

質疑応答

問（みずほコーポレート銀行・芝田調査役）：ヴァシレンコSIA社長よりマスタープランの資金調達について、国と民間の具体的な内訳と予算措置について決まったものがあつたら教えてほしい。

答（ヴァシレンコSIA社長）：2006年から2008年の間に国の資産としての滑走路、航空機用牽引車のルート、駐機場の建設に国から投資された総額は約20億ドル以上でした。シェレメチェヴォ空港への直接投資は5億ドルで、内訳はターミナル、パーキング等の空港施設の建設にあてられました。つまりターミナルC建設、シェレメチェヴォ第2空港の新しいターミナル建設、モスクワ市内と空港を結ぶ電車の空港駅の建設、そしてまもなく完成予定の第3ターミナルの建設にあてられており、資金の補足的な調達をアエロフロートとともに行っています。第3滑走路の建設とその周囲につくられるインフラ施設建設について用地はすでに取得済みであり、プロジェクトに従事するにあたり国と民間の参加企業がどのくらいのパーセンテージを取るか検討中です。ウラジオストク空港については国の投資額は4億5,000万ドル、SIAが1億5,000万ドルを支出しています。

問（商船三井・本橋執行役員）：我が社は海運会社で、ロシア東側の沿海州と西側のサンクトペテルブルグの双方へコンテナと自動車の輸送を行っています。海運業界は世界的不況を受けて運賃が下落しており、サンクトペテルブルグ向けのコンテナ輸送運賃も下がっています。一方ロシア鉄道の運賃が今年から8%値上げされたため、ロシアの東側から入ってモスクワへコンテナを運ぶ場合のロシア鉄道の競争力が低下しています。従って日本海経由のロシア向け貨物量がかなり減っており、我が社では日本海貨物輸送能力の増強を考えていたのですが先送りをせざるを得なくなりました。そこでラピドゥス・ロシア鉄道副社長に鉄道輸送コストについてのお考えを伺いたい。

答（ラピドゥス・ロシア鉄道副社長）：鉄道輸送は海上輸送に比べてコストがかかることはその性質上仕方のないことですが、鉄道輸送の優位なところは速度にあります。貨物の迅速な輸送が必要な場合は海上輸送から鉄道輸送に切り替えることが望ましいとは思いますが、それは現実的ではありません。タリフはロシア鉄道が決定したのではなく国が決めたもので、輸送の原価と同じもの、つまり収益・利益を考えていない料金となっています。我々はシベリア鉄道を活用する際のコストの削減を実行しており、具体的には車両編成を長くすることを行っています。近い将来お約束できることはタリフを上げることはしないということです。残念ながら現状ではインフレが存在していますが、コストをタリフに上乗せしません。よってコストを下げていくしかなく、輸送期間が半分になるとカーゴを運ぶための運転資金が必要となるため負担は欧州地域の消費者が負うこととなります。輸送期間を短縮していき運転資金を今後とも削減していきます。

問（内山・勇建設㈱顧問）我が社は北海道の海洋土木を中心に港湾や橋の建設に参加しています。我が社は2年ほど前からサハリンに合弁会社をつくり、サハリンを中心に工事を行っ

ています。日口の合弁会社が各種プロジェクトに参加することは可能でしょうか？

答(レヴィチン大臣): 高い技術をもつ日本のエンジニアリング会社がロシアの建設市場に関心をもっていただくことは我々にとって重要なことです。現在、入札関連法に変更が加えられているところであり、落札会社を決定するためにはその会社の持っている能力を重要視するようになりました。よって高い技術と熟練した技能を持つ会社はロシアにおける建設プロジェクトに参加するための入札で勝つ機会が増えてきています。我々としてはこのような関心の高まりを歓迎し嬉しく思います。是非ともロシア運輸省のウェブサイトで我々のプログラムを見ていただき入札に参加して下さい。

問(藤井・センコー(株)プロジェクト外長代行): 中国の連運港から中国領内を通りカザフスタンの国境の町であるドスティックを経由してアルマトイに向かうルートと比べた場合のシベリア鉄道の利点は？

答(ラピドゥス・ロシア鉄道副社長): シベリア鉄道はユーラシア大陸において総延長の最も長い電化された鉄道網であり、設備についても最も整った鉄道です。中国の西の地域から貨物を欧州方面へ輸送するにはドスティック、アルマトイ経由で輸送することも可能ですが、欧州と太平洋間の貨物輸送にはシベリア鉄道を利用の方がより効果的です。

以上