

「一帯一路」と中欧班列



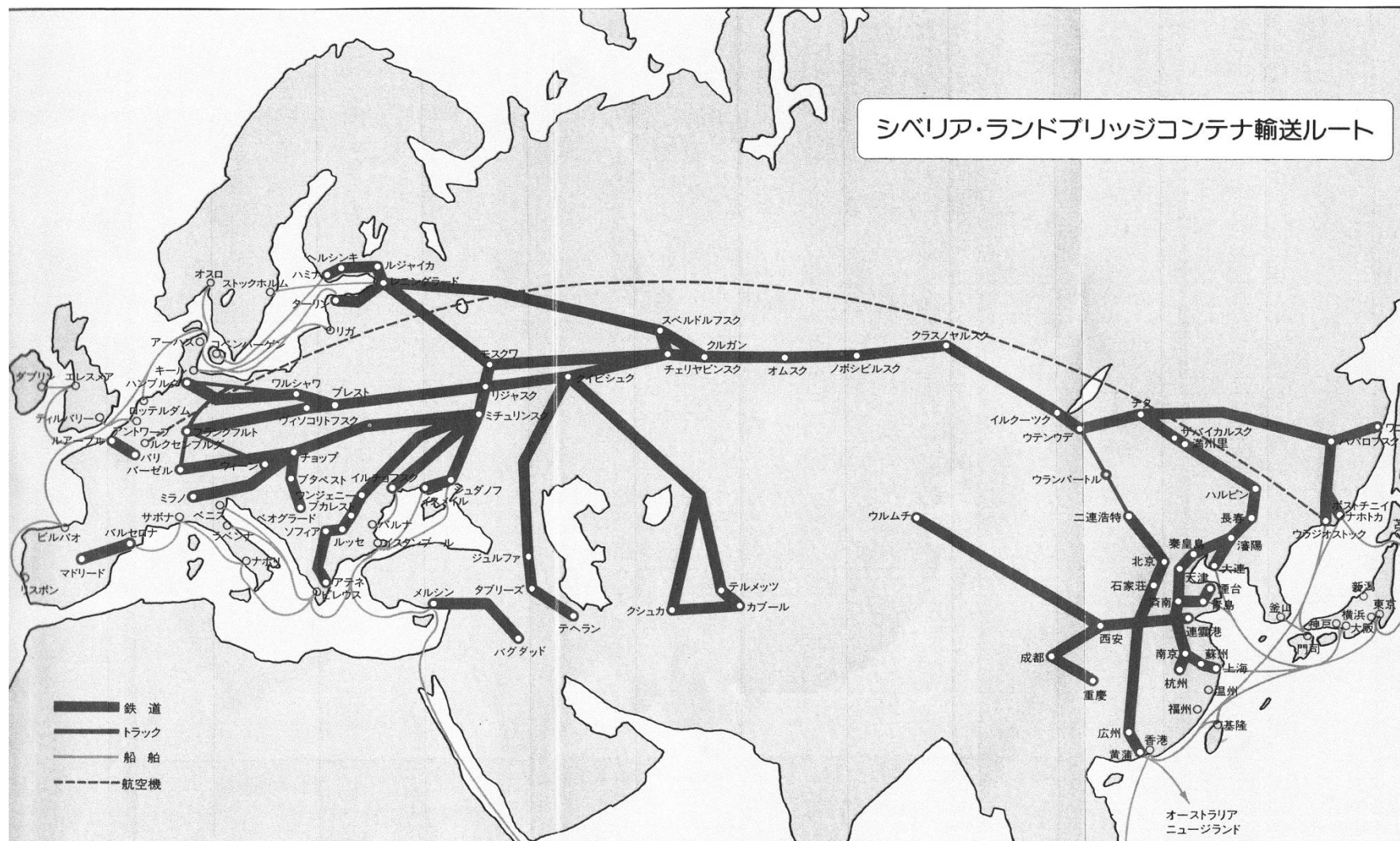
辻 久子 Hisako Tsuji

環日本海經濟研究所(ERINA)名譽研究員

2019年11月8日

1980年代の大陸横断鉄道ルート

シベリア・ランドブリッジは1970年代に開通したが、チャイナ・ランドブリッジはウルムチ止まり



Corridor Map

亚欧大陆桥通道示意图



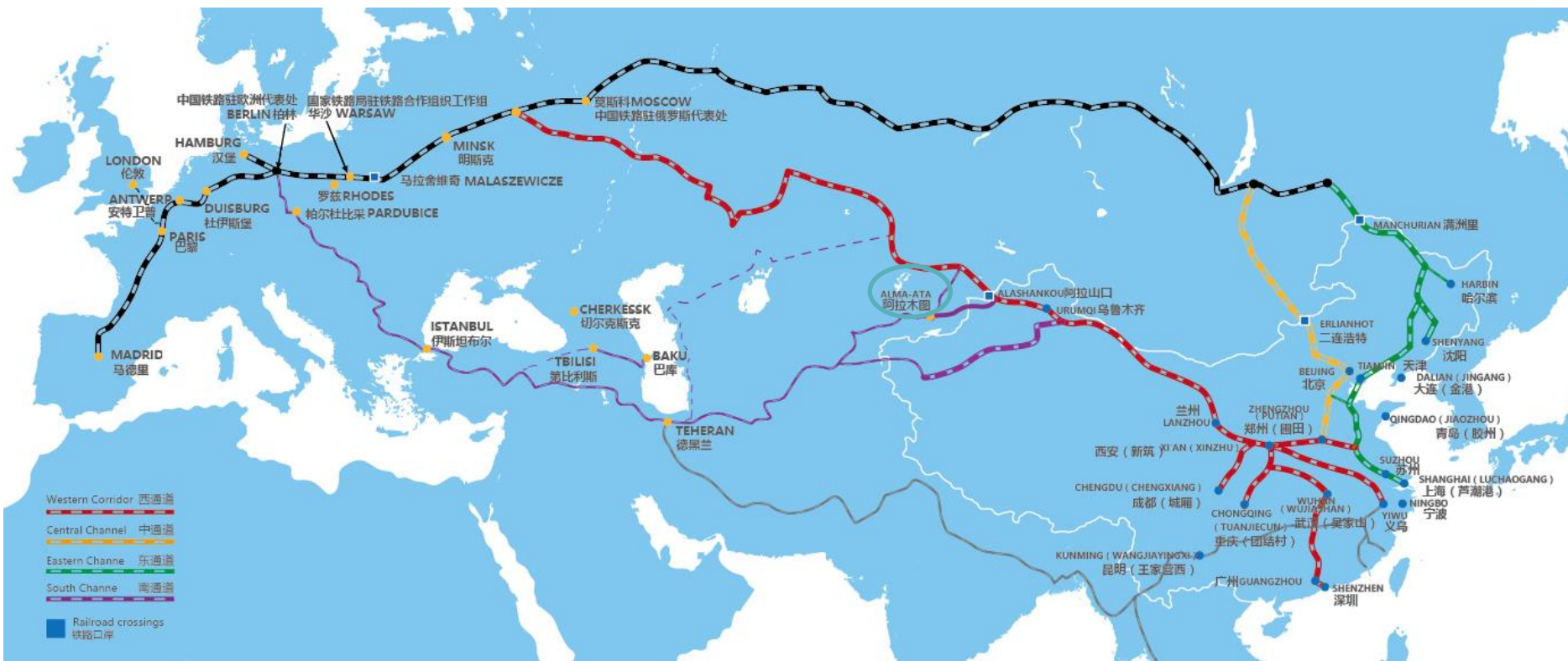
1 チャイナ・ランドブリッジ(TCR)の西進

- 1991年:TCRが連雲港発、阿拉山口国境を越え、カザフスタンに至る。主にバルク貨物がカザフスタン⇄中国間輸送。貨物量が年増加するが、中央アジア止まり。
- 1992年:中央アジア向けコンテナ輸送。
- 2002⇒2013に中国の輸出は10倍、輸入は2倍に増加。
- 2012年12月:ホルゴス/アルティンコール国境が開通。阿拉山口国境の混雑緩和へ。



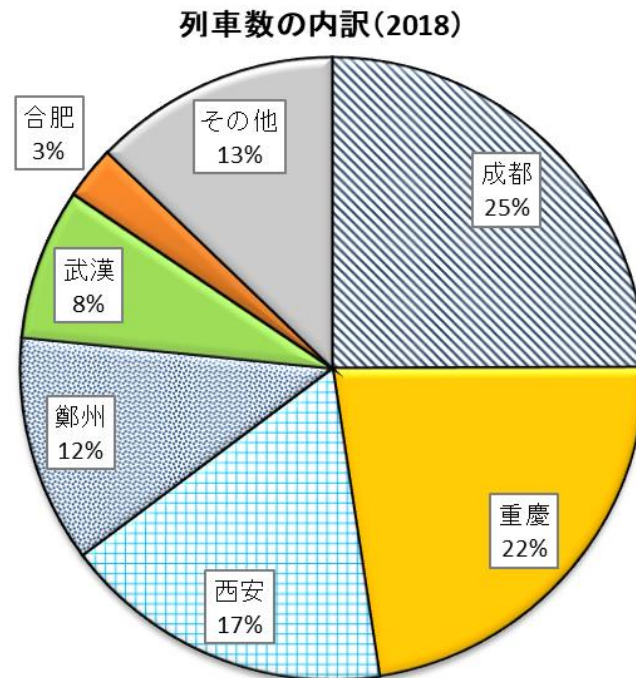
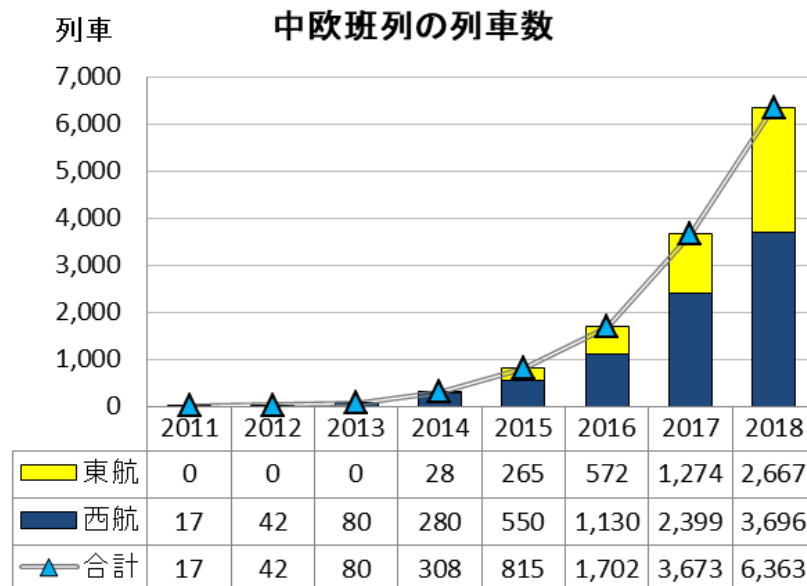
2 中欧班列の定期運行

- 2011年3月、重慶～デュイスブルグ間にHPをメイン顧客とするブロックトレインが運行。
- 2011年10月、ライプチヒ～瀋陽間でBMWの部品をブロックトレインで輸送。
- 2013年、成都～ウッジ、鄭州～ハンブルグ間にブロックトレインが運行。
- 東ルート(満洲里)、中ルート(モンゴル)、西ルート(カザフ)で中国と欧州を結ぶ。軌間の違いから2度の積み替えが必要。
- 2016年6月、「中欧班列」と名付けられ、統一ロゴ入りコンテナが主要駅に配置された。



3 中欧班列の発展

- 2018年:6,363便(前年比73%増)。
- 西航:東航=58:42
- 2019年:前年比40%増のペースで増加。
- 65路線。往航:45路線、復航:20路線。
- 往航:中国27都市発、欧州12カ国20都市着。復航:6か国9都市発、中国12都市着。
- 中国側発着都市の内訳:①成都、②重慶、③西安、④鄭州、⑤武漢の内陸都市が太宗を占める。
- 西ルート:68%、中ルート:13%、東ルート:19%⇒最近は西ルートの比率高まる。
- 西航貨物:電子機器、アパレル、機械、消費財など。
- 東航貨物:自動車部品、完成車、化学品、飲料、食品、ワイン、木材など。



4 中欧班列の経済競争力

優位性

- 航空と海運の中間的位置づけ。
- 中国内陸⇔中東欧間で経済競争力有。
- 輸送日数短縮: 中国内陸～中東欧で日数が半分、運賃はほぼ同じ(補助金付き)。
- スピードの優位性が高まれば郵便やネット通販も扱える。

課題

- 中国政府(地方政府)から補助金(30%～50%)が支払われている。
⇒補助金削減の動きあり。
- 2度の国境積替えが必要。欧州側国境積替え駅の渋滞。⇒代替ルート開発の動きあり。
- 中国の輸出が輸入を上回り、片荷傾向。⇒空コンテナが欧州側に滞留して空バンの回送に費用がかかる。

ユーラシア鉄道網の形成: TSR+TCRが融合

