

World Watching 68

ワールド・ウォッチング

エジプトの経済改革と 港湾の民営化



藪中 克一

在エジプト日本国大使館一等書記官

エジプト政府が国内の二つの港湾で取り組んでいる港湾運営の民営化について、エジプト政府の経済改革に対する取り組みと合わせて報告する。



エジプトを取り巻く国際物流の動向

ヨーロッパとアジアを結ぶ海上交通の要衝、スエズ運河。通航量は近年伸びており、2004年の通航船舶数は16,850隻（対前年比7.6%増）、通航トン数は62万1千トン（同13.1%増）で過去最高を記録した。2005年も増加傾向が続いている。

通航量増加の主な要因について、スエズ運河は、第一に鉄鉱石、石炭等のバルク輸送量が増加していること、第二にバルク船傭船料の高騰に伴い、喜望峰経由に比べ航行距離の短いスエズ運河経由の方が、通航料を考慮しても経済的となっていることを挙げている。そして、これら二つはいずれも中国経済の急成長に起因している。

今後もこの傾向が続くと判断したスエズ運河は、2005年2月、1995年から据え置かれていた通航料率を一律3%値上げした。

中国経済は、スエズ運河だけでなくエジプト経済全体にも影響を与えている。近年、エネルギー・鉱物資源と新たなビジネス市場を求めてアフリカへの進出が著しい中国は、スエズ運河に近いという好立地に加え、フリーゾーンが整備されており、人件費が安いというエジプトの利点に着目し、次々と企業を進出させている。

同時に政府レベルでも、経済関係の要人が往来するなど、積極的な外交を展開しており、欧米でも日本でもない新たなパートナーとして、中国の



存在感は確実に高まっている。

市内の商店や路上には、中国製の電化製品、日用品、玩具などが溢れている。少し変わったものでは、土産物屋のスフィンクスの柄のトランプやモスク（礼拝所）を模した目覚まし時計、さらにはラマダン（断食月）に街を飾るラマダン・ランプまでも一部中国製のものがあるという。



スエズ運河地域の二つの民営化港湾

エジプト政府は、スエズ運河周辺地域に近年、相次いで2つの港湾を開港した。

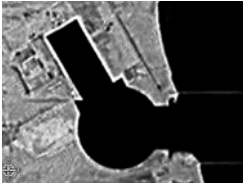
2002年10月に開港したアイン・ソフナ港は、カイロから南東に約130kmの紅海沿岸に位置する。

同港の運営のため、ソフナ港開発会社（SPDC）が設立され、25年のBOT契約が結ばれた。なお、同社の最大出資者であるエジプト・コンテナ・ハンドリング会社（ECHCO）は、地元ゼネコン大手のオラスコム建設とヨルダン人資産家の合併会社である。

同港の建設にあたり、エジプト政府は、港湾施設（航路、防波堤、岸壁）交通施設（鉄道、道路）公益施設（上下水道、電力等）等の整備に外貨170.8百万米ドル、内貨45百万ポンドを投入。一方のSPDCは荷役機械、ターミナルビル、倉庫・保管施設等を整備した。

現在、第1期事業として17mの多目的埠頭が供用されており、隣接してフリー・ゾーンが整備されている。今後、需要に応じて順次拡張される予定である。

なお、本プロジェクトは、1984年から1988年にかけてJICAが実施した開発調査「スエズ湾臨海部開発計画」がベースとなっている。その後若干の変更を経て、1998年、エジプト政府によりメガ・



アイン・ソフナ港



東ポート・サイド港
(右上手に見える)



スエズ運河

プロジェクト「スエズ湾北西部開発」として認められたのである。

2004年10月に開港した東ポート・サイド港は、エジプト政府のメガ・プロジェクト「東ポート・サイド・プロジェクト」の一環として、ポート・サイド港のスエズ運河を挟んで東側（シナイ半島側）に建設されたエジプト第2のBOT方式の港湾である。

同港の運営のため、スエズ運河コンテナ・ターミナル（SCCT）が設立され、30年のBOT契約（5年の延長オプション有り）が結ばれた。なお、同社の最大出資者であるエジプト国際コンテナ・ターミナルは、オランダのヨーロッパ・コンテナ・ターミナルズとデンマークのAPMターミナルズの2大港湾オペレーターによる合併会社である。

同港の建設にあたり、エジプト政府は、港湾施設、交通施設、公益施設を整備。一方のSCCTは、ターミナル施設、荷役機械、ターミナル構内の交通・公益施設の整備を行った。

APMターミナルズのグループ企業であるマースク・シーランドは、同港開港後、イタリアのジオイア・タウロ港から多くのトランシップ貨物の取扱いをシフトするなど、東地中海に現れた新たなトランシップ港湾はその勢いを伸ばしつつある。



エジプト政府による経済改革の取り組み

エジプトの港湾は、従来、国が管理し、国営企業が運営を行ってきた。スエズ運河を通過する船舶の一部は、ポート・サイド港、ダミエッタ港、アレキサンドリア港等に寄港していたが、それ以外の多くは単にエジプトを素通りするのみであった。政府が港湾運営への民間参加に取り組んだ結果、新たなビジネス・チャンスの場が生まれたのだが、

ここに辿り着くまでには多くの苦難があった。

両プロジェクトが計画されていた1990年代後半は、テロ事件による観光収入の減少、失業率の増大、財政赤字等の問題に悩まされていた時期である。経済活性化のためには、社会基盤の整備が必要不可欠であるが、支出の大半を食料品等の補助金や公務員給与支払いが占める政府の財政状況では、新たなプロジェクトに資金を回すことはできなかった。

このような状況を打開するため、この時期、電力・運輸・上下水道など多くの分野においてBOT方式の導入が検討された。しかし、これらはエジプト政府にとって初めての試みであり、投資に対するリスク分担やインセンティブに対する詰めが不十分なまま、応募する企業がなかったり、あるいは契約交渉まで進んでも最終合意まで辿り着かないなど、多くの失敗を積み重ねてきた。結果、BOT方式によるプロジェクトが成功した事例は、現在までに港湾2件、空港1件のみである。

2004年7月に発足したナジフ内閣は、経済改革をスローガンに、関税率引き下げや規制緩和など国内投資環境の改善のため思い切った施策を進めている。

特に関税改革については、関税率の引き下げに加え、料率表の簡素化及び税関職員の訓練プログラムにより、手続き時間の短縮を実現した。

アイン・ソフナ港、東ポート・サイド港、そして2004年12月に完了したダミエッタ港の各モデル港では、これまで数週間かかっていた関税手続きが4～6日に短縮した。エジプト関税庁によると、今後はポート・サイド港、アレキサンドリア港へと対象を拡げる予定である。



おわりに

エジプト政府は、引き続き民間企業の投資誘致に積極的であり、今後も民間運営による港湾ターミナルが増えるものと思われる。

一方、これまでの事例は主にトランシップ需要に対応したものであり、背後地であるカイロ大都市圏との輸送においては、いまだに安全性、確実性、迅速性において問題が残されている。

JICAは、開発調査「東地中海地域海陸一貫物流システム調査」を2006年度から実施予定であり、エジプトの港湾輸送及び背後圏の輸送について整合性の取れたマスター・プランを策定し、いくつかのフィージビリティ・スタディを実施することとしており、これらの中で諸問題を解決していく予定である。