

南アフリカ 港湾問題に悩まされる果樹産業

EUROFRUIT 2023年12月5日

南アフリカ園芸生産者協会(Hortgro)の貿易・市場担当であるジャック・デュプリーズ氏は、長引く港湾問題に対する怒りとフラストレーションは沸点に達していると言う。(以下「」は同氏の発言)

同氏によると、実務レベルからブラヴィン・ゴードン大臣や大統領直属の国家物流危機委員会(NLCC)における多くの会議にもかかわらず、全国の港湾が依然として悲惨な状況に陥っている。

「怒りとフラストレーションは、すべてのセクターと産業において、特に生産者レベルで沸点に達している。トランスネット(同国の運輸公社)は多くの計画を提示したが、実行が不十分で、『少なすぎて、遅すぎる』のパターンだ。」

同氏のコメントは、出荷スケジュールに間に合わせるために南アフリカの輸出業者らが果実を長距離輸送することを余儀なくされたために出されたものである。

専用リーファー船への移行など、コンテナ船に代わる手段も模索されているが、それらのオプションはすべて、厳しい年月を過ごしてきた業界にとってコストがかかるものである。

デュプリーズ氏は生産者向けのニュースレターで、「トランスネットは借入金を返済することができないほど財政的に困窮しており、財務省は彼らを救済しないとしている」と説明した。

「噂によると、2024年2月にはキャッシュフローも底をつくらしい。もし彼らが2月末に借入金を払えなければ、我々は完全な大惨事に直面する。」

デュプリーズ氏は、落葉果実の出荷シーズンを救うための措置を講じるよう奮闘していると述べた。「しかし、それは大きく開いたひどい傷口に絆創膏を貼るようなものだ。」

一方同氏は、初めて民間部門の参加に門戸が開かれた - 「真夜中の1分前」(ぎりぎりのタイミング)ではあるが - と指摘した。

現在、多くの業界やセクターが物流危機委員会の下で、民間部門に資金を提供してその機材や専門知識を活用し、それに要した費用をトランスネットから回収するためのオプションや手段を模索している。

「しかし、彼らの財政状態を考えると、どうすればそれができるというのだろうか。底辺の労働者からトップマネジメントや設備に至るまで、多くの(すべての!)ことが変わらなければならない。」

「トランスネットが昨年掲げた計画と約束を念頭に実際に何が起こったかを見てみると、業界は悲観的であり、それらに対する我々の信頼はかなり枯渇している。我々が間違っていると彼らが証明してくれることを願っている。」

「現在、最も重要なことは、ゴムタイヤ付きガントリークレーン(RTG)の確保の可能性と運用能力である。7基の中古のRTGがロサンゼルスを出発しており、12月中旬に配備される予定である。これにより、コンテナターミナルの取り扱い能力が向上することが期待される。」

ケープタウン港の多目的ターミナルでは、昨年1台しかなかった移動式クレーンが3台利用でき、昨年よりも状況が良くなっている。また、運用される岸壁が今年の1つから2つに増えた。

「多目的ターミナルのパフォーマンスはそれほど悪くないが、比較的小型の船舶を対象としており、その取扱量はコンテナターミナルに比べてはるかに少ない。民間が運営するターミナル(FPT)は順調に稼働しているが、取扱量は限られている。」

執筆者: フレッド・メインチェス

(関連記事) 南部アフリカ 早生ブドウの出荷でナミビアの港を活用

EUROFRUIT 2023年12月5日

ナミビアのウォルビスベイ港は、南部アフリカの早生ブドウの輸出で重要な役割を果たしている

物流会社のゴークローバル社は、ケープタウン港の問題が続く中、南アフリカとナミビア(南アフリカの西隣)のブドウ生産者のために新しい解決法を見出した。

南アフリカの物流事業者ゴークローバル社は海運会社のMSCと共同で、ナミビアのウォルビスベイ港からナミビア産と南アフリカ産の早生のブドウを出荷する実験に成功した。

約70個のコンテナが同港で積み込まれ、来週には英国とEUに到着する予定である。

ゴークローバル社のディーレナ・エンゲルブレヒトCEOは、「MCS社は、ケープタウンの代わりにウォルビスベイを寄港スケジュールに含めることに同意した。同社の船が南アフリカ東海岸のングラ港に寄港するので、毎週2回積み込む機会が与えられた。ウォルビスベイでの最初の積み込みは非常にうまくいき、遅延はなかった」と述べている。(以下「」は同氏の発言)

ケープタウン港では昨シーズン、平均10日の遅延が発生した。「弊社は単純に、ブドウを遅滞なく市場に出すための新しい解決策を見つけ出す必要があった。」

ウォルビスベイ経由の運用は、ブドウをケープタウンに運んで出荷するよりも費用がかかった。

「ナミビア南部のアウセンケールから約1,600キロ離れており、南アフリカのオレンジ川流域から輸出する業者にとってはさらに遠い。東ケープ州へのコンテナの輸送にもコストがかかるが、良好な状態で到着できることを願っている。」

ナミビア南部とオレンジ川流域からは、コンテナは陸路でキートマンスフープとウイントフックを經由して西海岸のウォルビスベイ港に運ばれる。

「これらの最初の運行は滞りなく行われ、我々は皆満足している。当然のことながら、ケープタウン港のコンテナターミナルが適切に運営され、最も費用対効果の高い物流チェーンを実現して欲しいと考えている。」

核果類とブドウを運ぶ今シーズン最初の専用リーファー船も、ケープタウン港の民間運用(FPT)の岸壁で無事に積み込み、すでにヨーロッパに向けて出航している。

南アフリカ産の核果類やブドウを運ぶ専用リーファー定期船が、1月上旬から毎週運航する予定である。

業界は、ケープタウンのコンテナターミナルで起きている問題により、物流の変更を余儀なくされ、積み残しと遅延が発生している。

船会社は、スケジュールの遅延を避けるためにケープタウン港を迂回することが多くなっている。

南アフリカとナミビアの貿易交渉において、両国の農業大臣は協力を強化し、特にブドウ産業の役に立つようにウォルビスベイの利用を拡大することを決定した。

執筆者: フレッド・メインチェス