

浦項コンテナターミナル開設記念イベント及び第2回アジア海運・物流学会 Int'l Marketing Fair for Celebrating Opening of Pohang Int'l Container Terminal & The 2nd Int'l Conference of Asian Journal of Shipping & Logistics

ERINA調査研究部研究員 辻久子

2009年6月10日、韓国ソウルにおいて標記の国際会議が開催された。本会議は2009年8月に開港予定の浦項コンテナターミナルの開設を記念してポートセールスを行うのが主眼であった。加えて、この機会を利用して韓国の学会がアカデミックな研究交流の場を設けたもので、二つの異種の会議が昼と夜に別々の会場で行われる構成となった。地元韓国のほかに、日本、ロシア、中国、台湾から研究者、海運・物流企業、港湾関係者、報道関係者などが出席し交流を深めた。

The 2nd Int'l Conference of the Asian Journal of Shipping & Logistics

午前及び午後は約50名収容の会議室で、専門家会議を行った。発表、コメント、質問など総て英語で行い、通訳は用意されなかった。日本からの発表者は、吉田茂・神戸大学教授及び筆者であった。プログラムを見ていただければ分かるように、発表内容は多岐にわたっていた。

JUNG Bong-min氏は韓国における海運・港湾セクター

の重要性について分析した結果、港湾に隣接してロジスティックセンターを設置し、近辺の産業との関係を強めることが重要だと結論付けた。

YEO Hee-jung氏はアジアの港湾の競争力に関する比較分析を行った。競争力に一番大きな役割を果たすのはインフラ施設であるが、サービスの効率も非常に重要である。

HAN Chul-hwan氏は海運部門の大気汚染問題に着目し、具体的汚染のレベルを紹介した。さらに、世界の主要船社の環境問題への取組みを紹介した。行政の取組みとして、実際の汚染実態の把握、政府主導のインセンティブ・アプローチによる誘導、啓蒙活動などが必要であるとした。

LU Chin-shan氏は台湾・高雄港の戦略に関する因子分析を行い、重要戦略として、①中国本土との直航路の充実、②情報システムの充実、③船社との長期埠頭使用契約の締結、④通関の簡素化、⑤船社との迅速なコミュニケーションの順に挙げた。

全体的印象としては理論モデルの展開や統計的分析が多く、導き出された内容が必ずしも現実の世界に起こってい

プログラム

発表者	所属	テーマ
JUNG Bong-min	KMI	Strategies to Enhance Economic Contribution of a Port to Regional Economy
DURU Okan 吉田茂	神戸大学	Judgmental Forecasting in The Dry Bulk Shipping Business: Statistical vs. Judgmental Approach
YEO Hee-jung KOO Jong-soon KIM Mun-seok	Chungnam National Univ.	Factors Influencing Competitiveness of Asian Container Terminals
吉田茂	神戸大学	Study on the Effect of Expectation to Time Charter Rate
HAN Chul-hwan	Dongseo Univ.	Strategies to Reduce Air Pollution in International Shipping and Port Industry
LI Jiabin OH Yong-sik	KMU	A Research on The Relationship between Shanghai Port and Ningbo-Zhoushan Port
CHO Hyuk-soo HA Yeong-seok	Keimyung Univ.	Determinants of FDI Inflow in Pohang-Youngil Container Port Hinterland with Resource-Based View and Institutional Theory
JIANG Bao	Ocean Univ. of China	The Strategy of Logistics Alliance between The Ports in China, Korea and Japan
HA Yeong-sok SEO Jung-soo	KMU	Inter-Port Competition: The Role of Port Size and Incentives for Port User's Choice of Location
LU Chin-shan	National Cheng Kung Univ.	The Container Development Strategies in The Port of Kaohsiung
辻久子	ERINA	Impact of The World Financial Crisis on Logistics in Northeast Asia

る重要な問題の解決に結びついていないという印象を受けた。中には実証分析を伴わない一般理論の紹介もみられた。経済学の分野にも言えることだが、喫緊の政策的インプリケーションよりも理論の展開が好まれる傾向にあるのか。海外から参加した実務家達は退屈したのか、昼間の会議の途中で退席した人が多く、筆者が最後に登場して現実的な話をした時刻には、一番聞いて欲しい人たちの姿が見えないという残念一幕もあった。

Int'l Marketing Fair for Celebrating Opening of Pohang Container Terminal

夜の浦項港コンテナターミナル開設イベントは韓国の物流業界関係者を中心に約300名が着席し、ステーキディナーを賞味しながらポートセールスのビデオを見、来賓の挨拶や発表に耳を傾けるという設定であった。発表は英語と韓国語の同時通訳付で行われた。

浦項には旧港と新港があり、それとは別に市の北部に迎日湾港を建設中である。迎日湾港には埠頭総延長5,120mにコンテナ、一般貨物、油類、鉱石など15バースが建設される。そのうち4バースがコンテナ専用埠頭となる。以下に概要を示す。

浦項迎日湾港コンテナターミナルの利点は、釜山港に比べてソウル首都圏、中部圏、大邱などからのアクセスに優れていることで、極東ロシア及び日本の関西及び日本海沿岸港湾との航路を開設する計画である。なお、同港の幹部及び複数の韓国船社関係者から、浦項～新潟間に定期航路を開設したいとの希望が聞かれた。

港湾の発表に続いて2人の専門家の発表があった。

まず、大阪港埠頭公社の奥田剛章理事長が、「日韓貿易の特性とコンテナ輸送の展望」と題して英語で発表を行っ

た。奥田氏によると、2008年の日韓貿易は9兆2000億円に達し、中国、米国に次いで第三位であった。しかし貿易収支では3兆1000億円の日本の黒字となっており、そのインバランスが課題となっている。また、貿易の伸び率は中国に比べて低く、日韓EPAの締結により関税の撤廃や資本の自由な相互移動が推進されることが望ましい。また、大阪港など関西地域港湾と韓国との結びつきの特徴を紹介した。韓国港湾については、コンテナ港整備を限定してきた結果、釜山港のハブポート化が進んだ利点があるが、一方で釜山港での混雑や長距離の国内輸送がもたらすデメリットも大きく、浦項迎日湾港などの地方港湾の整備は、合理的コンテナ輸送の実現に役立つと当プロジェクトにエールを送った。

続いて、ロシアを代表して極東海運技術研究所(FEMRI)のヤロスラフ・セメニヒン所長が「北東アジアの海上貿易の発展におけるロシアと韓国の港湾」と題して発表を行った。セメニヒン氏は環日本海諸国(ロシア、日本、韓国)の間の貿易と物流、韓口間プロジェクト、ロシア極東の港湾状況などについて説明を行った。最近の情報によると、2009年第1四半期の港湾取扱量が不況のあおりを受けて激減している。例えば、沿海地方港湾の貨物取扱量は前年同期比で20.2%減、特にコンテナは40.5%減となった。韓国は沿海地方港湾の主たる貿易相手国(68%)であるため、急激な落ち込みとなった。しかし、浦項港の開発などを通じて韓口間物流にも発展の可能性があると締めくくった。

浦項コンテナターミナルは建設中とのことで、残念ながら当初予定されていた現地訪問は実現しなかった。次回は最先端のシステムが構築されると紹介された浦項の現場を案内して欲しいとの声が、海外からの参加者の多くから聞かれた。

浦項迎日湾港コンテナターミナルの概要

建設期間	着工：2005年8月8日 竣工：2009年8月7日
供用開始	2009年8月8日
岸壁延長	1,000m (30,000D/W x 4バース) 最大5万トン級、2,500TEU級船舶入港可能
水深	12~15m
コンテナヤード面積	60万m ² (1,000m x 600m)
コンテナヤード積載容量	35,000TEU
年間コンテナ処理能力	515,000TEU
ターミナル運営会社	浦項迎日新港株式会社 Pohang Yeongil New Port Corporation