

第 16 回 PBC 国際ビジネス会議

[日露ビジネス対話 - 経済多角化の基礎としてのイノベーション]

講演原稿

皆様こんにちは、ただ今ご紹介いただきました近鉄エクスプレス、社長の辻本でございます。

(1)

私どもの会社は大阪を中心に鉄道網を展開する近畿日本鉄道の子会社として 1948 年に創業されました国際輸送業者です、現在は世界 30 カ国 189 都市、273 拠点に 7000 名が働いており、世界の大手輸送業者の一員となっております。

ロシアにおいては 1995 年に現地法人を設立し、現在モスクワ、サンクト・ペテルブルグ、ナホトカで営業を行っております。

本年はロシア鉄道の子会社のトランス・コンテナ社の日本地区の総代理店に指名され日本・ロシア間の物流事業に力を入れております。

(2)

日本とロシアの間のビジネスは、今までは日本企業がヨーロッパまたはフィンランドの倉庫渡しでロシア企業に販売を行うという形のもものがほとんどでした。しかし、最近のロシア経済の好調により日本企業もロシア国内に現地法人を持ち、自らが輸入者となり製品の販売を行うようになってまいりました。現在モスクワのジャパン・クラブの法人メンバーは 163 社となり、これからもさらに増加する傾向にあります。

現在、日本からの商品、製品の輸送ルートは海上輸送によりヨーロッパを経由するものが殆どです。日本からヨーロッパまでコンテナ船で 25 日から 30 日で輸送し、ヨーロッパからトラックで 5 日間、フィンランド経由で 7 日間から 9 日間でモスクワに到着いたします。

今後は、これに極東経由の輸送ルートを加える必要があります。地理的にも極東経由で貨物を送ることができれば、海上輸送でヨーロッパを経由するものの半分の距離ですみます。極東からの輸送のメインは鉄道によるものであり、ロシア鉄道を利用した輸送サービスが大きな意味を持ちます。

この意味から、KWE はトランスコンテナ社と総代理店契約をむすび、日本・ロシア間の輸送システムをより良いものにしようと努力しております。

(3)

このように極東経由の輸送が非常に大切なものであることを説明しましたが、現段階ではいろいろな問題もあります。

いくつか例を挙げてみますと：

日本・極東ロシア間のコンテナ船は定期航路があるものの、月に2回の配船しかありません。そのため日本の港で最長2週間、次の船を待つ必要があります。(ちなみに日本発のヨーロッパ航路では毎週たくさんの船が出ております)

ポストチニーをはじめとするロシア極東地区の港湾施設の狭隘化、処理能力の不足が大きな問題です。(施設や設備の近代化をお願いいたします)

極東の港からロシア内陸部、外国への転送のための手続きに時間と費用がかかりすぎます。ちなみに、ヨーロッパ、フィンランドから入ってくる場合、税関手続きは非常に簡単で数時間から半日で国境税関を通過できますが、極東港での保税転送手続きには非常に時間がかかっております。

貨物列車の運行が機材繰りや通関の時間が不安定なために安定していないということも問題です。

鉄道輸送には GUARD FEE あるいはコンボイ・フィーといった特別な料金がかかります。この費用がロシア西部への輸送のばあい運賃全体の10%近くになります。なぜ、このような料金が必要なのか理解に苦しむところです。ぜひともこの GUARD FEE を廃止していただきたいと思います。

以上いろいろな問題を挙げましたが、これらの問題が解決すれば、地理的にも極東経由の輸送サービスがアジアからロシアへのメインのルートになると思われれますので、ロシア政府および企業の皆様には、なにとぞ解決のための努力をしていただきたいと思います。我々日本企業もこういった問題の解決のための協力を惜しませません。

以上