

## ロシア極東港湾の貨物取扱動向（2014年）

環日本海経済研究所名誉研究員 辻久子

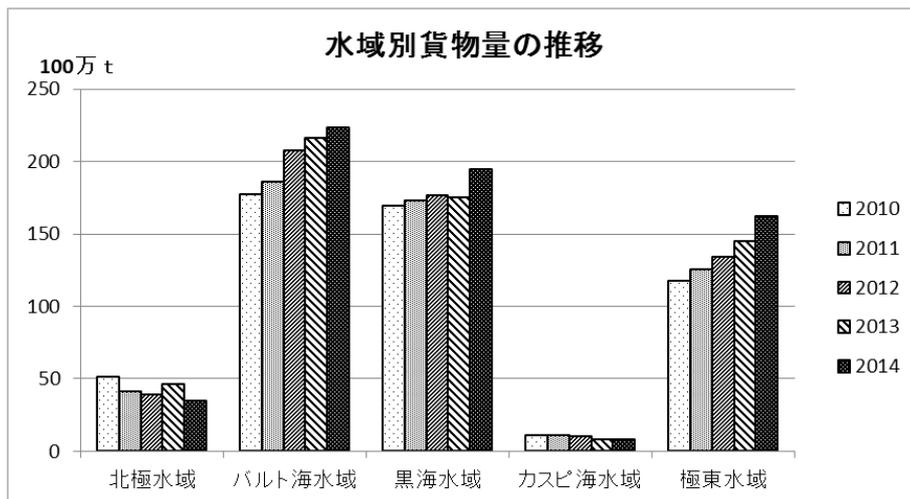
本稿では、ロシアの東の玄関である極東水域の最近の貨物取扱状況について、公式港湾統計『2014年のロシア、バルト諸国、ウクライナの海港を通じた貨物取扱状況』のデータを基に読み解く。各図表のデータは特に表示のない場合この公式港湾統計に基づく。

### 1 存在感を高める極東水域

2014年のロシアの海洋港湾取扱貨物は6億2357万t（前年比5.7%増：クリミアを含む）であった。ロシアの海洋港湾は東西南北5つの水域に分類されており、2014年の取扱割合は、北極水域5.6%、バルト海水域35.8%、黒海水域31.2%、カスピ海水域1.3%、極東水域26.1%であった。ロシアの西の玄関であるバルト海水域が最大で黒海水域と極東水域がそれに次ぐ役割を担っている。但し、対前年比では、極東水域（+12.3%）の増加率がバルト海水域（+3.5%）、黒海水域（+11.3%）を上回った。

さらに2010年～2014年の4年間の増加率を比較すると、全国が+18.5%、バルト海水域+26.1%、黒海水域+14.9%に対し、極東水域は+38.4%と最も勢いがある（図1）。品目別では、石炭（+91.4%）、原油（+34.2%）、コンテナ（+71.2%）などが増加に寄与した。要因としては、アジア地域の需要増を取り込んだ石炭、ESPOパイプラインの完成でコジミノ港（ヴォストーチヌィ港に含まれる）からの輸出が増加した原油、リーマン危機による落ち込みから回復したコンテナ等が挙げられる。一方で、鉄類（-28.3%）、木材（-27.6%）などは縮小した。その結果、極東水域の全国に占めるシェアも4年間に22.3%から26.1%へと上昇した。ロシア政府が打ち出している欧州よりもアジアを重視する東方指向と無関係ではなからう。

図1



### 2 極東港湾の取扱品目の特徴

極東水域の取扱品目は燃料資源が圧倒的シェアを占める。そしてロシアの資源輸出力は景気の影響をあまり受けない。2014年は石炭・コークス、原油、石油製品、LNGの合計が81.6%に達した。この割

合は全国（71.2%）よりも10pp高い。品目別では、原油、石油製品の取扱割合が全国よりも低い、石炭・コークスとLNGのシェアが際立って高い（図2、3）。石炭・コークスに関しては全国の57.7%を極東港湾が取扱っている。ロシアでは全国的に石炭・コークスの取扱量が年々増えており、2014年は前年比11.5%の増加であったが、極東においては23.3%の大幅増加となった。石炭の増加が港湾貨物全体を押し上げているのが実態である。

それに続く品目では、木材、コンテナ、鉄類、が全国の中で一定のシェアを有している。しかし、化学肥料、穀物は極東港湾には殆ど姿を見せない（図4）。

図2

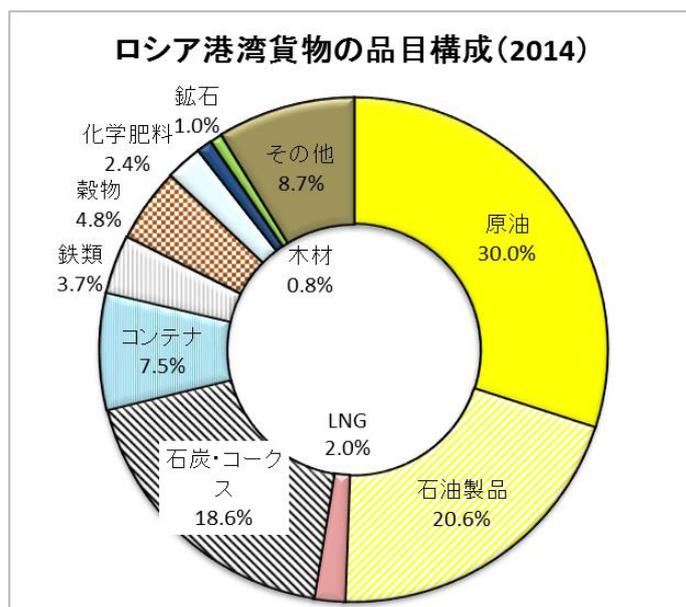


図3

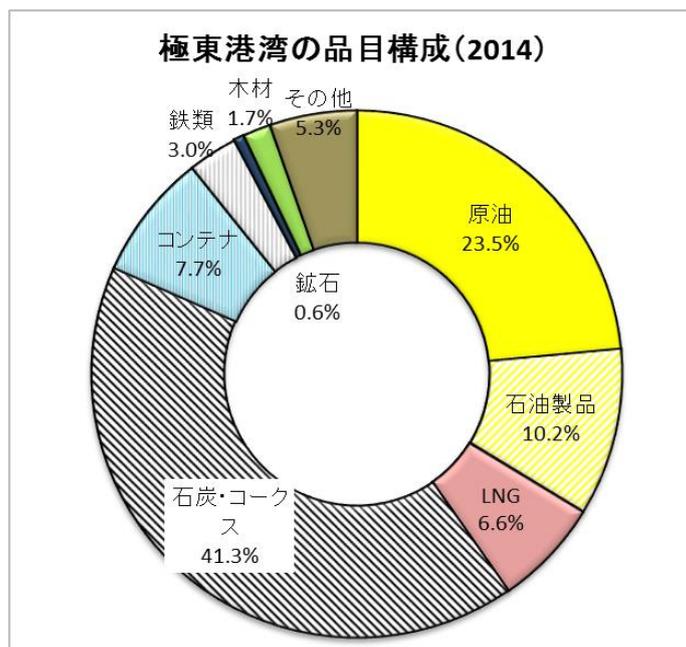
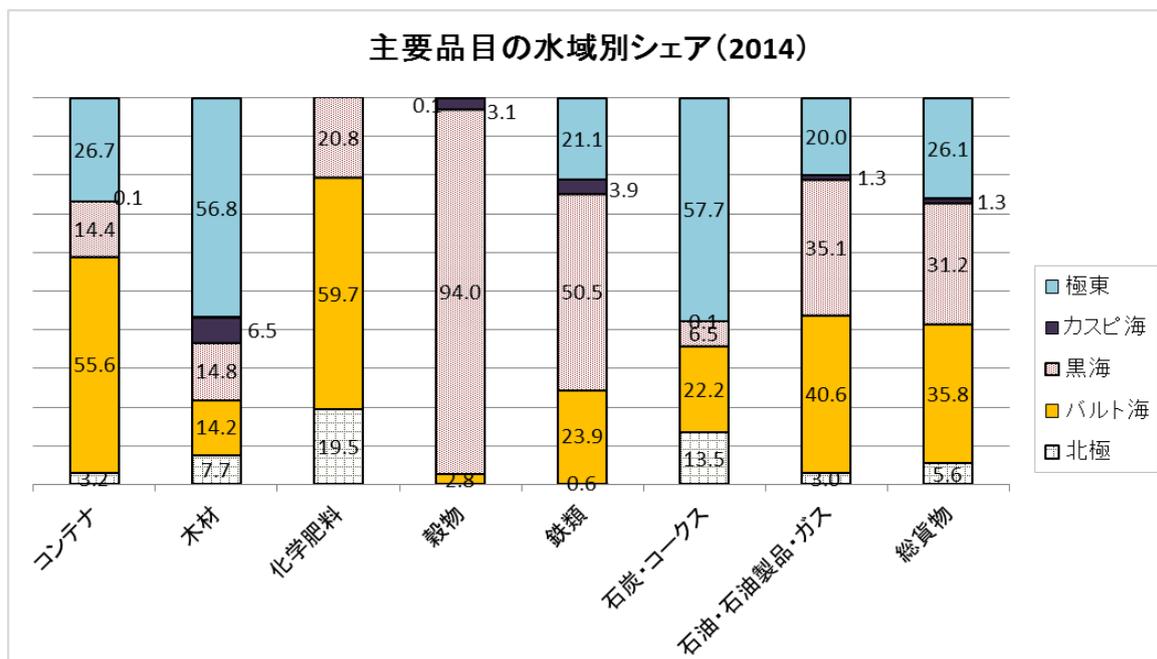


図4



### 3 極東主要港の動向

ロシア最大の港湾は黒海水域のノヴォロシースク港である。以下、バルト海水域のウスチルガ港、サンクトペテルブルグ港と続く。極東水域からは第4位にヴォストーチヌイ港、6位にワニノ港、9位にナホトカ港、11位にプリゴロドノエ港、12位ウラジオストク港と上位12港に5港が入っている(表1)。

各港の取扱貨物量の前年比を見ると、まだ建設途上というウスチルガ港の伸びが目立つ。トゥアプセ港の場合は過去数年間減少していたのが回復した結果と見ることができる。そのような中で極東水域の各港湾はプリゴロドノエ港を除き、対前年比で増加傾向にある。

表1 ロシア主要港湾の取扱実績(2014)

港湾名	水域	貨物量 (1000t)	前年比 (%)
① ノヴォロシースク港	黒海	121,592	108.0
② ウスチルガ港	バルト海	75,668	120.3
③ サンクトペテルブルグ港	バルト海	61,185	105.5
④ ヴォストーチヌイ港	極東	57,778	119.7
⑤ プリモルスク港	バルト海	53,656	84.1
⑥ ワニノ港	極東	26,249	110.4
⑦ トゥアプセ港	黒海	22,123	124.7
⑧ ムルマンスク港	北極	20,866	69.6
⑨ ナホトカ港	極東	20,738	113.0
⑩ ヴィソツク港	バルト海	17,428	107.9
⑪ プリゴロドノエ港	極東	16,068	98.9
⑫ ウラジオストク港	極東	15,337	105.9

極東水域の主要5港の取扱品目構成は個性的である。ヴォストーチヌイ港は全国1位の石炭取扱港、

全国4位のコンテナターミナルに加え、全国4位の原油積出施設のあるコジミノ港も含まれている。ワニノ港は全国2位の石炭取扱港であるが、サハリンと結ぶフェリー貨物が特徴で、木材でも全国3位である。ナホトカ港は全国5位の石炭、全国3位の鉄類の他に石油製品も扱っている。サハリン州に位置するプリゴロドノエ港は原油とLNGの輸出に特化しており、LNG輸出では全国の99%を扱う。ウラジオストク港は商業港、漁業港、石油港など多くのターミナルにより構成されており、コンテナでは全国2位である。同港はまた、極東のハブ港として極東水域内の地方港と結んでいるため内航比率が38.8%と高い(図5、表2、表3)。

図5

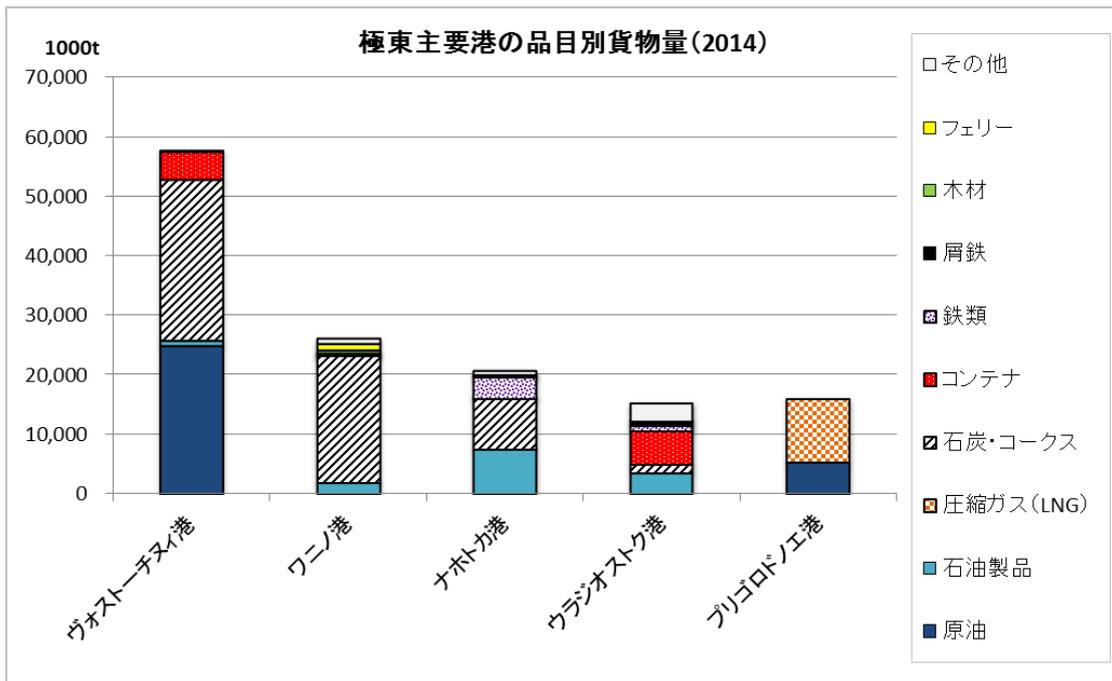


表2 極東港湾の品目別取扱実績(2014)

	総貨物	原油	石油製品	圧縮ガス(LNG)	石炭・コークス	コンテナ	鉄類	屑鉄	木材	フェリー	その他
ヴォストーチヌイ港	57,777.6	24,902.4	877.3		27,026.4	4,710.4					261.1
ワニノ港	26,248.9		1,949.6		21,375.6	1.3	298.7	7.9	584.9	1,036.8	994.1
ナホトカ港	20,738.0		7,574.4		8,446.3	28.4	3,681.7	83.1	260.4		663.7
プリゴロドノエ港	16,068.0	5,353.7		10,714.0							
ウラジオストク港	15,336.6		3,636.8		1,428.6	5,621.8	878.7	620.5	104.5		3,045.7
デカストリ港	8,192.2	7,950.1							242.1		
ポシェット港	6,662.6		1,452.1		5,124.8		3.5	52.7	22.1		7.4
シャフチョルスク港	2,831.1				2,831.1						
ホルムスク港	1,639.1		85.3		137.3	128.3		15.6		1,041.2	231.4
コルサコフ港	1,482.2		201.2			762.8	6.5	63.8	3.0		444.9
ペテロパブロフカカムチャッキー港	1,438.4		289.8		165.4	668.7		22.3			292.2
オリガ港	1,317.5						1.8		1,078.0		237.7
マガダン港	1,288.8		338.8		276.5	506.3		28.2			139.0
その他港湾	1,490.3		215.0		316.3	56.1	56.4	8.1	438.6	2.5	
極東合計	162,511.3	38,206.3	16,620.3	10,714.0	67,128.3	12,484.1	4,927.3	902.2	2,733.6	2,080.5	6,714.7
前年比(%)	112.3	113.2	98.6	98.9	123.3	105.6	107.8	100.8	103.7	96.5	

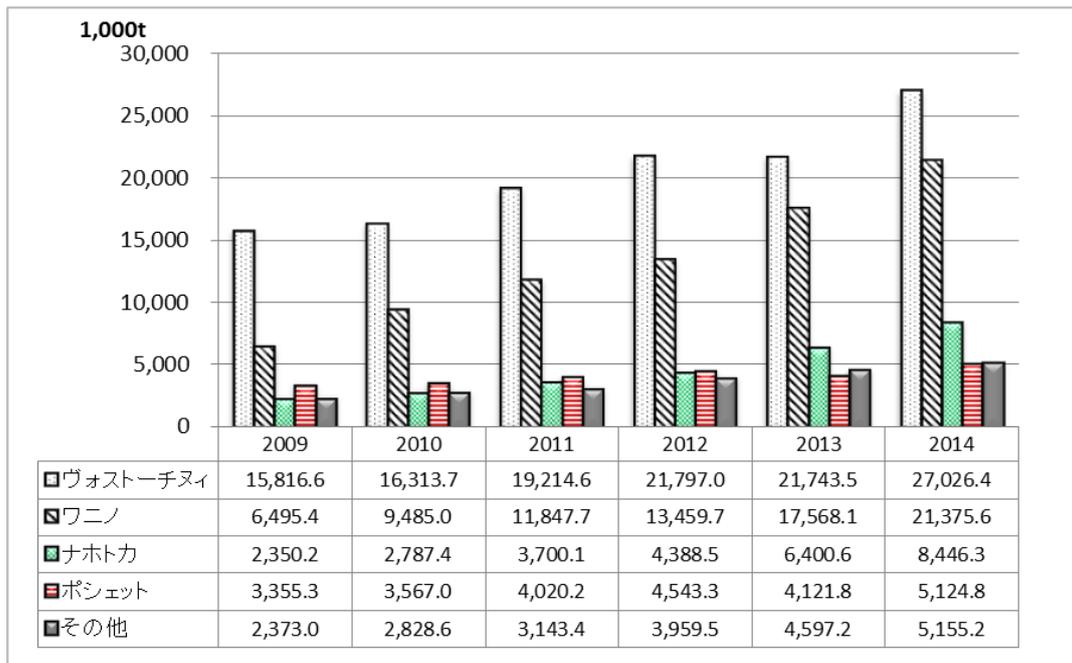
表3 極東港湾の取扱貨物の構造(2014)

	総貨物	輸出	輸入	トランジット	内航	内航比率 (%)
ヴォストーチヌイ港	57,777.6	54,460.8	1,936.9	488.9	891.0	1.5
ワニノ港	26,248.9	23,444.3	878.0		1,926.6	7.3
ナホトカ港	20,738.0	16,838.3	245.9	0.2	3,653.6	17.6
プリゴロドノエ港	16,068.0	16,068.0				0
ウラジオストク港	15,336.6	4,990.2	4,314.7	78.2	5,953.5	38.8
デカストリ港	8,192.2	8,192.2				0
ポシェット港	6,662.6	5,443.3	6.9		1,212.3	18.2
シャフチョルスク港	2,831.1	2,777.2			53.9	1.9
ホルムスク港	1,639.1	138.4	167.4		1,333.3	81.3
コルサコフ港	1,482.2	145.8	250.5		1,085.9	73.3
ペテロパブロスフク・カムチャッキー港	1,438.4	23.2	125.3		1,289.9	89.7
オリガ港	1,317.5	903.6	9.7		404.2	30.7
マガダン港	1,288.8	45.3	32.5		1,211.1	94
その他港湾	1,490.3	787.1	24.8	11.0	667.4	
極東合計	162,511.3	134,257.7	7,992.6	578.3	19,682.7	12.1
前年比	112.3	113.8	95.1	122.3	109.9	

#### 4 石炭ブームは続くか

主要石炭港の取扱量のトレンドを図6に示した。極東港湾は年々増加するアジア諸国向け石炭で溢れている。伝統的ロシア炭の輸出市場は欧州向けが圧倒的であったが、近年日本を始めとするアジア地域の旺盛な需要を見込んで極東港湾で石炭ブームが続いてきた。この傾向は今後も続くのだろうか。ブームは続くとみて既存設備の拡大や新規ターミナル建設を計画する強気派と慎重派があるように見受けられる。

図6 主要石炭ターミナルの取扱量の推移



既存設備の拡張計画で最も進んでいるのはヴォストーチヌイ港の最大ターミナルであるヴォストーチヌイ・ポルト社の拡張事業である。同社は2012年に第3期拡張工事に着手した。2014年の取扱実績は2,180万t（前年比+22.9%）であったが、計画によると2017年に2,450万t、2019年に2,900万t、拡張工事が終了する2020年には3,300万tに伸ばす青写真が描かれている。その他、ワニノ港やポシェット港も拡張計画を持っている。

石炭ターミナル新設案としては、Summaグループがヴォストーチヌイ近辺に計画しているセーベルヌイ港、中国や韓国企業がフォーキノ近くに計画しているベラ港、SDSが計画しているスホドール湾、など数多くあるが、建設が始まったという話は聞かない。

さらに国内港湾だけではならず、北朝鮮の羅津港を利用して輸出するプランも始動している。

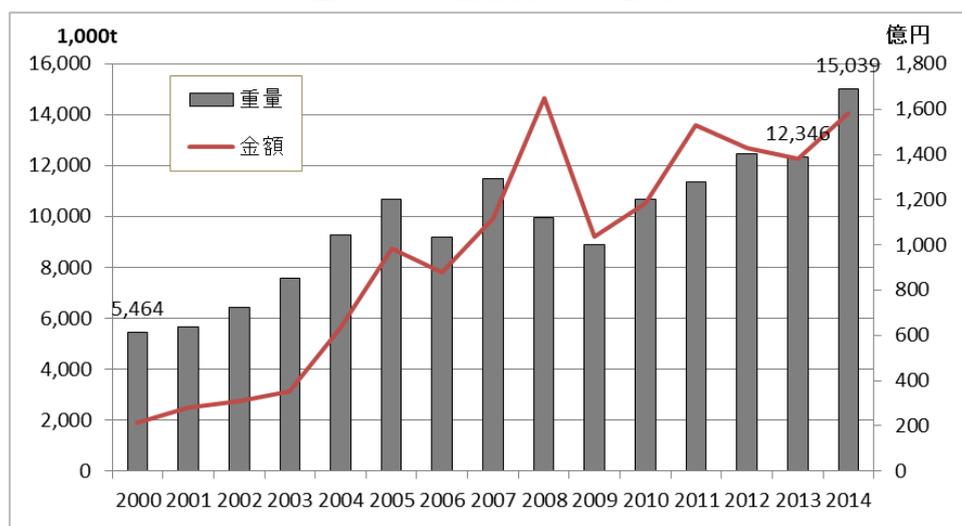
石炭ターミナルへの投資には乗り越えるべき壁があるのも事実だ。

第1に市場動向と採算面が不透明である。現在は国際石炭価格が落ち込んでおり、今後の為替動向によっては採算性が問題となる。ロシア鉄道は石炭輸送向けに設定された安い料金の不満を持っているとされ、料金値上げの可能性がある。アジア地域の需要動向については中国が期待していたほど伸びないと言われている。日本の原発再稼働は石炭業界にとっては逆風だ。日本のロシア炭輸入は2014年に1,500万tに達したが、今後も増え続けるかどうかは不明である（図7）。

第2に産地から積出港までの鉄道輸送能力が限界に近づいており、ロシア鉄道から割り当てを得るのは容易でないと言われる。石炭受け入れ施設に投資したが肝腎の石炭がやってこないため使えないというナホトカ商業港の例もある。

第3に環境問題への要求が厳しくなっている。住民の反対運動が起こっているスホドールの例もある。環境対策への追加的投資が必要となれば採算に影響しかねない。

図7 ロシア産石炭の輸入動向



出所：財務省貿易統計

## 5 コンテナ貨物の動向

2014年のロシア全港湾のコンテナ取扱量は528万2,134TEUで前年比1.3%の減少であった。港湾別

シェアはロシア最大のコンテナ港であるサンクトペテルブルグ港が 45.0%、次いでウラジオストク港 (16.5%)、ノヴォロシースク港 (13.7%)、ヴォストーチヌイ港 (9.0%) となっている (図 8)。

コンテナの港湾シェアを水域別にみると興味深いトレンドが分かる。バルト海の凋落と極東の台頭が見られるのだ (図 9)。2010 年と 2014 年を比べると、サンクトペテルブルグ港+ウスチルガ港のシェアは 53.8%⇒45.2%へと 8.6pp 減少したのに対し、極東水域のウラジオストク港+ヴォストーチヌイ港のシェアは 19.2%⇒25.5%へと 6.3pp 増加したのである。極東水域の相対的地位上昇はコンテナの個数にも現れているのだ。

図 8

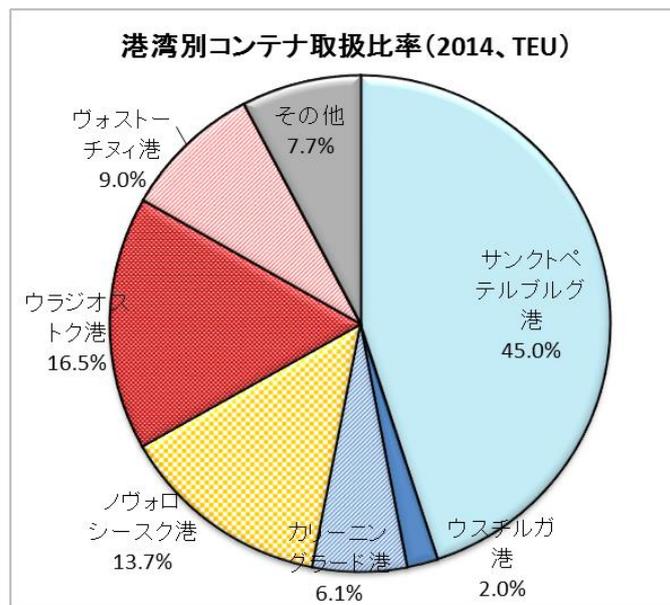
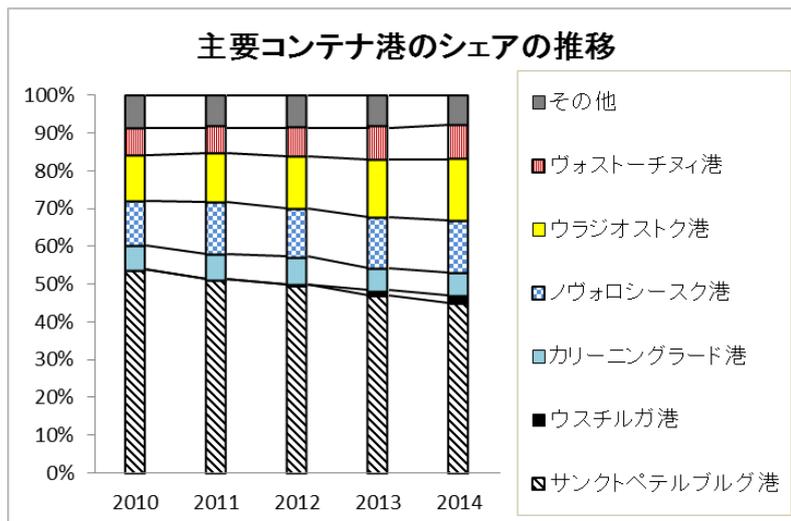


図 9



極東水域には 2 つの国際コンテナ港と 3 つの国内コンテナ港がある。国際コンテナ港は全国 2 位のウラジオストク港と 4 位のヴォストーチヌイ港である。両港は極東地域及び TSR 輸送の東のゲートウェー

として輸出入及び中央アジア向けトランジット貨物も扱っている。2大国際港に比べるとペトロパブロフスク・カムチャッキー港、マガダン港、サハリン諸港は規模が小さい上に内航が殆どであり、2大国際コンテナ港で積替えられて外国と結ばれる構造になっている（図 11）。

コンテナ取扱量はリーマン危機で壊滅的打撃を受けたが、その後は回復した。しかし、回復のテンポは鈍化し、2014 年は微増にとどまった（図 10）。ロシア経済失速の影響を受けた格好だ。2015 年前半のデータによると、コンテナ荷量はさらに後退すると予測されている。資源価格下落や長引くウクライナ問題でロシア経済の低迷が続くようだと極東港湾のコンテナターミナルに不況感が強まるであろう。

図 10 2大コンテナ港の取扱量

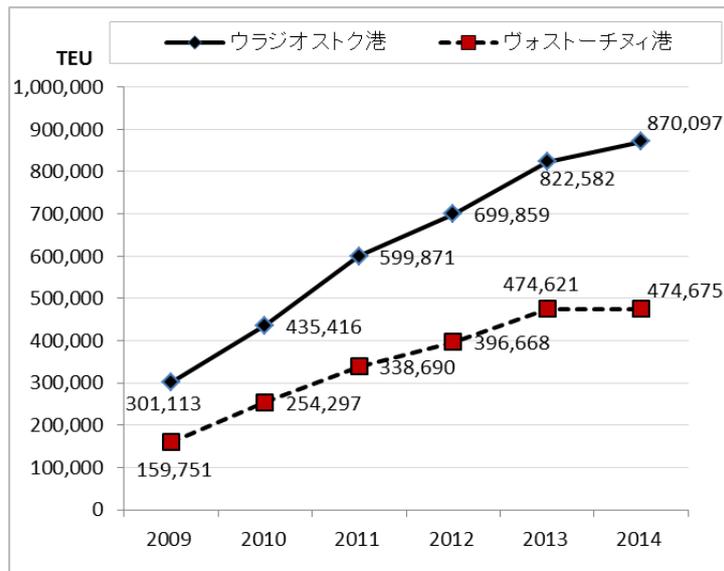
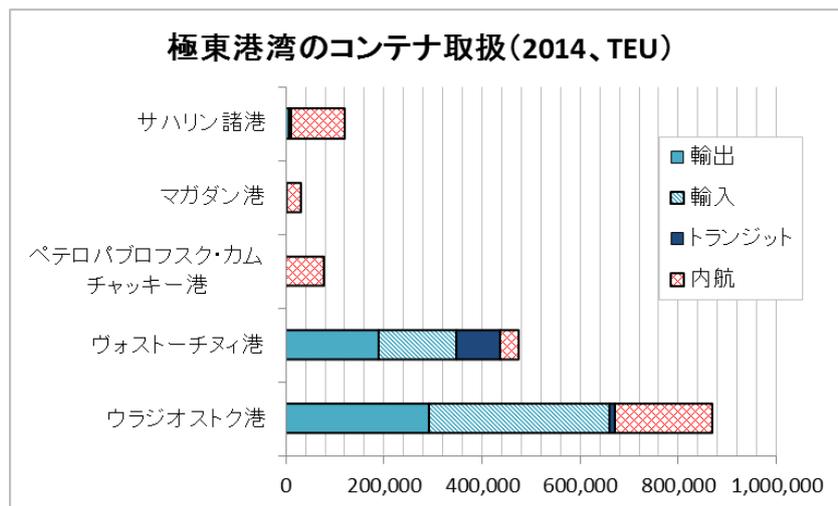


図 11



2015年5月14日