

21世紀のオーストラリアにおける港湾および 海運政策 – 「何が問題か分からない問題」

マッコーリー灯台講座シリーズ – ニューキャッスル港 CEO、クレイグ・カーモディ

2019年3月4日（月曜日）

こんばんは、今宵はこの灯台講座に参加するためにお時間を割いていただき、ありがとうございます。

何が問題か分からない問題

私がなぜオーストラリアの港湾と海運政策を「何が問題か分からない問題」と呼んでいるのか疑問に思う方もいらっしゃるでしょう。

「何が問題か分からない問題」とは、幸運にも公共政策を学ぶ機会を与えられた、私たちが使う偏った術語です。

それは、最も複雑で、扱いにくい、幅広い解釈が可能な政策の問題に使用される専門用語です。

「何が問題か分からない問題」の定義は、1973年頃から使用されています¹。カリフォルニア大学バークレー校の都市計画担当者である H.W.J.Rittel と M.M. Webber によるこの用語の初期の定義付けは今日もお適切である、と私は考えます。

Rittel と Webber は「何が問題か分からない問題」の主な特徴をいくつか挙げています。それには、以下が含まれます；

¹ 2008年1月、Wicked Problems in Public Policy, Public policy 3(2)

- 解決策は、問題の定義の仕方によって異なる
- 利害関係者等は、問題を理解するための異なる見解と枠組みを持っている
- 対象となる問題と、それを解決するために必要なリソースが、時間の経過と共に変化することによる制約
- 問題が決定的に解決されることはない

私は、オーストラリアの海運および港湾政策の潜在的な解決策や将来の方向性を検討する際、これらの特徴のすべてが存在すると思っています。

残念ながら、この「何が問題か分からない問題」を解決する方法について合意するためには、まずは問題が存在することに対する合意が必要です。

オーストラリアの輸入業者、輸出業者、消費者にとって（ある意味ではこの部屋にいるすべての人にとって）問題が何であるかは、利害関係者の立場によって異なります。人によっては、実際に問題があるのか？という疑問さえ持つことでしょう。

ポリシーバキューム（政策の空虚）

今夜の最初の課題は、オーストラリアにおいては、海運および港湾政策に関して政策に空虚があるということです。

事実、国家および州の政策決定者は既に港湾を民営化しており、これが政策の不整合を生み出しています。

ニューカッスル港の最高経営責任者（CEO）としての現在の私の役割と、元副首相のアンソニー・アルバネーゼの下で国内輸送政策を支援するという以前の私の役割を考えると、これはやや皮肉な声明になるとお考えの方もいらっしゃるかもしれません。しかしながらそれはまた、私のこの分野でのコメントを興味深いものにするでしょう。

過去4年間、私はマースク（Maersk）グループで働いていました。同グループは、世界の隅々に向けて毎年1,200万のコンテナを動かしている世界最大のコンテナ輸送会社を運営していますが、私はそこで働く中で、港湾政策、即ち州政府の責務が、海運で世界的に起こっていることとはほぼ無関係であることは明らかであることがすぐに分かりました。

そしてこれは、オーストラリアの将来に重大なリスクをもたらします。港湾の事業者は、事実上国家にとって重要なインフラ資産の管財人なのであります。

港湾事業者は、オーストラリアの輸入業者および将来の輸出業者の、インフラおよび資産のニーズに関する決定を任されています。

正確に言うと、NSW州を除いては、港湾事業者は、オーストラリアの輸入業者および将来の輸出業者の、インフラおよび資産のニーズに関する決定を任されています。

言い換えれば、彼らはオーストラリアの将来の貨物と物流のサプライチェーンの計画を任されていることとなります。

少し前に述べましたように、オーストラリアの港湾および海運政策に「何が問題か分からない問題」があるかどうかという質問への答えは、それを誰に尋ねたかによって異なります。

オーストラリアの政策状況 - 過去と現在

それでは、議論のためのフレームワークを創作してみましょう。我々が港湾および海運政策について話をする際、以下のことを考慮しなければなりません：

- 海側のインフラ - 水路とバースの長さ、深さと幅、船回し場の容量、港への出入りのしやすさ、必要に応じて海側のインフラが拡張または増量に対応できるか。
- 陸側のインフラ - 埠頭インフラの能力と容量、鉄道と道路への接続性、空いている土地などの保管スペース、都市の混雑、ラストマイルアクセスの容易さまたは困難さ、必要に応じて陸側のインフラが拡張または増量に対応できるか。
- これらの問題点のすべては、世界貿易、輸送、物流開発または動向の情報をもとに検討されるべきです。

グローバリゼーションは、世界貿易が国家経済の発展と人々の生活の質の向上に不可欠であることを私たちに教えてくれました。

オーストラリアの場合、これは2倍になります。

島国は、本来海上貿易に依存しているとはいえ、国際貨物の課題と機会を語る上で海運政策用語が使われることはほぼ無いに等しいと言えるでしょう。

我々が連邦政治で海運政策について議論する時でさえ、それは常に自国の問題で、とても孤立しています。沿岸海運は、1990年代以降複数の報告書、議会への問い合わせ、および政治的な議論を生み出してきました。しかしそれは常にオーストラリア周辺の物資の移動に焦点を当てていません。戦略的な輸送船団についてのごく最近の議論は、論評を提供するには余りにも未熟なものです。

オーストラリアが1998年に国際取引を行う国内海運会社（ANL）を売却したことを考えても、この状況は驚くに値しません。それ以来、オーストラリア政府は国際海運の発展や動向に焦点を当てる必要がありませんでした。

この焦点の欠如は、港湾と港湾政策が州の責任であるという事実によって補強されています。オーストラリアが国際輸送および物流の発展と機会に遅れを取らないようにする責任は、港湾側にあります。

過去には、オーストラリアの港湾は優れた公共政策の決定に従わなければなりません。港が私たちの経済、私たちの生活水準、そして私たちの将来の繁栄に欠かせないものであるとすれば、そのように願う者もいるでしょう。

わかりやすく言えば、オーストラリアの貿易の約98%は海を通して行われます。当国は、世界で5番目に大きな海上貨物輸送業務を行っているのです。

優れた公共政策は、多くのコミュニティに最大の利益を生み出します。おそらく誰もその声明に反論する者はいないでしょう。

インフラに関して言えば、長年にわたって政府と民間の両方がこれを達成してきました。時には公共政策と商業政策が実際に同じことを追求しています。

この例に港湾を当てはめてみましょう。優れた公共政策は、世界貿易が要求するのと同じくらい大きく、現代的で、世界的な海運開発に対応するよう港湾に要求します。明らかに、それが国民の役に立つことを保証します。民間部門も商業的な理由で同じことを望むでしょう。

過去には、港湾政策はオーストラリアの優先事項でした。

1960年代には、**コンテナ化**と呼ばれる新しい貨物輸送技術が登場しました。それは20フィートのスチールで囲まれた箱で構成されていました。それらは形が統一されており、相互輸送が可能で、荷役装置を変更することなくトラック、列車および船を使って輸送することができました。

オーストラリア政府はこの破壊的な技術のコスト面での優位性を認識していました。そして1960年代から1970年代にかけて東海岸の港は、新しいコンテナ港を開設しました。それが、ボタニー港、メルボルンのスワンソンドック、およびブリスベンのフィッシャーマンズ諸島です。

明らかに、この世界的な動向への迅速な対応はオーストラリアに利益をもたらしました。そして今後もそうし続けることでしょう。

世界規模のコンテナ化と船舶規模の拡大

世界のコンテナ貿易は、1980年以降年率8.1%で成長しています²。オーストラリアのコンテナ港は、今後15年間で年間4.2%の貿易量の伸びを見込んでいます³。

コンテナ化の拡大は、コンテナを運搬するために建造された船舶のサイズ拡大の対応にも見られました。この開発の理由は非常に理解しやすいものです。

コンテナは体積に関連しています。船舶上のコンテナ数が多いほど、コンテナあたりの単価は低くなります。そのためこれには大型船が利用される傾向があります。

- 1970年代には、コンテナ船はおよそ2,500の20フィートのコンテナ（TEU）を運送した

² Houston Kemp, 9ページ

³ HK, ii ページ

- 1980年代には、運送量はおよそ 4,500 TEU に増加した
- 2006年、Maersk シッピングラインは、およそ 15,000 TEU の運搬が可能な超大型コンテナ船（ULCV）を導入した
- 過去数年間で、海運会社は 20,000 TEU 以上のコンテナ船を進水した

現在、新たに造船されている船の約 45 パーセントは、15,000 TEU 以上のコンテナ用です⁴。

ULCV は、最大 3 隻の従来のコンテナ船に取って代わることができ、「スロットコスト」、つまりひとつのコンテナを輸送するコストを大幅に削減することができます。ヨーロッパでは、ULCV のスロットコストは 5,000 TEU の船舶より 52% 低くなっています。

世界規模の港湾が大型船に対応

しかし、これらの儉約を現実的なものにするためには、港湾はこれらの大型船を、そして最も重要なことには迅速に処理できなければなりません。

ヨーロッパ、東アジア、および米国の港湾は、これらの大型船にサービスを提供するためにインフラの拡張を行っています。彼らは、より深いまたはより広い水路、より長い岸壁線および岸壁クレーンを確保しています。

スピードの重要性に関しては先に述べました。より大きな船舶で生産性の向上を実現するには、埠頭側と陸側の効率の良さが不可欠です。

それは、大量のコンテナを埠頭から敏速に移動させ、インターモーダルセンターに集めることを意味します。その量を達成するために、世界の港湾は自動処理装置と長距離列車の利用に移行しています。これらはすべてデジタルマネジメントプラットフォームによって統制されています。

⁴2019年1月6日 Lloyds List、Deutsche Bank Report からの引用:

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125743/Port-of-New-York-and-New-Jersey-sees-7-growth>

カリフォルニアでは、ロサンゼルス港とロングビーチが現在超大型船を利用するための港湾インフラの大規模な建設の最中です。中国は、上海郊外に、主に大型船舶用の自動コンテナ港を完成させたばかりです。

しかし、世界の港湾の努力が「港湾の境界内」に留まることはありません。

一例として、ニュージャージー州とニューヨーク州の港湾では、超大型船をコンテナドックに入れるために、17億米ドルをかけてベイヨン橋の高さを上げました。

ロサンゼルス港の話に戻りますが、カリフォルニア州政府は、サンペドロ地区とロサンゼルス市を結ぶハーバーフリーウェイを閉鎖しています。

なぜ自動車の本拠地がフリーウェイを廃止するのでしょうか？その答えはコンテナ港です。

サンペドロには、アメリカ最大のコンテナ港であるロングビーチ港とロサンゼルス港があります。何十年もの間、ハーバーフリーウェイは南から CBD へのトラックの輸送路でした。

しかし今はそうではありません。

カリフォルニアには、America's Global Freight Gateway : Southern California Rail Project と呼ばれるプロジェクトがあります。それは私たちがシドニーで認識するであろう多くの問題に対応しています：

- ロサンゼルスのコンテナ港は 2035 年までに取扱量を 2 倍にする予定だ
- 港湾は、より多くのコンテナトラックで道路をあふれさせることはできない
- 輸送インフラは排出規制および環境規制を遵守しなければならない
- 港湾は、新しい ULCV のコンテナボリュームに対応する必要がある

そのため、ロサンゼルスは鉄道周辺にコンテナ港を建設しています。要約すると、カリフォルニアは港湾および海運政策に真剣に取り組んでいます。

オーストラリアは ULCV の今後について何をしていますでしょうか？

では、オーストラリアのコンテナ貿易の 80 パーセントを処理するコンテナ港のあるオーストラリアの東海岸では何が起きているのでしょうか？

残念ながら、彼らはこれらの新しい船舶に対応することができません。この問題を無視しようとしていると見受けられる例すらあります。

東海岸のコンテナ港は通常、約 5,000TEU のコンテナ船を受け入れています。ボタニー港の直近半期の貿易報告書によると、入港した船の 86% が 6,000TEU 以下でした⁵。

HoustonKemp からのその報告書も本日ご用意させていただきました。この報告書は、本日の議論に特に関連があります。ニューカッスル港はこの報告書の作成を依頼しました。我々は、コンテナ化の市場と、そのオーストラリアへの影響と機会を理解するために作成を依頼しました。

先に述べたポリシーバキューム（政策の空虚）に置き替えて言うならば、地方の港湾はオーストラリアとニュージーランドでの世界的な海運動向、コンテナ化、および港湾容量についての業界の報告書を依頼する必要がありました。

貿易の将来を「次は何か？」と熱心に検討している我々の国家および州の政策立案者にとっては、これは容易に入手できるものだろうと思っている人もいることでしょう。

この報告書は、世界の海運業界が何を既によく理解しているかを確認しています。即ち、コンテナ船は大型化し、その容量は増え続けています。

オーストラリアにとってこれは、当国の水路のいくつかはこれらの船舶に対応するには十分ではなく、既存の港湾の利用可能な土地面積は都市侵食によって制約されていることを意味します。

⁵ NSW Ports, 'Port Botany Trade Statistics Bulletin 1 July 2018 – 31 December 2018', 8 ページ

土地の制約を解決するひとつの方法は、コンテナを港からできるだけ早く移動させることです。このための最善の輸送手段は鉄道です。なぜならば、世界の他の国と違ってオーストラリアは積み替えに頼っていないからです。

残念なことに、東海岸コンテナ港はドックに長い列車を入れることができません。世界的な経験から言うと、効率的な港湾列車の長さは 1200~1800 メートルが理想です。ボタニー港の収容能力は 680m です⁶。メルボルン港は 640 メートルです⁷。ブリスベン港は指定された鉄道貨物輸送システムに接続されておらず、これらの港のいずれも、港から直接内陸鉄道に接続されていません。

結果、東海岸の港湾は圧倒的多数のコンテナを移動させるためにトラックに依存しています⁸。

ちなみに、これらの情報はすべて一般に公開されているものです。皆さんが、私がデータを選んで使用していると思われた場合に備えて、念のためお伝えしておきます。

私は、東海岸の港湾所有者達は ULCV の世界的な動きに本当に対応できないのか？に関して議論を投げかけます。ULCV はもちろんのこと、彼らは実際にはより大型の船舶を扱うことができるようにインフラを大幅に拡張する必要があります。

しかしそれを実行するには、非常に勇気ある州政府が必要です。

たとえば、メルボルンでは、10,000 以上の TEU の船舶がアクセスできるようにウエストゲートブリッジを上げる必要があります。ブリスベンでは、必要とされる鉄道接続を建設するためには、大規模な住宅地の土地回収が必要となるでしょう。ボタニー港では、おそらくキングスフォードスミス空港を移動することでなんとか列車の量を 2 倍・3 倍に増やし、完全な貨物専用ネットワークを構築することが必要となるでしょう。

もうひとつの前向きな方法としては、コンテナ船は 1990 年代と同じサイズのままなので何も心配することはない、と皮肉交じりに国民と政府を納得させることです。

⁶ HK, 33 ページ

⁷ Houston Kemp, 32 ページ

⁸ Deloitte, 24 ページ

ニュージーランド

一月ほど前、私は議会の公聴会に出席し、そこで、オーストラリアが 10,000TEU のコンテナ船の心配をするのは「数十年早い」との証拠を NSW の港湾が提出していると聞きました。

その声明文の問題点は、私たちが既に 10,000 TEU 以上 - 実際には 11,500 TEU までのコンテナ船にサービスを提供できる港を、私たちの地域に持っているということです。そしてその港はニュージーランドにあるということです。

オークランド港が受け入れられる船舶数には限りがあります。そのためニュージーランド政府は、オークランドから 180 キロ南に位置するタウランガに第二次コンテナ港の開発を奨励しました。

余談ですが、ニューキャッスルは、シドニーの北約 200 キロに位置します。

タウランガ港は水路を浚渫し、大型船の受け入れが可能な港を建設しました。タウランガは現在、東アジア、北アメリカ、南アメリカの貿易ルートになっています。タウランガ港は数年前にオークランドを追い越し、現在はブリスベン港と同様のコンテナ数に対応しています。

ニュージーランドはシンプルな政策を適用しています：大きな船のために港のインフラを拡張すれば、貿易はやって来て、顧客のコストをより抑えることが出来ます。経済の勝利です。

そして、あなたの既存の港がそれをする事ができないのであれば、新しいものを造ればよい。それにより経済および人々が勝利します。

それが、私に言わせれば、効果的で優れた公共政策です。

現時点においては、この考え方は、オーストラリアの港においては故意でも、構造的でも、一般的なものでもありません。オーストラリアの資源港はすべて、巨大なケープサイズの船やその他の大型のバルクまたは石油・ガス船にサービスを提供するために拡大されました。これらの決定は、全く知らされることなく、世界的な需要と船舶の発展に対応してなされてきたものです。

そして、なぜ、どこにそれらを造ったのか？ 今後 20 年間、アジアにおけるオーストラリアの競争優位性を確保するために⁹。

⁹ National Freight and Supply Chain Priorities', 12 ページ

超大型コンテナ船は目新しいものではありません。世界規模の新造船プログラムの45%にあたるものを受動的な段階だと表現するには無理があるでしょう。

ULCVは私たちが貿易を行う手段であり、国家に大きな経済的利益をもたらします。ULCVが私たちの港にアクセスできると想定して話を続けます。

国家による政策撤回

それでは、少し話を戻して、今日に至るまでの経過を自問してみましょう。

今までの重要な段階を見ていきましょう：

- 1998年、オーストラリア連邦はANLを売却し、海運業から撤退した。
- 2010年以降、州政府は自国の港湾を民営化を進める。中でもクラウンジュエルは急成長したコンテナ港の首都でした。そして、港湾インフラ政策から撤退した、と私は主張します。

政府が港湾から撤退し、船舶所有から撤退した結果、公共サービスから経験豊富な政策担当者がいなくなりました。今日では、政府が港湾や海運に関する政策文書を必要とする場合には、コンサルタント会社に行くか、民間所有の港湾で働く業界人の中からパネルを招集することになります。

その結果、州は目先のことしか見なくなりました。殆どの港湾政策は、実際には都市・港周辺の渋滞を緩和するための道路の建設に関連する、道路政策の延長上にあります。

この政策は、港湾所有者達が望んでいることを反映しています。彼らが求めているものは、こと東海岸の主要都市においては、より多くの箱を移動させ、通勤者の怒りを招かないようにする公道と線路です。なぜならば、いつの日か通勤者はなぜコンテナ港が市の中心部にあり、首都の道路を塞いでいる必要があるのか、に疑問を抱くことになるかもしれないからです。

このポリシーバキューム（政策の空虚）が言及していない、もうひとつの切迫した問題は、輸送法規の国際的な性質に関連しています。

オーストラリアは、国際海事機関で声を上げることの重要性を常に認識してきました。島国として、当国は海運業に頼っているので、これはいつの時代も明白な意味をなしています。

しかし、そのような立場に立つことには、明確な義務も伴います。そのひとつは、オーストラリアが常に IMO 規制を批准しているということです。今日、当国が 14 隻しか旗艦を持っていないくても、私たちは優れた海上プレーヤーなのです。

では、バンカー燃料からの二酸化硫黄に関する IMO の 2020 年規制がオーストラリアにどのような意味を持つのかを考えてみましょう。私たちの港湾を訪れる古くて小さな船の殆どは、このバンカー燃料を燃やしています。

しかし、これらの船を修理するのは非常に高価なので、船会社はおそらく古い船を廃棄するか、またはそれらに対して罰金を支払うことになるでしょう。そして、その費用はオーストラリアのビジネスに引き継がれます。いくつかの国際港は、硫黄排出船を完全に禁止する決定を下すでしょう。

いずれにせよ、オーストラリアが今後もこれらの船に頼ることは問題です。より古い、より小さなコンテナ船は、より汚く、より効率が悪くなり、そして世界的な競合他社と比べ輸入業者と輸出業者にとってスロットコストがより高くなることでしょう。これは、世界的な海運動向に適応することができない、または取り入れることが出来ない、ほんのひとつの側面です。

もうひとつの問題は人的資本です。実際の所、オーストラリアはこれ以上海事雇用を拡大していません。オーストラリアには海事大学と他にいくつかの訓練機関がありますが、島国のために必要な数字としては微々たるものです。

ニューカッスル港では、私たちは陸での仕事にもっと興味を持っています。スケジューラ、測量士、ターミナルのスーパーバイザーとオペレーター、貨物および物流のマネージャー、そしてプランナーはどこから来るのでしょうか？彼らはどこで訓練されるのでしょうか？

ニューキャッスル港の全自動電動 ULCV コンテナターミナルの計画を例にとってみましょう。NSW 州政府が今年、オーストラリアで初めての ULCV コンテナターミナルの建設を妨げる障害を取り除いたとしましょう。最も良い結果としては、ニューカッスルコンテナターミナルは 2023-24 年に操業を開始するでしょう。

スキルセットに関しては、それは、港がコンピュータープログラマー、貨物および物流アナリスト、電気の自動化に伴うメカニカルエンジニアおよびプログラマー、遠隔操作者、倉庫および流通マネージャー、デザイナー、インターモーダル管理者および操作者を必要とすることを意味するでしょう。このリストは更に続きます。

しかし、自動化、電気化されたコンテナターミナルの性質を考えると、これらの仕事の多くのための教育基盤は STEM（科学・技術・工学・数学の教育分野を総称する語）にあるといえるでしょう。私たちは 5 年の間にこれらの技術を持つこれらの人々の何人かを必要とすることでしょう。つまり、今年 12 学年の生徒たちは、今この時点でニューカッスルコンテナターミナルで働くことを考えている必要があります。

この港が持つ明らかな利点のひとつは、ジョイントストライクファイターの本拠地であるウィリアムタウンに近いことです。JSF プログラムに必要なスキルセットは、完全に自動化されたコンテナターミナル、インターモーダル、倉庫／流通センターに必要なスキルセットと似ています。しかしもちろんそれは、港がこれらの非常に熟練した人々を得ることは、国防総省と競争しなければならないことを意味するでしょう。よって予備労働力の確保は厳しいかもしれません。それが正しい場合、労働力の確保をより広く、より深く考える必要があります。

オーストラリアの教育部門は、このような需要にどの程度敏捷に対応しているのでしょうか。特に、港がいつコンテナターミナルを構築できるのかさえわからない現状において。コンテナターミナルプロジェクトチームにとって、教育機関と協力して解決策を講じることはとても重要です。

変化への抵抗

他の誰かが問題を解決してくれるのを待っているとさえ。

州政府がコンテナ港を売却したことで、民間企業は、意図的或いは意図せずに多くの場合自らのデータから政策を策定することができるようになります。NSWの港湾は2週間前に4大事務所を通じて大掛かりな報告書を発行しました。このレポートの免責事項によると、データの一部は港湾所有者自身によるものであることが明らかになりました。

私は、ニューヨーク上院議員のダニエル・パトリック・モイニハンの言葉、「誰もが自分の意見をもつ権利があるが、自分の事実に対してはそうではない」を思い出しました。

NSWでは、NSW州政府がボタニー、ケンプラ、ニューキャッスルの各港を民営化したことで、海運の世界的な発展に対応する上での障害が深刻化しています。ひとつ目は、2つの港が一緒に売られたため、競争がなくなったことです。それに加え、トークン数より多くのコンテナを扱う場合、ニューカッスルがボタニーに罰金を支払わなければならないという条件があります。

独占権の重要な特徴は、市場の変化から恩恵を受けることが出来ない場合には、その変化に反対する、というものです。

もちろん、経済学の決まり文句のひとつには、市場が失脚した際には規制当局の介入が必要だ、というのですが、NSWでは実際に、現行の独占権が市場の効率的な運営を妨げることを確実にするために、規制上の保護が行われています。

これは私の推測ではなく、実際にNSWで起こっていることです。これが政策です。NSW州政府は、どの地域が勝者になり、そしてどの地域が（たとえあったとしても）世界的なコンテナ貿易と船舶を競う権利を待つべきであるかを決定しました。

あなたが独占権を所有するとき、既得権益は変化に反対するだけでなく、ますます非商業的になっていきます。それがまさしく民営化を行う理由である、と私はあなたに伝えたいです。

ニュージーランドとカリフォルニアの例を見ると、公共政策と商業政策が共に機能しているのがわかります。どちらの国も、港湾所有者達は世界市場で競争するため、生産性と効率性の向上に努めています。

私たちのコンテナ港にはそれが見られません。私たちの持つ政策は、周囲の道路への無限の公的支出で、間もなく競争力のなくなる港を支えるように設計されたものです。そして、これはすべて新しい世界規模の輸送システムの一部にはなり得ない港のためのものです。

それでは、当国に、特にコンテナ港にどのような港湾政策があり得るのかを考えてみましょう。

まず第一に、政策はオーストラリアが大型で低コストの船と取引する能力を必要とし、それらの船が外国から来ていることを認識するべきです。世界貿易です。

したがって、港湾政策の良い出発点は、私たち、オーストラリアが最も効率のよいサプライチェーンを確保するために、他の国々や各国の港と競争するのか？協力するのか？を考えることです。

我々がコンテナ輸送のための世界的なベストプラクティスに従うべきだと認めるのならば、良い政策はインフラが都市の侵害なしに構築されることができるオーストラリアのグリーンフィールドサイトを奨励することでしょう。これは、ULCV 貿易のための第二の港を開発するために、豊富な土地と優れた水路を持つ地方の港を奨励する港湾政策を意味します。

政府での私の経験は、実行可能な民間部門の地域開発の機会を得ることは本当に素晴らしいことだ、というものでした。我々の首都は、人口過密、都市の成長、そして解決するには何十億ドルもの資金を必要とする混雑の問題に直面しています。

政治スペクトルのすべての色は地方都市の発展と成長を主張しています。彼らが本当に地域開発を気にかけているのであれば、彼らは地方の港湾開発を奨励するでしょう。彼らは偉大な経済的アンプであり、彼らは地方都市を世界につなぎます。

彼らはまた、我々の都市と州をつなぎます。地方の港でコンテナ貿易を競うよう奨励することで、非常に大きな船舶がひとつの港に入港し、小型のコンテナ船がオーストラリア周辺を行き来する沿岸フィーダー・港湾システムが可能になります。

これがニュージーランド、およびアジア、ヨーロッパ、アメリカ大陸で起こっていることです。

しかしながら結局のところ、港湾政策の最も重要なテストは、それがオーストラリア人のためになるのか？それが貿易コストの削減と経済発展につながるのか？というものです。

たとえ州や国の港湾インフラが処理能力を備えたとしても、港湾および海運政策の設定が、コストを削減したり、最も効率よくクリーンな出荷を促進したりしないものである場合、政策は最悪の結果をもたらすことになるでしょう。

それらは輸送コストを更に低くするような優れた公共の成果を提供していませんし、民間企業が市場の力に応じて、絶えず生産性と効率性を向上させるような優れた商業的成果も提供していません。

結論として、私は、港湾政策には政府が港湾と連携して満たさなければならない空虚があると考えます。民間港湾所有者が将来を見据えることを保証することは、政府にとって物議を醸すものではありません。

港湾の独占維持に力を注ぐのではなく、政府は公共財の促進にもっと関心を持つべきです。それは通常は競争と効率の向上によってもたらされます。

優れた政策の核心は、最大の公益のために努力することです。

何が問題か分からない問題に取り組むための実行可能な戦略のひとつは、協力することです。

この特定のアプローチは、権力が分散している多くの利害関係者がいる場合の邪悪な問題に対処するのに最も効果的であることが証明されています。コラボレーションの中核となるのは、問題解決に向けてのウィン・ウィンの見方です。

オーストラリアの港湾および海運政策を解決するための戦略は、政府が海運および港湾の世界的動向を理解し、海上インフラに関わる民間事業者がこれらの将来の発展に備えていることを理解することです。民間港湾事業者は、事業開発の機会からも、オーストラリアの最も重要なインフラの管財人としても、世界的な動向を十分に認識する必要があります。

政府と民間港湾事業者が一丸となって、激しい競争を確保して輸送コストを削減する方法に合意し、重要なインフラが必要に応じてアップグレードされるという確実性のもとで、世界貿易におけるオーストラリアの地位を国民の利益のために、商業的に賢明な方法で合意することが必要です。

ありがとうございました。