

# World Watching

ワールド・ウォッチング

## 48



赤塚 雄三  
東洋大学名誉教授



### 民営化へのアプローチ

ブルガリアは2007年のEU加盟に向けて、社会主義体制の下で創設された国営企業の負の遺産処理と国家経済再建の基本戦略として民営化路線を追求している。一次、二次産業の国営企業は売却によって民営化は略完了し、港湾や鉄道等の民営化が次の政策課題であり、民営化の枠組みを構成する法制度、特にコンセッション法の制定、港湾法等の改正は既に終了している<sup>注)</sup>。2002年には、黒海沿岸のバルナ、ブルガス両港やドナウ河岸のロム港等の主要港湾民営化を試みたが、投資家の反応は鈍く、最初の民営化戦略は頓挫している。一次、二次産業の場合とは異なり、公共インフラ部門の民営化指針が欠如していた事、情報開示が不十分であった事にも原因があると思われる。

1998年、ブルガリア政府は円借款を受けて、ブルガス港拡張のためターミナル2Aの建設に着手した。これは、大型鉱石運搬船3隻が同時接岸可能な鉱石専用埠頭と防波堤の建設及び航路浚渫を含む総工費1.5億米ドルに上る大型案件で、2005年供用開始を目標としている。ターミナル2Aの建設によって、ブルガス港は周辺諸港との国際競争力の向上、輸送コストの低減や貨物量の増加も期待できる。

しかし、公共港湾の管理運営は民営化政策の下で大幅に変更された。公共港湾の計画、建設、維持補修、資産管理、港湾使用料徴収、各港湾公社への監督指揮、等の港湾行政の権限は運輸



## ブルガリア 港湾セクター 民営化の課題

通信省外局の港湾管理庁に集中し、ブルガス港公社は暫定的に管理運営を委託された運営者の立場となり、実質的な権限は皆無に近い。現状では、過剰要員、不合理・不透明な料金システム、物資調達への過剰規制、等の深刻な問題を抱えている。

最初の民営化失敗の経験と上述の現状を踏まえて、今回は専門家チームの助言を得て、民営化指針策定を終えた段階にある。これは、ブルガス港の財務状況や管理運営の現状分析と改善策の検討、ブルガス港で可能と思われる複数の民営化形態の比較検討に基づいたものである。ブルガス港を主要施設と取扱貨物の種類を基に2港区に分割し、それぞれにコンセッションを与えて競争環境を整備し、埠頭運営効率化、費用低減、サービス改善等を図る民営化案を提言し、民営化に先立って解決すべき課題も提示している。この指針はブルガス港に限らず、他の主要港湾民営化にも適用される事になる。



### 民営化への課題

持続可能な民営化を実現するには、投資環境整備と共に、民間経営による港湾サービスの効率性・公平性・適正価格等の監視機構整備も重要である。

#### ●労働問題

公共セクター民営化の最大の難問は労働問題である。現在、ブルガス港公社は系列会社を設け、ここにプールした港湾労働者を必要に応じて供給して貰うシステムを採用している。一見、



陳腐化し故障率の高い岸壁クレーンに依存するブルガス港西埠頭  
 (出典：ブルガリア国運輸通信省・港湾セクター民営化広報資料、2002年11月)

合理的ではあるが、過剰労働者のプール、不稼働者への収入保証、勤務態度や業績評価の欠如、と言った実態がある。労働問題は社会問題そのものであり、ブルガス港公社の能力限界を超える課題で、民営化を視野に入れた雇用政策が必要である。

#### ●市場寡占

クリミコフチ社（K社）は旧国営企業が民営化されたブルガリア最大の製鉄中心の複合企業でソフィア首都圏に立地している。鉄鉱石や石炭の原材料輸入と鉄鋼製品の輸出はブルガス港を経由しており、同港取扱貨物総量の凡そ50%に達する。K社は巨大な荷主として港湾利用料設定にも大きな影響力を持ち、民営化参加者に対して潜在的な制約・リスク要因を形成している。ブルガス港の健全で安定した運営は、国家経済にもK社の健全経営にも必要不可欠であり、民営化とは別の次元で、政府、港湾管理庁、K社の間で、対応策を検討すべきである。

#### ●鉄道輸送サービス

ブルガス港と主要な背後圏であるソフィア首都圏を結ぶ鉄道網は国家経済のライフラインである。ブルガス港輸出入貨物のほぼ全量が、このブルガリア国鉄・鉄道網に依存しているが、同国鉄は健全経営から程遠い。貨車や機関車だけでなく、線路や道床、等のインフラも老朽化し、輸送サービスは劣悪で、状況改善の兆しが見えない。こうした国鉄の現状はブルガス港の効率的運営を脅かしており、国鉄を再建し、効率的な輸送サービスが可能なシステム構築が緊急課題である。

#### ●港湾管理庁

港湾管理庁は、港湾セクターの民営化を達成し、民間による港湾サービスの効率性・公平性、適正価格等を持続するには、投資環境の整備と共に、民間移行後の運営監視機構の整備も重要である。例えば、目標貨物量と言った定量的で検証可能な指標を設け、これを基にした業務計画提出を義務付け、定期的にモニターし、政策目標実現を図る事などである。しかし、現行の港湾管理庁には人的資源が不足しており、早急な対策が求められている。



#### あとがき

港湾サービス業務に限らず、従来の公共インフラ・セクター民営化は世界的な潮流である。その背景には、国家財政の逼迫、金融資源の民間への集中、公共部門の組織肥大化による合理的・効率的運営の限界、等が挙げられるが、事例によって異なり、画一的な処方箋はあり得ない。ブルガリア港湾セクターの話題も計画経済時代の負の遺産からの脱皮と言った特異な色彩が濃い。そのセクター改革も緒に就いたばかりで、その成否は関係諸機関の今後の努力と協力に負う所が大きい。特に上述のような港湾管理庁やブルガス港公社の能力限界を超えた課題に対する対応とその透明性の確保は港湾セクター民営化の成否を左右するものと思われる。

注) ブルガリア政府は港湾セクター民営化の手段として、港湾経営に投資を含むコンセッション方式を採用している。