

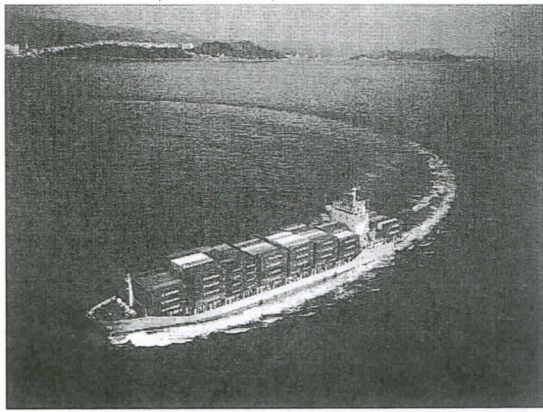
南星海運 1850 TEU型3隻発注へ 星港、インドネシアに進出

南星海運(日本総代理店「南星海運ジャパン」)は年内にも1850TEU型船3隻を韓国の造船所に発注する方向だ。徐明千代表理事・社長が本紙の取材に応じ明らかにした。納期はいずれも2013年上半期。南星は従来の日韓に加え、2007年にベトナム、昨年にはタイに進出するなど、ここ数年で東南アジアへのサービス拡張を進めてきた。今後は当該3隻の新造船投入を含め、3年以内にシンガポール、インドネシア、マレーシアの各航路でサービスを開設する計画。今年の積み高は、韓中航路や東南アジア発着の好調により、前年比10%増の50万TEU程度を見込んでいる。



徐明千氏

南星は2007年8月、韓中航路を延航して、パトナム・ハイフォンに追加寄港し、初めて日韓中以外に航路を拡張。これに続き昨年3月には、韓国各港とホーチミン、バンコク、レムチヤパンを結ぶサービスを開業、タイ航路に参入した。その後も09年1月に設立した香港の現地法人を基盤に、東南アジアサービスの拡充を検討してきた。



今年の積み高は前年比10%増の50万TEU程度を見込む

一方、用船市況の変動に左右されない安定した航路運営を志向する同社は、自社船によるサービス展開が基本戦略。タイ航路に昨年投入したシンパ建造の1000TEU型船3隻のデリバリ以来、発注残がゼロとなっていたため、東南アジア航路のさらなる拡張に向け、新造船計画を併せて練っていた。こうした中でこのほど、1850TEU型船3隻を発注する方向で最終調整に入った。

徐代表理事・社長は、東南アジアでの今後のサービス展開について「3年以内、現行のベトナム、タイ

に加え、シンガポール、インドネシア、マレーシアの各航路に進出する」との計画を明らかにした。その上で、1850TEU型船の発注検討の背景に「インドネシア航路に配船するには、当社船隊

の最大船型の1000TEU型では小さい。1850TEU型は同航路をカバーするに足る容量である上、タイのバンコク港に入港できる最大船型(実質積載能力1250TEU)でもあり、東南アジア航路で使い勝手が良い」と説明した。今年のコンテナ取扱量は、前年比約10%増の4850万TEUを見込んでいる。このうち、日韓航路は3%増の18万TEU程度、韓中航路は30%増の14万TEU程度になる見通し。このほか、昨年3月から開始した韓国・タイが60%増、韓国・ベトナムも30%増と大きく伸びの見込み。

主力の日韓航路では、東日本大震災の被害により同社のサービスポートのうち仙台塩釜、八戸、小名浜、茨城(常陸那珂郡区)、鹿島5港が一時機能を停止。これまで実施していた他

11月米国東航荷動き 1.9%減の110万TEU ゼボ社まとめ

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、今年11月のアジア

米国向け11月荷動き

積み地	貨物量	前年同月比	前月比
中国	659,404	▲2.8%	▲2.0%
韓国	121,427	12.5%	2.4%
香港	92,505	▲11.1%	▲7.7%
台湾	76,985	▲0.9%	▲2.2%
日本	55,011	▲4.1%	▲1.0%
シンガポール	46,302	▲5.8%	2.5%
ベトナム	19,382	20.4%	▲13.1%
タイ	13,085	▲11.2%	▲12.4%
マレーシア	12,789	▲18.2%	▲13.7%
インド	12,244	▲14.0%	▲7.9%
合計	1,109,134	▲1.9%	▲2.4%

荷受け地ベース

積み地	貨物量	前年同月比	前月比
中国	741,082	▲0.5%	▲1.5%
韓国	62,852	2.8%	▲5.9%
日本	57,524	▲1.9%	▲1.0%
台湾	43,781	▲2.4%	▲2.5%
香港	43,430	▲12.1%	▲12.0%
ベトナム	40,348	▲0.3%	▲5.4%
インド	34,790	5.9%	▲2.7%
インドネシア	31,295	▲5.8%	5.2%
タイ	26,869	▲13.4%	▲13.6%
マレーシア	16,266	▲5.9%	▲1.1%
合計	1,098,237	▲1.4%	▲2.6%

Zepol Corporation Trade IQ より

主要10カ国発着米国向けの荷動きは、前年同月比1.9%減、前月比2.4%減の110万9134TEU(母船積み地ベース)だった。前年実績からのマイナスは6カ月連続。韓国はトランスシップ貨物の増加を背景に2ヶタの伸び率となった。母船積み地ベースでは12.5%増を記録した。韓国以

要仕出は軒並み下落した。洪水被害を受けたタイでは、母船積み地ベースおよび荷受け地ベースの双方で2ヶタの大幅減だった。韓国出しは荷受け地と母船積み地双方の統計で前年同月比プラスを維持。特にトランスシップ貨物が好調で、母船積み地ベースでは12.5%増を記録した。韓国以

外では中国、日本、香港、台湾がいずれも下落し、特に香港の減少が顕著だった。日本は前月からの落ち込みは小幅で、荷受け地ベースで見ると前年同月比でも2%程度の落ち込み。東南アジアでは母船積み地ベースでベトナム出しが20.4%増と好調。荷受け地ベースでは0.3%減だが、カイエップからの北米向け直航サービスの利用拡大などを背景に、母船積み地ベースでの伸びが目立っていると考えられる。タイは荷受け地ベースで、前月比で13

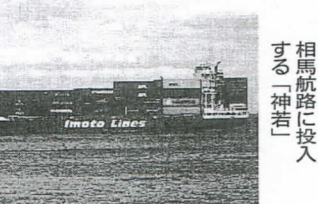
井本商運(神戸市、井本隆之社長)は17日、東日本大震災で休止していた福島・相馬港への内航コンテナ船の定期寄港(週1便)を再開する。1号・頭等3岸壁(水深7.5m)に寄港予定で、最大船型の「神若」

・6%減、前年同月比でも13.4%減と洪水の影響が顕著に出ている。なお、日本発着貨物のうち、釜山トランスシップで北米に向かう貨物量は11月は4433TEUだった。過去の推移を見ると、8月4557TEU、9月3336TEU、10月4241TEUとなっている。過去数カ月では、博多や大阪、広島などからの貨物が増加する傾向にある。一方、日本からの直航貨物は5万5011TEUでほぼ横ばい。東京、名古屋、神戸、横浜、清水などは比較的安定しているが、大阪や博多でやや下落している。

相馬航路を17日に再開

井本商運(神戸市、井本隆之社長)は17日、東日本大震災で休止していた福島・相馬港への内航コンテナ船の定期寄港(週1便)を再開する。1号・頭等3岸壁(水深7.5m)に寄港予定で、最大船型の「神若」(240TEU積込)を投入する。輸出入の空コンテナ5本、輸出の実入りコンテナ3本の計8本の荷役を予定。いずれも40t型。京浜港とを結ぶ東日本サービスの寄港地は5港に拡大した。同社は震災前、内航定期フェリーサービスで八戸、仙台、相馬、小名浜、ナラサキスタックスに一定のスペース貸しを行って、4月に苫小牧・京浜航路を開業している。

相馬航路に投入する「神若」



港に寄港していた。震災後荷役体制が復旧した港から順次、定期寄港を再開。4月23日に八戸、6月2日に仙台、同29日に小名浜、7月17日に釜石と配船を復活した。釜石港は震災前は不定期だったが、現在は他港と同様に定期寄港している。京浜港とを結ぶ相馬航路の再開は、地元企業や県市をはじめとした官民連携で実現。井本社長は「海上輸送に比べ、京浜港間の陸上輸送は割高」とするほか、「既存の陸上ルートの寸断や冬季の走行不安を解消する手段の多様化という点でも意義が大きい」という。同社の東日本サービスは東北サービスだけでなく、ナラサキスタックスに一定のスペース貸しを行って、4月に苫小牧・京浜航路を開業している。

アジア域内を再編

新たな寄港地・ローテーションは、大阪・広島・門

1シオンは、新港・大連

32隻の発注残を有してい

10月11月平均

U当たりの平均運賃は14%減の2401と大幅に下