

World Watching 40

ワールド・ウォッチング

トランジット貨物の競争に挑む リトアニア・クライペダ港



村岡 猛

財団法人国際臨海開発研究センター
(OCDI)
上席研究員

OCDIでは、平成14年度から東欧のリトアニア共和国における港湾開発調査に携わっている。本稿では、トランジット貨物を巡りバルト海沿岸諸港とホットな競争を行っているリトアニアの港湾の近況を紹介する。



リトアニア及び港湾の概況

いわゆる「バルト三国」の1国であるリトアニアはバルト海南東岸に位置し、北をラトヴィア、東をベラルーシ、南をポーランド及びロシアの飛び地であるカリニングラード州と接する共和国である。歴史的には、1940年にソビエト連邦に併合されたが、1990年に独立回復宣言を行い、翌年欧米諸国に独立国家として承認された。欧州への復帰を目指し、EU及びNATOへの加盟が2004年に予定されている。

2002年現在、人口は約348万人、一人当たりGDPは4,002ドルである。GDPのうち約6割がサービス産業であり、それに次いで鉱工業が約26%を占める。

同国の港湾としては、バルト海沿いにクライペダ港が開発されている。同港は、旧ソ連時代に、連邦内で産出する石油等の天然資源並びに鉄鋼、石油化学製品などの工業製品の輸出を目的として整備されてきた。独立後は、国内林産品、石油化学製品など自国産品の輸出にも利用がなされているが、人口規模の小さな同国において、更なる開発を進める意義は、背後に控えるロシア、ベラルーシなどの背後圏諸国の通過貨物へのサービス提供の向上である。



バルト海東岸における港湾間の競争

リトアニアはその地理的な位置関係から、旧ソ連地域の貨物をEU諸国にトランジットする交易を行ってきた。現在でも、主としてEU諸国及びロシアなどの独立国家共同体 (CIS) を相手に、鉱産品、化学工業品、電気・機械製品などの貿易を行っている。

このような貿易構造の中で、リトアニアで唯一液体パルク以外の貨物も取り扱うクライペダ港は、ロシア、ベラルーシ等の石油製品、肥料の西側諸国への積み出し港としての役割を果たしている。全取扱量約1,700万トン(2001年)のうち75%以上が輸出貨物であり、その内約8割を占める主要4品目(石油製品等)の合計では、自国発着貨物よりもロシア、ベラルーシ等のトランジット貨物の方が多い(図-1)。同港の総貨物量においても2001年には初めて取扱量の半数以上(54.5%)を自国貨物が占めたが、その他はトランジット貨物である(ベラルーシ(22.4%)、ロシア(16.1%)、カザフスタン(4.1%)等)。

しかしながら内陸国からのトランジット機能は、クライペダ港だけが有しているわけではない。表-1に示すバルト海東岸に位置するバルト三国のそれぞれの港湾も、同様な役割を担っている。更に、主要貨物起点国のロシア自体も、バルト海にセントペテルスブルグ港及びカリニングラード港

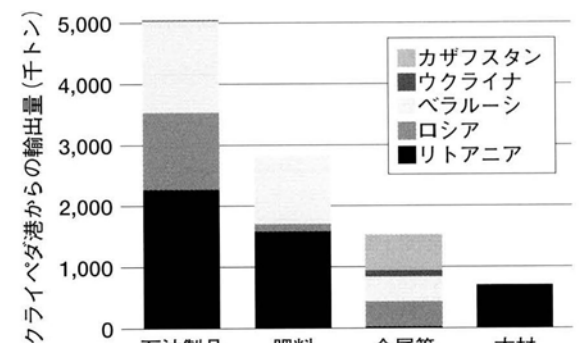


図-1 クライペダ港主要輸出品目別の起点国 (2001年)

(リトアニアの南に位置するロシアの飛び地に整備されている港湾)という2つの港湾を有している他、自国の石油製品等の輸出のためにセントペテルスブルグの北に新たな港湾の開発を行い、2001年から稼働を開始している。かつて旧ソ連において一元的に管理運営されていたこれらバルト海東岸諸港は、バルト三国独立後、同じ背後圏の貨物を対象に競争を行っているのである。

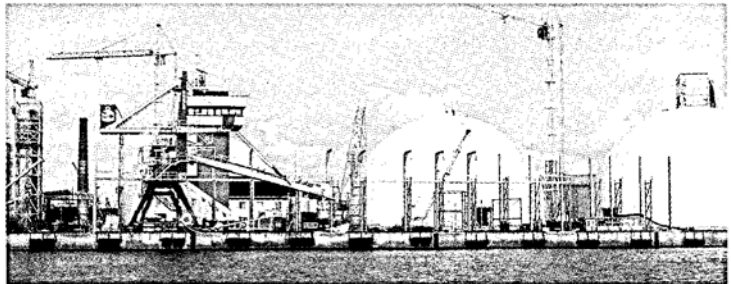


クルシュ砂州によりバルト海の波浪から守られているクライペダ港



トランジット貨物の今後

このような状況の中、バルト海に自国の港湾を有するロシアは、高い使用料を払って外国の港湾を使うより自国の港湾の活用を促進しようとしている。同国では、2001年からカリニングラード港向けの鉄道運賃は隣接するクライペダ港向けのそれより安い「国内運賃」を適用する、という料金差別化政策をとり、一定の成果を上げている。しかしながら、ロシアの港湾はコスト高、非効率であると言われており、ロシアの自国港湾優遇政策がどれほど続くのかについては、慎重に推移を見守る必要がある。また、内陸国家であるベラルーシも、従来のように鉄道を活用しバルト海や黒海に面する港湾に輸送するかわりに、内陸運河を活用した物流の充実を図ろうとしている。このように、トランジット貨物の需要自体も楽観できる状況にはないのである。



新規民間投資が行われた肥料取扱い上屋

効率を向上させ、より顧客満足度の高いサービスを提供することが不可欠である。現在クライペダ港では、最も深い岸壁でも、石油製品や金属を取り扱う14m岸壁しかなく（競合港では表-1に示すように17m以上の岸壁を有する港湾もある）、また、港湾直背後にクライペダ市街地が迫っているため、十分な荷役スペースが確保できていない状況である。更に、鉄道輸送が港湾へのアクセスにおいて重要な役割を果たしているにもかかわらず不利な料金設定をされているなど、ロシア等近隣諸国との協調・連携も十分ではない。



今後の発展に向けて

競合港湾が多いバルト海東岸におけるクライペダ港の優位な点の1つは、厳冬の年にも港内の水域が凍らないということである。実際、2002年後半から2003年にかけての大寒波の際にも不凍港であったクライペダ港の取扱貨物量は大幅に増加した（2002年の年間取扱量は、過去12年間で最高の約1,970万トン）。

しかしながら、各港における砕氷船の配備や暖冬の影響により、不凍港としてのメリットは必ずしも安定的なものではない。究極的には、港湾の

このような様々な課題はあるものの、同港の民間港湾オペレーターは元気がよく、石油製品、化学製品を取り扱う上物などへの投資意欲は高い。またヒアリングを行ったどのオペレーターも港湾管理者との関係は良好であり、上物と下物の整備の連携もうまくいっている印象を受けた。EUへの加盟等に伴い、西側諸国との関係が一層緊密化していく中で、より効率的な港湾運営を行うことによって、東西トランジットの要衝クライペダ港の果たす役割は今後も大きくなっていくものと考えられる。

国名	港湾名	全取扱貨物量 (百万トン)	取扱貨物		コンテナ取扱 (TEU)	最大水深 (m)	モスクワまでの 鉄道所要時間 (Hr)	参考(各国の基礎データ)		
			石油製品 (百万トン)	石油製品以外 (百万トン)				人口 (百万人)	面積 (千km ²)	一人当たりGDP (ドル)
リトアニア	クライペダ	17.24	5.12	12.12	51,675	14.0	23.5	3.5	65.3	4,002 (2002)
	ブティンゲ	5.06	5.06	0	0	18.0	-			
ラトヴィア	ベンツピルス	37.94	28.67	9.27	0	17.5	22.5	2.4	64.6	2,903 (2000,GNP)
	リガ	14.88	3.45	11.43	101,023	12.5	17.5			
エストニア	タリン	32.32	20.99	11.33	78,072	17.4	-	1.4	45.2	4,837 (2001,GNP)
ロシア	カリニングラード	5.80	1.87	3.93	21,313	8.5	-	-	-	-
	セントペテルスブルグ	36.90	9.02	27.88	480,659	11.5	-			

表-1 バルト海東岸諸国及び港湾の比較(2001年)(出典:OCDI)