

カザフスタン

胎動する中国との国境新ルート

ジェットロ海外調査部調査企画課 芝元 英一

カザフスタンと中国の国境にまたがるホルゴス特別経済区の本格始動に向け、整備が進められている。近年、中国国有鉄道を経由して西へ運ばれる物流の増加により、貨物の滞留が生じがちだ。ホルゴスの始動はそうした物流環境を改善する役割をも果たす。また、ロシア、中央アジアの自動車市場、その先にある欧州市場への新しい物流ルートとして関係者の期待は高まっている。

ホルゴス特別経済区に期待高まる

「敷地内の道路整備が終了し税関用建物も完成した。動きが出始めた」。センコー株式会社カザフスタン事業部の三宅聡係長は期待を込めてそう語る。

ホルゴスは国境の地にあり、従来からカザフスタンと中国にとってトラック輸送の要衝の地でもあった(図1)。この国境線に沿って両国がそれぞれ特別経済区「ホルゴス国際国境協力センター (ICBC)」を整備するため建設協定を結んだのが2005年(本誌12年3月号p.59「動き始めたホルゴス特別経済区」参照)。同社は10年に地場企業と合弁企業「センコー・ランカスター・シルクロードロジスティクス (SRL)」を設立した。カザフスタン側の特別経済区内には6,000平方メートルの倉庫を建設中で、13年1月の完成を見込む。現在、倉庫での積み替え・保管、トラック輸送への準備を進めている。さらにセンコーでは、12年8月にカザフスタン国有鉄道(KTZ)との間で国際物流業務全般にわたって業務提携の覚書を締結した。

中国側では既に特区域内に商業施設も造られ、連雲港まで高速道路が通じているといわれる。これに比べ、カザフスタン側の整備は遅れている。当初の壮大な計画実現までにはかなりの時間を要するだろう。そこで始動が待たれるのが保税區だ。現在、中国からカザフスタンに

貨物を運ぶ場合、カザフスタン側のトラックが中国の入国ビザを取得して、中国域内の倉庫まで受け取りに向いている。そのため国境付近では手続き待ちのトラックが列をなす。ビザの手続きも含めて往復約10日間を要する。センコーは、この通関システムと並行して保税區の機能が整えば、問題は解消される、と強調する。

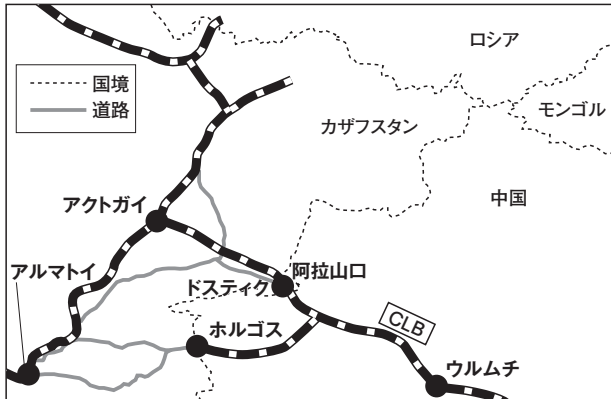
しかし、国内での諸手続きの遅れの他、さまざまな理由からICBCの稼働が延びているという。三宅係長は、結論さえ出れば対応策も考えられるとして、「一刻も早い結論」を心待ちにしている。

パンク状態の中国ルート

他の物流業者もホルゴス特別経済区に期待を寄せる。主な理由の一つは、中国ルートを使った物流が急増したことだ。日本から中央アジア、ロシア、欧州へ貨物を陸路で輸送するルートは主に二通りある。ロシアのシベリア鉄道経由(SLB)と中国国有鉄道経由(CLB)だ。SLBを利用する場合、極東の港で貨物を積み込めば、旧ソ連諸国内はそのまま目的地まで運ぶことができる。それに対して、CLBは距離が短く費用も少なく済むが、CLBとカザフスタンの線路とでは、軌間(レールの間隔)が異なる。このため、国境駅(カザフスタン側駅:ホルゴスの北東約200キロメートルに位置するドスティク)で、カザフスタン側の台車への積み替えが必要となる^{注1}。積み替えが困難なオーバーサイズ・重量貨物はロシア経由、コンテナは中国経由が利用されるゆえんである。

ここ数年、CLBで貨物の滞留が常態化している。韓国の物流企業の日本法人、ユニコ・ロジスティクス・ジャパンの水野博代表取締役によると、例年7~11月が輸送のピークで、夏を中心に滞留するという。11年には春ごろから滞留が始まり両国の国境駅ウルムチ

図1 カザフスタン・中国国境付近の道路と鉄道路線



注：鉄道は主要路線のみ。道路はカザフスタン側ドスティク、ホルゴス周辺のみ
資料：両国の鉄道ウェブサイトなどを基に筆者作成

や中国沿岸の各船積み港などで合計1万本のコンテナが滞留した。

同社によると、12年10月末時点でCLBの基点となる連雲港で約2,000FEU^{注2}、青島港で4,000FEU、ウルムチから国境までの主要駅に計2,200FEUのコンテナが滞留している。処理能力は1日当たり200～250FEUが限度というからそれをはるかに上回っている。日本車の中古部品をCLBで中央アジアへ輸出しているある日本企業では、8月初旬に門司港を出航させたが滞留が原因で連雲港を出発したのは10月末近くになってからだった、という例もある。

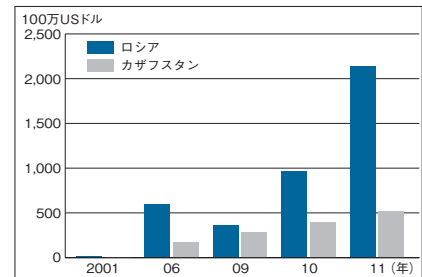
このような状況下で、韓国から自動車部品を輸送するウズベキスタンの自動車メーカー、GMウズベキスタンが全量をSLBに振り替えるなど顧客や鉄道会社が対処した。そのため、滞留は12年3月ごろまでに一時解消したが、その後再び生じ始めた。

主因は輸送量の増加。CLBの具体的な荷扱量は把握できていないが、貨物のほとんどは韓国と中国からだという。韓国からはカザフスタン向けに現代、起亜、双竜などの完成車や自動車部品、サムスン、LGなどの家電製品が月間約1,500FEU送られている。具体的な品目や量は不明だが、中国からはロシアやカザフスタンで生産する韓国の自動車メーカーの部品のほか、機械、家電製品、雑貨などが運ばれているようだ。中国、韓国から輸送される製品はCLBを経由して中央アジア、ロシア、欧州へと運ばれている。

中国通関統計からは、ロシア、中央アジア諸国への輸出額の急増ぶりが見て取れる。01年から11年までの10年間に中国の総輸出額が7倍に増えたのに対

し、ロシア向け14倍、カザフスタン29倍、ウズベキスタン27倍、キルギスタン64倍とそれぞれ拡大している。品目別では機械類、電気機器、鉄鋼製

図2 中国の対ロシア・カザフスタン輸出額推移 (HS87分類^注)




注：HS87分類：鉄道用および軌道用以外の車両並びにその部分品および付属品
資料：中国通関統計を基に筆者作成

品、衣類、履物、自動車および関連部品などだ。特に自動車および関連部品はこの10年間にロシア向けで約1,060万ドルから約21億2,400万ドル、カザフスタン向けで約440万ドルから約5億1,950万ドル、ウズベキスタン向けで約22万ドルから約6,335万ドルと著しい増加を見せている(図2)。水野氏は「これからはロシアや中央アジア向けの自動車部品の物流が面白い」とこの地域の経済的潜在力と需要の拡大に注意を向ける。

貨物滞留解決の切り札に

西向きの貨物が増える中、ホルゴス周辺のビザ待ちトラックやCLBでの滞留を解消するために関係者が注目するのが前出のホルゴス特別経済区である。ドスティクからカザフスタンに入る道路は北西に伸びている。その先はカザフスタン最大の商業都市、アルマトイへも通じているが、整備状況は良くない。それに比べホルゴスからアルマトイへの道路は距離がはるかに短く道路状態も悪くない。

加えて12年10月、カザフスタン政府はアルマトイ・ホルゴス間の道路整備について世界銀行と融資協定を締結した。一層整備が進むことが見込まれる。ホルゴス特別経済区が機能するようになれば、国境付近で生じている通関待ちのトラックの長蛇の列と、ドスティクにおける鉄道の台車滞留が解消に向かうだろう。

さらに、3カ国関税同盟(カザフスタン、ベラルーシ、ロシア)の発効により、ロシア市場への広がりも期待できるようになった。新しいシルクロードとして、ホルゴス特別経済区が機能を発揮する日が待たれる。 

注1：積み替えターミナル駅としてカザフスタン側にドスティク(ロシア語名、ドルーヅバ)、中国側に阿拉山口(同、アラジャンコウ)がある。

注2：FEU=40フィートコンテナ単位。