

好調なロシア経済が牽引するシベリア横断鉄道の国際利用

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

シベリア横断鉄道（TSR）の利用が空前の活況を呈している。韓国・中国貨物は好調な対口輸出を反映して急速に伸び、長期にわたって下落を続けてきた日本貨物も持ち直した。好調なロシア経済に支えられた旺盛な消費需要、中国を中心に高騰する海上運賃などシベリア鉄道に有利な条件が揃った結果である。以下、2003年のTSR利用状況を紹介する。

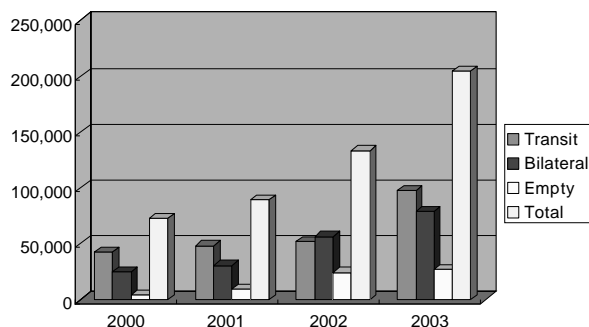
2003年のTSR利用状況

TSR利用の国際コンテナ輸送量は2000年以降、順調に伸びている（Fig. 1）。ポストーチヌイ港の荷役会社VICIS（Vostochny International Container Service）の資料によると、2002年は対前年比49%増¹、2003年は対前年比53%増と上昇著しい。2003年の取扱いコンテナ量は実入りが177,167TEU、空コンテナを含めると204,650TEUに達した。これは1980年代の最盛期を上回る。

貨物量の増加を受け、韓国港湾～ポストーチヌイ間海上輸送には5社、中国港湾～ポストーチヌイ間には3社が参入し、週数便の高頻度で運航されている。一方、日本港湾～ポストーチヌイ間は1社が月2便の頻度で運航している。

内訳を見ると、トランジット、バイラテラルともに伸びており、2003年のトランジット対バイラテラル比率は55：45であった。

Fig. 1 Growing Container Volumess (TEU)



出典：VICIS

方向別では西航、東航ともに増加したが、西航対東航比は69：31と西航、即ち韓国や中国の輸出貨物が輸入を大きく上回る状態が続いている（Fig. 2）。西航対東航比はト

ランジットでは58：42と比較的バランスが取れているのに対し、バイラテラルでは84：16と偏りが激しい（Fig. 3 & 4）。この理由は、フィンランドへのトランジット輸送では帰り荷が存在するが、バイラテラル貨物として扱われるロシアや中央アジアへの輸出では、帰り荷の開発が進んでいないということである。

東航貨物の不足から空コンテナの輸送量は年々増加し、2003年には約27,000TEUが鉄道でポストーチヌイ港へ戻された（Fig. 5）。これは全輸送量の13.2%に当たる。空コンテナ輸送の増加は港湾や鉄道にとって負担となっていることは言うまでもない。自社コンテナを大量に抱える韓国のフォワーダーは輸入貨物の発掘に努力しているが限界があり、空コンテナの輸送は頭の痛い問題となっている。

貨物の中身を見ると、西航貨物の多くはトランジットもバイラテラルも最終消費地はロシアで、高成長に支えられた旺盛な輸入需要が背景にある。

西航トランジットは韓国企業のロシア向け家電製品が中心である。これらの輸出品は通常、韓国国内や中国の進出先工場からポストーチヌイ港へ海上輸送され、シベリア鉄道でフィンランドまで輸送され、フィンランドの保税倉庫に一旦収められた後、ロシア国内へトラック輸送される。韓国のフォワーダーの話では、フィンランド経由の方が主に通関面で有利という。尚、東アジアからフィンランド以外の欧州諸国への輸送ルートとしてTSRが利用される例は極めて少ない。

西航バイラテラル貨物にはロシア向けと中央アジア向けがある。ロシア向け貨物の中心は中国製消費財である。中国各地で生産された衣類、靴、鞆、装身具などが上海、寧波、天津、大連、煙台などの港湾から直接又は釜山経由でポストーチヌイ港へ輸送されている。これらの中国製消費財は主にロシアのフォワーダーが扱っている。他に韓国からレジン（プラスチック原料）がロシアへ輸出されている。

中央アジア向けは韓国からの輸出品が中心である。韓国企業はウズベキスタンやカザフスタンに自動車や家電製品の組立工場を持っており、原材料や部品の輸出が多い。

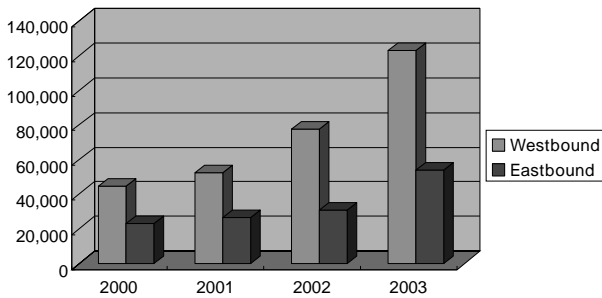
東航貨物はフィンランドから韓国・日本向け木材、紙パルプ類、韓国向けウズベキスタン産綿花などである。

¹ 辻久子「拡大するシベリア横断鉄道の国際利用 - 日本は蚊帳の外 - 」、ERINA REPORT vol.52、2003年6月

TSRで輸送される貨物の発着国別統計は得られない。以前は日本貨物と韓国貨物だけだったため、混載されることも無く、船単位で日本発着と韓国発着貨物量の統計を取ることが可能であった。しかし近年は中国貨物が釜山トランジットで韓国貨物と混載されてポストーチヌイ港へ運ばれるようになったため、韓国貨物と中国貨物の区別が不可能になった。そこで、現場の関係者の話を基に推定すると、韓国貨物が約60%、中国貨物が約40%、日本貨物が5%程

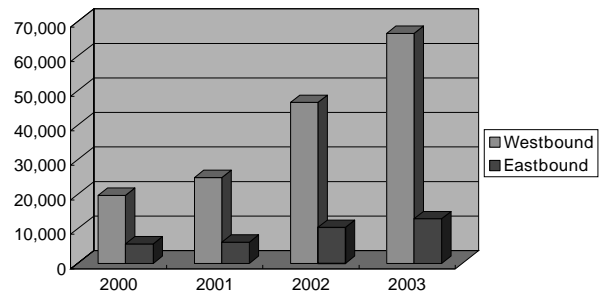
度となる。なお、韓国企業の中国進出が活発なため、近い将来、韓国貨物と中国貨物の割合が逆転すると予想される。

Fig. 2 West-versus East-bound Cargo: Total (TEU)



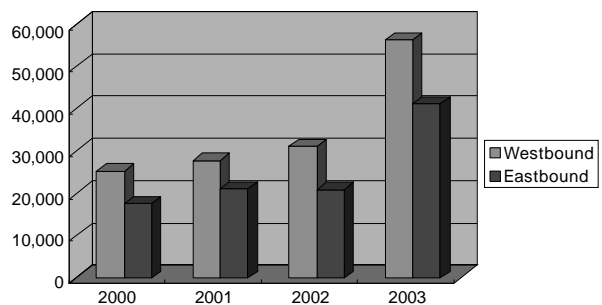
出典：VICS

Fig. 3 West-versus East-bound Cargo: Bilateral (TEU)



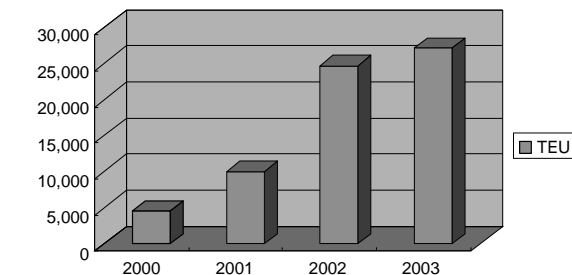
出典：VICS

Fig. 4 West-versus East-bound Cargo: Transit (TEU)



出典：VICS

Fig. 5 Increase in Empty Containers (TEU)



出典：VICS

日本発着貨物も増加

急速に拡大するTSRルート利用の影響は日本にも及んできた。日本発着貨物のTSRルート利用は長期低落傾向にあったが、2003年はトランジット、バイラテラルともに僅かながら増加した。日口間海上輸送を担当している(株)商船三井の資料によると、2003年の貨物量は、トランジットが2,638TEU(前年比+3.5%)、バイラテラルが6,231TEU(前年比+5.4%)、計8,869TEU(+4.9%)となった(Fig. 6)。

トランジットに限定した日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会(TSIOAJ)のデータも同様の傾向を示している。メンバー企業のみデータであるが、西航、東航の合計で12.9%の増加となった(Fig. 7)。

日本発着貨物の特色は、バイラテラルがトランジットを大きく上回る(70:30)ことである。主なバイラテラル貨物は西航がロシア向けオートパーツ、東航がロシアからの金属類である。トランジットでは東航でフィンランド産木材(ログハウス用)がある。しかし韓国と異なり、フィンランド向け西航トランジット貨物は殆どない。日本の輸出企業もフィンランドの保税倉庫を利用しているところが多いが、海上(All Water)でフィンランドへ輸送するのが通例である。この背景には日欧間コンテナ輸送料金が、韓国・中国発欧州向けの場合よりもかなり安くTSRルートは割高になるという実情がある。また、日口間配船サービスが月3便と少なく、利便性でも劣っている。これに対し、韓国の場合は週3便以上の配船サービスがあり、しかも数社が競争しているため料金も安いと言われる。

好況の牽引要因

シベリア鉄道ルートが盛況なのはなぜか。幾つかの要因が考えられる。

好調なロシア経済

ロシアの2003年のGDP成長率は7.3%。エネルギー価格の高騰を背景に、ロシア経済は活気を取り戻し、消費需要も旺盛である。最近中国、インド、ブラジルとともにBRICsと呼ばれ、有望なエマージングマーケットとして注目されている。また、エネルギー産業が強みのロシアと消費財生産を得意とする韓国・中国とは産業構成において補完関係にあり、相互貿易が拡大する環境が整っている。因みに2003年の中国からロシアへの輸出は60億ドルで、前年

Fig. 6 TSR Cargo Volume to/from Japan

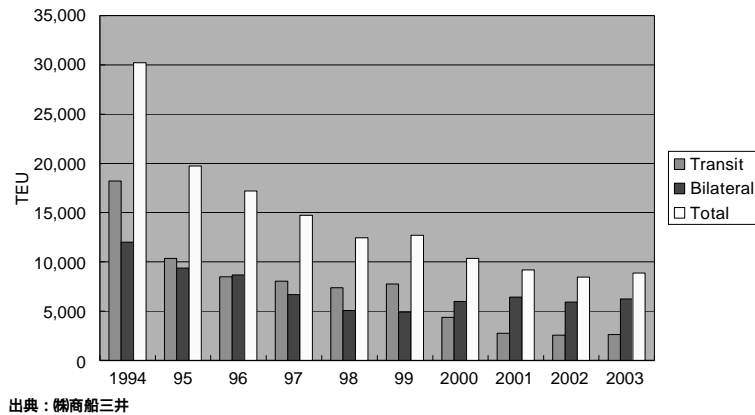
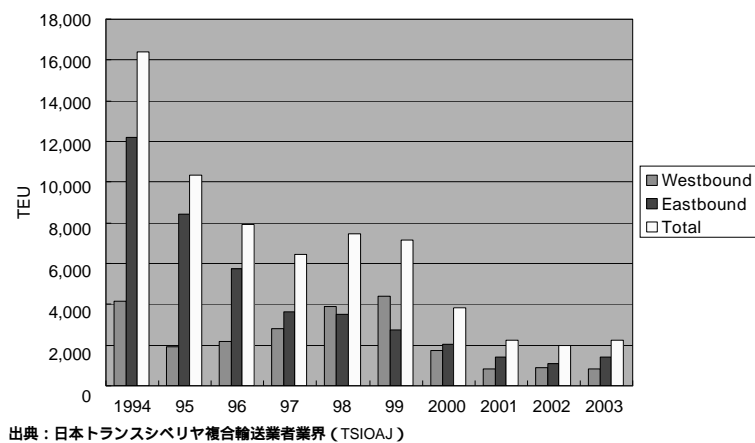


Fig. 7 TSR Transit Cargo to/from Japan



比71.4%の増加であった。モスクワの市場で売られている衣料品、靴、日用品の多くは中国製であり、極東の市場に溢れる野菜や果物も中国産が目につく。ロシアで売られているTV、白物などの家電製品の多くは韓国製か中国製である。日本製は割高な印象がある。

海上運賃 (All Water) の高騰

2004年前半の東アジア経済を語る上でキーワードとなっているのは「中国特需」である。中国は2001年のWTO加盟で海外直接投資流入に弾みがつき、さらにここに来てメガ国家プロジェクトへの国内投資が急増している。2008年の北京五輪、2010年の上海万博、西部大開発、三峡ダム建設、東北振興などの巨大プロジェクトをあわせると投資額は30兆円近くに上るとも言われている²。これらの事業に必要な資材需要は日本を含む世界経済に恩恵をもたらしているが、同時に急速な需要増は原料価格の上昇や国際海運料金の高騰を招いている。実際、船が足りない、コンテナ船のスペースが確保できないといった声が聞かれる。

従来、東アジア～欧州間の輸送をモード別に比較した場合、TSRルートは海上ルート (All Water) に比べて速いが割高といわれてきた。しかし海上ルートの料金が上りスペースの確保も難しいとなればTSRルートの割高感も弱まり、貨物がシフトするのも納得できる。

TSRルートのスピードアップ

2002年12月、ロシア沿海地方に僅かに残っていた非電化区間 (スビヤギノ～グベロボ間175km) の電化が完了し走行がスムーズに行われるようになった。ポストーチヌイからフィンランド国境のプスコフスカヤへは12日で到着する。また、中央アジア向けではポストーチヌイ～アルマトイ間にブロックトレインが走り10日間で到着する。スピードを武器に競合ルートに差をつける戦法だ。

今後の展望

好調なTSR利用だが今後も盛況は続くのか。将来の動向は幾つかの要因が左右することになる。

² 『エコノミスト』2004年2月17日号

ロシア経済の牽引力は持続するか

ロシア経済の動向は主な輸出項目であるエネルギーの市場価格に影響される。短期的にはエネルギー価格下落要因はないといわれており、ロシア経済は成長を続け、今後もエマージングマーケットとして注目されよう。特に、中国からの輸入はさらに拡大しそうである。

競合ルート（All Water、TCR、モンゴルルートなど）

の動向

TSRルートは常に競合ルートとの競争にさらされており、その動向が注目される。

現在海上ルート（All Water）は好況に沸いているが、この状態はいつまでも続かないと見る人が海運業界には多い。海運業界の歴史は、好況時に船舶供給を増やし、数年後にはキャパシティが余剰となるというサイクルであったと言われる。実際、現在の好況を受け、日本の大手海運3社は、今後4 - 5年の間に1兆円以上の投資を計画している³。これらの船舶が建造された頃には供給過剰となり、海運料金は下落しているかもしれない。そうするとTSRは割高になる可能性がある。

中央アジア向け競合ルートである中国横断鉄道（TCR）も設備改善とスピードアップを目指している。連雲港～阿拉山口間（4,100km）のうち複線区間は76.6%、電化区間は28.8%に過ぎない。中国鉄道はこの割合を高める計画を立てている⁴。既に中央アジア向け日本貨物は主にTCRを利用しており、韓国貨物についてもTCR利用が増加傾向にある。TSR、TCRのどちらが利用されるかは今後の競争次第である。

天津～ウランバートル～ウランウデを経てTSRに繋がるモンゴルルートも代替ルートとなりうる。現在、天津～釜山～ポストーチヌイ～TSRでフィンランドやモスクワ方面へ輸送される貨物の場合、モンゴルルートが利用できれば距離的に短く、短時間で輸送される可能性がある。

TSRの輸送能力と料金設定

貨物量が増加するとその能力が問題となる。TSRの能力については年間20 - 30万TEUという説があるが、明確な裏付けはない。しかし過去の経験では、急に貨物が増えると遅れると言われている。それが鉄道の輸送能力によるものなのか、或いは船から鉄道への積み込み能力によるものなのかは不明である。ロシア側は今後の貨物増に備えて対

策を打っておく必要がある。

鉄道料金についても2002年から2003年にかけて値上げの動きがあった。2003年秋にロシア鉄道が国家から分離されると同時に、貨物の安全のための護衛料という名目で値上げされた。今後、ロシア鉄道の分割民営化が進むにつれて、値上げが行われるのではないかと懸念がある。

フィンランドトランジットは継続するか

東アジア発ロシア向け輸出をフィンランド経由で行う方法は、リスクを回避する目的で10年以上続いている。フィンランドまで輸送するのに日本企業は海上ルートを使っているが、韓国企業はTSRと海上ルートを併用している。フィンランド経由の利点は、極東港湾から直接入れるよりも、関税面で有利であるとされる。関係者の話を総合すると、フィンランドからロシアへロシアのトレーラーで国境を越える場合、インボイスをごまかして関税を割り引くなどの行為が行われているという。その他にも、フィンランドに使い勝手の良い保税倉庫があることや、バイラテラルよりもはるかに安く設定されたトランジット鉄道料金の効果もある。これにより、隣国フィンランドは経済的恩恵を受けている。しかし不自然な迂回ルートがいつまでも続く保証はない。恩恵を受けているフィンランドの関係者も将来性を心配し始めている。ロシアがWTOに加盟すれば不正通関は廃止されるとの見方もある。

日本貨物が本格的に戻ってくる可能性はあるか

2003年に持ち直した日本貨物であるが、今後も引き続き増加が期待されるだろうか。関係者の見解では、今後も海上運賃の高騰や船腹不足が続く場合、バイラテラル貨物を中心に日本貨物は増加するかも知れない。しかし、日欧間海上運賃は中国や韓国に比べると依然安く、トランジットにおけるTSRルートの割高感根強い。また日本製家電メーカーなどが生産地を海外に移したために日本国内の生産地からロシアへ向かう貨物は限られており、1980年代の再現はないだろうとみられている。

韓国製造業の海外移転の影響

ここに来て韓国の家電メーカーの中国進出がブームである。2004年第1四半期の対中直接投資は韓国が日本を上回った。例えば、サムスは天津、青島、煙台、LGは瀋陽、天津、上海、南京、煙台、大宇は煙台、天津に工場を建設

³ 日本経済新聞2003年12月24日

⁴ LI Qunren “Technical and Operational Condition of Trans-China Railway”, 2003年11月17日、ソウルで開催されたシンポジウム“Eurasian Landbridge Railway; Approaches to efficient utilization”における発表による。

した。韓国メーカーはこれらの中国工場からの輸出を韓国フォワーダーに任せており、ロシア向けの場合は韓国の工場からの場合と同様にTSRルートを利用している。従って、中国に工場移転する限り、TSRビジネス全体に大きな影響

はないとおもわれる。しかし、今後、韓国企業が東南アジアや欧州でロシア向け製品を生産することになれば、事態は変わってこよう。かつて日本が来た道を韓国も歩むことになる。

The Booming Russian Economy Leads the Way in International Use of the Trans-Siberian Railway

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

Use of the Trans-Siberian Railway (TSR) is thriving to an unprecedented degree. Reflecting bumper exports to Russia, there has been rapid growth in cargo from the ROK and China, and there has even been a recovery in the volume of cargo from Japan, which underwent a prolonged decline. This is the result of conditions favorable to the TSR being put in place, such as strong consumer demand supported by the booming Russian economy and soaring marine freight charges, particularly from China. The following is an overview of the state of TSR use in 2003.

The State of TSR Use in 2003

Since 2000, the volume of international container cargo using the TSR has been growing steadily (Fig. 1). According to data published by Vostochny International Container Service (VICS), which is the cargo-handling company at Vostochny Port, there have been significant increases, with a rise of 49% on the previous year in 2002¹ and a further rise of 53% on that level in 2003. 177,167 TEU of containers was handled in 2003; this rises to 204,650 TEU if empty containers are included, eclipsing the volumes handled during the port's heyday in the 1980s.

Due to the increase in cargo volumes, five companies entered the marine freight market between Vostochny and ports in the ROK, while another three began competing on routes between Vostochny and ports in China, with services operating several times a week. In contrast, there is only one company involved in freight transport between

Vostochny and ports in Japan, operating services twice a month.

Looking at a breakdown of the figures, we can see that transit and bilateral cargo are both growing, with the balance between transit and bilateral standing at 55:45 in 2003.

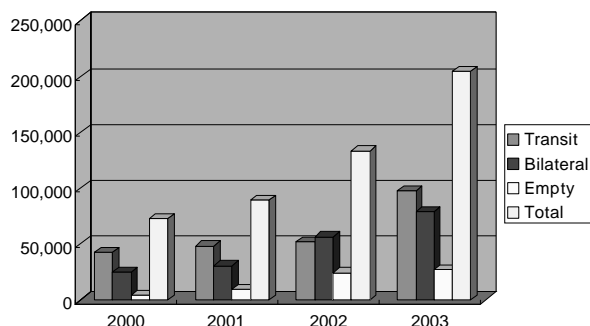
In terms of the direction taken by this cargo, both westbound and eastbound cargo volumes are increasing, with the balance between westbound and eastbound cargo standing at 69:31; in other words, westbound cargo, i.e. export cargo from the ROK and China, continues to outstrip import cargo by far (Fig. 2). Although there is a relatively even balance between westbound and eastbound transit cargo, at 58:42, there is a marked directional bias in the case of bilateral cargo, at 84:16 (Figs. 3 & 4). This can be attributed to the fact that although there is return cargo in the case of transit cargo to Finland, little progress has been made in developing return cargo in the form of exports to Russia and Central Asia that are handled as bilateral cargo.

As a result of the lack of eastbound cargo, the volume of empty containers transported is increasing annually and around 27,000 TEU was returned to Vostochny Port by rail in 2003 (Fig. 5). This equates to 13.2% of all cargo transported. It goes without saying that the rise in the transport of empty containers is a burden on ports and railways. Forwarders from the ROK, who have a large volume of their own containers, are trying to generate import cargo, but there are limits to what they can achieve and the transport of empty containers is a thorny issue.

Looking at the cargo in greater detail, the majority of westbound cargo is ultimately destined for Russia in the cases of both transit and bilateral cargo; one factor in this is the strong demand for imports that has been supported by high economic growth.

Westbound transit cargo mainly consists of household electrical appliances manufactured by ROK companies and destined for Russia. These exports are usually transported by sea to Vostochny Port from the ROK or the companies' manufacturing bases in China, before being transported to Finland via the TSR; after being stored for a time in bonded warehouses in Finland, they are transported to Russia by

Figure 1. Growing Container Volumess (TEU)



Source: VICS

¹ Hisako Tsuji, *Growing International Use of the Trans-Siberian Railway: Japan is Being Left Out of the Loop*, ERINA Report Vol. 52, June 2003.