

World Watching

ワールド・ウォッチング

4

動き出すか！ 港湾の連携 ポートアライアンス



井上 聡史
国際港湾協会 (IAPH) 事務総長



国境を越えた港湾の統合

先月のこのコーナーで紹介されたエレソン海峡は、今また、別の意味で世界の港湾界の注目を集めている。北欧のバルト海のちょうど入り口にあたるこのエレソン海峡を隔てて、デンマーク側にはコペンハーゲン港が、スウェーデン側にはマルモ港が立地している。それぞれ相互にフェリーが行き交うとともに、両港からはバルト海沿岸の各港との間に多くの航路網が張りめぐらされ、バルト海の海上交通の拠点港として互いに競い合いながら発展してきた。年間の取り扱い規模で言えば、コペンハーゲンが1200万トン、マルモが700万トンほどである。

この競争関係にあった両港は、今年初め、コペンハーゲン・マルモ港として統合することに基本合意した。エレソン海峡に鉄道と道路の連絡路が開通することにより、両港は力を合わせて港湾経営を展開することを決心したのである。新しい運営会社は両港が折半して出資し、スウェーデン国籍の株式会社として設立された。新会社はそれまでの二つの体制を一本化し、経営の合理化を図るとともに、両港を拠点とする海運網を再編成し、より効率的なサービスを提供することにより、バルト海の玄関港として地歩を固めようとしている。海峡を挟んで交流の深い両港であったとは云え、国境を越えた港湾の統合がいよいよ動き出した。統合の進むEU(ヨーロッパ連合)ならではの動きとも云えよう。



ポートアライアンス

日本からも大勢の港湾関係者に出席いただいた、昨年5月クアラルンプールで開かれたIAPH世界港湾会議では、ポートアライアンス(港湾の連携)が大きな議論となった。ニューヨークニュージャージ港湾局の港湾貿易局長ボロン夫人は、その論文の中で、世界のコンテナ船社がアライアンスを組み、港湾当局にますます大きな圧力をかけてくる現在の状況下では、港湾当局として船社の意向に沿う以外なす術がなく、今後は港湾が個別にはではなく連携をしてこれらに対抗すべきではないかと主張したのである。まだ記憶に新しいところであるが、昨年、大手海運会社マースクは北米東海岸の主要港の中から1港を選び、ハブターミナルを整備すると宣言。10近い港湾が名乗りをあげ、有利な条件をそれぞれマースクに提示し、その誘致にしのぎを削ったのである。結局はニューヨークニュージャージ港に決定したが、地元としてはこれまでにない破格の公共支援を約束したと伝えられている。

さて彼女の発表では、港湾の連携をめぐってカナダ、米国の北米東海岸の主要港が既に集まりを持ったとも報告された。しかしクアラルンプールに会した世界の港湾関係者達は、進展するコンテナ船社のアライアンスにどう対抗するか

という指摘には危機感をもって肯くものの、はたして互いに競争関係にある港湾同士が連携を結び得るか、はなはだ懐疑的であった。一方、船社アライアンスを通じてコンテナ船の大型化が急速に進み、これに対応するため港湾当局は大規模な投資を余儀なくされているが、それにも限界があり、港湾が連携をして大型コンテナ船を締め出してはどうかとの意見まで出されたものの、港湾界として現実的な対応策は見つからなかった。これが僅か一年前の状況である。



ハンブルグ港とブレーメン港

今年に入り、ヨーロッパを代表するドイツのハンブルグ港とブレーメン港との間でも、ターミナルの共同運営が民間事業者の手によって始まった。ハンブルグ港のターミナル運営会社Eurokaiとブレーメン港のターミナル会社BLGが対等合併して新たなターミナル会社Eurogateを設立したのである。この新会社は、コンテナ(300万TEU)や自動車など両港の主要な貨物を統合して扱い、両港の複数のターミナルを効率的に運営することによって、船社や荷主に他港より競争力のあるサービスを提供していくことを目指している。

この春来日した新会社の首脳陣は、北部ヨーロッパの港湾間の熾烈な競争に勝っていくためには、港湾相互の戦略的な連携が不可欠であると明確に述べていた。ちなみにこの両港は直線距離にして約100km足らずであり、ロッテルダムとブレーメンの距離も約400kmしか離れていない。同じEUを背後圏とするこれらの港湾間の厳しい競争も想像に難くない。今後EUへの加盟が見込まれる東欧諸国を自己の背後圏とするため、これら各港の競争はさらに激しいものとなっている。続報によれば、彼等はさらにイタリアの港にも進出し、北と南からEU市場に迫る戦略のもと新たな港湾経営を展開しようとしている。



ヨーロッパ第2のコンテナ取扱いを誇るドイツの玄関港ハンブルグ



第4世代の港湾

地理的に離れた港湾同士が連携して港湾サービスを提供するこうした現象を、UNCTAD(国連貿易開発会議)はその最近のレポートで「第4世代の港湾」と表現している。これまで、第1~3港湾世代をロジスティクス拠点としての高度化の進展に応じて命名してきたが、今度はまさに複数の港湾の連携に焦点を合わせたものとなった。やはり時代の新たな趨勢が始まったとみてよいであろう。当然のことながら、この新世代の港湾には、PSAやHutchison、P&Oと云った世界をまたにかけてビジネスを展開するグローバル・ターミナル会社による港湾連携も加えなければなるまい。今や、これら大手のターミナル会社10社で、世界のコンテナ貨物の33%を取り扱っているとUNCTADは報じている。

昨年、IAPH世界港湾会議でポートアライアンスを議論した時には、港湾管理者が業務を統合しないし連携するイメージが強かったが、このようなターミナル会社相互の統合や連携であれば、より現実的であり、今後、港湾の経営戦略の一環としてもさらに進展するものと思われる。一方、こうした動きの多くは港湾管理者の意向には必ずしも関わりなく、民間ターミナル会社の資本の論理によって、複数の港湾・ターミナルが連携・運営される時代に入ってきているとも云える。「第4世代の港湾」になっても、港湾当局の主体性の確保は依然大きな課題として、関係者の頭を悩まし続けようである。