

Ports & Harbors 掲載文献の紹介

Open Forum 記事 2008 年 5 月号



発展を担う力

The power to take on expansion

概要

いくつかの発展途上国は施設改良競争で取り残されてきたが、他の国々は利益を得てきた。ヴァインセント・バレンタインが、最新の報告で発展のためのいくつかの道筋を提示する。

戦略的な協議により締結されたターミナルオペレータとの契約によって、港湾所有者はターミナルオペレータとの間でお互いに有利な状況を得ることができる。この状況の下で、港湾所有者は、顧客であるターミナルオペレータに固定費用でサービスの利用を保証する一方、将来投資ニーズを満たすことができる。

これは港湾物流のグローバル化に対する国連貿易開発会議(UNCTAD)の結論であった。ガーナで行われた4月のUNCTAD第12回総会の前ジュネーブ会議では、発展途上国のための機会と挑戦について検討が行われていた。この会議は、P&Hが印刷されている時に開催されており、結論に関するレポートは7月号に掲載されるであろう。

UNCTAD の報告は、急速に増加している世界的なコンテナ貿易及び、増大するコンテナ量と港湾のターミナルにおける従来よりも大型のコンテナ船を効率的に取り扱うことに関する特定の要件によって、世界的なコンテナターミナルオペレータの増加が促されたことを指摘した。

世界的なオペレータは、その知識、専門的技術、及び経済力によって、多くの発展途上国の港湾よりも優れている船会社と交渉するための力と武器を得たと、UNCTAD は見ている。ターミナルオペレータの非常に収益力のある活動は、発展途上国にも恩恵を与えている。発展途上国は、今日の複雑なコンテナ荷役作業に必要である最新の作業フローの導入に苦労している。

国際的なターミナルオペレータは、経営に必要な専門的な経営者や技術的知識をもっており、より効率的な港湾施設を建設、管理、維持するための初期投資や継続投資を行うことができる。より大型の船や増大する貨物量に対応するために、より長く、より喫水の深い岸壁を築造することによって、これらの港湾は規模の経済を実現することができる。

世界的なターミナルオペレータに対して、あるいは成功はしているがまだ一つの港のオペレータに対してでも、ターミナルのコンセッション(営業権)を付与することが、政府の取り得る唯一の可能性ではない。港湾やターミナルオペレータは、全国的な輸送システムを組み込んだサプライチェーンへの垂直的統合を考えたいのかもしれない。

前へ進む一つの方法は、トラックあるいは鉄道といった輸送業のオペレータと、ドライポートまでの特定の inland ルートに沿って専用のサービスを提供するターミナルオペレータを結びつけることである。一流のグローバルオペレータと組むことで、発展途上国における港湾は、以下の領域での知識と専門的技術の共有し利益を得ることができるかもしれない。

- ・管理と運営の技術
- ・基盤整備計画
- ・国際金融
- ・試験済みのコンピュータソフトウェアシステム
- ・港湾施設
- ・輸出入の刺激

いくつかの発展途上国は、特に重要な国際貿易ラインの近くにあるならば、地理的あるいは商業的に特に有利である。これらの国は、そのままトランシップ輸送を取り扱う候補地となりうるが、トランシップ輸送が不安定であるため、それらの持って生まれた利点を活用することが難しいと解るかもしれない。

トランシップビジネスは、海運業者がある港から他の港へ素早く乗り換えることが特に起こりやすく、これが起きると同じ国際貿易ルート上にあるいくつかのライバル施設の貨物量が大きく失われる。

既存のターミナルオペレータと港湾オペレータが連携すると、当該国の保安と環境、

全国陸上輸送システムを守るために必要な安全対策が可能となろう。これは、外国人投資家にとって魅力的な条件となる。

より多くの貨物量を取扱うことで港湾の効率と処理能力の改善を手助けできるので、我々はトランシップ業務の発展を奨励している。また、それは輸出入に対する助成にも役立つことができる。

2つの重要な課題が、トランシップ輸送の競争の中心である。1つは全面的な競争であり、コストを抑えることが強いビジネスとして報いられる。

2つ目は、港の混雑あるいはサービスの質である。激しい混雑は、競争相手へトランシップ貨物を取られるか取りやめになるという制裁を受ける。港湾においてかなりの雇用機会と国全体を潤す喉から手が出るほど欲しい所得を提供する輸出入貨物のニーズと、トランシップの顧客のニーズのバランスを取る必要がある。

トランシップ反対派の意見は、トランシップが気まぐれということである。オペレータは、港から港へ急激にトランシップ事業を移し変えることができる。貨物量も収入も確かでない時には、港は今後の投資計画を策定するのが難しい。港湾は、取扱貨物がトランシップのみに頼らないように注意しなければならない。

これは発展途上国にとって非常に難しい問題であるが、それは、顧客との交渉及び長期もしくは中期の契約へ取り込むことで解決しうる問題である。理想的な状況の下では、顧客は固定費用で信頼できるサービスを保証される一方、港湾所有者は彼らの投資ニーズを満足させることができる。

港湾投資には信頼に基づく賭が必要であるが、この不確実性のいくつかは、定期的な対話を通じて港湾の顧客のニーズをより良く理解することによって、緩和することができる。

我々は、港湾物流の発展を援助するために、外国の会社を取り込もうと考えている国に対して、特に多国籍企業の懸念について、アドバイスを行う。

港湾を民営化するような政府も直面する重要な問題は、自らが規制しサービスを提供していた以前の役割から、民間オペレータが提供する活動を独立した立場で規制する機関としての新しい役割へと変えることである。以前のような活動の管理が陰で復活したり、また過度の規制が行われないように注意する必要がある。

政府によっては、港湾の料金を定めて、それと最小取扱量を関係付けるところもあった。この方針は顧客を保護することを意図したものであるが、既に収入は得ており時間外労働はコストがかかるだけなので、港湾オペレータが貨物輸送を拒否したケースがでてきている。最小取扱量の契約条件以外に採るべき奨励策が無ければ、貨物輸送量は確実に最小量となる。

多くのアフリカの国は、国際的な輸送ネットワークへの接続が最悪であり、輸入価格に占める国際的な運搬コストの比率が高くなっている。比率は、1990年から2005年の間に9.4%から10%に増加した。

他方で、多くのアジアの国(多数の民間運営のターミナルを持っている国)は、国際

的な輸送ネットワークとの接続が最高で、輸入価格に占める国際的な運搬コストの比率が同期間に9%以上から6%以下まで着実に下落した。

そこでUNCTADは、発展途上国が自分たちの港湾施設をアップグレードさせて、世界的な輸送ネットワークへの接続を良くするのを援助するため、未公開株式の導入を支援している。直通港またはトランシップ港における近代的な施設の不足は、多くの発展途上国において貿易の重要な障害となっている。PH

ヴィンセント・バレンタインは、UNCTADのトレードロジスティクス事業部の経済問題アドバイザーである。

より詳細な情報：www.unctad.org

(抄訳者：四国地方整備局高知河川国道事務所計画課 西尾 裕二)

(校閲：五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)