

極東国際輸送・物流フォーラム

ERINA調査研究部研究員 辻 久子

2007年12月11 - 12日、ウラジオストクにおいて極東国際輸送・物流フォーラム（Far-East International Transport and Logistical Forum）が開催された。主催はロシア鉄道グループで、地元の沿海地方、ハバロフスク地方、モスクワ、日本、ラトビアなどから港湾、鉄道、物流企業、行政、大学関係者など約100名が参加した。主な発表者は、ロシア鉄道（モスクワおよび極東支社）、ロシア運輸省、シベリア横断鉄道調整評議会（CCTT）、ロシアン・トロイカ、沿海地方政府、ウラジオストク海洋商業港、地元のフォワード、及び地元大学の物流専門家などであった。

テーマは大きく二つに分かれた。第一はTSRの国際コンテナ輸送に関するもの、第二は沿海地方のロジスティクス基盤整備に関するものである。以下代表的論点を紹介する。

TSR国際コンテナ輸送の諸問題

沿海地方はTSR国際コンテナ輸送の東の入口にあり、ポストーチヌイ港、ウラジオストク港といった大型港湾を有す。このうち、ポストーチヌイ港取扱の海上コンテナ貨物の9割以上が鉄道で西へ向かうのに対して、ウラジオストク港取扱海上コンテナの8割以上が主にトラックで近距離輸送されている。

太平洋戦略構築センターのMikhail Tersky所長や極東国立交通大学の物流専門家Alexander Balalayev氏らにより、TSR国際コンテナ輸送の長期展望に関する発表が行われた。アジア～欧州間コンテナ貨物の急速な発展及び、海上貨物の何%をTSRが取るかといった長期的構想が述べられた。また、将来朝鮮半島縦断鉄道（TKR）がTSRと接続した場合、極東港湾が貨物を失う可能性を危惧する見解も出された。結論として、ロシア極東はシベリア鉄道の輸送能力増大や海陸連結における効率化が進められないと生き残れないとする危機感を煽る論調となった。

TSRを利用したブロックトレインで成功例を築いているロシアン・トロイカのVladimir Chisnakov社長は韓国の荷主相手に取扱量を伸ばしてきた体験を基に、ロシア側に何が求められているかについて述べた。同社は韓国の現代自動車や起亜自動車のロシア工場向けに生産部品を大量に計画輸送している。40ftコンテナが2本搭載できる80ftワゴンを導入し、1列車あたり76本（152TEU）の輸送を実現した。Chisnakov社長の経験によると、第一に、アジアの荷主は到着日厳守を要求するため、いささかの遅れも許されない。同社はナホトカ～モスクワ間を平均11.2日で輸送し、遅延率は僅かに2.5%である。第二に、荷主は長期契約を好み、運賃の長期安定性を重視する。第三に、海陸サービスを統合したシームレスな輸送サービスを前提とし、一社による通し船荷証券の発行が求められる。第四に、物流インフラの近代化が全体的信頼構築に有意義である。

沿海地方フォワード協会を代表してTatiana Konko氏は円滑な輸送を妨げている問題点を指摘した。Konko氏によると近年の貿易構造の変化に伴い沿海地方港湾は混雑が続き、空の台車が返却されないなど貨物の移動に時間が掛かる状態となっている。ソフト面では通関手続きに5 - 10日要している。通関に要する書類は相変わらず多いのに対し、それを処理する職員が不足し、労働慣行が官僚的なのが一因である。労働時間を例に挙げると、港湾、鉄道は24時間、週7日稼働しているにもかかわらず、税関は9時から20時までしか開いていない。さらに火曜日と木曜日の午前中は職員の研修のために開始が遅く、週末や夏季休暇シーズンは職員数も少なくなり、遅延の原因となっている

という。他にもポストーチヌイ港に税関事務所が置かれていないなど、税関サービスに関する不満が相次いだ。因みにプログラムに掲載されていた極東税関代表は姿を現さず、そのことも非難の対象となった。

唯一のアジアからの発表者として、私は日本発着TSRコンテナ貨物輸送の展望と成功への条件について話した。残念ながら日本企業のTSRルートの利用は韓国・中国に大きな遅れをとって来た。しかし日系自動車メーカーのロシアにおける現地生産が始まるなど明るいニュースが聞かれる。まず、いすゞ自動車が2008年2月に生産を開始するトラック生産部品の輸送にTSRの利用を開始した(2007年12月10日発)。トヨタ自動車も2007年12月にサンクトペテルブルク工場を稼働している。トヨタは当初の部品輸送はDeep Seaルートで行っているが、TSRルートの利用も視野に入れており、既に3回の試験輸送を行った。また、相次ぐ日本企業のロシア進出に対応すべく、近鉄エクスプレスとトランスコンテナ、三井物産とロシアン・トロイカの提携が発表され、日本市場開拓にしのぎを削る。日本企業のTSRルート利用を促進するために以下のようなアドバイスを述べた。価格競争力の強化のために安易な値上げをしない。シームレスサービスの実現のために、グローバルスタンダードとなりつつある電子通関を導入する。大規模なプロジェクト・カーゴに加えて、小ロットの貨物を誘致するための施策を考える。港湾近代化などのインフラ施設の充実を急ピッチで進める。

ウラジオストク海洋商業港開発計画

ウラジオストク海洋商業港のVyatcheslav Pertsev社長及びGennady Zvyagintsev氏は、同港の開発計画及び関連する『沿海地方南部物流ターミナル』構想について述べた。

長年にわたり、ウラジオストク海洋商業港では金属製品のアジア向け輸出が主な取扱品目であった。しかしここ数年、中国が金属製品の輸入から輸出に転じるなど市場変化が起こり、シベリアやウラルで製造された金属製品はヨーロッパや米国へ輸出されるようになった。金属製品の穴を埋めるのはコンテナ貨物や自動車だと考えている。

特に同港取扱コンテナはここ数年年率20 - 30%の成長率で伸び、1996年から2006年の間に8.6倍に増加した。2007年のコンテナ貨物は18万TEUを超えるとみられている(図1)。

しかし、ウラジオストク海洋商業港の既存のコンテナ施設(第16番埠頭)は処理能力の限界に来ているため、既存の埠頭の一部(第14番、15番埠頭)をコンテナ用に転用して処理能力を拡大する方針だ。第一段階で第15番埠頭の背



(図1) ウラジオストク海洋商業港見取図

後地を整備してSTSコンテナクレーンとRMGガントリークレーンを2機設置する。これにより2008年までに新たに年間10万TEUの処理能力が追加され、港の合計処理能力は28万TEUに増加する見込みだ。コンテナクレーンは中国のShanghai Port Machinery Co. Ltdにより納入される。これと並行してウラジオストク・コンテナターミナル社保有の倉庫を近代化する予定でコンテナ取扱能力はさらにアップすると見込まれる。第二段階では第14番埠頭の背後地を整備して2機のRMGガントリークレーンを設置する。これによりさらに10万TEUのコンテナ処理能力がプラスされる。これらの増大するコンテナの多くはシベリア鉄道で輸送される見込みだ。そのためにはロシア鉄道との協力をさらに強化する必要がある。

また、増大する自動車輸入に対応するため、同港には10階建て、千台収容可能な自動車置き場が既に建設されている(写真1)。



(写真1) 10階建て自動車置き場

『沿海地方南部物流ターミナル』構想

ウラジオストク海洋商業港は市街地に位置しているために用地が限定され、拡張は殆ど不可能である。道路や鉄道施設を新たに建設することも難しい。そこで郊外に物流

ターミナルを建設して港と鉄道で繋ぐ構想を推進している。現在練られている『沿海地方南部物流ターミナル』構想は、ウラジオストクの40km北方、空港近くのNovy村にロシア鉄道と共同で総合的物流ターミナルを建設し、港と鉄道で結んで物流機能を持たせようというものである。計画地域はシベリア鉄道がナホトカ方面へ分岐する点にも近く、同鉄道がハサン/ザルピノ方面や中国・綏芬河方面へ分岐するウスリースクへも遠くない。従って、中国との貿易貨物を扱う上でも適地といえる。物流ターミナルの機能としては倉庫、貨物配送センター、コンテナ保管場、通関施設、貨物の検査施設、ブロックトレイン編成基地、などが計画されている。Zvyangintsev氏の話では、総合物流ターミナル構想自体がロシアでは新しく、ロシア鉄道の理解と協力を得ることが大きな課題だという。構想の実現には時間が掛かりそうだ。

物流ターミナル建設候補地として上記のウラジオストク北方に加え、ポストーチヌイ港近郊に港湾型特別経済区域(POEZ)を設立する案が沿海地方のGerman Zverev国際協力・観光局長により発表された。また、ハサン地区に物流センターを建設する案もある。

活力と喧騒のウラジオストク

新潟から空路90分の隣町ながら、私のウラジオストク訪問は5年ぶりであった。確か前回の滞在時には現代ホテルの自室において、韓国系のチャンネルで日韓共催のサッカーワールドカップの日本の試合を見た記憶している。ロシア経済が発展の軌道に乗ったこの5年間にこの街がどのように変貌したかは感慨深い。

第一に、街が明るく賑やかになり豊かさが感じられる。ダウンタウンには小奇麗なデパート、商店や食品スーパーが数多く誕生し消費物資で溢れている。小売店に並んでいる商品の大部分は輸入品だ。日本製のパソコン、電化製品を始め、日本製シャンプー、トイレ芳香剤、使い捨てカイロ、台所洗剤、紙おむつなどあらゆる日本製日用品が並ぶ。日用品の価格は日本の3 - 4倍か。韓国製品も多く、家電製品、韓国製食品(マヨネーズ、ラーメン、醤油など)が目立つ。露天で売られていた韓国産の温州みかんは35ルーブル/kgと日本並みの値段で、ジュースで美味しかった。野菜・果物は中国産が入ってきているようだ。乳製品など欧州産の加工食品も多い。明らかにロシア製と分かったのはパン、キャンデー、魚介類、クリスマスカードなど。

消費物資の殆どを輸入に依存するロシア市場が豊かになっていることは、日本からの輸出可能性が大きく膨らんでいることを意味する。特に新潟など日本海沿岸地域から

はアクセスも優れており、きめ細かな市場分析を行うことにより輸出拡大が可能と見られる。

スターバックスコーヒーによく似たシンボルマークの看板を掲げたコーヒーショップ"GREEN CAFE"に入って「スターバックスコーヒーと関係あるのですか」と聞くと、恥ずかしそうに「ちょっと真似ただけです」との正直な答え。その店のコーヒーとケーキは、価格は日本並みでなかなか美味しかった。

ウラジオストクは海産物が豊富な割に寿司屋など日本食レストランは少ないように見受けられた。モスクワに寿司屋が並んでいる事例から察するにロシア人は日本食が好きはなはずだ。事実、日本に住むロシア人から日本の寿司を言付けられて現地の友人に渡したところ喜ばれた。

街を歩く女性達の毛皮ファッションも一段と洗練されてきたように思われた。年配のご婦人が熊のような毛皮コートで防寒に努めているのに対し、若い女性は凝った色合やデザインの毛皮ファッションを楽しんでいる。

丘の上には豪華な白亜のマンションが建ち、郊外には高級一戸建て豪邸が続々建設されている。富裕層が増加しているのだろう。住宅関連商品の輸出市場としても魅力的なのではないか。例えば、ウォシュレット付き便座やスチーム機能付きレンジなどあってもよさそうなものだ。

第二に、交通渋滞が深刻だ。街の中を走る日本製中古車は益々増加し、その上路上に駐車するものだから利用可能な道路は狭くなる一方で、中心部や幹線道路で交通渋滞が起きている。モスクワと同じ現象が東端の町でも発生しているわけで、なぜ有料駐車場をもっと作らないのか、路上駐車を放置しておくのか、日本人にはよくわからない。市街地に位置するウラジオストク港に出入りするコンテナトラックも渋滞の要因の一つだ。『沿海地方南部物流ターミナル』を早く建設して、コンテナは市街地から出て行ってもらわないと町は機能しなくなるのではないか。その混雑の中をタクシーは神風のごとくぶっ飛ばす。タクシー料金は今も交渉が必要である。市の中心部から空港までのタクシー料金を千ルーブルと吹っかけてきたので800ルーブルに値切る。

喧騒な道路とは対照的に鉄道駅は利用者が少なく閑散としている。老朽化した客車や車掌の制服もソ連時代から変わらない。これではロシア鉄道の旅客部門の赤字は解消しないのではないか。旅客部門の赤字は貨物部門の料金値上げとなって跳ね返ってくる。

第三に、インフレの進行と円の相対的価値の下落を痛感する。嘗て我々の定宿であった韓国系の現代ホテルは値上げされ、一泊約3万円だ。国際フォーラムの指定ホテルで

あるにも関わらず、ERINAの規定では利用できなくなった。仕方なく、今回はワンランク下のホテルに宿泊せざるを得ず、旧インツーリスト系ホテルを化粧直したとおぼしき安ホテルでわびしい思いをする羽目になった。欧州方面へ出かける際にも痛感することだが、相対的に低くなってきた日本の国力を実感し円安に泣かされる。円安は日本の輸出企業には歓迎されるのかもしれないが、旅行者には厳しい。2012年にウラジオストクでAPECサミットが開催されるころには、予算の範囲内で泊まれるホテルが無くなるのではないかと危惧する。