

中国～欧州～米国北東部を結ぶ北部東西回廊開設のためのワークショップ

(2002年12月9 - 10日、北京)

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

2002年12月9 - 10日、北京において、北部東西回廊開設のためのワークショップが、中国鉄道部とUIC (International Union of Railways、国際鉄道連合) の共催で開催された。会議には、中国、ロシア、カザフスタン、ウズベキスタン、フィンランド、スウェーデン、ノルウェー、ポーランド、ドイツ、フランス、米国、韓国、日本の13カ国から鉄道関係者、輸送業者、船社、港湾関係者、政府関係者、コンサルタントなど、約80人の参加があった。日本からはJR東日本の松田昌士会長など、JR関係者が参加した。

北部東西回廊 (The Northern East-West freight corridor、NEW) 構想とは、既存の鉄道を利用して、中国西部のウルムチ～ドルジバ (カザフスタン)～アスタナ～エカテリンブルグ (ロシア)～サンクトペテルブルグ～バイニッカラ (フィンランド)～オウル～ナルビック (ノルウェー) と繋ぎ、さらに海上輸送でボストン (米国) へ至るコンテナ複合輸送ルートを目指すものである。距離にして、鉄道部分が6,983km、海上部分が6,663km、合計13,646kmに達する。

中央アジア・中国西部とアメリカ東北部を結ぶ既存の回廊としては、 欧州大陸部港湾 (ロッテルダム等) 経由、

中国沿海部～パナマ運河経由、 中国沿海部～米国西海岸港湾～大陸横断鉄道 (USランドブリッジ)、 中国沿海部～スエズ運河経由、 黒海経由などがある。北部東西回廊はこれらの既存回廊の代替ルートと考えられている。当プロジェクトを担当するノルウェーのコンサルタント、Stig Nerdal氏によると、北部東西回廊の走行距離は、パナマ運河経由やスエズ運河経由の約半分、USランドブリッジよりもかなり短く、黒海経由よりも若干短いという距離的利点がある。

この構想の発端となったのは、1997年にノルウェーの開発会社Forturumが提起した、ナルビック港を活用してフィンランドやロシアと北米を鉄道と海上輸送で結ぶという考えであった。2000年にUICがこの構想に着目し、UICの関与の元でルートが中央アジアまで伸ばされ、現在の計画となった。

Nerdal氏は、この回廊の利点として、 既存ルートに比べて距離的に短いこと、 混雑する大港湾を使用しない、 鉄道の軌間の違いによる積み替えが2度あるがこれは技術的にはたいした問題とならない、 貨物はあるはずだ、などと述べた。また、2002年に米国西海岸で起こった港湾

ストの例を上げ、米国、船社、関連企業が大きなダメージを受け、代替ルートの必要性が再認識されたと強調した。2002年の港湾ストでは米国経済だけで1日当たり20万ドルの被害があったとされる。今後の計画は1-2年のうちにデモ輸送を行うとのことであった。

UIC国際部のVipin Sharma部長は北部東西回廊の貨物量に関する展望について話した。しかし、Sharma氏が取り上げた数字は中国・欧州間や中国・米国間の貿易額の急速な増加傾向を示すだけで説得力に乏しかった。中国の貿易の多くが沿海部を発着するものであって、西部やウルムチではないことは明白である。中国沿海部の貨物がユーラシア大陸を鉄道で横断すると信じている人がいるなら大変な考え違いである。貨物量の展望は中央アジアや中国西部に地域を限定して行う必要があろう。

プロジェクトの発起人であるノルウェー・Forturum社のRagnar Krogstad氏は、ナルビックが不凍港で、鉄道の引込み線があり、立地面でも優れていることを強調した。

回廊の西端に位置する米国側も新しい回廊に期待を寄せる。米国商務省のKathryn Hollander氏は代替ルートの開発は様々な面で歓迎されるものであると述べた。その理由として、2002年に米国西海岸で起こった港湾ストの事態への対応可能性、米国西海岸港湾の慢性的能力不足、中国の対米輸出の増大への対応の必要性などを挙げた。さらに、北部東西回廊の米国側港湾をボストンに限定せず、バルチモア、ニューオーリンズ、ヒューストンまで伸ばしてはどうかと提案した。

マサチューセッツ州港湾管理局のNicholas Billows氏は、ボストン港の同回廊に対する期待の大きさを、数字を挙げて説明した。それによると、ニューイングランド地方港湾の貿易相手はアジアが一番多く、次が欧州である。多くのアジア貨物が西海岸を経由して米国に上陸するが、西海岸港湾は混雑していることが多く、できればボストン港で扱いたいと考えている。Billow氏はビジネスに関してはシビアである。新回廊は十分な貨物があって、少なくとも週に一度ナルビック港を出航しなければ競争力を持たないと集荷の必要性を強調した。

新規回廊の開設を夢見る発言に対して、既存の回廊に携わっている者からいくつかの教訓が述べられた。

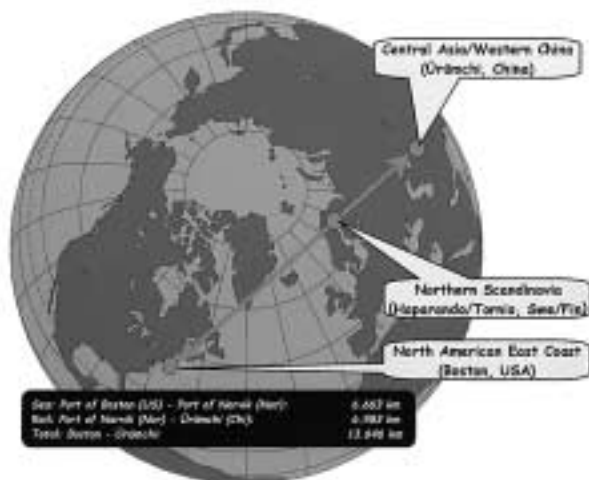
シベリア横断鉄道調整評議会 (CCTST) 事務局のBoris Lukov氏はシベリア横断鉄道回廊の経験から包括的コメントを述べた。それによると、北部東西回廊に求められるのは、競争力ある通し料金、競争力ある通し輸送日数、貨物の安全性の確保、トレーシングサービス、コンテナの供給、スケジュールどおりの運行、などである。

また、多くのプレーヤーをまとめ、調整するために CCTST のような組織作りが必要であると強調した。さらに、トライアル輸送は1-2年先と言わず、できるだけ早く行うべきだと述べた。

私もシベリア横断鉄道回廊の現状を簡単に説明し、以下のように北部東西回廊への教訓を述べた。コスト競争において、大陸横断では海上ルートが競争力を持つが、内陸と海を結ぶルートでは鉄道が競争力を持つ。国境・鉄道軌間の違いによる積み替えなどの不連続点で問題が生じることが多いので、できるだけ不連続点の少ないルートを考え、国境通過の簡素を図るべきである。複合輸送では関係するプレーヤーが多いほどコストも上がり効率が悪くなるため、通過国を減らす方がよい。ナルビック以外のロシア港湾の利用を検討してみてもどうか。コンテナの供給、及びポジショニングの問題を工夫する必要がある。信頼とイメージの確立が重要である。トレーシングサービスが必要。貨物を見つけることが鍵となる。トライアル輸送は急ぐべし。トライアルをやってみると新たな問題が分かるものである。

次に実務者の立場からいくつかの問題点が指摘された。韓国・Seo Joong Logistics Co.のI. S. Song氏は、釜山～連雲港～ドルジバ～ロシアと、釜山～天津～ウランバートル～ロシアの2つのコンテナ複合輸送ルートを開発した。その中で、ドルジバにおけるカザフスタンのチェックに時間を要する(3-7日)のが大きな問題である。

シノトランスの肖星氏は北部東西回廊に求められる条件をいくつか挙げた。複合輸送のための専門的な国際協力機構が必要である。複合輸送をスムーズに行うためには、沿線各国の政府、鉄道、税関の情報化を整備する必要がある。現状ではトレーシングサービスは行えない。価格競争力を維持するためには統一的輸送価格協力機構が必要である。国境通過を迅速化する必要がある。銀行信用状



方式での為替決済ができるようにする。

他にも多くの参加者から貴重な情報を得た。フィンランド鉄道の話では、ポストーチヌイ～フィンランド間のブロックトレインは11日で走破でき、釜山～ポストーチヌイ～フィンランド間は17日しかかからない。

最後に、Conclusionが採択され、今後も関係各方面の協力を推進し、北部東西回廊の実現へ向けて邁進していくことが確認された。

発表原稿

Lessons from the TSR Corridor for Developing the NEW Corridor Between China ~ Europe ~ NE America

Hisako Tsuji

Senior Researcher, Research Division, ERINA

Introduction

The Trans-Siberian Railway (TSR) corridor, which is a multi-modal transportation corridor connecting Northeast Asia and Russia / Finland / Central Asia using the Trans-Siberian Railway (TSR), handles nearly 90,000 TEU of containers each year. The proposed Northern East-West (NEW) corridor, between China ~ Europe ~ NE America has a lot of similarities with the existing TSR corridor, in terms of its inter-modality. We have studied the TSR corridor and learned the following lessons.

1. Current status of the TSR corridor

At present, four types of international route utilizing the TSR are in use.

1) *European Transit*: This connects East Asian countries, such as the ROK, China and Japan, with Finland by means of rail and sea transportation. Westbound cargo from East Asian countries, such as electrical appliances, is temporarily stocked in Finnish bonded warehouses and is mostly exported to Russia, including Siberia and the Russian Far East. It would be more appropriate to call this Finland Transit (to Russia), as the final destination of this route is Russia. This route is not used for other destinations within Europe.

A large quantity of containers was shipped from Japan to European countries using the TSR in the 1980s (110,000 TEU in 1981). However, European transit came to an end due to a lack of cost competitiveness over the previous several years in comparison with the Deep Sea route, which connects East Asia and Europe via the Suez Canal, by means of sea transportation alone. In 2001, about 3.7 million TEU of containers were shipped from Asia to Europe, and 2.7 million TEU from Europe to Asia, using the Deep Sea route.

2) *Afghanistan Transit*: This connects Japan/the ROK and Afghanistan by sea and rail using the TSR and the railway systems of Central Asian countries. The main

competitor with this route is the Iran route, which has been actively used since 2000, when the route was opened, as it is cheaper than the TSR route. The Iran route involves shipping cargo by sea to Bandar Abbas, then overland to the western part of Afghanistan.

3) *Central Asian Bilateral*: This connects Japan / the ROK and Kazakhstan / Uzbekistan by sea and rail using the TSR and the Central Asian railway. The alternative route to Central Asia via China is called the TCR (Trans-China Railway), which connects the Chinese port of Lianyungang with Kazakhstan by means of the Chinese railway. Both corridors are equally competitive for Korean cargo. However, the TCR route is widely used for cargo from Japan since there are three journeys a week to Chinese ports, compared with two a month on the TSR.

4) *Russian Bilateral*: This connects Japan / the ROK / China and Russian domestic destinations, transporting export / import cargo. Strangely, the alternative route to this bilateral route, especially to Moscow, is the abovementioned Finland transit, on which route export goods from East Asian countries are temporarily stored in bonded warehouses located at ports near the Russian border, and are shipped out when orders from Moscow are received and payment is confirmed. One of the reasons for choosing the Finland route is that import tariffs for goods imported via Finland are reportedly lower than for goods arriving via Far Eastern ports. The existence of user-friendly bonded warehouses in Finland is another reason. A further advantage is that the railway fare for transit cargo is set much lower than that for bilateral cargo. Some cargo from East Asia is shipped to Finland via the Deep Sea route and is stored in the Finnish bonded warehouses.

According to data provided by VICS (Vostochny International Container Services), Vostochny Port handled 72,701 TEU in 2000, and 89,917 TEU in 2001, a 24% increase. Looking at the type of cargo, 54% was transit, 26% was Russian bilateral, 8% was bound for Central Asia and 11% was empty containers. In 2001, cargo from the ROK accounted for the largest share (77%), followed by Chinese cargo from Shanghai (12%), both outstripping Japan (11%). Chinese cargo has reportedly been increasing further in 2002.

2. Competitive issues relating to the TSR and the NEW corridor

I will discuss some factors hindering business on the TSR route. These issues may also be experienced in the NEW multi-modal corridor, connecting China ~ Europe ~ NE America.

1) Cost competition

Currently, TSR transit connecting East Asia and Europe lacks cost competitiveness versus the Deep Sea route mostly due to the introduction of huge container ships. In general, marine transportation has cost advantages over land transportation in shipments from coast to coast, although land transportation has advantages in terms of speed, having a monopolistic advantage in shipments from

inland areas to the coast. Therefore, the proposed corridor, linking inland China and the coast of Europe, followed by a marine shipment to NE America, has a high possibility of success. The NEW corridor must select a route which minimizes the overland component, while maximizing the marine component, in order to minimize the through rate.

2) Discontinuous points

The largest problem in multi-modal transportation corridors is discontinuous points, such as transshipment from rail to sea, transshipment between different gauges of railway, and stops for customs clearance. The greater the number of discontinuous points, the lower the efficiency of multi-modal transportation. A route has to be selected that will minimize these discontinuous points, such as borders. It is also important to simplify checks at borders and ensure smooth connections between rail and sea freight components. For instance, when a ship arrives, the connecting train must be ready for departure. The use of electric devices in customs clearance should be promoted in order to speed up checks at ports.

3) Number of players

One of the problems faced by the TSR is that there are too many players associated with the transport of a single container. Shipping companies, customs, the Russian railway and European railways, not to mention forwarders, are all involved in a shipment. Importantly, each requires a fee for handling the container. In order to reduce the through rate, it is desirable to reduce the number of players. In that sense, I recommend selecting a route that passes through the minimum number of countries. Transshipping from the Russian railway to a Russian port could cut costs, if feasible.

4) Container supply and management

One of the weaknesses of the TSR route is that no operator - neither railway companies nor shipping companies - provides empty containers for transit shipments in many cases. In the ROK, forwarders supply their own containers, while in Japan consignors lease containers. Leasing containers adds to the through rate. On the other hand, shipping companies provide their own containers on the Deep Sea route. Someone has to provide empty containers in the new corridor. Ideally, shipping companies will provide containers, as is the case in multi-modal transportation between East Asia and North America via US west coast ports.

Management of empty containers is crucial when the direction of shipments tends to be one-way. In the TSR corridor, 90% of Chinese cargo and 70% of Korean cargo are westbound. This means that someone has to transport empty containers from west to east, or find new eastbound cargo.

5) Confidence and image

It is important to establish a reliable image. One of the reasons that Japanese consignors do not use the TSR route is its poor image. The TSR suffered security problems and unstable operating times due to weakened management functions following the dissolution of the Soviet Union.

However, these operational problems have been solved as the political and economic situation has improved in Russia. Nevertheless, many Japanese consignors still perceive the TSR to be unreliable.

6) Tracing service

Consignors are keen to know where their containers are located during the shipment period. A tracing service is available on the Deep Sea route. It is also now available in the TSR corridor. However, the service has not been established in the TCR corridor, something that is considered to be one of the weaknesses of the TCR. It will be necessary to provide a tracing service in the NEW corridor.

It is extremely important to find cargo that can use these routes. According to the proposal, the NEW corridor will be geographically competitive between Urumqi and Boston. If this is truly the case, cargo that could be shipped between Urumqi and Boston must be identified.

Another idea was proposed for an East-West corridor, but it proved impossible to find cargo to use it. The idea was to develop a Seattle ~ Vladivostok ~ Harbin (Heilongjiang) corridor, using marine and land transportation. The idea was proposed in the 1990s by interested parties in Seattle, who had observed the large volume of import cargo from China and export cargo to the Russian Far East. They thought that China and the Russian Far East could be one market, and that the efficient use of containers might be possible if the E-W corridor were used. However, Chinese cargo to North America was coming from the southeast coastal area of China, rather than Heilongjiang. They found later that no Chinese cargo would have used the planned E-W corridor. This indicates that the existence of actual cargo is crucial in developing a new corridor.

Finally, it is time to plan a trial shipment through the NEW corridor, involving shipping companies and forwarders. Problems will be identified through the trial shipments, and the NEW corridor will become a more realistic and competitive prospect after these. If there is no cargo using it, people will forget about the NEW corridor.

(Prepared for the International Workshop on
Development of Container Transport Between China ~
Europe ~ NE America: Beijing, 9-10 December 2002)