

# 2020年のロシア港湾物流 & ユーラシア大陸コンテナ鉄道輸送



辻 久子 Hisako Tsuji

環日本海経済研究所 (ERINA) 名誉研究員

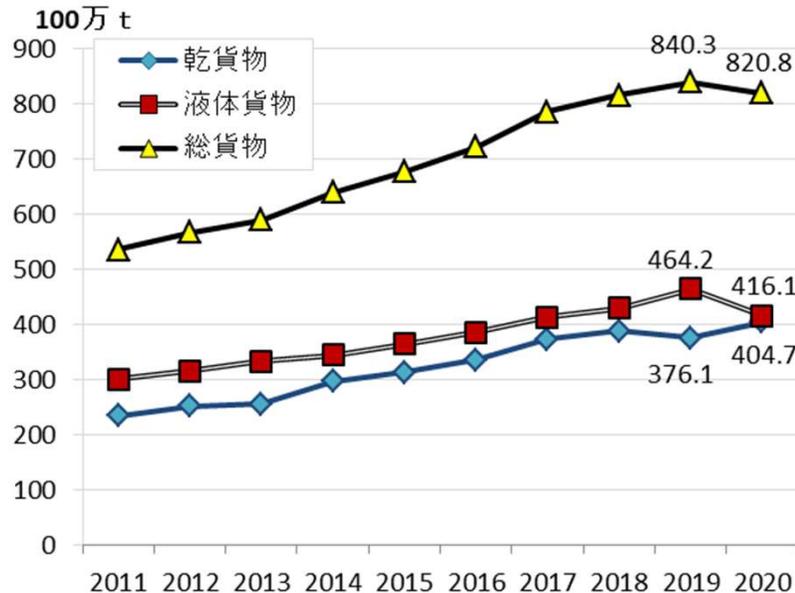
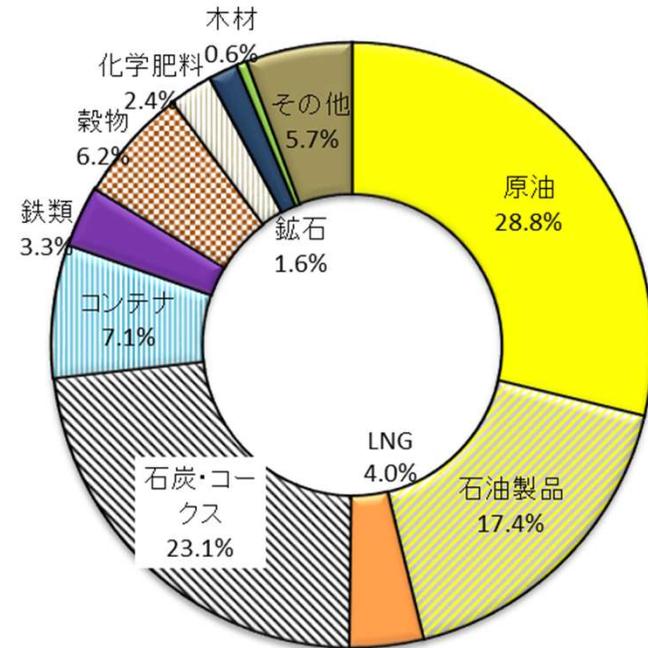
2021年3月4日



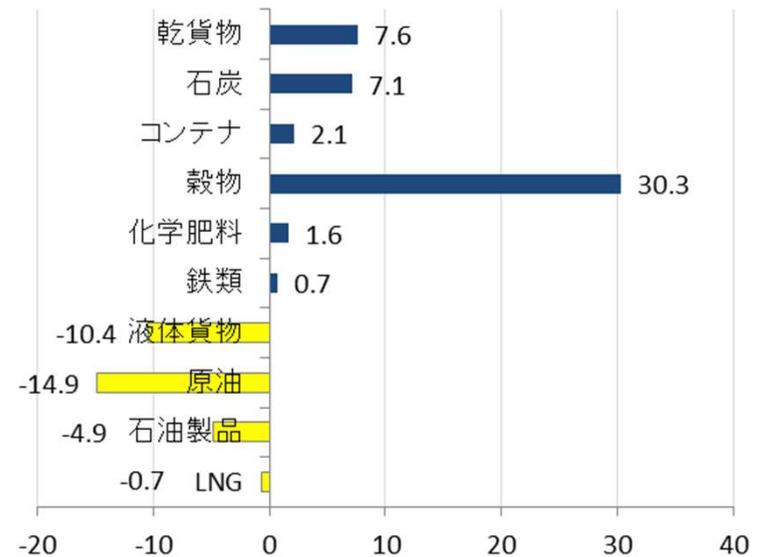
# 1-1 ロシア港湾の輸送動向(2020)

- 港湾貨物量が20年ぶりの減少
- 液体貨物は減少(▲10.4%)、乾貨物は増加(+7.6%)
- 原油輸出減(▲11.4%)⇒原油取扱減(▲14.9%)
- 石炭は増加(+7.1%)
- 穀物も増加(+30.3%)

ロシア港湾貨物の品目構成(2020)

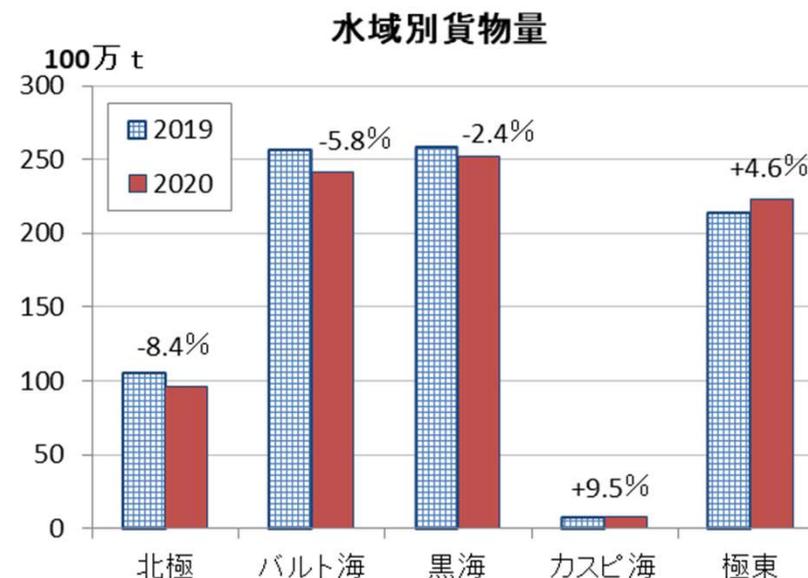


主要品目の増減(%、2020)



## 1-2 水域と港湾

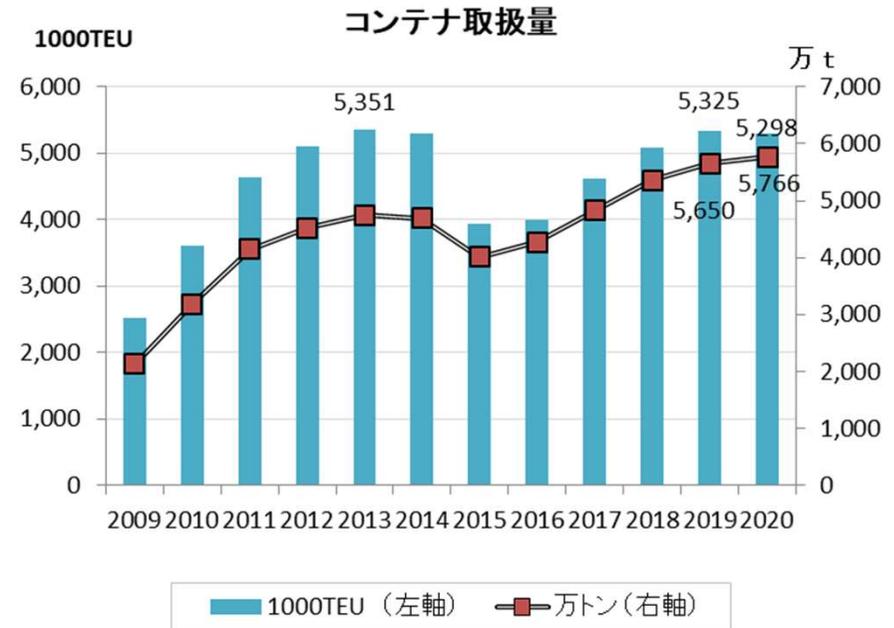
主要港湾の取扱貨物量(2020)			
港湾名	水域	貨物量 (1000t)	前年比 (%)
総貨物量		820,773.0	97.7
① ノヴォロシースク港	黒海	141,821.7	90.4
② ウスチルガ港	バルト海	102,594.0	98.8
③ ヴォストーチヌィ港	極東	77,387.1	105.2
④ サンクトペテルブルグ港	バルト海	59,884.3	100.1
⑤ ムルマンスク港	北極	56,140.8	90.7
⑥ プリモルスク港	バルト海	49,301.4	80.8
⑦ ワニノ港	極東	33,507.5	106.5
⑧ サベッタ港	北極	27,808.0	100.5
⑨ トゥアプセ港	黒海	26,825.5	106.2
⑩ ナホトカ港	極東	26,791.8	104.7
⑪ ウラジオストク港	極東	24,671.4	103.4
⑫ タマニ港	黒海	21,989.1	146.5
⑬ カフカス港	黒海	21,860.6	104.5
⑭ ヴィソツク港	バルト海	18,584.3	95.8
⑮ ロストフナドヌー港	黒海	17,841.7	111.0
⑯ プリゴロドノエ港	極東	16,433.8	102.4



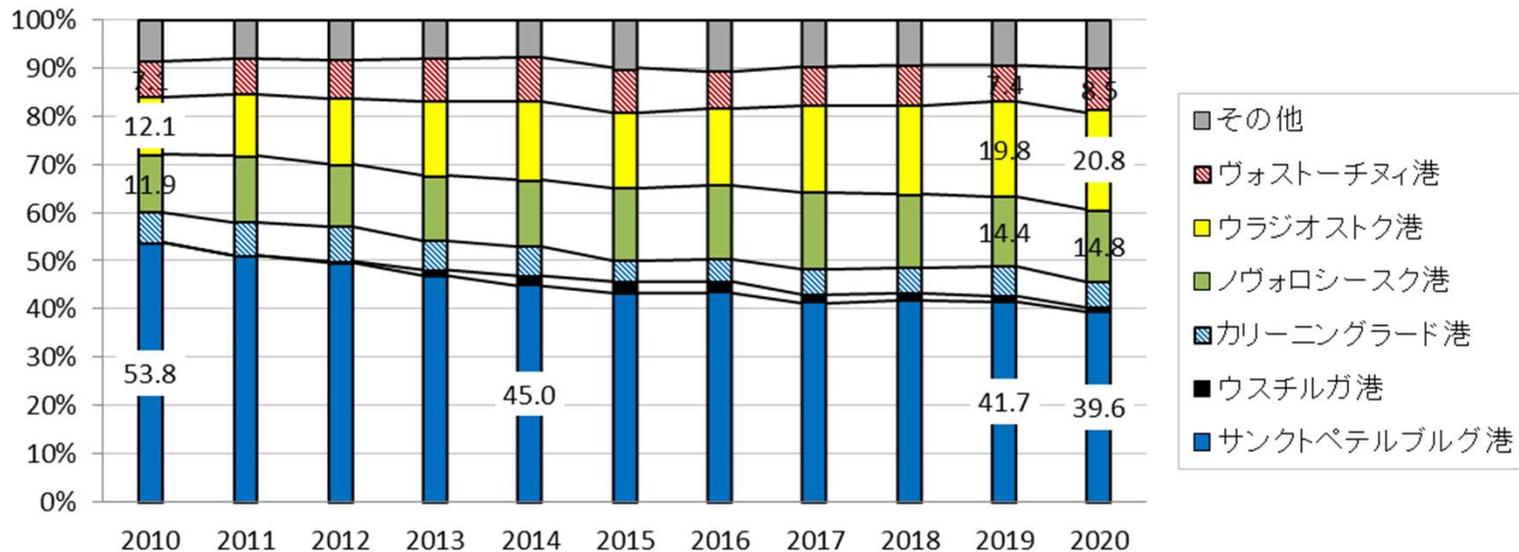
- 極東港湾は好調
  - 原油・石油製品取扱が少ない
  - 石炭は好調
- バルト海・北極港湾は低調
  - 石油依存が高い
  - 北極水域は原油減に加え、ヤマルLNGの完成で伸び悩み

# 1-3 港湾コンテナ

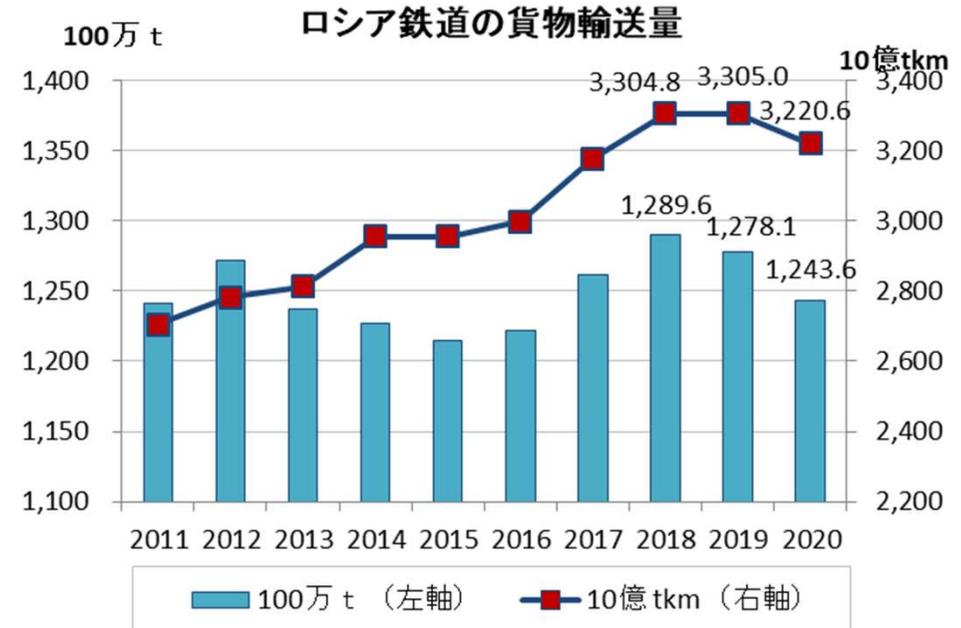
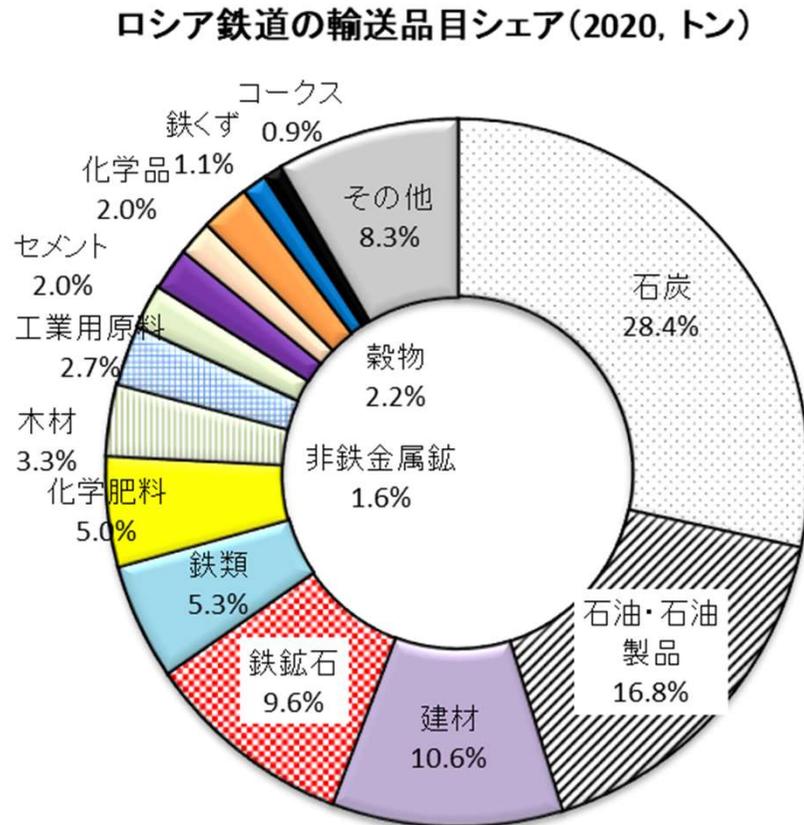
- 2020年のコンテナ量はトンベースで+2.1%、TEUベースでは▲0.5%（空コンテナを含む）、+1.4%（実入りのみ）
- サンクトペテルブルグ港が最大もシェアを落とす。中長期的にバルト海水域は退潮。極東のウラジオストク港とヴォストーチヌイ港が国内シェアを伸ばす。「東高西低」



コンテナの港湾別シェアの推移



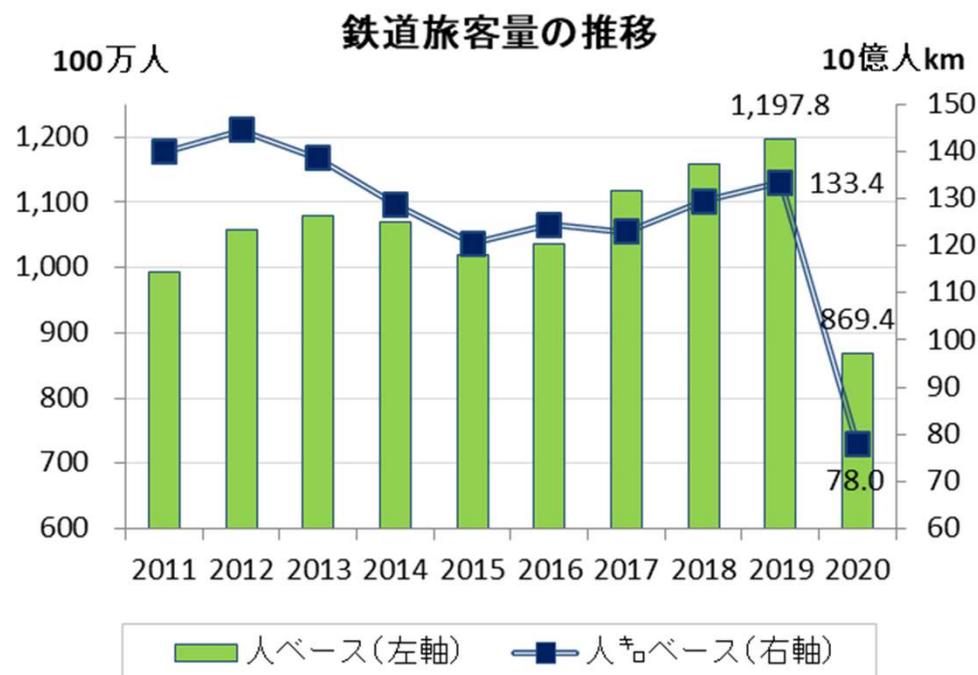
## 2-1 鉄道貨物輸送



- 鉄道も港湾と似た動き。
- 2020年の貨物輸送量 ▲2.7%減。
- 石油/石油製品 ▲10.0%
- 石炭 ▲5.0%
- 鉄類 ▲10.0%
- 穀物 +28.7%

## 2-2 鉄道旅客

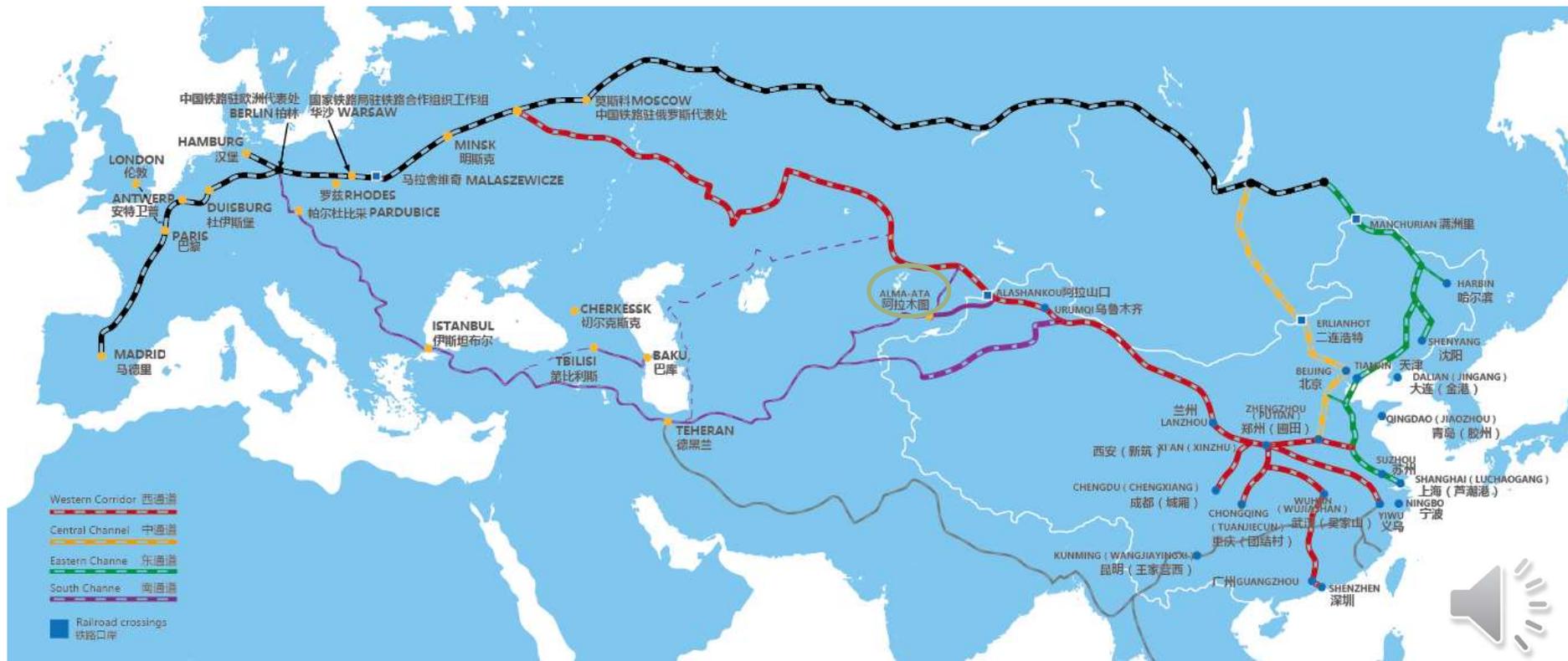
- コロナ禍で人の移動を抑制した結果、旅客数は大幅に減少（▲27.4%）。
- 長距離旅客の減少が著しい（▲41.5%）。



	2019	2020	増減率(%)
旅客数(100万人)	1,197.8	869.4	-27.4
長距離旅客	116.5	67.5	-42.1
近郊旅客	1,081.3	801.9	-25.8
旅客量(10億人キロ)	133.4	78.0	-41.5
長距離旅客	99.1	53.3	-46.2
近郊旅客	34.3	24.7	-28.0

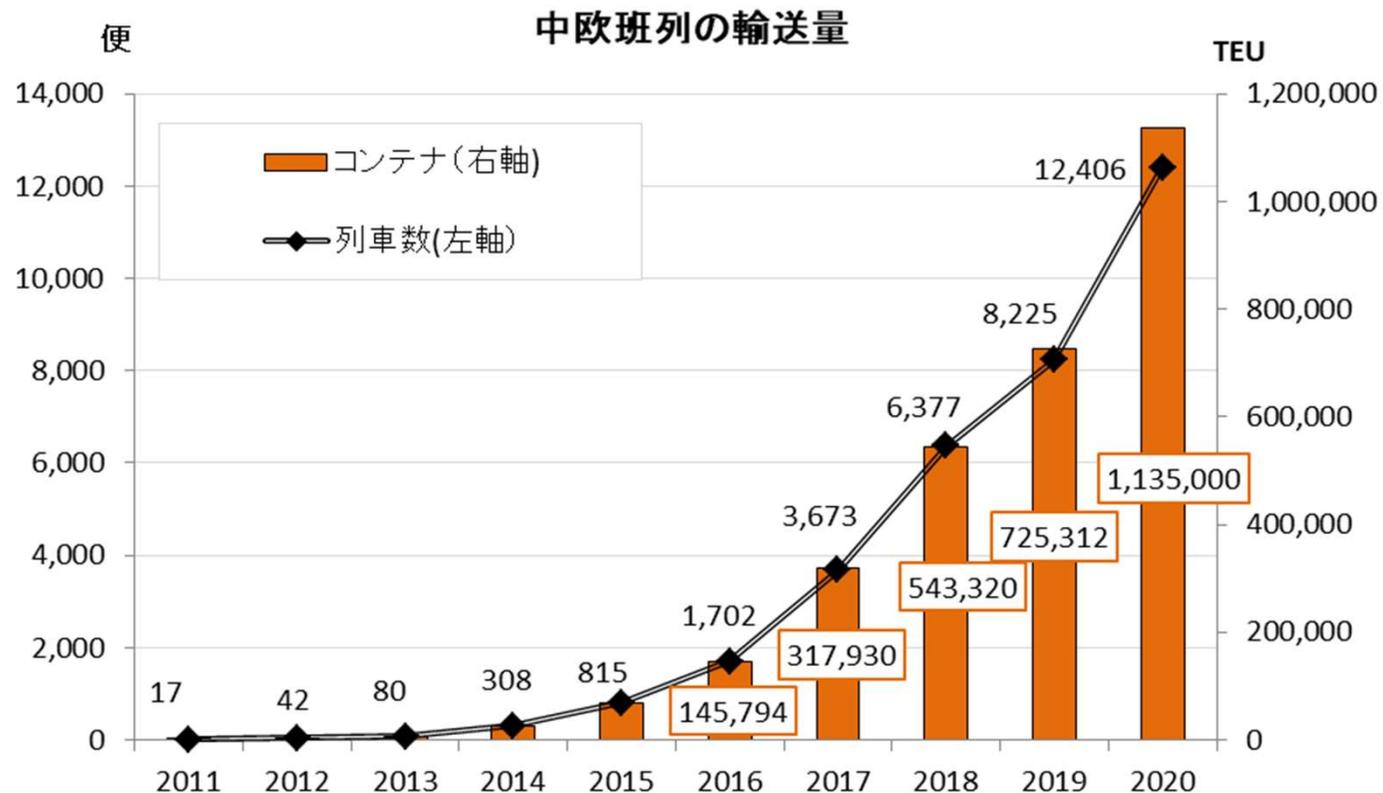
## 3-1 中欧班列(TCR)の概要

- 2011年開始。東ルート(満洲里)、中ルート(モンゴル)、西ルート(カザフ)で中国(主に内陸都市)と欧州・ロシアを結ぶ。
- 軌間の違いから2度の積み替えが必要。国境積み替え駅で混雑。
- 輸送日数と料金: 航空と海運の中間的位置づけ。リードタイムは航空輸送の5~6倍、海上輸送の約半分。海上輸送料金は変動幅大。
- 経済競争力維持のため補助金が中国政府から支払われているが縮小の動き。



## 3-2 「中欧班列」の発展

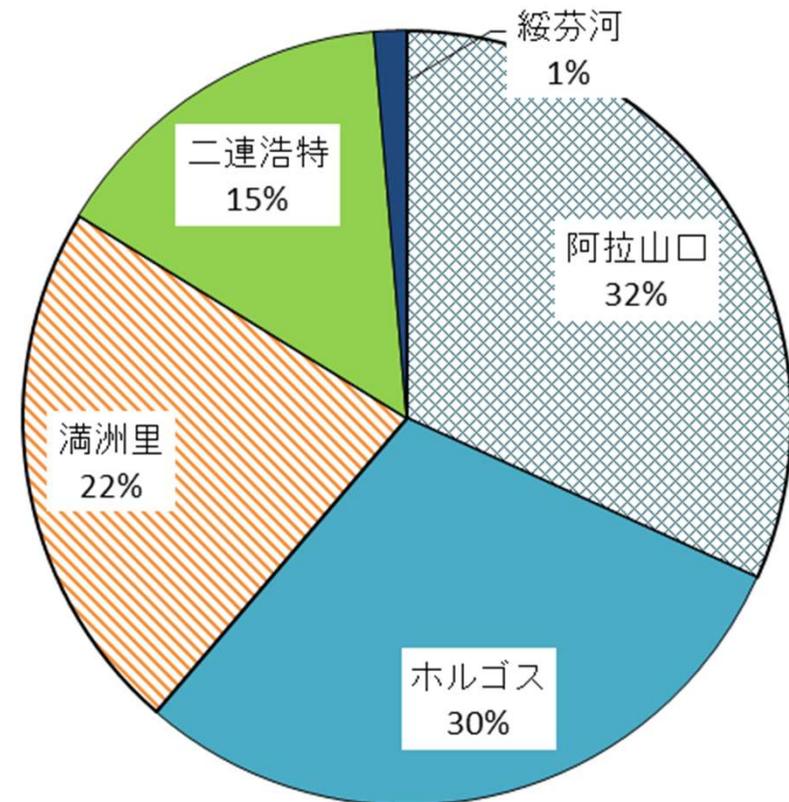
- 急速な発展: 2020年: 1万2,406便(+50.8%)、113万5000TEU(+56.5%)
- 西航: 東航 = 55: 45
- 西航貨物: 電子機器、アパレル、家電、機械、消費財、越境eコマース商品、国際郵便
- 東航貨物: 自動車部品、完成車、化学品、飲料、食品、木材
- 貨物量の増大への対応として、欧州側国境積替え駅(ブレスト/マワシェビチェ)の代替路(カリーニングラード)を開発。



### 3-3 地理的發展

- 21カ国、92都市をカバー(2020年)。前年から37都市増加。
- 中国側(2020年): ①西安、②成都、③重慶、④鄭州、⑤義烏、⑥合肥、⑦長沙など約20都市。
- 国境積替え駅: ①阿拉山口、②ホルゴス、③満洲里、④二連浩特
- カザフスタンルートへの集中により、国境で通過待ちが発生。2020年には一時ストップ。カザフスタンは、インフラ整備、料金優遇策、通関チェックの省略等のサービスが好評。
- コロナ禍で旅客便ベリースペースの激減を受け、また海上コンテナのスペースが逼迫したため、代替ルートとして利用が増えた。空コンテナ不足で十分対応できず。
- 欧州⇒中国⇒日本/韓国向け輸送も行われた。仏産ボジョレーヌーボーの日本輸入例。

国境通過駅の利用比率



## 4-1 シベリア・ランドブリッジ(TSR)

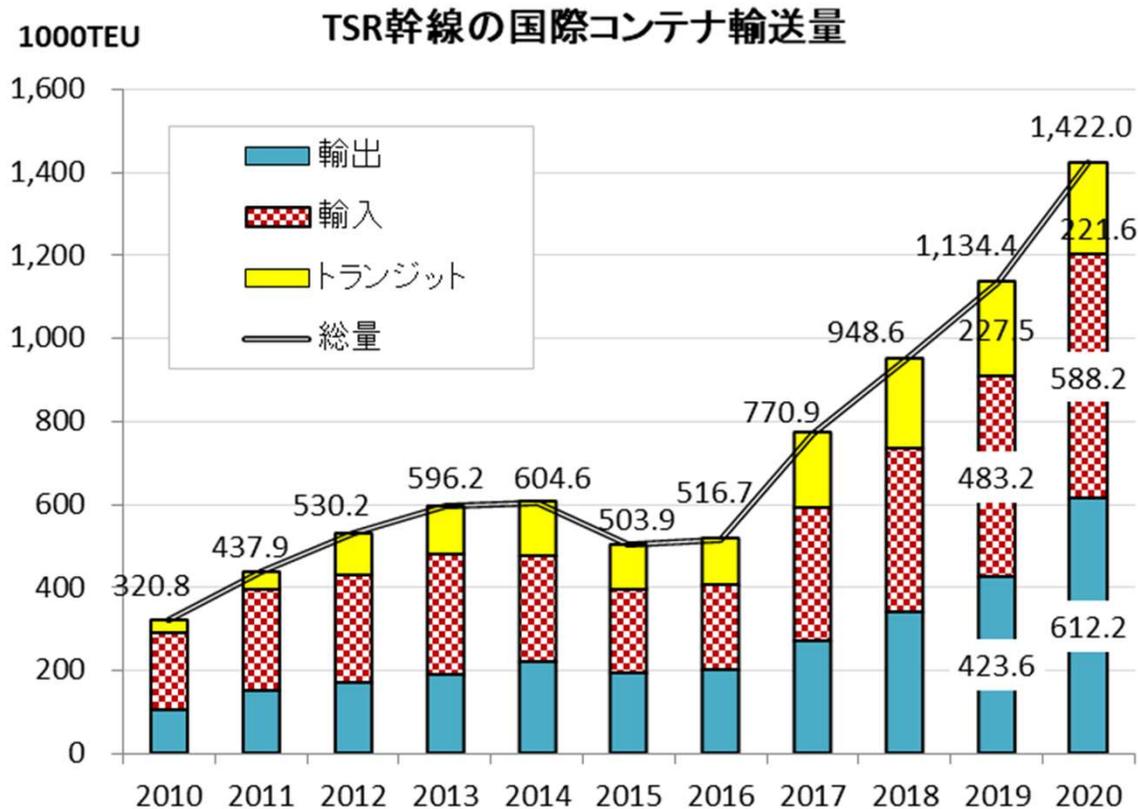
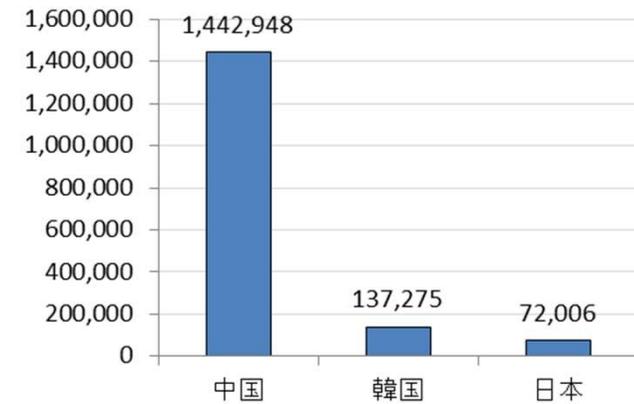
- 海上輸送とシベリア鉄道を繋いで、東アジア～ロシア各地/中央アジア/欧州間をコンテナ輸送。
- 1970－80年代に日本～欧州間トランジットで盛況であった。
- 2000年以降は中国/韓国発着が主役。
- 日数短縮メリット: 日本～モスクワ間、欧州航路で40～50日、TSRで20～25日。
- 課題: モスクワ以西向けの経済競争力一仕向け地が西へ行くほど不利になる。



## 4-2 TSR輸送の近況

- 2020年: 142万1,997TEU(+25.4%)
- 中国発着貨物が主役。上海⇒ウラジオストック⇒モスクワが主要ルート。
- 日本は微小。
- トランジットは韓国⇒中央アジア向け。

2019年の発着国別コンテナ量(TEU)



## 4-3 欧州向けトランジット輸送の試み

- 2019年、ロシア政府と国交省の協力を得て、日本～極東港湾～TSR～欧州向け試験輸送を4案件で実施。
- 利点：①海上輸送比で約半分のリードタイムを実現。②輸送品質は問題なし。
- 問題点：①輸送コストが高すぎる。②通関手続き上の煩雑さなど。
- 2020年秋、日欧間のブロックトレイン(1編成借り上げ列車)での試験輸送を実施。

	物流事業者	荷主	貨種	区間	貨物量
1	日新	日本触媒	化学製品	発: 神戸 着: ワルシャワ(ポーランド)	40ftx10本
2	日新	本田技研工業	二輪完成車	発: 博多 着: ゲント(ベルギー)	40ftx3本
3	阪急阪神エクスプレス/ 東洋トランス	サンデン・ビジネスアソシ エイト	自動車用コンプ レッサ、パーツ	発: 富山 着: クトノ(ポーランド)	40ftx2本
4	東洋トランス	マキタ	電動工具	発: 富山 着: ポーランド、オーストリア	40ftx2本
5	セイノーロジックス/東洋 トランス	OCI/フタムラ化学他	混載貨物	発: 富山 着: 欧州各地	40ftx1本
6	東洋トランス	メタコ	網戸部品	発: 横浜 着: マワシエビチェ(ポーランド)	40ftx1本
7	伏木海陸運送/東洋トラ ンス	富山住友電工	アルミニウム線	発: 富山 着: ロート(ドイツ)	20ftx1本
8	日本通運	キトー	混載貨物	発: 横浜 着: ハンブルグ(ドイツ)	40ftx1本
9	日本通運	ダイキン工業	空調製品	発: 神戸 着: オーステンデ(ベルギー)	40ftx1本
10	日本通運	シスメックス	精密機器	発: 神戸 着: ハンブルグ(ドイツ)	20ftx1本
11	山九	三井物産プラスチック	化学品	発: 神戸 着: アントワープ(ベルギー)	40ftx1本
12	山九	非公表	化学品	発: 横浜 着: ハンブルグ(ドイツ)	40ftx1本
13	郵船ロジスティクス	ニプロ	医療機器	発: 横浜 着: ベルギー、フランス、ポーランド	20ftx3本
14	トランスコンテナ	複数社	混載貨物	発: 横浜 着: ロッテルダム(オランダ)	40ftx1本
15	FESCO	YKK	ファスナー部品	発: 富山 着: ドイツ、フランス、イタリア	20ftx1本