

World Watching 114

ワールド・ウォッチング



成瀬 進

財団法人国際臨海開発研究センター
常務理事



黒海の港湾事情 (コンテナを中心として)

黒海沿岸諸港を含む東ヨーロッパの港湾はコンテナの荷動きが急増している地域です。Drewryなどのコンテナ統計では、黒海沿岸の港湾とバルト海側の港湾等を含めて「Eastern Europe」として地域区分していますが、ここ数年のトレンドを見ると世界全体の年間成長率が10%強であるのに対して、「Eastern Europe」は年率30%前後の伸びを示しており11分類された地域の中でも最も高い成長を示しています

一方で、黒海の港湾はその地理的条件から長い間世界の主要航路から見放された地位に甘んじていました。それが、この需要の急増に対応して2007年には6,000TEU積みコンテナ船を投入した極東航路ダイレクトサービス (MSCのタイガーサービス) が開始されるまでに成長してきました (但し、経済危機の影響でこのサービスは2008年末から休止中)。

黒海内の港湾のコンテナ取り扱いを見ると、次の表のとおり過去7年で約9倍になるなど、伸びの大きな東ヨーロッパの中でも一段と大きな成長を

急速に拡大する 黒海沿岸諸港

見せています。もともとのコンテナ量が少なかったためもありますが、黒海諸港も本格的なコンテナビジネスに参入してきた感があります。

黒海内のコンテナ港で特に目を引くのがルーマニアのコンスタンツァ港の発展です。かつて円借款を利用して整備した岸壁をコンテナターミナルとして利用し、さらにドバイポートワールドをオペレーターとして選定し、今や黒海内のハブ港湾の地位を築いています (前述のタイガーサービスもコンスタンツァ港をハブとしていました)。但し、コンスタンツァ港取り扱いのコンテナのうち自国に出入りするものは3割程度で、7割程度はその他の黒海内港湾 (特にウクライナ、ロシアの港湾) へのトランシップ貨物です (2006年の筆者訪問時のヒアリング等から推定)。

現在のところ黒海の港湾郡の中ではコンスタンツァ港が「一人勝ち」の状況ですが、周辺港も更なる発展を目指し様々な開発構想を実施に移しつつあります。



ブルガリア

ブルガリアでは、黒海内でボスポラス海峡から最も近距離の港湾であるとして国内2港のブルガス港とバルナ港をコンテナの拠点にすべく整備 (それぞれ2バースずつのコンテナターミナルを整備) を進める計画です。既に円借款の供与が決定しており (借款額が500億円近い港湾案件では大型の

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
コンスタンツァ (ルーマニア)	106	119	136	206	386	768	1,037	1,411
バルナ (ブルガリア)	37	46	59	65	79	84	94	100
ブルガス (ブルガリア)	11	12	14	20	27	25	26	26
オデッサ (ウクライナ)	70	76	110	158	202	288	396	523
イリチェスク (ウクライナ)	60	88	103	153	196	290	323	456
ノボロシスク (ロシア)	25	38	59	89	134	140	227	342
ポチ (グルジア)	36	41	56	65	80	106	115	182
黒海合計	345	418	537	756	1,104	1,701	2,218	3,040

黒海主要港のコンテナ取扱量推移 (単位: 1,000 TEU) 出典: Ocean Shipping Consultants等



活況を呈するコンスタンツァ港のコンテナターミナル

案件です)、今後はわが国の資金協力のもと数年後を目指してターミナルが整備されます。

特筆すべきは、完成したターミナルがコンセッション契約により民間オペレーターにより運営されることが既に決まっていることです。現在ブルガリアの港湾では、原則として2社の国営オペレーターが港湾荷役を実施していますが(以前は彼らが港湾管理者でもあったのですが、オペレーターとレギュレーターは数年前に分離しています)、これらの国営オペレーターは新しいターミナルのコンセッション契約に参加できないことになっています。当事者の間にはかなりの不満もあるようですが、全体の潮流はむしろ国営オペレーターの民営化の方向であり、今後さらなる変革があるものと考えられます。民営化の流れは旧共産圏にも及んでいます。



ルーマニア

ルーマニアでは、先に述べたようにコンスタンツァ港が黒海内のハブ港としてその地位を確立しています。同港は日本にも例を見ないほど広大な港湾であるため今後の拡張も容易であるため、特にハード面では問題がないと考えられます。また、港湾管理体制もいわゆるランドロードタイプになっており、特に制度面での大幅な改革も必要ないものと考えられます。

EU加入の影響面からすれば、課題はむしろ内陸へのバージ輸送にあります。EUの運輸政策の大きな柱として、トラック輸送から舟運及び鉄道輸送への転換がありますが、コンスタンツァ港がEUの東からの海運輸送拠点になることが大きな課題であると考えられます。既に、コンスタンツァ港からドナウ川への通じる運河(40km程度)が開発されていますが、この運河の改修工事が必要なことに加えて、内陸水運を使って主にハンガリー、チェコ、オーストリアなどの内陸国へサービスする輸送「システム」の構築が大切であると考えます。



ウクライナ

ウクライナはEUに加盟しておらず、むしろロシアを配慮した(あるいは配慮せざるを得ない)政



ポチョムキン階段から見たオデッサ港旅客船ターミナル

策を取っています。一方で、貨物需要のポテンシャルを考えれば、人口の少ないブルガリア(750万人程度)やルーマニア(2,000万人程度)に比べ、人口5,000万人を擁するウクライナの潜在的な需要は大きいと考えられます。また、背後には不凍港の少ないロシアや内陸国であるベラルーシを抱え、トランジット輸送の需要もかなりのものになると考えられます。

従って、ウクライナの港湾政策は能率の良いターミナルの開発に尽きるといっても過言ではありません。映画などで有名なオデッサ港は現在ウクライナ第一の港湾でコンテナも50万TEU程度扱っていますが、市街地の延長に港湾がありまた拡張余地も余りありません。

一方で、現在オデッサ港と同程度のコンテナを扱っているイリチェスク港(オデッサ市の50km程度西側)は忘れ川の河口部を利用したいわば掘り込み型の港湾ですが、在来貨物のコンテナ化にあわせて在来ターミナルのコンテナターミナルへの転換を図りたいとしています。既に、ロシア系のターミナルオペレーターが現有ターミナルの一部を運営していますが、本格的なコンテナターミナルの運営には世界的なオペレーターの進出を希望しているようです。また、オデッサ市の東側にも様々な港湾開発計画があります。同国の港湾整備に関しては今後のわが国のODAの活躍の場となるかもしれません。



おわりに

黒海の西側の港湾の現状と課題について概説しました。特に、注目すべきはこれらの旧共産圏に属する港湾でも、コンテナターミナルの運営に関してはコンセッション契約などにより民営化して行くことが当然の道程となっていることです。ある意味では既存権益の調整に迫られて、必ずしも進捗が早いとはいえないわが国のコンテナターミナル改革より早いスピードで改革が進む可能性もあります。

港湾関係者の一人として、また、我が国のODA事業の関係者の一人として、今後とも黒海の港湾の動きを注視しつつ、必要に応じてこれら港湾の発展に役立つ方策を考えて行きたいと思っています。