

2004年も増勢が続いたシベリア横断鉄道の 国際コンテナ輸送

ERINA調査研究部主任研究員 辻久子

要 約

2000年以降、シベリア横断鉄道（TSR）を利用した国際コンテナ輸送は目覚ましい伸びを見せてきた。2004年も前年を上回る輸送実績を上げ、2000年と比較して3.2倍に達した。主な増加要因は、欧州向け輸送で競合するAll Water運賃の高騰、好調な国内経済に後押しされたロシアの輸入需要、中国の輸出国としての台頭などである。しかし、主要な貨物の発着国は韓国と中国で日本貨物は依然少量にとどまっている。

好調に見えるTSRビジネスも次のような問題を抱え、将来への不安要因となっている。

ポストーチヌイ港における鉄道の台車不足が深刻で、滞貨・遅延が慢性化している

W/Bに比べてE/B貨物の不足から、空コンテナの輸送が増加している。

中央アジア向け輸送においては、競合する中国ルート（TCR）の競争力強化が顕著で、TSRルートは苦戦を強いられている。

シベリア横断鉄道（TSR）を利用した国際コンテナ輸送は1990年代にさまざまな理由から激減したが、2000年以降韓国の輸出貨物を中心に復活し、年々貨物量は拡大している。2003年は前年度比49%増という驚異的伸びを記録し、日本発着貨物も微量ながら増加した。本稿では2004年の実績を基に最近の利用状況を紹介します、あわせて今後の課題を検討する。

1. シベリア横断コンテナ輸送のメカニズムと競争力

ルートの概要

シベリア横断鉄道と海上輸送を利用して東アジアとロシア・欧州・中央アジアを結ぶ国際複合一貫輸送システムをTSRルートと呼ぶ。ルートの東端にあたる韓国、中国、日本の諸港湾からロシア港湾（ポストーチヌイ港）へ定期船で輸送され、さらに、TSRの専用列車（Block Train）に積み込まれて西へ向かう。西端の仕向け地別に次の3つのルートがある。

欧州（フィンランド）トランジット：ポストーチヌイ港とフィンランド国境をブロックトレインで結ぶ（11日間）。ロシアの通関事情で貨物はフィンランドの保税倉庫に一時保管されるが、ほとんどの貨物の最終仕向け地はロシア・CISとなる。このルー

トの競争相手は東アジア～欧州間海上ルート（All Water）である。なお、TSRルートはフィンランド以外の欧州諸国へのルートとしては、現状ではAll Waterと比べて時間的・経済的に競争力を持たないため、今は利用されていない。

中央アジア：シベリア鉄道のノボ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。ポストーチヌイ港からアルマトイまでブロックトレインが運行されている。このルートの競合ルートは中国経由ルート（TCR：Trans China Railway）である。中国港湾（連雲港、天津、青島）から中国鉄道で阿拉山口まで行き、西部国境を越え、ドルジバを経てカザフスタン・ウズベキスタンに至る¹。

ロシア国内：ポストーチヌイ港からTSRを利用してロシア各地へ輸送される。ポストーチヌイ港からモスクワまでブロックトレインが運行されている。興味深いことに、モスクワへ輸送する場合の最大の競争相手は のフィンランドトランジットである。

このうち、 はロシアを含むCIS諸国を通過するだけなのでトランジット扱いとなり、 と は目的地がCIS諸国であるためバイラテラル（Export/Import）扱いとなる。

¹ 2000年ごろまでは の中央アジア向けルートの延長としてアフガニスタン向けトランジットルートがあったが、より速くて安価なイランルートの開通で、TSR利用のアフガニスタン向け貨物は殆ど無くなった。

トランジット扱いとバイラテラル扱いでは適用される鉄道料金が異なり、一般に距離当り料金はトランジットの方が安い。また、極東港湾における税関審査の基準や日数が異なる。例えば、ポストーチヌイ港での通関に要する日数は、トランジット貨物の場合は1～2日であるが、バイラテラル貨物の場合は3～4日かかる。さらに、(株)ロシア鉄道所有のコンテナはバイラテラル扱いでのみ使用可能であり、トランジット輸送に使うコンテナは荷主またはフォワーダーが手配しなければならない²。

海上輸送部分

東アジア港湾とロシア極東港湾を結ぶ海上輸送は多様化が進んでいる。1980年代には日本港湾とポストーチヌイ港を結ぶコンテナ船だけが運航されていた。1990年代に入り、韓国の釜山からも配船が行われるようになり、さらに2000年ごろから複数の船社が参入し競争原理が働くようになった。また、2000年には中国の上海からポストーチヌイへの直行便が開設され、その後の中国貨物の伸びに繋がった。現在は中国港湾～韓国港湾～ポストーチヌイ、釜山～ポストーチヌイ、それに日本港湾～ポストーチヌイなどが運航されている。配船されているのは、400 - 1,000TEU程度のフィーダータイプの船舶である。

2005年3月現在の配船状況を見ると、8社が参入しており、月当たり34船がポストーチヌイへ運航している(表1)。釜山～ポストーチヌイ間は5社が運航しており、配船数は月当たり24船となっている。釜山からは週のうち4曜日配船されている。釜山へ運航している5社のうち4社は中国港湾～釜山～ポストーチヌイを結んでいる。他にも中国港湾～ポストーチヌイを運航する航路が2本あり、これらをあわせると、天津、上海など中国港湾とポストーチヌイを結ぶ配船数は月当たり24船に達する。ここ数年の傾向を見ると、中国貨物の急増を受けて、中国港湾発着の配船は増える一方である。他にも、中国港湾から釜山へ輸送された後、積み替えられてポストーチヌイへ向かう貨物も多いと見られる。

一方、日本港湾とポストーチヌイを結ぶ航路の配船数は月に2便と少ない。このため、日本の荷主やフォワーダーの中には、釜山トランジットでポストーチヌイ港まで輸送しているところがある。

ここには記載されていないが、ウラジオストク港へ持ち

表1 ポストーチヌイ向け配船状況

(2005年3月1日現在)

船社	主な寄港地	配船頻度	配船数/月
Sinokor Merchant Marine & Magistral Container Lines (MCL)	天津、光陽、蔚山、釜山	1/週	4
Magistral Container Lines (MCL)	上海、釜山	1/週	4
Dongnama Shipping (DNAL)	天津、光陽、蔚山、釜山	1/週	4
Korea Soviet Direct Line: joint Line of FESCO and Hyundai Merchant Marine (HMM)	馬山、釜山	2/週	8
SCF Oriental Lines	上海、釜山	1/週	4
FESCO China Direct Line	香港、広州、上海	1/週	4
Chao Yang Shipping Lines	寧波	1/週	4
Japan Trans Siberian Line: joint Line of FESCO and Mitsui O.S.K Lines	神戸、名古屋、横浜、門司、富山	2/月	2

出典：www.vics.ru

込まれ、TSRルートに乗せられるコンテナ貨物もあるとみられる³。

海上輸送に要する日数は、釜山～ポストーチヌイが2 - 3日、上海～釜山が2 - 3日、日本港湾～ポストーチヌイが3 - 6日程度となっている。

鉄道輸送部分

ポストーチヌイ港ではVICS (Vostochny International Container Service) が荷役を行う。コンテナヤードからナホトカ・ポストーチヌイ駅へ移され、ブロックトレインの貨車編成作業と発送書類手続きが行われる。通関に要する日数はトランジットの場合1 - 2日、バイラテラルの場合3 - 4日である。さらに貨物量が多い場合、ロシア鉄道の台車供給が追いつかず、ブロックトレインに積み残しが出て、遅れが発生することがある。

ブロックトレインの走行時間は、順調に進んだ場合で、フィンランド国境のプスロフスカヤまで11日、アルマトイまで9日となっている。

通常の貨物列車の場合はもっと時間が掛かり、順調に進んだ場合でも、モスクワまで13日、ノボシビルスクまで12日、アルマトイまで17日、タシケントまで18日を要する。

ロシア国内を走行する列車については毎日トレースデータを取ることができる。列車が通過するデータ入力駅からモスクワのロシア鉄道へ運行情報が集まる仕組みになって

² 現在、(株)ロシア鉄道は20'コンテナのみ所有している。バイラテラルの場合も40'コンテナは荷主が用意する必要がある。

³ CCTST (シベリア横断鉄道調整評議会)事務局によると、ウラジオストク港に揚げられるコンテナ貨物のうち、約半分はTSRに載せられて遠距離輸送されるが、残りの半分はトラックで地元の仕向け地に輸送される。

おり、データを入力するにはポストーチナヤ駅発送後貨物番号を入力する必要がある。

輸送時間と価格競争力

フィンランドトランジットの場合の輸送時間を競合するAll Waterと比べてみよう。日・中・韓の主要港からハミナ（フィンランド）までの所要時間を比べると、TSRの方が速いことが分かる。日本、中国からは約10日、韓国からは2週間もの差がある。順調に行った場合、韓国からでは約半分に短縮される（表2）。釜山～ポストーチヌイ間の配船頻度が高いことを考えると、韓国からの利便性の高さが際立っている。従って、韓国の荷主は、TSRルートの方がAll Waterに比べて割高だとしても、スピードを評価してTSRを好む傾向がある。

表2 ハミナまでの輸送日数

	釜山	神戸	上海
All Water	35	35	35
TSR	18 - 22	24	26

注：日韓のフォワーダー情報をもとにERINAで作成

TSRの運賃は比較的安定しているため、価格競争力は、All Waterの運賃が需給関係や季節要因で変動するのに従って変化する。欧州向けW/Bの海上運賃を出発国別に見ると、中国発が一番高く、次が韓国発で、日本発は常に一番安く推移してきた。日本のTSR利用が少ない理由の一つはAll Waterの料金が低価格に設定されていることにある。国際貨物の増加を背景に2002年頃から欧州向けW/Bの海上運賃は上昇を続けてきたが、3カ国の中では中国発が相対的に一番高く、次が韓国発で、日本発が一番安いという構造は変わっていない。一方TSRの料金は過去数年間比較的安定していた。2003年1月に値上げがあり、2004年には護衛料の名目で追加的費用が上乘せされたが、これらの値上げはAll Waterの急激な上昇に比べると緩やかな幅であったといえる。その結果、TSRのAll Waterに対する経済的競争力は増した。元々、All Waterの方がTSRよりも時間は掛かるが安いのが常識であった。しかし、2003年ごろを境に、韓国や中国北部発の場合はAll Waterの方がTSRよりも高いという逆転現象が起きるようになったと推測される。日本発の場合も、逆転するほどではないにしても価格差は縮まった。

フィンランド向け貨物輸送において、荷主はスピードと料金という2つの要素を総合的に考えてルートを選ぶ。地

理的に考えれば、積み出し地が北に行くほどTSRが有利になり、南へ行くほどAll Waterが有利になる。その分岐点は両ルートの料金と混雑による遅れなどによって変化すると考えられる。All Waterルートの料金が非常に高くなり、船腹スペースが不足する場合には、東南アジア諸国の貨物がTSRに回されることもあるという。現在、韓国のフォワーダーは、韓国及び上海以北の中国発の場合はTSRが優れているが、中国南部発の場合はAll Waterが有利との見方をしている⁴。

中央アジア向けの場合は、TSRとTCRが競争力において拮抗していると言われ、多くのフォワーダーが季節性や最終仕向け地を考慮して両ルートを使い分けている。しかし、最近では総合的にみてTCRの人气が高まっている。例えば、2004年春にTSRに導入された護衛料のために、中央アジア向け貨物が安いTCRに移ってしまったと、ある韓国のフォワーダーは話していた。また、従来連雲港を基点としていたTCRに、天津や青島からもブロックトレインが出るようになり、輸送日数の短縮が図られている。さらに、日本発の場合は海上輸送の頻度が決め手になっている。日本港湾からポストーチヌイまでの配船は月に2便しかないが、中国港湾へは週に数便の頻度で配船サービスがあるためにTCRの利便性が高いと言われている。

フィンランドトランジットの仕組みと利便性

ここで、最終仕向け地がロシアとなっている貨物（主に家電製品）が、なぜフィンランド経由で輸送されるのかについて説明しておきたい。フィンランド経由の利点は、ロシア港湾から直接入れるよりも関税面で有利な点にある。関係者の話を総合すると、家電製品の多くは、フィンランドの保税倉庫からロシアのトレーラーで国境を越え、ロシア税関でインボイスを不正に書き換えるなどして関税を割り引く行為が行われているという。具体的には、グレーディーラーにより、積荷の申告価格に関係なく関税・VAT全部込みでトラック1台いくら（関税ではなく税関への手数料）で通関されている⁵との情報がある。そのほかにも、フィンランドに使い勝手の優れた保税倉庫があることや、パ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。

このようなフィンランドの利便性は各国の家電メーカーの間で広く認識されている。ただ、フィンランドまでの輸送に日本企業は専らAll Waterを利用しているが、韓国企

⁴ 2004年11月、韓国の大手フォワーダーとのヒアリングによる。

⁵ 水野博「ロシアの物流事情」『ロシア市場の変貌と対ロビジネスに関する調査研究』日本貿易振興機構、第4章、平成16年3月

業はニーズによってTSRとAll Waterを使い分けているという違いがある。

フィンランドの保税倉庫群は、コウヴォラ（Kouvola）、ハミナ（Hamina）、コトカ（Kotka）など、ロシアに向かうトラック輸送に有利な場所にある。隣国フィンランドは倉庫ビジネスで経済的恩恵を受けている。

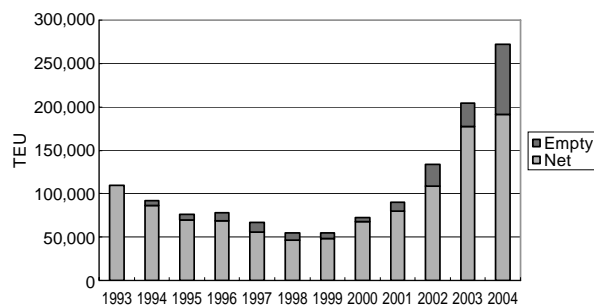
2. 2004年の輸送実績

TSRルートへの輸送量に関する公式のデータは発表されていないが、さまざまなソースから得られたものを紹介していく。

CCTST（シベリア横断鉄道調整評議会）事務局の推定では、2004年にポストーチヌイ港、ウラジオストク港が扱ったコンテナ量は386,900TEUに達するという。これには国際コンテナに加えて、VSC（Vostochny Stevedoring Company）が扱った国内貨物や空コンテナも含まれている。

VICSは空コンテナを含む国際コンテナ取扱量を発表している。それによると、2004年の空コンテナを含む総輸送量は約272,529TEUで前年比33%増であった。長期的推移を見ると、1999年に底を打った貨物量が2000年以降、急ピッチで伸びてきたことが分かる。気になるのはE/B貨物の不足による空コンテナの増加で、2004年は総量の約30%が空であった。従って、実入りコンテナは191,334TEUにとどまった（図1）。

図1 ポストーチヌイ港における国際コンテナ取扱量

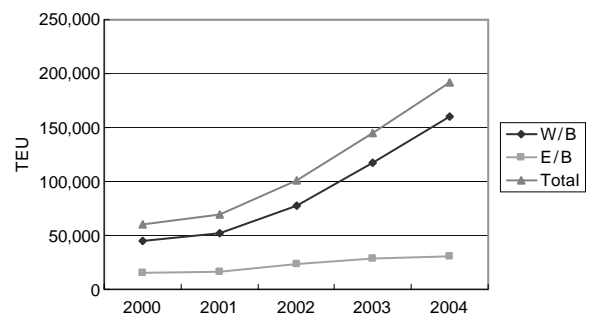


出典：VICS

ナビックス・トランスポートがまとめたポストーチヌイ港取扱貨物量統計（空コンテナを含まない）によると、2004年のコンテナ取扱量は前年比31.9%増の191,405TEUであった。東アジアからのロシア向け輸出が好調に伸びていることを示している。

これを方向別に見ると、W/B対E/Bの比は84：16と著しく偏っている。2000年の比率は75：25であったから、年々偏りを深めていることが分かる。特に中国貨物に限ると、W/B対E/Bの比は90：10であった。この背景には韓国や中国からロシア向け輸出（W/B）が増えているが、E/B貨物は伸び悩んでいるという事情がある（図2）。韓国のフォワーダー各社はE/B貨物の発掘に努めているが、フィンランドからの木材・パルプ・紙、ウズベキスタンからの綿花などが輸送されている程度である。そのために、空コンテナをポストーチヌイまでE/Bで送り返すという作業が行われている。

図2 TSR利用貨物量：方向別



出典：ナビックス・トランスポート

2004年の荷動きを発着国別に見ると、韓国62%、中国33%、日本5%となっている（図3）。

韓国発着貨物が一番多く、年々増加を続けているが、全体に占める割合は2000年の82%からやや低下傾向にある。2004年の韓国発着貨物は前年比8.7%増の118,645TEUであったが、W/Bトランジットに限ると14.2%減少した。韓国貨物の大宗を占めるのがフィンランド向け家電商品とみられる。前述したようにこれらの家電製品の最終仕向け地はロシア・CISである。パイラテラル扱いでは、中央アジアやロシア国内に進出している韓国企業向け部品などが増えている⁶。他にもレジン（プラスチック原料）が韓国からロシアへ輸出されている。E/B貨物としては、フィンランド産の木材・紙パルプ類やウズベキスタン産綿花が韓国へ輸入されている。

日本発着貨物は低迷しており、シェアは2000年の17%から年々衰退を続けてきた。2004年は前年比2.2%減の8,678TEUに留まった。主な貨物はW/Bがロシア向けオートパーツ、E/Bがフィンランド産木材（ログハウス用）である。尚、日本から釜山トランジットでポストーチヌイへ

⁶ 自動車分野で、ウズベキスタンに大宇自動車（GM）、ロシア南部のタガンログに現代自動車が工場進出している。家電分野では、中央アジアにLGやサムスンが進出している。

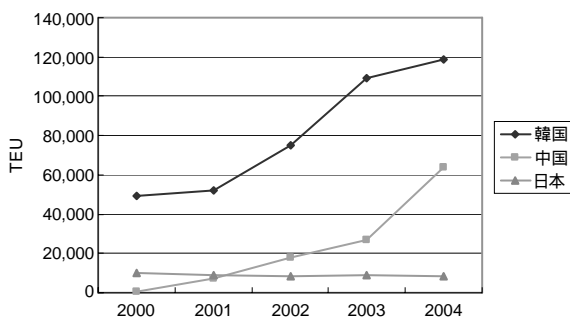
出されている貨物はこの統計では韓国貨物扱いになっているものと思われる。

これに対して目覚ましい増加を見せているのが中国発着貨物で、2004年の貨物量は前年比136.6%増の64,082に達した。さらに、中国貨物の一部は釜山ヘフィーダー輸送されて積み替えられ、韓国貨物としてロシアへ運ばれているとみられ、実際の量はさらに多いと推測される。

中国貨物の主要輸出品目としては、衣類、履物、靴、装身具などの消費財がある。これらの消費財は中国港湾から直接、あるいは釜山トランジットでポストーチヌイ港へ輸送され、ロシア・CISへ輸出されている。これらは一般にロシアのフォワーダーがバイラテラル扱いで輸出している。

中国の輸出貨物で最近増えているのが中国へ進出した韓国企業が生産する家電製品である。韓国企業はより安い労働力を求めて中国各地への進出を進めており、中国工場で生産された商品がロシアへ輸出されるケースが増えている。韓国メーカーはこれらの中国工場からの輸送をを韓国フォワーダーに任せており、韓国で生産された家電製品と同様にTSRを利用するケースが多い。韓国発W/Bのトランジット貨物が減少している背景には韓国企業の中国移転があるとみられる。

図3 TSR利用貨物量：国別



出典：ナビックス・トランスポート

3. 貨物の増加を支えている要因

2000年以後上昇カーブを描いてきたTSRのコンテナビジネスを支えてきた要因を整理しよう。

好調なロシア経済

好調なロシアのマクロ経済に支えられた消費者の高い購買意欲がTSRを支えている。ロシア経済のマクロ指標を振り返ると、GDP成長率は1990年から96年まではマイナス値を記録した。97年の成長率は0.9%だったが、金融危機が発生して98年は再びマイナス成長となった。しかし、2000年に10%の成長を達成すると、2001年が5.1%、2002年が

4.7%、2003年が7.3%と順調に成長を続けてきた。2004年も7.1%の成長が見られ、さらにIMFへの借金返済を完了するなど、健全な経済を印象付けている。先に(図1)でみた貨物量の回復パターンを思い出すと、ロシアのマクロ経済の回復基調と一致していることが分かる。

東アジア～欧州間 (All Water) 海上運賃の高騰

2002年以降、東アジア/欧州航路 (All Water) の運賃は上昇を続けてきた。特に中国発欧州向けE/B運賃の値上がりが見られ、その背景には中国経済の急成長と旺盛な輸出入需要がある。運賃の高騰に加えて、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ている。前述のように、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All Waterに比べて速いが割高といわれてきた、しかし、All Waterの運賃が上昇し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、韓国や中国の貨物の一部がTSRへシフトした。

韓国企業の市場開発

韓国フォワーダー及び家電メーカーの熱心な市場開発もビジネス拡大に寄与していると考えられる。

第一に、韓国のフォワーダーは自前のコンテナを所有し、荷主に貸している。大手フォワーダーの中には1万TEU以上の自社コンテナを保有しているところもある。TSRルートでは、バイラテラル貨物に対してはロシア鉄道やFESCOのコンテナが利用できるが、トランジット貨物は荷主がコンテナを用意する必要がある。そのため、フィンランドトランジットでは通常、フォワーダーが用意するコンテナが使われる。これに対し、日本の場合、自社コンテナを保有しているフォワーダーは殆どないため、リースに依存しており、リース料が割高な通し料金の要因となっている。また、ある日本のフォワーダーの話によると、最近TSRを使いたいという荷主の注文を、コンテナ不足を理由に断っていることもあるという。日本のフォワーダーがコンテナを保有することに慎重な理由の一つに、所有するコンテナの管理が困難なことが挙げられている。

第二に、韓国の家電メーカーやフォワーダーは、フィンランドのロシアとの国境近くに保税倉庫を所有し、ロシア向け輸出に便宜を図っているところが多い。フォワーダーの中にはAll Waterでフィンランドに輸送された日本企業の貨物も預かっているところがある。

第三に、韓国のフォワーダーはより効率的なサービスを目指して、新規ルートを開発し、ブロックトレインを走

らせるという開拓者精神を持っている。例えば、釜山～ブレスト～ポーランドルートは2004年にトライアルランが行われた。また、天津～瀋陽～ハルビン～満洲里～ザバイカルスク～フィンランドのルートのトライアルランも行われた。さらに、あるフォワーダーは、中国ルート（TCR）で、従来の連雲港発に加えて、天津や青島から阿拉山口へブロックトレインを走らせている。

第四に、韓国のフォワーダーは中国貨物の集荷を積極的に行っている。特に中国へ進出した韓国家電メーカーの輸出貨物は、大部分が韓国フォワーダーによって扱われている。釜山でのトランジットはフォワーダーの収益源ともなっているとされる。

第五に、韓国の荷主は複数のフォワーダーを競争させることにより、より有利な輸送条件を得ている。

極東港湾と東アジアを結ぶ航路の多様化

東アジアとロシア極東を結ぶコンテナ航路は、1990年代には日口間、韓口間航路ともに一般社の独占が続いていた。しかし、2001年に韓口間航路に新規参入があり、独占状態が崩れた。現在は（表1）にあるように、7社が韓・中とポストーチヌイを結ぶ航路に参入している。その結果、配船頻度や寄港地が増加し、運賃は抑えられ、荷主にとって利便性が増したに違いない。

一方、日口間航路は今も独占状態にある。現在、月2便の配船サービスで、平均搭載率は半分以下である。貨物が少ないために新規参入がないこともあるが、今の配船頻度では利便性に乏しい。

4. 顕在化する問題点と今後の課題

貨物は増え続けているが、いくつかの問題点も顕在化してきた。今後どこまで好調を維持できるのか、あるいは将来新たな問題が発生する可能性があるのか、考えてみたい。

貨物増加に追いつかぬインフラ

喫緊の問題として指摘されているのは、台車不足のため、ポストーチヌイ港でブロックトレインに乗せられず、待たされているコンテナが増えていることである。VICSの説明によると、2005年3月現在で、(株)ロシア鉄道に対して要求している台車のうち3分の2程度しか供給されない状態が続いているという⁷。そのため、輸送に遅れが生じており、スピードを売り物にするはずのTSRが顧客の信頼に応えられない状況になっている。韓国のフォワーダーの話では、

台車不足による遅れは特に繁忙期（秋・冬季）において顕著で、釜山～ハミナ間トランジット輸送の場合、順調なら22日程度のところが30 - 40日要することもあるという。

バイラテラル貨物に供給されるコンテナの供給についても、ロシア鉄道は40フィートコンテナを供給していないとの批判が聞かれる。日本のフォワーダーも、コンテナ不足や台車不足が日本からのビジネスチャンスを失わせていると指摘している。

貨物量が増えてくると台車やコンテナが不足してくるのは眼に見えている。CCTST年次総会において、ロシア鉄道幹部は貨物量の増加のみを夢物語として語る傾向がある。2004年のウィーン会議でもTSRルートは30万TEUを目指すとの期待が語られた。しかし、夢物語が達成されるためにはインフラなど各種環境が整備されることが前提となる。ロシア鉄道は、予測される貨物の増加に見合ったインフラはどうあるべきかを、中長期的視点に立って検討してみる必要があるのではないか。

増加する空コンテナ

前述したように、E/B貨物が相対的に不足していることから、多量の空コンテナがE/Bでポストーチヌイまで返されている。空コンテナの輸送は自社コンテナを有する韓国フォワーダーにとって大きな負担となっているという。この問題の解決にはE/B貨物を開拓するしかない。例えば、ドイツから中国東北部まで、まとまった量の自動車部品がAll Waterで輸送されている。また、北欧から日本向けにかなりの量の木材がAll Waterで輸送されているという話も聞く。これらの貨物をTSRルートに変更させるために、料金面で有利な条件を提供するとか、ブロックトレインを新規ルートに導入するなどの工夫をして、新規市場を開拓してはどうだろうか。

競合ルートの競争力増強

TSRルートは常に競合ルートとの競争にさらされている。中央アジア向け競合ルートであるTCRは設備改善とスピードアップを目指している。前述したように、連雲港～阿拉山口間に加えて、天津・青島～阿拉山口間にもブロックトレインが走るようになり、輸送日数は短縮されているという。また、TCRは中国船社のコンテナ（20'及び40'）でアルトマイ・タシメントまで運ぶことができる。さらに、前述のように、2004年春にTSRに護衛料が上乘せられた際、一部の韓国発中央アジア向け貨物はTSRから

⁷ www.vics.ru

TCRへと移ったと聞く。

フィンランド向け競合ルートであるAll Waterの場合も、将来、新造船が投入されるなどして能力に余裕が出て運賃が下落する可能性もある。また、船舶のスピードアップも進んでいる。現在、釜山～ハンブルグ間は26日要するが、これが21日程度に短縮されればTSRと同程度の日数になる。TSR陣営としてはこのようなライバルの競争力増強の可能性を早めに予測し、スピード、価格の両面で優位性を維持できるように努力する必要がある。

韓国製造業の海外移転

2003年ごろから、安い労働力と有望な市場を求めて、韓国の家電メーカーの中国進出が盛んになってきた。サムスン、LG、大宇といった家電メーカーは、天津、青島、煙台、上海、南京、瀋陽などに工場を建設し、製品の一部をロシアへ輸出している。韓国企業は従来、韓国に近い山東半島周辺への進出が多く、TSRルートを利用することが多かった。

しかし、今後は華南地域やベトナムへなどの東南アジアへも積極的に進出すると見られている。前述したように、フィンランドへの輸送では南へ行くほどAll Waterが有利になるため、TSRからのシフトが起こる可能性がある。これはかつて日本がTSRから離れていった経験と同じである。

フィンランドトランジットは継続するか

前述したように、家電製品などのロシア輸出がフィンランド経由で迂回されている背景には、ロシアにおける不正通関の悪習がある。このグレーな慣行はいつまで許容されるのだろうか。

ロシア税関は既に、自動車の輸入通関においてはグレー通関ができないような制度作り已成功している。グリーンコリドールと呼ばれる制度で、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、販売価格も税関に通知するため、関税をごまかすことができないようになっている⁸。現在この制度は、自動車から関連輸送機器へと適用対象が拡大している。

ロシア税関はこの制度を家電製品の通関にも導入しようとしており、日本・韓国の家電メーカーに自動車の場合のような販売店リストを提出するよう依頼している模様であ

る。しかし、家電製品は自動車と比べて商品が廉価で小さく、その種類も多いことから、価格コントロールは難しく制度の適用は困難と思われる。

この先ロシアがWTOに加盟すれば不正通関は廃止されるの見方もあるが、それをどうやって実現するのか、具体策は不明である。

日本貨物のTSR利用が戻ってくる可能性はあるか

2003年に若干持ち直した日本貨物であるが、2004年は再び下降した。今後、日本貨物がシベリア鉄道に戻ってくる可能性はあるだろうか。期待要因として次の二つが考えられる。

まず、今後もAll Waterの運賃の高騰や船腹不足が続く場合、ロシア国内向け、及びフィンランド向け日本貨物は増加する可能性がある。しかし、日欧間All Water運賃は中国や韓国に比べると依然安く、TSRルートの割高感は根強い。また、日本の荷主は定時配送を重視するため、ポストチヌイにおける慢性的遅れが解消されることが必須となる。また、コンテナの供給に当たっても何らかの工夫が必要であろう。

第二の要因は日本企業の眼がロシアに向いてきていることである。ロシア経済の安定的成長が続いていることから、ロシアを有望な市場と考える企業が増えてきている。中には、自動車などの分野でロシアへの直接投資を真剣に計画している企業もある。ロシア進出が決まると、投資関連資材、部品などのロシア向け輸出が増加し、当然TSRルートも活用されよう。韓国の自動車メーカーが既にロシアに進出し、部品をTSRで輸送している例を見ると、いずれは日本企業も追随するようになるのではないかと期待が膨らむ。

国際輸送は常に複数のルートが競争するのが自然な姿である。個性あるルートの中から貨物の性格やビジネスの要求に応じて最も相応しいものが選ばれる。また、何らかの理由で一つの輸送ルートが使用できなくなる可能性を頭においておく必要がある。その場合には代替ルートの存在が脚光を浴びるかもしれない。このように考えると、東アジア～欧州間にAll WaterとTSRのような鉄道回廊があり、中央アジアへ向かうのにTCRとTSRが競い合うというのは幸いなことといえる。日本企業も今後、TSRを含めた複数の選択肢から選ぶという方針で輸送ルートの選択をすることになる。

⁸ 具体的システムは、まず輸出メーカーがロシアにおける指定販売店・ディーラーリストを税関に提出する。メーカーは指定された販売店にしか売らず、価格も事前提出した内容で行う。税関も販売店の過去の税関申告での違法行為歴、過去の納税状況などを調べて、販売店を認定する。販売店が税関に認定されると、税関は認定販売店あてに貨物が届くとコード、価格、代金の決済内容などを厳しく調べる。販売店は税関・税務署の定期監査を受け入れ、販売書類や金の流れなどが調べられる。この制度では通関場所はいくつかのターミナルに限定される。

International Container Transport on the Trans-Siberian Railway Continued to Increase in 2004

Hisako Tsuji

Senior Economist, Research Division, ERINA

Summary

Since 2000, international container transport using the Trans-Siberian Railway (TSR) has demonstrated remarkable growth. Transport performance in 2004 again surpassed that in the previous year and was 3.2 times the level in 2000. The main factors behind this rise include soaring freight charges on the All Water route, which competes with the TSR in transport to Europe; Russian demand for imports, which has been supported by the healthy domestic economy; and China's emergence as an exporter. However, the main countries of origin and destination of cargo are the ROK and China, with Japanese cargo remaining at a low level.

Although it seems to be doing extremely well, TSR business faces the following problems, which are sources of insecurity for the future.

- i) There is a serious lack of rail wagons at Vostochny Port, with cargo congestion and delays becoming a chronic problem.
- ii) As a result of a lack of eastbound cargo compared with westbound cargo, the transport of empty containers is increasing.
- iii) With regard to transport to Central Asia, the competitiveness of the rival China route (TCR) is growing noticeably and the TSR route is being forced into a difficult struggle.

International container transport using the Trans-Siberian Railway (TSR) declined severely in the 1990s for a variety of reasons, but since 2000 it has experienced a recovery centered on export cargo from the ROK, and cargo volumes are increasing annually. In 2003, it recorded phenomenal growth of 49% on the previous year and cargo originating in and bound for Japan increased, albeit infinitesimally. This paper outlines the recent usage situation on the TSR, based on performance in 2004, and examines challenges for the future.

1. The Mechanism Used in Trans-Siberian Container Transport and its Competitiveness

(1) Overview of routes

The international multimodal transport system that uses the Trans-Siberian Railway and marine transport to link East Asia with Russia, Europe and Central Asia is called the TSR Route. Cargo is transported from ports in the ROK, China and Japan, which form the eastern extremity of the route, to a Russian port (Vostochny Port) on a regular liner and is then loaded onto a TSR block train before heading west. One of the following three routes is used, depending on the destination at the westernmost extremity.

- i) **Europe (Finland) transit:** This links Vostochny Port with the Finnish border by means of a block train (11 days). Although most of the cargo is ultimately destined for Russia and the CIS, it is stored in bonded warehouses in Finland for a time, due to the customs situation in Russia. The marine route between East Asia and Europe (the All Water

route) is this route's competitor. The TSR route is not used to European countries other than Finland because it is currently unable to compete with the All Water route in terms of time and cost.

- ii) **Central Asia:** This route branches off from the TSR at Novosibirsk, running south to Kazakhstan and Uzbekistan. Block trains run from Vostochny Port to Almaty. This route's competitor is the Trans-China Railway (TCR). Cargo is carried on China's railways from Chinese ports (Lianyungang, Tianjin, Qingdao) to Alashankou before crossing the western border and reaching Kazakhstan and Uzbekistan via Druzhba.¹
- iii) **Russian domestic:** Cargo is transported via the TSR from Vostochny Port to destinations throughout Russia. Block trains run from Vostochny Port to Moscow. Interestingly, the route's biggest competitor in transport to Moscow is the Finland transit route.

Of these routes, i) just passes through Russia and the CIS, so cargo on this route is classed as transit cargo, while cargo on ii) and iii) is destined for CIS countries, so is classed as bilateral (export/import). Rail charges differ depending on whether cargo is treated as transit or bilateral and transit is generally cheaper in terms of the price for a certain distance. In addition, the criteria and number of days required for customs inspections at ports in Russia's Far Eastern region differ. For example, it takes 1-2 days to clear customs at Vostochny Port in the case of transit cargo, whereas it takes 3-4 days in the case of bilateral

¹ Until about 2000, there was a transit route to Afghanistan that acted as an extension of the Central Asian route, but Afghanistan-bound cargo using the TSR almost entirely disappeared with the opening of the faster, cheaper Iran route.

cargo. Furthermore, containers owned by Russian Railways can only be used for bilateral cargo, while the containers used for transit transport must be arranged by consignors or forwarders.²

(2) The marine transport element

The diversification of marine transport linking East Asian ports with ports in the Russian Far Eastern region is progressing. In the 1980s, only container ships linking Japanese ports with Vostochny Port were in operation. In the 1990s, ships also began to be deployed from Busan Port in the ROK and from around 2000, a number of shipping companies entered the sector, bringing the principles of the market mechanism into play. Moreover, in 2000, a direct service from Shanghai to Vostochny was established, leading to a subsequent increase in Chinese cargo. Current routes include Chinese ports–ROK ports–Vostochny, Busan–Vostochny, and Japanese ports–Vostochny. The vessels used on these routes are 400–1000 TEU feeder-type ships.

Looking at ship deployments as of March 2005, eight companies operate 34 ships to Vostochny each month (see Table 1). Five companies sail between Busan and Vostochny, operating 24 vessels a month. Ships sail to the latter port from Busan on four days each week. Of the five companies sailing to Busan, four link Chinese ports with Vostochny via Busan. There are also two shipping routes linking Chinese ports directly with Vostochny, making a total of 24 ships sailing between Chinese ports

such as Tianjin and Shanghai, and Vostochny each month. Looking at trends over the last few years, the number of services originating in and destined for Chinese ports has been on the increase, due to the sharp rise in Chinese cargo. In addition, it seems that there is a lot of cargo that is transhipped at Busan and carried to Vostochny, after being transported from Chinese ports to Busan.

At the same time, there are only two services per month between Japanese ports and Vostochny, which is too few. Consequently, some Japanese consignors and forwarders transport cargo to Vostochny Port by means of the Busan transit route.

It seems that, although it is not mentioned here, there is also container cargo that is carried to Vladivostok Port and then transferred to the TSR route.³

Marine transport requires 2-3 days between Busan and Vostochny, 2-3 days between Shanghai and Busan, and around 3-6 days between Japanese ports and Vostochny.

(3) The rail transport element

VICS (Vostochny International Container Service) deals with loading and unloading of cargo at Vostochny Port. Cargo is transferred from the container yard to Nakhodka-Vostochnaya Station, where the arrangement of block train container cars and procedures relating to the forwarding documents are carried out. 1-2 days are required to clear customs in the case of transit cargo, while 3-4 days are needed in the case of bilateral cargo. Furthermore, if

Table 1 The Deployment of Ships to Vostochny

(As of 1st March 2005)

Shipping Company	Main Ports of Call	Frequency	Number of Sailings/Month
Sinokor Merchant Marine & Magistral Container Lines (MCL)	Tianjin, Kwangyang, Ulsan, Busan	1/week	4
Magistral Container Lines (MCL)	Shanghai, Busan	1/week	4
Dongnama Shipping (DNAL)	Tianjin, Kwangyang, Ulsan, Busan	1/week	4
Korea Soviet Direct Line: joint line operated by FESCO and Hyundai Merchant Marine (HMM)	Masan, Busan	2/week	8
SCF Oriental Lines	Shanghai, Busan	1/week	4
FESCO China Direct Line	Hong Kong, Guangzhou, Shanghai	1/week	4
Chao Yang Shipping Lines	Ningbo	1/week	4
Japan Trans Siberian Line: joint line operated by FESCO and Mitsui O.S.K Lines	Kobe, Nagoya, Yokohama, Moji, Toyama	2/month	2

Source: www.vics.ru

² At present, Russian Railways only owns 20ft containers, so consignors also have to arrange their own containers in the case of bilateral cargo, if they wish to use 40ft containers.

³ According to the Secretariat of the CCTST (International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation), of the container cargo discharged at Vladivostok Port, about half is loaded on to the TSR and transported for long distances, while the remaining cargo is transported by truck to local destinations.

there is a lot of cargo, Russian Railways is unable to meet the demand for wagons and some cargo has to be left off the block train, leading to delays.

If the journey progresses smoothly, block trains can reach Buslovskaya on the Finnish border in 11 days and Almaty in 9 days.

It takes longer in the case of ordinary cargo trains, with the journey to Moscow lasting 13 days even if the journey goes well; similarly, it takes 12 days to Novosibirsk, 17 days to Almaty and 18 days to Tashkent.

It is possible to obtain daily tracing data for trains running within Russia. This is due to a mechanism whereby running information is transmitted to Russian Railways in Moscow from data-inputting stations through which the train passes; in order to access this, it is necessary to obtain the number allocated to the cargo following its dispatch from Vostochnaya Station.

(4) Transport times and price competitiveness

Let us compare the overland route with the competing All Water route in terms of transport time in the case of transit via Finland. Comparing the two routes in terms of the time required to get from major ports in Japan, China and the ROK to Hamina (Finland), we can see that the TSR is faster. There is a difference of around ten days in the case of transport from Japan and China, and two weeks in the case of the ROK. If the journey progresses smoothly, the journey from the ROK is approximately halved (see Table 2). As ships frequently sail between Busan and Vostochny, the route is extremely convenient from the ROK. Consequently, even though the TSR route is comparatively more expensive than the All Water route, Korean consignors have developed a high regard for the TSR's speed, so are tending to favor that route.

Table 2 Transport Times to Hamina

	Busan	Kobe	Shanghai
All Water	35 days	35 days	35 days
TSR	18–22 days	24 days	26 days

Note: Compiled by ERINA based on information from Japanese and Korean forwarders

As transport charges on the TSR are relatively stable, the route's price competitiveness alters according to changes in shipping charges on the All Water route arising from seasonal factors and the relationship between supply and demand. Looking at marine shipping charges for westbound cargo destined for Europe by the country of origin, cargo dispatched from China is the most expensive, followed by that originating in the ROK, with cargo from Japan consistently the cheapest. One reason why there is little Japanese use of the TSR is that All Water charges have been set at a low level. The charges for the marine transport of westbound cargo destined for Europe have continued to rise since around 2002, against the background of a rise in international cargo, but the structure in which cargo

originating in China is relatively the highest of the three countries, followed by the ROK, with cargo originating in Japan being the cheapest remains unchanged. At the same time, TSR charges have become relatively stable over the last few years. There was a price rise in January 2003 and additional convoy charges were imposed in 2004 to cover the cost of providing guards for the cargo, but these price rises were modest increases in comparison with the rapid rises on the All Water route. As a result, TSR's economic competitiveness compared with the All Water route has increased. Originally, it was a matter of common knowledge that the All Water route was cheaper than the TSR, although it took longer than the TSR. However, it has been estimated that, from around 2003, there was a reversal in the situation, in that the All Water route became more expensive than the TSR in the case of cargo originating in the ROK and Northern China. In the case of cargo originating in Japan as well, even though there was not a complete reversal, the price differential did decrease.

In the transport of cargo to Finland, consignors select a route after taking into account the twin factors of speed and cost. In geographic terms, the TSR is more advantageous the further north is the shipping point; the All Water route is more favorable the further south is the shipping point. It is thought that the watershed on these two routes alters depending on shipping charges and delays arising from congestion. If charges on the All Water route become extremely high and there is a lack of shipping space, cargo from Southeast Asia is apparently diverted to the TSR. At present, Korean forwarders are of the view that the TSR is better for cargo from the ROK and from Shanghai and more northerly parts of China, but the All Water route is better in the case of cargo originating in Southern China.⁴

In the case of cargo bound for Central Asia, there is apparently similarity in the competitiveness between the TSR and the TCR, and most forwarders select one or other route after consideration of seasonality and the ultimate destination. However, in overall terms, the popularity of the TCR has been increasing of late. For example, one Korean forwarder said that, because of the convoy charge, introduced on the TSR in the spring of 2004, cargo bound for Central Asia shifted to the TCR, which is cheaper. Moreover, block trains have also begun to run from Tianjin and Qingdao on the TCR, which previously originated at Lianyungang Port, with the aim of reducing the transport time. Furthermore, in the case of cargo originating in Japan, the frequency of marine transport is the decisive factor. There are only two sailings each month from Japanese ports to Vostochny, but as there are several sailings each week to Chinese ports, the TCR is said to be highly convenient.

(5) The Finland transit mechanism and its convenience

I would like to explain here why cargo ultimately destined for Russia (mainly household electrical appliances) is transported via Finland. The advantage of transit via Finland is that it is more advantageous in terms of customs duty than entering directly via a Russian port. Piecing together comments made by those involved in the industry,

⁴ According to interviews with major forwarders in the ROK conducted in November 2004.

it seems that most household electrical appliances cross the border from bonded warehouses in Finland in Russian trailers and discounts on customs tariffs are apparently obtained by such means as the illegal rewriting of invoices at the Russian customs checkpoint. To be more specific, there is information that cargo is put through customs by grey dealers, with a charge (a handling charge paid to the customs inspectors, rather than customs duty) being paid per truck that includes customs duty and VAT, irrespective of the declared value of the freight.⁵ In addition, there are bonded warehouses in Finland that are easy to use, and there is also the effect of transit rail charges, which are considerably cheaper than in the case of bilateral cargo.

The manufacturers of household electrical appliances are commonly aware of the convenience of Finland. However, although Japanese companies mostly use the All Water route for transport to Finland, Korean companies use either the TSR or All Water, according to their needs.

Finland's bonded warehouses are located in places that are handy for trucks heading for Russia, such as Kouvola, Hamina and Kotka. Finland, Russia's neighbor, enjoys economic benefits as a result of the warehouse business.

2. Transport Performance in 2004

No official data on transport volumes on the TSR route are published, but I would like to provide an overview of the data that I have obtained from a variety of sources.

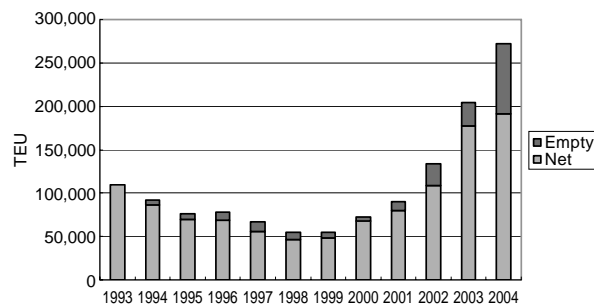
The Secretariat of the CCTST (International Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation) estimates that the quantity of containers handled by Vostochny and Vladivostok ports in 2004 reached 386,900 TEU. In addition to international containers, this includes empty containers and domestic cargo handled by VSC (Vostochny Stevedoring Company).

VICS includes empty containers in the figures that it publishes concerning the quantity of international containers handled. According to these, the total volume of containers transported in 2004, including empty containers, was 272,529 TEU, which was an increase of 33% on the previous year. Looking at long-term trends, we can see that the volume of cargo, which hit rock bottom in 1999, has grown at a considerable pace since 2000. What is the cause of some concern is the increase in empty containers as a result of a lack of eastbound cargo: in 2004, about 30% of all containers transported were empty. Consequently, the number of loaded containers remained at 191,334 TEU (see Figure 1).

According to statistics collated by Navix Transport concerning the volume of cargo handled at Vostochny Port (excluding empty containers), the volume of containers handled in 2004 was 191,405 TEU, up 31.9% on the previous year. This demonstrates that exports from East Asia to Russia are growing strongly.

Looking at the situation from the standpoint of the direction of the cargo, it is remarkably one-sided, with the ratio of westbound to eastbound cargo standing at 84:16. As the ratio in 2000 was 75:25, we can see that the

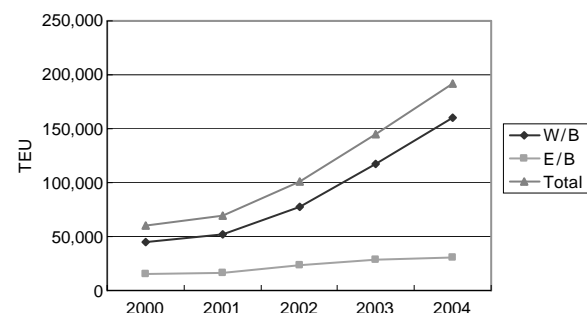
Figure 1 Volume of International Containers Handled at Vostochny Port



Source: VICS

disparity is becoming wider each year. In particular, if the focus is limited to Chinese cargo, the ratio of westbound to eastbound was 90:10. The factor behind this is a situation in which exports to Russia (westbound) from the ROK and China are increasing, while eastbound cargo is struggling to grow (see Figure 2). Korean forwarding companies are doing their best to find eastbound cargo, but it remains limited to timber, pulp and paper from Finland and cotton from Uzbekistan. Consequently, empty containers have to be sent back along the eastbound route to Vostochny.

Figure 2 Volumes of East- and Westbound Cargo Using the TSR



Source: Navix Transport

Looking at freight movements by country of origin and destination, the ROK accounts for 62%, China for 33% and Japan for 5% (see Figure 3).

Cargo originating in or destined for the ROK forms the majority of cargo and has been increasing consistently each year, but as a share of the whole, it has been experiencing something of a downward trend since reaching 82% in 2000. In 2004, cargo originating in or destined for the ROK grew to 118,645 TEU, up 8.7% on the previous year; however, if the focus is limited to westbound transit, we can see that there was actually a fall of 14.2%. Most Korean cargo consists of household electrical appliances bound for Finland. As stated above, the ultimate destination of these household electrical appliances is Russia and the CIS. With regard to bilateral cargo, components bound for Korean companies that have established bases in Central Asia

⁵ Hiroshi Mizuno, Russia's Transport Situation, JETRO, *Research into the Transformation of the Russian Market and Business with Russia: Chapter 4*, March 2004. (Japanese)

and Russia are on the increase.⁶ In addition, resin (the raw material from which plastics are made) is exported from the ROK to Russia. With regard to eastbound cargo, the ROK imports timber and paper pulp products from Finland and raw cotton from Uzbekistan.

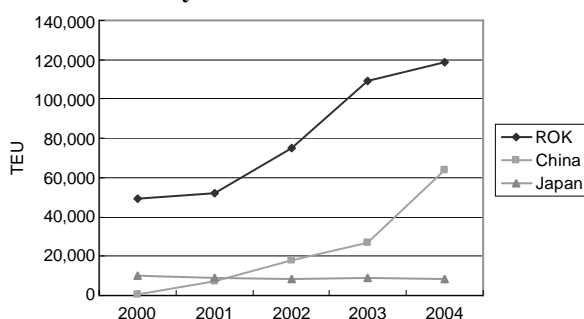
There has been a slump in cargo originating in or destined for Japan, the decline in the share of which has continued each year since falling to 17% in 2000. In 2004, the cargo volume was 8,678 TEU, a fall of 2.2% on the previous year. The main westbound cargo consists of car components bound for Russia, while timber from Finland (for building log houses) is the main eastbound cargo. It is believed that in these statistics, cargo sent from Japan to Vostochny using the Busan transit route is counted as Korean cargo.

Compared with this, cargo originating in or destined for China has been demonstrating remarkable growth, with the volume of cargo in 2004 rising 136.6% on the previous year to 64,082 TEU. Furthermore, it is thought that some Chinese cargo undergoes feeder transport to Busan, where it is transhipped and sent to Russia as Korean cargo, so it is estimated that the true quantity of Chinese cargo is even greater.

The main items exported as Chinese cargo are such consumer goods as clothing, footwear, bags and accessories. These consumer goods, which are exported to Russia and the CIS, are transported to Vostochny Port either directly from Chinese ports or using the Busan transit route. Russian forwarders generally export these goods as bilateral cargo.

There has been a recent increase in Chinese export cargo in the form of household electrical appliances manufactured by Korean companies which have established bases in China. In search of cheaper labor, Korean companies have established manufacturing bases in various parts of China and, in an increasing number of cases, the goods manufactured at their Chinese factories are exported to Russia. Korean manufacturers entrust Korean forwarders with the transport of these goods from their Chinese factories and, in many cases, the goods are transported on the TSR, in the same way as household electrical

Figure 3 Volumes of Cargo Using the TSR, by Country



Source: Navix Transport

appliances manufactured in the ROK. The shift of Korean companies into China is believed to be one factor in the fall in westbound transit cargo from the ROK.

3. Factors Supporting the Increase in Cargo

Let us now look at the factors that have supported the TSR's container business, which has been on an upward curve since 2000.

(1) The healthy Russian economy

The strong willingness of consumers to make purchases, which has been supported by the healthy macroeconomy in Russia, is supporting the TSR. If we look back at macroeconomic indicators in Russia, we can see that the GDP growth rate recorded negative growth between 1990 and 1996. The growth rate in 1997 was 0.9%, but returned to negative growth in 1998, following the financial crisis. However, following the attainment of 10% growth in 2000, the Russian economy has continued to grow smoothly, recording growth rates of 5.1% in 2001, 4.7% in 2002 and 7.3% in 2003. Growth of 7.1% was seen in 2004 and the soundness of the economy is impressive, as can be seen from such achievements as the completion of repayments of the country's debts to the IMF. If we recall the pattern of recovery in the quantity of cargo that we saw earlier (in Figure 1), we can see that it corresponds with the trend towards recovery in the Russian economy as a whole.

(2) The steep rise in marine transport charges between East Asia and Europe (All Water)

Since 2002, transport charges on the East Asia–Europe shipping route (All Water) have continued to rise. The increase in westbound carriage charges from China to Europe has been especially pronounced. The factors behind this are China's fast economic growth and intense demand for exports and imports. In addition to the steep rise in freight charges, there are those who say that there are not enough ships and that it is not possible to secure space on container ships. Hitherto, as mentioned above, if one compared transport between East Asia and Europe by mode of transport, the TSR route was said to be faster, but also more expensive than All Water; however, with the rise in freight carriage charges on the All Water route and the increasing difficulty in acquiring space, the sense that the TSR route is comparatively more expensive has lessened and some cargo from the ROK and China has shifted to the TSR.

(3) Market development by Korean companies

It is believed that zealous market development on the part of Korean forwarders and household electrical appliance manufacturers has also contributed to the expansion in TSR business.

Firstly, Korean forwarders own their own containers and lend them to consignors. Among the major forwarders, there are some that have more than 10,000 TEU of their

⁶ In the automobile industry, Daewoo Motors (owned by GM) have established a factory in Uzbekistan, while Hyundai Motors have built a factory in Taganrog in Southern Russia. In the field of household electrical appliances, LG and Samsung have begun operating in Central Asia.

own containers. On the TSR route, bilateral cargo can use containers owned by Russian Railways or FESCO, but consignors need to arrange their own containers for transit cargo. Consequently, on the Finland transit route, containers provided by forwarders are generally used. As hardly any Japanese forwarders have their own containers, they are dependent on leasing them, and leasing charges are a factor in the comparatively high forwarding charges. Moreover, according to one Japanese forwarder, they have recently had to turn down orders from consignors wishing to use the TSR, due to a lack of containers. One reason why Japanese forwarders are wary of owning their own containers is that managing the containers one owns can be troublesome.

Secondly, many Korean household electrical appliance manufacturers and forwarders own bonded warehouses near the Finnish border with Russia, in order to make exports to Russia more convenient. There are some forwarders that also store cargo that Japanese companies have sent to Finland on the All Water route.

Thirdly, Korean forwarders are developing new routes, with the aim of providing more efficient services, and are demonstrating the pioneer spirit through the running of block trains. For example, a trial run took place on the Busan–Brest–Poland route in 2004. In addition, there was a trial run on the Tianjin–Shenyang–Harbin–Manzhouli–Zabaikalsk–Finland route. Furthermore, on the China route (TCR), as well as the existing block trains from Lianyungang Port, some forwarders are running block trains from Tianjin and Qingdao to Alashankou.

Fourthly, Korean forwarders pick up Chinese cargo actively. In particular, most of the export cargo from Korean household electrical appliance manufacturers who have established manufacturing bases in China is handled by Korean forwarders. Transit at Busan is apparently another source of income for forwarders.

Finally, by bringing multiple forwarders into competition with one another, Korean consignors are benefiting from more favorable transport terms.

(4) The diversification of shipping routes linking ports in Far Eastern Russia with East Asia

With regard to container routes linking East Asia with Far Eastern Russia, a single shipping company monopolized routes between Japan and Russia, and between the ROK and Russia throughout the 1990s. However, a new company began operating on the ROK–Russia route in 2001, breaking this monopoly. At present, as shown in Table 1, seven companies operate services on shipping routes linking the ROK and China with Vostochny. There can be no doubt that, as a result of this, the frequency of services and number of ports of call have increased, carriage charges have been kept down and services have become increasingly convenient for consignors.

On the other hand, the monopoly on routes between Japan and Russia still exists, even now. At present, there are only two sailings each month and the average load on these services is less than half of capacity. Although the lack of cargo is one reason why there are no new entrants into this

particular field of operations, it cannot be denied that the current frequency of sailings is decidedly inconvenient.

4. Emerging Problems and Future Challenges

The quantity of cargo is continuing to increase, but a number of problems have also emerged. Let us now consider for how much longer this strong performance can be maintained and whether there is the possibility of new problems arising in the future.

(1) Infrastructure that cannot keep pace with the increase in cargo

We are seeing an increase in containers being compelled to wait because they cannot be loaded onto block trains at Vostochny Port, due to a lack of freight wagons, and it has been noted that this is a problem requiring an urgent solution. According to the explanation given by VICS on its homepage, as of March 2005, around one-thirds of the wagons that it had requested from Russian Railways had still not been provided.⁷ As a consequence, delays are occurring and the TSR, the selling point of which is supposed to be speed, is becoming unable to justify its customers' faith in it. According to some Korean forwarders, the delays arising from the lack of freight wagons are particularly pronounced during peak season (autumn and winter) and, in the case of transit transport between Busan and Hamina, the journey that normally takes around 22 days if all goes smoothly apparently takes 30–40 days.

In addition, with regard to the provision of containers for bilateral cargo, Russian Railways has been criticized for its failure to provide 40ft containers. Japanese forwarders have also pointed out that the lack of containers and freight wagons mean that Russian Railways is missing out on Japanese business.

The lack of freight wagons and containers is plain for all to see when cargo volumes rise. At the CCTST's annual conference, there is a tendency for the executives from Russian Railways to talk only of their pipe dreams of increasing cargo volumes. At the 2004 conference in Vienna as well, they spoke of their expectations of aiming for 300,000 TEU on the TSR route. However, the upgrading of such vital elements as infrastructure is the prerequisite for realizing this dream of theirs. Is it not perhaps necessary for Russian Railways to consider from a medium- to long-term perspective what kind of infrastructure it should develop, commensurate with the projected increase in cargo?

(2) Increasing empty containers

As stated above, there is a relative lack of eastbound cargo, so large quantities of empty containers are sent back to Vostochny on the eastbound route. The transport of empty containers is apparently a major burden on Korean forwarders, who own their own containers. The only way to solve this problem is to develop eastbound cargo. For example, sizeable amounts of car components are transported from Germany to Northeastern China via

⁷ www.vics.ru

the All Water route. In addition, a considerable volume of timber is apparently transported from Northern Europe to Japan via All Water. In order to get this cargo to switch to the TSR route, why not tap new markets by devising such measures as providing more advantageous terms with regard to carriage charges or introducing new block train routes?

(3) The increasing competitiveness of rival routes

The TSR route is constantly exposed to competition from rival routes. The TCR, which is the TSR's rival in transport to Central Asia, is seeking to improve its facilities and increase transport speeds. As stated above, in addition to the Lianyungang Port–Alashankou route, block trains to Alashankou have been introduced from Tianjin and Qingdao as well, which has apparently led to a reduction in transport times. Moreover, the TCR can carry Chinese shipping companies' containers (20ft and 40ft) to Almaty and Tashkent. Furthermore, as stated above, when convoy fee was introduced on the TSR in the spring of 2004, some cargo destined for Central Asia from the ROK apparently switched from the TSR to the TCR.

In the case of the All Water route, which is the TSR's rival in transport to Finland, there is a possibility that there will be increased leeway in transport capacity in the future due to the introduction of new ships, which could lead to a reduction in shipping charges. Moreover, vessels are becoming ever faster. At present, the journey between Busan and Hamburg takes 26 days, but if this were reduced to 21 days, it would be about the same as the duration of the journey via the TSR. It is necessary for the management of the TSR to forecast as early as possible the potential for an increase in competitiveness on the part of such rivals and to strive to maintain the route's competitive edge, both in terms of speed and price.

(4) The overseas shift of Korean manufacturing industry

Since around 2003, Korean household electrical appliance manufacturers have increasingly been establishing bases in China. The electrical appliance makers Samsung, LG and Daewoo have built factories in such cities as Tianjin, Qingdao, Yantai, Shanghai, Nanjing and Shenyang, and export some of their products to Russia. Hitherto, many Korean companies established bases in the Shandong Peninsula area, which is close to the ROK, so a lot of them tended to use the TSR route.

However, it seems likely that, in the future, they are increasingly going to opt to move into Southern China and Southeast Asian countries such as Vietnam. As stated above, the further south one goes, the more of an advantage there is to be gained in using the All Water route for

transport to Finland, so it is possible that there will be a shift away from the TSR. This is the same process as was experienced when Japanese consignors moved away from using the TSR.

(5) Will the Finland transit route continue?

As stated above, the iniquitous Russian practice of making false customs declarations is behind the tendency for items being exported to Russia, such as household electrical appliances, to be diverted via Finland. For how long do the Russian authorities intend to turn a blind eye to this "grey" practice?

Russia's customs authorities have already succeeded in creating a system to prevent these "grey" practices with regard to import duties on cars. Under a system termed the "green corridor", export manufacturers designate dealers and distribution outlets that they can already trust and notify the customs authorities of the sale price, thereby preventing importers fiddling their customs declarations.⁸ Currently, the scope of application of this system is being broadened from cars to encompass related transport equipment.

The Russian customs authorities are trying to introduce this system for household electrical appliances passing through customs checkpoints and seem to be asking Japanese and Korean electrical appliance manufacturers to submit lists of sales outlets, as in the case of car exports. However, compared with cars, household electrical appliances are cheap and small, and there are many more types of them, so it is difficult to control prices; accordingly, the application of this system is likely to be tricky.

There are those who believe that fraudulent customs declarations will be abolished if Russia accedes to the WTO in the future, but it is unclear exactly how this is to be achieved.

(6) Is there any potential for a return to TSR use by Japanese cargo?

Although there was a slight pickup in Japanese cargo in 2003, it fell again in 2004. Is there any possibility that Japanese cargo will return to the TSR in the future? The following two factors would seem to give cause for hope.

First of all, if carriage charges on the All Water route continue to soar and there is still a lack of space in the hold of All Water vessels, it is possible that Japanese cargo bound for Finland and destinations within Russia will increase. However, carriage charges to Europe from Japan on the All Water route are still cheaper than those from China or the ROK and the feeling persists that the TSR route is relatively more expensive. Moreover, as Japanese consignors emphasize punctual delivery, it is imperative

⁸ To be more specific, under this system, export manufacturers first of all submit to the customs authorities a list of their designated dealers and distribution outlets in Russia. The manufacturers sell only to designated distribution outlets at a price that has been declared to the customs authorities in advance. Before approving them, the customs authorities themselves check the past tax payments of these distribution outlets and whether they have any history of malfeasance in their previous customs declarations. Once the customs authorities have approved a distribution outlet and the cargo arrives, they implement strict checks of the cargo code, price and details regarding payment for the cargo. The distribution outlet submits to periodic audits by the customs and tax authorities, with sales documents and flows of money being checked. Under this system, the cargo can only pass through customs at a limited number of terminals.

that the chronic delays at Vostochny be eliminated. In addition, it is vital that some means of supplying containers be devised.

The second factor is the fact that Japanese companies are now beginning to look towards Russia. As Russia is continuing to experience stable economic growth, the number of companies perceiving it to be a promising market is increasing. These include companies who are seriously planning direct investment in Russia in such fields as the automotive industry. Once they decide to expand into Russia, the export of investment-related resources and parts to Russia will increase and the TSR route will be used as a matter of course. If we take the example of Korean car manufacturers, which have already established bases in Russia and are transporting components on the TSR, expectations that Japanese companies may one day follow

them begin to grow.

It is the nature of international transport that a number of routes are constantly in competition with each other. The most appropriate of the various routes, with their individual characteristics, will be chosen according to business requirements and the nature of the cargo. Moreover, it is necessary to bear in mind the possibility that it will become impossible to use one transport route for some reason. In this case, alternative routes could come under the spotlight. In light of this, it is a good thing that there is both the All Water route and rail corridors such as the TSR in transport between East Asia and Europe, as well as the competition between the TCR and the TSR in transport to Central Asia. In the future, Japanese companies will constantly bear in mind the principle of selecting from multiple options, including the TSR.

The Trans-Siberian Land Bridge Network



Economic Research Institute for Northeast Asia, Niigata, Japan, 2005