一帯一路の沿線国としてのロシア・ユーラシア諸国の経済的利害 ——鉄道部門を中心に——

服 部 倫 卓

(一般社団法人ロシア NIS 貿易会・ロシア NIS 経済研究所 所長)

Economic Interests of Russia and Other Eurasian Countries as Transit Nations of the Belt and Road Initiative ——A Survey on Railway Sector——

HATTORI, Michitaka

Director General, Institute for Russian & NIS Economic Studies,
Japan Association for Trade with Russia & NIS

Abstract

In this study, I tried to survey economic effects of China's Belt and Road Initiative on Russia and other Eurasian Countries as its transit nations. Economic effects can be categorized into 'investment effects,' 'transport effects' and 'areal effects.'

I found that 'investment effects' of BRI on the railway sector of Eurasian countries were rather limited. Few fulfilled projects include China Eximbank's loan to finance construction of Kamchik railway tunnel in Uzbekistan, China Eximbank's loan to finance electrification of Belarus's railway and, though the details were unknown, China's commitment to invest in establishing the special economic zone 'Khorghos-Eastern Gate.' Other investment projects on the list of prospective joint works by Eurasian Economic Union members and China, such as the Moscow-Kazan high-speed rail project, the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project and the project to connect rail networks of Armenia and Iran, had not been materialized so far.

As for 'transport effects,' thus far the most remarkable success story is the rapid growth of China Railway Express connecting China and Europe via Kazakhstan, Russia and Belarus by container trains, which is believed to bring about over 100 million US dollars of transit revenue annually to each of them. Companies from European regions of Russia and Belarus also begin to explore the Chinese market by virtue of China Railway Express, which may play some positive role in expanding non-resource, non-energy exports, a priority for Putin administration. One must, however, put it into consideration that according to balance of payment statistics railway service export revenue of the three countries is stagnating. In addition, China-Europe container transport is still dominated by maritime modal, not railway.

Keywords: Russia, Eurasian Economic Union, Belt and Road Initiative, China, Railway

Beijing plans to reduce subsidies by local governments to container trains, which also makes the future of China Railway Express uncertain.

Lastly, we can regard the development of 'Khorgos-Eastern Gate' in Kazakhstan and the birth of industrial park 'Great Stone' in Belarus, both with investments from China, as typical cases of 'areal effects,' while the ambitious Moscow-Kazan high-speed rail project in Russia came to a deadlock because it needs larger investments and more complicated arrangements.

は じ め に

中国の習近平国家主席は 2013 年に一帯一路政策を提唱し、ほどなくして「アジアインフラ投資銀行 (AIIB)」, 「シルクロード基金」, 「新開発銀行」(BRICS の 5 ヶ国が運営する国際金融機関) といった融資ツールも整備された。

それ以降, 中国の主導する輸送およびインフラ整備プロジェクトが, 一帯一路沿線諸国の経済に小さからぬインパクトを及ぼすようになっている。ロシア・ユーラシア諸国(本稿ではバルト三国を除く旧ソ連諸国をそのように総称する)も, そのすべてが一帯一路の沿線国と位置付けられていることから, 国による程度の差はあれ, 当然例外ではない。

その一方で, 中国の一帯一路政策は, 当初の「陸の一帯, 海の一帯」という枠組みを超え, その概念や対象地域を拡大しつつある。また, 一帯一路は地政学的観点や, 大国間の覇権争いの観点から語られることも多い。全体として, 一帯一路をめぐる状況が多様化かつ錯綜しており, 焦点を絞った分析の必要性が高まっている。

そうした中で, 本稿においては, 中国主導の一帯一路の枠組みで実施・計画されている運輸・インフラプロジェクトに, ロシア・ユーラシア諸国がどのような期待を寄せているか, そしてそれらが実際にどのような恩恵をもたらしているかを検討する。その際に, ロシアを中心に 5 ヶ国から成るユーラシア経済連合が, 一帯一路との「結合」という理念を表明していることにかんがみ, ユーラシア経済連合およびその主要国であるロシア・ベラルーシ・カザフスタンの分析に重きを置く。また, 輸送業の中でも鉄道分野に着目し, とりわけ中国と欧州を結ぶコンテナ輸送「中欧班列」, ロシアのモスクワ〜カザン高速鉄道プロジェクトを主たるトピックとして取り上げる。

本稿では差し当たり, 一帯一路の枠内で浮上した運輸・インフラプロジェクトがどれだけ進捗しているか, そしてそこに中国資本がどれだけ投げられているかを, 着眼点に据える。ただし, あるプロジェクトに中国系の資金が入っていなかったとしても, 必ずしも一帯一路が効果を発揮していないということにはならないだろう。なぜなら, 国際的な経済回廊は主導する主体があってこそ実現するが⁽¹⁾, どの国にもその資格があるわけではないからである。

今日の中国には, 資金力だけでなく, 国際経済回廊構築の裏付けとなる物流のボリュー

⁽¹⁾ ロシア科学アカデミー経済研究所の L.ヴァルドムスキーと M.トゥラエヴァが指摘しているように, ロシア・ユーラシア諸国は交通インフラの整備を国内的な観点だけで推進しがちであり, しかるのちに国際輸送に参加しようとしても, 往々にして非効率となる。周辺国との調整・共同作業が求められるわけであり, それを実現するものこそ国際的な輸送回廊である (Вардомский и Тураева 2018, 7)。

ムがあるからこそ、一帯一路が実際に多くの国を惹き付けているはずである。そして、中国がコミットすることで、あるプロジェクトが有望と見なされれば、仮に中国から投資がなされなくても、沿線国が自ら投資を行うということも考えられる。一帯一路のもう一つの本質は、沿線国を感化し、国々を束ね、新たな国際秩序を作っていくという点にあると言えるのではないか⁽²⁾。投資の実行とは異なり、このような中国の「リードする役割」を定量的に把握することは困難であり、本稿でも十分に議論することはできないが、常に視野に入れておくべき側面であると考ええる。

1. 一帯一路を見る視点

(1) 融通無碍に膨張する一帯一路

中国主導の一帯一路は、当初の「陸の一路、海の一路」という枠組みを超え、その概念や対象地域を拡大しつつある。

伊藤（2018, 18-19）によれば、一帯一路政策が対象としている地理的範囲は、実は明確でないという。一般に、65 カ国の沿線国が対象とされることが多いものの、それは俗説に過ぎず、65 カ国の具体的な顔ぶれにも複数バージョンがあるということである。ともあれ、代表的な説によれば、本稿の対象であるロシア・ユーラシア諸国がすべて沿線国という位置付けになることは間違いない。

一帯一路のもともとの主眼だったアジアと欧州を結ぶ東西の輸送路というコンセプトも、もはやそれのみではなくなっている。たとえば、新井（2019）は、以前から中国東北部が試みてきた「借港出海」（海への出口を持たない内陸国が、近隣国の港を利用して海への出口を確保し貿易を行うこと）の新展開を分析する中で、中国吉林省および黒龍江省が今日ではそれを一帯一路の名の下で推進するしたたかさを見せていることを指摘し、「歴史的な出自が異なり、一見無関係に見える政策を、黒龍江省や吉林省はいとも簡単に『一帯一路』に結び付け、しかも停滞気味だった状況を打破する契機として活用している。政策主体の工夫次第で、いかなる政策であっても『飲み込む』ことができる『一帯一路』の懐の深さを示す好事例である」と論じている。また、服部（2018）で示されているように、中国黒龍江省は、ロシア極東地域との国境協力プロジェクトである橋の建設プロジェクトを「三橋一島」という標語で推進しており、これもまた一帯一路の目的に合うものだとアピールしている。

一帯一路の枠内で中国が提唱するようになった「六大経済回廊」は、話題に上ることが多く、各経済回廊に含まれる具体的なプロジェクトを整理した労作もある（伊藤 2018, 29-31）。一帯一路の分析に当たって、こうした主要な枠組みを踏まえることは当然、必須の作業であろう。しかし、中国政府が2018年1月に北極海ルートを「氷上シルクロード」と呼んで新たな経済回廊に加えたように（石原 2019, 52）、六大経済回廊は決して固定的なものではないし、そこに含まれる個別プロジェクトも流動的である。一帯一路の場合、「このプロジェクトは該当するが、このプロジェクトは該当しない」といった明確な区分

⁽²⁾ 一帯一路のこうした側面については、湯浅（2019, 23）の議論も参照。

は困難であり、本質的な意味があるとも思えない。本稿でも、一帯一路のそうした特質を踏まえつつ議論を進めることとしたい。

(2) 一帯一路の効果

筆者は、中国主導の一帯一路政策が、沿線国であるロシア・ユーラシア諸国に及ぼす経済効果につき考察する際に、投資効果、輸送効果、地域効果と大きく3つに大別することが有効であると考ええる。

a 投資効果

沿線国において中国が関与するインフラ整備事業は、開発援助と直接投資を折衷したような意味合いを帯びることになる。純商業ベースでは実現が難しかった事業が、中国の一帯一路政策により、関連金融機関の資金活用も含め、実現可能となる。投資により自立的、派生的需要が発生し、国内総生産（GDP）が押し上げられる。雇用が創出され、周辺・下請産業が発展することも期待できる。さらに、プロジェクトに付随して中国から沿線国への技術移転が進む可能性も考えられよう。

むしろ、これらは理論的な可能性であり、沿線国が実際にその恩恵に与れるかどうかは様々な要因に左右される⁽³⁾。さらには、近年国際的に警戒感が強まっている「債務の罠」のリスクにも留意すべきことは言うまでもない。

b 輸送効果

仮に新規のインフラ投資がなされなくても、中国が一帯一路政策の枠内で沿線国を輸送路として活用してくれれば、沿線国にとってはトランジット収入の獲得、輸送インフラの稼働率向上という恩恵が生じる。さらに、一帯一路の枠組みでの新規インフラ投資により、沿線国の運輸インフラが改善されれば、その後、当該国の経済パフォーマンスが向上すると期待できよう。具体的に言えば、トランジット収入の一層の拡大、輸送コスト削減および物流リードタイム縮小による国際競争力の向上、新たな輸送ルートおよび輸出市場の開拓、インバウンド観光業の発展といった効果が考えられる。

ただし、沿線国が一方的に恩恵を享受するわけではなく、たとえば、安価で高品質な中国製品が従来以上に流入するようになり、沿線国の産業が打撃を受けるようなリスクも考慮すべきであろう。

輸送効果に関連して、重要と思われる要因が、ロシア・ユーラシア諸国の多くが内陸国であるという現実である。同諸国のうち、外洋への出口となる海港を擁するのは、ロシア、ウクライナ、ジョージアだけである⁽⁴⁾。

⁽³⁾ Linn and Zucker (2019, 40-41) によると、たとえばキルギスの場合、2011～2017年に毎年GDPの7～8%に相当する中国からの資金流入がありながら、ほとんどが中国からの財・サービス輸入に費やされ、キルギス経済の総需要を拡大する効果はわずかだった。ウズベキスタンでも同様の傾向が見られた。

⁽⁴⁾ モルドバも辛うじてこの列に加えることが可能かもしれない。海への出口を持たなかったモルドバは、ウクライナとの小規模な領土交換を行い、ドナウ川左岸にわずかながら領土を得た。そして、その地に河川港であるジュルジュレシティ港を建設し、これによりドナウ川経由で独自に黒海にアクセスすることが可能になったからである（服部 2017, 323）。

かつて、ユーラシア開発銀行の D. パンキン専務理事が、内陸国は通商の最大 30% を失うと指摘したことがある。パンキン専務理事が国連経済社会理事会のフォーラムで述べたところによれば、内陸国の平均的な経済指標は、海への出口を持っている国のそれに比べ 1.5% ポイント低く、貿易量は 30% 低い。その原因は輸送費が高くつくことであり、内陸国の輸送費は海に面した国と比べて最大で 50% 高くなる。そして、その解決策こそ地域経済統合であり、国境・通関コストを引き下げ、労働力・資本の可動性を高めることによって、地理的な孤立を軽減できると、パンキン専務理事は論じた⁽⁵⁾。一帯一路は、むしろ地域経済統合とは性質を異にするが、内陸国の地理的な孤立を軽減し、場合によっては優位に転じることも期待できるという意味では、それと相通ずるところがある。

さらに言えば、ロシアは海洋国家とはいえ、人口や産業の多くが内陸に集積していることから、一帯一路の効果としてロシア内陸部の輸送効率が改善されれば、ロシアとしても得るところは大きいはずである⁽⁶⁾。

c 地域効果

一帯一路が主として輸送拠点・回廊の開設・結合に主眼を置いたものである以上、その効果は沿線国の国内に満遍なく波及するというよりも、特定の点・線・面に偏在的に及ぶと考えられる。それにより、低開発エリアを経済振興することや、逆に国の発展を牽引しているような先進地域をさらに強化することが可能になると期待できよう。

ロシアやカザフスタンにとってみれば、対中国国境の一帯は概して経済発展が立ち遅れており、そうしたエリアが一帯一路関連のインフラ投資および輸送プロジェクトで活性化されるとしたら、歓迎すべきことであろう。他方、たとえば、中国の関与により、ロシアのモスクワ〜カザン高速鉄道建設が加速するとすれば（この問題に関しては第 4 節で論じる）、国を牽引するような強力な国土軸の形成が、間接的にでも促されるかもしれない。

2. ユーラシア経済連合と一帯一路

2015 年に発足したユーラシア経済連合は、2020 年 1 月現在でロシア、ベラルーシ、カザフスタン、キルギス、アルメニアの 5 カ国から成る経済同盟である。

2015 年 5 月、中国の習近平国家主席が訪ロし、8 日に V. プーチン大統領と首脳会談を行った。会談後の共同声明の中で、ロシアは中国による「シルクロード経済ベルト（一帯）」構築を、中国はユーラシア統合をそれぞれ支持し合っていることが表明され、その上で、シルクロード経済ベルトとユーラシア統合を「結合」させていくための共同歩調を採るとの方針が示された。その目的のために、両国は大規模な共同投資プロジェクトを実施すること、輸送インフラの連結を強化しインフラ共同開発プロジェクトを実施すること、ユーラシア経済連合と中国による将来的な自由貿易圏（FTA）の形成を検討していくことなど

⁽⁵⁾ <https://ria.ru/20170524/1494940816.html> РИА Новости, 24 мая 2017. (2020 年 1 月 30 日閲覧、以下すべて同じ)

⁽⁶⁾ ロシア科学アカデミー極東研究所の S. ウヤナエフ副所長は、一帯一路の枠内での輸送路の発展は、シベリア、極東、ロシアのその他地域、とりわけ沿ヴォルガ地域の浮揚を促すことになる旨を指摘している（Мамонова, 2019）。

が確認された。さらに両国は、ユーラシア経済連合とシルクロード経済ベルトとから成る共通の経済空間を創設していくための議論を促進していくことで合意を見た⁽⁷⁾。

金野(2019, 28-29)が論じているように、2015年5月にロ中が合意した取り組みの中で、重要度が高かったのは、インフラの共同開発と、ユーラシア経済連合・中国間の FTA の検討であろう。そして、ユーラシア諸国側は、自国において中国系の金融機関の資金を活用しインフラプロジェクトを実現することに強い関心を示す一方、自国の産業を脅かす危険が大きい中国との FTA には後ろ向きというのが基本的な構図であった。

ユーラシア経済連合の事務局に当たるユーラシア経済委員会が 2017 年に発表したところによれば、ユーラシア側は一带一路との結合を推進するための優先的なインフラ建設・近代化プロジェクトのリストを暫定的に策定した。リストは 39 のプロジェクトから成り、うち 20 が鉄道に関連するものであった。国別の内訳は、ロシアが 12、ベラルーシが 3、カザフスタンが 10、キルギスが 12、アルメニアが 2 とされた。ユーラシア経済委員会では、これらはすべて統合的な性格を有し、ユーラシア経済連合の複数国にとって意義を有するプロジェクトであると説明していた。リストの全容は公表されなかったが、プロジェクトの具体例としては、西欧～中国西部自動車道路の建設、モスクワ～カザン高速鉄道の建設、中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道の建設、アルメニアとイランの鉄道網の連結が挙げられていた⁽⁸⁾。

断片的に伝えられる情報から判断する限り、39 プロジェクトの多くは、中国との二国間協力でも推進可能に思える。にもかかわらず、ユーラシア経済連合側がマルチの枠組みを前面に出したのには、経済連合としての結束を保つという思惑があった可能性がある。たとえば、ヨーロッパにおいては、中国が中東欧の EU 加盟諸国および加盟候補諸国と「16+1」という協力枠組みを立ち上げ、中東欧諸国側が EU の規範を逸脱するような形で個別に中国からの投資を引き出すなど、EU の結束が乱れつつある現実がある(東野 2019)。ユーラシア経済連合を主導するロシアにとっても、中国によってユーラシア諸国の市場を個別に掘り崩されるのは、避けたいシナリオであろう。

そうした中、39 件のプロジェクトリストが浮上した 2017 年頃には、2014 年から 2015 年前半までのブームから一転して、すでに中国側の状況が変わっていたとする指摘がある。モスクワ・カーネギーセンターで「アジア太平洋におけるロシア」プログラム長を務める A.ガブエフが、2017 年 5 月に発表した論考の中で、中国側の姿勢がトーンダウンしていることを論じている。ガブエフによれば、2015 年夏に株価の暴落が生じて以降、中国当局は金融セクター全般を見直し、国家開発銀行、中国輸出入銀行といった一带一路関連プロジェクトへの融資が期待されている金融機関もその対象となり、主たる投資促進役となるはずだったシルクロード基金の融資件数も少数に留まった。こうしたことから、中国当局はロシア政府とユーラシア経済委員会が取りまとめた 40 件(ママ)の運輸インフラプロジェクトには渋い反応を示しており、採算性を厳しく要求するようになっていると、ガブエフは指摘した(Габуев 2017)。

⁽⁷⁾ <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> Кремль, 8 мая 2015.

⁽⁸⁾ <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx> Евразийская экономическая комиссия, 1 марта 2017; <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/28-06-2017.aspx> Евразийская экономическая комиссия, 28 июня 2017.

実際、金野（2019, 30）は、シルクロード基金、新開発銀行によるユーラシア経済連合加盟諸国への融資の実例はそれぞれ3件ずつしかなく、特に一帯一路の輸送回廊にかかわる大規模なインフラ投資は1件も実現していないことを明らかにしている。

ユーラシア経済連合は2018年5月17日、中国と通商・経済協力協定に調印した⁽⁹⁾。しかし、協定は、透明性の確保、貿易保護措置、非関税障壁、税関の協力、知的所有権、競争、政府調達、産業部門別協力、電子商取引などについて、世界貿易機関（WTO）のルールにもとづいた型通りの取り決めに留まり、焦点だったFTAは見送られた。

ユーラシア経済連合と中国の通商・経済協力協定は、2019年10月25日に発効し、同日、ユーラシア加盟各国と中国の首相らによる共同声明が発表された。この中では、ユーラシア経済連合と中国の一帯一路の結合という理念が改めて表明されている一方で、将来的なFTA締結といった目標には、特に触れられていない。むしろ、共同声明を発表したユーラシア経済委員会のプレスリリースの中で、「この協定は自由貿易協定ではない」と殊更に断っているほどである⁽¹⁰⁾。現状でユーラシア経済連合と中国のFTAが実現する見通しは、大きく遠のいていると認識しておいて間違いないだろう。

3. 「中欧班列」とユーラシア3国の利害

(1) 概要

「中欧班列」は、中国と欧州を結ぶ鉄道コンテナ定期輸送サービスである⁽¹¹⁾。その運行が開始されたのは2011年3月であり、したがって、2013年に習近平国家主席が一帯一路政策を発表する以前から始まっていたことになる。それでも、この輸送サービスが、新シルクロードの理念に適い、そしてその輸送量が急拡大してきたことから（表1）、一帯一路のシンボリックなプロジェクトと位置付けられるようになり、今日に至っている。列車の起点となる中国の都市は中西部を中心にすでに60都市以上に達し、欧州15カ国の50以上の目的地に向かっている。

表1 中欧班列の運行・輸送実績

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
列車数（便）	17	42	80	308	815	1,702	3,673	6,363
輸送量（1,000TEU）	1.4	3.7	7.0	26.1	68.9	145.8	318	541

（出所）辻（2018b）；<http://theory.people.com.cn/n1/2019/0630/c40531-31204207.html>（中国共産党新聞網、2019年6月30日）；<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/202001/20200102929219.shtml>（中華人民共和國商務部、2020年1月9日）をもとに作成。

中欧班列は、その主要部分がカザフスタン～ロシア～ベラルーシを経由する。その際に、中国と欧州の鉄道の軌道は標準軌（1,435mm）、旧ソ連のそれは広軌（1,520mm）なので、

⁽⁹⁾ その各国語のテキストは、<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/Pages/Соглашение-с-Китаем.aspx> Евразийская экономическая комиссия.

⁽¹⁰⁾ <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/25-10-2019-4.aspx> Евразийская экономическая комиссия, 25 октября 2019.

⁽¹¹⁾ 本邦において中欧班列について解説した代表的な文献には、辻（2018a; 2018b; 2018c; 2019）、町田（2019）、李（2018）などがある。

中国・カザフスタン（またはロシア、モンゴル）国境、ベラルーシ・ポーランド国境で、台車の交換作業が行われる。

辻（2018a）によれば、中欧班列には「西」、「中」、「東」、「南」の4ルートがある。西ルートは中国西部の阿拉山口またはホルゴス国境を越えてカザフスタンに入り、広軌車両に積み替え、ロシア、ベラルーシを通過し、ベラルーシ・ポーランド国境で再度標準軌の車両に積み替えられて、欧州各国へと運ばれていく。中ルートは中国の二連浩特国境を越えてモンゴルに入り、広軌車両に積み替え、ロシアでシベリア鉄道に合流し、ベラルーシを通過し、その先は西ルートと同じとなる。東ルートは中国東北部の満洲里国境を越えてロシアに入り、広軌車両に積み替えてシベリア鉄道に合流し、ベラルーシを通過し、その先は西、中ルートと同じとなる。南ルートは、中国西部の阿拉山口またはホルゴス国境を越えてカザフスタンに入り、広軌車両に積み替え、南コーカサスを経てトルコ方面に抜けることを想定しているが（ロシアは通過しない）、利用量はまだそれほど多くない。西、中、東の3ルートはいずれかの時点でロシアの鉄道に合流する。中国商務部の発表によれば、2019年の中欧班列の輸送のうち、9割以上がカザフスタン領を経由する西ルートだったということである⁽¹²⁾。

西ルートと、中・東ルートでは、ロシア領を走る距離が大きく異なっている。中欧班列の輸送路は、料金および所要時間の面でより有利なカザフスタン経由が主流となることから、シベリア鉄道のシベリアおよび極東部分への需要が低下し、その点で明らかにロシアにとってマイナスであると指摘されている（Мамонова 2019）。

（2）投資・地域効果

中欧班列のカザフスタン～ロシア～ベラルーシ部分の輸送は、基本的にはこれら3国の既存の鉄道インフラを利用したトランジット輸送である。

ユーラシア開発銀行のレポートによれば、ユーラシア経済連合域内の鉄道インフラは充分な輸送能力を有している。中欧班列の輸送を発展させていく上で、ボトルネックになっているのはむしろ、ベラルーシのブレストとポーランドのマワシェヴィツェ間にある国境通過ポイントの処理能力の不足である。現状では中欧班列のほぼすべての列車がこのルートを通るので、交通がきわめてタイトとなっている。1日14本の列車の通過が合意されているが、実際にはポーランド側が9～10本しか受け入れれないといった状況が生じている。ブレスト～マワシェヴィツェの国境通過ポイントでは貨車の滞貨が発生し、輸送に数日の遅れが生じている。海運と比べてのスピードを売りとする中欧班列にとっては、競争力にかかわる問題である。これを受け、ベラルーシ側は、これまで活用されていなかった別のポーランドとの国境通過ポイントを稼働させるべく、インフラ投資を実施し、処理能力向上を図っており、ロシアも自国のカリーニングラード州でポーランド向けの積み替え基地を整備しようとしている（Винокуров и др., 2018b）。

また、2019年3月には、ポーランド側が遅れ馳せながらマワシェヴィツェのターミナ

⁽¹²⁾ <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/202001/20200102929219.shtml> 中華人民共和国商務部、2020年1月9日。

ル近代化に乗り出したという動きも報じられた⁽¹³⁾。しかし、ベラルーシ・ロシア側にせよ、ポーランド側にせよ、一連の投資に中国から資金が出ているという事実を、筆者は確認していない。

一方、一帯一路の枠内という位置付けで、中国輸出入銀行がベラルーシ鉄道に融資を提供しており、その資金を活用した鉄道の電化が進められているが、その対象になっているのはベラルーシ鉄道の中でも近代化が遅れた地方路線である⁽¹⁴⁾。中欧班列の大動脈となっているオルシャ～ミンスク～ブレストの幹線鉄道は、以前から電化されていたので⁽¹⁵⁾、この融資は中欧班列の効率化に向けられたものではない。

興味深い事例は、ベラルーシのミンスク国際空港に隣接して建設されたグレートストーン工業団地である。中国の習近平国家主席は、この地を「新シルクロードの真珠」と形容しており、工業団地の管理会社に中国側（複数企業）が 68%を出資するなど、中国が深くコミットしたプロジェクトとなっている（友繁 2019）。本件はロシアの実業系メディアが「一帯一路の 10 大プロジェクト」の一つに挙げたほど⁽¹⁶⁾、大規模プロジェクトと認知されている。

本件は、単なる工業団地の造成というよりも、一帯一路、とりわけ中欧班列の中継・加工基地と位置付けられて建設された点がユニークである。それを象徴するように、2016 年 5 月、工業団地を建設するための鉄骨資材が、中国の保定市から中欧班列のコンテナに載せられて現場に到着した（Цветков и др. 2017）。グレートストーン工業団地は、中欧班列の通り道となっている幹線鉄道からはわずかに離れた場所にあるが、支線が建設される予定であり、2019 年 7 月には工業団地に鉄道ターミナルを建設するメモランダムに関係企業が調印している⁽¹⁷⁾。ベラルーシ当局は、原野だったこの場所を人口 20 万規模の都市に改造する計画であり（友繁 2019）、地域効果という観点からも見逃せないプロジェクトである。

次に、東に目を転じてみよう。カザフスタンは、中国の一帯一路との連携も謳う新経済政策「ヌルリ・ジョル」の枠内で、1,376km に及ぶ鉄道を新規建設している。しかしながら、中国による投資はほとんど確認されておらず、カザフスタン政府がほぼ独力で実施したと見られている（Aizhanova 2019, 66-68）。

中国が確実にコミットした関連プロジェクトとして挙げることができるのは、カザフスタンの対中国国境に築かれた経済特区「ホルゴス―東の門」である。中国・カザフスタン国境においては、2006 年から中国側がホルゴス辺境合作センターの自国領における建設

⁽¹³⁾ https://cfts.org.ua/news/2019/03/25/polsha_moderniziruet_zh_d_terminal_v_malashevichakh_na_granitse_s_belarusyu_52392 Центр транспортных стратегий, 25 марта 2019. なお、A.シロ・ロシア鉄道副社長は 2019 年 9 月のインタビューの中で、ポーランド鉄道も我々と同じように中欧班列の発展に関心を持っており、積極的にインフラを整備しコンテナターミナルも近代化していて、「ポーランド・リスク」など存在しないと力説している。Эксперт, №44, 28 сентября-3 ноября 2019, стр. 100.

⁽¹⁴⁾ <https://www.sb.by/articles/bzhd-poluchit-kitayskiy-kredit-na-elektrifikatsiyu-uchastka-zhlobin-kalinkovich.html> Беларусь Сегодня, 26 апреля 2019.

⁽¹⁵⁾ <https://kraj.by/belarus/news/sobitiya/-elektrifikatsiya-geleznoy-dorogi-ot-molodechno-do-litvi-nachalas-na-stantsii-prudi-24-sentyabrya-foto-2015-09-25> Край by, 25 сентября 2015.

⁽¹⁶⁾ <https://www.vestifinance.ru/articles/117395> Вести Экономика, 5 апреля 2019.

⁽¹⁷⁾ <https://www.belta.by/economics/view/stroitelstvo-zhd-terminala-v-velikom-kamne-nachnetsja-v-2020-godu-353673-2019> Белта, 2 июля 2019.

に着手し、2012年に試験運用開始されていた経緯があった（伊藤 2018, 29）。一方、カザフスタン側では、2011年11月の大統領令により対中国境に位置する「ホルゴス―東の門」特区が設立された。特区は、ドライポート、ロジスティクスゾーン、工業ゾーンで構成されている。ドライポートには、中国側で用いられている1,435mmの標準軌と、旧ソ連諸国で用いられている1,520mmの広軌の両方のレールが敷かれ、台車の交換作業が行われる。工業ゾーンでは、主に中国の原料・部品を利用した加工生産が想定されている（中馬 2015, 26-27; ROTOBO 2019, 77-79）。

2015年9月、カザフスタンと中国は、ホルゴス特区と連雲港市における上海協力機構国際ロジスティックゾーンの諸プロジェクトを共同で発展させるための戦略的協力関係に関する協定に調印している。この協定では、中国がホルゴス特区への資金供給として6億ドルの直接投資を行うと表明されていた。ただし、協定は大枠を定めたものであり、それを実行する具体的な措置についての情報は伝えられていない、とされている（Смагулов 2016, 36）。

（3）輸送効果：トランジット収入

ロシアで第4期プーチン政権の政策指針になっている2018年5月の大統領令では、「（2024年までに）極東からロシア連邦西側国境までの輸送時間を7日に短縮することをはじめ、鉄道コンテナ輸送の時間を短縮し、また鉄道によるコンテナのトランジット輸送の貨物量を4倍に増大させる」との目標が掲げられている⁽¹⁸⁾。また、カザフスタンのN. ナザルバエフ大統領（当時）も、2017年1月の年次教書の中で、2020年までにコンテナ貨物のトランジット輸送を7倍に伸ばすために必要な措置を採るよう、政府に指示している⁽¹⁹⁾。ロシアやカザフスタンがこれらの目標を達成する上で、中欧班列の占める比率は非常に大きいと考えられる。

中欧班列のトランジット輸送のうち、カザフスタン～ロシア～ベラルーシという西ルート
の輸送を一手に担っているのが、ユーラシア鉄道アライアンス（ERA）社である。2014年に設立された前身企業が、2018年に改組されてできたのが現在のERAである。ERAは、ロシア鉄道、ベラルーシ鉄道、カザフスタン鉄道が3分の1ずつを対等出資することで設立されている。なお、カザフスタン領を通過しない中ルート、東ルートの輸送には、ERAはかかわっていない。3国が揃ってユーラシア経済連合という経済同盟に属し、域内の国境では通関手続き等を行われず、しかも域内の輸送がERAによって一貫的に担われていることは、中欧班列をスムーズに機能させる上で重要な要因になっていると見て間違い
ない。

ERAの公式ホームページによれば⁽²⁰⁾、ERAの輸送実績は、2016年：10.1万TEU（20フィートコンテナ換算）、2017年：17.6万TEU、2018年：28.1万TEU、2019年：33.3万TEUと推移し、2019年の時点で中欧班列の輸送に占めるERAのシェアは87%に達した。公式HPでは正式な形では財務諸表は開示されていないが、断片的な形であれば、経営指

⁽¹⁸⁾ <http://kremlin.ru/events/president/news/57425> Кремль, 7 мая 2018.

⁽¹⁹⁾ http://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nnazarbaevanarodu-kazahstana-31-yanvary-2017-g Президент Республики Казахстан, 31 января 2017.

⁽²⁰⁾ <https://www.utlc.com>

標も発表はされている。2017 年の売上高は 139 億ロシア・ルーブルであり⁽²¹⁾、同年の年平均レートで換算すれば 2.4 億ドル程度ということになる。2018 年の売上高は 228 億ロシア・ルーブルと伝えられており⁽²²⁾、同年の年平均レートで換算すれば 3.6 億ドル程度ということになる。

ERA がこの売上をどのように処分・分配しているかは不明だが、ごく大掴みに言えば、現状で中欧班列の主要ルートである西ルートは、ロシア・ベラルーシ・カザフスタンの 3 国に、1 億ドル強ずつの売上をもたらしていると判断してよさそうである。ロシア・ベラルーシの場合には、これに中ルート、東ルートの輸送収入も加わる。

他方、これら 3 国の国際収支表に見る鉄道輸送サービスの輸出額は、表 2 のように推移している。中欧班列による売上は、鉄道輸送サービス輸出としてここに記録されるはずであるものの、実際にどうなっているかは不明である。過去数年間で中欧班列による売上が拡大してきたと言っても、既存の鉄道輸送サービス輸出に比べればまだ規模は小さい。中欧班列の賑わいにより、その通過国であるユーラシア 3 国の鉄道輸送サービス輸出が急増している事実は確認できず、むしろ同輸出はここ数年低調なパフォーマンスに終始している（特にロシアやカザフスタン）。

中欧班列は、始動後の伸びこそ目覚ましいものの、中国～欧州間の貨物輸送全体に占める比率という観点では、海運の比率が圧倒的に大きいという現実がある（Кудияров 2019）。もちろん、見方を変えれば、鉄道には海運から貨物を奪う余地が依然として大きいということにもなる。

表 2 国際収支表に見るユーラシア 3 国の鉄道輸送サービス輸出

(単位：100 万ドル)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ロシア	2,138	2,101	1,590	1,166	971	1,045	949
ベラルーシ	1,051	1,133	986	734	703	908	1,068
カザフスタン	1,179	989	944	788	717	675	770

(出所) 服部 (2019c)。

(4) 輸送効果：物流の可能性が広がる

中欧班列は、ユーラシア 3 国にトランジット収入をもたらしているだけでなく、もう一つの輸送効果も及ぼしている。それは、ロシアの中でも欧州部や、ベラルーシの企業が、遠隔の中国市場を開拓する可能性を開くことである。

中欧班列は、中国地方政府が提供する補助金、国際的なフォワーダーの積極姿勢などによって成り立っている物流である。しかし、中国から欧州向けの列車（西航）に比べて、欧州から中国向けの列車（東航）は利用が少なく、コンテナが空の状態で運ばれることも多い。そこで、ロシアやベラルーシの企業が有利な条件で自社貨物を中国市場まで運ぶ可

⁽²¹⁾ <https://www.utlc.com/news/ao-obedinennaya-transportno-logisticheskaya-kompaniya-publikuet-finansovye-rezultaty-po-rossiyskim-s/> AO «ОТЛК», 15 марта 2018.

⁽²²⁾ <https://www.kommersant.ru/doc/4025456> Коммерсантъ, 9 июля 2019.

能性が出てくるわけである⁽²³⁾。

ここで重要なポイントは、コンテナ輸送は、ロシア政府が現在国策として促進している「非原料・非エネルギー輸出」⁽²⁴⁾と親和性が高いという点である。実際、2017年4月以降、東航の中欧班列に載せる形で、ロシアから中国への非原料輸出の実例がいくつか実現しているという報告がある。ロシア産のチョコレート、農産物、ワイン等が中国にもたらされているという（Семашко 2018）。むしろ、今のところロシア経済にとってのマクロ経済的なインパクトは微々たるものだろうが、経済と貿易の多角化・高度化にとって多少なりともプラスに働くことは期待できよう。

ベラルーシもまた2019年2月に、東航の中欧班列に載せる形での対中国輸出を初めて実現した。初列車は消費財、原料品などを積載したものであったが、将来的には冷凍・冷蔵コンテナを用いた食料品の輸出も有望視されると、関係者は語っている⁽²⁵⁾。2019年8月には、中国南部の東莞市の国際ロジスティクスセンターに、ベラルーシ産木材を積んだコンテナ列車が到着した。この輸送は中欧班列の東ルートを利用したものだったが、欧州から鉄道を利用して東莞に外国の貨物が届くのは、これが初めてのことであった⁽²⁶⁾。さらに、2019年10月になって、ベラルーシはカザフスタン・ホルゴスに「ベラルーシ・パピリオン」を開設した。当地を数多く訪れる中国人に向けたアンテナショップであり、これもベラルーシ・中国間が海路だけでなく鉄路によっても結ばれたからこそ可能になった新しい試みである⁽²⁷⁾。

ユーラシア経済連合は、ベトナムとFTAを結んでいる。他方、中国がコンテナ鉄道輸送を南方にも拡大していることから、ユーラシア諸国は自国の貨物を中国を軸とした輸送ルートに乗せて、ベトナムまで一貫輸送することが可能になり、ユーラシア経済連合とベトナムのFTAの効果が高まると期待されている。実際、2018年1月には、ERAとベトナムの輸送会社の共同により、ロシア製の化粧品をハノイまでコンテナで運ぶテスト輸送が行われ、海運の半分の20日で到達するという成果を得たという（Семашко 2018）。

（4）中欧班列の持続可能性

多くの識者が指摘しているように（辻 2018a; 2018b; 2018c; 2019, 町田 2019, 李 2018），中欧班列は今後の存続・発展に向けて、主に2つの大きな課題を抱えている。第1に、中国の対欧州貿易の出超などに起因して、西航の需要に比して東航のそれが低いことから、便数では後者が前者を下回る状態が続いており、東航ではしばしばコンテナが空の状態

⁽²³⁾ ただし、中国の地方行政が補助金を適用するのは、西航だけであり、東航は対象外ということである（Винукуров и др. 2018a, 36）。

⁽²⁴⁾ 同政策についての解説は、服部（2019b）参照。

⁽²⁵⁾ <https://www.belta.by/economics/view/pervyj-poezd-otpravilsja-po-marshrutu-novogo-shelkovogo-puti-iz-orshi-336377-2019/> Белта, 12 февраля 2019.

⁽²⁶⁾ <https://www.sb.by/articles/gruzovoy-poezd-kitay-evropa-privez-v-dunguan-belorusskuyu-drevesinu.html> Беларусь Сегодня, 30 августа 2019.

⁽²⁷⁾ <https://www.youtube.com/watch?v=KuAtHs-EsQo> YouTube, 23 октября 2019.

運行されることもあるという点である⁽²⁸⁾。第2に、中欧班列は中国各地の地方行政が補助金を供与することによって成り立っているという現実があり、その構図に限界が生じていることである。

第2の点を掘り下げると、中欧班列は一帯一路のブームに乗ろうとした中国各地の地方行政が列車と貨物の誘致合戦に走り、フォワーダーや荷主に補助金を提供することによって急拡大してきた。中国から欧州に40フィートコンテナを輸送する料金は、本来であれば約9,000ドルだが、中国の地方行政が3,500～4,000ドル程度の補助金を提供し、5,000ドル程度にまで料金を引き下げている、といったところが大まかな構図である(Винокуров и др. 2018a, 36)。

しかし、中国の中央政府は野放図な補助金の横行を問題視している。ここに来て中国のマスコミでは、従来のような中欧班列の量的な拡大だけを追い求める方向性に疑問を呈し、「量から質へ」の転換を提唱するような論調も見られるようになってきている⁽²⁹⁾。中国財務省は、中欧班列に対する補助金を2018年の最大50%から、2019年は40%へと削減し、2022年にはゼロとする方針を固めているという⁽³⁰⁾。実際にそうなれば、中欧班列の西航の料金が値上がりし、競争力が低下することは不可避だろう。町田(2019, 68)は、今後、中欧班列を運行する拠点都市が大幅に絞られ、本数も削減されることになるとの見通しを示している。

4. 迷走するモスクワ～カザン高速鉄道⁽³¹⁾

ロシアは、陸路でのヨコの移動が不便な国である。カザン市は、重要地域であるタタールスタン共和国の中心都市であるにもかかわらず、モスクワから鉄道で移動しようとする14時間強かかる。むろん、カザンのような大都市はモスクワと空路で結ばれているので、飛行機を使えば移動に問題はない。しかし、2018年にサッカー・ワールドカップを控えていたロシアとしては、モスクワと地方、そして地方と地方を結ぶ陸路を発達させることが課題であった。

モスクワ～カザン高速鉄道も、そうしたニーズを踏まえ発案されたプロジェクトであった(ただし、検討はワールドカップが決まる前の2009年頃から進んでいた)。高速鉄道はモスクワ、ウラジーミル、ニジノヴゴロド、チェボクサルイ、カザンという大都市を結び、将来的にはウラル地方の中心都市であるエカテリンブルグまで延伸することが想定されていた。地域効果という観点から言えば、個々の都市が波及効果を受けるだけでなく、それらが強力な国土軸を形成することによってロシア全体の成長を牽引できるという期待もあった。

しかし、2014年以降のウクライナ危機を受け、ロシア経済に変調が生じ、またロシア

⁽²⁸⁾ ただし、最近になって西航・東航が均衡する方向に向かっているという情報もある(辻 2019)。また、中欧班列の全コンテナに占める空コンテナの比率は2018年には西航6%、東航29%だったが、2019年1～6月期にはそれぞれ2%、18%まで改善されたという。<https://www.nna.jp/news/show/1942663> アジア経済ニュース、2019年8月27日。

⁽²⁹⁾ <http://theory.people.com.cn/n1/2019/0630/c40531-31204207.html> 中国共産党新聞網、2019年6月30日。

⁽³⁰⁾ <https://www.nna.jp/news/show/1942663> アジア経済ニュース、2019年8月27日。

⁽³¹⁾ 本節は、服部(2019d)を抜粋・更新したものである。

は国際的にも孤立して、モスクワ～カザン高速鉄道の実現も危ぶまれる事態となった。そこに登場したのが、中国というパートナーである。2014年10月に中国の李克強首相がロシアを訪問した際、ロ中両国はモスクワ～北京間の高速鉄道「ユーラシア」の建設を検討する旨のメモランダムに署名した。モスクワ～カザン区間は、北京までの高速鉄道の最初の区画という位置付けになった。モスクワからカザフスタン領を通過して北京に至る総延長は7,000kmで、モスクワ・北京間が陸路で2日間で移動できるようになるとされた。

2015年4月にモスクワ～カザン高速鉄道の設計業者を決める入札が実施され、ロシア・中国の企業連合が落札した。同年5月、両国の元首列席の下、モスクワ～カザン高速鉄道建設に関するメモランダムがロ中間で調印された。インフラ建設および車両購入を合わせたプロジェクトの費用総額は1兆685億ルーブルと見積もられ、中国側は融資という形で2,500億ルーブル、事業会社への出資という形で520億ルーブル、資金を提供するとの方針が示された⁽³²⁾。

かくして、モスクワ～カザン間の高速鉄道建設は、中国の資金・技術面でのバックアップを受け、実現に向け動き出した。2017年7月には、両国の国家元首が見守る中で、ロシアのシナラ社が中国中車長春軌道客車とロシアに合弁企業を設立する契約に調印し、モスクワ～カザン高速鉄道向けに納入すべく車両の現地生産に乗り出すことになった。上述のとおり、本件はユーラシア経済委員会がとりまとめた一帯一路との結合を推進するための優先インフラプロジェクトの一つにも数えられていた。また、伊藤（2018, 29）によれば、本プロジェクトは中国によって、一帯一路の「六大経済回廊」のうち「中国・モンゴル・ロシア経済回廊」のプロジェクトの一つに位置付けられた。その後、高速鉄道「ユーラシア」の計画は、モスクワと北京を結ぶだけでなく、モスクワから西へも延び、ベラルーシ～ポーランドを経由してドイツ・ベルリンで西欧の既存の高速鉄道網に接続するというより壮大な計画に発展していった。

ロシア当局がモスクワ～カザン高速鉄道の建設プロジェクトを発案した当初は、機器の国産化率を80%まで高め、また周辺部門を合わせて37万人分の新規雇用を創出するといった経済効果を思い描いていた（Кудияров и др. 2015, 19）。ところが、ロシア経済の苦境の中、中国への依存を余儀なくされ、結局は単に中国が自国の新幹線を輸出するだけのプロジェクトに変質してしまったと言わざるをえない。中国の協力を取り付けたことで事業の存続が可能になったことは事実であり、その意味での投資効果は疑いないが、投資に伴う付随的な効果（雇用創出、技術力の向上、周辺・下請産業の発展など）の実現に暗雲が垂れ込めた。

ロシア科学アカデミー世界経済国際関係研究所中国研究部長のS.ルコニンは、「一帯一路の枠内では、中国と外国パートナーとの協力関係の、かなり硬直的なモデルが形成されている。インフラプロジェクトは、主として中国企業によって、中国の設備・技術・高度人材を活用して実施される。資金も、中国の金融機関によって提供される。パートナー国領でプロジェクトを実施する過程で、設備生産の現地化、技術移転は、実質的に行われていない」と論じている（Луконин 2019, 39）。こうした批判がある中で、モスクワ～カザン高速鉄道は、中国による投資が沿線国にとってどれだけ波及的な投資効果を持ちうるかの、

⁽³²⁾ 以上の経緯につき、詳しくは、服部（2015a）参照。

試金石となったと言えよう。

ところが、モスクワ～カザン高速鉄道プロジェクトは、設計こそ完了したものの、着工には至っていない。一つには、ロシアの国内事情、財政難という要因が挙げられる。ロシア鉄道の社長として権勢を誇っていた V.ヤクーニンは、モスクワ～カザン高速鉄道プロジェクトの旗振り役で、中国との協力関係も主導したが、この高速鉄道事業への拠出も含め連邦財政に過大な負担を要求したことから、2015 年 8 月にプーチン政権により解任された。後任社長に据えられたのは、政権の意により忠実に沿おうとする O.ペロジョーロフであった（服部 2015b）。

もう一つ、これは推測の域を出ないものの、ロシアは高速鉄道建設で中国と基本合意こそしたものの、その後、具体的な中身についての調整が難航した可能性がある。前出のガブエフは、2015 年夏に株価の暴落が生じて以降、中国当局がユーラシア経済連合諸国の運輸インフラプロジェクトに後ろ向きな反応を示すようになり、モスクワ～カザン高速鉄道についてもロシア側が受け入れがたいような厳しい条件を主張してプロジェクトにブレーキをかけたと批判している（Габуев 2017）。

ロシアで第 4 期プーチン政権の政策指針になっている 2018 年 5 月の大統領令により、12 の優先的な政策分野が指定され、それぞれについての「ナショナルプロジェクト」が策定されることになった。また、ナショナルプロジェクトという形態はとっていないものの、それと同列のような形で、「2024 年までの基幹インフラ近代化・拡張総合計画」の策定が指示された。ロシア政府は、同年 9 月 30 日付の政府指令でこのインフラ総合計画を承認し、公表した。総合計画は、運輸インフラとエネルギー・インフラという 2 つの柱から成る。運輸インフラは 9 つの「連邦プロジェクト」から成り、その中の連邦プロジェクト「高速鉄道」に、モスクワ～カザン高速鉄道の建設が改めて盛り込まれた（服部 2019a）。

しかし、今回のインフラ総合計画で時速 400km 走行用の特別専用レールが敷かれる対象になったのは一部の区画だけ（モスクワ州ジェレズノダローズヌィからウラジーミル州ゴロホヴェツまで）で、ゴロホヴェツからニジニノヴゴロドまでは既存のインフラを使い速度を時速 200km に制限して走行することになった。これに関し、ヤクーニンなき後、ロシア鉄道で高速鉄道の推進役となっていた A.ミシャーリン第一副社長（当時）は、総工費が 6,210 億ルーブルである中で、連邦予算の拠出は最初から 2,000 億ルーブルと上限が決まっていたため、全線の高速列車専用レールの敷設は断念せざるをえなかったと、悔恨気味に語っていた⁽³³⁾。このようにロシア側が資金の制約に直面する中で、2015 年 5 月に中国側が表明した融資・出資が実行されたのかが注目されるどころだが、筆者が情報を収集した範囲内ではその事実は確認されなかった。

高速鉄道「ユーラシア」によってモスクワ～北京の 7,000km が 2 日間で移動できるようになったとしても、そのような旅客列車への需要は期待できないというのが、第三者による常識的な評価である。前出のミシャーリン氏のインタビューを読むと、この高速鉄道は旅客・貨物の併用を想定していることがうかがえる。ミシャーリン氏は、旅客・貨物併用の高速鉄道は中国が実験を行っており技術的には可能であると強調しており、ロシア鉄道の関連サイトには貨物列車を最高速度時速 300km で運行するとの驚くべき青写真が示さ

⁽³³⁾ Эксперт, №23, 3-9 июня 2019, стр. 37.

れている⁽³⁴⁾。そもそも、旧ソ連と中国で軌道が異なる問題をどうクリアするのか、国境駅で乗客が列車を乗り換えたり貨物を積み換えたりするのか、あるいは軌道の変更が可能なフリーゲージトレインの開発を目指すのかという根本的な疑問もある。モスクワ～カザン高速鉄道建設プロジェクトは、中国の一带一路政策に組み込まれたことによって、ロシア国内の都市間移動という当初の目的があやふやとなり、かえって迷走の度合いを深めてしまった印象を禁じえない。

2018 年頃から、モスクワ～カザン高速鉄道建設プロジェクトをめぐり、より一層混乱が深まっている。政権内から同路線の採算性を疑問視する声が上がリ、モスクワ～サンクトペテルブルグ高速鉄道の建設を優先する立場が優勢になったのである。元スヴェルドロフスク州知事としても、エカテリンブルグ延伸を想定するモスクワ～カザン路線にこだわっていたはずのミシャーリン・ロシア鉄道第一副社長は、2019 年 5 月に高速鉄道事業の担当を外され、同年 11 月には第一副社長から退任している。

5. その他のユーラシア諸国の鉄道をめぐる動き

(1) ウクライナ

2014 年の政変後にウクライナは、自国領を経由して欧州と中国を結ぶ新たな輸送ルートを開設することを提唱し始めた。欧州～ウクライナ（主な利用港湾は旧イリチフスク港、現在のチョルノモルスク港）～黒海～ジョージア～アゼルバイジャン～カスピ海～カザフスタン～中国というルートの一貫した鉄道・船舶輸送路を設け、欧州と中国を最短で 9 日間で結ぶというのが、ウクライナの描く青写真であった。ロシア側の制裁により、2016 年 1 月からウクライナがカザフスタンに輸出をする際にロシア領を通過することができなくなったので、ウクライナにとってこの輸送路がより喫緊となり、同月に試験輸送をスタートさせた。そして、ウクライナは自国を経由して欧州と中国を結ぶこの東西輸送回廊を、中国の一带一路政策の一環として位置付けるよう、中国側に働きかけた。中国は、既存の輸送路を引き続き重視しつつも、表向きはウクライナの提案を歓迎する姿勢を示した⁽³⁵⁾。

しかし、2016 年 1 月の試験輸送後、ウクライナ版シルクロードが実際に活用されることはなかった。2つの海を越えるこのルートは、鉄道・フェリー間で積み替える際に特別な設備を要するなど、コストも所要時間も想定以上に膨らんだからである。ロシア領経由の東西間輸送の方が、3分の2ほどのコストで収まることが判明し、ウクライナ版シルクロードは無用の長物となった⁽³⁶⁾。

中欧班列の活況と、ベラルーシ・ポーランド国境の混雑を目の当たりにしたウクライナ鉄道は 2018 年 4 月、ウクライナ西部に位置し対ポーランド国境から 65km と程近いコヴェリを、中国～欧州コンテナ輸送の新たな拠点にしたいという構想を示した。実はウクライナからポーランド南部のスワフクフにかけて旧ソ連と同じ 1,520mm の広軌鉄道が伸びており、他方でコヴェリには欧州と同じ 1,435mm の標準軌路線が残っているので、その

⁽³⁴⁾ <http://www.hsrail.ru/info/silkway/> AO «Скоростные магистрали».

⁽³⁵⁾ 以上の経緯に関しては、服部（2017, 357）参照。

⁽³⁶⁾ <https://www.geopolitica.ru/en/agenda/ukrainian-silk-road-bypassing-russia-turns-out-be-useless>

点もメリットと主張された⁽³⁷⁾。ただし、本件に関する続報は伝えられていない。

中国からのコンテナ列車は、ロシアおよびベラルーシ領を通して西に進むわけであり、その列車がその後ウクライナを通過することを、敵対するロシアが認めるとは考えにくい。ここで整理しておけば、2014年のウクライナ政変後、ウクライナ・ロシア間の航空直行便は途絶しているが、鉄道は旅客・貨物ともかろうじて維持されている。旅客列車に関しては、ウクライナ鉄道にとってモスクワ路線が数少ない黒字路線であるため、経営上やむなくロシア乗り入れを続けている形である（ロシア鉄道側はウクライナ路線を廃止）。貨物列車に関しては、ウクライナ・ロシア両国とも制裁措置として、相手国の主要フォワーダーが自国領で輸送業務を行うことを禁止しており、実質的に壊滅状態である。ただし、ウクライナがロシアから石炭を輸入する必要などから、制裁対象外の会社による輸送が細々と続けられている状態である⁽³⁸⁾。

ウクライナが巨大な隣人ロシアとの関係を悪化させたままでは、輸送分野において中国との協力関係を推進したり、一帯一路の恩恵にあずかったりすることも、困難なのではないだろうか。ウクライナの Ye. チェルヴォネンコ元運輸相も、ウクライナはロシアとの対立で中国・欧州間の列車をトランジットさせるビジネスチャンスをみすみす逃しているとして、その方向性に疑問を呈している⁽³⁹⁾。

(2) バクー〜トビリシ〜カルス鉄道

南コーカサスにおいては、アゼルバイジャンのバクー、ジョージアのトビリシ、トルコのカルスを結ぶ国際鉄道路線が、2017年10月に開通した。総延長は826kmであり、うち105kmを新規建設して、3国鉄道の接続を図った。旧ソ連の既存部分は1,520mmの広軌、トルコ（およびジョージアの新設部分）は1,435mmの標準軌なので、ジョージアのアハルカラキにおいて積み換えが行われる。総投資額は、積み替え施設の整備、既存路線の改修を含め10億ドル強とされる。

この鉄道の建設は、2007年2月に3国が契約に調印したものであり、当然、中国の一帯一路に呼応して浮上したプロジェクトではない。また、中国から資金が提供された事実もなく、ジョージアの新規建設部分はアゼルバイジャンからの融資により賄われた。それでも、アゼルバイジャン、ジョージアのみならず、カスピ海の対岸にある中央アジア諸国、さらには中国の貨物をトルコ、欧州方面に輸送する（もちろん逆方向も）新たなルートの誕生であり、結果的に一帯一路の時代精神に適うものとなった。実際、2018年11月には、バクー〜トビリシ〜カルス鉄道を經由する形で、中国の連雲港市とトルコのイスタンブールを結ぶ定期コンテナ路線が開設された⁽⁴⁰⁾。

(3) 内陸の孤島アルメニア

アルメニアは、ユーラシア経済連合加盟国でありながら、他の加盟諸国とは陸路で繋が

⁽³⁷⁾ https://cfts.org.ua/news/2018/04/19/kovel_stanet_konkurentom_zh_d_terminalov_v_polshe_i_bearusi_pri_dostavke_gruzov_iz_kitaya_v_es_ukrzhiznytsya_46820 Центр транспортных стратегий, 19 апреля 2018.

⁽³⁸⁾ 2019年4月時点の情報。 <https://tass.ru/info/6291105> ТАСС, 3 апреля 2019.

⁽³⁹⁾ <https://ria.ru/20190527/1554936036.html> РИА Новости, 27 мая 2019.

⁽⁴⁰⁾ <https://www.railfreight.com/beltandroad/2018/12/11/new-railway-service-turkey-china-now-regular/> RailFreight.com, 11 December 2018.

っており、経済統合に参加しているメリットを十分に享受できない要因となっている。上述のとおり、ユーラシア経済連合が中国との協力により推進を希望する 39 のインフラプロジェクトの代表例として、アルメニアとイランの鉄道網の連結が挙げられていた。2014 年 12 月にカザフスタン～トルクメニスタン～イランという鉄道路線が開設されているので、アルメニアとイランが鉄道で結ばれれば、アルメニア～カザフスタンという鉄道輸送も可能になると考えられる。

また、Khishtovani et al. (2019, 135) によれば、中国商務省はアルメニア～イラン鉄道がインド洋・ペルシャ湾岸から黒海に至る南北鉄道回廊の一部になる可能性があるとの見解を示しており、他方でアゼルバイジャンがアルメニアからそのルートを奪うことを画策しているという。

2019 年 9 月の情報によれば、その後アルメニアとイランの鉄道網の連結プロジェクト（費用は 32 億ドル）は、進展を見ていない。正式に破棄されたわけではないものの、中国による協力が決まらないまま、放置された状態だったという。同月、エレヴァンでユーラシア経済連合のサミットが開催され、イランのロウハニ大統領もゲストとして参加したのを機に、アルメニアは再び鉄道プロジェクトの実現をイラン側に働きかけようとしている⁽⁴¹⁾。

なお、現時点でアルメニア鉄道の経営権はロシア鉄道に委ねられている。2008 年 2 月にロシア鉄道とアルメニア側とのコンセッション契約が期間 30 年で締結され、ロシア鉄道が設立した 100%現地法人の「南カフカス鉄道」がその経営に当たっている⁽⁴²⁾。

（4）キルギスとウズベキスタン

中国がロシア・ユーラシア諸国の鉄道部門に関与した最大のプロジェクトは、ウズベキスタンのカムキック・トンネルの建設であろう。同国西部フェルガナ地方に新規建設された 124km のアングレン～ボブ鉄道のうち、最難関工事であった 19.2km のカムキック・トンネルの建設を、中国鉄道トンネル集団が請け負ったものだった。トンネルは 2013～2016 年に建設され、総工費 4 億 5,500 万ドルのうち、3 億 5,000 万ドルが中国輸出入銀行からの融資で賄われた⁽⁴³⁾。

一方、ウズベキスタンと中国を、キルギス領を通過して鉄道で結ぶという構想が、1990 年代半ばから検討されている。中国が新疆ウイグル自治区での鉄道建設に着手し、中央アジア諸国にそれへの接続を提案したことに端を発する。1997 年に中国、キルギス、ウズベキスタンは作業委員会の設置に合意し、2002 年には最初の調査が実施され、キルギス南部を通過するルートが提案された。この 268km のルートが、その後長らく、検討の基礎となってきた。

ところが、このルートはキルギスにとってのメリットが乏しい。同国ではソ連崩壊後、鉄道の改修が実質行われておらず、中国～中央アジア鉄道建設の枠内で自国鉄道を近代化

⁽⁴¹⁾ <https://ru.armeniasputnik.am/politics/20190910/20337997/K-vizitu-Roukhani-v-Armeniyu-Iran-reanimiruet-temu-zheleznoy-dorogi.html> Sputnik, 10 сентября 2019.

⁽⁴²⁾ 詳しくは、服部（2020, 12）参照。

⁽⁴³⁾ 同鉄道およびトンネルにつき、詳しくは、Ganiev (2019); <http://j.people.com.cn/n3/2016/0621/c94476-9075451.html> 人民網日本語版, 2016 年 6 月 21 日。

することを希望していたが、提案されたルート案ではその目的に資さない。同ルートではキルギスの貨物は輸送量の5%程度にしかならず、中国とウズベキスタンの利益に奉仕するだけとなる。欧州化された北部と、伝統的な南部との相克がある中で、キルギスには国全体を網羅的に結ぶ鉄道網が存在しておらず、国家的統合のためには国土を南北に繋ぐ鉄道の敷設が必要なのだが（これがキルギスの期待する地域効果ということになる）、そうした鉄道には逆に中国やウズベキスタンは興味を示さない。他方、中国は自国と同じ1,435mm 標準軌の採用を主張しており、それでは旧ソ連の1,520mm 広軌と併存することとなり、新たな車両の導入などの負担が発生するので、キルギス、ウズベキスタン側は難色を示した。

かくして、プロジェクトは暗礁に乗り上げた。中国が一帯一路構想を表明すると、中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道は、中国とイラン、トルコ、欧州を結ぶルートの一環と位置付けられたが、それでもプロジェクトは進捗しなかった。

こうした背景から、キルギスはプロジェクトにロシアが参加してくれることを希望するようになった。ロシア側も、2018 年頃から本件への関心を強めている。その結果、キルギス鉄道とロシア鉄道の間で同プロジェクトへのロシアの参加に関する協定が結ばれ、キルギスが希望する同国北部と南部を結ぶ鉄道の建設も協議していくことになった。ロシアは設計作業や資機材の提供のみならず、資金面での協力の可能性も示し、これにより中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道プロジェクトの機運は再び高まっている⁽⁴⁴⁾。

お わ り に

本稿では、中国の一帯一路政策が、旧ソ連のロシア・ユーラシア諸国にどのような経済的効果を及ぼしているかを、「投資効果」、「輸送効果」、「地域効果」という視点を意識しながら検討した。

本稿が試みたサーベイの範囲内では、中国政府およびその影響下にある国際金融機関から、ロシア・ユーラシア諸国の鉄道インフラに真水の資金が実際に注入されているような事例は、限定的であることが判明した。確認できた事例は、中国輸出入銀行によるウズベキスタンのカムキック・トンネル建設への融資、同じく中国輸出入銀行によるベラルーシ鉄道電化向け融資、そして詳細や実施状況は不明ながら中国がカザフスタンのホルゴス特区に投資を行うと表明した件くらいである。その意味では、この分野における中国マネーによる投資効果は、それほど広範なものではない。一帯一路のシンボルとなっている中欧班列は、基本的にはユーラシア3国の既存鉄道を使ったトランジット輸送である。ユーラシア経済連合と一帯一路の融合プロジェクトと謳われたモスクワ～カザン高速鉄道、中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道、アルメニア・イランの鉄道網連結は、いずれも難航している。ただし、冒頭に述べたように、必ずしも中国からの投資がなされていなかったとしても、中国が国際経済回廊を主導することによって、プロジェクトの機運が高まったり、中国以外の主体による投資を促したりといった間接的な効果は、常に視野に入れておくべきであろう。

⁽⁴⁴⁾ 以上、中国～キルギス～ウズベキスタン鉄道の問題に関しては、Абдраимов (2019); Попова (2019); Шустов (2019) にもとづいて整理した。

輸送効果について言えば、中欧班列の拡大は目覚ましく、その主要ルートである西ルートは、現状でロシア・ベラルーシ・カザフスタンの3国に年間1億ドル強ずつのトランジット収入をもたらしていると見られる。しかし、それによって国際収支表に見る鉄道輸送サービス輸出が目覚ましく伸びているわけではなく、また中国～欧州間の貨物輸送は依然として海運が圧倒的に主流という現実もあり、慎重な評価が必要である。一方、ロシア欧州部やベラルーシの企業が、中欧班列の東航に載せて中国向けの新規輸出を試みている事例が見られ、それがロシアの非原料・非エネルギー輸出に及ぼしうる効果も注目されている。ただし、これまで中欧班列を成り立たせてきた中国地方行政による補助金が打ち切られる方向であり、そうなればユーラシア3国にとっての輸送効果もしぼんでしまう恐れがある。

地域効果に関して言えば、現在までのところ、カザフスタンのホルゴスの隆盛やベラルーシのグレートストーン工業団地の誕生が代表的な成果であり、特に後者には中国資本が深く関与している。そうした「点」としての開発に比べると、ロシアのモスクワ～カザン高速鉄道などは、より大掛かりな「線」、「面」としての開発を企図するものであり、いきおいその難易度は高く実現には至っていない。

引 用 文 献

1. 日本語文献

- 新井洋史 (2019)「東北内陸 ―近くて遠い『借港出海』の進展は?」穆尧芊・徐一睿・岡本信広 (編著)『「一带一路」経済政策論 プラットフォームとしての実像を読み解く』日本評論社, 117-141 頁。
- 石原敬浩 (2019)「氷上シルクロード構想が国際安全保障環境に与える影響について ―中国の北極進出に関する安全保障面からの考察―」『国際安全保障』第47巻第1号, 52-71 頁。
- 伊藤亜聖 (2018)「中国・新興国ネクサスと『一带一路』構想」末廣昭・田島俊雄・丸川知雄 (編)『中国・新興国ネクサス: 新たな世界経済循環』東京大学出版会, 17-74 頁。
- 金野雄五 (2019)「ユーラシア経済連合 ―統合の現段階と一带一路との関係―」『比較経済研究』第56巻第2号, 23-35 頁。
- 朱永浩 (2019)「中国の対外経済戦略と『一带一路』構想」平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一 (編著)『一带一路の政治経済学 ―中国は新たなフロンティアを創出するか』文眞堂, 30-49 頁。
- 中馬瑞貴 (2015)「カザフスタンの新経済政策と経済特区」『ロシア NIS 調査月報』第60巻第4号, 18-29 頁。
- 辻久子 (2018a)「中欧間コンテナ列車の急成長」『ロシア NIS 調査月報』第63巻第1号, 114-117 頁。
- (2018b)「北極海航路と中欧鉄道」『ロシア NIS 調査月報』第63巻第3号, 42-45 頁。
- (2018c)「中ロ蜜月のユーラシア鉄道網」『ロシア NIS 調査月報』第63巻第12号, 98-101 頁。
- (2019)「シベリア鉄道トランジットの波」『ロシア NIS 調査月報』第64巻第12号, 38-41 頁。
- 友繁弥寿志 (2019)「ベラルーシにおける中国主導のインフラ更新 ―リスクヘッジの光と影―」『ロシア NIS 調査月報』第64巻第11号, 92-95 頁。
- 服部倫卓 (2015a)「モスクワ～カザン高速鉄道は中国の支援で推進」『ロシア NIS 調査月報』第60巻第7号, 126-127 頁。
- (2015b)「ヤクーニン・ロシア鉄道社長退任の背景」『ロシア NIS 調査月報』第60巻第11号, 96-97 頁。
- (2017)「輸送・商品・エネルギーの経済関係 ―ロシアとウクライナの角逐を中心に」六鹿茂夫 (編)『黒海地域の国際関係』名古屋大学出版会, 318-345 頁。
- (2018)「『三橋一島』のロ中国境協力」『ロシア NIS 調査月報』第63巻第11号, 46-47 頁。
- (2019a)「プーチン体制における国家投資と民間投資」『ロシア NIS 調査月報』第64巻第1号, 34-39 頁。
- (2019b)「プーチン政権のロシアが描く輸出拡大の青写真」『ロシア NIS 調査月報』第64巻第2号, 2-7 頁。
- (2019c)「ロシア・NIS 諸国のサービス貿易を見る視点」『ロシア NIS 調査月報』第64巻第7

- 号, 2-36 頁。
- (2019d) 「二転三転するロシアの高速鉄道計画 —カザンかサンクトペテルブルグか—」『ロシア NIS 調査月報』第 64 巻第 12 号, 33-37 頁。
- (2020) 「2020 年代のロシア・ユーラシア地域秩序を占う (下)」『ロシア NIS 経済速報』1 月 25 日号, No.1815, 1-17 頁。
- 東野篤子 (2019) 「ヨーロッパと一帯一路 —脅威認識・落胆・期待の共存—」『国際安全保障』第 47 巻第 1 号, 32-51 頁。
- 町田一兵 (2019) 「『一帯一路』構想で進展するアジア・ユーラシアの物流」平川均・町田一兵・真家陽一・石川幸一 (編著) 『一帯一路の政治経済学 —中国は新たなフロンティアを創出するか』文真堂, 50-75 頁。
- 湯浅剛 (2019) 「ユーラシアに向けた中国のアプローチ —その地政学的背景とポスト・ソ連諸国の対処—」『国際安全保障』第 47 巻第 1 号, 15-31 頁。
- 李瑞雪 (2018) 「シルクロード経済ベルトにおける中欧班列: 新しい国際基幹輸送モードとして成り立つ条件」進藤榮一・周瑋生・一帯一路日本研究センター (編) 『一帯一路からユーラシア新世紀の道』日本評論社, 56-62 頁。
- ROTOBO (2019) 「変動するユーラシアと対カザフスタン投資の可能性 —カザフスタン投資プレゼンテーション報告—」『ロシア NIS 調査月報』第 64 巻第 2 号, 70-84 頁。

2. ロシア語文献

- Абдраимов, А. (2019) “Перспективы строительства нового ж/д коридора из Китая в Узбекистан,” Ритм Евразии, 29 ноября. [<https://www.ritlemeurasia.org/news--2019-11-29--perspektivy-stroitelstva-novogo-zh-d-koridora-iz-kitaja-v-uzbekistan-46229>]
- Вардомский, Л., Тураева, М. (2018) *Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов*, Институт экономики РАН. [http://www.imepi-eurasia.ru/baner/Vardomsky_Turaeva_paper_2018.pdf]
- Винокуров, Е., Лобырев, В., Тихомиров, А., Цукарев, Т. (2018a) *Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС, ЦИИ ЕАБР*. [https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf]
- Винокуров, Е., Лобырев, В., Тихомиров, А., Цукарев, Т. (2018b) *Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций*, ЦИИ ЕАБР. [http://eurasian-studies.org/wp-content/uploads/2018/05/EDB-Centre_2018_Report-50_Transport-Corridors_Barriers-and-Investments_RUS.pdf]
- Габуев, А. (2017) “Шелковый путь в никуда,” *Ведомости*, 15 мая. [<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/05/15/689763-shelkovii-put>]
- Кудияров, С., Мирзаян, Г., Обухова, Е., Огородников, Е. (2015) “Огненные объятия Дракона,” *Эксперт*, №20-21, 18-24 мая, стр.14-19.
- Кудияров, С. (2019) “Транзит выходит на рельсы,” *Эксперт*, №44, 28 сентября-3 ноября, стр. 92-97.
- Луконин, С. (2019) “Под маской благодетеля,” *Эксперт*, №7, 11-17 февраля, стр. 38-43.
- Мамонова, Е. (2019) “Идем на Восток: Проект ‘Один пояс - Один путь’: новые возможности,” *Российская газета*, 13 февраля. [<https://rg.ru/2019/02/13/v-rg-obsudili-kitajskuii-iniciativu-odin-poiias-odin-put.html>]
- Попова, В. (2019) “Инвестиционный дождь в Центральной Азии: ожидаются обильные всходы,” Ритм Евразии, 28 октября, 1 ноября. [<https://www.ritlemeurasia.org/news--2019-10-28--investicionnyj-dozhd-v-centralnoj-azii-ozhidajutsja-obilnye-vshody-i-45634>; <https://www.ritlemeurasia.org/news--2019-11-01--investicionnyj-dozhd-v-centralnoj-azii-ozhidajutsja-obilnye-vshody-ii-45709>]
- Семашко, Н. (2018) “Партнерство повышенной дальности,” *Коммерсантъ Business Guide*, №34, 20 сентября. [<https://www.kommersant.ru/doc/3745648>]
- Смагулов, А. (2016) “Перспективы развития сухого порта СЭЗ ‘Хоргос-Восточные ворота’ в рамках расширения международного сотрудничества,” *Проблемы науки*, №4, стр.35-37. [<https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-suhogo-porta-sez-horgos-vostochnye-vorota-v-ramkah-ras-shireniya-mezhdunarodnogo-sotrudnichestva/viewer>]
- Цветков, В., Зоидов, К., Медков, А., Зоидов, З. (2017) “О направлениях и проблемах сопряжения инфраструктурных проектов ЕАЭС и ЭППП,” Институт проблем рынка РАН. [<http://www.ipr-ras.ru/articles/tsvetkov-and17-01-intro.pdf>]
- Шустов, А. (2019) “Что сулит Киргизии железная дорога из Китая в Узбекистан?,” Ритм Евразии, 8 марта. [<https://www.ritlemeurasia.org/news--2019-03-08--chto-sulit-kirgizii-zheleznoj-doroga-iz-kitaja-v-uzbekistan-41475>]

3. 英語文献

- Aizhanova, Aktoty (2019) “The Belt and Road Initiative: The Case of Kazakhstan,” in Kohli, Harinder S., Johannes F. Linn, and Leo M. Zucker, (eds) *China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*, Sage Publications, pp.63-76.
- Ganiev, Bahodir (2019) “The Belt and Road Initiative in Uzbekistan,” in Kohli, Harinder S., Johannes F. Linn, and Leo M. Zucker, (eds) *China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*, Sage Publications, pp.109-122.
- Khishtovani, Giorgi, Mariam Zabakhidze, Irakli Gabriadze and Rezo Beradze (2019) “The Belt and Road Initiative in the South Caucasus Region,” in Kohli, Harinder S., Johannes F. Linn, and Leo M. Zucker, (eds) *China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*, Sage Publications, pp.127-144.
- Linn, Johannes F. and Leo M. Zucker, (2019) “An ‘Inside-out’ Perspective on the Impact of the BRI in Central Asia and the South Caucasus: Overview,” in Kohli, Harinder S., Johannes F. Linn, and Leo M. Zucker, (eds) *China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*, Sage Publications, pp.31-58.