

World Watching 237

ワールド・ウォッチング



ミャンマー ティラワ港 バルク専用ターミナル IBTTの始動



岡田 慎平

International Bulk Terminal Thilawa
Corporate Planning Manager /
Sales and Marketing Head



はじめに

2019年5月6日、ティラワ港のInternational Bulk Terminal Thilawa (IBTT、以下、当社) にミャンマーで初めてとなるバラ小麦船が着岸した。当社は、2017年12月にLluvia社 (キャピタルダイヤモンドスターグループ (以下、CDSG) と三菱商事株式会社 (以下、三菱商事) との合弁食品事業会社) と株式会社上組 (以下、上組) の合弁バルクターミナル事業会社として設立され、その後2019年に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構 (以下、JOIN) の参画も得た。ミャンマー港湾公社とのBOT契約に基づき、2064年までのティラワ港30・31区画の一部の土地使用権を有し、ミャンマー投資委員会の承認を条件とした10年間延長も2回実施可能である。日本工営株式会社の施工管理の下、五洋建設株式会社が建設し2019年4月末に計画通り完工、2019年5月に稼働開始に至った。



グランドオープン式典

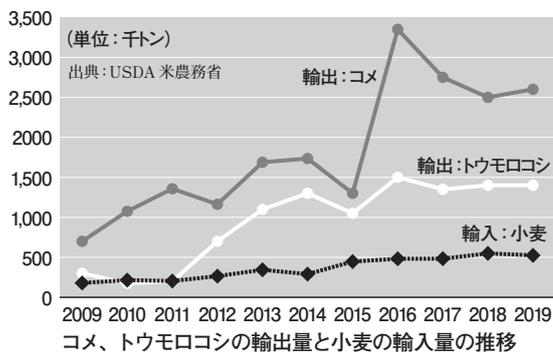


IBTTの全景



ミャンマーのバルク貨物輸出入形態

ミャンマーでは、2011年の民政移管以前は海外からの投資がほぼなく港湾地域を含めインフラ開発が進んでおらず、且つ、輸出入の需要量自体も小さいことから、他国ではバルク船で輸出入されることが一般的である穀物等貨物がコンテナで輸出入されていた。一方で、民政移管後は外国投資が飛躍的に伸びインフラ開発が進み、また、経済成長に伴って小麦粉製品 (パン、菓子、麺) や食肉製品需要増加に伴う飼料、建築資材などの需要が増加している。従い、製粉事業者等の取扱量も大口化しており、輸出入に際してもコンテナではなくバルク船によるニーズが高まると想定される。今後バルク船での輸入ニーズが高まっていく貨物として、小麦、大豆粕を始めとする飼料原料、尿素、スラグ、セメントクリンカ、鉄骨/鉄板、石炭が挙げられる。また、ミャンマーでは豆類、コメ、トウモロコシ等の輸出も盛んであるがこれらもバルク船での輸出に切り替わることも想定される。



輸出	
トウモロコシ	中国、インド、東南アジア諸国
コメ	中国、インド、欧州、アフリカ
輸入	
小麦	豪州、米国、ロシア、ウクライナ、モルドバ
大豆粕	米国、南米、中国、インド
尿素	UAE、中国、マレーシア
スラグ	日本
セメントクリンカ	マレーシア

主な輸出入品目と相手先の国・地域



IBTT概要

当社は、ミャンマーにおける輸出入のバルク船へのシフトによる大量輸送化・物流コスト削減を通じてミャンマー製造業、延いてはミャンマー経済の発展に貢献するとの狙いの下、バルク専用ターミナルを開発、年間100万トン以上の取扱を目指す。棧橋は水深11m、長さ230mで6万DWT船舶を対象とし、さらに100mの延長と棧橋内側への舳着岸が拡張可能な設計とした(しかし、現在は河川口の浅瀬を理由に受入可能な本船水深は9mに制限される)。また、現時点では自社でクレーンを保有せず本船クレーンによる荷役としているが、将来的には自社保有することで荷役能力を上げることも見据える。加えて、液体貨物の取り扱いも視野にパイプを通すためのホールと配管通路も確保している。内陸においては、サイロ(合計4万トン)と飼料原料保管用平倉庫(2万トン)を保有、これらも需要成長に合わせて3倍以上に拡張していくことが可能である。ダンプトラックを始めとした必要荷役機器を揃え、顧客からの急な依頼やアクシデントに対応出来る体制を整えている。尚、IBTTは30・31区画(合計約250,000m²)の内、80,000m²のみを使用しており、残り170,000m²の後背地はCDSGが土地使用権を有しておりバルクターミナルと親和性のある事業の開発が期待される。例えば、製粉工場、配合飼料工場、搾油・精製・ボトリング工場、製糖工場、精米工場、コーンエレベーター、製鉄／加工工場、肥料工場、セメント工場等々が候補である。



ティラワ港概要と30・31区画の位置



稼働開始から半年間経過しての現状

2019年12月末時点で合計8隻の小麦・スラグ・尿素のバルク船を受入れており今後も取扱量が着実に増えていくと期待している。一方で、ばら積み貨物の取り扱いに慣れた需要家は少なく、インフラ整備も十分でなく、バルク船へのシフトは発展途上にある。例えば、国内でダンプトラックによるばら積み貨物の輸送は皆無でコンテナによるトレーラー輸送が主流であったことから、ダンプトラック受入には需要家の工場等での設備投資が必要である。民政移管後に経済成長が加速



バルク船の着岸状況



荷役の様子

化したといえども、設備投資には慎重な姿勢の需要家が多い。当社としては、大口需要家を中心に回り、ターミナル隣接のサイロ／平倉庫の活用方法を物流コスト削減・オペレーション省力化などのメリットも合わせて丁寧に説明し、その導入を総合的にサポートしながらバルク船へのシフトに取り組んでいる。一方で、道路・河川岸壁整備や・浚渫などのインフラ開発や法整備など当社だけでは対応出来ない課題も多々存在し、多くの社外関係者のお力も借りながら課題解決に取り組んでいるところである。



さいごに

今後もバルク船へのシフトに向けて、当社として、顧客ニーズや環境変化に最大限対応して参る所存である。また、当社は、施工会社等取引先や株主始め多くの日系ステークホルダーの支援も頂戴しているが、現在約40名の従業員の大宗はミャンマー人であり、親会社Lluvia始めミャンマー企業・行政関係者等と緊密に連携しながら日々事業推進に取り組んでいる。三菱商事から派遣されている小職としては、上組・JOIN並びにその派遣者とも連携して、当社及びスタッフに、当社理念や日本基準の品質等を日々浸透させることに取り組んでおり、これを後世に繋いで貰い当社設立の狙いに少しでも役に立てればとの思いで業務に当たっている。実際に、彼らの見本となり、指導し、牽引していかなければならない日々は大変ではあるが、やりがい大きい。本事業の成功が従業員等ステークホルダー含めミャンマーと日本の末長い友好関係に繋がれば幸いである。