

会議・視察報告 ■ Conference Reports・Inspection Visits

国際鉄道ビジネスフォーラム - “1520 Strategic Partnership”

ERINA特別研究員 辻久子

ロシア鉄道主催の国際鉄道フォーラム“1520 Strategic Partnership”が2006年5月18 - 20日の3日間、ロシア南部黒海沿岸の保養地ソチにおいて開催された。今回は第1回の開催で、27カ国から450名以上の参加があった。日本からの参加は私一人であった。

なお、“1520”とはロシア/CIS、フィンランド、モンゴルなどで使用されている広軌鉄道の軌間“1,520mm”を意味し、これらの広軌鉄道敷設地域の連携がこのフォーラムの主要テーマとなっている¹。

フォーラムの意義・目的

本フォーラムの意義・目的について、ロシア鉄道のVladimir Yakunin社長は冒頭で次のように述べている。

“1520地域”の主たる構成国である旧ソ連諸国の鉄道は共通の課題に直面している。各国は老朽化したインフラ、技術革新の遅れ、共通の法整備の欠如といった問題を抱えている。ソ連解体以後、バラバラになっていたこの地域の経済的再統合と発展を推進する上で、統合的鉄道システムの再構築と輸送サービスにおける競争力強化が求められている。具体的には、通関手続の簡素化、W.B.の統一、課税方式の統一、競争力のある通し料金の実現などにより、スムーズな国際輸送サービスを確立する必要がある。さらに、この地域では最新の情報システムや自動化技術を積極的に導入する必要に迫られている。そのためには巨額の投資が必要となる。各国鉄道各社は国際資本市場からの資金調達や、民間と政府の協力により投資リスクを軽減しつつ投資を行うことが可能となる。現在、最も投資が必要な領域は新規車両の導入である。共通規格で最新の技術を導入する機会でもある。

要約すると、本フォーラムの目的は“1520地域”の各国

鉄道が鉄道運営やインフラ整備について協力し、輸送サービスの競争力強化に結びつけようとの狙いである。ロシア経済発展・貿易省のAndrey Sharonov次官の言葉を借りれば、“鉄道のダボス会議”を目指している。

Yakunin社長は“1520地域”外との協力も重要であり、域外の鉄道関係者のフォーラムへの参加を歓迎すると付け加えた。考えてみると、導入すべき最新技術の多くは欧米など域外のものだ。そして、“1520地域”の広軌鉄道は軌間の異なる鉄道と各国の国境で繋がっており、積み替えなどによる国際輸送が行われている。さらに、強化すべき輸送競争力の対象となる顧客（荷主）は東アジア、欧州など域外に多く、利用者の声に耳を傾ける必要がある。“1520地域”以外の鉄道との協力を推進するため、ロシア鉄道はパリに本拠を置く国際鉄道連合（UIC²：International Union of Railways）に加盟申請を行っているとの発表があった³。冷戦時代に世界の鉄道連合は自由主義圏のUICと旧社会主義陣営のOSJD（Organization for Cooperation of Railways、ワルシャワに本部⁴）に二分されてきた。しかし、1990年以降両陣営の融和が進み、既に中国は両連合に加盟している。また、UICのメンバーである韓国は、北朝鮮が加盟しているOSJDへの加盟も目指している。ロシアも両連合への加盟を目指しているものと思われる。

参加者名簿は公開されていないが、私の推察ではフォーラムの参加者は3つのカテゴリーに分けられる。第一に“1520地域”及び周辺国の各国鉄道代表。周辺国では韓国鉄道公社とポーランド鉄道の幹部が参加した。第二に“1520地域”及び諸外国の鉄道関連サプライヤー。欧米企業ではSiemens、Bombardier Transportation、ALSTOM Transport、General Electricといった車両・機関車メーカーの幹部が列席した。関連分野ではXEROX、金融サービス、法律事務所、コンサルタント会社なども存在感を示した。三番目は輸送サービス企業で、Industrial Investors（FESCO、Russian Troykaの親会社）、TransContainer、InterRail（スイス）、モスクワのフォワードナーなどの姿が

¹ フォーラムの資料によると、世界で最も広範に用いられているのは標準軌（1,435mm）で延長が72万km、二番目が広軌（1,520mm）で22.8万km、三番目が狭軌（1,067mm）で11.2万kmとなっている。広軌を採用している国を軌道延長の長い順に見ると、ロシア（158,100km）、ウクライナ（23,350km）、カザフスタン（14,450km）、フィンランド（5,924km）、ベラルーシ（5,488km）などとなっている。

² www.uic.asso.fr

³ 本フォーラムに続いて6月6 - 9日にカナダのモントリオールで開催されたUIC総会において、ロシアの正式加盟が承認された。2007年夏には正式加盟の運びとなる予定である。

⁴ www.osjd.org

あった。しかし、荷主や各国のフォワーダーなど、鉄道輸送サービスの「顧客」の姿は殆ど見られなかった。

プログラム

3日間のうち、初日と3日目が全体会議、2日目は会場をいくつかに仕切って分科会が行われた。いずれの会議も分科会を含めて、ロシア語と英語の同時通訳が用意された。

Day 1 (全体会議)

Yakuninロシア鉄道社長の冒頭挨拶に続いて、来賓として招かれたロシア政府関係者、OSJD会長、韓国鉄道公社(KORAIL)代表、ポーランド鉄道代表、さらにSiemens、XEROXなどのスポンサー企業代表が挨拶に立った。

韓国鉄道公社のChoi Yeon-Hye副社長は翌週、5月25日に予定されていた南北鉄道(TKR)連結試験運行に向けての大きな期待を述べた。将来TKRとシベリア鉄道(TSR)を連結する壮大な計画がある。当初の予定では、Choi副社長自身が試験列車に乗って、北朝鮮の金剛山から東海岸の東海線を南下することになっていた。しかし、よく知られているように、この試験運行は直前になって北側の反対により中止された。

午後、二つのパネルディスカッションが持たれた。パネルディスカッションの形態として最近各地の国際会議で流行しているのが、壇上にソファなどの応接セットを配置してリラックスした雰囲気を演出するもので、ここでもそのスタイルが取り入れられていた。

最初のパネルでは「“1520地域”内から輸送サービスの世界市場への参加」と題して、フィンランド、カザフスタン、ベラルーシ、ラトビアの鉄道会社代表がそれぞれの経験や抱負を語った。続いてコンサルタント会社のMcKinseyで世界の鉄道システムについて調査しているChristoph Wolff氏が他地域の鉄道の現状について説明を行った。

次のパネルでは「新世代車両導入の可能性と連携」と題して、ALSTOM Transport、Bombardier Transportation、Siemens、General Electric、ATSFといった欧米の鉄道車両メーカーの代表が壇上で車両売り込みへの期待を表明した。彼等の経験によると欧米の技術は“1520地域”でもすぐ使えるので世界最新の技術を導入すべきである。また、製造においては現地の人材を起用して現地企業との合併を行うのが好ましい。既にウクライナではSiemensとの協力で現地生産を行っている。また、GEは広軌で10年の実績があり、カザフスタン、エストニア、モンゴルなどに機関車を輸出している。さらに、Siemensは高速旅客鉄道を口

シア鉄道に売り込んでいる他、ALSTOMはモスクワのメトロに参入しているとのこと。欧州の車両メーカーが欧州市場での実績をベースに“1520地域”へ攻勢を掛けているのが鮮明だ。

Day 2 (分科会)

午前4、午後4、計8つの分科会が組まれた。同時に4つの分科会が並行して行われたために、聞きたい話を断念せざるを得ないケースもあったが、少人数での討議は本音を聞くよい機会となった。

午前の分科会：

- 鉄道事業への投資アピール - 国際資本市場における成功の条件
- 鉄道システムにおけるオートメーション、ITの導入
- 鉄道の構造改革 - 成功例、問題点、見通し
- 荷主を満足させる輸送サービス

午後の分科会：

- “1520地域”における鉄道の法整備
- “1520地域”の域外からの接続
- 新世代型車両の導入
- 料金政策

このうち、私は域外の顧客への対応に焦点を合わせた分科会に参加し、では東アジアの利用者の要望をまとめて発表を行った。私の発表の要点は、最近のロシア鉄道の運賃値上げにより、TSRルートへの不満が日韓の荷主の間で高まっていることに関するもので、討議内容については別途まとめた。

Day 3 (全体会議)

最終日は鉄道経営に関する議論が行われた。主なテーマは、人事管理、給与政策、人材育成といった人事の問題で、「ロシアでは酒を飲んで出社してくる労働者がいる」とのYakunin社長の話には苦笑した。“1520地域”の鉄道に共通の課題として、貨物輸送では利益が上がっても旅客輸送では儲からないとの現状認識があり、旅客部門の利益向上に関する質問が出された。米国の鉄道専門家であるエストニア鉄道の経営者でもあるHenry Posner III氏によると、日本は旅客輸送で利益を上げている数少ない国だが、高い運賃と高い乗客密度(混雑)の恩恵を受けているためだとのこと。インドでは高い乗客密度だが低運賃のため利益が生じていないとの意見だった。

会議終了にあわせてシャンペングラスが満載された大きな盆が会場に運ばれ、全員の乾杯で第1回フォーラムの成

功を祝った。

シベリア鉄道ルートのコテナ輸送に関する議論

私が出席した上記分科会 と で討議された内容をまとめる。私の発言の要旨は以下のとおり。

「日本・韓国の輸送関係者はTSRルートの運賃は高すぎると指摘する。TSRルートのスピードメリットを評価するとしても、プレミアム料金を正当化できるほどではない。特に2006年1月に導入された大幅値上げは悪評である。2006年1月から、何の前触れも無く、フィンランド向けトランジット料金が一挙に倍に値上げされた。パイラテラル料金も18%のVAT、護衛費の引き上げなどで合計33%の値上げとなった。その結果、釜山 ハミナの場合TSRルートはDeep Seaに比べて40%も割高となった。これを受けて韓国発フィンランド向けトランジット貨物は一斉にDeep Seaへとシフトした。パイラテラルの場合も、日本 サクトペテルブルグの例をみるとTSRルートはDeep Seaの倍以上かかる。従って日本からロシア欧州部へ輸送される貨物はほぼ全量がDeep Seaを利用している。運賃以外ではワゴン・コテナ供給量の不足や通関に関するトラブルなども日本や韓国の利用者の不満となっている。」

2006年1月の値上げに関して、ロシア鉄道のSalman Babaev副社長より次のような見解が述べられた。「フィンランド向けトランジット料金は従来極めて安く抑えられてきた。例えば、ナホトカ～モスクワ間が\$1,200なのに、ナホトカ～フィンランド間は\$600というおかしな料金体系であった。これはソ連時代からの外貨獲得の目的を引きずってきたものである。しかし、このトランジット料金ではコストをカバーできない。その上、現行のフィンランドトランジットの最終目的地はロシアであって、真のトランジットとは言えない。欧州向けの本物のトランジット貨物ならば大いに奨励したいところだが、ロシア向け貨物は輸入貨物として扱われるべきだ。我々はこの問題を10年以上議論してきたが、ここに来て遂に適正化に踏み切った。輸送費用に見合う料金を徴収するのは理にかなっている。」

これに対して私は次のような意見を述べた。「トランジット優遇料金を廃止するのは長期的方向としては正しいだろう。しかしなぜ突然倍に値上げするなど利用者をおどかさような発表をしたのか。一方的に大幅値上げの通知を出すのではなく、昨年10月にソウルで開催されたCCTST⁵年次総会で提案するとか、長期計画を示して段階的に値上げす

るとか、もっと受け入れられやすい値上げの方法があったのではないか。また、値上げの時期がDeep Sea料金の下落時期と重なったため、TSRの割高な料金が目立つ結果となったことは否めない。」

これに対して、Babaev副社長は、「値上げ発表に関しては3月にウラジオストクで開催したCCTSTの会議で説明した」と後手に回ったことを認めた。

私の発言に対して、フィンランド鉄道のHenri Kuitunen社長から同意が表明された。「フィンランドトランジット貨物が今年に入って激減したために、フィンランド鉄道は大きな打撃を受けている。従来、韓国/中国発 - ロシア鉄道 - フィンランド鉄道と輸送してフィンランドの保税倉庫に入ってきたロシア向け貨物は、今やDeep Seaでフィンランドの港湾へ揚げられ、保税倉庫に納められている。保税倉庫からロシアまではトラックで輸送されるためにフィンランド鉄道は何の儲けにもならない」と述べた。

意見の交換で明らかになったのは、ロシア鉄道がソ連時代からの慣行であった国際トランジット割引を撤廃したいという明確な方針である。ソ連時代には外貨獲得のために外国貨物を安く運ぶという政策が採られたが、今のロシアは鉄道輸送で外貨を獲得する必要など無い。統計を見ると、好調なロシア経済を反映して輸出入貨物（パイラテラル扱い）が順調に伸びている。出血サービスとなっているトランジット貨物は激減しても総量が大幅に減少することはないだろうとの読みがあったのではないか。また、この問題の背景には、フィンランドトランジットがフィンランド - ロシア国境で長年行われてきた「グレー通関」といわれる違法な通関慣行と結びついている事実もあるとみられる。WTO加盟を目指すロシアは「グレー通関」を一掃したいと考えていると聞く。

そうは言っても、現実問題として、年初の値上げ発表以後続いているトランジット貨物の枯渇状態にロシア鉄道はいつまで耐えられるだろうか。値上げの結果、競合ルートであるDeep Sea料金の再上昇が起らないかぎり、トランジット貨物がTSRルートに戻ってくることは当然ないだろうと言われている。貨物量の大幅減少が長期間続くようなことになると、関連港湾業者や船社の経営にも影響が出よう。さらに、ロシア鉄道関係者の間には1980年代に繁栄した東アジア・欧州間「ランドブリッジ」の復活を夢見る傾向が根強く、トランジット切り捨て方針が批判の対象となることも考えられる。その場合、方針を撤回して再び

⁵ シベリア横断鉄道調整評議会

値下げを打ち出すのかどうか、トランジットの未来は不透明である。

プレスリリース

Yakunin社長によると、本フォーラム期間中に3つの契約が成立した。また、フォーラムの成功については同期間中ソチに滞在していたプーチン大統領にも報告された。3つの契約とは以下のとおり。

- 1) ロシア鉄道とSiemens社は高速旅客列車の納入契約を締結した。Siemens社はロシア鉄道に高速列車8編成を納入する。購入価格は2億7,600万ユーロとなる。さらに、現在これらの列車のメンテナンス契約草案について最終的な詰め交渉が行われており、近い将来契約が締結される見込みである。メンテナンス契約額は3億ユーロに達すると見られる。列車の納入は2008年に開始され、2009-2010年には完了する予定である。列車はモスクワ～サンクトペテルブルグ間、モスクワ～ニジノブゴロド間、及びモスクワ～サマラ間で運行される。
- 2) コンテナ鉄道輸送会社Russian Troyka社は車両メーカー Azovmash社（ウクライナ）及びArmavir重機械製造工場と長軸コンテナ用貨車（13-1796型）171両の購入契約を結んだ。Azovmash社が設計し、Armavir重機械製造工場が製造する予定である。契約には、2006年中にさらに152両の同型貨車を追加納入する可能性が明記されている。同社は2005年9月に20両を試験的に導入し、試験運行を行ってきた。このコンテナ用貨車には40fコンテナが2本搭載される⁶。
- 3) TransContainer社とウクライナの輸送サービス会社“Liski”との間で協力協定が結ばれた。具体的には車両やコンテナの相互利用、ロシア・ウクライナの両国鉄道を利用する国際コンテナ貨物の輸送における協力が謳われている。

日本の役割

初めに述べたように、日本からの参加者は私一人であった。これに対し、韓国は韓国鉄道公社から2名、関連研究

機関からロシア語の専門家2名、計4名が参加した。韓国代表は会議に参加して発言するだけでなく、2日目にはロシア鉄道首脳と個別会談を行うなど、積極的に動いていた。それに比べて日本の存在は小さかったことを認めざるを得ない。今後、日本の参加、ロシア鉄道とのかわりほどのように進めるべきか。

第一に、TSRルートの利用を積極的に進めることだ。パーティーでYakunin社長は私に向かって開口一番に「日本はいつ貨物をもってくるのか。まだ研究中か」と聞いてきた。彼等は韓国に比べて遅れを取ってきた日本の利用を待っている。高い鉄道料金が日本企業のTSRルート利用の障害になってきたことは事実だが、日本の自動車メーカーのロシア進出が相次いで発表され、TSR利用に前向きに取り組んでいるときく。今回同席したRussian TroykaのVladimir Chisnakov社長、TransContainerのPeter Baskakov社長はともに日本の自動車メーカーの製造部品の輸送に意欲的なところを見せている。既にRussian Troykaは韓国の現代自動車のタガンログ工場への輸送で実績を上げている。日本の荷主も交渉によって有利な条件を引き出し、TSR利用にこぎつけることは不可能ではなからう。

第二に、日本の鉄道車両・機械メーカー、通信などの関連分野の企業は積極的に“1520地域”の鉄道会社に売り込みを図るべきである。欧米の車両メーカーの幹部が壇上に並んで売り込みを図っている光景を見て、韓国の友人が「日本には鉄道車両メーカーは無いのか」と問いかけてきた。日本企業の国際競争力は鉄道分野でも十分あるはずだ。是非この地域での積極的売込みを期待したい。可能性のある分野として、Siemensが積極的に売り込んでいる高速列車、都市部の通勤電車、地下鉄が挙げられる。さらに通信、IT、信号といった関連部門も考えられる。今回大きなプレゼンスを見せたXEROXのロシア担当の話では、「ロシア市場で競合する日本企業は出遅れている。卸売り業者に依存しているようではダメだ」とのこと。“1520地域”を一つの市場としてとらえると、ロシアへの売込みが成功すれば、他のCIS諸国へも浸透できる可能性が高まるのではないか。

第三に、JRグループは鉄道運営における先進的経営の

⁶ Russian TroykaのVladimir Chisnakov社長の発表によると、80fコンテナ用貨車は米国では1973年から使用され定着しているが、ロシアでは2005年にRussian Troyka社が最初に導入した。この貨車は空重量が24.9トン、長さ25.7m、積載重量69トン、寿命32年とされている。現在使用されているロシア鉄道のコンテナ用貨車の多くは80年代に導入されたもので、32年の寿命を考慮すると2012年には更新期を迎え、多量の新規発注が必要となる見込みである。現在使用されている貨車のサイズは60fワゴンが70%、40fワゴンが27%と推定されているが、40fコンテナの普及から今後は効率の良い80fワゴンが主流となると見られている。

例を示すことで、この産業分野でリードすることができる。
 “1520地域”の課題の一つは自動化・IT化であり、自動改札、自動発券システム、運行コントロールシステムなどの最新の自動化システムをこの地域で売り込む機会がある。今年3月に上海で開催されたアジア鉄道関連の会議では、JRがSuicaなどの自動システムを紹介したと聞く。また、前述したようにこの地域では旅客部門の経営赤字が問題となっており、日本の成功例は多くの国で参考になるかも知れない。いずれにしても日本の鉄道企業はロシア鉄道などの“1520地域”で存在をアピールする余地があるのではないか。

来年の第2回のフォーラムでは複数の日本企業が参加し、その存在をアピールできるようになることを期待する。

ロシアのカリフォルニア - ソチ

今回、私にとって初めてのソチ訪問となった。成田からモスクワへ飛び、シェレメチェボ空港の国際線ターミナルから国内線ターミナルへと移動し、さらに2時間半の飛行でソチに到着する。新潟を早朝の新幹線で出発し、ソチ到着は深夜という長い一日となった。

モスクワのシェレメチェボ空港は、広大な敷地の両端に国際線ターミナルと国内線ターミナルが遠く離れて設置されているが、両ターミナルを結ぶアクセスが非常に悪い。両ターミナル間を直接結ぶ空港内鉄道や連絡バスのようなものはないため、一旦外へ出て、周囲をぐるりと回る道路を利用することを余儀なくされる。まず、航空会社が特定の乗り継ぎ客に提供する無料バンがあるが本数が少なくて不便。一般の乗り合いバスは15ルーブルだが、大回りをする上に停留所も多いために30分近く要する。手荷物を持ってバス乗り場へ行こうとするとタクシーの客引きが追っかけてくるが、振り向くと50ドルの言い値で吹っかけてくる。それにしても、同一空港の国際線と国内線のターミナルがこれほど離れている例も珍しい。世界各国からモスクワ経由でサンクトペテルブルグなどの国内都市へ移動するビジネスマンはまず空港内移動で不便を強いられることになる。シェレメチェボ国際空港は1980年のモスクワ五輪用に建設されたものだが、設備も古く使い勝手が悪い。日本の中部国際空港のように、国際線と国内線が一体となった近

代的首都空港が必要な時期が来ているのではないかと。

ソチは黒海の北東沿岸に位置し、年間を通じて温暖な気候のため、ロシアでも屈指の保養地として人気がある。人口35万人ほどの静かな町で、これといった産業は無いが、夏季はビーチリゾートを求める観光客で賑う。数キロに及ぶ海岸通りにはホテル、休憩所、レストラン、土産物屋などが軒を連ね、劇場、映画館、サーカス場、水族館、といったロシアでは定番のエンターテインメント施設も揃っている。港のそばには大きな一戸建てのマクドナルドが鎮座し、さながらランドマークのようだ。マクドナルドはモスクワでは多店舗展開しているが中小地方都市にまで進出しているのか。

黒海を見下ろす傾斜地には守衛付きの荘厳なゲートと柵に囲まれた広大な屋敷が並び、政府高官の別荘も多いらしく、今回の会議中もプーチン大統領がソチ滞在中とのことだった。

ソチは伝統的ロシアのイメージとは違い、街全体が明るく開放的な雰囲気にも包まれている。米国カリフォルニアの海沿いの町、たとえばサンタバーバラ、マリブ、モントレイなどに似ていると思った。

ソチの近郊には山岳地帯があり、冬季はスキーも可能で、2014年の冬季五輪開催候補地に名乗り挙げている。最近の報道によるとオーストリアのザルツブルグ、韓国の平昌とともに最終候補地に残っているとのことだ。国際観光地としての発展に期待しよう。



写真 1 フォーラム会場



写真 2 ソチの海辺



写真 4 ゲートのある屋敷



写真 3 黒海への栈橋

発表原稿

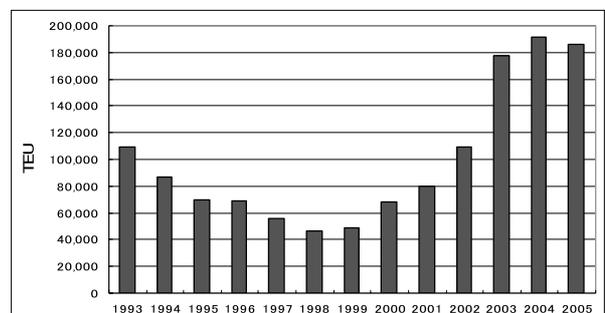
Problems Concerning the Use of the TSR Route: The East Asian Perspective

Hisako Tsuji
Senior Fellow, ERINA

The international multimodal transport system known as the TSR Route, which links East Asia (Japan, the ROK and China) with Russia, Europe (mainly Finland) and Central Asia via ports in Far Eastern Russia by means of marine transport and the Trans-Siberian Railway, has a history dating back almost 30 years. Supported by the booming Russian economy and its advantage in terms of speed, as well as its relative price competitiveness, use of the route grew steadily from 2000, and in 2004 the quantity of cargo handled at Vostochny Port exceeded 190,000 TEU. However, this figure fell by about 3% in 2005 and shows no sign of making any progress beyond the figure of 186,000 TEU (Fig. 1).

There has been a particularly pronounced decline in transit cargo. In 2005, transit cargo decreased by about 24%. In the case of westbound cargo, the fall was 33%. As a result, the share of bilateral to transit cargo shifted to 70:30. The decline in transit cargo was caused by such factors as weakened comparative price competitiveness

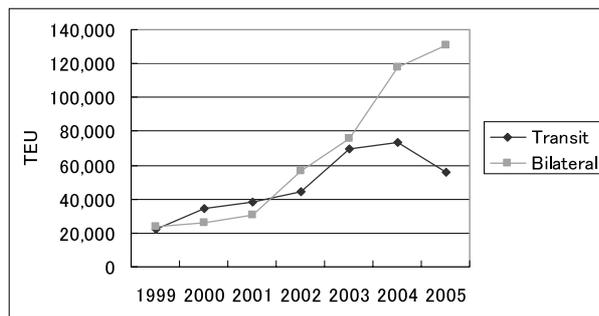
Fig. 1 International containers handled at Vostochny Port



resulting from tariff reductions on the competing Deep Sea route, which will be described in further detail below, and deteriorating service, including delays (Fig. 2).

Given the price hike announced at the beginning of the year, it is presumed that transit cargo movements in the first quarter of 2006 will turn out to have been even poorer,

Fig. 2 Bilateral vs. Transit



with a pronounced decline in customers. The following is a report on dissatisfaction with the TSR route among carriers and shippers in Japan and the ROK.

Dissatisfaction with the TSR Route

1. High Fares

Those involved with the transport industry in Japan and the ROK are unanimous in pointing out that fares on the TSR route are too high. Even though the advantage of the TSR route in terms of speed is valued, this advantage is not so great as to be able to justify charging premium rates. The substantial price rises introduced in January 2006 have been particularly poorly received.

In January 2006, transit charges for Finland-bound cargo were instantly doubled. The cost of transporting a 40ft container has increased by \$300 in the westbound direction and \$900 in the eastbound direction, making an increase of \$1,200 overall on the round trip. With regard to bilateral charges as well, there has been an increase of 33% in total, including an 18% rise in VAT and the convoy charge.

As a result, in the case of a 40ft container being sent from Busan to Hamina, the TSR rate is \$4,500, whereas the rate on the Deep Sea route is \$3,200, making the TSR 40% more expensive (in the case of transit cargo). In response to this, cargo being sent from the ROK to Finland all shifted to the Deep Sea route and it is said that the quantity amounts to 50,000 TEU.

In the case of a 40ft container being shipped from Japan to St Petersburg, the TSR rate is now about \$6,500, more than double the Deep Sea rate of \$2,600-2,900. Consequently, almost all cargo transported from Japan to destinations in European Russia, such as Moscow, uses the Deep Sea route. As far as transport from Japan is concerned, the destinations to which the TSR route could be competitive are now limited to those east of the Urals and those in Siberia and Central Asia. Even in the case of Central Asia, the competitiveness of the China route (TCR: Trans-China Railway) is increasing and it is robbing the TSR route of cargo.

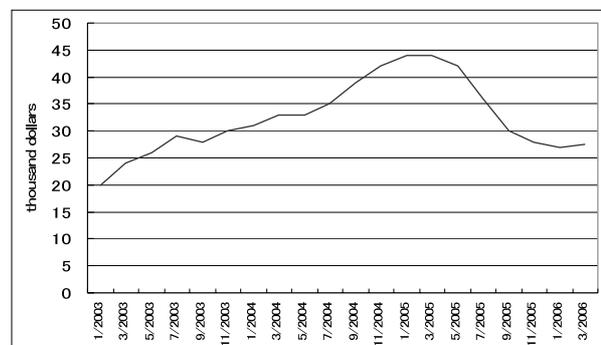
Industry insiders in Japan and the ROK are utterly cheesed off with the successive price rises on the TSR route and have pointed out the following problems with regard to pricing.

- i) There are suspicions that the VAT (18%) that has been newly imposed on domestic rail charges for imported cargo amounts to double taxation.
- ii) The convoy charge is unnecessary and should be

abolished. We believe that Russian Railways is sufficiently safe without this service.

- iii) While preferential measures such as discounts and the provision of wagons or containers are applied to some large-scale users, small and medium-sized shippers are given the cold shoulder.
- iv) Most forwarders in the ROK have their own containers for transit transport to Finland and empty containers are returned in the eastbound direction, so the massive price hike in eastbound transit charges was a huge blow.
- v) The January 2006 price rise was excessively badly timed. Charges on the Deep Sea route have been falling since the latter half of 2005 (Fig. 3). Did RZD (Russian Railways) actually carry out any research into its competitors or make any calculations concerning price elasticity?

Fig. 3 Trends in Deep Sea Container Ship Charges (Jan 2003 - March 2006)



- vi) The January 2006 price rise was too rapid and too steep. It is a fact that transit charges to Finland have been kept very low compared with bilateral charges. With regard to this point, it is certain that there were those of the viewpoint that some kind of adjustment on the part of the users would take place. Consequently, I believe that if Russian Railways had taken such opportunities as the CCTST meetings to present its long-term tariff policy and had implemented the price rises gradually, it would have been able to secure users' understanding.

2. Lack of Wagons and Containers

Between 2003 and 2005, due to the lack of wagons, delays at Vostochny Port became chronic, such as during the winter when the volume of cargo increases. In some cases, delays can be several weeks. Consequently, the route's selling point of speed has been eroded and many shippers have switched to using the Deep Sea route. Such delays are just not acceptable to companies practicing knockdown production, such as those in the car industry.

The TSR is losing customers due to the lack of containers. In particular, there is a chronic lack of RZD containers in Japan, so many shippers use the TCR to Central Asia. On the TCR, Chinese shipping companies provide an adequate supply of containers.

3. Frequent Problems Concerning Customs Clearance

Russian customs regulations are complex and their operations and inspections are excessively strict, so cargo is often confiscated at Vostochny or the Finnish border. In order to avoid this problem, it is necessary to simplify the regulations so that they conform to the international regulations used on the Deep Sea route.

Advice to Russia

- i) Enhancing international market research. Market prices and the content of services on competing routes change on a daily basis. In order to maintain international competitiveness amidst this situation, it is necessary to ensure a constant grasp of trends on competing routes and changes in market prices, and to reflect these in one's own pricing policy. In conducting market surveys, use should be made of domestic and overseas carriers, CCTST members and international research institutions.
 - ii) Emphasizing customer satisfaction. This means that the company must place stronger emphasis on the perspective of "The customer is God" and regularly ask what customers (shippers) feel and want. Large global companies constantly devote a great deal of effort to gathering such information.
 - iii) Disclosing the long-term strategy to customers. Users and other industry insiders would like the long-term strategy for international use of the TSR to be disclosed to them. Specifically, they would like clarification concerning the following issues: i) Will the habitual practice with regard to customs clearance, which has supported Finland transit, be maintained?; ii) What is the vision for the rail pricing policy for bilateral transport compared with that for transit transport?; and iii) Will RZD maintain the financial structure under which profits from its cargo division are used to compensate for deficits in its passenger division?
-