

15周年年次総会が2006年10月17 - 18日の2日間、リトアニア鉄道の主催で、リトアニアの首都ビリニュスにおいて開催された。CCTTはシベリア横断鉄道（TSR）を利用する国際複合輸送の円滑な運営と競争力の強化、及び輸送量の増加を目指す調整機関である。構成メンバーは、(株)ロシア鉄道、各国鉄道、港湾、船社、オペレーター、フォワーダー、政府機関など広範にわたる。CCTTは各国の関係団体と協力してTSR輸送ルートのプロモーション活動を行い、特定の企業をターゲットに売り込むなど営業活動にも力を入れている。CCTT議長は設立時から(株)ロシア鉄道社長（当時は鉄道大臣）が務めてきた。現在はVladimir Yakuninロシア鉄道社長がCCTT議長の座にある。

CCTTの会員は2006年10月17日現在、24カ国の135団体（対前年比+7）となっている。年次総会は各国持ち回りで開催されており、ビジネス情報交換の場となっている。今年の総会には20カ国から約200名が参加した。アジアからは、韓国、中国、モンゴル、日本から業界関係者や鉄道代表が出席した。日本からは日本トランスシベリア輸送業者協会（TSIOAJ）代表の他、新たに入会した日本郵船の代表が会社説明の発表を行った。

なお、今回はロシア鉄道関係者の出席が例年になく少ないのが気になった。例年議長を務めるYakunin社長は、前の週にソウル開催されたロシア - 韓国合同経済・技術協力会議に出席したとのことで欠席。ロシア鉄道幹部では唯一Babaev副社長が出席し、社長の報告を代読した。2005年のソウル会議にYakunin社長以下、副社長の約半数が顔を揃えたのとは対照的であった。

会議の進行役はCCTT事務局長のGennady Bessonov氏が行った。以下、会議発表及び事務局が準備したプロトコルから要点を記す。

TSRコンテナ輸送の動向

事務局の発表によると、2005年のTSR利用コンテナ貨物量は406,804 TEUであった。内訳は、ロシアから見て輸入156,910 TEU、輸出111,622 TEU、トランジット138,272 TEUとなっている。

2005年1 - 9月の実績は284,562 TEU（対前年同期比+1%）で、内訳は輸入137,815 TEU（+40%）、輸出118,308 TEU（+28%）、トランジット28,439 TEU（69%）となった。2006年1月1日に通達されたトランジット料金の大幅値上げの影響で、フィンランド向けトランジット貨物は97%激減し、ポーランド向けトランジット貨物は姿を消した。一方、輸出入貨物は貿易の拡大を反映して増加している。

シベリア横断鉄道調整評議会第15周年年次総会（2006年10月17 - 18日、ビリニュス）

ERINA特別研究員 辻久子

シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT又はCCTST）第

2006年1月の大幅値上げに関しては本会議でも非難の声が聞かれた。フィンランド鉄道代表は、値上げを撤回すべきと主張した。各国フォワーダーの間でも評判が悪く、フィンランド・トランジットの主たるプレーヤーであった韓国のフォワーダー達は会議に姿を見せなかった。

値上げ問題に関して、ロシア鉄道及びCCTTは、トランジット運賃の値上げに併せて、輸入運賃の値下げや通関規定の改善なども考慮すべきであったと反省の姿勢を示しながらも、説得力のあるようなアクションは取られていない。鉄道料金を勝手に値上げしておきながら、ロシア極東港湾の使用料は韓国、中国や日本に比べて高いと複合輸送のパートナーを責めるのも毎度の慣例である。さらに、通関問題に起因する遅れがポストーチヌイ、ザバイカルスク、ナウシキなどの国境駅で発生したと税関当局が悪者扱いされている。なお、通関問題についてはフォワーダー団体から手続き簡素化の要求が繰り返し出されている。

ルート別輸送実績

TSRルートを走行するブロックトレインには行き先別にニックネームが付けられているケースが多い。日本から遠く離れた欧州へのルートを含む輸送の実態が紹介されている。

- 1) “Ost Wind”(ベルリン - ワルシャワ - ミンスク - モスクワ - 中央アジア): 2005年実績7,527 TEUに対し、2006年1 - 9月の実績は6,357 TEU(対前年同期比+19%)。
- 2) “Czardas”(ブダペスト - モスクワ): 2005年実績918 TEUに対し、2006年1 - 9月実績は645 TEU。
- 3) “Mercury”(カリニングラード/クライペダ - モスクワ): 2006年1 - 9月実績は768 TEU。
- 4) “Baltic Transit”(バルト3国 - カザフスタン): 2006年1 - 9月実績は7,145 TEU(対前年同期比+48%)。
- 5) “Mongolian Vector”(ブレスト - ウランバートル、フフホト - デュイスブルグ): 2005年実績は972 TEUに対し、2006年1 - 9月の実績は363 TEU。
- 6) “Viking”(スカンジナビア - リトアニア - ウクライナ): 2005年実績は642 TEU。2006年1 - 8月実績は4,211 TEU。
- 7) “Vostochny-Buslovskaya”(ポストーチヌイ - フィンランド国境): 2005年実績99,752 TEU(680列車)に対し、2006年1 - 9月実績は5,581 TEU(35列車)に激減した。
- 8) “Vostochny-Almaty”(ポストーチヌイ - カザフスタン): 2006年1 - 9月実績は14,963 TEU。

9) “Vostochny-Martsevo/Taganrog”(ポストーチヌイ - タガンログの現代自動車工場向け): 2005年実績12,273 TEU(91列車)に対し、2006年の予想は16,000 TEU(120列車)

10) “Vostochny-Moscow”(ポストーチヌイ - モスクワ): 2006年4月に開始、9月までの実績は4,309 TEU。

これらのブロックトレインの輸送実績から分かる特徴は、極東からフィンランド・トランジットの激減、極東からロシア国内向けの急増、バルト3国経由ルートの増加である。一方、西欧とロシア・CISを結ぶルートは少量に留まっている。

新規プロジェクトの開拓

CCTT及びロシア鉄道が狙っている新規貨物として、次のようなものが挙げられている。

- 1) Kalugaのフォルクスワーゲン自動車工場向け部品。
- 2) Shushari(サンクトペテルブルク)に建設中にトヨタ自動車向け部品。2006年7月、トランスコンテナ社が試験輸送を行った。シベリア鉄道幹線10,047kmを10日と23時間9分で走破した。
- 3) Zhilina(スロバキア)の韓国・起亜自動車向け部品。
- 4) 韓国 - Vostochny - Vozzhoy間で起亜自動車Izhavto工場向け部品を輸送。
- 5) 中国からロシア/欧州向けのIKEA社の製品輸送。
- 6) スウェーデン - Muuga(エストニア) - ナホトカ - 秋田間に木材を輸送。予定されている貨物量は、120 TEU/月。

各プロジェクトに対し、ロシア鉄道側の誘致活動が行われている模様である。ロシア側の有力者の話では、タガンログの現代自動車工場向け部品輸送が近年最大の成功例で、このモデルを他の自動車メーカーにも応用することが最重要プロジェクトとされている。

なお、ロシア鉄道と韓国政府が積極的に推進してきたシベリア横断鉄道(TSR)と朝鮮半島縦断鉄道(TKR)を連結する構想についての、韓国側からの発表は今回は無かった。参加していた韓国鉄道公社の担当者のお話では、10月9日に北朝鮮が核実験を行ったことを受けて、政治的に微妙な情勢にあるためとのこと。

将来の展望

会議2日目にCCTT事務局長のBessonov氏が“The conception of strategic development of international cargo transportation via the Transsiberian route”と題し

て、TSRルートの将来へ向けての壮大な戦略を発表した。TSRの主たるターゲットをアジア - 欧州間トランジット輸送の復活と設定する内容であった。以下、発表内容を要約する。

「まず、トランジット輸送のポテンシャルについて、TSR幹線が年間30万TEU、それにBAM鉄道を加えて100万TEUを掲げる。これに対して、CCTTがまとめたトランジット輸送実績は、2004年のピーク時が17.41万TEUであったが、2005年は13.83万TEUに減少した。値上げの影響で2006年はさらに減少し、1 - 9月は2.84万TEUに留まった。しかし、TSRには鉄道インフラ、IT技術、そして最大の武器である輸送日数短縮がある。一方、問題点として、競争力を失った料金、通関問題、顧客情報の不足などが挙げられる。従ってこれらの弱点の克服が必要である。」

しかし、最大の弱点である価格競争力に関する具体的改善策が見えてこない。TSRの輸送がトランジットからバイラテラルへと大きくシフトしている時期に、改めてトランジットの可能性を追求するというのは的外れであるとしか言いようがない。ロシア鉄道関係者の心の中にある「欧州とアジアを結ぶ幹線鉄道としての誇り」は消えることの無い夢なのか。彼等に本当に必要なのは「市場に聞く」という現実的思考ではないだろうか。

信頼は取り戻せるのか

筆者は1999年のヘルシンキ総会以来この会議に出席してきたが、今回ほどしらけた雰囲気は充満していたことは無い。年初の値上げに対する反対意見が各国代表から聞かれ、ロシアのフォワーダー達も(株)ロシア鉄道への不信を口にす。ある有力フォワーダーは、ロシア鉄道が設立した二つのコンテナ輸送会社、"Transcontainer"と"Russian Troyka"について、「あくまでロシア鉄道の分社であってコンテナを巧く回す能力があるかどうかは疑問だ」と言い放った。

さらに気になったのはYakunin社長の欠席に見られるロシア鉄道のCCTTに対する熱意の希薄さだ。この組織を作ったのはFadeev前社長で、鉄道マンとして長年にわたり多国間協力を熱意を傾けてきただけあって、毎回の名議長ぶりは多くの関係者の記憶に残っている。「Fadeevさんがいればあのような値上げは無かったろう」とか「Fadeevさんがいなくなってこの会も求心力が落ちた」、あるいは「Yakunin社長はFadeevさんに比べると鉄道のプロではない」などという声が聞かれた。今後CCTTがどこへ向かうのか、協力関係は維持できるのか、不安である。

なお、2007年の第16回年次総会はスイスのザンクトガレンで開催される。