

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調査研究部主任研究員 辻久子

シベリア横断鉄道(TSR)を利用した国際コンテナ輸送における日本の存在が小さくなって久しい。日本の利用が激減する中で、韓国や中国の利用が増大している状況については昨年本誌で紹介した¹。その中で、韓国・中国のフィンランド向け及び中央アジア向け輸出貨物のTSR利用が増加傾向にあるが、日本の利用は低迷していること、韓国・中国の利用の拡大には対ロシア・中央アジア輸出の急成長に加えてフォワーダーや船社の努力があること、TSRの武器はスピードにあること、日本の利用が低迷している要因として日本発輸出の減少と荷主の不信感が払拭されていないことがあること、CLB(China Land Bridge)などTSRルートの代替ルートが競争力をつけていることなどについて述べた。本稿では2002年のデータを基にTSRルートの利用動向について分析する。

2002年のTSRルート利用状況

2002年のTSR利用の国際コンテナ貨物は前年比で1.5倍という高成長を見せている。ポストーチヌイ港の荷役会社VICS(Vostochny International Container Services)の資料によると、2002年の総取扱コンテナ量は133,804TEUで、前年比49%増であった(表1)。2000年に比べると84%増である。内訳を見ると、トランジット貨物が7%増と微増に留まったのに対し、バイラテラル貨物が85%増と飛躍的に伸びた²。そのため、トランジットとバイラテラルの比率は2001年の61:39から2002年には48:52と半々になった。一方、西航バイラテラルの急増と東航トランジット貨物の微減を受けて、西航対東航の比率は2001年の66:34から2002年は72:28と歪な割合となった。特にバイラテラル貨物の場合は、西航対東航が82:18というアンバランスである。

気になるのは空コンテナの量が大幅に増加したことである。総貨物に占める空コンテナの比率は、2000年が6.2%、2001年が11.1%、2002年が18.4%と鰻のぼりに上昇している。空コンテナの増加はコンテナ使用コストに跳ね返るばかりでなく、ポストーチヌイ港においては作業能率に影響

し、鉄道路線の有効利用という点からも深刻な問題となる。

これらの数字が示す2002年の状況は次のように解釈できよう。まず、西航バイラテラル貨物の大幅増加は、韓国発中央アジア向け輸出や中国発ロシア国内向け輸出の増加を意味する。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の組立工場を持っており、部品輸出などが多いと見られる。尚、韓国のフォワーダーの話では、韓国発中央アジア向け輸出の約9割はTSRを利用しており、CLBはあまり利用されていないとのことである。中央アジアからの帰り荷は少ないため、空コンテナを鉄道で戻さざるを得ない。このコンテナのポジショニングは韓国フォワーダーの頭痛の種である。中央アジア向け貨物の増加を受けて、2003年2月27日よりポストーチヌイ～アルマトイ間に直行コンテナ列車の運行が始まった。中央アジアからの帰り荷開拓の必要性は益々高まるものとみられる。

中国の上海や寧波とポストーチヌイを結ぶコンテナ航路は2000年秋に開設され、その後急成長を続けている。船社関係者の話によると、大連、天津、煙台などからも釜山トランジットでポストーチヌイへ運ばれている。主な貨物は中国各地で生産された衣類、靴、日用品、韓国系工場で生産された家電製品などで、フィンランド経由ないしは直接ロシアへ輸出されている。ロシアへの直接輸出先としてはモスクワの他に、ノボシビルスク、イルクーツクなどの大都市も含まれる。なお、ロシア・CIS以外の欧州向け貨物は扱っていない。輸送コストはAll Waterと同程度で日数の短縮を考えると十分競争力がある。問題は西航が90%と片荷傾向にあることである。

表1 ポストーチヌイ港取扱コンテナ量の推移(2000～2002)

単位: TEU

	2000	2001	2002	2002 / 2001
トランジット: 西航	25,219	27,731	31,148	1.12
東航	17,512	20,996	20,940	1.00
バイラテラル: 西航	19,748	24,854	46,626	1.88
東航	5,684	6,146	10,406	1.69
空コンテナ	4,514	10,044	24,654	2.45
その他	24	146	30	0.21
合計	72,701	89,917	133,804	1.49

出典: VICS (Vostochny International Container Services)

¹ 辻久子「シベリア鉄道利用の国際コンテナ輸送における日本と韓国」、ERINA REPORT Vol. 46、2002年6月

² トランジット貨物はフィンランドのロシア国境に近い保税倉庫に一旦納められ、ロシア側の支払いを待ってロシアへ出荷されるシステムになっている。フィンランドのハミナ、コトカ、コブラなどに韓国・日本メーカーは保税倉庫を置いている。

貨物の発着国別データは得られていないが、2001年の韓国77%、中国12%、日本11%に比較して、中国の比率が上がり、日本の比率が下がったと推測される。

TSRの利用は2003年に入り更に上昇中である。2003年第1四半期の取扱量は、前年同期の1.48倍に達した(表2)。特にトランジット貨物の増加率が64%増と目立つ。

表2 ポストーチヌイ港取扱いコンテナ量の推移(2002・2003年第1四半期)
単位: TEU

	2002年第1四半期	2003年第1四半期	2003/2002
トランジット	11,517	18,940	1.64
バイラテラル	10,237	13,240	1.29
合計	21,754	32,180	1.48

出典: CCTST(シベリア横断鉄道調整評議会)

2003年1月からロシア鉄道省はフィンランドまでのトランジット運賃を約30%値上げした。貨物量の順調な増加傾向が続いたことからロシア鉄道省が強気の姿勢に出たものと見られている。突然の一方的発表に各国の船社や日本のフォワーダーは猛反対した。昨年のCCTST総会合意に違反する一方的決定と非難し、これで貨物は無くなるだろうとまで言った。確かに日本発着貨物はゼロに収斂しそうな雰囲気である。しかし韓国・中国の貨物が値上げ後も相変わらず増勢にあるところを見ると、ロシア鉄道省の読みは当たっていたことになる。これについて韓国のフォワーダー関係者は、TSRの値上げと時期を同じくしてAll Waterも値上げしたので値上げの効果はなかったと言っている。韓国フォワーダーの話では、釜山～ヘルシンキ間西

航についてはTSRとAll Waterに価格差は無く、むしろTSRの方が速いから好まれているとのことである。昨年12月にTSRの電化工事が完了し、走行がスムーズに行われるようになった³。現在釜山～フィンランドまで16～18日間で到着する。また、釜山～ポストーチヌイ間海上部分については独占が排除され、4船社で競争的に行われているため、料金も低く抑えられている。これは未だ独占構造にある日本と大きな違いである。

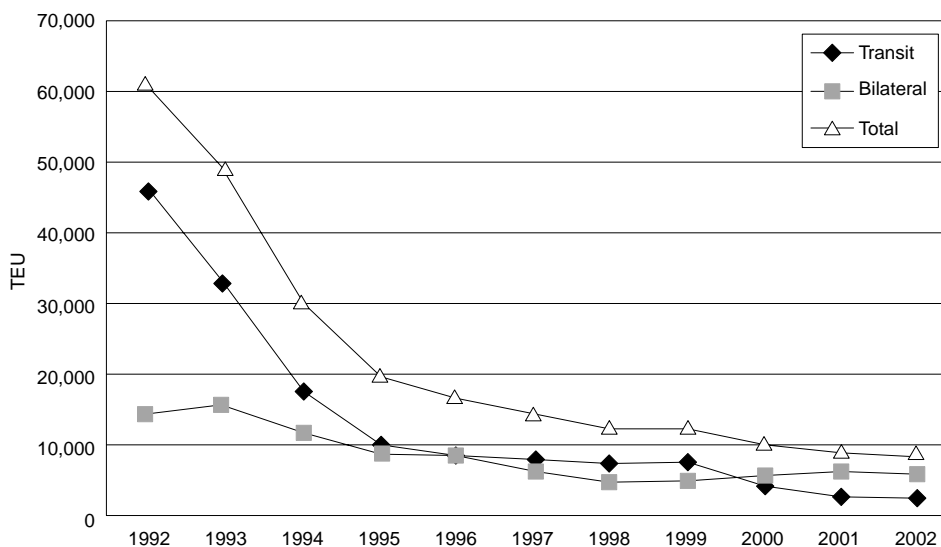
日本のTSR利用状況

年率で1.5倍の成長を続けるTSRルートだが日本は蚊帳の外に置かれており、その存在は益々小さくなっている。2001年の日本発着トランジット貨物量は最盛期(1983年)の2%まで下落したが、2002年は更に減少した。

業界の推定では、2002年の日本発着TSR利用貨物は約8,450TEUで、前年比8%であった。内訳は、トランジットが約2,550TEU、うち西航が約950TEU、東航が約1,600TEUとみられる。西航の約40%がフィンランド向け、約60%がアフガニスタン向けである。東航はフィンランドから輸入されるログハウスなどが主である。一方、バイラテラルは約5,900TEU、うち西航が約3,500TEU、東航が約2,400TEUも推定されている。バイラテラル貨物の約9割がロシア発着で、対中央アジア貨物は非常に少ない。

これを裏付けるのが日ロ間海上輸送を独占的に担当してきた(株)商船三井の資料である(図1)⁴。これによる

図1 日本発着TSR貨物の推移



出典: (株)商船三井

³ 沿海地方のスピヤギノ～グペロボ間(175km)の電化工事が進められてきた。

⁴ 日ロ間航路は(株)商船三井とFESCOの共同配船となっている。

と、2002年の日本発着TSR貨物は、トランジットが2,548TEU（前年比 7%）、バイラテラルが5,910TEU（前年比 8%）、計8,458TEU（前年比 8%）と減少傾向が続いている⁵。この数字を前述のVICISの統計と比べると、総量に占める日本発着貨物の割合は6.3%、実入りコンテナに限れば7.8%ということになる。

2002年の貨物量は1992年に比べると、僅か14%に過ぎない。特にトランジットの減少が目立ち、2002は10年前の5.5%まで下がってしまったことになる。日口航路は今やバイラテラル中心に動いている。

トランジットに限定すれば、日本トランスシベリヤ複合輸送業者協会（TSIOAJ）の長期間にわたるデータがある（図2）。但し、このデータにはTSIOAJのメンバー企業が取り扱った貨物しか含まれていないため、ノンメンバー企業の取扱量が漏れている。しかし、長期間にわたるデータはトレンドを理解する上で貴重である。このデータによると、2002年の貨物量は、西航が887TEU、東航が1,108TEU、計1,995TEU（前年比 11%）と下落に歯止めが止まらない。この数字は最盛期（1983年）の1.8%に過ぎない。

日本企業がTSRルートを利用しないのにはいくつかの理由がある。

第一にイメージの問題がある。90年代前半に貨物の紛失・盗難が相次いだため、現在は正常化されているにも関わらず、シベリア鉄道は信頼できないと感じている荷主が

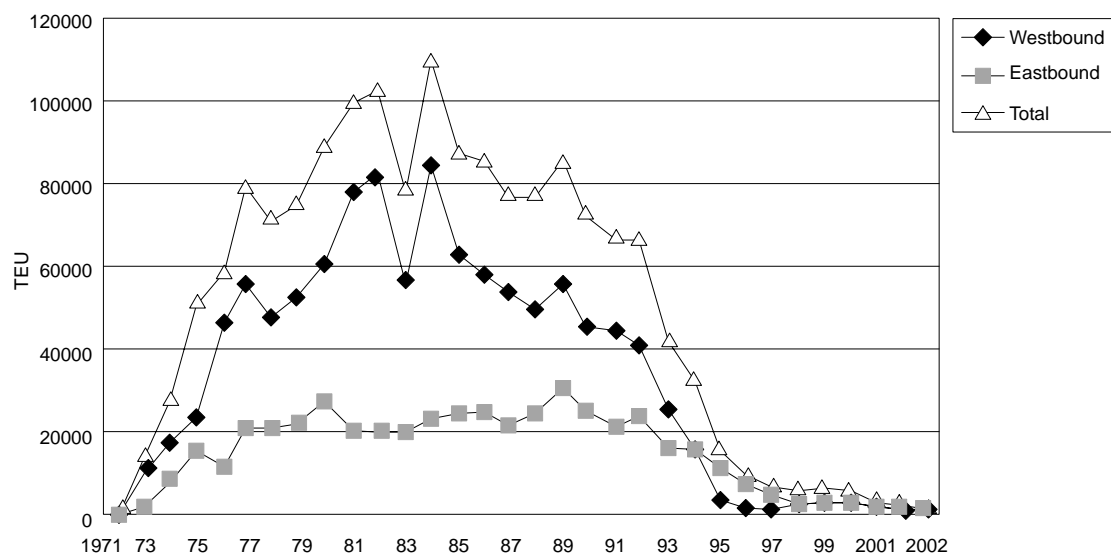
少なくない。特にTSRルートは到着日数が不安定とのイメージがある。日本のビジネス界に根強いロシア不信信仰とも関係あると見られる。

第二に、コストの問題がある。日本の荷主に聞くとTSRルートはAll Waterに比べて高くつくと言う。1980年代にTSRルートを多用したのはAll Waterに比べて非常に安かったからであって、今の高い料金では使えないと言う。今では少々時間がかかっても安い方がいいというのが日本の荷主の声である。一方、韓国では少々高くついても速い方が好いとTSRルートのスピードを評価する荷主が多い。また、韓国のフォワーダーは料金の変動が激しいAll Waterに比べてTSRルートは固定運賃なのが良いとみている。

第三に、日口間海上輸送サービスの頻度が月2便しかなく、利便性が劣っている⁶。これに対し、釜山～ポストーチヌイの場合は週に2便ある。一方、日本港湾からCLBへ接続する配船は週に3便ほどあり、中央アジア向けに便利とされている。

第四に、日本企業が製造拠点を中国・東南アジアなど海外に移転したため、日本発の輸出貨物が減少した。特に、ロシア向け家電製品などの場合、日本製よりも韓国製が価格競争力に優れている。なお、トランジットでフィンランドまで運ばれたコンテナは再びロシアに引き取られるが、フィンランドに置かれた日本発コンテナの、どの程度がAll Waterで運ばれているかについては近年のデータが無

図2 日本発着TSRトランジット貨物の推移



出典：TSIOAJ

⁵ なお、バイラテラルには一部台湾発着時日本経由貨物が含まれている。

⁶ 船社は貨物量の減少を受けて、2002年1月から、配船頻度を月2便に減少した。日口間を運航する船の容量のうち40%程度しか使われていない。

い。もしAll Waterでフィンランドへ輸送されている日本発コンテナの量が多いようなら、TSRルートへの転換へ向けて何らかの努力をする必要がある。

今後の課題と日本の対応

前述したように、2003年1月1日、ロシア鉄道省が突如としてトランジット貨物運賃の値上げ（約30%）を発表したときには各国のフォワーダーが慌てた。しかし韓国のフォワーダーは「影響はありません」と言い切った。All Waterも上がっているからというのが理由だったが、そこにはゆるぎないTSRへの信頼が感じ取られた。そして、結果はむしろ貨物量が増加している。

中国貨物の増加も著しい。年々1.5倍になる爆発的増加は今後も続くのだろうか。

各国のフォワーダーの話では、今後All Waterのタリフが下がるようなことになれば、TSRも顧客を失うことになるだろうと言われている。すなわち、タリフの値上げは命取りになることもある。

中央アジア向けの競合ルートであるCLBは、トレースができないことや、カザフスタンでの税関審査に時間がかかるなどの問題点が指摘されているが、中国鉄道がサービス向上や料金面などの競争力強化に乗り出せば、TSRの手ごわい競合ルートとなる。現在、日本の中央アジア向けコンテナは殆どがCLBルートを利用している。一方、韓国の場合にはTSRルートが圧倒的である。両者の条件に差はあまり無いと言われているが、改善を進めた方がシェアを拡大する可能性がある。

CCTSTの作業部会でも幾つかの問題が指摘されている。

先ず、ポストーチヌイ港における通関時間が長いとの不満がある。貨物が増えればそれだけ待ち時間も長くなる計算だ。係員を増やすなど税関当局の努力が必要だろう。また、台車不足も指摘されている。貨物量が増えればそれに合った施設の拡充や投資が必要ということのようだ。

日本の荷主はなぜ現在もTSRに関心を示さないのだろうか。韓国や中国の荷主が満足して利用しているところを見ると、TSRルートに信頼性や定時性で大きな問題は無いと判断できよう。日本の荷主も過去の悪いイメージを拭き取り、食わず嫌いを止めて、客観的な眼で今のTSRルートを評価してみてもどうだろうか。「旅に出てレストランに入る時には、よくはやっている店の行列に並べし」と言われる。それならば現在のTSRルートはよくはやっている店である。試してみないことは無い。

VICS社長のMichal Frydrych氏は「日本企業にTSRを売り込むことは不可能である」と諦めの言葉を吐く。VICSがどのようなマーケティング努力をしたのかは知らないが、世界中で最も入り難い市場と見ているようだ。ロシア側関係者の対日感情が悪化するのを心配するこのごろである。私はFrydrych氏が今後も諦めることなく日本市場開拓に力を入れ、その結果日本企業が偏見を捨ててロシアルートを利用するようになることを期待している。VICSだけでなく、ロシア鉄道、ロシアのフォワーダーなどがタグを組み、この保守的で偏見に満ちた市場を開拓してはどうだろうか。例えば、トライアル輸送に特別割引料金を適用するとか、日口間配船サービスを臨時に増便することなどが考えられる。釜山経由もあり得る。ロシア大使館で一回セミナーを開いただけでは不十分である。

Growing International Use of the Trans-Siberian Railway: Japan is Being Left Out of the Loop

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

For quite some time, Japan's presence in international container transportation on the Trans-Siberian Railway (TSR) has been diminishing. Last year, the increase in use by the ROK and China and the slump in Japanese use were described in an article in this publication.¹ Amongst other

things, the article stated that i) use of the TSR by the ROK and China for export cargo destined for Finland or Central Asia was on the increase but Japanese use was sluggish; ii) efforts by forwarders and shipping companies, as well as rapid growth in exports to Russia and Central Asia, were

¹ Hisako Tsuji, *Japan and the ROK's Involvement in International Container Transportation Using the Trans-Siberian Railway*, ERINA REPORT Vol. 46, June 2002.

behind the expansion in Chinese and South Korean use; iii) the TSR's speed is its greatest weapon; iv) the decrease in exports from Japan and a failure to dispel Japanese consignors' sense of mistrust are factors in the stagnation in Japanese use; and v) the China Land Bridge (CLB) and other routes have become competitors to the TSR as alternative routes. This article will analyze trends in the use of the TSR route, based on data for 2002.

Use of the TSR route in 2002

International container cargo using the TSR demonstrated high growth in 2002, increasing 1.5 times on the figure for the previous year. According to data published by the cargo handling company Vostochny International Container Services (VICS), the total volume of containers handled in 2002 was 133,804 TEU, an increase of 49% on the previous year (see Table 1). Moreover, this represented an 84% increase on the figure for 2000. Looking at a breakdown of the figures, while transit cargo remained almost the same, showing only a slight increase of 7%, bilateral cargo increased dramatically, rising 85%.² Accordingly, the ratio of transit to bilateral cargo shifted from 61:39 in 2001 to become almost equal at 48:52 in 2002. On the other hand, due to the rapid rise in westbound bilateral cargo and the marginal decrease in eastbound transit cargo, the ratio of westbound to eastbound cargo became distorted in 2002, shifting to 72:28 from 66:34 in 2001. In the case of bilateral cargo, the west-east ratio is particularly unbalanced at 82:18.

What is disquieting is the fact that the volume of empty containers has increased substantially. The share of cargo accounted for by empty containers is growing by leaps and bounds, reaching 6.2% in 2000, 11.1% in 2001 and 18.4% in 2002.

The situation in 2002, as depicted in these figures, can be interpreted as follows. First of all, the huge increase in westbound bilateral cargo signifies an increase in South Korean exports to Central Asia and Chinese exports to Russia. South Korean businesses have assembly plants for automobiles and household electrical goods in Uzbekistan and Kazakhstan, so we can see that there would be a great deal of exports of components. Furthermore, according to forwarders in the ROK, about 90% of South Korean exports destined for Central Asia use the TSR, while the CLB is not used very often. As there is little cargo heading east from Central Asia, empty containers inevitably have to be returned by rail. The positioning of these containers is a thorn in the side of South Korean forwarders. Due to the increase in cargo bound for Central Asia, a direct container train service began operating between Vostochny and Almaty on 27th February 2003. The importance of cultivating eastbound cargo from Central Asia is thought likely to increase further.

Container shipping routes linking Vostochny with Shanghai and Ningbo in China were established in the autumn of 2000, and these have shown sustained rapid growth since then. According to a source at one shipping company, cargo from such cities as Dalian, Tianjin and Yantai is also

shipped to Vostochny via Busan. The main cargo includes clothing, shoes and everyday items produced in various parts of China and household electrical goods produced in South Korean-owned factories, and is either exported via Finland or sent directly to Russia. The destinations of direct exports to Russia include such large cities as Novosibirsk and Irkutsk, as well as Moscow. Moreover, it does not handle cargo bound for anywhere else in Europe other than Russia and the CIS. Given that transportation costs are about the same as the All Water route but the journey time is cut, it is sufficiently competitive. The problem is the one-sided direction of cargo, with 90% being westbound.

Data about the country of origin and destination of cargo are unavailable, but comparing the 2001 shares of the ROK (77%), China (12%) and Japan (11%), we can surmise that China's share has increased, while Japan's has fallen.

Table 1: Changes in the Volume of Containers Handled at Vostochny Port(2000 - 2002)

	2000	2001	2002	2002/2001
Transit: Westbound	25,219	27,731	31,148	1.12
Eastbound	17,512	20,996	20,940	1.00
Bilateral: Westbound	19,748	24,854	46,626	1.88
Eastbound	5,684	6,146	10,406	1.69
Empty containers	4,514	10,044	24,654	2.45
Other	24	146	30	0.21
Total	72,701	89,917	133,804	1.49

Source: VICS (Vostochny International Container Services)

Use of the TSR has risen further in 2003. The volume of cargo handled in the first quarter of 2003 was 1.48 times the volume recorded in the same period of the previous year (see Table 2). The growth rate in transit cargo was particularly noteworthy, reaching 64%.

Table 2: Changes in the Volume of Containers Handled at Vostochny Port(1st Quarter of 2002 and 2003)

	1 st Quarter of 2002	1 st Quarter of 2003	2003/2002
Transit	11,517	18,940	1.64
Bilateral	10,237	13,240	1.29
Total	21,754	32,180	1.48

Source: CCTST (International Coordination Council on Trans-Siberian Transportation)

In January 2003, the Russian Ministry of Railways increased the charges for transit to Finland by about 30%. It is thought that the ministry took this aggressive stance because of the sustained upwards trend in cargo volumes. Shipping companies in various countries and Japanese forwarders vehemently opposed this sudden unilateral announcement. They criticized it as a unilateral decision in contravention of the accord adopted at last year's general meeting of the CCTST and even went as far as to say that it was likely to result in the cessation of cargo transit through Russia. Certainly, there is an atmosphere in which cargo originating in or destined for Japan taking this route seems likely to disappear altogether. However, given that cargo from the ROK and China continued to rise unabated even after the increase in charges, we can see that the Ministry of Railways

² There is a system in which transit cargo is stored temporarily in bonded warehouses near the Finnish border with Russia, awaiting payment by the Russian side, after which it is shipped to Russia. South Korean and Japanese manufacturers have bonded warehouses in such Finnish places as Hamina, Kotka and Kouvla.

has read the situation correctly. With regard to this, an insider at a South Korean forwarding company said that the All Water route raised its charges at the same time as the TSR increase, so the rise had no effect on use. According to forwarders in the ROK, there is no difference between the TSR and All Water in the charge for westbound transport between Busan and Helsinki, and the TSR is preferred because it is faster. Electrification work on the TSR was completed in December last year, and services now run a lot more smoothly.³ Currently, cargo takes between 16 and 18 days to travel between Busan and Finland. In addition, as the monopoly on the marine transport section between Busan and Vostochny has been eliminated and four shipping companies are operating competitively on the route, charges have been kept down. This is in marked contrast to Japan, which still has

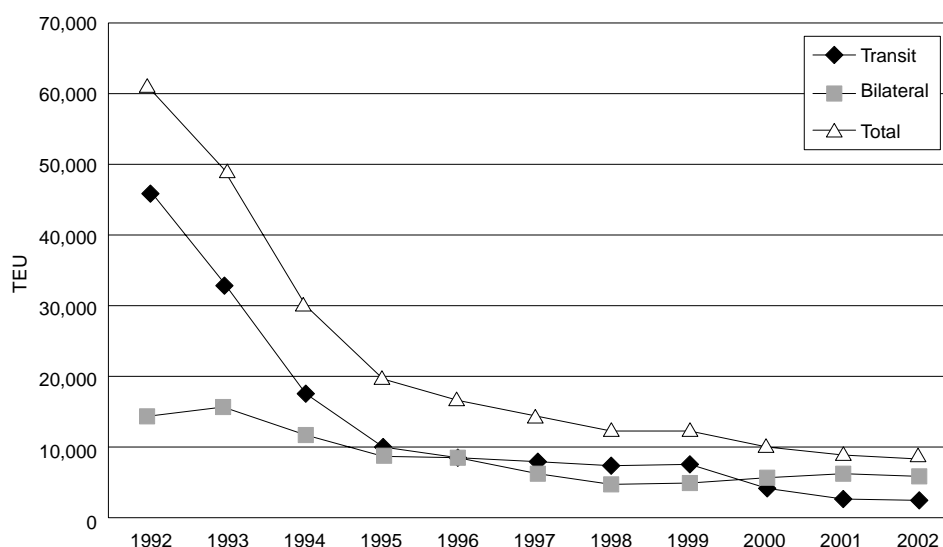
a monopolistic structure.

Japanese use of the TSR

Japan is being left out of the loop when it comes to the TSR route, which has demonstrated a sustained annual growth rate of 1.5 times, and its presence is steadily diminishing. The volume of transit cargo originating in or destined for Japan in 2001 fell to 2% of the level it had reached when transport on this route was in its heyday (in 1983) and declined further in 2002.

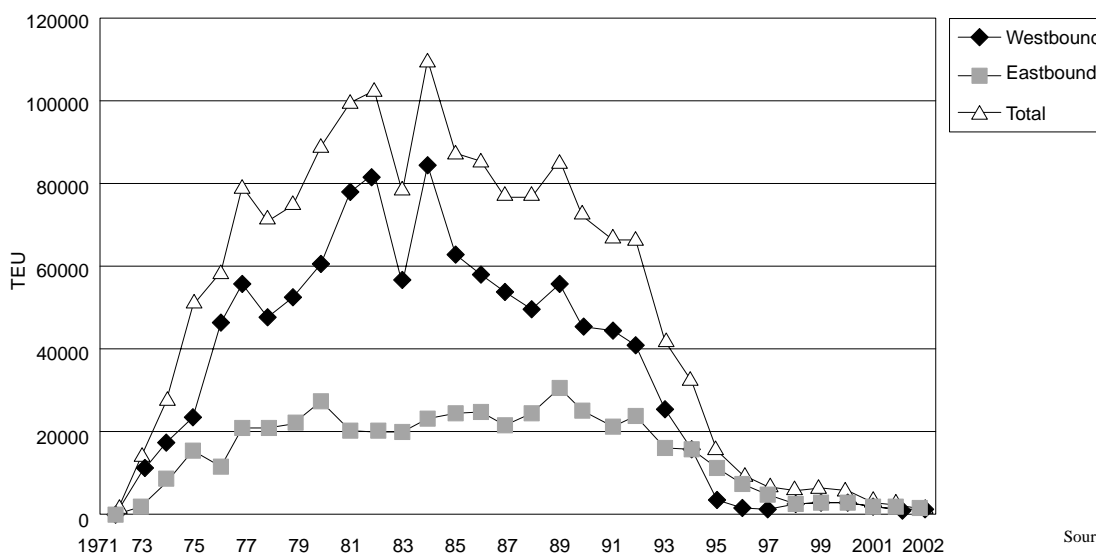
According to industry estimates, the volume of TSR cargo originating in or destined for Japan in 2002 was about 8,450 TEU, down 8% on the previous year. This is thought to include about 2,550 TEU of transit cargo, of which about 950 TEU is westbound and about 1,600 TEU eastbound. About

Figure 1: Changes in TSR Cargo Originating in or Destined for Japan



Source: Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.

Figure 2: Changes in TSR Transit Cargo Originating in or Destined for Japan



Source: TSIOAJ

³ Electrification work has taken place on the 175km-long stretch between Sviyagino and Guberovo in Primorsky Territory.

40% of westbound cargo is destined for Finland, with the remaining 60% or so bound for Afghanistan. Most of the eastbound cargo consists of log houses imported from Finland. On the other hand, bilateral cargo is estimated to account for about 5,900 TEU of TSR cargo, with westbound cargo totaling about 3,500 TEU and eastbound about 2,400 TEU. About 90% of bilateral cargo originates in or is destined for Russia, with extremely little bound for Central Asia.

Data from Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (Figure 1), which has the monopoly on marine transportation between Japan and Russia, bears this out.⁴ According to these figures, in 2002, TSR cargo originating in or destined for Japan continued to decline, totaling 8,458 TEU (down 8% on the previous year), with transit cargo accounting for 2,548 TEU (a 7% fall on the previous year) and bilateral for 5,910 TEU (falling 8% on the previous year).⁵ If we compare these figures with the aforementioned VICS statistics, we can see that cargo originating in or destined for Japan accounts for 6.3% of the total volume, while if we consider only containers that have been filled, the Japanese figure is 7.8% of the total.

The cargo volume in 2002 was a mere 14% of that in 1992. The decline in transit cargo is particularly pronounced, falling in 2002 to 5.5% of the level of ten years previously. Shipping routes between Japan and Russia mainly deal with bilateral cargo these days.

The Trans-Siberian Intermodal Operators Association of Japan (TSIOAJ) has some long-term data for transit cargo (Figure 2). However, as these data only include cargo handled by TSIOAJ member companies, the volume handled by non-member companies is missing from the picture. Nevertheless, long-term data are still of value in understanding trends. According to these data, the volume of cargo handled in 2002 continued to decline unchecked, totaling 1,995 TEU (down 11% on the previous year), of which 887 TEU was westbound cargo and 1,108 eastbound. This figure is just 1.8% of the level recorded when transport on this route was at its peak (in 1983).

There are several reasons why Japanese companies are not using the TSR route.

Firstly, it has an image problem. In the first half of the 1990s, there was a spate of losses and thefts of cargo, so although the situation has now been rectified, a not insignificant number of consignors feel that they cannot trust the Siberian railways. In particular, there is an impression that the time taken for cargo on the TSR route is rather changeable. In addition, the deeply rooted mistrust of Russia on the part of the Japanese business community is also thought to be a factor.

Secondly, there are problems relating to costs. Japanese consignors say that the TSR route is expensive compared with the All Water route. They say that the reason why the TSR was heavily used in the 1980s was that it was extremely cheap in comparison with All Water, but that they cannot use it at the high prices now charged. It is now Japanese consignors

who say that they prefer the cheaper option even if it takes a little more time. On the other hand, in the ROK, there are many consignors who praise the speed of the TSR, saying that faster is better, even if it costs a little more. Furthermore, forwarders in the ROK like the fixed charges on the TSR route, as opposed to the All Water route, on which there are sharp changes in fares.

Thirdly, marine transport services between Japan and Russia operate at a frequency of just twice a month, so are inferior in terms of convenience.⁶ In contrast, there are two sailings per week between Busan and Vostochny. On the other hand, there are as many as three sailings per week from Japanese ports that link up with the CLB, making this route convenient for cargo bound for Central Asia.

Finally, as Japanese companies have shifted their manufacturing bases overseas, to China and Southeast Asia, export freight from Japan has diminished. In particular, in the case of household electrical goods bound for Russia, South Korean-made products are more competitive in price than Japanese-made ones. In addition, containers transported to Finland as transit cargo are then sent back to Russia, but there are no recent data regarding the degree to which containers in Finland that originated in Japan are being transported using All Water. If the volume of containers originating in Japan that are transported to Finland via the All Water route were high, some kind of effort would have to be made in order to achieve a shift in favor of the TSR route.

Future issues and Japan's response

As stated above, forwarders in various countries were rattled when the Russian Ministry of Railways suddenly announced a rise (of about 30%) in cargo transit fees. However, South Korean forwarders have stated that it had no effect. The reason for this was that charges had also risen on the All Water route, but one could sense from this the trust they had in the reliable TSR, and the result was that cargo volumes have actually risen.

There has also been a marked increase in Chinese cargo. Will its explosive growth of 1.5 times annually continue in the future?

According to forwarders in various countries, if All Water tariffs fall in the future, the TSR is also likely to lose customers. In other words, a rise in tariffs could also prove to be a fatal blow.

Problems that have been pointed out regarding the CLB, which is a competing route for cargo bound for Central Asia, include the fact that cargo cannot be traced along its journey and the time taken for customs inspections in Kazakhstan. Nevertheless, if China's railways improved the service they provide or their competitiveness, including in terms of their charges, the route could become a formidable competitor with the TSR. At present, almost all Japanese containers destined for Central Asia use the CLB route. In contrast, in the case of the ROK, use of the TSR is dominant. It is said that there is very little difference between the conditions on both routes,

⁴ Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. and FESCO (Far Eastern Shipping Company) jointly operate routes between Japan and Russia.

⁵ The bilateral figure includes some cargo originating in or destined for Taiwan that is transiting Japan.

⁶ Due to the fall in cargo volumes, the shipping company reduced the service to twice monthly in January 2002. Only about 40% of the capacity of the ships sailing between Japan and Russia is being used.

but whichever makes improvements has the potential to expand its share.

A number of problems were also pointed out during the CCTST working group meeting. First of all, there is dissatisfaction about the length of time taken to clear customs at Vostochny Port. If cargo volumes rise, then waiting times will also lengthen accordingly. It is necessary for customs checkpoints to make greater efforts, for example by increasing the number of staff. Moreover, the dearth of bogies was commented upon. If cargo volumes increase, investment and an improvement in facilities commensurate with this is likely to be required.

Why are Japanese consignors still not showing an interest in the TSR even now? Given that consignors in the ROK and China are content to use it, we can judge there to be no major problems regarding trustworthiness and punctuality on the TSR route. Japanese consignors should try to erase their adverse impressions of the route arising from its past, stop rejecting it out of hand and evaluate the TSR of today with an objective eye. There is a saying: "When choosing a restaurant while on one's travels, one should choose the most

popular one, which people are queuing up to get into." If this is the case, the modern TSR is the popular restaurant. There is nothing to be lost by trying it.

Michal Frydrych, General Director of VICS, said resignedly that, "It is impossible to pitch the TSR to Japanese businesses." I do not know what kind of marketing efforts VICS has tried, but he seems to see it as the world's most difficult market to enter. Recently, I have begun to worry that Russian feelings toward Japan are deteriorating. I hope that Mr. Frydrych will not throw in the towel, and will devote his efforts to cultivating the Japanese market, leading Japanese companies to abandon their prejudices as a result and begin to use the Russian route. Not only VICS, but also the Russian railways and Russia's forwarders should join hands and cultivate this conservative, unenlightened market. Possible initiatives include the application of special discount rates for trial shipments and temporarily increasing the number of marine services between Japan and Russia. Shipments via Busan are also a possibility. It is not sufficient just to hold a single seminar at the Russian embassy.