

ロシアの景気悪化と2015年欧州往航荷動き量

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201601

日本海事センター企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

■はじめに

欧州経済は弱いながらも緩やかな回復基調にある。しかし、15年は経済の回復が荷動き量の増大につながらず、CTS（Container Trades Statistics）社の統計によると、1～11月累計で欧州往航荷動き量は前年同期比4.4%のマイナスとなった。

昨年11月に寄稿した記事（本紙15年11月25日号参照）では、15年における欧州往航荷動き量の減少要因の1つとしてEU地域における内需と海上荷動き量の関係について考察した。

EU地域以外で往航荷動きの減少が大きい揚げ地の一つとしてロシアが挙げられる。ロシア向けの荷動き量は15年1～11月累計で58.8万TEU、シェア4.4%と決して大きくはない。しかしながら、寄与度をみると欧州往航荷動き量の減少4.4%のうち0.8%分がロシア向け貨物の減少分が占めており、欧州往航荷動き量減少の一因になっている。

今回の記事では、ロシア経済の停滞がアジア（東アジアおよび東南アジア）積みロシア向けコンテナ荷動き量の減少に加え、ロシア向け輸送経路の状況やほかの欧州諸国との貿易関係を通じて欧州往航のコンテナ荷動き量を間接的に減らしている可能性について、考察を加えることとしたい。

■ロシア経済と貿易の動向

ロシア経済は14年以降、景気減速が進んでいる。13年の経済成長率は1.3%であったが、14年には0.6%、15年に入ってから3四半期連続で前年同期比マイナスに転じている。16年1月の世界銀行の発表では、15年の経済成長率はマイナス3.8%と6年ぶりの減少が見込まれている。

景気悪化の背景のひとつは原油価格の急落による輸出額の減少である。ロシア連邦関税局発表の15年1～9月のロシア対外貿易高をとりまとめたロシアNIS経済速報によると、ロシアの輸出額は前年同期比31.4%減の2,614億ドルであった。輸出額の減少をもたらしたのは約8割を占める燃料・エネルギー関係の品目（原油、石油製品、軽油、重油、液化天然ガス、天然ガス）であった。これら6品目の輸出額は前年同期比38.8%の減少となり、全体の輸出額に対する寄与度は33.5%と全体の輸出減を上回った。しかしながらこれら6品目の輸出量は天然ガス以外では前年同期よりも多く、資源価格下落が輸出額減少の大きな原因となっていることがわかる。

また、クリミア編入を発端とした欧米諸国による経済制裁や原油安によって生じた通貨ルーブルの急落も景気悪化の背景の一つとなっている。通貨安がインフレ率の上昇を招き、GDPの

なかで大きな比率を占める消費を抑制する効果も見られている。これが輸入への需要をさらに落としている。実際、輸入額は15年1～9月の時点で前年比38.0%減の1,343億ドルとなった。品目別にみると機械、設備、輸送機械の輸入が大きく減少したほか、繊維、衣料品や食料品などの輸入も減っている。これらの輸入品目は、輸出と異なり金額ベースでも重量ベースでも大幅に減少している。アジア地域9か国（中国、日本、韓国、台湾、ベトナム、シンガポール、タイ、インドネシア、マレーシア）からの輸入額を見ても前年同期比で34.6%減の397億ドルとなった。これがアジア積みロシア向けコンテナ貨物量減少の背景にある。

■アジアからロシアへの貨物輸送経路

ロシア経済悪化の影響を受けて、ロシア向けのみならずそれ以外のコンテナ荷動きが減少すると考えられる理由には、アジアからロシア（欧州側）に向けてコンテナ貨物を輸送するにあたって、以下に挙げる4つの輸送経路が存在するためである。

- ② ロシア国内港で直接荷揚げされる経路。
- ② フィンランドやドイツから保税輸送（トランジット）される経路。
- ③ ウクライナなどの黒海沿岸国から陸送されるルート。
- ④ オランダやベルギーなどから再輸出されるルート

①のロシア国内港まで船積みする経路の場合、船社の輸送責任によって西側のサンクトペテルブルク港やカーニングラード港、黒海沿岸のノヴォロシースク港といった港まで輸送される。

②および③のトランジット輸送は、ロシアの港湾が整備されていなかったため、その代替ルートとして発達したものである。フィンランドの港を経由する経路では、同国のコトカ港やハミナ港から陸送を行うこととなる。両港はサンクトペテルブルクから約300kmの距離にあり、サンクトペテルブルクの外港として機能している。サンクトペテルブルクまでトラックで約5時間のところにあるフィンランド・ハミナ港からはブロックトレイン（貨物専用列車）も運行されている。この経路を取る場合、船社の輸送責任はフィンランドまでとなり、コトカ港やハミナ港で揚げられたロシア向け貨物の陸送は荷主が手配する。

CTS社の統計は、基本的にトランシップを含め最終的に貨物の揚がった港までをカバーしている。したがって、①の経路が選ばれた場合はロシア向け貨物として計上されるが、②以下のトランジット輸送の場合、フィンランドやそのほかの国向け貨物として計上されることとなり、ロシア向け貨物とはみなされないこととなる。

■欧州往航の国別貨物量とロシア向け貿易

表1の一番左の列（「荷動き量（1～11月累計）」と書いてある列）では15年1～11月の欧州航路往航荷動き量の減少量が大きかった、すなわち荷動き量の変化に対するマイナスの寄与度

(左から三番目の「前年比寄与度」と書いてある列に表示) が大きかった揚げ地を示している。列挙されているのはドイツ、オランダ、イタリア、ロシア、ウクライナ、ベルギー、ギリシャ、フィンランド、英国、シリアである。

表1 アジア発欧州向けコンテナ荷動量とロシア向け輸出額の推移

国名 注1	荷動き量(1-11月累計)			前年比		前年比寄与度		ロシア向け輸出額 注2		ロシアが 輸出先 注3 (順位)	ロシアが 輸入先 注3 (順位)
	2013	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2000	2014		
ドイツ	1,849	2,029	1,769	9.8	-12.8	1.4	-1.9	3,898	32,963	13	9
オランダ	1,506	1,663	1,439	10.4	-13.5	1.2	-1.6	740	5,248	12	6
イタリア	845	929	764	9.9	-17.7	0.6	-1.2	1,212	12,723	11	5
ロシア	711	700	588	-1.5	-16.0	-0.1	-0.8	-	-	-	-
ウクライナ	256	205	111	-20.0	-45.8	-0.4	-0.7	3,651	10,748	1	1
ベルギー	775	821	738	5.9	-10.1	0.4	-0.6	481	3,573	15	9
ギリシャ	160	171	113	6.6	-33.7	0.1	-0.4	125	498	20	1
フィンランド	215	189	153	-12.0	-19.1	-0.2	-0.3	958	4,571	3	1
英国	1,728	1,897	1,875	9.8	-1.1	1.3	-0.2	861	7,810	18	18
シリア	47	55	37	16.6	-33.8	0.1	-0.1	11	7	32	5

注1 2015年荷動量前年比寄与度マイナス順に並べてある

注2 単位:千TEU, 10億US\$

注3 2014年貿易実績による

出所:CTS、ロシア連邦統計局、UN COMTRADEより作成

左から二番目の列(「前年比」と書いてある列)は、各揚げ地向け荷動き量の前年同期比を示しており、これらの国々では15年11月までの荷動き量は10%を超える大きな減少率となったことがわかる。

また、これら10か国には、先に挙げたアジアからロシアへの貨物輸送経路に該当する国が多く含まれていることに気づく。ロシアはもちろん、ウクライナは先に挙げた③の経路上に、フィンランドやドイツは②の経路上、オランダやベルギーは④の経路上に位置している。

これらの国々には、ロシアとの貿易関係が近年になって強まっている国も多くみられる。表1の右から三番目の列(ロシア向け輸出額と書いてある列)の数値は、00年と14年における各国のロシア向け輸出額を示している。14年間の伸び率はロシアとの経済的関係がどれだけ強化されたかという一つの指標であり、最も伸び率が高いイタリアでは10倍にのぼっている。英国は9倍、ドイツは8倍、オランダとベルギーは7倍、フィンランドは5倍まで伸びている。ウクライナとギリシャは、00年に比べれば14年の輸出額は伸びているものの、近年の輸出額は減少に転じている。シリアは11年以降輸出額が減少に転じ、14年の輸出額は00年を下回っている。

表1の右から一番目と二番目の列(それぞれ「ロシアが輸出先」「ロシアが輸入先」と書いてある列)には貿易額ベースで貿易相手国としてのロシアの順位が示されている。これらの国々では、先に示したようにロシア向け輸出での貿易関係が強まった結果、エネルギー貿易でもともと結びつきの強い輸入だけではなく、輸出相手国としてもロシアの貿易相手国としての地位が高まっていることがわかる。

■考察

ルーブル安や14年夏以降に始まった原油価格の急落はロシア経済に打撃を与えている。景気悪化が輸入に対する需要を減らしていることがロシアへ向かうコンテナ貨物の荷動きを減少させている根本要因である。

ただし、景気悪化は (a)ロシア向けコンテナ荷動き量の減少だけでなく、(b)最終的にはロシアへ向かうにもかかわらず、経路の都合上ほかの国向けとして運ばれる貨物の減少もあげられる。

(b)に該当する荷動き減少の典型として考えられるのはフィンランドの荷動き減少である。ウクライナの荷動き量減少についても、紛争自体の影響に加えてロシア向け貨物が減少した分が多く含まれているとみられる。また、ドイツ、オランダ、ベルギー向けのコンテナ貨物減の一部はロシア向けに再輸出される貨物が減少したことによる影響を受けた可能性がある。ただし、ロシアの域外からトランジットされてロシアへ入る貨物の割合を調べることはデータ入手上難しく、今後の課題である。

景気悪化によるロシアの需要減少は、ロシア向け貨物の直接的な減少要因となるだけでなく、ロシア向けの貨物輸送経路などを通じて間接的に欧州往航のコンテナ荷動き量の減少に寄与している可能性がある。このような影響が具体的にどのような形をとるかは今後検証を進めていきたい。