

World Watching 63

ワールド・ウォッチング



惟住 智昭

在カンボジア日本大使館二等書記官

カンボジアの竜は 飛翔するか シハヌークビル港

はじめに

本年5月1日、シハヌークビル港において2つの式典が執り行われた。コンテナターミナルの第1期工事の竣工式典及び2期工事となる160m延伸工事の起工式典である。いずれも我が国の有償資金協力に基づき実施されるものである。本式典の挨拶の中でフン・セン首相は、シハヌークビル港から首都プノンペンを経由してラオスに至るルートを竜に例え、この竜を飛翔させることが、即ちカンボジアの経済発展に必要不可欠とした。この竜の頭部に当たる部分がシハヌークビル港である。

成長するカンボジア経済を支える シハヌークビル港

かつてアンコールワットに象徴される偉大な文明を築いた栄光あるカンボジアであるが、近代の道のは決して平坦なものではない。フランス植民地支配や独立達成後も続いた内戦や虐殺により、カンボジアのインフラ、人材、制度は大きく破壊された。真に政情が安定したのは、ポル・ポトの死亡及び総選挙が実施された1998年以降である。この後、社会情勢は比較的安定を保ち、経済成長率も7%前後で推移する等、順調な復興を遂げてきた。近年ではASEANやWTOへの加盟を果たす等、復興から発展の段階へと離陸しつつある。

この好調な経済を支えているのが縫製産業であり、全輸出額の約8割を占めている。他方、

国内に資源が乏しく、産業も生育していない当地では、日用品をはじめ、石油製品やセメント等、多くの物品を輸入に頼っており、輸入と輸出の比率は10対1である。シハヌークビル港では、その貿易貨物の約6割を取り扱っている。

2004年のシハヌークビル港の取扱貨物量は約150万トン、コンテナ貨物は21.4万TEUであった。シハヌークビル港のコンテナターミナルの整備は、1996年にJICAが実施した開発調査に基づき、内戦後初の円借款事業として延長240mの岸壁を有するコンテナターミナルの整備が進められてきた。その間、好調な経済成長を背景にコンテナ貨物は予測を上回るペースで増加を続け、240m岸壁が完成するころには、既に同岸壁のみでは取扱容量が不足する程となっていた。このため、我が国は、コンテナバースの160m延伸及び荷役機械の導入等を内容とする、内戦終結後2度目となる円借款の供与を決定した。この第2期工事が完成すると、延長400mのコンテナバース及びガントリークレーンをはじめとする荷役機械等、コンテナターミナルとして遜色のない規模・施設を有することとなる。

今後はソフト面の競争力強化が課題

これまで順調に貨物取扱量を伸ばしていたシハヌークビル港であるが、今後の見通しは予断を許さない。インフラ、特に道路の整備は、近隣のタイ及びベトナムとの間の陸上輸送を可能とした。また、民間事業者の運営する港湾も出現している。これに伴い、セメント等一部貨物の輸入が陸路、または、民間事業者の港湾へとシフトし、シハヌ

ークビルの2004年のセメント取扱量は前年の半分以下にまで落込んでおり、本年に入ってもその傾向は続いている。他方、コンテナ貨物に関しては現在のところそれらの影響は見られないが、将来は予断を許さない。

前述したとおり、現在のカンボジア経済を支える主要産業は縫製産業であり、その主な輸出先は米国及び欧州である。縫製工場の多くはプノンペン周辺に集積しているが、最大の輸出先となる米国との貿易を考えた場合、このプノンペンとシハヌークビル港間とプノンペンとホーチミンの間の距離は、あまり変わらない。今後のプノンペン・ホーチミン間の道路整備の進展や両国間の通関手続きが簡素化されると、これまでシハヌークビル港で取り扱われていた米国向け貨物が、プノンペン港経由または、陸路を経由してホーチミン港で取り扱われる可能性も否定できない。シハヌークビル港に対する第2期円借款が決定された同時期に、ホーチミンのカイメップ・チーバイ港の円借款の供与も同時に発表されたが、同港はシハヌークビル港にとって厳しい競争相手となることが想定され、シハヌークビル港をハード、ソフトの両面で魅力ある港湾とする努力が必要である。これは、港湾のみならず、税関等、貿易に関わる全ての機関での取り組みが必要である。

ソフト面、特に貿易手続き及び費用の改善は大きな課題である。これに関しては、港湾のみではなく税関等も関わってくるのであるが、カンボジアにおいては、貿易手続きにおいてCIQの他にカムコントロールという商業省が行っている輸出品の品質検査手続きが必要であり、提出書類等、その手続きの多くが税関手続きと重複しており、効率性の障害となっている。また、世銀の支援により通関手続きの電算化や我が国の支援による税関の人材育成が行われており、税関の効率化、能力向上が図られている。他方、港湾手続きに関しても、港湾庁の他に関連機関が存在しており、これらの業務の調整が、今後の港湾サービスの向上のために必要である。このため、本年6月より港湾管理運営指導を行うためのJICA専門家として国土交通省より角野 隆氏が派遣されており、今後は、同専門家の指導により、シハヌークビル港の管理運営の効率化や税関手続きとの調整等、ソフト面における同港の競争力の強化を図っていくことが期待されている。



完成した円借款第1期工事

成長回廊構想

首都プノンペンからシハヌークビル港に至る地域、ちょうど竜の頭部から胴体に当たる部分を今後のカンボジア経済の成長を促す回廊と位置づけ、外国投資及び産業誘致に向けた取り組みが進められている。この取り組みの一環として、シハヌークビル港の近隣に輸出振興特別区（EPZ）を設立する構想がある。この構想はEPZ区域内においては企業に税制面等での優遇を与えることにより、外国からの投資を期待したものである。天然資源が乏しく、国民1人あたりのGDPが300ドルに満たない当地においては、外国投資の誘致が今後の経済発展に不可欠であり、本構想の実現に期待したい。EPZ構想は、シハヌークビル港の競争力強化に関しても無縁ではない。現在、同港には約千人の職員が従事しており、同地区の雇用の場ともなっている。今後、電算化等、コンテナターミナルの効率化が進めば、職員の合理化も必要になってくるであろう。現在シハヌークビル港湾庁は、港湾庁の所有の土地をEPZ用地として確保しているが、EPZの運営等に職員を振り分けることで、雇用を確保しつつ、港湾の効率化を図ることも可能となる。

最後に

国内の資源や産業の乏しい当地においては、外国投資の誘致が今後の経済発展には欠かせないが、和平達成後10年程度しか経っていない当地においては、インフラはもとより制度面においても、投資誘致に十分であるとは言い難い。シハヌークビル港に導かれ、カンボジアの竜が離陸・飛翔するためには、ODAベースの協力のみならず、民間投資をいかに誘致出来るかが大きな鍵を握る。