

ベイラ港の PPP 枠組みと投資計画

1. ベイラ港の PPP 枠組み

1996年、ベイラ港のコンテナターミナルと一般貨物ターミナルのコンセッションが Cornelder de Mocambique (CdM) に供与された。本コンセッションでは、一般入札が行われず、随意契約によるコンセッションであった。契約当時は、CdM が 70%、鉄道港湾公社の CFM が 30%の株を所有していたが、現在は、CdM が 67%、CFM が 33%の株を所有している。CdM には、オランダのロッテルダムに拠点を置く Cornelder Holding B.V.が出資している。コンセッションは、1998年10月から2022年9月までの25年間であり、投資額はUS\$ 13百万ドル、現在、コンセッションの期間延長に係る交渉が行われている。コンセッション契約では、追加的な港湾施設のコンセッションについては、まず初めに CdM に条件を提示しなければならない、と規定されている。つまり、別の会社への追加的な港湾ターミナルのコンセッションにおいては、CdM からの了承も必要となっている。マプト港とは違い、ベイラ港の Port Authority は CFM であり、ベイラ港の浚渫、航路保守、鉄道アクセス等の運営は、CFM が行っている。

一般貨物ターミナルの運営では、CdM がサブコンと再委託契約を結んで運営している。イギリスに本部がある Nector Group は、クレーン保守や既存の石炭ターミナルを運営している。ベイラ穀物ターミナルは、2010年に設立され、国内及び外国投資家によって出資されており、穀物ターミナルを運営している。2013年、モザンビーク政府は、新しい石炭ターミナルの開発と運営権を NTCB (Sociedade Comercial New Coal Terminal Beira) に与えた。NTCB は、インド系の Essar Ports が 70%の株を所有し、CFM が 30%の株を所有しているが、上記の CdM との契約条項の問題から CdM が反対していることと、石炭価格低迷のため、新石炭ターミナル建設は開始されていない。

2. ベイラ港の開発状況

ベイラ港は、プングウェ川とブジ川の河口に位置しているため、毎年 2.5 百万 m³ の土砂が堆積しており、浚渫が必要不可欠となっている。日本の無償資金援助によるアルアングア浚渫船は、2000年に到着、さらにアルカンタラ・サントス浚渫船が 2007年に到着し、水深 8m を維持した後、2011年に

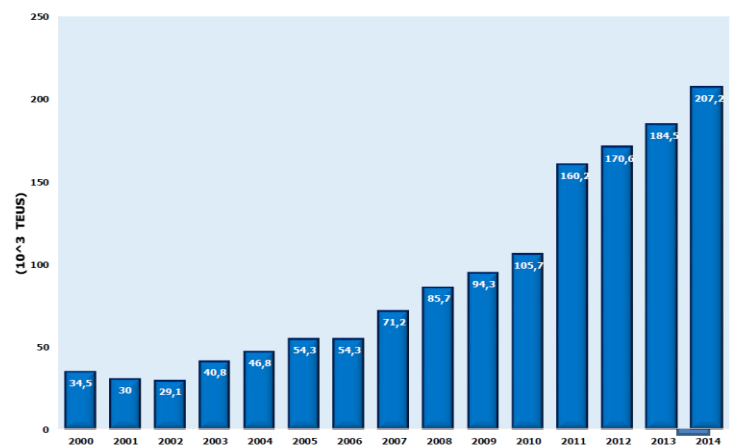


図1：ベイラ港コンテナターミナル取扱量の推移 (2000-2014)

は、欧州開発銀行とオランダ政府の支援による浚渫事業が行われた結果、コンテナターミナルの取扱量が 2010 年の 105,700TEU から 2011 年には 160,200TEU に急増した（図 1 を参照）。

2015 年のコンテナ取扱量は、215,000TEU であり、コンテナターミナルの処理能力は、現在 30 万 TEU である。最大でパラマックス船の入港も可能とのことであるが、石炭の積荷などは、沖合で積替えしてから輸出されている。2013 年には、フィンランド製とドイツ製のガントリークレーン 4 基が調達され、港湾処理能力が大きく向上したとのことである。ベイラ港で取扱われている主な商品は、石炭（テテ州）、タバコ（テテ州）、砂糖（マラウィ、ソファアラ州等）、銅（ザンビア）、グラナイト（ジンバブエ）、肥料（モザンビーク及び内陸国への輸入）、鉄とクロム、クリンカー（マラウィへの輸入）である。ザンビアの銅は、トラック輸送でベイラ港まで運ばれている。一般貨物の処理能力は、2014 年、2.3 百万トンであり、約 3~4 百万トンの処理能力がある。

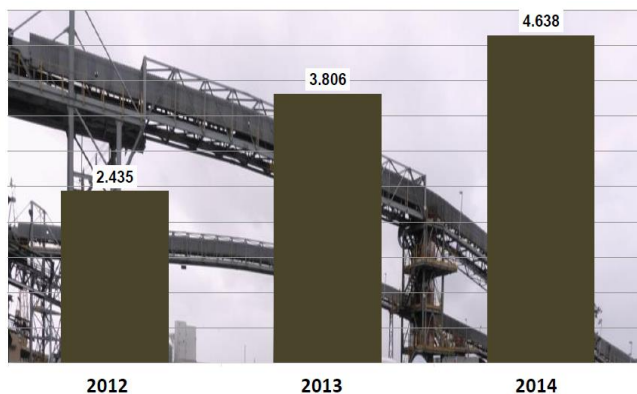


図 2：石炭ターミナルの取扱量の推移（2012-2014）



写真 1：ベイラ港（コンテナヤード、ガントリークレーン）

写真 2：ベイラ港に待機しているグラナイト

テテ州モアティゼ郡の石炭の輸出は、2011 年から開始されており、2014 年は 4.6 百万トン、2015 年は約 5 百万トンがベイラ港で処理された。石炭ターミナルを利用しているのは VALE と ICVL のみであり、VALE が石炭ターミナルの 68%、ICVL が 32%を使用する 5 ヶ年契約が締結されている。石炭ターミナルの処理能力は、現在、6 百万トン/年である。石油ターミナルは、CFM が運営しており、パイプライン、鉄道、道路にて石油製品を輸送している。

ベイラ港を含むベイラ回廊は、南部アフリカで最も安全な回廊と言われており、事故件数及

び盗難件数が最も少なく、ベイラ港湾には CCTV によるセキュリティ設備が完備されていた。

3. ベイラ港の投資計画

石炭の産地であるテテ州、内陸国のジンバブエ、ザンビア、マラウイを結ぶベイラ港は、物流量が増加しており、CdM によると、2020 年にはコンテナの需要が 20 万 TEU を超え、2030 年までには 70 万 TEU まで急増することが見込まれている。そのため、コンテナヤードの拡張、ガントリークレーン等による処理能力の向上、滞留時間短縮等が計画されており、2024 年までには 75 万 TEU まで処理能力を増加することが見込まれ

ている。2027 年以降には、新設のコンテナターミナル (Q11) を建設して、処理能力を増加することが計画されている。

一般貨物については、多目的ターミナル (鉱物ターミナル) や肥料ターミナルを設立することが計画されている。多目的ターミナルには、鉄鋼、クロム、クリンカー、石炭、グラナイト等処理することが計画されており、第 1 フェーズは 2015 年

から開始されており、2019 年には第 2 フェーズが開始される予定である。また、新たに建設される肥料ターミナルは、2015 年に第 1 フェーズが開始され、百万トン/年の処理能力が計画されている。肥料ターミナルの土壌調査は終了済みであり、内陸国の増大する肥料ニーズに対応することが期待されている。新しく建設される埠頭 11A、埠頭 11B、肥料ターミナル、多目的ターミナルの運営については、入札で運営会社を選定することが検討されている。CdM は、現在、コンセッション契約延長に係る交渉を行っているため、上記の投資計画については、契約延長の交渉を終えてから実施する予定である。

現在、新しい石炭ターミナルを第 13 埠頭に建設して、石炭の処理能力を 10 百万トン/年まで増加することが計画されている。ベイラ港には車両ターミナルがなく、一般貨物ターミナル

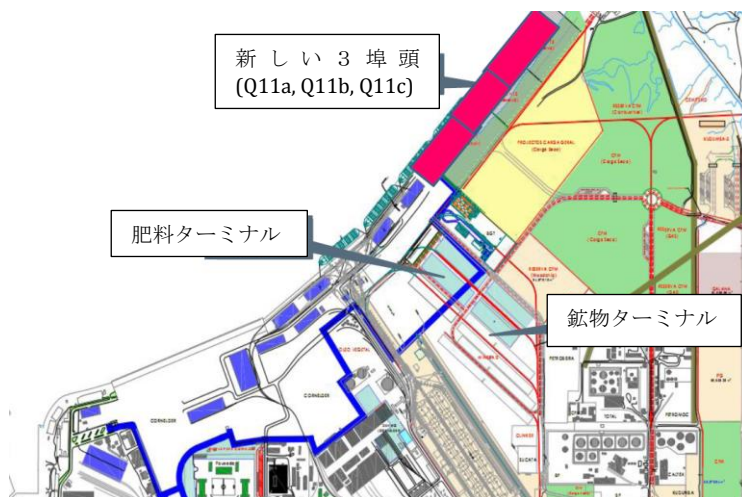


図 3 : ベイラ港マスタープラン



図 4 : ベイラ港の拡張計画 : 埋立てと新しい埠頭予定地、肥料ターミナル建設予定地

にて処理されているが（トラック 200 台のスペースのみ）、需要があれば車両ターミナルを建設することも可能であるとのことである。

4. 日本企業の参加機会

ベイラ港のコンセッション契約は、現在、CdM との間で契約延長が交渉されている。上記投資計画がモザンビーク政府に承認されれば、コンセッション契約が延長される可能性が高いと思われるところ、CdM の投資計画への出資による事業参加も考えられる。さらに新規に建設を予定している埠頭 11A、埠頭 11B、肥料ターミナルと多目的ターミナルの運営に参加することも可能と思われる。計画されている拡張計画に加えて、車両ターミナル等の新たな需要に対応する計画を提案することも検討される。一方で、石炭ターミナルなどの需要リスクが大きいターミナルの運営については、政府側がリスク負担・保証する制度的枠組みが必要と思われる。