

CHINA

中国

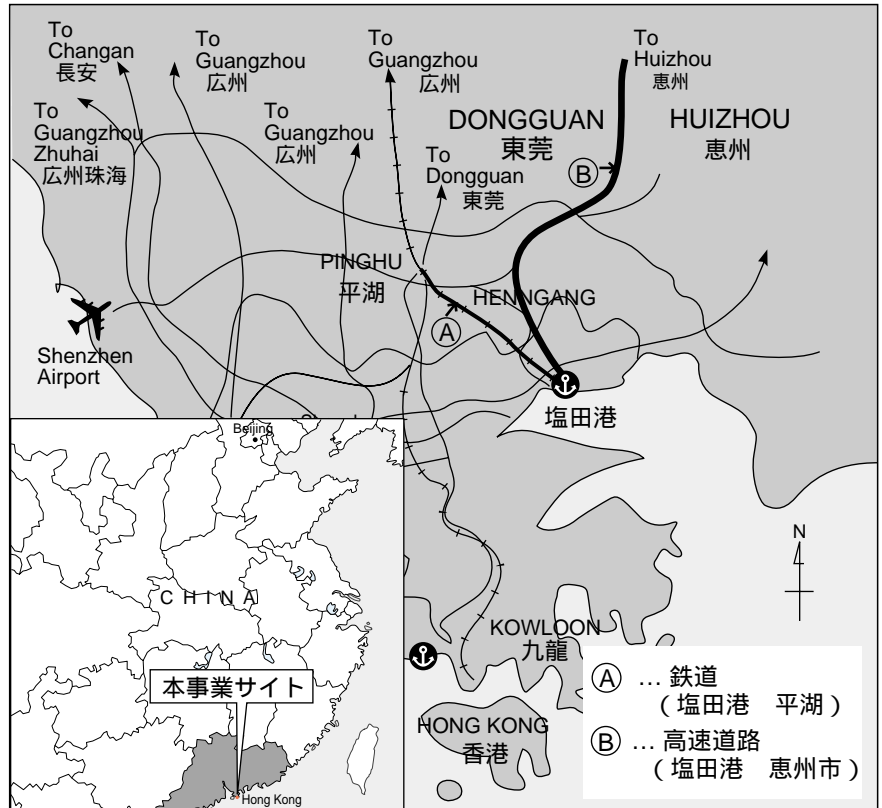
深セン大鵬湾塩田港第1期事業

評価報告：1999年3月
現地調査：実施せず

1 事業の概要とOECFの協力

本事業は、全体計画（深セン大鵬湾塩田港建設事業：2000年の年間貨物取扱量1,350万t規模の港湾の建設）の第1期として、広東省深セン大鵬湾塩田地区に年間貨物取扱量280万t規模の港湾（埠頭6バース：コンテナ×2、多目的×1、雑貨×3）+それぞれのバースの付随施設・機器、および港外鉄道（24km）と港外道路（72km）の建設・整備を行うものである。

OECF借款対象は、事業費のうちの外貨分全額、すなわち港湾（ただし雑貨3バースは除く）、港外道路、港外鉄道の建設・整備に必要な資機材、港湾の付随設備・機器（雑貨バースを含む6バース）並びに事業実施のために必要なコンサルティングサービスの外貨分である。



借入人/実施機関	中華人民共和国対外経済貿易部 / 交通部（実際には、深セン東鵬実業有限公司が担当）
交換公文締結	1990年12月 / 1991年 9月 / 1992年10月
借款契約調印	1991年1月 / 1991年10月 / 1992年10月
貸付承諾額	7,613百万円 / 3,691百万円 / 3,377百万円（計14,681百万円）
実行額	7,448百万円 / 2,966百万円 / 2,679百万円（計13,093百万円）
借款契約条件	金利2.5% / 2.6% / 2.6%、いずれも返済30年（うち据置10年）、一般アンタイト
貸付完了	1996年2月 / 1996年11月 / 1997年11月

2 評価結果

(1) 事業実施

事業範囲

事業範囲は、ほぼ当初計画通りに完成している。変更点としては、世界的なコンテナ需要の増加を受けて、多目的バース（35,000DWT*）がコンテナ・バースに（これに伴いバルク・バースは多目的バースに）転用されている点が挙げられる。コンテナ・バースへの転用は、世界的な貨物のコンテナ化に対応するために行われたものであり、本事業の運営状況（後述）からみても、実状に即した妥当な変更であったと考えられる。

（* DWT（Dead Weight Tonnage）：重量建てで運ぶ、ばら荷専用船などの大きさを表示する単位。積載許容限度まで

の全装備排水トン数と空船時排水トン数の差であらわす。)

工期

ほぼ当初予定通り工事が完成しており、特段の問題はない。

事業費

外貨支出は、計画の14,681百万円に対して実績は13,093百万円と、1,588百万円(10.8%)のアンダーランとなっている。その理由として、港湾の付随設備・機器のうち、優先度の低いものについては調達されなかったことがあげられる。

内貨分(借款対象外)の支出実績については、中国国内のプライスエスカレーションの影響を受け、著しく増額している。ただし、増額分については、事業の進捗に応じて国内借入にて賄われており、事業実施スケジュールへの影響はなかった。

主要計画 / 実績比較

(1) 事業範囲	計画	実績
港湾	埠頭6バース(コンテナ×1、多目的×1、バルク×1、雑貨×3)+それぞれのバースの付随施設・機器	埠頭6バース(コンテナ×2、多目的×1、雑貨×3)+それぞれのバースの付随施設・機器
港外鉄道	24km	同左
港外道路	72km	同左
コンサルティングサービス	入札書類レビュー、海外研修の受入等	海外研修の受入(鉄道除く)。コンピューターシステム導入の助言。
(注) 港湾のうち雑貨3バースは借款対象外		
(2) 工期		
港湾	1988年1月～1993年12月	同左
港外道路	1991年1月～1993年12月	同左
港外鉄道	1991年1月～1993年9月	1991年1月～1993年12月
(3) 事業費		
外貨分	14,681百万円	13,093百万円
内貨分	897百万円	2,175百万円
合計	35,679百万円	38,541百万円
換算レート	(審査時) 1元=23.4円	(実績) 11.7円

(2) 実施機関の体制(実施および完成後の運営・維持管理)

実施体制

事業実施促進および施工時の技術面からの監理強化を目的として、港湾、道路、鉄道それぞれについて実施機関の体制が強化された。

運営・維持管理状況

運営・維持管理は、港湾、道路、鉄道それぞれにつき、YICT(塩田国際コンテナターミナル会社)、恵塩高速道路有限公司、深セン・惠州鉄道会社が担当している。これらの機関は、いずれも運営・維持管理を目的として事業完成後に設立された機関である。

稼動状況については、港湾の取扱量は計画を大幅に上まわる増加をみせており、97年には64万TEU、98年には104万TEUのコンテナを取り扱っている。また、鉄道の稼動状況も順調であるが、道路はやや伸び悩みがみられる。

(3) 事業効果

定量的効果

本事業のFIRRについて再計算した結果、計画時の8.3%から13.6%へと5.3ポイント増加した。これは、貨物取扱い料金の変化(単価の上昇)、貨物取扱量の伸び、といった収入面の増加が、投資コスト(現地通貨ベース)、一般管理費の増大といった費用面の増加を大幅に上回ったためである。

定性的効果

港湾、道路、鉄道の建設による直接的効果に加えて、深セン市東部地区の工業開発の促進、塩田地区の都市開発の促進、華南の沿海地区の経済発展の促進といった間接的効果があったと考えられる。また、港湾建設技術の移転や、直接的な雇用創出効果（鉄道の運営・維持管理で約300人、道路で約500人、港湾で約1000人）地域住民の収入増加などの効果（ただし定量的把握はなし）が報告されている。

取扱貨物量の推移および鉄道・道路の利用状況は次の表のとおりである。コンテナの伸びに比例して鉄道の取扱貨物量が増えているが、高速道路の利用実績には伸び悩みがみられる。

塩田港および鉄道・高速道路の実績推移

		1994	1995	1996	1997	1998
塩田港	コンテナ数 (TEUs)	12,800	106,000	353,500	638,400	1,040,000
	ライナーシフト数	78	208	312	418	n.a.
	入港隻数			1,200	2,100	n.a.
	待ち時間	0	0	0	0	n.a.
	サービス時間	6-7	7-8	8-10	9-10	n.a.
鉄道	コンテナ (TEUs・km) 入	n.a.	n.a.	3,700	13,800	5,900
	出	n.a.	n.a.	6,400	12,000	5,400
	重量 (トン・km) 入	n.a.	n.a.	73,600	256,000	172,000
	出	n.a.	n.a.	4,600	111,000	74,900
高速道路 (台/日)		8,800	6,300	7,900	7,800	n.a.

(出所) YICT追加報告書 (ただし、1998年のうち鉄道については1月～5月の実績)

3 教訓

特筆すべき教訓はない。



円借款で調達したクレーン



中港区雑貨バース