



調査報告

東北アジアハブ港の釜山港の威容をみて

李 貞和

【出張期間】2016年2月21日(日)～2月24日(水)
【訪問先】

①釜山港湾公社(視察船で巡航しながら釜山港の全貌について説明)、②新国際フェリーターミナル、③韓進(ハンジン)コンテナターミナル④大宇造船海洋系列・BIDC倉庫会社、⑤三井倉庫釜山事務所、⑥日本通運釜山事務所、⑦東西大学校

今回の現地調査では、現在世界6位のコンテナ取扱量を誇る釜山港を中心に、釜山港を管理する釜山港湾公社(以下BPAと称する。BPA:Busan Port Authority)、釜山新港の港湾背後地にある韓進コンテナターミナル社、釜山新港の港湾背後地の自由貿易地域で日韓の倉庫会社が共同出資で経営している「韓国三井倉庫」、「韓国日本通運倉庫」などの倉庫会社を訪問した。

在来の釜山北港は、最先端の大規模国際フェリーターミナルを開港して訪問した時に、大阪から入港したフェリー船を拝見することが出来た。

3泊4日という短い調査ではあったが、在来の釜山北港の開発や釜山新港のその規模や戦略やグローバル物流企業及び、韓国企業の韓進コンテナターミナル社の現状について大いに勉強になる機会であった。

BPAでは、現在韓国には11のコンテナ港があるが、釜山港は韓国コンテナの75%を占める港であり、世界5位のコンテナ港であるとともに、世界2位の積替え港湾(取扱貨物の50%以上)であることを強調されていた。BPAは商法上では会社であるが、株式会社ではなく、国から独立した機関として位置付けられている。以前の組織形態(1990年に成立した韓国コンテナ埠頭公団)と比べると、独立採算、人事独立、予算独立となり、組織として今の方が良いとのことだ

あった。経営形態が民間手法に変更してから、海外へのポートセールズなどマーケティングを積極的におこない、持続可能な経営、競争相手国と共に成長を目指していると説明された。海外投資については、国の承認と報告が必要とのことであるが実施できるとのことであった。釜山港については、その料金の安さが際立っており、現在では中国の港湾よりも安い状況になっているとのことであった。

自由貿易地域で経営されている倉庫会社では、北東アジア地域でのハブ港である釜山のメリットを存分に使用する形でこの場所に設置されたことがよく理解できた。倉庫自体も非常に大きい倉庫であると共に、機材などもコンテナを上からつかむ形でピックアップするというもので、初めて見たので少し驚いた。殆どの取扱い貨物は、積替え貨物であると説明された。

釜山新港後背団地として設立された経済自由地域では、物流だけではなく、産業や人までも集めようとしている。たとえば、造船、機械、航空産業、自動車といった産業の集積を考えている。そのため、生産基地の整備、R&Dセンターの誘致などにも力を今後入れていくとともに、エコ・フレンドリーな住居団地、レジヤを建設することで、人も集める計画があるとのことであった。

さらに、2016年1月にBPAは、釜山港の国際競争力強化するために地方・中央政府、学系専門家、市民団体の代表が参加する新たな「釜山港競争力強化協議会」を立ち上げた。

今回の視察出張では、釜山港の発展要因及び著しく躍進している中国港湾との競争の問題、物流企業の雇用の問題、荷役装備機械の中国産化などの課題を見つけた。

(経営学部 アジア研究センター所員)



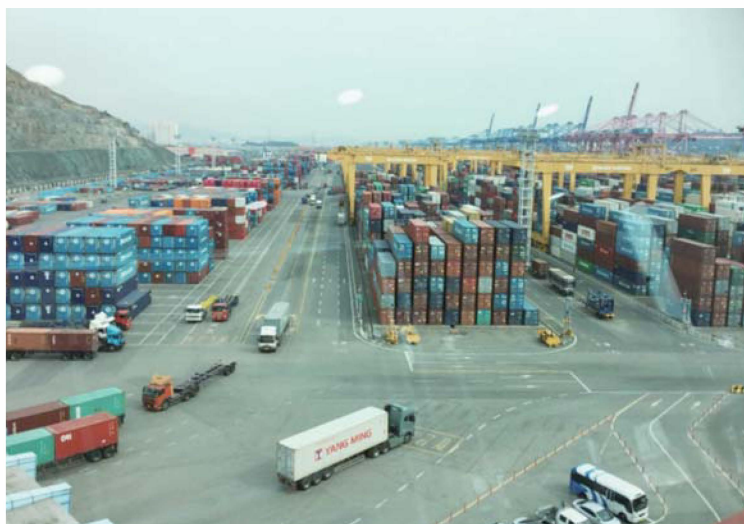
釜山北港釜山新国際フェリーターミナルに停泊している日本の関釜フェリー船



韓国日本通運倉庫内部施設釜山新港



韓国日本三井倉庫の朴ビョンキュウ部長の説明会



韓進コンテナターミナルヤード釜山北港