

World Watching 201

ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

名古屋港埠頭株式会社
取締役相談役



はじめに

南北アメリカ大陸を中心とした米州で初めて誕生した社会主義国キューバ。国土面積は、我が国本土の半分に相当する約11万km²、1,100万人強の人口を有するカリブ海最大の島国である。2008年にキューバ革命の指導者であるフィデル・カストロ前議長から政権を引き継いだ実弟ラウル・カストロ議長の下、世界経済への参入を目指し、市場主義経済の部分的導入等これまでの経済モデルの変革が進められているところである。

この変革は、アメリカによる経済制裁やソビエト連邦崩壊による長引く経済低迷からの脱却を目指すキューバ政府の意向の表れであり、2015年7月にはキューバ革命以降断絶していたアメリカとの国交が54年振りに再開されるとともに、我が国総理大臣も初めて同国を訪問する等、その動向には国際的な関心が高まっている。

そのような中、筆者は、昨年8月に同国を訪問し、2014年1月に新たに供用を開始したマリエルコンテナターミナル (Terminal de Contenedores, Mariel: 以下TCM) を視察する機会を得たので、本稿ではTCMの概要とTCMに期待される役割について紹介する。



TCMの概要

TCMは、キューバ本島北西部、首都ハバナの西方45kmに位置する (図1参照)。2009年にブラジル政府とキューバ政府との間で「大規模コンテナターミナルを含む新港開発プロジェクトに関する協定」が締結されたことを契機に、翌年から建設が開始さ

経済改革が進む キューバの 新たなコンテナターミナル



図1 キューバの主要港湾の配置

れた。資金的にはブラジル政府からの支援もあり、工事はブラジルのエンジニアリンググループであるグループ・オデブレイト (Grupo Odebrecht) 社とキューバ企業のアルマセネス・ユニベルサレス (Almacenes Universales: 以下AU) 社の子会社によって行われ、完成後はAU社が100%出資する会社が施設管理者となっている。

施設としては、延長約700m、水深-17mの岸壁と28haのヤードに4基のガントリークレーンを有し、同時に2隻の大型船が接岸可能となっており、鉄道への積替え施設も整備されている。年間の処理能力は80万TEUで、2015年の取扱量は33万TEUであり、中南米のパナマ、コロンビア、アルゼンチンで実績のあるPSA Internationalがターミナル運営を行っている。訪問時、ZPMC社のガントリークレーンを使った荷役が行われていた (写真1、2参照)。



TCMに期待される役割

(1) 新たな経済モデルを先導する物流インフラ

経済モデル変革の一環として、外国からの投資、技術革新、産業集積を図ることにより、キューバの持続的な経済開発を促進することを目的に、2013年9月、首都ハバナの西方に位置するマリエル湾を取り囲む面積465.4km²の区域がマリエル特別開発区



写真1 供用後のTCM (TCM提供資料)



写真2 ターミナルの荷役状況 (同行者撮影)

(Zona Especial de desarrollo, Mariel : 以下ZEDM)として設定されている。

キューバにおける外国からの投資の法的枠組みについては、外国投資法(2014年3月改定、法令118号)によって、合弁企業、国際経済提携契約(International Economic Association)の当事者に対し、特別租税制度が設けられている。国際経済提携契約とは、国際経済提携に係る固有の行為を実行するため、内国投資家(単独または複数)と外国投資家(単独または複数)の間で、別の法人を設立することなく締結した合意を意味し、別の法人を設立する合弁企業とは異なる。

他方、ZEDM内に立地する企業への特別租税制度については、法人税や売上・サービス税等について上記枠組みより有利な条件が提供される他、外国資本100%の企業も対象となっている。なお、現地労働者の雇用については、政府機関を通しての雇用が義務付けられているが、地区内で生産された商品やサービスは、地区外の他のキューバ企業との取引や海外への輸出が可能となっている。

TCMは、ZEDMの中で、最初に開発される地区と位置づけられたA地区(面積:4,600ha)のA7ゾーン(港湾ゾーン)に位置し、ZEDM開発の先導役を期待されていると言える(図2参照)。物流機能を支えるため、既存の高速道路や鉄道ネットワークに接続するためのインフラも整備されている他、隣接のA5ゾーン(ロジスティックゾーン)では20,000㎡の普通倉庫と5,000㎡の冷凍倉庫も既に供用を開始している。なお、A地区への進出企業については、17社の進出が決まっているとのこと、その内訳は100%キューバ資本が4社、外国資本の参入が

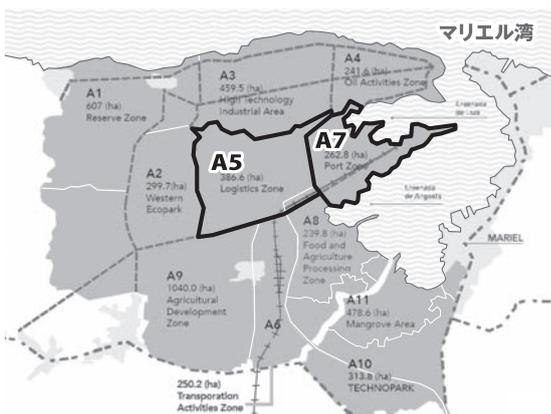


図2 ZEDM (A地区) のゾーニング

13社(100%外国資本9社、合弁企業3社、国際経済提携契約1社)とのことであった。

(2) ハバナ港のコンテナ取扱機能の代替

これまで、キューバにおけるコンテナ貨物のほとんどは、首都に位置するハバナ港において取扱われてきたが、同港は湾口部の水深が、兩岸を結ぶ海底道路トンネルによって制限され、大型コンテナ船の受入れが困難な状況にあった。パナマ運河の拡張を見据え、大型船が受入れ可能なTCMが供用した後は、順次その機能が移転し、2014年6月には、ハバナ港のコンテナ取扱機能のすべてがTCMに移管されている(港内に立地する製油所向けの油や穀物、Ro/Ro貨物等一部の貨物は引き続きハバナ港で取扱われている)。他方、ハバナ港は旧市街地等観光スポットに近いこともあり、湾口の喫水の制約を受けないクルーズ船やフェリー等の旅客取扱機能に重点をおいた再開発が進められることとなっている。

(3) カリブ海のトランシップハブ港

TCMはアメリカ(ガルフ沿岸、東海岸)にも近く、地理的にはカリブ海地域も含めた圏域のトランシップハブ港としてのポテンシャルを有する。そのため、短・中期的には中央アメリカやカリブ海地域への、長期的にはアメリカ本土を対象としたトランシップ貨物の取扱も狙っているようで、岸壁延長を2,400mまで延長し、年間処理能力300万TEUまで拡張する将来計画も準備されている。



おわりに

これまで、ある意味遠い国であったキューバだが、同国への訪問と新たなコンテナターミナルの視察は貴重な体験であった。ZEDMの開発はまだ緒についたばかりと言えるが、今後の進展のためには、アメリカによる経済制裁の解除が極めて重要であろうし、そのためにはキューバ自身の環境整備もさらに求められるであろう。

昨年後半のアメリカの新大統領選出やフィデル・カストロ議長の死去により、これまでの変革のベクトルが変わらないか不透明な部分が出てきたが、今後、TCMがカリブ海地域あるいは国際海運ネットワークの中でどのような機能を果たしていくのか、その動向を注視したい。