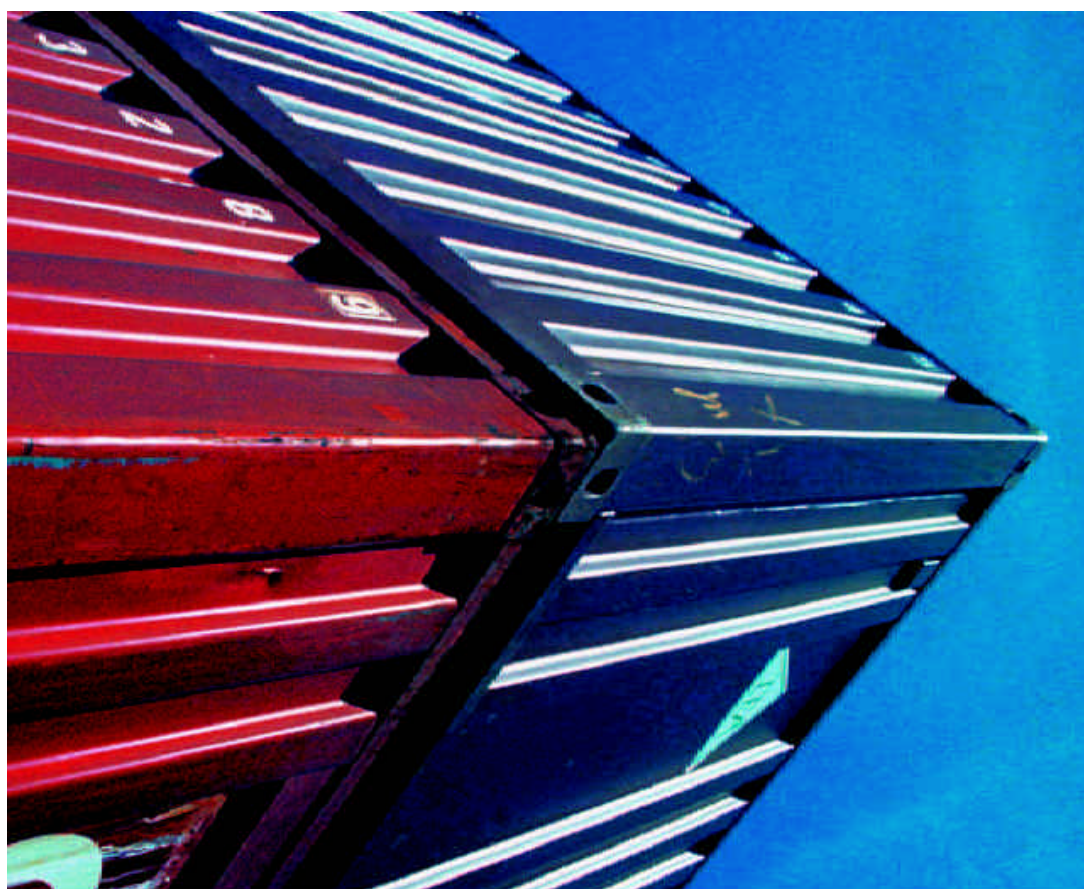


## ポーランドの港湾計画の進化 Polish port plan progresses

P&H 特派員ジム・ウィルソン(Jim Wilson)がポーランド最大の  
大水深コンテナターミナルがどの様に建設されているか説  
明する。



未来を指し示して DCT グダンスクは、港湾が開発され業務を開始するとその背後圏の  
100 万人以上の人々のための品物を取扱いたいと期待している。

すばらしく、大きく、輝かしい、新しい100万TEU港が北ポーランドに姿を現しつつあ  
る。DCTグダンスクのCEO ジェームズ・サクリフは、建設は今順調に進行中だと  
P&Hに語っています。「私たちは2005年10月5日に事業を開始しました。現場では建  
設が進められているところです。」

プロジェクトに対する信頼は高い - それはDCTが昨年未に誘致した190百万ユーロ  
の投資によって証明されている。その資金は優先弁済債務によって提供されたDV債

とオーストラリアのマッコリー銀行から等しくつぎ込まれ、それぞれ50%ずつから成り立っています。

2005年1月から私たちは資金提供オプションを考えていましたが、とても大変なプロセスでした。- 十分な調査と注意を必要としました。」とサトクリフはコメントしました。

彼はさらに、海運会社はこの開発に魅力を感じており、グダニスクに拠点を置き、ここから特に北バルト海方面を中心としたフィーダー航路を開設することを検討しているとも付け加えました。「それは人々のバルト海の航路についての認識が変化することの始まりだ。」とサトクリフはコメントしました。詳細は明らかにされていませんが、二つのフィーダー航路が既に150,000TEUの契約を結んでいます。サトクリフは中国、インド、カナダからの直接の寄港の可能性があると付け加えています。



EU の他の国では6%であるのに比べ、ポーランドではその歳入の13%をロジスティックスに用いていると見られている」

### 長いプロセス

この段階にたどり着くまで長いプロセスがありました。地方港湾管理者は2000年2月に港湾計画を提案し、公開入札を行いました。サトクリフは好機に気づき、熟練のオペレーターで構成されたマネージメントチームを集め、入札に参加し、直面した厳しい競争に勝ちました。

「グダニスクにはビジネスチャンスがあるが、あなた方は私のプロジェクトに加わるかとたずねました。すると彼らはその通りにしたのです。」とサトクリフはコメントしました。

EUへのポーランドの加盟のような因子がバルト海諸国間の取引の増加の予測に繋がりました。ポーランドはその地域の取引が昨年の54.3百万トンから2010年には135百万トンに増加すると予測しています。

### 満たされていない需要

DCTはこのビジネスチャンスの存在は、北部ポーランドの他の主要港において、満たされていない莫大な需要が存在しているためであると強く主張している。- もう一つのビジネスチャンスはグディニヤのICTSIにより運営されています。例えばテスコ (TESCO)、カルフル (Carrefour) やオーシャン (Ocean) のような有力な小売業は海上貨物輸送や物流の大幅な改善を必要としています。東欧市場の開放に伴い、フィ

ーダー航路と南欧州及び南東欧州で建設されている加工工場を利用する貿易パターンへと大きな変化が起こっています。そしてポーランドの都市の人々からの需要があります。- 主にこの国の中部及び南部の人々からの

### 需要の停滞

それは簡単な方程式です、つまり”多くの人口”と”多くの貿易”は”より多くの貨物需要になる”ということです。しかし、この需要は劣悪なインフラと貧弱な物流サービス提供のため停滞しています。アナリストと運輸関係の有識者は、ヨーロッパその他の地域では収益の6%が物流に費やされるのに対して、ポーランドでは13%の収益が費やされていると見積もっています。これは物流サービスを提供する会社の不足が原因ですが、加えてインフラの問題があります。

### 悪いコンクリート

「でこぼこ滑走路への着陸から始まり、でこぼこ滑走路からの離陸で終わるまで、あなたはポーランドで劣悪なコンクリートを見続けることになります。すべてがこれで出来ている...共産主義者はコンクリートを愛している、しかし、彼らはこの作り方を知らない。」と小説家でユーモア作家のPJ O'Rourkeが彼の著書”地獄の休日 (Holiday in Hell)”で書いています。以前の統治者が劣悪ででこぼこなコンクリートを採用したために貨物輸送への需要を停滞させています。

しかし、今、ポーランド人はA1自動車道 - ウッチ南方のグダニスク - グディニャ - ソポトの3都市圏からチェコ国境まで走る3車線の主要自動車道 - の建設を推し進めています。2012年頃、完成の暁には、新港湾のためにこうして環境を整える結果、多くの潜在的な需要が満たされると予測されています。

「そのときまでに、私たちは港湾を完成させます。語呂合わせですが、この道の向こうにある将来にです。」気の利いた言葉でサトクリフは締めくくりました。

より詳しい情報については[www.dctgdansk.iriswaypoint.com](http://www.dctgdansk.iriswaypoint.com)をご覧ください。

(抄訳者 中国地方整備局 広島港湾空港整備事務所 企画調整課 上野 太地)  
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)

### DCT グダニスク概要

#### 管理

系列投資および運営者 :ジェームス・サトクリフ (James Sutcliffe)、デレック・ピーターズ (Derek Peters) およびロビン・マックレオド (Robin MacLeod); 系列事業者ブリアン・クライグ (Brian Craig) および資産・財政専門家であるロバート・シンクレア会計士 (accountant Robert Sinclair)

#### 予測貨物量

初期予測を35万TEUと見てフィーダー・オペレータが15万TEUの契約を行った。完成後は100万TEUとなる。

#### 土地利用

約33.5haで更に0.7haの埋立地を計画

#### 施設

入港航路喫水15m、初期200mの岸壁、将来幅350m、延長650m<sup>2</sup>バースとなる。建設後950mまでの拡張計画が有る。

岸壁ガントリークレーンは4基で、16列対応。最小取扱能力は時間当たり25箱でヤードクレーン4基と対応する。

ローロー船の対応も可能。

DCT グダニスク、グダニスク市、港湾管理者のジョイントベンチャーでロジスティックセンター(“ハブ”)が港湾完了後計画されている。

#### 輸送網

拡大鉄道リンク :船輸送10日に比べ、3日でオデッサまで輸送できる鉄道網がある

道路 :ポーランドから南部の人口集中地域へA1高速道路が有り、欧州道路網とリンクしている。ピストラへは2車線道路。

#### 背後圏人口

100万以上 聖ペテルスブルグ、モスクワ、オデッサ、ポーランド、ドイツ、オランダなど

#### 運営状況

2007年2月までに部分供用、2008年10月までに完全供用。