

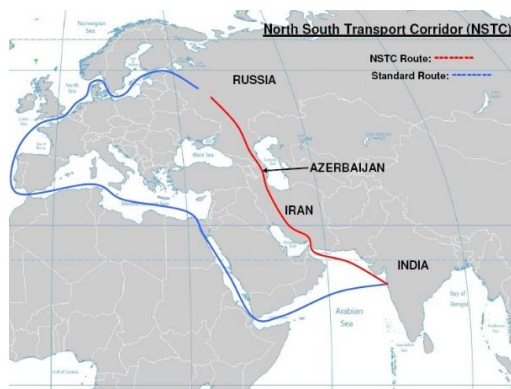
南北国際輸送回廊整備に向けた最近の動き

アゼルバイジャンは東西、南北の国際物流ルートが交差(バクー市アラト)する地理的優位性を活かして、国際物流網のハブとなることで同国への物流・製造業関連投資を誘致する方針です。現在、ユーラシアの東西を結ぶ中央回廊(ミドル・コリドー)への国際的関心が高まり、アゼルバイジャンほか中央回廊通過国による同回廊整備の取組が加速していますが、アゼルバイジャンは、一方で南北国際輸送回廊についても推進する基本的姿勢です。

南北国際輸送回廊は、露からアゼルバイジャン、イラン、ペルシャ湾を経てインド・ムンバイに至る、鉄道、道路、海上の複合輸送ルートです(下記地図赤)。このうち鉄道については、露とアゼルバイジャンは旧ソ連時代から繋がっており、またイラン国内はラシュトからバンダレ・アッバース(ペルシャ湾岸)まで既存路線があるものの、イラン北西部のアスタラ(アゼルバイジャン国境)・ラシュト間(約170km)はイランの資金不足もあり未整備のままとなっています。

本年5月、この区間の鉄道敷設に向けた露・イランの政府間協定が署名され、ノバク露副首相は鉄道敷設費用16億ユーロのうち13億ユーロをイランに借款する旨発言しました。その後の実施合意文書(露・イラン、本年7月)では来年上半期の着工が明記され、露からは、「2028年に完工目途」(運輸大臣)、「30年に露・イラン間の貨物鉄道輸送量が1500万トンを超える」(副首相)、「サクトペテルブルク・ムンバイ間の貨物輸送日数が40日から10日間に短縮される」(プーチン大統領)といった発言が相次いでいます。ウクライナ侵攻後、西側経由に代替する物流ルート開拓の必要性に迫られた露の様子が窺われます。

このような露の姿勢は、アゼルバイジャンとしても、物流ハブ機能の強化、対露外交カード等の観点からメリットがあるようです。今後の動きが注目されます。



(以上)