

TSR 輸送の現状と今後

(財)環日本海経済研究所 辻久子

1 世界金融不況の荒波

08年9月15日、リーマン・ブラザーズの破綻の翌週、トランスコンテナの国際ビジネスフォーラムがソウルの高級ホテルで開催された。会場へのルートに「Transcontainer」の幟がはためき、会議場の壁を同社のロゴ入り壁紙で統一する凝り様だ。大盤振舞のプログラムはロシアン・バブルの絶頂期を感じさせた。フォーラムではロシア鉄道関係者から「08年上半期のTSR利用コンテナは前年同期比26%増となった」と威勢のいい報告。この時点ではまだ米国のリーマン・ショックは対岸の火事と見られていた。

翌日、韓国のフォワードを訪問するといつになく元気が無い。「ロシア鉄道は3ヶ月に一度の頻度で値上げを通告してくるためTSRは経済競争力を失ってきており貨物量も頭打ちだ」、「TSRが経済競争力を有するのはモスクワ以東にシフトしてきた」、「サンクトペテルブルクに進出する韓国系自動車メーカーは海上輸送の利用を決めた」と頭を抱える。事実、TSR輸送の高成長をいいことにロシア鉄道は強気の姿勢を崩さず、輸送費を06-08年にかけて毎年20%以上引き上げ、09年の値上げも決まっていたほどだ。一方海上輸送の運賃は08年夏頃から軟化の傾向にあった。

10月に入るとリーマン・ショックの影響は地球規模に拡大し、ロシアでも外国資金の引揚げ、株価暴落、さらに命綱である原油価格の暴落が顕著となり、一気に不況色が濃くなった。ルーブルは下落し、貿易も縮小し始めた。特に銀行の貸し渋りが顕著となりローンが組めなくなったため、耐久消費財である自動車の購入が減退し、主に完成車や製造部品を輸出していた日本や韓国は大打撃を受けることになった。一方、TSRのライバルである海上輸送のレートは釣瓶落としに下落していった。

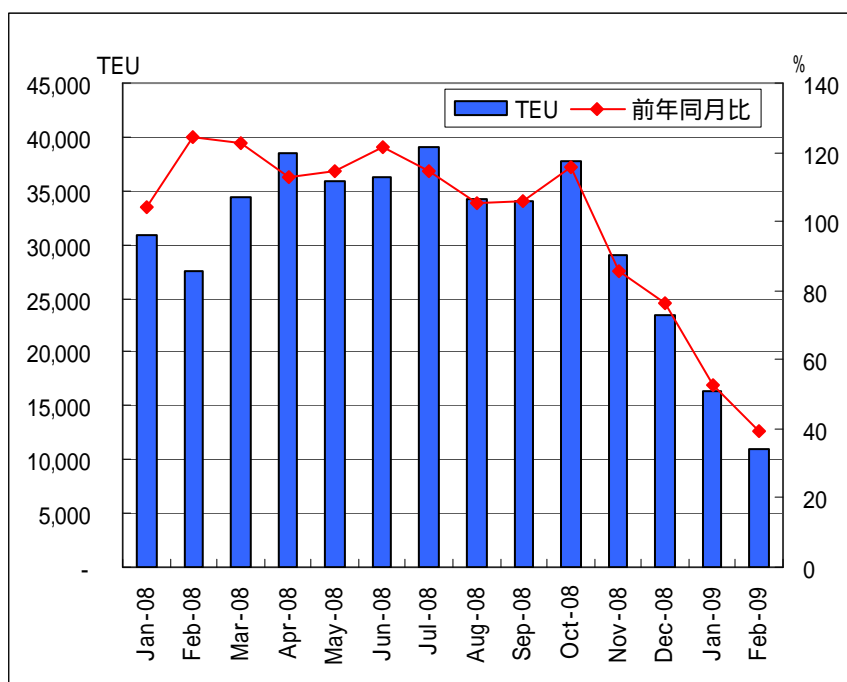
11月12日、シベリア横断鉄道調整評議会(CCTT)の年次総会がプラハで開催された。韓国の物流業者は、貨物量の減少と海上輸送料金の急落というダブルパンチを浴び、TSR料金の大幅切り下げの必要性をロシア側に訴えた。また、大手海運のFESCOは危機的状態を乗り切るために、TSR輸送に関わる鉄道、海運、港湾全員が値下げに踏み切ろうと訴えた。ロシア鉄道のヤクーニン社長も用意された原稿に急遽加筆して値下げの可能性に触れた。

年末から年初にかけて、ロシア国内の自動車メーカーなど多くの企業が過剰在庫を抱え、長期休業に入った。09年に入ると荷動きの鈍化はさらに悪化し、09年1-3月のロシア鉄道の輸送貨物量は対前年同期比27.1%減となった。TSRが取扱ってきた貨物も海上輸送へシフトする事例が相次ぎ、韓口間を運航する中小船社の経営難も伝えられた。

TSR輸送の極東の主要港湾であるポスーチヌイ港のコンテナ取扱量は08年通年では対前年比8%増の400,724TEUであった。このうち実入りの国際コンテナは258,950TEUとなっている。同港の取扱量を月別に見ると、08年10月までは対前年同月比10-20%で増加したが、11月以降急落し、09年2月は対前年比60%減まで落ち込んでいる(図-1)。同港を訪問した人の話によると、最盛期にはコンテナが4段積みで置かれていたのが、この時期は1-2段積みで寂しい限

りだったとのことだ。

図 - 1 ポストーチヌイ港取扱コンテナ量の推移（月別）



注：報道情報などを基に筆者作成。空コンテナを含む。

2 TSR 輸送の競争力と日本企業の動向

2008 年後半に暴落した海上輸送料金の影響を受けて、TSR は東アジアからモスクワ向け輸送における経済競争力を失った。深刻な事態に対応すべく、ロシア鉄道、トランスコンテナ、ルースカヤ・トロイカ、FESCO 等が協力して若干の値下げに踏み切ったが焼け石に水だ。

TSR 輸送の主要ユーザーである韓国の場合、09 年 2 月の時点で、釜山 - サンクトペテルブルク間の海上輸送料金は TSR ルートの 1/3 程度、これにモスクワまでの陸送費を加えても釜山 - モスクワ間では TSR の方が 40 フィート型コンテナ当たり約 2,000 ドル高いという。

日本からでは仕向地がモスクワの場合、20 フィート型コンテナでは海上輸送と TSR 輸送の差は殆どないが、40 フィート型コンテナの場合は TSR の方が約 3,000 ドル高いといわれている。仕向地がサンクトペテルブルクの場合はこの差がさらに拡大し、40 フィート型コンテナの場合は倍近い差となる。ただし、大量のコンテナを定期的にブロックトレインで輸送するプロジェクト・カーゴに対しては特別の割引料金が適用されている。

したがって、一般貨物の場合、日本・韓国共に TSR の利用が正当性を持つ仕向地はモスクワよりも東側に限定され、分水嶺はウラル山脈辺りまで移動したという見方もある。一方、TSR の利点であるスピードは不況時には武器とならず、逆に在庫調整のためにゆっくり運んで欲しいという要望すら出るという。

07 年頃から自動車産業のロシア進出を契機として、日系企業の TSR ルートへの関心が高まっていたが、不況による貨物量の減少と価格競争力失墜のダブルパンチで日本企業の TSR への関心は薄れてしまった。

いすゞ自動車はロシア内陸部に位置するエラブガの合弁工場向け部品輸送に、日系企業で唯一プロジェクト・カーゴとして TSR ルートを利用している。07 年 12 月に輸送を開始し、08 年秋には月間 600FEU を定期的に輸送するまで伸び、09 年には月間 1,000FEU の輸送を計画していた。しかし昨年秋以来の不況で減産を余儀なくされ、日本からの部品供給量も減少している。

トヨタ自動車は 07 年 12 月に稼動したサンクトペテルブルク工場向け部品輸送に TSR ルートの利用を想定し、試験輸送を複数回実施した。梱包仕様の工夫などで技術的問題はクリアされたが、昨秋来の不況で減産となり、部品供給量が当初の計画を大きく下回る状態になっている。またコスト面で海上輸送が有利であることから TSR の利用を棚上げしている。

日本とロシア極東港湾を直接結ぶ唯一の定期航路 JTSL (FESCO/商船三井の運航) は日系自動車メーカーなどの利用を見込み、昨年秋には 2 隻化による増便 (ウィークリー配船) を計画していた。その矢先に金融不況に直撃され、2 隻化は棚上げとなった。08 年輸送実績は空コンテナ込みで約 1 万 TEU、実入りで約 8,000TEU と横ばいだった。JTSL の貨物がポストーチヌイ港取扱貨物全体に占める割合も 3%程度に留まっているが、他に釜山トランシップでロシアへ向かう貨物がかなりあり、実際の日本のシェアはもっと高いと見られる。例えば、前述のいすゞ自動車の生産部品は横浜から釜山経由でポストーチヌイ港へ輸送されている。また、昨秋来韓国船社が運賃を下げているため、釜山トランシップの方が JTSL に比べて大幅に安いという話も聞かれる。日ロ間航路に関してはルート設定、配船頻度、料金などの面で課題が多く、現在のままでは日本全体が釜山のフィーダーに甘んじることになりかねない。

3 極東港湾間の競争

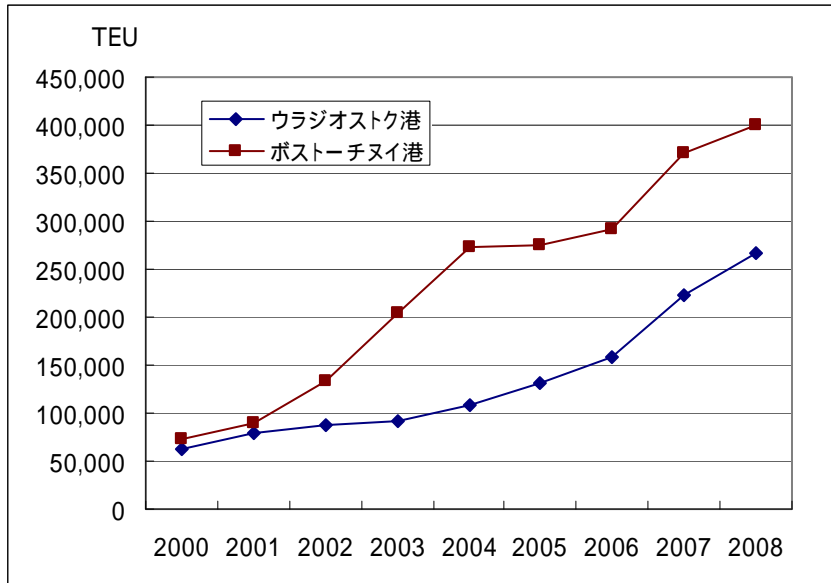
TSR 輸送が 1970 年代に開始されて以来、ロシア極東の玄関港はポストーチヌイ港と決まっていた。事実、ポストーチヌイ港が取扱うコンテナの 9 割近くがシベリア鉄道に積み替えられてロシア各地に輸送されてきた。それに対し、極東第二のウラジオストク港の場合は、約 70%がトラックで極東各地へ、15%が別の船に積替えられ、残りの 15%が鉄道に積替えられるに過ぎなかった。時にはトラックで 20 kmほど北のウゴリナヤまで輸送された後、鉄道に積まれるというケースもある。

しかし、TSR 輸送をほぼ独占してきたポストーチヌイ港はオーナー企業の交替などに伴い、近年サービスや料金面で評判を落とし、代替港を求める声が幅広く聞かれるようになっていた。2007 年に FESCO がウラジオストク港を傘下に収めると、ウラジオストク港を TSR 輸送の新たな玄関港に改造する施策が相次いで打ち出された。

08 年には在来バースの転用によるコンテナターミナルの拡張、新たな STS クレーンの導入、FESCO が運航するフィーダー船のウラジオストク港への寄港などが実行に移された。そして今年に入り、ルースカヤ・トロイカはブロックトレインの殆どをポストーチヌイ港からウラジオストク港へ移動した。さらに、港におけるコンテナ留置き期限の延長などサービス面でも差別化を図ろうとしている。また同社は 09 年 7 月からモスクワまでの輸送日数を 11 日から 7 日に短縮する計画を発表している。

ウラジオストク港の積極策の成果か、昨年までポストーチヌイ港の 60%程度に留まっていたコンテナ取扱量が今年 2 月には逆転した。両港の競争が TSR 輸送のサービスや料金面での改善、さらにはイメージ向上につながることを期待する (図 - 2)。

図 - 2 ポストーチヌイ港とウラジオストク港のコンテナ取扱量



注：各港湾の内部資料を基に筆者作成。空コンテナを含む。

4 TSR 輸送の今後

TSR 輸送の宿命として競合する海上輸送レートの変動の影響を受けざるを得ない。海上レートの変動幅が軽微で動きが緩慢な場合はロシア側も対抗措置を講じることが可能である。しかし、今回は景気の落ち込みが急で、かつ欧州同盟の解体という要因も伴ったため、海上レートは半年間で半額以下に暴落した。これは鉄道運営業の常識では想定外の急変であり、ロシア鉄道は価格競争に巻き込まれることは避けたいと考えている。

対抗措置として高速運行プロジェクトを打ち出し、まずはモスクワまでの輸送日数を 11 日から 7 日間に短縮し、将来的には施設の改良を加えてサンクトペテルブルクなどへも適用する計画だ。海上輸送と航空輸送の中間モードとしての位置づけを狙っているが、荷主がどの程度の価値を認めるか不明である。

今回の未曾有の不況は TSR 輸送が従来から抱えてきた経済競争力の脆弱さを浮き彫りにした。ロシア側が競争力を有する料金政策に真剣に取り組まない限り海上輸送との経済競争力が不安定となり、TSR 輸送は単に繁忙時の代替ルートに成り下がってしまう危険性がある。