

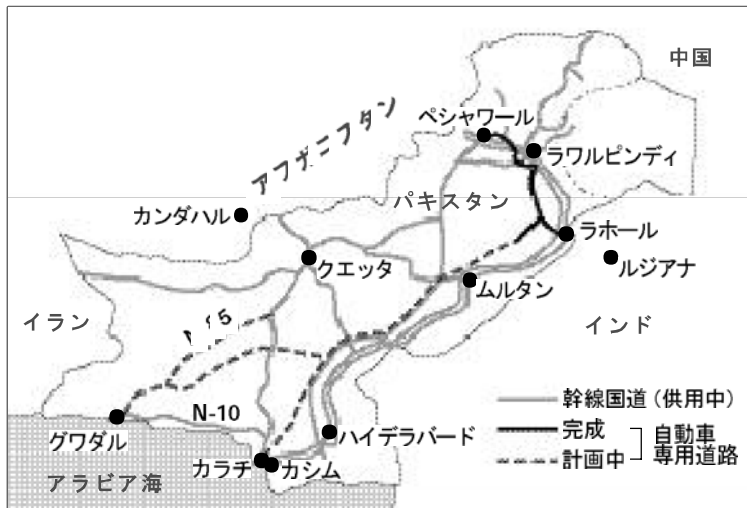
World Watching 85

ワールド・ウォッチング

パキスタン 埠頭民営化で 急増するコンテナ貨物と 輸送回廊整備



赤塚 雄三
東洋大学名誉教授



パキスタン幹線道路網

埠頭民営化の現状

パキスタンに関しては、アルカーイダ残党の蠢動とか大統領暗殺未遂と言った暗いニュースに惑わされ勝ちであるが、近年のパキスタン経済の急速な成長も注目に値する。パキスタン政府の国家開発戦略は輸出振興、工業化・多様化推進、外資導入、などを挙げ、特に海外投資家誘致を積極的に進め、運輸交通インフラへの大型投資を奨励している。貿易振興と輸出入貨物増大と言った国家開発戦略を受けて、歴史の古い同国の玄関港としてのカラチ港とその東方50kmに1980年に開港したカシム港は埠頭運営を民間に開放し、新たな民営埠頭建設も認めて、外資参加型民営コンテナターミナルを実現している。

最初の民営化は、カシム港のQasim International Container Terminal (QICT) で、既存埠頭に隣接した地区にBOOベースで3パース建設し、1997年に操業を開始した。QICTは国際的な埠頭会社“P&O Ports”が中心となり、英国やクエートの投資会社や地元資本の参加を求めて形成したコンソーシアムで、P&Oの国際的なネットワークを利用して集荷し、ターミナルの管理運営を一元的に行っている。操業開始後、コンテナ貨物は着実に増加し、2005～06年には59万TEUに達し、ターミナルは略飽和状態となっている。カシム港が保有する広大な臨港地区・経済特区には、外資輸出型産業も立地し、原材料輸入・製品輸出が港湾貨物の増大に貢献している。

カラチ港の民営化は若干遅れ、東埠頭に立地したPakistan International Container Terminal (PI

CT)が2002年8月に操業開始した。PICTは地元運送業界が中心となり、OPEC国際開発基金や世界銀行グループ国際金融公社等の融資を受けて発足した。既存の東埠頭は一般雑貨埠頭で、エプロンは狭く、コンテナ荷役には不适当であった。そこで、在来の鉄道側線、上屋や倉庫群等も撤去して、コンテナヤードに改造し、操業開始した。コンテナ貨物は当初の15万TEU台から、2004年の30万TEU台へと急増し、その後も着実に伸びている。既存鉄道マーシャリング・ヤードのコンテナヤードへの改造によって、取扱能力は45万TEU台に増加する予定である。

カラチ港西埠頭のKarachi International Container Terminal (KICT)は、PICTに先んじて操業を開始し、2003年には36万TEUの実績を挙げている。KICTはHutchison Port Holdings (HPH)のパキスタン法人で、QICTと同様にHPHの国際的なネットワークを積極的に活用してコンテナ貨物の増大を図っている。KICTの特徴の一つは、カラチ税関と共同開発した自動通関システムの下で、ターミナル地区の検問所は廃止され、コンテナ・トラックの入構・出構は自由である。結果として、コンテナ・トラックの構内待ち時間は著しく軽減され、ターミナルの運用効率向上に貢献している。

コンテナ・ターミナル拡張計画

QICT、PICT、KICTのいずれも、民営化がコンテナ貨物の急増に繋がり、更に、カラチ港では

PICTとKICTの競争が港湾サービス向上を促している。いずれのコンテナターミナルも、急増するコンテナ貨物量は現有施設の収容限界に近く、出入港航路や埠頭前面の水深を現状の11~12mから15~16mに増深して、大型船舶の入港を可能にすると共に、新規コンテナターミナルを追加建設する強化・拡張を計画している。右にPICTの増設計画を示した。

政府は、上記のカシム港とカラチ港のコンテナターミナルの強化・拡張計画に加えて、カラチ港の西方凡そ460kmの

イラン国境に近い、グワダルに新たなコンテナターミナルを建設した。この港湾建設は中国の全面的な経済技術協力の下で2005年に完成し、既に操業を開始している。グワダル港はバルチスタン州の臨海部にあり、カラチからグワダルに至る国道10号線は幹線国道として整備され、その延長上にはアラビア海に面したイランの臨海部が展開している。また、バルチスタン州都クエッタとは国道85号線で結ばれ、その西北方200kmにはアフガニスタン第二の都市カンダハルが所在する。グワダル港コンテナターミナルの建設は、直接的にはこれらの地域に対する背後圏の拡大を意図している。人口が少なく資源も乏しい辺境における大型港湾投資は、資源大国ではあるが海港を持たない中央アジア諸国に対してアフガニスタン経由の最短ルートを提供する。また、パキスタンを南北に縦断し、ヒマラヤ山間部を經由して中国・新疆ウイグル自治区に至るルート開発も進行中の模様である。

東西南北輸送回廊整備

政府の輸出振興、工業化・多様化の推進、インフラ部門への外資導入と言った国家開発戦略に基づいたコンテナターミナルの外資参加型民営化は画期的な成果を収め、コンテナ貨物は現有施設の限界に近づく程度にまで急成長している。港湾貨物の増加は当然の事ながら、港湾と背後圏間の陸上輸送の増加を意味する。政府は、“国家貿易回廊整備計画(National Trade Corridor Improvement Program)”を策定して、港湾・鉄道・道路インフラの近代化に20億米ドル相当の予算を計上した。更に“貿易輸送円滑化プロジェクト(Trade and Transport Facilitation Project)”を立ち上げて、貿易や物流の阻害要因を究明し、阻害要因の排除と基幹インフラの改良・整備を推進している。一



カラチ港大水深コンテナ埠頭建設計画 (PICT提供)

方、カシム港とカラチ港に物流サービス拠点を築いたP&OグループやHPHグループは、いずれもサービス網の拡張を目指し、隣国のイランやアフガニスタンに止まらず、海港を持たない中央アジア諸国、自国の海港から数千kmも離れた中国・新疆ウイグル自治区等への物流サービス網の展開も企図している。こうしたパキスタン港湾を起点とする物流サービスの展開は、東西南北回廊整備を加速する要因となっている。

東西南北輸送回廊整備は国家開発戦略の一環を構成し、カラチからハイデラバード、ラホール、ラワルピンディ、を経てペシャワールに至る南北回廊は、パキスタン経済を支える幹線道路である。ラホールはパキスタン・パンジャビ州の州都でインド国境に近く、インド・パンジャビ州のルジアナ(インド側輸送回廊の西北端)とは指呼の距離にあり、ルジアナと共にアジア・ハイウェイやアジア大陸横断鉄道の経由地でもある。パキスタンのラホール、ペシャワール、アフガニスタンのカブールを經由して中央アジア諸国に至る東西回廊は、インドの立場から見ると、デリー北部工業地帯の製品販路であると共に、中央アジア諸国からの資源輸入ルートでもあり、ライフラインとしての機能を持つ重要な輸送回廊である。

あとがき

アフガニスタンの治安が回復すれば、パキスタンの諸港は資源豊かな中央アジア諸国の海港としての役割を担うものとして、アフガニスタンを南北に縦貫して中央アジア諸国からパキスタンの諸港到る石油パイプライン計画も構想されている。実現すれば、南西・中央アジアに展開する広域経済圏の形成や地域の安全保障にも大きく貢献するものであり、その動向は注目に値しよう。