

ウクライナとロシア原油*

ー供給源・ルート多元化をめぐる戦いー

藤森信吉

論文要旨： ウクライナの「オデッサ・ブロディ」原油パイプラインは、原油供給源および輸入ルート面でのロシア依存解消を目的として建設された。しかし、供給源のロシア依存解消は主要な国内製油所がロシア資本傘下に入ることにより意味を失い、さらにロシア以外の原油供給源が確保できなかったため完工後も稼働に至らなかった。同パイプラインは、2004年、原油輸出の追加ルートを求めていたロシアが原油を供給することにより輸送を開始したが、結果的に当初の目的を果たしたとはいえず、ウクライナはロシア依存を一層深めることになった。

[キーワード： ロシア、ウクライナ、石油、パイプライン、相互依存]

1 はじめに

今日、エネルギー資源がロシア・ウクライナ関係に重要な影響を及ぼしていることは疑いない。ウクライナのエネルギー自給率は、天然ガス約25%、原油約15%で、両品目合わせて貿易輸入の約30%を占めている¹⁾。天然ガス、原油の主な供給源はロシアであり、ウクライナの消費に占めるその割合は原油で70%、天然ガスで40%に達する。(Derzhavnyi komitet statystyky Ukrainy, 2005a)。エネルギーとは、モーゲンソーによれば「他国間との関係である国家の力に重大な影響を及ぼす要因」であり、エネルギーを有する国家は、力(パワー)の算定において上昇するという(モーゲンソー, 1986, pp. 123-126)。この観点から言えば、エネルギー資源を有するロシアは、輸入に頼るウクライナに対して、圧倒的な影響力を及ぼせることになる。

しかし、エネルギーを媒介とする関係は、パイプラインの存在によって、持てる者と持てない者という単純な図式に還元されない。エネルギー資源輸出国がエネルギー輸送をパイプラインに依存する場合、パイプライン保有国は、エネルギー資源輸出国に対して影響力を行使することが可能となる。エネルギー輸出国はパイプライン所有国に対して、脆弱性を持つことになり、両者の間には

相互依存関係が成り立つ(山本, 1989, pp. 110-113)。他方、パイプラインは敷設コストが高いため、パイプラインによるエネルギー輸送に依存する資源輸出国・輸入国間では、供給・需要関係が長期的に固定されがちである。ウクライナとロシアの場合はどうなるだろうか。ウクライナは天然ガス、原油の供給のみならず輸入ルートでもロシアに依存している。ウクライナは、ロシアの他に天然ガスをウズベキスタン、トルクメニスタンから、原油をカザフスタンから輸入しているが、どちらもロシア領内のパイプラインを経由する。他方、ロシアがヨーロッパ諸国に輸出する天然ガス・原油のウクライナ領内パイプラインへの依存度は、それぞれ80%、18%と大きな違いがある(2003年実績)。この数字を見る限り、天然ガスに比べ原油のほうが、相互依存の非対称性は強いといえる。しかし、原油パイプライン(およびそれに付随する原油輸出・輸入港)は天然ガスのそれと比べ建設費が安価であることを考えれば、新規の建設によりこの関係は変えられる可能性を秘めている²⁾。本稿は、そのような非対称性を解消し、輸送・供給源両面でのロシア依存解消のためにウクライナが計画・建設した「オデッサ・ブロディ」原油パイプラインの計画当初から完成、稼働までを検証することを目的とする³⁾。

2 ウクライナの原油輸送パイプライン・システム (図1)

ウクライナ領内の原油輸送ルートは、現在、3ルートが存在する⁴⁾。第一のルートは、1963年（第一期）および1974年（第二期）に完工・稼動した「ドゥルジバ」原油パイプラインである。ドゥルジバは、ロシア原油の東欧諸国（チェコ、スロヴァキア、ハンガリー）向け基幹ルートであると同時に、ウクライナ領内の2つの製油所（NPZ）への原油供給も担っている。

第二のルートは、1978年に稼動を開始した「沿ドニエプル」原油パイプラインであり、ウクライナ内製油所（クレメンチュク、リシチャンスク、ヘルソン、オデッサ）およびロシア内ノヴォロシスク製油所への供給、および同ノヴォロシスク輸出港とオデッサ輸出港への原油輸送という2つの役割を果たしていた。

上記2ルートは、クライナ独立後、国営企業「原油パイプライン・ドゥルジバ」社および「沿ドニエプル・原油パイプライン社」が、それぞれ所有・管理してきた。両社は、2001年、ウクルトランスナフタ社に統合されている。ウクルトランスナフ

タ社は、ウクライナの国営天然ガス・原油独占体「ナフトハス・ウクライナ」社がその全株式を保有する子会社であるため、実質的に国営企業である⁵⁾。ソ連時代に建設された「ドゥルジバ」と「沿ドニエプル」は、何れもロシアおよびカザフスタン原油の輸送・輸入を前提としていたため、このパイプラインを使う限り、ウクライナの原油供給源・輸入ルートは、限定されることになる。

第三のルートは、本稿で主に扱う「オデッサ・プロディ」パイプラインである。オデッサ・プロディは、2001年に完工したパイプラインと、黒海沿岸ピヴデン（ロシア語ではユージヌィ、「南」の意）港から成り、ウクルトランスナフタ社が所有・管理している。

3 「オデッサ・プロディ」原油パイプライン

ソ連体制下、ウクライナには製油所が6つあり、ドゥルジバおよび沿ドニエプル原油パイプラインによってロシア原油を輸入していた。しかし、ソ連時代の安価な原油価格を前提としていたウクライナは、ソ連崩壊後のロシア原油の高騰に対応できなかった。独立後の1992年に、原油価格は国際価格の半分近くまで上昇し、93年に入ると国際価

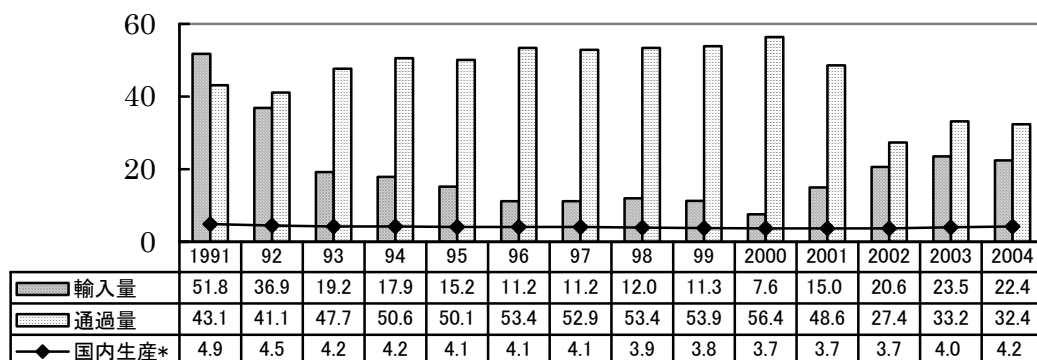
図1 ウクライナの原油パイプライン



①:ドゥルジバ・パイプライン; ②:沿ドニエプル・パイプライン; ③:オデッサ・プロディ・パイプライン
出所: Ukrtransnafta HP URL <http://www.ukrtransnafta.com> に筆者加筆

表1 ウクライナの原油輸送量（通過量+輸入量）

（単位：百万トン）



*ガス・コンデンセート含む

出所：NaftoHazUkrainy 社 HP（URL [http:// www.naftogaz.com](http://www.naftogaz.com)）

格に近い水準に達した（IMF, 1993, p. 11; Krasnov, p. 830）。このため、ウクライナの原油輸入量は独立後に激減した（表1）。また、92 - 93年はウクライナで輸入が自由化されておらず、輸入主体は国家であったため、対ロシア・エネルギー債務は全てウクライナ国家債務となった。ロシア政府は、ウクライナ政府に原油輸入に対する国家信用を供与する等して対ウクライナ国家債権を膨らませ、ウクライナの戦略企業の株式譲渡や黒海艦隊分割といった問題に対する譲歩を迫った⁶⁾。

こうした経済的・政治的危機のなか、原油供給源および輸入ルートの多元化を推進しロシアへの脆弱性を解消することがウクライナ政府の焦眉の急となった。1993年2月、ウクライナ政府は「確実な供給のための条件作りを目的として」年間4000万トン（第一期1200万トン、94年完工予定）の受け入れ能力を持つ輸入港ピヴデンをオデッサ近郊に政府資金で建設する決定を行った（Postanova Kabinet Ministriv Ukrainy, 1993）。オデッサに白羽の矢が立ったのは、黒海沿岸に位置しており輸入するのに適していたこと、沿ドニエプル・パイプラインに接続可能であり各製油所に原油供給可能であったこと、そしてオデッサ製油所が黒海沿岸に立地していたからである。元来、オデッサ製油所は、ソ連時代に敷設された沿ドニエプル・パイプラインでロシア原油を輸入していたが、独立後にその稼働率は1/3まで低下しており、原油を受け入れる余地があったのである。

この計画は、欧州連合（EU）が主導するTRACECA（TRANsport Corridor Europe Caucasus Asia）計画と結びつけられ、ピヴデン港からドルジバ・ラインとの接続点プロディまでパイプラインを延長する「オデッサ・プロディ」パイプライン計画へと変貌した。パイプライン計画に、国内製油所の需要充足のみならず、ヨーロッパ諸国に原油を輸送する要素が付け加えられることになったのである。「オデッサ・プロディ」が稼働すれば、供給源および輸送ルート面でのロシア依存を減らし、ロシアのエネルギーを利用した政治的影響力を弱め、さらにパイプライン輸送収入も期待できる。

しかしながらこの計画は、供給源の確保という問題を抱えていた。当初、想定された供給源はペルシャ湾岸諸国であり、タンカーでボスボラス海峡を経由して黒海に至り、ピヴデン港からオデッサ・プロディ・パイプラインにつなぐ計画であった。これを実現するため92年春以降ウクライナは、政府要人をイラン等に派遣し原油供給を求めたが、そもそも外貨不足によってロシア原油すら買えないウクライナに、中東原油の購入は困難であった（Smolansky, 1995, pp. 67 - 90）。その他、トルコ・黒海を経由したイラク原油の輸送、さらには黒海ノヴォロシク港およびトゥアブセ港から黒海経由でロシア原油の輸送も考えられたが、何れも計画段階にとどまった（Chobit, 1995, p. 9）。

ウクライナ以外の利用者、すなわちオデッサ・

ブロディ・パイプラインを利用して原油を輸入する国の問題も未解決であった。当時、最も現実的な利用者として想定されていたのがポーランドである。ウクライナ政府は、ドゥルジバからポーランド内プウォツク製油所まで本ルートを延長し、最終的にバルト海のグダニスク港まで接続する計画をポーランド政府に打診した。しかし、ポーランドにとって、3～5億ユーロと見積もられる延長ルート建設費は大きな負担であった。

4 カスピ海原油の「発見」

94年度稼働を目指していた「オデッサ・ブロディ」パイプライン計画は、資金不足に加え土地収用や環境問題でオデッサ州政府とキエフ中央政府とが対立したことにより着工が遅れ、ピヴデン港は95年末に、パイプラインは96年9月にそれぞれ建設が開始された。この時点で中東原油の可能性は消え、独立後の油田開発により輸出能力を獲得したアゼルバイジャンが新たな供給源候補として浮上してきた。ウクライナの計画によれば、アゼルバイジャン原油は、パイプラインでグルジアの黒海沿岸スプサまで運ばれ（「バクー・スプサ」ルート）、そこからタンカーでピヴデン港に接続され「オデッサ・ブロディ」パイプラインで輸送される。こうした計画を促進するため、ウクライナは97年10月、アゼルバイジャン、グルジア、モルドヴァとともに、地域フォーラム「GUAM（各国の頭文字から命名）」を結成した⁷⁾。これら諸国は、ロシアによる輸送ルートの独占という共通の問題を抱えていたが、バクー・スプサが99年に開通しオデッサ・ブロディも既に着工済であったため、GUAM 諸国が合同すれば、「ロシアを経由しない」ヨーロッパへの新輸送ルートが早期実現する可能性が生じたのである（Zhangozha, 1999）。

しかし、カスピ海原油ブームは同地域の原油輸出ルートを巡る「グレート・ゲーム」を引き起こした。ロシアは、カスピ海北岸を経由して黒海沿岸ノヴォロシスク港を輸出港とするルート（「北ロシア・ルート」）を提案し、ノヴォロシスク港の増強工事を行い、98年3月から稼働を開始した。他方でロシアの影響を排除したいアメリカは、バクー～トビリシを経由してトルコの地中海沿岸ジェイハンを輸出港とするルート「BTC ルート」を強

く推した。99年11月、トルコ、アゼルバイジャン、グルジアは、アメリカ政府の後援により、BTC ルート建設の政府間合意に調印した。それまでアメリカは、ウクライナの対露エネルギー依存を懸念してウクライナ・ルートの有効性を表明し、BTC ルート建設決定に際しても、東欧諸国向けの「オデッサ・ブロディ」と西欧向けの BTC ルートとは共存可能であり、何ら「オデッサ・ブロディ」を否定するものではないとしてウクライナ・ルートを支持していた。いずれにせよ、BTC 建設決定で潜在的な支援国と思われていたアメリカがライバル・ルートの支援にまわったことに、ウクライナ政府は衝撃を受けたのである。

このような状況に及んで、ウクライナ政府内から、「オデッサ・ブロディ」の現実性に疑問を呈する意見が噴出した。懐疑論は、大別すると次の2点から成っていた。第一が、ライバル・ルートに対するウクライナの政治的弱さである。アメリカ、ロシアはともに、カスピ海沿岸の政府、原油採掘企業に対して政治的な影響力を及ぼして、自らが支持するルートの利用を推進することができる。それに対し、ウクライナがカスピ海の原油生産者およびヨーロッパの輸入者に及ぼせる政治的影響力は、アメリカ、ロシアに比べると遥かに弱い。さらに1999年～2000年当時、ウクライナ領内ではガス輸送パイプラインからの「違法抜き取り」が頻発しており、「エネルギー輸送国」ウクライナの国際的信用度は大きく揺らいでいた。GUAM を通じた関係国への影響も限界があった。第二が、カスピ海油田の輸出余剰である。ウクライナ・ルートは BTC やロシアとアゼルバイジャンの十分でない輸出余剰を奪い合う点で対立関係にあった。このようなウクライナにとって不利な状況を打破するためには、ロシア・ヨーロッパのエネルギー企業をウクライナ原油パイプラインに資本参加させ、彼らを供給源と輸入者として確保すべきとの主張すら政府内から現れた（Goncharenko, 1999; Marchuk, 2000）。

このような懐疑論に対し、「オデッサ・ブロディ」推進派は、ウクライナの真の経済的・政治的安全保障のためには、供給源の多元化が不可欠であり、カスピ海原油の確保は、政治的な最優先事項であると主張した（Tsokolenko, 2000; Kochubei, 2000）。

そしてヨーロッパの輸入者が特定されていない問題についても、ウクライナ国内製油所の余力を考えれば、国内消費だけでもパイプライン稼働に十分な量を確保できると反論した。ライバル・ルートに対しても、完工目前の「オデッサ・ブロディ」は BTC ルートに比べて時間的アドバンテージがあること、ロシア・ルートに対してはチェチェンとボスポラス海峡を迂回でき、輸送料の点でも長所があったとした（Stets'kiv, 2000）。推進派は、ウクライナの国際的な認知度の弱さを認めつつも、ヨーロッパ市場を最短・安価な輸送料で結ぶ同ルートが建設されれば、経済性を重視する供給源および輸入者がオデッサ・ブロディを「利用するはず」という楽観的予想に拠っていたのである。

5 オデッサ・ブロディ完工とロシアの攻勢

ウクライナ政府は国内懐疑論を押さえ込み、2001年8月、ピヴデン港（総工費1億8500万ドル）と「オデッサ・ブロディ」原油パイプライン（総工費3億8513万ドル）を国内資金のみで完工させた。だが、1993年の政府決定から完工に至る8年間に、プロジェクト前提の多くが失われていた。最大の変化は、ウクライナ国内の需要である。カスピ原油の輸入主体として期待されていた国内製油所が、次々にロシア資本の傘下に入ってしまったのであった。98年のルーブル危機以降、ウクライナ政府は国債発行が困難になり、財政赤字を補填するために製油所の政府保有株放出に踏み切っていた。その結果、国内製油所は次々にロシア資本の傘下に入り、委託加工契約により親会社からの原油輸入量を増やしていったのである。オデッサ製油所も、ロシア原油生産企業トップであるルークオイル社により1999年に買収されていた。ま

た、ウクライナ最大の精製能力を誇るリシチャンスク製油所（Linos）も、ロシア三位の原油生産量を持つチュメニ石油会社（TNK）が2000年7月に支配株（67.41%）を獲得した。株式取得額は5310万フリブナ（当時の為替レートで約980万ドル）に過ぎなかったが、年400万トン以上の原油供給や2.5億ドル以上の投資計画といった落札条件を満たすことができる企業はロシア原油企業において他になかった。

民営化により、国内主要製油所はロシア原油資本の支配下に入った、結果的にロシア原油資本の原油供給を受け稼働率を上げることができたのである（表2）。これ以後、「オデッサ・ブロディ」稼働は、ロシア資本傘下の国内消費者に頼ることができなくなり、「未知の」ヨーロッパの輸入者に依存することになってしまった。

ウクライナ国外でも変化が生じていた。2001年以降、ロシアは、ウクライナ領を経由しないパイプライン計画を実現し、ウクライナの原油パイプライン政策に変更を迫った。2001年9月、沿ドニエプル・パイプラインを迂回することを目的としたルート（スホドリナヤ・ロジノネフスカヤ・ルート、総延長260km、年間輸送力2600万トン）が完工した。ロシアはノヴォロシシスク港への基幹輸送ルートを沿ドニエプルからこのルートに切り替えたため、2002年以降、沿ドニエプル・パイプラインの稼働率は大幅に低下し、輸出量にして年2600万トン、金額にして年6000万ドルが失われた。次いで2001年11月には、バルト海パイプライン・システム（年間輸送力1200万トン）が完工した。このように、2001年以降ロシアはパイプラインの輸出能力を増加させ、輸出ルートでのウクライナ依存を減らしていったのである。

表2 6 製油所の精製量の推移

（単位：百万トン）

製油所名	年精製能力	1999年	2000年	2001年	2002年
オデッサ	3.6	3.0931	1.2994	2.1763	2.4896
クレメンチュク	18.62	5.0976	2.2368	4.4776	6.8813
リシチャンスク	15.98	0.4635	2.4279	4.9312	5.8285
ヘルソン	7.1	1.2991	1.3721	2.0179	1.6728
ドゥロゴヴィッチ	4.24	0.8028	0.2908	1.1182	1.6823
ナドウィルナ	2.6	1.2404	0.6971	0.905	0.8655
合計	52.14	11.9964	8.3241	15.6267	19.42

出所：Natsional'nyi instytut problem mizhnarodnoi bezpeky, Zabezpechennia enerhetychnoi bezpeky Ukrainy, Kiev, 2003, p. 208.

これに対し、ウクルトランスナフタ社は沿ドニエプル・パイプラインの稼働率を上げ、オデッサ・ブロディの本格稼働までのピヴデン港のつなぎ利用のため、パイプラインを52km新設して沿ドニエプルとピヴデン港とを接続し、ピヴデン港を輸出港とするロシア原油輸出ルート之急造し輸送料を得ようとした。その輸送量は2003年に210万トンと僅かだったとはいえ、ピヴデン港は本来とは反対の用途で稼働するになり、次に続く逆送利用（リバース）の呼び水となった。

6 リバース論争

ウクライナ原油部門におけるロシア支配が進む一方で、ウクライナ政府は2002年5月に「ヨーロッパ選択（European Choice）」政策を採用し、欧州連合（EU）加盟を目標とするヨーロッパ統合路線の加速化を外交の基本に据えた。この中で、ヨーロッパへ原油を供給する「オデッサ・ブロディ」は、ウクライナをエネルギー輸送国たらしめ、ヨーロッパと経済的・政治的結びつきを強化するための促進要因の役割を担わされたのである（Poslannia Prezidenta Ukrainy, 2002）。しかし、ウクライナの意気込みとは対照的に、ポーランドを初めヨーロッパ諸国からオデッサ・ブロディの利用申し出は無かった。アメリカの支援も、米国貿易開発局（USTDA）を通じたオデッサ・ブロディ計画誘致・宣伝に対する援助といった間接的なものに留まっていた。

完成後2年間で未稼働のままであった「オデッサ・ブロディ」の利用を申し出たのは、ロシア原油企業であった。既に2001年8月、ルークオイル社は自社が保有するオデッサ製油所への供給ルートとして、本来とは逆方向（リバース）の利用、すなわち「ドゥルジバ」パイプラインからオデッサ方向への輸送をウクライナ政府に提案していた。この時の提案はウクライナ政府により拒否されたが、2003年にTNK-BP社とトランスネフチ社⁸⁾が共同で、オデッサ・ブロディのリバース利用を提案すると、ウクライナ政府はリバース利用に大きく傾いた。TNK-BP社・トランスネフチ社のリバース提案は、ルークオイル社の案をさらに進めたもので、パイプラインの逆方向（リバース）利用のみならず、ピヴデン港をも本来の目的と反

対の輸出港として利用しようというものであった。「オデッサ・ブロディ」をロシア原油の輸出ルートに利用しようという考え方は、2003年8月にロシア政府により採択された「2020年までのロシア・エネルギー戦略」内の「ロシア原油の新しい輸出ルートの形成」とも一致していた。すなわち、オデッサ・ブロディのリバース利用は、ロシア原油の新たな輸出ルート確保を意味していたのである。しかし、ウクライナ政府が「オデッサ・ブロディ」計画の当初に掲げていた「ロシア以外の供給源を確保し、ヨーロッパ市場にカスピ海原油の輸送ルートを提供する」という目的を完全に否定するものでもあった。

2003年4月、「オデッサ・ブロディ」のリバース利用議定書がTNK-BP社とナフトハス・ウクライナ社との間で調印された。建設資金回収のためにパイプライン稼働を焦る国営ナフトハス・ウクライナ社にとって、リバース利用はわずかな追加投資で実現できる魅力的な計画であった。この議定書によれば、TNK-BP社は年間900万トン以上のロシア原油を3年間リバース利用でピヴデン港から輸出し、輸送料760万ドル／月を支払う、というものであった。

リバース利用の仮調印は、ウクライナ内外で大きな反響を巻き起こした。ウクライナ政府内では「ヨーロッパ選択」政策との整合性から順方向政策を堅持する外務省、エネルギー省と、ビジネス面で現実性のあるリバースを主張する国営ナフトハス・ウクライナ社とに分かれた。議会でも、ロシア脅威論に立つ民族主義勢力と、ロシアとの経済的結びつきを重視する勢力との間で議論が生じた。また、ロシア原油資本とビジネス関係にあるウクライナの新興財閥はリバースを支持し、大統領、ナフトハス社およびウクルトランスナフタ社にロビイングをかけた。国外では、これまでBTC支持から「オデッサ・ブロディ」への積極的な支持政策を控えてきたアメリカ政府がリバース実現に危機感を抱き、順方向利用の堅持をウクライナ政府に強く求めてきた。アメリカ政府は、ポーランド、ドイツとともに、ウクライナの全国紙に意見広告を掲載し、「オデッサ・ブロディ」の順方向の利用は、ウクライナのエネルギー面での多元化を助けるとともに、ヨーロッパ社会・市場と結びつくこ

とで、ヨーロッパにおけるウクライナ・イメージを高め、また問題となっているボスポラス海峡の通過問題を解消できるとの論陣を張った (Pascual, 2003b)。さらに在ウクライナ・アメリカ大使は、戦略国際研究センター (CSIS) の講演においても、ウクライナ側の譲歩の背景に、クチマ・ウクライナ大統領のプーチン・ロシア大統領への政治的依存が存在することを挙げ、オデッサ・ブロディがリバー利用されれば、ウクライナ領への原油の輸送は全てトランスネフチ社によりコントロールされることになり、ウクライナのロシア企業に対する経済的従属が高まる、そしてカスピ海原油のロシア依存脱却の道を閉ざすことになる、と指摘した (Pascual, 2003a)。EU も2003年10月の EU・ウクライナ・サミットにおいて、オデッサ・ブロディの順方向利用に対する支持を表明した。

こうした論争に決着を付けるため、ウクライナ政府はリバー・順方向を含む各ルート毎の収支評価レポートの入札を2003年10月に実施し、これを落札したコンサルタント企業「エネルギー・ソリューション」社のレポートを基に、2004年2月、順方向利用の閣議決定を下し、TNK-BP 社およびトランスネフチ社にリバー拒否を伝えた (Postanova Kabinet Ministriv Ukrainy, 2004a)。この決定後、ウクライナ政府は、原油供給源および輸入者を求めて、再び活発な外交を繰り広げた。2004年3月には、ウクライナ・ポーランド両国の原油輸送会社が、ブロディ・プウォツク間の延長パイプライン建設で合意し、合併企業を設立した。また、この延長建設に対しては欧州復興開発銀行 (EBRD) が、融資の用意を表明した。アメリカ政府も、カザフスタンで操業するシェブロン・テキサコ社へ働きかけを行った。しかし、これらの外交努力にも関わらず、オデッサ・ブロディの順方向利用を計画する輸入者、供給源との交渉は実らなかった。ポーランド政府は、パイプライン延長計画に合意したものの、具体的な輸入計画を示すことはできなかった。延長ルートが着工されていない現状では、ポーランドのプウォツク製油所までブロディから列車で輸送せざるを得ず、輸送コスト面でのメリットはほとんどなくなってしまう。その上、プウォツク製油所自体、長期の輸入契約によりロシア原油に特化しており、カスピ海原油

への追加的需要は年最大50万トンしか見込めなかった。その他の中東欧諸国でも、多くの製油所あるいは原油パイプライン輸送会社がロシア原油企業の傘下に入っていたため、需要を見出すことはできなかった。

供給源の問題も解決できなかった。2004年6月、ウクライナを訪問したアリエフ・アゼルバイジャン大統領は、現在のアゼルバイジャンにとって最優先ルートは2006年に稼働を控えた BRC ルートであり、近い将来において「オデッサ・ブロディ」で輸出できる生産余剰はないことを伝えた。また、カザフスタンも関心を示したものの、近い将来の利用については否定的であった。ロシアも、順方向、すなわち西シベリア～黒海ツアプセ港～オデッサ・ブロディ (順方向) ～ヨーロッパ市場は、西シベリア～陸上パイプライン～ヨーロッパ市場に比べて経済性に乏しく、新たなロシア原油の供給は中・東欧諸国市場の不安定化要因になるとして、利用を否定した。その一方で、リバー利用については、「遠い外国」市場の需要増加に対応するための追加的輸送ルートとして好適であると評価し、ウクライナ政府にリバー利用を再提起した。

7 リバー開始

万策尽きたウクライナ政府は2004年7月、順方向利用を諦め TNK-BP 社との間で正式な輸送契約を締結した (Postanova Kabinet Ministriv Ukrainy, 2004b)。これに対して、ユーシチェンコ率いる当時の野党「我々のウクライナ」会派は、リバー実施はウクライナ大統領選挙において与党候補をプーチン大統領が支持する代償であり、ロシアによるポストソ連圏内の原油供給支配の第一歩である、と批判した (Hudyma, 2004)。しかし、原油を確保できなかったウクライナにはオデッサ・ブロディの「順方向かリバーか」ではなく「リバーか利用しないか」という選択肢しか残されていなかった (Boiko, 2006)。締結されたリバー輸送契約は、2003年の仮調印時と同条件であり、TNK-BP を初めとする各ロシア原油会社が年900万トンの原油を3年間、オデッサ・ブロディ・ルートをを用いてピヴデン港から輸出するというものであった。さらに、完工以降「空」であったパイ

ブラインを充填するための原油購入費（1億800万ドル）に対する信用も TNK-BP 社から供与された。これにより、8月から原油をパイプラインに注入する作業が開始され、2004年9月、リバースで輸送されたロシア原油を積載したタンカーがピヴデン港から出航したのである。

TNK-BP 社とトランスネフチ社がここまでリバース利用に執着する裏には、BP 社自体の利害が関係している。BP 社は BTC パイプラインの権益 30.1%を有しており、競合ルートの芽を摘み BTC の稼働率アップを図ることは自社利益に適っていたのである。また、ロシア政府が強く推進する統一経済圏との絡みもある。2003年9月、ロシア・ウクライナ・ベラルーシ・カザフスタン間で調印された「統一経済圏創設に関する条約」の「目的と課題」項に「天然ガス、原油輸送分野における自然独占体の活動調整の統一原則を策定すること」が掲げられている。ロシアが、ウクライナの原油輸送分野を掌握し、ウクライナをロシア・カザフスタン原油のみの輸送に特化させることは、統一経済圏の形成を促進する材料となると考えられる。また、ロシア政府による多元化阻止の意向も背景にあらう。旧ソ連地域における影響力確保のため、ロシア政府はカスピ海原油の輸出パイプラインの多元化に神経を尖らせており、「オデッサ・ブロディ」ルートの順方向稼働に脅威を抱いていた（Tregubov, 2004）。順方向が稼働すれば、ロシアが原油供給を独占している東欧諸国にカスピ海原油を輸入する機会を与えることになる。実際、TNK-BP 社には既存の沿ドニエプル・パイプライン経由でピヴデン港から輸出するオプションがあったにも関わらず、輸送料が割高かつタンカーでボスポラス海峡を通過しなければならない「オデッサ・ブロディ」のリバース利用を選んでいる（Eremenko, 2003）。割高ルートの選択は、市場の需要増加に対応するための一時的な追加的輸送ルートだけでなく、多少の経済性を犠牲にしたロシアの国家安全保障の意味合いもあると考えられる。

8 むすびにかえて

ロシア原油の輸送が開始されているとはいえ、「オデッサ・ブロディ」ルートは、当初の目的で

る供給源・輸入ルートの多元化を果たせないでいる。現行2007年までのリバース契約を、ウクライナが順方向の利用者を見つけられるまでの「つなぎ」、あるいはロシア側が需要増等に対応するための「一時的な追加ルート」として見ることも可能である。事実、TNK-BP 社は、「オデッサ・ブロディ」の割高な料金設定はウクライナ政府がリバースを「スポット利用」と見なすが故であり、ロシア原油企業としても利用の優先順位は低くなるを得ないとしている（Zverev, 2005, p. 13¹）。

このように、現時点で判断するならば、当初の計画理念を達成できなかったという点でオデッサ・ブロディは失敗であったと言うことができる。失敗の要因は、東欧諸国や EU、アメリカからの支持・支援を得ることが出来なかったことにある。ただ、「オデッサ・ブロディ」は、外国の支援抜きにしてもウクライナ政府が国内製油所の需要をコントロールできれば、国内向けとして順方向に稼働させることは可能であった。しかし、その建設途上でウクライナ国内の製油所がロシア資本傘下に入ってしまったため、ルート利用者を国内に求めることができなくなってしまったのである。当初から国外利用者とのつながりが希薄であった「オデッサ・ブロディ」計画にとって、国内消費を想定できなくなったことは致命的であった。逆説的であるが、93年2月の閣議決定で示されていた「国内消費者への確実な供給のための条件作り」は、ロシア資本によって実現されてしまったのである。

2005年初に誕生したユーシチェンコ新政権は、前政権と同じくエネルギー供給源の多元化を掲げる一方で、ウクライナをロシア・CIS 諸国エネルギーの EU 諸国向け輸送国と位置付けている（Prohrama, 2005）。その観点から、オデッサ・ブロディの順方向利用を諦めていないが3年後にリバース契約が解除されたとしても、これまでの経緯が明らかにしたように順方向利用のための（ロシア以外の）供給源・輸入者を見つけることは容易ではない。また、ロシア資本傘下の製油所に対抗するため、ユーシチェンコ政権はオデッサもしくはブロディ近くにナフトハス・ウクライナ社資本による製油所の建設計画を進めている。この製油所が建設されれば、ウクライナ政府が国内原油需要のコントロールを確保しオデッサ・ブロディ

を順方向利用して原油を輸入することも可能になる。しかしながら、現状では、ウクライナ全体で製油所の稼働率は60%程度と余力を残しており、新しい製油所建設に経済的な動機を見出すことは出来ない。ウクライナは、2000年以降、経済成長を続けているとはいえ、経済性を犠牲にしてまで原油の供給源多元化を図ることは容易ならざる課題であろう。

ロシアから見れば、ウクライナ製油所の買収は、原油輸出国が相手国の輸入多元化を防ぐために、その国の経済構造を自らの経済にとって補完的なものに変えてしまう図式に当てはまる(Hirshman, 1945, p. 31)。その一方で「オデッサ・ブロディ」のリバース利用によって、輸出ルートでのウクライナ依存は高まっている。新たな輸出ルートを手に入れたロシアと輸送料を得られるウクライナは、確かにロシアの論者が指摘するように、ゼロ・サムゲームではなく互恵の関係にある(Medvedev, 2004)。しかし、ウクライナが輸送面でロシア依存を一層深めたのに対し、ロシアはウクライナを経由しない輸出ルートを完成させており、決してウクライナに対する脆弱性が増したわけではない。ウクライナが対ロシア脆弱性の解消を託した「オデッサ・ブロディ」は、リバース利用によって相互依存の非対称性を増す結果に終わり、依然として原油を材料にしたロシアの影響力を受ける状況が続いている。

(北海道大学スラブ研究センター)

注

＊) 本研究は科学研員若手研究(B)研究課題番号18730108の研究成果である。

1) 自給率は、国内生産量を国内総消費量で除して求めた。ウクライナには原油貯蔵施設や原油輸出力があるため、正確な自給率とはならない。

2) 実際、独立時の依存度は2003年と大きく異なっている。1992年におけるロシアのウクライナ領内パイプライン依存度は、天然ガスで94%、原油で55%であった。

3) 本稿では天然ガス・パイプラインについては論じない。天然ガス問題については、(藤森, 2003)を参照。

4) パイプラインの概説は、ウクルトランスナフタ社HPに拠った。URL <http://www.ukrtransnafta.com>

5) ナフトハス・ウクライナ社は、1998年2月のウクライナ大統領令により創設された原油・天然ガス独占企業で、国内の原油・天然ガスの生産・パイプライン輸送

を独占する(天然ガスに関しては輸入・販売も独占)。同社は全株式をウクライナ政府が保有する国営企業であり、民営化対象外企業に指定されている。

6) しかしながら、ウクライナは原油に関して94年以降、天然ガスに関しても2001年以降、債務を累積しておらず、過去の債務の償還も進んでいることから債権者としてのロシアの立場は弱まりつつあるといえる。

7) 97年10月に調印されたGUAM 諸国共同宣言には、具体的な共同分野として、ユーラシア・コーカサス輸送回廊の確立が第一に記されている。

8) TNK-BP 社は、2003年9月にチュメニ石油会社(TNK)とBP(旧名ブリティッシュ・ペトロリアム)社により設立された合弁企業。トランスネフチ社はロシア国内の原油パイプライン輸送を独占的に管理・運営する国営企業で、ロシア連邦政府がその株式の75%を所有する。

参考文献

- 藤森信吉(2003)「ウクライナの天然ガス・パイプライン政策」『ロシア東欧貿易調査月報』2003年1月号。
 モーゲンソー、ハンス(1986)現代平和研究所訳『国際政治 権力と平和』福村出版。
 山本吉宣(1989)『国際的相互依存』東京大学出版会。
 Boiko, Iurii (2006) Ia prodal by chast' gaza na eksport, Den' 20 January.
 Chobit, Dmytro (1995) Odes'kyi terminal-strakhopolokh dlia prostakiv, Holos Ukrainy, 23 November.
 Derzhavnyi komitet statystyky Ukrainy (2005a) Statystychnyi shchorichnik Ukrainy 2004.
 ——— (2005b) Ukraine and the CIS Countries 2004.
 Eremenko, Alla (2003) Aleksandr Todiichuk: Ya pukovodstvuius' iskluchitel'no gosudarstvennymi interesami, Zerkalo Nedeli, no. 43.
 International Monetary Fund (1993), IMF Economic Reviews-Ukraine.
 Goncharenko, Sergei (1999) Mify Ukrainskoi diplomatii, Zerkalo Nedeli, no. 28.
 Hirschman, Albert O. (1945) National Power and the Structure of Foreign Trade, University of California Press.
 Hydima, Oleksandr (2004) Oleksandr Hudyma: Kuchma i Yanukovych zdaly "Odesu-Brody" v obmin na harantii Putina, Press service of Central camp of Viktor Yushchenko, 6 July.
 Postanova Kabineta Ministriv Ukrainy (1993) Pro bydivnytsvo naftoperevalochnoho kompleksu. vid 15 liutoho 1993 r. N 10.
 ——— (2004a) Pro zakhody shchodo pidvyshchennia efektyvnosti vykorystannia systemy mahistral'nykh naftoprovodiv bid 4 liutoho 2004 r. N.114.
 ——— (2004b) Pro vnesennia zminy do punktu 1 postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 4 liutoho 2004 r. N 114 vid 5 lipnia 2004 r. N 831.
 Poslannia Prezidenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy

- (2002)
Evropeis'kyi vybir-Kontseptual'ni zasady stratehii ekonomichnoho ta sotsial'noho rozvytku Ukrainy na 2002-2011 roky.
- Kochubei, Yuli (2000) Ukrainskaia diplomatiia-ne mif, Den', 28 July.
- Krasnov, Gregory V., and Josef C. Brada (1997) Implicit Subsidies in Russian-Ukrainian Energy Trade, Europe-Asia Studies, Vol. 49, no. 5, pp. 825-843.
- Marchuk, Evhen (2000) Zovnishnia polityka Rosii prahmatychyna. Pochomu my dosi nichoho ne protystavliaemo ts'omu? Den', 27 July.
- Medvedev, Yurii (2004) Vzaimovygodnyi revers, Nezavisimaia Gazeta, 30 July.
- Pascual, Carlos (2003a) U.S. Ambassador to Ukraine Carlos Pascual Speaks on Ukraine and US-Ukraine Relations (Transcript), Center for Strategic and International Studies (CSIS), Washington D.D., 9 January.
- Pascual, Carlos, Ditmar Schtuedemann and Marek Ziolkowski (2003b) Dbusmyslennyi revers-Neft' I evroatlantskii shans Ukrainy, Den', 3 April.
- Prohrama diial'nosti Kabinetu Ministriv "Nazustrich liudiam" (2005).
- Smolansky, Oles M. (1995) Ukraine's Quest for Independence: The Fuel Factor, Europe-Asia Studies, Vol. 47, no. 1, pp. 67-90.
- Stets'kiv, Taras (2000) Smozhet li Ukraina konvertirovat' cvoe geostrategicheskoe prostranstvo? Zerkalo Nedeli, No. 38.
- Tregubov, Ivan (2003) Trubnye ambitsii Kuchmy groziat Rossii poerei 8 mlrd, Uto.ru, 18 July. (URL <http://www.uto.ru>)
- Tsokolenko, Sergei (2000) Gde nachnaetsia neft', tam zakanchivaiutsia natsional'nye interesy? Zerkalo Nedeli, No. 19.
- Zhangozha, Rustem N. (1999) Ukraina i problemy bezopasnosti transportnykh karidorov v Chernomorsko-Kaspiiskom regione, Materialy 1-i mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, Sevastopol', 8-9 June.
- Zverev, Dmitrii (2005) I shova zdravstvuite! Tvoia nadezhnaia kompaniia, February, pp. 10-13.