

12年1～3月期以来の計上

アジアー欧州航路を中心とするコンテナ運賃市況の急落により、これまで高い

利益率を誇ってきた最大手マースクもついに赤字に転落した。

10日発表した15年通期業績は、売上高が前年比13.2%減の237億ドル、EB

の13億300万ドルだった。コンテナ輸送量が0.8%増の952万FEUにとどまる一方、需給ギャップ拡大でFEU当たりの平均運賃は13.2%低下して2209ドルとなった。マースクは昨年11月の1～9月業績発表段階で、通期最終利益予想を当初の22億ドルから16億ドルへと下方修正していた

質が24.8%減の1941ドルと急落している。第3四半期(7～9月)時点での最終利益はなお2億6400万ドルの黒字に留まっていたが、ここからも4億ドル以上悪化した格好となっている。マースクは環境悪化の対策として、既にサービスの休止や用船の返船などを実施。また昨年末には、全世

通して荷動き需要が低迷したことに加え、特に年後半から運賃水準が急落したこと
で赤字転落を余儀なくされた。通期業績ではなお13億ドルの最終利益を計上している
ものの、前年の23億ドルの黒字からは大幅な減益となる。マースクは16年の業績見通
しについても、「運賃下落により15年実績を大きく下回る見通し」としている。

平野ロジスティクス

「+7」日本上陸

今春にも運行開始



横浜港に到着した「+7」

平野ロジスティクスの新型トレーラー「+7」(プラスセブン)が8日深夜、横浜港に到着した。通関後、メンテナスを委託する整備工場に輸送。車検など各種手続きを経て、3月末の運行開始を目指している。

「+7」は、トレーラー(荷台)部分を2層構造とする、新タイプの超低床車両。荷台の上段部には96枚パレット4台もしくはLD3コンテナ8台を、下段部にはLD3コンテナ5台を搭載できる。LD3コンテナ換算で13台搭載可能で、従来の大型トラックに比

べて7台多い仕様となっている。車両製作会社はオランダ・ユトレヒトに本社を置くECK社。頑強さで知られるスウェーデン鉄を活用している。ヘッドはスウェーデンのスカニア製。オランダでフィッティング・テスト、走行テストなどを実施し、昨年12月31日にロッテルダム港でRORO船に搭載。今月8日に横浜港に到着した。

平野ロジスティクスは「+7」を成田ー羽田間の保税転送サービスを中心に投入する予定だ。増加が予想される、パセンジャー便のベリースペースを活用するサイズの貨物の横持ち輸送需要などに対応する。今後、利用空港でのフィッティング・テスト、関係者への説明なども実施し、3月末の運行開始を目指す。

既に導入している「+1」「+2」に新たに「+7」をラインナップに追加。1台でより多くのユニット・ロード・デバイス(ULD)を搭載することで、環境負荷低減、顧客のコスト低減などに貢献する。

スコ

CSCCの船隊・輸送

合併が決定している中国の2大国営海運会社、コスコ・グループ(中国遠洋運輸集団)とチャイナ・シツ

め、現在所属するスから即脱退するに不可能。スコは、従来の



あいさつす
口やちる副

茨城県工業団
推進協議会は9
内「茨城県産
ナール大阪
首都圏で事業を
業など87社から
出席した。

茨城県 広域

欧州航路や南米
て運賃市況が急
史上最低レベル
この結果として
が再び業績悪化
されている。こ
収益力を誇って
クも赤字を計上
で、現在のコン