

合併で不確実にさらされる港湾

Merger spell uncertainty for ports

競争相手と合併すると、規模の経済性を追求するために重複する航路は省かれていくだろう」

新しく誕生するマース
クラインは約 150万
TEU の輸送能力を持
つことになる



新しく航路や運航スケジュールが変更されることで港が勝ち組と負け組に分けられることになる - ブリジット・ホーガン(Bridget Hogan)が解説する。

今世界中の港は不確実な時代に直面している。なぜなら、巨大船社マースクラインの誕生とグランド・アライアンス (TGA)とニュー・ワールド・アライアンス (TNWA)の提携により、船舶の運行スケジュールが変更されているからである。

これらの展開は何度も話にあがっていたが、実行に移されたことで、業界には驚きを持って受け取られたようである。各港湾への影響はまだはっきりとはしていないが、数ヶ月後にははっきりとしてくるであろう。

マースク・シーランドとP & Oネドロイド (RPNL)の合併及びCPシッパスとハパグ・ロイド(Hapag-Lloyd)の親会社との合併は、業界が未だかつて経験したことがない規模での合併である。

根本的な相違

新しい年は、今までとは根本的に異なった港も含めた海運界の状況で幕を開けた。現在、総輸送容量の約 50%を三大船社で占めている。

マースクラインは、業界 1位と3位の会社と一緒にになった巨大企業である。おそらく来月に行われるであろう合併が完了すると、5個に 1個のコンテナをマースクラインが運ぶことになる。

ハパグ・ロイドと CP シッパスの合併は、冷凍運搬会社のローリツェン・クール (LauritzenCool)と日本郵船(NYK) リーファーの場合の様に、この分野で業界第 2位

の規模となる。

マースクラインはトータルで150万TEUの運搬能力がある約540隻の船舶を所有することとなる。さらに発注している船舶は、総輸送容量が73万TEUにもなる138隻にのぼり、その中には1隻で容量が8,000TEUを越えるものや恐らく15,000TEU船舶も含まれている。

これら建造されている船舶は、マースクのハブとスパークを持つ幹線航路に配備され、寄港する港湾は少なくなる。南北航路のような貨物の量の限られた航路では、単独で他に就航する船社が無いような場合のみ、不本意ながら他の船会社と共同で航路を維持するであろう。

新しい航路

新しい航路が設置されたり投入船舶を増強されたりと、航路は次々と変更されている。例えばアジアとアメリカ東海岸を結ぶ新たな航路や少なくとも2つのアジア・ヨーロッパ航路、3つの太平洋横断航路、P&Oネドロイトの世界一周航路に替わるヨーロッパを結ぶ新しい大西洋航路、北米・オーストラリア/オセアニア航路、新たな複数の南米航路などが設定されている。

2つのアライアンスの提携は、P&Oネドロイト船団がパナマ運河経由でアジアと北米東海岸を結ぶ航路から撤退する埋め合わせに新たな共同航路サービスを提供するものである。その他に、P&Oネドロイトが撤退する航路について、寄港地の変更も含んだ見直しが行われる予定である。

さらに、川崎汽船(Kライン)と三井OSKライン(MOL)は、「ニューアンデス」と名付けたアジア・メキシコ・南米西海岸を結ぶ現在の寄港地を維持した新たな共同航路サービスを運行することを決めた。

抜港

ニュー・ワールド・アライアンスのメンバーが、8隻でもって中国とアメリカ合衆国の南大西洋岸を結ぶウィークリーサービスを6ヶ月以内に始めることを発表したことにより、不確定な状況が発生した。ニュー・ワールド・アライアンスは、新しい提携先のグランド・アライアンスの船が立ち寄るということで、南大西洋岸の寄港地を何カ所か飛ばすかもしれないということだ。結果としてニュー・ワールド・アライアンスは北大西洋岸の港向けの船舶容量が増加することになる。

ここでの問題は、アライアンスのメンバーが提携によって協力することによるうまみを得るかどうかである。サービスの合理化が進めば重複する寄港地は除かれていく。今年、170隻以上がアライアンスへ供給されることになっているが、そのほとんどが7,500TEU以上の大きさである。この輸送能力をうまく活用するために、アライアンスの内外から新たなサービスや船舶の連携が模索されるであろう。

(抄訳者 国土交通省 港湾局 建設課 高橋 哲雄)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)