

ロシアの西のゲートウェー・フィンランドの動向

ERINA 調査研究部 研究員 辻久子

はじめに

2009年9月30日～10月3日、フィンランドを訪問した。今回の訪問の目的は、第一に“Finland as a modern and safe gateway between Asia and Russia”のテーマで開催されたワークショップにおいて講師を務め現地専門家との交流を深めること、第二に、ロシアの政策変更や世界金融危機の影響を受けて地盤沈下が伝えられるフィンランド・トランジット物流の現場を視察することであった。短期間の滞在であったが、ワークショップで地元の専門家と交流し、ヘルシンキ港、コトカ港、ハミナ港を視察することができた¹。

筆者は、過去2度フィンランドを訪れている。1度目は1998年秋、当時低迷していたシベリア・ランドブリッジ復興へ向けての調査の視察団の一員として、ヘルシンキからコトカ、ハミナ両港を視察後、道路国境を越えロシアへ渡った²。2度目は1999年秋、前年度に行った調査の結果明らかとなったシベリア・ランドブリッジの要改善事項をまとめ、ヘルシンキで開催されたシベリア横断鉄道調整評議会(CCTT)第8回年次総会において発表する機会を得た³。したがって、今回は筆者にとって10年ぶりのフィンランド訪問となった。

2000年以降ロシアの経済発展がブレイクし、フィンランドは日本のロシア向け輸出ルートとして重要な役割を果た

してきた。数年前までは、日本・韓国からロシア輸出される家電製品や新車のほぼ全量がフィンランド経由で陸路国境を越えた。しかし、最近家電輸出企業のフィンランド離れが進んでいるとも聞く。また2008年秋以降は一転世界金融危機に見舞われ、同ルートもトランジット貨物激減の影響を受けたはずだ。本稿ではロシア向け西からのトランジット輸出ルートとしてのフィンランドの動向をまとめた。

1. 日ロ貿易におけるフィンランドの役割

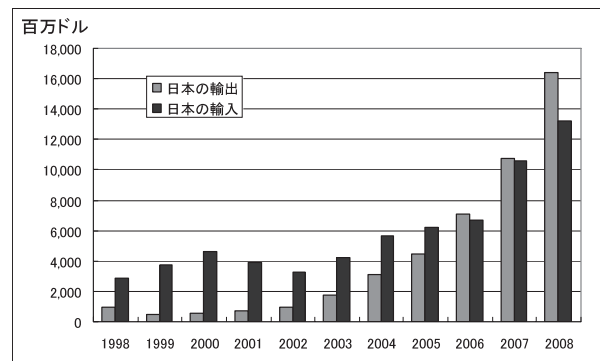
10月1日、ヘルシンキ市の西部ヴォーサリ (Vuosaari) に新設されたヘルシンキ港のゲートハウスにおいて、“Finland as a modern and safe gateway between Asia and Russia”をテーマにワークショップが開催された。同ワークショップは、Finland-Northeast Asia Trade Association、地元の物流企業Nurminen Logistics及びフィンランド鉄道の共催で開催された。

ワークショップは3つの発表により構成された。先ず筆者が「日ロ貿易におけるフィンランドの役割 (The Role of Finland in Japan-Russia Trade)」と題して発表した。続いて、Nurminen LogisticsのHarri Vainikka氏が同社の活動について説明し、さらにフィンランド鉄道のMatti Andersson氏が「ロシア・CIS諸国へのトランジット輸送における鉄道の役割」について話した。最後に丸山博・在フィンランド大使が日本との協力に関するコメントを述べ

図1 ワークショップ風景



図2 日ロ貿易の年別推移



出所：貿易統計

¹ 今回の訪問にあたりワークショップの開催、現地視察などの受け入れに尽力してくださった、Finland-Northeast Asia Trade Association会長のMarkku Heiskanen氏、地元の物流企業Nurminen Logistics、フィンランド鉄道、さらにワークショップに出席してくださった在フィンランドの丸山博大使に感謝の意を表したい。

² (助環)日本海経済研究所『シベリア・ランドブリッジ活性化調査事業報告書』(新潟県、日本輸出入銀行、などからの委託調査、1999年3月)としてまとめられた。要約版は、辻久子「シベリア横断鉄道利用拡大のための国際協力」、(ERINA REPORT Vol. 28、1999年6月)を参照のこと。

³ 辻久子「競争力強化を目指すシベリア・ランドブリッジ-シベリア横断鉄道調整評議会第8回総会報告」、ERINA REPORT Vol.31、1999年12月。

表1 日口貿易の品目構成 (2008)

日本の輸出品目	構成比 (%)	日本の輸入品目	構成比 (%)
原料別製品(金属及びゴム製品)	4.7	食料品	9.6
一般機械	11.0	木材	4.2
電気機器	3.7	石炭	11.8
輸送用機器	77.4	原油及び石油製品	46.7
化学製品	0.8	金属	24.5
その他	2.4	その他	3.2
合計	100	合計	100

出所：貿易統計

た。なお、丸山大使は旧運輸省の出身で、国際輸送問題に造詣が深い。

以下では筆者の発表および現地で得た情報を基に日口貿易とフィンランドの関係について説明する。

1) 日口貿易の成長と輸送ルート

2003年以降、ロシア経済の成長を背景に日口貿易も急拡大した。2002年から2008年の6年間に輸出入総額で7倍、日本の輸出が17倍、日本の輸入が4倍に拡大した。1990年以来続いてきた日本の貿易赤字基調も2006年から黒字に逆転した(図2)。

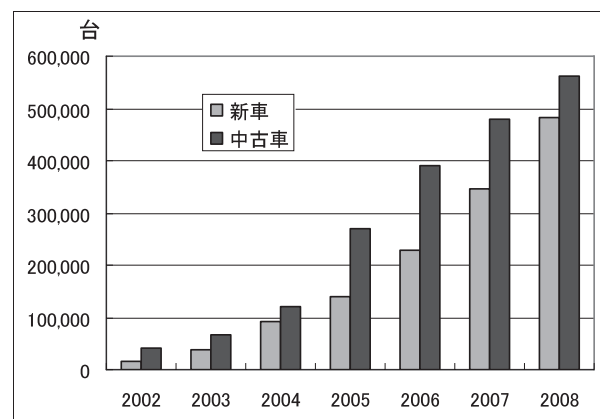
急成長を遂げた日口貿易の牽引役になったのが日本の自動車輸出である。2008年の貿易品目構成を見ると、日本の対口輸出の77.4%が自動車及びその部品で、一般機械(11.0%)、原料別製品(4.7%)、電気機器(3.7%)と続く。原料別製品の約半分はタイヤである。

圧倒的シェアを占める自動車の輸出台数を見ると、2008年、日本は104万台の車をロシアへ輸出した。そのうち98万台が乗用車であった。乗用車では中古車も多く、新車と中古車の比率は、台数では46:54、金額では72:28であった。2002年から2008年までの6年間に輸出自動車台数は17.5倍、新車乗用車に限ると30.5倍に激増したことになる(図3)。

一方、日本の輸入品目は資源品が中心で、原油及び石油製品(46.7%)、石炭(11.8%)、金属(24.5%)、木材(4.2%)、魚介などの食料品(9.6%)となっている(表1)。原油はサハリン産、金属はアルミニウムが多くシベリアで製造される。また石炭はシベリアや極東産、食料品の殆どが魚介類で極東産である。

これらの貿易品の物流ルートを見ると、輸出の中古車と

図3 日本からロシアへの乗用車輸出台数の年別推移



出所：貿易統計

輸入の大部分がロシアの東の玄関から日本海経由で出入りしている。それに対し、輸出品目のうち新車、電気機器などの大部分はロシアの西の玄関、特にフィンランドを経由してロシアへ持ち込まれている。金額ベースに換算すると、2008年の日本の対口輸出の約60%がフィンランド経由ということになる。なお、これ以外に海外で生産された日本ブランドの電気機器などがフィンランド経由でロシアへ向かっているケースも多く、日本にとってフィンランド・トランジットがいかに信頼を得てきたかを示している。

フィンランド経由でロシアへ向かう日本の輸出が急増した2007-2008年には、ヴァーリマーとヌイジャマー⁴の道路国境が混雑し、毎週木曜日以降40-60kmの渋滞が発生したという⁵。混雑への対応策としてバルト3国港湾を利用する代替的トランジット輸送ルートも開拓された。

2) 世界金融危機とロシアの保護主義の影響

しかし2008年9月のリーマンショック以降流れは急変した。米国の金融機関の破綻に始まった世界金融危機はロシ

⁴ 現地の発音ではヌイヤマー。

⁵ (株)東洋トランス現地駐在所長談による。

アの金融機能を麻痺させ、ロシア経済全体が深刻な不況に陥った。ロシアの貿易も縮小し、増勢を続けてきた日ロ間貿易も急落した。2009年1-9月の貿易高は、日本の輸出が前年同期比63.7%減、輸入が40.4%減となった(図4)。

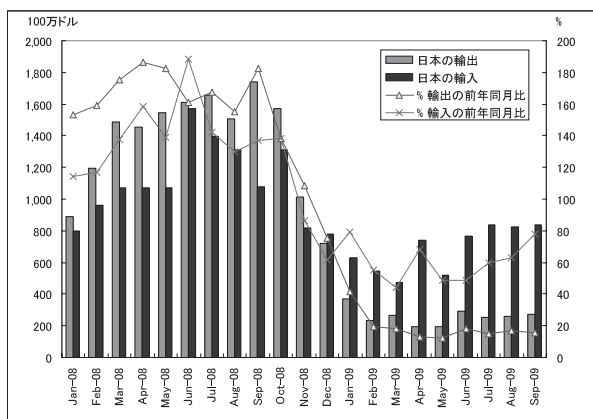
貿易縮小の影響で港湾、鉄道などの物流網も多大な影響を受けた。ロシアの貿易の一翼を担うフィンランド港湾も同様である。混雑回避のためにバルト3国へ移ったトランジット貨物の一部は2008年11月以降、再びフィンランドに戻ったという。

ロシアにおける金融機能の麻痺は自動車販売を直撃した。消費者ローンが組めなくなったのだ。特に2008年の秋口まで洪水のように押し寄せていた日本の自動車輸出は壊滅的打撃を受けた。2009年1-9月のロシア向け乗用車輸出台数は、前年同期比で新車が89.5%減、中古車が92.6%減という劇的落ち込みで、2009年の秋になっても回復の兆候が見られない(図5)。

自動車輸出の落ち込みの原因は金融危機に加えて、ロシア政府が発動した保護関税措置の影響もある。ロシア国内メーカーの保護を名目に、2009年1月より、乗用車の新車の輸入関税を25%から30%へ、トラックについても10%から25%へと引き上げた。さらに中古車に関しては経年や排ガス基準・仕様により関税を2-3倍に引き上げ、実質的輸入禁止とした。当初9ヶ月の暫定処置とされていた関税引き上げはさらに延期され、中古車に関しては恒久化される見通しだ。

フィンランドにおける2009年1-9月の自動車輸入量

図4 日ロ貿易の月別推移



出所：貿易統計

は、コトカ港が前年同期の82.0%減、ハマナ港が43.4%減であった⁶。ハマナ港やコトカ港では前年秋に日本から持ち込まれ、一年経ってなお出荷を待っている日本車が埃を被っている姿を目撃した。

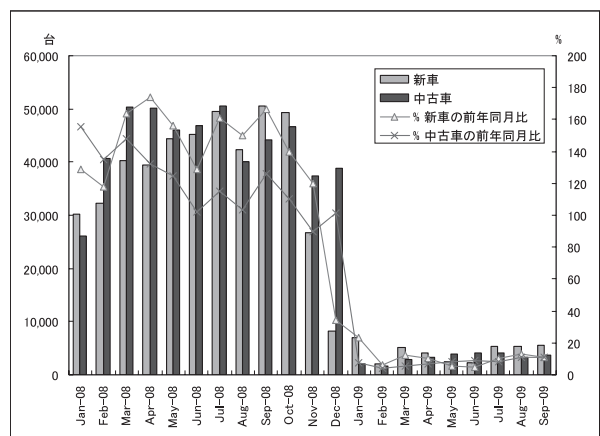
3) フィンランド・トランジットの経緯

最終仕向地がロシアとなっている日本の貨物が、なぜフィンランド経由で輸送されてきたのか⁷。

日本からロシアへ直接海上輸送するルートとしては、①ロシアの東の玄関である極東港湾に揚げるルート、②スエズ運河経由で欧州主要港へ輸送し、フィーダー船でサンクトペテルブルクなどのロシア北西部港湾へ揚げるルート、③ロシア南部の黒海沿岸港へ入れるルートなどがある。これとは別に第3国の港湾を利用し、陸路ロシアへ渡るトランジット・ルートがあり、フィンランド、バルト3国、他の欧州諸国、中国経由などが利用されている。前述したように、日本のロシア向け輸出貨物の場合、太宗を占める自動車の新車や電気機器がフィンランド経由でトランジット輸送されているが、仕向地により上記の様々なルートも利用されてきた。

参考までに全世界からロシアへ入ってくる貿易コンテナの場合、仕出し地、仕向地などにより多様なルート選択が行われている。フィンランドの専門家Kirsi-Maarit Poljatschenko氏の調査によると⁸、2007年にロシアが輸入した海上コンテナの揚港地域別割合は、バルト海沿岸港湾(76%)、極東港湾(14%)、黒海沿岸港湾(10%)となる。

図5 日本からロシアへの乗用車輸出台数の月別推移



出所：貿易統計

⁶ www.portofkotke.com, www.portofhamina.fi

⁷ 辻久子『シベリア・ランドブリッジ-日ロビジネスの大動脈』(成山堂書店、2007年発行) 56-59頁参照。

⁸ Kirsi-Maarit Poljatschenko "Likely Evolution of The Containerized Transportation Across The Baltic Sea in 2014 - Four Future Scenarios Related to Russian Cargo Market" (Helsinki University of Technology, 2009) の分析による。この分析では、欧州や中国から陸路ロシアへ輸送された貨物は含まれていない。

さらに、バルト海港湾はロシア港湾（47%）とロシア以外の港湾（29%）に分けられる。ロシア港湾ではサンクトペテルブルク港（41%）が最大で、ロシア以外の港湾ではフィンランド港湾（19%）、ラトビア港湾（5%）、エストニア港湾（3%）、リトアニア港湾（2%）の順となっている。フィンランドの専門家によると、ロシアの港湾は取り扱い能力の不足から混雑や遅れが深刻で、近隣国を經由するトランジット輸送が不足分を補う上で必要という。また、トランジット港にとっては雇用と経済的利益が魅力である。フィンランドの場合、トランジット輸送関係で約4,000人の雇用が創出されていると推定される⁹。

話を日本の利用に戻そう。ロシアを最終仕向地とする日本からの輸出品のフィンランド・トランジットが本格化したのは1996年ごろである。それまでモスクワに倉庫を持っていた日本のメーカーがフォワーダーと組んでハミナ、コトカ、コウヴォラ、ハンコなどへ物流拠点を移した。フィンランドの使い易い保税倉庫や、比較的容易とされた内陸通関が評価された結果だ。トランジット貨物は家電製品、事務機器、自動車、オートバイなどであった。日本に加えて韓国のメーカーも追従した。

トランジット輸送のメカニズムを簡潔に述べると、売り手企業がロシア国境に近いフィンランドの保税倉庫に貨物を保管し、運送人渡し（FCA）条件で貨物を売却する。ロシア側の支払いが確認された後、ロシアのトラックが引き取り、道路国境を越えてロシアへ渡る。通関手続きは通関代行業者により通常モスクワで行われた。この方法だと外国企業がロシアの煩雑な通関手続きや複雑な通過事情に立ち入らずにロシアへ輸出できた。このシステムはオフショア通関と呼ばれた。

フィンランド・トランジットの問題はロシア側通関業者の間で違法な脱税行為が行われたことだ。フィンランドや日本・韓国の関係者の話を総合すると、通関直前にロシア側業者によりインボイスが書き換えられ、関税を割り引く行為が日常的に行われていた。そのため、グレー通関と呼ばれた。裏返せば日本の輸出企業にとっても関税を節約できる魅力的輸送ルートでもあったといえる。そのため、日本製電気機器がスエズ運河、フィンランド経由でロシアに入り、さらにシベリア鉄道に積まれて極東市場へ送られる方が日本から直接ウラジオストク港へ揚げられるよりも安いという信じ難い話も聞かれた。

ロシア政府は不正行為防止に乗り出し、2000年から完成車の通関にグリーンコリドール制度¹⁰を導入して透明性を高めることに成功した。家電製品についても同様の制度を導入しようとしたが、商品が廉価で品目や数量も多いことから把握が困難で、今なお透明性が確保できていないといわれる。ロシア政府はトランジット輸送システム自体にインボイス書き換えなどの不正が入り込む余地があるとし、ロシア港湾への直接輸入を推進している。また、売買の透明性を高めるために電子通関制度を導入する動きがある。

生産地からフィンランドまでの輸送には主に海上輸送ルートが用いられる。日本発の場合はスエズ運河経由でハンブルグ、ロッテルダムなどの欧州拠点港湾へ輸送され、フィーダー船に積み替えてフィンランドの港湾へ輸送される。一方、韓国企業はシベリア鉄道のトランジット料金が安かったことを利用して、鉄道でフィンランドの倉庫へ一旦輸送し、再びロシアへトラックで運ぶという手順をとっていた。韓国企業にとっては鉄道輸送のスピードも魅力だった。最盛期の2003年には家電製品を中心に約58,000TEUが韓国/中国からシベリア鉄道でフィンランドへトランジット輸送された。しかしこの方法は最終仕向地がロシアであることから、ロシア側がトランジット割引制度を悪用した「偽トランジット」だとして異論を唱え、2006年からトランジット割引を実質廃止した結果、フィンランド向け鉄道によるトランジット輸送は消滅した¹¹。それ以降は韓国メーカーもフィンランドまでの輸送を海上輸送に切り替えた。フィンランド鉄道のMatti Andersson氏は「アジアからシベリア鉄道経由のトランジット輸送2006年に終わり、復活する可能性はない」との見方を示した。

このような経緯を経て、現在も日本や韓国からは自動車（新車）および電気機器が主要なフィンランド・トランジット品目となっている。しかし、最近では4つの理由で日韓企業のフィンランド離れが起こりつつある。

第一に、ここ数年、日韓の大手家電メーカーがロシア市場向け物流倉庫をフィンランドからモスクワへ移動した。消費地の近くに倉庫を構え、需要にきめ細かく対応するためとされる。日本からモスクワの物流倉庫向け貨物の輸送ルートとしてはサンクトペテルブルク港及びフィンランド港湾が利用されている。さらに、家電、事務機器の輸入関税引き上げへの対応策として、国内組み立てへの切り替えの動きがある。

⁹ Kirsi-Maarit Poljatschenko、前掲論文。

¹⁰ 輸出メーカーがあらかじめ信頼できるディーラー・販売店を指定し、販売価格を税関当局に報告する。当局が販売書類や金の流れをチェックするため、関税をごまかすことができない。

¹¹ 辻久子、前掲書90-94頁参照のこと。

第二に、ロシア政府によるフィンランドーロシア間の道路国境規制が打ち出されており、危機管理の立場からフィンランドを敬遠する企業が見られる。具体的にはモスクワなど内陸への保税運送ができなくなり、輸入港や国境における通関が義務付けられる。対応策として、サンクトペテルブルク港の利用が増加している。折からの不況でサンクトペテルブルク港の混雑が緩和されてきたという追い風もある。さらに、バルト3国港湾の利用やフィンランドーロシア間国境における通関を視野に入れている企業もある。

第三に、バルト3国がトランジット貨物誘致に積極的で、ロシア向け物流拠点をフィンランドから移す企業が現れている。丸山大使はエストニアの大使を兼任しているが、「エストニアに新ターミナルが建設され、フィンランド港湾との競争が高まっている」と語った。一方、迎え撃つフィンランド側は、「バルト3国港湾にはサービス面で負けない」(Nurminen Logistics CEO、Lasse Paitsola氏)との自信を示した。日本企業の間でもバルト3国からロシアへの円滑な国境通過に疑問を挟む説がある。

第四に、自動車輸送におけるシベリア鉄道利用の動きがある。日系自動車メーカーはフィンランド経由でロシア・CISへ完成車を輸出するルートに高い信頼を置いているが、一方で日数が掛かりすぎるとの不満もある。フィンランド経由の場合、日本からモスクワまで約50日、中央アジアまで約60日要する。そこでロシア・CIS向け完成車輸送の日数短縮が可能な極東港湾を利用するルートが検討されている。

2008年秋にマツダが完成車を沿海地方のザルビノ港経由で鉄道によるモスクワまでの輸送に成功した。日本の港湾からモスクワまで、自動車専用船とブロックトレインによる

り18日で到着し、フィンランド経由に比べて約30日の日数短縮が実現した¹²。他の日系自動車メーカーも同ルートに関心を持っている。冬季の輸送に課題が残されているが、ロシア・CISにおける自動車需要が回復すれば利用の拡大が期待される。

2. フィンランド港湾の現状

10月1-2日、Nurminen Logisticsのご好意でフィンランドの主要港湾であるヘルシンキ港、コトカ港、ハミナ港を視察することができた。

フィンランドにおけるコンテナ輸送はこの3港に集中しており、フィンランド全港湾が取扱う総コンテナの76.6%、トランジットコンテナの96.4%を占めている(2008年)¹³。

3港の中では、ロシア向けトランジットコンテナの誘致に力を入れてきたコトカ港の伸びが顕著である。ロシア国境に一番近いハミナ港もトランジットが主力だが、フィーダーサービスの頻度の差などでコトカ港に比べて伸び悩んでいる。それに対し、ロシア国境から遠いヘルシンキ港は国内貨物の輸出入港という位置づけである。実入り輸入コンテナに占めるトランジット比率を見ると、コトカ港約90%、ハミナ港70-80%に対し、ヘルシンキ港は10%程度に留まる。(図7、8、9、10、11)

1) ヘルシンキ港 (ヴォーサリ港)

ヘルシンキ市内には南港、西港、北港などがあり、旅客、コンテナ、RORO、バルクなど品目や仕向地により役割分担されてきた。コンテナ・ターミナルに関しては北港と西港に分かれており、10年前の訪問時に案内された記憶がある。その後、都市再開発と港湾近代化プロジェクトが実行に移

図6 フィンランド港湾とバルト海の地図

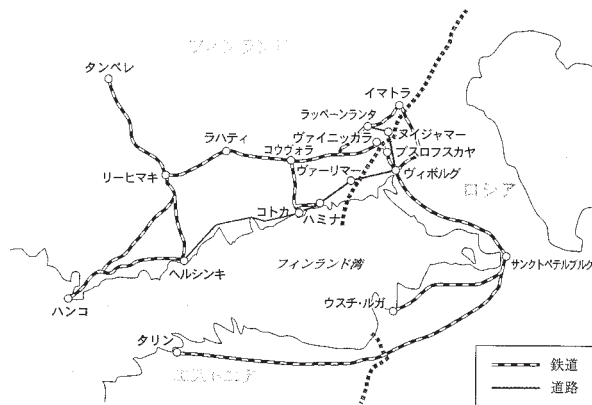
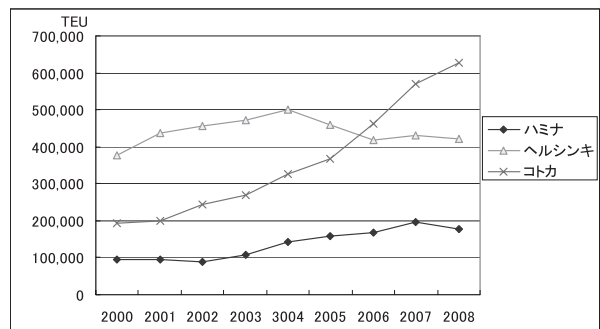


図7 フィンランド主要3港のコンテナ取扱量

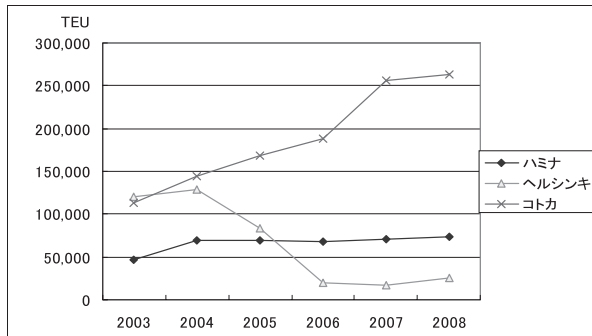


注：空コンテナを含む

¹² 辻久子「ロシア市場向け自動車輸送事情」(『ロシア・ユーラシア経済』No. 923、2009年6月号)参照。

¹³ フィンランドの港湾統計データは、www.finnports.com/による。

図8 フィンランド主要3港のトランジットコンテナ取扱量



注：空コンテナを含む

され、市の東部ヴォーサリ地区に新港が建設され、2008年11月の開港をもってコンテナ貨物取扱の一元化が行われた。北港と西港にあった旧コンテナ・ターミナルは取り壊され、45,000人が住む集合住宅として生まれ変わる予定だ。

ヴォーサリ港は1.5kmのコンテナ船岸壁と15のRORO船用バースを保有する。ターミナルの面積は14万m²、コンテナ取扱能力は120万TEUの設計だ。2008年のコンテナ取扱実績はフィンランド第2位の419,809TEUであった。フィンランドの輸出入貨物を重視しているため、トランジットコンテナは25,957TEU（6%）と少ない。輸入実入り貨物に限定しても10%にとどまる（図9）。

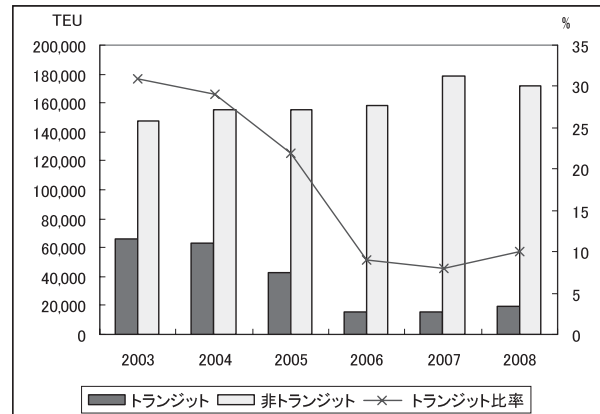
2009年1 - 9月の取扱量は259,000TEUで前年同期比20%減であった。港湾関係者の話によると、ライバルのコトカ港に比べて不況による落ち込み率が低いため、2009年1 - 9月の取扱実績はコトカを上回った。同港は新港の持つ最新鋭の設備、鉄道引込み線、高品質サービスやアクセスの良さを武器に、フィンランド第1位のコンテナ港の座を奪還したいとしている。また、今後はトランジット貨物にも力を入れるとのことだ。

2) コトカ港

コトカ港はヘルシンキの東方125kmに位置し、敷地面積624ha、岸壁延長5,214mの大型総合港湾である。核となるムッサーロ（Mussalo）ターミナルはコンテナ・ターミナル（8バース、1,436m）、バルク・ターミナル（4バース）、液体ターミナル（2バース）などから成る。2008年の国際貨物取扱実績は、輸出が623.2万トン、輸入が508.6万トン、計1,131.9万トンであった。このうちトランジットが335.4万トンとなっている。

2008年のコンテナ取扱量はフィンランド第1位の627,769TEU、そのうちトランジットが263,839TEU（42%）

図9 ヘルシンキ港の輸入コンテナ量とトランジット比率



注：実入りコンテナのみ

と多く、フィンランド全体のトランジットコンテナの70%を占めた。輸入の実入り貨物に限定するとトランジット比率はさらに高く87%に達する（図10）。コンテナ取扱能力は100万TEUとされている。

2009年は世界金融危機の影響を受けて全品目で減少が目立つ。2009年1 - 9月のコンテナ取扱量は前年同期比に比べて46.4%減となった。

コトカ港は日本や韓国産の自動車（新車）のロシア向け輸出の拠点でもある。2009年1 - 9月の実績は64,385台で、前年同期の82.0%減となった。港の片隅には1年近く出荷を待っているとみられる日本車が整列していた。また、最盛期にはヌイジャマー国境まで60kmに及ぶトレーラーの列ができたといわれるが、そのころ活躍したと思しき自動車運搬用トレーラーが畳まれて隅に積まれていた。

自動車に代わってヤードを占拠していたのは大量のロシア製パイプだ。シベリアからバルト海を經由してドイツに至るノードストリーム・ガスパイプライン設置プロジェクトに利用される予定だ。「環境への疑問が提起されて、計画が関係各国の間で正式に承認されていない早い時点で、ロシアは大量のパイプを鉄道で輸送してきた」とフィンランド人作業員はぼやいていた。その後の報道によると、フィンランド当局は同プロジェクトのパイプライン敷設に正式に同意したとのことだ¹⁴。

Nurminen Logisticsの倉庫を見学させていただいた。安全のために指定の作業着を着用し案内されたのは化学品倉庫で、厳重な温度・湿度管理が施された部屋にロシア向けの特種化学品が保管されていた。他にも密封された加工食品や化学原料が出荷を待っている。同社は国際的基準に適合した化学品の取扱いを得意としている。

¹⁴ www.rzd-partner.com/news/2009/10/07/346312.html

ロシアがフィンランドーロシア間道路国境を規制したらどうするのかとの問いに、同社のスタッフは「道路がダメなら鉄道でロシア・CISへ輸送する」とクールに答えた。ロシアに無理難題を突きつけられ、それに対応せざるを得ないのは隣国フィンランドの宿命で、「毎度のことながら厄介な交渉相手だよ」との返事。

11年前に比べてコトカは大型化して生まれ変わったという印象だ。2001-2008年の7年間にコンテナ取扱量が3倍に増加した勢いか。不況とはいえ港全体に活気があり、8階建ての立派な事務所ビルには税関、物流各社50社のオフィスや明るいカフェテリアもある。ロシアからやってくるトラック運転手に混じって私達もそこで昼食を取り、フィンランドの素朴な料理を賞味した。

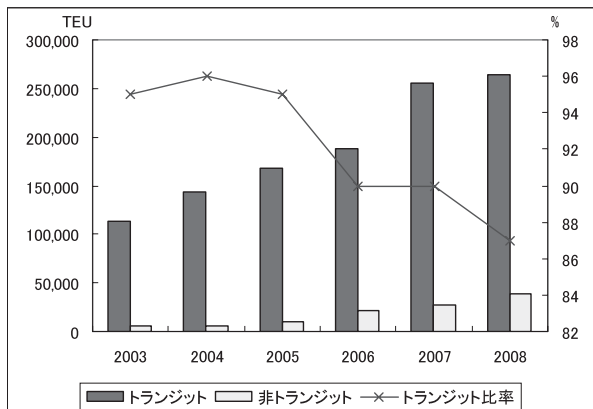
コトカ港ではセキュリティチェックが厳しく行われていて事前に連絡しておかないとトラックや車両がゲートを通することも難しい。また、バースには近寄れないように扉が閉められているため、船の写真を撮ることもできなかった。安全性もコトカ港のサービスの一つか。

3) ハミナ港

ハミナ港はコトカ港からさらに東へ40km、ロシア国境まで35kmの一番東に位置している。コンテナの他にバルク、液体貨物、完成車なども扱う総合港である。敷地面積461ha、岸壁延長2,978mでコトカの弟分といった存在だ。2008年の国際貨物量は輸入164.2万トン、輸出219.9万トン、合計384.1万トン（トランジットを含む）であった。

2008年のコンテナ取扱量はフィンランド第3位の178,804TEU、このうちトランジットは73,905TEU（41%）であった。輸入の実入りコンテナに限定するとトランジット比率はさらに高く、77%（図11）に達する。

図10 コトカ港の輸入コンテナ量とトランジット比率



注：実入りコンテナのみ

ハミナ港も2008年秋以降の不況の影響を深く受けている。2009年1-9月のコンテナ取扱量は前年同期の43.6%減、完成車取扱数も前年同期比43.4%減の落ち込みとなった。ここでも久しく出荷を待っている日本製完成車の列を目撃した。

同じくトランジット志向の強いコトカ港に比べるとハミナ港は伸び悩んでいるようだ（図7、8）。その理由を現場の業者に聞くと、欧州主要港湾からの配船サービスの優劣が挙げられた。過去にはフィーダー船の多くがコトカ港、ハミナ港の両方に寄港していたが、両港が40kmしか離れていないこともあり、コトカ港のみの寄港となった船も多いという。もう一つの問題はハミナ港に物流倉庫を置いていた日韓の家電メーカーの多くがここ数年の間にモスクワへ倉庫を移したことだ¹⁵。韓国メーカーはロシア国内生産への切り替えも行っている。筆者の個人的印象でもハミナ港は11年前と余り変わっていないように見えた。

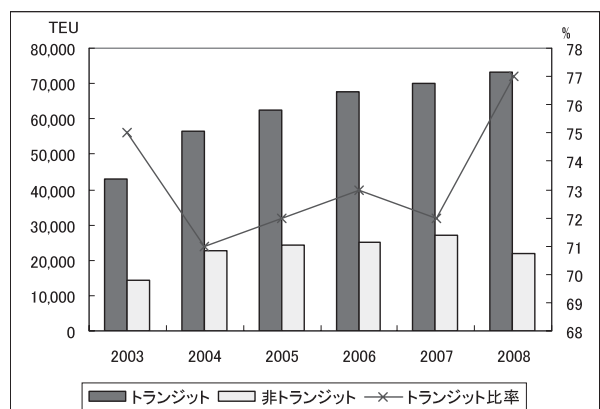
Nurminen Logisticsの保税倉庫には日系家電ブランドの冷蔵庫やステレオ、さらに中国製衣類などが保管されていた。そのほか、韓国系フォワーダーが保有する保税倉庫もあり、ハミナ港におけるフィンランド・トランジットは続いている。

3. ロシア向けトランジット輸送に関する考察

1) フィンランド・トランジットの将来性

ロシアの西のゲートウェーとして重要な役割を担ってきたフィンランドのトランジット機能は今後どのように活かされてゆくのだろうか。前述したように、2007年の推定ではロシアの海上輸入コンテナのうち29%がバルト海地域諸国を、うち19%がフィンランドを経由するトランジットであったとされる。そのような中、ロシアはトランジット貿

図11 ハミナ港の輸入コンテナとトランジット比率



注：実入りコンテナのみ

¹⁵ Panasonic、Sony、LG、Samsungなどがハミナの倉庫をモスクワに移したとのこと。

易を自国港湾利用に切り替える方針を打ち出した。脱税の防止や、ロシアの港湾ビジネス振興が目的と見られる。

その具体策として、ロシアはフィンランドーロシア間道路国境を越えるトラックの出入りを規制する通達を出したのだ。もし道路国境の通過が制限されれば、トラックで大量輸送されていた完成車、電気機器、化学品などのトランジット輸送の方式を見直す必要に迫られる。煩雑で時間が掛かる国境通関に應じるか、トラック輸送を鉄道に振り替えるか、サンクトペテルブルク港などのロシア港湾へ直接揚げるか、あるいはバルト3国港湾や西欧の港湾を利用して陸路輸送するかという選択肢が考えられる。日本や韓国の企業は国境通関や代替ルートへの変更を視野に入れて動き始めた。

一方、フィンランドにとってトランジットは約4,000人の雇用と港湾・物流ビジネスを創出しており、経済的効果を考えて手放すわけにはいかない。フィンランドの専門家は「ロシアとの道路国境規制に関しては明確なことは言えない」と言葉を濁す。両国はこの問題で交渉中と伝えられるが、最悪の事態に備えて対応策を準備しているように見えた。

しかし、フィンランドの専門家は「中期的にはトランジットは必要はず」との確信を持っている。現在はたまたま不況で輸入貨物が減っているためにサンクトペテルブルク港も余り混雑していないようだが、ロシア経済が回復に向かえば輸入量が増加し、再び混雑が始まると見ている。その場合はロシアがトランジット輸送ルートを求めてくるはずだと読みがある。さらに、ロシア港湾は物理的処理能力の不足に加えて煩雑で不透明な通関手続の問題が解消される見込みもなく、フィンランドの高品質物流サービスは競争力を発揮できると考えている。

現在建設中のウスチ・ルガ港に関しては完成までになお時間を要し、大都市までの陸上アクセスや現地労働者の確保などに問題を残しているとみている。バルト3国港湾との比較ではフィンランドの方がロシアに近いという地理的優位性があり、セキュリティやサービス面でも絶対的自信を持っている（Nurminen Logistics CEO、Lasse Paitsola氏）。また、バルト3国とロシアとの政治的関係も良好とは言えず国境通過で問題が発生する可能性があるとの見方もある。

ただし、長期的視点に立つなら、ウスチ・ルガ港の稼働などロシアの港湾インフラが充実する可能性が高く、その時にはトランジットは昔話になるであろうとの予測も聞か

れる（ヘルシンキ港、Saarinen Antti氏）。

日本の物流企業担当者の間では「フィンランドの時代は終わり、日系企業はフィンランド離れしつつある」との見方がある。しかし、現地で会ったフィンランドの物流関係者は自信を失っていない。短期的にはフィンランドを離れる外国企業もあるかもしれないが、中期的にはフィンランドが持つ高品質のトランジット・サービスが求められるはずだと確信を持っている。ロシアとの付き合いの長い国の見方だけに重みがある。

いずれにしても、利用国日本にとっては輸送ルートの選択肢は多い方が望ましい。日本とフィンランドが協力してロシアに対しフィンランド・トランジットの入口を閉めないよう説得できないものか。

2) ロシアの東のゲートウェーにおけるトランジットの可能性

ロシアの西のゲートウェーで発展を遂げてきたトランジット輸送だが、ロシアの東のゲートウェーでも似たようなトランジット輸送が試行されようとしている。

一番目は満洲里ーザバイカルスク鉄道国境ルートだ。2008年秋にトランスコンテナがザバイカルスクに積替え施設を建設して以来、中国発ロシア向け輸送にこの鉄道ルートが積極利用されている。この輸送ルートは単なる2国間貿易ルートではなく、日本からのトランジット輸送に利用しようという動きが見られる。特に大連港が日本からのトランジット輸送のゲートウェーに名乗り出ている。また、日本の物流企業(株)日新は2009年5月に大連ー満洲里ーザバイカルスクーモスクワ間の試験輸送に参画し、通関を含めてスムーズに輸送できたとのことだ。他の日系物流企業やロシア企業もこのルートに関心を持っている。

このルートの利点は、日本ー大連間の海上輸送頻度の高さ、大連港における廉価で優れた港湾サービス、極東港湾に比べてスムーズと言われるザバイカルスクにおける通関などだ。まだ各社とも試験輸送の段階で本格的輸送には今しばらく時間が掛かりそうだ。ロシアの西側でフィンランドが行ってきたサービスをこのルートでは中国が行うことになる。

二番目は北朝鮮の羅津港経由トランジット輸送だ。2008年10月に鉄道改修と港湾整備を盛り込み、ハサンー羅津プロジェクトとしてロシアが積極的に宣伝したのは記憶に新しいが、政治的障害などでその後の進展が聞かれ¹⁶。ロシア鉄道に加えて韓国鉄道などの韓国物流企業が推進し

¹⁶ 辻久子「東アジア・ロシア間貿易と物流ルートの展望」ERINA REPORT Vol.31、2009年1月、16-17頁参照。

てきたプロジェクトで、羅津港－豆満江－ハサン－ウスリースクを広軌鉄道で結び、北朝鮮経由のシベリア鉄道連結を目指す案だ。この案ではフィンランドが行ってきたトランジット・サービスを北朝鮮が行うことになる。ルートの実現には北朝鮮をめぐる政治環境の変化が待たれる。

おわりに

フィンランドというとロシアの隣国でロシアと同じ広軌の鉄道網が敷設されていて、ロシアと友好的関係を築いてきたEUの先進国というイメージがある。事実フィンランド鉄道とロシア鉄道は1947年以来協力関係にあるとのこと（フィンランド鉄道のMatti Andersson氏）。ヘルシンキ駅には毎日定刻にRZD（ロシア鉄道）の文字が入った寝台列車がロシアから到着する。

一見友好的に見えるが、フィンランド人のロシアに対する見方は極めて厳しいものだ。フィンランド人の本音は「私達は寒冷な気候と厄介な隣人と付き合う宿命にある小国」というものだ。「汚職と不正はロシアの文化」であるがゆえに、ロシアの通関から脱税がなくなることは考えられないとの認識だ。そのようなロシア的グレーな商習慣が国境を越えてフィンランドに持ち込まれることを最も警戒している。

ロシアが突然突きつけてくる非合理的な無理難題にも辟易

している。2008年後半に、輸入完成車の国境通過ルートに至近のヴァーリマーから遠回りのヌイジャマーへ突然変更すると通知してきて、フィンランドの関係者を慌てさせた。また最近話題になったロシア産原木に対する禁止的輸出税案に対しては、フィンランドがロシアと交渉の上延期させたと言われている¹⁷。道路国境規制案も何とか交渉で回避できるのではないかと期待せずにはいられない。

一方、フィンランドの人たちは極めて親日的だ。それゆえ、仕事やし易いと丸山大使も述べていた。日本文化への憧れも強く、ヘルシンキ駅で「EKIBEN」の名で寿司セットが売られていたのには驚いた。

彼等は日本人をターゲットに商売も上手だ。ヘルシンキ空港には毎日、東京、名古屋、大阪の3空港からFINNAIRの旅客機がほぼ同時刻に到着する。主な乗客は日本人観光客で、ヘルシンキ到着後は素早くトランジット手続を行って欧州各国都市に向けて接続便が出発する。日本から9時間余りという地理的優位性を活かして日本と欧州を結ぶハブ空港を目指しているのだ。そして数時間後、夕方5時過ぎに再び日本の3都市へ向けて旅客機が飛び立つ。貨物も人もトランジット設計の巧い人達だと感心する。今なお国際的ハブ空港を持つかどうかのコンセンサスが形成されていない我が国とは何たる違いか。

¹⁷ ロシアは国内の木材加工産業の振興を目的として、当初6.5%だった原木の輸出関税を07年7月に20%、さらに08年4月には25%へ引き上げた。当初計画では09年1月から80%とする予定だったが、フィンランドの反対などで2010年末まで延期した。

Developments in the Russian Western Gateway of Finland

TSUJI, Hisako

Researcher, Research Division, ERINA

Summary

From 2000 on Russian economic development took off, and Finland came to play a major role as a route for Japanese exports to Russia. Up until several years ago, practically the entire volume of household electrical goods and new cars exported to Russia from Japan and the ROK crossed the land border via Finland. One also hears, however, that the recent move away from Finland by companies involved in export household electrical goods is proceeding. Additionally, from autumn 2008 on, the sudden change of the global financial crisis hit, and the route also suffered the effect of a sharp decrease in transit freight. In this paper I have brought together the developments for Finland as the transit export route to Russia from the west.

1. Finland's Role in Japan-Russia Trade

1) The Growth of Japan-Russia Trade and Transportation Routes

From 2003 on Japan-Russia trade also expanded rapidly, against a backdrop of the growth in the Russian economy. In the six years from 2002 to 2008, with the total amount of imports and exports expanding 7-fold, Japan's exports expanded 17-fold and Japan's imports 4-fold.

The thing which drove the Japan-Russia trade which achieved high rates of growth was Japan's export of automobiles. By the commodity structure of trade in 2008, 77.4% of Japan's exports to Russia were automobiles and their components, followed by: general machinery (11.0%), manufactured goods classified by materials (4.7%), and electrical equipment (3.7%). Approximately half of the manufactured goods classified by materials were tires.

Looking at the number of exported automobiles, constituting the overwhelming proportion of exports, Japan exported 1,044,842 vehicles to Russia in 2008. Of those 975,760 were passenger cars. In terms of passenger cars, there were many secondhand cars; the ratio of new cars to old was 46:54, and in monetary terms, 72:28. In the six years from 2002 to 2008 the number of exported automobiles grew sharply, 17.5-fold, and for new passenger cars taken alone, 30.5-fold.

Meanwhile, Japan's imported commodities were centered on resources: crude oil and petroleum products (46.7%); coal (11.8%); metals (24.5%); timber (4.2%); and foodstuffs (9.6%), including seafood.

Looking at the distribution route of these trade cargoes, the exported secondhand cars and the greater part of imports entered or left the eastern gateways of Russia via the Sea of Japan. In contrast, among the export commodities, the greater part of such things as new vehicles and electrical equipment were brought into Russia via the western gateways of Russia, particularly via Finland. Converting into monetary terms, approximately 60% of Japan's exports to Russia in 2008 were via Finland.

Moreover, besides these, there are also many instances of Japanese brand-name electrical equipment, produced in other countries, heading to Russia via Finland, and for Japan shows how much Finland transit has gained its trust.

2) The Impact of the Global Financial Crisis and Russian Protectionism

The course of events since the Lehman Shock of September 2008, however, has shifted rapidly. The global financial crisis that began with the failure of US financial institutions has paralyzed Russia's financial functions, and the Russian economy in its entirety has fallen into a deep recession. Russia's trade has also contracted, and Japan-Russia trade, which had been on a continual, upward trend, has also plunged.

The paralysis of financial functions in Russia directly hit the sales of automobiles. Japan's exports of automobiles, which had been surging like a flood until early autumn 2008, suffered a devastating blow. The number of passenger cars exported to Russia for January to September 2009 plunged dramatically compared to the same period in the previous year—new cars down 89.5%, and secondhand cars down 92.6%—and even in autumn 2009 there is no sign of any recovery.

A cause of the slump in exports of automobiles, in addition to the financial crisis, is also the influence of the protective tariff measures that the Russian government put into operation. On the pretext of the protection of Russian domestic manufacturers, they raised, from January 2009, the import duty on new passenger cars from 25% to 30%, and from 10% to 25% for lorries as well. Moreover, regarding secondhand cars, they raised the duty 2-to-3-fold, essentially prohibiting imports. The raising of duties, which had initially been a nine-month temporary measure, has been extended further, and for secondhand cars it is expected that it will be made permanent.

3) The Background to Finland Transit

Why did Japanese freight, for which the final destination is Russia, come to be transported via Finland?

As direct maritime transportation routes from Japan to Russia there are: 1) the routes which land freight at the Far Eastern ports, Russia's eastern gateways; 2) the routes which transport freight to Europe's major ports via the Suez Canal, and land it at Russia's northeastern ports, such as Saint Petersburg, by feeder-boat; and 3) the routes entering the Black Sea ports of southern Russia. Aside from this, there are the transit routes which cross Russia overland, utilizing the ports of third countries—routes via Finland, the Baltic states, other European ports, and China are utilized.

In the case of trade containers entering Russia from all over the world, a selection is made from the various

routes depending on the point of embarkation and the point of destination. Breaking down the maritime containers that Russia imported in 2007 by region of discharge, they are: the Baltic ports (76%); the Far Eastern ports (14%); and the Black Sea ports (10%). The Baltic ports can be further divided between Russian ports (47%) and non-Russian ports (29%). For the Russian ports, Saint Petersburg Port is the largest (41%), and the non-Russian ports come in the order: Finnish ports (19%); Latvian ports (5%); Estonian ports (3%); and Lithuanian ports (2%).

For Russian ports, with the congestion and delay from the deficiencies in handling capacity being serious, it is necessary for transit transportation via neighboring countries to make up the deficiency. Moreover, the employment and economic benefits are attractive for the transit ports.

It was around 1996 when the Finland transit of export products from Japan, which have Russia as their destination, got into full swing. Finland's easy-to-use bonded warehouses and relatively easy overland customs clearance are the acclaimed result. The transit freight was household electrical goods, office machinery, automobiles, and motorcycles, etc. In addition to Japan, ROK manufacturers also followed suit.

The transit transportation mechanism in a nutshell: store the freight in Finnish bonded warehouses close to the Russian border, and after payment from the Russian side has been confirmed, Russian lorries pick the freight up, cross the border by road and go across to Russia. The customs formalities are ordinarily carried out in Moscow by a customs clearance agency. With this method foreign firms have been able to export to Russia without entering into Russia's troublesome customs formalities and complex conditions of passage. This system is called offshore customs clearance.

The problem for Finland transit is that unlawful acts of tax evasion had taken place among the customs clearance agencies on the Russian side. Piecing together the talk of those involved, invoices had been altered immediately prior to Russian customs clearance, and reducing the customs duties had been carried out on a routine basis.

The Russian government launched a curbing of dishonest practices; in 2000 it introduced the Green Corridor system for the customs clearance of finished cars, and was successful in increasing transparency. While they have tried to introduce a similar system for household electrical goods too, it is said that it still hasn't assured transparency. The Russian government takes it that there is leeway for dishonesty, such as the altering of invoices, to get into the transit transportation system itself, and is promoting direct importation from Russian ports. There is also a move to increase transparency by introducing electronic customs clearance systems.

Maritime transportation routes are used in the main for the transportation from the place of production to Finland. In the case of goods originating from Japan, they are transported via the Suez Canal to core European ports, such as Hamburg and Rotterdam, are transshipped onto feeder boats and transported to Finnish ports.

After such a history of development, today also automobiles (new vehicles) and electrical equipment are

the main Finland transit commodities from Japan and the ROK. Recently, however, the moving away from Finland of Japanese and ROK firms is continuing to occur for four reasons.

First, the movement of firms to attempt to precisely correspond to demand by constructing warehouses which are close to consuming regions is growing, and major Japanese and ROK household electrical goods manufacturers are moving their distribution warehouses for the Russian market from Finland to Moscow. Furthermore, as the import duties on household electrical products have been raised, there is the movement to construct factories in Russia and commence local production. Saint Petersburg Port and the Finnish ports are being used as the transportation route for freight headed for the Moscow distribution warehouses from Japan.

Second, because of the fact that restrictions by the Russian government on the road borders between Finland and Russia have been rumored, firms can be seen which are distancing themselves from Finland from a standpoint of crisis management. The use of Saint Petersburg Port as an alternative route is increasing. At a time of economic slowdown, there is also the backwind of the congestion at Saint Petersburg Port having been eased.

Third, with the Baltic states being actively for the attraction of transit freight, firms moving their Russia distribution hubs from Finland are becoming apparent. Meanwhile, the countering Finnish side has the confidence that it won't be beaten by the ports of the Baltic states in the area of service. Even among Japanese firms there is the view that expresses doubt about the smooth border passage from the Baltic states to Russia.

Fourth, there is movement on the utilization of the Trans-Siberian Railway in the transportation of automobiles. While Japanese automobile manufacturers have placed high confidence in the route for transporting finished cars to Russia and the CIS via Finland, on the other hand there is also the dissatisfaction of it taking too many days. In the case of going via Finland, it requires approximately 50 days from Japan to Moscow, and approximately 60 days to Central Asia. In autumn 2008 Mazda succeeded in the transportation of finished cars to Moscow by rail, via the port at Zarubino in Primorsky Krai. They arrived in 18 days, from the Japanese port to Moscow, and compared with going via Finland realized a reduction of approximately 30 days. Other Japanese automobile manufacturers are also interested in the same route.

2. The Current Situation of Finnish Ports

Container transportation in Finland is centered on three ports: the Port of Helsinki, the Port of Kotka and the Port of Hamina, and constitutes 76.6% of the total containers and 96.4% of the transit containers which all Finnish ports handle (2008).

Among the three ports the growth of the Port of Kotka, which has put effort into the attraction of transit containers bound for Russia, is pronounced. For the Port of Hamina also, which is closest to the Russian border, transit is the mainstay, but in comparison with the Port of Kotka, with the difference in frequency of feeder services, etc., it is leveling off. In contrast, the Port of Helsinki, which is far

from the Russian border, is rated as the import and export domestic freight port.

The results for the container handling of the Port of Helsinki in 2008 were 419,809 TEU, number two for Finland. Transit containers were low at 25,957 TEU (6%). As the proportion of the decline from the downturn is low in comparison with the Port of Kotka, in terms of the results for the container handling for January to September 2009 it has exceeded Kotka. The port, armed with the cutting-edge facilities of the new port—with its opening in November 2008—and its good service and access, is attempting to regain the top-ranking for Finnish container ports.

The Port of Kotka is a large-scale comprehensive port situated 125 km to the east of Helsinki. In terms of the volume of containers handled in 2008 it was number one for Finland with 627,769 TEU, of which transit constituted the most at 263,839 TEU (42%), and 70% of the transit containers for Finland as a whole. Limiting matters to imported loaded freight the share of transit amounts to 87%. The volume of containers handled for January to September 2009 decreased 46.4% compared to the same period for the previous year. The Port of Kotka is also a hub for the export to Russia of Japanese manufactured automobiles (new vehicles). The results for January to September 2009 fell 82.0% on the same period for the previous year.

The Port of Hamina is situated 40 km further to the east than the Port of Kotka and the furthest east at 35 km from the Russian border. In terms of the volume of containers handled in 2008 it was number three for Finland with 178,804 TEU, of which transit was 73,905 TEU (41%). Limiting matters to imported loaded containers the share of transit amounts to 77%. The volume of containers handled for January to September 2009 fell 43.6% on the same period for the previous year, and also the number of finished cars handled slumped by 43.4% on the same period for the previous year.

3. Consideration concerning Transit Transportation to Russia

1) The Future of Finland Transit

What use will be subsequently made of the functions of Finland transit, which has come to bear a key role as a Russian western gateway? Already Russia has created a policy of converting transit trade to the use of its own ports. The prevention of tax evasion and the business promotion of Russia's ports are seen as the objectives.

As a concrete measure, Russia announced a policy to restrict the entrance and exit of lorries crossing the road borders between Finland and Russia. If the road borders are restricted, it is thought there will be a choice as to: whether they will accept the border customs clearance for which troublesome formalities are necessary; whether they will switch lorry transportation over to the railways; whether they will land freight directly at Russia's ports, such as Saint Petersburg Port; or whether they will transport it overland using the ports of the Baltic states and Western Europe. Japanese and ROK firms have started moves with an eye to changing to alternative routes.

Meanwhile, for Finland, transit has created employment for approximately 4,000 people and port and distribution business, and considering the economic effect

they won't let it go.

Will the road border restrictions really be put into action? The two countries are quoted as being in the middle of negotiations on this issue, and appear to be readying countermeasures in preparation for the worst-case scenario.

Finnish experts, however, are convinced that transit is a must in the medium term. Presently, because import freight has decreased with there happening to be a downturn, Saint Petersburg Port too appears to be not so congested, but if the Russian economy moves toward recovery the volume of imports will increase, and the congestion will look to start again. In that case, there is the judgment that Russia will have to turn to the transit transportation route. Further, for the Russian ports, in addition to the deficiencies in the physical processing capacity, there is also no sign that the problem of troublesome and opaque customs procedures will be resolved, and it is thought that Finland's high-quality distribution service will be able to exercise its competitiveness. It carries weight from the viewpoint alone of being a country with a long association with Russia.

In addition, the currently under-construction port of Ust Luga requires some time until its completion, and it is regarded that they still have problems, including overland access to major cities and the securing of a local labor force.

In comparison with the ports of the Baltic states, Finland has the geographical advantage of being closer to Russia, and also in the areas of security and service it has absolute confidence. Furthermore, the political relations between the Baltic states and Russia cannot be called good, and there is also the view that there is the possibility of problems arising with border-crossing.

If one takes the long-term view, however, the possibility is high for the infrastructure of Russia's ports to be made replete, including the operational start-up of Ust Luga port, and the prediction can also be heard that at such a time transit will become history.

For the user country of Japan, in terms of the choice of transportation routes, it is a case of the more the better. Toward Russia they just appeal that they don't want them to close the Finland transit entrance.

2) The Potential for Transit at Russia's Eastern Gateways

Although there is transit transportation which has achieved development at Russia's western gateways, at Russia's eastern gateways too they are experimenting with similar transit transportation.

The first is the Manzhouli-Zabaykalsk railway border route. Since TransContainer constructed transshipment facilities in Zabaykalsk in autumn 2008, this railway route is being actively utilized for transportation originating in China and bound for Russia. Movement toward utilizing this transportation route for transit transportation from Japan bound for Russia can be seen.

The advantages of this route are the high frequency of maritime transportation between Japanese and Chinese ports, the inexpensive and excellent service at Chinese ports, and the customs clearance in Zabaykalsk which can be called smooth compared to the Far Eastern ports. Still at the stage of experimental transports with each company,

it is going to be some time for full-blown transportation. It has come about that the service that Finland had been undertaking in the western part of Russia is being carried out by China on this route.

Second is transit transportation via Rajin port in the DPRK. Although it is still fresh in the memory that in October 2008 Russia incorporated railway improvement and port upgrading and actively promoted it as the Khasan-Rajin project, subsequent developments cannot be heard about due to political obstacles, etc. In addition to Russian

Railways, in the project that the ROK logistics firms of Korail, etc., have been promoting, there is a proposal of connecting by broad-gauge rail the port of Rajin, Tumangang, Khasan and Ussuriysk, and aiming for a connection to the Trans-Siberian Railway via the DPRK. This proposal will be for the DPRK to undertake the transit service which Finland had undertaken. For the realization of the route change in the political environment surrounding the DPRK is awaited.

[Translated by ERINA]