基調にある。しかしながら、そこには量的金融緩和が縮小された後で何が起こるのかというデリケートな問題が内在している。それは、米国経済に直接的な影響を与えるだけでなく、新興国からの資金引き揚げの引き金となり、新興国での経済成長鈍化に繋がり、ひいては米国経済に悪影響をもたらす。欧州では、英国やドイツにおいて着実な経済回復が見られることに加え、複数の南欧諸国で景気の底入れ感がうかがえる。それでもなお、欧州全体において消費活動が本格的に回復するまではもう少し時間を要すると見られる。一方、アジア各国経済は、欧米経済と比べれば堅調傾向にある。中国については、もはや以前のように二桁成長に達する状況ではないものの、依然として7~8%といった高レベルの成長率を維持している。また、インドやアセアン諸国も5~6%の経済成長率を示している。こうした状況から、世界経済は未だ不安定要素を抱えているものの、着実な回復傾向にあり、安定的な経済成長に向けて試行錯誤している状況と言える。

2. ドライバルク / タンカー部門

1) ドライバルク

会合は、ドライバルク市況、特にケープサイズ市況において、とりわけ中国における鉄鋼生産量の拡大や、新造船の投入減少および老齢船の解撤によって需給バランスが幾分改善されたことが主要因となり、最近、市況回復の兆しが見られることに留意した。また、インドで今年8月に承認された1.83兆ルピー規模の新規インフラ計画に代

表されるような、新興国における根強い都市化需要により、ドライバルク貨物の需要は今後も引き続き伸びるであろうと予測された。これに加え、出席者から、各社判断による船舶解撤に伴い、短期的には更に需給関係が改善されることへの期待感が示された。その一方で会合は、低廉な造船価格を背景とした投機的発注も含め、最近、新造船発注が増加傾向にあることについても認識した。

2) タンカー

世界的な石油需要は2017年まで若干ながら増加を続け、新興国、特に中国とインドにおいて、引き続き高い需要が見込まれることが報告された。一方、会合は、2014年には一定の新造船投入が見込まれるものの、2015年以降は減少すると見られることに留意した。こうした状況を踏まえ、会合出席者は、原油タンカー市況は2013年に底入れし、2014年には回復の兆候が現れるだろうという見解で一致した。しかしながら、会合では、殊に将来的な原油需要の不確実性や、今後数年間における予想外の新造船発注といった懸念点を共有した。

LNG船分野については、2012年の投機的な新造船発注により、2014年から2016年にかけて供給過多の拡大が予想される一方、2016年もしくは2017年には需要が増加すると見られるが、更なる新造船投入の可能性もあるため、将来的な需給バランスは不透明であろうとの予想が示された。

3. 定期船部門

米国経済は回復傾向にあるものの、そのペースは遅く、消費者需要は停滞したままであることに留意した。一方、中国経済については、数年前の絶頂期に比べれば成長率は落ちているものの着実な成長を維持し、また、東南アジア諸国については、次なる世界の工場として、世界経済成長における新たな原動力となるであろう、との見方で一致した。

太平洋航路について、会合は、需要は漸増しているものの、同航路における大型船の更なる投入に伴う継続的な需給不均衡を解消するには至っていないとの状況を認識した。この点に関連し、同航路における平均船型は、2008年の2,600TEU型から、過去5年間で約32%上昇して2013年には3,430TEU型に至り、また、船腹供給量は2013年には前年比6%増加して2014年には同7.1%となり、ピークを迎えるであろうとの見方が示された。更に、出席者は、米国における内陸輸送費や港湾費用といったコストが継続的に上昇していることについて懸念を共有した。

こうした状況下、出席者は、各船社それぞれが関連競争法を遵守しつつ、より効率的なサービス、船舶運航費や燃料費の削減に向けて、様々な取り組みを自主的に行うことや、持続可能な事業環境を確保すべく、各船社が改めて合理的な経済判断を行うことの重要性を再確認した。

アジア域内航路については、アジア主要各国経済の継続的な発展により、需要は着実に成長していることに留意した。しかしながら、総じて同航路の運賃は、基幹航路から転用された大型船や、第三者船主がこれまで係船していた船舶の傭船による圧力に

晒され続けている。このような状況下、出席者は同航路に配船する各社が、法的に許される範囲で、船腹・施設の共有や減速運航といった、主要航路で採用されている可能なコスト削減策を個別に研究することの重要性について意見交換した。

4. 独禁法適用除外制度

複数国・地域における競争当局の最近の動きが報告された。会合では、船社間協定に対する独禁法適用除外制度は海運業界や貿易業界全体にとって必要不可欠であるというASFの長年の方針を再確認した。

5. その他

1) パナマ運河問題

出席者は、2015年央からの新通航料体系適用に乗じて、一方的な通航料引上げが繰り返される可能性に対して大きな懸念を共有した。このため、ASFはICS等の国際海運団体や、ASF加盟各船協経由、各国政府と連携して、パナマ運河庁に対し、運河ユーザーの声に真摯に耳を傾け、ユーザーが利用し易い新通航料体系・料金を構築するよう求めていくことに合意した。

2) 中国VAT課税問題

出席者は、中国の新しいVAT課徴制度が国際的サプライチェーンに課す過重な追加負担について深刻な懸念を示すとともに、引き続き中国政府に対し、現行制度を改め、世界的税慣行に倣って国際海上輸送運賃にはVATを課さないよう求めていくことで一致した。

3) フィリピンCommon Carrier Tax (CCT) 問題

会合は、フィリピン政府が外国船社による同国発貨物輸送に伴う運賃に対してのみ3%の税を課すCCTの廃止に向けた海運団体の尽力に留意した。SERCメンバーは、自国船協に対し、各国政府からCCT廃止に向けてフィリピン政府に働きかけを行うよう求めることを合意した。

* * *

アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・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、主要貿易や海運政策の問題に関する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。SERCメンバーは全プログラムを通じ関係競争法を全面的に遵守するものであり、SERC顧問弁護士の監視の下、厳格な法的ガイドラインに従った議論を行っている。

* 本件に関する問い合わせ先：日本船主協会 企画部 中村 (Tel：03-3264-7180)

備考：本試訳はご参考までに日本船主協会事務局で作成したもので、会合で採択された了解事項は英文版が正文となります。