

# 海運市況動向と戦略の変化

LEAD THE VALUE

2017年6月

株式会社 三井住友銀行

コーポレート・アドバイザー本部 企業調査部

- 本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。
- 本資料は、作成日時点で弊行が一般に信頼できると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。
- ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等を禁じております。



三井住友銀行

# 目次

---

1. 主要貨物の海上荷動き	2
2. マクロの需給環境	7
3. 船種別市況	10
3. 1 バルカー市況	11
3. 2 タンカー市況	12
3. 3 コンテナ船市況	13
4. 想定される船主・船社の戦略	14
ご参考資料	18
(ご参考1) バルカー市況	19
(ご参考2) タンカー市況	22
(ご参考3) コンテナ船市況	25

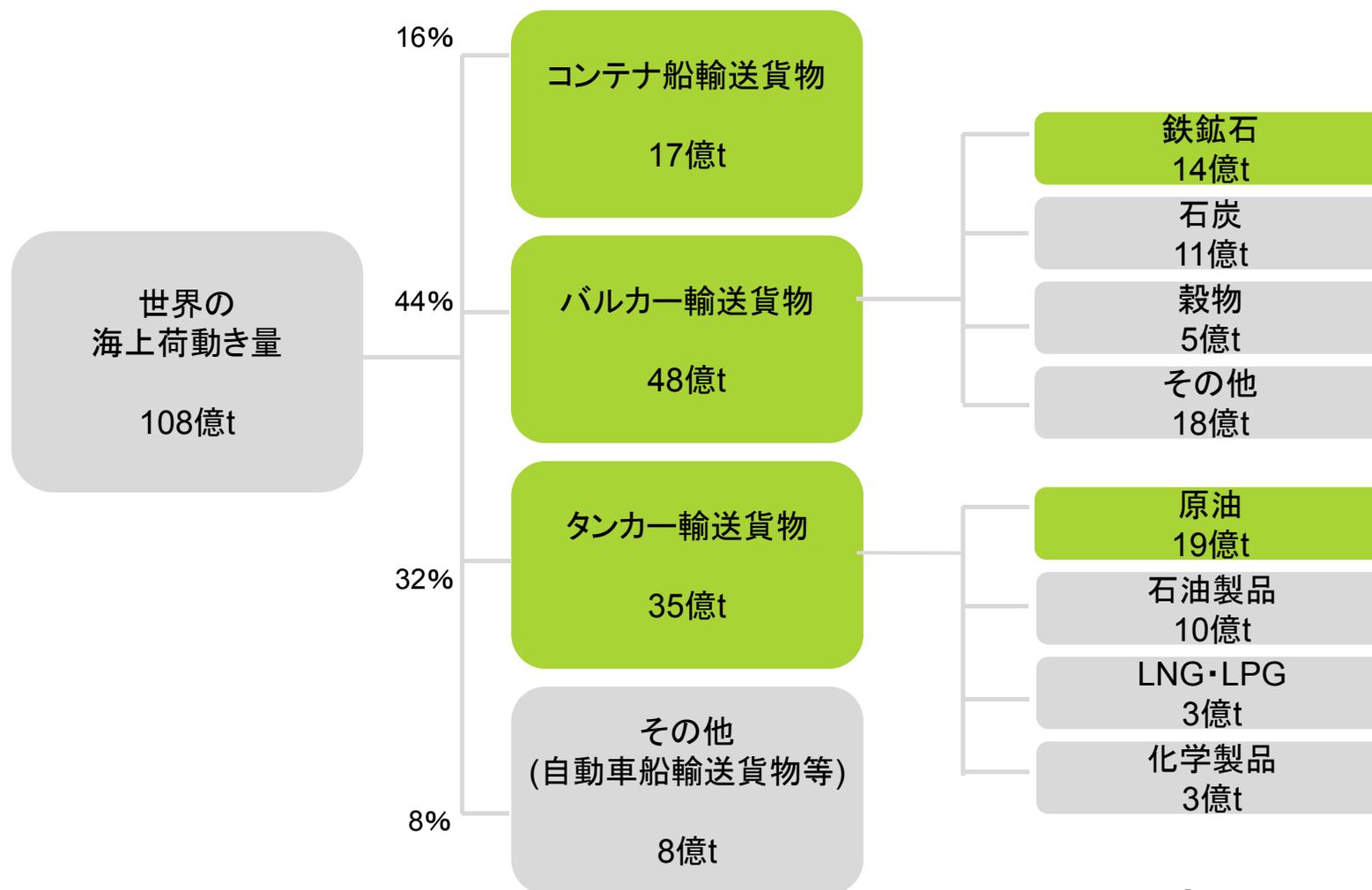
# 1. 主要貨物の海上荷動き

---

# 世界の海上荷動き量の貨物構成

世界の海上荷動き量をみれば、コンテナ船輸送貨物(家具、衣料、電子機器、自動車部品等)・バルカー輸送貨物(鉄鉱石、石炭等)・タンカー輸送貨物(原油、石油製品等)が主要貨物となっています。

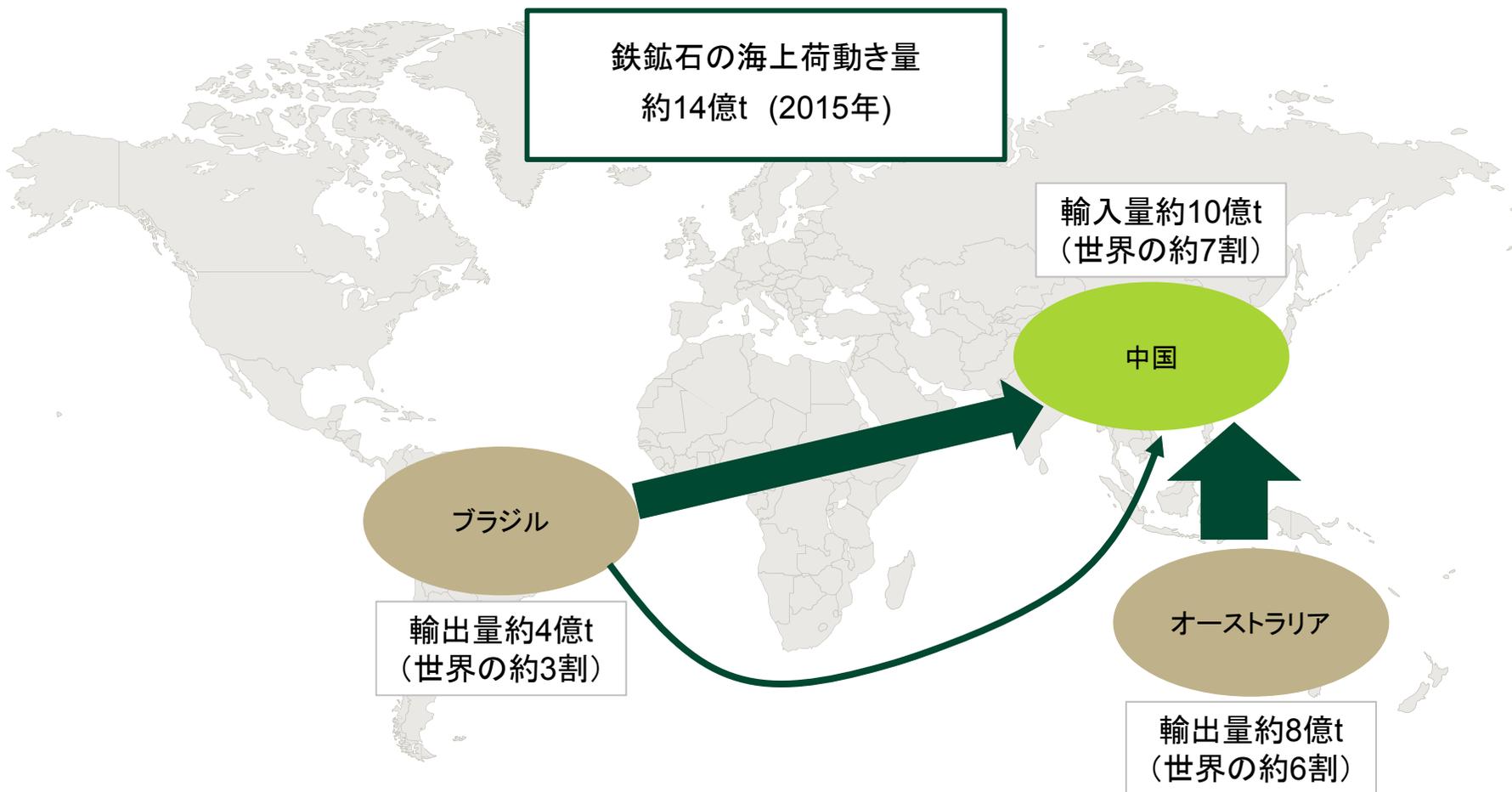
世界の海上荷動き量の貨物構成比(2015年)



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

# (ご参考)バルカー主要貨物(鉄鉱石)の海上荷動き

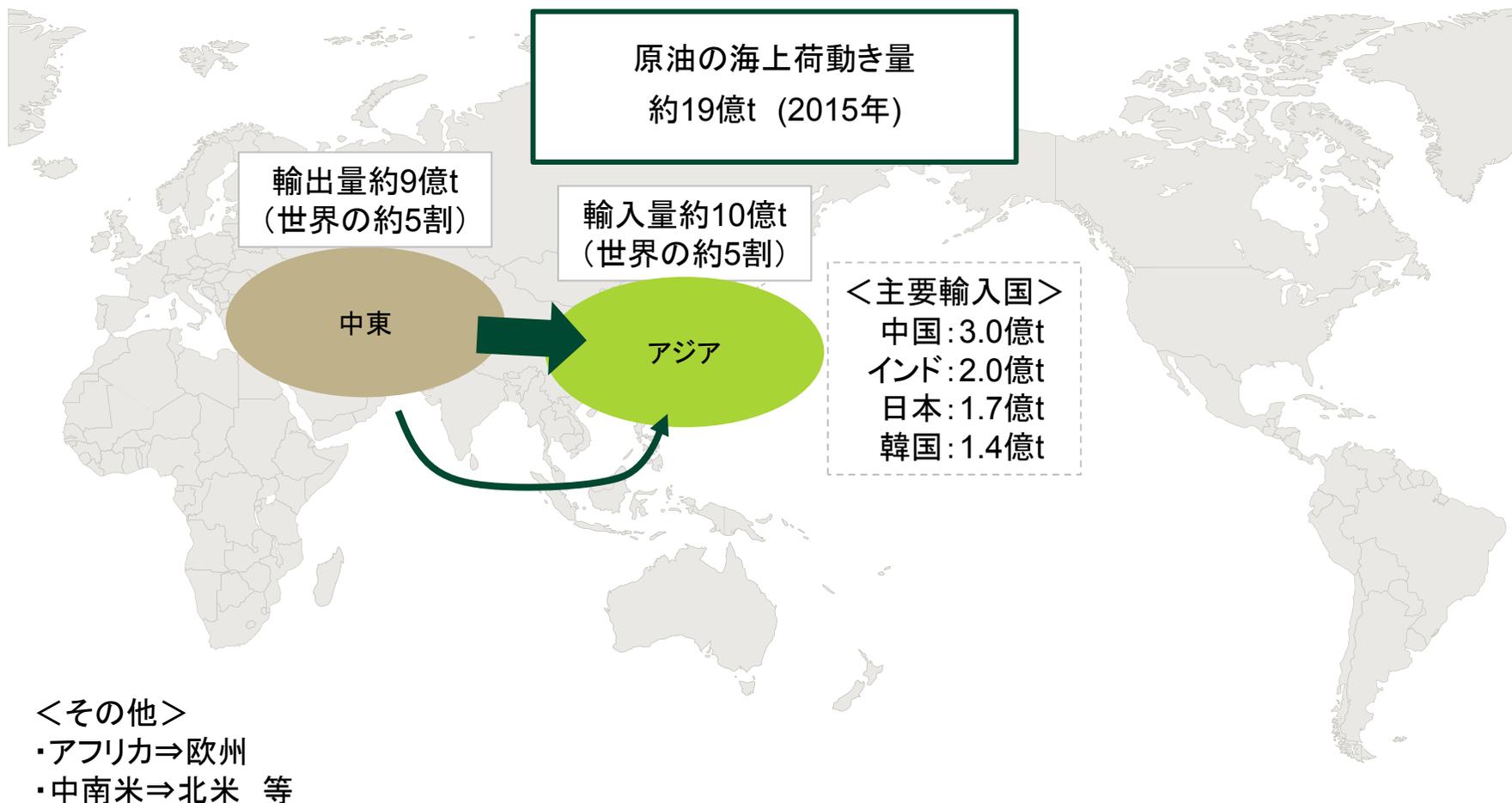
## 鉄鉱石の海上荷動き



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊社作成

# (ご参考)タンカー主要貨物(原油)の海上荷動き

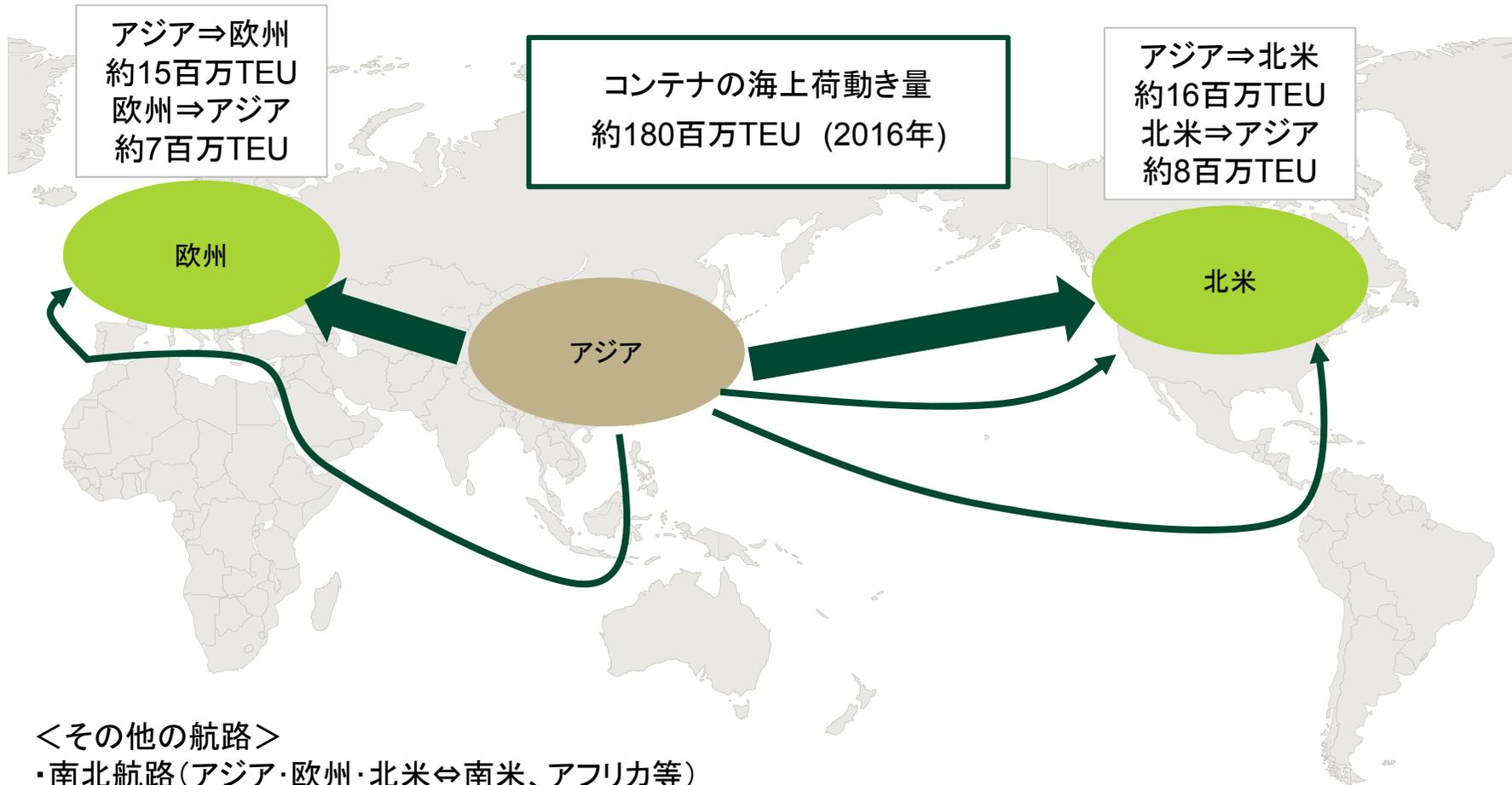
## 原油の海上荷動き



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊社作成

# (ご参考)コンテナの海上荷動き

## コンテナの海上荷動き



### <その他の航路>

- ・南北航路(アジア・欧州・北米⇄南米、アフリカ等)
- ・大西洋航路(欧州⇄北米)
- ・域内航路(アジア域内等) 等

(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

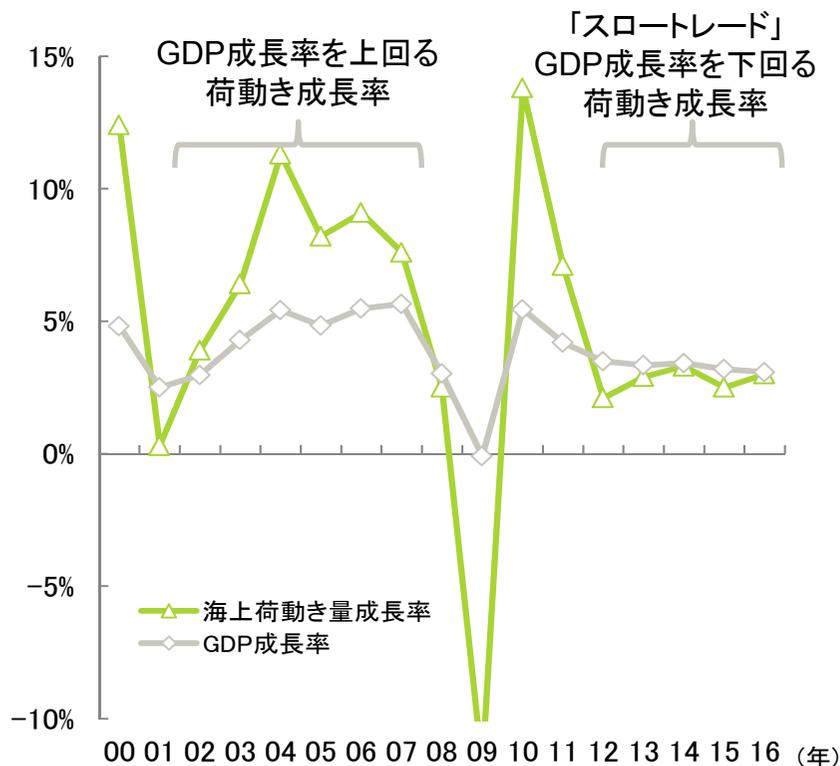
## 2.マクロの需給環境

---

# 船腹需要・供給の推移(バルカー・タンカー・コンテナ船合計)

- 海上荷動き量は、金融危機以降、成長率がGDP成長率を下回るスロートレードの状態にあります。
- 一方で船腹供給は、金融危機前の大量発注やその後の投機的な発注により、需要を上回って推移しています。

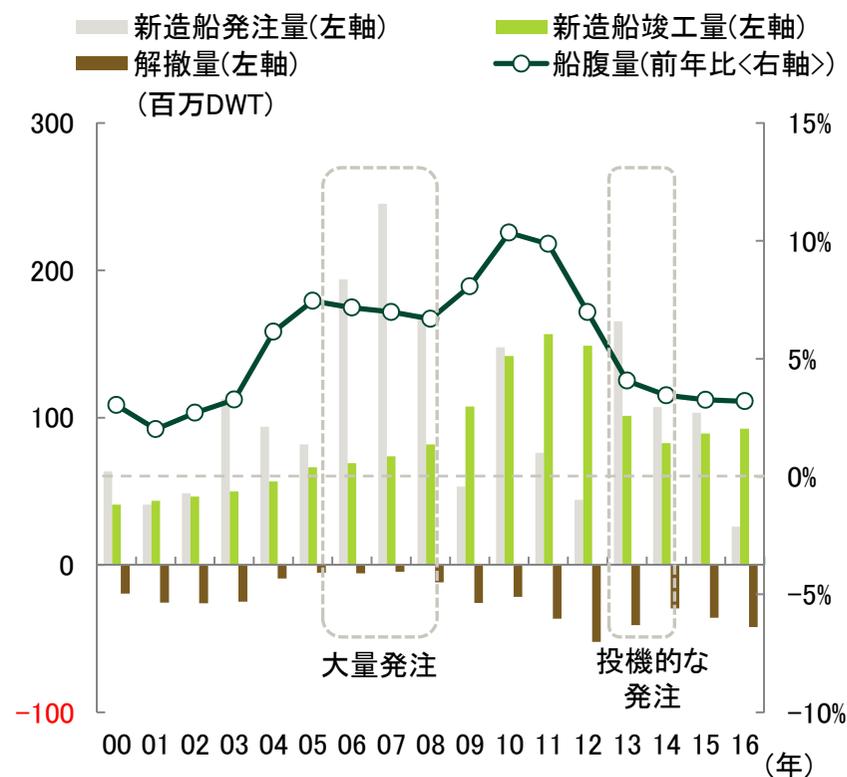
海上荷動き量(船腹需要)の推移



【スロートレードの主な要因】

- GDPの潜在成長率低下に伴う投資減退
- 貿易構造の変化(現地生産・現地調達化の進展等)
- 短期的要因(過剰設備の調整等)

新造船発注量と竣工量の推移



【大量発注】

- 好調な荷動きを期待した大量発注

【投機的な発注】

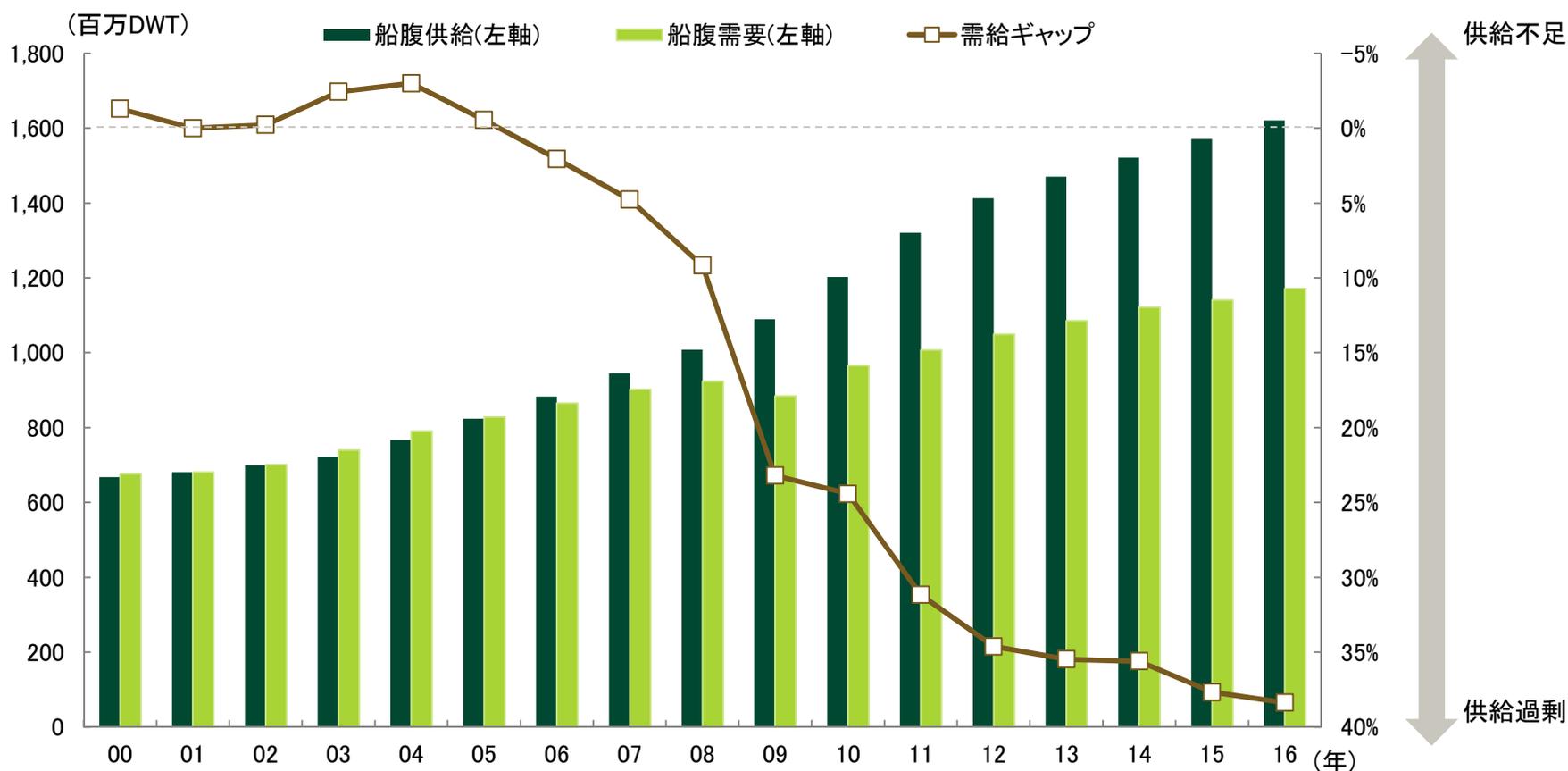
- 市況回復を期待した投機的な発注

(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

## 需給バランスの推移(バルカー・タンカー・コンテナ船合計)

- 需給バランスを見れば、2000年代前半は均衡していたものの、金融危機以降は供給過剰が深刻化しています。
- 大幅な需要増加を見込み難い環境下、今後は、供給が市況動向の鍵を握るとみられます。

船腹需給の推移(バルカー・タンカー・コンテナ船)



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊社作成

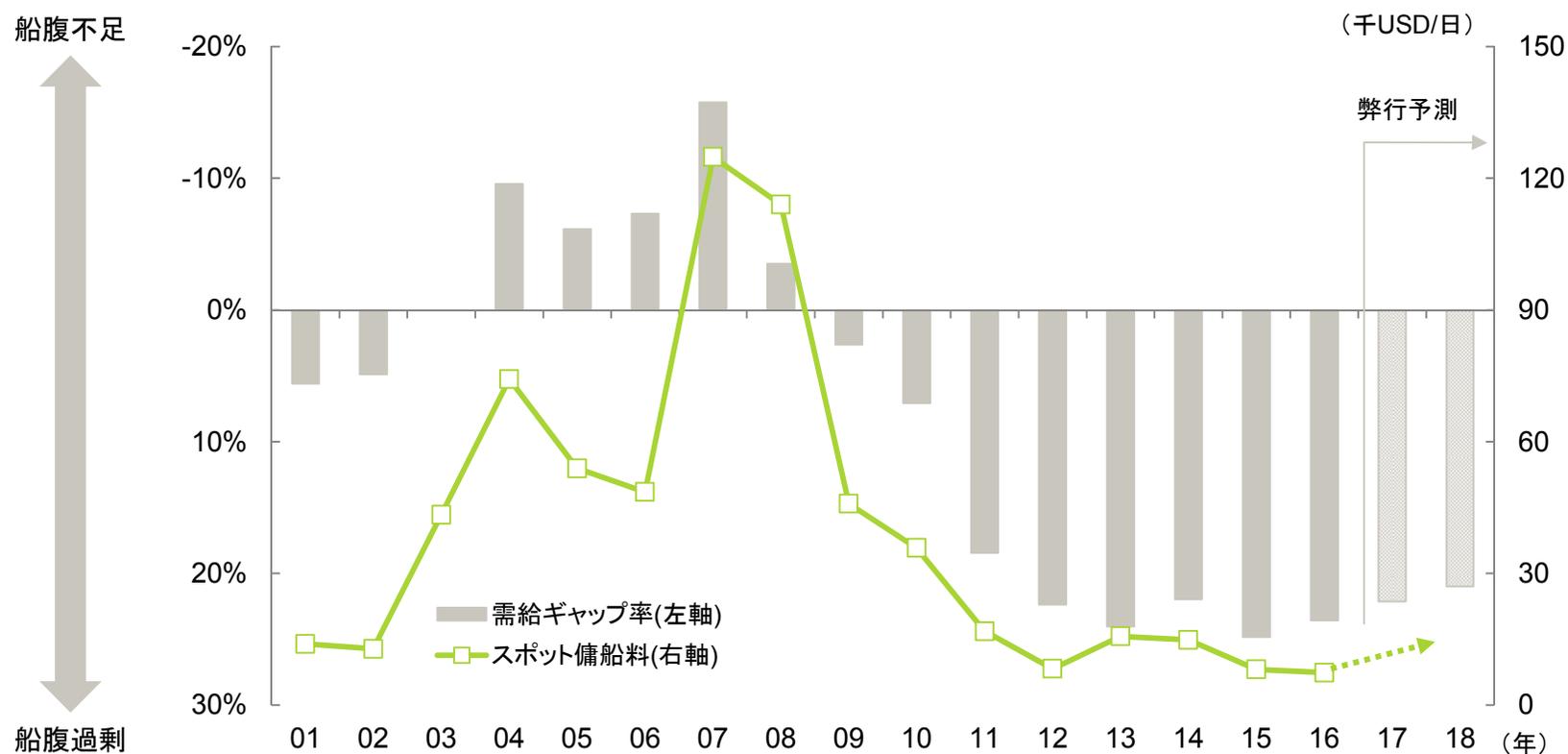
### 3. 船種別市況

---

### 3-1. バルカー市況～需給ギャップと市況

- ケープサイズ(大型船)市況は、金融危機以降供給過剰に陥り、特に2012年から厳しい水準で推移し、2016年前半には歴史的低水準まで落ち込みました。
- 今後の市況は、新造船の供給圧力が従前比低下し需給ギャップが若干改善することにより、やや持ち直すとみられるものの、本格回復には時間を要する見通しです。

#### ケープサイズの需給ギャップと傭船料推移

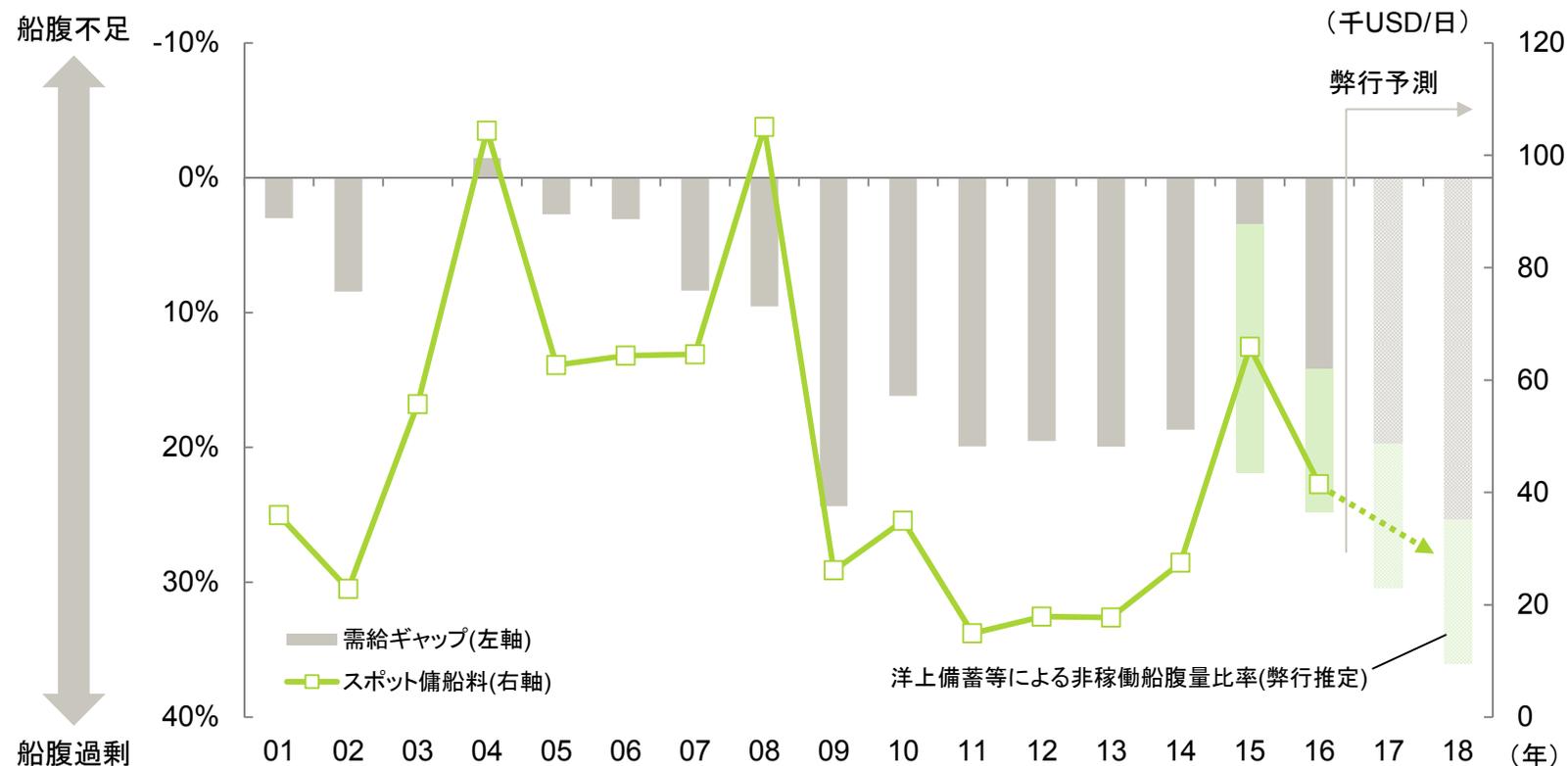


(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

## 3-2. タンカー市況～需給ギャップと市況

- VLCC(大型船)市況は、供給過剰に陥った金融危機以降、厳しい水準で推移してきたものの、2015年には原油価格低下を受け、海上荷動き量に加え洋上備蓄需要も増加したことにより需給が改善し、市況は回復しました。
- もっとも、2016年後半以降、新造船供給量が増加することで需給ギャップは再び拡大しており、今後の市況は2016年比下落するとみられます。

VLCC(大型船)の需給ギャップと備船料推移

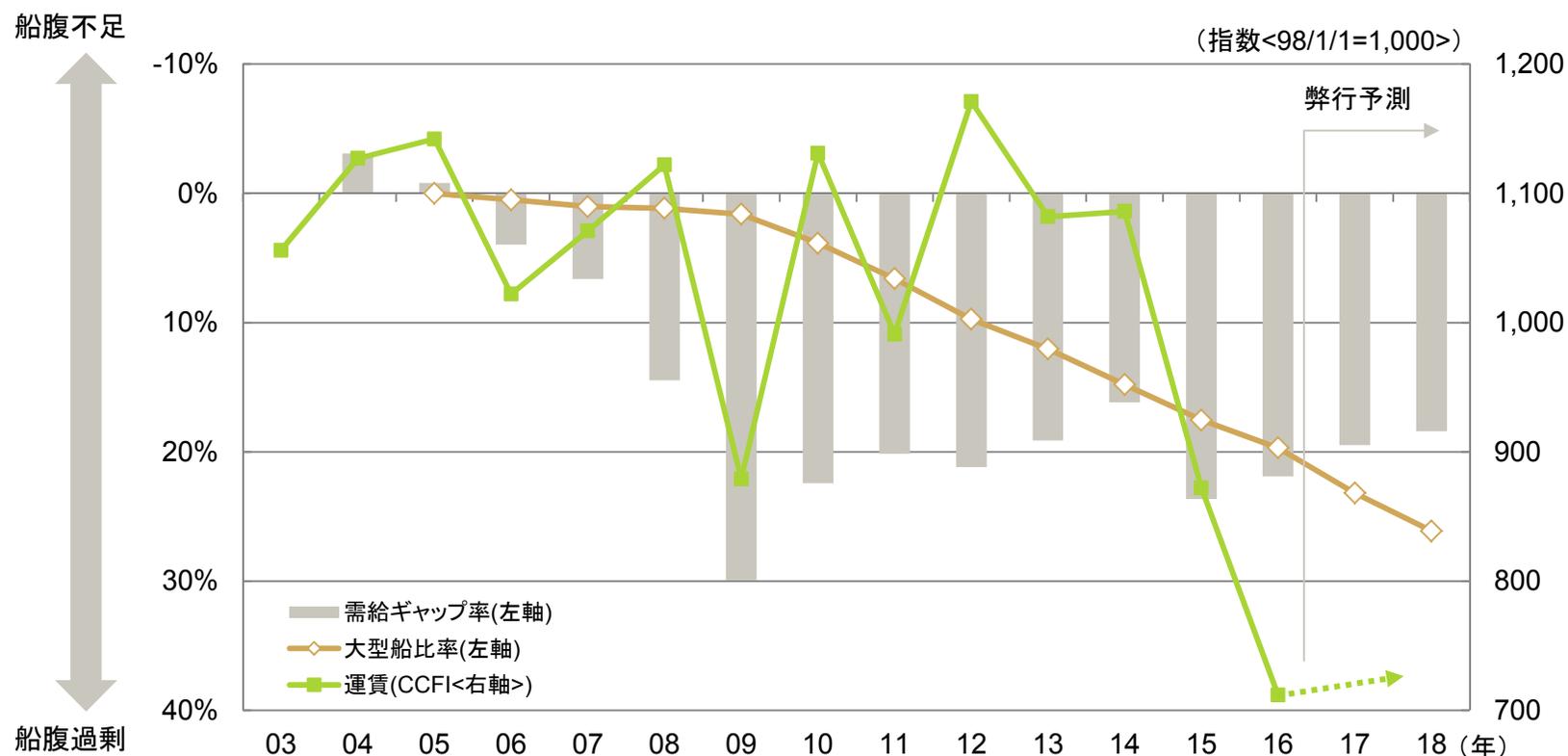


(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

### 3-3. コンテナ船市況～需給ギャップと市況

- コンテナ船市況は、船腹過剰に陥る中、船社のアライアンスを通じた値上げ等により2014年までは厳しい水準ながらも浮沈を繰り返してきましたが、2015年以降は大型船を中心とした供給増加等を受け、下落傾向を辿りました。
- 2016年春頃に歴史的低水準にまで下落した後は、需給がやや改善したことから持ち直しているものの、今後は大型船の供給圧力が一段と高まるため、市況動向には注意が必要です。

#### コンテナ船の需給ギャップと運賃推移



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

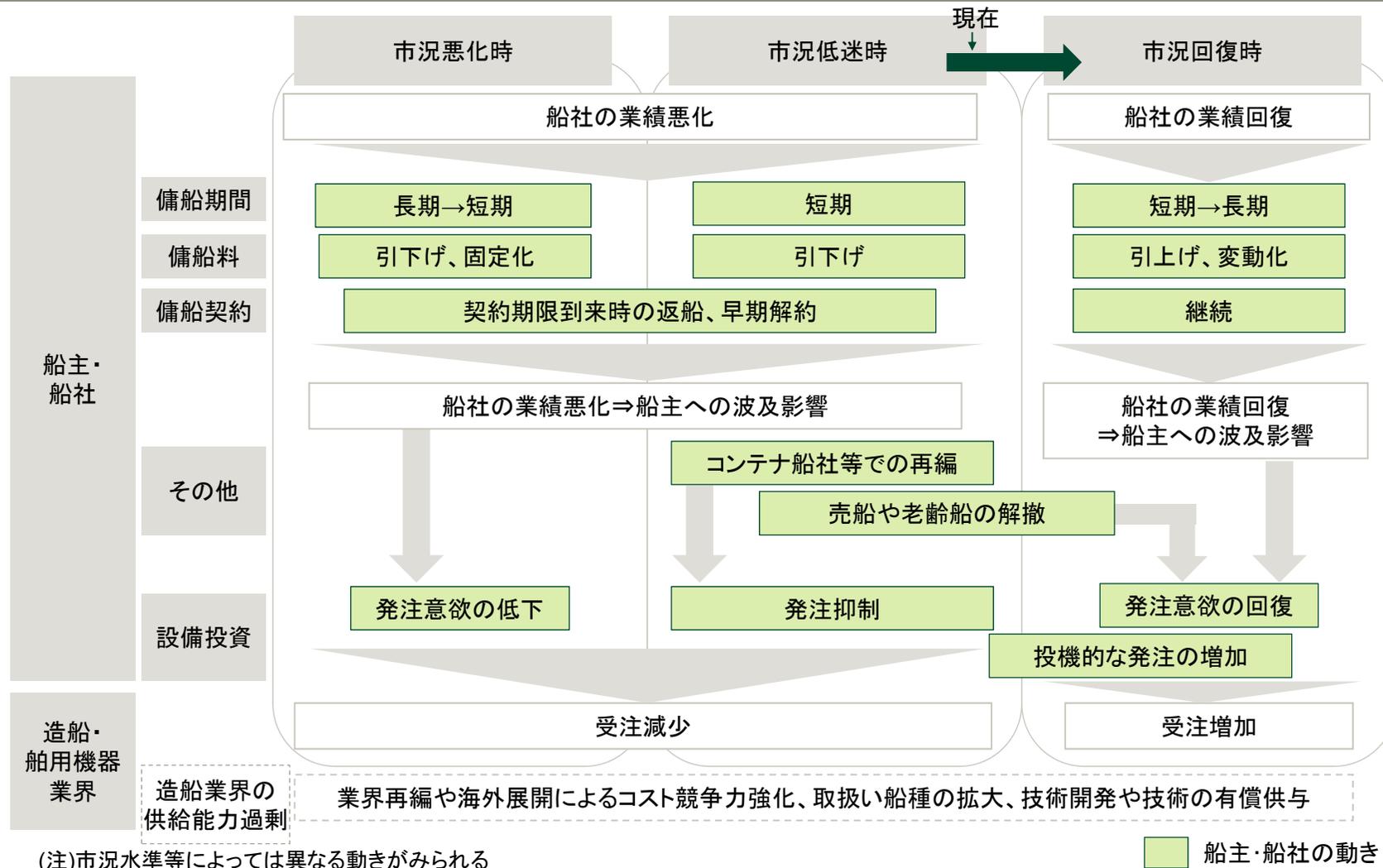
## 4. 想定される船主・船社の戦略

---

# 想定される船主・船社の戦略

▶ バルカーやコンテナ船の市況は依然低水準ながら大底を抜けたとみられ、今後本格的な回復に向かえば、船主・船社のみならず造船・サプライヤーをはじめとした他業種でも戦略転換が生じる可能性が想定されます。

船主・船社の一般的な市況動向別の戦略と主な他業界への影響 (注)



# (ご参考) 足下で進むコンテナ船社の再編

## アライアンス・コンテナ船社の再編

<15/10月時点船社別船腹量シェア>

アライアンス数	4大アライアンス
上位10社船腹量シェア	約60%

<16/10月時点船社別船腹量シェア(含む統合計画)>

再編による  
寡占化が進展

3大アライアンス (17/4月~)
約80%

アライアンス	船腹量シェア	会社名	船腹量シェア
2M	26%	Maersk	デンマーク 14%
		MSC	スイス 12%
G6	16%	Hapag Lloyd	ドイツ 4%
		OOCL	香港 3%
		商船三井	日本 3%
		APL	シンガポール 2%
		日本郵船	日本 2%
		Hyundai	韓国 2%
CKYHE	15%	Evergreen	台湾 4%
		COSCO	中国 4%
		Hanjin	韓国 3%
		Yangming	台湾 2%
		川崎汽船	日本 2%
		-	-
Ocean3	14%	CMA CGM	フランス 8%
		CSCL	中国 3%
		UASC	クウェート 2%

会社名	船腹量 (TEU)	船腹量シェア	アライアンス	船腹量シェア
Maersk + Hamburg Sud	3,780,035	19%	2M	33%
MSC	2,771,365	14%		
CMA CGM + APL	2,263,593	11%	Ocean Alliance	27%
COSCO + CSCL	1,492,373	7%		
Evergreen	972,309	5%		
OOCL	578,764	3%		
Hapag Lloyd + UASC	1,527,928	8%		
オーシャン・ネットワーク・エクスプレス	1,342,090	7%	The Alliance	17%
YangMing	593,114	3%		
Hyundai	435,528	2%		

規模で劣る会社を巻き込んだ  
更なる再編可能性あり

<略称記載の会社名>

Maersk=Maersk Line, MSC= Mediterranean Shipping Company, OOCL=Orient Overseas Container Line, APL=American President Lines, Hyundai=Hyundai Group, Evergreen=Evergreen Marine, COSCO=COSCO SHIPPING Lines, Hanjin=Hanjin Shipping, Yangming=Yangming Marine, CSCL=China Shipping Container Lines, UASC=United Arab Shipping Company

(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

# (ご参考)環境規制対応

## バラスト水規制対応

- ▶ バラスト水(注)問題への対応に関する国際条約が2017年9月に発効。 (注)船舶がバランスを取るために重りとして取排水する海水
- ▶ 海運各社は、2022年9月迄に既存船も含めた自社保有船へのバラスト水処理装置搭載が義務付けられる(投資負担が発生)。
- ▶ 規制対応には、各国機関の認可を取得した処理装置の搭載が必要。

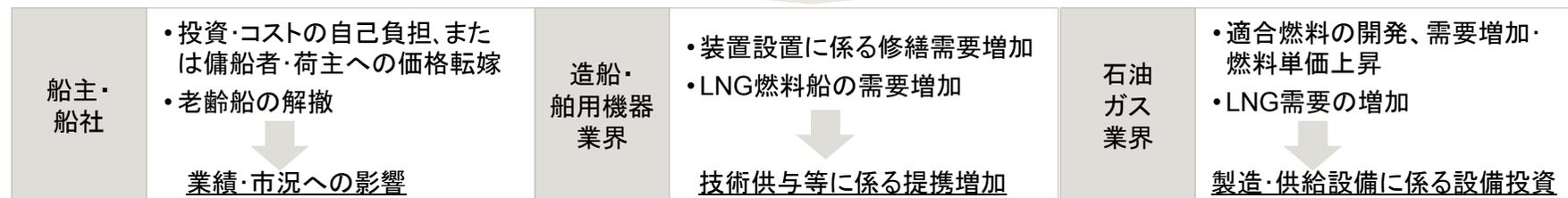
## SOx規制対応

- ▶ 船舶燃料油に含まれる硫黄分の濃度規制を現状の3.5%以下→0.5%以下に強化。
- ▶ 2020年1月より、硫黄分含有量が多い現在の燃料油(C重油)はそのままでは使用不可。

＜市況・船齢等に応じて対応方法は異なる＞

	除去装置(スクラバー)の設置	適合燃料の使用	LNG燃料の使用
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来通り安価な高硫黄分燃料を使用可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設備投資は特段不要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SOxを100%削減可能</li> <li>(NOxやCO<sub>2</sub>も削減可能)</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>相応の初期投資が必要</li> <li>設置スペースの確保が必要</li> <li>将来に亘って高硫黄分燃料を安定的に確保できるか不透明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料コスト負担が増加</li> <li>燃料の規格が未確定</li> <li>適合燃料の安定供給体制が未整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多額の初期投資が必要</li> <li>LNG燃料タンクのスペースが必要</li> <li>LNG取扱いの訓練が必要</li> </ul>

### 【想定される各業界への影響】

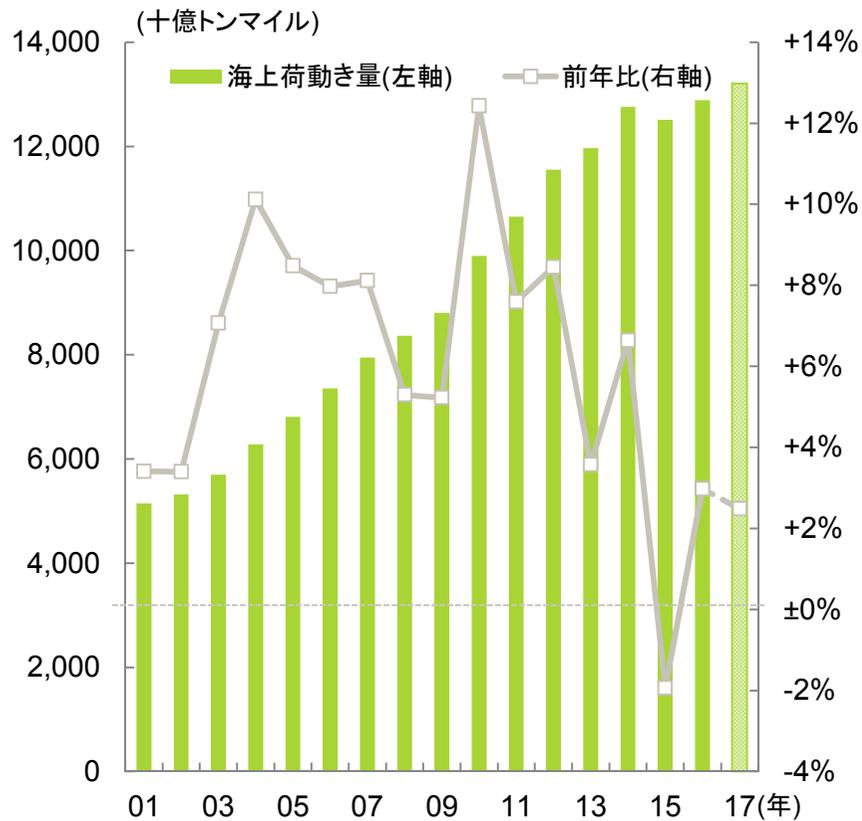


## ご参考資料

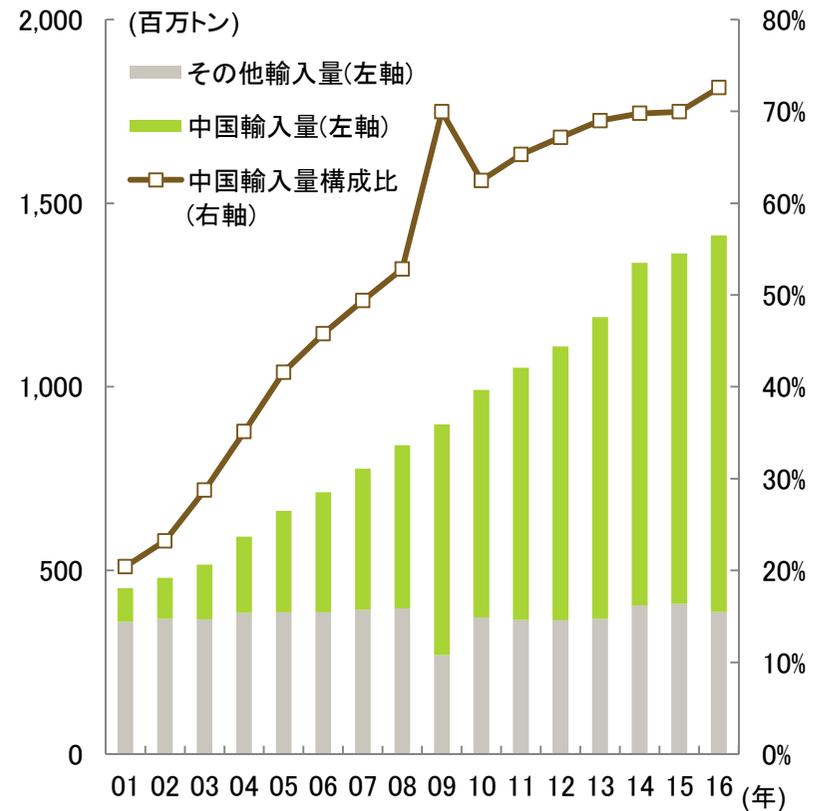
---

# (ご参考1) バルカー市況～ケープサイズの船腹需要

船腹需要の推移(鉄鋼石・石炭)



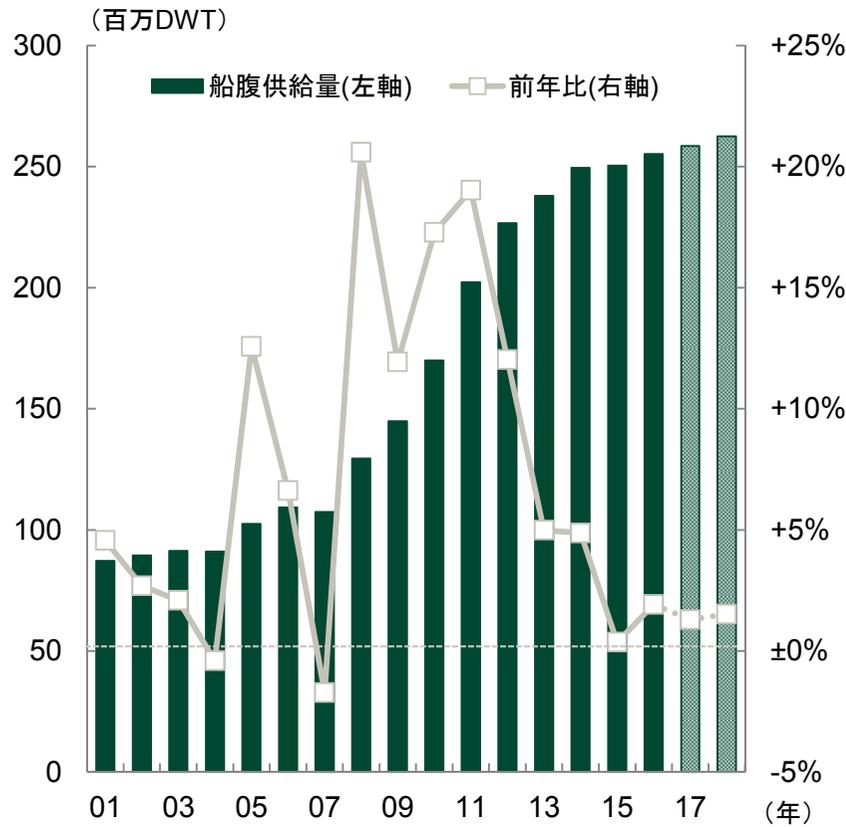
鉄鉱石輸入量の推移



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

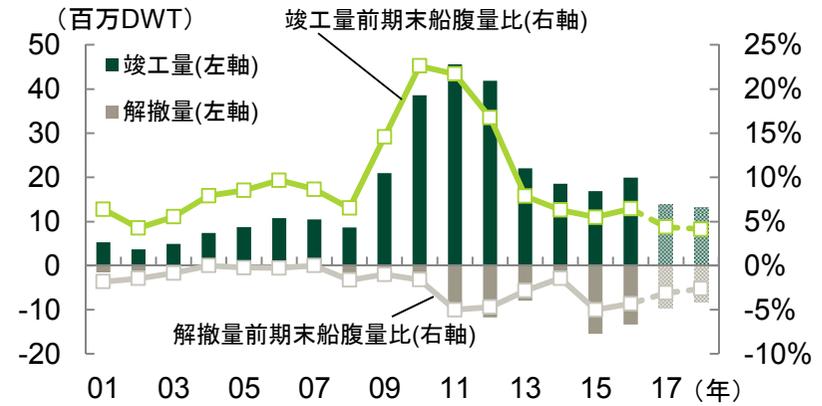
# (ご参考1)バルカー市況～ケーブサイズの船腹供給

船腹供給の推移 (注)

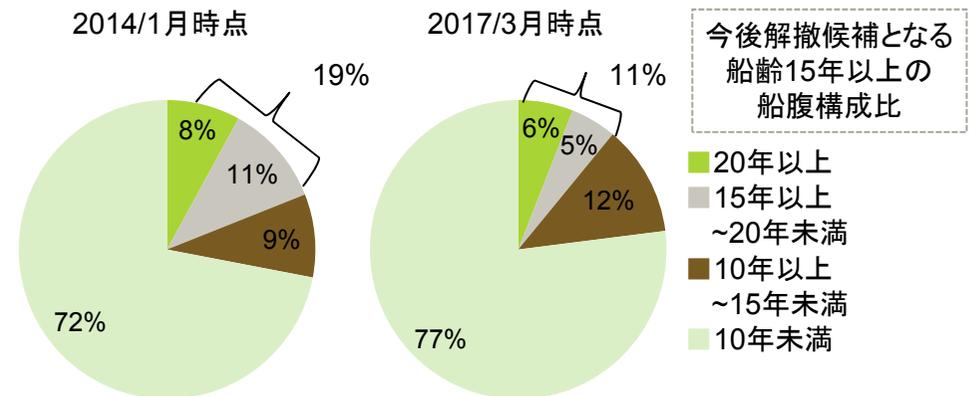


(注)減速航海等稼働率勘案後ベース

新造船竣工量と解撤量の推移



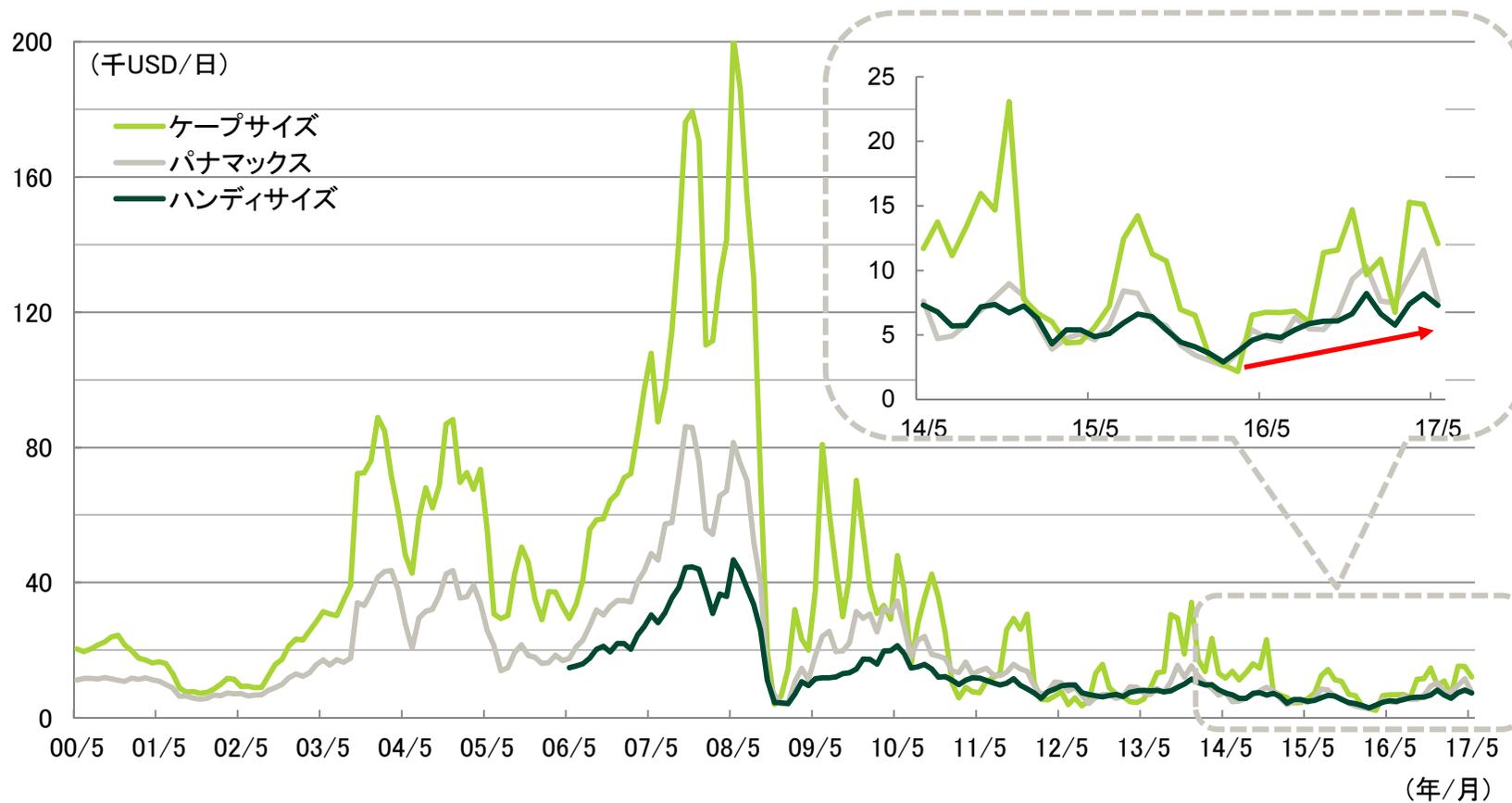
既存船腹の船齢分布



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

# (ご参考1)バルカー市況～月次推移

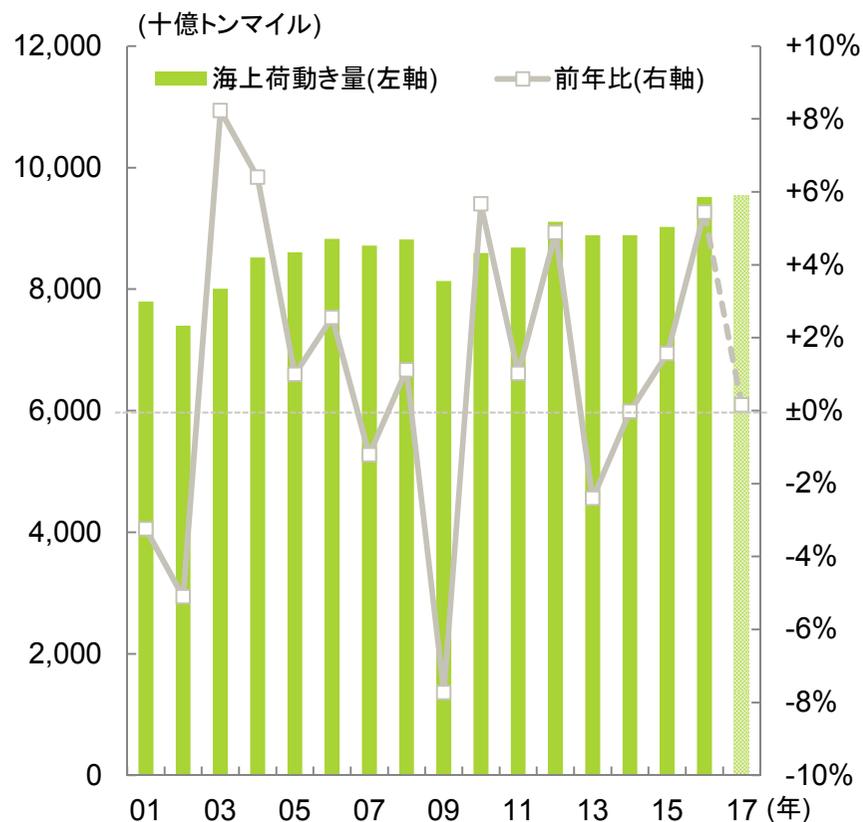
## バルカー市況



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」

# (ご参考2)タンカー市況～VLCCの船腹需要

船腹需要の推移(原油)



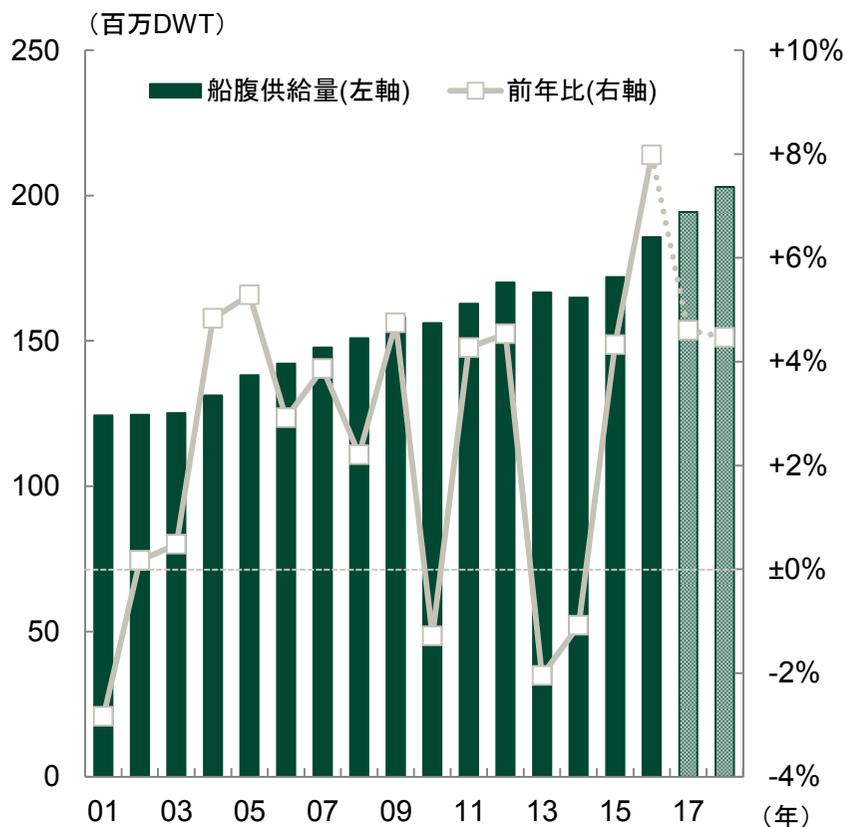
原油価格の推移



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊社作成

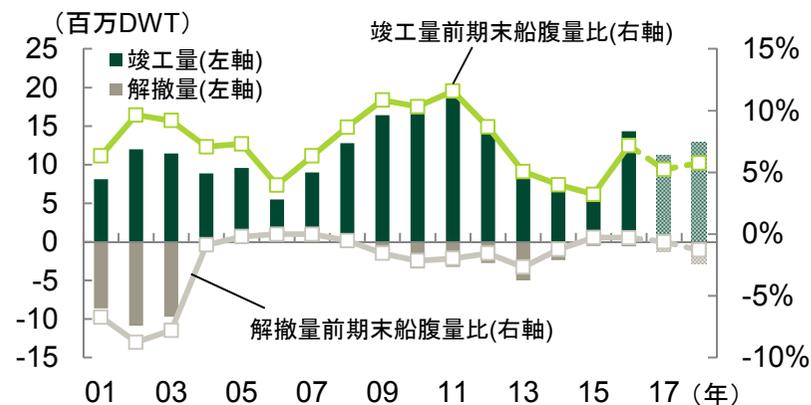
# (ご参考2)タンカー市況～VLCCの船腹供給

船腹供給の推移 (注)

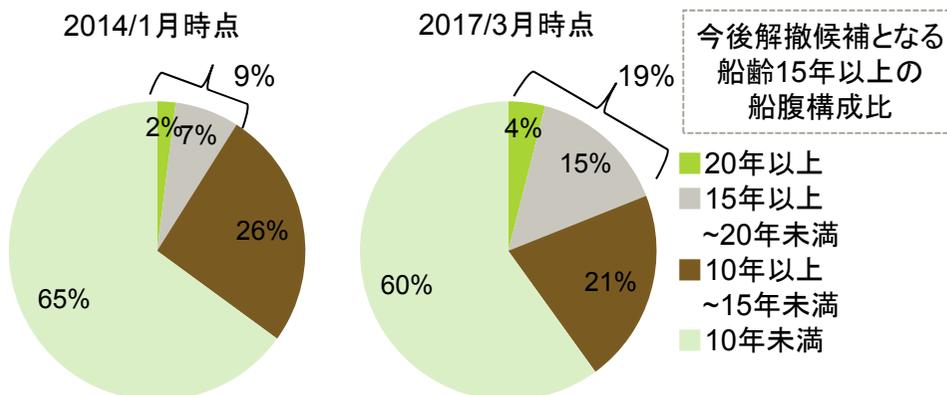


(注)減速航海等稼働率勘案後ベース

新造船竣工量と解撤量の推移



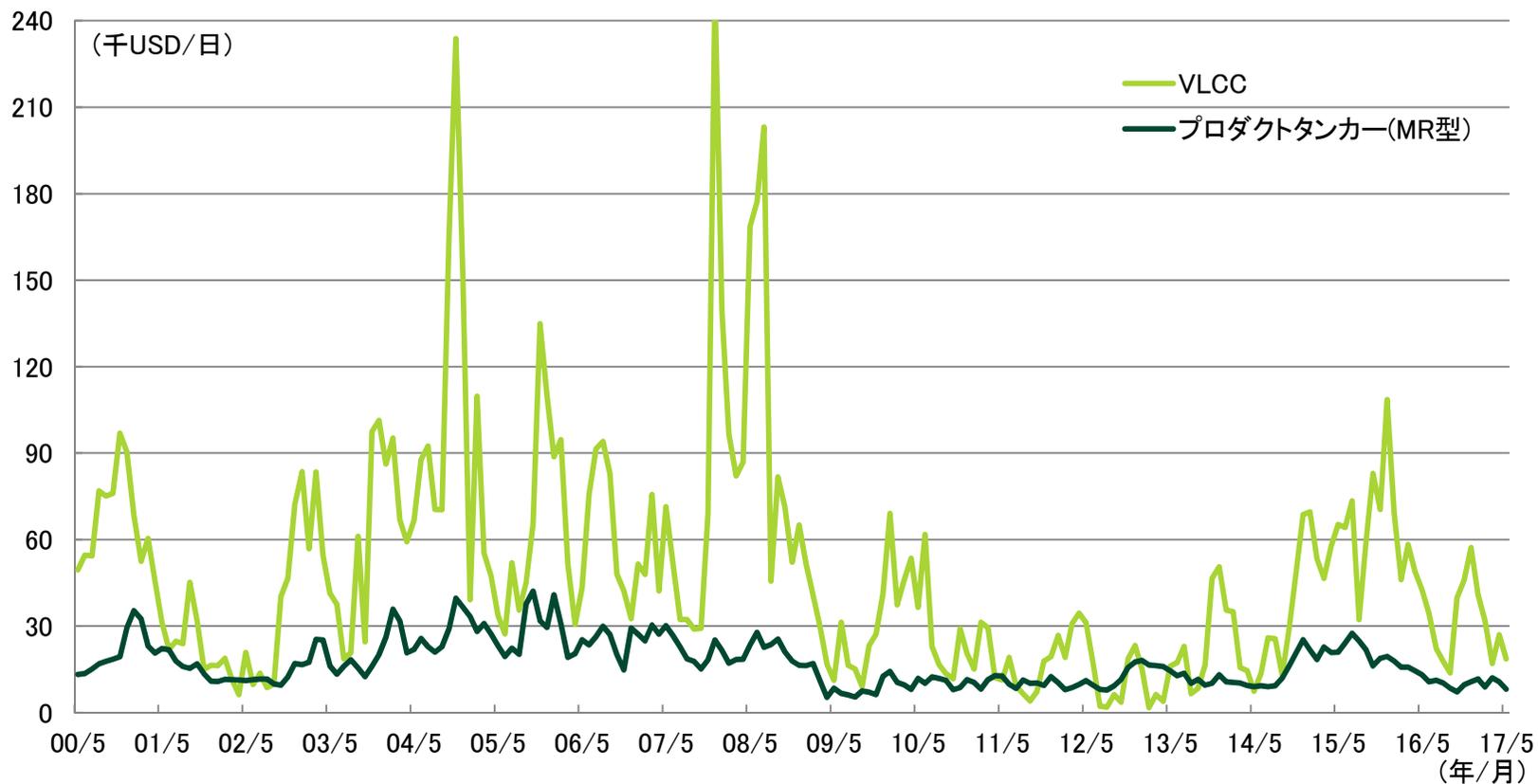
既存船腹の船齢分布



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

## (ご参考2)タンカー市況～月次推移

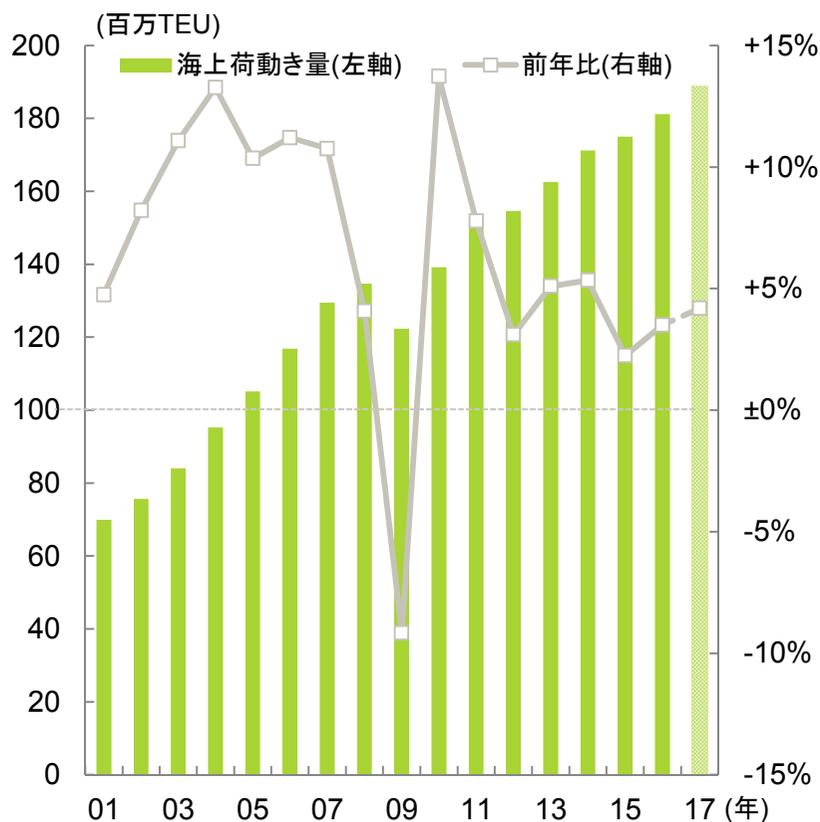
### タンカー市況



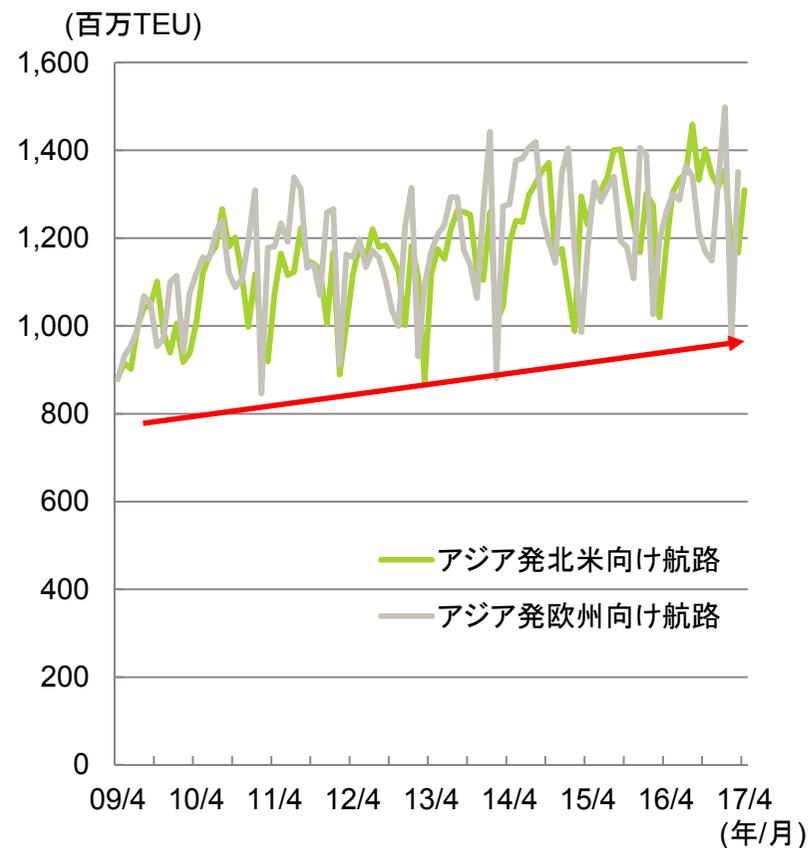
(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」

# (ご参考3)コンテナ船の船腹需要

## 船腹需要の推移



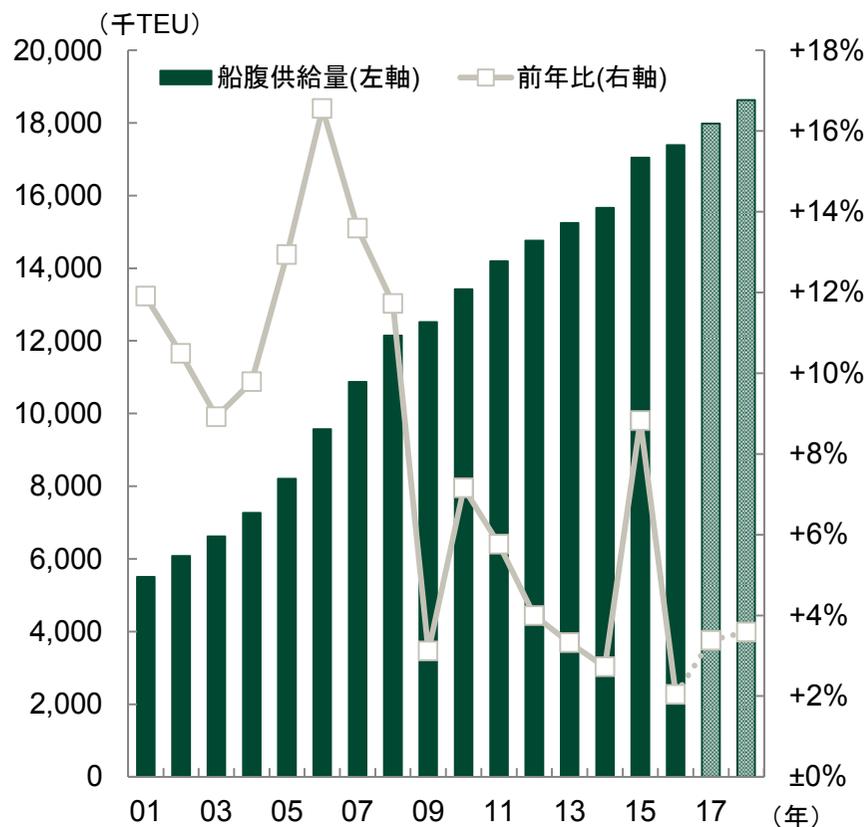
## 主要航路の荷動き量推移



(出所)Clarksons Research 「Shipping Intelligence Network」を基に弊社作成

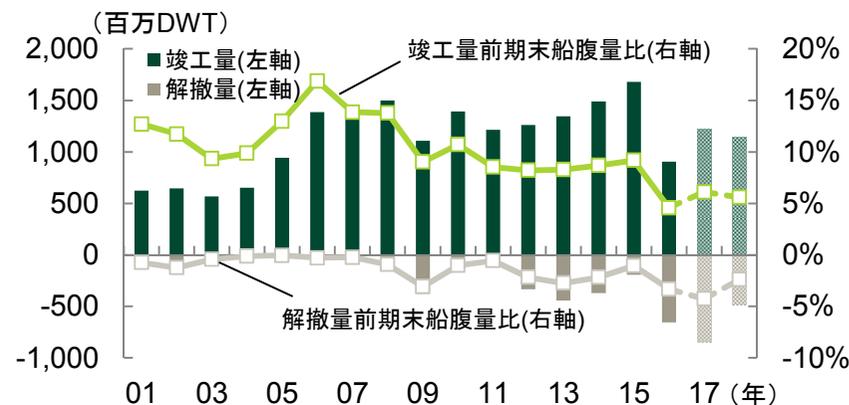
# (ご参考3)コンテナ船市況～コンテナ船の船腹供給

船腹供給の推移 (注)

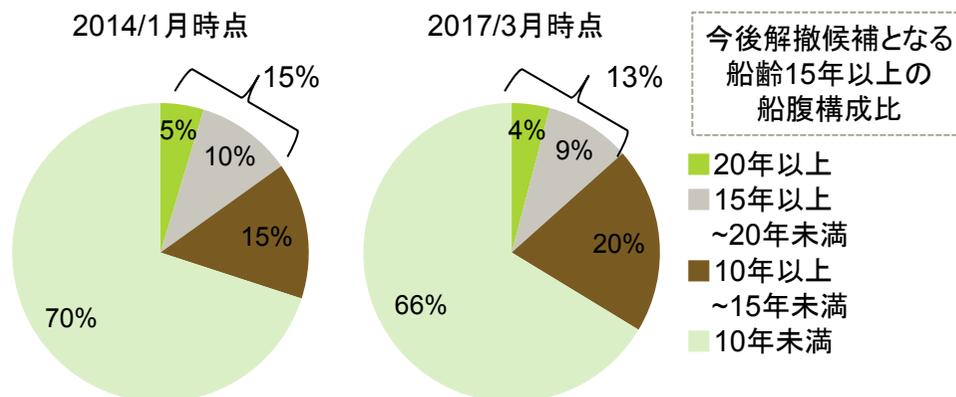


(注)減速航海等稼働率勘案後ベース

新造船竣工量と解撤量の推移



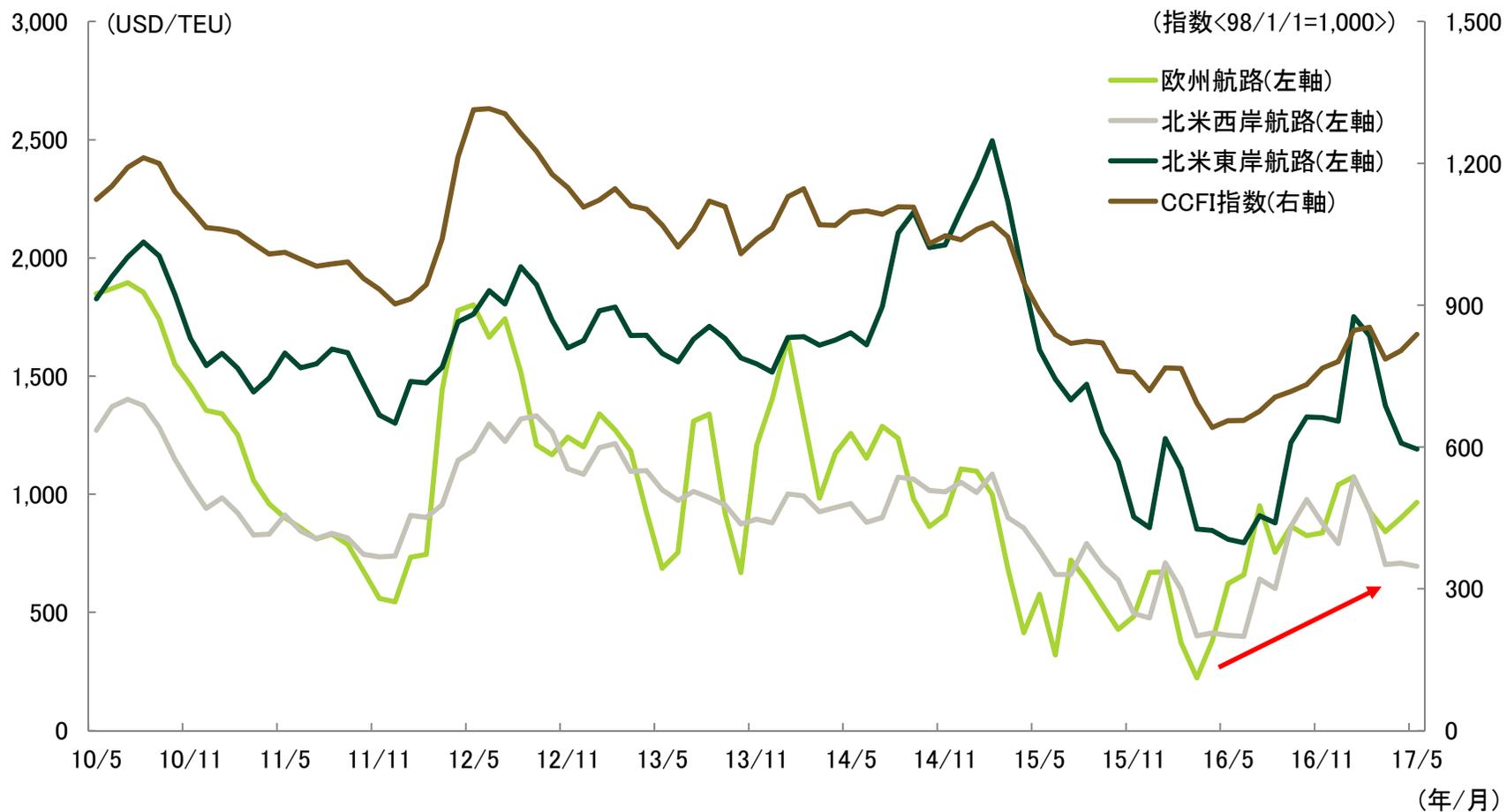
既存船腹の船齢分布



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」を基に弊行作成

# (ご参考3)コンテナ船市況～月次推移

## コンテナ船市況



(出所)Clarksons Research「Shipping Intelligence Network」