

ロシアサイドから見た一帯一路

公益財団法人環日本海経済研究所 (ERINA)
元理事長

吉田 進

ロシアはシベリア鉄道の有効的利用、上海協力機構、ユーラシア連盟などの強化の視点から一帯一路を効果的に利用している。歴史をさかのぼるとシルクロードがその発端である。



ユーラシア全図と都市

一帯一路の2017年における成果

中欧間の鉄道輸送

(中欧班列): 中国から欧州への列車数は7,000列車、運輸路線57、中国国内の列車運行都市数は35、目的国は12ヶ国、34都市。



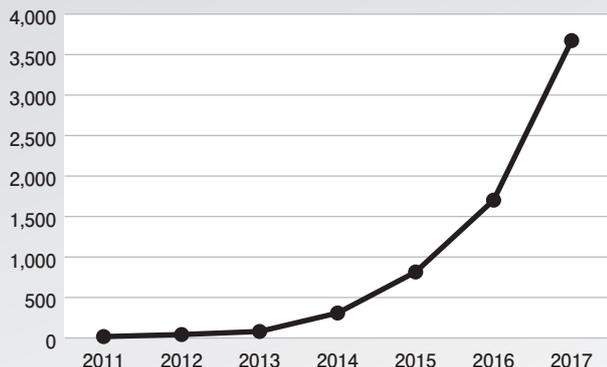
ドイツ国内を走る中欧班列

航空路線: 2017年5月現在43ヶ国、そのうち新開発路線は18。
海運: 369港とあり。EU・ASEANと双務海運協定(河運協定)を結んでいる(2017年5月現在)。国家交通運輸物流公共情報をベースに31の港湾と物流情報を常時交換している。『欧州の玄関口にあたるポーランド東部国境の田舎町マワシェビチェは、予告なしに押し寄せたコンテナの奔流に翻弄された。2013年のことだった。「中国語が書かれたコンテナが次から次へとやってきたのです」

ポーランド国鉄貨物のユーラシア代表ラデク・ピフェル(42)は振り返る。

シルクロードやシベリア鉄道などいくつかのルートで西方に向かう中欧班列は、旧ソ連圏から欧州連合(EU)に入るときに狭い軌道の貨車にコンテナを再び載せ替える。マワシェビチェにはその8割が集中する。「まるでゴールドラッシュでした。誰もが争って欧州にコンテナを送り始めたのです。我々は一帯一路なんて知らされていなかったし、中国とやり取りしたことすらない。準備不足でした」

同じようなことが、中欧班列の大半が向かうドイツ西部の内陸にあるデュイスブルグでも起こった。この斜陽の街に14年3



月中国国家主席・習近平の姿があった。重慶発の貨物列車の到着を笑顔で迎え、「アジアと欧州の2大市場を結びつけ、いにしへのシルクロードに新時代をもたらすものです」と連帯を呼び掛けた』(朝日新聞GLOBE February 2019 No.214)

一帯一路は、需給バランスの必要から生まれ、発展したものであり、人為的に作り上げたものではない。また中国最高首脳の一貫した重視の下で発展してきた。

アジアインフラ投資銀行(AIIB): 84ヶ国が参加(42ヶ国が沿線国家)20数項目の投資(37億米ドル)を批准した。

シルクロード基金: 17項目(70億米ドル)を批准。これらの項目への民間参画基金は800億米ドル。

一帯一路の資金融資には世界80ヶ国以上が参加するAIIB(アジアインフラ投資銀行)の資本金1,000億ドルと上海に設立されたBRICSの新開発銀行(NDB)の資本金500億ドルがある。それらが、既存の世界銀行、欧州開発銀行、アジア開発銀行などとの協調融資で協力しつつある。

2018年11月の上海での一帯一路国際輸入博覧会には世界170ヶ国から3,600社が参加した。期間中の成約高は6兆ドル(660兆円)を超えたという。日本から470社、米国からも130社が参加した。

ユーラシア連盟、モンゴル・ロシア・中国の首脳会議、上海協力機構との結合

(1) ユーラシア連盟

ナザルバーエフ・カザフスタン大統領の発想をプーチンが支持し、2010年1月にベロロシア、ロシアとカザフスタンの間で関税同盟が結ばれた。



参加国首脳 出典: www.kremlin.ru

さらに2014年にユーラシア経済連盟が結成され、2015年1月1日に発足した。現在の加盟国は、上記3カ国以外にアルメニアとキルギス。モルドバとベトナムはオブザーバ加盟。

(2) モンゴル・ロシア・中国の首脳会議

モ・ロ・中3国首脳は2014年に協力計画を発表し、2016

年6月、3国政府は「モ・ロ・中経済回廊建設規画綱要」に調印した。この2年間、モ・ロ・中シンクタンク協力連盟が創設され、モ・ロ・中が持ち回りでシンクタンク国際フォーラムを行うようになった。

モ・ロ・中シンクタンク国際フォーラムは中国外交部の提唱によるもので、モンゴル・ロシア・中国の14のシンクタンクが2015年に共同で創設した。2016年のフォーラムにはモ・ロ・中の専門家、政府、企業界の代表ら150名が参加した。フォーラムは「モ・ロ・中経済回廊：結節と開拓」をテーマに、「モ・ロ・中経済回廊建設規画綱要」の実施をめぐる、3国が展開する協力策を話し合った（内モンゴル日報2016年10月1日）。

2015年7月9日、ロシアのウファで開催された第15回上海協力機構（SCO）首脳会議の枠内で第2回モンゴル・ロシア・中国首脳会議が行われた。会議では「3ヶ国協力中期開発ロードマップ」等4つの合意文書に署名し、ロシアは、経済回廊建設や観光分野での協力拡大について提案した。

(3) 上海協力機構

上海協力機構（SCO）は、2001年6月15日に設立され、参加国は中国、ロシア、カザフスタン、キルギスタン、タジキスタン、ウズベキスタン、インド、パキスタン。



結成当時の参加国首脳
出典：www.kremlin.ru

2017年には、上海協力機構にインドとパキスタンの加入が認められ、機構の加盟国人口は30億人となった。

さらにASEAN事務局がオブザーバとして参加。ASEANには中国の華人・華僑が4,000万人在住しており、特にインドネシア、タイ、マレーシア、シンガポールでの経済活動は目覚ましい。ミャンマーから雲南省への石油・ガスパイプライン、カンボディア、ラオスなどへの中国の鉄道、道路など物流面へ進出している。

中国はさらに北極海航路を一带一路に組み入れ、遠大な戦略を目指している。

ロシアの構想

2017年5月14日に北京で開催された一带一路国際会議の開幕式でプーチン大統領は、上海協力機構とユーラシア経済同盟は、同構想の基礎となると発言した。

その基調演説で「ロシアはバイカル・アムール鉄道（ハム鉄道）やシベリア横断鉄道の輸送能力拡大、北極海航路の整備に取り組んでいる」と強調、ロシアの参加はユーラシア地域の経済発展に役立つとアピールした。

一带一路とのインフラ構築では、輸送回廊「沿海-1」、「沿海-2」と黒龍江省、吉林省との境界通路を建設する。そのためにも中国の建設会社の参加を求め、AIIB関連の資金を使う。

①中国が国際輸送回廊「沿海-1」「沿海-2」への融資を提案（2017年10月27日）

中国企業代表団が沿海地方を訪問し、ウソリツェフ同



主な国境都市と輸送回廊「沿海-1」「沿海-2」

地方第一副知事と「沿海-1」及び「沿海-2」の建設に関して協議した。

「沿海-1」（綏芬河～グロデコボ～ウラジオストク～ナホトカ～ポストチヌイ）と「沿海-2」（吉林省長春～琿春～マハリノ～クラスキ～ザルビノ）は中国東北部とロシアの港湾を結ぶ輸送路で、中国は従来から高い関心を示していた。

ウソリツェフ第一副知事は、「沿海地方では現在、連邦予算の補助金を受けてウラジオストク～ポストチヌイ港間の道路工事が行われているが、投資家の誘致が必要な区間もある」と述べた。

中国中鉄の代表団は、「沿海-1」と「沿海-2」に高い関心があり、すぐにでも沿海地方政府と覚書を締結し、建設に向けた作業を始める用意があると表明した。

国家開発銀行の代表者は、融資方式は、直接融資とロシアの銀行経由の融資の方法があると述べた。前者はロシアの銀行から融資保証を得るので時間がかかるが、後者はVTB、ズベルバンク、VEBといった国営系大手銀行への融資なので保証は不要だという。

ウソリツェフ氏は、各社の提案をタラセンコ知事に報告し、今後の進め方を検討すると述べた。

②ザルビノ港海洋港株式会社が中国の物流会社と提携（2017年8月18日）

8月18日、沿海地方ザルビノ港の荷役会社「トロイツァ湾海洋港」と中国吉林省の物流会社「長吉図」が、国際輸送回廊「沿海-2」の活用に関する合意書を締結した。

ザルビノ港では投資会社スーマ・グループによる港湾ターミナル建設事業「大ザルビノ港」が予定されていたが、トロイツァ湾海洋港（旧ザルビノ港、MPBT社）は1981年から活動しており、現在はザルビノ港で唯一の荷役会社である。2017年4月に物流大手フェスコが「沿海-2」経由でコンテナの試験輸送を行った際にも、同社が荷役を引き受けた。同社の年間処理能力は120万トン。

両社は、ザルビノ港の港湾インフラの建設や、「沿海-2」を利用する定期貨物輸送サービスの実現に向けて協力することを合意した。

2018年の活動総括によると一般貨物35万2,000トンを取り扱った。これは2017年の実績を76%上回る会社創業以来の記録だ。

貨物の大部分はアルミニウムだった。アルミは2017年比で83%以上伸びた（12万3,000トンから22万6,000トン）。MPBT

社広報室によれば、活カニの取扱量が2,500トンから4,700トンへと86%拡大した。水産品の取扱い量は約2万5,000トンだった。木材が107%増となった(1万8,000トンから3万7,000トン)。上記の取扱品目に、ワンウェイのフレキシブルコンテナ貨物4万3,000トン強も加えられた。

港のインフラ整備によって、756隻の貨物船の取り扱いと、約5,500台の貨車の荷卸しが可能になった。トロイツァ湾港は昨年、1億ルーブル余りを港湾施設の近代化に投入。この資金で新しい移動式クレーン(吊下げ荷重25トン)を購入し、2kmの引込線路(非一般)と岸壁の外壁を修繕し、門形クレーンの大修理を行い、貨物ヤードの屋根の設備更新を行った。さらに、港では新しい変電所が設置されて運転を開始し、貨物の電子登録システムが導入された(East Russia 2019年1月14日)。

③ 橋梁の建設

ユダヤ自治州と黒龍江省の間では、2018年6月にニジネーニンスコエ〜同江間の鉄道橋(2.2km)が開通し、ロシア側からは同州産の鉄鉱石、サハ共和国産の石炭、ハバロフスク地方産の木材、東シベリア産のLNG等が、中国側からは機械、繊維製品、靴等が輸送されている。

アムール州ブラゴベシチェンスク〜黒龍江省黒河間の自動車橋(1.3km)が建設中である。新華網ハルビン(2017年8月26日)によると、これまでに2.3億元(1元=約16円)の資金が投入された。全長が19.9km。投資総額が24.7億元で、2019年10月に開通予定。

[新しい提案]

レピンタリ・ユダヤ自治州知事が、同州オクチャプリスキー地区アムールゼト村と黒龍江省・鶴崗(ヘガン)市両地域を結ぶ新たな自動車橋の建設を提案した(2017年6月14日)。

レ知事は、経済交流を発展させるためには鉄道橋だけでなく自動車橋も必要だと呼びかけた。鶴崗市蘿北県では、6月にロシア製品を扱う免税取引センターがオープンしたばかりで、橋の建設に関しては、鶴崗市長とユダヤ自治州副知事が共同議長を務める作業部会が設置されることになった。

ロ中間の橋の建設については、上記の鉄道橋の他、プーチン大統領の訪中に同行したガルシカ極東発展相が沿海地方ポルタフカと黒龍江省東寧を結ぶ橋の建設を提案した。

④ ウラジオストク市ルースキー島における国際協力センターの創設(2018年4月11日)

中国海南島で開催されたアジア経済フォーラムで、極東発展基金、中国交通建設(CCCC)、中国シルクロード計画研究センターの3社が、ウラジオストク市ルースキー島における国際協力センターの創設に関する合意書に署名した。

ルースキー島では、展示会場、医療センター、スポーツ・保養施設、観光・娯楽施設等から成る多機能クラスタの創設が計画されている。522haの用地に計170万㎡の施設が建設され、海外資本を含む1,400億ルーブルが投資される見込みとなっている。

実現に向け、2017年秋には極東発展基金とシルクロード計画研究センターが中国航空国際建設投資有限公司、盛源集団、秦皇島中民投資、華新集団、碧桂園集団、環球医療金融与技術諮詢服務有限公司、融創中国、中国城通国際投資、中国国家文化産業公司等約10社を含むコンソーシアムを結成した。



ウラジオストク市とルースキー島をつなぐ大橋 photo: Баяков Алексей (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%22Russian_bridge%22_in_Vladivostok_city.jpg)



国際連邦大学 photo: Bogdanov-62 (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Far_Eastern_Federal_University_2.JPG)

極東発展基金によれば、CCCCは展示会場の建設等に直接投資家または下請業者として参加することを検討している。

なお、4月10日にはロシア科学アカデミーのセルゲエフ総裁がプーチン大統領と面会し、ルースキー島に試験的な放射線医療センター、太平洋の深海資源開発センター、シンクロトロン(注)の建設を計画していると述べ、プーチン氏の賛同を得た。

ロシアにとって有益な「一帯一路」の政策

「一帯一路」の政策は下記の課題を実践的に解決することを可能にしている。

- ①輸送・交通インフラを改善し、ロシアのトランジット輸送の潜在力を発揮する。そしてユーラシア大陸の往復輸送を保証する。
- ②ユーラシア大陸の投資プロジェクトに参画し、第3国への商品供給を実現する。
- ③成長する中国市場にロシアの商品を供給する。
- ④このような可能性を利用して、2国間(ロシア〜中国)や多角的トラック(ユーラシア経済連盟〜中国)の方向に輸送を発展させる。
- ⑤2015年5月8日のロシアと中国の首脳の間で発表された共同声明ではユーラシア経済連盟とシルクロード経済ベルトの連結に触れている。ロシアは、ユーラシア経済連盟とシルクロード経済ベルトの連合をユーラシアのパートナーを形成するロシアの総合戦略の一部とみなしている。

それは個々の国家間のみならず、ユーラシア大陸ですべてに形成されている多角的連合間のパートナーも含まれる。

中国の一帯一路のイニシアティブが提供する可能性を利用するため、ロシアは、3つの方向で事業を進行

- ①中国からヨーロッパ行き、あるいはヨーロッパから中国への貨物をトランジット輸送するためにロシアの鉄道〜既存の幹線鉄道、輸送回廊「沿海-1」、「沿海-2」、北極海航路との境界通路を有効的に使用する。

②ユーラシア大陸を商品通過に最も相応しい空間にするため、輸出入業者にとって有利な貿易手続き簡易化に関するユーラシア協定を創設する。

③「一帯一路」のイニシアティブに関与する第3市場で、「一帯一路」のインフラストラクチャーの発展に寄与する中国企業とコンソーシアムを組み、ロシアの技術と対処方法を活用する。陸上トランジット輸送も増大しており、2017年の1～5月に中国からロシア経由でヨーロッパへ輸送されたあらゆる種類のコンテナ（空コンは除く）は12万TEUに達した。

この分野における短期間の課題は、物理的なインフラの建設のみならず、2つの流れの相互関係におけるビジネス協同作業の改善、行政管理機構間の相互理解の深化が重要である。

2019～23年のシベリア鉄道及びバム鉄道の発展シナリオ

2017年10月19日、運輸省でロシア東部の鉄道事業に関する会議が開かれ、2019～23年のシベリア鉄道及びバム鉄道の発展シナリオが検討された。ロシア鉄道の評価では、シベリア・バム鉄道の年間貨物輸送量は、現在の9,400万トンから2023年には1億7,870万トンに増える可能性がある。これに対応するには、1,500kmの新線建設やバム鉄道の全面電化等を含む改修事業に4,932億ルーブルを投資する必要がある。

改修事業は既に始まっているが、完遂するための財源はまだ決まっていない。2017年には政府予算（国民福祉基金）から1,000億ルーブルが拠出され、2018年にはさらに500億ルーブルが拠出される予定となっている（コメルサント紙 2017年10月20日）。

これらの事業では中国マネーの誘致や資源輸出の拡大が想定されており、計画が修正される可能性もある。しかし実現に向けた条件は整いつつあり、具体的な事業主体や関係企業の動きに注目していく必要がある。

「一帯一路」建設の拡大、モ・ロ・中3国間の経済貿易活動の発展、口岸（陸上税関）物流業規模の拡大に伴い、口岸の輸入出貨量は年々増加傾向にある。エレンホト鉄道口岸は輸送、倉庫保管、加工、情報処理などが一体化した多目的総合物流システムに変貌しつつあり、草原シルクロードの要所になりつつある（内モンゴル日報2018年12月11日）。

中国鉄道フフホト局集团有限公司によれば、中中間エレンホト鉄道口岸貨物輸出入量は、前年同期比15.68%の伸びとなり、初めて1,200万トン突破了した。

同集团有限公司によると、エレンホト鉄道口岸を通過する中欧班列は、鄭州圃田～ドイツ・ハンブルク線、重慶～ポーランド・マワシェビチェ線、天津～ロシア・ホヴリノ（モスクワ）線、新築（西安）～ロシア・ホヴリノ線、成都城廂～ロシア線、団結村（重慶）～ロシア・モスクワ線を含み、主な輸出貨物は自動車、タイヤ、ファッション、不織布、クッキー、文化・スポーツ用品、スキャナ、ボイラー、コットンタオル、自動車

部品、ラップトップ部品、機械設備、日用品、小型家電などで、主な輸入貨物は板材、ロボット、食品、パソコン部品など。

2019年2月6日、同筋によれば、エレンホト鉄道口岸の中欧班列は春節を控え、出荷量が増加傾向にある。今年1月、エレンホトを経て出国した輸出班列は計37便で、1,517TEUを輸送し、前年同期比37.04%の伸びとなった。入国した輸入班列は計70便で、2,870TEUを輸送し、前年同期比32.08%の伸びとなった（内モンゴル日報2019年2月8日）。

中国の国家制度の変化

2020年の、生活に少し余裕のできる「小康社会」、2035年のアメリカを経済で追い越す時代を目指して中国は動き始めた。各国との経済・貿易関係を強化するため、「一帯一路」政策が重要な位置を占めている。この政策は第13次五カ年計画と党規約に組み込まれた。

この政策は沿海部の10大港湾、国境の陸路税関の有効利用、主要商品の供給源となる12の内陸都市、主要鉄道の17中核都市、中国欧州鉄道の23の直行便ルート、さらに計画中の20の直行便ルートを有機的に結合し、まず物流を構築し、その拠点のインフラを建設していく。また海路でも寄港地の埠頭や新区画を確保して拠点作りを進める。ロシアもシベリア幹線鉄道の有利な利用条件を提供して協力していく。

日本の方策

- (1) 中国の都市から中東、EUへの陸上輸送回廊を利用する。
- (2) 日本海港湾からロシアへの航路を多岐化し、海上ルートを確認する。
- (3) ザルビノ港の建設に参加し、同港を日本にとって使いやすい港にする。

日本では1996年にザルビノ港改修計画を完成し、輸出入銀行融資2.12億ドルを確保した歴史がある。スーマ・グループの新計画で期待された時期があったが、同グループが失敗した今日、日本にとって地政学・地政経済学的に有利なザルビノ港の建設を一帯一路の一環として位置付け、建設に参画すべきである。国内的には、それに呼応して、日本海軸構想を高く掲げ、日本海新幹線建設の具体的な対策を実現したい。



ザルビノ港遠景 出典：NEANET

profile

吉田 進

(よしだ すずむ)

昭和33年遼寧大学外国語学部ロシア語科卒業、昭和51年日商岩井株式会社モスクワ駐在員事務所長、平成3年同社専務取締役ロシア・中国・北東アジア総支配人、平成11年財団法人環日本海経済研究所所長、理事長、現在は、NPO法人「北東アジア輸送回廊ネットワーク」顧問、OOA研究会会員。