

(質問)

ホルムズ海峡封鎖の影響で原油価格が高騰し、海上運賃や航空運賃の燃油サーチャージも激しく値上がりしています。運賃には当然燃料代が含まれている筈ですが、更に追加で燃料代を徴収する仕組みを教えてください。

(回答)

海上輸送の基本運賃

海上輸送の根幹であったコンテナ船社間の海運同盟は、主に定期航路において船会社間の過当競争を抑制し、運賃を一定の水準に維持して国の重要産業である船会社を保護する目的で、独占禁止法の適用除外となるカルテルでした。海運同盟は2008年の欧州同盟解散を最後に主要航路から消滅しましたが、同盟船社であればどの船社を起用しても海上運賃は基本運賃(TARIFFレート)が適用され、品目毎のレートやコンテナボックスレートが設定されていて同一料金でした。当然燃料代や為替手数料(運賃は米ドル建て)も含まれています。基本運賃を長く一定に維持するには、織り込み済みの燃料代や為替費用を超える変動費用を外だしにすることで荷主の納得性を高めました。海運同盟が解散し各船社が独自で運賃を設定している今でもこの考え方は踏襲され、現在のコンテナ船の海上運賃は「基本運賃」+「サーチャージ」+「港湾費用」で構成されています。海上運賃は“世界の需給バランス”で日々変動する仕組みです。

海上運賃の主なサーチャージ

BAF (Bunker Adjustment Factor) :

燃料割増料金 燃料(重油)価格の変動に対して調整される割り増し料金。

船社毎に計算式や基準が異なり、ブラックボックス化しやすいという傾向があります。BAFは、各船社が積載するコンテナのTEU(20フィートコンテナ換算)あたりで設定されますが、航路の距離や使用する船舶の燃費効率によって金額が大きく変動します。さらに、突発的な地政学リスク等で原油が急騰した際には、緊急燃料割増料金EBSが唐突に導入されることもあります。

EBS (Emergency Bunker Surcharge) :

Maersk Lineは2026年3月25日から全世界の全航路にEBSを適用し、OOCLは、中東・

紅海・インド亜大陸、北アジア⇄東南アジア・アジア域内で適用し、その他多くの船社が中東関連航路・アジア発着航路で適用しています。

CAF (Currency Adjustment Factor) :

通貨変動調整係数のことで、為替レートの変動に対して調整される割り増し料金です。

CAFは、為替レートの変動に対して調整される割り増し料金で、ドル高円安の現在CAFの荷主負担が増加しています。

航空貨物運賃のサーチャージ

航空貨物で、IATA(International Air Transport Association: 国際航空運送協会)は、世界の航空会社が加盟する国際的な業界団体です。IATAの主な役割は、航空業界の標準化・安全性向上・航空会社間の調整等で、体系的な運賃改定を行っています。IATAの果たす機能は、各航空会社の自助努力では到底コントロール出来ない「マクロ的な外部環境のコスト変動リスク」を、業界団体が一丸となって荷主に理解を求め、応分に負担してもらうことにあります。

燃料サーチャージ(燃料価格変動調整金)

FSC (Fuel Surcharge) :

燃料サーチャージとは、軽油や重油、航空機用ジェット燃料などの価格が、一定の基準(基準燃料価格)を超えて高騰、あるいは下落した場合に、その変動分を基本運賃とは完全に切り離して別建てで荷主と航空事業者間で調整する仕組みです。

通常、航空会社は過去1ヶ月間のシンガポール市場におけるケロシン(ジェット燃料)価格の毎月の平均値を算出し、その翌々月または四半期毎にサーチャージを機械的に改定します。各航空会社ともIATAのガイドラインに準拠していますが、料率はマーケットを睨んで各社の自由裁量設定となっています。