

ロシア

バルト3国との物流協力

ジェットロ サнктペテルブルク事務所長 高橋 淳

ロシアと国境を接するバルト3国はロシアと物流分野での協力を深化させている。二大市場である西欧とロシアの間において自国経由の物流をいかに活発化するかという問題は、両国が今後の経済成長を継続する上で一つの大きなポイントだ。

IT 導入で通関分野の利便性向上

通関分野での協力が最も進んでいるのはロシア・エストニア間だ。両国は南北約 300 キロに渡って国境を共有している(図)。国境線中央にはペイブシ湖があり、同湖の北側、エストニアの首都タリンとロシアのサンクトペテルブルクを結ぶ街道沿いに「ナルヴァ(エストニア側)・イワンゴロド(ロシア側)」越境ポ

イントが設置されている。また南側には、タリンからロシアの古都プスコフ方面へ向かう街道沿いに「コイドラ(エストニア側)・クニチニイ・ゴラ(ロシア側)」越境ポイント、ラトビア・リガからプスコフへ向かう街道沿いに「ルハマ」(エストニア側)、「シュミルキノ」(ロシア側)の二つの越境ポイントがある。

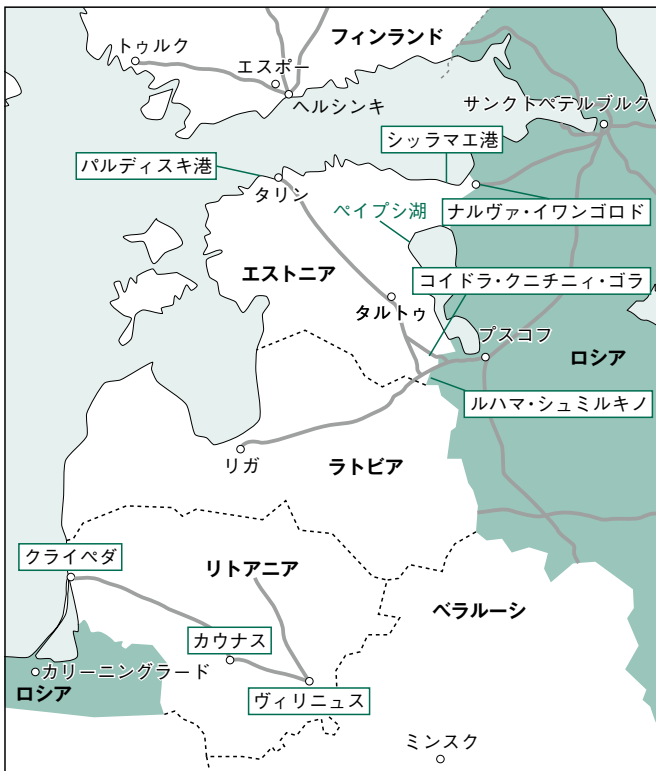
これら三つの越境ポイントのエストニア側で、2011年8月1日からインターネット上で出国審査・貨物検査の順番を予約できる「ゴー・スウィフト(Go Swift)」システムが導入され、3カ月先までの予約(1時間単位)が24時間、ネット上でできるようになった。自分の順番が近づくとショート・メール・サービス(SMS)で前もって分かるため、直前まで市内で買い物ができる。国境付近には乗用車・トラック用のパーキングエリアも設置され、市外交通を阻害することもなくなった。

ゴー・スウィフト導入はロシア向け物流の時間的予見可能性を大幅に高める意味で、大きな効果を挙げている。南部ルハマ通関ポイントでも、以前はロシアへ向かうトラックや乗用車が4キロ以上列をなしていたが、その渋滞が解消された。輸送コストの削減とドライバーの精神的・肉体的負担の減少にもつながり、大きな経済効果を生み出している。

ロシア側でも導入が始まっている。12年7月1日からは、クニチニイ・ゴラで利用が開始され、ネット上で出国審査の予約と混雑状況の把握ができるようになった。今後、他の通関ポイントでも導入が進められる予定で、自家用車の需要が特に大きいイワンゴロド通関ポイントでの導入に期待度が高まる。

13年6月からはリトアニアとロシア(カリーニングラード)国境、リトアニアとベラルーシ国境のリトアニア側でも導入が予定されている。

図 陸路越境ポイントと主要港



資料：各種資料を基に筆者作成

カリニングラードでは、ロシアの自動車組み立て大手アフトルが年間 25 万台近い自動車の組み立てを行っている。両地域の物流効率化で東欧からの部品輸送の可能性を考えると、両者の経済活動に好影響を与えるものと評価できる。

港湾開発にも積極的

ロシアとエストニアの物流分野での国境協力には、コイドラ、クニチニイ・ゴラ間で利用されている「グリーンコリドー」制度もある。12年10月に開始されたこの制度は、両国の登録経済事業者（AEO）向けに提供されている。貨物検査の予約は前述のゴー・スウィフトで行うが、登録業者には優先的に貨物検査が行われる。このため、トラック1台当たりの検査時間が短縮され、今は10分足らずでエストニアを出国できるという。ロシア側での手続きも簡略化され、現在ではドイツの完成車が、タリン・バルディスキ北港からコイドラ経由でクニチニイ・ゴラ近辺のロシア側税関ターミナルへ運ばれ、ロシア全土へ輸送されている。

エストニア南部税関（コイドラ、ルハマを管轄）の説明によると、現時点での対象品目は限られている（完成車など特定のHSコードが繰り返し輸送される品目。混載貨物などは対象外）。とはいえ、貨物検査の負荷が軽減したことで、貨物検査場の能力自体が向上し、グリーンコリドー対象外の貨物にも好影響をもたらしているという。

エストニア側は港湾開発にも積極的に取り組んでいる。北部のシッラマエ港では、現在資源関連の輸出施設の他、現在建設中のコンテナヤードは今年9月に完成予定だ。12年10月には、同港からロシア・レニングラード州西部のウスチ・ルーガ港まで、1日1本、フェリー就航も始まった。トラックとフェリーという陸路と海路の2本立てで、サンクトペテルブルクなどロシア北西部への物流環境の改善に取り組んでいる。

また、エストニア国鉄は12年10月からロシア・カルルーガ州にある三菱自動車の工場向けの専用貨物列車の運行を開始した。タリン港からカルルーガまで約3日で自動車部品を輸送する。

エストニアの先進事例は、ロシアと国境を接するEU加盟国（フィンランド、ラトビア、ポーランド）との今後の地域間協力の一つのモデルケースになりそ

うだ。

物流ハブとなる施設整備も

リトアニアもロシア CIS 向きに積極的な物流開拓に取り組んでいる国の一つだ。

同国最大の港であるクライペダ港では現在、内部水路の追加浚渫が実施され、13年内には現状の13メートルから大型コンテナ船が入港できる14.5メートルに拡大する。大手海運会社・MSCのハブ拠点として、25万TEUの取り扱い能力を持つコンテナターミナルも建設中だ。

リトアニア鉄道はクライペダ港を基点する専用貨物列車の開発にも積極的だ。カリニングラードからモスクワまでの専用貨物列車マーキュリー号、クライペダからベラルーシを経由し黒海のオデッサ（ウクライナ）に至るヴァイキング号など運行実績を重ねており、ベルギー・アントワープと中国・長安を結ぶ「サン」の試験運行も実施している。加えて、今年2月上旬にサンクトペテルブルクを訪問したリトアニア国鉄の幹部は、ジェットロのインタビューに対して、現在ロシアで組み立てを行っている欧州自動車メーカーと具体的に専用貨物列車運行の交渉を行っていることを明らかにした。

この他、同国の首都ヴィリニウス、中部カウナスなどで物流パークの建設が進められている。

また、ラトビア、エストニアとロシア北西地域間では、EU補助金を利用した国境協力プログラム（ENPI）により、国境付近の道路補修などのインフラ整備や、相互の法令違反履歴の共有などを通じて、ハード・ソフト面の双方で、国境物流能力の拡張が進められている。

コンテナ蔵置場が建設される予定（稼働は14年）。

ロシア側でも港湾物流インフラ開発に期待する声がある。プスコフ州の自動車輸送企業連盟のヴィクトル・セミヨノフ代表は、「バルト諸国のインフラ活発化はプスコフ州とロシア北西部の物流活発化に大いに貢献する」と述べた。バルト諸国とロシアとの間でIT導入への協力や各港湾の競争などが広がることは、さらにロシア内部のサービス向上につながる。それはロシアで活動する日系企業の競争力向上に資するものになるだろう。

