

上海発主要国向け海上運賃推移 (上海航運交益所公表)

	2011年11月4日	2011年11月11日	増減
総合指標	919.44	898.18	▲21.26
欧州(主要港)	613	573	▲40
地中海(主要港)	863	806	▲57
米国西岸(主要港)	1500	1481	▲19
米国東岸(主要港)	2794	2709	▲85
ペルシャ湾・ガルフ(ドバイ)	768	756	▲12
豪州・NZ(メルボルン)	821	812	▲9
東・西アフリカ(ラゴス)	2071	2071	0
南アフリカ(ダーバン)	1107	1091	▲16
南米(サントス)	1553	1468	▲85
日本(関西)	332	332	0
日本(関東)	332	332	0
東南アジア(シンガポール)	229	225	▲4
韓国(釜山)	198	196	▲2
台湾(高雄)	102	92	▲10
香港	156	156	0

米国向け除き、TEU。米国のみ、FEU BAF/FAF/EBS/EBA/CAF/YAS/PSS/WRS/PCS/SCS/SCF/PTF/PCCなど含むスポット運賃のみ対象で長期契約は含まれていない

中国・コンテナ運賃市況

名古屋港のターミナル部会が決定

来年度も時間延長

ターミナル部会が決定

名古屋港運協会のターミナル部会(部会長は松尾年巳・名港海運副社長)は国の支援措置が切れる来年度以降も、20時までのコンテナターミナルのゲートオープン時間延長を継続することをおぼろげに決めた。主要6

港でゲート効率化モデル事業が実施されているが、名古屋港は群を抜いて延長時間帯での利用が高く、ターミナル部会は利用者ニーズを踏まえて継続を決めた。モラル事業の実施で来年度以降も継続を決めたのは名古屋港が初めて。

今年度未だの3年間、国が支援措置を講じた後、実事業での定着化を目指している。通常、平日8時30分〜16時30分までのゲートオープン時間に対し、20時まで予約なしで定期的延長している。延長時間中は割増料金も適用する。土曜のオープン時間は14時までで延長は行っていない。

7月から9月まで実施された自動車産業の木・金曜休業、土・日曜操作業に対し、名古屋港は通常、土曜14時までのゲートオープン時間を平日と同じ16時30分までとしたほか、クローズの日曜も予約、割増料金を対応して平日と同じ16時30分までオープンし、荷主の活動を支援した。

米国のゼボ・コーポレーション(Zepol Corporation)本社「ミネアポリス」の統計によると、10月のアジア主要10カ国発米国向けの東航荷動きは前年同月比3.8%減の113万9241TEUとなり、5カ月連続

7月以降の増加傾向から9月に前月比減に転じた東京港出しは、10月は1万7726TEUとなり再び前月実績を超えた。釜山港経由北米向けに輸送された日本発貨物も、前年同月比12.2%増と好調に伸びた。

釜山と江原道南部の三陟を結ぶ内航海運事業者として創業。64年から3000トンの鉄鋼運搬船「第一興亜号」



米国のゼボ・コーポレーション(Zepol Corporation)本社「ミネアポリス」の統計によると、10月のアジア主要10カ国発米国向けの東航荷動きは前年同月比3.8%減の113万9241TEUとなり、5カ月連続

10月米国東航 3.8%減の113万TEU 5カ月連続前年下回る

米国のゼボ・コーポレーション(Zepol Corporation)本社「ミネアポリス」の統計によると、10月のアジア主要10カ国発米国向けの東航荷動きは前年同月比3.8%減の113万9241TEUとなり、5カ月連続

米国向け10月荷動き

(単位: TEU、母船積み地ベース・実入り)

積み地	貨物量	前月比	前年同月比
中国	674,360	▲5.6%	▲6.5%
韓国	118,995	6.4%	9.5%
香港	100,514	2.3%	▲6.0%
台湾	78,907	0.7%	5.4%
日本	55,671	8.7%	1.5%
シンガポール	45,335	▲2.0%	▲0.3%
ベトナム	22,332	33.0%	20.9%
タイ	14,962	8.1%	3.5%
マレーシア	14,811	24.0%	18.8%
インド	13,354	12.2%	▲3.3%
合計	1,139,241	▲1.4%	▲3.8%

Zepol Corporation Trade IQより

前月比ペースでは7月・8月とプラスが続いたが、9月に4.7%減とマイナスに転換。10月は5.6%減とさらに減少幅が拡大した。日本出しは前年同月比1.1%増の5万5671TEUとなり、4カ月ぶりにプラス成長に浮上した。前月比では6月に2.3%増、7月に3.3%増、8月に10.3%増と右肩上がりで推移した後、9月には一転して9.5%減と低迷。10月は再び8.7%増と増加し、ほぼ8月水準の物量に戻った。

日本発米国向けの直航貨物を港別に見ると、5大港では9月が特に好調だった横浜を除き、4港が9月実績を上回った。4月以降の増加傾向から9月に前月比減に転じた東京港出しは、10月は1万7726TEUとなり再び前月実績を超えた。釜山港経由北米向けに輸送された日本発貨物も、前年同月比12.2%増と好調に伸びた。

東西航路、下落傾向強める

上海航運交易所が11日に発表したSCFI (Shanghai Container Freight Index) 統計では、前週まで2週連続で上昇していた北米西岸向けが再び下落。欧州や地中海向けは、北米東岸もそろって下落した。欧州向けの運賃水準は前週から40%下落して5000ドル台に突入り、なお下げ止まりの気配を見せていない。地中海や北米東岸など比較的需給が引き締まっている航路でも、それぞれ57%、85%と大幅な下落となっている。東西航路の大幅な下落を受けて、総合指数は900を割り込んだ。908.18まで低下した。



名古屋港のコンテナターミナル (写真提供・名古屋港管理組合)

韓国出しは9.5%増の11万8995TEUとなり、日本出し同様に4カ月のプラス成長を達成した。釜山港経由北米向けの過半を占める韓国ローカル貨物が17.2%増、前月比でも13.1%と好調だったことが寄与した。

興亜海運(日本総代理店「三栄海運」)は8日、ソウル市内で創立50周年の記念式典を開催した。あいさつに立った李潤載会長は「写真は、韓国内航海運業からスタートした創業時から、日韓・東南アジア航路でのコンテナ船事業に加え、ケミカルタンカーサービスも手がける現在までの事業展開を紹介。その上で「当社は、人類の中の興亜」という新たな経営目標を掲げ、世界に向かった挑戦を始めている。創立50周年を迎えたわれわれは、海運会社を超えて総合物流会社への跳躍を願っている」と述べた。興亜海運は1961年、釜山と江原道南部の三陟を結ぶ内航海運事業者として創業。64年から3000トンの鉄鋼運搬船「第一興亜号」

外航海運業に5年には韓国で最長だったコンテナ船号「第一コンテナ」をスタートさせた。以来、日韓航路を中心にアジアでも定期航路を展開している。李潤載会長は「展開について、および高級化、ワーキングの増強、新市場の種」

「海運会社を超え 総合物流会社に」

興亜海運、創立50周年式典

興亜海運(日本総代理店「三栄海運」)は8日、ソウル市内で創立50周年の記念式典を開催した。あいさつに立った李潤載会長は「写真は、韓国内航海運業からスタートした創業時から、日韓・東南アジア航路でのコンテナ船事業に加え、ケミカルタンカーサービスも手がける現在までの事業展開を紹介。その上で「当社は、人類の中の興亜」という新たな経営目標を掲げ、世界に向かった挑戦を始めている。創立50周年を迎えたわれわれは、海運会社を超えて総合物流会社への跳躍を願っている」と述べた。興亜海運は1961年、釜山と江原道南部の三陟を結ぶ内航海運事業者として創業。64年から3000トンの鉄鋼運搬船「第一興亜号」

レストラン 神戸港

神戸港振興協 洋博物館2階東 方(延べ床面積) 月額賃金は36万 別。応募受け まで。今月下旬 旬に事業者を決 1月中旬に賃貸 料の6カ月分を 業者負担はない