

4大勢力時代の幕開けへ

■コンテナ船社、来年の新サービス体制の公表相次ぐ

主要コンテナ船社の2025年2月以降の東西基幹航路のサービス体制が明らかになりつつある。オーシャン・ネットワーク・エクスプレス (ONE) とHMM、ヤンミン・マリン・トランスポートは新たに「プレミアアライアンス」を立ち上げ、アジアー欧州航路ではMSCと提携する。MSCは単独運航サービスを基本にしつつも、欧州航路ではプレミアと、北米東岸航路などではZIMと部分的に協調する。マースクとハパックロイドは「ジェミニ・コーポレーション」を発足し、オーシャン・アライアンスは提携期間を2032年までに延長することで安定したサービスを展開していく方針だ。



MSCとジェミニ、プレミアは、スエズ運河経由と喜望峰経由の2ルートを用意している

今月に入り、MSCと、ジェミニ、プレミアが2025年の新サービス体制を公表した。足元の紅海情勢の状況を踏まえ、各グループともスエズ運河経由のルートと喜望峰経由のルートの2パターンのサービス体制を明らかにしている。状況に応じて、いずれかのサービス体制を選択する。

CMA-CGMとコスコ、エバーグリーン・マリン、OOCLによるオーシャン・アライアンスは、今月12日時点で2025年のサービス体制を明らかにしていない。今年2月に提携期間を5年間延長し、現時点では唯一、来年のアライアンスメンバーの変更がないグループとなっている。中長期的に安定したサービスを提供できる強みを生かし、集荷を進めていく。

MSCは、マースクとの2M解消後、豊富な船腹量を生かして単独運航をベースに、アジアー欧州航路ではプレミアと、アジアー北米東岸航路などではZIMとの部分提携でカバレッジを広げていく。東西基幹航路の新体制においては、スエズ運河経由の場合は1900以上、喜望峰経由では1800以上のダイレクトポートペアを実現する。MSCは昨年、ZIMとインドー東地中海航路、東地中海ー北欧州航路、東アジアーオセアニア航路でも提携しており、アライアンスやコンソーシアムという形ではないが、緩やかな協力関

係を構築している。

ジェミニは、自営ターミナルを中核としたハブ&スポーク体制のサービス網で、スケジュール順守率90%以上を目指す。足元では業界平均のスケジュール順守率が50%台と低迷する中、信頼性を差別化の武器にしていく。

ONEとHMM、ヤンミンは、ハパックロイドのザ・アライアンス離脱により、ハパックロイドの投入船が比較的多かったアジアー欧州・地中海航路のサービス体制で一定程度の影響が出ると予想されていた。今回、プレミアとしてMSCと協調することで、カバレッジを補っていく。大西洋航路に関しては別途、体制を公表する予定となっている。

今後はアライアンス外の動きも注目される。現時点では、東西基幹航路のサービス体制が明らかになりつつあるが、今後の成長市場となる中南米航路やアフリカ航路などの他航路のサービス体制については明らかになっていない。アライアンス再編に伴う東西基幹航路の変更により、域内航路についてもネットワークの改編が行われる可能性も高そうだ。

東西基幹航路についても、アライアンスの範囲外で独自の動きが出てくると予想される。ジェミニでは、サービスの運航規模がスエズ運河経由の場合で約300隻・340万TEU、喜望峰経由の場合で約340隻・370万

TEUとしており、マースクが60%、ハパックロイドが40%の船舶を投入する計画だ。一方で、アルファライナーによると、今年9月時点でのマースクの運航規模は約436万TEU、ハパックロイドの運航規模は約225万TEUとなり、ジェミニのサービスに投入しない残りの船腹量も豊富にある。協力の範囲外でどのように船腹量を活用するのが注目される。

プレミアアライアンスの加盟船社もアライアンス外での協調やサービス展開を行う。ONEはワンハイラインズと提携して、今年5月からアジアー北米西岸航路「AP1」を開始した。HMMは同サービスからスペースを借り受けており、来年も継続する予定だ。HMMはSMラインとアジアー北米航路でスロット交換を開始しており、来年2月以降もSMラインが運航する「CPX」のサービス提供を独自に行う方針だ。

また近年は、コロナ禍や紅海情勢の悪化に伴う航路迂回などにより、遠洋航路を中心にコンテナ船市況が高騰するケースも発生している。これまで近海航路を主戦場としていたコンテナ船社が遠洋航路に参入・復帰する動きも出ている状況だ。こうした船社にとっては、ネットワークを安定化・拡大していくために、4大勢力との協力を目指す可能性もある。