

1. 三菱東京UFJ銀、Bangladeshのプライム銀と業務提携

12/05、三菱東京UFJ銀行は、Bangladeshの大手民間商業銀行のプライム銀行と業務提携に関する覚書を交わしたと発表。現地に進出する企業の支援が狙い。三菱東京UFJ銀はBangladeshに拠点を持つ唯一の邦銀。

2. 輸出、安定上昇

Bangladeshは、9741 万ドル相当の外国為替を、現在の会計年度 2013-14 年度の最初の 4 ヶ月間で引き入れた。これはこの時期の目標よりも 2.17%多く、昨年度の同期に比べて 16.47%の成長を見せた。ニットウェアの輸出は際立った活躍を見せたが、織物部門では目標にしていた外国為替額には及ばなかった。データによると、上記の 4 ヶ月でニットウェア製品の輸出により 4022 万ドルを稼いだ。これは目標よりも 11.08%多いものだ。また一方織物部門のほうでは 39.32 万ドルと設定していたのだが、実際はこの目標よりも 1.73%低くなった。しかしこの部門は昨年度の同じ時期に比べると 17.85%の成長を見せている。冷凍食品部門では今年度の最初の 4 ヶ月間の設定目標に比べると 18.72%の成長を見せた。この部門では 3 億 8241 万ドルと目標を設定していたが、実際は 4 億 5400 万ドルを引き入れたのだ。

3. 逆境にもかかわらず衣料輸出上昇

衣料輸出は、7月から10月の3か月間、昨年と比べて多くの問題があったにもかかわらず、ほぼ 19%上昇した。輸出額は 7 月から 10 月の間、昨年同期の 66 億 3 千万ドルから 78 億千万ドルへ増加した。Bangladesh衣料メーカー及び輸出協会 (BGMEA) 副会長レアズ・ビン・モハマッドは、「もしタズリーン火災とラナプラザ崩壊がなければこの数字はもっと上がっていただろう。もし現在の輸出傾向が続けば 2013-14 年の輸出目的は簡単に達成できるであろう」と述べた。しかし 10 月単月には輸出が前の月に比べて 18.19%落ち、21 億 2 千万ドルになった。数字は 2012 年の 10 月よりも 2.03%上昇しているが、この月の輸出目標に 6.23%ほど及ばなかった。

4. DCCI、縫製工場での暴動に懸念の声

ダッカ商工会議所 (DCCI) は、「輸出収入の重要源であるアパレル産業で続いている労働者争議や暴力に深い懸念を示している。現在、争議や襲撃のためサバル、トンギ、アシュリアそしてガジプール地域の様々な衣料工場では生産の遅れに直面している。ガジプールのトンギにある外国投資の NEO ジッパー会社も、他の工場が襲撃されたように襲撃された。もし RMG 産業が危険にさらされることになれば、オーナーにも労働者にも惨めな結果をもたらすことになるであろう。だから、わが国のより大きな利益のためにこの巨大産業を守るのはみな義務である。現在も続く危機の解決のために、政府は暴力行為に関わった人たちに対し厳しい処置をするように要求する」との声明を発表した。

5. ストのため運輸部門70億タカの損失

国内の運輸部門は、ストライキや包囲プログラムのために、暴力や破壊的な活動で最悪の状態に苦しんでいる。この部門の関係者、オーナーや労働者は、これらの期間で何億タカという損害を出しているからだ。Bangladesh・サラク・パリバハン・スラミク連合書記官オスマン・アリ・カンは、「このような政治的プログラムが続き、オーナーたちは 250 億タカの損失を出し、労働者は 45 億タカの賃金を奪われ、運輸部門は合計 70 億タカという損失に苦しんでいる。また今年国内で合計 34 人の運輸関係労働者が死亡し、2500 人がけがをした」と語っている。

情報によると野党は今年 54 日間に渡り、ストライキと包囲を呼びかけた。この間、全ての乗り物活動を止めるため、これはこの部門に最悪の影響を与え、この部門に関わっている人たちに莫大な苦しみを与えた。ストライキの間、参加者たちは破壊活動を行い、道を走る車に火をつけたりした。結果として運輸部門は莫大な経済損失を出したのである。運輸部門に関係するその筋からの情報によると、今年強制されたストライキと封鎖は 54 日あり、その間にバス、トラック、カー・バン、小型自動車を含め合計 3300 台の車が破壊された。ストライキが起こるたびにその日の損失は平均 85 万タカに及ぶという。

6. ストのため繊維製品などの航空積み出し激増

既製服や他の商品の航空積み出しが、全国の最近の度重なるストのため激増し、輸出業者はその経費増に悲鳴をあげている。航空便は船便よりも 13 倍の経費がかかる。しかし輸出業者は船積期限を守るために、経費が高くなっても航空便を使わざるを得ない。Bangladesh衣料メーカー及び輸出協会 (BGMEA) 会長アティクル・イスラムは、「このようなストはスムーズな船積が実行できず、大きな痛手となってかえってくるのだ。今年の政治混乱はアパレル製造メカ

一のほとんどが、彼らの製品の船積期限に間に合わず、航空便に切り替えることになる。もし船便で送るならば1キロについて30セントの費用であるのだが、航空便を使えばその運送費は1キロ4ドルになる」と報告している。

BGMEA関係者は、「全国を巻き込んだ度重なるストが1月から続き、多くの航空会社では輸送機の発着を増やしている。既製服部門は政党やその同盟によって呼びかけられたストライキや封鎖のために、この1年経費は400億タカ追加になった。ここ2~3ヶ月間で、ドイツ、アメリカ、カナダそしてスペインのような多くの海外のバイヤーが、政治混乱のためにダッカ訪問をキャンセルしている」と話している。

7. 衣料メーカーと労働組合、合同で労働者に自制をよびかけ

衣料メーカーと労働組合は、合同で労働者たちに委員会が11月21日に賃金委員会が最終賃金構成を公表するまで、破壊活動をやめるように呼びかけた。11月17日、政府がオーナーたちの異議を退け、最低賃金を77%値上げして5,300タカにすると公表したにもかかわらず、労働者たちが彼らは不満を持ち続けたのを受けて、この動きが始まった。労働者の要求する最低賃金は、1ヶ月8,114タカのみである。これに応え、バングラデシュ衣料メーカー及び輸出協会(BGMEA)は、57以上の労働同盟のリーダーたちと緊急会議を開き、草案を立て、ここでこの状況を緩和させるために協力することに同意した。衣料労働組合センター書記官カジ・ルフル・アミンは、「本日提案された賃金構成に対する不満を共同で提出することになっている。提案されている賃金構成は生活費のことを考慮に入れれば低すぎる」と語っている。しかし、6人のメンバーで構成された賃金委員会の労働者代表のシラジュール・イスラム・ロイは、「陰謀はさらに行われ、新しい昇給の実行を引き延ばされるであろう。最低賃金を1ヶ月5,300タカ支払うことにBGMEAが同意しても、この協会から脱退し、新レートで賃金を支払わないことを考えている工場オーナーもいる」と語った。

8. ガジプール戦場へ変貌

11/17、ガジプールで警察と20の工場の労働者と衝突がおき、少なくとも25人が負傷し、このため政府は準軍事的軍隊をこの地域に配備した。スタンダードグループ工場では、約2,000の労働者たちが、午前8時30分ごろから、賃金のアップ分の支払いをするように要求し、またオーナーが工場を閉鎖するオフシーズンの間、毎日200タカの支払いをすることを含め10ポイントの要求を掲げ、ストを開始した。その後グリーンランド、メディテックそしてMMニット・コンポジットを含め20の工場から約8,000人の労働者が彼らに加わり、数台の車を略奪、丸木に火をつけ、タイヤを燃やしカシムプール・コナバリ・ロードを閉鎖した。午前10時45分ごろ、労働者たちはスタンダードグループに戻り、工場のビルに火をつけたが、その火事は消防団や地元の人々によって消された。その後、工場周辺にあった30あまりの店舗にも火をつけ、この地域はすぐに戦場と化した。さらにコナバリ・カシムプール地域の3軒に放火したり、不合理に家賃を値上げしたとあって、午後5時には100件以上の店舗が破壊され略奪された。衣料工場の重要な産業地帯で起きた衝突で、政府は準軍事的軍隊を配備することにした。このような混乱状態のため、この地域のほとんどの工場のオーナーたちはこの日工場を閉鎖せざるを得なくなった。

9. US書記官とBGMEAリーダー、最近の争議について協議

11/17、US書記官とBGMEAのリーダーは、最近の争議についての協議を行った。そこで南・中央アジア事務局アメリカ・アシスタント書記官ニシャ・デサイ・ビスワルは、バングラデシュのアメリカ大使のダン・W.モゼナの言葉を引用して、「労働組合はオーナーの“ペット協会”であってはならない。労働組合はオーナーのものであってはならず、労働者のものでなくてはならない。BGMEAのリーダーは、最近の争議で負傷した労働者たちのリハビリを行わなければならない」と強く主張した。BGMEA会長アティクール・イスラムは、「アメリカ向けの衣料製品に対して無税枠を求める。また欧州も米国も、製品価格の値上げを行う動きを見せていない」と言った。

10. 大手既製服輸出業者、下請け工場を援助

多くの既製服(RMG)輸出業者たちは、彼らの下請け業者がコンプライアンスを守れるようにするため、資金援助を行っている。目下、下請け業者は納期を守るのに四苦八苦している。「我々の国内のバイヤーたちは、我々の工場の労働条件が良くなるように前向きに協力している。ストのため我々だけの力では、船積に間に合わせるできないのだ」と下請工場サントヌ・ファッションの経営者バシール・アハメドは語っている。アハメドによると、大手親会社はコンプライアンスに従った工場であることを証明するための証明書を得るために、技術援助を下請工場までに伸ばしている。一方、直接注文を受けている大手のメーカーは、バイヤーによる安全方法のモニターが厳しいので、コンプライアンスを守っている工場を選んで下請けさせているので、下請け工場不足という問題に直面している。したがって大手の輸出業者は、船積期限を守るために、必要な下請け工場の数を管理することができず、古いパートナーをコンプライアンスに従った工場にするために、財政面や技術面で援助をせざるを得なくなってきた。タズリーン火災とラナプラザ崩壊事故の後、

バイヤーたちはこのような工場と仕事をすることに注意を払うようになってきたのだ。これによって大手の輸出業者と工場オーナーたちは、小規模業者をコンプライアンスに従ったものに改善させざるを得なくなっている。

11. ILO、バングラデシュに労働条件の改善を提言

ILO は、「バングラデシュ:より良い社会経済のためのよりよい雇用条件を求めて」と題されたレポートで、「バングラデシュの RMG 産業の成長が不安定なのは、工場の労働条件が貧弱であるせいである。これはその安定した発展を最も邪魔し、結果として最悪の産業災害を引き起こした。バングラデシュの既製服(RMG)産業の労働条件の改善は、バングラデシュの持続する成長を達成するために欠かせないものである」と提言し、「バングラデシュの衣料労働者に支払われている賃金はその地域でもっとも低い国のひとつだ。2013年の時点で仕事を始めたばかりのレベルの最低月給は衣料部門で39ドルである。これはカンボジア(80ドル)、インド(71ドル)、パキスタン(79ドル)、スリランカ(73ドル)そしてベトナム(78ドル)のような他の主な衣料輸出国の半分である」と書いている。

12. 最低賃金5300タカの徹底

衣料労働者の最低月給賃金は、77%上昇し5,300タカとなった。訓練者や見習者は最低賃金として4,810タカを受け取るものとなる。訓練者として働く期間は3ヶ月であり、オーナーが基準に達していないと判断すれば、後3ヶ月延期できる。この期間の後、見習いはグレード7のもとで正式に従業員として雇われることになり、最低賃金を手にすることができる。賃金構成改正によると、グレード7の労働者は、以前は3200タカと提案されていたのだが、これは11月4日3000タカと決定された。これに1200タカが家賃、250タカが医療費、200タカが交通費そして650タカが食料助成金として上乘せされる。賃金委員会は一年に基本賃金に対し5%の増加を決定した。これは前の賃金構成には含まれていなかった。新賃金構成は12月から有効となる。

最低賃金委員会の通知によると、もし労働者の現在の賃金が新しく発表された賃金を上回るものであれば、これは現在のレベルから下げられるものではない。このほか6つのグレードの下もとで働く衣料労働者の賃金もこれに比例して上げられることになる。労働者の代表であるシラジュール・イスラムは、「労働者たちは新賃金に惑わされている。労働者の全ての賃金が5300タカであることを労働者に認めさせようとしているグループがある。だから彼らは混乱しているのだ。労働者たちは官報で公表された新賃金構成を理解する必要がある」と語っている。

13. ウォルマート、工場安全対策進展

ウォルマートのスポークスマンは、「ビジネス関係のあるいくつかのバングラデシュの工場で、いくつかの安全問題が見つかったが、そのほとんどが解決の方向に進んでいる」と語った。アメリカの小売業者グループは200以上の工場の安全をテストし、その結果を、「これらのうち32の工場は最初の検査で失格した。しかし、しかし二つの工場を除いて全ての工場が、その後問題を解決している」と報告。ウォルマートはウェブサイト上に75の工場の検査報告をアップし、残りの検査結果も完了次第アップするとしている。またその中で、「ある工場は、最初の検査の時点失格したのでウォルマートの商品を生産するのを止めた。今、工場のオーナーは新しく工場を立て直している。またある工場はウォルマートの安全検査とは関係ない労働争議のために工場を閉鎖した」と書いている。

14. 政府による工場検査開始

改善された労働条件を確実にしようとして、バングラデシュ政府は世界中の小売業者と共同で、工場オーナーにより採用された職場の安全方法をテストするために、衣料工場の検査を始めた。バングラデシュ衣料メーカー及び輸出協会(BGMEA)は、バングラデシュ工科大学(BUET)のエンジニアチームの専門家と共同で、工場建物のインフラ条件、労働者の安全対策そして火災安全を評価することになった。もしどのような落ち度でも発見されれば、バイヤーが工場オーナーを技術的にも経済的にも援助し、それを修理することになっている。101のヨーロッパバイヤーのプラットフォームである火災と建物安全についてのバングラデシュ協定は、11月の初めから検査を始めることを計画していたが、質の良い検査を確実にするためにプラットフォームの人数の拡大を待っていたために、11月の最後の週に検査を始める運びとなった。火災と建物安全についてのバングラデシュ協定の101人のメンバーは5年計画で安全計画を実行することになっている。

わが国のRMG部門の職場の条件を改善するには、莫大な労力がかかるものと思われる。バングラデシュ工科大学(BUET)教授のメヘディ・アハメド・アンサリーによると、まずは30のチームが2000の衣料工場を8週間で評価することから始め、1000の工場については構造保全、火災、電気安全について検査する計画である。4月におきたラナプラザで多数が死亡したわが国最悪の産業事故の後、バングラデシュの200億ドル衣料産業のイメージを取り戻すために苦しんでいることを受け、この検査が始められる。

15. 環境保全、コンプライアンスの遵守の訴え

市内の CIRDAP の講堂で開かれた「SR アジア国際会議 2013 年」で、既製服(RMG)産業部門のより安定した持続性のためにスピーカーたちは、この部門の環境とそのほかのコンプライアンスを確実にできるように呼びかけ、もし RMG 部門が停滞してしまえば、わが国の全体的な経済に影響することも警告した。輸出推進局局長のサラウッドイン・マハムドは、「外国のバイヤーたちは、現在進行中の傾向をとっても懸念している」と語った。ワーキング・セッション「危険材料の除去と CRS 焦点によるヨーロッパへの輸出」の議長マハムドは、「わが国の輸出は RMG の製品全体の約 50% が 27 カ国のヨーロッパの国々に輸出されている。もしこの傾向が続けば、アメリカのようにヨーロッパからも悪いニュースに直面しなくてはならない」と言った。環境局(DoE)の副局長 MD.ショラブ・アリはワーキング・セッションで、「環境公害から守るための様々な方法を話したが、結果は名目だけのものであった。2012-13 年には我々は排水処理プラント(ETP)と排水管理が確実でない様々な産業に 10 億タカの罰金を課した。環境問題に対応するように産業オーナーたちに説得した」と言った。

16. ダッカ〜チッタゴン間、毎日120,000台の車輛の往復を見込む

日本国際協力事業団(JICA)は、ダッカ〜チッタゴン・ハイウエーの一日の交通量は、まもなくおよそ 120,000 台になるであろうと予想した。道路ハイウエー局(RHD)は、もっと詳しく調査し、そして 3 つの橋の建設とリハビリプロジェクトの監督事業するために、日本の率いる合弁コンサルタント会社との契約にサインした。848 億 6 千万タカの費用で行われることになっているこのプロジェクトの下で、ダッカ〜チッタゴン・ハイウエーにあるカンチョプール、メグナそしてメグナ・グムティの橋が建設予定である。これらの地域では、現在、毎日平均 30,000 台の交通量がある。

JICA のチーフは、「インド、ミャンマーそしてそのほかのアセアン諸国からの交通量を受け入れるために、1 日の交通量を 120,000 台から 140,000 台まで許容できるように、日本はダッカ〜チッタゴン・ハイウエーのキャパシティを改善することが重要だと考えている」と語った。RHD はシタラッキヤ、メグナそしてメグナ・グムティ川の 3 つの新しい橋の建設のプロジェクトと現在ハイウエーにかかっている 3 つの橋の修復に、政府基金から 205 億 7 千万タカ出費することになっている。JICA は 642 億 9 千万タカを出費する契約に署名を済ませ、このプロジェクトは 2021 年までに完成することになっている。

17. ハシナ首相、パイラ海港の開港式

パトアカリ・ディストリクトのカラパラ・ウボジラのラブナバド運河で総理大臣シーク・ハシナは、わが国第 3 のパイラ海港を開港させた。これはわが国で 3 番目の海港となり、独立後カラパラ・ウボジラのラブナバド運河では、この種の港は初めてである。この港がフル操業されれば、喫水 8 から 10 メートルの母船を泊め、チッタゴン港よりもっと早く船積、荷揚げを手伝うことができる。チッタゴンでは現在国内の 92%の輸出入を取り扱っている。

経済事前調査(TEFS)は、環境影響評価(EIA)を含め、パイラ港の開発は運輸省の認可に従い、水域計画研究所を通して完成された。調査によると 10 年間で 1500 億タカがインフラを完成させるために費やされるであろう。ラブナバド運河でのこの新港の海港はわが国の経済活動は後押しされることになる。この港が開港することでわが国の二つの海港：チッタゴンとモンガラにかかるプレッシャーが減少され、輸送が容易になり、バングラデシュ南部と中央部の経済と社会開発が確実になることも期待されている。

18. バングラデシュでの自動車および部品生産は？

汚職、ミスマネジメント、官僚問題、そして政策不足で、わが国での車や部品を生産する可能性が損なわれるかもしれない。バングラデシュは自動車、エンジン、スペア、車台そしてそのほかの道具などすべて外国に依存している。

バングラデシュ・スチール・アンド・エンジニアリング・コーポレーション(BSEC)の関係者は、「汚職やイノベーション不足はいくつかの国営技術会社を閉鎖に導いた。国の協力により設立された国家機関であるディーゼルプラントは問題に直面している。バングラデシュはいまだに三輪駆動、バイクそして小型中型乗用車などのように、国内でも生産可能なものまで輸入している。地元の自動車市場は、政府の多くの段階での汚職やミスマネジメントのために外国のブランドに支配されている。この状況にも拘らず、軍隊運営のバングラデシュ・マシン・ツール・ファクトリー(BMTF)や国営プロガティ産業や民間投資に関わっている開発業者もある」と語っている。BMTF 関係者は、「我々が組み立てた車はわが国の防衛サービスの様々なところで使われている。我々は外国の協力を得て国内でエンジンを生産する計画がある」と述べている。バングラデシュ産業技術援助センター(BITAC)の関係者は、「我々は機械産業を援助するためにいるのだが、政府の政策ガイドラインが十分でないために、問題に直面している。」と語っている。

以上