



「アフリカでの開発回廊の取り組み:東南部アフリカの事例」

2009年4月9日



1. ナカラ回廊を含む南部アフリカ経済回廊開発の現況と課題

国際研究部 主席研究員 田中 秀和

2. 東部アフリカ経済回廊の現況と課題

～「JICAアフリカ地域クロスボーダー交通対応インフラ可能性研究フェーズ3」の調査結果から～

国際研究部 副主任研究員 大西 元

1. ナカラ回廊を含む南部アフリカ経済回廊開発の
現況と課題

国際研究部 主席研究員
田中 秀和

1. プレゼン内容

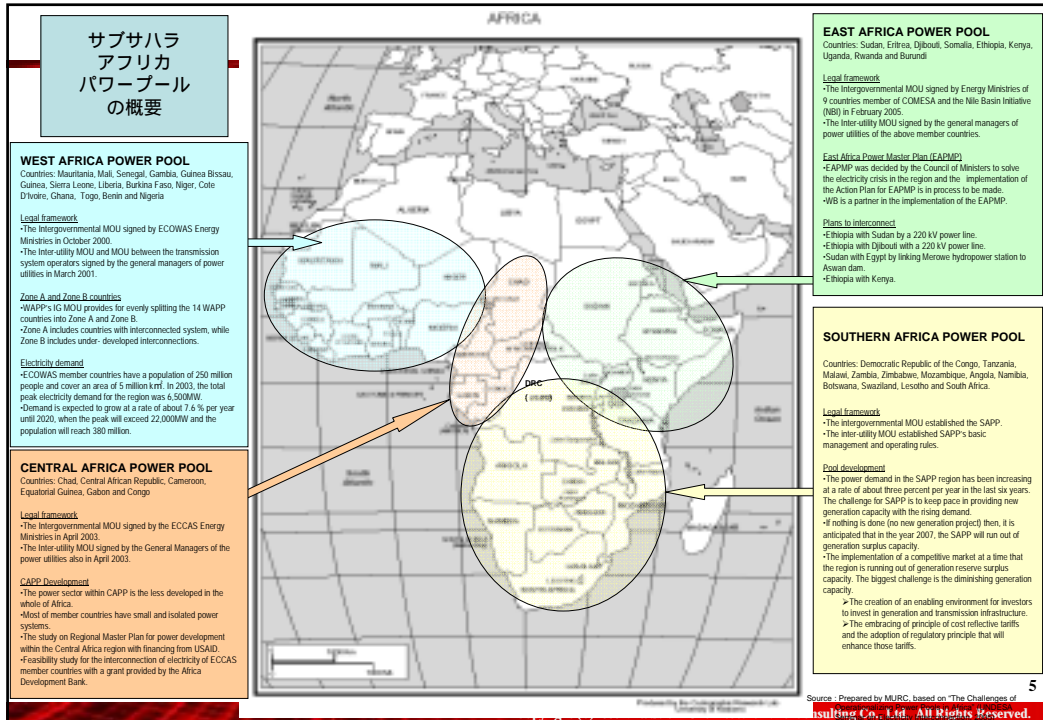
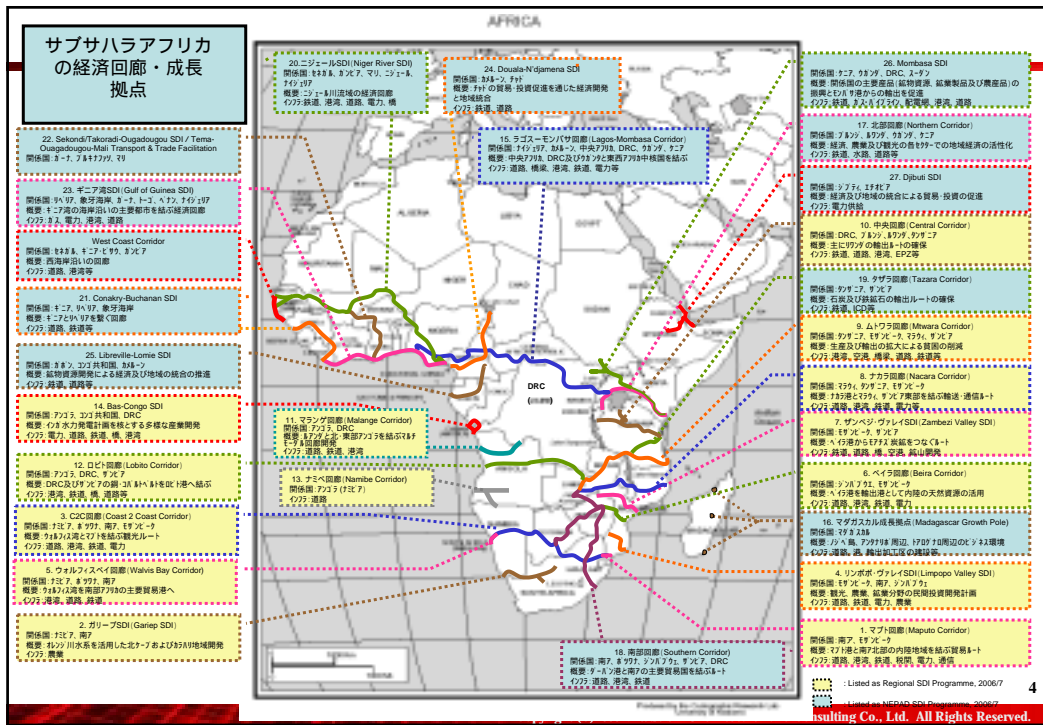
- サブサハラの経済回廊・成長拠点の概観
- モザンビーク・ベトナム産業開発にかかる南々協力支援調査について
- モザンビーク・ナカラ経済特別区にかかる開発計画支援調査について

2

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

1.1 サブサハラの経済回廊・成長拠点の概観

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.



JBIC発掘型案件形成調査(2007.3)

- サブサハラアフリカの27箇所の経済回廊および成長拠点について下記クライテリアによる開発ポテンシャルの評価を行なった。
 - (1)経済回廊・拠点構想あるいは計画の成熟度と開発状況
 - (2)NEPAD、DBSA、AfDBなどの国際機関、融資機関などによるプライオリティ
 - (3)円借款対象国が主要な役割を果たすか
 - (4)対象国の開発戦略上のプライオリティの高さ
 - (5)対象国の外資政策、貿易政策の自由化・市場経済化の度合い
 - (6)対象地域の経済規模
 - (7)対象地域の産業の発展ポテンシャルは高いか
 - (8)経済回廊の場合、内陸国の交通アクセスの改善効果が高いか
 - (9)経済回廊の場合、内陸国からの流通を円滑に行う国境における通関などの制度的環境の成熟度
 - (10)外国投資の関心は高いか
 - (11)経済特別区のような自由度の高い制度的な支援が得られるか
 - (12)アジアの成長経済との接点が見込まれるか
 - (13)インフラ整備が主要な役割を果たすか
 - (14)民間投資によるインフラ整備を可能にする政策を持っているか、制度整備がなされているか
 - (15)現地調査によって、より精緻なデータ、情報の入手が可能か

6

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

評点の結果(ベスト10回廊)

	経済回廊 / 成長拠点	対象国	評点	評価の根拠及び追加情報
1	Maputo	Mozambique, South Africa	39	既に開発が進んでおり、インフラのニーズは低い
2	Gariep	South Africa, Namibia	33	南アが主たる受益国となる
3	C2C	South Africa, Botswana, Namibia, Mozambique	34	MaputoとWalvis Bayを繋ぐ回廊
4	Limpopo Valley	Mozambique, South Africa, Zimbabwe	32	主としてモザンビーク国内
5	Walvis Bay	Namibia, Botswana, South Africa	35	ナミビア国内だが、C2C回廊との相乗効果が期待される
6	Beira	Mozambique, Zimbabwe	31	対象国の経済規模は小さい
7	Zambezi Valley	Mozambique, Zambia	30	対象国の経済規模は小さい
8	Nacala	Mozambique, Malawi, Tanzania	34	NEPAD-SATP (ナカラ港、ナカラ回廊鉄道)
9	Mtwara	Tanzania, Mozambique, Malawi, Zambia	33	各国の開発計画にて回廊の位置づけがなされている
10	Central	Tanzania, Rwanda, DRC, Burundi	32	円借款対象国が主要な位置付けてない

(回廊地図参照)

7

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

2.2 モザンビーク・ベトナム産業開発にかかる南々協力支援調査(2008.3, JBIC)

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

- ベトナムの東西回廊とダナン港周辺地域の開発経験をモザンビークに紹介し、モザンビーク北部のナカラ回廊とナカラ港周辺地域の開発計画の参考とすることを目的に、2008年2月にマプトとナカラでセミナーを開催した。

- セミナーのプログラム

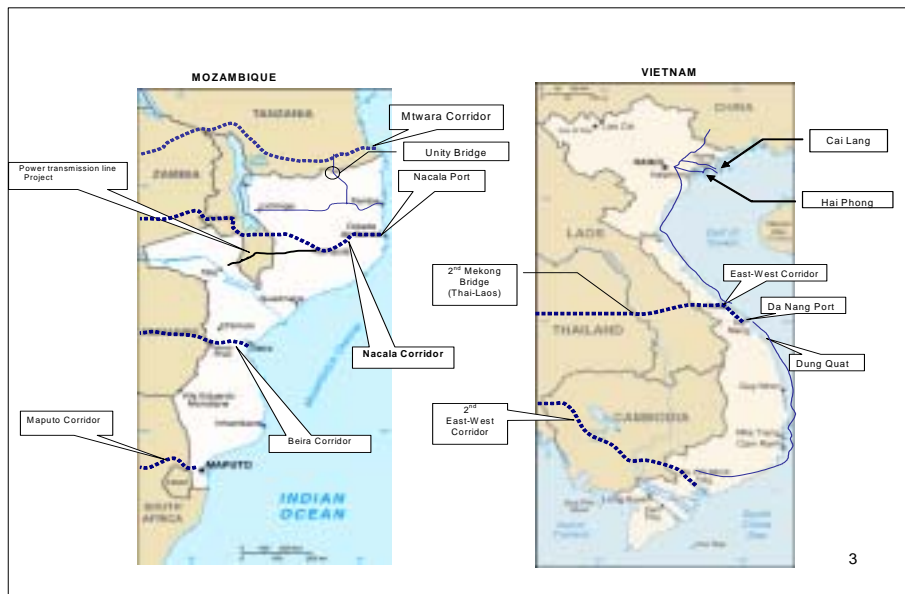
PART 1: Policy Issues of Industrial Development

- 1: Mr. Yasutami Shimomura, Professor, Hosei University "Experience from Export Capacity Building in Thailand"
- 2: Mr. Akifumi Kuchiki, Executive Vice President, Japan External Trade Organisation (JETRO) (Institute of Developing Economics) "The Flow-Chart Approach in Industrial Cluster Development"
- 3: Mr. Kenichi Ohno, Professor, National Graduate Institute for Policy Studies "Transferability of East Asia Experience to Africa"

PART 2: Exchange of Experience with Vietnam

- 4: Mr. Motonori Tsuno, Director General, Sector Strategy Development Department, JBIC "JBIC Cooperation for Vietnam and Mozambique"
- 5: Mr. Tran Quoc Trung, Ministry of Planning and Investment of Vietnam "Industrial Park Development Policies in Viet Nam"
- 6: Mr. Le Van Thu, Director, Department of Investment Promotion and Import-Export Management Board of Chan Mai- Lang Co Economic Zone, Hue Province "Establishment and sustainable development of Chan may -Lang Co Economic Zone in the relation with East – West Economic Corridor"
- 7: Mr. Nguyen Van Tap, Director of Investment, Trade and Tourism Promotion Center, Foreign Affairs Department, Quan Ngai Province "Quang Ngai - The Investment Focus in Central Vietnam"

地理的位置



注) 地図のスケールは同一ではない。出典：JBICプレゼンテーション資料

10

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

調査の結果

- セミナーでは、ベトナムの経験と日本の東アジアでの協力実績に高い関心が持たれ、アジア的な開発への取り組み方に対しても認識が高まった。
- 中央政府レベルでは開発の遅れている北部の経済インフラの重要な要素としてナカラ回廊開発を捕らえており、国全体のバランスのとれた開発が重視されている。
- 他方、直近の大型開発プロジェクトとしては、エネルギー開発分野で石油・ガス、石炭開発、発電（火力、水力）案件が動き出しており、これらには外国の民間資本および国際金融機関も投融資に関心を持っている。
- 中長期的にはこれらエネルギー開発案件との関係でナカラ回廊の開発も重要となるが、当面のナカラの経済特別区の開発に関しては、立地する産業のポテンシャルについて、さらに検討する必要がある。このためには、地域開発計画づくりを現地政府と共同作業で行い、そのプロセスを通じて投資誘致案件の可能性、経済特別区等インフラ投資のフィージビリティについて検討する必要がある。
- また、現地政府側の窓口はCPIがカウンターパートとして機能するであろうが、ナカラ回廊・経済特別区開発についての強い政治的な意志の確認が、今後の更なる推進には必要と思われる。
- 現地ドナー・コミュニティでは世銀、IFC、USAIDとの限られた接触ではあったが、今後の展開については、他のドナーとも意見交換を持ち、日本の経済開発分野での取り組みへの理解を得る必要もあると感じられた。

11

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.



14

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

1. ナカラ回廊に関する先行調査

- Nacala Development Corridor (SDI): A Brief Development Perspective for Agriculture, Forestry and Fishery, by CIAMD, November 2002
- The Transport Logistics and Infrastructure Framework for the Nacala Development Corridor, by Imani-TMT Trasport Consultant, prepared for DBSA, November 2002
- Mineral Scan of the Nacala Spatial Development Initiative, by MINTEK, December 2002
- Nacala Development Corridor Project Profiles prepared for the Investor Conference, February 2003, by Africon Mozambique
- Nacala Development Corridor: Tourism Development Perspective, prepared by Internatinal Capital Corporation, February 2003
- Nacala-Porto City Structure Plan, Nacala City Municipality, July 2006
- Report of Mozambique Development
- Nacala Free Trade Zone Development Study, Millenium Challenge Corporation, by TSG, December 2006
- Zona Economica Especial de NACALA, Apresentacao ao Conselho Consultivo do MPD, May 2007
- モザンビーク共和国ナンブラークアンバ間道路改善計画最終報告書、国際協力機構、2007年11月
- モザンビーク共和国経済回廊地域産業振興分野プロジェクト形成調査報告書、国際協力機構経済開発部、2008年2月 (日本語)
- モザンビーク・ベトナム産業開発にかかる南々協力支援調査、国際協力銀行、2008年3月

15

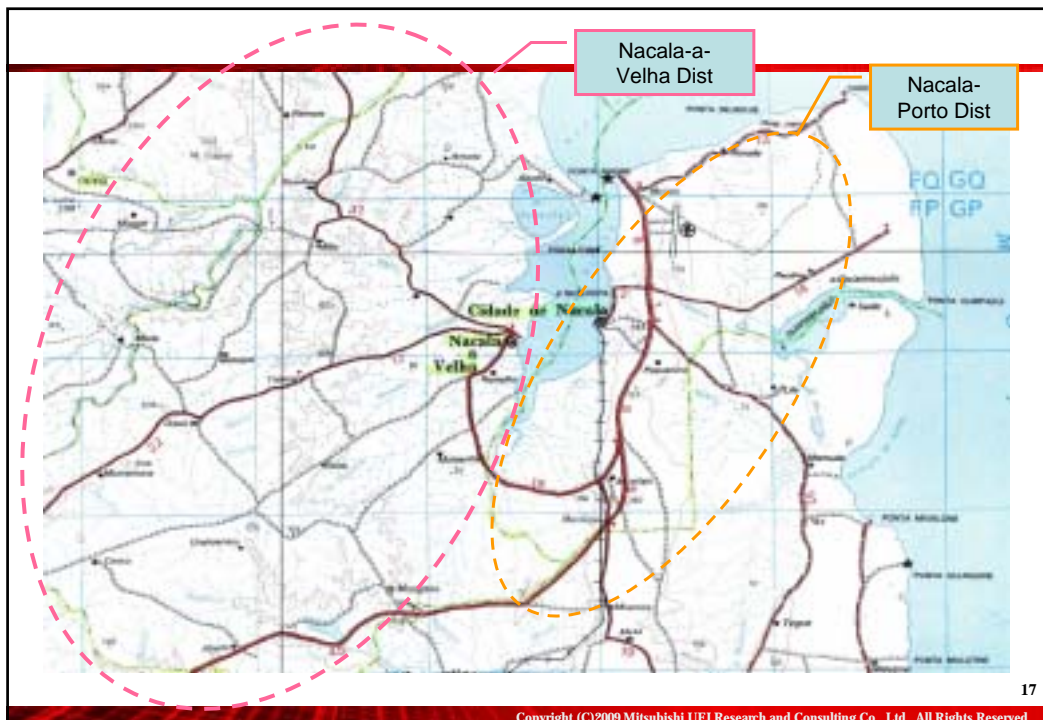
Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

2. 対象地域の概要

- The total area is 1,539km²: large area.
- Total population: 297,000.
- Infrastructure: urbanized in Nacala-Porto, undeveloped for Nacala-a-Velha
- Transport service, warehousing, trading processing, tourism in Nacala-Porto
- Subsistence farming and salt industry in Nacala-a-Velha

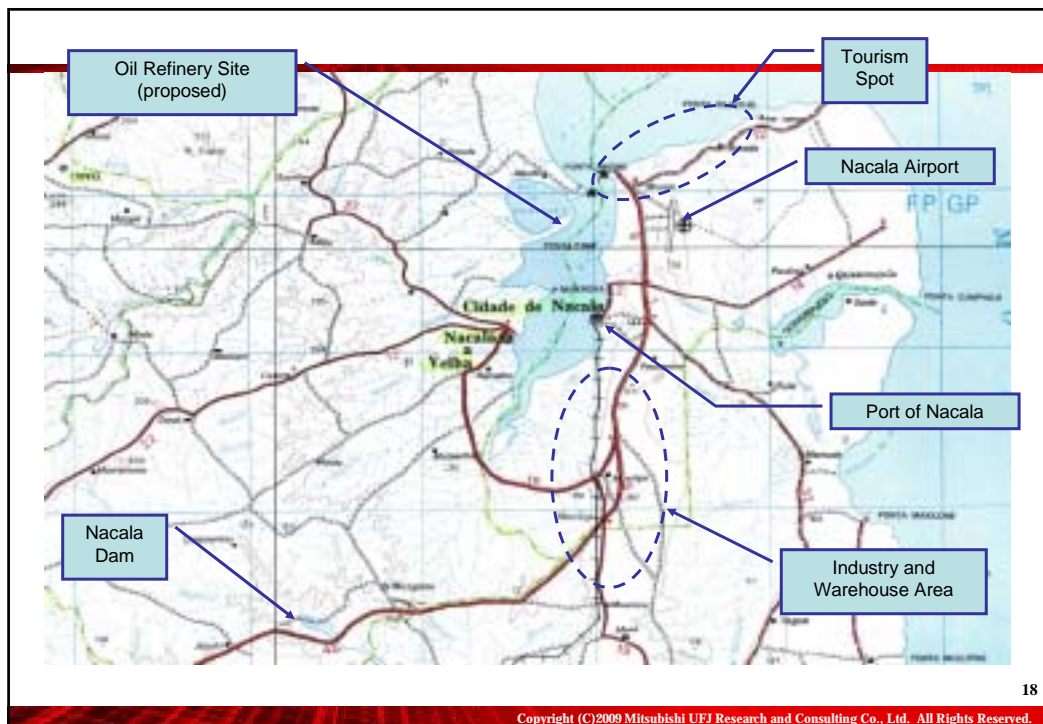
16

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.



17

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.



18

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

3. 既存の開発計画と投資計画

Regional Development Plan

- National and Provincial Plans: emphasis on economic growth for poverty reduction
- Nacala Port Development Plan by CFM/CDN
- Nacala City Plan Study (2006.7): By Chinese consultants, unauthorized

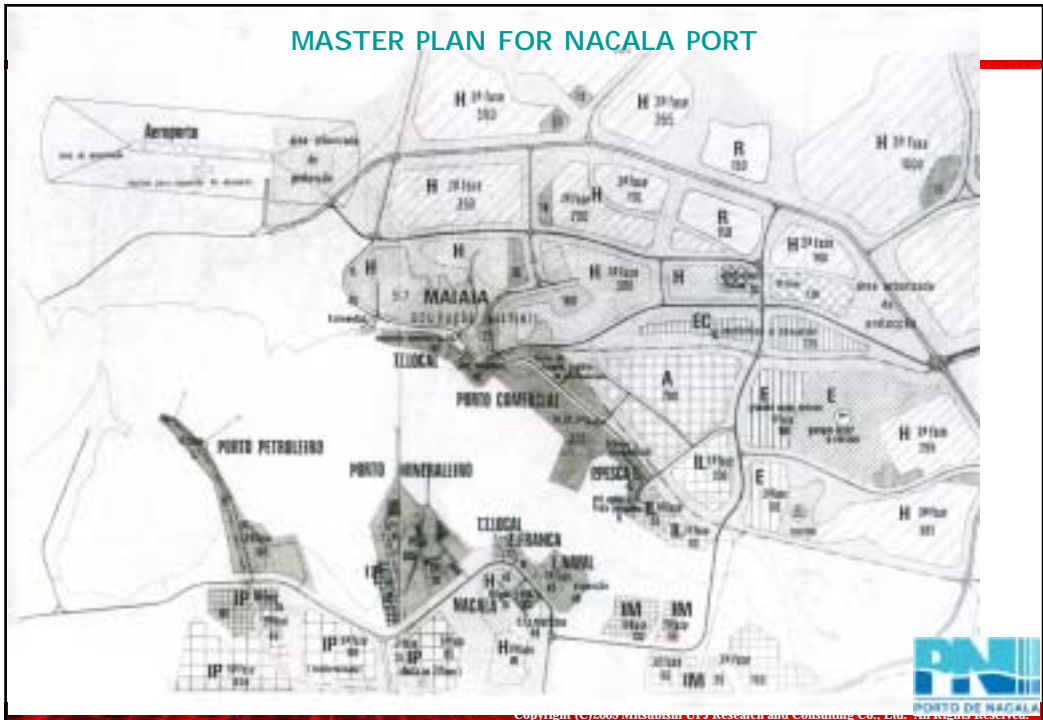
Investment projects:

- Oil refinery at Nacala-a-Velha by US Investor,
- Banana plantation "Chiquita" in Monapo by Zimbabwe and Norinvest,
- Cashewnuts Processing by local (Indian) enterprise,
- Peanuts and sesame oil by local enterprise
- Grain silo (largest in Southern Africa) at Nacala Port by Tanzania Group
- Iron ore mining project at Lalaula, Northern Nampula Province, by Indian consortium.

19

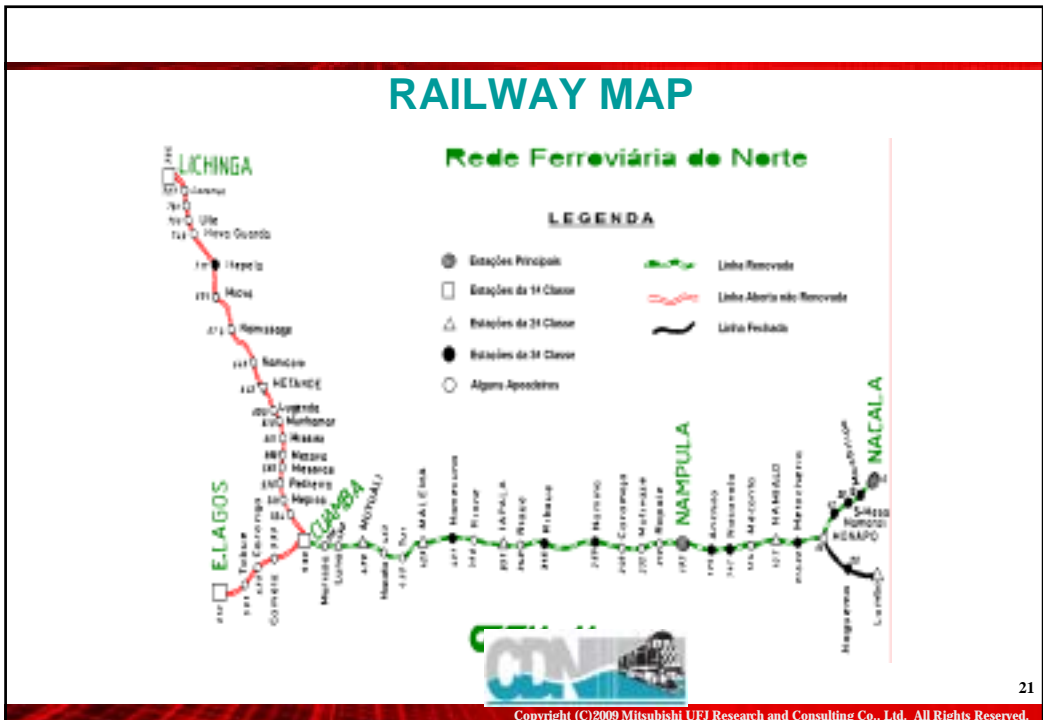
Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

MASTER PLAN FOR NACALA PORT

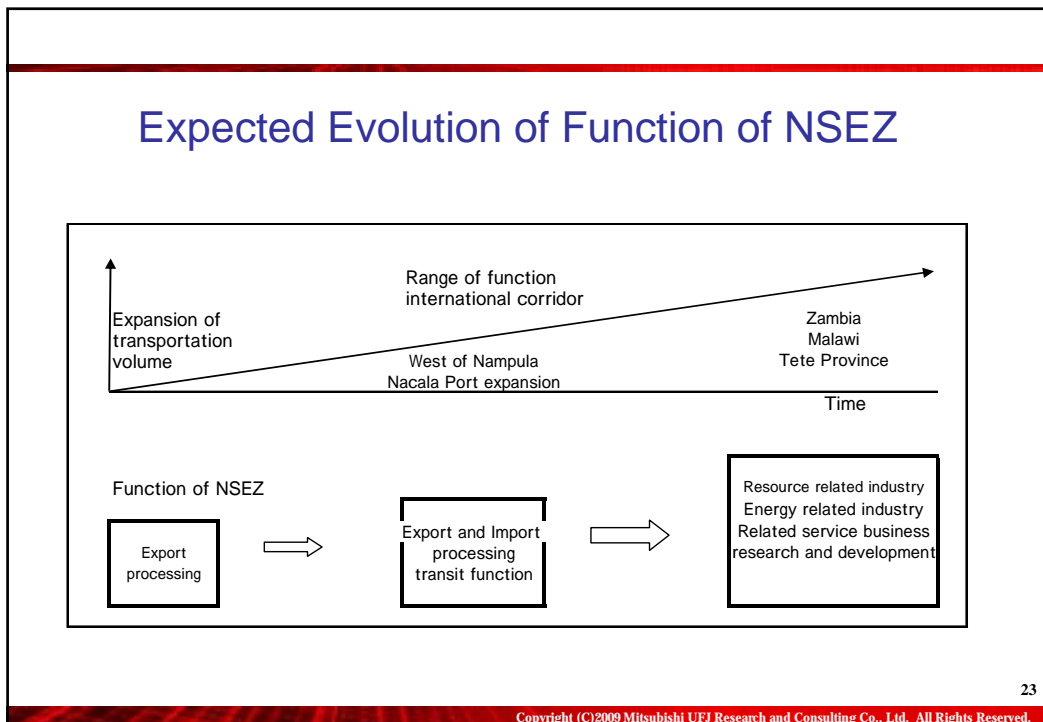
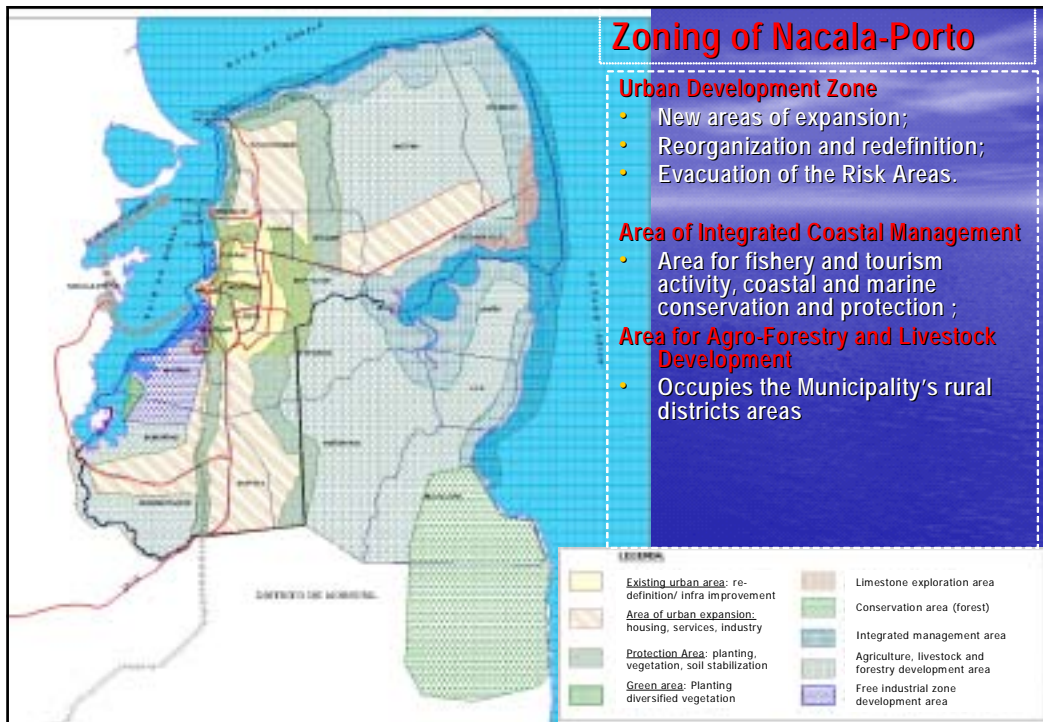


Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

RAILWAY MAP



Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.



モザンビークにおけるメガ・プロジェクト

名称	プロジェクトの概要
MOZAL Aluminum	マプト近郊のモザール・アルミ・プロジェクトはBHP Billitonと三菱商事の投資による。プロジェクトではオーストラリアから輸入したアルミナを低コスト電力によってアルミに精錬するもので、1998年に建設が開始され、2000年に完成、さらに拡張工事も2002年に完成している。合計投資額は20億ドルと言われている。
Pande-Temane Gas	インヤンバネ州のPandeおよびTemaneガス田からの天然ガスを865kmのガス・パイプラインを通じて南アフリカへ輸出するプロジェクトである。投資総額は10億ドルで、ガス田開発、ガスのプロセスおよびパイプラインの建設費用が含まれる。本プロジェクトにはモザンビーク政府がJVのパートナーとなっている。
Moma Titanium	Momaはナンブラ州の海外に位置し、チタンがチタン鉄鉱(ilmenite)および金紅石(rutile)の形で賦存している。鉱山開発が英国・アイルランド資本によって行われ、2007年半ばに生産を開始した。
Moatize Coal	テテ州の西部のMoatize石炭鉱山はブラジルの鉄鋼大手であるリオドセ社によって開発されている。プロジェクトでは年間1,500万トンの石炭を産出し、そのうち900万トンは石炭火力発電に供され、600万トンは輸出される計画である。石炭火力発電所は1,500MWの規模で2010年完成の予定である。

出典: "Post-Stabilization Economics in Sub-Saharan Africa, Lessons from Mozambique", IMF

24

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

11 Key subjects to be covered by Master Plan

1. Land use zoning
2. Infrastructure development
3. Environment protection
4. Distribution system
5. Human resource development
- 6-1. Industrial development
- 6-2. Agriculture product development
7. Export and import
8. Investment promotion
9. Tourism
10. Local community support
11. Regulatory framework

25

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

ナカラ経済特別区開発の基本的考え方

- (1) 時間軸を重視した開発
- (2) 地域特性を前提とした開発
- (3) 段階的な経済・産業の開発
- (4) 環境対策の視点
- (5) 地域社会との調和

フェーズ分けを通じた関連インフラ整備

短期(2015年まで)

ナカラ地域 (Nacala-Porto郡およびNacala-a-Velha郡)、ナンブラ市、北部モザンビーク諸州(ニアサ州、テテ州等)

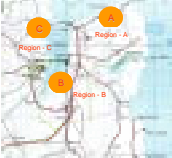
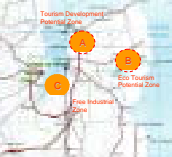
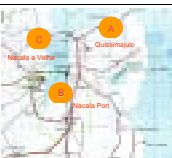
中期(2025年まで)

マラウイ南部(プランタイア、リンベ等)、マラウイ中部(リロングウェ等)、ザンビア、タンザニア南部(ムトワラ回廊沿い地域)

長期(2035年まで):

DRC南部

過去調査における分析結果

調査	工業開発ゾーンの候補地	調査結果			備考
		Region-A	Region-B	Region-C	
Proposal by Chinese Team (Report of Mozambique Development, Feb. 2003)		人口が少なく手付かずの自然が残る。高級住宅地および域内観光地としてポテンシャルを持つ	既存のインフラに近い; 道路、港湾、鉄道、電力、水など。工業ゾーンとして適している	人口は少なくインフラも未発達。ナカラ市中心部から遠い	これらの3箇所の立地は環境省から工業ゾーンとして環境影響の少ない地域として提案された(報告書の41ページ参照)
Nacala Porto City Structure Plan (Jul. 2006)		観光開発適地、空港に隣接。	エコ・ツーリズムのポテンシャル地区、局地的水資源あり。	工業自由区候補地	これらの情報はプレゼンテーション・パワーポイントによるため、情報は限定的である
MCC Report (Dec. 2006)		北部海岸は観光資源として価値が高い。海岸には常緑樹の森林があり、保全価値が高い。	ナカラ市中心から2 km および港の東部に位置する。工業地区としては最も適している。(8-6 ページ参照)	海岸にはマングローブが点在しているが、自然資源の保全価値としては Region-A ほど高くない。	3箇所の特性評価は自然環境の観点からのみ実施されている

本調査による分析結果

調査	現状	現状からの現実的な展開			
		(工業地区)	(未開発地の大プロジェクト)	(観光立地)	(保全地域)
This Study		<p>国道 8 号線沿いに既に工業と倉庫の立地がなされており、将来的に工業地域として発展するポテンシャルがある。</p>	<p>石油精製所が Nacala-a-Velha 側のナカラ湾の小さな半島に立地する提案が示されている。同製油所によってアクセス道路、鉄道などのインフラ開発が進められる。</p>	<p>ホテル、レストランなどの観光産業がナカラ湾の入り口の Nacala-Poroto 側に立地しており、今後も立地が展開すると考えられる。</p>	<p>ZEEN 地域全体では東部海岸と西部の内陸部が未開発であり、多くの自然資源が残る。現状では保全地域となっている。</p>

2. アフリカ南部経済回廊開発の現況と課題 「JICAアフリカ地域クロスボーダー交通対応インフラ可能性研究フェーズ3」の調査結果から

国際研究部 副主任研究員
大西 元

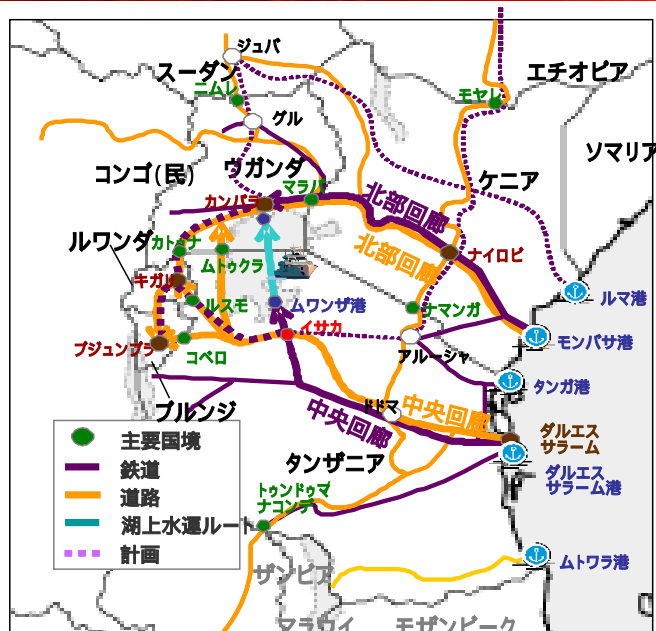
1. プレゼン内容

- 東部アフリカにおける経済回廊と整備状況
- 企業活動におけるボトルネック
- 企業インタビューから得られた知見等
- 回廊整備と企業競争力強化の接点について

30

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

2. 東部アフリカの経済回廊と整備状況(1/2)



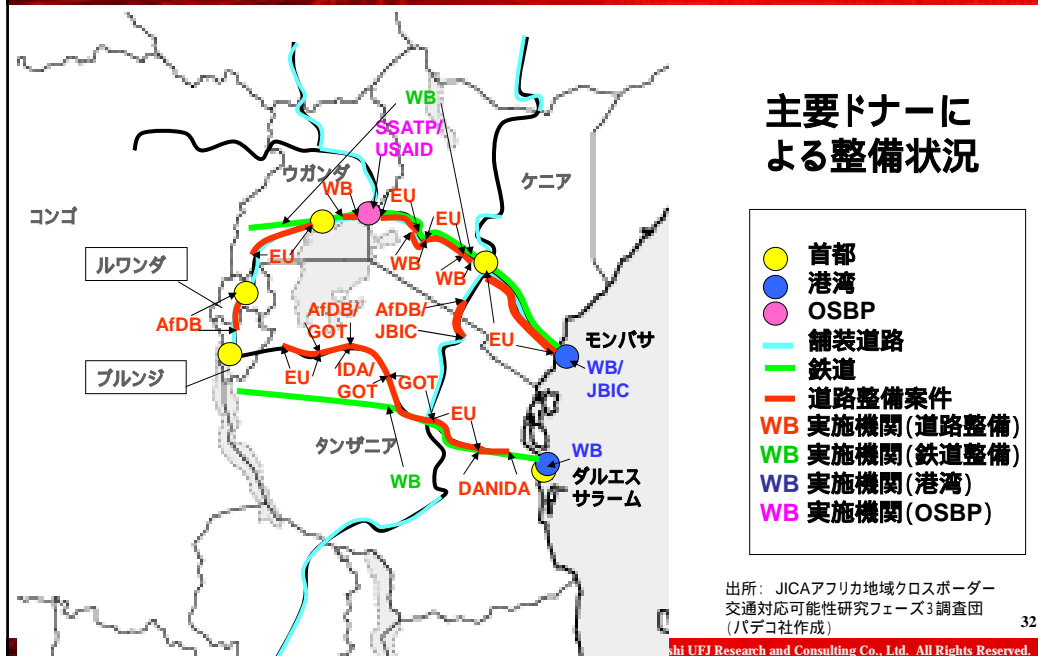
東部アフリカ主要回廊

出所: JICAアフリカ地域クロスボーダー交通対応可能性研究フェーズ3調査団(パデコ社作成)

31

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

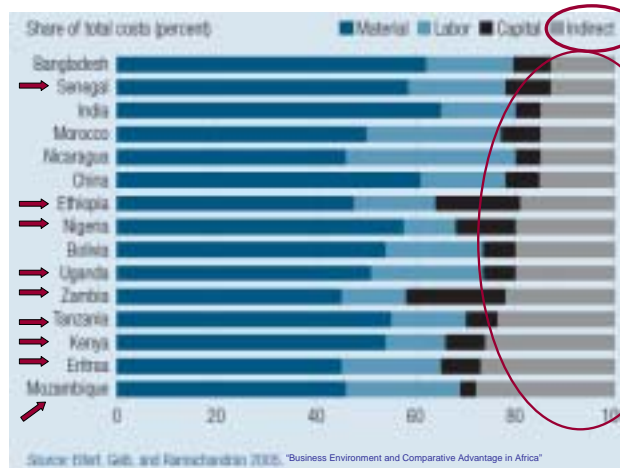
2. 東部アフリカの経済回廊と整備状況(2/2)



3. 企業活動のボトルネック～高輸送コスト(1/3)

■ 民間企業のコスト構造の特徴

- ・ サブサハラアフリカ諸国(特に東部)はIndirect Costの割合が高い(世銀調査による)
- ・ Indirect Costの構成要素は Transportation、Utility、Bribe、Security



3. 企業活動のボトルネック～高輸送コスト(2/3)

1. モンバサ港での支払い	475 US\$	
Shore(沖待ち費用)	173 US\$	
Terminal User Fee	24 US\$	
Kenya Port Authorityによる諸チャージ	18 US\$	
Wharfage(埠頭使用料)	79 US\$	
Delivery Order	60 US\$	
強制保険料(ケニア国内)	16 US\$	
輸送許可取得費(ケニア国内)	24 US\$	
通関業者(民間)への支払い	81 US\$	
2. マラバ国境での支払い	41 US\$	トヨタ社製SUV中古車1台をモンバサからカンパラまで輸送する際のコスト
ケニア側クリアランス費用	8 US\$	
ウガンダ側クリアランス費用	20 US\$	
強制保険料(ウガンダ国内)	13 US\$	
3. 燃料代(モンバサ カンパラ)	189 US\$	出所: JICAアフリカ地域クロスボーダー交通対応可能性研究フェーズ3調査団
4. ドライバー報酬(モンバサ カンパラ間輸送)	68 US\$	(在ウガンダ中古車輸入会社に対する聞き取り結果)
Total	773 US\$	
参考		
横浜港からモンバサ港までの輸送費用	1,028 US\$	

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

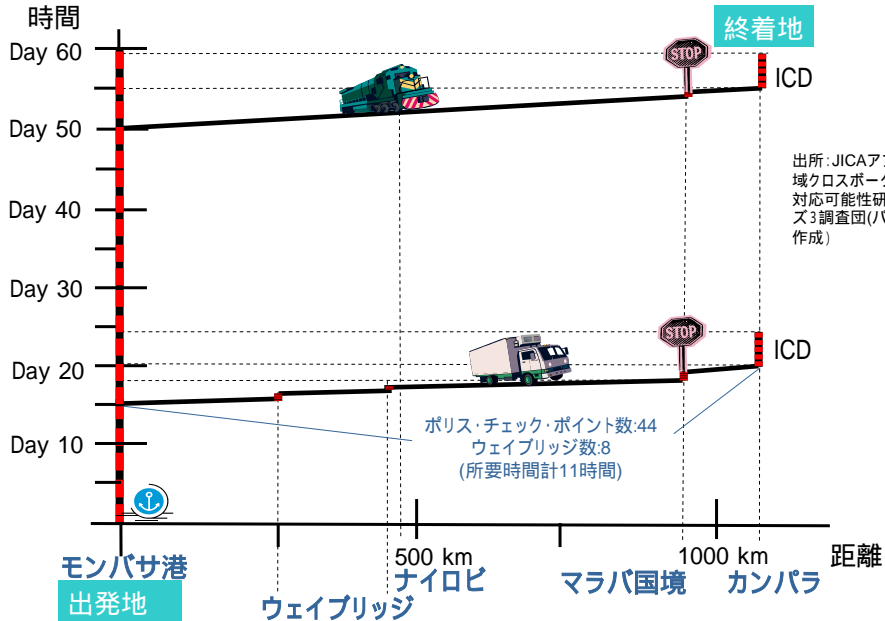
3. 企業活動のボトルネック～港湾オペレーションの非効率(3/3)

Items	Destination	Loaded	Sailed	Days
Yellow Grams	Jebel Ali	20-Jan-07	28-Jan-07	8
Pigeon Peas	Antwerp	18-Jan-07	28-Jan-07	10
Cowries	Nhava Shava	6-Feb-07	14-Feb-07	8
Pigeon Peas	Antwerp	10-Feb-07	24-Feb-07	14
Honey	Antwerp	9-Mar-07	15-Apr-07	37
Cocoa Beans	Antwerp	30-Mar-07	19-Apr-07	11
Beeswax	Kobe	4-Apr-07	28-Apr-07	24
Cowries	Nhava Shava	17-Apr-07	30-Apr-07	13
Pigeon Peas	Nhava Shava	12-Apr-07	16-Apr-07	4
Groundnuts	Karachi	4-May-07	3-Jun-07	30
Cocoa Beans	Antwerp	7-May-07	22-May-07	15
Cowries	Nhava Shava	25-May-07	8-Jun-07	14
Groundnuts	Karachi	28-May-07	28-May-07	2
Cocoa Beans	Antwerp	13-Jun-07	23-Jun-07	9
Groundnuts	Jakarta	20-Jun-07	18-Jul-07	28
Groundnuts	Kelang	27-Jun-07	16-Jul-07	21
Groundnuts	Belawan	21-Jun-07	18-Jul-07	27
Green Moong	Jebel Ali	26-Jun-07	5-Jul-07	9
Groundnuts	Manila	6-Jul-07	15-Jul-07	9
Cowries	Nhava Shava	2-Jul-07	20-Jul-07	18
Groundnuts	Belawan	4-Jul-07	18-Jul-07	14
Groundnuts	Manila	18-Jul-07	15-Jul-07	5
Gum Arabic	Karachi	28-Jul-07	3-Aug-07	14

ダルエスサラーム港にて
製品を船に搬入してから出港するまでの日数

出所: JICAアフリカ地域クロスボーダー交通
対応可能性研究フェーズ3調査団
(在タンザニア・某貿易商社より提供)

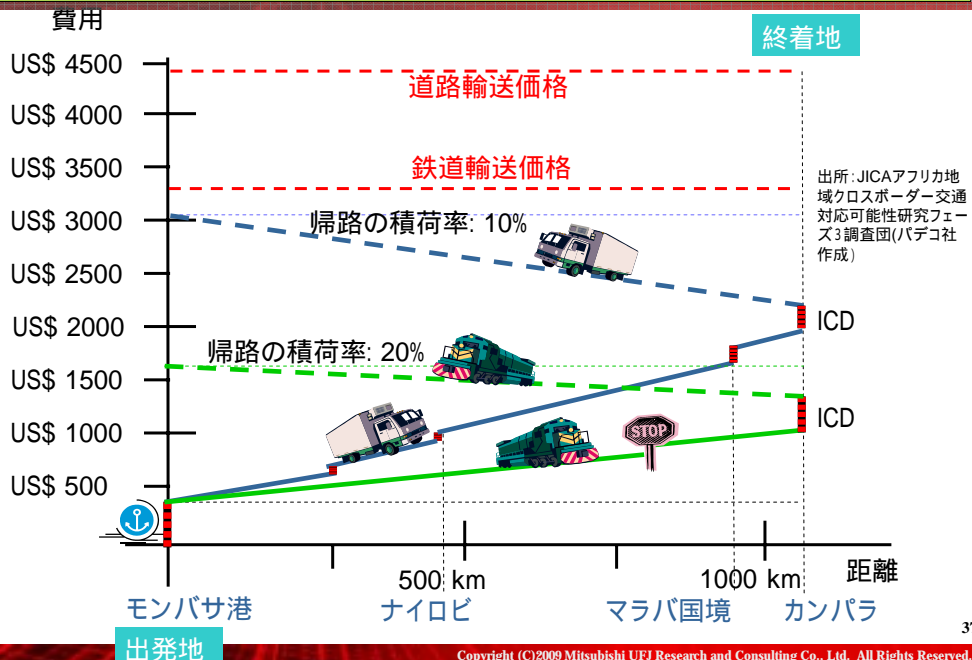
北部回廊： 輸送所要時間 ~ 40Ft コンテナの例 ~



36

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

北部回廊： 輸送所要コスト ~ 40Ft コンテナの例 ~



37

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

4. 企業インタビューから得られた知見等(1/3)

■ 企業活動における阻害要因・ボトルネック等 (1/2)

－ 高運輸コスト

- 極めて劣悪な港湾オペレーション（モンバサ港及びダルエスサラーム港）
- 滞貨に伴うポートチャージの高額化
- 関税に係る諸問題（インフォーマルコストの存在、職員により異なる関税額など）
- 警察による頻繁なPhysical Inspection
- Weighbridge通過に長時間を要する
- 企業によっては輸送コストがトータルコストの50%程度を占める場合も（陸路の信頼性の低さ やむを得ず空輸に頼るケースあり）

38

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

4. 企業インタビューから得られた知見等(2/3)

■ 企業活動における阻害要因・ボトルネック等 (2/2)

－ 貧弱なインフラ

- 信頼性の低い鉄道オペレーション（北部回廊・中央回廊） 全く頼れない。道路に依存するしかない。
- 道路状況の悪さ（特に最終消費地へ製品を運搬する際に利用する準幹線道路の状況）
- 電力不足、電力価格の高騰（特にケニア）

－ 貿易障壁（市場の分断）

- EACは2005年に関税同盟を発足し、2010年に向けて関税撤廃を掲げるも、例外品目（タンザニア約600品目、ケニア約300品目）が多すぎる

39

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

4. 企業インタビューから得られた知見等(3/3)～民間企業からの提言

■ インフラ整備の推進

- 効率的な港湾オペレーション（ダルエスサラーム港は「混乱の極み」 by某企業）
- 信頼性の高い鉄道オペレーション（現状では輸送モードとして全くあてにできない）
- 道路改良（ 現在実施中）

■ 税関

- 少なくとも徴収額の一定化を（ナマンガ国境）
- 各種手続きにおいて多くの“red tape”が現存、賄賂もすべて解消すべき

■ 貿易障壁の撤廃（市場の統一化）

- 関税例外品目数の減少を

40

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

5. 回廊開発と企業競争力強化の接点

■ 企業の競争力を高めるための方策(1/2)

- Indirect Costの低減
 - 短期策：道路輸送モードの継続的改善
 - Weighbridge箇所の削減、警察Inspectionの撤廃
 - 「片荷」への対応（ 後述）
 - 車軸規制（ケニア）の今後動向には注視が必要
 - 中長期的方向性：鉄道輸送モードの抜本的改善
 - 道路輸送コストの削減余地は限られている
 - 鉄道への企業側ニーズは高い
 - 鉄道オペレーションの抜本的改善 企業側の鉄道利用促進による運輸コストの大幅低減
 - 国境施設のオペレーション改善（トレーニングによる関税徴収業務の定型化など）

41

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

5. 回廊開発と企業競争力強化の接点

■ 企業の競争力を高めるための方策(2/2)

－ 片荷の有効利用

- 各国の輸出振興策との連動の必要性
- EAC諸国の輸出品目は農産品に大きく偏向、かつ品目がオーバーラップ
- 戦略的な輸出品目の育成
 - － 園芸農業（花卉・野菜類）のさらなる育成
 - » すでにケニア、ウガンダの戦略的輸出品目
 - » ケニアでは輸出額トップ
 - » 切花は外国資本が参入済み
 - － 有機農産品のポテンシャルはどうか？（ウガンダのオーガニックコットンなど）
 - － 「片荷」問題を利用した輸出振興には実績あり（ケニア・切花の対EU・中東方面への輸出）

42

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.

(ご参考)インタビュー先企業

インタビュー先	国名	業種	主な輸出入品目	主な輸出入先
企業A	Tanzania	Tea/Coffee Manufacturer	Tea, Coffee (Export)	Kenya, Uganda, Zambia (Export), others
企業B	Tanzania	Trading	Sugar, Rice, Cooking oil, Sisal, Trucks, etc. (Export)	Kenya, Uganda, Burundi, DRC (Export)
企業C	Tanzania	Food Processing	Biscuit (Export)	Kenya, DRC (Export)
企業D	Tanzania	Cashew Nuts Producer	Cashew Nuts (Export)	India, (China, Denmark) (Export)
企業E	Tanzania	Trading	Agricultural / Industrial Products, etc. (Export)	Kenya, Uganda, DRC (Export)
企業F	Kenya	Manufacturer	Steel, Water Pipes, etc. (Export)	EACs, Zambia, Malawi (Export)
企業G	Kenya	Manufacturer	Generator, Power Appliances, etc. (Export)	Tanzania, Uganda (Export)
企業H	Kenya	Pharmaceutical Manufacturer	Drug (e.g. for malaria) (Export)	EACs, Ethiopia, Sudan, (Export)
企業I	Uganda	Car Importing	Used Cars	Japan (Import)
企業J	Uganda	Textile	Organic Clothes	EU, Japan, USA, etc. (Export)
企業K	Uganda	Manufacturer	Steel, Water Pipes, etc. (Import)	Kenya (Import)

43

Copyright (C)2009 Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. All Rights Reserved.