

## 成長への準備 Poised for growth

シネスコンテナタ - ミナル XXI は、未開発地域の BOT プロジェクトとなった世界初の港と考えられている。いま、それはブリジット・ホーガンが見いだしたように拡大している。



ヨーロッパとアフリカの主な積み替えハブになるという大きな構想を有する開発の第二期が、ポルトガルの小さな港で進行中である。シネスはリスボンの約 180km 南にあり、また、その主な商業港設備は、今漁港となっている完全な円形の湾の崖の上にある小さな中世の町の側面に位置している。シネス港務局 (APS) の運営する液体とドライバルクの設備は、町の北にあり、一方、ターミナル XXI のコンテナ設備は南にある。コンテナ港を作るためにシネスの未開発地域で投資するという挑戦を行なった会社は、PSA インターナショナルだったと、PSA Container Terminal Sines の取締役であるジョージ・アルメイダは述べた。

それは港湾産業の最初の未開発地域の BOT プロジェクトであると考えられており、4つの段階 1A、1B、2A および 2B により開発されている。2004 年 5 月に運用開始が行われた段階 1A は、昨年までに 100,000teu を扱った。取扱い能力は 250,000teu である。しかし、PSA は段階 1B において、これを 2 倍の 500,000teu にする計画に着手し

た。

アルメイダは、「なぜ私たちはターミナル XXI に投資したのか？」と修辞学的に尋ねた。

「それは、喫水制限のない優れた海上アクセスを提供できる戦略的位置である。」同様に重要なことは、イベリア半島全体への良好な道路と鉄道が配備されており、将来の拡張のための多くの土地があることである。別のキーポイントは、彼が「現代の労働慣習」と評したものであった。

PSA の決定の中心となったのは、ヨーロッパのために大西洋のゲートウェイを開発するという政府の公約であった。これは今日、継続的な支援で明らかとなっている。

今年の早い時期に、ポルトガルの運輸長官、アナ・ポウラ・ビトーリノは、シネスでの IAPH のヨーロッパ/アフリカ地域会議の発表の中でシネスをポルトガルの「大水深港湾」と述べた。それは、大陸間輸送あるいは地方輸送の貨物積み替えのためにぴったりの場所であると、彼女は述べた。

彼女は、シネスがより国際貿易を引きつけて、かつヨーロッパ・アフリカの貨物のハブになることを政府が期待していると付け加えた。「シネスは、最新のポルトガルの港であるにもかかわらず、全国の港湾システム内で確固たる戦略的地位を獲得しており、重ねて重要である。」

「一方では、それはすなわち原油と石油製品、石炭と天然ガス等のエネルギー商品の主要なゲートウェイです。また一方同港は、一般貨物およびコンテナ貨物に関しては、大きな潜在成長力をもった、重要な商業港である。「それは、イベリア、ヨーロッパ、そして実際、世界のハブとなることを目標としている。」と、ビトーリノが付け加えた。

「私たちはゼロから出発した。」と、アルメイダが PSA の開発について述べた。「当時シネスには一つのコンテナも無かった。私たちは賭けをした。しかし、既存の港がこの様に良好な吃水の場所では多くの発展機会はなかった。」

PSA の動きはまさに一つの例を示しており、正当化されたと彼は感じている。MSC は、リスボンおよび他の港からシネスに乗り換えた後に、ポルトガルで主要な海運会社として Maersk に追いついたと、彼は断言した。

今、PSA と APS は、ターミナル XXI に 1,400,000 teu の取扱い能力を持たせるための開発を継続する計画をたてた。全体で、この計画には二つの組織で 2 億 3,940 万ユーロ (3 億 1,900 万ドル) 程度の投資が必用であり、このうち APS からは約 6,320 万ユーロが必用となる。

APS は防波堤およびターミナルへのアクセスを提供しているが、インフラストラクチャーと建物、(設備と鉄道)を含む他の全てのコストは PSA によって賄われる。アルメイダは、ターミナルオペレータの投資が港湾管理者の投資より「実質的に高い」と主張した。「これは未開発地域プロジェクトに典型的な立ち上げ時のコストを賄うためである。」と彼が述べた。

新しい改善計画は、当初計画の段階 1A および 2A の要素を含むものであると、彼は続けた。また、段階 1B の中に明記されたターミナルの拡張と機器調達の仕事が始まるであろう。

「私たちは、シネス港の影響をイベリア半島全体、そして特にマドリッド市場へ拡大する機会があると考えている。」と、アルメイダが言った。「私たちは、スペインの港の混

雑を回避する代替案として、シネスを使用することに興味を持っている海運会社にかなり関心を持ってきた。「したがって、私たちは、第 2 段階(1B)への投資を増大している。」と、彼は言った。

APS の CEO(最高経営責任者)であるリディア・セクエイラは、すべての取扱いコンテナの約 60%を占めるトランシップ貿易を扱うために新しいインターモーダルターミナルが建造されることになっていると述べた。彼女は、シネス港が現在供用中の「どんなコンテナ船」も扱うことができると言った。

## Terminal XXI will offer

|                   |         |
|-------------------|---------|
| Berths            | 3       |
| Berth length      | 940m    |
| Quay cranes       | 10      |
| RTGs              | 30      |
| Ground slots      | 8,500   |
| Reefer points     | 400     |
| Railway lines     | 8       |
| Handling capacity | 1.4 teu |
| Breakwater        | 1,350m  |

Source: PSA Container Terminal Sites

昨年、APS は、第 1 段階のロジスティクス・ゾーン、(拡張したターミナル XXI のための防波堤の一部及びその他の港湾開発を含む開発に 1,600 万ユーロを費やした。

セクエイラは、遠くはマドリッドまでと港を結ぶために 2 つの鉄道路線が造られたと報告した。そして、それらの容量は、6 路線(複複線)分までである。アルメイダによると、開発によってシムレス統合体系に陸上ロジスティクスが加わることになる。

昨年、シネスの港は、2005 年より 9%増加し、2,720 万トンの貨物量を記録した。セクエイラは、これはターミナルの XXI の中のコンテナ貨物の増大と同様に、エネルギー・セクターに関連した従来型貨物の増大も起因していると考えた。

2007 年の最初の 3 か月で、コンテナ輸送は「著しく」増加を続け、2006 年の同期を 26%上回ったと、彼女は付け加えた。

彼女は、これらののが、シネスが中期的に拡大を続け、一層の地域の力になり続けるという証拠であると感じている。



(抄訳者:九州地方整備局苅田港湾事務所 総合評価係長 藤木 敏治)  
(校閲:五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)