

近年高い経済成長率を誇るミャンマーにおいて、旧首都のヤンゴンに位置するヤンゴン港は輸出入の9割以上を占めるミャンマー最大の国際輸出入港です。現在は、増える一方である貨物量に備えヤンゴンから南方25kmに位置するティラワ港の拡張工事が行われているところです。今回のTopicsでは、最新のヤンゴン港の混雑状況について、弊社シンガポール駐在員が現地地で収集した情報をお届け致します。

### 1. 混雑の状況

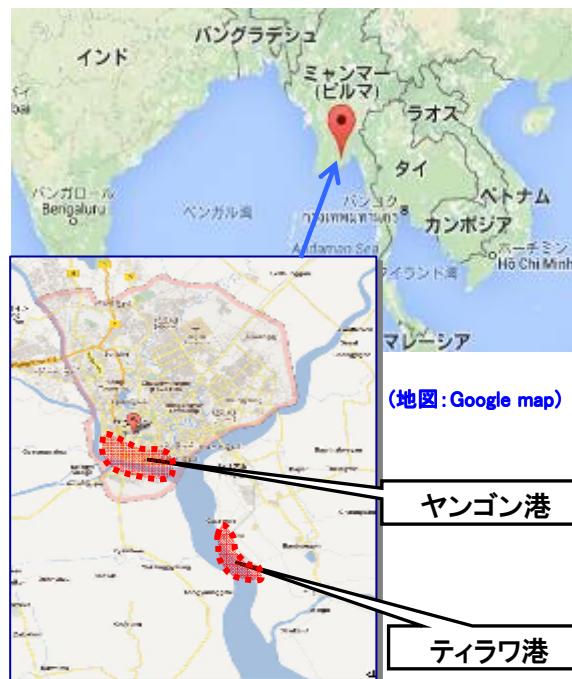
ヤンゴン港で近代まれにみる規模の混雑が発生しました。混雑のピークは今年の4～6月中旬で、ミャンマー向け貨物船10隻が同港で最大16日間も停泊する事態になりました(通常は3～5日間程度)。現在、船混みは軽減されつつあるものの、依然として港のヤードにはコンテナが溢れており、平時でも非効率な荷役オペレーションが更に悪化し、貨物輸送の遅延を引き起こしています。

### 2. 混雑による影響

本混雑により、輸出入ともにリードタイムに支障をきたしている他、各船会社が荷主にCongestion Chargeを課金するといった影響がでています。Congestion Chargeは、船会社により課金タリフが異なりますが、一例として、コンテナ(20～40フィート)ごとに100米ドルと設定している船会社があります。

### 3. 混雑の原因

ミャンマーの高い経済成長(年間7～8%増)と内需の拡大による急激な輸入量増加に対し、ヤンゴン港の設備、荷役の近代化が追いついていないことが混雑の根本的な原因です。また、輸入量と輸出量のアンバランスも混雑の大きな一因になっています。過去10年間で、同港に入る貨物船の数は2倍、コンテナの量は4倍にも膨れ上がりましたが、一向に輸出が増加しないため、行き場のない空コンテナが同港のヤードに滞留しています。さらに、経済特区などの建設ラッシュが始まり、建設資材の輸入が急増していることも混雑に拍車をかけています。これに加え、同港最大のターミナル、Asia World Port Terminal (AWPT)が米国経済制裁の対象となっており、荷主や船会社が同ターミナルを避け、荷役効率が更に低い他のターミナルで多くの貨物が扱われていることも貨物輸送の遅延を引き起こす一因になっています。



ヤンゴン港

ティラワ港



AWPT コンテナターミナルの様子

(2015年12月 弊社社員撮影)



このように慢性的に混雑している中、同国の4月の大型連休中(3週間)の予想輸入量を、ヤンゴン港の主要ターミナルの1つである、Myanmar Industrial Port (MIP) が手違いで見誤り、過小な人員配置をしたため、実際の貨物量に対応できず、今回の大規模な混雑が発生しました。さらに、旧政権が砂糖の中国への再輸出権を政権交代前にばら撒いた結果、同権利が有効なうちに行使しようと、砂糖が2~3万本のコンテナで同時期に輸入されたことが、混雑に拍車をかけたと見られています。



空コンテナが溢れる MIP コンテナヤード  
(2015年12月 弊社社員撮影)

#### **4. 混雑の原因**

ヤンゴン港では通関作業を5月末から24時間体制にするなどの対策が取られていますが、根本的な混雑解消は、現在建設中のティラワ港新ターミナル(2017年操業開始予定)が完成するまで難しいとされています。同ターミナルは年間187,000TEUの処理能力となり、完成すれば、ヤンゴン港の混雑緩和が期待できます。



本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せください。編集にあたっては万全の注意を行っていますが、本 Topics 情報の正確性を保証するものではなく、これにより生じたいかなる損害に対して弊社は一切の責任を負わないものとします。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

[http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine\\_site/index2.html](http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html)