

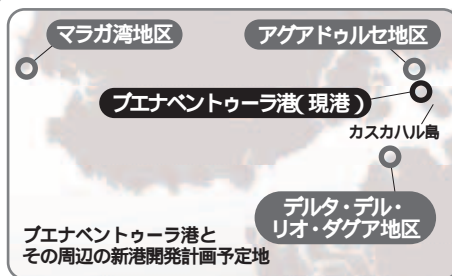
World Watching 122

ワールド・ウォッチング



永井 一幸

国土交通省
関東地方整備局
港湾空港部港湾管理課
管理第一係長



アジアとの連携を 目指すコロンビア ブエナVENTウーラ港 の民営化



はじめに

2007年3月～2010年5月にかけて、南米の在コロンビア日本国大使館で勤務した。現在コロンビアは、APEC加入に向けた取り組みの他、韓国と自由貿易協定(FTA)交渉を進める等、アジア地域重視の姿勢を示している。その対アジア通商戦略の拠点ともいえる同国太平洋岸の主要貿易港であるブエナVENTウーラ港の民営化について紹介したい。



ブエナVENTウーラ港とコロンビア

日本におけるコロンビアのイメージといえば、美人の国であることを別にすると、誘拐、麻薬、テロ、ゲリラといったマイナスのイメージしか浮かばない。確かにこの国の最大の懸案事項として上記のような面があることは否めないが、人口は中南米ではブラジル・メキシコに次ぐ規模の約4,500万人であり、石油・石炭等の豊かな自然資源がある上、堅実な経済政策により安定した成長を続ける国である。

コロンビアの首都ボゴタ市から西に約500km、ブエナVENTウーラ港が所在するブエナVENTウーラ市はカスカハル島に位置し、人口は約50万人である。コロンビア港湾監督庁の統計によると、同港の2008年のコンテナ取扱量は国全体の約40%を占めており、主に中国、韓国、日本等のアジア諸国、米国との貿易が中心である。わが国へは、コーヒー、フェロニッケル、花き等が輸入され、わが国からは自動車、自動車部品、発電機器等が輸出されている。



港湾管理民営化の取り組み

1980年代、コロンビアはメデジン・カルテル等の麻薬組織の暗躍やコロンビア革命軍(FARC)等の非合法武装勢力等の活動もあり、経済成長率が伸び悩んでいた。また、上記背景に加え運輸省傘下のコルプエルトス(Colpuertos)とよばれる国営港湾管理機関により管理されていたブエナVENTウーラ港では、港湾労働者が全国港湾労働者連盟(La Federacion Nacional de Trabajadores Portuarios: Fedepuertos)を組織し、労働賃金、雇用者数、労働時間等の分野でColpuertosの経営に大きな影響力を及ぼしており、経営は深刻であった。例えば2003年にコロンビア・エクステルナード大学スレタ教授が行った調査によると、1989年のColpuertosの収益は143億ペソの赤字であり、これは当時の名目GDPの0.1%に達する金額である。

このためバルコ大統領(1986-1990)は、東南アジア諸国やチリの開放経済を参考として、経済改革を開始する。バルコ大統領の後を次いだガビリア大統領(1990-1994)は、コロンビア憲法を約100年ぶりに改正するとともに、為替、金融システム、労働市場等多くの分野で自由化を行った。同時に1991年法律第1号により、ブエナVENTウーラ港を含むコロンビアの主要港を公社(Sociedad Portuaria Regional)により管理させることとした。この公社は全体の半分以上が民間資本で、国からの補助金はなく完全独立採算制をとっている。

コロンビア政府による民営化の狙いは、国による独占であった旧来の制度を廃止して公社に委託

し、港湾計画及び整備等を一体的に行うことによる、港湾運営の効率性、経済性の確保と、経済開放政策に伴う外国貨物取扱量増加をにらんだ戦略的港湾拡張にある。



民営化の結果

上記改革により1994年、ブエナビントゥーラ港湾公社 (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura : SPRBUN) が設立され、コロンビア運輸省から20年のコンセッション契約が認可された。同公社設立により、労働組合の経営介入が阻止され、市場原理に基づく経営が行われた結果、SPRBUNは自己資金で-10m岸壁3パースの整備他、砂糖、石炭貯蔵のための背後地整備、パナマックス対応のガントリークレーン4基を整備した。同時に港湾保安対策として自己資金により港湾区域64万m²に約400台の監視カメラを配備した。なお1998年、SPRBUNは中国からの移動式ガントリークレーン2基購入を契機として、荷役オペレーション事業に自ら参入している。1991年法律第1号によると、各港は国家の所有であり各港公社は同港を借り受け、20年の整備計画を策定し、国と協議しつつ整備を行うのみで、オペレーション事業を兼務できない。そこでSPRBUNは、自身が100%出資する子会社のTECSA社を設立してオペレーション事業に参入し、収益の拡大を図っている。

現在SPRBUNは、コンセッション契約の期限である2014年を控え、契約更新交渉をコロンビア運輸省下部機関の民間委託庁 (Instituto Nacional de Concesiones : INCO) と進めている。同交渉で、INCOは主に荷役機械貸付等の港湾運営事業が予想以上の収益を上げていることを踏まえ、各年の使用料値上げを検討している。

その背景には、現在のコロンビア政権の主要政策である外国投資誘致政策の結果として将来の取扱貨物量の伸びを楽観的に見ていることがあると思われる。現在コロンビアは、メキシコ、チリ等とのFTAが発効、米国、EU等とFTAを署名している。更には現在韓国、パナマと交渉中である他、将来的にはわが国との経済連携協定(EPA)交渉が期待されている。

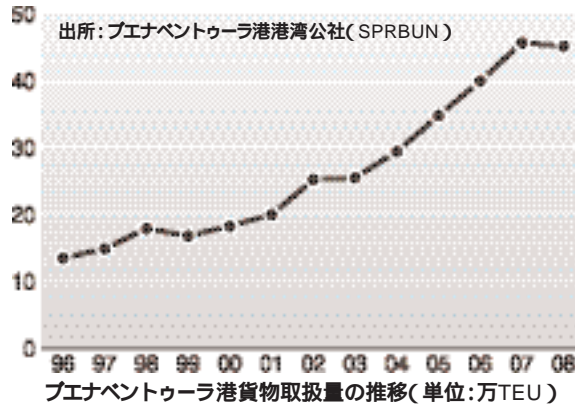


将来の港湾の拡張

民営化以来、ブエナビントゥーラ港の貨物取扱量は1996年の13万TEUから2008年には約46万TEUに増加し、収益も増えており、政府の民営化政策は成功している。しかし、ブエナビントゥーラ港は島に位置しているため、これ以上の港湾区域及び背



カスカハル島に位置するブエナビントゥーラ港(全景)



後地拡張は不可能である。更には国内運送会社が供給過剰で効率的な運送ができず、労働組合の力が強く改革が進まない等の理由により、今以上の貨物取り扱いの増加に対応することは難しい。現在のブエナビントゥーラ港貨物取扱量は能力の実際の120%との報告もある。

このため、ブエナビントゥーラ港周辺3箇所(アグアドゥルセ地区、マラガ湾地区、デルタ・デル・リオ・ダグア地区)において新港開発計画があり、早期整備が喫緊の課題である。



おわりに

2008年、日本・コロンビア修好100周年を記念し両国経済関係の将来について議論する「日・コロンビア賢人会」が開催された。そこで日本、コロンビア両国政府に対し、両国は将来の経済関係強化のため投資協定、租税条約交渉を進め、更に経済連携協定の締結を進めることなどが提言された。他方、コロンビアはそれまで関係が希薄であったアジア諸国との連携強化を進めており、貿易面で補完関係にあるわが国との関係強化を強く希望している。現在コロンビアはAPEC非加盟国であるが、加入に向けた意欲は強い。APEC会合は本年わが国での開催予定であり、しかも同会合では本年度期限を迎える新規加盟モラトリアムが議論されることとなっているため、わが国に対する期待はいっそう大きくなっている。この好機に、「治安が悪い」としてコロンビアを軽視するのではなく、日本としては長期的、戦略的な目で見ることが必要ではないかと考える。