

□ 安定的な輸送体制をどのように確立するか？

(質問)

貿易には突発的な海損事故や予期せぬ追加費用が発生したりして、その都度悩まされます。安全で安定的な輸送体制をどのように確立したら良いか、教えてください。

(回答)

一口に安定的な輸送体制といっても、貿易を取り巻く環境は絶えず変化しています。今はベストな体制でもこれが永續するわけでは無いと肝に銘じ、日ごろから変化を機敏にキャッチして、この変化に柔軟に対応できる体制を構築しなければなりません。環境変化の要因としては、自社貨物梱包後の形状・納入までのリードタイム・輸送ルート・船会社/航空会社の配船の有無・船腹スペースの需給関係・運賃の水準・各国の通関制度や関税・物流改善の余地、などが挙げられます。

#### ・輸送ルートの変化

1990年代までは日本の大きな貿易量を反映して日本を起点とする航路が主流でしたが、その後の韓国や東南アジア諸国次に中国の経済発展に伴い、日本のハブ機能は香港・シンガポール・釜山・上海に取って代わられました。このため日本からの直行便は減少しトランジット便が増加したため、輸送日数の増加や積替えによる貨物損傷のリスクが増加しました。このような長期的なトレンドに対応するには、船会社やフォワーダーなどのキャリア任せにせず、自らがその時々での最適輸送ルートを見つけ出す不断の努力が必要です。

#### ・船舶スペース需給関係の変化

コロナ禍の影響は物流業界をも直撃し、米国でトラックドライバーが不足し米国西海岸港にコンテナが滞留して荷揚げが滞り、船腹スペースの不足と運賃高騰を引き起こしました。2022年2月現在の上海発北米西岸向けコンテナ運賃は40'コンテナ当り8000ドルを超え年初の3~4000ドルから倍増し、過去最高値を更新しています。米国内陸向けの貨物では、東海岸経由の方が安いという現象もスポット的に現れ、輸送ルートを見直す必要に迫られています。

#### ・運賃水準の変化

定期船の運賃は船会社各社が航路別に運賃率(Tariff Rate)を設定しています。従来は貨物の種類によって異なる複雑な運賃体系でしたが、現在のコンテナ運賃は簡素化され、20'・40'コンテナ1本当りの基本

運賃(Box Rate)+割増運賃(Surcharge；重量貨物割増・燃料油割増・為替変動割増・船混み割増・ピークシーズン割増など)の合計で算出されます。

運賃を安くするには船会社とサービスコントラクト(SC)を結ぶのが一番の方法です。一定期間船積貨物量を保証することで、船会社から割安な運賃を提示して貰います。しかし月間1000本程度の積荷保証が必要と言われ、最低保証量MQC(Minimum Quantity Commitment)を達成出来ないとペナルティのリスクもあります。何れにせよ大口荷主しかSCを結ばませんので、直接契約が難しい中小荷主はフォワーダーのSCを活用する方法があります。フォワーダーは中小荷主の貨物を集めて対船会社では大口荷主となってSCを結び、独自の運賃で荷主にサービスを提供します。SCには年一回の運賃値上げ(General Rate Increase)リスクやMQCリスク、更には航路再編・船会社倒産などのリスクも伴いますが、これらのリスクをフォワーダーが負担することになります。

#### ・各国の通関制度や関税の変化

輸入通関業務や関税支払い義務は契約がDDP(Delivered Duty Paid)条件でない限り相手側の業務範囲ですが、仕向国の通関制度や関税率を最低限知っておく必要があります。輸入通関に支障無いような船積書類を揃えるのは輸出者の責務ですし、当該商品の関税率を知って現地の最終価格を把握することはマーケティングの基本です。

#### ・物流改善の余地

製品の改良に伴う梱包仕様の改善、海上貨物保険事故防止のための梱包改善、モーダルシフトによるCO2削減、インランドデポを活用した海上コンテナのラウンドユースでのCO2削減、リードタイム短縮を企図したシーアンドエアの活用、キャリアサービス内容の比較検討による輸送体制の再構築……等々、日々業務内容を見直し、最適で安定的な輸送体制を構築してゆくことが肝要です。