



海運

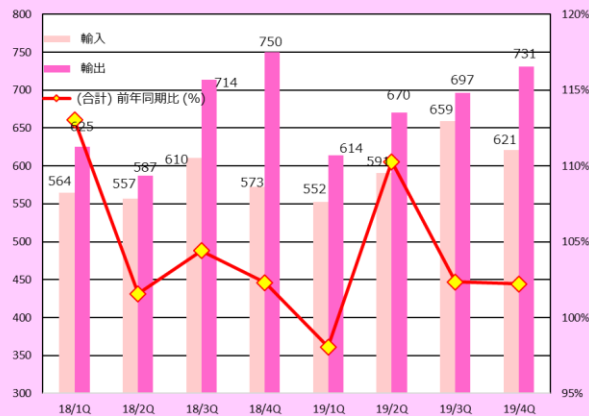
2019年回顧

- ◆ コンテナ輸送の市況は概ね安定的に推移。米中貿易戦争に伴うトレードパターンの変化、割安な為替、一次産品の生産量の増大を受けて、南米東岸からの輸出は旺盛であり、スペースには逼迫感が見られた。
- ◆ ブラジル国内の新車販売台数は279万台と前年を8.6%上回り、2014年に次ぐ高水準となったが、完成車輸出はアルゼンチン向け出荷が落ち込むなど、前年を32.1%下回った。
- ◆ ドライバルク(ばら積み)の輸出入は、特に1Qがヴァーレ社の鉱山ダム決壊によるブラジル鉄鉱石輸出の急減、中国に於ける豚コレラの大流行で飼料輸入が減少するなど、前年比▲6.5%の減少となった。

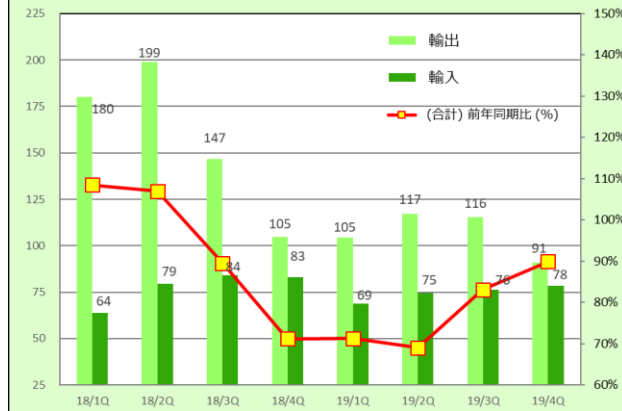
2020年展望

- ◆ コンテナ輸送の市況はブラジル経済は緩慢ながらも成長が続くことが予想され、貨物量も増大を見込む。
- ◆ 完成車輸送は、南米各国の経済成長に鑑み慎重ながら楽観的見方を示している。
- ◆ ドライバルク輸送は、ヴァーレ社の鉱山ダム決壊によって閉鎖していた鉱山の操業を順次再開しており、前年比での輸出量の増加が見込まれる。穀物に関しては前年並みに推移すると予測。砂糖は国際価格低迷などの影響を受けて、輸出量は横ばいで推移するものと見込まれる。
- ◆ 2020年1月より硫酸化物排出規制強化(世界規模)による低硫黄燃料への切り替えは、懸念された供給不足による大きな混乱も無く乗り越えることが出来た。割高な低硫黄燃料を使うことによるコストについても、概ね理解を得られている。
- ◆ 新型コロナウイルスの影響については現時点では限定的ながら、中国での工場の操業停止が長引けばブラジルでの生産業にも波及し、貨物輸送量に影響が出てくるものと思われる。

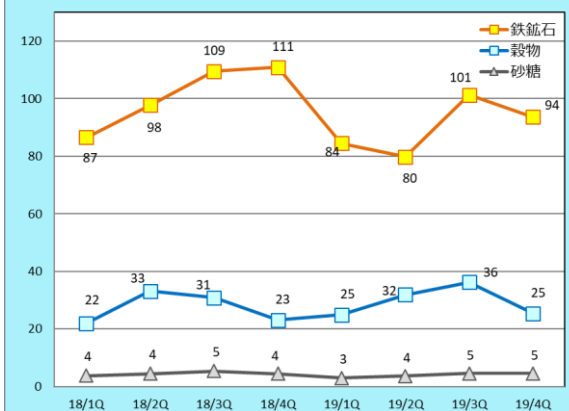
ブラジル外航コンテナ貨物輸送量推移 (単位: 千TEU)



ブラジル 完成車輸出入台数推移 (単位: 千台)



ブラジルばら積み主要貨物輸送量推移 (単位: 百万ト)

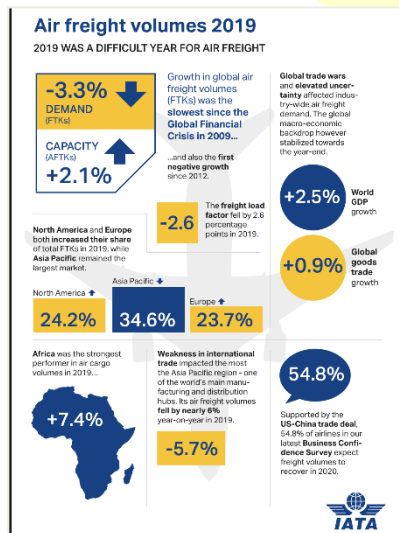




航空貨物

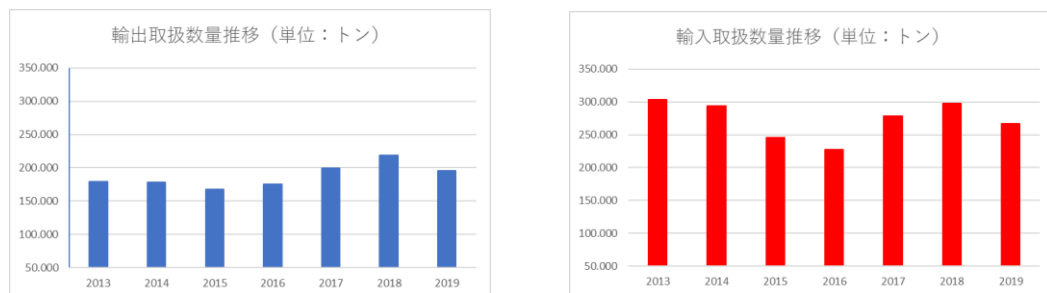
2019年回顧

- 世界の動向 業界全体のFTK (貨物トンキロ)は、3.3%減、2012年以来のマイナス成長
要因)米中貿易摩擦の影響
- 南米の動向 :マイナス成長ではあるものの、貨物スペースが需要以上に減少、改善率はプラスに
- ブラジルの動向 :
- ブラジル主要空港 (GRU、VCP)数量は、2017年、2018年何れも下回る結果
- 燃油費動向 石油とジェット燃料の価格は全体的に低調に推移



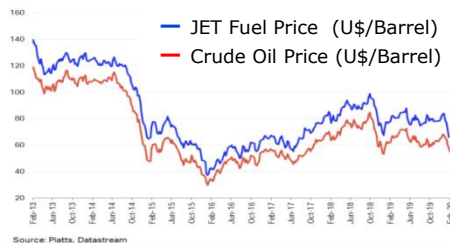
(数値出典元 :IATA Statics)

<GRU & VCP空港 航空貨物輸出入取扱数量 単位トン>



(数値出典元 :GRU AIRPORT CARGO,VCP AEROPORT ,INFRAEO CARGO)

<原油・ジェット燃料価格推移 2013-2020/2月>



2020年展望

- 航空貨物需要は低調に推移 :プラス成長の見込み 全世界)
- 米中貿易摩擦の融和による貨物量復調の兆し
- 新型コロナウイルスによる影響
- 燃油費動向は安定
- デジタルトランスフォーメーションの波 デジタルフォワードの台頭



その他 物流関係

2019年回顧

- 新政権のもと インフラ関係は大きな飛躍が見られた =>右表
- 燃油費の動向 中東情勢による原油価格の高騰が懸念されたものの原油価格は安定
- トラック運転手待遇改善は進まないものの 懸念された目立ったストライキなし
- 陸上輸送 (トラック) 業界は堅調。(トラック販売は2021年まで予約が埋まる)
- 税関システム (DU-IMP) の導入は2020年に延期
- 通関トラブル事例 パラグアイ発ブラジル向けメルコスル免税スキーム

2020年展望

- 新型コロナウイルスによる世界経済への影響に注視が必要
- 連邦政府は、新たに44のインフラ関連プロジェクトを予定 =>右表
- トラック運転手待遇改善実行を求めたストライキの懸念
- 待遇完全を求めるストライキ (税関、厚生省、農務省、港湾労働者等) 懸念
- 税関システム (DU-IMP) の早期導入とその効果と影響
- 通販、e-Commerce(は拡大基調で、倉庫需要増、小口配送網のインフラ整備が課題

“Avanço do comércio online faz de
Cajamar a 'Faria Lima dos galpões'”

(News source: O Estado de São Paulo)



2019年回顧



●2019年1月～12月 航空旅客需要 *データソース:IATA 世界加盟航空会社集計

方面	RPK*	ASK*	L/F*	L/F前年比
アフリカ	+5.0%	+4.5%	71.3%	+0.3pt
アジア大洋州	+4.5%	+4.5%	71.3%	+0.3pt
欧州	+4.4%	+3.7%	85.6%	+0.3pt
北米	+3.9%	+2.2%	84.0%	+1.3pt
ラテンアメリカ	+3.0%	+1.6%	82.9%	+1.1pt
中東	+2.6%	+0.1%	76.3%	+1.8pt

国内RPK ブラジル+1.6%、日本+1.8%、中国+3.7%、ロシア+3.0%、米+10.5%

* RPK :有償旅客キロ = 有償旅客数×飛行距離 * ASK :有効座席キロ = 座席数×飛行距離

* L/F(ロードファクター:マイル特典含まず)有償座席利用率 = 利用座席数÷供給座席数×100

2020年期展望

新型コロナウイルス 発生

●旅 客 航空業界影響予測 * IATA試算

世界の航空会社全体の2020年損失額 :293億米ドル/約3兆2807億円

内アジア太平洋地域の " :278億米ドル/約3兆1136億円

中国国内のみの " :128億米ドル/約1兆4336億円

・アジア太平洋の旅客需要 (RPK) 元の予測値+4.8%、影響により▲13.0%、計▲8.2%

・IATA事務総長兼CEOは「2008年リーマン・ショック以来となるマイナス需要を引き起こす可能性がある」

・ANAは3月28日まで中国線165→81/週と半減、JALも3月28日まで中国+韓・台112→41便に減便

●貨 物

旅客便キャンセルは、その機体下部(ベリ)に積まれている貨物の物流(=経済)の停滞にも繋がる懸念

・JALでは日本→中国向けの貨物急増もスペースなく、他社貨物便での振替輸送、他社貨物便チャーター利用

●ブラジル市況(新規参入):3/29 VSのLHR、AZLのVCP=JFK、国内新航空会社等も、まだ影響小さい

●先行きは未だ不透明で見通しも立っていないが、各航空会社には厳しい年になることは間違いない

旅行業界

2019年回顧

- 国内線発券枚数(*1): +1.7% 売上額: +14.0% *1データソース: ABRACORP
- 国際線発券枚数(*1): -8.0% 売上額: -0.9% *
- ホテルの使用率(*2)は+4.1% *2データソース: InFOHB
- 販売可能客室数あたりの客室売上 (RevPAR*2) は+10.9%
- インバウンド、アウトバウンド業務は相変わらず低迷

2020年展望

- ボウソナロ政権の経済政策の成果が表れ始め経済が上向くか？
- 新型コロナウイルスの影響は？
- 東京オリンピック・パラリンピックは予定通り開催できるのか？
- 100%外資の航空会社参入により国内線運賃が安くなる？

トピックス

- ブラジル政府の新型コロナウイルスへの対応**
- LATAM航空がDELTA航空との提携を発表**