

21世紀国際貿易港湾発展の研究（五）

田 育 誠

はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は十八回に分け発表することとする。

- 第一回目 21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
 - 第二回目 21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
 - 第三回目 21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
 - 第四回目 21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
 - 第五回目 21世紀ロシア国際貿易港湾発展の研究
 - 第六回目 21世紀ブラジル国際貿易港湾発展の研究
 - 第七回目 21世紀 UAE・インド国際貿易港湾発展の研究
 - 第八回目 21世紀タイ・マレーシア・インドネシア国際貿易港湾発展の研究
 - 第九回目 21世紀シンガポール・ベトナム国際貿易港湾発展の研究
 - 第十回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 1
 - 第十一回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究 2
 - 第十二回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究
 - 第十三回目 21世紀台湾・香港国際貿易港湾発展の研究
 - 第十四回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
 - 第十五回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究
 - 第十六回目 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
 - 第十七回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
 - 第十八回目 21世紀中国大連・営口国際貿易港湾発展の研究
- 本稿では、21世紀ロシア国際貿易港湾の発展について論述する。

1. ロシア産業経済発展の概説

（1）経済概況

ロシアは21世紀に入り経済大国として躍進を続けており、経済の高成長と国際貿易港湾としての著しい発展が注目を集めている。

ロシア最大の都市・モスクワは、人口1161万人(2012年1月1日)、1人当たりGDP2万3971

USドル(2010年)、文化・科学・技術・産業・企業活動の中心地であり、鉄鋼、非鉄金属、自動車、食品などの大企業の工場や研究機関が多く立地し、モスクワを中心として鉄道、道路、航空、河川などの交通網が充実している。乳製品、食肉、穀物、野菜などの近郊農業・畜産業も盛んである。

ロシア第二の都市・サンクトペテルブルクは、人口495万人(2012年1月1日)、1人当たりGDP

1万1253USドル(2010年)、ロシアの産業経済海事都市である。自動車・造船などの産業が盛んなサンクトペテルブルク市は、2006年1月、ノイドルフ区とノボルロフスコエ区が技術導入経済特区に指定されて、IT、計測・分析機器を中心としたテクノパークが形成されている。「ロシアのデトロイト」とも呼ばれるサンクトペテルブルクは急成長を遂げており、ロシアの自動車市場に参入すべく世界の大手自動車メーカーの生産拠点設立の動きがここ数年加速している。多くの外国企業が目指すのがこの「産業経済海事都市」である。モスクワよりも発展する余地が残されるサンクトペテルブルクはロシアにおける「約束の地」である。

ロシアの主要な工業都市はモスクワ、サンクトペテルブルク、エカテリンブルグ、ノボシビルスク、ウラジオストクなどである。

2009年、ロシアの国内総生産（GDP）は、1.2319兆USドル（世界12位）、2010年、ロシアの国内総生産（GDP）は、1.4769兆USドル（世界10位）で、1人当たりGDPは10,437 USドルである。2011年の経済成長率は4.3%で、2012年は4.5%も可能とされている。なお、ロシアの2001年～2009年の経済成長率は平均すると4.5%強である。2010年の外貨準備高は、サウジアラビアの4,453億USドルに次ぐ4,450億USドルで世界4位である。

2012年のAPECサミットを皮切りに一連の国際的ビッグイベントを控えるロシアにおいては現在国を挙げてのインフラ整備が進行中である。ロシアは経済現代化を推進するため、経済構造の改革、高度技術の積極的導入を図っている。先端技術基地の設立のためロシア版シリコンバレーをモスクワ郊外に創設している。

ロシアは技術的成長を実現するため、競争促進によりビジネスコストの低減を図るとともに、イノベーション型の経済成長への転換のためハイテク事業に対する長期補助金プログラムの策定を進めている。また開発の立ち遅れた東シベリア・極東地域の底上げのため、アジア太平洋地域との連携を強化している^①。ロシアの新成

長戦略を概観すると、「資源・産業立国」といえよう。世界におけるロシア市場の存在感は高まっており、ロシアのGDPが世界経済に占める割合は着実に拡大している。

（2）企業

モスクワには、数多くの日系企業が進出しており、2008年末の調べでは176社が進出している。しかしながら、外国企業が進出を目指すのはサンクト・ペテルブルグである。スエーデン：「スカニア」バス組立て、「エレクトロラックス」洗濯機製造、ドイツ：「ボッシュ・シーメンス」冷蔵庫製造、アメリカ：「ゼネラル・モーターズ」自動車生産、日本：「トヨタ自動車」、「日産自動車」自動車生産、「NEC」電話交換機生産など、またドイツの建築資材、スイスのタバコ、フィンランドの半導体・タイヤ、カナダの自動車部品、イギリスの自動車部品、韓国の自動車生産などである。

2010年、ロシアへの外国からの投資は1,147億4,600万USドルで、主要な投資国はイギリス、オランダ、ドイツ、キプロス、中国、ルクセンブルグ、スイス、フランスなどである。

2011年1～9月の外国投資は、対前年比2.8倍の1,337億8,400万USドルである。

2010年、世界の大企業500社にロシアからは6社が選ばれている。世界35位：ガспロム社（ガス）、世界69位：ルクオイル社（石油）、世界179位：ロスネフチ社（石油）、世界235位：TNIBP社（石油）、世界298位：ズベルバンク社（銀行）、世界342位：システム社（持ち株会社）である。

（3）産業

2009年、ロシアのGDPの生産部門別構成は、第一次産業4.7%、第二次産業33.8%、第三次産業61.5%である。

①鉱業

ロシアは、世界有数の資源大国で、森林資源、

漁業資源、エネルギー資源、鉱物資源に恵まれている。ロシアは、特に石油・天然ガスの埋蔵量が世界で最も恵まれた国である。こうした多様な天然資源に富んでいることは経済の発展にとって大きな利点である。

②発電業

2008年、ロシアの総発電量は世界4位の1兆404億kwhである。内訳は、火力68.3%、水力16.0%、原子力15.7%である。2011年1月現在、原子力発電所で運転中の基数は28（世界4位）、出力は2,149.4万kwh（世界4位）である。近い将来、合計基数は52、出力は4,966.6万kwhとなる。

③製造業

旧ソ連邦の工業部門を引継いだロシア製造業は、第一次産業から第3次産業までその産業構造は極めて多彩である。

ロシアは原油輸出に依存した経済体質からの脱却を目指して石油化学工業の再建に取り組んでいる。国内産の調達コストの廉価な原油や天然ガスを活用して付加価値の高い石油化学製品の生産を伸ばし輸出を増加させていく計画である。ロシアの製造業で著しい成長を見せているのは自動車産業である。外国メーカーが現地生産を拡大する中で、変革を迫られる国内メーカー各社も企業間協力を深化させるなどの努力をしている。ロシアの自動車市場が急回復している要因は、中間所得層の牽引力が強まったことによる²⁾。

④シベリア・極東の開発

ロシアは経済発展の原動力をヨーロッパからアジアに移し、2009年から本格的にシベリア・極東地域開発に向けて動き出した。極東地域の面積は621.59平方キロ、全ロシアの36.4%を占め、人口は803.2万人、極東地域の資源は極めて豊富である。この地域の発展を促すためには、アジア諸国からの投資・技術呼び込む必要がある。技術力のある日本への期待は大きいものがある。

2. ロシア国際貿易の発展

2008年、ロシアの輸出額は3,678億USドル（世界13位）で、輸入額は2,556億USドル（世界18位）である。主要輸出相手国は、1位オランダ（12.2%）、2位イタリア（9.0%）、3位ドイツ（7.1%）、4位トルコ（5.9%）、7位中国（4.5%）である。主要輸入相手国は、1位中国（13.0%）、2位ドイツ（12.8%）、3位日本（7.0%）、5位アメリカ（5.2%）、6位イタリア（4.1%）である。

2008年、ロシアの輸出入の主な品目は次のようである。輸出品目は、食料品・農産原料、鉱物、化学工業品・ゴム、木材・紙・パルプ、金属・貴金属・宝石、機械・設備・運輸手段などで、輸入品目は、食料品・農産原料、鉱物、化学工業品・ゴム、繊維、衣類・靴、金属・貴金属・宝石、機械・設備・運輸などである。

2010年、ロシアの輸出額は4,038億USドル（世界9位）で世界の2.7%を占め、輸入額は2,114億USドル（世界18位）である。

ロシアは近年、輸出の約半分をヨーロッパ向けが占めている。さらに、輸出の約6割がエネルギー資源であり、その割合は過去数年上昇の傾向にあり、エネルギー資源に対する依存度は高まっている。

ロシアの貿易統計によると、ロシア国内では極東地域は日本との結びつきが深い。日本が開発を支援した極東地域・西部のサハ共和国の石炭は、その多くが日本向けに輸出されている。極東地域で人口が最も多いハバロフスク地方、それに続くウラジオストク、ナホトカなどの沿海州地方やアムール州は、木材、水産物などを日本に輸出している³⁾。

カムチャッカ半島などにとっても日本は主要な水産物の輸出先となっている。サハリンにおけるエネルギー資源も順調に輸出を拡大させている。

極東の最大都市・人口65万人のウラジオストクは、極東地域の外資系企業の拠点でありロシア貿易の拠点でもある。

極東地域の輸入は、機械設備、輸送機械、消費財が過半を占め、主要な輸入相手国は中国、日本、アメリカである。

活発化するロシアの物流市場にとっては、港湾、道路などの物流インフラ整備が急務である。ロシアは、石油・ガスのエネルギー輸出の増加を背景に積極的な国内投資と引き続くプラス成長により一般消費財の購買意欲が高まり、自動車・家電製品の輸入が増加している。海外の自動車メーカーを中心とする工場進出が相次ぎ、巨大な潜在市場としてその魅力を増している。アジアからのコンテナ荷動きも急増しており、インフラ整備がさらに進めば物流市場の拡大が見込める^④。

ロシアは天然ガスを資源輸出の柱にしており、2011年9月、ガス産出地のサハリンと沿海州地方のウラジオストクを繋ぐ1,800kmのパイプライン、そして同年11月、ロシアからバルト海の海底を通してドイツまで天然ガスを輸送するパイプライン「ノルト・ストリーム」が開通している。

日本とロシアの貿易の推移を見てみると、2008年、日本のロシアへの輸出は163億USドル、輸入は130億USドルである。主要な輸出品目は、①自動車75.9%、②建設機械5.4%、③荷役機械2.8%、④タイヤ2.1%、⑤金属1.7%、⑥ビデオ機器1.6%であり、主要な輸入品目は、①原油37.9%、②非鉄金属20.5%、③石炭11.9%、④食料品（水産物）9.6%、⑤石油製品8.9%、⑥原料（木材等）5.2%である。

2010年、日本のロシアからの輸入は161億USドルで、主な内訳は、原油等45.0%、天然ガス16.4%、非鉄金属10.5%、石炭8.4%、魚介類7.3%であり、輸出は80.3億USドルで、主な内訳は、輸送用機器64.7%、一般機械13.4%、電気機器5.7%、ゴム製品4.11%、鉄鋼4.1%である。2011年、日本のロシアへの輸出は9,406億5,100万円で、うち自動車が5,886億4,300万円62.6%を占め、次いで機械1,924億3,800万円20.5%であり、輸入は1兆5,139億8,900万円で、主な内訳は、原油4,958億1,300万円32.8%、液化天然

ガス3,769億1,900万円24.9%、石炭1,527億6,800万円10.1%である。

中国とロシアは経済面で急速に発展し、貿易額も急増している。2000年から2006年までの間に中国のロシアへの輸出は7倍以上、輸入は3倍以上それぞれ増加している。2006年中国海関統計によると、ロシアは中国の第8位の貿易相手国であり、貿易総額に占めるロシアのシェアは1.9%であり、2006年ロシア通関統計によると、中国は第3位の貿易相手国であり、貿易総額に占める中国のシェアは6.0%である。

中国の対ロシア輸出品目は近年大きく変化しており、2000年代初めには主に繊維製品、靴などであったが、その後機械設備が急増している。2006年ロシア通関統計によると、機械設備の輸出は対前年比87.3%増の66.7億USドルに達し、対ロシア輸出総額の42.1%を占めている^⑤。

ロシアの極東地域では農産品、食品、繊維製品、家電製品をはじめとする中国からの輸入品が消費財市場を席巻しており、国境を接する中国との経済関係の重要性が増大している。

中国の吉林省はロシアとの間に「中・ロ自由路港区プロジェクト」を推進している。「路」とは道路、「港」とは港湾設備の改修・拡張、「区」とは国境を跨いだ保税地域の設置を意味している。このプロジェクトの最終目標は中・ロ双方が琿春とハサン地区（トロイツア港を含む。）に自由貿易地帯を設置し、地域内での港・道路・税関を一体化させて、人・物の流れを自由化させるという構想である。現在中・ロ輸送についての協力は進展を見せており、中・ロ間の貨物、旅客輸送について双方の国の車両が一定の範囲（ロシア車は延吉、そして中国車はウスリースク）まで乗り入れることができるようになっている。

2011年、中国とロシアの貿易量は803億USドルを超え、中国はロシアにとってドイツを上回る最大貿易相手国となった。

2012年、中国とロシアの経済貿易関係は安定的に発展しており、本年の貿易額は900億USドルが見込まれる。今後の中・ロの貿易額は、

2015年までに1,000億USドル、2020年までに2,000億USドルが目標値として設定されている。

ロシア極東地域の貿易は、輸出の過半をエネルギー製品に依存し、次いで木材、水産物が15～18%を占めている。輸入は機械設備・輸送機器が過半を占め、次いで食品や日用品となっている。

2007年、ロシア極東地域の貿易額は、212億8,100万USドル（対前年比32.6%増）で、輸出が135億2,300万USドル（対前年比49.3%増）となり、輸入が対前年比10.9%増に留まったことから貿易収支は57億8,600万USドルの大幅黒字を計上した。2008年の貿易額は、242億1,900万USドル（対前年比13.9%増）で、輸出が153億7,100万USドル（対前年比13.6%増）、輸入が88億4,800万USドル（対前年比14.2%増）である。国際貿易相手国を見てみると、第1位が韓国57億7,000万USドル（対前年比24.6%増）、第2位が日本43億9,200万USドル（対前年比7.9%増）、第3位が中国18億9,100万USドルで、上位の3カ国で全体の78.4%を占めている。連邦構成体別で見ると、第1位が沿海州地方58億1,100万USドル（65.7%）、第2位がハバロフスク地方10億9,300万USドル（12.3%）である。この要因は沿海州地方がロシア極東地域の輸入中継地となっているためである。主要な輸入品である乗用車は輸入全体の90.2%、食品は86.4%、日用品は66.7%を占めている^⑧。

ロシアの鉄道延長は全土で約12万kmであるが、うち8万5,000kmが公共用鉄道で、3万5,000kmが産業用鉄道である。公共用鉄道の48%は電化されている。ロシアでは鉄道は重要な輸送手段であるとともに150万人が雇用される戦略的産業である。2008年の旅客数は12億9,600万人で、貨物運送量は13億400トンである。ロシアの高速鉄道計画は、モスクワ―サンクトペテルブルク間及びモスクワ―ブルスト（ベラルーシ）間のものがある。ともに計画段階で、最高速度250km/h、2020年の完成を目指している。

世界最長のシベリア鉄道は約9,300 km敷設されているが、2002年末、着工から73年ぶりに

完全電化された。ロシアの鉄道を管理運営していた鉄道省は2003年9月に廃止され、従業員数97万人の国営企業「ロシア鉄道」が創設された。シベリア鉄道は物流と商機の大動脈である。本線はモスクワ―ウラジオストク（欧州―アジア）を結んでいる。シベリア鉄道の国際貨物（輸出入、通貨貨物）の輸送量は、2011年は1億270万トンで、2011年ロシア鉄道の貨物輸送品目：①石炭23.9%、②石油20.1%、③建材12.7%、④鉄鉱石8.9%、⑤鉄鋼5.9%、⑥木材3.3%、⑦コンテナ1.6%。2012年は1億800万トンを見込んでいる。2011年、シベリア鉄道を利用したロシアへの輸出コンテナ量は、中国21万4,133TEU、韓国4万8,488TEU、日本7,002TEUである。ロシア鉄道会社によるロシアとアメリカを結ぶ「ベーリング海峡トンネル構想」もある。

3. ロシア海運と造船の発展

（1）ロシア海運の発展

ロシアはユーラシア大陸北部の広大な部分を占め、世界最大の面積を有する。北は北極海・バレンツ海・白海・カラ海・ラプテフ海・東シベリア海、西はバルト海・黒海・アゾフ海、東はベーリング海・オホーツク海・日本海・太平洋に臨み、多くの国々と国境を接している。北ドビナ川が白海、ペチョラ川がバレンツ海、ドン川がアゾフ海、そしてボルガ川がカスピ海へ注いでいる。ロシアの全海岸線は3万7,635kmに及ぶ。ロシアは河川と運河が多い。エニセイ川（5,550km）はカラ海、オビ川（5,570km）はオビ湾、レナ川（4,400km）はテプテス海、アムール川（黒竜江）（4,416km）は間宮海峡、ボルガ川（3,688km）はカスピ海へと注いでいる。

ロシアの水上運送の大動脈はボルガ川である。ボルガ川は5,000トン級の船舶が航行できるロシアの最重要の内航河川である。ボルガ・バルト水路によりバルト海と通じ、また数多くの運河によって白海、カスピ海、黒海、里海と通じ

ており、“ロシアの母”と呼ばれている。

モスクワは河川と運河で全国各地と通じている。モスクワ川を眺めていると以外に大きな船舶が航行していることに驚くことがある。

ロシアにおいて自動車などの消費が拡大する中で、アジアからロシアへ向けてのコンテナ荷動き量も年々拡大している。FEFCの統計によると、サンクトペテルブルクのあるバルト海側のロシア向けコンテナ荷動き量は、2005年の11万5,000 TEUが2006年には対前年比81.83%の急増を示し、北欧向け全体に占める割合は41.4%となっている。

ノボロシースク港やウクライナのおデッサ港、イリチェフスク港経由など黒海向けコンテナ荷動き量は、2005年の20万5,429 TEUが2006年には31万3,548 TEU（対前年比52.6%）と大幅な増加を示し、地中海向け全体に占める割合も14%に達している。

こうしたロシアのコンテナ市場の拡大に対応するため、コンテナ船各社もロシアに代理店を置いたり、現地法人を設立して営業強化を図るなどの動きが見られる。日本の商船三井は2005年6月、モスクワとウラジオストクに事務所を開設し、川崎汽船は同年3月、現代代理店にMET Limitedを起用し営業を開始している。日本郵船は、2004年、モスクワに物流部門の現地法人を設立し、2005年8月、バルク・エネルギー輸送、コンテナ・完成車輸送、物流事業などの新規ビジネス開拓及びロシアの政府機関、各船会社などとの関係構築・情報収集のための在勤事務所を開設している。そして2006年6月、定期船部門の自営代理店を設立し、サンクトペテルブルクに本社、モスクワに営業支店を構えている。

2005年、ロシア鉄道と合併でRussian Troyka（日本総代理店：三井物産）が設立され鉄道輸送へ進出し、2007年、ウラジオストク港の運営で過半を掌握、2008年、ウラジオストク・コンテナターミナルの75%を取得、サンクトペテルブルク、またノボシビリスク、イリチェフスクのロシア沿海部の港湾ターミナル運営への関与

など、海運/港湾/鉄道/Truckingを一体化した国際総合物流戦略が強化されている。

ナホトカ航路の海運代理店会社として日・ロ折半の合併による旧・東洋共同海運があったが、現在はこれに代わってロシア側（FESCO：「国が保証し守る企業」という意味を持つ“プーチン・リスト（ロシア企業250社）”のうちの1社とされる）と日本側（商船三井30%、東海運20%）がそれぞれ50%を出資するトランスロシアが窓口となっている。FESCOのスルーサービス（複合一貫輸送）も日本側のパートナーの役割を果たしている。

日・ロ間の貿易では、ロシアはウラジオストク港、ナホトカ港、ポストチヌイ港など、日本は神戸港、横浜港、名古屋港、新潟港、伏木富山港、大阪港、浜田港などに寄港している。景状の回復につれロシア経済拡大による荷動き量の上昇の期待がかけられている⁷⁾。

2010年、ロシアの保有船腹量は3,485隻、777万1,000総トンで世界22位である。

ロシアの主要な漁業地域は、北西大西洋に面するムルマンスク・カリーニングラードと北太平洋に面するウラジオストクで、ロシア国内の漁獲量の90%を占めている。2006年の漁獲量は346万2,065トンである。

「北極海航路」とは、北極海を航行してアジアとヨーロッパを結ぶ最短航路のことをいう。北極海を航行する航路航路は2つある。1つは、ヨーロッパからロシア沿岸に沿ってベーリング海峡に至る東西航路で「北東航路」と呼ばれ、もう1つは北極海の北アメリカ大陸側を東西に航行する航路で「北西航路」と呼ばれる。このうちロシア政府は北東航路のことを「北極海航路」と命名した。

北極海航路を利用するメリットは、①航路距離の短縮である。ヨーロッパと東アジア地域を結ぶ主要航路「南回り航路」（マラッカ海峡、スエズ運河経由）と比較して6割程度の航路距離であり、3～4割程度のコスト削減が見込まれる。②海賊被害の回避である。海賊被害が多発するアデン海、ソマリア沖などの海域を回避

できることにより乗組員の安全確保と保険コストの削減効果が期待できる。③北極海の資源輸送である。世界の未発見の天然ガスの30%及び石油の13%が北極圏に存在すると推定されている。そして天然ガスの多くがロシアの管轄領域内に存在するとされる。日本のような資源輸入国にとっては調達先の多様化という観点からして、当該地域での資源開発は極めて魅力的である。

気候変動によって夏の北極海で海水が減少する中、ロシア政府は北極海航路を物流の大動脈へと発展させるためインフラ整備などを進めると表明し、「北極海航路は料金、安全性などの面で伝統的な物流ルートに対抗できるようになる。」と強調した。また北極海を貨物船が航行する際に伴走する砕氷船について、現在運用中の10隻に加えて、1020年までにさらに3隻の多機能原子力砕氷船と6隻の電気推進砕氷船を建造すること及び2014年までに380億ルーブルを支出することを表明した。

(2) ロシア造船の発展

ロシア政府は船舶工業を重視しており、またロシアは依然として競争力を有している。液化天然ガス運輸船、砕氷能力を有するタンカー（石油運輸船）、砕氷能力を有するコンテナ船、その他の海洋構造物（海上油田・ガス田作業船、専用設備など）といった高機能貨物船の建造がすすめられている。

ロシア政府は極東地域開発の第3段階（2021～2025年）中に、石油輸出入等のため極東地域における造船業の生産能力を拡充する計画である。極東地域の造船業に対して2020年までに50億USドルが投資されることとなっている。

ロシアに砕氷船が登場してから110年余、極北に眠る豊かな地下資源の開発に砕氷船は大きな役割を果たしてきている。ロシアの新世代大型砕氷船の建造が注目されている。

① 新型原子力砕氷船の建造

2007年、排水量2万5,000トンの新型原子力

砕氷船“50 Letpobebny号”が、Baltiyskiy Zavod造船所で建造された。当造船所で建造された4隻目の原子力砕氷船である。

② 多機能非原子力砕氷船の建造

2008年、サンクトペテルブルク造船所で排水量1万トンの新型の非原子力砕氷船が建造された。全長116m、幅員26.5mで、一度に厚さ1mの氷を50m砕氷できる能力がある。このタイプの砕氷船は砕氷能力以外に、海上作業、海上救助、消防、全ての条件下での曳航、汚染物の処理などの作業ができる。

③ 北極地域専用砕氷船の建造

2009年、ロシアは北極地域専用砕氷船の設計に着手し、2015年から建造を開始する予定である^⑧。

4. ロシア国際貿易港湾発展の概説

ロシア連邦には主要な海港が43港、主要な河川港が7港ある。主要な海港を挙げれば、バルト海沿岸：サンクトペテルブルク港・カリーニングラード港、黒海沿岸：ノボロシースク港、バレンツ海沿岸：ムルマンスク港・オネガ港・アルハンゲリリスク港・メゼニ港、北極海沿岸：ジクソン港・チクシ港、オホーツク海沿岸：マガダン港・オホーツク港・コルサコフ港、太平洋沿岸：ウラジオストク港・ナホトカ港・ポストチヌイ港・ペトロパブロフスク・カムチャツキー港などである。主要な河川港を挙げればボルゴグラード港、モスクワ港、ハバロフスク港、ロストフ港、ニジニ港、ノブゴロド港、カザン港である。うち大型国際貿易港は12港である。また7港が港湾経済特区・指定港湾に指定されている。

ロシアの海港の開発が外国石油メジャーの積極的な拡張計画によって推進されている。

2009年、海上貨物コンテナ取扱量は217万8,000 TEU（対前年比65.9%増。世界37位）で、2011年、全ロシア港湾貨物取扱量は5.3億トン（対前年比1.8%増）で、ロシア太平洋沿岸各港湾総貨物取扱量は1.25億トンである。また2008年、

ロシアの河川港輸送は輸送全体量の2.0%を占めている^⑩。

ボルガ河谷は、北ユーラシアの産業の駆動力である。主たる工業中心地は数10都市（港湾）に分かれている。工業分野は機械工業、鉄鋼業、精油業、繊維工業、水力発電所などである。これらの工業中心地は、ボルガ川によって結ばれているが、東西方向の輸送は相対的に未発達である。

ボルゴグラード港は、ボルガ川中流の重要な港湾都市で、ロシア最大の河川港である。ボルゴグラードの工業は、自動車、航空機、造船、電子製品、各種機械、石油工業、化学工業などである。

モスクワ港は、水路交通が発達し、3つの河川港がある。モスクワ川とボルガ川は多くの運河によって結ばれている。モスクワ川はバルト港、白港、黒海、カスピ海、里海と通じていて“五海の港”と呼ばれている。

バレンツ海沿岸のムルマンスク港は、北極海沿岸最大の港湾都市で、人口は42.6万人である。ロシア最大の石油輸出港であり、輸出量は7,500万トン、そのほかの貨物取扱量は1,290万トンである。ムルマンスク港は、ロシア最大の海洋漁業基地である。魚產品は全ロシアの5分の1を占める。北極海航路の始発港であり、北極海地域各島の補給基地でもある。ムルマンスクの工業は、魚類加工、造船、大型船舶修理、漁業機械、木材加工・建築材料などである。また北極地域の重要な海事研究都市である。極地研究所、海洋漁業及び海洋研究機構がある。

黒海沿岸最大のノボロシースク港は、ロシア第2の石油輸出港である。2009年の全港貨物取扱量8,635万トンのうち5,800万トンが石油及び石油產品である。2010年の全港貨物取扱量は1億1,710万トンである^⑪。

バルト海沿岸のカリーニングラード港はロシアの重要な港湾で、遠洋漁業の基地であるとともに鉄道の中核地でもある。工業は、車両製造、船舶修理、道路機械、魚類加工、木材加工、紡績で、大西洋漁業と海洋研究所がある。2010年

の全港貨物取扱量は364万トンである。

極東地域ハバロフスク州の主要な港湾としては、ワニノ港(2011年貨物取扱量は1907万トン)、ソベツカヤ・ガバニ港がある。2025年、これらの港湾における貨物取扱量は3,500万トンに達すると見込まれている^⑫。

極東地域ハバロフスク港は大型工業の中心地で、重要な交通の中心地である。また旅行の中心地でもある。ザルピノ港はウラジオストクから南へ約250km、近年日本から自動車運搬船により日本製の車が大量に輸入されている。港湾産業の発達も目覚ましい^⑬。また、コンテナターミナル整備や港湾設備の改修に取り組んでいる。新潟—サルビノー—中国・珲春航路が開設された。

5. ロシア主要国際貿易港湾の発展

(1) サンクトペテルブルク港

サンクトペテルブルクは主要な工業・港湾都市であり、北部唯一の不凍港である。工業は機械製造業が中心で工業生産総額の40%を占める。

ロシア最大のバルト海造船所などの造船所は、各種の船舶、大型タンカー、冷凍・冷蔵船、原子力砕氷船などを建造している。また世界有数のリゾート地でもある。

コンテナ貨物取扱量は全ロシア輸出の30%、輸入の50%を占める。

3つの埠頭を有するサンクトペテルブルク港のコンテナ貨物取扱量は、2008年が198万TEU、2010年が同港総貨物取扱量は5800万トンとなっている。サンクトペテルブルク港は日本、ヨーロッパなど世界へ向けた物流の玄関口である。

サンクトペテルブルク港周辺では外国自動車メーカーの進出が相次いでいる。組み立て用部品の大部分は輸入され、その大部分はサンクトペテルブルク港に運ばれる。今後、自動車部品メーカーの進出が進めば輸入貨物はさらに増加することが予想される。貨物取扱量の急増に対応するためには、港湾設備の処理能力の向上が必要である。貨物処理能力の増強や代替港の整

備が始まっている[®]。

(2) ウラジオストク港

ウラジオストク港は面積5万4,317 k m²、人口60万人の沿海地方最大の都市であり、極東最重要の港湾拠点でもある。2012年、アジア太平洋経済協力会議（APEC）の開催に向けて交通インフラ整備と極東地域開発を視野に入れたインフラ整備が急速に進められている[®]。

APEC開催に向けた交通インフラ整備と建設事業には、ウラジオストクの公共インフラの改修・建設や橋梁工事（ルースキー島への架橋工事及び金角湾対岸のチュルキン岬への架橋工事）を含む道路網整備、ウラジオストク空港の国際旅客ターミナルの建設、空港アクセスラインの建設、APEC会議サミット会場（会議後、極東連邦大学のキャンパスとなる。）の建設、ルースキー島での宿泊・娯楽施設の建設などがある。

①港湾都市ウラジオストクのシンボル・ルースキー島連絡橋（東ボスポラス海峡横断橋）の建設：実施期間2008～2012年、総事業費340億600万ルーブル（2011年4月時点）、全長3.1km、橋梁の全長1.885km、道路車線4本。

②金角湾横断橋の建設：実施期間2008～2011年、総事業費198億7,200万ルーブル（2011年4月時点）、全長2.1km、橋梁の全長1.388km、道路車線4本。

③1万5,000種の海洋動物が観察できる海洋水族館の建設：実施期間2007～2012年、用地面積43ha、施設面積1万6,000m²、投資予算額1億～1億5,000万USドル。

④極東連邦大学の建設：実施期間2008～2011年、総事業費571億8,400万ルーブル。

⑤会議センターの建設：実施期間2007～2012年、投資予算額11億USドル、会議ホール4、交渉ホール6、展示室、通信センター。

⑥医療センターの建設：用地面積5万3,350m²、投資予算額（連邦46億5,000万ルーブル、地方3億5,000万ルーブル）。

APECに係る同地域への総投資額は、6,629

億ルーブル(約22兆円)で、政治的国家プロジェクトであると同時に、世界に「極東開発」をアピールする最高の舞台でもある。

同地域では資源開発に伴い石油・石炭の輸出量の増加が見込まれており、その対応に向けてウラジオストク港の整備構想が進められている。同港の運営主体となる日本との関係も深いウラジオストク商業港（株）は、ロシア最大の船会社であるFESCOが100%の株式を保有している会社である。コンテナターミナル、多目的ターミナル、旅客船埠頭など計17バースを管理運営している。ウラジオストク港では、今後増加が見込まれるコンテナ貨物、穀物、石油などを取り扱う施設の増強プロジェクトが計画されており、シベリア鉄道との連携改善や荷役機械の機能強化の早急な改善が期待されている[®]。

ウラジオストク港の2010年の総取扱貨物量は690万トン（対前年比11%増）となっており、うちコンテナ貨物取扱量は33.8万TEUである。2011年ウラジオストク港の貨物取扱量は1184万トン、コンテナ取扱量は60万TEUである。また同港の旅客ターミナルはシベリア鉄道の終着駅としても有名なウラジオストク駅と近接している優位性があり、クルーズフェリーや大型クルーズ船のための良好な施設整備が備わっている。

ウラジオストク港は漁港でもある。ロシア極東地域の海洋漁業基地であり、漁船隊、冷蔵輸送・漁産品・加工船隊、捕鯨船隊がある。

ウラジオストク港からロシア太平洋沿岸、北極海東部沿岸、サハリン島と千島列島へ石油、石炭、食料、日用品、建材、機械設備を輸送する。外国への輸出は、魚、金属、鉱石、化学肥料、魚産品などで、輸入は機械設備、穀物、日用品などである。

ウラジオストクは工業と海運、海洋漁業と密接な関係を有している。主な産業は、船舶修理、造船、漁産品加工、機械製造、自動車、魚類加工、木材加工などである。またウラジオストクは、ロシアの黒海、バルト海沿岸に次ぐ第3の療養地であり、ロシアの自由経済区でもある。

(3) ポストチヌイ港

ポストチヌイ港はロシア極東では最大規模の国際貿易・コンテナ港湾である。ポストチヌイ港に引き込まれているシベリア鉄道の支線が複線化したとの情報もあり、同港の貨物取扱量の増加へ向けた対応が進められている模様である。日本との関係も深まりつつある。

ポストチヌイ港の年間貨物取扱量は、2008年が2,072万トン、2011年が3,840万トン、コンテナ取扱量は34万TEUである。

同港内のバースは17を数え、その総延長は3.5km、水深は6.5～16mである。同港のコンテナターミナルはロシアで最大級であり、石炭ターミナルも設置されている。さらに鉱物性肥料などの化学製品や木材の積み替えをおこなう施設もある。同港では15万トン級の大型船舶の荷役が可能である。またシベリア鉄道との連結のほかナホトカへ続く自動車道路もある。

ポストチヌイ港においては、コンテナターミナルの拡張計画が進められており、2012年までに荷役機械の改善などによりコンテナ取扱能力を年間110万TEUに拡大し、さらに2020年までには水深を深くすることなどにより年間220万TEUに拡大することとしている^⑥。コンテナターミナルの取扱能力は最終的に年間250万TEUにまで達する予定である。いずれにしても、同港は近い将来、日・ロの海上物流を支える国際貿易拠点としてさらなる発展が期待できであろう。

(4) ナホトカ港

ナホトカ港は、ロシア極東地域における新興の大型貿易港である^{⑦、⑧}。その特徴は国際的コンテナ中継港である。2011年貨物取扱量は1499万トンである。

同港は、コンテナ、石炭、石油の取扱能力の強化を図る方針により、数十の専用埠頭を建設する。コンテナ埠頭は8（年間コンテナ貨物

取扱能力は2,000万トン）、石炭埠頭は5（年間石炭取扱能力は1,000万トン）、ほかに木材や他の専用埠頭も大幅に増強して、近い将来、ナホトカ港の貨物取扱能力は4,000万トンになる。

(5) 総括

ロシア極東地域の各主要港は、日本海日本側の各地域港湾とのつながりを強化すべく取り組みを進めている。極東ロシア港湾のコンテナ貨物やバルク貨物の取扱機能の強化など物流のさらなる活性化に向けての意欲的なプロジェクトが展開されている。今後シベリア鉄道の輸送が活発化すればより一層日本とロシアとの交易が促進されるものと考えられる。日本と対岸諸国間の交易進展に資する日本海側拠点港の形成促進に期待したい^{⑨、⑩}。

むすび

ロシアの広大な大地の東西南北に位置する50の国際貿易港湾はその強力な牽引力により、2000年以降、多国間との国際協力のもと、ロシアの産業経済に高成長をもたらした。特にロシア国家発展戦略“シベリア・極東開発”の機運を受けての極東地域の主要港湾の発展は、“新しく・速く・強く・長く”ロシア経済発展の極となった。今後も、世界経済の成長エンジンであるアジア諸国との協力のもと、さらなる海上貿易の成長が期待される。

注

- ①『ジェトロセンサー』“ロシアの新成長戦略を読み解く” 2012年7月号
- ②『日本経済新聞』 2012.4.3
- ③『エコノミスト』 2006.7.18
- ④『荷主と輸送』 2007.7
- ⑤『エコノミスト』 2007.12.17
- ⑥『ARCレポート（ロシア）』 2010.3
- ⑦『荷主と輸送』 2010.5
- ⑧『海運情報』 2010年 6号

- ⑨ 『ARCレポート（ロシア）』 2010.3
- ⑩ 『世界都市大観』 蘇世栄主編 広東教育出版社 2010年版
- ⑪ 『港湾』“ロシア・ハバロフスク州の港湾について” 2012.3
- ⑫ 『KAIUN』“ザルビノ航路” 小塩博史 2012.6
- ⑬ 『ジェットロセンサー』 2009年7月号
- ⑭ 『運輸と経済』 第71巻第11号
- ⑮ 『港湾』“極東ロシア港湾事情” 仙崎達治 2011.11
- ⑯ 『港湾』“東アジア・極東における港湾の開発動向” 2011.3
- ⑰ 『日本海事新聞』“極東の注目拠点” 2008年7月18日
- ⑱ 『CARGO NOVEMBER』 2008
- ⑲ 『港湾』“極東ロシア港湾事情” 仙崎達治 2011.11
- ⑳ 『ジェットロセンサー』“ロシア極東ビジネスでは継続的關係構築を” 菱川奈津子 2012年10月号
- 12 『交通運輸』 王裕榮主編 山東出版集団 2007年4月 初版
- 13 『海外交通と文化交流』 李金明著 雲南出版集団 2006年7月 初版
- 14 『21世紀国債貿易港湾発展の研究（1）』 田育誠稿 『国際経営論集』第36号 2008年10月 発行
- 15 『ロシア・東欧経済論』 大津定美、吉井昌彦 編著 ミネルバ書房 2004年11 初版
- 16 『荷主と輸送』“特集 国際物流” 2011年6月
- 17 Shipping World & Shipbuilder NOVEMBER 2010
- 18 CONTAINERISATION Yearbook 2012
- 19 Solutions July 2007
- 20 Fairplay September 2009
- 21 Maritime ELECTRONICS February / March 2011
- 22 The Motorship December 2010
- 『KAIUN』“ザルビノ航路” 小塩博史 2012.6
- 23 『海外運輸』 2011年 第1号
- 24 『日本マリンエンジニアリング学会誌』 2009年 第1号
- 25 『日本海事新聞』“アジアの経済成長と物流” 2011.7.5
- 26 『世界海運』 2011年1月
- 27 『海運情報』 2011年10号
- 28 『港湾経済』 2011年11号、2012年12号
- 29 「2010年の中国港湾取扱量」 田育誠稿 『日本海事新聞』 2010年9月2日
- 30 『列国誌・ロシア巻』 潘徳礼 主編 社会科学文献出版社 2010年版
- 31 『ロシア概況』 王仰正等 編著 上海外国語教育出版社 2006年版
- 32 『ロシアNIS調査月報』 2012.9.10
- 33 『ロシア・ユーラシアの経済と社会』 2012年8月号
- 34 『港湾』“日本企業の進出と物流” 2012年8月号
- 35 『港湾』“極東ロシアの鉄道と港湾” 2012年8月号
- 36 『世界の統計』 2010年版

参考文献

- 1 『ВААДИВОСТОК в речя перечен』 ВАадвосток в АадиЗдат 2010
- 2 『ロシア経済10年の軌跡』 二村秀彦等著 ミネルバ書房。2002年9月 初版
- 3 『新ロシア経済図説』 岡田進 東洋書店 2010年10月 第1刷
- 4 『資源大国ロシアの実像』 酒井明司著 東洋書店 2008年10月 初版
- 5 『現代ロシア経済論』 吉井昌彦、溝端佐登史 編著。ミネルバ書房。2011年5月 初版
- 6 『ロシア経済の成長と構造』 久保庭真彰著 岩波書店 2011年1月 第1刷
- 7 『船 この巨大で力強い輸送システム』 野澤和男著 大阪大学出版会 2006年9月 初版
- 8 『船と海運のはなし』 拓海広志著 成山堂書店 平成18年5月 初版
- 9 『船と海のQ & A』 上野喜一郎著 成山堂書店 平成17年1月 新訂6版
- 10 『海洋構造物』 関田欣治著 成山堂書店 2002年
- 11 『運輸物流—過去・現在と未来』 Issa Baluch 著 人民交通出版社 2006年9月 初版