

## パナマ運河新料金体系に関する当協会意見書提出および公聴会参加について

パナマ運河庁(ACP)は、4月1日に新料金体系案を発表し、その中において5月17日を締切として関係者からの意見書提出を求め、20日にパナマで公聴会を開催する、としておりました。

これに対し、当協会は5月16日に添付意見書をACPに提出するとともに、20日の公聴会に友田常勤副会長を派遣しましたので、夫々以下の通り概要をお知らせします。

今後、ACP Board (理事会)にて、提出された意見書および公聴会での意見陳述も検討の上、2023年1月1日付の新料金体系案が最終化されることとなります。

### 1. 当協会意見書(5月16日付)概要

- ・ コロナ禍、またウクライナ等の危機にもかかわらず、安定したサービス提供への謝意表明。
- ・ 改訂案の周知期間および公聴期間までのユーザーの検討期間を通常より長く確保した事への評価。
- ・ 公聴会後の対話継続への期待表明。
- ・ タリフ簡素化を原則歓迎するとともに、コンテナ船の大口割引については、継続を要請。
- ・ 船種・船型によっては現行比8割増となる極端で前例ない規模の値上げを牽制。運河混雑が恒常化するなか、将来の通航容量・効率改善策と導入済のFWS(上水サーチャージ)、ならびに今回の値上げの関係について説明を要求。そうでなければ、極端な値上げ幅の縮小を要求。
- ・ 新料金水準については昨今の歴史的水準の市況を踏まえて策定されたものと見られるが、現下の高騰中の市況と通航料との関連性は最小限に抑えるべき点を主張。現下の異常な運賃マーケット環境を前提とした高い運河通航料は、運賃マーケットの下落時には輸送コストに大きなインパクトを与え、ひいてはそれが運河通航量減少につながり得るため、より長期的見地から、通常の運賃マーケットを前提とした安定的通航料金の設定こそが、運河とユーザーの両者にとってより望ましいとの考えを示す。
- ・ 船社に直接利益をもたらさないバラスタリフの値上げ幅が実入りより約2割高く、特に船腹余剰時に船社に過剰な負担を強いるものになるとして、是正を要求。
- ・ 併せて船種・船型毎の値上げ幅の理由につき、荷主からも要請ありとして、説明を要求。
- ・ 先進環境対応船(LNG推進船等)へのインセンティブ導入を提案。
- ・ 運河混雑の恒常化傾向の中で、通航の効率性向上および能力拡充を、運営管理者と顧客が一体となって進めていく事が肝要と指摘。相互共通課題として継続的対話の意義の核として位置づけることを要請。

※同様の趣旨の意見書は5月17日付でICS・ASA・ECSA(連名、INTERTANKO、INTERCARGOもサポート表明)、韓国船主協会からも夫々提出されている。また、日本LPガス協会も、韓国・中国の荷主と連名で5月17日付で、大幅値上げの是正と、通航予約制度の改善等を求める意見書を提出している。<https://www.i-lpgas.gr.jp/index.html>

## 2. ACP 公聴会

日時：2022年5月20日9:00～9:50

場所：パナマ Ascanio Arosemena (ACP 施設)

概要：

公聴会は、ラミレス公聴会委員長以下、ACP Board 理事5名対し、意見書を提出した提出者（17社・団体）の内、当協会をはじめ直接の説明を希望する7社・団体がプレゼンテーション（但し、スライド・資料の配布は禁止。質疑なし）を行う形で開催された。（ACP バスケット長官は事務局として同席）

当協会友田圭司常勤副会長は、前記意見書に沿って、前例のない市況に基づく通航料設定は適切ではない旨主張し、投資との関連性を含めた合理的な説明および値上げ幅の圧縮を求めた。加えて混雑緩和に向けて運河庁とユーザー間の協力体制の推進を訴え、さらに環境対策をリードする運河庁の姿勢を評価し、環境対応能力向上船（代替燃料利用船等）へのインセンティブ付与を提案した。

その他、コンテナ船関係3社（代理店を含む）、外航客船関係1団体、荷主（LPG）系1社、現地観光関係者1団体が意見表明を行い、それぞれが大幅な値上げ幅の圧縮、空コンテナに関する課徴と復航割引（コンテナ船向け）廃止の撤回などを要請した。

また、公聴会后、友田副会長は ACP バスケット長官、マロッタ副長官他と個別に面談。改めて当協会を含む国際海運業界全体の意見を表明した。バスケット長官からは、日本から公聴会に参加したことへの深い謝意が示された上、今回の新料金体系は、直近の高騰した市況ではなく、より長期的見地から、資本投資を含んで提案したもの、等の説明があり、現時点では ACP Board からの指示がない限り提案見直しの予定はないものの、料金については引き続き、丁寧な説明に努める旨の表明があった。友田副会長は ACP Board による再考を強く期待しつつ、同長官による対話継続表明を受けて同改訂案の不明点等の更なる確認を求めていく意向を示した。

なお、友田副会長が同長官と本年2月に面談した際に提起した運河の安全通航・効率化に向けての双方の担当部署間意見交換については、交信が開始され課題認識および改善対策について相互理解が進みつつある。

当協会としては、引き続き、ACP とのコミュニケーションに努め、コロナ禍により2019年11月以降関係者が一同に会する対面開催が行われていない当協会/ACP 定期対話の再開に向け調整を進める方針である。

以上



## JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

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

16 May 2022, Tokyo

Dr Ricaurte Vásquez Morales  
Administrator/CEO  
Panama Canal Authority of the Republic of Panama

Dear Administrator Vásquez

The Japanese Shipowners' Association (JSA), which is a nationwide maritime organisation consisting of 126 Japanese shipping companies, hereby submits its comments with respect to the proposal to modify the Panama Canal Tolls System published by the Panama Canal Authority (ACP) on 1st April 2022.

Before commenting on the proposal this time, on behalf of the Japanese shipping industry, the JSA greatly appreciates the ACP's various and successive efforts to date in order to support global trade even during the COVID-19 pandemic period.

With regard to the respective proposal, first of all, the JSA values that the ACP this time has published it well in advance of the planned implementation with a longer formal consultation period than the ACP's previous toll amendments, which has allowed us to consult with our member companies and fellow international associations. We do hope that the ACP will continue informal dialogues with key industry players concerning the level of the new tariffs and so on by segments such as containerships, LPG/LNG vessels, bulk carriers, vehicle carriers and tanker vessels, which the Administrator indicated before.

The JSA also basically welcomes the ACP's intention to simplify the current complicated toll system, while the loyalty programme for containerships should be retained in light of the high level of the toll already for them and inherent nature of the liner market, which has long been highly volatile and has produced cut-throat competition down the centuries.

In the meantime, the JSA has a strong reservation over the scale of the proposed toll increase. In accordance with our calculations, the increase rates for some tanker vessels, LPG vessels and reefer vessels as of January 2025 may exceed 80% from the current tariff, which, we should say, is an extreme and unprecedented scale of rate rise for such a global infrastructure. We would greatly appreciate it if the ACP could clarify the situation in relation to the future operational/capacity improvement plans, including the Fresh Water Surcharges and the proposed toll increases, for this time. Otherwise, we would have to say that a toll hike on such a scale would not be compatible with the long-term sustainability and credibility requirements of a global infrastructure. We would

therefore respectfully urge the ACP to make a further clarification concerning the reason for the significant level of rate increases or to squeeze the rate of increase to a more sustainable level.

While we assume that the level of the new tariffs was stipulated under the historical shipping market conditions caused by the COVID-19 pandemic and the more recent geopolitical crisis, as we have stated before, we believe that the linkage between the present soaring shipping market and the Canal tolls should be minimal. We are afraid that the proposed expensive toll which was set under the current extraordinary market would have a significant impact on the transport cost and could lead to a decline of the transit volume when the freight market deteriorates. We firmly believe that a stable toll from a longer-term perspective based on the normal market condition is more desirable for both of the Canal and its users.

As for another concerning point of the proposed tariff, we would like to indicate that the markups for vessels in ballast will generally be larger (around 20%) than the same vessels in laden. For example, the current tariff of a Neopanamax (73,000 PC/UMS) PCC with L/F 55% is approximately \$364k and will be \$501k in 2025, which represents a 38% increase in three years. However, the current tariff of the PCC in ballast is roughly \$281k and will be \$451k, which means a 60% increase for the same period. As ballast voyages do not generate direct economic benefit for shipping companies, especially during the period of overtonnage, the JSA is strongly concerned that the proposed tariff modification would put an excessive burden on shipping companies, and would request the ACP to review the tariff level.

We also would appreciate it if you could further clarify the reason(s) behind the difference in the rate of increase depending on vessel sizes/types, compared with the current tariff, which our customers are willing to know.

In addition, when you implement the toll amendment on this scale, we believe that an introduction of an incentive scheme for eco-friendly vessels, such as LNG fuelled vessels, should also be considered to promote the use of the 'green route'.

Lastly, we consider it important that the management of the Canal and its users jointly cooperate to gain efficiency of the transits and substantive capacity expansion, especially when we are facing rather constant congestion problems. The JSA hopes that this issue will be a core focus of the regular dialogue with the ACP as a common, mutual agenda item of concern.

We would greatly appreciate your sincere consideration of our above comments.

Yours sincerely



Junichiro Ikeda  
President  
The Japanese Shipowners' Association

CC: H.E. Carlos Peré, Ambassador and Consul General of the Republic of Panama in Japan



●公聴会の様子



●友田副会長の発表



●(左から)バスケス ACP 長官と友田副会長