

米国カリフォルニア州 核果類の出荷は遅いが品質は良い

FreshPlaza 2023年5月29日

カリフォルニア州の核果類の出荷シーズンは、約2週間遅れて始まった。キングスバーク果樹園のチャド・オールレッド氏は、「ケトルマンシティの一部の園地は、セントラルバレーの他の地域より収穫開始が約2週間早いので、今年は5月1日頃に開始した。例年なら、4月15日頃に開始しているところだ」と言い、したがって現在は収穫・梱包の3週目であり、セントラルバレーの他の地区のほとんどはまだ2週目にあると述べた。スケジュールの遅れは、春にあった降霜と降雨のためである。(以下「」はオールレッド氏の発言)

キングスバーク果樹園は現在、アンズ、黄肉のモモ、白肉のモモ、黄肉のネクタリン、白肉のネクタリン、白肉の平たいモモ(蟠桃)を収穫している。6月の第2週にスモモの収穫を開始する予定である。「今年は、モモとネクタリン、そしておそらくスモモも中程度の作柄である。アンズは霜の影響を受けたため、おそらく15～20%減収する。」

好調な季節のスタート 同氏は、出始めの果実は平均より少し量が少ないが、色、糖度、食味の特性は良好だと付け加えた。「風味に関しては、今まで経験した中で最高のスタートの一つとなった。通常、シーズン初めに糖度が高いと、その年はずっとそれが続く。」

非常に強い需要がその高い品質に込んでいる。「多くの品目の出荷が遅れているため、店舗にはあまり商品がない。そのため、需要は極端に高く、シーズンを通して高い水準が続くと予想している。」価格に関しては、昨年と比べ全体的に上昇しており、同氏はシーズンを通して好調を維持すると考えている。

執筆者: アストリッド・ヴァン・デン・ブローク

海運大手2社が太平洋航路から東京を除外

CONTAINER NEWS 2023年5月29日

日本発着の貨物量減少のもうひとつの現れとして、MSC社とマースク社の2M連合は、極東と米国西海岸を結ぶTP8サービスから東京を除外した。マースク社の顧客担当は、北米からアジアに向かう際の最初の寄港地である東京の除外は「効率的で信頼性の高いサービスを顧客に提供する」ことが目的だと述べた。

マースク社のエドモントン号(積載コンテナ数13,568TEU(20フィートコンテナ換算))は、現在オークランドを出発しており、東京を除外する最初の船として、6月12日に青島からTP8のアジア循環航路を開始する。このサービスは同社が運航する積載量10,100～13,500TEUの8隻の船が、青島、上海、寧波(以上中国)、釜山(韓国)、ロサンゼルス、オークランド(以上米国)に寄港して青島に戻り、8週間で航海を完了する。

アルファライナー社の5月23日のレポートによると、東京とカリフォルニアの間の今後の輸送は、シーランドアジア社の上海-日本サクラエクスプレスを接続に使い、上海で積み替えることになる。日本の荷主は太平洋西海岸に商品を運ぶために、中国または韓国での積み替えにますます依存せざるを得なくなっている。

日本の国土交通省は、コロナ禍前の2019年に、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の日本の主要コンテナ港に推定2万2千隻のコンテナ船が寄港したとしている。この数字は、2020年には約2万隻に、2021年には1万8千隻に減少した。2022年の数字はまだ公表されていないが、昨年も縮小が続いたと見られ、日本へのコンテナ船の寄港数は過去3年間で最も低い水準に減少したものと予想されている。

日本の製造業は1980年代半ばから衰退し、中国や東南アジアの新興国に取って代わられた。主要なコンテナ船運航会社は、中国と韓国への直接の寄港を維持しながら、貨物量が減少する日本の港を除外することが現実的であると判断した。

これは日本の荷主が積み替えのために1TEU当たり200～300米ドルを追加で支払わなければならない、さらに貨物が目的地に到着するまでに3～4日余分にかかることを意味する。

執筆者: マルティナ・リー アジア特派員

(訳注: 2022年12月21日付けの日本海事新聞によると、東京は今年1月からこのサービスに含まれていました。)