

World Watching 61

ワールド・ウォッチング



中崎 剛

アジア開発銀行南アジア局
(国土交通省より派遣)

競争力強化に取り組む チッタゴン港

アジア開発銀行（ADB）が推進しているバングラデシュのチッタゴン港貿易促進プロジェクトを中心に、同港の競争力強化に向けた取り組みについて紹介する。

好調なバングラデシュ経済

チッタゴンは首都ダッカから東へ約300kmに位置し、ダッカに次ぐ370万人の人口を有する商都である。16・17世紀のポルトガル統治時代には港湾都市として栄えた。その後、英国統治の時代にはカルカッタにその座を奪われたが、現在はバングラデシュの貿易の80%を担う最も重要な港である。チッタゴンの街は、ダッカと比べ、貿易関連業、小売業等の商業機能が充実しており、バンコクからも直行便が就航する等国際的な商業都市である。

バングラデシュの経済は非常に好調で、過去5年間は経済成長率が常に5%を上回っており、特に、繊維製品の欧米等への輸出と繊維製品の原材料及び各種製品の輸入が急増している。ダッカの街中では、繊維工場が夜遅くまで操業している様子から、この産業の好調さを実感することができる。また、途上国からの繊維製品の輸入を制約していたMulti Fiber Arrangementの廃止も相まって、今後も、その貿易量の増加は加速する可能性が高い。

チッタゴン港の課題

河川港であるチッタゴン港は常に土砂堆積に

悩まされており、喫水が9m程度しか確保できないことから、現状ではフィーダー航路のみが就航している。しかしながら、コンテナ取扱量の過去10年間の年平均伸び率は15%を超え、2003年には60万TEUに達しており、2012年頃までには100万TEUを突破すると予測されている。

一方、荷役効率は非常に低く、在来バースも含めた1バースの取扱いは、1日で180TEU程度に留まっている。この非効率なオペレーションには、コンピューター化されていないコンテナのヤード内のハンドリングと積付け、狭隘なコンテナヤード及びCFS、さらに長時間を要する通関等複雑な要因が絡んでいる。チッタゴン港湾公社が同港内において建設中のNMCT（New Mooring Container Terminal）は、民間主導で運営される予定であることから、ガントリークレーンの導入も決まっている港湾公社のコンテナターミナルの効率化は待たないである。

一方、同港の通関についても、一部を除き全て書類ベースで行われていること、デバニングが港湾内のみでしか許されていないこと、一つの通関に48個もの税関職員の許可が必要であること等が、コンテナの港湾内の滞留時間の長期化及びターミナルの狭隘化、さらには不正の原因となっていると考えられており、改革は急務である。

ADBの協力による運営改善プロジェクト

ADBは2004年11月にチッタゴン港の以下のプロジェクトに対し約40億円の融資を承認した

(詳細はwww.adb.orgのProjects/Project Reportsで参照可能)。

(1) チッタゴン港湾公社

- ①コンテナターミナルのコンピューター化及び管理情報システムの高度化を港湾公社職員のトレーニング、税関との連携を含め実施。
- ②チッタゴン港内外の交通円滑化のための道路、橋梁等の整備。
- ③MARPOL条約で求められる廃棄物の回収、処理に係わる施設の整備。

(2) チッタゴン税関

- ①通関システムのマニフェスト部分(通関貨物の識別に必要)の運用開始のためのコンサルティング及びワークステーションの設置。
- ②コンテナの通関効率化及び保安向上のためのX線検査装置の設置。

(3) 道路・高速道路局

- ①ターミナル関連車両専用のアクセス道路(1.7km)の建設。

本プロジェクトの特筆すべき点は、港湾当局のみならず、税関や道路部局との連携により、道路整備によるボトルネック解消(ハード整備)と、電子データの共有によるコンテナヤードと通関の効率化(ソフト改善)が併せて行われるところにある。

チッタゴンの現在の通関システムでは、貨物に関するデータ入力の一部を税関の端末で行うことが可能となっているが、船社及び通関業者の保有している電子マニフェストが港湾公社及び税関にオンラインで伝達されないため、各コンテナがいつ入港し何処に保管されているか、どのコンテナの検査をするべきか、どのコンテナが通関手続きを終了しているか等、通関に必要な基本的情報が個別に提出される書類に基づき、手作業によって集約、処理されているのが実情である。本事業により、コンテナ貨物の属性、保管場所、検査及び通関の処理状況等が電子マニフェストに基づき正確に一括処理することが可能となる。さらに、X線検査装置による実物検査の省力化も同時に図られることから、通関時間の短縮、密輸の効率的な防止、関税収入の増加、不正の抑制等が期待される。中でも、通関時間の短縮はコンテナヤードが狭隘な河川港においてはコンテナ取扱い能力の向上に直結するため、港湾当局と税関の双方にとって重要な指標である。



チッタゴン港における船載クレーンによる荷役



チッタゴン港内におけるデバンニング



関係者の連携が成否の鍵

本事業の相乗効果を上げるためには、関係部局、特にこれまで対峙的な関係になりがちであった、港湾当局と税関当局との協力体制の強化が鍵となる。これまでに、港湾当局、税関当局及びADBが共同で、港湾の効率改善のための総合的な実施計画を作成しており、その実現のための共同委員会も設置される予定である。さらに、港湾利用者からの要望を集約するシステムも併せて強化されるため、経済界からの、物流サービスの向上が途上国間の競争に欠かせないという危機意識が直接、港湾、税関当局に伝わることとなる。一方で、これらのプロジェクト推進主体が港湾内の労働組合と2万人以上の港湾関連労働者との協調関係を維持することも重要であるため、本プロジェクトとではセミナー等を通じて、プロジェクトの形成段階から労働組合等との連携を図っている。

これら関係者間の協力体制を港湾利用者の視点で、遅滞なくコーディネートすることができれば、本プロジェクトをチッタゴン港のみならず地域経済、更には同国全体の競争力強化に繋げることができるであろう。