

“シベリア・ランドブリッジ”の第2幕が始まる

ERINA 調査研究部研究員 辻久子

1. はじめに

シベリア横断鉄道（TSR：Trans-Siberian Railway）と海上輸送を利用して、東アジアとロシア・欧州・中央アジア間でコンテナを輸送するTSRルートが日本でも最近脚光を浴びている。2007年春ごろから、物流専門紙や経済紙のみならず総合紙でも特集記事が目につくようになった。日本企業のロシア進出ブームで、現地生産用部品輸送が増大しつつあることが背景にある。

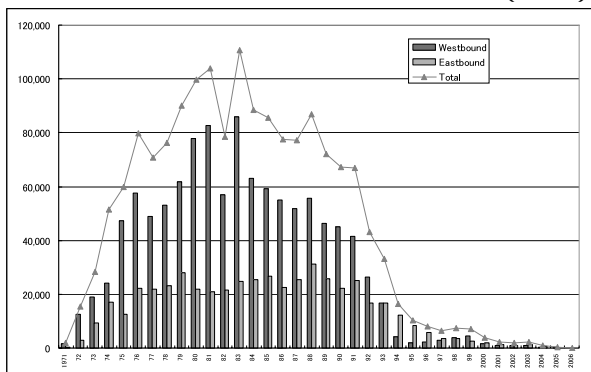
同ルートは1970-80年代に日本と欧州・イランなどを結ぶ最短トランジットルートとして広く利用された。例えば、日本-ロッテルダム間の距離を比べると、スエズ運河経由の海上ルートが約20,700kmであるのに対し、シベリア鉄道経由は約13,000kmに短縮される。当時の輸送はソビエト連邦を飛び越えて欧州へ架かる橋というイメージから、日本では“シベリア・ランドブリッジ（SLB）”とも呼ばれてきた。

SLBは1971年の開始以後、外貨獲得を目的としてソ連が設定した格安運賃を武器に、不安定な中東情勢や港湾ストといった追い風を受け、輸送量を急速に伸ばしていった。1982年9月には累計輸送量が100万TEUを超え、83年には年間輸送量110,683TEUを記録する。しかし、競合する海上輸送ルートの運賃低下やソ連崩壊に伴うロシア国内の混乱などの影響でTSRルートは経済競争力を失い、90年代は低迷を続けた。日本では殆ど忘れられる存在となっていた。

（図1）

ところが、2000年以降ロシアが政治的安定を取り戻し、経済が活況を呈するに従って韓国・中国発着貨物主導でこ

（図1）日本発着トランジット貨物の推移
（TEU）



出所：日本トランスシベリア輸送業者協会（TSIOAJ）
注）実入りコンテナのみ。

の輸送路が復活してくる。さらに、ここ数年は伝統的トランジット輸送に代わってロシアの輸出入（バイラテラル）貨物が主役に躍り出るという構造変化が起こっている。しかし、韓国・中国における活況を横目に、日本の出遅れが再三指摘されてきた。

TSRルートの歴史的変遷については本誌でも度々発表してきたが、本稿では最近の動向を紹介し、今まさに始まろうとしている日本貨物の同ルートへの復帰について展望する。

2. ルートの概要

TSRルートは東アジア港湾とロシア極東港湾（主にポストーチヌイ）をフィーダー船で結び、コンテナ貨物を揚港後、ロシア鉄道及び接続する各国鉄道を利用して目的地へ輸送される。1971年にスタートした“シベリア・ランドブリッジ”の第1幕の時代には、ソ連の西端、欧州各国との国境駅が港湾まで行き、さらに鉄道（トランスレール方式）、船舶（トランスシー方式）、トラック（トラコンス方式）などに積替えられて欧州各国及び中東諸国へと運ばれていた。しかし競合する海上輸送ルートとの競争の結果、ユーラシア大陸を網羅するような壮大な輸送網は、徐々に縮小を余儀なくされ、2000年以降利用されているのは次の3ルートである。

ロシア国内：文字通りロシア国内各地へ鉄道輸送される。ブロックトレイン（専用列車）によるスピード輸送が武器となっている。現代自動車組立工場のあるタガンログ、KIA自動車工場のあるイジェフスク、及びモスクワ方面などへブロックトレインが運行されている。いずれもポストーチヌイを発車後10～15日で目的地へ到着する。ロシア西部への競合ルートは欧州経由海上ルート（Deep Sea）であるが、途中積替えを余儀なくされるため、通常40日以上要する。

中央アジア：シベリア鉄道本線のノヴォシビルスクから南へ分岐し、カザフスタン及びウズベキスタンへ向かう。ポストーチヌイからウズベキスタンのGM大宇自動車工場まで、トランスコンテナ社によりブロックトレインが運行されている。中央アジアへの競合ルートは中国港湾（連雲港、青島、天津）から中国鉄道で阿拉山口まで行き、西部国境を越えてカザフスタンへ

至る中国ルート(TCR:Trans-China Railway)である。日本からアルマトイまで、TCRで20～25日、TSRで25～30日を要する。

欧州・トランジット：ポストーチヌイとフィンランド国境をブロックトレインで結び(約11日間)ロシア鉄道と同じ広軌のフィンランド鉄道に引き継がれ、殆どの貨物はフィンランドの保税倉庫に一時保管された後、最終仕向地のロシアヘトラック輸送される。海上ルートに比べて速い輸送サービスが武器となってきた。しかし、2006年1月にトランジット料金が大幅に値上げされて以降経済競争力を失い、フィンランドまでの輸送は競合する海上ルートに移行した。以来、充分な量の貨物が集まらないため、ブロックトレインの運行も中止されている。なお、フィンランド以外の欧州諸国向け輸送において、TSRルートの場合は軌間の違いによる積替えを要し経済的にも競争力を持たないため、久しく休眠状態が続いている。

このうち、はロシアを通過するだけなのでトランジット扱いとなり、運賃や通関面で特典が与えられてきた。もロシアを通過するだけだが、中央アジアが旧ソ連であったことから、伝統的にロシア国内向けと同じバイラテラル扱いとなっている。

東アジア港湾とロシア極東港湾を結ぶ海上輸送は、主に400 - 1,000TEUのフィーダータイプの小型船が使用されており、配船数、寄港地は需要に応じて月々変化している。2007年8月現在のポストーチヌイ港向け配船状況を見ると、8社(グループ)が参入し、月に約40船が運航されている。日本港湾とポストーチヌイを結ぶ航路はFESCOと商船三井(ナビックストランスポート)が共同運航する「ブリモリエ丸」(搭載能力：423TEU)が月に2便往復している。日本ルート以外は釜山が実質的なハブ港となっており、韓国貨物のみならず、中国や日本からの貨物も釜山トランジットが利用されている。(表1)

なお、最近ポストーチヌイ港が混雑していることから、ナホトカ港やウラジオストク港も利用されている。

3. 韓国発復活のストーリー：2000年～

90年代を通じて低迷したTSRルートは1998 - 99年に底を打ち、2000年以降上昇に転じた。プーチン大統領が登場して政治的落ち着きを取り戻し、ロシア経済が回復の波に乗った時期と一致する。ロシア経済のマクロ指標を振り返ると、GDPは1990 - 96年の間マイナス成長を記録し、この間に国民経済規模は半減したと言われている。1998年には金融危機にも見舞われた。しかし石油価格高騰の追い風を受けて1999年ごろからプラス成長に転じ、現在に至るまで好景気を持続している。好景気は消費需要を生み、家電製品、乗用車や衣料品の輸入増大に結びつく。日本製や韓国製家電製品、中国製消費財がロシア市場になだれこんだ。

一方、ソ連崩壊から10年を経て、2000年頃には鉄道の運行面でも安全性・定時性を回復してきた。90年代初頭に多発した輸送中の盗難事故も姿を消し、貨物のトレース情報システムも整備された。

TSR利用にいち早く取り組んだのは韓国であった。1990年代に、東アジアからロシアへの輸出ルートとして、フィンランドの保税倉庫を活用する“フィンランド・ルート”が開拓されたが、東アジアからフィンランドまでの輸送に二つのルートが利用された。日本企業がフィンランドまでの輸送に主に海上ルートを利用したのに対し、スピード重視の韓国企業はTSRルートに注目し、鉄道でフィンランドの保税倉庫に輸送し、その後ロシアへ戻るという“フィンランド・トランジット”を発展させた。この方法だと釜山～フィンランドは速ければ17 - 18日、遅くても21 - 22日に到着する。これに比べ海上ルートでは30 - 35日を要した。運賃に関してはTSRの方がやや高かったが韓国の荷主の多くはスピードを優先した。

韓国貨物のTSR利用を後押しする工夫もあった。例え

(表1) ポストーチヌイ港向け配船状況

(2007年8月現在)

船社	寄港地	配船/週	配船/月
Chao Yang (CYSL-Kor)	釜山	1	4
Magistral (MCL)	釜山、上海、寧波	2	8
Dongnama (DNAL)	釜山	1	4
FESCO & Hyundai (KSDL)	釜山、蔚山	2	8
FESCO China Direct (FCDL)	香港、上海、寧波	1	4
SINOKOR	釜山	1	4
CKL, PCL, KMTC	釜山	1	4
FESCO & Mitsui O.S.K. (JTSL)	富山、門司、神戸、名古屋、横浜	1/2	2

出所：www.vics.ru

ば、トランジット輸送の場合、荷主側でコンテナを手配しなければならないが、韓国のフォワーダーは自前のコンテナを大量に保有し荷主に貸し出した。また、2001年ごろから韓国～ポストーチヌイ間の海上輸送部分が自由化され、新たに船社が参入したため運賃が下がった。さらに、2003年頃から海上ルートの料金が上昇し、TSRの割高感が解消される時期もあった。こうしてありとあらゆる韓国製白物家電製品がシベリア鉄道に載ってロシアへ向かった。

一方、2000年には中国港湾からロシア港湾への直航便が運航を開始し、中国の輸出貨物が直接、ないしはフィンランド経由でロシアに輸送されるルートが整備された。中国からの貨物は中国で生産する韓国の家電メーカーの輸出品や、衣類、靴、鞆、おもちゃなどの中国製消費財であった。

4. トランジットから輸出入へ

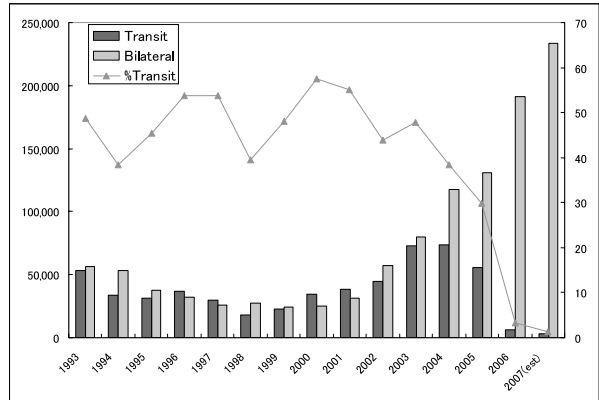
TSRルートの東の終点であるポストーチヌイ港取扱のトランジットと輸出入の合計貨物量は、最低となった1998年をベースにとると、2002年に2.2倍、2004年には4.2倍へと急成長した¹。2006年のVICs・VSCの国際コンテナ取扱量（実入り）は197,952TEU、空コンテナを含めると284,295TEUとなった²。

貨物量の推移をトランジットと輸出入³に分けると最近の傾向がより鮮明に読み取れる（図2、3）。

まず、輸出入貨物は2000年以降一貫して伸びている。2006年の実績は、ロシアの輸入が138,258TEU、輸出が32,159TEU、中央アジア向けが20,882TEUで、各々98年実績の12.1倍、5.2倍、2.1倍に増加している。輸出入貨物拡大の要因は、好調なロシアの貿易、韓国企業を中心とした対口直接投資の拡大、ブロックトレイン運行サービスの向上、サンクトペテルブルク港やフィンランド国境越えなど代替ルートの混雑などが挙げられる。

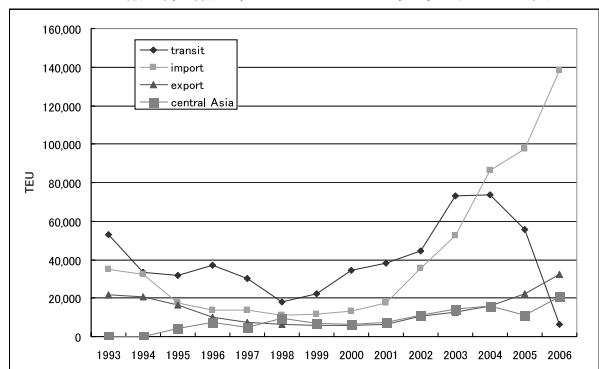
一方、トランジット貨物は変動が激しく、1999年から2003年にかけて急上昇したが、その後は激減している。変動の要因としては代替ルートとの競争が挙げられよう。フィンランド向けトランジット輸送の競合ルートは海上ルートであるが、欧州向けコンテナ運賃は変動が激しく、相対的経済競争力が目まぐるしく変わる。例えば、2003～

（図2）ポストーチヌイ港取扱国際コンテナ貨物の推移



注：2005年までは旧VICs取り扱いの実入り国際コンテナのみ。2006年はVICs+VSCの実績値。2007年は上半期の数字を元に筆者が推定。

（図3）ポストーチヌイ港取扱コンテナ貨物量の推移 - ロシアの輸出、輸入、トランジット、中央アジア向け -



注：2005年まではVICsのみ。2006年はVICs+VSC取扱いの実入り国際コンテナ。

2004年に海上ルートの運賃が高騰した時期にはTSRの利用が増加した。しかし2005年後半から海上運賃が下落し、一方でTSRではコンテナ貨車供給不足からポストーチヌイにおいて滞貨による遅れが発生するといった事態に陥り、フィンランド向け貨物は海上ルートへとシフトした。

さらに、2006年1月にトランジット料金が大幅に引き上げられた結果、釜山からフィンランドへのコストはTSRが海上ルートに比べ太刀打ちできない水準となり、韓国・中国発着のフィンランド向け家電製品などは殆どが海上ルートにシフトしてしまった。その結果、2006年のトランジット貨物量は6,292TEU（対前年比90.2%減）に激減した。

¹ポストーチヌイ港のコンテナ荷揚げサービス会社として、VICs (Vostochny International Container Services) とVSC (Vostochny Stevedoring Company) があったが、2006年2月に両社が合併し、VICs・VSCとなった。入手可能なデータは、2005年まではVICsのみ、2006年はVICs・VSCとなっており、2005年までと2006年データの比較においては注意が必要である。ただし、国際貨物取扱量についてはVICsが圧倒的シェアを誇ってきた。2005年の場合、VICsとVSCの比率は86：14であった。

²このほか、ナホトカ港、ウラジオストク港などを經由するもの、満洲里、綏芬河などの中国国境を經由して陸路ロシアへ輸送される貨物があるが、実態の把握は困難である。

³「輸出入」は「バイラテラル」とも言われ、ロシアの輸出入及び、ロシアを經由して中央アジアなどのCIS諸国へ輸送されるものも含む。

実入り貨物全体に占めるトランジットの割合は僅か3.2%に縮小した。これにより欧州向け貨物が姿を消し、かつての“ランドブリッジ”という俗称も実態にそぐわなくなった。

2007年上半期の荷動きを見ると、対前年比で総量が20.6%増、そのうち輸出入が22.8%増、トランジットが47.5%減とトランジット消滅の流れが一段と進んでいることが分かる。

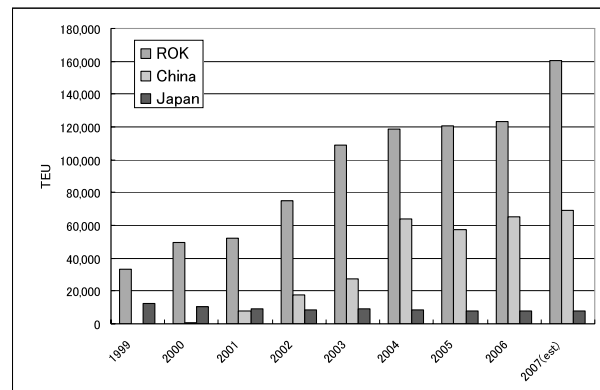
トランジット貨物が再びTSRに戻ってくる可能性はあるのだろうか。まず、ロシア側は従来のフィンランド・トランジットが最終仕向地をロシアとする「偽トランジット」であるとの否定的認識に立っており、補助金を出してまで奨励しようという考えは無くなった。ソ連時代と違って、通過料で外貨を稼ぐ必要も現在のロシアには無い。したがってトランジット料金を元の低水準へ戻す可能性は低い。2007年1月にトランジット料金のうち空コンテナ返却費などが若干引き下げられたが、適用される制約条件が厳しく、実質的値下げには繋がらなかった。欧州トランジットについては、今後海上運賃が大幅に上昇するような事態になれば、急を要する貨物が海上ルートからTSRへと戻る可能性は否定できないだろうが、各国の輸送業者は復活に懐疑的である。

貨物を方向別に見ると、東アジアからロシア・中央アジア向け輸出が多いため、2006年のW/B：E/Bの比率は82：18と偏りが激しい。そのためE/Bで空コンテナを返却せざるを得ず、全体の約30%が空コンテナ輸送となっている。

発着国別に見ると、2006年の場合、韓国63%、中国33%、日本4%と相変わらず韓国主導で日本の影は薄い。2007年上半期は韓国貨物が対前年比29.8%と顕著な伸びを見せた(図4)。

ただし、発着国別貨物量については二つの注意点がある。第一に、中国貨物の一部は、満洲里、綏芬河、二連浩特、阿拉山口などの鉄道国境を経て陸路シベリア鉄道に合流している。これらを加えると中国貨物は韓国貨物を上回っていると見られる⁴。第二に、一部の日本・中国貨物は釜山で積替えられ、韓国貨物と混載されてポストーチヌイへ輸送されており、明確な分類は不可能との見方もある。

(図4) ポストーチヌイ港取扱コンテナ貨物量の推移：発着国別



注：2005年まではVICSのみ。2006年はVICS+VSC。2007年は上半期の数字を元に筆者が推定。

5. 輸出入貨物飛躍の要因

輸出入貨物のTSR利用が急成長を続けている要因は何か。

好調なロシア経済：資源価格の高騰に支えられてロシア経済が活況を呈し、消費財、家電製品、自動車などに対する旺盛な輸入需要をもたらした。

直接投資：ロシア国内の投資環境も改善されつつあり、ロシア政府が外資優遇策を打ち出したこともあって、韓国企業の直接投資が活発になった⁵。現代自動車(タガンログ)、起亜自動車(イジェフスク)、双龍自動車(ナベレジヌイ・チェルヌイ)、LG電子(ルザ)などがロシア国内で現地生産を開始した。サムスン電子もカルーガ州への進出を発表した⁶。さらに、ウズベキスタンではGM大宇自動車が現地生産を行っている。これらの生産工場の多くはノックダウン生産で、大量の生産部品を韓国から輸送するに当たってTSRが利用されている。

競合ルートの混雑と料金高騰：輸出入において代替ルートであるサンクトペテルブルク港が能力不足のため、増大する輸出入貨物に対応できない状態である⁷。フィンランド経由でロシアに入るルートもトラックが長蛇の列を成していると聞く。サンクトペテルブルク近郊にウスチ・ルガ新港が建設中であるが、完成の予定が立っていない。

⁴ロシア鉄道の資料によると、2006年の貨物量(空コンテナを含む)は、韓国発着が128,720TEU、中国発着が159,039TEUで、初めて中国が韓国を上回った。

⁵ロシア政府は外国の大手自動車メーカーを誘致するために、輸入部品の輸入税免税、「インダストリアル・アSEMBリー」という特別枠にリンクされた特恵待遇の適用、経済特区での登録に伴う風以上の優遇と特権、を打ち出した。(V・シュヴィトコ「ロシアの外国投資誘致政策 - 自動車部門を中心に - 」、ロシアNIS調査月報2006年11月号)

⁶朝鮮日報電子版、2007年8月20日付け。

⁷2007年4月現在、サンクトペテルブルク港荷揚げに課される追加料金は、\$400/20'、\$800/40'に跳ね上がる異常事態となっている。

(表2) 定期運行中のブロックトレイン (2007年7月)

目的地	出発地	列車数/週	所要日数	オペレーター	主な荷主
タガンログ	ポストーチヌイ	3	11	ロシアン・トロイカ社	現代自動車/ "TagAZ"
イジェフスク	ポストーチヌイ/ ナホトカ	7 - 8	9	ロシアン・トロイカ社 F.E.トランス社	起亜自動車/JSC "IzhAvto"
モスクワ	ポストーチヌイ	1	11 - 12	ロシアン・トロイカ社	不特定
サラガチ (ウズベキスタン)	ポストーチヌイ	2	14	トランスコンテナ社 /Unico Logistics	GM大宇自動車
ナベレジヌイ・ チェルヌイ	ポストーチヌイ/ ナホトカ	3	9-10	F.E.トランス社	双龍自動車/JSC "ZMA"

出所：関係者へのインタビューをもとに、筆者作成

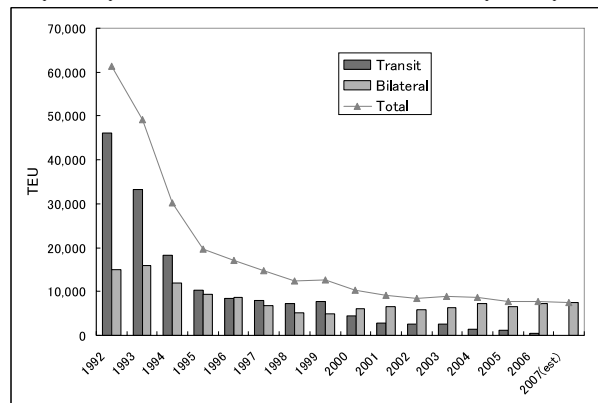
フィンランド・トランジットの消滅：2005年ごろまでフィンランド・トランジットでロシアに輸入されていた韓国製家電製品が、2006年のトランジット料金引き上げを受けて大部分が海上ルートへシフトしたが、一部は直接輸入されている。

ブロックトレイン運行サービスの向上：ロシアン・トロイカ社とトランスコンテナ社が設立され、ブロックトレイン運行サービスが向上した。ロシアン・トロイカ社はロシア鉄道と極東海運（FESCO）の対等出資により創設され、2005年3月に営業開始した。2006年の輸送実績は51,230TEUに達した。一方のトランスコンテナ社はロシア鉄道のコンテナ運行部門が独立した子会社で、2006年3月に設立された。さらに、F.E.トランス社も自動車工場向けにブロックトレインを運行している。特定の工場向けにブロックトレインを定期運行する方式は、「プロジェクト・カーゴ」と呼ばれている。

このほかにも、オペレーター各社は、ブロックトレインの新規ルート開設を検討し、試験運行を行っている。最近では、モスクワ西方のルザに工場を稼働したLG電子向けや、サンクトペテルブルクに工場建設中のGM工場向けブロックトレインが釜山発で試験運行された。

このように韓国系企業のロシアにおける現地生産ブームがTSRの利用を加速している。今後、TSRルートの競争力に影響すると考えられるのは、鉄道料金の値上げで価格競争力が弱まるケース、コンテナ貨車の供給不足などによる遅延が起こる時、あるいはサンクトペテルブルク港などの代替ルートが整備される場合であろう。

(図5) 日本港湾発着TSR貨物量の推移 (TEU)



出所：ナビックストラנסポート

注：日口間直航路を利用した実入り貨物のみ。2007年は上半期の実績を元に筆者が推定。

6. 出遅れた日本の利用

前述のように、TSRの輸出入貨物拡大を支えているのは韓国と中国であって、日本の影は薄い。日本発着貨物は低水準が続いており、2006年は7,637TEU（対前年比2.6%減）で2007年も同程度の水準で推移している（図5）。TSR貨物全体に占める日本のシェアは1999年の27%、2000年の17%に対し、2006年は4%と低下し続けてきた。これとは別に韓国港湾経由の日本貨物もかなりあると推定されるが実態は把握できていない⁹。

なぜ、韓国・中国のTSR利用は伸び、かつて1970年代にこのルートを開拓した日本は眠ったままなのか。TSRルート利用における日本と韓国の間を生じた大きな差の要因として次のような点が考えられる。

TSRルートに対する信頼度（イメージ）の違い：日本の荷主は一般に、1990年代初めに出来上がった「不安

⁹2007年7月26日、モスクワで開催されたトランスコンテナと近鉄エクスプレスの提携に関する発表会において、ロシア側関係者が述べたところによると、日口間では直接・間接あわせて年間約2万TEUの荷動きがある。

定で信頼できないロシアの鉄道」というシベリア鉄道のネガティブなイメージが払拭できていない。他方、不幸な時代を知らない韓国ではTSRへの信頼度が高い。

スピードに対する評価の違い：韓国企業はTSRによる輸送時間の短縮を高く評価し、少々コスト高でもTSRを利用しようという姿勢が見られるのに対し、多くの日本企業はスピードの価値に目覚めていない。日本企業でも松下電器産業のように、最新の商品をいち早く市場に送り込みたいとの意向からTSRルートを利用してきたところもある。

企業のロシア進出：韓国企業は家電製品や自動車部門でロシア市場へ積極的に進出している。さらに、韓国企業は自動車や家電など製造業分野における対口直接投資で日本より一歩先んじている。製造業だけでなく、ホテルや流通などサービス業でも韓国企業はロシア進出に積極的である。しかし最近では自動車製造分野などで日本企業のロシア進出が相次いで発表されている。海上輸送料金(Deep Seaレート)の差：一般に日本～欧州間海上輸送料金は、韓国～欧州や中国～欧州に比べて安い。日本においてTSRルートは海上輸送に比べてより割高となる。フィンランド向け海上運賃の場合、日本発と韓国発では約15%の開きがあるとされる。

コンテナ供給サービス：パイラテラル輸送にはロシア鉄道(現在ではトランスコンテナ社)のコンテナが利用できることになっているが、今まで日本国内にロシア鉄道のコンテナは殆ど供給されてこなかった。従って、中央アジア向け輸送において、中国船社のコンテナが利用可能な中国ルート(TCR)を利用するという話が聞かれた。しかし2007年後半から、ロシア側も日本にコンテナデポを設け、空コンテナを供給する計画が動き始めた。事態が好転するきっかけになることを期待したい。

日口間海上輸送部分の配船頻度：日口間直行航路の運航は貨物量が少ないことから、2002年1月より月3便から2便に減便された。配船頻度の減少と貨物量は鶏と卵の関係に喩えられるが、荷主は少なくともウィークリー配船を望んでいる。日本から中央アジア向け輸送においてTSRよりもTCRが好まれる要因の一つは配船頻度の差にある。TCRの出発地である中国の連雲港、天津、青島などへは日本港湾から高頻度の配船サービスがある。

このように日韓の違いを生んでいる要因を挙げてみる

と、徐々に差が埋まりつつあることが分かる。日本企業のロシア進出は急ピッチで進んでいる。日本企業の間でもスピードに対する評価が高まりつつある。ロシアのオペレーターによるコンテナ供給も動き出した。日口間配船頻度の少なさは釜山経由で補われている。心理的イメージの問題などはトライアルの積み重ねで克服可能であろう。

貿易面に眼を向けると、近年、日本の対ロシア貿易は著しく増加しており、2006年の貿易総額は前年比28.4%増の137億2,318万ドルと過去最高を記録した。特に日本からの輸出が57.5%増加して初めて輸入を上回った。

また、日韓両国の対口輸出を比較すると、2002年までは韓国からロシアへの輸出が日本からロシアへの輸出を上回っていたが、2003年に日本が韓国を抜き、2006年には36%上回った。

日本からの主な輸出品目は自動車などの輸送機器(76%)、一般機械(10%)、電気機器(5%)と機械類が占める。輸入品目は金属(39%)、石油・石油製品(17%)、魚介(15%)、木材(13%)、石炭(11%)と資源産品が多い。拡大する貿易、特に日本からの輸出の一部がTSRルートを利用しても不思議ではない。

7. “シベリア・ランドブリッジ”の第2幕へ向けて

このような状況の変化を反映して、TSRルートに日本の貨物が戻ってくるのではないかと大きな期待が両国の関係者の間に沸き起こっている。

ロシア側が起爆剤として期待しているのはトヨタ自動車などロシアで現地生産を計画している日本の自動車メーカーの部品輸送である。その成功モデルとされているのが2002年に黒海沿岸のタガンログでノックダウン生産を開始した韓国・現代自動車である。現代自動車は年間5万台をタガンログで生産しているが、韓国からの部品輸送にTSRルートと海上ルートを併用しており、両ルートを競わせると同時にリスクにも対応している。

TSRルートは蔚山からポストーチヌイ経由でタガンログまで約23日で輸送している。海上部分をFESCO、鉄道部分をロシアン・トロイカ社が担当しており、FESCO所有のコンテナ及びトロイカのコンテナ貨車を優先的に供給している。また、通関面でもタガンログ向け列車全体を一括通関するなどの便宜が図られている。

海上ルートはCMA・CGM社が担当しており、釜山からコンスタンツァ経由、フィーダー船に積替えてタガンログまで輸送している。当初は40日を要したが、船社の努力で30日程度まで短縮された模様である。両ルートの競争の成果とみられる。

(表3) 近鉄エクスプレスとTC(トランスコンテナ)の日本市場開拓戦略

<p>1) 仕向地：ロシア、CIS、及び東欧の一部</p> <p>2) ターゲット：ロシア・CIS地域で現地生産を行うか製品を輸出する日系企業</p> <p>3) 輸送日数：25日前後</p> <p>4) コスト：海上ルートと同じ程度で競争力を有する</p> <p>5) サービス：定時輸送によるOn-time Delivery</p> <p><u>具体的施策</u></p> <p>1) 専従窓口の設置：東京・芝浦にTC(トランスコンテナ)センター</p> <p>2) TCセンターにTC社のロシア人社員を配置</p> <p>3) コンテナ手配：横浜、名古屋、神戸にTC社のコンテナを常備し、上組が管理を行う</p> <p>4) 海上サービス：ウィークリー・サービスを確保するため、当面は釜山経由を利用するが、貨物量が増加すればタッチダウン方式を進める方針</p>

輸送コストに関しては一定量の積荷を保証した上で長期契約の特別割引が適用されているため、海上ルートとTSRルートで殆ど差が無いと言われている。荷主側のTSRルートに対する評価は、目立った遅れやトラブルは無いとしながらも、過去の例から季節的遅れや値上げに対する不安があり、海上ルートとの併用は不可欠と考えている。

同じく現代自動車グループの起亜自動車も内陸のイジェフスクで生産を開始し、こちらは専らTSRルートで部品を輸送している。

2005年10月、ソウルで開催されたシベリア横断鉄道調整評議会(CCTT)年次総会において、ロシア側関係者は現代自動車プロジェクトの成功を誇らしげに紹介した⁹。タガンログ向けブロックトレインの運行においては、スピードアップ(120km/時)のために特殊なワゴンを利用し、赤信号を青信号に変え、通関を列車単位で行うなど簡素化に成功したという。

現代自動車向け部品輸送を軌道に乗せたロシア鉄道が、次の標的としているのが2007年末にサンクトペテルブルクで現地生産を予定しているトヨタ自動車である。2005年のソウルの会議では、トヨタ自動車のTSRルート誘致を、日政府間会議で通商問題として提起するつもりだと述べた。

さらに、ロシア側は、トヨタがTSRを利用するならば、ルートの信頼性が高まり、他の日本企業の利用にも弾みがつくのではないかとの大いなる期待を抱いている。事実、日産自動車、スズキ自動車も2009年にサンクトペテルブルクで乗用車生産を開始する計画である。

ロシア側の働きかけを受けて、日本の輸送業界も動き始めた。2007年7月26日、国際物流大手の近鉄エクスプレスはロシア鉄道の子会社トランスコンテナ社と日本のコンテナ輸送販売総代理店としての提携に調印した¹⁰。両社はトランスコンテナ社所有のコンテナ用デポを国内3港(横浜、名古屋、神戸)に設置し、日本の荷主に貸し出す。日本からポストチヌイ向け配船サービスとブロックトレインの運行を接続してロシア西部主要都市向けの複合一貫輸送サービスを行う予定だ。また、三井物産もロシアン・トロイカ社と同様の提携を進める方針である¹¹。

トヨタ自動車はサンクトペテルブルク工場で、ロシア市場での主力車種である「カムリ」を当面2万台生産する予定であるが、2009年夏には倍の4万台に拡大する計画である。既に2006年夏から数回のTSRを利用したトライアル輸送が行われている。2007年12月の生産開始時は海上ルートを利用し、サンクトペテルブルク港揚げで生産部品を輸送する予定だが、トライアルをさらに重ね、輸送品質面での確認が得られ、さらにコストなどの課題がクリアされれば、スピード面で有利なTSRルートの利用も考えるとしている。

日本からサンクトペテルブルクへの輸送を考えた場合、輸送日数に関してはTSRルート(約25日)が海上ルート(約40日)よりも短い。さらに、最近のテストでは更なるスピードアップの可能性が示されている。2007年4-5月、サンクトペテルブルクに進出を計画しているGMが、韓国フォワードの主導でGM大宇自動車の部品を詰めたコンテナを韓国からTSRルートで試験輸送した。このテストでは釜

⁹ 辻久子「シベリア横断鉄道調整評議会第14回年次総会報告」、ERINA REPORT Vol. 68、2006年3月

¹⁰ 『日本経済新聞』2007年7月23日、『日経産業新聞』2007年7月27日、『日本海時新聞』2007年7月27日、8月28日

¹¹ 『日本経済新聞』2007年7月20日

The Curtain Rises on Act Two of the “Siberian Land Bridge”

(Abstract)

Hisako Tsuji, Researcher

Research Division, Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA)

The Trans-Siberian Railway (TSR) route for transporting containers between East Asia and Russia, Europe and Central Asia, utilizing the TSR and marine transport routes, has recently been holding center stage in Japan. From the spring of 2007 onwards, special reports have proliferated, not only in specialist publications for logistics and in the economic press, but also in the press generally. Forming the backdrop is the ever-increasing transportation of components to local sites of production with the booming movement into the Russian market by Japanese enterprises.

In 2006 the volume of international container trade handled by VICS and VSC (loaded containers) was 197,952 TEU, and including empty containers was 284,295 TEU.

Import and export cargo has grown consistently since 2000. The figures for 2006 were: imports into Russia of 138,258 TEU, exports out of Russia of 32,159 TEU, and cargo to Central Asia of 20,882 TEU, which increased 12.1-fold, 5.2-fold, and 2.1-fold, respectively, on the figures for 1998. Factors in the increase in import and export cargo include: the strong trade with Russia; the expansion of direct investment into Russia with ROK companies forming the core; the improvement in block train services; and the congestion on alternative routes, such as via the Port of Saint Petersburg and the Finland cross-border route.

Meanwhile for transit freight the changes have been intense, and although sharply increasing from 1999 to 2003, it declined dramatically thereafter. The competition of alternative routes can be given as a contributing factor to this turn-about.

In January 2006 as a result of the sharp hike in transit fees, the TSR couldn't match the level for the cost of transport from Busan to Finland on the Deep Sea route, and the transport of household electrical appliances and the like to Finland from the ROK and China has for the most part shifted over to the Deep Sea route. As a result, the transit cargo volume for 2006 fell dramatically to 6,292 TEU (a decrease of 90.2% on the previous year). The proportion of

total cargo in loaded containers for which transit accounted shrank to a mere 3.2%. Consequently the cargo bound for Europe has vanished, and the former moniker of “Land Bridge” has fallen out of step with reality.

Taking a look at the movements in cargo for the first half of 2007, it can be seen that overall volume saw an increase of 20.6% on the previous year, and within that imports and exports increased by 22.8%, transit underwent a decrease of 47.5%, and the downward trend for transit has gone to a new level.

If we look at the country of origin and destination, for 2006 this was 63% for the ROK, 33% for China and 4% for Japan, with the ROK as ever in the lead and with Japan all but invisible. Cargo from the ROK for the first half of 2007 has shown a pronounced growth of 29.8% on the preceding year.

What are the factors behind the continuing rapid growth in TSR use for import and export cargo?

- 1) *The strong Russian economy*: The Russian economy is booming, and has brought a voracious demand for imports, such as consumer goods, household electrical appliances and cars.
- 2) *Direct investment*: Direct investment by ROK businesses is moving apace. The Hyundai Motor Company (in Taganrog), Kia Motors Corporation (in Izhevsk), the SsangYong Motor Company (in Naberezhnye Chelny) and LG Electronics (in Ruza), amongst others, have commenced local production. In addition, GM Daewoo is manufacturing locally in Uzbekistan. Most of these production plants use knock-down production, with the TSR being used for the delivery of mass-produced components from the ROK.
- 3) *Congestion on competing routes*: As the Port of Saint Petersburg, an alternative route for imports and exports, is lacking in facilities, it is unable to respond to the increasing demand for import and

Block Trains in Regular Operation (July 2007)

Destination	Origin	Trains per week	Days taken	Operator(s)	Major Consignor(s)
Taganrog	Vostochny	3	11	Russian Troika	Hyundai Motor Co. / “TagAZ”
Izhevsk	Vostochny / Nahkodka	7-8	9	Russian Troika F.E. Trans	Kia Motors Corp. / OJSC “IzhAvto”
Moscow	Vostochny	1	11-12	Russian Troika	not specified
Sarygash (for Uzbekistan)	Vostochny	2	14	TransContainer / Unico Logistics	GM Daewoo
Naberezhnye Chelny	Vostochny / Nahkodka	3	9-10	F.E. Trans	SsangYong Motor Co. / OJSC “ZMA”

export cargo. One hears that the route into Russia via Finland has long, snaking lines of trucks. A new port at Ust-Luga, in the environs of Saint Petersburg, is under construction, although its completion has not been scheduled.

4) *The reduction in Finland transit:* Of the ROK-manufactured household electrical appliances which entered Russia via Finland transit, most shifted to the Deep Sea route following the 2006 hike in transit fees, while the remaining portion was imported directly.

5) *The improvement in block train services:* The companies Russian Troika and TransContainer were established and the block train services improved.

The support for the expansion of the import and export cargo on the TSR is from the ROK and China, and Japan is all but invisible. The low level of cargo originating in or destined for Japan continues, and in 2006 was 7,637 TEU (a decrease of 2.6% on the previous year), and is set for a comparable level in 2007. Japan's share of the total TSR cargo was 27% in 1999, as against 17% in 2000, and has continued falling, down to 4% in 2006.

The advance into Russia by Japanese companies, however, is moving ahead at a frenzied pace. Even among Japanese companies the prizing of speed is continuing to gain ground. Moves are also underway for the provision of containers by Russian operators. The low-frequency of shipping services between Japan and Russia is being compensated for by services via Busan. The problems of negative perceptions, etc., could be overcome with repeated trial service-runs.

Reflecting these changes in the situation, a great expectation that Japanese cargo would return to the TSR surged up between the interested parties in both countries.

What the Russian side is hoping for is that the transport of components from Japanese car manufacturers to local production sites in Russia being planned by the likes of Toyota will act as a "priming charge". The successful model for this is the ROK's Hyundai Motor Company which commenced knock-down production in 2002 in Taganrog on the Black Sea coast. The Hyundai Motor Company produces 50,000 vehicles annually in its local production in Taganrog, but ships components from the ROK simultaneously on the TSR route and the Deep Sea route, and along with pitching the two routes into competition, is also helping it to offset its risks.

In a similar fashion to the Hyundai Motor Company, the Kia Motors Corporation has commenced local production in Izhevsk, situated in the Russian interior, and uses the TSR route alone for the transport of its components.

Russian Railways, which is on track with the transport of components to the Hyundai Motor Company, has as its next objective the Toyota Motor Corporation, which is planning local production in Saint Petersburg at the end of 2007.

Moreover, if Toyota utilizes the TSR, confidence in the route will grow and the Russian side has the great hope that use of the route by other Japanese companies will be boosted. In fact, the Nissan Motor Company and the Suzuki

Motor Corporation also have plans to start local production of passenger cars in Saint Petersburg in 2009.

Under the influence of the Russian side, the wheels of the Japanese transport industry too have begun to turn. On 26 July 2007, the major international distributor Kintetsu World Express inked a tie-up with the Russian Railways' subsidiary TransContainer as a Japanese container transport sales agency. Both companies will establish depots for containers owned by TransContainer in three Japanese ports (Yokohama, Nagoya and Kobe) and lease them to Japanese consignors. A multimodal transport service is planned, providing services to the major cities of western Russia via the linking of shipping services from Japan to Vostochny with block train services. Furthermore, Mitsui & Co. is also moving toward a similar tie-up with Russian Troika.

If one considers transport from Japan to Saint Petersburg, in terms of the number of days taken for transport the TSR route (approximately 25 days) is even shorter than the Deep Sea route (approximately 40 days). In addition, in recent tests the possibility of a further speeding up has been demonstrated. In April and May of 2007, GM, which is planning to set up shop in Saint Petersburg, at the initiative of an ROK forwarding company undertook the test transport from the ROK on the TSR route of containers loaded with GM Daewoo car components. The test transport is said to have taken 15 days to arrive in Saint Petersburg from Busan. This would be 20 days from Japan via Busan, and suggests that if there were a direct shipping service there is potential for shaving an additional number of days off that.

The framework for Japan-Russia distribution services has been put in place and the situation is now one of waiting for the cargo to come together. If Japanese businesses are to utilize the TSR route for transportation to western Russia, several medium- to long-term problems will remain.

1) *Price competitiveness:* If fees to Moscow and Saint Petersburg from Japan are compared, it is widely held that the fees for the TSR route are even now somewhat higher than those for the Deep Sea route. Moreover, Russian Railways has a notorious track-record of frequent hikes in fees in the past. In the future, if there are such repeated price rises, it will become difficult to attract Japanese clients.

2) *Technical problems:* There have been reports from the companies carrying out test transport runs of damage to cargo from vibration during TSR transport. There is a need to establish technology concerning vibration-dampening transport and packaging. There could be technical cooperation between Japan and Russia regarding this problem.

3) *Service for small and medium-sized consignors:* There are a number of problems with the Project Cargo formula developed with ROK automobile manufacturers in mind. Firstly, it is considered that the volume of car-makers' components transported decreases as the local supply of the components increases. Secondly, as single companies, small and medium-sized consignors have insufficient volume to make up their own

block trains and are left out in the cold. There is a requirement for the making up of block trains bringing together the cargo from small and medium-sized consignors and for devising a means for efficiently clearing customs. The expectation is high for Japanese forwarders and trading companies to take on that role.

4) *The frequency of shipping services between Japan and Russia:* The current frequency of two services per month is unacceptable to consignors. Kintetsu World Express is contemplating services via ROK ports, but it is hoped that in order to extract the fullest benefit out of the advantage of

speed the number of direct services from Japan would be two per week at the very least.

5) *The handling capacity of ports:* Recently murmurings can be heard about the lack of handling capacity at Vostochny, said to be Russia's most modern port. The site for the new terminal has already been arranged, but the concrete formulation of a development plan is hoped for. In a similarly fashion the modernization and expansion of the Port of Saint Petersburg—competing with the TSR route—are also at the point of being hastened.