

# ロシア極東物流調査団

(2008年9月8日～12日)

## 派遣報告



2008年9月18日

関西経済連合会 地域連携部

# 1. 調査団の趣旨

- 環日本海地域の経済発展のなかで、ロシア極東をはじめ北東アジアは、関西との経済交流および貿易の拡大が期待されている。
- そこで、北東アジアの対岸にある関西の玄関港としての舞鶴港の活性化方策の検討の一環として、資源・エネルギー分野をはじめ、ロシア極東と関西の間の貿易拡大の可能性を調査する。
- また、関西の日本海側港湾を拠点とするTSR(シベリア鉄道)輸送の促進に向けて、ロシア極東現地において、港湾からの積み替え、保税転送、鉄道輸送の事情を調査するとともに、関係機関と意見交換を行う。
- あわせて、関西国際空港のプロモーション、ロシア極東からのインバウンド客誘致のための関西観光プロモーションも行う。

# 2. 調査団の参加メンバー

- 合同製鐵(株)
- 三井物産(株)
- 鴻池運輸(株)
- (株)島津製作所
- 関西国際空港(株)
- 近畿日本ツーリスト(株)【取扱旅行社】
- 京都府
- 舞鶴市
- 舞鶴港振興会
- 関西経済連合会

計11名

### 3. 調査団の行程

1日目 9/8 (月)	関西国際空港発(ウラジオストク航空806便、16:30発) [飛行時間2時間] ウラジオストク空港着(20:30)  【ウラジオストク泊】
2日目 9/9 (火)	沿海州地方行政府、沿海地方商工会議所訪問 ウラジオストク市内視察(ウラジオストク駅、フェリーターミナル、商業施設等) 在ウラジオストク日本国総領事、ウラジオストク日本センター所長と懇談  【ウラジオストク泊】
3日目 9/10 (水)	ウラジオストク発、ナホトカへ移動(専用バス) ナホトカ市行政府訪問、ナホトカ商業港訪問・視察  【ナホトカ泊】
4日目 9/11 (木)	船舶航行安全管理センター視察、太平洋パイプライン終点のコジミノ湾遠望 ポストチヌイ港訪問・視察、ナホトカ・ポストチヌイ駅視察 ナホトカ発、ウラジオストクへ移動(専用バス)  【ウラジオストク泊】
5日目 9/12 (金)	ウラジオストク航空訪問、ウラジオストク空港視察 ウラジオストク空港発(ウラジオストク航空805便、15:00発) [飛行時間2時間] 関西国際空港着(15:00着)

## 4. 訪問先・視察先の概要

### ① 沿海州地方政府（フルシヨフ産業貿易局長、シェカ国際交流・観光局長）

- ・沿海州地方の発展にとっては、物流・交通インフラの整備が重要である。
- ・鉄道輸送は、シベリア鉄道と朝鮮半島横断鉄道を結ぶルートを整備する。港湾はナホトカ港やポストチヌイ港を物流拠点として整備する。造船所の近代化も急務。
- ・ウラジオストクでは、2012年にAPEC首脳会議の開催が予定され、ルースキー島において大規模開発を行う予定。ホテル、水族館、橋梁などを建設する。日本やフランスには橋梁の建設技術があるので、参画を期待している。その他、セメントや建設資材などの供給面で日本企業のプロジェクト参加を期待している。
- ・沿海州地方には、韓国のビジネスマンが数千人駐在している。沿海州地方への外国投資額は韓国からが最も多い。

ウラジオストク駅



ウラジオストク港の遠望



## ②沿海地方商工会議所(デニソフ副会頭)

- ・当商工会議所は1964年設立、124社の会員を擁する。日本総領事館とは密接な関係がある。日本へ毎年、研修生を派遣している。
- ・沿海州地方と日本の経済関係は貿易拡大などで深まってきている。当商工会議所では、日本製品の保証手続きなどで日本企業のビジネスをサポートしている。
- ・沿海州地方では、近年、日本食品がマーケットで売られており、品質が良いので人気が高い。食料品、化粧品は日本から直接入るが、電器製品はモスクワ経由で流通している(その分、価格は割高になっている)。

ウラジオストク市内



ウラジオストク市内のデパート



### ③在ウラジオストク日本国総領事館、ウラジオストク日本センター

(蒲原総領事、山本所長)

- ・日本との取り引きを希望するロシア企業とのマッチングなど、日本企業のビジネスを支援している。日本で基礎的な情報を収集し、目的を明確にしてから現地訪問するとの確な支援ができる。
- ・ウラジオストクで売れる物は、ロシア極東より以西部、ヨーロッパ・ロシアでも売れる。ウラジオストクをアンテナショップに利用すればいい。日本製品、日本産品の売れ行きはよい。購買者は富裕層で、値段を見ないで買っていく。
- ・ロシア極東と日本との間の航空運賃を下げればもっと旅客は増える。現在はウラジオストク航空の独占であるが、日本の航空会社も乗り入れれば需要は確実にある。
- ・ロシア極東の富裕層を日本に観光客として呼ぶことが非常に重要である。

### ④ナホトカ市行政政府(グラドキフ第一副市長)

- ・日本との経済関係強化や観光交流を期待している。
- ・ナホトカは港湾を中心とした物流拠点として発展している。ナホトカの貨物取扱量は、年間3,700万トンにのぼる。
- ・太平洋パイプラインプロジェクト関連の石油精製工場の増強計画がある。石油精製能力は2012年に年間5,000万トンになる。

※太平洋パイプライン計画

ナホトカのゴジミノ湾に石油精製、積み出し施設の建設が計画されている。



ナホトカ市行政政府

## ⑤ナホトカ商業港(ドローガン常務担当局長)

- ・ナホトカ港は、ナホトカ湾の西部に位置し、半島に囲まれた入り江にある天然の良港である。日本の各港とは日本～ナホトカ航路が就航している。
- ・ナホトカ商業港は、鉄鋼を中心としたロシアの企業グループであるエブラス(EVRAZ)グループ傘下の会社が所有している。主な取り扱い品目は、鉄鋼製品、石油、石炭、木材、機械、一般貨物などで、2006年の取扱量は約690万トンである。旧ソ連圏のカザフスタンやウズベキスタンの貨物の取り扱いも多い。ただし、コンテナ貨物の取扱いは少ない。
- ・鉄鋼グループ傘下にあるため、取り扱い品目では鉄鋼製品が多い。年間100万トンの量である。韓国、台湾、タイ、ベトナム等へ輸出されている。
- ・港湾の荷役と税関は24時間運営である。港湾特区の適用はない。
- ・日本からの輸入貨物も増えている。中古車に加え、最近は建設機械の輸入が多い。

ナホトカ商業港(石炭、建設機械が見られる)



## ⑥ポストチヌイ港(クシュナレフ総局長、アルマキーフ商業局長)

- ・ポストチヌイ港は、ナホトカ湾の東部、波静かなウランゲル湾に位置する。日ソ経済協力事業として1970年代に建設された。
- ・主にコンテナ、石炭を取り扱う。2006年の貨物取扱量は約1,606万トン。日本との間に国際コンテナ定期航路が就航している(船社はFESCO)。石炭ターミナルは、年間輸出1,500万トンを取り扱う。そのうちの70%が日本向けである。
- ・シベリア鉄道によって、アジアと欧州を結ぶシベリアランドブリッジ(SLB)の発着港となっている。年間30万本のコンテナ処理能力がある。コンテナターミナルには、シベリア鉄道の引き込み線が敷設されており、ブロクトレイン(コンテナ専用列車)がほぼ毎日、ポストチヌイ港～モスクワ間を発着している。
- ・ターミナルの荷役やゲート・オープンは24時間運営である。港湾特区にも指定される予定(時期は未定)。免税措置、保税での加工などが可能となる。連邦政府は、港の将来性を重視しており、港の拡張余地は十分にある。

ポストチヌイ港



ナホトカ・ポストチナヤ駅(貨物編成作業が行われる)



⑦ウラジオストク航空(バラノフスキー営業部長、ミニヤキン旅客ビル部長)

- ・当社はロシアの航空会社の中ではアジア路線が最も多い。関空には2001年から定期便を就航している。今後も、アジア各都市へのネットワーク拡大を考えている。
- ・2012年のAPEC開催にあわせて、国際線ターミナルの新設が決定済み。滑走路は2本がリニューアル整備される。国家予算が投入され、2011年中に工事完了予定。
- ・関空便については、当初から通年運航をできれば行いたいと考えてきた。機材その他の技術面で課題はなく、冬期の旅客数が少ないことが大きな課題。ロシア人の日本観光へのニーズは高まっている。関空からは、カムチャッカ、イルクーツク、ハバロフスクなどへのトランジット客が増えることを期待している。APEC開催に伴う極東開発により、東アジアの中でも魅力ある観光デスティネーションになるようにしたい。

ウラジオストク空港(国内線PTB、2007年にオープン)



ウラジオストク航空機(関空便)



## 5. まとめ

- ・ロシアは、近年、資源エネルギービジネスの発展を基にした経済成長が著しい。ロシア極東においても、ウラジオストクの街中で商業施設、マンションなどの大規模な建設が至る所で見られ、好調な経済の波及がみられる。
- ・日本の製品や産品がウラジオストク市内のマーケットで多数陳列されており、品質への信頼は高い。日本国内価格の3倍～4倍以上するものが、富裕層を中心に販売は好調とのことである。今後も日本からの輸入需要が高まるのはまちがいない。
- ・ロシアの商慣行の複雑さ(人脈がモノをいう、モスクワ経由の流通体制等)や通関手続の非効率、関税率の高さなどの課題はあるが、現地パートナーと一緒にしたアンテナショップの取り組みから始めることは有望であると考える。
- ・沿海州地方では、極東ザバイカル発展計画(約6,800億円投資)や2012年にウラジオストクでのAPEC首脳会議開催が予定されているなど、今後、インフラ投資等の大規模プロジェクトが目白押しである。ロシア側は、日本企業のプロジェクト参画への期待を強くもっている。
- ・建設資材の供給や橋梁技術など、関西企業のビジネス機会も少なくないものと考える。



- ・ポストチヌイ港については、国家戦略の下、シベリア鉄道輸送と結びついた近代的な港湾インフラが整備されており、港湾の24時間稼働も実現している。今後、港湾特区にも指定される予定である。アクセス道路は40Fコンテナ車が通行可能になっている。ヤードの拡張余地も十分ある。近辺のコジミノ湾に建設される太平洋パイプラインプロジェクトが実現すれば、石油などの資源エネルギーの積み出し港としての役割も飛躍的に高まる。
- ・課題は多いものの、関西の日本海側港湾について、成長するロシア極東との地理的な近接性を活かし、日本製品や日本産品の輸出拡大を推進するとともに、ポストチヌイ港への直行航路開設によるシベリア鉄道を活用した効率的な国際物流ルート開拓に取り組む必要があると認識した。
- ・なお、観光交流に関しては、現地の観光資源やホテルの事情などからみて、日本からのアウトバウンド客拡大は中長期的に取り組むべきものとなるが、ロシア極東の富裕層の日本へのインバウンド客拡大は、その経済波及効果の大きさから、関西として、関西国際空港をゲートウェイとした取り組みを早期に重点的に行う必要がある。ロシア極東からの関西来訪者増加が、ウラジオストク航空の通年運航実現を後押しする。

以上