

ロシアNIS貿易会・ERINA共催 ウェブセミナー

コロナ禍のロシア極東経済と北極海航路

日 時：2021年1月14日（木）

主 催：一般社団法人ロシア NIS 貿易会、ERINA

〈報告1〉ロシア極東経済の現状とコロナ禍の影響

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所博士 パーヴェル・ミナキル

ロシア及び極東における感染の波

新型コロナウイルスのロシアでの流行に伴い、2020年3月末に国境が封鎖され、その後の感染拡大で4月初からロックダウンが始まったことで、ロシア全体及び各地の経済に甚大な影響が及んだ。

もっとも、ロシアでは地域によって感染状況に差がある。2020年11月現在、ロシアでは感染拡大の第3波が発生している。アジアや欧州諸国では、4月1日以前に感染率がすでに高く、その時期を第1波とするならば、ロシアにおける感染は、実質的には世界的感染の第2波から始まった。この第2波は、ロシアでは2020年4～5月に発生し、当時は破壊的な波と感じられた

が、今からみれば第2波は9月から始まった第3波と比べると緩やかだったと言える。

それに対し、極東連邦管区での感染は様相を異にした。ロシア極東では中国との国境が迅速に封鎖されたために感染の第1波を回避できたのみならず、ロシア欧州部を広く覆った第2波もほぼ回避できた。極東では、全体として状況がよくコントロールされていた。だが、2020年9月にロシア全土で始まった第3波は極東全域をついに巻き込んだ。

ただし、極東全体また極東の個々の地域においても、コロナ感染による死亡率という点では、ロシア平均に比べてそれほど深刻ではない。他方、医療システムと

経済への負担という意味では、アクティブケース（累計感染者数－治癒数－死者数）が重要な指標となるわけだが、このケースに関しては、極東ではロシア平均を大幅に上回る地域もあり、憂慮すべき事態となっている。このことは経済情勢にも影響を与えずにはいられない。

感染が本格的に拡大した際、ロシア政府は、大きな被害を受けた産業や業種をリストアップした（航空輸送、文化・エンターテインメント、旅行業、ホテル業等）。だが、このリストには、同様に大きな被害を被った非食品関係の小売業がなぜか含まれず、理解に苦しむところである。このリストが経済損失を補填するために投入すべき

資金の規模を物語っている。経済の損失はかなり大規模なものと言ってよい。

油価とルーブルの下落

だが、パンデミックとともに、ロシア経済に甚大な影響を与えた次の2つの要因にも注目しなければならない。

第1に、2020年4月初頭にロシアでコロナ禍が始まった折、世界の石油市場が大幅に変動した。2020年1月1日から4月1日までの短期間に油価は3分の1以下に下落した。これはさきわめて劇的な出来事だった。一連の経済活動における制限導入に前後して油価下落が発生したのだ。つまり、経済リソース、とくに財政資金の大量投入が求められる時期にである。周知の通り、ロシアでは連邦予算の収入の約40%が油価により形成されており、油価の下落はロシアの経済・財政へ即座に影響を及ぼす。

第2の要因は、ロシアにとって正反対の方向に作用した。それは外国為替市場の大変動である。油価の下落とほぼ同時に、ルーブルの為替レートが急落した。ほぼ一瞬でルーブルが約30%下落し、事実上、ルーブルの切り下げが生じた。だが、このルーブル下落は財政にとっては緩衝材の役割を果たした。つまり、連邦予算の収入とコロナ対策に活用すべき収入の減少を、ルーブルの下落が、ある程度、埋め合わせるようになったのである。

その後、ルーブル為替レートは2020年夏には上昇に転じ、同年11月までには4月上中旬のレベルに戻った。これは、事実上、ロシアが自国通貨の為替レートの操作を通じて、予備資金、つまり効果的な収入源を確保したことを意味する。また同じ時期に油価も上昇に転じ、底値の2倍以上に回復した。こうした要因が重なり、予算収入に有利に働き、現在の財政結果をもたらした。

コロナ対策費の財源

ロシア政府の発表によると、新型コロナウイルス感染対策としては、GDPの約4.8%に相当する5兆3000億ルーブルが財政から支出された。そして、その60%に当たる約3兆2000億ルーブルが公債の発行によるものだった。つまり、ロシアでは、パンデミッ

ク関連の追加支出を補うために、①ルーブルの切り下げ、②公債の発行という2つの財源が使用されたことになる。

公債は主として内国債で、これにより完全ではないにしても、かなりの支出を補填することができた。さらに国民福祉基金は、ドル・ユーロ建てになっており、ルーブル為替レートの再評価によって同基金の残高を増やすことができた。

また2020年に国民福祉基金は、ロシア中央銀行が保有していたズベルバンク株式を2兆ルーブルで購入するという興味深いオペレーションを行った。だが、それでも国民福祉基金の総資産は増加するという結果になった。

しかし、これは当然の対価を伴う。第1に、今後の経済復興に利用できる資本蓄積用の流動資金が実質的に減少することだ。第2に、コロナ対策として経済に投入された約5兆ルーブルの価値が相対的に低かったということだ。主要な支援措置は、直接的な財政支援ではなく、行政措置、税制優遇、優遇的な貸付条件等として供与された。これらに必要とした財政支出は一部のみで、そのかなりの部分が補助金という形をとった。社会的支援も同様で、ファイナンスの形が取られたが、その額はかなり控えめだった。

極東経済へのパンデミックの影響

パンデミックの経済的影響は、ロックダウンによる内需や外需の減少、国境封鎖に伴う労働力不足の発生による生産の低下という形で現れた。

ロシア極東では農業、石油ガス化学、建設、水産業、林業においては影響が比較的弱かったが、輸送・物流、観光、鉱業、製造業、医療（とくに民間医療）等では強い影響を受けた。医療の損害が大きかったのは、パンデミックや生産の停止により、住民の収入が低下し、患者が離れてしまったからである。

極東の経済全体は、パンデミック被害の観点から、大きく3つのセクターに分けることができる。第1に、需要減退の結果として損失を被ったセクターで、極東経済全体のほぼ3分の2（65.6%）を占める。第2に、ロックダウンにより直接的な損失を被った部門で、全体の13%に相当する。第3

に、コロナ禍で利益をあげた部門で、全体の約5分の1（21.4%）に当たる。ここには、製薬、電力、石油精製、一部の医療や教育等が含まれる。

経済損失に関しては、総じて次のように評価できる。鉱工業に関しては、2020年1～8月には前年同期に比べ1600億ルーブル分が失われた。これは極東の鉱工業生産の7.5%に相当する。2020年1～8月の鉱工業製品出荷指数は、採掘業では前年同期比6.4%減、製造業では9.2%減であった。これは大きな損失と言える。

他方、電力消費は興味深い動きを示した。2020年にはロックダウンにもかかわらず、極東の電力消費量が増加したのだ。たとえ生産がストップしても、一定の電力は消費する必要があり、供給を止めることができない。また自宅待機などで一般家計の電力消費が急激に増加したことも影響した。

2019年における極東連邦管区のGRP（地域総生産）成長率は3%だった。コロナ前の段階では、極東においては2020年も3%程度の成長率が見込まれていた。だが、2020年4～6月のロックダウン及び内需・外需の減少による影響を考慮すると、2020年の極東のGRPは5%前後のマイナス成長になる見通しだ。極東全体でGRPの損失は3000億ルーブルに達するだろう。

さらにその損失は、地域税、すなわち地域予算の減収に直結し、その額は500億ルーブル（極東連邦管区の各連邦構成主体の歳入全体の7～9%に相当）に及ぶだろう。パンデミック前の2020年1月には、極東連邦管区の地域財政は、全体として約650億ルーブルの黒字を見込んでいた。だが、2020年11月初時点で、極東の地域財政の黒字は150億～200億ルーブルの水準にまで低下している。その際、この黒字はサハリン州の特殊性を考慮しなければならない。同州は石油ガス開発プロジェクトからの収入により、かなり潤沢な財政状況にあるからだ。サハリン州を除けば、2020年1～11月に極東連邦管区における残り10の連邦構成主体の財政は、事実上、240億～290億ルーブルの赤字となる。

これは、大きな財政損失であり、それを

補填する唯一の方法は連邦予算からの財政移転しかない。ロシア政府は、極東を含む地域予算に一定の支援を続けている。ただし、その効果については現段階で評価することは難しい。

国境封鎖による労働力不足の影響

国境封鎖と労働力移動の制限が極東に与える影響は、必ずしも一様ではない。極東連邦管区における外国人労働者への労働許可の割当数は2020年初時点で4万1400人だった。外国人労働者を需要する分野は、建設、農業、鉱業、運輸、貿易、サービス等であった。また中国人及びその他ビザ取得を要する労働者（ビザなしで入国できる CIS 諸国からの労働者を除く外国人労働者）は、極東では外国人労働者全体の20%を占めたが、国境封鎖によって中国及び CIS 諸国を含めて外国からの労働者は、事実上、極東から締め出されてしまった。

ただし、これによって極東全体が危機に陥ったわけではない。危機的状況となったのは、例えば、ユダヤ自治州だ。同州では中国ビジネスが約80%の農地耕作をカバーしており、農業従事者の大部分が中国人労働者であるからだ。これはユダヤ自治州には深刻な影響を及ぼしたが、同州の経済規模は小さく、極東全体で見ればそれほど深刻な問題とはなっていない。同じことは、農業だけでなく、経済全般にあてはまる。その理由は、ここ数年、中国人労働者には様々な制限が課されるようになり、それを忌避するためにパンデミック以前に、中国は極東への労働者派遣を抑制するようになっていたからだ。

同様に中国人労働者の不在は、アムール州でも深刻な影響を与えると予想されたが、実際にはそれほど影響はなかった。というのは、アムール州における中国人就労者は、農作業ではなく、主として農産物の買い付けに従事していたからだ（その意味で国境封鎖は多少の影響を及ぼしたと言えないこともない）。沿海地方もアムール州と同様の状況であった。

建設部門における大型プロジェクト（例えば、アムール州のガス化学プラント、ヴォストロチヌイ宇宙基地、極東各地の空港・道路の改修、橋の建設）でも、外国人労働力の不足による被害はほとんどなかった。上記の場合、外国からの就労者は、主として有資格の高度専門家であり、コロナ禍でも特別な就労許可が与えられたからだ。他方、中国の建設会社は、ロシア極東の主要都市で一定の活動をしていたが、コロナ禍により自国から労働者を呼び寄せることができなくなり、一時的に撤退を余儀なくされた。だが、その影響もそれほど大きくなかった。中国企業は、ロシア極東の建設市場で幅広く事業を展開していたわけではなく、むしろ上述のように様々な制約がでてきたために事業を縮小する傾向にあったからだ。

水産分野でも様々な問題が生じているが、これは外国人労働者の不足というよりは、国内からを含め労働者全般の移動が制限されていることに原因がある。例えば、移動後の2週間の自己隔離がネックとなり、水産加工場や漁業においてその分の追加費用（労働者の補充や補償等）がかかってしまうからだ。

ロシア極東の経済回復の見通し

ロシア極東における2020年の貿易高は、前年に比べ12億ドルの増加を見込んでいたが、結果的には4億ドルの減少となりそうだ。これは極東にとって大きな負の要因で、上述の貿易低下は鉱工業生産の15～18%に相当する損失を及ぼす。

極東の経済回復の見通しに関し、年平均3%という2017～2019年の成長率に回復するには、外国との貿易や投資に関わる制限をすべて撤廃する必要がある。とくに重要なのは投資活動を復活させることだ。ただし、これを2021年上半期のうちに達成することは難しいだろう。

2020年9月に採択された「2024年および2035年までの極東社会経済発展国家プログラム」では、年6%の経済成長を見込んでいるが、それを実現するには毎年の投資を少なくとも現水準の2倍、すなわち3兆～3兆5000ルーブルに増やさなければならない。2020年のロシア経済が被った損失と国民福祉基金が経済復興への資金投入を拒んでいることを考慮すれば、上述の成長率をこの先2～3年に達成することは難しい。

ただし、国民福祉基金からの支出が実現すれば可能かもしれない。だが、それは公的債務の増大という問題を誘発する。もちろん、楽観的なシナリオもありえないわけではないが、基本的には、2022年より前に極東連邦管区の経済が完全に回復し、計画通りの軌道に乗ると考えることは、現状ではあまりに楽観的と言わざるを得ない。

〈報告2〉北極海航路の展望と極東経済への効果

ロシア科学アカデミー極東支部経済研究所研究員 エレーナ・ザオストロフスキフ

高まる北極海航路への注目

北極海には、大西洋と太平洋を結ぶ2つの航路がある。ひとつはカナダの北極圏を通る「北西航路」、もうひとつはロシア北岸を通じる「北極海航路」である。北極海航路に対しては、北極圏の周辺諸国や北極評議会（Arctic Council）のオブザーバー諸国、またビジネスでは海運会社など、様々なプレイヤーが関心を示して

いる。

研究者による北極海航路への関心は、主に北極海における海水面積の急激な減少と関連している。最近の35年間で北極海の海水面積は30%減少したが、今後の30年間でさらに50%減少すると予測されている。現在、気候学では、北極海航路の通行について、膨大な量の研究が行われている。厚い海氷は、依然として通行の障

害になるものの、北極海航路では2050年には非アイスクラスの船舶でも通行が可能になるという専門家の見方もある。

他方、北西航路では、カナダとグリーンランドの沖合に厚い海氷が残るために、今後も船の通行制限は続くと思われる。北西航路ではエコツーリズムや漁業での船舶航行が多少活発になったとしても、貨物用船舶の通行は今後も制限されるだ

ろう。それに対し、北極海航路では、内航と国際トランジットの双方を進展させる可能性が開かれている。それ故、北極海航路は、北西航路と比べ優位性が大いにあると言える。

また北極海航路は、(スエズ運河経由の)南廻り航路に比べても相応の競争力を有する。南廻り航路との比較での優位性は、時間とコストにある。載貨重量トン数7万tの船舶がキルケネス(ノルウェー)から横浜まで航海する場合、南廻り航路と北極海航路では、それぞれどの位のコスト(燃料費、備船料、その他)がかかるのかについての専門家による試算がある。その試算では北極海航路の方が1航海当たりで約50万ドル安くなると結論している。つまり、かなりのコストを節約できるということだ。北極海航路には南廻りに比べ、将来性がある商業的にも魅力的だという、こうした意見がある一方、貨物の飛躍的な増大は今のところ望めないと主張する専門家もあり、現時点で北極海航路の将来性に関する評価は定まっていない。

南廻り航路との関連において、今後影響を及ぼすと思われる2つの事例がある。そのひとつは、長年にわたってアデン湾を航行する船舶を略奪してきたソマリアの海賊が2019年に撲滅されたことだ。それまで南廻り航路の安全性はソマリア海賊の存在によって脅かされ、船舶の警備費用を嵩ませる原因となってきた。2つ目は、2015年に記録的な短期間でスエズ運河第2水路(新スエズ運河)が完工し、船舶の運河通過速度が大幅に短縮したことである。またこの開通によりエジプトは通過料収入をそれまでの37億ドルから2019年には57億ドルに増加させた。スエズ運河の通過料はエジプトの国家予算における主な財源のひとつである。エジプトは、北極海航路の発展を脅威と捉え、新スエズ運河の建設などにより今後予想される厳しい競争に備えているようだ。

ロシアでは、北極海航路の開発が進むにつれて、北極圏開発に注目が集まるようになった。ロシア政府の北極圏開発に関わる主要なプログラム文書には、今後、北極圏の鉱物資源開発といった潜在的経済成長拠点の発展に向けてインフラ整備が行われることが示されている。そし

て、そうした経済成長拠点としては、港湾と連携した8つの「中核発展区」と、北極海航路の東西の出入口を形成し、トランジット輸送の要を成す2つのハブ港(ムルマンスク港とペトロパヴロフスク・カムチャツキー港)が想定されている(図1)。

急増する北極海航路での輸送量

北極海航路は、カラ海、ラプテフ海、東シベリア海、チュクチ海を横断するルートである。同航路は、内航ではロシア北西部と極東、外航では西欧と東アジアを結ぶ重要な輸送ルートとなる。

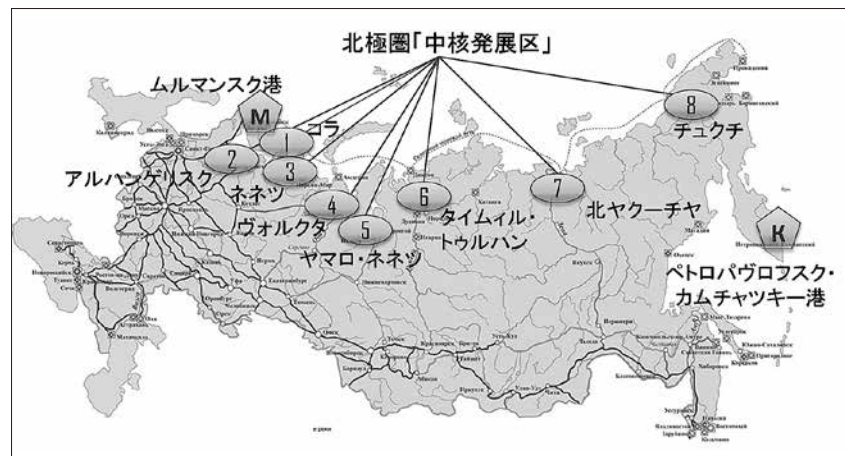
ロシアの市場経済移行に伴い、北極海航路のインフラは長期間にわたり深刻な構造危機に陥っていた。1990年代には極北住民向けの消費財の輸送を賄うのでやっとの状態だった。経済の低迷により北極圏の輸送システムに対する補助金がカットされたことで、ロシア極北への貨物輸送

量は大幅に減少した。またソ連経済の崩壊により、北極圏の経済活動のいくつかが減速、または完全に中断してしまった。その結果、1990年代には北極圏からの人口流出とともに、北極海航路における貨物輸送が急減した。

ソ連時代を含めて過去の全期間で最も輸送量が少なかったのは1998年の150万tである。他方、近年、北極海航路の貨物輸送量は大幅に増加しており、1990年代の危機的な状況は克服されようとしている。北極圏での資源開発の進展とともに、2016年には輸送量はソ連時代のピークを上回る740万tを記録、その後も急増し、2019年には3150万tに達した(図2)。

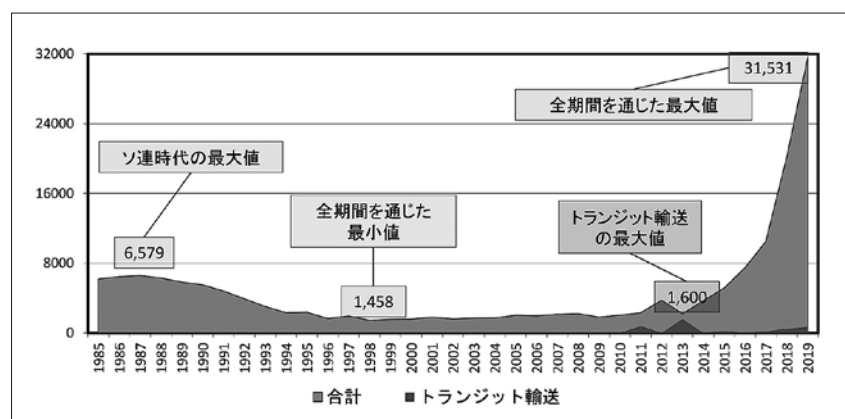
貨物量急増の背景には、北極圏におけるノヴァテク、ガスプロム、ガスプロムネフチ等による石油、石炭、鉄鉱石、液化天然ガスの生産拡大があげられる。2019年には、ヤマル LNG プロジェクトで1800

図1 ロシア北極圏のハブ港と中核発展区



(出所)セミナー資料

図2 北極海航路を通じた貨物輸送量(単位1,000t)



(出所)セミナー資料

万tの液化天然ガスが生産された。同年、ガスプロムはハラサヴェイ鉱床の大規模な開発に着手した。やはり2019年にガスプロムネフチはノヴォポルト鉱床から海上輸送で750万tの石油を出荷している。

一方、国際トランジット輸送には、これとは別の傾向がみられる。北極海航路を用いたトランジット輸送は、2010年に船舶の耐氷防護水準への要求が緩和された結果として始まり、2013年にピークの160万tに達した。この間、様々な外国の港湾間をつなぐ71回の航海が行われた。だが、2014年以降、トランジット輸送は急減し、2019年にはわずか60万tにとどまった。原因としては、①西側諸国による対口制裁、②新スエズ運河完成による「回避貨物」の南廻り航路への回帰等があげられる。

また北極海航路のトランジット輸送における経済的な意味での問題点は、往路か復路のどちらかが空荷となる「空船回航」がほとんどとなる点だ。したがって、北極海航路の国際トランジット輸送に向けた利用は、現時点では微々たるものにすぎない。北極海航路の貨物量増加のほとんどは、ロシア発の貨物（主として資源）によるもので、トランジット貨物が占める割合は小さい。

極東の北極海圏の現状と特徴

北極海航路での貨物輸送を増加させる上での大きな問題は、ロシア領北極海沿岸の港湾が悲惨な状態にあり、インフラが未整備であるという点だ。

北極圏諸国の港湾開発戦略は、当該国が北極圏に有する港の数によって異なっている。たとえば、アイスランドでは、例外なくすべての港が北極圏にあるため港湾開発計画は、国家の社会経済発展戦略と密接に関連したものとなっている。「ワールド・ポート・インデックス」によると、北極圏には全部で82の港湾があり、うち85%が小規模港、15%が中規模港で、大規模港はロシアのムルマンスク港しかない。

2014年5月2日付ロシア大統領令「ロシア連邦の北極圏の陸上領域について」によると、ロシア領の北極圏には、8つの連邦構成主体が含まれる。ロシア北極圏の陸域の面積は310万km²（ロシア全体の18%）、人口は190万人（ロシア全体の

1.4%）、そしてGDPの10%を産出している。北極圏はロシアにおける資源の一大供給地であるが、圏内の経済の発展水準はかなり不均一な状況にある。経済活動は、主としてコラ半島、コミ共和国、ヤマル半島、タイムイル自治管区といった北極圏西部に集中している。

他方、北極圏東部、すなわちサハ共和国とチュクチ自治管区の北部には大きな都市も生産拠点も存在しない。最大の町であるアナディリ（チュクチ自治管区）でも人口は1万5600人にすぎない。もっとも北極圏東部のラプテフ海、東シベリア海、チュクチ海の大陸棚は、炭水素資源が大量に埋蔵されているとみられ、石油・天然ガスの開発面では有望視されている。北極圏東部の陸域は、極東連邦管区の33%の面積を占めており、164の集落に15万9500人が居住している。金、ダイヤモンド、タングステン、希土類、石炭等の鉱物資源が豊富で、鉱業を軸とする発展が見込まれている。

極東における北極圏開発の特徴は、①経済の部門構造が定まっていない、②輸送施設が資源輸送と消費財の受け入れに特化している点だ。極東の北極圏開発は、広大な領域、経済開発と人口のばらつきに関連して、海上輸送の効率に大きく依存している。

極東の北極圏における港湾開発

現在、極東連邦管区では6つの港湾が北極圏の沿岸インフラを支えている。北極圏東部の港湾は以下の4段階を経て整備されてきた。第1段階（1940～1970年）では、チクシ港、ペリゴフスキー港、プロヴィジェニヤ港が、主として軍事戦略上の目的から開港した。

第2段階（1971～1990年）では、港湾の開発戦略は、①隣接する地域との統合、②北極圏の資源開発、③北極海航路の創設という目的に基づいていた。北極海航路は、国家防衛の機能と北方少数民族民族の発展に不可欠な条件を保障するものであった。北極海航路の貨物輸送量が、ソ連時代のピークの650万t（1987年）に達したのは、まさにこの段階であった。この時期には、ベヴェク港、エグヴェキト港、アナディリ港において係留施設等の整

備が進んだ。

第3段階（1991～2012年）では、ソ連崩壊後の深刻な体制転換危機、人口の流出、生産の低迷、そして極北への中央集権型運輸システムの消滅によって北極圏東部における港湾の取扱貨物量が急減した。

現在の第4段階（2013年～現在）は、北極圏開発の急速な活発化に関連している。ロシアの新たな北極圏開発戦略において、港湾は他地域との安定した連携を構築することで当該地域や北極海航路の発展に寄与する主要な要素とされる。また第4段階では、今日の様々な状況を考慮しつつ、①西ヨーロッパと東アジアを結ぶ大陸間輸送のためのインフラ整備、②北極海航路の安全航行に向けた情報通信インフラの整備、③緊急事態の際の避難や気候変動に伴う北極海の汚染予防のための基地としての港湾整備も進められている。

近年の北極圏東部における港湾の動向としては、第1に港湾能力の増強によって当該地域のインフラや産業振興に貢献していることだ。例えば、チクシ港（サハ共和国）の整備とともに、同港を中継基地とした建設機械や設備の輸送がスムーズとなり、ジャタイ造船所の改修工事と近代化が進んだ。また海上浮揚式原子力発電所（アカデミック・ロモノソフ号）の沿岸施設建設に関わる資材輸送ではベヴェク港が中継基地の役割を果たした。

第2に、港湾が活性化することによって人口動向に変化がもたらされた。例えば、アナディリ港の取扱貨物量に増加に伴って、アナディリ市の人口が増加に転じた。つまり、北極海航路の利用向上につれて北極圏東部の港湾が息を吹き返そうとしているのだ。

だが、現行の施策だけでは十分とは言えない。近い将来、2つの主要な課題を解決する必要がある。ひとつは、隣接地域の経済と連携を強化する形で北極圏東部の港湾を開発する必要がある。それにより企業活動と雇用が大幅に改善する。2つ目は物流システムの改善である。

北極圏開発の展望と貨物の創出

北極海航路の取扱貨物量は、2019年

表 2035年におけるロシア北極圏発の貨物量(予測)

		(単位:100万t)
	貨物種類	貨物量
北極圏西部		122.0
コラ	石油	4.0
ヤマロ・ネネツ	LNG	79.5
タイムイル・トゥルハン	石油	18.5
北極圏東部		33.5
北ヤクーチヤ	鉱石	0.8
チュクチ	石炭	10.2
ベトロパヴロフスク・カムチャツキー	LNG	22.5
合 計		155.5

(出所)セミナー資料

の3150万tから2024年には8000万t、さらに2035年には1億5500万tに増加すると予測されている。北極圏の主要貨物は、ヤマル半島とギダン半島のLNG、ノヴォポルトとノリスクの石油・石炭・各種金属、サハ共和国やチュクチ自治管区における石油ガスや鉱物資源となる。その際、中心となる地域は、コラ、ヤマロ・ネネツ、タイムルトゥルハンスク、サハ共和国北部、チュクチの5つの中核発展区である。

これらプロジェクトの実現により輸出貨物だけではなく、内航貨物も増加しうる。資源開発には各種の資機材、ライフラインの維持に必要な設備、食料の供給が不可欠だからだ。北極圏西部では13の資源プロジェクトが進行中で、これらプロジェクトによって2035年には1億5500万t相当の貨物が創出される見込みだ(表)。

ただし、これらの資源プロジェクトは、まだ十分に調査が行われていないため、いくつかの案件では計画通りに進まなかったり、建設が延期にされたりするケースもありうる。例えば、ジクソン港のチャイカ石炭ターミナルの建設プロジェクトでは2900万tの石炭貨物を見込んでいるが、供給元の炭

鉱にはそれを満たすだけの埋蔵量が現時点で確認されていないのだ。

他方、サベツ港(ヤマロ・ネネツ自治管区)やテリベルカ港(ムルマンスク州)では、近い将来、取扱貨物量が6000万tに増加するだろう。ムルマンスク港では、石炭ターミナルの建設によって2240万tの貨物量が確実に追加される。またムルマンスク港は、同港を中心とする港湾型経済特区が創設されることによって、さらなる発展を見込むことができる。

北極圏東部の港湾のプロジェクトは金属と石炭の輸出に重点を置いており、貨物量は約1100万tと見込まれる。しかし、北極圏西部港湾に比べると、貨物の増加は大きくない。ただし、地理的にはロシア連邦の北極圏に属していないものの、北極海航路の東のハブ港として重要なカギを握るベトロパヴロフスク・カムチャツキー港の発展(港湾の改修、LNG貯蔵・積替基地や石油製品貯蔵施設、一般貨物ターミナル、コンテナターミナル等の建設)を含めれば、極東の北極圏港湾の取扱貨物量は今後3350万tの水準まで拡大しうる。これらのプロジェクトにより極東の北極圏

港湾での取扱貨物量が増加し、さらなる雇用が創出され、港湾とその周辺の双方で追加的な経済効果が得られると考えられる。

北極海航路利用による極東経済への効果

こうした前提条件に基づき、北極圏東部の港湾に関わる以下の試算が行われた。チュクシ港を中心とする北ヤクーチヤ中核発展区では、2030年までに港湾収入が3.7倍に増加すると予測され、それに伴い利潤税の税収が3.1倍、雇用が7倍に増大する。ただし、自由港の制度下で実施されるプロジェクトによる経済的効果は610万ルーブル、雇用創出数も80人程度にとどまる。

チュクチ中核発展区では、2035年までに取扱貨物量は1170万t近くになる(その85.5%は輸出貨物)。利潤税の税収は2019年比で8.9倍に増加し、約6億3580万ルーブルになる。プロジェクト実施による経済効果は、2035年には4億1200万ルーブルになるが、雇用創出数は140人ととどまる。

ハブ港となるベトロパヴロフスク・カムチャツキー港では、2035年の取扱貨物量が2470万tと予測され、うち輸出貨物の割合は91.7%となる。これに伴い利潤税収入は2.2倍、雇用創出数は2.5倍になると見込まれると同時に、優遇プロジェクト実施による経済効果は2億6470万ルーブルと算出されている。

こうした試算から言えることは、北極圏の資源プロジェクトは、ロシア極東の経済発展自体には大きな影響を与えるには至らないという結論だ。つまり、取扱貨物量が現在の230万tから将来的に3790万t、つまり16.4倍に増えたとしても、同じレベルの経済効果は期待できないということである。

総括コメント

ERINA 調査研究部長・主任研究員 新井洋史

ミナキル報告へのコメント

ミナキル氏の報告は、COVID-19のロシア経済、なかでもロシア極東経済への影響を論じた内容だった。結論をまとめれば、「極東経済の発展展望を楽観視することはできない」というものだった。ミナ

キル氏は、経済動向の分析を行う際に常に慎重な見方をしており、今回の結論もそうした観点からと思われる。とくに現在のCOVID-19の感染拡大状況を考慮すれば、誰もが慎重にならざるを得ない。この点は私も同様である。

しかし、ミナキル氏は将来をまったく悲観しているわけではない。同氏が期待をかけている点のひとつが「国民福祉基金」という国営基金だ。この基金に関しては、その機能や意義が日本で必ずしも十分に理解されているわけではないので補足して

おきたい。

国民福祉基金は少なくとも3つの機能をもっている。まず、公式には、国民福祉基金は年金制度を支え、保障するものであると説明されている。基金の財源には、いわゆる「超過石油・ガス税収」が充てられる。超過というのは、原油価格や天然ガス価格が一定の価格を越えた時に、その超えた分に相当する税金の額を意味する。ちなみに、2020年の原油の設定価格は1バレル当たり42.4ドルだった。2020年の平均原油価格は41.8ドルだったので、2020年は新規積立ができる水準にはなかった。

2つ目の機能は、マクロ経済を安定させる機能だ(後述)。

3つ目は、インフラ建設等の長期投資プロジェクトの財源としての機能である。ミナキル氏が期待しているのは、この機能を十分果たしてほしいということだと理解する。実際、これまでも国民福祉基金の資金が、ロシア極東のシベリア鉄道やバム鉄道の整備プロジェクト等へ投入された実績はある。

これらの3つの機能のうち、強調したいのは2つ目の機能である。つまり、この基金を活用することによって、ロシア政府は将来の財政赤字に備えて、外貨貯金をしていると言える。この制度が良くできている理由は、外貨が比較的安い時に積み立てておき、使う時には外貨が高くなっているのが為替差益をメリットとして得ることができる点だ。2020年には財政赤字補填の一部財源として国民福祉基金が利用された。つまり、かつてルーブルが高かった時に積み立てた外貨を今回のルーブル安の中で活用したことになる。

同時に、国民福祉基金は急激な為替変動を抑えるという機能も有しているとされる。この機能はとくに、油価が上昇し、それにつられてルーブル高が進む場面で有効だが、現実には近年油価が高騰した場面は限られており、その機能が十分生かされているかどうかは、きちんと検証できていない。

国民福祉基金から少し視野を広げてみたい。上述の赤字補填の仕組みからわかるように、ロシアの財政政策は安定志向の保守的な政策を基本としている。コロナ対策による国家債務の増加幅を対GDP比でみると、ロシアはG20諸国の中で最低水準である。しかも、それ以前から政府債務は最低水準だった。ミナキル氏の講演では、2020年に国債を当初予算額と比べて3兆ルーブル、対GDP比で約3%増発したとの説明があった。その結果、ロシア政府は2020年に国債により4.5兆ルーブルを調達している。ところが、新年度予算では国債による赤字補填は2.6兆ルーブルに減額されることになっている。他方、ロシアは、日本から見ればうらやましいほどの安定した財政基盤を維持してきている。それを考えれば、国債増発によって、より積極的な経済対策を実施する余地は十分あると考える。別の言い方をすれば、ロシア経済はまだ余力がある、さほど脆弱ではないと言える。

講演の中でもうひとつ興味深かった点は、極東地域と中国との関係である。日本では、ロシアと中国との関係強化が続いているとの見方が一般的だ。ところが、今日のお話の中では、必ずしもそうとは言えない事例がいくつか紹介されていた。例えば、中国人の農業労働者はコロナパンデミック以前から最小限に抑えられていたとの説明があった。また、建設市場においても、中国企業は、以前から事業をたたみ始めていたとのことだった。こうした現場での動きについては、ERINAとしても、関心を持っており、調査・研究を続けていきたい。

ザオストロフスキフ報告へのコメント

ザオストロフスキフ氏からは、北極海航路について、具体的には①北極海航路の開発の特徴、②北極圏の港湾開発、③今後の展望について説明があった。その際、ミナキル氏と同様、極東地域に重点をおく形で、極東の港湾の状況を詳細に説明された。各港において地域経済の発展と密接にかかわる形で港湾開発が行

われている状況が理解できた。

全体を通して、印象に残ったことを指摘すると、北極海航路の発展展望は、少なくとも当分の間は、資源開発プロジェクトと切り離して考えることはできないということだ。近年、北極海航路の取扱貨物量が増加し、2019年には3150万tに達したが、その増加はヤマル LNG プロジェクトを始めとする大規模な資源開発プロジェクトによってもたらされたという。また、2030年には、石油・天然ガスを含む鉱物資源の貨物量が1億5500万tに達する見込みだということだった。

こうした傾向については、私も含め、多くの日本の方々も理解していた。ただし、具体的な数字を示していただいたことで、より明瞭に理解できたと思う。

残る疑問は、資源以外の貨物の見通しをどう考えればよいかという点だ。とくにコンテナ貨物の見通しをどう考えるかについては重要な問題である。コンテナ貨物の輸送を考えると、通過輸送(トランジット輸送)を考えるとということでもある。現実に日本でも北極海航路を利用したコンテナ輸送の可能性を探る動きがある。例えば、北海道の苫小牧港では、2019年夏にフィンランドから日本までのコンテナ試験輸送を実施している。

この関連では、2019年頃からロスアトムが「北極海トランジット回廊」というプロジェクトの実現に向けた検討を行っているとのことだ。ネット上の情報によると、同プロジェクトでは将来的に年間450万TEUのコンテナ貨物輸送の需要を見込んでいる。個人的には、同計画・構想がどの程度現実的なのかに興味がある。

今回の報告でも言及されたように、北極海航路の通過輸送は2013年をピークに減少している。資源貨物と異なり、コンテナ貨物の通過輸送は、不特定多数の潜在的な顧客企業を対象にしたマーケティングが必要である。また往復の貨物の量が均衡するかどうかで採算性が大きく左右される。したがって、資源輸送よりも実現のハードルが高いと言える。

<質疑応答>

【ミナキル氏との質疑応答】

Q. 2012年に極東発展省を設置した頃に比べ、近年はプーチン大統領の極東への関心が低下しているように感じるが、同大統領の極東重視の姿勢に変化はあるか？

A. 極東開発に対するプーチン氏の姿勢は、2011～2012年にモスクワや一部の外国の専門家の提言におそらく基づいている。その提言を要約すれば、極東に税的優遇制度を適用する特区をいくつか設置すれば、ほぼ自動的に極東へ投資が流入し、同地域に輸出志向型の新しい産業を創出することができるということだ。そして、実際、そうした特区（先進社会経済発展区とウラジオストク自由港）が設置された。個人的には、2つの点で彼らの提言は間違っていると考えている。第1に、投資が自動的に流入することなど基本的にありえないということだ（実際、結果がそれを示している）。ロシア内外の研究所の最新分析結果によれば、かつてと同じプロセスが繰り返されている。つまり、投資のほとんどはロシア国内からによるもので、投資額もそれほど伸びてはいない、また投資先は従来通り資源開発に偏重している。すなわち、ロシア極東では経済的な飛躍はまったく生じていない。

第2の誤りは、投資の拡大が自動的かつ迅速に地域経済の発展、とくに経済成長に結びつくという考え方だ。これまでの研究では、投資の拡大と地域経済の自動的かつ迅速な発展との因果関係は証明されていない。この2つの誤謬により、2012年からすでに9年近く過ぎても、ロシア極東は経済的飛躍を達成できずにいる。

したがって、大統領としては、それほど時間がかかることならば、専門の組織に任せようとするのが自然である。すでに極東開発担当にはトルトネフ副首相が任命されており、専門組織としては極東・北極圏発展省が存在する。彼らに任せようということから、以前に比べると極東開発へのプーチン氏の熱心さは、目立たなく

なったと言えるかもしれない。

ただし、極東を発展させるという理念が弱くなったとは思わない。この立場は変わっていないし、これからも継続する。極東経済の発展という原点となる課題が取り下げられたわけではないからだ。焦点がやや曖昧になり、規模が縮小した感はあるが、極東開発が今後も継続していくことは間違いない。

Q. 2020年9月に「2024年および2035年までの極東社会経済発展国家プログラム」が、ロシア政府によって承認された。新プログラムの特徴や課題は何か？

A. 新プログラムの策定には何の意味もない。行政的あるいは政治的には多少の意味があるのかもしれないが、経済的な意義はほとんどない。新たに採択されたプログラムには、既存の「2030年までの極東社会発展国家発展プログラム」に何も付け加えられていない。また具体的な課題の列挙がなく、財源についても記載がない。したがって、このプログラムについて中身のある分析をすることは、少なくとも現時点では不可能である。

Q. 国民福祉基金を何に使うことが望ましいと考えるか？

A. 国民福祉基金の使い道は2つある。うちひとつは新井さんの指摘のとおり、通貨と予算の安定化の機能、ひいてはマクロ経済全体を安定化させる機能だ。

2つ目の機能は、その名前のとおり福祉を目的とするものである。同基金は長期投資や経済成長の促進を目的とする基金ではない。国民福祉のための基金なのだ。だが、実際には、新井さんの指摘のように、多くの場合、インフラ向けの長期投資の資金源として使われている。

最も合理的な基金の使い道は、少なくとも極東については、福祉を増進するような投資だろう。つまり、ヘルスケア、生活インフラ、交通インフラ、教育、テクノロジーの振興（とくに輸出を促進するテクノロジー）等への資金投入だ。しかし、今のところ、こうした用途には同基金はほぼ使われて

いない。今後の動向に注目していきたい。

Q. 中国はCOVID-19の影響が少なく、すでに克服したと言われている。中国経済と関係の深いロシア極東では良い影響が経済面に現れているのではないか？

A. 2020年下半期にかけて、最初はゆっくりと、年末に向けては加速した中国経済の回復、そして中国における需要の回復は、ロシア極東の輸出に好影響を与え、さらに需要全般の増大という形でも現れたことは事実だ。ただし直接的に目に見える影響とは言えない。というのは、中口国境は閉ざされたままだからだ。とはいえ、極東の主要輸出品目に対する需要増を通じて間接的な影響は確実にあり、それが2020年上半期におけるロシア極東の輸出の大幅な減少をかなり埋め合わせた。したがって、中国におけるパンデミック克服は、ロシア極東にとってプラスに働いている。

Q. ロシアではコロナ対応による財政赤字が極めて小さい。理由として①経済の落ち込みがそれほど大きくない、②財政資源が限られている、③当局が財政節度を重視している点が考えられる。加えて、ミナキル氏は、④ルーブル為替レートの下落がコロナ対策効果をもった点を指摘した。これらの中で最も重要な理由は何だと考えるか？

A. 最も重要な理由は、財政資源が限られていることだ。財政資源が限られる中で、財政当局の最優先課題は、国家予算のうち「死守すべき主要項目」、すなわち国防、国家安全保障、ナショナル・プロジェクトを維持する予算を確保することだった。その他、財政赤字に関してはロシア政府内では従来から保守的な考え方が強いという点も大きい。1998年のデフォルト騒動の後遺症と重商主義的思考（国力を財政リソースの蓄積量と同一視する考え方）が財政当局の政策を決定づける基本だからだ。つまるところは、追加支出の財源として真っ先に考えられているの

は、ビジネス及び国民からのリソースであり、国の歳入（今年度及び次年度以降の）ではないということだ。

Q. ロシアでは国債発行による資金調達は特段の支障なく実現可能なのか？ またロシアや世界経済の不安定化によって国債発行に支障が生じる可能性はあるか？

A. 財政赤字補填のための主要財源は、短期的には国債発行となる。2020年第2四半期以降、ロシア財務省は内外の金融市場において国債を発行している。今のところ国債による資金調達は比較的順調に進んでいる。国内市場では、パンデミックによって行き場を失った金融機関の大量の流動資金が国債購入に向かっている。また外国市場では、ロシアの国債の高金利、潤沢な金・外貨準備高、国債価格の相対的安定性などが評価され、ロシア国債は投資家の関心を惹きつけている。また主要先進国では、低い政策金利と高水準のマネタイゼーションという緩和的な金融政策が維持されているため、財政が良好と評価される国の国債には比較的安定した需要があるのだ。

Q. ロシアは日本に比べ債務が少なく財政基盤がしっかりしているとの説明があったが、これはデフォルトの経験により借入コストが高いのでロシアは日本ほど借入ができないからではないのか？ 油価の低迷、国際金融市場からの資金調達の制限に加えて、COVID-19対策への支出増加という状況下でロシアは本当に財政状況が安定していると言えるのか？

A. 短期的（1.5～2年）には、ロシアの財政基盤は安定していると思なしてよいだろう。対外債務が比較的少ない一方で、金・外貨準備高は大きく、経常収支も安定的に黒字が続いているからだ。ロシアがデフォルトを経験したのは22年も前のことで、その後ロシアの対外債務は大幅に減少した。最近では国内債務も中央銀行の金融緩和策を受けて一貫して減り続けている。石油国際価格に関しては、2020年

第1四半期の落ち込みのあとは1バレル40～50ドルの範囲で安定して推移している。この価格は非常に快適というわけではないが、財政の安定的予算執行という観点からは許容可能なレベルと言える。

Q. 経済の早期回復のためにロシア政府はどのような措置を講じる必要があるか？

A. パンデミックの影響克服に向けたロシア政府の方法論は、最小限の財政支出で国民の雇用と最終需要を維持しながら、経済のシステム上重要なセクター、大企業、経済及び政治的に重要なプロジェクトの維持にリソースの主要部分を集中的に投入するということだ。当面の策として重要な点は、上記目的のために財政資源の分配の重点や比率を変更することだと言ってよいだろう。

当面ではなく、長期戦略的には、経済の回復と本格的な成長軌道への移行のために必要なのは、金融、構造、制度、政治のすべてにわたる根本的な改革を国内においてもグローバル経済との関係においても実行しなければならないということである。

その際、2つの事情が改革を困難なものにしている。第1に、こうした改革がロシアの金融・経済、そして政治のシステムの均衡を破壊するかもしれないという恐怖の思いが根強いことだ。つまり、改革の実施が1980年代末に生じたような政治と経済の崩壊をもたらすのではないかとこの危惧だ。第2に、ロシアにまさにこうした崩壊を起こさんと意図する、不合理なほど攻撃的な西側の姿勢だ。支配層の保守的部分のみならず一般大衆にもこうした疑念が浸透している。こうした改革は本来的には望ましいことなのだが。

Q. 「ロシア中銀の保有するズベルバンク株式を2兆ルーブルで購入するオペレーションが行われた」という指摘があったが、どういう意味か？ またその背景は何か？

A. 確かにロシア政府は中央銀行から支配株を購入し、ロシア最大の商業銀行に

対する形式上の支配権を獲得した。これを決定した理由についてはあまり情報がない。おそらく国民と産業が行う金融オペレーションの基本部分を政府が管理したいということであろうと推測される。これはまさにズベルバンクがこれまで支えてきた部分だ。この決定の2つ目の理由としては、ズベルバンクによって蓄積されたリソースへのアクセス権を獲得し、これを政府の計画に沿って長期投資に機動的に利用したいのではないかとこのことだ。個人的には、もし政府が投資リソースへのアクセス獲得を意図したとしても、それを実現するには、ズベルバンクの経営陣とオーナーを大幅に入れ替えないかぎり難しいのではないかと考えている。

Q. 経済発展省の予測では、2020年のロシアのGDP成長率は3.9%減とされている。ロシア平均と比べて、極東連邦管区の経済の低下はより大きくなるか、あるいはその逆か？

A. 私自身は、ロシア経済の実際の落ち込みは公表されている3.9%より大きいと評価している。2020年夏の時点では私自身はロシアのGDP成長率を8～12%減と評価していた。だが、秋にロックダウンが行われなかったことから、これを5～6%減に修正した。極東については、2020年12月時点では6～7%減と予測した。しかし、実際には4～5%減の落ち込みにとどまるのではないかと、他方、公式統計では、2.5～4%減と発表されると思われる。

Q. 先進発展区、ウラジオストク自由港、極東ヘクターールといった特別の制度は、実際に極東経済の発展に貢献しているか？

A. これらの制度は期待された長期的な効果を発揮していない。これらの制度は、当初、外国資本・技術・労働力を呼び込むことを想定していた。だが、これらの刺激策は、現時点では、税の減免、インフラ費用やトランザクション費用の節約によって利ざやや追加収益を得るための手段として、ロシア企業によって利用されているにすぎない。

その際、大きな損害を被っているのは、極東各地の地域財政だ。本来入ってくるはずの企業からの税収が低下し、逆にインフラの建設・維持のための余計な支出が増大しているからだ。

その他、資源部門の企業群がこれら特区で提供される優遇策を使い、利益の拡大を図ろうとしており、その結果、極東の産業に占める資源部門の比率が上昇している。これが製造業を新興して構造改革と輸出の多角化を実現するという展望を閉ざす結果となっている。

【ザオストロフスキフ氏との質疑応答】

Q. シベリア鉄道輸送と比べた北極海トランジット回廊の長所、短所をどう評価するか？

A. シベリア鉄道を利用した国際トランジット輸送は1970年代に始まり、日本から欧州諸国等へコンテナが運ばれたが、ソ連崩壊とともに一時的にほぼ消滅してしまった。他方、この15年間、「シベリア鉄道7日間」をはじめとして、それを復活させる試みが数多く実施されている。総じて、シベリア鉄道を利用した輸送には、従来から3つの課題が存在する。すなわち、①輸送の信頼性・安全性、②運賃、③リードタイムである。これらの問題がトランジット貨物輸送の発展を阻害している。

こうした問題を解決するために、例えば、ロシア鉄道は「デジタル鉄道」プロジェクトを推進している。これはデジタル技術の活用によって輸送ロジスティクス関連サービスの質を高めようというものだ。ここで想定されているのは、あらゆる種類の輸送を統一した情報空間に統合し、複合輸送を含む物流全体の総合管理システムを構築し、輸送プロセスを迅速にすることだ。極東連邦大学の若い研究者たちも、同プロジェクト参加している。

シベリア鉄道に比べた北極海航路の優位性は、リードタイムの短縮（ママ）で、それに関連してコストの削減が可能になるということだ。他方、北極海航路のデメリットは、往復のうちどちらかが空船回航になってしまうという点だ。これを解消しようという試みがいくつか行われてきたものの、散発

的なケースにとどまっている。

とはいえ、温暖な環境が続いて北極海の海水が溶解し続けるとすれば、北極海航路はトランジット貨物輸送においてシベリア鉄道に比較して一定の優位性をもつと考えられる。

Q. 北極海トランジット回廊の極東側におけるハブ港は、ペトロパヴロフスク・カムチャツキー港と考えてよいのか？

A. 西のムルマンスク港とともに、ペトロパヴロフスク・カムチャツキー港は、北極海航路の東の出入口となるハブ港と位置付けられている。ハブ港として機能するには、以下の条件を満たしていなければならない。すなわち、①複数の国際輸送回廊の交差点に位置する、②通年利用が可能である、③利用しやすい湾をもっていることである。ペトロパヴロフスク・カムチャツキー港はいずれの条件も満たしている。

だが、トランジット貨物のハブ港として機能するには、本格的な改修工事が必要とされる。上述のように、北極海航路の貨物量は2035年までに1億5500万tに達する可能性がある。そのうちペトロパヴロフスク・カムチャツキー港で積み替えられる貨物の量は2035年までに2300万tに達すると試算されている。主要な貨物となるのはLNG、次いでコンテナである。

Q. レナ川等の河川輸送と北極海航路を結ぶ輸送の見通しと課題をどうお考えか？

A. 現在、レナ川水運に従事している規模の大きな船舶会社は、レナ川船舶運航合同会社、ヤクーツク船舶運航会社、レナ川上流船舶運航の3社で、これらの船社によって200万tの貨物が輸送されている。極北地域への貨物輸送は技術的・組織的に極めて困難で費用が高むリスクの高い事業である。レナ川、インジギルカ川等を通じた北極圏拠点への内陸水運はそれぞれ異なる特殊な作業であり、大きなロットになるまで貨物を蓄積してからその先の輸送を行うという点にも特殊性があらわれている。今後のサハ共和国における内

陸水運の発展に関しては、2016年に承認された「ロシア連邦の内陸水運発展戦略」に詳しい。

その他、サハ共和国の重要プロジェクトとしては、レナ川大橋の建設があり、この建設は極東社会経済発展国家プログラムの中でも最大級のインフラ整備計画のひとつと位置付けられている。この計画については、現在、設計文書作成の第1段階が終了し、国家審査の段階に入っている。同プロジェクトが実現すれば、サハ共和国は、シベリア横断鉄道、バイカル・アムール鉄道、オホーツク海の諸港湾（ワニノ港等）へのアクセスに向けて大きく前進する。

Q. サハリン州コルサコフ港の整備計画についてどう評価するか？

A. 事前の試算では、コルサコフ港改修事業の費用は900億ルーブルと評価されている。コルサコフ港は、国際幹線輸送ルートが交差する地理的に有利な地点に位置する上、通年航行も可能なため、このプロジェクトが成功するチャンスは大いにある。コルサコフ港におけるこの大型インフラプロジェクトが今後どのように実施されるのかについては、時間の経過とともに明らかになってくるだろう。

Q. 2020年の北極海航路におけるトランジット貨物の輸送量は128万tだったという情報があり、2019年の実績（69万7300t）と比べ、大きく増加している。トランジット貨物の輸送量が大幅に増加した原因は何だと思えるか？

A. 北極海航路におけるトランジット貨物増加の要因としてはCOVID-19の影響が考えられる。その影響により中国の港湾で船舶の入港が滞り、コンテナ積替えに支障が生じた。またこれにより欧州では空コンテナが不足する事態が発生、結果として大陸間輸送においてコンテナの空船回航が増加し、運賃が上昇した。地域によっては貨物輸送の一部を別のルートや別の種類の輸送手段に振り替えたところもある。まさにこの理由によってスエズ運河経由の南回り航路のコンテナ輸送において

一部が北極海航路に振り替えられたのだと思われる。

Q. 原子力機関の「ロスアトム」が北極海航路の開発になぜこれほど関与しているのか？

A. やや詳しい説明が必要だ。ソ連時代の北極海航路の運航管理は、①砕氷、②ナビゲーション・水路測量、③港湾管理

の3つのサブシステムから成り、これらはひとつの管理局の下に統轄されていた。だが、ソ連崩壊後、貨物輸送量が急減すると、北極圏における船舶運航の統一したシステムが瓦解してしまった。つまり、各サブシステム（砕氷業務、ナビゲーション・水路測量業務、港湾業務）がばらばらに存在するようになった。

だが、近年、北極海航路の輸送量が大幅に増加したため、再び統一的なシス

テムを復活させることが必要になった。そのため、2020年9月18日にロシア政府が新たな「北極海航路の周辺海域航行規則」を承認し、この規則のもとで、国家コーポレーション「ロスアトム」が、砕氷、ナビゲーション・水路測量、港湾の業務を一括して担うことに決まったのである。

ロシア NIS 貿易会『ロシア NIS 調査月報』
2021年3月号より一部転載