



中国の景気減速に伴い、コモディティの輸送量が縮小



鉄鉱石と石炭がドライバルク輸送市場のほぼ3分の2を構成し、中国がその需要の大部分を占めています。しかし、中国のGDP成長率が6%台半ばまで低下するのに伴って、コモディティに対する需要も減退しています。これを受けて海運業界は、2015~16年のドライバルク輸送の需要は低迷すると見えています。2017年には、穏やかな回復が見込まれます。



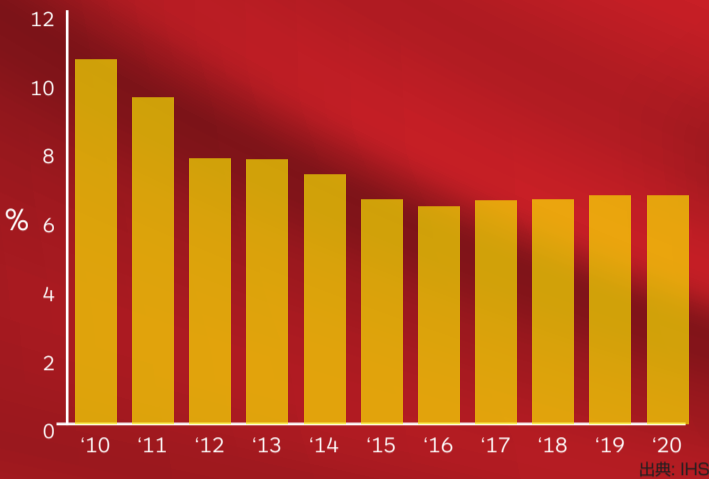
景気減速以前、中国は、世界全体の海上輸送鉄鉱石の70%、同じく石炭の20%を輸入していました。コークス用炭の輸入は、2015年9月に12%減少しました。



中国のコンテナ輸送量は、2016年に、米国西海岸向け航路で8%、欧州向け航路で6%増加すると予想されています。

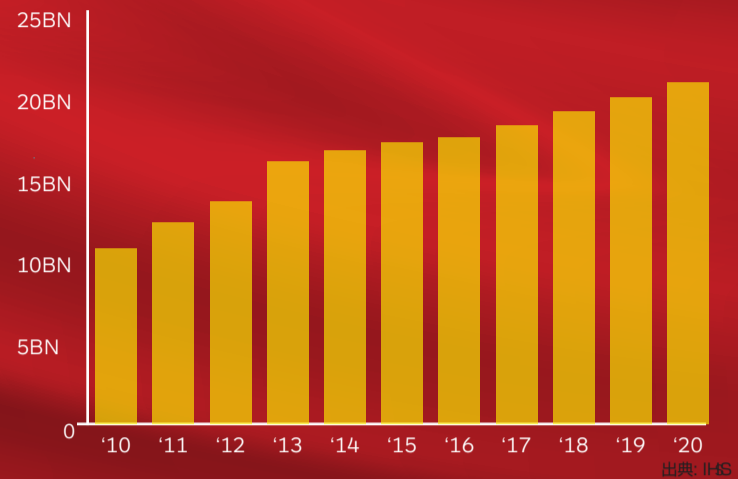
中国のGDP成長率(2010~2020年)

(%は対前年変化率)



中国のドライバルク輸送量(メートルトン)

(%は対前年変化率)

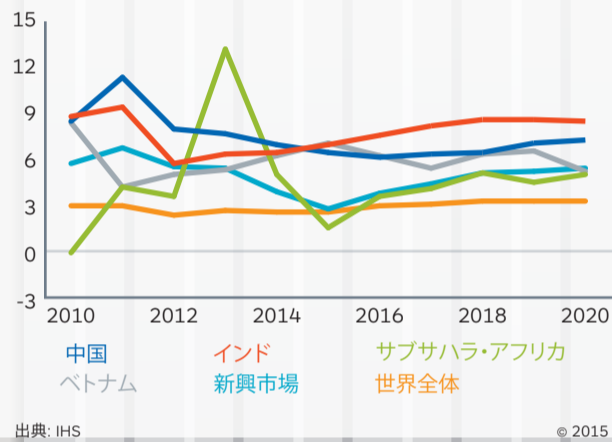


新興市場の消費がコンテナ輸送を牽引

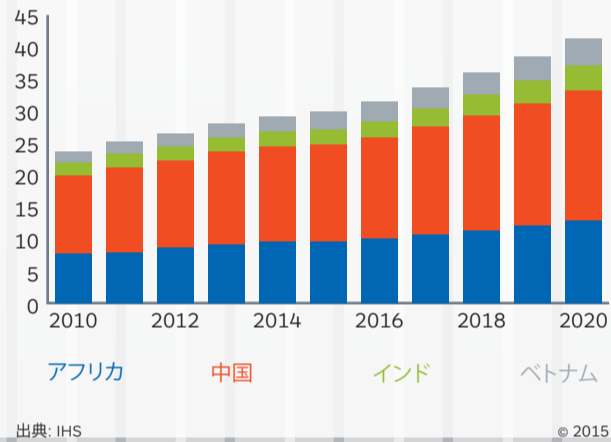


新興市場における経済成長と所得増加は、輸入製品に対する需要が増加することを意味します。中国ではGDP成長率が減速しているものの、GDPに占める個人消費の割合は上昇を続けています。アフリカ、インド、ベトナムやその他のアジア諸国でも同様の傾向が見られます。このことは、国際海上コンテナ輸送市場にとって朗報と言えます。

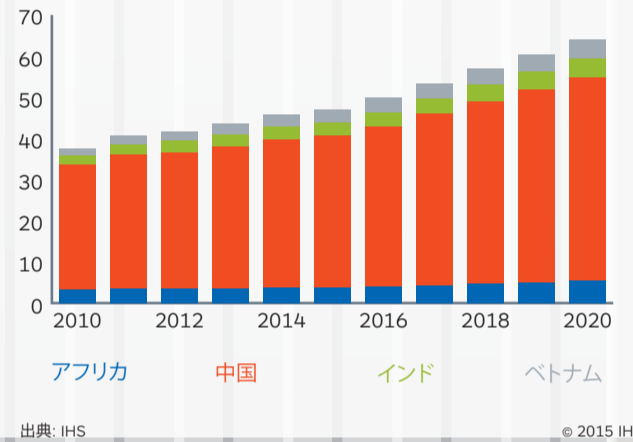
新興市場の消費率の伸び (%)



コンテナ輸入量 (TEU)



コンテナ輸出量 (TEU)



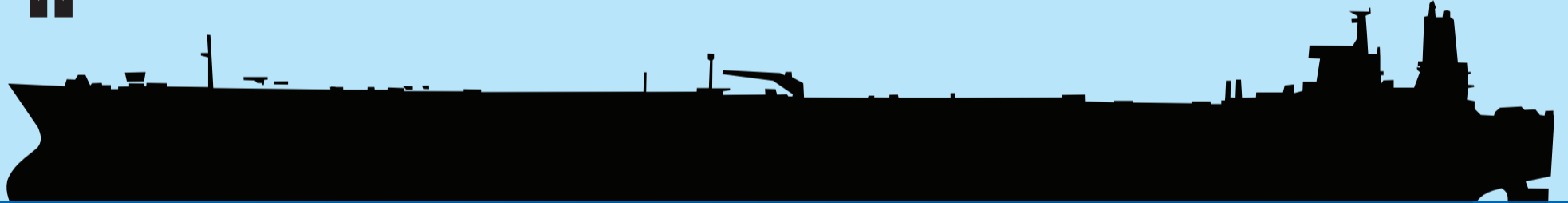
原油価格の低下によりタンカー事業は上向き



2014年半ば以降の原油価格の急激な下落が世界の原油需要を押し上げ、タンカーによる海上輸送量の増加と運賃の上昇をもたらしました。



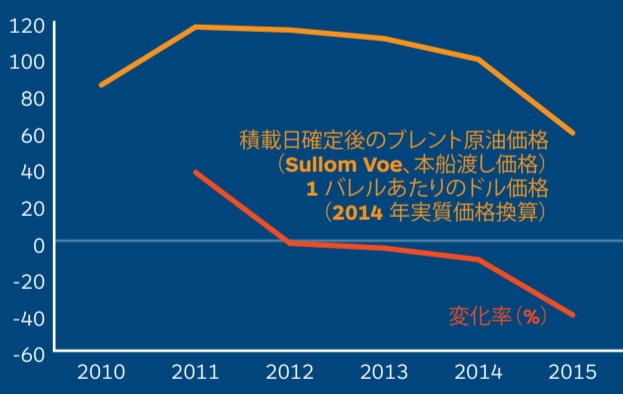
新造原油タンカーの隻数も増加しています。



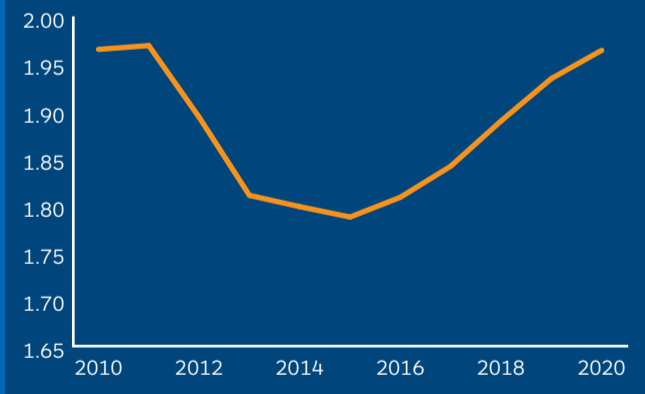
ドライバルク輸送の場合と異なり、原油価格の下落は消費・需要の増大につながりました。原油の供給過剰が起きている一方で、価格の下落、先進国の資金調達環境、製油所の処理能力に支えられ、需要は(石炭・鉄鉱石のドライバルク輸送とは異なり)健全な状態です。

貨物スペースに対する需要が、最近2年間の建造数の低迷(図3参照)と相まって、今年度の収益(図4参照)の増加に貢献しています。こうした2015年の記録的な利益状況を背景に、新造船の発注が活発に行われました。このため、近い将来、多数の積載容量の大きい新造船が引き渡され、運航を開始するものと予想されます(図5を参照)。

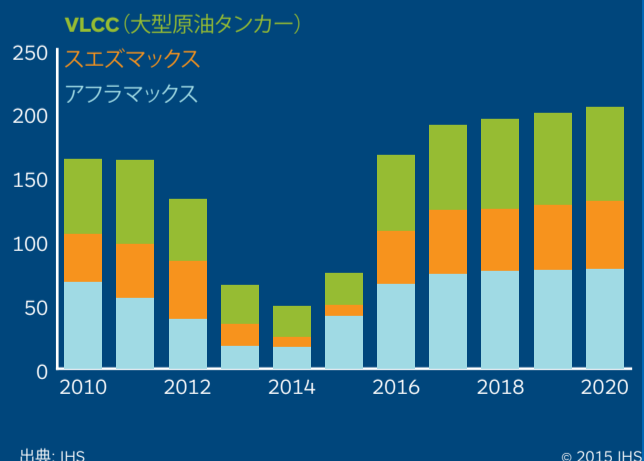
積載日確定後のプレント原油価格



世界の原油取引量



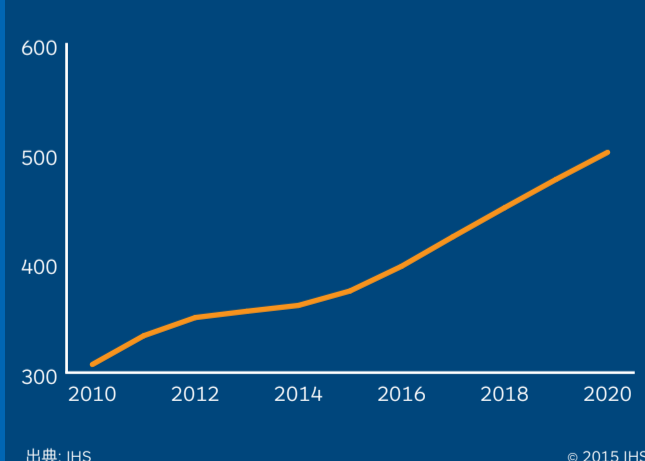
原油タンカー - 建造数 (隻数)



VLCC-TCE (期間用船等価レート) タンカーの収益 (米ドル/日)



原油タンカー総船腹量 (100万DWT)



無料ホワイトペーパー:
IHS 2016年グローバル・トレンド・アウトルック
IHS.com/maritime_voyage

