

7. 事前評価表

1. 対象事業名
リトアニア国 港湾開発計画調査
2. 我が国が援助することの必要性・妥当性
(1) 現状及び問題点
1) リトアニア国クライペダ港では2001年には1,700万tの貨物を取り扱い、リトアニアで唯一外貿コンテナ貨物、外貿貨物を扱うなどリトアニアの物流の中核として重要な役割を担っている。また、780万tがロシア、ウクライナ、ベラルーシへの通過貨物であり、クライペダ港はリトアニアのみならず周辺諸国における物流拠点としても重要な役割を担っている。
2) クライペダ港はロシア、独立国家共同体(CIS)諸国、東欧とが交差する位置に存在しており、高速自動車道路、鉄道に接続されている。今後、リトアニアの経済成長に加え、高速自動車道路網が拡充されることによる同港のもつ地理的な優位性の向上により、貨物量の増大・利用頻度の増加が見込まれている。
3) しかしながら、クライペダ港には、航路が狭く浅いため、船舶の大型化に対応できない、港湾の背後地に市街地が迫っており、近代的な荷役システムの導入に限界がある、コンテナ埠頭が港湾最奥部に位置するなど港湾全体の機能配置が不合理である、港湾開発による海岸変形(漂砂)など、環境面への十分な配慮が不可欠である、港湾施設と都市施設との円滑な調整が不可欠である、等の課題を抱えている。そのため、クライペダ港を大型船に対応させるなど近代化を促進し、リトアニアの物流コストを削減することが求められている。
(2) 国家開発計画、地域開発計画、分野別計画などの計画と当該案件の整合性
本調査は、2015年を目標年次とするリトアニア国長期経済開発戦略における交通セクタープログラムを支援するものである。交通セクタープログラムのうち海運関係ではクライペダ港の開発が主要政策となっており、2004年までにクライペダ港の開発プログラムを策定し実施を開始することとなっている。
また、2001年にリトアニア政府が2004年までの計画を取りまとめたリトアニア政府計画2001-2004に、運輸システムの政策として「柔軟で競争力のある港湾料金の設定」、「インフラ上物の近代化」、「港湾と他の交通手段(鉄道、道路)のインタフェースの改善」が位置づけられており、本調査はこれらの政策を支援するものでもある。

(3) 他国機関との関連事業との整合性

世界銀行が港湾の出入口部分の浚渫等、部分的な改善プロジェクトを実施しているが、本件との重複はない。

(4) 我が国の当該国への基本的援助方策との整合性

1996年度からリトアニアは、我が国の有償資金協力、技術協力の対象国となっている。1996年10月には経済協力政策協議が行われ、リトアニア側から、インフラ整備分野、金融分野、健康保健分野からの要望があった。技術協力として、1997年度には環境保全、鉱工業分野で開発調査も実施している。

3. 事業の目的

本事業は、リトアニアの要請に基づき、2025年目標のリトアニアにおける港湾開発マスタープラン、2015年目標の短期整備計画を策定し、緊急整備施設についてフィージビリティ・スタディ(F/S)を実施するものであり、リトアニアの物流コストを削減し産業競争力を強化することを目的とする。

4. 事業の内容

(1) 対 象

- 1) 調査対象：リトアニア国クライペダ港及び周辺の開発エリア
- 2) 技術移転の対象：運輸通信省、国営企業 クライペダ港湾公社の調査参加メンバー

(2) アウトプット

- 1) クライペダ港における港湾開発マスタープランの策定
目標年次における港湾の能力、 設備・基本レイアウトプランの策定、 港湾の環境の整備及び保全、 概略環境影響評価、 概算事業費算定、 経済分析、 背後地への交通アクセス検討、 港湾管理運営改善に係る提案
- 2) クライペダ港における短期整備計画の策定及び緊急整備施設の F/S の実施
概略設計・施設計画、 背後地への交通アクセス計画、 事業費積算、 事業化 / 投資計画、 管理運営計画、 環境影響評価、 財務分析、 経済分析
- 3) 技術移転：港湾計画の策定方法、港湾整備技術、港湾の管理運営

(3) インプット：以下の投入による調査及び技術移転の実施

1) コンサルタント(分野/人数)

分野	人数	分野	人数
総括/港湾政策	1	料金体系政策/財務分析	1
港湾計画	1	臨港交通施設整備及び運営	1
広域交通網/物流動向	1	施設設計/施工/積算	1
土地利用計画	1	自然条件	1
需要予測/経済分析	1	漂砂・浚渫	1
管理運営/組織体制	1	環境配慮	1

2) その他

再委託(自然条件調査、環境条件調査)

(4) 総事業費

調査に要す費用：約3億5,000万円

(5) 調査のスケジュール

2003年3月～2004年8月(17か月)

(6) 実施体制

- 1) 協力相手国実施機関名：運輸通信省、国营企業クライペダ港湾公社
- 2) 協力相手国実施機関の責任者：運輸通信省次官、クライペダ港湾公社局長

5. 成果の目標

(1) 提案計画の活用目標

- 1) 策定されたマスタープランが港湾活動戦略に取り入れられるとともに、クライペダ港の港湾配置に活用されること。
- 2) 緊急整備施設が事業化されること。

(2) 活用による達成目標

マスタープランでの提言及び緊急整備施設の事業化により、貨物需要や船舶の大型化等の要請に対応した施設が整備され、物流コストの削減等が可能となる。

6．外部要因リスク

(1) 協力相手国内の事業

- 1) 政策的要因：政権交代等による提案事業の優先度低下
- 2) 行政的要因：港湾分野に対する適切な予算配分、人材配置が行われない等の実施体制不備
- 3) 経済的要因：対外債務の増大、失業率の上昇等、経済状況の変化による整備資金不足
- 4) 社会的要因：対象地域における治安の悪化

(2) 関連プロジェクトの遅れ

該当なし

7．今後の評価計画

(1) 事業評価に用いる指標

1) 活用の進捗度

- ・策定されたマスタープラン及び短期整備計画で提案されているプロジェクトや提言が実施されているかどうか？
- ・緊急整備施設が事業化されているかどうか？

2) 活用による達成目標の指標

- ・物流コストの削減率
- ・輸送に伴う CO₂ 排出量の削減
- ・大型船の入隻数

(2) 上記1) 及び2) を評価する方法及びタイミング

- ・短期整備計画については、その進捗率、実施に向けての障害をカウンターパートによりモニタリングする。
- ・短期整備計画や F/S 対象事業の全体評価は、2010 年ごろに事後評価により行う。

8. 帰国報告会参考資料

■リトアニア国及び周辺国の概要

(2000年)

	リトアニア	ラトビア	エストニア
人口(2001,1。百万人)	3.5	2.4	1.4
面積(1,000 km ²)	65.3	64.6	45.2
GDP 対前年比	3.8	6.8	6.9
輸出額対前年比	1.269	1.211	1.269
輸入額対前年比	1.129	1.263	1.230

リトアニア国一人当たり GDP: 3,438ドル(2001年)

■バルト海東岸地域の港湾貨物取扱量及び最大水深

(2001年)

港湾名	全取扱貨物量 (百万トン)	石油製品を除いた 貨物(百万トン)	最大水深 (m)
クライペダ	17.24	12.12	14.5
ブティンゲ	5.06	0.0	18.0
ベンツピルス	37.94	9.27	17.5
リガ	14.88	11.43	12.5
タリン	32.32	11.33	17.4
カリニングラード	5.8	3.93	8.5
セントペテルスブルグ	36.9	27.88	11.5

■クライペダ港の諸元

陸域: 415ha
 水域: 623ha
 岸壁延長: 19,216m

■主要背後圏までの距離

<道路>

ビリニュス: 315km
 ミンスク: 482km
 モスクワ: 1,150km

<鉄道>

ミンスク: 594km
 モスクワ: 1,303km

■クライペダ港取扱貨物

クライペダ港2001年取扱貨物(千トン)

	Loaded	Unloaded	計	割合(%)
石油製品	5,082	53	5,135	29.79
肥料	2,828	12	2,840	16.48
金属	1,524	39	1,563	9.07
スクラップ	511	0	511	2.96
木材	713	1	714	4.14
食糧	285	334	619	3.59
コンテナ	220	285	505	2.93
セメント	146	0	146	0.85
砂糖	38	523	561	3.25
冷凍貨物	7	319	326	1.89
その他	1,664	2,653	4,317	25.04
計	13,018	4,219	17,237	100.00

クライペダ港の国内貨物及びトランジット貨物の状況(千トン、%)

	1999年	2000年	2001年	2001年シェア
総計	14,971	19,396	17,236	100.00
国内貨物	5,365	6,965	9,385	54.45
トランジット	9,606	12,431	7,851	45.55
トランジット内訳				
ロシア	7,305	6,822	2,771	16.08
ベラルーシ	1,826	4,200	3,867	22.44
ウクライナ	154	294	453	2.63
カザフスタン	290	1,069	710	4.12
その他	31	46	50	0.29

Towards a Pan-European Transport Network

Heisinki June 1997

CFR
Euro-Transport Network

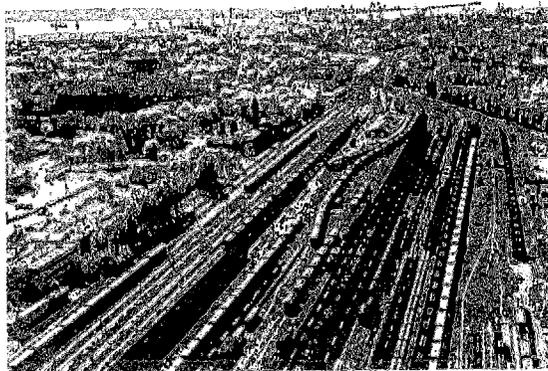
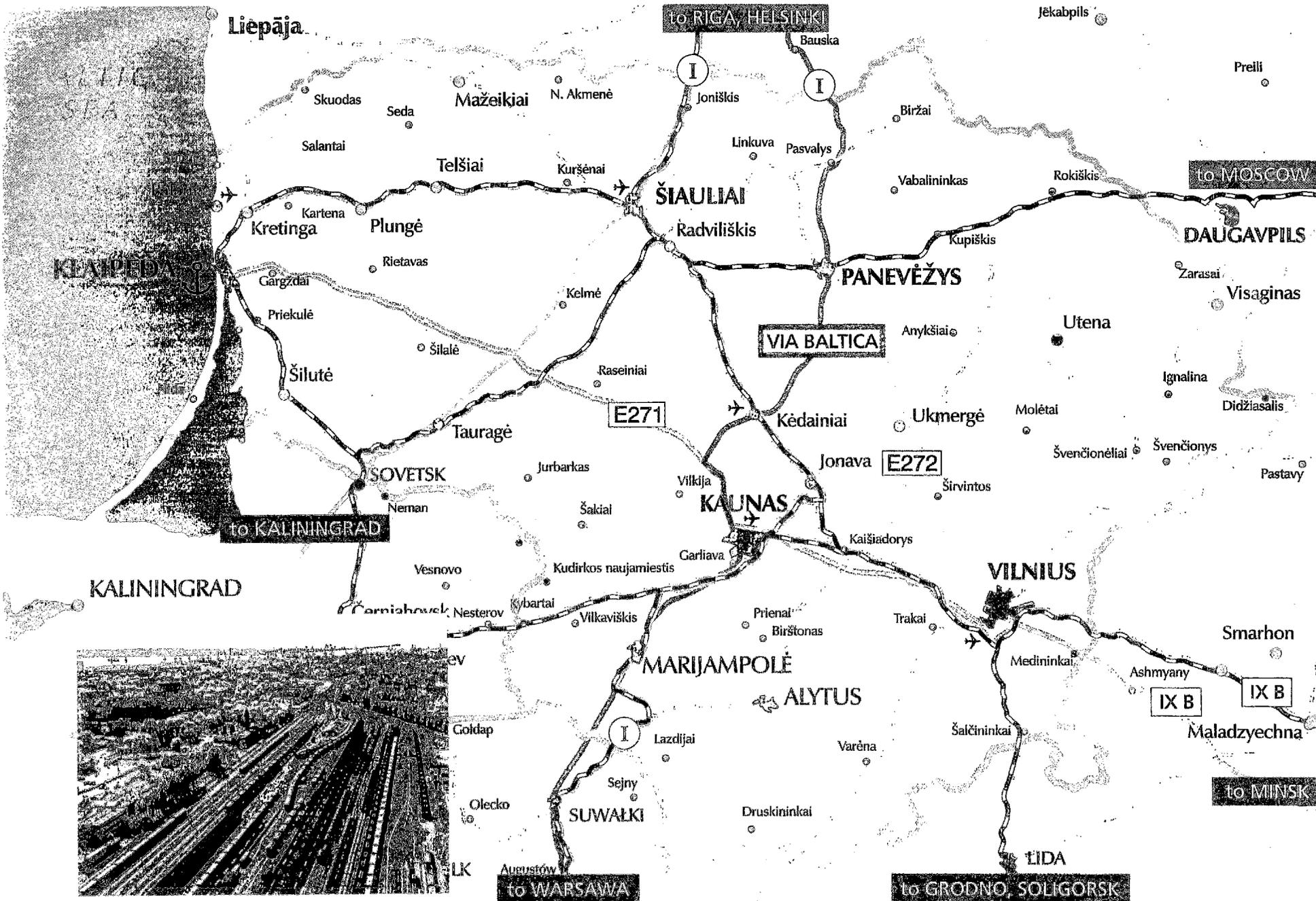
- I Helsinki-Tallinn-Tripu-Kaunas-Warsaw
road component: Via Baltica (rail component: Rail Baltica)
E-Riga-Kaliningrad-Gdanek
- II Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow-Nizhniy Novgorod
- III Berlin/Dresden/Wroclaw-Lviv-Kiev
- IV Berlin/Nürnberg-Prague-Budapest-Constantina/Thessaloniki/Istanbul
At present ferry across Danube bridge to be discussed if traffic requires
- V Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uragrad-Ljubljana
branch A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod
branch B: Rijeka-Zagreb-Budapest
branch C: Ploce-Sarajevo-Galjak-Budapest
- VI Bregenz-Grodzisk/Warsaw-Kalowiec-Zilina
branch A: Katowice-Gettovo-Corridor IV
- VII Danube
- VIII Durres-Thessaloniki-Sofia-Varna
- IX Helsinki-St. Petersburg-Moscow/Petrov-Kiev-Lubnevo/Chisinau-Bucharest-Olimpiygrad/Alexandroupoli
branch A: Lubashevka-Odessa
branch B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
branch C: Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
branch D: Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
- X Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopje-Veloz-Thessaloniki
branch A: Graz-Murboz-Zagreb
branch B: Budapest-Navl Srd-Beograd
branch C: Nis-Sofia-on Corridor IV to Istanbul
branch D: Veloz-Bitola-Fiorina-Vin/Egnatia

Legend

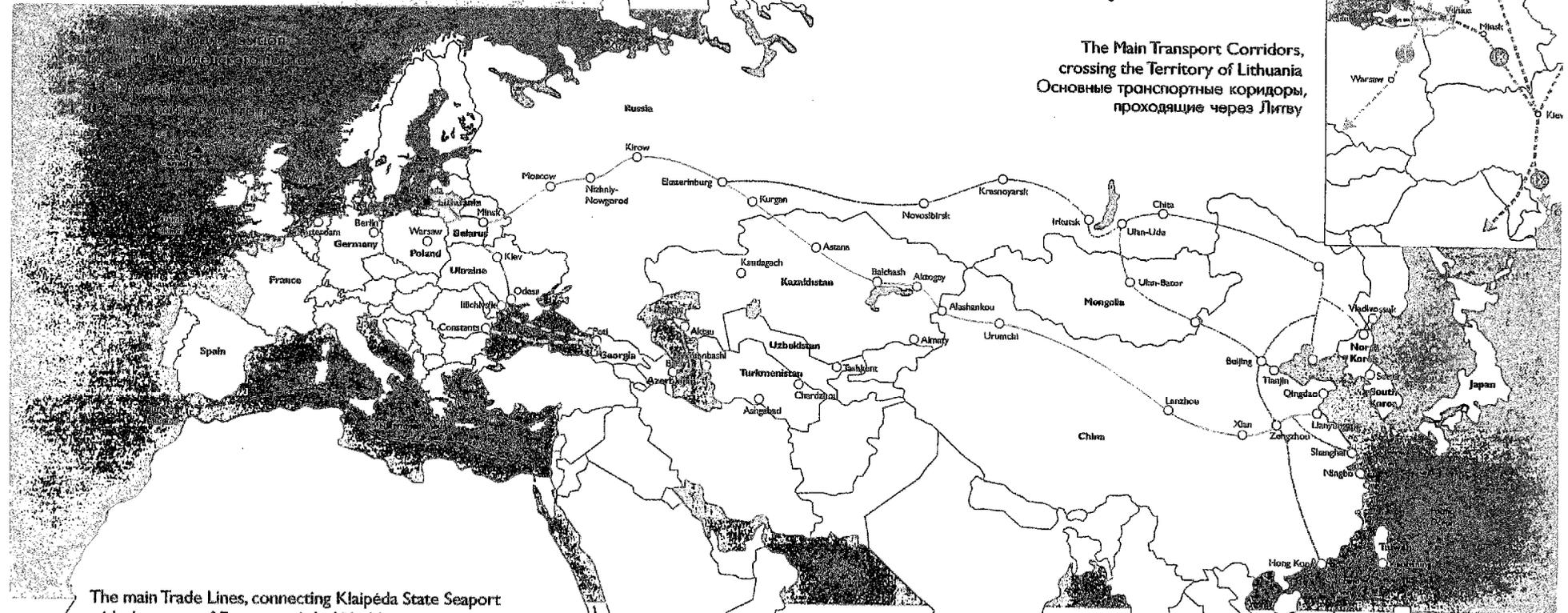
- European Union
- EEA countries
- Accessing countries
- Other countries
- Associated countries
- Pan-European Transport Corridors
- Traces
- Trans-European Transport Network (road)
- Trans-European Transport Network (rail)
- Euro-Asian links
- Pan-European Transport Areas
*Basins: Euro-Atlantic - Black Sea basin
Mediterranean basin - Adriatic-Ionian Seas*



Prepared by the European Commission

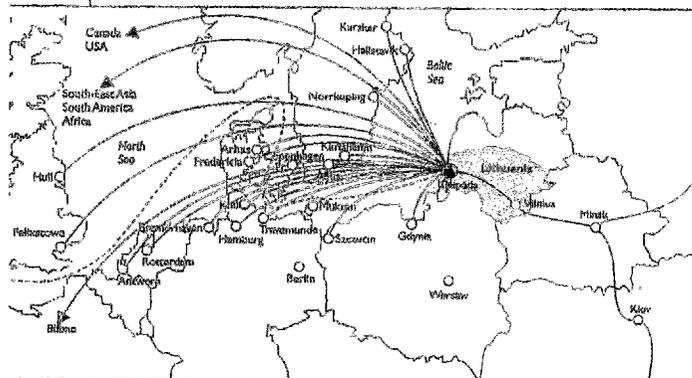


Lithuania and Klaipėda State Seaport - in the World
Литва и Клайпедский порт в мире



**The Main Transport Corridors,
 crossing the Territory of Lithuania**
**Основные транспортные коридоры,
 проходящие через Литву**

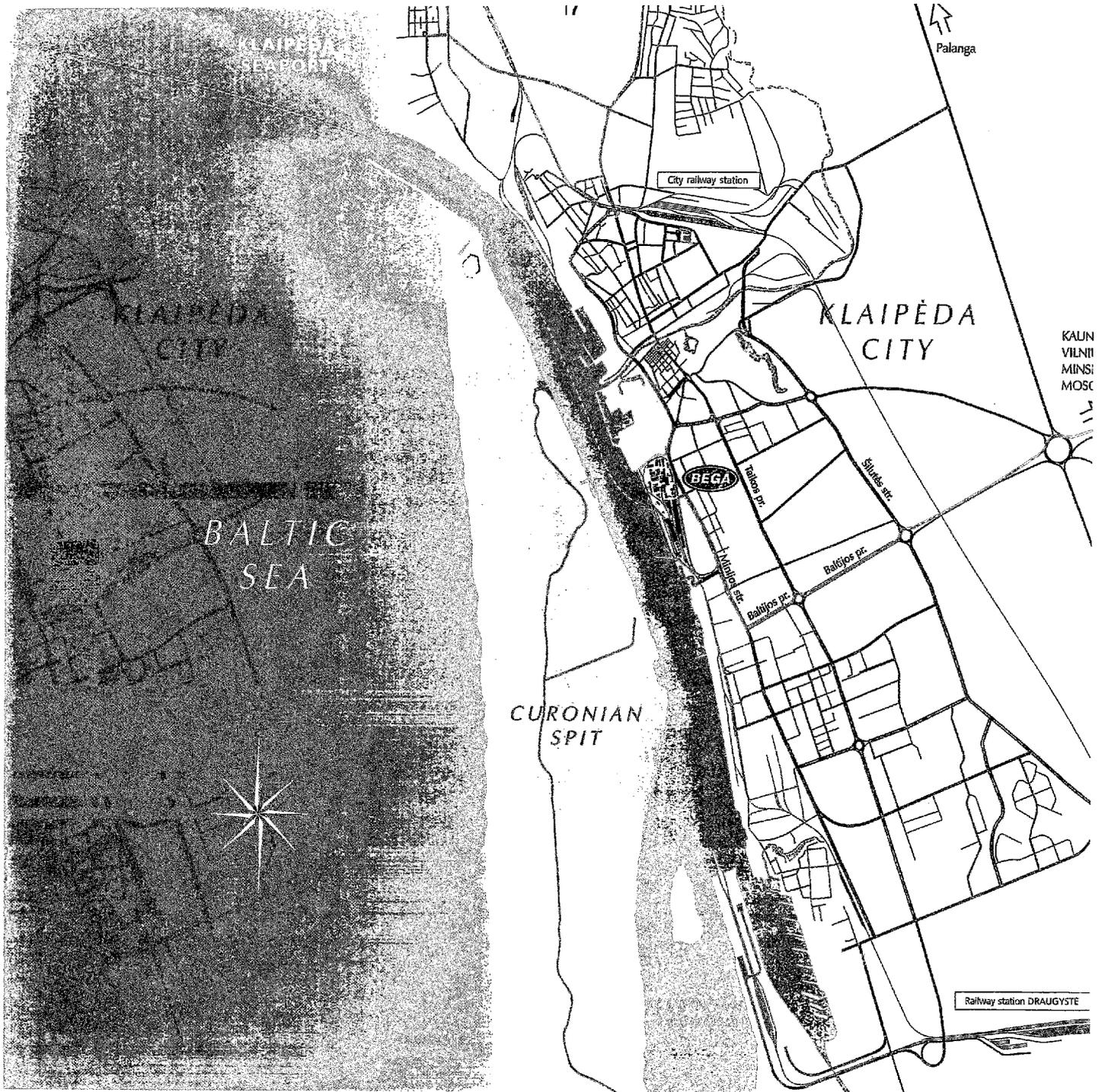
**The main Trade Lines, connecting Klaipėda State Seaport
 with the ports of Europe and the World**
**Основные судоходные линии, соединяющие Клайпедский
 порт с другими портами Европы и мира**



Klaipėda State Seaport. Data
Характеристика Клайпедского порта

Territory / Территория порта	415 ha / га
Port waters / Акватория порта	623 ha / га
Warehouse Facilities / Площадь крытых складов	83,136 sq. m / м ²
Open Storage Area / Открытые складские площадки	454,920 sq. m / м ²
Refrigerator Facilities / Площадь холодильников	23,254 sq. m / м ²
Total length of Quays / Общая протяженность причалов порта	19,216 m / м
Length of Railway tracks / Длина железнодорожного полотна порта	69,200 m / м
Depth of the Entrance Channel / Глубина входного канала	14.5 m / м

Northern Corridor of "Trans Asia" Railway Transports
Железнодорожный Транспортный Северный коридор
Transport Corridor "Tasasa" / Транспортный коридор
Transport Corridor, alternative to the Northern one
Транспортный коридор, альтернативный Северному
Transport Corridor 9B / Транспортный коридор 9B
Sea Route, connecting the ports of Asia and Europe
Морской маршрут, соединяющий порты Азии и Европы



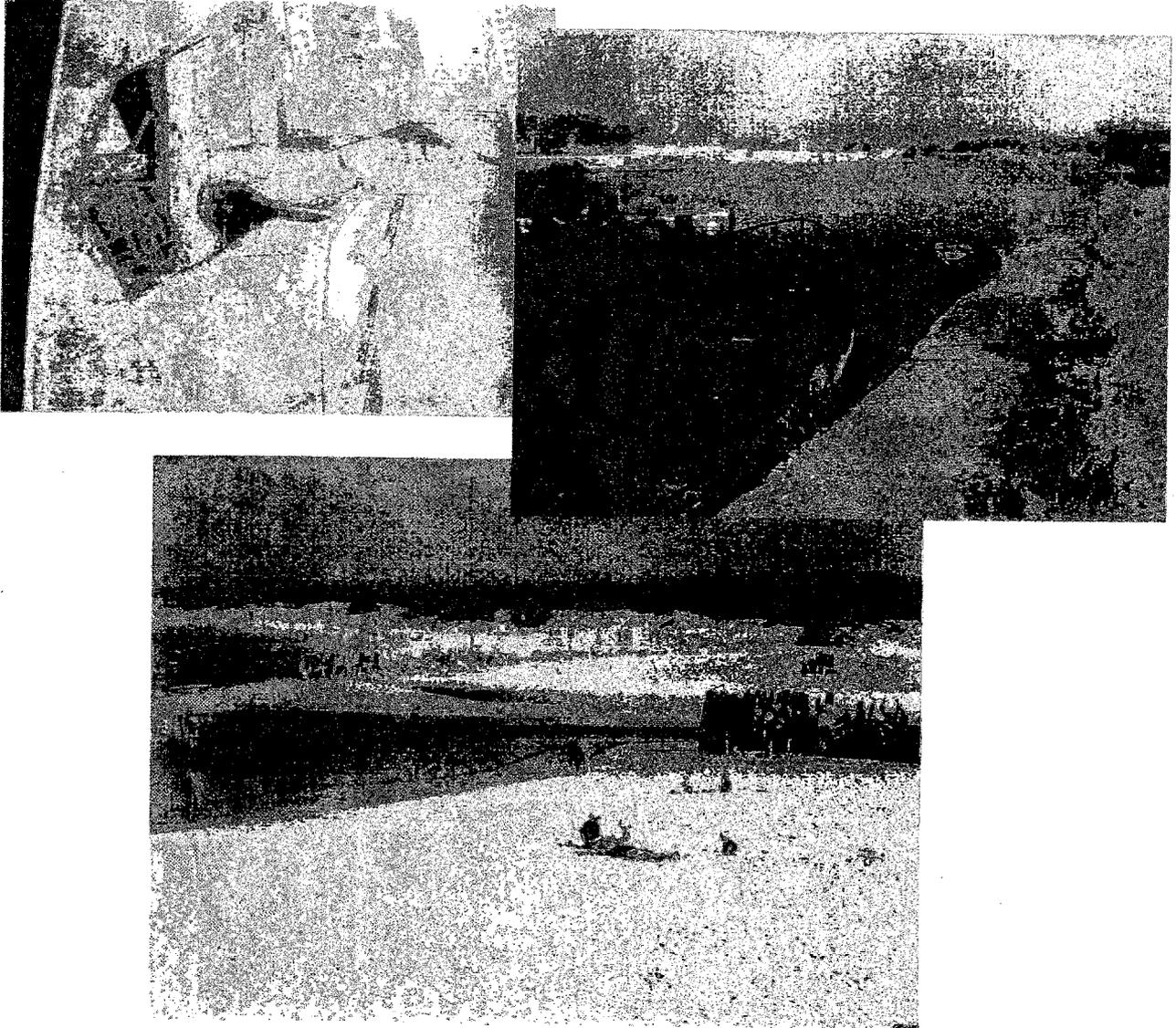
Uosto teritorija
 Port territory
 Территория порта

Rezervinė uosto teritorija
 Reserved port territory
 Резервная территория порта

Miesto teritorija
 City territory
 Территория города



■漂砂で港口部が埋没したシュベントイ港



Japonai padės rekonstruoti Klaipėdos uostą

Vakar Susisiekimo ministerija, VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ir Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra JICA pasirašė susitikimo protokolą dėl Klaipėdos uosto plėtros studijos

Aurelija Arlauskienė

Nebe pirmi metai kalbama apie būtinybę valstybiškai pažvelgti į Lietuvos vartus - Klaipėdos uostą, tačiau, pasak Susisiekimo ministerijos sekretorės Lindmilos Lomakinės, iki šiol tai nebuvo padaryta. „Šių metų pradžioje ministras Zigmantas Balčytis, per tarptautinę konferenciją susitikęs su Japonijos transporto ministru, sudomino jį galimybėmis bendradarbiauti rengiant Klaipėdos uosto plėtros studiją, - sakė pareigūnė. - Pagrindiniai jos tikslai: išanalizuoti mūsų uosto vaidmenį Lietuvos regioninės ir nacionalinės ekonomikos plėtroje; parengti uosto generalinį

planą iki 2025 metų, taip pat trum-palaikį uosto planą iki 2015 metų bei jo pagrindinių projektų ekonominio pagrįstumo analizę“.

Tikimasi, jog japonams padedant pavyks modernizuoti Klaipėdos uostą ir jis galės sėkmingai konkuruoti su kaimyninių valstybių uostais.

Visame pasaulyje

Eiji Naruse, Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros (JICA) Parengtinio tyrimo grupės vadovas, informavo, kad agentūra įgyvendina Japonijos vyriausybės technines bendradarbiavimo programas. JICA ekspertai dirba



Vladimiro Ivanovo nuotrauka

Liudmila Lomakina, Eiji Naruse ir Sigitas Dobilinskas ka tik pasirašė susitikimo protokolą.

Azijoje, Amerikoje, Afrikoje, pastaruosiu metu labai aktyviai talkinama Rytų Europos šalims. „Tikimasi, studija prisidės ne tik prie Klaipėdos uosto, bet ir visos Lietuvos raidos“, - akcentavo svečias.

Prieš šuolį

Sigitas Dobilinskas, VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija generalinis direktorius teigė, jog svečiai lankėsi ir Klaipėdos, ir Sventosios uoste, apie kurio galimybes šiuo metu labai daug kalbama. „Uosto plėtra turi vykti konkrečia linkme, juo labiau kad dabar baigiame gilinti krantines. Tikimės studijoje rasti atsakymus į šiandien rūpinamus klausimus - kaip bus tobulinami aplinkiniai pramonės centrai, kaip judės kro-

viniai ir keleiviai. Uostas turi kruopščiai pasiruošti kokybiniam šuoliui“, - kalbėjo Dobilinskas. Jis net keliskart akcentavo didžiąją būsimos studijos reikšmę.

Kaina

Pasak Lomakinės, Japonijos techninės pagalbos parama Lietuvai bus suteikta neatlygintinai - Tekančios saulės ekspertų parengta darba žadama nemokamai perduoti Lietuvai. „Mūsų šaliai galbūt kainuos telefonai, patalpos ekspertams ir kita. Parengti išsamia studija labai daug kainuoja, todėl esame dėkingi visiems, kurie sutiko atvažiuoti į Lietuvą ir pabandyti suprasti mūsų problemas bei padėti pasiekti to, ko norime, - konkurencingą, patrauklaus uostą“.

Beje, Naruse į LZ klausimą, ar galima tikėtis, jog studijoje numatyti darbus padės atlikti ir Japonijos specialistai, tvirtai atsakė: „Taip“.

Be biurokratijos

Tikimasi, jog Japonijos specialistai, po 3 mėnesių pradėsiantys dirbti Klaipėdoje, baigs studiją per 16 mėnesių. Tiesa, tam, kad darbai prasidėtų, reikia gauti Lietuvos Vyriausybės pritarimą, taip pat pakeisti kai kuriuos Lietuvos teisinius aktus. Pavyzdžiui, dėl atleidimo nuo mokesčių, laikino aparatūros įvežimo ir kitų labai svarbių dalykų. Prieš dvejus metus užtrukęs šių sąlygų derinimas pakentė geroms triciatyvoms. Tikimasi, jog šikart tai nepasikartos.



JAPANESE WILL HELP TO RECONSTRUCT KLAIPEDA PORT

Yesterday the Ministry of Transport and Communications, State Enterprise Klaipeda State Seaport Authority and Japan International Cooperation Agency signed the minutes on the Study for Klaipeda Port Development Project.

(By Aurelija Arlauskiene)

Mrs. Liudmila Lomakina under Secretary of the Ministry of Transport and Communications stated that the question of the necessity to view Lithuania's gates – Klaipeda Port from a state standpoint is under discussion for several years though nothing have been done in reality. “Early of the year Mr. Zigmas Balcytis, the Minister of MoTC during the international conference met Japan Minister of Transport and engaged him in the possibility for cooperation in preparing Klaipeda Port Development Study” – said the official. – The main objectives of the Study are:

- to analyze the role of the port in the development of regional and national economy of Lithuania;
- to prepare a master plan on the Port for the year 2025;
- to prepare a short-term plan on the Port for the year 2015;
- to carry out the economical validity analysis on the key projects”.

It is expected that with the help of Japanese experts Klaipeda Port will be modernized and it will be able to compete with the neighbouring seaports of the other countries quite successfully.

ALL OVER THE WORLD

Mr. Eiji Naruse Japan International Cooperation Agency Preparatory Study Team leader has informed that the agency implements technical cooperation programs of the Japan Government. The experts of JICA work in Asia, America and Africa, at the late the countries of Eastern Europe are being supported. The guest stressed that the Study will contribute not only to Klaipeda Port development but all Lithuania as well.

BEFORE THE JUMP

Mr. Sigitas Dobilinskas General Director of Klaipeda State Seaport Authority stated that the guests have visited Klaipeda and Sventoji Ports, the possibilities of Sventoji Port being under discussion at present. “Development of the port have to be carried out in a certain direction the deepening of the quays are coming to an end. We hope to find all the answers to the questions that are urgent now – mainly the development of industrial centres situated next to the Port, cargo and passenger flows in the Study. The Port has to prepare thoroughly for the quality jump” – said Dobilinskas. He has emphasized the importance of the forthcoming Study for several times.

THE PRICE

Mrs. Lomakina stated that the technical support of Japan will be rendered free of charge. The Study carried out by the experts from the Sunrise country will be handed to Lithuania for free. "Our country will have to pay for the telephones, office premises, etc. The price of an exhaustive study is very high and we are extremely grateful to all the experts who have agreed to come to Lithuania and try to understand our problems and help us to reach our goal – to compete for attractive port". Mr. Naruse to the question if it can be expected that the works foreseen in the Study will be carried out with the assistance of Japanese specialists resolutely answered "Yes".

WITHOUT BUREAUCRACY

It is expected that Japanese specialists start to work after three months and the Study will be carried out within the sixteen months after its commencement. To start the works the agreement of Lithuanian Government has to be received and to achieve this some legal acts have to be changed. For instance exemption from taxes on the equipment, machinery and other important materials temporary brought into the country. Two years ago a delay in the coordination of these conditions badly influenced good initiatives. We hope that that this time it will not be repeated.