

NEWS DIGEST
今週の定期船ニュース

一週間のニュースをコンパクトに

船社新サービス・改編

MOが海峡地～印パ航路を2ループ分離
中国～N. Shevaと海峡地～Karachiに

商船三井(MO)は5月下旬に海峡地～印・パ航路“NKX”を改編し、中国～Nhava Sheva間“NCX”と海峡地～Karachi/Pipavave間“KPX”の2ループを開設する(表参照)。

上海/華南～N. Shevaを2500TEU型×4隻によりダイレクトで結ぶNCXと、Singaporeを起点として2500TEU型×3隻によりパキスタンのKarachiおよびインド内陸へのゲートウエイPipavaveに寄港するKPXを開設することにより、中国/インド/パキスタンという成長市場間のサービスを、高速性、安定性、輸送力などの面で強化する。

NKX	定曜日	I/T
上海 Shanghai	金-金	0
Dachang Bay	日-日	2-2
香港 Hongkong	月-月	3-3
Singapore	金-金	7-8
Nhava Sheva	水-水	13-14
Port Kelang	水-水	20-20
Singapore	金-金	21-21
上海 Shanghai	金-金	27-28

KPX	定曜日	I/T
Singapore	金-金	0
Pipavave	日-日	7-7
Karachi	日-日	8-10
Pipavave	水-水	11-11
Colombo	日-日	14-14
Penang	水-水	18-18
Port Kelang	水-水	19-20
Singapore	金-金	20-21

南星海運が八戸寄港を再開
5月中旬から日～韓～華北航路で

南星海運(Namsung Shipping)は日本～韓国～華北航路で、東日本大震災のため休止していた八戸寄港を、5月中旬から再開する。

同社が震災後に改編した東日本発着の3ループのうち、Star Clipper(962TEU)とStar Unix(同)による日本海/北海道ループで、八戸に日寄港のウイークリー・サービスを実施するもの。これに伴い同ループで寄港していた函館は、他ループに移行する。

寄港地	定曜日	I/T
大連 Dalian	日-日	0
青島 Qingdao	日-日	2-2
釜山 Busan	水-水	4-5
新 潟	金-金	6-7
苫小牧	日-日	8-8
八 戸	日-日	9-9
富山新港	水-水	10-10
釜山 Busan	水-水	11-12
蔚山 Ulsan	水-水	12-12
光陽 Kwangyang	金-金	13-13
大連 Dalian	日-日	14-14
青島 Qingdao	日-日	16-16

復興関連貨物の輸入需要のほか、八戸および周辺地域からの韓国・華北への輸出需要に対応する。再開第1便は八戸日16日のStar Clipper 021次航。

STXが四国・九州～釜山航路で
水島寄港を開始、伊予三島は休止

韓国船社STX Pan Ocean(日本総代理店:シグマ SHIPPING)は5月中旬、同社日韓航路の四国・九州ループで伊予三島寄港を休止し、新たに水島への寄港を開始する。同社にとって初の水島寄港となるもの。

寄港地	定曜日	I/T
釜山 Busan	日-日	0
志布志	水-水	2-2
高 知	水-水	3-3
徳 島	水-水	4-4
水 島	金-金	5-5
徳 山	日-日	6-6
釜山 Busan	日-日	7-7

改編後の寄港口ーテーションは右表の通りで、サービス第1便は日13日水島入港予定の専属投入船Kharis Venus(338TEU)の004E/W次航。

水島での代理店は上組で、CYは水島港国際コンテナターミナルとなる。

フォワード新サービス

Tri-netがJakarta向け自社混載を開始
東京・横浜・名古屋・神戸から毎週便

三井物産100%出資の国際物流事業会社である(株)トライネット[=Tri-net(Japan)Inc.、逆瀬川敦社長]は4月から、提供中のインドネシアJakarta向け混載を、現地関連会社のP.T. Tri-net Logistics Indonesiaを起用した自社ネットワークによる体制に強化した。これにより、現地側業者から荷受人が請求される高額な費用が削減された“定額化・低価格化・簡潔化”が達成されるとともに、きめ細かな現地对応が実現するとしている。スケジュールは以下の通り(カッコ内はカット日起算の輸送日数)。

Tri-netのJakarta向け自社ネットワーク混載

発着地	CFS Cut	積港ETD	Jakarta着
東京発	水(0)	日(4)	金(17)
横浜発	水(0)	日(3)	金(16)
名古屋発	日(0)	水(2)	日(14)
神戸発	水(0)	日(3)	水(14)

イーストライズが博多からJR接続で
上海→東京の混載一貫輸送を開始

日中間で混載サービスを実施しているイーストライズトランスポート(株)は5月下旬、上海スーパーエクスプレス(SSE)の高速フェリーを利用した上海発・博多向け自社単独混載サービスを、さらに博多からJR貨物の鉄道輸送に接続して、東京CFSまでの輸入一貫輸送サービスを開始する。

上海発は水と金の週2便で、東京CFSへの搬入は

それぞれと国になる。東京CFSはJR貨物東京貨物ターミナル駅内・東京ICD事務所(品川区八潮)。

同社ではメリットとして、空輸と大差ないリードタイムで運賃は約3分の1、東京到着便なら週末の店頭販売に間に合う、貨物引き取りに便利な東京の貨物鉄道駅CFS、CO2排出削減効果のある輸送方法、貨物の繁忙期でも比較的スペースが確保しやすい—といった点をあげている。

上海→東京混載のスケジュール

▽上海CFSカット	00:00(0)	00:00(0)
▽上海ETD	00:30(1)	00:30(1)
▽博多ETA	08:30(2)	08:30(2)
▽JR博多発	21:05(2)	17:20(2)
▽JR東京着	19:44(3)	13:40(3)
▽東京CFS搬入	08:30(4)	15:00(3)

スの曜日設定は次のとおり。

苫小牧CFSカット → 苫小牧発 → 釜山着
GTCでは釜山向け小口混載をすでに東京/横浜/名古屋/大阪/神戸/門司/博多発で実施中。

第1便は苫小牧15日発。CFSオペレータは(株)栗林商会で、CFS所在地/電話などは次のとおり。

〒053-0005 苫小牧市元中野町2-13-16
☎0144-32-5161 ㊟0144-36-6839

ト ッ プ 人 事

バンテック新社長に小山専務が昇格

Vantec Corp. (VTC)は4月26日、代表取締役社長に小山 彰・代表取締役専務執行役員(=写真)が昇格すると発表した。6月22日開催の定時株主総会後の取締役会の決議により、同日付けで就任する予定。なお、山田敏晴・代表取締役社長は同日付けで、取締役会長に就任する。



小山新社長は1974年に日産自動車入社、03年・執行役員SCM本部長を経て05年にVTC入社、08年・常務執行役員自動車物流事業本部長、09年3月・Vantec Group Holdings取締役、同年4月に現Vantec専務取締役執行役員、10年4月から代表取締役専務執行役員職にあった。61歳。

GTCが苫小牧発・釜山向け混載開始 釜山リコンソリで世界950ポイントへ

フォワーダーのGTCは5月中旬、苫小牧発の釜山向けウイークリー小口混載サービスを開始する。

このサービスは、南星海運の日韓航路船を利用して釜山へ積み出し、釜山で混載を仕立て直すことで、GTCがサービス網を構築している世界950ポイント向け混載サービスが提供できる。混載サービ

海賊に襲われた韓進コンテナ船 シェルターと海軍急行で被害ゼロに

東アフリカ・ソマリア沖のインド洋上における海賊被害は相変わらず続いているが、去る4月下旬には韓国の大型コンテナ船もここで海賊に襲われたものの、日頃の訓練が実ってか、大きな被害もなく、見事に海賊どもを手ぶらで追い返した。

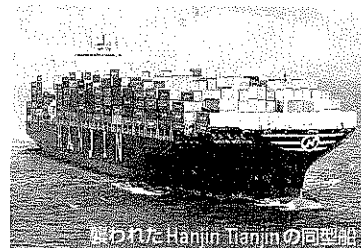
襲われたのは韓進海運(HJS)のアジア~欧州航路NESループで運航中のHanjin Tianjin(6500TEU型)で、ヨーロッパ側からシンガポールへ戻る途中のことだった。4月21日の早朝5時15分(韓国時間)、同船がソマリア半島の東方、アデン湾口にあるソコトラ島の沖・約250マイルの位置にさしかかった時に、海賊が襲いかかってきたという。

しかし、船長を始めとする乗組員20名はあわてず騒がず、日頃の訓練通り、すぐに機関を停止して船を動かすことができないようにしてから、全員が“Citadel(城塞)”と呼ばれる船内シェルターの中へ避難した。海賊が容易に見えできず、開けられない、したがって乗組員を人質にもできないという、文字通りの要塞に立てこもったわけである。

しかも、急報を受けて、近くの海域をパトロールし

ていた韓国海軍の駆逐艦Choi Youngが同船へ急行した。

実は、この駆逐艦には海軍特殊部隊も乗り組ん



でいて、海賊退治には泣く子も黙る武勇伝を持つ軍艦なのだ。ことしの1月、アラビア海で1万トン級の韓国船が海賊に拿捕された時、このChoi Youngが追跡を重ねて、最後には特殊部隊が急襲、海賊8人を射殺し、5人を逮捕したが、特殊部隊側の死傷者はゼロという武勲の持ち主だった。

船は動かせない、船員は誘拐できない、噂の駆逐艦がやってくるでは、海賊がHanjin Tianjinからすぐに逃げ出したのは当然か。護衛駆逐艦Choi Youngがやってきた時には、すでに海賊たちの姿は影も形もなかったとか。

韓国コンテナ船の船体には多少の傷が付けられたものの、運航には影響なし。船も船員も貨物も無事で被害ゼロの結果に終わった。やはり日頃の危機管理の訓練がなにより大事という教訓であろう。