

## 英シェル「サハリン2」権益、中国大手に売却交渉か

英石油大手シェルは極東ロシアの石油・天然ガス開発事業「サハリン2」の権益について、中国の石油会社と売却交渉を始めた。欧米メディアが報じた。

ロイター通信などによると、国有大手の中国海洋石油（CNOOC）、中国石油天然気集団（CNPC）、中国石油化工（シノペック）が交渉中という。協議は初期段階で、合意しない可能性もある。シェルは中国以外の企業との交渉も受け入れる方針とも報じられた。

シェルはサハリン2で約27・5%の権益を保有しており、プラントの操業でも中心的な役割を果たしているが、ロシアのウクライナへの侵攻を受けて撤退する方針を表明している。サハリン2には三井物産と三菱商事が出資しているほか、日本の電力・ガス会社が長期契約で液化天然ガス（LNG）を調達している。

国営ガспロムが最大株主で、約50%を保有している。LNGの年産能力は約1000万トンで、うち5～6割を日本が輸入。大消費地の北東アジアにLNG運搬船が数日で到達でき、米国やカタールに比べて大幅に近いという利点がある。

シェルが権益売却を模索する一方、日本企業の撤退論については、日本国内で慎重な意見が出ている。仮に権益を売却しても中国企業などが権益を取得する可能性があるためだ。

買い手である日本の電力・ガス会社との長期契約は依然として残るため、売り手が日本の商社から中国企業に交代するだけの結果となりかねない。シェルの中国企業との売却交渉はこうした見方を裏付ける。米国政府も日本の事情を勘案して撤退を要請していない。

## 航空貨物輸出量、3月9%減 米国向けに反動減

航空貨物運送協会（東京・中央）がまとめた3月の日本発の航空貨物輸出量（混載貨物ベース）は前年同月比9%減の10万2932トンだった。前年水準割れは3カ月連続。海上輸送の混乱を受けて前年に航空貨物への流入が増えていた反動もあり、シェアの大きい中国や米国向けなどが前年を下回った。

前年比ではマイナスだったものの2022年2月と比べると10%増え、21年4月以来の多さだった。新型コロナウイルス感染拡大直後の20年3月比では48%多い。

方面別では、23%のシェアの米国向けが10%減。海上輸送からの流入が目立っていたが、一部では海上輸送に戻す動きも出ているという。

20%のシェアの中国向けは14%減った。上海のロックダウン（都市封鎖）の影響が3月末から出ているとの見方がある。4月以降は輸出量の減少に拍車がかかる可能性が高い。大手フォワーダーによると「中国向け輸出のうち上海が7割程度を占めており、他の空港に振り向けるのも限度がある」という。

欧州向けでは、英国が21%減と大幅なマイナスだった一方、ドイツが5%増となるなど国によってバラつきがあった。ロシアのウクライナ侵攻によるロシア領空の飛行禁止措置による影響があったものの、輸送需要の大幅な下押し要因にはならなかったようだ。

## 道3月輸出入額、13カ月連続増

函館税関が20日発表した3月の北海道外国貿易概況（速報）によると、輸入・輸出額ともに13カ月連続で前年同月を上回った。輸入が43%増の1380億円で、輸出は27.4%増の352億900万円だった。函館税関はロシアによるウクライナ侵攻に関して「大きな影響はなく、今後を注視したい」（調査部）とした。

輸入は原油・粗油、再輸入品、とうもろこしが伸びた。ウッドチップや一般機械は減ったものの補った。輸出では鉄鋼や石油製品、魚介類・同調製品などが増えた。船舶やその他の化学製品は減った。

ロシアとの貿易額は輸入が81.2%増の97億8600万円だった。天然ガスなど鉱物性燃料が97.5%増の50億3300万円。魚介類及び同調製品もほぼ2倍の43億1100万円になった。輸出は34.9%減の6億1100万円にとどまった。一般機械など機械類及び輸送用機器が5億3000万円と4割近く減った。

## 横浜港輸入額、22.2%増 3月5260億円 資源高・円安が影響

横浜税関が20日発表した貿易速報によると、横浜港の3月の輸入額は前年同月比22.2%増の5260億円だった。増加は14カ月連続。記録のある1979年1月以降で単月では過去最高となった。ウクライナ情勢悪化の警戒感から資源価格の高止まり傾向が続くなか、円安の影響もあり主要品目全体の輸入単価が上昇したことが要因とみられる。

輸入の品目別では、原油・粗油が同75.9%増、オーストラリアのアルミニウムなど非鉄金属が同65.5%増、電気自動車に使うリチウムイオン電池向けの「無機化合物」が同2.3倍と大幅に増えた。金属鉱・くず、通信機、自動車などは減少した。

輸出額は同1.8%増の7011億円で、2カ月連続の増加となった。台湾向けの半導体製造装置や中国向けの非鉄金属が増えた。船舶や自動車は減った。

輸出額から輸入額を差し引いた金額は同32.3%減で、1750億円の黒字だった。

海運業界に新たな試練

## ウクライナ危機が余波

# 海運業界に新たな試練

【シンガポール＝豊田 023年以降、コンテナ船の新造船の大量竣工による海運のタイトな需給バランス解消への期待は、遠のくことになるか】ウクライナ人、ロシア人の割合は合わせて15%。一般的に、大型コンテナ船を下ろせる状況では、通常の交代が難しくなっている。船員を下ろせる国に寄るため、輸送の航路から外れることは許されるか、その場合は一度下船させたら、戦争が終わるまで乗船させ

## 両当事国で世界の船員の15%賄う

# 深刻な人手不足の可能性

戦争が長期化すれば、この船の乗員数は20人程度の労働力が失われることになり、人手不足が足かせとなる。コロナ禍で、海運業界ではすでに船員のやりくりが大きな障害となっている。2

世界の船員の間で、ウクライナ人とロシア人が占める割合は15%と決して小さくはない。今後、現在勤務中のウクライナ人、ロシア人の船員の下船が進む一方で、両国からの供給がなければ、海運業全体として人材が不足するのは明らかだ。船員の養成には数年要し、代わりをすぐ用意することはできない。危険物を扱う船舶では、さらに経験を積んだ船員が求められる。事故を起こせば船主が多大な負担を負うためだ。それだけに、一般のコンテナ船以上に船員不足の影響が長引くことも予想される。