

要 約
最終報告書

ルーマニア国
コンスタンツァ港
開発計画調査

平成14年2月



外貨交換レート

US\$1.00 = Ro.Lei 26,000

US\$1.00 = JP¥110.0

(2000年12月)

国際協力事業団

ルーマニア国 公共事業・運輸・住宅省

要 約

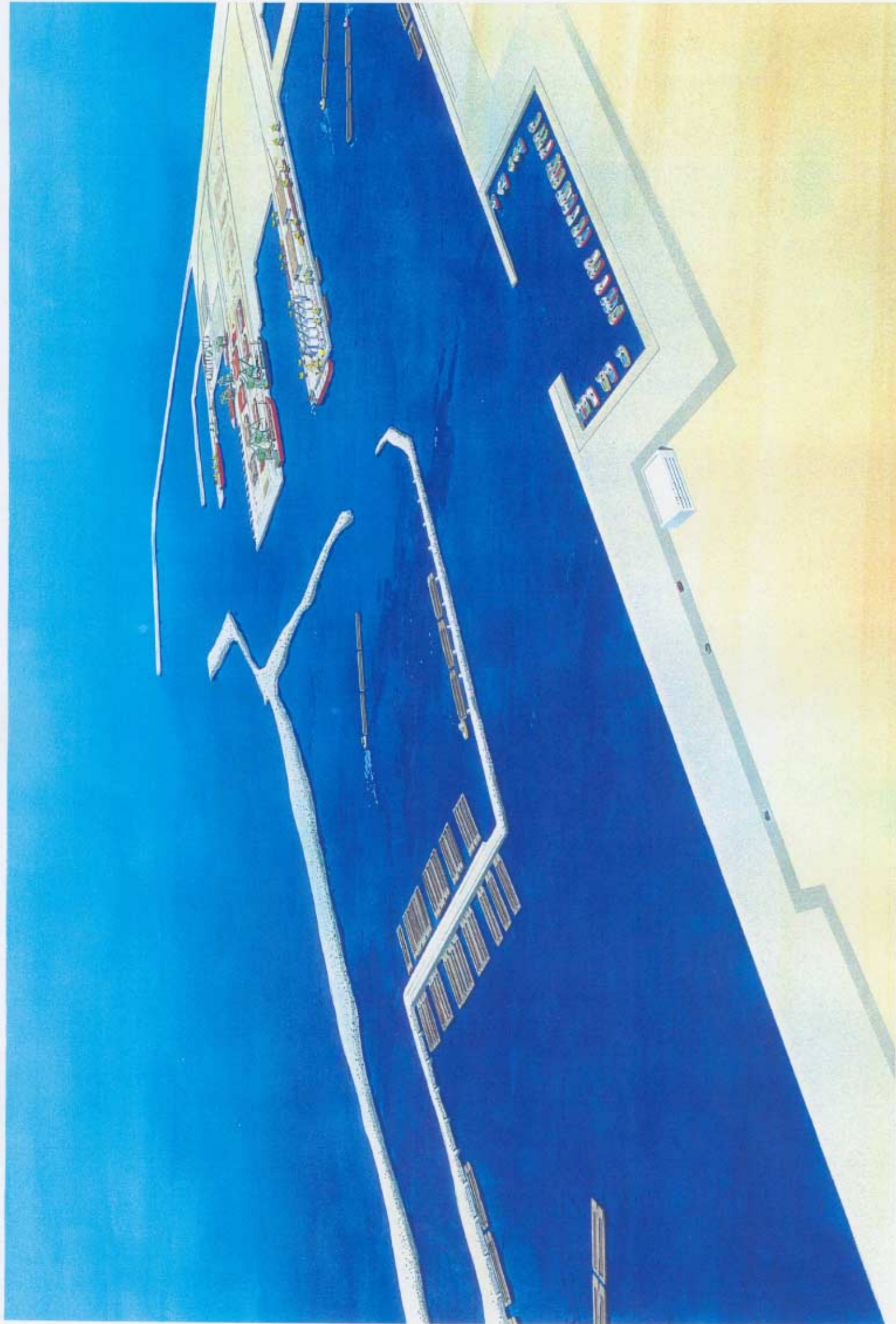
最終報告書

ルーマニア国 コンスタンツァ港 開発計画調査

平成14年2月

財団法人 国際臨海開発研究センター (OCDI)

株式会社 パシフィックコンサルタンツインターナショナル (PCI)





序 文

日本国政府は、ルーマニア共和国政府の要請に基づき、同国のルーマニア国コンスタンツァ港開発計画調査」を行うことを決定し、国際協力事業団（JICA）がこの調査を実施いたしました。

当事業団は、平成12年9月から平成13年11月までの間、3回にわたり、財団法人国際臨海開発研究センター（OCDI）の金子史生氏を団長とし、OCDIと株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナル（PCI）からなる調査団を現地に派遣しました。

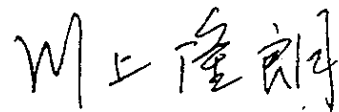
調査団は、ルーマニア共和国政府関係者と協議を行うとともに、調査対象地域における現地調査を実施し、帰国後の国内作業を経て、ここに本報告書完成の運びとなりました。

この報告書が、本計画の推進に寄与するとともに、両国の友好・親善の一層の発展に寄与することを願うものです。

終わりに、調査にご協力とご支援をいただいた関係各位に対し、心より感謝申し上げます。

平成14年2月

国際協力事業団
総裁 川上隆朗



伝 達 文

国際協力事業団
総裁 川上隆朗 殿

ここに、ルーマニア国コンスタンツァ港開発計画調査報告書を提出できることを光栄に存じます。

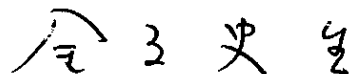
財団法人国際臨海開発研究センター及び株式会社パシフィックコンサルタンツインターナショナルにより構成される調査団は、国際協力事業団の業務実施契約に基づき、平成12年9月から平成13年11月にかけてルーマニア国において現地調査を実施いたしました。

調査団は、ルーマニア国政府及び関係機関の職員との十分な協議のもと、コンスタンツァ港のマスタープラン、短期整備計画及びフィージビリティの分析を行い、本報告書としてとりまとめました。

ルーマニア国政府ならびに関係機関に対し、調査団がルーマニア国滞在中に受けたご好意と惜しみないご協力に対し、調査団を代表して心からお礼申し上げます。

また、国際協力事業団、外務省、国土交通省及び、在ルーマニア日本国大使館に対しても、現地調査の実施及び報告書の作成にあたって、貴重なご助言とご協力をいただきましたことに深く感謝いたします。

平成14年2月



ルーマニア国コンスタンツァ港開発計画調査
団長 金子史生

略語一覽表

ADB	Asian Development Bank
APDF	National Company Administration of the River Ports on the Danube
APDM	National Company Administration of River Sea Ports on the Danube
CEEC	Central and Eastern European Countries
CEFTA	Central European Free Trade Agreement
CFR	The National Company for Railway Transport
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIS	Commonwealth of Independent States
CMPA	National Company Constantza Maritime Ports Administration
CMRC	Central Meteorologic Regional Constantsa
DFI	Direct Foreign Investment
DWT	Dead Weight Ton
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	European Commission
EIA	Environmental Impact Assessment
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EU	European Union
FIRR	Financial Internal Rate of Return
FOB	Free On Board
GDP	Gross Domestic Product
ICN	Inspectrate of Civil Navigation
IEE	Initial Environmental Examination
IPTANA	Design Institute for Roads Water and Air Transport
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-Accessions
IWT	Inland Water Transport
IWW	Inland Waterways
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
JICA	Japan International Cooperation Agency
MPWTH	Ministry of Public Works, Transport and Housing
NPV	Net Present Value
PHARE	Poland and Hungary Aid for Restructuring of Economies
TEN	Trans European Transport Network
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
TRACECA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia
WB	The World Bank

目 次

要旨	E-1
----------	-----

要約

Part I 現況

第1章 社会経済状況	1-1
第2章 コンスタンツァ港の現況	2-1
第3章 港湾関連貨物状況	3-1
第4章 港湾管理運営	4-1
第5章 コンスタンツァ港関連交通ネットワーク	5-1
第6章 港湾関連自然条件	6-1
第7章 港湾関連環境条件	7-1
第8章 コンスタンツァ港の課題	8-1

Part II マスタープラン（2020）

第1章 コンスタンツァ港開発戦略	1-1
第2章 2020年を見通した社会経フレームワーク	2-1
第3章 交通需要予測	3-1
第4章 内陸交通	4-1
第5章 長期的な港湾の管理運営への提言	5-1
第6章 コンスタンツァ港のマスタープラン	6-1
第7章 概略設計	7-1
第8章 概略積算	8-1
第9章 概括的な経済分析	9-1
第10章 予備的環境評価	10-1

Part III 短期整備計画（2010）及びF/S

PART A 短期整備計画（2010）

第1章 短期整備計画のコンセプト	1-1
第2章 短期整備計画（F/S プロジェクト）	2-1
第3章 短期整備計画（その他プロジェクト）	3-1
第4章 波浪静穏度解析	4-1

第5章	短期的な港湾の管理運営への提言	5-1
第6章	荷役機器	6-1
第7章	主要施設の概略設計	7-1
第8章	事業実施計画	8-1
第9章	積算	9-1

PART B フィージビリティスタディ

第10章	経済分析	10-1
第11章	財務分析	11-1
第12章	環境影響評価（EIA）	12-1
第13章	まとめ	13-1

計画の概要

国名	ルーマニア国
調査名	ルーマニア国コンスタンツァ港開発計画調査
受入機関	公共事業・運輸・住宅省
調査目的	コンスタンツァ港のM/P、短期整備計画の作成及びF/Sの実施

1. 調査対象地域 コンスタンツァ港及びその周辺

2. 需要予測

年	1999年	2010年	2020年
総取扱貨物量(万トン)	2,300	4,300	5,300
うち 穀物(万トン)	180	470	670
うち コンテナ貨物(千 TEU)	85	380	790

3. プロジェクト概要

プロジェクト	マスタープラン	短期整備計画	フィージビリティ調査
需要増対応	コンテナターミナル拡張	○	
	穀物ターミナル建設	○	○
埠頭運営改善	鉄鋼製品ターミナル統合	○	
	木材ターミナル統合	○	
	雑貨埠頭再編	○	
アクセス改善	バージターミナル改良	○	○
	臨港道路改良	○	○
	臨港鉄道改善	○	

F/S対象プロジェクト	穀物ターミナル	バージターミナル
建設地	南港第3埠頭	南港ドナウ運河河口付近
施設概要	1バース: 300m、水深:14m 2バージ用バース: 250m アンローダー: 400T/Hx2 シップローダー: 800T/Hx2 サイロ: 5000Tx20	バージ用岸壁: 1,800m バージ用ドルフィン: 1,400m プッシャー/タグ用岸壁: 450m
年間取扱能力	2百万トン	17百万トン

4. 概算事業費、スケジュール

	穀物ターミナル	バージターミナル
総事業費	98百万米ドル	32百万米ドル
うちインフラ部分	34百万米ドル	32百万米ドル
建設完了年	2007	2007

5. 経済・財務分析

	穀物ターミナル	バージターミナル
経済的内部収益率(%)	18.9	23.9
財務的内部収益率(%)	6.6(インフラ部分)	7.9

6. 結論と勧告

- (1) 短期整備計画の対象施設のうち、フィージビリティ調査の対象となる優先プロジェクトとして、穀物ターミナル及びバージターミナルが選定され、両プロジェクトとも、経済的財務的にみて実行可能とあると判断される。
- (2) 港湾における効率性の向上を図るとともに、港湾サービス市場において競争の確保を図り、また港湾インフラの整備を円滑に進めるため、次の点に留意する必要がある。
 - ・港湾手続きに関しては、税関手続きの簡素化を図るとともに、コンスタンツァ港全体をフリーポートとして指定することが望ましい。
 - ・港湾インフラの維持補修等の財源確保のため、現行土地リース料水準を段階的に引き上げることが望ましい。
 - ・土地リース料水準の適正化を通じ、港湾サービス市場における自由かつ公正な競争と市場への参入の自由を確保し、港湾活動の活性化を図ることが望ましい。

要旨

．はじめに

1．はじめに

コンスタンツァ港開発計画調査（以下「本調査」と云う。）は、ルーマニア国政府の要請に基づき、日本政府が実施を決定したものである。

その決定に基づき、国際協力事業団（JICA）がルーマニア国政府の関係機関との協力のもと、調査を実施した。

調査は、2000年9月から開始され、調査団は、インセプションレポート、プログレスレポート、インテリムレポート、プログレスレポートを説明した。

調査団は、これまでの収集情報及び分析結果をとりまとめたファイナルレポートを作成した。調査団は、ルーマニア政府のコメントを踏まえ、最終レポートをとりまとめた。

2．調査の背景

コンスタンツァ港は、黒海における最大の港湾であり、その地理的条件から、ルーマニア国の産業・貿易を支えるだけでなく、ヨーロッパとアジアを結ぶゲートウェイとして大きなポテンシャルを有している。

1989年以降、ルーマニア国は、市場経済へと移行し、EUへの加盟を目指しており、EUによる欧州横断ネットワーク形成に向けた交通インフラ整備構想においても、コンスタンツァ港は、その回廊に位置付けられている。

コンスタンツァ港は、ルーマニアの貿易を円滑に行い、欧州回廊端にある主要港や黒海諸港との関係において有効に機能していくためには、大型船を受け入れ、迅速な貨物取り扱いができるようにならなければならない。このため、効率的な港湾施設を整備し、効果的な管理運営システムを実現し、情報化技術の導入によりサービス水準を改善することが必要である。このような施設整備と管理運営の改善により、国際競争力が強化されることにより、コンスタンツァ港は国内の輸出産業を支えるだけでなく、国外の投資を引き付けることができ、ひいてはルーマニアの経済開発に大きく貢献することとなる。

3．調査の目的

上記の背景を考慮し、本調査の目的は、次のとおりである。

（1）2020年を目標とした需要予測、開発戦略等を含むコンスタンツァ港のマスタープ

ランの作成

(2) 2010年目標の短期整備計画のうち、提案プロジェクトのフィージビリティ調査の実施

4. ルーマニアの EU 加盟と EU の港湾政策

ルーマニアは、将来 EU への加盟を前提とした Europe Agreement (Europe Association Agreement の前身)を1993年2月に EU との間に署名し、同協定は1995年2月に発効した。

この Europe Association Agreement は、EU の市場統合を中東欧諸国に拡大し、人、物、サービス及び資本の自由移動を図るとともに、関連する中東欧諸国の制度を EU の制度に近づけ、将来の EU 加盟に備えるものである。

ルーマニアは、1995年6月に EU への加盟申請書を提出し、EU 加盟が現在最大の国家目標となっており、港湾分野を含む広汎な分野において EU 加盟のための諸般の条件整備に取り組んでいる。

一方、EU Commission は、ヨーロッパの輸出競争力が効率的で価格競争力のある輸送システム・港湾システム構築の成否に大きく左右されるとの認識の下に、加盟国に対し港湾政策に関する基本的考え方を”Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure” (1997年12月) において示しており、その中で EU の港湾政策の目標について次の3点を挙げている。

- (1) 港湾を Multimodal Tran-European Transport Network に組み込むべく、港湾インフラ及びアクセスに対する適切な投資を行うこと。
- (2) 港湾諸手続きの改善、革新的情報システムの導入等を通じ、港湾における効率性の向上を図ること。
- (3) 港湾サービス市場における自由化を含め、港湾における自由かつ公正な競争を確保すること。

EU 加盟国に対し求められている上記のような目標は、ルーマニアを含む加盟準備国に対してもそのまま改善目標となり得るものと考えられる。

このような観点を踏まえつつ、コンスタンツァ港開発調査結果のポイント及び勧告を以下に要約してみたい。

II. マスタープラン

1. 需要予測

経済成長率や背後圏諸国などの要因を分析し、主要品目毎に将来貨物予測を行った。2ケースの予測のうち、可能性の高いシナリオ(高成長シナリオ)の予測結果を示す。

コンスタンツァ港における1999年の総取扱貨物量、2010年・2020年の需要予測及びそのうち需要増に対応する必要があるコンテナターミナル及び穀物ターミナルに係る需要予測は、次の表1のとおりである。

表1 コンスタンツァ港における2010年・2020年の需要予測

	1999年	2010年	2020年
総取扱貨物量 (万トン)	2,300	4,300	5,300
うち 穀物 (万トン)	180	470	670
うち コンテナ貨物 (千 TEU)	85	380	790

2. マスタープラン・プロジェクト

マスタープランの目標年次である2020年までに整備する必要が見込まれる港湾インフラ及びアクセス施設としては、まず需要増に対応して整備が必要なものとして、コンテナターミナル及び穀物ターミナルがある。

また、埠頭運営の改善を図るため、鉄鋼製品ターミナル及び木材ターミナルの集約化並びに雑貨埠頭の再編を行う必要がある。

さらに、アクセス輸送の改善を図るため、バージターミナルの整備、臨港道路の改良及び臨港鉄道の改善を行う必要がある。

このうち、コンテナターミナルについては、現在南港第2埠頭において進行中のコンテナターミナル・プロジェクト(フェーズ1)に1バースを追加することにより2020年までの需要に対して対応可能と見込まれる。

また、鉄道に関しては、コンスタンツァ港においては、鉄道支線がおおむね各埠頭まで張り巡らされており、マスタープランにおける需要増に量的には十分対応できるものと見込まれる。

マスタープラン、短期整備計画及びフィービリティ調査対象プロジェクトは、次の表2のとおりである。

表2 対象プロジェクト一覧表

プロジェクト		マスタープラン	短期整備計画	フィージビリティ調査
需要増対応	コンテナターミナル拡張	○		
	穀物ターミナル建設	○	○	○
埠頭運営改善	鉄鋼製品ターミナル統合	○		
	木材ターミナル統合	○		
	雑貨埠頭再編	○		
アクセス改善	バージターミナル改良	○	○	○
	臨港道路改良	○	○	
	臨港鉄道改善	○		

III. 短期整備計画

短期整備計画の対象としては、マスタープランのうち、2010年までに施設が不足するものが選定された。

短期整備計画の目標年次である2010年までに整備する必要のある港湾インフラ及びアクセス施設としては、穀物ターミナル、バージターミナル及び臨港道路がある。表3は、短期整備計画の整備対象施設を一覧表にまとめたものである。

表 3 短期整備計画における施設整備計画

マスタープラン対象施設(目標年次2020年)	短期整備計画対象施設と整備概要(目標年次2010年)
コンテナターミナル拡張	———— (南港第2埠頭にて進行中のプロジェクトにクレーン1基の追加が必要)
穀物ターミナル建設	南港第3埠頭 1バース(300m)及びバージ用2バース(250m) サイロ、ローダー・アンローダー
バージターミナル改良	南港 バージ係留岸壁(1,800m)及びドルフィン(1,400m) プッシュャー/タグ係留岸壁(450m)
臨港道路改良	北港 バイパス道路の建設(5番ゲート付近)

このうち、穀物ターミナルについては、2010年までの需要増に対応するため、ドナウ運河の出入り口に近く、水深も深く、大型船の停泊が可能な南港第3埠頭に建設されることが望ましいと考えられる。その後の需要増に対しても、第3埠頭は、増設可能な条件を備えている。

ドナウ水運は、内陸に閉じ込められている中東欧諸国に対し、低廉で、環境に優しい輸送手段の提供を可能としているが、最近数年間においては、このドナウ水運を利用したこれらの国々からの(への)トランジット貨物量は、ユーゴスラビアにおける動乱により急激な減少を示している。

しかしながら、近い将来ドナウ水運の実質的再開が期待される情勢となっており、ドナウ水運を利用したトランジット港湾機能をより有効に活用するためには、コンスタンツァ港内のドナウ運河の出入り口に近い水域にバージ、プッシャー等の係留施設を整備するとともに、バージのコンボイの編成・解らんを行う水域を整備する必要がある。

また、港内道路に関しては、ゲートと埠頭を連絡する道路の整備が立ち遅れており、とくに5番ゲート付近の道路は、勾配が急であるとともに、カーブが大きいため、交通上の問題を引き起こしている。このような問題に対処するため、バイパス道路の建設を行う必要がある。

IV. プロジェクト評価

短期整備計画の対象施設のうち、フィージビリティ調査の対象となる優先プロジェクトとして、穀物ターミナル及びバージターミナルが選定された。臨港道路改良は、道路関連調査が実施中であるため選定されなかった。次の表4は、両ターミナルの概要である。

表4 穀物ターミナル及びバージターミナルの概要

	穀物ターミナル	バージターミナル
建設地	南港第3埠頭	南港ドナウ運河河口付近
施設概要	1バース: 300m 2バージ用バース: 250m 水深: 14m アンローダー: 400T/Hx2 シップローダー: 800T/Hx2 サイロ: 5000Tx20	バージ用岸壁: 1,800m バージ用ドルフィン: 1,400m プッシャー/タグ用岸壁: 450m
年間取扱能力	2百万トン	17百万トン
総事業費	98百万米ドル	32百万米ドル
うちインフラ部分	34百万米ドル	32百万米ドル
建設完了年	2007	2007

穀物ターミナル及びバージターミナルについて、経済分析、財務分析及び環境影響評価が実施された。

穀物ターミナル及びバージターミナルの EIRR(経済的内部収益率)は、それぞれ 18.9 %及び 23.9 %であり、両プロジェクトは、国民経済的に見て妥当性を有すると判断される。

また、穀物ターミナル及びバージターミナルの FIRR(財務的内部収益率)は、それぞれ 6.6 %及び 7.9 %であり、想定した調達金利の加重平均金利(3.1%)を上回っており、両プロジェクトは財務的に見て実行可能と判断される。

また、環境影響評価に関しては、建設工事中に適切な配慮を行うことにより、環境に与える影響を制御することが可能と判断される。

V. 港湾の管理運営

1. 港湾諸手続きの改善

港湾諸手続きの改善に関しては、現在行われている税関職員が入港船舶に乗船し、検査を行うという複雑で時間のかかる税関手続きを簡素化し、コンスタンツァ港の港湾区域全体をフリーポートとして指定し、トランジット貨物については税関検査なしで済ますとともに、輸入貨物についても荷揚げした後、所要の税関手続きを行うという方法に改めるべきである。

2. 投資財源と港湾料金政策

防波堤・岸壁・港内道路の維持・補修、航路浚渫等港湾インフラへの投資が適切に実施される必要があるが、現状においては、収入が不十分のため、CMPA は、インフラへの投資を適切に実施することができない状況となっている。

CMPA にとって、Entrance Fee や Dockage Fee といった港湾料金を値上げすることは、他港との厳しい競争を考慮すると、困難と考えられる。

そこで、リース料について検討してみると、現在 CMPA がオペレーター等の土地利用者から徴収しているリース料水準は、近傍地区の公共用地のリース料水準に比較して著しく低い水準となっている。従って、現行リース料水準を段階的に引き上げ、港湾インフラ投資に必要な財源の確保を図るべきである。

3. 公正かつ自由な競争の確保

コンスタンツァ港におけるオペレーターのコスト構造に関しては、用地のリース料水準は、ほとんど名目的と云ってよい水準であり、また、概して云えば、保有する荷役設備が比較的古いため償却費コストも少なく、また賃金水準が低いいため労働コストも小さいという状況となっている。

このため、年間取扱貨物量が少ない状態でも、オペレーターは、何とか事業の存続が可能という状況となっている。

しかしながら、リース料水準の適正化が実施されれば、増加するコストに見合う収入が得られないオペレーターは、事業規模を縮小したり、撤退を余儀なくされることとなる。

このように港湾サービス市場における自由かつ公正な競争と市場への参入の自由を確保することを通じて、より生産性の高い他のオペレーター又は他の業種の土地利用者が代わって進出することとなる。

例えば、米国ロスアンジェルス港においては、ポート・オーソリティーと予め契約した年間取扱量を達成できないオペレーターは、借り受けた土地の一部をポート・オーソリティーに返すか、ペナルティーを支払うか、いずれかの選択を迫られることとなっている。

また、リース料の適用に当たっては、原則としては、既存の事業者であるか、新規参入事業者であるかを問わず、港湾全体の用地利用者に対し、平等に適用される必要がある。

既存ターミナルと新規穀物ターミナルの間で、土地のリース料に大きな差がある場合には、新規穀物ターミナル事業者の進出を確保することが困難となる可能性がある。

一方、既存ターミナルの土地リース料の急激な値上げは困難と見られるため、土地リース料の平均化は段階的に実施すべきであろう。

また同時に、新規穀物ターミナルのインフラの建設コストは回収される必要があり、このため、既存ターミナルと新規穀物ターミナルの土地リース料について、ある程度の格差は当面許容されよう。

さらに、集約化される木材輸出ターミナル及び鉄鋼製品輸出ターミナルにおいては、独占を回避し、自由かつ公正な競争を確保するため、それぞれ複数のオペレーターが事業活動を行うことが望ましい。

4. 港湾計画の策定

インフラ整備のための枠組みの問題として、港湾計画の策定主体の問題と CMPA の管轄権の問題がある。

港湾計画に関しては、コンスタンツァ港の現場をよく知っており、港湾利用者等の利害関係者の調

整を行ない易い立場にある CMPA が策定し、MPWTH が港湾計画の承認を行うという仕組みに改めるべきである。

次に、CMPA の管轄権に関連する問題であるが、南港の岸壁に近い土地の一部はフリーゾーンに属しているため、将来フリーゾーンの一部に影響を与える CMPA の港湾計画がフリーゾーンの土地借受業者によって反対されるおそれがある。

港湾計画上の観点から、CMPA がフリーゾーンの岸壁に近い部分の土地に関して一定の規制権限を留保できるようにすることが望ましい。

5. 情報システムの導入

革新的情報システムの導入という点では、CPMA は、情報システムの段階的導入を進めており、2001年4月にはその第一段階を終了し、入港船舶、取扱量、港湾運送事業者、主要荷主等に関するデータベースの構築等が既に実施されており、今後計画に従って第三段階まで着実に実施されることが期待される。

6. 事業リスクの軽減方策

穀物ターミナルの整備に当たっては、インフラについては港湾管理者である CMPA が整備主体となり、スーパーストラクチャーについては、民間事業者のターミナル運営への参入の円滑化を図るため、ターミナル運営を行う民間事業者が自ら整備主体となり、オペレーターの使い勝手の良い荷役機械、貯蔵施設等を自ら納得できる価格で調達するという方式が望ましいと考えられる。

インフラの整備に関しては、事業に伴うリスク負担をミニマイズする観点から、穀物ターミナルの運営事業者（穀物取扱業者又は穀物取扱業者の Guarantee を得た民間ターミナル・オペレーター）が決定した後に建設が決定されることが望ましい。

VI. 結論と勧告

1. 結論

- (1) マスタープランの目標年次である2020年までに整備する必要がある施設としては、需要増に対応して整備が必要なものとして、コンテナターミナル及び穀物ターミナルがあり、埠頭運営の改善を図るため必要なものとして、鉄鋼製品ターミナル及び木材ターミナルの集約化並びに雑貨埠頭の再編があり、アクセス輸送の改善を図るため必要なものとして、バージターミナルの整備、臨港道路の改良及び臨港鉄道の改善がある。

- (2) 短期整備計画の目標年次である2010年までに整備する必要がある施設としては、穀物ターミナル、バージターミナル及び臨港道路がある。
- (3) 短期整備計画の対象施設のうち、フィージビリティ調査の対象となる優先プロジェクトとして、穀物ターミナル及びバージターミナルが選定され、経済分析及び財務分析が実施された。

穀物ターミナル及びバージターミナルの EIRR は、それぞれ 18.9 %及び 23.9 %であり、両プロジェクトは、国民経済的に見て妥当性を有すると判断される。

また、穀物ターミナル及びバージターミナルの FIRR は、それぞれ 6.6 %及び 7.9 %であり、想定した調達金利の加重平均金利 (3.1%) を上回っており、両プロジェクトは財務的に見て実行可能と判断される。

2. 勧告

港湾における効率性の向上を図るとともに、港湾サービス市場において競争の確保を図り、また港湾インフラの整備を円滑に進めるため、次の点に留意する必要がある。

- (1) 港湾手続きに関しては、税関職員が入港船舶に対して乗船検査する方式を改め、税関手続きの簡素化を図るとともに、コンスタンツァ港全体をフリーポートとして指定することが望ましい。
- (2) 港湾インフラの維持・補修等の財源確保のため、現行土地リース料水準を段階的に引き上げることが望ましい。
- (3) 土地リース料水準の適正化を通じ、港湾サービス市場における自由かつ公正な競争と市場への参入の自由を確保し、港湾活動の活性化を図ることが望ましい。
また、リース料の適用にあたっては、原則として、既存事業者、新規事業者の区別なく、平等に適用されることが望ましい。

さらに、集約化される鉄鋼製品ターミナル及び木材ターミナルにおいては、独占を回避するため、複数のオペレーターが事業活動を行うことが望ましい。

- (4) 港湾計画に関しては、現場を知悉している CMPA が策定し、MPWTH が港湾計画の承認を行うという仕組みが望ましい。

また、港湾計画上の観点から、CMPA がフリーゾーンの岸壁に近い部分の土地に関して

一定の規制権限を留保できるようにすることが望ましい。

- (5) 情報システムに関しては、現行計画に沿って着実に第三段階まで実施していくことが望ましい。
- (6) 穀物ターミナルのインフラ整備にあたっては、事業リスクをミニマイズする観点から、穀物ターミナルの運営事業者が決定した後に建設が決定されることが望ましい。

JICA 調査団の構成

金子 史生 (OCDI)	総括 / 港湾政策
一之瀬 政男 (OCDI)	港湾計画
藤井 敦 (OCDI)	港湾計画
中野 敏彦 (OCDI)	港湾計画
天竺 智雄 (OCDI)	管理運営
今村 裕一郎 (OCDI)	財務分析
沢井 真 (OCDI)	地域開発
マジュナス・チャンドラセカール (PCI)	需要予測
チュア・モク・ユウ (PCI)	需要予測
立山 公也 (PCI)	経済分析
立山 洋幸 (PCI)	自然条件
雨宮 衛 (PCI)	施設設計 / 積算 / 施工
亀井 富延 (PCI)	荷役機械 / 積算
ジャヤモハン・ソーマスタラム (PCI)	環境配慮
小舟 浩治 (OCDI)	調査団支援
長谷部 英司 (OCDI)	業務調整
シェーン・リード (OCDI)	業務調整
志賀 重仁 (OCDI)	通訳

Steering Committee の構成

Mr. Gheorghe NAUMOF	Deputy Director General, General Directorate for Maritime, Danube and Inland Waterways Transport, MPWTH
Mr. Alexandru Serban CUCU	Director General, General Directorate for Maritime, Danube and Inland Waterways Transport, MPWTH
Mr. Radu KRAMER	Director General, General Directorate of Economic and Budget Relations, MPWTH
Mr. Mihai SABĂU	Director General, General Directorate for Technical Matters, Investments, Public Property and Concessions, MPWTH
Mr. George MATEI	Director General, General Directorate for Management, Strategy, Information and Statistics, MPWTH
Mr. Micea MARCU	General Manager, National Company Maritime Ports Administration

Constantza

Mr. Laurentiu MIRONESCU General Manager Adj.,
National Company Maritime Ports Administration
Constantza

Mr. Gheorghe MOLDOVEANU Technical Director,
National Company Maritime Ports Administration
Constantza

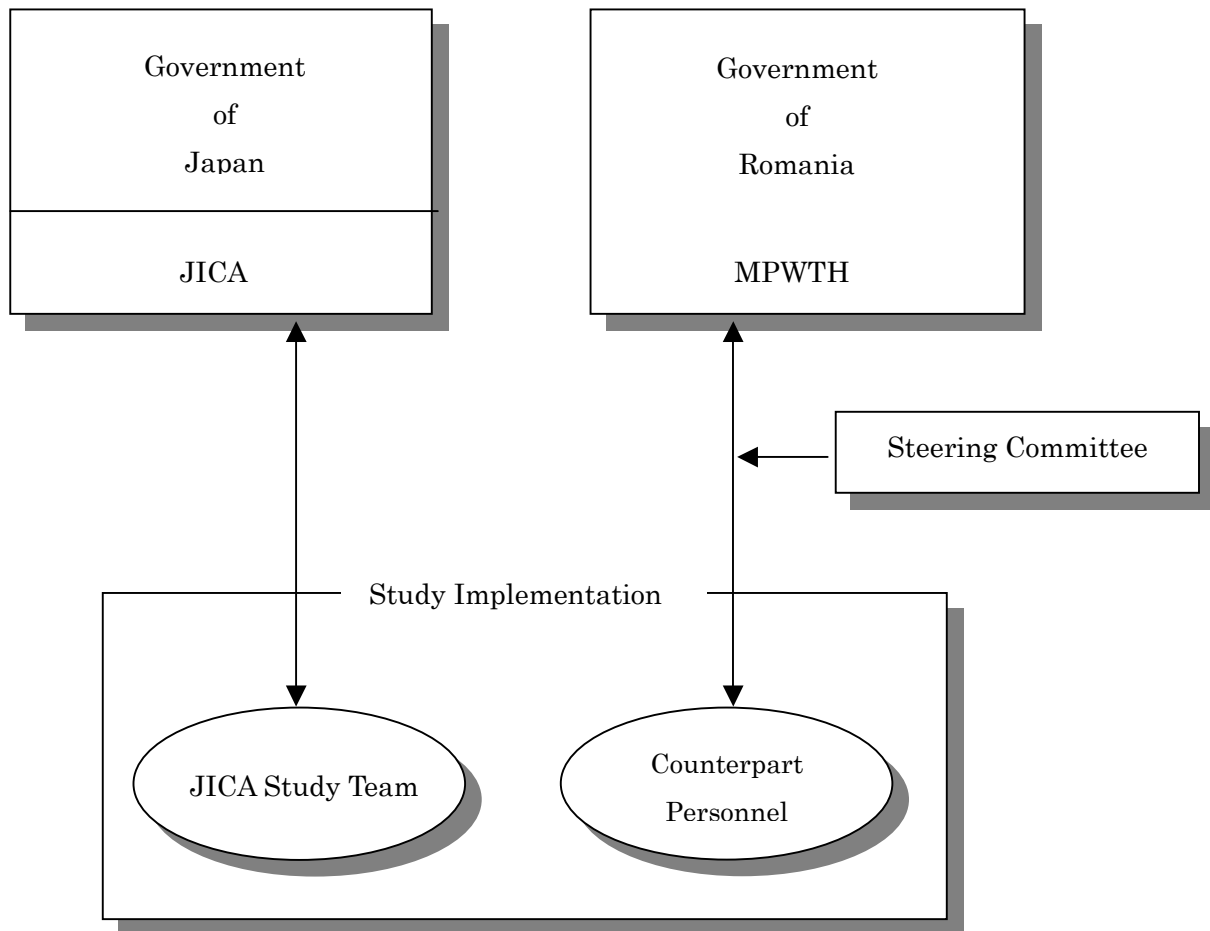
Mr. Ștefan SEVASTIAN General Director,
National Company Administration of the Navigable Canals

Mr. Constantin ȘUTEU General Director,
Public Utility - Constantza South Free Zone Administration

Mr. Alin PILCA Constantza Customs Branch Office

Mr. Cornel IDU President,
Constantza Maritime Ship Agents Association

Mr. Gheorghe BOTEANU President,
Constantza Stevedoring Companies Association



要 約

Part I 現 況

第1章 社会経済状況

1.1 ルーマニア国の社会経済状況

1.1.1 ルーマニア国の一般概要

(1) 歴史背景

第2次世界大戦終了後、ソビエト占領下のルーマニアにおいて1947年に共産主義国が成立され、国王が退位した。その後、数十年に渡りチャウセスク大統領が政権を維持した。1980年代に入り経済社会両面での厳しさが徐々に増大し、1989年に市民革命により政権は倒されたが、1996年までは元の共産党幹部を中心として政権運営が継続された。2007年のEU加盟が今後の最大の政治課題であり、国民全体がその課題に向かって邁進しているが、加盟実現のためにはさらに政治、経済各面にわたって多くの改革が求められている。

(2) 地理および地形

ルーマニア国の総面積は237,500 km²であり、ヨーロッパの南東部に位置し、黒海に面している。また、国境延長は2,508kmでブルガリア国、ハンガリー国、モルドバ国、ユーゴスラビア国およびウクライナ国と接している。南北方向約514km、東西方向約720 kmの楕円形状をしている。ドナウ川はその全延長2,850kmの内下流1,075kmがブルガリア国、ユーゴスラビア国およびウクライナ国との国境あるいはルーマニア国内を流れている。

(3) 気候条件

ルーマニア国は四季のある温暖な大陸性気候に属する。夏季の最高気温は35°Cであるが湿度が低く過し易い。冬季の最低気温は-15°Cまで下がり、かなりの降雪が見られる。秋季は曇り気味の天候が多い。

1.1.2 政治経済情勢

(1) 自由経済への移行期間の概観

1989年からはじまったルーマニア国の自由経済への移行は他の中央ヨーロッパ諸国に比較しても容易なものでは無かった。それまでの国の経済はほとんどが国有企業に依存していた。つまり、1989年の民間企業によるGDP形成割合は12.8%に過ぎなかった。過剰な生産施設規模の存在は経済活動を極めて硬直した状況に陥らせ続け、非効率性は80年代にさらに増大した。これはエネルギー中心の産業開発に対する過剰な投資や、外国負債の急速な返還という強制政策による新技術導入の中断などに起因した。非現実的な完全雇用政策と相まった低い生産意欲により国内生産品の競争力は大幅に低下した。1990年から1999年までのマクロ経済指標の分

析結果は、経済状況と社会状況の大幅な移行を示しているばかりでなく、市場経済の構築とルーマニア社会の持続的発展を両立させることの困難さを示している。ヨーロッパ共同体はルーマニアの物とサービスの主要な交易相手であり、投資元となった。また、高いインフレ率はルーマニアにおけるビジネスに高いリスクを負わせることとなり、外国投資比率の低下を招いた理由に成った。

(2) 2000年EU委員会報告

2000年11月8日に示されたEU委員会報告によるとルーマニアはコペンハーゲン政策基準に向かって継続的な努力を行なっている。委員会の主な指摘はつぎの通りである。

- a) 市場経済を十分に機能させ、EU内での競争圧力と市場活力に対処出来る力を備える必要がある。
- b) 脆いマクロ経済環境、法律および制度整備の不十分さ、改革の不十分な推進状況を打破する。
- c) 経済活動の活性化には安定し十分に機能する金融システムの確立が求められる。
- d) 企業活動の大部分が改革をはじめなければ成らない状況か、或いは改革途中にある。
- e) 供給側経済に求められている近代化の遅れにより、投資意欲が減退している。
- f) 財務的規律の確保やより高い透明性とより良いビジネス環境の創出を優先的に行う必要がある。
- g) 公的財務状況の安定を進めるために、大型企業の民営化と構造改革を加速させると伴に社会保障と健康管理改革を実施に移すことが早急に求められる。

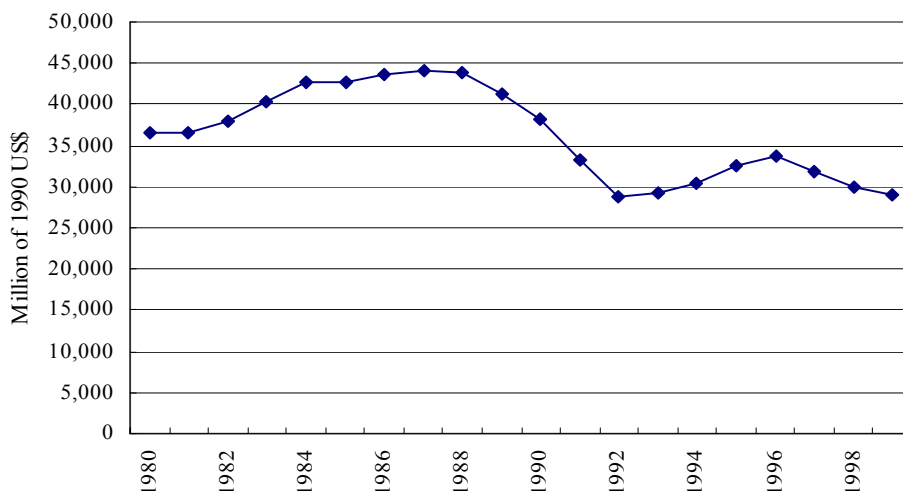
1999年のルーマニア国における運輸分野 AQUIS (EU加盟の政策ガイドライン) の導入と実効については大幅な前進が見られている。農業分野に関しては、AQUISの実効に求められる諸条件の整備が成されていない状況であり、大幅な構造改革が求められる。ル国の農業政策、産業政策に関する現在のアプローチの方法は市場主義あるいは計画主義のいずれでも無いため、国家レベルおよび部門別レベルの公式な産業政策の策定が必要である。

1.1.3 経済指標

(1) GDP

1997年から新政権により導入された経済政策は国際経済機関(IMF、世界銀行)の支援によりマクロ経済の安定と経済構造改革の促進を中心に策定された。この経済改革政策に伴い1997年から1999年までは再度のマイナス成長となった。この三年間におよぶマクロ経済改革とヨーロッパ委員会による1998年のルーマニア国を含む候補10カ国の加盟に関するパートナーシップの承認により2000年にはGDPは回復方向に転じた。2000年当初の政府予測では経済成長率は1.3%と設定されたが、実績では1.6%となった。

図-1.1.1 実質 GDP (1980-1999)



Source : EIA & EU Regular Report 2000

(2) 人口

ルーマニア国の人口は 1999 年の推定値で 22,458,000 人とされている。1989 年までは年平均増加率は 0.4%程度であったが、それ以降は減少傾向となり過去 10 年間の変化率は約マイナス 0.2%となっている。

1993 年から 1998 年までの間に雇用者数は 1,200,000 人減少した。この期間に農業と林業従事者数の割合は 36%から 38%に増加した一方、製造業の従事者割合は 25.9%から 22.3%に減少した。失業率は 1996 年には 3.0%改善し 6.6%となった。

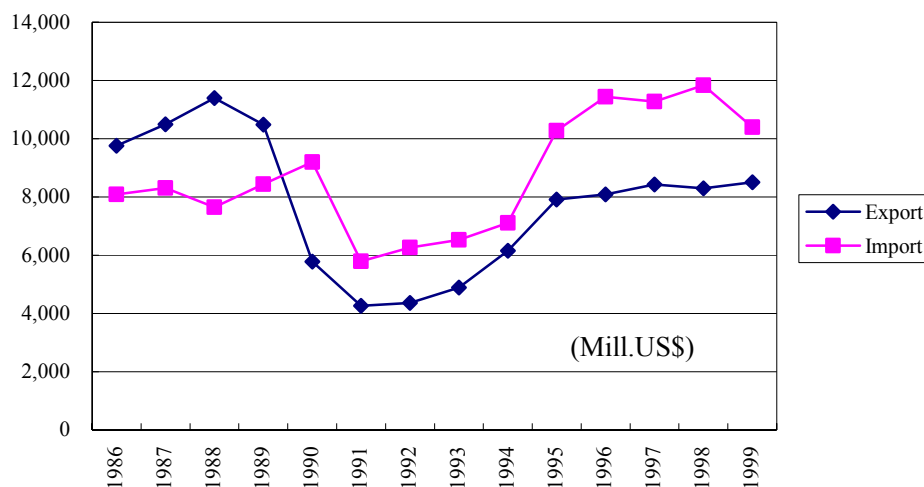
(3) 対外貿易

1950 年代後半にコメコン(共産主義国貿易ブロック協定)が開始され 1991 年まで継続した。ルーマニア国はこの期間中に中国などコメコン非加盟共産主義国とも 2 国間貿易協定も締結していた。1989 年までルーマニア国の貿易収支は数 10 億米ドルの黒字であった。これらのコメコン協定国および 2 国間貿易協定国からの輸入が全体の 80%前後を占める一方、輸出は E U、コメコン、その他国の 3 地域のそれぞれに対してほぼ均等に行われていた。

1989 年以降数年間に渡って金額ベースで輸出は半減し、輸入は 75%まで低下した。1994 年には輸出は大幅に改善した。これは米国および E U による貿易に対する最恵国待遇および CEFTA 貿易合意の修復、西欧地域の経済回復、ユーゴスラビアの通商禁止措置の解除が主な改善要因となった。それ以降はルーマニアの貿易額の 50%以上が対 E U と成った。1998 年には金額ベースで輸出の 78%、輸入の 81%、重量ベースで輸出の 50%、輸入の 48%を E U および E U 加盟候補国が占めている。

金額ベースで輸出の 66%、輸入の 74%が鉄道と道路で輸送されている。一方、重量ベースで海上輸送は輸出の 63%、輸入の 55%を占めている。

図-1.1.2 貿易額の推移



Source: National Commission for Statistics

1.1.4 民営化と外国資本直接投資

1992年から2000年9月末までに6,872社が完全民営化、328社が部分民営化、730社が農業食料省と財務省に移管されたが、まだ1,600社は国家所有基金(SOF)管理下にある。しかしながら全資本総額で見ると45%が民間資本となっているのみで、これは大型企業のほとんどの民営化が進んでいないことを意味している。

1.1.5 中期経済開発国家戦略

経済開発国家戦略では市場経済への移行完了と2007年EU加盟の実現を目標に掲げ、2000年から2004年までの期間の各分野での開発や構造改革、近代化を目標として策定された。経済改革とEU加盟はルーマニアの国家経済にとって障害となるものではなく、むしろ対処方法であることが確信される。この戦略において示された施策の実施が実質収入増大と目に見える貧困対策の進展に繋がるであろう。購買力平価(PPP)による1人当たりGDPを1999年の6,000米ドルから2005年には7,250米ドルに向上させることが期待されている。

産業分野における政策は対外競争力と国内生産性の向上を目的としている。具体的には過剰設備の見直や構造形態の再構築の推進、経済活動分野の取捨選択や縮減手法の確立、産業企業の民営化の完了、エネルギーや原料利用分野の構造改革、高付加価値輸出生産品の量的および質的な加速増大、ルーマニア国の地理的優位性の活用などすべてに渡る。

国家地域開発計画と欧州社会インフラとの整合性に配慮した社会資本整備は経済復興において主要役割を果たし、また、新たな労働機会創出の場となる事が期待されている。運輸インフ

ラの近代化、再生、整備は EU による経済支援および民間資本により推進される。

1.1.6 農業

ルーマニア国は 20 世紀中頃まではヨーロッパ大陸最大の農業生産国であったが、現状では土地の所有権や小規模農家の問題により生産レベルが低下している。主要農産品は小麦、トウモロコシ、ジャガイモ、果物、ワイン用葡萄などである。1997 年における主要 3 品目(小麦、トウモロコシ、ジャガイモ)の総生産量は 23 百万トン記録し、1989 年以降では最大の値となった。しかし、1998 年と 2000 年(推定値)の値はそれぞれ 17 百万トンと 12 百万トンであった。これは春の洪水と夏の干ばつが主な原因である。1999 年における穀物輸出量は小麦類 76 万トン、大麦類 7.8 万トン、トウモロコシ 18 万トン、ジャガイモ 5.4 千トンであった。1996 年には 120 万トンの小麦類の輸出が記録されている。

1.1.7 製造業

1998 年と 1999 年における GDP の工業部門の割合は 27.4%であった。また、輸出総額に占める工業部門の割合は 1998 年 1999 年共に 94~95%、投資総額に占める工業部門の割合は 41%であった。DACIA と RODEA はルーマニア最大の自動車製造企業であり、将来的には製品輸出の意向を示している。2000 年 1 月から 8 月までの自動車生産数は乗用車 41,343 台、ローバー 549 台であり、前年を下回っている。

Lafarge Company(フランス系資本)はすでに国営セメント会社であった Romcim の株式の 95% (総額 2.6 億米ドル)を取得した。この会社は 3 箇所のプラントを所有し、この内メディアにあるプラントは年間 2,000,000 トンの生産能力を持ち、黒海ドナウ運河に面しており、海上輸送による輸出では最も競争力がある。

SIDEX Galatzi は鋼板製品の 95~98%国内シェアを持っている。年間公称製造能力は 1 千万トンとされ、これまでに 8.5 百万トンの年間最大製造実績がある。近年では実能力の 50%以下の製造量となっている。1999 年における鉄鋼製品の合計輸出量は 1.4 百万トンであり、輸出先は 40 カ国以上に渡っている。

ALRO Slatina はルーマニア最大のアルミ製造工場であり、年間 174,000 トンのアルミ原材料処理と 67,500 トンのアルミ処理能力を持っている。ALPROM はルーマニア国唯一のアルミ加工処理工場であり、その能力は 67,500 トンである。加工品の 50%はコミッションベースで仲介人を通して輸出されている。

ルーマニアには 5 つの精油所と石油化学工場があり、国内産および輸入原油の加工を行っている。PETROMIDIA はメディア港の近くに位置し、精油と石油化学の両者の機能を備えた一環施設である。低硫黄から中硫黄までカスピ海産重油を含めて広範囲の油質の処理が可能である。SANTIERUL NAVAL Constanta はルーマニア国内最大の造船所であり、大型船の建造が唯一可能

である。

1.1.8 基礎エネルギー供給

ルーマニア国では石炭、原油、天然ガスの生産が行われているが、国内需要を満足するだけの生産量では無いため、各種のエネルギー原料が輸入に依存している。

ルーマニア国には大量の硬石炭と軟石炭資源があり、主に発電のために使用されている。硬石炭の地下採掘閉鎖の方針を政府が決定後、生産量は低下傾向にある。

ルーマニアの原油採掘には長い歴史がある。主要な原油生産区域はルーマニア国中央部南側のクライオバ(Craiova)市からプロイエステ(Ploiesti)市までに渡っている。黒海海上油田はレバダ(Lebada)の水深 50m にある。資金不足のために油田探査や新しい生産地区の開発を進められていない。ルーマニア国は東欧における天然ガスの最大の生産国であると同時に消費国である。ふたつの主要なガス生産区域がルーマニア国中央北側のムレス(Mures)郡とバカウ(Bacau)郡の周りに広がっている。1998 年には 47 億 m³ の天然ガスをロシアから輸入した。

原油換算での基礎エネルギー資源消費量に対する石炭、原油、天然ガスの割合は 1998 年ではそれぞれ 18%、22%、39%であった。また、消費量の輸入資源への依存率は 28.8%であった。

国内生産量に対する国内エネルギー消費量の比率は 1998 年以前には 1.3 以上であったが 1998 年には 1.26 に低下した。

1995 年ルーマニア国通商産業省は国家エネルギー開発戦略を策定した。これは 1997 年と 2000 年に見直しが行われている。この戦略では天然ガス利用量の拡大、石炭による発電や温水供給比率の低減、エネルギーの効率的な利用の促進、エネルギー供給源とエネルギー供給方法の多様化などの方針が示された。

1.1.9 地域開発計画

(1) コンスタンツァ県の経済活動

コンスタンツァ県はルーマニア国南東部に位置し、北側はトゥルチャ県、東側は黒海、南側はブルガリア国、西側はドナウ川に面している。総人口は 1997 年 7 月 1 日の統計では 746,700 人、人口密度は 105.6 人である。主な地理的形狀は低い高原地帯と湖や氾濫原、海岸とラグーンから成っている。

主要産業は農業、観光、港湾、海上輸送、自動車、化学および石油化学、熱および電力エネルギー、木材加工および製紙業である。1999 年 12 月末の統計によると企業数では全国第 2 位を占めている。コンスタンツァ商工会議所に登録された企業数は 32,800 社であり、この内 2,940 社は外資系資本である。一般企業の総資本の 96.8%が民間化されている。

(2) 南コンスタンツァ自由貿易区(South Constantza Free Zone)の産業活動

フリーゾーン区域は合計で 134.6ha あり、No.1 (20.5ha), No.2 (10.3ha) and No.3 (97.6ha) の3区域から成っている。区域 No.1 の80%と区域 No.2 の30%の利用が開始されており、区域 No.2 のインフラ整備が進められている。区域 No.3 は将来開発区域として位置付けられ、開発の方針が示されている。

フリーゾーンに設立された企業の主な業務内容は加工/生産、フォワーダー/船舶荷役、倉庫/展示、銀行/為替業務である。加工/生産業の主な相手先は EU 諸国であり、いくつかの原材料はトルコ、モンゴル、EU 諸国から運ばれている。

ルーマニア国政府はフリーゾーン管理庁(Free Zone Administration)設立時にコンスタンツァ南港の Ro-Ro ターミナルから東側地区の管理権を付与した。ただし、この地区に含まれる円借款で建設中のコンテナターミナル第1期整備はCPAの管理下で進められている。

表-1.1.1 South Constantza Free Zone に立地する業務内容別企業名

加工/製造	
1) A.G.C. SRL. Constantza	食肉加工 (原材料 EU、製品 EU)
2) EUROPININVEST CENTER	鶏肉加工 (MAC) (原材料 EU、製品 EU)
3) S.C VIFRANA SA	作業服製造および貯蔵 (原材料 ルーマニア、製品 EU)
4) EUROTEx Industries (Turkey)	布製品 (材料モンゴル、製品 EU)
5) F.LLI AGUZZI (Italy)	鋼製建設資材 (材料ルーマニア、製品ルーマニア)
6) HANNAH STEEL	鉄鋼製品 (材料ルーマニア、製品 EU)
7) SOFEMA	衣料品 (シャツ)、 (材料トルコ、製品 EU)
8) KRONOSPAN (Germany)	接着剤、その他 (新規投資 Enclosure No.3)
フォワーダー/船舶荷役	
9) SOCEP Constantza 10) ROMTRANS S.A. (Mother Company)	
倉庫/展示	
11) LARIMAR Constantza (Rental Cool Warehouse) 12) ROMNED (Warehouse) 13) AURAMAR SRL (Rental Warehouse) 14) ROMFAST PROMOTION IMPORT-EXPORT (Warehouse) 15) TRANSPORT TRADE SERVICES (Warehouse) (Danube river transport) 16) MARCHAND BUCURESRI (Cool Warehousing) Destination (EU) 17) Romned Techirghiol (Warehouse and Show Room) 18) HEIRING (Show Room (shipbuilding) 19) IUS Brasov (Hand Tools)	
銀行/為替	
20) BANCA ROANA DE DEZVOLTARE SA (Bank) 21) BANCA TURCO-ROMANA S.A (Bank) 22) BURSA MARITIMA SI DE MARFURI (Black Sea Oil and Grain Exchange)	
未投資	
23) ANA ELECTRONIC SRL (no plan), 24) IRIDE SRL (no plan), 25) Comvex Constantza (Steel Processing), 26) MEARSK Container Handling and Storing, 27) Van Gulik International B.V., 28) Rompac International S.A. 29) Invest Consult Service SRL	

出典: Free Zone Administration of Constantza South and Basarabi

1.2 周辺国の社会経済状況

1.2.1 概要

コンスタンツァ港の港湾活動に影響する周辺国は大きく 3 つのグループに分けられる。中東欧諸国、黒海周辺諸国、及びコーカサス・中央アジア諸国である。

この内中東欧諸国は CETE-5^{*1} カ国に位置付けられている第 1 グループ (ハンガリー、チェコ、スロバキア及びポーランド) と SETE-7^{*2} カ国に位置付けられている第 2 グループ (ブルガリア、ユーゴスラビア) であり、これらの諸国はコンスタンツァ港の背後に位置する。一方、黒海周辺諸国 (ウクライナ、ロシア、トルコ) と黒海対岸のグルジアを始めとするコーカサス 3 カ国 (グルジア、アゼルバイジャン、アルメニア) 及び中央アジア 5 カ国 (カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギスタン、タジキスタン) はコンスタンツァ港の前方圏と考えられている

1.2.2 経済指標

(1) 中東欧諸国

表 1.2.1 及び図 1.2.1 に中東欧諸国の主要経済指標と GDP の成長率について掲載している。1989 年以降の中東欧諸国における経済は、比較的経済が安定し順調に市場経済化が進んでいる第 1 グループと、市場経済への移行が順調に進展せず、経済成長率も上がり下がりを繰り返している第 2 グループとに二極分化している。中東欧諸国は何れも EU への加盟を外交目標にして国内制度の改革を急いでいるが、これらの二つのグループはその加盟時期においても差異が出て来ると思われる。

(2) 黒海周辺諸国

表 1.2.2 及び図 1.2.3 に黒海周辺諸国の主要経済指標と GDP の成長率について掲載している。トルコを除きこれらの国々は社会主義経済体制の色彩を未だ色濃く残しており、黒海周辺諸国の 10 年間経済成長は順調ではない。1996 年以降トルコについては既に市場経済体制に移行しており、旧社会主義国と同一視すべき国ではない。この国の 1999 年のマイナス成長は地震災害による影響が大きく、経済体制自体の問題ではない。

*1 CETE-5: Central European Transition Economies including Hungary, Czech Republic, Slovakia, Poland, and Slovenia

*2 CETE-7: South European Transition Economies including Bulgaria, Yugoslavia, Bosnia Herzegovina, Romania, Croatia, Albania and Macedonia

表 1.2.1 主要經濟指標 (中東歐諸国)

	Population	Surface	Population	GNP		GNP per	GDP	GDP per
	million	thousand sq. km	people per sq. km	\$ billions	Average annual growth %	\$	\$ million	per capita \$
	1998	1998	1998	1998	1997-98	1998	1998	1998
Poland	39	323	127	151.3	4.4	3,910	158,574	4,101
Czech Republic	10	79	133	53.0	-2.2	5,150	56,379	5,476
Slovak Republic	5	49	112	19.9	4.2	3,700	20,362	3,777
Hungary	10	93	110	45.7	4.2	4,510	47,807	4,727
Slovenia	2	20	99	19.4	3.9	9,780	19,524	9,851
Sub Total	66	564	118	289.3		4,354	302,646	4,555
Bulgaria	8	111	75	10.1	3.5	1,220	12,258	1,485
Romania	23	238	98	30.6	-5.4	1,360	38,158	1,696
Sub Total	31	349	88	40.7		1,323	50,415	1,639
Croatia	5	57	80	20.8	1.8	4,620	21,752	4,833
Bosnia and Herzegovina	4	51	74	..	..	..	..	..
Macedonia, FYR	2	26	79	2.6	3.1	1,290	2,492	1,240
Yugoslavia, FR (Serb./Mont)	11	102	104	..	..	..	..	..
Sub Total	21	236	89	23.4		3,589	24,244	3,724

World Development Indicators (World bank:2000)

図 1.2.1 GDP成長率 (中東欧諸国)

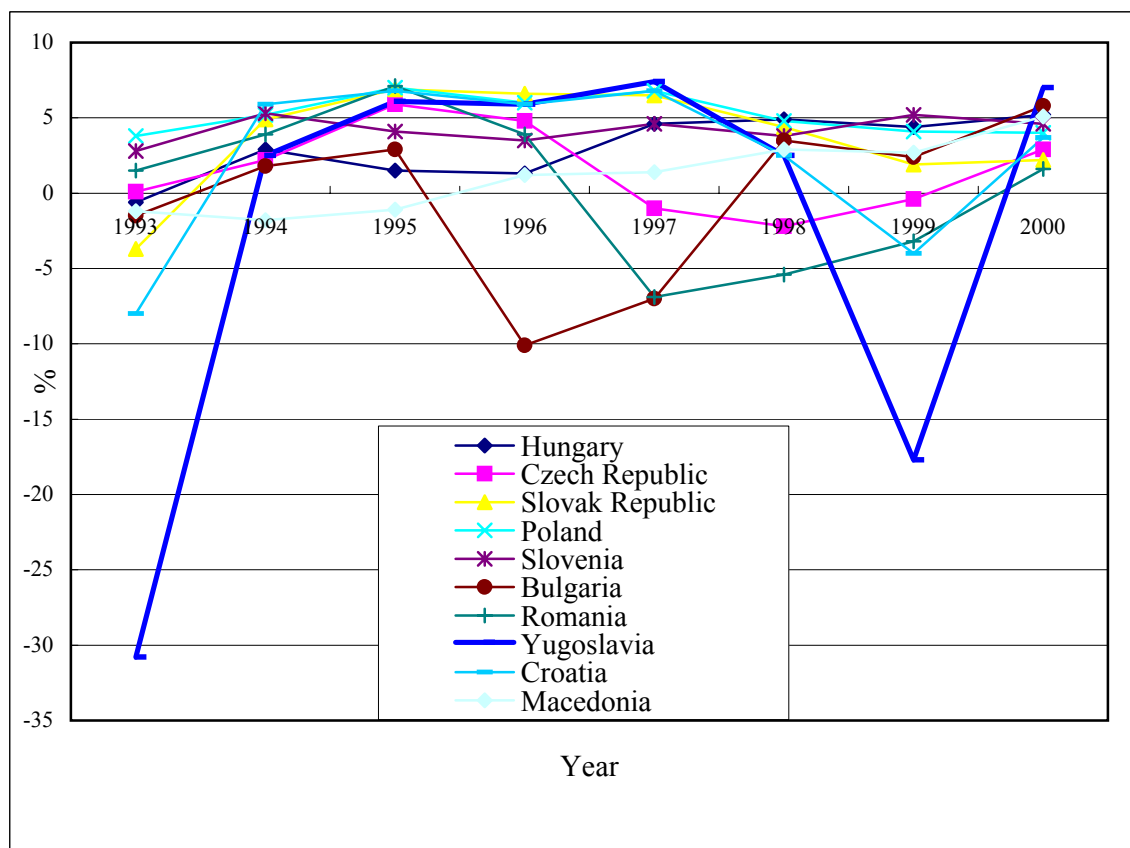


図1.2.2 GDP成長率(Caucasian and Central Asian Countries)

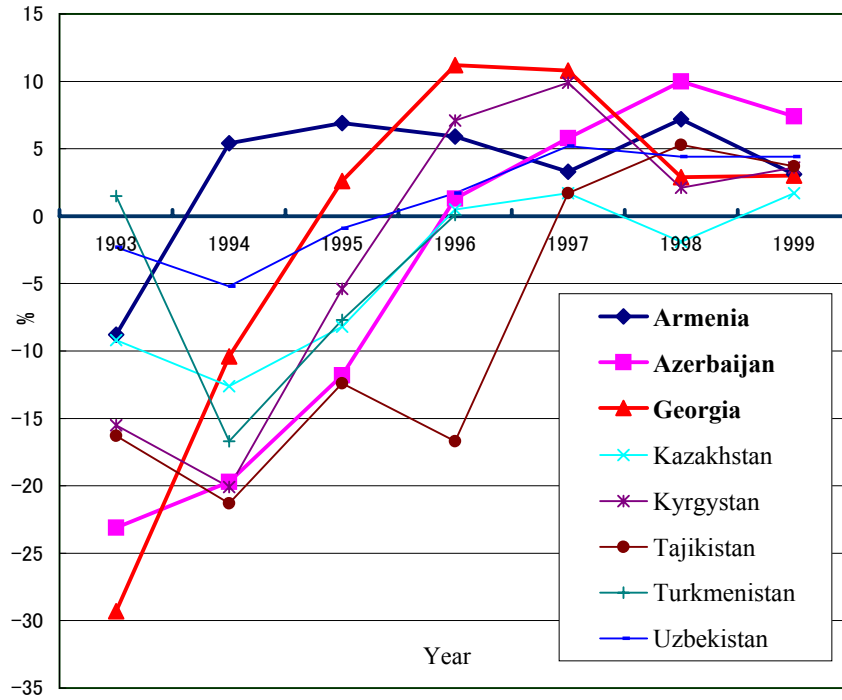
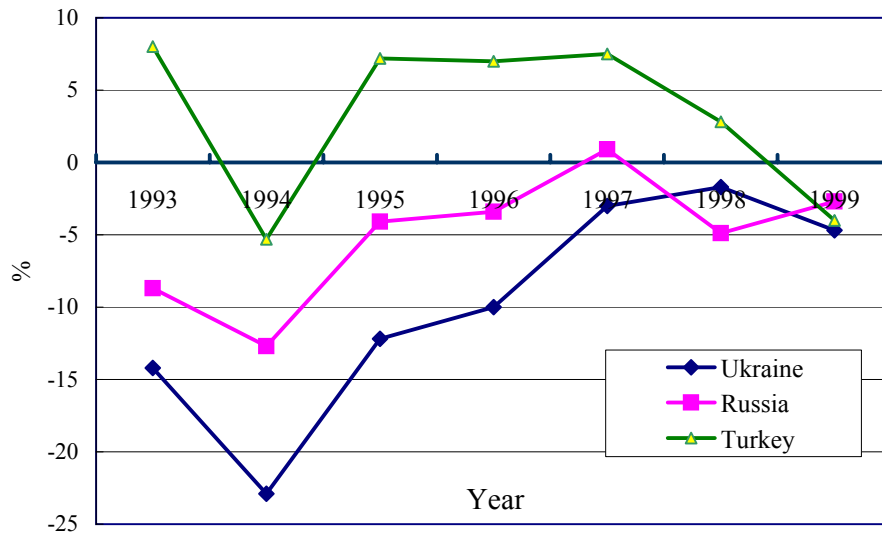


図1.2.3 GDP成長率 (Ukraine, Russia and Turkey)



(3) コーカサス・中央アジア諸国

表 1.2.2 及び図 1.2.2 にコーカサス・中央アジア諸国の主要経済指標と GDP の成長率について掲載している。これらの諸国においても社会主義経済体制崩壊後急激な経済活動の後退を経験しているが、1996 年以降経済活動は安定している。しかしながら、市場主義経済体制への以降の速度は遅く、政治情勢の不安定をも加わりエネルギー開発以外海外投資は進んでいない。これらの国々は、人口も少なく、中東欧諸国、黒海周辺諸国に比べても経済規模は小さく、コンスタンツァ港がその欧州へのトランジット貨物を期待できるまでには長期間を要すると思われる。

表 1.2.2 主要経済指標 (Black Sea and former CIS Countries)

	Population	Surface	Population	GNP		GNP per	GDP	GDP per
	million	thousand sq. km	people per sq. km	\$ billions	Average annual growth %	\$	\$ million	per capita \$
	1998	1998	1998	1998	1997-98	1998	1998	1998
Russian Federation	147	17,075	9	331.8	-6.6	2,260	276,611	1,883
Ukraine	50	604	87	49.2	-2.4	980	43,615	867
Belarus	10	208	49	22.3	10.5	2,180	22,555	2,203
Sub Total	207	17,887	12	403.3		1,944	342,781	1,652
Georgia	5	70	78	5.3	2.7	970	5,129	942
Azerbaijan	8	87	91	3.8	9.9	480	3,926	496
Armenia	4	30	135	1.7	3.4	460	1,900	501
CAUCASUS	17	186	92	10.8		632	10,955	639
Kazakhstan	16	2,717	6	20.9	-2.2	1,340	21,979	1,409
Uzbekistan	24	447	58	22.9	5.2	950	20,384	848
Tajikistan	6	143	43	2.3	15.2	370	2,164	354
Turkmenistan	5	488	10	..	..	..	2,367	502
Kyrgyz Republic	5	199	24	1.8	4.2	380	1,704	363
Central Asia	55	3,994	14	47.8		947	48,598	881

Source: World Development Indicators (World bank:2000)

2.2.3 貿易概況

(1) 貿易量及び貿易相手国

表 1.2.3 コンスタンツァ港周辺諸国の輸出入貿易額を、また表 1.2.4 に中東欧諸国の貿易相手国を掲載している。中東欧諸国の場合、1993 年に比較した 1999 年の貿易相手地域は EU の比重が大きく進展している。輸出相手国は第 1 グループではドイツの比重が圧倒的に大きく、第 2 グループになるとイタリアの比重が増加して来ている。一方輸入に関しては、第 1 グループはドイツからの工業材料、部品の輸入、第 2 グループは原料、エネルギー資源を中心としてロシアからの輸入の比重が大きい。

表 1.2.3 貿易量

	Gross Domestic product	Population	1996		1997		1998	
			Export	Import	Export	Import	Export	Import
	\$ million 1998	million 1998	\$ million		\$ million		\$ million	
Poland	158,574	39	24,440	37,137	25,751	42,308	28,229	47,054
Czech Republic	56,379	10	21,907	22,716	22,778	27,167	26,349	28,716
<u>Slovak Republic</u>	- <u>20,362</u>	<u>5</u>	- <u>8,889</u>	<u>11,087</u>	<u>9,693</u>	<u>11,622</u>	<u>10,722</u>	<u>12,892</u>
<u>Hungary</u>	- <u>47,807</u>	<u>10</u>	- <u>15,704</u>	<u>18,144</u>	<u>19,100</u>	<u>21,234</u>	<u>23,006</u>	<u>25,706</u>
Slovenia	19,524	2	8,312	9,429	8,369	9,366	9,061	10,111
CEEC-5	302,646	66	79,252	98,513	85,691	111,697	97,367	124,479
Bulgaria	12,258	8	4,833	5,015	5,322	5,223	4,298	4,983
Romania	38,158	23	8,085	11,435	8,431	11,280	8,300	11,821
CEEC-7	# 50,415	31	12,918	16,450	13,753	16,503	12,598	16,804
Croatia	21,752	5	4,512	7,787	4,171	9,104	4,541	8,383
Bosnia and Herzegovina	4,080	4	336	1,882	575	2,333	817	2,573
Macedonia, FYR	2,492	2	1,147	1,464	1,237	1,623	1,322	1,722
Yugoslavia, FR (Serb./Mont.)	14,000	11	1,842	4,102	2,368	4,799	2,604	4,622
Sub Total	42,324	21	7,837	15,235	8,351	17,859	9,284	17,300
Russian Federation	276,611	147	89,110	62,278	88,326	73,613	74,157	58,935
Ukraine	43,615	50	14,441	18,639	14,232	17,128	12,637	14,679
Belarus	22,555	10	5,652	6,939	7,301	8,689	7,070	8,549
Sub Total	342,781	207	109,203	87,856	109,859	99,430	93,864	82,163
Georgia	5,129	5	na	na	na	na	192	887
Azerbaijan	3,926	8	789	1,338	808	1,375	678	1,724
Armenia	1,900	4	na	na	na	na	223	896
CAUCASUS	10,955	17	na	na	na	na	1,093	3,507
<u>Kazakhstan</u>	- <u>21,979</u>	<u>16</u>	- <u>5,991</u>	<u>4,241</u>	<u>6,497</u>	<u>4,301</u>	<u>5,404</u>	<u>4,257</u>
<u>Uzbekistan</u>	- <u>20,384</u>	<u>24</u>	- <u>4,590</u>	<u>4,721</u>	<u>4,388</u>	<u>4,523</u>	<u>3,528</u>	<u>3,289</u>
Tajikistan	2,164	6	651	763	631	646	554	705
Turkmenistan	2,367	5	1,691	1,532	759	1,104	614	1,137
Kyrgyz Republic	1,704	5	531	783	631	646	554	705
Central Asia	48,598	55	13,454	12,040	12,906	11,220	10,654	10,093
Turkey	198,844	63	23,224	43,627	26,261	48,559	26,974	45,935

Source: World Development Indicators (World bank:2000)

表 1.2.4 地域別貿易相手 (CEE Countries 1993 versus 1999)

Million USD

Export	Trade Volume	Hungary		Poland		Czech Republic		Slovakia		Bulgaria		Romania	
		1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999
	Developed Countries (%)	6,024 68%	20,979 83%	10,626 75%	20,914 76%	7,168 54%	20,056 75%	1,783 33%	n.a.	1,606 43%	2,642 67%	2,383 49%	6,137 72%
	EU(15) (%)	5,179 58%	19,074 76%	9,787 69%	19,309 70%	6,520 49%	18,595 69%	1,609 30%	6,082	1,115 30%	2,085 53%	2,023 41%	5,571 66%
	Other Developed Countries (%)	845 9%	1,904 8%	839 6%	1,605 6%	649 5%	1,461 5%	174 3%	n.a.	492 13%	557 14%	360 7%	565 7%
	CEEC (%)	669 8%	1,692 7%	747 5%	2,139 8%	3,580 27%	4,388 16%	2,757 51%	2,962	164 4%	133 3%	256 5%	554 7%
	Russia, Other Countries (%)	2,215 25%	2,553 10%	2,770 20%	4,354 16%	2,456 19%	2,434 9%	907 17%	n.a.	1,951 52%	1,192 30%	2,254 46%	1,812 21%
	Total Export (%)	8,908 100%	25,224 100%	14,143 100%	27,407 100%	13,205 100%	26,879 100%	5,447 100%	9,043	3,721 100%	3,967 100%	4,892 100%	8,503 100%
	Top Five Countries	Germany Austria Russia Italy USA	Germany Austria Italy USA Nederland	Germany Nederland Italy Russia UK	Germany Italy Nederland France UK	Germany Slovakia Austria Italy France	Germany Slovakia Austria Poland Italy	Czech R. Germany Austria Russia Hungary	Germany Czech. R Italy Austria Poland	Russia Turkey Germany Greece Ukraine	Italy Germany Greece Turkey Russia	Germany Italy Turkey France UK	Italy Germany France Turkey UK
Import	Developed Countries (%)	8,198 65%	20,889 75%	14,348 76%	33,998 74%	7,802 61%	21,231 74%	2,109 33%	n.a.	1,965 41%	3,163 58%	2,383 49%	6,137 72%
	EU(15) (%)	6,868 54%	18,034 64%	12,190 65%	29,808 65%	6,728 52%	18,462 64%	1,769 28%	5,859	1,561 33%	2,659 49%	2,023 41%	5,571 66%
	Other Developed Countries (%)	1,330 11%	2,855 10%	2,157 11%	4,190 9%	1,074 8%	2,769 10%	340 5%	n.a.	404 8%	504 9%	360 7%	565 7%
	CEEC (%)	762.3 6%	1858.8 7%	724 4%	2,861 6%	2,769 22%	3,284 11%	2,500 39%	2,498	215 5%	326 6%	256 5%	554 7%
	Russia, Other Countries (%)	3,670 29%	5,256 19%	3,763 20%	9,052 20%	2,288 18%	4,334 15%	1,726 27%	n.a.	2,577 54%	1,980 36%	2,254 46%	4,892 21%
	Total Import (%)	12,630 100%	28,004 100%	18,834 100%	45,911 100%	12,859 100%	28,849 100%	6,334 100%	8,358	4,757 100%	5,469 100%	4,892 100%	8,503 100%
	Top Five Countries	Germany Russia Austria Italy USA	Germany Austria Italy Russia France	Germany Italy Russia UK Nederland	Germany Italy France Russia UK	Germany Slovakia Russia Austria Italy	Germany Slovakia Austria France Italy	Russia Germany Italy USA Greece	Russia Germany Italy Greece France	Russia Germany Ukraine Italy USA	Russia Germany Italy Greece France	Germany Russia Italy France USA	Italy Germany Russia France UK

Source: Countries in Transition 2000 (WIIW).