

ロシア港湾と鉄道-2018

LOGISTICS NAVI

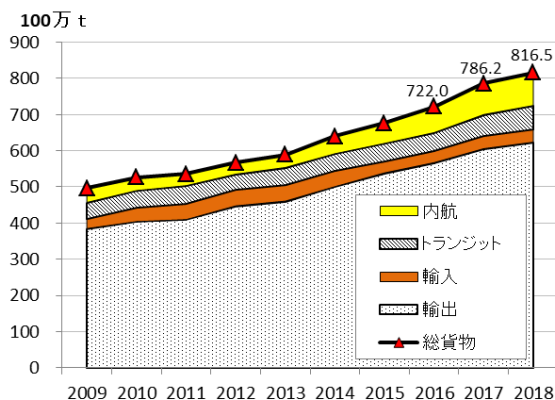
2018年にロシア港湾とロシア鉄道のインフラを利用した輸送の全体像について、速報値を基に概観します。なお詳細については公式統計を待って改めて紹介します。

港湾貨物は着実に増加

2018年のロシア港湾の取扱量は、対前年比+3.8%の8億1,650万tと、19年連続の増加となった。2017年に達成した8.9%増に比べると控えめな増加と言えよう。

輸出入別では、輸出が全体の76%、輸入が5%、トランジットが8%、内航が11%を占め、いずれも前年を上回った（図1）。

図1 ロシア港湾の貨物量



品目別では、ロシア港湾貨物の太宗を占める燃料資源で、原油(+1.2%)、石油製品

(+2.4%)、が微増に留まったのに対し、LNG(1.6倍)が未だ少量ながら躍進した。ヤマルLNGの稼働を反映したものだ。近年、高成長を続けてきた石炭は低い伸び(+4.4%)に留まった。これらの鉱物性燃料4品目で港湾貨物の70%以上を占めた。

その他、穀物(+16.3%)、コンテナ(+11.1%)、鉄類(+7.6%)、木材(+7.3%)なども増加が目立つ(図2)。

図2 ロシア港湾貨物の品目構成(2018)

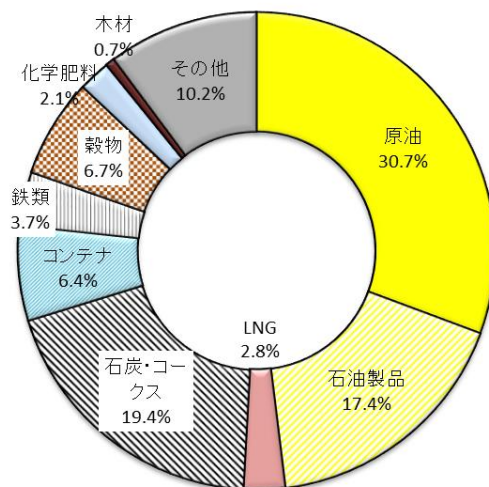
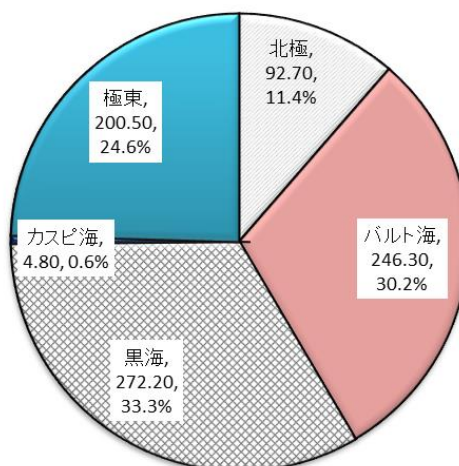


図3 水域別貨物量(2018、100万 t)



水域別：北極海水域の急成長

水域別貨物量シェアは、黒海水域(33.3%)、バルト海水域(30.2%)、極東水域(24.6%)、北極水域(11.4%)、カスピ海水域(0.6%)となった(図3)。

注目すべきは北極水域の貨物量が9,270万t(+26.4%)へと大幅に増加した点だ。2015年からの3年間に2.6倍に拡大した期待の水域である(図4)。同水域は、西はムルマンスク、東はベーリング海峡南西のアナドゥイリまで北極海に面する港湾を含み、ロシアの定義による北極海航路よりも広い概念である。同水域ではムルマンスク港が最大(6,070万t)で全体の約65%を占めた。2018年末にフル生産を開始したヤマルLNGの出荷基地であるサベッタ港の取扱量は1,740万t(2.3倍)に拡大した。2019年は更なる増加が期待される(図5)。

図4 北極水域港湾の貨物量

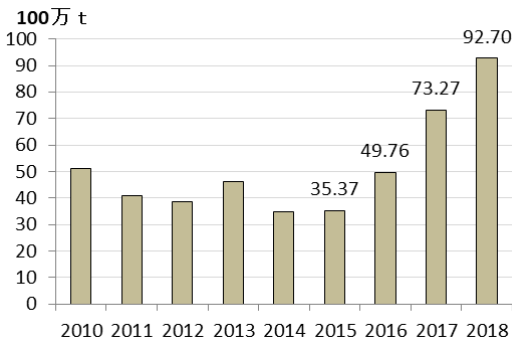
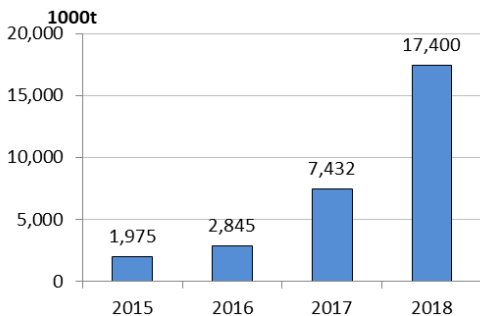


図5 サベッタ港の貨物量



バルト海水域港湾の貨物量は微減となった(-0.5%)。原油の減少が要因と見られ、ウスチルガ港(-4.4%)、プリモルスク港(-7.1%)等の原油輸出港が不振であった。一方、原油とは無縁のサンクトペテルブルグ港(+10.6%)やヴィソツク港(+7.1%)は好調であった。

黒海水域港湾の貨物量は微増(+0.9%)で、ロシア最大のノヴォロシースク港(+5.0%)は堅調を維持した。

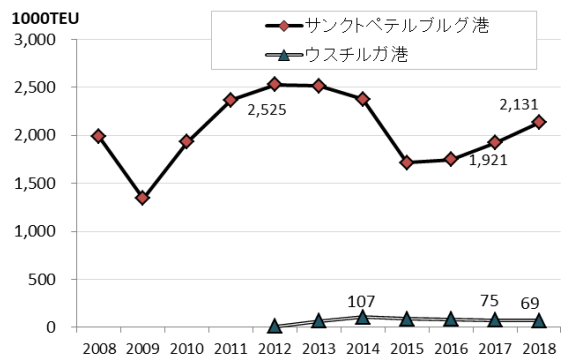
カスピ海水域港湾は小規模ながら大きく伸びた(+21.6%)。

極東水域港湾の貨物量は堅調(+4.5%)であった。資源輸出に頼るヴォストーチヌイ港、ナホトカ港、ワニノ港、プリゴロドノエ港はほとんど変化が無かったが、コンテナ中心のウラジオストク港(+24.7%)は躍進した。

海上コンテナ貨物は持続的に回復

2015年以降、海上コンテナ貨物は持続的成長が続いている。2018年は最大のサンクトペテルブルグ港は、重量ベースで+12.7%、TEUベースで+10.9%増加した。しかし、2012年のピークには未だ戻っていない。対照的に、サンクトペテルブルグ港を補完する役割が期待されたウスチルガ港は期待外れの結果となっている(図6)。

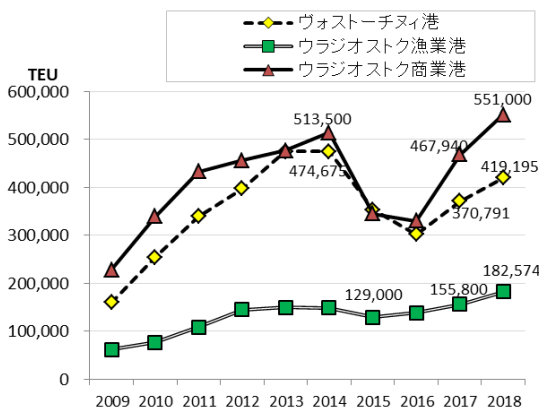
図6 サンクトペテルブルグ港とウスチルガ港のコンテナ取扱量 (TEU)



極東の主要コンテナ港でも上昇が続いた。ウラジオストク商業港が55万1,000TEU (+18%)、ウラジオストク漁業港は18万2,574TEUと揃って新記録を達成した。

ヴォストーチヌイ港も41万9,195TEU (+13%)と増加したが、未だ2014年のピークには戻っていない(図7)。

図7 極東の主要コンテナ港の取扱量



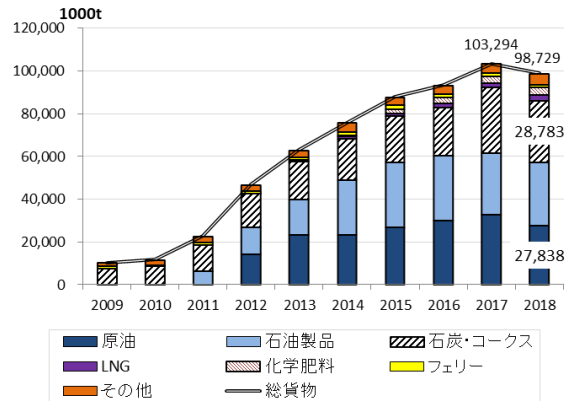
成長の止まったウスチルガ港

ウスチルガ港は水域最大規模の総合港湾を建設するという構想に基づき、1997年から建設を開始した。2009年から2017年にかけて、原油、石油製品、石炭をメインに驚異的成長を遂げ、ロシア第2位、バルト海水域最大の地位を築いた。ところが2018年は初めて貨物量の減少(-4.4%)となった。主な要因は石炭(-5.9%)、原油(-15.0%)の不振である。石炭については港湾施設の改修という技術的要因によるものである。原油に関してはバルト海水域全般に落ち込んでおり、今後の見通しは不明である(図8)。

ウスチルガ港の2018年のコンテナは6万9,131TEU(-8.1%)に留まった(図6)。ウスチルガ・コンテナターミナルでは、空き地を

利用して石炭の取扱を始めたとのことだ。極東のヴォストーチヌイ港のコンテナターミナルでもやっている副業である。

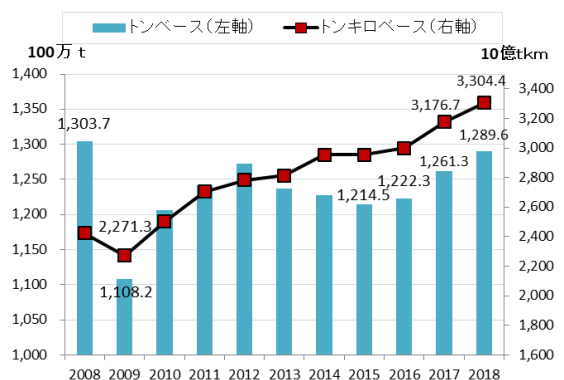
図8 ウスチルガ港の貨物量



鉄道貨物は上向き

2018年のロシア鉄道の貨物輸送量は12億8,960万t(+2.2%)、トンキロベースで3兆3,044億tkm(+4.0%)へと増加した。トンベースでは3年連続、トンキロベースでは9年連続の増加となった。2010年からの8年間に、トンベースで+6.9%対し、トンキロベースでは+32.1%の増加となっており、平均輸送距離の延伸傾向が見られる(図9)。

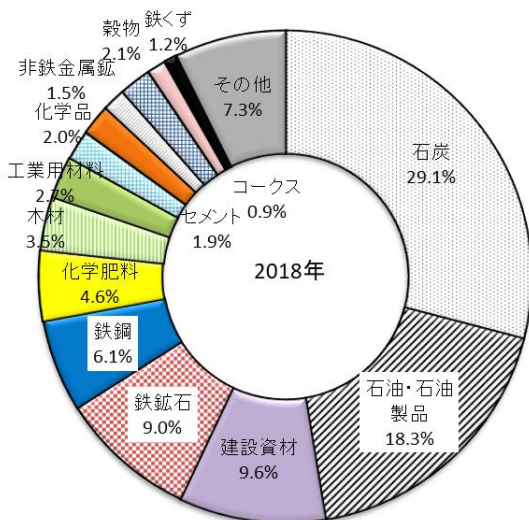
図9 ロシア鉄道の貨物輸送量



2018年の輸送品目別前年比（トンベース）は、穀物（+22.6%）、鉄鋼（+7.0%）、鉄鉱石（+5.7%）、木材（+5.6%）、石炭（+4.6%）、化学肥料（+3.7%）等が伸び、一方、建設資材（-6.8%）、セメント（-6.5%）等は減少した。

主要品目のシェア（トンベース）は、石炭（29.1%）、石油・石油製品（18.3%）、建設資材（9.6%）、鉄鉱石（9.0%）、鉄鋼（6.1%）、化学肥料（4.6%）、木材（3.5%）の順である。なお、最大の顧客である石炭のシェアは中長期的に高まっており、2011年（23.9%）と比較して、7年間に5.2pp上昇した。コンテナは相変わらず無視された存在で、「その他」に紛れ込んでいると推察される。ロシア鉄道における主役はバルク輸送であって、コンテナは相変わらず軽視されている（図10）。

図10 ロシア鉄道の輸送品目構成



鉄道旅客も回復へ

ロシア鉄道のインフラを利用した旅客輸送は長距離部門と短距離の近郊部門に分けて運営されている。

2018年の長距離部門の輸送人数は、1億

1,000万人（+7.9%）、962億人^{キロ}（+5.7%）と増加した。長距離部門は航空機との厳しい競争の中で、2015年の最悪期から脱しつつある（図11）。

2018年の近郊部門の輸送人数は、10億4,500万人（+2.9%）、331億人^{キロ}（+3.7%）と3年連続増加を達成した（図12）。

2016年9月に開始したモスクワ中央環状線（MCC）も好調であった。2018年の利用者数は1億2,950万人（前年比+16.9%）となった。また、2018年11月7日に1日当たり利用者数の新記録（50万1,767人）が樹立された。

図11 長距離鉄道旅客量

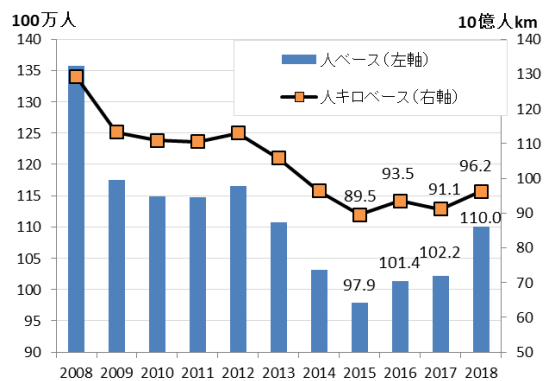
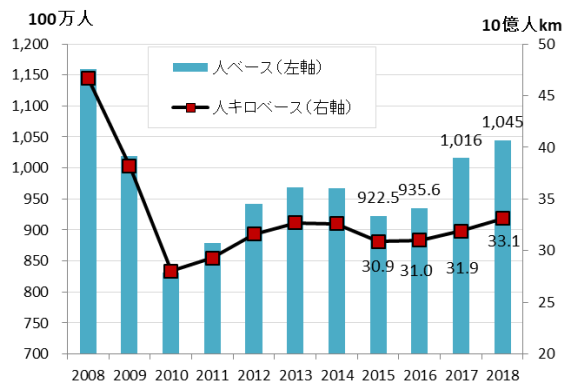


図12 近郊鉄道旅客量



（環日本海経済研究所名誉研究員 辻 久子）