

2008年5月12日(月)付、ロサンゼルス・タイムズ

輸出企業の船舶不足

米国製品需要拡大と輸入低下により輸出用コンテナが不足

－ ロナルド・D・ホワイト（タイムズ編集記者）

低迷する米国経済は輸出急増の恩恵を最大限に生かしたいところであるが、企業や農業生産者が米国製品を海外に輸出したくとも貨物コンテナの空きがなく、アジア向け船舶の積荷スペースを確保するにも何週間も待たなければならない状況となっている。

わずか数年前には、米国貿易は全く逆の障害を抱えていた。全国の港、特にロサンゼルスとロングビーチのツインポートにある米国最大のコンテナ集積所では、押し寄せる輸入貨物をさばくための港湾労働者が非常に不足していた。また、貨物を港から全国に輸送する内陸鉄道も容量不足に悩まされていた。

現在、米国輸出企業はコンテナ不足のため、せっかくのドル安メリットを完全に活用できずにいる。

ワシントンに本部をおき、農業生産者の国際競争力強化を目的として結成されたロビー団体、農業輸送連合のピーター・フリードマン法務担当は、「十分な輸送容量があれば、米国からの農産物の輸出をさらに20%以上拡大することができる」と話す。

「貿易赤字削減の重要性がよく唱えられるが、その大きな機会が今みすみす失われようとしている」

フリードマン氏ら専門家によれば、コンテナ不足は特に中西部で深刻である。南カリフォルニアでは、アジアへの主要積出港としての性質上、それほど深刻さは感じられない。

2007年には、ロサンゼルスとロングビーチだけで1,570万個のコンテナを動かした。これは全米第3位のニューヨーク／ニュージャージー港の3倍近い処理量であり、他のどの港湾施設よりも多くの空きコンテナをアジアに出荷することとなった。

今年3月までの輸入量は、ロサンゼルスで7%減、ロングビーチで11%減となり、逆に輸出量はそれぞれ21%増、26%増となった。空きコンテナはそれぞれ28%減、25%減となった。

ロサンゼルス港穀物ターミナルでは、今年輸出量が150%増となった。同ターミナル長、ハワード・ウォレス氏は、「去年は船を頼めば翌週までに手に入った。今では1隻予約するのに6週間もかかる。とにかく船積みスペースが足りない」と話す。

フリードマン氏によれば、カリフォルニア州のある乳製品製造業者は600コンテナ分の製品を輸出し損なったということである。同氏によればまた、中西部のある牛肉・家禽生産業者は同じ理由で、少なくとも1,000万ドルの海外売上をふいにしたということである。このような西海岸の港からのアジアへの輸出の障害には、いくつかの要因がある。ドル安にアジア経済の成長が重なったことにより米国製品の需要が拡大し、コンテナ需要が増大しているのである。

グローバル・インサイト社のエコノミスト、ポール・ビンガム氏は次のように語る。「しかし米国経済が冷え込み、アメリカの消費者が財布のひもを締めるようになったため、海運会社は、使用船舶の30%とこれに相当するコンテナをアジア・西海岸ルートから引き上げ、経済がより活発なアジア・ヨーロッパルートやアジア諸国間ルートに振り向けた」

さらに、ニューオーリンズ大学国立港湾水路研究所のワシントン事務局長、アサル・アシャフ氏は「純粋に物理的な問題もある」と話す。アジアから米国に電子機器、玩具、衣料品などの最終製品8,000コンテナを運んできた船が、帰りに同じ8,000コンテナの輸出品をアジアに持ち帰ることはできない。

アシャフ氏は言う。「穀物、紙、金属スクラップなど、米国からの輸出品は輸入品より重く、はるかに早く最大積載重量に達してしまう。そのため、アジアに持ち帰れる輸出コンテナ数はわずか3分の2程度になってしまう」

また、造船業はこれまで、穀物や金属スクラップなどの貿易で主流となるばら積み船よりも、コンテナ船の建造にはるかに力を入れてきた。ウォレス氏によれば、ばら積み船は限られた貨物スペースを競い合うため、コンテナ船よりもコストが非常に高くなってしまったという。さらにアジアの顧客は、農産物が密封されたコンテナで運ばれることを好むのだという。

「一度コンテナを使用したら、ばら積みに戻したがる」とウォレス氏は話す。

これら複数の要因が重なった結果、輸出業者がコンテナ船の貨物スペースを迅速に確保することが難しくなっている。ベーカーズフィールドに本部を置く、およそ 1,400 名の組合員からなる農業協同組合カルコットのスポークスマン、マーク・バグビー氏は、輸出量が減っているにもかかわらず「まだ船積スペースをスムーズに確保できない」と話す。

また、海運会社の空きコンテナに対する見方が大きく変わってきたこともこの問題に拍車をかけている。かつて輸入量が非常に多く、巨大な貿易不均衡があった時にはコンテナはだぶついており、そのためアジアに帰る際には「何でもいいからコンテナに入れて帰りたいかった」と、シンガポールに本社をおくネプチューン・オリエント・ラインズ社の子会社である APL 社のスポークスマン、マイク・ザンパ氏は話す。

ザンパ氏や他の関係筋によれば、その後燃料コストが高騰し、コンテナの確保が難しくなったため、赤字が出ないようにするには輸出業者により高い金額を支払ってもらう必要があるという。「この事態に対応するため、輸出業者は、輸入業者が現在日常的に行なっているのと同様の物流プランニングの努力をしていかなければならない」とザンパ氏は話している。

「我々は輸出業者に対し、事前に計画を立て、出荷量の均一化を図り、需要が比較的少ない時期をうまく利用するように勧めている」とザンパ氏は話す。

新しい貿易バランスを輸出業者は歓迎していない。

農業輸送連合のフリードマン氏は、その責任は海運業者にあり、海運業者は内輪でばかり話し合っ、輸出業者との対話が不十分であると語る。多くの輸出業者は必要な空きコンテナを確保できるならば値上げに応じるつもりがある、とフリードマン氏は言う。

「海運業者は、輸入貨物しか見ていない。輸入貨物が彼らの収益源であり、現在のような問題が発生することを彼らは予想だにしていなかった」とフリードマン氏は話している。