

# World Watching

ワールド・ウォッチング

## 42

## 港湾環境の 激変に対応する バルト3国の港湾



大槻 有吾

株式会社国際開発システム  
専務取締役



### バルト3国の歴史

バルト海の東岸に位置するエストニア、ラトビアおよびリトアニアからなるバルト3国は最大の国リトアニアでも人口400万人足らずの小国であるが、独自の言語、文化を有する誇り高い民族である。それら3国は、1940年までは、独立した主権国家であった。その後、ソヴィエト連邦に組み込まれ、形式上は、それを構成した15の共和国の3つの構成員となったが、実態的には併合であり、それら3国の主権回復は、1990年代初めの旧ソヴィエト連邦の崩壊まで待たなければならなかった。

バルト3国は、ロシアを中心とした独立国家共同体（CIS）には加わらず、ヨーロッパ連合（EU）への参加を希望した。これに呼応し、EUが強力に後押し、旧ソヴィエト連邦の中央集権・計画経済体制の遺物を一掃すべく国営企業の解体民営化を手始めとする市場経済の導入、市レベルでの地方自治の確立が推し進められた。その結果、独立回復後の混乱期を克服し、これら3国は着実な成長軌道に乗りつつある。来年（2004年）にEU参加が予定されている。



### 旧ソヴィエト連邦時代の バルト3国の港湾の歴史

旧ソヴィエト連邦の各共和国の農業、鉱工業が連邦全体として完結するように図られた需給体制のなかでモスクワからの中央指令のもとに

徹底した分業体制を強いられたが、それを物流の面から支えるために、鉄道ネットワークが形成された。港湾は、その鉄道ネットワークとリンクされ、同連邦の輸出を主とする外貿のためのゲートウェイとして位置づけられた。

バルト3国にはタリン（エストニア）、リエパヤ、ベントスピルス、リガ（以上ラトビア）、クライペダ（リトアニア）の5つの主要港があるが、それらはいずれも西の沿岸に深水港、不凍港を殆ど持たないソヴィエト連邦にとって、極めて重要な港として位置づけられた。

バルト3国の各港を通して、原油、石油製品、肥料、石炭、鉄鋼製品等の一次産品、あるいは素材型産業の製品が大量に積み出され、これを可能にするため、港湾インフラと荷役・保管施設を合わせた大きな港湾投資がなされた。



### 独立回復後のバルト3国の港湾の状況

バルト3国の港湾は、近代的な管理・運営制度、国際会計基準の導入により、旧ソヴィエト連邦の制度に基づく社会主義体制下のものから一足飛びに欧米の近代的なLandlord（地主型）港へと変身を遂げた。このため、人員、組織は簡素な形である。一方、港湾荷役は、旧ソヴィエト連邦時代の独占的な国営荷役会社が民営化され、ターミナルオペレーターとして生まれ変わり、さらに、純民間資本のターミナルオペレーターの参加が促された。



## CISからの伝統的な トランジット貨物の取り扱い

各ターミナルオペレーターが行う個別のビジネスは、伝統的なトランジット貨物であるCISからの一次産品あるいは素材型産業の製品取り扱いが主なものである。このようなトランジット貨物の取扱いは港湾ビジネス上、特有の不安定さを有するが、それにも関わらず各ターミナルオペレーターは、トランジット貨物の取り扱いを通してCISへのEUのゲートウェイとして機能していくことが、当面の生き残りを賭けた唯一の道と認識している。



## 港湾関連の 新しいビジネスモデル形成の模索

バルト3国の産業は、肥料、石油精製等の素材型産業を除いて、旧ソヴィエト連邦内の需要を賄っていた機械産業等は西側からの高品質の製品の流入によるCIS諸国での市場の消滅により、壊滅的な打撃を受けたものが多い。このため、3国の各政府は、付加価値の高い製品を生み出す高度加工型の産業の西側からの誘致に注力している。誘致のための施策として、港湾地区内、あるいはそれに近接してインフラの整った自由貿易地域（FEZ）を設置し、低廉な料金で土地を貸付、また様々な優遇税制を定めている。このようなビジネスパターンの代表的なものは、原材料を西側から港湾で荷揚げし、FEZで加工した後、再び西側に輸出するとともに、CIS諸国へも輸出するものである。この例として、クライペダ港背後のFEZでのドイツ、日本企業の合弁会社による自動車電装品工場や、タリン港内のFEZでの米国企業による亜鉛メッキ工場が挙げられる。FEZと合わせて、ロジスティックセンターの設立も模索し始めている。

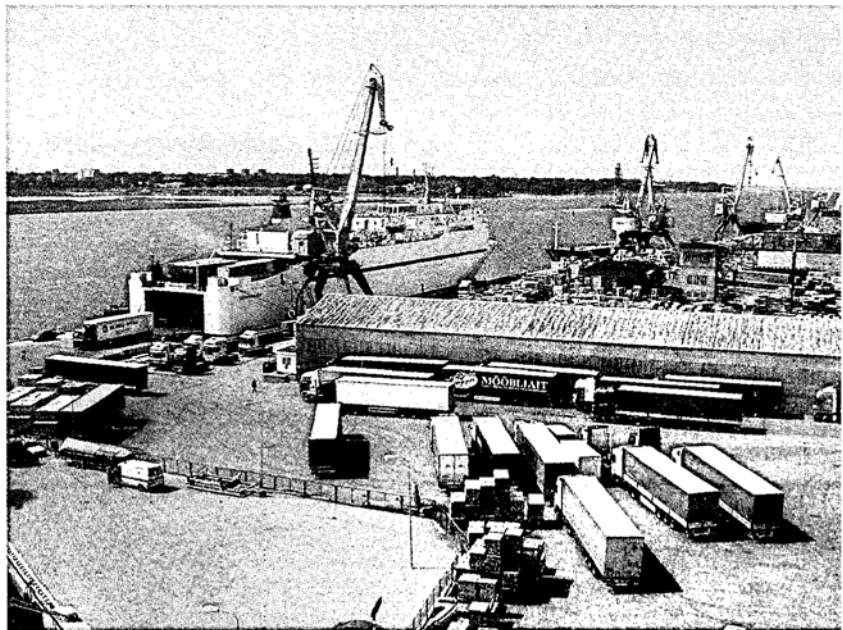


## ポートオーソリティに求められる役割

バルト3国での港湾ビジネスを支援するためのポートオーソリティの役割は、トランジット貨物と合わせて港湾関連の高度加工型産業を誘致するため、ポートセールスを行うと共に、港湾インフラを整備し、港湾関連産業用地を提供することである。



タリン港ムアガ港区（港内にFEZ併設）



リガ港（木材加工団地に隣接するRo-Roターミナル）

バルト3国の各ポートオーソリティともその目指す港として、北海に面した欧州の主要港であるロッテルダム等を念頭に置いているが、同一経済圏であるEUを背後圏とするそれら主要港と異なり、バルト3国の各港は、異質の経済圏であるCISを背後圏としようとしており、今後のCIS経済の見通しの不透明さが、それら各港の開発の方向付けを必然的に不透明なものとしている。さらに、EU加盟後も、目論見どおり市場拡大に繋がるのか、逆に、EU内の激しい競争に晒されるのか不透明である。これらの状況の下で、バルト3国諸港間はもとより自国貨物の港への輸送に優遇料金を与えるロシアの港との競争をも強られる各ポートオーソリティにとって、将来の港湾開発の方向付けへの模索は当然継続していくと見込まれ、投資リスクを考慮した変化への柔軟かつ迅速な適応力が求められるところである。