

カザフスタン国総合物流計画

能勢 道治

はじめに

海のあるところ、港のあるところだけが OCIDI の活動の舞台ではない。今回(独)国際協力機構の開発調査「カザフスタン国総合物流システム向上計画調査」に参加して、内陸国である同国の物流調査に関わったので、その概要を紹介したい。

カザフスタンの地勢

カザフスタン共和国はユーラシア大陸の中心に位置し、面積 2,725,000 平方キロメートル、世界第9位、日本の約7倍の広大な国土を有し、ロシア、中国、中央アジア諸国と国境を接している。1,540 万人の人口は一部の地域に偏在しており、国土の大半は砂漠とステップ草原である。カザフ人が人口の約 60% を占めておりロシア系住民 26% がそれに続く。公用語はカザフ語とロシア語であるが、現在でもロシア語が優勢である。宗教はイスラム教が主体（47%）であるが、飲酒には寛容であり酒屋に並ぶウォッカの種類と数量には圧倒される。人々の雰囲気は、中央アジアというよりもロシアに近い印象を与える。

カザフスタンの経済

カザフスタンの主要産業は農業と鉱業である。特に鉱業は世界有数の豊富な天然資源を有している。例えばウラン鉱石では世界第2位の埋蔵量があり、我が国もカザフスタンからの輸入量を引き上げるべく、2007年4月には官民合同ミッションが同国を訪問したのは記憶に新しいところである。又、石油資源はクウェートと肩を並べる埋蔵量を有しており、最近ではカスピ海のオフショア油田の開発が脚光を浴びている。国民1人当たり GDP は 3,715 ドル（2005年）であり、約 10% の経済成長率を示している。通貨はテンゲで US\$1 が約 120 テンゲの為替レート（2007年12月）である。



カザフスタンの貿易

カザフスタンの貿易額は 2006 年で、輸出 38,250 百万ドル、輸入 23,677 百万ドルと出超の傾向を示している。その主要輸出品目は、石油・天然ガス、石炭、非鉄金属であり、主要輸入品目は、機械設備、食料品、鉄鋼製品である。主要輸出相手国はイタリア、スイス、ロシア、主要輸入相手国はロシア、中国、ドイツとなっている。一方、我が国の対カザフスタン貿易は、2006 年で輸出 243 百万ドル（カザフ輸入の 1.0%）、輸入 324 百万ドル（カザフ輸出の 0.8%）であり、直接投資額も 1,846 百万ドル（2006年）と、貿易経済面での繋がりは未だ緊密なものとはいえない。日本からの主要輸出品目は圧倒的に中古自動車であり、2006 年の日本からカザフスタン向けの中古車輸出台数は 47,069 台であった。実際には UAE 経由で入ってくるものもあり、5 万台を越える台数になっているものと思われる。しかし、2007 年から右ハンドルの中古車輸入禁止との大統領令が公布され以降の台数は激減している。

カザフスタンの物流

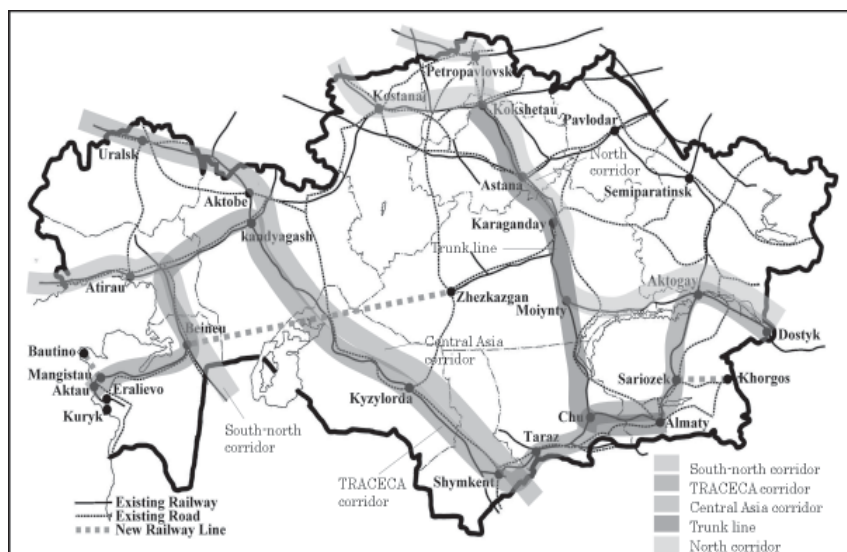
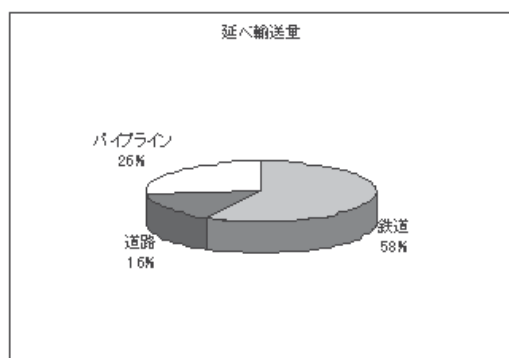
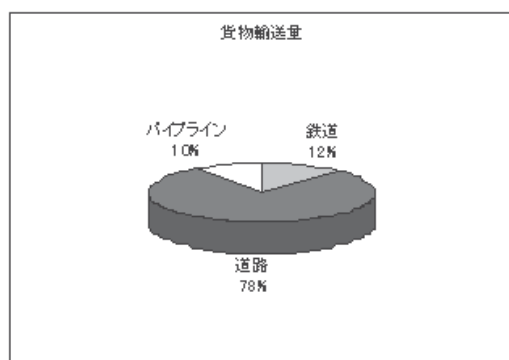
カザフスタンは内陸国（Landlocked Country）であり、四囲を他国に囲まれている。正確には西側はカスピ海に面しているが、この海域を通じての外洋へのアクセスには制限がある。従って、カザフスタンの国内・国際物流の大半は陸上輸送手段を介したものとなる。同国の国内貨物輸送分担率（2005年実績）は次の通りである。貨物輸送量では道路輸送が多いが、延べ輸送量（トンキロ）ベースでは鉄道の分担率が高く、パイプラインを除けば約80%の分担率となる。

これは、主要貨物が鉄道で国内をまたがって大量に輸送される鉱産資源や農産物であることを反

（単位：百万トン）

	貨物輸送量		延べ輸送量	
	トン	%	トンキロ	%
鉄道	223	11.6%	171,900	58.1%
道路	1,511	78.5%	47,100	15.9%
パイプライン	192	10.0%	77,100	26.0%
合計	1,926	100.0%	296,100	100.0%

（出所：Kazakhstan Statistical Yearbook 2006）

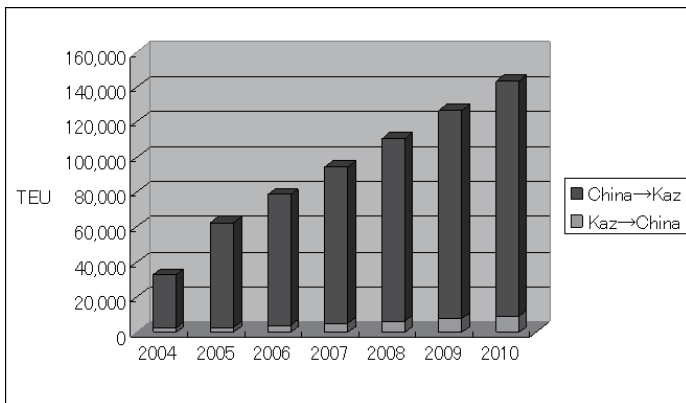


映しているが、それと共に、広大な国土に比して過疎な人口分布により、全国を結ぶ道路網は未だ整備の途上にあること、さらに冬季の厳しい気象条件（零下30～40度、強風、積雪）などの理由により、比較的に全天候型の交通手段である鉄道が優位を保ってきたという背景もある。しかし最近では、対欧州輸送を中心としてトラック輸送の割合も増加の傾向にある。

カザフスタンの鉄道

カザフスタン国鉄（Kazakhstan Temir Zholy：略称KTZ）がカザフスタン国鉄道の事業主体である。創業は1894年で、現在の営業キロ数は13,597 km、内、電化区間が3,811 km、複線区間が4,706 kmである。軌道幅は1,520 mmの広軌であり、ロシアや中央アジア諸国の鉄道とは同一軌であるが、標準軌（1,435 mm）を採用している中国、イラン、欧州諸国との互換性は無い。同国の主要産品である石油、鉱産物、農産品等の貨物輸送が中心であるが、中国のウルムチや、ロシアのモスクワとの間に国際旅客列車も運行されている。

カザフスタンの鉄道網は歴史的背景もあり、基本的に南北を結ぶ路線を主体に構築されている。即ち、モスクワとカザフスタンを含む中央アジア地域とを放射状に結ぶ路線網の幹線をなす部分として構築されてきた。



(出所：カザフスタン国鉄、2004-2006 実績値、2007-2010 予測値)

中国との物流

中国の急速な産業発展は、中国と国境を接するカザフスタンにもその影響を及ぼしている。1990年代初頭に開通した、ドスティク（カザフスタン）・阿拉山口（中国）間の二国間を跨ぐ鉄道路線は、当初よりカザフスタンから中国西部地域への石油・鉱産品、農産物の輸出経路として使用され、今日でも通過数量としてはカザフスタンから中国向けが圧倒的多数を占めているが、近年の顕著な傾向として中国からカザフスタン・中央アジア諸国向けの一般消費財を積載したコンテナの鉄道国際輸送の増加が挙げられる。最近の各年の中国からのコンテナ数の推移と将来の予測は以下の通りである。

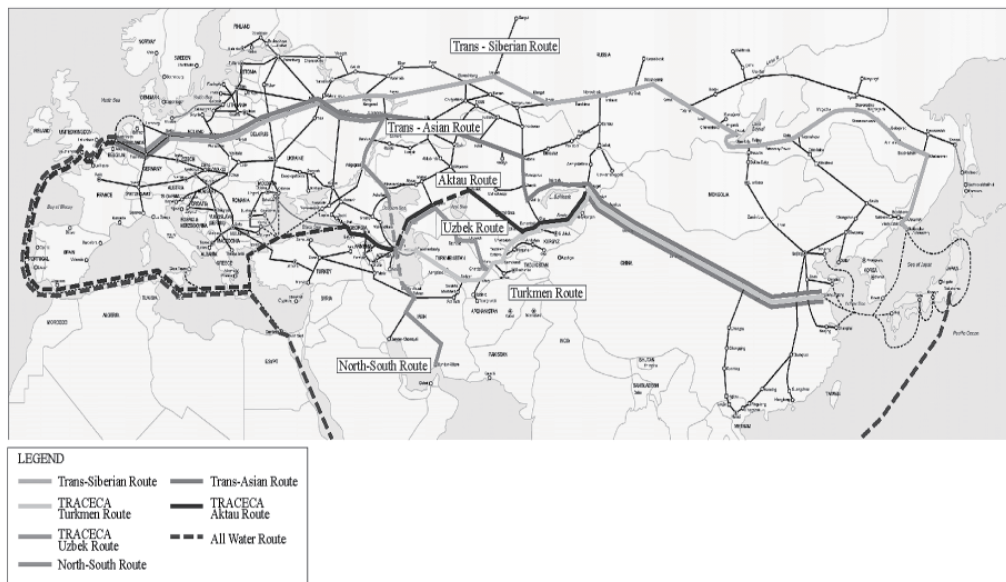
2004年には年間30,000TEU程度の荷動きであったものが、2007年には90,000TEUに到達しようとする程の急速な伸び率を示している。実際には、現在このコンテナの主要貨物となっているのは、中国貨物ではなく韓国出しのウズベキスタン向けの自動車部品である。

韓国の港でコンテナ船に積まれたコンテナは、中国の連雲港（上海と青島の間に位置する港）で陸揚げされ、そこで中国鉄道のコンテナ列車に載せられ、中国を縦断して、カザフスタンに入り、カザフスタン国内を経て、最終目的地のウズベキスタンに至る輸送経路をたどる。現在はこのような通過貨物（transit cargo）を主体としたコンテナ物流であるが、将来的には、中国西部の工業化の進展、又は中国と欧州内陸地域（東欧地域）との貿易の拡大により、カザフスタン経由の鉄道輸送経路は、アジアと欧州とを結ぶ将来有望な輸送経路の一つとして発展する可能性をひめている。

カザフスタン経由ルートの競争力評価

現在、アジアと欧州とを結ぶ物流の大半は、所謂オールウォーター・ルートと謂われる海上輸送の経路で、大型フルコンテナ船によりスエズ運河を経て欧州地域に運搬される。この海上コンテナ物流は、年間約9百万TEUが動く世界第2位の幹線物流であり、この内、中国出しのコンテ

アジア⇒欧州 貨物輸送ルート



ナだけで約 5.2 百万 TEU (約 60%) を占めている。アジアと欧州とを結ぶ貿易ルートにはこの他に、陸路シベリア鉄道を利用するシベリア横断ルート (Trans-Siberian Route : 略称 TSR) がある。現在、中国・韓国から主としてロシア国内向けのコンテナが年間 20 万 TEU 程度輸送されている。これに加えて、上記の通り、陸路で中国からカザフスタンを経て欧州各地域を結ぶアジア横断ルート (Trans-Asian Route) の可能性がある。陸上ルートの最大の利点は短い輸送距離であり、例えば海上ルートで日本 / 欧州間が約 22,000 km であるのに対して、陸路横断すれば約 13,000 km に短縮できる点である。さらにはカザフスタンを経て中央アジア地域、イラン、コーカサス方面を結ぶ、EU と中央アジア諸国が推進するルート (TRACECA Route) など考えられる。

カザフスタン国は自らが置かれた交通上の要衝の位置を利用して通過貨物の振興を図り、併せ自国物流システムの発展を図りたいと考えている。本プロジェクトでは、これらの各ルートについて輸送所要時間及び輸送総コストの両面から検討を加え、カザフスタン経由のルートが比較優位を持つ貿易荷動きルートを探った。その結果は、次の通りまとめられる。

- ・ 日本、韓国、中国 (沿岸部) から欧州の殆どの地域向けの荷動きについては、現下の低運賃レベルもあり海上ルートの優位は動かず、カザフスタン経由の内陸ルートは殆ど競争力を持たない。
- ・ 中央アジア及びコーカサス向けの荷動きについては、地理的な位置からカザフスタン経由のルートが優位性を保持しうる立場にある。
- ・ 中国 (内陸部) からの荷動きについては、欧州、イラン、コーカサス等多くの地域向けについて、カザフスタン経由のルートが主要ルートとなる可能性がある。

ここで明らかになったことは、欧州向けの長距離貨物よりも近隣諸国間の荷動きをカバーすることが現実的であること、カザフスタンとしては東西ルートを開発し充実させることが重要であること、の二点であった。

カザフスタン物流の目指すところ

カザフスタンの総合物流向上のためには、ハードとソフトの両面での改善が必要である。

まず、ハードの面では、上述の東西ルートの拡充のために、従来の南北に走る鉄道ルートに加えて要所を東西に結ぶ新線を敷設し、輸送所要時間の短縮を図って利用者の利便性を増すことを提案した。さらに東西ルートの結節点である、東のドスティク駅 (中国国境) ではコンテナ取扱能力を增强するために新規施設の設置を提案し、西のアクタウ (カスピ海沿岸) では海陸を跨ぐマルチモーダル輸送に対応できるロジスティクスセンターの建設を提案した。

ソフトの面では、通過貨物誘致のためのマーケティング機能の拡充、具体的施策としてコンテナだけで編成し起点から終点までノンストップで輸送する「コンテナ・ブロック・トレイン」の運行実施、貨物情報向上のための IT システム整備、税関を含む国境通過手続きの簡易化迅速化、を提案した。

こうしたカザフスタン国として整備すべき各項目と並んで、あるいはそれよりもさらに重要なことは、隣接諸国との協調体制の確立である。通過貨物の円滑な輸送は、関係する複数の国、税関、輸送機関 (鉄道等) の間での、相互信頼に基づくオープンな情報のやり取りと、協働して一本の輸送を成り立たせようとする強い意志なしには達成できない。

その意味で、内陸国にとっての国際物流向上の課題は、直接的に国対国の課題として係ってくる部分が大きく、我々日本人の「船があって港があって、それだけあればとりあえずは、どこの国とでも勝負ができる」感覚と異なるものがあり、考えさせられるところが多かった。最後に、本案件実施に当たって幾多のご指導ご理解を頂いた、(独)国際協力機構に心より謝意を表するものである。

(のせ みちはる 調査役)