

World Watching 144

ワールド・ウォッチング



樋口 嘉章

社団法人日本港湾協会
企画部長



図2 ワニノ港、SG港

ハバロフスク州の 新たな開発戦略



はじめに

ロシア極東ハバロフスク州は沿海州の北、サハリンの対岸に位置しており、主要な港湾としては、3月号で紹介したワニノ港とソヴィエツカヤ・ガヴァニ（以下SG）港がある。本稿ではハバロフスク州の地域開発に関する話題を二つ紹介する。



ソヴィエツカヤ・ガヴァニ（SG）港の 港湾特別経済区指定

SG港についての最近の動きとしては、2009年12月31日プーチン首相がSG港を港湾特別経済区に指定する指令（第1185号）に署名したことが挙げられる。これによりSG港の物流センターとしての発展に期待が寄せられることとなった。

モスクワから北米西岸の例えばシアトルまでつなぐ際、バイカル・アムール鉄道（第2シベリア鉄道、以下BAM鉄道）とSG港を使った方が、シベリア鉄道とポストチヌイ港を使った場合より、陸上距離で510km、海上距離で422km短く輸送日数も最大6日短くなる（図3）。日本の野村総合研究所JVが港湾特別経済区の調査をロシア連邦の予算で実施しておりその結果が出されている（図4）。

SG港湾特別経済区のエリアは、SG湾の南東側の海岸線に沿った290ha（将来450haまだ拡張可能）となっている。公共の予算としては37億43百万ルーブル（約100億円）（連邦予算が31億5千万ルーブル、州などの予算が5億93百万ルーブル）となっている。

SG港湾特別経済区では行政的な手続きの窓口一

本化が図られるほか、ロシア連邦経済発展省・ハバロフスク州などの支援が得られる。さらに、VAT（付加価値税）と関税が免除され、所得税が18%から13.5%へ軽減され、5年間の資産・土地・交通税の課税が免除されるといった税務上の特典が用意されており、将来的に、港湾・物流（コンテナターミナル、石炭バース等）、バイオリソース、工業、船舶修理などを誘致していきたいと考えている。

SG港湾経済特別区の中のロソシノエまで、BAM鉄道の引込み線が延伸される構想となっているほか、特別区内の道路についても2011年12月から設計が始まっている。

SG港湾経済特別区の計画では2025年には港湾取り扱い貨物量は3,500万トンに増加するとしている。この計画で港湾貨物としては木材、穀物、一般貨物、水産加工品、鉄鉱石などを扱うこととしているが、貨物量の大宗を占めるのは石炭となっている。



バイカル・アムール鉄道の 輸送力強化をめぐる状況

ロシアの鉄道線延長は85,200kmでアメリカに次いで世界で2位であり、鉄道による貨物輸送シェアが85%（パイプラインを除く）と高く、世界有数の鉄道大国である一方、経済発展に伴う物流需要の増大に対応しきれていない。このような状況の下、ロシア鉄道株式会社と政府は2007年10月「2030年までのロシア連邦鉄道の発展戦略」^{1) 2)}を作成している。

2011年11月にロシア連邦極東連邦管区全権代表部（ハバロフスク）でヒアリングを行った際、今後BAM

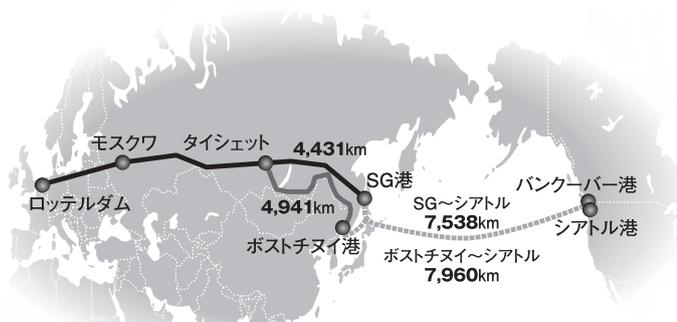


図3 SG港の地理的優位性

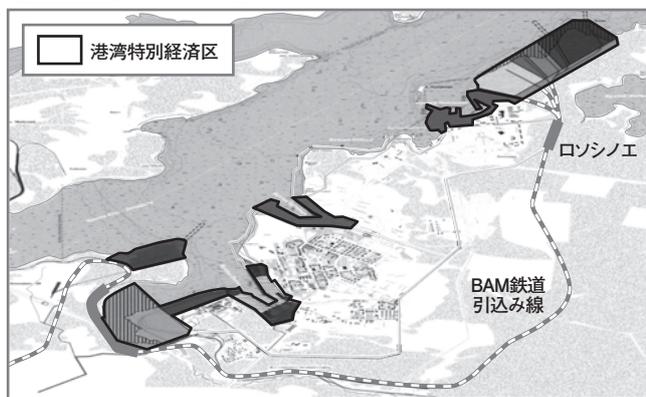


図4 SG港港湾特別経済区の計画

鉄道沿線の炭田から産する石炭などを輸送するため、BAM鉄道の輸送能力の拡大に取り組んでいるとの説明があった。ワニノ港とSG港でヒアリングを行った際にも、関係者からは石炭の積み出しなど港湾の取り扱い貨物を増やしていこうとすると、当面BAM鉄道のコムソモリスク〜ワニノ〜SG間の輸送力強化が必要であるとの指摘があった(図1)。

BAM鉄道は単線で、コムソモリスク〜ワニノ間の輸送量は実績で年間1,450万トンである。現在この区間の輸送力のボトルネックとなっているヴィソオゴロニ近くの山越え部分にクズネツォフスキー・トンネルの迂回線を建設(新トンネルの建設を含む)しているが、このプロジェクトも上記の連邦鉄道の発展戦略で2015年までの主要プロジェクトとして取り上げられている(路線延長25km、事業費203億ルーブル(邦貨約550億円))。このトンネルが供用開始した暁(2013年初頭見込み)には、山越えの線形、勾配が改善されることにより1編成の重量を3,600トンから6,000トンまで増加させるとともに、在来の軌道を空荷の貨車が使う往復の運用が可能になるため、年間の輸送能力は年間2,050万トン(別の資料によれば3,000万トン)に増加する見込みとなっている。

これに対して、BAM鉄道への輸送需要はワニノ商業港850万トン、トランスブンカー社の石油350万トン、SG港200万トンに加えてワニノ湾の北東に位置するムチケ湾に立地するSUEK社の石炭輸送がある。SUEK社は東シベリア地域などからBAM鉄道で輸送してきた燃料炭を約1,150万トン(2011年見込み)積み出し輸出しているが、BAM鉄道の輸送力増強をにらみつつ、2〜3年のうちに年間1,400〜1,600万トン、

将来的には年間2,000万トン以上の積み出しを目指す意向を持っている。

これに加えて、メチェル社が500万トンの石炭(エリガ炭)積み出し施設の計画を持っており、将来は2,500万トンに増加させたいと考えているほか、ヤクート石炭も2,000万トン級の石炭積み出しターミナルの構想を持っている。さらに、前述のSG港の港湾経済特別区からの輸送需要も見込まれる。

このため、将来的には年間1億トン程度の容量が必要となると考えられ、引き続き鉄道の輸送能力の増強が課題となる。この際にはコムソモリスク〜ワニノ間だけではなく、BAM鉄道全体の拡充(BAM2の計画)が必要となると考えられるが、そのためには膨大な投資が必要である。例えばBAM鉄道を電化・複線化して貨物輸送力を年間5,200万トンに増強するために、約5,000億ルーブル(邦貨約1兆3千億円)、うち車両や関連費用を除いたインフラの整備に約3,800億ルーブル(邦貨約1兆円)かかると見込まれており、このための資金調達が課題となっている。ロシア鉄道(株)だけでは資金調達ができないため、国の支援や長期債券の発行、国内外の金融機関からの投融資、PPPの考え方に基づいて荷主に応分の負担を求めることなどが今後議論されると思われる。

World Watching 終わりに

2011年11月9日にはWTO(世界貿易機関)の全加盟国・地域がロシアのWTO加盟を認めることで合意した。2012年前半には実際に加盟することになる見込みであり、シベリアで開発された石炭などの資源輸出の活発化などが見込まれることから、今後の動きにも注目したい。

謝辞

本稿は(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)が平成23年度に実施した海外炭開発高度化等調査で、現地調査を行った際の成果のうち、港湾関係者にとって興味深いと思われる部分を取りまとめたものである。データを出すことを許可いただいた(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構に感謝の意を表する次第である。

【参考文献】

- 1) 平成22年度海外炭開発高度化等調査「ロシア極東・東シベリアにおける石炭資源の開発状況と輸出ポテンシャルの調査」、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構、2011年3月。
- 2) 新井洋史、「ロシア極東地域の地域開発政策の展開状況」、ERINA REPORT No.101,2011年9月。